

連邦議会の8月の休会を前にした 連邦議会のインフラ投資の協議の進捗と、 連邦政府のインフラ投資への動き

ます くら かつ しげ
益 倉 克 成*

1. はじめに

米国議会の与野党の政策は、共和党は、政策の全般について連邦の関与を小さくする「小さな連邦政府」を目指し、これに対して民主党は大きな連邦の関与を目指す傾向があり、昨年の中間選挙で、上院が共和党の多数を維持し、下院は民主党の多数を取ったいわゆるねじれの状況になり、与野党の妥協が成立する数少ない分野の一つがインフラ投資と期待されている状況であった。こうした中で、トランプ大統領の2兆ドルのインフラ計画の提案に大きな関心が寄せられていたが、この計画の政権側と民主党との協議が中断に至った。この協議において、大きな懸案事項である道路関係の中長期的な財源確保が図られるとの期待が持たれていたが、交渉の中断により個別のインフラ立法が必要になったことは、前回までに報告したところである。

インフラ投資については与野党の議員がその必要性を認めているところであり、連邦議会が8月の休会に入る以前に連邦議会で協議が行われているのでその進捗状況を中心に報告する。

2. 災害援助法案のトランプ大統領のサイン

プエルトリコへの対応を巡る大統領と民主党との争いのために上院で1月に停止していた災害復旧援助の法案に代わり、140億ドルから191億ドルに増額した法案が6月に連邦議会を通過し大統領のサインにより法制化された。洪水とハリケーンと防御のプロジェクトについての陸軍工兵隊の32億ドル、軍隊の基地の復旧に関する国防省の27億ドル、連邦ハイウェイ管理庁の緊急時の救済資金の16億

5000万ドル、自然災害によって影響された州で水システムのレジリエンシーを高めるための環境保護庁の3億4900万ドルを含んでいる。民主党の下院議長は今年初めての主要なインフラ投資法案と述べている。なお、政権の要求の国境での対策に関する40億ドルは削除された。

【参考記事】 The Associated Press (6/4)
<https://www.apnews.com/69bd470569714b28aff1497d3bde6a7a>



3. 水関係の連邦貸付金WIFIAの申請状況

WIFIA (Water Infrastructure Finance and Innovation Act) は、1998年に設立された交通省のTIFIA (Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act (交通インフラストラクチャー財政と革新法) のプログラムにならって作られたもので、EPAが所管の上下水道の事業への貸付金である。2019年度の州などからの申請の状況が公表された。21の州から51件、合計66億ドルが申請されている。2018年度申請の62件からは減少しているが、全体枠の60億ドルを超えていて、この60億ドルで約120億の事業に資金提供が可能になる予定である。この配分に当たり、EPAは、再利用とリサイクルに重点を置くことを表明している。今後のスケジュールは未定であるが、この記事による、WIFIAについての詳細を参考されたい。

【参考記事】 ENR.COM 2019/6/22
https://www.enr.com/articles/47237-epa-wifia-requests-dip-but-loan-amount-sought-exceeds-available-dollars?oly_enc_id=1673F5237056E7V



4. 中長期的な交通法案の検討

現状で道路事業を認可している5年間のFixing America's Surface Transportation Act (FAST法)が2020年で期限切れになるため、新しく事業認可を行うための法律が必要になっている状況で、8月の休会前に、当初案を出すことを目指し、共和党主導の上院の委員会でその検討が開始された。両党の議員は、新法の必要性を認めているが、ガソリン税の収入の低下により、増税を含む財源確保の方法が必要になっている。その他にこれに合わせて、共和党は事業認可に際しての環境の認可プロセスの効率化、民主党は気候変動への対応策を主張していた。

その後、上院のインフラ関係の委員会で新しい法案が7月末に通過し、現行のFAST法の総額より27%増額の5年間で2870億ドルの法案になった。この中には、インフラストラクチャーを気候変化に対応するレジリエント化の努力のための、49億ドルが含まれている。法案はまた、州が代替の燃料の車のために充電ステーションを建設し、自動車排気ガスの削減とハイウェイの渋滞を緩和するための条項も含まれている。最終決定のためには財源確保についての予算関連の委員会の承認が必要で今後の交渉に数か月が予想されている。次期の大統領選との関連で、期限切れまでに新法が成立せず、短期的な延長になることも考えられ、資金の不足が予測されているが、関係者は、すべて長期的な複数年の法案を望んでいる。

[参考記事] Transport Topics (7/10)
<https://www.ttnews.com/articles/senators-aim-produce-five-year-highway-bill-august-recess>



Engineering News-Record (7/30)
<https://www.enr.com/articles/47268-senate-committee-unanimously-approves-287b-5-year-highway-bill>



5. 今後の2年間の裁量的な補助金の上限の協議の合意

3月に政権から2020年度の削減を含むインフラ支出の提案が行われたが、8月前に、連邦議会の超党派での2020年度と2021年度の補助金の上限についての協議が合意に達した。下院は7月24日にこれを決定する法律を承認し、上院も7月末に承認の予定で、大統領も承認予定である。政権側からの支出の削減に対し、非防衛のインフラについての2020年の限度額は、6240億ドル(今年からの270億ドルの上昇)(4.5%増)で、防衛分野のインフラ

の上限は7380億ドル(220億ドルの増加)(3.1%増)にセットされている。しかし、今までの法制化と異なって、個別の対象事業は、明示されておらず、個別の事業についての決定は、今後の予算関連の委員会にゆだねられ、数か月後に示される予定である。

[参考記事] Engineering News-Record (7/27)
<https://www.enr.com/articles/47265-budget-deal-has-no-specifcics-on-infrastructure-spending>



6. トランプ大統領による国境の壁への予算の流用に関する裁判

連邦議会によるメキシコ国境の壁建設の予算が十分でなかったため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かったため大統領専決による予算付けが行われていることを紹介したが、カリフォルニア州などの州と環境団体によって提訴された、2件の訴訟において同じ連邦判事が国防省からの25億ドルを流用すること禁止することを判決したが、その後、連邦最高裁は、上記の控訴審の判決を逆転し、25億ドルの流用を可能にした。長官を含む5人の保守派の判事が反対した4人のリベラルの判事を抑え流用を認めた。

[参考記事] ENR.COM 2019/7/26
https://www.enr.com/external_headlines/story?region=enr&story_id=pt0dKHc1FH3IkRBhnsswCEfah_UKgvI9vsX9fGEOWAe-fQJmHAW9DFUXq10FmtZMt p8H_8gEIBg5cWhbV48QUiPeylrZCfZDd2VPRs4ESqQ8F1upx4UuPixXrckflmB&images_premium=1&define_caption=1



7. 6月から8月のその他の連邦の予算配布

すでに認可されていた予算が州などへ以下のように配分された。

道路のBUILD補助金の10億ドルの議会承認、交通省の港湾のための約2億ドルの配布、連邦ハイウェイ管理局の6000万ドルの技術助成金、交通省による1500万ドルの交通インフラ研究への出資、公共交通庁の3億ドルの配分、交通局のアラバマ州の橋梁事業への1億ドルの配布、ミズーリ州への橋梁修理の8000万ドルの補助金交付、交通省の8.6億ドルのINFRA補助金の19州への交付、航空局の4.8億ドルの空港改良への交付、農務省の地方の上下水道への出資1.35億ドル(最終的には29億ドルの予定)。