

### フランスにおける交通に関する財源制度

#### 都市交通とLRT整備を中心に

流通経済大学 経済学部 教授 板谷 和也

#### 1. 都市交通における財源制度の概要

フランスでは、都市圏交通に関わる政策の実行に必要な財源の調達は、全てAOMが行っている。

AOMの収入源として挙げられるのは、VT（交通負担金）、地方一般財源、地方債、国による特定補助金、そして公共交通運賃収入である。中心的な収入源であるVTは、都市圏交通に限定して使用される、いわば目的税的な性質を持った収入である。地方一般財源は当該AOMの業務全体（上下水道・廃棄物処理等々）に対して支出されるものであり、また地方債は大規模インフラ整備等の投資的経費に限って起債されるものである。国による補助金はTCSP<sup>1</sup>のように国が各地方に整備を促進する対象となっているものに対して充当されるが、全体として金額は少なく、年によっては補助が全く行われないこともある。

なお公共交通の運賃収入は、実際には公共交通を運営する企業の収入であるが、AOMは公共交通の運営費のうち運賃収入分を除いた部分を補助しており、加えて運賃水準の設定権はAOMにあるため、事実上AOMにとっての（公共交通運営に関する特定目的の）収入になっているとみなせる。

AOMはこれらの収入を、道路整備・公共交通等施設整備・公共交通運営（公共交通運営企業に対する補助金）に対して支出している。なお、一般的に道路整備と都市交通とは予算上別扱いとなっており、道路整備は一般会計で、都市交通は特別会計で扱っている。

<sup>1</sup> Transports collectifs en site propre. 専用空間をもつ公共交通。他の交通機関の混雑等による影響を受けず、定時性を確保できる交通機関を指す。

これは、都市交通についてはその財源の多くを目的税である VT に拠っているためである。さらに、フランスは複式予算制度を採用しているため、これらの予算はそれぞれ、経常予算と資本予算に分割されている。また予算案は年度毎に AOM で作成され、議会の承認を受ける必要がある。当該年度の予算法が議会で承認されない限り、税を徴収できない。

フランスの地方部（パリ圏を除く）における AOM 全体の財源の内訳を表 4-2-1 に示す。全体の 5 割前後を VT が占めているが、一般財源も 30%前後負担している。これに対し、運賃収入は AOM 全体の収入のうちの 20%弱でしかない。このことは、フランスにおける公共交通運営企業の経営には行政側の補助が不可欠であることを示しているといえよう。

表 4-2-1 財源内訳

内訳 / 年度	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
国の補助	103	149	117	44	93	137	160	208
地方一般財源	2,257	2,240	2,210	2,106	1,884	2,166	2,744	2,475
VT (交通負担金)	2,697	2,761	2,815	2,919	3,026	3,313	3,530	3,592
運賃収入	1,092	1,129	1,200	1,193	1,205	1,257	1,280	1,316
合計	6,149	6,279	6,252	6,262	6,208	6,873	7,714	7,591

(出典: GART (2015)<sup>1)</sup>)

単位: 100 万ユーロ

注: パリを除く地方圏における数値である

## 2. VT（交通負担金）

フランスの都市圏交通において大きな役割を果たしているのがこのVTである<sup>2</sup>。1970年代に創設され、幾度かの制度変更を経て現在に至っているが、AOMにとって最も重要な財源である。VTは他の財源と違い目的税的な性格を持っており、公共交通を始めとした都市交通関連にしか支出できないものである。

VTは、他の地方税と同様に外形標準課税を行っている。具体的には、PTU内に立地する従業員9人以上の法人を対象とし、その給与総額に対して、制限の範囲内で税率を設定し課税する。なお、徴税主体はURSSAF（社会保険料の拠出金徴収機構）であり、税収は手数料等を差し引いた上でAOMに支払われる。

VTの税率は都市圏によって異なる。表4-2-2にパリ圏を除く地方部でのVTの制限税率を示している。TCSPを整備する場合には制限税率が大きく上がるのが判る。

このような制限税率を設定したのは国である。つまりTCSPが必要な都市圏には、TCSP計画がPDUをもとにして承認されればVTの税率を上げると認めるというかたちで、暗にTCSP計画の策定を促していると考えられる。

VTを導入するか否かの判断は各都市圏に委ねられている。また税率についても、制限税率の範囲内であれば自由に設定できるため、かなり自由度の高い財源制度であるといえる。多くの都市圏でVTが導入されており、その税収額は増加傾向にある（図4-2-2）。

わが国にも従業員の交通費に関して企業が負担する慣例が存在するが、フランスのVTは同じように企業が交通に関する費用を負担するものの、従業員が交通費の形で直接受け取るのではなく、行政がいったん集めてその用途を決定するという形になっている点が大きな相違点であるといえる<sup>3</sup>。

表 4-2-2 VT の制限税率

制限税率	人口	その他要件
0.55%	1 万 - 10 万	TCSP なし
0.85%	5 万 - 10 万	TCSP 整備／運営中
1.00%	10 万以上	TCSP なし
1.75%	10 万以上	TCSP 整備／運営中

(出典：GART (2015)<sup>1)</sup>)

注：パリを除く地方圏における数値である

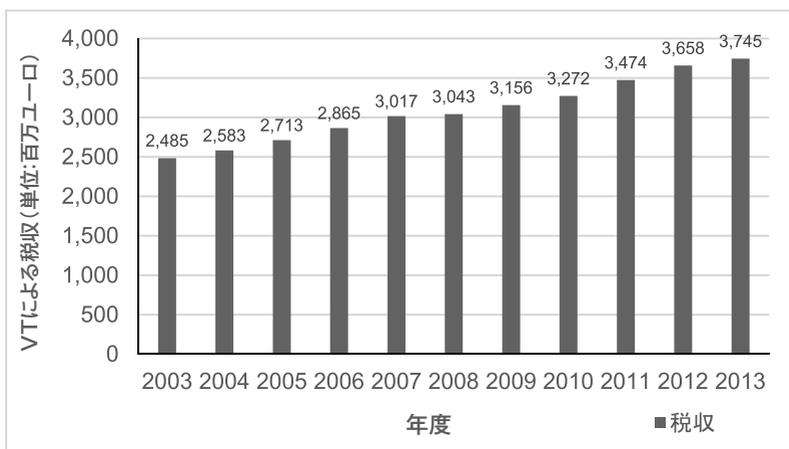


図 4-2-2 VT による税収

(出典：GART (2015)<sup>1)</sup>)

注：パリを除く地方圏の合計

2 本節の内容は氏岡 (1995)<sup>2)</sup> を主に参考にしている。

3 フランスでも 2009 年に、雇用者が従業員の交通費の半額 (公共交通利用の場合) を支払う法律が制定されたため、現在では企業が従業員の交通費を支払う慣例となっているが、それ以前はそうしたことはほとんど見られなかった。

### 3. 一般財源と国による補助

都市交通関連予算は前述の通り VT という目的税による収入があるため特別会計で扱われるが、一般的に道路整備・管理に関しては一般会計で扱われることになる。また、都市交通関連でも VT による税収で賄えない部分は一般財源から補うことになる。このように一般財源も交通財源の重要な部分を担っている。

フランスでは、国税は所得・消費課税中心で、地方税は資産課税中心という傾向がある。地方税の中心は主要4税（住居税、既建築地不動産税、未建築地不動産税、職業税）であり、これらはいずれも賃貸価格や支払給与といった外形標準課税の形態を取っている。また、地方税の徴収は国が行い、いったん全ての地方税収が国庫に入り、その上で各地方政府に配分される。この2点によって地方自治体はきわめて安定した収入を得ている。またこれらの税目にはそれぞれ上限税率が存在し、各地方政府は検討の上で毎年の税率を決定している。なおフランスの税制度では、53税目と極めて多くの税目が設定されているが、これは国の法律で規定されたものであり、地方が独自税目を創設することはできない。既存の税目の税率を上下させることで、住民の負担と公的支出のバランスを取ることが求められているのである。

なお、各地方政府の収入の3割以上が国からの交付金・補助金であるが、これらの財政移転はほぼ全て使途が自由である。

なおフランスにおける国からの交付金・補助金には、上記の一般交付金・補助金の他に各省による特定補助金が存在する。金額的には一般交付金・補助金がほとんどであり、表4-2-1で「国の補助」として示している通り、特定補助金は大きな額ではない。

## 4. 財源制度と政策理念

以上よりフランスの都市圏交通における財源は、VT や一般財源といった、地方政府が自主的に決定できる部分が主体となっているといえる。すなわちフランスにおける都市圏交通は、その計画策定・実施主体である AOM が収入・支出ともに管理する構造になっている。

その中でも中心的な位置を占めている VT は、都市交通に関してのみ支出可能な財源であり、AOM 以外が使途を決定することができない。AOM は自らが策定した PDU に背くような政策を行うことができず、PDU の目的は LOTI で定められた政策理念に合致したものでなければならない。つまり、都市圏交通において AOM は財源を含む大きな権限を持っているが、その政策は国の定めた方針に従ったものでなくてはならない。このように財源制度は AOM を媒介にして、政策理念と連動していると考えられる。

注：本節の内容は、板谷（2005）<sup>3)</sup>をもとに再構成したものである。

### 【参考文献】

- 1) GART（2015）, 1' année 2013 des transports urbains, GART
- 2) 氏岡庸士（1995）, 雇用者による都市公共交通財源負担に関する日仏比較研究, 都市計画論文集, No.30, pp601-606, 日本都市計画学会
- 3) 板谷和也（2005）, フランスの都市圏交通計画における政策理念と財源制度, 交通学研究 2004 年研究年報, pp279-288, 日本交通学会