

Premium Group TCFD Report 2026

TCFD 提言に基づく情報開示



【東証プライム:7199】
プレミアグループ株式会社

2026年10月1日

トップメッセージ	...	p3
環境基本方針	...	p4 – p5
ガバナンス	...	p6 – p8
戦略	...	p9 – p18
リスク管理体制	...	p19
指標と目標	...	p20 – p27



トップメッセージ

当社は、「世界中の人々に最高のファイナンスとサービスを提供し、豊かな社会を築き上げることに貢献する」というミッションのもと、事業活動を通じて、持続可能な循環型社会の実現を目指しております。

この実現のためにも 2024年3月期からサステナビリティ委員会を設置し、TCFD提言に基づいた気候変動が事業に及ぼすリスク・機会に対するシナリオ分析等を定期的の実施し、当社の事業成長に注力しながら企業の社会的責任を果たすための施策を検討してまいりました。

当社は、持続可能な社会の実現に向け、国際的な合意である「パリ協定」および日本政府が掲げる「2050年カーボンニュートラル目標」等の気候変動防止にかかる政策・規制方針を強く支持し、賛同しております。

これら国の規制や移行ロードマップに整合する形で、当社は2051年3月期までの温室効果ガス(GHG)排出ネットゼロ目標を掲げ、脱炭素社会の実現に向けて積極的に貢献してまいります。

また、当社が参画する各種業界団体(経団連等)における気候変動防止への取り組み姿勢が、当社の環境方針および環境コミットメントと一貫性を有していることを定期的を確認しております。

今後もTCFDレポートを通じて、全てのステークホルダーの皆様と意見交換を深め、十分な情報開示を図りながら持続可能な社会の実現に向けて責任を果たしてまいります。

環境基本方針

当社は、「環境基本方針」を定めております。なお、本方針は、当社の取締役会において承認されております。

<プレミアムグループ環境方針>

① 適用範囲	当社は、本方針を当社のすべてのグループ会社に適用します。また、当社は、自社のサービスに関わるすべての取引先に対して本方針を支持することを期待し、理解・遵守することを求めます。
② 法令遵守および国際的責任の遂行	当社は、環境保全に関する法令を遵守するとともに、国際連合機関等が推進する環境関連の国際的なイニシアチブを支持します。
③ 事業を通じた脱炭素・循環型社会の実現	- 当社は、環境に配慮したサービスの提供や、社会・環境課題の解決を目指す事業活動を通じて、脱炭素・循環型社会の実現に貢献します。 - 当社は、環境問題を重要な経営課題と位置づけ、気候変動や環境汚染に伴うリスクの低減に努めます。 - 当社は、再生可能エネルギー100%の利用に向けた段階的な移行を推進し、その実現にコミットします。 - 当社は、2051年3月期までにGHG 排出の実質ゼロ(ネットゼロ)を達成することを目指し、エネルギー効率の向上や再生可能エネルギーの導入に取り組みます。あわせて、科学的根拠に基づいた目標設定と情報開示を通じて、気候変動への対応を強化します。 - 当社は、環境課題に対する取り組みにおいてステークホルダーとの対話を重視し、従業員への環境教育や利害関係者との連携を通じて、持続可能な取り組みの推進と環境意識の向上を図ります。 - 当社は、気候変動に関する科学的知見を尊重し、その存在を否定する活動や、関連規制に反対するロビー活動への資金提供・協力・関与は一切行いません。業界団体等に参加する際も、当社の環境方針と整合性のある関与を徹底します。

④ 全社的な環境目標の設定	当社は、事業活動に伴って発生する GHG や廃棄物を可能な限り抑制するため、環境目標を設定し、取り組みを推進・継続的に改善します。
⑤ 循環型社会形成のためのサプライチェーンの構築	当社は、環境および生態系への影響に配慮し、主要事業の拡大を通じて中古車の利用を促進するとともに、自動車に関する4Rビジネス(故障保証ビジネス【Reduce】、リサイクルパーツビジネス【Recycle】、リユースビジネス【Reuse】、リペアビジネス【Repair】)を推進し、循環型社会の形成に貢献します。
⑥ 外部ステークホルダーへの開示	- 当社は、加盟店等のビジネスパートナーに対し、当社の環境保全への取り組みを開示し、協働して脱炭素・循環型社会の実現を目指します。 - 当社は、環境保全に資する取り組みを行うお客様(エンドユーザー)を支援するため、環境配慮型商品の導入を促進し、持続可能な社会の実現に向けて、環境価値を高める商品の提供を推進します。 - 当社は、気候変動に伴う自然災害への対応や脱炭素社会の実現に向け行政機関等との連携を強化します。

① 取締役会の監督体制

気候変動をはじめとした地球規模の環境問題への配慮等、社会や企業のサステナビリティを巡る重要課題(リスク・機会)について、取締役会はサステナビリティ委員会から少なくとも年1回以上報告を受けており、各分野の目標および取り組み状況をモニタリングし、審議・監督しております。当社の取締役・監査役のスキルについては、次の図をご参照ください。

	氏名	属性	能力(スキルマトリクス)											
			企業 経営	業界知識			営業・ マー ティン グ	グロー バル	財務・ 会計	法務・ コンプ ライア ンス	内部 統制・ ガバナ ンス	サステ ナビリ ティ	人財・ 組織 開発・ DE&I 推進	M&A
				ファイ ナンス	故障 保証	モビ リティ								
取締役	柴田 洋一		◎	◎	◎	◎	◎	◎				◎	◎	
	土屋 佳之		◎	◎	◎	◎	◎	◎				◎		
	金澤 友洋			◎					◎	◎	◎	◎		◎
	中川 二博	社外取締役/独立役員	◎	◎	◎	◎	◎							
	堀越 友香	社外取締役/独立役員		◎						◎	◎			
	大嶋 裕美	社外取締役/独立役員						◎	◎					◎
監査役	亀津 敏宏			◎					◎		◎			
	樋口 節夫	社外監査役/独立役員							◎		◎			
	成田 由加里	社外監査役/独立役員							◎		◎			

② サステナビリティ委員会の執行体制

サステナビリティ責任者であるプレミアグループ代表取締役社長CEOがサステナビリティ委員長を務めております。サステナビリティ委員会は、委員長、委員、オブザーバー、事務局で構成されており、気候変動をはじめとした方針・戦略の策定、重要課題(リスク・機会)の評価および管理を行っております。

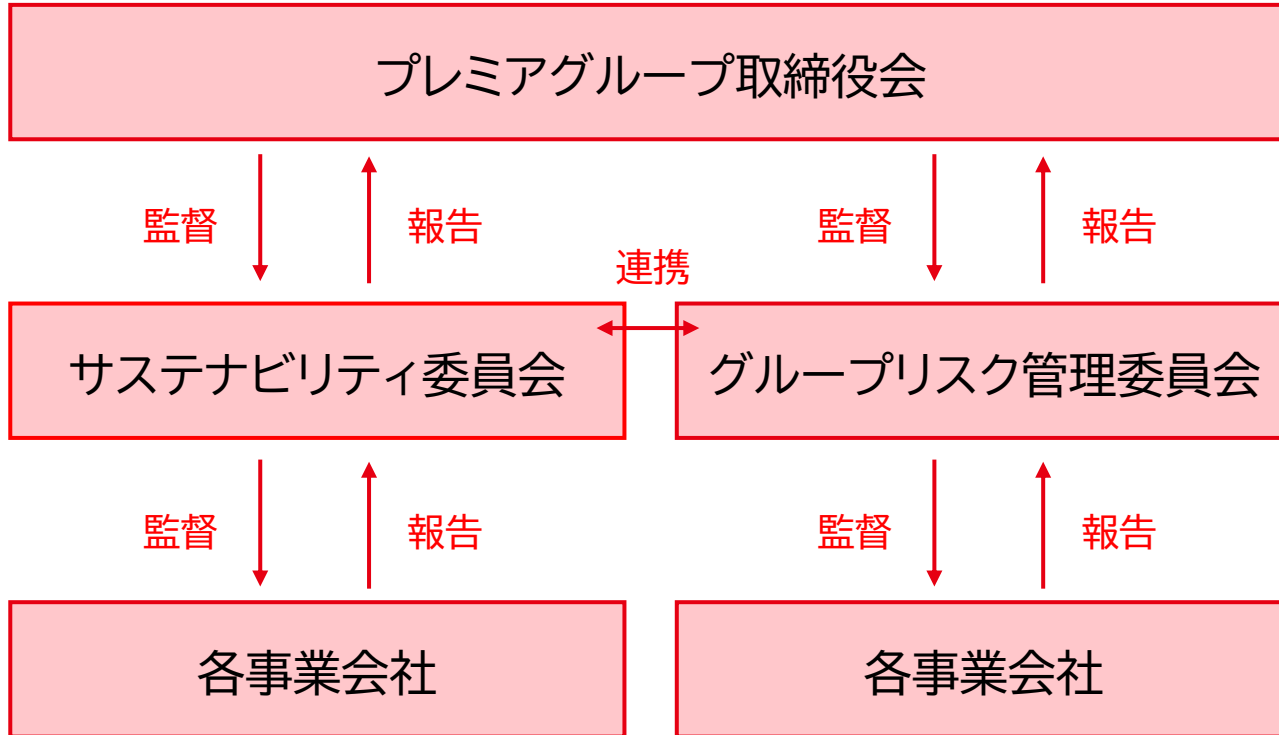
サステナビリティ委員会を中心に、最重要テーマである気候変動対策についての取り組み状況の開示を積極的に行うとともに、環境マネジメントシステム等の仕組みを通じてデータを管理することで継続的に改善を行いながら、その結果についてマネジメントレビューを行ってまいります。

③ ガバナンス体制図

取締役会は、サステナビリティ委員会およびグループリスク管理委員会を監督しており、サステナビリティ委員会およびグループリスク管理委員会は、各事業会社を監督しております。

サステナビリティ委員会では、短期から長期にわたる気候変動を考慮したリスクや気候変動に伴う機会を主に管理しております。一方、グループリスク管理委員会では、投資リスクおよび融資リスク等、事業運営そのものに関するリスクを主に管理しております。なお、サステナビリティ委員会およびグループリスク管理委員会は少なくとも年1回以上合同で開催し、情報共有を実施しております。

<ガバナンス体制図>



サステナビリティ委員会の構成

- 委員長 : 代表取締役社長CEO
- 委員 : 各部門の責任者および担当者
- オブザーバー : 事業子会社の執行役員
- 事務局 : サステナビリティ推進室

① 短期・中期・長期の時間的範囲

短期・中期・長期の時間軸は、当社が掲げる「GHG 削減目標」の時間軸との整合性、またパリ協定と日本政府の掲げる目標年等を踏まえ、次のとおりに設定いたしました。

2050年(2051年3月期)のカーボンニュートラル実現に向けて、当社におけるGHG排出量(Scope1+Scope2)を、2028年3月期までに2024年3月期比で21.4%削減、2035年3月期までに2024年3月期比で58.8%削減する目標を設定いたしました。

時間軸	目標年度	GHG排出量削減率
短期	2028年3月期	21.4%
中期	2035年3月期	58.8%
長期	2051年3月期	100.0%

② 気候変動関連のリスク・機会の評価

1. シナリオの設定

気候関連リスク・機会の分析においては、国際的に認められたシナリオを参照しております。

4℃ シナリオ	RCP8.5 物理的リスク	RCP8.5は、気候変動に関する政府間パネル(IPCC)が用いるGHG 排出量シナリオの一つで、最も高い排出量シナリオに分類されます。このシナリオでは、GHG 排出量が大幅に増加し、地球温暖化が進行した場合の気候変動の影響を予測しています。
1.5℃ シナリオ	IEA NZE2050 移行リスク	IEA NZE 2050は、国際エネルギー機関(IEA)が提示した、世界全体の平均気温上昇を産業革命前と比較して1.5℃に抑えるための、2050 年までにネット・ゼロ・エミッションを達成する道筋を示すシナリオです。このシナリオは、エネルギー政策や技術開発の目標設定等、脱炭素化に向けた具体的な行動を促すための規範的な役割を果たします。

<EV販売数におけるシナリオの概要>

脱炭素市場の推進により、EV市場が拡大することが想定されております。

当社では IEAのEV販売台数予想の最新データを用いてリスク・機会の分析を行っております。

2. シナリオの分析手順

気候関連リスク・機会の分析の手順においては、次の順序で検討をしております。

① 気候関連リスク・機会項目の列挙	- 気候変動リスクおよび機会の抽出 - リスクおよび機会の評価軸設定 - リスクおよび機会に関する評価
② 事業インパクトの定性化	- 既存シナリオの中で関連性の深いものを列挙 - 気候変動シナリオの設定
③ 財務インパクトの定量化	各シナリオと特定した重要な気候関連リスクおよび機会と関連パラメータを踏まえ、各シナリオにおける財務インパクトを分析
④ 対応策の検討	- 気候変動リスクおよび機会に対する当社戦略のレジリエンスの評価 - 現状評価を踏まえた対応策の検討

3. シナリオ分析結果

シナリオ分析を行う上で、当社の主要なリスクおよび機会の分類・内容・時間軸を洗い出し、次の評価基準に沿って、量的影響度(財務インパクトの算定等)および質的影響度(ステークホルダー別の影響度等)、発生可能性を個々に評価し、リスクおよび機会の総合ランクを算定しております。

<評価基準>

1) 発生可能性	発生確率80%以上	3.0
	発生確率50%以上80%未満	2.0
	発生確率50%未満	1.0
2) 影響度 <量的影響度>	高	3.0
	中	2.0
	低	1.0
3) 影響度 <質的影響度>	関心:高	3.0
	関心:中	2.0
	関心:低	1.0

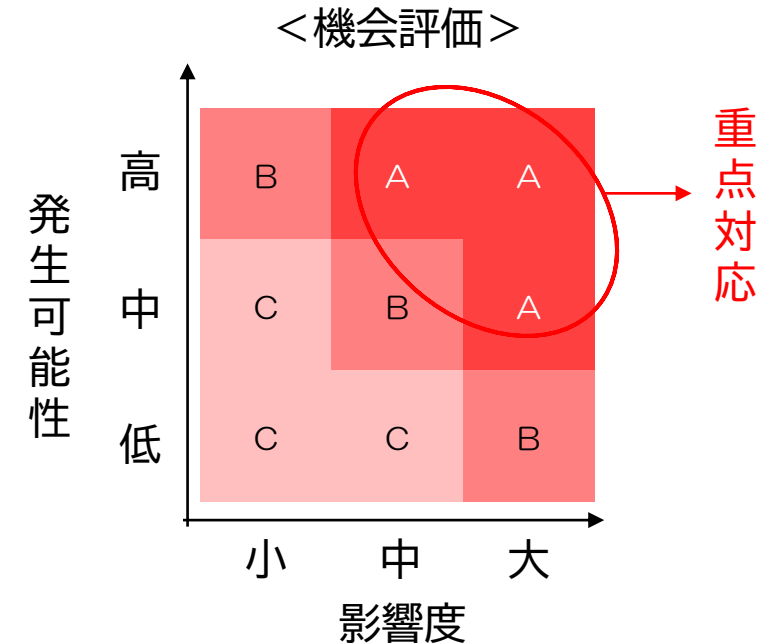
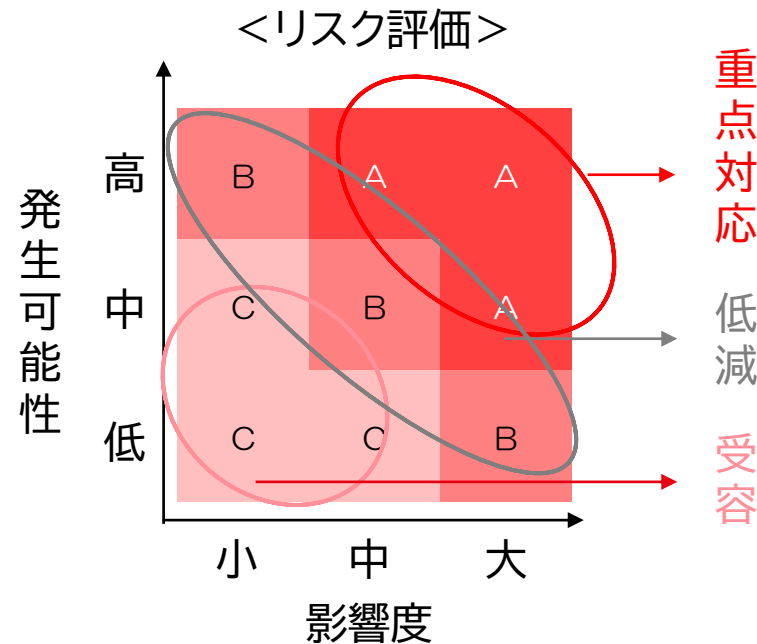
※質的影響度は、各ステークホルダー別(顧客、自社、サプライヤー、行政、投資家、地域社会)に個別評価し、平均値で算定しております。

4) リスク・機会ランク	- 発生可能性 3.0 かつ 影響度 ≥ 1.5 - 発生可能性 2.0 かつ 影響度 ≥ 2.0	A
	- 発生可能性 3.0 かつ $1.5 > \text{影響度} \geq 1.0$ - 発生可能性 2.0 かつ $2.0 > \text{影響度} \geq 1.5$ - 発生可能性 1.0 かつ 影響度 ≥ 2.0	B
	- 発生可能性 2.0 かつ $1.5 > \text{影響度}$ - 発生可能性 1.0 かつ $2.0 > \text{影響度}$	C

※影響度は、量的影響度と質的影響度の平均値で評価しております。

<リスク・機会分布図>

リスク・機会分布図は、シナリオの分析結果を踏まえて作成しており、特にリスク評価についてはAを、機会評価についてはAおよびBの評価を重点対応事項として定義しています。



<評価結果> リスク評価シート (1.5℃シナリオ)

分類	種別	内容	対象	時間軸	財務影響 範囲	影響度	発生 可能性	リスク ランク
移行 リスク	新たな 規制	ガソリン車の市場縮小 (気候関連問題関連の法改正や 規制強化によるガソリン車市場縮小)	直接操業	中期	売上高	1.8	2.0	B
	市場	EVの仕入 (ガソリン車からEVへのシフト)	バリューチェーン (上流)	中期	費用	1.5	2.0	B
		EVの販売 (ガソリン車からEVへのシフト)	バリューチェーン (下流)	中期	売上高	1.7	2.0	B

内容	量的 影響度	質的 影響度	顧客	自社	サプラ イヤー	行政	投資家	地域
ガソリン車の市場縮小	2.0	1.7	1.0	3.0	1.0	3.0	1.0	1.0
EVの仕入	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
EVの販売	2.0	1.3	2.0	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0

<評価結果> リスク評価シート（4℃シナリオ）

分類	種別	内容	対象	時間軸	財務影響 範囲	影響度	発生 可能性	リスク ランク
移行 リスク	新たな 規制	エネルギーミックスの変化、 電気料金の上昇	直接操業	中期	費用	1.3	3.0	B
	現在の 規制	原油価格の高騰、 ガソリン価格高騰によるコスト増加	直接操業	中期	費用	1.1	2.0	C
物理 リスク	慢性 リスク	海面上昇、沿岸地域の施設・設備 被害による輸送の遅延又は停止	直接操業	長期	費用	1.2	3.0	B

内容	量的 影響度	質的 影響度	顧客	自社	サプラ イヤー	行政	投資家	地域
エネルギーミックスの変化、 電気料金の上昇	1.0	1.5	1.0	2.0	1.0	3.0	1.0	1.0
原油価格の高騰、ガソリン価格高騰 によるコスト増加	1.0	1.2	1.0	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0
海面上昇、沿岸地域の施設・設備 被害による 輸送の遅延又は停止	1.0	1.3	1.0	2.0	2.0	1.0	1.0	1.0

<評価結果> リスクへの対応策

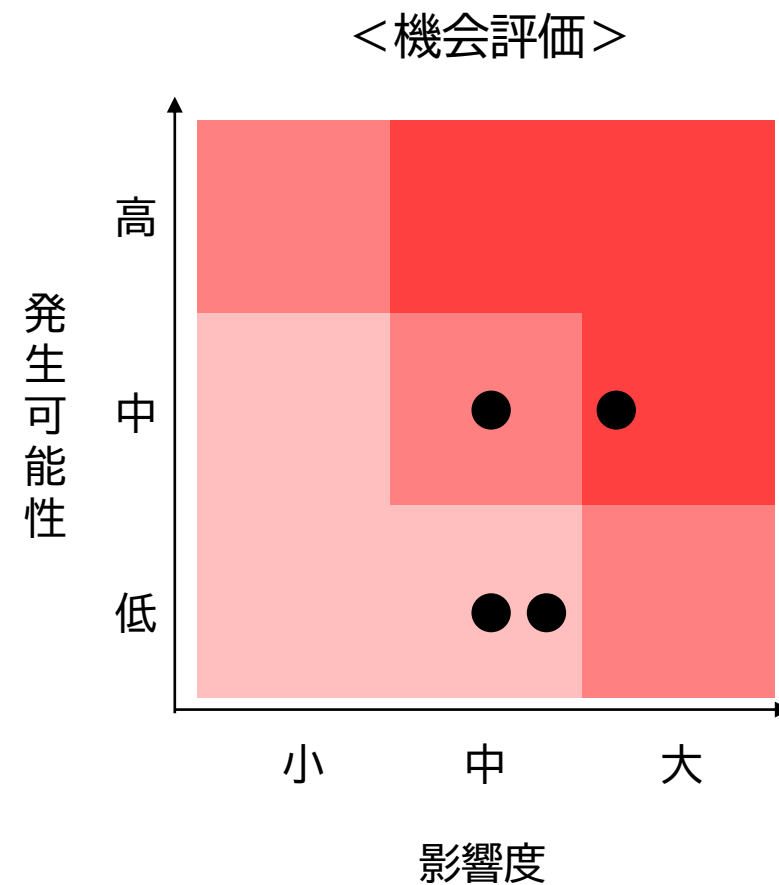
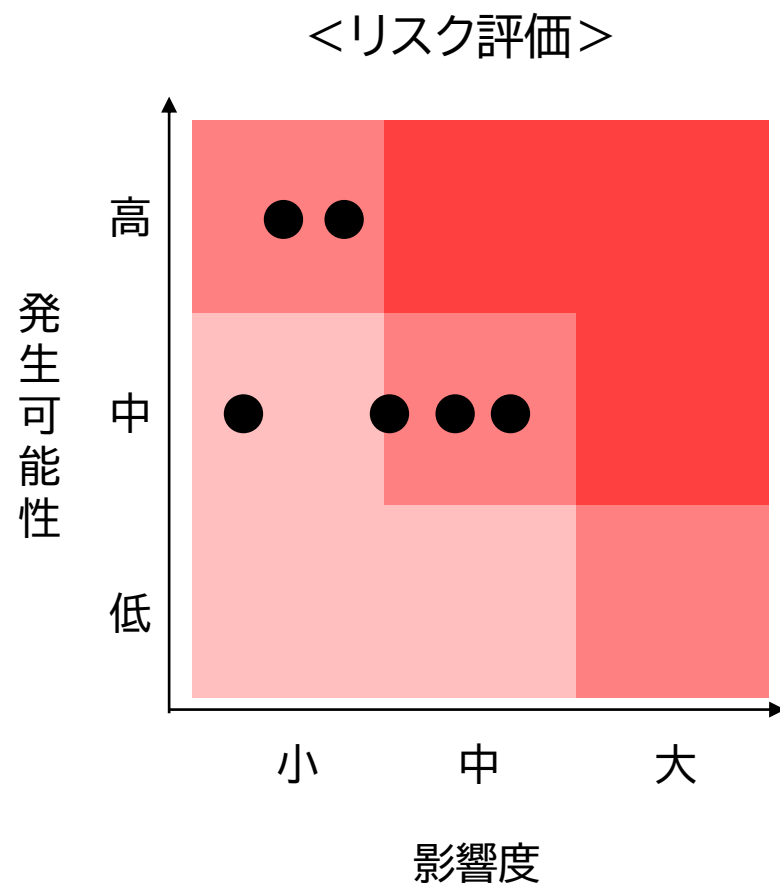
#	分類	種別	内容	対応策
1	移行リスク	新たな規制	ガソリン車の市場縮小 (気候関連問題関連の法改正や 規制強化によるガソリン車市場縮小)	EV向けの商品開発、周辺領域への事業拡大
2	移行リスク	市場	EVの仕入 (ガソリン車からEVへのシフト)	安定的かつ効率的な仕入れ基盤の確保
3	移行リスク	市場	EVの販売 (ガソリン車からEVへのシフト)	顧客が安心して購入できる環境の整備
4	移行リスク	新たな規制	エネルギーミックスの変化、 電気料金の上昇	省エネ運用に向けた具体的な施策検討、 省エネ意識の啓蒙
5	移行リスク	現在の規制	原油価格の高騰、 ガソリン価格高騰によるコスト増加	燃料使用の最適化や電動車両の導入、 業務運用効率の見直し
6	物理リスク	慢性リスク	海面上昇、沿岸地域の施設・設備 被害による輸送の遅延又は停止	海面上昇の影響を受けないエリアへの 事業拠点移転

<評価結果> 機会評価シート

分類	内容	対象	時間軸	財務影響 範囲	影響度	発生 可能性	機会 ランク
新サービス	EV新車仲介販売	直接操業	中期	売上高	1.7	2.0	B
	EVアフターサービス提供	直接操業	中期	売上高	2.0	2.0	A
新市場への展開	EV販売	直接操業	中期	売上高	1.7	1.0	C
	EV充電インフラの提供	直接操業	中期	売上高	1.9	1.0	C

#	内容	量的 影響度	質的 影響度	顧客	自社	サプライヤー	行政	投資家	地域
1	EV新車仲介販売	2.0	1.3	2.0	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0
2	EVアフターサービス提供	2.0	2.0	3.0	3.0	3.0	1.0	1.0	1.0
3	EV販売	2.0	1.3	2.0	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0
4	EV充電インフラの提供	2.0	1.7	3.0	3.0	1.0	1.0	1.0	1.0

リスクおよび機会の評価結果は次のとおりであります。



リスク管理体制

当社は、以下の4つの手順に沿って、リスクを管理しております。

① リスクの識別・評価プロセス	当社のサステナビリティ委員会では、気候変動に伴うリスクについて、経営・財務・事業等への影響を考慮し、現状のリスクの再評価を行うとともに新規リスクの抽出・評価を行い、重要リスクを特定・見直しを行っております。具体的には、気候変動特有のリスクを「移行リスク」と「物理的リスク」に分類し、事業活動に及ぼす影響度(財務・業務への影響規模)と発生可能性(時間軸:短期・中期・長期)の2軸から、客観的なリスク評価を固有の手順に従って実施しております。また、重要リスクについては取締役会に報告し、管理・監督を行なっております。
② リスクの軽減プロセス	特定したリスクについて、そのリスクの軽減のためにサステナビリティ委員会にて、対応方針(温室効果ガス排出量の削減策や、災害へのレジリエンス強化策等)を検討・決定し、関係部署に展開し、その対応状況をモニタリングしております。
③ 優先順位づけプロセス	特定したリスクについて、想定される財務影響の重篤度、時間軸(顕在化する時期)、および発生頻度から重要性を客観的に判断し、重要なリスクについては、その対応策を検討、実施を行なっております。
④ 全社リスク管理への統合	サステナビリティ委員会において特定・評価された気候変動関連リスクおよび機会は、定期的に「グループリスク管理委員会」へ報告され、企業全体のERM(統合的リスクマネジメント)プロセスの中に完全に統合・位置づけられます。これにより、気候関連リスクは他の全社経営リスク(法務、コンプライアンス、財務等)と同等に扱われ、全社的な重要リスク管理の優先順位付け、対策の実施、および一元的なモニタリングが「グループリスク管理委員会」の統括のもとで行われます。

当社は、GHGプロトコルに基づき、有価証券報告書に記載のすべてのグループ連結対象会社のGHG排出量の算定を行っております。2026年3月期のCO2排出量は次のとおりであります。

算定対象会社：計17社(プレミアグループ株式会社、日本国内子会社13社、海外子会社3社)

算定対象期間：2025年4月1日～2026年3月31日

単位：t – CO2

Scope1 エネルギー起源の直接排出		1,252
Scope2 エネルギー起源の間接排出	ロケーション基準	550
	マーケット基準	375
Scope3 自社事業の活動に関連する他社の排出		68,371

Scope3の内訳は次のとおりであります。

単位: t - CO2

カテゴリー1	購入した製品・サービス	25,181	カテゴリー9	輸送、配送(下流)	0
カテゴリー2	資本財	3,236	カテゴリー10	販売した製品の加工	18,723
カテゴリー3	Scope1、2 に含まれない 燃料およびエネルギー活動	318	カテゴリー11	販売した製品の使用	13,462
カテゴリー4	輸送、配送(上流)	649	カテゴリー12	販売した製品の廃棄	137
カテゴリー5	事業から出る廃棄物	45	カテゴリー13	リース資産(下流)	3,755
カテゴリー6	出張	803	カテゴリー14	フランチャイズ	0
カテゴリー7	雇用者の通勤	683	カテゴリー15	投資	6
カテゴリー8	リース資産(上流)	1,374	その他	—	0

指標と目標

当社は、2050年のカーボンニュートラル実現に向けて、当社におけるGHG排出量(Scope1+Scope2)を、2028年3月期までに2024年3月期比で21.4%削減、2035年3月期までに2024年3月期比で58.8%削減する目標を設定いたしました。尚、当社はネットゼロ目標の達成管理において、再生可能エネルギーの導入効果を適切に反映するため、マーケット基準を採用しています。

対象会社	プレミアムグループ株式会社および連結子会社
対象範囲	Scope1およびScope2
目標設定(短期)	2028年3月期 21.4%削減
目標設定(中期)	2035年3月期 58.8%削減
目標設定(長期)	2051年3月期 100.0%削減

削減目標と削減実績は、次のとおりであります。

単位：t – CO2

	2024年3月期	2025年3月期	2026年3月期	2027年3月期	2028年3月期
Scope1実績	1,222	1,063	1,252		
Scope2実績	604	652	375		
合計 (Scope1+2)	1,826	1,715	1,627		
削減目標	-	5.3%	10.7%	16.1%	21.4%
削減実績	-	6.1%	10.9%		

指標と目標

当社の事業(ファイナンス事業・故障保証事業・自動車部品の販売事業)によるGHG削減貢献量を試算しております。

単位: t – CO2

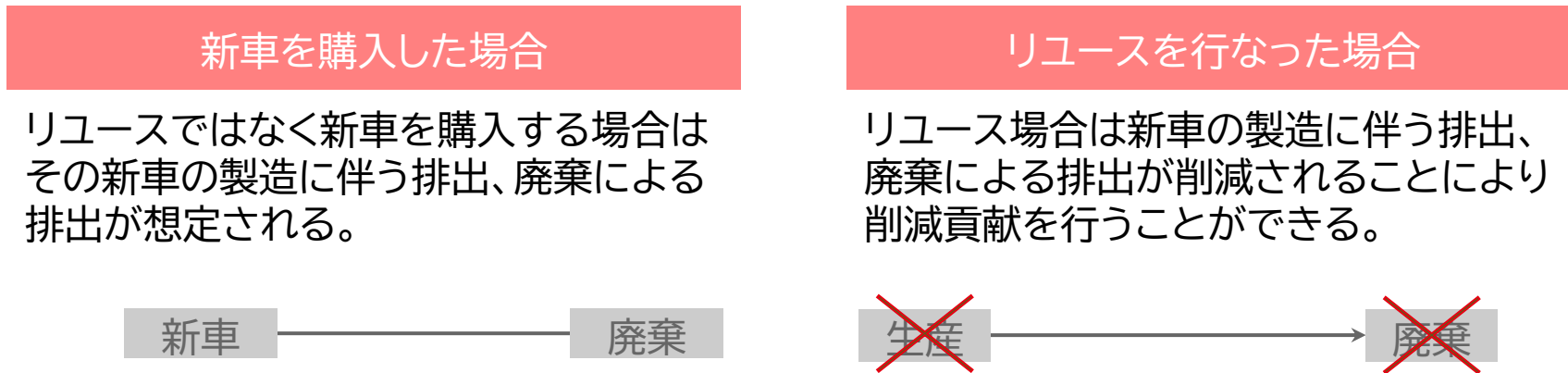
ファイナンス事業 (Reuse)	ファイナンス事業では、中古車流通を促進することによって、新車生産に発生するエネルギーや資源の使用を抑えることが期待されております。具体的には、新車の製造と廃車処理の過程で発生するGHG排出量が削減貢献量に含まれ、中古車が1台流通するごとにその分新車の生産が不要になるため、環境負荷を大幅に軽減できると考えております。	137,798
故障保証事業 (Reduce)	故障保証事業は、故障時に修理サービスを提供することで車両の寿命を延ばし、廃車や新車購入に伴うGHG排出を抑えることが期待されております。車両の延命により、新たな資源の採掘や製造にかかるエネルギー消費が削減され、結果的にGHG排出量の削減に繋がります。このため、故障保証を利用した車両1台あたりの延命効果を算定し、その総台数に基づいて削減貢献量を計算することが可能であります。	1,028
自動車部品の販売事業 (Recycle)	自動車部品の販売事業は、リサイクルパーツ(使用済み自動車の部品)を再利用することで、新しい部品の製造に伴う排出を抑制しております。日本自動車リサイクル部品協議会が公表しているデータに基づき、リサイクルパーツ1点あたりの削減貢献量を把握でき、これに当社グループ会社のパーツ使用量を掛け合わせることで、全体の削減貢献量を算定しております。	1,233

指標と目標

(1) ファイナンス事業 (Reuse)

ファイナンス事業では、中古車流通を促進することによって、新車生産に発生するエネルギーや資源の使用を抑えることが期待されております。具体的には、新車の製造と廃車処理の過程で発生するGHG排出量が削減貢献量に含まれ、中古車が1台流通するごとにその分新車の生産が不要になるため、環境負荷を大幅に軽減できると考えております。

リユースビジネスを通したCO2削減のイメージ



プレミアグループ全体の削減貢献量

$$\text{削減貢献量} = \text{契約数} \times \left(\text{生産時の排出量} + \text{廃棄時の排出量} \right)$$

(2) 故障保証事業 (Reduce)

故障保証事業は、故障時に修理サービスを提供することで車両の寿命を延ばし、廃車や新車購入に伴う GHG 排出を抑えることが期待されております。車両の延命により、新たな資源の採掘や製造にかかるエネルギー消費が削減され、結果的に GHG 排出量の削減に繋がります。このため、故障保証を利用した車両1台あたりの延命効果を算定し、その総台数に基づいて削減貢献量を計算することが可能であります。

$$\begin{aligned} \text{削減貢献量} &= \text{生産時の排出量} \times \text{新車の削減台数} + \text{廃棄時の排出量} \times \text{廃棄削減台数} \\ &\quad - \text{修理時の排出量} \times \text{修理台数} - \text{燃費の悪化} \end{aligned}$$

<前提条件>

- ・削減貢献量は故障車保証ビジネスによる新車の販売台数の削減、廃棄台数の削減から修理に伴う排出量の増加と燃費の悪化による排出量の増加量を減ずることにより算定を行う
- ・本算定においては細かな車種の違いによる排出量の違いは考慮しない
- ・燃費は1年に0.1%悪くなるものと仮定して算定を行う

(3) 自動車部品の販売事業(Recycle)

自動車部品の販売事業は、リサイクルパーツ(使用済み自動車の部品)を再利用することで、新しい部品の製造に伴う排出を抑制しております。日本自動車リサイクル部品協議会が公表しているデータに基づき、リサイクルパーツ1点あたりの削減貢献量を把握でき、これに当社グループ会社のパーツ使用量を掛け合わせることで、全体の削減貢献量を算定しております。

リビルト部品 合計点数	4,778 点	中古部品 合計点数	2,867 点
リビルト部品 削減量	463 t-CO2	中古部品 削減量	770 t-CO2