

トランプ政権 **インフラ投資計画** **ロシア疑惑****進展のないトランプ政権のインフラ投資計画、今後も期待できず**

トランプ政権は急遽、6月5日からの一週間を「インフラ・ウィーク（“infrastructure week”）」と名付け、各種の関連イベントを実施した。8日のコミー前FBI長官の議会証言などロシア疑惑からメディアと有権者の目をそらす狙いがあり政権浮揚も目指したようだが、準備不足が露呈、インフラ投資計画の具体的で新たな提案はなく議論の進展もなかった。同政権は年内のインフラ法案成立を目指すというが、見通しは全く立たない。議会の夏季休暇までの残り日数は限られ、秋以降は予算審議を含めた重要課題が目白押し。ロシア疑惑もモラー特別検察官がトランプ大統領の司法妨害の可能性を捜査し始める新たな段階に入った。このままでは、今後もトランプ政権のインフラ分野での政策の進展は期待できない。

1. ロシア疑惑から目をそらしたいトランプ政権、インフラ投資計画に飛びつく

トランプ政権は、6月5日からの一週間を「インフラ・ウィーク（“infrastructure week”）」にすると直前になって急に発表し、その一週間は連日、インフラ投資に関する会合や政策発表イベントが準備された。

1兆ドル規模のインフラ投資計画は、選挙期間中からトランプ大統領が重要課題の一つに挙げたテーマであったが、財政規律を優先する共和党内では不人気な政策だった。このためトランプ政権は党内の支持が多いオバマケア（医療制度改革）の見直しや税制改革を優先し、インフラ投資計画は2018年以降に取り組むという選択をしたかにみえた。

だが、議会では先行させたオバマケア見直しも税制改革も共和党内の意見が割れて、法案さえまとまらない。その上に、トランプ氏が5月9日にコミーFBI長官を電撃解任したことで、ロシア疑惑がトランプ氏による司法妨害疑惑を含む深刻な問題に変貌。就任からわずか4カ月余りのトランプ氏の支持率が40%を割り込むという危機的な状態になった。挽回が急務となったトランプ氏は、政権浮揚へインフラ投資計画に飛びついた。5月22日には2018年予算教書と同時に「[インフラ・イニシアチブ¹](#)」と題された6ページの政策概要を公表。インフラは基本的に州政府が管理運営すべきものという政権の認識を示した上で、10年間で連邦政府による2000億ドルの財政支出によるインフラ投資が盛り込まれ、これを呼び水に8000億ドルの州・地方自治体の投資や民間投資を引き出すことで、官民で1兆ドル規模の投資を確保するという計画が示された。民間からの投資呼び込みには、連邦政府は

¹ FACT SHEET, 2018 BUDGET: INFRASTRUCTURE INITIATIVE

https://www.whitehouse.gov/sites/whitehouse.gov/files/omb/budget/fy2018/fact_sheets/2018%20Budget%20Fact%20Sheet_Infrastructure%20Initiative.pdf

主に規制緩和や税額控除、官民パートナーシップ（PPP）に対するインセンティブの提供等を実施するという。

しかし、この計画は明らかに具体策が乏しかった。2000億ドルの財政支出という金額の明示もコミットメントというよりも政権のインフラ投資計画への意欲の低下と受け止める向きが多く、インフラ投資計画での政権浮揚につながらなかった。一方でロシア疑惑は、司法省がモラー元 FBI 長官を特別検察官に任命、同氏がトランプ氏の司法妨害疑惑も捜査することが明らかになり、6月8日にコミー前 FBI 長官が議会で証言することも決まるなど、一段と深刻化した。追い込まれたトランプ政権は再びインフラ投資計画に挽回を賭けたのか、唐突な「インフラ・ウィーク」の開催発表となった。

2. 始まりは、新味のない安易な「航空管制の民営化」提案

突然の「インフラ・ウィーク」に対しては、インフラ投資計画の具体的、詳細な政策内容が明らかにされるのではと注目する向きもあったが、トランプ政権のロシア疑惑、コミー氏の議会証言から目をそらせる狙いが露骨という醒めた見方が大勢だった。

こうして関心が高まらないまま迎えたインフラ・ウィークは5日、トランプ氏による航空管制業務の民営化の提案から始まった。具体的には、連邦航空局（FAA）が担う管制業務を分離、新設の非営利の NGO に改組、FAA の約 15,000 人の管制官と数千人の管理職や技術者など全職員の約 3 分の 2 が同団体に移る。航空管制への連邦政府の支出はなくなり、同団体は航空会社から徴収する利用料を徴収して独立採算で運営するという計画だった。

この提案に対する関係者の反応は微妙であった。NEC（国家経済会議）のインフラ問題の専門家によれば、航空管制の民営化は容易に解決できる問題であるといい、早く実績を上げたいトランプ政権が飛びついたとみられるからである。航空管制の民営化は 1987 年にレーガン政権が構想を示してから 30 年近く議論され、米国より先に英国、カナダ、フランス、ドイツなどでは実施済みである。米国でも下院運輸経済基盤委員会のシュスター委員長が昨年、民営化法案を提出した。トランプ政権の提案はカナダが 1996 年に実施した同業務の民営化案を参考にして、シュスター氏の法案の焼き直しに過ぎないと評価されている。

微妙な反応のもう一つの理由は、老朽化した設備の刷新という航空管制の最大の課題に対して、トランプ政権は民営化というそれだけでは不十分な提案にとどまったことにある。例えば大手航空会社もトランプ政権の民営化提案に同意はしても、推奨まではしなかった。航空管制は現在、導入から 60 年ともいわれる老朽化した設備の使用がフライトの遅延やコスト増の原因になっていて、GPS 導入など設備を刷新して航空管制業務の効率改善を進めることが急務になっている。トランプ氏も FAA が何十年も前に導入した設備をまだ使用している、米国の空港は嘆かわしいほど時代遅れと批判して、大規模投資が必要と主張している。しかし、トランプ政権の提案は民営化のみ。民営化すれば航空管制は政府の予算審議プロセスから切り離されて独自の資金調達が可能になり、長期計画に基づいた設備投資が実現しやすくなる。だが、航空管制の現代化を確実にするには民営化だけでは足りず、設備の刷新

まで具体案を示す必要がある。それが関係者の共通認識だという。

また、航空管制の民営化構想に対して既に示されている懸念への回答をトランプ政権は示していない。民営化は、搭乗者の負担増をもたらす、特に利用者の少ない地方空港ではアクセス減少やコスト増をもたらすという批判もある。シュスター氏の法案も下院では地元で地方空港がある多くの議員から超党派の反対を受けていた。

しかも、トランプ政権が5日の提案に際して行った儀式も奇妙だった。ホワイトハウスのイーストルームに多くの議員ら関係者とメディアを招き、提案を発表、その後には自身の提案をまとめた「メモ」に署名して、使ったペンを参加者に手渡す。まるで法案が成立したか大統領令を発表した後のようなパフォーマンスだったが、署名したメモは法的拘束力など全くない文書である。法案成立など政治的な実績が極めて乏しいトランプ氏が、提案という形にどれだけ拘ってるかも読み取れ、それが逆に今後のトランプ政権によるインフラ投資計画の前途に不安を抱かせた。

3. 空疎なイベント続き、インフラ投資計画への関心はほとんど高まらず

トランプ大統領は7日には中西部のオハイオ州シンシナティで演説し、主に水路を中心とした輸送インフラの重要性を訴えた。米国土木学会（ASCE）によると、内陸部の水路は年間5.8億^{ドル}、総額2,290億^{ドル}の貨物を輸送しているが、ダムなどの設備の大半は建設されてから寿命とされる50年以上を経過しており、87億^{ドル}の維持費用を必要としている。トランプ氏はウェスト・バージニア州で産出された石炭を載せたバージが航行するオハイオ川を前にして、消費地に商品を輸送する上での航路の役割を力説した。

しかし、この演説もトランプ政権の迷走を象徴する結果に終わった。同氏は最初こそインフラ投資で米国を再建すると訴えていた。だが、演説は途中からは話題がオバマケアの批判に移り、民主党を政権の妨害者として批判、最後は5月に下院を通過したオバマケア代替法案を上院が速やかに可決するように訴えるという脱線であった。

この後、コミー前FBI長官の議会証言が行われた翌8日に、トランプ政権は一部の超党派の知事や市長をホワイトハウスに招いてインフラ・サミットを開催、地方のニーズやインフラ整備における課題などを議論した。だが、メディアも世論も関心は最初から同日のコミー氏の証言に集中、実際同氏の証言のインパクトが大きかったこともあり、主要メディアはインフラ・サミットをろくに取り上げなかった。「インフラ・ウィーク」でロシア疑惑から目をそらせるという狙いは空振りに終わった模様である。一週間の締め括りとなる9日にはトランプ大統領が運輸省で演説を行い、建設許可の取得に関わる時間短縮と手続きの簡素化の実現に取り組む決意を強調したが、やはり関心を集めることはできなかった。

4. 最後まで具体策なし、逆に目立った政権の準備と運営能力の不足

この一週間を総括すると、ほぼ毎日の様にインフラ関連のイベントがあったものの、セレモニーの要素が目立つだけでインフラ投資計画の実現に向けた具体的な政策は示されな

った。トランプ大統領の演説内の発言の多くも、前述の「インフラ・イニシアチブ」の内容の繰り返しにとどまり、同案に対する関心の低さという壁も破れなかった模様である。

同案の最大の問題は、強調される民間投資の呼び込みへの政権の期待が大き過ぎることにある。都市部の有料道路の様な持続可能な収入源がある場合は別にして、十分なリターンが期待できない生活インフラへの民間投資は期待しにくい。刷新が必要とされる老朽化したインフラの大半はその生活インフラそれである。トランプ政権にとっては、税金を用いたインフラ整備は財政悪化につながる懸念があるために保守派の賛成が得にくい、都市部から地方への所得移転であるとの批判が党内に多いという制約の下では、民間投資呼び込みを強調せざるを得ないのだろうが、無理がありすぎる。このまま民間投資呼び込みをただ訴え続けるようなら、民間投資は限定的にとどまり、政権は実績を上げられないだろう。

とはいえ、トランプ政権の提案は過小評価されている面もある。インフラ整備を実現する上での最大の課題は投資資金の確保であるが、米国の場合は都市部の基幹インフラではしっかりと収入源がある魅力的な案件も多く、経済規模や人口増を考えると民間投資が流入する可能性は相当ある。トランプ政権が「インフラ・ウィーク」の最終日に示した、政府が規制緩和や意思決定プロセスの簡素化を通じ、企業の認可取得までの期間を短縮するという提案も注目はされなかったが、理にはかなっている。現状では10年以上かかる場合もある大型プロジェクトの認可を2年程度に短縮する、というトランプ政権が強調する改革が実現するようなら、民間投資も増えるだろう。

トランプ政権が検討中とする連邦政府資産の売却による投資資金の捻出も、機能する可能性はある。オーストラリアの例に倣い、優良資産を民間に売却し、そこで獲得した資金を必要不可欠なインフラ整備に活用する考えである。売却先の審査、売却後のインフラ運営、資産売却は一回限りのソリューションに過ぎないといった問題点はあるものの、将来のキャッシュフローを事前に獲得できるメリットは大きい。大規模なインフラ投資計画の中では限定的な役割にとどまるとはいえ、今後、財源問題の解決策として取り上げられる頻度が上がる可能性は十分ある。

このように「インフラ・イニシアチブ」には、有望な内容が含まれてはいる。それを活かせず構想自体の評価が低いままにとどまっていることこそ、トランプ政権の運営能力の低さの反映なのであり、今後改善を図るべき問題なのである。

5. 政権の粗雑すぎる対応、このままではインフラ投資計画の前進はない

とはいえ、今回の突然の「インフラ・ウィーク」のような短絡的で粗雑な対応をトランプ政権が続けるかぎり、1兆ドル規模のインフラ投資計画が実現する可能性はないだろう。トランプ政権の同計画への総合的な評価が低いなか、「インフラ・イニシアチブ」の中にある潜在的には良質だが今は過小評価されている政策を取り上げ、市場や民間部門、メディアから適正な評価を得られるようにするためには、かなりの準備と工夫が必要である。それは、唐突な「インフラ・ウィーク」に間に合わせられるものではない。しかし、今のトランプ政

権の最優先課題は、インフラ投資計画でもオバマケア見直しでも税制改革でもなく、有権者、市場、メディアの目をロシア疑惑からそらせることである。だから、政権は闇雲にインフラ投資計画に飛びつき、ろくに準備もせずに「インフラ・ウィーク」を開催するといひ、大方の予想通り失敗に終わる。とりわけコミー氏の議会証言と日程を重ねた（あえて重ねた）「インフラ・ウィーク」の後半はメディアでの扱ひもほとんど目立たないという惨憺たる結果に終わった。それだけでなく、このタイミングで「インフラ・ウィーク」をぶつけるといふトランプ政権の判断が悪あがきと捉えられ、そこまでロシア疑惑は深刻なのかという印象をかえって強める逆効果になった。悪影響はそれだけにとどまらない。可能性があつたはずのインフラ投資計画の評判も明らかに悪くなっている。今後も、政権がこうした対応を改めないようなら、同計画に内在する良質な政策への過小評価にも拍車が掛かってしまい、政権が期待する民間資金の呼び込みは難しくなる一方だろう。

ところが、トランプ政権は依然として年内のインフラ法案の成立を目指すというなど、適切な判断には程遠い悠長で危機感を欠く対応を続けている。現実の政権運営は、夏季休暇まで一ヶ月を切ったのに、ほとんどの政策において前進がない極めて嘆かわしい状態にある。しかも今後も、政権を取り巻く情勢は非常に深刻である。挽回を賭けてオバマケア代替法案、税制改革を急ぎ、9月までに2018年度予算、財政赤字上限の引き上げ問題に対応する必要があるのに、モラー特別検察官によるロシア疑惑の捜査はトランプ氏の司法妨害の可能性に及んでいる。インフラ投資についても、法案の具体化や議会との交渉を担う担当者も不足している状況も変わっていない。どのようにみても、今のトランプ政権には、インフラ投資計画を前進させる見通しなど全く立たないのが実態である。

米国におけるインフラ整備は長年、先送りされてきた課題であり、その必要性は十分に認識されている。また、インフラ投資を通じた生産性の向上や雇用創出への期待も大きい。ASCEが発表した2017年の通信簿によると、今後10年に必要な投資額は4.6兆ドルと試算されてる一方、予想される投資不足は2兆ドルにも達する見通しである。議会では共和党がインフラ投資に消極的とはいえ、民主党は逆に積極的である。トランプ大統領が今のようにロシア疑惑とそれに対する自らの不手際で追い込まれず、オバマ前政権と民主党に対する敵対的な発言を自重していれば、超党派で大規模なインフラ投資計画を前進させられる機運が高まる可能性は十分にあつただろう。しかし、現在の議会の民主党は反トランプで結束しているし、トランプ氏の側近に民主党との距離を狭められる策士がいるわけでもない。

インフラ投資は早期に着手が求められる分野であるのは明らかだ。だが、残念ながら今のトランプ政権の対応のままでは、インフラ投資計画の前進など期待できないと言わざるを得ない。今後は、同計画の前進どころではなく、将来の前進につながるような対応の変化がトランプ政権に生じるかを注目していくしかない。

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。