

## 【アメリカ】2014年道路交通資金調達法

海外立法情報課長 岩澤 聡

\* 2014年8月8日に成立した道路交通資金調達法(P.L.113-159)は、2014年9月末で失効する道路信託基金からの支出権限を2015年5月末まで延長するとともに、同基金の破綻を回避するため、一般財源等から約108億ドルの資金を繰り入れる。

### 1 背景と経緯

道路信託基金(Highway Trust Fund)は、連邦自動車燃料税(ガソリン及びディーゼル燃料)を主要な財源として、道路の建設や補修、公共交通機関の整備等にかかる州や地方政府の費用負担を補助することを目的とする。議会予算局(CBO)の報告によれば、過去10年間に道路信託基金の収支は520億ドルを上回る赤字となっており、2008年以降、連邦議会は主として国庫の一般財源から総額で540億ドルを補てんする措置により同基金の赤字に対処してきた。今回の立法も、2014年10月からの8か月間を期限として、財源の措置と合わせて、道路整備等にかかる同基金からの予算支出権限を延長するものである。

道路信託基金の財政ひっ迫の最大の原因は、1993年以来20年以上にわたって連邦自動車燃料税率が据え置かれている(ガソリン税の場合、1ガロン当たり18.4セント)ことである。加えて、近年の自動車燃費性能の向上の影響等も指摘されている。

今回の法案を、下院は7月15日にいったん可決し上院に送付したが、上院は、7月29日に、同法案の支出権限の延長期限を2014年12月末までに短縮する修正案を可決した。下院は7月31日に上院の修正案を否決し、上院も結果的にこれを受け入れたが、上院の修正案の狙いは、11月の中間選挙後において、より長期的な道路交通関連プログラム改革法案の速やかな審議を促すことにあった。

### 2 法律の概要

道路交通資金調達法(Highway Transportation Funding Act)の主要な内容は以下のとおりである。

<連邦の補助による道路プログラムの延長>

- ・ 2012年7月制定の「21世紀の発展に向けた前進法」(MAP-21)をはじめ、歴代の道路交通分野の授權法である「SAFETEA-LU法」(2005年)、「21世紀のための交通公平法」(TEA21、1998年)、「総合陸上交通効率化法」(ISTEA、1991年)等により認められた既存の道路整備プログラムで、2014年9月30日に失効予定であったものを2015年5月31日まで継続する。

<交通安全プログラムの延長>

- ・ 国家道路交通安全局が所管する多様な交通安全関連プログラムを2015年5月31

日まで継続する。具体的には、道路安全性に関する研究開発、全国運転者登録簿、高視認性法執行プログラム（当局の監視活動・能力を広く認知させることによる違法運転の抑止を目的とした交通安全規制の取組み）等が含まれる。

<支出権限の再授権>

- ・ 以上のような道路交通関連プログラムに対する道路信託基金からの支出権限を2015年5月31日まで延長する。各事業の歳出割当額は、2014年度の歳出予算額をベースとし、延長日数に応じて243/365の比により算出する。

<道路信託基金への資金充当及びその他の支出相殺措置>

- ・ 道路信託基金のうち道路の建設及び維持・管理を賄う道路勘定に対して、一般財源から77億6500万ドル（約8000億円）を繰り入れる。また、地下貯蔵タンク漏出事故信託基金から同勘定に対して10億ドル（約1030億円）を繰り入れる。
- ・ 道路信託基金のうち公共交通機関の整備の使途に充てられる公共交通勘定に対して、一般財源から20億ドル（約2060億円）を繰り入れる。
- ・ 内国歳入法典等の改正により、単独雇用主確定給付型年金制度において雇用主に課せられる最低積立基準額の決定のための適用利率を改定する。CBOの見積もりでは、この措置により、2014-24年の期間に約12億ドルの歳出削減と約52億ドルの歳入増（主として法人所得税）が見込まれる。
- ・ 国内への商品の持込みに伴う税関審査料の徴収期限は2023年9月とされていたが、これを1年間延長する。これに伴う歳入増は、CBOによれば約35億ドルである。

### 3 今後の課題

同法の成立により、道路信託基金の破綻の危機は当面回避されたが、同基金の抜本的な財政健全化や道路交通関連事業のための安定的な財源の確保は依然として喫緊の課題である。すでに、同法の成立以前から、道路交通関連プロジェクトへのより長期的な授権法案が上下両院に提出されている。上院においては、5月15日に、MAP-21に基づく既存のプログラムを現行と同じ歳出規模で6年間延長する「MAP-21再授権法案」（S.2322）が環境・公共事業委員会において採択された。一方、下院においては、オバマ政権が支持し、4年間の期限で道路や橋梁、公共交通機関等のための予算を拡充する、いわゆる「GROW AMERICA法案」（H.R.4834）が6月11日に提出され、複数の関連委員会に付託されている。これらの法案の内容が、新たに成立を目指すより長期的な法律の内容に反映されるものと思われる。

参考文献（インターネット情報は2014年9月18日現在である。）

- ・ Sherman & Sterling LLP, “Federal Surface Transportation Reauthorization: A Temporary Detour”, Aug. 4, 2014. <<http://www.shearman.com/~media/Files/NewsInsights/Publications/2014/05/Federal-Surface-Transportation-Reauthorization-The-Road-Ahead--PDF-051214.pdf>>
- ・ Congressional Budget Office, “The Highway Trust Fund and the Treatment of Surface Transportation Programs in the Federal Budget”, Jun. 11, 2014. <<http://www.cbo.gov/publication/45416>>