

駅近未整備地区における路線価決定要因

芝浦工業大学 学生会員 ○大澤 直也
芝浦工業大学 フェロー会員 遠藤 玲

1. 背景・目的

既成市街地の中には、良好な立地条件を持つにもかかわらず、敷地の前面道路となる区画道路が狭隘な地区が存在する。このような地区では、基準容積率（道路幅員×0.6で定められる）が適用されることによりその立地条件に見合った高度利用が困難な状況にある。

集約型都市構想の実現が求められている現代において、そのような問題の解決は必要不可欠であり、そのための事業手法の一つとして、土地区画整理事業（区画整理）が考えられる。しかしながら区画整理は、長年新市街地を対象に行われてきたため、既成市街地での適用が難しい場合もある。その主な原因の一つとして、従来、換地設計に用いられている路線価式土地評価法の問題が挙げられる。現状の路線価式土地評価法では、

- ・相続税路線価等の一般的に公開されている土地評価と乖離した結果となる
 - ・路線価式土地評価上の宅地の増進と、実際の宅地の増進が一致しない
 - ・不動産鑑定評価を用いて土地評価を行う市街地再開発事業の土地評価と乖離した結果となる
- などの問題が発生する可能性が高い。

昨年度の研究では、3都市の駅周辺既成市街地において、固定資産税路線価及び相続税路線価と路線価式土地評価法による評価結果の比較を行い、問題点を明らかにした。本研究では、更に4都市の同様の市街地において比較を行い、路線価式土地評価法の改良について考察する。

2. 研究対象

以下の条件を満たす地区で分析を行う。

- ・駅に隣接する良好な立地条件を持つ商業地域
- ・道路幅員が狭隘である、道路の密度が低いなど都市基盤施設の整備が不十分である
- ・敷地規模が小さすぎず区画整理が適用可能である

この条件に一致する

- ・島根県出雲市駅周辺
- ・群馬県高崎駅周辺
- ・長野県長野駅周辺
- ・富山県坂下町駅周辺

の4地区においてケーススタディを実施した。

3. 昨年度の研究成果

現行の路線価式土地評価法による評価結果と相続税・固定資産税路線価との間で大きな差がある。宅地係数は施行区域が狭い商業系既成市街地の場合、全路線で同じ大きな値を取る。現行の路線価式土地評価法は、(1)式で表されるように、単純合計の形をとっており、地区内での評価の差が生じづらくなっている。

$$\text{路線価} = \text{街路係数} + \text{接近係数} + \text{宅地係数} \quad (1)$$

そこで、宅地係数を除いた街路係数及び接近係数のみで評価する方法を提案した。

4. 研究結果

4.1 各地域の評価値

本研究で対象とした地区の固定資産税路線価・相続税路線価・街路係数・接近係数の最大値及び最小値、宅地係数を表にまとめたものが表1である。

表1 各地域の評価値

	出雲		長野		高崎		坂下	
	最大	最小	最大	最小	最大	最小	最大	最小
固定資産税路線価	37120	18450	84000	19530	131000	38600	47600	16000
相続税路線価	44000	21000	105000	46000	155000	61000	60000	22000
街路係数	0.99171	0.34169	1.0031	0.46404	1.023873	0.25892	1.034906	0.3019
接近係数	0.533849	0.01651	0.228962	0	0.334024	0	0.606144	0.002229
宅地係数	4.05732		3.658142		4.450172		3.890039	

表を見てみると、宅地係数の値が街路係数と接近係数よりはるかに大きく、現行の路線価式土地評価法による評価と相続税・固定資産税路線価が乖離するという昨年度の知見が裏付けられた。

4.2 改良した路線価式土地評価法について

街路係数と接近係数のみで評価するため、固定資産税路線価を、接近係数及び街路係数を説明変数として定数項なしで重回帰分析をする。

キーワード：路線価式土地評価、固定資産税路線価、相続税路線価

連絡先東京都江東区豊洲 3-7-5 芝浦工業大学土木工学科研究棟 09-I-32

mail:ah15018@shibaura-it.ac.jp

なお、固定資産税路線価と相続税路線価は似た推移を示すので、本研究では固定資産税路線価の評価のみを載せた。

表 2 重回帰分析結果

	出雲市駅		長野駅		高崎駅		坂下町駅	
説明変数	偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	t 値
接近係数	18769	3.134253	56071	1.765373	149918	4.234411	57875	1.064471
街路係数	36185	16.80514	68194	26.8583	87089	15.472	33334	17.89578
重みづけ値	1.93		1.22		0.58		0.58	
サンプル数	24		27		33		29	
決定係数	0.977164		0.962281		0.952107		0.958703	

各地域の重回帰分析の結果は表 2 のようになった。いずれの地域も決定係数が高く、精度の良い推計結果であるといえる。推計された接近係数及び街路係数の偏回帰係数から、接近係数の重みが 1 となるように街路係数の重みを計算する。出雲の場合、

評価値＝18769×接近係数+36185×街路係数
→ 接近係数+1.93×街路係数

となる。この計算にて算出した値を重みづけ値とする。

続いて接近係数を現状の 2 乗の式から 1 乗の式に変更して、先ほど同様に接近係数の重みが 1 になるように計算する。表 3 は接近係数を変更したものに変えて定数項なしで重回帰分析した結果である。

表 3 接近係数変更後の重回帰分析

	出雲市駅		長野駅		高崎駅		坂下町駅	
説明変数	偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	t 値
接近係数	18837	4.314323	36782	2.075653	60690	2.618346	75501	1.597219
街路係数	32055	12.91664	64968	20.21413	87400	11.474	31624	13.55912
重みづけ値	1.7		1.77		1.44		0.42	
サンプル数	24		27		33		29	
決定係数	0.982106		0.9622384		0.938096		0.960684	

4. 3 比較結果

現行の路線価式土地評価法での評価結果・固定資産税路線価・街路係数及び接近係数のみで評価した路線価（接近係数 2 乗と 1 乗の 2 通り）の比較結果は以下の図 1 の通りである。すべての土地評価は、地区内で最高の評価値をとるものを基準に（1 0 0 0 個）、すべて相対評価に変更している。

各地域のグラフを比較してみると、出雲・長野・坂下では接近係数を 1 乗にしたもののほうが固定資産税路線価の評価に近づいている。しかし、高崎を見ても、接近係数が 2 乗のもののほうが近づいている。

重回帰分析における接近係数と街路係数の偏回帰係数についても安定した結果になったとはいえず、接近係数を 2 乗にするか 1 乗にするか決定することはできない。

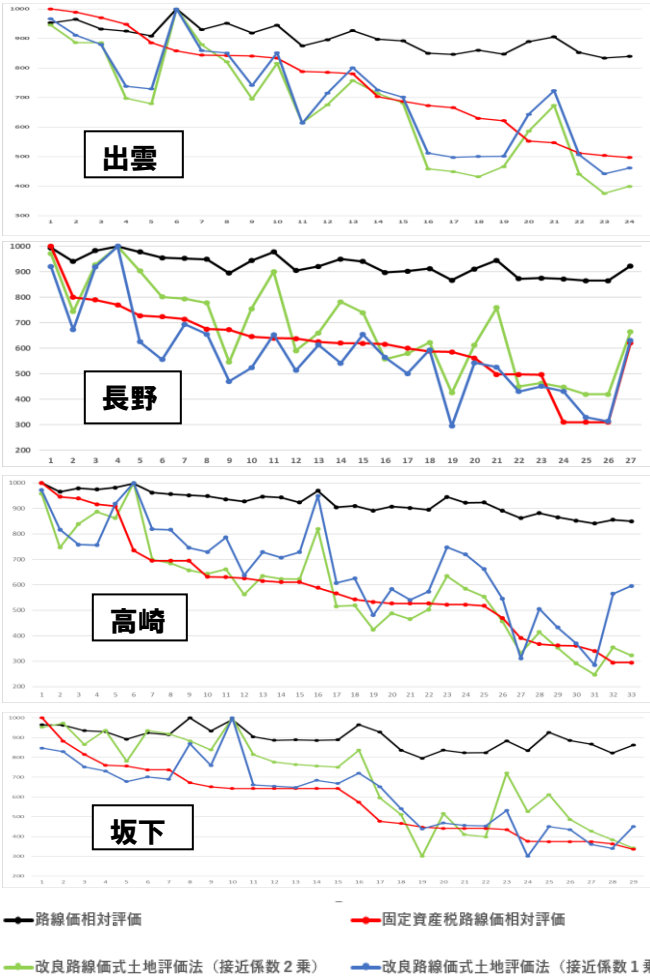


図 1 各対象地域の各評価の比較

5. まとめ

本研究と先行研究の全 7 地区についての結果より、安定した重みづけの係数を得ることはできなかった。この原因として、相続税・固定資産税路線価の値が、商店街や飲食店が多く立ち並ぶ路線において高く評価される傾向にあり、街路係数と接近係数では説明ができないため、この誤差が接近係数と街路係数の偏回帰係数に影響を与えている可能性がある。今後、既存商業集積を評価するための新たな係数を検討していくことが必要である。

逆に街路係数と接近係数のみでの評価が高く固定資産税路線価が低い路線もある。この要因については引き続き検討が必要である。

参考文献

- 1) 公益社団法人街づくり区画整理協議会：区画整理評価基準（案）改訂版 2 0 1 2 年発効
- 2) 加藤遼馬，既成市街地土地区画整理事業における土地評価法の検討，第 4 5 回関東支部技術研究発表会，2 0 1 8 年