

## Policy Insight No.3

## EU 域内排出量取引制度の現状と展望

ディレクター  
大木 孝拓

March 2021

## EU 域内排出量取引制度の概要

2005年にパイロット・プロジェクト的に開始された[欧州連合域内排出量取引制度](#)（EU Emissions Trading System, 以下 EU-ETS）は、2021年現在で16年目を迎えフェーズ4に突入した。EU-ETSは、規制対象となる施設や産業に対して各々の温室効果ガス（GHG）排出量に上限（キャップ）を課す制度で、規制対象者は各年の実際の排出量相当分の排出枠を確保することが求められる。削減努力により余剰排出権が発生した場合は、市場取引にて売却することも可能なキャップ&トレード方式を採用している。京都議定書の目標達成のため欧州が世界に先駆けて導入した当該規制は、パリ協定等気候変動問題を巡る国際的な動きや欧州レベルで深化する気候変動対策に合わせる形で数多く改定がなされ、現在[欧州経済領域](#)（EEA）30か国にて、約一万以上の発電所や産業施設及び域内で運行する航空会社が規制対象とされており、EU全体のGHG排出量の40%以上をカバーしている。

## EU-ETSの歴史的変遷

フェーズ1（2005～2007年）及びフェーズ2（2008～2012年）時には既に、電力セクターや鉄鋼、セメント等を含むエネルギー集約産業10セクターを中心にEU域内のGHG総排出量40%をカバーしていたが、排出削減のカギとなる規制対象者への排出枠配分は、過去のGHG排出量分を既得権として考慮するグランドファザリング手法に基づいて加盟各国が各々設定していた（国家割当計画（NAPs））。結果、フェーズ1下では排出枠過剰となり、フェーズ2にキャリーできないことも相まって、2007年時点で

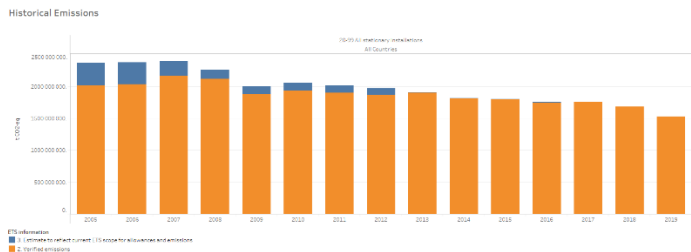
の価格がほぼゼロとなった。2005年比で-6.5%程度市場全体のキャップの引き締めが行われたフェーズ2下でも、排出権無料配分を全体の95%から90%に限定する、航空産業に対象を広げる、排出枠のオークションを更に活用する等の施策も講じたものの、2008年の[欧州債務危機](#)によりGHG排出量が減少したことから、排出枠の余剰問題が再発した。しかしながら、炭素価格の導入や取引制度の立上げ、[市場モニタリングや定期報告及び検証制度](#)、排出枠を適正に管理するための[EUレジストリー](#)の設立等、排出量取引の制度設計や改善、関連インフラの整備は進み、[排出枠の市場取引量](#)も着実に増えていった。

フェーズ3（2013～2020年）では、EU-ETSの大きな制度変更が実施された。第一に、新たにアルミや化学（アンモニア等）等が追加で規制対象とされたことが挙げられる。なお、2012年に対象となった航空セクターは、米国を中心としたEU域外の航空会社からの強い反対により、2012年11月にEU域外への国々へ発着する航空機へのEU-ETS適用を一時停止していたが、[2014年](#)からEU域内を通過した距離に応じて排出量を算出する形で適用が開始された。第二に、各国NAPs積み上げによるボトムアップ的なキャップ設定及びグランドファザリング方式による過去の排出量分の保証という方式を改め、EU全体でトップダウン的にキャップを設定（毎年1.74%削減）、排出権も総キャップの43%と大幅に制限した上、各セクターの優良施設トップ10%からの排出量をベースに配分する[ベンチマーク方式](#)が導入された。なお、一部カーボンリーケージが懸念されるセクターについては、

過去の排出量の 100%に相当する排出枠が無料配布される措置が設けられた (Art.10b)。

このように、EU が試行錯誤しながら展開し続けてきた EU-ETS 制度は、セクター毎で効果に差異はあるものの、対象セクター全体として GHG 排出削減に大きく貢献、(下記図参照)、2005 年から 2019 年にかけて約 35%の GHG 排出削減をもたらしている。

### 排出枠と実際の GHG 排出量の推移



出典：[European Environment Agency](http://European Environment Agency)

現在、[フェーズ4](#) (2021~2030 年) に突入した EU-ETS は、2018 年に採択された[改定 EU-ETS 欧州指令](#)に基づき、制度運用がより厳格化されている。背景には、パリ協定締結に伴う気候変動対策への気運の高まりが挙げられ、2030 年迄に 2005 年比で EU-ETS 対象セクター総排出量の 43%減を睨み、21 年以降キャップを毎年 2.2%ずつ減少させるとしている。また、2000 年台後半の経済危機や[国際クレジットの使用](#)等により欧州市場に発生した余剰排出枠を制限するためにフェーズ 3 より導入された[市場安定化リザーブ](#) (MSR) や域内産業への影響軽減を睨んだカーボンリーケージ対策についても、より厳格な運用をしていくこととされている。なお、長らく下止まりしていた排出枠価格は、フォン・デア・ライエン欧州委員長就任以降の加速化する気候変動対策 (※) を受け、2020 年末には、EU-ETS 開始以来の高価格を記録している ([31.3 EUR/t](#))。

※詳細は、[Policy Insight No. 1「欧州グリーンディールと加速化する気候・エネルギー政策」](#)参照。

### 欧州市場における炭素排出枠価格の変遷 (EUR/t)



出典：[Reuters](http://Reuters)

### 今後の動き

欧州グリーンディールの公表及び 2030 年の欧州全体の GHG 排出削減目標の厳格化 (1990 年比で 40%減から 55%に上方修正) を受け、欧州委員会気候変動総局は現在、EU-ETS のさらなる厳格化を検討中である。2020 年 10 月に欧州委員会が公表した [Inception paper](#) によれば、2030 年までに 2005 年比で 40%減という現行 EU-ETS 目標が欧州全体の GHG 排出削減目標に追いついていないこと、EU-ETS 対象外となっている海運や建物、道路交通等からの GHG 排出が増加傾向にあることが問題視されている。2020 年 10 月から 11 月にかけて実施された[パブコメ](#)の結果を踏まえ、欧州委員会は 2021 年第 2 クォーターに法案を公表する予定であり、その後通常立法手続きに則り、欧州議会及び加盟国理事会で法案検討が行われる。

しかし、国際的な CO2 価格が現状 [2 米ドル前後](#)となっており、域内外の価格差及びそれに伴う域内産業への影響が議論的となっており、並行して行われている[炭素国境調整メカニズム](#)に関する政策議論下で EU-ETS の輸入製品への適用といった案も出ており、現行 EU-ETS で対象となっていない企業も、同制度の改定作業を注視していく必要がある。