



米国における自動車温室効果ガス排出規制を巡る連邦政府と州政府の対立 - California v. Chao 事件 -

執筆者: 忍田 卓也、川谷 恵

2019年9月20日、カリフォルニア州は、ニューヨーク州、ミシガン州及びコロラド州を含む22州、コロンビア特別区並びにロサンゼルス市及びニューヨーク市とともに、トランプ政権下の運輸省(Department of Transportation)及び国家道路交通安全局(National Highway Traffic Safety Administration)等に対し、カリフォルニア州が定める独自の基準に基づく自動車温室効果ガス(GHG: Green House Gas)排出規制及びゼロ・エミッション車(ZEV: Zero Emission Vehicle)規制¹を専占(Preemption)法理によって無効化する旨の規則(以下「Preemption Regulation」という。)は違法かつ無効であるとして、Preemption Regulationの差止めを求め、コロンビア特別区連邦地方裁判所に訴訟(以下「本件訴訟」という。)を提起した²。

本件訴訟の帰趨によっては、米国内で自動車を販売する自動車メーカーが米国内で複数の異なる燃費基準等の遵守を義務付けられるおそれがあり、米国内でシェアを有する日本の自動車メーカーの開発戦略等にも影響が及ぶものと考えられる。

本稿では、本件訴訟に至った背景を踏まえ、本件訴訟が米国内の自動車マーケットに与える影響について法的観点から考察する。

¹ ZEV規制とは、自動車排出ガスの削減を目的として、自動車メーカーに対し、販売台数の一定比率を電気自動車、水素燃料電池車、プラグイン・ハイブリッド車等にすることを義務付けるものである。

² California v. Chao, Docket No. 1:19-cv-02826 (D.D.C. Sep. 20, 2019), https://oag.ca.gov/system/files/attachments/press_releases/California%20v.%20Chao%20complaint%20%2800000002%29.pdf

本ニューズレターは法的助言を目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切な助言を求めて頂く必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

本ニューズレターに関する一般的なお問い合わせは、下記までご連絡ください。

西村あさひ法律事務所 広報室 (Tel: 03-6250-6201 E-mail: newsletter@jurists.co.jp)

1. 本件訴訟の概要

2018年8月、国家道路交通安全局及び環境保護庁(Environmental Protection Agency)は、The Safer Affordable Fuel-Efficient (SAFE) Vehicles Rule for Model Years 2021-2026 Passenger Cars and Light Trucks(以下「SAFE 車両規則」という。)を共同で提案した³。

SAFE 車両規則は、(1)現行の 2021～2026 年型の乗用車及び軽トラックの燃費基準をより緩やかな 2020 年型の基準に据え置き⁴、全国で統一的な企業別平均燃費基準(Corporate Average Fuel Efficiency)及び CO₂ 排出基準を定めるとともに、(2)カリフォルニア州独自の自動車 GHG 排出規制及び ZEV 規制は連邦法によって「専占」され無効であり、大気浄化法に基づくカリフォルニア州に対する「専占」法理の適用除外措置(Waiver)は撤回されるべきであると定めている。2019年9月、国家道路交通安全局及び環境保護庁が、前記(2)のカリフォルニア州に対する適用除外措置を撤回すると最終決定を公表したことを受け⁵、カリフォルニア州からは、Preemption Regulation は違法かつ無効であるとして、その差止めを求めて本件訴訟を提起した。

2. 本件訴訟の背景:エネルギー政策・保存法及び大気浄化法に基づく規制

連邦政府の行政機関である国家道路交通安全局は、エネルギー政策・保存法(Energy Policy and Conservation Act of 1975)に基づき、企業別平均燃費基準を定める権限を有しており、同法によって州政府が自動車の燃費に「関係する(related to)」基準を定める権限は排除されている。また、同じく連邦政府の行政機関である環境保護庁は、大気浄化法(Clean Air Act)に基づき、自動車の排気ガスの基準を定める権限を有しており、同法においても、州政府はかかる権限を持たないことが明示的に確認されている⁶。

しかしながら、大気浄化法は、カリフォルニア州に対してのみ、自動車排出ガス基準を定める「やむを得ない特殊な事情」があることその他一定の要件の下で独自の自動車排出ガス基準を定める権限を例外的に認め⁷、さらにカリフォルニア州以外の州も、カリフォルニア州が定める独自の自動車排出ガス基準を採用することが出来るものと定めている⁸。

かかる例外措置は、米国憲法上、「専占」法理の適用を除外するものと位置付けられる。「専占」法理によれば、最高法規条項(合衆国憲法 6 編 2 項)が明文で定めているように連邦法が「最高法規」であり、連邦法が州法の内容と衝突する場合においても連邦法が専ら適用される⁹。大気浄化法は 1963 年に制定されたが、カリフォルニア州は 1959 年頃から自動車排出ガスの規制に着手していた。大気浄化法上の「専占」法理の適用除外条項は、連邦議会がカリフォルニア州における独自の規制を維持させる

³ <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2018-08-24/pdf/2018-16820.pdf>

⁴ 現行基準では、2025 年型車までに 1 ガロン当たりの走行距離を約 50 マイル以上とするよう段階的な燃費改善目標が定められているが、SAFE 車両規則においては、2021～2026 年型車について、2020 年型の基準値である 1 ガロン当たりの走行距離約 37 マイルに据え置くものとされている。
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/08/5335d10f2b1173bb.html>

⁵ <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2019-09-27/pdf/2019-20672.pdf>

⁶ 49 U.S. Code § 32919 (a); 42 U.S. Code § 7543 (a).

⁷ 環境保護庁は、カリフォルニア州が定める自動車排出ガス基準が少なくとも連邦政府が定める基準と同程度に公衆の健康及び福祉の保護に資するものである場合、原則として、パブリック・ヒアリングの通知及び機会を付与した上で、同州に対して適用除外措置を認めなければならないが、(1)カリフォルニア州が定める排出ガス基準が「恣意的かつ専断的」であること、(2)カリフォルニア州が「やむを得ない特殊な事情」に対応するために排出ガス基準を必要としないこと、又は(3)カリフォルニア州の排出ガス基準及びこれに付随する執行手続が 42 U.S.C. § 7521(a)(大気浄化法 202(a))と整合しないことのいずれかに該当する場合はこの限りではないと定められている(42 U.S.C. § 7543 (b))。

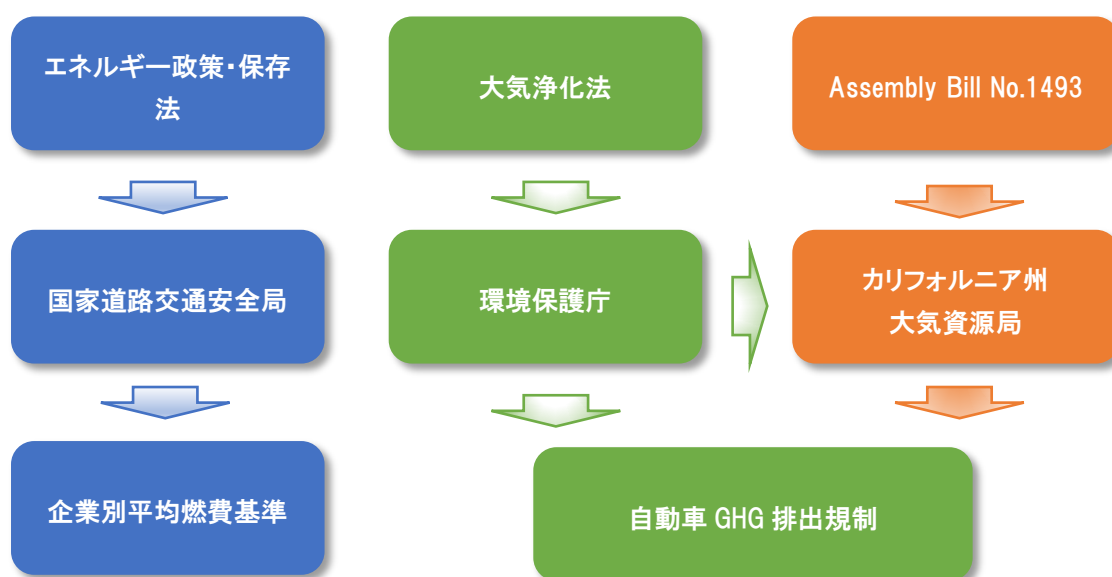
⁸ 42 U.S.C. § 7507.

⁹ 樋口範雄著『アメリカ憲法【アメリカ法パーシックス 10】』(弘文堂、2011 年)172 頁。

ために制定したものである。

自動車から排出される GHG の規制に関して、環境保護庁は、従前 GHG は大気浄化法上の大気汚染物質(air pollutants)に該当せず、環境保護庁に GHG の規制権限はないと主張していたが、2007 年に連邦最高裁判所が GHG は大気浄化法の規制対象であると判示した¹⁰。そして、カリフォルニア州においては、2002 年に Assembly Bill No.1493 に基づきカリフォルニア州大気資源局(California Air Resources Board)が自動車 GHG 排出基準を定めるよう命じられ¹¹、2009 年にはオバマ政権下の環境保護庁が、同州が定める自動車の GHG 排出基準に関して、大気浄化法に基づく「専占」法理の適用除外を認めている¹²。

もっとも、大気浄化法に基づく「専占」法理の適用除外によってカリフォルニア州に自動車 GHG 排出規制の権限が認められるとしても、かかる権限の行使がエネルギー政策・保存法と抵触しないか否かが問題となる。自動車から排出される主要な GHG は CO₂(二酸化炭素)であり、CO₂ は燃料を燃焼させることによって発生する。そこで、燃焼させる燃料の量を減らして CO₂ の排出量を削減するために、自動車の燃費効率を改善させる必要があるとすれば、自動車 GHG 排出規制は自動車の燃費に「関係する」と解釈し得る¹³。前記の通り、エネルギー政策・保存法は、自動車の燃費に「関係する」基準に関する州政府の権限を明示的に排除しており、かつ、同法には大気浄化法と同様の「専占」法理の適用除外条項は存在しない。したがって、かかる解釈からは、州レベルでの自動車 GHG 排出規制はエネルギー政策・保存法によって「専占」され、カリフォルニア州が独自の基準で自動車から排出される GHG を規制することは許されないとの結論が導かれる。



この点に関して、2007 年、連邦地方裁判所は、2 件の判決においてエネルギー政策・保存法は州レベルの自動車 GHG 排出規制を「専占」しない(カリフォルニア州独自の規制は有効)と判示しているが¹⁴、トランプ政権側は、かかる判示は誤りであると指摘し、カリフォルニア州独自の自動車 GHG 排出規制についてはエネルギー政策・保存法が「専占」する(カリフォルニア州独自の規

¹⁰ Massachusetts v. EPA, 549 U.S. 497, 528 (2007).

¹¹ <https://ww3.arb.ca.gov/cc/ccms/documents/ab1493.pdf>

¹² <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2009-07-08/pdf/E9-15943.pdf>

¹³ Jody Freeman, The Obama Administration's National Auto Policy: Lessons from the "Car Deal," 35 HARV. ENVTL. L. REV. 343 (2011), p. 350.

¹⁴ Cent. Valley Chrysler-Jeep, Inc. v. Goldstene, 529 F. Supp. 2d 1151 (E.D. Cal. 2007); Green Mountain Chrysler Plymouth Dodge Jeep v. Crombie, 508 F. Supp. 2d 295 (D. Vt. 2007).

制は無効)との立場を取っている¹⁵。上級審での最終的な判断が待たれるが、本件訴訟が長期化するおそれは否定出来ない。

3. 本件訴訟が米国の自動車マーケットに及ぼす影響

自動車メーカーの立場からは、国家道路交通安全局が定める燃費基準並びに環境保護庁及びカリフォルニア州がそれぞれ定める自動車 GHG 排出基準が不統一であることは望ましくない。2007 年に連邦最高裁判所は環境保護庁が GHG の排出規制権限を有するとの判断を示したが、かかる判断によって理論上米国内で複数の異なる基準が並存し得ることになったため、自動車業界は懸念を強めた。

これに対して、2009 年、気候変動政策を推進するオバマ政権下で、国家道路交通安全局及び環境保護庁は、相互に連携して統一的な自動車 GHG 排出基準及び燃費基準を定める方針であることを公表し¹⁶、これらの基準に対して、カリフォルニア州及び米国内外の主要な自動車メーカー等も賛同を表明した¹⁷。この融和的な枠組みの下で、2012 年には 2025 年式までの GHG 排出基準及び燃費基準も提示されたが¹⁸、トランプ政権のねらいはかかる枠組みを破棄した上で燃費基準を緩和し、ZEV 規制を撤廃することにある。トランプ政権とカリフォルニア州との間の対立が深まる中、2019 年 7 月 25 日、米フォード、ホンダ、独 BMW 及びフォルクスワーゲンの 4 社は、自主的に定める自動車 GHG 排出基準を遵守することについてカリフォルニア州大気資源局との間で合意に至ったと公表した¹⁹。しかしながら、その後司法省(Department of Justice)が独占禁止法違反の疑いでこれら 4 社の調査に着手したと報道されている²⁰。

米国において、輸送(Transportation)セクターから排出される GHG は全セクターから排出される GHG の約 3 割を占め、その割合は電力(Electricity)セクターよりもわずかに多い²¹。したがって、輸送セクターから排出される GHG の規制は気候変動政策を推進する上できわめて重要であり、自動車 GHG 排出規制のあり方を巡っては、気候変動政策の推進に消極的なトランプ政権と積極的なカリフォルニア州との間で対立が激しくなっている。本件訴訟が長引く場合には自動車の燃費等に関する規制水準が不明確かつ不安定な状態が続くこととなり、自動車業界に及ぼす影響は大きい。連邦政府と州政府との間で気候変動政策を巡る対立が深まれば、自動車メーカーは米国内で不統一な規制水準の遵守を強いられることとなるおそれもある。本件訴訟は米国内でシェアを有する日本の自動車メーカーにも影響が及ぶと考えられるため、今後の動向を注視する必要があるものと思われる。

¹⁵ SAFE 車両規則 VI. 2.

¹⁶ <https://www.federalregister.gov/documents/2009/05/22/E9-12009/notice-of-upcoming-joint-rulemaking-to-establish-vehicle-ghg-emissions-and-cafe-standards>

¹⁷ Freeman, op.cit., pp.344-346.

¹⁸ <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2012-10-15/pdf/2012-21972.pdf>

¹⁹ <https://ww2.arb.ca.gov/news/california-and-major-automakers-reach-groundbreaking-framework-agreement-clean-emission>

²⁰ <https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2019-09-29/PYM51X6KLVR701>

²¹ <https://www.epa.gov/ghgemissions/inventory-us-greenhouse-gas-emissions-and-sinks>



おしだ たくや
忍田 卓也

西村あさひ法律事務所 パートナー弁護士
t.oshida@jurists.co.jp

1992年慶應義塾大学法学部卒業、1995年弁護士登録。1999年カリフォルニア大学デービス校ロースクール卒業(LL.M.)、1999-2000年ヘインズ・アンド・ブーン法律事務所(テキサス州ヒューストン)勤務。2015年-独立行政法人 石油天然ガス・金属鉱物資源機構(非常勤)出向。



かわたに めぐみ
川谷 恵

西村あさひ法律事務所 弁護士
m.kawatani@jurists.co.jp

2009年東京大学法学部卒業、2011年東京大学法科大学院修了、2012年弁護士登録。2019年スタンフォード大学ロースクール卒業(LL.M. in Environmental Law & Policy)。

西村あさひ法律事務所では、M&A・金融・事業再生・危機管理・ビジネスタックスロー・アジア・中国・中南米・資源/エネルギー等のテーマで弁護士等が時宜にかなったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。

バックナンバーは<<https://www.jurists.co.jp/ja/newsletters>>に掲載しておりますので、併せてご覧ください。

(当事務所の連絡先) 東京都千代田区大手町 1-1-2 大手門タワー 〒100-8124

Tel: 03-6250-6200 (代) Fax: 03-6250-7200

E-mail: info@jurists.co.jp URL: <https://www.jurists.co.jp>

© Nishimura & Asahi 2019