トピックス

米国の高速道路とハイウェイ信託資金（特別会計）

沖縄総合通信事務所長　　大寺　廣幸

1　はじめに

米国は自動車社会である。

自動車登録台数は、1990年から2000年にかけ順調に伸びている（１億8,830万台→２億2,130万台17.5%増）。個人の移動手段は、圧倒的に自家用車で91.2%（公共輸送手段ではバス1.4%、近郊電車0.4%）。自動車やガソリンの購入など交通関係の支出は18.9%と、家庭の消費支出のなかで32.6%の住居支出についで大きい（1999年労働省消費者支出調査）。

この自動車社会をささえるものがハイウェイ、高速道路である。ハイウェイは、幅広いコンクリートの帯が一直線に伸び、インターチェンジでは自由奔放にループを描く。全米各地を自由に移動・移住できるという開放的なメンタリティを米国民のなかに生みだし、自動車産業を米国の代表的な基幹産業に押し上げる原動力となった。高速道路は、20世紀の米国の社会・経済・文化の発展や統合の「紐帯」である。

高速道路は、「フリーウェイ」とも言われ、主要なハイウェイは、米国ハイウェイ網（National Highway System：NHS）と称される。NHSは、全米総延長26万キロにおよぶ。最初に建設着手されたものには、ニューヨークとサンフランシスコを結ぶLincoln Highway（5,454キロ）、シカゴとサンタモニカ（ロサンゼルス隣接市）を結ぶNational Old Trails Highway（「ルート66」：3,618キロ）がある。

これらの高速道路は、当初、全米各地域で独自に建設された。しかし、1925年、高速道路の計画的・体系的・持続的な建設のため、「連邦助成ハイウェイ法（Federal Aid Highway Act）」がつくられた。おおくくりに「連邦助成ハイウェイ法」といわれる法律は時限立法で、有効期限到来のたびにその時々の状況を踏まえ立法化された。

有名なものは、

1）アイゼンハワー大統領が成立に尽力した1956年連邦助成ハイウェイ法

2）ハイウェイ建設がほぼ完了し、道路維持管理や自動車に代替する大量輸送手段の整備などに軸足を移した1991年成立の拠点間陸上運輸効率化法（Intermodal Surface Transportation Efficiency Act：ISTEA）

3）ISTEAを受け継ぎ1998年成立の21世紀運輸資産法（Transportation Equity Act of the 21st Century：TEA-21）

である。

これらの連邦助成ハイウェイ法が特に力をいれて助成する高速道路の大半は「州際（Interstate）ハイウェイ」と呼ばれる高速道路で、全米で７万3,600キロに及ぶ。代表的なものはI-95（Interstate 95）である。I-95は、大西洋岸を南北にフロリダ州からメイン州まで縦断3,047キロの州際ハイウェイで、マイアミ―リッチモンド―ワシントンDC―フィラデルフィア―ニューヨー

クーボストンと主要都市を結ぶ。

来年、TEA-21は期限到来である。ポストTEA-21の立法化に向けワシントンを中心にさまざまな議論が展開されはじめた。わが国の高速道路整備の手本となり、さらに今後の整備のあり方に大きな示唆を与える米国の状況、特に州際ハイウェイ建設の歩みとこの建設の資金的裏付けとして機能してきたハイウェイ信託資金（Highway Trust Fund）について紹介してみよう。

2　米国の道路の概況

2.1　米国の所有団体別道路延長

全米の道路の77.4%は、市町村、郡などの地方自治体が所有している。19.6%が州の所有で、この小稿でとりあげる州際ハイウェイのほとんどが州の所有道である。連邦政府が所有する道路はわずかに3.0%にすぎない。ほとんどが、国立公園、国有林、軍用保留地、インディアン保留地内の道路である。

州際ハイウェイは、その路線のマスタープランや道路延長距離は連邦助成ハイウェイ法で決められ、道路規格も1956年に定められた全米共通のものにのっとらなくてはいけない。しかし、州際ハイウェイの建設計画は各州が決め連邦政府（運輸省連邦ハイウェイ庁（Federal Highway Administration: FHWA））がこれを承認する。州は、連邦法に定めるマスタープランの州際ハイウェイの一部に対し、地元の事情を勘案し建設を取りやめたりルート変更したりすることができる。道路の建設、維持管理、所有は州が行う。このことが、米国のハイウェイ建設、維持管理、資金負担のメカニズムを日本と異なったものにしているのだ。

2.2　機能別道路延長

道路は、その道路の用途や交通量によって機能別に区分される。時代とともに個別の道路の機能は変化し別の範疇に区分換えされることもあるが、全米の道路総延長は、最近はわずかな増加にとどまり、ほぼ新設はストップした。表では、農村地域の道路延長が減少しているが、これは、都市地域の拡大と道路の機能区分の見直し（農村→都市）によるものである。

「州際ハイウェイ（Interstate）」は、州境をこえて州と州とを結ぶ無料道（フリーウェイ）で、将来的な交通需要を見込み主要地域間をつなぎ一定の道路規格で建設されるものである。州際ハイウェイは、もっともランクの高い地域間道路で、予測される最大限の交通量をまかない、高速を出すことができ、信号機など交通をさまたげる障害物には走行中ほとんど出会わないよう設計されている。「州際ハイウェイ網」は、1944年連邦助成ハイウェイ法で創設された。「The Dwight D. Eisenhower System of Interstate and Defense Highways」と呼ばれることもある。この名前の

表1　米国の道路

	農村地域		都市地域		総計	
	延長（キロ）	比率（%）	延長（キロ）	比率（%）	延長（キロ）	比率（%）
連邦	186,758	3.8	2,374	0.2	189,133	3.0
州	1,062,008	21.5	178,462	13.0	1,240,470	19.6
市町村等	3,698,030	74.7	1,194,146	86.8	4,892,176	77.4
合計	4,946,797	100.0	1,374,982	100.0	6,321,779	100.0

（出典）運輸省の「Our Nation's Highways 2000」

表２　機能別道路延長

	農村地域		都市地域		総計		
	延長(キロ)	90-00の増減率(%)	延長(キロ)	90-00の増減率(%)	延長(キロ)	90-00の増減率(%)	比率(%)
州際ハイウェイ	53,040	−1.4	21,643	16.2	74,683	3.6	1.2
一般ハイウェイ・高速道	−	−	14,712	18.9	14,712	18.9	0.2
主要道	158,421	18.0	85,686	2.6	244,107	12.4	3.9
支線道	220,579	−4.9	144,482	20.3	365,061	4.0	5.8
主要域内道	694,283	−0.8	−	−	694,283	−0.8	11.0
支線系域内道	435,976	−7.5	−	−	435,976	−7.5	6.9
域内道	−	−	142,074	12.8	142,074	12.8	2.2
街路等	3,384,475	−1.0	966,386	15.4	4,350,861	2.6	68.8

（出典）　運輸省の「Our Nation's Highways 2000」

表３　ハイウェイ関係予算の財源・支出に関する中央・地方政府の金額、シェア（単位：億ドル）

	1990年度			2000年度		
	連　邦	州	市町村等	連　邦	州	市町村等
財源	146（19.3%）	400（53.1%）	208（27.6%）	308（24.0%）	664（51.7%）	313（24.3%）
支出	7（ 0.9%）	456（60.5%）	291（38.6%）	15（ 1.2%）	779（61.5%）	473（37.3%）

（出典）　運輸省の「Our Nation's Highways 2000」

由来はあとに述べるとして、総全長74,683キロ（46,677マイル）で、全米50州とワシントンD.C.、プエルトリコを縦横に結ぶ。全米の総道路延長のわずか1.2%にすぎないが、この高速道路を利用する交通量は、全米で24%以上にのぼると推計されている。

「一般ハイウェイ・高速道」から「支線道」までの道路は、大きくは「その他の基幹道（Other Arterials)」と称されている。他のハイウェイとの連結が不完全なフリーハイウェイや、２車線のハイウェイ、主要都市地域、都市、産業地域を結ぶ州際ハイウェイを補完する主要道、さらに、国防関連道、米国の南北国境の主要地点までの道路などが含まれる。

「域内道（Collectors）は、住宅地域、商業・産業地域、都心地区等の地域内の交通をまかなうものである。

「街路等（Locals)」は、その他の道路である。

３　州際ハイウェイ建設の歴史

1930年代後半、大陸横断高速道路を建設すべき、との要望が表面化した。ルーズベルト大統領は、1929年の世界大恐慌後の雇用確保プロジェクトとして、東西南北３本ずつの有料高速道路建設の必要性を繰り返し主張した。連邦議会もこれに同調し、1938年連邦助成ハイウェイ法で、６本の高速道路のフィージビリティ・スタディを道路局（Bureau of Public Roads: BPR）が行うよう決めた。調査報告書「Toll Roads and Free Roads」の要旨は、「全国的な高速道路網を利用料でまかなうには自動車の通行量が少なすぎる。既存の道路を整備し、さらに１日の交通量が２千

台以上の道路は片道２車線以上にする。都市環状線と都心から放射状にのびて環状線と接続する道路を整備し、他の道路からこれらの道路への接続箇所は限る。」この報告書は議会に提出された。ニューディール政策の一環と揶揄する声もあったが、この政策にはおおむね好意的であった。しかし、第二次世界大戦への米国参戦で実行には移されなかった。

ルーズベルト大統領は、戦後、復員軍人の失業や景気後退をおそれ、1941年４月には早くも全国地域間ハイウェイ委員会を設け、大規模なハイウェイ建設の検討を開始させた。この委員会は、「Toll Roads and Free Roads」をブラシアップし、「今後20年間の交通量をみたすため６万３千キロの地域間ハイウェイを整備すべき」との内容の報告書を２年後答申。未来の都市形成の上で無料の高速道路が果たす役割の重要性を強調した。

しかし、1944年連邦助成ハイウェイ法の審議の過程では、都市と農村のいずれの地域のハイウェイ建設を優先させるかで議論は二分した。６万５千キロの州際ハイウェイ整備を進めることになったものの、特別の財政措置の新設や連邦負担分の増加は法律には盛り込まれなかった。

公共道路庁（Public Roads Administration：PRA。BPRが名称変更）は、州際ハイウェイに組み込むべきルート選定を各州に要請するとともに、州ハイウェイ担当幹部全米協会（Association of State Highway Officials：AASHO）とともに、道路規格の策定作業をスタートさせた。1945年に承認された道路規格は、全国統一のものではなく交通量、人口密度、地形などが似かよった地域ごとに道路規格を定めた。この規格は、完工後20年間の交通量を見込んだもので、原則として最低４車線とした。交通量がわずかであれば２車線や鉄道との間の踏切りもみとめた。

1947年８月、PRAは、都市内4,638キロを含め６万640キロの州際ハイウェイを指定した。3,732キロは都市の環状・放射ルート分として保留された。

州際ハイウェイの建設は遅々として進まなかった。多くの州は連邦助成金を他の使途に充てることを望み、また、道路規格の水準があまりに高すぎると不満の声があがった。人口の多い州のなかには、道路を建設するには連邦助成額があまりに少なすぎるとして、州際ハイウェイの予定路線に有料道路の建設を決めるところもあった。朝鮮戦争勃発によりハイウェイ建設に軍事的観点が加味されるようになった。

1952年連邦助成ハイウェイ法は州際ハイウェイに2,500万キロの支出を認めた。州への助成率は50%である。この助成は州際高速道路の建設に特化した助成としては初めてのものであった。

アイゼンハワー大統領が政権についた1953年１月までに、各州は、１万327キロの道路の改良を９億55百万ドル（半分は連邦資金）で行っていた。しかし、その時の交通量でさえ十分にまかなえるものは州際ハイウェイのうちわずかに24%にすぎなかった。（BPR（PRAからBPRに名称変更）の見解）

アイゼンハワーにはハイウェイ建設につながる二つの体験があった。一つは中佐時代の1919年に、悪路に悪戦苦闘し62日間かけ陸軍輸送隊を米大陸横断させたことである。もう一つは第二次世界大戦のとき見たドイツ・アウトバーンのすばらしさである。

アイゼンハワーは、1953年は朝鮮戦争の後処理と戦後の景気後退阻止に努力を傾注した。ハイウェイに関心を向ける余裕はなかった。1954年になると連邦助成ハイウェイ法制定の年でもあり、１月の一般教書では「安全で十分な全米ハイウェイ網の建設の必要性」をうったえた。

連邦議会は、連邦の負担割合をアップして60%

とし１億75百万ドルの拠出を認めるなどハイウェイ建設を加速させる1954年連邦助成ハイウェイ法の可決成立をすみやかに行った。しかし、どこに重点をおいて助成額を配分するかという各州間の利害調整は後回しになった。配分のウエイトづけにつき、人口が集積する都市地域をかかえる州は「人口を重視すべき」と主張し、広大な農村地域が広がる州は「州の面積と地域間距離を重視すべき」と言い張った。

1954年７月の知事会議にアイゼンハワーは出席できなかったが、代わって出席したニクソン副大統領が次のように述べた。

「今後10年間で500億ドルをかけハイウェイ網を整備することが必要だ。現在のハイウェイには、５つの問題点がありこの解決が求められている。高い交通事故死傷率、回り道や渋滞による多額の経済損失、交通事故関係の数多くの訴訟、輸送の非効率、自然災害や他国からの侵略への対応障害である。ハイウェイ建設のためグランドプランが必要だ。債務累増を避ける自立的なファイナンスの仕組みを作るべき。グランドプランの連邦担当部分を具体化するため、州と連邦との協力関係の樹立が大切である。さらに、州のハイウェイシステム近代化に連邦政府は協力すべきである。」

アイゼンハワーは、全米ハイウェイ計画の検討を行うため諮問委員会を設置した。委員長Lucius D. Clayの名前をとって「クレイ委員会」と言われた。

クレイ委員会は、想定されるすべてのハイウェイを建設するには総額1,010億ドル必要だと見積もった。連邦の負担割合は３割。当面、10年間で近代化を急ぐ道路は６万670キロで、経費は230億ドルかかり、このほか都市部の道路整備に40億ドルを要するとみた。合わせて総額270億ドルがこの10年間に必要であると推計した。この270億ドルのうち州等の負担分20億ドル、連邦負担分250億ドルとし、この250億ドルは、新設する連邦ハイウェイ公社（Federal Highway Corporation）が債券発行で市場から資金調達し、この債券の償還にはガソリン税収入をつかって30年間でおこなう。30年間の間には交通量の増加によりガソリン税収入も増え税率アップは不要だとの前提条件であった。

クレイ委員会報告書を議会に提出するにあたって、アイゼンハワーは次のようなメッセージを寄せた。

「国家としての連帯は、思想の自由交流と人々・物資の簡便な移動により維持される。情報の全国切れ目のない流通は、全米を網羅し南北国境をむすぶ巨大なハイウェイ網を利用する個人、ビジネスで担保される。通信・交通システムが生み出す連携の源泉は、まさに「州の連合：United States」にある。州なくしてはわが国は単なる個々の部分の集まりにすぎないのだ。」

テネシー州選出の上院議員Albert Goreは、公共事業委員会道路小委員会の委員長として1961年度まで、75%連邦負担で100億ドル拠出し、総延長６万84百キロの道路を整備する法案を用意した。他方、財政委員会委員長のバージニア州選出の上院議員Harry Flood Byrdは、クレイ報告の債券発行ファイナンスに反対し、税収入の範囲内で支出すべきだと主張した。ガソリン税の収入を30年間道路整備に固定化させることや公社の債券発行が議会のコントロールの外になることが反対理由だった。

上院は、クレイ委員会の構想を否決する一方でGore法案には圧倒的多数でこれを承認した。

下院の公共事業委員会道路小委員会の委員長George H. Fallon（メリーランド州）は、ハイウェイ利用関連の税金を増やしてハイウェイ建設計画をまかなえるようにし、また、連邦負担割合を90%とし1968年までの拠出額を盛り込む法案を

準備した。さらに、国防への州際ハイウェイの重要性を強調するため、Fallonは、州際ハイウェイを「州際・国防ハイウェイ国家システム（National System of the Interstate and Defense Highways）」と呼ぶことを提案した。

下院では、クレイ構想は否決されたが、驚くべきことにFallon法案も否決された。トラック、石油、タイヤ業界が法案反対のロビー活動をおこなったからだといわれた。

アイゼンハワーは諦めなかった。1956年１月の一般教書でも近代的な州際ハイウェイ網の重要性をうったえた。1956年は大統領選の年で、議会審議の時間的な余裕は少なかった。

ところが、事態は好転。1955年９月にBPRは、指定を保留していた残りの3,500キロを都市部に集中的に指定。さらに、BPRは、1947年指定の州際ハイウェイと都市周辺のハイウェイ100路線の建設予定地域を明らかにした。州際ハイウェイが都市開発にいかに重要な役割を果たすかが具体的に理解できるようになったのだ。Fallon法案に反対したトラック業界なども、高速道路建設の効果を認識し、それまでの漠然とした反対から条件闘争へと態度をかえていった。

上院では1955年可決されたGore法案がそのまま生きていたのに対し、法案を否決された下院では、Fallonが1956年連邦ハイウェイ法案を提案した。６万５千キロを13年間で建設する。連邦は建設費の90%、248億ドルを拠出するという内容であった。各州への資金配分は、州際ハイウェイすべての建設費に対する各州の建設費の割合を基準に（cost-to-complete基準）、予算額を配分する仕組みであった。

アイゼンハワーは、議会との妥協を迫られ、クレイ報告書の仕組みをあきらめ、見積もり税収額に応じて支出するという原則を採用した。

1956年３月、下院予算委員会には、ルイジアナ州のHale　Boggs議員が1956年ハイウェイ収入法案を提案した。１ガロン当たり２～３ドルガソリン消費税をアップし、ハイウェイ利用者が負担する税からの税収をハイウェイ信託資金（Highway Trust Fund）に入れ、ハイウェイ建設計画に充てる、という案が提案された。

下院予算委員会は、FallonとBoggsの法案をあわせ1956年連邦ハイウェイ法案とし、この法案は圧倒的多数で下院で可決された。

この法案は上院に送られた。上院公共事業委員会は、下院の法案のハイウェイ建設計画の部分を、Gore法案のそれを一部手直しのうえ入れ替えた。手直ししたところは、Fallon法案と同じく完成まで13年計画とし助成額は248億ドル、助成率を90%にしたことである。下院の法案と最も異なる点は、州への資金配分の方程式で、Gore法案のウエイトづけでは３分の２が人口、６分の１が各々州の面積と道路の距離であった。上院財政委員会はBoggs法案の資金の調達・配分の仕組みをおおむね受け入れた。歳出規模が歳入額を上回る場合の懸念が財務長官から出されたが、財政委員会のByrd委員長は、「Byrd Amendment」といわれる解決案を提示した。それは、歳出額が歳入額を上回ると財務長官が予想するときは、商務長官は歳入額に見合うよう各州への歳出額を案分比例で減らすというものであった。（当時、運輸省は未設置であり担当省庁は商務省であった。）

下院と上院の法案が相違することから両院協議会が開かれGoreとFallonの両案の間で調整がはかられた。

州際ハイウェイは、少し道路距離をのばし６万６千キロと決まった。連邦助成額は1957-69年の13年間で250億ドル、助成率は90%。各州への助成配分の方法は、最初の３年間はGoreの配分方式で、その後は、Fallonのcost-to-complete基準で、というものであった。

1956年法では、1975年時点での交通量予測に合うようなハイウェイの規格を求めた。この1975年基準は、後に「完工後20年先」に修正された。BPRは、AASHOの協力を得て、規格の統一化、完全自由アクセス化、道路・鉄道の立体交差化をはかった。２車線と道路・鉄道平面交差は交通量がわずかのケースにのみ認められた。ただ、1966年法では、州際ハイウェイは交通量のいかんを問わずすべて４車線、立体交差に改められた。

州際ハイウェイを利用する自動車の台数制限は、もともと当初案で認められていた場合と商務長官が承認する場合の２つのケースに限って特定のインターチェンジで認められることになった。サービスステーションなど商業施設の道路サイドでの設置は、州際ハイウェイでは認められなかった。ちなみに有料道路ではフランチャイズ制で容認されていた。

連邦助成資金は、民間がすでにもつ道路占用権を取得し州にそれを帰属させるためにも用いることができるようにした。また、それまでに建設されていた有料の道路、橋梁、トンネルとは別に、並行して州際ハイウェイを整備することは非効率であると考え、これらの既存インフラも州際ハイウェイに組み込むことを可能にした。なお、これらのインフラや既設州際ハイウェイの連邦助成が９割に達していない場合、９割までの差額を連邦助成の対象にするか、という点については、議論を先送りにし、1991年の拠点間陸上運輸効率化法（ISTEA）で初めて助成対象になった。

1956年６月、法案はアイゼンハワー大統領の署名によって連邦助成ハイウェイ法として成立した。

その後、予定の州際ハイウェイがほぼすべて完成した1990年10月、ブッシュ大統領は、アイゼンハワーの功績をたたえ、州際ハイウェイの名称を「Dwight D. Eisenhower州際・国防ハイウェイシステム」に変更する決定をおこなったのである。

４　ハイウェイ信託資金（Highway Trust Fund）

高速道路建設の財政基盤を確保するため大きな機能を発揮してきたのが、ハイウェイ信託資金である。この財源調達・資金配分スキームは、1956年ハイウェイ歳入法（Highway Revenue Act of 1956）で設けられた。

ハイウェイ信託基金設立の前までは、ハイウェイ利用者に関連して集められた税金は、一般資金（General Fund）に繰り入れられ、この税収とハイウェイ建設とのリンクはなかった。1944年に約４万マイルの州際ハイウェイがルート指定されたが、財政的な裏づけは乏しかったのだ。1956年、アイゼンハワー大統領が、連邦助成ハイウェイ法と同時に成立させたハイウェイ歳入法に基づき作られたハイウェイ信託資金は、ハイウェイ利用者の負担に「最終的に」帰属する税で集められた資金をハイウェイ建設に投下するという、ハイウェイ利用者の負担と受益を基本に組み立てられたものだ。このメカニズムによって、1956年度の支出予算額１億7,500万ドルが翌年には11億7,000万ドルに、1960年度には22億ドルに膨張していった。ハイウェイ信託資金は、州際ハイウェイの歴史で述べた経緯からして、その設立時から借入れで資金を調達することは認められなかった。あくまでも支出額の上限は、税収見込み額である（pay-as-you-go basis）。州に対しては、州の支出に先だって資金が交付されるのではなく、実際に州が支出した経費のうち連邦が負担すると定められた金額を後から支払うスキームになっている。

「ハイウェイ利用者から集めた資金でハイウェイ建設を」という原則は今も維持されているが、税と用途の構造は、当初のそれから大きく変化してきている。

1970年代なかばには、すでに、州際ハイウェイ建設に投じられる金額は資金の半分だけで、残り

の半分はこれ以外のプログラムに投下されるようになっていた。1973年には、各州はハイウェイ以外の交通整備プログラムに資金をあてることができるよう制度改正された。1982年陸上運輸支援法（Surface Transportation Assistance Act of 1982）は、それまでの１ガロン４セントのガソリン消費税を９セントに引き上げるとともに、ハイウェイ信託資金をハイウェイ勘定（Highway Account）と大量輸送勘定（Mass Transit Account）に区分し、大量輸送勘定へは１ガロン当たり１セント繰り入れられることになった。ちなみに、1982年段階までには、当初の州際ハイウェイ建設計画に盛り込まれたハイウェイの95.3%の工事が完了していたとのことである。

ハイウェイ信託資金に繰り入れられる資金は、自動車燃料消費税（ガソリン、ガソホール、ディーセルなど）や、タイヤの販売、新車のトラック・トレーラー等の販売、さらに車体重量の大きな車両の使用の際に課せられる税からの収入である。これらの税は、高速道路を利用する利用者が直接納税するのではなく、大半は、ガソリン等の生産・輸入者やトラック等の販売者が納税義務者で、これらの者から、IRS（内国歳入庁）に納付される。

現在の自動車燃料消費税は表のとおりであるが、この課税額と配分は、その時々の政策に応じて変化してきた。

たとえば、1970～80年代、連邦政府は、石油等の輸入化石燃料に代替する燃料の使用をうながすとともに、農家所得を支援する政策をとった。この政策の一つで今も続いているのが、エタノールのような植物を原料とするアルコール燃料の使用を促進する税制優遇措置である。ガソリンにエタノールを混合した燃料、ガソホールへの課税は、ガソリン消費税の税額18.4セントからエタノールの混合割合に応じて軽減されている。最も一般的なエタノール10%混合の場合では１ガロン当たり13.1セントと、5.3セントの軽減である。

また、配分先についても、当初のハイウェイ建設への重点投下から、道路維持補修、空港・港

表４　2000年度のハイウェイ信託資金の原資とそのシェア

		納　税　額	シェア
自動車燃料		302億88百万ドル	86.6%
	ガソリン	208億02百万ドル	59.5%
	ガソホール（注）	16億09百万ドル	4.6%
	ディーゼル等	78億77百万ドル	22.5%
トラック、トレイラー		33億21百万ドル	9.5%
重車両		9億21百万ドル	2.6%
タイヤ		4億42百万ドル	1.3%
全納税額		349億72百万ドル	100.0%

（注）　ガソリン・エタノール混合自動車燃料
（出典）　運輸省の「Our Nation's Highways 2000」

表５　2001年７月現在の主な自動車燃料消費税の課税額と税収入の配分割合

（１ガロン（＝3.785リットル）当たりの課税額（セント））

税　　目	課税額	左の課税額の各種資金への配分額			
		ハイウェイ信託資金		流出地下貯蔵タンク信託資金	一般資金
		ハイウェイ勘定	大量輸送勘定		
ガ ソ リ ン	18.40	15.44	2.86	0.10	
ディーゼル	24.40	21.44	2.86	0.10	
ガソホール	13.10	7.64	2.86	0.10	2.5
液体天然ガス	13.60	11.47	2.13		

湾・トラックターミナル等の建設、代替大量輸送手段の整備、さらに、地下貯蔵タンクからのガソリン等の流出防止、連邦財政の赤字補填へと配分先が拡大してきた。

ハイウェイ信託資金は、当初は他の連邦予算から独立していた（off-budget）。しかし、税収額の所要支出額を大幅に上回ってきたことから、1966年、大統領は一般資金への繰入れを決定し、1968年には他の連邦予算との連動が決められた（on-budget）。今では議会が歳出額の上限を決めている。したがって、資金の年度ごとの歳出額は、高速道路建設等の計画で承認された所要額を下回ることもあり、税収額の余剰分は一般資金（General　Fund）に預託される仕組みになっている。

さらに、税収が、「一般資金への預託」というかたちではなく、一般資金へ繰り入れてしまう仕組みも導入された。ガソリンへの課税は、1982年までは4.00セント/ガロンであった。その後、財政赤字補填のため引き上げられ、1993年10月からは現行の18.4セント/ガロンとなり、各州が独自に集めるガソリン税（州税）の平均的な税額とほぼ同額になった。（注）90年代は1997年９月まで１ガロン当たり2.5セント～6.8セントが、財政赤字補填にまわされていたのだ。ちなみに、ガソリンからの税収分については、財政補填はなくなり、1997年10月以降は補填に充てていた分を含めハイウェイ信託資金にそのまま入っている。しかし、財政の赤字補填は、今でもガスホールからの税収の一部2.5セントの一般資金への繰り入れとして一部残っている。

（注）　州のガソリン消費税の税率

1980年代、州のガソリン消費税の税額は大きな上昇を示した。90年代、各州加重平均での実際の税額は若干上昇傾向で現在では18セント/ガロン強である。ただ、ガソリン価格・税額の1970年値を基準に調整した値で見ると、税額は38%引き下げられたことになる（1970年：7.02セント/ガロン→2000年：4.35セント/ガロン）。

1998年成立のTEA-21は、ハイウェイ利用者にかかる税金の経理・配分メカニズムとして、ハイウェイ信託資金をそのまま活用することとしたが、一定のハイウェイ・交通プログラムに対しては支出水準を保証する仕組みを作った。TEA-21以前では、毎年の予算編成過程において、支出が義務的でない他の裁量的政策プログラムとの間で財源の確保をめぐって競い合った。TEA-21は、ハイウェイ・交通プログラムの支出に新規に予算枠を設けた。これらのプログラムと他の裁量的政策プログラムとの間に予算的な「ファイア・ウォール（防火壁）」をつくったのだ。具体的には、TEA-21に定める６年間の陸上交通プログラムへの拠出2,179億ドルのうち、約1,980億ドルはファイア・ウォールで守られることになった。

ハイウェイ勘定、大量輸送勘定からの資金の使途は具体的には、どうなっているのだろうか。

主要な予算項目は表のとおりである。主な項目について簡単に説明すると、

１）全国ハイウェイ網（NHS）プログラムの予算は、州際ハイウェイなどの全米約26万キロのNHS道路やこのハイウェイにつながる空港、フェリー発着場、港湾などの改良に使われる。

２）州際ハイウェイ維持補修プログラムの予算は、NHSの中で特に重要な全米約7.4万キロの州際ハイウェイの再舗装、復旧、補修などに使われる。

３）陸上輸送プログラムの予算は、使途が弾力的で、NHS等の連邦助成ハイウェイや橋梁、バスターミナル、公共交通輸送プロジェクトなどに投下される。

表６　TEA-21に基づく主要ハイウェイ助成プログラム（1998～2003年度）とFHWAの連邦予算配分状況（1998～2000年度）（注）

（単位：百万ドル）

プログラム		98～03	1998	1999	2000
ハイウェイ建設プログラム					
	全国ハイウェイ網	28,600	3,989	4,607	4,651
	州際ハイウェイ維持補修	23,800	3,294	3,759	3,795
	陸上輸送プログラム	33,300	4,654	5,377	5,428
	橋梁取り替え・改修	20,400	2,845	3,211	3,242
輸送プログラム					
	渋滞緩和・大気汚染改善	8,100	1,163	1,311	1,324
アパラチア開発ハイウェイ網		2,300	―	443	443
最小保証		35,100	5,386	6,387	6,719
総　　計		171,100	21,331	25,095	25,602

（注）　次の予算は含まず。周遊トラッキング路、都市地域計画化、収入・予算調整（RABA）、緊急復旧、ハイウェイ関連交通安全、連邦所有地域ハイウェイ計画、実施義務化プロジェクト、リニアモーターカー技術開発、高速陸上輸送開発、ITSシステム等。

（出典）　運輸省の「Our Nation's Highways 2000」

４）渋滞緩和・大気汚染改善プログラムの予算は、クリーン・エア法（Clean Air Act）の基準値を満たすため行われる道路拡幅工事などの運輸関係プロジェクトに充当される。

各州への配分額は、州ごとのハイウェイ利用者の数やハイウェイ等の資産保有状況、建設・維持管理所要額などをみて決められる。また、プログラム間の予算の移流用は、一定の枠内で州の判断で可能になっている。

５　終わりに

米国では、1980年代でほぼ基幹的な高速道路網の整備は終わり、いわゆる道路特定財源を使って、高速道路の維持管理や港湾・空港・トラック/バスターミナルの整備、さらに、代替輸送手段の整備など、交通体系全般の整備に充ててきた。来年、これらの交通体系整備の法的裏づけとなっているTEA-21が有効期限を迎える。ポストTEA-21の法案のフレームワークをどう組み立てるか、すでに連邦議会でも議論がスタートした。州際ハイウェイの多くは老朽化が目立ち、再舗装化や橋梁の取り替えに巨額の費用がかかると見込まれている。また、都市部を中心に慢性的な渋滞が顕著になり、この解消の必要性が叫ばれている。これらの政策を実行に移すため、ガソリン消費税の引上げやガソホールの軽減税率見直しなどによって財源を増やす議論が登場してきている。さらに、これまでも法案策定のたびに争われた都市・農村間の資金配分比率のあり方について議論がまた顕在化するとの見方もある。

米国の高速道路整備の枠組み、手法は、わが国とは異なる部分が多いが、わが国の今後の高速道路整備、さらに公共インフラ整備のあり方を考えるにあたり、米国の論議の展開は注視するに値するように思う。