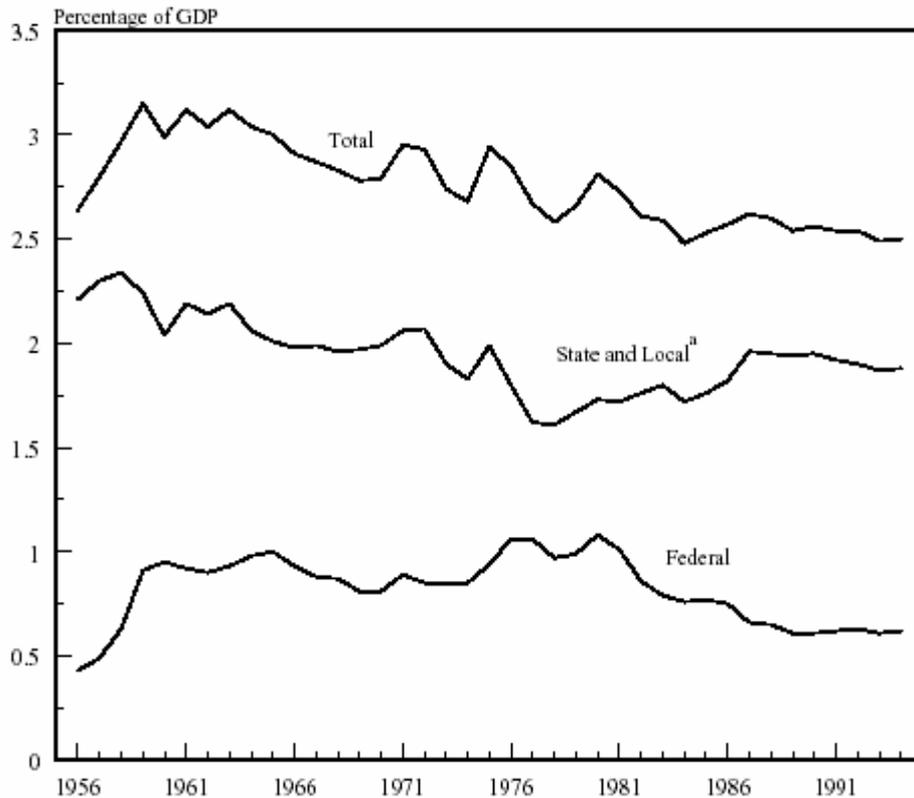


1. 米国の社会資本整備状況

(1) 米国の社会資本投資（GDP比、図表1）

政府全体で見ると、公的社会資本形成のGDPに占める割合は1.9%（97年、わが国5.1%00年）で60年頃の3.2%をピークに長期的に確実に逡減してきている。

図表1 GDPに占める公共投資の割合（CBO）



(2) 米国の社会資本支出（連邦地方政府全体）の内訳の推移（56年～94年）

事業ごとの支出内訳

政府全体（連邦地方政府合計）で見ると、道路は56年61.9% 80年44.5% 94年43.2%と逡減しつつも40年間にわたり着実に4割以上を確保してきているが、水資源開発は56年11.7 80年7.5 94年2.8と減少してきているが水供給は56年11.7 80年11.1 94年13.6、航空は56年3.0 80年7.5 94年10.4、公共交通機関は56年5.1 80年10.4 94年14.3とそれぞれ着実に伸びて来ている。

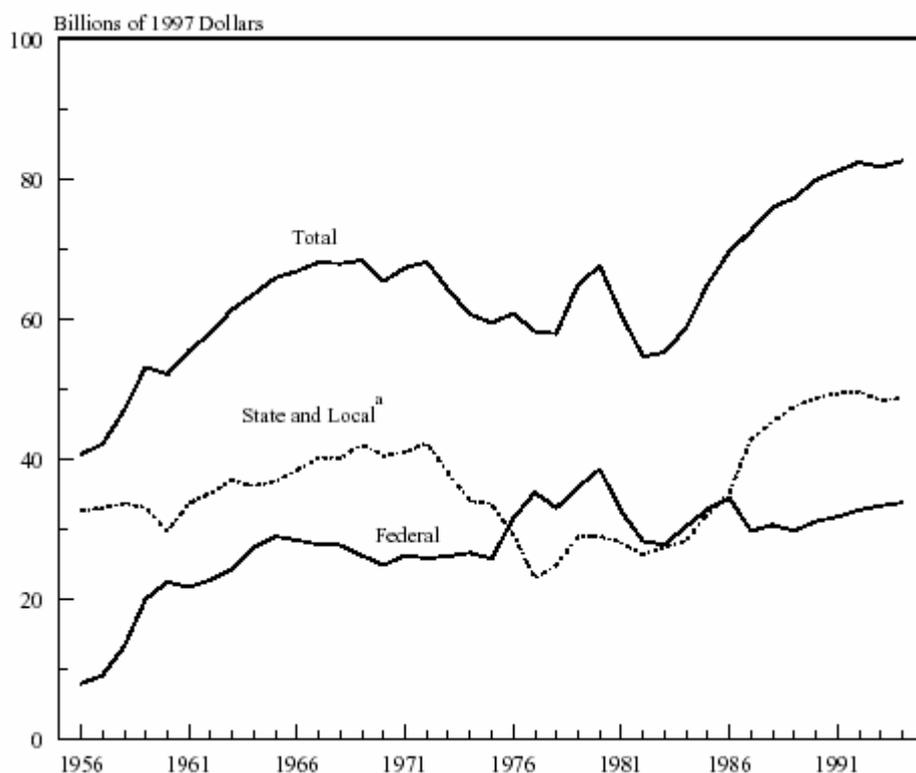
とくに近年においては道路、公共交通機関の伸びが著しいといえる。

資本支出非資本支出内訳

米国においてはかなり以前から資本支出は経済成長に対する貢献度合いが大きいとして、支出を分類して、その推移を見守るべきだという議論が活発であったため(「資本予算制度」の実施の議論) 古くから総支出を、資本、非資本に分類しその推移をフォローしている。政府全体の資本、非資本支出の割合は56年当時資本支出は58.9%、非資本支出は41.1%であったのが、1970年にこの割合が逆転し以降94年に至るまで資本支出は確実に割合を下げ、資本支出34.1%に対し、非資本支出65.9%となっている。即ち56年に資本支出6に対して、非資本支出4であったのが94年には3.5対6.5と逆転している。

資本支出については、連邦、地方政府ともに56年以降ほぼ一貫して漸増傾向にあるが管理費等非資本支出については完成した高速道路等の完成後の管理が地方政府の役割である

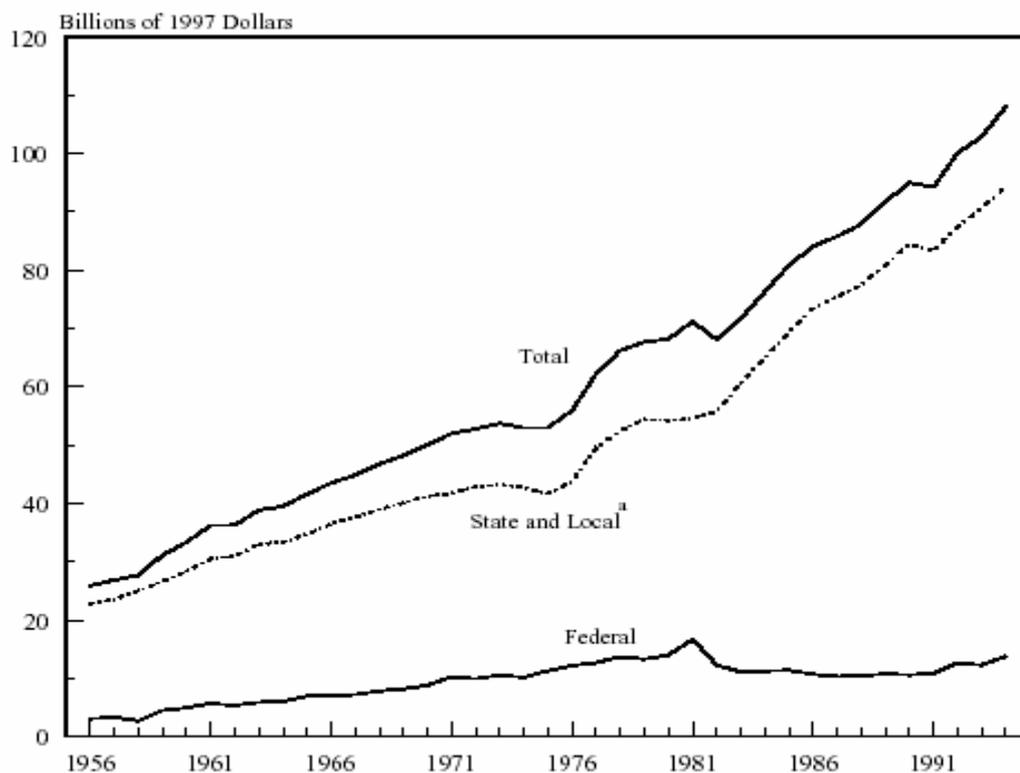
図表2 公共投資資本支出連邦政府、地方政府支出の推移



ことを反映して地方政府の支出はシェア、伸びともに急進している(図表 3)。

資本支出、非資本支出の割合は政府全体では56年61対39であったのが77年に初めて逆転し80年50対50、94年43対57となっている。しかしながら連邦支出のみで見ると56年に72対28であるのがその後も一貫して7割を確保し、98年でも73

図表3 公共投資非資本支出連邦政府、地方政府支出の推移



対27を維持している。即ち連邦政府は、公共施設の管理は地方政府に委譲しながら、経済効果の高い資本支出分野に重点的に投資を行っていることがわかる。

この理由については2001年10月のジョージメイソン大学の日米公共事業比較論によると

「米国ではアングロサクソンの厳しい事業評価制度によって、公共事業の改革が行われた結果であるとしているが、当事務所の独自の調査によると、

ア．米国でこのような公共事業の改革が行われたことはない。

イ．また、GPR Aは初めとした、政策評価制度ははまだ端緒についたばかりといえ、本制度の活用の結果が予算に反映されるまでには至っていない。

寧ろ真の理由は

ア．まずは財政均衡法等が施行され裁量予算の内容については厳しいキャップがかぶされることになっている中で特定財源を有する高速道路関係予算はその収入見込みまでは毎年支出を認められることにより、他の事業が縮小される中でそのシェアを伸ばした事。

イ．後述するように、高速道路事業費においても、益々悪化する渋滞状況に鑑みて、州際道路完成後においても活発な資本支出が行われていること（高速道路支出中投資的経費は80年48.6%、2000年51.0%といまだ活発に行われている）

ウ．米国議会において、高速道路を始め大量交通機関等事業等の予算の獲得、特に管理費

等よりも新規建設を伴う資本支出の獲得、配分は政治的な利害が絡み、重大なる関心事であること

等の理由であることが分かった(当研究所「日本経済と公共投資」39号 p 169 以下参照)。

(3) 連邦政府の社会資本支出

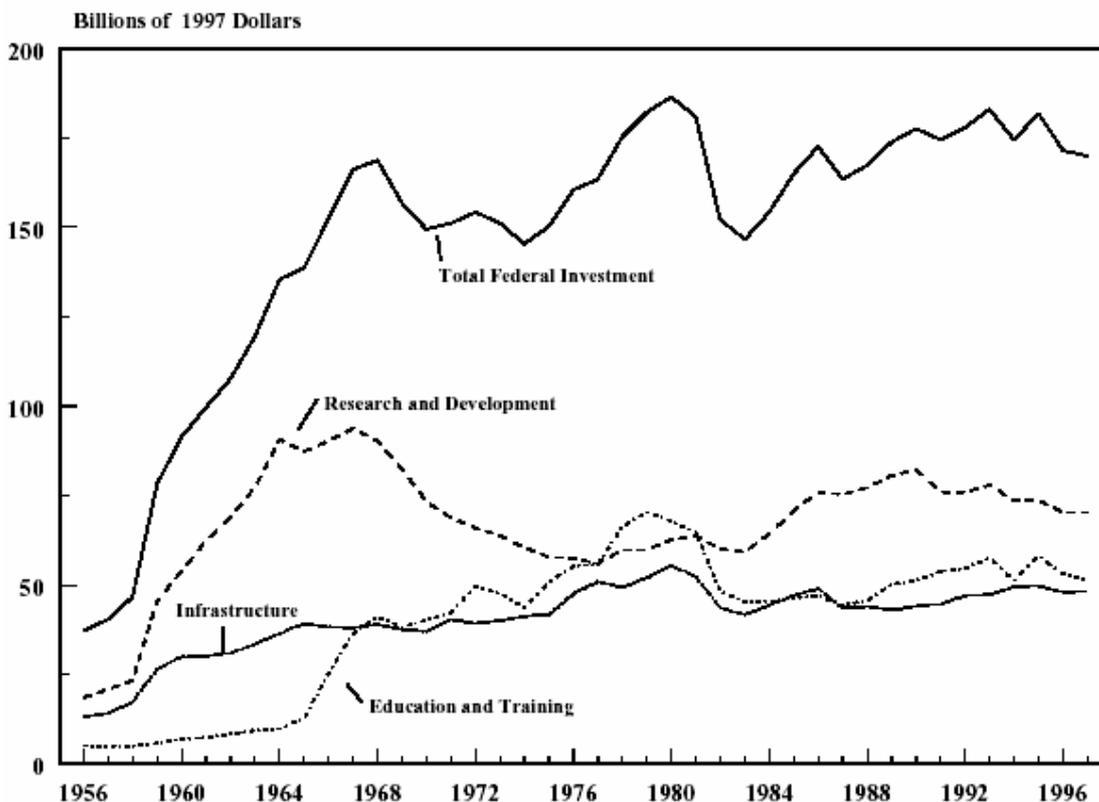
連邦による全体投資

連邦政府による投資は56年から68年にかけて州際道路建設、宇宙計画、偉大なる社会建設計画による貧困家庭への教育補助等の理由により4倍にも増大した。その後大量交通機関、鉄道、汚水処理、教育、職業訓練計画等により80年にはピークに達した。83年に2割降下したがその後は漸増している(図表4参照)。

連邦政府事業別支出推移

社会資本全体のうち88%は地方政府が保有し、連邦政府は12%を有するのみである。

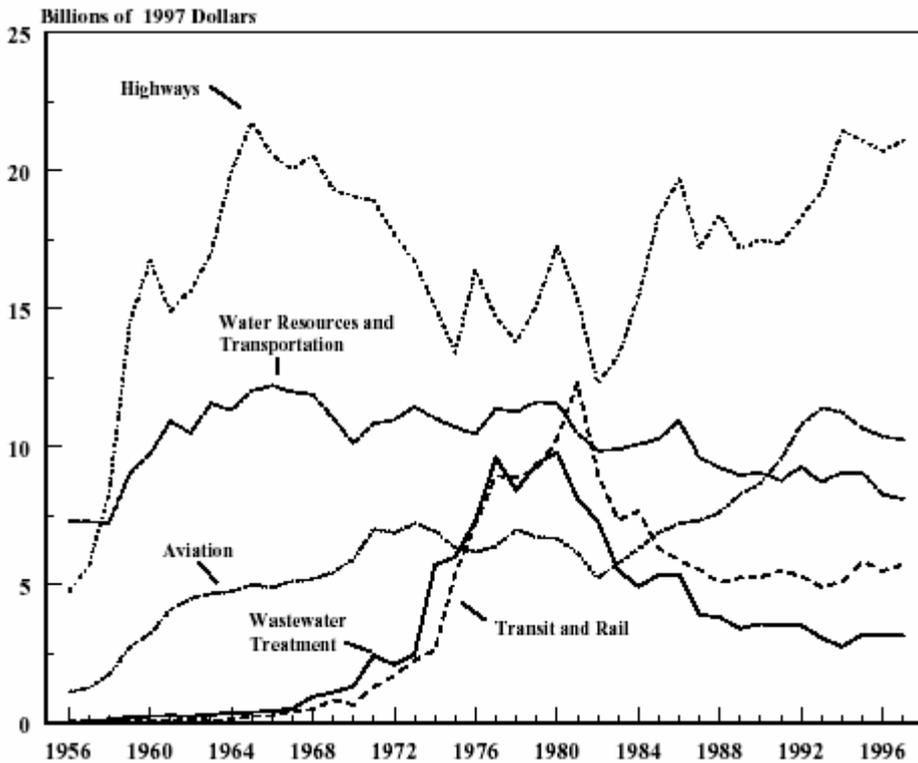
図表4 連邦政府投資内訳の推移



高速道路

高速道路については97年で44%を占めている。65年にピークとなり、その後82年に増加するまではピークの三分之一であったが最近では65年のピーク時レベルに戻ってきている。

図表5 連邦社会資本事業別支出推移



水資源と輸送、

軍工兵隊、埋立局、海事庁、沿岸警備隊の水路、港湾、ダム、水路等の建設、維持管理等である。

60年から80年までは第二位の大きさであったが66年のピークを境に減少し97年はピーク時の7割にも満たない。

大量交通機関、鉄道、下水処理

3事業とも60年代後半から70年代にかけて高速道路や、水資源が減少するのに反し、80年をピークに事業費は伸びていき、67年には総計の2%であったのが81年には総計の39%にまでなった。

汚水処理は72年の水浄化法（Clean Water Act）に合致させる目的で地方政府への補助金が伸びた。アムトラックやコンレールを民間に売却する目的で追加的建設や管理のための費用が掛かったのも大きかった。しかし80年代初期をピークにこの費用は減少した。

航空

80年代に高速道路以外で増加したのは航空である。航空機利用者の増大、空港や輸送費の増大に対処するため80年から97年の間に倍増した。この費用は一般会計の費用に加え空港飛行機信託基金という特定財源があり、航空客の切符、国際便旅客の出発、荷受、燃料に賦課される間接税によって賄われている。

(4) 米国社会資本整備の課題（高速道路整備の必要性と財源確保策）

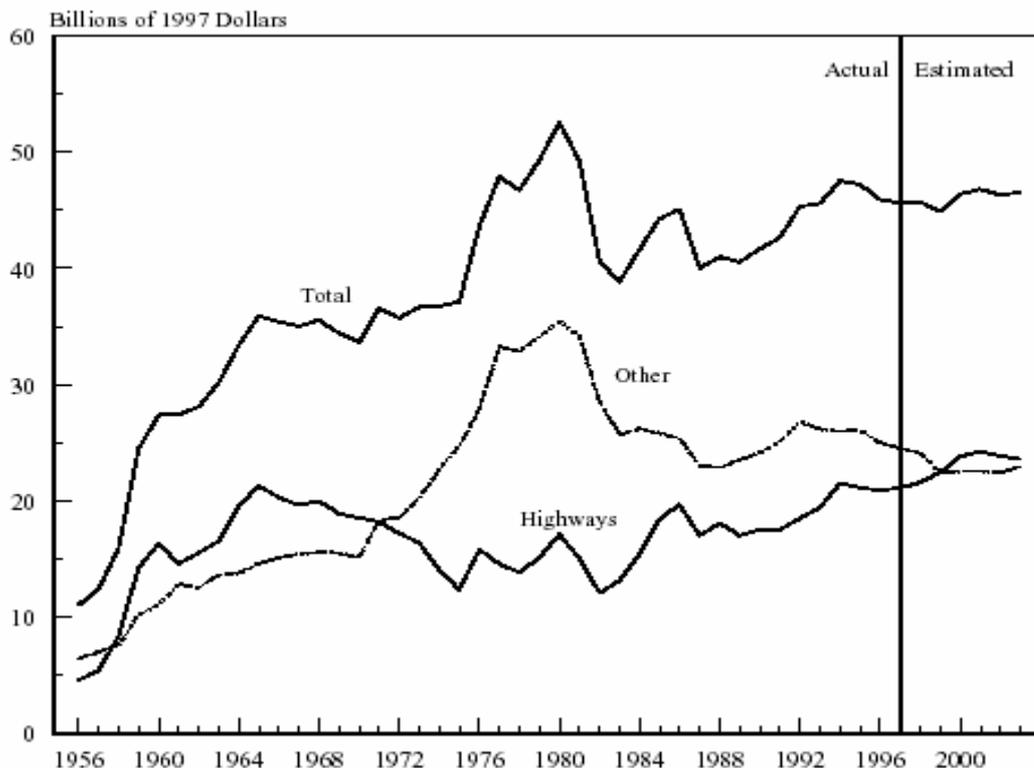
米国社会資本整備において道路投資の占める割合は終始一貫して大きなものがある（図表6参照）。

戦後の道路整備特に高速道路の整備を支えてきたのは、アイゼンハワー大統領が朝鮮戦争後の国内に目を向け、大型の道路整備事業には長期間にわたって経済発展の促進効果があることを見抜き、強力なリーダーシップの下、議会等に対して2年間にわたって自ら説得を続けた結果実現した56年連邦道路法と道路歳入法（わが国の親制度といえる道路信託基金の設立）に全面的によっている。

本制度により高速道路については圧倒的なスピードでその整備が進められ、93年には州際道路の一応の完成を見ることになった。

しかしながらその後も増大する交通需要に対応するため（高速道路は総延長に占める割合が4%にかかわらず総需要の44%を支えている。）飛躍的に伸びた特定財源である道路信託基金の財源をバックに（80年の76億ドルから2000年には350億ドルへと4.6倍の増加を見ている）高速道路整備のため、80年の総額42億ドルから2000年の1,250億ドルへと3倍の支出を行ってきている。

図表6 社会資本投資に占める高速道路支出の割合推移



しかも内訳を見ると投資的経費は80年の48.6%から2000年には51.0%へと増加しており、こうした重点化により高速道路の車線数増加等のほかに、この10年間で延長距離も25,000キロ、年間で2,500キロもの延伸を行っている。

しかしながら渋滞状況は悪化しつつあり、「Highway Infrastructure」May, 02, GAO) 渋滞解消のための新たな投資が政治的に愁眉の課題になっている。

バージニア地方北部(ワシントンDCへの通勤客で混雑している)においては、独自に売上税を引き上げて道路整備に充てるための動議が昨秋提出され、関係住民による投票が行われたが、環境保護等の理由等により否決されるに至っている。

98年の21世紀交通最適化法等により道路関係支出の伸びを確保しつつさらに増大する需要に対応するため、04年度からは新たな6カ年の整備計画の策定を内容とする新たな法案の策定は今秋までが期限とされている。

ところが前述のガソリン税等を特定財源とする道路信託基金の財源がこのところの不況による交通量の減少により激減してきている。

そこで新たな議論が連邦議会、地方の道路担当者の間で行われているが主流は、ガソリン税率の引き上げを初めとした増税である。

しかしながら大幅な減税策によって景気の回復を図っているブッシュ政権としては、増税を内容とする新法については、政策の整合性を問われることから、打ち上げがたい。

こういう状況を反映して2月の予算教書においては、予想通り新法制定については触れていない。

しかしながら旧法は9月に期限が切れることから、大幅増税を内容とする新法の制定についての議論は近じかにも議会を中心に、公開で活発に行われることになるであろう。

- 参考文献
1. The Economic Effects of Federal Spending Infrastructure and Other Investment June 1998 CBO
 2. Trends in Public Infrastructure Spending May 1999 CBO
 3. Our Nation's Highway 2000 July 20002 FHA
 4. Highway Infrastructure Interstate Physical Conditions Have improved ,but Congestion and Other Pressures Continue May 2002 GAO
 5. Fiscal Year of 2003 &2004 Budget of the United States Government

(参考)

米国の建設投資額

86兆8千億円(2001年、実質、120円換算)でわが国の1.4倍であるが、民間公共の割合は民間77対公共23(わが国54対46)、公共の内訳は建築47対土木53(わが国13対87)で、公共建築が多いのは就学児童の増大による学校建設の伸びが多く寄与している。民間のうち住宅建設がその6割を占めており(額は40兆円でわが国の倍以上)、建設投資に占めるウエイトは高い(46%、わが国30%)。

図表7 アメリカの建設投資の推移

(上段:金額 下段:対前年伸び率 単位:百万ドル%)

	1996	1997	1998(r)	1999(r)	2000(r)	2001(r)	2002(p)	構成比
新規投資全体	615,797	632,680	665,156	694,123	711,328	704,747	680,185	100.0
	8.0	2.7	5.1	4.4	2.5	-0.9	-3.5	
民間工事	476,650	487,197	519,859	540,220	556,426	542,782	511,686	77.0
	9.1	2.2	6.7	3.9	3.0	-2.5	-5.7	
住宅	281,207	280,720	297,960	317,236	323,977	322,305	332,199	45.7
	11.6	-0.2	6.1	6.5	2.1	-0.5	3.1	
非住宅及びその他	195,443	206,477	221,899	222,984	232,449	220,477	179,487	31.3
	5.8	5.6	7.5	0.5	4.2	-5.2	-18.6	
公共工事	139,147	145,483	145,297	153,904	154,902	161,965	168,499	23.0
	4.3	4.6	-0.1	5.9	0.6	4.6	4.0	
建築	63,446	67,400	67,517	71,928	75,772	80,280	88,718	11.4
	7.4	6.2	0.2	6.5	5.3	5.9	10.5	
土木及びその他	75,701	78,083	77,780	81,976	79,130	81,685	79,781	11.6
	1.8	3.1	-0.4	5.4	-3.5	3.2	-2.3	

- 注) 1. 金額は、1996年価格
 2. (r)はRevised、(p)はPreliminary
 3. 2002年は10月の季節調整済年率換算値

出典: 1. 1996年~2001年は、商務省“Annual Value of Construction Put in Place in the United States”より作成
 2. 2002年は、同省“Monthly value of Construction put in place in the United States Seasonally Adjusted Annual Rate in 1996 Dollars”より作成

