

〈1〉日本の自動車業界に影響を及ぼす近時の米国における安全保障規制の動向

—コネクテッドカー規制・クリーンエネルギー税額控除制限(OBBBA)—

森・濱田松本法律事務所 外国法共同事業
弁護士・ニューヨーク州弁護士 大川 信太郎

I. はじめに

2025年1月20日に第二次トランプ政権が発足して以降、自動車業界に大きな影響を与える安全保障規制が相次いで導入されている。

本稿では、①2025年3月17日に施行された中国・ロシアが開発等に関与するコネクテッドカーの輸入・販売などに関する規制、及び、②2025年7月4日に施行された One Big Beautiful Bill Act に基づく中国・ロシア企業が関与するプロジェクトなどに関するクリーンエネルギー税額控除制限について解説する。いずれも米国に拠点を持つ日本企業の米国子会社のみならず、米国に拠点を持たないが米国自動車業界のサプライチェーンに含まれる日本企業にも影響が大きい。

なお、Trade Expansion Act of 1962 Section 232 に基づく乗用車・ライトトラック・部品に対する追加関税措置も安全保障の観点から行われているが、紙面の都合上、本稿では解説の対象としていない。第二次トランプ政権における追加関税措置の概要につい

ては、大川信太郎著「第2次トランプ政権下における追加関税措置と企業の実務対応」(NBL 1291号、2025年6月1日)も併せて参照されたい。

II. 米国におけるコネクテッドカー規制

2025年3月17日、一定のソフトウェアが搭載されているコネクテッドカー及びコネクテッドカーに関する一定のハードウェアの輸入及び販売などを禁止する最終規則(以下「本規則」という。)が施行された¹。本規則は、米国商務省産業安全保障局(Bureau of Industry and Security、以下「BIS」という。)のうち、情報通信技術サービス室(Office of Information and Communications Technology and Services、以下「OICTS」という。)が所管している。

大統領令13873号²では、国家非常事態法(International Emergency Economic Powers Act、以下「IEEPA」という。)に基づき、米国商務長官が安全保障上の懸念があると判断した場合、外国敵対者

※ 本稿において意見にわたる部分については、著者個人の意見であり、著者の現在所属している又は過去に所属していた組織の見解ではない。

¹ 具体的には、15 C.F.R. part 791 Subpart D に編纂されている。

² “Securing the Information and Communications Technology and Services Supply Chain,” 84 FR 22689 (May 17, 2019)。15 C.F.R. part 791 Subpart A～C に編纂されている。

(Foreign Adversary)³が所有・支配等する者によって設計・開発等された一定の情報通信技術・サービスに関する取引を禁止できるとしている。本規則は、同大統領令の委任に基づき米国商務省が制定したものである。

コネクテッドカーをめぐるのは、悪意者による遠隔操作によって車両の操舵や制御が乗っ取られるおそれに加え、GPS、位置情報、視空間データを通じた機密施設（軍事基地、データセンター等）の映像・画像データの大量取得、さらには運転者の移動経路や習慣に関する個人情報の不正収集などが、安全保障上の脅威として懸念されていた。本規則は、コネクテッドカーに関するソフトウェア及びハードウェアが中国・ロシア関連エンティティ（後記 II-2-(3) 参照）によって設計・開発等される場合に生じる国家安全保障上のリスクを低減することを目的としている。

本規則は、米国でコネクテッドカーの製造・販売

等を行う企業のみならず、当該企業と取引関係にある日本の部品・システムサプライヤーにも大きな影響を与える。本規則において、コネクテッドカーは広く定義されており、近年販売されている乗用車は、多くのものが同定義に該当するものと考えられるところ、影響の範囲は大きい。

本稿では、本規則の概要を整理した上で、日本企業がとり得る対応の方向性について検討する。また、最後に本規則に相当する規制を日本法において導入する際の論点について触れる。

1. 規制対象者

本規則は、コネクテッドカー製造者（Connected Vehicle Manufacturers）及び VCS ハードウェア輸入業者（VCS Hardware Importers）に適用される。それぞれ図 1 のとおり定義されている⁴。

[図 1：本規則の規制対象者に関する定義]

定義語	定義内容
コネクテッドカー製造者	以下の①から③のいずれかに該当する米国人（U.S. person） ⁵ ① 米国における販売のためにコネクテッドカーを製造又は組み立てる者 ② 米国における販売のために完成コネクテッドカー（Completed Connected Vehicle） ⁶ を輸入する者 ③ 米国での販売のために完成コネクテッドカーに ADS（後記 II-2-(2) 参照）を統合する者
VCS ハードウェア輸入業者	以下の①又は②のいずれかを輸入する米国人 ① 米国内における販売又は運行を意図した完成コネクテッドカーのさらなる製造、組み込み又は統合のために用いられる VCS ハードウェア ② 米国において完成コネクテッドカーの一部として販売されることを意図したコネクテッドカー又はそのサブアセンブリに、すでに設置、組み込み又は統合されている VCS ハードウェア ⁷

本規則では、コネクテッドカー（Connected Vehicle）を、オンボードネットワークハードウェアと自動車ソフトウェアシステムを統合し、専用短距離通信、

携帯通信接続、衛星通信その他の無線スペクトラム通信手段を用いて他のネットワーク又はデバイスと通信することを可能とする公道用車両と定義してい

³ 「外国敵対者（Foreign Adversary）」とは、米国の国家安全保障又は米国人の安全に重大な悪影響を及ぼす長期又は重大な行為に従事したと商務長官が判断した外国政府又は外国の非政府関係者を指す（15 C.F.R. § 791.2）。具体的には中国（香港を含む）、キューバ、イラン、北朝鮮、ロシア及びベネズエラのマドゥロ政権に係る外国政府又は外国の非政府関係者が指定されている（15 C.F.R. § 791.4(a)）。

⁴ 15 C.F.R. § 791.301。

⁵ 米国市民、永住権を持つ外国人、米国の司法管轄権に基づき組織された団体（当該団体の海外支店を含む。）又は米国内の個人をいう（15 C.F.R. § 791.2）。

⁶ 完成コネクテッドカーとは、意図された機能を果たすためにそれ以上の製造作業を必要としないコネクテッドカーを指す（15 C.F.R. § 791.301）。

⁷ すなわち、コネクテッドカー製造者が、VCS ハードウェアがすでにインストールされているコネクテッドカーを輸入する場合、コネクテッドカー製造者は VCS ハードウェア輸入業者にも該当する。

る。車両総重量が4,536キログラム(10,000ポンド)を超える連結車両は、この定義に含まれない^{8 9}。また、鉄道、建設・農業・鉱業車両、電動スクーター、レクリエーション車両などは、コネクテッドカーの定義に含まれないことが確認されている¹⁰。コネクテッドカーは広く定義されているため、近年販売されている乗用車は、多くのものが同定義に該当するものと考えられる¹¹。

また、VCS ハードウェア (VCS Hardware) とは、VCS (後記 II-2-(2) 参照) の機能を直接可能にし、かつ、VCS に直接接続されているソフトウェア対応コンポーネント若しくはプログラム可能なコンポーネント、又は VCS の機能を直接可能にするアイテムの一部を構成するコンポーネントをいう¹²。

用開始時期が異なっており、禁止対象ソフトウェア及び関連禁止取引が早く、禁止 VCS ハードウェア取引が遅く適用される。

禁止行為の概要及び適用時期をまとめると図2のとおりである。

2. 禁止行為

(1) 禁止行為の概要

本規則では、コネクテッドカー製造者及び VCS ハードウェア輸入業者による3種類の行為が禁止対象となっている。具体的には、禁止対象ソフトウェア取引 (Prohibited Covered Software Transactions)、禁止 VCS ハードウェア取引 (Prohibited VCS Hardware Transactions) 及び関連禁止取引 (Related Prohibited Transactions) が禁止対象とされている。それぞれ適

⁸ 15 C.F.R. § 791.301。

⁹ ただし、BIS は、トラックやバスを含む商用車を対象とする規則を今後発表する予定である。Securing the Information and Communications Technology and Services Supply Chain: Connected Vehicles, 90 Fed. Reg. 5,360 (Jan. 16, 2025), Supplementary Information VI.b.。

¹⁰ 同 Supplementary Information VI.a.3.。

¹¹ 本規則の前段階におけるパブリックコメント (Notice of Proposed Rulemaking) でも、2030 年モデルイヤーには、米国で販売されるすべての新車が含まれることが想定されるとしている。Securing the Information and Communications Technology and Services Supply Chain: Connected Vehicles, 89 Fed. Reg. 79,088, 79,116 (Sept. 26, 2024) Supplementary Information III.a.。

¹² マイクロコントローラー、マイクロコンピュータ又はモジュール、システムオンチップ、ネットワーク又はテレマティクスユニット、セルラーモデム / モジュール、Wi-Fi マイクロコントローラー又はモジュール、Bluetooth マイクロコントローラー又はモジュール、衛星通信システム、その他の無線通信マイクロコントローラー又はモジュール、外部アンテナ、デジタルシグナルプロセッサ、及びフィールドプログラマブルゲートアレイを含む。一方で、VCS ハードウェアの通信機能に寄与しない部品 (例: ブラケット、固定具、プラスチック、受動電子部品、ダイオード、フィールド効果トランジスタ、バイポーラ接合トランジスタなど) は含まれない (15 C.F.R. § 791.301)。