

# 環境会計の情報開示と環境コストに関する研究 国内乗用車産業のケース

## Research into Information Disclosure in Environmental Accounting and Environmental Cost

In the Case of Domestic Auto Makers

吉田雄司

YOSHIDA, Yuji

In what ways can comparable information on environmental accounting and the content of environmental cost be disclosed? Environmental accounting information from the environmental reports of domestic automakers was used to create a format of the commonalities in the environmental accounting of domestic automakers. The eight companies which were the focus of this research were Toyota, Nissan, Honda, Mazda, Mitsubishi Motors, Suzuki, Daihatsu, and Fuji Heavy Industries. Environmental accounting format items were organized into the following three groups: I. Environmental accounting fundamentals: time frame, range of calculated data, and definition of terms. II. Three elements of the environmental accounting format: 1. six classifications of environmental cost, 2. quantitative effect, 3. actual economic effect. III. Explanations: 1. of cost total and the basis for its rise and fall, 2. of progress in environmental research development, 3. of the reasons for the rise and fall in quantitative effect, 4. of the reasons for the rise and fall in actual economic effect.

### 1. 序 論

環境省は、平成17年2月『環境会計ガイドライン2005年版』を公表した<sup>1)</sup>。今回のガイドラインは、2002年の改訂版で国内外の調査研究成果や最新実務の運用動向を反映させている。しかし、これまで企業の公表する環境会計の情報は、どの程度他社と比較可能な情報か、あるいは殆ど不可能なのか、そうした検証はあまり試みられていない。

本稿の目的は、環境会計の情報についてそ

の開示方法と内容を実証的に比較検証し、そこから共通の環境会計フォーマットを提案することである。ここでは、わが国の乗用車産業を事例にその開示・内容について検討する。

研究手順は、はじめに環境会計の開示方法を知るために、各企業の環境会計に関する基本事項や環境コスト対効果の開示について検証を行う。さらに環境コストの内容について、その定義や集計方法、金額、研究開発費等を検討する。そしてこれらの検証プロセスから抽出された情報をもとに環境会計のフォー

キーワード：環境会計、情報開示、環境コスト、国内乗用車産業

Key words : Environmental Accounting, Information Disclosure, Environmental Cost, Domestic Auto Makers

マットを導出する。

具体的には、わが国の乗用車産業8社（トヨタ、日産、ホンダ、マツダ、三菱自動車、スズキ、ダイハツ、富士重工）が、公表する環境報告書から環境会計の情報を抽出する。使用する主な資料は、以下の環境報告書である。トヨタ自動車『Environmental & Social Report 2004』、日産自動車『2003年3月期環境・社会報告書』<sup>2)</sup>、本田技研工業『2004 Honda環境年次レポート』、マツダ『社会・環境報告書2004』、三菱自動車『環境報告書2004』、スズキ『2004スズキ環境・社会レポート』、ダイハツ工業『2004ダイハツグループ環境報告書』、富士重工『2004環境・社会報告書』である。

なお用語の使用で、環境省のガイドラインでは、環境会計の構成要素を、環境保全コスト、環境保全効果、環境保全対策に伴う経済的效果と表現しているが、本稿では簡便性を優先し、環境コスト、物量効果、経済効果の3語で示すことにする。

## 2. 環境会計の開示方法

### 2.1. 環境会計の基本事項

まず、環境会計の開示を具体的に把握するため、国内乗用車産業8社の環境会計情報を検証対象とする。表2-1は、各社環境会計の基本事項をまとめたもので、比較項目は、1.対象期間、2.集計範囲、3.文字数、4.図表数である。

この表から分かるように1.対象期間は各社とも1年である。このことから環境会計の対象期間は、ある程度比較可能性が維持できていると見てよい。ただ、厳密には日産のように当年以前や直近のデータを含むケースもある。なお、この対象期間について環境省ガイ

ドラインは、環境報告書と同一期間、通常は1年間としている<sup>3)</sup>。

同表、2.集計範囲は、バウンダリー問題として指摘される分野である。環境省ガイドラインでは、基本的には企業集団としている<sup>4)</sup>。この表では、「企業集団」の企業もある。しかし、これは有価証券報告書で公表される連結子会社や関連会社を含む範囲と考えることは適切ではない。なぜなら、具体的にはそうした連結子会社の企業名などはほとんど記載されていないからである。ただこのように「企業集団」と明記した理由は、各社とも環境報告書の冒頭に「企業集団」を意図した表現が見られるからである。

例えば、日産は、「海外を含むグローバルな日産グループ（当社および連結子会社）を範囲とし」と記載し、また富士重工は、「グループ企業も集計した」と記述している。こうした文言からここでは、「企業集団」と考えておくこととした。しかし、詳細に具体的企業名で記載すべきであろう。

同表、3.文字数とは、環境会計の項目にある本文の説明文字数である。表中、1,894文字のダイハツは、環境コストマネジメントのページに環境会計の情報を記載している。ここでは、環境コストの実績値はもちろん過去の経年変化分析や環境効率などを詳しく開示している。こうした文字による説明は、読者にとっては理解し易い方法である。ただ、各数値の定量情報が算定された原因や算出方法を明確に記述すべきであろう。

また、同表、4.図表数は、環境会計の説明にどれだけの図表を用いているかを示したものである。ここで環境会計の構成要素（環境コスト、物量効果、経済効果）は、それぞれ別々に数えている。この3つの要素以外には、

環境コストの金額推移や、投資額と費用額の比率をグラフ化した方法等が開示されている。

以上、この表2-1.から分かることは、環境会計の基本事項の開示は、対象期間が1年で、集計範囲は単独または企業集団であること。また、定量的情報の解説として定性的情報が併記されていることが指摘できる。では、次に環境コストはどんな方法で開示しているのか、検討を進めていく。

## 2.2. 環境コストの開示方法

環境コストについてはどのように開示しているだろうか。表2-2.環境コストの開示方法では、1.投資と費用の区分、2.環境コストの6分類について比較している。環境省のガイドラインでは、環境保全コストは環境保全目的で投下したコストという目的基準をとり、投資額と費用額を明確に区分表示することを求めている<sup>5)</sup>。

しかし、この表の1.投資と費用の区分から分かるように、両者を区分表示する企業とそうでない企業とが実際にはある。明確に区分するトヨタ、ホンダ、マツダ、ダイハツ、富士重工は、他社に比べ環境コストに対する認識が強いことが窺える。トヨタは、定義上で

環境コストを環境投資と維持コストに区分し、ダイハツや富士重工も独自のコスト概念を定めている。

同表、2.環境コスト6分類とは、環境コストをガイドラインで示した6分類で行っているかどうかを示した表である。ここでは8社すべてガイドラインと同じ6分類を行っている。環境コストの6分類とは、事業エリア内コスト、上・下流コスト、管理活動コスト、研究開発コスト、社会活動コスト、環境損傷対応コストである<sup>6)</sup>。こうした分類方法は、すでに『環境省ガイドライン2002年版』が普及してきた表れであろう。

ただ、トヨタと富士重工は、独自の分類をしながら並行してこの6分類との対応関係を示している。こうした試みはデータの比較可能性から見て便宜上も高く評価できる。

以上、表2-2.環境コストの開示方法からは、次のことがいえる。投資と費用の区分は企業により異なり統一は取れていない。しかし、環境コストの分類に関しては各社ともガイドラインに沿った6分類を導入している。

次に物量効果と経済効果の内容はどのように開示しているか検証を進める。

表2-1. 環境会計の基本事項の比較

項目	トヨタ	日産	ホンダ	マツダ	三菱自	スズキ	ダイハツ	富士重
1.対象期間	1年	1年	1年	1年	1年	1年	1年	1年
2.集計範囲	単独	企業集団	企業集団	単独	企業集団	単独	単独	単独
3.文字数	1,198	903	275	407	943	495	1,894	1,160
4.図表数	13	3	2	7	5	3	9	9

(出所) 各社の環境報告書より拙者作成。

表2-2. 環境コストの開示方法

項目	トヨタ	日産	ホンダ	マツダ	三菱自	スズキ	ダイハツ	富士重
1.投資と費用の区分	有		有	有			有	有
2.環境コスト6分類	有	有	有	有	有	有	有	有

(出所) 各社の環境報告書より拙者作成。

### 2.3. 物量効果と経済効果の関係

環境コストに対する効果は、どのように開示しているのだろうか。表2-3は、環境コストとその見返りである物量効果と経済効果を示したものである。

表2-3の1.物量効果の環境会計での開示とは、CO<sub>2</sub>排出量や廃棄物などの物量単位の情報がどの程度開示されているのかという比較である。表中の「一部」という意味は、この物量効果の情報が環境会計の項目ではその一部指標のみ開示され、その詳細な情報は他の領域に任せているということである。例えば、ホンダは「生産領域でトンCO<sub>2</sub>排出量、前年比××トン削減」と簡潔な定量値のみ記載している。そして、その詳細な説明は環境会計以外の項目で参照できるようにその該当するページを記載している。こうした手法は他社も同様である。

このことを証明するのが、同表、他項目での開示である。この項目は各社とも「詳細」という取扱いである。つまり、各社担当者は、物量情報は環境会計で扱うより生産工程や流通・物流工程で開示することの方が、開示内容としては適していると考えているようだ。また管理会計上も有意義な情報と判断できる。

一方、2.経済効果は、どうだろうか。この表では、実質的效果と推定的効果で比較している。環境省のガイドラインでは、実質的效果は確実な根拠に基づいて算定される経済効

果であり、推定的効果は仮定的計算に基づいて推計される経済効果である<sup>7)</sup>。

実質的效果について各社は様々な名称で開示しているが、要約すれば次の4項目にまとめることができる。リサイクル有価物売却益(収益項目)、省エネによる費用節減、廃棄物処理費節減、廃水処理費節減(以上費用節減項目)である。国内の乗用車産業では、これら4項が実質的效果として例示できる。

では、推定的効果はどうだろうか。表では、トヨタと富士重工が該当する。トヨタの推定的効果とは、「環境対応による利益寄与効果」である。つまり、環境に配慮した当社のクルマを購入することで得た営業利益寄与額を試算したものである<sup>8)</sup>。また、トヨタは顧客効果の算出も行っている。この顧客効果とは、顧客が車を使用する段階での低燃費化によるガソリン代の節約効果である<sup>9)</sup>。

以上、表2-3.物量効果と経済効果の記載では、環境コストに対する物量効果の情報はその一部指標が記載され、詳細については他の部門で開示している。また、経済効果は実質的效果として各社とも収益項目と費用節減を挙げている。一方、推定的効果には利益寄与効果など独自の試算法があり、今後他社への普及が推測できる。

この2.環境会計の開示方法を検証し、環境会計のフォーマットを作成する上で、次の点が提案できる。環境会計の基本事項である

表2-3. 物量効果と経済効果の記載

	項 目	トヨタ	日産	ホンダ	マツダ	三菱自	スズキ	ダイハツ	富士重
1.物量効果	環境会計での開示	なし	一部	一部	一部	一部	なし	一部	一部
	他項目での開示	詳細	詳細	詳細	詳細	詳細	詳細	詳細	詳細
2.経済効果	実質的效果の記載	有	有	有	有	有	有	有	有
	推定的効果の記載	有							有

(出所) 各社の環境報告書より拙者作成。

対象期間や集計範囲は明確に記載すること。

環境コストの開示は、投資と費用を区分表示し、分類は環境省ガイドラインに沿った6分類の使用が可能であること。そして、物量効果と経済効果は記載可能な範囲で開示することなどである。

では、次に環境コストの個別内容について検証する。

### 3. 環境コストの内容

#### 3.1. 環境コストの定義

ここでは、環境コストの内容について記載内容や具体的金額などを比較検討する。

まず、環境コストの定義について、環境省ガイドラインは次のように記述している。

「環境保全コストは、環境負荷の発生の防止、抑制又は回避、影響の除去、発生した被害の回復又はこれらに資する取組のための投資額及び費用額とし、貨幣単位で測定する」と定めている<sup>10)</sup>。

各社の環境コストの定義づけは、例えばトヨタと日産では、次のような文言でまとめられている。「環境コストとは、事業活動に起因する環境への負荷を低減させることを目的とした支出、およびこれに関連した支出。」と<sup>11)</sup>。この定義は、環境省のガイドラインを簡易にまとめたものであるが、こうした基本用語の定義は環境会計の全体を考察する基礎であるゆえ、正確に記載することが望ましい

だろう。

ところで、環境コストの定義では環境投資と費用の区別を行い、また環境保全目的の減価償却資産は取得時には固定資産で計上するが、その後の耐用年数にわたり使用した分は減価償却費として費用に加算計上される。

表3-1の1.減価償却費は費用に含めるか否かの項目は、この問題について各社の対応を比較したものである。この表から分かるように減価償却費を費用額として含めているのはトヨタ、三菱、富士重工で、他は含めていないか記載なしである。こうした各社による費用額の扱いが不統一なのは改善しなければならない課題であろう<sup>12)</sup>。

また、同表2.複合コストは、環境コストとそれ以外のコストとを明確に算定できない場合、どのように集計しているかを示した表である。この複合コストの集計は、差額集計と按分集計の方法があるが、両者を明確に記載しているのは、ホンダ、三菱自、富士重工で日産、マツダ、ダイハツは何れかのみ記載にとどまっている。やはり、この複合コストについても、どのように集計したか記載すべき事項といえよう<sup>13)</sup>。なお、トヨタは、複合コストの集計情報は持っているはずだが具体的記載はない。

表3-1. 減価償却費と複合コストの集計

項目	トヨタ	日産	ホンダ	マツダ	三菱自	スズキ	ダイハツ	富士重
1.減価償却費は費用に含めるか否か	含める	記載なし	含めない	含めない	含める	記載なし	含めない	含める
2.複合コスト	差額集計							
	按分集計							

(出所) 各社の環境報告書より拙者作成。

### 3.2. 環境コストの金額

表3-2-1は、環境コストと売上高の経年変化を示した表である。この過去5年間にわたる環境コストと売上高を比較して言えることは、環境コスト売上高比率が、各社とも増加傾向で推移していることである。2000年3月期の平均の当該比率は約1.9%だったのが、2004年3月期には2.8%に増えている。ダイハツを除き他社はすべて増率で推移している。環境コストの金額を見ると2002年から、トヨタ、日産、ホンダは著しい増加を示している。

ただ、この環境コスト売上高比率が減少傾向にある企業もあることに注視しておきたい。ダイハツは「2003年度115億円と前年比10%増加だが、1999年度から3年間平均と比較すると約20%少ない」と説明している。そしてその根拠を以下のように述べている。

「1998年のISO14001導入当初に集中的に行った投資が2002年度以降には一段落したこと、また「地球環境保全コストなどは、長期計画に基づきCO<sub>2</sub>排出量削減効果の大きい投資を2001年度より前に実施していたため」としている<sup>14)</sup>。

つまり、1999年度あたりから環境投資した

効果が、2002年度以降に徐々に現れはじめ、そのため環境コスト金額の総額も減少しはじめたというのである。このような現象は環境コストの多寡のみで判断することの困難さを示唆している。

さて、各社とも環境コストの金額が増加傾向にある中で、その分類はどのように行われているのだろうか。その内訳を示したのが、表3-2-2.環境コストの6分類である。環境省ガイドラインの6分類に各社揃って開示しているため外観上は比較可能性が保たれているようなデータである。この表を見ると、比率最高位は4. 研究開発コストであり、次いで1. 事業エリア内コストの比が高い。4.研究開発費のウエイトは、各社とも7割から8割以上を占めている。

この値をトヨタで見ると、環境コスト総額は2,016億円でそのうち研究開発費に1,661億円、比率で82.3%が費やされている。事業エリア内コストでも、231億円と全体の11.4%を占めている。他社も同様な比率に近い値を示している。これらの数値は、いかに環境負荷削減のための研究開発費を費やしているかが読み取れる。

表3-2-1 . 環境コストと売上高の経年変化

(単位：億円)

社名	2000年3月			2001年3月			2002年3月			2003年3月			2004年3月		
	A	B	%	A	B	%	A	B	%	A	B	%	A	B	%
トヨタ	1,011	74,040	1.3	952	79,035	1.2	1,339	82,849	1.6	1,663	87,393	1.9	2,016	89,637	2.2
日産	735	29,970	2.4	750	29,801	2.5	839	30,198	2.7	1,126	34,190	3.2	1,344	34,802	3.8
ホンダ	1,023	29,198	3.5	1,127	30,420	3.3	1,155	32,111	3.5	1,340	33,227	4.0	1,407	33,197	4.2
マツダ	-	-	-	326	13,227	2.4	433	13,646	3.1	400	15,376	2.6	418	16,617	2.5
三菱自	380	21,065	1.8	414	20,126	2.0	450	18,486	2.4	325	18,772	1.7	315	14,210	2.2
スズキ	150	12,739	1.1	173	12,947	1.3	208	13,202	1.5	255	14,114	1.8	316	13,927	2.2
ダイハツ	151	8,525	1.7	146	8,695	1.6	137	8,187	1.6	104	7,601	1.3	115	7,843	1.4
富士重	193	9,175	2.1	217	9,231	2.3	253	9,217	2.7	306	9,122	3.3	279	9,369	2.9
合計	3,643	184,712	1.9	4,105	203,482	2.0	4,814	207,896	2.3	5,519	219,795	2.5	6,210	219,602	2.8

(出所) A 環境コストは各社2000年から2004年の環境報告書、B 単独売上高は各社の有価証券報告書より拙者作成。

では、その研究開発費とは具体的にどのような内容なのだろうか、この問題について以下検証することとする。

### 3.3. 環境研究開発費の分析

表3-3は、環境研究開発費が研究開発費総額に占める割合を示した表である。わが国乗用車産業の研究開発費総額は8社合計で約1兆9,347億円、そのうち環境研究開発費が約5,113億円である。各社の総額に占める環境研究開発費平均比率は約26.4%である。つまり乗用車産業界は、全研究開発費の1/4以上は、環境に関係した費用に費やしていることになる。

それでは、その環境研究開発費の中身はどのようなものなのだろうか。例えば、トヨタは、環境研究開発費増加が前年比で353億円増えたことについて、「エンジン関係費用の対象範囲見直し等」と記述している。もちろんこれだけの文言では詳細は不明であるが、他の物量

情報から見てエンジンに係わる燃費効率向上や排出物削減の技術開発と推測はつく<sup>15)</sup>。

また、日産は環境研究開発コストの増加原因は、燃料電池車の開発であり、超低排出ガス車(U-LEV)の開発に力を入れている。ホンダも同様に燃料電池車や既存エンジンの排出ガス低減・燃料効率向上の研究開発を進めている<sup>16)</sup>。

これら環境研究開発費の増加原因から、わが国乗用車産業は燃料電池車の開発とエンジン部門の低排出ガス車に投資していると予想がつく。今後もこの傾向は継続するであろう。

以上、3.環境コストの内容について検証した。その結果、次のような点が環境会計フォーマットを試作する上で提案できる。環境コストの定義はもちろん、減価償却費や複合コストの算定についても明確に記載すべきである。環境コストの金額は売上高との比較で見ることが可能なため、今後はこれを一つの環境コストの指標に加えることができる。

表3-2-2 . 環境コスト6分類の内訳

(単位：億円)

コスト分類	トヨタ		日産		ホンダ		マツダ		三菱自		スズキ		ダイハツ		富士重	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
1.事業エリア内	231	11.4	125	11.1	39	2.7	78	18.6	32	10.1	28	8.8	23	22.1	31	11.0
2.上・下流	25	1.2	2	0.2	7	0.5	3	0.7	4	1.3	0	0.0	2	1.9	3	1.1
3.管理活動	85	4.2	32	2.8	11	0.8	8	1.9	8	2.5	7	2.2	8	7.69	5	1.8
4.研究開発	1,661	82.3	956	84.9	1,377	98	325	77.7	269	85.6	276	87.3	71	68.2	221	78.8
5.社会活動	3	0.1	3	0.2	9	0.6	4	0.9	1	0.3	5	1.6	0	0.0	-	-
6.環境損傷	11	0.5	9	0.8	1	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	-	-
合計	2,016	100	1,126	100	1,404	100	418	100	314	100	316	100	104	100	280	100

(出所) 各社の環境報告書より拙者作成。社会活動コストと環境損傷コストおよび管理活動コストに重複しているため算定不可。

表3-3. 環境研究開発費と研究開発費総額の比率

(単位：億円)

費用	トヨタ	日産	ホンダ	マツダ	三菱自	スズキ	ダイハツ	富士重	合計
A環境研究開発費	1,661	956	1,337	325	269	275	71	219	5,113
B研究開発費総額	6,822	4,677	4,489	878	810	758	338	575	19,347
A/B比率(%)	24.3	20.4	29.7	37.0	33.2	36.2	21.0	38.0	26.4

(出所) 環境研究開発費は各社の2004年環境報告書、研究開発費総額は『日経会社情報2004 夏』より拙者作成。

環境コストの分類で顕著な比率を示した環境研究開発費は、研究開発費総額と比較し、またその原因を記載することが必要である。

#### 4. 結 論

本稿では、環境会計についてその開示方法と環境コストの記載内容について検証した。ここで結論として、わが国の乗用車産業に共通の環境会計フォーマットを提案する。表4-1.環境会計フォーマット(要約版)は、本論で検証した結果をまとめたものである。

国内乗用車産業における環境会計のフォーマットは、次の3項目に大別できる。環境会計の基本事項、環境会計の構成要素、説明文である。

環境会計の基本事項は、対象期間を記載し、期間は原則1年間とする。集計範囲は本社を中心に工場、連結子会社、関連会社など可能な限り具体的名称で記載する。定義として、当社の環境会計の目的、環境コスト、物量効果、経済効果等これらの意味と算出方法を記載する。

環境会計の構成要素では、環境コスト、物量効果、経済効果について物量単位と貨幣単位で記載する。いずれも定量的情報である。環境コストは、分類方法としては、環境省ガイドラインが提案する6分類を採用する。投資と費用は明確に区分算定し、当年、前年、前々年と最低3カ年分の経年分析が可能なデータで開示する。

物量効果は、具体的にはCO<sub>2</sub>排出、廃棄物処分量、VOC排出量、廃水処理水量、の4項目を挙げるべきである。これは各社の事情に応じ変更可能とする。経済効果は、収益項目としてリサイクル有価物売却益、費用節減項目として、省エネによる費用削減、廃棄

物処理費用削減、排水処理費用削減をそれぞれ貨幣額で開示する。

説明文は、環境会計の基本事項と環境会計の構成要素に関する補足説明や原因を記載する項目である。具体的には、当年の環境コスト総額、環境コスト増減の原因説明、環境研究開発費の進捗状況の説明、(例えば、燃料電池車の開発状況等) 物量効果増減の原因説明、経済効果増減の原

表4-1. 環境会計フォーマット(要約版) (単位:円)

		対象期間: 00年4月 ~ 01年3月	集計範囲: 本社 + 工場 + 連結子会社 + 関連会社					
基本事項	定義:	当社の環境会計の目的						
	環境コストとは何か、算出方法	物量効果とは何か、算出方法						
環境会計の構成要素	環境コスト	分類コスト	当年		前年		前々年	
			投資	費用	投資	費用	投資	費用
		1. 事業エリア内						
		2. 上・下流						
		3. 管理活動						
		4. 研究開発						
	5. 社会活動							
	6. 環境損傷対応							
		合計額						
	物量効果	CO <sub>2</sub> 排出						
廃棄物処分量								
VOC 排出量								
経済効果	廃水処理水量							
	リサイクル収益							
	省エネ費用節減							
	廃棄物費用節減							
	排水処理費節減							
	合計額							
説明文	環境コスト総額 × × × 円							
	環境コスト増減理由							
	環境研究開発費の進捗状況の説明							
	物量効果の増減理由							
経済効果の増減理由								
連絡先: メールアドレスなど								

因説明である。最後に、環境会計フォーマット作成者に対する連絡先を記載しておくべきだろう。

以上、国内乗用車産業の事例検証から環境会計のフォーマットの導出を試みた。今後、他業界にも同様のフォーマット提供が望まれる。

## 注)

- 1) 環境省『環境会計ガイドライン2005年』(Environmental Accounting Guidelines 2005)平成17年2月。
- 2) 日産のみ2003年を利用するのは、2004年版には比較可能な環境会計データが不在だからである。
- 3) 企業の財務会計情報と環境保全活動及び環境会計情報とが整合するようにする。環境省、前掲書、p.9。
- 4) 実務上企業集団を対象に集計するのが困難な場合もあるので全社や事業所などの範囲で集計し、順次範囲を広げる。環境省、同上、p.9。
- 5) 環境省、同上、p.11。
- 6) 環境省、同上、p.12。
- 7) 環境省、同上、pp.27-29。
- 8) トヨタは、環境対応による利益寄与効果算出式として以下を記載している。具体的には、車両売上高に売上営業利益率を乗じ、さらに「環境に配慮して車を購入した人の割合」を寄与率として算出している。車両売上高(7,028,341百万円)×売上営業利益率(9.3%)×環境に配慮して車を購入した人の割合(40.3%)=約2,600億円。トヨタ自動車株式会社環境部『Environmental & Social Report 2004』、2004年7月、pp.16-17。
- 9) 2003年度の新型車投入とモデルチェンジによる顧客効果の合計は18億円、CO<sub>2</sub>換算削減量は4万t、廃車となるまでの生涯効果は191億円と試算している。算定方法は、生涯効果：[(平均年間走行距離1万km/従来型車の燃費-1万km/新型車の燃費)×全国平均ガソリン単価106円×2003年度

販売台数]×平均使用年数10.77年=191億円。トヨタ自動車、同上、pp.16-17。

- 10) 環境省、前掲書、p.11。
- 11) トヨタ自動車、同上、p.16。日産自動車『2003年3月期環境・社会報告書』p.14。
- 12) 環境省ガイドラインでの減価償却費の扱いは、費用としている。減価償却資産はその取得した後は、耐用年数にわたり減価償却費として費用化する。環境省、同上、p.11。
- 13) 環境省、同上、p.20。
- 14) ダイハツ工業『2004ダイハツグループ環境報告書』pp.14-15。
- 15) トヨタ自動車、前掲書、pp.16-17。
- 16) 日産自動車、前掲書、p.14。本田技研工業『2004Honda環境年次レポート』p.13。三菱自動車『環境報告書2004』pp.16-17。

## (参考資料)

- スズキ株式会社、環境企画グループ『2004スズキ環境・社会レポート』、2004年12月。  
[http://www.suzuki.co.jp/cpd/koho\\_j/kankyo/pdf/2004\\_envj\\_all.pdf](http://www.suzuki.co.jp/cpd/koho_j/kankyo/pdf/2004_envj_all.pdf)
- ダイハツ工業株式会社、環境室/広報・渉外部『2004ダイハツグループ環境報告書』、2004年8月31日。  
<http://www.daihatsu.co.jp/info/kankyoku/index.htm>
- トヨタ自動車株式会社、環境部『Environmental & Social Report 2004』、2004年7月。  
[http://www.toyota.co.jp/jp/environmental\\_rep/04/download/index.html](http://www.toyota.co.jp/jp/environmental_rep/04/download/index.html)
- 日産自動車株式会社、環境・安全技術部『2003年3月期環境・社会報告書』、2003年8月。  
[http://www.nissan-global.com/JIP/DOCUMENT/PDF/ENVIRONMENT/ER/2003/en\\_er2003.pdf](http://www.nissan-global.com/JIP/DOCUMENT/PDF/ENVIRONMENT/ER/2003/en_er2003.pdf)
- 富士重工株式会社、環境総合推進部『2004環境・社会報告書』2004年6月。  
<http://www.fhi.co.jp/about/envi/report/pdf/2004/all.pdf>
- 本田技研工業株式会社、環境安全企画室『2004Honda環境年次レポート』、2004年6月。  
<http://www.honda.co.jp/environmental-report/2004/index.html>
- マツダ株式会社グローバル広報企画部『社会・環境環境報告書2004』、2004年11月。  
<http://www.mazda.co.jp/environment/2005/pdf/j2005all.pdf>
- 三菱自動車工業株式会社、経営戦略本部環境技術部

『環境報告書2004』、2004年8月。

[http://www.mitsubishi-motors.com/corporate/environment/report/j/pdf/2004/2004\\_all.pdf](http://www.mitsubishi-motors.com/corporate/environment/report/j/pdf/2004/2004_all.pdf)

環境省『環境会計ガイドライン2005年版 Environmental Accounting Guidelines 2005』、環境省総合環境政策局環境経済課、平成17年2月。

[http://www.env.go.jp/press/file\\_view.php?serial=6396&hou\\_id=5722](http://www.env.go.jp/press/file_view.php?serial=6396&hou_id=5722)

<http://www.env.go.jp/en/ssee/eag05.pdf>

環境省『環境会計ガイドライン2005年版参考資料集』、環境省総合環境政策局環境経済課、平成17年2月。

[http://www.env.go.jp/press/file\\_view.php?serial=6397&hou\\_id=5722](http://www.env.go.jp/press/file_view.php?serial=6397&hou_id=5722)

環境省『環境会計の現状と課題』、環境省総合環境政策局環境経済課、平成16年3月。

<http://www.env.go.jp/policy/kaikei/kadai/mat00.pdf>

環境省『環境報告書ガイドライン2003年度版』環境省総合環境政策局環境経済課、平成15年11月。

<http://www.env.go.jp/policy/report/h15-05/all.pdf>

環境省『環境会計ガイドブック2002年版 - 環境会計ガイドライン2002年版の理解のために - 』環境省総合環境政策局環境経済課、平成14年3月。

<http://www.env.go.jp/policy/kaikei/book2002/all.pdf>

環境省『事業者の環境パフォーマンス指標ガイドライン2002年度版』環境省総合環境政策局環境経済課、平成15年。

<http://www.env.go.jp/policy/report/h15-01/all.pdf>

金融庁『証券取引法に基づく有価証券報告書等の開示書類に関する電子開示システム』

EDINET (Electronic Disclosure for Investors' Network) <http://info.edinet.go.jp/EdiHtml/main.htm>

経済産業省『環境管理会計ワークブック』平成14年6月。

[http://www.jemai.or.jp/japanese/pdf/effect\\_wb1.pdf](http://www.jemai.or.jp/japanese/pdf/effect_wb1.pdf)

[ 付記 ] 本稿は、2005年の日本社会関連会計学会第18回全国大会（法政）における口頭発表に加筆・修正したものである。