

## 【米国】

# 次期陸上交通再授権法案「BUILD America 250 Act」（下院運輸・インフラ委員会 5/17 公表案）の概要

福原 和弥 ワシントン国際問題研究所 次長／主任研究員  
佐藤 直樹 ワシントン国際問題研究所 研究員

## 1. はじめに

米国では、連邦政府が道路、公共交通、鉄道などに関する主要な陸上交通関係プログラムについて、複数年の授権法により制度枠組み及び資金水準を定めてきた。現行のインフラ投資・雇用法（Infrastructure Investment and Jobs Act：IIJA）に基づく陸上交通関係プログラムの授権期限は2026年9月30日に到来するため、連邦議会では、2027会計年度以降を対象とする次期陸上交通再授権法案の検討が進められている。

こうした中、2026年5月17日、下院運輸・インフラ委員会のSam Graves委員長及びRick Larsen民主党筆頭委員は、次期陸上交通再授権法案となる「BUILD America 250 Act」（BA250）を公表した。法案名の「250」は、2026年が米国建国250周年に当たることを意識したものとみられる。

本レポートでは、上記法案の全体像及び主要制度の概要について整理する。なお、本レポートは2026年5月20日時点の法案を基に執筆したが、同法案は今後の下院審議などを経て、成立までに内容が変更される可能性がある。

## 2. 法案の全体像<sup>1)~3)</sup>

### 2.1 法案の対象

本法案は、2027会計年度から2031会計年度までの5年間を対象に、連邦交通プログラムを再授権するものとなっている。道路、橋梁、公共交通、鉄道、高速道路安全、自動車運送事業者、イノベーション、貨物・マルチモーダル交通、スポーツフィッシング及びレクリエーション用ボート安全、危険物輸送等、幅広い分野を対象とし、法案本文は10の編（Title）から構成され、1000ページを超えるものとなっている。

### 2.2 授権規模

報道によれば、法案全体では5年間で総額5,800億ドル規模の支出権限を定めるとされるが、このうち法案により直接措置されるのは、ハイウェイ信託基金（Highway Trust Fund：HTF）を財源とする4,744億ドルの契約権限が中心となっている。残りの約1,056億ドルは、議会が毎年の歳出法において一般財源から別途予算措置を行う必要があり、その実現性に疑義が残るとの指摘もある<sup>4)~6)</sup>。

現行法のIIJA（陸上交通分野に限る。）は、HTFを財源とする約3,834億ドルの契約権限に加え、鉄道及びマルチモーダル分野も含め、約1,559億ドルの一般財源からの前倒し予算（将来年度分の予算を予め法律で確保するものであり、通常の年次歳出を経ずに支出が保証される性格を有する）が措置され、総額約5,393億ドル規模の財源措置が法律成立時点で確保されていた<sup>4)~6)</sup>。

このように、HTF契約権限だけを比較すればBA250はIIJAを上回るが、IIJAの大きな特徴となっていた一般財源からの前倒し歳出予算がBA250には含まれていないため、鉄道・マルチモーダル分野を含めた確実性の高い財源は、IIJAの時期よりも縮小していると言える。

### 2.3 主な特徴

本法案では、30年以上ぶりとなるHTFへの追加的な財源措置として、EV利用者に対する年間登録料を新たに導入することを提案するとともに、前政権下で成立したIIJAと比べ、道路・橋梁等への支出を重視している点が特徴的である。下院運輸・インフラ委員会はプレスリリースの中で、同法案は米国の橋梁に対する史上最大の投資を行うとしている。

また、環境影響評価手続の簡素化によるプロジェクト迅速化、気候変動プログラムの縮小、Amtrak のガバナンス強化、商用自動運転車に関する新たな連邦制度枠組みの創設、鉄道安全対策強化等も特徴である<sup>7)</sup>。

さらに、中国影響下にある企業製の車両等に対する調達制限強化、国際メガイメント開催に関する交通支援制度の創設、加州高速鉄道に対する資金投入制限等も打ち出されている。

なお、EV 利用者への年間登録料については、報道では5年間で約100億ドル、10年間で約290億ドルの追加収入が見込まれる一方、HTF の財源不足(今後10年間で約3,833億ドルとされる)を完全に解消する規模には至らないと指摘されている。

## 2.4 法案成立に向けた今後の予定

今後、下院運輸・インフラ委員会において法案審議が行われる予定である。同委員会は、IIJA に基づく陸上交通関係プログラムの授權期限が2026年9月30日に到来することを踏まえ、それまでの法案成立を目指している。他方、上院側においても、関連委員会を中心に次期陸上交通再授權法案に関する検討が進められる可能性があり、今後、上下両院間で法案内容の調整が行われることが想定される。

## 3. 法案における主要制度の概要

### 3.1 道路・インフラ制度

- 複数の橋梁補助制度を再編し、州に対して地方道路橋梁向け事業への一定割合の資金配分を義務付けるとともに、国家道路網(NHS)上の橋梁を対象とした大規模競争的補助制度の創設等を通じて、橋梁投資を史上最大規模に拡充(第1108条)
- EV 及びPHV に対する年間登録料を新たに導入(第1129条)
  - 連邦道路局長は、EV やPHV の所有者に対して以下の年間登録料を課し、各州を通じて徴収する。
    - ・対象となるEV : 130ドル/年
    - ・対象となるPHV : 35ドル/年
  - なお、2029年以降、同局長は2年ごとに両方の登録料を5ドルずつ引き上げる義務を負う(ただし、EV は最大150ドル、PHV は最大50ドルまで)。

- また、州が徴収業務等を実施しない場合、連邦道路局長は当該州の道路配分金から、未納額の125%に相当する額を保留する。
- 道路・公共交通プロジェクトについて、CE(環境影響が限定的な案件に対する簡易環境審査)の拡大や、NEPA(国家環境政策法)手続の迅速化等を通じ、環境審査及びプロジェクト実施を加速(第1201条~第1218条)
- TIFIA(米国連邦政府による交通インフラ向け低利融資制度)を再授權し、高度道路交通システム(ITS)案件、小規模案件、空港関連案件及びドローントラック等への支援を拡大するとともに、Build America Bureau によるインフラ金融機能を強化(第2001条)

### 3.2 公共交通

- 公共交通等の交通計画制度について、地域の交通インフラ整備計画(TIP)の変更手続を簡素化するとともに、TIP 策定時における交通計画と住宅政策との連携を一部縮小(住宅計画と交通計画を一体的に進めるための目標設定等の規定を削除)するなど、計画制度の簡素化を実施(第3003条)
- FTA 補助制度における車両調達・補助要件見直しとして、ADA(障害を持つアメリカ人法)に適合する車両・フェリーに対する連邦負担割合の90%への引上げ、中国政府の影響下にある企業製の公共交通車両等に対する調達制限強化、Buy America waiver(米国製品調達要件免除)に係る審査期限設定(180日以内)及び連邦補助によるバス調達価格の上限制導入等を実施(第3013条)
- 公共交通安全プログラムについて、利用者による暴力行為及び無賃乗車への対策強化を図るとともに、運転士・駅係員等の現場職員に対する職場安全対策の強化を要求(第3018条)

### 3.3 自動車運送事業

- 商用自動運転トラックについて、州間運行に関する初の連邦安全基準を整備するとともに、州ごとの規制に対する連邦優先適用を明確化し、メーカー及び

運行事業者に対する安全性実証及び報告義務等を導入（第 5401 条～第 5407 条）

### 3.4 イノベーション・新技術

- SMART grant program（先進的モビリティ・交通技術導入支援補助制度）を再授権し、先進モビリティ技術導入支援を継続（第 6001 条）
- VMT（Vehicle Miles Traveled：走行距離に応じて課金する道路利用課金制度）のパイロット・プログラムを継続し、燃料税に代わる将来的な道路財源制度の検討を推進（第 6004 条）
- 自動運転車について、事故データ収集や安全確認制度が十分かどうかを検証するため、GAO（米国会計検査院）による調査を実施（第 6014 条）

### 3.5 貨物・物流・大型イベント対応

- オリンピック、パラリンピック及び FIFA ワールドカップ等の国際的メガイイベント開催時における人流・物流対応のため、交通計画策定、交通インフラ整備及び運営支援等を対象とする新たな交通支援制度を創設し、2027～2031 年度に年間 5,000 万ドルを授権（第 7104 条）

### 3.6 鉄道・旅客鉄道政策

- Amtrak について、NEC（北東回廊）及び全米ネットワーク（長距離・州支援路線）双方に対する連邦支援を継続するとともに、NEC 委員会等向け予算を確保（第 10101 条）
- FRA（連邦鉄道局）について、安全監督・研究開発機能を維持するとともに、TTC（鉄道試験施設）及び Safety Culture Grants（安全文化向上補助制度）等への支援を継続（第 10102 条）
- 鉄道インフラ・安全改善補助、踏切安全改善・除却補助及び都市間旅客鉄道補助等、貨物鉄道及び旅客鉄道双方を対象とする主要鉄道競争型補助制度を継続（第 10103 条）
- 州間旅客鉄道補助（FSP）、長距離列車復活・改善補助及び州間鉄道連携制度を統合し、新たな全米都市間旅客鉄道パートナーシップ・プログラムを創

設。都市間旅客鉄道関連制度を整理統合するとともに、運営費補助に関する費用分担ルール等を整備（第 10106 条）

- 鉄道回廊特定・開発プログラム（Corridor ID）を継続し、将来の高速鉄道・都市間旅客鉄道案件について、計画策定から事業化までの段階的育成及び迅速化を推進（第 10107 条）
- Amtrak 経営陣報酬の透明化及び海外旅客鉄道制度との比較調査を通じ、Amtrak 経営改革及び米国旅客鉄道制度見直しを推進（第 10204 条、第 10216 条）
- 加州高速鉄道について、議会・DOT 等による包括的再評価を実施するとともに、評価期間中における追加連邦資金投入を制限（第 10302 条）

### 3.7 鉄道安全・イノベーション

- 大手貨物鉄道会社（Class I 貨物鉄道）に対し、事故原因分析及び安全監督強化のため、機関車運転室内及び前方監視カメラの設置を義務化（第 10405 条）
- 鉄道安全違反に対する民事罰について、通常違反及び悪質・反復違反双方の上限額を引き上げ、安全規制執行を強化（第 10415 条）
- FRA の安全監督体制維持のため、安全部門職員数を最低 713 名とすることを義務付け、安全監督能力を強化（第 10417 条）
- 機密ヒヤリハット報告制度への大手貨物鉄道会社の参加を義務化し、事故発生前のリスク把握・予防型安全管理を推進（第 10420 条）
- 線路脇故障検知装置、列車制御システム連携、列車監視技術等、安全技術・監視技術導入及び研究開発を推進（第 10407 条～第 10408 条、第 10416 条、第 10426 条）
- 踏切長時間遮断対策、安全文化向上、鉄道安全執行透明化、現場労働者保護及びリスク低減計画強化等を通じ、鉄道安全対策を包括的に強化（第 10403 条～第 10430 条）

#### 4. おわりに

本法案は、IIJA 後の米国の連邦交通政策の方向性を示す重要な法案である。道路・橋梁分野への重点化、HTF 財源の強化、プロジェクト迅速化、鉄道安全対策強化等を打ち出した。一方、IIJA において特徴的であった一般財源による大規模な前倒し予算措置は限定的となっており、鉄道・マルチモーダル分野を中心に、今後の施策実施は、各年度の歳出措置への依存度が高い構造となっている。

また、新たに EV 及び PHV 登録料を徴収することについては、EV 普及を阻害しかねないとの観点から、環境保護を重視する議員や環境団体等から反対が生じ得るとの報道もみられる<sup>8)</sup>。

本法案は現時点では、下院運輸・インフラ委員会が公表した案であり、今後の立法過程において内容が修正される可能性がある。下院審議、上院側の動向及び年次歳出プロセスを含め、引き続き関連動向を注視していく必要がある。

- <https://subscriber.politicopro.com/article/2026/05/rail-safety-vance-surface-bill-00927025?site=pro&prod=alert&prodname=alertmail&linktype=headline&source=email> (参照 2026-5-19)
- 7) House panel releases \$580B highway bill, including new trust fund revenue stream (POLITICO ウェブサイト)  
<https://subscriber.politicopro.com/article/2026/05/house-highway-bill-text-released-00925696> (参照 2026-5-18)
- 8) Permitting, EV fees, climate rollbacks: Inside the House' s highway bill (POLITICO ウェブサイト)  
<https://subscriber.politicopro.com/article/2026/05/permitting-ev-fees-climate-rollbacks-inside-the-houses-highway-bill-pro-00926947> (参照 2026-5-19)

#### 引用・参考文献・出典資料

- 1) 次期陸上交通再授權法のプレスリリース (下院運輸・インフラ委員会ウェブサイト)  
<https://transportation.house.gov/news/documentsingle.aspx?DocumentID=409495> (参照 2026-5-18)
- 2) BUILD America 250 Act (全文)  
[https://transportation.house.gov/uploadedfiles/build\\_america\\_250\\_act\\_bill\\_text.pdf](https://transportation.house.gov/uploadedfiles/build_america_250_act_bill_text.pdf) (参照 2026-5-18)
- 3) BUILD America 250 Act (セクションごとの要約)  
[https://transportation.house.gov/uploadedfiles/build\\_america\\_250\\_act\\_section\\_by\\_section.pdf](https://transportation.house.gov/uploadedfiles/build_america_250_act_section_by_section.pdf) (参照 2026-5-18)
- 4) Graves and Larsen Release \$474 Billion Surface Transportation Bill (Eno ウェブサイト)  
<https://enotrans.org/article/graves-and-larsen-release-474-billion-surface-transportation-bill/> (参照 2026-5-18)
- 5) Surface Transportation Reauth: What' s New, and What' s Next? (Eno ウェブセミナー)  
<https://enotrans.org/events/surface-transportation-reauth-whats-new-and-whats-next/> (参照 2026-5-19)
- 6) White House pushes Congress to pass Vance' s long-sought rail safety bill (POLITICO ウェブサイト)