

第2部 米国内で深まる政治的分断とEV

～EVを巡って先鋭化する共和党と民主党の対立～

1. はじめに

米国のパワートレイン政策は迷走に迷走を重ねている。伝統的に民主党政権下では環境意識が高く、新エネルギーの採用や自動車の排気ガスの抑制政策が取られる傾向がある。一方で、共和党はブッシュ（子）政権の京都議定書離脱やトランプ政権によるパリ協定離脱のように気候変動対策に後ろ向きの姿勢が見られる。この結果、EVに対する両党の考え方にも大きな違いがある。民主党のバイデン政権は排気ガス抑制の観点からEVやFCV（燃料電池車：Fuel Cell Vehicle）といった走行時に排気ガスを全く出さないZEV（Zero Emission Vehicle）を重視し、EVの購入に税額控除を設けて連邦全体での普及を後押ししていた。しかし、トランプ第一期政権では緩い自動車の排出基準が制定され、第二期政権でもバイデン政権下で決まったEV普及政策の撤廃等が打ち出されている。

このように米国においてEVをどのように考えるかは気候変動問題を通じて共和党・民主党の党派による違い、大きく言えば政治的分断を象徴する問題と言える。本稿では特にトランプ第一期政権以降の動きを俯瞰して米国におけるパワートレイン政策の現状を説明する。

図 22 民主党と共和党の主な政策上の違い

民主党：公平重視・弱者寄り		共和党：成長重視・企業寄り	
主な支持基盤： 高学歴層、都市、環境保護派、黒人、マイノリティー、労働組合		主な支持基盤： 地方の白人、農村、環境保護懐疑派、キリスト教右派	
増税： ①富裕層への課税、②法人税増税、③株式売却益への課税強化		減税： ①中間層向け減税、②法人税減税、③株式売却益の減税	
①クリーンエネルギー推進、②パリ協定復帰		①石油ガス産業の保護、②パリ協定離脱	
①排ガス規制強化、②EV促進に積極的		①排ガス規制緩和、②EV促進に消極的	
		税制	環境問題
		自動車	

出典：各種報道より作成。

2. トランプ第一期政権（2016年～2020年）

2.1 気候変動問題への対応

共和党は地球温暖化問題や気候変動問題について懐疑的な立場を取ってきた。例えば、ブッシュ（子）大統領は2001年3月28日に京都議定書を離脱しているが、その理由は「温室効果ガス（GHG）抑制のコストが米国経済を破壊する」「途上国に京都議定書が排出削減義務を課しておらず不公平」「先進国が途上国で排出削減事業を行うことで先進国の排出削減努力と認める仕組みは具体的な制度設計が決まっていない」といった項目を挙げていた。共和党の「気候変動問題への懐疑的な視線」は最近ではより過激になっている。同党のデサンティス・フロリダ州知事は気候変動問題関連の各種規制を定めた州法について

「フロリダ州は左派の計画を拒絶する。それは我々のエネルギー供給網の弱体化と急進的な気候政策の追求、外国の敵対勢力の助長を意図している」として、州法から地球温暖化の深刻性についての文言を削除する法案を2024年5月に署名している。このように共和党は地球温暖化や気候変動問題を「民主党をはじめとする左派の攻撃」とみなしており、石油などのエネルギー産業保護に重点を置いている。

こうした中で、連邦レベルではトランプ大統領の存在感が大きくなっていった。一期目のトランプ大統領は2017年6月1日にパリ協定からの離脱を宣言した。その理由は「離脱によって米国民を保護する」「パリ協定は他国に利益をもたらす、米国の労働者に不利益をもたらす」といったものを挙げている。これらの理由で見逃せないのは、「中印などの途上国では石油消費が許容されるのに米国は許容されない」という極端な見方や環境保護によって経済成長が妨げられることへの嫌悪感である。石油消費をむしろ増加させようとする姿勢は、主要需要先である自動車の駆動方式（パワートレイン）を政権としていかに考えるかに大きく作用した。

図 23 トランプ第一期政権時のパリ協定離脱表明の骨子

パリ協定の実効性
・ 協定で各国が約束したGHG削減目標を完全に履行したとしても2100年までに地球の平均気温は0.2℃しか下がらない。ちっぽけだ。
公平性
・ パリ協定は他国に利益をもたらす、米国の労働者に不利益を強いる。 ・ 中国は今後13年、GHGの排出量を増加させることができ、インドは2020年までに石炭生産を倍増できるのに米国はできない。 ・ 米国が環境問題における世界のリーダーとなるように取り組むが、それは、負担と責任を世界各国と公平に分担する枠組みの下である。
支持基盤への配慮
・ 私（トランプ氏）は（かつて鉄鋼業で栄えた米東部の）ピッツバーグの市民を代表するために選ばれた。パリのためではない。 ・ 欧州やアジア、世界の指導者たちは米国経済に口を出すべきでない。

出典：環境省「米国のパリ協定脱退の方針の発表について」²⁷より抜粋して作成。

2.2 排出ガス抑制規制の緩和

米国では自動車メーカーに対して販売する乗用車と商用車の企業別平均燃費（CAFE: Corporate Average Fuel Economy）と呼ばれる規制を1975年に導入している。これは走行距離について消費される燃料の量について上限を決めることで、排出ガスを抑制する環境規制の側面や自動車メーカーに技術革新を促すといった効果が期待されている。近年の民主党政権ではCAFEの基準を厳しくすることで自動車メーカーに一定数のEVやFCVといった走行中の排出ガスを全く伴わないZEVの生産を促していた。例えば、オバマ

²⁷ <https://www.env.go.jp/content/900530339.pdf>

政権では2012年にMY2021²⁸からMY2025の間にCAFEを46.7mpg（約19.8km/L）²⁹を達成するとしていた。この基準は日本の2016年度の実績値（19.2km/L）に近似したもので、燃費効率が得意な日本メーカーが主力の日本市場と同様の性能を米国でも求めるものであった。

しかし、トランプ第一期政権はこうしたオバマ政権で決められたCAFEを緩和する方向で動いた。EPA（米国環境保護庁）やNHSTA（米国運輸省道路交通安全局）は、規制緩和の理由に「自動車メーカーの過剰な排出抑制が製造コストを押し上げて自動車の小売価格が高騰している」を挙げていた。これによりMY2026の基準は40.4mpg（約17.1km/L）に緩和（SAFE規制）された。なお、この緩和によってトランプ第一期政権は、「ほどよくクリーンで最新の安全装置を搭載する車（SAFE Vehicles）」を米国の消費者が購入しやすくなるとしていた。

2.3 連邦と民主党州の争い

米国では各州の権限が強く、独自の法規制を各州が制定することが可能である。自動車の排出規制では特にカリフォルニア州は大気浄化法（CAA: Clean Air Act）によって連邦よりも厳格な排出基準を設けることが可能になっている。この背景には、ロサンゼルス近郊で1960年代以降に自動車利用が急増したことによりスモッグ等の都市公害が顕在化したために連邦による規制を州としては待てなかったという事情がある。

カリフォルニア州では1990年からEVやFCVを段階的に増加させる販売規制を設けており、2020年9月にニューサム知事は2035年までに州内で販売されるすべての新車をZEVにする規制を発表した。カリフォルニア州の動きを軽視できないのは他州も「カリフォルニアモデル」に類似した規制を設けていることにある。この「カリフォルニアモデル」の採用を表明している州は13州³⁰に及び、全米の約3割の人口を占めている。基本的にこれらの州は大都市を抱えて、民主党支持者が多い傾向にありトランプ政権と厳しく対峙している。

また、カリフォルニア州の規制発表の前年の2019年にはトランプ第一期政権は各州が独自の排出基準を制定する権限をはく奪（ワン・ナショナルプログラム）しており、2020年5月にはカリフォルニア州などの23州と5自治体³¹はトランプ第一期政権が定めた上記のSAFE規制について「排出基準を緩和することは環境負荷の低い自動車製造のインセンティブを下げる」として、見直しを求める訴訟を起こした。

加えて、トランプ政権の対応に不満を抱いたカリフォルニア州はフォードやBMWなどの6社と独自協定を締結して州政府の独自基準を守ろうとした。一方でトヨタを含む大手自動車メーカーが加入している「持続可能な自動車規制のための連合」や全米のディーラーが組織する業界団体は連邦政府側を支援

²⁸ 「MY2021」とは「Model Year 2021」の略で「2021年に販売される新車モデル」を指す。

²⁹ 「mpg」とは「Mile per Gallon」で「燃料1ガロンあたりの走行マイル」の意味。

³⁰ 2024年12月時点では12州とコロンビア特別区が採用。

³¹ カリフォルニア、コロラド、コネチカット、デラウェア、ハワイ、イリノイ、メイン、メリーランド、マサチューセッツ、ミシガン、ミネソタ、ネバダ、ニュージャージー、ニューメキシコ、ニューヨーク、ノースカロライナ、オレゴン、ペンシルベニア、ロードアイランド、バーモント、バージニア、ワシントン、ウィスコンシン、23州と、ワシントンDC、ロサンゼルス市、ニューヨーク市、サンフランシスコ市・郡、デンバー市・郡の5自治体。出所：ジェトロ「米23州などがトランプ政権を程度、新燃費基準の見直し求め」2020年6月2日 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2020/06/d69a9c5221e712be.html>

する形³²で訴訟に参加することになった。このように 2020 年の大統領選挙時の米国の自動車産業は混とんとしていた。

図 24 オバマ政権からトランプ第一期政権にかけての CAFE

規制	発表時期	年間燃費向上率	目標平均燃費 (CAFE)
2012年規制 (オバマ政権)	2012年8月	MY2021からMY2025の4年間に年平均4.7%向上	46.7mpg (MY2025) (≒ 19.8km/L)
1990年からZEV規制を実施するカリフォルニア州も参画した規制基準。2020年3月まで運用され、2016年後半～2017年前半に実施された中間レビューでも達成に技術的困難はないとされた。			
SAFE Vehicle Rule (トランプ政権)	2020年3月	MY2021からMY2025の4年間に年平均1.5%向上	40.4mpg (MY2026) (≒ 17.1km/L)
カリフォルニア州と 自動車メーカー6社合意	2020年8月	MY2021からMY2025の4年間に年平均3.7%向上	(MY2026で) 2012年規制と同様
トランプ政権下のEPAとNHTSAは2012年規制では年月の経過によって達成が困難になりつつあると表明。排出量基準を緩める新基準により車両生産コストを引き下げ、ほどよくクリーンで最新の安全装備を搭載する車 (SAFE Vehicles) を米国の消費者が購入しやすくなるとした。なお、トランプ政権は2019年9月にカリフォルニア州が独自にZEVなどの各種規制を制定する権限を停止した。こうした動きにカリフォルニア州と他の22州は時代に逆行するとして連邦政府を提訴した。それと同時期にカリフォルニア州は自動車メーカー6社 (フォード、BMW、VW/Audi、ホンダ、Volvo) と2012年規制と同様の規制とする独自に合意した。			

出典：マークラインズ「米国の燃費規制：バイデン次期政権が厳しい規制を制定し、EV化を推進」³³より作成

3. バイデン政権 (2021年～2024年)

3.1 気候変動問題へのコミット再開～訴訟の収束と厳しい規制の復活～

バイデン政権は発足すると気候変動問題への米国のコミットを復活させた。バイデン大統領は就任直後の2021年1月20日に国連にパリ協定の復帰を通知し、2月19日に正式に復帰が決定した。また、ブリンケン国務長官も「気候変動と科学外交はわが国の外交政策の議論において二度と付随扱いにすることはない」「これらは国家安全保障や移民、国際的な公衆衛生の向上、経済外交、貿易交渉において不可欠なものだ」との声明³⁴を公表し、外交政策として積極的な気候変動問題への取り組みを行う姿勢を示した。

自動車産業については連邦政府と州政府の訴訟はバイデン政権が発足した後に訴えが取り下げられて、自動車メーカーも訴訟から撤退し、バイデン政権支持に姿勢を変化させた。さらにバイデン大統領はトランプ政権が定めたSAFE規制を2021年12月に撤廃した。この後、バイデン政権はオバマ政権の2012年規制を元にMY2023からMY2026に対応する規制が定められ、2023年6月にはMY2027からMY2032の規制も制定された。この規制ではMY2031時点で50.4mpg (約81.11km/L) を達成するとした。これはオバマ政権時

³² 結果としてオバマ政権の規制と「カリフォルニアモデル」の混在で自動車メーカーはこれを二重基準だとして反発していた。

³³ https://www.marklines.com/ja/report/rep2102_202012?&siteSearchKey=%E3%82%AA%E3%83%90%E3%83%9E%E6%94%BF%E6%A8%A9+2012%E5%B9%B4%E8%A6%8F%E5%88%B6 2021年1月8日

³⁴ ジェトロ「米国がパリ協定に正式復帰、4月に気候変動サミットを主催」2021年2月24日
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2021/02/d9f0b261a8e18d11.html>

代よりも踏み込んだ排出基準となった。また、EPAもカリフォルニア州の規制権限について再認する決定が行われ、連邦政府と州政府の対立はいったん決着した。

図 25 バイデン政権の CAFE

規制	発表時期	年間燃費向上率	目標平均燃費 (CAFE)
NHTSAの策定	2023年6月	乗用車はMY2031まで年間2%ずつの改善が必要	50.4mpg (MY2031) (≒81.11km/L)

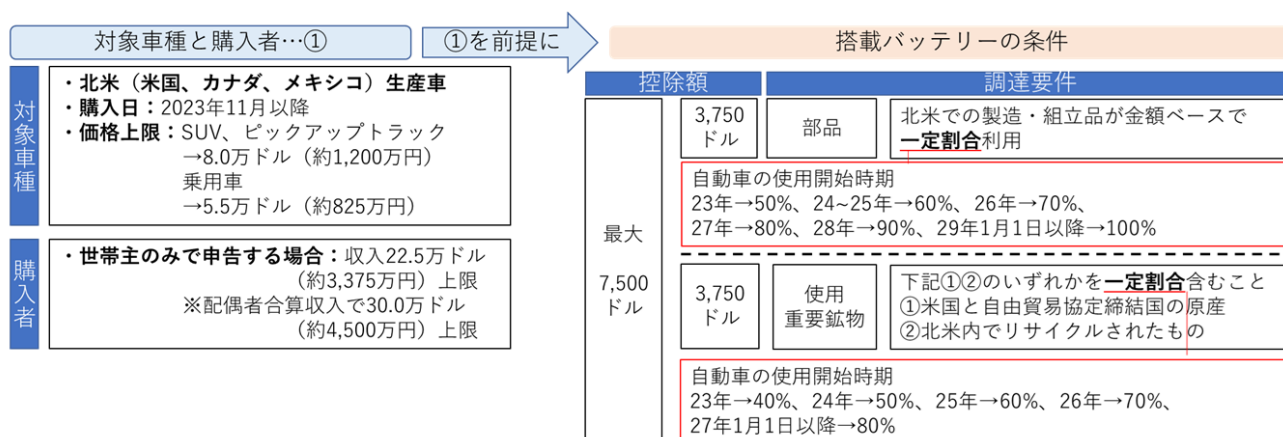
バイデン政権は2050年までに全米で約700億ガロン（約2,650億L）の燃料削減を目指す。

出典：ジェトロ「米運輸省、自動車の新燃費規制の最終規則発表、2031年モデルは50.4mpg」³⁵より作成

3.2 税額控除を利用したEV促進策

経済的な観点で、バイデン政権時代は新型コロナウイルス流行によるサプライチェーン混乱とロシアによるウクライナ侵攻でインフレが急加速した。そこで、バイデン政権はインフレ抑制法（IRA法）を制定した。これは株式の譲渡益などに課税し主に富裕層からの徴税を強化して国家財政の基盤を強化する一方で、EV購入者に対して税額控除を設けてEVの普及を図る財源とした。この税額控除は米国、カナダ、メキシコで生産されたEVを2023年11月以降に購入した場合に受けられるものである。自動車の価格上限は最大8万ドルとされ、購入者の収入上限や搭載バッテリーの条件があるが、最大7,500ドルが控除されるものになっていた。

図 26 バイデン政権による EV 購入の税額控除概要



出典：ジェトロ「米政府、インフレ削減法下のEV税額控除、FE0Cから黒鉛を除外し最終規則を発表」³⁶より作成。

3.3 EVが2024年大統領選挙の争点の一つに

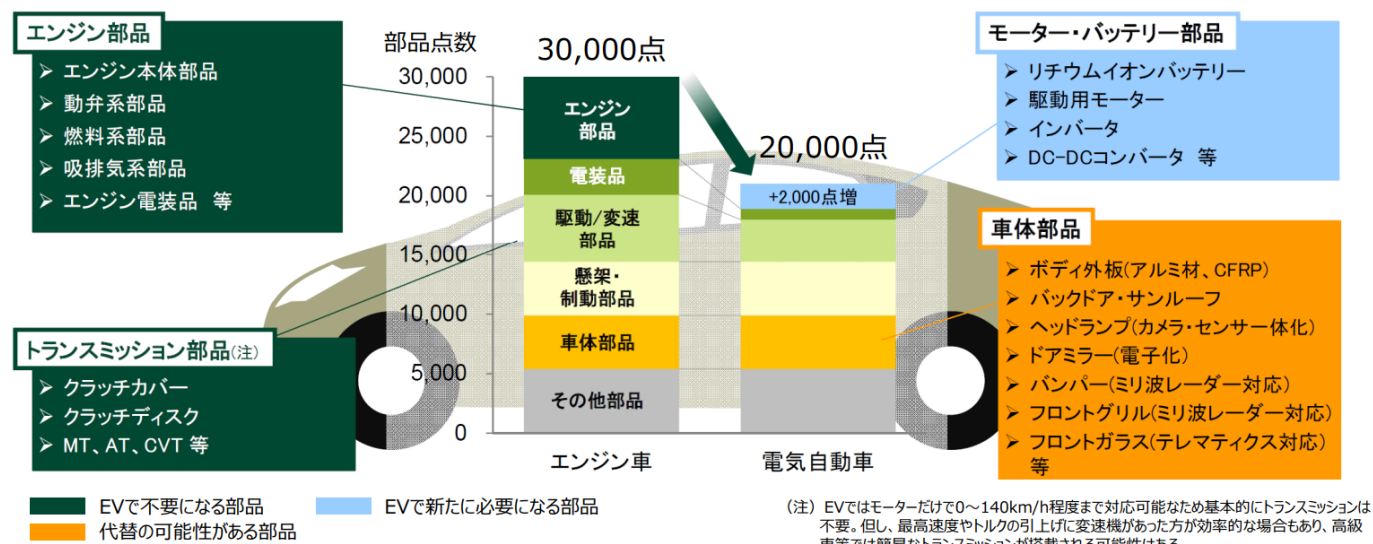
こうしたバイデン政権のEV促進策に異議を唱えたのは2024年の大統領選挙に立候補したトランプ氏である。米国の自動車メーカーの労働組合であるUAWは2023年5月から9月にかけてインフレを背景とした賃上げを要求していたが、もう一つの争点は「EVの扱い」であった。一般的にエンジンを搭載する内燃機関車（ICE）は機構が複雑であり、部品点数は3万点を超えるとされる。一方で、EVはモーターを搭載

³⁵ 2024年6月17日 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/06/acf03112220de05d.html>

³⁶ 2024年5月15日 <https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/05/ba35a2dba420d3c9.html>

シクラッチや燃料系統の部品が不要となるために2万点程度の部品しかない。労働者側としてはEVが普及することでエンジンなどが不要部品となれば雇用が喪失すると主張した。実際にUAWのフェイン会長はバイデン政権のEV促進策について「国家のリーダーシップが我々の側に立つところを見たい」と強くけん制を行っていた。

図 27 ICE と EV の部品点数の違い



出典：経済産業省「令和2年度CASE・MaaSを契機とした変革に向けた産業競争力強化に関する調査」³⁷

ここに至って、民主党であるバイデン政権としてはジレンマに陥った。各産業の労働組合は左派の基盤かつ民主党の重要支持基盤であり、UAWも例外ではない。しかし、環境意識の高い大都市住民や環境活動家も民主党支持層となっており、EVを普及させる・させないについて、主張が逡巡することになった。

一方で、トランプ氏は2023年9月に米国の自動車業界の中核都市であるデトロイトに赴いて「労働者が今回のストライキで賃上げを成功させるかは関係ない。いずれにしてもEVシフトが労働者たちを消し去ってしまうからだ」と述べ、民主党の支持基盤である労働組合に揺さぶりをかけた。

結局、UAWは2024年1月になってバイデン支持を明確に打ち出したが、同年11月の大統領選挙ではトランプ氏が勝利した。

4. トランプ第二期政権（2025年～）

4.1 パリ協定再離脱とバイデン政権を否定した経済政策

2025年1月20日にトランプ大統領が再就任すると、まずパリ協定を再離脱する大統領令に署名した。その大統領令では冒頭で「米国は近年、わが国の価値観や経済、環境目標の追求に対する貢献を反映しない国際協定やイニシアチブに参加することを表明してきた。さらに、これらの協定は、財政支援を必

³⁷ https://www.chubu.meti.go.jp/a32kikaku/chosa/20220413_2/casemaashoukokusho.pdf

要としない、あるいはそれに値しない国々に米国の納税者の税金を誘導している」³⁸と述べて、バイデン政権がパリ協定に復帰したことを批判した。

また、トランプ大統領はバイデン政権が制定したインフレ抑制法の見直しに乗り出した。そこで、「一つの大きくて美しい法案（One big, beautiful bill）」が議会に上程・議決され、2025年7月4日にトランプ大統領が署名して成立した。この法案では、第一期政権で実現したトランプ減税の恒久化、低所得者や障害者向けの公的医療保険「メディケイド」大幅削減のほか、クリーンエネルギー控除の削減も含まれた。これによって、バイデン政権が定めたEV促進の税額控除も即時終了となった。ここで注目すべきことはバイデン政権の政策が多面的に否定されたことである。それは気候変動問題への政策的なコミットの否定、低所得者配慮の否定、増税によるインフレ抑制否定にも及び、米国の経済産業政策はまた大きな転換点を迎えている。

図 28 「一つの大きくて美しい法案」の概要

- トランプ第一期政権が 2017 年に導入した減税措置の延長
- 低所得者や障害者向けの公的医療保険「メディケイド」の大幅削減
- チップ収入、残業代、社会保障への課税廃止
- 国防費の 1500 億ドル増額
- バイデン政権時代のクリーンエネルギー税控除の削減
- 移民関税捜査局（ICE）の予算 1000 億ドル増

→バイデン政権（気候変動、低所得者配慮、増税によるインフレ抑制方針）の否定

出典：各種報道より作成

4.2 排ガス規制の在り方と一部州政府との対立再燃

EPAは7月29日に大気浄化法で温室効果ガス（GHG）を危険因子として規制する判定の撤回を提案した。仮にこの提案がこのまま採用されると自動車、工場、発電所に対してGHGの抑制のために排ガスを抑制する法的根拠がなくなる。また、これに先立つ6月12日にはトランプ大統領はカリフォルニア州のZEV規制を無効化する連邦議会の共同決議に署名している。トランプ大統領は署名をした理由として「大気は州をまたぐ性質を有するために連邦政府が統一して規制を定めるべきである」「州ごとに自動車規制をばらばらに制定することは現実的でない」³⁹と述べている。一方で、カリフォルニア州のボブ・ボンタ司法長官は、同州と同様の規制を導入している他の10州とともに共同決議の無効化を訴える訴訟を連邦地裁にトランプ大統領の署名後の即日に提訴している。これによりトランプ第一期政権で見られた連邦政府と州政府の対立が再燃している。

また、連邦政府は排ガス規制の見直しを2025年9月末時点で検討中である。GMやフォードといった大手米自動車メーカーはEVの投資のために数十億ドル規模の積立金を用意していたが、仮に規制が緩和されれば、こうした資金の取り崩しが可能になると期待している。

³⁸ ジェトロ「トランプ米大統領、パリ協定からの離脱など定めた大統領令に署名」2025年1月22日

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/01/1446d3592601a444.html>

³⁹ ジェトロ「トランプ米大統領、カリフォルニア州のZEV販売義務を撤回」2025年6月17日

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/06/ba1e03b0fa6c0cbc.html>

トランプ政権としては恒久的な規制緩和を目指していると思われ、第一期政権で制定されたSAFE規制を上回る緩和が提案されても不思議ではない状況となっている。

5. まとめ

米国の自動車の排ガス規制は政権の気候変動問題への取り組み姿勢によって大きくぶれてきた。特にトランプ第一期政権以降では、共和党と民主党で気候変動問題は大きな違いを見せている。また、トランプ氏が2024年の大統領選挙で指摘した通り、EVの普及は労働者の雇用問題にも飛び火し問題の構造が複雑になっている。この点、欧州でもEVは失速が著しくなっているが、元々は新型コロナウイルス感染拡大防止の予算をEV普及の補助金に歳出することをドイツの裁判所が認めなかったことや充電インフラの不足や充電時間の長さといった使い勝手の悪さが失速の原因であり米国とは別の問題が生じている。

長期的に懸念されるのは米国の自動車メーカーにとっては戦略が立てにくくなっている点である。どのパワートレインが重視されるかが共和党政権と民主党政権で極端に異なる場合に特定のパワートレインに集中した投資が行いにくい。日本メーカーではトヨタがあらゆるパワートレインに対応するマルチパスウェイ戦略（全方位戦略）を採用して久しいが、この戦略が対応できるのは強固な財務基盤がバックグラウンドにあることが前提になる。一般的に自動車の開発には数年単位の時間が必要とされるが、米国の政権によってEVに対する考え方が異なることは先進的なEV開発が米国では難しくなることが想定される。

このように考えると大手米自動車メーカーは自国で不利な投資環境に置かれていると言え、「EVをどのように捉えるか」「EVの普及が米国経済に貢献するのか」といった問いは共和党と民主党の政争でより視界不良になったと言わざるを得ない。共和党と民主党の対立は近年で政治的分断が激しくなったとされているが、環境問題は分断が顕著になる傾向がある。加えて、各回の大統領選挙を見てもわかるように民主党州、共和党州、選挙のたびに勝者が変わる激戦州が存在する。民主党州はよりZEVへの傾斜、共和党州は内燃機関車重視、激戦州は政治の流れによって政策が変わるという事態になりかねない。また、今回の規制は「各州内の新車販売への規制」であるが、ZEV派の州への内燃機関車乗り入れ規制も導入となれば現状よりもより大きい政治問題にもなり得る。

メーカー視点ではトヨタのようなマルチパスウェイ戦略を採用できれば最上であり、米国内に限っては特定の駆動方式に絞り込むのは得策ではない。安易に駆動方式を限定してしまうと政争に巻き込まれるリスクが発生する。また、生産拠点についても新規設置の場合には対象場所の州政府が内燃機関車もしくはZEVのどちらかの選好が強いのかも考慮の余地がある。これまでは新規に生産拠点ができれば単に雇用を生むことが貢献とされてきたが、最終製品が形態によって受け入れの土壌が異なる困難な時代になりつつある。