

連邦議会の休会明けでのインフラ政策の審議の状況 —2件の主要な課題、2020年度（10月開始）の 本予算の承認と、中長期的な道路財源の確保—

ます くら かつ しげ
益 倉 克 成*

8月の連邦議会の休会が明け、予算の審議が活発に再開された。10月からの2020年度の新予算が必要であったが、当面は前年度の予算レベルのままの11月21日までの暫定予算で経過することになった。この間に、本予算を成立させるための審議が行われることになるが、現在上下院の委員会などで審議中のインフラ関係の法案はいずれも2019年度に比べて増額の案になっていて、本予算が期待される。

もう一件の中長期的（5年程度）な道路財源の確保の法案は、現在の措置が期限切れになる2020年までに成立させる必要があるが、下院の公共事業関係の民主党の委員長は来年の早い時期の審議開始を表明している。道路事業の財源確保の必要性は、与野党の議員とも必要性は認めているものの、燃料税の増税などに財源確保策については、意見が異なっている。

また、民主党主導の下院での大統領に対する弾劾の調査がこれらの審議に影響することが危惧されている。

1. 2020年度の暫定予算の成立と本予算の見通し

2020年度が10月1日に開始される状況で、9月19日に下院がcontinuing resolutionという形の11月21日までの暫定予算を通過させた。上院も、この後に暫定予算を承認し、成立した。連邦議会は、

ここ数年と同じように2019年度の出資レベルと同じ形の暫定予算で当面をしのぐことになる。

2020年度の本予算の公共事業に関する各項目は、上下院の各委員会を通過したものや、審議中のものがありこの暫定予算の間に本予算の成立を図ることが予測される。

現状での上下院での審議状況は、公共事業にとって期待が持てる状況になっている。

上院歳出委員会は、燃料税が財源のHighway Trust Fund（ハイウェイトラストファンド）から来る連邦の道路の義務的な補助金について限度額を464億ドルとする法案を通過させた。2019年からの2%増で、下院が、すでに通過させた法案の額と同じ額である。

また、上院の委員会は道路のための一般財源から提供される任意の補助金において27億ドルを追加した。その額は2019年から17%の減であるが、下院で通過されたものより54%大きい。さらに、これとは別の連邦交通省への任意のBUILD補助金は、上院の委員会と下院の法案の下で1億ドル（11%）の増額になっている。

任意の空港補助金は上院小委員会の法案で4億5000万ドルになり、下院の法案は2019年に制定されたものと同じ5億ドルである。

交通事業全体では、既に議会で承認された2年間の予算合意で、2018年と2019年の枠について

100億ドルの増加を得ている。道路事業に関する予算審議の状況については、業界も満足の状況である。

陸軍工兵隊の土木事業についても、これまでのところ、2020年の法案の審議で期待がもたれる。エネルギーと水の事業についての上院委員会の法案は工兵隊の土木工事のために77億5000万ドルを承認している。その額は2019年度のレベルから7億5200万増（11%増）である。これに対して下院の法案は2019年度のレベルの約5%増になっている。これらの額は、2020年度の工兵隊の土木工事予算を48億ドルまでに22億ドル（31%）カットするというトランプ大統領の提案を拒絶した増額になった。これらの法案は、予算付けする事業も記述しているが、最大の配分は、Charleroi（ペンシルベニア州）のMonongahela川下流部の現在の閘門#4のサイトでの事業の継続のための1億1100万ドルである。トランプ大統領の要求はこれに対して5500万ドルであった。工兵隊の維持管理事業は上院委員会の法案の下では2019年からの2%増で38億ドルになっている。上院のこの額は下院の39億2000万ドルに比べ3%低い、トランプ大統領の19億3000万ドルの提案にくらべてかなりの増加である。これについても、業界は歓迎とのことである。

[参考記事] Engineering News-Record (9/25)
<https://www.enr.com/articles/47579-strong-dot-corps-funding-may-follow-stopgap>



2. 道路の財源確保に関する中長期的な法制の今後の連邦議会での検討の見通し

公共事業の検討の中心的人物である連邦下院の交通及びインフラストラクチャー委員会の委員長のDeFazio下院議員の表明の報道に基づき今後の課題と見通しを紹介する。

以前にも紹介したように、連邦の義務的な道路事業を含む陸上交通への補助金の財源である特定財源のHighway Trust Fund（ハイウェイトラストファンド）は、車両の連邦の燃料税から収入を得ている。燃料税は、ガソリン税がガロン（3.8リッター）当たり18.4セント、ディーゼル税が24.4セント（ほとんどの州はこの上に州税として付加している）で、1993年以来増税されておらず固定のままである。

この間の道路工事費の上昇と、車の燃料効率向上、車の運転距離の減少やさらには電気自動車の普及による収入の低下により、十分な調達ができず、赤字の状態に陥っていて、一般財源からの補填に依存している状況である。この措置は、2020年に期限切れになるため、再認可と財源確保が急務になっている。

財源確保の主流となっている方策は、燃料税の増税と税額の物価上昇への関連付けであり、インフラ更新は、ほとんどの連邦議員が必要性を認めている状況であったが、増税は、政治的な問題になるため今までは実現が困難であった。しかし、今回は財源確保を実現する緊迫性がある。さらに、今後の燃料効率の向上や電気自動車の普及の進展を考慮すれば、燃料税に依存することは、財源の先細りが明白であるため、運転距離に基づいて課税する「マイル税」などの新しい体系を求める意見も多い。しかし、これは運転距離の把握のためのシステムの構築が必要なことや、運転状況の把握に伴う個人のプライバシーの問題もある。

DeFazio議員は、2020年度本予算の審議後の来年の早い時期に、連邦議会での財源確保の法制度の検討の開始を予測している。立法のタイミングは、検討に付随することが予想される、気候に対するレジリエンス、自動運転技術や燃料効率を高める努力の条項についての今後の委員会での審議のペースに依存すると述べている。彼は、「法案の目的は、現代のテクノロジーを支える新しい枠組みへハイウェイのアイゼンハワー時代からの移行である」と説明している。

[参考記事] Transport Topics (9/26)
<https://www.ttnews.com/articles/defazio-house-transportation-panel-likely-take-infrastructure-bill-early-next-year>



また、民間の専門家も燃料税の限界と、運転距離ベースの「マイル税」への転換、PPPの活用、休憩所などへの民間の営利施設への開放、新技術適用の促進、環境レビューの期間短縮などを下院の予算委員会のヒヤリングで証言している。

[参考記事] Cornell Chronicle (Cornell University) (10/2)
<http://news.cornell.edu/stories/2019/10/cornell-expert-urges-congress-reform-infrastructure-policies>

