

米国の環境政策：自動車の排ガス規制／燃費規制をめぐる動向¹

米国長期出張員事務所／
総務部調査情報グループ

1. はじめに
2. 乗用車および小型トラックの新車販売に係わる環境規制
 - 2-1. CAFE 基準の概要と改定経緯
 - 2-2. トランプ政権による CAFE 基準緩和案の発表
3. 独自の排ガス規制の設定をカリフォルニア州に対して認めた特例措置の撤回
 - 3-1. 新型車からの排ガス規制に関する大気浄化法の規定
 - 3-2. カリフォルニア州に付与した独自排ガス規制設定権限の撤回
 - 3-3. トランプ政権によるワン・ナショナル・プログラムの最終規則化
 - 3-4. ワン・ナショナル・プログラム規則撤回を求めるカリフォルニア州主導の州連合による提訴
 - 3-5. 自動車メーカー間での連邦政府支持派とカリフォルニア州支持派への分裂
4. CAFE 基準緩和の最終規則化とその影響
 - 4-1. SAFE 車両規則の最終化
 - 4-2. カリフォルニア州が主導する州連合による CAFE 基準緩和に対抗する訴訟の提起
 - 4-3. SAFE 車両規則をめぐる CARB による大手自動車メーカー囲い込みの強化
 - 4-4. 自動車排ガス規制の国際比較
5. トラック、バスなど中・大型車両の排出ガスに関する規制動向
 - 5-1. 大型エンジン車両からの窒素酸化物排出規制強化をめぐる動向
 - 5-2. 中・大型車両に対するカリフォルニア州独自の窒素酸化物排出規制の制定
 - 5-3. カリフォルニア州における中・大型トラックを対象とした ZEV 規制
 - 5-4. 15州およびワシントン DC による「ゼロ・エミッション中・大型車に関する共同覚書」の締結
6. おわりに

1. はじめに

米国では、2020年11月の大統領選挙を控え、トランプ政権の1期目が、あと4ヶ月ほどで終わろう

¹ 本稿は「JPEC 米国調査報告（2020年5月版）」の別紙「米国における自動車の企業別平均燃費基準制定をめぐる経緯」に大幅な加筆を行い、新たに作成したものである。

としている²。4年間のトランプ政権の特徴としては、石油、天然ガス、石炭などの化石燃料産業振興と、これを促進するためのオバマ前政権が導入した環境規制の緩和が挙げられるであろう。現政権は、オバマ前大統領が大統領権限で加盟を決定した地球温暖化対策の国際的な枠組み「パリ協定」³からの離脱を国連へ正式に通告し、前大統領が気候変動対策の柱として打ち出した、クリーンパワープランやメタン排出規制も撤廃している。

トランプ政権は、この一連の政策変更の一環として、オバマ前政権が改定した企業別平均燃費基準（Corporate Average Fuel Economy Standard、以下「CAFE 基準」という。）を大幅に緩和する内容の規制を、2020年6月29日に施行している。米国は、中国と並ぶ世界最大の自動車市場⁴であると同時に、世界最大のガソリン消費国⁵でもあることから、燃費基準の大幅緩和は米国のガソリン消費量、ひいては米国からのガソリン輸出量⁶にも影響を与えるものと考えられる（米国は、世界最大の石油精製能力⁷と、高効率で国際競争力の高い製油所群⁸を有しており、世界最大のガソリン輸出国である。）。

CAFE 基準の緩和に関連して、現政権は、独自の排ガス規制の設定をカリフォルニア州に対して認めた特例措置を撤回し、同州で販売される自動車に対する排ガス規制、および、一定割合のゼロ・エミッション車（Zero Emission Vehicle、以下「ZEV」という。）の販売義務を無効化する新規則（ワン・ナショナル・プログラム規則）も、2019年11月26日に施行した。米国における温室効果ガス削減のパイオニアを自認し、独自の環境政策を次々に展開しているカリフォルニア州は、トランプ政権の一連の政策に激しく反発し、同州が主導する州連合と連邦政権の対立が顕在化している。カリフォルニア州が米国で最大の自動車市場であることもあり、自動車メーカー各社も、連邦政府支持と同州支持に対応が分かれている。

大型トラックやバスなどの中・大型車両に関しても、カリフォルニア州は、2024年から州内で販売される新型トラックの一定割合を ZEV とする独自規制を2020年6月25日に決定した。同年7月13日にはカリフォルニア州に同調する州連合が「ゼロ・エミッション中・大型車に関する共同覚書」を締結するなど、トランプ政権による排ガス規制の一本化に対抗する動きが活発化している。

² トランプ大統領の任期は、2021年1月20日まで。

³ パリ協定は、地球の気温上昇を産業革命前と比較して2度未満より「かなり低く」抑え、1.5度未満に抑えるよう「さらに努力をする」ための取り組みを推進するもの。2015年12月にパリで開催された国連気候変動枠組み条約第21回締約国会議（COP21）で採択され、現時点で米国を含めた188カ国が参加している。

⁴ 日本自動車工業会によれば、2018年末の国別四輪車保有台数は、米国が2億8,150万台に対して、中国は2億3,122万台、日本は7,829万台である。

⁵ 2020年版BP統計によれば、2019年の米国のガソリン消費量は日量834万バレル。中国（日量309万バレル）、欧州連合合計（日量176万バレル）、日本（日量84万バレル）、と比較しても、ずば抜けた大消費国である。

⁶ 米国エネルギー情報局（EIA）の統計によれば、2019年平均で、米国は日量82万バレル（年間4,740万キロリットル）の自動車用ガソリンを輸出している。これは、同年の日本全国のガソリン消費量にほぼ匹敵する数量である。

⁷ 米国エネルギー情報局（EIA）の統計によれば、2020年8月28日現在の米国における原油処理能力は日量1,864万バレル。日本の5倍以上の水準である。

⁸ 米国の原油処理能力の過半数が集中するメキシコ湾岸地域に、二次装置の装備率が高い製油所が集中している。また、処理原油代や燃料費も、国際価格と比較して低廉である。

本稿では、内燃機関を備えた新型自動車に対する環境規制の概要と改定経緯、および現状について、米国長期出張員事務所より報告する。なお、本稿は2020年8月31日までの情報に基づいてまとめたものであるが、今後も状況の変化について注視が必要である。

2. 乗用車および小型トラックの新車販売に係わる環境規制

2-1. CAFE 基準の概要と改定経緯

米国における自動車の製造事業者など（自動車メーカーおよび輸入事業者）は、軽量自動車（乗用車および小型トラック）の平均燃費値（自動車の燃費値を出荷台数で加重平均した値）を、目標年度までに、CAFE 基準と呼ばれる基準値以上にするよう求められている。同基準に未達の事業者に対しては、燃費 0.1 マイルガロン（0.043 キロメートルリットル）あたり 5.5 ドルの罰金が、出荷台数に対して科せられている⁹。2009年に定められた CAFE 基準においては、2016年式新車より、軽量乗用車の製造事業者ごとの平均燃費が 35.5 マイルガロン（15.1 キロメートルリットル）を満たすよう義務付けられていた。

オバマ前民主党政権は2012年8月に、温室効果ガス排出量の削減のため、CAFE 基準を改定した。新 CAFE 基準は、2017年式新車から企業平均燃費を毎年段階的に改善し、最終年度の2025年には2017年比で燃費を約3割改善させ、54.5 マイルガロン（23.2 キロメートルリットル）とする内容であった。この改定に際しては、実現困難な燃費改善目標などの意見もあり、政権交代後間もない2017年3月に、トランプ大統領は CAFE 基準見直しを表明した。

2-2. トランプ政権による CAFE 基準緩和案の発表

トランプ政権下の環境保護庁（Environmental Protection Agency、以下「EPA」という。）と運輸省道路交通安全局（National Highway Traffic Safety Administration、以下「NHTSA」という。）は、「2021-2026年式乗用車および軽量トラックのための、安全、アフォーダブルで燃費効率の良い車両規則（Safer Affordable Fuel-Efficient Vehicles Rule for Model Years 2021-2026 Passenger Cars and Light Trucks、以下「SAFE 車両規則」という。）と名付けられた新規則の草案を、2018年8月2日に発表し¹⁰、同8月24日に連邦官報に告示された¹¹。

同規則案は、より安全で燃費効率の良い新型車を、消費者に、より求めやすい価格で提供することを目的に、2021～2026年式の軽量乗用車の企業平均基準値を2020年式車の目標である37マイルガロン（15.7 キロメートルリットル）で凍結する内容。CAFE 基準の大幅緩和案の背景には、燃費改善技術の

⁹ 出典（連邦官報）：<https://www.federalregister.gov/documents/2019/07/26/2019-15259/civil-penalties>

なお、罰金の支払額が大きいののは、フィアットクライスラー・オートモービルズで、2017年式車分として7,938万ドル、2016年式車分として7,727万ドルの罰金を支払っている。

¹⁰ EPAによるプレスリリース：

<https://archive.epa.gov/epa/newsreleases/us-epa-and-dot-propose-fuel-economy-standards-my-2021-2026-vehicles.html>

¹¹ 官報告示：<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2018-08-24/pdf/2018-16820.pdf>

面で日本車など輸入車に劣る米国の自動車メーカーの保護や、近年米国市場で好調だが燃費の劣る SUV やピックアップトラックの販売振興、さらには、今後減少が見込まれているガソリン需要の維持などが意図されているものと考えられる。

一方で、大気浄化法（Clean Air Act、以下「CAA」という。）に基づいて、連邦基準よりも厳格な自動車の排ガス基準を制定することを連邦政府から認められていたカリフォルニア州は、2012年の CAFE 基準改定時に、オバマ前民主党政権が定めた CO2 排出基準を受け入れ、自州の基準を連邦基準に整合させた経緯があったため、同基準の緩和に大きく反発した。これに対して、米ビッグ・スリー¹²やトヨタを含む自動車メーカー12社が加盟する米国自動車工業会（Alliance of Automobile Manufacturers : AAM）は、日産、プジョー、ホンダや韓国の現代、起亜など外資系自動車メーカーが加盟する¹³グローバル・オートメーカーズ（The Association of Global Automakers）と共同で、「自動車メーカーは、価格、安全性、雇用、環境のバランスを取りつつ、引き続き燃費改善のための最先端技術の開発を行っていく。連邦政府とカリフォルニア州で、共通した良識ある解決策を見いだすよう強く求める。」との声明¹⁴を2018年8月2日に発表し、燃費改善努力の継続が必要とのポジションを示していた。

3. 独自の排ガス規制の設定をカリフォルニア州に対して認めた特例措置の撤回

3-1. 新型車からの排ガス規制に関する大気浄化法の規定

1963年に制定された米国のCAAは、同209条で、新型車からの排ガスに関しては、連邦政府が定める規制に従うことを定めている。しかし、1950年代からロサンゼルスなどで光化学スモッグの問題が発生し、連邦政府に先立って排ガス対策に取り組んできた¹⁵カリフォルニア州に対しては、同209条の適用を免除できる特例措置が設けられており、これによって同州は連邦規則より厳しい独自の排ガス規制を実施してきている。

また、CAA177条では、同209条によりカリフォルニア州に認められている独自規制を、他の州が準用することを認めている。この規定に則り、米国東海岸や西海岸を中心に、新車の排ガス/燃費規制については13州が、ZEV規制¹⁶については10州が、カリフォルニア州が制定した独自規制を採用している¹⁷。

¹² 自動車業界における米ビッグ・スリーとは、ゼネラルモーターズ（GM）、フォードモーター、フィアットクライスラー・オートモービルズの米系自動車メーカー3社のこと。

¹³ BMW、フォルクスワーゲン・グループ、メルセデス・ベンツ等のドイツ系主要自動車メーカーは非加盟。

¹⁴ AAM とグローバル・オートメーカーズによるプレスリリース：

<https://autoalliance.org/2018/08/02/automakers-respond-epa-dot-propose-fuel-economy-standards-2021-2026-vehicles/>

¹⁵ ニクソン政権によるEPA設立（1970年）より以前の、1967年に、カリフォルニア州は、大気汚染問題に取り組むための大気資源局（California Air Resources Board）を設立している。

¹⁶ カリフォルニア州のZEV規制：カリフォルニア州内で一定台数以上の乗用車を販売する事業者に対して、販売台数の一定比率を、電気自動車（BEV）など温暖化ガスを排出しない車両にすることを義務付ける規制。2025年式車に関して、販売台数の15.4%を温室効果ガス排出量ゼロの電気自動車にすることが目標。

¹⁷ 出典：https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2019-10/ca_177_states.pdf

3-2. カリフォルニア州に付与した独自排ガス規制設定権限の撤回

カリフォルニア州、ならびに CAA177 条に基づき同州独自の排ガス基準に追随していた各州は、2022 年以降の自動車燃費基準を、オバマ政権が 2012 年に改定した CAFE 基準と同水準とすることを決定していた。しかし、トランプ政権は、連邦レベルよりも厳しい独自の排ガス規制の設定をカリフォルニア州に対して認めた CAA209 条の適用免除措置を撤回する政府案¹⁸を、2018 年 8 月に SAFE 車両規則と併せて提案した。これは、全ての州に対して SAFE 車両規則を唯一の燃費基準として適用させることを意図したものである。

CAFE 基準の緩和と、統一的な燃費基準の設定をめざしたトランプ政権の政策をめぐり、民主党所属のギャビン・ニューサム知事が率いるカリフォルニア州政府の反発は収まらず、トランプ政権は、燃費基準に関するカリフォルニア州との協議を 2019 年 2 月に打ち切った。これに対し、ゼネラルモーターズ（以下「GM」という。）やフォードモーター（以下「フォード」という。）、トヨタ自動車など主要自動車メーカー17社から成るグループは、2019 年 6 月 6 日にトランプ大統領およびカリフォルニア州のニューサム知事に対して請願書を送付して、法廷闘争の長期化などによる不透明な事業環境の継続を避けるために、自動車の排ガス規制を巡るトランプ政権とカリフォルニア州との協議を再開し、双方が歩み寄ることを求めた¹⁹。カリフォルニア州は、全米で最も大きな人口と経済の規模を有するだけでなく、自動車メーカーにとっては、全米最大の自動車販売市場である。

トランプ政権とカリフォルニア州の対立が続く中、同州大気資源局 (California Air Resources Board、以下「CARB」という。) は 2019 年 7 月 25 日に、排ガス削減を目指して自発的に策定した新燃費基準導入の枠組みについて、フォード、ホンダ、BMW、フォルクスワーゲン・グループ (フォルクスワーゲン、アウディなど) の大手自動車メーカー4社と合意したと発表した²⁰。乗用車と軽量トラックの企業平均燃費を、2026 年までに 50.0 マイル/ガロン (21.3 キロメートル/リットル) まで段階的に引き上げるといふ、法的拘束力を持たない自主的な達成目標を掲げたもの。これは、オバマ前政権下で決定された CAFE 基準よりはやや緩いものの、トランプ政権が提案している SAFE 車両規則よりはずっと厳しい内容である。電気自動車に使用する電気の発電源から発生する温室効果ガスをカウントしないよう、現行のカリフォルニア州の基準を見直すことも合意に含まれた。

3-3. トランプ政権によるワン・ナショナル・プログラムの最終規則化

EPA と NHTSA は、国内で自動車の排ガス基準を統一するためのワン・ナショナル・プログラム (One

¹⁸ 米国運輸省と EPA による、カリフォルニア州に対する特例措置撤回の概要報告書

<https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi?Dockkey=P100V26M.pdf>

¹⁹ 出典：

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-06-06/automakers-press-trump-to-reach-emissions-deal-with-california>

²⁰ CARB によるプレスリリース：

<https://ww2.arb.ca.gov/news/california-and-major-automakers-reach-groundbreaking-framework-agreement-clean-emission>

National Program) の最終規則を、2019年9月19日に発表した²¹。2021～2026年式車の企業別平均燃費基準値を2020年式車の目標値である37マイル/ガロン（15.7キロメートル/リットル）のままに据え置く内容で、SAFE車両規則最終化へ向けての最初のステップとして、位置付けられた。

同規則は、2013年にオバマ前政権がCAA209条の適用除外を認めた、CARBによる先進的クリーンカー（Advanced Clean Car）プログラムのうち、2017～2025年式車を対象としたカリフォルニア州独自の排ガス/燃費規制、および同州独自のZEV規制を今後無効化し、連邦規則に従うことを定めたもの。同規則は、2019年9月27日に連邦官報にて告示され²²、60日後の11月26日に施行された。

JPECが、CARBでアシスタントチーフカウンセル（法務部長補）を務めるクレイグ・セゴール氏に確認したところ、カリフォルニア州は、同州独自の自動車排ガス規制やZEV規制の自発的なベースでの順守を、引き続き求めていくとのことであった。同州は自動車排ガス規制やZEV規制の順守に関する証書を、自主的に発行するという。

3-4. ワン・ナショナル・プログラム規則撤回を求めるカリフォルニア州主導の州連合による提訴

カリフォルニア州など23の州と3つの都市は2019年9月20日、ワン・ナショナル・プログラム規則撤回を求めて²³、首都ワシントンDCを管轄するDC巡回区連邦控訴裁判所（The US Court of Appeals for the DC Circuit）に、連邦政府を訴えた²⁴。原告団のうち、ニューヨーク、マサチューセッツ、バーモント、メイン、ペンシルベニア、コネチカット、ロードアイランド、ワシントン、オレゴン、ニュージャージー、メリーランド、デラウェアの12州は、連邦法（CAA 177条）によりカリフォルニア州の排ガス規制（従来のCAFE基準と整合）を州の規制として採用している。カリフォルニア州と上記12州に、コロラド、ハワイ、イリノイ、ミシガン、ミネソタ、ネバダ、ニューメキシコ、ノースカロライナ、バージニア、ウィスコンシン、の10州を加えた、23州からなる州連合、ならびにワシントンDC、ロサンゼルス市とニューヨーク市が原告団に加わっている。原告のうち、マサチューセッツ、バーモント、メイン（いずれもカリフォルニア州の排ガス規制を採用）以外の州や自治体の首長は、全て民主党の所属であり、野党民主党によるトランプ政権への対抗措置とも考えられる。なお、マサチューセッツ、バーモント、メインの3州の知事は共和党所属であるが、州の上院、下院ともに民主党が過半数の議席を占めており、政治的には民主党が優勢な状況にある。

筆者は、2019年3月までトランプ政権下のEPAで長官官房改善継続部（Office of Continuous Improvement : OCI）の部長を務め、その後、カリフォルニア州政府の環境保護局（以下、「CalEPA」という。）の次官（Undersecretary）に転じたセリーナ・マキルウェイン氏に対し、2019年12月に個別

²¹ EPAによるプレスリリース：

<https://www.epa.gov/newsreleases/trump-administration-announces-one-national-program-rule-federal-preemption-state-fuel>

²² 官報告示：<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2019-09-27/pdf/2019-20672.pdf>

²³ 同訴訟の提起により、ワン・ナショナル・プログラム規則の効力が直ちに停止されるものではない。

²⁴ 原告の代表であるカリフォルニア州のザヴィアー・ベセラ司法長官によるプレスリリース：

<https://oag.ca.gov/news/press-releases/attorney-general-becerra-files-lawsuit-challenging-trump-administration%E2%80%99s>

インタビューを行う機会があった。同次官によると、首都ワシントンの米国 EPA は優秀な弁護士を抱えているが、CalEPA 側の弁護士団も非常に優秀であるため、カリフォルニア州が法律論争に勝利すると信じているとのこと。また、同訴訟の結論が出るまでには長期間を要すると見込んでおり、同州が敗訴した場合に、自動車排ガス規制や ZEV 規制に関して、どのような善後策を講じるかに関して、本格的な論議はまだ開始されていないとのことであった。

同訴訟は、本稿執筆時点においても、裁判前の手続きが進行中である。法廷闘争の長期化が懸念されているが、2020 年 11 月の大統領選で民主党のジョー・バイデン候補が当選すれば、新政権がワン・ナショナル・プログラム規則を大幅に変更、あるいは実質的に撤回するシナリオも考えられる。

3-5. 自動車メーカー間での連邦政府支持派とカリフォルニア州支持派への分裂

ワン・ナショナル・プログラムの最終規則化による連邦政府とカリフォルニア州の対立に関し、GM、フィアットクライスラー・オートモービルズ（以下「FCA」という。）、トヨタなどの大手自動車メーカーが参加する、「持続可能な自動車規制のための連合（The Coalition for Sustainable Automotive Regulation）」は 2019 年 10 月 28 日、トランプ政権側を支援する第三者として同訴訟に参加するため、裁判所に申し立てを行うと発表した。同連合には、GM、FCA、トヨタに加えて、日産、スバル、いすゞ、現代、起亜、プジョーなどの外国メーカーからなるグローバル・オートメーカーズの加盟各社²⁵も参加する（ただし、ホンダは不参加）。一方で、CAFE 基準とも SAFE 車両規則とも異なる新燃費基準の自主的導入について、2019 年 7 月に CARB と合意していた、フォード、ホンダ、BMW、フォルクスワーゲン・グループの 4 社は、同訴訟への参加を見送った。ワン・ナショナル・プログラム規則の施行に伴い、自動車メーカー間でも、トランプ政権支持派とカリフォルニア州支持派への分裂がより明確となったといえるだろう。

これらの自動車メーカーの動きに対して、カリフォルニア州総務局（California Department of General Services、以下「DGS」という。）は、同州における公用車の調達方針を 2020 年 1 月 1 日から変更すると、2019 年 11 月 15 日に発表した²⁶。自動車の排ガス規制や ZEV 規制など、同州の排ガス基準設定権限を支持するメーカーのみから州公用車の調達を行う内容であり、トランプ政権の政策を支持する自動車メーカーからの車両購入を認めない方針を示したもの。フォード、ホンダ、BMW、フォルクスワーゲン・グループの 4 社以外の大手自動車メーカーからの公用車購入が実質的に禁止されることとなった。同州による 2018 年の公用車購入は 2,672 台、金額にして 7,400 万ドルであったが、GM、FCA、日産、トヨタなど、トランプ政権の政策を支持することを表明した自動車メーカーからの購入額が全体の 6 割超を占めていた。

²⁵ BMW、フォルクスワーゲン・グループ、メルセデス・ベンツ等のドイツ系主要自動車メーカーは非加盟。

²⁶ DGS によるプレスリリース：

<https://www.dgs.ca.gov/Press-Releases/Page-Content/News-List-Folder/State-Announces-New-Purchasing-Policies-to-Reduce-Greenhouse-Gas-Emissions#@ViewBag.JumpTo>

カリフォルニア州は、併せて、特定の公共安全車両²⁷を除き、内燃機関（エンジン）の動力のみで走行するセダン型車両の州政府による調達を直ちに（2019年11月15日）停止すると発表した。同州による、自動車からの排ガス規制強化と ZEV 導入の方針を変更する意思がないことを、自動車業界に改めて示すことを意図していると推測される。

4. CAFE 基準緩和の最終規則化とその影響

4-1. SAFE 車両規則の最終化

乗用車と小型トラックの CO₂ 排出基準と、これを達成するための企業別平均燃費基準を定めた SAFE 車両規則の草案は、2018年8月に公表されたが、自動車業界からの慎重な意見や、カリフォルニア州などからの厳しい反発により、最終規則化は遅れた。トランプ政権は2019年9月に、国内で排ガス基準を統一するためのワン・ナショナル・プログラム規則を、SAFE 車両規則パート1として、先行して最終規則化した。これより半年遅れた2020年3月31日に、CAFE 基準の緩和を定めた SAFE 車両規則（パート2）の最終規則が発表され²⁸、4月30日に連邦官報にて告示された²⁹。

SAFE 車両規則の最終的な制定にあたっては、草案発表後のパブリックコメントで寄せられた、現行規制の維持を望む意見も考慮し、2021～2026年式の軽量自動車の企業平均燃費基準値は、2020年式車の目標値である36.8マイルガロン（15.6キロメートルリットル）³⁰から、毎年1.5%ずつ引き上げていく内容へと修正された。2021～2025年式の軽量自動車の企業平均燃費基準値を毎年5%程度引き上げることを求めていた、それまでのCAFE基準と比較すると、大幅な規制緩和となる。同最終規則は、告示60日後の2020年6月29日に施行された。

表1. 企業別平均 CO₂ 排出基準値（乗用車および小型トラックの平均値）

（単位：走行距離1マイルあたりのCO₂排出グラム数）

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
SAFE 最終規則（2020年3月発表）	226	220	216	213	209	206	202
SAFE 規則の草案（2018年8月発表）	226	224	224	223	223	223	223
従来のCAFE基準（2012年8月発表）	213	199	190	180	171	163	未定

（参考）NEDC³¹ベースの欧州での乗用車排ガス規制値は、2021年で153CO₂グラム/マイルに相当
（EPA、NHTSA公表データを基にJPEC作成）

²⁷ 州警察などの緊急車両のことを指しているものと考えられる。

²⁸ NHTSAによるプレスリリース：<https://www.nhtsa.gov/press-releases/safe-final-rule>

²⁹ 官報告示：<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2020-04-30/pdf/2020-06967.pdf>

³⁰ 現行CAFE基準の目標値に、エアコンの冷媒などから漏出する温暖化ガスの排出削減量を加味し、燃料に由来するGHGの排出削減必要量のみを勘案した燃費目標値を、SAFE車両規則では掲げている。

³¹ NEDC（New European Driving Cycle：新欧州ドライビング・サイクル）とは、排ガスや燃費の測定の基準となるテスト・サイクル。

表 2. 企業別平均燃費基準³² (乗用車および小型トラックの平均値)

(単位：ガソリン 1 ガロンあたり走行マイル数)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
SAFE 最終規則 (2020 年 3 月発表)	36.8	37.3	37.9	38.5	39.1	39.8	40.4
SAFE 規則の草案 (2018 年 8 月発表)	36.8	36.8	36.8	36.8	36.9	36.9	36.9
従来 of CAFE 基準 (2012 年 8 月発表)	41.7	44.7	46.8	49.4	52.0	54.5	未定

(EPA、NHTSA 公表データを基に JPEC 作成)

4-2. カリフォルニア州が主導する州連合による CAFE 基準緩和に対抗する訴訟の提起

SAFE 車両規則パート 2 として、CAFE 基準緩和が連邦官報で公布されると、カリフォルニア州は 2020 年 5 月 27 日、同州の主張に追随する 22 州とワシントン DC、ならびにロサンゼルス市、ニューヨーク市など 4 つの市・郡と共同で、EPA、運輸省 (Department of Transportation) および NHTSA に対する訴訟を提起した³³。訴えの内容は、乗用車と小型トラックの CO2 排出基準と、これを達成するための企業別平均燃費基準の緩和を定めた、SAFE 車両規則 (パート 2) の見直しを、DC 巡回区連邦控訴裁判所に求めるものである。原告団は、従来の CAFE 基準を取り下げること自体が CAA などの各種法令に違反している上、SAFE 規則策定にあたり、EPA と NHTSA が、誤謬や不作為、根拠のない仮定に満ちた分析を行い、不適切かつ違法な手続きにより、SAFE 車両規則を正当化したと主張している³⁴。

原告団は、連邦政府に対してワン・ナショナル・プログラム規則撤回を求めた訴訟の原告団に、サンフランシスコ市・郡、デンバー市・郡を加えた構成。具体的には、カリフォルニア州、CAA177 条によってカリフォルニア州の排ガス規制を州の規制として採用している 12 州³⁵、および民主党員が知事を務めるコロラド、ハワイ、イリノイ、ミシガン、ミネソタ、ネバダ、ニューメキシコ、ノースカロライナ、バージニア、ウィスコンシンの 10 州を加えた 23 州の州連合、ならびに、いずれも民主党員が首長であるワシントン DC、ロサンゼルス市、ニューヨーク市、サンフランシスコ市・郡、デンバー市・郡が、原告に加わった³⁶。

³² いずれも規則制定時の基準値。CO2 排出基準値を満たす燃費基準は、自動車メーカーの車両構成によって異なる。

³³ 提訴記録：https://www.epa.gov/sites/production/files/2020-05/documents/states_20-1167_pfr_05272020.pdf

³⁴ 原告の代表であるカリフォルニア州のザヴィアー・ベセラ司法長官によるプレスリリース：
<https://oag.ca.gov/news/press-releases/attorney-general-becerra-files-lawsuit-challenging-trump-administration%E2%80%99s-2>

³⁵ CAA177 条によってカリフォルニア州の排ガス規制を州の規制として採用しているのは、ニューヨーク、マサチューセッツ、バーモント、メイン、ペンシルベニア、コネチカット、ロードアイランド、ワシントン、オレゴン、ニュージャージー、メリーランド、デラウェアの 12 州。

³⁶ 原告のうち、マサチューセッツ、バーモント、メイン (いずれもカリフォルニア州の排ガス規制を採用) 以外の州や自治体の首長は、全て民主党員である。マサチューセッツ、バーモント、メインの 3 州も、州の上院、下院ともに民主党が過半数の議席を占めており、政治的には民主党が優勢な状況にある。

4-3. SAFE 車両規則をめぐる CARB による大手自動車メーカー囲い込みの強化

米国では、GM など米国自動車メーカーやトヨタなどをメンバーとする米国自動車工業会 (AAM) と、ホンダや韓国の現代自動車など外資系メーカーをメンバーとするグローバル・オートメーカーズが統合し、自動車イノベーション協会 (Alliance for Automotive Innovation、以下「AAI」という。) が 2020 年 1 月に発足した。AAI は、トランプ政権による CAFE 基準の緩和を支持する立場を表明しているが、自主的な新燃費基準導入の枠組みについてカリフォルニア州と合意している、フォード、ホンダ、BMW、フォルクスワーゲン・グループの 4 社は、SAFE 車両規則をめぐる訴訟に、これを支持する立場で参加しないなど、加盟自動車メーカーの間でも足並みの乱れが続いていた。

そのような状況の中、CARB は、上記自動車メーカー 4 社にボルボを加えた 5 社との間で、自動車からの排ガス削減を目指す枠組み協定³⁷を締結したと、2020 年 8 月 17 日に発表した。2019 年 7 月に 4 社と合意していた、乗用車と軽量トラックの企業平均燃費を、2026 年までに 50.0 マイル/ガロン (21.3 キロメートル/リットル) まで段階的に引き上げる自発的な枠組みをさらに進め、法的拘束力のある協定を各社と締結することにより、オバマ前民主党政権時代に決定された CAFE 基準の緩和に抵抗し、大手自動車メーカーの一部を囲い込む姿勢をさらに鮮明にしている。

4-4. 自動車排ガス規制の国際比較

自動車からの温室効果ガスの排出量規制に関しては、EU が米国よりもはるかに厳しい基準を導入している。NEDC ベースで 2021 年式乗用車の目標値が 95 CO₂ グラム/キロメートル (153 CO₂ グラム/マイル、58.6 マイル/ガロンの燃費基準に相当) という内容であるが、欧州環境機関 (European Environment Agency : EEA) によると³⁸、EU 加盟国で 2018 年に新車登録された乗用車の平均 CO₂ 排出量は 120.8 CO₂ グラム/キロメートル (194 CO₂ グラム/マイル) であり、2021 年式乗用車の目標値を達成するには 2 割以上の排出量削減が必要となる。

欧州委員会は、さらに、2021 年式乗用車比で、2025 年に 15%、2030 年に 37.5% の CO₂ 排出量削減を掲げた新基準を、2020 年 1 月に発効させている³⁹。計測方法に違いはあるものの、2021 年式乗用車の目標値が 137 CO₂ グラム/キロメートル、2025 年式の排出量削減が 2021 年式車比で 6% という 現実路線に舵を切っている米国との自動車排ガス基準の差は、さらに広がることとなる。

一方、日本では、1979 年に施行された省エネ法 (エネルギーの使用の合理化等に関する法律) に基づいて、乗用自動車 (ガソリン自動車、ディーゼル自動車、LPG 自動車を対象) に対する燃費基準が車両重量ごとに定められていたが、2011 年度に決定された基準 (2020 年度の目標値 : 20.3 キロメートル/リットル、47.7 マイル/ガロンに相当) から、米国と同じ企業別平均燃費 (CAFE) 方式が採用されている。日本における基準値は、燃費計測方式の違いを考慮しても、米国よりもはるかに厳しい。2020 年 4 月 1

³⁷ CARB とホンダとの間の協定文 :

<https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-08/final-honda-framework-agreement.pdf>

³⁸ 欧州環境機関報告書 : <https://www.eea.europa.eu/publications/co2-emissions-from-cars-and-vans-2018>

³⁹ EU 規則 2019/631 :

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1556865098299&uri=CELEX:32019R0631>

日には、2030年度の企業別自動車平均燃費を25.4キロメートルリットル（59.7マイル/ガロンに相当）とし、2016年度の実績と比べて燃費を32.4%改善させる内容の省令が施行されている⁴⁰。同省令では、ガソリン自動車、ディーゼル自動車、LPG自動車に加えて、新たに電気自動車、プラグインハイブリッド自動車を、燃費規制の対象となる乗用車のカテゴリーに加えている。

日本における長期的な目標に関しては、2018年4月以来、経済産業省と日本の自動車メーカーなどとの間で、「自動車新時代戦略会議」が開かれており、世界に供給する日本車について、2050年までに自動車1台、1kmあたりの温室効果ガス排出量を2010年比で8割程度削減（乗用車については9割程度削減）することを目指すなど、野心的な目標が議論されている⁴¹。

米国における燃費基準を欧州や日本と比較する上では、道路事情や走行距離などを含めた国情の違いも頭に入れておく必要がある。国土が広く、ハイウェイをはじめとした道路網が著しく発達した米国においては、車で移動する機会が多く、走行距離も長い⁴²。多くの荷物を運べ、長距離高速走行の際に疲れが少ない大型の乗用車、特に、運転する際の視点が高く、悪天候や悪路にも強く、乗り降りも容易なSUVやピックアップトラックが好まれる傾向が顕著である。これらの大型車種の販売比率が高い米国⁴³と、よりコンパクトな車種の比率が高い欧州や日本とでは、排ガス削減のためのハードルは異なっている。また、大都市およびその周辺以外では公共交通機関の乏しい米国においては、自動車は生活必需品であり、保有率も主要国中で第1位となっている⁴⁴。内燃機関車両と比較して高価なZEVの導入を早期に進めることは現実的ではないという判断も、トランプ政権による政策決定の背景となっていると考えられる。

5. トラック、バスなど中・大型車両の排出ガスに関する規制動向

5-1. 大型エンジン車両からの窒素酸化物排出規制強化をめぐる動向

これまで述べてきた、CAFE基準/SAFE車両規則や、カリフォルニア州によるZEV規制は、いずれもセダン、SUV、ピックアップトラックなどの軽量自動車を対象にしたものである。他方、中・大型トラックやバス、大型バンなどの中・大型車両の排出ガス規制に関しても、カリフォルニア州などが、国内で排ガス基準を統一するための諸施策を展開しているトランプ政権に対抗する動きを見せている。

⁴⁰ 日本における乗用車の燃費基準策定の発表文：

<https://www.meti.go.jp/press/2019/03/20200331013/20200331013.html>

⁴¹ 2018年8月には、「自動車新時代戦略会議の中間整理」が纏められている：

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/jidosha_shinjidai/pdf/20180831_01.pdf

⁴² 米国運輸省高速道路局（Federal Highway Administration）の統計によれば、米国における2019年の車両総走行距離は、3兆2,280億マイル。米国の国勢調査局（Bureau of the Census）による、2019年末の米国の総人口（3億2,913万人）で割ると、人口一人当たり9,808マイル（15,780キロメートル）となる。

⁴³ モーターインテリジェンスの調査によれば、2018年の米国における新車販売台数のうち46%はSUV。これにピックアップトラックとミニバンを加えた販売比率は68%に達している。一般に燃費のすぐれる小型乗用車の販売比率は、13%に留まっている。

⁴⁴ 日本自動車工業会によれば、2018年末現在で、米国では人口1,000人当たり861台の四輪車を保有しており、主要国中の普及率は第1位である。

中・大型車両の排出ガス規制に関しては、トランプ政権が2018年11月に、オゾン発生源となる窒素酸化物（以下、「NO_x」という。）などの大気汚染物質排出削減を目指す、「よりクリーンなトラックのためのイニシアチブ（Cleaner Trucks Initiative、以下「CTI」という。）」を発表している。2020年1月6日には、高速道路を走行する大型エンジン車両を対象とした新たな排出ガス規制を制定するため、「規則案制定に係る事前公示（Advance Notice of Proposed Rule : ANPR）」を発表⁴⁵し、同1月21日には連邦官報に告示⁴⁶した。これにより、2001年に定められた、現行の大型エンジン車両に対するNO_x排出規制に替わる、新排ガス規制の策定プロセスが正式に開始された。

現政権は、規制制定にあたってのパブリックコメントを既に募集しており⁴⁷、2020年中に、「規則案制定に係る公示（Notice of Proposed Rule Making : NPRM）」を行い、2027年から新規制を適用することを目指している。しかし、これに先んじる形で、カリフォルニア州は2020年8月28日に、州内で販売されるトラックに対する独自の排出規制「ヘビーデューティ低NO_x総括規制（Heavy-Duty Low NO_x Omnibus Regulation、以下「重量車両NO_x総括規制」という。）」を採択したと発表した⁴⁸。

5-2. 中・大型車両に対するカリフォルニア州独自の窒素酸化物排出規制の制定

カリフォルニア州が決定した重量車両NO_x総括規制は、同州内で販売される車両総重量1万ポンド（約4.5トン）超の中型トラックや、車両総重量1万4,000ポンド（約6.4トン）超の大型トラックやバスからのNO_x排出量の上限值を、現行規制の0.20グラム/bhp-hr（0.20グラム/英馬力時、0.27グラム/キロワット時に相当）から大幅に引き下げることが主な内容。2024年式車から上限値を現行規制の4分の1に当たる0.05グラム/bhp-hr（約0.07グラム/kWh）に引き下げた上で、2027年式車以降は現行規制の10分の1にあたる0.02グラム/bhp-hr（約0.03グラム/kWh）まで引き下げる⁴⁹。また、アイドリング時など、エンジンへの低負荷時のNO_x排出上限値が新たに定められた（2024年式車から0.2グラム/bhp-hr、2027年式車以降は0.05グラム/bhp-hr）。

ディーゼルエンジンは、高温の圧縮空気に軽油を噴射して、拡散燃焼を形成させるため、部分的に高温領域が発生し、空気中の窒素と酸素が反応してNO_xが多く発生する。NO_x排出削減対策としてはエンジンの燃焼温度を下げる事が挙げられるが、燃焼温度を下げると不完全燃焼によって粒子状物質（Particulate matter、以下「PM」という。）が増加する。重量車両NO_x総括規制では、NO_x排出削減に加えて、トレードオフの関係にあるPM排出量の削減も織り込まれた。現行規制の0.01グラム/bhp-hrを50%削減し、2024年式車以降は0.005グラム/bhp-hrとする内容である。

⁴⁵ EPAによるプレスリリース：

<https://www.epa.gov/newsreleases/epa-jumpstarts-administrator-wheelers-cleaner-trucks-initiative>

⁴⁶ 官報告示：<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2020-01-21/pdf/2020-00542.pdf>

⁴⁷ パブリックコメント募集にあたってのEPAの通知書：

<https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi?Dockkey=P100YCET.pdf>

⁴⁸ CARBによる重量車両NO_x総括規制採択のプレスリリース：

<https://ww2.arb.ca.gov/news/california-takes-bold-step-reduce-truck-pollution>

⁴⁹ 測定方法は米国と異なるが、現時点における日本のディーゼル車（重量トラック・バス）のNO_x排出規制値（平均値）は、0.4グラム/キロワット時である。

排ガス削減の実効性を確保するために、2024 年式車以降への車載排ガス診断システムの導入、実際に走行している車両の排ガスを検査する使用過程車検査プログラム（In-use testing program）の改定なども併せて定められた。加えて、トラックメーカーに対して、車両の有効耐用年数や有効走行距離の延長、汚染物質排出に関する保証の拡大などを求める内容となっている⁵⁰。

8 月 27 日に行われた同規制採択前の公聴会では、米国トラック運送協会（American Trucking Associations）やトラックエンジン製造者協会（Truck and Engine Manufacturers Association、以下「EMA」という。）などの業界団体が反対意見を述べた。CARB のスタッフからは、連邦政府による CTI 規則制定を待ち、全米で適用できる規制を策定する代替案も提示されたが、連邦政府に先立ってカリフォルニア州が NOx 排出規制強化を行うことが最終決定された。今後、連邦政府が CTI を規則化していく上で、カリフォルニア州の重量車両 NOx 総括規制と整合性を図っていくか否かは、2020 年 11 月の大統領選挙の結果によって異なるであろう。

ビッグ・スリーなどの米国メーカーに、ホンダ、いすゞ、日野自動車、ダイムラー、フォルクスワーゲンなどの外資系メーカーを加えた 28 社が加盟する EMA は、重量車両 NOx 総括規制の内容は厳しすぎ、規制実施までのリードタイムも短すぎると非難する声明を、8 月 28 日に発出した⁵¹。EMA は、同規制対応車両の製造コストや販売価格の大幅な上昇により、民間の運送業者の多くは同州内でのトラックやバスの購入を避ける結果となり、結果的に NOx 削減効果は限定的になると指摘している。

5-3. カリフォルニア州における中・大型トラックを対象とした ZEV 規制

カリフォルニア州は、重量車両 NOx 総括規制に加えて、カリフォルニア州内で販売される内燃機関トラックからの CO2 排出削減を目的とする独自規制「先進クリーン・トラック規制（Advanced Clean Trucks Regulation、以下「ACT 規制」という。）」を、2020 年 6 月 25 日に採択している⁵²。

CARB が決定した ACT 規制は、同州内で販売される新型中・大型トラックの一定割合を、電気自動車や燃料電池車などの ZEV に転換することを、段階的に義務付ける規制⁵³である。規制導入時期は、重量車 NOx 総括規制と同じ 2024 年。2024 年から 2035 年までの期間は、ハイブリッド車の販売台数を、NZEV（Near Zero Emission Vehicle）として、ZEV の販売量に算入することが認められている。2024 年以降、政府機関（州および連邦政府）や一定規模以上の事業者⁵⁴に対して、事業所ごとに保有するトラ

⁵⁰ 重量車両 NOx 総括規制の概要：<https://ww2.arb.ca.gov/es/rulemaking/2020/hdomnibuslownox>

⁵¹ EMA による カリフォルニア州の重量車両 NOx 総括規制に関するプレスリリース：
<http://www.truckandenginemanufacturers.org/file.asp?A=Y&F=2020+08+27+EMA+Press+Statement+on+CARB+Omnibus+Low+NOx+Rule+%2D+Final%2Epdf&N=2020+08+27+EMA+Press+Stateme nt+on+CARB+Omnibus+Low+NOx+Rule+%2D+Final%2Epdf&C=documents>

⁵² CARB による 包括規制採択のプレスリリース：
<https://ww2.arb.ca.gov/news/california-adopts-strong-new-regulation-further-reduce-smog-forming-pollution-heavy-duty>

⁵³ CARB による ACT 規制に関する概要報告書：
https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-06/200625factsheet_ADA.pdf

⁵⁴ 2019 年度にカリフォルニア州に拠点があり、収入が 5,000 万ドル超の中・大型トラック保有事業者や、収入に係わりなく中・大型トラックを 50 台以上有している事業者など。

ックの種類や数量、走行距離などに関する報告義務を課すことも合わせて決定された。州内のトラックの保有状況を把握することで、自動車メーカーによるトラックの生産計画に役立てるといふ。

表 3. カリフォルニア州で販売される新型トラックのうち新規制で定められた ZEV の販売割合

(各カテゴリーの下は車両総重量、1 ポンド=約 454 グラム)

	中型トラック(Class 2b~3) 8,500~1 万 4,000 ポンド	大型トラック(Class4~8) 1 万 4,001 ポンド以上	大型トレーラー(Class 7~8) 2 万 6,001 ポンド以上
2024 年	5%	9%	5%
2025 年	7%	11%	7%
2026 年	10%	13%	10%
2027 年	15%	20%	15%
2028 年	20%	30%	20%
2029 年	25%	40%	25%
2030 年	30%	50%	30%
2031 年	35%	55%	35%
2032 年	40%	60%	40%
2033 年	45%	65%	40%
2034 年	50%	70%	40%
2035 年以降	55%	75%	40%

(CARB 公表データを基に JPEC 作成)

同規制に関する公聴会では、電気トラックや燃料電池トラックは内燃機関により駆動する従来型車よりはるかにコストが高く、充電や水素補給のためのインフラ普及も不十分であり非現実的であるとする反対意見や、排ガスの削減のためには天然ガスを燃料とする内燃機関の導入の方が好ましいという意見も出されたが、最終的に、中・大型トラックを対象とした世界初の ZEV 規制制定が、全会一致で決定された⁵⁵。

カリフォルニア州によれば、州内で登録されている車両約 3,000 万台のうち、中・大型トラックは 200 万台 (7%) ほどだが、光化学スモッグの原因物質の 70%、ディーゼル車から出る煤の 80% が中・大型トラックによるものだという。今回発表された規制で定められた ZEV の販売割合は、2035 年以降一定 (中型トラック 55%、大型トラック 75%、大型トレーラー 40%) とされているが、同州はさらに、2045 年までに州内で販売される新型トラックの全てを ZEV とすることを目指すと表明している。

カリフォルニア州による ACT 規制制定は、トランプ政権によるワン・ナショナル・プログラム規則に対抗する新たな動きとも捉えられる。同州独自の ACT 規制に法的拘束力を持たせるためには、EPA に対して CAA209 条の適用除外を申請する必要があるが、民主党のバイデン大統領候補が 11 月の選挙で勝利しない限り、連邦政府がこれを認可する可能性は低い。しかし、政権交代が実現しなかった場合においても、カリフォルニア州は、中・大型車両の ZEV 化を、自発的な取り組みとの位置づけで進めていくことが想定される。連邦政府の政策を支持するか、カリフォルニア州の政策を支持するか、中・大型

⁵⁵ CARB による ACT 規制採択決議: <https://ww3.arb.ca.gov/regact/2019/act2019/finalres20-19.pdf>

車両の分野でも、自動車メーカーが難しい対応を迫られることが懸念される。

5-4. 15州およびワシントン DC による「ゼロ・エミッション中・大型車に関する共同覚書」の締結

カリフォルニア州をはじめとする米国 15 州とワシントン DC は 2020 年 7 月 13 日、「ゼロ・エミッション中・大型車に関する共同覚書 (Multi-State Zero Emission Medium- and Heavy-Duty Vehicle Memorandum) ⁵⁶」を締結した。各州 (およびワシントン DC) 内で販売されるトラックやバスなどの中・大型車両を、電気自動車や燃料電池車などの ZEV に転換することで、温室効果ガスを削減することが主な目的。

具体的には、中・大型車両の新車販売台数に占める ZEV の割合を、2030 年までに 30%、さらに 2050 年までに 100% にまで増加させること、ならびに、2025 年にはこれら目標値の妥当性を査定するための中間評価を行うことが合意されている。なお、電気自動車や燃料電池車に加えて、プラグインハイブリッド車も、ZEV の対象に含まれている。CAA209 条が、連邦政府よりも厳しい新型車の排ガス規制制定を原則として認めていないことから、同覚書は、法的拘束力を持たない参加自治体による自発的な取り組みと位置づけられている。参加自治体は、中・大型の ZEV の市場拡大に向け、購入インセンティブやインフラ整備など、12 項目にわたる課題の解決に向けた行動計画を、今後 6 か月以内に策定することにも合意した。

前述のとおり、カリフォルニア州は軽量自動車 (自家用乗用車、SUV、ピックアップトラックなど) の新車販売に関する ZEV 規制を独自に定めている。同州が主導した今回の覚書には、CAA177 条の規定を使い同州の ZEV 規制を採用している 9 州 (コネチカット、メイン、メリーランド、マサチューセッツ、ニュージャージー、ニューヨーク、オレゴン、ロードアイランド、バーモント) に加えて、コロラド、ハワイ、ノースカロライナ、ペンシルベニア、ワシントンの 5 州が、署名している。署名した 16 の自治体のうち、13 は民主党員が知事を務める州。残りの 3 自治体 (メリーランド、マサチューセッツ、バーモントの各州) も、政治的には民主党が優勢な州である。

今回の共同覚書締結は、カリフォルニア州が決定した中・大型車両を対象とする ZEV 規制 (ACT 規制) を、他州にも拡大することを意図したものと考えられる。ニューヨーク州のアンドリュー・クオモ知事 (民主党) は 2020 年 7 月 14 日に、「連邦政府の統率力が欠如しているため、こうした温暖化への対処は州の肩にかかっている。今回の複数州による合意は、気候変動との闘いにおける州の重要なリーダーシップの役割を促進し、他州が従うべき例を確立していくものだ」とする声明を出した⁵⁷。この声明からも、再選を狙うトランプ大統領に対する、民主党による政策批判という、政治的意図が感じられる。

「温暖化への対処は州の肩にかかっている」というクオモ知事の発言にもかかわらず、新型車からの排ガスに関して、連邦政府より厳しい規制を今後州レベルで制定していくためには、前述のとおり EPA

⁵⁶ ゼロ・エミッション中・大型車に関する共同覚書：

<https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-07/Multistate-Truck-ZEV-Governors-MOU-20200714.pdf>

⁵⁷ ニューヨーク州のクオモ知事によるプレスリリース：

<https://www.governor.ny.gov/news/governor-cuomo-announces-new-york-and-14-states-and-dc-ramp-electrification-buses-and-trucks>

から CAA209 条の適用除外措置を得る必要がある。トランプ大統領が再選された場合は、これが認められる可能性は極めて低いであろう。

6. おわりに

2020 年 8 月 18 日に開催された民主党全国大会において、ジョー・バイデン前副大統領が、同党の大統領候補として正式に指名された。同候補は、「パリ協定」への再加入を掲げており、気候変動対策を前面に押し出すことにより、環境規制の緩和とエネルギー産業振興を推進したトランプ現政権との違いを強調している。指名に先立った 7 月 14 日には、2050 年までに米国経済における温室効果ガス排出をネット・ゼロにすることを目標とした、環境インフラ政策綱領⁵⁸を発表した。同政策綱領では、政権発足後 4 年間でクリーンエネルギーなどのインフラに 2 兆ドルを投資することを掲げており、発電分野での GHG 排出を 2035 年までにネット・ゼロにすることと並び、電気自動車普及のために重点投資を行うことが骨子として挙げられている。

本稿執筆時点では、世論調査でバイデン候補の優勢が伝えられている。11 月の大統領選挙の結果、政権が交代、あるいは、同時に行われる連邦議員選挙（下院は全議席改選、上院は議席の 1/3 が改選）の結果、上、下院とも民主党が過半数を制するという結果になれば、本稿で述べた乗用車（SUV やピックアップトラックを含む）や中・大型トラック、バスなどの排ガス／燃費規制にとどまらず、米国の環境政策やエネルギー政策が大きく転換していくものと予想される。

世界最大の原油、天然ガス生産国⁵⁹、かつ世界最大の石油製品輸出国⁶⁰である米国は、世界の石油製品・石油化学市場にも大きな影響を与える存在となっており、米国の環境政策やエネルギー政策の大幅な変更は、石油や石化に留まらず多くの産業に影響を与える可能性がある。

JPEC では、北米における石油産業関連情報の迅速な収集と総合的な整理、分析を通じ、地域情報をより正確に把握することを目的に、2002 年より米国（シカゴ）に長期出張員を配置している。現在、米国では、新型コロナウイルスの感染拡大防止策の影響により、原油、石油製品、バイオ燃料の需給をはじめとして、石油業界をめぐる状況が大きく変化しており、11 月の大統領および連邦議員選挙後の政治情勢も合わせて、世界の石油市場に与える変動要素を数多く抱えている。米国の石油産業を取りまく情勢がダイナミックに変化している中、現地ならではのきめ細かさで収集した一次情報を的確に分析、発信していく所存である。

⁵⁸ バイデン大統領候補による環境インフラ政策綱領：<https://joebiden.com/clean-energy/>

⁵⁹ 米国エネルギー情報局（EIA）の統計によれば、2019 年平均の米国の、原油生産量は日量 1,223 万バレル、天然ガスの生産量は日量 992 億立方フィート。

⁶⁰ 米国エネルギー情報局（EIA）の統計によれば、2019 年平均の米国からの石油製品輸出力は、日量 552 万バレル（年間 3 億 2,040 万キロリットル）。輸出力の内訳は、天然ガス液（NGL）由来の LPG などが日量 182 万バレル、ガソリンが日量 82 万バレル、軽油が日量 132 万バレル、ジェット燃料が日量 22 万バレル、重油が日量 23 万バレル、石油コークスが日量 54 万バレル、半製品（基材）日量 23 万バレルなどである。

【その他参考資料（主な出典は本文脚注に表示）】

2. 乗用車および小型トラックの新車販売に係わる環境規制
 - <https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/safer-and-affordable-fuel-efficient-vehicles-proposed>
 - https://one.nhtsa.gov/cafe_pic/CAFE_PIC_Fines_LIVE.html
3. 独自の排ガス規制の設定をカリフォルニア州に対して認めた特例措置の撤回
 - <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/president-donald-j-trump-making-america-best-country-world-build-buy-cars/>
 - https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/documents/safe_vehicles_rule_part1_09192019_v2.pdf
 - <https://www.npr.org/2019/09/20/762763138/23-states-sue-trump-administration-in-escalating-battle-over-emissions-standards>
 - <https://ww2.arb.ca.gov/news/framework-agreements-clean-cars>
 - <https://ww2.arb.ca.gov/resources/documents/framework-agreements-clean-cars>
4. CAFE 基準緩和の最終規則化とその影響
 - <https://www.nhtsa.gov/corporate-average-fuel-economy/safe>
5. トラック、バスなど中・大型車両の排出ガス規制に関する規制動向
 - <https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/advance-notice-proposed-rule-control-air-pollution-new>
 - <https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/cleaner-trucks-initiative>
 - <https://ww3.arb.ca.gov/regact/2019/act2019/mod.pdf>
 - <https://www.ttnews.com/articles/carb-formally-adopts-low-nox-omnibus-rule>
 - <https://www.nrdc.org/experts/patricio-portillo/california-makes-history-clean-trucks-rule#:~:text=In%20a%20groundbreaking%20win%2C%20the,the%20Advanced%20Clean%20Trucks%20rule.&text=Beginning%20in%202024%2C%20manufacturers%20must,40%2D75%20percent%20by%202035.>
 - <https://www.scientificamerican.com/article/california-passes-historic-clean-truck-rule/>

(問い合わせ先)

一般財団法人石油エネルギー技術センター 総務部 調査情報グループ pisap@pecj.or.jp

本調査は、一般財団法人石油エネルギー技術センター（JPEC）が資源エネルギー庁からの委託により実施しているものです。無断転載、複製を禁止します。

Copyright 2020 Japan Petroleum Energy Center all rights reserved