

仏・独の公共交通整備財源の 制度変更に関する研究

Institutional Change of Public Transport Finance in France and Germany

財)運輸政策研究機構 運輸政策研究所
研究員 松野由希

Yuki MATSUNO / Research Fellow
Institute for Transport Policy Studies

目次

- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
- 3 交通に関する権限と財源の比較
- 4 まとめ

目次

- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
- 3 交通に関する権限と財源の比較
- 4 まとめ

1-1 全体の研究のフロー

問題意識：我が国の地方分権化における
中央と地方の交通関係の権限・財源のあり方



地方分権の理念の整理



欧州における現状の制度把握

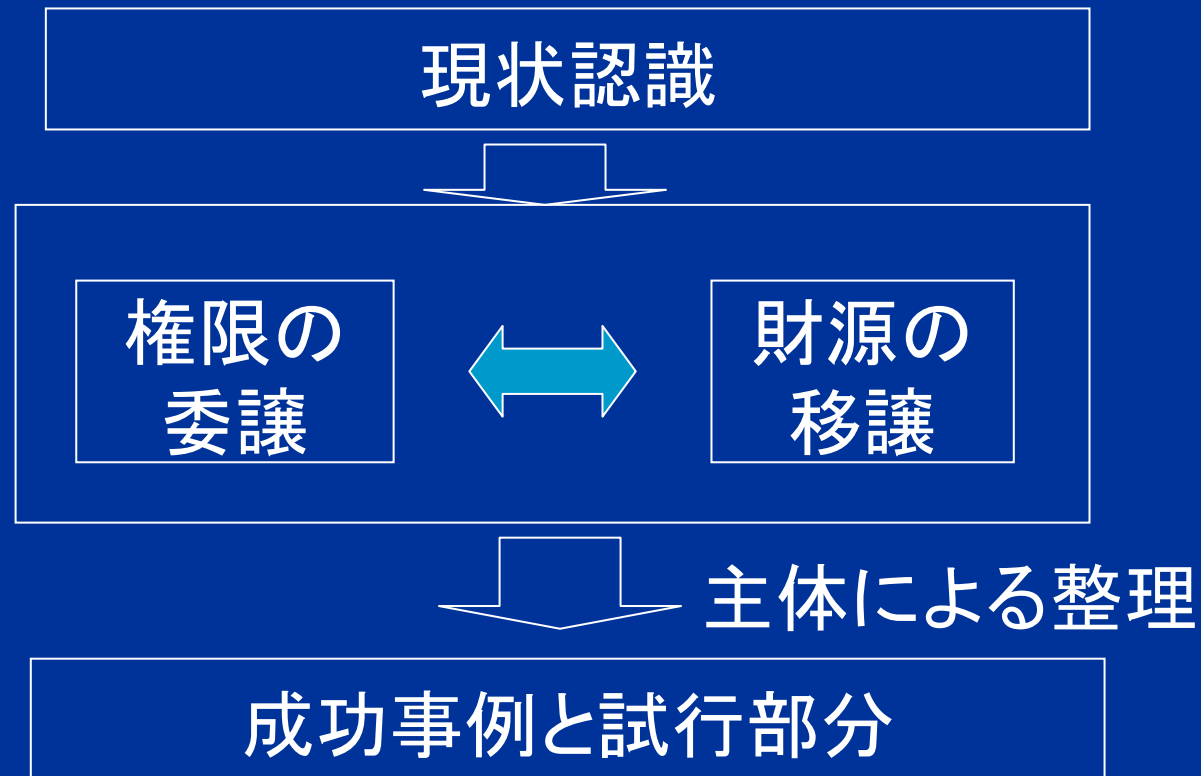


日本への適用可能性検討



我が国への地方分権時代の公共交通整備財源制度

1-2 本報告のフロー



1-3 今回の発表の問題意識と目的

欧州

仏

独

政府:集権的

交通(幹線・都市間):集権
交通(地方・都市内):分権



政府:分権的

交通(幹線・都市間):集権
交通(地方・都市内):分権

- ・分権による制度変更の現状
- ・仏・独の違いに着目

欧州の先進事例を見ることで日本への知見を得たい。
先進的に分権が進んでいるドイツ、後発的に分権を進めているフランスに焦点を当て、鉄道分野における制度変更を比較する。

目次

- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
- 3 交通に関する権限と財源の比較
- 4 まとめ

目次

- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
 - 2-1 交通に関する行政組織
 - 2-2 輸送形態とサービス供給関係主体
 - 2-3 中央政府の整備予算と財源
- 3 交通に関する権限と財源の比較
- 4 まとめ

目次

- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
 - 2-1 交通に関する行政組織
 - 2-2 輸送形態とサービス供給関係主体
 - 2-3 中央政府の整備予算と財源
- 3 交通に関する権限と財源の比較
- 4 まとめ

2-1 交通に関する行政組織

	フランス	ドイツ	日本
	中央政府	連邦政府	国
自治体	州 県 市町村	州 郡、郡格市 市町村	県 市町村
自治体 連合	広域行政組織 交通組合 (AOTU)	都市連合 運輸連合 (Aufgabenträger・ Verkehrsverbund)	一部事務組 合

州・交通組合は日本になじみのない単位であり、仏・独においてそのとりくみに試行錯誤を重ねている状況である。

AOTU(Autorité organisatrices de transport urbain)

目次

1 研究の背景と目的

2 交通関係主体と財源

2-1 交通に関する行政組織

2-2 輸送形態とサービス供給関係主体

2-3 中央政府の整備予算と財源

3 交通に関する権限と財源の比較

4. まとめ

2-2 輸送形態とサービス供給関係主体

	仏	独
幹線 (都市間)交通	中央政府 TGV(SNCF)	連邦政府 IC、ICE(DB)
地方交通	中央政府・州 SNCF(TER)	州・自治体・広域組合・ 運輸連合・自治体有限 会社・DB・新規参入事 業者・Sバーン、RE、RB
都市交通	自治体・交通組 合・混合経済会 社・事業者、メロ、 トラム、バス等	州・自治体・運輸連合・ 自治体有限会社・事業 者・Sバーン、Uバーン、 トラム、バス等

目次

1 研究の背景と目的

2 交通関係主体と財源

2-1 交通に関する行政組織

2-2 輸送形態とサービス供給関係主体

2-3 中央政府の整備予算と財源

2-3-1 財源概要

2-3-2 新特定財源

2-3-3 鉱油税の使途

3 交通に関する権限と財源の比較

4. まとめ

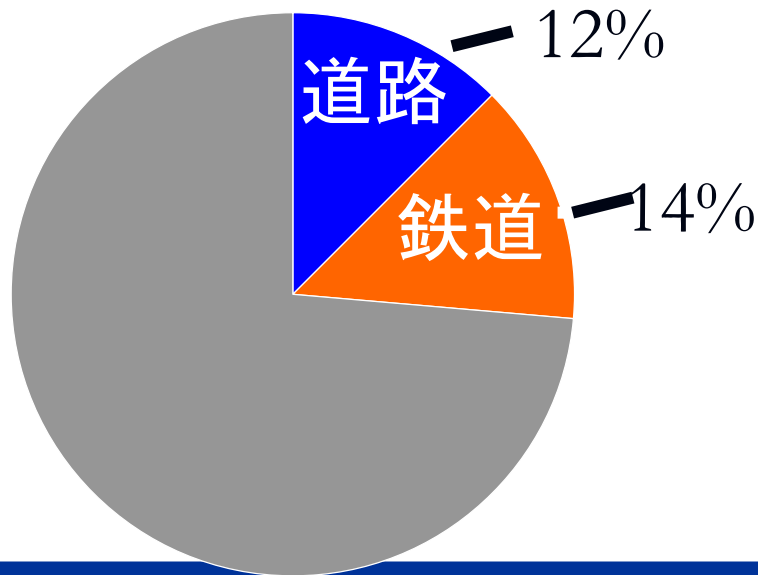
目次

- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
 - 2-1 交通に関する行政組織
 - 2-2 輸送形態とサービス供給関係主体
 - 2-3 中央政府の整備予算と財源
 - 2-3-1 財源概要
 - 2-3-2 新特定財源
 - 2-3-3 鉱油税の使途
- 3 交通に関する権限と財源の比較
- 4. まとめ

2-3-1 財源概要 交通省予算内訳 (2007)

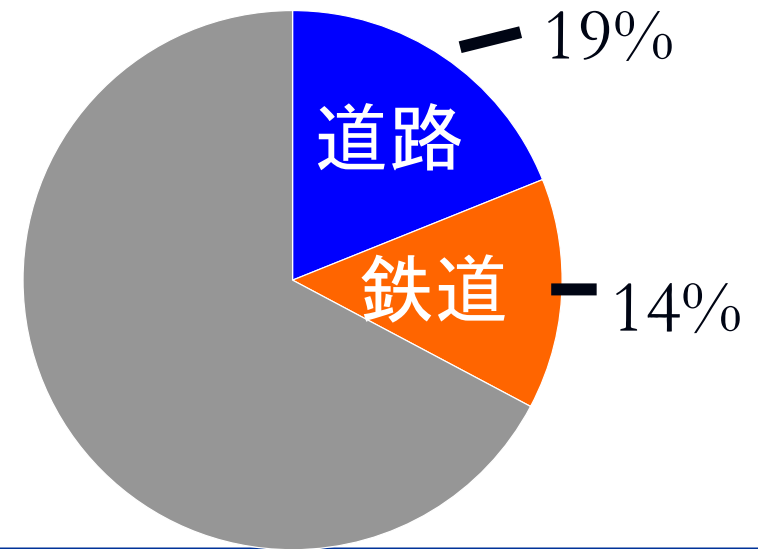
【仏：17.3bill】

一般歳出割合6.5%



【独：25.0bill】

一般歳出割合9.2%



- ・ドイツの予算規模はフランスと比べて大きい。
- ・鉄道への投資割合は同程度。

フランス：<http://www.equipement.gouv.fr> ドイツ：<http://www.vifg.de/>より作成。

目次

- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
 - 2-1 交通に関する行政組織
 - 2-2 輸送形態とサービス供給関係主体
 - 2-3 中央政府の整備予算と財源
 - 2-3-1 財源概要
 - 2-3-2 新特定財源
 - (1)財源 (2)経緯 (3)使途
 - 2-3-3 鉱油税の使途
- 3 交通に関する権限と財源の比較
- 4. まとめ

2-3-2(1) 新特定財源 財源

	フランス	ドイツ
名称	AFITF	VIFG
対象年次	2005～2013	2005～
財源	主に高速道路会社民営化 売却株 国土改良税等	トラックの高速道路課金 12トンを超える貨物車両 への課金(LKW-Maut)
交通省予算割合	13.2%	8.6%
州との計画	あり	なし

・地方に財源移譲するものの、中央政府の戦略的投資のための財源は確保。ただし、対・交通省予算規模は1割程度。

AFITF:L'Agence de financement des infrastructures de transports de France

VIFG:Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft

2-3-2(2) 新特定財源 経緯

仏・AFITF

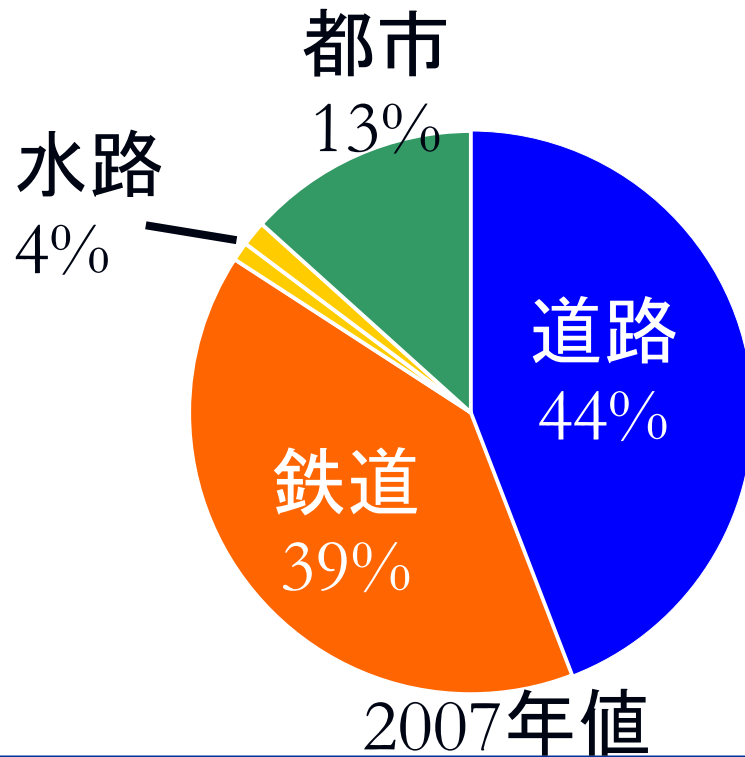
- 1995年の陸上水路基金より4代目
- 国土整備開発省庁間委員会(CIADT)
- 財源内訳は、国土改良税7%、高速自動車道路会社国有地使用料税22%、レーダーによる罰金9%、高速自動車道路会社民営化配当60%(2007年値)

独・VIFG

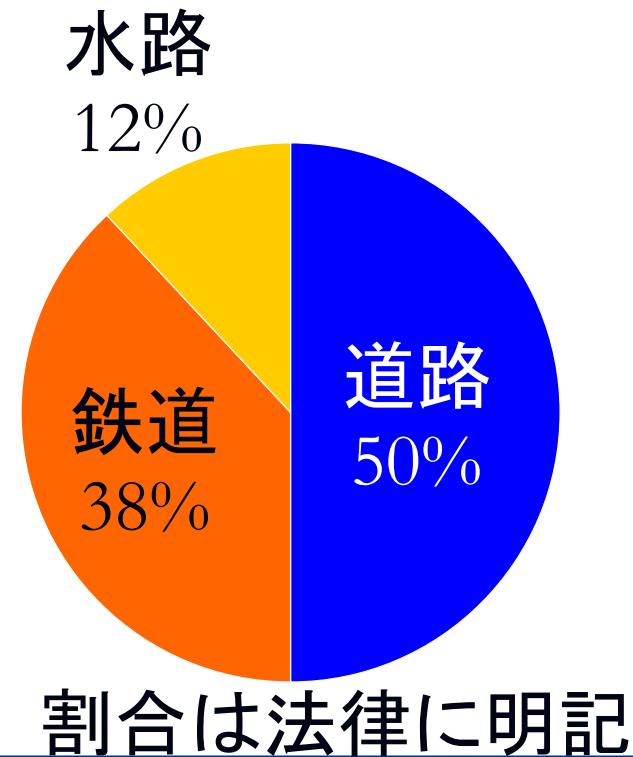
- 連邦交通網計画(BVWP)
- トラックの高速道路使用料金課金(Maut)と水路課金
- 投資とPPPプロジェクトを行う機構

2-3-2(3) 新特定財源 使途

【仏 : 2.2bill】



【独 : 2.1bill】



- ・新特定財源の予算規模は同程度。
- ・鉄道への割合も同程度。

フランス : <http://www.equipement.gouv.fr> ドイツ : <http://www.vifg.de/> より作成。

目次

- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
 - 2-1 交通に関する行政組織
 - 2-2 輸送形態とサービス供給関係主体
 - 2-3 中央政府の整備予算と財源
 - 2-3-1 財源概要
 - 2-3-2 新特定財源
 - 2-3-3 鉱油税の使途
- 3 交通に関する権限と財源の比較
- 4. まとめ

2-3-3 鉱油税の使途

独

鉱油税
増税分

鉱油税

一般財源	連邦道路	連邦幹線 鉄道	・州 ・地方鉄道 地域化 交付金 RegG (1996～)	・州→自治体 ・道路 ・都市内鉄道 地域交通 助成金 GVFG (1967～)
------	------	------------	--	---

少なくとも50%

【鉱油税増税の経緯】

1939年: 鉱油税法 1955年: 交通財政法 1966年: 租税改正法

1972年: 交通財政法 1973年: 鉱油税法改正法

1981年: 鉱油税および蒸留酒税改正法

1989～1995年: 5回 1999年: 環境税創設 2000～2003年: 4回

<http://www.buzer.de/gesetz/7351/index.htm>、<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf>

杉山雅洋(1984)「西ドイツ交通政策の展開」早稲田商学第303号、JRTT(2005)「主要国運輸事情調査」主要先進国の鉄道整備とその助成制度」

目次

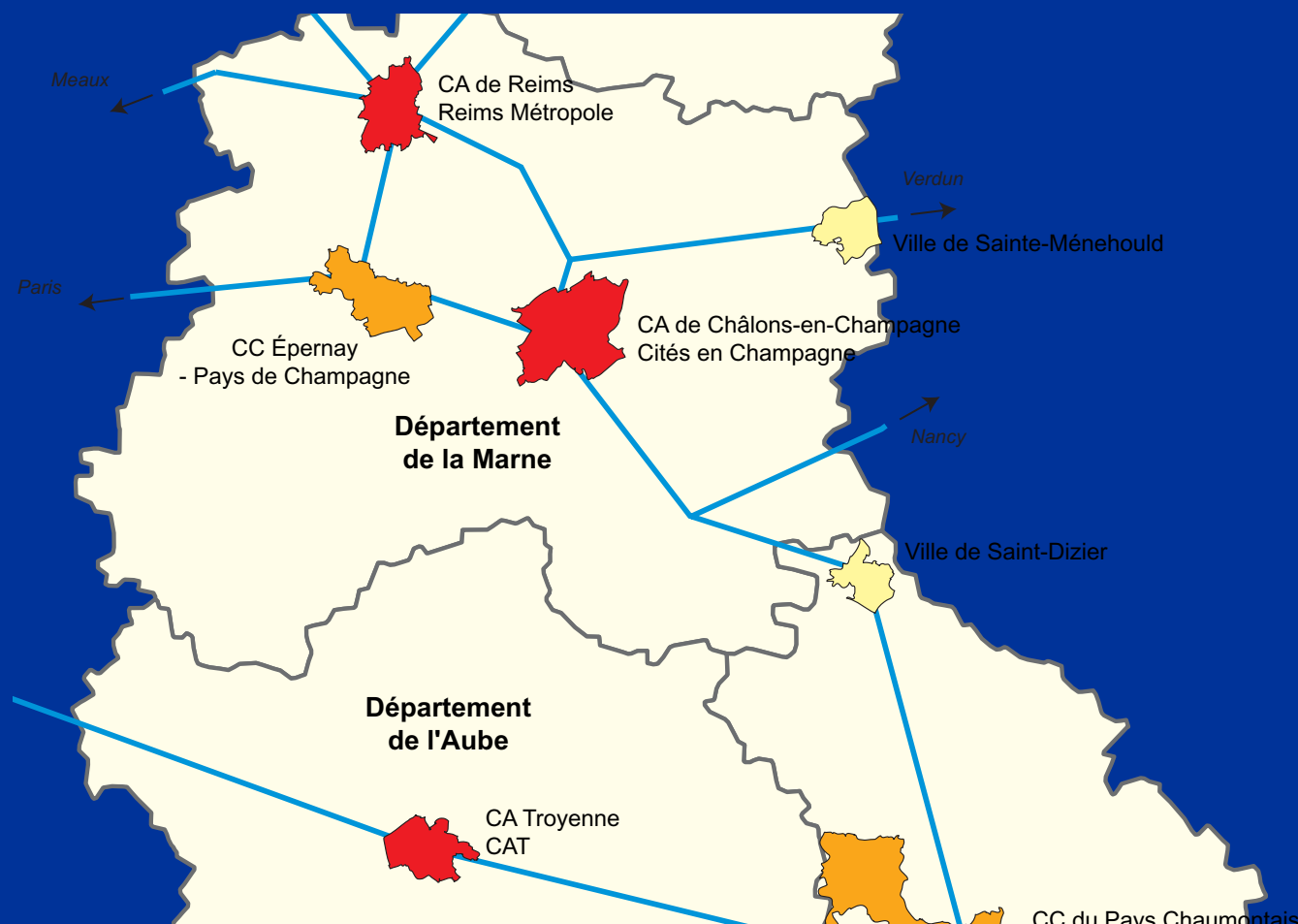
- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
- 3 交通に関する権限と財源の比較
- 4 まとめ

目次

- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
- 3 交通に関する権限と財源の比較
 - 3-1 地方交通
 - 3-2 都市交通
 - 3-3 まとめ
- 4 まとめ

交通に関する区分

- 地方交通：州で管理する鉄道
- 都市交通：都市・交通組合で管理するトラム



目次

- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
- 3 交通に関する権限と財源の比較
 - 3-1 地方交通
 - 3-2 都市交通
 - 3-3 まとめ
- 4 まとめ

目次

1 研究の背景と目的

2 交通関係主体と財源

3 交通に関する権限と財源の比較

3-1 地方交通

3-1-1 地方交通(仏)

3-1-2 地方交通(独)

3-2 都市交通

3-3 まとめ

4 まとめ

目次

1 研究の背景と目的

2 交通関係主体と財源

3 交通に関する権限と財源の比較

3-1 地方交通

3-1-1 地方交通(仏)

(1)背景 (2)権限 (3)財源

3-1-2 地方交通(独)

3-2 都市交通

3-3 まとめ

4 まとめ

3-1-1(1) 地方交通(仏) 背景

- 州の創設(権限の委譲)
 - 公私設法人であった州が1982年に自治体へ
- 国州計画契約に基づき計画を策定
 - 交通・教育・環境・経済開発
- 計画のための予算(補助金)(CPER)(財源の移譲)1982年～
 - 現在第5期(2007-)の計画

CPER(Contrats de Plan Etat-Régions)

TIPP(La Taxe Intérieure de consommation sur les Produits Pétroliers)

山崎栄一(2006)「フランスの憲法改正と地方分権 ジロンドンの復権」日本評論社

3-1-1(2) 地方交通(仏) 権限

- 1991年:国鉄の上下分離により、RFF(インフラ)の創設とSNCF(運行)
- 1997年:一部の州に**実験的に計画権限を委譲**。
州は州内の州公共輸送計画 (Schema regional des transports collectifs) を策定。
- 2002年:州への権限委譲が全国化。
 - 計画策定は州
 - 国は財政的に州を援助
 - 料金体系は国による決定
- SNCF運営による、TER (地方急行輸送: Transport Express Regional) の運行。
SNCF(Société nationale des chemins de fer français):フランス国鉄
RFF(Réseau ferré de France):フランス鉄道線路事業公社

廣崎宗二(2000)「フランスの地方分権化と鉄道」運輸と経済ブックレット No. 1

伊東誠(2007)「フランスの地方分権」運輸政策研究Vol.10 No. 2

(C) Ms. Yuki MATSUNO, Institute for Transport Policy Studies, 2007

3-1-1(3) 地方交通(仏)財源

- 国州計画契約に基づく予算(補助金)が中心(CPER)
 - 国と州は半々の財源負担
 - 各州への配分はおおむね人口比と対応。
- 国から州へ財源の移譲
 - 地方直接4税付加税
 - 石油製品内国消費税(TIPP)の一部、税率の変更

山崎栄一(2006)「フランスの憲法改正と地方分権 ジロンダンの復権」日本評論社

目次

1 研究の背景と目的

2 交通関係主体と財源

3 交通に関する権限と財源の比較

3-1 地方交通

3-1-1 地方交通(仏)

3-1-2 地方交通(独)

(1)背景 (2)権限 (3)財源

3-2 都市交通

3-3 まとめ

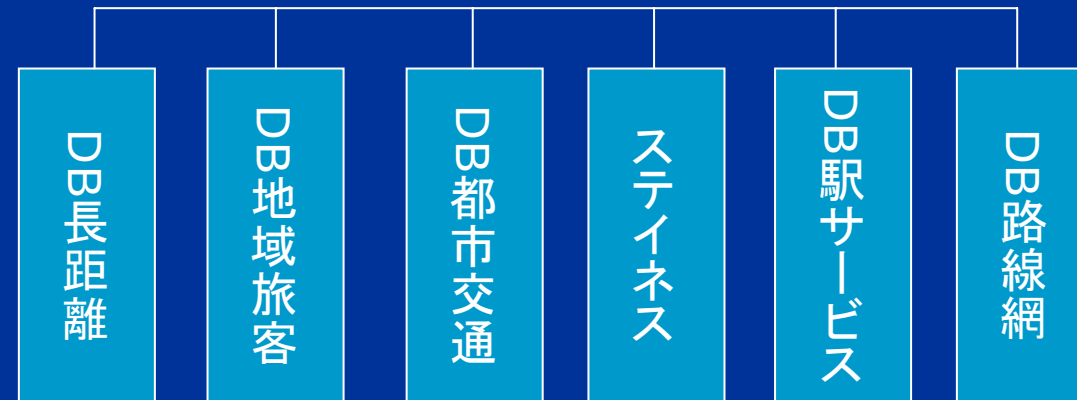
4 まとめ

3-1-2(1) 地方交通(独)背景

- 全体の財政制度はもともと**分権化**
- **制度が各州により異なる。**
- 地方交通 SPNV(片道50km以内、乗車時間1時間を超えない区間)
 - Sバーン: 街の中心と周辺郊外を結ぶ
 - RE: 都市を結ぶ快速列車
 - SE: REとRBの中間
 - RB: 都市を結ぶ各駅停車

3-1-2(2) 地方交通(独)権限

- 国鉄の株式会社化・事業分割により、DBグループの創設、1994～



- 地方交通(SPNV)において州へ権限を委譲、1996年
 - 国による投資計画の策定
 - 運営責任は州政府に移管

DBAG(Deutsche Bahn Aktiengesellschaft):ドイツ鉄道株式会社

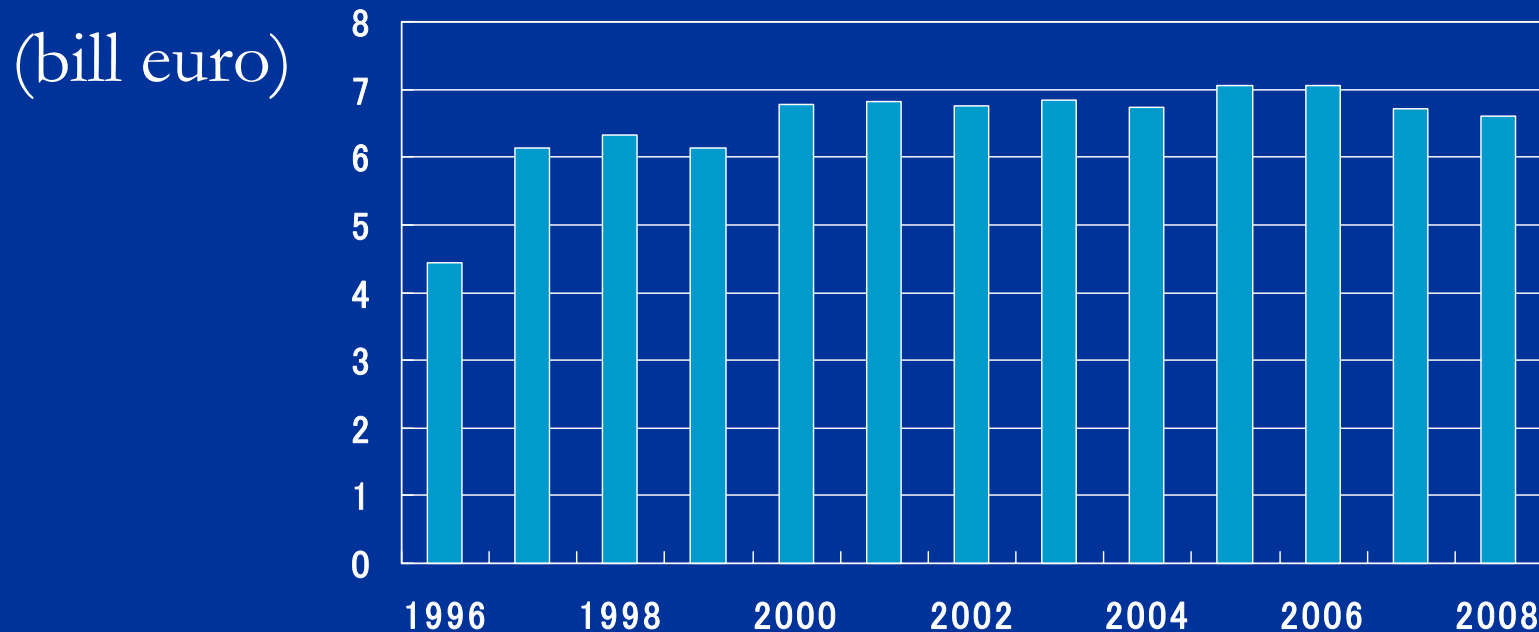
SPNV(Schienenpersonennahverkehr):近距離旅客輸送

RegG(Regionalisierungsgesetz):地域化法に基づく交付金

(C) Ms. Yuki MATSUNO, Institute for Transport Policy Studies, 2007

3-1-2(3) 地方交通(独)財源①

- 連邦からDBへの補助金を、地方交通(SPNV)のために州へ移譲。地域化法に基づく交付金RegG

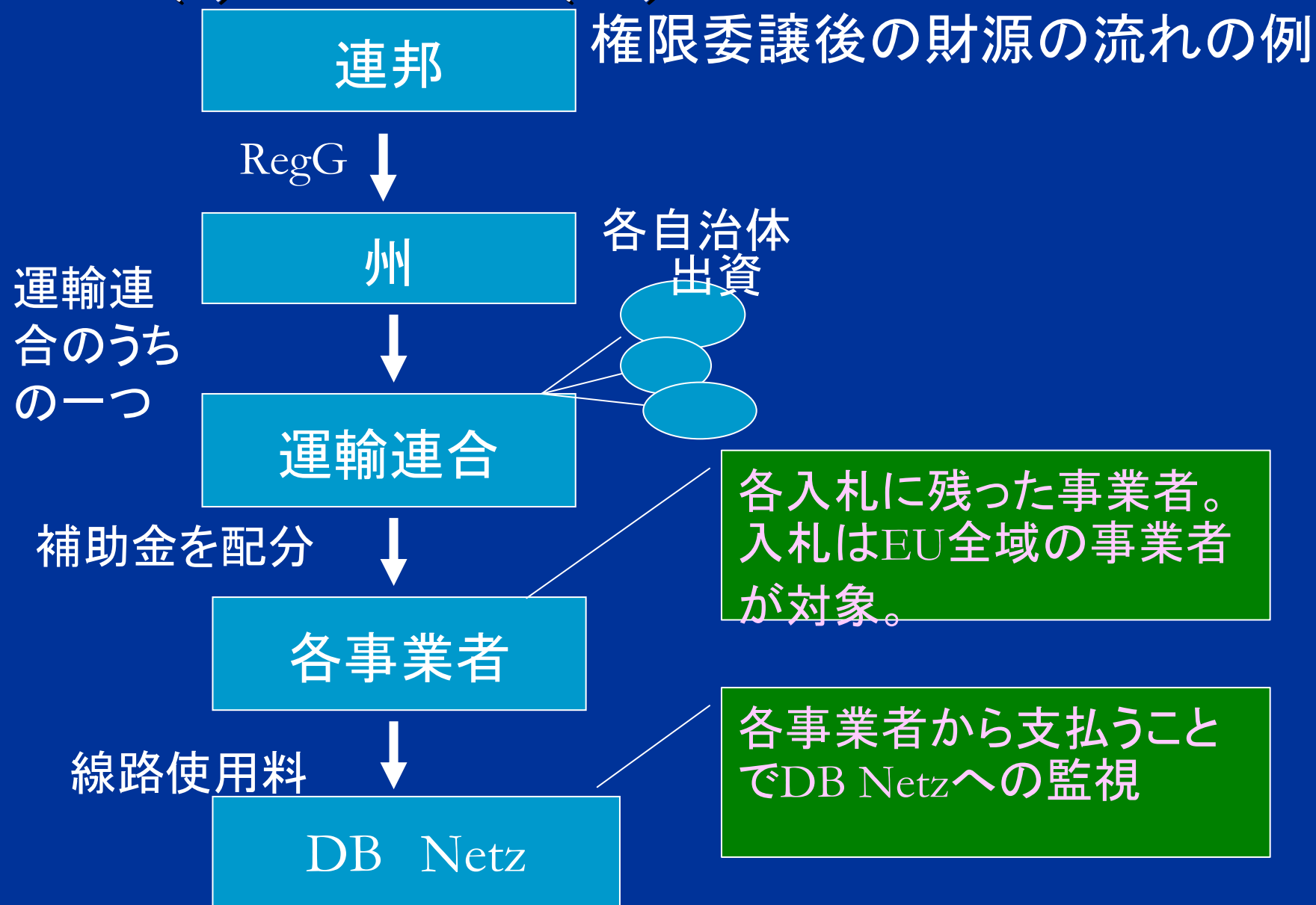


- ・インフレに伴う増加が認められてきたが、2007年に減額。2008年以降は見直し予定。
- ・財源は鉱油税で17%(2006年度)

RegG: http://www.lothar-mark.de/download_detail.php?id=409(2005年値)

RegG: http://www.zgb.de/barrierefrei/misc/rechtsgrundlagen/rechtsgrundlagen_v/Gesetze/RegG%202003-12-29.pdf(2004年値)

3-1-2(3) 地方交通(独)財源②



目次

1 研究の背景と目的

2 交通関係主体と財源

3 交通に関する権限と財源の比較

3-1 地方交通

3-1-1 地方交通(仏)

3-1-2 地方交通(独)

3-2 都市交通

3-3 まとめ

4 まとめ

目次

1 研究の背景と目的

2 交通関係主体と財源

3 交通に関する権限と財源の比較

3-1 地方交通

3-2 都市交通

3-2-1 都市交通(仏)

(1)背景 (2)権限 (3)財源

3-2-2 都市交通(独)

3-3 まとめ

4 まとめ

3-2-1(1) 都市交通(仏) 背景

■ 広域行政組織への権限付与

- 大都市圏共同体(1966)CU(50万以上)
- 都市圏共同体(1999)CA(5万以上)
- 市町村共同体(1992)CC(人口要件なし)

■ 権限の付与

- 義務的権限と選択的権限

■ 財源の付与

- 地方直接4税付加税方式、又は単一職業税方式

CU(Communautés urbaines)

CA(Communautés d'agglomération nouvelle)

CC(Communautés de communes)

3-2-1(2) 都市交通(仏) 権限

- 都市交通の権限はもともと市町村にある
- 1971年交通税(VT)の創設、全国化は1973年～
 - 都市圏交通計画(PTU)区域に立地する9人以上を雇用する法人・個人を対象に、給与総額に対する課税
- 1982年交通権の明記(LOTI)
 - 交通組合(AOTU)の明記
- 1996年都市交通計画(PDU)の策定(LAURE)
- 交通組合の権限
 - PDUの策定
 - 税率・運賃の設定
 - 財源調達

VT(Versement de Transport)、PTU(Périmètre des Transports Urbain)

LOTI(Loi d'Orientation des Transports Intérieurs)

AOTU(Autorité organisatrices de transport urbain)、PDU(Plan des Déplacements Urbains)

LAURE(Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie)

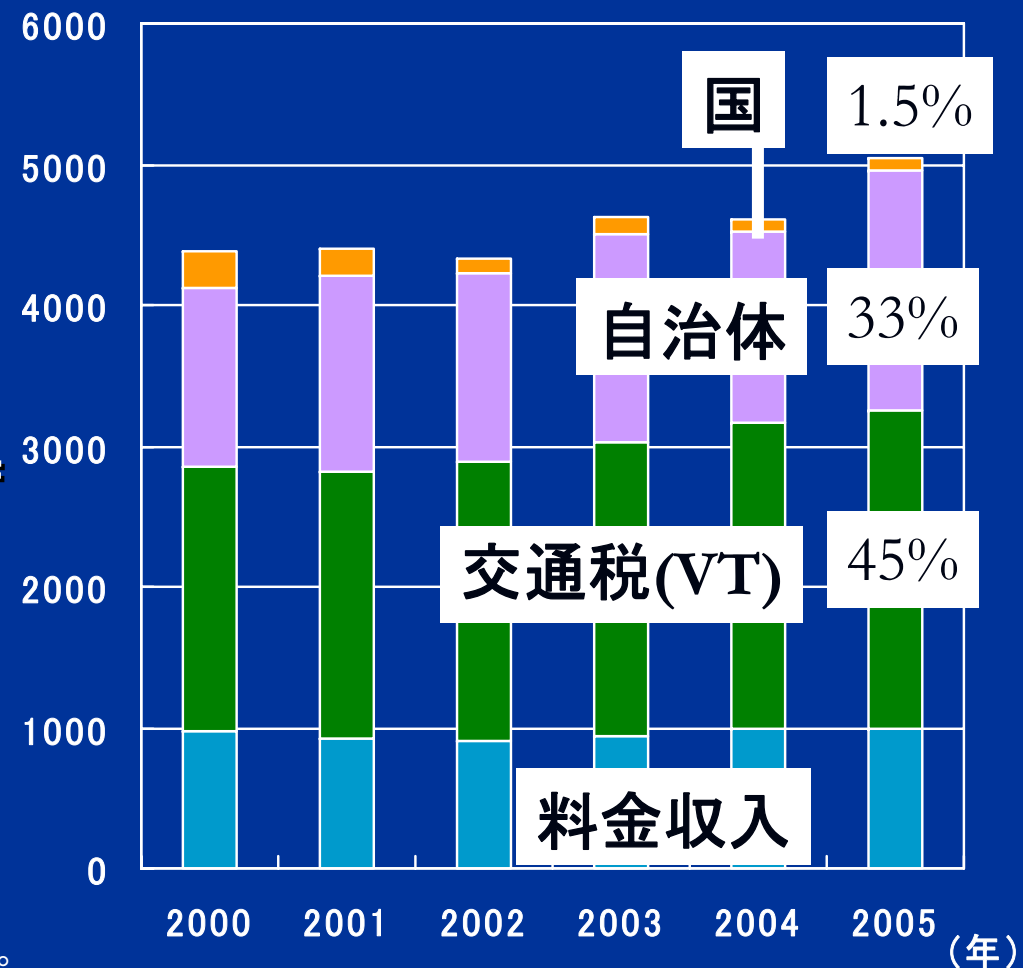
3-2-1(3) 都市交通(仏) 財源①

仏

- 交通税(VT)
- 自治体からの一般財源(補助金)
→一部の交通組合・自治体は借入を有利にするため格付けを取得
- 国からの一般財源(補助金)
- 料金収入

(mill eur)

資金額内訳

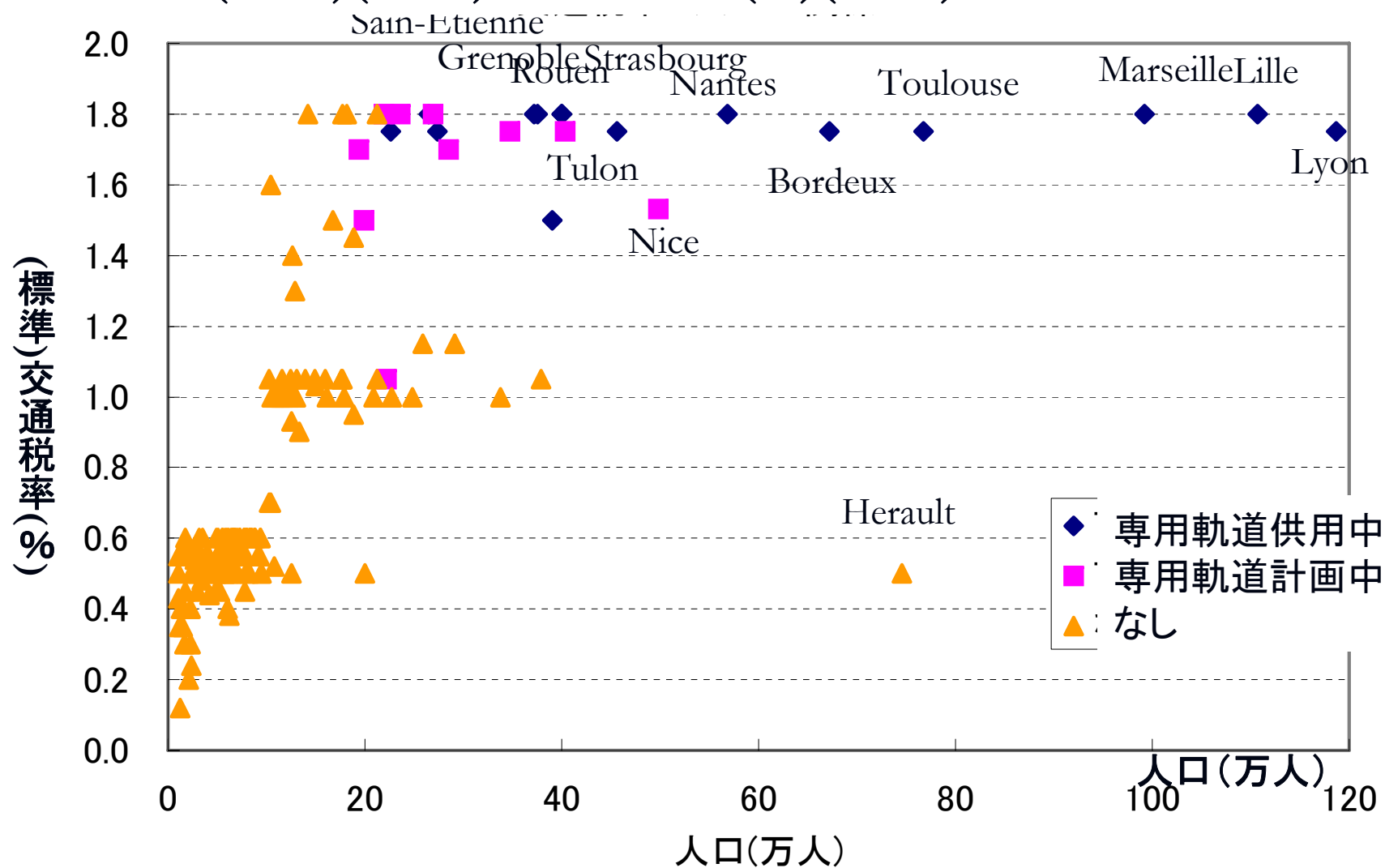


GART(2006) "L'année 2005 des transports urbains"より作成。
借金を除く資金額。パリ都市圏を除く

3-2-1(3) 都市交通(仏) 財源②

仏

人口(万人)(横軸)と交通税率(%)(縦軸)の関係2005年



・数多くの専用軌道(メトロ、トラム等)が計画される状況で都市内の課税率は上限いっぱいの状況

GART(2007) "LE VERSEMENT TRANSPORT EN 2005" より作成。

(C) Ms. Yuki MATSUNO, Institute for Transport Policy Studies, 2007

目次

1 研究の背景と目的

2 交通関係主体と財源

3 交通に関する権限と財源の比較

3-1 地方交通

3-2 都市交通

3-2-1 都市交通(仏)

3-2-2 都市交通(独)

(1)背景 (2)権限 (3)財源

3-3 まとめ

4 まとめ

3-2-2(1) 都市交通(独) 背景

- もともと分権化
- 都市連合の制度(権限・財源等)が各州により異なる。

3-2-2(2) 都市交通(独) 権限

- 市町村、州に都市交通(OPNV)の権限がもとからある。
 - その政策は各州によって異なる。
- 1965年、初めて運輸連合の設立
 - 州・自治体・事業者による出資
 - 共通運賃・運行計画・補助金の事業者への配分

OPNV(Öffentlicher Personennahverkehr)

3-2-2(3) 都市交通(独) 財源①

- 財源の種類(料金収入以外)
 - 連邦から州への助成(補助金)(GVFG)
資金額の総額の3分の2を占める(*)
 - 自治体からの一般財源(補助金)
 - 州からの一般財源(補助金)
- 地域交通助成(GVFG)
 - 都市交通(公共交通＋自治体道路)の整備財源
 - 連邦政府が1967年から実施。1971年に法制化。
 - 連邦から州政府へ交付後、自治体に配分。
 - 財源は鉱油税であり、鉱油税総額のうちの4%

GVFG(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)

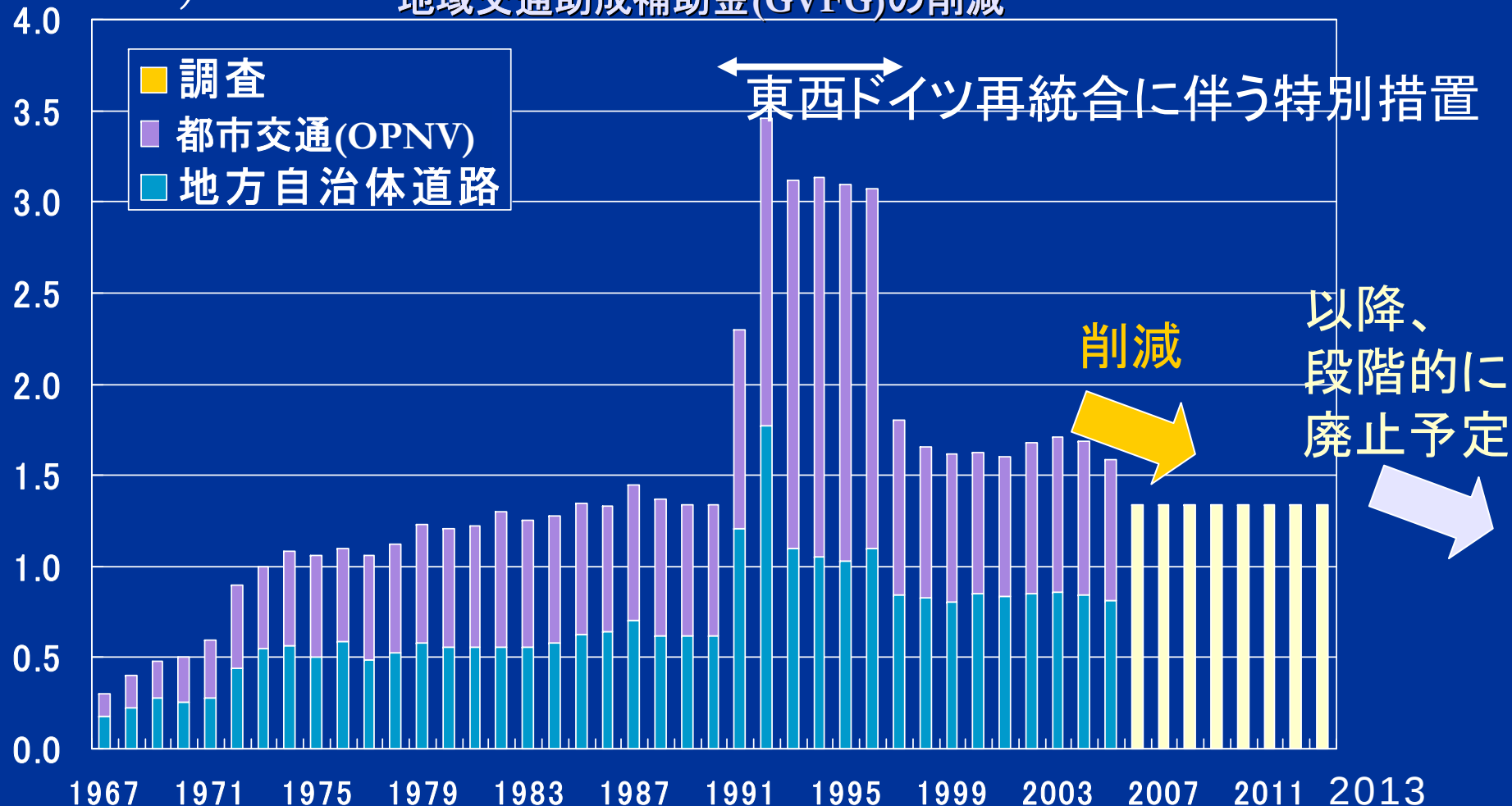
* 出所: 土方まりこ(2005)「ドイツにおける地域交通助成制度とその変容」運輸と経済

3-2-2(3) 都市交通(独) 財源

独

(bill euro)

地域交通助成補助金(GVFG)の削減



- ・都市交通のための40年にわたる補助金
- ・2006年度以降削減決定、2013年以降の廃止が議論中

BMVBS(2006)「GVFG-Bericht2005」より作成。

(C) Ms. Yuki MATSUNO, Institute for Transport Policy Studies, 2007

目次

- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
- 3 交通に関する権限と財源の比較
 - 3-1 地方交通
 - 3-2 都市交通
 - 3-3 まとめ
- 4 まとめ

3-3 まとめ(仏の場合)

仏

地方交通

【権限】

【財源】

中央政府



委譲

州



州一般財源
国特定財源
国一般財源

都市交通

【権限】

【財源】

市町村



委譲

交通
組合
AOTU



交通税(VT)
国一般財源
国特定財源
州一般財源
市町村一般財源

3-3 まとめ(独の場合)

独

地方交通

【権限】

連邦政府



州

委譲



【財源】

地域化交付金

(RegG)

州一般財源

市町村一般財源

都市交通

【権限】

州
市町村



運輸
連合

委譲



【財源】

地域交通助成補助金

(GVFG)

州一般財源

市町村一般財源

目次

- 1 研究の背景と目的
- 2 交通関係主体と財源
- 3 交通に関する権限と財源の比較
- 4 まとめ

4 まとめ：仏独の共通点と相違点

■ 仏・独の共通点

- 特定財源の創設
- 地域に近いレベルで権限を委譲している
- 一度地域に委譲した権限を中央に戻さない
- 州による監視の強化
- 従来の行政の枠組みを超えた組織が機能

■ 仏・独の相違点

- 補助金の支給対象が国・州一体計画(仏)か、州のみの計画(独)か
- 都市内交通に関する事業組織が課税権を持つか(仏)、持たないか(独)

ご清聴
ありがとうございました