

## トランプのインフラ計画

### I. トランプ大統領、インフラ計画を発表

#### 「10 年間で 1.5 兆ドル」 トランプのインフラ計画

トランプ大統領は 2/12、今後 10 年間で 1.5 兆ドルのインフラ投資計画（Legislative Outline for Rebuilding Infrastructure in America）を発表した。2016 年の米大統領選で「1 兆ドルのインフラ投資」を公約し、就任後 100 日間計画で「官民パートナーシップ（Public Private Partnership: P3）や税制上の優遇措置によるインフラ促進法案」の提案を約束したトランプが待ち望んでいた発表である。

#### テーマは、州・地方・民間 の「非連邦部門」による インフラ投資の促進

計画は主に、州政府、地方政府、民間部門による 1.3 兆ドルのインフラ投資を促すために、2000 億ドルの連邦資金を 5 つの連邦インフラプログラムに投じるという内容である。連邦資金の拠出以外に、既存インフラ援助制度の対象分野の拡大、インフラ案件の資金調達条件の緩和（免税債を通じた資金調達が許可されるインフラ分野の拡大）、既存する公共インフラ資産の売却・リースからの収入を新規インフラ案件に割り当てる「アセット・リサイクル」制度の導入、環境審査手続きの簡素化なども提案している。可能な限り連邦政府による介入を控え、「州・地方・民間」によるインフラ投資に重点を置いたインフラ政策である。

### II. トランプのインフラ計画の特徴

#### 州・地方による負担率の 急増

本計画は、既存の連邦インフラ援助制度（TIFIA、WIFIA、RRIF などの分野別融資制度）に基づく開発費の連邦負担率を（分野によって異なるが）現在の 50%～80% から、20% に削減するという内容がある。地方債は米国のインフラ案件の最大の資金源だが、トランプの計画通りに進めば、州・地方政府による負担率が急増することになり、これまで以上に地方債によるファイナンスが必要になる。（減税法による最高税率の引下げや、連邦所得税から控除できる州・地方税の上限設定などが、免税債の需要を低下させるかどうかに関する議論もあるが、本稿では省略。）

## 民間投資を誘発する政策変更

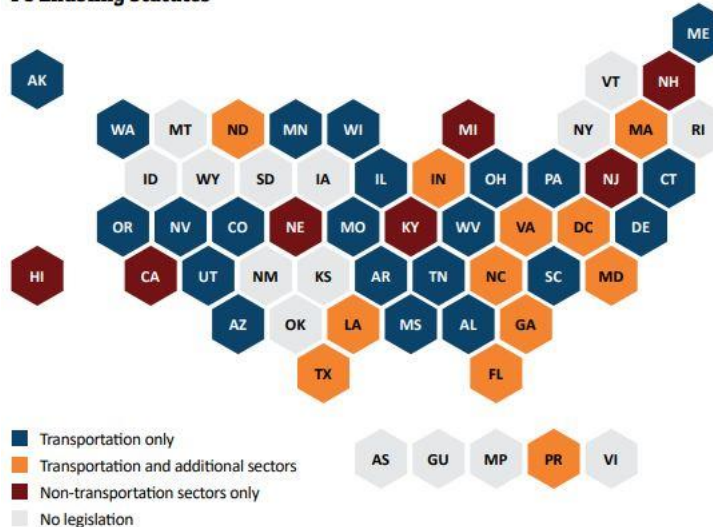
## 連邦資金は P3 の経験豊富、“shovel ready”な案件を用意している州に流れる

州・地方政府の財政状況にもよるが、政府の借入だけで 1.3 兆ドルのインフラ投資に到達するのは非現実的であるため、民間インフラ事業者による免税地方債（私的活動債）の活用や、受益者負担金による収入源の確保などのスキームも必要になる。従い、地方債に関する規制緩和で民間投資を促し、州・地方の財政負担を軽減するのが一つの狙いと見られる。

また、連邦インフラ融資制度を利用できるインフラ分野を増やし、民間企業による投資を誘発させる狙いも本計画の重要な柱である。例えば、民間企業が関与するインフラ事業で、輸送インフラ融資制度（TIFIA）、水道インフラ融資制度（WIFIA）などの連邦制度を活用できるインフラ分野の拡大に関する提案が含まれている。（例えば、空港・港湾・水路の民営化案件で TIFIA 融資を利用できるようするなど。）

もう一つの特徴は、限られた連邦資金を州・地方に競争させるという内容であるため、インフラ投資の経験が豊富で、短期間で実行できる案件（shovel ready）を用意している州に連邦資金が集中するという点。例えば、P3 によるインフラ事業を許可する法律が既に存在している州（包括的 P3 法が存在するコロラド、テキサス、バージニア等）に連邦資金の大半が流れることが予想される。また、P3 法が成立する州でも、特定分野に限定されるケースが多いため、有望なインフラ市場を判断する上で、連邦インフラ支援を吸収できる州・地方が優先されるだろう。

P3 Enabling Statutes



出所：[National Conference of State Legislatures](https://www.ncsl.org/issues-and-policies/p3-statutes.aspx)

“One Agency, One Decision”: 許認可手続きの簡素化

米国におけるインフラ事業計画に大きく影響する環境審査と政府許認可手続きを現在の平均 70 カ月から、21 カ月に制限する提案もある。具体的には National Environmental Policy Act (NEPA) に基づく環境影響評価を 21 カ月以内に完了させ、“Finding of No Significant Impact”(FONSI)を受けた後、必要な各種連邦許認可を 3 カ月以内に申請者に供与する手続きを設置する。また、連邦から州政府に委託された許認可手続きも 3 カ月以内に完了させる。簡素化された許認可手続きにより、案件のリードタイムとコストを下げ、インフラ事業をアトラクティブな投資オプションにするのが狙い。ただ、環境保護団体・民主党が規制緩和に強い抵抗を示すことが予想される。

概要：トランプ政権のインフラ計画

| 制度                  | 概要                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 州・地方・民間によるインフラ投資の促進 | 連邦政府が選定するインフラ案件に、プロジェクト・コストの最高 20%まで、連邦グラントを供与する、予算 1000 億ドルの“Infrastructure Incentives Program”を設置。一つの州が受けられるのは予算の 10%（100 億ドル）まで。案件の選定基準で最も重要なのは、「非連邦資金」（州・地方・民間）の調達能力。                                                                                                                  |
| 地方インフラへの投資          | 地方インフラの開発に向けたブロック・グラント制度（供与条件を最低限に設定した助成金）。予算は 500 億ドル。                                                                                                                                                                                                                                    |
| 先端技術を活用するインフラ投資への援助 | 先端技術を活用する、高リスク・高リターンインフラ案件を対象とした助成金制度。例えば、真空輸送システムの「ハイパー・ループ」は考えられる案件の一つ。予算は 200 億ドル。                                                                                                                                                                                                      |
| 既存インフラ援助制度の強化       | 既存インフラ援助制度の対象になる分野を拡大。例えば、連邦政府による交通インフラ案件への融資制度である“Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act”（TIFIA）の対象分野に飛行場、港湾施設を追加。水道分野の連邦融資制度である“Water Infrastructure Finance and Innovation Act”（WIFIA）、“Railroad Rehabilitation and Improvement Financing”（RRIF）の対象分野も拡大。予算は 140 億ドル。 |
| 免税債による資金調達を支援       | 民間部門によるインフラ案件で、公益を生み出す案件であれば、私的活動債（Private Activity Bond）のような免税債による資金調達を支援する。免税債による資金調達が可能であるインフラ分野を増やす（TIFIA 対象分野、新規水力発電所、洪水・浸水対策事業、地方ブロードバンド、土壌汚染対策事業など）。予算は 60 億ドル。                                                                                                                     |
| 連邦政府による不動産買収権限      | 連邦省庁による施設の建設、買収に使用できる回転基金の設置。資金は 15 年間にかけて返済。連邦政府所有施設の増加に貢献。州・地方政府による施設の建設・購入には適用できない。予算は 10 億ドル。                                                                                                                                                                                          |
| 環境審査の簡素化            | NEPA に基づく環境影響評価手続きを 21 カ月以内に終了させ、最終判断から 3 カ月以内に許認可を発行。現在、NEPA 審査は平均 70 カ月かかると言われている。                                                                                                                                                                                                       |
| 連邦不動産の売却と収入のインフラ投資  | 連邦政府が所有するインフラ資産を州・地方・民間に売却し、納税者利益を拡大させる目的で連邦資産の売却に関する規則を緩和。例えば、南西部電力管理局（Southwest Power Administration）、西部電力管理局（Western Area Power Administration）、テネシー溪谷開発公社（TVA）資産、ボンネビル電力局（BPA）が所有する送電資産、Ronald                                                                                         |

|  |                                                                             |
|--|-----------------------------------------------------------------------------|
|  | Reagan Washington National、Dulles Airports（ワシントン近郊の空港）、連邦道路資産などの売却が挙げられている。 |
|--|-----------------------------------------------------------------------------|

出所：米政府資料 [Legislative Outline for Rebuilding Infrastructure In America](#)

### III. 海外企業による対米インフラ投資への期待を示すトランプ政権

#### 海外企業に期待するトランプ政権

今回の計画案には明記されていないものの、トランプ政権は以前から海外企業によるインフラ投資への期待感を抱いている。安倍首相が昨年2月の訪米時に巨額な対米インフラ投資（10年間で1500億ドル・70万人の雇用を生み出す）を発表した他、米プライベートエクイティ大手ブラックストーンとサウジの公共投資基金が対米インフラ投資を計画していることも期待感を募らせている。対米直接投資を応援する米商務省のイベント“Select USA”の演説でムニューチン財務長官は、「官民パートナーシップは、米納税者の負担率を下げる」「海外投資家は重要な役割を果せる」とも発言している。

#### 「バイ・アメリカン」規則をはじめとする保護政策によるコスト増

しかし、連邦政府による現行インフラ支援制度では、公共事業などに米国産の鉄鋼製品や工業製品の使用を義務付ける“buy American”規定、連邦政府資金が入るインフラ事業の労働賃金に関するデービス・ベーコン法、米国の内航海運に米国籍船舶、米国人船員の起用を義務付けるジョーンズ法など、事業コストを押し上げる保護政策が複数存在する。また、トランプが昨年4月に連邦政府による購入案件に伴う「バイ・アメリカン、ハイヤー・アメリカン」を再確認する大統領令、超党派の上院議員が提案した“BuyAmerican.gov Act of 2018”(S.2284)などで、コンプライアンス基準が厳しくなる可能性もある。

### IV. 議会審議の見通し

#### 中間選挙、予算などでインフラ法案の審議に費やす時間は限定的

今回の発表は大統領の提案に過ぎず、実際の連邦資金の確保、既存インフラ制度の改正などは、米議会の立法手続きで詳細を詰めることになる。昨年は、医療保険改革法の改廃、減税、連邦予算を巡る両党の激しい対立に時間と労力の殆どが費やされ、結局、トランプの目玉イシューであったはずのインフラ法案が進まなかった。年明けの一般教書演説で「1.5兆ドルのインフラ法案の早期成立」を呼びかけたトランプだが、年度（FY2018）の歳出権限法案、来年度（FY2019）の歳出権限法案、移民改革など複数

**インフラは超党派が支持  
する 이슈-だが、規模と  
財源で対立**

**インフラ法案の可決に必  
要なのはトランプ大統領  
のリーダーシップ**

の問題が残っている。更に、11月の中間選挙に近づくほど選挙活動が本格化し、インフラ法案に費やせる審議時間が限られてしまう。勿論、選挙後のレームダック議会で可決することも考えられるが、下院のシャスター輸送インフラ委員長（R-PA）は、「7月までが限界」と言及している。

ただ、超党派の政治家がインフラの老朽化問題を認識していることは確かであり、例年以上に加熱している党派対立が無ければ、最低でも既存インフラ援助制度の対象分野の拡大、インフラに投資する民間企業による資金調達を容易にする（免税債を利用できるインフラ分野の拡大や、免税債の州別量的制限の撤廃など）両党が容易に妥協できる余地はあるはず。しかし、連邦環境審査手続きの簡素化や、インフラに充てられる連邦資金の「規模」（民主党は1兆ドル以上の連邦資金を要請）と財源（増税、或は歳出削減）について両党は激しく対立しており、インフラ法案の年内成立は難しいと言われている。

今後の審議で最大のネックになる「財源の確保」について、今回の計画案は一切触れていない。これは、政治的に最も難しい問題を米議会に転嫁したと解釈できるが、大統領のトランプが財源の問題で責任を取らない限り（リーダーシップを示さない限り）、減税法（10年間で1.5兆ドル）と歳出上限の引き上げ（2年間で3000億ドル）による赤字拡大を承認したばかりの共和党が、2000億ドルのインフラ資金を含む法案に賛成することは考えられない。ましてや、1兆ドル以上の連邦インフラ資金を要請する民主党との調整も問題外であろう。

以上

本資料は公開情報に基づいて作成されていますが、丸紅米国会社ワシントン事務所（以下、当事務所）はその正確性、相当性、完全性を保証するものではありません。

本資料に従って決断した行為に起因する利害得失はその行為者自身に帰するもので、当事務所は何らの責任を負うものではありません。

本資料に掲載している内容は予告なしに変更することがあります。

本資料に掲載している個々の文章、写真、イラストなど(以下「情報」といいます)は、当事務所の著作物であり、日本の著作権法及びベルヌ条約などの国際条約により、著作権の保護を受けています。個人の私的使用および引用など、著作権法により認められている場合を除き、本資料に掲載している情報を、著作権者に無断で、複製、頒布、改変、翻訳、翻案、公衆送信、送信可能化などすることは著作権法違反となります。