

米国のコロナウイルス対策と 今後の経済刺激策におけるインフラ出資の動き

ます くら かつ しげ
益 倉 克 成*

米国でのコロナウイルス対策の法案については、5月号で総額2兆ドルの法案が成立したことを報告したが、この法案のみでは、不十分であるとのことだが、トランプ政権、共和党と民主党で共通の認識があるため、追加の法案とそこに公共事業への出資をどのように含むかについて盛んに議論が行われている。一般的には、トランプ政権と民主党は、より大きな出資とその中に本格的なインフラ出資を含むことを主張し、共和党は、緊急的なコロナ対策のみに限定しインフラ出資については、今後の課題にすべきとの主張である。このような状況の中で、当面の給与支払い保護を主体としたコロナ対策の追加の法案が成立した。インフラ関係については、道路などの陸上交通に関しては、燃料税からの収入による特定財源であるハイウェイトラストに補助する現行の法案が9月に期限切れになり、水関係についても連邦補助の前提となる新しい水資源開発法が必要とされている状況で、陸上交通のための新しい法案が、下院の委員会において民主党を中心に提案された。

また、コロナによる交通事業への影響についても多くの例が報道されている。

1. コロナ対策関連の法案の成立

1) 追加の対策法案の成立

追加のコロナ対策法案にインフラ投資を含める議

論が与野党で行われていたが、コロナ対策に直接関連する4,840億ドルの追加対策の法案が成立した。3,200億ドルが給与支払い保護に追加されている。また、中小企業救済、医療施設のための出資を増大させる内容が含まれている。最初の法案が3本立てになっているため、4番目の総合的援助計画と称されていて、当初のものと併せて前提のない3兆ドルになるとのことである。

[参考記事] The Hill (4/23)

<https://thehill.com/homenews/house/494401-house-passes-484b-coronavirus-relief-package>



2) 下院のインフラ投資を含むコロナウイルス救済法案の下院の通過

合計3兆ドルのコロナウイルス救済法案であるが、いずれもコロナウイルスの影響による収入減の補填などに関して公共交通のための157.5億ドルやハイウェイへの150億ドルの出資を含んでいる。しかし、上院の共和党が救済法案にインフラ出資を含むことに反対のため、上院の通過が困難視されている。この報道に関連して、各州への配分の適正化を求める論評が紹介されている。この記事は、併せて、全米のハイウェイ事業の財源と連邦の資金の配分状況の詳細が紹介されているので参考に示す。

Revenues Used by States for Highways - 2018 (Billion \$)

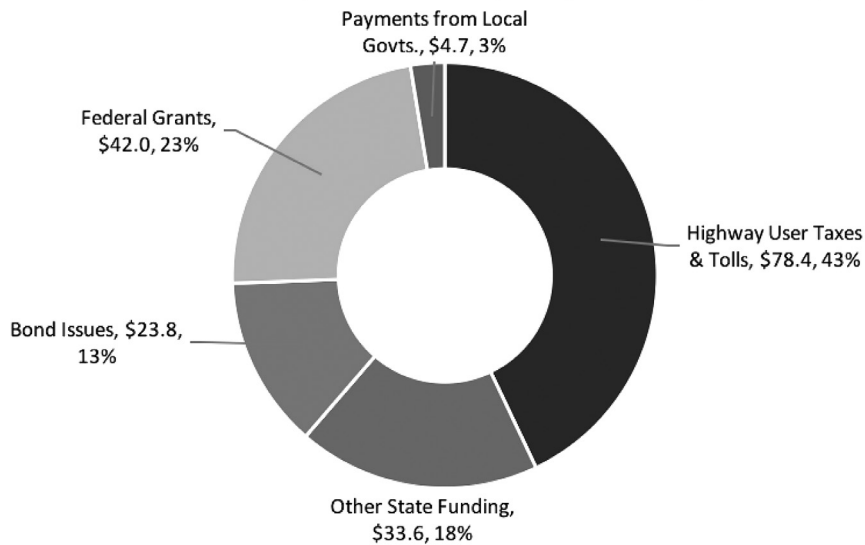


図-1 ハイウェイのために州によって使われる収入 (2018年：単位10億ドル)

[参考記事]Roll Call (free content) (5/12)
<https://www.rollcall.com/2020/05/12/house-spending-bill-would-boost-transit-amtrak-highways/>



[参考記事]Eno Transportation Weekly (5/13)
<https://www.enotrans.org/article/highway-funding-in-new-house-covid-bill-reinforces-funding-formula-inequities/>



2. 中長期的な陸上交通法案の下院委員会での提案

ハイウェイトラストファンドのための法律が9月に期限切れになることを紹介してきたが、ようやくこれに対する動きが出てきた。民主党が下院の交通及びインフラ委員会で陸上交通に焦点を合わせた、5年間で4,940億ドルの法案を提案した。内訳は、ハイウェイについて3,190億ドル、公共交通1,050億ドル、鉄道600億ドル、トラック輸送の安全対策53億ドル、ハイウェイの安全対策46億ドルである。また、温室ガスの削減を連邦交通省に義務付け、州が目標を達成するために83.5億ドルが提供され、インフラのレジリエント対策のために62.5億ドル、電気自動車の充電と水素燃料の供給のステーションの形成のための3.5億ドルなどのgreen solution (環境重視の対策) 推進の内容も含まれている。さ

らに、コロナのパンデミックのために失われた交通機関への援助のための2021年度での831億ドルが含まれている。

この法案は、今後の交通出資の議論の出発点になると思われるが、この案の作成に共和党が参加していないことと、財源確保が示されていないことから今後の方向は不明である。

[参考記事]Roll Call (free content) (6/3)
<https://www.rollcall.com/2020/06/03/democrats-offer-494-billion-transport-bill-targeting-economy-climate/>



3. コロナによる交通事業への影響

多くの州の事例が報道されているが、全国州予算担当者協議会 (AASHTO) の報告では、コロナウイルスのパンデミックによる財源不足は、交通支出を削減し、インフラ予算項目を削減することを州に強いて、知事が2021会計年度の予算提案において推奨したものの多くが制定されない可能性が大にあるとされている。

[参考記事]AASHTO Journal (5/1)
<https://aashtojournal.org/2020/05/01/states-projecting-big-budget-cuts-due-to-covid-19/>

