

# 2019年度の本予算の成立と 2020年度予算の提案に関連した動き

ます くら かつ しげ  
益 倉 克 成\*

## 1. はじめに

3月号で、暫定予算切れによる連邦機関の一時停止後に、ようやく2019年9月までの2019年度の本予算が成立したことを報告したが、この予算には大統領の最優先事項であるメキシコとの国境の壁建設の予算が十分に含まれていないため、大統領が非常事態宣言による連邦議会を通さない専決の予算執行を表明して今後の連邦議会との軋轢が予想されている。また、3月11日に、本年10月からの2020年度予算が政権側から提示された。全般的には、軍事費以外の大部分が削減の案であるため、今後の増額を求める連邦議会との交渉が注目される。長期的なインフラ立法（特に、道路交通関係）の議会での検討が始まっているが、議会と政権当局の両者は立法の必要性は認めているため今後の決着が期待される。

各州では、前号と同様に、新しく就任した知事を中心にインフラ財源の確保の提案が活発に行われている。

## 2. 国境の壁建設の予算関連

国境の壁建設の予算の大統領専決による決定のために、大統領が非常事態宣言を行ったが、連邦議会は、上下院ともこの宣言の無効の決議を可決した。これに対して、大統領が拒否権を発動し、拒否権を覆す2/3以上の票の確保は上下院ともできない見通しである。今後、カリフォルニア州、ニューヨーク州などの16州と環境団体などが裁判所に提訴している緊急事態宣言の無効を求める訴訟が残っている。これに関連して、国防総省が国境の壁の建設費を捻出するためにカットの可能性のある事業のリストを連邦議会に送付した。合計で129億ドルの米国と世界の数百のプロジェクトがリストされている。

[参考記事] WashingtonPost 2019/2/26  
[https://www.washingtonpost.com/powerpost/house-sponsor-of-resolution-to-nix-emergency-declaration-acknowledges-uphill-battle-on-overriding-expected-trump-veto/2019/02/26/22104532-39d2-11e9-aaae-69364b2ed137\\_story.html?utm\\_term=.c145c1c1e0fb&wpisrc=nl\\_rainbow&wpmm=1](https://www.washingtonpost.com/powerpost/house-sponsor-of-resolution-to-nix-emergency-declaration-acknowledges-uphill-battle-on-overriding-expected-trump-veto/2019/02/26/22104532-39d2-11e9-aaae-69364b2ed137_story.html?utm_term=.c145c1c1e0fb&wpisrc=nl_rainbow&wpmm=1)



[参考記事] ENR.COM 2019/3/18  
[https://www.enr.com/external\\_headlines/story?region=enr&story\\_id=aEwcAG5h4NUhP-aHhHJ1YpMipB6rD2hXsZUS9BhDZCsQYokwYZKapx0CylC4gnU0nexamDU1vbGrhGLZTS65EI3T\\_k4faYY\\_8jio\\_Qx11W1R3hkhxQZSX0Z3rlgghBZzYG8WbEf858HR1bGspQDzrV9fE7qPbCd0gbOPsL4mJtQ\\*&images\\_premium=1&define\\_caption=1](https://www.enr.com/external_headlines/story?region=enr&story_id=aEwcAG5h4NUhP-aHhHJ1YpMipB6rD2hXsZUS9BhDZCsQYokwYZKapx0CylC4gnU0nexamDU1vbGrhGLZTS65EI3T_k4faYY_8jio_Qx11W1R3hkhxQZSX0Z3rlgghBZzYG8WbEf858HR1bGspQDzrV9fE7qPbCd0gbOPsL4mJtQ*&images_premium=1&define_caption=1)



## 3. トランプ政権の2020年度予算案の公表

今年の10月からの2020会計年度のためのトランプ大統領の予算案が政権によって3月11日に公表された。防衛支出以外の裁量的な支出を5%カットすることを求めている（連邦のインフラと建設の事業の大部分がその範疇に入る）。また、国境の壁のための86億ドルを求めている。しかし、2018年2月に合意に達した2年間の超党派の上下院の予算の取引に含まれたインフラ出資における合計100億ドル余の増加が含まれていない。また、長期的なインフラ投資パッケージの提案を継続し、2000億ドル（10年）を出資する法制を連邦議会に求めている、政権は、それが、民間部門からの資金を含み、非連邦の投資において1兆ドルまで刺激すると主張している（大統領の選挙キャンペーンと同じであるが、その後提案された1兆5000億ドルからは減額）。

議会での予算関係のヒヤリングが開始されているなど、今後の政権と議会の協議で大きく変わっていくものと思われる（米国の制度では、予算の詳細や財源の確保を行うのは連邦議会の責務になっている）。下院議長と大統領がインフラ投資に合意した

ことは良い兆しと思われるが、政権と連邦議会の交渉の難航を予想し、早くも今年度予算が終了する9月末以降の政府機関の閉鎖まで危惧されている報道もなされている。

主な建設関連の出資は次の通り。交通省の裁量的な出資の22%のカット；陸軍工兵隊の土木事業の31%のカット；環境保護庁（EPA）の水インフラストラクチャープログラムの35%のカット。

また、EPAの五大湖を含む水域の浄化対策の予算については「州とローカルの政府の責務」として、90%のカットが提案され、上水関係のプログラムのための資金は全く含まれていない。

このような2020年度予算でのインフラ事業の削減に対して、連邦議会では復活を求める動きが活発になっている。また、インフラ投資が与野党が合意可能な分野であるとの政権と連邦議会の期待も報道されている。

【参考記事】 Engineering News-Record (3/11)  
<https://www.enr.com/articles/46496-trump-fy-2020-budget-has-construction-cuts-some-increases>



【参考記事】 Fox Business (3/22)  
<https://www.foxbusiness.com/politics/trump-and-nancy-pelosi-agree-on-rebuilding-u-s-infrastructure>



【参考記事】 The Associated Press (3/11)  
<https://www.apnews.com/b25ab51c9873429681537ac3d26df300>



#### 4. 各州のインフラ出資の確保の状況

トランプ大統領の選挙公約であった10年間で1兆ドルのインフラに投資について連邦議会での立法がこの2年間でほとんど進まなかった状況で、「人々はもはやワシントンを待てない」として、各州はインフラ投資の財源確保に努めている。

ガソリン税の増税の検討：ミシガン、アラバマ、オハイオ、ウイコンシン。有料化の検討：コネティカット、フロリダ、マサチューセッツ。ボンド（州債）の発行の検討：モンタナ、ミズーリ、ノースカロライナ。

【参考記事】 Bloomberg (tiered subscription model) (3/11)  
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-03-11/-fix-the-damn-roads-states-step-in-after-trump-s-plans-stall>



#### 5. ハイウェイトラストファンド (Highway Trust Fund) を安定させる選択肢の紹介

連邦議会が検討すべき財源確保の5つの手段が論説されているので紹介する。

Highway Trust Fund (HTF) は、ガソリン税とディーゼル税（燃料税と総称）を財源とする道路事業のための特定財源である。1993年以来税率が固定されガソリン税でガロン当たり18.3セントのままである。ここ10年間の燃料効率の向上と運転距離の減少と、電気自動車の普及により、財源不足になっていて、現在の5年間の交通法（2020年9月に期限切れになる）によって、700億ドルを一般財源から移すことで不足を補っている現状である。このため、今後の連邦議会にとって、財源の確保手段と2020年以降の新しい交通法の立法が緊急の課題になっている。

##### 1) 燃料税

管理コストが最も低い方法であるが、政治的な要因で増税が実現していない。ユーザである米国商工会議所やトラック輸送協会は、それぞれ25セントと20セントの増税を提案している。しかし、燃料使用の減少の今後の更なる低下の予測により、将来的には安定的な手段でないとの指摘もある。

##### 2) 運転距離税 (Miles-traveled tax)

燃料を使わない電気自動車は、2017年に1.1%を占めていて、ハイブリッド車を含めて今後の増加が予想される。現状は、いくつかの州で実験段階にあるだけであり、収集コストが、5~13%になることが予測されている。また、通行経路の把握によるプライバシーに対する懸念もある。

##### 3) 有料化と民間金融

有料制の道路の距離が1990年から2017年までに1,280マイル増加し、合計6,001マイルになり、この間の交通への出資のうちに占める使用料収入は5~7%であった。官民パートナーシップや「インフラバンク」との組み合わせも可能である。

##### 4) 減税の巻き戻し

2018年に民主党は、共和党が行った2017年の減税を巻き戻すことによってインフラ事業の財源を確保する計画を公表したが、大統領の選挙を前にした状況でトランプ大統領によってサインされる可能性はほとんど残されていない。

##### 5) 支出の削減

HTFに入るガソリン税の内2.86セントが公共交通機関に支出されていて、収入の全体を道路のみに支出すべきなどの主張がある。

【参考記事】 Roll Call (free content) (3/6)  
<http://www.rollcall.com/news/congress/5-ways-congress-may-try-fix-highway-trust-fund>

