

## 6.道路新法の動向

### 6.1 連邦政府の動き

1998年6月に成立した、現行法(「1998年21世紀交通最適化法」(Transportation Equity Act of the 21st Century: TEA21))は、本来03年9月に期限切れとなるところであったが、これに替わる新法(The Safe, Accountable and Efficient Transportation Equity Act of 2003: SAFETEA)については連邦政府及び議会との話し合いがつかず、結局04年の2月末まで5ヶ月間延長された。

この間連邦政府は03年5月総額2、560億ドルからなる法案を公表した。

これは総額2,180億ドルからなる現行TEA21法に比較して380億ドル、17.3%の増となるものであった。

主な内容としては

注目されていたガソリン税の引き上げや消費者物価指数との連動等は一切含まれない  
ガソール税はガロン当たり2.5セントを一般会計に繰り入れず、道路信託基金に繰り入れる

交通安全に最も力点を置き、毎年交通事故により43,000人の生命と2,306億ドルもの経済損失を被っており、事故件数を5年で3分の1にすることを目標とする。シートベルト着用を義務付けている州への優先的な補助金の配分(現在法律で義務化している州は18州プラスDCとプエルトリコ)

渋滞緩和のための鉄道貨物基地、貨物積出港等との連携重視等となっていた。

そしてブッシュ政権は増税を求める議会等の動きに対しては強い抵抗を示し、延長期限が迫る04年2月3日には交通省及び財務省両長官名で議会に対してレターを送付し

ガソリン税増税を含まないこと

連邦税納税者に対して真実のコストを隠蔽するような借金方式その他類似方式を含まないこと

高速道路経費はすべて道路信託基金で賄われるべきで一般会計から支出しないことの3つの条件を提示し、このいずれかの条件が守られないときは大統領に対して拒否権を実行するよう明確に進言すると述べた。

### 6.2 議会等の動き

議会あるいは地方政府の道路担当者会議(American Association of Highway & Transportation Officials: AASHTO)をはじめその他道路利用者等の関係団体は連邦政府の提案に対して抜本的な税の引き上げを含む新たな措置が含まれてないこと、現行計画に対して総額の増え方も不足している事等を理由として一斉に不満の声が高まった。

議会の手続きとしてはまず下院について担当委員会は交通インフラ委員会（House Transportation and Infrastructure Committee）であるが、税関係は歳入委員会（House Way and Means Committee）で議論される。下院については、担当委員会段階ですでに 3,750 億ドルからなる法案が議論されている。

その内容は

2004 年度 500 億ドルから始まって、年々 50 億ドルずつ総額を増加させる財源はガソリン税を現在のガロン当たり 18.4 セントからに 8 セント増税する。初年度は 1 セント、後はインフレ率に連動させ 2009 年度には 26.4 セントまで上げる。  
エタノール税のうち 2.5 セント分については一般会計から道路信託基金に繰り入れる。道路信託基金の利子を一般会計から基金に繰り入れる。  
その他もろもろの免税措置の撤廃等

しかしながら紆余曲折を経て 04 年 2 月末の期限までには本会議にかけられず、後述するように上院との協議の結果現行 TEA21 法を更に 2 ヶ月 4 月末まで延長することに合意した。

上院は下院より複雑に権限が細分化されており、財政委員会（The Senate Finance Committee）が税関係を、環境公共事業委員会（The Senate Environment and Public Works Committee）が道路計画を、銀行・住宅・都市委員会（The Senate Banking, Housing and Urban Affairs Committee）が公共交通関係を、商業・科学・交通委員会（The Senate Commercial, Science and Transportation Committee）が自動車、安全問題を審議しその後本会議にかけられる。

上院については、期限前の 2 月 12 日本会議において今後 6 年間で 3,180 億ドルからなる法案を賛成 76 反対 21 で可決した。

これに対して米大統領報道官は「このままの内容なら大統領は拒否権を発動する」と語った。

結局上院下院で協議が成立せず最終的には 2 月下旬が延長期限であった現行 TEA21 法を、更に 2 ヶ月間 4 月下旬まで延長することで上下院とも合意した。

### 6.3 今後の見通し

連邦政府案 2,560 億ドル、下院 3,750 億ドル、上院 3,180 億ドルそれぞれについての総額の調整及び内容について大統領拒否権発動のための 3 項目をいかに回避するかが今後の課題であるが、どうやら 3 月初旬段階では大統領府側は 2,700 億ドルあたりを落としどころとして、議会側は 2,900 億ドル位までは減額可能として下協議が上下院間、また議会と大統領府間で行われているようである。

今年秋に選挙を迎える大統領としてはいかなる形であっても増税を含むことは受け入れら

れないので、財源確保としては免税措置の撤廃とかガソリン税の代わりに他のアルコール関係の値上げとかで確保するしかないであろうとみられている。

ちなみに過去道路新法を巡っては常に議会で問題になっているので、過去の経緯を以下に参考として記述する。

#### **(参考1) 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 議会間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が大きすぎるとして拒否権を発動した(「公共投資と日本経済40号、211頁以下参照」)。しかしながら当時のオニール下院議長の主導で再投票によりこれを覆した。

1991年 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 支出増に反対する議員のためTEA21法は期限経過後も成立しなかったが、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。

#### **(参考2) 議会における法案審議状況**

##### **2003年**

9月16日 TEA21法の5ヶ月延長法案(H.R.3087)が下院に上程。

9月24日 5ヶ月延長法案(H.R.3087)を下院が可決。

9月25日 5ヶ月延長法案(H.R.3087)を上院に送付。

9月26日 5ヶ月延長法案(H.R.3087)が上院で可決。

11月20日 総額3750億ドルのTEA-LU法案(H.R.3550)が下院に上程。(審議は進んでいない。)

##### **2004年**

2月10日 TEA21法の4ヶ月延長法案(H.R.3783)が下院に上程。

2月11日 TEA21法の4ヶ月延長法案(H.R.3783)を下院が可決。上院は12日同

法案を受け取り、24日及び25日に審議したが、審議未了。

2月12日 総額3180億ドルのSAFETEA法案(S1072)を上院が可決。

2月26日 TEA21法の2ヶ月延長法案(H.R.3850)が下院に上程され、同日中に審議を終わり、可決。同日中に上院に送付。

9・11テロ調査委員会の調査期間を2ヶ月延長する法案(S2136)が上院に上程。ハスタート下院議長が同法案に反対する旨表明。

上院のマケイン、リーバーマン両議員が9・11テロ調査委員会の調査期間を2ヶ月延長する条項をH.R.3850に付加する方針を打ち出す。

2月27日 ハスタート下院議長が反対を取り下げ、調査委員会の設置期限の延長を約束。TEA21法の2ヶ月延長法案(H.R.3850)を原案のまま上院で可決。

調査委員会の延長法案(S2136)を上院が可決。

2月29日 大統領がTEA法の2ヶ月延長法案(H.R.3850)に署名。

3月3日 調査委員会の延長法案(S2136)を下院が可決。

(注)(S\*\*\* )は上院、(H.R.\*\*\* )は下院における法律番号。

#### 6.4 道路財源増額の必然性

これに関しては、「日本経済と公共投資」No40、P200以下を参照されたい。

そこでも述べた通りこの10年間においても全国の高速度道路渋滞状況はますます悪化しており、比較的中立的な立場の議会会計検査院の報告書においても渋滞状況の悪化が深刻であるとしている。

渋滞状況の悪化については、このほかに全米高速道路利用者連盟(American Highway User's Alliance)の最新の報告書が公表されたので、次に参考として添付する。