米国のインフラ整備・投資は進むのか

国際協力銀行　ワシントン駐在員事務所　上席駐在員
三木田　聖

トランプ政権発足から５カ月、大統領が公約実現への強いこだわりをみせるなかで、１兆ドル規模のインフラ投資にかかる公約が注目されている。予算教書では規制・制度面でのインフラプロジェクト促進も提案。財源をめぐる議論などは残るが、就任直後からインフラ投資に重点を置く大統領は少なく、総じて政権主導のインフラ投資実現への期待は大きい。

米国のインフラ事情と課題

米国土木学会が1998年以降のほぼ４年に１度、全米の主要なインフラの評価を行い、その結果を公表している。今年３月に公表された最新の評価では、５段階評価（A：exceptional（優）、B：good（良）、C：mediocre（並）、D：poor（可）、F：failing（不可））の上から２番目のBと評価されたのは全13分野のうち鉄道のみで、C＋の評価が橋梁（きょうりょう）、港湾、固形廃棄物（ゴミ処理）の３分野、残りはすべてDもしくはD＋の評価となり、インフラ全体もD＋との評価であった。もっとも、インフラ全体の評価はこれまで毎回DまたはD＋であることから、今回の結果は驚くに値しない。

アイゼンハワー政権時代の1950～60年代にインターステート・ハイウェイをはじめとする大規模インフラ整備が行われて以降、米国内ではインフラの大掛かりな改修などは行われていない。道路（road）・鉄道（railway）・空港（runway）の3Rに上下水道など、全米のインフラの老朽化が進み、国民の安全や健康を脅かす可能性も高まっている。このため、その補強や修復が急務であることは、米国民の多くが報道を通じてのみならず日々の生活の中で認識・実感している。大統領選挙において、トランプ、クリントンの両陣営がともにインフラ整備・投資への取り組みを公約に掲げたことは記憶に新しいが、共和党と民主党が超党派で取り組むことができる数少ない政策のひとつがインフラ整備であることは、米国のインフラ事情と米国民の理解・期待からすれば至極当然のことである。

では、なぜこれまで米国のインフラ整備は進まなかったのか。それは、連邦政府の補助金などを活用した新規投資事業もあるものの、多くのインフラ需要が既存インフラの改良工事や大規模補修、運営・維持管理であり、収益を生み出す事業が少ないことにある。さらに、こうした事業のほとんどを所管する州や市の財政状況も厳しいうえに、医療や社会保障などを優先せざるを得ない状況下、インフラ整備の財源に困窮していることにも起因する。

トランプ政権のインフラ投資計画

トランプ大統領は、大統領就任演説においてもインフラ投資に力を入れると述べ、その後もインフラ投資に高いプライオリティを置いて政権運営を行っている。最近では６月５日の週をインフラ週間と位置づけ、航空管制システムの民営化や当局の審査・承認プロセスを迅速化するための諮問（しもん）委員会の設置などの政策を次々と発表した。そうしたなかでも、５月23日に議会に提出した2018年度予算案を盛り込んだ予算教書で、連邦政府が向こう10年間で2000億ドルを拠出し、民間資金と合わせて合計１兆ドルをインフラに投資する方針を発表したことが特に注目を集めている。具体的には、大型事業に対する連邦政府の承認、PPP事業に対するインセンティブの付与、クレジット・サポートや資産リサイクリングなどの方法により米国内のインフラ整備・投資を促進するべく連邦政府として取り組む姿勢を示している。

しかし、トランプ政権には、税制改革や医療保険制度改革など、ほかにも優先すべき課題があることから、インフラ投資計画の具体案が示されるのは今年後半以降である。制度の枠組み構築や予算の確保を含め計画が実行に移されるまでの時間を勘案すれば、早くても来年以降の取り組みとみるべきであろう。米運輸省の責任者は政府の交通インフラ政策に長年従事してきた一方、民間インフラビジネスにも非常に精通しており、官民での経験が実効性のある政策となって実現することを期待している。

州や地方自治体によるインフラ整備

連邦政府主導の大型インフラ投資が注目される一方で、州や地方自治体主導のインフラ整備も進んでいる。大統領選挙当日、各種政策・事業に関する各州、地方自治体の住民投票も行われていたことはご存じだろうか。州レベルでは最低賃金の引き上げや医療・教育の充実化などに関する住民投票が多く行われた一方、地方自治体の住民投票では、多くの個別インフラ事業について、当該事業の実施に必要な増税なども含めて是非を問い、地元住民が意思決定を行ったのである。

5月16日、当地シンクタンクのCenter for American Progressが主催した2017 Ideas Conferenceでは、ウォーレン上院議員やブッカー上院議員をはじめ、今後の民主党を担い次期大統領候補の有望株と目される面々が次々と登壇し、さながら民主党の党大会の様相を呈するなかで、注目を浴びたのがロサンゼルス市のガルセッティ市長の基調講演であった。同市のインフラ整備への取り組みについて述べ、大統領選と同日の住民投票では、同市を含め全米各都市で合計約2300億ドルのインフラ整備について住民の賛成を得たことにも言及。トランプ政権の誕生と関係なく、自治体レベルではインフラ整備への取り組みが着実に進み、今後もさらに加速していくと熱弁をふるった。同市長は6月15日にもロサンゼルス市で開催中のSelect LA Investment Summitの基調講演で、同市が今後40年間に交通インフラ整備に1200億ドルを投じると述べている。

すでに米国内では、収益性の見込まれるインフラ投資事業には、官民パートナーシップ（Public Private Partnership：PPP）の枠組みも取り入れられている。首都圏でもバージニア州政府が豪企業とPPPで高速道路の拡張・有料化事業に取り組み、大きな成功を収めている。しかし、現在PPPで収益を上げている事業は一部の都市圏に限られ、金融市場が余剰資金の投資先を探し、海外諸国が米国との経済関係強化に向けて米国へのインフラ投資を視野に入れるなか、いかに収益性のある事業を計画して民間資金を活用できるかが今後の鍵を握る。州や地方自治体はこれまで地方債発行やガソリン税の引き上げなどで資金調達し、地域に必要なインフラ投資を独自に進めてきている。今後、政権の期待するPPPでどのような役割を果たし、収益性の低いインフラをどう運営するのか、連邦政府、州・地方自治体、投資家それぞれが議論を尽くして追求する課題であろう。

インフラ事業主体のトランプ政権に対するニーズ

交通インフラに上下水道や廃棄物処理などを加えたのが一般的なインフラの文脈だが、より広義のインフラをとらえた場合に参考となる企業経営者の意見がある。

米Driftwood LNGプロジェクトを推進する米Tellurian社のジェントル社長兼CEOは6月12日、当地シンクタンクのAtlantic Councilで講演し、国内における液化天然ガス（LNG）ターミナルやパイプラインのインフラ整備が今後の米国のLNG生産および輸出の増加に向けて不可欠であると指摘した。そして、インフラ投資を推進するトランプ政権に期待することとして、資金面の支援には一切触れず、政府当局による個別事業の各種許認可プロセスの迅速化を挙げた。

実際、トランプ大統領は1月24日、メキシコ湾岸までバッケン産原油を輸送するダコタ・アクセス・パイプラインおよび同じくカナダ産原油を輸送するキーストーンXLパイプラインの建設を推進する大統領令に署名した。その後、前者に関しては2月7日に当局が建設計画を許可すると発表、後者も3月24日にトランプ大統領が建設計画を認可している。トランプ政権の環境政策の是非は別として、政権誕生後に政府の許認可プロセスが進展したのは事実である。インフラ整備・投資の実施主体が、政府当局に各種許認可プロセスの迅速化を求める声は、資源インフラのみならずあらゆるインフラ分野に共通したものであろう。

最後に

米国のインフラ整備に対する需要は膨大で、トランプ政権のインフラ投資計画に対する期待もある。しかし、具体的に計画が始動するのは早くとも来年以降の見通しであり、米国全体の財政状況が厳しくインフラ整備の財源も限られるなか、インフラ整備全体のペースは当面大きく変わらない。

一方、州や自治体が取り組む大都市圏有料高速道路などの収益性の見込まれるインフラ事業は、PPPの活用や金融市場などからの民間資金の導入、そして政府当局の許認可プロセスの迅速化により、その実現に向けて大きな進展が期待できる地合いにある。

※**筆者略歴**：一橋大学法学部卒業後、1997年に日本輸出入銀行（現国際協力銀行）に入行し、中東・アフリカ、資源、船舶・航空機等の案件を担当。2015年5月からワシントンDCに赴任。趣味はドライブ、ゴルフ。