

米国の最近のインフラ政策

—中間選挙後の政府閉鎖に伴ったインフラ政策に関する動き—

ます くら かつ しげ
益 倉 克 成*

1. はじめに

1月号の報告の後に、新しい連邦議会の構成が決まり、下院の多数が民主党、上院は共和党と分裂した連邦議会が円滑な運営のために、大統領を含めて、両党の合意によりインフラ関係の立法や出資が進捗する期待が持たれていた。しかし、日本でも大きく報道された通りに、暫定予算の期限切れによる連邦政府の一時閉鎖などの連邦政府と連邦議会の混乱により期待されていたインフラ予算の協議が後回しにされた感がある。また、政府の閉鎖を巡る争いで、延期されていた恒例の大統領の一般教書演説が2月5日に実施され、インフラ政策の重要性が言及されていたが、具体策は今後の課題になっている。その後、さらなる政府閉鎖を避けるため、15日に本予算が成立したが、国境の壁の予算をめぐる混乱のため先行きは不明である。

2. 中間選挙後の連邦資金の交付

新しい連邦議会の構成の確定を待って、連邦の各機関が連邦資金の州等への交付を始めた。

道路や橋梁などのハイウェイの資金は、ガソリン税などを財源にした特定財源のハイウェイトラストファンドから出資されているが、これとは別に、交通省が、交通関係の裁量的なBUILD（昨年度まではTIGER）の補助金として、全米の49の州とコロンビア特別区において道路、鉄道、および港湾の91の事業に対し前年度の3倍の15億ドルを出資することを発表した。報道では、インフラに対する共和党と民主党の合意の兆しとして期待されていた。この他にも、連邦交通庁（FTA）の5件で2億ドル強の公共交通への補助金、農務省の46州の234件の農村部の上下水インフラへの補助金と貸付金などが交付された。また、政府の一時閉鎖の解消後に、連邦ハイウェイ管理局が道路関係の災害復旧費とし

て、34州と自治領に約7億ドルを交付した。

[参考記事] Transport Topics (12/11)
(2月17日にアクセス、以下同じ)
<https://www.ttnews.com/articles/dot-announces-build-grant-recipients>



[参考記事] Route Fifty (12/4)
<https://www.routefifty.com/infrastructure/2018/12/delays-federal-transit-administration/153275/>



[参考記事] American Agriculturist/US Department of Agriculture (12/6)
<https://www.farmprogress.com/usda/12-billion-invested-rural-water-infrastructure-46-states>



[参考記事] Bulk Transporter (2/6)
<https://www.bulktransporter.com/fleet-management/dot-announces-7057-million-emergency-relief-road-and-bridge-repairs>



3. 連邦政府の一時閉鎖の発生と解消の経緯とインフラ事業への影響

1) 一時閉鎖の解消とその後の本予算成立までの経緯

暫定予算の期限切れにより12月21日に発生した政府閉鎖は、1月25日に、上下院の合意によって通過した2月15日までの国境壁の予算を含まない3週間の暫定予算案に大統領がサインしたことにより、閉鎖は史上最長の35日間で解消した。ワシントンポストの報道では、大統領の妥協の要因は、支持率の低下、FBIの機能不全、航空事業の混乱、無給になった連邦の職員への食糧の配布、経済成長の横這いのリスク、共和党の分裂の可能性などである。その後、再度の政府閉鎖を避けるため、減額された国境壁の予算を含む本予算が暫定期間内の2月15日に成立した。しかし、大統領は、国境の壁への予算の増額を、依然、強く希望していて、非常事態宣言の宣言による大統領の専決による予算付けを表明して、特に民主党が強く反発しているため、今後も混乱が予想される（2月17日現在）。

[参考記事] Washington Post 2019/ 1/25
https://www.washingtonpost.com/politics/prisoner-of-his-own-impulse-inside-trumps-cave-to-end-shutdown-without-wall/2019/01/25/e4a4789a-20d5-11e9-8b59-0a28f2191131_story.html?utm_term=.c132aeee4b7f&wpisrc=nl_rainbow&wpm=1



[参考記事] ENR.COM 2019/ 2/14
https://www.enr.com/external_headlines/story?region=enr&story_id=CLJJeO5E8DE5Iloqq_WMu7I1G2T4vnjc3y8-URWVH7W84Pb5QBSL7LWQfRLzZibZgEB5XJB4KPuxsfjtRe4FjW-JiaZvWq1dXESlwtS5CqmPCLjIQeHe7MUqY7NpiXtxwM-gLVDIZk_si5vEEEdzGS3FM-gBwFUSUQRPRXprOJA*&images_premium=1&define_caption=1



2) 政府機関の閉鎖によるインフラ事業への影響

中間選挙前の11月の2019年度の通期の補助金法案の成立により、これに含まれていた、工兵隊の土木事業、エネルギー省の環境浄化事業、内務省開拓局の事業は、政府の一時閉鎖には影響されなかった。連邦交通省、環境保護庁、調達庁などは主に閉鎖になったが、交通省のハイウェイ事業は、特定財源であるハイウェイトラストファンドで資金が確保されているので、資金確保が可能だった。しかし、閉鎖期間中に積み残されたインフラ予算の執行などにより、今後の事業進捗に影響を与える可能性があると報道されている。

また、ハイウェイ事業についても、先行きが不明のため、オクラホマ州とニューメキシコ州で入札が延期されるなどの影響が発生し、災害復旧費として連邦予算の承認を受けたダラス市は、配分された残りの資金が非常事態宣言による国境壁の建設に向けられることを懸念している。

[参考記事] ENR.COM 2019/ 1/25
https://www.enr.com/articles/46271-what-must-happen-in-the-next-three-weeks-to-avoid-another-shutdown?ajs_uid=1673F5237056E7V&oly_enc_id=1673F5237056E7V&ajs_trait_oebid=3782E0258467B1M



4. 州とローカルの政府のインフラ投資の活発化

州と市などのローカルの政府のインフラ投資は、2007年-09年の景気後退以来、低い経済成長と医療補助と年金の経費増に押し出されていたが、最近の売上税などの増収により、2018年10月に年率で2880億ドル（2017年から9.7%の上昇）を示し、非常に活発になっていた。また、州とローカルのプロジェクトのために発行された地方債は10月までに前年比で19%増大した。

また、各州では、道路の有料化などによる資金確保の動きも活発に行われている。

[参考記事] The Wall Street Journal (tiered subscription model) (12/15)
<https://www.wsj.com/articles/state-and-local-investment-gets-lift-from-rising-revenues-11544878800>



5. 大統領の一般教書演説でのインフラ事業への言及と関係者の反応

大統領の年間の政府運営方針を示す一般教書演説が、連邦政府の一時閉鎖により、1月の予定から2月5日に遅れて行われた。インフラについては、「両党は、アメリカの崩壊するインフラの偉大な再建のために結束することができるはずである」、「これはオプションではない。これは必須である」と述べたが、具体的な額や資金の調達方法などの詳細は示されなかった。

これに対し、関係の連邦議員や業界では、一定の賛同を示し、今後の具体的な協議への期待と提案がなされている。特に、現在、交通関係の事業を認可している2015年の法律（米国では、一般的に、連邦の年度予算の配分の前提として、事業を認可するための法律が必要）が、2020年に期限切れになるため、新法の法制化と、車の燃料税等を財源とする道路関係の特定財源であるハイウェイトラストファンドの赤字の解消が強く求められている現状である。

[参考記事] Engineering News-Record (2/6)
<https://www.enr.com/articles/46326-trump-in-state-of-the-union-eager-to-work-on-infrastructure-bill>



6. その他の動き

州間ハイウェイ事業に関する研究報告書

連邦議会の委任により全米科学アカデミーが実施した研究結果が公表された。ハイウェイシステムの改善費用が、年間で、現在の20年間で250億ドルから、200億ドルから450億ドルの増加が必要との結果であった。財源となっている車両の燃料税等は、車の燃料効率の向上、1人当たりの運転距離の減少やさらには、電気自動車の普及などのため、将来的にも減収が予想され、連邦の燃料税の増税や州間ハイウェイの有料化の解禁などを求めた内容である。この報告書は、ハイウェイ事業と財源のガソリン税の現状と歴史も詳述しているので、興味のある読者は報告書本文を参照されたい。

[参考記事] Transport Topics (12/6)
<https://www.ttnews.com/articles/congress-should-raise-fuel-tax-infrastructure-projects-new-report-recommends>



[報告書] NAP 2018/12/6
<https://www.nap.edu/catalog/25334/renewing-the-national-commitment-to-the-interstate-highway-system-a-foundation-for-the-future>

