

米国環境法におけるカリフォルニア州のリーダーシップ California Leadership in American Environmental Law

講演 ダニエル・A・ファーバー¹

翻訳 辻 雄一郎

本翻訳の紀要掲載に当たって

社会文化科学研究科は、2008年4月から公共政策科学専攻のなかに地域公共政策コースが開設されるのを記念して、2007年10月23日に、「米国環境法におけるカリフォルニア州のリーダーシップ」と題する記念講演会を開催した。講演者は、カリフォルニア大学バークレー校ロースクール教授であり、同大学CCELP(California Center for Environmental Law and Policy; 環境法・政策のためのカリフォルニアセンター)センター長であるダニエル・A・ファーバー教授¹である。当日は、辻雄一郎CCELPフェロー(Doctor of science of Law: 博士)が通訳に当たられた。お二人には、中富がバークレー校ロースクールにVisiting Scholarとして受け入れていただいた際に大いにお世話になった。それが縁で今回、講演を引き受けて頂くことができた。講演の紀要掲載を快諾されたファーバー教授、および翻訳の労を執っていただいた辻氏のご厚意に感謝したい。

ファーバー教授の略歴を紹介する。1971年にイリノイ大学にて哲学でB.A.を取得(high honor)。1972年に社会学でM.A.を取得。1975年、イリノイ大学にてJDを取得。在学中、イリノイ大学ローレビューの編集長として活躍。卒業後は、第七巡回裁判所のPhillip W. Tone 裁判官のクラークとして、連邦最高裁ではJohn Paul Stevens 裁判官のクラークとして勤務。その後、Sidley & Austin 法律事務所で勤務した後、イリノイ大学で教鞭をとる。1981年にミネソタ大学の教授となり、1987年にそこで初の、Henry J. Fletcher Professor of Lawとなり、2000年にはMcKnight Presidential Professor of Public Lawに任命された。2002年にバークレー校ロースクール(Boalt Hall)にSho Sato Professor(称号; ショーサトーとは日本人で最初 Berkeley ロースクールで教授になった人物)として招かれている。現在、本講演でも触れられているCCELPのセンター長として研究・教育に携わるとともに、多数の論文を執筆されている。

2004年に教授は、Lincoln Constitution(2003年)の出版によって、Association of American Publishers から2003 Professional Scholarly and Publishing Division を受賞している。さらに八

¹ Sho Sato Professor of Law and Faculty Director of the California Center for Environmental Law and Policy (CCELP) at the University of California, Berkeley

リケーン・カトリーナの後、災害法をアメリカのロースクールで最初に開講し、災害法の学問構築に力を注いでいる。著書に『災害と法：カトリーナを越えて』（2006年）がある。

彼の主要な著作だけを挙げると以下の通りである。

“ Law and Public Choice: A Critical Introduction(1991)”(with Philip P. Frickey)

“ Beyond All Reason: The Radical Assault on Truth in American Law(1997)”(with Suzanna Sherry)

“ Eco-Pragmatism: Making Sensible Environmental Decisions in an Uncertain World(1999)”

“ The First Amendment(2002)”

“ Desperately Seeking Certainty(2002)”(with Suzanna Sherry)

“ Lincoln Constitution(2003)”

“ Environment Law in a Nutshell(2004)”

“ Modern Constitutional Theory(2004)”(with Alexander Aleinkoff, 他)

“ A History of the American Constitution(2005)”(with Suzanna Sherry)

“ Disaster and Law:Katrina and Beyond(2006)”

“ Public Choice and Public Law(2007)” ほかケースブックなど多数の著作がある。

また、ファーバー教授には、岡山大学法学会においても「地球温暖化と被害者補償の問題」と題して講演をいただいている。その翻訳は、岡山大学法学会雑誌57巻4号に掲載されるので併せて読んでいただきたい。

（ 公共政策科学専攻長・地域公共政策コース長；中富公一 ）

はじめに

第一章 連邦憲法上の構造

第二章 電力の需要と供給の規制

第三章 運輸部門の規制

第四章 気候変動に関する研究

第五章 地方のイニシアチブ

結論

はじめに

今日ここに居ることを名誉に思います。岡山大学大学院社会文化科学研究科における地域公共政策コースの開設に参加できることは特別な荣誉です。私の扱うトピックは、環境法におけるカリフォルニアとサンフランシスコベイエリアのリーダーシップです。

幾つかの点でカリフォルニア州はその大きさと重要性から自然のリーダーです。カリフォルニア州は米国で面積において第三番目に大きい州であり、もしこれが国家だったら、ドイツ、イタリア、日本よりも大きな国になるでしょう。人口は現在3700万人で、2025年には5000万人に増加することが期待されています。カリフォルニアの経済は、1兆6000億ドルを年間計上しています。もしこれが独立国家だったら、世界で8番目に大きな経済国になります。エンターテイメント(ハリウッド)やソフトウェア(ベイエリアのシリコンバレー)を含む幾つかの分野におけるリーダーです。多くの小さな米国の他州と異なり、カリフォルニアは主要な問題に取り組む資源を有しています。

カリフォルニアは注目すべき環境を保有しています。ヨセミテバレーは氷河が彫った岩のドームによって、セコイア国立公園は地球上最も大きな生物の生息地、巨大なセコイアの木々によって人々に知られています。地球上でもっとも背の高い生物であり、もっとも太古のレッドウッズの木は、沿岸、特にサンフランシスコの北側に点在して生息しています。カリフォルニアには、米国で最も高い山、ホイットニー山(Mount Whitney)が存在しています。さらに西半球で最も気温が低く、最も気温の高い場所としてデスバレーが有名です。カリフォルニアのイガゴヨウ(Bristlecone pine: カリフォルニアの松)は世界で最古の樹木として知られ、そのうちのひとつは5000年以上も前から生息しています。これはエジプトのピラミッドが建設される前から生息していたことになります。

カリフォルニアは環境問題について歴史上リーダーシップを發揮してきました。カリフォルニ

アは大気規制について米国国内で最も厳しい規制を敷いてきました。また危機に瀕する種、沿岸の保全、レイクタホのような特別地域に関して強力な州法を用意してきました。多くの人がカリフォルニアに住む理由は沿岸や山々の美しさにあります。環境に関する措置は強く支持されています。

今日、私は気候変動におけるカリフォルニアのリーダーシップに焦点をあてますが、この分野は、世界が直面する最も重要な環境問題です。連邦政府は、この深刻な問題についてこれまで何のイニシアチブも取ってきませんでした。おそらく驚くべきことに州が連邦政府より積極的に行動を起こしてきました。² 2006年までにすべての州が気候変動を扱う措置を講じてきました。カリフォルニアはリーダーとして、自動車や発電所から排出される温室効果ガスを規制する州法を用意し、2010年代の末までに90年の排出水準に温室効果ガスの排出を削減するという野心的な命令を出しています。

なぜカリフォルニアはこの分野でリーダーだったのでしょうか？³ 二つの理由が考えられます。第一に、多くのカリフォルニア州民は、気候変動がとても深刻な問題であると信じています。州民は経済的視点から、気候変動が重要な機会を提示しているとも信じています。温室効果ガスを削減するためには新しいエネルギー技術が不可欠になるでしょう。カリフォルニア州民はシリコンバレーがコンピュータ産業で担っているのと同じ役割を、エネルギー技術の革新分野において担うことを望んでいます。多くの投資家は、「クリーン・テック (Clean Tech)」が将来の波であると考えています。カリフォルニアはその細長い海岸と水の需要から気候変動に特に脆弱であると考えられています。

第二に、アーノルド・シュワルツネッガー知事は、温室効果ガスの削減を最重要課題であると考えています。2005年、彼は温室化ガスの削減のために画期的な目標を設定しました。それは、2020年までに1990年の排出値まで減少させること、2050年までに80%の削減を行うことです。2006年7月には、彼は公益事業において、2010年までに風力発電のような再生可能な資源から20%の電力を得る命令に署名しました。同時に彼は温室効果ガスを共同して減少させるというイギリスのトニー・ブレア首相の声明にも署名しました。⁴ 州の議会は民主党によって統制されて

2 For a discussion of the limited federal role to date, see John C. Dernbach, *U.S. Policy*, in Michael B. Gerrard, *Global Climate Change and U.S. Law* (2007). Much of the information in this article about state and local efforts comes from other chapters in this book.

3 See Lawrence H. Goulder, *California's Bold New Climate Policy*, *The Economist's Voice* (September 2007), www.bepress.com/ev.

4 The question of whether agreements of this kind are valid is probed in Hannah Chang, *Foreign Affairs Federalism: The Legality of California's Link With the European Union Emissions Trading Scheme*, 37 *Env. L. Rep.* 10771 (2007).

いますが、シュワルツネッガー知事は共和党です。国家レベルでは、二大政党が協働するということはできないように思われますが、州レベルでは、知事は新しい立法を制定するべく民主党と効果的に行動しています。

最初にカリフォルニアがこれらのイニシアチブをとることを認める憲法上の構造について詳しく説明します。⁵ 次に気候変動の分野でカリフォルニアが採用してきた重要な措置を検討します。

第一章 連邦憲法上の構造

連邦憲法より以前に州政府が存在していたことを確認することは重要なことです。1776年米国政府は独立を宣言しました。州政府が急遽設立され、同時に連邦議会も設立されました。連邦憲法は、現在の国家機構の枠組みが決定された1789年まで制定されませんでした。(それ以前は、連邦規約：the Article of Confederation に従って、政府は運営されていました。連邦規約は強力な連邦政府を用意していません)。従って、米国各州は、EUの国家と異なり独立した主権国家ではありませんが、いくつかの点で米国政府はEUと類似していると考えられます。州は、連邦政府から独立して固有の政府構造を持っています。州は、州知事と州の立法者を選出します。州は独自の州税制度を持っていますし、また州は独自の裁判所制度も持っています。州の裁判官は、連邦裁判所の裁判官と比べるとはるかに多くの事件を審理しています。彼らは刑事事件、離婚事件、商業にかかわる事件、事故に関する事件を審理します。連邦裁判所と州裁判所の違いは複雑ですが、基本的には、州の裁判所は、米国連邦最高裁判所を除いて、連邦裁判所の再審理の対象になることはありません。

州の立法府は広範な権限を有しています。もっとも重要なものはポリスパワー(Police Power)です。これは州民の健康、安全、福祉を守るための規制を出すことの権限です。歴史的に見て、州は、ポリスパワーを用いて連邦政府がまだ扱っていない新しい問題について取り組んできました。100年前、このことは労働者の権利に当てはまりました。現在では気候変動にも当てはまります。

州の立法府には、いくつかの制限があります。州は、言論の自由のような個人の権利を尊重しなければなりません。州法は、連邦政府の目的を阻害していることを理由に争われることがあります。ドーマント・コマー(s) (Dormant Commerce Clause, the U.S Constitution Article 1, Section 8 Clause 3 から導かれる法理) の理論と呼ばれるものによれば、州政府は、他州の消費

5 The basic constitutional rules are discussed in more detail in Roger W. Findley and Daniel A. Farber, *Environmental Law in a Nutshell* 45-70(6th ed. 2004)

者や企業を差別してはなりませんし、州間での取引に過大な負担を課してはなりません。⁶ 連邦憲法は、EU同様、合衆国を自由貿易地域としています。第二に、州法は連邦法と抵触してはなりません。⁷ 連邦法と抵触する州法はプリエンプション（連邦法優先 Preemption）の法理と呼ばれるものに照らして無効です。⁸ 第三に、州は独自の外交政策を行ってはなりません。外交政策は連邦政府の権限であって、外交政策の連邦法が優先し、外交問題に関わる州法は無効と判断されます。⁹ 最近、連邦最高裁は、フェデラリズム（Federalism）の価値を認め、州際通商に影響を与える州規制に以前より寛大であるように期待できるかもしれませんが、まだ州の規制に関して規制を緩めていません。¹⁰

このような制限にかかわらず、州は広範な立法権を有しています。ブランダイス（Louis Brandeis）裁判官は、20世紀初頭の米国連邦最高裁で有名な裁判官ですが、彼は、民主主義の実験室と呼ばれました。今日でさえ州は実験と革新を続けています。気候変動の分野は重要な例です。

この背景を踏まえて、私は気候変動に携わるカリフォルニアのリーダーシップについて検討します。カリフォルニアは、気候変動に関する多くの重要な措置を講じています。これらの措置は四つの範疇に分類されます。電気の需要と供給の規制、自動車規制、研究支援、そして各市のイニシアチブです。

第二章 電力の需要と供給の規制

エネルギー源を変更する可能性があるため、再生可能なポートフォリオ基準が州の規制の重要な選択肢となります。これらのプログラムは、小売りされる電力価格の一定割合を再生可能な資源から得ることを求めています。各州のプログラムは意欲的試みと効率性において非常に多様です。カリフォルニアのプログラムは野心的で、2011年までに33%の目標を設定しています。同様の努力が公益資金（Public benefit funds）にも及びます。公益資金は、クリーンなエネルギー

6 Two cases illustrating this rule, both involving solid waste disposal, are *City of Philadelphia v. New Jersey*, 437 U.S. 617(1978) (state may not exclude out-of-state waste from disposal within its borders); *C & A Carbone, Inc. v. Town of Clarkstown*, 511 U.S. 383(1994) (county may not prevent waste generated within its borders from being shipped to other states).

7 For general discussion of preemption doctrine, see Ted Ruber, *Preempting the People: The Judicial Role in Regulatory Concurrency*, 81 Chi.-Kent L. Rev. 1029(2006); Paul S. Weisland, *Federal and State Preemption of Environmental Law: A Critical Analysis*, 24 Harv. Env. L. Rev. 237(2000); Caleb Nelson, *Preemption*, 86 Va. L. Rev. 225(2000).

8 The most frequently cited preemption case seems to be *Rice v. Santa Fe Elevator Corp.*, 331 U.S. 218(1947).

9 See *Crosby v. National Foreign Trade Council*, 530 U.S. 363(2000); *American Insurance Ass'n v. Garamendi*, 539 U.S. 396(2003).

10 See Richard H. Fallon, Jr., *The "Conservative" Paths of the Rehnquist Court's Federalism Decisions*, 69 U. Chi. L. Rev. 429, 460-461(2002).

供給に投資する資金を生み出すために消費者に課金します。

カリフォルニア州知事は、北東部の州で展開される炭素取引枠組み（REGGI：Regional Greenhouse Gas Initiative）の取引相手となる計画を公表しました。REGGIは複数の州の参加する取引制度を創り出し、2015年まで排出量を現在のレベルに抑え、2019年までに10%の削減を達成することを目標にしています。現在も続いている問題は枠組漏れの問題（leakage）です。これは取引枠組みの外部から、高い排出源の安い電力を購入することを言います。取引枠組内で、二酸化炭素の排出を規制しても、もし枠組みの外部から、炭素排出率の高い排出者から、電力が購入されるなら意味がありません。排出割当てはまず現在の排出値に応じて排出者に配分されますが、他の排出源において削減が認められる程度において、発生源は一定程度で排出量を相殺することも認められます。¹¹

別の分野は冷蔵庫やエアコンのような電化製品に関するエネルギー効率の基準です。州の電化製品の基準に対して連邦政府の規制が優先します。しかし、連邦エネルギー省は、連邦法の優先を放棄することを認め、州は連邦より厳しいエネルギー保持基準を設定することができます。少なくとも10の州が、そのような基準を持ち、その過程で消費者に便益を与えています。カリフォルニアは、2020年までにその基準で300万ドルを節約し、三つの新発電所の必要性を失わせると評価しています。

州の規制者の取り組む電力規制は、重要なフェデラリズムの問題を惹起する可能性があります。¹² カリフォルニア公益事業委員会（California Public Utility Commission）は、温室化ガスに関して公益事業の規制を設定する際、潜在する憲法上の問題を意識していました。提案に反対する者は、提案が様々な連邦法と抵触すると主張しました。「段階1の問題に関する暫定的意見：地球温暖化ガス排出パフォーマンス基準（*Interim Opinion on Phase 1 Issues: Greenhouse Gas Emissions Performance Standards*,¹³）」において公益委員会は、基準に対する潜在的な憲法上の

11 Erwin Chemerinsky et al., *California, Climate Change, and the Constitution*, 37 Env. L. Rep. 10053, 10053(2007).

12 For an overview of these federalism issues, see Kirsten H. Engel, *The Dormant Commerce Clause Threat to Market-Based Environmental Regulation: The Case of Electricity Deregulation*, 26 Ecology L.Q. 243(1999). Engel argues that "barriers to interstate commerce should be considered constitutionally permissible when they result from state efforts to (1) retain the benefits of an incentive-based environmental market the state itself has created; (2) prevent the loss, to other jurisdictions, of the benefits generated where citizens collectively invest in industries using more environmentally sensitive production processes; or (3) stem the flow, to other states, of conventional economic benefits that result when a state forces industries to internalize the environmental costs of production and waste disposal." Id. at 250

13 Order Instituting Rulemaking to Implement the Commission's Procurement Incentive Framework and to Examine the Integration of Greenhouse Gas Emissions Standards into Procurement Policies, Decision 07-01-039(January 25, 2007) available at http://www.cpuc.ca.gov/PUBLISHED/FINAL_Decision/64072.htm.

反対論を議論します。多くの反対は、前述した枠組み漏れの問題を扱う委員会の姿勢と関連しています。規則制定には、カリフォルニア電力制度と長期的な供給契約を締結するための環境上の遂行基準が含まれます。カリフォルニアの電力制度は、将来の温暖化ガスの制限によって電力供給が妨げられうること、あるいは旧型装置の改装費用を消費者が負担するという理論に基づいています。カリフォルニアの電力の多くは州外から来ており、州の規制は州外の電力供給者による販売に影響を及ぼすことは明らかです。

行政規則に反対する者はいくつかの連邦法優先の主張を行いました。彼らは、カリフォルニア州の規則は米国政府が中国やインドと同意に達するまで二酸化炭素の排出削減に関して片務的な縮減を避けるという大統領の政策と抵触すると主張しました。しかしながら、委員会は、現在のブッシュ政権の外交政策はいかなる多国間協定に加入することも拒絶するものとして理解され、拘束力を持った制限ではないと判断しました。委員会は、「カリフォルニアは、いかなる国際的協定に署名することも提案しておらず、どのように大統領の外交政策を崩すかは明らかではない」と考えました。

委員会案への反対者は、提案された規則が様々な連邦法に抵触すると主張しました、とりわけ、規則が、電気の卸売りに関する政府の排他的管轄に干渉すると主張しました。しかし、連邦政府は電力の小売については規制しておらず、提示された規制はそれらの会社だけに適用されます（もっとも連邦政府は、卸売り会社を通じて発電所と契約することを制限するかもしれませんが。）

最後に反対者は、規制がドーマント・コマースに違反すると主張しました。委員会は、規則が州外の石炭燃料発電所に差別的な影響を与えるという主張を退けました。委員会の見解によれば、規則が「地理的条件を基準にして差別を行っていない」ので、この主張は失敗します。さらに、規制は州際通商に不当な負担を与えません。気候変動の潜在的害悪と、電気供給が将来確実に直面する問題にカリフォルニア消費者が潜在的に曝されているが故に、その規制には地方の実質的な利益が存在します。カリフォルニア州外の電力生産者への負担は、北西部の水力発電所は影響を被らないので、それは主として南西部の生産者ですが、少なくとも委員会の見解によれば、利益と比較すれば合理的な負担です。¹⁴

14 See also Peter Carl Norbert [student note], *Excuse Me, Sir, But Your Climate's on Fire: California's S.B. 1368 and the Dormant Commerce Clause*, 82 Notre Dame L. Rev. 2067(2007) (similar analysis of dormant commerce clause issues); Margaret Tortorella, *Will the Commerce Clause "Pull the Plug" on Minnesota's Quantification of the Environmental Externalities of Electricity?*, 79 Minn. L. Rev. 1547(1995) (defending constitutionality of Minnesota law favoring utility contracts with renewable sources).

第三章 運輸部門の規制

2009年モデルからですが、カリフォルニア大気資源委員会 (CARB: California Air Resource Board) は新しい自動車モデルから走行平均ペースで30%までCO²の排出量を削減する命令を出しています。勿論日本はトヨタプリウス、ホンダシビックのようなハイブリッドの分野で世界をリードしています。A. B.1493 (通称Pavley Act) で知られる州法は、カリフォルニア大気資源委員会に「自動車の温暖化ガス排出の、最大限実行可能で費用効果的な削減を達成する規制」を設定することを求めています。¹⁵ しかしながら、カリフォルニア大気資源委員会は、料金や税金を課したり、SUV (スポーツ用多目的車) や軽トラックを禁止したり、制限速度を設定することもできません。¹⁶

運輸部門の排出を攻撃するもうひとつの方法は訴訟です。最近カリフォルニア州は損害賠償を求めて自動車製造業者を訴えました。¹⁷ 連邦地裁において主要な自動車製造会社を訴えた訴訟において、州は連邦コモンローとカリフォルニア州法に基づくパブリックニューサンス (Public Nuisance) で二つの請求を行いました。

訴状によれば、損害についていくつかの重要な例に着目しています。最初に、州はその水利システムの研究、インフラ変更に多大な支出を必要とするとされます。シエラ・ネバダ (Sierra Nevada) の雪塊氷原 (snow pack) は、州の水源の大部分に該当し、縮小しています。(冬のシエラ・ネバダ山脈の降雪は、春と夏に溶け、川に流れ、農業に利用されます。) この雪塊氷原の減少は洪水を増加させ、州の水利制度に干渉します。冬が近づくと、降水は雪として降るよりも、雨となって川にすぐに流れ込み、冬の降雨期には氾濫していきます。第二に、主張によれば、海面の上昇は、サクラメント・ベイ・デルタ地帯 (the Sacramento Bay-Delta) に沿岸の浸食と海水の浸透をもたらす堤防のための支出が増大するといえます。第三に、気候変動は、酷暑に影響し、損害や死 (特に老年者) のリスクを増大させます。最後に、訴状は、「他の多数の影響が既に始まっているか、高いレベルで確実に予想されている。雪塊氷原の早い雪解け、森林や他のエコシステムへの影響そして水温上昇による海洋生態系の変化に起因する、増大するリスク、自然発火による森林火災の激しさ、熱波が長引くことによるリスク、水蒸気の損失が、それには含まれる」と述べています。

訴状は、「これらの影響のすべては、州の研究と計画の主題であり、何百万ドルの費用を必要

15 Cal. HSC § 433018.5(a)

16 Ann E. Carlson, *Federalism, Preemption, and Greenhouse Gas Emissions*, 37 U.C. Davis L. Rev. 281, 294(2003)

17 *People of the State of California ex rel. Lockyer v. GM Corp.*, N.D. Cal. C06-05755 (filed Sep. 30, 2006).

とする」と付け加えています。結果、州は、複数の自動車会社の共同行為によって州が被った金銭的損害について、被告は共同して責任を負うと主張しています。最近カリフォルニア連邦地裁は本件を退けました。その理由は、気候変動は非常に大きな問題で訴訟によって解決することは出来ないというのです。¹⁸ 本件は控訴されています。

フェデラリズムは、特にA.B.1493で規制される新しい自動車に関して、自動車規制の重要な争点です。州の規制枠組は幾つかの理由から攻撃されています。最初に連邦の大気浄化法は、いかなる州も新しい車両からの排出について基準を設けることを禁止しています。唯一の例外がカリフォルニアです。連邦環境保護庁（EPA: Environmental Protection Agency）が、カリフォルニア州の基準が少なくとも連邦法と同じ程度に厳しいと判断すれば、カリフォルニアは連邦法優先法理の要件を免除されます。EPAは、カリフォルニアが、やむにやまれぬ特殊な状況の存在の立証に失敗しているという理由から連邦法のカリフォルニア州への免除を否定するかもしれません。EPAは既に連邦法免除をカリフォルニアに与えることは外交政策問題と抵触すると主張しています。しかし、この主張は、連邦最高裁の判決が下されたあとも維持できると思われるかもしれません。事実EPAは二酸化炭素を規制してきませんでしたし、連邦法の基準と同程度に州の基準が厳格であるという要請がどのようにして適用されるのか不透明だからです。¹⁹

カリフォルニアは、州の規制が連邦法の「企業の平均燃費」(CAFE: Corporate Average Fuel Economy) 基準に抵触するという主張に直面するかもしれません。連邦レベルの基準を確立する制定法は燃費基準と関連する州の規制のどの基準よりも優越します。自動車からの二酸化炭素の排出を削減することはガソリン燃焼の削減を要求します。すなわち問題はカリフォルニア大気資源委員会（CARB）が、連邦法によって禁止された範疇に入ることなく、間接的な効果を得ることの出来る規制を構築できるか、です。州は *Massachusetts v. EPA* 判決²⁰ から一定の励ましを得ることが出来るかもしれません。その事件で連邦政府は、大気浄化法によれば二酸化炭素についてEPAは管轄権を有しないという主張を利用して同様の議論を行いました。これに対して連邦最高裁は、次のように判示しました。

EPAは、最終的には、自動車両から二酸化炭素を規制することはできないと主張する。なぜなら、二酸化炭素の規制は走行距離の基準を厳しくすることを要求するからである。

18 *California v. General Motors Corp.*, -- F. Supp. 2d --, WL 2726871 (N.D. Cal. 2007).

19 The Congressional Research Service has concluded that California should qualify for a waiver, particularly in light of *Massachusetts v. EPA*. See *Report Finds California Has Strong Case to Get Approval of Vehicle Emissions Rules*, 38 Env. Rep. (Sept. 7, 2007).

20 *Massachusetts v. EPA*, 127 S. Ct. 1438 (2007) (holding that the state government had standing to challenge EPA's refusal to regulate vehicle emissions of CO₂ and that EPA's justification for its decision was invalid).

EPAは、走行距離の基準設定は議会が運輸省(DOT: Department of Transport)に与えた権限であると主張する。しかし、運輸省は走行距離基準を設定することによって、EPAに対して環境に関する責任を低減するということとはできない。EPAには、公衆の健康と福祉を守る義務がある。制定法によって課せられるEPAの義務は運輸省のエネルギー効率性を促進する義務とはまったく別個のものである。二つの義務は重複するが、二つの機関がその義務を履行できず、矛盾を回避できないと考える理由は見当たらない。²¹

これは州の優位の争点を直接示してはいないことが明らかですが、連邦最高裁は燃料効率に関する規則と二酸化炭素排出の制限が二つの異なった問題であると考えていることを示しています。

最初にカリフォルニアプログラムの妥当性が争われたのは、*Green Mountain Chrysler Plymouth Dodge Jeep v. Crombie*²²です。本件で裁判所は、関連する連邦行政機関が、連邦燃費基準とEPAが許可したカリフォルニア州への免除との間に緊張を生んでいると考えました。裁判所によれば、温室効果ガスの規制は燃費基準の規制よりもはるかに広範囲で、特に炭化水素や一酸化炭素排出も含まれます。それは規制が精製所や他の燃料資源の原材料の部門を対象にしているからです。裁判所は、規制を争う原告は、行政規則が技術上、または経済上実行不可能であるという主張に失敗していると判断しました。最後に、裁判所は、カリフォルニア州の規制が外交政策問題の分野を不当に侵害しているという主張を退けました。裁判所は、国務省(the State Department)が国際機関に報告する際、実際、州や地方の努力を賞賛していることを示しました。州の立場から見ればこれは将来性のある判決ですが、この争点がしばらくの間、未解決の争点であることは明らかです。

たとえカリフォルニア大気資源委員会が、車両から排出される二酸化炭素についての包括的規制を行うことが出来ないことが判明しても、より制限された方法で行うことは可能でしょう。過去、連邦最高裁が民間の購入者に対する類似の規則に違憲無効の判断を下したにも関わらず、第九連邦巡回裁判所は最近、大型車両を多数持つ州や地方政府が、低燃費の車両のみを一律に購入するという要件を支持しました。なぜなら、その要件はカリフォルニア州の地域の機関が採択したものであって、州自体が採択したのではなく、上記のカリフォルニア州の免除という資格に当てはまらないからです。²³

21 Id.127 S. Ct. at 1461-1462.

22 -- F. Supp. 2d -- (D. Vt. 2007) (no. 2:05-cv-302)

23 Engine Mfrs. Ass'n v. South Coast Air Quality Management District (SCAQMD) (9th Cir. August 20, 2007)

第四章 気候変動に関する研究

カリフォルニア大学は気候変動研究のリーダーでした。最近、公益事業委員会は、このカリフォルニア大学と州の私立大学でのこの研究に対して、数百万ドルの資金を提供する計画を公表しました。委員会は10年間にわたって合計6億ドルの研究支援を、すなわち年6000万ドルの提供を提案しています。委員会は次のように説明しています。

気候変動の課題との戦いに成功するための社会の努力のレベルは、新しい産業革命と関連している。我々の経済や生活様式全体を変換するために、カリフォルニアは、集積された財政的・知的資源を活用しなければならない。公的部門、民間部門だけでなく、特に学問コミュニティも我々は引きつけないなければならない。これを認識した上で、委員長は、カリフォルニアの公立大学研究施設としてカリフォルニア大学が、必要な任務を基準に、必要とされる研究の発展と展開を可能にする施設のための提案を定式化するように要請する。²⁴

もし委員会がこの提案に着手する場合、資金は消費者の電気料金の増額から賄われます。

またカリフォルニア大学はバイオ燃料開発のためにBP石油会社とおよそ5億ドルの合意に至りました。²⁵ これらバイオ燃料は大量のガソリン使用を代替し、気候変動を縮減します。

ロースクールも気候変動の問題に取り組んでいます。環境法・政策のためのカリフォルニアセンター（CELP: California Center for Environmental Law and Policy）はロースクールに設置されている機関です。²⁶ センターは昨年、主要な炭素取引について主要な国際会議を開催しました。²⁷ 気候変動は、センターにとって重要な分野のひとつです。センターは新しいアソシエイトディレクターを採用します。担当者はエネルギーに関連する問題の責任者になる予定です。

第五章 地方のイニシアチブ

サンフランシスコ、オークランド（私の在住する）とパークレーは、気候変動のリーダーでした。三つの市は、市レベルで気候変動計画を策定してきました。サンフランシスコは、2012年までに1990年のレベルより20%以下まで温暖化ガス排出を削減することを目標にしています。²⁸ 市

24 This proposal for a rulemaking is now in draft as Agenda ID #6975(Rev. 1).

25 The funding will establish a joint center called the Energy Biosciences Institute, involving Berkeley as well as the University of Illinois. See <http://www.ebiweb.org/>.

26 The Center's activities are described at www.law.berkeley.edu/centers/envirolaw/.

27 For information about the conference and additional documents relating to trading schemes, see www.law.berkeley.edu/centers/envirolaw/capandtrade/.

は、パトカーやバスのように、自ら使用するために代替燃料を用いた車両を購入しています。パークレーとオークランドも代替燃料車両の利用を促進する措置を取っています。

サンフランシスコは太陽エネルギーに融資するために一億ドルを借り入れています。サンフランシスコは、アメリカ国内の市の中で最大の太陽光発電制度を構築しました。サンフランシスコは、オークランドと共に海の潮力から電力を得る方法を開発しています。パークレーとサンフランシスコは、より良いエネルギー効率を創り出すために、新しい建物に厳しい建築基準を課してもいます。

私の大学は温暖化ガスの排出削減を試みています。カル・キャップ(CalCAP)は、2005年初めに学部生であるブルック・オヤング、ダン・カーメン教授、エリ・イエッダル教授、そしてロースクールの学生スコット・ジーマンによって、京都USAのトム・ケリーの支援のもとに始められました。このことは学生ですら気候変動と戦う役割を担うこと示しています。目標は2014年までに1990年の排出値までカリフォルニア大学を回帰させることです。²⁹

結 論

しばしば米国の連邦構造には失望させられます。もし州が協力しない場合、国家の政策を達成することは困難になります。しかし、しばしば連邦構造には大きな利点もあります。カリフォルニアのような州は、たとえ連邦政府に行動の準備が整わない場合であっても新しい解決策を実験することができます。気候変動はこの原理を示す重要な例証です。

カリフォルニアは、環境法で重要なリーダーシップを担ってきました。気候変動は劇的な例証です。私たちはカリフォルニアの革新する能力に誇りを持っています。望むべきことは、私たちが連邦政府に行動を起こすように励まし、私たちが世界中で利用可能な新しい技術と規制方法を展開することです。

ご静聴ありがとうございました。時間が許すならば喜んで質問にお答えしたいと思います。

28 For a description of the city's programs, see http://www.sfenvironment.org/our_programs/topics.html?ssi=6&ti=13.

29 For more information, see <http://sustainability.berkeley.edu/calcap/index.html>.