

| リスク・機会のタイプ | | 顕在時期 | | | 発生可能性 | 財務影響度 | 財務インパクト | 対応戦略 | |
|------------|-----------|---|---|---|-------|-------|---------|--|--|
| タイプ | シナリオ分析結果 | 短 | 中 | 長 | | | | | |
| 移行リスク | 政策・法規制 | 温室効果ガスの排出量実質ゼロ実現のため、欧州に準ずる形で日本でも炭素税(カーボンプライシング)が導入され、エネルギーコストが増加する | ● | ● | | 高 | 中 | CO2を削減しなかった場合の税負担<表1> 2030年: 約3.0億円 2050年: 約5.4億円 | 再生可能エネルギー(太陽光発電)導入の推進 CO2フリー電気の購入、非化石証書の活用 |
| | | ガソリン車の販売を禁止する国が増え、日本からの中古ガソリン車の輸出需要が低下するため、当社のオークションの成約率が低下する | ● | ● | | 中 | 大 | グローバルの内燃機関車(販売台数)は、2025年の75百万台をピークに2030年には43百万台まで減少<表3> | EVの出品台数拡大に向けた施策の推進 |
| | | サーキュラーエコノミーの進展により、シェアリングサービスが普及し、EVを購入して保有する人が減る。また、EV製造メーカーが、自身のサプライチェーン内でEV流通の囲い込みを行う | ● | ● | | 中 | 大 | EVの販売比率が増加し、EVを購入して保有する人が減った場合、またはEV製造メーカーが、自身のサプライチェーン内でEV流通の囲い込みを行った場合、当社オークションへの出品台数が減少する | 公正・公平な取引と資源循環のためのスキームを創造し続けるための事業ポートフォリオの拡充 ・リサイクル事業の拡大(循環型社会への貢献) ・オークションデータ(ビッグデータ)の有効活用 ・オークション周辺事業の創出(オートローン) |
| | 評判 | 投資家による気候変動リスクを踏まえた投資行動や、投資先へSBT認定を求める動きが定着・拡大する | ● | ● | | 高 | 中 | 気候変動対策が遅れた場合、ステークホルダーからの信頼が低下し、取引などに影響が出る | SBT認定の取得 ※現在申請中 (SBT基準に整合した削減目標の設定) |
| 機会 | エネルギー源・市場 | 脱炭素化に向け、ガソリン車からEVへの買い替え需要が加速し、当社のオークションへの出品台数が増加する | ● | ● | | 高 | 大 | グローバルの全乗用車販売台数は、2030年に向けて増加し、全乗用車販売台数に占めるEV販売比率も急激に上昇する<表3> <全乗用車販売台数とEV販売比率> 2020年実績 74.5百万台(4.00%) 2025年予測 100.5百万台(24.97%) 2030年予測 110.0百万台(60.90%) | EVの出品台数拡大に向けた施策の推進 ・EV用充電設備の拡充 ・EVの評価基準や車両検査体制などの確立に向けた研究開発 |
| | 製品・サービス | EVに関する業界をリードする新検査技術やルールの開発により、当社のオークションへの出品台数が増加する | ● | ● | | 中 | 中 | | オークション出品時の出品票のデジタル化の拡大を初めとする業務の効率化推進 |

<顕在時期> 短期：5年以内 中期：5年～10年 長期：10年～30年超

<財務影響度> 小：1億円以内 中：1～50億円 大：50億円超

<発生可能性> 高：発生可能性が高い 中：50%程度 低：発生可能性が低い

<重大な影響の定義> 発生可能性が「高」かつ、財務影響度が中(1～50億円)または大(50億円超)