



ゆたか  
優  
き  
三木

日本総合研究所  
リサーチ・コンサルティング部門  
プリンシパル

トランプ米国大統領は就任以降、オバマ前大統領時代に実施された環境規制を次々と無効にする大統領令に署名している。選挙戦で離脱を表明していたパリ協定については実際に離脱するか検討中としているものの、火力発電所を対象とするCO<sub>2</sub>排出規制のクリーンパワー計画について見直しか廃止を命令するなど、温暖化対策として実施されてきた規制・制度を見直し・廃止することで、事実上、パリ協定で設定した削減目標を反故にしようとしている。自動車燃費規制もその対象となっており、3月にトランプ大統領自らが見直しを表明した。

米国の燃費規制は日本と異なり、自動車メーカーが販売した自動車全体に対して平均燃費を設定するものであり、CAFE (Corporate Average Fuel Economy) 規制と呼ばれている。2016年までに燃費を35・5mpg (マイル/ガロン・15・1キロメートル/リットルに相当)以上へ、25年までに54・5mpg (23・2キロメートル/リットルに相当)以上にする目標が定められている。25年目標については、米系自動車メーカーを中心に規制緩和の要望がなされ、自動車メーカーの主張では過剰な燃費規制により自動車製造コストが上昇し、消費者へ多大な影響を与えるとともに雇用が失われると見られていた。見直し表明により、25年目標値の引き下げが期待されているが、その実現によりいくつかの課題が生じると見込まれる。

## 米国の燃費規制緩和と技術開発への影響

米国の燃費規制は、州政府が実施する排気ガス規制とも密接な関連があり、カリフォルニア州のZEV (Zero Emission Vehicle) 法など、10州で現在の規制値をふまえた排気ガス規制が実施される見込みである。これらの規制では、自動車メーカーに電気自動車など走行時に排気ガスを排出しない自動車を一定割合販売することを義務付けている。さらにカリフォルニア州には独自に燃費規制を実施できる権限があり、規制見直し表明を受けて、州政府は現在の25年規制値の採用を表明した。これらの州で販売される自動車は米国全体の3割程度であり、無視できない規模となる。さらに米国で生産される約1200万台の自動車の内、約200万台は輸出されており、輸出先の国々での燃費規制への対応も必要である。

これらの状況をふまえると燃費規制値の見直しが実施された場合、米国で自動車を販売するメーカーは、同一車種で仕様の異なる自動車をほぼ同じ台数ずつ製造することになる。その結果、量産効果が低下して費用が上昇することに加え、燃費改善やEV (電気自動車) 等の低排出ガス技術への投資が弱まることとなる。これは中期的に自動車メーカーの競争力・技術力を損なうことになる懸念される。世界的にはCO<sub>2</sub>排出量を含む燃費規制は年々強まっております。燃費改善やEVは大きな技術開発領域の一つとなっている。特に中国

では政府が強力にEV普及を推し進めており20年にEV等の新工系自動車を500万台にする目標を掲げている。インターネット事業で成功した企業が次々と参入しており、その中から中国版テスラ社が出てくるのではないかと見られている。現状では割高で性能も不足しているEVが普通の自動車となる日もそう遠くはないと見込まれる事から、米国での燃費規制緩和により燃費改善やEV等の技術開発を遅らせることがあってはならない。

(次回は5月15日付に掲載します)