

2. 道路6ヵ年法(SAFETEA-LU¹)の成立とその背景

1 法律成立にいたるまで

2003年9月末をもって期限切れとなったTEA-21法に代わる新規6ヵ年法案についてはガソリン税の引き上げを絶対に認めないと公言するブッシュ政権と税の値上げを含む大幅な増額を目論む議会側の対立のためその成立は大幅に遅れその後11回の現行法の小刻みな延長をした結果、議員たちの夏休み休暇寸前の2005年7月29日上下院を通過し、8月10日ブッシュ大統領の署名をもって成立した。

元々道路整備5ヵ年または6ヵ年法の新規立法に当たっては過去前計画法の期限切れ後すんなりと新法に切り替わったことは一度もなく、常に議会と時の政権の対立によって成立は遅れてきたが今回の遅延期間(ほぼ2年間)は最長であった。

(参照)過去の新法制定にいたるまでの主な経緯

1982年	議会によるガソリン税の大幅な引き上げ案に対してレーガン大統領は徹底的に反対をしていたが、秋の中間選挙で与党共和党が敗北したことにより期限も大幅に過ぎた12月末に大統領が増税案について承認した。
1986 - 87年	議会で合意が成立せず期限を大幅に過ぎて86年中に成立しなかった。87年になって議会で妥協が成立し成立を見たが、今度はレーガン大統領が総支出額の肥大化を理由として(特にボストンビッグディッグプロジェクトを名指しで非難、「建設経済レポート第40号、211頁以下参照」)拒否権を発動した。しかしながら当時の民主党オニール下院議長(同プロジェクト主唱者、マサチューセッツ州出身)の主導の下、再投票によりこれを覆した。
1991年 (ISETEA法案)	期限後2ヶ月経ても議会で合意ができず、2週間の集中討議の後に11月末になって2ヶ月遅れてISTEA法として成立した。
1998年 (TEA-21法案)	支出増に反対する議員のためTEA-21法は期限経過後も成立しなかったが、その後収入増が見込まれることになり反対派は妥協し、翌年の5月に成立した。

この間現政権は04年5月14日総額2,470億ドル、TEA-21法の2,180億ドルに対して13.3%の増額となる案を議会に提示していたが、増額幅が到底議会の入れるところにはなら

¹ 「the Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Act: A Legacy for Users」の略称

ず、2005年1月にこの政府案を2,840億ドル(前計画額比30.3%増)にまで引き上げ、これを上回った場合には拒否権を発動する旨議会に通告していた。

そして01年のテロ以降落ち込んでいた自動車燃料税等道路財源税収の好調さにより税の値上げを回避しつつ総額前計画比31.4%増の事業費を確保する新6ヵ年法の成立を見ることができた。

2 SAFETEA-LU法の主な内容

総額2,864億ドル(2004会計年度-2009会計年度)(対前計画費31.4%増)

ガソリン税等税の引き上げは一切なし

ガソリン徴収額に比して還付率が低いいわゆる Donor 州に対する最低還付割合を従来の90.5%から06-07年に91.5%に08-09年に92%にまで引き上げる。

以下の革新的財政手法の創設

- ・民間活動債発行

起債対象を連邦または州法によって認められた国際機関が管理するトラックと鉄道の積み替えに必要な国際的橋梁、トンネルプロジェクトにまで拡大する。

- ・TIFIA (Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act) 法の改正
TEA21法により創設されたTIFIA法を改正し、連邦貸付対象枠を拡大する

- ・州インフラ銀行の全州への拡大

運輸長官との協議により認められる連邦交通基金の裏財源に充てる地方財源制度について全州に拡大する

道路信託基金に関してはガソール税の軽減税率が廃止される等様々な税控除の軽減による増収が図られたが道路利用税の基本的な税率はそのまま2009年9月30日まで延長された。

「安全」と「環境手続きの円滑化」が2大重点目標

「交通安全施策」

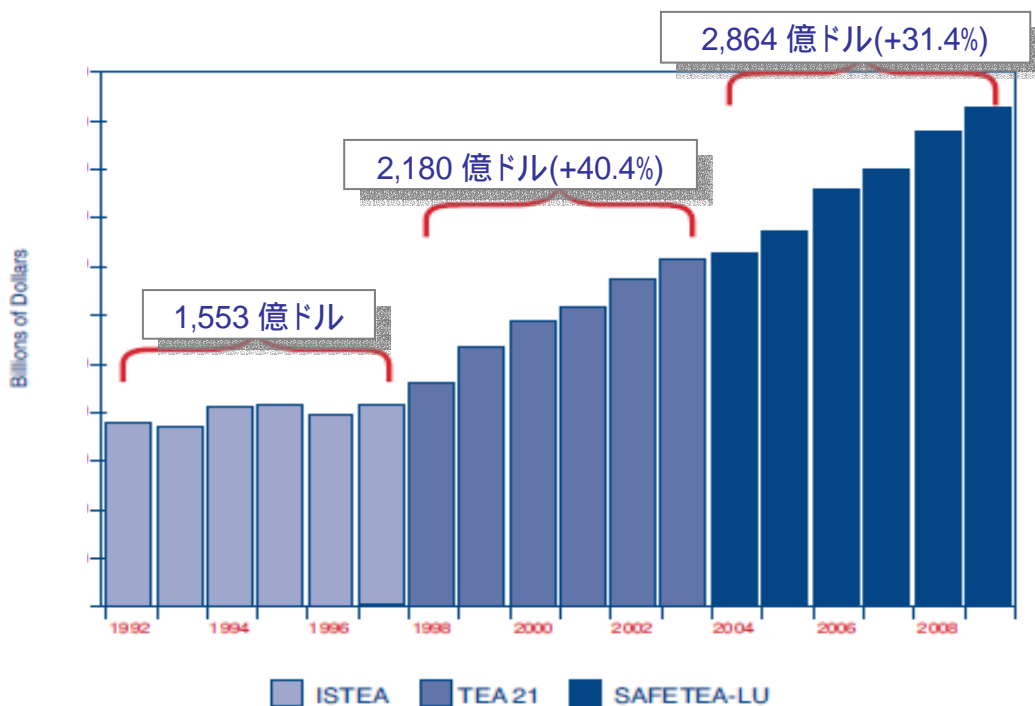
ブッシュ大統領は法案の署名のときの演説で「この法案は単なる道路法案ではなく交通安全法である」とし「本法はシートベルトの着用のためのインセンティブを州政府に与えるための補助制度を含み全国交通安全庁に自動車転覆防止のための安全基準の作成をさせることとしている」と安全対策を重視したことを強調している。

安全対策の詳細 (http://www.fhwa.dot.gov/reauthorization/ssa_title1.htm 参照) は省くが、年間42,000人の死者及び300万人を超える傷者減少のため州政府に対し道路安全改善計画を作成し安全施設費を倍増し結果に重点をおいた戦略的計画の作成を義務付けることとし、また年長ドライバー、歩行者、通学児童という特定層に焦点を当てた計画も作成させることとしている。

「環境手続きの円滑化」

交通のための環境政策の手続きを改善、効率化し交通担当行政庁に環境施策のレビューの権限を新しく持たせる代わりに責任も負担させることとしている。例えば環境政策法 (National Environment Policy Act 1969) に定められた、連邦プロジェクトに対する環境訴訟について提訴期間を 6 年から 180 日に短縮している。これにより州政府は建設に支障となり多額のコストのかかる時期外れの提訴を心配することなく事業執行に専念できるようになる。その他環境政策を従来以上に軽視することなく行政庁間の調整、パブリックインボルブメント、争点の解決、意見書提出時期等諸手続きを迅速化する諸規定を定めている。

図表 1 各 6 カ年法相關図



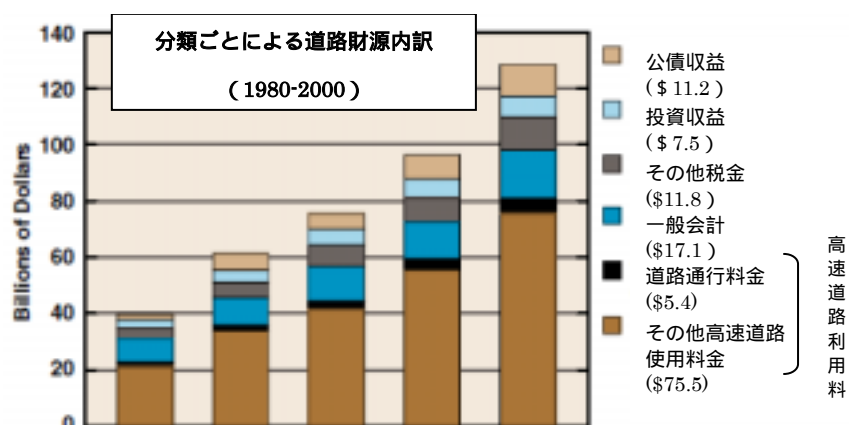
3 道路財源手当て状況(綱渡りの財源手当て)

(1) 堅調な道路利用者税収入

懸案のガソリン税値上げを回避しつつかくも膨大な事業費総額を確保できたのは、ひとえに財源となった税収の伸びによるところが大きい。

全体の道路財源のうち道路利用者税によって賅っている割合は 1978 年で 62.7%、1998 年で 63.0%と割合は安定して推移している(図表 2)。

図表 2 分類ごとによる道路財源



(出典)「Our Nation's Highways 2000」

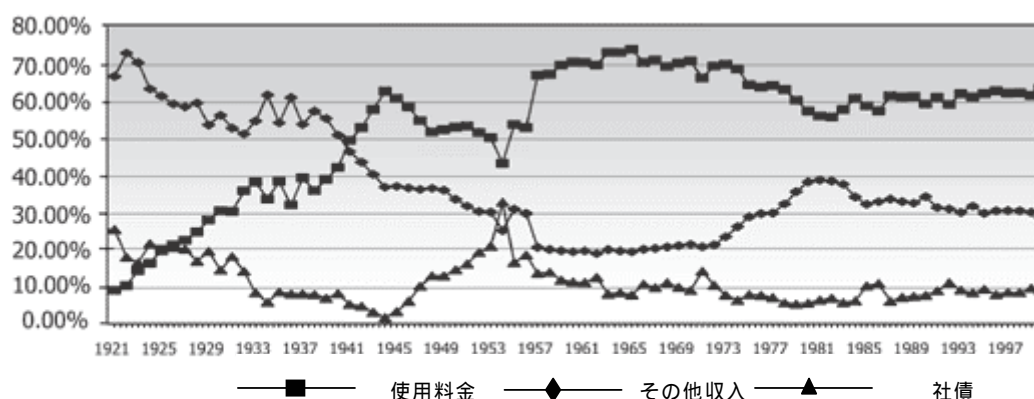
2000年において政府全体の道路財源は1,285億ドルで1980年に比較して222.5%の増となっている。うち63%は道路利用料が占めている(1980年は56.9%)。道路利用料809億ドルのうち777億ドル93.3%を道路利用税が、残り54億ドル6.7%は有料道路通行料が占めている。一般会計のシェアは13.3%で1980年の21.0%より減少している。他の諸税、投資収入、債券収入は23.7%(1980年22.2%)となっている。

高速道路整備の財源は図表3にみるごとく州際道路制度が出来るまでは、自動車利用税のほか固定資産税、一般財源等の税や債権で賅われていたが1953年道路信託基金が創設されて以降は主として6割超を利用者税、3割ほどを一般財源等その他の税残り1割を債権で賅ってきている。

このように道路財源確保について道路信託基金の果たして来た役割が大きい。

次にこの基金について現在直面する危機について概観する。

図表 3 連邦政府地方政府全体の高速道路財源（1921-2000年）



(出典) 2002 Conditions & Performance FHWA

(2) 道路信託基金の直面する課題

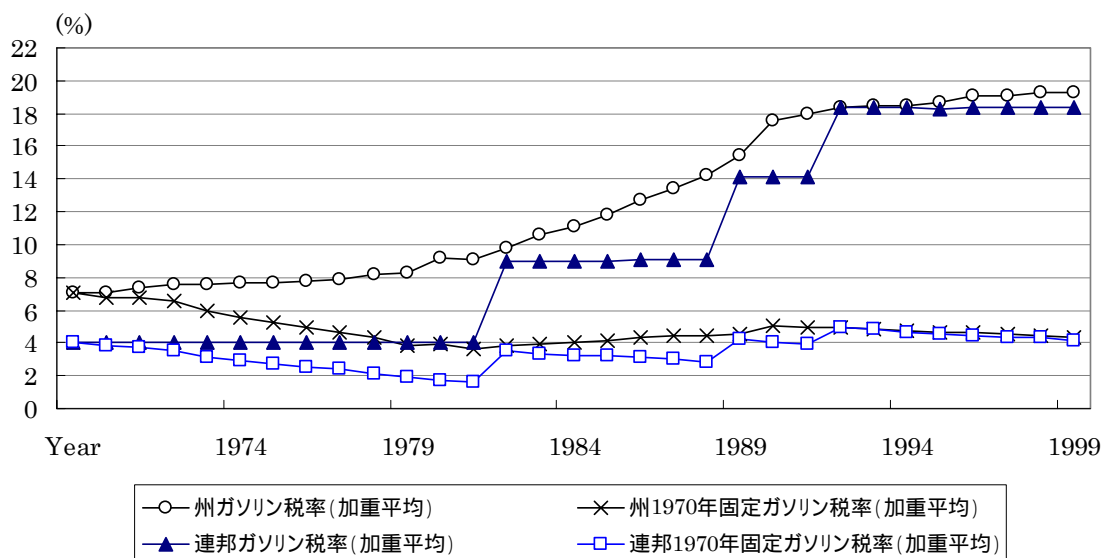
道路信託基金は1956年道路歳入法によって創設された。同法では増大した道路整備費に充てるため自動車燃料及び自動車関連の税金からの収入を道路信託基金に預け入れるべきことを規定しており、また合わせてほとんどの州も道路信託基金を設けておりその財源は道路燃料税を中心とするものである。さし当たって収入は道路利用税を主体として堅調に推移しているが今回の新規立法のみでなく過去の6ヵ年法においても財源に抜本的な対策を講じることなく道路の総額を増やし続けている結果基金の総収入を上回る総支出が続くと近いうちにネットが赤字となり早急な抜本的な財源手当て方が必要とされることとなる。

a) 道路利用者税の内訳

道路利用税の根幹をなすガソリン税についてはガロンあたりの税率は連邦税が現在18.4セント、州政府についての税率は異なるが加重平均でおよそガロンあたり19セントとなっている。

図表4のごとく物価上昇分を加味した実質税率は連邦、州政府ともに下降傾向にあり、今回は税率引き上げは回避されたが、後述するように総支出が総収入を上回りネットがもし赤字になると93年以来据え置かれている税率引き上げの議論が再度クローズアップされるのは必然である。

図表4 連邦及び州政府ガソリン税率の推移



(出典)「Our Nation's Highways 2000」

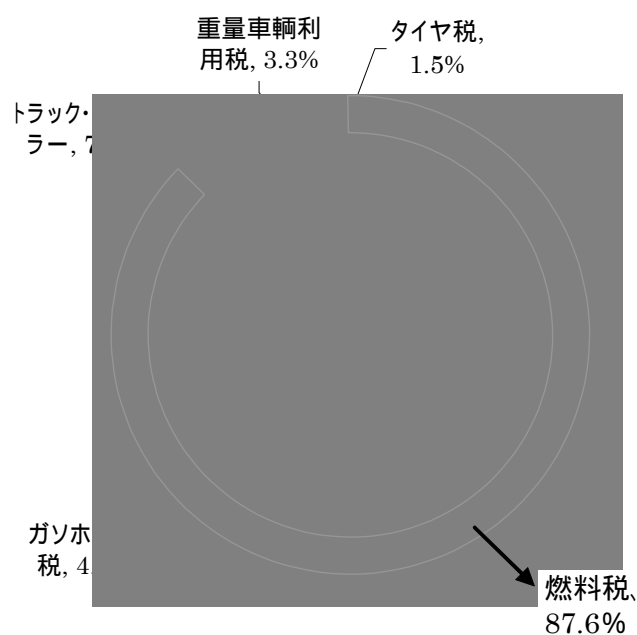
(参照) 燃料税率の推移

・連邦燃料税 (ガロン当たり)						
ガソリン	4.0 セント(1983~)	9.0(83~)	9.1(87~)	14.1(90~)	18.4(93~)	
軽油	4.0	9.0	15.0(84~)	15.1	20.1	24.4
・州政府燃料税率は各州によって税率税額が異なるがガソリン税の加重平均がおおよそ 19 セントである。						

b) 総収入を総支出が上回りネットの減少が続く

2001 年春の景気の谷間及び 9.11 テロでいったん落ち込んだガソリン税等収入はその後 02,03 年と順調に伸びてきている。総収入は一般会計に振り返られることとなる道路利用税がほとんどであるが、更に一般会計への返済額を差し引き、利子収入を加えた額の総計となり 2004 年度で道路向け 347 億ドル (全体の 86%分その他大量交通機関向けに 58 億ドル 14%分がある) 総支出は 379 億ドルで 102 億ドルがネットとなっているがここのところ総支出が総収入を上回ることが続きネットの額の減少をどう抑制しネットで赤字となることを防ぐか、議会においても深刻な議論が展開されている。後述するように深刻化する渋滞状況に対応して新規投資を確保するため今回の 6 ヶ年法のごとく抜本的な財源の確保策を行わないで新規投資額を確保するためおのずから総支出が拡大化せざるを得ず道路信託基金の運営上困難に直面している現状である。

図表5 道路信託基金収入内訳-F Y 1998



分類	収入金額	パーセンテージ
燃料税	*1 23,325	87.6
(ガソリン税)	(16,635)	(62.5)
(ガソホール税)	(1,063)	(4.0)
(軽油税他)	(5,627)	(21.1)
トラック・トレーラー	2,041	7.7
重量車輛利用税	863	3.3
タイヤ税	399	1.5
税収入計	26,628	100.0
利息収入	*2 2,005	
収入合計	28,633	

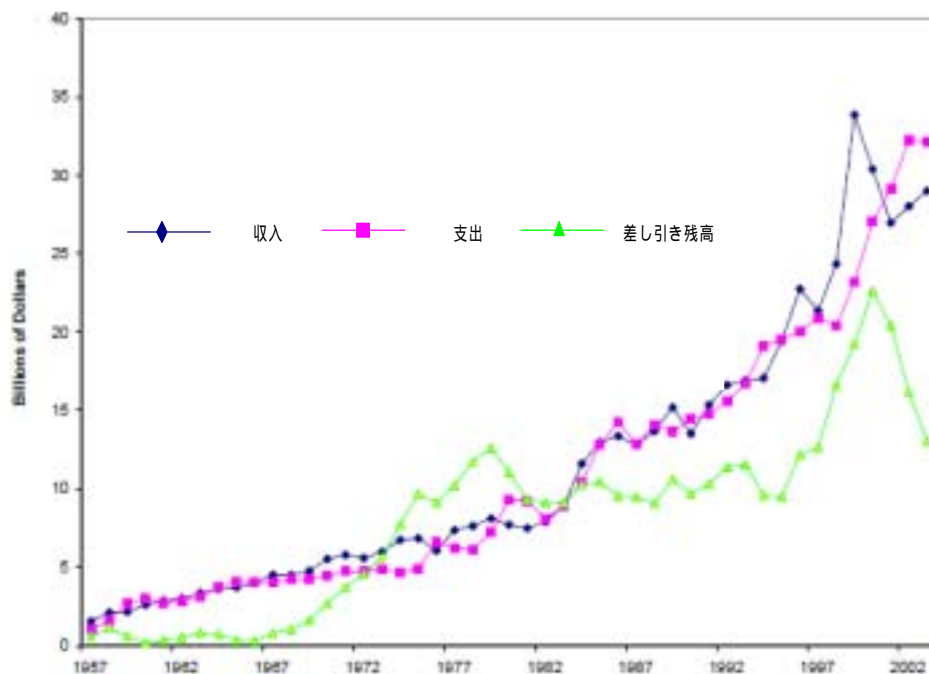
単位：百万ドル

*1 は\$3,486,831,567 の大量交通勘定への振替を含む。

*2 は \$ 839,202,091 の大量交通勘定への貸出を含む。

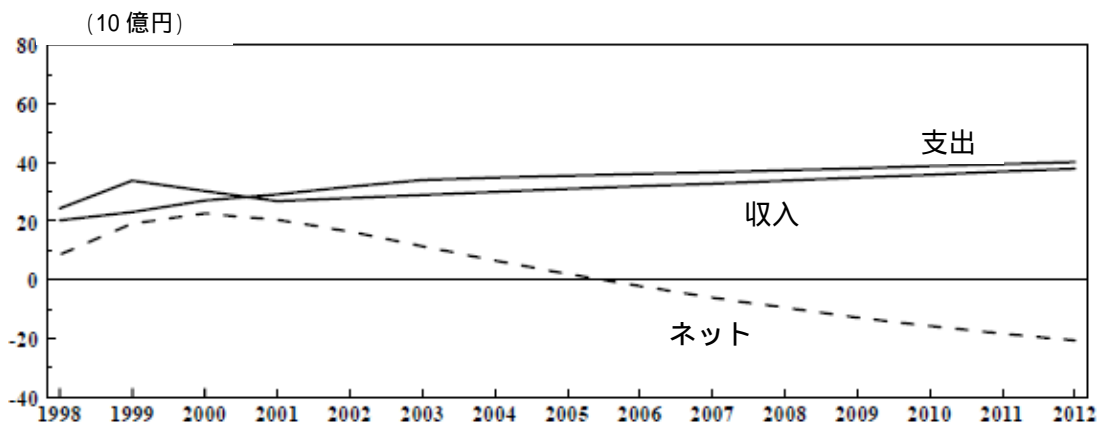
(出典)「Our Nation's Highways 2000」

図表6 道路信託基金道路勘定収入状況（2003年9月末現在）



2004年度末で102億ドルあるネットがこのままの傾向が続くと下表のとおり([Status of Highway Fund] May 9, 2002 Congressional Budget Office) 2006年度末にもネットが赤字になる危機を控えている。

図表7 道路信託基金道路勘定収入支出見積もり



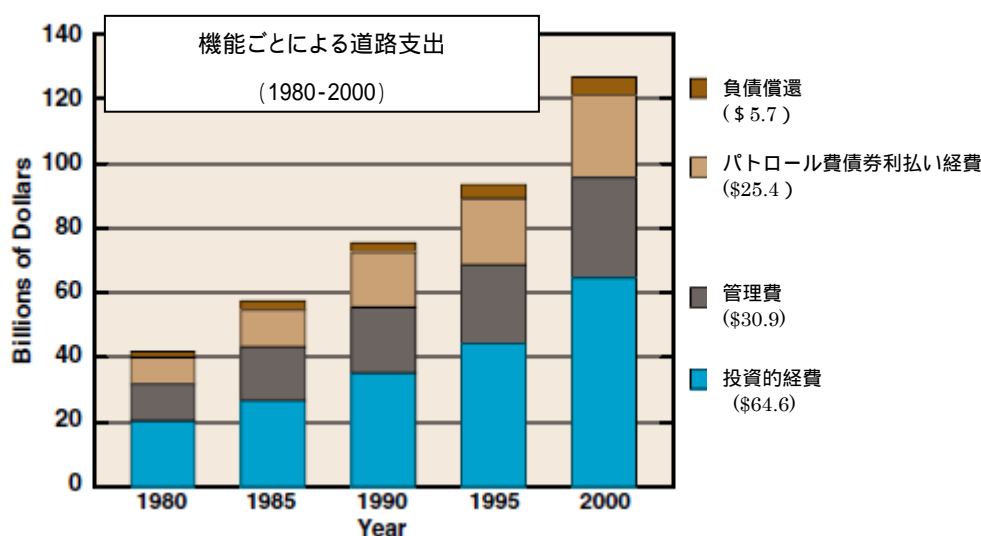
(出典) 議会予算局資料

4 道路整備の現況と課題

(1) 道路支出状況

投資的経費は 1980 年の 48.6% から 51.0% に漸増しているのに反し維持経費は逆に 27.4% から 24.4% に減少している。管理費、パトロール費債券利払い経費の合計は 19.9% から 20.1% へとほぼ変わらない。債券償還費用は 4.1% より 4.5% へと若干伸びている。

図表 8 機能ごとの道路支出



(出典)「Our Nation's Highways 2000」

(2) 整備上の最大の課題は渋滞解消

a) 深刻化する渋滞状況

2004 年 Federal Highway Administration が Texas Transportation Institute と共同で調査した Traffic Congestion and Reliability: Linking Solution to Problems, July 19, 2004 によると人口 300 万人以上の巨大都市や 100 万人以上の大都市において渋滞状況は深刻化している。

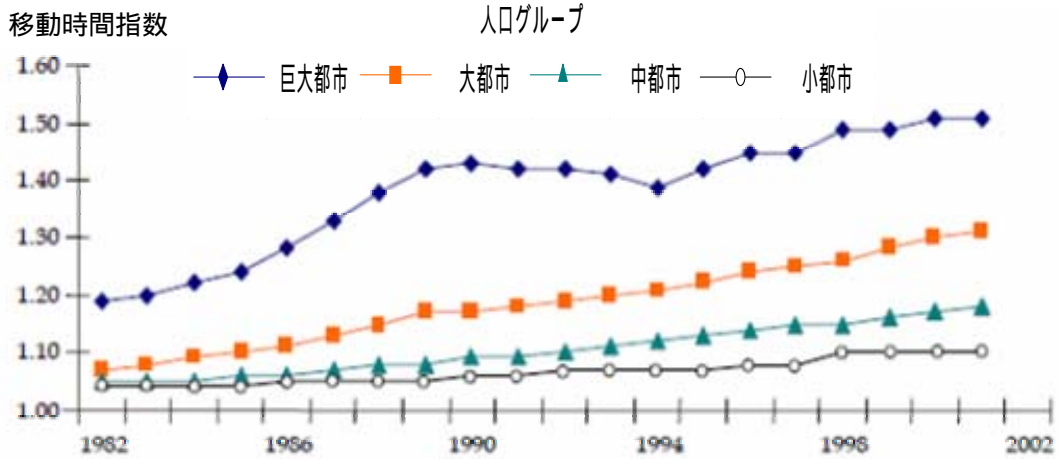
例えば図表 9 によるとこれまで渋滞問題は巨大または大都市に固有の問題と見られていたが小都市においても悪化状況はより緩慢であるがしかし問題が些細ということではなく都市と都市、製造所、市場を結ぶ連結ということを考えれば決して小さな問題ではないとしている。

また Texas Transportation Institute が毎年行っている全国 85 地域の移動と交通の渋滞状況調査 (2005 Urban Mobility Report) によると (図表 10) 2003 年の渋滞による時間と燃料のロスのコストは 631 億ドル (120 円換算で 7 億 5,720 万円) で前年の 615 億ドルに比較して 2.6% 悪化している。この地域は全国の 400 の都市地域のうちのわずか 85 地域

の調査であることを考慮すると渋滞による経済損失は膨大なものがあり、しかもこれは年々累増しているという。

図表 9 都市規模別渋滞ピーク時間

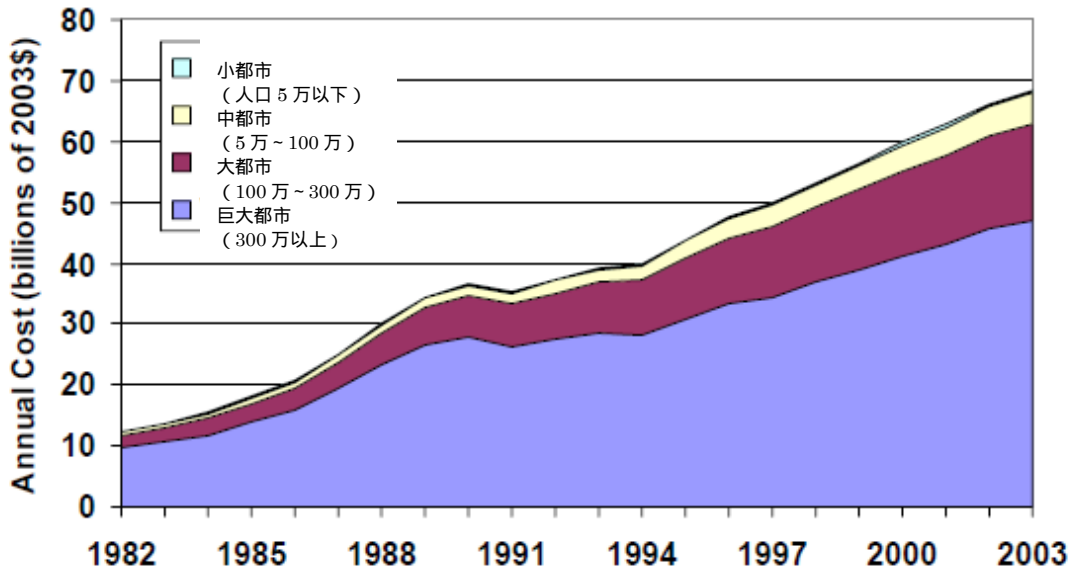
平日の渋滞ピーク時間は巨大都市で過去 20 年に渡り様々な方向で増加している。



(参考) 移動時間指数は渋滞の総額を測ったものである。平日ピーク時の移動時間と望ましい状態の移動時間の比率である。1.3 の移動時間指数はピーク時間移動が望ましい状態よりも 30%長くなることを示す。

人口グループは：巨大都市（300 万人以上）、大都市（100 万人以上 300 万人以下）、中都市（50 万人以上 100 万以下）、小都市（50 万人以下）

図表 10 年間渋滞コスト



(出典) Texas Transportation Institute 「2005 urban Mobility Report」

b) 渋滞状況への対応(州際道路等高規格道路の新規延長に重点)

図表 11 でみるごとく 1993 年から 2000 までの間州際道路延長は 45,802 マイルから 46,675 マイルへと 873 マイル(1,396.8km 年間 174.6km)の距離を伸ばしたに過ぎない(伸び率 3%) がこれをレインマイル数で表すと 202,454 マイルから 209,133 マイルへと総延長 6,679 マイル(10,686.4km, 年毎に 1,335.8km)もの整備が行われている(伸び率 5%)。

これは州際道路付け替え、拡幅等の工事によるレインマイル数の延長に重点が置かれていることを表す。

図表 11 州際道路レインマイル 特定年次 1993-2000

	1993	1995	1997	1999	2000	変化の年率 2000/1993
ルートマイル						
地方	32,795	32,703	32,919	33,077	33,152	0.2%
都市	13,007	13,300	13,395	13,486	13,523	0.6%
計	45,802	46,003	46,314	46,563	46,675	0.3%
レインマイル						
地方	132,559	132,346	133,573	134,611	135,000	0.3%
都市	69,895	72,134	72,968	74,033	74,133	0.8%
計	202,454	204,480	206,541	208,644	209,133	0.5%

(出典) Highway Performance Monitoring System.

州際道路整備に重点が置かれている理由として

図表 12 でみるごとく道路総延長で 4.1%に過ぎない州際道路が総交通量の 24.1%を負担し、しかも 1990 年から 2000 年までの 10 年間で 39.4%増とこの間に増加した交通量の最大量を引き受けていること。

したがって渋滞状況に対応するには最も交通量を担っている州際道路を中心に整備することが重要と考えられている。

また連邦議会での審議に際し、地元で歓迎されるのは新規建設費の確保であり維持管理費ではない。

等が考えられる。

図表 12 自動車交通量の拡大 - 道路別交通分担率 -

		延長 (マイル)	構成比	車線延長 (車線マイル)	構成比	VMT (百万マイル)	構成比	
道路全体	補助対象道路	インターステイト	46,427	1%	208,502	3%	662,540	24%
		その他高速	114,361	3%	334,814	4%	556,018	20%
		小計	160,788	4%	543,316	7%	1,218,558	44%
	その他道路	795,893	20%	1,720,943	21%	1,109,948	40%	
	小計	956,681	24%	2,264,259	28%	2,328,506	85%	
	連邦補助対象外道路	2,979,565	76%	5,959,127	72%	421,279	15%	
総計		3,936,246	100%	8,223,386	100%	2,749,803	100%	

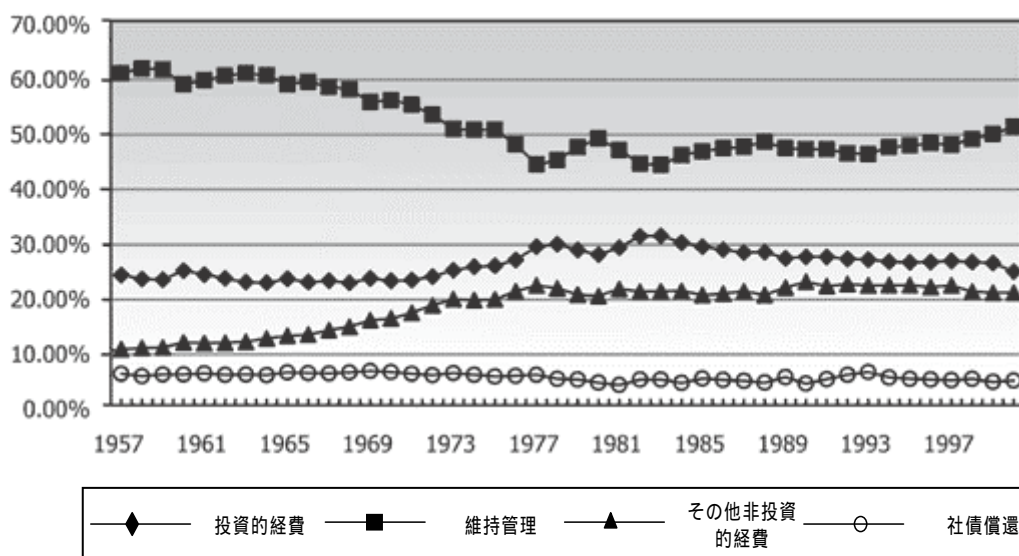
(出典) 連邦道路庁 Highway Statistics 2000

(参考) NHS は National Highway System (1995 年の全国高速道路指定法により連邦補助対象を全国高速道路網(州際道路道路その他高速道路) その他都市及び地方道路の 2 種類に分類し補助対象を高速道路網に補助金を集中させ高規格幹線網の早期構築を図ることとした。VMT は Vehicle-Miles of Travel (走行マイル数)

支出状況を見ても図表 13 にみるごとく投資的経費は一貫して半分弱の割合を維持してきており特にここ 20 年ほどは確実に上昇基調にあり 2,000 年には 50%を超えつつある。反対に維持的経費はコンスタントに減少しつつある。

高速道路全体経費に占める連邦政府の負担割合は長期的には 3 割から 2 割へと低下しつつあるものの連邦政府の投資的経費の割合は 4 割から 6 割と幅はあるものの一貫して 4 割以上の高い水準を確保している。連邦政府は特に投資的経費に力点を置いているといえる。

図表 13 全政府道路支出内訳 (1957 年 - 2000 年)



(出典) 2002 Conditions & Performance FHWA

まとめ

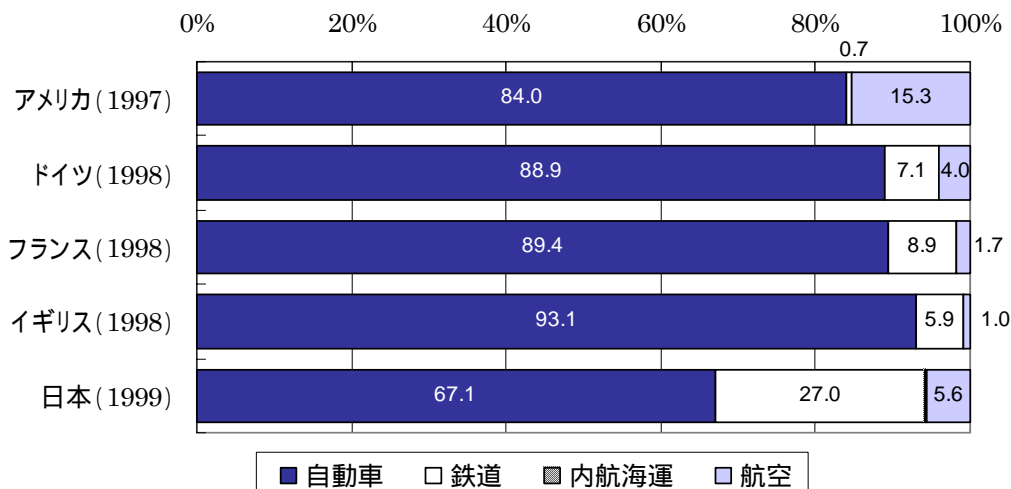
米国の道路整備の最大の課題は、州際道路を初めとして高規格の道路ほど渋滞が深刻化している。この解消のため、最も連邦政府が力を入れているのは最も交通量を負担している州際道路等高規格道路の拡幅、付け替えでありこのための新規投資の確保に腐心している。

幸いガソリン税等の税収は堅調であり、新規 6 ヶ年法も税の値上げを回避しながら前計画の 38%増を確保できたが、しかしながら財源を担う道路信託基金においては渋滞状況に対応した新規投資に重点をおいた道路整備需要に対応するため支出は拡大する一方で財源手当てについては抜本的な対策が行われなかったためネットで赤字に陥る危機が迫っており、またこの傾向は今後とも長期的に持続するものと思われ、また高速道路とリンクした航空需要も一層の増加が予想されることから道路利用税の引き上げも含めた抜本的な対応策が緊急にとられる必要がある。

そういう背景からすると今回の道路 6 ヶ年法の制定は、まさに薄氷の上であらゆる懸案を先送りした上でぎりぎりの線で成立したといってもよからう。

一方でわが国と異なり道路以外の主要な交通手段である鉄道の旅客分担率は、図表 14 に示すとおり 0.7%に過ぎず（わが国 27%）道路への依存度は益々増大し、渋滞状況は深刻化していくものと予想される。ましてや原油がこの先高止まりとなり、ガソリン価格も同様の傾向にあることから大型車から小型車への乗り換え、自動車通勤から地下鉄の乗換えが促進され、ガソリン税を初めとした収入は今後の飛躍的な増加は望めないことから、道路整備財源の抜本的手当て方については法の失効する 2009 年以前においても議会における大きな課題となるであろう。

図表 14 輸送別機関別輸送分担率の国際比較（旅客）（人キロベース）



（出典） 国土交通省「陸運統計要覧」等

(参考) 渋滞解消策は知事選においても大きな争点

知事選その他あらゆる選挙において道路建設、渋滞解消策等は大きな選挙の争点になる。

しかも渋滞解消のため増税を避けながらいかにして車線増を実現するか等具体策も提言しなければならない。

以下に掲げるのは、2005年11月8日のバージニア州の知事選挙において、民主党の知事候補者現副知事ティム・ケイン氏と共和党知事候補者州検察庁長官ジェリー・キルゴア氏が戦った際、キルゴア氏が各世帯に配布したPR用のパンフレットである。

ちなみに各世帯に配布されたパンフレットはこれ以外にはなく、後はTVを通じて、かなりの個人的な中傷合戦が行われた。

同パンフレットにおいてキルゴア氏は渋滞解消のため道路建設を所掌する新たな地域組織をつくり、またDCからVA州内を南西に走る州際道路66号線の拡幅工事等を増税無しに行うことを提言していた。

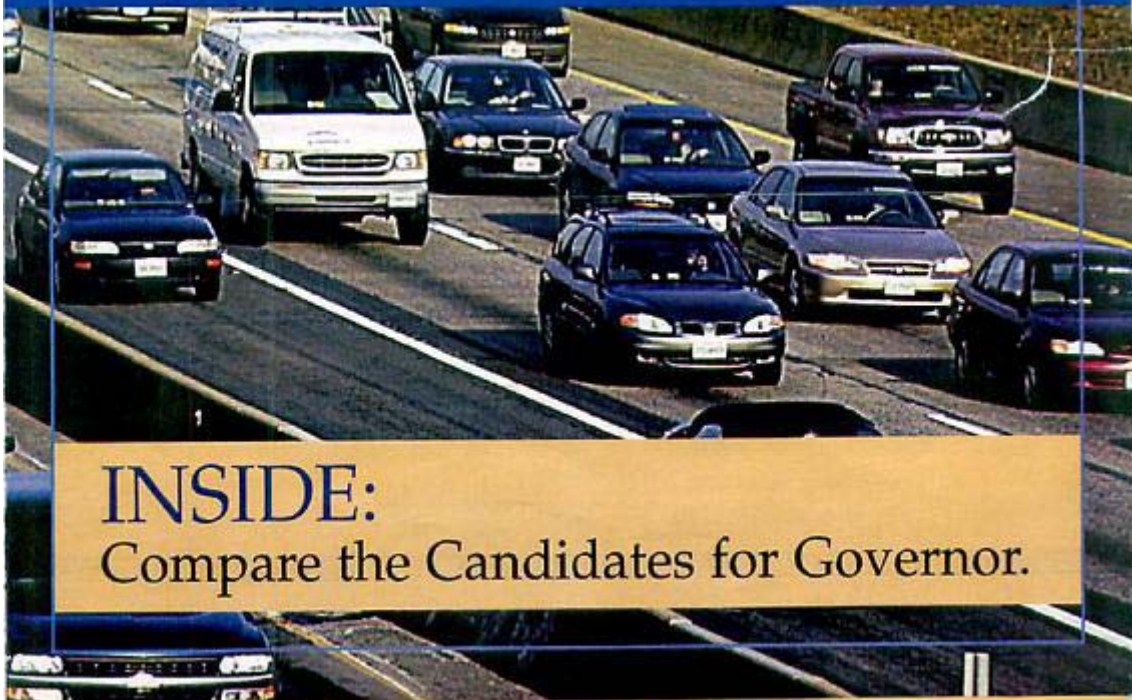
北バージニア州は周囲地域からDCへのまたはIT集積地のレストンへの通勤者でラッシュアワー時には全国でも有数の深刻な渋滞状況を呈している。

実際にはケイン氏は現職副知事であり、新たに出馬するキルゴア氏に比べてどうしても思い切った公約はし辛いという事情があったが彼もまた選挙運動期間中には大いに渋滞解消策を訴えていた。

11月8日の選挙結果はケイン氏が51.72%を獲得して45.99%のキルゴア氏を破って新知事に当選した。



ON TRANSPORTATION,
which candidate is better
for Northern Virginia?



INSIDE:
Compare the Candidates for Governor.

...Jerry Kilgore is the only candidate for Governor with a real plan to get traffic moving in Northern Virginia.

Because of Jerry Kilgore's real, responsible plan to get traffic moving again, Northern Virginia's leaders are supporting his campaign for Governor. Groups such as the Fairfax Chamber of Commerce (NOVABizPAC) and the Northern Virginia Technology Council (NVTC Tech PAC) know that Jerry's commitment to fixing our transportation problems is real. Jerry's plan to create Regional Transportation Authorities will empower people to make the best transportation decisions for their areas.



Business Group Backs Kilgore Kaine Lacks Clear Transportation Plan, Fairfax Chamber Says

Washington Post, October 7, 2009

"...In terms of transportation, Jerry Kilgore had a plan," said Michael Lewis, chairman of the board of trustees for NOVABizPAC, the Fairfax chamber's political action committee.

"Kilgore's Democratic opponent, Lt. Gov. Timothy M. Kaine, has said he would not support raising new money for transportation until the General Assembly locks up such funds with a constitutional amendment. In such a scenario, new money for transportation in a Kaine administration might not arrive until 2009.

"Although Tim Kaine talked about transportation, we felt it was a little disingenuous not to come to Northern Virginia with a clear plan on how he was going to fund transportation," Lewis added.



Endorsed by the Northern Virginia Technology Council PAC

Compare Jerry Kilgore's Real Solutions and Tim Kaine's Lack of a Clear Plan.

Compare Jerry Kilgore's Real Solutions and Tim Kaine's Lack of a Clear Plan.



Jerry Kilgore
www.JerryKilgore.com



Tim Kaine
www.KaineRecord.com

ISSUE	Jerry Kilgore	Tim Kaine
Has a Plan for Transportation	-YES- Jerry Kilgore has a real, responsible plan to get traffic moving again.	-NO- Tim Kaine lacks a clear transportation plan. <small>Washington Post 10/7/09</small>
Making Transportation a Budget Priority	-YES- Jerry Kilgore will use extra state dollars to get transportation projects started quickly. Jerry's plan uses a portion of the largest growing part of Virginia's budget to make additional investments in road improvements to relieve traffic congestion.	-NO- Tim Kaine has vowed to not use General Budget funds to solve Northern Virginia traffic problems. <small>Washington Post 3/14/08</small>
Gas Tax Increase	-NO- Jerry Kilgore knows that the last thing Virginia families and businesses need is to be forced to pay even higher prices at the gas pump - that is why he is strongly opposed to raising gas taxes. Jerry's plan for improving transportation offers real solutions to get traffic moving, not quick fixes that hurt Virginia families.	-YES- Tim Kaine supports raising the gas tax. <small>Washington Times, 9/22/04 Washington Star, 7/1/04 Inside Maryland's News, 6/1/04 Washington Post, 2/24/03</small>
Regional Transportation Authorities	-YES- Jerry Kilgore wants to give more control to local communities by bringing decision-making closer to the people who use the transportation system - that is why Jerry has proposed creating Regional Authorities with real power to solve our transportation problems.	-NO- Tim Kaine rejects allowing local regions to control their transportation needs. Kaine believes Richmond politicians should make our transportation decisions for us. <small>Richmond Times Dispatch, 6/24/03</small>
Widening Interstate 66	-YES- Jerry Kilgore is the only candidate for Governor who supports widening Interstate 66 inside the Beltway.	-NO- Tim Kaine has no plan to widen Interstate 66 inside the Beltway. <small>Washington Post 10/9/08</small>

米国ではすべての議員、知事市長が道路族

2年もの間難航していた新規道路整備6ヵ年法成立のビッグニュースが飛び込んできた。

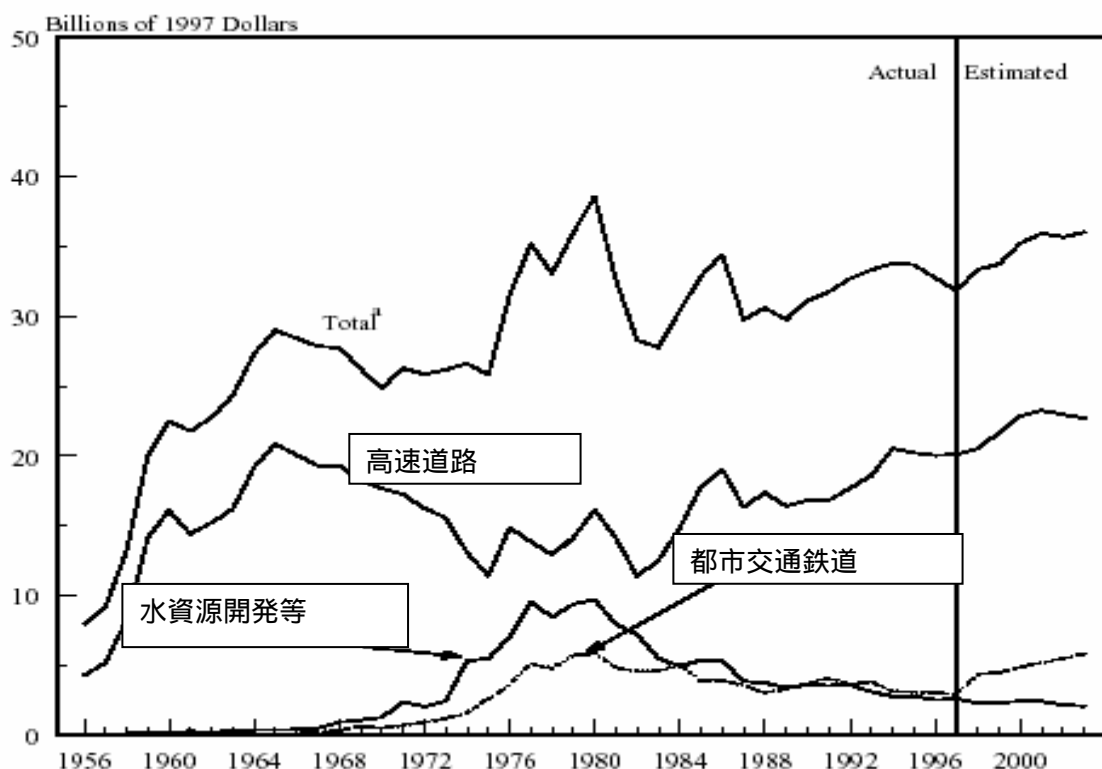
米国ではアイゼンハワー大統領が高速道路建設に熱心だったお蔭で、現在高速道路総延長161,200マイル(257,920km、わが国の37倍)、財源はわが国のような建設主体の日本道路公団が国から財政投融資を借り受けながらこつこつと整備し完成後利用者からの料金で国に対して返済するという利用者負担制度ではなくガソリン税そのものをつぎ込んで整備している。国の財政事情が異なるとはいえこの差は大きい。

全国どこを走っても一部の橋やトンネルを除いてオール無料である。これがなぜ可能かという米国では個人移動に占める自動車の使用率が91.2%とほとんどでありまた貨物輸送についても高速道路は全交通手段中89%を占め(97年)税金そのものを使っても利用する人とならない人の間に不公平がないからである。ところがこれだけ整備しても高速道路需要は益々大きくなり朝晩の渋滞状況は深刻化している(議会会計検査院2002年5月調査で90年以降の10年間で3割悪化、ピーク時走行時間増加率)。私の住んでいるワシントンDC周辺でも朝6時からニュースのTV画面で高速道路である環状495号がびっしり詰まっているのが目撃できる。住宅価格の上昇の結果遠のいてゆくマイホームからの遠距離通勤者の早朝からの出勤のせいである。この渋滞解消が上下院議員、知事、市長たちにとって、喫緊の政治課題となっている。

わが国と異なり道路族議員かどうかの色分けをもしするならばすべての政治家は道路族である。かの有名なケネディー一家の3男エドワードもボストン・ビッグ・ディグプロジェクト推進者として有名である。こうした高速道路整備の必要性が叫ばれる中2003年9月に期限の来た道路整備6箇年法についてその更新のための新規立法をめぐって大幅増額を主張する議会側(知事市長も議会と一心同体)と増税をしないことを公約としてきたブッシュ政権(増税を含むなら拒否権を発動する旨明言してきた)との間で激しい綱引きが展開され、約2年間の間旧法を11回も小刻みに延長してきた挙句7月末やっと6年間総額32兆円対前計画比33%の大幅増額を盛り込んだ新法が成立したわけである。増税は回避できたので大統領の署名も無事得られた。2年もの間旧法の暫定適用のため抑えられてきた新規プロジェクトの着手がやっと可能になって議員たちは意気揚々と地元への大事なお土産を手にして8月からの6週間の夏休みに帰省していった。

ところで米国ではこの道路及びこれと一体として整備されている空港についての投資は盛んであるがこれ以外の都市交通、鉄道等の交通機関またその他のダムを初めとする社会資本はすべて長期的に減少傾向にある。その結果こんなにガソリン価格が高騰している(レギュラーリッター当たり換算67円2年前比較で倍増)にも拘わらず相変わらず自動車を利用し続け鉄道への乗り換え現象が起こらない。つまり総合交通体系がいびつになっているわけだがこのあたりの詳細を次回述べることにする。

図表 15 連邦政府資本支出推移



(出典：議会予算局資料)

米国では鉄道は死滅寸前

先日の NY タイムズの論説 (2005 年 9 月 28 日) でハリケーンカテリーナに直面して都市から避難することについて多くを学んだという論調の中で未曾有の危機の際の大渋滞の教訓として車、飛行機ではない第 3 の手段としての鉄道の重要性を指摘している。同紙は長距離移動には鉄道は向かないとしても 100 ~ 500 マイルの区間、例えばボストン ~ NY ~ DC 間以外でもヒューストンダラス間 (246 マイル)、シカゴデトロイト間 (279 マイル)、ユージンシアトル間 (310 マイル)、マイアミオーランド間 (264 マイル) などは鉄道に最適であると主張している。ところがそれだけ大きく期待されている鉄道の営業状況を概観してみよう。

一言で言えば米国鉄道といえば貨物であり旅客ではないということだ。下表のとおり日本では鉄道利用率が 27% であるのに比較して米国では 0.7% に過ぎないことがその実態を表している。

そもそもアムトラック (全米鉄道旅客輸送公社) はそれまで隆盛を極めた貨物鉄道会社が州際道路の急速な整備によりシェアを伸ばしてきたトラック輸送との競争の結果経営が悪

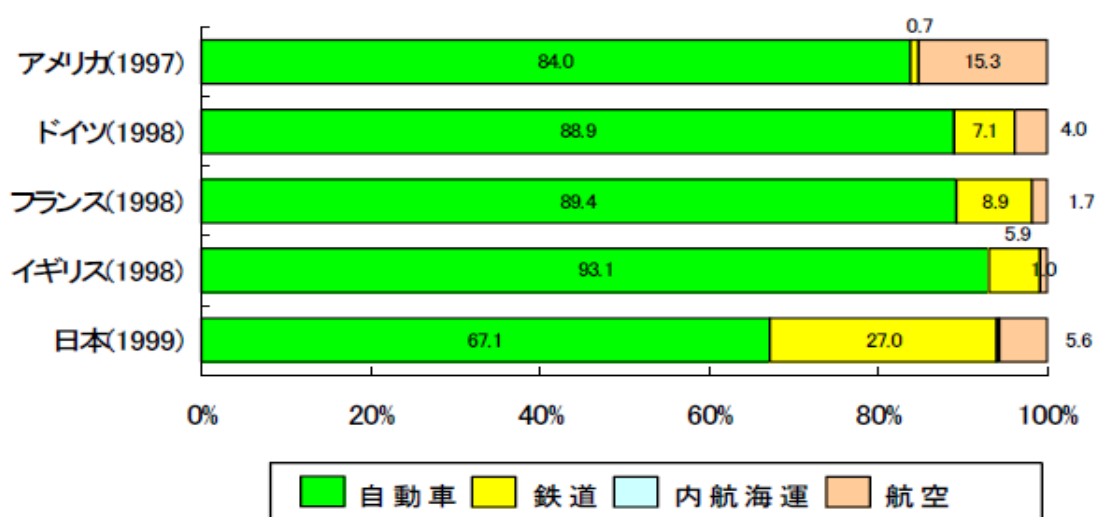
化し貨物経営救済策としてそれまでお荷物になっていた旅客部門を切り離し1971年に統合されて出来たもので、その生い立ちからして不幸を背負っていた。その後貨物会社は再び好況に恵まれるもののアムトラックは北東回廊路線 = ポストン、NY、DC を結ぶ 750 マイルのみ(全路線の 3%)を所有しその他鉄道敷地は元の親であったそれぞれの貨物会社から賃借し莫大な賃借料を払い続けている。

運行状況も貨物優先で決められその合間を縫うように運行している現状である。加えて連邦政府の出資があるという理由で毎年の予算の折には新規投資も管理費用もすべて議会にがんじがらめにされ、地元議員からの様々な要求も無視できず、経営の独立性さえ危ぶまれている。新規投資はおろか維持費用も十分調達出来ない結果、時速 240 キロを出せるわが国の新幹線に該当するアセラも遅延を繰り返し旅行者の信頼性を得ることが出来ないでいる。最近では維持費用も十分ではないので深刻な事故も発生していて、危険だから乗るなという変な神話もできているほどだ。

毎年営業総収入が 20 億ドルに対して総支出が 30 億ドルで 10 億ドルの赤字が続いている。支出の内訳を見ると半分近くを占めているのが 2 万人ほどの従業員の人件費であるが今後も大幅な削減は望めない。

議会においては様々な議論が行われ、中には経営のよくなった貨物会社に旅客部門を戻させたらどうかという意見も有る。日本の国鉄民営化を調査し経営と政治を隔絶させて経営効率や革新に集中させたことを模範とすべきだという議会事務局の報告書もある。しかしいまだに再建のための妙案は見つからず議会における堂々巡りが続いている。

図表 16 輸送別機関別輸送分担率の国際比較(旅客)(人キロベース)



(出典：国土交通省「陸運統計要覧」等)