

# 経済マンスリー

## [米国]

### 米国雇用計画の目的実現のためバイデン政権は共和党との妥結点を模索

バイデン政権は3月31日、大規模なインフラ投資計画である「米国雇用計画（American Jobs Plan、以下 AJP）」を公表し、法案可決に向け議会に協力を求めた。AJPは向こう8年間で約2.3兆ドル規模の投資を行う計画だが、最も多くの金額が割かれている項目が『交通インフラ』で、計画全体の約25%にあたる6,210億ドルに上る。

米国等の先進国は、当然、中国等の新興国と比べると既に都市化が進んでいる（第1図）。各国の交通インフラ投資額を名目GDP比で見ると、中国が年々上昇傾向にあるのに対し、日米独は1%近辺にて低位安定している（再掲第1図）。しかし、仮に米国で6,210億ドルのうち自動車電動化を除いた約4,500億ドルが8年間にわたり均等に追加投資されれば、年間投資額は現行比1.5倍程度になると見込まれ相応のインパクトを持つことになる

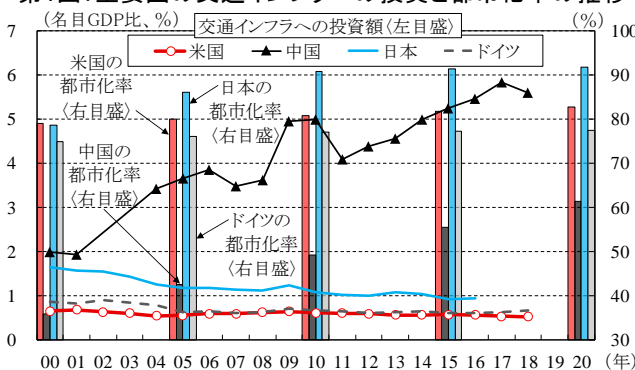
もともと、AJPを巡っては野党・共和党が規模・内容に難色を示しており、バイデン政権の提案通りに法案が可決されるかは予断を許さない。また、近年、行政が行った交通等へのインフラ関連支出は、新規投資よりも既存構築物の保守管理が中心となっていたことに加え、支出の主体が州・地方政府であることから（第2図）、バイデン政権の思惑通りの成長促進的な投資<sup>（注1）</sup>を行うためには、法案を可決させ予算を確保するだけでなく、州・地方政府も巻き込んだ議論や計画立案が不可欠であろう。

AJP推進に向けては、「財政調整措置」<sup>（注2）</sup>の再使用を模索する声もあり、その場合は共和党の反対を押し切る正面突破となる公算が高い。しかし、今月19日にはバイデン大統領自ら超党派の議員と会談し共和党との妥結点を模索する意向を示している。上院議員、副大統領合わせ半世紀近く公職を務めた大統領の政治手腕が正に問われている局面と言えよう。

（注1）ホワイトハウスが公表したAJPのFact Sheet冒頭部分で、「AJPは米国への投資を通して、何百万もの雇用を創出し、国内のインフラを刷新することに加え、中国を凌駕する米国の地位を確立する」としている。

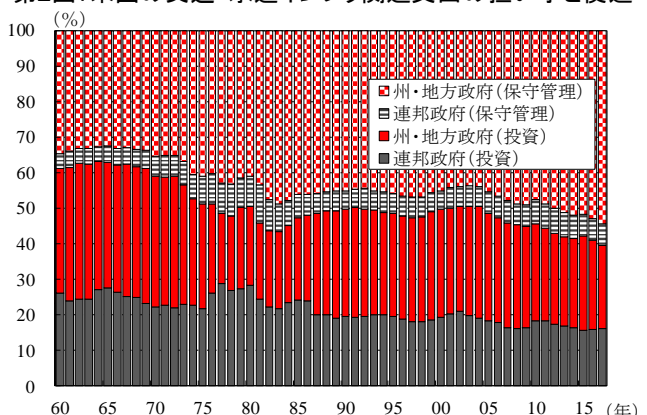
（注2）上院（定数100議席）では議事進行妨害の打ち切りのために60票が必要（民主党は現在50議席）だが、予算決議の中の同措置を用いれば単純過半数で法案成立可能で、3月の大型経済対策成立に既に用いられた。

第1図：主要国の交通インフラへの投資と都市化率の推移



（注）1. 『交通インフラへの投資額』は、鉄道、道路、水路、空港等への投資額の合計で、OECDのEUR建ての公表値を、BISの年平均USDレートで当室が換算の上、IMF公表の名目GDPで除したものである。2. 『都市化率』は国際連合の公表ベースで、日本の2000年から2005年にかけての上昇は市町村合併が影響。（資料）OECD、国際連合、BIS、IMF統計より三菱UFJ銀行経済調査室作成

第2図：米国の交通・水道インフラ関連支出の担い手と使途



（注）高速道路、公共交通機関、鉄道、空港、水運、水資源、水道事業への歳出金額。（資料）米議会予算局（CBO）資料より三菱UFJ銀行経済調査室作成

照会先：三菱 UFJ 銀行 経済調査室 田中 隆祐 takasuke\_tanaka@mufg.jp

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、金融商品の販売や投資など何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願い申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、当室はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されています。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。また、当資料全文は、弊行ホームページでもご覧いただけます。