

2013.03.19 : 平成 25 年財政委員会 本文

○高木委員 私は、都税全体の課題の中で、今回は駅ナカ課税についての問題を取り上げたいと思います。

この間、主税局は平成十八年度から、この駅ナカ課税について税の公平の観点から取り組んでいる、これは大変重要な課題だと思っています。都議会でも、平成十八年から、この間資料を調べていただいたら、今まで九回ですか、いろいろな形で駅ナカ課税について各議員から質疑をさせていただいているわけでありまして。二度の現地視察も行ってまいりまして、私は二度とも行っているんですが、一回目は、初回、品川駅に伺った記憶がありまして、二回目は、上野駅に伺った記憶がございます。

そこで、確認のために伺うんですけども、これまでの駅ナカ課税の取り組みの経緯というのをもう一度復習したいので、どうなっていたか教えていただきたいと思っています。

○阿南資産税部長 近年、一部の駅で大規模な商業施設が設置されるなど、いわゆる駅ナカビジネスといわれる店舗等が併設された鉄道駅の敷地と周辺の商業地等との間で、固定資産税負担に不均衡が生じておりました。都といたしましては、こうした状況をとらえまして、駅ナカ課税の強化に向けた検討を重ね、鉄道事業者に対する働きかけを行ってきたところでございます。

こうした中、平成十八年五月には、商工関係五団体からも、知事あてに、不公平是正の要望書が提出されております。こうした動きを受けて、同年六月、鉄軌道用地評価部会が財団法人資産評価システム研究センターに設けられまして、国におきましても検討が始まり、その結果、翌平成十九年三月でございますが、固定資産評価基準の改正が行われたところでございます。

このことによりまして、税負担の均衡が確保され、現状の利用実態に見合った適切な評価を行うことが可能になったというものでございます。

○高木委員 今の経緯の中で、平成十九年に固定資産評価基準が改正されたというご答弁でございましたけれども、その改正の内容というのは、どういうものだったのですか。

○阿南資産税部長 平成十九年度の固定資産評価基準の改正の内容でございますが、改正前は、駅舎を含む鉄道施設用の土地につきましては、帯状に細長い形状でありまして、付近の土地と比べて利用価値が低いこと、ほかの用途への変更が困難で、周辺の土地に比べ強い制約を受けることなどから、沿接する土地の三分の一の価格とすることとされておりました。

平成十九年度の固定資産評価基準の改正によりまして、新たに複合利用鉄軌道用地の評価方法が新設されました。その内容は、鉄道用地の地積を、鉄道施設と商業施設の床面積等の割合で案分いたしまして、鉄道施設部分については、沿接する土地の三分の一の価格、商業施設部分につきましては、付近の土地の価格に比準した価格で、それぞれの評価額を

算出し、合算する方式でございます。

○高木委員 十九年の改正は、現実的な評価基準を、新たな評価基準を入れていただいたということで、私は非常にこれを評価をしているわけでありまして。まさに東京都から、いろいろな形で発信をしていく中で、こういう形になったということだと思います。

駅ナカについては、時代の変化に対応しながら、今や拡大成長をしてきているというふうに思っています。駅付近の商店街などと共存共栄といたらいいんでしょうか、そういうことについても、いろいろな見方はあると思いますけれども、さまざまな問題があるのではないかというふうにも感じているわけでありまして。

駅ナカ施設の変化を、主税局としてはどのように把握をしているんでしょうか。

○阿南資産税部長 駅舎等の利用状況の変更につきましては、毎年度、都税条例施行規則に基づきまして、鉄道事業者から鉄軌道用地申告書等を提出させまして状況を把握するとともに、主税局といたしましても、計画的に現地調査を行うなど、現状把握に努めております。

なお、現地調査の結果、鉄道事業者からの申告内容に漏れがあることなどが判明した場合につきましては、適切に申告指導を行っております。

○高木委員 変化に応じて見直しているということなんですが、駅ナカ施設の見直しの実績というのは、今までどうなっているんでしょうか。

○阿南資産税部長 固定資産評価基準の改正を見越しまして、前年の平成十八年から十九年にかけて、東京二十三区内全駅を調査いたしまして、現況の把握を行いました。その上で、評価基準改正の影響を受ける八十二駅について、評価の見直しを行い、新基準による駅ナカ課税の適正化を実現いたしました。

その後におきましても、状況変化の的確な把握に努め、評価、課税の見直しを図ってきたところでございまして、平成二十四年度までの五年間で、状況変化のあった延べ二百六十六の駅舎等の見直しを実施してまいりました。

○高木委員 駅の施設は、今後も変化し続けると思われまして。今お話があったように、平成二十四年度までの五年間で、延べ二百六十六の駅舎等の見直しを実施してきたということですから、このトレンドというか、方向性というのは多分変わらないと思うんです。変化に対応した適切な課税を実施していただいて、適正、公平な税負担を、これからも継続をしてほしいというふうに思っています。

例えばJRは、鉄道事業以外の売り上げっていうんですか、事業の比率を高めていく方

向に今ありまして、もうこれは公表されているんですが、全体を十とすると四割は鉄道事業以外で収益を上げていこうと、こういう方向なんです。

これは、いろいろな鉄道事業者によって、持っている資産も違いますし大きさも違いますから、一概にはいえないんですけども、しかし、駅というものがまちの中心にあって、まちというものが駅を中心にして広がっているということを考えれば、この駅ナカに商業施設を設けて物販をする、あるいは、さまざまなサービス業を営む、そういう方向性は、恐らくこれからもっと進んでいくんだろうなと思います。

いろんな見方がありますから、一概にはいえないんですけども、駅にそうした施設ができるということが、そのまちの価値を高めていくということも、もちろんありますし、駅がきれいになれば、いい駅だなというんで、その駅の近くに住んでみたいと思う方もたくさんいらっしゃる。

一方で、商業あるいはサービス業では、ある意味での競合施設になってくるということでもありますから、税を一つの切り口にしたときに、その税の公平性というものはやっぱり担保されなければならないということが、この駅ナカ課税の発想の多分根本だったと私は思っているんです。

ですから、適正、公平な税負担というものがしっかりとあるということで、都民の皆さんにもご理解をいただけるんだろうし、そのことで、一つの自由社会の中での競争性というものが担保されていかなきゃいけないだろうというふうに思っているわけでありまして。

私は常々、この駅ナカの問題をいろいろな形で指摘をしておりますが、社会的にも、だんだんと認知をされてきたというか、この駅ナカ問題というのが大切なんだという認識が多分広がってきたんだろうと思うんですけども、生活衛生同業組合の指導センターが、今度、勉強会をやられるというようなお話も聞いておりまして、これは第二回目になるようですけども、なぜ、生活衛生指導センターが勉強会をやるかということなんですが、それは、物販とか、物を売ることだけじゃなくて、サービスの提供をすると、そのときに、その中に、例えば床屋さんのようなものが入っているというところから問題意識が始まっているんです。

しかも、駅の中の施設ですから、上下水道も、それほどしっかりと完備をされているわけじゃないということで、いわゆる千円床屋さんというんですか、安い床屋さんが入っていて、そこで髪を切って、それで、そのまま電車に乗っていくわけです。こういう状況でいいんでしょうかという、そういう問題意識も一方にはある。

ですから、駅の施設というものが、今、どんどんどんどん形態が変化をされていて、かつては、例えば売店のような小さなものが駅のホームに一つある、あるいは駅の近く、改札口の近くに一つあるという時代から、今度、飲食店の立ち食いそば屋さんのようなものができたり、今までは多分そうだったと思うんです。

ところが、今やステーションルネサンスといっているような時代ですから、駅を今度まちにつくりかえていこうというようなことがありまして、さまざまな業種、さまざまな問題がここに生じ始めているのではないかなというふうに思います。

ですから、これは、もちろん東京都政の中では主税局だけの問題ではないんですが、一つの税制ということだけを考えれば、この駅ナカ課税というものがあるわけですので、ぜひ公平、適正にやっていただきたいと思います。

前々から私はいっていますけれども、駅前というのは一等地と、駅前が一等地なら駅ナカは特等地ということですから、それは、だれが考えたって、私はそうだと思います。まちというのは、駅中心なんだから、その駅の中に物売りの店舗を構えたら、それはやっぱり特等地です。

しかも、そこでチケット買わせて、中で買わせて、また、電車に乗せて次の駅まで行かせるわけですから、それは駅前が一等地なら駅ナカは特等地なんだよ。だからそういう意識で、いろいろと考え方はあるでしょうけれども、一つの考え方として、私は、その公平性の担保ということ考えたときに、主税局として、ぜひ公平公正な課税の体系あるいは課税の考え方、そういうものをしっかりと持っていたいただきたいということで、私の質問を終わらせたいと思います。