



Washington D.C. Political and Economic Report

ワシントン情報 (2007/No.51) 2007年12月24日

三菱東京UFJ銀行ワシントン駐在員事務所長

Tomoyuki Oku 奥 智之

(202)463-0477, toku@us.mufg.jp

米エネルギー法成立と地球温暖化防止対策に向けての動き ～32年ぶりの自動車燃費基準の強化～

下院議会は18日、自動車燃費基準の強化などを含む「エネルギー自立・安全保障法案」を可決し、同法案は19日のBush大統領の署名を受けて成立した。Bush政権と連邦議会は地球温暖化対策を巡って長期間にわたって意見を対立させていたが、議会のクリスマス閉会を目前にしてようやく合意が成立し、米国もようやく地球温暖化防止対策に向けての第一歩を踏み出した。エネルギー政策において長期にわたり争点となっていた自動車燃費基準が議会によって大幅に強化されるのは32年ぶりで、今後の対応に苦慮する自動車メーカーも出てくること予想されている。

【エネルギー自立・安全保障法案の骨子】

上院議会は13日にエネルギー自立・安全保障法案(H.R.6)を可決。同法案は当初、石油・ガス業界への減税措置の撤廃案(この先10年間にわたり総額130億ドルに相当)を含んでいたため、Bush大統領や共和党勢力が強く反対していた。最終的に民主党側が妥協して、石油・ガス会社に対する増税案を撤回し、超党派の支持を得た同法案は86対8で可決された。下院議会はその後18日、同法案を314対100の大差でこれを可決。政権もこれまで反対してきた自動車燃費基準の強化を受け入れる意向を示し、地球温暖化防止対策を巡って対立してきた政権と議会の間で初めて妥協が成立した。同法案は19日に大統領の署名を受けて成立した。

同法案の骨子は以下の通り。

- ① 2011年から自動車企業の平均燃費(CAFE)基準を徐々に引き上げ、2020年までに平均約40%改善して乗用車と小型トラックの全車種を合わせて1ガロンあたり平均35マイル(1リットルあたり約14.9キロ)まで引き上げる。これによって米国の石油消費量は2020年までに1日110万バレル、2030年までに1日400万バレル削減できるようになる見通し。
- ② バイオ燃料利用を大幅に拡大する。現在利用(生産)されているバイオ燃料は、トウモロコシを原料とするエタノール70億ガロンだけだが、2020年までにその5倍以上の年間360億ガロンの利用を義務付ける。
- ③ 1975年のEnergy Policy and Conservation Actを改定し、電気器具の省エネ基準を設定。省エネ電球の普及に向けた基準を作成し、2012-2014年の間に白熱電球の販売を段階的に撤廃する他、電気器具の様々な省エネ基準を設定する。



- ④ 政府調達庁（GSA）の中に Office of High Performance Green Buildings（OHPGB）を設置し、連邦政府のすべての建物における環境技術取り入れ、温室効果ガス無排出を目指す。

民主党議員が提出した当初の法案は、再生可能燃料から生産された電力に対する税控除措置の延長やそのような電力の一定量生産義務付けを含んでいたが、共和党の反対を受けてこれらの項目は削除された。民主党勢力は 2008 年 1 月に再開する後期議会で、再生可能燃料の生産促進と地球温暖化防止に向けての法案を再提出する方針を明らかにしているが、それには当たっては今回成立したエネルギー法案で削除された項目が中心となることが予想される。

今回成立したエネルギー法でもっとも注目される点は、これまで自動車業界が強く反対してきた自動車燃費規制強化について、自動車メーカーがようやく乗用車と小型トラックで 1 ガロン平均 35 マイルまでの規制強化で合意したことである。これによって、議会の地球温暖化防止対策に向けての議論においてこれまで大きな争点であった自動車燃費規制強化がようやく実現することになる。

【米国の企業平均燃費規制】

米国では第 1 次石油ショックを契機に 1975 年、Energy Policy and Conservation Act が制定され、同法に基づき省エネの観点から「企業平均燃費（CAFE）基準」が導入されるようになった。CAFE 基準は米国内で販売される「乗用車」及び「小型トラック」（SUV、ミニバンを含む）に適用される燃費基準である。自動車製造メーカーは毎年販売した車両総数（生産車両数ではない）について、乗用車及び小型トラックの 2 つの車種についてそれぞれの平均燃費基準を満たすことが義務付けられている。

現行の CAFE 基準は乗用車については 1 ガロン（約 3.8 リットル）あたりの走行距離（=mpg）27.5 マイル（=1 リットルあたり約 11.7km）、小型トラックは 22.2 マイル（=1 リットルあたり約 9.5km）となっており、これを満たさなかった自動車メーカーはその差 0.1mpg につき 5.50 ドルの罰金とその年の生産車数全体に課される規定になっている。

米国高速道路交通安全局（NHTSA）は、ここ数年間の間に規則改正により乗用車の CAFE 基準を少しずつ強化してきた。しかし、今回のような大幅な基準強化は 1975 年の CAFE 基準設定以来初めてで、環境技術面で相対的に遅れをとっている米国自動車メーカーだけではなく、日系自動車メーカーにとっても大きな負担となることが予想される。

【2007 年の CAFE 基準と各自動車メーカー平均燃費比較】

トヨタ自動車を始めとする日系自動車メーカーは、米国自動車メーカートップ 3（GM、フォード、ダイムラークライスラー）と比べて燃費の点で優れた技術を持っている。表 1 は日米自動車メーカービッグ 3 の 2007 年モデルの乗用車、小型トラックの平均燃費を比較したものである。日系メーカーの平均燃費は概して米メーカーよりも高いことが分かる。



(表 1) 日米自動車メーカーの 2007 年モデル平均燃費比較

メーカー	乗用車 (米国内産)	小型トラック
ダイムラークライスラー	28.6 mpg	22.8 mpg
フォード	28.8 mpg	22.2 mpg
GM	29.6 mpg	22.5 mpg
ホンダ	33.7 mpg	24.8 mpg
日産	33.4 mpg	22.7 mpg
トヨタ	31.7 mpg	23.1 mpg

*2007 年における CAFE 基準は乗用車=27.5 mpg、小型トラック=22.2 mpg
 (出典：高速道路交通安全局¹⁾)

特に GM、フォードといった米自動車メーカーは、1990 年代の SUV 人気収益の拠り所であったが、原油高騰を受けて一気に業績が悪化した。今後の CAFE 基準強化は、既に経営難に陥っている米自動車メーカーの競争力を一層弱めるものと予想されるが、自動車業界がこれに合意するに至った背景には、自動車メーカーがそれを地球温暖化防止対策の一環としてもはや受け容れざるを得なくなったことがある。これ以上抵抗を続けると、地球温暖化に無関心として企業イメージの悪化を招かねないからだ。

【地球温暖化防止対策に向けて高まりつつある気運】

一方、上院環境公共事業委員会は 12 月 5 日、二酸化炭素などの温室効果ガスの削減を義務付ける米国気候安全保障法案 (S.2191) を 11 対 8 で可決した。同法案は二酸化炭素 10,000 トンに相当する温室効果ガスを排出する電力・ガス、その他の事業所ごとにガス排出枠を割り当て、過不足を売買する排出権取引の枠組みも盛り込む。連邦議会で排出権取引を導入する法案が委員会を通過するのは初めてで、後期議会での上院本会議での審議が注目される。

米国では上述のような民主党多数派議会の動きや、地球温暖化問題の取り組みを評価された Al Gore 前副大統領が今月初めにノーベル平和賞を受賞するなどの背景を受けて、地球温暖化防止対策に向けての気運が徐々に高まりつつある。今月中旬にはインドネシア・バリ島にて国連気候変動枠組み条約第 13 回締約国会議 (COP13) が開催され、2013 年以降の「ポスト京都議定書」の国際協定構築に向けたロードマップ (行程表) が採択された。Bush 政権は依然として、途上国の参加なしの温室効果ガス削減目標設置に反対する姿勢を崩していない。しかし来年の議会法案審議や、大統領選挙戦でも地球温暖化防止対策は重要問題として取り上げられることが予想され、この先数年間でより具体的な取り組みが見られる可能性は高いと思われる。

【技術開発と「政治力」の競争へ】

自動車の燃費向上や地球温暖化対策ですっかり有名になったのがハイブリッド車である。当地ワシントン DC でも見かける機会がますます増えている。Goldman Sachs の上級幹部は全員

¹ Department of Transportation, NHSTA, "Summary of Fuel Economy Performance," March 2007.
http://dmses.dot.gov/docimages/pdf102/480389_web.pdf
 Washington D.C. Representative Office



ハイブリッド車に乗ると聞く。最近はプラグインと呼ばれる、夜中に駐車場の壁の家庭電源から車にコードをつないでおけば翌日の走行に困らない電気自動車も実用化寸前と言われる。

だが電気自動車に使用予定の容量の大きいリチウム電池は、車という過酷な使用条件下で安全に、かつ長い年月、作動し続けるかの検証はまだであり、その点、市場に出て10年経つトヨタ車 Prius が使用する電池ほどの信頼性は確認されていないという。

この他、ディーゼルエンジンなども含め自動車についての「環境」に絡む技術開発課題は目白押しだ。地球温暖化防止対策という世界が注目する命題を前に、企業や国家間の技術開発競争は激しさを増している。それと並行して、気候変動に関わる国際会議において、国家間の水面上と水面下での政治力の熾烈な競争も始まっている。

(担当：松村詩子)

(e-mail address : umatsumura@us.mufg.jp)

以下の当行ホームページで過去20件のレポートがご覧になれます。

<https://reports.us.bk.mufg.jp/portal/site/menuitem.a896743d8f3a013a2afaaee493ca16a0/>

本レポートは信頼できると思われる情報に基づいて作成しておりますが、その正確性、完全性を保証するものではありません。また特定の取引の勧誘を目的としたものではありません。意見、判断の記述は現時点における当駐在員事務所長の見解に基づくものです。本レポートの提供する情報の利用に関しては、利用者の責任においてご判断願います。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されております。全文または一部を転載する場合は、出所をご明記ください。

本レポートのE-mailによる直接の配信ご希望の場合には 当駐在員事務所長 あるいは担当者にご連絡ください