

## 【新連載】米国の最近のインフラ政策

### —トランプ大統領の10年間で1兆ドルの投資の公約の現状など—

ます くら かつ しげ  
益 倉 克 成\*

#### 1. はじめに

2017年1月に就任した共和党のトランプ大統領は、選挙運動期間中から、公共投資の重要性を述べ、10年間で1兆ドルを投資する構想を打ち出している。大きな期待が寄せられていた。「小さな政府」をうたっている共和党は、これまで、公共投資に積極的でなかったため、関係業界の期待が大きい状況であった。本稿では、トランプ大統領就任以降のメディアの報道から連邦のインフラ投資の現状や州のインフラ財源確保の努力などを紹介する。

#### 2. トランプ大統領のインフラ投資計画

##### 1) 最初のインフラ投資計画の公表

大統領就任直後は、移民問題などへの対応が優先されていたが、2017年5月23日にインフラ計画の概要が大統領により公表された。基本は、2,000億ドルの連邦の直接投資により、8,000億ドルの民間投資を呼び起こし、合計1兆ドルのインフラ投資を行うとの内容である。個別事業に触れられていないなど詳細が示されていない状況で、詳細は今後の秋に公表されるとのことであるが、政権の幹部が、資金確保方法などについて、以下の追加的な説明を行っている。

民間投資を誘発するための種々のインセンティブの実施、連邦の資金の対象の絞り込み、政府のサービスと施設の民間への移譲、州・自治体の柔軟性の拡大、裁量的な補助金の削減、有料道路の拡大、自己資金を確保した州・自治体への優先配分、プロジェクト促進のための規制の緩和などである。

【参考記事】The Hill 2017/05/23 (9月25日閲覧)  
<https://thehill.com/policy/transportation/334741-trump-lays-out-1t-infrastructure-division-in-budget-request>



また、6月には事業実施の障害と考えられた、環境面等のレビューと許可プロセスの長期化（10年かかった例が引用されている）を防止し早期化することや（2年が望ましいとも述べられている）複数の機関が関係した場合の重複性を防止することを大統領が表明し、そのための統一的な担当機関の協議会が今年4月に設立された。

【参考記事】Reuters 2017/06/10 (9月25日閲覧)  
<https://in.reuters.com/article/us-usa-trump-transportation-idINKBN1902DD?il=0>



##### 2) インフラ投資についての大統領の2018年の一般教書演説での表明

インフラ投資についての正式表明は、他の優先事項の後になり、長く待たされた状況であったが、ようやく、2018年1月30日の大統領の一般教書演説で明らかにされた。内容は、総額で、従来から言われていた、1兆ドルから増えて1.5兆ドルにすることと連邦の事業の許可に必要な期間を2年以下に短縮することであった。

同時に補足として発表されたホワイトハウスからの文書は、①1兆5,000億ドルが10年の期間をカバーすること、②連邦の分担の半分が、「インフラストラクチャーへの新しい州と自治体の投資をインセンティブ付することに行くであろう」こと、③連邦資金の25%が、「州と自治体のリーダーによって優先度を付けられた地方のインフラストラクチャーニーズに対処することに充てられる」ことを表明し

ている。

[参考記事] Engineering News-Record  
2018/01/31 (9月25日閲覧)  
<https://www.enr.com/articles/43889-trump-calls-for-15-trillion-for-infrastructure-but-is-short-on-specifcs?v=preview>



### 3) 2018年度予算の成立とインフラへの予算の増額

2018会計年度について本予算が成立せず、何回かの暫定予算を繰り返していた状況であったが(この事態は最近ではよくあることのような)、3月23日の暫定の期限切れの前に、両党の合意が成立し、連邦の上下院を通過し、トランプ大統領のサインにより、9月末までの本予算が成立した。インフラ関連では、前年度に比べ、210億ドルの大きな増額となった。増額の内訳の主なものは以下の通りである。

#### ①交通合計 (+87億ドル)

ハイウェイ+35億ドル、航空+10億ドル、TIGER補助金+10億ドル(少なくとも30%が地方のコミュニティ分)、鉄道+31億ドル、

#### ②水インフラ合計 (+14億ドル)

上下水+5億ドル、工兵隊及び開拓局の水資源インフラ+9億9180万ドル

#### ③EPAの水インフラ (+7億ドル)

また、河川の環境保護についての連邦資金の投入を大幅にカットする大統領の意向にも関わらず、予算が確保されている。

今後、財源確保や予算配分のための連邦議会による法制度の確立、州・自治体・民間の資金を喚起するための仕組みの確立が必要で、災害関連や地方部への補助金などが可能な範囲で配分されているが、議会の本格的な動きは中間選挙以降になると予想されている。

[参考記事] Engineering News-Record  
2018/03/21 (9月25日閲覧)  
<https://www.enr.com/articles/44208-trump-warns-he-may-veto-omnibus-citing-daca-wall-funding?v=preview>



### 3. 州や自治体のインフラ資金確保の動向

連邦の補助事業の負担分や単独事業のための資金の確保のために、各州などは一般財源以外に、ガソリン税の地方分の上乗せや個別事業のための地方債の発行などに活発に取り組んでいる。最近の報道を基にこれらの状況を紹介する。

#### 1) 車両の燃料税の地方分の上乗せの状況

連邦のガソリン税の現行の税率は、ガソリンについてガロン(3.8リットル)当たり18.4セント、ジゼル燃料について24.4セントで、物価上昇にも関わらず、1993年以来増額されておらず、燃料効率の向上や運転距離の減少などによって収入が減少している。燃料税は、道路整備の特定財源であるハイウェイトラストファンドの収入源になっていて、このファンドが、赤字になり連邦の一般財源から補填を受けている状況である。このため、燃料税の増税が現在まで議論されているが、連邦議会の政治的要因によって実現していない現状である。大統領も、インフラ出資への財源のためにガソリン税の増税を提案していて、賛同者もいるが、連邦議会の反対は根強いようである。代わりに有料道路制や運転距離による課税も提案されている。

これとは別に、各州は、独自の財源として地方分の上乗せを実施しており、すでに最近の4年間で州税としてガソリン税を増税した州は、26州とのことであるが、昨年11月でも、カリフォルニア、ネブラスカ、アイオワの各州が増税している。また、デラウェア州などではでの距離制の税金の実験も実施されている。

[参考記事] The Press Democrat (Santa Rosa, Calif.) 2017/11/17 (9月25日閲覧)  
<https://www.pressdemocrat.com/opinion/7649412-181/pd-editorial-the-only-way>



Land Line Magazine online 2018/05/02 (9月25日閲覧)  
<http://www.landlinemag.com/story.aspx?storyid=72236#.Wuqq4pch2M8>



#### 2) 全米の州、自治体のインフラのための債券(地方債)の発行の紹介

本格的なインフラ法制が今後の作業となっている状況で、「トランプを待たずにインフラストラクチャーに出資している」と称して、州や自治体によるインフラ整備のための債券(地方債)の発行が増加していることが紹介されている。地方債による借入れは、有料道路等の使用料収入、上下水道料金の増額、資産税などによって、後年に償還されることになる。

[参考記事] Transport Topics  
2018/07/02 (9月25日閲覧)  
<https://www.ttnews.com/articles/not-waiting-trump-municipalities-are-funding-infrastructure>

