

この事業は、財団法人全国市町村振興協会の助成を受けて、実施したものです。

土地に関する調査研究

「鉄軌道用地評価部会報告書」

平成18年11月

財団法人 資産評価システム研究センター

は し が き

固定資産税は、市町村財政における基幹税目として重要な役割を果たしてきておりますが、課税情報の公開の促進等を背景に、固定資産税制度や資産評価に対する納税者の関心は、ますます高まっております。

当評価センターは、昭和５３年５月設立以来、固定資産税に関する調査研究、地方公共団体職員に対する研修、情報の収集・提供等の幅広い業務を行って参りました。

調査研究事業では、その時々固定資産税を巡る課題をテーマに選定し、学識経験者、地方公共団体の関係者等をもって構成する研究委員会を設け調査研究を行ってまいりましたが、本年度は５つの調査研究委員会において固定資産税制度、資産評価制度等に関して、専門的な調査研究を行っております。

このうち、土地に関する調査研究委員会においては、「ゴルフ場用地の評価」、「鉄軌道用地の評価」について調査研究を実施することとし、鉄軌道用地の評価については、鉄軌道用地評価部会を設置して調査研究を進めて参りました。

この度、同部会の調査研究の成果をとりまとめ、ここに研究報告書として公表する運びとなりました。この機会に熱心にご研究、ご審議いただきました委員の方々に対し、心から感謝申し上げます。

当評価センターは、今後とも、所期の目的にそって、事業内容の充実及び地方公共団体等に役立つ調査研究に努力をいたす所存でありますので、地方公共団体をはじめ関係団体の皆様のなご指導、ご支援をお願い申し上げます。

平成１８年１１月

財団法人資産評価システム研究センター
理 事 長 堤 新 二 郎

平成１８年度土地に関する調査研究委員会

鉄軌道用地評価部会委員名簿

部会長	杉原 正純	地方公務員災害補償基金理事長
委員	井出 多加子	成蹊大学経済学部教授
	河合 芳樹	(財)日本不動産研究所システム評価部長
	紅村 康	京王電鉄(株)経理部長
	濱田 賢治	東日本旅客鉄道(株)財務部長
	前川 俊一	明海大学不動産学部教授
	吉田 裕計	東京都主税局資産税部長
	吉村 敬	大阪市財政局主税部長

(順不同、敬称略)

(平成１８年１１月現在)

平成18年度土地に関する調査研究委員会鉄軌道用地評価部会審議経過

第1回 [平成18年6月12日(月) 13時30分～]

- 【議題】(1) 部会の運営について
(2) 鉄軌道用地評価部会調査研究項目等について
(3) 鉄軌道用地に係る評価の概要説明
(4) 東京都からの問題提起
(5) その他

第2回 [平成18年8月7日(月) 13時30分～]

- 【議題】(1) 鉄軌道用地の課税に関する論点整理(東日本旅客鉄道株)
(2) その他

実地調査 [平成18年9月20日(水)] 第1班

[平成18年9月29日(金)] 第2班

【場所】JR東日本 品川駅及び代々木駅

第3回 [平成18年10月4日(水) 13時30分～]

- 【議題】(1) 駅舎等用地の評価のあり方について
(2) その他

第4回 [平成18年11月15日(水) 14時～]

- 【議題】(1) 報告書骨子の検討
(2) 一橋大学大学院法学研究科 水野忠恒教授の論評及び一橋大学
大学院商学研究科長・商学部長 山内弘隆教授の意見書提出
(3) その他

第5回 [平成18年11月30日(木) 13時30分～]

- 【議題】(1) 報告書(案)の検討

目 次

1	部会設置の目的	1
	(1) 鉄軌道用地の評価方法	1
	(2) 鉄軌道用地の利用状況の多様化	1
	(3) 固定資産評価をめぐる状況	1
	(4) 部会の設置	2
2	各委員からの主な意見	3
	(1) 全般的な意見	3
	(2) 駅舎等用地の範囲	6
	(3) 地目の認定	7
	(4) 評価方法	9
	(5) 高架下の取扱い	11
3	鉄軌道用地に係る評価方法についての提言	12
	(1) 評価方法の見直しに当たっての基本的考え方	12
	(2) 地目等の扱い	12
	(3) 「駅舎等」の範囲と複合的利用	13
	(4) 複合的利用に供する鉄軌道用地の評価について	14
	会議資料一覧	17

鉄軌道用地評価部会報告書

1 部会設置の目的

(1) 鉄軌道用地の評価方法

「鉄軌道用地」に係る固定資産税については、現行の固定資産評価基準では、鉄軌道用地を「当該鉄軌道用地に沿接する土地の価額の3分の1に相当する価額によってその価額を求める方法」により評価することとしているが、停車場建物等の用に供する土地について、「百貨店、店舗その他専ら鉄道又は軌道による運送の用に供する建物以外の建物の用地として併用する土地」については「鉄軌道用地」から除くこととしている。

(2) 鉄軌道用地の利用状況の多様化

ところで、近年、各鉄道事業者は、いわゆる「駅ナカビジネス」と呼ばれるような駅構内の空きスペースへの商業店舗の展開や、線路敷上に人工地盤を設置した上で、駅機能と商業施設機能を有するビルを建設するなど線路敷の上空の活用などを行ってきており、鉄軌道用地の利用状況は多様化してきている。

(3) 固定資産評価をめぐる状況

(2)のような状況の変化は、固定資産評価基準の制定当時（昭和39年度より施行）には想定し得なかったものであり、現行の固定資産評価基準が状況の変化に十分対応しきれていないと言え、そのような中であって、「駅ナカビジネス」が展開されている駅周辺の事業者から、駅敷地の評価額が安く固定資産税の負担が不公平ではないかといった指摘があった。一方、固定資産評価基準の具体的な運用に関する、納税者、課税庁双方の意向は一致しないという状況にあった。

(4) 部会の設置

以上のような状況を背景に、(財)資産評価システム研究センターの「土地に関する調査研究委員会」のもとに、不動産鑑定評価及び経済学に関する学識経験者、鉄道事業者、及び地方公共団体を委員とした「鉄軌道用地評価部会」を設置し、現在の鉄軌道用地の状況を踏まえた評価方法のあり方について、調査・研究を行うこととしたものである。

2 各委員からの主な意見

各委員から、評価全般にわたる意見や駅舎等用地の範囲、地目の認定、評価方法等について、幅広い意見が述べられた。

(1) 全般的な意見

全般的な意見としては、評価基準のあり方、不公平感・不信感の払拭、地目の認定と筆の関係等について、多様な意見が述べられた。その主なものは次の通りである。

- 租税法律主義の下、全国で統一的な評価方法とし、納税者と課税庁の双方にとって明確で透明性の高い評価方法とするため、用語の定義をはじめとして、課税要件等を一義的かつ明確に定める必要があるのではないか。
- 新評価基準は全自治体のよりどころになるので、疑義を生じないような、運用のしやすいものにする必要がある。実務上の流れを急激に変えてしまうような新評価基準は現場に混乱を来すのではないか。
- 地上駅、橋上駅、高架下駅、地下駅などいろいろなタイプの駅、さらに旅客ターミナル施設（駅ビル）について、整合性のある評価を行うためには、「鉄軌道用地」の利用形態の変化に伴い評価方法の整理が必要ではないか。
- 評価方法の整理に当たっては、現行の「鉄軌道用地」の評価方法（当該鉄軌道用地が沿接する土地の価額の3分の1に相当する価額によってその価額を求める方法）は維持するとともに、鉄道又は軌道による運送以外の用に供されている部分がある鉄軌道用地（複合的利用に供する鉄軌道用地）について、どのような評価方法が適切かを検討することが必要ではないか。
- 鉄道用地にかかわる固定資産税への近隣経営者の不公平感と鉄道事業者の不信感を払拭することが大事ではないか。不公平感の原因は、鉄軌道用地の形態の特殊性に対する理解が共有されていないことと現行の評価基準において加重平均単価を利用して評価していることにあるのではないか。

- 地上駅、橋上駅、高架下駅、地下駅などいろいろなタイプの駅、さらに旅客ターミナル施設（駅ビル）について、整合性のある評価を行うためには、鉄軌道用地の減価要因として「空間利用の制約」という考え方を考慮する必要があるのではないか。
- 固定資産評価基準の見直しに当たっては、まず「現行」の地方税法及び固定資産評価基準の下でどのような問題があるのかを明らかにする必要がある。また、複合利用部分のある駅舎等用地の課税について、その評価に当たってはその性質を検討することが重要であり、交通経済学上の観点からも議論する必要があるのではないか。
- いわゆる2割基準による課税については、従来、主要都市においてほとんど行われておらず一般的な解釈とは言えないのではないか。
- 土地の評価に当たっては、まず、当該土地の地目をどのように認定すべきかを議論すべきであり、その後、認定された地目に応じた評価方法により評価されるべきではないか。また、地目認定・評価は、原則として、「筆」ごとに行われるべきではないか。
- 建物の物理的一体性に重点を置き、他の鉄道事業者等が所有する建物を含めて、その敷地の地目を一括して認定するなどして、「筆」ごとに見た現況とは異なる土地の地目が認定されるのは不合理ではないか。
- 地目を考えていく上では、基本的にはその土地がひとかたまりでどういう利用がされ、それがどの範囲まであるかというのが大前提ではないか。これは不動産鑑定上も社会通念上も一般的な考え方ではないか。
- 「駅舎」、「店舗」等用語の意義・範囲を明確にする必要がある。
- 鉄道事業は鉄道を利用し移動するということなのでネットワーク論を否定するものではないが、例えば駅ナカビジネスを展開している駅は、収益力や価値があるから展開している。その収益力や、魅力のあるところを駅前の商店街等との公平性というような観点からいかに適正な評価をするかが重要であり、そのような部分をネットワーク論で整理するのは適当でない。

- 駅ナカ開発の課税上のバランスの問題と、駅の課税問題は分けて考えるべきである。
- 駅前の商業地に店舗等を建設する場合にも、当然いろいろ制約はあるが、駅の中を店舗として利用する場合の制約というものはあまりないのではない。建築基準法上の制約という意味で、例えば、近隣の駅前商店街で容積率が500あるところが300に制約されるようなことはない。
- 容積率について、運行保安に関する施設として、純然たる駅舎は、建築基準法上の建築物に入らず、例えば、1,000平米の土地に2,000平米の駅舎が既にあったとしても、容積率が仮に500%であれば、5,000平米の建物を建てるということが可能である。
また、建築許可を行う場合、容積率の計算上、駅ビル、駅舎はもとより、ホーム、線路敷まで含めて一つの敷地になっている。このため、敷地の側面の駅ビルやオフィスビルは線路敷部分の容積率も加えて立っているケースが多い。
- 東京都においては、「鉄道駅構内等開発計画に関する指導基準」により、駅構内等の開発に当たっては、都市計画局と事前に協議することが求められており、この協議に対して、「鉄道駅構内等開発計画検討委員会」による審査・検討が行われるが、必要に応じて、交通施設や供給処理施設等の公共公益施設の整備を図ることとされている。人工地盤を設置すれば、自由に開発ができるということではない。
- 既存スペース活用型に限れば、旅客への配慮が必要だが、スペース創造型の場合は、そういう意味の制約がほとんどない。スペース創造型の投資を行うかどうかは、経営的な観点からの判断である。
- 人工地盤を設置しているが、何階層も設置できるものではない。店舗だけのために設置したわけではなく、店舗はあくまでも鉄道の利用客の利便性の向上のためである。

(2) 駅舎等用地の範囲

駅の形態には様々なものがあり、どこまでを一つの駅舎等の建物として扱うのか、また、当該駅舎等用地の範囲はどこまでなのかについて、以下のような意見が述べられた。

① 駅舎等の範囲

- 店舗等の施設を含む一群の建物とするのが適当ではないか。
- 「駅舎等」の範囲は、駅ビルを除く駅舎建物、すなわち駅舎、ホーム、跨線橋等から構成される建物を「駅舎建物」というものとし、それぞれの部分は外観上区分が可能な限り区分するべきである。その際、地下にある部分については、家屋と認められる部分に限り駅舎等を含めるべきである。ただし、駅舎建物の各部分のうち、店舗等が存在しない部分は、「複合利用駅舎」から除外するのが適当である。なお、「駅ビル」とは、その大部分を百貨店等の鉄道事業以外の目的に利用する大規模建物をいうものとし、その敷地は宅地とするべきである。
- 建築基準法や大規模小売店舗立地法等の他の法令による取扱いを参照しつつ、明確な定義を置くべきではないか。
- 「複合利用駅舎」は「駅舎等用地の中に一定規模以上の店舗等が存在する駅舎等」とするべきである。なお、一店舗がキオスクのように非常に規模の小さいものについては存在しないものと考えることとするべきである。

② 駅舎等用地の範囲

- 複合用途の橋上駅の場合は、人工地盤面を敷地とし、駅ビル（商業施設等を旅客駅と一体として開発した旅客ターミナル施設）等の建物の場合は、当該建物の建築面積を敷地とするのが適当ではないか。
- 地上駅の場合は駅舎等の敷地部分、橋上駅の場合は駅舎等の投影部分などとするのが適当ではないか。また、筆界が現況における駅舎等の敷地と一致しない場合は、現況によるのが適当ではないか。

(3) 地目の認定

複合的に利用されている駅舎等の地目をどうするのかについて、以下のような意見が述べられた。

- 雑種地の一類型として、例えば「複合用途による鉄軌道用地」を設けることが望ましい。認定の基準は、「鉄軌道機能を有する施設のほか、一定規模以上の売場床面積若しくは鉄道以外の業務用床面積を有する建物敷地」とするが、KIOSK等の小規模の店舗の売場床面積は除くのが望ましい。
- 固定資産評価基準では、一筆の土地が、相当の規模で二以上の全く別個の用途に利用されているときのみ、例外的に、これらの利用状況に応じて区分し、それぞれに地目を定めるとされているのではないか。
- 駅舎等用地のうち「鉄軌道用地」として地目が認定される範囲について、固定資産評価基準第1章第10節三第2号括弧書の意義は、「専ら」の解釈の問題か「併用」の解釈の問題かを明確にすることが必要不可欠ではないか。
- 駅舎等用地の中に一定規模以上の店舗等が存在する（一店舗が一定規模未満のものは存在しないものと見なす。）駅舎等を「複合利用駅舎」とし、当該駅舎の用地として、新たな評価方法に見合う地目を新設することも考えられるのではないか。
- 鉄軌道割合（建物以外の利用可能面積を含む鉄軌道の用に供している面積が利用可能面積の合計に占める割合）が8割以上の場合は鉄軌道用地、8割未満の場合は宅地（又は雑種地）とするのが適当ではないか。ただし、鉄軌道割合が2割以上8割未満の場合は評価上何らかの考慮が必要ではないか。
- 駅構内の店舗の収入の一部は、鉄道運賃算定の基礎に算入される。これらの「店舗」は鉄道事業の外部効果を内部化するために設置されているものであり、その敷地は、「鉄軌道用地」とすべきではないか。
- 固定資産税の評価は固定資産の利用形態や利用の制約等に着目して行われるものであり、事業主の収入形態によって変わるものではないのではないか。

- 「複合的利用に供する鉄軌道用地」とは、鉄道又は軌道による運送以外の用に供する部分が存する停車場建物の用に供する土地とし、停車場建物の用に供する土地は、当該建物の建築面積（水平投影部分）とするのが適当ではないか。また、「複合的利用に供する鉄軌道用地」に該当しない「小規模の売店等のみが存する駅」の判定は、「鉄道又は軌道による運送以外の用に供する部分」の床面積合計が、駅外の一般的な大規模店舗と同程度かどうかということを基準とするのが適当ではないか。
- 「鉄道又は軌道による運送の用に供する部分」と「鉄道又は軌道による運送以外の用に供する部分」の定義・範囲について、鉄道事業の特性等を踏まえて明確にする必要があるのではないか。
また、その実態を考慮して、「鉄道又は軌道による運送以外の用に供する部分」が僅少なものは除くのが適当ではないか。
- 「駅ビル」は、駅と現況や利用目的が異なることから、駅とは区分して評価を行うのが適当ではないか。
- 改札の外にある店舗は、駅を利用する人だけではなくて、その駅を通過する人も当然その店舗を利用する。仮にその店舗を駅の建物から取り払ったとしても駅機能自体には全く影響はない。そうした独立性を有している区画については、分離して宅地とするべきではないか。
- 改札の中にある店舗はその店舗を取り外してしまうとそもそも駅としての機能は果たせなくなり、その部分の敷地の特定は事実上不可能なので、原則に戻ってその建物が専ら何に利用されているかにより判断するべきではないか。
- 旅客用通路や階段等の停車場の中の施設については、あくまでも鉄道の利用客が通行する通路であり、鉄道事業法でも、旅客の流動に支障を及ぼさない等の制約がある。
- 駅舎の用地は原則として鉄軌道用地である。
- 地目の認定に当たっては土地の所有区分で分け、その土地の上の建物の状況によって地目を認定すべきである。したがって、例えばA社とB社の土地は区分するが、A社の土地の上の一の建物をA社とB社が所有する場合、全体で見て地目を認定するのが適当ではないか。

(4) 評価方法

複合的に利用されている駅舎等用地をどのように評価をすべきかについて、次のような意見が述べられた。

- 鉄軌道用地について複合的利用部分がある「駅的部分」と「それ以外の部分」を切り離し、「それ以外の部分」は従来どおり、切り離された「駅的部分」の正面路線価を除く当該鉄軌道用地に沿接する土地の価額の3分の1の評価をするのが適当ではないか。複合的利用部分の評価は、正面路線価（1）と鉄軌道用地（3分の1）との間の水準で決まるが、その水準は床面積の比率で按分するのが適当ではないか。複合的利用か否かの判断については、一定範囲までは複合的利用とせず、床面積の割合と面積規模の両基準を併用するのがよいのではないか。また、床面積を判断する客観的資料が必要ではないか。
- 駅的部分とそれ以外の部分の鉄軌道用地の単価を別々に算定するのは、何万筆も評価しなければならない評価実務を考慮すると極めて困難であり、税負担額が変わらないのであれば、実務的に耐えられないような方法は採らないほうが良いのではないか。
- 床面積の割合を考える場合には、線路敷の面積も床面積に算入されるべきではないか。また、線路の空間の占有状況を勘案して、複数階層とみなすこともできるのではないか。
- 正面路線価から求めた更地価格に複合用途による鉄軌道用地としての価値率を乗じて求めるのが望ましいのではないか。「更地価格」については、一団認定された土地が接道する路線価を基準として求めるのが望ましいのではないか。「複合用途による鉄軌道用地としての価値率」については、鉄軌道用地の価値率（3分の1）を用いながら、延べ床面積に対する割合方式により求めるのが望ましいのではないか。
- 線路敷の部分と駅舎の部分とは、いずれも鉄道事業に供されている土地であり、いずれかを鉄道事業に供することを廃止すれば、直ちに鉄道のネットワークが断絶することになる以上、両者で大きく制約が異なることはないのではないか。

- 駅舎等用地のうち「鉄軌道用地」として地目が認定される土地については、沿接する土地の価額の3分の1で評価しなければならないのではないか。複合利用されている駅舎等用地のうち「宅地」として認定される土地がある場合には、土地の現況に応じた補正が必要ではないか。
- 最有効利用を前提にその利用が制約されていることを減価要因として捉えるのが適当ではないか。
- 鉄軌道の駅ナカ店舗に関して、最有効利用を前提とし制約による減価を考えるのか、現状利用を前提とし店舗がある状況を見て利用していない部分の減価を考えるのか整理が必要なのではないか。その場合、最有効利用の考え方を商業用利用部分だけに適用するのは適当ではないのではないか。
- 店舗部分には制約があり、正面路線価そのままという評価にはならないのではないか。高架下や人工地盤などの実態に即した減価があってもよいのではないか。
- 更地としての価格に対して減価要因に応じた補正を行って評価する方法によるべきではないか。考慮すべき減価要因としては、鉄道施設として併設されることによる用途上の制約に限るべきではないか。
- 鉄軌道割合が2割以上8割未満の場合、画地計算法を適用して評価した上で、鉄軌道割合に応じて減価補正するのが適当ではないか。
- 駅的部分は正面路線価を使って、既に3分の1として評価をしており、特殊な形状等によってさらに補正するのは二重の補正となり適当でないのではないか。近隣商店会との不公平感を払拭していくという観点から、さらにその差を拡大していくような方向は適当でないのではないか。
- 駅の用地だけ取り上げて、付近宅地と評価の不均衡を主張することは不合理。一般的に駅の用地の評価は沿接する土地よりも低くなり、駅間の用地の評価は沿接する土地よりも高くなるが、平均すれば近隣宅地の評価は、駅の用地の評価に比べて3倍の差となる。これは、鉄軌道用地の利用価値の低さと利用の制約によるものであり、評価の不均衡とは言えないのではないか。

- 鉄軌道の線路上の空間を建物の階層で考えると、概ね7メートルから8メートル程度であり、床はないものの2階層分程度を空間として占有していると考えられる。面積按分を行う際の床面積の計算方法として、そうした考え方で鉄軌道空間の占める率を考慮していくという方法もあるのではないか。
- 画地計算法に準じたような補正率を適用しなければいけないと多くの人が判断するような土地については補正を適用すべきではないか。

(5) 高架下の取扱い

高架下駅及び高架下を店舗等として利用している場合の均衡をどのように図るのかについて、次のような意見が述べられた。

- 高架下駅については、高架下に店舗がある場合との均衡を考慮すべきではないか。
- 高架下の利用方法も、今後変わっていく可能性があり、鉄軌道機能を有する複合的な部分については、統一した評価ができるような形にしておくべきではないか。
- 高架下を駐車場、駐輪場の用地として利用している場合における地目の認定方法及び評価方法について議論する必要があるのではないか。
- 高架下の利用の制約に配慮する必要がある。また、現況を考えると、高架下は、原則として「鉄軌道用地」とすべきではないか。

3 鉄軌道用地に係る評価方法についての提言

当部会としては、鉄軌道用地の評価を現状に適応したものとするためには、これまでの議論の中で出された意見（前述「2 各委員からの主な意見」参照）を踏まえ、鉄軌道用地に係る評価方法について次のような取り扱いとすることが適当であるとの結論に至った。

(1) 評価方法の見直しに当たっての基本的考え方

現行固定資産評価基準においては、鉄道又は軌道による運送の用に供する施設（以下、「鉄道施設」という。）であっても、専ら鉄道又は軌道による運送の用に供しているか否かによって、その敷地の地目認定が異なり、結果的に評価方法を異にすることとなる。また、宅地と認定される場合であっても、その土地の一部に鉄道施設がある場合には、それぞれの市町村長が実情に応じて評価しているのが現状である。さらに、冒頭でも触れたように駅構内の空きスペースへの商業店舗の展開や線路敷の上空利用など鉄軌道用地の利用状況の多様化が進んでいる。そのような状況の中で、鉄軌道用地全体として整合性のある評価を行うことが、納税者の固定資産税への信頼を確保する観点からも重要であると考えます。

そこで、当部会としては、鉄軌道用地の中で鉄道又は軌道による運送の用（以下、「運送の用」という。）と鉄道又は軌道による運送以外の用（以下、「運送以外の用」という。）に複合的に利用されている土地については、「鉄軌道用地の評価」の一類型として「複合的に利用に供する鉄軌道用地の評価」という区分を新たに設け、その利用状況を反映した評価方法を提案するものである。

なお、鉄軌道の高架下を運送以外（飲食店、鉄道事業以外の事務所や駐車場など）の用に供する場合の評価についても、この評価方法を統一的に適用することとして高架下駅との均衡化を図ることが必要である。

(2) 地目等の扱い

前述のとおり、多様化する鉄軌道用地の利用状況を踏まえながら、全体として整合性のある評価を行うためには、現行固定資産評価基準が定めるような、鉄道施設の利用状況によって、地目・評価方法が大きく変わる制

度のままでは限界があると考える。そこで、運送の用に供する部分と運送以外の用に供する部分が平面的又は重層的に混在する場合に適用する新たな評価方法を考察することとする。具体的には、現行固定資産評価基準第1章第10節三に定める鉄軌道用地が運送以外の用にも利用されている場合にも、原則として「雑種地(鉄軌道用地)」として扱い、「鉄軌道用地の評価」の一類型として、「複合的利用に供する鉄軌道用地の評価」の項目を新たに設けることを提案する。

(3) 「駅舎等」の範囲と複合的利用

当部会において、「駅舎等の範囲」並びに「駅舎等用地の範囲」が論点として提示され、議論が行われてきた。しかしながら、後述するように、「複合的利用に供する鉄軌道用地」の評価については、いわゆる「按分方式」を提案することとしていることから、これらの論点については、「複合的利用に供する建物」という観点から整理する必要がある。

① 「複合的利用に供する建物」の範囲

鉄道施設に運送以外の用に供する部分があれば、当該建物は複合的利用に供されており、当該敷地は「複合的利用に供する鉄軌道用地」となる。

その際、その判定を行う建物の範囲については、現況・利用目的等により、区分が可能であれば区分し、区分された建物ごとに判断を行うこととする。

また、複合的利用か否かの判断に当たっては、運送以外の用に供する部分が僅少である場合には、その実態と評価実務の煩雑さを考慮し、従来どおりの評価方法を継続すべきであると考えるが、その規模については実情を踏まえ、面積による明確な基準が決定されるべきである。

なお、商業ビルに小規模な鉄道施設がある場合についても、前記と同様、鉄道施設はないものとし、宅地として評価が行われるべきものであり、その規模についても、実情を踏まえ、面積による明確な基準が決定されるべきである。

② 敷地の範囲

「複合的利用に供する建物」の敷地の範囲については、現況・利用目的等により区分された当該建物の敷地の範囲である。当該建物がいわゆる人工地盤面上にある場合については、人工地盤面上での建物の敷地を

単位とし、地表面へ水平投影した範囲とするのが適当である。

また、今回の実地調査でも明らかになったように、鉄軌道用地内の筆界は必ずしも現況の土地利用と一致していない場合もあり、そのような場合には、利用状況等を踏まえた一体としての評価を行うのが適当と思われる。

(4) 「複合的利用に供する鉄軌道用地」の評価について

鉄軌道用地については、沿接する土地の価額の3分の1に相当する価額によってその価額を求める現行の評価方法を維持しつつ、運送の用と運送以外の用の「複合的利用に供する鉄軌道用地」の評価について、具体的な評価方法は次のとおりとするべきである。

① 「複合的利用に供する鉄軌道用地」の地積の按分

運送の用に供する部分の延べ床面積等と運送以外の用に供する部分の延べ床面積等との割合で按分するものとする。

なお、例えば橋上駅又は高架下駅が複合的利用をされている場合には、線路敷・プラットホーム部分の面積については運送の用に供する部分の面積に算入するものとする。

② 「複合的利用に供する鉄軌道用地」の評価額の算出

運送の用に供する部分に相当する地積と運送以外の用に供する部分に相当する地積とについてそれぞれ対応する評価額を求め、その合算額により評価額を求めるものとする。

ア 運送の用に供する部分に相当する地積に対応する評価額の算出

運送の用に供する部分に相当する地積については、従来どおり、「複合的利用に供する鉄軌道用地」を含む鉄軌道用地の沿接する土地の価額の3分の1に相当する価額で求めることとする。

ところで、今回の問題提起の要因の一つは、「商業施設が入る駅」の周辺事業者が有する税負担に対する不公平感にある。すなわち、「鉄道の駅敷地について、周辺の地域に比べ、固定資産税の評価が5分の1から15分の1というように大幅に軽減されており、税負担面において公平性を欠いている」と主張されている点に表れている。

しかしながら、これは、現行の鉄軌道用地の評価方法が、「沿接する

土地の価額の3分の1に相当する価額によって」求めることとしており、実際には、鉄軌道用地が沿接する路線価の加重平均を基に同一単価で評価を行っていることから、鉄軌道用地を一筆一筆、周辺の土地の価額と比較した場合、周辺の土地の価額が当該加重平均額より高いところでは鉄軌道用地の評価水準が相対的に低くなることによるものである。

そこで、今回の評価方法の見直しに当たっては、「商業施設が入る駅」の敷地のうち、運送の用に供する部分は「附近の土地の価額の3分の1の価額」、運送以外の用に供する部分は「附近の土地の価額に比準した価額」で評価されていることを明確にするために、(i)「商業施設が入る駅」の敷地部分を他の鉄軌道用地から分離し、(ii)「商業施設が入る駅」の敷地部分については、運送の用に供する部分と運送以外の用に供する部分とに按分し、(iii)運送の用に供する部分相当については「附近の土地の価額の3分の1」で、運送以外の用に供する部分相当については「附近の土地の価額に比準した価額」で、それぞれ評価額を算出していくことを考え方の基本理念としたものである。

ただし、(i)現実の評価実務においては、「商業施設が入る駅」の敷地部分を分離して評価することにより、それ以外の本来の鉄軌道用地部分の評価もすべて見直すことが必要となる煩雑さを避けるため、また、(ii)実際には鉄軌道用地のうち運送の用に供する部分の評価総額としては、「商業施設が入る駅」の敷地部分を分離して評価しても評価総額には影響を与えないことから、鉄軌道用地のうち運送の用に供する部分の評価は、従前どおり沿接する土地の加重平均をベースに用いる方法とする。

- イ 運送以外の用に供する部分に相当する地積に対応する評価額の算出
- 運送以外の用に供する部分に相当する地積については、当該土地が「雑種地」の一種であることに鑑み雑種地一般の評価方法を適用することが適当であり、「附近の土地の価額」に比準して求めることとする。なお、実際の評価の運用に当たっては、「複合的利用に供する鉄軌道用地」は、宅地評価における市街地宅地評価法適用地域に存することが多いと思われるので、近接の路線価を基準に評価を行うものとする。

なお、現実の「複合的利用に供する鉄軌道用地」の利用形態は多様であることから、必要に応じて、当該土地の利用状況、形状及び土地利用上の阻害要因の状況などを考慮して評価を行うものとする。

会 議 資 料 一 覧

【第 1 回】

- ① 鉄軌道用地に係る評価の概要（事務局）…………… 19
- ② 東京都からの問題提起（安田委員）…………… 29

【第 2 回】

- ③ 鉄軌道用地の課税に関する論点整理（濱田委員）…………… 39

【第 3 回】

- ④ 鉄軌道用地評価部会論点整理（事務局）…………… 57
- ⑤ 論点整理について（井出委員）…………… 69
- ⑥ 鉄軌道用地の評価について（メモ）（河合委員）…………… 75
- ⑦ 鉄軌道用地評価部会論点整理に関する意見及び疑問点（濱田委員） …… 83
- ⑦－ 2 鉄軌道用地評価部会論点整理（濱田委員）…………… 91
- ⑦－ 3 鉄軌道用地評価部会における委員の質問に関する事務局による調
査・報告の要望（濱田委員）…………… 99
- ⑧ 論点に対する東京都の意見（吉田委員）…………… 103
- ⑨ 鉄軌道用地評価部会論点整理に対する大阪市の意見（吉村委員） …… 105
- ⑨－ 2 駅形態イメージ図（大阪市の意見）（吉村委員）…………… 109

【第 4 回】

- ⑩ 参考人の意見書等の提出について（濱田委員）…………… 113
（別紙）
- ⑩－ 2 一橋大学大学院法学研究科 水野忠恒教授の論評
「駅ナカビジネスと固定資産税」
（編集・発行財団法人地方財務協会「地方税」2006 年 10 月号に掲載） … 115
- ⑩－ 3 一橋大学大学院商学研究科長・商学部長 山内弘隆教授の意見書
「駅施設の課税問題について」…………… 129

鉄軌道用地に係る評価の概要

総務省自治税務局資産評価室

目次

1. 固定資産税における土地の評価方法	2
2. 鉄軌道用地の評価について	3
(参考) 固定資産評価基準	4
3. 鉄軌道用地の評価の沿革	5
4. 鉄軌道用地の評価額の算定方法(例)	6
5. 現行の鉄軌道用地の評価の考え方について	7
6. 想定される論点	8

固定資産税における土地の評価方法

1 固定資産税における評価

固定資産税の課税標準 = $\frac{\text{固定資産の価格}}{\text{固定資産の評価並びに評価の実施の方法及び手順を定めなければならない。}}$

価格を決定するための作業 = 評価

2 固定資産評価基準

○ 総務大臣は、固定資産の評価並びに評価の実施の方法及び手順を定めなければならない。

(地方税法第388条第1項)

「固定資産評価基準」

○ 市町村長は、固定資産評価基準によって価格を決定しなければならない。(地方税法第403条第1項)

3 固定資産評価基準が定める土地の評価方法

- 売買実例価額を基準として評価することとしている。
- 具体的な土地の評価は、地目別に定められた評価方法によって行う。
 - ・路線価方式 …………… 宅地
 - ・標準地比準方式 …………… 田、畑、宅地、山林
 - ・売買実例地比準方式 …… 池沼、牧場、原野、雑種地
 - ・近傍地比準方式 …………… 宅地、池沼、牧場、原野、雑種地、市街化区域農地、介在農地、介在山林、鉱泉地
 - ・その他 …………… 鉱泉地、雑種地(鉄軌道用地、外)

鉄軌道用地の評価について

鉄軌道用地の評価は、当該鉄軌道用地に沿接する土地の価額の3分の1に相当する価額によって、その価額を求めるとする。（固定資産評価基準第1第10節三）

◎ 評価割合(3分の1)の理由(鉄軌道用地の減価要因)

- ① 帯状に細長い形状から、付近の整形の土地と比較して利用価値が一般的に相当低いため。
- ② 土地の利用が鉄軌道用地に限定され、他の用途へは実質的に変換が不可能なことから、周辺の土地に比べ強く制約を受けているため。

◎ 鉄軌道用地の範囲

- ① 線路敷(工場の敷地内にあるものを除く。)の用に供する土地
- ② 停車場建物、転遷車台、給炭水設備、給油設備、検車洗浄設備、乗降場又は積卸場の用に供する土地
(百貨店、店舗その他専ら鉄道又は軌道による運送の用に供する建物以外の建物の用地として併用する土地を除く。)
- ③ ①及び②の土地に接する土地で、変電所、車庫、倉庫(資材置場を含む。)、踏切番舎又は保線区、検車区、車掌区、電力区、通信区等の現業従業員の詰所の用に供するもの

※ 鉄軌道用地の評価については、評価割合以外は、昭和38年制定当時から基本的に変更はない。
(「範囲」については、当初依命通達に規定。平成12年度より評価基準に規定。)

(参考)

固定資産評価基準第1章 第10節

三 鉄軌道用地の評価

次に掲げる鉄軌道の用に供する土地（以下「鉄軌道用地」という）の評価は、当該鉄軌道用地に沿接する土地の価額の3分の1に相当する額によつてその価額を求める方法によるものとする。この場合において、「当該鉄軌道用地に沿接する土地の価額」は、当該鉄軌道用地をその沿接する土地の地目、価額の相違等に基づいて区分し、その区分した鉄軌道用地に沿接する土地の価額、その区分した鉄軌道用地の地積等を総合的に考慮して求めるものとする。

- 1 線路敷(工場の敷地内にあるものを除く。)の用に供する土地
- 2 停車場建物、転・遷車台、給炭水設備、給油設備、検車洗浄設備、乗降場又は積卸場の用に供する土地（百貨店、店舗その他専ら鉄道又は軌道による運送の用に供する建物以外の建物の用地として併用する土地を除く。）
- 3 前各号の土地に接する土地で、変電所、車庫、倉庫（資材置場を含む。）、踏切番舎又は保線区、検車区、車掌区、電力区、通信区等の現業従事員の詰所の用に供するもの

鉄軌道用地の評価の沿革(昭和38年以降)

昭和38年度 地方税制改正

【地方税法】

- ・ 据置年度であるが、鉄軌道用地について旧固定資産評価基準により評価替えを実施
(昭和38年度分の固定資産税に限り適用)

【旧固定資産評価基準】

- ・ 鉄軌道用地の比率割合を「8割」から「5割」に改正

【地方税法施行規則】

- ・ 鉄軌道用地の範囲について規定

昭和38年12月25日 現行固定資産評価基準の制定

- ・ 昭和39年度分の固定資産税から適用
- ・ 鉄軌道用地の比率割合は「2分の1」
- ・ 鉄軌道用地の範囲については、「固定資産評価基準の取扱いについて(依命通達)」に規定

昭和48年7月23日 固定資産評価基準の一部改正

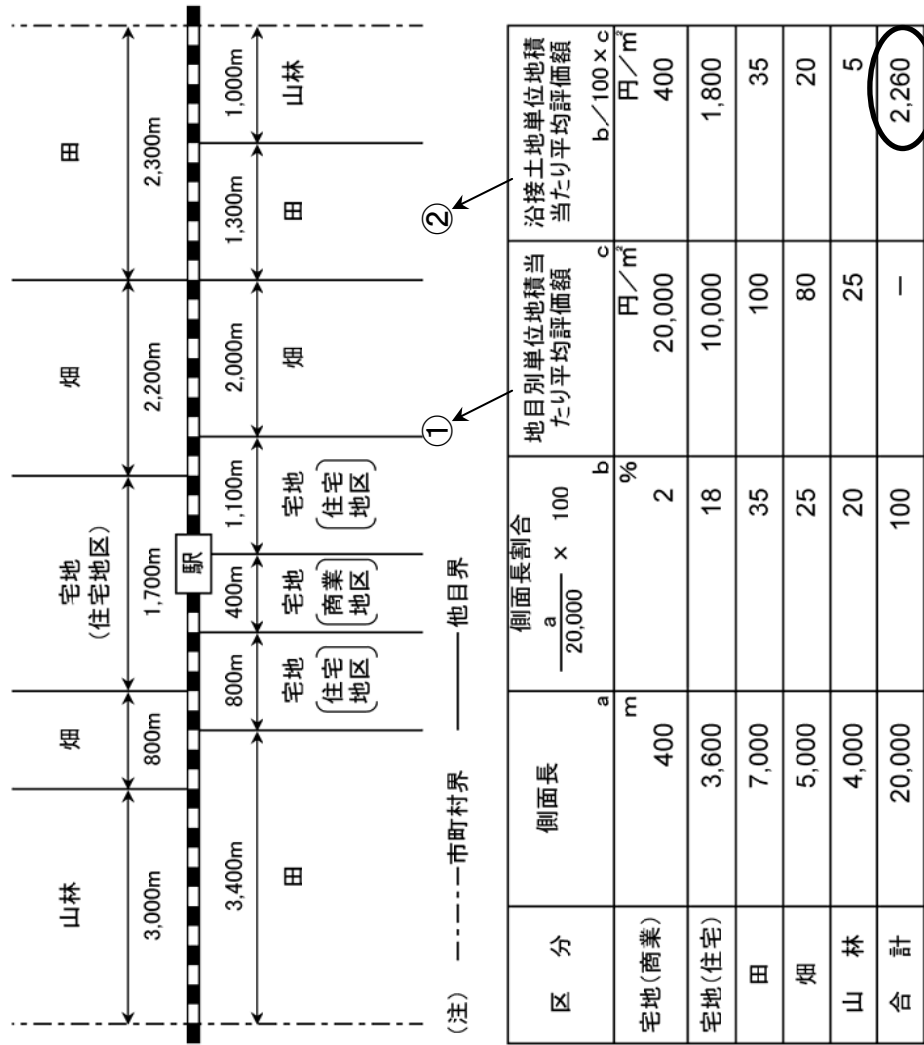
- ・ 昭和48年度分の固定資産税から適用
- ・ 鉄軌道用地の比率割合を「3分の1」に改正

平成12年1月28日 固定資産評価基準の一部改正

- ・ 鉄軌道用地の範囲については、「依命通達」を廃止し、「固定資産評価基準」に規定

鉄軌道用地の評価額の算定方法(例)

- ① 沿接する土地を地目別にまとめてそれぞれの平均的な単位地積当たり価額を求める。
- ② 各地目別にそれぞれ対応する鉄軌道用地の地積率あるいは側面長割合を乗じたものの総和により当該鉄軌道用地に沿接する土地の単位地積当たり価額を求める。
(本例は側面長割合による場合)
- ③ これに3分の1及び当該鉄軌道用地の総地積を乗じて、当該鉄軌道用地の評価額を求める。



③
$$\text{評価額} = 2,260 \text{円} / \text{㎡} \times \frac{1}{3} \times \text{総地積}$$

現行の鉄軌道用地の評価の考え方について

1 停車場建物用地の取扱い

(固定資産評価基準第1章 第10節 三 第二号の解釈)

- ・ 停車場建物を始め、第二号に掲げる施設の用に供する土地は、鉄軌道用地として扱う。
- ・ しかしながら、停車場建物の用に供する土地と百貨店・店舗等の建物の用に供する土地が同一敷地である場合には、次のように扱うことになる。
 - ① 停車場建物と百貨店・店舗等の建物が別棟と認定できる場合は、現況に応じて、別地目（鉄軌道用地と宅地）として分けて評価を行う。
 - ② 停車場と百貨店・店舗等が一体の建物である場合は、「専ら…運送の用に供する」か否かで判断する。すなわち、運送の用に供する部分が8割未満の場合、鉄軌道用地から除き、宅地として評価を行う。
なお、宅地として評価する場合においても、鉄軌道があることによって土地利用に制約があり、減価が認められる場合には、適宜補正を行うことが適当である。

2 高架下土地の取扱い

- ・ 高架下を他の用途（店舗や駐車場）として利用している場合には、当該地目は、その利用状況（宅地や雑種地）に応じて認定する。
- ・ ただし、上に鉄軌道があり、周辺の土地と同様の利用はできないことを考慮し、評価上減価補正を行うことが適当である。

想定される論点

1 駅舎等用地の範囲

① 駅舎等の範囲

- ・ 駅形態として地上駅、橋上駅、高架下駅などが考えられる。
- ・ また、商業施設等が併設されている場合でも、駅ビルのようなものから、いわゆる「駅ナカ」のようなものである。これらの状況を総合的に考慮しながら、どこまでを一つの駅舎等として取り扱うことになるのかが課題。

駅は、ホーム、乗車券・特急券などを発売する出札口、お客さまが持ち乗車券類を確認する改札口、新聞・雑誌等の物品を売る売店、お問い合わせに答える案内所、お客さまのための待合所、トイレ、駅員の執務室などの建造物で構成されます。このうちホームを除く機能を集めた建物を駅舎と呼びます。
(民鉄協HP・民鉄用語辞典より)

② 敷地の範囲

- ①の状況を踏まえながら、当該駅舎等の敷地の範囲をどのように認定するのか。

2 運送以外の用に供されている部分のある駅舎等の敷地の評価

① 運送以外の用に供されている部分のある駅舎等の範囲

どのような駅舎等を「運送以外の用に供されている部分のある駅舎等」というのか。

② 当該駅舎等の敷地の評価方法

[※ 納税者の理解を得やすく、かつ、固定資産税評価事務も対応可能な制度であることに留意が必要]

鉄軌道用地の評価に係る問題提起

1. 鉄軌道用地として評価する土地の範囲

- ① 線路敷の用地
- ② 停車場建物、乗降場等の用地（後記4の除外あり）
- ③ 変電所、車庫等又は現業従業員詰所の用地

2. 鉄軌道用地の評価方法

- 当該鉄軌道用地に沿接する土地の3分の1に相当する価額

3. 店舗施設を併設する停車場建物等の状況

- ① 大規模な駅では、駅全体に占める店舗の割合は一般に低いが、店舗施設の規模としては大きい場合がある
- ② 駅舎等建物の中に鉄道施設と店舗施設が混在し、区分が困難な場合が多い
- ③ 大規模な駅では、駅舎等建物の上部や地下の空間の利用が進み、鉄道施設と店舗施設とが重層化している場合がある
- ④ 「駅ビル」は、駅舎に隣接する場合だけでなく、駅舎に上乗りする場合があります。あり、いずれも店舗施設の大部分は「駅ビル」に集積している

4. 停車場建物の用地から除外される土地

百貨店、店舗、その他専ら鉄道又は軌道による運送の用に供する建物以外の建物の用地として併用する土地を除く（前記1. ②の除外規定）

- 従来、停車場建物等の総床面積に対する店舗等の面積の割合が2割を超える場合、当該停車場建物等の敷地は宅地になるものと解釈

「併用する土地」の評価

- 「併用する土地」の評価に際しては、鉄道及び店舗が混在する建物の敷地全体を一画地*として評価することとし、正面路線価に対し何らかの補正率を適用

【東京都が設定した補正率】

総床面積に対する 鉄道施設の割合	20%未満	20%以上 50%未満	50%以上 80%未満	80%以上
駅舎補正率	0.90	0.75	0.55	0.40

*都においては純然たるプラットホームは「併用する土地」から除外

「併用する土地」の範囲

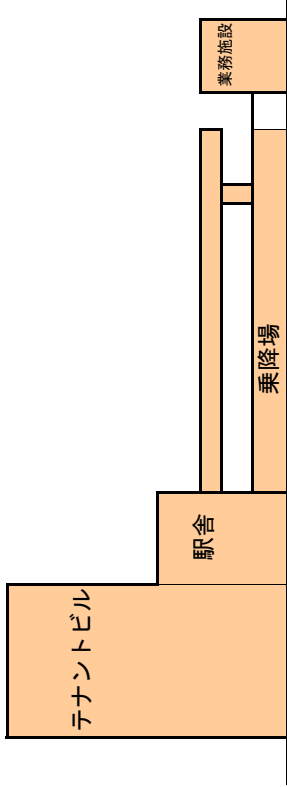
- 総床面積に対する店舗面積の割合は2割に満たないが、店舗面積が数万㎡に及ぶような大規模駅においても、この敷地を鉄軌道用地で評価してよいか

【都内の駅の例】

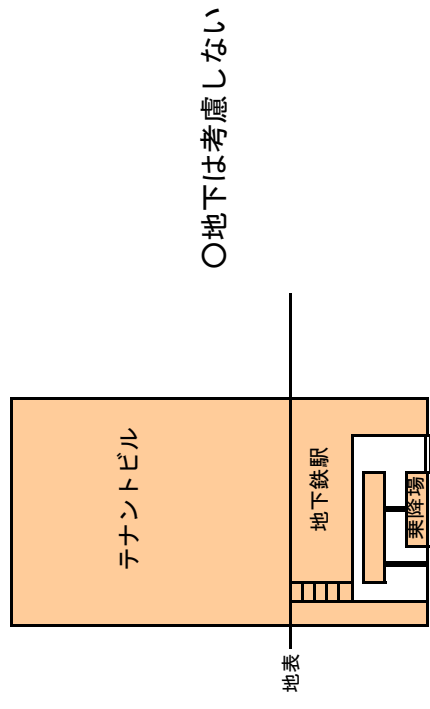
	総床面積	店舗面積	割合
A 駅	300,000㎡	20,000㎡	7%
B 駅	700㎡	150㎡	21%

*面積は概数である

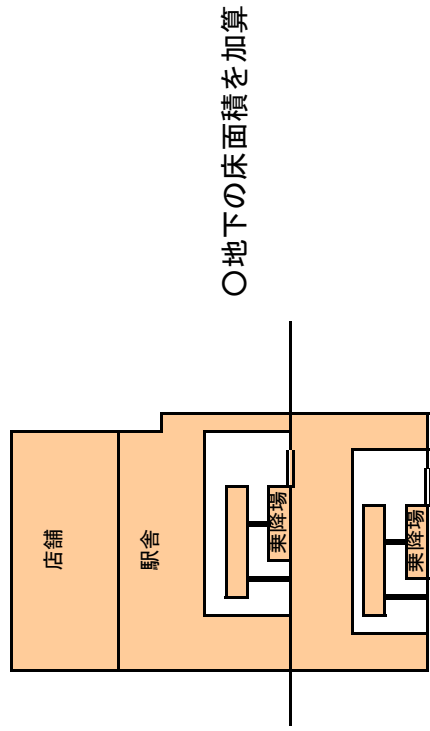
- 店舗の割合で「併用する土地」を判断する際、駅及び店舗の「床面積」の範囲はどうか考えるか
- 地上駅と地下駅が一体化した建物の場合、地下鉄駅との均衡はどう考えるか



○店舗割合は建物全体で考えるか、分けて考えるか



○地下は考慮しない



○地下の床面積を加算

鉄軌道用地に係る固定資産評価の見直しについて

現行の取扱い

○地 目：鉄軌道用地

○評 価：沿接する宅地の1/3評価

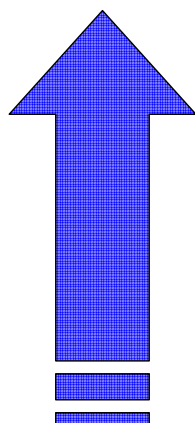
見直し予定

(近隣宅地との均衡)

○対 象：一定規模以上の店舗等がある鉄道駅及び高架下

○地 目：宅地

○評 価：鉄道施設の占める割合に応じた評価とする。



状況の変化
駅ナカビジネス
の展開

付近宅地との
評価の不均衡
(最大15倍の差)

不均衡是正
への要望
(商工団体※等)

※H18.5 商工団体から都知事あて要望書提出

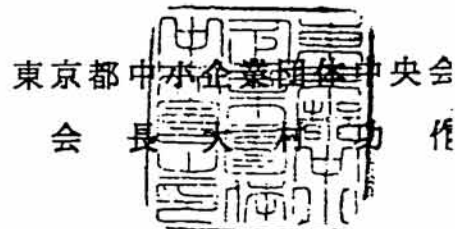
- 東京商工会議所
- 東京都商工会連合会
- 東京都中小企業団体中央会
- 東京都商店街振興組合連合会
- 東京都商店街連合会



平成18年5月8日

東京都知事

石原慎太郎 殿



固定資産税に関する要望書

時下 ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

本会の事業運営につきましては、平素から、格別のご指導を賜り、厚くお礼申し上げます。ご承知のとおり、本会は昭和31年設立以来、一貫して、東京都内の商店街組合を含む中小企業組合の設立、育成、振興支援に努めているところであります。

しかし、近年、各駅構内に多数のテナントが進出する、いわゆる「駅カビビジネス」が活発になり、近隣の商店街の客足が遠のくなど、中小小売店は多大な影響を受けております。

本会といたしましては、近隣の商店街と駅構内のテナントが、お互いに適正な競争を行いつつ、地域全体の繁栄と発展に、今後とも努力していく所存ではありますが、言うまでもなく、その前提として、税負担をはじめとした、公平・公正性の確保が不可欠であると考えます。

しかしながら、先般、新聞等で報じられたところによりますと、鉄道の駅等につきましては、周辺の地域に比べ、固定資産税の評価が5倍から15倍の格差があり、税負担の面で公平性を欠いているとのことです。このことは、地域商店街から見ますと、到底、納得できるものではありません。

つきましては、東京都知事におかれましては、公平・公正な競争の観点からも、これら固定資産税の負担につきまして、早急に、適正な見直しを行っていただきますよう、強く要望いたします。



18東商工連総第33号
平成18年 5月 8日

東京都知事
石原 慎太郎 様

東京都商工会連合会
会長 桂 教 ヲ

要 望 書

平素より、中小企業の振興並びに商工会の組織運営・事業活動等に関し特段のご支援、ご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、当連合会は設立以来、東京都内における中小企業者の育成と地域経済の振興発展にその役割を果たして参りました。

昨今、大企業を中心とした景気回復が伝えられておりますが、当連合会傘下の商工会地域における中小企業、特に小規模事業者にあってはまだまだ景気回復の域には達しておらず、むしろ商店街等においては廃業による空店舗の増加と厳しい経営環境が続いております。

このような状況の中、近年、鉄道事業者による「駅ナカビジネス」、いわゆる駅構内に数多くのテナントを誘致し、ショッピングモールを形成するなど本事業が益々活発になりつつあります。

この事業が更に活発化することにより、地域商店街等においても客足が遠のくなど経営上にも大きな影響を受けるものと思われまます。

当連合会としては、お客様へのサービス向上により地域商店街と駅構内のテナントが適正な競争を行ないつつ、共存共栄に努めて参りたいと思ひますが、その前提としては税負担等をはじめとして競争条件の公平公正性の確保が必要不可欠と考えます。

鉄道事業者であるということで施設用地に対する路線価が低く抑えられ固定資産税も周辺地域の5分の1から15分の1というように大幅に軽減されている実態がマスコミでも報道されています。

税負担面において大きく公平性を欠いており、地域商店街側からすれば到底納得できるものではありません。

貴職におかれましては、公平公正な競争を促進する観点からも、固定資産税の負担につきまして、早急に適正な見直しを行なわれますよう謹んで要望いたします。

衆議院会議録情報

第046回国会 地方行政委員会 第7号

昭和三十九年二月十一日（火曜日）

理事 安井 吉典君

自治事務官（税務局固定資産税課長）石川 一郎君

○安井委員 鉄道や軌道用地の問題について、この幅はどれくらい見ておられるわけですか。というのは、鉄道用地に沿接する土地の価額の二分の一に相当する金額によって評価されるわけですね。ところが、二分の一という特例があるわけですから、その幅をあまり多く見ることによって、そこに住宅を建てるような不心得な者ができたら困るわけです。ですからその幅というものは、二分の一の特例に対する一応幅の基準があるのですか。

○石川説明員 鉄軌道用地というように定義されておりましたが、たとえば駅舎が建っておりますとか、ターミナルのようなところもございます。そうした実際的には宅地と認められるようなものは、当然これは例外的鉄軌道用地の評価をやっていきたいと思っております。

鉄軌道用地の課税に関する論点整理

平成18年8月7日
東日本旅客鉄道株式会社

弊社は、会社発足以来、法令に則って適正に納税を行ってまいりました。固定資産税につきましても、関係法令に従い、納税義務を果たしていくというスタンスに変わりはございませんが、今回の東京都の鉄軌道評価の見直しにつきましては、課税方法や手続等に関して、いくつかの疑問点がございまして、それらを明らかにしていただき、法令に則った適正な課税を実現していただきたいと考えております。鉄道事業者として納税者の立場から、鉄軌道用地の課税に関する疑問点等を申し上げますので、委員の皆さまの論点整理をお願いいたします。

鉄軌道用地の課税に関する2つのポイント

I. 社会・経済上のポイント

1. 鉄道事業の特殊性
2. 駅周辺の商店街の皆さまとの共存共栄

II. 法律上のポイント

1. 地方税法
2. 固定資産評価基準
3. 東京都の鉄軌道評価見直し案の変遷
4. 課税実務上の問題
5. 課税の透明性の確保

I. 社会・経済上のポイント

1. 鉄道事業の特殊性 (1) 鉄道ネットワーク

○現に営業している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に配慮【平成13年11月7日国土交通省告示第1622号】

○鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするときは、廃止の日の1年前までに、国土交通大臣に届出が必要【鉄道事業法第28条の2】

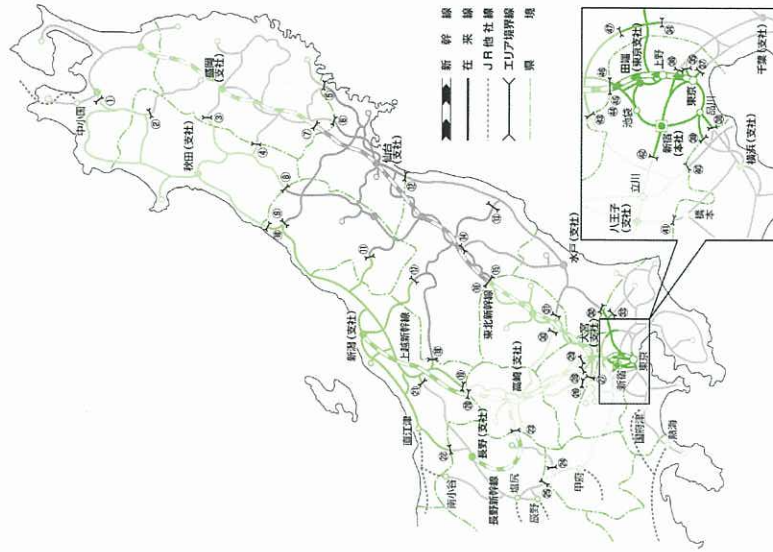
○鉄道抵当法の規定

「会社ハ抵当権ノ目的ト為ス為鉄道ノ全部又ハ一部ニ付鉄道財団ヲ設クルコトヲ得」

【鉄道抵当法第2条第1項】
※鉄道の一部についても財団の設定はできるが、その一部鉄道は独立営業に堪えうるだけの設備を有することが鉄道抵当法の趣旨から必要と解されている【鉄道抵当法 特別法コメントール P5】

「鉄道財団ハ之ヲ一箇ノ物ト看做ス」【鉄道抵当法第2条第3項】

※鉄道設備物件を個々に担保評価する場合はこれを組織して一有機体（鉄道財団）として評価する場合に比し著しく低価となるおそれがある【鉄道抵当法 特別法コメントール P2】



I. 社会・経済上のポイント

(2) 駅の設備改良等とエキナカ店舗の設置

①エキナカ店舗の位置づけ

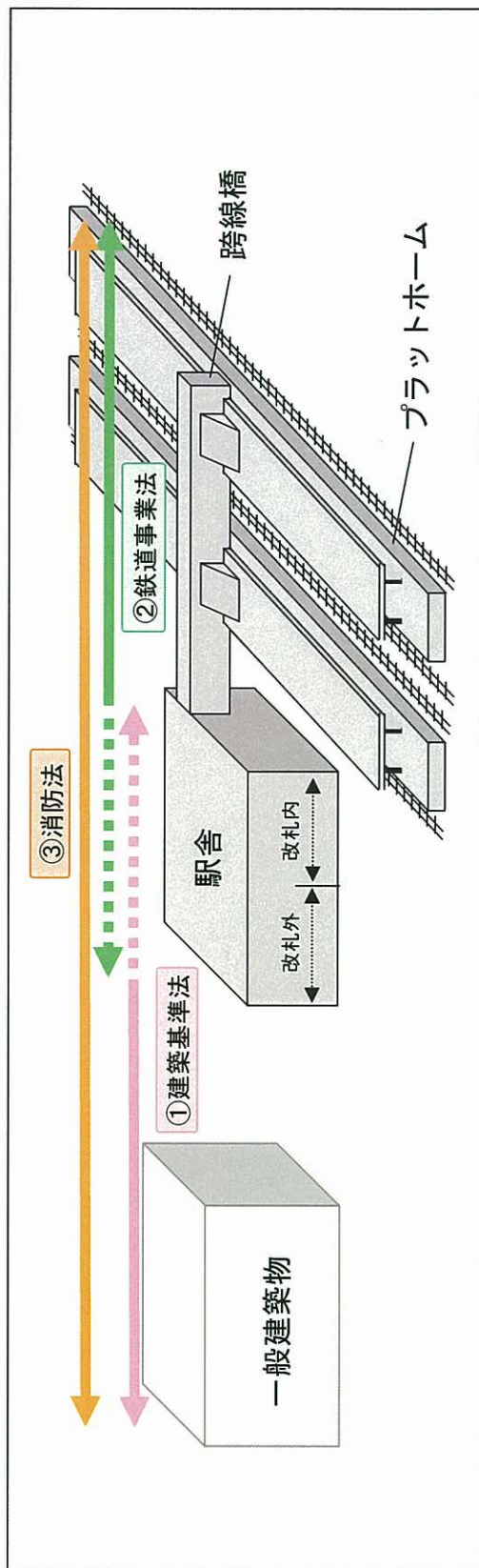
○「21世紀の新しい駅づくり ステーションルネサンス」の一環として、利用しやすい駅をつくるための設備改良等と併せ、鉄道を利用するお客さまの利便に供する店舗を設置

②駅の設備改良等（品川駅の例）



I. 社会・経済上のポイント

(3) 駅舎に係る法令等の規定



① 建築基準法の規定

○ 鉄道施設は一部建築基準法の対象外

建築物 … 鉄道及び軌道の線路敷地内の運転保安に関する施設並びに跨線橋、プラットホームの上部…を除く

【建築基準法第2条第1号】

③ 消防法の規定

○ 防火対象物により消防用設備等の設置基準が異なる

・ 車両の停車場における消防用設備等の設置基準の例

スプリングラー設備…設置義務なし

(百貨店・店舗等では、防火対象物の用途に供される部分の床面積の合計が3,000㎡以上のものの階のうち、当該部分が存する階)

自動火災報知設備、漏電火災警報器…延べ面積500㎡以上
(百貨店・店舗等では、延べ面積300㎡以上)

【消防法施行令第…】※消防法施行令第…の規定は多岐にわたるため、一般的な例を記載

② 鉄道事業法の規定

・ 鉄道施設の設置基準の例

旅客用通路及び旅客用階段の幅は、旅客の流動に支障を及ぼすおそれのないものでなければならない

【鉄道に関する技術上の基準を定める省令第37条第1項】

④ 大規模小売店舗立地法における店舗の範囲

・ 駅改札口内の店舗は、それらの間の通路は主として電車等の利用客が通行すると考えられるため、その利用形態等からみて公共の用に供される道路その他の施設によって隔てられているとして扱い、当該改札口内の店舗については一区画ごとに一の建物としてみる…

・ コンコース自体は店舗面積としないが、その中にある売店等は小売業を行うための店舗として取り扱う…

【経済産業省商務情報政策局流通政策課「大規模小売店舗立地法についての質問及び回答集」〔第3版：改定指針対応版〕】

I. 社会・経済上のポイント

2. 駅周辺の商店街の皆さまとの共存共栄

上野エリアにおける取り組み

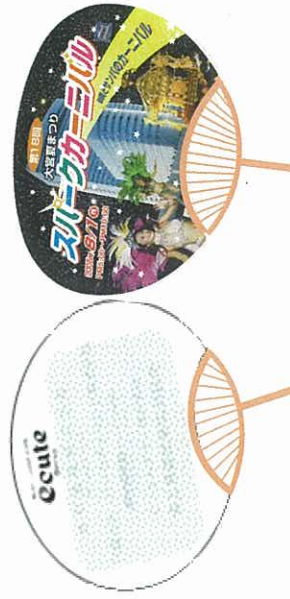
- 地元の方々と継続的に意見交換を行う中で「駅、地元商店街、文化施設が三位一体となって街の発展のために努力することが共存共栄につながる。駅は街の玄関口であり、駅の利便性向上と駅周辺の環境整備を行ってほしい」とのご要望をいただき、ペDESTリアンデッキとの接続、タクシー乗降場の整備、周辺案内サインの設置、ガード下と地下道の美化を実施
- 上野観光連盟、上野中央通り商店会への入会（平成14年3月）
- 「桜まつり」「うえの夏まつり」への協賛（平成14年～）

品川エリアにおける取り組み

- ステーションコンサートでの地元大学等の楽団による演奏（平成17年10、11、12月、平成18年5、6、7月）
- 販売促進キャンペーンでの地元演奏者とのコラボレーション（平成18年7月）

大宮エリアにおける取り組み

- さいたま商工会議所への入会（平成17年3月）
- 大宮夏まつり「スパークカーニバル」への協賛（平成17年8月）
- 大宮薪能への協賛（平成18年5月）
- 地元取引先の展開
- イベントボックスでの地元ショップの紹介



赤羽エリアにおける取り組み

- 地元自治体からのご要請により駐輪場を設置し「赤羽駅周辺放置自転車追放クリーニングキャンペーン」に協力
- 地元町内会からのご要望によりセレモニエホールを設置



小岩エリアにおける取り組み

- 地元自治体からのご要請により駐輪場を拡張整備

Ⅱ. 法律上のポイント

1. 地方税法

(1) 地方税法における固定資産の価格

○土地に対して課する固定資産税の課税標準は、当該土地に係る賦課期日における価格

【地方税法第349条第1項】

○価格とは「適正な時価」をいう【地方税法第341条第5号】

(2) 固定資産評価基準の法的性質

○総務大臣は、固定資産の評価の基準並びに評価の実施の方法及び手続（以下「固定資産評価基準」という。）を定め、これを告示しなければならない【地方税法第388条第1項】

○市町村長は、…第388条第1項の固定資産評価基準によつて、固定資産の価格を決定しなければならない【地方税法第403条第1項】



固定資産評価基準の法的性質については、**委任命令として法規範性を有する**と解される

(3) 固定資産評価基準に違反した評価の法的効果

○地方税法第403条第1項は、市町村長が、固定資産評価基準に違反して固定資産の台帳登録価格を決定することを許容していない【福岡地裁昭和52年9月14日判決及び東京地裁平成8年9月30日判決】

○仮に固定資産評価基準に違反して台帳登録価格の決定がなされた場合には、（固定資産評価基準に従っていれば評定されていたであろう価格が台帳登録価格を上回るものと認められない限り、）「適正な時価」の範囲内か否かにかかわらず、地方税法第403条第1項ないし固定資産評価基準違反として当該台帳登録価格の決定は違法【東京地裁平成8年9月30日判決】



市町村長による固定資産税の課税に関する土地の価格の決定は、**固定資産評価基準に合致していることが法律上必要**

Ⅱ. 法律上のポイント

2. 固定資産評価基準

(1) 土地の評価の基本

○土地の評価に当たっては、

- ①土地がどの地目に該当するか**の認定**を行ったうえで、
- ②**地目ごと**に**固定資産評価基準**が定める**評価方法**に基づいて**評価**を行わなければならない

【固定資産評価基準第1章第1節一】

土地の評価は、次に掲げる土地の地目の別に、それぞれ、以下に定める評価の方法によつて行うものとする

- (1) 田 (2) 畑 (3) 宅地 … (10) 雑種地 ※鉄軌道用地は雑種地に含まれる

(2) 地目認定

○地目の認定は、原則として一筆ごと【固定資産評価基準第1章第2節一等】

○地目は、土地の現況及び利用目的に重点を置いて認定

【固定資産評価基準第1章第1節一】

○地目の認定に当たっては、**土地全体としての状況いかに着眼し**、一般の社会通念に照らし、客観的に妥当と認められる地目を付することが必要【固定資産評価基準解説（土地篇）P18】

○一筆の土地が、相当の規模で二以上の全く別個の用途（例えば、1000平方メートルの土地で700平方メートルを畑に、残り300平方メートルは住宅地）に利用されているときには、これらの利用状況に応じて区分し、それぞれに地目を定める【固定資産評価基準解説（土地篇）P18】

○隣接する二筆以上の土地について、一体利用を理由として現況に反して地目を認定することはできない【東京地裁平成10年3月19日判決】

【不動産登記法第34条（土地の表示に関する登記の登記事項）】

登記事項

- 一 土地の所在する市、区、郡、町、村及び字
- 二 地番 三 地目 四 地積

【不動産登記法第35条（地番）】

地番を付すべき区域を定め、**一筆の土地ごと**に地番を付さなければならない

一筆ごとの**地目の認定を原則とし、土地全体としての状況いかに着眼**

【不動産登記事務取扱手続準則第68条（地目）】
土地の現況及び利用目的に重点を置き、部分的にわずかな差異の存するときでも、土地全体としての状況を観察して定める

Ⅱ. 法律上のポイント

ポイント① 一筆ごとの地目認定

東京都の説明

○一筆の原則という話があったが、基本的には土地がどういう利用、一固まりのまとまった利用がどの範囲まであるかというのが地目を考える上での前提…一般的には不動産鑑定上もそのような理解がされている。社会通念上もその範囲…

【第1回評価部会議事録】

○複数筆の土地であっても建物の敷地として一体として利用されている場合は、これを「一画地」として宅地として評価すべき…

【東京都主税局 平成17年9月8日「鉄軌道用地の評価・課税の適正化について」】

総務省の説明

○原則一筆としているが、筆は人為的に引かれている線なので、地目の認定は土地全体で評価をすべきというのが基本的な考え方…【第1回評価部会議事録】

当社の考え

○固定資産評価基準では、地目の別に評価方法が定められており、「画地」は地目の認定の後に出てくる評価方法における概念

【固定資産評価基準第1章第1節一及び第1章第3節二(一)1(3)】

○地目の認定は、原則として一筆ごと

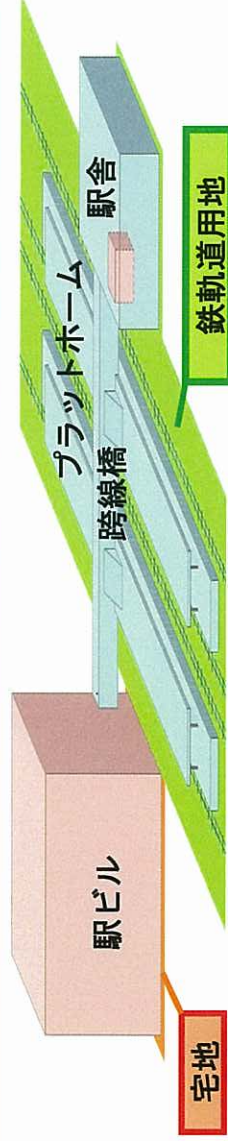
【固定資産評価基準第1章第2節一等】

○地目の認定に当たっては、土地全体としての状況いかに着眼し、一般の社会通念に照らし、客観的に妥当と認められる地目を付することが必要

【固定資産評価基準解説（土地篇）P18】

○一筆の土地が、相当の規模で二以上の全く別個の用途（例えば、1000平方メートルの土地で700平方メートルを畑に、残り300平方メートルは住宅地）に利用されているときには、これらの利用状況に応じて区分し、それぞれに地目を定める

【固定資産評価基準解説（土地篇）P18】



従来から駅と駅ビルの敷地は区分して地目認定・評価が行われている

Ⅱ. 法律上のポイント

ポイント② 駅と駅ビルの敷地の区分

東京都の説明

○固定資産評価基準の本来的解释に拠れば駅舎と駅ビルを併用する土地は併せて宅地認定するところであるが、**(中高層の駅ビルが存する駅は、)従前から取扱いを考慮するとともに納税者の税負担増にも配慮し、別画地として認定**…

【東京都主税局 平成18年2月3日「駅（停車場建物）の地目認定基準などの設定根拠について」】

○地目の認定は、土地全体としての利用状況を観察して行う。**他の鉄道事業者等が所有する建物かどうかは地目認定の上では直接関係ない**

【東京都主税局 平成17年8月11日「意見書及び質問に対する回答」】

○渋谷駅と代々木駅は、他の鉄道事業者等が所有する建物（東急百貨店東横店、代々木クリスタルビル）と一体とみなし、店舗等面積が20%を超える
【平成17年7月1日東京都主税局の説明】

※代々木クリスタルビルは東京都交通局の所有

低層駅ビルの例 四ツ谷駅



当社の考え

○駅の土地については、主として鉄道運送の用に供している現況及び利用目的を考慮し、原則として鉄軌道用地とし、そのうち、専ら商業施設の用に供している**駅ビルの敷地を区分し評価すべき**

○建物の物理的一体性に重点を置き、**他の鉄道事業者等が所有する建物を含めた現況及び利用目的により、当社の土地の地目が認定されるのは不合理**

○他の鉄道事業者等が所有する建物の現況により当社の土地が宅地の評価を受けるのであれば、建物を一体化すること等により政府も主唱する乗継ぎの円滑化等を図ることが困難になる



中高層の駅ビルと低層の駅ビルの取扱いが異なる理由は？

中高層駅ビルの例 大井町駅



Ⅱ. 法律上のポイント

(3) 鉄軌道用地の定義

鉄軌道用地…**停車場建物、転・遷車台、給炭水設備、給油設備、検車洗浄設備、乗降場又は積卸（抜粋）場の用に供する土地（百貨店、店舗その他専ら鉄道又は軌道による運送の用に供する建物以外の建物の用地として併用する土地を除く。）**【固定資産評価基準第1章第10節三2】

ポイント③ 宅地と鉄軌道用地の関係

東京都の説明

○不動産登記事務取扱手続規則の定義を準用し、宅地とは建物の敷地及びその維持効用を果たすための土地という定義づけがされている。駅舎建物の範囲は、基本的にホームも含めた建物として認定されるものとなる。その建物が専ら運送の用に供する建物であればその敷地は鉄軌道用地、専ら運送の用に供する建物でなければ、その敷地は宅地と評価基準上は区分されている【第1回評価部会議事録】

当社の考え

○評価基準における各地目の意義については、明定されていないところであるが、基本的には不動産登記法上の取扱いと同様であり、…(略)…双方ともにその判定の基準となるものは同一

【固定資産評価基準解説（土地篇）P22】

○不動産登記事務取扱手続規則では、宅地と鉄軌道用地は別の地目として定められており、「鉄道の駅舎、附属施設及び路線の敷地」は鉄軌道用地であり宅地ではない【不動産登記事務取扱手続規則第68条（地目）】

【不動産登記事務取扱手続規則第68条（地目）】

次の各号に掲げる地目は、当該各号に定める土地について定めるものとする…

- (1) 田… (2) 畑… (3) 宅地 建物の敷地及びその維持若しくは効用を果たすために必要な土地 (4) 学校用地…
- (5) 鉄軌道用地 鉄道の駅舎、附属施設及び路線の敷地 …

【不動産登記事務取扱手続規則第77条（建物認定の基準）】

建物の認定に当たっては、次の例示から類推し、その利用状況等を勘案して判定する…

- (1) 建物として取り扱うもの

ア 停車場の乗降場又は荷物積卸場。ただし、上屋を有する部分に限る

(4)「併用する土地」の意義



Ⅱ．法律上のポイント

東京都の解釈

- 専ら鉄軌道の事業の用に供する建物の土地のみが鉄軌道用地
- それ以外の建物の敷地は原則として宅地

当社の解釈

- 駅舎の用地は原則として鉄軌道用地
- もはや単なる「鉄軌道の用に供する建物の土地」とは言えなくなる程度に、百貨店や店舗等、鉄軌道以外の用に供される土地としての利用が進んでいる（＝他の用途の利用が進んでいる）土地は、「併用する土地」に該当し「宅地」となる

【根拠】

- 固定資産評価基準の「第1章 土地 第1節 通則一土地評価の基本」において、まず宅地を先に1つの地目として設定し、鉄軌道用地を「(10)雑種地」の中に例外的に認めていることは明らか…
【東京都主税局 平成17年9月8日「鉄軌道用地の評価・課税の適正化について」】
- 「例外に例外が設けられた場合において、それが単なる除外規定である場合は原則による」という法理に照らすところ、この「除く」という文言は明らかに除外規定ですので、評価基準が「原則：宅地、例外：鉄軌道用地」という立場に立っていることは明白…
【東京都主税局 平成18年3月6日「ご意見書についての説明」】

【根拠】

- 宅地、鉄軌道用地などの各地目の間に優先順位はない
- 固定資産評価基準では、「停車場建物」の敷地を雑種地の中の鉄軌道用地とすることが原則。
その例外として、
 - ①百貨店の用地として併用する土地
 - ②店舗の用地として併用する土地
 - ③「専ら鉄道又は軌道による運送の用に供する建物以外の建物」の用地として併用する土地を「建物の敷地」である「宅地」として評価

【例示】

- 1階層の建物の一部を停車場建物等の用に、他の部分を百貨店等の用に供するいわゆる平面的併用
- 数階層の建物において、ある階層を停車場の用に、他の階層を百貨店の用に供するいわゆる立体的併用

【固定資産評価基準解説（土地編）P373】

Ⅱ. 法律上のポイント

ポイント④ 2割基準による宅地認定

東京都の説明

○従来、停車場建物等の総床面積に対する店舗等の面積の割合が2割を超える場合、当該停車場建物等の敷地を宅地とすることは現行固定資産評価基準の範囲内…【第1回評価部会議事録】

○停車場建物等内に「百貨店」「店舗」を常置した場合は、原則としてその用地は「併用する土地」と認定し、「宅地」となる。しかし、キヨスク、スタンド形式の店舗など乗降客の利便性に配慮した小規模な店舗等のみが存する駅舎敷地までを宅地とすることは社会通念上の妥当性を欠くおそれがあり、そのような駅舎敷地を宅地認定の対象から除外するため20%超の基準を設定

【東京都主税局 平成18年2月3日「駅（停車場建物）の地目認定基準」の設定根拠について】

総務省の説明

○停車場建物と百貨店・店舗等が一体の建物である場合は、「専ら…運送の用に供する」か否かで判断する。運送の用に供する部分が8割未満の場合、鉄軌道用地から除き、宅地として評価を行う

【第1回評価部会議事録】

当社の考え

○従来、東京都においては、駅と駅ビルの敷地は区分してそれぞれ地目認定・評価が行われてきた

○従来、主要都市において2割基準による課税はほとんど行われておらず一般的な解釈とは言えない

?

2割基準の地方税法及び固定資産評価基準上の根拠は？

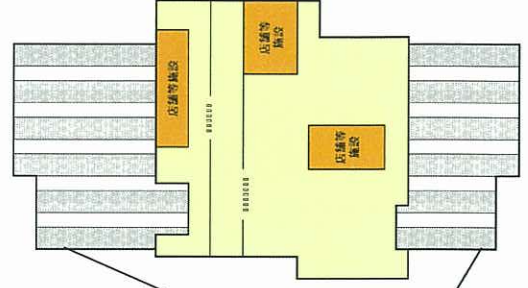
?

店舗等の面積割合が19.99%、20.01%の場合の取扱いは？

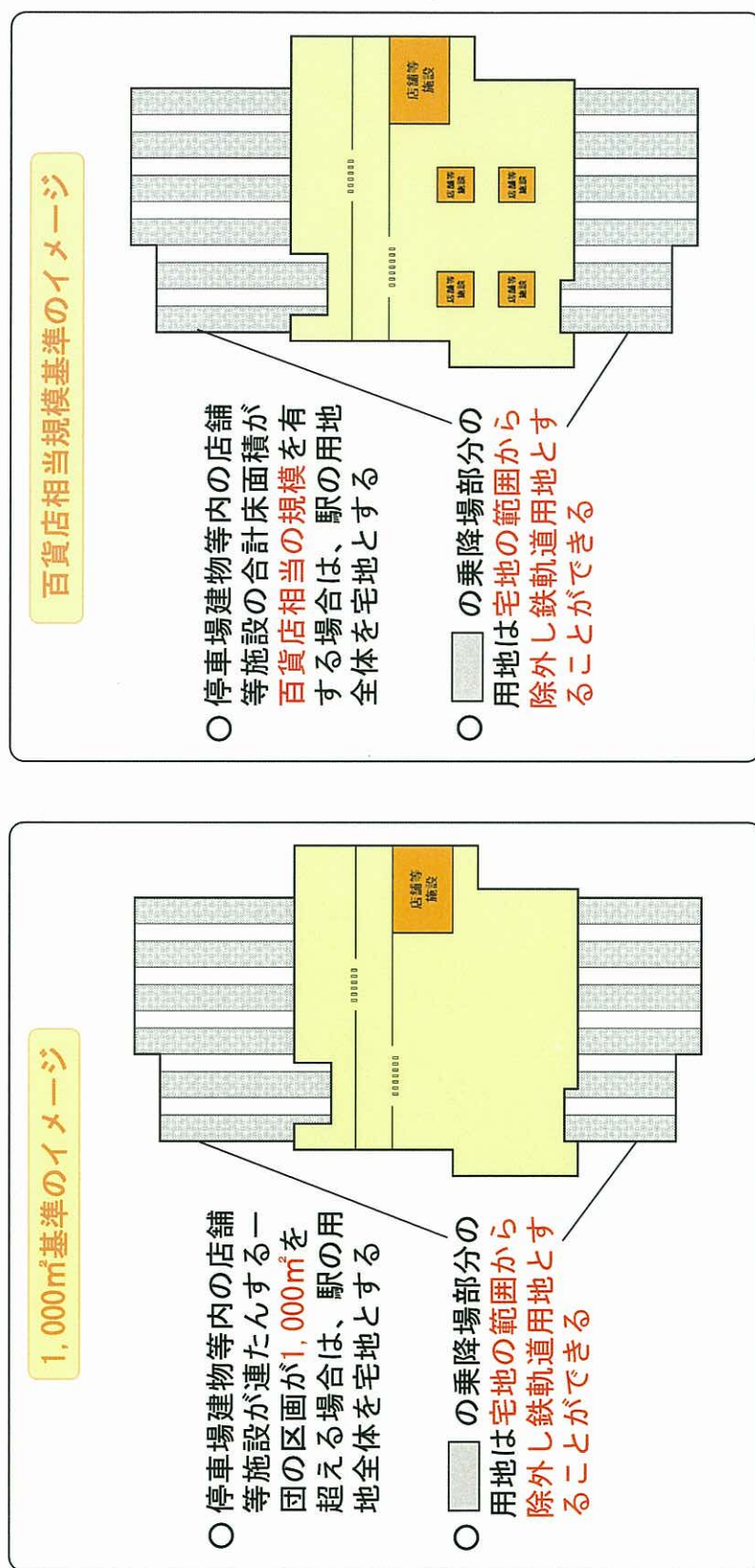
2割基準のイメージ

○停車場建物等の総床面積に対する鉄軌道による運送の用に供する部分の床面積の割合が8割に満たない場合は、駅の用地全体を宅地とする

○ の乗降部分の用地は宅地の範囲から除外し鉄軌道用地とすることができる



II. 法律上のポイント



※上記1,000㎡基準と百貨店相当規模基準については、「研究会における検討を踏まえて早期の見直しを図る」旨の通知を受けております【東京都主税局 平成18年度における鉄軌道用地の評価について】

Ⅱ．法律上のポイント

(5) 評価

ポイント⑤ 補正率

東京都の説明

- 店舗割合の部分については通常の宅地としての評価、鉄道施設の割合の部分については、いわゆる3分の1の評価をしたという想定で出したものである【第1回評価部会議事録】
- 「併用する土地」の評価に際しては、鉄道及び店舗が混在する建物の敷地全体を一画地として宅地認定し、（正面路線価に対し、）何らかの補正率を適用【第1回評価部会議事録】

当社の考え

- 店舗部分について利用の制約が考慮されていないこと、鉄道道用地の評価は当該鉄道道用地に沿接する土地の価額の3分の1に相当する価額によって、その価額を定めることとされているにもかかわらず、鉄道部分について正面路線価に対する比率とされていることから、東京都の主張する補正率を乗じても正しい評価はできない

ポイント⑥ 駅前宅地との比較

東京都の説明

- 鉄道道用地に係る固定資産評価見直しの理由として、付近宅地との評価の不均衡（最大15倍の差）と不均衡是正への要望（商工団体等）を挙げている【第1回評価部会議事録5】
- （第1回評価部会議資料4の6頁「鉄道道用地の評価額の算定方（例）」では）全部の鉄道道用地が同じように750円で評価をされている。その場合、駅向かい側は平米当たり2万円で評価されており、20倍以上の開きがある【第1回評価部会議事録】

当社の考え

- 駅の用地だけ取り上げて、付近宅地と評価の不均衡を主張することは不合理。一般的に駅の用地の評価は沿接する土地よりも低くなり、駅間の用地の評価は沿接する土地よりも高くなるが、平均すれば近隣宅地の評価は、駅の用地の評価に比べて3倍の差となる。これは、鉄道道用地の利用価値の低さと利用の制約によるものであり、評価の不均衡とは言えない

参考法令等及び参考文献

【参考法令等】

- ・ 地方税法
 - ・ 固定資産評価基準
 - ・ 東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領
 - ・ 東京都都税条例施行規則
 - ・ 鉄道事業法
 - ・ 鉄道に関する技術上の基準を定める省令
 - ・ 新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成13年11月7日国土交通省告示第1622号）
 - ・ 鉄道抵当法
 - ・ 不動産登記法
 - ・ 不動産登記令
 - ・ 不動産登記規則
 - ・ 不動産登記事務取扱手続準則
 - ・ 建築基準法
 - ・ 消防法
 - ・ 消防法施行令
 - ・ 消防法施行規則
 - ・ 大規模小売店舗立地法
 - ・ 大規模小売店舗立地法についての質問及び回答集〔第3版：改定指針対応版〕 経済産業省商務情報政策局流通政策課（平成17年9月）
- 【参考文献】 【 】は本文中における出典の記載を表しています
- ・ 評価ハンドブックー平成18年度固定資産評価基準ー 固定資産税務研究会編 財団法人地方財務協会刊（平成18年）
 - ・ 固定資産評価基準解説（土地篇） 固定資産税務研究会編 財団法人地方財務協会刊（平成16年）…【固定資産評価基準解説（土地篇）】
 - ・ 法令用語辞典 吉国一郎他共編 学陽書房刊（平成17年）…【法令用語辞典】
 - ・ 鉄道抵当法 特別法コンメンタール 岩崎平八郎著 第一法規出版刊（昭和47年）…【鉄道抵当法 特別法コンメンタール】

※P11 【参考：法令用語辞典 P489】の原文

「その他」という用語が用いられている場合には、例えば、「賃金、給料その他これに準ずる収入」（労働組合法3）という場合のように、「その他」の後にくる「これに準ずる収入」という観念は、前の「賃金、給料」と並んで、広く「収入」の一部を構成しているものではなく、前記された「賃金、給料」に該当するものは含まず、それら以外で、しかもそれらに準ずるものとして考えられるような収入という意味で、両者は、「その他の」の場合のように一部と全体の関係にあるのではなく、互いに並列の関係にあることが多い。…(略)…もともと、以上のような使い分けをしないで、「その他」を「その他の」と同じように用いる場合も多く、例えば、「言論、出版その他一切の表現の自由」（憲法21Ⅰ）、…(略)…などのように、前置された名詞が後にくる言葉の意味内容の中に含まれ、その一部を成す場合でも、主として語調の関係で「の」の重複を避けるため、「その他の」といわずに「その他」を用いている場合も少なくない。

鉄軌道用地評価部会 論点整理

1 問題の所在

現行、駅舎の用地を含め、鉄軌道用地については、沿接する土地の価額の 1/3 で評価
商業店舗が入るなど運送以外の用にも供されている（「複合利用」）部分のある駅舎等用地についてどのように評価するのが適切か。

2 駅舎等用地の範囲 〔←今回の議論の対象となる土地の範囲〕

① 駅形態

駅の形態には次のようなものがあり、それぞれに応じた検討が必要（別紙「駅形態イメージ図」参照）

- A：地上駅 線路敷を直接には含まない駅舎等
 （プラットホームへ行くために、跨線橋、地下道、踏切が設置されている。）
- B：橋上駅 線路敷の上部空間に駅舎等を建設した場合
- C：高架下駅 高架線路敷の下部空間に駅舎等を設置した場合
- D：地下駅Ⅰ 線路敷は地下部分にあり、地上部分には建物（駅機能を含む）がある場合 〔←外観は宅地〕
- E：地下駅Ⅱ 地上部分は線路敷、地下部分に駅舎等がある場合 〔←外観は鉄軌道用地〕

② 駅舎等の範囲

どこまでを一つの駅舎等の建物として扱うのか？

・ 上屋を有するプラットホームの取扱い

上屋を有するプラットホームは建物として取り扱われる
 特に地上駅や橋上駅の場合、駅舎等と一体の建物として扱うのか？

・ 地下部分の取扱い

地下部分について、どこまでを駅舎等として扱うのか？

・ 駅ビル等の取扱い

百貨店等の他の目的に利用する前提で構築され建物内に鉄軌道を乗り入れられている場合の取扱い
いわゆる駅ビルの取扱い

③ 駅舎等用地の範囲

当該駅舎等用地の範囲をどこまでと認定するのか？

・ 筆界との関係

・ 特に橋上駅の場合のように、地表部分に線路敷があることをどのように考えるか？

地表面が線路敷である場合、線路上にある駅舎等の敷地として扱えるのか？ 〔⇒土地の複合利用〕

3 地目の認定

複合利用されている駅舎等用地の地目をどうするのか？

・ 宅地 or 雑種地（鉄軌道用地 or それ以外）

⇒いずれにしても評価方法は次で検討

4 評価方法

複合利用されている駅舎等用地をどのように評価にあたって考慮すべき事項

・ 駅舎等用地の特殊性からくる減価要因

形状（帯状）の特殊性

線路敷・駅施設があることによる用途の制約

駅形態によっては立体利用が阻害される

・ 評価方法

基準とする単価は？（正面路線価 or 平均単価）

最も有効利用を前提に鉄軌道による制約されている部分を減価するのが適当か

周辺の容積率を考慮しつつ店舗としての利用部分を増加するのが適当か

駅と商業施設と区分して評価することができれば総床面積で按分するのが適当か

複合の程度を勘案する必要があるのか（面積が僅少の売店や出札口等の取扱い）

5 その他

・ 高架下駅の取扱い

高架下を店舗等として利用している場合との均衡

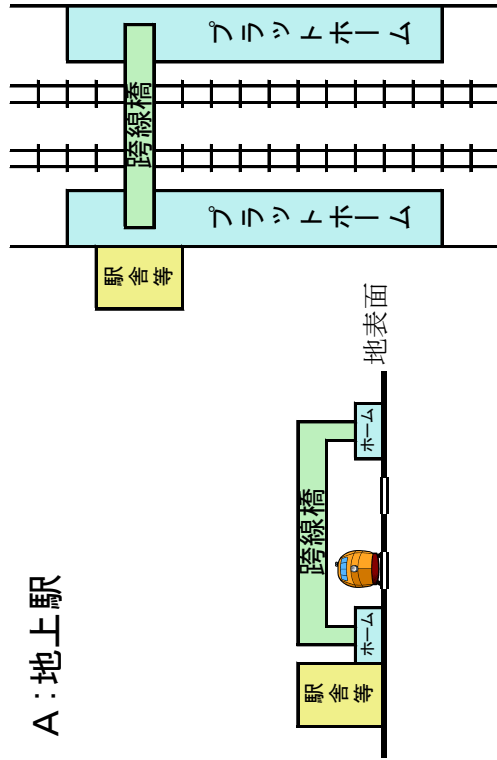
※ 言葉の使い方

「駅舎」：プラットホームを除く駅機能を集めた建物

「駅舎等」：運送以外の用に供されている部分がある駅舎

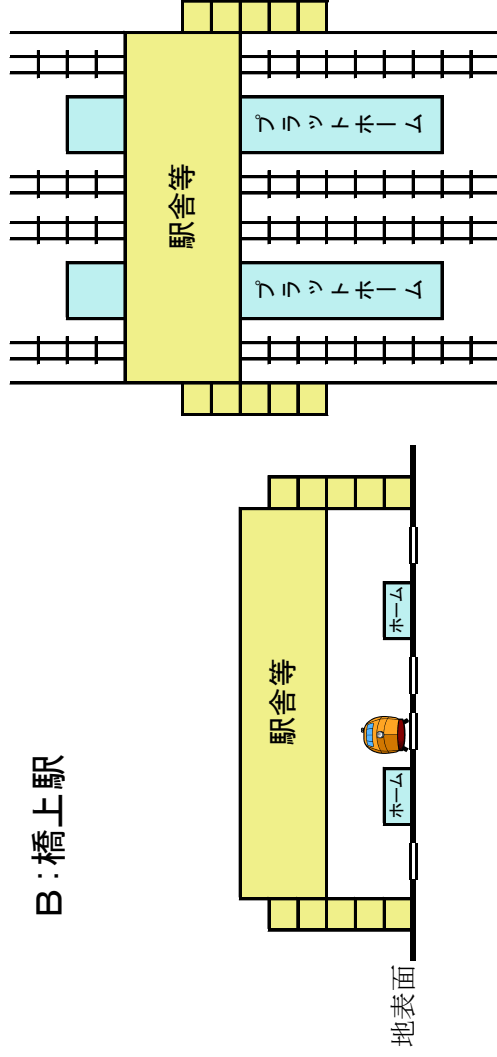
駅形態イメージ図

A：地上駅



※プラットホームは上屋を有している

B：橋上駅

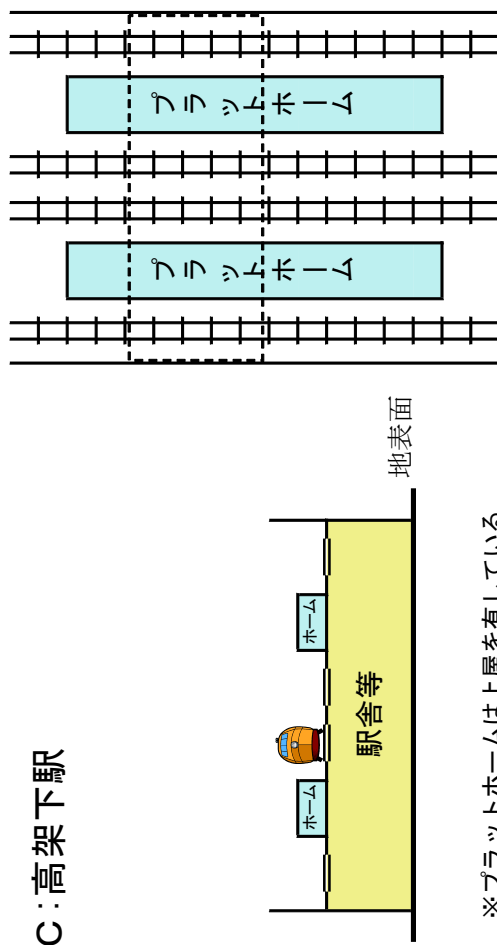


※プラットホームは上屋を有している

線路敷を直接には含まない駅舎等
プラットホームに行くために、跨線
橋、地下道、踏切が設置されている。

線路敷の上部空間に駅舎等を建設し
た場合

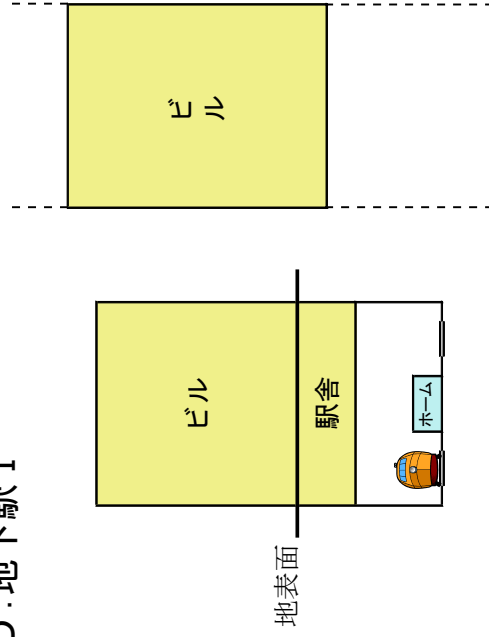
C：高架下駅



※プラットホームは上屋を有している

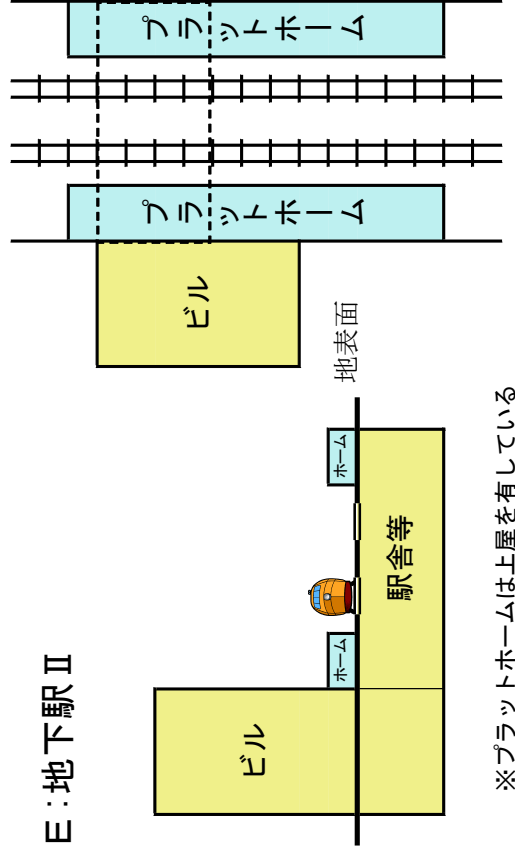
高架線路敷の下部空間に駅舎等を建設した場合

D：地下駅Ⅰ



線路敷は地下部分にあり、地上部分は
建物（駅機能を含む）がある場合
〔外観は宅地〕

E：地下駅Ⅱ



※プラットホームは上屋を有している

地上部分は線路敷、地下部分に駅舎等
がある場合〔外観は鉄軌道用地〕

第1回及び第2回鉄軌道用地評価部会での主な意見

- ・第1回の東京都側の意見陳述と、第2回のJR側の意見陳述、いわば争いのない部分は、この際はそこまで踏み込まない。例えば土地の評価そのものの収益還元方式だとか、そこまで行ってしまうという話ではない。

1 駅舎等用地の範囲

① 駅舎等の範囲

都：店舗の割合で「併用する土地」を判断する際、駅及び店舗の「床面積」の範囲はどう考えるか。

都：地上駅と地下駅が一体化した建物の場合、地下鉄駅との均衡はどう考えるか。

JR：建物の物理的一体性に重点を置き、他の鉄道事業者等が所有する建物を含めた現況及び利用目的により、当社の土地の地目が認定されるのは不合理。

- ・駅の建物の範囲は、基本的にはホームも含めた建物として認定されるもの。
- ・駅舎の範囲をどう見ていくか。
- ・床面積の半分以上が地下となっている駅もある。建物の床面積といった場合には、地下の床面積も入れざるを得ない。
- ・屋上の面積は、床面積には入っていない。屋上が有料駐車場になっているところもあり、有料駐車場自体は運送の用に供するものとはいえないが、その評価はどう考えればいいのか。

② 敷地の範囲

JR：駅の土地については、主として鉄道運送の用に供している現況及び利用目的を考慮し、原則として鉄軌道用地とし、そのうち、専ら商業施設の用に供している駅ビル敷地を区分して評価すべき。

- ・通常敷地の範囲は、最終的に納税者とどこで分けができるか判断している。

2 地目の認定

都：従来、停車場建物等の総床面積に対する店舗等の面積の割合が2割を超える場合、当該停車場建物等の敷地は宅地になる。

都：総床面積に対する店舗面積の割合は2割に満たないが、店舗面積が数万㎡に及ぶような大規模駅においても、この敷地を鉄軌道用地で評価して良いか。

JR：他の鉄道事業者等が所有する建物の現況により当社の土地が宅地の評価を受けるのであれば、建物を一体化すること等により政府も主唱する乗継ぎの円滑化等を図ることが困難になる。

JR：評価基準における各地目の意義については、明定されていないところであるが、基本的には不動産登記法上の取扱いと同様であり、…（略）…双方ともにその判定の基準となるものは同一。

JR：不動産登記事務取扱手続準則では、宅地と鉄道用地は別の地目として定められており、「鉄道の駅舎、付属施設及び路線の敷地」は鉄道用地であり宅地ではない。

JR：もはや単なる「鉄軌道の用に供する建物の土地」とは言えなくなる程度に、百貨店や店舗等、鉄軌道以外の用に供される土地としての利用が進んでいる（＝他の用途の利用が進んでいる）土地は、「併用する土地」に該当し「宅地」となる。

JR：従来、東京都においては、駅と駅ビルの敷地は区分してそれぞれ地目認定・評価が行われてきた。

JR：従来、主要都市において2割基準による課税はほとんど行われておらず一般的な解釈とは言えない。

JR：駅舎の用地は原則として鉄軌道用地

- ・ホームも含めた建物が専ら運送の用に供する建物であればその敷地は鉄軌道用地、専ら運送の用に供する建物でなければその敷地はいわゆる宅地と分けられる。
- ・宅地と鉄軌道用地は同列で宅地の例外が鉄軌道用地であるとは言えない。
- ・個々の筆の現況利用目的を無視して、複数筆の全体の地目を認定するのであれば、法令と異なると思う。
- ・従来から駅と駅ビルの敷地は、区分して地目認定評価が行われてきたので、同じ画地としてまとめて地目認定評価するのは無理がある。一画地の範囲がはっきりしない。
- ・行政の裁量で、中高層駅ビルがある場合は鉄軌道用地で、低層駅ビルがある場合は宅地になるのは、法解釈上理解できない。
- ・「併用する土地」に該当するかは、当該土地の現況及び利用目的に重点を置き、土地

全体としての状況を観察して、一般の社会通念に照らして判断すべき。

- ・地目を宅地に認定しようが鉄軌道用地に認定しようが、評価の答えは一緒でなければいけない。
- ・専らというのが8割というのは、法解釈になっていますが、ここの括弧は、「百貨店や店舗その他の」ですと百貨店も入ってくる。「百貨店、店舗、その他」と言うと百貨店、店舗のほうに専ら性が全然入っていないのかもしれない。
- ・15の政令指定都市に話を聞いたが、2割基準は一般的に行われてはいない。
- ・2割を超えるか超えないかで、屋根を作ったり作れなかったりは、経営上あまりに煩瑣で、リスクが大きい。
- ・東京駅は膨大な商業施設があっても総床面積からすると2割に満たない。単に2割基準に該当しないからといって、鉄軌道用地として評価していいのか。
- ・大規模店舗も区分して課税すれば問題ない。むしろ駅そのものが店舗と一緒にたで宅地になることが問題。
- ・固定資産評価は大量に評価するという中で、8割という取り決めがいいかどうかは議論がある。
- ・駅自身がネットワークとして使っている部分と、それ以外を分ける必要があり、ネットワーク以外の利用をしているものについては、いわゆる宅地として課税をする。
- ・店舗を併用しているような駅について適正な評価をし、駅前の商店街との公平性をどうするかですので、ネットワーク論で駅舎部分も鉄軌道用地に含めるという立場ではない。
- ・駅舎ですから当然ネットワークだと思いますが、ほかの用途が混在している部分をどういう評価するのか。

3 評価方法

都：「併用する土地」の評価に際しては、鉄道及び店舗が混在する建物の敷地全体を一画地として評価することとし、正面路線価に対し何らかの補正率を適用。

JR：店舗部分について利用の制約が考慮されていないこと、鉄軌道用地の評価は当該鉄軌道用地に沿接する土地の価額の3分の1に相当する価額によって、その価額を求めることとされているにもかかわらず、鉄道部分について正面路線価に対する比率とされていることから、東京都の主張する補正率を乗じても正しい評価はできない。

JR：駅の用地だけ取り上げて、附近宅地と評価の不均衡を主張することは不合理。一般的に駅の用地の評価は沿接する土地よりも低くなり、駅間の用地の評価は沿接する

土地よりも高くなるが、平均すれば近隣宅地の評価は、駅の用地の評価に比べて3倍の差となる。これは、鉄軌道用地の利用価値の低さと利用の制約によるものであり、評価の不均衡とは言えない。

- ・ 三つ方法がある、①複数の利用をそれぞれ完全に分けて別々に評価。②割合を規準として全体をどちらかに認定。③全体を一つに認定し、利用している割合に応じて増価。
- ・ 鉄道の場合、簡単に事業者がやめるというわけにはいかない。国の認可でやっているものですから、未実現性をどこまで評価するかというのがまず一つの議論がある。
- ・ 鉄道抵当法では、「鉄道財団」としてのネットワークの担保価値のほうが、個別の不動産・動産の担保価値より価値が高いと考えられている。
- ・ 鉄道は、ネットワークだからこそ価値があり、政策的な配慮が行われているというふうに考えており、駅の利便性を落とすと国民経済上有益とは思えない。
- ・ 自治体の要請によって、駅に屋根をかけたということで、その敷地が宅地として課税されてしまうことになることについて、自治体の政策としての整合性というのをどういうふうに考えるのか。
- ・ 地方税法以外の法令では、鉄道施設が一般の建物と違う特殊なものであるということが認められており、一言で言えば鉄道事業の特殊性に対する配慮が感じられる。
- ・ 駅の廃止は、勝手にできないというのが最大の制約。
- ・ 改札口の真ん前に店舗を作れないといった、自由な活動も制約されている。
- ・ 鉄道施設の優先が原則。スペースがありかつ旅客の流動性に全く阻害がないことが担保されて初めて商業施設を作れる。
- ・ 鉄道事業法に、「旅客用通路及び旅客用階段の幅は、旅客の流動に支障を及ぼすおそれのないものでなければならない」という省令があり、具体的な定めは、各社の内規に落としており、これを国交省に提出。内規は、利便性というより安全性の基準。
- ・ 線路と駅舎とでは、制約がかなり違っている。今後の都市計画、土地利用をいろいろしていく上においても、線路敷の部分と駅舎の部分は違うのではないかな。
- ・ 転用して初めて価値を生み出すものであり、鉄道事業をやっている限りは3分の1の価値もないのではないかな。
- ・ 3分の1の議論には入り込めないと思う。
- ・ 現評価は、鉄道をネットワークとして、線路も駅も全部まとめて沿線の地価を全部平均するやり方、それを駅の中の一部を取り出して引っこ抜くというこのやり方に変えていくとすると、相当慎重な議論が必要。
- ・ 近傍類似地の価格で評価していくという考え方は、間違っていないと思う。
- ・ 駅と商業用施設と区分して評価することができるのであれば、まず区分して評価すべき。総床面積で按分するやり方がスマートではないかな。

- ・総床面積で按分する方法は、自治体によって異なる。地目を案分して、鉄軌道地目には鉄軌道単価、宅地地目には宅地単価もあるし、地目は宅地で単価だけを調整もある。
- ・分譲マンションの例だと、いわゆる専有面積の割合で土地の持ち分を決めており、面積割合でその持ち分を考える方が比較的多い。
- ・駅舎補正率の最大補正が 0.4。純然たる鉄軌道用地が 0.33 なので、少なくとも理論上は、純然たる鉄軌道用地を下回ることはありえないだろうという発想。
- ・鉄軌道用地は土地利用に制約があるというところで、その制約されている部分を減価の対象にしていくという考え方が一つ。
- ・現在の基本的な考え方は、周りの利用状況と比べて、減価が必要と判断すれば減価をすべきとしている。
- ・例えば駅舎全体が 200 % ぐらいで容積を使っていない、周辺が 600 % か 800 % だとそういうときに、2 割しか店舗で使っていないのを、宅地として、減価でうまく評価ができるのか。
- ・空間的な価値に対して阻害がありますよという部分をどう査定するか、割合法でいくのか、何に対する割合なのかと議論がある。
- ・標準的利用ができない場合は、減価若しくは増加して評価すべき。
- ・宅地から減価、鉄軌道用地から増加は、技術的な問題として限度がある。
- ・駅の評価方法について、最有効利用を前提にするのであれば、技術的な減価を整理しなければいけない。
- ・現状の利用をベースにした補正率を考える。最有効利用を前提にしない。
- ・駅を最有効利用するものと考え減価するか、店舗として利用部分を増加するか。
- ・宅地と同じように扱うのであれば、評価基準上可能かどうか議論が必要。
- ・鉄軌道用地の定めをゼロからつくり出すのであれば相当勉強が必要。
- ・品川駅を鑑定評価する場合は、正面路線価で評価。減価していく方法。減価は阻害されている部分の価値を除く。それがどのくらいになるのか機械的に厳密に判断できない場合には、現状の利用に応じて判断。
- ・店舗の場合は、そこを一旦最有効の建物が建っているものとしての評価をして、その中から阻害率を求めていくという考え方。
- ・鉄道の利用阻害を考慮するのであれば、駅に下駄を履かせるのにかかる建築費の上昇分も考慮しなければならない。
- ・建築費を考えるのであれば、収益価格しかないが、収益価格がなじむかという、今の考えではちょっと。
- ・宅地と認定した場合には、かなり評価方法を検討しないとだめだと思う。どういう建物が建つんだとか、どういう利用制約があるんだとか、かなり評価方法を考えないと積み込めない。鉄軌道用地だと、現状の形で面積換算すればいい。

論点整理について

10月4日

第4回鉄軌道用地評価部会発表

成蹊大学 井出多加子

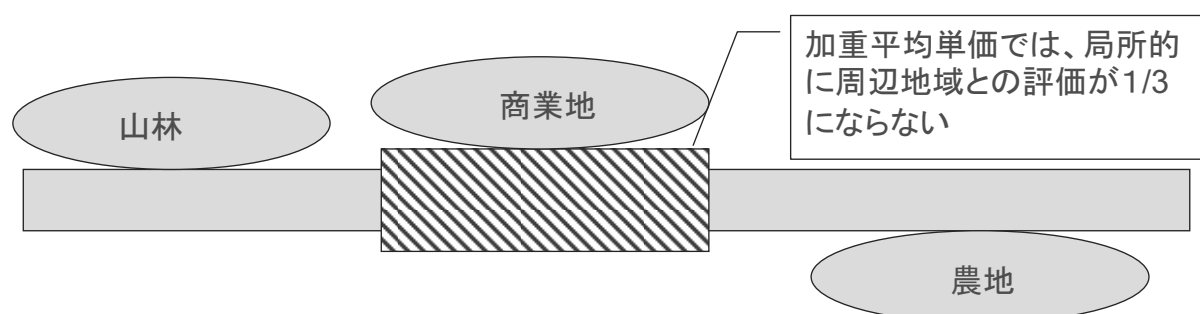
論点整理

1. 問題の発端
2. 評価に関する全体のフレームワーク
（論点）正面路線価
3. 技術的問題
（論点）駅の定義、商業施設の把握など

1、問題の発端

- 鉄軌道用地にかかわる固定資産税への不公平感と不信感
 - 近隣経営者：場所によっては1/15の評価
→不公平感
 - 鉄道事業者：税法の定めどおり1/3の評価
→不信感
- 両者の見解の食い違いの原因
 - 1、鉄軌道用地の形態の特殊性
 - 2、加重平均単価の利用

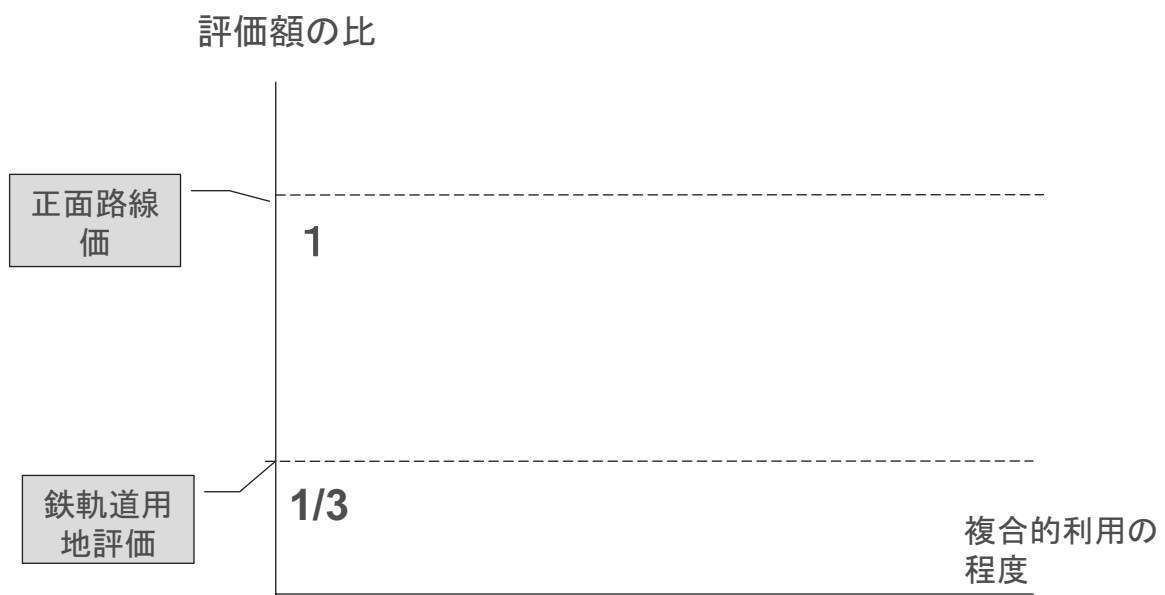
- 見解の違いを整理し、一般納税者を含む納税者の不公平感軽減することが重要
 - ← 部会の設置理由、公開の意義
- 部会内部でも、共通の認識と評価に関する議論の土台を作るべき
- 不動産鑑定評価との整合性をはかる



2、フレームワーク

① 正面路線価との関係

- 「駅的部分」と「それ以外の部分」を切り離す→従来の方法で評価
- 「駅的部分」は正面路線価の1/3の評価
- 複合的利用は、正面路線価（1とする）と鉄軌道用地（1/3）との間のいずれかの水準に決まる



- 加重平均単価→この2つの評価額の乖離が地域や時期によって異なる（問題あり）
- 正面路線価の1/3→乖離は一定

②複合的利用の考慮方法

- 適用実態などから、床面積の比率で按分することが適当ではないか
- 「全体の〇〇割合」
→分子の商業施設床面積と
分母の「駅」総床面積の定義が問題
- 分母の「駅」定義と分子の商業施設の面積の把握方法は、評価のフレームワークが決定してから、実態をみながら詳細に検討

③複合的利用の限度

- 小規模施設まで、詳細に考慮する必要があるか。 大量一括評価
- 一定範囲まで、複合的利用とせず、鉄軌道用地のままで評価。
 - ①割合
または
 - ②商業施設床面積が一定の広さ

3、技術的問題

- 駅の定義
論点整理では駅を5種類に分けている。
ヒアリングでは、複合利用や評価の複雑化の程度はタイプと関連付けられない。
→5タイプに分ける必要があるか、ぎりぎりまで検討してほしい。
- 床面積を判断する客観的資料
ヒアリングでは、①内部資料、②建築確認資料

これらには乖離があり、場合によっては無視できないほど大きく違うケースもあるとのこと。
→利用可能性のある資料を部会に提出いただいて、検討してはどうだろうか。

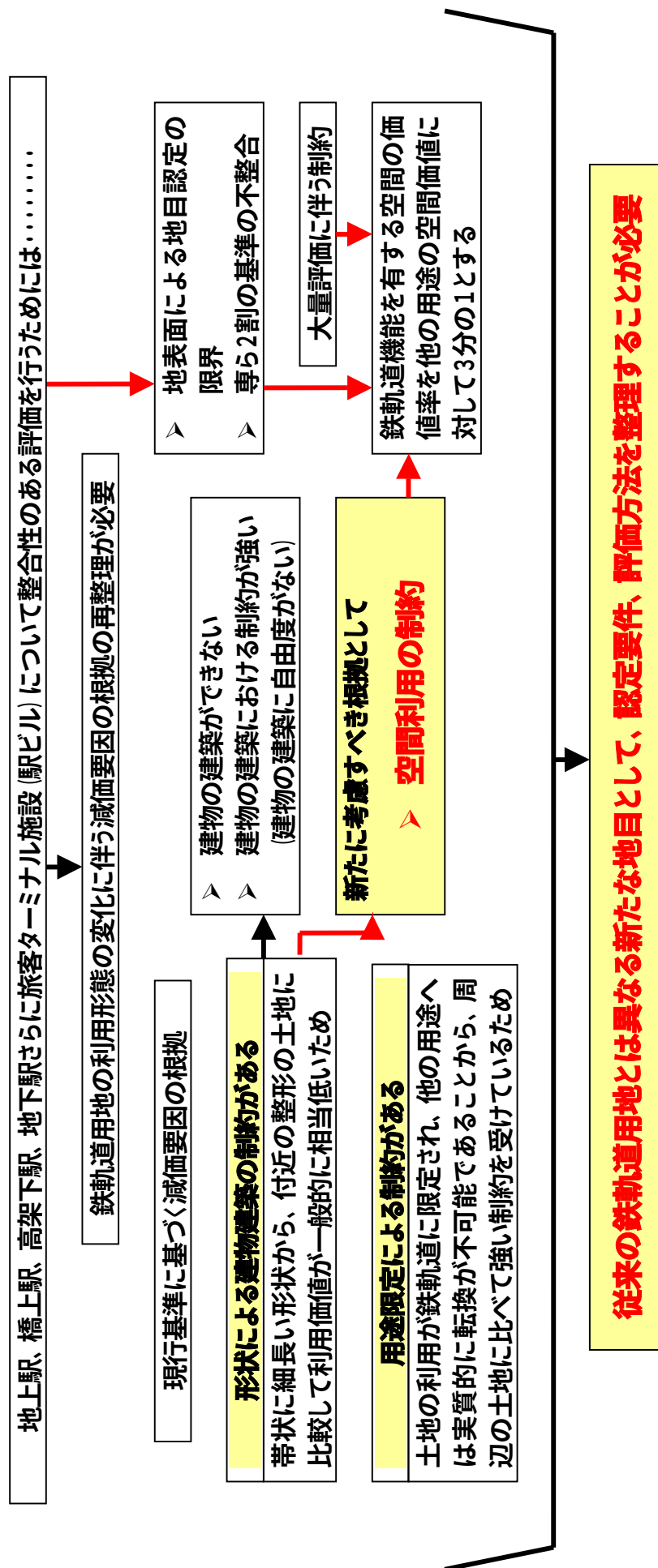
- 駅の定義
駅舎、駅施設、駅舎等の違いを、具体例を用いて説明いただきたい。

鉄軌道用地の評価について（メモ）

（財）日本不動産研究所 河合芳樹

鉄軌道用地の評価について (メモ)

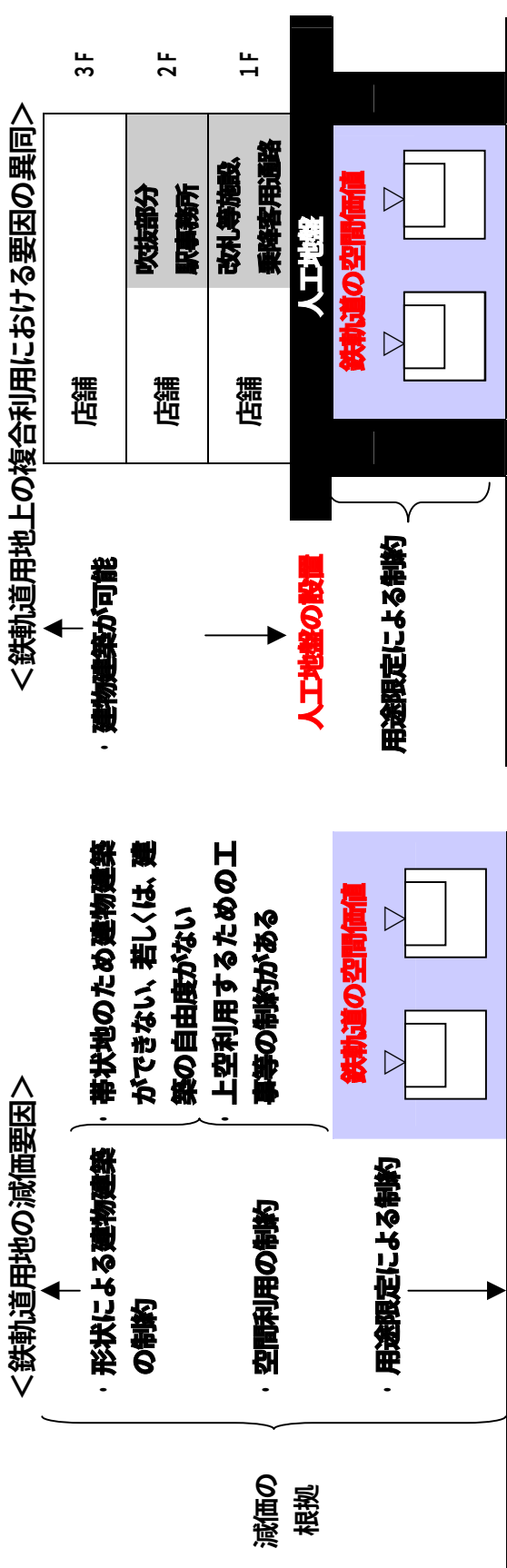
1. 鉄軌道用地の特性からの整理



(注) ここでの空間価値とは、土地の上下の一定の空間に対して及ぶ所有権の経済的価値であり、空間価値率は階層別に配分した割合をいう。

2. 鉄軌道用地の複合用途利用による特性の変化

(1) 橋上駅利用の場合



- 鉄軌道用地上に人工地盤を設置することにより、建物建築が可能となり、空間利用が実現し、用途の限定がなくなり、周辺の商業地域の土地利用に類する利用が可能となる（⇒人工地盤により建物建築の自由度が得られるスペースが確保できる⇒鉄軌道としての減価要因が低くなる⇒鉄軌道用地とは異なる利用が可能となる）。
- 周辺の商業地域の土地利用に類する利用を可能とするためには人工地盤の設置が必要となる。
- 人工地盤面の面積をもって敷地の範囲とする。
- 人工地盤により店舗等に利用する場合も、鉄軌道利用の空間部分については、鉄軌道用地の特性である「用途限定による制約」は残る。

(2) 駅ビルの場合

＜A：1 階部分 (地表面) に鉄軌道施設がある場合＞

5F	店舗	
4F	店舗	
3F	店舗	
2F	店舗	駅改札、自由通路、構内通路
1F	店舗、ホーム	駅改札、構内通路 駅事務所
B1	店舗	鉄道関係施設

＜B：主として 2、3 階部分に鉄軌道施設がある場合＞

5F	店舗	
4F	店舗	
3F	線路、ホーム	駅改札、構内通路、吹抜
2F	店舗	駅改札、自由通路 駅事務所
1F	店舗	鉄道関係施設
B1	店舗	

- A、B ともに地目を「宅地」とした場合の現行基準に基づく評価方法は、沿接する土地の宅地価格を基準として、画地計算法等による補正率を行う考え方になる。
- A、B ともに地目を「鉄軌道用地」とした場合の現行基準に基づく評価方法は、沿接する土地価額の 3 分の 1 の評価となる。それに対して増価する評価方法は定めていない。
- 以上のように現行基準では、地目認定により評価方法が特定される。
- 評価の整合性を図るためには、空間価値の考え方が不可欠
- 空間価値の概念の導入により、用途限定に伴う減価の考え方として、高架下駅、地上駅、地下駅にも適用可能
- 本来は、階層に伴い空間価値は異なるが、固定資産評価における制約及び評価方法の安定性から、鉄道機能としての用途限定に伴う減価を一定率とすることにより、地域間及び種類別の評価の整合性、実務的な対応を図ることができる。

(注) 本メモでの駅ビルとは、商業施設等を旅客駅と一体として開発した旅客ターミナル施設をいう。

開発における敷地設定の考え方は、

- ① 駅構内 (上りと下りの場内信号間) を建築敷地とするケース
 - ② 線路方向の長さは「駅ビルの幅 + 余裕長」とし、線路直角方向の長さは「駅 (線路敷地) の表口から裏口まで」を建築敷地とするケース
- の大きく 2 つに分類される。多くのケースは、駅ビル開発に伴って自由通路と駅施設の一体開発を推進することとなり、自由通路の新設により街づくりの遅れている裏口対策を行い、都市の一体化を図るように計画されている。

以上の注書きは、「建築空間の容積移転とその活用 (日端康雄編著 清文社)」の「鉄道線路敷地上空の容積の考え方」による。

3. 複合用途による鉄軌道用地の評価

(1) 駅舎等用地の範囲

<建物の範囲>

- 店舗等の施設を含む一群の建物を対象とする。

<敷地の範囲>

- 複合用途の橋上駅の場合は、人工地盤面を敷地とする。
- 駅ビル等の建物の場合は、当該建物の建築面積を敷地とする。

(2) 地目の認定

- 雑種地の一類型として、例えば「複合用途による鉄軌道用地」を設けることが望ましい（現在の「鉄軌道用地」とは異なる地目）。
- 認定の基準は、床面積の割合ではなく、「鉄軌道機能を有する施設のほか、一定規模以上の売場床面積若しくは鉄道以外の業務用床面積を有する建物の敷地」とすることが望ましい。ただし、KIOSK等の店舗の売場床面積は除く。
- 該当する部分は従来の「鉄軌道用地」とは区分して評価を行うことになる。
- 地表面の用途による地目の判定及び「専ら基準」の考え方を改めることが必要

(3) 評価方法

- 建築基準法施行令第1条第1項で、敷地とは、「一の建築物又は用途上不可分の関係にある二以上の建築物のある一団の土地をいう。」と定義している。（一敷地一建築物の原則）
- 人工地盤を設置して複合用途の橋上駅とする場合、一般的には、建築基準法第86条の「一団地認定」によることから、「一団地」として認定された土地（更地として）の評価を行うことになる。
- 具体的には、以下の査定式が考えられる。

複合用途による鉄軌道用地の価格

$$= \text{複合用途による鉄軌道用地の更地としての価格} \times \text{複合用途による鉄軌道用地としての価値率}$$

➤ 複合用途による鉄軌道用地の更地としての価値は以下の考え方となる。

① 雑種地については、売買実例地比準方式と近傍地比準方式があるが、売買実例地比準方式には実務上の制約があるため、近傍地比準方式の採用となる。

② 近傍地比準方式を厳密に行う場合は、沿接する土地の価額に基づいて評価を行うことになるが、駅周辺地域にある土地は、個別性が強く影響した土地価格であること多いため、「一団地認定」による土地が接道する路線価を基準として、複合用途による鉄軌道用地の更地としての価値を求めて、その上で補正を行うことが実務的である。

③ 複合用途による鉄軌道用地の更地としての価値は、「一団地認定」された土地のうち、複合用途による鉄軌道用地と地目認定した敷地の範囲について更地としての価格である。「一団地認定」された土地のうち、複合用途による鉄軌道用地以外の土地は、現行の地目に基づく評価を行う。

➤ 複合用途による鉄軌道用地としての価値率は以下の考え方となる。

① 複合用途による鉄軌道用地としての価値率は、鉄軌道としての用途限定を伴う空間の価値率となる。

② 鉄軌道としての用途限定を伴う空間の価値率は、鑑定評価の考え方に従えば階層別効用比率により求める方法がある。階層別効用比率は、階層による異なる価値を求めるための考え方であり、鉄軌道の立体的な位置によって、地域によって、また、不動産市況によっても、その率が異なる。しかし、固定資産評価の性格上、一定率とすることが望ましく、「鉄軌道用地」の価値率（3分の1）を用いることが適当と考える。

（注）階層別効用比率とは、基準階を基準とした各階層の有効面積（専有または専用面積若しくは賃貸可能面積）単位当たりの経済的価値の比率をいう。階層別効用比率は、建物と敷地を一体とした床価額であるとする考え方に基つき、階層別地価配分率は、建物の価値を除いた土地の価値を階層別に査定した割合である。階層別効用比率と階層別地価配分率についての詳細は、（財）資産評価システム研究センターのHP参照。

http://www.recpas.or.jp/jigyoreport_web/h11kihon/h11_kihon028.htm

- ③ 鉄軌道としての用途限定を伴う空間の価値率は、延べ床面積に対する割合方式が望ましい。
- ④ 延べ床面積は、鉄軌道機能を有する施設を含め、現に使用している床面積とする。
- ⑤ 橋上駅上の容積率は、未利用とは限らず、隣接する駅ビルに移転している場合もある。また、将来の移転の可能性を有することから、橋上駅上空利用に制約があるとして評価することは適切ではない。さらに、余剰容積の評価は具体的な計画がない限り、想定性が強くなる。開発事例として、JR名古屋駅のJRセントラルタワーズ、JR札幌駅における札幌JRタワーや現在建築中のJR新横浜駅のJR東海新横浜ビルなどを考えると、評価としては個別性が極めて強い。
- ⑥ 自由通路（改札の外側）は公共的性格が強い空間であるから、その部分の空間価値を「ゼロ」とすることが考えられる。
- ⑦ 宅地（更地）に比べて人工地盤上の敷地であることによる減価の有無は、取引事例はなく、その実証的な査定は困難である。
- ⑧ 人工地盤は建物との一体性が強く、工事も不可分である。また、耐用年数は少なくとも建物と同じかそれ以上であり、人工地盤上の建物の各階層における効用は、宅地上の建物と比較して差異はないと考えられる。
- ⑨ 複合用途による鉄軌道用地としての価値率は、鉄軌道としての用途限定を伴う空間及び自由通路を含むことによる減価を反映して定めることが望ましい。

以上

平成 18 年 9 月 29 日

総務省自治税務局
固定資産税課資産評価室 御中
財団法人
資産評価システム研究センター 御中

東日本旅客鉄道株式会社

「鉄軌道用地評価部会 論点整理」に関する意見及び疑問点

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

今般、貴省より、「鉄軌道用地評価部会 論点整理」(以下、「論点整理ペーパー」といいます。)を受領致しましたが、今後、評価部会において、駅舎等用地に対する適正な固定資産税課税のあり方につき十二分に議論・検討を尽くして頂くため、下記のとおり、論点整理ペーパーに対する弊社の意見を述べさせて頂く(下記第 1)とともに、論点整理ペーパー及び「第 1 回及び第 2 鉄軌道用地評価部会での主な意見」(以下、「評価部会での意見」といいます。)の記載に関して疑問点を指摘させて頂きたく(下記第 2)、本書面を提出する次第です。

貴省におかれましては、租税法主義の観点も十分に踏まえて頂き、今後の評価部会における議論・検討に、鉄道事業者たる弊社の意見をも反映して頂くとともに、弊社による疑問点の指摘に対するご回答を速やかにお示し頂きますようお願い申し上げます。

弊社と致しましては、適切な論点整理がなされた段階で、評価部会において、駅舎等用地に対する適正な固定資産税課税のあり方につき、租税法及び交通経済学の観点から、それぞれ専門家のご見解を頂くべきものと考えており、租税法学者等を参考人として招致することについては既に評価部会開始前より貴省に申し入れ、ご了承を得ているところですが、租税法学者及び交通経済学者を参考人として評価部会に招致されるよう改めてここに申し入れる次第です。

本書面につきましては、第 3 回評価部会において、弊社委員の意見等として提出させて頂きしますので、各委員及び関係各位へのご配付並びに議事録への編綴等ご手配の程お願い申し上げます。

記

第1 意見事項

1 問題の所在

弊社と致しましては、駅舎等用地の評価(地目の認定及び認定された地目に基づく評価)については、現行の地方税法及び(地方税法の委任命令たる)固定資産評価基準の定めに従って行われることが当然かつ適切であり、評価部会において、もし仮に最終的に、現行固定資産評価基準の改訂の是非及びその内容が議論されることがあり得るとしても、租税法律主義の観点からも、あくまで現行の地方税法及び固定資産評価基準の正確な理解を前提として行われるべきであると考えております。

従いまして、論点整理ペーパーに基づいて議論を進められる前提といたしまして、まず、「現行」の地方税法及び固定資産評価基準の下では、駅舎等用地につきどのような評価(地目の認定及び認定された地目に基づく評価)がなされるべきかにつき議論することが必要不可欠であると考えております。

また、特に、商業店舗が入るなど運送以外の用に供されている複合利用部分のある駅舎等用地の課税につきまして、交通経済学上の観点からも議論する必要があると考えております。

2 地方税法及び固定資産評価基準における土地の地目認定と評価方法の関係

これまでの評価部会においても、繰り返し申し述べさせていただきましたが、地方税法及び固定資産評価基準において、土地の評価は、まず、地目を認定し、次いで、認定された地目に応じた評価方法により評価されるものと規定されています。

「土地の評価は、次に掲げる土地の地目の別に、それぞれ、以下に定める評価の方法によつて行うものとする。」(固定資産評価基準第1章第1節「通則」一「土地の評価の基本」)

従いまして、土地の評価を論じるに当たっては、地方税法及び固定資産評価基準の下では、まず、当該土地の地目をどのように認定すべきか、すなわち「地目の認定方法」を議論すべきであると考えております。

3 地目の認定方法―「鉄軌道用地」の範囲

固定資産評価基準では、地目の認定は、①原則として一筆ごとに地目を認定し、②当該土地の現況及び利用目的に重点を置き、部分的に僅少の差異の存するときであっても、土地全体としての状況いかに着眼し、一般の社会通念に照らして客観的に妥当と認められる地目を認定しなければならず、③一筆の土地が、相当の規模で2以上の全く別個の用途に利用されているときのみ、例外的に、これらの利用状況に応じて区分し、それぞれに地目を定める、とされていると解されています。

この点に関し、評価部会ではまず、地目を認定する単位は、原則として「筆」単位か、「画地」単位か議論する必要があると考えられます。その際、地目を認定する単位をいずれとする場合であっても、固定資産評価基準上、地目の認定は、いわゆる「現況主義」(上記②による地目認定方法をいいます。)に基づき一単位につき一つの地目を認定することとされているとともに、相当な規模で 2 以上の全く別個の現況となっているときには、それぞれの現況に応じて区分して地目を認定することとされていること、が確認される必要があります。

次に、駅舎等用地のうち「鉄軌道用地」として地目が認定される範囲につき議論を行うべきと考えております。これについては、固定資産評価基準第 1 章第 10 節三に規定がありますが、このうち第 2 号括弧書の意義を議論する必要があります。すなわち、固定資産評価基準第 1 章第 10 節三第 2 号は、「停車場建物、転・遷車台、給炭水設備、給油設備、検車洗浄設備、乗降場又は積卸場の用に供する土地(百貨店、店舗その他専ら鉄道又は軌道による運送の用に供する建物以外の建物の用地として併用する土地を除く。)」は「鉄軌道用地」とであると規定していますが、その例外事由である同号括弧書の意義を議論すべきであり、その際「専ら」の解釈の問題か「併用」の解釈の問題か、その文言の意義は何か、を明確にすることが必要不可欠と考えております。

この点について、論点整理ペーパーでは、まず、駅形態の違いに着目し、駅舎等の「建物」の範囲を定めることとしておりますが、弊社と致しましては、駅舎等の敷地である「土地」の地目の認定及び評価の問題である以上、駅舎等の「建物」の単位という形で、「土地」と切り離した議論を行うべきではなく、あくまで駅舎等の「土地」の用途(現況)に着目して議論を行うべきと考えております。論点ペーパーには、「駅舎等と一体の建物」として、あたかも「建物の一体性」に着目するかのような記載があり、不動産登記事務取扱手続準則第 77 条の「建物認定の基準」を念頭に置いたものではないかと思料致しますが、同条はあくまで「建物の表示の登記」に当たって、何を「建物」と認定するかにつき定めたものに過ぎず、「土地」の地目の認定の在り方とは直接の関連を有していないものと思料致します。駅舎の敷地の地目が固定資産評価基準第 1 章第 10 節三の「鉄軌道用地」に該当するかどうかとの関係では、「土地」の地目につき定めた不動産登記事務取扱手続準則第 68 条(5)が「鉄道の駅舎、付属施設及び路線の敷地」の地目を「鉄道用地」としていることを踏まえて検討されるべきと思料致します。

4 評価方法

駅舎等用地のうち「鉄軌道用地」として地目が認定される土地については、現行の地方税法及び固定資産評価基準に従って、沿接する土地の価額の 3 分の 1 で評価しなければなりません。

仮に、複合利用されている駅舎等用地のうち「宅地」として認定される土地がある場合には、その「評価」をするに際し、現行の固定資産評価基準が「所要の補正」を行うことを

認めている(固定資産評価基準第1章第3節二(一)4)ことから、どのような補正を行うべきか議論する必要があると考えております。ここでは、交通経済学上の観点からの検討が必要不可欠であると考えております。

5 その他

高架下の敷地の取扱いについては、駅舎用地として利用している場合のみならず、駐車場、駐輪場の用地として利用している場合における地目の認定の方法及び評価方法についても議論する必要があると考えております。

6 まとめ

論点整理ペーパーに対する弊社の意見・要望は、以上のとおりですが、これらの意見・要望を踏まえ、弊社におきまして、別途「論点整理メモ」を作成させて頂きましたので、本書面末尾に添付の上、提案させて頂きます。

弊社と致しましては、評価部会においては、別添の「論点整理メモ」記載の各論点につき十分に議論・検討していくべきであると考えております。

第2 疑問点

貴省より受領いたしました「論点整理ペーパー」及び「評価部会での意見」に関しまして、弊社の意見を明確にするために、以下「評価部会での意見」及び「論点整理ペーパー」に記載されておりますご意見等についての弊社の疑問点を指摘させて頂きます。既に前回評価部会におきまして、弊社よりご説明させて頂きましたように、固定資産評価基準第1章第10節三第2号括弧書の解釈に関する東京都の見解や各委員のご意見の中には他にも疑問点があり、以下において指摘させて頂いたのはあくまで、かかる疑問点の一部にすぎませんので、その旨念のために申し添えます。

なお、下記疑問点につきましては、今後の論点整理の内容に応じて、評価部会においても、弊社委員の疑問点及び意見等として提出させて頂く予定です。

- ① 「評価部会での意見」に、「地目を宅地にしようが鉄軌道用地に認定しようが、評価の答えは一緒でなければいけない」(「2 地目の認定」3 頁の1 番目の意見)、「品川駅を鑑定評価する場合は、正面路線価で評価。減価していく方法。…(略)…現状の利用に応じて判断」(「3 評価方法」5 頁の15 番目の意見)とのご意見が記載されておりますが、弊社と致しましてはかかるご意見に対しましては疑問を抱かざるをえません。

弊社と致しましては、固定資産税の課税における土地の価格の評価につき、評価が同じであれば、地目については「宅地」と「鉄軌道用地」のどちらでもよいとは考えてお

りません。租税法律主義の下では、土地の評価は、地方税法及び固定資産評価基準に従って、まず、地目を認定し、次いで、認定された地目に応じた評価方法により評価されるのがルールであると理解しております。

そして、地目が「鉄軌道用地」であると認定されれば、固定資産評価基準に従って、沿接する土地の価額の3分の1で評価しなければならないと考えております。

また、仮に、地目が「宅地」であると認定された場合には、固定資産評価基準では、「宅地」の評価にあたって、「市町村長は、宅地の状況に応じ、必要があるときは、「画地計算法」の附表等について、所要の補正をして、これを適用するものとする。」(固定資産評価基準第1章第3節二(一)4)と定められておりますので、土地の現況に応じて所要の補正を行い、評価をすべきであると考えております。

このように、固定資産税の課税における土地の評価は、地方税法及び固定資産評価基準に従って行われるべきところ、地目が異なると評価方法は大きく異なるのですから、地目の認定は、具体的な評価方法の前提となる、きわめて重要な問題であると考えております。

- ② 「評価部会での意見」に、「駅の建物の範囲は、基本的にはホームも含めた建物として認定されるもの」(「1 駅舎等用地の範囲 ①駅舎等の範囲」1 頁の4 番目の意見)とのご意見が記載されておりますが、弊社と致しましてはかかるご意見に対しましては疑問を抱かざるをえません。

弊社と致しましては、上記第1、3に記載しましたとおり、地方税法及び固定資産評価基準によれば、地目の認定は、原則として一筆ごとに行うべきであり、かかる認定に際し当該土地の現況及び利用目的に重点を置くものと考えております。すなわち、「土地」の地目の認定及び評価を議論する以上、あくまで駅舎等の「土地」の用途(現況)に着目して議論を行うべきであると考えられ、駅舎等の「建物」の単位という形で「土地」と切り離れた議論を行う合理的理由があるようには思われません。

また、論点整理ペーパーにも、「駅舎等と一体の建物」として、あたかも「建物の一体性」に着目するかのような記載があり、かかる記載は、不動産登記事務取扱手続準則第77条の「建物認定の基準」を念頭に置いて、まず、「建物」を認定し、その後、地目の認定を行う考え方によっているものではないかと思料致しますが、上記第1、3に記載したとおり、同条はあくまで「建物の表示の登記」に当たって、何を「建物」と認定するかにつき定めたものに過ぎず、「土地」の地目の認定の在り方とは直接の関連を有していないものと思料致します。不動産登記事務取扱手続準則の規定を参照して駅舎の敷地の地目が固定資産評価基準第1章第10節三の「鉄軌道用地」に該当するかどうかを検討するのであれば、端的に「土地」の地目につき定めた不動産登記事務取扱手続準則第68条(5)が「鉄道の駅舎、付属施設及び路線の敷地」の地目を「鉄道用地」であるとしていることを踏まえて検討されるべきであると思料致します。

- ③ 「評価部会での意見」に、弊社の意見として「建物の物理的一体性に重点を置き、他の鉄道事業者等が所有する建物を含めた現況及び利用目的により、当社の土地の地目が認定されるのは不合理」(「1 駅舎等用地の範囲 ①駅舎等の範囲」1 頁の 3 番目の意見)との記載があります。

この点に関しましては、繰り返すにはなりますが、弊社は、上記第 1、3 に記載しましたとおり、地方税法及び固定資産評価基準上は原則として一筆ごとにその現況及び利用目的に応じて地目を認定すべきであり、そこで、まず、一筆か一画地かという論点を論じるべきであると考えております。

そして、原則として一筆を単位とすると考えられる以上は、当該一筆の土地ごとにその現況及び利用目的が何か(例えば改札口、コンコース、ホームなどの鉄道事業に供されている部分か、商業的施設に供されている部分かなど)を観察して、鉄道事業に供されている土地であれば「鉄軌道用地」として、また、商業的施設に供されている部分であれば「宅地」として地目を認定することになるのですから、建物の物理的一体性により、他の鉄道事業者が所有する建物等を含めた敷地の地目を一括して認定するという事態は生じないものと考えております。言い換えれば、このように土地の現況及び利用目的に対応して、鉄道事業に供されている部分か商業的施設に供されている部分かを区別できるにもかかわらず、あえてこのような区別をしないで「建物の物理的一体性」なる特殊な概念を持ち出して一括して駅舎等用地を「宅地」と地目認定するのは、地方税法及び固定資産評価基準が定める現況主義に違反し、租税法律主義の観点からも許されないと考えております。

また、「物理的一体性」なる概念を持ち出しますと、例えば弊社の駅舎と通路等で物理的に接続して商業的施設やオフィスビルが設けられるといった、弊社の意思や支配のおよそ及ばない他の鉄道事業者やその他の事業者・官公庁等の行為によって、弊社の駅舎敷地の地目の認定が変更され、その結果固定資産税が増税になることは、極めて不合理であると考えております。もし仮に、かかる不合理な事態を招来する危険があるのでしたら、利用者の利便を損なうことになるとしても、弊社の駅舎と付近の商業的施設やオフィスビル等とを通路で接続することなどはしない方が経済的に合理的であるということになりかねないと危惧致しております。

- ④ 「評価部会での意見」に、「線路と駅舎とでは、制約がかなり違っている。今後の都市計画、土地利用をいろいろしていく上においても、線路敷の部分と駅舎の部分は違うのではないか」(「3 評価方法」4 頁の 11 番目の意見)とのご意見が記載されておりますが、弊社と致しましてはかかるご意見に対しましては疑問を抱かざるをえません。

弊社と致しましては、上記第 1、4 に記載しましたとおり、地目が「鉄軌道用地」であると認定されれば、地方税法及び固定資産評価基準に従って、沿接する土地の価額の 3 分の 1 で評価されます。そして、上記ご意見で指摘されております「線路」と「駅舎」に関しましては、固定資産評価基準において線路敷及び停車場建物の用地は、(原則として)

いずれも「鉄軌道用地」であると明確に定められておりますことから、法令上、いずれも沿接する土地の価額の3分の1で評価しなければならないと考えております。また、実質的に考えましても、線路敷の部分と、駅舎の部分とは、いずれも鉄道事業に供されている土地であって、いずれかを鉄道事業に供することを廃止すれば、直ちに鉄道のネットワークが断絶することになる以上、弊社と致しまして、この両方で「制約がかなり違っている」ようには考えておりません。

なお、駅構内等を開発するに当たっては制約があります。例えば、東京都においては、「鉄道駅構内等開発計画に関する指導基準(平成13年6月5日東京都都市計画局)」(以下、「本基準」といいます。)により、「駅構内及びそれと一体の鉄道事業者が所有又は借地する土地の区域のうち、駅構内に建築される一つの建築物又は用途上不可分の二以上の建築物のある一団の土地の区域」内に、延べ面積10,000㎡を超える建築物(駅舎等鉄道の用に供する部分は除く)(以下、「適用建築物」といいます。)を建築する場合には、都市計画局と事前に協議することとされています(本基準第3、第4、第10条)。

この協議に対して、本基準の規定により設置される「鉄道駅構内等開発計画検討委員会」により、本基準に定める事項について審査・検討が行われます(本基準第11条)が、適用建築物の建築計画にあつては、関係機関と協議し、必要に応じて、交通施設や供給処理施設等の公共公益施設の整備を図ることとされています(本基準第7条)。

なお、本基準によれば、線路敷を適用建築物の敷地とする場合には、人工地盤を設置しなければなりません(本基準第6条第2項)。

- ⑤ 「論点整理ペーパー」に、「筆界との関係」(「2 駅舎等用地の範囲 ③駅舎等用地の範囲」2頁)との記載があり、地目の認定に当たり、筆との関係を無視しているように思われます。また、「評価部会での意見」に、「併用する土地」の評価に際しては、鉄道及び店舗が混在する建物の敷地全体を一画地として評価することとし、正面路線価に対し何らかの補正率を適用」(「3 評価方法」3頁11番目の意見)とのご意見が記載されており、土地の地目の認定にあたって、筆との関係を無視して、一括して「宅地」を認定することを前提としているようにも思われます。しかしながら、弊社と致しましては、上記記載及びご意見に対しては疑問を抱かざるを得ません。

弊社と致しましては、上記第1、3に記載しましたとおり、地方税法及び固定資産評価基準の下では、地目の認定は、①原則として一筆ごとに地目を認定し、②当該土地の現況及び利用目的に重点を置き、部分的に僅少の差異の存するときであっても、土地全体としての状況いかに着眼し、一般の社会通念に照らして客観的に妥当と認められる地目を認定しなければならず、③一筆の土地が、相当の規模で2以上の全く別個の用途に利用されているときのみ、例外的に、これらの利用状況に応じて区分し、それぞれに地目を定める、とされていると解すべきであると考えております。また、「鉄道及び店舗が混在する建物の敷地全体」を一つの単位として「評価」することは、その評価の前提として「一括して」「宅地」として地目を認定することを意味することになりますが、そのような明らかに現況が異なる土地について一括して同じ地目を認定するこ

とは、地方税法及び固定資産評価基準が許容していない取扱いであると考えております。

なお、駅舎等用地のうち「鉄軌道用地」として地目が認定される土地については、現行の地方税法及び固定資産評価基準に従って、沿接する土地の価額の 3 分の 1 で評価し、仮に、複合利用されている駅舎等用地のうち「宅地」として認定される土地がある場合には、その「評価」をするに際して、固定資産評価基準が認めている「所要の補正」(固定資産評価基準第 1 章第 3 節二(一)4)を議論する必要があると考えております。

- ⑥ 「論点整理ペーパー」に、「駅ビル等の取扱い」(「2 駅舎等用地の範囲 ②駅舎等の範囲」2 頁)との記載がありますが、その検討に当たり、第 1 回評価部会の資料 4 では、「停車場建物と百貨店・店舗等の建物が別棟と認定できる場合は、現況に応じて、別地目として分けて評価を行い、停車場建物と百貨店・店舗等が一体であるという場合については、規定にあるように、専ら運送の用に供するかどうかで判断を行う」旨のご説明がありましたが、弊社と致しましてはかかるご説明に対しては疑問を抱かざるを得ません。

弊社と致しましては、駅舎等用地である「土地」の地目の認定及び評価の問題である以上、駅舎等の「建物」を単位として「土地」と切り離した議論を行った上で、その敷地の地目の認定を行うべきではなく、あくまで駅舎等の「土地」の用途(現況)に着目した議論を行うべきであると考えており、「建物の一体性」に着目して、地目を決定することはできないと考えております。かかる認定は、「土地」に着目して現況を判断していない点において、地方税法及び固定資産評価基準に違反しており、法令に根拠のない「建物の一体性」なる基準に基づいて、建物の範囲を確定したうえ、その敷地の地目を認定することは、租税法律主義の観点からも認められないと考えます。

- ⑦ 「論点整理ペーパー」に、「地表面が線路敷である場合、線路上にある駅舎等の敷地として扱えるのか」(「2 駅舎等用地の範囲 ③駅舎等用地の範囲」2 頁)との記載があり、かかる記載は、評価部会で言及があった「地表面主義」を意識した論点と思われますが、そもそも「地表面主義」とはどのような内容であるのか、現在の固定資産評価基準が「地表面主義」を採用していることの根拠は何かにつき、ご教示頂きたいと存じます。

以 上

鉄軌道用地評価部会 論点整理

1 問題の所在

現行の地方税法及びその委任命令である固定資産評価基準によれば、駅舎の用地を含む「鉄軌道用地」については、沿接する土地の価額の1/3で評価しなければならなさとされているところ（固定資産評価基準第1章第10節三）、商業店舗が入るなど運送以外の用にも供されている（「複合利用」）部分のある駅舎等用地については、どのように評価するのが適切か。

2 地方税法・固定資産評価基準における土地の評価方法

土地の評価は、法令上、まず地目を認定し、次いで認定された地目に応じた評価方法により評価されるものと規定されている。

「土地の評価は、次に掲げる土地の地目の別に、それぞれ、以下に定める評価の方法によつて行うものとする。」
（固定資産評価基準第1章第1節「通則」－「土地の評価の基本」）

⇒ 要するに、土地の評価を論じるに当たっては、地方税法及び固定資産評価基準の下では、まず、当該土地の地目をどのように認定すべきかを議論する必要がある。

3 地目認定の方法 ～ 「鉄軌道用地」の範囲

（1）地目を認定する単位

原則として「筆」単位か「画地」単位か。

「筆」単位の考え方

- ① 原則として一筆ごとに地目を認定し、
- ② 当該土地の現況及び利用目的に重点を置き、部分的に僅少の差異の存するときであっても、土地全体としての状況いかに着眼し、一般の社会通念に照らして客観的に妥当と認められる地目を認定しなければならず、
- ③ 一筆の土地が、相当の規模で2以上の全く別個の用途に利用されているときのみ、例外的に、これらの利用状況に応じて区分し、それぞれに地目を定める。

(2) 固定資産評価基準第1章第10節32号の「鉄軌道用地」に該当するか。

「停車場建物、転・遷車台、給炭水設備、給油設備、検車洗浄設備、乗降場又は積卸場の用に供する土地（百貨店、店舗その他専ら鉄道又は軌道による運送の用に供する建物以外の建物の用地として併用する土地を除く。）」

⇒ 括弧書の意義を明確にする必要があるところ、「専ら」の解釈問題か、「併用」の解釈問題か。その文言の意義は如何。

(3) 具体的に問題になる場合

① 駅形態の違いにより、その敷地の地目をどのように考えるべきか？

駅の形態には次のようなものがあり、その敷地の地目については、それぞれに応じた検討が必要（別紙「駅形態イメージ図」参照）

A：地上駅 線路敷を直接には含まない駅舎等

（プラットホームへ行くために、跨線橋、地下道、踏切が設置されている。）

B：橋上駅 線路敷の上部空間に駅舎等を建設した場合

C：高架下駅 高架線路敷の下部空間に駅舎等を設置した場合

D：地下駅Ⅰ 線路敷は地下部分にあり、地上部分には建物（駅機能を含む）がある場合

E：地下駅Ⅱ 地上部分は線路敷、地下部分に駅舎等がある場合

② 次のような敷地の地目をどのように考えるべきか

・ 上屋を有するプラットホームの敷地の取扱い

・ 駅ビル等の敷地の取扱い

百貨店等他の目的に利用する前提で構築され建物内に鉄軌道を乗り入れている場合の取扱い。
いわゆる駅ビルの敷地の取扱い。

4 評価方法

(1) 「鉄軌道用地」の評価方法

「鉄軌道用地」については、地方税法及び固定資産評価基準に従って、沿接する土地の価額の1/3で評価しなければならない（固定資産評価基準第1章第10節三）。

(2) 複合利用されている駅舎等用地のうち「宅地」として認定される土地がある場合、その評価にあたって考慮すべき事項

- ・ 駅舎等用地の特殊性からくる減価要因

形状（帯状）の特殊性

線路敷・駅施設があることによる用途の制約

駅形態によっては立体利用が阻害される

・ 評価方法

基準とする単価は？（正面路線価 or 平均単価）

最有効利用を前提に鉄軌道による制約されている部分を減価するのが適当か

周辺の容積率を考慮しつつ店舗としての利用部分を増加するのが適当か

駅と商業施設と区分して評価することができれば総床面積で按分するのが適当か

複合の程度を勘案する必要があるのか（面積が僅少の売店や出札口等の取扱い）

5 その他

- ・ 高架下駅の敷地の取扱い

高架下を店舗等として利用している場合との均衡

高架下を駐車場、駐輪場の用地として利用している場合における地目認定方法及び評価方法

※ 言葉の使い方

「駅舎」：プラットホームを除く駅機能を集めた建物

「駅舎等」：運送以外の用に供されている部分がある駅舎

鉄軌道用地評価部会 論点整理 (総務省未定稿と当社案の比較)		
鉄軌道用地評価部会 論点整理 (総務省 (未定稿))		当社案
1 問題の所在 現行、駅舎の用地を含め、鉄軌道用地については、沿接する土地の価額の 1/3 で評価 商業店舗が入るなど運送以外の用にも供されている(「複合利用」)部分のある駅舎等用地についてどのように評価するのが適切か。	1 問題の所在 現行の地方税法及びその委任命令である固定資産評価基準によれば、駅舎の用地を含む「鉄軌道用地」については、沿接する土地の価額の 1/3 で評価しなければならぬとされているところ(固定資産評価基準第 1 章第 10 節三)、商業店舗が入るなど運送以外の用にも供されている(「複合利用」)部分のある駅舎等用地については、どのように評価するのが適切か。	網掛け部分は当社案で追加
		2 地方税法・固定資産評価基準における土地の評価方法 土地の評価は、法令上、まず地目を認定し、次いで認定された地目に応じた評価方法により評価されるものと規定されている。 「土地の評価は、次に掲げる土地の地目の別に、それぞれ、以下に定める評価の方法によつて行うものとする。」 (固定資産評価基準第 1 章第 1 節「通則」一「土地の評価の基本」) ⇒要するに、土地の評価を論じるに当たっては、地方税法及び固定資産評価基準の下では、まず、当該土地の地目をどのように認定すべきかを議論する必要がある。
		3 地目認定の方法～「鉄軌道用地」の範囲 (1) 地目を認定する単位 原則として「筆」単位か「画地」単位か。 「筆」単位の考え方 ① 原則として一筆ごとに地目を認定し、 ② 当該土地の現況及び利用目的に重点を置き、部分的に僅少の差異の存するときであっても、土地全体としての状況いかに着眼し、一般の社会通念に照らして客観的に妥当と認められる地目を認定しなければならず、 ③ 一筆の土地が、相当の規模で 2 以上の全く別個の用途に利用されているときの み、例外的に、これらの利用状況に応じて区分し、それぞれに地目を定める。

2-駅舎等用地の範囲〔←今回の議論の対象となる土地の範囲〕 ①-駅形態 駅の形態には次のようなものがあり、それぞれに応じた検討が必要 (別紙「駅形態イメージ図」参照) A：地上駅 線路敷を直接には含まない駅舎等 (プラットホームへ行くために、跨線橋、地下道、踏切が設置されている。) B：橋上駅 線路敷の上部空間に駅舎等を建設した場合 C：高架下駅 高架線路敷の下部空間に駅舎等を設置した場合 D：地下駅Ⅰ 線路敷は地下部分にあり、地上部分には建物（駅機能を含む）がある場合 〔←外観は宅地〕 E：地下駅Ⅱ 地上部分は線路敷、地下部分に駅舎等がある場合 〔←外観は鉄軌道用地〕 ②-駅舎等の範囲 どこまでを＝つの駅舎等の建物として扱うのか？ 〔・上屋を有するプラットホームの取扱い〕 上屋を有するプラットホームは建物として取り扱われる 特に地上駅や橋上駅の場合、駅舎等と＝体の建物として扱うのか？ 〔・地下部分の取扱い〕 地下部分について、どこまでを駅舎等として扱うのか？ 〔・駅ビル等の取扱い〕 百貨店等他の目的に利用する前提で構築され建物内に鉄軌道を乗り入れている 場合の取扱い いわゆる駅ビルの取扱い	(2) 固定資産評価基準第1章第10節32号の「鉄軌道用地」に該当するか。 「停車場建物、転・運車台、給炭水設備、給油設備、検車洗浄設備、乗降場又は積卸場の用に供する土地（百貨店、店舗その他専ら鉄道又は軌道による運送の用に供する建物以外の建物の用地として併用する土地を除く。）」 ⇒括弧書の意義を明確にする必要があるところ、「専ら」の解釈問題か、「併用」の解釈問題か。その文言の意義は如何。 (3) 具体的に問題になる場合 ① 駅形態の違いにより、その敷地の地目をどのように考えるべきか？ 駅の形態には次のようなものがあり、その敷地の地目については、それぞれに応じた検討が必要（別紙「駅形態イメージ図」参照） A：地上駅 線路敷を直接には含まない駅舎等 (プラットホームへ行くために、跨線橋、地下道、踏切が設置されている。) B：橋上駅 線路敷の上部空間に駅舎等を建設した場合 C：高架下駅 高架線路敷の下部空間に駅舎等を設置した場合 D：地下駅Ⅰ 線路敷は地下部分にあり、地上部分には建物（駅機能を含む）がある場合 E：地下駅Ⅱ 地上部分は線路敷、地下部分に駅舎等がある場合 ② 次のような敷地の地目をどのように考えるべきか 〔・上屋を有するプラットホームの敷地の取扱い〕 〔・駅ビル等の敷地の取扱い〕 百貨店等他の目的に利用する前提で構築され建物内に鉄軌道を乗り入れている 場合の取扱い。 いわゆる駅ビルの敷地の取扱い。
--	--

③ 駅舎等用地の範囲 当該駅舎等用地の範囲をどこまでと認定するのか？ ・筆界との関係 ・特に橋上駅の場合のように、地表部分に線路敷があることをどのように考えるか？ 地表面が線路敷である場合、線路上にある駅舎等の敷地として扱えるのか？ 〔→土地の複合利用〕 3 地目の認定 複合利用されている駅舎等用地の地目をどうするのか？ ・宅地 or 雑種地（鉄軌道用地 or それ以外） →いづれにしても評価方法は次で検討	
4 評価方法 (1) 「鉄軌道用地」の評価方法 「鉄軌道用地」については、地方税法及び固定資産評価基準に従って、沿接する土地の価額の 1/3 で評価しなければならない（固定資産評価基準第 1 章第 10 節三）。 (2) 複合利用されている駅舎等用地のうち「宅地」として認定される土地がある場合、その評価にあたって考慮すべき事項 ・駅舎等用地の特殊性からくる減価要因 形状（帯状）の特殊性 線路敷・駅施設があることによる用途の制約 駅形態によっては立体利用が阻害される ・評価方法 基準とする単価は？（正面路線価 or 平均単価） 最も有効利用を前提に鉄軌道による制約されている部分を減価するのが適当か 周辺の容積率を考慮しつつ店舗としての利用部分を増加するのが適当か 駅と商業施設と区分して評価することができれば総床面積で按分するのが適当か 複合の程度を勘案する必要があるのか（面積が僅少の売店や出札口等の取扱いは）	【「3 地目の認定」については、「3 地目認定の方法～「鉄軌道用地」の範囲」として記載】 4 評価方法 (1) 「鉄軌道用地」の評価方法 「鉄軌道用地」については、地方税法及び固定資産評価基準に従って、沿接する土地の価額の 1/3 で評価しなければならない（固定資産評価基準第 1 章第 10 節三）。 (2) 複合利用されている駅舎等用地のうち「宅地」として認定される土地がある場合、その評価にあたって考慮すべき事項 ・駅舎等用地の特殊性からくる減価要因 形状（帯状）の特殊性 線路敷・駅施設があることによる用途の制約 駅形態によっては立体利用が阻害される ・評価方法 基準とする単価は？（正面路線価 or 平均単価） 最も有効利用を前提に鉄軌道による制約されている部分を減価するのが適当か 周辺の容積率を考慮しつつ店舗としての利用部分を増加するのが適当か 駅と商業施設と区分して評価することができれば総床面積で按分するのが適当か 複合の程度を勘案する必要があるのか（面積が僅少の売店や出札口等の取扱いは）

5 その他 ・高架下駅の取扱い 高架下を店舗等として利用している場合との均衡 高架下を駐車場、駐輪場の用地として利用している場合における地目認定方法及び評価方法 ※ 言葉の使い方 「駅舎」：プラットホームを除く駅機能を集めた建物 「駅舎等」：運送以外の用に供されている部分がある駅舎	5 その他 ・高架下駅の敷地の取扱い 高架下を店舗等として利用している場合との均衡 高架下を駐車場、駐輪場の用地として利用している場合における地目認定方法及び評価方法 ※ 言葉の使い方 「駅舎」：プラットホームを除く駅機能を集めた建物 「駅舎等」：運送以外の用に供されている部分がある駅舎
---	--

平成 18 年 9 月 29 日

総務省自治税務局

固定資産税課資産評価室 御中

財団法人

資産評価システム研究センター 御中

東日本旅客鉄道株式会社

鉄軌道用地評価部会における委員の質問に関する事務局による調査・報告の要望

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

これまで 2 回にわたり、土地に関する調査研究委員会鉄軌道用地評価部会(以下、「評価部会」といいます。)が開催され、駅舎等用地に対する適正な固定資産税課税のあり方について議論されて参りましたが、今後の評価部会における議論・検討をより有意義なものとするために、これまでに委員から出された質問のうち、未だ明確になっていない下記の事項につきまして、貴省または貴事務局において、租税法律主義を執行されるべき行政当局として公正中立な立場から、速やかに詳細かつ的確な調査を実施された上、評価部会においてその結果をご報告頂きますようお願い申し上げます。

なお、貴省または貴事務局における調査と並行して、弊社で調査可能なものについては、できるかぎり独自に調査を行い、適宜評価部会に提出させて頂く予定です(下記においても、弊社で調査を行ったものにつきまして、その結果を簡潔にご報告させて頂いております。)。

本書面につきましては、第 3 回評価部会において、弊社委員の意見として提出させて頂きますので、各委員及び関係各位へのご配付並びに議事録への編綴等ご手配の程宜しくお願い申し上げます。

記

- 1 第 2 回評価部会の議事におきまして、「駅舎の中に、本来の鉄軌道事業以外の用途、例えば商業施設をつくる時に、所管官庁への届出や所管官庁の許可などの手続が必要なのか。手続が必要である場合には、基準、行政指導又は法令上の制約があるのか。」という質問がありました(第 2 回評価部会議事録 P18)。

この点につきましては、駅舎の中に店舗を設置する際には、所管官庁である国土交通省や地方運輸局長への届出等の手続は必要ないものの、建築基準法、消防法等の法令の他、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令(平成 13 年 12 月 25 日国土交通省令第 151 号)」(以下、「鉄道技術基準省令」といいます。))において、旅客用通路やプラットフォーム等の「鉄道の輸送の用に供する施設」の構造及び取扱いについて、必要な技術上の基準が定められており(鉄道技術基準省令第 1 条)、鉄道事業者は、同省令の実施に関する基準(以下、「実施基準」といいます。)を定め、これを遵守しなければならないと規制されています(鉄道技術基準省令第 3 条第 1 項)。従って、駅舎の中に商業的施設を設ける場合においても、商業的施設を設けることにより、旅客用通路等についての上記規制に違反することにならないようにする必要があります。

詳細につきましては、貴省または貴事務局でお調べいただき、評価部会においてご教示頂きたく存じます。

- 2 第 2 回評価部会の議事におきまして、「停車場設備の設置基準について、各鉄道事業者の内規に定めることとされているが、定量的あるいは定性的な基準があるのか。また、各鉄道事業者は内規を国土交通省に届け出ることが必要なのか、国土交通省は届出を受理するだけなのか、あるいは行政指導を行うのか。」という質問がありました(第 2 回評価部会議事録 P18～19)。

この点につきましては、国土交通省は、平成 13 年に、鉄道技術基準省令において、鉄道の技術基準として備えるべき性能を規定するとともに、鉄道事業者の技術的判断の参考、国土交通省の許認可などの審査に際しての判断基準を明確にするため、省令等の解釈を強制力を持たない形で具体化、数値化して明示した「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準(平成 14 年 3 月 8 日鉄道局長通知国鉄技第 157 号)」を策定致しました。鉄道事業者は、それらに基づき「実施基準」を定めた上で、その内容を国土交通大臣又は地方運輸局長に届け出ることとされる(鉄道技術基準省令第 3 条第 1 項、第 4 項)とともに、国土交通大臣又は地方運輸局長は、鉄道事業者が定めた「実施基準」が鉄道技術基準省令の規定に適合しないと認めるときは、実施基準を変更すべきことを指示することができるとされています(鉄道技術基準省令第 3 条第 5 項)。

また、最近の運輸分野における事故等の発生状況にかんがみ、運輸事業者における輸送の安全を確保するための取組みを強化するため、本年 10 月 1 日より施行される「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律(平成 18 年法律第 19 号)」(以下、「改正法」といいます。))によって鉄道事業法が改正され、これに伴い鉄道

事業法施行規則等が改正されることにより、鉄道事業者は、安全管理規程の策定・届出、安全統括管理者・運転管理者の選任・届出、安全報告書の作成・公表等が義務付けられます(改正法第 18 条の 3、第 19 条の 4 第 1、4、5 項等)。

このように、鉄道事業者たる弊社は、鉄道事業における停車場設備の設置については、内規にとどまらず、以上に述べたような法令等による規制に従って停車場設備を整備する重い法的義務を負っておりますが、詳細につきましては貴省または貴事務局でお調べいただき、評価部会においてご教示頂きたく存じます。

- 3 第 2 回評価部会の議事におきまして、「鉄軌道用地について、空中権を売買することはできるのか、また、空中権の売買事例はあるのか」という質問がありました(第 2 回評価部会議事録 P26～27)。

この点につきましては、弊社において調査致しましたところ、弊社における空中権の売買事例は、大手町・丸の内・有楽町地区における特例容積率適用地区制度(旧特例容積率適用区域制度)(建築基準法第 57 条の 2)を活用した東京駅丸の内駅舎の容積利用権の譲渡のみでした。また、国土交通省にお伺いしたところ、わが国において特例容積率適用地区に指定されているのは同地区のみとのことでした。

同地区は、歴史的建造物の保存・復元、文化的環境の維持・向上などを図るとともに、地区全体として土地の高度利用を促進し、質の高い業務機能への更新、商業や文化機能の集積を図り、都市再生を推進するため、東京都都市計画審議会の調査審議を経て、平成 14 年 5 月に東京都により都市計画において特例容積率適用地区に指定・公告されました。

このように、容積利用権は容易に譲渡できるものではなく、都道府県により都市計画において特例容積率適用地区の指定・公告がされ、特定行政庁(建築主事を置く市町村の区域については当該市町村の長をいい、その他の市町村の区域については都道府県知事をいう(建築基準法第 2 条第 32 号))の指定基準(東京駅丸の内駅舎の容積利用権の譲渡の場合は「大手町・丸の内・有楽町地区特例容積率適用地区及び指定基準(平成 14 年 5 月 29 日付 14 都市建字第 2 号)」)を満たすことが必要ですが、線路敷は特例容積率が適用される特例敷地として扱われません。

具体的な申請手続としては、特例容積率適用地区内における特例敷地及び特例容積率の限度の指定を特定行政庁に申請し、指定基準を満たしている場合に、特定行政庁から指定通知がされるとともに、その旨が公告されることが必要であるとされています。

なお、駅構内等の開発に当たっては制約があります。すなわち、東京都においては、「鉄道駅構内等開発計画に関する指導基準(平成 13 年 6 月 5 日東京都都市計画局)」(以下、「本基準」といいます。)により、「駅構内及びそれと一体の鉄道事業者が所有又は借地する土地の区域のうち、駅構内に建築される一つの建築物又は用途上不可分の二以上の建築物のある一団の土地の区域」内に、延べ面積 10,000 m²を超える建築物(駅舎等鉄道の用に供する部分は除く)(以下、「適用建築物」といいます。)を建築する場合には、都市計画局と事前に協議することとされています(本基準第 3、第 4、第 10 条)。

この協議に対して、本基準の規定により設置される「鉄道駅構内等開発計画検討委員会」により、本基準に定める事項について審査・検討が行われます(本基準第 11 条)が、適用建築物の建築計画にあつては、関係機関と協議し、必要に応じて、交通施設や供給処理施設等の公共公益施設の整備を図ることとされています(本基準第 7 条)。

なお、本基準によれば、線路敷を適用建築物の敷地とする場合には、人工地盤を設置しなければなりません(本基準第 6 条第 2 項)。

詳細につきましては貴省または貴事務局でお調べいただき、評価部会においてご教示頂きたく存じます。

以 上

論点に対する東京都の意見

2006.10.4

【意見の前提】 評価基準を改正する場合どう定めるべきか

1 「複合利用駅舎」の範囲

「複合利用駅舎」とは、駅舎等用地の中に一定規模以上の店舗等が存在する駅舎等をいうものとする。この場合、一店舗が一定規模未満のものは存在しないものと見なすものとする。

2 「駅舎等」の範囲

「駅ビル」を除く駅舎建物、すなわち「駅舎」、「ホーム（上屋を有する部分に限る）」、「跨線橋」、「地下道」及び「ビル（駅舎に接合する駅舎以外の建物）」の各部分から構成される建物をいうものとし、それぞれの部分は、外観上区分が可能な限り区分して扱うものとする。その際、地下にある部分については家屋と認められる部分に限り駅舎等を含めるものとする。

ただし、駅舎建物の各部分のうち、店舗等が存在しない部分は、「複合利用駅舎」から除外するものとする。なお、「駅ビル」とは、その大部分（一定割合以上）を百貨店等の鉄道事業以外の目的に利用する大規模建物をいうものとし、その敷地は宅地とする。

3 「駅舎等用地」の範囲

(1) 形態別

A：地上駅	駅舎等の敷地（ホーム、跨線橋が複合利用駅舎に含まれる場合はそれぞれの投影部分）
B：橋上駅	駅舎等の投影部分（駅舎等への出入口部分を含む）
C：高架下駅	駅舎等のある部分（駅舎等への出入口部分を含む）
D：地下駅Ⅰ	ビルの敷地（「駅ビル」に該当する場合はその扱いによる）
E：地下駅Ⅱ	ビルの敷地及び駅舎等の投影部分（駅舎等への出入口部分を含み「駅ビル」に該当する場合はDと同じ）

論点に対する東京都の意見

2006.10.4

(2) 筆界との関係

筆界が現況における駅舎等の敷地と一致しない場合は、現況によるものとする。

(複数筆に跨る場合、広大地な一筆の一部の場合などがあり、筆の形状も複雑なため、考慮することが困難である。)

(3) 地表部分の線路敷地

利用上の制限及び建物の建築に要するコストを考慮した減価が必要と考えられる。

4 地目

複合利用駅舎の用地として、新たな評価方法に見合う地目を新設することも考えられる。

5 評価方法

(1) 減価要因

形状の特殊性 形状の特殊性はそもそも線路敷地ないし鉄軌道用地全体として見た場合の問題であり、「駅舎等用地」だけを見た場合は存在しないものというべきである。

用途の制約 最有効利用を前提にその利用が制約されていることを減価要因として捉える。

立体利用の阻害 立体利用していない部分については、3分の1とすることで減価されている。また、人工地盤の設置により、立体利用の阻害は回復するものというべきである。

(2) 評価方法

更地としての価格に対して減価要因に応じた補正を行うのが収益還元により難い場合の評価鑑定の基本であり、その場合には正面路線価を基準とするのが合理的である。

ただし、上記のとおり建物をできる限り区分して扱うこと、建物の投影部分を敷地とすることなど例外的な取扱を前提とするため、各部分の敷地はすべて正面路線に沿接すると見なし、用途の制約に対する減価補正以外の補正は行わないものとする。

(3) 高架下駅

高架下に店舗がある場合との均衡を考慮すべきである（駅舎補正と高架下補正とでいずれかが低い方を適用するなど）。

鉄軌道用地評価部会 論点整理に対する大阪市の意見

○ 大阪市における駅舎等の現行の取扱い

1 平面駅の場合

駅舎と区分される店舗等について宅地（又は雑種地）と認定するが、駅舎内の店舗等（例：キヨスク、うどん店等）については鉄軌道用地に含める。

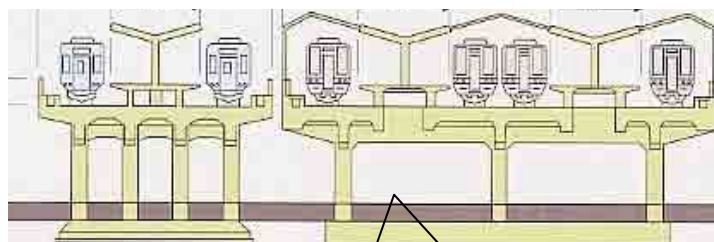
2 高架駅の場合

(1) 高架下を運送以外の用に供している場合

地目を宅地（又は雑種地）として1／2評価

(2) 高架下を運送以外の用に供していない場合

地目を鉄軌道用地として1／3評価



高架下の利用状況により判断

3 立体的複合利用駅の場合

いわゆる駅ビルについては原則として宅地とする。

【駅形態イメージ図D：地下駅 I：地表面の位置にかかわらず宅地とする。】

2 駅舎等用地の範囲 〔←今回の議論の対象となる土地の範囲〕

② 駅舎等の範囲

どこまでを一つの駅舎等の建物として扱うのか？

・ 上屋を有するプラットホームの取扱い

上屋を有するプラットホームは建物として取り扱われる

特に地上駅や橋上駅の場合、駅舎等と一体の建物として扱うのか？

・ 地下部分の取扱い

地下部分について、どこまでを駅舎等として扱うのか？

・ 駅ビル等の取扱い

百貨店等他の目的に利用する前提で構築され建物内に鉄軌道を取り入れている場合の取扱い

いわゆる駅ビルの取扱い

駅舎と構造上一体となる部分を駅舎等の範囲と考える。

③ 駅舎等用地の範囲

当該駅舎等用地の範囲をどこまでと認定するのか？

・ 筆界との関係

・ 特に橋上駅の場合のように、地表部分に線路敷があることをどのように考えるか？

地表面が線路敷である場合、線路上にある駅舎等の敷地として扱えるのか？ 〔⇒土地の複合利用〕

当該駅舎等の水平投影面積の範囲を駅舎等用地の範囲と考える。

・ 筆界との関係

駅舎等用地の範囲は筆界とは関係なく認定すべきである。

3 地目の認定

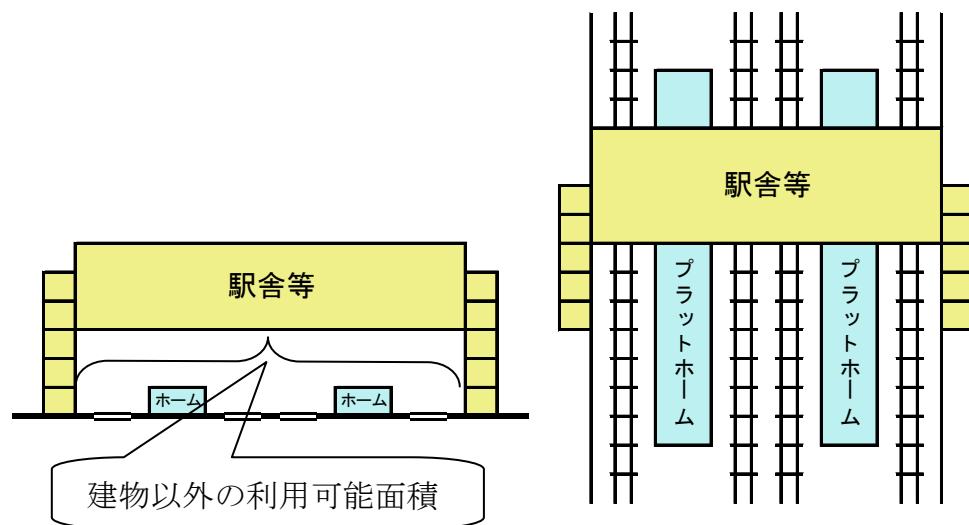
複合利用されている駅舎等用地の地目をどうするのか？

・ 宅地 or 雑種地（鉄軌道用地 or それ以外）

⇒いずれにしても評価方法は次で検討

複合利用されている駅舎等用地の地目認定については、基本的には当該複合利用の駅舎等における鉄軌道の用に供している面積（建物以外の利用可能面積を含む。）が利用可能面積の合計に占める割合（以下「鉄軌道割合」と言う。）により次のとおり扱うことも選択肢の一つであると考える。

- ① 鉄軌道割合が 8 割以上の場合にあつては鉄軌道用地とする。
 - ② 鉄軌道割合が 8 割未満の場合にあつては宅地（又は雑種地）とする。
- ただし、鉄軌道割合が 2 割以上 8 割未満の場合にあつては評価上何らかの考慮を行う必要がある。



4 評価方法

複合利用されている駅舎等用地をどのように評価にあたって考慮すべき事項

- ・ 駅舎等用地の特殊性からくる減価要因

形状（帯状）の特殊性

線路数・駅施設があることによる用途の制約

駅形態によっては立体利用が阻害される

- ・ 評価方法

基準とする単価は？（正面路線価 or 平均単価）

最も有効利用を前提に鉄軌道による制約されている部分を減価するのが適当か

周辺の容積率を考慮しつつ店舗としての利用部分を増加するのが適当か

駅と商業施設と区分して評価することができるのであれば総床面積で按分するのが適当か

複合の程度を勘案する必要はあるのか（面積が僅少の売店や出札口等の取扱い）

複合利用されている駅舎等用地については、基本的には当該複合利用の駅舎等における鉄軌道割合により次のとおり取り扱うことも選択肢の一つであると考ええる。

- ・ 鉄軌道割合が 8 割以上の場合にあつては地目を鉄軌道用地とし、1／3 評価する。
- ・ 鉄軌道割合が 2 割未満の場合にあつては地目を宅地（又は雑種地）とし、画地計算法を適用して評価する。
- ・ 鉄軌道割合が 2 割以上 8 割未満の場合にあつては宅地（又は雑種地）とし、画地計算法を適用して評価し、さらに鉄軌道割合に応じて減価補正する。

（例）

鉄軌道 3/4、鉄軌道以外 1/4 の場合 $\Rightarrow \frac{3}{4} \times \frac{1}{3} + \frac{1}{4} = \frac{6}{12}$
（鉄軌道割合） （1－鉄軌道割合） （1/2）

5 その他

- ・ 高架下駅の取扱い

高架下を店舗等として利用している場合との均衡

- ・ 3 及び 4 のとおり

※ 言葉の使い方

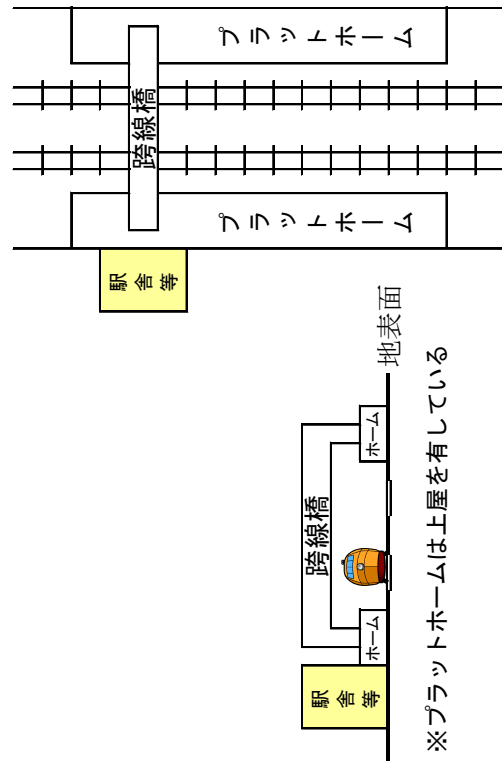
「駅舎」：プラットホームを除く駅機能を集めた建物

「駅舎等」：運送以外の用に供されている部分がある駅舎

駅形態イメージ図（大阪市の意見）

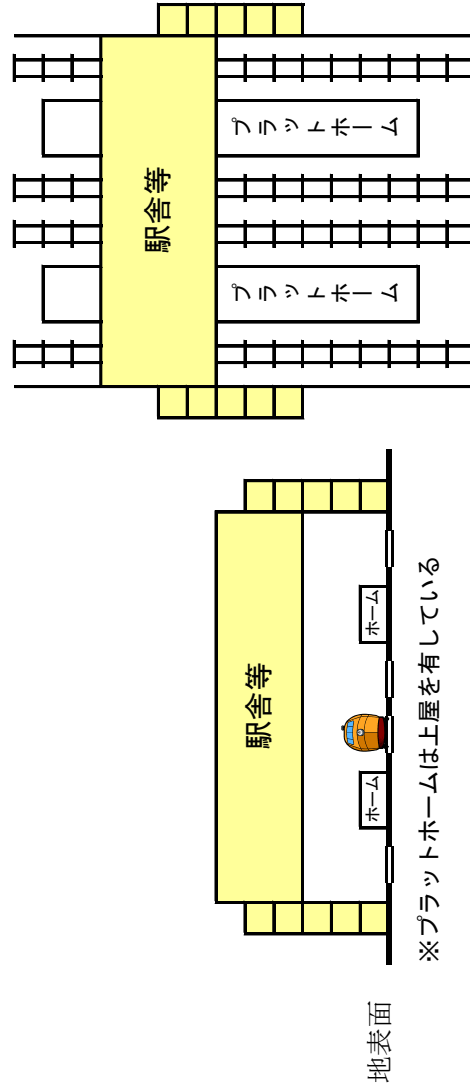
駅舎等の建物として取扱う範囲

A：地上駅



※プラットホームは上屋を有している

B：橋上駅

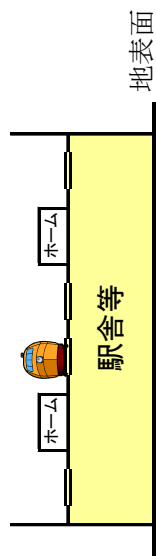


※プラットホームは上屋を有している

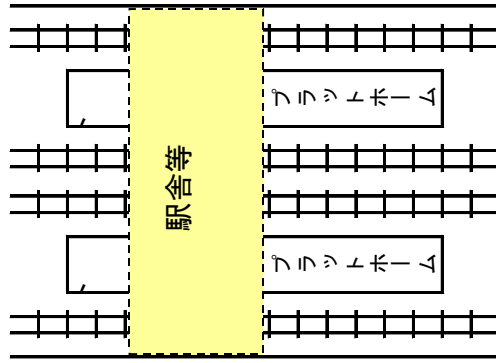
線路敷を直接には含まない駅舎等
プラットホームに行くために、跨線
橋、地下道、踏切が設置されている。

線路敷の上部空間に駅舎等を建設し
た場合

C:高架下駅

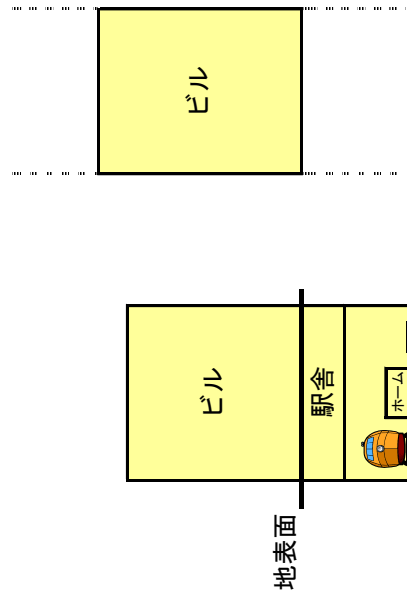


※プラットホームは上屋を有している



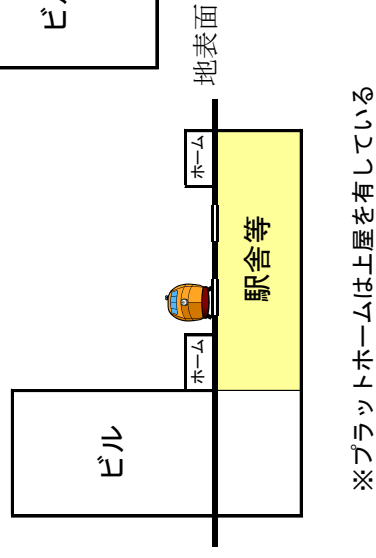
高架線路敷の下部空間に駅舎等を建設した場合

D:地下駅Ⅰ



線路敷は地下部分にあり、地上部分は
建物（駅機能を含む）がある場合
〔外観は宅地〕

E:地下駅Ⅱ



※プラットホームは上屋を有している

地上部分は線路敷、地下部分に駅舎等
がある場合〔外観は鉄軌道用地〕

平成 18 年 11 月 13 日

総務省自治税務局

固定資産税課資産評価室 御中

財団法人

資産評価システム研究センター 御中

東日本旅客鉄道株式会社

参考人の意見書等の提出について

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

これまで、「土地に関する調査研究委員会 鉄軌道用地評価部会」（以下「評価部会」といいます。）においては、駅舎等用地に対する適正な固定資産税課税のあり方をテーマとし、3 回にわたり議論・検討を行って参りました。

弊社は、かかるテーマを議論・検討するに際しては、租税法律主義の観点から、地方税法やその委任命令である現行の固定資産評価基準の正当な解釈を明らかにするとともに、交通経済学の観点から、鉄道事業の特殊性等を正確に理解することが必要不可欠であるとの考えの下、評価部会において適切な論点整理がなされた段階で、租税法及び交通経済学の専門家をそれぞれ参考人として評価部会に招請し、ご見解を伺うべきものと考えておりました。

今般、評価部会の開催日程との調整がつかなかったこと等により、別紙のとおり、一橋大学大学院法学研究科 水野忠恒教授の論評「駅ナカビジネスと固定資産税」（編集・発行財団法人地方財務協会「地方税」2006 年 10 月号に掲載）及び、一橋大学大学院商学研究科長・商学部長 山内弘隆教授の意見書「駅施設の課税問題について」をそれぞれ提出したく存じます。

つきましては、今後の評価部会における議論・検討の参考として、第 4 回評価部会において、本書面及び別紙の意見書等を提出させていただきますので、ご査収の上、各委員及び関係各位へのご配付並びに議事録への編綴等ご手配の程お願い申し上げます。

以 上



駅ナカビジネスと 固定資産税



一橋大学大学院教授 水野忠恒

I はじめに

1 最近、遠距離通勤や共稼ぎ世帯の増加が原因となつてか、都市部の駅が存在意義が変わりつつある。駅は、単なる乗降・接続の場所ではなく、従来の、キヨスク等の売店に加えて、薬局、ベーカリー、コンビニ、さらに複数の飲食店などが進出し、食事、買い物など、生活の場にもなりつつある。いわゆる駅ナカビジネスといわれるものである。このことについては、駅周辺の店舗等からは、駅中の店舗が優遇されているとして、その不公平を是正すべきであるという意見がだされている。

「駅ナカ」課税強化を後押し 商工会など4団体が要望書

（東京都）主税局は駅構内の大規模店舗に課税強化する方針を打ち出したが、都内の商工会連合会や中小企業団体中央会、商店街振興組合連合会、商店街連合会の4団体はこのほど、都庁を訪れ、「『駅ナカ』の課税に関する要望書」を菅原局長に提出した。要望書では、税負担の公平性の観点から固定資産税の「適正な見直し」を求めており、局長も「鉄

軌道用地の評価・課税の早期の適正化に努める」と応じた。」（都政新報2006年5月16日付、5223号）。

東京都議会においても、駅ナカビジネスについて、議論されている。例えば、東京都議会財政委員会（平成18年6月15日）においては、次のような質疑がなされている。

「○ 神林委員 きょうは大分時間が押しているようですから、コンパクトに質問したいと思いますので、答弁の方もよろしく願います。」

一昨日、我が党の吉野総務会長の代表質問でも質問いたしましたけれども、駅ナカビジネスについての固定資産税について何点か伺います。

新聞等で駅ナカビジネスとして報じられているように、近年、あいたスペースに有名ブランド店の店舗を進出させるなど、鉄道施設の商業利用が大きく広がっています。都内の主要駅では特にこの傾向が著しく、石原知事も駅の中に新しいまちができたようだと言明しておられますが、私も地元の品川駅などを見ますと、同じ感想を持ちます。

しかしながら、一方で、こうした駅などの敷地に係る固定資産税の評価は駅周辺の宅地に比べ相当に低く、負担の公平上問題があるとも伝えられており、一昨日の我が党の代表質問で、吉野総務会長からその是正について質問をしたところです。本日は代表質問を踏まえ、是正措置の詳細についてお尋ねいたし

ます。

そこでまず伺いたいしますが、23区内の主要駅につきまして、駅舎の敷地と周辺の宅地を比べた場合、固定資産税の評価にどれくらいの差があるのかお示してください。

○ 安田資産税部長 線路敷や駅舎敷地等の鉄軌道用地は、固定資産評価基準に基づきまして、当該鉄軌道用地に沿接する土地の3分の1に相当する価額で評価するものとされております。特別区の区域では、区別鉄道路線別に沿接する路線価を加重平均し、その3分の1を鉄軌道用地の単価として適用しております。そのため、駅正面の路線価と、鉄軌道用地として評価されております当該駅舎敷地の一平方メートル当たりの評価額を比較しますと、3倍以上、場所によっては12から15倍と、大きな格差を生じております。

○ 神林委員 私ども、今まで新聞報道されるまでは余りこういうことはよくわからなかったんですけれども、12から15倍なんてしますと、本当にすごい格差があるものだなということで、これだけで、負担の格差の上で駅ナカビジネスがこういう部分で成り立っているとすれば、やはり駅周辺の商店街などとの間での公平性を欠くものと私どもは判断しております。

主税局では今後見直しを行う予定と聞いておりますけれども、その点に関しまして、報道によると、先般、総務省の外郭団体が鉄軌道用地の評価方法について研究会を発足させたと伝えられておりますが、この研究会の性格、目的をお聞かせください。

○ 安田資産税部長 ご指摘の研究会でございますが、東京都の問題提起を受けまして、国としても全国的な課題であるとの認識から発足させたものであり、学識経験者、鉄道事業者代表及び地方自治体を代表いたしまして都と大阪市、さらにオブザーバーとして総務省が参加しております。

研究会の目的は、駅ナカ事業の拡大やこれに対する負担の公平を求める要望などを背景に、鉄軌道用地について、より現況に見合った評価方法となるよう調査研究を行うというものでございまして、都の見直しを契機に、国が鉄軌道用地の評価見直しに動き出したものと考えております。」

2 このことに注目して、東京都では、駅舎を従来のように、総務大臣告示による固定資産評価基準により、鉄軌道用地としてではなく、百貨店の敷地と同様に、宅地と認定し、固定資産の評価を鉄道施設の占める割合により地目を宅地と認定することを検討しているとされる。JR東日本では、東京都の固定資産評価は、固定資産評価基準に従っておらず、違法ではないかと争っている状況にある。ここでは、総務大臣告示による固定資産評価基準の性格や、具体的な駅舎の地目を宅地と変更することをめぐり、その認定の是非が議論されている。

3 また、この東京都とJR東日本との間の固定資産評価をめぐる争いを契機に、鉄軌道用地の評価のあり方について、財団法人評価システム研究センターに「土地に関する調査研究委員会鉄軌道用地評価部会」（以下「委員会」という。）が設置され、学識経験者に東京都とJR東日本という当事者を加え、総務省自治税務局も参加して、議論がはじめられるに至っている。この中で、東京都により、従来、鉄軌道用地とされてきた駅舎を宅地と地目認定することが適当である場合もある旨の意見が示された。本稿では、この委員会における東京都の説明をもとに、争点や疑問点について整理を行い、若干の検討を加えることとした。

II 固定資産評価基準の性格

1 地方税法第388条では、次のように規定している。

「(固定資産税に係る総務大臣の任務)

1 総務大臣は、固定資産の評価の基準並び

に評価の実施の方法及び手続（以下「固定資産評価基準」という。）を定め、これを告示しなければならない。この場合において、固定資産評価基準には、その細目に関する事項について道府県知事が定めなければならない旨を定めることができる。

2 総務大臣は、前項の固定資産評価基準を定めようとするときは、地方財政審議会の意見を聴かなければならない。

3 総務大臣は、地籍図、土地使用図、土壤分類図、家屋見取図、固定資産売買記録簿その他固定資産の評価に関する資料及び固定資産税の統計を作成するための標準様式を定めて、これを市町村長に示さなければならない。

4 総務大臣は、固定資産の評価に関して市町村長に対し、左の各号に掲げる技術的援助を与えなければならない。

一 市町村の固定資産評価員が固定資産を評価するために必要な評価の手引その他の資料を作成すること。

二 市町村の固定資産評価員が評価をすることが著しく困難である固定資産の評価について市町村長から助言を求められた場合において助言を与えること。」

2 このように、固定資産評価基準は総務大臣の告示により規定されるのであるが、従来より法規であると考えられており、後述する地方税法第403条には、その遵守義務が規定されている。

上の規定には、「固定資産評価基準には、その細目に関する事項について道府県知事が定めなければならない旨を定めることができる。」とされている。ここには、固定資産評価基準について、さらに細目的基準について、「道府県知事が定めなければならない旨を定めることができる」として、いわば、立法の権限を委任していると考えることができる。

しかしながら、現在のところ、固定資産評価基準により、都道府県知事が定めなければ

ならないとされている細目は、総務大臣が提示平均価額を算定する市町村以外の市町村についての提示平均価額の算定のみであると考えられる。「固定資産評価基準には、その細目に関する事項について道府県知事が定めなければならない旨を定めることができる。」としながら、固定資産評価基準においては、本稿で論じる「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」により、地目を認定することについては、そのような規定がおかれていない。したがって、「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」は、固定資産評価基準に、その制定の法的根拠を見出すことはできない。このような固定資産（土地）評価事務取扱要領の性格を、あえて言うならば、それは、固定資産評価基準の実施にあたり、詳細を定めた地方団体の事務運営指針にすぎないと理解すべきである。そうであるならば、「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」において、固定資産評価基準の解釈・適用として導かれないような、いわばあらたな法規やルールを定めることは、許されないと考えられる。

3 さらに、地方税法においては、道府県知事又は総務大臣の評価の権限等として、地方税法第389条では、以下のように定めている。

「1 道府県知事（次に掲げる固定資産について関係市町村が2以上の道府県に係るときは、総務大臣とする。以下本条において同じ。）は、次に掲げる固定資産について、前条第1項の固定資産評価基準によつて、第409条第1項から第3項までの規定の例によつて評価を行つた後、総務省令の定めるところによつて、当該固定資産が所在するものとされる市町村並びにその価格及び第349条の3又は第349条の3の2の規定の適用を受ける固定資産についてはその価格にそれぞれこれら

の規定に定める率を乗じて得た額（以下固定資産税について「価格等」という。）を決定し、決定した価格等を当該市町村に配分し、毎年3月31日までに当該市町村の長に通知しなければならない。

- 一 総務省令で定める船舶、車両その他の移動性償却資産又は可動性償却資産で2以上の市町村にわたって使用されるもののうち総務大臣が指定するもの
- 二 鉄道、軌道、発電、送電、配電若しくは電気通信の用に供する固定資産又は2以上の市町村にわたって所在する固定資産で、その全体を一の固定資産として評価しなければ適正な評価ができないと認められるもののうち総務大臣が指定するもの

2～5（略）

6 総務大臣は、次に掲げる場合には、地方財政審議会の意見を聴かなければならない。

- 一 第1項第1号又は第2号の規定による固定資産の指定をしようとするとき。
- 二 第1項の規定による固定資産の価格等の決定及び配分をしようとするとき。
- 三 第4項の規定による固定資産の価格等の配分の調整の申出を受けたとき。
- 四 前項の規定による固定資産の価格等の配分の調整をしようとするとき。」

4 さらに、地方税法第403条により、市町村長（都知事を含む）は、固定資産の評価に関しては、固定資産評価基準によらなければならないとされている。

「1 市町村長は、第389条又は第743条の規定によつて道府県知事又は総務大臣が固定資産を評価する場合を除く外、第388条第1項の固定資産評価基準によつて、固定資産の価格を決定しなければならない。

2 固定資産の評価に関する事務に従事する市町村の職員は、総務大臣及び道府県知事の助言によつて、且つ、納税者とともにする実地調査、納税者に対する質問、納税者の申告書の調査等のあらゆる方法によつて、公正な評価をするように努めなければならない。」

ここに、地方団体に対する、総務大臣告示

の固定資産評価基準の法的効力が定められていると解される。

5 固定資産評価基準の性格については、最高裁判所は、最判平成15・6・26民集57巻6号723頁において、以下のように判示している。

「法は、固定資産の評価の基準並びに評価の実施の方法及び手続を自治大臣の告示である評価基準にゆだね（法388条1項）、市町村長は、評価基準によって、固定資産の価格を決定しなければならないと定めている（法403条1項）。これは、全国一律の統一的な評価基準による評価によって、各市町村全体の評価の均衡を図り、評価に関与する者の個人差に基づく評価の不均衡を解消するために、固定資産の価格は評価基準によって決定されることを要するものとする趣旨であるが、適正な時価の意義については上記のとおり解すべきであり、法もこれを算定するための技術的かつ細目的な基準の定めを自治大臣の告示に委任したものであって、賦課期日における客観的な交換価値を上回る価格を算定することまでもゆだねたものではない。

そして、評価基準に定める市街地宅地評価法は、標準宅地の適正な時価に基づいて所定の方式に従って各筆の宅地の評価をすべき旨を規定するところ、これにのっとり算定される当該宅地の価格が、賦課期日における客観的な交換価値を超えるものではないと推認することができるためには、標準宅地の適正な時価として評定された価格が、標準宅地の賦課期日における客観的な交換価値を上回っていないことが必要である。」

上の最高裁判決においても、「法もこれを算定するための技術的かつ細目的な基準の定めを自治大臣の告示に委任したものであって」としており、地方税法は、固定資産の評価基準を自治大臣の告示（現総務大臣告示）に委ねているが、それは白紙委任ではなく、評価のための「技術的かつ細目的な基準の定

め」でなければならないとしているのである。

6 他方で、地方団体には課税自主権も認められている。法定外普通税ならびに目的税である。さらに、固定資産税については、『固定資産評価基準解説（土地篇）』（2頁）では、「評価基準の具体的取扱いについては、昭和38年12月25日自治固乙固発第30号各都道府県知事あて自治事務次官通達「固定資産評価基準の取扱いについて」（依命通達）が出されていたが、地方分権の観点から、その一部を評価基準に規定したうえで、平成12年1月28日付け自治固第3号自治評第2号各都道府県知事あて自治事務次官通知をもって、廃止された。」とされている。

しかしながら、前出の地方税法第403条において、「市町村長は、第389条又は第743条の規定によつて道府県知事又は総務大臣が固定資産を評価する場合を除く外、第388条第1項の固定資産評価基準によつて、固定資産の価格を決定しなければならない。」としているのである。このことは、固定資産評価基準に規定されていないことについて、地方団体が独自の規定をおくことを許容するものではないと考えられる。上述した最高裁判決は、「市町村長は、評価基準によって、固定資産の価格を決定しなければならないと定めている（法403条1項）。これは、全国一律の統一的评价基準による評価によって、各市町村全体の評価の均衡を図り、評価に関与する者の個人差に基づく評価の不均衡を解消するために、固定資産の価格は評価基準によって決定されることを要するものとする趣旨である」としており、固定資産の評価のように、きわめて技術的かつ専門的な事項については、

全国的に統一を図る必要があるため、固定資産評価基準に依拠することが、地方団体に義務付けられているのである。

Ⅲ 改訂「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」

1 改訂「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」の性格

1 本件「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」については、上述したように、このような固定資産（土地）評価事務取扱要領の性格を、あえて言うならば、それは、固定資産評価基準の実施にあたり、詳細を定めた地方団体の事務運営指針と理解すべきであり、「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」において、固定資産評価基準の解釈・適用として導かれないような、いわばあらたな法規やルールを定めることは、許されないと考えられる。「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」は法的根拠をもたないのであり、それは、固定資産評価基準に定める基準の解釈、あるいは、技術的、細目的な取扱いを定めるものととどめるべきである。「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」は、固定資産評価基準に、その制定の根拠を見出すことはできないといわなければならないのである。

東京都としては、課税自主権の観点から、いわば、固定資産評価基準に定めのないことについては、固定資産評価基準にとらわれず、「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」を作成し、独自のルールを形成したとも思われるが、繰り返し述べたように、固定資産評価基準の解釈、適用を超える規定は違法である。東京都が、自由裁量により、固定資産評

価基準に定められていない項目や、あるいは、固定資産評価基準の解釈から導かれる技術的、もしくは詳細な基準を超えて、あらたな基準をさだめることは許されないと解される。

要するに、東京都の「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」については、実務上の運用指針、あるいはマニュアルにすぎないのであって、総務大臣告示である固定資産評価基準の解釈・適用を超えて、いわば、実質的にあらたなルールにより、固定資産の価額の評価を変更することは許されないといわなければならない。

2 ちなみに、本件と類似する鉄軌道用地の評価が争われた事案で、千葉地裁平成13・12・7判決では、以下のように、判示している。

「1 固定資産評価基準の拘束力

法388条1項によれば、自治大臣は、固定資産の評価の基準並びに評価の実施の方法及び手続を定めてこれを告示しなければならないものと規定されており、これに基づいて、固定資産評価基準（昭和38年自治省告示第158号）が定められている。

そして、法403条1項によれば、市町村長は、固定資産評価基準によって固定資産の価格を決定しなければならないものとされている。

右のような法403条1項の規定ぶりとともに、昭和37年改正前の同条項においては市町村長は自治大臣が示した評価の基準並びに評価の実施の方法及び手続に準じて固定資産の価額を決定しなければならないと規定されていたものが前記のとおり改正されたという経緯に照らすと、固定資産評価基準については法的な拘束力があるものと解するのが相当であり、市町村長は固定資産の価格を決定するに当たり固定資産評価基準に拘束されるものというべきである。」

以上のように、鉄軌道用地の評価が問題と

なった事案においても、固定資産評価基準によるべきことが明らかにされている。

2 改訂「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」の疑問点

1 改訂「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」は、以下のように規定している。

1 宅地と鉄軌道用地の区分

「ア (ア)「本節第2、3(1)オ」のとおり、停車場建物等の用に供する土地で、百貨店、店舗その他もっぱら鉄軌道による運送の用に供する建物以外の用地と併用しているものは宅地とする。

当該建物の総床面積に対する鉄軌道による運送の用に供する部の割合が8割に満たない場合は、「もっぱら鉄軌道による運送の建物」に該当しないため宅地とする。

また、停車場建物等内の店舗等施設が連たんする一団の区画が1,000平方メートルを超える場合又は店舗等施設の合計床面積が百貨店相当の規模を有する場合は宅地とする。

なお、これらの場合において、主として百貨店、店舗等の用に供している中高層の建物（以下「駅ビル」という。）の存する土地は、上記宅地とは別の画地として取り扱うことができる。

(イ)上記(ア)の認定をした後、駅舎等と重複しない乗降場の部分に対応する用地および鉄軌道用地に隣接し、かつ、一団で鉄道用途のみに供されている部分に対応する用地については、それぞれ鉄軌道用地とすることができる。

イ 地下（地下階層を含む。）を鉄軌道等に利用している場合の地上階部分及び線路敷の上空に人工地盤を敷設している場合の当該人工地盤面を、店舗、駐車場の用に供しているものは宅地とする。」

2 以上の「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」については、固定資産評価基準の解釈・適用から導かれるかどうか検討すべきであると考えられるいくつかの論点が指摘

される。

- 1) 「百貨店、店舗その他もっぱら鉄軌道による運送の用に供する建物以外の用地と併用しているものは宅地とする。」とすることにつき、①もっぱら鉄軌道による運送の用に供する建物以外の用地とはどのように判断されるのか、②「もっぱら」とは、どの程度の運送の用以外の用に供する用地を意味するのか、③「併用」とはどのような利用か、
- 2) 「当該建物の総床面積に対する鉄軌道による運送の用に供する部の割合が8割に満たない場合は、「もっぱら鉄軌道による運送の建物」に該当しないため宅地とする。」とすることにつき、①鉄軌道による運送の用に供する部分の割合を鉄軌道による運送の用に供する部分の割合を建物の総床面積を基準として算出することは、固定資産評価基準のどこに根拠があるのか、②鉄軌道による運送の用に供する部分の割合が8割に満たない場合には、「もっぱら鉄軌道による運送の建物」に該当しないとするものの数字の根拠は何か、
- 3) 「店舗等施設が連たんする一団の区画が1,000平方メートルを超える場合又は店舗等施設の合計床面積が百貨店相当の規模を有する場合は宅地とする。」とすることについて、①店舗等施設が連たんする一団の区画とは、百貨店になぞらえることはできるのか、例えば、プロムナードは百貨店に同視できるのか、②「店舗等施設が連たんする一団の区画」とは、常識的には理解できるが、土地の評価の原則を1筆ごととする、固定資産評価基準から逸脱しているのではないか、③「1,000平方メートルを超

える」という判断の基準は、固定資産評価基準からみて合理性があるのか、

- 4) 「主として百貨店、店舗等の用に供している中高層の建物(以下「駅ビル」という。)の存する土地は、上記宅地とは別の画地として取り扱うことができる。」としているが、中高層の建物は上記宅地とは別の画地とされるというのは、別の宅地という意味であるのか、そうであれば、別に取り扱う、その理由は何か、
- 5) ア) の認定をした後、「駅舎等と重複しない乗降場の部分に対応する用地および鉄軌道用地に隣接し、かつ、一団で鉄道用途のみに供されている部分に対応する用地については、それぞれ鉄軌道用地とすることができる。」とするが、①乗降場の部分に対応する用地は、もともと、鉄軌道用地であって、②駅舎等と重複する乗降場の部分というのは、駅舎の自然な利用形態であり、その場合には、鉄軌道用地に当たらないとする根拠は何か、
- 6) 「人工地盤面を、店舗、駐車場の用に供しているものは宅地とする」としているが、高架以外の、このような利用形態は固定資産評価基準には規定がなく、店舗のみならず、駐車場の用に供しているものは宅地とする」のは、合理性を欠くのではないか。これらの論点のうち、主なものについて、以下で検討を加えてゆきたい。

Ⅳ 地目の認定 — 1筆と一体性・20%基準

- 1 固定資産評価基準においては、「土地の評価は、次に掲げる地目の別に、それぞれ、以下に定める評価の方法によって行うものと

する。この場合における土地の地目の認定にあたっては、当該土地の現況及び利用目的に重点を置き、部分的に僅少の差異の存するときであっても、土地全体としての状況を観察して認定するものとする。」(第1章第1節)としている。『固定資産評価基準解説』によれば、「地目の認定は、原則として1筆ごとに行うものである(評価基準第1章第2節一等)」とされており、1筆ごとに、地目を認定することを原則としている。

2 1) 東京都では、固定資産評価基準は、1筆の土地ごとに地目認定を行うことを原則としていると同時に、筆の状況と現実の利用状況とが一致していない土地の場合には、必ずしも筆の状況に拘束されることなく現実の利用状況に即した画地認定を行うことを要請していることは明らかであるとしている(東京地裁平成10年3月19日判例に同旨)。

したがって、東京都では、筆の状況が利用状況と一致していない場合には、同一の地目を認定すべき客観的な利用の一体性が認められる範囲を一画地として評価を行っている、としている。

この点については、上の論点には加えなかったが、しかしながら、固定資産評価基準では、上述したように、地目の認定の単位を1筆ごととし、部分的に僅少の差異の存するときという限定をつけて、土地全体としての利用状況を観察して認定するとしているのであり、「必ずしも筆の状況に拘束されることなく」として、「部分的に僅少の差異の存するとき」には、土地全体としての利用状況を観察して認定するとしているのである。利用状況が異なるにもかかわらず、これを無視して、

駅舎全体の用途を、ひとつの地目に認定するというのは、固定資産評価基準からみて、逸脱する場合があると思われる。

土地の利用は、時代により変遷するものであり、現在の利用状況を重視するのは当然であるが、固定資産評価基準のいう「部分的に僅少の差異の存するとき」を無視して、各筆ごとの利用状況が同一とは思われぬにもかかわらず、1筆に代えて、「一画地」として地目を認定するのは、固定資産評価基準の解釈を超えており、違法であるといわなければならない。

なお、固定資産評価基準解説では、1筆の土地であっても、その面積が大きく、1,000平方メートルの1筆の土地のうち、700平方メートルが畑で、残りの300平方メートルが住宅地である場合には、利用状況に応じて、土地を按分して、地目を認定することは認められている。実際に、仙台市などでは、按分で課税しているとされる。

駅舎についても、その利用が多様化して、たんなる鉄道事業とは関係ない小売業や美容室などにもちいられている場合には、1筆の土地について、用途別に地目を按分するか、あるいは、一画地を、地目を用途別に認定するか、検討すべきであり、一定割合の店舗等の利用状況から、当該駅舎全体が、一体として、鉄軌道用地でなく、宅地と認定するのは不合理であると考えられる。

2) 東京都は、その改訂「東京都固定資産(土地)評価事務取扱要領」において、「建物の総床面積に対する鉄軌道による運送の用に供する部分の床面積の割合が8割に満たない場合は、『専ら運送の用に供する建物』に該当しないため宅地とする。」とし

ている。これは上に述べた土地が1筆ごとになりたっていることを無視し、しかも、「部分的に僅少の差異の存するとき」という固定資産評価基準に違反しており、地目の認定の基準の解釈・適用を超えた、独自のルールであるといわなければならない。前述Ⅲの論点で指摘したように、「当該建物の総床面積に対する鉄軌道による運送の用に供する部の割合が8割に満たない場合は、「もっぱら鉄軌道による運送の建物」に該当しないため宅地とする。」という鉄軌道による運送の用に供する部の割合が8割に満たない場合とは、どこに根拠があるのか疑問である。いいかえるならば、停車場建物等の総床面積に対し、店舗等施設の総床面積が20%を超えるものについては、地目を宅地と認定して、評価額を引き上げるのは、法的根拠のない作業であり、違法であると考えられる。

昨今の駅のあり様も踏まえ、検討してみると、運送の用に供する部分が8割を切ったからといって、直ちに当該駅舎の用地全体を宅地として評価を行うことは、やや不合理な感がある。それは、宅地として評価を行うといっても、駅施設があることによる利用上の制約があり、そのことをどのように考慮していくかということについては、明確な基準が示されていないことにも起因する。この点について、東京都は、駅施設の存在による制約を考慮し、宅地として評価しても、所要の減価補正を行うとしているようであるが、やはり、駅舎が立体的又は複合的に使用されている現状を踏まえ、地目の認定のあり方やその評価方法について見直しを行う必要があるのではないかと

思われる。

もっとも現行評価基準が「専ら鉄道又は軌道による運送の要に供する建物以外の建物の用地として併用する土地」を鉄軌道用地から除くとしているが、総務省自治税務局においても、この「専ら」が「8割」と解され、そのことから導き出されている考え方のようなものである。このことについては、他の地方団体との公平を考え、あるいは納税者に信頼を与えているため、既に、変更することは許されないのではないかという観点から、行政先例法として成立しているか否かということが重要である。

3) そもそも、改訂「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」において、この「停車場建物等の総床面積に対し、店舗等施設の総床面積が20%を超えるもの場合には、一体として、地目が宅地となるという、20%ルールは、繰り返して述べるように、何を根拠に説明されるのか。

固定資産評価基準においては、従来から、もっぱら百貨店等の用地として併用する土地については、住宅地と規定してきたが、このような場合は、鉄軌道用地には当たらないとしている固定資産評価基準の解釈の範囲内の基準であることが必要である。Ⅲの論点でも指摘したが、「当該建物の総床面積に対する鉄軌道による運送の用に供する部の割合が8割に満たない場合は、「もっぱら鉄軌道による運送の建物」に該当しないため宅地とする。」とされるが、店舗等施設の総床面積が20%を超える場合には、すべてが、鉄軌道用地でないとする法的根拠はあるのか。店舗等施設の総床面積が20%超であるということは、もっぱら鉄軌道による運送の建物」に該当し

ないためということが、その理由とも考えられる。このことについては、上述したように、行政先例の存在が重要である。

しかし、固定資産評価基準においては、「もっぱら百貨店等の用地として併用する土地」とはされているが、「当該建物の総床面積に対する鉄軌道による運送の用に供する部の割合が8割に満たない場合」というのは、東京都の考え方であり、固定資産評価基準に定めるところではないと思われる。

V 鉄軌道用地の範囲 — 百貨店の併用等と20%基準

1 『固定資産評価基準解説』(373頁)では、鉄軌道用地の範囲については、次に掲げる土地をいうとしている。

「(1)線路敷(工場の敷地内にあるものを除く。)の用に供する土地

ア 工場の敷地内にある線路敷は、その現況及び利用状況からみて当該工場用地と何ら異なることなく、また、当該工場敷地の部分に転用される可能性をもつこと等から、工場用地(宅地)として評価する。

イ 工場の敷地以外のもので鉄道事業法及び軌道法の規程の適用を受ける鉄軌道事業に供せられている線路敷地は鉄軌道用地とする。

ウ 前記ア及びイ以外の線路敷地については、鉄道又は軌道が敷設され線路敷地として固定化し周囲の土地と判然区別されているものは鉄軌道用地とする。

エ 索道事業の用に供する土地は鉄軌道用地としない。

(2) 停車場建物等の用に供する土地(もっぱら百貨店等の用地として併用する土地を除く。)

停車場建物、転・遷車台、給炭水設備、給油設備、検車洗浄設備又は乗降場、積卸場の用に供する土地は、本来鉄軌道用地として取り扱うべきものであるが、それが百貨店、店舗その他もっぱら鉄道又は軌道による運送の

用に供する建物以外の用地として併用する場合は、鉄軌道用地としてではなく、他の一般の土地と同様に取り扱うものである。」

2 このことにつき、Ⅲの論点においても指摘したが、『固定資産評価基準解説』(373頁)では、併用の意味について、「併用」とは、1筆または一画地の土地の上に建設された1階層の建物の一部を停車場建物の用に、他の部分を百貨店等の用に供するいわゆる平面的併用はもちろんのこと、1筆または一画地の土地の上に建設された数階層の建物において、ある階層を停車場の用に、他の階層を百貨店の用に供するいわゆる立体的併用の場合も含まれるとしている。そして、例えば、店舗等其他の目的に利用する前提で構築された建物の上に鉄軌道を乗り入れている場合は、その立地する土地は鉄軌道用地とはしない、としている。

このように、最近の駅舎のように、併用が目立つものについては、平面的併用も、立体的併用も、その立地する土地は鉄軌道用地とはしないとされているが、ここでは、「百貨店、店舗その他もっぱら鉄道又は軌道による運送の用に供する建物以外の用地として併用する場合は」とされており、百貨店、店舗その他の用と、鉄道又は軌道による運送の用に供するものとが、截然と区別される場合のことをいっているようである。駅舎に隣接して百貨店等の建物が設置される場合をよく見かけるが、駅舎と百貨店・店舗等の建物が別棟と考えられる場合には、現況に応じて別地目(鉄軌道用地と宅地)として分けて評価が行われるべきものと解されている。したがって、百貨店・店舗その他の用と、鉄道又は軌道による運送の用に供するものとが、「渾然一体」

とされる場合が問題となる。いずれにしても、少なくとも、改訂「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」のように、20%という数字で併用を判定される根拠はどこにも示されていない。

東京都は、JR四谷駅を挙げて、駅ビルと駅舎が「渾然一体」となっている場合には、20%基準が適用されるとするのであるが、鉄道業務に用いられる施設やスペースと、店舗等とされて使用されている部分は一目瞭然である。仮に、例えばスイカカードの販売など、店舗等において鉄道業務が行われているような場合を「渾然一体」というのである。さらに、固定資産評価基準では、百貨店の場合を駅舎から除外しているのであり、「駅ビル」という概念を用いて、駅舎と区別できるかどうかをいうのは、固定資産評価基準にはない概念を用いることにより、固定資産評価をいたずらに混乱させているのである。また、東京都は、「中高層の建物（以下「駅ビル」という。）」という概念を用いて、駅舎と区別できるかどうかを判断することとしているが、低層の建物と判断を異にする理由が明らかでない。

3 また、東京都では、固定資産評価基準が、停車場建物の敷地を鉄軌道用地と規定している部分は、上記原則に対する例外規定であると考えられ、敷地の地目が鉄軌道用地となる駅舎の範囲を限定することは、固定資産評価基準の趣旨に適っているものと思われるとしている。

このような、固定資産評価基準が、原則として建物の敷地は宅地であると規定していることは明らかであるとして、停車場建物の敷

地を鉄軌道用地と規定している部分は……例外規定であると考えられるとして、鉄軌道用地となる駅舎の範囲は限定されるとするのは、実質的根拠を示して折らず、形式論理にすぎないと考えられる。停車場建物の敷地が鉄軌道用地となるのが例外であるならば、「もっぱら百貨店等の用地として併用する土地を除く。」までもなく、鉄軌道用地となる停車場建物は限定されているはずである。

しかしながら、停車場建物が、百貨店のみならず、様々の店舗に用いられるようになったのは最近のことであり、そのために、従来どおり、鉄軌道用地となる停車場建物と、宅地となる停車場建物との区別が困難になってきたのである。停車場建物の敷地を鉄軌道用地とされるのは例外であるとするならば、「もっぱら百貨店等の用地として併用する土地」に限定されることなく、むしろ、逆に、改札口と駅員の事務所以外の、キヨスク等の敷地部分は宅地とすればよかったのであるが、従来、「もっぱら百貨店等の用地として併用する土地」のみが鉄軌道用地から除外されたことが重要なのである。

現行の、固定資産評価基準に従う限り、1筆の土地について、百貨店等の用地として併用する土地であるのか、あるいは、少なくとも、鉄道事務とは関係のない土地であるのか、あるいは、大半の部分が、店舗用地であるのか、検討することが重要であると思われる。上に述べたように、固定資産評価基準の「百貨店等の用地として併用する土地」である場合以外について、「停車場建物等の総床面積に対し、店舗等施設の総床面積が20%を超えるもの」については宅地と認定するというルールを置くことは、固定資産評価基準から

は導かれず、疑義があると思われる。

Ⅵ 鉄軌道の高架の下

1 改訂「東京都固定資産（土地）評価事務取扱要領」では、「鉄軌道の高架下の土地で、積極的に鉄軌道による運送の用以外の用に供しているものは、当該用途において地目を認定する」としている。

J R 東日本に対しては、「鉄道高架が存する土地については、高架の下が未利用であれば鉄軌道用地として評価すべき土地であると解されますが、高架下の土地を積極的な利用に供している場合は、鉄軌道用地として評価される土地ではなくなります。

したがって、高架下に店舗等を建築すれば、その土地は宅地として評価されることになります。

なお、この点については行政事例においても明確に認められています（『固定資産評価基準解説』384頁参照）。とされている。

しかしながら、『固定資産評価基準解説』（28頁）では、「鉄軌道等の高架下の店舗等についての地目は、当該高架下に店舗その他の建物がある場合は宅地とし、駐車場等の用に供されている場合は雑種地とする。」とされている。土地の利用状況、現況を重視するものと考えられる。「鉄軌道の高架の下」の土地を駐車場として利用している場合、上にみたように、『固定資産評価基準解説』では、「駐車場等の用に供されている場合は雑種地とする。」としているにもかかわらず、単に宅地への利用転換が容易であることを理由に、「宅地」認定するというのは、固定資産評価基準の解釈・適用を逸脱するおそれがあると思われる。

2 「鉄軌道の高架の下」については、最近のように、駅舎の中に、飲食店や薬局のような店舗等を開設するようになったのとは異なり、以前より鉄道事業以外の目的に利用されているところが少なくない。したがって、こうした「鉄軌道の高架下」については、本来であれば、用途に応じた地目認定が行われるべきであった。今回の改訂で、現況に変化がないにもかかわらず、地目変更を行うことは、他の土地との評価の均衡や適正な評価を行うという観点からは必要なことと思われるが、納税者の信頼をそこねるおそれがあり、納税者に対しては十分な説明を行い、理解を求めることが重要であると考えられる。

Ⅶ 結びにかえて

1 以上、いわゆる駅ナカビジネスについて、駅舎の地目の認定の問題を中心に論点を検討してきた。たしかに、従来とは異なる駅舎の利用形態については、百貨店に類似する地目として評価すべき場合も生ずると思われる。

しかしながら、駅ナカビジネスと駅近辺の店舗等のコストの相違は、基本的には、J R 東日本等の鉄道会社と店舗との間の賃貸借契約における賃料の問題が第1であり、第2には、駅ナカビジネスを行う店舗等の地の利の利点をどう考えるかということがある。駅ナカビジネスのそのような特色に対して、駅周辺の店舗等には、自己所有地にあり、みずから固定資産税の納税義務者である場合もあると思われるし、賃借した店舗等として、実質的に固定資産税の一部を負担している場合もあると考えられる。しかしながら、賃料の金額にしても、賃借人の固定資産税の一部負担も、いずれも、契約自由の原則のもとにあり、

あらたな立法により、駅ナカビジネスを規制しない限り、解決しない問題であると思われる。駅舎の地目が鉄軌道とされ、宅地の3分の1に評価されていることが、駅ナカビジネスの最大の利点であるとして、不公平の原因とみるのは不適当と思われる。特に、都議会の財政部会において、都の部長が、「駅正面の路線価と、鉄軌道用地として評価されております当該駅舎敷地の一平方メートル当たりの評価額を比較しますと、3倍以上、場所によっては12から15倍と、大きな格差を生じております。」といているのは、駅ナカビジネスの問題以前に、評価の適正化がなされていないことにもよると考えられる。自ら責任を負うべき固定資産の評価の適正化の問題を、駅ナカビジネスの問題に変えてしまうのは不合理というべきである。

2 冒頭でも述べたとおり、都市部の駅を中心に、駅ナカビジネスをはじめとする駅構内の空きスペースの活用や駅舎を含めた立体的な複合利用が進められ、駅舎を取り巻く土地の利用状況は大幅に変化している。

これに対し、固定資産税では、昭和38年の現行評価基準制定以降、鉄軌道用地の評価方法について基本的枠組みは改正されておらず、「停車場建物」の用地については鉄軌道用地とするものの、「専ら運送の用に供する建物以外の建物の用地として併用する土地」は鉄軌道用地から除くと規定するのみであり、具体的な取扱いを明確には示していない。利用状況が複雑化する駅舎の用地を、各自治体がこの規定のみをもって、適切に評価するには困難な場合もあると思われる。そうした鉄道会社の所有する鉄軌道の地目を変更して宅地

として課税することには、東京都で独自に判断できる部分もあるが、総務大臣が告示として定める固定資産評価基準を度外視した議論には、予測可能性や法的安定性を損ねる危惧があり、問題の所在と、固定資産の評価とを明確に区分して行うべきである。したがって、複雑化する駅舎の用地について、その実態を踏まえた適正な評価となり、あわせて、納税者と課税庁の双方にとって分かりやすい評価制度となるよう、今後十分な検討が行われることを期待するものである。



駅施設の課税問題について

一橋大学大学院商学研究科教授 山内 弘



1 はじめに

古くから駅構内では、弁当や飲料類、土産物など物品販売を中心とした商業活動が行われてきた。近年においては、駅構内における商業施設（いわゆる「駅ナカビジネス」）が質・量ともに充実してきている。JR東日本の「エキュート」や東京メトロの「エチカ」は、その代表例と言えよう。

駅構内における商業活動が活発化する中、現在、東京都より、商業施設がある駅に対する固定資産税の見直しが提起されている。これまで、駅に隣接する、いわゆる駅ビルに対しては、既に一般の商業施設と同様の固定資産税が課税されてきた。ここで議論されているのは、駅の中に一定割合（20％）を超える商業施設がある場合、駅全体（出札、改札、通路、ホームなどまで）を商業施設と見なして固定資産税を課税しようとする点である。

現在、この固定資産税の見直しについては、鉄軌道用地評価部会において議論が交わされており、議論の内容が整理され、鉄道施設に対する課税のあり方について方向性が出されようとしている。

このような状況を踏まえ、以下では駅および鉄道が有する特殊性を交通経済学の視点から整理し、駅および鉄道に対する固定資産税の考え方について、私見を述べる。

2 鉄道施設に関する考え方

2.1 いわゆる「公共性」について

鉄道に対しては、その誕生以来、長きにわたって政府の公的な介入が加えられてきた。創成期には早期の建設のために政府自らが建設運営し、また民間資本による場合にも補助金や各種の助成策により円滑な整備と運営が求められた。鉄道に公的介入が行われる理由は、通常の産業と異なり、市場機構に委ねただけでは社会的に望ましい結果が得られないことに起因する。

その最大の理由は、その整備に多大な資本投資を要すること、そしてそのために規模の経済、さらには自然独占の問題が生じることである。鉄道は事業の開始において多大な設備投資を要する。このこと自体はそれほど大きい問題ではないが、鉄道は後述するように、その整備によって多くのものが利益を受ける。このような外部効果（特に市場を経由しない技術的外部効果）を得るために、初期の鉄道整備が政府によって行われ、さらに民間資本の参画についても何らかの助成が要請されることとなった。

さらに、鉄道事業は多大な資本投資を必要とすることから、原則として生産量の増大とともに平均費用が逡減する規模の経済性を有し、市場規模との関係で多くの場合複数社による

複数路線によるサービス提供よりも、単一社の運営に利がある。すなわち、放置すれば独占体が形成される。周知のように、独占体が利潤を極大にしようとすれば、消費者の利益が損なわれる。つまり、ケースによっては供給量が望ましい市場の水準を下回るとともに、本来であれば消費者が享受していたであろう利益が生産者に移転することになる。

このような自然独占性の弊害は、交通サービスは派生需要であるという性質と結びついてより深刻になる。移動は例えば通勤・通学のように、他の本源的な目的を達成するために需要されるのであってそれ自体が目的になるわけではない。したがって、交通サービスの必要性の程度は本源的な目的の必要度に依存することになるが、複雑かつ高度化した現代経済は分業の基本である移動を前提に成り立っているものであり、その意味で派生需要としての交通サービスの必需度は一般的に高いものと考えられる。

以上述べてきたような技術的外部効果、自然独占性、財の必需性という性格に加えて、鉄道には私的交通機関と異なり一度に大量の者の利用を可能とするという性格がある。つまり、多くの利用者が同時にサービスを享受するという意味での共同消費性を備えているのである。共同消費性自体は例えば映画館や学校の授業であっても同様の性格を有することから大きな問題ではないが、外部効果や自然独占性、財の必需性と結びついて、社会的な観点からいわゆる「公共性」を形成していると考えられる。このような公共性のために鉄道事業はさまざまな公的規制を受けてきたと考えられる。

鉄道が事業としてサービスを供給する場合、それを可能とする施設は大きく線路施設、駅施設、可動施設等に分けられる。言うまでもなく、それぞれの施設はどれが欠けてもサービス提供が不可能となるのであって、その意味で、鉄道サービス自体が「公共性」を有するのであれば、その提供を可能ならしめるすべての施設は等しく「公共性」を有すると考えられる。それ故に税制面において例えば線路施設について特定の考慮がなされるのであれば、駅施設についても原則として同様の扱いがなされるべきである。

事実、鉄軌道用地に対する固定資産税は、これまで通常よりも低く設定されてきた。総務省自治税務局資産評価室作成の「鉄軌道用地に係る評価の概要」によると、鉄道事業の用途の土地である鉄軌道用地の評価額は、①帯状に細長い形状から、付近の整形の土地と比較して利用価値が一般的に相当低いため、②土地の利用が鉄軌道用地に限定され、他の用途へは実質的に変換が不可能なことから、周辺の土地に比べ強く制約を受けているため、という以上の２つの理由から、当該鉄軌道用地に沿接する土地の価額の３分の１に相当する価額とされている。

以上の議論は、土地の形状と利用の固定性といういわば外形的な理由に基づいて鉄軌道用地の評価に特定の措置を行うものであるが、その根本にあるのは上述のような鉄道における「公共性」であると考えられる。例えば、用地の他用途への転用可能性が低いことは、用地自体を鉄道サービスの提供以外に当てられることが社会的に一定以上の影響を持つことを意味している。もちろん、鉄道が廃止されてその用地が他用途に転用される（あるいはそのまま放置される）ケースは多く存在するが、そのような措置自体が広い社会的合意を必要とすることに注目すべきである。

2.2 外部効果とその内部化

前項で述べたように、鉄道は多くの外部効果を発生させる。ここでいう外部効果とは、ある経済主体の経済活動が第三者の経済状態に影響を与えることを意味し、通常、市場を経由して効果が波及する貨幣的外部効果と市場を経由せずに波及する技術的外部効果に分けられる。鉄道は、とらえ方により双方の外部効果を発生すると考えられるが、ここで重要なのは技術的外部効果である。

経済学において外部効果が問題とされるのは、特定の経済主体が及ぼした外部効果を正確に考慮するならば、その主体自身の意思決定も効果を受ける第三者の意思決定も本来あるべきものと乖離することが原因である。貨幣的外部効果の場合、市場を経由するという言葉によって示されているように、効果が市場における主たる情報伝達媒体である価格に反映されるから、主体・客体そして第三者それぞれが、理論上は正確な意思決定を行うことが可能になるからである。

これに対し技術的外部効果は、市場を経由せずに直接第三者の経済状態を変化させる。この場合、経済状態の変化とは例えば道路交通による騒音という外部効果によって沿道の住民が不効用を被ることを意味するが、その道路を通行している自動車の運転者は沿道住民の不効用（コスト）を意識することがない。したがって、自動車利用者は全体として、本来あるべき道路の利用を超える利用を行うことになる。これに対して政府は何らか形で道路利用者に介入し、道路利用者に沿道住民への騒音のコストを運転者に知らしめる必要がある。

技術的外部効果は騒音のように負の効果だけではなく、正の効果として発現し得る。鉄道が通ることによってそれまでの移動時間が大幅に短縮されるのは、正確には技術的外部効果である。もちろん、鉄道事業者はこの効果による利用者の便益を運賃という対価によって回収する。その意味では、そこにマーケットの関係が成り立っている。しかし、この利用者の便益はそれだけにとどまらない。通常、鉄道が開通して駅ができれば駅周辺の地価の上昇をみるが、この地価の上昇は鉄道による移動時間の短縮効果が利用者という範囲を超えて波及するものであり、真の意味の外部効果である。

鉄道は、これも前項で述べたとおり、初期投資が大きく、多くの場合平均費用が逓減することがその特徴である。経済理論によれば、このような状況の財については、本来あるべき価格では事業採算がとれず、そのままでは社会的にみて過少供給の状態がもたらされる。鉄道に即して考えれば、必要な投資がなされずあるべき路線がない状況、あるいは混雑が常に存在する状況を思い浮かべれば当てはまるであろうか。ただ、このような状況を打開する望ましい費用負担も経済理論によって示されており、それは鉄道がもたらしながら鉄道によって回収されない正の外部効果を事業者に還元することによって望ましい投資規模が実現するというものである。

この種の施策は「外部効果の内部化」、「開発利益の還元」等の言葉で表現され、現実の政策として行われている。古くは昭和初期、大阪の地下鉄御堂筋線の建設時に、周辺住民・商店から負担金を徴収して建設費に充てられたという事例があり、最近では常磐新線（つくばエクスプレス）の建設に際し、「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」が制定され、地方自治体が税制を通じて鉄道開発の利益を事業者に還

元する措置がとられた。また、ニュータウン新線等における開発事業者の通路用地負担制度もある意味でこれと同様の方策と考えることができる。

ただし、これらの施策にも限界がある。外部効果の範囲と程度を確定し公的主体の行為として望ましい「公正性」をもって間接的な受益の負担者に費用負担を求めることが難しいからである。その意味ではより有効なのは、民間事業者が自ら行う外部効果の内部化であり、具体的には路線の敷設とともに沿線に住宅地や集客施設を開発し、鉄道のための収益に頼らずに路線整備を進めた阪急電鉄、同様の手法を首都圏に移植した東急電鉄の戦略がその嚆矢である。

いずれにしても、日本の鉄道は外部効果を取り込むことによって発展してきた。それは、沿線の住宅や集客施設だけでなく、ターミナルに立地する商業施設も同様である。わが国の鉄道事業者は、大小の差はあるにせよ、ほぼ例外なく駅に商業施設を立地させ企業グループ全体としての利益性の向上を図ってきた。ただ、その収益自身は単なる商業活動の結果ではなく、鉄道システムを支える外部効果の内部化の役割を担っていると解釈できる点に注意すべきである。

このような観点からすれば、いわゆる駅ナカビジネス等の駅構内の商業行為は、鉄道の本来の機能に対する外部効果の内部化の一環であると考えることが理に適っている。駅併設の百貨店やスーパーなどの商業施設が鉄道にとってある程度特別の意味を持つとすれば、駅構内におけるこの種の事業は、単純な営業行為以上の重要性を持つ。このように考えれば、駅構内における商業施設については、そのものの敷地面積に対し一般宅地並みに課税することは認められるとしても、駅全体に占めるその面積の割合が一定水準を超えることによって、駅全体が本来認められるべき固定資産税課税基準から外れるべきであるとの考え方は、この手の商業施設が本来持っている機能に反するものと思われる。

2.3 ネットワークの一体性について

鉄道について注目すべき3番目の特徴は、そのネットワーク性である。鉄道に限らず交通機関は、利用者にとってネットワークの大きさが1つの魅力となっている。それは、通勤・通学のような定型の移動はともかく、業務・観光等の非定型の移動では到達可能地点が多いことが利便性を増進することになるからである。もっとも、通勤・通学においても勤務先・登校先が変わることは十分にあり得る事態であり、ネットワークが大きいほど利便性が増大することに変わりはない。

事業者は採算性とネットワークの魅力度を秤に掛けてその規模を決定することになる。単純に考えれば、赤字の路線をすべて廃止すれば事業採算性を改善させることは明らかであるが、上述のネットワークの魅力は潜在的な利用者への影響を考慮するものであり、その他にも例えば赤字の線区であっても、社会に対する影響度や地域適用性によって、全体の運賃水準を引き上げない範囲内でそれを維持するというのが実態であると思われる。

この種の手法による路線、ネットワークの維持は、いわゆる内部補助による事業維持として、かつて大きな批判を浴びたものである。内部補助とは、簡単に表現すれば「黒字サービスの利潤をもって赤字サービスを維持すること」であり、赤字サービスの利用者は適切な費

用を負担していないという点で誤った意思決定が行われている、また、黒字サービスの利用者は費用以上の負担することになるから、黒字サービスの利用者から赤字サービスの利用者に所得の移転が行われることになる、等の指摘から戒められるべきであるとされてきた。実際、国鉄の分割民営化においてはこの種の議論が多数を占めた。

しかしながら、内部補助が完全に存在しない状態は実態として想像しがたい。例えば路線別の損益状況を検討するとしても、ある線区が黒字か赤字かは線区をどのようにとらえるかによって変化し、サービスのとらえ方と費用の配賦の仕方によって採算性は異なる。利潤極大のみを是とする産業の場合には、この種の判断（つまり赤字部門からの撤退）はむしろ全体としての利益水準を大きくするためにある意味戦略的に行われるのであり、それはそれで理に適っている。鉄道の場合、前々項で述べた「公共性」を前提とする限り、一般事業会社並の意思決定が是認されるわけではなく、その結果が上述の実態である。内部補助の限界については、いわば社会がどの程度のそれを受け入れるか、すなわち社会的需要性に依存すると考えられる。

このようなネットワーク規模の維持の観点から駅施設の課税問題を考えた場合、課税の地域的なアンバランスが問題となる。今回の課税基準の見直しは特定の自治体に関係するものであり、その自治体における課税の強化が以上述べてきたネットワーク規模の維持に関してマイナスの影響を及ぼす可能性がある。もちろん、その課税基準の具体的内容と効果の程度に依存するが、課税強化はいうまでもなく内部補助の原資を減少させることになる。

さらに、内部補助を含むにしろネットワーク規模のあり方に一定の合意が得られているとすれば、それは特定事業者の鉄道施設について、すべての施設が一体的となってサービスを提供していると考えることができる。それは、上述の線路施設、駅施設、可動施設という施設分類における一体性だけではなく線路ネットワーク全体としての一体性である。

3 駅構内商業施設の特殊性と課税のあり方

本稿では駅および鉄道の特殊性を、主に「公共性」、「外部効果」、「ネットワーク性」の3つの視点から分析・検討してきた。ここでの主張をまとめれば、以下ようになる。

第1に、固定資産税の課税に当たり、「公共性」を有する駅を一般の商業施設と同じ扱いとすることには問題がある。鉄道は公共交通機関としての役割を果たすとともに、バリアフリーの推進など公共の福祉の増進に大きく寄与している。逆に、運賃や参入に対する公的規制が存在すること自体が「公共性」を有することの証左である。駅構内での商業活動にも制約があり、一般の商業施設とは異なる。確かに、一部の駅構内における商業施設には、一見、デパートなどの大規模商業施設と同様の形態となっているものもあるが、それらについてはすでに一般商業施設と同様の課税がなされている。もちろん、駅構内すべてが商業施設であるとすれば別の考え方をしなくてはならないが、商業施設が付帯施設である以上駅全体はあくまでも鉄道施設ととらえるべきである。

第2の論点は鉄道が持つ外部効果の内部化問題である。一般に鉄道事業は、輸送サービスとしての鉄道がもたらす外部効果を取り込んで事業が成立する。社会的に望ましい運賃設定は必ずしもサービス提供にかかった費用（施設費用を含む）をすべて回収するものではなく、

正の外部効果を鉄道事業者自らが取り込むことによって成立するものである。外部効果の内部化の手段はいくつか考えられるが、駅に付帯する商業施設からの収入もそれに該当するのであり、その意味で商業施設の面積が駅全体の一定比率を占めることから全体の課税基準を決定することには無理がある。

第3の論点は鉄道が持つネットワーク性への配慮である。鉄道はネットワークによるサービス供給を旨とし、その点で施設は一体のものにとらえられるべきである。ネットワーク規模の維持には一定の内部補助は避けられないが、民間企業が自らの判断で行う内部補助は、社会的な受容性の中で行われるものであり、必ずしも否定されるべきものではない。本稿で問題としている固定資産税課税の問題は、特定の地域で提案されているものであり、それはネットワーク維持の能力を減じるとともに、施設を一体としてとらえるという考え方に逆行するものである。

4 むすび

言うまでもなく課税は産業の構造を変化させる。ある財への課税はその財の価格を押し上げ、価格が上昇すればその財の需要が減少する。そして、供給者側は需要の減少に反応して、投入する経済的資源を減少させる。課税側には税収が残るから、この種の課税は、一見すると経済的資源の節約と税収の増加という2つの利益をもたらすように映る。しかし、犠牲にされるのは本来自らの所得に照らした支払い意思を持ちながらも、増税によって消費を断念せざるを得なくなった消費者である。発言力を持たない消費者は自らの不利益を声高に主張することはないかもしれない。しかし、無理な課税には社会的ロスがつきまとうのである。

事態は資産課税であっても同じであろう。課税により相対的なコストが上昇し、それが利用者にもたらす不利益は必ずあるはずである。本稿で述べてきたように、主として経済学の考え方に従えば駅構内にある商業施設の面積比率の多寡によって課税を強化することの必然性を指摘することはできない。むしろ、ある程度の商業施設は外部効果の内部化等の観点から鉄道サービスの供給にとって望ましい働きをしていると考えることが適当であろう。その意味で、一部に提案のある課税基準見直しの動きは原則に逆行するものであると考える。

土地に関する調査研究
「鉄軌道用地評価部会報告書」

平成18年11月

編 者 財団法人 資産評価システム研究センター（略称：評価センター）

発 行 者 堤 新二郎

発 行 所 財団法人 資産評価システム研究センター

〒105-0001

東京都港区虎ノ門4-1-13 葺手ビル8階

TEL 03-5404-7781

FAX 03-5404-2631

(URL <http://www.recpas.or.jp> <http://www.chikamap.jp>)
