

TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）に基づく情報開示

1. ガバナンス

当社のコア事業である中古車流通ビジネスを通じ、「持続可能な社会の実現に貢献」することは、「IDOMの存在価値」そのものであると考えております。

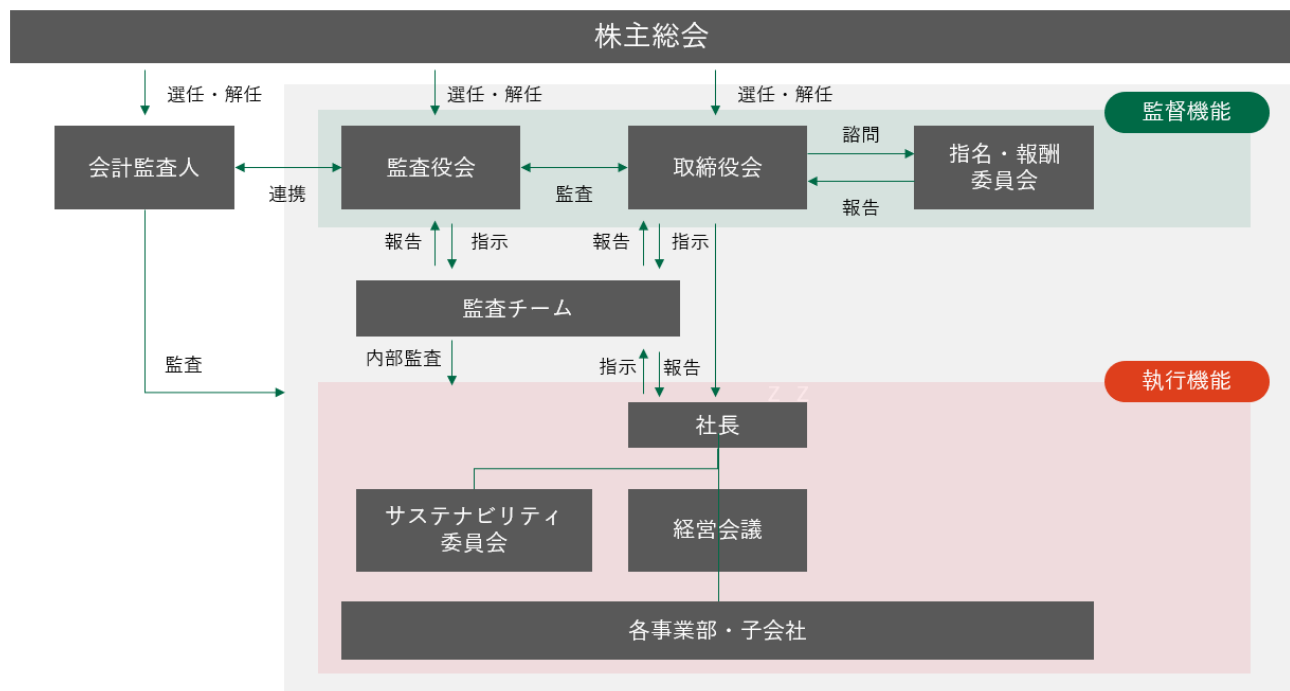
このことから当社は、気候変動問題はグループ全体で取り組むべき重要課題と考えております。

当社では、社長直轄で取締役が委員長となるサステナビリティ委員会において、気候変動に関する全社経営課題のリスクと機会への対策及び事業戦略への反映に向けた検討を行い、経営会議及び取締役会に報告する体制としております。

サステナビリティ委員会の検討結果に基づき、経営会議ではサステナビリティ全般に関する課題をグループ全体で把握し、重要課題については対応を検討し、推進します。

取締役会は、当社のサステナビリティへの取り組みを適切に監督し、中長期的な企業価値向上に努めます。

IDOMのコーポレート・ガバナンス体制図



2. 気候変動に関するリスク管理

当社は、サステナビリティ委員会において、気候変動関連の規制や事業への影響等のリスク要因を幅広く情報収集・分析を実施し、その結果を経営会議及び取締役会において報告します。

留意すべき重要なリスクについては社長を含む、各事業部の部門責任者が参画する経営会議で共有され、重要課題について対応策等を検討、協議、推進します。

また、対応すべき重要課題については、その対応状況について、取締役会が監督・モニタリングし、監査チームと問題を共有することで、組織の総合的リスク管理を統合します。

3. 戦略（リスクと機会の分析）

(1)シナリオ分析の全体像

当社における気候変動シナリオ分析では、下記ステップにもとづき2030年～2050年を見据えた自社の気候変動のリスクと機会を2℃未満シナリオ及び4℃シナリオの両観点から考察しました。シナリオ分析では、国外子会社を含むグループ全体を対象とする必要があると認識していますが、2020年度（2020年3月～2021年2月）の分析では、シナリオや対象範囲を限定して、分析を行いました。分析対象は、国内事業の直営店舗を対象にしました。



ステップ1

IDOMにとっての気候変動要因（リスク・機会）の洗い出し

ステップ2

ステップ1の結果を基にドライバーの影響度に関する前提条件の整理や考察を実施

「循環型ビジネス」に影響を与える重要気候変動要因（キードライバー）を特定・整理

ステップ3

ステップ2で特定・整理したキードライバーについて、①2℃未満シナリオ、②4℃シナリオの複数シナリオを採用し、シナリオ分析を実施

ステップ4

それぞれのシナリオにおける、財務インパクトを定量的または定性的に評価

ステップ5

気候変動影響の観点から「IDOMの存在意義」を再定義し、IDOMの中古車循環型ビジネスが気候変動に与える影響について考察

(2)シナリオ分析の前提

項目	詳細
シナリオ	2°C未満シナリオ（IPCC RCP2.6/IEA SDS）・4°Cシナリオ（IPCC RCP8.5/IEA STEPS）
対象場所	国内事業の店舗と本部オフィス
対象年	2030年～2050年

(3)当社の温室効果ガス（GHG）排出量状況（概算値）

自社では、2020年度（2020年3月～2021年2月）における国内事業の実績に基づく、概算値としての温室効果ガス（GHG）排出量の算定を簡易的に実施しました。

結果は、Scope1とScope2を合計し約1.3万トンとなりました。

(4)シナリオの定義

	2°C未満の世界	4°Cの世界
想定される世界観	<p>世界中でカーボンニュートラルや脱炭素に向けた取り組みが強化されたことを受け、一定程度温室効果ガス（GHG）排出量の削減は達成されたが、突発的な台風・ハリケーン、集中豪雨といった自然災害・異常気象は、依然として多発している。</p> <p>気候変動に起因する異常気象の緊迫した状況を背景に、世界各国は、パリ協定やグラスゴー気候合意に基づきながら、緊密に協調体制を図りつつ、市場メカニズムやカーボンプライシングといった政策的対応策の普及・運用に尽力している。</p> <p>特に自動車市場では、EV化や代替燃料の普及を後押しする政策・補助金等が活発に出され、政策効果等から消費者の購買行動は徐々に変化。“サステナブル”や“カーボンニュートラル”といったコンセプトは、もはや当たり前となり、環境負荷低減に資する商品に人気が集まっている。</p> <p>環境負荷低減という文脈においては、資源やモノを廃棄せずに、大切に長く使用する風潮が社会として高まっており、「サーキュラーエコノミー」への注目度が一段と高くなっている。</p>	<p>先進国ではカーボンニュートラルや脱炭素に向けた取り組みが強化されている一方、グラスゴー気候合意で決定された先進国から発展途上国・後発途上国に対する資金提供は計画通りに進まず、技術的な対応遅延等を背景として、世界全体の温室効果ガス（GHG）排出量は増加傾向、世界の平均気温は上昇している。</p> <p>平均気温の上昇は、海面上昇といった慢性的被害だけでなく、台風・ハリケーン、集中豪雨をはじめとする様々な自然災害・異常気象を頻繁に引き起こし、甚大な被害の影響範囲は広範囲に及んでいる。</p> <p>市場では、サステナブルな社会の確立やカーボンニュートラルの実現を志向する動きは一定程度活発化しており、消費者の購買行動は徐々に変化している。しかしながら、社会全体の实態としては、企業による大量生産、消費者による大量消費の志向は覆ってはならず、大量生産・大量消費の一方通行な経済である「リニア・エコノミー」が継続している。</p>

(5) ドライバーに関する考え方の整理

当社では、TCFDフレームワークに基づくシナリオ分析の実施過程で、自社に影響を与える気候変動要因のリスクと機会（ドライバー）を洗い出し、その中でも重要度の高いものをキードライバーとして特定しました。

特定したキードライバーは、①定量的な財務インパクトの算定が可能なもの（気候変動シナリオの定量評価部分）、②定性的なナラティブとしてシナリオに織り込むもの（気候変動シナリオの定性評価部分）、の2種類に分けられます。

なお、中古車市場の規模が不変の前提として価格の上下に起因する事象については、市場の需給バランスによって調整されるため、③影響のないものとして区分しました。

①気候変動シナリオの定量評価部分

ドライバーの区分		想定されるリスクと機会	2°C未満の世界	4°Cの世界												
政策・法規制	カーボンプライシング	<p>日本においても諸外国と同様にカーボンプライシング制度（炭素税）が導入されることが想定されている。</p> <p>炭素税は以下のシナリオが想定されている。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2030年</th> <th>2040年</th> <th>2050年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2°C未満</td> <td>100USD /t-CO2</td> <td>140USD /t-CO2</td> <td>160USD /t-CO2</td> </tr> <tr> <td>4°C</td> <td>15USD /t-CO2</td> <td>20USD /t-CO2</td> <td>30USD /t-CO2</td> </tr> </tbody> </table>		2030年	2040年	2050年	2°C未満	100USD /t-CO2	140USD /t-CO2	160USD /t-CO2	4°C	15USD /t-CO2	20USD /t-CO2	30USD /t-CO2	炭素税は、148百万円～237百万円になると想定される。	炭素税は、22百万円～44百万円になると想定される。
	2030年	2040年	2050年													
2°C未満	100USD /t-CO2	140USD /t-CO2	160USD /t-CO2													
4°C	15USD /t-CO2	20USD /t-CO2	30USD /t-CO2													
急性	台風・洪水の増加、集中豪雨の増加	気候変動の影響により、台風や洪水、集中豪雨のリスクが高まる。店舗で保有する在庫は0.5m以上の浸水で商品価値は毀損すると想定される。	在庫評価減は、15,516百万円になり、現状の利益水準を踏まえると赤字転落すると想定される。	<p>※本分析の対象は、当社の国内事業の全店舗のうち、資産合計金額の高い100店舗とし、各店舗における洪水時の浸水リスクを特定。</p> <p>その上で、0.5m以上の浸水リスクを有する店舗で保有する在庫が一斉に毀損すると仮定。</p>												

ドライバーの区分		想定されるリスクと機会	2℃未満の世界	4℃の世界
市場機会	政府からの補助金／インセンティブの利用	EVの普及に向けて政府が新車EV購入に対して補助金制度を設ける可能性がある。同制度が導入される場合、短期的に中古車販売は低迷する可能性がある。 2010年にエコカー補助金が導入された際には、中古車市場全体として販売台数が9.2%減少したが、3年程度の期間を経て回復した（矢野経済研究所 中古車流通総覧2020より）。	売上高▲26,730百万円 営業利益▲756百万円の減少が想定される。 ただし、3年程度の期間をかけて元の水準を回復する。 ※売上高が年間9.2%減少すると仮定し、2021年2月期の国内事業の実績を基に試算。	

②気候変動シナリオの定性評価部分

ドライバーの区分		想定されるリスクと機会	2°C未満の世界	4°Cの世界
慢性	海面上昇	<p>気候変動による物理的な影響は避けられず、地球温暖化に伴い海面が上昇することが想定される。</p> <p>2°C未満の世界では世界平均海面水位は約0.39m(0.26m~0.53m)上昇し、それに伴う浸水被害が増加することが予想される。</p> <p>4°Cの世界では、世界平均海面水位は、約0.71m(0.51m~0.92m)上昇し、浸水被害の増加や国外の一部の地域においては水没する可能性さえ示唆されている。</p>	<p>海面上昇により店舗が被害を受ける可能性があるものの、慢性リスクであることから事前に対策を講じることが可能である。</p> <p>当社の在庫は車両であって移動可能であることから、店舗の移転費用などが発生する可能性はあるものの、通常の投資の範囲内に収まると想定する。</p>	<p>2°C未満の世界と比較すると、海面上昇幅が大きく、沿岸部に位置する店舗が被害を受ける蓋然性は高まる。</p> <p>ただし、これらは慢性リスクであることから事前に対策を講じることが可能である。</p> <p>2°C未満の世界と比較すると、費用は増加する可能性はあるものの、通常の投資の範囲内に収まると想定する。</p>
市場リスク	市場動向 市場縮小	<p>サステナブルな社会の確立やカーボンニュートラルの実現を志向する市場機運の高まり、それを受けた消費者意識の一層の変化等が、ポジティブ及びネガティブの両観点から中古車需要を変化させる可能性が、一定程度想定される。</p> <p>例えば、「有限な鉱物資源をもとに生産される車は、それ自体として貴重な資源であり、廃棄せずに循環させる方が気候変動の緩和、ひいては環境負荷低減に効果的である。」との認識が市場に浸透した場合には、中古車需要が新車需要を上回りIDOMにとっては売上増加の機会となる。</p> <p>反対に、「新車は中古車に比べて燃費効率が高い。環境志向の観点からは中古車購入よりも新車購入を優先する。」と考える消費者が、中古車需要を上回る形で極端に増えたならば、IDOM</p>	<p>消費者は、気候変動をはじめとした環境負荷の低減に資する製品を一層好む傾向が顕著になる。その結果、市場の需給バランスでは吸収しきれないほどに消費者選好が二極化する。両極端の展開として以下が想定される：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中古車需要が新車需要を大きく上回 	<p>2°C未満の世界と比較すると、消費者行動に大きな変化は見られないため、消費者選好が二極化する可能性は極めて低い（=IDOMに対する需要は安定的）。</p> <p>現行の取引状況が継続することから、財務的影響はニュートラルであると想定される。</p>

ドライバーの区分		想定されるリスクと機会	2°C未満の世界	4°Cの世界
		<p>Mの売上が減少する可能性も想定される。</p> <p>加えて、技術の発展や消費者需要の拡大により、格安EVが市場に大量に流入した場合、新車EVを安価で購入することが可能となり、消費者の中古車の購買意欲低下による需要減退からIDOMの売上減少に繋がる可能性も想定される。</p> <p>ただし、市場が正常に機能しているという前提に立てば、オートオークション取引が主流の中古車市場では、一定程度の消費者選好の変化は市場の需給バランスが吸収するため、中古車需要がポジティブまたはネガティブのどちらかに極端に振れる可能性は、極めて低い。</p> <p>IDOMへの財務影響は、中古車需要のバランス変化の度合いにより高低は分かれるが、市場のバランスそれ自体が崩れる“極端な可能性”を除けば、(現時点では)影響はニュートラルと判断している。</p> <p>“極端な可能性”という意味では、ワーストシナリオとして、低価格の新車EV流入による中古車需要消失が売上に与える影響は、考慮すべき事項と整理している。</p>	<p>り、機会を取り込んだIDOMの売上は増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中古車需要が減退し消費者は新車市場に流入、IDOMの売上は減少 	
製品・サービス	<p>事業の多角化</p> <p>ビジネスアライアンスの強化</p> <p>EVの整備技術</p>	<p>サーキュラーエコノミーの注目度の向上や自動車市場におけるEV主流化等を背景として、自動車関連企業のビジネスは多角化する可能性が考えられ、その場合、IDOMにはポジティブ及びネガティブの両観点からの影響が想定される。</p> <p>例えば、自動車市場全体でサブスクリプションサービス事業が拡大する場合、整備工場を持たないサブスクリプションサービス事業者からの車両整備依頼は増加し、IDOMの売上増加の機会となる。</p> <p>加えて、市場ニーズの高まりを受けて、IDOMが新規ビジネスとして、コンバージョンEV事業、エコ整備事業、リサイクル事業等に参入したり、他事業者の業務提供をしたりする場合も、IDOMの売上増加の機会となる。</p>	<p>消費者は、気候変動をはじめとした環境負荷の低減に資する製品を一層好む傾向が顕著になる。</p> <p>消費者ニーズに即した施策の展開結果として、以下が想定される：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備依頼増加による売上増加 ・新規事業への参画や業務提携等による 	<p>2°C未満の世界と比較すると、消費者行動に大きな変化は見られない。</p> <p>一方、サステナブルな社会の確立やカーボンニュートラルの実現を志向する動きは一定程度活発化しているため、2°C未満の世界よりも影響は限定的な形で以下が想定される：</p>

ドライバーの区分		想定されるリスクと機会	2℃未満の世界	4℃の世界
		<p>しかしながら、自動車市場全体でEV が主流化する一方、EV製造メーカーが修理・整備技術をブラックボックス化する場合は、IDOMの整備事業にとってはリスクとなり売上が減少する可能性も考えられる。さらに、ガソリン車の整備では必要であったオイル交換・点検などの整備項目が不要になり、EVの整備事業が簡略化あるいは効率化されることで、整備単価が減少する可能性も想定される。</p> <p>ただし、仮に市場のEV化が進行したとしても、EV製造メーカーだけではEV車の車検・整備等にすべて対応できない可能性があり、その場合、実質的には整備工場を頼らざるを得なくなるため、かかる状況が発生する可能性は、極めて低く、売上への影響は軽微と想定される。</p> <p>また、整備単価が低下したとしても、一台あたりにかかる整備工数は短縮化されるため、生産性は向上し、売上への影響は軽微にとどまることが想定される。</p>	<p>売上増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備単価の低下等による限定的な売上減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・整備依頼増加による売上増加 ・新規事業への参画や業務提携等による売上増加 ・整備単価の低下等による限定的な売上減少
評判	評判	<p>気候変動の影響に伴い日本の長期金利は上昇することが見込まれている。また、気候変動への対応に失敗し財務が大きく悪化した場合には当社格付は低下することが想定される。</p>	<p>金利負担は、増加すると想定される。</p>	

③影響のないもの

ドライバーの区分		想定されるリスクと機会	影響がないと判断した理由
政策・法規制	<p>海外輸出規制の強化</p> <p>燃費規制の強化</p> <p>再生可能エネルギーの使用義務化</p>	<p>1 日本をはじめとする先進諸国の中古車の需要拡大による売上増加の機会</p> <p>アフリカをはじめとする諸国において、温室効果ガス（GHG）排出規制が導入されることによる中古車輸出事業の縮小リスク</p> <p>2 規制強化に伴い、EVだけでなく、低燃費自動車の売上が増加する機会</p> <p>規制強化に伴い、高燃費自動車の売上が低下し、売上が減少するリスク</p> <p>3 再生可能エネルギーへのシフトに伴い、新車製造・販売に係る直接費（電気代）が増加し、中古車の仕入価格が高騰するリスク</p> <p>再生可能エネルギーへのシフトに伴い、店舗の運営費（電気代）が増加するリスク</p>	<p>1 仮に先進諸国の中古車の需要拡大もしくは中古車に対して輸出規制がかかったとしても、短期的には需給バランスが変化し影響を受ける可能性はあるが、中古車オークション市場で取引が成立している限りにおいては市場の需給バランスによって調整されるため影響は限定的であると想定される。</p> <p>2 オークション市場での取引が成立することを前提とした場合、価格の上昇は需給バランスによって吸収されるため、実質的な影響はないと想定する。導入される燃費規制についてはあらかじめ把握が可能であり、在庫のコントロールは可能である。</p> <p>3 短期的には、再生可能エネルギーへの移行に伴い電力買取（使用）コストがわずかに上昇するリスクがないわけではないものの、需要の増加や政府による価格調整によって、長期的には従来の電気使用料金と横ばいで推移すると推察されるため、財務への影響は実質的にないと思料。仮に電力買取（使用）に関するコストが上昇した場合には消費者への価格転嫁によってそのコスト上昇分をオフセットすることは可能。ただし、その場合、消費者需要が減退した場合には、購買意欲の低下により減収となるリスクが生じる可能性は考えられる。</p>
市場リスク	EV化の加速	EV（バッテリー）の適正な価格を評価できないことによる売上の減少のリスク	すでにEVバッテリーの適正価格評価に向けた動きが活発化している現状を鑑みると、中長期的には更に取組みが高度化することが予想されており、EVの価格設定にばらつきが生じることはなくなり、影響も軽微に留まると想定される。
慢性	渇水の増加	国内サプライチェーン寸断による生産能力の低下リスク	約1か月に及ぶ20%の取水制限、及び15%程度の給水制限は、「操業時間の短縮及び企業の自助努力にもとづく節水対応」とするレベル感であり、当社の営業活動に殆ど影響を与えないことから、影響は軽微に留まると想定される。

ドライバーの区分		想定されるリスクと機会	影響がないと判断した理由
エネルギー源	再生可能エネルギーの使用義務化	再生可能エネルギーへの移行や節電・発電を実施することにより、店舗運営費を減少させる機会	短期的には、再生可能エネルギーへの移行に伴い電力買取（使用）コストがわずかに上昇するリスクがないわけではないものの、需要の増加や政府による価格調整によって、長期的には従来の電気使用料金と横ばいで推移すると推察されるため、財務への影響は実質的にない。
市場機会	EV化の加速	バッテリーの評価基準の設置による安定的な売上維持に繋がる機会	すでにEVバッテリーの適正価格評価に向けた動きが活発化している現状を鑑みると、中長期的には更に取組みが高度化することが考えられ、EV車の構成比が増加していく2030年以降にはバッテリーの評価基準が確立されていることが予想される。評価基準の確立に伴い、市場の適正価格を提示できることで、安定的なマージンを確保できることから当社への財務影響は限定的である。

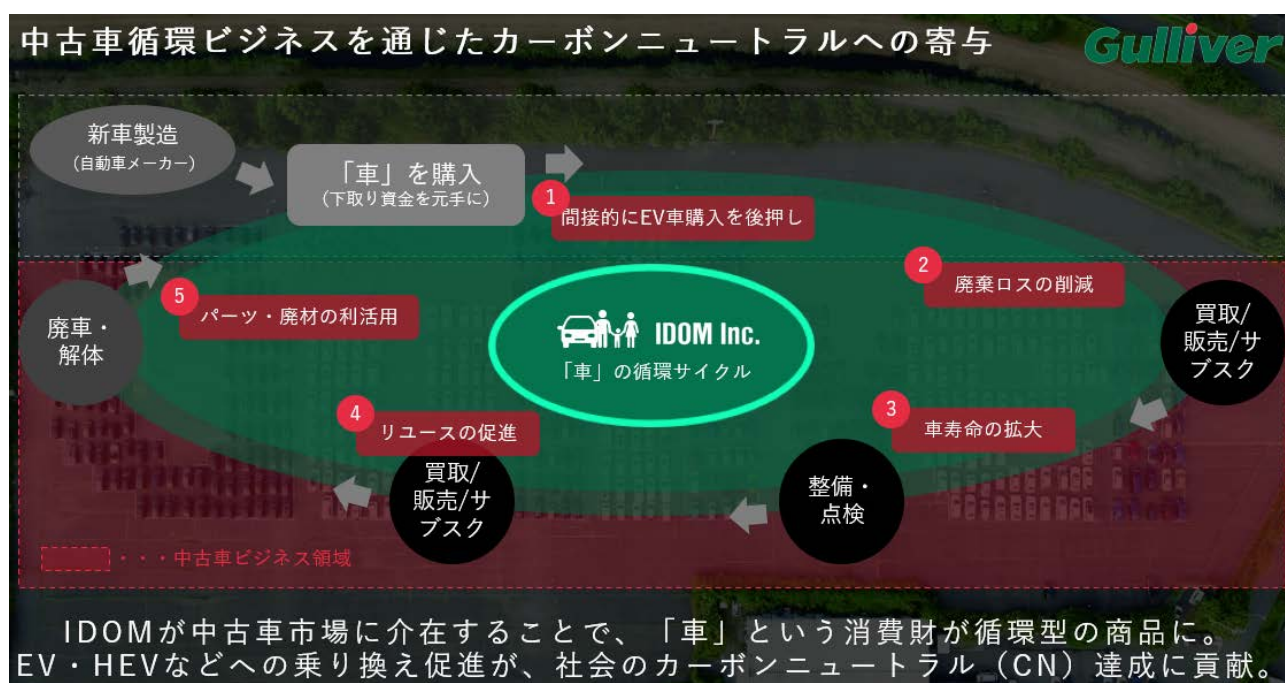
※影響がないと区分したドライバーはあくまで現時点における整理の結果になります。

(6) IDOMとしての気候変動戦略—循環型ビジネスを通じたカーボンニュートラルへの貢献

IDOMの存在意義は、車という製品を「生産→廃棄」するのではなく、資源として最大限活用し、所有の循環を担うことです。自動車という分野において循環型経済を回す役割を担っているIDOMは、中古車市場の新陳代謝を促し、EVやハイブリッド車といった環境に配慮された自動車の市場比率を高めることに事業を通じて貢献します。

TCFDのシナリオ分析を通じて、気候変動の観点からIDOMの存在意義を再定義できると改めて確認するに至りました。すなわち、気候変動影響の観点からIDOMの存在意義を再定義すると、市場全体におけるガソリン車やディーゼル車の割合を低減させ、EVやハイブリッド車の割合を増加させることを通じて、社会全体の温室効果ガス（GHG）排出量削減に貢献し、カーボンニュートラル達成に寄与することと整理できると考えています。

一定の前提を置いて試算した結果、2021年～2050年の期間において合計約37万トンの温室効果ガスの排出削減貢献が期待できることが示されました。



4. 指標と目標

当社は「サステナビリティ宣言」を公表し、現在、気候変動など地球環境問題に広く対応していくことを目標としています。今般実施したシナリオ分析の結果を踏まえ、「サステナビリティ宣言」に則った取り組みをさらに強化していきます。

(1)温室効果ガスの削減

当社の温室効果ガスの排出量自体は必ずしも高水準ではありませんが、その削減への取組を以下の施策を通じて強化していきます。

- ・ペーパーレス化の推進
(売買契約書の電子化、会議資料のオンライン共有による紙資源の削減等)
- ・直営店舗照明器具のLED化の推進による温室効果ガス（GHG）排出量の削減
- ・リモートワークなど、IT活用による働き方改革を推進し、オフィス規模の縮小による温室効果ガス（GHG）排出量の削減

(2)循環型ビジネスの強化

気候変動の観点からみた当社の存在意義は中古車の循環を通じて社会全体の温室効果ガスの削減であると定義しています。消費者ニーズに対応したEVやハイブリッド車の販売を通じて社会全体の脱炭素に貢献すると同時に収益機会の実現に努めます。

5. 今後の展望

上記のシナリオ分析結果のとおり、簡易的に2020年度（2020年3月～2021年2月）国内事業の実績に基づく、概算値としての温室効果ガス（GHG）排出量の算定を実施しました。今後は温室効果ガス（GHG）排出量の精緻化やペーパーレス化、全国直営店舗照明のLED化、小売台数増加によるEV車の市場流通促進など、自助努力による削減を目指してまいります。

さらに、シナリオ分析を行う過程で現時点での循環型ビジネスの効果について、一定の前提を置いて試算した結果、2021年～2050年の期間において合計約37万トンの温室効果ガスの排出削減貢献が期待できることが示されました。この結果を踏まえ、今後も当社の中心事業である循環型ビジネスの成長をさらに促進してまいります。

6. TCFD提言への賛同を表明

当社は、TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）※1の提言に賛同を表明しました。

今後の気候変動に関連する事象を、経営リスクとして捉えて対応すると同時に、新たな機会も見いだし、経営戦略へ活かしてまいります。

※1 G20からの要請を受け、金融安定理事会（FSB）が2015年に設立。気候変動によるリスク及び機会が経営に与える財務的影響を評価し、「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」について開示することを推奨しています。

(TCFD ウェブサイト：<https://www.fsb-tcfd.org/>)