

# 路線価付設の実情等に関する調査研究

昭和 58 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、主として地域の資産に関する調査研究の実施を目的として、昭和53年5月発足しました。

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、学識経験者並びに自治省、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、直接、会員である地方公共団体等に配付のうえ、その活用を期待するとともに、当評価センターの実施する研修会、資料・情報の発行等、会員に対する便益提供のための各種事業の基盤ともなってきたところであります。

ここに、昭和57年度における調査研究の成果をとりまとめ公表することになりましたが、この機会に、熱心にご研究、ご審議をいただいた研究委員各位並びに実地調査に当たって種々ご協力を賜った地方公共団体関係者各位に心から感謝申しあげる次第であります。

なお、当評価センターは、本年5年目を迎えこれを一つの区切りとし更に発展を期し、事業内容の充実のためさらに努力を傾注する所存であります。地方公共団体をはじめ関係団体の皆様の一層のご指導、ご援助をお願い申しあげる次第であります。

日本自転車振興会から競輪収益の一部で

最後に、この調査研究事業は、~~モーターボート競走公益資金による財団法人日本機械工業振興資金の補助を受けて作成したものであり、~~  
~~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。

昭和58年3月

財団法人 資産評価システム研究センター  
理事長 山下 稔

## 研究組織

### 資産評価システム委員会

- (委員長) 長野正明 (社) 日本経営協会常務理事
- (委員) 堀紀一 (財) 地方債協会事務局長
- 吉牟田 勲 日本大学教授
- 河野 勉 (財) 日本不動産研究所システム開発部長
- 桜井 清 自治省固定資産税課固定資産鑑定官
- 雨宮 育夫 横浜市財政局固定資産税課長
- 吉田 隆一 (財) 資産評価システム研究センター調査研究部長
- (専門員) 中島 康典 (財) 日本不動産研究所システム開発部  
システム分析室長
- 浜田 建介 自治省固定資産税課土地第1係長
- 鶴田 定 自治省固定資産税課土地第2係長
- 尾形 亘 横浜市財政局固定資産税課土地係長
- 市瀬 惟義 (財) 資産評価システム研究センター主任研究員

# 目 次

I 調査研究の目的	1
II 調査研究結果	1
1. 固定資産評価基準における路線価式評価法の概要	2
第1章 旧固定資産評価基準における路線価式評価法について	2
第1節 路線価式評価法導入の経緯	2
第2節 旧評価基準における路線価方式	4
第2章 固定資産評価基準の改正と路線価方式	10
第1節 固定資産評価制度調査会の答申	10
第2節 現行評価基準における路線価方式	12
2. 不動産鑑定評価の面よりみた土地評価手法のシステム化の検討	23
1. 研究の目的	23
2. 研究の概要	24
むすび	48
3. 路線価付設の実情	50
(1) 横浜市	50
(2) 浦和市	65
(3) 土地区画整理事業関係	78

1	委員(長).....	1
2	委員.....	2
3	委員(長).....	3
4	委員.....	4
5	委員.....	5
6	委員.....	6
7	委員.....	7
8	委員.....	8
9	委員.....	9
10	委員.....	10
11	委員.....	11
12	委員.....	12
13	委員.....	13
14	委員.....	14
15	委員.....	15
16	委員.....	16
17	委員.....	17
18	委員.....	18
19	委員.....	19
20	委員.....	20
21	委員.....	21
22	委員.....	22
23	委員.....	23
24	委員.....	24
25	委員.....	25
26	委員.....	26
27	委員.....	27
28	委員.....	28
29	委員.....	29
30	委員.....	30
31	委員.....	31
32	委員.....	32
33	委員.....	33
34	委員.....	34
35	委員.....	35
36	委員.....	36
37	委員.....	37
38	委員.....	38
39	委員.....	39
40	委員.....	40
41	委員.....	41
42	委員.....	42
43	委員.....	43
44	委員.....	44
45	委員.....	45
46	委員.....	46
47	委員.....	47
48	委員.....	48
49	委員.....	49
50	委員.....	50
51	委員.....	51
52	委員.....	52
53	委員.....	53
54	委員.....	54
55	委員.....	55
56	委員.....	56
57	委員.....	57
58	委員.....	58
59	委員.....	59
60	委員.....	60
61	委員.....	61
62	委員.....	62
63	委員.....	63
64	委員.....	64
65	委員.....	65
66	委員.....	66
67	委員.....	67
68	委員.....	68
69	委員.....	69
70	委員.....	70
71	委員.....	71
72	委員.....	72
73	委員.....	73
74	委員.....	74
75	委員.....	75
76	委員.....	76
77	委員.....	77
78	委員.....	78
79	委員.....	79
80	委員.....	80
81	委員.....	81
82	委員.....	82
83	委員.....	83
84	委員.....	84
85	委員.....	85
86	委員.....	86
87	委員.....	87
88	委員.....	88
89	委員.....	89
90	委員.....	90
91	委員.....	91
92	委員.....	92
93	委員.....	93
94	委員.....	94
95	委員.....	95
96	委員.....	96
97	委員.....	97
98	委員.....	98
99	委員.....	99
100	委員.....	100

## 路線価付設の実情等に関する調査研究

### I 調査研究の目的

この調査研究は、現行資産評価技法の分析研究及び新しい資産評価システム開発のための基礎的研究の一環として、固定資産評価基準における路線価式評価法の概要、不動産鑑定評価の面からみた土地評価手法のシステム化の検討、並びに地方公共団体における路線価付設の実情及び土地区画整理事業における路線価付設の実情について、調査研究の結果をとりまとめたものである。

### II 調査研究結果

地方公共団体における路線価付設の実情及び土地区画整理事業における路線価付設の実情については、担当者の発表方式を採用したので、速記録に基づいてそのまま掲載したものである。

## 1. 固定資産評価基準における路線価式評価法の概要

### は し が き

本稿は、「路線価付設の実情等に関する調査研究」に関連し、固定資産評価基準におけるいわゆる路線価式評価法（以下「路線価方式」という。）についてその概要をとりまとめたものである。

なお、路線価方式の内容としては「路線価の付設」と各筆の宅地の評価に関する「画地計算」とがあるが、ここでは「路線価の付設」を中心として記述することとした。

### 第1章 旧固定資産評価基準における路線価式評価法について

#### 第1節 路線価式評価法導入の経緯

##### 1 路線価式評価法採用以前の宅地の評価

昭和25年シャープ勧告に基づいて行われた地方税制の改正により、土地に対する課税は、従来の地租及び地租付加税に代り、新たに市町村税として創設された固定資産税に統合された。そして、土地に対する課税標準は土地の価格—適正な時価—とされたが、25年度における農地以外の土地の課税標準は、土地台帳に登録された賃貸価格の900倍の額によることが法定された。

26年には、「土地及び家屋評価基準」が通達をもって示され、宅地の価格は、「状況類似地区ごとに標準地を設け、その評価額の賃貸価額に対する評価倍率を評価しようとする宅地の賃貸価格に乗じて求めること」とし、「標準地の評価額は、売買価額又は推定売買価額を基準として精通者等の意見を徴して適正に決定すること」とされていた。

翌27年に改正された評価基準において宅地に評点式評価法が採用され、宅地の価格は「標準地の評点数に比準して定めた各筆の宅地の評点数に評点1点当りの価額を乗じて求めること」とし、標準地の評点は、「売買実例、賃貸価格、精通者の意見を徴する等により決定し、各筆の評点は、「標準地の坪当り評点数に比準し、自然的経済的条件を」勘案し、売買実例、賃貸価格等を



参考として定めること」とされた。また、市町村間の評価の均衡を図るため、「指示平均価額」制度が採用された。

## 2 路線価方式の採用

このように評価制度の整備が進められていたが、市町村の評価実務は、いわば遠観式評価法（賃貸価格や26年度価格を基準とするもの）が中心となっており、評価の適正化、評価の均衡確保のための新たな方策が必要であった。27年度における宅地の評価方法に関する調査結果によると、

遠観式評価法によるもの	178 市
路線価方式によるもの	56 市

となっており、路線価方式を採用した市においても、その殆どは適用区域が土地区画整理区域に限られ、全市域に適用した市は極めて僅かであった。

しかしながら、これら少数の市においても、例えば長崎市では27年から全市域に路線価方式を採用し、評価に関する審査申出件数が激減したとしており、その実施状況からみて市町村の全域に路線価方式を採用することも可能であると判断され、28年7月15日付自治庁次長通達により29年度から適用することとされた評価基準（本稿において「旧評価基準」という。）において、はじめて路線価方式が採用されるに至った。

路線価方式による宅地の評価は、特に米国において、ニューヨーク、クリーブランド、シカゴ等の都市において土地に対する課税のための評価手法として用いられ、わが国では関東震災復興局が震災後の東京、横浜両市の土地区画整理事業について主としてクリーブランド市における評価手法を参考として路線価方式を採用したのがはじめてであったといわれている。

その後、この手法をもとに第二次大戦後設置された戦災復興院によって復興土地区画整理換地計算標準が作成され、また、都市計画による土地区画整理事業に路線価方式が適用されることとなった（戦災復興院はその後内務省国土局とともに建設院を経て建設省に発展した）。また、東京都においても、関東大震災後の復興土地区画整理事業に使用された路線価方式を参考として復興土地区画整理土地評価基準が定められていた。

旧評価基準において示された宅地路線価評価法は、路線価の設定については建設省方式（土地区画整理設計基準一別表1）をもとに、画地計算法については、建設省及び東京都の方式を参考として定められたものである。

（注 土地区画整理基準による評価対象地域は、土地区画整理区域に限定されることから、例えば、路線価についてみると最高路線価と最低路線価との差は10～30倍程度とすることにより評定できるが、この手法を固定資産評価基準に採用する場合には、その前提として市町村の全域に適用することに配慮する必要がある、数百倍の開きを設定しなければならない。このため、前記基準の評点をそのまま用いず、これに大幅な変更を加え、実験値から各係数に必要な評点差を設定している。）

## 第2節 旧評価基準における路線価方式

前述のように、29年度から評価基準に路線価方式が採用されたが、その運用通達においては、

「宅地の路線価式評価法は、建設省等において、従来採用されていた方法に検討を加え、二、三の市における実態を調査し修正を加えたものであるが、路線価算定の各係数及び各筆の評点算出のための奥行通減率、角画地修正率等は、市町村の実情によって全国一律の数値をもって律することは困難と考えられるので、各種の資料をも充分参考として適宜修正することとされたい」としており、路線価方式を採用したが、その細部については市町村の創意工夫に期待するとともに、評価基準についてもさらに改善を加えることにより合理的基準とすることとしている。

新たに示された評価基準の宅地の項においては、

「各筆の宅地の評点数は、路線価又は採点式等の方法によって自然的条件、経済的条件その他客観的認定資料（売買実例、賃貸価格等）を参考として定めるものとする」

として標準的な路線価方式を定め、その意義を次のように示している。

「路線価式評価法とは、各種街路に街路の系統、交通量、街郭の位置、宅地利用度、防火保安度、自然環境等の普遍的効用に基ついて街路毎に之に接する

標準地の単位地積に対する評点を与え、これを基準として或る一定方式により各画地の宅地を評価する方法をいうものである。」

即ち、路線価方式は、宅地の評価に当たって路線（街路）を媒体として各々区画された宅地の評価を行うものであり、その内容としては、

- ① 各街路に評点を付すること、即ち、路線価の付設
- ② 1に基づき、各画地の宅地評価額を算出する画地計算

との2つの段階に分けることができる。

## 1 路線価方式の内容

### (1) 路線価の構成要素

路線価は各画地を評価する際の基本となる価格を求めるものであるからそれは土地の価格の構成要素をもとに定められることとなる。しかしながら、土地の価格の構成要素は、極めて複雑であり、その要因を全て考慮することは困難なこと及び固定資産税における宅地の評価は面的な広がりをもつ大量の筆数の土地を対象とするところから、路線価評定の要素は客観的に認定でき、かつ、簡素なものであることが求められるところである。

このような見地から、評価基準においては路線価は、建設省の「土地区画整理設計基準」と同様に、各画地のもつ区画形状等の個有の条件は除外し、次の要素の総合によって示されるものとした。

- ① 道路の性質に関する事項 街路係数
- ② 施設に対する接近性に関する事項 接近係数
- ③ 宅地そのものの性質に関する事項 宅地係数

なお、路線価の表示方法について、評価基準では貨幣数量によらず、指数による方法を採用しているが、それは、指数で表示することにより既成の観念的価格との比較による評価担当者の主観を排し、また、地価の変動に判う評価事務の煩雑さを避けるためであると解されている。

### (2) 各用語の意義

#### ア 街路係数

街路係数は、「街路が宅地に及ぼす交通上の利用価値を表わす係数」で、各街路ごとに街路の系統、連続性等の性質によって一定の値を与え、これをその街路の幅員に対する有効幅員の割合によって補正した値にその街路の構造、街路修景等によって設定された数値を加算して求めることとしており、次の算式が示されている。

$$\text{街路係数} = t \cdot F(W) + \Sigma X$$

○  $t$  は街路の系統、連続性等街路の性質を表わす係数で実験値から評点を求めた。

○  $W$  は街路の幅員を、 $F(W)$  は  $W$  の函数を表わす。

○  $X$  は街路の構造の種類を表わす係数で実験的に求められたものであり、 $\Sigma X$  は  $X$  の総和を示す。

$t$  で表わされる街路の系統及び連続性は、街路の性質（幹線街路、区画街路等）やその街路に連続する他の街路の状況等により宅地の価額に与える影響は異なることとなる。

しかしながら、これを指数で表わす場合の数値は、それぞれの街路に対する他の接近係数及び宅地係数の路線価に占める比重によって異なることから実験的に求められ、その結果が評価基準付表（別表 2 - 1）に示された。

$F(W)$  は街路交通上の要求を満たすための要素であって、 $t$  の修正要素と考えられ、交通量に見合う適正な幅員がなければ路線としての価値が減少するが、その割合は幅員が狭い場合は変化が大きく、一定幅員以上では変化が少ないとして次の式を示している。

$$W \geq 6 \text{ m のとき } F \cdot (W) = 1 - \frac{3}{W} \dots\dots\dots (イ)$$

$$0 < W < 6 \text{ m のとき } F \cdot (W) = \frac{W}{12} \dots\dots\dots (ロ)$$

この式は街路幅員に対する有効幅員の比を示すものであり、両側の側溝その他軒先不利用部分に相当する部分として各 1.5 m を差し引いて計算することとしている。この算式によると、幅員 3 m のとき(イ)式は零となるが、実際には 3 m 未満の街路でも利用価値を有するところから実情

に適応させるよう都市計画上の最少幅員である 6 m 未満の場合は(7)式によるものとし、 $\frac{W}{12}$ を適用して 6 m の場合に両函数が一致するようにした。

(注 その後改正された評価基準では、「美観街路及び防火街路については、通常の街路よりも幅員が著しく大であり、かつ、交通以外の要素を多分に含んでいるため(4)式によると補正の割合が過度になるため次式によるものとする。G は植樹帯、高速、緩速交通の分離帯等の幅員を示す。

$$F(W) = 1 - \frac{3+G}{W}$$

次に、 $\Sigma X$  で表わされる街路の構造、勾配等の要素は、街路の系統や幅員には直接的な関係は存在しないと考えられ、加算方式がとられている。この X についても実験的に係数が求められたものである。(別表 2-2)。

#### 1 接近係数

接近係数は駅、公園、映画館等の諸施設に対する接近性を表わす係数でありここに接近性とは諸施設との距離関係によるこれらの施設の宅地に及ぼす影響を表わすものである。これらの施設のもつ影響力は施設の種類及び性質により施設から遠ざかるに従って逓減することが考えられ、その逓減率もそれぞれの施設の種類及び性質並びに影響力の及ぶ地域における宅地の利用状況によって異るとみられるところから、施設ごとにその影響力を表わす一定の値を設け、別にその影響限度距離を定め、与えられた影響力を表す値にその施設からその路線までの距離と影響限度との関係に基づいて定められた逓減率を乗じて接近係数を算定することとし、この関係を次の式で示している。

$$\text{接近係数} = \Sigma m \left( \frac{S-s}{S} \right)^n$$

○ m は対象施設の影響力の強さを表わす。

○ S は影響力の及ぶ距離の限度を、s は対象施設からその路線までの距離を表わす。

○ n は影響力の逓減率を表わす。

なお、影響力等は実験的に求められたものである（別表2-3）。なお、この場合、同種の施設でもその数による影響力の増減を考慮する必要があること、距離の計算は原則として通行する道路に沿って最短距離を測ること、地帯的盛り場、興行街等の地帯はこれを一つの対象施設としてmの値を与えてもよいこと等の留意事項が示されている。

#### ウ 宅地係数

宅地係数は、宅地自身としての利用状況、保安状況等による価値を表わす係数で、宅地が住宅、商店、工場等に利用される状態、防火等の地区的保安状態の良否、水道、下水道等の文化厚生施設の普及の程度、自然環境等により変化するものであり、この関係は次式で表わされるとしている。

$$\text{宅地係数} = u \cdot F(P) + \Sigma Y$$

- uは家屋に対する敷地面積の利用の割合
- F(P)は防火に対する保安性
- Yは文化厚生上の諸事項を表わす。

F(P)で表わされる防火に対する保安性は、個々の宅地についてはuで表わされるが、地域的にみると、地域全体の火災保安性、採光通風性等の状況如何によってuの係数に修正が加えられるべきである。これらの諸条件は公共空地の割合とその配置状況によってある程度判定できるから、F(P)を公共空地率（公共空地面積÷防火保安地区面積）と公共空地の配置密度（防火保安地区内の幅員6m以上の道路延長÷防火保安地区面積）の関係とし、これに地帯的建築構造条件を考慮することとした（別表2-4）。なお、防火保安地区とは、河川、幅員10m以上の道路、崖地、農地等の防火線に囲繞された地区を、公共空地とは道路公園、グラウンド、池沼等をいうものである。また、F(P)は次式によって表わされ、実験的に評点が求められている。

$$\text{普通木造地区} \quad F(P) = \frac{1 + 0.2\sqrt{P}}{1 - \xi P}$$

$$\text{準防火地区及び防火地区} \quad F(P) = \frac{\alpha}{1 - \xi P}$$

Pは公共空地率、 $\xi$ は公共空地の配置密度に応ずる数値、 $\alpha$ は実験的に準防火地区1.2、防火地区は1.5の数値が求められた(別表2-5)。

Yは給排水の良好、上下水道の引込の容易性、南斜面、街路方向等による日照の良否、自然環境、自然災害、宅地等の文化厚生面を表わす評点で実験的に評点を求めている(別表2-6)。

## 2. 各係数の調整

以上の説明から、路線価の算式は次のように表わされる。

$$\begin{aligned} \text{路線価} = & \left[ t \cdot F(W) + \sum X \right] + \left[ \sum m \left( \frac{S-s}{S} \right)^n \right] + \left[ u \cdot F(P) \right. \\ & \text{街路係数} \qquad \qquad \qquad \text{接近係数} \qquad \qquad \qquad \text{宅地係数} \\ & \left. + \sum Y \right] \end{aligned}$$

しかしながら、これらの各係数が路線価のうちに占める比重、割合は、市町村の規模、形態、沿革等それぞれの特殊条件によって異ると考えられる。したがって上記の式によって算定された結果に疑問を生ずるような場合においては、各係数の評点のとり方、考慮すべき要素の選定等について再検討をする必要があり、各都市の特殊事情によっては附表に示された評点の枠外にあるべきものが生ずることは当然予想されることであり、市町村は実情に応じた評点表を作成する必要がある(当時の評価基準は、各市町村によるべき標準的なものとして参考するよう定められている)。また、評価基準における附表中の評点数は、高度商業地区を標準として、これに比準して各地区別の評点が算定されているが、これは、一般的に高度商業地区の状況は、都市の規模、形態を最もよく反映していると考えられるからである。したがって、隣接都市等との比較検討については、高度商業地区内の標準地の評点相互の関係で判定し、同一市町村にあつては、高度商業地区の評点に対する各地区の均衡を考慮して各係数の比重、割合や評点を定めれば評価基準の附表に示された評点を最も活用することができるものとされている。実際には、各都市ではいろいろと数値をあてはめ、何回もの試算を行い現実の価格と対比してみることが必要であり、試算をくり返

し実際の値と略一致（比率で）したとき、その係数値がその地区に適用しうるものが見出し得たといえる。

### 3. 各筆の宅地の評価額の算定

以上により各街路に付された路線価をもとに、各筆の宅地について、その区画形状に応じ評価基準で定められた画地計算法を適用して評点数を求め、これに評点1点当りの価額を乗じて評価額を得ることとなる。この場合、評点1点当りの価額は、宅地の坪当り平均価額を基礎として定められ、この宅地の坪当り平均価額は、全国的な宅地の評価の均衡を図るため自治庁長官の指示に基づき都道府県知事が定めた額によることとされていた。

## 第2章 固定資産評価基準の改正と路線価方式

### 第1節 固定資産評価制度調査会の答申

路線価方式は評価基準にとり入れられた後も適正な評価額をうるための改正が加えられたが、市町村における評価の実情についてみると、評価水準は地価の動向をかなり下廻る傾向にあり、評価基準の採用状況は宅地の場合30%程度で、また、評価方法の不統一等から特に宅地の評価額が時価に比べ著しく低位にあり、かつ、市町村間における評価の均衡を欠く向きもあるほか、国税における資産評価とも統一が図られていなかった。

このような状況から、昭和33年末地方制度調査会及び臨時税制委員懇談会によって相次いで固定資産評価の適正と均衡を図る必要性が指摘された。このため、34年4月内閣に設置された固定資産評価制度調査会は、36年3月固定資産税その他の租税の課税の基礎となるべき固定資産の評価の制度を改善合理化するための方策」を内閣総理大臣に答申した。

この答申においては、固定資産税における評価のあり方に関し、種々の改善意見が述べられているが、固定資産評価基準において評価によって求めるべき固定資産の価格は、関係諸税を通じて時価—正常な条件の下における取引価格—とすべきであるとし、土地の評価方法に関し、

「農地については、耕作による収益額を資本還元して評価する方法、その



他の土地については、賃貸料等の収益を基準として評価する方法が考えられるが、農地の耕作による収益額、資本還元率等について客観的な数値を見出すことが困難であるし、また、その他の土地の実際賃貸料等は、種々の事情によりはなはだしい格差があり、評価の基準としてとり得ないので、土地の評価は、各地目を通じ、売買実例価格を基準として評価する方法によることが適当である。」

とし、この場合の売買実例価格は、当該売買実例の取引の事情を精査し、特殊条件に基づくものを除く正常売買価格によるべきであるとした。また、市町村間における評価の均衡を確保するため、各市町村を通ずる評価方式の統一、評価方式の簡易化、指示平均価格の算定の合理化、市町村長が決定した価格の調整について所要の措置を講ずるよう提言した。

また、宅地の評価路線価方式に関しては概ね次のように提言している。「宅地の評価は、現行どおり、市街地的形態を有する地域については、宅地路線価式評点付設基準表を、市街地的形態を有するに到らない地域については、宅地評点付設基準表をそれぞれ適用して付設した評点数に指示平均価額を基礎として決定された1点単価を乗じて行う宅地評点式評価法によるものとするが、路線価を売買実例価額を基準として求められる正常価格の数値に基づいて付設するものとし、宅地路線価式評点付設基準表における宅地の評点数の付設は従来どおり、路線価の付設とこれに基づいて各画地の評点数を算出する画地計算の二つの段階に分けること」として次のように路線価付設の具体的な方法を示している。

#### (1) 標準宅地の選定

標準宅地は、当該地域内の街路ごとに、かつ、沿接する宅地の価格事情がおおむね同程度と認められる区域ごとに、次の各号に該当する宅地を選定するものとする。

- (イ) 当該区域において道路に面する宅地で、その形状及び地積が最も標準的なもの
- (ロ) 当該区域において、その利用状況、防火保安度、自然環境等が最も標

標準的なもの

## (2) 路線価の付設

標準宅地の評点は、当該宅地について近傍類地等の売買実例価格を基準として求められる正常価格の数値に基づいて付設するものとする。

標準宅地について基準とすべき近傍類地等の売買実例価格がないため、売買実例価格を基準として正常価格を求め難い場合は、おおむね次の条件によって他の標準宅地の評点数に比準して路線価を付設するものとし、その評点付設方法は、従来の固定資産評価基準における基準表を再検討し、実態に即するよう所要の改正を行ったものによるものとする。

### (イ) 街路が宅地に影響を及ぼす条件

- 街路の性質
- 街路の幅員
- 街路の構造
- 街路のこう配、屈折度、修景等

### (ロ) 諸施設の接近が宅地に影響を及ぼす条件

- 対象施設の種類別による影響度
- 対象施設から当該宅地までの距離

### (ハ) 宅地自体の利用状況を表わす条件

- 家屋の疎密度
- 防火保安状況
- 上下水道等の普及度及び自然環境等の良否

## 第2節 現行評価基準における路線価方式

自治省は、この答申に沿って従来の評価制度の改善合理化を図るため諸般の調査検討を重ね、昭和37年5月に発足した中央固定資産評価審議会の審議を経て38年12月25日自治省告示第158号をもって新しい固定資産評価基準を告示した。

新基準によれば、従来の「宅地路線価式評価法」は「市街地宅地評価法」と改称されたが、街路ごとに当該街路に接する宅地の標準的な坪当り価格を

表わすものとしての路線価を付設し、これに基づいて各筆の宅地の評点数を算出する方法についての本質的な考え方に変わることはない。

改正点の基幹をなすものは、路線価の付設において、標準宅地の沿接する街路の路線価を売買の行われた宅地の価格（売買実例価格）から付設するというところである。即ち、従前は、既に述べたように、街路係数、接近係数及び宅地係数との総和によって路線価を求めていたのであるが、新基準においては、

- ① 市町村の宅地を商業地区、住宅地区、工業地区等に区分し、当該各地区について、その状況が相当に相違する地域ごとに、その主要な街路に沿接する宅地のうちから標準宅地を選定する。
- ② 売買の行われた宅地の売買実例価額からその正常売買価格を求める。
- ③ 売買宅地の正常売買価格を基準として標準宅地の適正な時価を求める。
- ④ 標準宅地の坪当りの適正な時価に基づいて主要な街路の路線価を付することとされた。

これによれば、路線価を付すべき街路は、いわば「等価地区」ごとに設定されるものであり、このためには、まず市街地の区域を宅地の価格事情がおおむね同等と認められる地区ごとに区分することとなるが、宅地の価格の基本的な要素は用途地区、道路条件、接近条件及び宅地条件によって構成されるとし、市街地の区域を商業地区、住宅地区等の用途区分に区分することは、宅地の価格を構成する要素が共通的な地域を一の地域に区分するという考え方に基づくものであり、これらの地区は、地域の実情に応じて、さらに細区分することが適当であるとされている。そして、この細区分された地区を街路の状況、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からみて相当に相違する地域ごとに区分し、当該地域の主要な街路に沿接する宅地のうち、奥行間数、間口間数、形状等の状況が当該地区において標準的なものと認められるものを標準宅地として選定し、主要な街路への路線価は、それに沿接する標準宅地の正常売買価格（適正な時価）に基づいて行われるものである（なお、相当に相違する地域）については、評価基

準の取扱いに関する依命通達において、「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。 )。

次に、主要な街路以外の「その他の街路」の路線価は、近傍の主要な街路に付せられた路線価を基礎とし、標準宅地と路線価を付設しようとする街路に沿接する宅地相互間の道路条件、接近条件、宅地条件の相違及び市町村の宅地の価格事情を勘案して付設することとなるものである。実務上は、多数の連続した街路に路線価を付設するに当たっては、主要な街路にかかる路線価相互間における価格逓減の傾向を把握し、主として主要路線価からの距離をもとに全街路に路線価を付することとなろう。この場合路線価相互間の均衡の確保が最も要請されることは言うまでもないところであり、標準宅地の設定箇所の増設、精通者からの価格の聴取、地価に関する諸資料等により地価の動向の把握に努め、適正な評価を行うことが求められるところである。

#### 参 考 文 献

帝都復興事業誌（土地区画整理篇） 復興事務局

不動産評価の理論と実際 花島得二 港出版合作社

土地区画整理の換地設計 全国土地区画整理協会連合会

路線価式評価法の沿革 自治省固定資産税課土地係（税49年5月～50年2月）

別表 1 土地区画整理設計基準における街路係数、接近係数及び宅地係数

街路係数 =  $t F (W) + \Sigma X$

t : 街路の系統連続性等の性質を表わす係数

F (W) : 街路の副員による係数で  $F (W) = 1 - \frac{3m}{Wm} ; W \geq 6m$

$F (W) = \frac{W}{12} ; 0 < W < 6$

X : 舗装の有無、歩道の有無、勾配、曲線、街路修景等街路の構造による係数

(街路係数) t の値

街路の性質	住宅街	商店事務所街	工場街
駅前道路、観光道路、都市計画幹線等、外部交通を負担する連続性街路	200～250	300～400	250～300
地区内交通を負担する連続性街路	100～200	150～300	150～250
単なる区割街路	100～150	100～150	100～150
袋路、行止り路等	50	50	50

(街路係数) X の値

構造の種類	X	備考
歩車通の区別のあるもの	20	×は×分の1の勾配を表わす30分の1より緩の場合は0
車道舗装	15	
歩道舗装	15	
街路修景	10	
外側曲線(商業街のみ)	5	
勾配	$10 - \frac{300}{X}$	

接近係数 =  $\Sigma m \left( \frac{S-s}{S} \right)^n$

m : 対象施設の影響力の強さを表わす係数    S : 影響距離限度    s : 対象施設よりその路線の占める位置までの距離    n : 影響力の垂減率を示す数値

接近係数 m, n, S, の値

対 照 施 設	S	n	m の 値		
			住 宅 街	商店事務所街	工 場 街
汽 車 駅	500~1,000	1	150~300	300~600	150~300
高 速 電 車 駅	500~ 800	1	150~300	300~600	150~300
バ ス 路 面 電 車 停 留 所	250~ 500	1	150	200~450	150
同 上、タ ー ミ ナ ル	250~ 500	1	200	300~450	200
貨 客 船 発 着 場	500~1,000	1	0~150	150~450	300~600
ガスタンク、変電所、屠場、 火葬場、汚水処理場、塵芥焼却場等	100~ 300	1	-100	-50	-50
興 業 場	200	2	0~150	150~250	0~150
動植物園、遊歩道、公園、海水浴場	200~ 500	2	50~150	50~100	50~100
文化的公共建築物(学校、図書館等)	200	2	0~100	0~100	0
経済的公共建築物(マーケット等)	200	2	0~100	100~150	0~100
運 河 又 は 河 川 沿 線		0	0	-50	-50
墓 地	"	0	-50	-50	-50
鉄 道 沿 線	"	0	-100~50	-50	0~ 50
地帯的盛り場、特殊商店街、歓楽街 等の 施 設	0 ~ 200	2	0	100~500	0
地帯的高級住宅街等の施設	0	0	50~100	0	0

(宅地係数) u の値

ロット割の疎密状態	住宅街	商店工場街	工場街
1000坪当り50ロット前後	70	180	80
" 30 "	80	180	80
" 20 "	90~100	150~160	90~100
" 10 " 以下	110	140	110

$$\text{宅地係数} = n F(P) + \Sigma Y$$

n : 宅地割の疎密状態

F(P) : 公共空地率及び公共空地の配置密度

Y : 給排水、日照、環境等宅地の文化厚生上の係数

なお、F(P)については普通木造地区、準防火地区、防火地区に対して別に次の式により係数を算出するものとして、

$$\text{普通木造地区は、} F(P) = \frac{1+0.2\sqrt{P}}{1-\xi P}$$

$$\text{準防火、防火地区は、} F(P) = \frac{\alpha}{1-\xi P}$$

P : 公共宅地率

ξ : 公共宅地配置密度

α : 準防火地区に対し、α = 1.2  
防火地区に対し、α = 1.5

(宅地係数) Y の値

給排水、自然環境等	Y
上水道完備引込容易	10
下水道完備	20
排水不良	-100~30
南斜面の日照特に良好	20
北斜面の日照特に不良	20
自然環境特に良好	20
自然環境特に不良	20

(宅地係数) ξ の値

公共空地配地密度	ξ
1/5 m/坪	1.00
4/30 "	0.66
1/10 "	0.60
2/30 "	0.33
1/20 "	0.25

別表 2 - 1 旧評価基準における街路係数中

t の 値

街路の性質	商業地区			特殊地区	住宅地区			工場地区			村落地区	
	繁華街	高度商業地区	普通商業地区		併用住宅地区	高級住宅地区	普通住宅地区	家内工業地区	小工場地区	大工場地区	集団地区	散在地区
駅前道路観光一級道路、都市計画幹線、面幹線等外部交通を負擔する連続性街路	2,200 ~5,000	2,200 ~1,800	1,800 ~600	1,000 ~5,000	1,500 ~600	1,500 ~800	1,200 ~400	1,200 ~400	1,200 ~300	1,200 ~400	400 ~100	200 ~50
二級幹線	2,200 ~5,000	2,000 ~1,600	1,600 ~500	800 ~4,000	1,300 ~500	1,300 ~500	1,000 ~400	1,000 ~400	1,000 ~300	1,000 ~400	400 ~80	160 ~40
地区内交通を負擔する連続性街路	2,200 ~5,000	1,800 ~1,400	1,400 ~400	600 ~3,600	1,100 ~400	1,100 ~400	900 ~300	900 ~300	900 ~200	1,000 ~300	300 ~60	120 ~30
単なる区街路	2,200 ~5,000	1,600 ~1,200	1,200 ~300	400 ~3,200	1,000 ~300	1,000 ~300	700 ~200	700 ~200	700 ~200	800 ~300	200 ~40	~20
袋路行止路等	2,200 ~5,000	1,400 ~800	1,000 ~200	200 ~2,800	800 ~200	800 ~200	500 ~100	500 ~100	500 ~100	800 ~300	100 ~20	~10

別表 2 - 2

X の 値

項 目	商業地区			特殊地区	住宅地区			工場地区			村落地区	
	繁華街	高度商業地区	普通商業地区		併用住宅地区	高級住宅地区	普通住宅地区	家内工業地区	小工場地区	大工場地区	集団地区	散在地区
歩車道の区別あるもの	250 ~150	150 ~80	100 ~50	200 ~50	100 ~50	100 ~50	80~40	80~40	100 ~50	100 ~50	30	10
車道舗装	150 ~100	80~40	50~30	150 40	50~30	50~30	50~30	50~30	80~40	80~40	20	10
歩道舗装	150 ~100	80~40	50~30	150 40	50~30	50~30	50~30	50~30	50~30	50~30	10	10
街路修景	100 ~50	50~30	40~20	100 30	40~20	40~20	30~15	0	0	0	0	0
外側曲線	50	30	20	50~20	20	0	0	0	0	0	0	0
勾配	-30 ~50	-30 ~50	-30 ~50	0~ -50	-30 ~50	-30 ~50	-30 ~50	-30 ~50	-50 ~100	-50 ~100	-10	0
石段	-50	-40	-40	0~ -50	-40	-40	-40	-40	-50~ -100	-50~ -100	-10	0
片側道路	-100	-100	-100	0~ -100	-100	-50	-50	-50	-50	-50	0	0

別表 2-3

接 近 系 数

対象施設	S	n	m	商 業 地 区			特 殊 地 区	住 宅 地 区			工 場 地 区				村 落 地 区	
				繁華街	高級商業地区	普通商業地区		併用住宅地区	高級住宅地区	普通住宅地区	寮内工業地区	小工場地区	大工場地区	集団地区	散在地区	
汽車電車等駅	200~1,000	1	500~2,000	1.5~2.5	0.8~1.0	0.5~0.8	0.8~2.5	0.5~0.8	0.4~0.6	0.2~0.4	0.2~0.4	0.2~0.4	0.5~0.8	0.8~1.2	0.1~0.2	0~0.05
路面電車バス停留	100~200	1	150~300	0.8~1.2	0.8~1.2	1.1~1.0	0.6~1.2	0.6~0.8	0.3~0.6	0.3~0.5	0.3~0.5	0.3~0.5	0.2~0.5	0.3~0.6	0.1~0.2	0
貨車船発着所	200~500	1	100~1,000	1.5~2.0	0.8~1.2	0.6~0.8	0.8~1.2	0.6~0.8	0.4~0.6	0.2~0.4	0.3~0.5	0.3~0.5	0.5~0.8	0.8~1.2	0.1~0.2	0~0.05
飛行場	500~2,000	1	100~300	1.5~2.0	0.8~1.0	0.5~0.8	0.5~1.5	-0.5~-0.7	-1.5~-2.0	-0.5~1.0	0	0	0	0	0	0
変電所、屠場、火葬場、塵芥処理場	100~200	1	100~300	-1.2~-2.0	-0.8~-1.0	-0.5~-0.7	-1.8~-1.5	-0.5~-0.7	-1.2~-2.0	-0.8~-1.2	-4.5~-0.7	-0.5~-0.7	-0.5~-0.7	-0.5~-0.7	-0.2~-0.4	0
動植物園、遊歩道、公園、海水浴場	200	1	0~400	0~1.0	1.0~1.0	0~1.0	0~1.0	0~1.0	0~2.0	0~1.2	0~1.0	0~1.0	0~1.0	0~1.0	0	0
文化的公共施設	200	2	0~200	0~1.0	1.0~1.0	0~1.0	0~1.0	0~1.0	0.5~2.5	0.2~1.5	0~1.0	0~1.0	0~1.0	0~1.0	0.2~0.4	0
特殊施設	0~100	2	0~300	0~1.0	1.0~1.0	0~1.0	0~2.0	0~1.0	0~-2.0	0~1.0	0	0	0	0	0	0
興行街	200~400	2	300~2,000	1.5~2.0	0.8~1.0	0.5~0.8	0.5~1.2	0.5~0.8	0~-2.0	0~0.4	0~0.3	0~0.3	0~0.3	0~0.3	0~0.2	0
地帯的盛場	0~200	2	500~2,000	1.5~2.0	0.8~1.0	0.6~0.8	0.8~1.5	0.6~0.8	0~0.5	0.3~0.5	0.3~0.5	0	0	0	0	0
港灣又は河川	0	0	-200~500	1.5~2.0	0.8~1.0	0.6~0.8	0.8~1.2	0.3~0.5	0.3~0.5	0.2~0.4	0.2~0.4	0.2~0.4	0.8~1.2	0~2.0	0	0
鉄道電車沿線	0	0	-300~-50	1.0~1.5	1.0~1.0	0.6~0.8	0.8~1.2	0.6~1.0	1.0~1.5	0.8~1.2	0.8~1.0	0.8~1.0	0.4~0.6	0.3~0.6	0	0
路面電車沿線	0	0	-200~-50	0.8~1.0	1.0~1.0	0.6~0.8	0.6~1.0	0.6~0.8	0.8~1.0	0.6~0.8	0.6~0.8	0.6~0.8	0	0	0	0
墓	0	0	-200~-50	0.8~1.0	1.0~1.0	0.8~1.0	0.8~1.0	0.8~1.0	0.8~1.0	0.6~1.0	1.6~0.8	1.6~0.8	0	0	0	0



別表 2-4

## 家屋の疎密度 u の値

(商業地区)

疎密度 \ 平均階級	1.2 階以下	1.6 階以下	2.2 階以下	2.2 階超
繁華街	1,000 ~ 1,500	1,000 ~ 1,500	1,000 ~ 1,500	1,000 ~ 1,500
密	300 ~ 400	450 ~ 600	600 ~ 800	800 ~ 1,000
普	200 ~ 300	300 ~ 400	400 ~ 500	500 ~ 700
疎	100 ~ 150	150 ~ 200	200 ~ 250	300 ~ 400

(住宅地区)

疎密度 \ 平均階級		1.2 階以下	1.6 階以下	2.0 階以下
附近宅地の一戸 当りの敷地面積 20 坪前後	密	80	100	120
	普	60	80	100
	疎	40	50	70
35 坪前後	密	100	120	140
	普	70	90	110
	疎	50	60	70
50 坪前後	密	120	150	180
	普	80	100	120
	疎	50	60	70
100 坪前後	密	150	200	250
	普	100	130	150
	疎	50	60	70
200 坪前後	密	200	250	300
	普	100	150	200
	疎	50	60	70

(工業地区)

疎密度		平均階級	1.2階以下	1.6階以下	2.0階以下
附近宅地の一戸 当りの敷地面積 35坪前後	密		100	120	140
	普		80	90	110
	疎		60	60	70
50坪前後	密		120	140	160
	普		90	100	120
	疎		60	60	70
100坪前後	密		140	160	180
	普		100	110	130
	疎		60	60	80
200坪前後	密		160	180	200
	普		110	120	140
	疎		60	70	80
大工場地区			150～250	150～250	150～250

(村落地区)

疎密度		平均階級	1.2階以下	1.6階以下	2.0階以下
連たん地区	附近宅地の一戸 当りの敷地面積 100坪前後		25～15	35～25	50～30
	200坪前後		30～20	40～30	60～40
	300～400坪前後		40～25	45～35	70～50
非たん地区 連区	200坪前後		15	25	35
	300～400坪前後		10	20	30

別表 2 - 5

防火保安原数

普通木造地区  $F(P) = \frac{1 + 0.2\sqrt{P}}{1 - \xi P}$

公共空地率 P 公共空地配置密度 $\xi$	1/50	1/30	1/20	1/15	1/10	1/5	1/4	1/3	1/2	2/3	3/4
0.25	1.03	1.05	1.06	1.07	1.09	1.15	1.17	1.215	1.305	1.39	1.45
0.33	1.035	1.055	1.064	1.075	1.10	1.17	1.20	1.25	1.365	1.49	1.57
0.50	1.038	1.06	1.07	1.085	1.12	1.21	1.26	1.335	1.52	1.74	1.875
0.66	1.04	1.065	1.08	1.10	1.14	1.255	1.32	1.43	1.70	2.07	2.30
1.00	1.05	1.08	1.00	1.125	1.18	1.36	1.465	1.67	2.28	3.47	4.69

準防火地区準  $F(P) = \frac{\alpha}{1 - \xi P}$  (準防火地区  $\alpha = 1.2$  の場合)

公共空地率 P 公共空地配置密度 $\xi$	1/50	1/30	1/20	1/15	1/10	1/5	1/4	1/3	1/2	2/3	3/4
0.25	1.206	1.210	1.215	1.220	1.231	1.263	1.280	1.309	1.371	1.440	1.477
0.33	1.208	1.213	1.220	1.227	1.241	1.285	1.308	1.348	1.437	1.538	1.595
0.50	1.212	1.220	1.231	1.241	1.263	1.333	1.371	1.440	1.600	1.800	1.920
0.66	1.216	1.227	1.241	1.255	1.285	1.382	1.437	1.538	1.791	2.133	2.376
1.00	1.224	1.241	1.263	1.286	1.333	1.500	1.600	1.800	2.400	3.599	4.800

防火地区  $F(P) = \frac{\alpha}{1 - \xi P}$  (防火地区  $\alpha = 1.5$  の場合)

公共空地率 P 公共空地配置密度 $\xi$	1/50	1/30	1/20	1/15	1/10	1/5	1/4	1/3	1/2	2/3	3/4
0.25	1.508	1.513	1.519	1.525	1.538	1.579	1.600	1.635	1.714	1.800	1.846
0.33	1.510	1.517	1.525	1.534	1.551	1.606	1.635	1.685	1.296	1.923	1.993
0.50	1.515	1.525	1.538	1.552	1.579	1.667	1.714	1.800	2.000	2.250	2.404
0.66	1.520	1.534	1.551	1.569	1.606	1.728	1.796	1.923	2.239	2.679	2.970
1.00	1.531	1.552	1.579	1.607	1.667	1.875	2.000	2.250	3.000	4.499	6.000

$\xi$  の 値

公共空地配置密度	$\xi$	
1/5 m/坪	1.00	( 6/30 )
4/30 "	0.66	( 4/30 )
1/10 "	0.55	( 3/30 )
2/30 "	0.33	( 2/30 )
1/20 "以下	0.25	( 1.5/30 )

別表 2-6

## 文化自然環境等係数 Y の値

項 目	商 業 地 区			住 宅 地 区		工 場 地 区				村 落 地 区	
	繁華街	高層商業地区	普通商業地区	併用住宅地区	高級住宅地区	普通住宅地区	家内工業地区	小工場地区	大工場地区	集団地区	散在地区
上水道完備引込容易でないもの	-200	-150	-150～ -100	-100	-150	-150～ -50	-150～ -50	150～ -50	-200	-	-
下水道完備していないもの	-300	-250	-250～ -150	-150	-250	-250～ -150	-200～ -100	-200～ -100	-200	-10	-
排水不良	-500～ -300	-300～ -200	-200～ -150	-200～ -150	-300～ -200	-200～ -100	-200～ -50	-200～ -50	-200～ -100	-50 -10	-25～0
南斜面の日照特に良好	-200～ 200	-150～ 150	-100～ 100	-100～ 100	200	-100～ 80	80	80	80	-	-
北斜面の日照特に不良	0～ 200	0～150	0～100	0～100	-200	-100～ -80	-80	-80	-80	-	-
村落地区の日照特に不良	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-10	-10～0
自然環境特に良好	200～ 300	150～ 200	100～ 150	100	200	150～ -80	80	80	80	-	-
自然環境特に不良	-300～ -200	-200～ -150	-100～ -150	-100	-200	-150～ -80	-80	-80	-80	-	-
道路より低位置	-300	-200	-100	-100～ -50	-200～ 100	-100～ -50	-100～ -50	-100	-100～ -150	-20 -10	-10～0
位置の高さ(勾配と標高とを勘案すること)	0～ -30	0～ -30	0～ -30	0～ -30	0～ -30	0～ -30	0～ -30	0～ -30	0～ -30	0～ -20	0～ -10
瓦葺設備の引込容易なもの	50	30	20	20	30	20	20	30	30	20	10

## 2 不動産鑑定評価の面よりみた土地評価手法のシステム化の検討

はじめに

適正な固定資産の評価は、地方公共団体にとって、税の適正かつ公平な負担を確保し、納税者の課税に対する信頼感を助長し、納税に対する意識の高揚をはかる上で、必須のことである。

特に、近時の固定資産の評価替は、地価上昇の結果として、増税意識を伴うことが多く、低経済成長下における課税を円滑に遂行するにあたっては、納税者の納得のいく論理、評価上のバランスの確保の要請が、今後、ますます高まることが予想される。

同時に、固定資産の評価は、一時点において、極めて大量の評価作業を伴う。これを一定の人手と時間の範囲において行うのであるから、当然、効率的な処理が必要となる。

このような状況の下にある、固定資産の評価を、より合理的、効率的に、処理するための方策を検討することは、これから、一層、重要なテーマになることと思われる。

本稿では、このような検討に資するため、不動産鑑定評価の立場より、土地評価手法のシステム化を検討し、実験的ではあるが、住宅地を対象とした「土地評価システム」を開発した研究の実際の例を紹介することとしたい。

これは、直接、固定資産評価のシステムの検討を目的としたものではないが、土地の評価のシステムという点で、共通する面が多いように思う。

### 1 研究の目的

この研究は、土地の価格水準が、いかなる要因により、どのように形成されているかについて分析を行い、価格水準と要因との相関関係を明らかにするとともに、具体的な各筆の画地の価格について、地価公示価格を基礎として、個別的及び地域的地価形成要因の分析を行い、コンピューターを利用して、大量かつ迅速に、算定するシステムを研究開発することを目的としている。不動産

鑑定評価の上からいえば、主として、比較方式よりの土地評価へのアプローチ、その側面からのシステム化の検討の例である。この意味で、売買実例価額との比較を中心とする、現行の固定資産評価の方式と軌を一にしているともいえよう。

## 2 研究の概要

まず、ここでのシステム化の意味であるが、渡辺茂氏は、次のようにいっておられる。

「システムの造出においては、コンピューターが大きな役割を演じる。コンピューターの役割には二つの側面がある。一つは、複雑なシステムを解析し、最適化をはかるために、対象とする世界をコンピューター内に造出して、定量的な検討を行う場合である。もう一つは、システムを造出する際に、その構成要素としてコンピューターを組み込む場合である。いずれにしても、システムを造出する場合に、コンピューターの使用を避けて通ることは難しい。(注1)」このため、しばしば一般に、システム化=コンピューター化と理解されることがある。本研究におけるシステム化もこのような意味合で用いられている。

本研究の内容は、大別して、

(1) システムの解析と定量化

(2) システムの構築

に分けられる。前者は、システムの目的を定め、その構成部分を定式化し、定量化する作業であり、後者は、それらの部分を組み合わせ、コンピューターを構成要素とした、具体のシステムを造出することである。

以下、本研究の概要について紹介する。

(1) システムの解析と定量化

本研究は、この点に関して、

① 個別分析

② 地域分析

③ 総合化

の三つの部分より成っている。

前述のとおり、この研究の目的は、ある土地の価格＝地価公示価格に比準して、対象とする土地の価格を求めるシステムの開発であるが、比準をする場合、通常、次の三つのケースが考えられる。

(i) 同一近隣地域内に（注2）、地価公示地が存する場合

この場合は、地域は同一であるので、その地域の中で、個別的に差異を生じさせている個別的要因の比較を行う。

(ii) 同一近隣地域内になく、類似地域内（注3）にある場合

この場合は、地域も異なるので、個別的要因の比較の他、地域の差異を生じさせている地域要因の比較を行う。

(iii) 同一都市内になく、他都市にのみある場合

この場合は、個別的要因及び地域要因の比較の他に、都市間で差異を生じさせている要因の比較を行う。但し、地価公示の標準地の数が増加した現在では、稀なケースといえる。

このうち、個別的要因の比較に関する部分の解析等が、個別分析のテーマであり、地域要因及び都市間格差要因の比較に関する部分の解析等が地域分析のテーマである。

本稿では、紙面の関係で、このうち、個別分析を中心に述べることにする。また、この研究は、東京圏（一都三県）、大阪圏について検討を行っているが、同じく、東京都に限定して述べさせていただく。

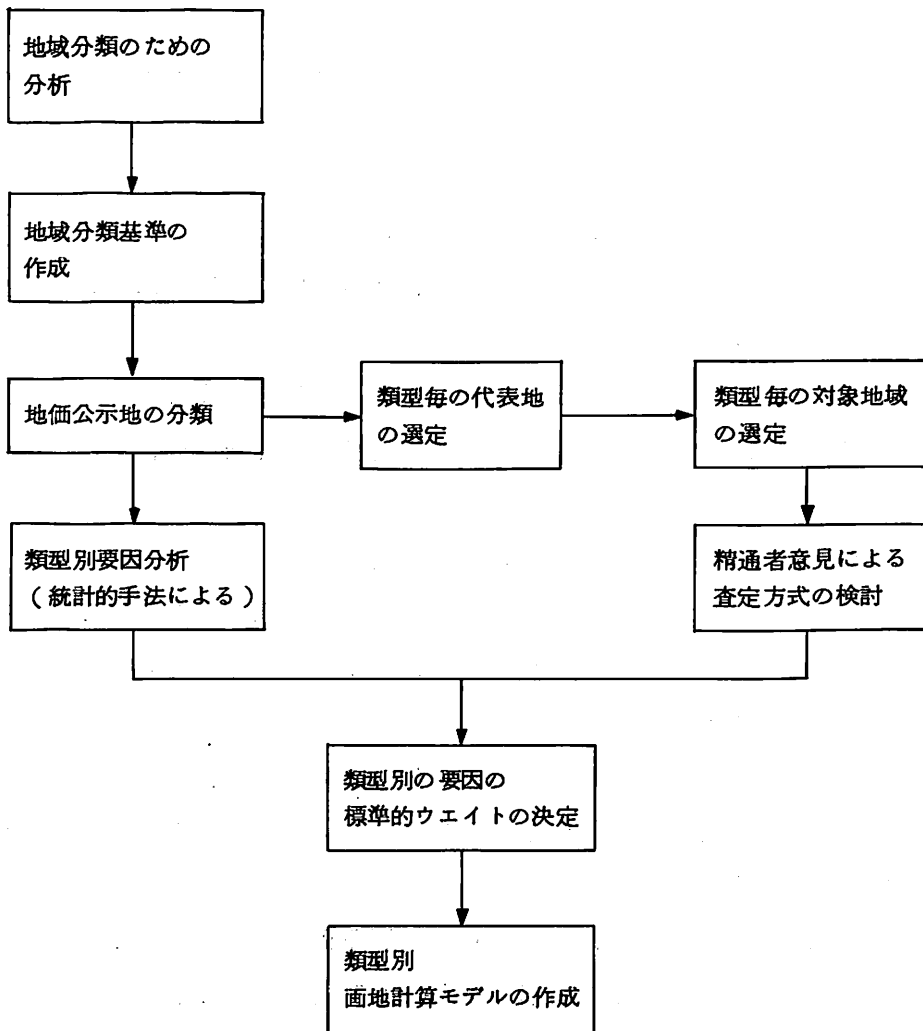
① 研究の手順

研究の手順は、図-1のとおりである。

② 地域分類のための分析

要因のウェイト（修正率）は、地域の特性との関連で決まる相対的なものであり、評価対象となる土地がどのような地域に属するかによって、基本的には、その増減率は異なる。

そこで、まず、全地価公示地より分析用のサンプルを抽出して、地域の特性を表わす指標との対応関係を統計的手法（具体的には、主成分分析と



図－1 研究の手順

クラスター分析)により分析して一つの基準を作成した。

さらに、この分析に用いた指標が、主として効用的属性に係る指標である点に鑑み、有効需要の指標として、背後に存する需要層を区分する意味で、価格水準(二分類)を加味して、先に抽出された公示地を分類した。この結果に鑑定評価の実務面よりの検討を加え、本研究の目的に相應する地域類型の代表として、一応適當と考えられる地価公示地を、次の分析用のサンプルとして確保した。



③ 地域分類基準の作成

前記の「正しく」分類された地価公示地について、地域の特性を表わし、分類のために有用と考えられる表-1に示す指標を収集、整理し、判別分析(注4)を行い、表-2の判別関数を作成した。

表-1 分析指標一覧表

(指標番号)	(指標)	(測定単位等)	※(指標の種別)
1	公示価格	千円	P
2	地積	m <sup>2</sup>	P
3	最寄駅までの距離	m	P
4	容積率	10%	P
5	周辺土地利用(店舗)	有り(1) 無し(2)	P
6	"          (工場)	有り(1) 無し(2)	P
7	用途地域の指定	第一種住居専用地域 1 第二種住居専用地域 2 住居地域 3 その他 4	P
8	ガス	都市ガス 1 簡易ガス 2 その他 3	P
9	公共下水道	処理区域内 1 処理区域外 2 その他 3	P
10	乗降客ランク	乗降客の多い順に並べれば 7・6・5・4・3・2・1	E
11	都心から最寄駅までの時間	分	E
12	人口密度	人/ha	C
13	世帯数に占める高額所得者割合	%	C
14	宅地率	%	S
15	所得格差指数	全国平均=100	S

※ (指標の種別)とは、指標の測定される範囲を示すもので以下のとおり。

P……直接公示地に係るもの

E……公示地の最寄駅に係るもの

C……公示地の属する町丁目単位に測定されるもの

S……公示地の属する市区町村単位に測定されるもの

表-2 判別関数

Group 1 CONSTANT(定数) - 108.32448					
混在住宅地域 COEFF. (係数)	8.22164	0.02628	0.00488	0.17031	6.71892
	6.68524	11.37843	3.86507	5.84620	3.16171
	0.78130	-0.02777	-1.67818	0.78115	0.13880
Group 2 CONSTANT(定数) - 139.34644					
高級住宅地域 COEFF. (係数)	10.53394	0.03889	0.00480	0.79920	-1.99677
	2.44927	0.57406	5.40528	7.75724	2.38789
	0.81177	-0.02475	-0.20697	0.79920	0.29540
Group 3 CONSTANT(定数) - 101.40556					
中級住宅地域 COEFF. (係数)	7.50050	0.03568	0.00424	0.45641	-0.84680
	-1.18742	1.43317	4.60088	6.45581	1.96834
	0.88499	-0.00982	-1.50398	0.77192	0.25927
Group 4 CONSTANT(定数) - 90.19724					
郊外住宅地域 COEFF. (係数)	5.53335	0.02556	0.00455	0.46348	-0.39457
	-0.20024	0.81481	3.78294	7.49324	2.98486
	0.93051	-0.02430	-1.46192	0.64774	0.25768
Group 5 CONSTANT(定数) - 103.07028					
新興住宅地域 COEFF. (係数)	7.18760	0.01228	0.00724	0.55450	-2.46658
	-2.26300	1.26838	5.77037	6.71667	0.58190
	1.28487	-0.02082	-1.00879	0.54756	0.24268

(注) 各関数値の計算は、表-1の15の指標毎に、計算した指標の値×係数の総和に、定数を加えて、求められる。

#### ④ 地価公示地の分類

ここでは、対象画地の価格を、同一近隣地域の地価公示地と比準して求めることを前提としている。いま、地価公示地が予め分類されていれば、対象画地の価格をどの公示地と比準して求めるべきかが決まる(注5)と、自ずと対象画地の属する地域も分類され、地域の類型毎に異なる後述の「画地計算モデル」のうちどの類型のものを用いるべきかが明らかになる。

そこで、前記の判別関数を用いて、東京都の全公示地を分類した。この場合、各公示地毎に、表－１の指標を収集して、表－２の判別関数に代入し、各グループ毎について関数値を計算し、その値が最大となるグループ（類型）へ分類した。

#### ⑤ 類型別要因分析

東京都の住宅地に関して、五類型（混在住宅地域、高級住宅地域、中級住宅地域、郊外住宅地域、新興住宅地域）毎の価格形成のパターンを決め、要因の標準的なウェイトを決めるために、地価公示価格を従属変数（被説明変数）とし、表－３（３－１～３－４）に示す各指標をもとにした価格形成要因を説明変数として、重回帰分析を行った。

分析にあたっては、類型１～３（混在住宅、高級住宅、中級住宅）を既成住宅地グループとし、類型４～５（郊外住宅、新興住宅）を周辺部グループと大きく二分し、それぞれ、モデルⅠ、モデルⅡとして分析を行った。モデルⅠに関しては、類型１、３と類型２に分割した方が適切であると思われるが、サンプル数の都合上、一本化して扱い、各類型毎の特徴を知るために、類型毎のダミー変数を用いた。

なお、分析の結果を、表－４に示す。

表-3 分析のための指標

3-1 <官報公示事項>

指 標	測 定 単 位
①価格	10 円/m <sup>2</sup>
②画地規模	m <sup>2</sup>
③接面道路の方位	(4 方位別ダミー)
④ " 巾員	10 cm
⑤ " 舗装状況	あり「0」、なし「1」
⑥ガス	あり「1」、なし「0」
⑦水道	"
⑧公共下水道	"
⑨最寄駅までの距離	m
⑩用途地域	(3 用途地域別ダミー)
⑪高度制限	あり「1」、なし「0」
⑫防火・準防火	防火「1」、準防火「2」
⑬建ぺい率	10 %
⑭容積率	10 %
⑮周辺の利用状況	(項目別ダミー)
⑯都心から最寄駅までの時間	分
⑰沿線	(沿線別ダミー)
⑱最寄駅の乗車人員	千人/年

3-2 <国調メッシュ・データ>

指 標	分 類
① 総人口	
② 年齢別人口	0～14才、15～64才、65才以上
③ 流動人口	残留人口
④ 通勤・通学的手段	徒歩・自転車・自家用車・バス・鉄道
⑤ 産業別就業者	第1次産業・第2次産業・第3次産業
⑥ 職域別世帯数	農業・業主・雇用者
⑦ 住居別世帯数	持家・借家・間借
⑧ 借家の種別世帯数	公営・民営・給与

※ このデータは、上に示した項目の分類別に人口あるいは世帯数がそのまま測定単位となっており、メッシュは1km平方の等積であるので、密度をも示していることになる。

3-3 <市・区・町単位データ>

指 標	測定単位	指 標	測定単位
① 人 口	測定 百人	⑫ 小売店数	
② 世 帯	百世帯	⑬ 1人当り小売販売額	
③ 面 積	km <sup>2</sup>	⑭ 地方財政歳出額	百万円
④ 市街化区域面積	km <sup>2</sup>	⑮ 電話普及率	%
⑤ " 人口	人	⑯ 所得格差指数	全国平均=100
⑥ 人口集中地区面積	km <sup>2</sup>	⑰ 課税総地積	ha
⑦ " 人口	人	⑱ 課税宅地面積	ha
⑧ 事業所数		⑲ 着工住宅戸数	戸
⑨ 工場数		⑳ 着工住宅総床面積	m <sup>2</sup>
⑩ 工場従業者数		㉑ 道路延長	m
⑪ 飲食店数		㉒ 砂利道延長	m

3-4 地図上で測定したデータ

指 標	距 離 ラ ン ク				
	1	2	3	4	5
①主要道路または鉄道までの距離	～ 50 m	51～100	101～150	151～200	201～
②病院までの距離	～200 m	201～400	401～600	601～800	801～
③小学校 "	"	"	"	"	"
④役所 "	"	"	"	"	"
⑤公園 "	"	"	"	"	"
⑥郵便局 "	"	"	"	"	"
⑦工場 "	"	"	"	"	"
⑧危険・嫌悪施設までの距離	～ 50 m	51～100	101～150	151～200	201～
⑨バス停までの距離（3路線）	～200 m	201～400	401～600	601～800	801～

表-4 分析の結果

モデル1

対象：グループ1、2、3（都内既成地域）における住宅地

$$\begin{aligned} \hat{P} = & 238.7 + 27.9X_1 - 1293.1X_2 + 680.6X_3 + 52.3X_4 - 3157.2X_5 - 6145.5X_6 \\ & + 84.3X_7 + 94.0X_8 + 126.3X_9 + 12.2X_{10} + 136.6X_{11} + 550.1X_{12} \\ & - 7797.3X_{13} + 927.8X_{14} + 2839.9X_{15} - 342.7X_{16} - 4087.7X_{17} \\ & + 8958.1X_{18} + 854.2X_{19} + 7426.2X_{20} - 7208.0X_{21} + 5001.6X_{22} \\ & - 1549.5X_{23} - 5799.3X_{24} - 15038.5X_{25} \end{aligned}$$

(R=0.963)

ただし

$\hat{P}$  : 地価予測値 (10円)

$X_1$  : 接面道路の巾員 (10cm)

$X_2$  : 接面道路の舗装状況 (あり「1」、なし「2」)

$X_3$  : ガス (あり「1」、なし「2」)

- $X_4$  : 容積率 (10%)  
 $X_5$  : 最寄駅までの距離 (m、 $\log_{10}$ )  
 $X_6$  : 都心から最寄駅までの時間 (分、 $\log_{10}$ )  
 $X_7$  : 三次産業就業者割合 (%)  
 $X_8$  : 着工住宅一戸当り床面積 ( $m^2$ )  
 $X_9$  : km当り着工住宅戸数 (戸)  
 $X_{10}$  : ha 当り道路延長 (m)  
 $X_{11}$  : 道路舗装率 (%)  
 $X_{12}$  : 高額所得者割合 (%)  
 $X_{13}$  : G7 (混在地) で規模大 (「1」、 「0」)  
 $X_{14}$  : G3 (中級住宅地) で規模大 (「1」、 「0」)  
 $X_{15}$  : G2 (高級住宅地) で主要路・鉄道から 200 m 以上離れる (「1」、 「0」)  
 $X_{16}$  : G3 (中級住宅地) で主要路・鉄道から 200 m 以上離れる (「1」、 「0」)  
 $X_{17}$  : G1 (混在地) で公園から 800 m 以上離れる (「1」、 「0」)  
 $X_{18}$  : G2 (高級住宅地) で工場から 800 m 以上離れる (「1」、 「0」)  
 $X_{19}$  : G3 (中級住宅地) で工場から 800 m 以上離れる (「1」、 「0」)  
 $X_{20}$  : G1 (混在地) で住専 (「1」、 「0」)  
 $X_{21}$  : G2 (高級住宅地) で住専 (「1」、 「0」)  
 $X_{22}$  : G2 (高級住宅地) で周辺にマンションがある (「1」、 「0」)  
 $X_{23}$  : G1 (混在地) で周辺にアパートがある (「1」、 「0」)  
 $X_{24}$  : G2 (高級住宅地) で周辺にアパートがある (「1」、 「0」)  
 $X_{25}$  : G2 (高級住宅地) で周辺に店舗がある (「1」、 「0」)

## モデルⅡ

対象：グループ4、5 (郊外及び新興住宅地) の住宅地

$$\begin{aligned}
 \hat{P} = & 11885.8 + 20.5X_1 - 503.3X_2 + 340.8X_3 + 1540.3X_4 + 22.3X_5 + 0.17X_6 \\
 & + 6.72X_7 - 1421.3X_8 - 6129.4X_9 + 954.5X_{10} + 9.6X_{11} + 3.11X_{12} \\
 & - 64.1X_{13} + 79.4X_{14} - 7.7X_{15} - 162.4X_{16} + 617.8X_{17} + 1824.3X_{18}
 \end{aligned}$$

$$-406.5X_{19} - 208.4X_{20}$$

$$(R = 0.949)$$

ただし

$\hat{P}$  : 地価予測値 (10円)

$X_1$  : 接面道路巾員 (10cm)

$X_2$  : 接面道路の舗装 (あり「1」、なし「2」)

$X_3$  : ガス (あり「1」、なし「0」)

$X_4$  : 水道 (あり「1」、なし「0」)

$X_5$  : 容積率 (10%)

$X_6$  : 人口密度 (人/k $\mu$ )

$X_7$  : 所得格差指数

$X_8$  : 最寄駅からの距離 (m, log<sub>10</sub>)

$X_9$  : 都心から最寄駅までの時間 (分, log<sub>10</sub>)

$X_{10}$  : 世帯人員 (人)

$X_{11}$  : 三次産業就業者割合 (%)

$X_{12}$  : 宅地率 (%)

$X_{13}$  : 着工住宅一戸当り床面積 (m<sup>2</sup>)

$X_{14}$  : k $\mu$ 当り着工住宅戸数 (戸)

$X_{15}$  : 道路舗装率 (%)

$X_{16}$  : ha 当り工場数

$X_{17}$  : G5で周辺にアパートがある (「1」、「0」)

$X_{18}$  : G5で周辺に店舗がある (「1」、「0」)

$X_{19}$  : G4で周辺に農空地がある (「1」、「0」)

$X_{20}$  : G5で周辺に農空地がある (「1」、「0」)



## ⑥ 類型毎の代表地及び対象地域の選定

価格形成要因は、大別して、一般的要因と個別的要因とに分けられるが、一般的要因といい、個別的要因といっても各々は、別個に存在するのではなく、全て対象とする不動産の価格を形成する要因であることに変わりはない。この意味で、一般的要因か個別的要因かを厳密に分類することは、本研究の目的からは、あまり重要でなく、前述した地価公示価格に比準して、対象とする土地の価格を求める三つのケースのそれぞれにおいて、どのような要因がどのケースで標準的であるかによって分類してもよい問題である。

要は、その要因を、的確に比準し得るかが重要である。

ところで、地価公示地は、当該近隣地域を代表するものであるが、その価格は、近隣地域に共通する要因（一般的要因）と近隣地域において標準的と思われる個別的要因より成っていると考えられる。従って、地価公示価格に関して、重回帰分析を行えば、一般的要因のウェイトの他、各異なる近隣地域においては、それぞれ標準的な個別的要因のウェイトが抽出されることになる。本個別分析では、このようにして分離された個別的要因のウェイトを用いる。ただ、個別的要因の場合、さしあたって、地価公示地等ではケースが稀れか、全くないもの、あるいは、類型化がむずかしく、統計的手法による分析に馴染まないものも多い。

本研究では、このような要因のウェイトの決定にあたっては、統計的手法による分析とあわせて、ベテラン不動産鑑定士の方々へのアンケートにより、直接的にその考え方及び一般的経験値をお聞きし、それを基礎とすることとした。ただし、この場合、いきなり、一般論として、尋ねた場合、各個人により、同じ要因でありながら、想定する状況が異なることが予想されるので、各地域の類型に属する公示地の存する地域のうち、各類型において、最も標準的と思われる地域を対象地域として選定して、その地域内で、調査対象とする個別的要因を持つ具体の画地を指定して、それに関しての考え方等を調査することにした（図－２参照）。

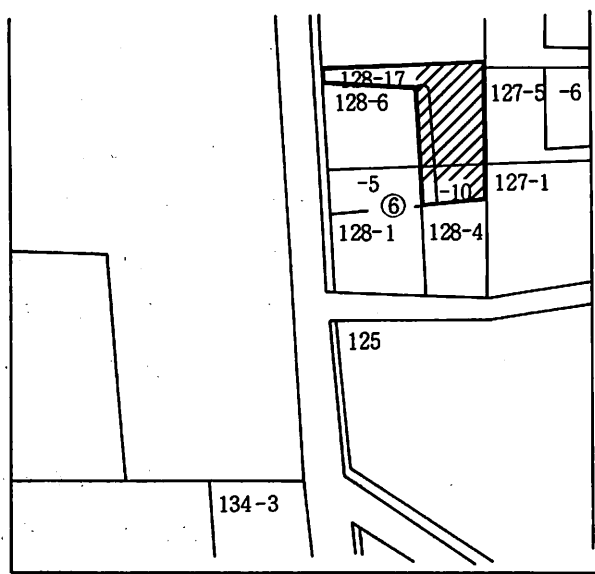


図-2 対象画地の例

⑦ 精通者意見による査定方式の検討

以上の回答結果について、内容的検討を加えるとともに、官公庁で採用している補正・修正率をあわせて参考として、要因別の標準的修正率を求めた。この場合、修正率の採用方法としては、回答者の総意性としての最頻値(MODE)を基礎として、最高、最低を除く平均値(AVI)等を参考とした。

以下に、例示としてある私道敷を含む画地の「私道敷を含む」ことによる減価率の査定についての回答をまとめた例を示しておく。

● 私道敷を含む

修正率(%)	回答者数(名)	査定根拠
⊖ 17	1	$\frac{10.01 \text{ m}^2 \times (1 - A)}{60.27 \text{ m}^2} = x$ <p>A = 私道価値 x = 減価率</p> <p>(私道部分の価値が 0% のとき、減価率 17%)</p> <p style="padding-left: 40px;">"      20%      "      13%</p> <p style="padding-left: 40px;">"      30%      "      12%</p> <p style="padding-left: 40px;">"      50%      "      8%</p>
⊖ 13	4	
⊖ 12	3	
⊖ 11	1	
⊖ 8	1	

RANGE	AV・I	AV・II	MODE
⊖ 17 ~ ⊖ 8	⊖ 12.4	⊖ 12.4	⊖ 13

このように、各類型の標準的地域を対象地域として、その中に“標準的”な個別要因を有する画地を設定し、それについての回答を以上のようにまとめ、それぞれの要因による増減価の査定にあたって、実務上一般的に用いられている査定方式、経験値を解釈、整理し、要因の標準的なウェイト（査定方式）を決定した。例示として、「私道敷を含む」及び「角地」についての結果を掲げておく。

○ 「私道敷を含む」場合の減価の査定方式

$$\beta_{15} = \frac{b_4 \times (1 - \alpha_4)}{a_1}$$

$\beta_{15}$  : 全体の画地に対する減価率

$b_4$  : 私道敷部分の面積

$\alpha_4$  :  $b_4$  の標準価格に対する価値率

専用私道の場合

共用私道の場合

準公道的私道の場合

} 別記私道の価値（省略）

$a_1$  : 全体の地積

○ 角地（例示）

建物建築上の利点と画地の利用効率の増大はどの地域にある角地であろうと同じ効用であるため地域格差はないが、日照・通風等の空間スペースに基づく快適性は地域によって反応パターンが異なるためこの影響をうけて角地の増価率に地域格差を生じる。この日照・通風等による快適性への欲求度は高級・中級・郊外・混在地域の順で大きいと考えられるが高級住宅地域の場合、一面地の規模が大きく又、土地の総額が非常に高くなる為増価率は低めに押えられ、混在住宅地域の場合、住宅地としての利用効率の増大と空間スペースの確保という価値増価理由のほかに用途の多様性からくる利用効率の増大の為に増価率が高まったと考えられる。

又、新興住宅地域の増価率が低いのは、他の地域に比し空閑地が多く比較的画地規模も大きいことから角地による影響が少ない為と考えられる。

以上により増価率は混在地域が最も高く、中級、郊外住宅地域はほぼ同率で高級地域、新興住宅地域の順で低くなっている。

地域 方位	Ⅲグループ (中級)	Ⅳグループ (郊外)	Ⅰグループ (混在)	Ⅱグループ (高級)	Ⅴグループ (新興)
東	0	0	0	0	0
北東	⊕3	⊕2.5	⊕3	⊕3	⊕2.5
北西	⊕2	⊕2	⊕3	⊕2	(⊕1.5)
南東	⊕7	⊕8.5	⊕8	⊕5.5	⊕6
南西	⊕4	⊕5	⊕5	⊕4	⊕4

(注) 東道路付の中間画地を標準にして、それぞれの角地の増価率を査定した。

⑧ 類型別の要因の標準的ウェイトの決定

統計的手法による要因分析の結果及び精通者意見による検討の結果を合わせ、類型別の要因の標準的ウェイト（査定方式）を決定した。この場合、

統計的手法による分析の結果を用いた修正率については、モデルⅠ（あるいは、モデルⅡ）にもとづく、比準する公示地の地価予測値（モデルに地価公示地の要因を代入して得られる）と対象画地の地価予測値の比をもとに、査定することにした。

#### ⑨ 類型別画地計算モデルの作成

以上の結果をもとに、次のような類型別の画地計算モデルを作成した。

$$P_i = P_{ik} ( 1 + \sum \alpha_\ell + \sum \beta_m )$$

ただし、

$P_i$  : 対象画地  $i$  の査定価格

$P_{ik}$  : " と比準する地価公示地の価格

$\alpha_\ell$  : 統計的手法によって得られた個別的要因  $\ell$  の修正率

$\beta_m$  : 精通者意見にもとづく結果によって得られた個別的要因  $m$  の修正率

#### ⑩ モデル地点50ポイントについての例示

因みに、個別分析の概要の紹介の最後として、画地計算モデルを用いて、グループⅠの類型の地域に属するモデル地点50ポイントについて、地価公示価格と比準して、価格を求めた結果を示す。

この場合、各ポイントについて、表-5の「チェックリスト」を用いて、要因を調査し、入力することが効率的である。なお、多くのポイントについて、複数の人で、要因チェックを行う時には、チェックリスト記入要領を準備し、統一性を保つことが必要となる。

表-5 比準要因チェック・リスト

物件番号	所在地	最寄駅	線	駅	地積	m <sup>2</sup>	価格時点	月	日
------	-----	-----	---	---	----	----------------	------	---	---

規準とすべき公示地番号	所在地	地積	m <sup>2</sup>	価格時点	月	日
-------------	-----	----	----------------	------	---	---

ア イ テ ム	カテゴリーおよびチェック要領
1 公共下水道	<input type="checkbox"/> 0 : なし    1 : あり
2 最寄駅までの距離	□□□□ m
3 容 積 率	□□ 10%単位で記入
4 人口密度	□□□ 人 / 1 km <sup>2</sup>
5 通勤手段・自家用車	□□ 人 / 1 km <sup>2</sup>
6 都心から最寄駅までの時間	□□□ 分
7 バス停までの距離	<input type="checkbox"/> 0 : 200 m未満    1 : 200 m以上
8 所得格差指数	□□□ 全国平均=100
9 住居専用地域の指定	<input type="checkbox"/> 0 : なし    1 : あり
10 準工業地域の指定	<input type="checkbox"/> 0 : なし    1 : あり
11 宅 地 率	□□ %
12 着工住宅1戸あたり床面積	□□□ m <sup>2</sup>
13 工場密度	□□ 件 / ha
14 高額所得階層	<input type="checkbox"/> チェックリストの記入要領を参照
15 接面道路巾員	□□.□□ m
16 道路方向	<input type="checkbox"/> 0 : 南    1 : 東    2 : 西    3 : 北
17 舗装の有無	<input type="checkbox"/> 接面道路について舗装有(完全舗装) : 「0」有(簡易舗装) : 「1」無 : 「2」
18 角 地	<input type="checkbox"/> 0 : 中間面地    1 : 北東    2 : 北西    3 : 南東    4 : 南西
19 私道角地又は三角形地の角地	<input type="checkbox"/> 0 : 私道角地又は三角形地の角地ではない    1 : 私道角地 2 : 三角形地

ア イ テ ム	カ テ ゴ リ ー お よ び チ ャ ッ ク 要 領
20 二 方 路	<input type="checkbox"/> 0 : 中間面地    1 : 南北の二方路    2 : 東西の二方路
21 三 方 路	<input type="checkbox"/> 0 : 中間面地    1 : 北東・北西    2 : 北西・南西 3 : 南西・南東    4 : 南東・北東
22 道 路 と 画 地 と の 高 低 差	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> cm <input type="checkbox"/> 0 : 等高    1 : ~-2 m    2 : ~-1 m    3 : ~+1 m 4 : ~+2 m
23 隣 地 と 画 地 と の 高 低 差	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> cm <input type="checkbox"/> 0 : 等高    1 : ~-2 m    2 : ~-1 m    3 : ~+1 m 4 : ~+2 m
24 不 整 形 地	<input type="checkbox"/> 0 : 整形面地    1 : 不整形面地 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> m <sup>2</sup> 不整形部分面積
25 道 路 接 面 巾 不 足 又 は 狭 小	<input type="checkbox"/> 0 : 接面道路巾は充分    1 : 道路接面巾狭小 2 : 道路接面巾不足 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> m <sup>2</sup> 買増し部分面積
26 間 口 に 対 し 奥 行 大	<input type="checkbox"/> 0 : 奥行大ではない    1 : 奥行大(程度高い) 2 : 奥行大(程度低い)
27 規 模 過 大	<input type="checkbox"/> 0 : 過大でない    1 : 過大 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> m <sup>2</sup>
28 規 模 過 小	<input type="checkbox"/> 0 : 過小でない    1 : 過小
29 私 道	<input type="checkbox"/> 0 : 私道なし    1 : 専用私道    2 : 共用私道 3 : 準公道的私道 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> m <sup>2</sup>
30 高 圧 線 下 地	<input type="checkbox"/> 0 : 線下地でない    1 : 線下地 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> m <sup>2</sup>
31 環 境 ( 隣 接 不 動 産 の 利 用 状 況 )	<input type="checkbox"/> 0 : 普通    1 : 西・北方にアパートがある    2 : 東方にア パートがある    3 : 南方にアパートがある    4 : アパート 群的に周りをかこまれている    5 : 墓地近接 6 : 車の騒音    7 : 学校の騒音    8 : 工場騒音

表-6 モデル地点についての例示 (A<sub>1</sub>~B<sub>9</sub>:要因)

画地 番号	(2) 価 格 (単位 円)	(3) 価 格 指 数	A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	A <sub>3</sub>	A <sub>4</sub>	A <sub>5</sub>
*	102000	100	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
1	105100	103	-4.0	-1.5	0.0	0.0	1.5
2	84700	83	-5.5	-1.5	0.0	0.0	5.0
3	77500	76	-2.5	0.0	0.0	0.0	0.0
4	92800	91	-4.5	-1.5	0.0	0.0	0.0
5	84700	83	-8.0	-1.5	0.0	0.0	5.0
6	86700	85	-6.5	-1.5	0.0	0.0	5.0
7	96900	95	-5.0	-1.5	0.0	0.0	5.0
8	62200	61	-8.5	-1.5	0.0	-4.0	-2.0
9	78500	77	-8.5	-1.5	0.0	-2.0	-1.0
10	82600	81	-8.5	-1.5	0.0	0.0	5.5
11	86700	85	-5.5	-1.5	0.0	0.0	5.0
12	97900	96	-2.5	0.0	0.0	0.0	5.0
13	97900	96	-2.0	0.0	0.0	2.0	-3.0
14	106100	104	-2.5	0.0	0.0	0.0	0.0
15	90800	89	-2.5	0.0	0.0	0.0	5.0
16	79600	78	-2.0	0.0	0.0	0.0	0.0
17	91800	90	-3.5	-1.5	0.0	0.0	0.0
18	94900	93	-3.0	0.0	0.0	0.0	0.0
19	112200	110	0.5	0.0	1.5	0.0	6.0
20	112200	110	1.0	0.0	1.5	0.0	6.0
21	92800	91	-0.5	0.0	0.0	0.0	0.0
22	93800	92	-5.0	-1.5	0.0	0.0	5.5
23	106100	104	-0.5	0.0	0.0	0.0	0.0
24	85700	84	-2.0	0.0	0.0	-2.0	-2.0
25	86700	85	-2.0	0.0	0.0	-2.0	0.0
26	66300	65	-7.0	-1.5	0.0	-4.0	-5.0
27	87700	86	-6.0	-1.5	0.0	-4.0	-2.0
28	96900	95	-5.5	-1.5	0.0	0.0	5.0
29	106100	104	-1.5	0.0	0.0	0.0	0.0
30	92800	91	-4.5	-1.5	0.0	0.0	5.0
31	98900	97	-4.5	-1.5	0.0	0.0	5.0
32	100000	98	0.0	0.0	0.0	0.0	5.5
33	85700	84	-1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
34	103000	101	-1.0	0.0	0.0	0.0	0.0
35	82600	81	-1.5	0.0	0.0	0.0	-1.0
36	102000	100	-1.5	0.0	0.0	0.0	0.0
37	109100	107	-1.5	0.0	0.0	0.0	5.5
38	94900	93	-1.5	0.0	0.0	-2.0	-3.0
39	95900	94	-5.0	-1.5	0.0	0.0	5.0
40	77500	76	-7.0	-1.5	0.0	0.0	0.0
41	85700	84	-7.0	-1.5	0.0	0.0	0.0
42	74500	73	-6.5	-1.5	0.0	-4.0	0.0
43	104000	102	-7.0	-1.5	0.0	0.0	5.5
44	60200	59	-8.5	-1.5	0.0	-4.0	-5.0
45	83600	82	-8.0	-1.5	0.0	0.0	5.5
46	98900	97	-8.5	-1.5	0.0	0.0	5.5
47	87700	86	-11.0	-1.5	0.0	0.0	5.0
48	82600	81	-10.0	-1.5	0.0	0.0	0.0
49	81600	80	-10.0	-1.5	0.0	-2.0	-2.0
50	90800	89	-5.0	-1.5	0.0	0.0	5.0



## (2) システムの構築

### ① 「判断」の手助けとしてのシステム

以上、紹介した個別分析の結果及び地域分析の結果を総合化したものとして、本研究では、コンピューターを利用したシステムの構築を行っている。

この場合、本研究では、評価人の判断を助ける資料を評価人に提供する道具としてのシステム化を理念としている。

本システムは、コンピューターによる多変量解析の結果、精通者意見による資料、あるいは多量のデータの検索と分析等を通じて、評価人が判断する上での資料を、より豊富にかつ迅速に提供し、評価人は、それらを解釈し、取捨、選択して判断にいたる「人間とコンピューターとの対話」によって進められるマン・マシン・システムを目ざしている。

本システムによって提供される資料のうち、たとえば、各価格形成要因の地価に対する影響度（ウェイト）についていえば、それは、「標準値」を意図するものである。それは、各評価人の共通の評価基準として、評価のバラツキをなくすための客観的基準を示すものであるが、云うまでもなく、絶対基準を意味するものではなく、各要因の標準的態様における、標準的反応の状況を示すものであり、評価人の「個別的な」判断によって修正されることが期待されるものである。ここにおいては、これらの数値は、標準における数値（計数化された値）として、「標準より上」「標準より下」といった人間の「序数的（Ordinal）判断」を「何%増」「何%減」といった評価実務において必要な「基数的（Cardinal）判断」に結びつけるための資料としての役割が期待されている。

この意味で、本システムは、大量データに統計解析を中心とした手法を適用して、評価にあたっての、共通にして、客観的な基準となり得る資料を提供し、評価人の判断を助け、合理的でバラツキのない評価に導く道具となることを期待するものである。

## ② システムの構成

本システムでは、利用者として、評価の専門家を想定しているので、単に、コンピューターを利用しての効率的処理にとどまらず、地価に関する各種データを処理、解析する道具立てとして考えられている。このような内容を満たすため、このシステムにおいては、

### (i) 標準処理型

ここでの処理は、画地  $i$  に係る要因をインプットすることにより、前述の個別分析、地域分析の成果にもとづき、地域分類、要因修正を行い、いわば、自動的に、標準的処理にもとづく、アウトプットが得られる。

### (ii) 選択処理型

ここでの処理は、各要因のインプット等の各ステップ毎に、前述の成果にもとづく「標準値」及びそのレンジ等の参考資料が表示され、利用者は、その値をそのまま採用するか、修正するかなどの選択が可能である。コンピューターとの対話により進めていく処理の型である。

### (iii) 研究処理型

ここでの処理は、コンピューターの記憶している既存の成果に飽き足らない場合に、利用者が、予め、コンピューターにファイル化され、記憶されているデータをもとに、独自の分析を行い、独自の地域区分、モデル式の作成を行い、その結果を、たとえば、(ii)の選択処理型に引渡しして処理する。研究的なデータ処理のために利用する。

以上のことを概念的なフローで示せば、図-3のとおりである。

## ③ パイロット地区での試行

以上のシステムをコンピューター・プログラム化し、具体のマン・マシン・システムとして、実際に試行するために、パイロット地区を設定し、その地区に対応する実際の各種データを測定、収集し、ファイル化して、当システムに内蔵した。このデータを駆使して、本システムの試験的な運用を試みた。なお、パイロット地区は、東京圏における代表的住宅地域として、東側を環状6号線、南側を目黒通り、西側を環状8号線、北側を川越街道に囲ま

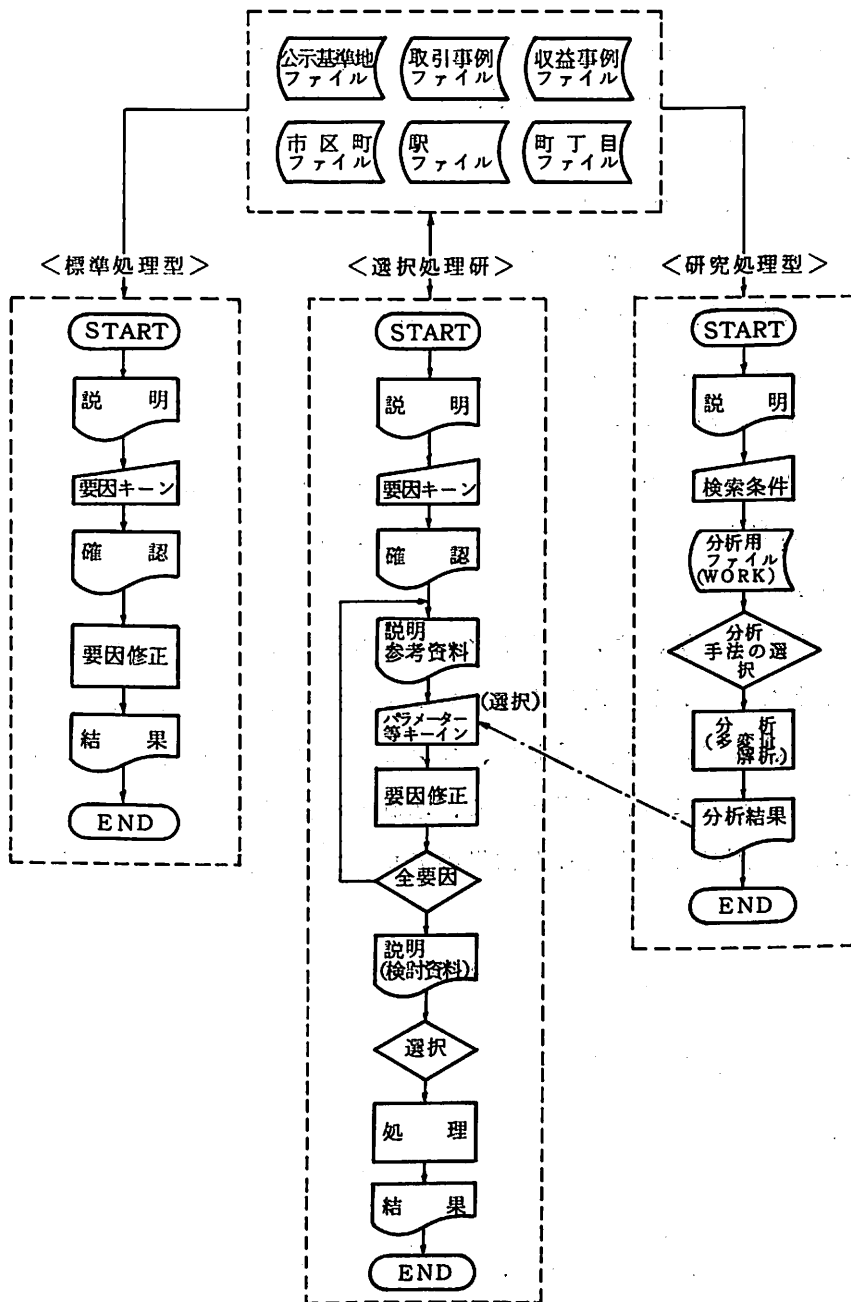


図-3 システムの概念フロー

れた約 100 km<sup>2</sup>の地域で、練馬、板橋、豊島、新宿、中野、杉並、渋谷、目黒、世田谷の計 9 区にかかっている。パイロット地区内の記憶データの種類等は、次のとおりである。ここでは、地価公示価格のみでなく、取引事例価格を用いての価格の査定、収益事例を用いた収益還元法の試行も一応可能である。

イ	地価公示地データ	270 件分
ロ	地価調査基準地データ	113 "
ハ	取引事例地データ	1,012 "
ニ	収益事例地データ	86 "
ホ	市区町村データ	9 区分
ヘ	町丁目データ	551 町丁目分
ト	駅関連データ	142 駅分

#### ④ 例示

本システムは、オン・ライン・タイムシェアリング・システムによる対話型となっている。利用者とコンピューターとの間に、端末機があり、利用者は、この端末機を通じて、コンピューターとの対話を行うようになっている。ここでは、参考として、地価公示価格をもとに、地域要因の修正、個別的要因の修正を行った結果のアウトプット例を掲げておくことにする。

\*\*\* タイショウチ ノ カカク ノ スイテイ \*\*\*

\* カカクジテン \*

55ネン 3ガツ11ニチ

\* ヒヨウジュン カカク ノ スイテイ \*

キジュントスル コウジカカク

ヘイホウメートルアタリ 163000エン

ジテンシユウセイリツ

22.80パーセント

チイキカクサシユウセイリツ

-10.00パーセント

ヒヨウジュンカカク

ヘイホウメートルアタリ 183863エン

\* コベツテキ カカク ノ スイテイ \*

キンリンチイキ ノ ヒヨウジュン カカク

ヘイホウメートルアタリ 183863エン

コベツテキヨウイン ノ シユウセイリツ

1.00パーセント

コベツテキ カカク

ヘイホウメートルアタリ 185702エン

\* チイキカクサシユウセイリツ ノ ウチワケ \*

コウガクシヨトクシャワリアイ

-4.0パーセント

モヨリエキマデノキヨリ

-2.0パーセント

ビヨウインマデノキヨリランク

-1.0パーセント

ヨウチエンマデノキヨリランク

-3.0パーセント

.....  
-10.0パーセント

\* コベツカクサシユウセイリツ ノ ウチワケ \*

ホクトウカドチ

3.0パーセント

セツメンドウロフクイン

-2.0パーセント

.....  
1.0パーセント

\*\*\* サンコウシリヨウ \*\*\*

I スギナミ ク ノ カカクスイジュン I

I サイコウ ヘイホウメートルアタリ 258000 エン I

I サイテイ ヘイホウメートルアタリ 144000 エン I

I ヘイキン ヘイホウメートルアタリ 179750 エン I

図-4 例示

## むすび

以上、不動産鑑定評価の立場よりみた土地評価手法のシステム化の実例を紹介した。この研究は、内容的に、可成、広汎にわたっているため、今回、紙数の関係で主として、東京都における個別分析の結果の概要紹介にしぼらざるを得なかった。

本研究を、固定資産評価のシステム化の検討という点からみると、たとえば、本稿で、述べた画地計算モデルの作成の過程は、固定資産評価の場合にも、手法的に応用可能なのではないかと思う。路線価からの各筆の評定の付設については、「固定資産評価基準」に、「画地計算法」が定められているが、主要な街路の路線価から、その他の街路の路線価を求める手順については、同基準では、「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の相違を総合的に考慮して付設するものとする。」としているが、必ずしも、具体的ではなく、評価主体の判断によることにならうと思われる。この点は、不動産鑑定評価の場合と共通するものであり、ここで紹介した手法の応用が、十分可能かと思う。

また、本稿では、あまり触れられなかったが、本研究の地域分析における都市間格差要因の比較の考え方は、近隣市町村間の検討に際にも共通するものと思われる。

最後に、本稿が、いささかなりとも、固定資産の評価に携わる方々の参考になれば、幸いである。

(以上)

(注1) 渡辺茂「システム工学」(旺文社)

(注2)(注3) 「不動産鑑定評価基準」では、次のように定義している。

近隣地域とは、対象不動産の属する地域の一つであって、より大きな規模と内容とをもつ地域である都市あるいは農村等の内部にあつて、居住、商業活動、工業活動等人間の生活と活動との関して、ある特定の用途に供されることを中心として、地域的にあるまとまりを示している地域をいい、対象不動産の価格の形成

に関して直接の影響を与えるような地域的特性をもつものである。

類似地域とは、近隣地域のもつ地域的特性と類似する地域的特性をもつ地域をいい、それはその地域に存する不動産についてみれば、当該不動産の近隣地域にあたるものである。

#### (注4) 判別分析

たとえば肝硬変と肝臓ガンの多数の患者について、既存の診断結果により、 $n$ 種の症状のデータ ( $n$ 種の検査の結果) がそれぞれの病気について得られているものとする。このデータを利用して肝硬変か肝臓ガンの疑いのある新しい患者に対し、そのいずれかを判定したいという場合には、この判別分析法を用いることができる。すなわち、ある程度重複する部分を持つ2つの母集団 (前例では  $n$ 種の検査結果の組の集まりが肝硬変と肝臓ガンと2つある) が与えられたとき、(重複するという意味は両方の母集団に同時に属するサンプル (前例の  $n$ 種の検査結果の組) が存在することで、重複する部分のない場合には判別分析をする必要はない) どちらかの母集団に属する新しいサンプルを誤って判別する確率ができるだけ小さくなるような、ある関数を指定することが判別分析法 (discriminant analysis) と呼ばれるものである。この関数を判別関数 (discriminant function) といい、サンプルの値に対応する判別関数の値により、どちらの母集団に属するかを判定することができる。一般に母集団が2個以上であっても判別分析は可能である。

<多変量解析入門 河口至商教授著より>

(注5) 本システムでは、一応、比準条件も決めている。

### 3. 路線価付設の実情について

発表者 横浜市 固定資産税課長

雨 宮 育 夫

横浜市の路線価付設の実情、その他これに関連した問題についてどのように対処しているかという点につき、ご報告させていただきます。

その前に、本市の概況につきまして、宅地評価に関連した基礎的な数字について、簡単に触れてみたいと思います。

まず、「宅地の評価筆数」は、昭和57年度において678,104筆で、この地積は1億6,195万㎡となっております。全評価筆数の75.3%です。また、評価地積では55.5%となっております。これを用途地区別に構成比で見ますと、地積で、住宅地区が73.6%、商業地区が4.2%、工業地区が30.2%、その他の若干となっております。

路線価設定数は現在約13万本です。この路線価の付設は、街郭単位のものと同角地から次の角地までの街路を1つの単位とする2種類のものがあり、これを用途地区別に見ますと、住宅地区が118,835本、商業地区7,332本、工業地区が3,964本で、1路線単位あたりの宅地筆数は平均で約5筆程度となっております。

次に、本市では、宅地の評価にあたりまして市内全域で市街地宅地評価法を採用いたしており、その他の宅地評価法は採用いたしておりません。

ご承知の通り、用途地区の区分、標準宅地の選定、路線価付設の手続きなどにつきましては、固定資産評価基準によって規定されており、評価基準の依命通達等により、これによって評価をしなければならないとされております。基準の抽象的な部分をより具体化し、スムーズな実務処理を図るため、市としても評価事務取扱要領というものを作り、14区役所において統一的な処理が図れるよう心がけているところです。

まず、「用途地区の区分について」ですが、市街地宅地評価法における、評価手続きは第1に用途地区の区分から始まるものとされ、評価基準では市町村の宅地を商業地区、住宅地区、工業地区、特殊地区に区分し、更に必要がある場合に



は、この地区を細区分し、これらの区分に当たっては、宅地の利用状況を基準とするものとされています。その具体的な扱いについて本市では、この区分に際しましてまず次の点に留意しております。

1 番目は、用途地区を適切に定めることです。これは画地計算上、奥行価格還元率や各種の補正率や修正率の適用に影響を及ぼすこととなるからです。

2 番目としては、地価水準に影響を与える一般的要因、人の多少、公共施設の整備、交通体系の状況、行政的な法規制といったものは、地域毎に自然的条件と相まってそれぞれ異なった影響を与えるとともに、同種の地域に対しては同質の志向性を持った地価水準が形成されるものではないかということです。

3 番目に、用途地区区分として、都市計画法第 8 条第 1 項の規定に基づく用途地域区分がありますけれども、これはあくまでも将来の姿を想定したものでありまして、固定資産税評価のためには賦課期日現在、1 月 1 日現在の利用状況を前提として考えるべきものであるということです。

これらの留意点を踏まえた上で、具体的には、まず都市計画法上の用途地域を下敷きにいたしまして現地調査を行い、その実態に応じた修正を施して、評価上の用途地区の範囲を確定しております。一般的にはこのような方法によって行う市町村が大半なのではなかろうかと考えております。

なお、このように単純に判定できない地域、例えば利用目的の異なる住宅、小規模な工場、店舗などが混在している地域につきましては、利用目的別の画地の間口の距離の合算額のその街路全体に占める割合を参酌して、用途地区の選定を行っております。

次に資料の(2)「状況類似地域の区分について」です。基準の第 3 節、宅地の評価手続きの部分を見ますと、市街地宅地評価法による宅地の評点数の付設という項目がありまして、その標準宅地の選定手続きの中に、用途地区を区分した後にその各地区を街路の状況、公共施設等への接近の状況、家屋の粗密度、その他の宅地利用上の便などから見て相当に相違するごとに区分するという規定があり、用途地区以外の地域概念がこの中に存在することが予想され、したがって、本市はこの相当に相違する地域を「状況類似地域」として扱っています。

さて、状況類似地域を区分するということは、究極的には価格形成要因がおお

むね同一と認められる地域を把握、確定し、その後の標準宅地からその他の路線価の比準の合理性を担保することではないかと考えておりますけれども、ここで本市の実情についてこれから述べさせていただきます。

先ほど申しました要領では、用途地区を更に街路条件、接近条件、環境条件、および行政的条件から見て相当に相違する地域ごとに区分するのだと規定しております。

なお、このように各条件を明確にした要領になりましたのは、昭和54基準年度からでありまして、それ以前はこれらの諸条件を総合的に判断して地区区分を行うという規定だけでした。しかし、土地の評価に従事する職員は、現在横浜市で170名程度です。これらの職員は、事務経験、能力がいろいろ異なっていて、長い経験と知識がなければ評価ができないということでは困りますので、判断項目、比較項目を明確に設定し、評価の均衡と技術の質的向上を図り、併せて納税者との対応にも配慮することといたしました。

状況類似地区の区分基準について、住宅地区を例にとって話を進めてまいりたいと思います。

基準などで明確なように、第1の街路条件としましては、街路の幅員、舗装、配置、系統、連続性などを見ております。第2の接近条件としましては、都心との距離、交通施設の状況、商店街や公共施設への位置関係を見ております。第3の環境条件としましては、最近とかく言われております日照の関係、通風、眺望、景観の自然的環境の良否、各画地の面積、配置の状態、上下水道やガスなど供給処理施設の状況、危険施設の有無、災害発生の危険性などを判断項目としております。

このような判断項目が適切なものであるか否かにつきましては、もっとほかに入れたほうがいいのかどうか、これは削っていいのではないかとというような論議があるだろうとは思いますが、少なくとも基準にいう要素は充足されているのではないかと考えております。

なお、これ以外に公法上の規制の程度につきましては、すべてを網羅することは不可能でありますし、またその必要もないと私個人的には考えておりますけれ

ども、主として次のようなものを考えております。建築基準法上の建ぺい率、容積率、同じく建築基準法上の災害危険区域、都市計画法上の市街化区域と調整区域、それから、最近市民から減免の要望が強いのですけれども、風致地区を考えております。

公法上の規制と多少ニュアンスが違いますが、新幹線騒音などがいろいろ問題になっております。そこで、東海道新幹線、その他の鉄道、高速道路等におきまして、そういうところに沿接する一定の地域、特にそういう影響が大きいと思われるような地域につきましては、独立して区分を行うものとしております。

以上状況類似地域の区分の基準について説明いたしました。現実の区分作業はこれらの区分基準に応じて、既に区分された用途地区を細区分することです。ですから、それ自体、あまり問題はありません。状況類似地区を分けることは、昭和39基準年度の時からやっておりましたので、既に状況類似地区は分けられております。しかし、後ほどご報告しますように、土地価格比準表を評価のために採用することにいたしました。その関係で問題が多少生じております。

57基準年度、今回の評価替えに当たりましては、これまでお話ししたようなことを踏まえまして地区区分を行いました。状況類似地区の面的な広さ狭さで見ますと、これは当然のことかと思えますけれども、やはり、住宅地区については広く、商業地区においては極めて狭くなるという傾向が認められております。

本市の状況類似地区の設定状況は、地区別に分けると、商業地区が312、住宅地区が1,828、工業地区が173という結果になっております。

次に「標準宅地の選定について」ですが、基準によりますと、標準宅地の選定は、当該地域の主要な街路に沿接する宅地のうち、奥行、間口、形状などの状況から、当該地域において標準的なものとするよう規定されておりますが、この主要な街路について、状況類似地区内において、街路、接近、環境、及び行政的諸条件、並びに価格事情が標準的で、宅地評価の指標となる街路という定義づけをしています。その次に、運用面として、地価公示法に基づく地価公示標準地、または国土利用計画法に基づく神奈川県基準地、そして必要に応じて不動産鑑定士に鑑定を依頼した標準地を含んでいる街路という一定の枠を設けております。

したがいまして、こうした街路に沿接する宅地の中から標準宅地を選定することとなりますが、地価公示標準地、神奈川県基準地、鑑定評価を依頼した標準地については、その一部を内部的にモデル標準宅地と呼び、全市的な均衡を図る上での参考としています。その他に付設されているものを一般の標準宅地と申しております。

横浜市には、現在14区3支所があり、郊外的な区か、中心区、横浜駅西口、伊勢佐木町といういわゆる都心部の区といろいろありますので、その目安になるようなものをこちらでモデル標準宅地として、企画財政局で評価して区に流します。区はそれを基に、その区の中をやるということから、そういう形にしております。

では次に、(4)「標準宅地等の評定の仕方について」です。基準では、正常売買価格の求め方について、売買実例価格から不正常な要素を控除することとされています。言い換えますと、当該取引内容を分析して、買い進みがあるのか、売り急ぎがあったのかなどという特殊関係が当事者間にあったかどうかということについて事情補正をした上で、最終価格としての正常売買価格を求めるのだと決めているのではないかと思います。

しかし現実の固定資産税の評価額と取引の実勢価格とでは著しい乖離現象があり、不正常要素を控除したものを直ちに正常売買価格とすることは、実務的には困難を伴うことではなかろうかと考えております。今後、この点につき納税者に理解してもらうための理論づけの研究が、ぜひ必要だと考えております。

さて、標準宅地の評定について話を進めます。先ほど横浜市にはモデル標準宅地とその他の標準宅地があることを申しました。モデル標準宅地の評定は、全市的な均衡を達成するという観点から、本庁で行っております。概して、モデル標準宅地は地価公示標準地、県基準地などとなっておりますので、地価公示ベースでの価格は、既にそこで算定されてしまっているわけです。

したがいまして、以後は最近の地価動向、推移、対前年度との評価上昇率、相続税路線価の推移というものを勘案して、固定資産税の評価ベースという形でモデル標準宅地の価格を求めることとなります。この結果を逆に見ますと、地価公示価格などに対する固定資産税の評価割合というものが出てくることとなります。

次に、標準宅地の評定について申し上げますと、基準では、売買宅地の売買実例価格を検討して、その正常売買価格を求め、標準宅地との位置、利用上の便などを考慮して、標準宅地の適正な時価を求めることとしております。

その具体的な運用として本市では標準宅地評定表を用いています。資料の後に付けておきました。これは、地域要因と個別要因があり、先ほど申しました街路条件、接近条件等で格差ができるような形の表です。これを定めまして、用途地区別に作成いたしました。

従来は、ともすると担当職員の経験に基づく遠観から評定を行ってまいりました。これでは、全市的な均衡という点で疑問があるとともに、納税者に対する説得力に欠けるおそれが懸念されました。評定の根拠を客観的事実で裏付けるものとして、この評定表の援用に踏み切ったものであります。

しかし、これを実施することになりますと、次のような前提作業が必要とされたため、かなりの時間を要しました。

第1に、既に選定済みである標準宅地について、真に標準といえるものであるかどうかの検討をいたしました。場合によっては、標準宅地を移動しなければならないこともありました。

第2に、既に決定している状況類似地区について、真に売買実例地あるいは標準宅地の近隣地域といえるかを検討し、妥当しない場合は、状況類似地区をさらに仮区分して、その中にサブ標準宅地というものを設けました。

第3に、住宅地を例に挙げますと、売買実例地および評定すべき標準宅地がどのような住宅地であるかを調査いたしまして、中へ入るわけにはいきませんので外から見た形、外観からの観察に基づきまして、例えばこれは戸建ての〇〇分譲住宅地である、中高層の〇〇団地である、あるいは密集住宅街区である、または店舗との混在地区であるというようなタイプ別に区分いたしました。そして、標準宅地が比準すべき売買実例地の範囲に絞りをかけました。

第4に、1つの行政区内、または同一沿線圏域を同一需給圏とした場合の標準的価格水準を求めまして、その状況に最も近似した実際普通宅地を選定し、あるいは想定し、価格形成要因のモデル化、すなわち比準作業の際の指標の具体化を

図りました。

以上のような作業を実施した後、標準宅地と売買実例地の比準を、当該同一需給圏における地域分析等を通じまして相対比較を行いました。この場合、例えば1つの標準宅地について同一駅勢圏の中から2つの売買実例地を選定し、街路、接近、環境等の各条件ごとに要因格差率を求め、比準を行いました。

このようにして標準宅地の評定が終わりますと、各路線価の付設ということになりますけれども、その結果は、標準宅地が2,313箇所、路線価は約13万本となっております。

さて、ここでその他の路線価の付設につきましても、標準宅地の場合と同様に、評定表を用いております。これも、資料につけてあります。これを路線価付設表と呼んでおります。具体的には、標準宅地の状況類似地区内にある全路線について、個別的要因の調査を行い、それぞれの格差率を求め、この相乗積を標準宅地路線価に乗じて、個々の路線価を求めるといふふうに行いました。

以上、横浜市における路線価付設の状況をご説明いたしました。格差率については国土庁作成の既定のものを援用させていただきました。

なお、固定資産税の評価は、皆さんご承知のように過去数回にわたる評価替えの歴史の延長線上にあることから、いま示しましたようなやり方でやったものをそのまま適用いたしますと、過去の評価とのバラつきが生じてしましまして収拾がつかなくなります。そこで、1つだけ特殊な調整を図ることといたしました。

本市はこれを試算調整率と名付けておりますけれども、評定の結果、前年度価格との関係で極端なバラつきをきたす場合には、一般的な地価上昇率などを参考にして、評定価格を調整いたしました。この作業がやはり、最終的には達観にならざるを得ないという形になろうかと思えます。従来経験と勘に頼る主観的評価から、客観的事実に裏付けされた客観的評価を目指して、微力も顧みずその第1歩を踏み出したわけですけれども、この作業を通じまして、様々な問題点に突き当たりました。

その1つには、鑑定評価理論を学ぶために多くの時間を要するということがあります。また、これはよく言われることなのですけれども、せっかく理解ができ

たと思われる職員が次の基準年度の評価替えの時には、職員の移動によりましてかなりの者がいなくなってしまう。そうなりますと、また初めからこれを勉強してもらわなければならないという実態があります。

それにいたしましても一番の問題点に、これもまたよく言われていることなのですが、固定資産税の面的評価と鑑定評価における個別の点的評価の相違をいかにアジャストさせていくかという問題があります。

また、現在も将来もますます厳しくなるだろうと思われる問題がもう1つあります。近年特に固定資産税に対する納税者の風当たりが強くなっておりますけれども、この対応をめぐる、評価の客観性がますます求められていくことと思えます。

最後になりますけれども、こと志と異なりなかなか思うようにはいかないという現実があります。しかし、こういう研究会等を通じまして皆さま方のご指導をいただき、また納税者のご協力もいただいて、そういう輪の中で研究を重ね、固定資産評価の重要な目的であります評価の均衡の達成を図っていかねばならないのではないかと考えているところであります。

# 路線価付設の状況について

～横浜市～

## 1 評価の概要

	筆 数	地 積
全地目 A	899,665 筆	291,395 千m <sup>2</sup>
宅地 B	678,104	161,950
$\frac{B}{A}$	75.4 %	55.6 %

(路線の本数)

住宅地区	115,405 本
商業地区	7,332
工業地区	3,964
計	126,701

他に村落地区 3,430 本

## 2 具体的な取扱い

### (1) 用途地区の区分について

区分の基準

- ① 賦課期日現在の土地の利用状況
- ② 都市計画法第8条の規定に基づく用途地域

### (2) 状況類似地区の区分について

- 用途地区を、街路条件、接近条件、環境条件、及び行政的条件等からみて相当に相違する地域ごとに区分する。
- 街路条件、接近条件、環境条件、行政的条件については、用途地区別に比較項目を設定してある。

### (3) 標準宅地(主要な街路)の選定について



### 選定の基準

- ① 状況類似地区内において、街路条件、接近条件、環境条件及び行政的  
条件並びに価格事情が標準的で、宅地評価の指標となる街路。
  - ② 地価公示標準地、神奈川県基準地、鑑定評価した標準地を含有する街  
路。
- (4) 標準宅地等の評定について
- ア 標準宅地の評定
  - イ その他路線価の評定



状況類似地区・標準宅地調査表—標準宅地評定表 (住宅地区・村落地区)

用途地区

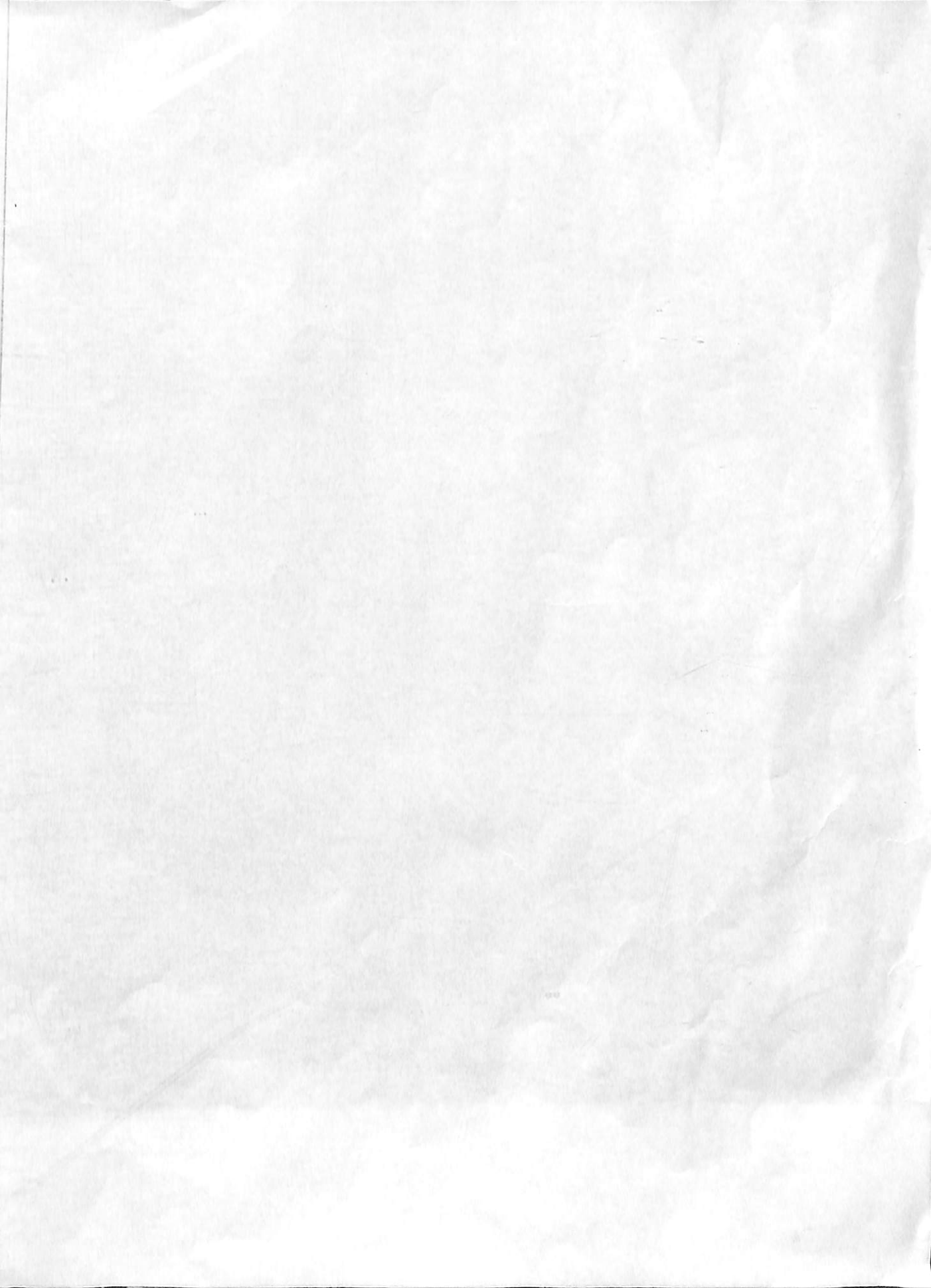
状況類似地区番号

地		域		要		因		格差	計
条件	項目	細項目	売買実例地等の所在・地番(宅・地・県・鑑)	標準宅地の所在・地番	町	町	町		
街路条件	街路の幅員・構造等の状態	幅員	当該地区における標準的な街路幅員( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	当該地区における標準的な街路幅員( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る				( ) 100	
		舗装	種別 ( ) 舗装率 ( ) % 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	種別 ( ) 舗装率 ( ) % 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る					
		配設	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る					
		系統及び連続性	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る					
接近条件	都心との距離及び交通施設の状態	最寄駅への接近性	( ) 駅まで約 ( ) m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	( ) 駅まで約 ( ) m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る				( ) 100	
		都心への接近性	( ) まで(特,急,普通)で約( )時間 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	( ) まで(特,急,普通)で約( )時間 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る					
		商店街の配置の接近性	( ) 商店街まで(バス,徒歩)約( )分 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	( ) 商店街まで(バス,徒歩)約( )分 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る					
		最寄商店街の性格	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る					
環境条件	学校・公園・病院等の配置の状態	小学校・公園・病院等	公共, 公益施設まで約 ( ) m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	公共, 公益施設まで約 ( ) m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る				( ) 100	
		気象の状態	日照, 温度, 湿度, 通風等	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る				
		自然的環境の良否	眺望, 景観, 地勢, 地盤	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る				
		居住者の移動等の状態	居住者の増減家族構成等(注1)	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る				
環境条件	社会的環境の良否	社会的環境の良否	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る				( ) 100	
		各画地の面積・配置及び利用の状態	画地の標準的な面積	当該地区における標準的な画地の面積( )㎡ 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	当該地区における標準的な画地の面積( )㎡ 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る				
			各画地の配置の状態	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る				
			土地の利用度	疎密度は約 ( ) % 優る 普通 やや劣る 劣る	疎密度は約 ( ) % 優る 普通 やや劣る 劣る				
周辺の利用度	優る 普通 やや劣る 劣る		優る 普通 やや劣る 劣る						
環境条件	供給処理施設の状態	上水道	有 可能 無	有 可能 無				( ) 100	
		下水道(注2)	有 可能 無	有 可能 無					
		都市ガス等	有 可能 無	有 可能 無					
		危険施設・処理施設等の有無	危険施設, 処理施設等の有無 有(小, やや小, やや大, 大) 無	危険施設, 処理施設等の有無 有(小, やや小, やや大, 大) 無					
環境条件	災害発生危険性の程度	洪水, 地すべり	洪水, 地すべり, その他(小, やや小, やや大, 大) 無	洪水, 地すべり, その他(小, やや小, やや大, 大) 無				( ) 100	
		公害発生程度	騒音, 大気汚染等 基準地の属する地域と比較して騒音( )大気汚染( )等の程度	小 やや小 同じ やや大 大					
		行政上の規制の程度	用途地域及びその他の地域地区等	用途地域( ) 建ぺい率( ) % 容積率( ) % その他( )	用途地域( ) 建ぺい率( ) % 容積率( ) % その他( )				
		試算調整	範囲 ( ) から ( ) まで	( ) から ( ) まで					
総合判断	要領補正	品等	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る				( ) 100	
		要領補正							
		状況説明							
		地域要因の比較	街路条件 接近条件 環境条件 行政的条件 総合判断 計	( ) × ( ) × ( ) × ( ) × ( ) = ( ) 100 100 100 100 100					

(注1) 農家集積のみ (注2) 中級住宅・普通住宅のみ

個		別		的		要		因		格差	計
条件	項目	細項目	売買実例地等	標準宅地	町	町	町	町			
街路条件	街路の幅員・構造等の状態	系統及び連続性	優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	優る やや優る 普通 やや劣る 劣る					( ) 100		
		幅員	接面街路幅員約 ( ) m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	接面街路幅員約 ( ) m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る							
		舗装	種別 ( ) 補修の必要性(有・無) 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	種別 ( ) 補修の必要性(有・無) 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る							
接近条件	交通施設との接近性	最寄駅への接近性	( ) 駅まで約 ( ) m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	( ) 駅まで約 ( ) m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る				( ) 100			
		商店街との接近の程度	最寄商店街 ( ) 商店街まで(バス,徒歩)約( )分 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	( ) 商店街まで(バス,徒歩)約( )分 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る							
		公共施設等との接近の程度	幼稚園, 小学校, 公園, 病院, 官公署等 公共公益施設まで約 ( ) m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	公共公益施設まで約 ( ) m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る							
環境条件	日照・風通・乾燥等の良否	日照, 風通, 乾燥等	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る				( ) 100			
		地勢・地質・地盤等の良否	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る							
		周囲の状態	隣接地の利用状況 ( ) 方にアパート等がある。無 普通 やや劣る 劣る 相当に劣る 極端に劣る	( ) 方にアパート等がある。無 普通 やや劣る 劣る 相当に劣る 極端に劣る							
		供給処理施設の状態	上水道	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る						
環境条件	下水(注)	下水道	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る				( ) 100			
		都市ガス等	優る 普通 やや劣る 劣る	優る 普通 やや劣る 劣る							
		危険施設・処理施設等との接近の程度	危険施設, 処理施設等の有無 有(小, やや小, 通常, やや大, 大) 無	危険施設, 処理施設等の有無 有(小, やや小, 通常, やや大, 大) 無							
		行政上の規制の程度	用途地域及びその他の地域地区等	用途地域( ) 建ぺい率( ) % 容積率( ) % その他( )	用途地域( ) 建ぺい率( ) % 容積率( ) % その他( )						
総合判断	試算調整	位置	中心 標準 周辺	中心 標準 周辺				( ) 100			
		要領補正									
個別的要因の比較	街路条件	街路条件	( ) × ( ) × ( ) × ( ) × ( ) = ( ) 100 100 100 100 100					( ) 100			
		接近条件	( ) × ( ) × ( ) × ( ) × ( ) = ( ) 100 100 100 100 100								
総合判断	参考とした売買実例地等	公・荘・鑑	— 価額	評価割合				( ) 100			
		売買実例地等	( ) 円 × ( ) = ( ) 点								
総合判断	要領補正	要領補正	( ) × ( ) × ( ) × ( ) × ( ) = ( ) 100 100 100 100 100					( ) 100			
		状況説明									
地域要因の比較	街路条件	街路条件	( ) × ( ) × ( ) × ( ) × ( ) = ( ) 100 100 100 100 100					( ) 100			
		接近条件	( ) × ( ) × ( ) × ( ) × ( ) = ( ) 100 100 100 100 100								
		環境条件	( ) × ( ) × ( ) × ( ) × ( ) = ( ) 100 100 100 100 100								
総合判断	参考路線価等	年度路線価						( ) 100			
		年相対路線価									
		割合	%	%	%						

(注) 中級住宅・普通住宅のみ



状況類似地区・標準宅地調査表—路線価付設表 (住宅地区・村落地区) 用途地区

状況類似地区番号

条件	項目	細項目	標準宅地路線番号			その他路線番号			その他路線番号			その他路線番号				
			範囲	格差	計	範囲	格差	計	範囲	格差	計	範囲	格差	計		
街路条件	接面街路の系統・構造等の状態	系統及び連続性	優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			優る やや優る 普通 やや劣る 劣る				
		幅員	接面街路幅員約( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			接面街路幅員約( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			接面街路幅員約( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			接面街路幅員約( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る				
		補修	種別( ) 補修の必要性(有・無) 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	( )	100	種別( ) 補修の必要性(有・無) 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	( )	100	種別( ) 補修の必要性(有・無) 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	( )	100	種別( ) 補修の必要性(有・無) 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る	( )	100		
接近条件	交通施設との距離	最近駅への接近性	( )駅まで約( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			( )駅まで約( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			( )駅まで約( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			( )駅まで約( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る				
		商店街との接近の程度	( )商店街まで(バス、徒歩)約( )分 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			( )商店街まで(バス、徒歩)約( )分 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			( )商店街まで(バス、徒歩)約( )分 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			( )商店街まで(バス、徒歩)約( )分 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る				
		公共施設等との接近の程度	幼稚園、小学校、公園、病院、官公署 公共施設まで約( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			公共施設まで約( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			公共施設まで約( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る			公共施設まで約( )m 優る やや優る 普通 やや劣る 劣る				
環境条件	日照・通風・乾湿等の良否	日照、通風、乾湿等	優る 普通 劣る			優る 普通 劣る			優る 普通 劣る			優る 普通 劣る				
		地勢・地質・地盤等の良否	優る 普通 劣る			優る 普通 劣る			優る 普通 劣る			優る 普通 劣る				
	周囲の状況	隣接地の利用状況	( )方にアパート等がある。無 普通 やや劣る 劣る 相当に劣る 極端に劣る			( )方にアパート等がある。無 普通 やや劣る 劣る 相当に劣る 極端に劣る			( )方にアパート等がある。無 普通 やや劣る 劣る 相当に劣る 極端に劣る			( )方にアパート等がある。無 普通 やや劣る 劣る 相当に劣る 極端に劣る				
		供給処理施設の状態	上水道	優る 普通 劣る			優る 普通 劣る			優る 普通 劣る			優る 普通 劣る			
	下水道(注)	優る 普通 劣る			優る 普通 劣る			優る 普通 劣る			優る 普通 劣る					
	都市ガス等	優る 普通 劣る			優る 普通 劣る			優る 普通 劣る			優る 普通 劣る					
	危険施設・処理施設等との接近の程度	危険施設、処理施設等の有無	危険施設( )処理施設等( ) 有(小、やや小、通常、やや大、大)無	( )	100	危険施設( )処理施設等( ) 有(小、やや小、通常、やや大、大)無	( )	100	危険施設( )処理施設等( ) 有(小、やや小、通常、やや大、大)無	( )	100	危険施設( )処理施設等( ) 有(小、やや小、通常、やや大、大)無	( )	100		
行政的件	公法上の規制の程度	用途地域及びその他の地域、地区	用途地域( )建ぺい率( )% 容積率( )% その他( )	( )	100	用途地域( )建ぺい率( )% 容積率( )% その他( )	( )	100	用途地域( )建ぺい率( )% 容積率( )% その他( )	( )	100	用途地域( )建ぺい率( )% 容積率( )% その他( )	( )	100		
		試算調整	位置	中心——標準——周辺			中心——標準——周辺			中心——標準——周辺			中心——標準——周辺			
総合判断	要領補正 状況説明															
付設計算	標準宅地路線価		標準宅地路線価 街路条件 接近条件 環境条件 格差 格差 格差 $\times \frac{(\quad)}{100} \times \frac{(\quad)}{100} \times \frac{(\quad)}{100}$ 行政的条件 総合判断 格差 格差 ① $\times \frac{(\quad)}{100} \times \frac{(\quad)}{100} =$ 点			標準宅地路線価 街路条件 接近条件 環境条件 格差 格差 格差 $\times \frac{(\quad)}{100} \times \frac{(\quad)}{100} \times \frac{(\quad)}{100}$ 行政的条件 総合判断 格差 格差 ① $\times \frac{(\quad)}{100} \times \frac{(\quad)}{100} =$ 点			標準宅地路線価 街路条件 接近条件 環境条件 格差 格差 格差 $\times \frac{(\quad)}{100} \times \frac{(\quad)}{100} \times \frac{(\quad)}{100}$ 行政的条件 総合判断 格差 格差 ① $\times \frac{(\quad)}{100} \times \frac{(\quad)}{100} =$ 点			標準宅地路線価 街路条件 接近条件 環境条件 格差 格差 格差 $\times \frac{(\quad)}{100} \times \frac{(\quad)}{100} \times \frac{(\quad)}{100}$ 行政的条件 総合判断 格差 格差 ① $\times \frac{(\quad)}{100} \times \frac{(\quad)}{100} =$ 点				
	年度路線価	年度②	点	①	②	%	年度②	点	①	②	%	年度②	点	①	②	%
	年相続税路線価	年相続③	円	①	③	%	年相続③	円	①	③	%	年相続③	円	①	③	%

(注) 中級住宅・普通住宅のみ



発表者 浦和市 固定資産税課長

松 本 一

それでは資料に基づきまして説明させていただきたいと思います。その前に、浦和市の概要ということで若干説明させていただきたいと思います。

まず、本市の位置ですけれども、本市は東京駅を中心として半径20キロから30キロの圏内に位置しております。南には東京と接しております川口市、北側には東北新幹線ならびに上越新幹線の現在の始発駅であり、交通の拠点であります大宮市、その間に位置しております。

行政面積は71.03km<sup>2</sup>です。人口といたしましては、現在365,000人弱です。世帯数では約119,000世帯です。都市の形態としましては、ほとんどが住宅地ということで、住宅都市です。

都市化の状況等につきましても若干説明させていただきたいと思います。当市の場合、国鉄京浜東北線を利用した交通の利便、東京駅から約40数分であるということから、昭和40年代、人口が急激に増加いたしまして、首都圏の衛星都市という形で発展してきたところです。昭和40年代から50年代の初めにかけては、小規模の建売住宅がかなり多く見られておりましたけれども、最近では、地価の高騰等から一戸建てがかなり少なくなってきました。これに代わりまして、市街地では高層マンションが多くなってきているのが現状です。

特に、人口の伸びにつきましては、昭和40年代は年間1万数千の伸びを示しておりましたけれども、現在では5千前後というところです。

また、本市は国鉄の駅を6駅有しております、この中でも浦和駅を中心にそれぞれの各駅を中心として都市化が進んでいるところです。一昨年、14年の歳月をかけ、浦和駅の西口の市街地改造事業が完成いたしました。ここにきて初めての百貨店の進出を見ているところで、商業地としても発展しつつあるのではないかという状況です。簡単ではありますが、浦和市の概要ということで説明させていただきました。

次に、昭和57年度の宅地の評価替えの状況ということで、若干説明させていただきたいと思います。

まず、評価替えの作業としましては、昭和55年6月だと思えますけれども、57年度の土地の評価替えに関するブロック別打ち合わせ会議がありました。この時点から評価替えの事務が開始されたわけです。その時点で、前回の評価替え以降の地価の動向および状況の変動に即した適正な評価水準の確保、ならびに隣接地との評価の均衡を図ること、さらに市街地宅地評価法による評価地域の拡大を評価替えに当たっての基本方針といたしまして、評価替えを実施したいところです。

評価替えの結果につきましては、資料にも載せてありますが、宅地の平均上昇率としては1.27倍ということで評価替えが終わったわけです。基準地につきましては、先ほど申し上げましたように市街地改造事業が完成したことから、浦和駅の西口で1.26という高い上昇率となったわけです。以上、評価替えの状況につきましてご説明させていただきました。

それでは、資料、路線価付設の実態調査項目の順番に従いまして、ご説明させていただきます。

1番目の「宅地の評価総筆数」ですけれども、これは57年1月1日現在で124,766筆です。当市の土地の総筆数、177,562筆に対しまして、宅地の筆数が約70%を占めております。地積といたしましては、全体面積の約48%で、面積にしまして、約2,309万4,000㎡です。このような状況になっております。

次に、2番目の「市街地宅地評価法による評価筆数」ですが、これは86,215筆です。先ほど申し上げました宅地の総筆数の約70%が市街地宅地評価法による区域の筆数です。また、市街地宅地評価法で評価する区域は市全体の面積の割合では約40%です。このうち、浦和市の場合、都市計画法で定める市街化区域と調整区域がありますが、市街化区域内だけですと、この市街地宅地評価法による宅地は約70%という状況になっています。

3番目の「用途地区区分をどのように行っているか」につきましては、用途地区の区分は評価基準の一般的な用途地区区分として、評価基準に例示する区分に従って、商業地区、住宅地区、工業地区に大きく分けています。その細区分として、商業地区を繁華街、高度商業地区、普通商業地区に、住宅地区を併用住宅地区、普通住宅地区に、また工業地区を大工場地区、中小工場地区に区分しているとい



うのが現状です。

実際の用途地区区分の方法ですが、資料にも記載してあります通り、当市の場合、都市計画で定める用途地域を基本としまして、商業地区なり工業地区なりを設定しているということです。

実際の区分としては、都市計画で定める商業地域で、店舗が連続しており商業用地として現に利用されている1団の区域を商業地区としております。この商業地区で、比較的規模の大きい店舗が連続し商業地として発展している区域を高度商業地区に、店舗の規模、敷地面積等は高度商業地区に比較して小さいが、店舗が密集し人が集中する区域、いわゆる繁華街を繁華街として区分しております。その他の商業地域につきましては、普通商業地区として区分しております。

また、工業地区につきましては、都市計画で定める工業地域、準工業地域で、工場用地として現に利用されている1団の区域を工業地区といたしております。この工業地区で、敷地面積が基本的に1社で3,000㎡程度以上の工場が1団となっている区域を当市の場合、大工場地区に区分し、その他を中小工場地区としております。

これらの商業地区、工業地区として区分した地区以外の地域につきましては、住宅地区といたしているところです。この住宅地区の中で、商業地区の周辺部、主要幹線道路等で街路に沿って底舗が多いが、店舗の規模は小さく住宅が混在しているような地域で、まだ商業地区に至らないような状況の地域を併用住宅地区に区分し、その他の地区を普通住宅地区と区分しております。

これらの地区区分を地積で見まして、当市の場合の市街地宅地評価法によって評価する宅地面積の割合で申し上げますと、商業地区が約3%、工業地区が約2%、併用住宅地区が約6%、普通住宅地区が約89%となっています。

なお、用途地区を定めるに当たりまして都市計画で定める用途地域を基本とする理由は、都市計画で定める用途地域が将来の土地利用の目的であると言われていますが、実際には現状および都市化の発展状況を踏まえて都市計画においても用途地域決定がなされているということと、また土地の価格面においても現実の土地利用に規制を加え、重要な影響を与えていると考えているからです。

また、評価上の用途地区を決定する場合、用途地区の定義づけにつきましても、やはり都市計画法で定める土地利用制限等の関係とか、都市計画で定める用途地域との関連をつける必要があるでしょう。これは、納税義務者に対する説得面等から考えましても、当然これらと結びつける必要があるだろうという考えを持っているからです。この2点に基づいて、やはり都市計画で定める用途地域を基本として固定資産の用途地域についても区分する必要があるだろうという考えから、都市計画に定める用途地域を基本として決定しております。

次に、4番目の「状況類似地域を区分しているか、区分している場合はどのように行っているか」という問題です。当市の場合、商業地区、併用住宅地区はほとんどが道路に沿った帯状、道路の両側につらなっている状況で、また駅を中心に価格が逓減するような状況にあることから、道路の沿線ごとに大まかな状況類似地域をまず考えているわけですし、更に主要幹線道路等の交差する道路までの区間を1つの状況類似の地域とする考え方を持っております。

したがって、まず、大きく分ける場合は道路の沿線ごとに大きな状況類似地域とする考え方をもち、その中で主要幹線道路と交差する街路ごとに1つの状況類似地域とするという考え方を持っております。

また、普通住宅地区につきましても、やはり各駅からの距離によりまして地価が逓減している状況から考えまして、最寄り駅の勢力範囲、その駅を利用する範囲を大きな状況類似地域とする考え方を持っております。この中で特に地価の構成要因が異なると思われる最寄り駅からの距離、都市計画で定める用途地域、主要街路の状況、上下水道、ガス施設の有無、地盤の高低等によりまして、それぞれの地域を1つの状況類似地域とする考え方を持っています。

次に、工業地区につきましても、当市の場合、従来から工場用地として利用されている地域が都市計画でいう工業地域という形になってはいますが、1団といいますがかなり小さい集団でして、市内に分散しているという状況から、それぞれの1団の区域を1つの状況類似地域としております。

(1)の主要な路線価(標準宅地)数は、260箇所です。先ほど申し上げました筆数に比較しまして、私のほうもかなり少ないように感じているわけですが、その

内訳としましては、先ほど用途地区の区分をいたしました繁華街で11箇所、高度商業地区で12箇所普通商業地区で32箇所、併用住宅地区で56箇所、普通住宅地区で142箇所、大工場地区で2箇所、中小工場地区で5箇所ということで、合計260箇所定めてあります。

(2)の標準宅地の選定基準ということですが、特に独自の基準ということでは定めていないわけです。これにつきましては、あくまでも評価基準において、宅地の利用状況を基準とし、商業地区、住宅地区、工場地区等に区分し、当該各地区について街路の状況等から見て相当に相違する区域ごとに、その主要な街路に沿接する宅地のうちから標準的なものを選定し、標準宅地とすると定められているところから、本市の場合、先ほど4番目の項目で申し上げましたように、おおむね区分した状況類似地区で、その状況類似地区内の主要な街路に沿接し、利用状況等が当該地域の代表的と思われる宅地を選びまして標準宅地としております。

また、公共施設等が地価に与える影響等を考慮いたしまして、これらの所在する地点につきましても路線価付設上必要な地点と考えまして、標準宅地を選定しております。これは、やはり公共施設がありますと、地価に与える影響が大きいという観点から、これらの所在する地点につきましても標準宅地を選んでいるということです。

(3)の標準宅地相互間の均衡をどのように図っているかということですが、標準宅地の評定が評価上最も基本となる重要なことから、この標準宅地の評定に当たりましては、本市の場合、精通者による正常売買価格を毎年推定していただいております。この価格を1つの目安といたしまして、売買実例価額に基づき、公示価格、県の基準地価格、相続税の路線価等を参考に、各標準宅地間の均衡を図っているという状況です。

この精通者価格は、本市の場合、昭和35年に浦和市宅地価格研究協議会というものを発足させまして、評定員12名により、毎年1月1日現在の各標準宅地の適正推定売買価格を推定していただいているものです。評価上の要件としては3.3㎡当たりを単位として、売買当事者間の諸条件、諸事情によって相当価格に幅のあることがありますので、あくまでも公平な条件下での取引における価格

を想定していただきまして、併せて各標準宅地間の均衡を考慮しながら求めていただきたいということで評定をいただいているものです。

なお、構成員としては、不動産鑑定士、宅地建物取引業者、土地家屋調査士、建築士、司法書士、相続税の評価担当者、不動産取得税の担当者、及び固定資産評価員ということで、12名をもって組織しております。構成員につきましては、原則として毎年同じ人をお願いしております。

標準宅地の数は、市全体では310箇所定めております。地価公示法に基づく公示地は昭和57年で宅地で44箇所、商業地で9箇所、工場地域で3箇所、調整区域で1箇所、合計57箇所です。県の基準地は住宅地で38箇所、商業地で5箇所、工場地域で3箇所、調整地域で1箇所、合計で47箇所となっております。

実務的には、浦和市の標準宅地310箇所と地価公示の地点57箇所、県の基準地47箇所、合計414箇所に付されているそれぞれの価格を基準として固定資産の評価をするわけですが、さらに相続税の路線価の付設状況、固定資産の評価水準、また隣接市の評価水準——特に隣接市の場合については接点等における他市との評価ベース等を総合的に比較検討しまして、各標準宅地の評定を行っております。

次に5番目の「その他の路線価について」ですが、(1)の「その他の路線価数」は13,196です。これは用途地区別に見ますと、繁華街で31、高度商業地区で28、普通商業地区で117、併用住宅地区で1,628、普通住宅地区で11,364、大工場地区で5、中小工場地区で23となっている状況です。

先ほどの主要路線価260に対しまして、その他の路線価数が13,196と、かなり主要路線価に比較してその他の路線価が多いということですが、これにつきましてはかなり細かく、実務的には100円、200円単位の評価単位で路線価を付設しているという状況で、このようなその他の路線価が増えているのではなかろうかと考えているわけです。

(2)の「標準宅地からの比準の方法について」ですが、これは本来、比準表なりを作成して比準する方法をとるべきであると考えています。まだ、現在その比準表を作成するまでには至っていない状況です。

実際の比準の方法といたしましては、標準宅地と比較し街路状況等価格事情が

相違すると思われる地点および各標準地間の道路のところどころの地点に、標準宅地と同様の宅地を規定し、想定標準宅地を作ります。この想定標準宅地と比準する実際の標準宅地とを(3)の諸条件、最寄り駅からの接近度、商店街、公共施設の接近度等の諸条件で比較するとともに、相続税の路線価の付設状況等を参考に想定標準宅地の路線価を求め、それぞれの標準宅地と想定標準宅地に付された路線価の傾向に従って、全街路に路線価を付設しているという状況です。

実際の作業といたしましては、2,500分の1の地図を利用しまして、標準宅地と標準宅地との間の道路のところどころに設けた想定標準宅地に接する街路にまず路線価を付設いたします。その付設状況、並びに公共施設の接近度、相続税の路線価の付設状況等を総合的に勘案しながら、全街路に路線価を付設しているという状況です。

なお、この比準の方法につきましては、あくまでも評価担当者の主観なり感覚的判断が伴うことから相当の評価技術を持った経験者でなければ困難な作業でもあり、比準に当たっては一定のルールに従って適切な評価ができるような比準表を作成する必要があると現在考えております。

(3)の「比準に当たっての諸条件は何か」ですが、宅地の価格の形成要因であります最寄り駅、バス停への接近度、商店街への接近度、公園、教育施設等公共施設への接近度、街路の幅員及び整備状況、上下水道並びにガス施設の有無等を諸条件と考えております。

次に、6番目の「路線価付設に際し、相続税路線価をどのように扱っているか」ですが、先ほども説明の中で、標準宅地相互間の均衡を図る際、標準宅地の評定の際等に使用していると申し上げました。資料にも書いてありますように、各街路に対する路線価付設に当たっての均衡等の参考資料として使用させていただいているという状況です。

7番目の「用途地区別の最高、平均、最低路線価はいくらか」ですが、商業地区につきましては最高価格が、先ほど申し上げました浦和駅西口の市街地改造事業が行われた関係もあり、かなり上昇を示しまして、1㎡あたり705,000円、平均が120,009円、最低が33,200円です。商業地区の最高と最低を見ますと、かなり開

きがあるとお気付きになると思いますが、浦和市の状況では、まだ商業地域として大きく発展しておりませんので、駅前が1つの大きな商業地ということから、そこに集中しているということで、少し離れますとかなり住宅地と接近しているという状況等からこのような格差が出てきております。

また、住宅地区につきましては、最高路線価が、280,900円、平均で25,147円、最低で14,900円です。住宅地区の最高が28万円とかなり高いですが、これは、商業地区といいましてもその中にまだ住宅が密集しているという地域がありますので、商業地区との接点のところの住宅地についてこのような高い路線価が付けられている状況です。

次に、工業地区ですけれども、最高が52,100円、平均で25,887円、最低18,800円という状況になっています。

8番目の「(7)の対前基準年度との評価替え上昇率はいくらか」ですが、ここに記載したとおりです。商業地区の最高値で1.26という高い率を示しておりますが、これにつきましては先ほど申し上げましたように、市街地改造事業の関係でこのように高い率を示しております。

その他につきましては、資料に記載してあるとおりで、ご覧いただければわかりいただけると思いますので省略させていただきたいと思います。

一応説明はこれで終わらせていただくわけですが、最後に土地評価に対する今後の浦和市の課題としまして、土地の評価額が評価替えごとにかかなり上がってきております。これにつきましては、あくまでも地価の上昇の結果とは言っているわけですが、これに伴いまして納税者に相当の負担感を与えているものと思われると思います。このようなことから、評価替えにつきましては納税者からも相当の関心が持たれているところとして、特に適正な、また均衡のとれた評価が強く要請されているところから、次回の評価替え等にあたりましては、評価に関する根拠をより明確にするとともに、納税者に対してより説得力のある各種資料を集め、これらに基づく評価が必要であると感じているわけです。

また、一度に多くの筆数を評価しなければならならこと等から、当然効率的な処理が要求されているわけですので、次回の評価替えにあたっては、より理論的

かつ合理的な手法によりまして評価を行っていきたいと思いますし、先ほどの比準表の関係等につきましても検討していきたいと考えているところです。

以上で説明を終らせていただきます。

1 既設道路と新築地

134,799	a	既設道路と新築地の平均
84,212	b	市街地と新築地の平均
390	c	主要な既設道路
13,190	d	新築地の平均
13,129	e	新築地(1)の平均
20,72	f	主要な既設道路と新築地の平均
229,90	g	主要な既設道路と新築地の平均
8,26	h	全既設道路と新築地の平均 (1 既設道路)

2 市街地(既設道路)と新築地(新築地)の平均

380,000	市街地
207,204	商業地区
40,119	工業地区
22,883	新築地
26,417	市街地の平均
120,000	商業地区の平均
13,200	工業地区の平均
18,800	新築地の平均

3 既設道路と新築地の平均

1,84	市街地
2,34	商業地区
1,34	工業地区
1,20	新築地
1,31	市街地の平均
1,10	商業地区の平均
1,16	工業地区の平均
1,14	新築地の平均

4 市街地(既設道路)と新築地(新築地)の平均

1,02,000	市街地
1,22,000	商業地区
1,20,000	工業地区
1,28,000	新築地
1,22,000	市街地の平均
1,28,000	商業地区の平均
1,28,000	工業地区の平均
1,28,000	新築地の平均

## 路線価付設の実態調査

### 1 路線価と評価筆数

宅地の評価総筆数	a	124,766		
市街地宅地評価法によるもの	b	84,215	$\frac{b}{a}$	67,5%
主要な路線価数	c	260		
その他の路線価数	d	13,196		
総路線価数 (c+d)	e	13,456		
主要な路線価数とその他の路線価数	f	$\frac{d}{c}$	50.75	
主要な路線価と評価筆数	g	$\frac{b}{c}$	323.90	
全路線価と評価筆数 (1路線価当り評価筆数)	h	$\frac{b}{e}$	6.26	

### 2 用途地区別の路線価格(昭和57年度評価格)

	最 高	平 均	最 低
住 宅 地 区	280,900	25,147	14,900
商 業 地 区	591,294	120,009	33,200
工 場 地 区	49,119	25,887	18,800
指示平均価格	23,259		

### 3 57基準年度評価替の上昇率

	最 高	平 均	最 低
住 宅 地 区	1.54	1.29	1.16
商 業 地 区	2.34	1.21	1.00
工 場 地 区	1.34	1.27	1.14
指示平均価格	1.27		

### 4 基準地の固定資産税評価格と相続税評価格

	固定資産税路線価④	評価替上昇率	相続税路線価⑤	評価替上昇率	④/⑤
基準地	705,000	1.26	725,000	1.29	0.97



## 路線価付設の実態調査項目

### 1 宅地の評価総筆数

124,766筆

### 2 市街地宅地評価法による評価筆数

86,215筆

### 3 用途地区区分をどのように行っているか

商業地区、工業地区については、都市計画で定める用途地域区分に従い、1  
団又は連続して商業店舗、工場用地として現に利用されている地域を、それぞ  
れ「商業地域」「工業地区」として定め、その他を「住宅地区」としている。

### 4 状況類似地域を区分しているのか。区分している場合どのように行っているか。

状況類似地域として特に区分していないが、「商業地区」「併用住宅地区」  
については、殆どが街路に沿った帯状にあることから、街路の異なるごとに1  
つの状況類似地域と考えている。また、併用住宅地区を除く「住宅地区」につ  
いては、最寄駅の勢圏、当駅からの距離、大字、字、学校区、都市計画で定め  
る用途地域区分、街路状況、上下水道、ガス施設の有無、浸水地域等が類似す  
る地域を1つの類似状況地域と考えている。

「工業地区」については、それぞれの地区を単位として1つの状況類似地域  
としている。

#### (1) 主要な路線価(標準宅地)数

260

#### (2) 標準宅地の選定基準について

上記により、おおむね区分された状況類似地域で、当該地域において標準  
的な宅地、及び、路線価の付設にあたり重要と思われる地点の宅地を標準宅  
地として定めている。

#### (3) 標準宅地相互間の均衡をどのように図っているか。

各標準宅地について、精通省による正常売買価格を推定していただき、こ

れを基礎とし、売買実例価格、公示価格、県の基準地価格及び相続税路線価等を参考に各標準宅地価格を評定している。

5 その他の路線価について

(1) その他の路線価数

13, 196

(2) 標準宅地からの比準の方法について

ア 地域の平均的地価上昇率によっているのか

イ 比準表（国土庁）を援用

ウ 比準表を独自に作成

エ その他の方法による

標準宅地と比較し、街路の状況等価格事情が相違すると考えられる地点、及び、各標準宅地間の道路のところどころの地点に、標準宅地と利用状況等同様の宅地を想定し、当該想定宅地と比準する標準宅地との比較（次の(3)の諸条件等）及び、相続税路線価の付設状況等を参考に比準している。これにより想定宅地の街路に路線価を付設し、その傾向に従って全街路に路線価を付設している。

(3) 比準にあたっての、諸条件は何か

最寄駅、バス停の接近度、商店街、公共施設の接近度、街路の幅員、舗装の有無等

6 路線価付設に際し、相続税路線価をどのようにあつまっているのか

各街路に対する路線価付設にあたってのバランス面等の参考資料にしている。

7 用途地区別の最高、平均、最低路線価はいくらか

区 分	最 高	平 均	最 低
商 業 地 区	705, 000	120, 009	33, 200
住 宅 地 区	280, 900	25, 147	14, 900
工 業 地 区	52, 100	25, 887	18, 800

※平均路線価は、各用途地区の総評価額を総地積で除した平均である。

8 前(7)の対前基準年度との評価替上昇率はいくらか

区 分	最 高	平 均	最 低
商 業 地 区	1.26	1.27	1.25
住 宅 地 区	1.06	1.23	1.31
工 業 地 区	1.14	1.29	1.30

### 区画整理事業関係

区画整理事業全般にわたりまして、これからお話しすることがあながち正解だということではないかと思いますが、私どもの経験に基づきましていろいろ感じたことをまとめさせていただきます。

世間ではとりあえず路線価をもって土地区画整理の評価だと呼ぶようになっておりますが、今回与えられました「土地区画整理事業における路線価」という題も、その社会的な傾向につながっているのではないだろうかと思います。このような関係の中で、区画整理評価の結論を簡単に述べまして、その現状と問題点を若干説明してみます。

区画整理は、路線価を構成するパラメーター、基準ですが、単純にその係数をもって計算するものと思われてのりませんが、なかなかそのパラメーターを単純に使って評価額が求められるものではなさそうでありまして、都市計画、事業計画、換地計画といういろいろな計画を十分に分析した後に、決められるものではないかと思います。したがって、なかなか全国共通なものを作ることは難しいこととされておりまして、区画整理では、地域の規模、地域を構成する権利者の意識、そして都市計画、宅地規制、時には行政の指導方針など各々の地域によりましてそれぞれの情報を得て、その特殊性を分析しながらパラメーター、評価基準もを作っていくのが実態です。

テキストとして使われている基準も、非常に幅広いパラメーター、係数が使用されておりまして、この係数は、やはり経験がないとなかなか区画整理の評価として作業ができないのではないだろうかと思います。簡単にパラメーターを処理することができないのは、鑑定評価における計算に用いる基準の係数とその考え方とのつながりに似ているのではないかと思います。

それでは、その区画整理の膨大な評価体系はどういうものかといいますと、まず1つには、国土法、都市計画法、区画整理法という法律、また事業の仕組みなどをその背景に持っております。

また次に、施行者の違いもあります。個人施行、組合施行、公共団体施行ということで違ってきます。目標も違ってきます。戦災復興とか新都市の開発とかいろいろあります。

3番目に、そういう中で権原の移行、従前の土地の権利を換地にどう移行していくかということも、民法とか憲法とかの法規の中でいろいろ考えなければならぬでしょう。

4番目に、基準地積の決定といいまして、新開発地区におきましては非常に“ラフ”(台帳になわ延びがある)に地積が決まっている場合があります。それを正確に決めていかなければならないという問題があります。

5番目に、評価の組み立て方としまして、まず、路線価とか各筆評価という項目がパラメーター上であります。それから、従前の土地を換地に移す場合の位置の関係で、位置をどう評価するかという換地設計基準のような問題が1つあります。また、それを立体的に縦に結ぶ感覚としてとらえられる減歩率という問題があります。こうした面からも評価を検討し、組み立てていきます。

6番目に、評価基準と換地設計基準の関係をどう理由つけていくのか、それから、区画整理の場合、5年、10年、長いのでは20年とかかかっておりますが、そういう時間の処理をどう取り扱っていったらいいのか——換地計画を立て、仮換地指定をし、換地処分をするといった長い時間がありますが、そういうものが評価の中でどう組み立てられていったらいいのだろうかという問題点があります。

言葉を替えていきますと、各々の地域により情報を収集し、照応という概念の整理に基づきまして、非常に幅広い学問を社会の考え方を取り入れながら、円満に事業を進めていくことになると思います。これから、現状の路線価、作業の実態により考える路線価、そして問題点ということで順番にお話ししてみたいと思います。

説明はフロー図を見ながら進めます図1から図6がそれは区画整理と諸計画の関係です。まず、都市計画とそのまわりにまつわるいろいろな手続きがあります。

(図1)

都市計画が決まりますと、今度は事業計画が中心に置かれまして、事業計画が定

○ 区画整理と諸計画

図 1

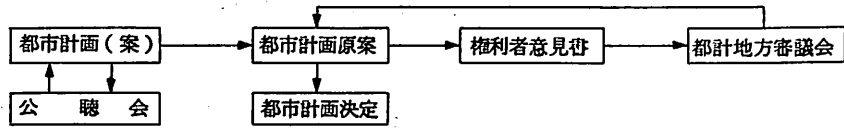


図 2

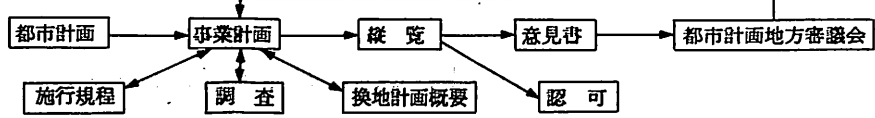


図 3

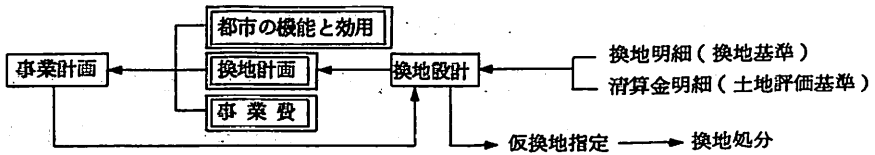


図 4

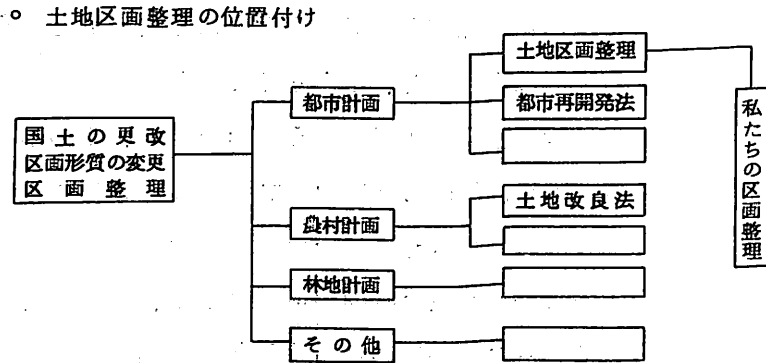


図 5

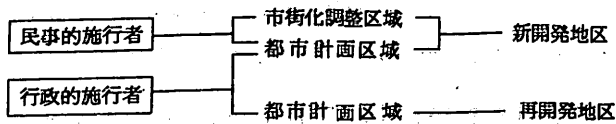
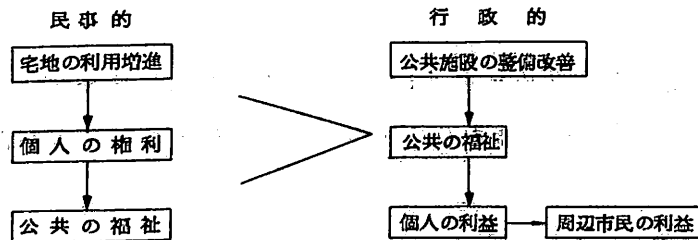


図 6



まるまでいろいろな関係があります。(図2)事業計画では、都市の機能と効用、事業費、町のデザインというものも十分考えなければいけません、その中心として権利者の意向として取り上げた換地計画があります。(図3)

換地計画というものは土地評価につながりまして、土地評価基準、換地設計基準から組み立てられています。土地区画整理の位置付は、どうあるかと申しますと、都市計画の中の一手法として土地区画整理の位置づけがされておりまして、一番地主の近いところに直接くっついている事業手法ではないかと思えます。(図4)

次に、施行者別の事業の目的の変化については、個人施行、組合施行は民事的施行者として分けました。公共団体等が施行するものは行政的施行者として分けいたしました。(図5)民事的施行者のほうは、どちらかという宅地の利用増進、個人の権利が重きを持っていて、公共の福祉のほうが小さくなっています。区画整理は公共施設の整備と宅地の利用増進の両輪ですから、こういうフローはよろしくないかもしれませんが目的を明らかにしました。行政的施行者のほうは、むしろ逆に公共施設の整備改善を重く見まして、個人の利益、宅地の利用増進は少ない傾向があるのではないのでしょうか。(図6)区画整理は、民事的施行の場合は新開発地区で行われますし、行政的施行の場合は再開発地区で行われることが多くあります。時には新開発地区でも研究学園都市開発(2.700ヘクタール)とか、港北ニュータウン(1.300ヘクタール)とか非常に大きな地区もあります。

さて、換地計画において従前の宅地の権原が換地にどう移行されていくかの様子は図7です。従前の宅地と公共用地と二つに大きく分けられた土地が、いずれも換地計画という手法の中で区画形質の変更において処理されて換地処分により、整理前の表示が整理後に移り変わってきます。

図8は基準地積の決定です。施行前の土地には大方、なわ延びを持っている筆が多いようです。在来は台帳のまま基準地積としていたけれど、台帳になわ延びを還元しないと憲法違反的な考えがありまして、現在では一定のルールにより台帳にのびを按分するようなことで処理しております。

こうして換地計画の準備が出来ますと、土地評価をどうやってやるかを考えま

す。普通の土地取引でも権利者が権利者に対して土地を売る場合、その土地をサンプル地と比較しながら価値を考えたり、鑑定評価とか公示価格と比べながら値をきめて売買の取引がされると思います。(図9)区画整理でも同じようなことが行われます。従前の土地が換地に移る場合、土地評価基準と換地設計基準、減歩、換地位置というような換地計画の対応の中できめられて何れの手法を採用するかという事が定款とか、施行規程などにつながっていくと思います。同じような形ではないでしょうか。(図10)だから、膨大な評価的な条件整理が必要なのではないかと思います。その主体者である権利者がいろいろ意見を言い(図11)それを処理するため、われわれ作業をする人間としては次式(図12)にありますように何か基準を決めて、その基準を用いてあまり不公平がないように、又でたらめが起こらないように換地の配分の原案を作ることになります。これは繰り返しモデルでやっていかなければならないだろうと思っています。(図15)

さて、現状の路線価ですが、土地評価の方法として、区画整理の場合、一度にたくさんの土地について施行前・後の価格を評価しそれも同時にやらなければなりません。整理前・後の各々の土地を横並びで比較するとともに、整理後における土地の価値の適正な増進もそこで見なければいけません。

路線価は、既成市街地の再開発の区画整理の場合には、土地区画整理の施行前・後の土地利用の形態は宅地として同質ですので、あまり問題はありません。従来の路線価は、この状態をイメージして作られた路線価式評価方法ではないかと思っています。そういう意味では、合理性が保たれておりますが、現在のように新開地に入りますと、レアケース的なものがたくさん出てまいりまして、新開発の土地区画整理事業では施行前・後の土地利用が宅地と宅地ではなく、宅地と農地、山林、原野であり宅地に変換するとき表が裏に変化するような事態が起こってきますから、何にか考え方を変えないまま路線価式評価が従来の考え方ではおさまりの悪いところが出てくるのではないのでしょうか。



図 7 ○ 権原の移行

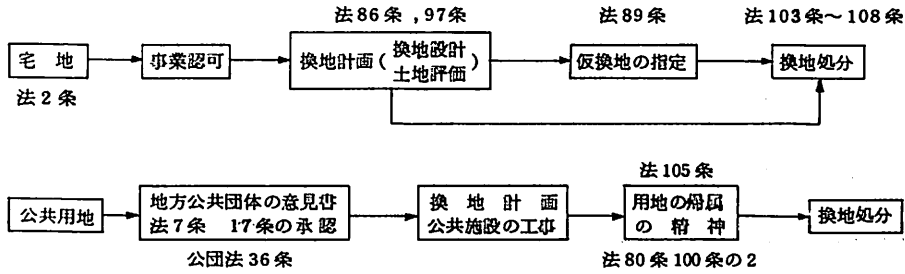


図 8 ○ 基準地積決定の流れ

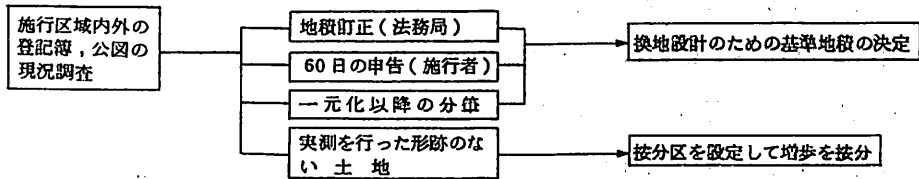


図 9 ○ 評価の組立方

一般的な評価値の求め方

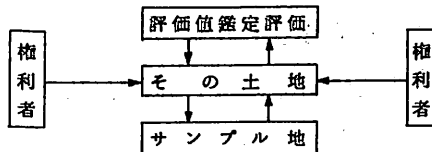


図 10 ○ 従前の土地から換地へ

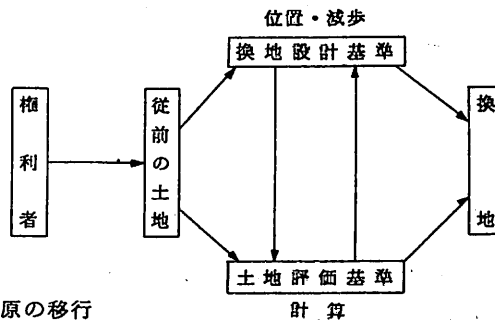
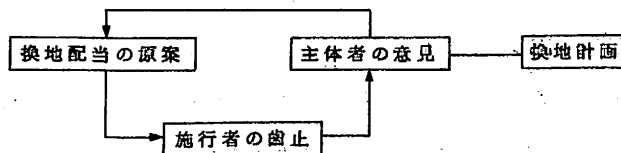


図 11 ○ 主体者権原の移行



12

$$\{ t \cdot F(W) + \Sigma X \} + \{ \Sigma m \left( \frac{S-a}{S} \right)^n \} + \{ u \cdot F(PQ) + \Sigma Y \}$$

客観的に権利者が納得のできる価格を作っていくには、土地区画整理で用いられている次の算式が必要となってきます。

$$\{ t \cdot F(W) + \Sigma X \} + \left\{ \Sigma m \left( \frac{S-s}{S} \right)^n \right\} + \{ u \cdot F(PQ) + \Sigma Y \}$$

という式を用いて、ひとつひとつ係数を組み合わせる事によりまして、施行者の歯止め即ち、施行者の持つ基準を作り土地を評価し、主体者（権利者）の意見を聞くというフィードバック回路になろうかと思えます。（図13、図14、図15）

区画整理事業は、施行地区における公共施設の整理改善および宅地の利用増進を図る目的をもって土地の交換、分合、区画形質の変更を行うものでありますが、この土地区画整理事業における土地評価は、事業の特質や目的から、土地の取引のための土地評価を行うものでなく、宅地の土地利用に基づいて相互間の均衡を統一的に計量する必要があります。さらに、広範な地域で比較的短時間で数多くの宅地を評価し、借地権があればそういうものも評価し、これらが公平に妥当に評価されなければなりません。（図13、図14）

この際事業による変化の要因を持って評価し、事業とは無関係に変化する価値は含まれません。ですから事業に関係のない評価、社会的な政治的な要因をあまりこの中に取り入れていきますと、なかなか計量価が把握しにくいこととなりますので、事業計画書の範囲の中でそこに定められたものを評価するという説明のほうがいいのではないかと思います。その事業計画の範囲に基づきまして、前記路線価の3要素を使って評価してまいります。路線価の3要素につきましては、算式やその仕組について十分に理解されているので省略しておきます。（桜井氏記述参照）

それでは、路線価をどういう路線に付すのかということになりますが、路線価はその道路沿いの表地の価格を表示するものでして、宅地の利用は道路を主体として図られるものであると思われますので、宅地利用を可能にする道路は、車道機能および歩道機能の両方を満たすものであり、実態上宅地利用を可能とする交通機能を有していると考えられ、計画的に整備された市街地においては、原則として幅員4メートル以上の道路に路線価を付設する事が妥当だと思われております。

図 13。路線価と各筆評価

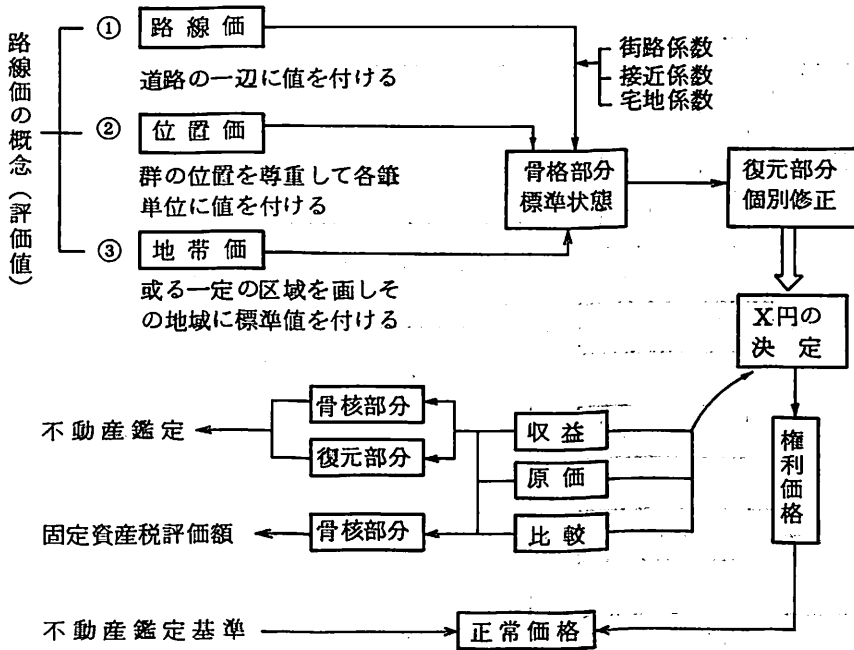


図 14。評価基準と換地基準の関係

	土地評価基準 (計量できる部分)	換地設計基準 (計量できない部分)
正常地価 (権利価格)	都区施設と宅地との関係 (接近係数) 都市の施設の供受	宅地の経緯度的位置
(評価地)	(街路係数) 土地の利用計画(利用区分) や上・下水・瓦斯など宅地の 環境(宅地係数)	区域内の宅地の移動方向
主体の権原	施行者の歯止	減歩率の上限・下限
		主体者の選択

図 15。換地計画のフィードバックシステム

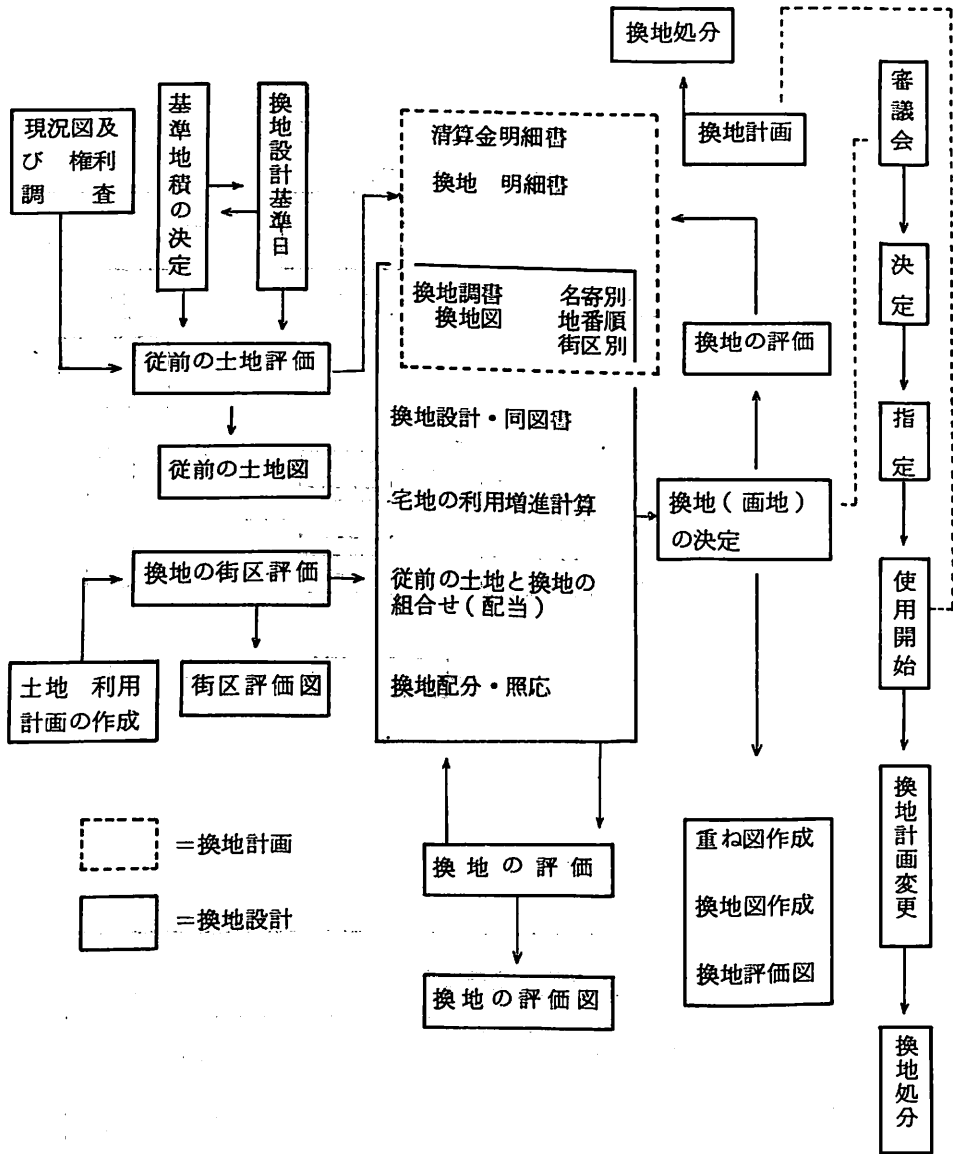


図 16

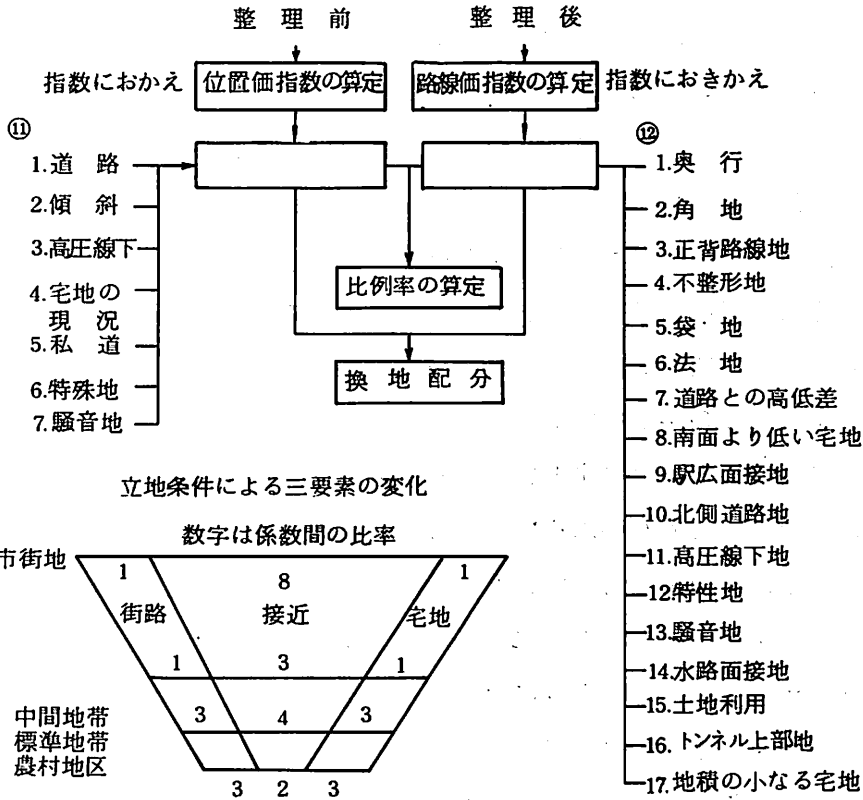


図 17

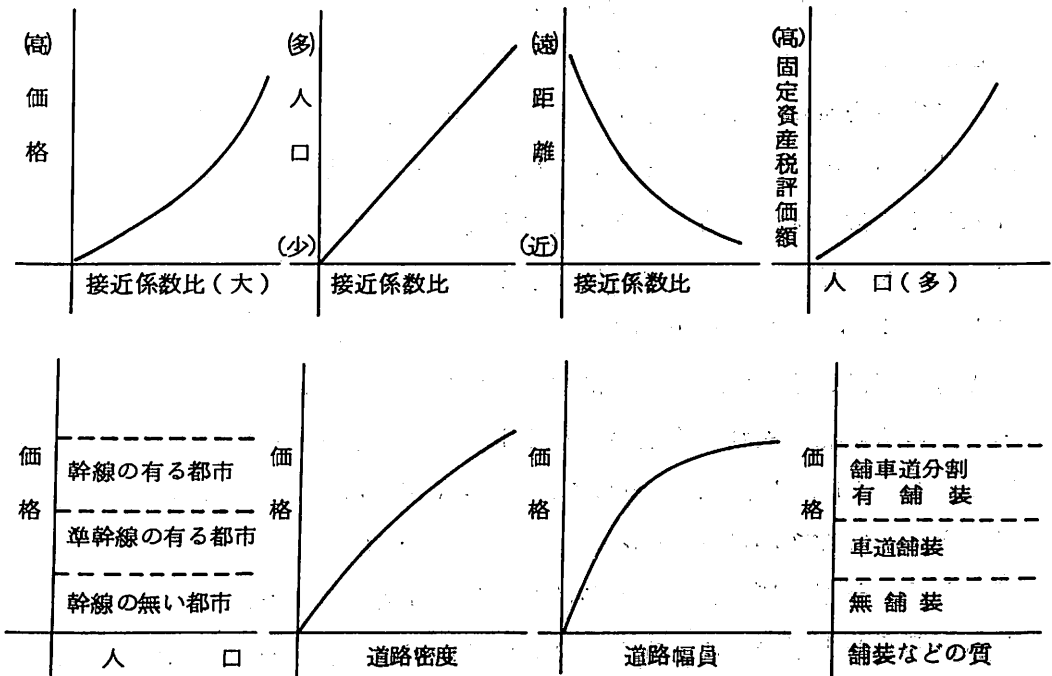


図 換地設計(換地明細)

すなわち、路線価はその定義にあるように道路に面している標準画地の価格が道路に付されるものでありまして、この路線価を設定する道路は建築基準法による全面道路幅員でなければならないだろうと思います。したがって4メートル以上の道路となります。

ところが新開発地区にまいますとそうはいきませんで、公図上の道路とか赤道とか道路らしき形態を呈さないものがあります。こうした場合は、位置価、地帯価といった別の角度で3要素の計算式を用いまして評価していくことになります。それを簡単にしたのが(図13)のフローです。

一般的に路線価といいますといわゆる道路に付されたものだけと意識しておりますが、場所によってだいぶ違いますので、道路のあるところは路線価でやりまずし、山林原野で道路も何もないところは、地図におきまして50メートルなり100メートルのメッシュの交点に値をつけます。またそういう値を結びますと、山のコンターなどができるように地帯価、価値の一律区域ができます。このようなことから価値を求めてやっていきます。

その計算式は先き程示しました各々の係数についても若干説明しますと $t$ は道路の系統です。 $F(W)$ は幅員です。 $\Sigma X$ は舗装とか街路修景といったものです。 $m$ とか $S$ とかは接近係数として、駅から( $m_1$ )学校から( $m_2$ )ショッピング( $m_3$ )のように価値を $m$ に当て込めます。 $S$ はその限界距離を示しておりまして、 $s$ はその物件の距離を示しております。これがどう変化するかを $n$ で示しております。 $u \cdot F(P)$ は宅地の道路密度とか空地密度といったものを示しておりまして、 $\Sigma Y$ は下水が入っているとか、水道が入っているとか、ガスが入っているとかを示しております。(図18、図19、図20)

土地評価は、路線価の3要素に基づきまして、まず骨格をつかみます。これを主体者のご意見も入れて修正いたします。次に各筆評価をいたします。説明は省略しますが25項目ぐらい準備しています。(図16)各々の土地は整理前と整理後におきまして性格が違っていると思います。図に示しましたのは新開発の場合ですから、整理前に奥行という条件を取り上げておりませんが、再開発ですとそれもあろうかと思えます。復元部分の個別修正とは、そういう両方を対比した個

別の条件をもって修正することです。(図13～図16)

一方、不動産鑑定、固定資産税評価、不動産鑑定基準等々もやはり正常価格を求めて、収益、原価、比較ということで反映させていくと聞いております。そして時価が求められております。その時価に対して、区画整理で求めた骨格部分に各筆の修正部分を考えまして、その修正した数字、係数が時価とどのぐらいの差があるかということで割り算いたします。例えば10分の1だったらX円の値を10円と入れます。そうすると1000ケなら一万円という価格になりまして、正常な価格と似たような数字が出てきます。ここでは換地設計の結果を検算する仕組みを考えております。(図13)

路線価評価の内容・結果につきましてご説明します。図17から図21までがありますが、施設がたくさん入ってまいりますと価格は高くなっていきます。要するに、接近係数の施設の容量が高くなっていく地区は価格も高くなり、それが低くなっていく地区は安くなっていくという関係があります。人口も、人口が増えていけば接近係数値、施設の量は増えていきます。施設との距離と価格の関係では、施設に近ければ高くなるといった関係です。(図17、図18、図19)施設と価格は極めて密接な関係を持っているのです。

それから、 $t$ の値で、例えば国道1号線とか国道3号線という幹線が通っている地域では、やはり $t$ の値は高くなります。(図17)

道路密度でも、道路が密に入っているところは価格が高くなります。幅員は図17に示すように変化します。しかし、このごろは騒音のことが言われておりますが、どちらかという幅員は広いほうが日照通風が良く価格が高いようです。街路の舗装とか、街路樹が植わっているかどうかの問題も施設が充実している事で価格が高くなるようです。接近係数について、(図18、19)例えばバス停などでも乗降人員が多くなれば、バスの運行回数も増えますから価格は高くなります。駅や学校というのも大なり小なり同じようなことが言えます。けれども、火葬場(図19E)みたいなことになると、そういうものに遠いほうが価格が高く、近くなると安くなります。電車などの騒音も同じようなことが言えます。県庁、市役所の所在地は近いほうが高くなります。そうして、職員が多い都市ほど価格

図 18

mの値の種別 ○印, △印は都市

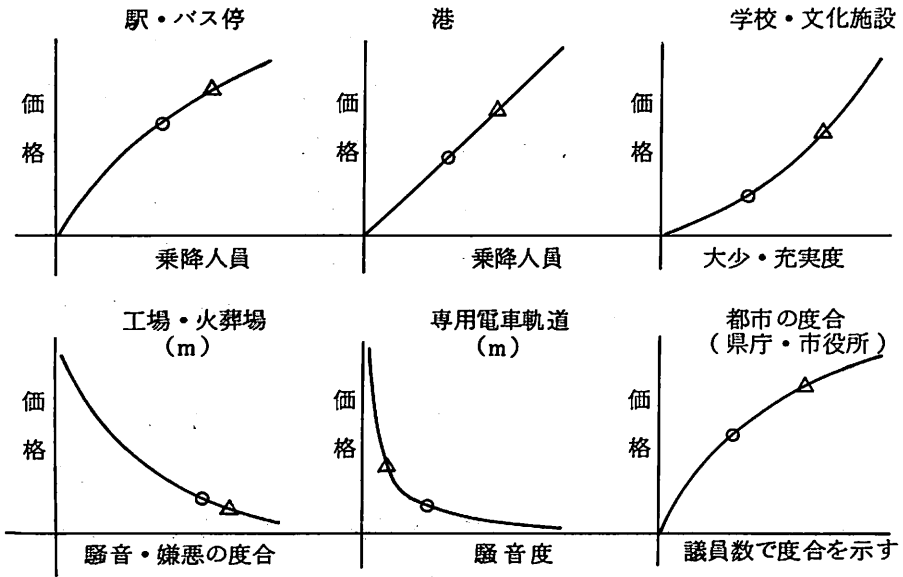


図 19

施設迄の距離 (S) と係数 (価格) m の関係 (○市の場合)

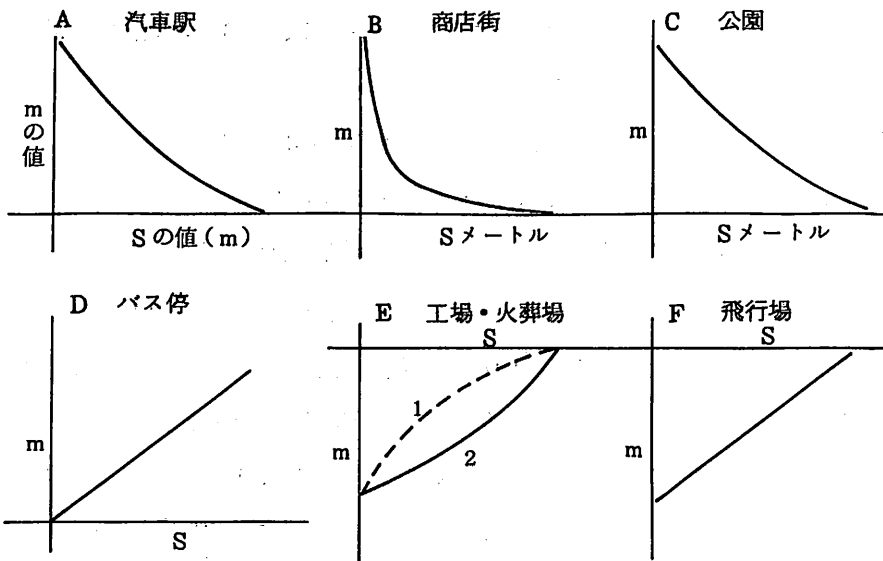




図 20

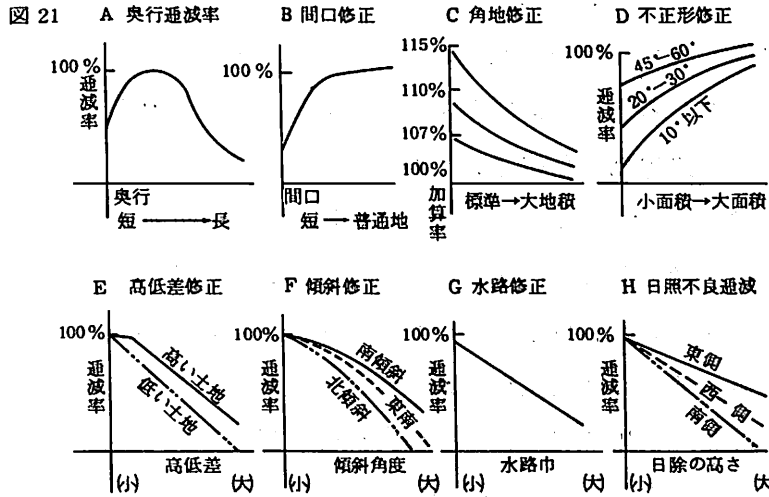
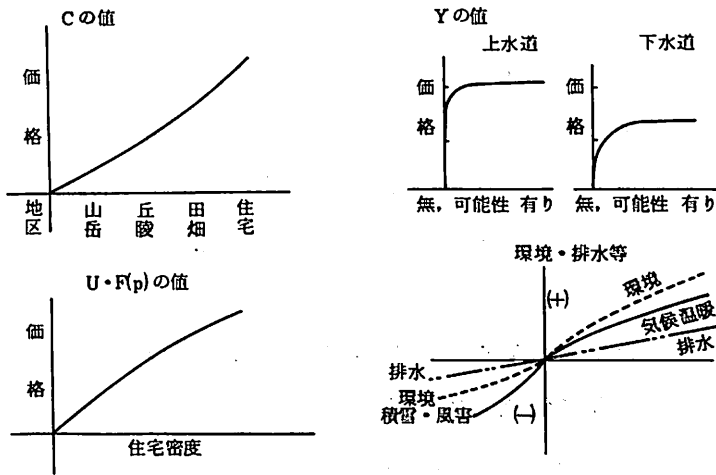
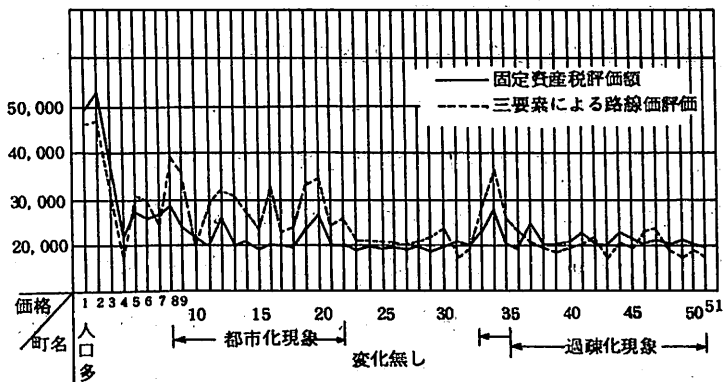


図 22

固定資産税評価額と路線価評価の比較



が高いでしょう。考えてみると当り前の事を路線価で表現するのです。

次は宅地係数です、(図20)Cの値と書いてありますが、宅地の状況です。宅地の場合は価格が高くなりますし、山岳、丘陵地帯は低くなります。それからYの値も、上水道のあるかなしで高くなります。下水道も同じです。ただ、新宿のようなところで下水道があるかないかはあまり問題になりません。これも区画整理評価での問題点です。

個別的な要因で見ましても(図21)奥行通減、間口修正、角地修正等々、図Aから図Hまでのように変化しているわけです。

以上を総括して計算した結果、1つの図を作りました、図22はある地区の固定資産税価額と区画整理の評価の状況をグラフにしたものです。人口の多いところは高くなっております。都市化現象が起きてきているところでは、路線価のほうが強含みに出ているという傾向があります。過疎地域は弱含みになっています。

こうしたことで路線価は仕組まれております。

先ほど申しましたように換地計画は非常に膨大な情報が必要で、特に大きく影響を及ぼす接近係数としての自動車駅の場合などは、人の流れから見て駅に近いところが高いのです。また、東京駅といなかの駅とではだいぶ違うだろうと思います。更に地区外の要因を区画整理の路線価の中に取り入れる事は先ほども申しましたように、非常に複雑になっていく傾向を持っています。これらの条件を充分に考えて基準地積の決定、換地設計の日をいつにするか、現状はどうかということも考え評価するのであります。(図15)次は、換地の換地の位置の定め方でありましてその土地をどこに換地したら良いかの調査も必要です。(図23)先ず(A)のうち点線で書いてあるのが古い道路で、実線で書いた道路のように変わりますと、そこについていた宅地がそのまま移るというルールが1つあります。次のルール(B)は駅が白い駅から斜線の駅に移動しますと、そこにあった土地も一諸に移動し今度できる駅のところの土地はどこかへ飛んでいくというルールです。そして右側(C)はここにいたからここにいるんだという分け方です。図24は、点線の状況が実線の状況になるとき並べ順として、丸で囲ったような現位置を主にしたやり方(I)整理前の点線に沿った並べ方(II)と2通りあります。このようなルールは権利者

図 23 位置の決定の仕組

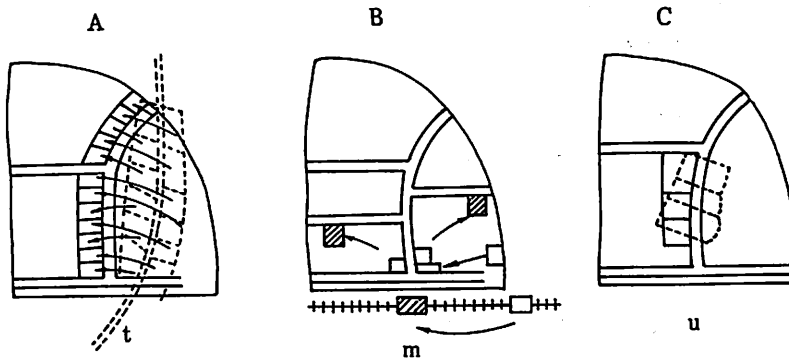
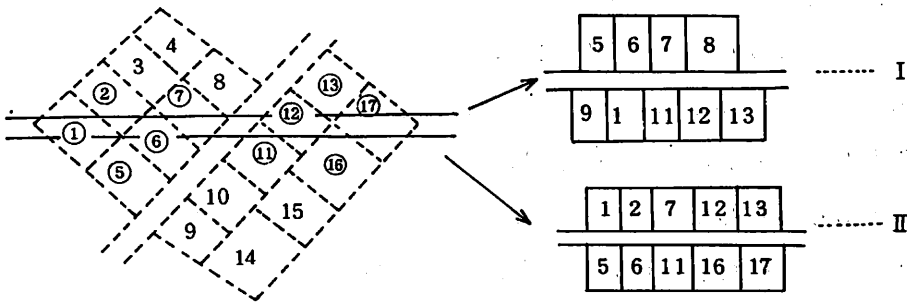


図 24 換地位置の問題

- 従前の土地の経済効果を最重用条件とする ..... 1
- 偶然定められた整理後の価値を尊重する ..... II



の選択を取り入れることが出来るでしょう。

換地設計のフィードバックシステム(図15)に戻りますと、その左上の状況をとらえ、左下の計画の情報をとらえ、いまお話ししましたようなことも踏まえ、この状況の中で土地評価が考えられます。

左下の新しい計画はいろいろな計画がありますが、この説明は省略いたします。

換地計画のフィードバックシステムは、事業計画の情報を取り入れまして、換地設計として実線の太い枠の中で何回かトライアルをします。何回かのトライアルの最終段階として、換地が決定され右側にアウトプットされるのです。

この太い実線の中で十分に検討いたしておくことは、将来従前の土地評価を点線で囲まれた中にインプットするといわゆる区画整理の換地処分、区画整理登記がなされますが、その時にアンバランスのない結果が得られます。それをこのフローの中で立体的にとらえていく必要があるだろうと思います。(図15、図10、図23)

価値の計数的情報は、先ほどから申し上げております土地評価基準による、いわゆる係数に基づく数字です。これを足し算、掛け算をいたしますと数字上の価値が出てまいります。これが路線価の3要素による計算です。他方にある換地設計基準は、平均減歩率がどのぐらいに収まったら事業が進められるのか、また減価補償金を出さなければならない地区、権利者の減歩に関する感覚という事を整理するか、尺度で計り切れない評価を担当し、この2つを考え合わせながら、先ほどのシステム、立体的な構図を動かしていくわけです。(図14、図15)

今までお話ししましたことが路線価の概要ですが、こういうものの考え方が今までどうやられていたかといいますと、どちらかというと平面的で演繹的に絶対的に求めるような考え方をとってまいりました。いまご説明したことは、どちらかというと帰納的に、繰り返しモデルの中で価値を見つけていかなければならないということです。その中で位置の決め方も権利者の方々の意見を吸収しながら評価体系を組立てるのです。

ところが、ただ位置を決めるのでも、ここに示しましたような位置決めだけではなかなか決めきれない事態が出てまいります。現在では換地の位置につきまし

て、自分の将来の土地利用を申告する換地位置の申出を受ける方法を考えました。減歩率の高い地域についていいと思う人が多いので、このようなところには申し込みが殺到いたします。それでは申出の多い所について、減歩の入札的な価値の求め方はないだろうか。セリの方法はないか議論が起りました。法律的にも、大都市圏法の特定土地区画整理事業では、農業地と住宅地について申出制度があります。権利者の中にもこういう考え方が台頭してまいりました。

評価の問題の1つとして、土地評価の時点というものがあります。区画整理は先ほどからお話ししていますように、時点がどんどん変化いたしますとその都度清算金が膨大につきまといまいます。それをいちいち権利者に示していますと、徴収、交付の額が常に変動し換地的思考がまとまらないと思います。そういう意味で、区画整理事業は事業認可の時点に整理後を予想し、整理前を把握して決めることになり、それを権利者の合意の上で決めておかなければならないと思います。議論といたしましては、その都度決めるような議論がありまして、このへんは考えておかなければいけないところではないかと思えます。

不動産鑑定と区画整理の関係ですけれど、図25の表を見てください。ある地区におきまして、不動産鑑定評価をいたしました。そして、ここにNo1からNo9までの筆を選びまして、最高値を千とした時の数値を入れてみました。この中でNo3とかNo7は非常に小さい値がとられております。区画整理の場合は、整理前の土地につきまして、造成という項目にあまり重きを置かないで評価いたしました結果、No3もNo10も他の筆とあまり差がないようです。例えばNo3については造成の係数について省略すると488が789に修正されます。鑑定評価の場合の造成の係数を除きますと同じような係数になりまして路線価とも近くなります。路線価の構成は街路係数、接近係数、宅地係数、各筆評価となっております。(図26)鑑定の場合もどうやら表現は違いますけれども似かよったものであると思えます。

土地区画整理事業における評価の仕組みおよびその現況について、バラバラになりましたがさわりの部分を述べました。価格の形成は極めて複雑でして、取りまとめに苦労するところが多くあります。例えば先ほど申しましたように、演繹

図 25

	鑑 定 評 価 書			修 正 試 算		
	格 差	最高を1000 とした指数	評価額 円/㎡	格 差	最高を1000 とした指数	評価額 円/㎡
No 6	100	( 813 )	4.200	100	( 813 )	4.200
No 1	88	( 715 )	3.700	88	( 715 )	3.700
No 2	93	( 756 )	3.900	90	( 731 )	3.800
No 3	60	( 488 )	2.500	97	( 789 )	4.100
No 4	96	( 780 )	4.000	96	( 780 )	4.000
No 5	123	(1.000)	5.200	123	(1.000)	5.200
No 7	54	( 520 )	2.700	103	( 837 )	4.300
No 8	112	( 911 )	4.700	112	( 911 )	4.700
No 9	116	( 943 )	4.900	112	( 911 )	4.700

図 26

路 線 価		鑑 定 評 価	
大 分 類	細 分 類	大 分 類	細 分 類
街 路 係 数	F (W) t 値 X 値	街 路 条 件	幅員構造・舗装 系統・連続性
接 近 係 数	採用施設の種類 F (s) m 値 S 値 s 値	交 通 接 近 係 数	標準画地との比較 左と同様施設ごと 標準画地との比較 という意味ではZ 值的考え方もでき る。
宅 地 係 数	u 値 Y 値 F (P, Q)	環 境 条 件	配 置 環 境 供給処理施設
各 筆 評 価	奥行長大目修正	画 地 条 件	左と同様造成条件

的に決めるのか帰納的に決めるのかは、まだはっきりしておりません。

土地区画整理事業は現状においては地域、地区の背景によって相対的に決まり、相手次第、地域次第によって積み上げられる係数の数値が異にされております。事業の度に積み上げられた係数の内容によって、説明せざるを得ないのではないかと思います。この場合、公平、平等、照応という原則は常に守られていかなければなりません。

一般的に土地価格の決まり方の原則は、相対によって決まるものでありまして基準の係数を作るにも1つの前提となります。不動産鑑定の場合は、ここに市場があるとすれば、この価格であるというような考え方をとっていますが、区画整理の場合では、おそらく区画整理をやるとすればという所から考えなければならぬのではないかと思います。一般の評価でも区画整理の評価でも、市場の動向からどうしても、比較を除いて土地価格を形成することはなかなか難しいことですが、将来的には、都市施設を計量することによって価格が形成する以外に道はないのではないかと思います。もちろんいろいろな問題がありますから簡単に結論は出ないでありましょうけれど、お話した内容が土地というものの複雑さを表現していると思います。非常に雑ぱくですけれども、これで終りにさせていただきます。

この「調査研究事業」はモーターボート競走公益資金による財団法人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る。