

仏交通における 持続可能な資金調達モデル法制化の動き

はぎわら たかこ
萩原 隆子

交通経済研究所主任研究員

2026年2月11日、仏運輸大臣は閣議に「交通開発枠組み法案（le projet de loi-cadre relatif au développement des transports）」を提出した。同法案は、交通インフラの将来の資金調達モデルに対する考え方を示した法案であり、2025年5～7月にかけて国会議員や地方議員、有識者や利用者代表等の参加により開催された資金調達会議（Ambition France Transports）の議論に基づいている。本稿では、仏交通インフラが抱える課題、現在のインフラ整備や保守・性能向上に必要な資金調達の仕組みと今後の資金調達の方向性について紹介する。

仏交通インフラが抱える課題

仏交通インフラ（鉄道、道路、河川）が抱える最たる課題は、老朽化への対応である。例えば、仏鉄道網の平均使用年数は29年程度（独やスイスでは15年程度）であり、架線では2割が、分岐器では3割が、トンネルでは4割が耐用年数を超えていると言われている。このような状況から、日常的な維持管理費・運営費の増加や、修繕のために鉄道網の閉鎖を余儀なくされるリスクが懸念される。

他には、気候変動対策や国民の移動ニーズへの対応も課題である。脱炭素化を目的とした低炭素型の公共交通（鉄軌道、バス、自転車や徒歩等のアクティブモード等）へのモーダルシフトや気候変動への適応に直面したネットワーク

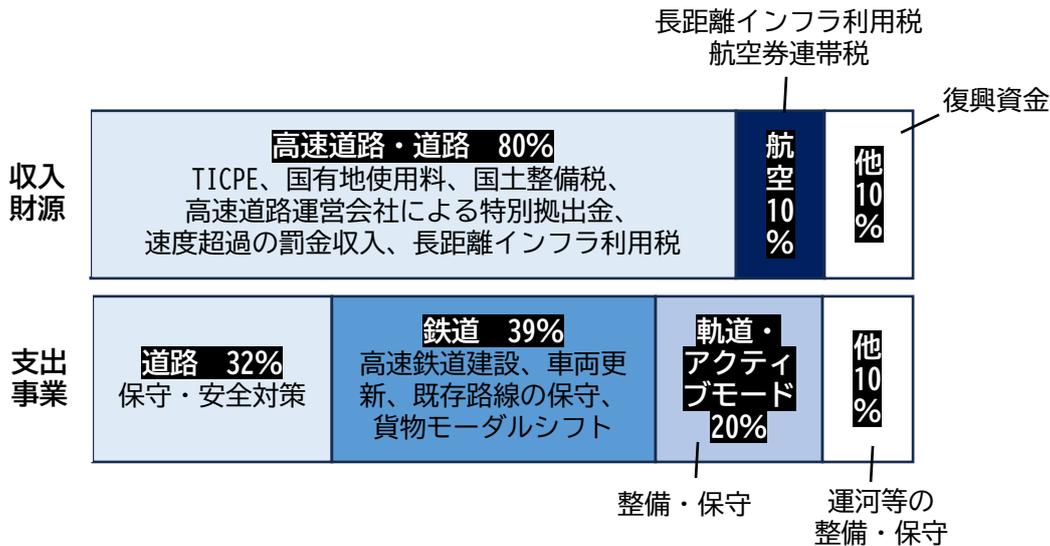
の回復力の強化、また自家用車依存度が高く、公共交通の整備が不十分な郊外地域と地方都市間の移動を容易にすべく、既存インフラの近代化や公共交通機関の整備への投資拡大が不可欠である。

仏交通インフラへの 資金調達の考え方と仕組み

現在、全国および地方での仏交通インフラの整備・保守に対する資金調達は、AFITF（仏インフラ資金調達機構）を通じて行われている。

AFITFは、航空事業を除く多様なインフラ整備への資金調達・分配を行う機関として2005年に創設され、創設当初から環境負荷の高い道路事業（コンセッション契約による高速道路運営会社や燃料に係る税等）から徴収した税金等を財源としている。2024年時点でのAFITFの資金調達の収入財源および支出事業は【図】に示した通りである。財源の4割は、日本でいうガソリン税に相当する「エネルギー製品に対する国内消費税（TICPE）」となり、財源の8割を道路事業から徴収している。その一方で鉄道事業への支出がもっとも高く、財源の7割近くが道路事業以外に配分されていることが分かる。

【図】仏交通インフラ整備に係る資金調達（AFITF、2024年）



出典) AFITF 「Rapport d'activité 2024」等を元に筆者作成

新たな資金調達の方向性を定めた5原則

仏交通インフラが抱える課題解決のために必要なことは、厳しい財政状況下での優先順位の明確化と、新たな財源確保である。そこで、2025年5~7月にかけてモビリティのための持続可能な資金調達モデルの構築を目的として、資金調達会議が開催され、5つの原則に則って資金調達を行うことで合意に至った。

まず1つ目の原則は「資金調達枠組みの予測可能性や透明性を強化するために、交通インフラへの資金調達は複数年計画とする」ことである。

2つ目は「最優先事項は既存インフラ(鉄道、道路、河川)の近代化や性能向上への投資」である。投資額は、鉄道の老朽化対策に15億ユーロ、道路の老朽化対策に10億ユーロ、貨物輸送のグリーン化(鉄道や河川の貨物輸送の性能向上、大型トラックの電動化等)に5億ユーロの年間30億ユーロと試算している。

3つ目は「投資財源はモビリティ分野から新たに資源を徴収」である。対象のモビリティ分野は、環境負荷の高い道路事業のうち、高速道路からの収益の配分増を予定している。現在、

コンセッション契約での運営により、高速道路は年間130億ユーロの収益を上げている。収益のうち、①維持管理費、②税金、③建設にかかる初期資本または債務の返済費用がそれぞれ1/3ずつとなっているが、2031年末から2036年9月末までにコンセッション契約の9割が終了することに伴い、③建設にかかる初期資本または債務の返済費用が不要となる。仮に契約終了後も従来の通行料徴収を継続することができれば、年間約25億ユーロの収益を新たな財源として活用することができる。

4つ目は「地方交通局(AOM)の権限強化による郊外地域と地方都市間を結ぶ公共交通サービスの拡充」である。そのために、公共交通運賃をインフレ率に応じて毎年自動的に改定することで、地方交通局の運営経費に占める運賃収入の割合を増加・安定化させ、新たなプロジェクトやサービス拡充に、より取り組みやすくすることを考えている。

最後の原則は、「民間資金による資金調達の更なる活用による財源確保の強化」であり、従来から行われている民間資金の調達への期待を表している。

資金調達モデルの成否を握るのは

仏交通インフラ整備への新たな資金調達モデルの方向性が示され、法制化に向けて本格的に動き出した。しかし、新たな財源を、利用者負担が増す高速道路の通行料収入や運賃値上げに絞っていることから、利用者からの反発を免れないとの懸念が生じる。反発を回避し、財源確保を想定通り行うためには「利用者の納得感の醸成」が不可欠である。そのためには、利用者負担の増加が確実に利用者に還元されることを明確に示していくこと、気候変動対策としての脱炭素化の実現に繋がるような環境負荷が高い航空部門や大型トラックを対象とした課税・資金調達についても、改めて検討することも必要ではないかと考える。