

本調査研究は、(財)日本船舶振興会
の補助金を受けて実施したものです

資産評価システムに関する調査研究

——土地評価の合理的手法に関する調査研究——

平成5年3月

財団法人 資産評価システム研究センター

は し が き

財団法人 資産評価システム研究センターは、適切な地域政策の樹立に資するため、地域の資産の状況及びその評価の方法に関する調査研究等の事業を実施することを目的として設立されました。

当評価センターにおける調査研究は、資産評価の基礎理論及び地方公共団体等における資産評価技法の両面にわたって、毎年度、学識経験者及び自治省並びに地方公共団体等の関係者をもって構成する資産評価システム、土地、家屋及び償却資産の各部門ごとの研究委員会において行われ、その成果は、会員である地方公共団体及び関係団体等に調査研究報告書として配布し、活用されているところであります。

本年度の資産評価システム研究委員会の調査研究テーマは、「土地評価の合理的手法に関する調査研究」といたしました。

本書は、土地（宅地）評価の合理的な手法を調査し、路線価の付設のシステム化を中心とした評価システムの構築に向けての調査研究を行ったものです。

この程、その調査研究の成果をとりまとめ、ここに、公表する運びとなりましたが、この機会に、熱心にご研究、ご審議をいただきました委員及び専門員並びに実地調査に当たり、種々ご協力を賜りました地方公共団体の関係者各位に対し、心から感謝申し上げます。

なお、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、ご援助をお願い申し上げます。

最後に、この調査研究事業は、(財)日本船舶振興会の補助金の交付を受けて実施したものであり、改めて深く感謝の意を表すものであります。

平成5年3月

財団法人 資産評価システム研究センター
理事長 渡 辺 功

研 究 組 織

資産評価システム研究委員会

委員長	吉住 俊彦	(株)日本宝くじシステム研究所 専務取締役
委 員	本城 邦夫	東京都主税局資産税部長
	尾澤 詳憲	横浜市企画財政局主税部長
	加賀 裕	前(社)日本地下鉄協会 常務理事
	長谷川宏之	(財)日本不動産研究所 システム開発部次長
	林 克 己	(財)地方自治情報センター 情報調査部次長
	瀧野 欣彌	自治省税務局府県税課長
	堤 新二郎	自治省税務局固定資産税課長
	宮田 勝美	自治省税務局資産評価室長
	池口 篤寿	(財)資産評価システム研究センター 企画情報部長
	専門員	永嶋 美男
猪山 三郎		横浜市企画財政局主税部固定資産税課土地係長
石塚 輝夫		(財)日本不動産研究所 システム開発部主任研究員
浜本三千夫		(財)地方自治情報センター 教育研修部教育研修 第一課参事
薄井 達雄		自治省税務局資産評価室土地第一係長 (兼)土地第二係長 (兼)調査係長
渡辺 豊		(財)資産評価システム研究センター 主任研究員

なお、本城邦夫委員・尾澤詳憲委員及び池口篤寿委員は、途中辞任された鈴木歳彦委員・中村知夫委員・川崎 渉委員のそれぞれの後任として委嘱されました。

も く じ

I 調査研究の目的等	1
1 目的	1
2 検討項目	1
3 調査研究事項	2
II 調査研究結果の概要	3
1 背景	3
(1) 固定資産税における土地評価の均衡化・適正化	3
(2) 土地評価事務のシステム化の要請	3
2 具体的検討	3
(1) 標準宅地の評定	3
(2) 路線価の付設	4
(3) 他の公的土地評価との調整	5
(4) 画地計算法による各筆の評点数の付設	6
3 土地評価事務のシステム化	7
(1) 宅地評価のしくみ	7
(2) 実務的な宅地の評価手順及びそのシステム化	12
III 市町村におけるシステム化の事例	27
1 横浜市	27
2 倉敷市	33

I 調査研究の目的等

1 目的

固定資産税の土地評価から課税手続きにいたる一連の事務処理の電算システムについては、ほとんどの市町村が導入の要望を持っており、課税手続きの事務においては、すでに多くの市町村でその導入（委託を含む。）が実施されている。

しかしながら、課税の基礎となる土地評価の事務においては、内容が専門的かつ複雑であることから、一部の市町村を除いては未だ導入するにはいたっていないように見受けられる。

固定資産税の土地評価について、その適正及び他の公的土地評価との均衡を確保し、納税者の固定資産税に対する理解と信頼を高めていくためには、膨大な数量にのぼる土地の評価について電算システムを導入することにより、客観的な要素に基づいて、より迅速かつ的確に評価を行うことが重要課題の一つであると考えられる。

そのため、近年、進歩の著しい情報処理技術等を有効に活用しながら土地評価事務を効率的に推進していく方法が、多くの市町村において求められている。

そこで、当評価センターでは、固定資産評価基準に基づいた土地（特に宅地）評価の標準的な手法を調査し、その電算システム化のあり方を調査研究し、もって固定資産税の土地評価の均衡化・適正化に資するため、資産評価システム研究委員会の調査研究事業として取り組むこととした。

2 検討項目

平成6年度の固定資産税における土地の評価替えから、宅地の評価にあたっては、地価公示価格、地価調査価格及び鑑定評価価格が導入され、これらの価格の7割程度を目途に評価の均衡化・適正化を図ることとされている。

すでに、各市町村においては、不動産鑑定士等による標準宅地の鑑定評価及び状況類似地域（区）の見直し等の具体的な作業が進められているところであり、当研究委員会では、これらの状況を背景として考慮しながら次の4点を検討項目として調査研究を行った。

(1) 標準宅地の評定

地価公示価格、地価調査価格及び鑑定評価価格の7割評価

(2) 路線価の付設

ア 主要な街路の路線価の付設

イ 主要な街路以外の路線価の付設

(3) 他の公的土地評価との調整

ア 地価公示地点または地価調査地点と一致している宅地の評定

イ 相続税財産評価との関係

(4) 画地計算法による各筆の評点数の付設

3 調査研究事項

2に掲げた検討項目を踏まえて、具体的には、市街地宅地評価法（路線価方式）を取り上げて、「路線価の付設」のシステム化を中心に土地（宅地）評価システムの構築に向けての調査研究を行った。

なお、総合的な土地（宅地）の評価システムの構築に向けて、評価システムを導入している先進的な都市を選定し、その事例等を参考にしながら調査研究を進めたところであるが、当該団体のシステム化の状況を事例として掲載した。

また、前年度までの調査研究を踏まえて、平成5年度については、土地（宅地）の評価システムのモデルケースを提示するとともに、電算システム化への提言を行うこととする。

Ⅱ 調査研究結果の概要

1 背景

(1) 固定資産税における土地評価の均衡化・適正化

平成6年度の固定資産税における土地の評価替えから、宅地の評価にあたっては、地価公示価格、都道府県地価調査価格及び鑑定評価価格を活用することとされ、これらの価格の一定割合（7割程度）を目途として評価することとされている。

これは、土地基本法第16条（公的土地評価相互の均衡化・適正化）及び総合土地政策推進要綱（平成3年1月25日閣議決定）等の趣旨を踏まえて、評価の均衡化・適正化を推進していくための具体策であり、これにより公的土地評価相互の均衡が確保されるとともに、従来、評価担当者が心を砕いてきた各市町村間における評価水準の均衡についても全国一律に確保されることになる。

(2) 土地評価事務のシステム化の要請

このような時期にあって、各市町村における各筆の土地の評価の段階においても、各筆の土地の評価の均衡を確保し、評価事務を適正かつ効率的に運営していくために、そのシステム化が従来にも増して強く要請されている。

各市町村においては、市町村内の全筆の土地について評価しなければならず、各筆の評価を均衡のとれたものとし、かつ、評価、税額計算、納税通知及び各種証明書の発行等の複雑で多岐にわたる事務を誤りなく迅速にこなしていくためには、首尾一貫した電算処理システムの確立が不可欠であるからである。

2 具体的検討

(1) 標準宅地の評定

前述したように、平成6年度の固定資産税における土地の評価替えから、宅地の評価にあたっては、地価公示価格、都道府県地価調査価格及び鑑定評価価格を活用することとされ、これらの価格の一定割合（7割程度）を目途として評価することとされている。

具体的には、各標準宅地について地価公示価格、都道府県地価調査価格及び鑑定評価価格を活用して評価されるため、従来、市町村が苦慮していた標準宅地相互の

評価の均衡及び標準宅地における地価公示価格等との均衡については、地価公示価格等の7割評価の導入によって当然保たれることになる。

したがって、標準宅地の評定作業については、そのシステム化の要請は薄れているといえる。

(2) 路線価の付設

ア 主要な街路の路線価の付設

前述したように、平成6年度の評価替えから宅地の評価については、各標準宅地に係る地価公示価格、都道府県地価調査価格及び鑑定評価価格を活用して評価される。

具体的には、まず標準宅地の鑑定評価価格を求め、その7割を標準宅地の適正な時価として評定する。

その際、市街地宅地評価法（路線価方式）により評価する地域にあっては、鑑定評価価格（1㎡当たり標準価格）の7割を直接「主要な街路の路線価」として付設することになる。

両者の間には、不動産鑑定士等の専門家による鑑定評価価格のデータとこれに7割を乗じた数値という単純な計算関係が成立するため、システム化に当たって特筆すべき問題はないものと考えられる（計算結果の端数処理をどうするか、すなわち路線価の表示単位を何桁とするかという判断は必要であるが、この点については7割評価から直接もたらされる問題ではないため、当該市町村における評価額の水準が考慮されている従来の桁数を踏襲することとして差し支えないと考えられる）。

参考：地価公示の標準地の1㎡当たり価格においては、有効数字を上3桁としている（例えば、100万円以上のものについては1万円未満を、10万円以上100万円未満のものについては1,000円未満をそれぞれ四捨五入）。

イ 主要な街路以外の路線価の付設

宅地の評価方法の詳細については後述するが、簡略化して言えば、市街地宅地評価法においては、「主要な街路」に沿接する宅地のうちから標準宅地を選定し、その適正な時価をもとに「主要な街路」の路線価を付設し、当該路線価を基礎として「その他の街路」の路線価を付設する。

その際には、「主要な街路」に沿接する標準宅地と「その他の街路」に沿接する標準的な宅地との間における道路の状況、公共施設等の接近の状況、家屋の疎密度その他の宅地の利用上の便等の相違を総合的に考慮して、その他の街路に路線価を付設することとなる。

前述したように、標準宅地の評定から「主要な街路」の路線価の付設までの作業については、従来の宅地評価と比較するとかなり単純化され、システムのあり方によって評価の不均衡がもたらされることは少ないものと考えられる。

したがって、今後は、評価の全体的なバランスをとるため、「主要な街路」の路線価から「その他の街路」の路線価を付設する比準システムを中心とする宅地の評価システムが要請されるものと考えられる。

なお、その他宅地評価法により評価する地域については、標準宅地の鑑定評価価格（必要に応じて鑑定評価上考慮された補正を標準化した標準価格）の7割を標準宅地の適正な時価として評定し、当該標準宅地の評点数に直接比準して各筆の宅地の評点数を付設することになる。その際の比準方法については、評価基準に定められているとおりである。

(3) 他の公的土地評価との調整

ア 地価公示地点または地価調査地点と一致している宅地の評定

地価公示価格等の7割評価の趣旨から、地価公示地点または地価調査地点と一致している標準宅地についてはもちろんのこと、標準宅地以外の宅地についても地価公示地点または地価調査地点と一致している場合には、原則としてその7割程度で評価されることが要請されよう。

したがって、宅地の評価システムの構築の際にこの点に十分配慮することによって、面的にバランスのとれた評価となり、例えば同一状況類似地域内において、標準宅地の評価のみが突出し他の宅地の評価は低いといった評価のアンバランスは容易に回避できるであろう。

なお、これとは逆に、例えば面的にバランスのとれた評価を行おうとする場合に、標準宅地については地価公示価格等の7割程度であるにもかかわらず、同一状況類似地域内の地価調査地点と一致している宅地の評価がどうしても地価調査価格の7割程度にならないというケースも考えられるが、こうしたケースにおい

ては状況類似地域のあり方について再考の必要がある場合も考えられる。つまり、地価公示価格等の7割評価をシステム評価にうまくマッチングさせるためには、状況類似地域の区分が非常に大きな意味を持つということであり、この点に十分留意し、例えば、状況類似地域の区分の際に不動産鑑定士の意見を取り入れる等の姿勢も必要であると考えられる。

イ 相続税財産評価との関係

相続税の路線価においては、平成4年から地価公示価格の8割を目標に評価されている。

したがって、評価時点及び鑑定評価書による評価であるか否かの差はあるものの、固定資産税における宅地の評価（路線価）と相続税路線価との関係は、概ね7：8の関係にあると考えられる。

この点を考慮すれば、よりきめ細かな評価システムの構築が可能であり、また、システム評価から導き出された個々の路線価をある程度検証することも可能であると考えられる。

しかしながら、現状では相続税路線価の評価に当たっては、不動産鑑定士による鑑定評価までは行っていないので、これを全面的に評価システムに取り入れることには危険な面があることを注意すべきである。

(4) 画地計算法による各筆の評点数の付設

平成3年度に当研究委員会で行ったアンケート調査の結果によれば、画地計算法による各筆の評点数の付設については、ほとんどの市においてシステム化され電算処理されている。

ところで、平成3年12月に相続税財産評価に関する基本通達の一部が改正され、宅地の画地調整率について最近の土地取引の実態に即したものに改められた（平成4年8月にその段階的適用についての新たな通達が出され、本則の適用は平成8年からとされた）。

固定資産評価基準及び相続税財産評価に関する基本通達においては、従来から同一の画地調整率が採用されてきたところであり、今回初めて異なる画地調整率となったが、公的土地評価の相互の均衡の趣旨から将来的に見直される可能性が高いと考えられる。

したがって、すでに画地計算を電算処理している市町村においては、現行の電算システムについて見直しを行い、こうした事態にも柔軟に対応できるよう準備を進めておく必要がある。

3 土地評価事務のシステム化

土地評価事務のシステム化を考えるに当たっては、評価方法が複雑で、各筆の評価の均衡が最も要請される宅地の評価（特に市街地宅地評価法）を取り上げた。

(1) 宅地評価のしくみ

① 評点式評価法

現行の固定資産評価基準（以下「評価基準」という。）においては、土地、家屋及び償却資産の各資産ごとの評価方法が定められているが、土地については、売買実例価額を基準として評価する方法が基本とされている。この方法は、売買のあった土地のうち評価対象地と類似の土地について、その価格構成要素や時点等を比較考慮して評価対象地の適正な時価を求める方法である。

そのうち宅地の評価については、「宅地の評価は、各筆の宅地について評点数を付設し、当該評点数を評点一点当たりの価額に乗じて各筆の宅地の価額を求める方法によるもの」（固定資産評価基準第1章第3節一）とされており、標準宅地の適正な時価によって付設した評点数（又は路線価）と比較して、各筆の宅地について、宅地の価格構成要素からみた標準宅地との較差を評点数として付設し、これに一点当たりの単価を乗じて価格を求める方法によることとされている。

この方法を評点式評価法と称している。

② 「市街地宅地評価法」と「その他の宅地評価法」

宅地の具体的な評価方法については、「市街地宅地評価法」と「その他の宅地評価法」の二つに分けられている。

「市街地宅地評価法」は「路線価方式」とも呼ばれ、街路ごとに、当該街路に沿接する標準的な宅地の1㎡当たりの価格を表す路線価（Street Value, 略称S. V.）を付設し、この路線価に基づいて所定の「画地計算法」を適用し、各筆の評点数を求めるものであり、評価作業上大別すると、「路線価の付設」と「各画地の画地計算」の二つの段階に分けられる。

具体的な適用については、比較的厳密な計算を行う必要が認められる地域、すなわち市街地的な形態を形成する地域にあっては、できるだけこの方法によることが望ましいとされている。

「その他の宅地評価法」は「標準宅地比準方式」とも呼ばれ、当該市町村内の宅地の沿接する道路の状況、公共施設の接近の状況、家屋の疎密度その他宅地の利用状況がおおむね類似していると思われる地区を区分し、これらの地区ごとに選定した標準的な宅地の評点数に基づいて所定の「宅地の比準表」を適用して、各筆の評点数を求めるものである。

なお、両者はその基本において異なるものではなく、前者は画地の奥行、間口、形状等の相違が宅地の価額に及ぼす影響を的確に反映させるため、路線価を基礎とし、画地計算法を適用して評価するものであり、後者は状況類似地区ごとに標準宅地を選定し、この価額に比準して各筆の宅地を評価するものである。市町村においては、これらのいずれの方法によるべきか、又どの地域にどの方法を適用するかは、主として宅地の価格事情等からみて、評点数の付設が「画地計算法」によることが適当な地域であるのか、あるいは「宅地の比準表」に定める程度のことを考慮すれば足りる地域であるかどうかによって定めることとなる。

③ 市街地宅地評価法

「市街地宅地評価法」による宅地の評点数の付設は次の順序によって行う。

ア 用途地区の区分

まず、市町村の宅地を、宅地の価格に影響を及ぼす価格形成要因のうち、地域的にみて類似性の強い要素を基準として区分する。

具体的には、商業地区（繁華街、高度商業地区、普通商業地区）、住宅地区（高級住宅地区、普通住宅地区、併用住宅地区）、工業地区（大工場地区、中小工場地区、家内工業地区）、観光地区等に区分する。

イ 状況類似地域の区分

次に、用途地区という大きなグループの区分を、さらに「その状況が相当に相違する地域（状況類似地域）」ごとに、小さなグループに区分する。

その際基準とされるものは、街路の状況、公共施設等の接近の状況、家屋の疎密度、その他の宅地の利用上の便等であり、これらの価格形成要因がおおむ

ね同等と認められる地域ごとに区分するものである。

その例をあげると次のとおりである。

(街路の状況による区分)

宅地の価格の構成要素のうち、道路に着目して、道路が宅地の価格に及ぼす影響の程度に応じて区分するもので、道路交通上の利用の便否、すなわち道路交通人口の質と量によって決定されるものである。具体的には、道路の系統、連続性、幅員、構造、勾配、屈折度等が考えられる。

(公共施設の接近の状況による区分)

駅・バスターミナル・空港・港湾等の交通施設、公園・広場等の公共空地、学校・図書館・美術館等の文化施設、医療施設、保育所等の社会福祉施設、映画館等の歓楽施設等の諸施設が接近していることにより宅地の価格が受ける影響の程度に応じて区分を行おうとするものである。

(家屋の疎密度による区分)

建築敷地面積に対する建物延面積の割合をいうものであり、土地を上下にわたって利用する立体利用と敷地の建ぺい率で表される平面利用の両者が考えられる。家屋の疎密度と宅地価格との関係は、例えば、商業地区においては両者は比例関係にあると考えられるが、高級住宅地区においてはむしろ敷地面積の大小が価格形成要因であるなど、用途地区によって必ずしも一様ではない。

(その他の宅地の利用上の便による区分)

上下水道施設の普及状態、ガス設備等の有無、自然環境の良否、防火保安度の状態等の点において、ほぼ同等であるか否かにより区分を行うものである。

なお、状況類似地域の区分は、評価基準においては、「その状況が相当に相違する地域」ごとに行うこととされ、その場合の目途としては、「固定資産評価基準の取扱いについて」（自治事務次官通達）において、「標準宅地は、一般的には、宅地の価格事情からみて相互の価格差が2割程度の地域ごとに選定することを目途とすることが適当であること」とされている。

ウ 主要な街路の選定

次に、標準宅地について売買実例価額から評定する適正な時価を求め、これに基づいて当該標準宅地の沿接する街路について路線価を付設し、これに比準してその他の街路の路線価を付設するが、路線価を付設すべき街路には、「主要な街路」と「その他の街路」との区分があり、「主要な街路」は路線価を付設する際の拠点となるものであるが、いわゆる幹線街路のみが該当するものではなく、必要に応じ単なる区画街路等でも「主要な街路」となり得る。選定された「主要な街路」以外の街路は、すべて「その他の街路」と呼ばれ、国道等であっても、その大部分は「その他の街路」と呼ばれるものである。

なお、主要な街路は状況類似地域につき1か所を選定するものであり、各街路に路線価を付設する拠点となるものであるから、一つの用途地区内において適度な分布となっていることが必要である。したがって、(イ)で述べた状況類似地域の区分が重要な意味を持つことになる。

エ 標準宅地の選定

標準宅地は、主要な街路に沿接する宅地のうちから次のような宅地を目標として、利用の実態等を十分検討して選定する。

- ・ 画地計算法でいう奥行価格逓減率が1.0であり、他の各種加算率、補正率の適用がない宅地
 - a 沿接している主要な街路以外の街路には接していない宅地
 - b 形状が矩形である宅地
 - c 間口が、その宅地の所在する用途地区からみて、適度な広さがある宅地
 - d 奥行がその宅地の所在する用途地区からみて適度な長さがある宅地
 - e 間口と奥行との釣合いがとれている宅地
 - f その他崖地補正等の補正を必要としない宅地
- ・ 適正な時価の評定に判断を誤らせる要素のない宅地
 - a その主要な街路の属している用途地区の用途と同一用途に供されている宅地
 - b 上物である家屋の規模、程度等が、その街路で標準的な宅地
 - c 精通者に適正な時価について意見を求めるとき等において、私情の入る

おそれのない宅地

オ 路線価の付設

路線価とは、街路に沿接する標準的な画地の単位地積当たり価格をいうものであり、標準宅地に係る適正な時価に基づいて付設されるものである（この「適正な時価」については、冒頭で述べたように、地価公示価格、地価調査価格及び不動産鑑定士又は不動産鑑定士補による鑑定評価価格を活用し、当分の間、これらの価格の7割程度を目途とすることとされている）。

主要な街路に路線価が付設されると、その路線価を基礎として、「主要な街路」に沿接する標準宅地と「その他の街路」に沿接する標準的な宅地との間における道路の状況、公共施設等の接近の状況、家屋の疎密度その他の宅地の利用上の便等の相違を総合的に考慮して、その他の街路に路線価を付設することとなる。

カ 画地計算法

最後に、路線価を基礎とし「画地計算法」を適用して各筆の宅地の評点数を付設する。

各筆の宅地の評点数は、路線価を基礎とし、「画地計算法」を適用して付設することとなる。

路線価の付設された街路に面している個々の宅地は、間口、奥行、形状、高低、面積等の立地条件に相違があり、個々の宅地の価格を求めるためには、標準的な画地としての価格を付されている路線価に対して、これらの諸要素が宅地の価格に及ぼしている影響を反映させる必要がある。このために行われる補正が、画地計算である。

具体的な画地計算法として評価基準に示されているものは、

- a 画地の奥行の要素（街路に対する接近性）を考慮した奥行価格逓減割合法
- b 正面と側方に路線がある画地（角地）の利用間口の有効性を考慮した側方路線影響加算法
- c 正面と裏面の二つの路線に接する画地（二方路線地）の利用間口の有利性を考慮した二方路線影響加算法
- d 三角形の画地（三角地）の利用価値の劣性を考慮した三角地評点算出法

- e 画地の形状が悪いことによる利用上の制約を考慮した不整形地評点算出法
 - f 公図等の図面上直接路線に接していない画地（無道路地）の不便性を考慮した無道路地評点算出法
 - g いわゆる袋地等の不便性等を考慮した袋地等評点算出法
- である。

また、三方又は四方において路線に接する画地については、側方路線影響加算法及び二方路線影響加算法を併用して評点数を求めることとされている。

なお、評価基準では、附表において各種の画地計算における補正率を示しているが、宅地の状況に応じ、必要があるときはこれらに所要の補正を加えて適用することができるものである。

④ その他の宅地評価法

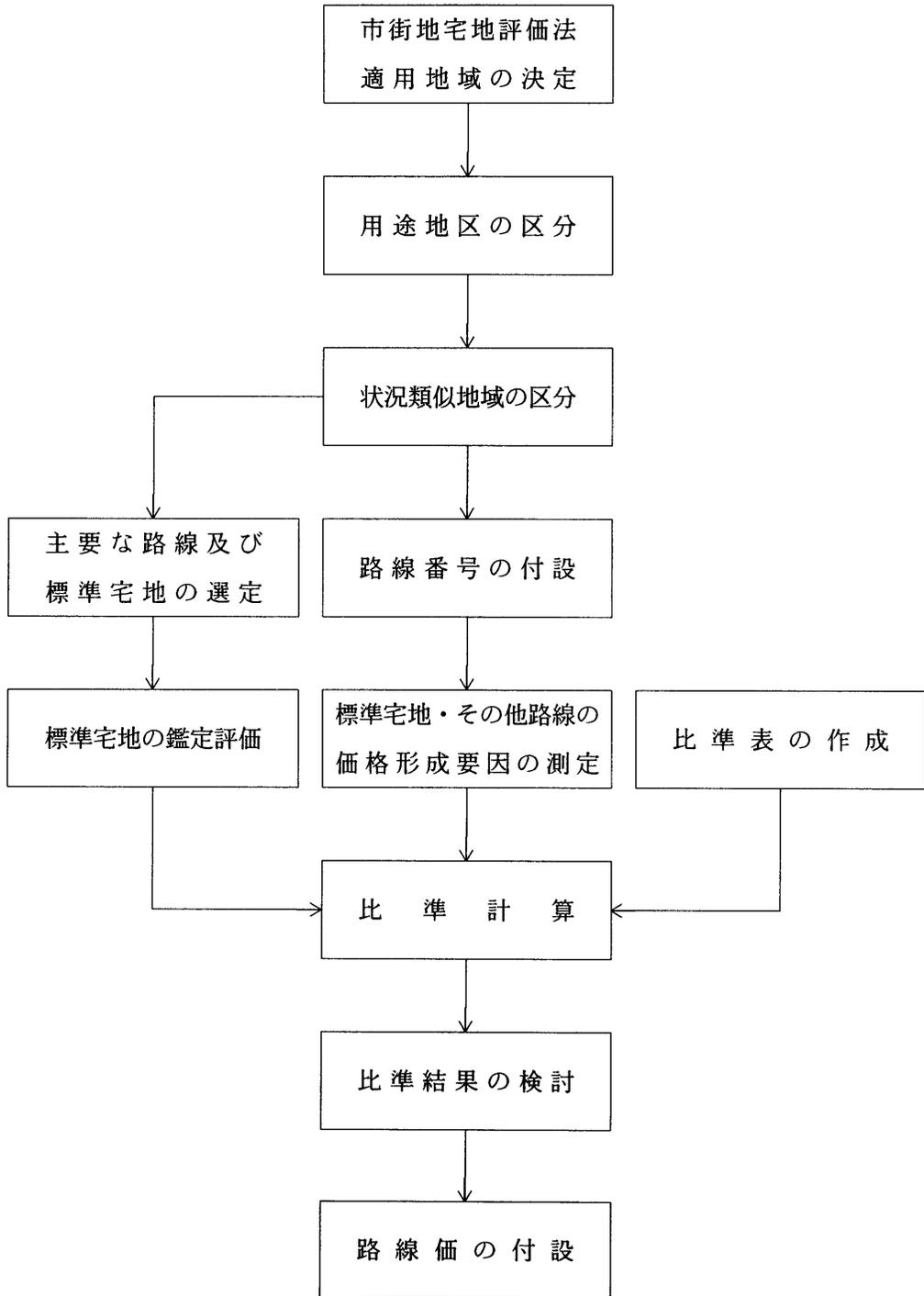
3-(1)-②で述べたように「市街地宅地評価法」と「その他の宅地評価法」とはその基本において異なるものではなく、宅地評価システムを考えるに当たっては相互に応用できると考えられるため、評価方法の詳細についての説明は省略する。

(2) 実務的な宅地の評価手順及びそのシステム化（市街地宅地評価法を中心として）

市街地宅地評価法は評価作業として「路線価の付設」と「画地計算」の2つに大別される。後者の「画地計算」については、「固定資産評価基準」において、附表の形式で示されているためほとんどの市町村でシステム化され、電算処理されているものと思われるので、ここでは前者の「路線価の付設」のシステム化について検討する。

路線価の付設を行うための作業フローを整理すると、図-1のとおりとなる。

図-1 作業フロー図



① 市街地宅地評価法の適用地域の決定

市街地宅地評価法の適用地域の決定は、各市町村の市街化の状況や路線価付設に伴う筆対応等の作業量を検討しながら行われるのが通常で、画一的な基準は特にない。

一般的には、都市計画法上の市街化区域内はこの評価方法をとることが望ましいとされている。

② 用途地区の区分

評価基準において、用途地区として例示されているものは以下のとおりである。

- ・商業地区 …… 繁華街 高度商業地区 普通商業地区
- ・住宅地区 …… 併用住宅地区 高級住宅地区 普通住宅地区
- ・工業地区 …… 家内工業地区 中小工場地区 大工場地区
- ・観光地区

用途地区は宅地の評価方法のうち、市街地宅地評価法の最初に位置づけられるもので、「用途地区とは、宅地の価格に影響を及ぼす諸要素のうち地域的にみて類似性の強い要素を基準として区分されるものであるが、具体的には、宅地がおおむね適業適地の原則に従って利用されていることから、その利用状況が類似している地区をいうことになる。つまり、用途地区の区分は、宅地の利用状況が共通な地域を区分することであるが、これは、路線価を付設するため、また、画地計算法を適用するために必要とされるものである。」とされている（固定資産評価基準解説（土地篇））。

また、用途地区の区分はかならずしも都市計画上の用途地域の区分と重なるものではないとされる（前掲書）。しかしながら、都市計画の地域地区の指定状況は宅地の価格面からみると、行政的な価格形成要因として重要な要素となる。

したがって、都市計画に定められた地域地区がすぐさま評価基準に定める用途地区と同等であるというものではないにしても、両者は地区の区分を考える上においては関係が深いものといえよう。

具体の用途地区の区分にあたっては、一定の地域または地区内の商業密度、工業密度、住宅密度を主要な指標として行うことが合理的であろうが、その測定の仕方や区分の基準等について一定の基準は無く、各市町村の実情に応じて行われ

ている。

③ 状況類似地域の区分

状況類似地域の区分は、用途地区という大きなグループの区分を、さらに「その状況が相当に相違する地域」ごとに小さなグループに区分するものであるが、これを区分する基準とされるものは、街路の状況、公共施設等の接近の状況、家屋の疎密度、その他の宅地の利用上の便等である。言い換えれば、このような価格形成要因がおおむね同等と認められる地域ごとに区分するものである。

しかしながら、現実には地勢や地形が複雑であったり、地域の発展の状況やその経過が様々であったりするため、統一した区分基準を設けることは難しく、各市町村の実情に応じて個々具体的に区分されているようである。

状況類似地域の区分は、可視的には地図上でその範囲を囲うことであるが、システム化を図るという観点からみると、路線のグルーピングをすることに他ならない。すなわち、各路線がどの状況類似地域に属するのかを対応づけデータ化することである。

いずれにしても、用途地区の区分と同様に状況類似地域の区分は種々の要因を地図上で展開し、場合によっては現地調査を踏まえながら、検討されるものであるから、現状においては手作業で行われることが多く、システム化するにはまだ時間を要するものと思われる。

④ 路線番号の付設

路線番号を付設することは評定の対象とする街路を確定することであるから、その後の評価作業の前提となる非常に重要な作業である。この路線番号が適切に付設されていないと、適切な路線価の設定ができないことがある。

一般に、路線番号の付設は交差点から交差点までを原則として一本の矢印で明示して行われているものと思われるが、価格事情が大きく異なる場合には、街路の両側に2本引く必要がある。たとえば、高度商業地区や繁華街において街路の両側で明らかに商況が異なり、価格事情が異なると認められる場合や、街路の片側が市街化区域でその反対側が市街化調整区域であるような場合には、やはり価格事情が大きく異なると思われるので、2本の路線を付設する必要がある。

ところで、路線価評価をシステム化する前段の取り決めとして、路線番号の決

め方は重要なものとなる。一般に、路線番号の振り方、コード体系はいくつかの方法がとられているようであるが、その主なものを例示すると次のとおりとなる。

- ア 単純な連番
- イ 町丁目コード+連番
- ウ 地図等のブロック・コード+連番
- エ 状況類似地域番号+連番

経験的には、路線の本数が1,000本から2,000本程度までの比較的少ない場合は、路線の管理が行い易い「ア 単純な連番」によるコード体系が多く採用されているようである。この場合、路線番号のカラム数（桁数）は4カラムでおさまり、データ管理上も比較的容易になる。

一方、路線本数が2,000本を超え数千本から数万本となる市町村においては、路線番号のカラム数が増えその管理がやや煩雑になることが想定されるものの、各路線の位置やデータを正しく認識するためには何らかのブロック化・体系化が必要となる。

前述のイ～エはどれも何らかのものでブロック化しているが、そのうち「エ 状況類似地域番号+連番」は他とはややその内容が異なる。すなわち、イやウが原則として不変的なものを単位としてブロック化しているのに対し、この体系は判断要素を含む状況類似地域区分を単位としているため、どちらかというに変更されることが多く、その都度それに併せて路線番号を変更することが必要となる。状況類似地域の区分が確定し、ある程度の期間、区分を変更することが必要ないと想定される場合はこの体系は合理的な体系であると思われるが、変更が生じた場合は「キー」となる路線番号が変更されることとなるので、路線データの管理を煩雑にし、誤りを起こす恐れがある。

このように路線番号の体系はどれを良いということは一概には言えないが、課税当局の業務管理上からいうと、路線本数が少ない場合には「単純な連番」を、路線本数が比較的多い場合には「町コード+連番」を採用することがより合理的であると思われる。いずれにしろ各市町村の実情（路線本数や課税システム全体の体系等）に応じて決定すべきであろう。

⑤ 主要な街路の選定及び標準宅地の選定

状況類似地域内において、主要な街路を選定する。この場合、地域内のほぼ中心に位置し、街路事情や環境条件等の価格形成要因が当該地域内において標準的な画地を選定することが望ましい。また、標準宅地の評価レベルが「地価公示価格等の7割程度」とされたことから公示価格等との均衡が重視されることとなったので、地価公示地点及び都道府県地価調査の地価調査地点はなるべく活用すべきであり、これらの地点の沿接する路線は原則として主要な街路とすべきであろう。

次に、選定された主要な街路に沿接する画地の中から、画地条件等が標準的な画地を標準宅地として選定する。標準宅地の選定基準は、固定資産評価基準解説（土地篇）によれば次のとおりとなっている。

ア 画地計算法でいう奥行価格逓減率が 1.0であり、他の各種加算率、補正率の適用がない宅地

- ・道路との接面状況 . . . 中間画地
- ・形状 . . . 整形
- ・間口 . . . 標準的な長さ
- ・奥行き . . . 奥行価格逓減率が 1.0の画地
- ・間口と奥行き . . . 均衡がとれているもの
- ・その他補正 . . . ないもの

イ 適正な時価の評定に判断を誤らせる要素のない宅地

- ・用途の同一性
- ・標準的な家屋
- ・私情のはいる恐れのないもの

しかしながら、現実には種々の土地があり、この基準がすべてあてはまる画地を選定することが困難な場合が少なくない。その場合は主要な街路を変更して標準宅地を選定し直すか、もしくはいずれかの項目において条件を満たさない場合は、想定条件を付す（1筆のうち一部等）などして種々の項目を総合的に勘案して標準宅地を選定することとなる。

⑥ 標準宅地の鑑定評価

不動産鑑定士または不動産鑑定士補に依頼して標準宅地の鑑定評価を行う。

この作業は、これまでは精通者意見等を参考としながら市町村の職員が行ってきたものであるが、これを専門家に委ねることとなった。

鑑定評価の結果、対象とした宅地そのものの価格が鑑定評価額として求められるが、通常、主要な路線（標準宅地）の価格は鑑定評価書の中の標準価格が対応することとなる。しかしながら、鑑定評価上の標準的な画地が固定資産評価基準が予定している中間画地でない場合があることを留意すべきである。たとえば、高度商業地区等において、四方路や三方路が標準的な画地であることがあり、このような場合には鑑定評価の結果求められた標準価格は四方路や三方路に対応したものとなるので、主要な街路の価格の付設にあたっては、画地補正を適切に行うためこれを修正し中間画地に相当する価格に置き換える必要がある。

いずれにしる標準宅地の評定は標準宅地間の価格バランスの保持等以後の各路線価の付設に影響を及ぼすので重要な作業となるが、これが不動産鑑定士等による鑑定評価を活用することとされたので、この作業自体をシステム化する必要性は薄れたわけであるが、その結果、以後の評価作業のシステム化が図りやすくなったものと思われる。

⑦ 標準宅地及びその他の路線の価格形成要因の測定

土地評価のシステム化を図るためには、まず市町村における各用途ごとの地価を形成する価格形成要因を調査・選定し、それら諸要因をどのように調査・測定し、把握するのかということを決めなければならない。

ここで、その他の街路の価格も主要な街路の価格と同様に、標準的な画地を前提とした標準価格を付すこととなるから、価格形成要因の選定にあたっては、いわゆる画地条件を除いた街路に関するものを検討対象とすることとなる。

この価格形成要因の項目の決定については、今回標準宅地の評定に鑑定評価を活用することとなったことに伴って、自治省から提示されている「鑑定評価標準様式」の中に「標準宅地調書」があり、これが参考となる。

市町村は委託した鑑定士等から受け取った鑑定評価書の「標準宅地調書」にある要因を用途別に整理することにより、当該市町村にあった価格形成要因を絞り

込むことが可能となる。

ただし、ここで設定されている要因項目は各用途について必要なものが取り上げられているが、同一状況類似地域内において各路線価を評定する際、比較することとなる格差要因として取り上げる必要のないものがあるということを留意すべきである。

次に、価格形成要因の調査・測定の方法について統一化し、誰が行っても同じような結果となるように（データ・シート、記入マニュアル等により）マニュアル化しておくことが重要である。たとえば、街路条件に関するものの測定は、現地調査によるのか、航空写真によるのか、道路台帳によるのか、または500分の1の公図によるのかといったことを明確にし、統一を図ることが大切である。

標準宅地・路線の価格形成要因のデータ・シート及びその記入マニュアルの具体例は、昭和60年度～平成元年度 土地評価に関する調査研究の付属資料で、具体の某市に基づいて検討されたものが掲載されているので、それらを参照されたい。

⑧ その他の路線の価格を求めるための比準表の作成

得られた標準宅地の価格と把握された価格形成要因とを総合的に検討して、比準表を作成することがシステム化するにあたって重要なこととなる。

比準表とは、価格形成要因の相違による格差を土地価格の格差に置き換える表のことで、たとえば「道路幅員」を例としてとりあげれば、次のようになる。

その他路線 標準宅地	1 4 m未満	2 4 m以上 6 m未満	3 6 m以上 8 m未満	4 8 m以上
4 m未満	0	4	6	8
6 m未満	-4	0	2	4
8 m未満	-6	-2	0	2
8 m以上	-7	-4	-2	0

(単位は、%)

比準表を作成するにあたっては、不動産鑑定評価基準に関連して作成されている国土庁監修の「土地価格比準表」を参考としたり、委託した鑑定士等に意見を聴取したり、統計的な分析を行ったりして検討することが必要であろう。統計的

な分析手法としては通常、数量化理論Ⅰ類分析や重回帰分析が利用される。ちなみに、数量化理論Ⅰ類分析の結果から比準表を求める手順を示すと次のとおりとなる。

ア 数量化の分析結果（次ページ参照）

カテゴリー区分	度数	ウェイト	平均価格
4 m未満	37	-28,581	343,687円
4 m以上 6 m未満	55	-7,826	
6 m以上 8 m未満	35	9,672	
8 m以上	30	38,314	

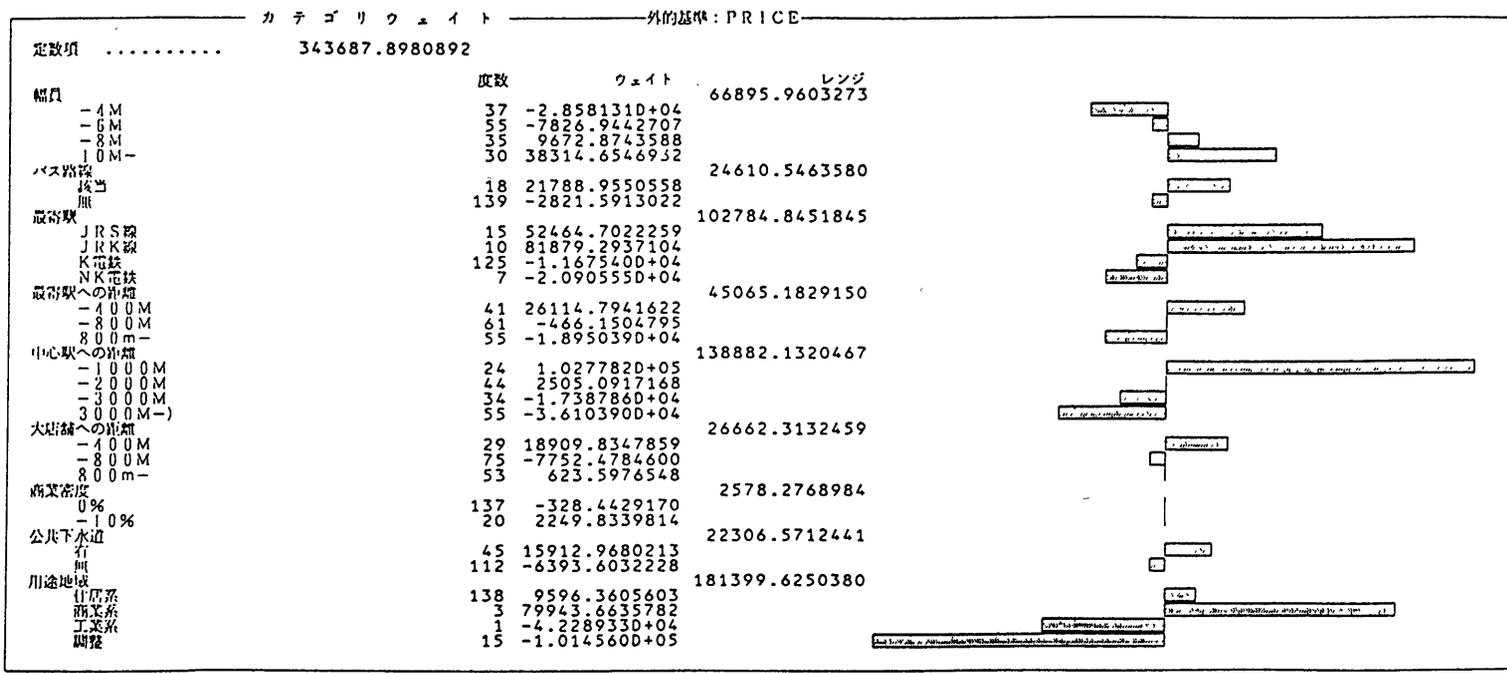
イ 最頻値のカテゴリーでの格差率の計算

最頻値である「4 m以上 6 m未満」のカテゴリーを基準とした場合のその他のカテゴリーの格差をそれぞれ平均価格に対する比率で求めると次のようになる。

$$C_{21} = \{-28,581 - (-7,826)\} / 343,687 \times 100 \approx -6\%$$

目的変数：標準宅地の評価格
 説明変数：以下に示す9要因が選択された。

分析結果概要：重相関係数 0.860
 サンプル数 157



$$C_{22} = \{ -7,826 - (-7,826) \} / 343,687 \times 100 \approx 0\%$$

$$C_{23} = \{ 9,672 - (-7,826) \} / 343,687 \times 100 \approx 5\%$$

$$C_{24} = \{ 38,314 - (-7,826) \} / 343,687 \times 100 \approx 13\%$$

ウ 他の行での格差率の計算

その他のカテゴリーの格差率を、イ. で求められた格差率に基づいて計算すると次のようになる。

$$C_{11} = \{ (1 - 0.06) / (1 - 0.06) - 1 \} \times 100 = 0\%$$

$$C_{12} = \{ (1 - 0.00) / (1 - 0.06) - 1 \} \times 100 \approx 6\%$$

$$C_{13} = \{ (1 + 0.05) / (1 - 0.06) - 1 \} \times 100 \approx 12\%$$

$$C_{14} = \{ (1 + 0.13) / (1 - 0.06) - 1 \} \times 100 \approx 20\%$$

$$C_{31} = \{ (1 - 0.06) / (1 + 0.05) - 1 \} \times 100 \approx -10\%$$

$$C_{32} = \{ (1 - 0.00) / (1 + 0.05) - 1 \} \times 100 \approx -5\%$$

$$C_{33} = \{ (1 + 0.05) / (1 + 0.05) - 1 \} \times 100 = 0\%$$

$$C_{34} = \{ (1 + 0.13) / (1 + 0.05) - 1 \} \times 100 \approx 8\%$$

$$C_{41} = \{ (1 - 0.06) / (1 + 0.13) - 1 \} \times 100 \approx -17\%$$

$$C_{42} = \{ (1 - 0.00) / (1 + 0.13) - 1 \} \times 100 \approx -12\%$$

$$C_{43} = \{ (1 + 0.05) / (1 + 0.13) - 1 \} \times 100 \approx -7\%$$

$$C_{44} = \{ (1 + 0.13) / (1 + 0.13) - 1 \} \times 100 = 0\%$$

エ 計算された比準表

以上の計算結果を一覧表にまとめると次のようになる。

その他路線 標準宅地	1 4 m未満	2 4 m以上 6 m未満	3 6 m以上 8 m未満	4 8 m以上
4 m 未満	0	6	12	20
6 m 未満	-6	0	5	13
8 m 未満	-10	-5	0	8
8 m 以上	-17	-12	-7	0

(単位は、%)

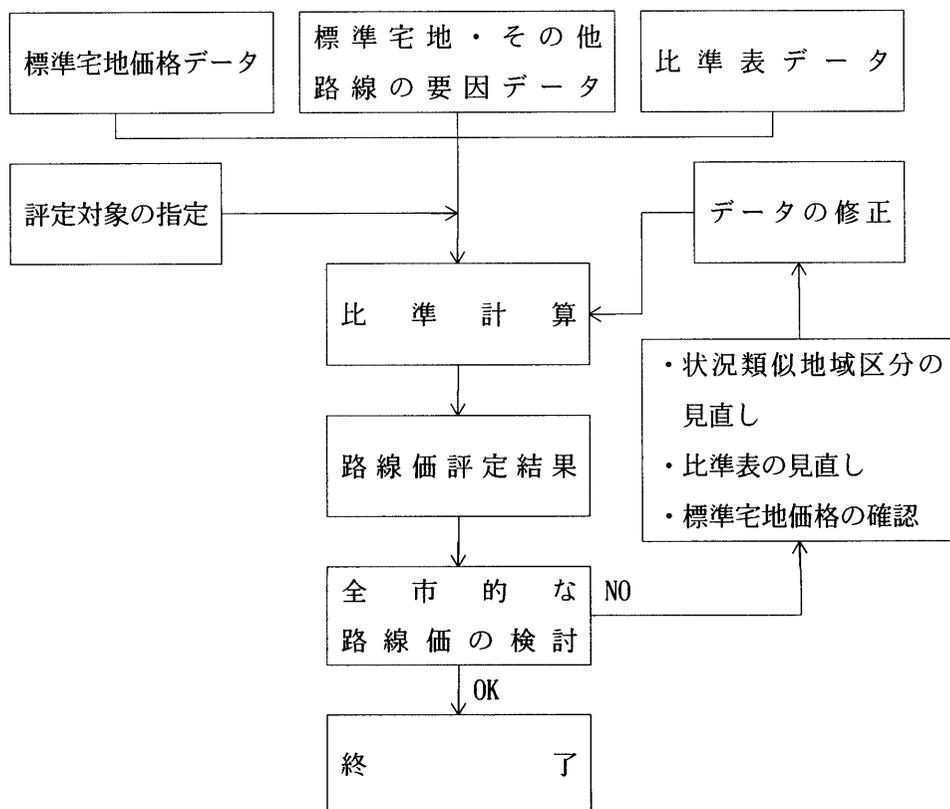
ただし、数量化分析の結果計算された格差率がやや大きくなっているが、これは街路条件の価格形成要因として採用されたものが「道路幅員」のみで、そ

の他の街路条件による格差をこの道路幅員が代表してしまったためであろうと考えられる。

一般に、市町村の性格・規模によって比準表の内容は異なるものと考えられるが、通常、同程度の市町村においても、用途別に異なり、また、鉄道駅の数等によって異なるため、全国で統一した比準表を設定することはやや困難であると思われる。また、種々の判断を必要とする比準表の作成作業自体をシステム化することも困難であると思われる。

⑨ その他の街路の路線価の付設

以上の作業が完了していれば、その他の路線価格の評定は次のようなフローに基づいて、可能なものとなる。しかしながら一度の計算結果がそのまま整合性のとれた評定結果になることはまれである。特に、状況類似地域の境界の価格のバランスがとれないことが多い。全市的な価格バランスを図るには、状況類似地域の区分が適切か、比準表は妥当しているか、標準宅地の価格のバランスはどうかといったことを総合的に検討する必要がある。



時価路線価の評定（N市・普通住宅地）

状況類似地域番号：74

路線番号	主要街路 0138048	その他街路 0138021		その他街路 0138022		その他街路 0138023	
1 道路の幅員	4.0m	4.0m	0	5.0m	2	4.0m	0
2 道路の種類	私道	市道	3	私道	0	市道	3
3 道路の連続性	通り抜け可	通り抜け可	0	通り抜け可	0	通り抜け可	0
4 バス路線か否か	否	否	0	否	0	否	0
(a) 街路条件 格差率			103/100		102/100		103/100
5 中心駅への距離	5,367m	5,769m	0	5,712m	0	5,655m	0
6 最寄駅への距離	1,119m	731m	3	784m	3	840m	2
7 大型店舗への距離	1,551m	1,853m	0	1,803m	0	1,762m	0
(b) 接近条件 格差率			103/100		103/100		102/100
8 浸水可能性	否	否	0	否	0	否	0
9 商業密度	0%	-10%	0	0%	0	0%	0
10 公共下水道の有無	無	無	0	無	0	無	0
11 都市ガスの有無	有	有	0	有	0	有	0
12 JRS線からの距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
13 JRK線からの距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
14 K電鉄からの距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
15 NK電鉄からの距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
16 K道路からの距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
17 汚水処理場からの距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
18 インターチェンジ距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
19 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(c) 環境条件 格差率			100/100		100/100		100/100
20 用途地域	住居地域	住居地域	0	住居地域	0	住居地域	0
21 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(d) 行政的条件 格差率			100/100		100/100		100/100
A 格差率計(a)×(b)×(c)×(d)	-----		106/100		105/100		105/100
B 時価路線価 円/㎡	255,000		270,000		268,000		268,000

(参 考) 必要となるデータ・ファイルの種類及びそのフィールド例
 路線価の評定に最低限必要となるデータ・ファイルは、以下のものが考えられる。
 ア 標準宅地・その他の路線の価格形成要因データ

	デ ー タ 項 目	備 考
1	路線番号	キー項目
2	路線区分	標準宅地、その他の路線の区分
3	標準宅地番号	状況類似地域番号でも可
4	用途地区	
5	道路幅員	価格形成要因（住宅地域の例）
6	舗装の有無	
7	道路の種別	
8	道路の系統	
9	最寄駅コード	
10	最寄駅への距離	
11	最寄りバス停への距離	
12	大型店舗への距離	
13	小学校への距離	
14	公園への距離	
15	上水道の有無	
16	都市ガスの有無	
17	下水道の有無	
18	都市計画区域区分	
19	用途地域	
20	建ぺい率	
21	指定容積率	
22	基準容積率	
23	防火・準防火規制	
24	その他当該市町村に特有の要因	

イ 標準宅地の概要及び標準宅地価格データ

	データ項目	備考
1	標準宅地番号	キー項目
2	主要路線番号	
3	標準宅地価格	価格時点：平成4年7月1日
4	鑑定評価格	価格時点：平成4年7月1日
5	相続税路線価格	価格時点：平成4年1月1日
6	所在地番	
7	住居表示	
8	所有者名	
9	占有者名	
10	画地条件	標準宅地そのものに係るもの
11	標準的な画地条件	地域全体に係るもの

ウ 比準表データ

比準項目ごとに次のような項目が必要となる。

	データ項目	備考
1	比準表要因番号	キー項目
2	価格形成要因名	
3	対応データ番号	路線データファイルのどの要因に対応するかを指定
4	算定タイプの区分	連続量（距離関係データ等）かランク値（舗装の有無等）かの区分
5	カテゴリーの数	同一要因における比準区分の数
6	カテゴリー区分値	各比準区分の具体的な数値
7	格差率（％）	

Ⅲ 市町村におけるシステム化の事例

1 横浜市

はじめに

土地の評価について、固定資産評価基準は『売買実例価格から求める正常売買価格に基づいて適正な時価を評定する方法による』と定めているところであるが、これに加えて、平成6年度以降の宅地評価においては、地価公示価格、都道府県地価調査価格及び不動産鑑定士等による鑑定評価価格を活用し、これらの価格の7割程度を目途に、より一層の評価の均衡化・適正化を推進するとされたところである。

平成6年度の土地評価替えに向けた準備事務は市町村において既に始まっているが、従来、自からその評価を行っていた標準宅地についても、全て鑑定評価を求め、その価格を活用することとされている。

このため、これらの所与の価格を基礎として、全ての街路に論理的整合性をもった価格（路線価）を付設していくためには、宅地評価の手続きである用途地区や状況類似地区の区分、標準宅地の選定、そして各街路への路線価の付設等の各作業段階において、価格形成要因の十分な分析が求められるとともに、作業の執行にあたっては、様々な工夫や改善が必要と思われる。

本市では、平成3年度において宅地評価手順のシステム化を図り、実際に運用してきたところであるが、平成6年度評価替えに向けて、現在、一層の評価の均衡化・適正化を進めるために、この基本方針を踏まえたシステム改善に取り組んでいる。

(1) 宅地評価替えシステムの概要

このシステムは、平成3基準年度宅地評価替えに向けて開発したもので、数理統計手法を用いた横浜市独自の土地価格比準表を作成することを第一義的な目標とし、併せて、宅地評価替え事務を同時平行的に進めていく必要があったため、システムは大きく四つの機能に分類されている。

ア 土地価格比準表作成システム（概要図 ①）

土地の利用状況、鉄道等の交通機関の配置状況やその利便性、地価公示価格等の地価の分布状況などの地域的な特性を観察し、それぞれの特性が類似する標準

宅地をタイプ別に分類し、それぞれの標準宅地に係る属性情報を基に数理統計的手法を用い、従来から使用していた国土庁監修の土地価格比準表をベースに、横浜市の地域特性に適合する独自の比準表を用途地区別及びタイプ別に作成する。

イ 標準宅地評定システム（概要図③）

タイプ別に分類された標準宅地について、地価公示価格等を基に、その価格形成要因を地域要因、個別的要因ごとに分析し、比準表作成システムにより求めた要因別格差率によって、その時価（地価公示ベース）を算出する。

ウ 路線価評価システム（概要図④）

標準宅地と同一の状況類似地域内にある、いわゆる「その他の街路」に沿接する宅地のうち、画地条件等が標準的な宅地について、標準宅地と相互に価格形成要因（主に個別的要因）を比較し、標準宅地の価格（主要な街路の路線価）に比準して、その価格（その他街路の路線価）を算出する。

エ 図面对応システム（概要図⑤）

用途地区や状況類似地域等の図形情報と標準宅地の位置や価格、路線価評定システムによって導かれた各街路の路線価等の様々な属性情報をコンピューターにより一元管理し、静電プロッターにより地形図(1/2,500地図)上に用途地区や状況類似地域の範囲を表示するとともに色彩表示によってその分布状況や路線価付設等の状況を表示する。

以上が、平成3年度に開発した宅地評価替えシステムの概要である。

(2) 平成6年度土地評価替えに向けて

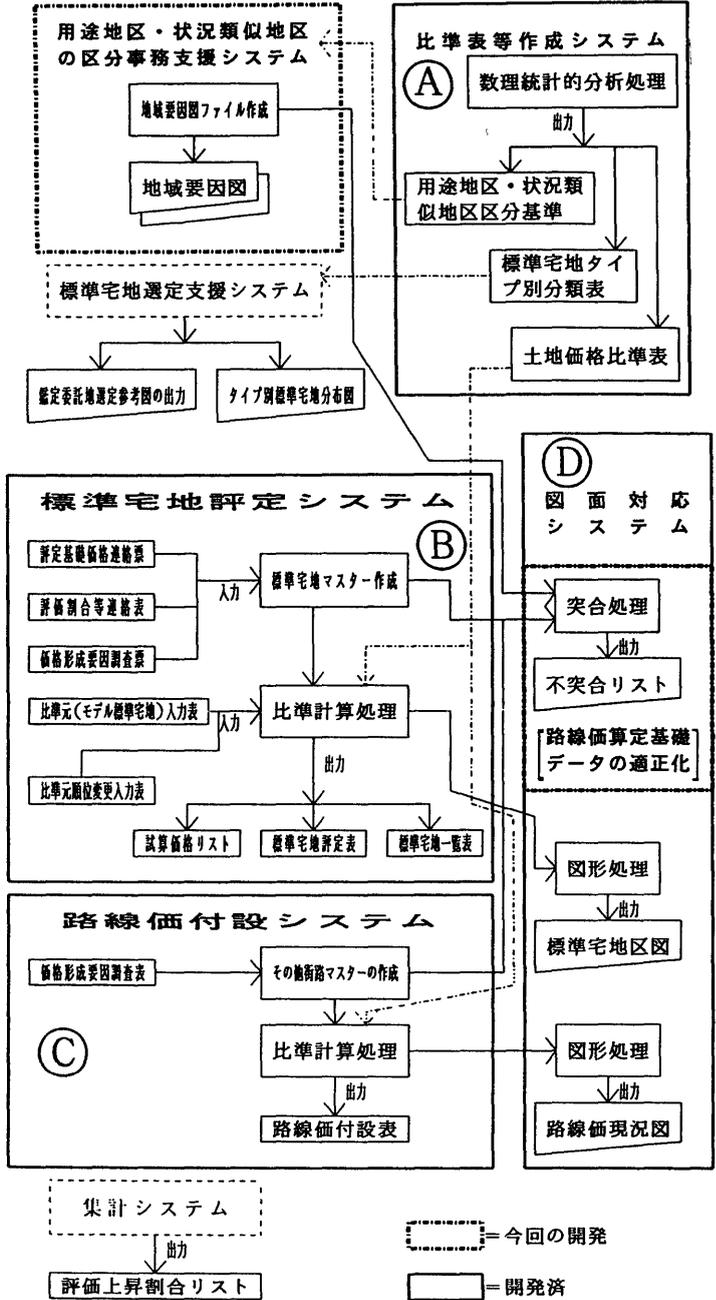
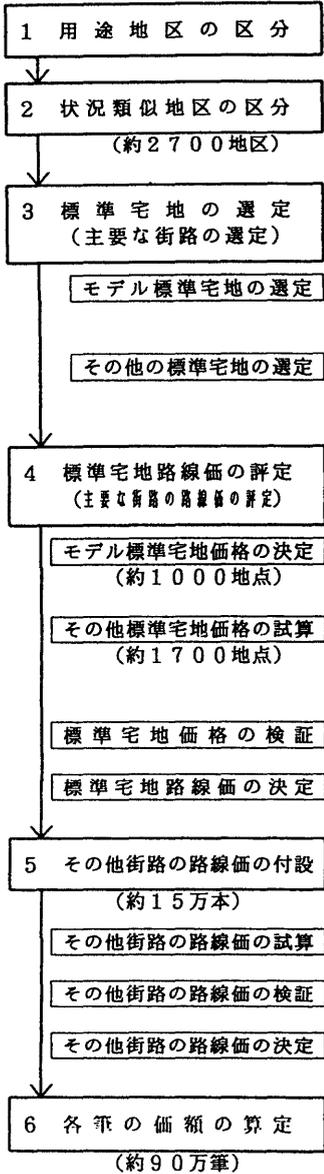
平成6年度の土地評価替えについても、基本的には、このシステムをベースに進めていくことになるが、地価公示価格等との一定割合（7割）を維持しつつ、全ての標準宅地に与えられる鑑定評価価格を基礎に、市内に全ての街路に路線価を付設していくことは容易な作業ではない。

もともと、地価公示価格や鑑定評価価格は「事例地と対象地」といった個別（点）の評価であるのに対し、固定資産税の場合には連続する全ての宅地に価格を付与し、かつ、論理的に整合した価格を求めることが要請される。したがって、土地評価の基本ともいえる用途地区区分や状況類似地区区分は、従来にも増して、重

土地評価システムの全体概要図

[別 図]

<土地評価の手順>



(注) 平成6年度評価替えにおいては、〈土地評価の手順〉のうち「4 標準宅地路線価の評定」については、不動産鑑定士等による鑑定評価価格を活用することとなる。

要な手続きとなり、地区区分の如何は、その後の路線価付設の適否に極めて多大な影響を及ぼすこととなる。

システムが、いかに優れた評価理論と最新のコンピュータ技術とを備えたものであっても、この基本的な用途地区や状況類似地区の区分が適切に行われていなければ、その機能は発揮されず、正しい結果も望めないものとなる。

本市では、平成6年度の評価替えにあたり、この宅地評価替えシステムを、より適正にかつ有効な道具として活用していくために、現在、この用途地区・状況類似地区の地区区分作業に係る支援システムの開発に取り組んでいる。

ア 地区区分作業の実際とその課題

用途地区と状況類似地域の区分は、実務上では同時平行的に行っていく。

基本的に、この地区区分は都市計画法で定められた用途地域区分をベースに、丘陵地の方位や、平坦地における河川、鉄道、幹線道路の配置等によって大まかに区分された地域について、さらに地域における、

- ・街路の配置の状況や、幅員、舗装等の整備状況の程度
- ・鉄道駅やバス利用の便（駅勢圏、接近性）
- ・地域の標準的な土地の使用状況や平均的画地規模の相違

等を、各種の地図（図面）や実地の調査によって把握し、原則として、用途地域境や建ぺい率、容積率等の行政規制の線引きの境を参考として、利用状況が相当に相違する地区単位に区分していくことになるが、地上での平面的な調査によって、土地利用の相違を明確に、かつ、一定の地域的なまとまりとして把握することは、かなりの熟練を要するとともに、綿密な実地調査の繰り返しが必要とされる。この用途地区・状況類似地域区分作業を支援するツールとして、航空写真や他の部局で保有している土地情報を基に、コンピュータ技術を活用して作成した地域要因図は極めて有効なものといえる。

イ 地域要因図の作成

地域要因図は、システム開発における統計分析の結果、不動産鑑定評価理論、固定資産評価基準及び実務経験等から、地区区分における基準要因と認められる4種類の地図、

- ・土地利用現況図

- ・土地条件図（地勢図）
- ・交通機関図（駅勢圏図）
- ・都市計画用途地域図（透視図）

から構成しており、使い勝手を優先して、全て縮尺1万分の1として、静電プロッターでカラー出力している。

作成方法は、地域を構成する情報別の単位（ユニット）を図形情報の基本にしている。すなわち、用途的にまとまりのある地域を把握する場合に、一般的には、地勢・地盤・河川等の自然的条件や鉄道・道路・宅地造成の有無等の人文的条件を共通とする地域ごとに区分することとなるが、その地域を構成する単位をユニットと呼んでいる。

具体的には、固定資産税評価にあっては、面的な価格均衡（価格の連続性）が重視されるため、街路（路線価）の連続性を遮断する自然的条件（平坦地、窪地等の地形や河川、丘陵等）及び人文的条件（街路・鉄道配置の状態、高度利用の状態等）等により区分される用途的にまとまりのある範囲をいい、図形情報表示の基本単位としてデータ化し、コンピュータ管理しているものである。

このユニットの区分単位は用途地区別に固有の情報である営業業種（商業地区）や画地規模の程度（住宅地区）等も考慮したもので、土地の価格形成要因のうち固定資産税の状況類似地域区分に大きく影響を与えると思われる項目を選別したものを単位としている。

(7) 土地利用現況図

都市計画担当部局で作成している建物用途現況図、建物階層区分図及び土地利用現況図と市販の住宅地図を基礎資料に、これらの資料から把握できる画地単位の土地利用情報を、一定の基準に基づいて、街路（路線価付設）単位の利用状況として編集する。この編集された街路単位の土地利用情報を同一の利用単位で集合化し、これによって区分されるユニットに基づいて、図面出力したものが土地利用現況図の原形である。

この原形図の基になっている土地利用情報は、それぞれ収集された時点が異なるため、実地調査等により補足した利用状況の変動を加味し、メンテナンスしたものを、地区区分の支援用として出力している。

(イ) 土地条件図

国土地理院発行の土地条件図や航空写真から立体視鏡を用いて観察した地形情報を、一定の基準に従って地域区分し、これをユニットとしてデータ化し、これを基に図面出力したものが土地条件図と呼ばれるものである。

(ウ) 交通条件図（駅勢圏図）

この交通条件図の基本情報も、都市計画担当部局作成の駅勢圏図を活用したものであるが、作成時点が異なるため、その区分線等も実態にそぐわないものとなっていた。

そこで、この基本情報をもとに、ユニット単位で調査用図面を出力し、一定の調査基準に基づいて、実地調査等によるデータ修正を行い、これを最新データとして出力した駅勢圏図が交通条件図と呼んでいるものである。

(エ) 都市計画用途地域図

この図面は、前掲の3図面と一元管理されたものではないが、都市計画担当部局が保有しているDM（デジタル・マッピング）データから、用途地域、建ぺい率、容積率とそれぞれの区分境線を抽出出力したもので、他の地域要因図等と重ねて目視できるように、透明マイラー用紙に出力していることがミソとなっている。

この地域要因図はコンピュータ技術による地理情報システムの一部を利用したものであるが、地理情報システムが固定資産評価業務において極めて有効な手段になるとの認識を深めた開発でもあった。

現在、航空写真を基に作成した地形骨格図（DM）に、法務局備え付けの公図を割り込ませた土地家屋現況図のデータ整備を進めているが、これが整う平成9年度評価替えには、地理情報システムの飛躍的な高度利用が可能となる。

2 倉敷市

はじめに

本市における税全体のシステムは拡張の一途をたどり、平成3年度からは税全体のシステムの見直しを考慮した「総合税オンラインシステム」の開発に着手した。また、昭和63年から整備・開発している「地図情報システム」の基幹システムとして、地番・家屋の検索システムが稼働している。

固定資産税業務の処理は、昭和45年の一筆入力作業を経て翌年から委託による土地更新処理の電算化を開始したが、昭和47年の市街化区域農地課税等の税法改正に対応するため、土地マスターの一斉見直しを実施し、昭和48年から画地計算を含めたシステムとして稼働している。

また、昭和51年4月に電算の自己導入に伴うプログラムコンバートを実施し現在に至っているが、このシステムも開発以後、部分修正と機能追加により20年を経過しているシステムであるが、本市で現在稼働しているシステム（土地評価を中心に）及び今後の対応計画の概要を述べていきたい。

(1) システム開発の基本方針

ア 開発方針

昭和42年の3市（倉敷市・児島市・玉島市）合併という背景があり、課税処理、評価方法等もまちまちな状況の中で、最良な方向付けとして、地籍図についての国土調査未了地区の地番集成図作成や、現地調査済みの間口計測データ（一部）等の存在を重視しながら、土地の現況把握により得られた詳細な各種の情報を「出来る限り正確に」「出来る限り詳細に」「将来の状況変化に対応可能な」情報として保有し、更新する効果的な運用を目指して開発した。

このため、土地情報が詳細な項目として入力されているため、評価、更新項目も必然的に増加し、非常に大きなシステムとなり、現在求められているシステムの分散化に逆行した形になっているが、詳細な項目を利用したシステムの拡張や、柔軟な対応が可能となっている。

イ 開発と稼働

開発当時の旧土地マスターに追加した形で一筆毎のデータを整備しながら入力

してあり、昭和47年から委託業者と共同で開発作業に入り、追加データの入力とプログラム開発、約半年のテストデータによる運用、耐久テストを経て、昭和48年4月から本稼働し現在に至っている。

(2) 土地評価システムの概要

このシステムにより基準年度毎の全筆評価替入力を最小限に抑えると共に、各種テーブルを新設して異動処理時の評価額計算を課税標準額の計算と共に電算機処理とすることにより、各筆の評価額及び課税標準額が容易に求められる。

ア 土地の評価額計算

原則として全地目の評価計算を行い、各筆の細部情報を土地マスターに登録する。

イ 評価替え事務

原則として路線価テーブル、造成費テーブル等の各種テーブルの修正により再入力する必要はない。

ウ 画地計算

路線価方式による画地計算処理を電算化するために必要な間口、奥行き計測データや、路線番号（正面、側方、二方）等を中心に既存画地計算書から追加入力しているが、計測データの未整備地区については補正率をそのまま入力（物件異動時には計測データを登録）している。

エ 比準評価

農地、山林等の比準評価対象土地については、状況類似ブロック番号と補正率を比準評価調書から直接入力している。

オ 入力（整備）項目

基本的に評価額、課税標準額の計算の出来るデータをすべて入力している。

- ① 土地所在地キー（町名・本番・枝番・末番・分合）
- ② 納税義務者（住民基本台帳コードとは異なる付番済コード）
- ③ 地目コード（台帳地目コード、現況地目コード）
- ④ 地積（課税対象面積） ⑤ 正面路線番号

⑥ 間口・奥行（実測距離）

この項目に辺長を記入すると「奥行価格逓減率表」「間口狭小補正率表」「奥行長大補正率表」「奥行短小補正率表」を読み、補正率を登録する。

⑦ 補正項目（間口・奥行の補助）

実測距離の入力できない土地について各補正率を入力

⑧ 補正項目

・三角地補正・崖地補正・無道路地補正・不整形地補正・その他補正
その他、墓地隣接、地質等、環境、街路、歩道橋、特別高圧線、道路高低、面積狭小、日照障害、私道、鉄道沿接、水路、都市計画施設、複合等

⑨ 市街化判定区分

⑩ 法人、個人判定 ⑪ 所有者判定

⑫ 一部非課税判定、減免対象判定

⑬ 特別土地保有税判定

⑭ 異動年月日 ⑮ 異動事由

⑯ 側二方路線番号 ⑰ 造成費コード

⑱ 住宅判定（住宅、非住宅、併用住宅）

⑲ 棟数（戸数） ⑳ 画地番号（町丁内の連番）

㉑ 昭和38年度（農地）1,000㎡当たり単価

㉒ 特殊処理判定（路線マスター以外の使用）

㉓ 特殊㎡当たり単価

㉔ 特殊到達率

到達率とは、基準年度の評価額に対する第3年度の課税標準額の割合であり、第3年度において評価額課税に到達していない物件で、異動の発生した物件について入力する。（㉒㉓について同じ）

㉕ ブロック番号（状況類似地区番号）

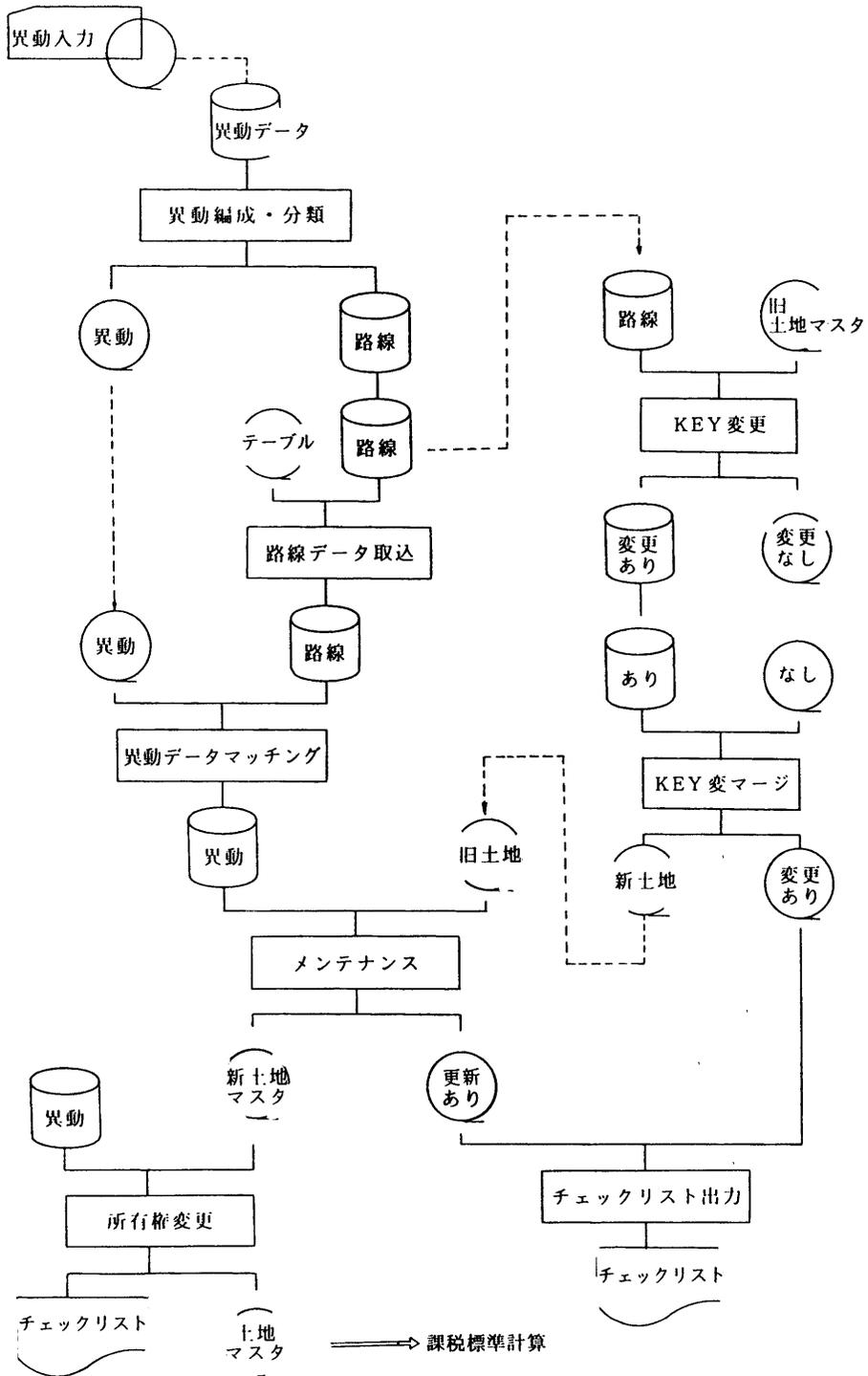
㉖ 田の補正項目（日照・乾湿・面積・耕耘・災害・畦畔）

㉗ 畑の補正項目（日照・傾斜・保水排水・面積・耕耘・災害）

㉘ 山林の補正項目（標高差・幹線道路・支線道路）

㉙ 比準地目・比準ブロック・比準割合

カ システム概略フロー



(3) システム導入効果

開発の効果

評価計算に必要な項目を詳細データとして入力することにより、電算処理でデータの編集、加工、チェック、評価計算等の処理がスムーズに実施できる。

また、土地マスターの入力項目を利用した目的別集計や状況把握に役立ち、現在開発中の地図情報システムの属性情報として効果的な利用形態が図れ、他の業務開発にも非常に役立っている。

評価替処理については、各筆の入力は必要なく基本的には路線価マスターの更新により処理でき、評価替仮算定による上昇率の算定、路線価マスターの上昇率設定、評価水準の予測設定作業等が容易にできる。この評価替作業は、短期間に密度の濃い、精度の高い作業が求められるものであるが、評価額計算の繰り返し作業により、より密度の濃い、精度の高い作業が可能となり、評価の均衡化・適正化に寄与できる。

(4) 今後の課題

総合体系化した地図情報の確立と相まって、より効率的に土地評価を行うための土地評価支援システム及び賦課と収納情報の即時連携を行う総合税オンラインシステムを体系化することがこれからの課題である。

ア 地図情報システムの概要

昭和63年度から開発、整備に取り組んでいる「地図情報システム」の基盤地図（地番・家屋・地形等）の中心的図面として地番図の入力が完了し、現在異動処理を会話型により更新する作業を開始している。

このシステムは、各部所で作成されている『地図』の一元化管理と、有効活用を目指し、地図と各種データベースを関連付けることにより、情報のネットワークによる総合行政システムの構築を目的としており、住民情報とのリンケージを含めた大きなシステムである。

固定資産税業務の支援システムとして、土地・家屋の地図、属性相互検索システムは稼働しており、地図情報を活用した土地評価システムの開発が待たれる。

(7) 図化されている地図情報の概要

- ・地籍図（約47％は国土調査済データ）
- ・家屋図（平成元年1月に航測図化）
- ・地形（下水道区域は全面図化、その他は都市計画図）
- ・道路（道路台帳現況平面図）
- ・都市計画施設
- ・街区、調査区、フロンテージ
- ・下水道施設（管きょ、マンホール等）
- ・水路網図

(4) 検索システム（現在稼働中及び開発中システム）

〔地番・家屋検索システム〕

- ・土地台帳検索（地図と属性の相互検索）
- ・土地条件検索（項目、範囲指定等）
- ・土地面積チェック（検索指示、条件設定）
- ・路線価検索（路線指示、影響検索）
- ・標準地検索（標準地検索、範囲指定、評価レベル）
- ・家屋台帳検索（地図と属性の相互検索）
- ・家屋条件検索（項目指定、範囲指定等）
- ・家屋面積チェック（検索指示、条件設定）
- ・主題図出力
- ・画面出力等

イ 総合税オンラインシステムの概要

各税目毎に開発運用してきた現在のシステムに代わる新システムを、収納、宛名の管理を中心に総合体系の見直しを行いながら「総合税オンラインシステム」として平成3年度から開発しており、平成7年度の運用開始（土地、家屋の次年度入力については平成6年度から）を目指している。

(7) 開発概要

本市における電算化は、各税目毎に個別委託処理の形で開始され、その後それを引き取って運用してきたバッチシステムに住民情報、収納、税証明のオン

ラインシステムが追加される形で進んできており、そのため各システムの横の連携が弱い部分が見られ、これらの改善と機能拡充を目指して税の総合体系化を図る。

新システムは一元管理・相互利用を基本とした『総合税データベース』であり、現行各システム間のデータベースを統合させ、各業務に共通の情報DBを構築、各個別システムが共有する。また、各業務の過年度情報をDB化し、過年度の課税、更正処理の自動化を図る。更にシステム内部に情報の調整機能を持たせ、賦課と収納情報の即時連携を行うものである。

〔特徴〕

- ① オンライン処理による即時処理と可視台帳の廃止
- ② 総合的な情報の共有化
- ③ 安定した事務運用
- ④ 窓口事務の支援強化
- ⑤ 税情報の保護

(イ) 計画と進捗状況

平成元年9月に現行システムの見直しの必要性を提起し、平成元年10月から翌2年8月まで連絡会を設置して調査研究、平成2年11月に電子計算機管理委員会での審議を経て、平成3年4月から平成7年度の稼働を目指して開発プロジェクトチームにより開発作業に着手している。

ウ 地図情報と台帳情報の整合

地図（地番図）情報と属性の双方を別々にメンテナンスすると、双方の同期が取れない。また地図情報と台帳情報の両方を更新する作業が伴ってくるため、地図と台帳を同時に更新し、作業を簡素化するとともに最新情報を表示可能にしながら同時に画地計算による評価支援システムを開発する必要がある。

すなわち、土地の分合筆等の異動が発生した場合、地番図の更新と同時に評価計算を完了するシステムである。

(7) 地図と台帳の更新

地籍図の更新（分筆、合筆等）と台帳情報の更新の同期をとりながら、評価計算支援を可能にするプログラム開発を予定している。

平成3年度において地番図の更新を会話型で簡易に処理できるプログラムは既に開発しており、現在稼働中の更新プログラムと同期をとりながらオンライン処理し、地図更新と台帳更新を一アクションで処理する方法を採用する方針で開発概要を作成している。

(イ) 地図を使った新システムの開発

土地評価に当たっては、地番情報（地図）をはじめ、路線価、家屋、都市計画、地形等様々な参照データが必要であるが、地図データの直接利用と参照利用の双方を効率的に使用しながらシステムの開発に当たる予定である。

この土地評価支援プログラムの開発によって初めて『地図を利用した土地評価支援』が可能であり、土地評価替え支援を含めた土地評価支援システムがほぼ完成されたものとなる。

おわりに

(1) 電算化による事務軽減と現況調査

固定資産税業務の基礎となっている現地調査と適正課税を維持するためには、内部の事務処理の効率化と迅速処理が必須であり、業務処理の手順と内容を把握したうえで、絶えず改良を重ねる努力が必要となる。

住民サービス、情報のネットワーク化等の流れの中で、固定資産税業務は中心的な存在であり、固定資産税業務の基本である現況把握を確実に実行しながらデータの信頼性を高めなければならない。

(2) 他業務とのネットワーク

地番、家屋の基盤地図は、地方団体で使用する地図関連業務の殆どに影響するものであり、地形図や住宅地図に匹敵する使用状況である。地図を入力することによりはじめて可能となる業務も少なくなく、ペーパー処理では困難な重ね合わせ処理や任意な地図のハッチング処理等の展開が無限に広がることが予想される。

(3) 適正な課税と事務処理

税の基本である適正・公平な課税と多量事務の効率処理を目指しながら、情報の蓄積と安定運用を心がけたい。

メ モ



メ モ



(財)資産評価システム研究センター