

交通整備財源としてのフランス型交通税に関する基礎的研究

東京大学大学院 学生会員 板谷和也
東京大学大学院 正会員 原田 昇

1. はじめに

我が国における交通整備に関する財源制度は、各交通モード毎にその時々必要性に応じて構築されたものである。それぞれが異なる財源を利用して施設等の整備を行ってきたが、特に公共交通においては、財源制度に整合性の欠けるところがあり、交通整備費として十分とはいえないと思われる。

特に、公共交通における整備費用の負担者がはっきりしていないことは大きな問題である。そのため、公平かつ効率的な財源制度の整備が必要である。

あまねく公平な費用負担の実現のためには複数財源からなる交通整備制度の構築が必要であるが、交通発生要因としての事業所の役割に注目し、公共交通に関する特定財源として事業所に課税しているフランスの例は注目に値する。我が国の公共交通整備財源は一般財源からの補助もしくは利用者負担が一般的で事業者負担の割合は小さいが、その持つメリットは大きい。

そこで本研究では、公共交通整備財源制度としての、事業所課税によるフランス型公共交通便益税(以下交通税とする)を我が国に導入することを目的に、その財源制度、税制度としての特徴、問題点について比較、考察する。

2. 「交通税」の概略

2.1 フランスにおける交通税

フランスにおける交通税は、当時運営赤字累積の著しかったパリ圏の公共交通運営の財源に充当することを目的として、1971年に導入された。課税対象は都市公共交通システムの存在によって利益を享受しているとされる従業員10人以上の企業(民間企業のみならず、行政機関等もその対象である)であり、課税額は、その雇用者が従業員に支払う給与総額に一定の税率を乗ずる形で計算される。これによって、交通発生要因である企業に、その事業規模に応じた課税をすることが可能になる。当初はパリ圏のみに導入されたが、現在で

は人口2万人以上のPTU(都市交通区域)内における10人以上を雇用する全ての個人・法人が納税の義務を負っている。これは、当時から地方都市圏においても公共交通は衰退しており、その運営費用等にかかる財源制度が必要だったためである。

交通税の徴収は社会保障費徴収機関が代行し、それぞれの都市交通管轄機関に支払われる。この使途は法的に規制されており、パリ圏においては運賃補填を中心に、余裕がある場合は投資の償却費用にも充当される。他の諸都市では運営費、整備費等公共交通関連で幅広く活用されている。これは、パリ圏における交通税導入理由と、その他の都市におけるそれが異なる。

まとめると、各地方毎に公共交通による便益を受けている企業に、その規模に応じた課税をすることで、年度毎の変動の少ない安定した公共交通財源を実現しているのである。

2.2 「交通税」の主要な問題点

ここでは、主にフランスと日本の文化的、制度的な相違を理由とする、交通税を日本に導入する際に問題になるとと思われる点を列挙する。

まず、フランスにおいてはPTUが策定されている上、公共交通の管理者が都市交通管轄機関として一括されているために税収分配の問題はなかったが、日本では複数の交通事業者が同一都市交通ネットワーク内に存在している。仮にその税収を複々線化事業促進という目的で鉄道事業者に配分するならば、どのようにすべきだろうか。また、そもそも首都圏、中京圏、関西圏といった区域を一括して管轄する地方政府は現状では存在しないので、どのような組織が税収をまとめて使途を決めるか、といった問題もある。現状のように市町村単位や都道府県単位で課税し予算を組んでは、広い視点からの交通計画が算定できず、ネットワークとしての交通整備には与さない恐れが強い。

また、税率をどのように決めるか、ということも問題である。都市圏毎に交通整備計画を立てて、それに

キーワード：公共交通、財源制度、交通税

〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1 TEL 03-5841-6235 Fax 03-5841-8527

必要な金額に合わせて税率を決定する必要がある。

加えて、交通税の性質上、いわゆる赤字法人等にも課税することになるが、それら法人はもともと赤字であるため税金を新たに支払う余裕がないので、借入金などで賄うことになると考えられるため、それによって税負担者がすりかわって国民負担になる可能性がある。また、企業に対する課税は、これまで日本において景気対策として税率等の変更が最も大規模に行われてきた税制度である。東京都が銀行等に対して外形標準課税を決定したときの銀行等の反応に見られるように課税対象者の反発を受けることも十分考えられる。

そもそも、企業は既に「事業税」という形で公的サービスに対する負担をしている。交通税を導入するならば、それらの既存の税制度との関係を検討し、二重課税にならないようにする必要がある。その上、公的サービス一般の中で交通だけを特別に扱う根拠が説明できるようになっている必要がある。

表 日仏の交通税導入における背景の相違

	フランス	日本
地方政府	PTU が策定されている	広域連合等の設定が必要
税収分配	都市交通管轄機関があるため、分配の必要なし	交通企業が複数あるため、分配の必要あり
税率	目的に応じて各都市圏毎に異なる税率を設定	公共交通整備の目標を決定する必要あり
導入時の合意	資産課税が一般的なので、問題なし	赤字企業からの反発が必死

3. 税体系から見た交通税

交通税の税制度上の特徴は、「地方税」であり「資産課税」をしていることに要約される。

都市内における交通基盤はその便益がほぼ特定の地域に限定される「地方公共財(地域的公共財)」である。このような公共財の供給に関する意思決定においては、基本的にはその公共財の便益の及ぶ地域の住民が行うのが望ましい。交通税はある都市の交通運営、交通基盤整備のためにその都市内に立地する企業に課税する税制度であり、その意味で地方税に

分類することができる。ここでは都市交通サービスの受益者が相応の負担をするという関係になっており、受益と負担の一致が見られ、望ましい制度であるといえる。

また、日本における企業に対する課税については法人税、事業税に見られるように所得をその課税標準としている場合が多い。所得課税には、いわゆる垂直的公平の実現が容易であるという特長があるが、同時に水平的公平を満たさない恐れが強く、また景気の変動に応じて税収額が変動しやすいので財政運営が不安定になりやすいという欠点がある。

この点、法人税、事業税同様企業に対して課税する交通税は、その課税標準を「給与総額」という外形標準にしている。給与総額、従業員数、固定資産、土地保有量、延床面積等の資産に対して課税する場合、課税対象企業の事業規模に応じた課税が可能である。そのうえ、景気に左右されず安定した税収が見込める。

ただ、外形標準を用いた場合、資産の算定が難しく、所得課税同様、水平的公平を満たさない可能性が高い。また、日本では各交通企業への分配をせねばならないため、分配における不平等が起きる可能性がある。そのため、交通税だけを単独で公共交通財源とするのは望ましくないと考えられる。運賃収入のようなサービス消費に伴って発生する財源や、一般財源からの補助等とのバランスの取れた財源体系とする必要がある。

4. 結論と今後の課題

交通整備に関して事業者負担の割合が低い我が国においては、公正な費用負担の実現のために企業に課税する方式の税制度を導入する必要性が大きく、そのための方法として交通税制度は有用であるが、そのためにはいくつかの問題点を解決する必要があることが分かった。今後はそれらについて定量的かつ実証的に解決を検討していく必要がある。

主要参考文献

「公共交通支援型交通政策としてのフランス型交通税に関する研究」氏岡庸士(東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 1994 年度修士論文)

「都市問題」2000 年 10 月号(特集「東京都の外形標準課税」・東京市政調査会)