

米国環境規制緩和へ、 共和党 Trump 政権発足から 1 年、政治的な優先順位変化

米国では、共和党 Trump 政権発足から 1 年が経ち、前政権となる民主党時代から、自動車産業界を取り巻く法規制が変化し始めている。特に対環境政策が大きく変化しており、前政権に比べ政治的な優先順位が低くなったことを背景に、CAFE/GHG 規制が緩和される見通しである。ただ前政権下で連邦政府と協調してきた California 州が、Section 177 州 (California 州の環境規制に準ずる州) とともに導入する Advanced Clean Cars (ACC) プログラム (ZEV、GHG 規制含む) の基準を従来通り維持する方針を示すなど、足並みは乱れてきている。

CAFE/GHG 規制は、Trump 政権発足前に 2021 モデル年 (以下、MY) までの規制値が最終決定していた一方、2022MY から 2025MY は基準値 (計画) となる 54.5mpg を示すに留まっていた。2025MY にかけて毎年、規制を強化していく方針であったが、自動車業界からの要請もあり、現政権は基準値を見直す方針を示している。2018 年 3 月末にも最終決定する予定だが、2021MY の規制値が 2025MY まで維持される緩和策が取り入れられるとの見方が優勢だ。

一方、州レベルでは民主党政権下にある California 州が、従来の方針通り規制値を毎年、強化していく姿勢を崩していない。米国内に 2 つの基準が存在することになり、自動車メーカーは連邦政府の CAFE/GHG 規制と、California 州の ACC (導入する州のみ) への対応が求められる。ただ多くの自動車メーカー関係者は、「連邦政府による規制緩和で、環境規制への対応という面では時間に余裕が生まれる」と好意的な反応をみせている。

【米国、環境規制 CAFE/GHG を取り巻く状況】

<p>▽民主党 Obama 政権時 (2009～2016 年) に環境規制強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 米国では、民主党の Obama 政権が発足した 2009 年に自動車に対する環境規制の枠組が変わり、新車に対する温室効果ガス (GHG) 規制を導入。 -従来からある CAFE 燃費規制と協調しつつ連邦法としては 2 つの燃費規制が存在。California 州の CARB が進める Advanced Clean Cars (ACC) プログラム (ZEV、GHG、LEV 規制含む) とも連携。 -政権発足時 (2009 年 1 月) に、2015 年までにプラグイン車 (BEV/PHEV) 100 万台普及 (保有) 計画を公表。 : 2009 年 2 月に成立した ARRA 2009 (American Recovery and Reinvestment Act、アメリカ復興・再投資法) では、プラグイン車購入者に対する税控除 (最大 7,500 ドル) を盛り込んだ。
<p>▽連邦: 小型自動車 (LV) 燃費規制 (CAFE/GHG)</p> <ul style="list-style-type: none"> 第 1 フェーズ: 2012～2016MY 第 2 フェーズ (前期): 2017～2021MY (規制値は最終決定済み) 第 2 フェーズ (後期): 2022～2025MY (2018 年 3 月に最終決定する予定)
<p>▽中間評価 (2016 年 7 月)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2016 年 7 月に EPA、NHTSA、CARB が共同で中間評価 (MTE=Midterm Evaluation) の TAR (Draft Technical Assessment Report) を公表。 -TAR は 2022～2025MY 基準の決定に至る公聴会に向けた第一段階であって決定事項ではない。 -ガソリン価格の低位安定により、乗用車と小型トラックの販売台数比率の予測変化に伴い、名目上の目標となる基準が変更された。 : ただ乗用車、小型トラックともに個別の目標基準は変更されていない。全体の基準は変更になったものの、規制基準は引き下げられていない。
<p>▽Trump 政権発足 (2017 年 1 月)</p> <ul style="list-style-type: none"> 2017 年 1 月、Obama 政権時末期に EPA が単独で MTE の最終決定 (2022MY 以降の規制値を変えない) を発表。CARB も支持の立場を表明した。だが、Trump 政権交代後の 2017 年 3 月には MTE 最終決定を再考し、改めて 2022～2025MY の規制について評価することを通達した。 -最終決定前の MTE を再検討し、2022～2025MY の規制緩和を図るとみられる。Trump 政権は、既に決定済みとなっていた 2021MY までの規制値は変更できない。ただ 2022～2025MY の規制値は最終決定していないため、規制見直しに着手。 -連邦管轄の EPA と NHTSA は規制を見直す一方、California 州は独自の ACC (ZEV 規制含む) について現状維持を表明している。

(FOURIN)

【米国 Trump 政権発足から 1 年、環境規制 CAFE/GHG は緩和へ】

2018 年 1 月 22 日、米国 Washington DC でのビジネスコンサルティング会社 International Technology And Trade Associates (ITTA) の President/CEO Eric D. Lundell 氏、Manager (Energy/Environment) Carl Greenfield 氏、Manager (Science/Technology) Joshua E. Marciano 氏とのヒアリングより構成。

1. 環境規制

■政府政策

- 民主党 Obama 政権と共和党 Trump 政権で、対環境政策が大きく変化した。背景には、政治的な優先順位がある。
- Obama 政権では、環境対策や EV の普及に対する優先順位が高かった。政府も、CAFE/GHG 規制や California 州の Advanced Clean Cars (ACC) プログラム (ZEV 規制含む) を支持し、EV 充電設備などインフラ整備への投資も積極的に実施した。任期中にシェールガス革命があり、ガソリン価格が下落し、燃費に対する消

費者の関心が薄れた結果、EV 販売は伸び悩んだ。

- 一方、Trump 政権は、製造業の雇用者数を増やすことを優先している。環境政策への関心が薄いこともあるが、Obama 政権が実施してきた政策を否定しようとしているようにも感じられる。CAFE/GHG 規制については、Obama 政権が路線を敷いた基準値を変更しようとしている。基準値が最終決定している 2021MY までは変えられないが、2022MY から 2025MY については変更可能なため、独自の視点で基準を決めるようだ。
- EPA は、Trump 大統領就任直前の 2017 年 1 月 12 日に、2018 年

電動車補助金

FOURIN が、米国 Washington DC で環境規制を取り巻く状況について、ビジネスコンサルティング会社 International Technology And Trade Associates (ITTA) に聞いたところ、一つの焦点として、プラグイン車 (BEV/PHEV) に対する税控除や補助金の再検討が浮上しているという。米国ではガソリン価格の低位安定により、消費トレンドが CUV/SUV やピックアップトラックなど大型化する傾向にあり、環境車と言われる BEV や PHEV の販売は伸びていない。販売が伸び悩む現状を考慮すると、プラグイン車に対する補助金が削減された場合、更に売れなくなる可能性もある。

ただ Trump 政権は環境対策に前向きでないため、プラグイン車に対する更なる予算配分は期待できない。2017 年末に可決した税制改革をみると、下院案では当初、連邦政府によるプラグイン車に対する 7,500 ドルの税控除を中止する内容が盛り込まれていたほどだ。上院案では現行維持が打ち出され、最終的に税控除の中止は盛り込まれなかったが、政権内部で環境対策やプラグ

イン車に対する位置づけが、Trump 政権発足で大きく変化したことは間違いない。

連邦政府の税控除は現行維持となったが、メーカーごとに販売台数 20 万台までという上限が設けられているため、上限到達間近となる Tesla や GM は新たな支援策を求めている状況。上限となる 20 万台までは恩恵を受けられる一方、新たに BEV 販売を開始するメーカーのモデルとの競争において不利になるからだ。税控除の枠は Obama 政権時代から変化していないが、当時は上限枠まで猶予があったため、問題視するメーカーはなかった。ただ、GM が Chevrolet Bolt、Tesla が Model 3 など販売価格 3 万ドル程度 (税控除適用後) の量販型 BEV を市場投入したため、上限枠が意識されるようになったという。

連邦政府は 2025 年に、HEV を含む電動車が、小型自動車市場の 9% に相当する 150 万台/年まで高まるとみている。ZEV 規制を導入する California 州などで市場拡大が見込まれるが、インフラ設備の整っていない Alaska 州や Wyoming 州などの寒冷地 (バッテリー効率から不向

【米国 Trump 政権発足から 1 年、環境規制 CAFE/GHG は緩和へ】(つづき)

4 月 1 日に最終決定する予定であった 2022MY から 2025MY の基準値を、54.5MPG から変更しないと発表した。ただ 2017 年 3 月 15 日に EPA の Scott Pruitt 長官と運輸省の Elaine Chao 長官は 2017 年 1 月に発表した最終決定を見直すこと公表。2018 年 1 月 16 日には、2018 年 3 月 30 日までに規制案を公表すると発表した。

- OEM は Obama 政権下でも、規制基準の緩和を求めている。特にガソリン価格が下がり、消費者トレンドが CUV/SUV やピックアップトラックなど大型化したため、市場に見合った規制基準の導入を訴えていた。Trump 政権となり、2021MY の基準値が 2025MY まで維持されるとの見方が優勢だが、最終的にどのような案が出るか、注目していく必要がある。
- California 州は従来通り、ZEV 規制含む ACC を取り入れている。このため、Obama 政権下で進めてきた CAFE/GHG 規制との連携が終わった。米国内で、OEM は 2 つの異なる基準に対応する必要が出てきた。
- California 州の環境規制に準ずる Section 177 州のうち、9 州 (Connecticut 州、Maine 州、Maryland 州、Massachusetts 州、New Jersey 州、New York 州、Oregon 州、Rhode Island 州、Vermont 州) が ZEV 規制を導入。2016 年時点で、ZEV 規制を導入している 10 州が、EV 販売の 60% に達していた。ZEV プログラムでは 2025 年までに計 330 万台の ZEV 販売を目指している。

■支援策

- Trump 政権にとって環境規制に対する政治的な優先順位が低いこともあり、環境車に対してどの程度の予算が割り振られるか、注目している。2017 年の税制改革では、BEV 購入時に支出していた 7,500 ドルの税控除を廃止する案が下院で通過していた。上院では現状維持とする案が出され、最終的に廃止は免れた。
- 米国議会は、州の代表者である上院議員と下院議員の動きが重要である。議員は州の代表者であるため、州民の利益を代表する立場と言える。BEV 販売で利益を得るのは OEM のため、OEM の製造拠点がある州では税控除を歓迎するが、拠点的ない州にとっては大きな関心がないのも事実である。議員が、共和党か民主党かという点や、州間の利害関係/バランスも重要な要素となっている。様々な要素が絡み合っているため、ロビー活動なども活発化している。
- 7,500 ドルの税控除は、メーカーごとに販売台数 20 万台までと上限が設けられている。Tesla や GM は、上限到達が迫っており、新たな支援策を求めている。上限となる 20 万台までは恩恵を受けたが、新たに BEV 販売を開始するメーカーのモデルとの競争において

不利になってしまうからだ。ただ Trump 政権が、どこまで対応するかは不透明と言える。

- 連邦政府は 2025 年に、プラグイン車 (PHEV/BEV) と FCEV、HEV が小型自動車市場の 9% に相当する 150 万台/年まで高まるとの見方を示している。

■EV 充電設備

- 米国の EV 充電設備は計 17,190 基。このうち 20% 以上が California 州にある。
- EV 充電設備をみるときに重要な要素としては、連邦政府と州政府の考え方の違いだ。連邦政府は、米国全体を考えており、大陸横断など州を跨ぐ長距離走行の実現を念頭に置いている。DOE が 2017 年 9 月に発表した報告書では、米国縦断を可能とするため幹線道路に 4,900 か所の急速充電設備 (DCFC) が必要と指摘している。
- 連邦政府は EV 充電網について、ナショナルプログラムではなく、ローカルプログラムであると考えている。州内における EV 充電設備の設置については各州が解決する問題との認識を示している。California 州のように州が全面的に充電設備の設置を推進する州もあれば、興味の薄い州もある。州民や都市の住民の需要を反映させて政策は決まるため、州によって差があって当然である。
- California 州では 2014 年に、California Public Utilities Commission (CPUC) が、民間電力会社 3 社となる San Diego Gas & Electric (SDG&E)、Southern California Edison (SCE)、Pacific Gas & Electric (PG&E) による EV 充電施設の整備を承認した。電力会社ごとに別々の所有権モデルを承認しており、米国での EV 充電網を普及するためのモデルケースになっている。
- California 州の EV 充電普及モデルを参考に、充電インフラ拡充を図る州がある一方で、Alaska 州や Wyoming 州など人口密度が低い州などはあまりインフラ整備に積極的ではない。Wyoming 州の人口は 56 万人と、東部や西部の大都市圏よりも小さい。人口密度を考えると、EV 充電網の整備に多額の資金を投じた時に、どの程度の需要があるか検討すれば、投資に消極的になる理由も分かるだろう。

■Tesla のビジネスモデル

- Tesla は独自に BEV 充電網となる Super Charger を設置している。公共充電網とは別に独自展開しており、一部では非効率的だとの声もある。ただ創業者の Elon Musk 氏が考える世界は、我々の想像の先を行っている。

きな土地と言われる)と、大きな地域差が生まれるとみられている。

連邦制の米国では、各州における税金・各種促進策が大きいため、環境規制に前向きな州と、関心の低い州で予算配分などの対応が異なる。連邦政府としても、特定の州に恩恵が集中する政策を打ち出しにくい状況にあり、Trump 政権の中でも電動車に対する優遇策については意見が分かれている。政権情勢に詳しい ITTA では、政治的な優先順位を考慮すると、Trump 政権下では新たな環境政策は打ち出されず、現状維持の状態が続くとみている。

自動運転

自動運転に関する法規制については、政権交代の影響を大きくは受けておらず、制度作りは着実に進んでいる。NHTSA は 2018 年夏に、自動運転のガイドラインとなる Federal Automated System 3.0 を公表する予定。2017 年 9 月に公表したガイドラインを更新する形だが、小型乗用車やトラック、インフラ、港湾運用などでの共通した自動運転技術の安全性に触れられるとみられる。更にサ

イバーセキュリティやプライバシーに対する脅威を最小限に抑えながら、相互運用や柔軟性、コスト効率の最大化なども盛り込まれるという。

自動運転は新たな技術となるため、蓄積された情報量が少なく、法規制導入後に浮上してくる課題をどのように解決するか、という問題には結論が出ていない。どのように法規制を導入すべきか、米国内だけでなく、国連など世界との調和も不可欠となり、解決すべき課題は依然として多いのも実情である。

2017 年に発足した Trump 政権は発足当初、国内外で大きな混乱が生じるとの見方もあったが、2018 年初旬時点では目立った悪影響は出ていない。米国経済は 2017 年末の税制改革法案可決に伴い、2018 年から法人税が 35%から 21%に引き下げられるため、自動車産業界は余剰資金の発生に盛り上がりを見せている状況。Trump 政権については、NAFTA 再交渉など不確定要素が多いため、投資の最終決定ができないという問題は残るものの、総じてプラスの印象を持っているようにも感じられる。

(安藤)

【米国 Trump 政権発足から 1 年、環境規制 CAFE/GHG は緩和へ】(つづき)

・そもそも Musk 氏は、自動車車両を販売して利益を上げようとは考えていない。Tesla を、自動車メーカーではなく、エナジーカンパニーと捉え、車両から住宅に至る様々な分野において電力事業を展開していく考えだ。Super Charger も現在は、EV 充電網として展開しているが、将来的には他のビジネスモデルと連携する形で別利用することも想定している。

2.自動運転

■開発状況

- ・自動運転技術については、米国政府が強い関心を示しており、積極的に支援する姿勢を打ち出しているため、各社による開発は引き続き急速な発展を遂げると考えている。ただ米国政府は自動運転技術を自動車に限定しておらず、陸上輸送や航空産業、軍事産業への展開を視野に入れている。軍事産業での展開を見据えているため、国益を含め、技術力を強化すべき分野だと強く考えている。
- ・では、自動車における自動運転技術は、どのような分野に利用されていくだろうか。我々は、完全自動運転車については、個人所有ではなく、商業利用に特化されるとみている。例えば UPS や Fedex などの郵便物/宅配物配達、トラックによる運輸産業、バスによる旅客輸送業などが想定できる。
- ・製造業の工場で、人が手作業で担っていた仕事が、徐々に機械に置き換わったオートメーション化が、輸送業でも起こるとみている。人件費削減は多額のコスト削減となるため、企業側は本格的に自動運転車両を投入してくるだろう。
- ・Ford は、自動運転技術の商用利用にむけて 2018 年から走行試験を開始する。宅配業者の Postmates やビザデリバリーの Domino's、ライドシェアの Lyft と提携しており、最終的にはパートナー企業に Ford 車両を活用してもらおうと考えている。
- ・一方、GM は Chevrolet Bolt をベースにした、ステアリングやブレーキペダルのない車両を 2019 年に投入する計画を立てている。NHTSA に対して、安全基準 16 項目の免除を求めており、Arizona 州で試験走行を開始するとみられている。GM が実車投入を目指して発売時期まで公表したため、米国政府も対応を急ぐ必要が出てきた。こうした OEM 側からのアプローチで法規制の整備などが一気に加速する可能性もある。
- ・アルファベット傘下で自動運転車開発を手掛ける Waymo は、テスト走行を実施する地域を増やしている。2018 年 1 月に 25 都市目となる Georgia 州 Atlanta で試験走行を実施すると発表。Waymo が、試験走行する都市を増やす理由は、様々な環境下で安全を担保

することに。2017 年末にミシガン州で試験走行を実施した時には、温暖な California 州と異なり雪や凍結した道路での試験結果を得られたという。自動運転車の走行データは増えてきてはいるが、走行環境や季節など様々な要因が絡み合うため十分とは言えない。実用化される前までに、どこまで安全性を担保したレベルにまで高められるかも重要な要素となっている。

■法整備

- ・Trump 政権は、NHTSA を通じて 2017 年 9 月に、自動運転のガイドラインとなる Federal Automated System 2.0 を公表した。Obama 政権下のガイドラインをアップデートした形になる。12 項目の安全評価分野が設けられている。
- ・NHTSA は 2018 年夏に、このガイドラインをアップデートした Federal Automated System 3.0 を公表する予定だ。更新されたバージョンでは、自動車やトラック、インフラ、港湾運用などでの共通した自動運転技術の安全性に触れるとみられる。更にサイバーセキュリティやプライバシーに対する脅威を最小限に抑えながら、相互運用や柔軟性、コスト効率の最大化などに取り組む方針である。
- ・米国議会では、自動運転に関する法規制(Self Driving Act/AV start Act)が議論されている。下院では、Federal Automated System 2.0 が提示した 12 項目の安全評価分野に沿った認証の提出を義務化することで法案を通過させた。自動運転車投入前に、サイバーセキュリティ対策などの提出も求めている。
- ・一方、上院では、法案は通過間際であるが、通過はしていない。下院案で自動運転車両に区別がないが、上院案では商用車を除外すべきだとの意見が民主党議員から出ている。安全性やサイバーセキュリティ、プライバシーの面で更なる議論が必要とみている。

3.税制改革

■法人税の減税

- ・米国政府は、2017 年 12 月に税制改革で法人税を従来の 35%から 21%に引き下げる法案を成立させた。企業にとっては大幅な減税となり、結果として利益増となる。では、余剰資金がどこに使われるか、を考える必要がある。
- ・企業によって、資金の使い道は違うだろうが、自動車業界では次世代技術に対する開発や M&A が活発化するとみている。BEV 普及を進める州からは、充電インフラの拡充に資金を回してほしいという声も聞いている。

(FOURIN)