

アメリカにおける道路課金の最新の動向

西川 昌宏

国土技術政策総合研究所 ITS 研究室 主任研究官（米国交通省連邦道路庁在籍中）

1 はじめに

現在、米国では、インターステートハイウェイ網をはじめとした、基幹となるインフラの老朽化が懸念されており、その機能確保に必要な投資を求める声と、失業率が二桁に達した現在の経済状況を回復させるために、インフラ投資を求める声が強まっています。また、現在のオバマ政権では、地球温暖化対策に関する取り組みに前向きな姿勢を取っており、道路政策においても、依然として増え続ける渋滞問題への対応を進めようとしています。

2 道路を取り巻く状況

2-1 交通量の推移

米国における交通量は、図1に示す通り、一貫して増加傾向を続けて来ましたが、2007年秋をピークに減少傾向に転じました。2009年春からは増加傾向を見せていますが、交通量の減少は、景気の低迷とガソリン価格の上昇が大きな要因とされており、今後減少前のレベルまで回復するかどうかは不透明です。

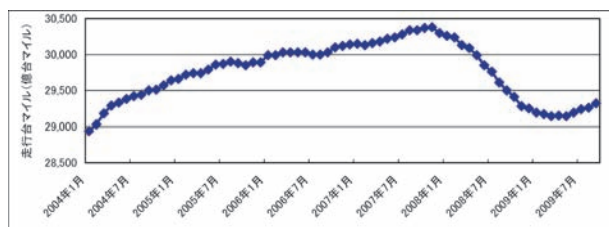


図1 2004年以降の交通量の推移
(各月の過去12カ月積算値)

出典：連邦道路庁（FHWA）資料より作成
(<http://www.fhwa.dot.gov/ohim/tvwt/tvtpage.cfm>)

2-2 ハイウェイトラストファンドの現状

米国における道路整備を支えるハイウェイトラストファンドは、1956年に創設された制度で、1ガロン（約3.8リットル）あたり18.4セント（約17円）の連邦ガソリン税を歳入源とする特定財源です。年間約3兆円の収入があります。

このハイウェイトラストファンドは、近年のインフラ投資量の増大に加え、交通量の減少、燃費向上によるガソリン消費量の減少等により、枯渇の危機が近年指摘さ

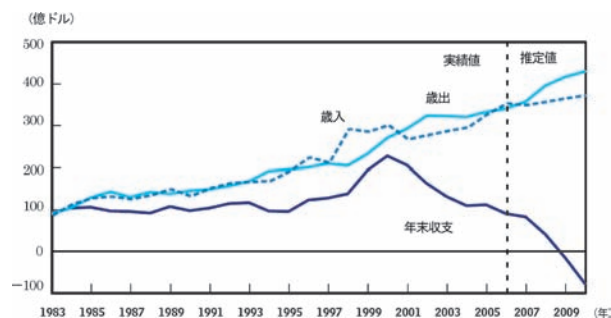


図2 ハイウェイ会計の歳出、歳入の推移

出典：議会予算局資料
(CBO, Status of the Highway Trust Fund:2007, 2007年3月)

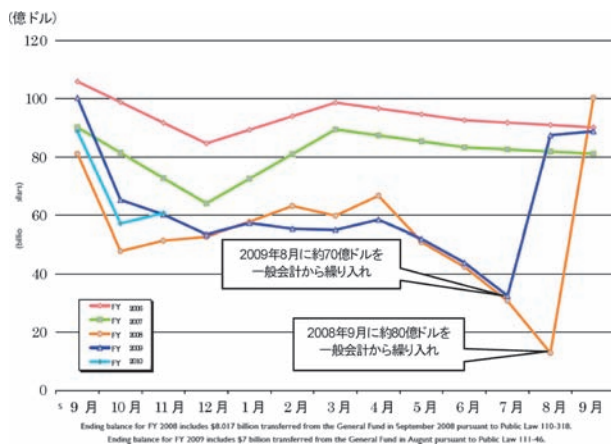


図3 2006年以降のハイウェイ会計の収支状況

出典：連邦道路庁（FHWA）資料より作成
(<http://www.fhwa.dot.gov/highwaytrustfund/index.htm>)

れ続けています。過去からの歳出と歳入の推移は図2の通りになっており、特に2006年以降の収支状況は図3の通りとなっています。実際、収支が悪化したことから、2008年9月には約80億ドル、2009年8月には約70億ドルが、一般会計から繰り入れられる事態となっています。

2-3 景気対策に向けた取り組み

また、米国においても、景気の低迷が依然として続いており、オバマ政権としても景気回復が喫緊の課題となっています。これまでも、2009年2月に、総額約7,870億ドル（約71兆円）規模（交通関係投資は約481億ドル（約4.3兆円）で、そのうち道路関係投資は約275億ドル（約2.5兆円））の経済再生・再投資法を成立させ、2009年10月時点で、約64万人を超える雇用を創出したと発表しています。

ただし、2009年11月時点で失業率が10%に達しているなど、依然として経済状況は厳しく、2009年12月には、オバマ大統領が第二次景気対策の概要を発表しています。詳細な項目や予算額は今後明らかにされる予定ですが、主な内容として、中小企業に対する融資改善、住宅エネルギー効率化、年金・失業保険補助、インフラ投資を掲げています。

3 新たな交通法案の動向

5年間の投資量と各種道路政策が位置づけられているSAFETEA-LU法は、2009年9月末に期限切れを迎えましたが、その後3回の延長措置が取られ、2010年2月28日まで延長されています。新たな交通法案について、オバマ政権は、9月末の現行法期限切れ時点で、18ヶ月の現行法延長を提案しており、2010年の中間選挙明けに議論がされるのではとの見方がありました。その一方で、安定した予算の確保と、景気対策の観点からもインフラ投資を積極的に進めるため、早期に新法を成立させるべきとの意見も強く、まだコンセンサスは得られていません。実際、下院においては既に法案が提出されていますが、上院では、医療改革法案や気候変動対策法案など他の重要法案を優先し、交通法案については議論を先送りしようという意見が強く、両院の意見が調整されてい

ない状況が続いています。さらに、下院に提出されている法案について、予算規模と課金に関連する主な内容は、以下に示す通りとなっていますが、非常に重要な課題である歳入の確保策については明記されておらず、今後上院も含めた議論が不可欠となっています。特に、歳入不足対策として、増税も議論の対象となることが予想され、景気低迷が続き、さらに2010年の中間選挙を控えた、現在の状況下において、歳入の確保策について、いつどのように議論が本格化するのかが不透明な状況となっています。

〔下院に提出されている法案の主な項目〕

① 予算規模：約5,000億ドル（6年間）

- ・約3,374億ドル：ハイウェイ投資
- ・約998億ドル：公共交通
- ・約500億ドル：高速鉄道
- ・約126億ドル：商業車の安全性向上

② Office of Public Benefit（公益評価課）をFHWA内に設置

- ・課金や官民連携（Public-Private Partnerships）事業が、国民受益として還元されているか監視し、州・地域にベストプラクティスの指導を行う。

③ 課金のルールを確立

Office of Public Benefit との合意を要件とするなど、課金のルールを確立。以下のようなルールが提案されている。

- ・課金収入は、第一に債務返済、妥当な投資回収、そして課金施設の運営費に充当
- ・公的セクターは、契約の一部として、民間課金機関と競業禁止規定を合意してはいけない
- ・導入前に、DOT が全ての料金スケジュールとその料金提案を検討する
- ・州がHOV 課金収入を、沿線地域内の公共交通運営費に充てることを許可する
- ・DOT が、ETC の相互運用を進めるため、ルールづくりを行う

④ National Infrastructure Bank（連邦インフラ銀行）、Metropolitan Infrastructure Bank（都市圏インフラ銀行）の設立

4 道路課金に関する取り組み

4-1 これまでの経緯

米国のハイウェイ網は、1956年にハイウェイトラストファンドの制度が創設されて以来、無料が原則とされてきました。ただし、1990年代に入り、ガソリン税の増税が困難になる一方で、インフラの老朽化対策などから投資量が増大したため、1991年にはパイロットプログラムとして、課金プログラムが創設されています。

特に、前のブッシュ政権では、民間資金の活用を進める観点から、道路課金に前向きだったと言われており、一定の要件を満たす道路の料金徴収政策の検討について、各自治体に検討予算を配分する Urban Partnership Agreement Program というプログラムが始められています。実際、このプログラム創設が契機となり、ニューヨーク市や、シアトルのSR520の既存橋などにおいて、課金プロジェクトの検討が開始されています。

4-2 自動料金収受システムの動向

米国では、90年代初めから自動料金収受システム (Electronic Toll Collection) が導入されてきていますが、国内でシステムが統一されておらず、異なる複数のシステムが混在している状況です。2005年に成立した SAFETEA-LU 法では、全国的な相互利用を可能とするルール作りを連邦政府に求めており、2009年10月には連邦道路庁が、一定の方針を公表したものの、実際には、具体的な通信方式等の相互利用に必要な基準が盛り込まれていないことから、依然として、より具体的なルール作りが必要な状況は変わっていません。現在、下院に提出されている法案にも、具体的なルール作りを求める規定が盛り込まれています。

4-3 今後の動き

現在のオバマ政権も、道路課金については前向きと見られていますが、前政権に比べて、交通需要をマネジメントするための課金に軸足が置かれているとの見方もあります。その観点から、混雑課金については、今後法制

的にも実行面でも拡大に向けた動きが強まるのではと見られており、現在下院に提出されている新交通法案にも盛り込まれています。

ただし、道路課金を進めると、低所得者に大きな負担になるとの批判が強まると予想され、現在の下院法案では、比較的そのような批判が起こりにくい都市圏を対象を限定して、既存道路での課金を可能にする制度となっています。

また、現行の連邦法においては、各州がインターステートハイウェイの既存道路に課金することはできませんが、この規制を緩和すべきとの指摘がされています。その一方で、各州が州を跨ぐ交通に積極的に課金することは経済活動を損なうとの指摘もあり、どの程度緩和されることになるのか、今後議論されることとなります。