

CBAM が EU への輸出に与える影響

上野貴弘

電力中央研究所 社会経済研究所 上席研究員

EU は 2026 年 1 月から、鉄鋼・鉄鋼製品などに対する炭素国境調整メカニズム (CBAM) を実施している。それに先立つ 2025 年 12 月、欧州委員会が体化排出量の算定方法の実施規則や国別・品目別の排出原単位のデフォルト値を公表し、CBAM のコストを概算できるようになった。そこで、これらの文書を踏まえて、CBAM のコストを試算する。

1. CBAM コストの算定式

体化排出量の算定に国別・品目別のデフォルト値を用いる場合、製品 1 トンあたりの CBAM コストは、

製品 1 トンあたりの CBAM コスト = (デフォルト値 × (1 + マークアップ率) - CBAM ベンチマーク × 当該年の業種横断補正係数 × 当該年の CBAM 係数 - 第三国で支払った炭素価格に基づく控除分) × EU ETS の排出枠価格)

となる。デフォルト値は国別・品目別の平均排出原単位であり、CBAM ベンチマークは EU の上位 10% 水準の排出原単位である。CBAM を導入する 2026 年時点では、マークアップ率は 10%、CBAM 係数は 97.5% である。業種横断補正係数は未発表であるが、以下の試算では EU ETS のキャップ減少ペースを踏まえ、2026 年は 90% とする。他方、CBAM のフェーズインが完了する 2034 年時点では、マークアップ率は 30%、CBAM 係数は 0% となる。EU ETS の排出枠価格はいずれの計算においても、2026 年 2 月末時点の €70/tCO₂ とする。また、第三国で支払った炭素価格の控除は、EU 以外の国々では製造業への有償オークションが容易には導入されないであろうことを踏まえ、考慮しない。

2. 鉄のフラットロール製品の CBAM コスト

図 1 は、日本、韓国、中国、インド、米国に対して、鉄のフラットロール製品（幅が 600 ミリメートル以上のもの、CN コードは 7210）の輸入単価（製品 1 トンあたりの価格）を欧州委員会の貿易統計に基づき計算したうえで、デフォルト値と CBAM ベンチマークを用いて製品 1 トンあたりの CBAM コストを加算したものである。マークアップ率や CBAM 係数などは、2026 年時点の値としている。

CBAM コストが乗ることで、日本製品の競争優位性が高まっていることが分かる。米国の CBAM コストが小さいのは、米国が電炉中心であるなか、CBAM では鉄鋼の間接排出にコストが賦課されないためである。図 2 に示すように、米国のフラットロール製品のデフ

ォルト値は他国よりも低い。

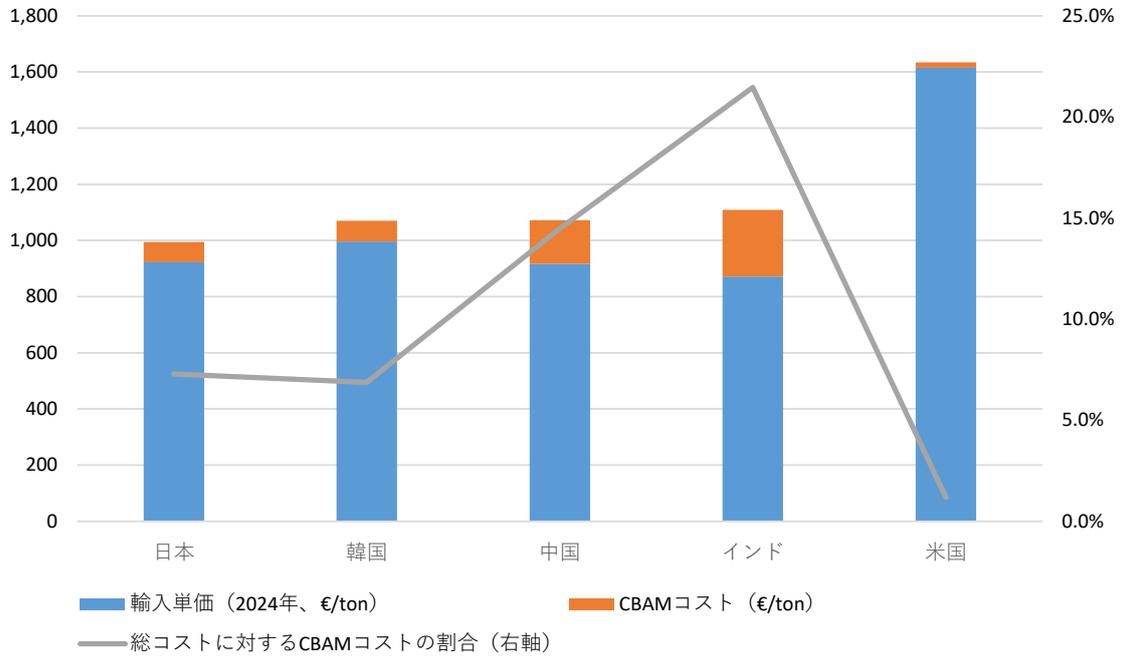


図1 鉄のフラットロール製品 (CN コード 7210) の EU による輸入単価と CBAM コスト (2026 年時点を想定、縦軸は€/トン)
出典：欧州委員会の貿易統計および CBAM の実施規則等に基づき筆者作成

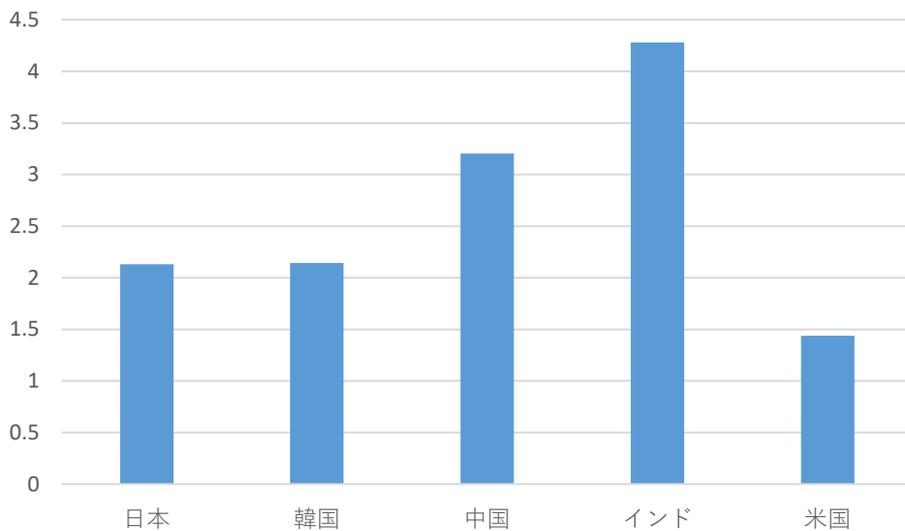


図2 鉄のフラットロール製品 (CN コード 7210) のデフォルト値 (縦軸は tCO2/トン)
出典：CBAM の実施規則に基づき筆者作成

図3は、マークアップ率やCBAM係数などを2034年時点の値としてのものである。図1の傾向が一層強まる。

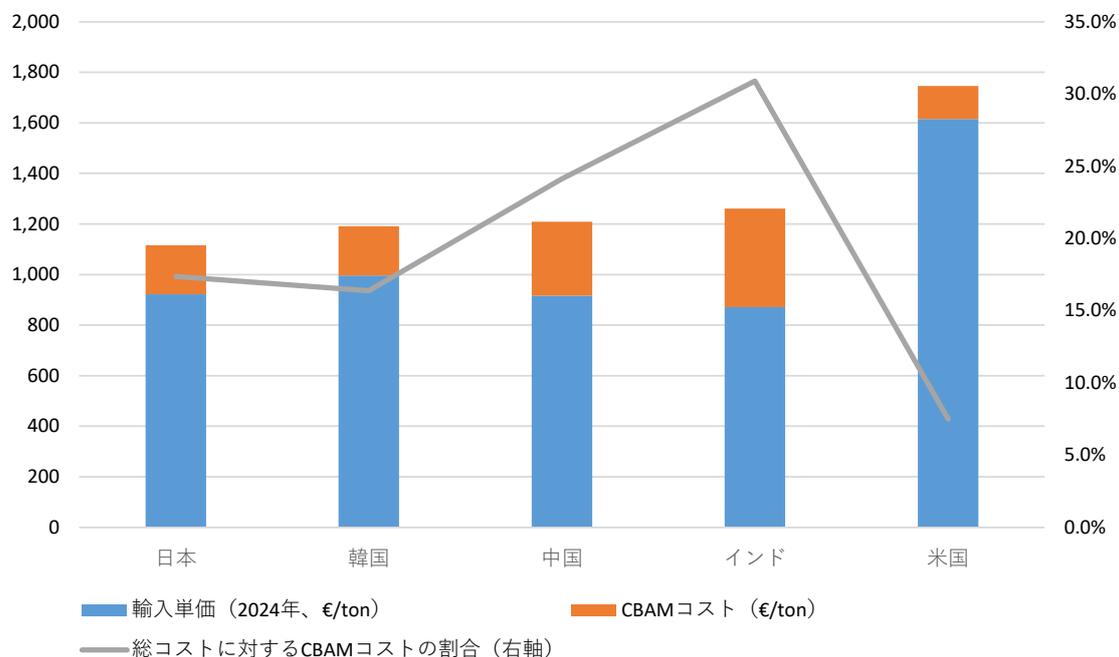


図3 鉄のフラットロール製品 (CNコード7210) のEUによる輸入単価とCBAMコスト (2034年時点を想定、縦軸は€/トン)

出典：欧州委員会の貿易統計およびCBAMの実施規則等に基づき筆者作成

3. 鉄の川下製品のCBAMコスト

CBAMは鋼材だけではなく、それを材料とするねじ・ボルトなどの鉄鋼製品（※自動車などで用いる高級品を含む）の輸入にも課せられる。さらに、欧州委員会は自動車部品などの複合金属製品をCBAMの対象とすることを提案している。そこで、川上と川下でCBAMコストの割合がどのように変化するかを日本を対象に計算する。

図4は、日本について、鉄のフラットロール製品（幅が600ミリメートル以上のもの、CNコードは7210）、鉄鋼製のねじ・ボルト（CNコードは73181595）、自動車用の変速機（CNコードは870840）の輸入単価（製品1トンあたりの価格）を欧州委員会の貿易統計に基づき計算したうえで、デフォルト値とCBAMベンチマークを用いて、2034年時点の製品1トンあたりのCBAMコストを加算したものである。ただし、変速機について、全重量が鉄であると仮定し、そのデフォルト値とCBAMベンチマークはフラットロール製品と同一である仮定した。

この図からわかるように、サプライチェーンの川下側になるほど、重量当たりの価格が高くなることから、CBAMコストの比率は低下する。言い換えれば、CBAMのコストの影響は川上製品で強くなりやすいということである。

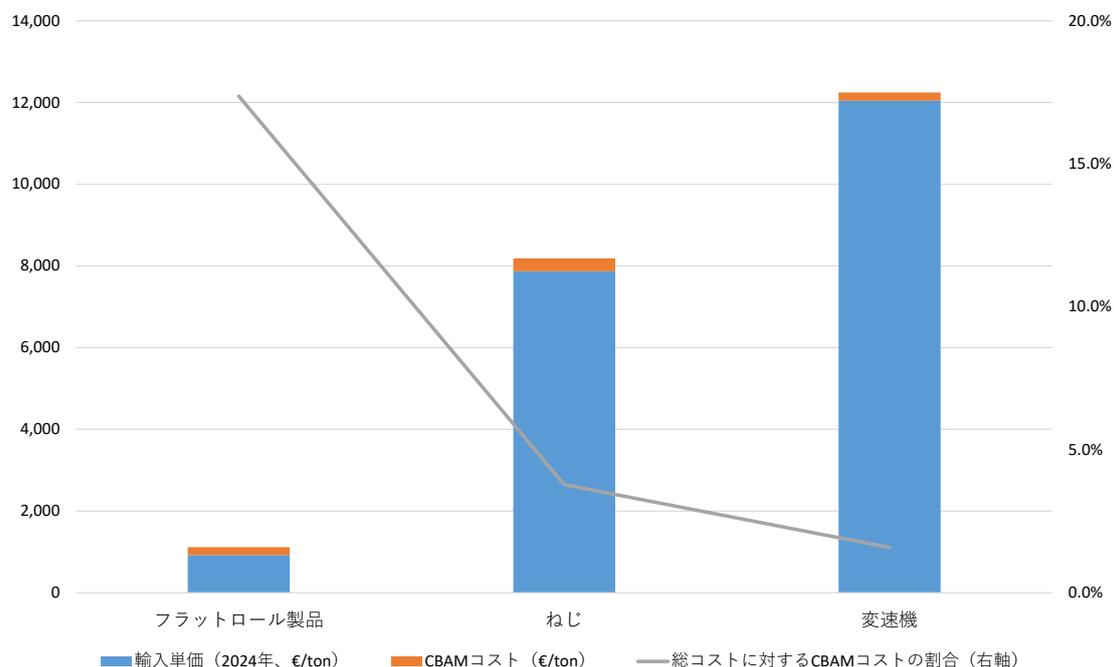


図4 鉄のフラットロール製品、鉄鋼製のねじ・ボルト、自動車用の変速機のEUによる日本からの輸入単価とCBAMコスト（2034年時点进行想定、縦軸は€/トン）
出典：欧州委员会の貿易統計およびCBAMの実施規則等に基づき筆者作成

4. まとめ

CBAMはEU市場における競争優位性に影響する。特に川上の素材ではその影響が大きく、CBAMの有無によって輸出国間での価格の逆転が起これる。

この分析では、EU域内生産品との比較はできていないが、CBAMは内外無差別が前提で、域内生産品にも炭素コストが乗ることから、そのコストはいずれ域内での製品価格に転嫁される。つまり、CBAMのコストは輸出側が一方的に吸収するものではなく、むしろEU経済への負担となる部分が多い。もちろん、域内生産品にも輸入品にも炭素コストが生じるので、双方に排出削減のインセンティブが働くことになる。

参考

- 上野貴弘 (2026a) 「EU炭素国境調整メカニズム (CBAM) の最新動向(1)ー対象品目拡大の提案」 電力中央研究所社会経済研究所コラム。
- 上野貴弘 (2026b) 「EU炭素国境調整メカニズム (CBAM) の最新動向(2)ー排出量算定方法等の実施規則公表」 電力中央研究所社会経済研究所コラム。
- 上野貴弘 (2026c) 「EU炭素国境調整メカニズム (CBAM) の最新動向(3)ーEU ETSの無償割当分の控除を踏まえたコスト試算」 電力中央研究所社会経済研究所コラム。