動き出した「民泊」の最新事情

民泊新法の施行に先立って運用始まる

本年6月より施行される「住宅宿泊事業法」（民泊新法）に先立って、3月15日から住宅宿泊事業の届出や住宅宿泊管理業者の登録申請の受付が始まりました。動き出した「民泊」の最新事情です。

宿泊施設のキャパが足りない中、民泊の需要は膨らむと予測されています

5年前の平成25年に、東京、大阪など「国家戦略特別区域」で先行した「民泊」事業。多様化する宿泊ニーズに対応するため、民泊新法案の「住宅宿泊事業法案」が昨年6月に可決、成立して以来、賃貸住宅の空き部屋を宿泊施設として有効活用できると、期待感が膨らんだ民泊の本格的な運用がいよいよ一歩踏み出しました。

ここ数年、訪日外国人旅行者関連のビジネスは大変な賑わいで、平成29年1年間の外国人入国者数は約2743万人と、前年に比べ18・1％の増加。2020年には訪日客4千万人の目標が立てられています。こうした宿泊需給への対応と世界各国でインターネットを通じて短期旅行者に部屋を紹介する民泊ビジネスが広まって、一気に民泊サービスが一般化したものです。

公衆衛生の確保や地域住民とのトラブル防止、無許可で旅館業を営む違法民泊への対応が盛り込まれた住宅宿泊事業法が今年6月15日から施行されることから、民泊の環境整備が進み、それに先立ち、3月15日から住宅宿泊事業の届出や住宅宿泊管理業者の登録申請の受付が始まりました。

今後の展開は法律施行後の運用経緯を見て判断

住宅宿泊事業法では、住宅宿泊事業者が家主不在型の民泊を行う場合、住宅宿泊管理業者への管理の委託が義務となっており、委託は契約により行うこととなっています。そのために、国土交通省は適正な民泊サービスの推進を図り、トラブルの防止のために「住宅宿泊管理受託標準契約書」を策定しました。

社会の民泊への関心は高く、民泊の負の部分や懸案事項が連日のように報道される中、賃貸業界では、民泊事業に慎重な姿勢が多く、当面、本格的な動きは見込まれていないのが現状です。しかし、違法民泊の罰則関連や民泊新法の厳格な運用、自治体の厳しい取り締まりが始まると、民泊ビジネスの動向に変化が生じることも考えられます。

現在の賃貸住宅を活用して民泊事業を始めた場合、一時的に売上げに貢献しても環境が乱れて、今、入居している入居者が嫌気をさして退去していけば、元も子もありません。主客転倒となってしまいます。この辺の見極めが難しく、今後、法律が施行され、運用されてからの経緯を見るしかないようです。

民泊物件の登録受付が開始されました。6月15日の民泊新法施行前に各方面の動きが活発化しそうです

賃貸経営ワンポイントアドバイス

万一に備える相続税対応は、成功する賃貸住宅経営の延長線上にあるスキル

10ヵ月以内に現金で納める

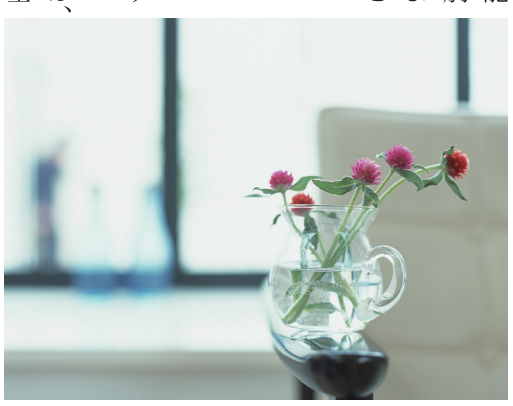
個人が手がける事業としての賃貸経営の特徴は、投資金額が大きいことと長期にわたることが挙げられます。そのために次代、つまり子や孫に引き継いで、できるだけ長く安定した経営を継続することが理想とされます。

そこで一つの課題となるのが、相続のあり方と相続税対応です。相続税は死亡後の税金の話ですから、気が進まないものですが、万一に備えて、諍いの原因を残さない事前の準備も、成功する賃貸経営の延長線上にあるスキルではないでしょうか。

万一に備える相続税のあり方について基本的なことを3回シリーズで取り上げたいと思います。1回目は「相続税の概要」について見ていきます。

相続税は、亡くなった方の遺産を相続した時に課税される税金で、相続した現金、預貯金、株式、不動産などの財産から被相続人の借り入れ金などの債務を差し引いた正味の遺産額に対して課税されます。被相続人が死亡した日の翌日から10ヵ月以内に所轄（被相続人の住所地）の税務署に現金で納めます。

一定の要件を満たせば最長20年の「延納」も可能ですが、利子税が別途かかります。また現金で納付できない場合、「物納」することができます。



物納については、物納財産の評価基準が3種類に分けられ、不適格財産は取り扱われません。境界がハッキリしない土地や担保権が設定されている土地、公道に通じない土地等は不適格財産とみなされます。相続で取得した土地の税金がいくらになるかの評価方法として、路線価方式と倍率方式があります。

なお、平成27年1月から相続税の基礎控除が見直され、「3千万円＋（法定相続人数×6百万円）」に引き下げられ、相続税の最高税率が50％から55％に引き上げられました。この相続税増税が投げかけた波紋として、賃貸経営の関心が高まり、全国的に賃貸住宅の新築が相次ぐことになります。（続く）

「十条駅付近連続立体交差事業及び街路事業」について

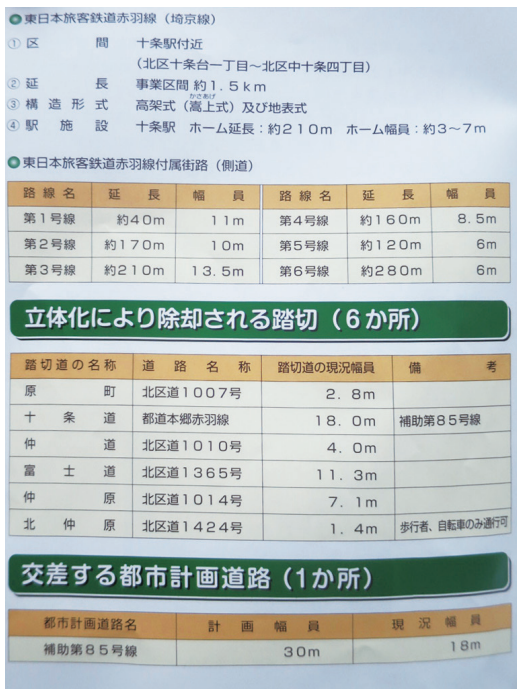
前回に引き続き今回十条周辺で計画されている開発事業として、二回目の今回は東日本旅客鉄道㈱が東京都と北区とともに進めている駅付近の線路を高架化するプロジェクトをご紹介したいと思います。

皆様はこの事業が既に昨年11月に都市計画決定して、事業化に向けた準備が始まっている事をご存知でしたでしょうか？先日、2月3日に近隣の小学校で開かれた「用地測量の手順」という題目での説明会が開催され私も参加して来ました。会場ではまず事業主である都が当該事業の簡単な説明を行った後、用地測量の手順の話しがあり、最後に質疑応答の時間が持たれました。

そもそも、この事業計画は昭和40年代から50年代にかけて当事の国鉄と北区との間で同意した時からスタートしたらしく、当初は「地下化」で進める事で決定したと言われております（S58年の北区議会での決議）。それが、月日が経過するにつれて、国鉄がＪＲに民営化され、時代の流れと共に経済等の諸事情が変化して、いつの間にか「地下化」から「高架化」に計画案が変更されて今回の都市計画決定に至りました。

この計画変更の理由は工期や工事の難易度、そして予算等の諸事情があるものと思われます。話によると、地下化にした場合、高架化よりも1.5倍の費用がかかるとのことです。また、工期も3年程長くなります。

こうした事業には当然に賛否両論が付き物です。踏み切りのせいで発生する朝夕の交通渋滞とそれに伴う経済ロスや防災上の木造密集市街地対策との兼ね合いで開発を速やかに進めるべきだとする賛成派がいる反面、立ち退きを余儀なくされる高齢者や高架化に伴う騒音の増幅を恐れる反対派も大勢いて、それぞれの利害関係は複雑に絡み合っています。それ故に事業主には両者、特に反対の方々の言い分も十分に配慮した上で迅速かつ丁寧に事業を進めて頂きたいものです。



東日本旅客鉄道赤羽線（埼京線）

① 区　　間　十条駅付近（北区十条台一丁目～北区中十条四丁目）
② 延　　長　事業区間 約1.5km
③ 構造形式　高架式（高上式）及び地表式
④ 駅施設　十条駅　ホーム延長：約210m　ホーム幅員：約3～7m

東日本旅客鉄道赤羽線付属街路（側道）

路線名	延長	幅員	路線名	延長	幅員
第1号線	約40m	11m	第4号線	約160m	8.5m
第2号線	約170m	10m	第5号線	約120m	6m
第3号線	約210m	13.5m	第6号線	約280m	6m

立体化により除却される踏切（6か所）

踏切道の名称	道路名称	踏切道の現況幅員	備考
原町	北区道1007号	2.8m	
十条道	都道本郷赤羽線	18.0m	補助第85号線
仲道	北区道1010号	4.0m	
富士道	北区道1365号	11.3m	
仲原	北区道1014号	7.1m	
北仲原	北区道1424号	1.4m	歩行者、自転車のみ通行可

交差する都市計画道路（1か所）

都市計画道路名	計画幅員	現況幅員
補助第85号線	30m	18m

（上図：事業計画の概要、右図：事業区間図）

当該事業に関する問い合わせ先

連続立体交差事業に関しての問い合わせ先

東京都 建設局 道路建設部 計画化
TEL 03-5320-5348
（土・日・祝日を除く9時～17時まで）

鉄道付属街路事業に関して

北区　まちづくり部　十条・王子まちづくり推進担当部 十条まちづくり担当課
TEL 03-3908-9162
（土・日・祝日を除く9時～17時まで）