

## 2. 幹線道路整備の歴史の変遷

米国の自動車交通時代における幹線道路整備は、道路特定財源を資金源とする連邦補助による無料道路整備と債券発行を資金源とする有料道路が並行して進められてきたが、時代によりいずれかが主流となっていた。

### 1) 東部を中心とする有料道路の発達期

1916年の連邦補助道路法において、連邦補助によって整備される道路は、無料であることが明記された。しかしながら、1940年代に急増した交通需要に対して緊急に道路を整備するには、債券を発行して資金調達を行う有料道路制度を採用することが有効であったことから、ペンシルバニア・ターンパイク（1940年に開通）をはじめ、1950年代までに東部を中心とする30以上の州で約5,000kmの有料道路が建設された。

### 2) インターステート高速道路の法定化、道路特定財源導入による無料道路の発展期

一方、1956年連邦補助道路法および道路歳入法により、州をまたぐ幹線道路は無料が主流の時代となった。すなわち全国の幹線高速道路であるインターステート高速道路を自動車燃料税により、無料で整備することされ、供用中の有料道路も規格が適合するものはインターステート高速道路に取り込まれた。この制度の下で、1975年までにインターステート高速道路は約65,000km整備された。一方で、建設費の90%が連邦補助でまかなわれることとなり、州政府等が建設・管理費が割高となる有料道路を整備するインセンティブは失われ、有料道路の建設は著しく減少した。

### 3) 有料道路制の復活期

1980年代以降、有料道路の整備にも連邦補助を認めることにより、有料道路制度の復活期となった。背景は、1970年代のオイルショックおよび道路の老朽化に伴う建設・維持管理コストの上昇と自動車燃料消費の減少による道路財源収入の伸び悩みである。

連邦政府は、このような状況に対応するため、連邦補助による無料道路整備と債券発行による有料道路整備との垣根を徐々に外すこととした。

すなわち、幹線道路の整備に、有料道路制を導入することにより、連邦資金に加えて、民間資金（債券、出資）を利用しようとしたのである。具体的には、まず1987年の陸上交通援助法において、35%の連邦補助による有料道路整備を初めて可能とするパイロット・プログラムが認められた<sup>3</sup>。さらに、1991年の総合陸上交通効率化法（ISTEA）、1999年の21世紀に向けた総合陸上交通効率化法（TEA21）、2005年のSAFETEA-LUにおいて、連邦補助の対象となる有料道路事業を徐々に拡大するとともに革新的な資金調達手法（後述）を導入することにより、柔軟に連邦資金を利用できるようにし、連邦補助による有料道路整備を積極的に推進してきている。

近年では連邦政府は道路だけでなく、他のインフラにも民間資金の導入を積極的に推進しており、これらを官民パートナーシップ（PPP）と呼んでいる。

<sup>3</sup> 米国においては、新たな施策を導入する場合に試行的なプロジェクトを選定して連邦から予算を配賦する。