

【省エネルギー特集】 自動車燃費基準

**オバマ大統領が自動車燃費向上のための国家政策を発表(米国)**

オバマ大統領は2009年5月19日、ホワイトハウスのローズガーデンで、米国で販売される全ての新車の乗用車と軽トラックを対象とした、燃費の向上と温室効果ガス削減の双方を目指す、史上初めての新たな国家政策を発表した<sup>注1</sup>。NEDO 海外レポートでは省エネルギー特集として、この政策発表にあたってのホワイトハウスのプレスリリースおよび報道関係者に対して行った政府高官によるブリーフィングや質疑応答から、その概要を取りまとめて報告する。

#####

この新基準は、2012年モデル～2016年モデルの車が対象で、最終的には2016年に平均燃費基準 35.5 マイル/ガロン[15km/L]を目指すものである。この政策を通じて、2012年～2016年のプログラムの実施期間中に18億バレル[2,862億L]の石油を節約し、燃費を年率平均5%以上改善し、温室効果ガス排出をおよそ9億トン削減することを想定している。これは、現存の車のうち1億7,700万台を道路から除去する、あるいは194の石炭火力発電所を閉鎖するのに匹敵する。

この基準は2007年に議会を通過した CAFE <sup>注2</sup>の基準（2020年に平均燃費 35 マイル/ガロン[約 14.8km/L]）を上回り、4年前倒しするものである。新基準では2016年に乗用車の場合は現行 27.5 マイル/ガロン[11.6km/L]が 39 マイル/ガロン[約 16.5km/L]に、軽トラックの場合は現行の 23.1 マイル/ガロン[約 9.8km/L]が 30 マイル/ガロン[約 12.7km/L]になる。

この画期的な政策は、より厳格な燃費基準を導入し、運輸省(Department of Transport: DOT)、環境保護庁( Environment Protection Agency: EPA )、世界最大の自動車メーカー、

<sup>注1</sup> この記者会見には主要自動車メーカー10社、UAWの代表、DOTおよびEPAの長官、Carol Browner エネルギー・環境問題大統領補佐官の他、ペロシ下院議長、カリフォルニア、ミシガン、マサチューセッツの各州知事等が参列した。

<sup>注2</sup> CAFE (Corporate Average Fuel Economy、企業平均燃費)は、1970年代の石油危機を契機に75年に制定され、78年モデルから導入された燃費基準で、各メーカーは、自社が販売する全てのモデルの自動車の平均燃費を算出し、この値が規制値を超えた場合に、超過分 0.1 マイル/ガロン(0.0413 km/L)につき5ドル×販売台数の罰金を払わなければならない。現行基準は2007年12月19日に成立した「エネルギー自立及びエネルギー安全保障法」で定められた。(参照: 「秒読み 燃費規制」(3) 米、32年ぶりの強化へ、日刊自動車新聞、2008年2月15日 (<http://gazoo.com/NEWS/NewsDetail.aspx?NewsId=52caa355-6bdf-40fc-bfce-cabd851a7d6e>) ;および館内端、「カリフォルニア州の排ガス規制強化は、日本車も壊滅させる」、日経 Ecolomy、2009年2月3日 (<http://eco.nikkei.co.jp/column/eco-car/article.aspx?id=MMECc7000001022009&page=2>))

自動車労働組合(United Auto Workers: UAW)、環境保護団体のリーダー、カリフォルニア州、および他の州政府との間の前例のない協力関係を築くというオバマ大統領の公約に沿ったものである。

(オバマ大統領)

これまで、このような合意に達することは不可能であると考えられていた。だからこそ、政府が政策を変更するというだけでなく、政府での任務遂行方法が変わる先駆けになるという点で、この発表は非常に重要なのだ。この合意の結果、今後 5 年で販売される車両が寿命を迎えるまでに 18 億バレルの石油を節約することができる。米国の自動車業界が歴史的な危機に直面している現在、自動車メーカーが将来に向けて 21 世紀の車[環境配慮型車両]の生産計画を立てられるよう、この規制により透明性を確保するものである。

(リサ・P・ジャクソン EPA 長官)

大統領は全ての関係者を一同に結集させ、自動車業界を支援し、消費者を保護し、全てのアメリカ人の健康と環境を護る計画を策定した。一見『解決不可能』な問題が、前例のないパートナーシップの形成により解決した。

全ての企業に対して更に効率的でクリーンな車の生産が求められることは重要である。我々はそれを、企業別に各クラスのサイズの車に対する個別基準と、各企業の全車両の平均に対する基準を設定、提案することにより実現する予定である。これにより、消費者にとっては選択肢[現行のラインナップ]が維持される効果がある。つまり、今後も好きな大きさの車を買うことができるのだ。しかも、全ての車が環境により配慮したものになっている。

カリフォルニア州の適用除外(California waiver)<sup>注3</sup>については、いくつかの質問が投げかけられた。EPA はカリフォルニア州の件(適用除外申請を拒否)を再考するかまだ最終決定を下していないが、もし EPA がカリフォルニア州に適用除外を認めるなら、カリフォルニア州は国家基準案に従うことで合意した。

<sup>注3</sup> 米国の大気浄化法(Clean Air Act: CAA)第 209 条は、カリフォルニア州が連邦の規制より厳しい独自の規制を制定する権利(法的優先権: preemption)を認めている。これにより、同州は連邦規制の適用除外(waiver)を申請し、これが認可されれば独自規制を実施することができる。(他の州は、連邦基準かカリフォルニア州の基準のどちらかを選択することができる。)カリフォルニア州は、排ガスに二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)を含む規制案(2016 年までに、CO<sub>2</sub>の排出量を 2002 年対比で 30%削減するよう、自動車メーカーに求める)を作成して EPA に認可を求めたが、EPA はこれを拒否し、今日に至っている。(参照:小寺正一「米国 変化する温暖化政策」, p.64 (<http://www.ndl.go.jp/jp/data/publication/document/2008/20080307.pdf>); および館内端「カリフォルニア州の排ガス規制強化は、日本車も壊滅させる」, 日経 Ecolomy, 2009 年 2 月 3 日 (<http://eco.nikkei.co.jp/column/eco-car/article.aspx?id=MMECCc7000001022009&page=2>))

### 消費者にとっての利益

- ・節約：燃料効率の改善により、アメリカの消費者は長期的に節約することができる。
- ・選択肢：新たな国家政策案は、消費者の選択肢を維持するものである。新規制は、メーカーが生産する乗用車、トラック、SUVの大きさを問わない。むしろ、全ての大きさの車両にエネルギー効率の改善を求めるものである。
- ・よりクリーンな環境：新たな政策は、温室効果ガスや他の通常汚染物質の排出を削減することにより、大気汚染を緩和する環境に優しいものになる。

### 国家・経済にとっての利益

- ・明確なルール：DOTの基準、EPAの基準、およびカリフォルニア州の基準（他の13州でも適用される）という3つの基準に代わる、全ての自動車メーカーにとっての単一の国家政策が導入される。これにより、燃費と温室効果ガス排出を規制する一方で、DOT、EPA およびカリフォルニア州の法的権限が維持される。ブッシュ政権により否定されたカリフォルニア州の適用除外(California waiver)を再考するというオバマ大統領の公約を実現しようとするものでもある。
- ・コスト削減：この国家政策により、燃料効率および汚染に関するルールのパッチワークを回避できるため、自動車メーカーが法令遵守に伴うコストを軽減できる可能性がある。
- ・柔軟性：この新たな国家政策は、企業が望むもの、すなわちルールに関する透明性、予測可能性、および確実性を提供する。
- ・国民の一致団結：こうした特長があるため、この初めての包括的国家政策は、企業最高経営責任者たち(CEOs)、州知事、UAW、環境団体、および関係者に支持されている。

（キャロル・M・ブラウナーエネルギー・気候変動問題担当大統領補佐官）  
透明性と統一性のある国家政策は、ガソリンを節約できる消費者にとっての朗報というだけでなく、異なるルールや規制でできたパッチワークへの対策コストから解放される自動車産業にとっての朗報でもある。これは、我が国が前進するための画期的なステップであり、アメリカ人がより大きなエネルギー自立を手に入れ、大気汚染を軽減するもう一つの方法なのだ。

（レイ・ラフッド運輸省長官）  
オバマ大統領は連邦政府と州政府、自動車産業、労働組合および環境団体とを、自動車の燃料効率を改善するための史上最大の飛躍となるプログラムの下に団結させている。このプログラムは、我々の石油依存度を軽減し、アメリカや地球にとって利益をもたらすものなのである。

### 政府高官と記者との質疑応答より

**Q1:** 2 つ質問がある。一つは、計測システムは現行の基準、あるいは CAFE のフットプリントベースのシステムと、どのように違うのか。もう一つは、カリフォルニア州は連邦基準より厳格な基準を設定することができるのか。

**A1:** CAFE 法で採用されているフットプリントベースのシステムになる。これは、温室効果ガス排出規制にも使用されている。この提案でも、同じ方法論、同様のメカニズムを用いることになる。

カリフォルニア州は、この提案の実施期限である 2016 年モデルまでについては合意しており、この国家政策に従うとしていることから、独自の基準を設定することはない。

**Q2:** 政府は 2016 年のガソリン価格がどうなるとみているのか。また、コンパクトカーや大型の SUV (スポーツ用多目的車) の売れ行きが最近伸び悩んでいるのは、ガソリン価格が大きく変動したせいであると主張する論者に対して、どう反論するのか。

**A2:** EPA や DOT が使用したモデルは、エネルギー情報局から出された価格を基に推定している。2016 年モデルの推定価格は \$3.5/ガロンだ。また、この国家政策案の魅力的な点は、消費者はこれまでと同様の選択肢を持ち続けられることだ。ただし、各カテゴリーの車がより効率的になることが必須なので、消費者はもっと燃料効率が良い車を買うことができるのだ。

ご存じの通り、古い CAFE プログラムの下では、全車両の平均値に対して規制が適用された。燃料効率の悪い車を、燃料効率が改善した車で相殺できた。提案では、各クラスのサイズの車に燃費向上を求めているのだ。

**Q3:** 規制案が導入された場合の、自動車産業の負担はどの程度になるか。

**A3:** 国家政策で想定している規制をクリアするためにかかる車両 1 台当たりの負担増の平均は、

現行 CAFE 基準 (2016 年) では 700 ドル に対して  
新政策基準 (2016 年) では 1,300 ドル となり 600 ドル割高になる。

プログラム実施期間中に 60 ヶ月のローンを組んで車を購入した消費者 (こうした消費者は、アメリカ人の 70% に上る) は、月ベースの支払額は若干増えるかもしれないが、ガソリン使用量の削減により相殺することができるだろう。

**Q4:** 規制によって、道路を走っている車の構成に劇的な変化が起こるのではないか。より小型でより効率の良いエンジンを積んだ車にシフトしていくことになるのではないか。

2016 年には、いまとは全く違う車が走るようになるのではないか。

**A4 :** そうではない。自動車メーカーは、現在消費者が持つ選択肢を維持することができると思う。エンジンの効率や空調システムなどはより効率的になるため、現在と多少は違ったものになるかもしれない。しかし、車両の構成に劇的な変化を起こさずに自動車メーカーが進歩できるような既成の技術もある。

**Q5 :** そうなると、カリフォルニア州にとってどういう影響があるのか。この提案に署名することによって、カリフォルニア州は実際に何をあきらめることになるのか。

**A5 :** 連邦レベルで一つのプログラムが導入されるため、カリフォルニア州は独自の遵守・強制執行プログラムを策定する必要がなくなる。そうしたプログラムは、国家プログラムに任されるからだ。カリフォルニア州が申請している 2016 年の燃費は 35.5 マイル/ガロン[15km/L]だが、発表される規制案も同じだ。35.5 マイル/ガロンへの到達方法は、我々の提案とカリフォルニア州の提案とでは若干異なるが、温室効果ガス排出の総削減量は、カリフォルニア州の提案より我々の提案の方が大きくなる。カリフォルニア州のプログラムに参加すると表明している 14 の州をあわせた排出削減量より大きいのだ。

**Q6 :** 具体的に、どのように到達方法が違うのか。

**A6 :** 我々の提案では、プログラム実施期間の初期にはカリフォルニア案より若干基準が緩やかだが、2015 年には追いつく。当初緩やかなのは、自動車メーカーに、基準に適應するための投資を行う能力を与えるためである。それが自動車メーカーにとって、重要な事項の一つだからだ。燃料効率の点では、我々の到達点(2016 年)は同じである。先にも述べたが、温室効果ガス排出という点では我々の方が優れている。というのも、カリフォルニア州やこれに同調する州のような地域限定的なものではなく、国全体を対象にしているからだ。

**Q7 :** 先ほど出された質問に関連して、モチベーションの問題について尋ねたい。消費者のモチベーションを高めるため、あるいは消費者に不利益を与える(ガソリン税を引き上げるなど)ために政府が実際にもっと直接的な役割を果たさない限り、燃費効率改善に向けた運転者の責任が単に軽くなるだけという不満が、自動車メーカーにはくすぶっている。この意見を支持する人もたくさんいる。政府はこうした不満にどのように対応するのか。消費者への動機付けという点で政府は燃料の価格に期待を寄せるだけで、政府案には具体策がないように感じる。

**A7 :** 我々は燃料価格に期待しているわけではない。政府が行おうとしていることは、かつ

てないほど厳格な燃費基準を提案し、初めて温室効果ガス排出基準を提案することである。これにより、燃費が劇的に改善する。自動車メーカーがこうした厳格な基準を満たすためには何が必要かを理解できるよう、政府は彼らと連携してきた。確実性と予測可能性が必要だ、と自動車メーカーは言うっており、また政府が 2016 年までの目標を設定することを望んでいる。我々は、消費者の選択肢を維持しながら、これを実現させようとしているのだ。

**Q8:** 産業界や、CAFE 基準を批判する人たちが、温室効果ガスによって地球が温暖化することはないと折に触れ言っている。一般論として、「自動車メーカーは燃費の良い車を作れ、しかも、特に欧州や日本とは違う車を作れ。ただし政府は、ちょっとだけ燃費が改善した車への買い換えに消費者の意識を向けさせるために、特に積極的に対策を取ることはない。」と言っているように聞こえる。

**A8:** 「ちょっとだけ」ではない。現行の 25.1 マイル/ガロン[約 10.6km/L]を 2016 年に 35.5 マイル/ガロン[15km/L]にするというのは、決して簡単なことではない。2012 年のプログラムの開始から毎年平均 5%の改善なのだ。

それから、消費者に対して何もしないということはない。消費者が燃費の良い車を買えるようになるということを伝えていくが、これは極めて重要なことだ。

**Q9:** これはまだ提案段階で、これから通常のプロセスを経る、つまり原則として合意したが、考えを変える可能性のある多くの関係者が関与するという理解でよいのか。

**A9:** そうだ、これから政策決定プロセスを踏むが、通常のプロセスとは違う部分もある。つまり、これは EPA と DOT の共同のルール作りなのだ。私は以前別の政権で仕事をしていたが、その間の 8 年にこのようなことは起こらなかった。EPA と DOT の当局を組み入れた、ということが非常に重要なのだ。しかも、皆もご承知の通り、阻害要因もある。つまり、ペンディングになっているカリフォルニアの訴訟だ。

我々が協議した全ての関係者（EPA、DOT、カリフォルニアの企業）は皆、この提案を策定するために一歩踏み出した。警告やコメントもあるが、企業やカリフォルニア州はこの提案を支持することを確約してくれたことは重要だ。

**Q10:** 2016 年にこのプログラムが終了したら、カリフォルニア州は独自のルールを導入することができるのか。

**A10:** カリフォルニア州が独自のルールを導入できるのは、適用除外のプロセスを通じてだけだ[認可を受けたときだけだ]。EPA がペンディングにしている適用除外は 2016 年モデルまでなので、次の適用除外を申請するかどうかは彼ら次第であることは明

らかだ。

最後に、CAFE の下で DOT は 5 年だけ推進することを認められているために、  
国家政策の実施期間が 2016 年までになっていることを付け加えておきたい。

編集：NEDO 研究評価広報部、翻訳：吉野 晴美

#### 出典

President Obama Announces National Fuel Efficiency Policy

([http://www.whitehouse.gov/the\\_press\\_office/President-Obama-Announces-National-Fuel-Efficiency-Policy/](http://www.whitehouse.gov/the_press_office/President-Obama-Announces-National-Fuel-Efficiency-Policy/))

Obama Administration National Fuel Efficiency Policy: Good For Consumers, Good For The Economy And Good For The Country

([http://www.whitehouse.gov/the\\_press\\_office/Fact-Sheet-and-Participants-at-Todays-Rose-Garden-Event/](http://www.whitehouse.gov/the_press_office/Fact-Sheet-and-Participants-at-Todays-Rose-Garden-Event/))

PRESS BACKGROUND BRIEFING ON WHITE HOUSE ANNOUNCEMENT ON AUTO EMISSIONS AND EFFICIENCY STANDARDS BY SENIOR ADMINISTRATION OFFICIAL

([http://www.whitehouse.gov/the\\_press\\_office/Background-Briefing-on-Auto-Emissions-and-Efficiency-Standards/](http://www.whitehouse.gov/the_press_office/Background-Briefing-on-Auto-Emissions-and-Efficiency-Standards/))