インフラ投資 成長底上げ

バイデン政権 輸送網・EV設備整備

インフラ法案について説明するバイデン氏（6日、ホワイトハウス）＝AP

バイデン米政権の看板政策の一つ、1兆ドル（約110兆円）規模の超党派インフラ法案が実現する。老朽したインフラの改修や将来の成長を見据えた次世代型のインフラ投資は主要国に共通した課題だ。日本でもデジタル時代の成長力の底上げに向けた投資が急務となっている。実際は現金給付など「分配重視」に議論が傾き、未来への投資競争に出遅れている印象が否めない。（1面参照）

バイデン氏は6日の記者会見で「一世代に一度の投資で数百万人の雇用を生み出す」と話した。インフラ法案は自身の2つの看板政策の一つ。投資計画は総額1兆ドル規模を想定し、5年間で約5500億ドルの新規支出が含まれる。

米国はインフラの老朽化が激しく、橋の4割は建造から50年以上たち、約7・5%は構造的欠陥がある可能性を指摘される。バイデン氏は「インフラを近代化し、気候変動の危機をチャンスに変える」と述べた。

まず生産性や競争力を損なう古びた輸送網の再構築をめざす。道路や橋梁、鉄道網の補修や強化に加え、今後の普及が見込まれる電気自動車（EV）の充電所の整備も盛った。港湾や空港の改修も進める。バイデン氏は「供給網の目詰まりを減らす」と強調した。

輸送網以外では国民生活の「豊かさ」を高め、雇用創出につなげることをめざす。例えば古い水道管による鉛毒被害を防ぐため水道網の刷新に550億ドルを投じる。高速インターネット網を地方にも広げるために650億ドルを投資するほか、停電を防ぐための送電網の強化にも注力する。

米国ではこれまでも、1990年代のクリントン政権の情報スーパーハイウェー構想が民間のインターネット普及につながるなど官民の次世代投資が経済活力を生んだ。

この法案では財源として増税を見送り、議会予算局（CBO）は財政赤字が10年間で約2500億ドル拡大する恐れがあると試算した。それでも雇用創出と競争力の向上に不可欠との判断がある。

民主党のペロシ下院議長は5日、インフラ法案の実現を優先する一方、もう一つの看板政策である子育て支援や気候変動対策に10年で1・75兆ドル（約200兆円）を投じる歳出・歳入法案の下院採決を先送りする方針を決めた。党内の調整にもお時間がかかるためだ。

下院は民主党内の急進左派の要求を反映して有給休暇制度の導入など上院案と異なる施策を盛ることをめざしている。党内で上院、下院の法案内容を擦り合わせる必要があるほか、財政効果の精査を求める声もある。

バイデン氏は5日夜、歳出・歳入法案について「下院は15日の週に通過させると確信している」とツイッターで採決時期を「公約」した。民主党の議会上院トップ、シューマー院内総務は4日に「感謝祭（25日）までに可決したい」と述べた。

2つの看板政策はこれまで、与党内の対立でいずれも実現できない膠着が続いた。中道派と呼ばれる保守系議員はインフラ法案を推進し、左派の推す歳出・歳入法案については規模縮小を要求。バイデン大統領が10月末に規模を3・5兆ドルから半減する妥協案を示すと、今度は反発した左派がインフラ法案の下院での即時採決を拒んだ。

成果を上げられないまま11月に入り、2022年の中間選挙の前哨戦として民主党が総力戦で臨んだバージニア州知事選で敗北。政権の支持低下に民主党の議会指導部は危機感を高め、3月に実現した1・9兆ドルのコロナ対策に続く目に見える実績作りを急いだ。

米国によるインフラ法案の実現は、主要国のインフラの近代化を巡る議論を刺激しそうだ。「21世紀の経済競争で米国が勝利したのはこの時だったと知ることになる」。下院での法案可決直後の6日未明、バイデン氏は声明でこう誇った。

（ワシントン＝大越匡洋）

掲載日 2021年11月7日 日本経済新聞 朝刊 3ページ ©日本経済新聞社 無断複製転載を禁じます。