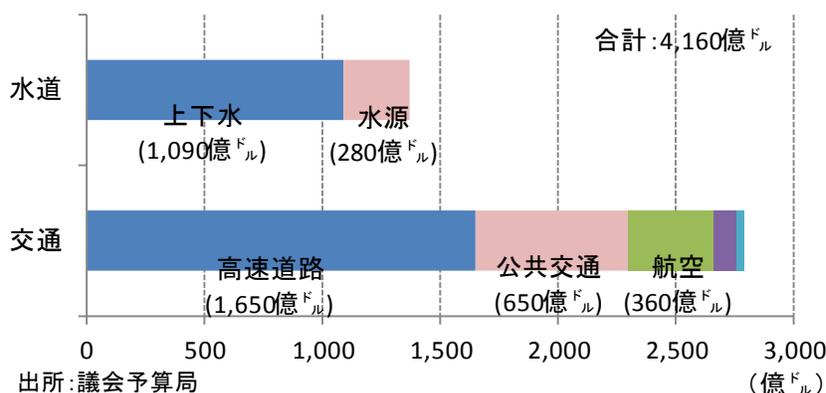


米国経済 期待されるインフラ投資の拡大

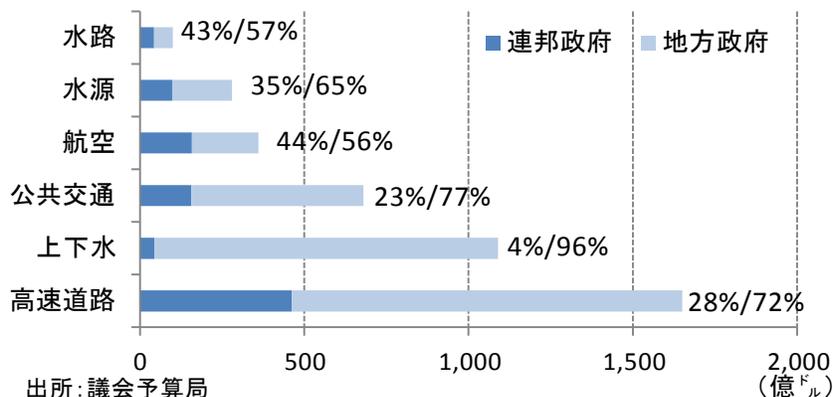
インフラの老朽化は経済成長の阻害要因であり、米国社会が抱える深刻な問題である。インフラ投資は経済の需要不足や生産性の低下の解決策として期待されるものの、財源不足がネックとなり、長らく停滞してきた。しかし、昨年12月に新たな道路財源法が成立する等、一定の前進がみられる。今秋の大統領選に向けた選挙戦でもクリントン氏、トランプ氏がともにインフラ整備の重要性を訴えている。これまでインフラ整備に消極的だった議会共和党も慎重ながら投資の必要性の認識は示していることから、次期政権でのインフラ整備の政策対応の前進は期待してよいと思われる。

1. 現状：投資不足で老朽化が進む米国のインフラ

公的インフラ投資額（2014年）



インフラ投資の連邦・地方政府の支出割合

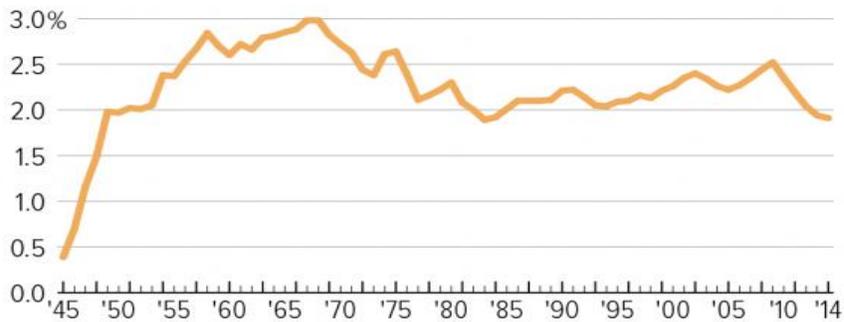


米国の公的部門による年間インフラ支出額は 4,160 億ドル (2014年)、その約 4 割に相当する 1,650 億ドルが高速道路に充てられている。電力や通信インフラ等は民間主体だが、公的インフラでは州政府及び地方自治体が全体の 9 割を所有し、運営・維持費用の 75%を負

担している。一方、米商務省経済分析局によると、インフラ投資は歴史的に GDP 比 2.5% 前後で推移してきたが、2014 年は同 1.9% まで低下しており、十分な投資が出来ていない。

State and Local Spending on Infrastructure Is at 30-Year Low

State and local capital spending as a share of gross domestic product, 1945-2014



Source: U.S. Bureau of Economic Analysis. Based on BEA gross investment which includes spending on structures, equipment, and software.

CENTER ON BUDGET AND POLICY PRIORITIES | CBPP.ORG

米国の道路インフラは 1930 年代のニューディール政策で建設が進み、1956 年にアイゼンハワー大統領の元で施工された連邦補助高速道路法によって州間高速道路網が整備された。全米をつなぐ高速道路網は、当初、全長 65,000 キロを 250 億ドルかけて 10 年間で建設する計画だったが、最終的には 1,290 億ドルの費用を要し、30 年後の 1991 年に完成している。モータリゼーションの本格化時期における道路ネットワークの拡充が米国経済の発展を支えてきたが、現在では全米の高速道路の半分以上が完成後 45 年を経過、老朽化が顕著である。

水道など生活インフラも初期の建設から長期が経過している。都市部では基幹インフラの使用期間が百年超の地域も多く、老朽化が大きな社会問題になっている。米国土木学会 (American Society of Civil Engineers) の調査によれば、全米のインフラを許容範囲の水準に引き上げるために必要な投資額は 2013~2020 年で 3.6 兆ドル、うち 1.7 兆ドルが道路、鉄道、橋を含む陸上交通分野である。これに対して現状の財源は 2 兆ドルに止まり大幅な財源不足が予想される上、現状では年間 4,280 億ドルの経済損失をもたらしているとの試算がある。

インフラの必要投資額 (2013~2020 年累計)

(十億ドル)

	必要額	財源	不足額
陸上交通	1,723	877	846
上下水	126	42	84
電気	736	629	107
空港	134	95	39
水路	30	14	16
その他	886	367	519
合計	3,635	2,024	1,611

出所: American Society of Civil Engineers

2. 老朽化がインフラ刷新の必要性の理解促す

インフラ関連の事故による被害も頻繁に発生している。アムトラックの脱線事故や橋梁崩落事故等の他、ワシントンでは開業 40 年を迎えた地下鉄で火災が頻発し、安全性への懸念から改修工事を実施中である。また、昨年、ミシガン州フリント市では水道水の鉛汚染による健康被害が問題となった。こうした問題が取り上げられる度にインフラ改善の必要性が提起され、その必要性は幅広く認識されているものの、具体的な再建に着手できずにいる。

インフラ投資を後押しする理由として経済的な要因も挙げられる。短期的には、財政出動による景気の下支えや建設分野における雇用創出効果が期待できる。2008 年の金融危機から 7 年が経過し、米国経済は緩やかな回復を続けるものの、景気は力強さを欠いており、利上げを先送りする状況が続いている。国内における設備投資が全般的に低調に推移する中、財政出動による景気浮揚に期待する声があり、その中でもインフラ投資の拡充は広範な理解が得られやすいと考えられる。また、歴史的な低金利も資金調達面での追い風である。

中長期的な視点では、インフラ投資は米国経済の生産性の上昇に寄与するとみられている。2010~2015 年の米国の GDP 成長率は年 2%前後で推移しており、歴史的な平均である年 3%前後を下回っている。この背景には労働生産性の低下が指摘されている。生産性を引き上げる方法として、新たな技術革新や新産業の出現に期待が寄せられているものの、インフラの充実により経済全体の効率性を高めることも生産性の上昇につながるとみられる。

3. 最近では議会も超党派で財源対策に一定の前進

インフラ整備が進まない最大の理由は財源不足にある。米国の財政状況は 2008 年以降、急激に悪化しており、政府債務残高は約 19 兆ドル（2015 年）、対 GDP 比 106%にまで拡大している。こうした状況の中、インフラの老朽化が深刻だとはいえ、連邦政府予算の拡大は困難な状況にある。また、インフラ分野は地方政府が一義的に対応すべき問題との考え方も根強い。一方、州政府や地方自治体は地方債の発行によりインフラ投資に必要な資金を手当てしているものの、調達金額には限度がある。

従来からのインフラ財源の確保のやり方にも行き詰まり感がある。例えば、道路整備資金は、主に 1956 年の連邦補助高速道路法によって設立された高速道路信託基金によって支出されている。ガロン当たり 18.4 セントの連邦ガソリン税がこの基金の主な財源だが、この税額は 1993 年以降、20 年以上も据え置かれており、物価調整もなされていない。また、自動車の燃費向上による税収減といった構造的な問題も重なり、ガソリン税からは必要な高速道路予算の 7 割程度しか確保できておらず、年間 100 億ドル以上の赤字が生じている。

こうした状況の中、2015 年 12 月、アメリカ陸上交通修復法（Fixing America's Surface Transportation Act、通称 FAST Act）が成立した。同法は、道路や鉄道インフラに対し、今後 5 年間で 3,050 億ドルの連邦予算をつける画期的な内容である。財源は内国歳入庁（IRS）による徴税強化や連邦準備制度理事会（FRB）の余剰資金の活用等、必ずしも交通分野とは関係ないものの、当面のインフラ支出予算は確保されたことになる。同法ではオバマ大統領

2016年7月21日

が求めたガソリン税の引き上げなどは共和党の反対で見送られたが、いずれは新たな財源が必要であり、2020年以降は数量に応じたガソリン税から走行距離に応じた課金への移行等が議論される見通しである。

なお、同法にはインフラ支出とは直接関係ないが米輸出入銀行に2019年9月末までの事業継続を承認する措置も盛り込まれた。インフラ支出も米輸出入銀行も、議会では共和党の保守派が反対していたが、実績を上げられない議会への世論の批判が強まるなか、共和党指導部が上下両院で同党主流派と民主党の超党派の賛成で法案を通過させるという最近では異例の行動に踏み切った。オバマ大統領もこの変化を高く評価し、同法への署名の際に共和・民主両党の妥協を称賛した。

4. 共和党もインフラ整備に理解、認識共有の大統領選に

共和党のドナルド・トランプ氏、民主党のヒラリー・クリントン氏は共にインフラ整備の必要性について言及しており、インフラ予算の拡充は両候補の政策が一致する数少ない分野である。トランプ氏は、財源を明確していないものの、国内インフラの劣化を問題視し、1兆^{ドル}規模の再整備の必要性を主張している。クリントン氏は、既存税制の抜け穴を厳しく取り締まることで財源を確保し、5年で2,750億^{ドル}のインフラ投資を主張しており、このうち250億^{ドル}を用いてインフラ銀行の設立を提唱している。

電力、交通、上下水を含む幅広い分野を対象としたインフラ銀行の設立に関しては、これまでも提案されてきた。連邦政府が資金を拠出し、州政府や地方自治体への融資、保証等の信用供与を実施し、議会承認を経た委員会が運営するスキームが一般的である。30年超の長期の低利融資が実現可能である一方、返済をインフラが完成し、収入が発生するまで猶予する等、柔軟な返済スケジュールも特徴とされている。支出をプロジェクト全体の50%に制限することで、外部資金の活用を促し、カナダや欧州に比べて遅れている官民連携（PPP）の拡大につながることも期待されている。

大統領選挙が佳境を迎える中、今後、政策論争も本格化するとみられる。足元では、海外でのテロ事件の発生や国内における銃犯罪等の社会問題に隠れがちだが、直近の世論調査をみても、有権者にとって最も重要な問題はあくまでも経済である。上述のとおり、2人の大統領候補もそろってインフラ整備には積極姿勢である。今後のカギを握るのは議会共和党の姿勢だが、共和党全国大会で採択された [2016年政策綱領](#)¹（REPUBLICAN PLATFORM 2016）では積極的なインフラ投資の推進への言及こそなかったが、同党としてのインフラ投資の必要性への認識は示されている。

例えば、綱領の「発展する米国（America on the Move）」と題した箇所では、前述の州間高速道路網の建設は共和党のアイゼンハワー政権の元で進められたことを明記した上で、昨年のアメリカ陸上交通修復法の成立など議会共和党の実績を強調されている。今後の具体

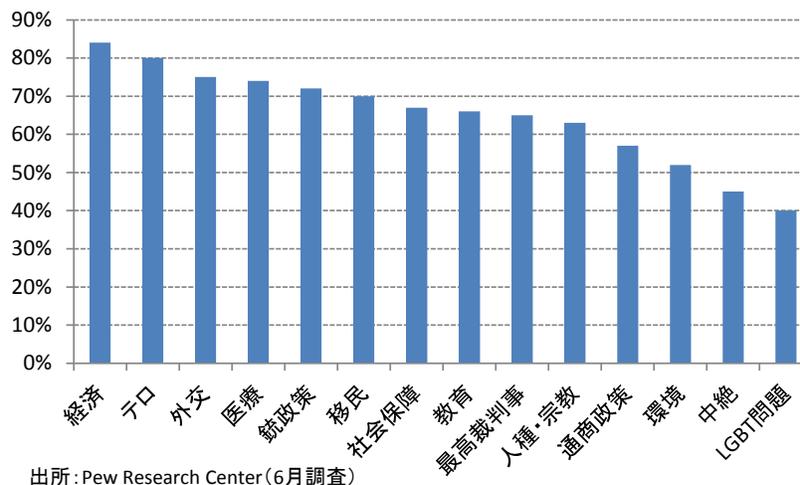
¹ [https://prod-static-ngop-pbl.s3.amazonaws.com/media/documents/DRAFT_12_FINAL\[1\]-ben_1468872234.pdf](https://prod-static-ngop-pbl.s3.amazonaws.com/media/documents/DRAFT_12_FINAL[1]-ben_1468872234.pdf)

2016年7月21日

的な政策こそ、小さな政府と歳出抑制の方針の下で高速道路信託基金のプログラムの再編、PPP（官民パートナーシップ）の活性化のための規制撤廃などに言及しているのみではある。とはいえ、老朽化の進むインフラの刷新は同党も自覚している。共和党は、ティーパーティー運動が全盛だった頃の財政均衡を優先して闇雲にインフラ整備への支出を削減するといった頑なな姿勢から相当軟化している。

そうなると、大統領選挙の結果に関わらず次期政権ではオバマ政権よりも超党派でインフラ刷新を進めようという機運が高まることが期待できる。おそらくきっかけは、インフラの一層の老朽化、潜在成長率の長期低迷などであろう。それでも、そこから党派を超えてインフラの必要への自覚を促し、前述のアメリカ陸上交通修復法を発展させるような超党派での政策対応が進むことも期待してよいと思われる。

大統領選挙の投票において「とても重要」な項目



以上／井上・今村

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。