

この事業は、一般財団法人全国市町村振興協会の助成を受けて、実施したものです。

土地に関する調査研究

－有料道路用地の評価に関する調査研究－

平成 28 年 3 月

一般財団法人資産評価システム研究センター

は し が き

固定資産税は、市町村財政における基幹税目として重要な役割を果たしてきておりますが、課税情報の公開の促進等を背景に、固定資産税制度や資産評価に対する納税者の関心はますます高まっております。

当評価センターは、昭和53年5月設立以来、調査研究事業と研修事業を中心に事業を進め、地方公共団体に固定資産税に関し必要な情報を提供すべく努力を重ねて参りました。

調査研究事業では、その時々固定資産税を巡る諸課題をテーマに、学識経験者、地方団体の関係者等をもって構成する研究委員会を設け調査研究を行っておりますが、本年度は5つの調査研究委員会において、固定資産税制度、固定資産評価制度に関して、専門的な調査研究を行ってまいりました。

このうち、土地に関する調査研究委員会においては、有料道路用地の評価について調査研究を行いました。

ここに、その調査研究結果がまとまりましたので、研究報告書として公表する運びとなりました。この機会に熱心にご研究、ご審議いただいた委員の皆様や関係の方々に対し、心から感謝申し上げます。

当評価センターは、今後とも、所期の目的にそって、事業内容の充実を図るとともに、地方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、地方団体をはじめ関係団体の皆様のなご指導、ご支援をお願い申し上げます。

平成28年3月

一般財団法人資産評価システム研究センター
理 事 長 渡 邊 文 雄

平成 27 年度 土地に関する調査研究委員会委員名簿

委 員 長	井出 多加子	成蹊大学経済学部教授
委 員	木村 收	大阪市立大学都市研究プラザ特別研究員
	西嶋 淳	大阪商業大学経済学部長・大学院地域政策学研究科教授
	前川 俊一	明海大学不動産学部教授
	泉 達夫	元社団法人日本不動産鑑定協会理事、新中央鑑定代表
	石井 優	一般財団法人日本不動産研究所公共部長
	浅尾 輝樹	一般財団法人日本不動産研究所公共部技術活用推進室 参事兼室長
	岡島 茂	東京都主税局資産税部資産評価専門課長
	島内 明男	大阪市財政局税務部固定資産税担当課長
	朝田 徳夫	神戸市行財政局主税部固定資産税課長

(順不同、敬称略)

(平成 28 年 3 月現在)

土地に関する調査研究委員会

【審 議 経 過】

○第１回〔平成２７年７月８日（水）〕

- （議題）（１）平成27年度調査研究項目について
- （２）平成27年度調査研究委員会の具体的進め方
- （３）地方公共団体における道路の評価について

○第２回〔平成２７年８月３１日（月）〕

- （議題） 有料道路用地の評価について

○第３回〔平成２７年１１月９日（月）〕

- （議題）（１）有料道路用地の評価について
- （２）立体的に利用されている有料道路について

○第４回〔平成２８年２月２２日（月）〕

- （議題） 報告書（案）について

目 次

I	調査研究の目的	1
II	有料道路用地の概要	1
	1. 道路の課税の取扱い（現行制度の概要）	1
	2. 道路の種類別の状況	1
III	有料道路用地の評価上の検討項目	4
	1. 有料道路用地の評価方法について	4
	2. 有料道路用地の区分について	4
	3. 立体的に利用されている有料道路等について	4
IV	有料道路用地の評価方法の検討	5
	1. 地目の認定	5
	2. 評価の単位	6
	3. その他の雑種地の評価	7
	4. 有料道路用地と鉄軌道用地の対比	11
	5. 有料道路用地の評価方法の検討	15
V	有料道路用地の区分	20
	1. 有料道路用地の評価の単位	20
	2. 有料道路用地として評価される土地の区分	20
VI	立体的に利用されている有料道路用地等	24
	1. 立体的に利用されている実例等	24
	2. 補正率の査定例	27
	3. 立体的な利用方法の有料道路等のまとめ	29
VII	まとめ	30
	1. 有料道路用地の評価方法について	30
	2. 有料道路用地の区分について	30
	3. 立体的に利用されている有料道路等について	30

【付属資料】

1. 東名高速道路と東海道新幹線について
2. 一般自動車道供用中の路線について
3. 立体的に利用されている有料道路用地等の実例
4. 損失補償基準細則別記2「土地利用制限率算定要領」

I 調査研究の目的

株式会社や道路公社が保有する有料道路に係る土地については、雑種地等として附近の土地の価格に比準して評価するのが一般的であるが、現行の固定資産評価基準（以下「評価基準」いう。）では雑種地のうち、鉄軌道用地とゴルフ場用地について具体的な評価方法が示されているものの、道路用地を含むその他の雑種地についての詳細は規定されていない。

また、都市部においては道路の高架化や地中化などによりその上下を立体的に利用する事例も増えてきており、従来の考え方では対応が難しい面も考えられる。

こうした道路を巡る状況変化を踏まえ、これらの有料道路等が所在する市町村においてどのような評価実態にあるのか、現状を調査・把握・分析するとともに、道路及び道路に付随する管理施設等の適切な評価方法について検討を行う。

II 有料道路用地の概要

本調査研究対象の有料道路を含む各種道路用地に関する地方税法の非課税規定等を整理すると次のとおりとなる。

1. 道路の課税の取扱い（現行制度の概要）

道路のうち、国又は地方公共団体所有のものは地方税法第 348 条第 1 項により、私有公物である公道は同条第 2 項第 1 号により、公共の用に供する道路は同項第 5 号により、それぞれ非課税とされている。

また、道路公団民営化後の有料道路については、一定期間後無料開放されること、料金設定に利潤を含めない等、全体として道路事業からほとんど所得は上がらないと考えられること等の性格を有することにかんがみ、地方税法附則第 14 条第 1 項により非課税とされている。

2. 道路の種類別の状況

(1) 国道、都道府県道、市町村道等

国、地方公共団体等の公的主体が所有又は管理等をしている、一般交通の用に供する道路であって、法的には道路法上の道路とほぼ一致する。

これらは、地方税法第 348 条第 1 項または第 348 条第 2 項第 1 号、第 5 号により非課税となる。

地方税法第 348 条第 1 項

市町村は、国並びに都道府県、市町村、特別区、これらの組合、財産区及び合併特例区に対しては、固定資産税を課することができない。

地方税法第 348 条第 2 項第 1 号

国並びに都道府県、市町村、特別区、これらの組合及び財産区が公用又は公共の用に供する固定資産

地方税法第 348 条第 2 項第 5 号

公共の用に供する道路、運河用地及び水道用地

(2) 私道

国、あるいは地方公共団体が法律に基づき管理している道路以外の通行の用に供されている私有地をいう。具体的には、建築基準法の位置指定道路や、建築基準法第 42 条第 2 項の規定により、「建築基準法上の道路」とみなされる道路などが該当する。

これらは、地方税法第 348 条第 2 項第 5 号に該当する場合は非課税となり、該当しない場合は課税されることとなる。

(3) 道路法の道路ではない公道

道路法の道路ではないが、森林法による林道、鉱業法による鉱業用道路、土地改良法による農業用道路などが該当する。

これらは、地方税法第 348 条第 2 項第 5 号に該当する場合は非課税となり、該当しない場合は課税されることとなる。

(4) 有料道路

通行または利用に際し、その利用者から料金を徴収できる道路をいう。

その評価に関しては以下本調査研究で検討するものであるから、地方税法第 348 条第 1 項または地方税法附則第 14 条第 1 項に該当する場合は非課税となる。

地方税法附則第 14 条第 1 項

市町村は、平成十八年度から平成二十七年度までの各年度分の固定資産税又は都市計画税に限り、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社若しくは本州四国連絡高速道路株式会社が、高速道路株式会社法第五条第一項第一号、第二号若しくは第四号に規定する事業（本州四国連絡高速道路株式会社にあつては、同項第一号、第二号、第四号又は第五号ロに規定する事業）の用に供する固定資産で政令で定めるもの又は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が、独立行政法人日本高速道路保有・債

務返済機構法第十二条第一項第一号若しくは第九号に規定する業務の用に供する固定資産で政令で定めるものに対しては、第三百四十二条又は第七百二条第一項の規定にかかわらず、固定資産税又は都市計画税を課することができない。

<参考>

昭 26・7・13 地財委税第 1140 号

一般の有料道路においては、収益事業として料金を徴収しているものであり、その料金等の性格等からみて、社会通念上何等の制約を設けず不特定多数人の利用に供しているものとは考えられないので、これは公共の用に供する道路に該当しないものと解される。

Ⅲ．有料道路用地の評価上の検討項目

本調査において検討を行う、有料道路用地にかかる固定資産評価上の課題は次のとおりである。

1．有料道路用地の評価方法について

後述するとおり、有料道路用地は、その規模、形状等において鉄軌道用地と類似していると考えられるが、有料道路用地の評価方法も鉄軌道用地の評価方法を参考とし得るか、その評価方法について検討する。

→「Ⅳ．有料道路用地の評価方法の検討」

2．有料道路用地の区分について

特にサービスエリア（以下「SA」という。）やパーキングエリア（以下「PA」という。）において、駐車場部分や店舗の敷地等を本調査研究の有料道路用地に含まれる部分と含まれない部分に区分整理する。

→「Ⅴ．有料道路用地の区分」

3．立体的に利用されている有料道路等について

有料道路等の高架下を駐車場や店舗として使用している等、現実には有料道路等を立体的に使用している実例が認められる。このような有料道路等を立体的に使用している土地を如何に評価すべきか検討する。なお、立体的に利用されている有料道路用地は、「Ⅳ．有料道路用地の評価方法の検討」及び「Ⅴ．有料道路用地の区分」には含まれず、「Ⅵ．立体的に利用されている有料道路用地等」においてのみ検討する。

→「Ⅵ．立体的に利用されている有料道路用地等」

IV. 有料道路用地の評価方法の検討

1. 地目の認定

評価基準において地目認定は下記のとおり規定されている。

評価基準 第1章第1節一

一 土地の評価の基本

土地の評価は、次に掲げる土地の地目の別に、それぞれ、以下に定める評価の方法によつて行うものとする。この場合の地目の認定に当たっては、当該土地の現況及び利用目的に重点を置き、部分的に僅少の差異の存するときであつても、土地全体としての状況を観察して認定するものとする。

- (1) 田 (2) 畑 (3) 宅地 (4) 削除 (5) 鉱泉地
(6) 池沼 (7) 山林 (8) 牧場 (9) 原野 (10) 雑種地

地目は土地の利用面からの分類であり、土地は地目により価格事情を異にするので、その地目ごとに評価方法が定められている。

その中でも「雑種地」については、固定資産評価基準解説（以下「基準解説」という。）によれば「田、畑、宅地、鉱泉地、池沼、山林、牧場及び原野以外の土地をいうものであつて、これに包含される土地は、野球場、運動場、変電所敷地等のようにその現況が比較的宅地に類似しているものから、不毛地、砂地、土取場跡のように原野的なものにまで多岐にわたる。」とされている。このように雑種地は、その利用状況が多様であることから、評価基準においては、雑種地の分類によって評価方法が異なっている。基準解説によれば、雑種地は次のように分類されており、地目の認定及び雑種地の分類如何で当該土地の評価方法が決定されることとなる。

① 「ゴルフ場等用地」

ゴルフ場、遊園地、運動場、野球場、競馬場及びその他これらに類似する施設の用に供する土地

② 「鉄軌道用地」

鉄道又は軌道による運送の用に供する土地

③ 「その他の雑種地」

鉄塔敷地、水路敷地及び稲干場、塚地、柴草地、不毛地、砂地、荒ぶ地、土取場跡等①②以外の土地

有料道路用地は、規模は大きい細長い土地であり、面的に規模の大きなゴルフ場等用地とは、その形状において大きく異なり、ゴルフ場等に類似していると

は認められないことから①「ゴルフ場等用地」には該当しない。また、②「鉄軌道用地」は評価基準において「鉄道又は軌道による運送の用（以下単に「運送の用」という。）に供する土地」とされており、道路の敷地である有料道路用地は該当しない。したがって、有料道路用地は雑種地のうち、③「その他の雑種地」に該当することとなる。

2. 評価の単位

固定資産評価は原則として一筆をひとつの評価単位としているが、例えば宅地では複数筆で一画地とする例外が認められている。そこで、評価基準等に基づき代表的な地目の評価単位を次のとおり整理した。

【代表的地目の評価単位】

評価地目	評価単位	評価基準等
農地（田）	一枚の田	別表第1の1「一枚の田（耕作の単位となっている一枚の田をいう。以下同様とする）ごと」
農地（畑）	一枚の畑	別表第1の2「一枚の畑（耕作の単位となっている一枚の畑をいう。以下同様とする）ごと」
宅地	一体をなしている部分 （一画地）	別表第3「その形状、利用状況等からみて、これを一体をなしていると認められる部分に区分し、又はこれらを合わせる必要がある場合においては、その一体をなしている部分の宅地ごとに一画地とする」
山林	一筆	一体をなしている範囲を特定することが困難であることから、評価基準の原則どおり一筆ごとに評価する
ゴルフ場等用地	一団の土地	第1章第10節二「ゴルフ場、遊園地、運動場、野球場、競馬場及びその他これらに類似する施設（以下「ゴルフ場等」という。）の用に供する一団の土地」
鉄軌道用地	区分された土地	第1章第10節三「鉄軌道用地をその沿接する土地の地目、価額の相違等に基づいて区分し、その区分した鉄軌道用地に沿接する土地の価額、その区分した鉄軌道用地の地積等を総合的に考慮して求める」 鉄軌道用地の評価については、沿接する土地に応じて個々に比準割合を求めることは現実的では

		ないため、宅地も含めて、沿接する多様な土地の状況を総合的に勘案して、沿接する土地の価額の3分の1に相当する価額が適正な時価とされている。
その他の雑種地	—	その他の雑種地には様々な土地が該当するため、画一的に評価単位を特定することはできない

固定資産評価における評価の単位は、前述のとおり一筆を原則としているが、評価の結果、大きな不均衡を生ずる場合には、筆にとられることなく、合理的であるとする範囲をもって評価の単位とすることも考えられる。

したがって、有料道路用地においても、筆にとられることなく、その特定した範囲をもってひとつの評価の単位とできると考えられる。

すなわち、駐車場等の通常の雑種地とは異なり、極めて細長く地積の大きな土地がひとつの評価の単位となる。

ただし、ある連続するひとつの有料道路用地が、市町村を跨いで存在する場合、固定資産税は市町村税であることから、市町村の評価する単位は、あくまで当該市町村に存する有料道路用地の範囲となる。したがって、極めて細長く地積の大きな土地のうち、当該市町村内に存する範囲を評価単位とすることが考えられる。

なお、ここでの評価単位は、有料道路用地としてのみ使用されている場合であり、後述する立体的に利用されている土地は除くものである。

3. その他の雑種地の評価

(1) 評価基準におけるその他の雑種地の評価

評価基準における、その他の雑種地の評価は下記のとおりとされている。

評価基準 第1章第10節

一 雑種地の評価

雑種地の評価は、二及び三に掲げる土地（ゴルフ場等の用に供する土地及び鉄軌道用地）を除き、雑種地の売買実例価額から評定する適正な時価によってその価額を求める方法(※1)によるものとする。

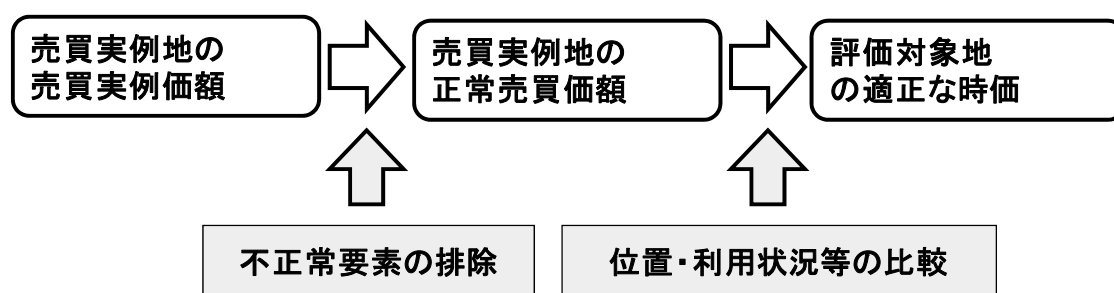
ただし、市町村内に売買実例価額がない場合においては、土地の位置、利用状況等を考慮し、附近の土地の価額に比準してその価額を求める方法(※2)によるものとする。

(※1)売買実例地比準方式

(※2)近傍地比準方式

① 売買実例地比準方式

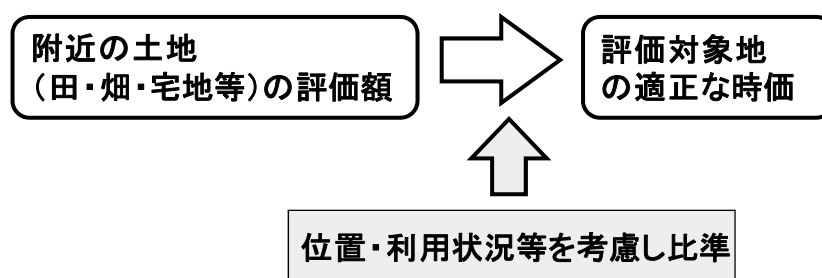
その他の雑種地の評価の原則とされる売買実例地比準方式とは、売買実例地と対象地の比較を行い適正な時価を求める方法である。



有料道路用地においても、類似の売買実例価額を収集し得る場合は、その売買実例価額を基礎として評価することとなるが、一般的な宅地等と比較して有料道路用地が売買されることは、極めて少ないと考えられる。

② 近傍地比準方式

その他の雑種地の評価における近傍地比準方式とは、附近の土地の価額に比準して適正な時価を求める方法である。



前述のとおり、有料道路用地は、類似の売買実例が極めて少ないと考えられることから、実務上近傍地比準方式が適用されることが考えられる。したがって本調査では、以下、近傍地比準方式の適用について検討を進める。

(2) 有料道路以外の道路の評価

有料道路用地の評価に当たり、まずは有料道路以外で課税対象となる道路用地の評価の方法が参考となるか検討を行う。

課税対象となる道路の評価に関しては、その他の雑種地の近傍地比準方式が採用され、附近が農地の場合は附近の農地から比準した価格、附近が宅地の場合は附近の宅地から比準した価格、附近が山林の場合は附近の山林から比準した価格で評価される。

私道は、家屋の敷地へ出入りするための道路として使用されるケースが多いと考えられ、平成 12 年度の土地に関する調査研究委員会の報告書において次のとおりアンケートが実施されている。

① 調査対象団体

i 都道府県庁所在市 ———— 47 団体

ii i 以外の市（人口 10 万人程度で、雑種地評価が先進的（独自に工夫しているところ）な市） ———— 47 団体

iii 町村（人口 5 万人程度で、雑種地評価が先進的（独自に工夫しているところ）な町村） ———— 47 団体

— 中略 —

・私道の比準割合が 12.5% から 40% とばらつきがある。

平成 12 年度の土地に関する調査研究委員会のアンケート結果において、私道の附近の宅地に対する比準割合（12.5%～40%）が低いのは、通常の宅地に比べて利用が極めて限られる点にあると考えられる。

通常の宅地に比べて利用が極めて限られる点においては、有料道路用地も私道と同様であると考えられるが、有料道路用地と私道は以下の点において異なるものである。

項目	有料道路用地	私道
総延長距離	通常数 km～数 100km	通常数 m～数 10m
附近の土地	複数の地目の場合がある	特定の地目
構成する資産	土地と高架等の償却資産を含む	土地
収益性	あり	なし

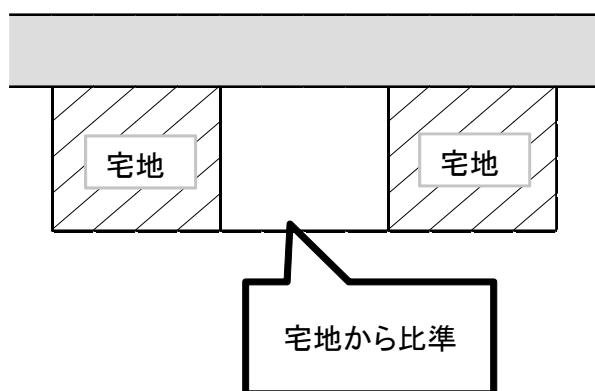
特に、有料道路用地は総延長距離が極めて長く、後述するとおり附近の土地（地目）が複数存在する場合があることから、私道の比準割合が附近の宅地から 12.5%～40% とされていることは参考とならない。

(3) 近傍地比準方式の「附近の土地」について

近傍地比準方式は、附近の土地の価額に比準を行う方式であるが、通常の雑種地と有料道路用地は以下の点において異なる。

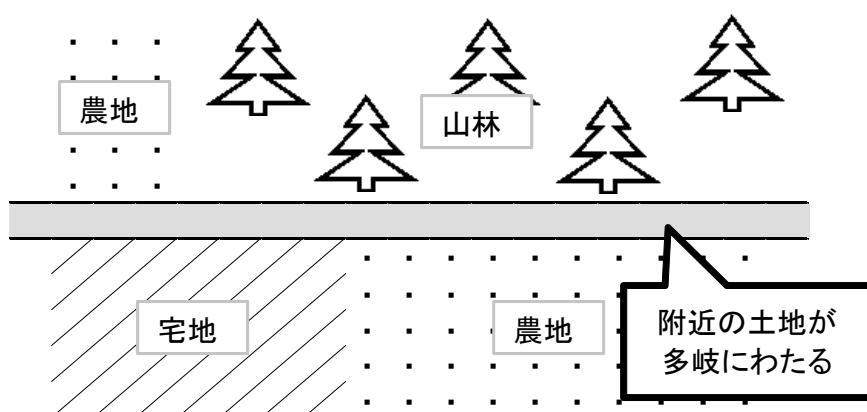
① 通常の雑種地

駐車場等の通常の雑種地の場合、附近の土地はある特定の土地となると考えられることから、特定の地目から比準されることとなる。



② 有料道路用地

有料道路用地の場合、附近の土地が複数存在する場合が考えられることから、複数の地目の土地が存在する可能性がある。ただし、有料道路用地においても、山林の中のみを通っている場合のように、附近の土地の地目が特定される場合もある。



4. 有料道路用地と鉄軌道用地の対比

有料道路用地は、前述のとおり附近の土地（地目）が複数存在する場合が考えられる。

評価基準には、附近の土地（地目）が複数存在する土地の評価方法の例として、鉄軌道用地の評価方法がある。

そこで、有料道路用地と鉄軌道用地は、その規模や形状において類似していると考えられることから、有料道路用地の評価において、鉄軌道用地の評価方法が参考となるか、以下検討を行う。

(1) 評価基準の考え方

まずは、鉄軌道用地の評価について、評価基準の考え方を整理する。

鉄軌道用地において沿接する土地の価額の3分の1と評価基準が規定している点については、附近の土地を重視したものであると考えられる。

すなわち、鉄軌道用地は後述するとおり、駅と駅をつないでおり、駅舎附近には通常宅地が存在すると考えられることから、鉄軌道用地の3分の1の比準割合は、駅周辺及び駅間における宅地の要素を重視した比準割合と考えることができる。

鉄軌道用地と、通常の宅地の価格を形成する要因の差異について整理すると、次のとおりである。

【増価要因】

特になし

【減価要因】

- a 形状（極端に細長い）
- b 規模（非常に大きい）
- c 立体利用の制約（鉄道事業上の制約）
- d 実質的な用途の不変性

当該鉄軌道用地における3分の1の比準割合については、平成11年度の土地に関する調査研究委員会報告書においても次のとおり記載されている。

イ．評価割合については、評価の面からみれば確かに周辺地域の状況により評価割合は異なると考えられるが、鉄軌道敷きという極めて特殊な利用であることから売買事例は皆無に等しく、また、鑑定評価先例も少ないため周辺の地域の状況に応じた評価割合を実証的に求めることはできなかった。また、評価の運用上の面からみても多様な周辺地域の状況から適正な評価割合を判断し、適用することは困難であり、これらの状況を考えた場合実行可能な評価方法として、一律の評価割合を適用する現行評価基準の方法は、鉄軌道用地という特異性を考慮した場合には適当な方法である。また、現行評価割合の3分の1についても、带状で細長く、また、延長距離の長い鉄軌道用地を一律の評価割合により評価を行うという観点からみた場合に、数少ない鑑定評価先例ではあるが、これらからみても各地域の平均的な評価割合としては概ね妥当なものであると判断した。

(2) 有料道路用地と鉄軌道用地の各項目の対比

有料道路用地と鉄軌道用地の相違点及びその有無を見出すために、概ね並行して設置されている東名高速道路と東海道新幹線を各対比項目毎に比較したところ、次のとおり整理することができた。

対比項目	有料道路用地	鉄軌道用地
地目	雑種地	雑種地
形状	極端に細長い 例えば、東名高速道路のうち東京インターチェンジから小牧インターチェンジは 346.8km となる	極端に細長い 例えば、東海道新幹線のうち東京駅から新大阪駅は 515.4km となる
規模	非常に大きい 例えば、道路構造令を考慮して幅員 24m とすると、東名高速道路のうち、上記の区間は単純計算で $346.8\text{km} \times 24\text{m} \div 8,300\text{km}^2$ となる	非常に大きい 例えば、構造物及び緩衝帯の幅を考慮して幅を 22m とすると、東海道新幹線のうち、上記の区間は単純計算で $515.4\text{km} \times 22\text{m} \div 11,300\text{km}^2$ となる
評価単位	一筆ごとではなく、細長く規模の大きな土地がひとつの評価単位となる	一筆ごとではなく、細長く規模の大きな土地がひとつの評価単位となる
用途の制約	実質的な用途の不変性があると考えられる	実質的な用途の不変性があると考えられる

附近の土地	複数の地目や価額の相違する土地が附近の土地として存在する (特定の地目の場合もある)	複数の地目や価額の相違する土地が附近の土地として存在する (ただし、鉄軌道用地は附近ではなく「沿接する土地」の地目や価額の相違等を考慮する)
評価方法	近傍地比準方式	鉄軌道用地の評価方法 (沿接する土地の地目、価額の相違等に基づき区分し、その区分した鉄軌道用地に沿接する土地の価額、その区分した鉄軌道用地の地積等を総合的に考慮する方法)
比準割合	鉄軌道用地の考え方を参考とできるか検討が必要である	沿接する土地の加重平均価額の3分の1
位置	都市部から山間部まで様々な位置に存在するが、傾向としては都市圏を除いて、市町村の中心部以外を通っている	都市部から山間部まで様々な位置に存在するが、傾向としては駅舎は地域の中心部に存在していることが多く、地域の中心と中心を連絡している

以上より、有料道路用地と鉄軌道用地は、その形状や規模等は類似しているが、概して両者の存在する位置に相違がみられる。

(3) 具体的事例の比較

具体的に見ていくと、付属資料1のとおり、附近の土地を山林と山林以外に分けて計測を行った結果、東名高速道路は約44%が山林であり、東海道新幹線は約22%が山林となり、有料道路用地である東名高速道路のほうが、鉄軌道用地である東海道新幹線より附近に存在する山林の割合が高いことが判明した。

これは、駅舎が比較的市町村の中心部に存在することや、駅を中心に市街地が発展している傾向などから、鉄軌道用地のほうが附近に存在する宅地の割合が高いことが影響していると考えられる。

(4) 一般自動車道供用中の路線の位置の把握

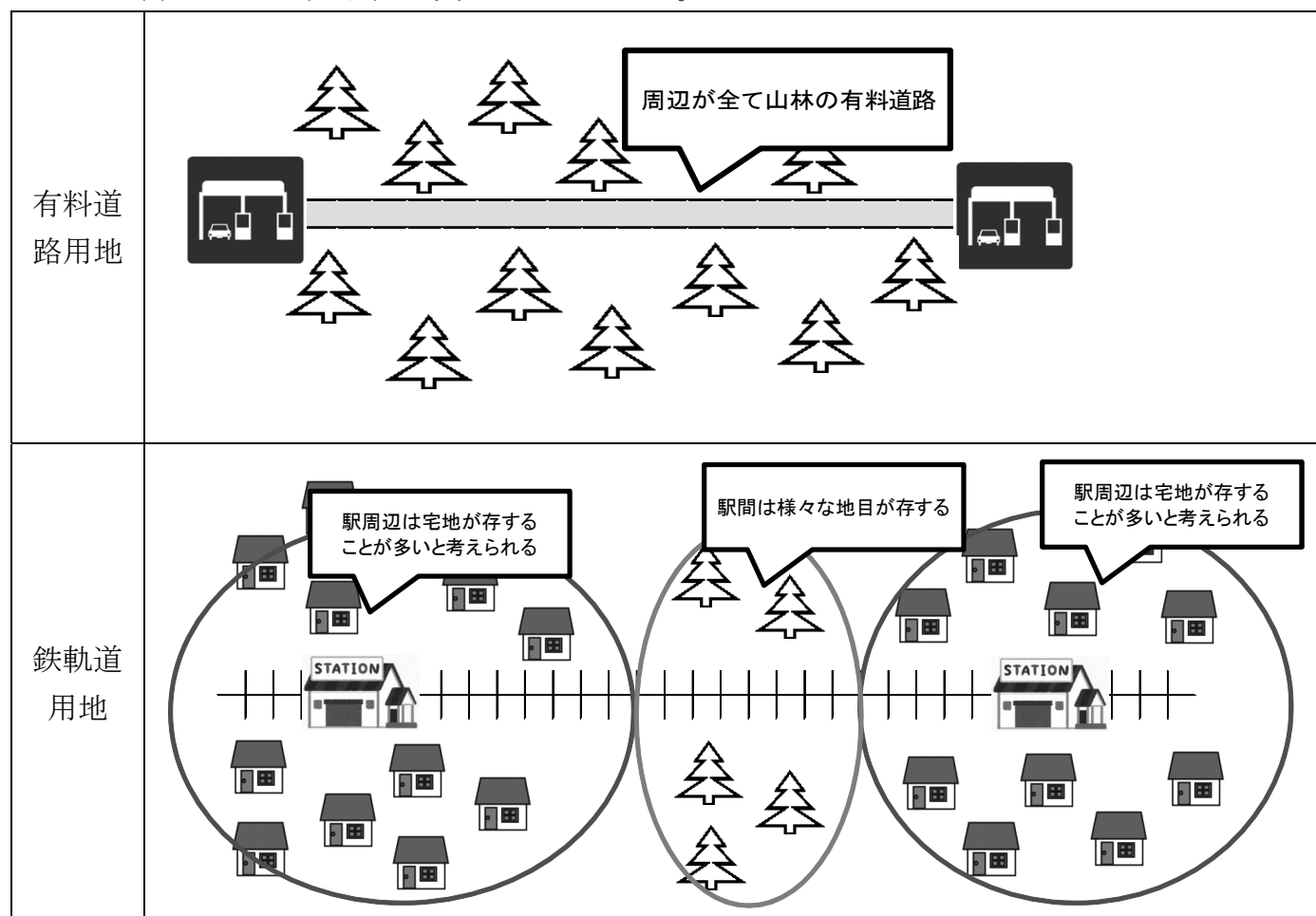
付属資料2のとおり、国土交通省のホームページから参照した一般自動車道供用中の路線の位置、及び周辺地目を航空写真から観察したところ、一般自動車道供用中の路線には、鉄軌道用地と異なり附近に宅地の全く存在しないものも存在した。

なお、付属資料2のうち、路線番号10番の東京高速道路及び12番の伊豆箱根鉄道（駒ヶ岳線）は無料であることが判明したので、地図等は割愛した。

(5) 有料道路用地と鉄軌道用地の位置の違い

有料道路用地と鉄軌道用地は、その通る位置が異なることから、有料道路用地のほうが附近に山林が存する割合が高いことが判明した。

これをイメージで表すと以下のとおりであり、通る位置が異なることにより、比準元の土地（地目）が異なることとなる。



(6) 評価基準の考え方

評価基準では、鉄軌道用地は沿接する土地の価額等を総合的に考慮して評価するのに対して、有料道路用地を含むその他の雑種地は、附近の土地の価額から比準して評価することとなる。これらは、いずれの評価方法においても近くの土地から評価するという基本的な考え方は共通している。

ただし、両者は前述のとおり附近の土地が異なることが多いものと考えられ、次のとおり画一的に捉えることができるか否かの点において異なるものである。

➤ 有料道路用地における附近の土地

山林の中のみを通るケースが多いが、複数の地目にわたるケースもあり、また極めて少ないが、東京のビル群を通るようなものもあり、鉄軌道用地と異なり、有料道路用地ごとに附近の土地が異なる。そのため、附近の土地の地目によって想定される比準割合が異なることから、附近の土地の地目の割合が有料道路によって大きく異なる有料道路用地の場合、その比準割合を一律に定めることはできない。

➤ 鉄軌道用地における附近の土地

駅から駅へ連絡しており、駅舎附近には通常宅地が存在する点において、鉄軌道用地は共通している。

このことから、評価基準における評価方法に画一化することができる。

5. 有料道路用地の評価方法の検討

(1) 鉄軌道用地との相違のまとめ

有料道路用地と鉄軌道用地は前述のとおり、その附近の土地が大きく異なるものであり、有料道路用地を画一的に捉えることができないが、鉄軌道用地は駅舎周辺は宅地が存在する点において概ね共通していると考えられることもあり、評価基準における評価方法によることができる。

これに対して、附近の土地の地目によって想定される比準割合が異なることから、附近の土地の地目の割合が有料道路によって大きく異なる有料道路用地の場合、その比準割合を一律に定めることができない。以上より、様々な有料道路用地について有料道路用地ごとに比準割合を検討する必要がある。

(2) 土工施設の固定資産評価における取扱い

特に、山林のように傾斜している土地を平坦にして有料道路を造る場合、切土及び盛土等により平坦な地表を作る工事が行われることとなる。

当該切土、盛土等の土工施設は、固定資産評価においては次のとおり償却資産で評価及び課税されることから、土地の評価においては考慮しないこととされている。また、道路公団民営化時の資産評価や、国税庁の評価においても償却資産に分類されている点も参考となる。

➤ 平成 25 年度償却資産評価実務ハンドブックより

「民間企業の経営する自動車道については、道路の舗装部分のみならず、原野、山林等を切り開いて構築した、切土、盛土、路床、路盤、土留等の土工施設も、構築物として償却資産に該当する。」とされており、土地には含めず償却資産に該当する旨記載されている。

- 「道路資産評価・会計基準検討会において検討された道路資産等の評価方針及び高速道路事業の会計基準等の骨子」より

「高速道路等と鉄道の土工の双方について、設計、施工監督、管理のそれぞれに関する考え方（指標等）を比較した結果、高速道路等と鉄道の土工は同等であると評価できることから、土工の耐用年数については鉄道業用の「線路切取」「線路築堤」の耐用年数 70 年を採用することとします。」と記載されており、道路公団民営化の際においては、土工施設は償却資産に含めて評価された。

- 国税庁の評価における構築物

「2-3-10 別表第一の「構築物」に掲げる「舗装道路」とは、道路の舗装部分をいうのであるが、法人が舗装のための路盤部分を含めて償却している場合には、これを認める。」とされており、国税庁が行う評価においても償却資産に含まれる旨記載されている。

(3) 附近に存在する土地が山林のみの有料道路用地

有料道路用地は付属資料 2 のとおり、附近に山林のみ存在するケースが数多く存在する。

この場合、附近の土地は山林となることから、附近の山林との位置・利用状況等を考慮し、附近の山林の価額に比準して有料道路用地を評価することとなる。

この場合に、(2) のとおり山林を切り開いた切土、盛土等の土工施設は償却資産に該当することとなることに留意が必要である。

(4) 宅地を中心に複数の地目が附近に存在する有料道路用地

宅地を中心に複数の地目が附近に存在する有料道路用地の場合、宅地の要素を重視して評価を行うものと考えられる。

有料道路用地が帯状で細く、延長距離の長いことなどを考慮して、鉄軌道用地の評価方法や比準割合を参考とすることも考えられる。

有料道路用地と、通常の宅地の価格を形成する要因の差異について整理すると次のとおりである。

【増価要因】

特になし

【減価要因】

- a 形状（極端に細長い）
- b 規模（非常に大きい）
- c 利用の制限

「利用の制限」について

➤ 鉄軌道用地との対比

有料道路用地と鉄軌道用地は、法的拘束力の面において以下のとおり異なるが、実質的に他の用途へ変更できない点においては、有料道路用地と鉄軌道用地とは異なるものではない。

有料道路用地	鉄軌道用地
道路運送法 第 70 条の 3 自動車道事業者は、その事業の全部又は一部を休止し、又は廃止しようとするときは、 <u>国土交通大臣の許可を受けなければならない</u> 。 2 国土交通大臣は、当該休止又は廃止によつて公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認める場合を除くほか、前項の許可をしなければならない。 3 第三十八条第四項の規定は、自動車道事業者が事業の全部又は一部を休止し、又は廃止しようとする場合について準用する。	鉄道事業法 第 28 条の 2 鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするとき（当該廃止が貨物運送に係るものである場合を除く。）は、 <u>廃止の日の一年前までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない</u> 。 2 国土交通大臣は、鉄道事業者が前項の届出に係る廃止を行つた場合における公衆の利便の確保に関し、国土交通省令で定めるところにより、関係地方公共団体及び利害関係人の意見を聴取するものとする。

このことに関して、平成 11 年度の土地に関する調査研究委員会の報告書では次のとおり記載されている。

現行の固定資産評価基準では「鉄軌道の用に供する土地の評価は、当該鉄軌道用地に沿接する土地の価額の 3 分の 1 に相当する額によってその価額を求める方法によるものとする。」と定めているが、3 分の 1 となった経緯については前述のとおりである。また、3 分の 1 の理由については、(財) 資産評価システム研究センター発行の「固定資産評価のポイント」（平成 6 年 3 月発行）で下記のように説明している。

【固定資産評価のポイント】

「……鉄軌道用地は、沿接する土地の利用状況のいかんにかかわらず、市街地における部分も山林地帯における部分も、鉄軌道用地としての利用価値に差異はないので、価額の異なる付近の土地に比準して評価すること自体に必ずしも問題がないということではありませんが、基準となるべき適切な売

買実例がないとすれば、沿接する土地の価額に比準せざるを得なく、また、沿接する土地に応じて個々に比準割合を求めることは実際問題として容易でないこと、線路敷地等の場合、通常、帯状に細長く、その形状からして、せいぜい道路用地等として利用される程度であり、付近の整形の土地と比較してその利用価値は一般的に相当低いものと考えられ、固定資産評価基準において、近傍地との比準割合が2分の1から3分の1に改められた昭和48年当時の線路敷地の売買価額についても、付近の土地の売買実例価額の概ね3分の1程度であったこと等から、固定資産評価基準では、鉄軌道用地の利用状況及び沿接する土地の状況を総合的に勘案して、当該鉄軌道用地に沿接する土地の価額の3分の1に相当する価額をもって適正な時価であると判断しているところです。……」(P.45～46)

➤ 立体的な利用について

有料道路は道路法により保護されることとなり、土地所有者自らが有料道路を構築した場合、自己所有の構築物ではあるものの、道路法により保護されることとなる。

また、立体道路制度により道路と一体となる建物を建築する場合も、当該建物は公共性の高い建物であることから、当該建物を新築してその所有者になろうとする者と、通常予め建築や管理の内容について協定を締結する（道路法第47条の8）。

したがって、道路面を保護する利用方法に制約され、立体的な利用に関しても減価が生じていると捉えることができる。

道路法第47条の8

道路管理者は、道路の区域を立体的区域とした道路と当該道路の区域外に新築される建物とが一体的な構造となることについて、当該建物を新築してその所有者になろうとする者との協議が成立したときは、次に掲げる事項を定めた協定（以下この節において「協定」という。）を締結して、当該道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理を行うことができる。この場合において、道路の管理上必要があると認めるときは、協定に従って、当該建物の管理を行うことができる。

- 一 協定の目的となる建物（以下「道路一体建物」という。）
- 二 道路一体建物の新築及びこれに要する費用の負担
- 三 次に掲げる事項及びこれらに要する費用の負担
- イ 道路一体建物に関する道路の管理上必要な行為の制限

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">ロ 道路の管理上必要な道路一体建物への立入りハ 道路に関する工事又は道路一体建物に関する工事が行われる場合の調整ニ 道路又は道路一体建物に損害が生じた場合の措置四 協定の有効期間五 協定に違反した場合の措置六 協定の掲示方法七 その他道路一体建物の管理に関し必要な事項 |
|--|

(5) 有料道路用地の評価方法のまとめ

以上、複数の観点から有料道路用地と鉄軌道用地とを対比してきた。

鉄軌道用地は、駅舎周辺は宅地が存する点において共通していると考えられるため、評価基準における評価方法に画一化することができ、一律に沿接する土地の価額の3分の1の比準割合を適用している。

一方、有料道路用地は山林のみを通るケースが多いものの、都心のビル群のみを通るケースもあり、有料道路ごとにその態様は大きく異なる。したがって、附近の土地が有料道路用地によっては大きく異なることから、一律の比準割合を適用することは適切ではないと考えられる。

以上より、有料道路用地は、その他の雑種地の原則に基づき有料道路用地と附近の土地との位置、利用状況等を考慮し、附近の土地の価額に比準して評価額を求めることが適切であると考えられる。

評価に当たっては、鉄軌道用地をはじめ、市町村内の他の地目における評価上勘案している比準割合との均衡にも留意する必要がある。また、道路は細長い形状が特徴の土地であることから、複数の市町村にまたがることも多いため、隣接する市町村との評価の均衡に留意する必要がある。

V. 有料道路用地の区分

1. 有料道路用地の評価の単位

前述のとおり、有料道路用地の評価の単位については、他の代表的な地目との均衡から、筆にとらわれることなく、有料道路を形成している範囲を評価の単位とすることが妥当であると考えられる。

これに関して、S AやP A、料金所に隣接する事務所敷地等も有料道路用地に含めて評価を行うべきか、検討を行う。

2. 有料道路用地として評価される土地の区分

具体的なS A・P A内の土地や料金所付近の事務所等が、有料道路用地に含めるか否か、下記のとおり整理した。整理に当たっては、道路法上道路に含まれなければ、自由な事業展開が可能であることから、道路法上道路に含まれるか否かにより区分した。

なお、当該考え方に基づく区分結果は、地方税法附則第14条第1項の、東日本高速道路株式会社等が所有する有料道路施設のうち、非課税となる資産にあたるかどうかの区分と一致する。

状況	考察	有料道路用地の区分
S A・P Aにおける駐車場	道路法第2条第2項に定める「道路の附属物」と認められることから道路に含まれる	有料道路用地に含まれる
料金所付近における事務所(※1)	道路法第2条第2項に定める「道路の附属物」と認められることから道路に含まれる	
S A・P Aにおけるトイレ(※2)	道路法第2条第2項に定める「道路の附属物」と解されていることから道路に含まれる	
S A・P Aにおける商業施設	道路法第48条の4第1項第2号より、道路と連結させる施設であることから、道路以外の施	有料道路用地に含まれない

	設である	
S A ・ P Aと一体となっているが、車両の出入りが一般道からの駐車場	道路の附属物ではなく、宅地の一部となる	
S A ・ P Aに併設されたガソリンスタンド	道路法第 4 8 条の 4 第 1 項第 2 号より、道路と連結させる施設であることから、道路以外の施設である	
S A ・ P A内の公園・自動販売機置き場（※3）	道路法第 2 条第 2 項における「道路の附属物」に該当しないことから、道路ではない	

※1 職員の人事や研修等の、専ら事務機能を有するような事務所など、直接有料道路の維持等のための施設ではない場合は、有料道路用地には含まれない。

※2 商業施設内に設置されたトイレなど、道路法上の道路以外の施設内の場合は、有料道路用地に含まれない。

※3 道路管理者が道路の附属物として管理する園地など、道路の附属物と認められる場合もあり、その場合は有料道路用地に含まれる。

地方税法附則第 14 条第 1 項

市町村は、平成十八年度から平成二十七年度までの各年度分の固定資産税又は都市計画税に限り、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社若しくは本州四国連絡高速道路株式会社が、高速道路株式会社法第五条第一項第一号、第二号若しくは第四号に規定する事業（本州四国連絡高速道路株式会社にあつては、同項第一号、第二号、第四号又は第五号ロに規定する事業）の用に供する固定資産で政令で定めるもの又は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第十二条第一項第一号若しくは第九号に規定する業務の用に供する固定資産で政令で定めるものに対しては、第三百四十二条又は第七百二条第一項の規定にかかわらず、固定資産税又は都市計画税を課することができない。

<参考>

道路法

第2条 この法律において「道路」とは、一般交通の用に供する道で次条各号に掲げるものをいい、トンネル、橋、渡船施設、道路用エレベーター等道路と一体となつてその効用を全うする施設又は工作物及び道路の附属物で当該道路に附属して設けられているものを含むものとする。

2 この法律において「道路の附属物」とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。

一 道路上のさく又は駒止

二 道路上の並木又は街灯で第十八条第一項に規定する道路管理者の設けるもの

三 道路標識、道路元標又は里程標

四 道路情報管理施設（道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、緊急連絡施設その他これらに類するものをいう。）

五 道路に接する道路の維持又は修繕に用いる機械、器具又は材料の常置場

六 自動車駐車場又は自転車駐車場で道路上に、又は道路に接して第十八条第一項に規定する道路管理者が設けるもの

七 共同溝の整備等に関する特別措置法（昭和三十八年法律第八十一号）第三条第一項の規定による共同溝整備道路又は電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成七年法律第三十九号）第四条第二項に規定する電線共同溝整備道路に第十八条第一項に規定する道路管理者の設ける共同溝又は電線共同溝

八 前各号に掲げるものを除くほか、政令で定めるもの

道路法第48条の4

次に掲げる施設以外の施設は、第四十八条の二第一項又は第二項の規定による指定を受けた道路又は道路の部分（以下「自動車専用道路」という。）と連結させてはならない。

一 道路等（軌道を除く。次条第一項及び第四十八条の十四第二項において同じ。）

二 当該自動車専用道路の通行者の利便に供するための休憩所、給油所その他の施設又は利用者のうち相当数の者が当該自動車専用道路を通行すると見込まれる商業施設、レクリエーション施設その他の施設

- 三 前号の施設と当該自動車専用道路とを連絡する通路その他の施設であつて、専ら同号の施設の利用者の通行の用に供することを目的として設けられるもの（第一号に掲げる施設を除く。）
- 四 前三号に掲げるもののほか、当該自動車専用道路の道路管理者である地方公共団体の条例（国道にあつては、政令）で定める施設

VI. 立体的に利用されている有料道路用地等

有料道路等には、その上下の空間を有効活用し、立体的に使用しているケースが認められる。このような有料道路等を立体的に使用している土地の評価について検討する。

以下に示す各ケースごとの考え方は、あくまで一般的な事例を想定し適当と思われる対応を記述したものであり、個別具体的な事例と必ずしも一致するものではない。

なお、各ケースの評価方法として「地上障害物補正」や「地下障害物補正」での対応が考えられると整理しているが、前述のとおり、土地所有者自らが設置した構築物であっても、当該構築物が有料道路の場合、道路法による制約が生じることとなる。したがって、自己所有の構築物ではあるものの、道路法により保護されることから、「地上障害物補正」や「地下障害物補正」を援用して、利用制約を考慮することが考えられる。

また、各ケースの実例に関しては、(4)地表面を通っているケースを除き、付属資料3「立体的に利用されている有料道路用地等の実例」に示している。

1. 立体的に利用されている実例等

(1) 店舗等の上部を通っているケース

有料道路等の高架下を、店舗や駐車場として使用している事例。

【イメージ図】



① 地目の認定

地表面が店舗や駐車場として使用されていることから、地表面の使用方法に基づき、地目を認定する。

② 評価の単位

地表面の土地の形状、利用状況等から評価単位の特定制（宅地でいう「画地の認定」）を行う。

③ 評価方法

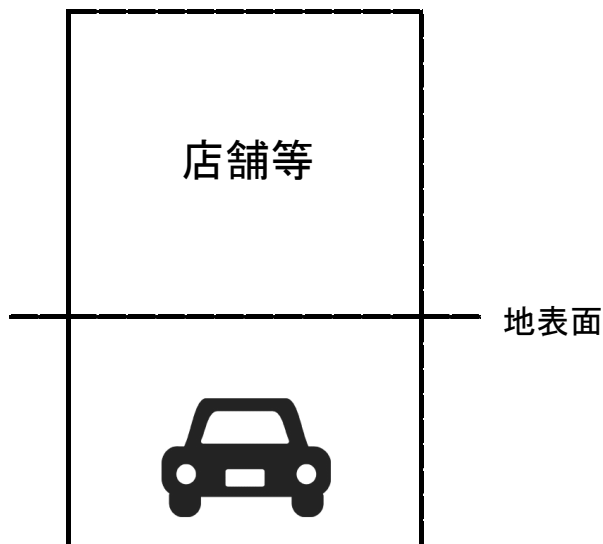
当該ケースの評価においては、所要の補正として「地上阻害物補正」の適用が考えられる。

この場合、周辺の標準的な階層の建物との比較により補正率を求める方法が考えられる。

(2) 地下を通っているケース

地表面は店舗や駐車場等として使用され、その地下を有料道路等として使用している事例。

【イメージ図】



① 地目の認定

地表面が店舗や駐車場として使用されていることから、地表面の使用方法に基づき、地目を認定する。

② 評価の単位

地表面の土地の形状、利用状況等から評価単位の特定制（宅地でいう「画地の認定」）を行う。

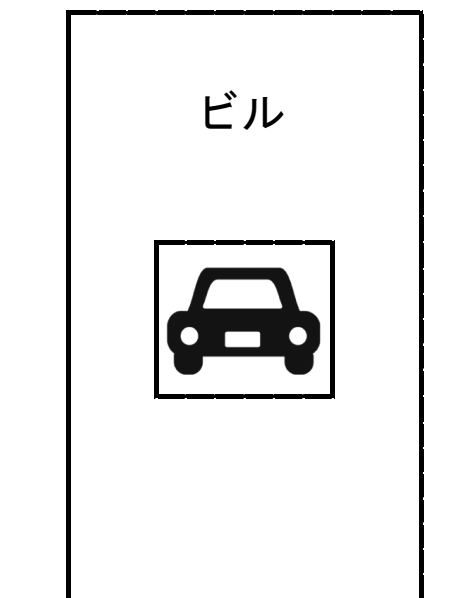
③ 評価方法

当該ケースの評価においては、所要の補正として「地下阻害物補正」の適用が考えられる。この場合、建築制限の程度に応じた補正を行うことが考えられる。

(3) 空中を通っているケース

地表面は比較的高層のビルとして使用され、当該ビルの一部を貫通する形で有料道路等が空中を通っている事例。

【イメージ図】



① 地目の認定

地表面がビルの敷地として使用されていることから、地表面の使用方法に基づき、地目を認定する。

② 評価の単位

地表面の土地の形状、利用状況等から評価単位の特定（宅地でいう「画地の認定」）を行う。

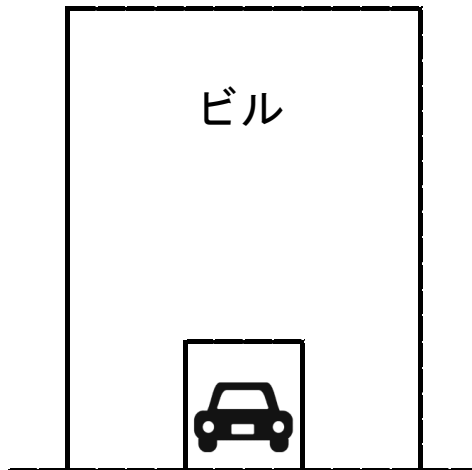
③ 評価方法

当該ケースの評価においては、所要の補正として「地上障害物補正」の適用が考えられるが、障害の程度を考慮して、補正の適否や補正率を検討することが考えられる。

(4) 地表面を通っているケース

立体的な利用として、建物の地表面の一部を有料道路等が貫通している事例。

【イメージ図】



当該ケースを地表面から地目を捉えた場合、道路部分は雑種地、ビルの敷地部分は宅地となると考えられる。

ただし、駅ビルの評価において複合利用鉄軌道用地が導入される以前の評価基準は以下のとおりであった。

2 停車場建物、転・遷車台、給炭水設備、給油設備、検車洗浄設備、乗降場又は積卸場の用に供する土地（百貨店、店舗その他専ら鉄道又は軌道による運送の用に供する建物以外の建物の用地として供用する土地を除く）

すなわち、駅舎を「専ら運送の用に供する建物」以外の建物として使用していた場合、鉄軌道用地から除き宅地として評価されていた。

上記との均衡から、「専ら有料道路の用に供されている場合」に該当しない場合は、次のとおりと考えられる。

- ① 地目の認定 全体を宅地として認定する。
- ② 評価の単位 道路部分も含めてひとつの評価単位とする。
- ③ 評価方法 阻害の程度に応じた補正を適用する。

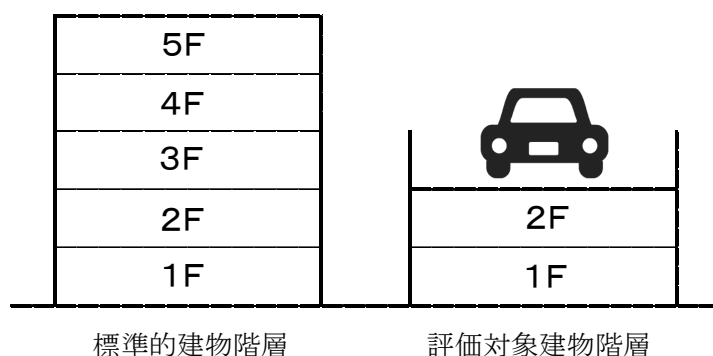
2. 補正率の査定例

前述のとおり、各種ケースに関しては所要の補正（地上障害物補正や地下障害物補正）の適用が考えられる。

補正率に関しては、各市町村の標準的な建物階層等を考慮して求める必要があることから、一律の補正率を示すことはできないが、地上障害物補正率の求め方のひとつの方法を示すと、次の方法が考えられる。

なお、これはあくまでモデルケースであり、実質賃料等の数値が異なれば、その査定結果は異なる点に留意が必要である。

【査定例】



有料道路等の地上障害物補正の査定は、周辺の標準的建物階層との比較により、立体利用の障害の程度から補正率を求める方法がある。

<想定する条件>

- ・地域の標準的建物階層 5階
- ・評価対象建物階層 2階（建物最上部を有料道路として使用）
- ・有効面積等 下表のとおり

a 階層	b 床面積 (㎡)	c 有効面積 (㎡)	d 実質賃料 (円/㎡) ※1	e 実質賃料 (c×d)	f 建物単価 (円/㎡) ※2	g 建物価格 (b×f) ※2	h 建物帰属 収益利回り	i 建物帰属賃 料(g×h)	j 建物帰属賃 料(月額) (i÷12)	k 土地帰属賃 料(e-j)	l 地価配分 比率
5	100	80	8,000	640,000	210,000	21,000,000	7%	1,470,000	122,500	517,500	0.1291
4	100	80	8,000	640,000	210,000	21,000,000	7%	1,470,000	122,500	517,500	0.1291
3	100	80	8,000	640,000	210,000	21,000,000	7%	1,470,000	122,500	517,500	0.1291
2	100	75	10,000	750,000	210,000	21,000,000	7%	1,470,000	122,500	627,500	0.1566
1	100	65	30,000	1,950,000	210,000	21,000,000	7%	1,470,000	122,500	1,827,500	0.4560
合計	500	380		4,620,000		105,000,000	7%	7,350,000	612,500	4,007,500	1.0000

※1 実質賃料 … 賃料の種類を問わず、賃貸人等に支払われる賃料の算定の期間に対応する適正なすべての経済的対価をいい、純賃料及び不動産の賃貸借等を継続するために通常必要とされる諸経費等から成り立つものである。

※2 建物単価及び建物価格 … 想定される建物を、評価する時点において再調達することを想定した場合において必要とされる適正な原価の総額である。

1階地価配分比率 2階地価配分比率

$$\text{補正率} = 0.4560 + 0.1566 = 0.6126 \div \text{補正率} 0.60$$

この方法によれば、標準的階層が5階の地域において、2階層までしか使用できない場合、地価配分比率から当該モデルケースでは60%の補正率と考えられる。

なお、当該表は高度利用が制限される際の減価率を査定する場合に、鑑定

評価機関等において一般的に用いられる査定表である。

仮に当該査定方法を採用する場合には、

- ・標準的階層
- ・有効面積
- ・実質賃料
- ・建物単価
- ・建物帰属収益利回り

の各数値が異なれば、その査定結果は異なる点に留意が必要である。

モデルケースでは考慮していないが、不動産鑑定評価では、区分地上権等を設定することによって生ずる立体利用阻害率を求める場合、補償実務において従来から適用されている公共用地の取得に伴う損失補償基準第25条及び同基準細則第12に基づき、別記2「土地利用制限率算定要領」（付属資料4）を参考に求める手法もある。

なお、この別記2「土地利用制限率算定要領」第2条においては、「土地の利用価値は、地上及び地下に立体的に分布しているものとし、次の各号に掲げる使用する土地の種別に応じ、当該各号に掲げる利用価値の合計とすることを基本とし・・・」としており、土地の価値が立体的利用価値の集積であるとした考え方を示している。また、現に高層化されていない地上空間及び地下にもこの利用価値が潜在配分されると考えられている。つまり、当該土地の最有効使用を前提とする建物（最有効建物）による「建物利用」のほか、より軽微かつ潜在的なものではあるが、上空及び地下についての利用（上空における通信用施設、広告用施設、煙突等の施設による利用及び地下における特殊物の埋設、窀井による地下水の利用等）も考え得ることから、これを「その他利用」とし、これらの利用価値の総和が更地価格になるとしている。したがって、公共用地の取得に伴う損失補償基準細則別記2による立体利用阻害率を査定においては、建物の利用階層だけでなく上空・地下での潜在的価値の考慮として行うことが可能である。

3. 立体的な利用方法の有料道路等のまとめ

前述のように、地下又は地上の空間を有効に活用した事例が存在する。

これらについては、現に「地上阻害物補正」や「地下阻害物補正」の所要の補正を適用して評価がなされている場合が多いものと考えられる。

したがって、立体的な有料道路等の評価においても同様の補正を適用することが適当と考えられる。

VII. まとめ

本年度の委員会における検討の結果、有料道路用地に関する調査研究について、以下のとおり取りまとめることができる。

1. 有料道路用地の評価方法について

有料道路用地は、雑種地のうちその他の雑種地と認められるが、その形状や規模等において鉄軌道用地と類似していると考えられることから、有料道路用地と鉄軌道用地の対比を行った。

具体的に東名高速道路と東海道新幹線、また民間所有の有料道路についてその位置等を把握したところ、鉄軌道用地の方が近くに宅地の存する割合が高いことが判明した。これは、鉄軌道用地は駅舎附近には宅地が存在すると考えられる一方、有料道路用地は必ずしも近くに宅地が存在することはないと考えられるためである。

したがって、鉄軌道用地は駅舎附近に宅地が存在するという点から評価基準に定める評価方法に画一化できる一方、有料道路用地は附近の土地が有料道路用地ごとに異なるため、画一的にとらえることができない。

このことから、有料道路用地はその他の雑種地の原則に基づき、有料道路用地と附近の土地との位置、利用状況等の差異を考慮し、附近の土地の価額に比準して評価額を求めることが適当と考えられる。

2. 有料道路用地の区分について

有料道路は、道路の敷地のみだけではなく、S AやP Aの店舗部分、料金所に隣接する事務所敷地等も道路の敷地と物理的に連続していることから、これらの敷地も本検討の有料道路用地に含めて評価を行うべきか、検討を行った。

これについては、道路法上道路に含まれるか否かによって区分を行うものとした。

3. 立体的に利用されている有料道路等について

立体的に利用されている有料道路等を、以下の4つのケースに分類し、それぞれの地目認定等を整理した。

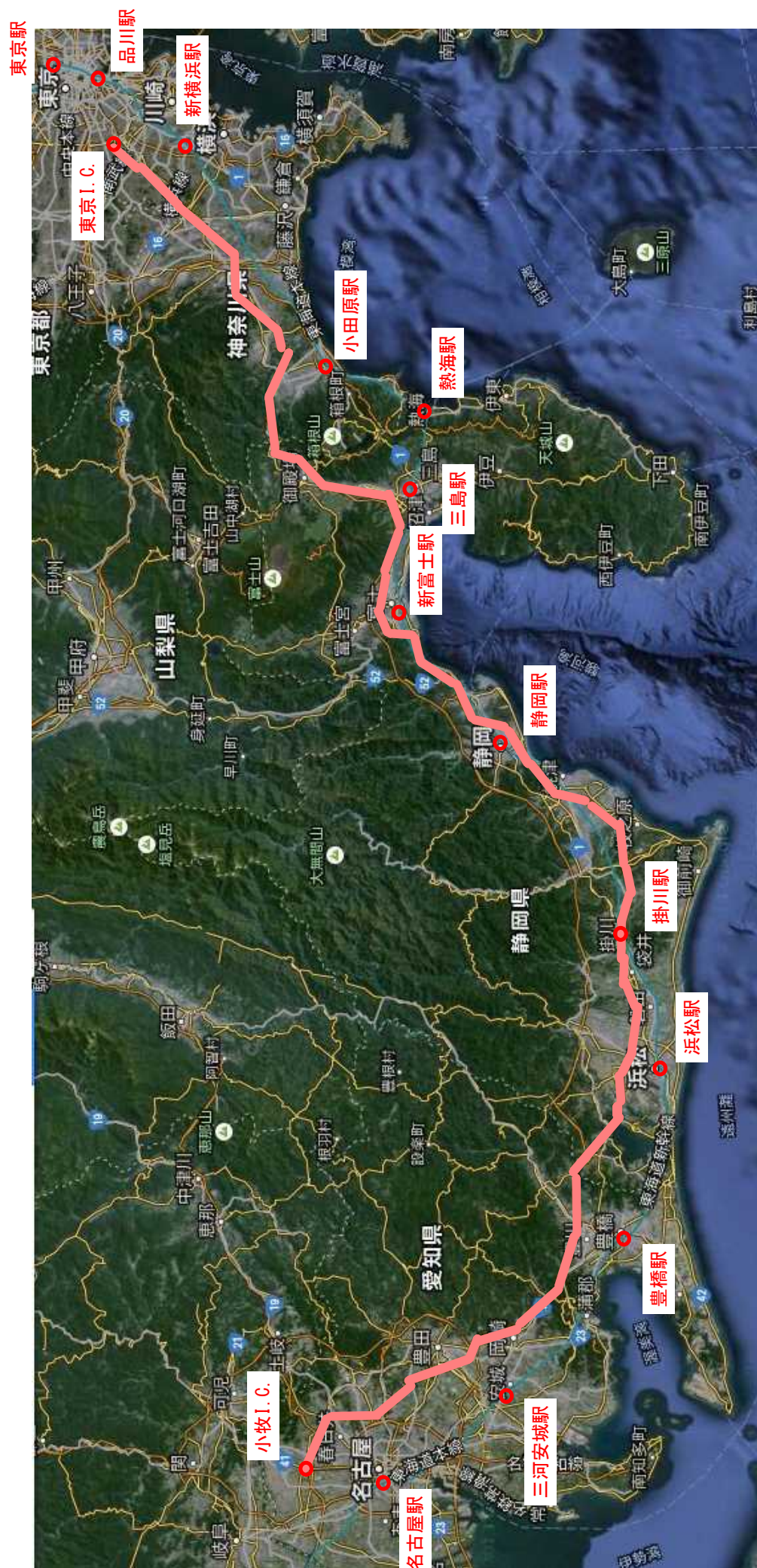
- ① 店舗等の上部を通っているケース
- ② 地下を通っているケース
- ③ 空中を通っているケース
- ④ 地表面を通っているケース

これら立体的に利用されている有料道路用地に関しては、既に地上障害物補正

等の所要の補正を有効に活用して評価されている。

ただし、これらの所要の補正の補正率は地域によって異なるので、地域ごとの標準的な建物等との比較により適切な補正率を求めることが必要である。

付 属 資 料



(航空写真はGoogleを活用)

東名高速道路と東海道新幹線（東京一名古屋間）を、概測により附近の土地を山林と山林以外に分けて計測を行った。（都市計画の区域区分が不明であり、一般農地なのか市街化区域農地なのかの判断ができなかったため、山林のみ抽出した）山林部分の概測の割合を示すと、以下のとおりであった。

- ・東名高速道路：約44%が山林
- ・東海道新幹線：約22%が山林

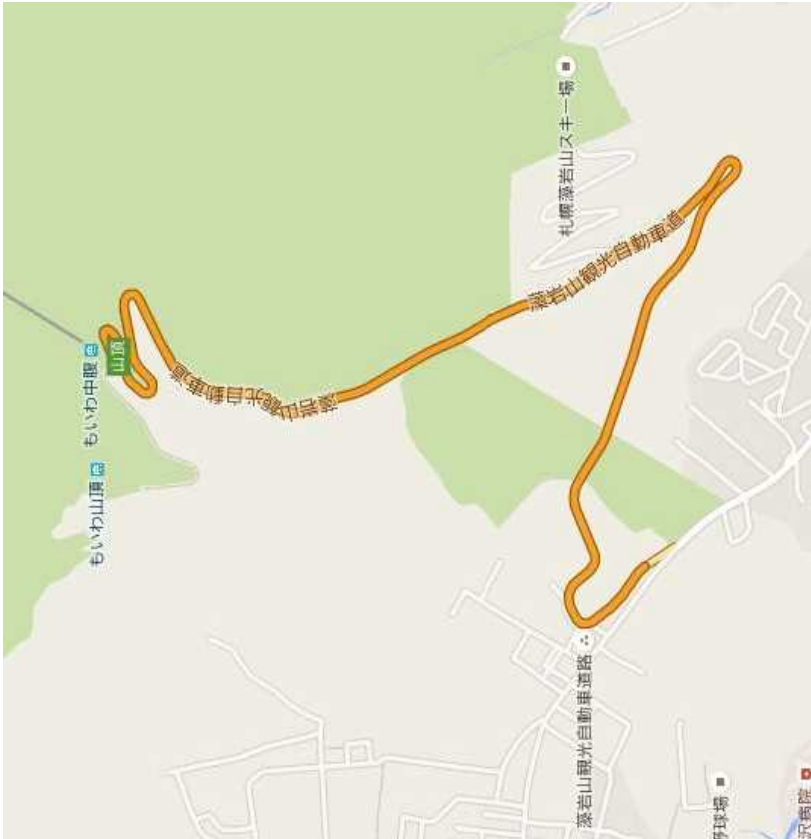
概ね並走していると見られる両者であっても、駅舎が比較的市町村の中心部に存することや、駅を中心に市街地が発展している傾向などから、鉄軌道のほうが宅地の中を走行している割合が高い傾向にある。

一般自動車道供用中の路線

平成26年11月1日現在

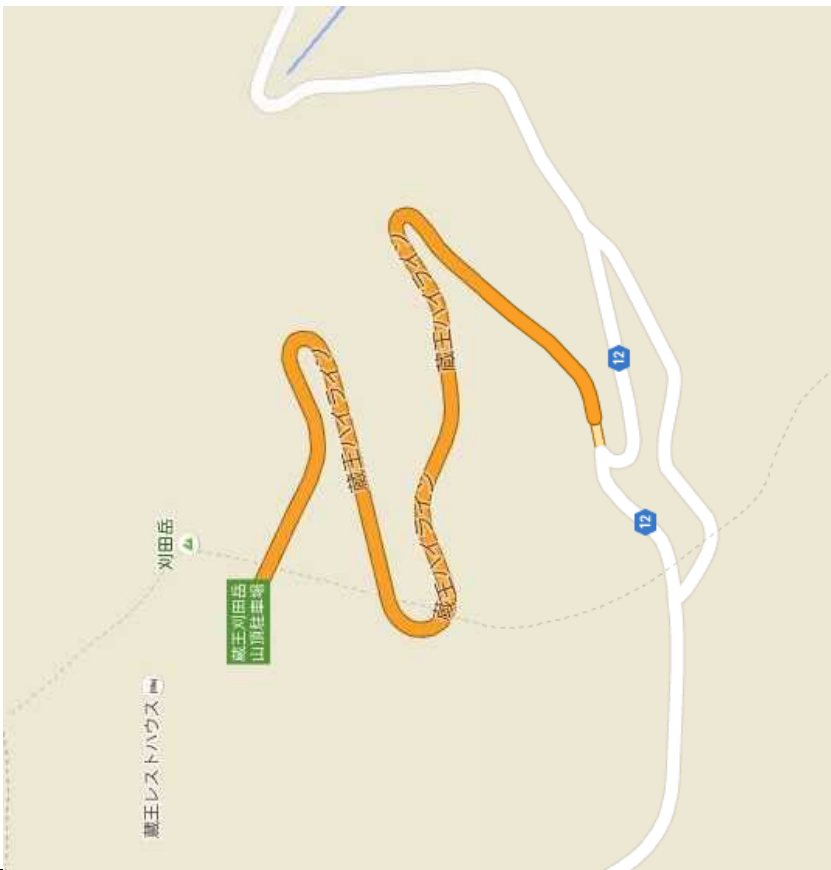
路線 番号	都道府 県 名	事 業 者 名	路線名又は区間	延長
1	北海道	(株)札幌振興公社	藻岩山観光自動車道	3.5
2	青森	(株)岩木スカイライン	津軽岩木スカイライン	9.8
3	宮城	宮城交通(株)	蔵王ハイライン	2.5
4	山形	形庄内交通(株)	羽黒山自動車道	2.0
5	“	“	湯殿山自動車道	2.6
6	長野	白糸ハイランドウェイ(株)	白糸ハイランドウェイ	10.0
7	長野・群馬	(株)プリンスホテル	鬼押ハイウェイ	15.7
8	群馬	“	万座ハイウェイ	19.8
9	千葉	千葉県道路公社	九十九里有料道路	17.2
10	東京	東京高速道路(株)	蓬萊橋～新京橋	2.0
11	神奈川	伊豆箱根鉄道(株)	湯河原ハークウェイ	5.7
12	“	“	駒ヶ岳線	4.8
13	“	芦ノ湖スカイライン(株)	芦ノ湖スカイライン	10.9
14	“	箱根ターンパイク(株)	MAZDAターハンパイク箱根	15.8
15	“	神奈川県道路公社	逗葉新道	2.1
16	静岡	(株)グランビスタホテル&リゾート	熱海ビーチライン	6.1
17	“	富士急行(株)	南富士エバーグリーンライン	8.5
18	“	静岡県道路公社	箱根スカイライン	5.0
19	“	“	伊豆スカイライン	40.6

路線 番号	都道府 県 名	事 業 者 名	路線名又は区間	延長
20	愛知	愛知県道路公社	三ヶ根山スカイライン	5.1
21	三重	三重県観光開発(株)	伊勢志摩スカイライン	16.3
22	福岡	福岡県道路公社	三方五湖レインボウライン	11.2
23	岐阜・滋賀	日本自動車道(株)	伊吹山ドライブウェイ	17.0
24	滋賀	奥比叡参詣自動車道(株)	奥比叡ドライブウェイ	11.8
25	滋賀・京都	比叡山自動車道(株)	比叡山ドライブウェイ	8.1
26	京都	西山ドライブウェイ(株)	嵐山高雄ハークウェイ	10.7
27	大阪・奈良	近畿日本鉄道(株)	信貴生駒スカイライン	20.9
28	奈良	新若草山自動車道(株)	新若草山線	3.7
29	“	“	高円山線	5.3
30	兵庫	芦有ドライブウェイ(株)	芦有ドライブウェイ	10.7
31	香川	屋島ドライブウェイ(株)	屋島ドライブウェイ	3.7
32	徳島	津嶺峯観光(株)	津嶺峯スカイライン	3.5
33	大分	久住高原ロードパーク(株)	久住高原ロードパーク	8.8
		28事業者	33路線	321.4

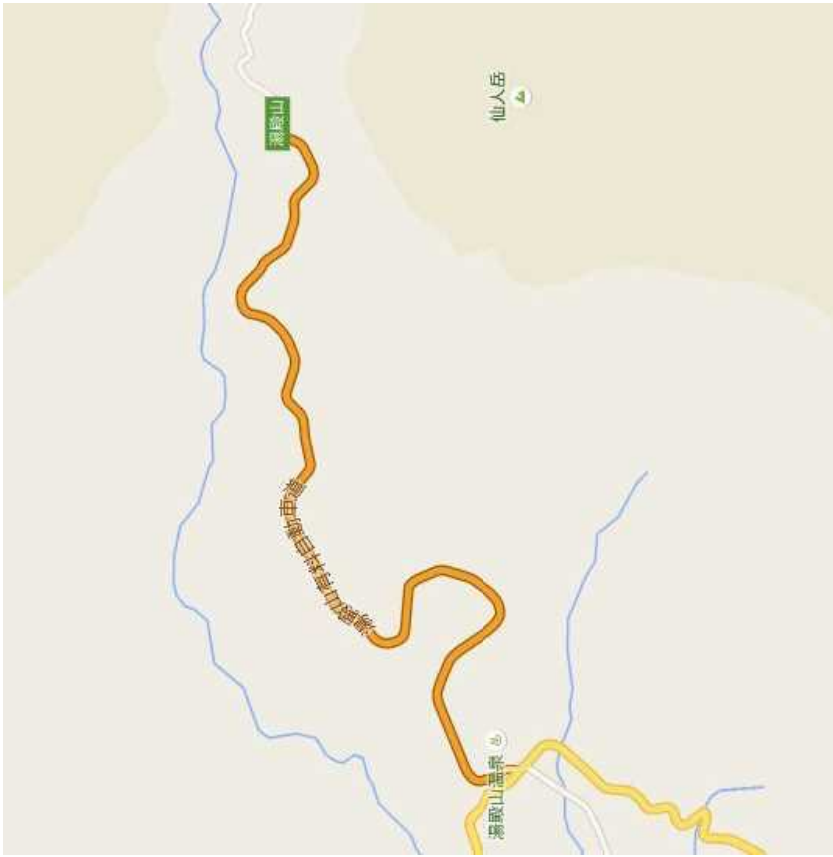
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
1	北海道	(株)札幌振興公社	藻岩山観光自動車道	3.5
地図				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

全ページの地図、航空写真はGoogleを活用

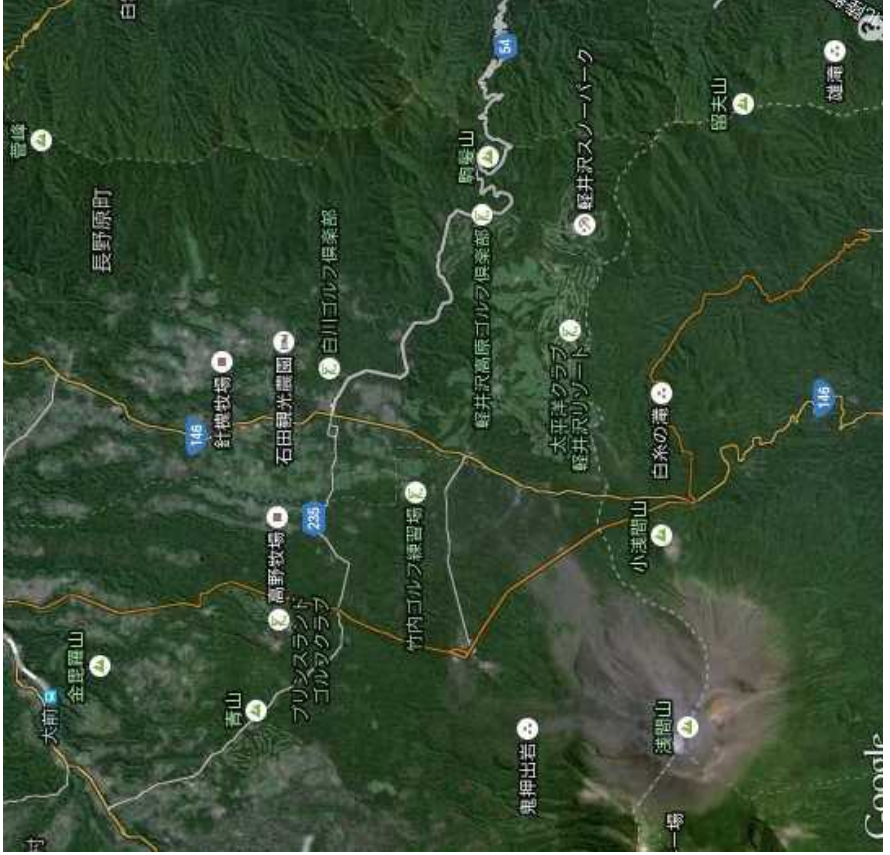
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
2	青森	(株)岩木スカイライン	津軽岩木スカイライン	9.8
地図				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

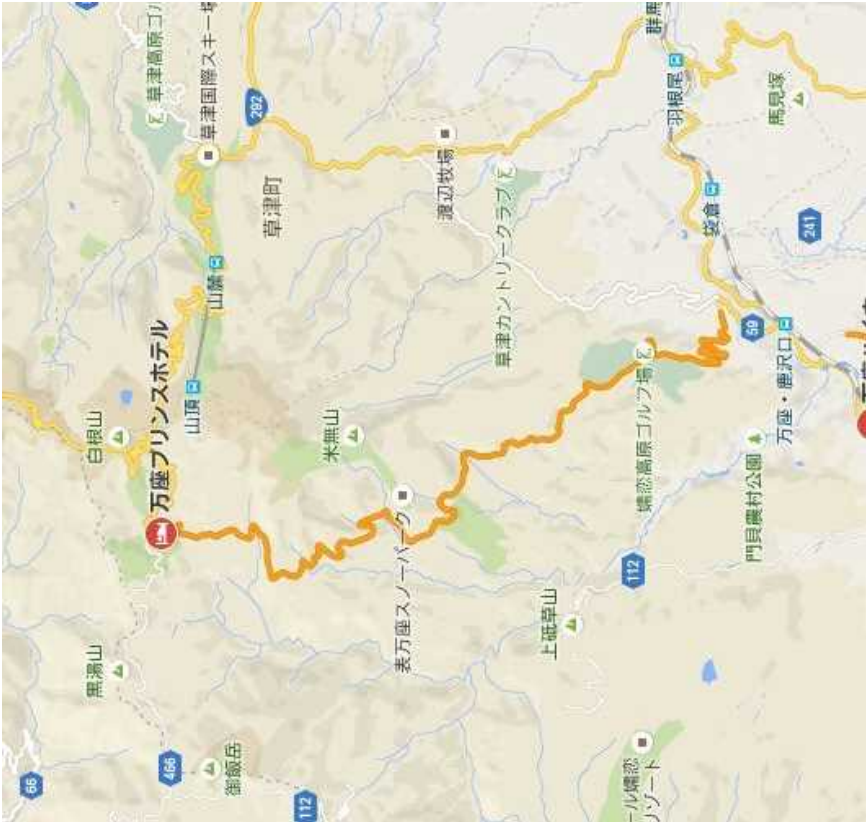
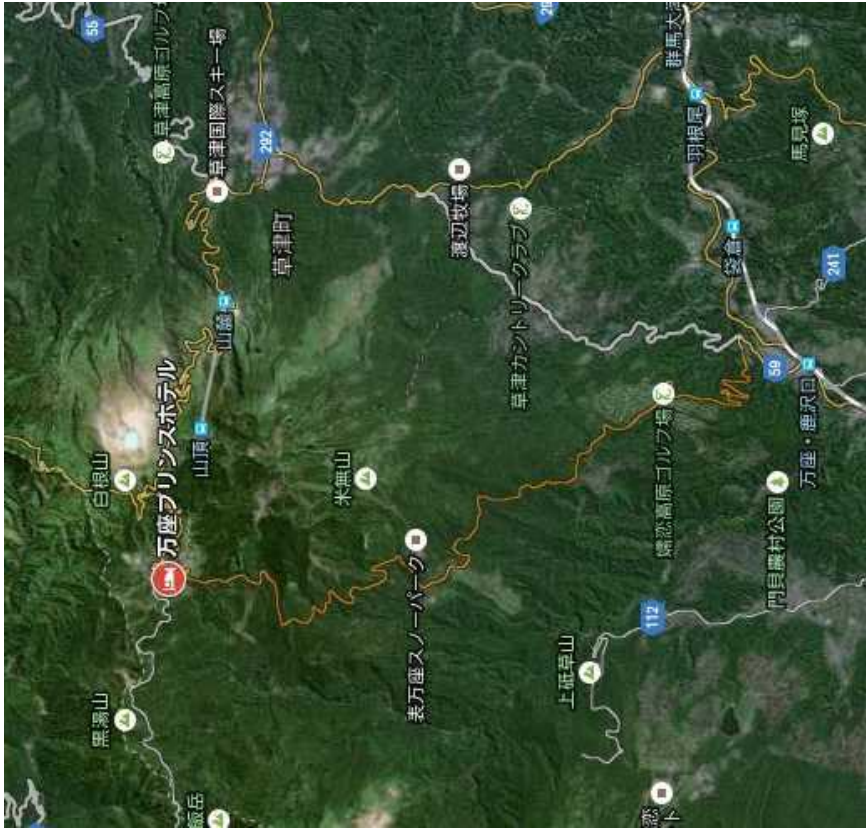
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)		
3	宮城	宮城交通(株)	蔵王ハイライン	2.5		
地図						
						
周辺地目等						
大半が山林と見られる						

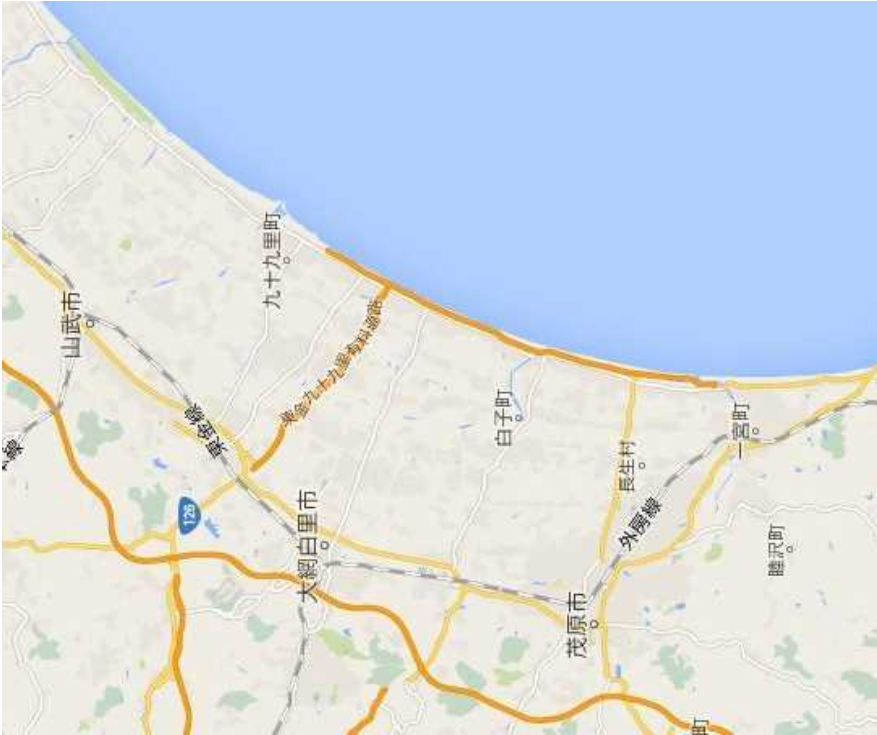
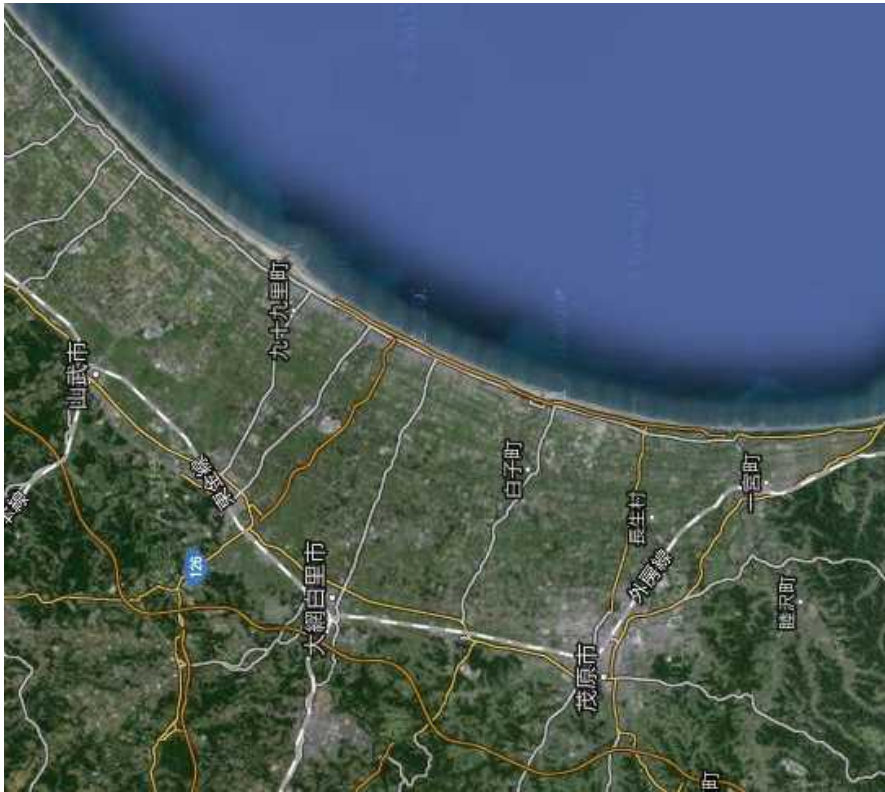
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
4	山形	庄内交通(株)	羽黒山自動車道	2.0
地図				
周辺地目等				
大半が山林と見られる				

路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
5	山形	庄内交通(株)	湯殿山自動車道	2.6
地図				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
6	長野	白糸ハイランドウェイ(株)	白糸ハイランドウェイ	10.0
地図				
航空写真				
周辺地図等				
大半が山林と見られる				

路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
7	長野・群馬	(株)プリンスホテル	鬼押ハイウェイ	15.7
地図				
				
周辺地目等				
大半が山林と見られる				

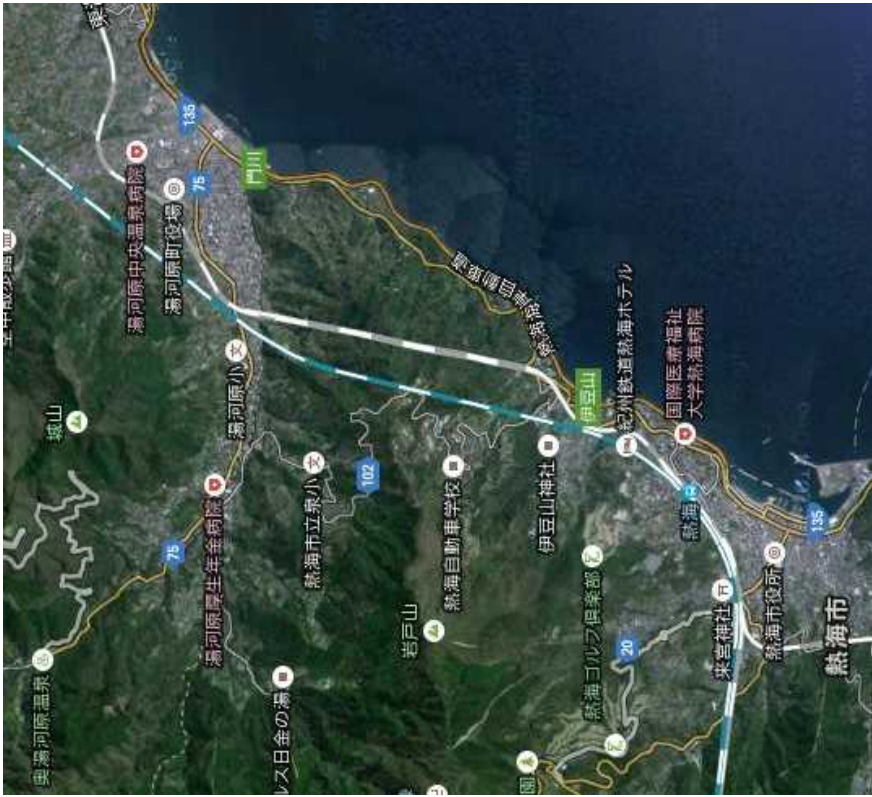
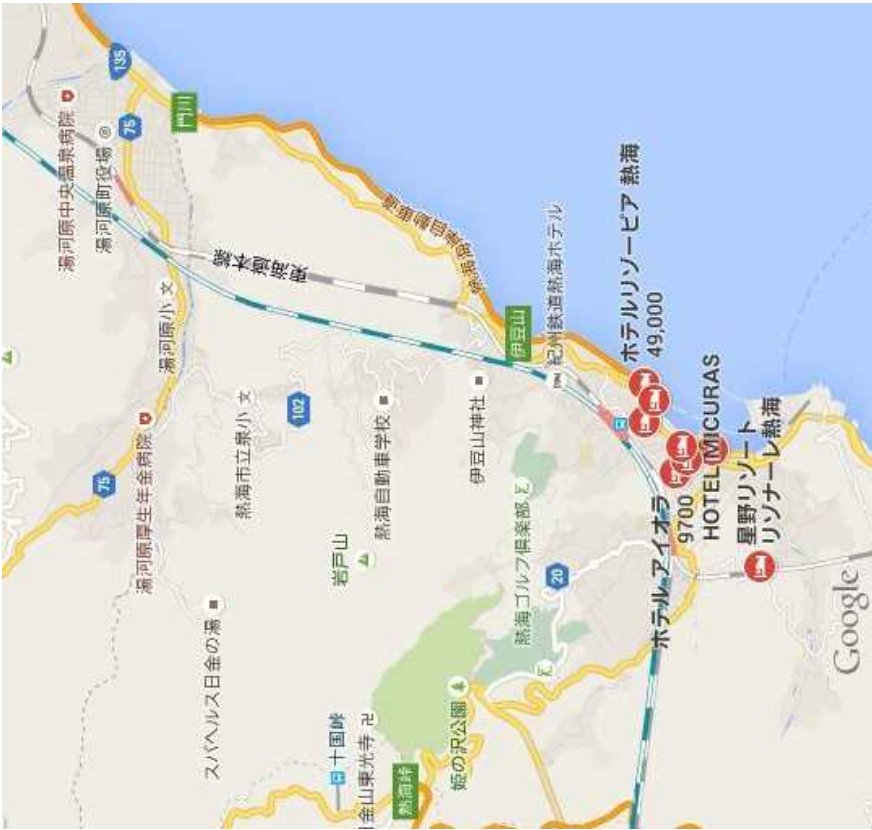
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
8	群馬	(株)プリンスホテル	万座ハイウェイ	19.8
地図				
				
周辺地目等		大半が山林と見られる		

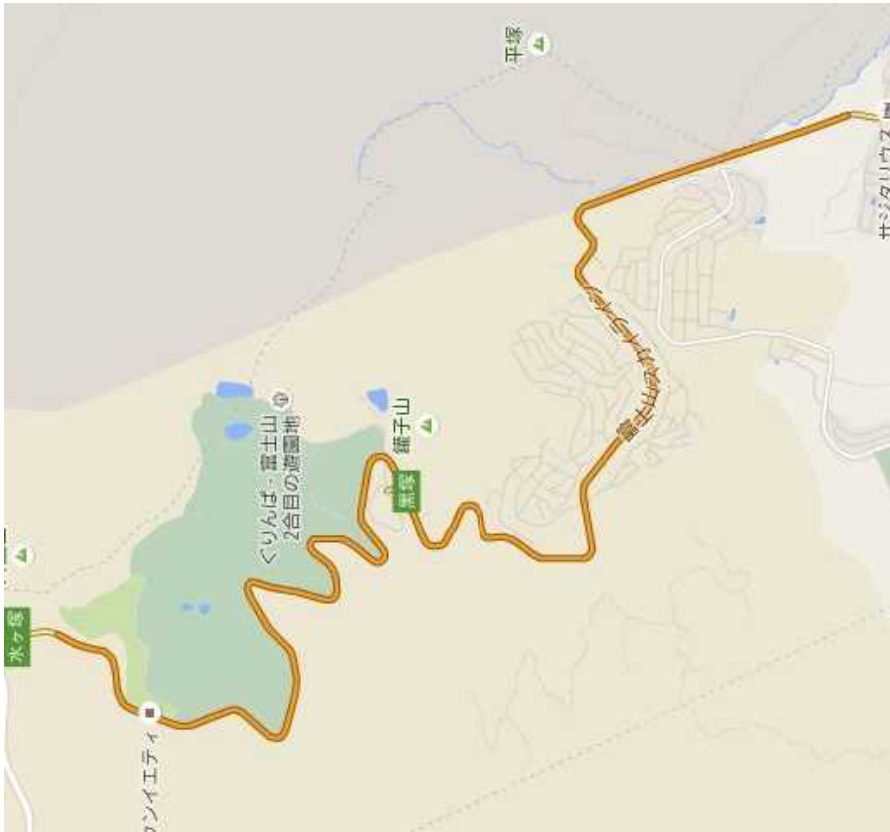
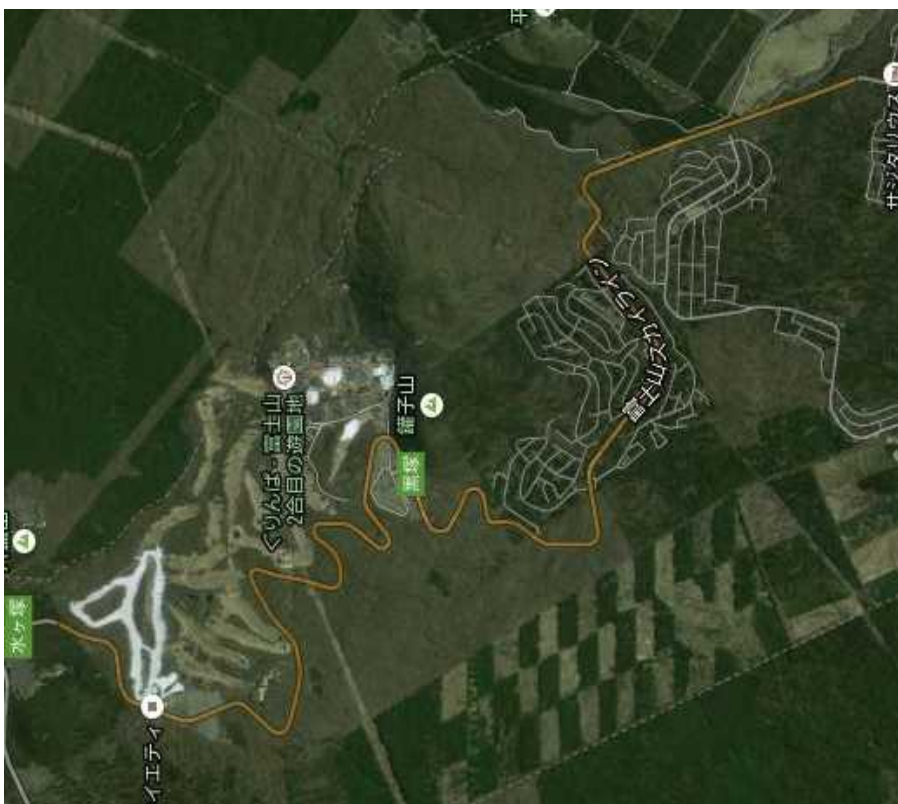
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
9	千葉	千葉県道路公社	九十九里有料道路	17.2
地図				
				
周辺地目等 宅地と農地が周辺に存すると見られる				

路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
11	神奈川県 神奈川	伊豆箱根鉄道(株)	湯河原パークウェイ	5.7
地図				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

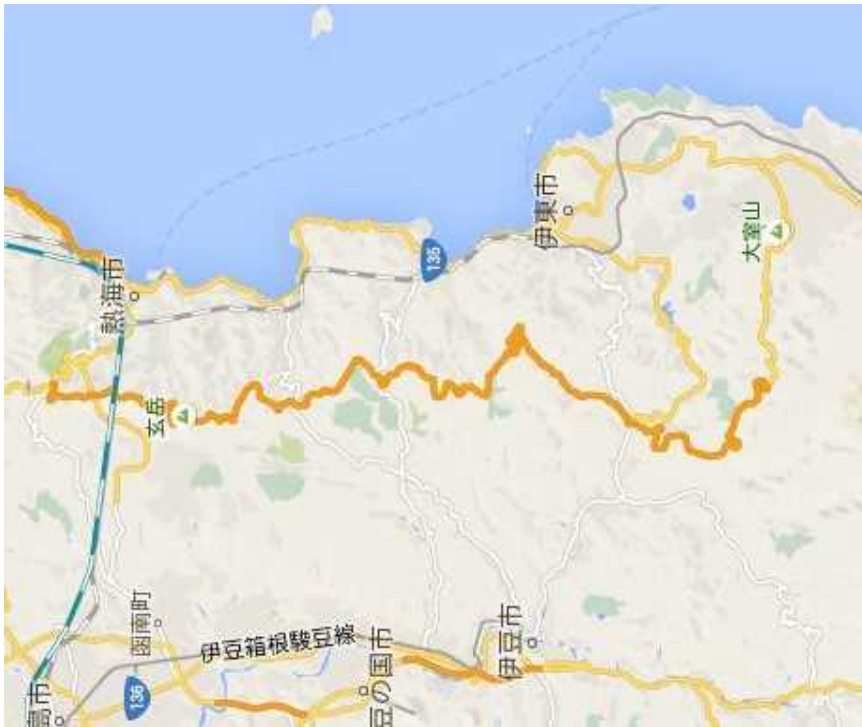
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
14	神奈川県	箱根ターンパイク(株)	MAZDAターンパイク箱根	15.8
地図				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

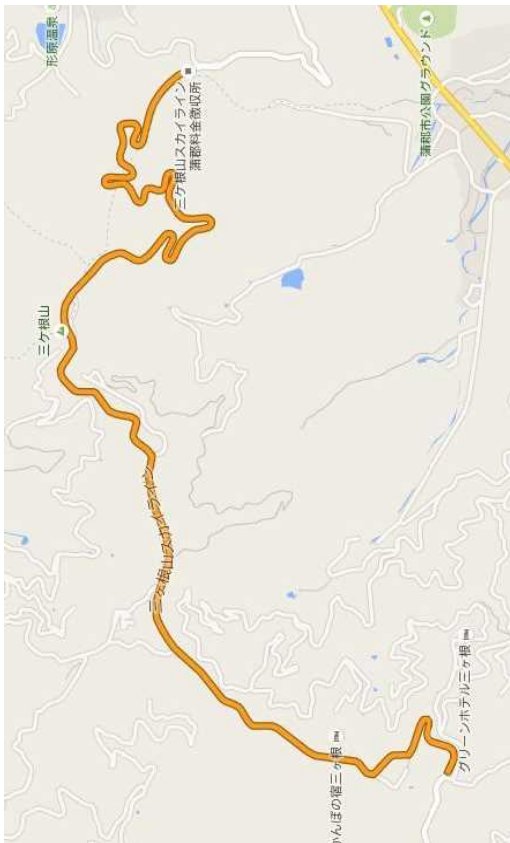
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
15	神奈川県	神奈川県道路公社	逗葉新道	2.1
地図				
				
周辺地目等				
宅地と山林が周辺に存すると見られる				

路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
16	静岡	(株)グランビスタホテル&リゾート	熱海ビーチライン	6.1
地図				
航空写真				
				
				
周辺地目等 宅地と山林が周辺に存すると見られる				

路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
17	静岡	富士急行(株)	南富士エバーグリーンライン	8.5
地図				
				
周辺地目等 宅地と山林が周辺に存すると見られる				

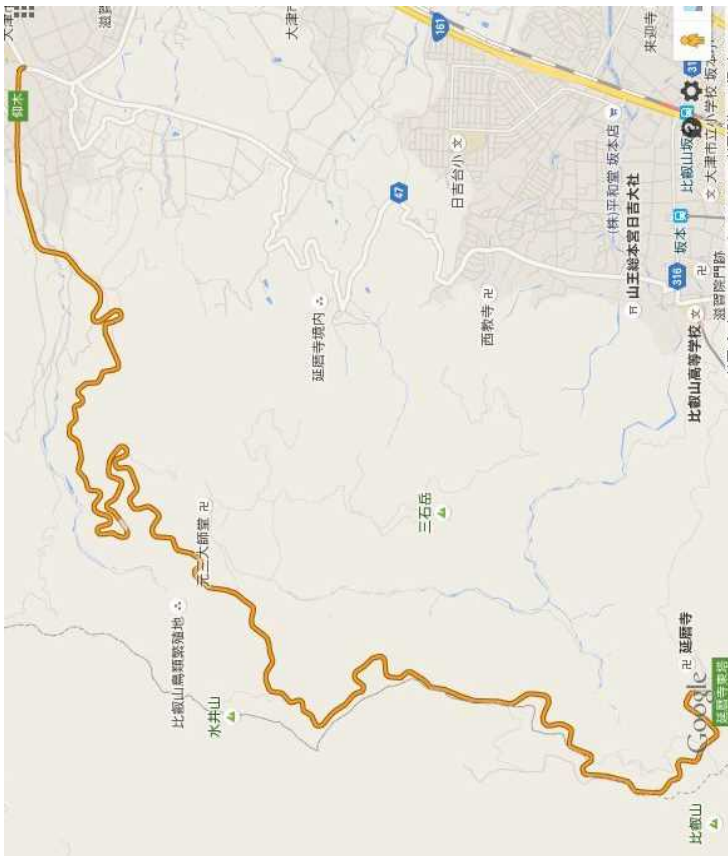
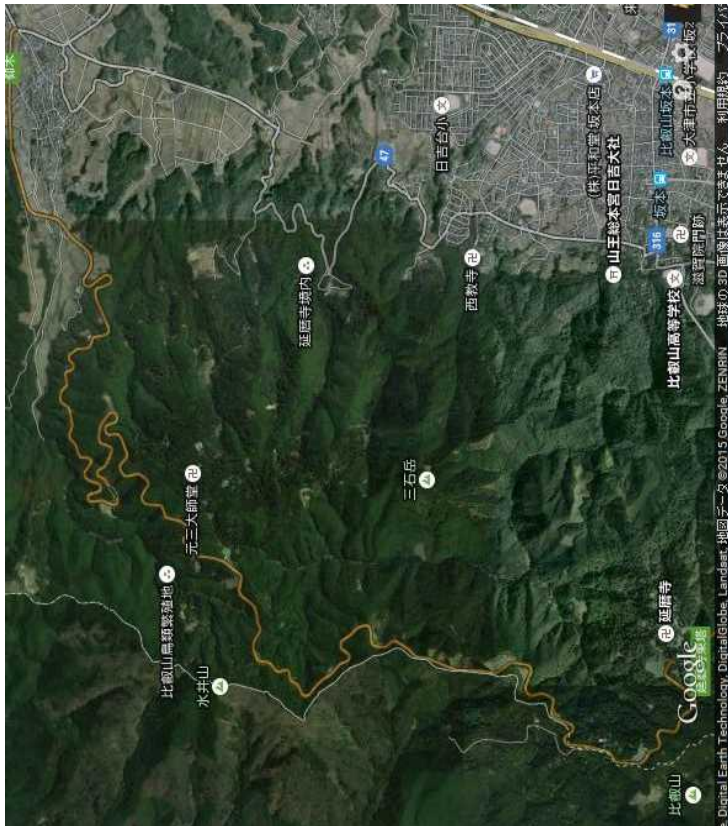
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
18	静岡	静岡県道路公社	箱根スカイライン	5.0
地図				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

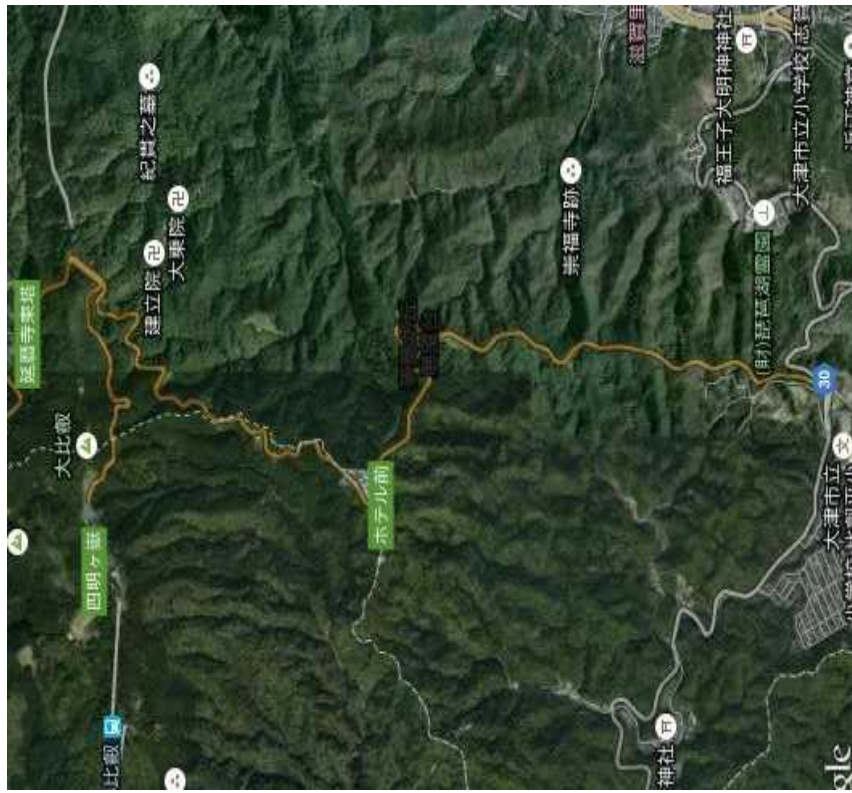
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
19	静岡	静岡県道路公社	伊豆スカイライン	40.6
地図				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

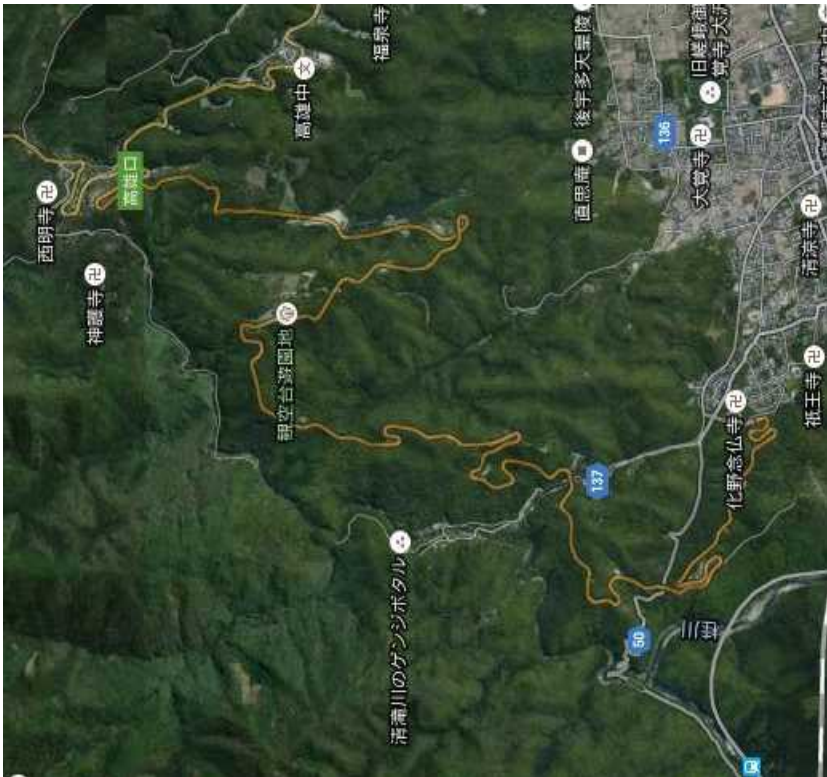
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
20	愛知	愛知県道路公社	三ヶ根山スカイライン	5.1
地図				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

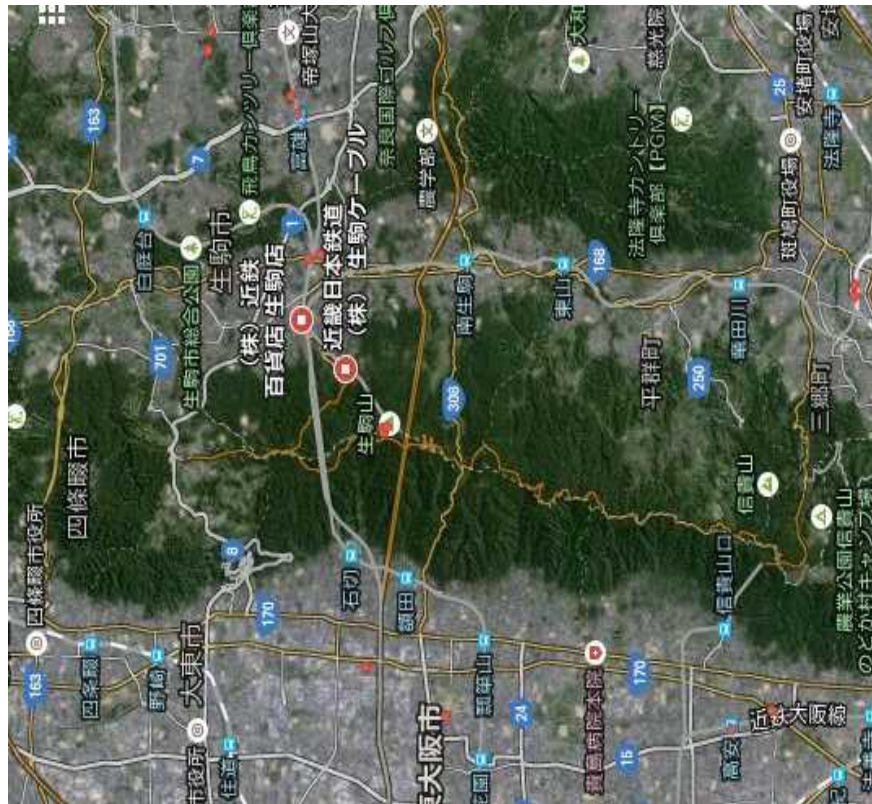
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)		
21	三重	三重県観光開発(株)	伊勢志摩スカイライン	16.3		
地図						
						
周辺地目等						
大半が山林と見られる						

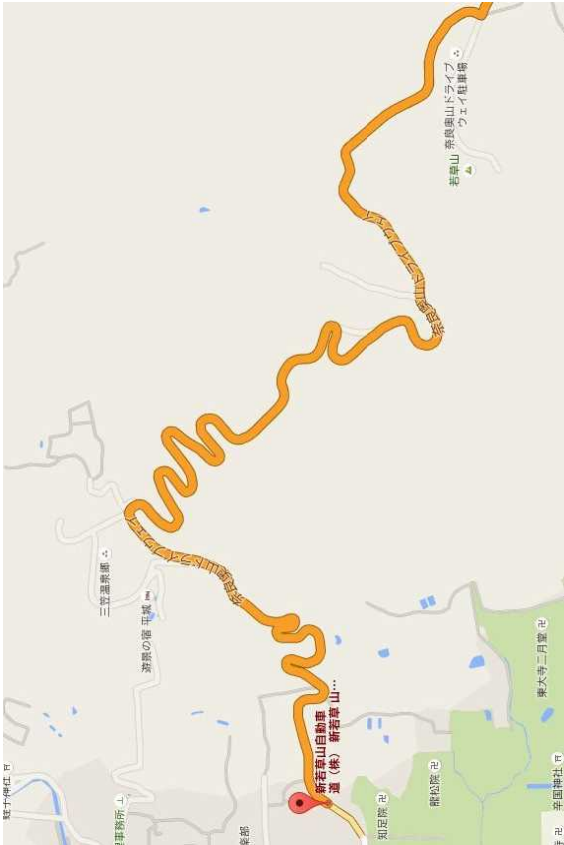
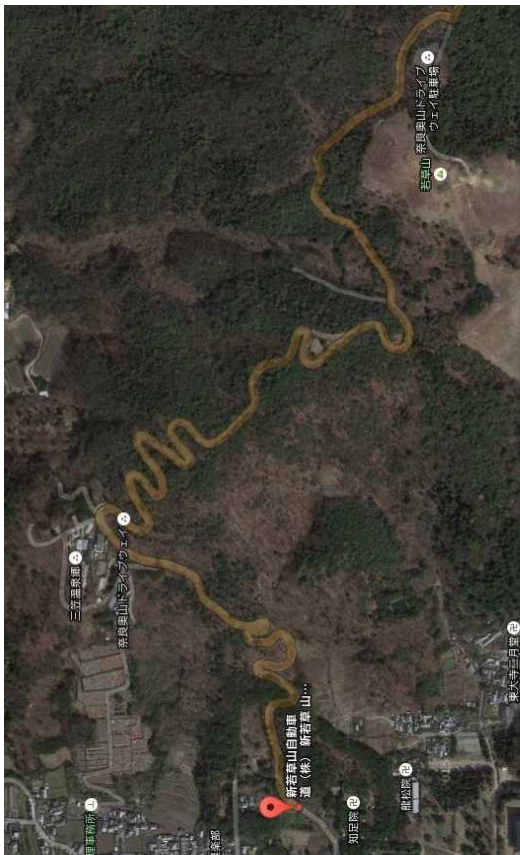
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
22	福井	福井県道路公社	三方五湖レインボーライン	11.2
地図				
				
周辺地目等				
大半が山林と見られる				

路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
24	滋賀	奥比叡参詣自動車道(株)	奥比叡ドライブウェイ	11.8
地図				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
25	滋賀・京都	比叡山自動車道(株)	比叡山ドライブウェイ	8.1
地図				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

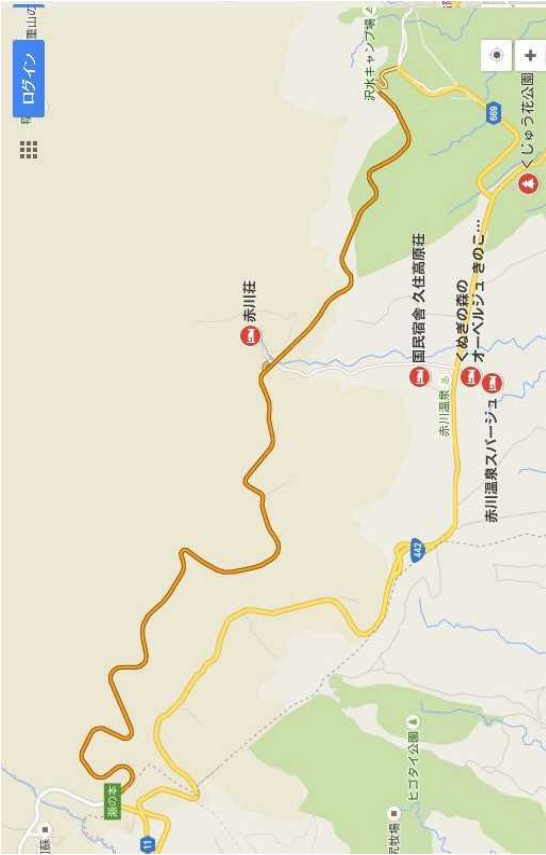
路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
26	京都	西山ドライブウェイ(株)	嵐山高雄パークウェイ	10.7
地図				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

路線番号	27	都道府県名	大阪・奈良	事業者名	近畿日本鉄道(株)	路線名又は区間	信貴生駒スカイライン	延長 (k m)	20.9
地図		航空写真							
									
周辺地目等		大半が山林と見られる							

路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
28	奈良	新若草山自動車(株)	新若草山線	3.7
地図				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

路線番号 29	都道府県名 奈良	事業者名 新若草山自動車道(株)	延長 (k m) 5.3
路線名又は区間 高円山線			
地図 航空写真			
周辺地目等 大半が山林と見られる			

路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
32	徳島	津峯観光(株)	津峯スカイライン	3.5
地図				
				
				
周辺地目等 大半が山林と見られる				

路線番号	都道府県名	事業者名	路線名又は区間	延長 (k m)
33	大分	岩崎産業(株)	久住高原ロードパーク	8.8
地図				
地図		航空写真		
				
周辺地目等		大半が山林と見られる		

立体的に利用されている有料道路用地等の事例

(1) 店舗等の上部を通っているケース 1



(東京都中央区銀座)

(2) 店舗等の上部を通っているケース 2



(東京都中央区日本橋兜町 国土交通省ホームページより)

(3) 地下を通っているケース 1



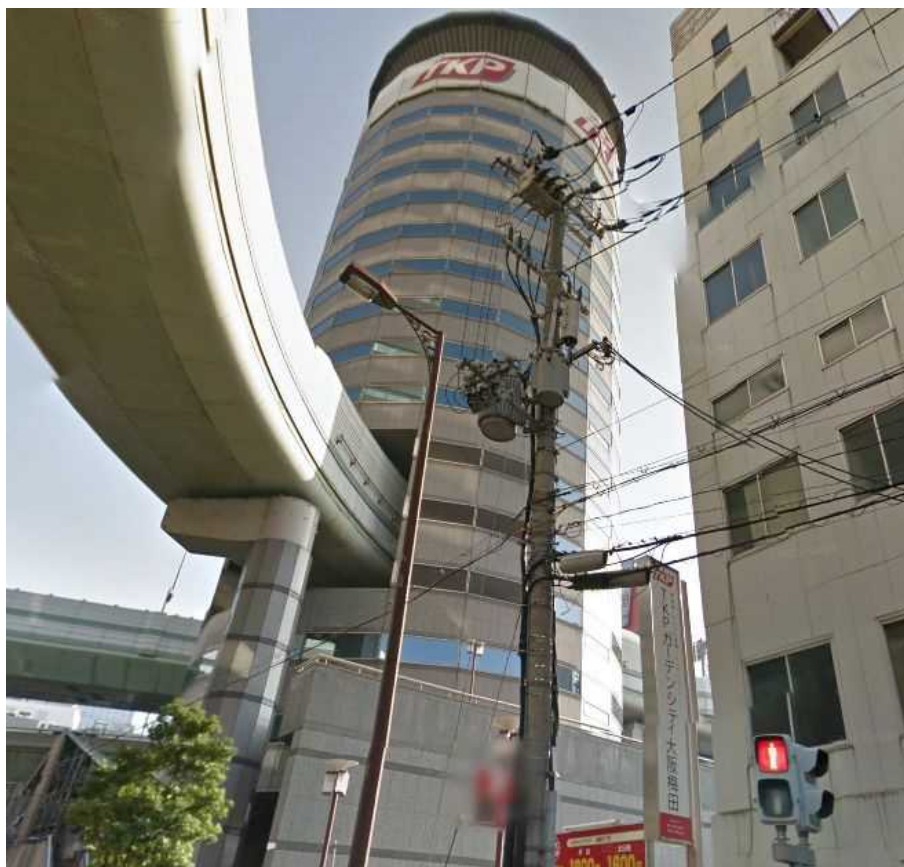
(東京都港区：虎ノ門ヒルズ)

(4) 地下を通っているケース 2



(兵庫県神戸市：ANAクラウンプラザホテル (写真はストリートビューより))

(5) 空中を通っているケース



(大阪府大阪市：ゲートタワービル（写真はストリートビューより）)

別記 2

土地利用制限率算定要領

(土地利用制限率)

第 1 条 基準第 25 条に掲げる「土地の利用が妨げられる程度に応じて適正に定めた割合」(以下「土地利用制限率」という。)を算定するため、本要領を定める。

(土地の利用価値)

第 2 条 土地の利用価値は、地上及び地下に立体的に分布しているものとし、次の各号に掲げる使用する土地の種別に応じ、当該各号に掲げる利用価値の合計とすることを基本とし、それぞれの利用価値の割合は、別表第 1「土地の立体利用率配分表」に定める率を標準として適正に定めるものとする。

一 高度市街地内の宅地

建物による利用価値及びその他の利用価値(上空における通信用施設、広告用施設、煙突等の施設による利用及び地下における特殊物の埋設、窀井による地下水の利用等をいう。以下同じ。)

二 高度市街地以外の市街地及びこれに準ずる地域(概ね、市街化区域内又は用途地域が指定されている高度市街地以外の区域をいう。)内の宅地又は宅地見込地

建物による利用価値、地下の利用価値及びその他の利用価値

三 農地又は林地

地上の利用価値、地下の利用価値及びその他の利用価値

(土地利用制限率の算定方法)

第 3 条 土地の利用制限率は、次式により算定するものとする。

一 前条第 1 号の土地の場合

$$\text{建物による利用価値の割合} \times \frac{B}{A} + \text{その他の利用価値の割合} \times \alpha$$

A 建物利用における各階層の利用率の和

B 空間又は地下の使用により建物利用が制限される各階層の利用率の和

α 空間又は地下の使用によりその他利用が制限される部分の高さ又は深さによる補正率(0～1の間で定める。)

二 前条第 2 号の土地の場合

$$\text{建物による利用価値の割合} \times \frac{B}{A} + \text{地下の利用価値の割合} \times p + \text{その他の利用価値の割合} \times \alpha$$

A、B それぞれ前号に定めるところによる。

p 地下の利用がなされる深度における深度別地下制限率

α 前号に定めるところによる。

三 前条第3号の土地の場合

地上の利用価値の割合 $\times q$ + 地下の利用価値の割合 $\times p$ + その他の利用価値の割合 $\times \alpha$

q 空間又は地下の使用により地上利用が制限される部分の利用率の割合

p 第2号に定めるところによる。

α 第1号に定めるところによる。

(建物利用における各階層の利用率)

第4条 前条に規定する建物利用における各階層の利用率を求める際の建物の階数及び用途は、原則として、使用する土地を最も有効に使用する場合における階数及び用途とするものとし、当該階数及び用途は、次の各号に掲げる事項を総合的に勘案して判定するものとする。

一 当該地域に現存する建物の階数及び用途

二 当該地域において近年建築された建物の標準的な階数及び用途

三 土地の容積率を当該土地の建ぺい率で除して得た値の階数

四 当該地域における都市計画上の建ぺい率に対する標準的な実際使用建ぺい率の状況

五 当該地域における用途的地域

六 当該地域の将来の動向等

2 建物の各階層の利用率は、当該地域及び類似地域において近年建築された建物の階層別の賃借料又は分譲価格等を多数収集の上これを分析して求めるものとする。この場合において、高度市街地内の宅地にあつては、別表第2「建物階層別利用率表」を参考として用いることができるものとする。

(深度別地下制限率)

第5条 第3条に規定する深度別地下制限率は、地域の状況等を勘案して定めた一定の深度までの間に、1～10メートルの単位で設ける深度階層毎に求めるものとし、原則として当該深度階層毎に一定の割合をもって低下するとともに、最も浅い深度階層に係る深度別地下制限率を1として算定するものとする。

(農地等の地上利用)

第6条 第3条に規定する地上利用が制限される部分の利用率は、農地及び林地における農業施設の所要高、立木の樹高の最大値等を考慮の上、地域の状況に応じて、地上利用

の高さ及び高度別の利用率を決定することにより適正に定めるものとする。

(空間又は地下の使用による残地補償)

第7条 同一の土地所有者に属する土地の一部の空間又は地下を使用することによって残地の利用が妨げられる場合の当該残地に関する損失の補償額の算定は、次式によるものとする。

土地価格×建物利用制限率×残地補償対象面積

残地補償対象面積＝残地面積－建築可能面積

建築可能面積 当該残地の建ぺい率、画地条件、周辺の環境及び直接利用制限部分との関係等を考慮して適正に定める。

建物利用制限率 使用する土地の土地利用制限率（その他の利用価値に係る制限率が含まれる場合は、これを除く。）

別表第 1 土地の立体利用率配分表

土地の種別 容積率等 利用率等区分		宅 地						土地の種別 農 地 林 地
		900%を超えるとき	600%を超え900%以内	400%を超え600%以内	300%を超え500%以内	150%を超え300%以内	150%以内	
最有効 使用	建 物 利 用 率	0.9	0.8	0.7	0.7	0.6	0.6	0.9
	地 利 用 率				0.2	0.3	0.3	
	そ の 他 利 用 率 (δ)	0.1	0.2	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1
(δ) の上下 配 分 割 合		1:1						(δ) の上下配分割合 5:1

(注) 1 建築基準法等で定める用途地域の指定のない区域内の土地については、当該地の属する地域の状況等を考慮のうえ、土地の種別のいずれか照応するものとする。

2 土地の種別のうち、宅地の同一容積率での地下利用率については、原則として当該地の指定用途地域又は用途的地域が商業地域以外の場合等に適用するものとする。

3 土地の種別のうち、宅地中、当該地の指定用途地域又は用途的地域が商業地域の場合の建物等利用率については、当該地の属する地域の状況等を考慮して、上表の率を基礎に加算することができるものとする。

4 土地の種別のうち、農地・林地についての地上利用率と地下利用率との配分は、宅地見込地を参考として、それぞれ適正に配分するものとする。

別表第2 建物階層別利用率表

階 層	A 群	B 群	C 群			D 群
9	32.8		30.0	30.0	30.0	↑
8	32.9		30.0	30.0	30.0	
7	33.0		30.0	30.0	30.0	
6	36.9	67.4	30.0	30.0	30.0	
5	40.1	70.0	30.0	30.0	30.0	
4	42.8	72.7	30.0	30.0	30.0	
3	44.1	75.4	60.0	30.0	30.0	↑
2	61.5	79.4	70.0	70.0	30.0	
1	100.0	100.0		100.0		
地下1	55.7	52.9		60.0		
地下2	33.1			40.0		

A群 下階が店舗で上階にゆくに従い事務所（例外的に更に上階にゆくと住宅となる場合もある。）使用となる建物

B群 全階事務所使用となる建物

C群 下階が事務所（又は店舗）で大部分の上階が住宅使用となる建物

D群 全階住宅使用となる建物

注1 本表の指数は土地価格の立体分布と建物価格の立体分布とが同一であると推定したことが前提となっている。

2 本表の指数は各群の一応の標準を示すものであるから、実情に応じ補正は妨げない。特に各群間の中間的性格を有する地域にあっては、その実情を反映させるものとする。

3 本表にない階層の指数は本表の傾向及び実情を勘案のうえ補足するものとする。

4 本表は各階層の単位面積当たりの指数であるから、各階層の床面積が異なるときは、それぞれの指数と当該階層の床面積との積が当該階層の有効指数になる。

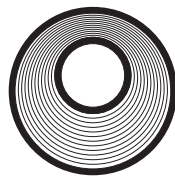
5 C群の[]内の指数は当該階層の用途が住宅以外であるときの指数である。

土地に関する調査研究

－有料道路用地の評価に関する調査研究－

平成28年3月

編 者	一般財団法人 資産評価システム研究センター（略称：評価センター）
発 行 者	渡 邊 文 雄
発 行 所	一般財団法人 資産評価システム研究センター 〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-4-10 虎ノ門35 森ビル8階 TEL 03-5404-7781 FAX 03-5404-2631 (URL http://www.recpas.or.jp http://www.chikamap.jp)



(一財)資産評価システム研究センター