

## 新型コロナ対策とインフラ出資に関する 米国連邦議会と政権当局の動き

ます くら かつ しげ  
益 倉 克 成\*

追加の新型コロナウイルス対策について民主党主体の下院で合計3兆ドルの法案が承認されたことを7月号で報告したが、これに対する1兆ドルの案が上院の共和党から提案された。両案は総額と内容に大きな差異があるため今後の両院の調整が必要である。

インフラ出資については、特に、道路の特定財源であるハイウエイトラストファンドを認可する現行の法案が9月に期限切れになる状況や、10月から始まる2021年度予算の成立が必要な状況であり、上下院で様々な動きがあるが、共和党、民主党と政権の合意に至っておらず、今後の動きに注目が必要である。

水関係のインフラへの連邦補助の前提となる新しい水資源開発法案については、下院が可決し上院との調整が必要であるが、大統領選挙の影響で成立が選挙後になる恐れが生じている。

### 1. 共和党の1兆ドルのコロナウイルス援助法案の提案

上院の共和党が、インフラ出資をほとんど含まない1兆ドルのコロナウイルス援助法案を提案した。コロナウイルスによって影響を受けた会社への援助や労働者の給与支払い保護などが主体で、インフラ事業への当面の出資や9月末に現行のものが期限切れになる連邦のハイウェイと公共交通の再認可に関する文言が含まれていない。これをもとに、民主党が主導の下院を5月中旬に通過した3兆ドルの法案との調整が行われることになる。

両者の案の最も大きな差異は、民主党の法案が、交通や他のインフラのための非連邦の出資を保全す

るための州とローカルの政府への9,000億ドルの出資を持っていることである。上院の共和党の法案の中に含まれているインフラ関連の唯一とも言えるものは、空港改良工事プログラム補助金の100億ドルのみである。この補助金は、歴史的に、滑走路などの航空インフラに出資するために使われているが、今回の共和党の法案における新しい資金は営業経費と債務返済のために使用可能である。

民主党の法案に含まれ、共和党の提案にない主な項目は、次の通り。

ガソリン税の収益の低下によるギャップを埋めるために州は2020会計年度の160億ドルと5年の間の370億ドルを要求していたが、民主党の法案は州のハイウェイ事業のための150億ドルが含まれている。公共輸送機関はコロナウイルスの影響による収入の低下を埋めるために238億ドルを要求したが、民主党の法案は公共交通に157億5,000万ドルを提供することになっている。

共和党は、この法案が最終的なものではなく、11月の大統領選挙の前にはさらなる追加が必要であることなどを表明している。

[参考記事]Engineering News-Record (tiered subscription model) (7/27)  
[https://www.enr.com/articles/49783-senate-gop-1t-covid-19-relief-proposal-all-but-omits-infrastructure?oly\\_enc\\_id=3970I1184045D5H](https://www.enr.com/articles/49783-senate-gop-1t-covid-19-relief-proposal-all-but-omits-infrastructure?oly_enc_id=3970I1184045D5H)



共和党の提案に対するニューヨーク州知事の見解が発表された。州政府への援助が含まれていないことについて、ニューヨークの都市交通局は、今後の17か月の間に、140億ドルの資金不足を埋めるた

めに、料金値上げを強いられると述べ、交通局は「連邦の援助なしでは、大幅なサービス縮小、パンデミック関連の運賃などの増加、人員削減、または資本計画を骨抜きにするしかないであろう」と発言している。

[参考記事]New York Post (7/28)  
<http://172.16.2.1:8080/block.cgi?urldata=https%3A%2F%2Fnypost.com%2F&ctgnum=1306&uid=1178&gid=265&rcode=1,2,0>



## 2. 陸上交通法案を含むインフラ法案の下院の通過

下院の委員会を、5年間で1兆5,000万ドルの交通関係を含むインフラ法案が通過した。交通関係では、ハイウェイについての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53億ドル、ハイウェイの安全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の83.5億ドル、インフラのレジリエント対策のための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3.5億ドルなどのグリーンな解決策推進の内容も含まれている。さらに、新型コロナウイルス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。交通関係の他に、飲料水についての250億ドル、ブロードバンドシステムの1,000億ドル、クリーンエネルギーの700億ドル、低所得者向けの学校の1,000億ドル、病院の現代化の300億ドルも含まれている。この法案は7月2日に下院を通過し、上院に送られたが、この案の作成に共和党が参加していないこと、財源確保が示されていないことから今後の上院と政権との調整にかかっている。

[参考記事]The Associated Press (7/2)  
<https://apnews.com/b8c17dc7ca74ca18c7edf7eb75b8db43>



また、これとは別に、トランプ政権が、大部分がインフラへの資金確保のための1兆ドルの法案パッケージによって景気を刺激することを計画していることが報道された。道路と橋梁のような伝統的なインフラ事業のために資金の大部分を確保するほかに、5Gのワイアレスインフラストラクチャーと地方のブロードバンドのためにも資金を確保する計画

である。対象年数や対象事業などの詳しい内容は未公開であるが、民主党の下院の法案との調整の基になるであろうと言われている。

この案に対しても、上院の共和党は、早くも反対の意向である。共和党の優先事項は、5年で2,870億ドルのハイウェイトラストファンドの再認可であると言われているが、この計画も、その財源確保について合意が困難な情勢にあるのとこととであり、9月末のハイウェイトラストファンドの認可期限切れを控え、早期の動きが必要とみられている。

[参考記事]The Hill (6/17)  
<https://thehill.com/homenews/senate/503083-trumps-push-for-major-infrastructure-bill-faces-gop-opposition>



## 3. 水資源法案の下院の通過

水資源法は2014年以来2年毎に新しい法案が可決されていて、2020年の新しい法案が期待されている状況であるが、下院が新しい水資源開発法を可決し、上院に送付した。工兵隊の38の事業を認可するための、総額130億ドルの事業へ合計86億ドルの連邦の補助金を提供する予定になっている。対象事業は、洪水防御、河川と港湾の舟運、環境の復旧改良などが主体である。これらの他に、港湾等の利用税を財源とする港湾維持管理トラストファンドの余剰金を全額港湾事業に出資する条項や河川の閘門とダムへの補助率の増加などが含まれている。上院は、26の工兵隊の事業のために51億ドルを認可する法案をすでに委員会を通過させているため、今後上下院の調整が行われるが、与野党の対立が多い中で、下院の法案は、両党から支持を受けていて早期の成立の見通しのある一方で、新型コロナウイルス対策の両党の議論に巻き込まれる恐れや、大統領選挙の影響が危惧され、選挙後に成立との予測もある。いずれにしても、この法案は事業認可の第一歩となるもので、事業の実施のためにはそれぞれの事業の補助金支出の認可が必要になる。

[参考記事]Engineering News-Record (tiered subscription model) (7/29)  
<https://www.enr.com/articles/49807-house-passes-new-water-resources-development-bill>

