

## バイデン政権下における米国自動車内燃機関規制の動向

- ◇米国は2030年に軽量自動車の新車販売におけるZEVの比率を50%以上とする野心的な目標を掲げている。
- ◇現状、2021年での新車販売におけるZEV割合は4%に過ぎず、大胆な政策的サポートや規制緩和などが必要不可欠である。
- ◇内燃機関軽量自動車の販売規制及びZEV販売促進の一環として、バイデン政権はGHG排出量基準と企業平均燃費(CAFE)基準を大幅に厳しく改定した。
- ◇2022年8月成立のインフレ抑制法は、短期的にはかなりのEVが連邦奨励金の対象から外れる可能性があり、サプライチェーンの大幅な構造改革が求められている。

### 1. はじめに

地球温暖化による環境破壊を阻止するために、温室効果ガス(GHG: Green House Gas)の削減が世界各国の急務となっている。米国ではGHG排出量が最も多い産業は運輸業であり、産業全体のGHG排出量の29%を占め、その中の圧倒的多数である58%が軽量自動車(乗用車及び小型トラックを含む)によるものである<sup>1</sup>。よってGHG削減の最優先事項は、いかにして軽量自動車からのGHG排出を削減できるか?という点に掛かっている。

2021年1月に米国大統領に指名されたバイデン氏は、就任直後から自動車のGHG削減対策に注力しており、2021年1月20日には大統領令を発令し、

トランプ前政権が施行したSAFE(Safer Affordable Fuel Efficient)車両規則<sup>2</sup>の見直しを命じている。

更に2021年8月には新たな大統領令に署名し、米国環境保護庁(EPA: Environmental Protection

### 1. はじめに

### 2. グローバルな内燃機関販売規制動向

#### 2-1. 世界各国の状況

#### 2-2. 米国におけるZEV販売状況

### 3. 米国における軽量自動車の排出ガス規制

#### 3-1. GHG排出基準値

#### 3-2. 自動車業界団体の反応

### 4. 米国における軽量自動車の燃費規制

#### 4-1. 企業別平均燃費(CAFE)基準

#### 4-2. CAFE基準のペナルティーとクレジット

#### 4-3. インフレ抑制法案と自動車産業の反応

### 5. まとめ

<sup>1</sup>Inventory of US GHG Emissions and Sinks

(<https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-04/documents/us-ghg-inventory-2021-main-text.pdf>)

<sup>2</sup>2021-2026年式乗用車及び小型トラックのための安全、実現可能で燃費効率の良い車両規則

(<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2020-04-30/pdf/2020-06967.pdf>)

Agency) と米国運輸省 (DOT : Department Of Transportation) に対して 2027 年以降の新たな排出ガス規制、及び燃費規制を制定することを命じた<sup>3</sup>。

よって本稿では、まず GHG 削減に向けた世界の動き、特に GHG 排出の主原因とされている内燃機関自動車を ZEV (Zero Emission Vehicle) <sup>4</sup>へと置き換える計画に関して米国と世界各国とを比較する。続いて、米国における最新の排出ガス規制と自動車産業界の反応、及び燃費規制とそれに伴うペナルティとインセンティブに関して説明し、更に直近に成立した EV 関連政策に関して簡単に解説する。

## 2. グローバルな内燃機関車販売規制動向

### 2-1. 世界各国の状況

欧州やアジア諸国と比較して、米国（及びカリフォルニア州等の環境対応先進州）での内燃機関車規制の現状を表 1 にまとめた。

表 1 内燃機関車規制に関する主要各国・地域の状況比較

国/地域	目標年	ターゲット車種	内燃機関車販売規制の詳細	関連法案
米国	2030	乗用車 小型トラック	新車販売の50%以上をZEV	大統領令 (2021)
カリフォルニア州	2035	乗用車 小型トラック	州内での新車販売を全てZEV	州知事令 (2020)
カリフォルニア州に 追従する11州	2035	乗用車 小型トラック	州内での新車販売を全てZEVにする法案承認、 又は提案中	大統領宛書簡 (2021)
欧州 (EU)	2030/ 2035	乗用車 小型トラック	2030: 新車のCO2排出量を55%削減(vs. 2021) 2035: 新車販売は全てZEV	Fit for 55 (2021)
オランダ	2030	乗用車	新車販売は全てFCEV又はBEV	Mission Zero (2019)
イギリス	2035	乗用車 小型トラック	新車販売は全てZEV	Net-zero with end of sale* (2020)
フランス	2040	乗用車 小型トラック	石油を利用する新車販売を終了	Mobility Guidance Law (2019)
ドイツ	2050	乗用車	新車販売は全てZEV	IZEVA commitment (2015)
中国	2035	乗用車	新車販売の50%をZEV HEVの優遇規制を導入	省エネ・新エネ車技術Roadmap (2020)
日本	2035	乗用車	新車販売はHEVを含むZEV	グリーン成長戦略 (2021)

\*Net-zero with End of Sale of New Petrol and Diesel Cars by 2030

(各種情報より JPEC 作成)

<sup>3</sup> 2021 年 8 月 5 日に署名された大統領令に関するホワイトハウスからの発表

(<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/presidential-actions/2021/08/05/executive-order-on-strengthening-american-leadership-in-clean-cars-and-trucks/>)

<sup>4</sup> ZEV は BEV (電池電動車)、FCEV (燃料電池車)、PHEV (プラグインハイブリッド車) を含む

<sup>5</sup> 大統領令や州知事令などは行政への指示 (議論中) であり、最終確定ではない

表1ではGHG排出量削減のために、新車販売に占めるZEVの割合を50%、又は100%とする目標年次が比較できる。欧州ではFit For 55<sup>6</sup>が2021年に採択され、2035年には新車販売は全てZEVとすることが合意されているが、最終的な判断は各国政府に委ねられている。例えば風力発電に積極的に取り組むオランダは2030年に新車販売を完全ZEV化する計画だが、自動車メーカーの本社を抱える国ほどそのタイミングが遅く、慎重であることが明らかである。イギリスは欧州全体と歩調を合わせて2035年としているが、ルノーを抱えるフランスは2040年、フォルクスワーゲン、BMW、メルセデスの本社があるドイツは2050年となっている。よって、内燃機関自動車からZEVへの置き換えは決して容易ではないことがこの表からも分かる。

一方で、GHG最大排出国の中国は現在もGHG排出量を増加させ続けている中、2035年時点で新車販売の50%をZEV化という野心的な目標を掲げている。実際のところ、内燃機関技術においては米国、欧州、日本には追い付けないとの認識もあるため、ZEV化は中国が自動車業界の優位性を確保する願ってもないチャンスであると捉えており、今後は国の強力な主導があるものと思われる。また、日本は2021年にグリーン成長戦略<sup>7</sup>を策定、2035年時点でHEV（ハイブリッド車）を含むZEVを新車販売の比率で50%という目標を打ち立てた。日本は世界のHEV技術を主導してきただけにHEVを重要視しているが、欧州や米国ではHEVをZEVと認めていない。

米国に目を向けると、2021年に示された大統領令<sup>8</sup>によって、米国における新車販売の50%以上を2030年までにZEVとすることが求められている。カリフォルニア州ではニューサム知事による知事令<sup>9</sup>が2020年に発令、2035年までに新車販売は全てZEVとすることが要求されている。現時点では、これらはかなり厳しい達成目標であり、課題として充電インフラの米国内での整備、更なるコスト競争力のあるZEVの供給体制、消費者へのインセンティブ、ZEV製造及び関連部品のサプライチェーンの確立など、政府による支援政策が不可欠であると考えられる。

## 2-2. 米国におけるZEV販売状況

ZEV（プラグインハイブリッド車（PHEV）と電動車（BEVとFCEV）の合計）の米国・新車販売台数に関する年次ごとの変化を図1に示す。2020年の30万8,000台から翌年の2021年には60万8,000台と、ほぼZEV販売台数は倍増した。2021年のZEV販売台数のうち、電動車（BEVとFCEV）合計の販売台数は73%を占めており、これはテスラなどのBEV販売がカリフォルニア州などで好調だったことによる。BEVの販売台数は2020年から2021年にかけて85%増、PHEVの販売台数は前年比138%

<sup>6</sup> Fit for 55

(<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/#:~:text=Fit%20for%2055%20refers%20to,line%20with%20the%202030%20goal.>)

<sup>7</sup> グリーン成長戦略 (<https://www.meti.go.jp/press/2021/06/20210618005/20210618005-3.pdf>)

<sup>8</sup> 大統領令の官報告示 (<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2021-08-10/pdf/2021-17121.pdf>)

<sup>9</sup> 2020年9月に発令された州知事令

<https://www.gov.ca.gov/2020/09/23/governor-newsom-announces-california-will-phase-out-gasoline-powered-cars-dramatically-reduce-demand-for-fossil-fuel-in-californias-fight-against-climate-change/>

増と、2倍以上に増加した。2020年から2021年にかけてのPHEV販売台数の急成長は、同期間に3%しか増加しなかった軽量自動車全体の販売台数の中で、顕著である。

一方で、2021年で約1,502万台の販売量（リース含む）<sup>10</sup>の米国・軽量自動車全体からみれば、ZEV販売量は全体の約4%に過ぎない。よって、現実には新車販売におけるZEV比率はまだまだ小さく、目標達成（2030年で新車販売の50%をZEV化）のためには、先に記載した様々な政府からの政策支援が必要である。

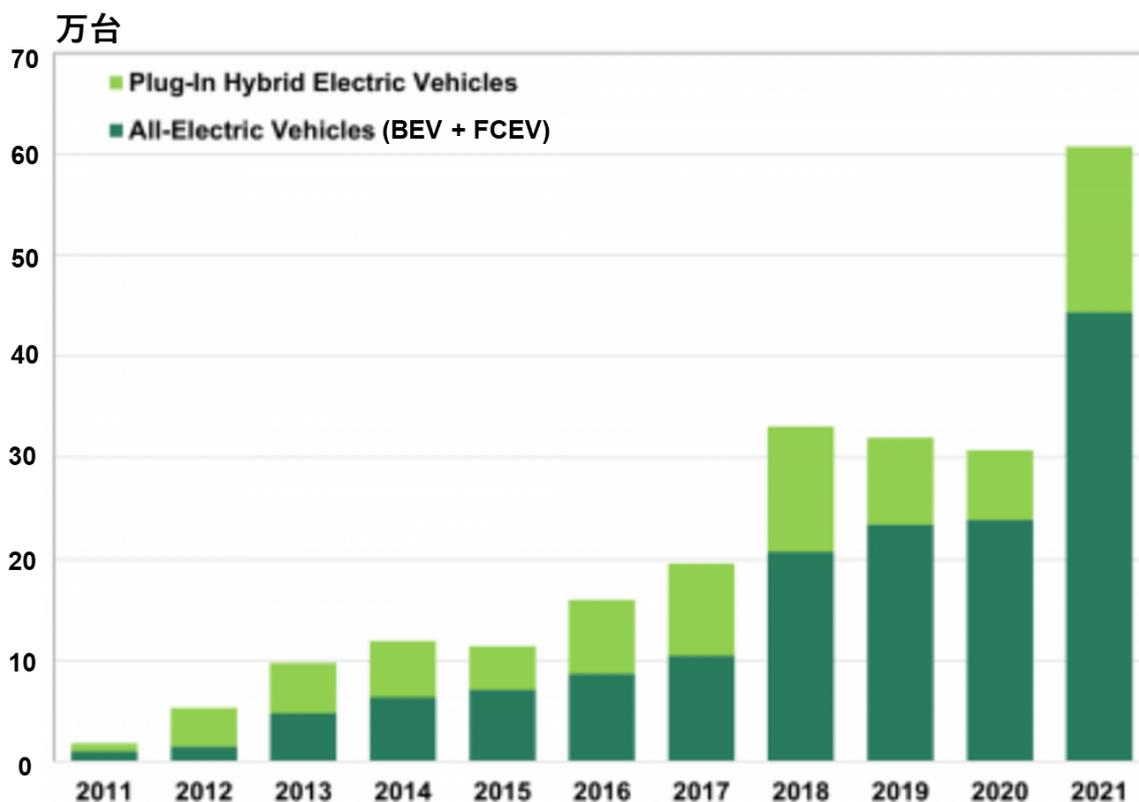


図1 米国・新車販売におけるZEV販売量の推移<sup>11</sup>

### 3. 米国における軽量自動車の排出ガス規制

はじめにでも記載の通り、2021年8月、バイデン大統領がEPAとDOTに対して新たな排ガス規制（GHG削減基準値見直し）及び燃費規制強化の大統領令を発令、官報で告知された<sup>12</sup>。これを受けて、EPA及びDOTでの最終検討結果が2021年12月、及び2022年4月にそれぞれ官報で発表されている。

<sup>10</sup> 米国運輸省データ

(<https://www.bts.gov/content/new-and-used-passenger-car-sales-and-leases-thousands-vehicles>)

<sup>11</sup> 米国エネルギー省データ

(<https://www.energy.gov/energysaver/articles/new-plug-electric-vehicle-sales-united-states-nearly-doubled-2020-2021>)

<sup>12</sup> 大統領令の官報告示 (<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2021-08-10/pdf/2021-17121.pdf>)

### 3-1. GHG 排出基準値

EPA は、2023 から 2026 年製の軽量自動車に関する CO2 排出量の基準を改定するにあたり、乗用車と小型トラックの個々の排出量基準からそれぞれの車種の割合を基に、軽量車全体の基準<sup>13</sup>を決定した(表 2)。表中にはトランプ前政権時に制定された現行 CO2 排出量も、比較として記載した<sup>2</sup>。

表 2 CO2 排出量基準値 (上限) と 2026 年モデルイヤー基準での燃費換算値

		モデルイヤー					燃費推定値 (miles/ gallon)
		2022	2023	2024	2025	2026	
改訂基準 (バイデン政権) 2021年12月発表	CO2排出量上限 (gram/mile)	-	202	192	179	161	→ 55 CO2排出量上限 (161)で推算
	前年比削減率 (%)		9.8	5.1	6.6	10.3	
現行基準 (トランプ政権) 2020年3月発表	CO2排出量上限 (gram/mile)	216	213	209	206	202	

(官報より JPEC 作成)

この表からも分かるように、現行基準との比較で、改訂基準では大幅に CO2 排出量が削減されている。改訂基準の前年比較においても、2023 年や 2026 年モデルでは前年比 10%削減とかなり厳しい目標値が設定された。2026 年モデルイヤーでの CO2 排出量から換算した燃費換算値<sup>14</sup>は 55 miles/ gallon と極めて高い値である。トランプ前政権時に制定された現行基準の 2026 年モデルイヤーにおける CO2 排出量 202 gram/ mile から計算される燃費換算値 43 miles/ gallon を基準とした場合、28%という大幅改善であり、いかに厳しい要求であるかが分かる。つまり、この法案は内燃機関自動車から ZEV への変更を強く求めるものであり、表 1 の大統領令にもある 2030 年までに新車販売の 50%を ZEV 化するという構想を具体化していく規制ともいえる。

### 3-2. 自動車業界団体の反応

2021 年 12 月に確定した 2026 年モデルまでの CO2 排出量削減規制は野心的な目標ではあるものの、大きな混乱も無かった。米国の自動車業界、具体的にはデトロイト 3 やトヨタなどを含む自動車工業会 (AAM : Alliance of Automobile Manufacturers) や、ホンダや韓国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 (AAI : Association of Global Automotive Innovation) では、冷静に受け止められている。実際には GM、フォードなどのデトロイト 3 では 2030 年までの新車販売における ZEV 比率を 40~50%を目指すとする共同声明を 2021 年 8 月に発表<sup>15</sup>し、50%というバイ

<sup>13</sup> GHG 排出基準改定の最終規則の官報告示

(<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2021-12-30/pdf/2021-27854.pdf>)

<sup>14</sup> EPA 指針による燃費換算法

(<https://www.epa.gov/greenvehicles/greenhouse-gas-emissions-typical-passenger-vehicle#other-than-%20tailpipe>)

<sup>15</sup> <https://electrek.co/2021/08/05/ford-gm-stellantis-joint-40-50-ev-sale-goal-2030/>

デン大統領の目標に対してやや幅を持たせている。

また、フォード、ホンダ、BMW、フォルクスワーゲン、ボルボの大手5社はカリフォルニア州独自の排ガス・燃費基準を順守する協定を同州と結んでおり、2030年までに新車販売EV比率を40～50%へ向上させることを目指している。

一方で、AAIのジョン・ボゼーラ（John Bozzella）会長兼最高経営責任者は、バイデン大統領令を反映したEPAの改定CO2排出基準に対して、慎重なコメントと共に政府の強力な政策支援が不可欠であると声明を発表している<sup>16</sup>。具体的政策支援としては、消費者へのインセンティブ供与によるEV需要の喚起、充電設備等のインフラの大幅な整備、車両全体への要求事項（対象車両、車両取得や管理方法、）の明確化、政府からのEV製造やサプライチェーン構築に関わる各種サポート、などについて要望した。

#### 4. 米国における軽量自動車の燃費規制

次に、DOTの管理下にある道路交通安全局（NHTSA：National Highway Traffic Safety Administration）が大統領令を受けて強化したもう一方の要求、企業別平均燃費基準に関して解説する。

##### 4-1. 企業別平均燃費（CAFE）基準

企業別平均燃費（CAFE：Corporate Average Fuel Economy）とは、米国における自動車製造事業者等（自動車メーカー及び輸入事業者）がそれぞれ製造・輸入した軽量自動車（乗用車及び小型トラック）の燃費値を出荷台数で加重平均した値であり、これがNHTSAから示された各モデルイヤーにおけるの基準燃費を満足するよう求められる。表3が2023年から2026年モデルイヤーまでの改訂版CAFE基準値<sup>17</sup>で、現行SAFE規則を比較で掲載<sup>2</sup>した。

表3 改定版2024から2026年モデルイヤーでの企業別平均燃費（CAFE）基準

		モデルイヤー					
		2021	2022	2023	2024	2025	2026
CAFE基準改定規則 （バイデン政権） 2022年3月発表	燃費 （miles/gallon）	—	—	—	40.6	44.2	49.1
	前年比向上率（%）	—	—	—	5.2	8.1	10
現行SAFE規則 （トランプ政権） 2020年3月発表	燃費 （miles/gallon）	37.3	37.9	38.5	39.1	39.8	40.4

（官報よりJPEC作成）

<sup>16</sup> ボゼーラ会長の声明

<https://www.epa.gov/newsreleases/what-they-are-saying-new-epa-emissions-standards-will-reduce-pollution-cut-costs-and>

<sup>17</sup> CAFE改定に関する官報

[https://members.wto.org/crnattachments/2022/TBT/USA/final\\_measure/22\\_3184\\_00\\_e.pdf](https://members.wto.org/crnattachments/2022/TBT/USA/final_measure/22_3184_00_e.pdf)

現行 SAFE 規則との比較で明らかなように、今回の改定案は大幅な燃費改善を要求する結果となっている。例えば 2026 年モデルイヤー車での比較では現行 SAFE 規則の 40.4 miles/ gallon から 2 割以上改善を要求される 49.1 miles/ gallon となっている。改定版での年次改善幅においても CO2 排出量削減の要求と同様に 5%以上の年次改善が要求され、2025 年から 2026 年モデルでは 10%の著しい改善要求となった。

表 2 の CO2 排出量から算出された 2026 年モデルの燃費換算値は 55miles/ gallon であり、表 3 の改訂版 CAFE にて要求される 2026 年モデルでの 49.1 miles/ gallon と比べて更に厳しい要求となっているが、これには理由がある。これは CO2 排出基準が単なるエンジンによる燃費性能ではなく、車のエアコン性能など本来排ガス由来ではないエネルギー効率改善も燃費換算要素として扱われている大気浄化法<sup>18</sup> (CAA : Clean Air Act) に準拠した形となっているためである。

また、EPA の CO2 排出基準と NHTSA の CAFE 基準の改定では、開始年が異なっているが、これも準拠している法の違いによるものである。CAFE の準拠法であるエネルギー政策保全法<sup>19</sup> (EPCA : Energy Policy and Conservation Act) では新たな規制の施行までに 18 か月のリードタイムを設けることが求められているため<sup>20</sup>、施行対象は少なくとも 2024 年モデルとなる。一方 CAA にはそうした縛りが無いため、CO2 排出基準は CAFE よりも早く 2023 年モデルから運用開始が可能である。

#### 4-2. CAFE 基準のペナルティーとクレジット

CAFE 基準を満足できなかった事業者にはペナルティー (罰金) の支払いが求められている。一方で基準を満足できた事業者は CAFE 基準クレジットを得ることができ<sup>21</sup>、過去 3 年から将来 5 年分まで基準を満足できなかった場合に補填として使用可能である他、他事業者が基準未達の場合に販売することもできる。表 4 に改定された罰金の現状をまとめた。

トランプ前政権時代に 2022 年モデル車まで引き延ばされていた罰金額の増額時期に関して、NHTSA はオリジナルの 2019 年モデル車へ引き戻した<sup>22</sup>。よって 2019 年から 2021 年モデル車では 0.1miles/ gallon 当たり 14 ドルへ罰金が遡及的に引き上げられ、不適合車の数を乗じて最終罰金額となる。更に 2022 年モデル車ではこれが 15 ドルに引き上げられる。この結果、販売の多くを SUV やピックアップトラックなどに依存しているクライスラーの親会社であるステランティスは 5 億 7,200 万ドルのコストが

<sup>18</sup> 大気浄化法 (<https://www.epa.gov/clean-air-act-overview/clean-air-act-text>)

<sup>19</sup> CAFÉ 準拠法

(<https://www.transportation.gov/mission/sustainability/corporate-average-fuel-economy-cafe-standards>)

<sup>20</sup> EPCA (<https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-110publ140/pdf/PLAW-110publ140.pdf>)

<sup>21</sup> CAFÉ Overview – Frequently Asked Questions クレジット算出方法

([http://fbaum.unc.edu/lobby/\\_107th/126\\_CAFE\\_Standards\\_2/Agency\\_Activities/NHTSA/NHTSA\\_Cafe\\_Overview\\_FAQ.htm#:~:text=The%20amount%20of%20credit%20a,manufactured%20in%20that%20model%20year.](http://fbaum.unc.edu/lobby/_107th/126_CAFE_Standards_2/Agency_Activities/NHTSA/NHTSA_Cafe_Overview_FAQ.htm#:~:text=The%20amount%20of%20credit%20a,manufactured%20in%20that%20model%20year.))

<sup>22</sup> NHTSA による Civil Penalties 官報

(<https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2022-04-01/pdf/2022-06648.pdf>)

必要と見積もっており、一方でEVメーカーのテスラなどは多くのクレジットを得ることになる<sup>23</sup>。

表4 CAFE基準未達時の事業者が支払う罰金（1台当たり）

		モデルイヤー					
		2018	2019	2020	2021	2022	2023
CAFE基準改定規則 （バイデン政権） 2022年3月発表	罰金額（ドル/台） （燃費未達0.1 miles/ gallonにつき）	5.5	14	14	14	15	15
前トランプ政権末期の 罰金改定 2021年1月発表	罰金額（ドル/台） （燃費未達0.1 miles/ gallonにつき）	5.5	5.5	5.5	5.5	14	14

（官報より JPEC 作成）

#### 4-3. インフレ抑制法案と自動車産業の反応

米国議会上院は2022年7月27日に民主党が発表したインフレ抑制法案（Inflation Reduction Act）<sup>24</sup>を8月7日に承認、12日に下院でも承認された<sup>25</sup>。バイデン大統領も本案可決を歓迎し、声明を発表した<sup>26</sup>。本法案はビルド・バック・ベター法案（Build Back Better Act）の縮小版とも言うべきもので、気候変動対策の一環としてEV向けの税額控除を盛り込んでいる。しかし、本法案は自動車メーカーの負担を増加させるものだと、AAIのジョン・ボゼーラ会長兼最高責任者は遺憾の意を示すと共に、政府によるEV定着へ向けた政府の役割が重要だとする声明を発表した<sup>27</sup>。

この法案に遺憾の意を示した最大の要因は、自動車のバッテリーに用いる重要な原材料の価格設定と調達に関するルール変更が現状で性急過ぎるため、少なくとも短期的にほとんどのEVが連邦奨励金の対象から外れてしまう可能性があるという点である。また現在の基準とは異なり、EVは北米で車両生産されないと奨励金の対象にはならない。つまり韓国の現代自動車などは現在EVを米国外で生産し米国へ輸入、販売しているが、そのようなEVは連邦奨励金の対象外となる。現代自動車以外にも米国外でEVを生産し米国に輸入しているメーカーは多数あり、AAI（外資系自動車メーカーが多数加入）が本法

<sup>23</sup> Reuters 情報

（<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/exclusive-us-boost-fines-automakers-not-meeting-fuel-economy-rules-tesla-win-2022-03-27/>）

<sup>24</sup> <https://www.investopedia.com/inflation-reduction-act-of-2022-6362263>

<sup>25</sup> World Resources Institutes 情報

（<https://www.wri.org/news/statement-us-house-representatives-passes-inflation-reduction-act-historic-climate-measures>）

<sup>26</sup> ホワイトハウス声明

（<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/08/07/statement-by-president-biden-on-senate-passage-of-the-inflation-reduction-act/>）

<sup>27</sup> <https://www.cnbc.com/2022/08/10/inflation-reduction-act-ev-tax-credits-could-hurt-sales.html>

案に遺憾の意を示しているのは、外資系メーカーに不利な法案だからと言える。

一方で、本法案の支持者は、自動車産業が特にバッテリー原材料が中国の依存から脱却し、バイデン政権の目標である EV とバッテリーの国内生産を促進するとしている。

AAI が 8 月 5 日に発表したプレスリリースによると、米国市場には現在 72 の EV モデルが投入されているが、そのうち 7 割が対象外になるとみられる<sup>28</sup>。またボゼーラ氏は上院審議に先立ち、メーカーが達成するのは難しいとされるバッテリー原材料と部品の米国内での可能な調達割合の要件に関して、より段階的な導入に置き換えるよう提案していた。

本法案に関してテスラはコメントに応じなかった。一方、GM は「法案の中には困難なものもあり、一朝一夕には達成できないが、バッテリーや重要鉱物のサプライチェーンを確保するために国内生産に投資しているため、この課題に立ち向かうことができる」との声明を発表<sup>27</sup>している。

フォードのジム・ファーリー (Jim Farley) 最高経営責任者 (CEO) は、「新たな信用供与は自動車業界にとって好材料となるが、同社は部品や材料の調達に関する法案の詳細を分析し続けている」と述べた<sup>27</sup>。

またクライスラーの親会社であるステランティスは、法案の多くの条項が同社の 350 億ドルの電動化計画に役立つと述べたが、「電動化車両へのシフトに加わる米国の顧客に対する短期的インセンティブが実質的に排除されることで、持続可能なモビリティへの変化のペースが脅かされるかもしれない」と述べている<sup>27</sup>。

北米自動車メーカーは総じて慎重なコメントを発信しているが、サプライチェーンや製造拠点の変更は簡単ではないと言える。よって外資系メーカーのみならず北米自動車メーカーも含めて本法案に適合するために、EV の製造場所やバッテリー主要コンポーネント原料の原産地などの確認、抜本的見直しが必要になると思われる。

## 5. まとめ

本稿ではバイデン政権下における米国内燃機関車規制と関連業界の反応などについて解説した。GHG 排出量削減のために ZEV の市場導入を加速する計画は他国同様に掲げられているが、現状の ZEV 導入状況は目標から大きくかけ離れており、目標達成のためには今後バイデン政権による様々な政策支援、具体的には消費者へのインセンティブ導入、サプライチェーンの再構築や国内製造を活性化させるための規制緩和や政策的な後押し、など総合的な取り組みが必要不可欠である。バイデン政権の今後の政策面での取り組みを注視して行きたい。

---

<sup>28</sup> <https://www.autosinnovate.org/posts/blog/what-if-no-evs-qualify-for-the-ev-tax-credit>

(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 調査国際部 [jrepo-0@pecj.or.jp](mailto:jrepo-0@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 2022 Japan Petroleum Energy Center all rights reserved