

米国環境エネルギー政策動向 マンスリーレポート

Vol. 2

2025 年 5 月

日本貿易振興機構(ジェトロ)

ニューヨーク事務所

【免責条項】

本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロおよび執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

本レポート作成の背景・目的

米国ではこれまで、バイデン政権が気候変動・クリーンエネルギー政策に積極的に取り組んできた。これに呼応して、米国で活動する主要企業も環境関連対策の強化やクリーンエネルギー技術への投資を進めてきた。しかし 2025 年 1 月 20 日にトランプ新政権が誕生、共和党優勢の第 119 期連邦議会も始動し、バイデン政権下で進められた一連の政策が逆行すると注目されている。こうした米国内の動きを踏まえ、本レポートでは、日系企業の米国での事業活動に影響を及ぼすと考えられる、トランプ新政権下における米国内外の現行の主要な環境エネルギー政策及び議会の動きを把握することを目的としている。

なお、本レポートは Washington CORE, LLC に委託して作成した。

【米国環境エネルギー政策動向マンスリーレポート 5 月号テーマ一覧】

分野	米国における環境エネルギー政策の国内外の動向	米国政府の国際的動向	米国で活動する主要企業の動向
気候変動			
大気汚染	○(1.1.1)		
クリーンエネルギー推進			○(2.1.1)
エネルギーインフラ			
自動車			
電池			
CCS/CCUS			
省エネ			
その他	○(1.1.2、1.1.3、1.1.4)		

目次

1	米国における環境エネルギー政策の国内外の動向.....	1
1.1.1	米下院での決議案の可決に基づく、トランプ政権初となる EPA 規制の撤回へ	1
1.1.2	下院本会議、2025 年度予算決議案を可決し上院へ送付	2
1.1.3	ホワイトハウス、2026 年度連邦政府予算案簡易版を発表.....	3
1.1.4	トランプ政権と州政府との対立激化	5
2	米国内外の主要企業の最新動向	7
2.1.1	米韓、2027 年までにグリーン海運回廊構築を計画	7

1 米国における環境エネルギー政策の国内外の動向

1.1.1 米下院での決議案の可決に基づく、トランプ政権初となる EPA 規制の撤回へ

米下院は 2025 年 5 月 22 日、バイデン政権下で制定された有害汚染物質排出を巡る規制の撤廃を求める決議案「S.J. Res. 31」を賛成 216 票・反対 212 票の僅差で可決した¹。同規則は、バイデン政権時の環境保護庁 (Environmental Protection Agency: EPA) が 2024 年 9 月に制定し、共和党議員は議会審査法 (Congress Review Act: CRA) に基づき同規制の撤回を求めて決議案を提出していた。同決議案は既に (5 月 1 日) 上院を通過しており、今回の下院可決を受けて、トランプ大統領の署名待ちとなる。トランプ大統領は近々、同決議案に署名し、法制化されると見られている²。

本決議案は 3 月 6 日にジョン・カーティス (John Curtis) 上院議員 (共和党、ユタ州選出) によって上院に提出された。2024 年 9 月にバイデン政権下の EPA が復活させた「Once in Always In: OIAI」原則を撤廃することを狙いとしている。大気浄化法 (Clean Air Act: CAA) では、国家有害大気汚染物質排出基準 (National Emissions for Hazardous Air Pollutants: NESHAP) に基づき、有害汚染物質の排出制限を課している。バイデン政権は、「Once in Always In: OIAI」原則を再び導入し、水銀、鉛、ヒ素、ポリ塩化ビフェニル、ダイオキシンなど 7 つの汚染物質を大量排出する施設を「主要汚染源」として定義付けた。「主要汚染源」として指定された場合、仮に対象施設が排出量を連邦基準値未満に削減しても、汚染物質の測定や報告など、引き続き厳格な要件を満たすことが事業者には義務付けられている。そのため産業界や共和党議員は同原則に強く反発しており、「目標の排出削減量を達成した企業が、引き続き規制対象となるのは非合理的であり、投資の抑制につながる」と訴え、撤廃を求めていた³。

「OIAI」原則の制定・施行は、クリントン政権時の 1995 年にまで遡る。産業界からの反発により、トランプ第 1 次政権時に同原則は撤廃されたものの、次のバイデン政権で再び復活するなど、政治的な影響を長年受けてきた。「OIAI」原則の経緯は以下のとおりである。

- ・1995 年「OIAI」原則の制定・施行: クリントン政権時 EPA は OIAI 原則を導入し、一度でも「主要汚染源」として指定された場合は、当該施設における排出削減が達成されても、厳格な要件を恒久的に適用するとした
- ・2018 年: トランプ第 1 次政権時 EPA は、業界からの要望を受けて同原則を撤廃。当時のスコット・プルイット (Scott Pruitt) 長官は、「『主要汚染源』における汚染物質の排出量が基準値未満に削減された場合は、遵守すべき要件を緩和する」としたガイダンスを発表⁴

¹ Congress.gov., "S.J.Res.31 - A joint resolution providing for congressional disapproval under chapter 8 of title 5, United States Code, of the rule submitted by the Environmental Protection Agency relating to "Review of Final Rule Reclassification of Major Sources as Area Sources Under Section 112 of the Clean Air Act""

<https://www.congress.gov/bill/119th-congress/senate-joint-resolution/31>

² THE HILL, "House sends resolution giving polluters more leeway to Trump's desk," May 22, 2025

<https://thehill.com/policy/energy-environment/5311975-house-air-pollution-trump/>

³ John Curtis, "CURTIS RESOLUTION OVERTURNING HARMFUL EPA RULE PASSES SENATE," May 22, 2025

<https://www.curtis.senate.gov/press-releases/curtis-resolution-overturning-harmful-epa-rule-passes-senate/>

⁴ Shumaker, "Client Alert: U.S. EPA Withdraws 'Once-In, Always-In' Policy for Sources Regulated Under Section 112 of the Clean Air Act," Feb 5, 2020

- ・2020 年 11 月: トランプ政権は「OIAI」原則を正式廃止
- ・2023 年 9 月: バイデン政権は「OIAI」原則の復活案を提案。2024 年 9 月に最終規則が発行され、同原則が正式復活
- ・2025 年 3 月 6 日: 上院共和党議員が CRA に基づき「OIAI」原則を撤回する決議書を議会へ提出
- ・同年 5 月 1 日: 上院通過。5 月 22 日下院通過

<今後の動向>

本決議案は、トランプ大統領が署名し法制化されると見られているが、今回の動きは、共和党議員が CRA の手続きを通じて、バイデン政権時に制定された環境規制の覆しに成功した初めての取り組みとして注目されている。共和党議員は、CA 州車両排ガス免除承認や省エネ家電製品基準など、CRA を通じて合計 10 件程度の EPA 関連規制を撤廃する決議案を作成、法制化に向けて現在審議を進めている⁵。法案の成立には上院で 60 票の合意が必要であるものの、決議案可決には過半数の賛同で済むため、政権交代時などの制度転換に活用されることがある。しかし CRA の活用期限は、最終規則の発表後、60 日間以内(休会などを除いた議会開催日で換算)で、今回の政権交代では 5 月上旬までとなる⁶。今後の規制撤廃や緩和には、議会を通じた法改訂や立法が必要なため実現はより困難となる。

1.1.2 下院本会議、2025 年度予算決議案を可決し上院へ送付

連邦議会では現在、予算決議案の議論が進んでいる。5 月 22 日には連邦下院本会議で、今後 10 年間の減税・歳出削減・債務上限の引き上げなどの予算大枠の方向性を定めた 2025 年度予算決議案「通称: 大きく美しい 1 つの法案(The One Big Beautiful Bill Act)」が賛成 215 票反対 214 票の僅差で可決した。減税の延長のほか歳出削減などにより、今後 10 年間で 3.8 兆ドルの債務を増やす見込みである⁷。

今回の予算決議案は、バイデン政権時に可決したインフレ抑制法(Inflation Reduction Act: IRA)で支出が決定したクリーンエネルギーへの税控除のほか、気候関連プログラムへの補助金の取り消しなどが盛り込まれており、注目を浴びた。上下院の各予算委員会(Budget Committee)がそれぞれ議会へ提出した予算決議案は 2 月下旬に本会議を双方とも通過、その後上下院案が統合され、下院案を主軸とした予算調整案が 4 月 29 日に、下院の各委員会での修正(マークアップ)が開始された。気候・エネルギー部門では、クリーンエネルギーを対象とした IRA 税控除を含む税制を担当する下院歳入委員会(Ways and Means Committee)と、気候・エネルギー関連プログラムを所轄する下院エネルギー・商務委員会(Energy and Commerce Committee)が審議を 5 月 13 日に開始、翌日に各委員会を通過させた。これを土台に 5 月 22 日、拮抗する下院での激論を経て、本会議を通過した。

<https://www.shumaker.com/insight/client-alert-us-epa-withdraws-once-in-always-in-policy-for-sources-regulated-under-section-112-of-the-clean-air-act/>

⁵ Bergeson & Campbell, "The Clock Is Ticking for Republicans to Use the Congressional Review Act," April 10, 2025

<https://www.lawbc.com/the-clock-is-ticking-for-republicans-to-use-the-congressional-review-act/>

⁶ 同上

⁷ Reuters, "The Republican tax and spending plan: What's in it and what will it cost and save," May 22, 2025
<https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/whats-republican-tax-health-plan-what-is-not-2025-05-12/>

本会議で可決した予算調整案は、当初予想および歳入委員会承認案よりも厳しいクリーンエネルギー資金削減となった。電気自動車(EV)やクリーン水素への税控除は 2025 年末で廃止。再エネへの税控除は 2028 年末、原子力への税控除は 2031 年末で終了するなど、IRA で設定された適用期間を前倒しで終了する。本会議を通過した主なクリーンエネ税控除や気候・エネルギープログラムの主な内容は以下のとおりである。

種類	主な税控除や補助金の削減提案内容		
IRA 税控除	EV 関連	30D(新車購入)、30C(充電器購入)、25E(中古車購入)、45W(商業車購入)	2025 年末で終了
	クリーン水素	45V	2025 年末で終了
	再エネ	45Y(クリーンエネ投資)、48E(クリーンエネ生産)	2028 年末で終了
	クリーン製造	45X(先進製造)	2031 年までの段階的廃止
	原子力	45U	2031 年末で終了
	バイオ燃料	45Z(クリーン燃料)	当初予定の 2027 年から 2031 年へ延長
	CCS	45Q	当初予定どおり継続
気候・エネルギー関連	・DOE 配分: ローン保証、送電整備補助金、州政府への省エネ訓練補助金等 ・EPA 配分: 環境正義補助金、温室効果ガス削減基金、メタンガス排出削減補助金等		未消化の予算を相次いで取消

出典: 下院議会⁸

<今後の見通し>

5 月 22 日に下院本会議を可決した本予算決議案は上院へ送られ、本会議で審議される予定である。共和党は 7 月 4 日の独立記念日の休会前の可決を目指している⁹。IRA 予算は既に共和党州へ配分、その恩恵を享受しており、一部の共和党員は削減に対して反発、抛出の継続を要請するなど、当初予想ではクリーンエネルギーへの資金取消は分野次第で限定的となると見られていた。しかし下院予算決議案では、想定よりも大幅な削減となった。全民主党議員が反対のなか、決議書可決にはほぼすべての共和党議員の合意を得る必要があったため、交渉の末、優先度に応じてクリーンエネルギー資金撤廃では妥協せざるを得なかったとみられる。しかし上院では、既に下院案に反対する共和党議員も出ており、調整は更に難航すると見られる。

1.1.3 ホワイトハウス、2026 年度連邦政府予算案簡易版を発表

ホワイトハウスは 5 月 2 日、2026 年度(2025 年 10 月 1 日～2026 年 9 月 30 日)の連邦政府予算案簡易版を発表した¹⁰。一般的に次年度の連邦政府予算案(予算教書)は毎年 2 月第 1 週月曜日まで

⁸ Congress.gov, "H.R.1-One Big Beautiful Bill Act"
<https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/1/text>

⁹ CBS News, "House passes Trump's "big, beautiful bill" in razor-thin vote after dramatic all-night session," May 22, 2025
<https://www.cbsnews.com/news/house-vote-trump-tax-bill/>

¹⁰ Whitehouse, "Fiscal Year 2026 Discretionary Budget Request," May 2, 2025
<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/05/Fiscal-Year-2026-Discretionary-Budget-Request.pdf>

に議会へ提出することとされている。しかし今年は、政権交代もあり 5 月に入り予算案簡易版がようやく発表された。通常の予算教書と異なり、各連邦政府における分野別プログラムの増減額などの詳細は記載されておらず、全体の予算大枠に留まっている。今回の予算案は、トランプ大統領令を反映して、連邦政府拠出の大幅削減を柱としており、防衛費を除いた裁量的支出額は 2025 年度承認予算額と比べて 1,631 億ドル減 (22.6%減) の 5,574 億ドルとなる。これに対して安全保障などは増額となり、防衛費は前年比 13.4%増となる。

一方、クリーンエネルギーや気候関連プログラムでは軒並み減額となる。エネルギー省 (Department of Energy: DOE) の 2026 年度予算要求額は前年度比 9.4%減の 451 億ドル、EPA は同 54.5%減の 42 億ドルへと減額になる。これに加えて、インフラ投資雇用法 (Infrastructure Investment and Jobs Act: IIJA) 予算も大幅減額となっており、前年比 34%減となる (DOE や EPA 配分予算も含まれる)。トランプ政権では大統領令で掲げている通り、気候・クリーンエネルギープログラムを「グリーン分野の新たな詐欺／グリーンニュースキャム (Green New Scam)」と称し、2026 年度予算でも同関連予算の大幅削減を図る構えである。特に、IIJA に盛り込まれた再エネや直接空気回収 (Direct Air Capture: DAC) 技術、EV やバッテリーへの製造支援などのほか (前年度比約 152 億ドル減)、EPA の環境正義プログラム (同 1 億ドル減)、商務省傘下の米国海洋大気庁 (National Oceanic and Atmospheric Administration: NOAA) の気候関連研究への補助金 (同約 13 億ドル減) の予算削減の方針を示した¹¹。ホワイトハウスが発表した 2026 年度予算案のうち、主な環境・クリーンエネ関連プログラムの削減案は以下のとおりである。

省庁名	分野／部署	削減額(ドル)	概要
エネルギー省 (DOE)	IIJA 予算の取消	152 億 4,700 万	出力不安定な再エネ、CCS、DAC、EV やバッテリー製造の支援など、「グリーンニュースキャム」の IIJA 予算の削減
	省エネ・再エネ	25 億 7,200 万	環境正義などを含む「グリーンニュースキャム」や気候関連活動に対する初期段階の研究開発プログラムを減額
	科学	11 億 4,800 万	気候変動や「グリーンニュースキャム」に関する研究補助金の削減。AI (人工知能) や高性能コンピューティング、核融合などの新興技術の優先分野へ投資集中
	原子力	4 億 800 万	原子炉の革新的なコンセプトや先進原子炉燃料の開発など、国内のエネルギー自立の達成に必要な原子力技術の研究開発を焦点とするため、重要でない原子力エネルギー開発への補助金を削減
	環境管理	3 億 8,900 万	汚染土壌の浄化に対する資金を減額。浄化活動は、全米で 14 か所のサイトに集中
	化石燃料	2 億 7,000 万	現行の化石燃料エネルギー・カーボンマネジメント室を化石燃料室へと名称変更、従来の役割と機能に戻す。国内の化石燃料や重要鉱物の生産につながる研究への資金援助に焦点

¹¹ Whitehouse, "Ending the Green New Scam"

<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2025/05/Ending-the-Green-New-Scam-Fact-Sheet.pdf>

	ARPA-E	2 億 6,000 万	「グリーンニュースキャム」関連の技術支援は停止。先進エネルギー技術や高リスク高リターンな重要且つ新興技術に対して一定水準まで減額
環境保護庁(EPA)	飲料水州回転基金	24 億 6,000 万	州内の飲料水インフラを整備するために州政府へ資金を付与する「飲料水州回転基金」は、多額の IIJA 資金が配分されており、予算を削減する
	環境正義	1 億	大統領令に則り、環境正義プログラムを廃止
	大気保護プログラム	1 億	不必要で過度な気候変動規制を企業へ課しており、大気保護プログラムの予算を減額
商務省 NOAA	NOAA 研究補助金	13 億 1,100 万	様々な気候主導研究・データ・補助金プログラムを廃止

出典: ホワイトハウス¹²

<今後の見通し>

今回の 2026 年度予算案概要版はあくまでもトランプ政権の要求案であり、最終的な年度予算は連邦議会での承認が必要となる。通常、連邦議会での審議を経て、最終案は政府案からのより戻しが見られる。5 月 20 日頃から予算案の作成に向けた公聴会が議会上下院の各委員会で開始されているものの、政府予算案発表が通常より 3 か月遅れているほか、2025 年度予算決議案の上院審議もあることから、9 月末までの 2026 年度予算案の成立は困難と予想される。

1.1.4 トランプ政権と州政府との対立激化

米国では連邦政府とは別に、独自の法規制を整備、施行する権限が州政府に付与されている。気候分野では、カリフォルニア州やニューヨーク州などの州政府は、独自の法規制や施策を通じて、連邦政府よりも厳格な気候関連施策・プログラムを展開してきた。しかしトランプ政権は 4 月 8 日、従来型エネルギー資源の開発や利用推進を妨げる州政府や地方自治体の権限を制限するとし、「州政府の行き過ぎから米国のエネルギーを保護する(Protecting American Energy From State Overreach)」大統領令を発表した¹³。同大統領令の対象となる州政府や地方自治体の法規制や施策には、気候変動を始め、ESG (Environmental, Social and Governance) イニシアチブ、環境正義、炭素または温室効果ガス排出削減やカーボンプライス制度なども含まれる。司法長官は、同大統領令の対象となる各種の州・自治体の施策やプログラムを特定し、本大統領公布後 60 日以内に、対応策を大統領へ報告することが義務付けられている。

<気候変動・再エネを巡るトランプ政権と州政府との対立>

「州政府の行き過ぎから米国のエネルギーを保護する」大統領令を踏まえて司法省は 4 月 30 日、気候政策を推進するニューヨーク州、バーモント州、ミシガン州、ハワイ州の 4 州を提訴した¹⁴。ニューヨー

¹² Congress.gov, "H.R.1-One Big Beautiful Bill Act"

<https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/1/text>

¹³ Whitehouse, "Protecting American Energy From State Overreach Executive Order," April 8, 2025

<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/protecting-american-energy-from-state-overreach/>

¹⁴ The Hill, "Trump administration sues 4 blue states over climate suits, laws," May 1, 2025

<https://thehill.com/policy/energy-environment/5278148-trump-sues-blue-states-climate-lawsuits-laws/>

ク州とバーモント州は、石油ガス企業による事業活動が気候変動の一因であるとし、気候変動による損害を企業が負担することを義務付けた州法「Superfund」を制定している。一方、ミシガン州とハワイ州は、気候変動による被害の原因となる石油ガス企業を提訴する構えを見せていた。これらの4州を提訴することで、石油企業への負担を強いる州法を無効にするほか、石油ガス企業を提訴する試みを阻止する狙いである。司法省によると、気候変動関連の法規制を制定する権限は州政府ではなく連邦政府にあり、州政府によるこれらの法規制は違法であると主張している。

一方、州政府もトランプ政権への訴訟、攻撃を加速している。トランプ政権誕生から 100 日間に、相次ぐ大統領令の公布に反発する州政府による訴訟も増えており、この間の州政府による政権への訴訟件数は約 50 件に上る（州司法長官協会データベース）¹⁵。気候関連の訴訟事案の内容は、トランプ政権による補助金の一時停止やカリフォルニア州車両排ガス規制の免除承認などに関するものが含まれている。さらに 5 月以降、大統領令や再エネ開発承認停止などへの反発から州政府によるトランプ政権への訴訟が活発となった。最近の主な州政府による訴訟事案は以下のとおりである。

日付	分野	州政府	概要
2025 年 5 月 5 日	風力発電	ニューヨーク州	NY 州を主導とした 17 州政府は、新規風力プロジェクトのリースや承認を一時停止したトランプ政権の大統領令は違法であるとしトランプ政権を提訴
5 月 7 日	EV	カリフォルニア州	CA 州を筆頭とした 16 州政府は、IRA の全米 EV 充電インフラ整備プログラムの 30 億ドル以上の補助金の一時停止は違法であるとし、トランプ政権を提訴
5 月 9 日	国家エネルギー緊急宣言 大統領令	ワシントン州	WA 州を始めとした 15 州政府は、米国では石油・ガス生産量が過去最大を誇るにも関わらず、「国家エネルギー緊急事態宣言」大統領令を公布したことは違憲であると主張し、トランプ政権を提訴
5 月 13 日	輸送インフラ	カリフォルニア州	CA 州を中心とした 20 州政府は、トランプ政権が掲げる移民政策を遵守しない場合、州輸送インフラへの補助金の支給を停止するとしてトランプ政権の方針は違法と訴え、提訴

出典：州司法長官協会¹⁶

<CA 州車両排ガス規則免除承認を巡る対立>

トランプ政権とリベラルな政策を掲げる州政府との対立において、カリフォルニア州車両排ガス規則の EPA 免除承認を巡る動きは、大きな影響を持つとして注目される。大気浄化法（Clean Air Act: CAA）は、EPA が承認すれば、連邦基準よりも厳格な州独自の法規制を整備、施行することが許可されている。そのためカリフォルニア州は長年、乗用車やトラックなどの車両に対する排ガス規則（EV 義務付け）を制定、EPA から免除承認を受けて、独自の規制を運用してきた。同州の車両排ガス規則は、西海岸や東海岸などの他州でも採用されており、その影響力は大きい。

¹⁵ Attorneys General, “State Litigation and AG Activity Database”

<https://attorneysgeneral.org/multistate-lawsuits-vs-the-federal-government/list-of-lawsuits-1980-present/>

¹⁶ 同上

このカリフォルニア州車両排ガス規則の EPA 免除承認を巡っては、州政府とトランプ政権／共和党議員との間で対立が深まっている。カリフォルニア州政府は、バイデン政権時の EPA から、「先進クリーンカーII (Advanced Clean Cars II: ACCII)」、「先進クリーントラック (Advanced Clean Trucks: ACT)」、「低オムニバス Nox (Low Omnibus Nox)」といった 3 つの車両排ガス規則の免除承認を得ていた。しかしトランプ政権下の EPA は 2 月 14 日、これらの免除承認を取り消すために、議会審査法 (CRA) の手続きに則り連邦議会で審議するよう求めた¹⁷。これを受けて下院共和党議員は 4 月 2 日、車両排ガス規則の免除承認を撤回するための決議書を議会へ提出。4 月 30 日に下院議会、その後 5 月 22 日に上院を通過した。トランプ大統領はこれに署名し、法制化すると見られている。これに対してカリフォルニア州政府は 5 月 23 日、訴訟を起こす構えを明らかにしたほか、他 11 州と共同で独自の車両排ガスを推進する「手頃なクリーンカーズ同盟 (Affordable Clean Cars Coalition)」を立ち上げることを発表した¹⁸。

訴訟となった場合、カリフォルニア州車両排ガス規則の免除承認を CRA の手続きにより無効化する手法の是非が焦点の一つとなると見られる。連邦議会の独立機関である政府説明責任局 (Government Accountability Office: GAO) は 3 月 16 日、CRA の審査対象は過去 60 日以内に制定された「主要な規則」であり、EPA 免除承認はこれに該当しないと判断した¹⁹。

2 米国内外の主要企業の最新動向

2.1.1 米韓、2027 年までにグリーン海運回廊構築を計画

米国と韓国は 4 月 29 日、2027 年までに太平洋を横断するグリーン海運回廊を構築する計画、米国・韓国グリーン海運回廊建設実施ロードマップ (US-South Korea Green Shipping Corridor Construction Implementation Roadmap) を発表した²⁰。このグリーン海運回廊は、ワシントン州シアトル・タコマと、韓国の釜山・蔚山 (ウルサン) 港を結ぶ初の太平洋横断型のゼロカーボン燃料船舶によるルートで、コンテナ船 1 隻の年間運航につき、乗用車約 3 万 2 千台の CO2 排出量に相当する排出削減効果を見込んでいる。

グリーン海運回廊とは、ゼロカーボン燃料または環境に優しい技術を活用し、海運プロセス全体を通じて炭素排出量を大幅に削減する国際海上航路のことを指す。英国、ノルウェー、米国が主導し、国連気候変動枠組条約締約国会議 (United Nations Framework Convention on Climate Change:

¹⁷ EPA, "Trump EPA to Transmit California Waivers to Congress in Accordance with Statutory Reporting Requirements," February 14, 2025
<https://www.epa.gov/newsreleases/trump-epa-transmit-california-waivers-congress-accordance-statutory-reporting>

¹⁸ United States Alliance, "U.S. Climate Alliance Governors Launch Affordable Clean Cars Coalition to Expand American's Access to Newer and Cleaner Vehicles," May 23, 2025
<https://usclimatealliance.org/press-releases/alliance-governors-launch-affordable-clean-cars-coalition-may-2025/>

¹⁹ GAO, "Observations Regarding the Environmental Protection Agency's Submission of Notices of Decision on Clean Air Act Preemption Waivers as Rules Under the Congressional Review Act," March 6, 2025
<https://www.gao.gov/assets/880/875948.pdf>

²⁰ Offshore Energy, "South Korea and US plan green shipping corridor by 2027," May 5, 2025
<https://www.offshore-energy.biz/south-korea-and-us-plan-green-shipping-corridor-by-2027/>

UNFCCC, Conference of the Parties: COP)で導入された概念で、シンガポールやロッテルダム、上海などの主要港湾都市も独自のイニシアチブを立ち上げている。ノルウェー・オスロに本部を置く、国際的な認証機関・船級協会 (Det Norske Veritas group: DNV) のデータによると、2024 年 2 月時点で、57 のグリーン海運回廊が検討されている。

この米韓グリーン海運回廊構想は、4 月 28 日から 30 日にかけて韓国・釜山で開催された海洋汚染対策と持続可能な海洋利用をテーマにした国際会議 (10th Our Ocean Conference: OOC) で、米韓両政府によって正式に発表された。韓国の既存のエネルギー転換枠組みを基盤としつつ、2050 年までに海運のネットゼロ排出を達成するための具体的な手順を示すもので、韓国からは釜山港湾公社 (Port Authority of Busan)、蔚山 (ウルサン) 港湾公社 (Port Authority of Ulsan)、韓国船級協会 (Korean Register: KR)、大手海運会社 HMM 社、米国からは北西港湾連合 (Northwest Seaport Alliance)、シアトル港 (Port of Seattle) とタコマ港 (Port of Tacoma) など、両国の官民セクタが参画する。アンモニアやグリーンメタノールなどの代替海洋燃料の、より広範な利用に向けた供給基地と必要なインフラの整備が進められるという²¹。

<地域・港湾主導の海運脱炭素>

米国では気候変動政策に否定的なトランプ政権のもと、州や自治体 (主に港湾) 主導で海運の脱炭素化が進められることとなる。トランプ政権は 4 月初旬にロンドンで行われた IMO の海洋環境保護委員会会合 (Marine Environment Protection Committee meeting: MEPC) で海運脱炭素化交渉からの米国撤退を発表²²、IMO 代表団に対し、温室効果ガス排出量や燃料選択に基づいて米国船舶に料金を課す措置を拒否し、米国船舶に課される料金を相殺するための報復措置検討にも言及した²³。

こうした米政権方針とは一線を画し、州政府は独自の取り組みを続けている。カリフォルニア州は、船舶が規制対象港に寄港する際に同州大気資源局 (California Air Resources Board: CARB) が承認する戦略 (CARB Approved Emission Control Strategy: CAECS) を用いて排出量を管理するなど独自の政策を進めている²⁴。ワシントン州も水面上を滑走するクリーン高速フェリーを採用、排出量を大幅に削減する取り組みを行っており²⁵、海上の脱炭素化は連邦政府よりも州政府や自治体港湾局等の特定地域がリードする構図となる²⁶。

²¹ 同上

²² Reuters, "US exits carbon talks on shipping, urges others to follow, document says," April 10, 2025 <https://www.reuters.com/sustainability/boards-policy-regulation/us-exits-carbon-talks-shipping-urges-others-follow-document-2025-04-09/>

²³ gCaptain dairy, "U.S. Withdraws from Critical IMO Climate Meeting, Threatens Retaliation Over Emissions Pricing," April 8, 2025 <https://gcaptain.com/u-s-withdraws-from-critical-imo-climate-meeting-threatens-retaliation-over-emissions-pricing/>

²⁴ California Air Resources Board, "Ocean-Going Vessels At Berth Regulation," Oct 20, 2023 <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/ocean-going-vessels-berth-regulation>

²⁵ Washington State Department of Commerce, "Washington charts a new course for clean, fast ferry travel," April 23, 2025 <https://www.commerce.wa.gov/ja/washington-charts-a-new-course-for-clean-fast-ferry-travel/>

²⁶ Port of Long Beach, "California, Shanghai Leadership Collaborate to Advance Green Shipping Corridor," March 17, 2025 <https://polb.com/port-info/news-and-press/california-shanghai-leadership-collaborate-to-advance-green-shipping-corridor-03-17-2025/>