

第142回運輸政策コロキウム

新型コロナウイルス感染拡大下における 米国の交通機関支援

2021年6月3日

運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所

主任研究員 沖本俊太郎



JTTRI
Japan Transport and Tourism Research Institute



JITTI
Japan International Transport and Tourism Institute, USA

本日の発表について



- 米国における新型コロナウイルスの感染拡大を受け、連邦政府によりどのように交通機関への支援がされているか、特に公共交通と区分される都市内鉄道・バスのモードを中心に、全体像を整理する。
- 今後の感染拡大の状況は、日本も含めて不透明であるところ、日本での施策検討への示唆を見出したい。

0. 米国における新型コロナウイルス感染拡大の状況
1. 従前からの米国の交通機関への財政支援
2. 感染拡大後の交通機関への財政支援
3. 交通関係事業者団体による働きかけ
4. 日本における交通機関への財政支援との比較
5. まとめ

0. 米国における新型コロナウイルス感染拡大の状況

0.1 米国における感染拡大の様子

0.2 モード(鉄道、バス、航空)毎の旅客、物流への影響

1. 従前からの米国の交通機関への財政支援

2. 感染拡大後の交通機関への財政支援

3. 交通関係事業者団体による働きかけ

4. 日本における交通機関への財政支援との比較

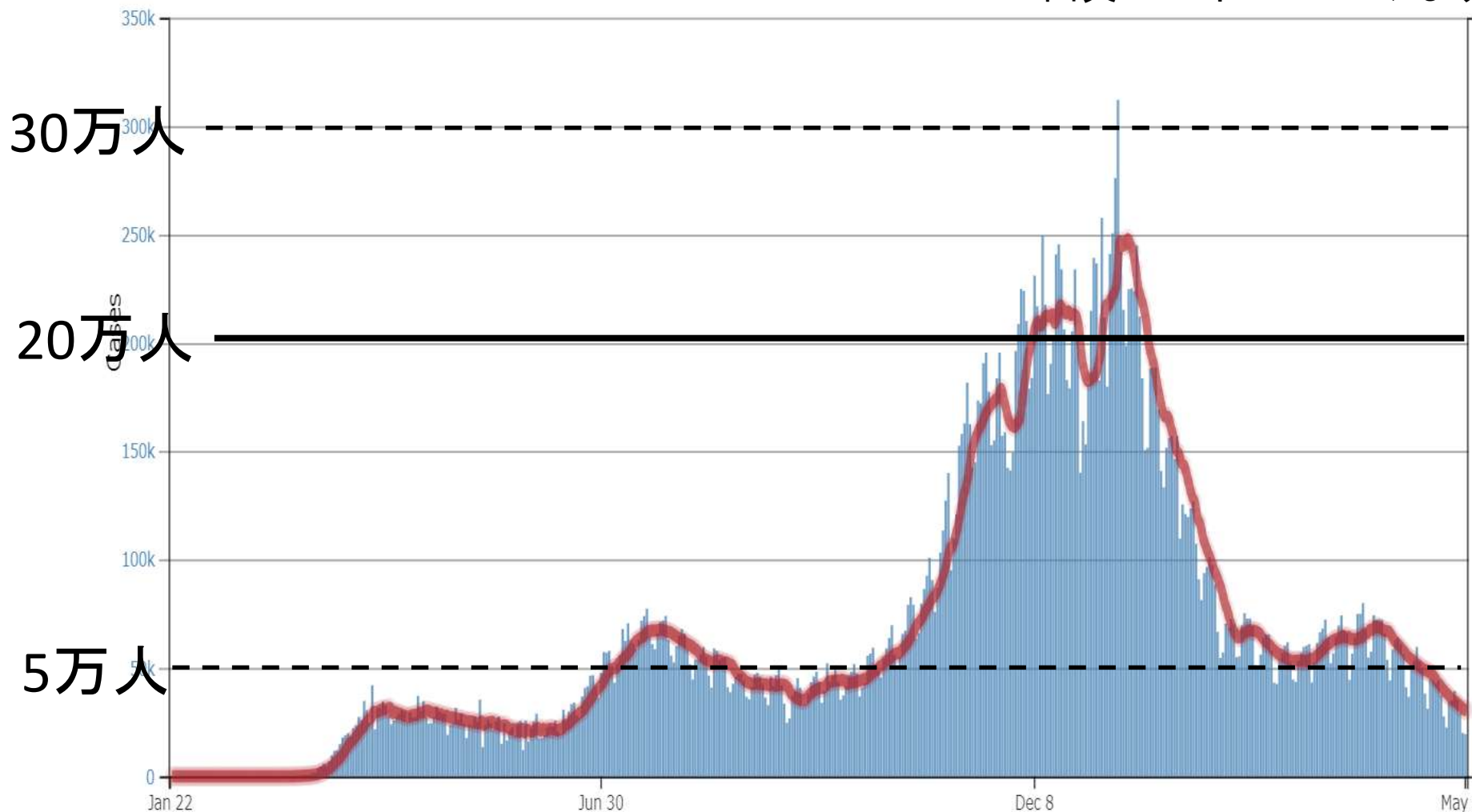
5. まとめ

0.1.1 米国における日毎の感染者数の推移



Daily Trends in Number of COVID-19 Cases in the United States Reported to CDC

出典: CDCホームページより

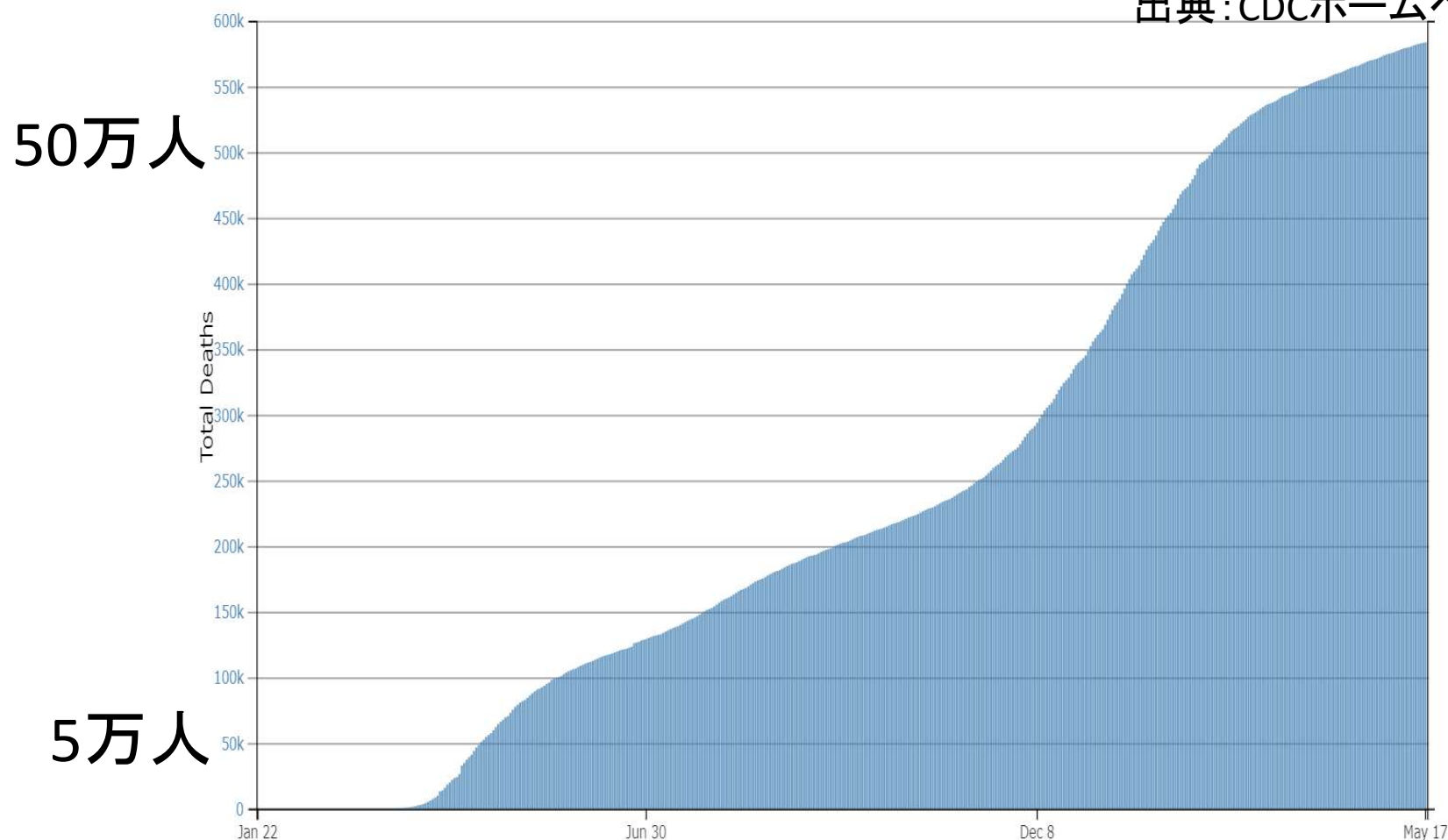


感染者世界一の米国は、日本とは「桁」違い。累積約3300万人⁰⁴

0.1.2 米国における累積死者数

Trends in Total COVID-19 Deaths in the United States Reported to CDC

出典: CDCホームページより



米国は、死者数も世界一。今年4月初旬で累積50万人を超えた。
ピーク時は1日の死者数が3000人強(今年2月の7日移動平均) 5

0.1.3 日本の感染者、死者との比較

- 日米の人口比は約1:3、累積感染者数は約1:58、
累積死者数は約1:58
→日本の約20倍、感染者・死者が出ているイメージ
- バイデン大統領「死者数が、第一次世界大戦、第二次世界大戦、ベトナム戦争の米国人犠牲者の和を超えた。」
(米国最初の感染者が出てから1年後の2/23のコメント)
→米国社会がパンデミックによって負った傷は深い。
- ワクチン接種が昨年12月から開始され、本年5月下旬時点で約1億2300万人(人口の37%)が必要回数のワクチン接種を完了。各地に大規模会場が設置され、早いペースで、成人全体に接種が進められている。

0.1.4 米国(ワシントンDC近郊)での主な規制



昨年3月にトランプ大統領による緊急事態宣言

→CDCのガイドラインに基づき、各州政府等により様々な規制
感染状況に応じ変化はあるが、ワシントンDCやその近郊では、

- オフィス 原則としてテレワーク
- 学校 昨年3月より約1年間、全てオンライン授業
- レストラン 店内飲食の禁止
- 集会 10人を超える集まりの禁止
- 商業施設 一時は、食料品を売る店を除いて閉鎖、その後入店人数制限
- 旅行制限 隣接する州を超える移動制限、抑制の要請

など、概ね、強い行動制限が長い期間継続した。 7

0.1.5 生活の様子 ①



【小売り】

宣言直後→買い占め、以後も入店人数制限。

【飲食店】



持ち帰りのみになり、その後、屋外飲食、屋内飲食（入店制限）と緩和も、感染状況に応じて再強化。

0.1.5 生活の様子 ②



【学校】

小学校も含めて、オンライン授業



【公共の場】

交通機関を含めてマスク着用に

【オフィス】

オフィスが閉まり、テレワークに。
対人サービスもオンラインに。

0.1.5 生活の様子 ③



DC周辺は、デモや大統領選挙などにより、断続的に不安定な状況に。
(上記は昨年6月～10月にかけての様子)

0.2 モード(鉄道、バス、航空)毎の旅客、物流への影響

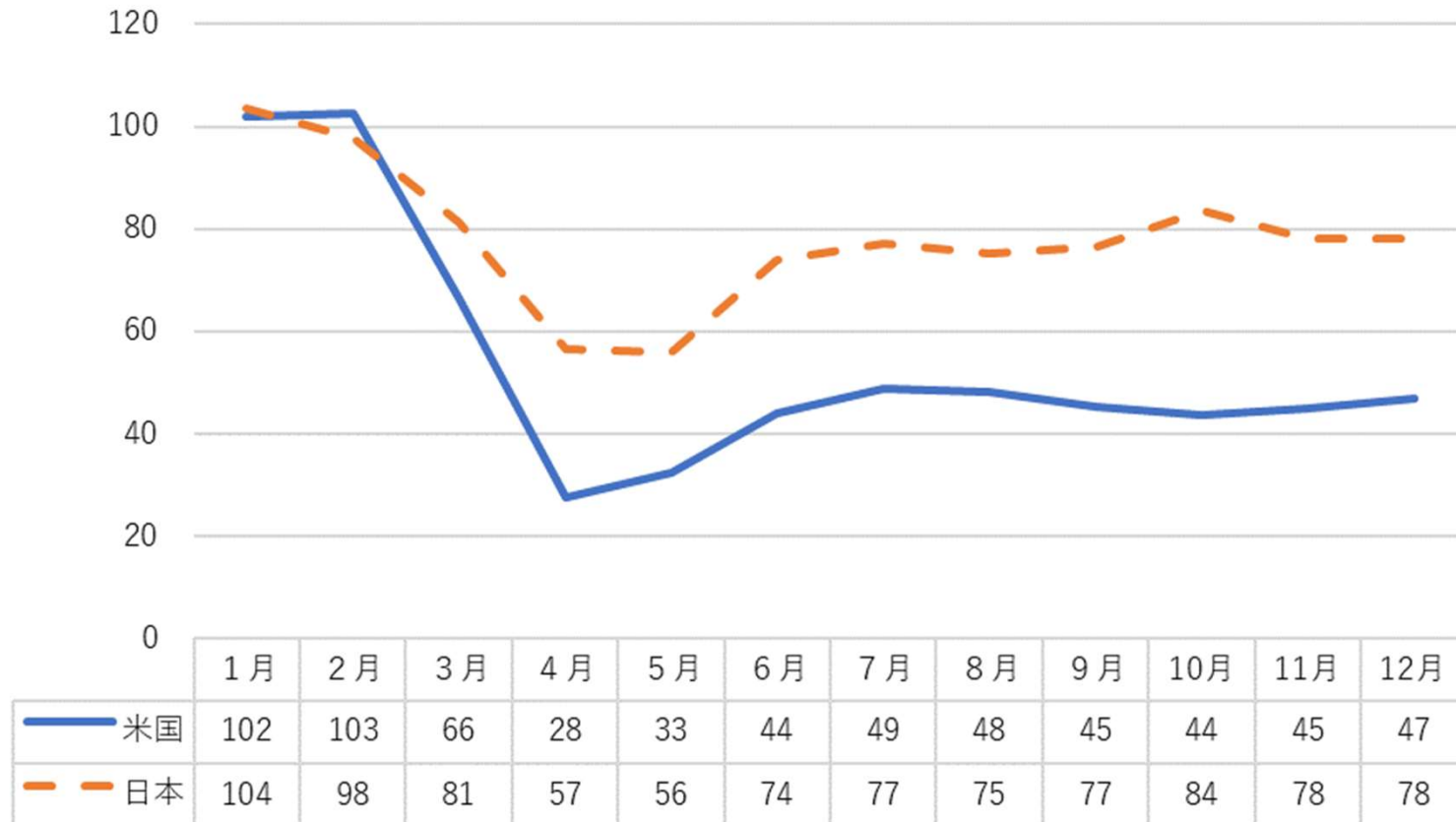


(日本との比較の前提としての参考) 日米交通ボリューム比較

	米国	日本	米:日
人口	3億3000万人	1億2500万人	2.6 : 1
面積	963万km ²	38万km ²	25 : 1
バス等の旅客数※	50億人 (都市内46億,通勤1億,デマンド交通2億)	43億人 (乗合バス)	概ね同程度
鉄軌道旅客数※	49億人 (鉄道地下鉄42億、路面5億)	252億人 (JR95億、民鉄157億)	1 : 5
航空(国内線)旅客数	8億1414万人	1億187万人	8 : 1
航空(国際線)旅客数	1億1680万人	2143万人	5.5 : 1

※米国はTrips Unlinked Passengers(いわゆる搭乗数で、乗換は複数カウント)を使用。

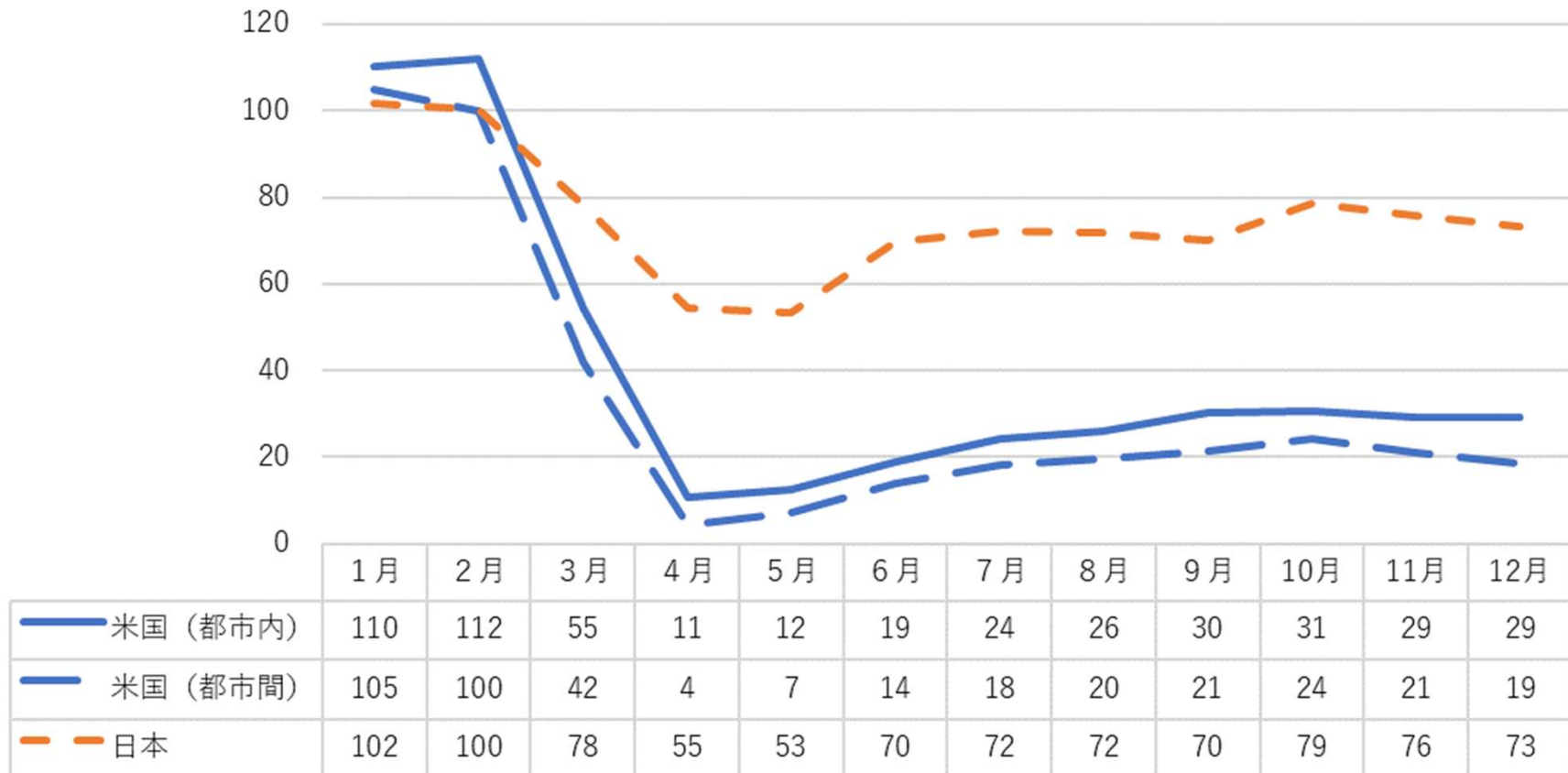
0.2.1 2020年のバス旅客数(前年同月比)



Monthly Transportation Statistics (U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics)及び国土交通省月例経済のデータを基に作成

- バスは他モードに比較して旅客の減少が小さい。生活に必要な範囲の交通を担い、エッセンシャルワーカーの利用もあるためか。
- なお、日本のデータは東京に限定したもののだが、全国のデータがある6月までの様子で比較したところ、全国も同傾向。

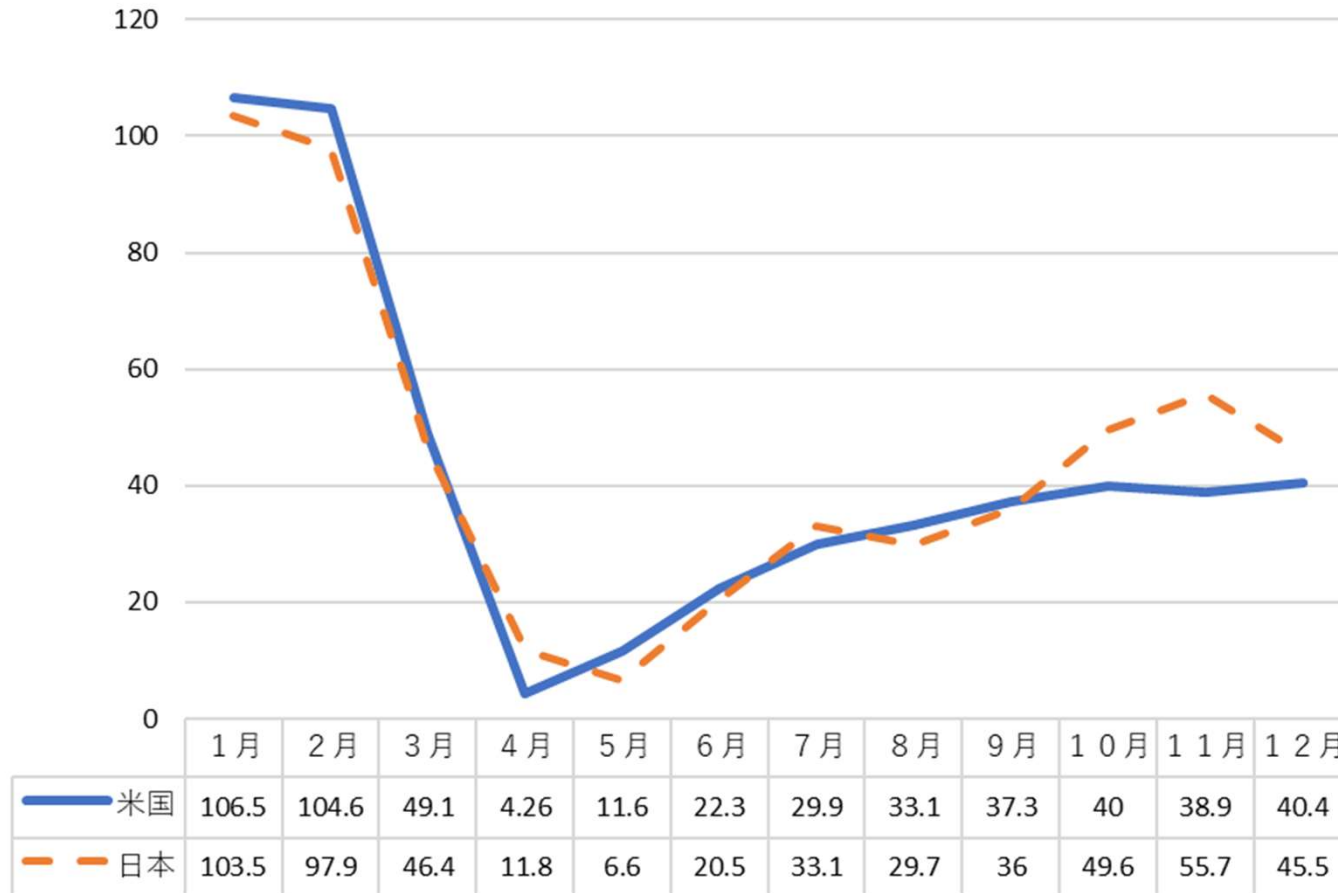
0.2.2 2020年の鉄道旅客数(前年同月比)



Monthly Transportation Statistics (U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics) 及び鉄道輸送統計調査のデータを基に作成

- 4月にかけて減少し、12月には3割弱(都市内鉄道)まで回復したものの、テレワークでの通勤利用減などにより利用者が著しく少ないという状況が続く。
- 都市間は、都市内より1割程度、旅客が少ない状況。日本も人キロでは10%程度低く、同様と解される。(新幹線も低調)

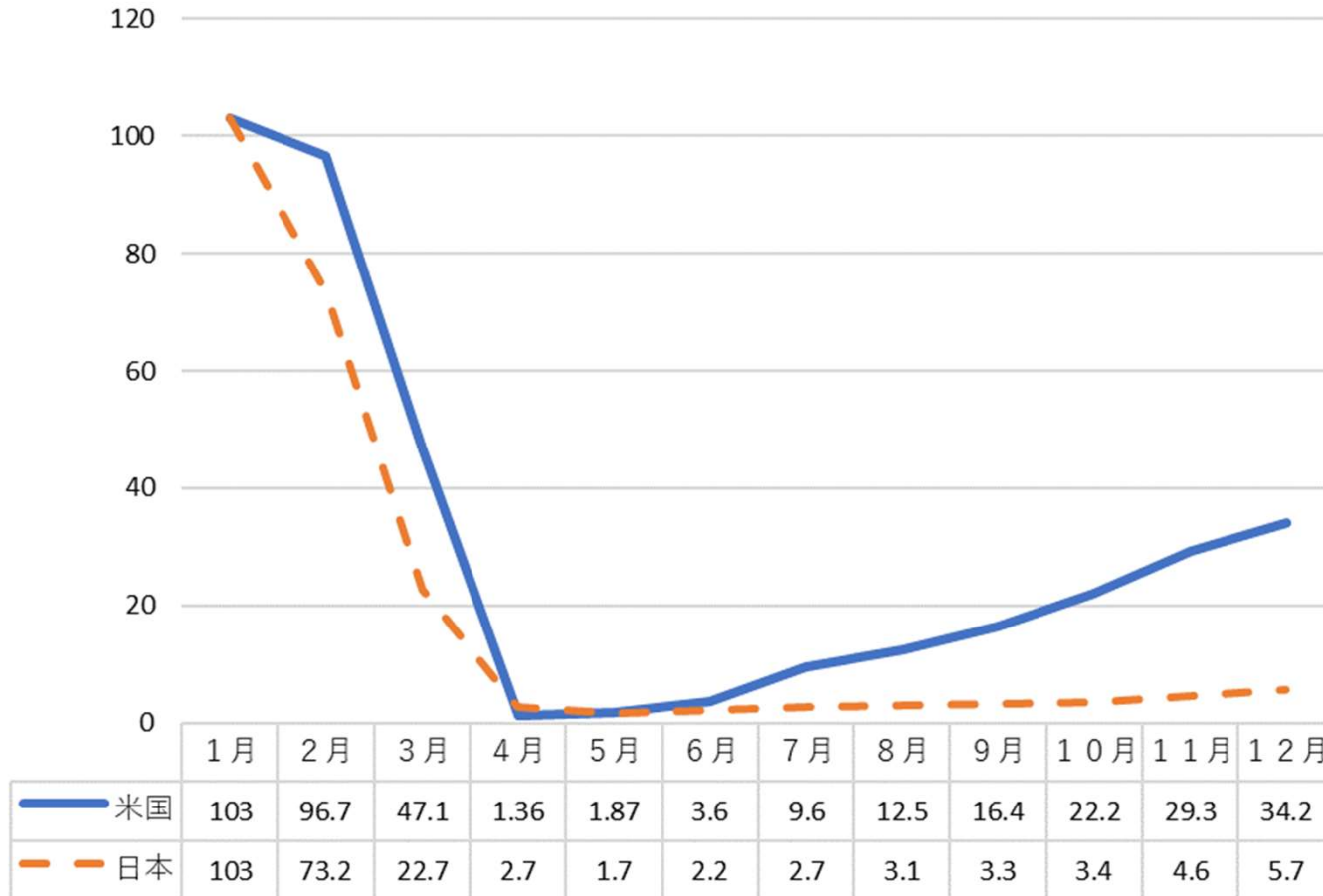
0.2.4 2020年の航空(国内線)旅客数(前年同月比)



Monthly Transportation Statistics (U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics)及び航空輸送統計のデータを基に作成

- 春に底を打って、その後12月に40%くらいまで回復しており、トレンドは、日本とかなり類似している。(日本の秋口の増加はGoToキャンペーンによる政策効果も一因か。)

0.2.5 2020年の航空(国際線)旅客数(前年同月比)



Monthly Transportation Statistics (U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics)及び航空輸送統計のデータを基に作成

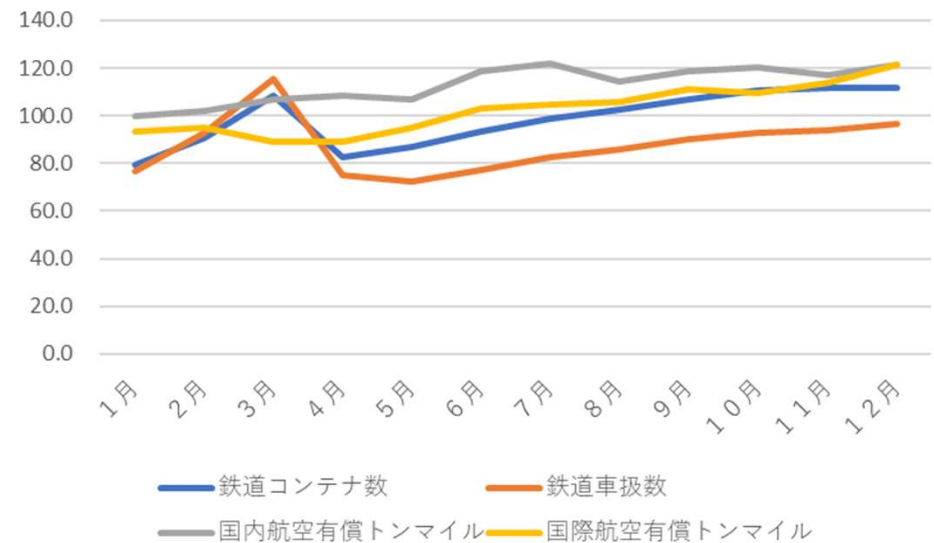
- 4月、5月には相当旅客が減ったものの、徐々に回復しており、12月には3割強に。
- 日本はずっと底。

0.2.6 感染拡大前後の物流

トラックトン数指数



2020年の他の物流の状況(前年同月比)



Monthly Transportation Statistics (U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics)のデータを基に作成

- 物流は、旅客輸送とは状況が異なり、全体的に好調。UPS やアマゾン は最高益を出している。
- 経済対策の交通分野では、旅客輸送への支援をどのように盛り込むかが焦点になったのは自然の流れ。

米国におけるパンデミックによる影響のまとめ



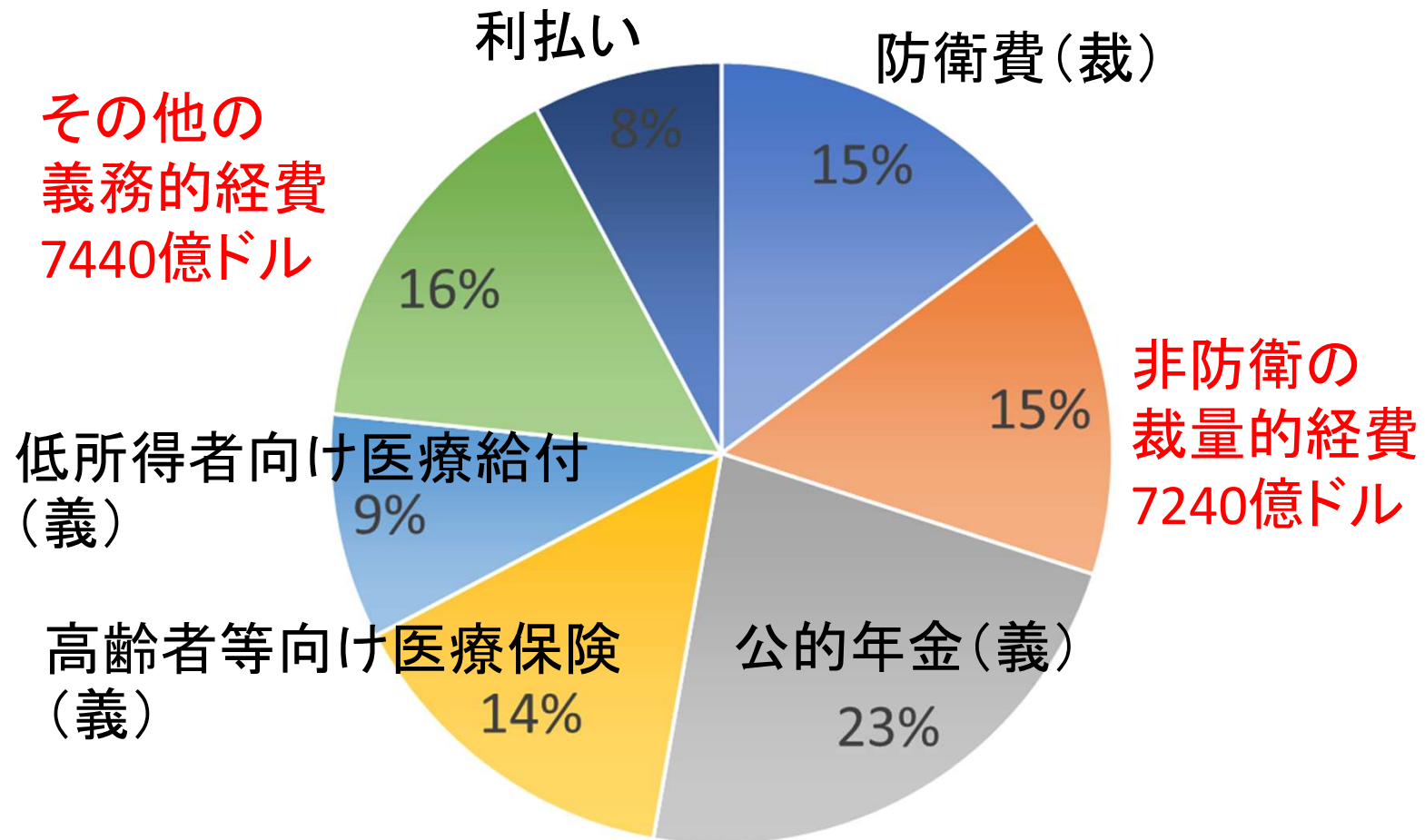
- 米国社会は、新型コロナウイルスのパンデミックによる影響を世界最大レベルで受けることで大きく変化し、時と場所により不安定な状況に。
- 米国でのパンデミックによる鉄道旅客、バス旅客への影響は、日本との比較においても相当大きい。(なお、航空旅客は、国内線は同程度、国際線は日本よりも早い回復傾向がある。)
- (反対に、日本では、特に都市部において公共交通への依存度が大きく、いかにそれなしでは社会が回らないか実感されたのではないか。)

【以降の説明内容】

- 米国では、旅客交通事業者を対象に、前例にとらわれない内容・規模の支援措置が、どのように措置されたか。

0. 米国における新型コロナウイルス感染拡大の状況
1. 従前からの米国の交通機関への財政支援
2. 感染拡大後の交通機関への財政支援
3. 交通関係事業者団体による働きかけ
4. 日本における交通機関への財政支援との比較
5. まとめ

1.1 2020年度連邦支出と、運輸省の支出



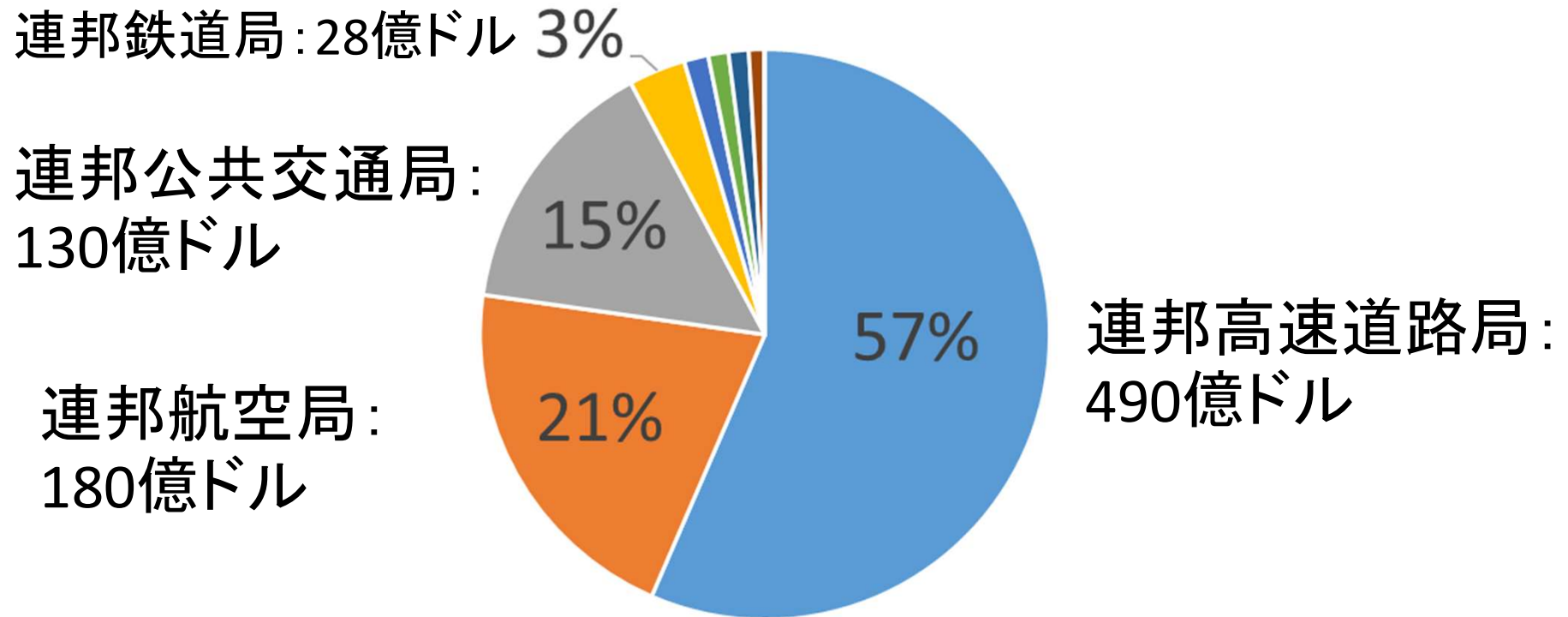
- 2020年度連邦支出は4.8兆ドル(2021.2ホワイトハウス、運輸省資料より)
- うち運輸省の支出額は870億ドルで、連邦支出全体の2%弱
(義務的経費622億ドル、裁量的経費248億ドル)

(参考) 米国運輸省(US Department of Transportation)の組織



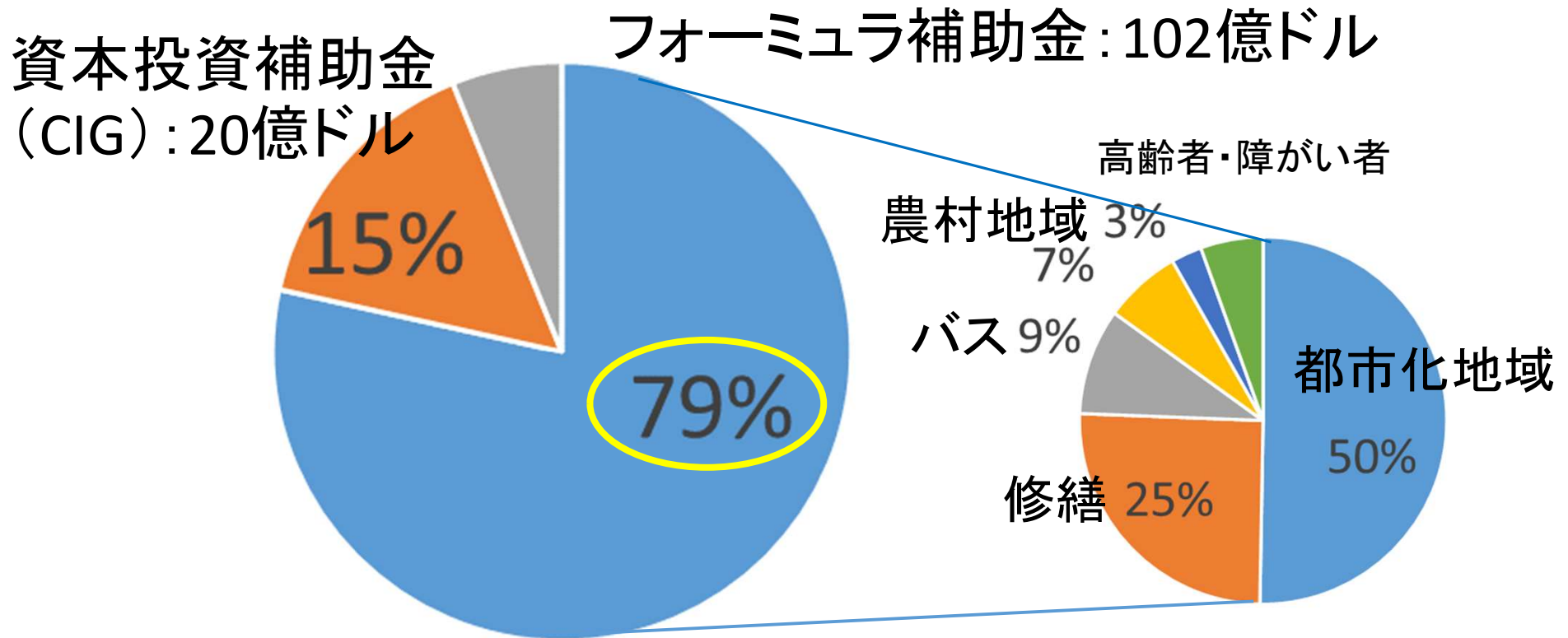
出典: DOT HP About DOT <https://www.transportation.gov/administrations>
FY 2019 Performance Report and FY 2021 Performance Plan page 5

1.2 運輸省支出額(20年度870億ドル)の内訳



- 運輸省予算の部署ごとの内訳では、圧倒的大半を占めるのが連邦高速道路局。
- 連邦鉄道局までの上位4局で運輸省予算全体の96%

1.3 連邦公共交通局支出(130億ドル)の内訳



- 一定の算定式に基づき全国の公共交通事業者に交付される「フォーミュラ補助金」が約8割を占める。これは結果として、人口が集中している大都市に多くが配分される。
- 残りの2割弱は、鉄道等の新設、延伸のプロジェクト費用を補助する資本投資補助金(CIG)に充てられている。

1.4 フォーミュラ補助金の対象モード

路線バス、ヘビーレール(地下鉄・都市鉄道)、通勤列車、ライトレール(路面交通)、パラトランジット(高齢者・障がい者向けのミニバスやバンによる輸送など)、フェリーが含まれる。

都市間交通(アムトラック、高速バス)やスクールバスは含まれない。

- 実際に米国が利用している公共交通は？(全トリップ数におけるそれぞれモードの割合)
48%バス、37%ヘビーレール、5%通勤列車、6%ライトレール、2%パラトランジット、1%フェリー。
- ただし、米国で公共交通が担うのは全交通量の3%、通勤交通の7%に過ぎない。

1.5 フォーミュラ補助金の考え方、補助率

- 米国の公共交通サービスは小規模都市やその周辺部、更に疎な地域まで広範に供給されているが、乗車人員の多くが集中するNYC都市圏のような**大都市圏を含めて、その費用を営業収入でまかなえていない**。(鉄道などはそもそも日本の1/10程度の乗客。)
- 一方、米国においては、公共交通は**社会的弱者の足としてのものという考え方が、ある程度定着**している。
- そのため大都市圏を含めて、各地の公的な事業主体により、このフォーミュラ補助金など、**連邦や州の補助を受けて公共交通が運行**されている。
- フォーミュラ補助金は、原則的には、**資本費は80%、運営費は50%**を連邦が支出し、残りは州・地方政府の負担となる。

1.6 フォーミュラ補助金の配分算定式の例



各地域のサービス提供量や人口等に応じて、客観的に配分される。

例 § 5307 都市化地域の場合(概略)

① 全体額を以下のように区分

- 1) 45% 人口100万人以上地域のバス
- 2) 15% 人口20万人以上100万人未満地域のバス
- 3) 30% 人口20万人以上地域の鉄軌道
- 4) 10% 人口5万人以上20万人未満地域の交通

② ①の額※を以下の割合で、それぞれの値に応じて地域に配分

- 【バス 1)及び2)】 50% 使用車両マイル、25% 人口、25% 人口×人口密度
【鉄軌道 3)】 60% 使用車両マイル、40% ルートマイル
【20万人未満地域 4)】 50% 人口、50% 人口×人口密度

※バスは10%、鉄軌道は5%を控除し、「インセンティブ」部分として、別途、「旅客マイル²／運行費用」という営業実態に基づく数値で配分

1.7 フォーミュラ補助金の配分の実態の例



個別の数値による算式(フォーミュラ)により各地域への配分額が算定され、人口が多い、人口密度が高い、公共交通サービス提供量(車両マイルベース)が多い地域に、結果的に多くの額が配分される。

○2021年度フォーミュラ補助金(都市化地域37.3億ドル)の配分例

都市化地域	
ニューヨーク(NY,NJ)	9.6億ドル
ロサンゼルス(CA)	3.2億ドル
シカゴ(IL,IN)	2.6億ドル
ワシントンDC(DC,MD,VA)	2.0億ドル
ボストン(MA,NH,RI)	1.7億ドル
フィラデルフィア(PL,NJ,DL,MD)	1.6億ドル
サンフランシスコ(CA)	1.5億ドル
マイアミ(FL)	1.1億ドル
シアトル(WA)	1.1億ドル
ダラス・フォートワース(TX)	0.9億ドル

上位10地域に70%弱
の25.3億ドルが配分

1.8 フォーミュラ補助金の概要(用途)



用途: 資本費が原則であり、運営費には使えない。

(資本投資の例)

- ・バス及びバス関連設備のための資本投資(交換、オーバーホール、防犯、セキュリティ機器、乗客や維持管理のための施設建設。)
- ・新規及び既存の鉄道等への設備投資(車両、車両のオーバーホール、線路、信号、通信設備、コンピュータのハード及びソフト。)
- ・輸送プロジェクト及びその他の関連技術研究のための計画、エンジニアリング、設計、調査
- ・予防保全
- ・パラトランジットサービスに係る費用

運営費への使用が認められているのは、20万人以下の地域のみ

1.9 資本投資補助金の概要



- CIG (Capital Investment Grant)、あるいはNew Startsなどと呼ばれる制度。
- 鉄道又はバス高速交通システム(BRT)を新設又は拡張する大規模資本プロジェクトに対して、裁量的に補助を行うもの。
- 補助率の上限はプロジェクト費用の60% (小規模なら80%) で、地域の財政的コミットメントの度合いも考慮して採択される。
- 現在、進行中のプログラムは、ロサンゼルス地下鉄延伸 (総額28億ドル、補助率44%)、メリーランドパープルライン(LRT) 新設 (総額24億ドル、補助率37%) など10程度。
- 将来、ゲートウェイプログラム (ニュージャージーとニューヨークの間に新しい鉄道トンネルを建設し、既存のトンネルを修復するプロジェクト) の主要な資金源となることが見込まれているが、そのためには予算額の大幅増加が必要。

1.10 FAST法

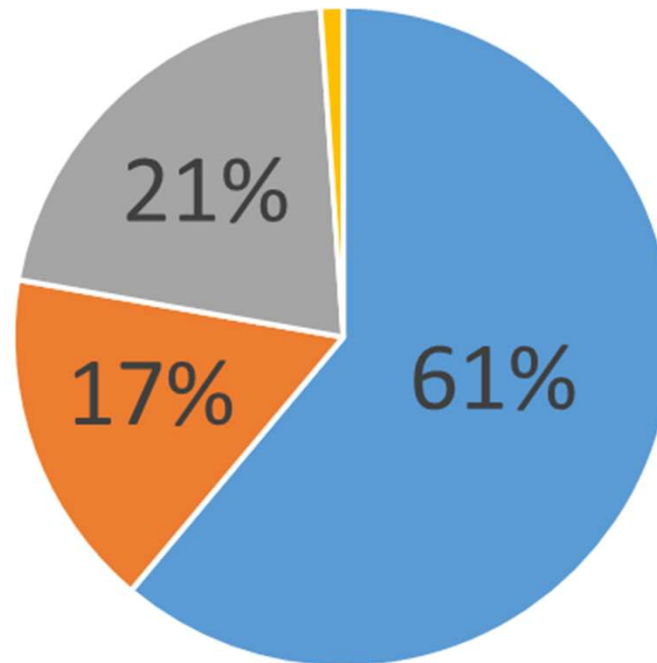
- これら連邦公共交通局予算の大きな特徴は、各年度の予算策定以前に、複数年にまたがる授權法により支出額が承認されていること。
- 2016-2020年度までの5年間は、FAST法(Fixing America's Surface Transportation Act; P.L.114-94)という授權法により、611億ドル(年あたり122億ドル)を公共交通機関の支援に充てることを決めていた。(運用実態としては、予定を超過して支出し、一般基金からの補填を受けていた。)
- 2020年度末である2020.9に期限を迎えるまでに新たな授權法を策定することができず、FAST法の水準(年126億ドル)で2021.9まで単年延長されている。大統領・議会多数党がいずれも、**大きな政府、公共交通に積極的とされる民主党となり、どのように次の法制がなされるのかが注目点。**
- なお、授權法に定められる各制度の財源は、80%は高速道路基金のマストランジット勘定、20%は一般基金。

1.11 連邦航空局支出(180億ドル)の内訳



空港改善補助金：
38億ドル
(うち公式34、裁量4)

施設・設備：
30億ドル



オペレーション：
110億ドル

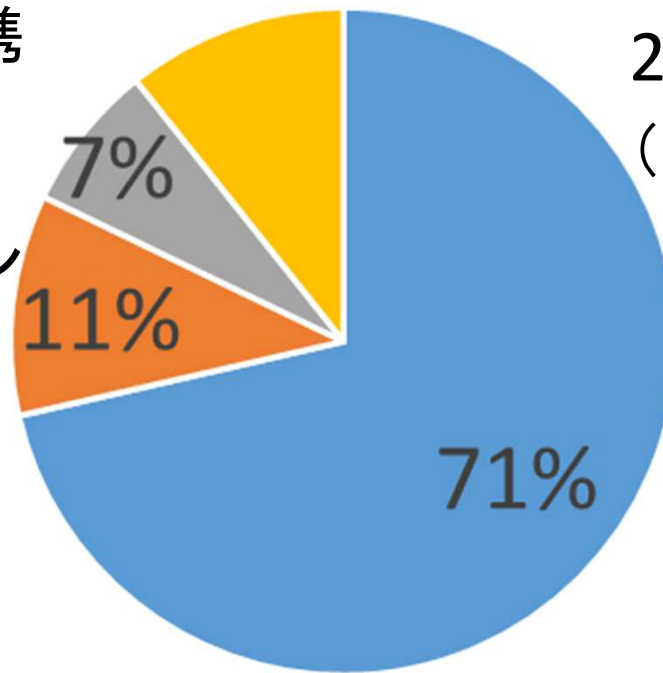
- 約8割がオペレーション(管制、航空機検査、乗員免許等)及びそのための施設・設備(管制塔や無線装置など)の費用
- 空港への補助金は航空局予算の約2割

1.12 連邦鉄道局の予算(28億ドル)の内訳



州の良好な修繕の
ための連邦・州連携
: 2億ドル

統合された鉄道イン
フラと安全性改善:
3億ドル



アムトラック補助金:
20億ドル

(北東回廊7億ドル、
全国ネットワーク13億ドル)

- 予算の7割程度を占めるのは全米をカバーする旅客鉄道公社であるアムトラックへの補助金
- 安全性改善などの路線改良に3億ドル、修繕に2億ドルの裁量的な補助金プログラムがある。

1.13 代表的な貸付等の施策

補助以外の支援ツールとして、オバマ大統領時代の2016年に運輸省長官官房に設置されたビルドアメリカ局 (Build America Bureau) によって担われる貸付制度が存在。

- TIFIA (The Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act Loan)

高速道路、交通機関、鉄道、モード横断貨物輸送、港湾など地上輸送に関わる大規模プロジェクトを対象に、総額の33%~49%の低利資金貸付・融資保証を行うもの。

- RRIF (Railroad Rehabilitation & Improvement Financing)

鉄道プロジェクトを対象に、総額の100%までの低利資金貸付・融資保証を行うもの。

0. 米国における新型コロナウイルス感染拡大の状況
1. 従前からの米国の交通機関への財政支援
2. **感染拡大後の交通機関への財政支援**
3. 交通関係事業者団体による働きかけ
4. 日本における交通機関への財政支援との比較
5. まとめ

2.0 連邦政府による財政措置



①2020年3月6日 83億ドル

(ワクチンの研究、開発や公共衛生機関への財政支援)

②3月18日 1,929億ドル

(有給疾病休暇、給与保証、休業した従業員給与の税控除)

③3月27日 CARES法 2.2兆ドル

(3.5) 4月24日 4,840億ドル

(③CARES法の中小企業向け給与保護支援への資金追加)

11月3日 大統領選挙

④12月27日 Coronavirus Response and Relief Supplemental Appropriations Act(2021歳出法と一体) 0.9兆ドル

⑤2021年3月11日 American Rescue Plan Act 1.9兆ドル

2.1 CARES法(2020.3) 2.2兆ドル



- **米国史上最大規模**の経済対策
- 一人当たり1200ドルの国民向け直接給付、失業給付上乘せ、中小企業向け給与支援など**広範囲にわたる内容**。
- 感染拡大直後に、**スピーディーに策定**された。3/17の大統領による対策策定の発表から10日間で超党派での法案化、両院での議論・採決を終え、3/27に大統領署名。
- この支援パッケージの議論では、特に、感染拡大直後から大幅な影響を受けることが明白だった**エアライン支援が主要個別項目の一つ**となった。
- 交通関係支援は、結果として、それまで資本支出を基本としていた連邦補助金とは異なり、**営業支出(人件費)への支援**となっていることが特徴。

2.2 経済対策法(2020.12) 0.9兆ドル



- 内容は、基本的に、**CARES法の措置の延長**。(中小企業の従業員給与支援、国民1人あたり600ドルの直接給付、失業保険への追加資金に加え、義務教育支援など)
- この追加的な経済対策は、断続的に議会で議論されるも、選挙前ということもあり、両党の協議が収束せず。大統領選後、新型コロナウイルスの感染拡大、またそれによる社会的・経済的な影響が深刻化の一途をたどる一方、**CARES法の措置が次々と期限を迎えることを契機に、超党派での議論が本格化し、成立**。
- 選挙直後という状況から、民主党が主張する州政府支援が中心的な論点となり、並行して、州政府等により運営されている公共交通機関への支援強化の議論もなされた。(州政府への支援は、結局入らず。)

2.3 経済対策法(2021.3) 1.9兆ドル



- 昨年3月のCARES 法と並び、大恐慌以来最大規模の経済対策の一つと評価される。
- 主な内容は、1人当たり1400ドルの国民向け直接給付、連邦失業給付の延長、ワクチン配布、学校、州・部族政府及び中小企業等の救済、子供の貧困対策など。
- 対策規模、内容の両面で、バイデン政権及び上下院で多数を占める民主党の財政政策への考え方(大きな政府、弱者保護)が色濃く反映されている。
- 大統領・与党民主党と野党共和党との考えの隔たりが大きく、これまでの対策のように超党派での成立ができなかった。共和党議員全員が採決で反対する(ただし上院で棄権1)も民主党が上下院で多数党を占めるため成立。
- 交通関係は、これまで2回の措置を引き延ばす内容であり、概ね業界からも好意的に受け止められている。

2.4 各経済対策パッケージのうち交通関係支援額



経済対策の全体と同様に、大規模な措置がされている。

(単位 億ドル)

	航空会社	空港	公共交通	アムトラック	その他
2020.3 2.2兆 ^{ドル}	290	100	250	10	
2020.12 0.9兆 ^{ドル}	140	20	140	10	大型バス・ 旅客船 20
2021.3 1.9兆 ^{ドル}	150	80	304	17	
20年度 歳出予定額 (2020.2)	-	38	130	20	

※額は概数。38

2.5 公共交通への経済対策による支援内容



- 連邦の一般基金から州・地方政府・公営交通サービス事業者への補助金を追加支出。細目ごとの既存の式（フォーミュラ）によって各地域に配分された。
- 従前のフォーミュラ補助で原則80%等とされていた**連邦補助率を、100%に引き上げ**。
- 資本費に充てられることが前提とされていた従来の補助金と異なり、コロナウイルス対応に係る交通機関の**営業費用（職員給与その他の営業費用、個人用保護具の購入、サービス低下に伴う運行担当者の休暇手当支払いなど）**に充てられる。

（制度としては資本費にも使用可能。）

2.6 公共交通への経済対策支援額の内訳



予算額の多くが都市部に充てられている。

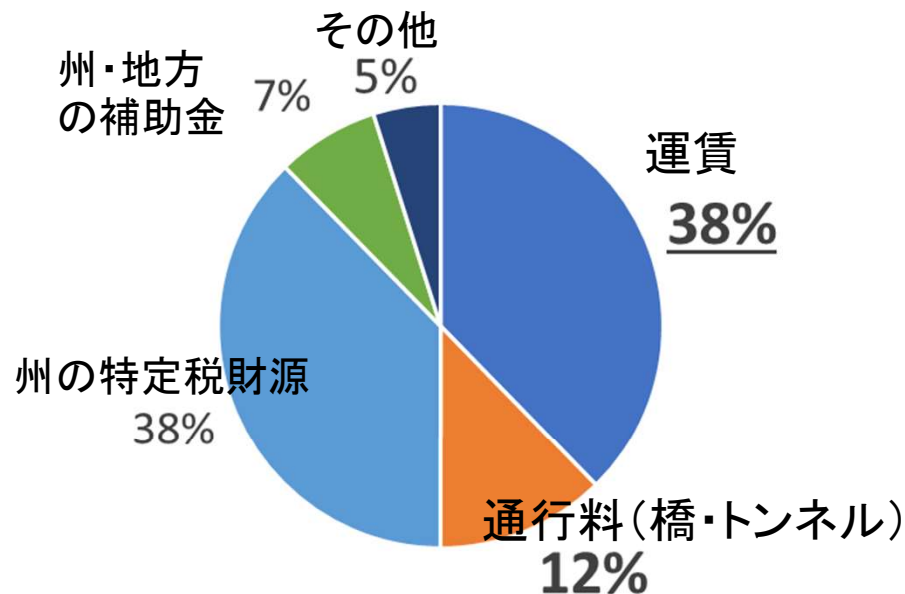
21.3の対策では、資本投資プログラムにも支援の一部を充当

	20.3	20.12	21.3
都市部	139	133	261
農村部	18	7	3
良好な修繕	76		
急成長・高密度の州	17		
資本投資プログラム			16.7
都市間バス会社、高齢者・障がい者の移動性向上、計画支援			1.8
その他の追加支援(予備費的なもの)			22.1

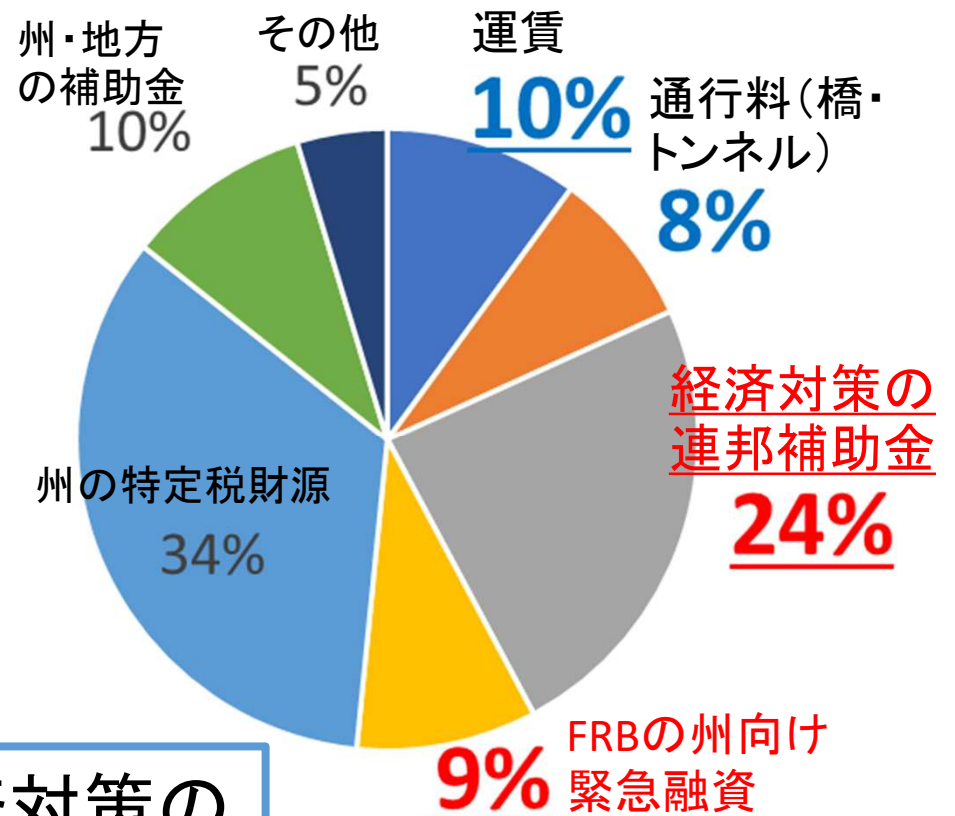
2.7 経営への具体的な効果(MTAの例)

ニューヨーク州の地下鉄、鉄道、バスを運営するニューヨーク都市圏交通公社 (Metropolitan Transportation Authority) の例

コロナ前の年度収入(172億ドル)の構成
(2020.2時点の2019/7-2020/6予算)



コロナ後の年度収入(176億ドル)の構成
(2021.2時点の2020/7-2021/6予算)



減少した運賃等の分を、経済対策の連邦補助金、緊急融資で補っている。

2.8 手厚い支援の背景にある米国の考え方



- 米国は、地下鉄やバスなどの事業者は公的主体である一方、経営悪化すると、すぐに事業者から「人減らし」「サービス削減」の話が出る。
- それと、エッセンシャルワーカーや自家用車を保有していない人の足を守る(従来からの「公共交通は社会的弱者の足」の考え方)という観点が合わさることで、経済対策において公共交通への積極的な支援が進められてきていると考えられる。

2.9 他のモードにおける支援内容 ①



航空会社：給与支援プログラム (Payroll Support Program)

従業員の賃金、福利厚生等の支払継続にのみ使用される補助金として2020.3に新たに創設された。

補助を受けた会社は、従業員の解雇・一時帰休、給与・福利厚生
の削減等を禁止された。

さらに、**自社株等の購入禁止、普通株主への配当禁止、運輸長官
が求める路線の運航維持、財務長官への新株予約権等の引渡し、
役員報酬の制限**などの条件も会社に対して課された。

空港：既存の「空港改善補助金」を拡充

- ①補助率を、(規模に応じ)75%~95%から、**100%までかさ上げ。**
- ②用途を、空港の機能向上に係る資本投資のみから、**営業費(人件費、清掃・消毒などを含む。)**や債務支払いにまで拡張。
- ③新たに**雇用者数の90%以上維持要件**を付加

2.9 他のモードにおける支援内容 ②



アムトラック: 従前型の補助金の追加支出

補助金受領の条件として、サービスの回復に伴い、一時解雇した従業員を従来の職務に再雇用する義務が課された。

一部は、「州がアムトラックに支払う各種負担金の肩代わり」と位置付けられており、自治体支援という面もある。

都市間大型バス、旅客船会社等: 収益損失への補助

2020.12に、年額25%以上の収益損失を経験した大型バス会社、旅客船会社等に、給与支払い、COVID対策設備設置、既存設備保守、家賃、リース費用など幅広く使える補助金を支出。

補助金受領の条件として、従業員への給与支払い、解雇や賃金引下げの禁止、サービスの回復に応じ既に解雇した従業員の再雇用などの義務が課された。

- パンデミックの発生以降、**約1年間で3回と機動的**に行われた米国の経済対策の中で、旅客交通の支援は、各分野の**年間予算を超える水準の規模で、措置されてきた。**
- 支援の方策についても、**既存制度の一部改正**（公共交通、アムトラック、空港）、**新制度の創設**（航空旅客会社、大型バス等）など、前例にとらわれず、機能・サービスの維持のため柔軟な方策が採られている。

（措置例）

- **補助金の**使途を営業費用まで拡大****（公共交通、空港）
- **連邦補助率かさ上げ**による地方負担減（空港）
- **収入が減少した事業者**を対象とする支援（大型バス等）

2.11 今後の米国における経済対策の注目点①



- 時限措置の期限(例えば航空の給与支援プログラム等の2021/9/30)到来までは、追加措置の議論は無いか？
- 米国ではワクチン供給・接種が加速化しており、夏頃までには相当程度の進捗が見込まれる。それを受け、社会活動がどのように変容(回復)するかが、追加的な経済対策の議論の前提となると思われる。
- また、バイデン政権は、本年4月に、今後8年間で2.3兆ドルをインフラに投資するとの大型プランを発表。広く国民に裨益するインフラ支出の財源として、法人税を引き上げるという、民主党の「大きな政府」の考え方が出たものであり、議会でどのように議論が進められるかも注目される。

2.11 今後の米国における経済対策の注目点②

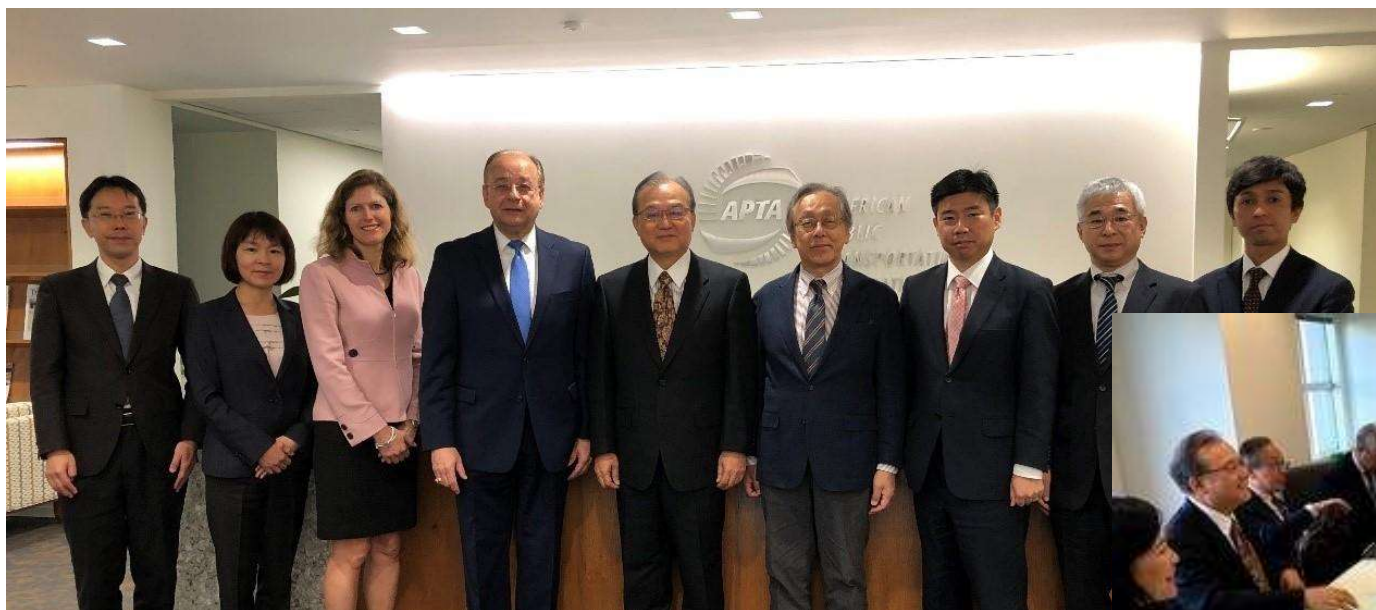


- 「大きな政府」の民主党と「小さな政府」の共和党が歳出と歳入をセットで議論するのが、米国の伝統的な対立軸。
民主党(歳出増、増税) ⇔ 共和党(歳出減、減税)
- 2020.3及び2020.12のコロナ経済対策において、超党派で歳出増のみの話を取りまとめられたことは異例。
- その後、2021.4の経済対策は民主党のみで可決され、大統領から出されたインフラ計画では歳出増と増税がセットの議論となるなど、徐々に伝統的な対立軸に回帰。

0. 米国における新型コロナウイルス感染拡大の状況
1. 従前からの米国の交通機関への財政支援
2. 感染拡大後の交通機関への財政支援
3. 交通関係事業者団体による働きかけ
4. 日本における交通機関への財政支援との比較
5. まとめ

3.1 全米公共交通協会 (APTA) の例

- 北米のバス、鉄道など公共交通事業者による業界団体。正式名称はAmerican Public Transportation Association。幹部は、各地域の事業者の元幹部で構成され、新政権のFTAの副長官も輩出。運輸総合研究所とはイベントの共催、幹部間の意見交換実施などの連携関係がある。



3.1 全米公共交通協会 (APTA) の例 続き



- 議会において支援策の検討がされている時期に、会員向けメーリングリストで議員への働きかけを呼び掛け。
- 支援策の議論の際に、時宜を得たプレスリリース
「議会と政権が追加のCOVID-19 緊急輸送資金を提供しない場合、多くの公共交通機関はサービスを停止し、従業員を解雇又は一時解雇することを余儀なくされる。(今年3月)」

3.2 ワシントンDC交通局(WMATA)の例



- 2億ドル以上の収入欠損があることを理由に、地下鉄・バス路線の運行削減、地下鉄駅の廃止などを個別・具体的に検討していた。

(具体的な内容)

- 乗降人員の少ない2割程度の地下鉄駅の廃止
 - 一路線を除き、運行を30分に1本まで削減
 - バス路線の2割程度の削減
- 議会において追加的な支援策の検討中の時期にこの試算を発表することにより、世論を喚起。

3.3 Airline for Americaの例



- Airline for Americaは、米国の大手（旅客・貨物）航空会社による事業者団体。
- パンデミックによる影響発生直後（2020.3）から、“Tracking the Impacts of COVID-19”と称して、データを整理・ビジュアル化して、ホームページ公開するとともに、外部への働きかけに用いている。
- 現在も随時アップデート版が公開されているが、営業収入・支出、旅客数、雇用の状況などの最新の基本データがわかりやすくまとめられており、さらに他業界との影響比較などもされている。

0. 米国における新型コロナウイルス感染拡大の状況
1. 従前からの米国の交通機関への財政支援
2. 感染拡大後の交通機関への財政支援
3. 交通関係事業者団体による働きかけ
4. 日本における交通機関への財政支援との比較
5. まとめ

4.1 日本における感染拡大後の補正予算



- ①令和2年度 補正予算(20.4) 25.7兆円
- ②令和2年度第2次補正予算(20.6) 31.9兆円
- ③令和2年度第3次補正予算(21.3) 15.4兆円 (追加歳出ベース)

合計約73兆円の追加歳出。

※数値は財務省HPより

日本で補正予算額が10兆円を超えた年は過去数回のみであり、**昨年度は極めて大きな措置がされているといえる。**

(過去の主な年度の補正歳出規模:

10.2兆円(2012年度 アベノミクス)、

15.1兆円(2011年度 東日本大震災)、

14.0兆円(2009 リーマンショック)、

10.3兆円(1998年度 第二次平成不況)) ※数値は財政統計(財務省)より

4.2 日米の経済対策規模の比較

米国は、その日本よりも積極的な財政政策を行っている。

	米国	日本	米：日 (\$=110円 で計算)
政府歳出規模 (2019年度決算額)	4.4兆ドル (CBO資料)	101兆円 (財務省統計)	4.8 : 1
国内総生産(GDP) (2019年名目)	21.43兆ドル (世銀データ)	5.08兆ドル (世銀データ)	4.2 : 1
パンデミック後の 追加的歳出規模	5.2兆ドル	73兆円	7.8 : 1
年度当初予算	21年度(2020.10 ~2021.9) 4.8兆ドル	20年度 102兆円 21年度 106兆円	

4.3 日本の経済対策における主な交通関係措置



日本の交通事業者への経営支援(予算措置)は、米国のように幅広く行うのではなく、特に状況が厳しい「**地域公共交通**」にターゲットを絞ったものとなっている。

○ 地域公共交通における感染拡大防止対策 138億円(2次)

地域の鉄道・バス等の車両、駅の衛生対策など

○ 地域公共交通の活性化・継続 305億円(3次)

増大分欠損額の補助対象参入、新車両導入、デジタル投資支援

(交通事業者にも適用される他の予算措置)

○ 雇用調整助成金 690億円(1次)、5,430億円(3次)

○ 地方創生臨時交付金 1兆円(1次)、2兆円(2次)、1.5兆円(3次)

活用が期待される20の分野の1つに「**地域交通体系**」があり。

○ 持続化給付金

4.3 日本の経済対策における主な交通関係措置



(参考 1)

予算措置以外では、税制(公租公課の減免)、公的金融機関による融資なども行われている。(これは米国でも同様の措置あり。)

(参考 2)

日本では、人の流れを増大させることで、公共交通機関の支援を行うという観点も含め、以下のような観光産業の支援を行っている。

- 国内向け観光需要喚起策「Go Toトラベル」事業
1兆6,794億円(1次、キャンペーン全体)、1兆311億円(3次)
- 観光基盤の整備(観光資源の磨き上げ、受入環境整備)
158億円(1次)、650億円(3次)

4.4 日本の今後

- 更なる感染拡大、またそれに伴う緊急事態宣言などの社会的規制による交通への影響は不透明
- 現在、今後の感染状況の推移や収束までの間に措置される事項の効果を見定めて、次の施策の必要性を検討することとなるか。
- イエレン財務長官「主要経済国には早期に支援を打ち切ることを避けるだけでなく、堅調な回復を確保するため、何とか大規模な追加の財政支援を行ってほしい。」(2021年4月8日 国際通貨基金(IMF)と世界銀行の運営委員会会合にて)

0. 米国における新型コロナウイルス感染拡大の状況
1. 従前からの米国の交通機関への財政支援
2. 感染拡大後の交通機関への財政支援
3. 交通関係事業者団体による働きかけ
4. 日本における交通機関への財政支援との比較
5. まとめ

5. まとめ

- 米国は、平時から公共交通の資本投資等を予算を用いて支援しているなど、日本とはそもそもの制度が異なっている。
- 米国社会は感染拡大による影響を受け、変容している。それによりバス・鉄道等の旅客交通が受けている影響も、概ね日本より大きい。
- 米国では、日本以上に積極的な財政政策が取られている。交通事業者への支援についても、営業費用への補助、連邦補助率の嵩上げなど、異例の措置が取られている。

5. まとめ(続き)

- 日本においては、感染拡大が各モードにもたらす影響、既存支援措置の効果を適時に見極めた上で、自国の実情にあった支援がされるべき。
- ただ、米国において業界団体の要望等に基づく支援がされているのは事実であり、事業者等と立法府・政府との間で、効果的なコミュニケーションが行われている点は、日本においても学ぶべきところがあるのではないか。日本においても、必要な公共交通の維持を目的とした有意な政策の検討のため、事業者等と政府との間でより活発に意見交換がされてもよいのではないか。