

カリフォルニア州 総選挙

2008年11月4日火曜日

投票用紙に議会発案による住民投票事項およびイニシアチブ住民投票事項を載せる法定期限は6月26日でした。しかし、当該期限後に通過した新州法は、住民投票事項1を投票用紙から削除し、住民投票事項1Aと差し替えることを必要としています。したがって、二つの州投票者ガイドで両方の住民投票事項に関する情報を受け取られましたが、住民投票事項1Aのみが、2008年11月4日の総選挙用紙に記載されます。

★ 公式投票者ガイド ★

正確性の証明

私、Debra Bowenこと、カリフォルニア州務長官は、これに含まれる法案が、2008年11月4日に実施される州全域総選挙でカリフォルニア州有権者に提出されたこと、さらに本ガイドが法律に従い適正に作成されたことをここに認定します。

本日2008年9月18日、カリフォルニア州サクラメントにて、署名および州章を捺印し証人となります。



Debra Bowen
州務長官

★ 補足 ★

このガイドには、11月の選挙で投票にかけられる資格を得た追加の住民投票事項一つに関する情報が含まれます。



州務長官

投票者の皆様へ、

最近、2008年11月4日総選挙についてのカリフォルニア州**公式投票者ガイド**を受け取られました。それが印刷され郵送された後、別の住民投票事項一つが投票用紙に追加され、住民投票事項の一つが削除されたので、当事務局は当**公式投票者ガイド補足**を作成しました。

投票用紙に議会発案による住民投票事項およびイニシアチブ住民投票事項を載せる法定期限は6月26日でした。しかし、当該期限後に通過した新州法は、住民投票事項1を投票用紙から削除し、住民投票事項1Aと差し替えることを必要としています。したがって、当事務局から受け取られた二つの**州投票者ガイド**で両方の住民投票事項に関する情報を受け取られましたが、**住民投票事項1Aのみが、2008年11月4日の総選挙用紙に記載されます。**

この**公式投票者ガイド補足**には、Elizabeth G. Hill州議会アナリストが行った法律および納税者に生じる費用についての公平な分析、発議者および反対者の作成による住民投票事項についての賛成・反対の論拠、Diane F. Boyer-Vine立法府顧問の校正による法案の文章、およびその他の有用な情報が含まれています。本ガイドは、Geoff Brandt州印刷局の監督の元で印刷されました。

投票所で投票されるか、郵便投票されるかにかかわらず、投票用紙に記載される12の各住民投票事項を是非とも時間をかけて慎重にお読みください。

投票方法や投票場所だけでなく、選挙過程に参加できるその他の方法についての詳細は、(800) 339-2865にお電話いただくか、www.sos.ca.govをご覧ください。

目次

早見表	3
住民投票事項	
1A 高信頼性・安全高速旅客列車公債法。.....	4
州債による借入概要	8
法案の本文	10
投票者登録に関する情報	13
投票事項の定義、郵便投票、仮投票	14
投票者の権利章典	15

早見表

住民投票事項

1A

高信頼性・安全
高速旅客列車公債法。

カリフォルニア州

総選挙

2008年11月4日火曜日

★ 補足 ★

このガイドには、11月の選挙で投票にかけられる資格を得た追加の住民投票事項一つに関する情報が含まれます。

★ 早見表 ★

この早見表を抜き取り、投票所にお持ちください!

この早見表には、2008年11月4日の投票用紙に記載されている追加の州住民投票事項一つに関する概要および連絡先が掲載されています。



www.sos.ca.govをご覧ください。

概要

州議会による投票実施

カリフォルニア州民に運転および高騰するガソリン価格の代替となる安全、便利で信頼性の高い手頃な価格の輸送手段を提供し、また高収入の職業を創出し、カリフォルニア州経済を改善すると同時に、大気汚染、地球温暖化温室ガス排気量、および外国産石油への依存度を減らすため、南カリフォルニア、サクラメント/サンウォーキンバレー、およびサンフランシスコ湾地域を結ぶクリーンで効率的な高速列車サービスを構築するのに、公債資金の90パーセントを特定プロジェクトに費やし、しかも連邦資金、歳入担保債からの資金、および地方自治体資金を含むがこれらに限定されない民間および公共からのマッチングファンドを必要とする、全公債資金が独立監査の対象となる99億5,000万ドルの公債を発行すべきであろうか。財政的影響:公債の元金と利息の両方を30年間で償還すると想定すると、州の費用は194億ドル。平均償還額は毎年6億4,700万ドル。建設終了時、運営・保守費用は未知であるが、年間10億ドルを超える可能性があり、少なくとも費用の一部および可能性として全部が旅客運賃で相殺される。

あなたの投票が意味すること

賛成 本法案に賛成票を投じることの意味: 州は、カリフォルニア州高速列車システム敷設の計画および一部資金調達、さらに州および地方自治体の鉄道サービスの設備向上のために、99億5,000万ドルの一般財源保証債を発行する。

反対 本法案に反対票を投じることの意味: 州は、これらの目的のために99億5,000万ドルの一般財源保証債を発行できなくなる。

論拠

賛成 カリフォルニア州の輸送システムは、ガソリン価格の高騰、渋滞するフリーウェイと空港といったように、うまく機能していない。高速列車は、温室ガスおよび外国産石油への依存を削減する新しい輸送オプションである。高速列車は、新税なしに、人口増加に見合う新しい高速道路および空港の建設よりも安上がりである。

反対 住民投票事項1Aは途方もなく無駄な法案である。納税者は政府が運営する鉄道の費用に毎年少なくとも640,000,000ドルを支払っている。これが建設される保証は一切ない。通勤時間を削減し、燃料を節約するために、代わりに既存の輸送システムを拡張しよう。実質的に一切説明責任のない、納税者に無制限の支出をもたらす住民投票事項1Aに反対しよう。

その他の情報

賛成

Robert Pence
Californians For High Speed Trains
- Yes on Proposition 1A
455 Capitol Mall, Suite 801
Sacramento, CA 95814
(916) 551-2513
www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

反対

Jon Coupal
Howard Jarvis Taxpayers Association
921 11th Street, Suite 1201
Sacramento, CA 95814
(916) 444-9950
info@hjta.org
www.hjta.org

正式な表題と概要

高信頼性・安全高速旅客列車公債法。

- ・ 長距離通勤者に運転および高騰するガソリン価格の代替となる安全、便利で信頼性の高い手頃な価格の輸送手段を提供する。
- ・ 州の高速道路および空港の渋滞を減らす。
- ・ カリフォルニア州の外国産石油への依存度を減らす。
- ・ 大気汚染および地球温暖化温室ガス排出量を減らす。
- ・ クリーンで効率的な220 MPHの輸送システムを構築する。
- ・ 州の主要な人口密集地にある既存の旅客鉄道路線を改善する。
- ・ カリフォルニア州の人口増加に備える。
- ・ 南カリフォルニアの諸郡、サクラメント/サンウォーキンバレー、およびサンフランシスコ湾地域を結ぶ高速列車サービスを構築するために99億5,000万ドルの公債を発行する。
- ・ これらの公債資金の少なくとも90パーセントを特定建設プロジェクトに費やし、連邦資金、歳入担保債からの資金、および地方自治体資金を含むがこれらに限定されない民間および公共からのマッチングファンドを必要とすることを定める。
- ・ 全公債資金の用途は独立監査の対象となることを義務付ける。
- ・ 公債の元利支払のため一般会計から資金を割り当てる。

州議会アナリストによる州および地方自治体の財政への基本的な影響についての予測概要:

- ・ 公債の元金(99億5,000万ドル)と利息(95億ドル)の両方を30年間で償還すると想定すると、州の費用は194億ドル。償還額は毎年約6億4,700万ドル。
- ・ 建設終了時、高速列車システムの追加の運営・保守費用は未知であるが、年間10億ドルを超える可能性がある。利用者数にもよるが、少なくとも費用の一部および可能性として全部が旅客運賃収入で相殺される。

AB 3034 (住民投票事項1A)について州議会によって投じられた最終投票数

上院:	賛成: 27	反対: 10
下院:	賛成: 58	反対: 15

州議会アナリストによる分析

背景

都市、通勤、および都市間の鉄道。カリフォルニア州では、都市、通勤者、および都市間の鉄道を含む、多種の旅客鉄道が運行されている。都市および通勤者の鉄道は、主に地元および地域の輸送の需要を満たしている。サンフランシスコ湾地域のBay Area Rapid Transit、Sacramento Regional Transitの路面電車、南カリフォルニアのMetrolink、およびSan Diego Trolleyなどの運行がその例である。これらの鉄道は、地方自治体や地元自治体によって一般に計画され、地方自治体・州政府・連邦政府の複合資金で運行されている。

主に、都市間鉄道は、都市間を始め、カリフォルニア州内の地域間とその他の地域間など、長距離に及ぶ商用客または観光客の足となっている。現在、州は、最高速度毎時約90マイルで走る列車で都市間鉄道路線を結ぶAmtrak社に資金提供し、同社と契約している。サンホゼとオーバーン間のキャピタルコリダー線、オークランドとベーカーフィールド間のサンウォーキン線、およびサンディエゴとサンルイスオビスポ間のパシフィックサーフライナー線など三つの回廊に都市間鉄道路線がある。北カリフォルニアと南カリフォルニア間で列車を運行し、州が資金調達する都市間鉄道は、現在存在しない。

高速列車システム。現在、カリフォルニア州には、持続速度が毎時200マイル以上で走行する都市間高速旅客列車システムはない。1996年、州は、カリフォルニア州の主要都市圏を結び、さらに北カリフォルニアと南カリフォルニア間を結ぶ時速200マイル以上で走行可能な都市間列車システムを開発するため、California High-Speed Rail Authority (カリフォルニア州高速鉄道局、以下「鉄道局」と呼ぶ)を設置した。

過去12年間、鉄道局は、高速列車システム敷設に関する環境調査および計画など、敷設前の活動に約6,000万ドルを費やした。提案されているシステムは、セントラルバレーを通りサンフランシスコ、サクラメントから、ロサンゼルス、オレンジ郡、インランドエンパイア(サンパナディーノ郡とリバーサイド郡)、およびサンディエゴまでの大都市圏を結ぶ電車を使用する。2006年に鉄道局は、全高速列車システムの合計開発・敷設費用が約450億ドルに上ると推定した。鉄道局は、連邦・民間・地方自治体・州からの複合資金で提案されているシステムの敷設資金を調達する計画であるが、資金はまだ調達されていない。

法案

本法案は、州が、(1)カリフォルニア州高速旅客列車システムの敷設前活動および敷設の資金、および(2)旅客運搬量の拡大、安全性の向上、または高速列車システムへの連絡を可能にするため旅客鉄道システムの設備向上資金を調達する99億5,000万ドルの一般財源保証債を売り出すことを許可する。公債による資金は、州議会によって割り当てられた時点で利用可能になる。一般財源保証債は州によって援助されており、つまり州にこれらの公債の元利費用の償還義務があることを意味する。

一般財源保証債の詳細は、「州債による借入概要」と題する本投票用紙パンフレットを参照されたい。

高速列車システム。サンフランシスコ・トランスベイ・ターミナルからロサンゼルス・ユニオン・ステーションとアナハイムまでを接続し、さらにサクラメント、サンフランシスコ湾地域、セントラルバレー、ロサンゼルス、インランドエンパイア、オレンジ郡、およびサンディエゴを含む州の主要人口密集地を結ぶ高速列車システムの開発と敷設のため、利用可能な連邦資金、民間資金、およびその他の財源からの資金と共に、全額の内90億ドルを使用する。公債資金は、システムの環境調査・計画・エンジニアリング、敷設権・列車・関連機器の入手、および線路・建造物・電力系統・駅の施設建設などの資本コストのために使用できる。しかし、公債資金は、各路線および路線の一部の建設の合計費用の半分以下の額しか使用できない。本法案は、鉄道局が、残りの費用を補うため民間資金およびその他の公共資金を求めることを義務付けている。本法案は、建設前および管理に関する特定の活動に資金提供できる公債資金の額も制限する。

列車プロジェクトの第1段階は、サンフランシスコ・トランスベイ・ターミナル、ロサンゼルス・ユニオン・ステーション、およびアナハイム区間の路線である。プロジェクトの第1段階の建設に対し悪影響がないと鉄道局が判断した

場合、公債資金は以下の路線のいずれにでも使用できる。

- サクラメント、ストックトン、フレズノ路線
- サンフランシスコ・トランスベイ・ターミナル、サンホゼ、フレズノ路線
- オークランドからサンホゼ路線
- フレズノ、ベーカーズフィールド、パームデール、ロサンゼルス・ユニオン・ステーション路線
- ロサンゼルス・ユニオン・ステーション、リバーサイド、サンディエゴ路線
- ロサンゼルス・ユニオン・ステーション、アナハイム、アーバイン路線
- オルタモント路線経由でのマーセド、ストックトン、オークランドおよびサンフランシスコ路線

本法案は、高速列車システム用に本法案が許可する鉄道局による公債資金用途について説明責任および監督を義務付ける。特に、公債資金は州議会によって割り当てられ、州監査人が公債資金の用途を定期的に監査する必要がある。さらに、鉄道局は、公債資金が各路線または路線の一部について割り当てられる前に、当該路線またはその一部についての詳細資金提供計画を財務省および州議会に提出しなければならない。当該資金提供計画は、財務専門家および高速列車専門家をメンバーとして含む委員会によっても審査される必要がある。資金が割り当てられても、鉄道局は、改正された資金提供計画が財務部長に提出し承認されるまで、公債資金を消費することはできない。

その他の旅客鉄道システム。公債からの資金の内、残り9億5,000万ドルは、旅客運搬量の拡大、安全性の向上、または高速列車システムへの連絡を可能にする高速列車システムへの連絡のためや、その他の旅客鉄道システムの設備向上資金を調達するために利用可能である。9億5,000万ドルの内、1億9,000万ドルは、州の都市間鉄道業務の向上に指定されている。残り7億6,000万ドルは、都市鉄道および通勤者鉄道を含むその他の旅客鉄道に使用される。

財政的影響

公債費用。これらの公債費用は、発売時点で有効となる利率および償還期間によって左右される。本法案は最高40年間の償還期間で公債が発行されることを許可するが、州は現在、最高30年間の償還期間で公債を発行するのが一般的である。公債が5パーセントの平均利率で売り出され、償還期間が30年間と想定する場合、一般会計の費用は、元金(99億5,000万ドル)と利息(95億ドル)の両方の返済に対し約194億ドルとなる。平均元利償還額は毎年約6億4,700万ドルになる。

運営費。高速列車システムが敷設されたら、継続的に未知の保守費用および運営費用が生じるが、それは年間10億ドルを超えるであろう。利用者数にもよるが、少なくともこれらの費用の一部、および可能性として全部は旅客運賃収入で相殺される。

★ 住民投票事項1Aの賛成論拠 ★

住民投票事項1Aは、ガソリン価格の高騰、フリーウェイの渋滞、航空運賃の値上がり、航空会社のサービス低下、便数の減少などによって代わる、安全で、便利で、手頃な価格の信頼できる新しい輸送手段をカリフォルニア州民に提供する。

これは、カリフォルニア州の外国産石油への依存、および地球温暖化の原因となる温室ガス排気量を減らす。

住民投票事項1Aは、増税せずに、カリフォルニア州の高速道路や空港を現在渋滞させている年間7,000万名の足を救済する走行距離800マイルの高速列車網のための99億5,000万ドルの公債法案である。

カリフォルニア州は、ヨーロッパやアジアで今日一般的になっている環境的に好ましい高速列車から恩恵を得る全米で最初の州となる。住民投票事項1Aでカリフォルニア州が得るもの:

- 既存路線とほぼ並行して走るその他の交通から安全に分離された近代的な線路上を最高時速220マイルで運行する高速電車。
- サンディエゴ、ロサンゼルス、フレズノ、サンホゼ、サンフランシスコ、サクラメントのダウンタウン駅を結び、その中間都市にも停車する路線。
- オレンジ郡、インランドエンパイア、サンウォーキンバレー、およびサウスベイの主要都市へ運行する高速列車。
- 高速列車に連絡する通勤列車システムの改善に約十億ドル。

住民投票事項1Aは時間とお金を節約する。ロサンゼルス・サンフランシスコ間を約2時間半で結び、運賃は一人約50ドル。今日のガソリン代を考慮すると、燃費が一ガロン20マイルの自動車を運転するドライバーは、約87ドルのガソリン代と、所要時間六時間を費やす。

十年間の調査・計画は、ヨーロッパやアジアの評判と信頼性が高く利用者の多いシステムをモデルとするカリフォルニア州新幹線網の建設・資金調達・運営のための準備段階に入った。

各国の記録は、利便性と経済性の両方を高速列車が提供することを証明している。

今日、空の旅行者は、空よりも地上にいる時間の方が長い。住民投票事項1Aは、主要空港の状況を改善する新しい輸送手段を提供する。滑走路を増設する余地はない。高速列車はその要求を代行できる。

高速電車はCO₂および温室ガス排気量を120億ポンド以上削減し、これは約100万台の自動車からの汚染量に等しい。さらに、高速列車は、飛行機が消費するエネルギーの三分の一、自動車が消費するエネルギーの五分の一しか必要としない。

住民投票事項1Aが保護する納税者の利益。

- 財務計画についての公共の監視および詳細な独立審査。
- 州の公債資金が消費される前に、民間および連邦のマッチングファンドを確認。
- より多くの調査、計画、およびエンジニアリング活動ではなく、システム建設に、公債資金の90%を消費。
- 公債資金は州のあらゆる地域に利用可能。
- 最も費用効率の高い建設部分を最優先。

住民投票事項1Aに賛成票を投じ、約160,000人の建設関係の雇用、450,000人の旅行などの関連産業の雇用を創出することによって、移動のしやすさを改善しカリフォルニア州経済に新しい活力を吹き込もう。海外にアウトソースできないアメリカの地での仕事がある。

住民投票事項1Aに賛成票を投じよう。

www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

STEVEN B. FALK、会頭

San Francisco Chamber of Commerce

GARY TOEBBEN、会頭

Los Angeles Area Chamber of Commerce

FRAN FLOREZ、副局長

California High-Speed Rail Authority

★ 住民投票事項1Aの賛成論拠に対する反論 ★

住民投票事項1Aに反対: 政治的な法案

財政危機を解決できず、増税したいまさにその政治家たちは、自分たちが州営鉄道を運営できると考えている。彼らは、この高価な列車が納税者に400億ドルの負担となることを認めてさえない。それでも、これは納税者による「一部支払金」に過ぎず、完了される保証も一切されていない。

プロジェクトは、コンサルタント、ヨーロッパ旅行、贅沢なパンフレットに5,800万ドルを浪費し、今度はプロジェクトが失敗しても返済の必要がある追加の数十億ドルを、1インチの線路を敷設することなく、消費できる。

住民投票事項1Aを支持する特殊利益団体は、数十億ドルの予算超過で悪名高い。

住民投票事項1Aに反対: 借金返済に200億ドル = 増税

住民投票事項1Aがカリフォルニア州納税者に30年にわたり借金返済のために毎年6億4,700万ドルを負担させることを政治家たちは認めている。カリフォルニア州は既に大きな負債を抱えているので、これにより政治家たちは増税するであろう。カリフォルニア州の税金は全米で第4位に高く、高い税金はカリフォルニア州か

ら職を流出させる。住民投票事項1Aが通過すれば、カリフォルニア州がニューヨークを追い越して、全米で最も税金の高い州になるであろう。

住民投票事項1Aに反対: 代わりに、既存の輸送システムを拡張しよう

カリフォルニア州民の問題は、サンフランシスコからロサンゼルスに行くことではなく、毎日仕事に行くことだ。

同じ金額を地域輸送および高速道路渋滞緩和に投資することは、公害および外国産石油への依存度を減らす。

住民投票事項1Aに反対: 説明責任なし、悩める通勤者のための渋滞緩和なし、さらに納税者はそれを負担する余裕がない。

CHUCK DeVORE、カリフォルニア州下院議員

RICHARD TOLMACH、会長

California Rail Foundation

MIKE ARNOLD, Ph.D.、共同議長

Marin Citizens for Effective Transportation

★ 住民投票事項1Aの反対論拠 ★

住民投票事項1Aに反対: 納税者にとって200億ドルの負担
住民投票事項1Aは、納税者に少なくとも元利約200億ドルを負担させる無駄な法案である。全プロジェクトは、歴史上最も高価な鉄道で、900億ドルかかる。この最終費用がいくらかかるのか誰にも全く分らない。

納税者がこの代金を負担するのであって、「タダのお金」ではない。本法案(第3条、第2704.10項)によると、「...公債の元金と利息の両方を期限通りに支払うため、カリフォルニア州の十分な信頼と信用をここに保証するものとする...」この法案は公債償還期間にわたり一般会計から200億ドル(平均的な四人家族で2,000ドル)を引き出す。

住民投票事項1Aに反対: カリフォルニア州納税者はこれ以上の財政赤字を許すことができない

財政危機、何十億ドルもの赤字、ヘルスケア・貧困者・公園・学校への費用削減の中、今、州の負債および利息に200億ドルを追加するときではない。州は既に投票者が承認した公債に1,000億ドル以上の債務があり、州の公債格付けは既に全米でも最悪の部類に入っている。

住民投票事項1Aに反対—より良い税金の用途

カリフォルニア州には、200億ドルのこの無駄使い以外に優先事項がある。

200億ドルで何が買えるだろうか。

- 10年間で、22,000名の新しい教師、消防士、または法執行機関員。
- 多数の年にわたる州の子供全員のためのヘルスケア。
- 安全でクリーンで、信頼性の高い水供給のため、カリフォルニア州水道システムを改修・改善する。
- カリフォルニア州全域の道路・輸送を含む既存輸送システムを改修・改善し、これにより渋滞および排気ガスが本当に減る。

住民投票事項1Aに反対—実質上、一切説明義務なし
投票者ではなく、政治家たち、官僚、および特殊利益団体が資金を管理する。事実、このプロジェクトの主要請負業者は、数億ドルも予算を超過したボストンの悪名高い「Big Dig」と同じ建設会社であるParsons-Brinckerhoffである。

新しい「専門家審査グループ」には一人も市民メンバーはいない。全員が政治家や官僚たちだ。

住民投票事項1Aに反対—無制限の納税者の負担

第8(e)項は、公債資金は「...連邦政府および民間セクターが建設に対し相当な出資を奨励する意図...」であると記載している。

「奨励」という言葉は、「民間セクターまたは連邦政府から資金を受け取るかに関わりなく、我々は税金を使用する」という官僚用語であることに、注意して欲しい。

事実、5,800万ドルの税金が既にこのプログラムに使用されたが、まだ1フィートの線路も敷設されていない。今度は、我々に追加数十億ドルを彼らに委ねさせたいのだ。

住民投票事項1Aに反対—特別利益のための特殊利益団体による推進運動

カリフォルニア州高速列車協会(Association for California High Speed Trains)がこの無駄な法案を推進している。かれらの理事会は、州外の特殊利益団体(フランス、ペンシルベニア、ニュージャージー、メリーランド、ニューヨークシティ、テキサス、およびイリノイ)を代表し、その多くは本法案が可決されたら何百万ドルを儲ける立場にある。

住民投票事項1Aに「反対票」を投じるのに加わって欲しい。
www.DerailHSR.comにログオンし、ご自身で読んで、詳細を知って欲しい。

TOM McCLINTOCK、州上院議員

GEORGE RUNNER、州上院議員

JON COUPAL、会長

Howard Jarvis Taxpayers Association

★ 住民投票事項1Aの反対論拠に対する反論 ★

カリフォルニア州高速列車網には、一切増税は必要なく、厳格な財務管理と監査の対象となる。

これは、シンプルで公正であり、完了したら、システム利用者がシステムの負担をする。だから、納税者監視機関は住民投票事項1Aを支持している。

高速電車は、カリフォルニア州民に、急騰するガソリン価格、外国産石油への依存の代替となる新しい本当の輸送手段を提供すると同時に、温室ガス排気量を削減する。カリフォルニア州の人口増加に対応するためには、高速列車の建設は、高速道路および空港の拡張よりも安上がりだ。

渋滞、空の旅の煩わしさ、長距離の運転は非常に面倒になってきている。住民投票事項1Aは時間を節約する。カリフォルニア州全域にわたり都市間のダウンタウンからダウンタウンへの高速列車での移動は、安い運賃で、しかも自動車や飛行機よりも速い。

カリフォルニア州の輸送システムは古く老朽化している。保守が十分でない道路、渋滞する滑走路や高速道路の代替手段が我々には必要である。カリフォルニア州民は、文明社会が最も必要とするもの、つまり、高速列車を必要とする。その他の州や国々に非常に遅れをとっており、崩れかけたインフラが我々の経済を脅かしている。

時速220マイルの州全域列車システムは、カリフォルニア州民に、移動のためのより速い、環境に優しい代替手段を提供する。

住民投票事項1Aは160,000の建設関係の職と450,000の常勤職を創出する。

住民投票事項1Aは、法執行機関、ビジネスリーダー、環境保護主義者、および安全で信頼性の高い手頃な価格の輸送手段を模索するカリフォルニア州民によって支援されている。

住民投票事項1Aに反対する署名者は、輸送改善に対する常習的反対者だ。彼らの主張は間違っており、彼らのデータはでっち上げに過ぎない。

カリフォルニア州民は、近代的で効果的な輸送に投資する必要がある。

住民投票事項1Aに賛成票を投じよう。

www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

JIM EARP、事務局長

California Alliance for Jobs

BOB BALGENORTH、委員長

State Building & Construction Trades Council of California

LUCY DUNN、委員長

Orange County Business Council

ここでは、州債による借入の現状について要約します。今回の投票用紙にある公債の法案が可決された場合、それらが州の借入レベルおよび長期の償還費用に与える影響についても検討します。

背景

公債による資金調達とは? 公債による資金調達は、州が多様な目的のために資金調達に用いる長期借入の一種です。州は、投資家に公債を売り出すことによってこの資金を調達します。引き換えに、州は、指定された約定に従って利息と共にこの資金の返済に同意します。

公債が使用される理由とは? 州は、従来から、道路・教育施設・刑務所・公園・水利事業・オフィスビル(つまり、公共の基幹施設に関する事業)などの大規模な設備投資事業の資金調達に公債を使用してきました。公債発行の主な理由は、これらの施設が長年にわたり提供されるため、また多額の費用を一括で支払うのが困難な場合があるため、公債を償還する別の納税者達が長期にわたり施設から恩恵を得るためです。住宅など、特定の民間基幹施設の資金調達に役立てるためにも公債は使用されてきました。

公債の種類とは? 州は、事業資金の調達に主に三種類の公債を発行します。

- **一般財源保証債。** これらの大半は、大部分が税収からまかなわれる州の一般会計から直接返済されます。しかし、場合によっては指定の財源によって支払われることがあり、一般会計はその財源が不足した場合の予備資金のみの役割を果たします。(一例としてはCal-Vetプログラムが挙げられ、この場合、公債は、退役軍人に住宅ローンを融資するために発行され、その償還費用は退役軍人によるローン返済金により支払われます。)一般財源保証債は投票者によって可決される必要があり、償還は州の一般的な税源で保証されています。
- **賃貸料歳入債。** これらの公債は、公債で資金調達された施設を使用する州機関による賃貸料(主に一般会計から資金調達される)から償還されます。これらの公債は、投票者による承認は必要なく、州の一般的な税源では保証されていません。その結果、一般財源保証債よりも幾分か高い利息費用となっています。
- **従来型歳入債。** これらもまた、設備投資資金を調達しますが、一般会計で保証されることはありません。むしろ、これらは、橋の通行料など、資金調達を受けた事業で生じる指定の歳入源から償還されます。これらの公債も、州の一般的な税源で保証されず、投票者による承認も必要ありません。

予算に關係する公債。 また、最近では、州は、一般会計予算の大規模な不足を補填するため公債で資金を調達しています。2004年3月、投票者達は住民投票事項57を可決し、州予算の累積赤字およびその他の債務の支払援助に150億ドルの一般財源保証債を許可しました。この金額の内113億ドルは2004年5月と6月の公債発行で調達され、残りの発行可能な承認済み債券は2008年2月に売り出されました。これらの公債は今後数年間で償還されます。ここからの検討では、これらの公債については割愛し、基幹施設に關係する州債について焦点を当てます。

公債による資金調達の直接費用とは? 公債を使用する費用は、主に、売り出された金額、利率、償還期間、および満期形態に左右されます。たとえば、最近発行された一般財源保証債は、かなり均一の年間支払額で30年にわたって償還されます。公債発行が5パーセントの非課税利率を持つと想定すると、30年にわたる均一の支払額での償還費用は、借入額1ドルと利息約1ドルとなり、借入額1ドル当り2ドル近くの計算になります。しかし、この費用は30年にわたり償還されるので、インフレ調整後の費用はかなり少なく、借入額1ドル当り約1.30ドルとなります。

州の借入現状

一般会計借入額。 2008年6月1日現在、州には、元金および利息を支払う、基幹施設に關係する一般会計公債借入金が約530億ドルあります。この借入金の内訳は、約450億ドルの一般財源保証債および80億ドルの賃貸料歳入債からなります。さらに、未発行の承認済み一般財源保証債および賃貸料歳入債の約680億ドルがあります。これらの公債の大部分は既に事業に割り当てられていますが、關係する事業はまだ開始されていないか、または進行中のものでもまだ大規模な建設段階に達していません。

一般会計借入金の返済。 2007-08年度では、基幹施設に關係する一般財源保証債および賃貸料歳入債に対する一般会計からの借入金返済額は、約44億ドルと推定されます。現在募集中の承認済み未発行公債があり、未払いの公債借入費用は増加し、2017-18年度に最高約92億ドルに達します。

債務返済比率。 州の借入状況についての指針の一つとして、債務返済比率(DSR: debt-service ratio)が挙げられます。この比率は、基幹施設のための公債の債務返済金として取っておくべきもので、その他の事業に利用できない年間歳入の一部を示します。図1の通り、DSRは1990年初期に上昇し、5.4パーセントのピークに達してから、一部、財政赤字の立て直し対策により2002-03年度の3パーセント未満に減少

しました。2003~04年度には再び基幹施設のための公債のDSRが上昇し、現在4.4パーセントとなっています。現在承認済みの公債が発行されると、2011~12年度には6.1パーセントのピークまで上昇すると推測されます。

本投票用紙にある公債に関する住民投票事項の影響

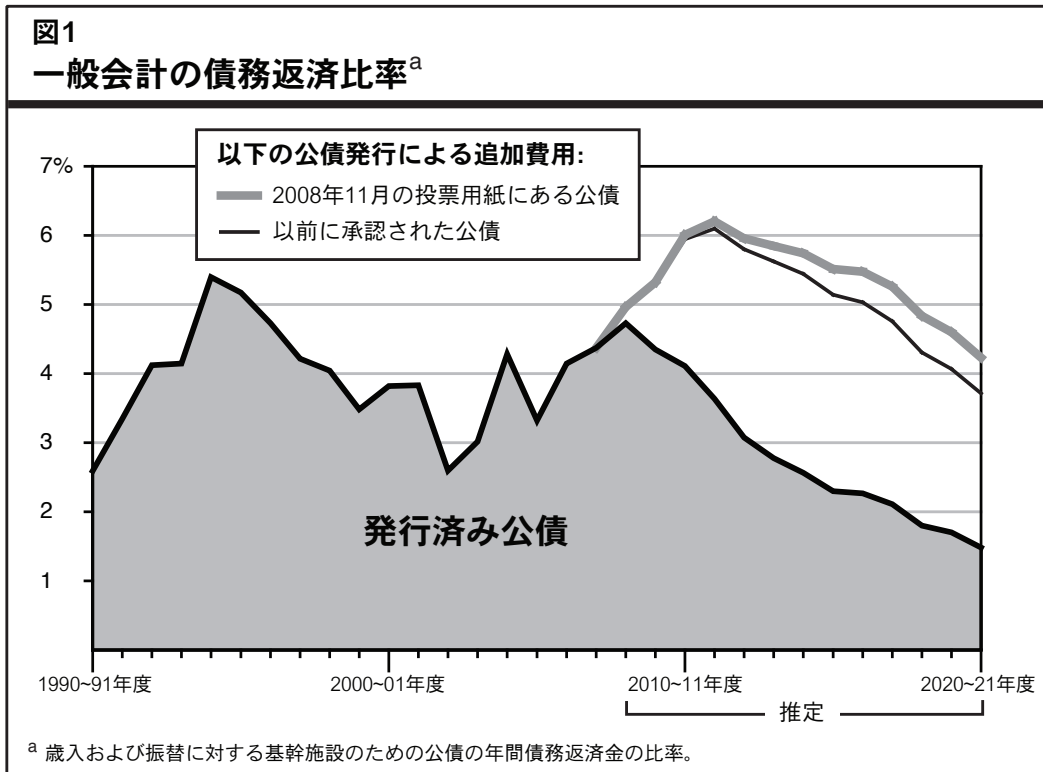
本投票用紙には、新たに承認されると合計168億ドルに上る、一般財源保証債についての四つの住民投票事項があります。それらは以下の通りです。

- 高速鉄道事業の資金調達のため99億5,000万ドルの公債発行を州に承認する住民投票事項1A。
- 子供病院の施設向上事業のため9億8,000万ドルの公債発行を州に承認する住民投票事項3。
- 多様な再生可能エネルギー・代替燃料・エネルギー効率・排ガス削減の目的のため50億ドルの公債発行を州に承認する住民投票事項10。

- 住宅ローンの返済金から支払われるCal-Vetプログラムの下で9億ドルの公債発行を州に承認する住民投票事項12。

借入金返済の影響。本投票用紙にある三つの一般会計で扶助される公債(住民投票事項1A、3、および10)がすべて可決される場合、公債の満期期間に承認額の約二倍の合計債務返済金が必要となります。公債に対する年間平均債務返済金は、売り出しの時期と条件に左右されます。これらの公債が完売すると、推定年間予算費用は約10億ドルとなります。

債務返済比率の影響。図1には、これらの公債がすべて可決され、売り出される場合、長期にわたる州の推定DSRの推移が示されています。2011~12年度には6.2パーセントのピークに達し、それ以降は下降します。(たとえば、投票者が2008年11月後の選挙で追加の公債を可決した場合、図1に示される将来の債務返済費用は高くなります。)



住民投票事項1A

2007~2008年度通常議会の下院法案第3034号(2008年制定法、第267章)によって提案された本法案は、カリフォルニア州憲法第XVI条の諸条項に従い、州民に提出されている。

提案中の本法律は道路・高速道路法典(Streets and Highways Code)に項目を追加するため、追加が提案されている新規の規定は新規のものであることを示すため斜体で記載されている。

法案

第9項。第20章(第2704項で始まる)は道路・高速道路法典第3区分に追加され、以下のように記載される。

第20章。21世紀の安全で信頼性のある高速旅客列車公債法
(SAFE, RELIABLE HIGH-SPEED PASSENGER TRAIN BOND ACT
FOR THE 21ST CENTURY)

第1条。一般条項

第2704項。本章は21世紀の安全で信頼性のある高速旅客列車公債法として知られ、そのように言及されることがある。

第2704.01項。本章で使用される、以下の用語は次の意味を持つ。

(a)「委員会」は、第2704.12項に従い高速旅客列車融資委員会(High-Speed Passenger Train Finance Committee)を意味する。

(b)「鉄道局」は、公益事業法典(Public Utilities Code)第185020項に従い新設されるカリフォルニア州高速鉄道局(California High-Speed Rail Authority)またはその後継鉄道局を意味する。

(c)「基金」は、第2704.05項に従い高速旅客列車公債基金(High-Speed Passenger Train Bond Fund)を意味する。

(d)「高速旅客列車」は、状況が許す限り、少なくとも時速200マイルの持続運転速度が可能な旅客列車を意味する。

(e)「高速列車システム」は、高速列車を有し、さらに敷設権・列車・電力系統・車両・駅・関連施設などの項目を含むがこれだけに限定されない構成要素を有するシステムを意味する。

(f)「路線」は、第2704.04項に記載される高速列車システムの一部を意味する。

(g)「使用可能区間」は、少なくとも二駅を含む路線の一部を意味する。

第2条。高速旅客列車融資プログラム

第2704.04項。(a) 本章を施行することによって、2005年11月および2008年7月9日の鉄道局認定環境影響調査書に従い、サンフランシスコ・トランスベイ・ターミナルからロサンゼルス・ユニオン・ステーションとアナハイムまでを接続し、さらにサクラメント、サンフランシスコ湾地域、セントラルバレー、ロサンゼルス、インランドエンパイア、オレンジ郡、およびサンディエゴを含む州の主要人口密集地を結ぶ高速列車システムの敷設を開始することが州議会の意図であり、本章に準じ公債法を承認することによって当該敷設を開始することがカリフォルニア州民の意図である。

(b) (1) 年度予算法において州議会による割り当て時に、本章に準じ許可される元本九十億(9,000,000,000)ドルの公債販売から得る純利益は、(A)高速列車システムの計画およびエンジニアリング、および(B)細目(c)に記載される資本コストに使用するものとする。

(2) 2007年5月に鉄道局が導入したように、高速列車プロジェクトの第1段階は、サンフランシスコ・トランスベイ・ターミナル、ロサンゼルス・ユニオン・ステーション、およびアナハイム区間の高速列車システムの路線である。

(3) 段落(2)に記載の路線以外の路線における資本コストに対する公債収益の支出が、当該システムの建設を促進し、第2704.08項細目(f)に記載の基準に一致し、かつ高速列車プロジェクトの第1段階の建設に悪影響を及ぼさないことを鉄道局が判断した上で、鉄道局は資本コストの資金を要求し、州議会は年度予算法段落(1)に記載の、以下の高速列車路線のいずれかに消費される資金を割り当てることができる。

(A) サクラメント、ストックトン、フレズノ路線。

(B) サンフランシスコ・トランスベイ・ターミナル、サンホゼ、フレズノ路線。

(C) オークランドとサンホゼ路線。

(D) フレズノ、ベーカーズフィールド、パームデール、ロサンゼルス・ユニオン・ステーション路線。

(E) ロサンゼルス・ユニオン・ステーション、リバーサイド、サンディエゴ路線。

(F) ロサンゼルス・ユニオン・ステーション、アナハイム、アーバイン路線。

(G) オルトアモント路線経由でのマーセド、ストックトン、オークランドおよびサンフランシスコ路線。

(4) 本項のいかなる部分も、鉄道局のセントラルバレーからサンフランシスコ湾地域の路線についての判断と選定、および環境影響報告書の認定を侵害するものではない。

(5) 歳入債の援助を含むがこれに限定されない運営・保守費用および債務資金調達に加え、高速列車システムの運行で生じる鉄道局の収益は、鉄道局による判断に従い、高速列車システムの建設・拡張・向上・交換・再建に使用するものとする。

(c) 細目(b)の段落(1)に記載の、高速列車システムまたはその一部に関する公債収益から支払可能な資本コストには、不動産所有権と敷設権の取得およびその改善に必要な全活動、線路・構造物・電力系統・駅の取得および建設、車両・関連機器の取得、本章で承認される活動の直接的または間接的な環境的影響の緩和、退去させられた土地所有者および居住者の引越支援、関係するその他の重要な施設・機器、および今後施行される制定法で規定され得る、前述事項の調達と、その資金調達または借換のために、前述事項に關係するその他の目的が含まれる。前述事項の取得方法は、今後施行される制定法での規定も可能である。

(d) 本章に準じ許可される公債の収益は、列車または施設の運営費用または保守費用に使用してはならない。

(e) 州監査人は、本章に従い許可された公債の収入が鉄道局によって本章の要件に順じて使用されているかどうかを定期的に監査するものとする。

第2704.05項。第2704.18項の対象となる、本章に準じ発行および販売された公債の収益は、ここに新設される高速旅客列車公債基金に入金されるものとする。

第2704.06項。本章に準じ許可される元金九十億(9,000,000,000)ドルの公債販売から得る純利益は、年度予算法での州議会による割り当て時に利用可能となるものとし、また(a)高速列車システムの計画および (b)第2704.04項の細目(c)で規定された資本コストのために、2005年11月および2008年7月9日の鉄道局認定環境影響調査書に従い、鉄道局により実施される環境調査に準じその後改正される通りに、州議会が制定法によって提供し得る条件および基準の対象となるものとする。

第2704.07項。鉄道局は、本章の収入を補完するため、連邦資金、歳入債からの資金、および地方自治体資金を含むがこれらに限定されない、民間および公共のその他の資金を求め獲得するものとする。

第2704.08項。(a)第2704.04項細目(b)段落(1)に記載の公債収益は、細目(g)の目的に使用する公債収益を除き、高速列車システムの各線路またはその使用可能区間の合計建設費用の50パーセント以上に使用してはならない。

(b)第2704.04項細目(b)段落(1)に記載の公債収益の最高10パーセントを、環境調査、計画、予備エンジニアリングの活動に使用するものとする。

(c) (1) 細目(g)で記載の費用以外で、第2704.04項細目(b)で特定される各路線またはその使用可能区間に適格な資本コストについて、本章で許可される公債収益の割り当ての最初の要請を州議会および州知事に提出する90日以前に、鉄道局は、当該路線またはその使用可能区間についての資金調達詳細計画を承認し、これを財務部長、公益事業法典第185035項に準じ新設される専門家審査グループ、および州議会の二院の輸送問題の管轄権を有する政策委員会と財務委員会に提出する必要がある。

(2) 当該計画書は、以下の全項目を含有、特定、または認定するものとする。

(A) 鉄道局が公債収益の投資を提案するその路線または使用可能区間。

(B) その路線または使用可能区間に沿って旅客列車サービスの建設または運営のために鉄道局およびその他の当事者によって締結が提案される貸借契約またはフランチャイズ契約と関連する予期される契約条件の記載。

(C) 建設中の費用高騰の推定および緊急事態のための適切な準備金を含む、その路線または使用可能区間の推定総建設費用。

(D) その路線または使用可能区間に投資される総資金の財源および予想される責務、認可、合意、配賦、またはその他の資力に基づいた当該資金の予想受領時間。

(E) その路線または使用可能区間の高速旅客列車の推定運行に基づく推定利用者数および推定事業収益。

(F) その路線または使用可能区間に沿った高速旅客列車サービスの建設および操業に関連する既知または予測可能な全リスクと、鉄道局が当該リスクの管理に実施する過程および行動。

(G) その路線または使用可能区間の建設が計画の提案通りに完了できること。

(H) その路線または使用可能区間が、高速列車の運行に適し準備が整うこと。

(I) 一つ以上の旅客サービス業者が旅客列車サービスのために線路または駅の使用開始が可能なこと。

(J) その路線または使用可能区間での鉄道局による計画旅客サービスが、地方自治体、州政府、または連邦政府の運営助成金を要しないこと。

(K) 鉄道局が、建設の進行に欠かせない全ての必要なプロジェクトレベルの環境上の許可を得ていること。

(d) 細目(g)で記載の費用以外で、その路線または使用可能区間上で建設および不動産・機器の取得費用に第2704.04項細目(b)段落(1)で規定される公債収益を投入する前に、鉄道局は、以下の事項を承認するものとし、同時に財務部長および両院合同予算委員会会長に提出するものとする。(1) (A)その路線または使用可能区間を特定するその路線または使用可能区間の資金調達詳細計画と、その路線または使用可能区間の推定総建設費用、(B)使用される全資金の資金源を特定し民間団体により申し入れられた融資および認可、配賦、または政府機関から受けるその他の保証に基づくその受領時期を予測するその路線または使用可能区間の資金調達詳細計画、(C)推定利用者数・事業収益報告書を含むその路線または使用可能区間の資金調達詳細計画、(D)建設中の費用高騰の推定および緊急事態のための適切な準備金を含めた推定建設費用を含むその路線または使用可能区間の資金調達詳細計画、(E)当該路線またはその使用可能区間について細目(c)に準じ提出された当該計画からの重大な変更事項を説明する報告書を含むその路線または使用可能区間の資金調達詳細計画、および(F)当該路線またはその使用可能区間に沿って旅客列車サービスの建設または運営のために鉄道局およびその他の当事者によって締結が提案される契約と関連する契約条件を記載するその路線または使用可能区間の資金調達詳細計画、および(2) (A)その路線または使用可能区間の建設が段落(1)に準じ提出される当該計画の提案通りに完了できること、(B)そのように完了される場合、その路線または使用可能区間が高速列車の運行に適し準備が整うこと、(C)完了時に一つ以上の旅客サービス業者が旅客列車サービスのために線路または駅の使用開始が可能なこと、(D)鉄道局により、または鉄道局に従い提供される計画旅客列車サービスの、の運営助成金を要しないこと、および(E)提案されているリスク評価およびリスク軽減戦略が取られることを示す、一つ以上の財務サービス企業、財務コンサルティング企業、または鉄道局以外の、当事者から独立した、高速列車システムの資金提供もしくは建設に関係するその他のコンサルタントが作成する報告書。財務部長は鉄道局による当該計画の提出から60日以内に当該計画を審査するものとし、また両院合同予算委員会からの任意の連絡受領後に、提案通りに当該計画が良好に導入されそうであると財務部長が判断した場合、鉄道局は、本細目の対象となる公債資金を消費する契約を締結でき、民間団体により申し入れられた融資を受け入れることができる。

(e) 細目(d)で要求される資金調達詳細計画の承認後、鉄道局は、以前に計画された路線の完了を危うくする計画またはプロジェクト状況における重大な変更事項について州知事および州議会に即座に通知し、さらに路線の完了および運行を可能にする状況の改善方法を特定する必要がある。

(f) 建設する路線またはその使用可能区間の選択において、鉄道局は、総建設費用の割合として公債資金の最少金額を要すると予期される路線またはその使用可能区間を最優先するものとする。路線またはその使用可能区間の建設開始について優先順位設定のために使用できるその他の基準の中に、鉄道局は以下の事項を含めるものとする。(1)推定利用者数および収益、(2)時速220マイルで運行する列車の試験および認定の必要性、(3)鉄道局に対し払い戻されない運営費用または保守費用を生じない高速列車サービス以外の旅客列

車サービスのための路線またはその使用可能区間の有用性、および(4)当該路線が、在来鉄道(都市間鉄道、通勤列車、路面電車、またはその他の鉄道輸送)、バス、または航空輸送を含むがこれらに限定されないその他の輸送形態への高速列車網の接続性を向上するその路線内施設を含む程度。

(g) 本項のいかなる部分も、環境調査、計画、予備エンジニアリングの活動のため、および(A)高速列車使用を維持するため、(B)高速列車使用と適合性をそれらに持たせるためのサードパーティーの向上を追加するため、または(C)適合性のない向上または使用を回避したり軽減するために、(1)不動産所有権と敷設権の取得およびその改善を行い、(2)前述事項の結果生じる直接または間接の環境的影響を軽減し、さらに(3)前述事項の結果退去させられた土地所有者および居住者の引越を支援するため、第2704.04項細目(b)段落(1)に記載される公債の総元本金の7.5パーセントに等しい金額に、当該段落で記載される公債収益の使用または支出を制限しない。

(h) 第2704.04項細目(b)段落(1)に記載の公債収益の最高2.5パーセントを、管理目的に使用するものとする。管理目的に利用可能な公債収益の金額は、年度予算法において配賦されるものとする。州議会がその割合を5パーセントを超えて増やさない限り、州議会は、制定法により、本細目に規定される割合を調整できる。

(i) 本項を順守しない場合でも、本章で発行される公債の有効性には影響しない。

第2704.09項。本章に準じ建設される高速列車システムは、以下の特長を実現するために設計される必要がある。

(a) 最大限の定期的収入が維持可能な、少なくとも時速200マイルでの運転が可能な電車。

(b) 以下を超過しない各路線の最大直行所要時間。

(1) サンフランシスコとロサンゼルス・ユニオン・ステーション間: 2時間40分。

(2) オークランドとロサンゼルス・ユニオン・ステーション間: 2時間40分。

(3) サンフランシスコとサンホセ間: 30分。

(4) ロサンゼルスとサンホセ間: 2時間10分。

(5) サンディエゴとロサンゼルス間: 1時間20分。

(6) インランドエンパイアとロサンゼルス間: 30分。

(7) サクラメントとロサンゼルス間: 2時間20分。

(c) 実現可能な運行間隔(先発と次発の列車運行間隔)は5分以下とする。

(d) 第2704.04項細目(b)に記載の全路線を運行する高速列車の合計停車駅数は、24駅を超えないものとする。ギルロイ駅とマーセド駅間には駅を置かないものとする。

(e) 列車は、本線運行速度で、中間駅を通過できる能力を持つものとする。

(f) 細目(b)に記載の各路線において、列車を乗り換える必要なく、当該区間の任意の駅から当該区間のその他の駅に行けなければならない。

(g) 地域社会および環境への影響を削減するため、高速列車システムは、実現可能な範囲で、既存の輸送ルートまたは公益施設ルートと並行し、鉄道局による判断通りに財務的に実行可能でなければならない。

(h) 駅は、地域の大量輸送またはその他の輸送形態にアクセスし易い場所に位置しなければならない。

(i) 高速列車システムは、都市乱開発および自然環境への影響を最低限に抑える方法で計画・建設しなければならない。

(j) 列車システムが野生生物の自然な移動を現在以上に妨げない範囲に規制するため、鉄道局が判断するように実行可能な場合、野生動物生育区域を保護し、野生動物の移動への影響を緩和する。

第2704.095項。(a) (1) 本章に準じ許可される元本九億五千万(950,000,000)ドルの公債販売から得る純収益は、高速列車システムおよび施設への直接的接続を提供するか、第2704.04項細目(b)にそのシステムが記載されている通りに高速列車システムの建設の一部となるか、または輸送量と安全性を向上する、都市間路線・通勤用路線・大都市列車システムに設備投資するための有資格の受益人に割り当てるものとする。本項の資金は、細目(d)に記載の適格な目的を果たすため、州議会により年度予算法における割当時に利用可能になるものとする。

(2) 本章に準じ許可される金額の20パーセント(一億九千万(190,000,000)ドル)は、都市間列車のため、および定期運行し、列車の施設・敷設権・機器の運営・保守に公的資金を使用する州後援の都市間列車路線のため、カリフォルニア州運輸局に割り当てられるものとする。本段落で利用可能な金額の最低25パーセント(四千七百五十万(47,500,000)ドル)は、州の都市間列車の三路線各々に割り当てられるものとする。

カリフォルニア州運輸委員会は、本項に準じ適格受益人に利用可能な資金を割り当て、鉄道局との協議で、本項の要件を導入するためのガイドラインを作成する必要がある。ガイドラインには、都市間路線間での相互の同意により当該資金を融資する都市間路線経営組織の権限を含むがこれらに限定されない、資金の管理についての諸条項を含める必要がある。

(3) 本章に準じ許可される金額の80パーセント(七億六千万(760,000,000)ドル)は、以下の全てを組み込むために計算される金額の割合に基づき、細目(c)の記載に従い、都市間列車を除く、本項の規定に従い配賦時に適格受益人に割り当てられるものとする。

(A)州全域の路線マイル数についての適格受益人の占有率の三分の一。

(B)州全域の年間車両マイル数についての適格受益人の占有率の三分の一。

(C)州全域の年間旅客乗車数についての適格受益人の占有率の三分の一。

カリフォルニア州運輸委員会は、本項に準じ適格受益人に利用可能な資金を割り当て、本項の要件を導入するためのガイドラインを作成する必要がある。

(b) 本項の目的のため、以下の用語は次の意味を持つ。

(1)「線路マイル数」は、普通旅客鉄道運行のため公共機関または合同権限機関によって使用される線路のマイル数を意味する。

(2)「列車マイル数」は、公共機関または合同権限機関による旅客列車のために構成される列車内で運行される全ての機関車および車両による、保守車庫から出発し、運行した合計マイル数を意味する。

(3)「旅客乗車数」は、普通旅客鉄道運行のため公共機関または合同権限機関によって報告される年間旅客個別乗車数を意味する。

(4) 細目(a)段落(3)の副段落(A)、(B)、および(C)の用語で修飾される場合の「州全域」は、全適格受益人の州内の金額の総計を意味する。

(c) 細目(a)段落(3)の資金の適格受益人は、以下の分野で定期的な旅客鉄道を運行する公共機関または合同権限機関である。

(1) 通勤用鉄道。

(2) 路面電車。

(3) 本格的鉄道。

(4) ケーブルカー。

(d) 本項に準じ割り当てられる資金は、高速列車システムとの接続性を提供または向上するため、または公共旅客列車網・信号・構造物・施設・車両のために利用される線路の修繕、近代化、もしくは安全性の向上のための支払または払戻に使用されるものとする。

(e) 適格受益人は、細目(d)に記載の適格列車要素グループのための資金に使用できる。

(f) 本項の資金の受益資格を得るには、細目(a)段落(3)の適格受益人は、本項で適格受益人に割り当てられる合計金額よりも少ない金額のマッチングファンドを提供しなければならない。

(g) 細目(a)段落(3)における資金の適格受益人は、当該受益人の理事会の決議によって、マッチングファンドの要件および本項のその他全ての要件を満たしていることを証明する必要があり、また当該証明はカリフォルニア州運輸委員会による確認の対象となる。

(h) 細目(a)段落(3)において適格受益人に利用可能となる資金は、旅客列車システムの保守または修繕に使用される地方自治体、州、または連邦からの既存資金を補完しなければならない。細目(a)段落(3)における資金の適格受益人は、本項によって利用可能になる追加資金の割り当ておよび支出について受益資格を維持するために、当該目的の地方自治体、州、または連邦からの既存資金の確保を継続しなければならない。

(i) 本項の割り当てを受益するために細目(a)段落(3)における資金の適格受益人は、1998-99財務年度、1999-2000財務年度、および2000-01財務年度中に、旅客列車システムの保守または修繕のために使用する地方自治体、州、または連邦からの既存資金から、当該

目的のための地方自治体資金からの年間平均支出額よりも少ない金額を毎年消費しなければならない。

(j) 南カリフォルニア州地域鉄道局(Southern California Regional Rail Authority)に対し当該運行地域内の適格プロジェクトのために本項に従い割り当てられる資金は、南カリフォルニア州地域鉄道局および当該メンバー機関との間で成立する覚書に従い財務年度ごとに配賦されるものとする。覚書は、南カリフォルニア州地域鉄道局および当該メンバー機関の旅客の必要性、当該メンバー機関に帰属する資金、および当該メンバー機関から南カリフォルニア州地域鉄道局への個別の分担金を考慮しなければならない。

第3条. 財務条項

第2704.10項。(a) 第2704.19項に従い発行される借換公債の金額またはそれに関して必要な金額を含まない、合計九十九億五千万(9,950,000,000)ドルの公債は、本章に記載の目的実行に使用し、さらに州政府法典第16724.5項に従い一般財源保証債費用回転基金の払い戻しに使用するために、発行・販売できる。公債は、販売時に、有効で拘束力のあるカリフォルニア州債務となり、支払期限となり支払義務が生じる公債の元金と利息の両方を期限通りに支払うため、カリフォルニア州の十分な信頼と信用をここに保証するものとする。

(b) 会計管理者は、本項の条項に基づき委員会によって許可される公債を販売する。当該公債は、州政府法典第16731項に従い委員会が採用する決定に規定される条件で販売するものとする。

第2704.11項。(a) 細目(b)の記載を除き、本章で承認される公債は、(州政府法典第2編第4区分第3部の)第4章(第16720項で始まる)州一般財源保証債法に規定されている通り、作成・実行・発行・販売・支払・償還されるものとし、当該法律の全条項は本公債および本章に適用され、本章に完全に規定されている通りに、これにて本章に組み込まれるものとする。

(b) 州一般財源保証債法の条項に関わらず、委員会によって許可され発行される各公債はその最初の発行日から最高40年の最終償還期日を有するものとする。

第2704.12項。(a) 州一般財源保証債法に従い、本章により承認された公債の発行・販売、それらの事項の決定、および本章により承認されるその他の活動の実施を許可する目的のみのために、高速旅客列車融資委員会がここに新設される。本章の目的のために、高速旅客列車融資委員会は「委員会」であるが、その用語は州一般財源保証債法により使用される通りのものである。委員会は、会計管理者、財務部長、会計監査役、事業・輸送・住宅局(Business, Transportation and Housing)長官、および鉄道局の局長から構成されるものとする。その他の法律の条項に関わらず、委員会のメンバーは、あたかも当該メンバーと同等の権限を持つような、当該メンバーの立場および全目的を果たす代理人を指定できる。会計管理者は、委員会の議長を務めるものとする。委員会の過半数は、委員会の定足数を満たし、委員会を代行できる。

(b) 州一般財源保証債法の目的のため、当局は、「理事会」を指名する。

第2704.13項。委員会は、第2704.06項および第2704.095項で指定される活動を実行するために、本章に従い承認される公債の発行が必要または好ましいかどうかを判定し、さらに必要または好ましい場合は、公債の発行・発売金額をいくにするかを判定する必要がある。当該活動を連続的に実行するために公債の連続発行し販売できるが、全ての承認済み公債は一度に発行または販売する必要はない。委員会は、プログラム資金の必要性、収入予測、金融市場の状況、および発行する公債の償還期間の決定に必要なその他の要因を考慮しなければならない。本章および州一般財源保証債法で特に付与されるその他全権限に加え、委員会は、公債に関する契約の承認、公債販売の代理人として議長および会計管理者への必要な任務の委任を含め、本条の権限および目的の実行に必要なまたは便利な全事項を実施できる。本章で発行される公債の条件は、委員会によって決定される、決定ではなく、契約で提供されることができ。

第2704.14項。州の経常歳入に加え、各年度に公債の元金の支払に必要となる合計金額は、州のその他の歳入を徴収するのと同じ方法で、同じ時期に毎年徴収する必要がある。それを実行し、その追加の合計額の徴収に必要なあらゆる活動を行うことは、歳入徴収に關係する任務を持つ全役員、法律で要求された任務である。

第2704.15項。州政府法典第13340項に関わらず、本部分の目的のために、以下の総額に等しい金額をここに一般会計から継続的に割り当てる。(a)公債の元利が支払期限となり支払義務が生じるとき、本章に従い発行し販売される公債の元利を支払うために必要な年間合計額、および(b)財務年度に関係なく割り当てられる、第2704.17項の実施に必要な合計額。

第2704.16項。理事会は、州政府法典第16312項に従い、プール資金投資勘定からの融資を行うようプール資金投資理事会に要求する。要求金額は、委員会が本章の目的のために決議によって販売を承認した未販売の公債金額から、第2701.17項に準じ借り入れた金額を差し引いた額を超過してはならない。理事会は、融資の入手および返済のためプール資金投資理事会によって義務付けられる文書に署名するものとする。融資金額は、本章に従い理事会によって配賦されるよう基金に入金されなければならない。

第2704.17項。本章を実行する目的のために、財務部長は、本章を実行する目的のために委員会によって販売が承認された未販売の公債金額を超過しない金額から、第2704.16項に順じ借り入れた金額を差し引いた額を一般会計から引き出すことを許可できる。引き出される金額は当該基金に入金しなければならない。本項で利用可能になった資金は、プール資金投資勘定内で得るはずの利息と共に、本章を実行する目的のために公債販売から得た資金から、一般会計に戻す必要がある。

第2704.18項。販売された公債のプレミアムから生じる基金内に入金される全資金は公債発行費用の支払に利用でき、またそのよう

に必要とされない範囲で、公債販売から生じる経過利子と共に、当該全資金は公債利息の支出に対する預金として一般会計への振替に利用できるものとする。

第2704.19項。州政府法典の第6章(第16780項で始まる)州一般財源保証債法に規定されている通り、公債を償還することができる。州の有権者による公債発行の承認は、元々発行された公債または以前に発行された借換公債を払い戻すために発行された公債の発行についての承認も含まれるものとする。

第2704.20項。本章で承認される公債の販売からの収入は「税収」ではないので、この用語がカリフォルニア州憲法第XIII B条で使用されているように、これらの収入の支払金はその部分によって課せられている制限の対象とはならないことを、州議会はここに認定し宣言する。

第2704.21項。本章または州一般財源保証債法の条項に関わらず、会計管理者が、指定条件の下で公債の利息が連邦税の目的のため総所得から除外されるという趣旨の公債弁護士の意見を含む本章に従い公債を販売する場合、会計管理者は、投資される公債収益用と、当該収益の投資収益用とに個別の勘定を維持でき、さらに払戻金・罰金・連邦法で義務付けられるその他の金額の支払、または州の基金に利用するよう連邦法その他の優遇措置の確保や、当該公債の免税資格の維持などの目的で、連邦法で要求されるまたは好ましい当該公債収益の投資および用途に関するその他の活動を行うため、当該収益または所得を使用したり、またはその用途を指示できる。

投票者登録に関する情報

投票登録は数分で済み、しかも全国投票者登録法(National Voter Registration Act: NVRA)により、登録用紙を州全域の多数の場所で簡単に見つけることができます。NVRAは、連邦議会により可決され、1993年にClinton大統領によって署名され法律として成立しました。「ドライバー投票者(Motor Voter)」法としても知られるNVRAは、車両局およびその他多数の政府機関が人々に投票登録の機会を提供することを義務付けています。投票登録するには、重罪犯罪により禁固刑受刑者または仮釈放者に該当しない、投票日に少なくとも18歳であるカリフォルニア州に居住する米国民でなければなりません。

投票登録用紙を請求したり、投票登録済みであるかを調べるには、お住まいの郡選挙事務所または州務長官のフリーダイヤル投票者ホットライン1-800-339-2865までお電話いただくか、www.sos.ca.govをご覧ください。NVRA、および同法順守のため州機関や郡選挙事務所への州務長官による支援活動についての詳細は、www.sos.ca.gov/elections/をご覧ください。

投票事項の定義

イニシアチブ住民投票事項

「直接民主制」とも呼ばれることが多いこのイニシアチブ過程は、法案を投票にかけることができる人々の権限です。これらの法案は、制定法(一般財源保証債を含む)を作成または変更するか、カリフォルニア州憲法を改正できます。カリフォルニア州制定法を改正するイニシアチブが提案される場合、集められた登録投票者の署名数が、最近の州知事選挙で州知事の全候補者について投票された数の5%相当であることを要します。カリフォルニア州憲法を改正するイニシアチブが提案される場合、集められた登録投票者の署名数が、最近の州知事選挙で州知事の全候補者について投票された数の8%相当であることを要します。イニシアチブは州全域投票の131日前に投票の資格を得る必要があります。イニシアチブが施行されるには、州民の半数以上の賛成が必要です。

議会発案による公債の住民投票事項

一般財源保証債の発行を要求する法案が施行されるには、三分の二の賛成票によって州議会の各院で可決され、州知事によって署名され、過半数の投票者の承認によって承認される必要があります。公債の住民投票事項が州全域投票用紙に記載されているときは必ず、カリフォルニア州の公債発行借入金の概要が投票者ガイドに記載されます。議会発案による公債の住民投票事項は州全域投票の131日前に投票の資格を得る必要があります。

郵便投票

下記の方法で記入済みの郵便投票用紙を提出できます。

1. あなたの郡選挙事務所に郵送する。
2. 選挙当日にあなたの郡内の投票所または選挙事務所に本人が出向いて投票する。または
3. 投票日にあなたの郡にある投票所または選挙事務所に選挙投票用紙を代理提出する権限を法定代理人(配偶者、子供、親、祖父母、孫、兄弟、姉妹、または同居人など)に与える。

いかなる場合においても、郵便投票用紙は、投票日の投票所終了時間である午後8時までに受理される必要があります。締切に間に合わなかった郵便投票用紙は票として数えられないことができません。

郡選挙委員によって有効な投票者が投じたと判断されるすべての有効な郵便投票用紙は、投票集計に数えられ、正式な選挙結果に含まれます。選挙委員は、「正式集計」と呼ばれるこの過程の完了まで28日間の猶予期間があり、選挙日後35日以内に州務長官に結果を報告しなければなりません。

仮投票

仮投票する投票者とは:

- 正式な登録名簿に名前が記載されていなくても、投票登録していると信じる投票者、
- 正式な登録名簿に間違った政党が記載されていると信じる投票者、または
- 郵便投票用紙が見つからず、投票所で投票を希望する郵便投票者。

郡選挙委員によって有効な投票者が投じたと判断されるすべての有効な仮投票用紙は、投票集計に数えられ、正式な選挙結果に含まれます。選挙委員は、「正式集計」と呼ばれるこの過程の完了まで28日間の猶予期間があり、選挙日後35日以内に州務長官に結果を報告しなければなりません。

投票者の権利章典

1. 登録有権者であれば、投票する権利があります。
登録有権者とは、服役中または重罪の仮釈放中でない同州在住の18歳以上の米国市民で、かつ現住所で投票登録を済ませている人のことです。
2. 自分の名前が選挙人名簿に載っていないなくても、仮投票できる権利があります。
3. 投票終了前に、投票所におり、列に並んでいる場合は、投票できる権利があります。
4. 脅迫を受けることなく無記名投票を行える権利があります。
5. 間違いをしたと思った場合、投票前に、新しい投票用紙を受け取る権利があります。
間違いをしたと思った場合、投票を最終的に行う前であればいつでも、記載済みの投票用紙を新しいものと交換してもらう権利があります。郵便投票者も投票日の投票所終了前に、選挙管理人に記載済みの投票用紙を返す場合、新しい投票用紙を要求して、それを受け取ることができます。
6. 援助なく自分一人で投票できない場合は、投票の際に援助を受ける権利があります。
7. 同じ郡内であればどの選挙区にでも完了記入した郵便投票用紙を持参できる権利があります。
8. 英語以外の言語での作成を正当化するのに十分な数の住人が選挙区に存在する場合、英語以外での選挙関係印刷物を入手できる権利があります。
9. 選挙手順について質問し、選挙過程を見学できる権利があります。
選挙区委員会および選挙管理人に選挙手順について質問し、解答を得るか、または解答が得られる適切な選挙管理人の照会を受ける権利があります。ただし、執拗な質問により選挙区委員会または選挙管理人の義務遂行が妨害される場合は、選挙区委員会または選挙管理人が質問への応対を中止する場合があります。
10. 不法または不正な行為があった場合、最寄の選挙管理人または州務長官まで通報できる権利があります。

上記の権利を一つでも侵害されたと思う場合、または選挙に関する不正行為または違法行為に気づいた場合は、フリーダイヤルの州務長官の投票者ホットライン1-800-339-2865までお電話ください。

選挙管理人は、投票登録宣誓書に記載されている情報を使用して、投票所の場所、投票用紙に記載される問題および立候補者など、投票過程についての公式情報を投票者に送付します。投票登録情報を商業目的で使用することは、法律によって禁じられており、軽犯罪になります。投票者情報は、州務長官が決定する、候補者、住民投票委員会、または選挙、学術、報道、政治、もしくは政府などの目的に使用する第三者に提供されることがあります。運転免許証番号、社会保障番号、投票登録カードに記載された署名は、上記の目的のために公開されることはできません。投票者情報の使用についてご質問がある場合や、当該情報悪用の疑いがあり、それを通報する場合、州務長官の投票者ホットライン1-800-339-2865までお電話ください。

生命を脅かす状況に直面する特定の投票者は、極秘投票者ステータスの資格を得られる可能性があります。詳しくは、州務長官のSafe at Home (セーフ・アット・ホーム)プログラムの1-877-322-5227にご連絡いただくか、www.sos.ca.govの州務長官ウェブサイトをご覧ください。

California Secretary of State
Election Division
1500 11th Street
Sacramento, CA 95814

NONPROFIT
U.S. POSTAGE
PAID
CALIFORNIA
SECRETARY OF STATE



★ 補足 ★
このガイドには、11月の選挙で投票に
かけられる資格を得た追加の住民投票
事項一つに関する情報が含まれます。

カリフォルニア州 総選挙

www.voterguide.sos.ca.gov

公式投票者ガイド

投票をお忘れなく!
2008年11月4日火曜日
投票所は午前7時から午後8時まで開いています。

10月6日
郵便投票の郵便申込開始日。

10月20日
投票登録最終日。

10月28日
投票者から郡選挙管理人への郵便投票申込締切日。

11月4日
郡選挙管理人事務所への直接持参に
よる郵便投票申込締切日。

以下の言語の投票者ガイドが必要な場合、
下記までお電話ください。

English: 1-800-345-VOTE (8683)

Español/Spanish: 1-800-232-VOTA (8682)

日本語/Japanese: 1-800-339-2865

Việt ngữ/Vietnamese: 1-800-339-8163

Tagalog: 1-800-339-2957

中文/Chinese: 1-800-339-2857

한국어/Korean: 1-866-575-1558

TDD: 1-800-833-8683

選挙費用削減のため、州議会は、同一姓の投票者が二人以上居住する住所に郵送するガイド数量を一冊に制限することを、州および郡に許可しています。在住されている郡の選挙管理人に連絡いただくか、または1-800-339-2865にお電話いただくと、追加のガイドを入手できます。

