

2016年12月6日 全3頁

# トランプ次期大統領のインフラ投資と日本の関係

交通分野では好影響の可能性も

金融調査部 主任研究員  
中里 幸聖

## [要約]

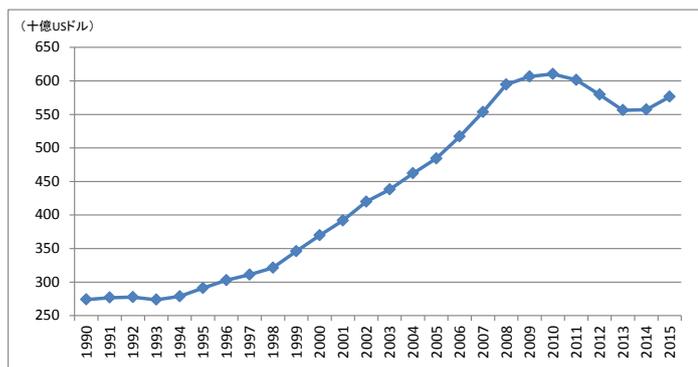
- トランプ次期米国大統領は、10年間で1兆ドルのインフラ投資を促進するとしている。そのうち5,500億ドルは交通インフラ関連との言及もある。米国の主要インフラの老朽化の状況に鑑みると、トランプ次期大統領が唱えているインフラ投資積極化は必要なことと考えられる。
- インフラ投資積極化を実現する方法として PPP 手法や税優遇を通じた民間投資促進を掲げており、民間企業の収益機会の拡大が期待される。ただし、インフラ分野は地場の企業が中心となるため、日本企業が収益機会を得るためには現地企業との連携が鍵となる。また、高速鉄道分野は現状の計画が大きく変わらない限り、引き続き日本企業が関わる可能性が高いと期待される。

## 1. 米国のインフラ投資増額は必要経費

トランプ次期米国大統領に関する選挙戦中のわが国での報道は、過激な発言や TPP 離脱、日米安保の見直しなどが主であった。しかし、トランプ氏の大統領当選後は、その他の政策の中身に関する報道も増えており、インフラストラクチャー（以下、インフラ）投資の積極化もそうした政策の一つである。

トランプ次期大統領のいわゆる「100日行動計画」（原題：“Donald Trump’s Contract with the American Voter”）によると、10年間で1兆ドルのインフラ投資を促進し、PPP（Public-Private Partnership：官民連携）手法と税優遇を通じた民間投資促進を活用することにより、連邦財政上は中立的な形で行うとしている。ま

図表1 米国の公的総固定資本形成（名目）



(出所) OECD

た、政権移行チームのウェブサイトでは<sup>1</sup>、交通とインフラという項目を立て、道路、高速道路、橋、トンネル、空港、鉄道などの交通システムに5,500億ドルの投資をするとしている。

一方、4年に1度公表される米国土木学会“Report Card for America’s Infrastructure”（2013年3月）によると、主要インフラを修繕・再建する場合、2013年から2020年までに約3.6兆ドル必要で不足資金は約1.6兆ドルと試算している（図表2）。また、主要インフラを「A」「B」「C」「D」「F」の5段階で評価（Aが最も良く、Fは失格相当）した結果、ほとんどのインフラが2013年の評価では「D」であり、老朽化が進んでいるとしている（図表3）。なお、米国土木学会の試算する主要インフラには交通システムの他、上下水道、電気などのユーティリティー、学校などの社会インフラ、治水関連のインフラなども含んでいる。

図表2 米国の主要インフラの更新投資額（2013-2020年）

(十億USDドル)		
	必要額	不足額
陸上交通	1,723	846
鉄道	100	11
空港	134	39
内陸水路&港湾	30	16
上下水道	126	84
電気	736	107
ダム	21	15
ゴミ処理施設	56	46
学校	391	271
その他	318	176
合計	3,635	1,611
年当たり合計額	454	201

(注1) 主なインフラを抜粋。

(注2) 不足額=必要額-推計投資額。推計投資額は、現状の投資傾向が続くと仮定した場合の投資額。官民の資金負担割合は、インフラ分野により異なる。

(出所) 米国土木学会“Report Card for America’s Infrastructure”（2013年3月）より大和総研作成

図表3 米国土木学会による米国の主要インフラの評価

	2001年	2005年	2009年	2013年
道路	D+	D	D-	D
橋	C	C	C	C+
鉄道	-	C-	C-	C+
空港施設	D	D+	D	D
内陸水路	D+	D-	D-	D-
港湾	-	-	-	C
上水道	D	D-	D-	D
下水道	D	D-	D-	D
エネルギー	D+	D	D+	D+
ダム	D	D+	D	D
有害廃棄物	D+	D	D	D
固形廃棄物	C+	C+	C+	B-
学校	D-	D	D	D
全体評価	D+	D	D	D+
修繕等費用	\$1.3兆	\$1.6兆	\$2.2兆	\$3.6兆

(注1) 主なインフラを抜粋。

(注2) 「A」「B」「C」「D」「F」の5段階で評価（Aが最も良い）。

(注3) GPA (Grade Point Average) : 成績評価値。

(出所) 米国土木学会“Report Card for America’s Infrastructure”（2013年3月）より大和総研作成

米国土木学会の推計を前提とすれば、トランプ次期大統領が掲げている1兆ドルという金額は過大ではなく、むしろ現在のインフラを維持するために必要な金額であるとも考えられよう。ただし、PPP手法や税優遇を通じた民間投資促進で実現するには、さまざまな工夫が必要となる。

なお、PPP手法はさまざまな形が考えられる。利用者からの利用料徴収を行わない公共施設について行政側が民間事業者に資金を支払う形でも、民間が主体となって設計や維持管理などを

<sup>1</sup> <https://www.greatagain.gov/index.html> 参照。

実施することにより、従来型の公共投資よりも少ない金額でインフラの維持・更新等を実現することも PPP 手法の一類型である。この場合、資金の支払い方（分割払い等）やインフラ運営の官民の役割分担などについても工夫することで、トータルコストを節約したり、インフラの付加価値を高めることを目指したりできる。内閣府民間資金等活用事業推進室「PFI の現状について」（平成 28 年 5 月）では、「サービス購入型 PFI 事業」「包括的民間委託」などを利用者からの料金徴収を行わない形での PPP 事業類型として挙げているが、それ以外にも多様な手法が各国で実施されている。

## 2. 日本への影響

トランプ次期大統領が掲げるインフラ投資積極化が実現すれば、まずは米国経済のプラス要因となろう。そのこと自体は日本の対外的経済環境にプラス要因と考え得るが、トランプ次期大統領の対外姿勢のいかんによっては、あまり多くは期待できない可能性もある。

インフラ分野は地場の企業が中心となるため、わが国のインフラ関連企業が収益機会を得るためには現地企業との連携が鍵となろう。インフラの修繕・再建に関連する既存インフラの検査や再設計、関連機材の納入などにおいて、日本企業が関われる可能性がある。

また、既に動き始めている「テキサス新幹線」や「東海岸リニア構想」などの高速鉄道プロジェクトは（概要は本レポート末尾の関連レポート参照）、現状の計画が大きく変わらない限り、引き続き日本企業が関わる可能性が高いと期待される。わが国の金融機関がそうしたプロジェクトの資金需要に応じる機会も見いだせよう。

### 関連レポート

- ・ 中里幸聖「北海道新幹線に続く高速鉄道ビジネス展開～国内の進展に加え、公的金融の支援もあり海外展開も具体化へ～」（大和総研リサーチレポート、2016 年 1 月 21 日）

[http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20160121\\_010551.html](http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20160121_010551.html)

- ・ 中里幸聖「インフラ輸出を支援する公的金融～『質の高いインフラ』整備を実現するための機能強化～」（大和総研リサーチレポート、2015 年 8 月 14 日）

[http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20150814\\_010019.html](http://www.dir.co.jp/research/report/capital-mkt/20150814_010019.html)