

2度目の2020年度の暫定予算の後の 本予算の成立と道路関係の予算

ます くら かつ しげ
益 倉 克 成*

2019年10月から始まる2020年度予算について、11月19日までの暫定予算になったことを11月号で報告した。この暫定予算の期間では連邦議会のインフラ関係の委員会でも活発な審議が行われていた状況で、本予算にインフラの事業費が盛り込まれることが期待されていたが、財政担当の委員会での本予算の審議が進まず、12月20日までの2度目の暫定予算になり当面を凌ぐことになった。この暫定予算の中に、道路関係の予算の確保を含む条項が含まれていて、道路予算の執行の支障が当面、回避され、関係者は安堵した。

米国の制度では、連邦予算の組み立ては連邦議会の権限が大きいので、下院における大統領への弾劾の審議が今後の予算の審議と大統領の承認にどのように影響するかが、注目されていたが、2度目の暫定予算の期間に、北米自由貿易協定とメキシコとの国境の壁を含む防衛予算についての民主党と、共和党やトランプ政権の間の妥協が成立し、全体で1兆4000億ドルの本予算が成立した。この中には、道路予算を含むインフラへの出資が含まれている。今号では、連邦議会の審議の状況の紹介に合わせて、道路事業の財源確保などに関する提言を紹介する。

1. 2回目の暫定予算とハイウェイ出資の確保の法案の成立

2019年10月から始まる、2020年度の本予算が成立せず、11月19日までの暫定予算で政府機関の閉鎖が避けられていたが、その後の連邦議会での本予算の審議が進まず、12月20日までの、2回目の1か月の暫定予算が上下院で承認され、期限切れ寸前のトランプ大統領のサインにより成立し、再び当面を凌ぐ結果になった。インフラ関連では、この暫定予算のなかに、ハイウェイトラストファンド

(HTF) に提供される76億ドルの削減を廃止する部分が含まれており、道路予算も当面を凌ぐことになった。

HTFは、車の燃料税を財源とした交通インフラへの特定財源であるが、1ガロン当たりの税額が1993年以来同額であり、近年の燃料効率の向上、運転距離の減少や工事費の増額のため、財源不足をきたし、一般財源からの充実に頼っている。この状況でHTFに補助金を提供しているのは2015年のFixing America's Surface Transportation (FAST) 法であり、この法の中で義務付けされていた削減が2020年7月1日に効果を生じる予定であったが、この措置により76億ドルの削減が回避された。

2. 2020年度の本予算の成立

2度目の暫定予算の間に、民主党と共和党・トランプ政権の妥協が成立し、全体で1兆4000億ドルの2020年度の本予算が上下院を通過し、大統領のサインにより期限ギリギリの11月20日に成立した。

この本予算の中での交通関係への出資は、Better Utilizing Investments to Leverage Development (BUILD) (HTF関連とは別のハイウェイへの裁量的な補助金) の補助金プログラムのための10億ドル、連邦ハイウェイ管理局のための493億ドル、連邦航空局のための176億ドル、連邦公共交通庁のための129億ドル、連邦鉄道管理局のための28億ドル、および高速道路交通安全局のための9億8,900万ドルが含まれている。これにより、2020年9月までの2020年度の道路予算が確定した。さらに、洪水保険を援助する条項も含まれているとのことである。また、大部分が、トランプ大統領の国境壁のプロジェクトへの出資になる軍と国土安全保障省に出資する

法案も成立した。

今後の課題としては、このFAST法は2020年9月30日に期限切れが設定されているので、ハイウェイへの補助金出資のためには、これに代わる新しい法律が必要で、上院の環境及び公共事業委員会は、複数年の道路法案をすでに可決しているが、必要な収入を確保する条項について管轄権を持っている他の委員会はまだ行動していない状況である。インフラ関係者は、今後の連邦議会の動きに大きく期待している。

[参考記事] The New York Times (tiered subscription model) (11/19)
<https://www.nytimes.com/2019/11/19/us/politics/house-shutdown.html>



[参考記事] Engineering News-Record (11/21)
<https://www.enr.com/articles/48186-update-trump-signs-cr-including-repeal-of-76b-highway-fund-cut>



[参考記事] The Associated Press (12/18)
<https://apnews.com/f8c73b335c490ae7358e859d97b4e3bc>



3. 道路関係の財源確保などに関する提言の紹介

1) 連邦議会予算局の道路財源確保のための運転距離税 (VMT) の調査結果

燃料税を財源にした、ハイウェイトラストファンドは、上記の通り、資金不足になっており、燃料税の増税の必要性が、広く認識されているが、増税は政治的に忌避されることが多いことや、今後の燃料効率の向上や電気自動車の普及を考えると、安定的な財源にならないとの意見も多く、代替手段として、運転距離に応じて課税する運転距離税が有効な手法と認識されている。連邦議会予算局が、商用トラックのVMTについての議員向けの資料として調査結果を公表した。検討すべき3つの主要な分野を示している。

1. 課税ベース—課税対象のトラックの範囲、課税対象の道路
2. 税率構造—すべてのトラックに均一か、トラックの構造、重量や路線で差異を付けるか
3. 実施方法—走行距離計、無線識別リーダ、電子記録機器などの車載機器のどれを使うか。

また、報告書は、すべての道路とトラックに適用した場合に、税を1マイル7.5セントとすれば、現行の税に置き換えるのに十分であると述べている。

<https://www.cbo.gov/system/files/2019-10/55688-CBO-VMT-Tax.pdf>



2) 渋滞プライシングの成功のためのヨーロッパの事例からの教訓

渋滞プライシングは、道路の渋滞の解消などのために、一部の路線の有料化や有料料金の割増を行う政策であるが、ヨーロッパの先行事例調査により米国で成功させるための教訓を示している。道路の有料化を単に交通資金の増収の目的に限るのではなく、交通量の削減、大気汚染の防止、公共交通機関の充実などの便益を示すことが重要と結論している。ロンドンは、増大する交通の対策のために実施され、入域する車を39%減少させ、サイクリングの利用が3倍になった。ストックホルムは、大気汚染の防止を目指した車の交通量の減少成功した一方で、スエーデンの都市では、資金集めに重点を置いたため計画が不人気になったとの報告であった。これらの例により、シカゴ、コネティカット、ニューヨーク、ロサンゼルス、ボストンの計画に教訓を示している。

[参考記事] Equipment World (11/11)
<https://www.equipmentworld.com/2019-bridge-inventory-states-struggle-to-keep-up-with-deteriorating-bridges/>



3) 専門紙による全米の橋梁の状況についての調査

各州の担当者への調査に回答した41州の結果は、ほとんどが欠陥のある古い橋梁の修理や架け換えが資金不足のための必要性についていけないことを示している。各州の橋梁の状況や資金確保の動きについても詳しく報道されている。その中で示されている連邦のデータによる各州の橋梁の状況は以下の通りである (Poorな条件とは、進行中の腐食があるなどの、3段階評価の最低ランク)。

Poorな橋梁が少ない州	全橋梁	Poorな橋梁の数	Poorの%
1 アリゾナ	7,838	91	1.2%
2 ネバダ	2,017	27	1.3%
3 テキサス	54,375	770	1.4%
4 ユタ	3,005	54	1.8%
5 バーモント	2,774	67	2.4%
Poorな橋梁が多い州	全橋梁	Poorな橋梁の数	Poorの%
1 ロードアイランド	780	180	23.1%
2 ウェストバージニア	7,269	1,444	19.9%
3 アイオワ	24,008	4,569	19%
4 サウスダコタ	5,690	973	17.1%
5 ペンシルバニア	22,844	3,496	15.3%

[参考記事] Streetsblog/New York City (10/31)
<https://nyc.streetsblog.org/2019/10/31/europes-congestion-pricing-lessons-for-america/>

