

アメリカの総合陸上交通法（Fast Act）について

1. 総合陸上交通法の変遷

アメリカでは、授權法である総合陸上交通法（現行は Fast Act）に基づき、プログラム別に道路特定財源であるハイウェイトラストファンド（HTF）を原資とする予算を配分している。

HTF は、道路に関連するプログラムに資金を充当するハイウェイ会計と主に都市内公共交通に関連するプログラムに充当される公共交通会計に分かれる。ハイウェイ会計の約 90%を占める予算は算定式（道路延長、走行距離、人口などに基づく）や過年度の配分実績に基づき州に配分されている。ハイウェイ会計の残りの約 10%の予算は、PPP 事業への融資など連邦交通省が直接プロジェクトに配分する。これまでの陸上交通法の変遷は以下の通りである。

表 総合陸上交通法の変遷

陸上交通法	対象年度	計画期間	予算（年平均）
陸上交通援助法（STAA）	1983-1986	4 年	710 億 ^{ドル} （178 億 ^{ドル} ）
陸上交通補助法（STURAA）	1987-1991	5 年	876 億 ^{ドル} （175 億 ^{ドル} ）
陸上交通効率化法（ISTEA）	1992-1997	6 年	1,553 億 ^{ドル} （259 億 ^{ドル} ）
21 世紀に向けた交通最適化法（TEA-21）	1998-2003	6 年	2,178 億 ^{ドル} （363 億 ^{ドル} ）
安全、説明責任、柔軟性、効率性を重視する交通最適化法（SAFETEA-LU）	2005-2009	5 年	2,441 億 ^{ドル} （488 億 ^{ドル} ）
21 世紀における発展のための前進法（MAP-21）	2013-2014	2 年	1,050 億 ^{ドル} （525 億 ^{ドル} ）
アメリカ陸上交通修繕法（FAST Act）	2016-2020	5 年	3,050 億 ^{ドル} （610 億 ^{ドル} ）

総合陸上交通法では、過年度の予算配分実績を適用し、一括で州に予算を配分し、州は配分された予算を規定された算定式に従ってプログラムの予算とする。

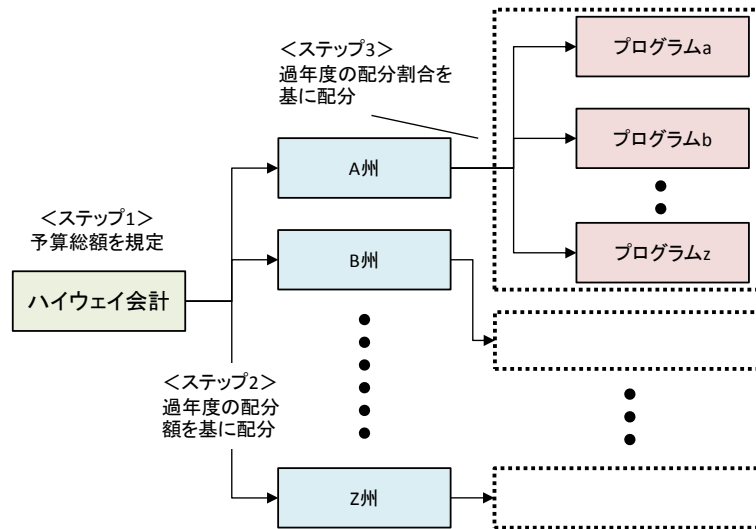


図 予算配分のイメージ

(2) FAST Act の特色

現行の FAST Act (2016-2020 年) は、予想総額は 3,050 億ドル (5 年) で、州の連邦補助費の取り扱いの裁量権拡大及び物流関連事業への投資がプログラム別に明確化されている。FAST 法の主なプログラムと内容は以下の通りである。

表 FAST 法の主なプログラム

プログラム名	内容	予算額
国家ハイウェイパフォーマンスプログラム	・幹線道路 (NHS) の建設や再舗装、修復修繕、運用改善、及び幹線道路 (NHS) 上の橋梁やトンネルの建設、更新、修繕等の事業を対象とした補助プログラム	233 億ドル/年
陸上交通ブロック補助プログラム	・全公道の建設や再舗装、修復修繕、運用改善、及び全公道上の橋梁やトンネルの建設や更新、修繕等の事業を対象とした補助プログラム	117 億ドル/年
国家ハイウェイ貨物輸送プログラム	・物流の効率化に資する道路建設や運用改善事業、物流計画の策定等を対象とした補助プログラム	13 億ドル/年
混雑緩和・大気質改善プログラム	・渋滞緩和による大気質改善を目的に、環境大気質基準達成に資するような交通プロジェクト交通流の改善事業等を対象とした補助プログラム	24 億ドル/年
ハイウェイ安全改善プログラム	・公道での交通死傷者事故の削減に資する事業を対象とした補助プログラム	23 億ドル/年

FAST Act においては、前身の MAP-21 と比較して、州の連邦補助費の取り扱いの裁量権拡大及び物流関連事業への投資が明確化され、物流に特化したプログラムが新設された。特に道路以外の交通モードを含むマルチモーダルな物流ネットワークの形成を推進することが重要視されている。



図 MAP-21 と FAST Act の主要プログラムの比較

新設された国家ハイウェイ貨物輸送プログラムでは、州は 2018 年の予算までに配分の要件として物流計画の策定が義務として課される。加えて、配分式によらず、事業ベースでの補助金の支給を行う、総額 45 億ドルに及ぶ国家重要物流及びハイウェイプロジェクト(通称、FAST LANE 補助金)も創設され、貨物輸送の効率化を促進する事業の実施強化が期待されている。

(3) 現地における評価

①FAST Act 制定前の交通授権法に係る論点

近年、HTF の主要財源である燃料税収が、燃費の向上等を背景に減収傾向にある。そのため、安定的かつ長期的な財源の確保が難しくなっているため、MAP-21 の後継となる新たな交通授権法の制定が遅れていた。この問題に対して、政府や世論の反応は以下のものであった。

表 政府の発言や世論調査の結果¹

主体	概要
政府	<ul style="list-style-type: none"> 直近の一般会計から HTF への繰り入れによって、支払いが許される 40 億ドル以上の残高を HTF が維持できる期間は長くは続かない。 場合によっては連邦による資金管理を実施しなければならない。その場合は州への支払いが遅れる可能性がある。
世論	<ul style="list-style-type: none"> 財源として、連邦ガソリン税の 10 セント増税（現行 18.4 セント）を支持すると回答した米国人は 71% 一方、連邦ガソリン税増税の目的を道路の維持管理の改善に特定しない場合、支持率が 31%に下落。 燃料税に代替する財源確保策として、対距離課金に基づく課税案を支持する回答は 24%。

②FAST Act 制定後の首脳、世論等の反応

Fast Act の制定に対して、オバマ大統領やフォックス交通省（DOT）長官、世論は以下のような反応を示した。

表 政府首脳、世論の発言要旨²

主体	発言の内容・評価
オバマ大統領	<ul style="list-style-type: none"> 今回の法案（Fast Act）は完ぺきとは言えないが、米国の老朽化する道路や公共交通システム、橋梁の再建に米国民が取り組むことができる。 地方や州政府、関連業界に対し、長期間の投資や雇用に必要な透明性を与えることができる。
フォックス DOT 長官	<ul style="list-style-type: none"> FAST 法の制定により、各州 DOT にとって不透明な長い冬の時代が終了したことは良い知らせである。 FAST 法は資金投入増加の重要なステップである。 道路の混雑緩和や交通システムへの高まる要求を満たすためには、まだ十分ではないが、この増加分は 21 世紀の交通システム建設への頭金と考えることができる。
世論	<ul style="list-style-type: none"> Fast Act は、自動走行車やライドシェアリングの促進という観点からは不十分な内容。 自転車関連の利益団体である「People for Bikes」は、自転車関連への補助額が若干ではあるが増額されたことを評価。 米国商工会議所は FAST 法が重要な公共交通と陸上交通の優先事項を解決するためには不十分であると指摘。FAST 法成立次第、米国の陸上交通プログラムへの投資を増額するための長期予算オプションの厳正な調査を開始するよう議会に呼びかけるとした。

¹出典：The Hill、2015 年 9 月 1 日「Poll: Most Americans back 10-cent gas tax hike」

The Hill、2015 年 9 月 16 日「Feds warn against highway funding complacency」

²出典：U.S.Chamber of Commerce、2015 年 12 月 2 日「To The Members of the United States Congress」

The Hill、2015 年 12 月 4 日「Obama signs \$305B highway bill」

AASHTO Journal、2015 年 12 月 4 日「Lawmakers Pass 5-Yr Authorization/Funding Bill for Highway, Transit, Rail Programs」

Fortune、2015 年 12 月 7 日「Obama Gives Bikes and Autonomous Cars a Boost」