

OECD(2016)「Effective Carbon Rates」の概要

OECD(2016)「Effective Carbon Rates」の概要

- OECDは、排出枠価格、炭素税、エネルギー税を合計した実効炭素税率(Effective Carbon Rates)を用いて各国を比較し、カーボンプライシングをコスト効率的な排出削減策として推奨している。

OECD(2016)「Effective Carbon Rates」の概要

実効炭素税率 (Effective Carbon Rates)とは

- エネルギー起源CO₂排出1トン当たりの市場メカニズム施策による価格、すなわち、排出量取引制度の排出枠価格、炭素税、エネルギー税の合算値。
- 包括的かつ詳細な実効炭素税率のデータ提供を通じて、エネルギー起源CO₂排出に対する各国の価格シグナルのレベルを比較し、各国の削減努力の強化を促す。

排出枠価格

炭素税

エネルギー税

(図)CO₂排出1トン当たりの
実効炭素税率の構成

カーボンプライシングに関する具体的な言及

- カーボンプライシングは経済効率的であり、イノベーションを喚起し、低炭素技術への投資を促す。
 - カーボンプライシングは、化石燃料の価格を上昇させ需要を低減するとともに、低炭素燃料への代替を促すため、効果的である。
 - カーボンプライシングはコスト効率的に削減を行うことができ、特にこの点において他の施策よりも魅力的である。
- カーボンプライシングは経済全体の資源配分を改善する。
 - エネルギー消費に伴う多くの社会的費用(気候変動影響、大気汚染等)は、私的な購買判断においては考慮されない。カーボンプライシングにより、エネルギー消費の社会的費用を内部化することにより、社会全体にとってより効率的な資源配分につながり、正味の便益が増大する。
- カーボンプライシングによる産業競争力の低下は、これまでの実証研究では認められない。
 - 多くの研究により、カーボンプライシングは、企業競争力を損なわず排出削減を実現する施策であることが示されている。
- 輸送用燃料の炭素価格を上げるよりも、産業や発電の燃料用炭素価格を上げる方が、より強力な排出削減につながる。
- 本レポートでは、30EUR/tCO₂ を課税水準の評価基準として採用しているが、これが十分な価格であるという意図ではなく、むしろこの価格では低すぎる。

OECD(2016)「Effective Carbon Rates」における世界全体の取組の概要

- 世界全体のエネルギー起源CO2排出量の6割が全く課税されていない。また、多くの国で、道路輸送以外の部門(その他輸送、産業、農業・漁業、業務・家庭、電力)に低い実効炭素税率が課せられている。

OECD(2016)「Effective Carbon Rates」における世界全体の取組の概要

分析対象 : OECD34ヶ国及び新興国7ヶ国(アルゼンチン、ブラジル、中国、インド、インドネシア、ロシア、南アフリカ)を対象に、各国の税率、ETS取引価格、及びエネルギー消費データを活用し、各国の実効炭素税率を部門別(道路輸送、その他輸送、産業、農業・漁業、業務・家庭、電力)に比較。

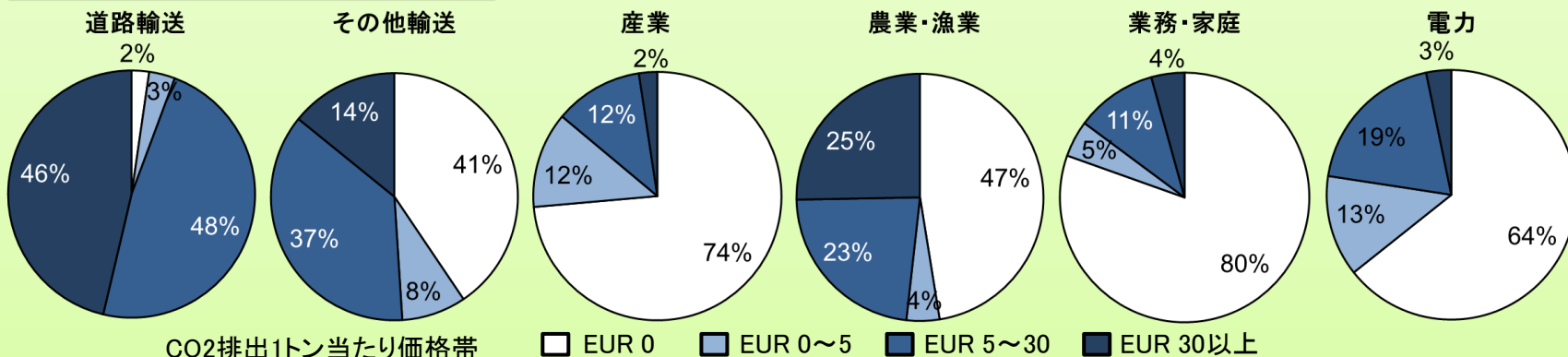
算出方法 : OECDが所有するデータベースをもとに、ETS排出枠価格、炭素税率、エネルギー税率の合計を部門ごとに算出。

分析結果

■ 世界全体では、エネルギー起源CO2排出量の60%が全く課税されていない。

- エネルギー起源CO2排出量に対する税率を見ると、世界全体の排出量の10%が0~5EUR/tCO₂、20%が5~30EUR/tCO₂、10%が30EUR/tCO₂以上であり、非常に限られたCO2排出量にしか政策による価格インセンティブは働いていない。
- 道路輸送部門には、他部門と比較して突出して高い実効炭素税率が課されている。すなわち、CO2排出量の98%が課税対象であり、かつ、46%が30EUR/tCO₂以上での課税の対象となっている。

■ 道路輸送以外の部門(その他輸送、産業、農業・漁業、業務・家庭、電力)では、エネルギー起源CO2排出量の70%が全く課税されていない。



(図) 世界全体の実効炭素税率の部門別・価格帯別エネルギー起源CO2排出量の割合(2012年)

OECD(2016)「Effective Carbon Rates」における日本の取組の概要

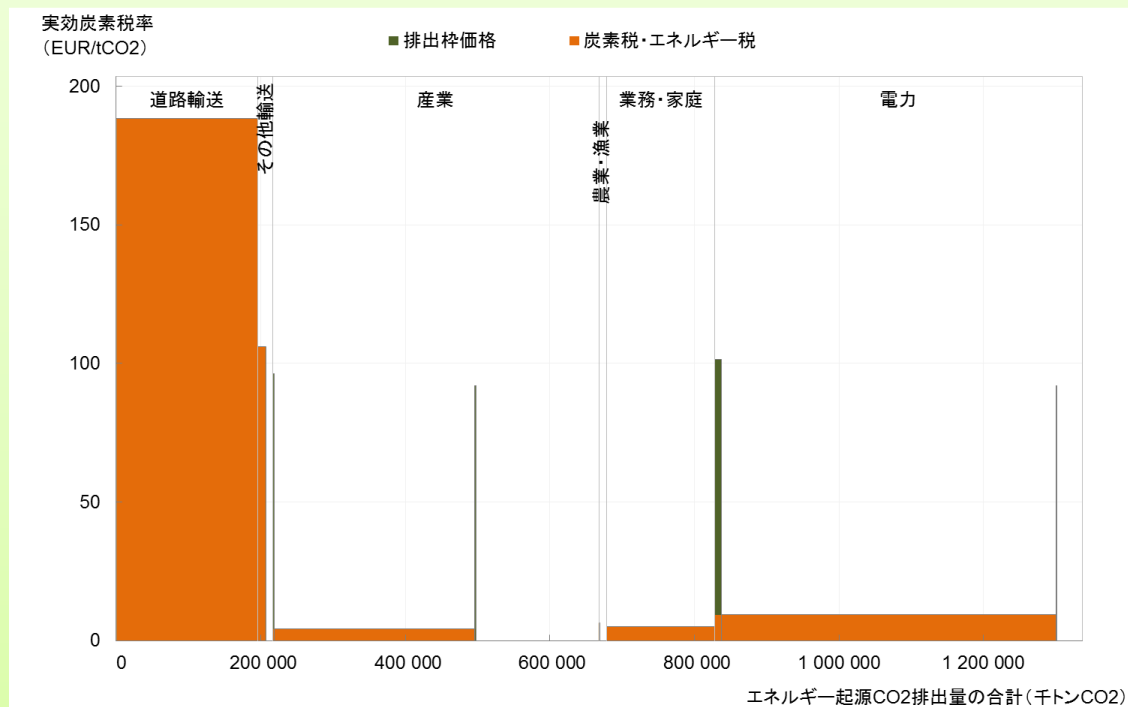
- 日本では、30EUR/tCO₂以上で課税されるエネルギー起源CO₂排出量は16%のみであり、その大部分は、道路輸送部門からの排出である。

OECD(2016)「Effective Carbon Rates」における日本の取組の概要

分析結果

■ 日本の実効炭素税率は主に炭素税・エネルギー税によるもので、対象は道路輸送部門に偏っている。

- エネルギー起源CO₂排出量の83%に対して課税がされているが、30EUR/tCO₂以上は16%にとどまり、その大部分は道路輸送部門に対するもの。
- 東京都及び埼玉県で排出量取引制度が実施されているが、日本全体の排出量に占める割合は小さい。



(図) 日本の部門別・施策別の平均実効炭素税率(2012年)

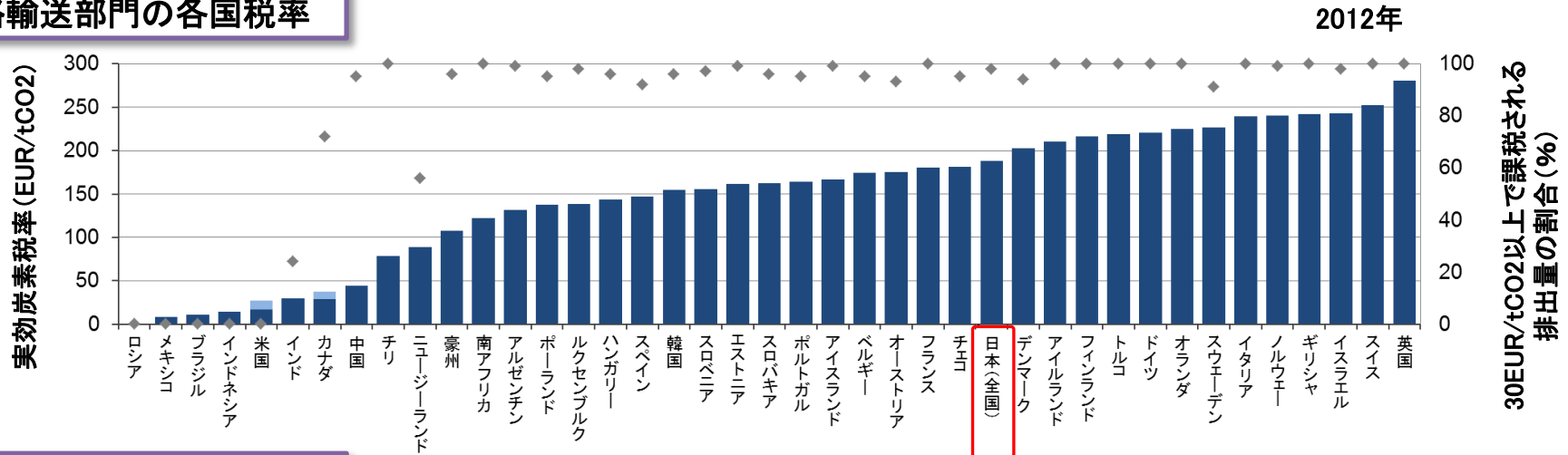
(参考) 30EUR/tCO₂以上で課税されている
各国のエネルギー起源排出量の割合

国名	割合(%)
米国	0
中国	8
日本	16
オーストラリア	20
カナダ	20
英国	29
フランス	34
スウェーデン	34
フィンランド	44
ドイツ	48
デンマーク	52
オランダ	65

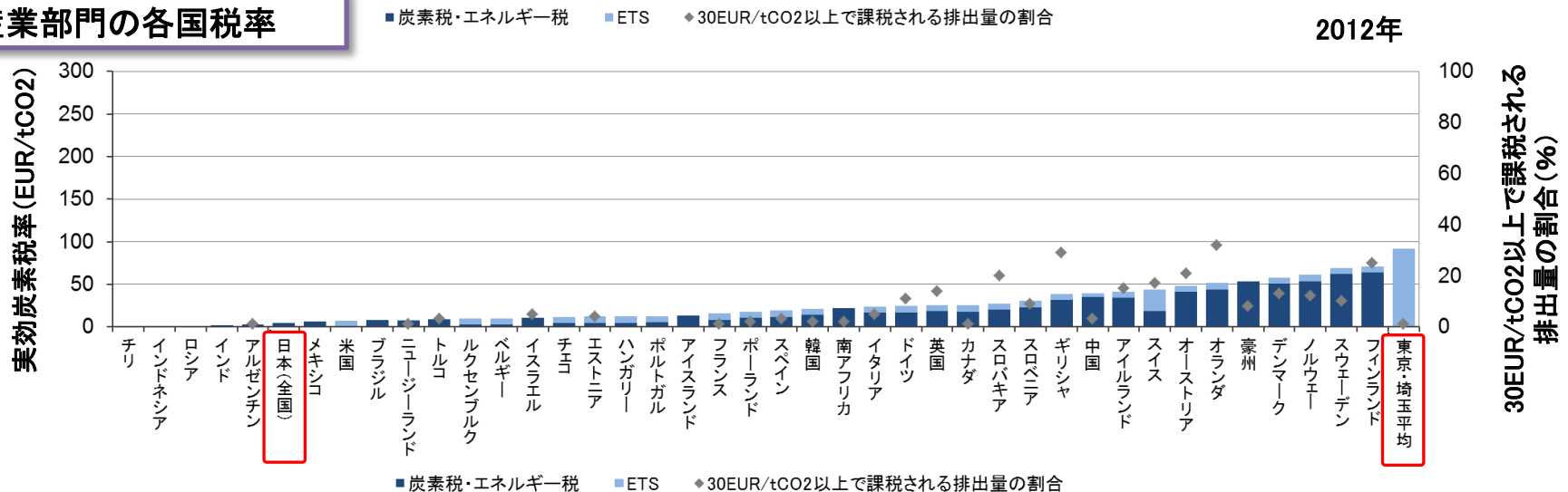
部門別の実効炭素税率の国際比較 1/2

○ 日本の実効炭素税率をみると、道路輸送部門では諸外国と比べて中位程度であるが、産業部門では低い水準にある。

道路輸送部門の各国税率



産業部門の各国税率



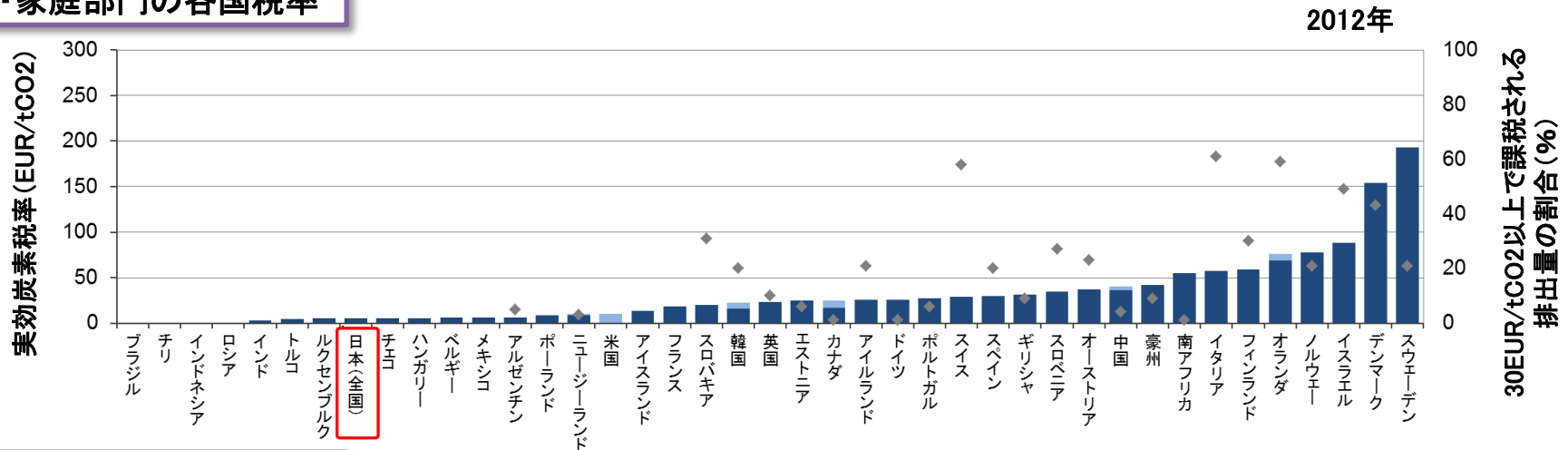
(注) 税及びETSそれぞれ課税対象が異なる国が複数あるが、ここではすべてを合計した最も高い実効炭素税率を採用している。

(出典) OECD (2016)「Effective Carbon Rates」よりみずほ情報総研作成。

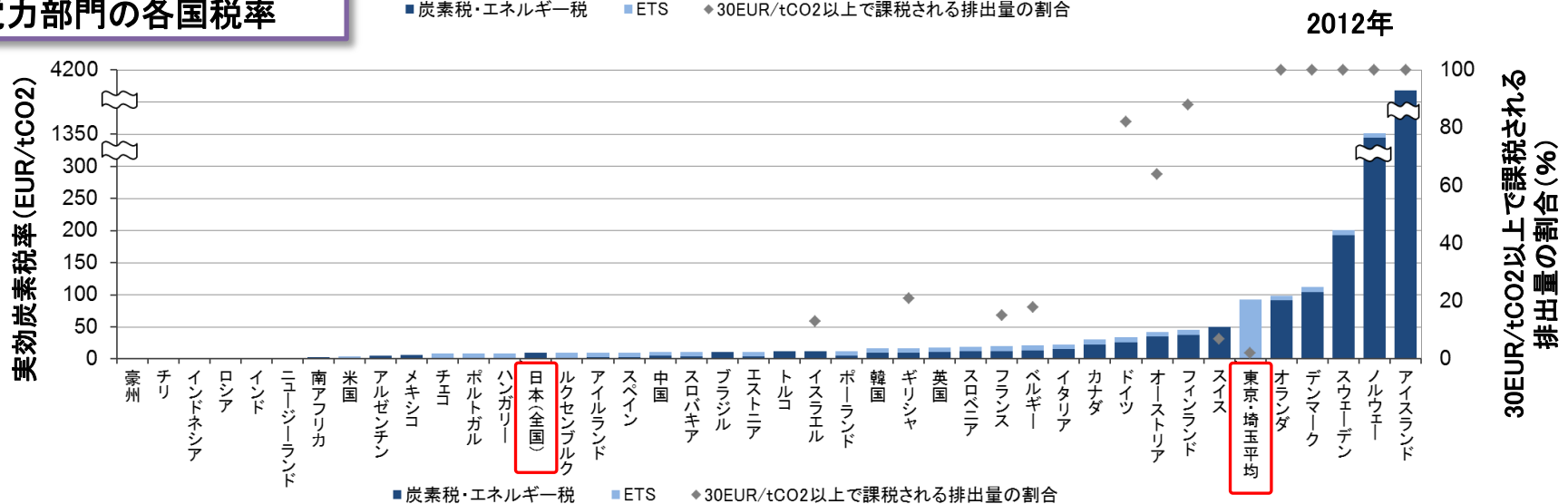
部門別の実効炭素税率の国際比較 2/2

○ 日本の実効炭素税率をみると、業務・家庭部門、電力部門ともに、諸外国と比べて低い水準にある。

業務・家庭部門の各国税率



電力部門の各国税率



(注) 税及びETSそれぞれ課税対象が異なる国が複数あるが、ここではすべてを合計した最も高い実効炭素税率を採用している。

(出典) OECD (2016)「Effective Carbon Rates」よりみずほ情報総研作成。