

## 【米国】

# 次期陸上交通再授權法の動向 —TRB2026 での議論より（その 2）—

福原 和弥 ワシントン国際問題研究所 次長／主任研究員

### 1. はじめに

2026 年 1 月 11 日（日）から 15 日（木）にかけて、米国ワシントン D.C.において、第 105 回 Transportation Research Board (TRB) 年次大会が開催された。

トランプ政権下における交通政策の基本姿勢や優先分野については、先のレポート（「第二次トランプ政権の交通運輸政策の方針—TRB2026 での議論より（その 1）—」）において整理したところである。

本報告ではこれに続き、2026 年 9 月末に期限を迎えるインフラ投資雇用法（Infrastructure Investment and Jobs Act : IIJA）に続く次期陸上交通再授權法を巡る動向について、TRB 年次大会における関係セッションでの発言や議論を中心的に整理・報告する。

### 2. 次期陸上交通再授權法について

年次大会 3 日目（1 月 13 日）午後に、「Transportation Reauthorization Panel（次期陸上交通再授權法をめぐる政策・実務論点）」と題するセッションが開催された。本パネルには、下院・上院の立法担当者に加え、州 DOT 長官や元州 DOT 長官が登壇し、制度構造、財源問題、実施主体が直面する実務的課題について多角的な議論が行われた。

#### 2.1. 陸上交通再授權法について

まず、陸上交通再授權法とは、米国連邦議会が道路、橋梁、高速道路、公共交通、鉄道、交通安全などの陸上交通分野について、連邦政府に対して複数年にわたる歳出権限（authorization）を付与し、連邦交通プログラムの枠組みを定める立法を指す。米国では、1990 年代以降、ISTEA、TEA-21、SAFETEA-LU、MAP-21、FAST Act などの法律が順次制定されており、これらの再授權法に基づき、州・地方政府や公共交通事業者に対する連邦補助制度が運用されてきた。こうした枠組みの下で、各主体は複数年度にわたる交通イン

フラ事業を実施している<sup>1)</sup>。

現在は、2021 年に成立した IIJA によって交通インフラ事業を実施している。IIJA は、FAST Act に続く形で、2022～2026 年度（2026 年 9 月末まで）の陸上交通分野に関する連邦プログラムの歳出権限を規定する法律である。米国議会調査局（Congressional Research Service : CRS）によれば、再授權法に基づく公共交通プログラムを含む多くの陸上交通支出は、Highway Trust Fund (HTF) を主要な財源としており、公共交通分野では HTF に設けられた Mass Transit Account を通じて資金が供給されている<sup>2)</sup>。また、CRS は、再授權法が連邦交通プログラムの対象分野や制度構造を規定し、交通安全、インフラの維持・更新、輸送システムの運用に関する政策的枠組みを示す役割を果たしていると指摘している<sup>2)</sup>。

#### 2.2. 議会側の視点：制度と財源の構造問題

（1）Jacqueline Schmitz 氏（米国下院運輸・インフラ委員会（T&I 委員会）高速道路・公共交通小委員会）

①陸上交通再授權法の制度的特徴

一般的な授權法が制度の枠組みを定めるにとどまり、実際の予算措置を歳出法に委ねるのに対し、陸上交通分野では HTF を通じて、再授權法の段階で複数年にわたり実際に支出可能な財源を制度的に設計できる点が大きな特徴であると述べた。この仕組みにより、州 DOT や交通事業者は単年度の予算動向に左右されず、長期的な投資計画を策定することが可能となっている。

一方で、HTF の持続可能性には深刻な課題があると指摘した。HTF の主な財源は、ガソリンやディーゼルといった自動車燃料への連邦課税であり、実質的にガソリン消費に依存した構造となっている。燃料税率が長年据え置かれてきたことに加え、インフレの進行、車両の高燃費化、EV の普及により、走行量が増加しても税収が伸びにくい状況が続いている。

その結果、HTF は構造的赤字に陥り、現行の支出水準を維持するために一般会計からの資金移転に恒常に依存していると述べ、次期再授權法は財源問題と切り離して議論できない段階に来ているとの認識を示した。

### ②プログラム構造について

プログラム構造については、高速道路分野では引き続きフォーミュラファンディング（人口、道路延長、走行量などの客観指標に基づき州へ自動配分される補助金）が中核を成しており、州が計画プロセスを通じて事業の優先順位を決定する仕組みが維持されていると説明した。一方で、近年は裁量的補助金が大幅に拡大し、都市や郡、港湾などが州を介さず連邦政府へ直接アクセスできる制度が整備されてきたが、その結果として応募過多が常態化し、申請・審査・執行に伴う行政負担が増大していると指摘した。次期再授權法では、州とローカルの役割分担や制度全体の効率性を見直す必要があるとの問題提起がなされた。

### ③HTF から公共交通を切り離す案について

また、HTF から公共交通を切り離す案についても言及があった。現在、HTF は高速道路向けの Highway Account と公共交通向けの Mass Transit Account に区分され、再授權法の枠組みの中で両分野への安定的な資金供給が行われている。これに対し、U.S. DOT 内部で検討されているとされる案は、HTF を事実上高速道路専用の財源とし、公共交通支出を HTF の枠外に置く方向性を含むものとされる。Schmitz 氏は、この考え方について、同小委員会を所管する下院運輸・インフラ委員会の民主党側筆頭理事である Rick Larsen 議員にとては、「議論の出発点にすらなり得ない案（完全なノン・スター）」であると明言し、公共交通を HTF の枠組みに維持することは、超党派による再授權法成立の最低限の前提条件であるとの認識を示した。あわせて、連邦政府は一定の政策方向性を示しつつも、最終的な投資判断は地方に委ねるべきであるとして、「Local Decision-Making」の重要性を強調した。

### （2）Homer Carlisle 氏（米国上院銀行・住宅・都市問題委員会）

上院側から見た制度構造と財源問題を整理した。上院では、高速道路は環境公共事業委員会、公共交通は銀行・住宅・都市問題委員会、鉄道・安全分野は商務委員会、財源措置は財政委員会と、所管が分かれており、この分業構造が法案策定に時間と調整を要する一因になっていると説明した。

財源面では、HTF および Mass Transit Account の双方が構造的赤字に陥っている点を示し、今後数年間、現行水準を維持するだけでも大規模な一般会計からの補填が必要になるとの危機感を共有した。ガソリン・ディーゼルを対象とする連邦燃料税の引上げが政治的に困難であり、かつ EV 普及や燃費改善により課税基盤自体が弱体化する中で、一般会計補填と新たな収入源をどのように組み合わせるかが、次期再授權法の最大の争点になると述べた。また、IIJA で導入された先行歳出（複数年にわたり支出額をあらかじめ法定する仕組み）が大規模プロジェクトの実現に重要な役割を果たした一方、これが失われれば投資規模が急減するとの懸念も示された。将来の財源オプションとしては走行距離課金に言及し、現時点では全国導入ではなく、検証段階を継続すべきとの冷静な見方が示された。

### 2.3. 実施主体の視点：予見可能性と柔軟性

#### （1）Phillip Eng 長官（マサチューセッツ州 DOT）

再授權法において最も重要なのは「予見可能性」であると述べた。同州では橋梁、トンネル、公共交通など老朽インフラの維持管理が最優先課題であり、短期的な資金変動に左右されない安定した制度枠組みがなければ、適切な投資判断は困難であると説明した。フォーミュラファンディングが日常的な維持管理を支える一方、大規模プロジェクトでは裁量的補助金と州財源を組み合わせる必要があり、老朽化が進む Cape Cod 橋の更新を例にその重要性を示した。

また、Design-Build（設計と施工を分離せず、一体として民間事業者に発注する方式）などの代替的調達手法を活用し、工期短縮とコスト抑制を図っていると述べ、制度的な柔軟性と迅速な意思決定の重要性を強調した。加えて、新規路線整備といった「目に見える投資」に偏り、公共交通の日常的な運営や既存インフラの維持管理を軽視することは、老朽化やサービス低下を招き、結果として将来的なコスト増や安全リスクを先送りすることになると指摘した。その上で、再授權法においては、新規投資と同様に、既存資産の維持・更新を安定的に支える制度設計が不可欠であるとの認識を示した。

#### （2）Sean Wilson 氏（元ルイジアナ州 DOT 長官）

州ごとに財政状況や制度環境が大きく異なる中で、連邦制度には最大限の柔軟性が求められると述べた。ルイジアナ州では連邦資金への依存度が高く、裁量的補助金や金融手法が不可欠であるとした上で、TIFIA（Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act に基づく連邦交通インフラ融資制度）などの連邦融資制度は、単なる資金源

ではなく、低利・長期融資を通じて事業の前倒しを可能にし、全体の事業費を抑制するレバレッジとして機能していると評価した。さらに、次期再授權法では、AIやデジタル技術の導入を制度的に後押しする仕組みを組み込むべきであり、こうした技術投資はもはや付加的要素ではなく、制度設計の中核に位置づけるべきであると述べた。



写真1 “Transportation Reauthorization Panel”において、Schmitz 氏（左から1番目）、Carlisle 氏（左から2番目）、Wilson 氏（左から3番目）、Eng 長官（左から4番目）

### 3. おわりに

本セッションを通じて、2026年9月末に期限を迎えるIIJAに続く次期陸上交通再授權法を巡る論点について、立法側および実施主体の双方から示された問題意識を具体的に把握することができた。とりわけ、HTFの構造的な財源不足という長年の課題がもはや先送りできない段階に至っていること、また燃料税に依存した従来の財源構造がEVの普及や燃費改善の進展により制度疲労を起こしている点については、議会関係者の間でも共通認識となっていることが確認された。

あわせて、HTFの枠組みから公共交通を切り離す構想については、少なくとも議会民主党側において強い慎重論が存在し、超党派による再授權法成立を目指す上では、公共交通を含めた現行の制度構造を前提とした議論が不可欠であることも明らかとなった。次期再授權法は、単なる制度更新ではなく、限られた財源をいかに配分し、連邦・州・ローカルの役割分担をいかに再整理するかという、制度設計そのものが問われる局面にあると感じた。

州DOT長官や元州DOT長官からは、財源規模そのもの以上に、複数年にわたる安定性と予見可能性が、実務上の最大の関心事項であることが強調された。フォーミュラファンディングによる基盤的支援を維持しつつ、裁量的補助金や金融手法を組み合わせる柔軟な制度設計が求められており、次期再授權法においては、限られた財源の下で老朽インフラの

維持管理と新規投資の両立を可能とする枠組みの構築が重要な論点となると考えられる。

次期陸上交通再授權法を巡る議論は、すでに本格化の兆しを見せているものの、2026年9月末の期限を見据え、今後さらに具体的な制度設計や財源措置を巡る調整が進むことが想定される。本大会で示された議論は、その初期段階における論点整理として位置づけられるものであり、今後の立法動向を読み解く上で重要な示唆を与えるものであった。

### 引用・参考文献

- 1) 中川哲宏 [2022] 「「インフラ投資・雇用法」と米国の交通インフラ政策」、運輸総合研究所ワシントン国際問題研究所レポート、  
[https://www.jttri.or.jp/document/2022\\_report\\_Jan\\_nakagawa.pdf](https://www.jttri.or.jp/document/2022_report_Jan_nakagawa.pdf) (最終アクセス日: 2026年1月20日)
- 2) William J. Mallett [2025] 「Surface Transportation Reauthorization: Public Transportation」 Congressional Research Service (CRS Report R48644, August 25, 2025) ,  
<https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R48644> (最終アクセス日: 2026年1月20日)