

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

——土地評価の電算システム化に関する調査研究——

平成6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、資産評価システムに関する調査研究といたしました。

本報告書は、土地（宅地）評価の合理的な手法を調査し、電算システム化に関する調査研究を行った成果であります。

このたび、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お一層のご指導、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るものであります。

平成6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	鎌 田 嘉 彦	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
	森 衡 平	川越市財務部資産税課長補佐
	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
	滝 野 欣 弥	自治省税務局府県税課長
	板 倉 敏 和	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	池 田 哲 夫	東京都主税局資産税部固定資産評価課土地評価担当係長
	宇都宮 治 綱	横浜市企画財政局主税部固定資産税課土地係長
	立 入 信 悟	川越市財務部資産税課土地係長
	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
	薄 井 達 雄	自治省税務局資産評価室土地第一係長(兼)調査係長
	谷 口 均	自治省税務局資産評価室土地第二係長
	木 村 進 一	(財)資産評価システム研究センター 主任研究員
	井 上 利 明	(財)資産評価システム研究センター 主任研究員

なお、鎌田嘉彦委員・板倉敏和委員は、途中辞任された本城邦夫委員・堤 新二郎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	2
3	調査研究事項	3
II	調査研究結果	4
1	背 景	4
(1)	固定資産税における土地評価の均衡化・適正化	4
(2)	路線価の公開	4
(3)	土地評価事務のシステム化の要請	5
2	概 要	6
3	宅地評価システム化の実例	7
(1)	対象とした都市の概要	7
(2)	システム化の作業フロー	7
(3)	データシート設計及びデータの測定・記入	9
(4)	用途地区及び状況類似地域区分	17
(5)	その他の路線を評定するための土地価格比準表	25
(6)	路線価の試算	50
(7)	路線価の試算結果の検討	50
(8)	路線価評定プログラムのシステム・フロー	50
(9)	ファイル・レイアウト例	58
4	ま と め	62

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までの一連の事務処理の電算システム化については、大多数の市町村ではその導入に対し強い意欲を有している。しかしながら、実際には課税手続きの事務に関しては一部導入が図られているものの、課税の基礎となる土地評価事務の分野においては、その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至っていないのが現状である。

固定資産税の土地評価の均衡化・適正化を図り、固定資産税の土地評価に対する納税者の理解と信頼を確保するためには、膨大な数量に及ぶ土地（特に宅地）の評価について客観的な要素を加味し、電算システム化を推進することにより、より迅速かつ確かな体制を整備し、各筆相互間の評価の均衡を図る必要がある。

そのためにも、近年進歩の著しい情報処理技術等を有効に活用した土地評価事務を効率的に実施していくことが望まれる。

そこで、当評価センターでは、固定資産評価基準に基づく土地（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探るため、資産評価システム研究委員会の調査研究事業として平成3年度から3カ年計画により取り組むこととした。

平成3年度においては、まず第一段階として次の調査研究項目及び調査研究事項を設定して調査研究を行い、その結果を取りまとめた。

- (1) 宅地評価の仕組み及びあり方
- (2) 地方公共団体における宅地評価の実態（東京特別区・横浜市）
- (3) 土地（宅地）評価事務の標準的電算システム化の一考察
- (4) 宅地の評価等に関する調査結果の考察（全国657市を対象としたアンケート）
- (5) 地方公共団体の電算システム化に関する意見（アンケート調査）

平成4年度においては、これらの調査結果を踏まえ土地（宅地）評価の電算システム化を確立するため、第二段階として次の調査研究項目及び調査研究事項を設定して調査研究をおこない、その結果を取りまとめた。

(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 鑑定評価価格と路線価との関連

イ 主要な街路以外の街路の路線価の付設

(3) 他の公的土地評価との調整

ア 地価公示地点又は地価調査地点と一致している宅地

イ 相続税財産評価との関係

(4) 各筆の評価の合理的手法

画地計算法による各筆の評点数の付設方法

(5) 土地評価事務のシステム化の考察

(6) 市町村におけるシステム化の事例（横浜市・倉敷市）

平成5年度においては、過去2カ年の調査研究結果を踏まえ、土地（宅地）評価の電算システムのモデル的手法を確立するための具体的な問題点等について事例に即して調査研究を進めることとする。

2 検討項目

平成6年度の評価替えに向けて、平成4年度から不動産鑑定士等による鑑定評価が導入され、地価公示価格、地価調査価格及び鑑定評価価格を基準として、その7割程度を目標に宅地の評価の均衡化・適正化が図られることとなった。当調査研究委員会では、これらの状況を背景として考慮しながら土地（宅地）評価システムについての調査研究を行ってきたところであるが、平成5年度においては主要な街路以外の街路の路線価の付設業務支援に係る項目を中心に検討を加えることとする。

3 調査研究事項

2の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）を中心に、主要な街路の路線価に比準してその他の街路の路線価を付設する「土地価格比準システム」をはじめとする路線価付設システム及びその前段となる用途地区、状況類似地域区分の合理的手法等についても併せて調査研究を行い、一連の土地（宅地）評価事務を極力システム化を図ることによって全体として均衡のとれた土地評価を可能ならしめる体制の構築を試みることにした。総合的な土地（宅地）の評価システムの構築を検討するに当たっては、自然条件、人文条件等が標準的な都市を選定し、その事例等を分析することによって調査研究を進めることにした。

Ⅱ 調査研究結果

1 背 景

(1) 固定資産税における土地評価の均衡化・適正化

昭和50年代末に東京都心商業地に端を発した急激な地価高騰はその後次第に周辺部及び他の大都市部に波及し、さまざまな深刻な社会問題を惹起したことは記憶に新しい。現時点では、各般の総合的な土地政策が奏功したこともあり、地価は下落または鎮静化の傾向を示してはいるものの、地価高騰以前と比べれば依然として相当な高水準にあることは事実である。

このような地価の急激な上昇の影響で、公的土地評価（地価公示価格、相続税評価額、固定資産税評価額）の間の格差が大きくなり、とりわけ固定資産税評価の地価公示価格に対する割合は大幅に低下した。これは、一般の土地取引の指標であるという地価公示価格の位置づけと、土地の保有の継続を前提にその資産価値に応じて毎年経常的に課する物税であるという固定資産税の性格の差異を考慮すればある程度やむを得ないことであつたが、公的土地評価に対する国民の信頼感を低下させたことは否めない。

そこで、平成元年12月に土地基本法が成立し、その第16条で公的土地評価相互の均衡と適正化を図るよう努めることとされ、総合土地政策推進要綱（平成3年1月25日閣議決定）等においては、平成6年度以降の評価替えにおいては、地価公示価格の一定割合を目標に評価の均衡化・適正化を推進するという方向が示された。このような大方針を受けて、平成6年度の評価替えにおいては、地価公示価格、都道府県地価調査価格及び不動産鑑定士または不動産鑑定士補による鑑定評価価格を活用することとされ、これらの価格の7割程度を目途に宅地の評価を行うこととされている。

この措置によって、従来指摘されてきた評価の地域的不均衡が解消され、公的土地評価に対する信頼性が確保されることとなった。

(2) 路線価の公開

前記「総合土地政策推進要綱」等の趣旨に沿って、評価の適正の確保と納税者の

評価に対する理解の促進を図るため、個人のプライバシーの保護に配慮しつつ平成3年度の評価替えから路線価の公開が実施されている。具体的には、平成3年度は基準宅地及び主要で代表的な標準宅地に係る路線価（路線価方式適用地区）及び1㎡当たり価格（その他宅地評価法適用地区）を公開したところであり、平成6年度は基準宅地を含む全標準宅地に係る路線価及び1㎡当たり価格を、さらに平成9年度は全路線価及び全標準宅地に係る1㎡当たり価格を公開することが予定されている。

この路線価等の公開により、納税者は自己の所有する土地の課税の根拠となった路線価を容易に知ることができ、その妥当性について確認することが可能となるが、課税庁である市町村からすると、従来以上に路線価の付設及び評価額の決定について慎重かつ正確な対応が求められることとなる。

平成6年度の評価替えから標準宅地については不動産鑑定士等による鑑定評価が全国的に導入され、鑑定評価価格の7割を目途に評価するため、標準宅地に沿接する街路、すなわち主要な街路の路線価については、鑑定評価という客観的な根拠を有するものとなるが、主要な街路の路線価に比準して付設されるその他の街路の路線価については、平成9年度の全路線価の公開を考えると、今まで以上に数量化可能な客観的要素により、なお一層その評価の適正化が求められていると考えられる。

(3) 土地評価事務のシステム化の要請

このような時期にあたり、各市町村における土地評価事務について市町村内の各筆の評価の均衡を確保し、その適切かつ効率的な運営を行っていくためには、そのシステム化が以前にも増して強く求められているといえよう。

大多数の市町村においては、電算化に馴染み易い画地計算事務、税額計算事務、納税通知書作成事務等については逐次電算システム化が進められているところではあるが、土地に対する課税事務の中核をなす土地評価システムについては、その内容が複雑で、また土地価格形成要因は地域によってさまざまに標準化できないこともあり、土地に係る評価―課税の一連の事務を有機的にシステム化することの必要性はつとに認識されていたものの、それを実際に導入している市町村は少数にとどまっているのが現状である。

前述のように、平成6年度の評価替えから地価公示価格の7割を目途とする宅地の評価の均衡化・適正化の推進及び路線価公開地点の計画的拡大という状況を視野におけば、今後固定資産税、特にその評価に対する関心が高まり、厳しい視線が注がれることとなろう。このような環境の下、納税者に対し課税の根拠となる固定資産の評価について、評価額の決定方法をわかりやすく、客観的で明確なデータに基づき説明できるようにしておくことが必要であろう。

2 概要

路線価評価業務のシステム化にあたっては、その中核をなす土地価格比準システムの構築が非常に重要となるが、土地価格形成要因は市町村によってはもちろん、同一市町村内であっても地域によって相当程度異なっているのが通常である。このような価格形成要因の複雑さもあって、固定資産評価基準においても市街地宅地評価法（いわゆる路線価方式）適用地域で全国的に使用可能な土地価格比準表を示すことができないでいたと思われる。

したがって、路線価評価業務のシステム化を図る場合には、現状では個別に具体的データに基づいて価格形成要因を分析・検討する必要がある。

本調査研究委員会では、諸条件が標準的で各市町村においてシステム化を検討する際参考となるであろう具体の都市をモデルとして選定し、実際にシステム化を試行することによって、システム化のモデル的手法を提示するとともに、システム化に伴う問題点及び解決策等も併せて検討した。

具体的な作業手順としては、路線の設定、地域要因に係るデータシートの設計及び各路線の価格形成要因データの測定・記入、路線データシートを活用した用途地区、状況類似地域の区分及び主要な街路、標準宅地の選定、標準宅地の鑑定評価から得られた標準価格と価格形成要因とを統計的手法（数量化理論Ⅰ類）で分析した結果を参考とした土地価格比準表作成、各路線価試算、結果検討の順で行った。

3 宅地評価システム化の実例

本節では、具体的ある都市を実例として取り上げできる限り現実の資料等に基づいて記述しているが、実際の数値や地図等はモデル的なものである。

(1) 対象とした都市の概要

調査対象となった乙市は、甲県南部に位置し、土地は概ね平坦で、北東部は水田、南西部は畑地帯に二分されている。昭和30年にそれまであった乙市に周辺9村が合併されて現在の乙市となった経緯があり、平成5年4月現在、総面積109.18km²、うち市街化区域面積32.31km²(29.6%)、人口約31万人を擁する関東でも有数の城下町である。

この旧乙市地域(以下「旧市街地地区」という。)はすべて「市街地宅地評価法」適用地域であり、JR線乙駅前に高度商業地区、そこから南北方向に細長く伸びる普通商業地区、そしてその背後には、併用住宅地区及び普通住宅地区が混在している。

一方、旧市街地地区の周辺は、散在する土地区画整理事業地区等を除くと、市街地としての熟成の程度が低いため「その他の宅地評価法」適用地域となっており、この地域は普通商業地区、併用住宅地区、普通住宅地区、大工場地区及び村落地区に区分されている。

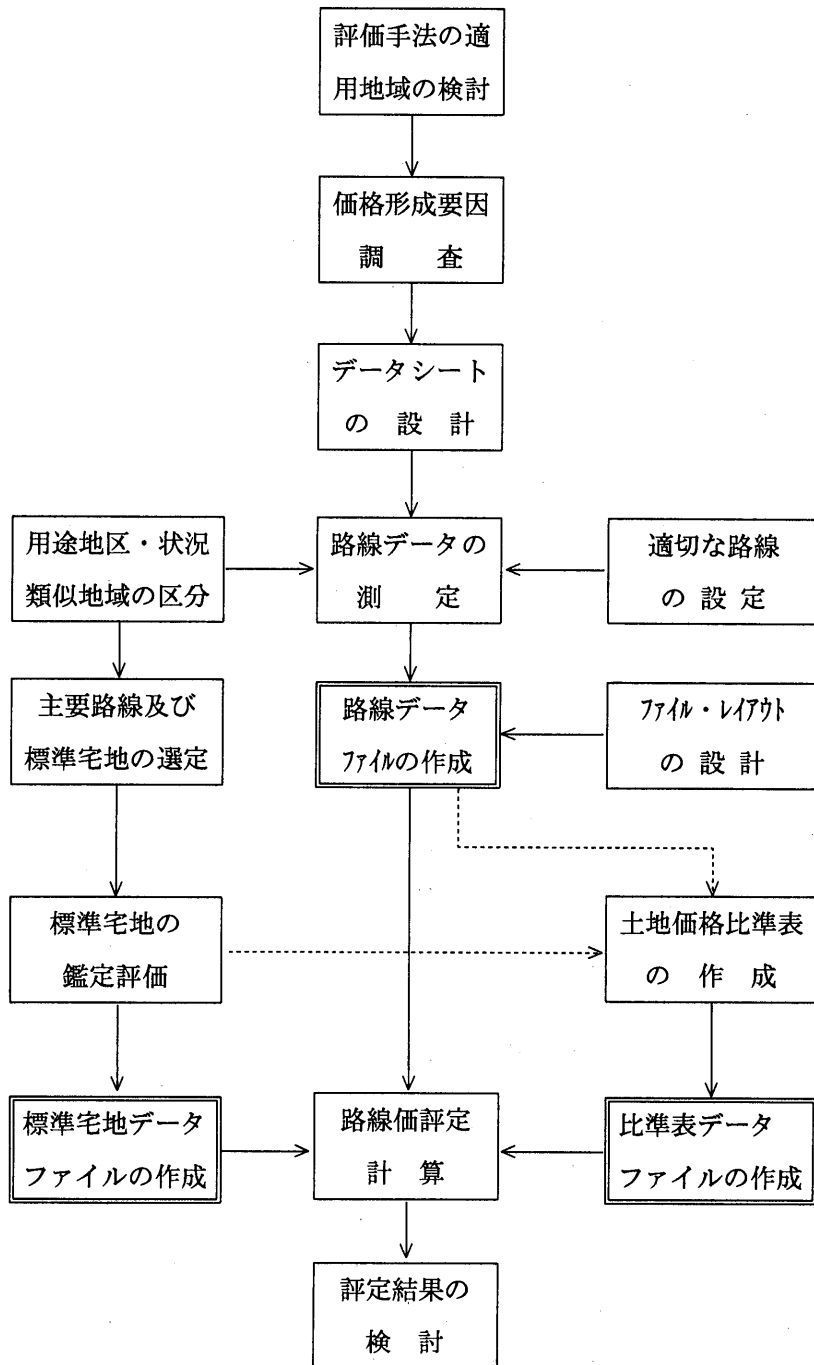
旧市街地地区周辺に散在する土地区画整理事業地区及び工業開発地区については、市街化の程度及び地価事情等を鑑み、平成6年度評価替えに向けて「市街地宅地評価法」適用地域に移行され新規路線の設定、用途地区の区分等が行われた。

その結果、現在状況類似地域総数619、うち「市街地宅地評価法」適用地域数が290、「その他の宅地評価法」適用地域数が329となっており、路線は新規分の約1,500本を加え計4,500本余りが設定されている。

(2) システム化の作業フロー

「市街地宅地評価法」適用地域における評価作業は、「路線価の付設」と「画地計算」とに大別できる。乙市において、「画地計算」は既に税務課内でシステム化され電算処理されているが、「路線価の付設」までの作業については、図-1に示すようなフロー図にしたがってシステム化が図られている。

図－１ 路線価評価業務のシステム化作業フロー図



(3) データシートの設計及びデータの測定・記入

各路線の価格形成要因データを正確に把握するためには、路線が適切に設定されていることが必要となる。そこで、ここではまず路線の設定状況の検討について述べ、さらにデータシートの設計及びデータの測定・記入要領についてまとめる。

① 路線の設定状況の検討

通常は道路の一部である交差点から交差点までを一街路として路線を設定するが、次のような場合には注意を要する。

ア 同一街路における宅地の価格に相当の格差が生じる場合

特に中心部の商業地においては、同一街路に接する宅地の価格に相当の格差が生じる場合がある。このような場合には、固定資産評価基準解説(以下「基準解説」という。)によれば、「一つの街路に二つ以上の路線価を付設することによって、評価の均衡を保つべきである」とされており、二重に路線を設定することが望ましい。

また、一街路が長く設定されている路線についても、相当の価格差が生じると認められる場合には、路線を分割し適切な路線を設定することが望ましい。

イ 街路の両側で宅地の価格に相当の格差が生じる場合

街路の両側で価格形成要因が異なり宅地の価格に相当の格差が生じる場合について、基準解説は、「街路の両側のそれぞれに応じた路線価(「二重路線価」という。)を付設して、評価の均衡を図らなければならない」と記している。

乙市においては、次のような場合はこれに該当すると判断され、二重に路線が設定されている。

(ア) 街路の両側において都市計画上の用途地域が異なることにより、宅地の価格に相当の格差が生じると認められる場合。

(イ) 同一用途地域であっても建築基準法上の容積率の規制が異なることにより、宅地の価格に相当の格差が生じると認められる場合。

(ウ) 同一用途地域であっても用途地区が異なることにより、宅地の価格に相当の格差が生じると認められる場合。

(エ) 街路の両側において市街化区域と市街化調整区域とに分かれる場合において、市街化調整区域側に課税対象となる宅地がある場合。

ウ 相続税路線価の路線設定状況と大きく異なる場合

土地基本法第16条は、公的土地評価について、「相互の均衡と適正化」が図られるよう努める旨定めており、その趣旨に鑑みれば、相続税路線価と固定資産評価における路線価との均衡も図るよう努めなければならない。

この相互の価格の均衡を図るためには、相互の路線の設定状況の整合性をとることが必要となる。必ずしも相続税路線価の路線設定状況に一致させる必要はないが、適正かつ公平な課税となるよう路線を設定する必要がある。

② データシートの設計

宅地の価格に影響を及ぼす価格形成要因は、一般的な要因(地域要因)と画地特有の要因(画地要因)とに分別することができる。本システムは、その他の街路の路線価を付設することを目標とするものであることから、前者(地域要因)のみを対象に検討が行われた。

この一般的な要因のうち乙市において必要となる要因が抽出され、路線データシートが作成されている。

なお、要因の抽出にあたっては、定量的な測定が困難で、質的な判断を必要とする要因、すなわち、商業地区であれば「顧客の質」、「繁華性の程度及び盛衰の状況」等に係る要因であり、住宅地区であれば「眺望、景観等の自然的環境の良否」等に係る要因であり、工業地区であれば「公害発生の危険性」等に係る要因は、要因測定の統一化を図るため抽出されていない。しかし、これらの要因のうち路線単位で影響が認められる場合には、同一状況類似地域内においては影響度が同程度となるよう、状況類似地域の区分にあたって考慮すべき要因とされている。

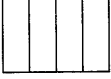
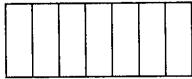
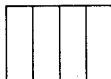
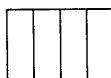
③ データの測定・記入

各路線の土地価格形成要因データ(以下「路線データ」という。)は、測定マニュアルに則って測定され路線データシートに記入される。なお、評価のシステム化のために、これを電算データ化した路線データファイルが作成されている。

乙市における「市街地宅地評価法」適用地域を対象とした路線データシートに採用された土地価格形成要因及びその測定マニュアルについては、表-1のとおりである。なお、路線データファイルのファイル・レイアウトについては後記

(9)を参照されたい。

表－1 路線データシートに採用された要因及び記入マニュアル

価 格 形 成 要 因	測 定 ・ 記 入 マ ニ ュ ア ル
区分 	この欄に記入される区分コードは次のとおりである。 1. 主要路線 2. その他路線
用途 	この欄に記入される用途コードは次のとおりである。 12. 高度商業地区 21. 併用住宅地区 31. 大工場地区 13. 普通商業地区 23. 普通住宅地区 42. 村落地区
状況類似 地域番号 	当該路線の属する状況類似地域番号、または標準宅地番号が記入される。
路線番号 	
地形図番号  東西  南北 	・ 地形図(1/2,500)の地図番号及び当該地形図上の位置(各地図の左下角を原点として東西、南北の座標がmm単位で計測される。)が記入される。 ・ 原則として路線はその中心で位置が把握されるが、同一街路に全く同様に二重に設定されている場合は、その計測は同一点で行われる。

I. 街路条件 1. 道路幅員	・測定単位は10cmである。 ・当該路線の代表的道路幅員(歩道を含む)が記入される ・原則として道路台帳図面(1/500)によるが、標準宅地については、実測数値との照合が行われている。
2. 歩道	この欄に記入されるコードは、次のとおりである。 1. 両側…両側歩道付きの路線 2. 片側…片側歩道付きの路線 3. なし…歩道付きでない路線 ・「歩道」…車道との間に段差があり、明確に車道と歩道とが、区分されているものをいう。
3. 舗装	この欄に記入されるコードは、次のとおりである。 1. 有り…完全舗装または簡易舗装の場合 2. なし…上記以外の場合
4. 道路種別	この欄に記入されるコードは、次のとおりである。 1. 国県道…道路法上の道路で国または県が管理 2. 市道 …道路法上の道路で市が管理 3. 私道 …私人が管理 4. 緑道 …建築基準法第43条第1項の規定に基づく道路でない緑道、水道路等 ・なお、歩行者専用道路、自転車専用道路は、市道であっても「緑道」とされる。
5. 連続性	この欄に記入されるコードは、次のとおりである。 1. 通り抜け可…普通乗用車で通り抜け可能な場合 2. 行き止まり…上記以外の場合

Ⅱ. 交通・接近条件 6. 最寄駅 7. 最寄駅への距離 8. 中心地への距離 9. 最寄バス停 10. 最寄バス停への距離 11. 生活利便施設への距離 ①大型店舗への距離 ②市役所本庁への距離 ③市役所出張所への距離 ④小学校への距離 ⑤総合病院への距離 ⑥公園への距離 12. 小学校区コード	・交通・接近条件はすべて地図上で座標処理される。 ・「最寄駅」は、原則として、路線からの直線距離が最小となる駅である。 ・「中心地」は、固定資産評価における乙市の基準地である。 ・「最寄バス停」は、往路と復路で停留所位置が異なる場合はその中間の座標が測定される。 ・「大型店舗」は、乙市内及び隣接市町村に所在する第一種または第二種大型店舗で食料品売場のあるもののみが対象とされる。 ・「総合病院」は、内科・外科・小児科の揃っているもの、及び救急指定病院が対象である。 ・「小学校」は校区図に基づきコードが記入される
Ⅲ. 環境条件 13. 土地区画整理地区	・設定された地区コードに基づき記入される。
14. 団地開発地区	・団地開発については一定規模以上のもののみが対象とされ、地区コードが記入される。
15. 公共下水道	・下水道処理区域図に基づき供用を開始している区域の内外を判定し、コードが記入される。 1. 供用区域内 2. 供用区域外

16. 都市ガス	・都市ガス導管図に基づき、ガス導管敷設状況を判定しコードが記入される。 1. 供給区域内 2. 供給区域外	
17. 環境影響施設との接近条件 ① J R線 ② 私鉄 T線 ③ 私鉄 S線 ④ 高速道路 ⑤ 国道 A号線 ⑥ 国道 B号線 ⑦ F 河川 ⑧ 清掃センター ⑨ 污水处理場 ⑩ 終末処理場 ⑪ 斎場 ⑫ L P Gタンク ⑬ 少年刑務所 ⑭ 屠畜場 ⑮ 変電所	・①～⑦については、路線の中心から当該施設までの直線距離が測定され、下記のコード A から選択される。 ・⑧～⑮については、すべて地図上で座標処理され、下記のコード A から選択される。 なお、⑨及び⑭についてはコード B から選択される。 コード A コード B 1. 25m未満 2. 25m以上50m未満 3. 50m以上100m未満 4. 100m以上200m未満 5. 200m以上300m未満 6. 300m以上 1. 接面 2. 25m未満 3. 25m以上50m未満 4. 50m以上100m未満 5. 100m以上200m未満 6. 200m以上300m未満 7. 300m以上	
18. 浸水実績	・建設省荒川下流工事事務所作製の浸水実績図に基づき下記のコードが記入される。 1. 浸水実績あり 2. 浸水実績なし	

IV. 行政条件 19. 用途地域	・都市計画に基づく用途地域が下記コードで記入される。 ・当該路線が複数の用途地域にまたがる場合には、原則として路線の主要部分が属する用途地域が選択される ・市街化調整区域については、昭和60年の線引の見直しの際「暫定逆線引き方式」により、市街化区域から市街化調整区域に編入された区域はコード9、その他の市街化調整区域はコード10とされている。 1. 第1種住居専用地域 6. 準工業地域 2. 第2種住居専用地域 7. 工業地域 3. 住居地域 8. 工業専用地域 4. 近隣商業地域 9. 市街化調整区域(逆線引) 5. 商業地域 10. 市街化調整区域(その他)
20. 建ぺい率	・都市計画に基づく建ぺい率が記入される。
21. 容積率	・都市計画に基づく容積率(指定容積率)が記入される。
V. 商業地特有の要因 22. 地域的特性	・商業地の路線の特性は下記コードより選択・記入される 1. 中心商業地 3. 路線型商業地 2. 駅周辺型商業地 4. 住宅近隣型商業地
23. 再開発地区	・再開発地区内にあるのか否かについて、下記コードより選択・記入される。 1. 再開発地区内 2. 再開発地区外

24. 一方通行の規制 	・この欄に記入されるコードは、次のとおりである。 1. あり 2. なし
25. アークードの有無	・この欄に記入されるコードは、次のとおりである。 1. 完全 2. 歩道のみ 3. なし
26. 同一路線における商業密度 	・当該路線における商業密度は住宅地図等から判定される そのランクは下記コードより選択・記入される。 1. 40%未満 2. 40%以上60%未満 3. 60%以上100%未満 4. 100%
27. 同一路線における商業集積形態 	・この欄に記入されるコードは、次のとおりである。 1. 両側商業地 2. 片側商業地
28. 構造地域性 	・当該路線が該当する地域は下記コードより選択される 1. 防火地域 2. 準防火地域 3. 指定なし
VI. 工業地特有の要因 29. 地域的特性 	・工業地の路線の特性は下記コードより記入される。 1. 工業団地 2. 流通業務地区 3. その他

30. インターチェンジ への 接近性	・ 各インターチェンジへの距離は地図上の座標処理により測定され、下記ランク A より選択・記入される。														
31. 幹線道路への 接近性	・ 路線の midpoint から最短距離にある国道が下記コード B より選択され、その直線距離は下記ランク A より選択・記入される。														
① 幹線道路名															
② 接近性	<table border="0"> <thead> <tr> <th>ランク A</th> <th>コード B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. 接面</td> <td>1. 国道 A 号線</td> </tr> <tr> <td>2. 500m 未満</td> <td>2. 国道 B 号線</td> </tr> <tr> <td>3. 500m 以上 1km 未満</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. 1km 以上 2km 未満</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5. 2km 以上 3km 未満</td> <td></td> </tr> <tr> <td>6. 3km 以上</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	ランク A	コード B	1. 接面	1. 国道 A 号線	2. 500m 未満	2. 国道 B 号線	3. 500m 以上 1km 未満		4. 1km 以上 2km 未満		5. 2km 以上 3km 未満		6. 3km 以上	
ランク A	コード B														
1. 接面	1. 国道 A 号線														
2. 500m 未満	2. 国道 B 号線														
3. 500m 以上 1km 未満															
4. 1km 以上 2km 未満															
5. 2km 以上 3km 未満															
6. 3km 以上															

(4) 用途地区及び状況類似地域の区分

① 用途地区の区分

乙市においては、下記のような用途地区に区分されている。

商業地区・・・高度商業地区、普通商業地区

住宅地区・・・併用住宅地区、普通住宅地区

工業地区・・・大工場地区

「用途地区」とは、固定資産評価基準(以下「評価基準」という。)によれば、「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」とされている。そしてこれは、「路線価を付設し、画地計算法を適用するために必要とされるものである」(前掲書)とされている。

評価基準においては、用途地区の区分にあたっての具体的な基準は示されていないが、乙市においては、評価基準が掲げている各用途地区の定義に基づき、次

のような手順にしたがって区分が行われている。

ア まず地形図、住宅地図等によって宅地の利用状況が把握されるとともに、都市計画に定められた用途地域を考慮して用途地区の区分または区分の見直しが行われる。この場合、「必ずしも都市計画上の用途地域と一致させる必要はない」（前掲書）とされているが、行政的な価格形成要因であることから、これを考慮することが望ましいであろう。

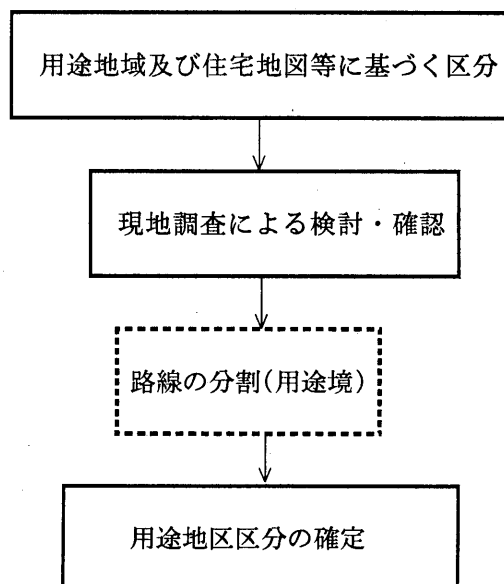
なお、従来の区分を見直すべき地域については、平成3年度評価替えの際作成された用途地区区分図を基に上記作業が行われた。

イ 次に、地図上で行われた区分が現地調査によって検討・確認される。

なお、従来の区分を見直すべき地域においては、主に上記アの作業により見直しの対象となった地域について、現地調査による検討・確認が行われ区分が確定された。

上記作業による用途地区区分の結果、一路線が複数の用途地区にまたがっている場合には、当該路線を分割する等の作業が行われた。上記作業を整理すると、下のとおりである。

図－2 用途地区区分の作業フロー



② 状況類似地域の区分

状況類似地域の区分は、基準解説によれば、「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」とされ、区分の基準としては、「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、いい換えれば「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」とされている。

乙市においては、次の手順にしたがって作業が行われたところである。

ア まず、用途地区区分図を基に、住宅地図及び路線データシートを用いて、路線データシートで採用した価格形成要因のみならず、系統、空閑地の状態、標準的画地規模等の要因をも考慮し、状況類似地域の区分または区分の見直しが行われた。なお、従来の区分を見直すべき地域については、平成3年度評価替えの際に作成された状況類似地域区分図を基に上記作業が行われた。

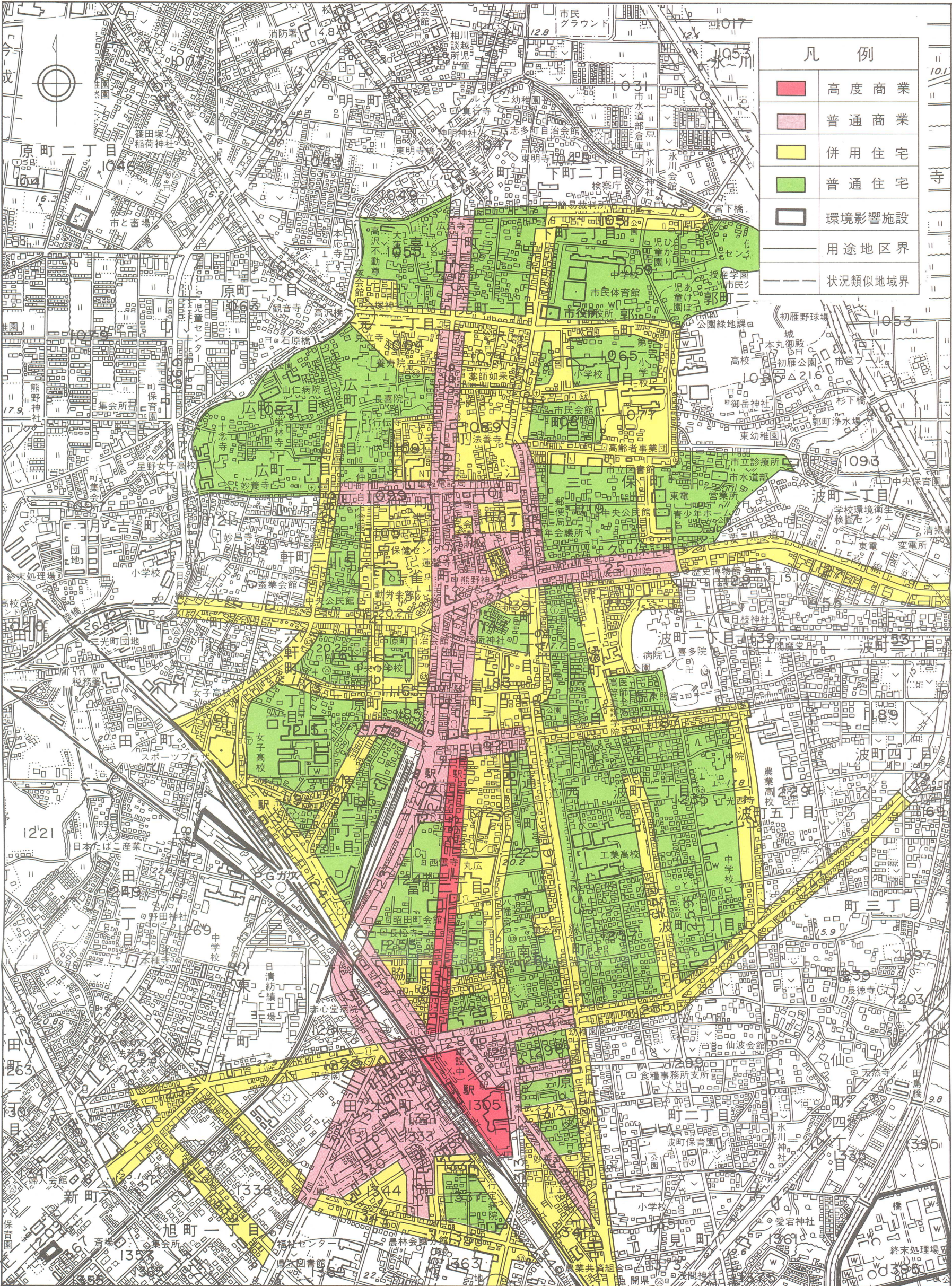
イ 次に、地図上で行われた区分が、現地調査によって検討・確認される。

現地調査においては、例えば商業地における繁華性の程度、住宅地における眺望・景観等の自然的環境の良否等、定量的な把握が困難であるため路線データシートに採用されなかった要因についても考慮し、区分または区分の見直しが行われた。なお、従来の区分を見直すべき地域においては、主に上記アの作業により見直しの対象となった地域について、現地調査により検討・確認が行われ区分が確定された。

また、用途地区区分の場合と同様に、状況類似地域区分の結果、一路線が複数の状況類似地域にまたがっている場合には、当該路線を分割する等の作業が行われた。

乙市における上記区分の結果の一部(例)を示すと、概ね次頁図-3のとおりである。

図－3 乙市における用途地区及び状況類似地区の区分図（例）



③ 主要な街路及び標準宅地の選定

ア 主要な街路の選定

基準解説によれば、次の点を考慮し選定するものとされている。

(ア) 当該状況類似地域内において、街路の状況等及び価格事情が標準的で、宅地評価の指標となる街路。

(イ) 地価公示法に基づく標準地及び国土利用計画法に基づく都道府県標準地の所在する街路。

乙市においても、原則として上記基準に従い、かつ道路種別が公道であるものを、住宅地図等の地図のほか、次頁のような路線データの集計表を参考として選定が行われた。

また、標準宅地の評価について、地価公示価格の7割程度とされたことから、地価公示等との均衡を図り易くするために、地価公示並びに地価調査の地点の接する街路(路線)は、原則として主要な街路(路線)とされている。

イ 標準宅地の選定

基準解説によれば、次の点を目標として選定するものとされている。乙市においても、原則としてこれに従い、かつ、当該街路(路線)において位置的偏りのない宅地を目標として選定がなされた。

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

- a. 道路との接面状況・・・中間画地
- b. 形状・・・整形
- c. 間口・・・標準的長さ
- d. 奥行き・・・標準的長さ
- e. 間口と奥行き・・・釣合がとれている宅地
- f. その他の補正・・・必要としない宅地

(イ) 適正な時価の評定に当たって判断を誤らせる要素のない宅地

- a. 用途地区の用途と同一用途に供されている宅地
- b. 家屋の規模等が標準的な宅地
- c. 評価者等の私情が入るおそれのない宅地

表-2 乙市における状況類似地域別の路線データ集計表(例)

状況類似地域内の輻員の分布（路線数）

[illegible]

なお、比準表作成及び路線価の試算に用いるため、これを電算データ化した標準宅地データファイルが作成されている。

(5) その他の路線を評定するための土地価格比準表

その他の街路(路線)の路線価は、基準解説によれば、主要な街路(路線)とその他の街路(路線)とにおける標準的な宅地の利用上の便等の相違を総合的に考慮して付設するものとされている。

乙市においては、路線データシートに採用された価格形成要因の中から用途地区別に比準項目が抽出され、各項目ごとの格差率の検討が行われて土地価格比準表が作成されており、これを適用してその他の路線価が試算されている。

① 作成の方法

土地価格比準表を作成するにあたっては、国土庁監修の「土地価格比準表」を参考としたり、不動産鑑定士等の意見を聴集したり、あるいは統計的手法による分析結果を検討するといった方法が考えられる。

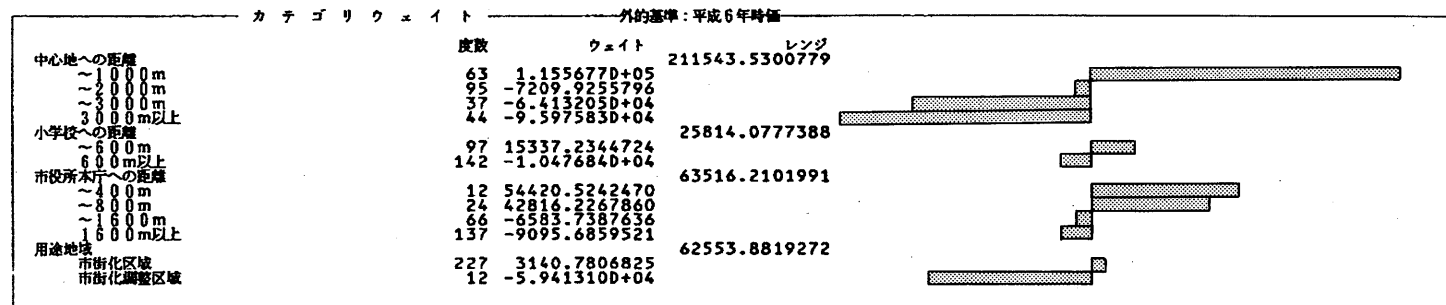
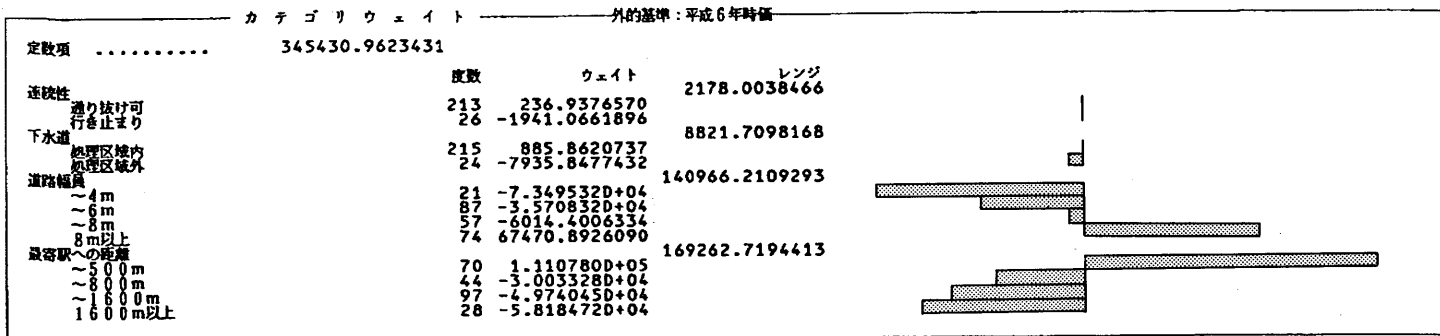
評価システムにおいては、標準宅地の鑑定評価結果から得られた標準価格と価格形成要因とを統計的手法(数量化理論Ⅰ類)を用いて分析した結果を参考として、不動産鑑定評価実務上の経験値を総合的に勘案し比準表が作成される。なお、この比準表を用いて路線価の試算をした結果、的確に比準されていないと認められる場合には、比準項目または格差率の再検討が行われる。

なお、数量化分析による結果から比準表(素案)を求める具体的手順は、次のとおりである。

ア 数量化理論第Ⅰ類による分析結果(次頁図-4参照)の例(公共下水道)

カテゴリー区分	度数	カテゴリ・ウェイト	平均価格
処理区域内	215	885.86	345,430.96 円
処理区域外	24	-7935.85	

図-4 数量化理論第I類による分析結果(普通住宅地区)



統計量	外的基準：平成6年時価				
重相関係数	0.8280163				
観測値の平均	345430.9623431				
推定値の平均	345430.9623431				
観測値の標準偏差	159275.38073				
推定値の標準偏差	92662.66031				
分散分析表					
	平方和	自由度	平均平方	F値	確率
回帰	4156932778051.46313	16	2.598082990+11	30.25822	0.0
残差	1906173832827.20093	222	8.586368620+09		
全体	6063106610878.66406	238	2.547523790+10		

イ 最頻値のカテゴリーでの格差率の計算

最頻値のカテゴリー「① 処理区域内」を基準としてその他のカテゴリーとの格差率を次のように求める。

	① 処理区域内	② 処理区域外
主要路線	① 処理区域内 C_{11}	C_{12}
	② 処理区域外 C_{21}	C_{22}

平均価格を AV 、カテゴリウェイト(各項目の各カテゴリに対して、そのカテゴリと土地価格の関連の強さに応じて与えられる数値)を W_i 、求める格差率を C_i とすると、

$$C_{11} = (W_1 - W_1) / A V \times 100 = (885.86 - 885.86) / 345430.96 \times 100 = 0\%$$

$$C_{12} = (W_2 - W_1) / A V \times 100 = (-7935.85 - 885.86) / 345430.96 \times 100 \div -3\%$$

ウ 他のカテゴリーでの格差率の計算

$$C_{21} = \{(1+C_{11}/100)/(1+C_{12}/100)-1\} \times 100 = \{(1+0)/(1-0.03)-1\} \times 100 \div 3\%$$

$$C_{22} = \{(1 + C_{12}/100)/(1 + C_{12}/100) - 1\} \times 100$$

$$= \{(1 - 0.03)/(1 - 0.03) - 1\} \times 100 = 0\%$$

エ 上記計算により求められた比準表

	① 処理区域内	② 処理区域外
① 処理区域内	0	- 3
② 処理区域外	3	0

② 乙市における比準項目

乙市においては、①で述べた手法に基づき、商業地区(高度商業地区及び普通商業地区)、併用住宅地区、普通住宅地区及び工業地区(大工場地区)の比準表が作成されている。各比準表において採用されている比準項目は、表－３のとおりである。

表－３ 土地価格比準表に採用されている要因 (○；採用されている要因)

価 格 形 成 要 因	商業地区	併用住宅地区	普通住宅地区	工業地区
I. 街路条件				
1. 道路幅員	○	○	○	○
2. 舗 装	○	○		
3. 歩 道	○	○		
4. 種 別				
5. 連 続 性	○	○	○	
II. 交通・接近条件				
6. 最寄駅への距離	○	○	○	○
7. 中心地への距離	○	○		
8. 最寄バス停への距離		○	○	
III. 環境条件				
9. 公共下水道		○	○	
10. 都市ガス		○	○	
11. J R 線への距離			○	
12. 私鉄 T 線への距離			○	
13. 私鉄 S 線への距離			○	
14. 高速道路への距離			○	
15. 国道 A 号線への距離			○	

格 形 成 要 因	商業地区	併用住宅地区	普通住宅地区	工業地区
16. 国道B号線への距離			○	
17. F 河川への距離			○	
18. 汚水処理場への距離			○	
19. 終末処理場への距離			○	
20. 斎場への距離			○	
21. L P G タンクへの距離			○	
22. 屠畜場への距離			○	
23. 浸水実績の有無		○	○	
IV. 行政的条件				
24. 基準容積率	○	○		
V. 商業地特有の要因				
25. 同一路線における 商業密度	○	○		
26. 同一路線における 商業集積形態	○	○		
VI. 工業地特有の要因				
27. インターチェンジ への距離				○
28. 幹線道路への距離				○

③ 乙市における土地価格比準表

乙市における比準表は、数量化分析の結果を参考とし不動産鑑定評価実務上の経験値を勘案しながら次頁のとおり査定されている。なお、路線価の試算に用いるため、これを電算データ化した比準表データファイルが作成されている。

(ア) 商業地区の比準表

1 道路幅員

その他の街路 主要な街路	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
	1m未満	1m以上 2m未満	2m以上 3m未満	3m以上 4m未満	4m以上 6m未満	6m以上 8m未満	8m以上 10m未満	10m以上 12m未満	12m以上
① 1m未満	0	2	5	7	12	16	19	21	23
② 1m以上 2m未満	-2	0	2	5	9	14	16	18	20
③ 2m以上 3m未満	-4	-2	0	2	7	11	13	16	18
④ 3m以上 4m未満	-7	-4	-2	0	4	9	11	13	15
⑤ 4m以上 6m未満	-10	-8	-6	-4	0	4	6	8	10
⑥ 6m以上 8m未満	-14	-12	-10	-8	-4	0	2	4	6
⑦ 8m以上 10m未満	-16	-14	-12	-10	-6	-2	0	2	4
⑧ 10m以上 12m未満	-17	-15	-13	-12	-8	-4	-2	0	2
⑨ 12m以上	-19	-17	-15	-13	-9	-6	-4	-2	0

2 舗装

その他の街路 主要な街路	①	②
	有	無
① 有	0	-2
② 無	2	0

3 歩道

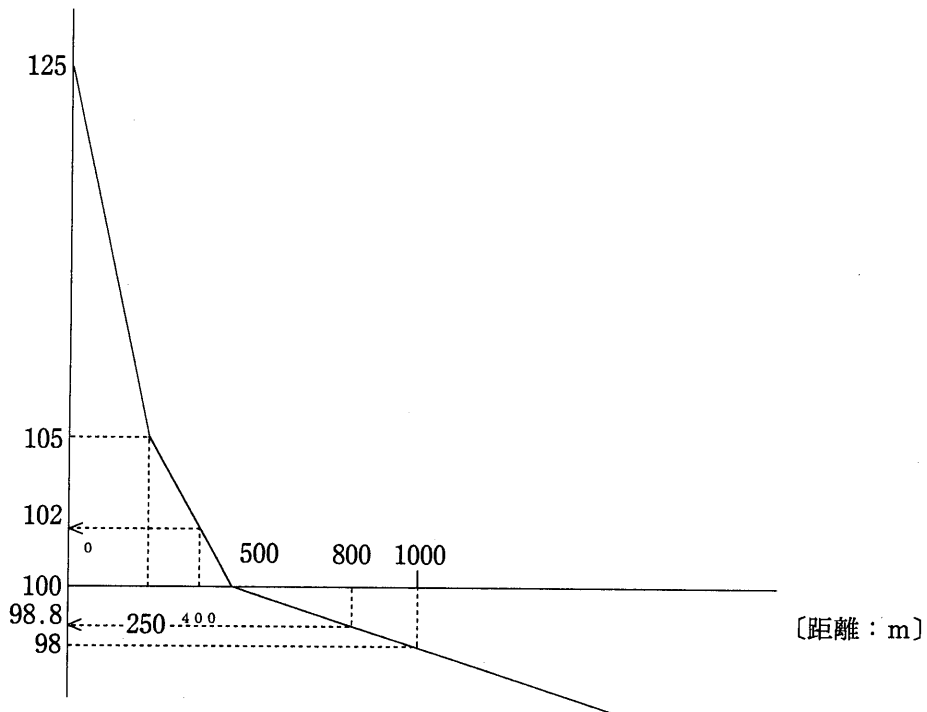
その他の街路 主要な街路	①	②	③
	両 側	片 側	な し
① 両 側	0	-1	-2
② 片 側	1	0	-1
③ な し	2	1	0

4 連続性

その他の街路 主要な街路	①	②
	通り抜け可	行き止まり
① 通り抜け可	0	-3
② 行き止まり	3	0

5 最寄り駅への距離

〔格差率〕



(適用方法)

仮に、主 要 路 線：400 m、
その他の路線：800 mとする。

それぞれの指数は、

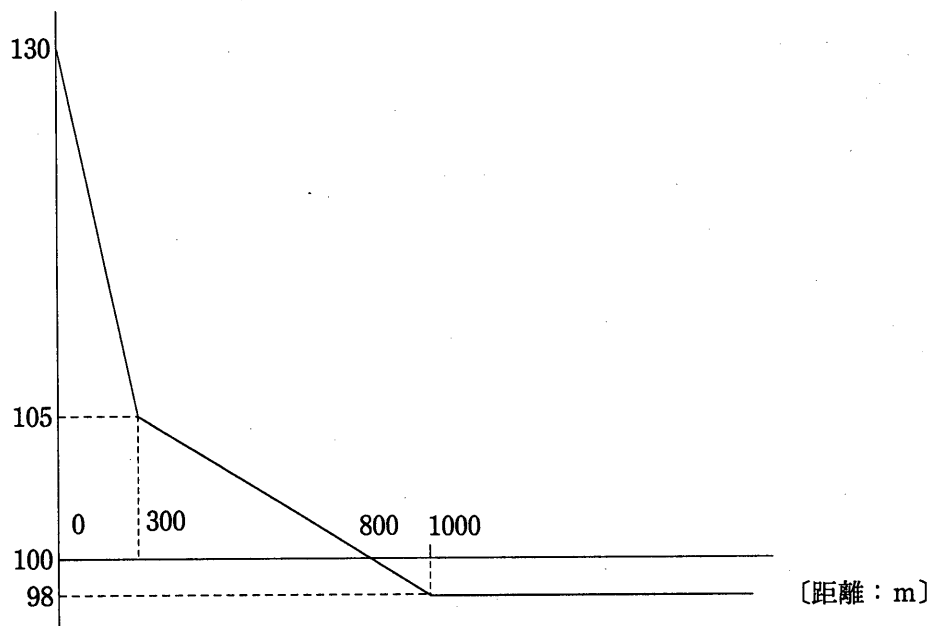
主 要 路 線： $105 + (100 - 105) \times (400 - 250) / (500 - 250) = 102$

その他の路線： $100 + (98 - 100) \times (800 - 500) / (1000 - 500) = 98.8$

したがって、格差率は主要路線を100として求めると、
 $(98.8 / 102) \times 100 - 100 = -3.137 \approx -3\%$ となる。

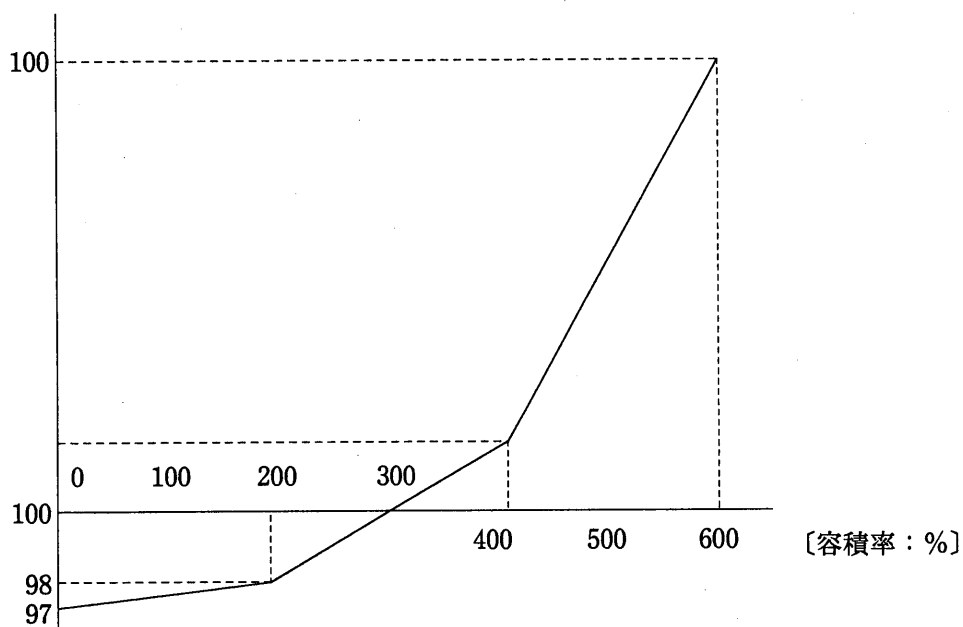
6 中心地への距離

[格差率]



7 基準容積率

[格差率]



8 同一路線における商業密度

その他の街路 主要な街路	①	②	③	④
	40%未満	40%以上 60%未満	60%以上 100%未満	100%
① 40%未満	0	3	8	13
② 40%以上 60%未満	-3	0	5	10
③ 60%以上 100%未満	-8	-5	0	5
④ 100%	-12	-9	-5	0

9 同一路線における商業集積形態

その他の街路 主要な街路	①	②
	両 側	片 側
① 両 側	0	-5
② 片 側	5	0

(イ) 併用住宅地区の比準表

1 道路幅員

その他の街路 主要な街路	① 1m未満	② 1m以上 2m未満	③ 2m以上 3m未満	④ 3m以上 4m未満	⑤ 4m以上 5m未満	⑥ 5m以上 6m未満	⑦ 6m以上 7m未満	⑧ 7m以上 8m未満	⑨ 8m以上 10m未満	⑩ 10m以上 12m未満	⑪ 12m以上
① 1m未満	0	3	7	10	14	15	16	17	18	19	20
② 1m以上 2m未満	-3	0	3	7	10	11	12	13	14	15	16
③ 2m以上 3m未満	-6	-3	0	3	6	7	9	10	11	12	13
④ 3m以上 4m未満	-9	-6	-3	0	3	4	5	6	7	8	9
⑤ 4m以上 5m未満	-12	-9	-6	-3	0	1	2	3	4	5	6
⑥ 5m以上 6m未満	-13	-10	-7	-4	-1	0	1	2	3	4	5
⑦ 6m以上 7m未満	-14	-11	-8	-5	-2	-1	0	1	2	3	4
⑧ 7m以上 8m未満	-15	-12	-9	-6	-3	-2	-1	0	1	2	3
⑨ 8m以上 10m未満	-15	-13	-10	-7	-4	-3	-2	-1	0	1	2
⑩ 10m以上 12m未満	-16	-13	-10	-8	-5	-4	-3	-2	-1	0	1
⑪ 12m以上	-17	-14	-11	-8	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0

2 舗 装

その他の街路 主要な街路	① 有	② 無
① 有	0	-2
② 無	2	0

3 歩 道

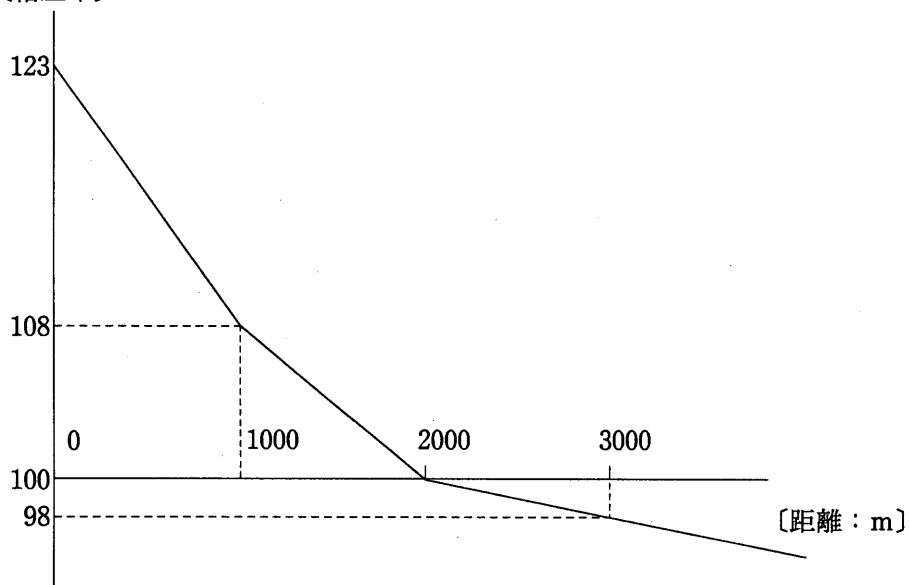
その他の街路 主要な街路	① 両 側	② 片 側	③ な し
① 両 側	0	-1	-2
② 片 側	1	0	-1
③ な し	2	1	0

4 連続性

その他の街路 主要な街路	① 通り抜け可	② 行き止まり
① 通り抜け可	0	-5
② 行き止まり	5	0

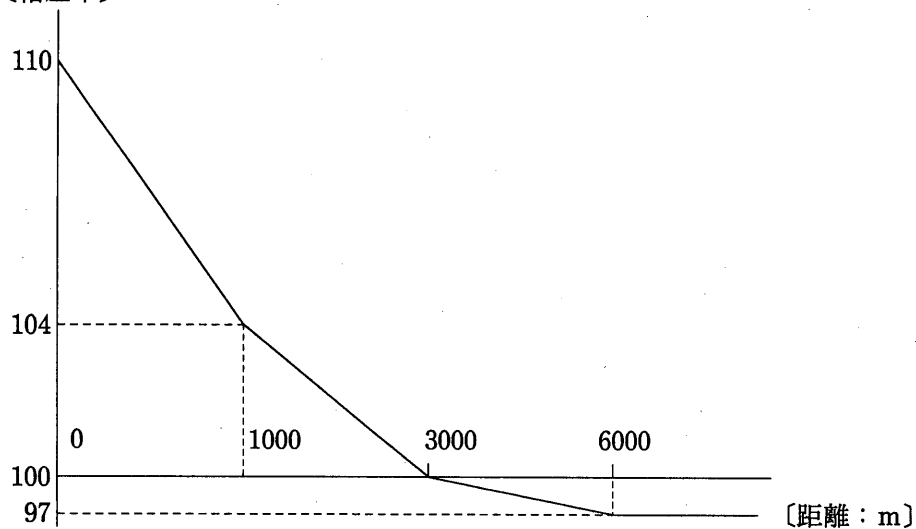
5 最寄り駅への距離

〔格差率〕



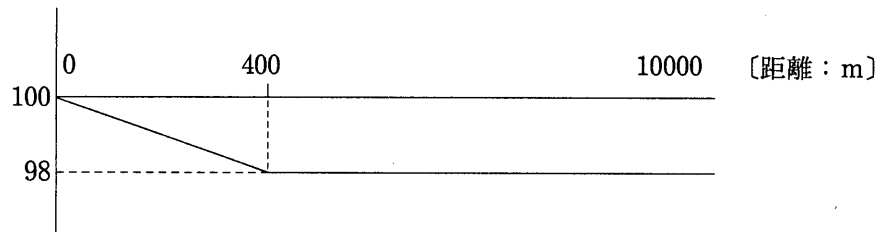
6 中心地への距離

〔格差率〕



7 最寄りバス停への距離

〔格差率〕



8 公共下水道

その他の街路 主要な街路	①	②
	処理区域内	処理区域外
① 処理区域内	0	-1
② 処理区域外	1	0

9 都市ガス

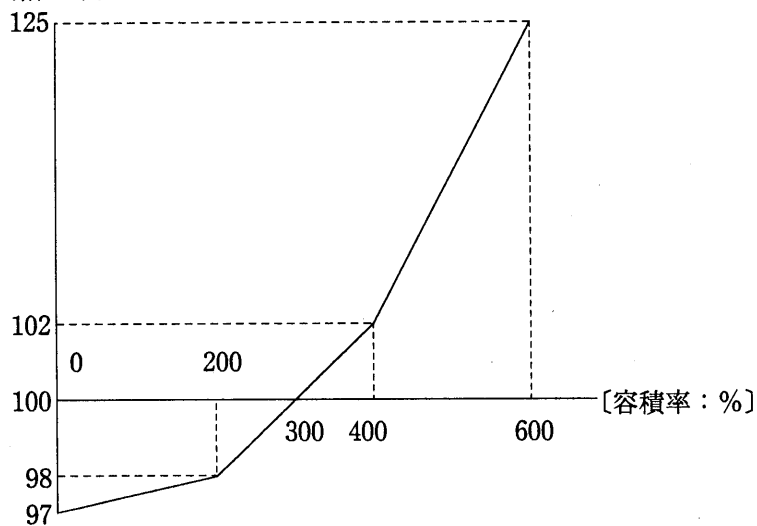
その他の街路 主要な街路	①	②
	処理区域内	処理区域外
① 処理区域内	0	-1
② 処理区域外	1	0

10 浸水実績の有無

その他の街路 ① 浸水実績 あり ② 浸水実績 なし 主要な街路 ①浸水実績あり ②浸水実績なし		
	0	1
	-1	0

11 基準容積率

[格差率]



12 同一路線における商業密度

その他の街路 ① ② ③ ④				
	①	②	③	④
主要な街路 40%未満 40%以上 60%未満 60%以上 100%未満 100%	40%未満	40%以上 60%未満	60%以上 100%未満	100%
① 40%未満	0	3	8	13
② 40%以上 60%未満	-3	0	5	10
③ 60%以上 100%未満	-8	-5	0	5
④ 100%	-12	-9	-5	0

13 同一路線における商業集積形態

その他の街路 ① ②		
	①	②
主要な街路 両側 片側	両側	片側
① 両側	0	-5
② 片側	5	0

(ウ) 普通住宅地区の比準表

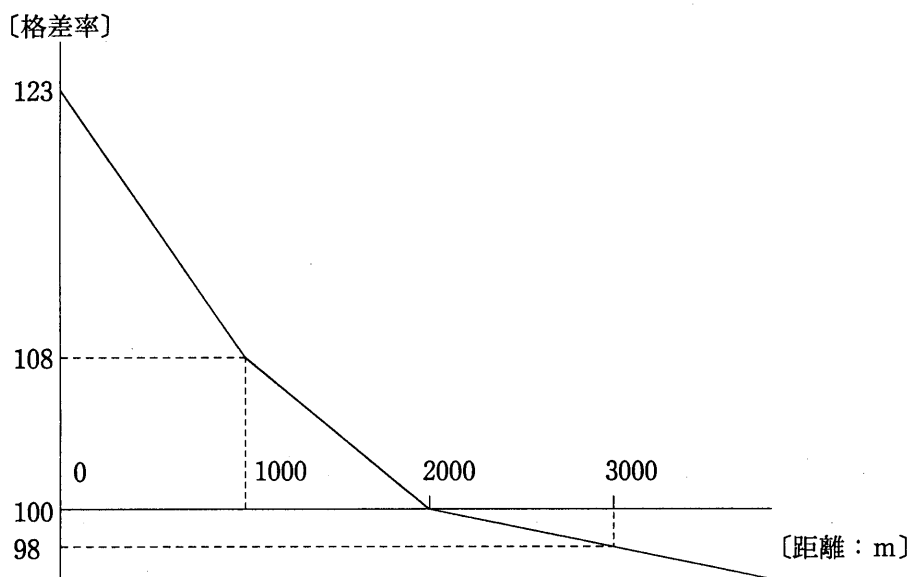
1 道路幅員

その他の街路 主要な街路	① 1m未満	② 1m以上 2m未満	③ 2m以上 3m未満	④ 3m以上 4m未満	⑤ 4m以上 5m未満	⑥ 5m以上 6m未満	⑦ 6m以上 7m未満	⑧ 7m以上 8m未満	⑨ 8m以上 10m未満	⑩ 10m以上 12m未満	⑪ 12m以上
① 1m未満	0	3	7	10	14	15	16	17	18	19	20
② 1m以上 2m未満	-3	0	3	7	10	11	12	13	14	15	16
③ 2m以上 3m未満	-6	-3	0	3	6	7	9	10	11	12	13
④ 3m以上 4m未満	-9	-6	-3	0	3	4	5	6	7	8	9
⑤ 4m以上 5m未満	-12	-9	-6	-3	0	1	2	3	4	5	6
⑥ 5m以上 6m未満	-13	-10	-7	-4	-1	0	1	2	3	4	5
⑦ 6m以上 7m未満	-14	-11	-8	-5	-2	-1	0	1	2	3	4
⑧ 7m以上 8m未満	-15	-12	-9	-6	-3	-2	-1	0	1	2	3
⑨ 8m以上 10m未満	-15	-13	-10	-7	-4	-3	-2	-1	0	1	2
⑩ 10m以上 12m未満	-16	-13	-10	-8	-5	-4	-3	-2	-1	0	1
⑪ 12m以上	-17	-14	-11	-8	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0

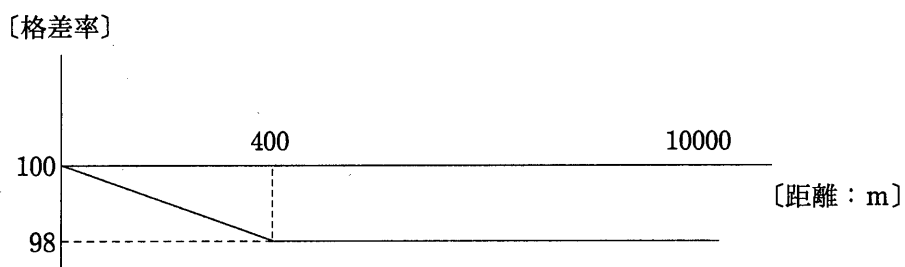
2 連続性

その他の街路 ① ②	①	②
主要な街路 ① 通り抜け可	通り抜け可	行き止まり
① 通り抜け可	0	-5
② 行き止まり	5	0

3 最寄り駅への距離



4 最寄りバス停への距離



5 公共下水道

その他の街路	①	②
主要な街路	処理区域内	処理区域外
① 処理区域内	0	-1
② 処理区域外	1	0

6 都市ガス

その他の街路	①	②
主要な街路	処理区域内	処理区域外
① 処理区域内	0	-1
② 処理区域外	1	0

7 J R線・私鉄S線への距離

その他の街路	①	②	③
主要な街路	25m未満	25m以上 50m未満	50m以上
① 25m未満	0	1	2
② 25m以上	-1	0	1
③ 50m以上	-2	-1	0

8 私鉄T線への距離

その他の街路 ① ② ③	①	②	③
主要な街路 25m未満 25m以上 50m未満 50m以上	25m未満	25m以上 50m未満	50m以上
① 25m未満	0	2	3
② 25m以上	-2	0	1
③ 50m以上	-3	-1	0

9 高速道路への距離

その他の街路 ① ②	①	②
主要な街路 50m未満 50m以上	50m未満	50m以上
① 50m未満	0	1
② 50m以上	-1	0

10 国道A号線・B号線への距離

その他の街路 ① ② ③	①	②	③
主要な街路 25m未満 25m以上 50m未満 50m以上	25m未満	25m以上 50m未満	50m以上
① 25m未満	0	2	3
② 25m以上 50m未満	-2	0	1
③ 50m以上	-3	-1	0

11 F 河川への距離

その他の街路 主要な街路	① 25m未満	② 25m以上 50m未満	③ 50m以上 100m未満	④ 100m以上
① 25m未満	0	1	2	3
② 25m以上 50m未満	-1	0	1	2
③ 50m以上 100m未満	-2	-1	0	1
④ 100m以上	-3	-2	-1	0

12 污水处理場への距離

その他の街路 主要な街路	① 接 面	② 25m未満	③ 25m以上 50m未満	④ 50m以上 100m未満	⑤ 100m以上
① 接 面	0	6	8	9	11
② 25m未満	-5	0	2	3	5
③ 25m以上 50m未満	-7	-2	0	1	3
④ 50m以上 100m未満	-8	-3	-1	0	2
⑤ 100m以上	-10	-5	-3	-2	0

13 終末処理場の距離

その他の街路 主要な街路	① 25m未満	② 25m以上 50m未満	③ 50m以上
① 25m未満	0	1	2
② 25m以上 50m未満	-1	0	1
③ 50m以上	-2	-1	0

14 斎場への距離

その他の街路 主要な街路	① 25m未満	② 25m以上
① 25m未満	0	1
② 25m以上	-1	0

15 L P Gタンクへの距離

その他の街路 主要な街路	① 50m未満	② 50m以上 100m未満	③ 100m以上 200m未満	④ 200m以上
① 50m未満	0	1	2	3
② 50m以上 100m未満	-1	0	1	2
③ 100m以上 200m未満	-2	-1	0	1
④ 200m以上	-3	-2	-1	0

16 屠畜場への距離

その他の街路 ① ② ③ ④ ⑤ ⑥	接 面	25m未満	25m以上 50m未満	50m以上 100m未満	100m以上 200m以上	200m以上
① 接 面	0	6	8	9	10	11
② 25m未満	-5	0	2	3	4	5
③ 25m以上 50m未満	-7	-2	0	1	2	3
④ 50m以上 100m未満	-8	-3	-1	0	1	2
⑤ 100m以上 200m未満	-9	-4	-2	-1	0	1
⑥ 200m以上	-10	-5	-3	-2	-1	0

17 浸水実績の有無

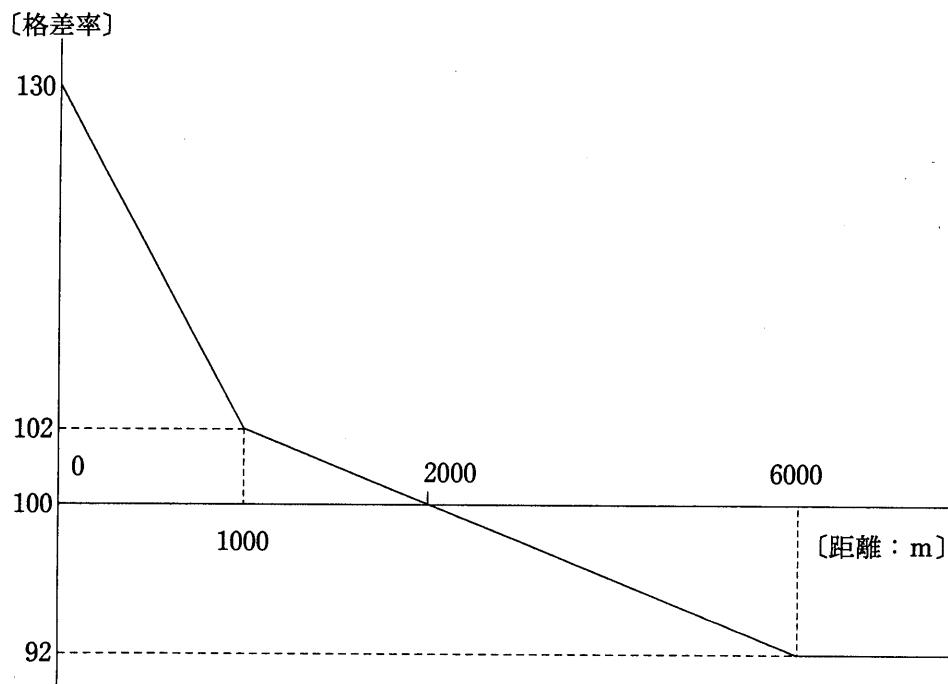
その他の街路 ① ②	浸水実績 あり	浸水実績 なし
① 浸水実績あり	0	1
② 浸水実績なし	-1	0

(エ) 大工場地区の比準表

1 道路幅員

その他の街路 ① 4m未満 ② 4m以上 8m未満 ③ 8m以上 12m未満 ④ 12m以上 16m未満 ⑤ 16m以上 主要な街路 ① 4m未満 ② 4m以上 8m未満 ③ 8m以上 12m未満 ④ 12m以上 16m未満 ⑤ 16m以上	① 4m未満	② 4m以上 8m未満	③ 8m以上 12m未満	④ 12m以上 16m未満	⑤ 16m以上
① 4m未満	0	4	6	11	15
② 4m以上 8m未満	-4	0	2	6	10
③ 8m以上 12m未満	-6	-2	0	4	8
④ 12m以上 16m未満	-10	-6	-4	0	4
⑤ 16m以上	-13	-9	-7	-4	0

2 最寄り駅への距離



3 インターチェンジへの距離

その他の街路 主要な街路	① 500m未満	② 500m以上 1km未満	③ 1km以上 2km未満	④ 2km以上 3km未満	⑤ 3km以上
① 500m未満	0	-1	-2	-3	-4
② 500m以上 1km未満	1	0	-1	-2	-3
③ 1km以上 2km未満	2	1	0	-1	-2
④ 2km以上 3km未満	3	2	1	0	-1
⑤ 3km以上	4	3	2	1	0

4 幹線道路への距離

その他の街路 主要な街路	① 500m未満	② 500m以上 1km未満	③ 1km以上 2km未満	④ 2km以上 3km未満	⑤ 3km以上
① 500m未満	0	-1	-2	-3	-5
② 500m以上 1km未満	1	0	-1	-2	-4
③ 1km以上 2km未満	2	1	0	-1	-3
④ 2km以上 3km未満	3	2	1	0	-2
⑤ 3km以上	5	4	3	2	0

(6) 路線価の試算

その他の街路の路線価は、既に作成された路線データファイル、標準宅地データファイル及び比準表データファイルを用いて求められる。この路線価評定プログラムのアルゴリズムについては、後記(8)を参照されたい。なお、各用途地区別の試算結果例は次頁表－４(その１～その５)のとおりである。

(7) 路線価の試算結果の検討

(6)で計算された結果は、必ずしもそのまま整合性のとれた的確な評定結果になるものではない。特に状況類似地域の境界付近では不整合が生ずる場合が多い。

このような不都合を解消するためには、状況類似地域の区分が適切であるか、適用された比準表の比準項目及び格差率は適当であるか、若しくは比準表で採用できなかった要因(定量的なデータ化が困難な要因等)が価格に影響を及ぼしているためか、あるいは標準宅地の価格の均衡は適当であるか等について再検討する必要がある。

このように(6)で求められた結果が再検討され、整合性のとれた評定結果となった例を示すと表－５のとおりである。これは、(6)の試算結果である表－４(その３)について上記のような検討を行った結果求められた評定結果である。

表－５の路線C000004において、環境条件に係るその他補正率が採用されている。当該地域は併用住宅地区であるが、比準表では採用できなかった商況等の商業地としての環境条件に係る価格形成要因が考慮され補正が行われている。

(8) 路線価評定プログラムのシステム・フロー

路線価評定プログラムの実行にあたっては、まず、印刷制御等を指示するコントロールファイルが必要となる。次に、一連の作業によって作成された標準宅地データファイル、比準表データファイル及び路線データファイルからデータを読み込み評定プログラムが実行される。このプログラムの概略及び主な読み込み項目は、図－５のとおりである。

なお、乙市の場合、路線価評定までに必要となる作業ファイル等も含めた全データファイルのディスク容量は、約１２MBである。

表-4 その他の路線の試算結果例・その1（乙市・高度商業地区）
 状況類似地域番号：〇〇〇〇

路 線 番 号	主要路線 A000001	その他路線 A000002 格差率	
1 道路幅員	5.5m	5.5m	0
2 舗装の有無	有り	有り	0
3 歩道の有無	無し	無し	0
4 道路の連続性	通り抜け可	通り抜け可	0
5 その他補正	0%	0%	0
(a) 街路条件 格差率			100/100
6 最寄駅への距離	206m	378m	-6
7 中心地への距離	187m	352m	-9
8 その他補正	0%	0%	0
(b) 接近条件 格差率			85/100
9 商業密度	100%	100%	0
10 商業集積形態	両側	両側	0
11 その他補正	0%	0%	0
(c) 環境条件 格差率			100/100
12 基準容積率	330%	330%	0
13 その他補正	0%	0%	0
(d) 行政的条件 格差率			100/100
A 格差率計(a)×(b)×(c)×(d)	-----		85/100
B 時価路線価 (円/㎡)	4,770,000		4,050,000

表-4 その他の路線の試算結果例・その2 (乙市・普通商業地区)
 状況類似地域番号: ○○○△

路 線 番 号	主要路線 B000001	その他路線 B000002 格差率		その他路線 B000003 格差率		その他路線 B000004 格差率	
1 道路幅員	7.9m	7.9m	0	18.0m	6	18.0m	6
2 舗装の有無	有り	有り	0	有り	0	有り	0
3 歩道の有無	片側	片側	0	両側	1	両側	1
4 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
5 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(a) 街路条件 格差率			100/100		107/100		107/100
6 最寄駅への距離	365m	220m	5	390m	0	390m	0
7 中心地への距離	419m	268m	4	444m	0	444m	0
8 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(b) 接近条件 格差率			109/100		100/100		100/100
9 商業密度	0%~40%	60%~100%	8	0%~40%	0	0%~40%	0
10 商業集積形態	両側	両側	0	片側	-5	片側	-5
11 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(c) 環境条件 格差率			108/100		95/100		95/100
12 基準容積率	400%	400%	0	400%	0	600%	23
13 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		123/100
A 格差率計(a)×(b)×(c)×(d)	-----		118/100		102/100		125/100
B 時価路線価 (円/㎡)	1,250,000		1,480,000		1,280,000		1,560,000

表-4 その他の路線の試算結果例・その3（乙市・併用住宅地区）
 状況類似地域番号：〇〇△△

路 線 番 号	主要路線 C000001	その他路線 C000002 格差率		その他路線 C000003 格差率		その他路線 C000004 格差率	
1 道路幅員	6.0m	6.0m	0	2.6m	-8	4.0m	-2
2 舗装の有無	有り	有り	0	有り	0	有り	0
3 歩道の有無	無し	無し	0	無し	0	無し	0
4 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
5 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(a) 街路条件 格差率			100/100		92/100		98/100
6 最寄駅への距離	279m	219m	1	198m	1	283m	0
7 中心地への距離	607m	744m	-1	654m	0	539m	0
8 最寄バス停への距離	174m	146m	0	193m	0	202m	0
9 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(b) 接近条件 格差率			100/100		101/100		100/100
10 公共下水道の有無	有り	有り	0	有り	0	有り	0
11 都市ガスの有無	有り	有り	0	有り	0	有り	0
12 浸水実績の有無	無し	無し	0	無し	0	無し	0
13 商業密度	0%~40%	0%~40%	0	60%~100%	8	60%~100%	8
14 商業集積形態	両側	両側	0	両側	0	両側	0
15 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(c) 環境条件 格差率			100/100		108/100		108/100
16 基準容積率	360%	360%	0	240%	-2	240%	-2
17 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(d) 行政的条件 格差率			100/100		98/100		98/100
A 格差率計(a)×(b)×(c)×(d)	-----		100/100		98/100		104/100
B 時価路線価 (円/㎡)	671,000		671,000		658,000		698,000

表-4 その他の路線の試算結果例・その4（乙市・普通住宅地区）
状況類似地域番号：〇△△△

路 線 番 号	主要路線 D000001	その他路線 D000002 格差率		その他路線 D000003 格差率		その他路線 D000004 格差率	
1 道路幅員	3.6m	3.4m	0	2.7m	-3	3.5m	0
2 道路の連続性	通り抜け可	通り抜け可	0	通り抜け可	0	行き止まり	-5
3 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(a) 街路条件 格差率			100/100		97/100		95/100
4 最寄駅への距離	1272m	1241m	0	1193m	1	1303m	0
5 最寄バス停への距離	69m	157m	0	103m	0	127m	0
6 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(b) 接近条件 格差率			100/100		101/100		100/100
7 公共下水道の有無	有り	有り	0	有り	0	有り	0
8 都市ガスの有無	有り	有り	0	無し	-1	有り	0
9 J R線への距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
10 私鉄T線への距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
11 私鉄S線への距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
12 高速道路への距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
13 国道A号線への距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
14 国道B号線への距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
15 F河川への距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
16 污水处理場への距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
17 終末処理場への距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
18 斎場への距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
19 L P Gタンクへの距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
20 屠畜場への距離	300m以上	300m以上	0	300m以上	0	300m以上	0
21 浸水実績の有無	無し	無し	0	無し	0	無し	0
22 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(c) 環境条件 格差率			100/100		99/100		100/100
23 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)	-----		100/100		97/100		95/100
B 時価路線価 (円/㎡)	257,000		257,000		249,000		244,000

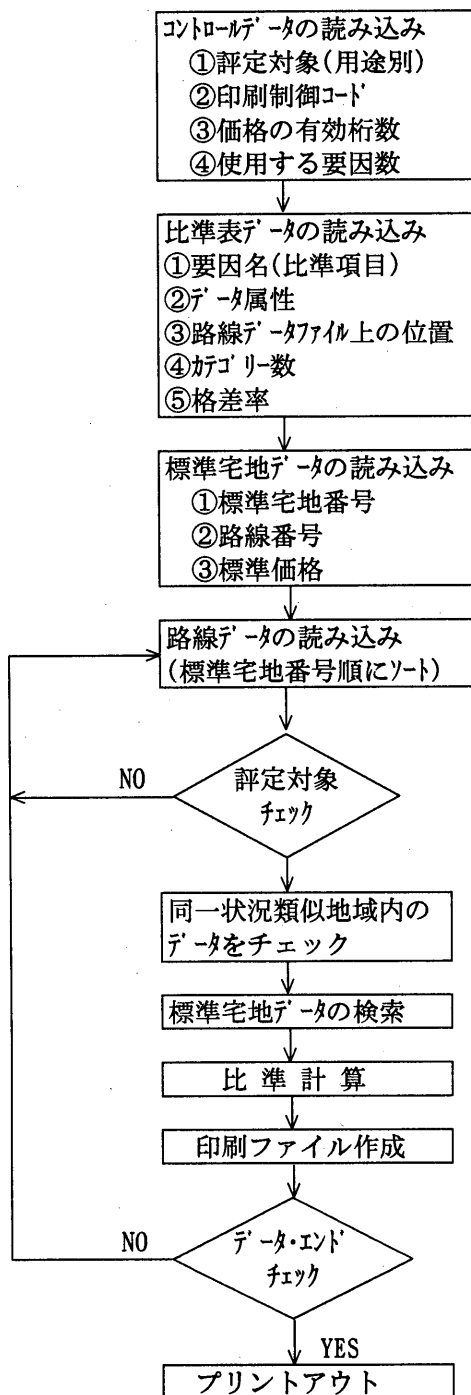
表-4 その他の路線の試算結果例・その5 (乙市・大工場地区)
 状況類似地域番号：△△△△

路 線 番 号	主要路線 E000001	その他路線 E000002 格差率		その他路線 E000003 格差率	
1 道路幅員	6.0m	8.9m	2	6.0m	0
2 その他補正	0%	0%	0	0%	0
(a) 街路条件 格差率			102/100		100/100
3 最寄駅への距離	912m	1071m	-2	746m	4
4 その他補正	0%	0%	0	0%	0
(b) 接近条件 格差率			98/100		104/100
5 インターチェンジへの距離	3km以上	3km以上	0	3km以上	0
6 幹線道路への距離	3km以上	3km以上	0	3km以上	0
7 その他補正	0%	0%	0	0%	0
(c) 環境条件 格差率			100/100		100/100
8 その他補正	0%	0%	0	0%	0
(d) 行政的条件 格差率			100/100		100/100
A 格差率計(a)×(b)×(c)×(d)	-----		100/100		104/100
B 時価路線価 (円/㎡)	143,000		143,000		149,000

表－５ その他の路線の評定結果例（乙市・併用住宅地区）
 状況類似地域番号：〇〇△△

路 線 番 号	主要路線 C000001	その他路線 C000002 格差率		その他路線 C000003 格差率		その他路線 C000004 格差率	
1 道路幅員	6.0m	6.0m	0	2.6m	-8	4.0m	-2
2 舗装の有無	有り	有り	0	有り	0	有り	0
3 歩道の有無	無し	無し	0	無し	0	無し	0
4 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
5 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(a) 街路条件 格差率			100/100		92/100		98/100
6 最寄駅への距離	279m	219m	1	198m	1	283m	0
7 中心地への距離	607m	744m	-1	654m	0	539m	0
8 最寄バス停への距離	174m	146m	0	193m	0	202m	0
9 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(b) 接近条件 格差率			100/100		101/100		100/100
10 公共下水道の有無	有り	有り	0	有り	0	有り	0
11 都市ガスの有無	有り	有り	0	有り	0	有り	0
12 浸水実績の有無	無し	無し	0	無し	0	無し	0
13 商業密度	0%～40%	0%～40%	0	60%～100%	8	60%～100%	8
14 商業集積形態	両側	両側	0	両側	0	両側	0
15 その他補正	0%	0%	0	0%	0	5%	5
(c) 環境条件 格差率			100/100		108/100		113/100
16 基準容積率	360%	360%	0	240%	-2	240%	-2
17 その他補正	0%	0%	0	0%	0	0%	0
(d) 行政的条件 格差率			100/100		98/100		98/100
A 格差率計(a)×(b)×(c)×(d)	-----		100/100		98/100		109/100
B 時価路線価 (円/㎡)	671,000		671,000		658,000		731,000

図-5 路線価評定プログラムのシステム概略フロー



(9) ファイル・レイアウト例

路線価評定プログラムで用いられる路線データファイル、標準宅地データファイル及び比準表データファイルの内容について、乙市における場合を例示すると次のとおりである。

なお、路線データファイルにおいて、56番～61番の項目は商業地区の路線についてのみ、また62番～65番の項目は工業地区の路線についてのみ作成されるデータとなっている。

① 路線データファイル（乙市の場合）

N0	データ項目・内容	バイト数	備 考
1	種別処理区分コード	1	主要な街路、その他の街路の区分
2	路線番号	7	キー項目
3	用途地区コード	2	
4	状況類似地域コード	4	所属する地域の標準宅地番号でも可
5	地形図番号	2	
6	地形図上の位置(東西)	4	
7	地形図上の位置(南北)	4	
8	道路幅員	4	10cm単位
9	歩道の有無コード	1	
10	舗装の有無コード	1	
11	道路種別コード	1	
12	道路の連続性コード	1	
13	道路の系統コード	1	状況類似地域ごとのデータ
14	最寄駅コード	2	
15	最寄駅への距離	5	

N0	データ項目・内容	バイト数	備 考
16	中心地への距離	5	
17	最寄り大型店舗コード	2	
18	最寄り大型店舗への距離	5	
19	小学校区コード	2	
20	小学校への距離	5	
21	市役所本庁への距離	5	
22	最寄りバス停コード	3	
23	最寄りバス停への距離	5	
24	区画整理地区コード	2	区画整理事業地区内のみデータを作成
25	団地開発地区コード	2	団地開発地区内のみデータを作成
26	公共下水道の有無コード	1	
27	都市ガスの有無コード	1	
28	用途地域コード	2	
29	建ぺい率	3	
30	指定容積率	3	
31	基準容積率	3	道路幅員、指定容積率から計算
32	構造地域性コード	1	
33	F河川への距離コード	1	
34	清掃センターへの距離コード	1	
35	污水处理場への距離コード	1	
36	終末処理場への距離コード	1	
37	斎場への距離コード	1	
38	LPGタンクへの距離コード	1	
39	少年刑務所への距離コード	1	
40	屠畜場への距離コード	1	
41	変電所への距離コード	1	

N0	データ項目・内容	カラム数	備 考
42	J R線への距離コード	1	
43	私鉄T線への距離コード	1	
44	私鉄S線への距離コード	1	
45	高速道路への距離コード	1	
46	国道A号線への距離コード	1	
47	国道B号線への距離コード	1	
48	浸水実績の有無コード	1	
49	市役所出張所への距離	5	
50	総合病院への距離	5	
51	公園への距離	5	
52	最寄の第1種大型店舗コード	2	
53	上記店舗への距離	5	
54	最寄の第2種大型店舗コード	2	
55	上記店舗への距離	5	
56	商業地の地域的特性コード	1	商業地区の路線のみデータを作成
57	再開発地区の内外コード	1	同上
58	一方通行規制の有無コード	1	同上
59	アーケードの有無コード	1	同上
60	商業密度コード	1	同上
61	商業集積形態コード	1	同上
62	工業地の地域的特性コード	1	工業地区内の路線のみデータを作成
63	インターチェンジへの距離コード	1	同上
64	最寄り幹線道路コード	1	同上
65	幹線道路への距離コード	1	同上
66	住宅地図上の位置	5	
計		150	最低限必要となるカラム数の合計。

② 標準宅地データファイル（乙市の場合）

NO	データ項目・内容	バイト数	備 考
1	標準宅地番号	4	キー項目
2	主要路線番号	7	
3	平成3年度基準時価	8	
4	平成3年度単価	8	
5	平成6年度基準時価	8	平成5年1月1日時点の単価
6	平成6年度単価	8	平成6年度基準時価×0.7
7	所在地番	4 0	
8	住居表示	4 0	
9	所有者名	4 0	
10	占有者名	4 0	
11	間口の長さ	6	単位；m
12	奥行き長さ	6	単位；m
13	規模（地積）	1 2	小数点以下2桁、単位；㎡

③ 比準表データファイル（乙市の場合）；比準項目ごとに作成する。

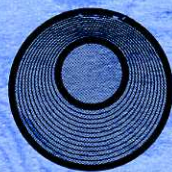
NO	データ項目・内容	備 考
1	比準表要因番号	キー項目
2	価格形成要因名	
3	データ項目番号	路線データファイル中の該当する項目番号
4	比準する路線データタイプ	連続量（駅距離等）、ランク値（歩道の有無等）
5	カテゴリーの数	比準表のカテゴリー区分の数
6	カテゴリー区分の範囲指定	各カテゴリーの最小・最大値を指定する
7	格差率	比準表の格差率を入力する

4 まとめ

以上のように、今年度は具体的な事例に即して土地評価事務のシステム化について調査研究を実施したところであるが、土地価格形成要因は地域により千差万別であり、システム化を検討するにあたっては、各市町村において路線データシートの作成等の際しそれぞれの団体にもっともふさわしい要因を抽出することが必要になるが、本調査研究結果がその場合の一つの参考になるものと考えられる。

平成6年度の評価替えから宅地については地価公示価格の7割で評価の均衡化・適正化が図られること、平成9年度の評価替えから全路線価等の公開が予定されていること等を考慮すると、宅地の評価事務についてシステム化を推進することによりその簡素合理化を進めることが喫緊の課題となっている。その際、土地価格形成要因の分析等に通暁している専門家である不動産鑑定士に専門的立場から意見を求め、その意見を十分勘案しながら推進することが望まれる。

各市町村においては、本調査研究書も十分参考にいただき、各団体の実情に応じたシステム化のあり方について積極的に検討が行われることを期待したい。



(財)資産評価システム研究センター