

米国は高速道路整備に巨額の税金を投入している

(財)建設経済研究所米国事務所長
橋本万里

米国への赴任は2回目である。前は82年から85年まで、レーガン政権の1期目から2期目にかけてであった。前回は今回も車で旅行する機会が多い。カナダ、ナイアガラの滝、ゲティスバーグ等何かと車で行く機会が多いが、20年前に比較して所要時間が画期的に改善されたことに驚く。勿論途中休憩などもあるので正確な所要時間とはいえないが、ナイアガラの滝まで12時間が9時間、ゲティスバーグ3時間が1時間30分と短縮されている。カナダ東部に行くのに95号を北上するが、渋滞時のボストン迂回に時間がかかって昔は難所であったが、ベルトウェイの外に大環状道路(495号)が完成してメイン州のポートランドまで920キロを10時間で行けた。以前は目的地まで一般道路をかなり通過した記憶があるが今回はほとんど高速のみをつないでいけるようになっている。米国では国家の基幹である州際道路(46, 677マイル)の9割以上がアイゼンハワー大統領のときに膨大な税金により整備され、今でも名前を冠せられてアイゼンハワー州際道路と名づけられていることは旧知の事実であるが、実はそれ以降のハイウェイの整備がまたそれにも負けないテンポで進んでいることはわが国ではあまり認識されていない。1981年出版の「米国の荒廃」がわが国に衝撃的に紹介されたとき、米国では社会資本投資が一般的におろそかにされているという誤解が出来上がってしまったことが原因のひとつと考えられるが、この著書の趣旨は、著者のスーザンウォルターさんにも当時確認したが、建設至上主義の当時の情勢の中で、本来の維持管理費までをもはがして新規建設費に回すという政治的配慮優先に対する鋭い警告であった。道路の整備はわが国の親(おや)制度である道路信託基金により賄われ、この間にも特に高速道路の整備は圧倒的スピードで進捗していった。この20年を見ても、免許所有者数は1億4000万人から1億9000万人に(36%増)、車保有台数は1億5600万台から2億2600万台に(45%増)増加している。この結果全車両の走行距離を測る全米走行台マイル数はこの20年間で実に80%も増加している。こうした事情を反映して自動車燃料税等を特定財源としている道路信託基金の財源も80年の76億ドルから2000年には350億ドルへと4.6倍の飛躍的増加を見ている。整備状況を見ていくと、90年から2000年の10年間に道路全体の延長距離は2.1%しか増加してないが其の内訳は州際道路3.6%、その他高速道路で18.9%、その他基幹道路(高速と準高速の計)で12.4%の伸びとなっており如何に高速道路に重点を置いてきているかが分かる。なぜなら高速道路(州際道路プラス幹線道路)の延長合計の全体に占める割合は4%に過ぎないがそこを利用する割合は全体の44%にもなるからである。しかも渋滞状況は一向に改善されてないということから知事、首長初め議会も大幅増額の声を益々強めつつあるのが現状である。高速道路の工事費内訳を見ると新規路線建設に15%、機能向上(代替道路建設、改築、主要拡幅等)に32%で相変わらず建設関係に合計で47%も費消している。本来は維持管理費が全体の中で占める割合が漸増して建設部門を圧迫するはずなのに、財源の伸びが著しいため、所謂資本投資の割合は落ちてない(80年48.6% 2000年51.0%)。1991年の連邦陸上交通効率化法(I S T E A)、1998年の21世紀交通最適化法(T E A 2 1)により道路関係予算を優先的に確保し

てきた政府、議会、地方政府は2004年から更に一層の道路関係予算大幅増額を可能とするよう、新法制定に向け既に税率引き上げも含めた活発な議論を展開している。彼らに共通に貫いている思想は「道路利用者から税金を徴収している限り、道路需要にいかにかに誠実に還元するか」という考えである（数字は「Our Nation's Highways 2000」July 02 改定版より）（02年11月）