

## 【米国】

# バイデン大統領提案の「アメリカ雇用プラン(The American Jobs Plan)」について

中川 哲宏 ワシントン国際問題研究所次長

2021年3月31日、バイデン大統領によりアメリカ雇用プラン(The American Jobs Plan)が公表された。インフラを中心に幅広い分野に総額2.3兆ドルに上る大規模な投資を行うもので、発表に際しバイデン大統領は「アメリカにおける一世一代の投資 (once-in-a-generation investment)」であると、その規模の大きさと重要性を強調している。

以下、本プランの内容を運輸分野を中心に紹介するが、本プランはあくまでもバイデン大統領が議会に提案している位置づけのものであり、実現のためには議会による立法化が必要である。後述するとおり、現下の議会情勢を踏まえれば、今後の立法過程で内容が大きく変更ないし縮小される可能性があるものであることに留意いただきたい。

## 1. 背景

昨年の選挙により大統領及び上下両院の多数を獲得した民主党は、本年3月にコロナ・パンデミックに対応するための経済対策(アメリカ救済計画法(American Rescue Plan Act)、総額1.9兆ドル)を民主党単独で可決・成立させた。その後も、バイデン大統領によりワクチン供給計画の前倒しが発表されるなど、目下の最重要課題であるコロナ対策を迅速に実行する姿勢が示されてきた。

今般、連邦政府としてのコロナ対策に一定の区切りがついたともいえるタイミングで、間を置くことなく、大統領選においてコロナ対策と並んで最重要の公約として位置づけてきた巨額の投資プランを策定・公表したといえる。

## 2. 「アメリカ雇用プラン」の概要

今後8年間にわたり総額2.3兆ドルを様々な分野に投資することで、インフラの更新・改良・整備のほか、数百万の良

質な雇用の創出、国内産業の競争力強化、クリーンエネルギーへの転換、人種間格差の是正などを実現することを狙う包括的な内容の計画となっている。「インフラ投資計画」と呼称されることもあるが、実際にはインフラに限らず広範な分野への投資計画が盛り込まれており、およそ民主党として実現したい政策を束ねた野心的な内容と見ることができる。

本プランの全体概要は次頁のとおり。なお、個々の計画内容の詳細は明らかにされておらず、報道や研究機関による分析を踏まえ、筆者において一部項目建てを再構成している。

## 3. 交通インフラ関連の概要

本プランの中で、「世界クラスの交通インフラの再構築」は最初に登場する項目であり、金額も最大となっている。「アメリカは世界で最も裕福な国でありながら、インフラの品質では世界13位に甘んじている」という問題意識の下、老朽化する交通インフラの更新・改良を図ることとされているが、同時に、これらの投資によって、「適切な労働基準、有力な賃金、そして組合に加入して団体交渉を行う自由で公正な選択が可能な、質の高い雇用が確保される」「十分なインフラ・サービスを受けていない地域に、より良い仕事とより良い交通手段を提供することで、人種的な平等が促進される」「新しいインフラや部品の設計、建設、製造に参加する中小企業の機会が拡大される」と、民主党的な政策目的の実現に向けた幅広い効果が強調されている点は特徴的である。

次々頁から、「世界クラスの交通インフラの再構築」の具体的な記載内容を紹介し、特に運輸関連の計画について、本稿執筆時点で得られた情報を基に解説する。

## アメリカ雇用プラン (総額 2.3 兆ドル)

### 1. 世界クラスの交通インフラの構築

- ・道路・橋梁・公共交通・鉄道の近代化等、電気自動車の普及促進、空港・港湾等の改良等 (5,710 億ドル)
- ・インフラ強靱化 (500 億ドル)

### 2. 水道、電力、ブロードバンドの再建

- ・上下水道システムの整備・改良 (1,110 億ドル)
- ・電力インフラの整備・改良 (1,000 億ドル)
- ・ブロードバンド・インターネットの普及促進 (1,000 億ドル)

### 3. 200 万以上の住宅・商業施設の新改築、教育施設等の近代化、退役軍人病院等の改良

- ・アフォーダブルで耐久性の優れた住宅供給支援等 (2,130 億ドル)
- ・公立学校・コミュニティカレッジ・子育て支援施設の近代化 (1,370 億ドル)
- ・退役軍人病院・連邦政府施設の改良 (280 億ドル)

### 4. 介護従事者の待遇改善を通じたケアエコノミーの基盤強化

- ・Medicaid 拡充による在宅介護サービスへのアクセス強化等 (4,000 億ドル)

### 5. R&D 強化、製造業・中小企業再生、人材育成

- ・R&D への投資、研究施設の改良、気候変動に対応した技術支援等 (1,800 億ドル)
- ・国内の生産能力の監視及び重要製品の生産支援、クリーンエネルギー導入促進、地域イノベーションハブ、国内製造業支援、中小企業支援 (3,000 億ドル)

### 6. 適正な賃金と安全・健全な労働環境、労働組合の結成・参加・交渉権の保証

- ・良質な労働組合の下での雇用の創出、職場の安全・衛生の確保等 (1,000 億ドル)

---

## 「世界クラスの交通インフラの再構築」(6,210億ドル)

### (1) 道路・橋梁・街路 (1,150億ドル)

- 20,000 マイルの高速道路、道路、メインストリートを近代化する
- 国内で最も経済的に重要で再建が必要な大型橋梁を修理する
- 最悪の状態にある10,000の小型橋梁を修理する

### (2) 道路安全 (200億ドル)

- すべての利用者のために道路の安全性を向上させる

### (3) 交通機関 (850億ドル)

- 既存の交通機関を近代化し、各機関のシステム拡大を支援する

### (4) アムトラック (800億ドル)

- アムトラックの修理需要への対応、交通量の多い北東回廊の近代化、既存の回廊の改善と新しい都市ペアの接続、助成・融資プログラムの強化

### (5) 空港 (250億ドル)

- 空港改善プログラム、FAA資産のアップグレード、ターミナルの改修、マルチモーダル接続

### (6) 港湾 (170億ドル)

- 内陸水路、沿岸港、陸地の入港地、フェリーへの支援

### (7) 切り離された地域の再接続 (250億ドル)

- 過去の投資により切り離された地域を再接続し、人種的平等と環境的正義を推進し、手頃な価格でのアクセスを促進する

### (8) 国家的重要プロジェクト (440億ドル)

- 地域や国の経済に具体的な利益をもたらすが、既存の資金援助プログラムでは規模が大きすぎたり複雑すぎたりする野心的なプロジェクトを推進する

### (9) 電気自動車 (EV) (1,600億ドル)

- EV市場を勝ち取るために、2030年までに5万件のEV充電ステーションの全国ネットワークを構築する
- 5万台のディーゼル輸送バスをEVバスに代替する

### (10) インフラの強靱化 (500億ドル)

- (交通インフラに限らず)重要なインフラサービスの保護及び脆弱なコミュニティの保護、国土及び水資源の強靱化

## 【解説】

### (3) 交通機関 (850億ドル) について

本プランの交通機関への投資計画には、既存システムの近代化(新しいバス車両やバス施設の整備等)だけでなく、「各機関が利用者の需要を満たすためのシステム拡大を支援する」ための資金も含まれており、既存の地下鉄・ライトレール・BRTシステムの延伸・拡張のための資金も想定されていると考えられる。

なお、後述する電気自動車(EV)に関する投資計画には、5万台のディーゼルバスをEVバスに置き換えるための資金250億ドルが含まれている。これを本項目に加えれば、交通機関関連として計1,100億ドル(850億ドル+250億ドル)の資金があてられると整理することができる。

### (4) アムトラック (800億ドル) について

本プランでは、800億ドルを「アムトラックの修理需要への対応、交通量の多い北東回廊の近代化、既存の回廊の改善と新しい都市ペアの接続、旅客・貨物鉄道の安全性向上・効率化・電化を支援する助成・融資プログラムの強化」にあてるとしている。

一見すると「アムトラック・ジョー」と呼ばれるバイデン大統領が手厚い支援を用意したようにも見えるが、アムトラックが最近評価した修理需要の総額は300億ドル超であり、これに北東回廊の近代化に係る費用を加えると、簡単に800億ドルに到達してしまうとも指摘されている。なお、アムトラックが2012年に発表したレポートによると、北東回廊における時速220マイルの高速鉄道のコストは1,170億ドル(2010年時点試算)とされている。

### (5) 空港 (250億ドル) について

空港への支援の内訳は、空港施設の改良(200億ドル)とNextGenと呼ばれる航空管制施設(50億ドル)となっている。空港施設の改良について、連邦政府による既存の支援策である「空港改善プログラム(AIP)」では、滑走路、誘導路、照明、安全設備などのいわゆる「エアサイド」の改善に限定されているが、本プランでは、ターミナルや進入路、駐車場のほか、他の交通機関との接続など、「グラウンドサイド」の改善も含まれることになると見込まれている。

### (6) 港湾 (170億ドル) について

本プランでは、「内陸水路、沿岸港、陸地の入港地、フェリ

一」に170億ドルを投資するとされている。港湾施設や水路の更新・改良のほか、港湾周辺地域（多くの場合、有色人種のコミュニティが想定される）における環境対策なども含まれている。

#### (7) 切り離された地域の再接続 (250億ドル) について

本プランでは、「過去の（不十分な）投資によって切り離された地域を再接続することで、（就業・就学の）機会を増加させ、人種的平等と環境的正義を推進する」ための様々な施策に200億ドルがあてられることとされている。100億ドルが高速道路整備にあてられるほか、技術支援や人材育成などへの投資も含まれている。

#### (8) 国家的重要プロジェクト (440億ドル) について

国や地域の経済に具体的な利益をもたらすが、既存の資金調達プログラムでは実施が困難な大規模プロジェクトを支援するための専用基金を設けることとされている。ただし、議会がこれほど大規模な予算額のプロジェクト選定を白紙委任的に行政に委ねることは想定しにくく、今後の立法過程で具体的な要件設定等が検討されるものと思われる。

#### (9) 電気自動車 (EV) (1,600億ドル) について

EVの普及促進のため、1,600億ドルの財政支出と140億ドルの税制優遇措置が位置付けられている。このうち、1,000億ドルがEV車両の購入に際しての消費者へのリベートにあてられ、150億ドルが充電器の導入にあてられる。なお、バイデン大統領は2030年までに50万台のEV充電器の全国ネットワークを構築することを目指すとしているが、これを前提にすると1台あたり3万ドルの助成額となる。しかしながら、30分以内に充電を完了する高速充電器は優に50万ドル以上かかると言われており、この投資額が妥当なのか疑問の声も聞こえる。

車両の調達に関しては、5万台のEVバスの導入のほか、スクールバスの少なくとも20%、郵便公社を含む連邦政府の車両をEV化することが位置付けられている。

## 4. 財源調達

プランの実行のために必要となる財源調達に関して、アメリカ税制プラン (The Made In America Tax Plan) が併せて公表されている。内容は以下のとおり。

### (1) 法人税率を21%から28%に引上げ

- (2) アメリカの多国籍企業に対する海外利益への課税強化（最低税率を21%に引上げ）
- (3) 雇用に海外移転する企業への税控除廃止と国内回帰する企業への税控除
- (4) 大企業の会計上の所得に対する15%の最低課税率の適用
- (5) 化石燃料企業への税優遇の廃止と環境汚染企業に対する環境改善コストの負担
- (6) 税務当局による徴税体制の強化

法人税増税のほか、米国内での雇用創出と投資促進を図り、タックスヘイブンへの不公正で無駄な利益移動を抑制し、大企業が正当な割合の税金を支払うようにすることなどが謳われている。2017年にトランプ政権により実施された法人減税は利益や雇用に海外に移すインセンティブを生み出したと批判し、大企業に対する税制を根本的に改革するとしている。このような法人税改革などにより、今後15年間でアメリカ雇用プランの財源である2兆ドル以上の財源を確保し、その後は、恒常的に財政赤字の削減に貢献するとしている。

## 5. 論点

アメリカでは近年、道路や橋梁をはじめとするインフラの更新・改良の必要性が党派を問わず認識されてきたところだが、その財源をどこに求めるかという点で民主・共和両党の間で意見が分かれている。

本プランでは、財源は主に法人増税によって賄うとされているが、伝統的に小さな政府を志向し大企業寄りの政策態度を取ることが多い共和党は、法人税の増税は企業活動の停滞を招き経済成長を遅らせるものであり、インフラ投資の財源は受益者負担の考えに則り利用者からの料金徴収などで賄うことを基本とすべきであると指摘する。また、インフラ以外の幅広い分野に対する巨額投資について、社会主義的な経済政策であると批判する。

なお、現行21%への法人減税はトランプ前政権により2017年に実施され、同政権による経済政策の最大の成果と評価されている。本プランにおける法人増税は、前政権の成果を打ち消す意味合いも持っている。

一部の保守的な民主党議員からも、共和党と同様の論調で反対が表明されている。一方、急進的な民主党議員からは、環境対策への予算額が少ないなどの声も聞かれる。

## 6. 今後の見通し

今般示されたプランをもとに、今後、バイデン内閣と上下両院の与野党の間で具体的な法案の中身が協議・検討されていくことになる。バイデン大統領は5月中に審議に入ることを期待していると伝えられており、ペロシ下院議長は7月4日の独立記念日までに下院を通過させたい考えを示している。上下院での審議日程を考慮すると、2022年度歳出予算法案に付帯して審議し、9月中に成立を期するのが現実的であるといわれる。

いずれの場合でも、現在の内容で共和党からの支持を得ることは困難である。民主党単独での法案可決を目指す場合には、上院でのフィリバスター（上院規則により認められている議事妨害行為。阻止するためには60票が必要となる。現在のの上院構成は民主党50議席：共和党50議席。）を回避するため、予算調整制度（Budget Reconciliation。歳出、歳入、債務に関する法案に限り、単純過半数の賛成で可決できるもの。）を利用することになる。本年3月のアメリカ救済計画法は財政調整制度に基づき民主党が単独可決しており、同じ年度内に2度当該制度を利用することに議会運営法上の疑義も呈されていたが、本稿執筆時点で、同一年度内に当該制度を複数回利用することは許容されるとの見解が、上院の議会運営法担当（Parliamentarian）から示されたところである。

一方、前述のとおり、民主党内からも反対の声が上がっていることもあり、今後の見通しは不明と言わざるを得ない。

（以上）

アメリカ雇用プラン（The American Jobs Plan）全文：  
<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/03/31/fact-sheet-the-american-jobs-plan/>