

米国でのクリーンプロジェクトは見直すべきか？

EV と再エネ発電を例に

丸紅米国会社ワシントン事務所
シニアマネージャー（マクロ経済・通商・産業担当） 阿部 賢介

abe-k@marubeni.com

- トランプ政権はバイデン前政権が打ち出した気候変動対策の巻き戻しを図ろうとしている。特に電気自動車や再生可能エネルギーに関しては、そのスタンスが顕著。インフレ低減法で拡大、新設された税控除プログラムや、関連する規制が改廃される可能性が高い。
- しかしバイデン前政権の政策は、野心的な気候変動目標に向けた米国での「追い風」であり、その追い風が止んだとしても、世界的な潮流や州政府、企業の取り組みが全て止まる訳ではない。ビクトリンドとしての再エネ転換は続くだろう。
- また次世代原子炉や炭素捕集貯蔵技術に対しては、トランプ大統領側近などが支持する可能性もあり、気候変動関連の新しい技術への追い風は、今度も続く可能性がある。
- 近年の米国政治環境は、速く振れる振り子。政策の転換スピードが速く、現行政策を前提とした事業では立ち行かない。政策や政治研究を十分に行うことで、中立的なボトムラインがどこにあるのかを入念に検討し事業継続性を保ちつつ、政策によっては追い風を捉えられるポジションを築く事がさらに重要になってくる。

気候変動懐疑派であるトランプ大統領がホワイトハウスに返り咲いた。同大統領はバイデン前大統領が手掛けた数々の気候変動政策の巻き戻しを図っていくだろう。では、米国におけるゼロエミッションやグリーンプロジェクトは見直しを迫られることになるのか？

本稿では、バイデン前政権から第 2 次トランプ政権への移行において、気候変動政策やエネルギー政策がどのように変わるか分析する一方で、米国での長期的なトレンドも加味したうえで、米国でのグリーンプロジェクトは見直す必要があるのかどうか考察していきたい。

1. トランプ時代の EV（電気自動車）

ホワイトハウスに返り咲いたトランプ大統領は、かつて「気候変動はまやかした」と言うほど、気候変動対策にネガティブであり、1 期目では就任早々にパリ合意からの脱退を表明した。選挙中にはバイデン前政権の看板政策であったインフレ低減法（Inflation Reduction Act : IRA）の改廃や化石燃料生産の引上げを主張。クリーンエコノミーに注力する企業や NGO（非政府組織）は、第 2 次トランプ政権で、米国の気候変動対策が大きく退化するのでは、と懸念を強めている。では、米国でのグリーンプロジェクトは見直しを迫られるのだろうか。以下、具体的な政策毎に考察していく。

まずは注目が高い EV についてみていきたい。トランプ大統領は選挙中の公約で、バイデン政権が、ほとんどの人が欲していない EV を強制し（EV マンデート¹）、不必要に EV の普及を後押ししている、と強く批判していた。バイデン前政権は、2030 年までに新車販売のうち EV 比率を 50% まで高めることを目標として掲げたが、これには法的拘束力はない。トランプ大統領が問題視しているのは、

¹ 「EV マンデート」は保守系がバイデン前政権の政策を批判する際に使う用語で、多くのリベラル系は連邦レベルの EV マンデートはないと認識。環境規制に積極的なエド・マーキー上院議員（民主党）も、2025 年 1 月のトランプ政権閣僚の指名公聴会で、EV マンデートは存在しないと再三強調。

バイデン政権が厳格化した自動車の燃費規制と排ガス規制だ。前者は米運輸省が自動車メーカーの企業平均燃費基準（Corporate Average Fuel Economy Standard : CAFE 基準）として規定、後者は米環境保護庁（Environmental Protection Agency : EPA）が、自動車排気ガス中の有害物質及び温室効果ガス（Greenhouse Gas : GHG）の基準を、それぞれ毎年定めている。バイデン政権は 2024 年にそれぞれにおいて、新たな基準値を公表。結果として当初の規定案では、2032 年までに EV 割合を 67%までに引き上げなければ達成できない基準が提案されていたが、最終案では 2030-32 年に EV 比率が 30-56%程度で満たされる基準に設定された²。

ではこうした基準はトランプ政権でさらに緩和されるだろうか。トランプ政権は就任初日に大統領令「[米国エネルギーの解放（Unleashing American Energy）](#)」を公布し、「EV マンデート」を撤廃するべく、EV 有利/エンジン車不利な規制を見直すよう全省庁に指示をした。ただ大統領令には具体的な規制名までは言及されなかった。トランプ政権に近いとされる保守系シンクタンク America First Policy Institute（AFPI）は、バイデン前政権の最終規則に対し「不可能な高い排出基準は自動車メーカーに EV 製造を強制し、内燃機関車へのアクセスを制限するもの。実質的な EV マンデートであり、消費者の自動車の選択を奪うものだ。この規制はまた 117 千人の雇用を奪っている」と厳しく[批判](#)。つまり、僅かながらでも EV を製造しないと達成できない基準を課す事は許容できないというスタンスである。保守的シンクタンクのヘリテージ財団が中心となって作成し、トランプ氏は嘗て距離を置く発言をしたものの執筆者の一部が政権高官に指名されている「Project 2025」の[政策集](#)では、運輸省による CAFE 基準については、「議会が定めた 2020 年度モデルの基準である 35 マイル／ガロンのレベルまで引き下げるべき」³と提言。EPA による排ガス規制については「コスト、（消費者の）選択、安全性、国家安全保障を考慮する運輸省指導部の下で GHG の自動車基準を策定する」、「実際に達成可能な基準となるよう、既存の「引き上げペース（ramp rate）」を見直す」、「EV のライフサイクル排出を含め環境インパクトを検討する」と、何れも基準緩和を求めているうえに、自動車に関する規制は EPA より運輸省が主導すべきとの考えを示している。EPA 長官に指名されたリー・ゼルディン元下院議員は、上院の承認公聴会において、EV に関する施策についての質問に対し、「法による義務を果たすが、その結果は予測できない」と回答するに留まっている。

米国の環境規制、近年においては気候変動政策全般について当てはまることだが、政党間で政権交代が起こる度に、厳格化と緩和が繰り返されてきている。自動車の燃費、排ガス規制についても同様であり、トランプ政権 2 期目では、1 期目同様に、現行基準が数年にわたって据え置かれる、もしくは基準引き上げのペースが緩められるなどのルール変更が加えられるだろう。特に EV に関しては、新車市場シェアが依然 [10%未満](#)という状況において、自動車メーカーに対し数年間で EV 割合を 5 割ほどまでに増やさないと達成できないバイデン前政権が定めた規則は、見直されることが必至だろう。2026 年モデル以降の基準が設定されるであろう 2025 年 6 月頃から、新たな燃費、排ガス基準の策定を巡って、産業界との駆け引きが始まる事が予想される。この中で注目したいのは、トランプ

² 正確には CAFE 基準において、自動車メーカーの平均燃費 EV の燃費換算に使われる石油等価係数（Petroleum Equivalent Fuel、1 ガロンがどれ程の電力に相当するかの係数、以下 PEF）を設定するエネルギー省が、2023 年の規則案では PEF を大幅に引き下げる（=EV の燃費悪化）計画を示したが、自動車業界からの反発を受け、2024 年の最終案では引き下げ幅を縮小させた。

³ CAFE 基準は第 1 次石油危機を背景に、エネルギー政策・省エネ法によって 1975 年に制定されたが、2007 年の[エネルギー独立安全保障法](#)により改定され、自動車メーカーは 2020 年モデルまでに、乗用車/小型トラックで 35 マイル/ガロンの平均燃費基準を達成するよう義務付けられた。これが現時点で、議会が定めた最新の燃費基準。他方、トランプ政権 1 期目で改正した CAFE 基準は、2020 年モデルで既に 40 マイル/ガロンを[超えていていた](#)。

大統領に大きな影響を及ぼす Tesla 社 CEO のイーロン・マスク氏の存在だ。CAFE 規制では基準を満たせない自動車メーカーは、基準を超過しているメーカーからクレジットを購入することが義務付けられている。EV 専門の Tesla 社はこの規制により多くのクレジットを創出し販売することで、同社の自動車部門売上の 2 割前後に相当する約 7 億ドルの収入を稼いでいる（[2024 年 7-9 月期](#)）。この為か、マスク氏は嘗て CAFE 基準の引き上げを[主張](#)していたこともある。「EV マンデート」撤廃の大統領令が公布された翌日のテスラ株は、3%の値下げとなっている。

2. カリフォルニア州に対する免除はどうか

連邦レベルの基準以外で大きな争点となっているのは、カリフォルニア州（CA 州）が得ている自動車排ガス規制に関する免除 (waiver) だ。EPA が排ガス基準を規定しているのは、[大気浄化法](#) (Clean Air Act : CAA⁴) に基づいており、同法では原則州や地方政府が、独自の排ガス基準を設定することを禁止している。ただ CAA 209 条は、一定の条件を満たせば、事前に EPA の免除を得る事で独自の基準を設定することが出来ると規定。ただし免除されるのは「1966 年 3 月 30 日以前に新車及び新エンジンの排ガス規制を施行していた州」であり、該当するのは CA 州のみだ。これに基づき、同州は 1967 年以降、多くの免除を EPA から取得。同州のギャビン・ニューサム知事が 2020 年に打ち出した、2035 年までに州内での新車販売を全てクリーン車とする政策⁵も、バイデン前政権によって 2024 年 12 月に免除が[与えられた](#)。免除を取得できるのは CA 州に限定されているが、CAA 177 条により、他州が CA 州と同等の排ガス規制を導入することを認めている。CA 州政府によれば、現在 17 州とワシントン・コロンビア特別区で、EPA が CA 州に免除を与えた規定の全てまたは一部が導入されている。

トランプ政権 1 期目では、全国で基準を統一するべきだとして、2019 年に CA 州に対する免除を[取り消す決定](#)を下しており（ただし裁判所で係争となり、2021 年にバイデン前政権が再度免除を付与）、2 期目でも「米国エネルギーの解放」大統領令において、名指しこそしていないものの、「ガソリン車の販売制限につながる州規制の免除を適宜廃止する」と言及している。Project 2025 の政策集も、「CA 州に対する免除は、対流圏オゾンといった同州固有の問題に限定する原則を回復させ、GHG 排出規制には適用させない」、「他州は、CA 州の伝統的な大気汚染物質の基準のみの導入に限定する」と、自動車の燃費、排ガス（GHG）規制に関しては、CA 州に対する免除を再度取り消すよう提言している。他方、連邦議会では前会期において、エンジン車の新車販売を制限する州規則に免除を付与することを禁止する、CAA 改正法案が上下院で提出され、共和党が多数を占める下院では同法案が可決された（上院では上院に提出された法案、下院で可決された法案ともに審議入りされず）。今会期でも同様の立法が予想されるが、予算に影響を与える条項でない限り、上院では 60 議席の賛成が必要なため、CA 州への免除を無効化するような CAA 改正法案が成立する見込みはないだろう。

3. IRA の EV 関連条項はどうか？

既述の通り、IRA はバイデン前政権の看板政策で、米史上最大規模の気候変動対策法だ。その分、

⁴ 1963 年に制定された、大気汚染に関する規制を連邦政府に義務付ける基本法。

⁵ カリフォルニア州が定めた自動車環境規制であるアドバンスド・クリーン・カー II に対する免除。同規制では 2035 年モデル以降、州内で販売される車両は全てクリーン車（バッテリー式電気自動車（以下、BEV）、プラグインハイブリッド車、燃料電池車）にすることを義務付けている。

トランプ政権が改廃を目指す標的になっているのだが、IRA は内容が多岐にわたり、かつ恩恵は共和党の支持基盤にも既に行き渡っており、その改廃は一筋縄にはいかない⁶。トランプ大統領は「米国エネルギー解放」大統領令において、IRA に加えて、バイデン前政権が 2021 年に超党派で成立させたインフラ雇用投資法（Infrastructure Investment and Job Act : IIJA）における、気候変動対策に関するプログラムへの資金配分を一時停止するように指示した⁷。しかし停止となった対象は、補助金や融資プログラムであり、以下詳述する税控除プログラムは現時点で影響を受けていない。

IRA の EV 関連条項のうち、消費者に身近なのが EV を含むクリーン車⁸購入時に付与される税控除だ。厳密に区別すると、個人利用の新車購入に対し最大\$7,500/台（重要鉱物要件とバッテリー部品要件の 2 要件があり、それぞれ\$3,750/台の控除）の税控除が付与される 30D と呼ばれるプログラム、リースなどの商業利用に対し同額の税控除を付与する 45W、そして中古車取引に対し最大\$4,000 の税控除を付与する 25E に分けられる。これら EV 利用者に対する税控除は、後述する企業の生産や投資に対する税控除と違い、選挙区や州における投資や雇用創出とは結びつけにくい一方で、歳入減少インパクトが大きい。2025 年に一部失効する 2017 年のトランプ減税の延長のために財源が必要な共和党にとっては格好の餌食になる。ただし 30D は、条件などは変遷してきたが IRA 成立以前にも存在していた税控除プログラムであり、プログラム自体を廃止することはややハードルが高い。他方、45W、25E は IRA によって新設されたプログラムであり、特に 45W は 30D に比べ様々な点で要件が緩く⁹、30D では税控除が認められないモデルや購入者でも、リースにすれば恩恵を受けられるため、抜け穴になっているという批判が多い。

従いクリーン車購入の税控除プログラムに関し、30D については法改正により撤廃することは難しいが、バイデン前政権が策定した規定を厳格化¹⁰することは、パブリックコメントなどの行政手続きは必要になるも、比較的容易だと考えられる。また 45W を 30D 並みの厳しい要件に変更することも、規定改定で可能かもしれない。また IRA の改廃法案を、上下院過半数で可決できる財政調整措置法に則って成立させることになれば、45W、25E のプログラム自体を廃止に追い込むことも考えられる。

IRA の EV 関連の税控除プログラムは、購入者に対するものだけではない。EV 製造に不可欠なバッテリー部品や鉱物を含む先端製造業に対し、生産に応じて税クレジットを付与するのが 45X プログラムであり、このプログラムが成立したことで、全米各地でバッテリーや関連部品の投資が促進されている。ある[分析](#)によれば、IRA によって誘発された民間投資約 1,150 億ドルのうち、3/4 超は 2024

⁶ IRA の改廃についての詳細は、筆者作成のレポート「[トランプ再選後の世界（１）インフレ抑制法（IRA）はどうなるのか？](#)」も参照

⁷ 「米国エネルギー解放」大統領令の第 7 条「グリーンニューディールの廃止」の項目で、IRA と IIJA によって予算付けされた資金の支出を即座に停止するよう全省庁に指示。ただ 2 日後の 1 月 22 日に管理予算局（OMB）の[メモ](#)において、対象となるのが同大統領令の第 2 条で掲げられた方針や、「グリーンニューディールの廃止」に沿ったプログラムに限定するとの説明が加えられた。

⁸ CA 州のクリーン車と同じカテゴリー

⁹ 30D の場合は、北米組立要件や、中国など懸念ある外国事業体（Foreign Entity of Concern、以下 FEOC）が生産などを行った鉱物、部品の制限、購入者の所得制限などが設けられているが、45W ではこうした制限がない。

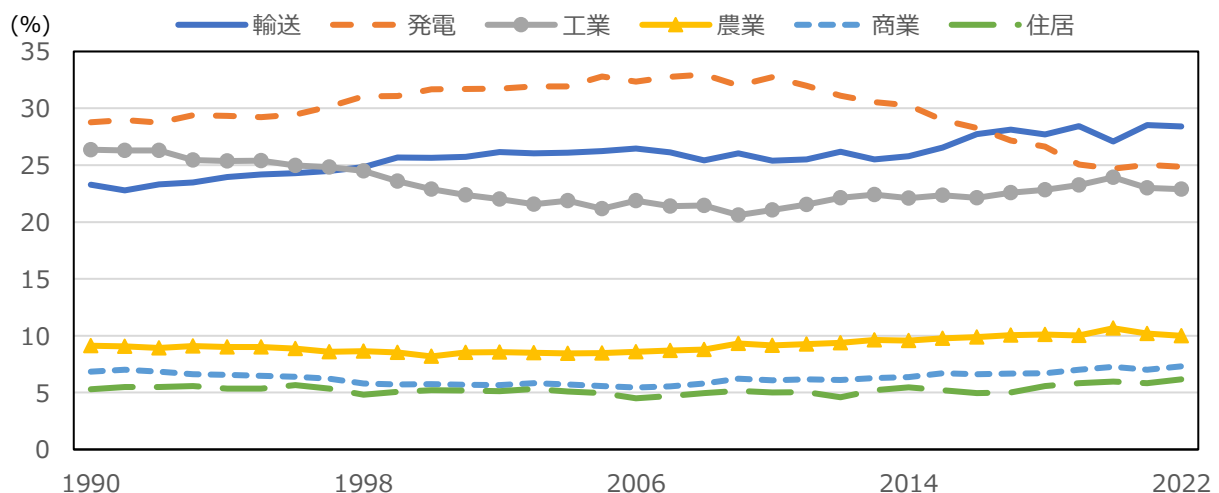
¹⁰ 例えば前政権の財務省が策定した規定では、重要鉱物の採掘、精製、リサイクル何れかの工程において付加価値 50%以上を、北米また FTA（自由貿易協定）締約国で行われていれば原産品と認定されるが、それを全ての工程での判断、もしくは付加価値割合を引き上げることが、規定改定で対応が可能と思われる。また FEOC の該否判定対象鉱物から、天然黒鉛が除外されているが、それを対象に含めることも規定改定で可能だろう。

年の下院選挙で共和党が勝利した選挙区に投下されている。[別の分析](#)によれば、米国での EV 供給網に対する投資は 1,100 億ドルに上り、IRA 成立後に発表されたバッテリー工場 15 か所のうち、13 か所は共和党が勝利した選挙区に立地する。従い 45X プログラム自体を廃止すべきという意見は共和党の中でも大きくないものの、一部議員からは、中国共産党に関連する中国企業も税控除対象になる規定だとして、バイデン前政権が策定した 45X の最終規則施行に反対する法案が前会期に[提出](#)されている。この法案には一部民主党も賛同を示しており、30D プログラムなどで採用されている FEOC 規則が、45X など他のプログラムでも採用され、対象プロジェクトが限定されるような規則変更が行われる可能性がある。もしそうなった場合、FEOC 対象とはならない日本企業などにとっては逆に追い風となる。

4. EV への追い風は止むだろうが、トレンドは続く

米国の GHG 排出源をセクター別（発電含む）にみると、2017 年以降、輸送セクターが、天然ガスや再エネ（再生可能エネルギー）への転換が進む発電セクターを抜いて、最大となっている（図表 1）。つまり、米国において GHG 排出量を削減するには、輸送セクターでの取り組みが最も効果的と言える。

図表 1. セクター別の GHG 排出割合



資料 : EPA ; [Greenhouse Gas Inventory Data](#)

バイデン前政権が輸送セクターの電化を強力に進めようとしたのは、こうした背景があるからだろう。CAFE 基準や排ガス規制の見直し、さらに IRA による 30D 税控除プログラムの刷新により、2022 年 1-3 月期は 5.3%だった BEV のシェアは、2024 年 10-12 月期に 8.7%まで[上昇](#)。さらにバッテリーなどの EV 部品製造に対する厚い支援により、米国での EV サプライチェーン構築は急速に進み始め、EV シフトへの追い風を起こすことは出来た。ただアーリーアダプターによる EV 購入が一巡、また大寒波による EV 充電の脆弱性が露呈するなどして、バイデン前政権後期時点から EV シフトのペースは若干鈍化し始めている。上記のように、トランプ第二次政権において追い風が止むと、そのペースはさらに鈍化するだろう。

ただ、EV シフトのトレンドが停滞することはあれ逆行することはない、と筆者は考える。その理由はまず、上述のとおり北米における EV サプライチェーン確立に向けた投資は既に行われているか

らだ。現在各社が発表している投資計画が実現すると、2030 年までに北米でバッテリーセル生産能力が 1,200GWh、EV 台数にして 12~15 百万台相当になると試算されている。これは現在の米国におけるガソリン車を含む自動車生産台数を上回る規模だ。勿論、全てが計画通りにはいかず、一部計画の中断や変更は行われるだろう。しかし IRA によるインセンティブのインパクトは大きく、トランプ政権で 45X などの税控除プログラムが廃止されない限り、これら既に公表されている投資計画の多くが頓挫することはないだろう。

第 2 に今回の EV シフトが逆行する要素が小さいことだ。米国では 20 世紀初頭と 1970 年代に EV ブームが起こったが、前者は廉価な T 型フォードの登場や、テキサスでの安価な原油発掘により、後者もオイルショックによる原油価格高騰の収束や充電インフラの不足により、その都度 EV ブームは過ぎ去った。ただ今般の状況を鑑みると、原油価格が大幅に下がったり、内燃機関技術が現状よりさらに向上したりする余地は限られている一方で、EV やバッテリー技術は、今後も進歩する可能性が高い。また米国における充電施設も、今後さらに拡充していくだろう。

そして第 3 に、トランプ政権が EV への支援を全て取り下げたとしても、中国を始めとするその他の国では、EV が今後も増加していくことだ。つまり、世界的に見れば EV に関する技術開発やコスト低減は継続していく。そして米国内でも CA 州などは独自の EV 促進政策を続けるだろうし、4 年後に再び民主党政権となれば、再度 EV への追い風となる政策が打ち出されるだろう。その際に改めて米国での EV 事業を検討するのでは、あまりにも遅い。

勿論、リスクが無い訳ではない。EV バッテリーに必要な鉱物の採掘及び精製、そしてそれらを原料とする電極やセパレーターなどのバッテリー主要備品は中国が高いシェアを握っており、EV シフトは国家安全保障の脆弱性を高めるという認識は日に日に強くなっている。特に 2024 年に中国がゲルマニウム、ガリウム、黒鉛などの鉱物の輸出規制を開始したことは、それに拍車をかけている。国家安全保障を最優先する米国政治が、EV シフトを強制的に止めようとする可能性は否定できない。また、米国は世界最大のバイオ燃料生産国であり、農家への配慮や安全保障のリスク、さらに製造サイクル全体で考えた GHG 排出量などを考慮した場合、バイオ燃料を使用した内燃機関が米国にとっては最適解という認識も、農業州選出の政治家を中心に根強い。

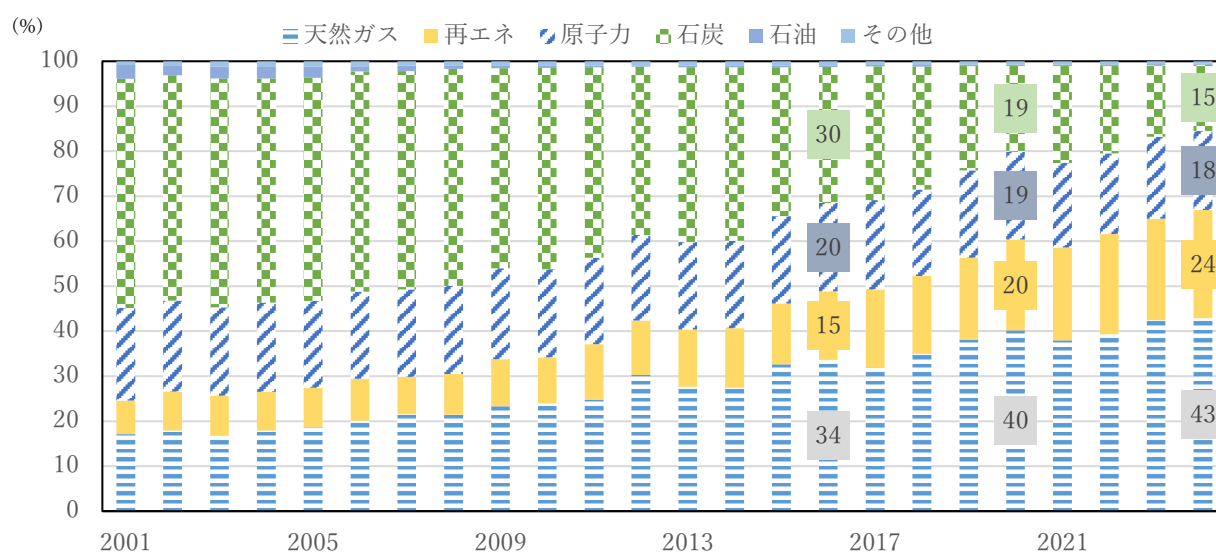
4 年ごとに政策の方向性が大きく変わる可能性があるという事も含め、このような米国特有の政治リスクは今後も付き纏うであろうが、現在の投資状況や世界的なビッグトレンドなどを考えると、米国での EV 関連事業はペースを調整しながらも大幅に見直す必要性を迫られることはないだろう。

5. 再エネシフトは続くか？

EV と同様に、トランプ大統領は再エネに対しても選挙期間中はネガティブな発言が目立った。クリーンエネルギーを推奨し、化石燃料の負担を増加させるバイデン前政権のエネルギー政策を「[グリーン・ニュー・ホックス](#)」(Hoax = 騙し)と辛辣に批判し、第 1 次政権での成果を自画自賛した。トランプ大統領がエネルギー省長官に指名した、シェールガス・オイル生産企業の CEO であるクリス・ライト氏も、気候危機 (Climate Crisis) やエネルギー転換 (Energy Transition)、クリーンエネルギーなどの用語を嫌うほどであり、内務長官及び新設の国家エネルギー会議議長に指名されたノースダコタ州のダグ・バーガム知事も、化石燃料増産に意欲的だ。EV 同様に、IRA における再エネ向けの税控除プログラムが改廃される可能性もあるだろう。Project 2025 では、IRA やその他の法律で設立した再エネ開発業者に対する補助金や支援、またそれらを担当する部署の改廃を主張している。

ただ米国における燃料別の発電量をみると、再エネによる発電量割合（ここでは伝統的水力発電や地熱発電、バイオマス発電を含む）は 2016 年から 2020 年にかけて 15%から 20%に増加。他方、石炭割合は 30%から 19%と 2/3 以下に減少している。24 年 1-10 月では再エネ割合は 24%まで増加する一方、石炭割合は 2023 年に初めて原子力も下回り、24 年 1-10 月までは 15%となっている。天然ガス割合は増加のトレンドとなっているが、石炭と天然ガスを合わせた火力発電割合は、2016 年の 64%から 2020 年には 60%を下回り、2024 年 1-10 月ではさらに低下している（図 4-2）。執政時の発電容量が、その政権の政策をすぐさま反映しているとは言えないだろうが、2016 年から 2023 年にかけて石炭発電量は年平均 7.6%で減少する一方、再エネ発電量は同 5.2%のペースで増加している。少なくとも電力セクターにおいては、トランプ政権 1 期目の政策によって石炭由来の電力が増加し、再エネ割合が減少する傾向は見取れない。

図 4-2. 燃料別の発電量

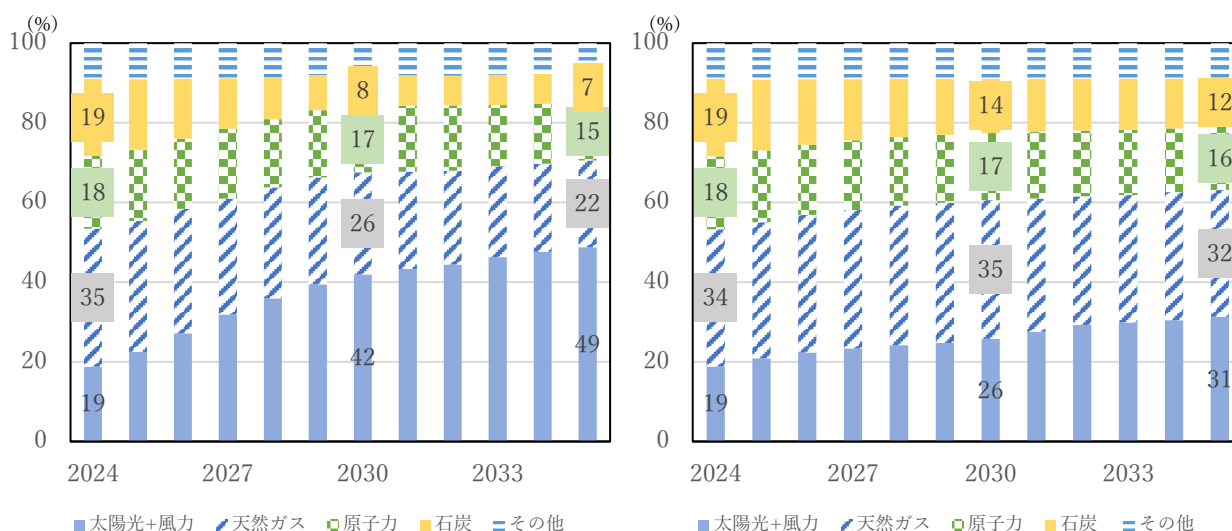


資料：EIA（米エネルギー情報局）；[Electricity Data Browser](https://www.eia.com/data/browser/)

注：2024 年は 1-11 月

それではトランプ政権 2 期目では、1 期目と違いこの再エネシフトは停滞するのだろうか。バイデン前政権は IRA によってクリーン電力に対する税控除プログラムを拡充／新設し、2035 年までに電力セクターでのネットゼロ GHG 排出という目標に近づこうとした。EIA の試算によれば、IRA によって再エネ割合は増加し、太陽光と風力発電を合計した割合は、2027 年に天然ガスも抜き、2035 年には 49%に達するとみられている。他方、IRA の税控除プログラムがない場合は、2035 年時点でも太陽光と風力発電の合計割合は天然ガスを下回り、31%に留まるとみられている（図 4-3）。その差は発電量にすると、2035 年時点で 800Gwh と大きな違いとなる。

図 4-3. 燃料別発電量予想（左は IRA 継続の場合、右は IRA 非継続の場合）



資料 : EIA ; [Annual Energy Outlook 2023](#)

ただし IRA の効果がなくなったとしても、太陽光や風力などの再エネ発電の割合は現状より増加すると予想されている。その背景としてまず挙げられるのは再エネ発電のコスト低下だ。特に系統向け太陽光発電と陸上風力発電のコストは、IRA の税優遇を除いても、天然ガスのコンバインドサイクル発電も下回っていると試算されている。2023 年時点の計画だが、2024-28 年の 5 年間で、太陽光は 102GW、風力は 26GW の発電容量（ネット）が増えるのに対し、天然ガスは僅か 5GW に留まる見通しとなっている。IRA の再エネに対する税控除プログラムが大幅に削減もしくは撤廃されれば、こうしたコスト優位性は削がれるだろうが、再エネ割合が増加するトレンドは継続すると考えられる。また報道によれば、再エネ向け税控除プログラムも、多くが共和党支持地域に経済的恩恵をもたらしており、共和党が上下両院、ホワイトハウスを占めるトライフェクタにおいても、完全な撤廃は難しいとみられている。

2 つ目に挙げられる理由が電力需要の全体の伸びだ。ある調査によれば、2029 年の電力需要（夏季ピーク時容量）の伸びは 128GW と、今後 5 年間で 15.8%増加すると予測されている。米国の電力需要は省エネ技術などにより、2000 年以降は年率 1%以下の伸びに留まってきたが、人工知能(AI)普及によるデータセンターの増加や EV などの電化需要を受け、今後急増することは確実だ。こうした需要の急増に対しては、建設期間が長く、また燃料確保が必要な原子力発電や火力発電よりも、建設期間が比較的短くかつ燃料が不要な再エネ発電の方が有利だ。

3 つ目は気候変動対策のトレンドが退潮の兆しを見せる中でも、依然としてネットゼロを目指し、再エネ電力を重視している地方政府や企業は少なくないことだ。州政府レベルでは、Renewable Portfolio Standards (RPS) や Clean Energy Standards (CES) と呼ばれる、電力業者に対し一定以上の再エネ及び低排出電源を課す制度¹¹が存在しており、2023 年 12 月時点で、28 州とコロンビア特別区が RPS を、11 州が CES を採用している。州ごとによって制度は様々だが、発電量が全国で

¹¹ RPS は太陽光や風力など再エネ発電を中心とした基準。CES は再エネに加え、原子力や水素、炭素捕集貯蔵も対象となる。

4 番目のカリフォルニア州は再エネ割合を 2030 年までに 60%、同 5 番目のイリノイ州も 2040 年までに 50%と定めている。これら州は民主党が知事職を占めており、今後もこうした取り組みは継続されるだろう。他方、発電量が 1 番目、2 番目で共和党州であるテキサス州とフロリダ州には州レベルでの RPS や CES 制度はない。ただ上記 2 州は再エネ発電に有利な地理条件を有していることもあり、2023 年までの 10 年間の再エネ発電量の伸びは、テキサス州は風力で 1 番、太陽光で 2 番めに多く、フロリダ州は太陽光で 3 番目となっている。また都市部の市やユーティリティ会社が独自の再エネ促進策を定めている場合がある。気候変動に積極的に取り組む市のネットワークである Climate Mayors は、トランプ政権がパリ合意の再脱退を表明した 1 月 20 日に、同ネットワークはパリ合意でのコミットメントを堅持する、という[声明](#)を出している。企業側では 2024 年以降、金融機関を中心に、排出量ゼロを目指す国際的な取り組みから脱退する動きが出てきているが、実際に事業における GHG 排出をゼロにしようと取り組む企業が加盟する RE100 などでは、現時点で脱退の動きは見られない。RE100 には米国でデータセンターを運営するデル・テクノロジーやヒューレット・パカードなどが加盟している。また RE100 には加盟していないものの、データセンターを大規模に所有し、かつ今後も新設の計画を持つ Amazon や IBM、Nvidia は消費電力のネットゼロの目標を取り下げてはいない。今後の連邦や州の政策によっては、企業行動も大きく影響を受ける可能性はあるが、レピュテーションリスクにも配慮が必要な企業にとって、一度掲げた気候変動対策の目標を簡単に後退させることは難しいだろう。

6. 原子力・次世代原子炉、CCS は進むか？

再エネ以外のクリーン発電として期待される原子力（含む次世代原子炉）発電、炭素捕集貯蔵（以下、CCS）などはどうであろうか。

トランプ大統領は概ね原子力に対し好意的だ。選挙中の初期の公約である Agenda 47 のなかで、原子力規制委員会（Nuclear Regulatory Committee、以下 RNC）を近代化し、既存原子炉の稼働を維持しつつ、革新的な小型原子炉（Small Modular Reactors、以下 SMR）に投資することで、原子力発電を支持すると[述べている](#)。また大統領令「米国エネルギーの解放」では、化石燃料や重要鉱物並んで、原子力エネルギー開発も積極的に行っていく旨が記載されている。Project 2025 も RNC が民間の原子力利用の革新を阻害要因にならないよう主張し、核燃料処分場の開発促進を求めている。またエネルギー省長官に指名されているライト氏は、自ら設立したシェール企業の CEO を務める傍ら、シリコンバレーにある SMR を開発する Oklo 社の取締役も務めており、少なくとも次世代原子炉の利点には理解があると言えるだろう。

他方 CCS については、化石燃料を使った火力発電でも GHG 排出を抑える役割が期待されているものの、トランプ大統領の基本的なスタンスは積極的に支援するものではなさそうだ。Agenda 47 では、バイデン政権が打ち出した、実質的に CCS なしでは稼働継続が不可となる火力発電所規制¹²を批判し、殆どの CCS プロジェクトは失敗していると、その有効性に疑問を呈した。トランプ大統領のエネルギーに関する主張で一貫しているのは、補助金なしでは経済的に成り立たないエネルギーは不要、という点だ。特に火力発電における CCS コストは、ガス濃度などの違いからエタノール製造施設などに比べても高く、米国では火力発電で CCS 設備が稼働しているのは 1 か所に留まる。ただト

¹² バイデン前政権が 2024 年 4 月に最終規定を発表した、火力発電所を対象とした GHG 排出基準。既存の石炭火力と新設のガス火力発電に対し、2039 年以降の操業継続には、2032 年から実質 CCS 併設が必要となる基準を設定。

ランプ政権のエネルギー政策をリードするとされている、内務長官に指名されたバーガム氏は、CCS には**ポジティブ**だ。ノースダコタ州知事を務めている際に、二酸化炭素を貯蔵する坑井（クラス VI 坑井と呼ばれる）の第 1 位法執行責任者の権限を全米で初めて獲得。州内での CCS プロジェクトを推進し、2030 年までの州内ネットゼロの目標も掲げた。ただ CCS を推進する背景は気候変動対策というよりも、化石燃料に関連したビジネスの 1 つとして捉えているようだ。化石燃料産業界も CCS への支援、特に IRA によって拡張された CCS に対する税控除プログラム（45Q）の継続を訴えており、こうした政権内外の意見によって、トランプ大統領がスタンスを変更する可能性はあるだろう。

7. まとめ：All-of-the-Above 戦略

上記で見てきた通り、トランプ大統領は選挙期間中に EV に対する執拗なまでの嫌悪感を示し、今後バイデン前政権が一生懸命に吹かした「EV への追い風」を出来るだけ止めようとしていくだろう。発電セクターに関しても、GHG 排出抑制よりも、如何に国内のエネルギー価格を引き下げるかを優先し、高コストの再エネを淘汰し、化石燃料の生産を増やすべく、IRA などにおける再エネに対する税控除プログラム改廃、化石燃料採掘許認可の効率化、GHG 排出規制の緩和を目指していくだろう。つまり、EV や再エネに対する過剰な優遇政策を止め、化石燃料に対する規制を緩め、全てのエネルギーを対等に扱う、というのがトランプ政権のエネルギー政策の基本原則であろう。こうしたエネルギー政策の考えは、「All-of-the-Above 戦略」（全方位的戦略）と呼ばれ、2000 年代以降、主に保守陣営において化石燃料も合わせて使用していくエネルギー政策の考え方として使われてきた。文脈によっては化石燃料に肩入れする考え方で使われている場合もあるが、第 1 次トランプ政権やトランプ大統領の演説でしばしば使われた言葉だ。トランプ大統領自身は今後 4 年間、「Drill, baby, drill」（石油・ガスを掘りまくれ）と言い続けるだろうが、既に述べた通り、今後 20 年程みられなかった電力需要の伸びが予想される状況においては、さらに All-of-the-Above 戦略の重要性が増してくる。米国における EV や再エネのクリーンプロジェクトは、バイデン前政権の時代に比べて苦境に立たされる場面が増えてくるだろうが、長期的に見て決してその需要が過去に比べて大きく減り続けることはないだろう。

近年、米国政治は振り子のように振れ幅が大きくなってきている。前政権が極端なリベラル又は保守的な政策を取れば、次の政権は極端にそれとは反対の方向に舵を切る傾向が続いている。さらに今回 19 世紀後半以降、初めて 2 回連続で政権交代が起こったことで、振り子のスピードも上がっている。つまり、現在の政策を前提とした事業計画では、すぐに立ち行かなくなるリスクが高く、逆にニュートラルな政策環境のなかでも事業性が成り立つプロジェクトであれば、4 年後に再度有利な政策環境になった際の上振れ効果が期待できる。その為には、決して政策研究や政治動向が不要という訳ではなく、そうした政策環境のなかにおいても、超党派で継続される政策がどれなのか、どちらの政党からも支持が得やすい中立的な事業がどの分野なのか、そしてそうした事業をどの地域で推進していくべきなのか、という検討がさらに重要になってくるだろう。

丸紅米国会社ワシントン事務所

1717 Pennsylvania Avenue, N.W. Suite 375, Washington, D.C. 20006

<https://www.marubeni.com/jp/research/>

(免責事項)

- 本資料は公開情報に基づいて作成されていますが、当社はその正当性、相当性、完全性を保証するものではありません。
- 資料に従って決断した行為に起因する利害得失はその行為者自身に帰するもので、当社は何らの責任を負うものではありません。
- 本資料に掲載している内容は予告なしに変更することがあります。
- 本資料に掲載している個々の文章、写真、イラストなど（以下「情報」といいます）は、当社の著作物であり、日本の著作権法及びベルヌ条約などの国際条約により、著作権の保護を受けています。個人の私的使用及び引用など、著作権法により認められている場合を除き、本資料に掲載している情報を、著作権者に無断で複製、頒布、改変、翻訳、翻案、公衆送信、送信可能化などすることは著作権法違反となります。