

# アメリカの陸上交通新授権法(MAP-21)における公共交通補助制度

さとう れいこ\*  
佐藤麗子\*

アメリカでは2012年7月、陸上交通分野の新授権法である「21世紀における発展に向けた前進法(Moving Ahead for Progress in the 21st Century : MAP-21)」が成立したが、逼迫する連邦の財政状況を反映し、前法からの予算額の増額はほとんどなかった。

同法は、公共交通インフラの修繕に対する補助プログラムの新設や、連邦による安全監視の強化といった、連邦政府の重点施策を反映したものとなっている。

## はじめに

アメリカのオバマ政権は、今年、第2期目に入った。2009年に就任以来、金融危機への対応などで苦しい財政運営を強いられてきたオバマ大統領であるが、世界的に経済の先行きが不透明な現状で、今後も財政赤字問題への対応が最大の懸案事項とされている。また、下院で共和党が多数派を占めるねじれ議会が続く中で、議会対応も課題とされている。このような中、陸上交通に関しては、2012年7月に陸上交通新授権法が成立した。同法は大枠では旧法を引き継いでいるが、時代の要請を反映していくつかの変更を加えており、アメリカにおける交通政策の重点施策を読み取ることができる。

そこで本稿では、公共交通分野を中心に、陸上交通新授権法について紹介する。

\* (一財)運輸調査局調査研究センター主任研究員

## 1. 連邦政府の交通政策

### (1) 公共交通への連邦補助

まず、アメリカの陸上交通政策と公共交通への連邦補助の歴史について概観する。

アメリカでは、都市交通をはじめとする地域の公共交通については、州ならびに地方の責任と見なされ、1960年代までは連邦政府は関与していなかった。一方で道路に関しては、1956年の連邦補助高速道路法の制定により、インターステートハイウェイの整備が推進されていった。その後、モータリゼーションの進展に伴う郊外化やスプロール化と同時に、都市部の衰退が問題となり、活力ある都市の維持のためには、連邦が関与して都市交通を整備する必要があると考えられるようになっていった。

このような中、1964年に「都市公共交通法

(Urban Mass Transportation Act of 1964)」が制定され、公共交通整備の資本プロジェクトに対して、連邦からの補助金支給が開始された。以来、1970年には「都市公共交通補助法(Urban Mass Transportation Act of 1970)」, 1974年には「全国公共交通補助法(National Mass Transportation Assistance Act of 1974)」, 1978年には「陸上交通補助法(Surface Transportation Assistance Act of 1978)」, そして1982年にはこの改定である「陸上交通補助法(Surface Transportation Assistance Act of 1982)」, 続く1987年には「陸上交通及び統一移転補助法(Surface Transportation and Uniform Relocation Assistance Act of 1987)」が制定され、これらの法律に基づき、地域公共交通に対して、連邦が補助金を支給してきた。

1990年代に入ると、それまで別々に計画・整備されてきた公共交通と道路交通について、相互が補完し合う一体的な交通システムに整備し直していくこうとする考え方が出てきた。このような変化を受けて、公共交通と道路交通の予算支出を統合した初の法律となる、「総合陸上交通効率化法(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act : ISTEA)」が1991年に制定された。ISTEAは、1992年から1997年までの6年間で、総授權額1,553億ドルを支出するものであった。なお、この法律では、公共交通ならびに道路交通のプログラムに割り当てられた資金のうち、特定の条件を満たす場合には一部を他方のプログラムに移管できる、フレキシブルファンドという仕組みが導入された。

続いて1998年には、「21世紀のための交通公平法(Transportation Equity Act of the 21st Century : TEA 21)」が制定された。TEA 21では、総授權額は2,180億ドル(ISTEAの総授權額より40%の増加)、対象期間は1998年から2003年までとされ、ISTEAの実際の割当額を70%上回る410億ドルが、

公共交通関連プログラムに授權された。

なお、本稿で言及する各法律は、連邦運輸省が実施する事業に対する連邦予算の歳出を可能とすべく、資金の受け皿となるプログラムや予算の上限を規定する「授權法(authorization law)」と分類される。実際の予算は、年度毎に大統領予算教書に基づき審議される歳出予算法において、割当(appropriation)が行われる必要がある。

TEA 21の前法ISTEAでは、予算割当段階で授權額のうち76.9%しか実際には支給されなかった。そのためTEA 21においては、必ず一定額以上の予算を獲得できるように、毎年の割当額の最低レベルの保証を授權の段階で確定する“保証資金(Guaranteed Funds)”という仕組みが導入された。この結果、TEA 21での割当額は、授權額の99.9%にのぼることとなった。

TEA 21が2003年に期限切れを迎えた際に後継法が成立していなかったため、実に12回にもものぼる延長を経たのちの2005年8月、「安全で、説明責任を果たし、柔軟で、効率的な交通公平法：利用者への遺産(Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act - A Legacy for Users : SAFETEA-LU)」が成立した。SAFETEA-LUの対象期間は2005年から2009年で、総授權額は2,864億ドル(TEA 21より31%の増加)であった。このうち公共交通関連の授權額はTEA 21より46%増加し、526億ドルと過去最大の規模となった。実際の割当額は、授權額の98.9%であった。

2009年に期限切れを迎えたSAFETEA-LUの後継法の制定までには時間がかかったが、ついに昨年(2012年)7月、新授權法である「21世紀における発展に向けた前進法(Moving Ahead for Progress in the 21st Century : MAP-21)」が成立した。MAP-21の内容については後段で紹介する。

公共交通への補助は、基本的には資本費の補助に限定されていたが、SAFETEA-LUでは人口の

少ない都市に限り運営費への補助金利用が認められることとなった。さらに MAP-21では、大都市においても特定の条件に合致すれば、運営補助への利用も認められることとなった。

## (2) 公共交通財源について

次に、公共交通財源の変遷について説明する。

連邦政府の公共交通財源には2種類あり、一つは交通分野の専用財源である、道路信託基金 (Highway Trust Fund) のうちの公共交通勘定 (Mass Transit Account) である。もう一つは財務省の歳入から充当される、一般財源 (General Funds) である。

1983年度までは、公共交通財源の連邦補助は、すべて一般財源から支給されていた。1982年の陸上交通補助法により、連邦政府が賦課する自動車燃料税を財源とする道路信託基金のうち、一部が公共交通勘定として公共交通機関に利用できるようになった。1982年法の制定当初は、自動車燃料税5セントのうち、1セント分を公共交通勘定に充当すると定められていたが、その後自動車燃料税の引き上げならびに公共交通勘定充当額の増額などを経て、現在、ガソリン税のうち15.5%、ディーゼル燃料税のうち11.7%が公共交通勘定に充

当されている (表1)。

なお、自動車燃料税の8割以上 (ガソリン税のうち83.9%、ディーゼル燃料税のうち87.9%) は、道路信託基金の道路勘定に充当され、道路の建設ならびに維持管理に利用されている。

公共交通への授権額における財源別内訳について、1986年度からの年度別推移を見ると (表2)、当初は一般財源割合が6割以上を占めていたが、1992年には公共交通勘定が5割を超え、一般財源との割合が逆転した。その後も公共交通勘定の割合は増加を続け、2000年度以降は、公共交通勘定が約8割、一般財源が約2割という比率を保っている。

このように連邦運輸省では、他の省とは異なり、自動車燃料税という独自の財源を持ち、道路ならびに公共交通に充当できる制度を有してはいるものの、一方で、交通インフラの整備には長期的な視点が必要なことから、現行の制度は長期財源の確保が課題とされる。連邦レベルでは自動車燃料税の税率はここ20年間引き上げられていないため、自動車利用の減少と自動車の燃費改善により、今後は自動車燃料税の税収減も予想されている。連邦財政の赤字が続く中で一般財源からの配分額の増加は考えられにくく、交通インフラの新規建設だ

表1 自動車燃料税の内訳 (道路信託基金ならびに公共交通勘定)

公法	公法制定日	税率変更日	ガソリン			ディーゼル燃料		
			税額計		公共交通勘定充当額	税額計		公共交通勘定充当額
			1ガロン 当たりセント	1ガロン 当たりセント	パーセント	1ガロン 当たりセント	1ガロン 当たりセント	パーセント
P.L. 97-424	1/6/1983	4/1/1983	9.0	1.0	11.1%	9.0	1.0	11.1%
P.L. 101-508	11/5/1990	12/1/1990	14.1	1.5	10.6%	20.1	1.5	5.0%
P.L. 103-66	8/10/1993	10/1/1993	18.4	1.5	8.2%	24.4	1.5	6.1%
		10/1/1995	18.4	2.0	10.9%	24.4	2.0	8.2%
P.L. 105-34	8/5/1997	10/1/1997	18.4	2.85	15.5%	24.4	2.85	11.7%
P.L. 105-178	6/9/1998	6/9/1998	18.4	2.86	15.5%	24.4	2.86	11.7%

出典：American Public Transportation Association, "APTA PRIMER ON TRANSIT FUNDING, The Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act, and Other Related Laws, FY 2013 Through FY 2014"

表2 授権額における財源別内訳(1986年から2014年, 単位: 百万ドル, パーセント)

年度	財源別年次額			財源別年割合		
	公共交通勘定	一般財源	合計	公共交通勘定	一般財源	合計
	(百万)	(百万)	(百万)	(パーセント)	(パーセント)	(パーセント)
1986	1,100.0	3,540.0	4,640.0	23.71%	76.29%	100.00%
1987	1,097.0	2,248.4	3,345.4	32.79%	67.21%	100.00%
1988	1,200.0	2,350.0	3,550.0	33.80%	66.20%	100.00%
1989	1,250.0	2,350.0	3,600.0	34.72%	65.28%	100.00%
1990	1,300.0	2,350.0	3,650.0	35.62%	64.38%	100.00%
1991	1,400.0	2,350.0	3,750.0	37.33%	62.67%	100.00%
1992	1,900.0	1,752.0	3,652.0	52.03%	47.97%	100.00%
1993	2,875.0	2,300.0	5,175.0	55.56%	44.44%	100.00%
1994	2,875.0	2,150.0	5,025.0	57.21%	42.79%	100.00%
1995	2,875.0	2,250.0	5,125.0	56.10%	43.90%	100.00%
1996	2,775.0	2,350.0	5,125.0	54.15%	45.85%	100.00%
1997	4,800.0	2,450.0	7,250.0	66.21%	33.79%	100.00%
1998	4,260.0	583.7	4,843.7	87.95%	12.05%	100.00%
1999	4,251.8	1,138.2	5,390.0	78.88%	21.12%	100.00%
2000	4,644.0	1,159.0	5,803.0	80.03%	19.97%	100.00%
2001	5,016.6	1,254.4	6,271.0	80.00%	20.00%	100.00%
2002	5,397.8	1,349.2	6,747.0	80.00%	20.00%	100.00%
2003	5,781.0	1,445.0	7,226.0	80.00%	20.00%	100.00%
2004	5,847.2	1,461.8	7,309.0	80.00%	20.00%	100.00%
2005	6,690.5	955.8	7,646.3	87.50%	12.50%	100.00%
2006	6,979.9	1,643.0	8,622.9	80.95%	19.05%	100.00%
2007	7,262.8	1,712.0	8,974.8	80.92%	19.08%	100.00%
2008	7,872.9	1,858.0	9,730.9	80.91%	19.09%	100.00%
2009 (a)	8,360.6	1,977.5	10,338.1	80.87%	19.13%	100.00%
2010	8,360.6	2,168.7	10,529.8	79.40%	20.60%	100.00%
2011	8,360.6	2,168.7	10,529.2	79.40%	20.60%	100.00%
2012	8,360.6	2,097.7	10,458.3	79.94%	20.06%	100.00%
2013	8,478.0	2,100.0	10,578.0	80.15%	19.85%	100.00%
2014	8,595.0	2,100.0	10,695.0	80.36%	19.64%	100.00%

(a) : 2009年の数字には, アメリカ復興・再投資法による財源は含まれない。

出典 : American Public Transportation Association, "APTA PRIMER ON TRANSIT FUNDING, The Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act, and Other Related Laws, FY 2013 Through FY 2014"

けでなく維持管理費用も捻出するためには, 恒常的に財源を確保していく仕組みが求められている。

## 2. MAP-21の概要

### (1) MAP-21成立までの経緯

MAP-21はSAFETEA-LUの後継法として, 2013年度ならびに2014年度の2年間の陸上交通予

算の授権額を定めたものであり, 2012年7月6日にオバマ大統領がサインをして成立した。前身のSAFETEA-LUは, 本来ならば2009年9月までの時限立法であったため, 失効までに新たな法律を制定すべきであったところ, 10回にわたって延長を繰り返してきた。

SAFETEA-LUの後継法の審議段階では, 上院案, 下院案とも, 6年間あるいは4年間の長期間

の法案の制定を模索していたが、州ならびに地方への補助を巡る連邦政府の役割について、党派間の見解の相違から長期の合意が得られなかった。そのため MAP-21は成立にこぎつけたものの、近年の主流である数年間の期間ではなく、期限が2年間という、1960年代以来の短期間の法律となった。また、TEA21ならびに SAFETEA-LUとも、新授權法の制定時は前法を上回る授權額を獲得してきたが、今回の MAP-21では2012年度の授權額レベルにインフレ調整分を加えたものとなっており、基本的にほとんど増額が無かった。これは逼迫する連邦の財政状況を反映したものといえよう。

## (2) MAP-21の予算額

MAP-21は、連邦運輸省予算から交通関連プログラムに補助金を支出する根拠となる法律であり、関係する四つの部局に予算が配分されている。すなわち、道路分野を管轄する連邦道路局 (Federal Highway Administration : FHWA)、公共交通を管轄する連邦地域公共交通局 (Federal Transit Administration : FTA)、パイプラインならびに危険物の安全管理を担当するパイプライン・危険物安全局 (Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration : PHMSA)、そして自動車安全規制機関である連邦自動車安全局 (Federal Motor Carrier Safety Administration : FMCSA) である。

このうちもっとも多くの財源が割り当てられているのが連邦道路局で、その総額は2013年度が409億6,800万ドル、2014年度が410億2,500万ドルである。また、公共交通関連には、2013年度105億7,800万ドル、2014年度106億9,500万ドルが割り当てられている。

## (3) MAP-21の特徴

MAP-21の特徴として、以下の6点が挙げられる。

①アメリカの道路ならびに公共交通システムの強

化

②これらの事業に関わる新規雇用の創設を通じて、経済成長に資する

③連邦運輸省の安全重視の施策推進を支援

④連邦プログラムの簡略化(この一環として、連邦の関与を減らし、補助金の使途につき州に決定権を与えることで、連邦交通プログラムの3分の2が統合・削減されている。)

⑤プロジェクト引渡しの加速ならびにイノベーションの促進(官僚の手続きにより遅れと建設費の高騰が生じていたものを、手続きの簡素化により、プロジェクト実施を迅速にするよう変更を加えている。)

⑥パフォーマンスベースに基づく連邦プログラムの創設

なお本稿では、公共交通分野に焦点を当てて、以下で紹介していくこととする。

## 3. 公共交通分野の施策

### (1) プログラム別授權額

連邦地域公共交通局が所管する、公共交通関連の MAP-21のプログラム別授權額は、表3のとおりであり、2013年度は106億ドル、2014年度は107億ドルとなっている。

各プログラムは、公式助成プログラム (Formula Grant Programs) とその他プログラム (Other Programs) の2種に大別されている。公式助成プログラムとは、各州の居住人口をベースとする法律で定められた計算式に基づいて、各州への資金の配分額が決定される助成制度である。MAP-21では、公式助成プログラムには公共交通勘定が充当され、2013年度は85億ドル、2014年度は86億ドルとなっている。その他プログラムには一般財源が充当され、2013年度、2014年度とも同額の21億ドルとなっている。

2013年度のプログラム別の授權額を見ると、一



表3 MAP-21プログラム別授権額(単位：百万ドル)

プログラム	MAP-21 授権額		
	2013年度(百万)	2014年度(百万)	2年間合計(百万)
プログラム総計	10,578.00	10,695.00	21,273.00
公式助成プログラム合計(公共交通勘定から拠出)	8,478.00	8,595.00	17,073.00
§ 5305 Planning	126.90	128.80	255.70
§ 5307/5336 Urbanized Area Formula	4,397.95	4,458.65	8,856.60
§ 5310 Seniors and Individuals with Disabilities	254.80	258.30	513.10
§ 5311 Rural Area Basic Formula	537.51	545.64	1,083.15
§ 5311 (b) (3) Rural Transportation Assistance Program	11.99	12.16	24.15
§ 5311 (c) (1) Public Transp. on Indian Reservations	30.00	30.00	60.00
§ 5311 (c) (2) Appalachian Development Public Transp.	20.00	20.00	40.00
§ 5318 Bus Testing Facility	3.00	3.00	6.00
§ 5322 (d) National Transit Institute	5.00	5.00	10.00
§ 5335 National Transit Database	3.85	3.85	7.70
§ 5337 State of Good Repair	2,136.30	2,165.90	4,302.20
§ 5339 Bus and Bus Facilities Formula	422.00	427.80	849.80
§ 5340 Growing States and High Density States	518.70	525.90	1,044.60
§ 20005 (b) of MAP-21 Pilot Program for TOD Planning	10.00	10.00	20.00
その他プログラム合計(一般財源から拠出)	2,100.00	2,100.00	4,200.00
§ 5309 Fixed-Guideway Capital Investment	1,907.00	1,907.00	3,814.00
§ 5312 Research, Development, Demo., Deployment	70.00	70.00	140.00
§ 5313 TCRP	7.00	7.00	14.00
§ 5314 Technical Assistance and Standards Development	7.00	7.00	14.00
§ 5322 Human Resources and Training	5.00	5.00	10.00
§ 5324 Emergency Relief	(a)	(a)	(a)
§ 5326 Transit Asset Management	1.00	1.00	2.00
§ 5327 Project Management Oversight	(b)	(b)	(b)
§ 5329 Public Transportation Safety	5.00	5.00	10.00
§ 5334 FTA Administration	98.00	98.00	196.00

(a)：必要に応じて拠出

(b)：資本補助プログラムから拠出

出典：American Public Transportation Association, "APTA PRIMER ON TRANSIT FUNDING, The Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act, and Other Related Laws, FY 2013 Through FY 2014"

番大きな割合を占めるのが都市圏公式プログラム(Urbanized Area Formula Grants)で、およそ4割に当たる43億9,800万ドル、2番目の修繕プログラム(State of Good Repair Grants)には、およそ2割に相当する21億3,600万ドルが配分されている。この修繕プログラムは、MAP-21において新たに導入されたものである。これは、1990年代以降、ISTEA、TEA 21、SAFETEA-LUなどの制度のもとで、資

本補助を利用して建設・新規開業した多くの公共交通機関について、長期的な維持を目的として計画的に修繕を行うためのプログラムである。そして3番目の固定ガイドウェイ資本投資プログラム(Fixed-Guideway Capital Investment)には、2割弱、19億700万ドルが配分されている。これら3つのプログラムで、授権額のおよそ8割を占めている。

## (2) SAFETEA-LU からのプログラムの変更

公共交通分野では、以下の6つのプログラムが新たに創設された。

- ①安全管理プログラム
- ②修繕プログラム
- ③資産管理プログラム
- ④バス・バス施設公式プログラム
- ⑤公共交通緊急救済プログラム
- ⑥公共交通指向型開発(transit-oriented development)計画プログラム

このうち安全管理プログラムは、公共交通機関の安全基準について、従来州や地方で独自に基準が設定され、連邦レベルでの統一した安全基準がなかったものを、ボストン、ワシントンD.C., シカ

ゴ、サンフランシスコ、マイアミなど各地で公共交通機関の事故が発生したことから、連邦レベルでの安全基準の策定が要請されるようになったため、2009年頃から検討が開始されていたものが、今回新たなプログラムとして加えられたものである。

また、他プログラムへの枠組変更を含む、六つのプログラムが廃止され、3つのプログラムが統合された。他に、5つのプログラムが修正されている<sup>1)</sup>。

## (3) プログラム別内容

次に、MAP-21のプログラムについて、授權額上位3件ならびに新たに追加された安全プログラムについて紹介する。

### i) 都市圏公式プログラム (Urbanized Area Formula Grants)

目的	人口5万人以上の都市圏を対象に、公共交通の資本プロジェクト、計画立案、通勤交通プロジェクトならびに一定の条件のもとで運営費用を支給する。モビリティの向上や混雑解消に公共交通機関が必要とされる都市圏において、公共交通システムの強化ならびに活性化に向けた投資の中心をなすものである。
補助支給対象	指定を受けた都市圏に配分されたのちに、州・地方公共団体および公共交通事業者に再配分される。
対象事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資本プロジェクト</li> <li>・計画立案</li> <li>・生活保護受給者ならびに低所得者向けに通勤や求職のための交通手段提供を目的とする、通勤交通プロジェクト</li> <li>・人口20万人未満の都市圏の公共交通運営費用</li> <li>・人口20万人以上の都市圏で、ピーク時のバス運行台数が100台以下の場合、条件付での公共交通運営費用(鉄道は除く)</li> </ul>
支給条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・資本補助の連邦負担割合は80%</li> <li>・運営補助の連邦負担割合は50%</li> </ul> <p>公式</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口5万人以上20万人未満の都市圏では、人口、人口密度、低所得者の人数をもとに算定</li> <li>・人口20万人以上の都市圏では、バスの有償車両マイルと人マイル、鉄軌道系交通の有償車両マイルと路線長、ならびに人口、人口密度、低所得者の人数を組み合わせた公式を適用</li> </ul>
授權額	2013年度43億9,795万ドル、2014年度44億5,865万ドル(フェリー対象の支給を含む)

1) 廃止となる6つのプログラムのうち、通勤交通やバリアフリーへの補助は、新しい枠組みの都市圏公式プログラムに枠組変更され、クリーン燃料補助や国立公園内交通への補助は廃止された。旧法の都市圏公式プログラム、高齢者・障害者交通プログラムならびに過疎地域公式プログラムの3つのプログラムは、新しい枠組みの都市圏公式プログラムに統合された。交通計画策定、研究開発ならびに人材育成などへの補助プログラムは、修正されている。

## ii) 修繕プログラム (State of Good Repair Grants)

目的	鉄軌道およびバス・ラピッド・トランジット (BRT) の修繕ならび改良の目的に特化したプログラムで、MAP-21で新しいプログラムとして制定された。これは、バランスの取れた交通の選択肢を提供することによって、モビリティの向上や混雑解消ならびに経済成長に資するという考えのもと、公共交通事業者が安全で効率的、信頼性が高く、かつ持続可能な運行を可能とすべく、支援を行う制度である。
補助支給対象	運行開始後少なくとも7年以上経過した鉄軌道およびバス・ラピッド・トランジット (BRT) を保有する州政府ならびに地方公共団体
対象事業	・システムの修繕を目的とする資本プロジェクトで、次に掲げるものの交換ならびに更新を含む: 車両、線路、線路設備、構造物、信号・通信、発電所・変電所、旅客駅・ターミナル、保安設備・システム、メンテナンス施設・システム、コンピュータのハードウェアとソフトウェアを含む運行支援設備 ・公共交通資産管理計画の開発ならびに実行
支給条件	・連邦負担割合は80%。ただし、地方による20%の裏負担が前提条件 ・鉄軌道およびバスにつき、モード別に法定の公式にもとづいて配分
授権額	2013年度21億3,630万ドル、2014年度21億6,590万ドル

## iii) 固定ガイドウェイ資本投資プログラム (Fixed-Guideway Capital Investment)

目的	鉄道、バス・ラピッド・トランジット、フェリーの新生ならびに延伸といった、地域の優先する幹線交通の改良を支援する制度である。SAFETEA-LUでは新規事業のみが対象だったものを、輸送量増加を目的とする拡張計画にも利用できるようにした。すなわち幹線交通において、すでにキャパシティを充足あるいは超過している場合、あるいは5年以内にキャパシティを充足あるいは超過することが予想される場合に、少なくとも10%以上の輸送量増加に資するプロジェクトが新たに対象に加えられた。
補助支給対象	運輸事業者を含む、州ならびに地方政府機関
対象事業	・固定ガイドウェイの新設あるいは延伸プロジェクト (公共交通の利用のみに分離された専用軌道上で運行するもの、あるいは鉄道または架線で行うもの) ・自動車道で行うバス・ラピッド・トランジットプロジェクトで、実質的に幹線交通に相当するもの ・既存の固定ガイドウェイシステムの容量増加のためのプロジェクト
支給条件	・複数年にわたる複数段階のプロセスを実行する、プロジェクトのスポンサーが存在することが本プログラム受給の条件である ・連邦負担割合は最大で80%
授権額	2013年度19億700万ドル、2014年度19億700万ドル

## iv) 公共交通安全管理プログラム (Transit Safety and Oversight)

連邦地域公共交通局には、これまで鉄道旅客や鉄道従業員の安全基準を制定する権限が与えられていなかったため、州ごとの法律に準拠しており、全国的に共通した安全基準がなかった。そこでMAP-21では、鉄道、ライトレール、バス、フェリー、路面電車など、公共交通全般について、安全監視を行う枠組み作成のための新たなプログラムを導入した。

このプログラムでは、①連邦地域公共交通局による安全パフォーマンス標準の策定、②事業者による安全プランの策定、③州による安全監視プロ

グラムの策定が要求されている。それぞれの内容は、以下のとおりである。

### ①安全パフォーマンス標準

連邦地域公共交通局は、すべてのモード (鉄道、バス等) の公共交通機関について安全パフォーマンス標準を策定する。加えて、連邦地域公共交通局は、公共交通の安全に関わる個人に対して、安全認証トレーニングプログラムを開発する。

### ②安全プラン

連邦地域公共交通局の補助金受給者は、パフォーマンス目標、戦略、スタッフトレーニングを含む、安全計画を策定しなければならない。これらの手法ならびに目標は、都市圏交通計画・州交通



計画，ならびに交通改善計画に組み入れなければならない。

### ③州安全監視

MAP-21では，州安全監視プログラムの策定を義務付けており，鉄道，ライトレール，路面電車を運行している州は，これらに対して安全監視を実行する。州安全監視機関は，前記の鉄道等のシステムから，法的にも財務的にも独立したものでなければならず，連邦ならびに州の安全関連法を執行するための，権限ならびに専門知識を有していなければならない。連邦地域公共交通局は，各州の安全監視が適切かつ基準に適合していることを認定する。連邦地域公共交通局はまた，州安全監視プログラムの履行状況を監督し，少なくとも3年に1回，州安全監視機関の監査を行う。

なお，本プログラムの授権額は2013年度2,198万9千ドル，2014年度2,229万3千ドルである。

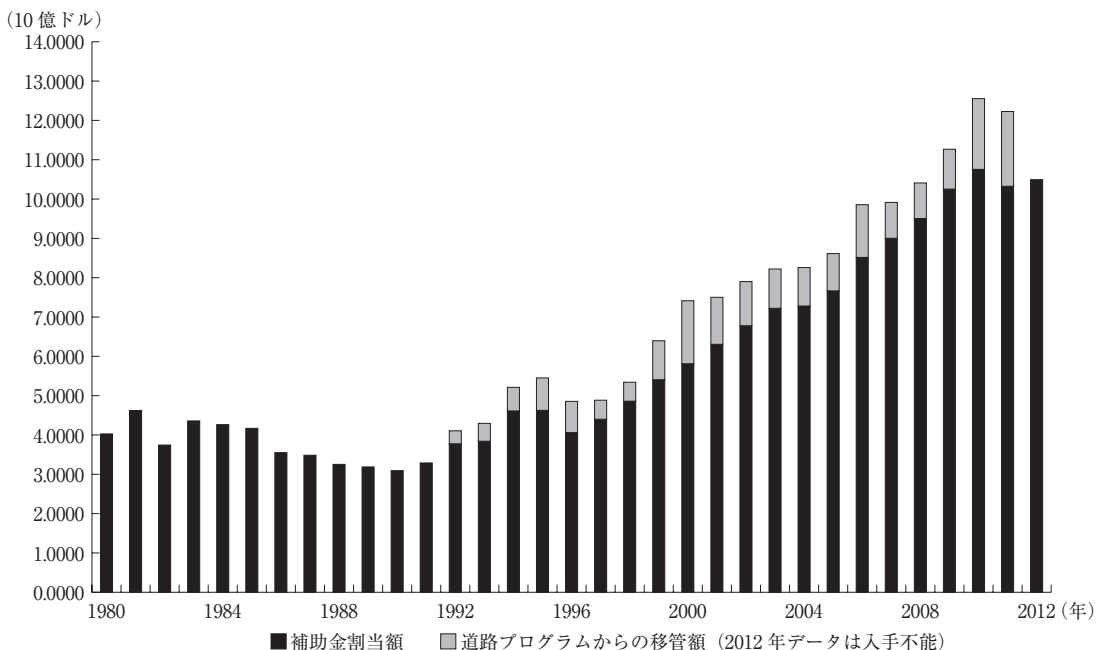
## 4. 公共交通財源に関わる課題

最後に，アメリカの公共交通が抱える財源問題について触れる。

アメリカにおける公共交通の利用者数は，1980年代に上向き始め，ISTEA以降，道路と公共交通のバランスのとれた整備を目指す中で公共交通の価値が見直され，利用者数も1990年代に一時的に減少はしたものの，長期的には増加傾向をたどっている。とくに2000年代に入ってから著しい伸びを記録している。

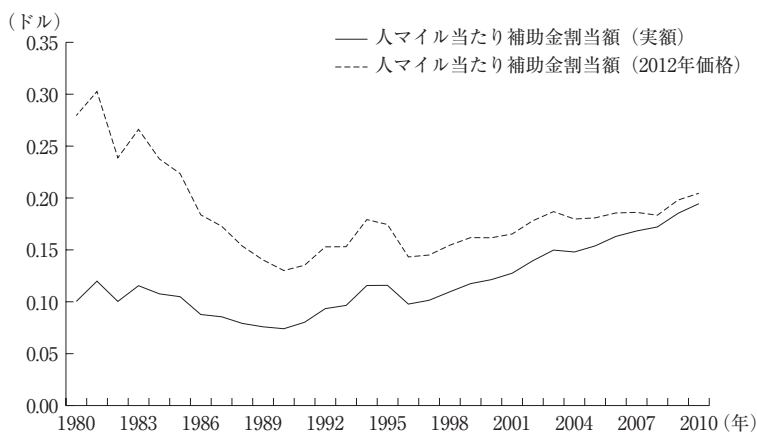
このため図1に見られるように，近年の公共交通への補助金額は1980年代の2倍超の水準にのぼるものの，人マイル当たりの補助金割当額を2012年価格に換算すると(図2)，ここ数年の割当額は0.18ドルから0.2ドルであり，1980年代前半の水準(0.23～0.3ドル)を下回っている。

図1 連邦政府からの公共交通補助金額の推移(1980年度-2012年度)



出典：American Public Transportation Association, "APTA PRIMER ON TRANSIT FUNDING, The Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act, and Other Related Laws, FY 2013 Through FY 2014"

図2 人マイル当たりの公共交通補助金割当額の推移(実額ならびに2012年価格)



出典：American Public Transportation Association, “APTA PRIMER ON TRANSIT FUNDING, The Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act, and Other Related Laws, FY 2013 Through FY 2014”

アメリカ公共交通協会(American Public Transportation Association)によると、1995年から2011年の期間中、公共交通利用者数は34%増加し、これは同時期のアメリカの人口増加率17%、ならびに自動車走行台数の伸び率22%の双方を上回る数字となっている。

このように公共交通の利用の大幅な増加が見られる中においてもなお、道路への支出は公共交通への支出の4倍以上を占めており、今後も増加が見込まれる公共交通利用者に対処できるレベルの財源の確保が課題といえよう。

## おわりに

アメリカにおいては、都市部を中心に慢性的な道路交通渋滞が深刻化しており、道路建設だけではすでに問題を解消できなくなっている。また環境問題への対応も含めて、バランスのとれた交通政策を指向していく中で、公共交通利用者もかつてのようなそれがなければ移動できない、いわゆる交通弱者(transit dependent riders)だけでなく、自ら選択する利用者(transit choice riders)を取り

込み、利用者の増加につながっている。

陸上交通授権法を通じて、連邦政府が地域公共交通の整備に財政面で関わっていくことで、アメリカの公共交通がどのような展開を見せるのか、今後も注目していきたい。

## [参考資料]

- [1] American Public Transportation Association, “APTA PRIMER ON TRANSIT FUNDING, The Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act, and Other Related Laws, FY 2013 Through FY 2014”
- [2] US Department of Transportation, “DOT FY 2013 Budget Highlights”
- [3] 連邦運輸省(US Department of Transportation) MAP-21関連ウェブサイト：  
<http://www.dot.gov/map21>
- [4] 連邦地域公共交通局(Federal Transit Administration) MAP-21関連ウェブサイト：  
<http://www.fta.dot.gov/map21/>
- [5] 連邦道路局(Federal Highway Administration) MAP-21関連ウェブサイト：  
<http://www.fhwa.dot.gov/map21/>