

## 【米国】

# 米国の経済対策法 (American Rescue Plan Act) の交通関係部分について

ワシントン国際問題研究所

### 1. パンデミック発生以降の米国における経済対策の経過

米国では約1年前の2020年3月からのコロナウイルスのパンデミック以降、累次の経済対策法案が成立し、それに基づく支出がされてきた。特に規模が大きなものとしては、昨年3月の総額約2.2兆ドルのコロナウイルス支援・救済・経済安全保障法 (H. R. 748 Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act or the CARES Act)、昨年12月末の総額約9,000億ドルの経済対策であった。(以前の経緯について、詳しくは「米国における経済対策第4弾について(2020年12月22日 ワシントン国際問題研究所)」参照。)

今般の経済対策法は、昨年の経済対策で措置された連邦失業給付等の措置が2021年3月14日で期限を迎えることを念頭に、バイデン大統領及び民主党主導で検討が進められ、3月6日に上院、10日に下院を通過し、11日に大統領が署名し、米国救済計画法 (H. R. 1319 The American Rescue Plan Act of 2021) として成立した。

制定過程において、大統領・与党民主党と野党共和党との間で、対策の規模等に関する考えの隔たりが大きく、超党派での成立に向けた協議が整わなかった。共和党議員全員が採決において反対する(ただし上院では棄権1)も、民主党が上下院で多数党を占めることにより成立した。議員の所属党派で採決時の賛否が分かれ、超党派で可決されてきたこれまでの累次のコロナ救済法案とは異なる成立経過をたどった。

対策規模は1.9兆ドルと、昨年3月の第三弾と同等に、大恐慌以来最大クラス経済対策の一つと評価される大規模なものとなった。

主な内容については、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、及び学校、州・部族政府、中小企業等の救済、子供の貧困対策などであり、前述の対策規模はもちろん、内容の面においても、バイデン大統領及び両院で多数を占める民主党の、経済対策への考え方が色濃く反映されている。

米国の連邦債務は過去5カ月で68%増加し1兆ドルに達しているところ、この法案によりその状況がさらに悪化するとの批判もある。

なお、この議論と並行して、バイデン政権が次に取り組むとされるインフラ整備に関する法案についても話題に上っており、4月中にもホワイトハウスから方針が示され、5月以降に議会が法案化の作業を進めるとの見通しもある。

### 2. 今般の措置内容

#### 1) 全体像

網羅的なパッケージとなっており、盛り込まれている主な項目と配分額の概数は以下の通り。

・個人向け直接給付	4,000億ドル
・州政府、地方政府、部族政府補助	3,600億ドル
・失業給付	2,050億ドル
・教育(小学校・中学校)	1,300億ドル
・子育て世帯減税	900億ドル
・ワクチン量産、配布	700億ドル
・住宅賃料、住宅ローンへの補助金	450億ドル

(Estimated Budgetary Effects of H. R. 1319-Detailed Tables (Congressional Budget Office) を参照した。)

特に交通関係の項目は下表のとおり。

(単位：億ドル)

	2021.3	2020.12	2020.3
公共交通機関	304	140	250
航空会社	140	150	290+貸付460
空港・空港コンセッショネア	80	20	100
アムトラック	17	10	10
航空会社の請負業者	10	10	30

#### 2) 交通関係の個々の措置内容について

##### ① 公共交通機関(地下鉄、地域鉄道、路線バス等)

(§ 3401. Federal Transit Administration grants)

304.6億ドルを連邦公共交通局から州・地方政府・公営交通サービス事業者向けの補助金に充てる。内訳は、260.8億ドルが都市化地域、3.2億ドルが地方部にそれぞれ通常の補助金計算式により配分される他、16.7億ドルが資本投資プログラム、1億ドルが都市間バス会社、0.5億ドルが高齢者・身

体障害者の移動性向上、0.25億ドルが計画支援、22.1億ドルがその他の追加支援に充てられる。この補助金は、公共交通機関の職員給与だけでなく、資本費、運営費の全体に使用することができ、また、2024年度（2024年9月30日）まで利用可能とされている。

昨年未の第4弾には公共交通向けの補助金として140億ドルが盛り込まれていたが、当時の編成過程において、全米公共交通協会(APTA)は2倍以上の320億円程度が必要と主張しており、業界の要求額には届いていなかった。今般の編成過程においてもAPTAは393億ドルを必要額とし、「議会と政権が重要な追加の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、従業員を解雇または一時解雇することを余儀なくされる。」旨のプレスリリースを行っていた。

今回の法案の議会通過後、業界関係者からは好意的な反応が出ており、一例として、ワシントンDCのWMATAは、この措置により約14億ドル程度の補助金受領が見込まれ、サービス削減と一時解雇を回避できると表明している。

## ② 旅客航空会社 (§ 7301 Air Transportation Payroll Support Program Extension)

航空事業の維持のため、業界労働者向けに150億ドルの給与支援を提供。航空会社に140億ドルを充て、昨年3月の経済対策第三弾のCARES法で設けられた給与支援プログラム(PPP)の2回目の延長を行うもの。当初のCARES法の給与支援プログラムの補助は2020/4/1から2020/9/30までの賃金支払い等に充てるものとされており、昨年12月の第4弾で2020/10/1から2021/3/31まで延長、今般の措置は、更にその後の期間である2021/4/1から2021/9/30まで延長するものである。

支援を受ける航空会社は、概ね、CARES法の補助金受領の際と同様に、2021年9月末までの一時解雇やその他の人員削減の禁止、配当金の支払いや自社株買いの禁止、役員報酬の制限などの以下の要件が課される。

- i) 補助金の用途制限
  - ・ 従業員の賃金、給与その他の給付支払継続にのみ使用
- ii) 雇用の維持、株主還元等の禁止
  - ・ 2021年9月30日まで、申請会社は、従業員の非自発的一時帰休の実施、又は給与や給付の削減を禁止。
  - ・ 2022年9月30日まで、申請会社又はその子会社等は、申請会社又は上場親会社の株式購入(自社株買戻し)を禁止。
  - ・ 2022年9月30日まで、申請会社の普通株式等に関し

て、配当支払その他の資本分配の禁止。

### iii) 納税者保護

財務長官は、連邦政府による財政支援の見返りとして、申請者が発行するワラント、オプション、優先株、債券その他の金融商品を受け取ることができる。

### iv) 役員・従業員報酬の制限

2021年4月1日から2年間、申請会社の役員・従業員の報酬総額(給与、賞与、株式報酬その他の経済的利益を含む)について制限。(2019年の報酬総額が425,000ドルを超えた役員・従業員について、期間中にその額以上の報酬を得ないこととするなど。)

### v) 必要な範囲内での路線の維持(これについては、今般の措置により対象期間などの上乗せはされていない。)

運輸長官は、2020年3月1日まで就航がなされていた地点への航空サービスのうち必要と考えるものについての就航を、合理的かつ実行可能な範囲で、求めることができる(2022年3月1日までの時限的権限)。

客室乗務員やパイロットの労働組合は、2021年9月末までの給与支援プログラム延長資金として150億ドルを要求しており、概ねその要望が認められた形となっている。アメリカン航空は法案の議会通過を受けて「先月、15,000人に送付した労働調整通知をキャンセルする」と社員向けに通知するなど、業界への好影響も出ている。

## ③ 空港・空港コンセッショネア (§ 7102. Relief for airports)

財務省の一般基金から、連邦政府が費用の全額補助を行う補助金として80億ドルが充当され、内訳は以下の通りとなっている。

- i) 主要空港と特定の貨物空港への、運用、人件費、清掃、消毒、用務、病原体の拡散との戦い及び債務支払いに係る費用の補助(通常空港改善プログラム補助金の計算式によって割り当て): 64.9億ドル以内
- ii) 開発プロジェクトの州負担金: 6億ドル以内
- iii) 一般航空空港や商業サービス用空港への、運用、人件費、清掃、消毒、用務、病原体の拡散との戦い及び債務支払いに係る費用の補助(国家空港総合整備計画(NPIAS)の総開発費における各空港の割合で配分): 1億ドル以内
- iv) 主要空港における空港運営権者の家賃と最低年間保証額の支払免除: 8億ドル以内(小規模空港6.4億ドル、大規模空港1.6億ドル)

助成金を受け取る主要空港は、2021年9月30日まで、雇  
用者数の少なくとも90%（退職又は自己都合離職の調整後の  
2020年3月27日現在の雇員数を基準とする）を維持する  
必要がある。

主要空港のグループは来年の収入欠損と運用コストの見積  
りに基づいて、170億ドルの救援基金を要求していたが、  
その額に比べると少額の配分となった。

#### ④アムトラック (§ 7101. Grants to the National Railroad Passenger Corporation)

アムトラックの「コロナウイルスの予防、準備、対応」へ  
の助成金に17億ドルが充当された。内訳は、北東回廊に9.7  
億ドル、全国ネットワークに7.3億ドル。（なお、アムトラッ  
クには2つの口座間で資金を移動する権限あり。）2021会計  
年度に追加的に財務省より割り当てられる資金でありながら、  
2024年9月30日まで利用可能。

なお、これらの資金のうち1.65億ドル以上は、1)2020/7/1  
以降に削減した長距離ルート<sup>1</sup>の運行サービス頻度回復・維持、  
2)2020/10/1以降に解雇された職員（数千人とされる）  
の呼び戻し・雇用に使われる。

同様に、資金全体のうち1.1億ドル以上は州や通勤旅客鉄  
道事業者がアムトラックに支払う資本支払金の補填に、1.0  
億ドル以内は予定していた債務支払いに、また、全国ネット  
ワーク資金のうち1.7億ドル以上はPRIIA（旅客鉄道投資改  
善法（Passenger Rail Investment and Improvement Act of  
2008）sec209により州がアムトラックに支払う負担金の補填  
に、それぞれ使用される。

#### ⑤ 航空会社の請負業者

基本的には②と同様の条件（「必要な範囲内での路線の維持」  
を除く。）の下、航空会社の請負業者に10億ドルの補助が措  
置されている。

### 3. これまでの経済対策の総規模、内容に関する日米比較

#### 1) 総規模

米国財政の基本データとして2020年度(2019.10-2020.9)  
予算額を参照すると、歳出は4.8兆ドル、歳入は3.7兆ドル  
である。また、世界銀行のデータによると米国の国内総生産  
(GDP)は21.37兆ドル(2019名目)となっている。

経済対策第1弾から今回の第4弾までの合計額は5.7兆ド  
ル強となるが、これは年度予算歳出の119%、年間GDPの27%  
となり、相当の大規模な財政政策が取られたと評価できる。  
なお、うち交通関係に特化した項目については、第3弾で

1,140億ドル、第4弾で450億ドルとそれぞれパッケージ総  
額の5%程度、今般の第5弾では550億ドルで全体の3%と  
なっている。

なお、比較のために日本の数値を見ると、2020年度当初予  
算の歳出額は102兆円、歳入額は70兆円であり、国内総生産  
は5.08兆ドル(2019名目)である。

新型コロナウイルス発生以降の日本における補正予算額は、  
4/30に成立した1次補正が25兆6,914億円、6/12に成立し  
た2次補正が31兆9,114億円、また1/28に成立した3次補  
正が15兆4,271億円と、総額で約73兆円となっている。こ  
れは、20年度当初予算額の72%、年間GDPの14%程度の規  
模であり、日本においても米国同様に大規模な財政政策が取  
られているものの、その比較においては、米国の方が大規模  
な財政政策を機動的に取っているという状況が続いていると  
も見ることができる。

#### 2) 交通関係の措置内容について

米国のこれまでの経済対策に含まれる交通関係の項目の使  
途は、そのほとんどが、i)交通事業者（あるいは公的事業  
体）における従業員の給与維持、ii)新型コロナウイルスの  
感染拡大防止のための対策措置費用、のいずれかとなってお  
り、それ以外では公共交通機関向けの補助金の一部等に資本  
投資、高齢者、障害者の移動性の向上、危険設備の補修に充  
てられる費用が盛り込まれている程度である。

なお、日本において行われた3度の補正予算において交通  
関係で盛り込まれた項目には、地域公共交通や空港における  
感染防止対策なども一部にはあるものの、いわゆるGOTOトラ  
ベルキャンペーン事業をはじめ、地域の観光資源の磨き上げ、  
訪日外国人旅行者受入環境整備など、いわゆるコロナ後の経  
済好循環の実現を見据えたものが目立つ。（なお、雇用維持に  
ついては、社会全体として雇用調整助成金などが措置されて  
おり、交通関係の大企業も含めてその適用がされている。）