

第49回研究報告会 2021年6月2日

ASEAN諸国における土地制度の現状と 都市鉄道整備が沿線の地価に及ぼす影響

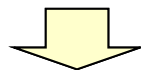
運輸総合研究所 主任研究員

武藤 雅威

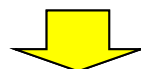
1. 背景と目的
2. ASEAN諸国における都市鉄道整備の現況
3. 開発利益還元に係る土地制度の現状
4. 都市鉄道整備が沿線の地価に及ぼす影響
5. まとめ

背景と目的

ASEAN・インド地域の大都市圏では、急激な経済成長に伴い、人口過密・急増による深刻な交通渋滞や環境汚染等の問題を抱えており、公共交通のインフラ整備が急務である



「鉄道整備と沿線開発」は、このような大都市圏の問題解決のために、日本がノウハウを提供できる代表的な分野である



日本を含む世界の経験や知見を収集・整理し、プロジェクトが円滑に展開できるよう有効な取組を行い、交流連携を深める



鉄道整備と沿線開発に関する研究会 (2019年度～)

森地 茂 政策研究大学院大学 客員教授・名誉教授を委員長に、
官民学の学識経験者を委員とする研究会

研究会での主な論点

- ケーススタディ各都市での都市鉄道整備における課題の抽出
- **TOD** (Transit Oriented Development: 公共交通指向型開発) の事例
- 国内外の**開発利益還元策**
- 都市鉄道ネットワーク論 (容量、フィーダー交通、・・・)
- 都市鉄道マスタープラン策定の重要性
- **ASEAN諸国における土地制度**
- **都市鉄道整備が沿線の地価に及ぼす影響**

など



1. 背景と目的
2. ASEAN諸国における都市鉄道整備の現況
3. 開発利益還元に係る土地制度の現状
4. 都市鉄道整備が沿線の地価に及ぼす影響
5. まとめ

① タイ・バンコク

色塗りは営業線

白地は計画線

6/36



都市鉄道ネットワークが年々拡充

Purple line 営業中

Dark red line
2021年開業予定

Light green line
2020年12月北部延伸開業

Pink line (モノレール)
2022年開業予定

Light red line
西部延伸計画中

Light red line
2021年開業予定

Blue line
6の字運転化

Dark Green Line
延伸計画中

Blue line 延伸開業

Gold line (新交通システム)
2020年12月開業

Dark Green Line 営業中

Orange line
東側区間
2023年開業予定

Airport Rail Link
営業中

Purple line
南部延伸計画中

Yellow line (モノレール)
2022年開業予定

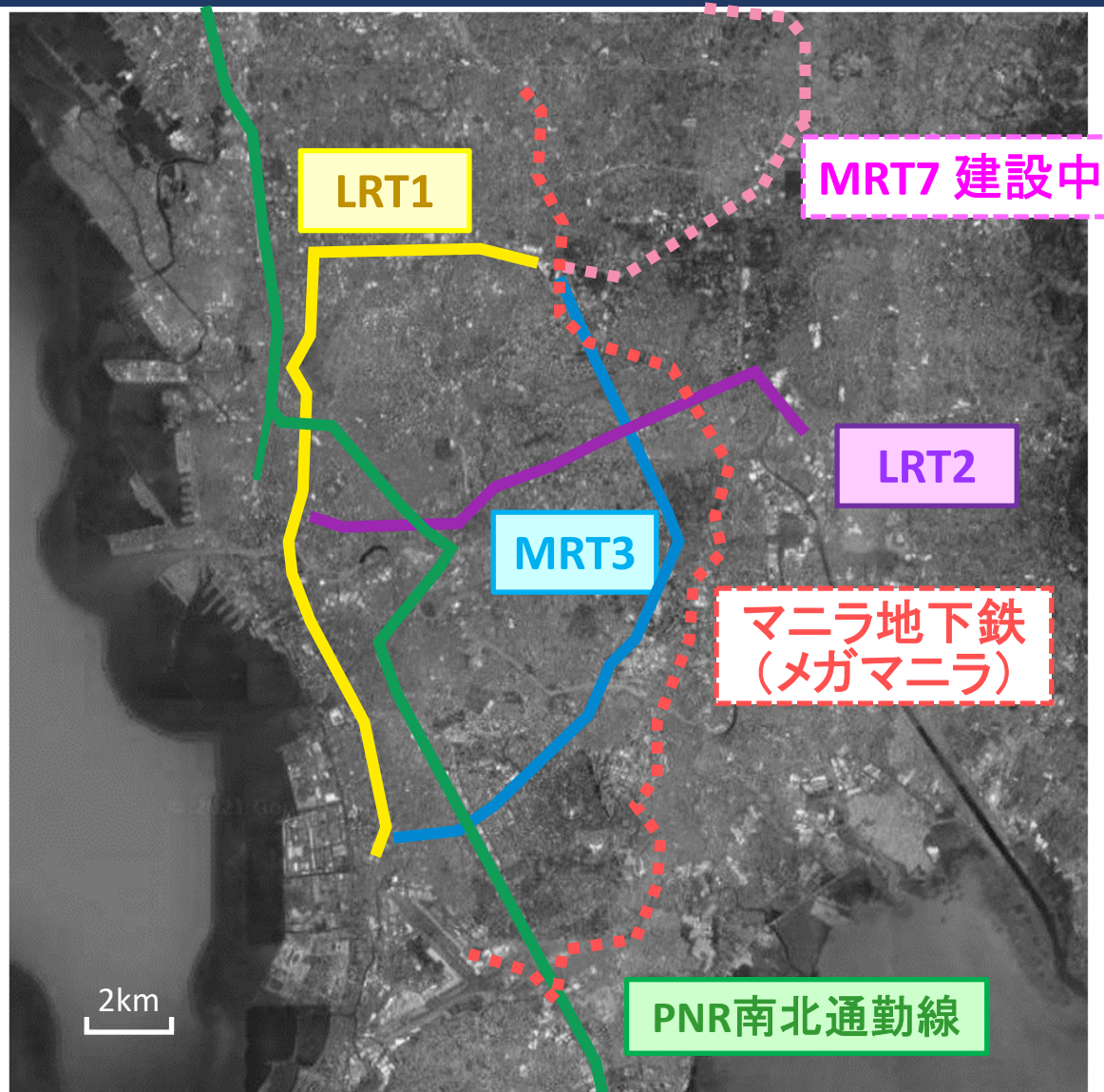
Orange line
西側区間計画中

Light green line 延伸開業

5km

②フィリピン・マニラ

日本の支援を受けたマニラ初の地下鉄プロジェクト「メガマニラ」が進捗中



LRT1



LRT2



MRT3

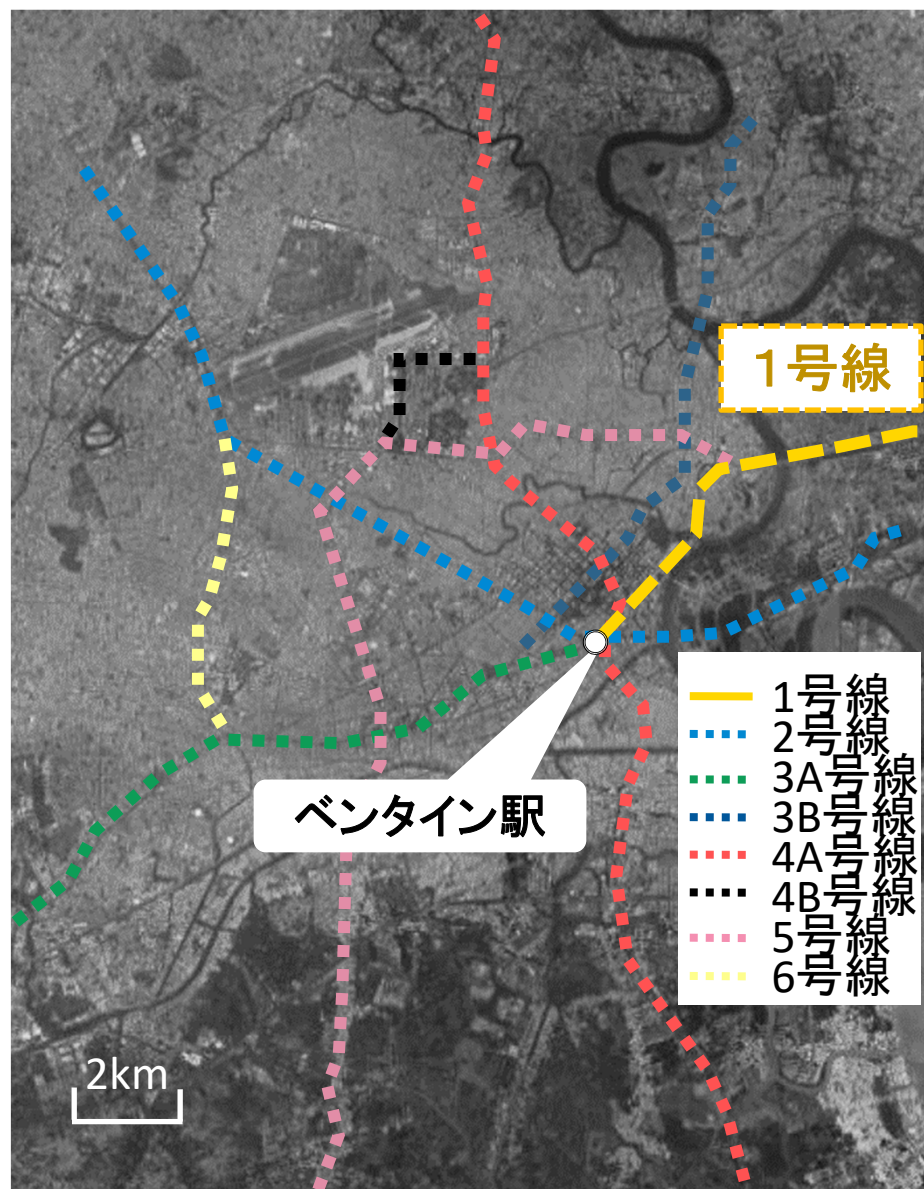
③インドネシア・ジャカルタ

日本の支援を受けたジャカルタ初の地下鉄南北線が2019年に開業



KRL: ケレタ・コンピューター・インドネシア (在来線通勤電車)

④ベトナム・ホーチミン



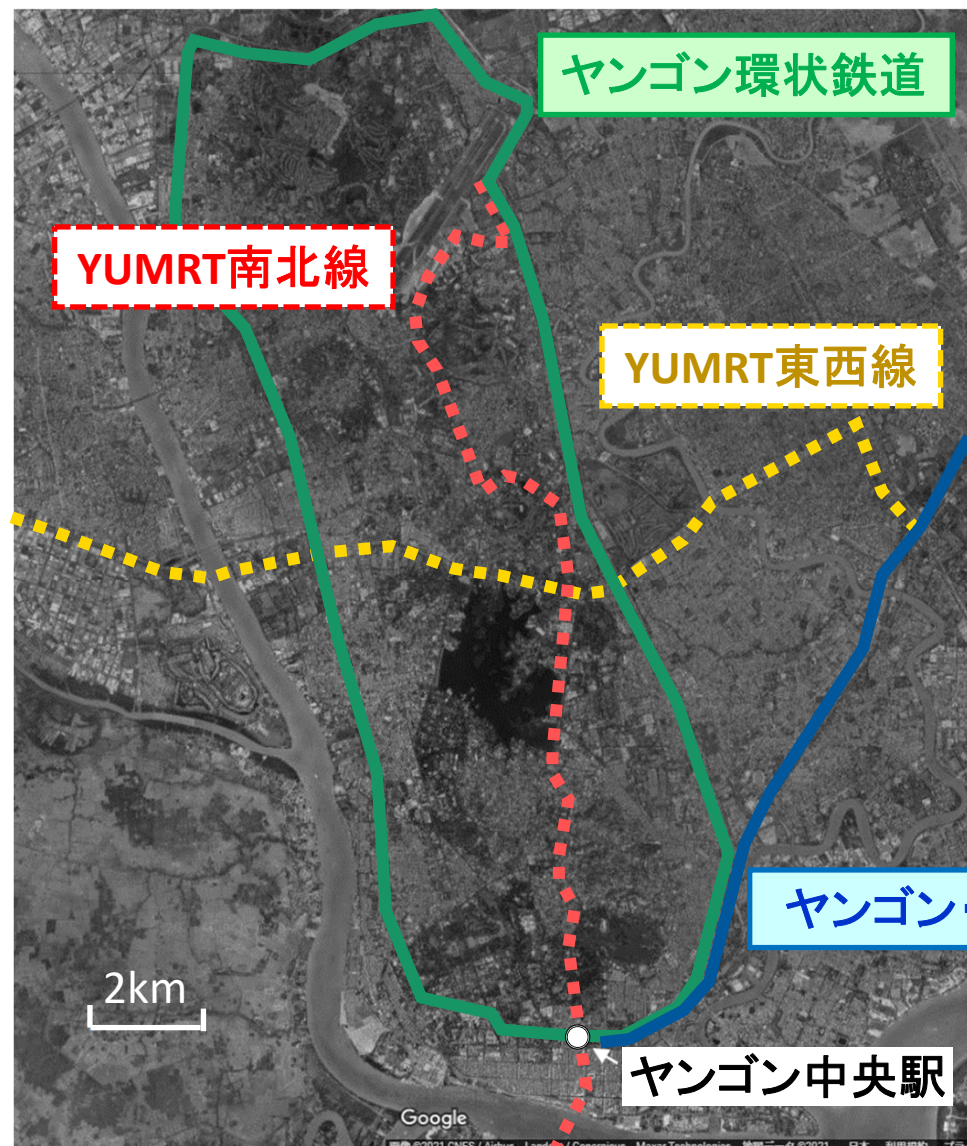
日本の支援を受けた
ホーチミン初の地下鉄1号線
2021年末開業予定

- ベンタイン～スオイティエン間
- 19.7km(地下2.6km、地上17.1km)
- 14駅(地下3駅、高架11駅)
将来的に北東部へ延伸計画あり
- 円借款(3期:2007～2016年 STEP)
- 三井住友建設、清水建設、前田建設、
住友商事が地元企業とJVで参画
- 車両は日立製(当初3両編成)
2020年10月、現地搬入開始

1号線以外は計画路線

⑤ ミャンマー・ヤンゴン

ミャンマー国鉄路線の改修が日本の支援を受けて着手



《各路線の現況》

◆ ヤンゴン環状鉄道 (45.9km、39駅)
ミャンマー国鉄の既存路線
円借款により改修工事に着手 (2018.12)

◆ ヤンゴン・マンダレー鉄道
(都市間鉄道)

ミャンマー国鉄の既存路線
日本が改修・近代化を支援
(円借款: 2014年～)、2019年着手

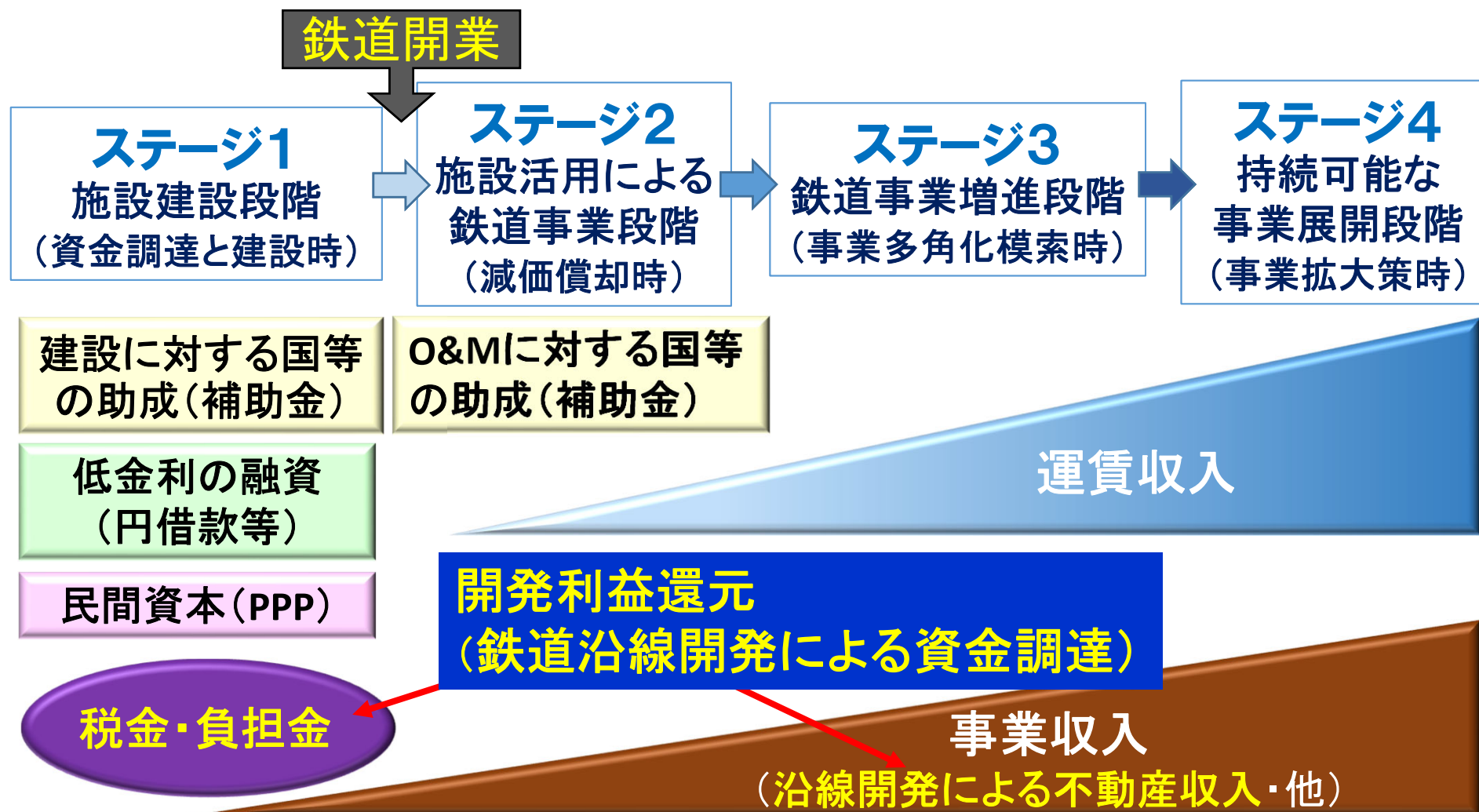
◆ YUMRT東西線 ◆ YUMRT南北線
JICA調査にて提案された計画路線

ヤンゴン都市交通整備プログラム形成準備調査, JICA,
2019 等を参照

1. 背景と目的
2. ASEAN諸国における都市鉄道整備の現況
- 3. 開発利益還元に係る土地制度の現状**
4. 都市鉄道整備が沿線の地価に及ぼす影響
5. まとめ

鉄道整備財源の確保

鉄道整備から経営への財源確保のイメージ



開発利益還元とは

開発利益還元 (Development-based Value Capture)

沿線開発によって得られるだろう、もしくは得られた利益を鉄道事業に還元すること

【例】沿線開発により地価が上昇すれば、沿線自治体には固定資産税等の税収が増え、その自治体が鉄道事業を営む・出資する場合には還元が可能

リサーチクエスト

都市鉄道整備が進むASEAN諸国において、日本からどのような支援策が望ましいか？

「どのようなことが課題となっているか？」

「ASEAN諸国で開発利益還元策は展開可能か？」

「都市鉄道整備で、現地ではどのような影響があったのか？」

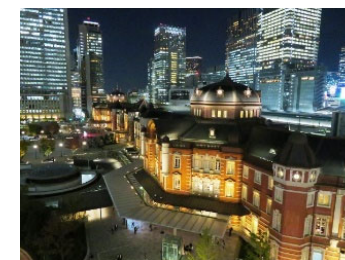
土地制度と開発利益還元

様々な開発利益還元策



【例】将来の開発利益(地価上昇)を見込んだ負担金制度

- 横浜・みなとみらい線の建設では、事業費の一部を沿線の大規模土地所有者(受益者)から負担金(計740億円)として調達



【例】容積率の規制緩和(このあと説明)、空中権の売却

開発利益還元策の詳細については、第46回研究報告会
「開発利益還元の事例と持続可能な都市鉄道経営への課題」を参照

ASEAN諸国で、これらの開発利益還元策を講じるには、その国・都市で税制面を含めた土地制度が確立されている必要がある

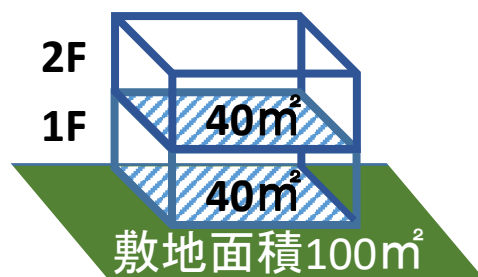


ASEANのケーススタディ各国(5都市)の制度をレビューし、
課題等を抽出

容積率とは

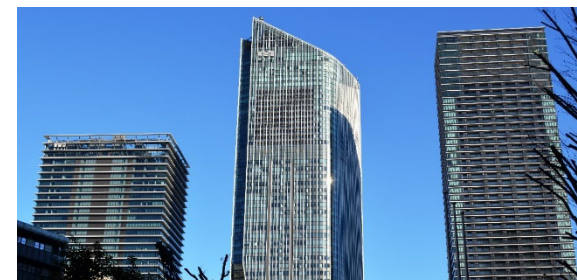
容積率：敷地面積に対する階層的な延べ床面積の割合

$$\frac{40 \times 2}{100} = 80\%$$



日本では、都市計画により用途地域ごとに
最大容積率に制限がある

(東京の商業地域で、200～1300%、特例地区を除く)
東京都「用途地域等に関する指定方針及び指定基準」



虎ノ門再開発(東京)

- 周辺地区の**容積率を最大1990%に緩和**(元々は600～700%)
- 民間の都市開発事業を誘発
- 地下鉄新駅及び東京オリ・パラ会場アクセス用BRTターミナルを建設

ASEAN諸国・各都市における土地の所有権

16/36



タイ・フィリピン・インドネシアで土地の個人所有が可能、ベトナムとミャンマーでは国から使用権を得る

タイ(バンコク)	外国人(ただし、査定・条件あり)を含めて、所有権が認められている。
フィリピン(マニラ)	フィリピン国民にのみ、所有権(Freehold)が認められている。
インドネシア (ジャカルタ)	インドネシア国民の個人にのみ、所有権が認められている。 法人は所有権に代わる権利を得たうえで、建物を建てる等をして操業する。
ベトナム (ホーチミン)	「土地は全人民の所有に属する」と規定、国家が統一的に土地を管理している。しかし、土地の「使用権」は永久使用権として売買されている。
ミャンマー (ヤンゴン)	「土地は国家に帰属する」と規定、個人・企業の土地所有を認めていない。しかし、国は国民や内資会社に対して、長期使用権(90 または60 年)を付与する。

【出典】

国土交通省海外建設・不動産市場データベース、JICA資料、現地報道 等

公示地価制度

各国の公示地価は、市場価格よりもかなり低い評価値である場合が多い(政策的な観点から意図的に公示価格の引き上げを回避)

都市(国)	評価・公表の省庁・部局	用途
バンコク (タイ)	財務省財務局	土地家屋税額や移転登記手数料等の評価
マニラ (フィリピン)	内国歳入庁(税務当局)	不動産税額等の評価
ジャカルタ (インドネシア)	DKIジャカルタ州 地域歳入庁	土地・建築税(PBB)額の評価 (NJOPと呼ばれている制度)
ホーチミン (ベトナム)	ホーチミン市人民委員会	土地使用料・土地譲渡税額の評価、国有財産の資産評価等
ヤンゴン (ミャンマー)	財務省国内税務局(IRD) ヤンゴン地域政府(YRP)	不動産取引等に課される税額の評価

日本の場合

- ・公示地価は、ほぼ市場(実勢)価格に近い
- ・固定資産税評価額＝公示地価の70%前後(平成6年度税制改正)

土地保有税制（固定資産税等）

全ての国・都市で土地に係る税・料金制度があるが、特にベトナムとミャンマーでは極めて低価格（低い税率）に設定されている

タイ（バンコク）	評価額に対する課税として、固定資産税に当たる土地・建物税（累進課税方式の地方税、旧法は廃止）を2020年1月から施行、徴収を開始した。
フィリピン（マニラ）	固定資産税（地方税）あり。土地所有者ではなく、実際の使用者の区分により課税される。
インドネシア（ジャカルタ）	地方税として、土地・建物税（PBB）があり、NJOPに応じて、課税基準額が決まる。
ベトナム（ホーチミン）	土地税として、非農地（家屋等）使用税（公示価格の0.03～0.15%）がある。
ミャンマー（ヤンゴン）	ヤンゴン都市開発委員会が課す土地賃借料あり。ただし、ほぼ無視できるくらい安い価格である。

【出典】

国土交通省海外建設・不動産市場データベース
JICA資料、現地報道 等

日本の場合

固定資産税（年額）＝「課税標準額」× 1.4%
（通常は、固定資産税評価額＝課税標準額）

容積率等の規制（都市計画）

4都市で、都市計画（ゾーニング）に基づく容積率・建ぺい率規制が存在するが、ヤンゴンではゾーニング制度がない

容積率等を指定する都市計画

バンコク	バンコク都市総合計画（2008・2013）
マニラ	マニラ市条例No.8119 “the Manila Comprehensive Land Use Plan and Zoning Ordinance”
ジャカルタ	LRK（Lembar Rencana Kota～都市開発シート）
ホーチミン	ホーチミン市都市計画マスタープラン
ヤンゴン	〔ゾーニングおよび容積率規制なし、ビルの高さ規制のみ〕

- バンコクでは、公開空地の設定や雨水貯蔵タンクの設置、省エネビル等の条件により、最大20%までの容積率緩和ボーナスが認められている

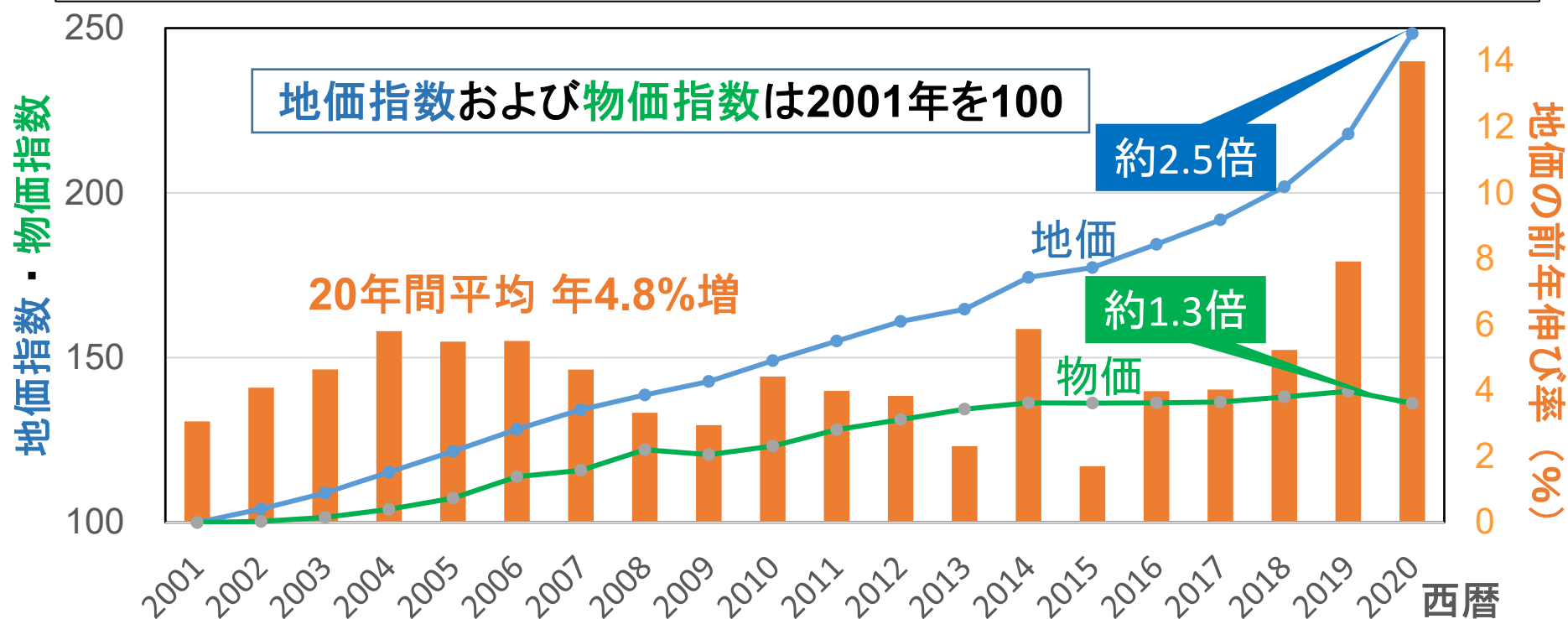
以上、ヤンゴンに関する情報については、JICA及び政策研究大学院大学が連携して実施された政策連携強化プログラム SPRI Program の資料を併せて参考にした。

1. 背景と目的
2. ASEAN諸国における都市鉄道整備の現況
3. 開発利益還元に係る土地制度の現状
- 4. 都市鉄道整備が沿線の地価に及ぼす影響**
5. まとめ

バンコク首都圏における地価上昇の状況

バンコク首都圏における地価指数が、この20年間で約2.5倍に

- ▶ タイの不動産調査会社AREA (Agency for Real Estate Affairs) の報告
- ▶ 約200の観測点での市場価格(実際の取引価格)の地価データを元に算出

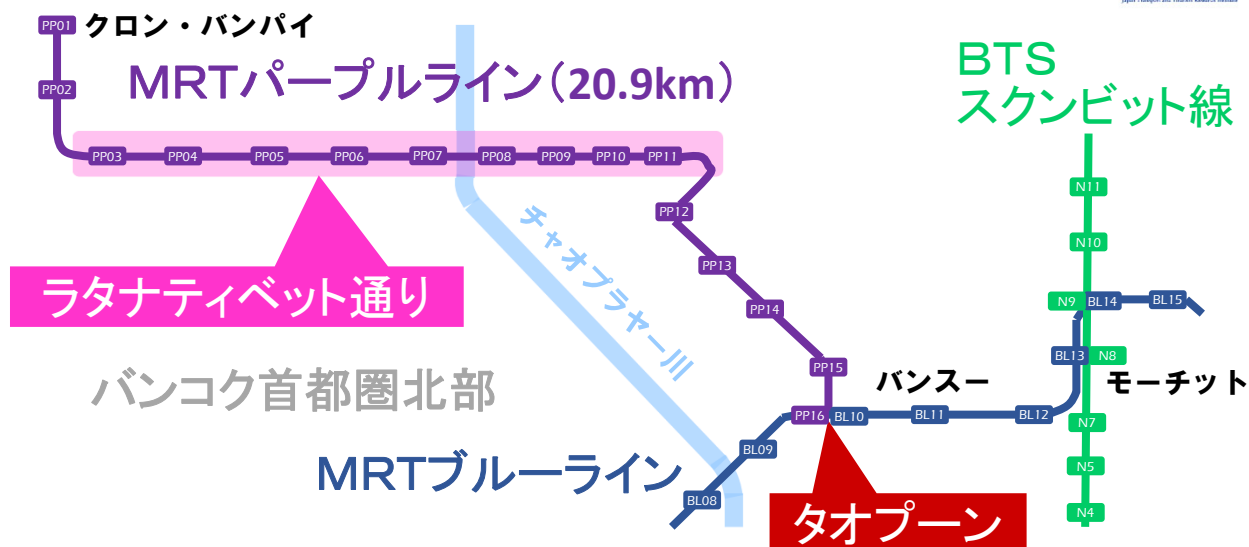


近年のタイ経済の落ち込みにも関わらず、地価が上昇しているのは、
都市鉄道建設が前向きな期待を引き起こしている結果と分析

【出典】地価変動1994-2020 B.E. (原文タイ語) : AREA Press Release, No.361/2020, 2020.6.19

タイ商務省 : General Consumer Price Index of Bangkok Metropolis (Index)

パープルライン沿線での地価上昇



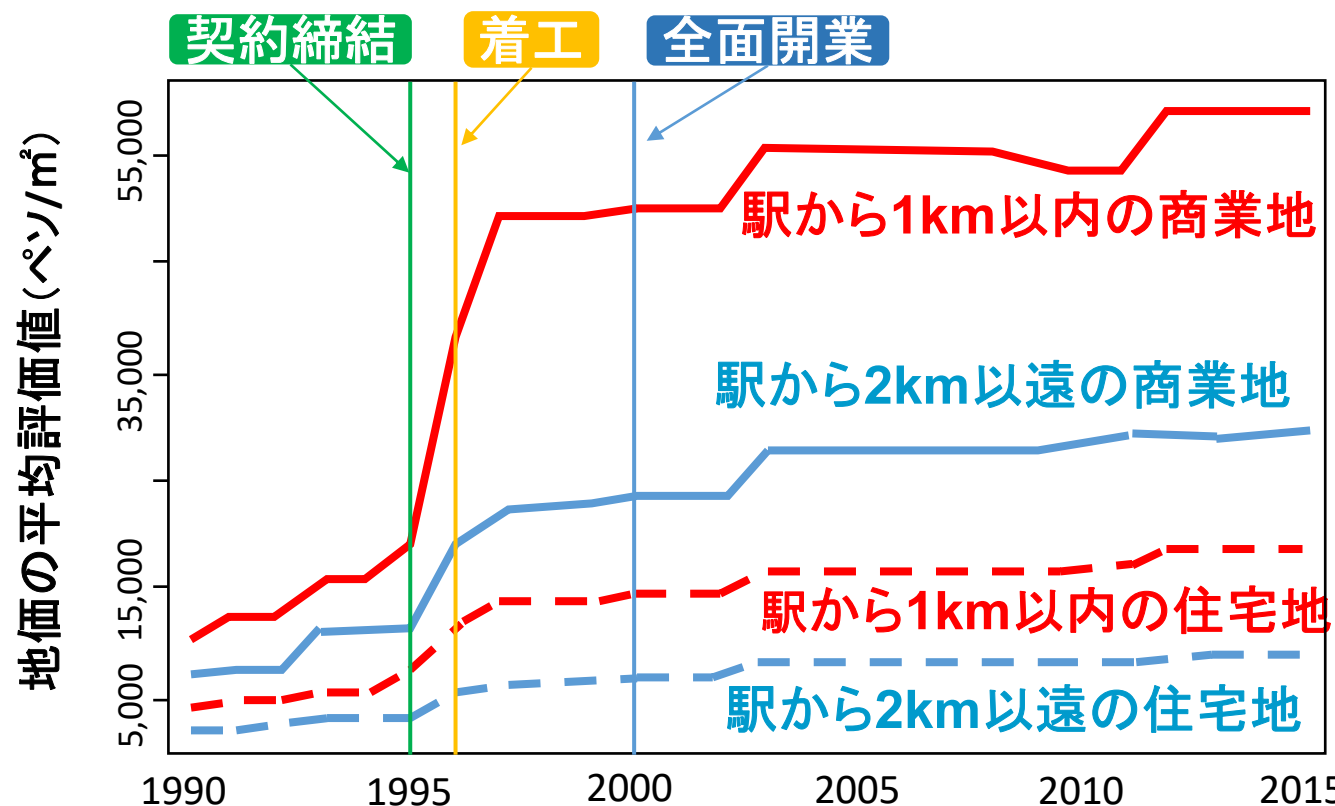
時期	報道記事による状況
建設中 (2014年迄)	ラタナティベット等の沿線地域でのマンション開発の需要が増加、同地域の地価は鉄道の建設開始以来、 毎年30～50%上昇 ¹⁾
開業1年前 (2015年)	ブルーライン乗換駅のタオプーン駅周辺で 前年比25%も上昇 ²⁾ (2015年のバンコク首都圏全体の平均上昇率は1.7%)
開業2年後 (2018年)	沿線で 前年比6.7～20.0%、平均10.7%も上昇 ³⁾ (2018年のバンコク首都圏全体の平均上昇率は5.2%)

【出典】 1) Bangkok land prices continue to rise despite political woes: THE NATION, 2014.2.15

2) パープルライン沿いの地価(原文タイ語): AREA Press Release No.150/2016, 2016.4.29

3) 地価は5.3%上昇するが、経済は依然として貧弱(原文タイ語): AREA Press Release, No.252/2018, 2018.5.3

マニラMRT3号線沿線の地価（文献レビュー）



A. Abiadら(アジア開発銀行)が内国歳入庁の地価データ(1990～2015年)、及び5,800以上の区画における土地利用図より分析

MRT3号線の契約締結時(緑の縦線:1995年)から地価が急騰しており、地価増分の半分以上は開業前に発生している。

【出典】

Abdul Abiad, Kathleen Farrin, and Chris Hale: SUSTAINING TRANSIT INVESTMENT IN ASIA'S CITIES -A Beneficiary-Funding and Land Value Capture Perspective-, ADB, ISBN 978-92-9261-572-7, 2019.4, pp.28-29

インドネシアの公示地価（NJOP）

インドネシアの公示地価 NJOP (Nilai Jual Objek Pajak: 課税対象販売価格)

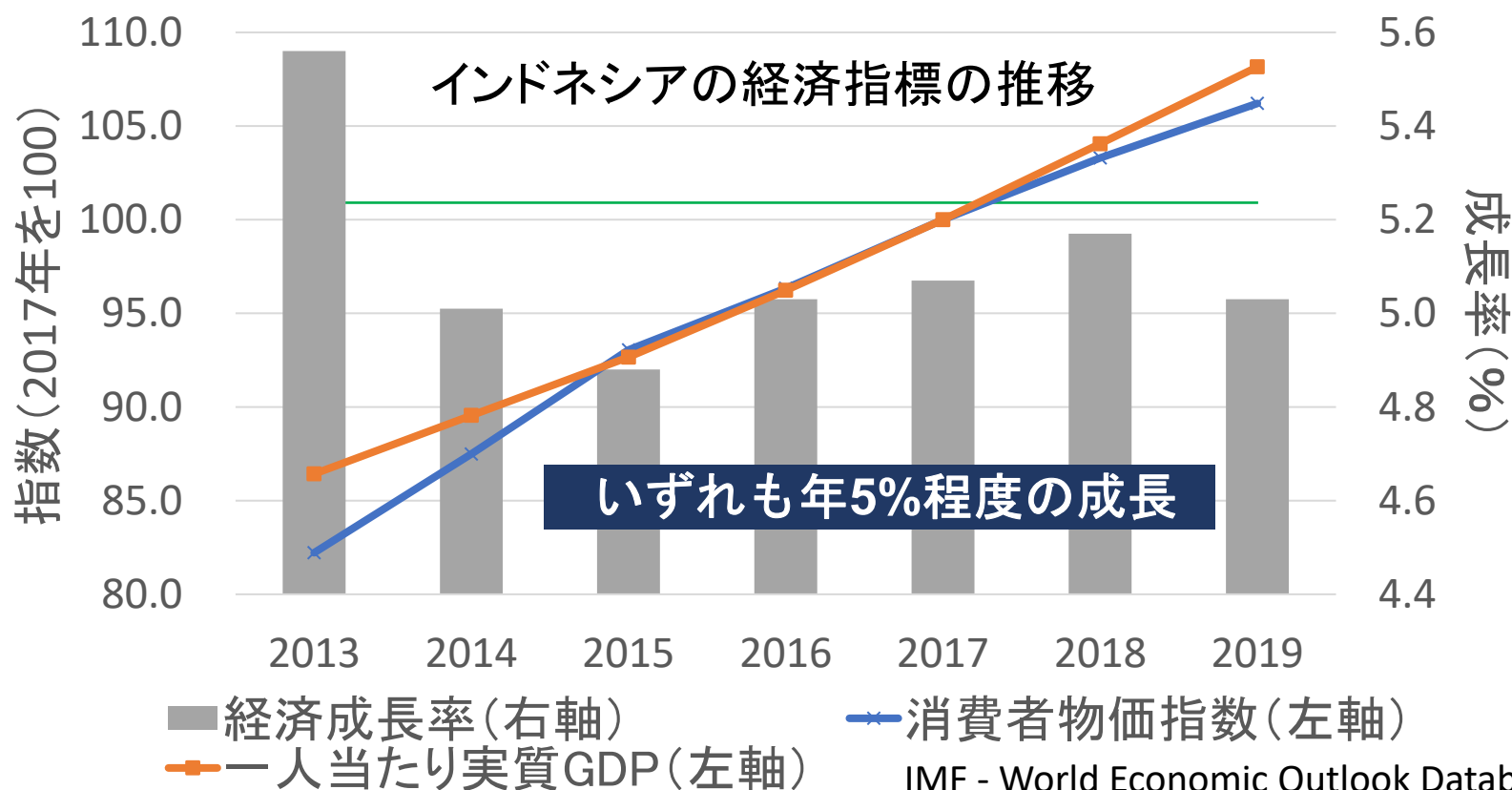
- 土地・建物税 (PBB) 支払い額の根拠としている
(税額は、NJOP非課税分を減額した後に最大税率0.3%を適用して計算)

※DKIジャカルタ州のNJOPは毎年更新されてはいない

MRT開業前の経済状況

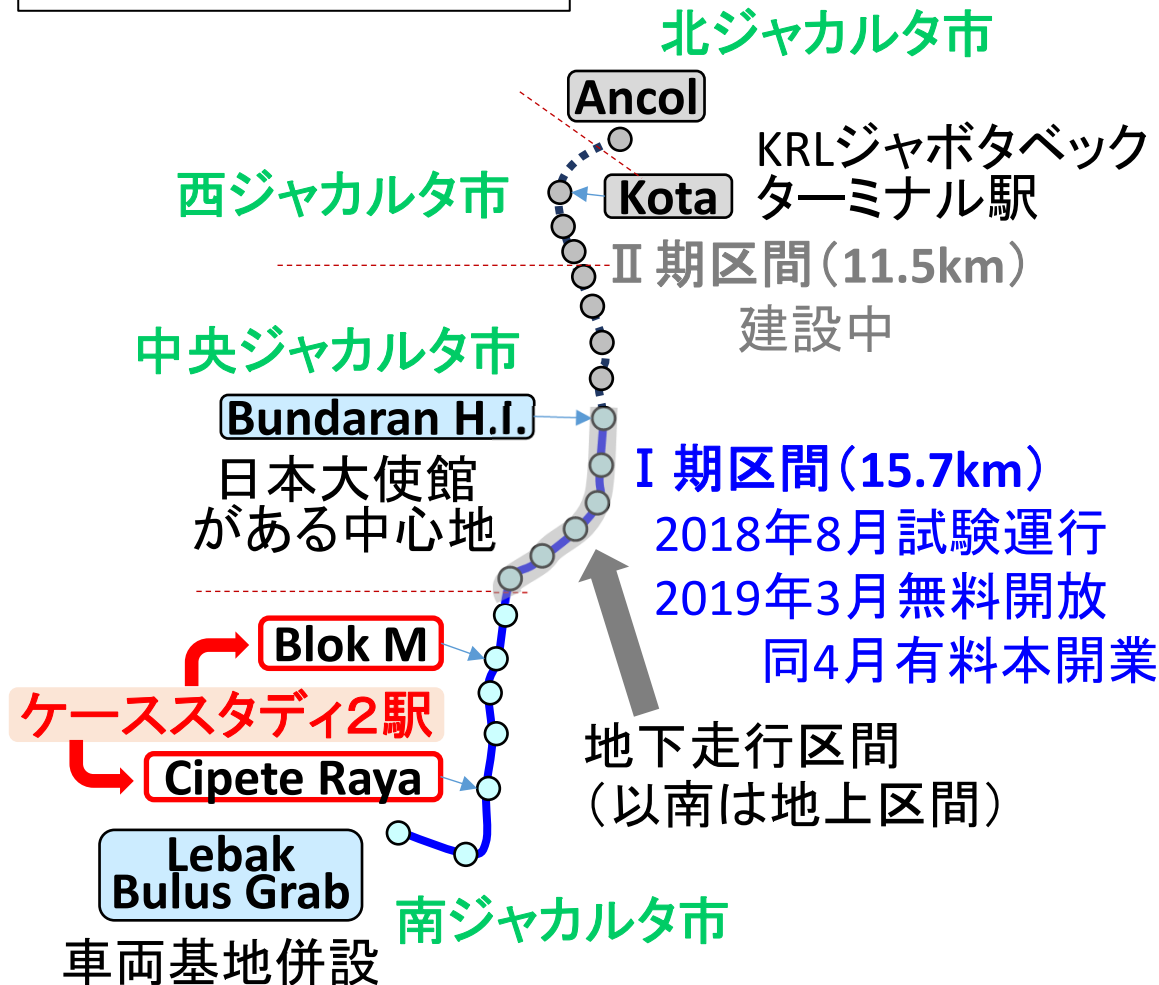
2017年と、全面改訂した**2018年**の南ジャカルタ市のNJOPデータを使用して、**MRT南北線(2019年開業)**沿線における地価分布および変動状況を分析する。

- ジャカルタ州政府は、**2018年**3月29日付けの知事令第24/2018号により、**NJOPを前年比で平均19.54%増加**させた(The Jakarta Post, 2018.7.6)



沿線地価分析：ジャカルタMRT南北線

ジャカルタ初の地下鉄



Blok M駅の状況

27/36
2020年2月撮影
JTTRI
Japan Transport and Research Institute



28/36

ジャカルタ州における平均上昇率19.5%



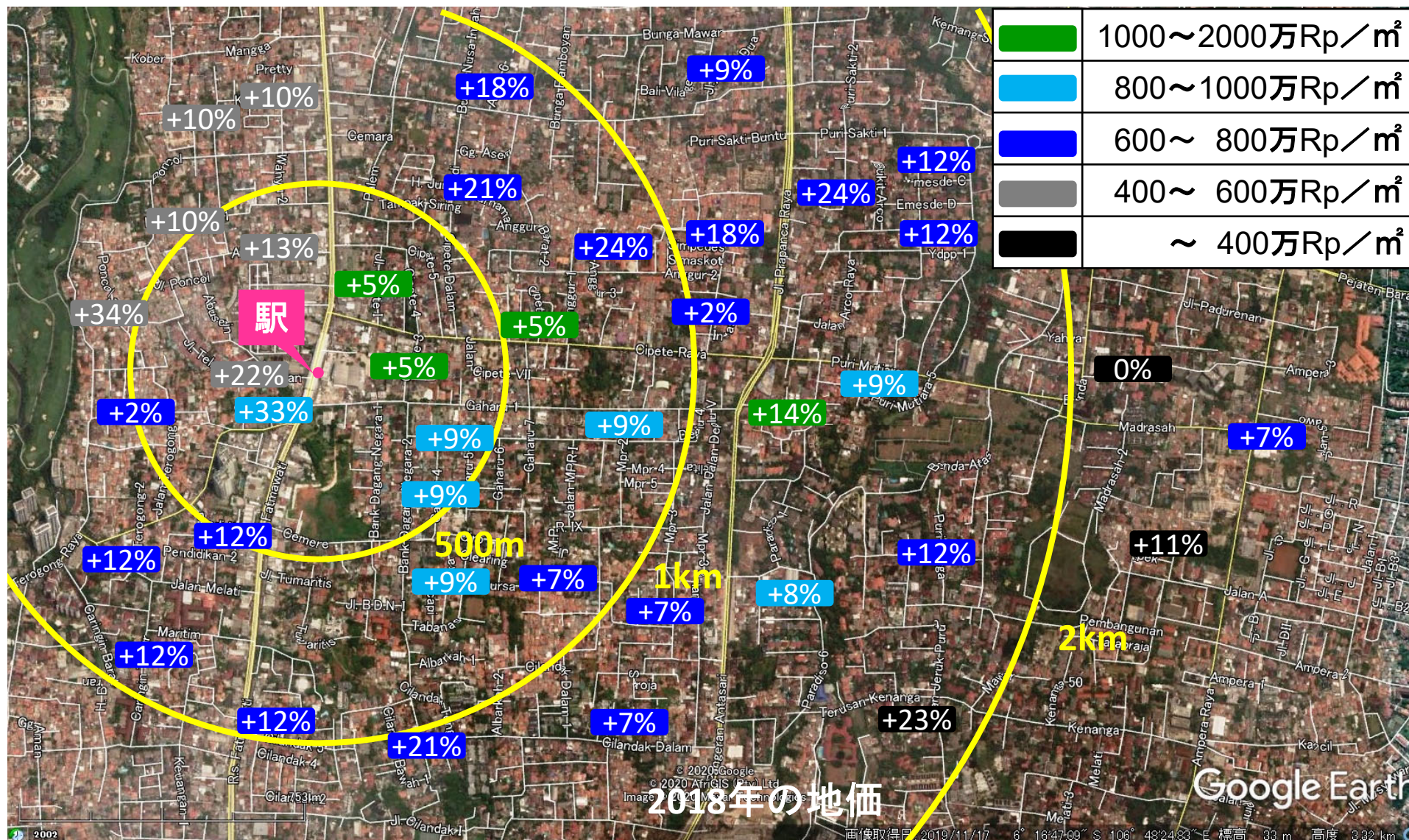
JL MELAWAI 1 他
40,125,000 Rp/m²
(28万8千円/m²)

	4000～ 万Rp/m ²		800～1000万Rp/m ²
	3000～4000万Rp/m ²		600～ 800万Rp/m ²
	2000～3000万Rp/m ²		400～ 600万Rp/m ²
	1000～2000万Rp/m ²		～ 400万Rp/m ²

1Rp(ルピア)
=0.007円

Cipete Raya駅(住宅地)周辺

29/36



数字は2017→2018年の上昇率

ジャカルタ州における平均上昇率19.5%

1. 背景と目的
2. ASEAN諸国における都市鉄道整備の現況
3. 開発利益還元に係る土地制度の現状
4. 都市鉄道整備が沿線の地価に及ぼす影響
5. まとめ

ASEAN諸国における土地制度から見た開発利益還元策展開の可能性について（1）

- ◆ 5か国ともに公示地価制度を有し、日本の固定資産税に相当する税収が自治体に入る仕組みとなっている
 - ただし、評価額が市場価格と比べて低い or 極めて低い
 - 税収増のために評価額を市場価格に近づけると、公示地価の急騰を招き、納税者の不満が高まるジレンマがある
- ◆ 都市計画による最大容積率規制の設定がある国では、容積率緩和による開発利益還元策が可能と考えられる
 - 日本の都市再開発法や都市再生法のように、再開発地区や特別地区を設け、容積率の緩和を認めるような法令整備が必要

ASEAN諸国における土地制度から見た開発利益還元策展開の可能性について（2）

- ◆ ベトナムとミャンマーでは国が土地を保有しているが、使用権を売買する制度があり、これに課す土地使用料も存在している
 - 公的機関による鉄道経営※になれば、沿線開発に伴う土地使用料が鉄道の財源となる可能性を秘めているが、現状ではそのフィードバックが小さい
 - 一方で、「両国では、郊外部にある二束三文の国有地の開発権を開発後の想定価格で売却し、その差額を鉄道整備に充填するのが現実的である（中国の還元手法）」との意見もある

※ホーチミン地下鉄では、インフラをホーチミン市都市鉄道管理局(MAUR)が持ち、運営をホーチミン市都市鉄道1号線運営会社(HURC1)が行うが、同社は同市人民委員会が100%出資する国営企業である

まとめ：都市鉄道整備が沿線の地価に及ぼす影響

都市鉄道整備が沿線の地価に及ぼす影響について

- ◆ バンコクでは、都市鉄道沿線の地価の市場価格が急騰している
- ◆ マニラでは、鉄道整備の契約締結時から地価が急騰しており、地価増分の半分以上は開業前に発生している
- ◆ ジャカルタでは、駅近傍での公示地価が高く、より遠方になるに従い、公示地価が下がっていく傾向が見られる



- バンコクやジャカルタでは、当局が公示地価の急騰を避ける傾向があり、地価の市場価格と公示地価には乖離があるものの、都市鉄道整備に伴う公示地価の上昇が税収増につながっているものとみられる

都市鉄道整備が沿線の地価に及ぼす影響について

(続き)

- **開発利益還元策の展開が十分期待できる**結果ではあるが、本来のプロジェクト効果であるのか、投機筋により過大評価(バブル)されているのかを考慮することが必要である
- 現地では、駅近傍に高層マンションが建ち並ぶ駅もあれば、周囲がスラムのままの駅もある。例えば、日本の土地区画整理事業制度等の導入を促すことにより、**鉄道整備と駅前都市開発の事業一体化の進展**に期待したい。



運輸総研主催 鉄道整備と沿線開発 に関する国際セミナー

2020年1月～2月開催

- タイ(バンコク)
- フィリピン(マニラ)
- インドネシア
(ジャカルタ)

今後開催予定の国際セミナーに向けて、調査研究を深度化させて、**現地の実情やニーズに合わせた、お役に立つ報告内容**としていく所存である。

(例) ホーチミン市：地下鉄駅地下空間整備の在り方



ツガデ運輸大臣ご臨席の「フィリピンにおける鉄道整備と沿線開発に関する国際セミナー」(2020年2月12日)

ご清聴ありがとうございました