

～都市計画道路予定地の評価～

今回の豆知識では、我々不動産鑑定士が日常の評価業務において良く目にする「都市計画道路予定地」の評価について取り上げてみたいと思います。

1. 都市計画道路とは？

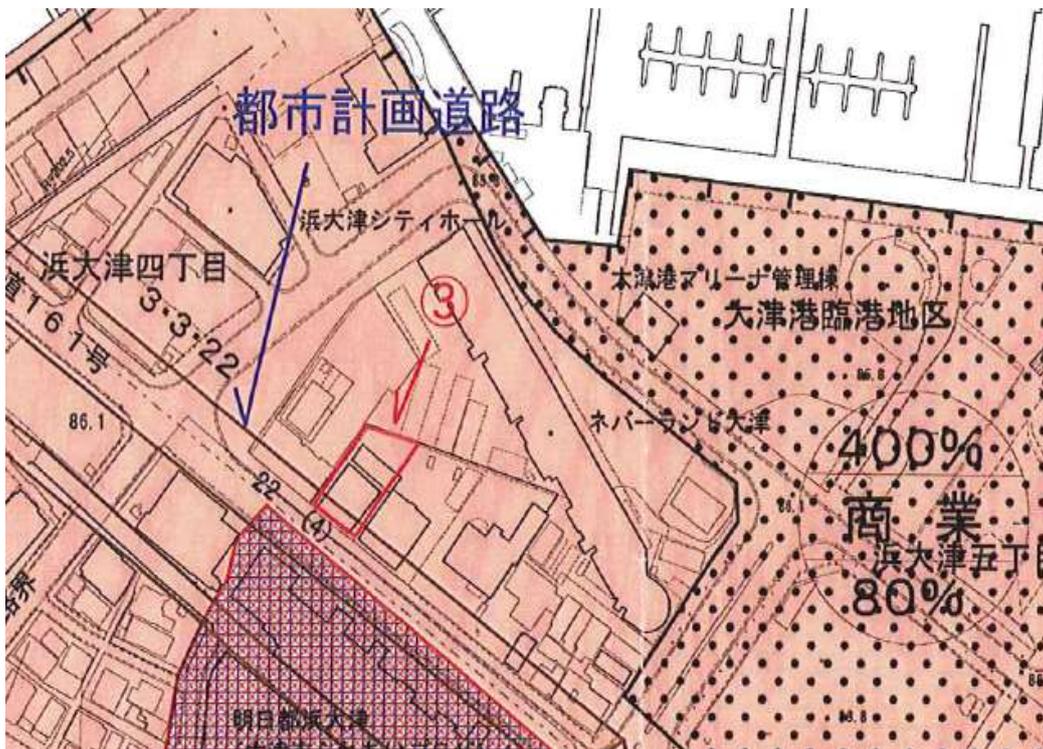
都市計画法では、道路、公園、下水道処理施設等の施設（都市施設）のうち必要なものを都市計画に定めることとされ、都市計画で定められた道路は「都市計画道路」と呼ばれています。

都市計画道路の確認方法は、評価対象地の所在する市町村の市役所（又は役場）の都市計画担当部局（都市計画課等）にて下図のような都市計画図を閲覧することです。また市町村によっては、ホームページで都市計画図を公開し、インターネットで閲覧できる場所もあります。評価対象地が都市計画道路予定地に該当する場合には、その道路の計画幅員や、事業の実現性（事業認可があるか、または近い将来に認可の見込みがあるか等）について、担当職員に確認することが重要となります。

【都市計画図 A】



【都市計画図 B】



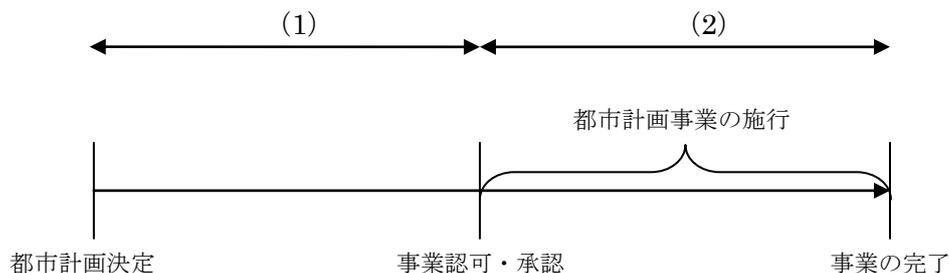
上図の【都市計画図 A】は、郊外の住宅地域内を横断するような形で都市計画道路が指定されている例です。【都市計画図 B】については、現道である国道に都市計画道路が指定されている例で、都市計画道路はこのような幹線道路の拡幅が予定されている路線が多いです。

この都市計画道路の中にある土地が都市計画道路予定地ですが、評価をする場合には、評価対象地のうち一部が道路予定地となっている場合（上図①の土地、③の土地）や全面的に道路予定地となっている場合（上図②の土地）等、様々な場合があります。

2. 都市計画道路予定地の行為制限について

では都市計画道路予定地はどのような行為制限があるのでしょうか？都市計画法では、都市計画道路予定地内の行為制限について事業認可の有無により次の通り規定しています。

【都市計画事業のフロー】



(1) 都市計画決定がなされているが、未だ事業認可等を受けていないケース

このケースでは、都市計画道路予定地内で建築物の建築（新築・増改築・移転）をしようとする者は、原則として都道府県知事の許可が必要となります（都市計画法 53 条 1 項）。この場合、都市計画に適合した建築物である場合や階数が 2 階以下で地階を有せず、主要構造部が木造、鉄骨造等で、かつ、容易に移転、除却できる建築物であると認められる場合については許可を受けることができます。また京都市のように許可の要件を緩和し、3 階以下の建築物まで認められている市もあります。

(2) 事業認可等を受けているケース

事業認可等がなされた場合には、当該都市計画事業の施行の障害となるおそれのある土地の形質の変更、建築物の建築、工作物の設置、重量物の設置、堆積等を行おうとする者は、都道府県知事の許可が必要となります。

3. 都市計画道路予定地の評価について

都市計画道路予定地は、上記のような都市計画法による法的な行為制限等により、道路予定地でない画地と比較して減価が発生するのが通常です。以下では都市計画道路予定地であることによる減価の要因を中心に考察していきたいと思います。

(1) 都市計画決定がなされているが、未だ事業認可等を受けていないケース

都市計画道路の多くは、このような事業認可がなくその見通しもない路線です。昭和 30～40 年代に都市計画道路が決定して、その後事実上凍結に近いような道路予定地が全国には意外と多く存在しているものです。このような都市計画道路は土地価格にどのように影響を及ぼすのでしょうか？

①法的な建築制限による影響

上述したように、都市計画道路予定地では、原則として 2 階建以下の建築物しか建てられません。従って当該建築制限による、評価対象地の最有効使用阻害に基づく減価が発生します。ただしこの減価は、戸建住宅を標準とするような住宅地域と、容積率が高く高層のテナントビルが建ち並ぶような商業地域とでは、減価の度合いは大きく異なります。標準的な 2 階建住宅が中心の地域であれば、評価対象地の最有効使用は阻害されないため、土地価格に対する影響は少なく減価は小さくなりますが、商業地域の場合、2 階建までしか建てられないと収益性の観点から減価率は非常に大きくなります。また同じ住宅地域であっても、評価対象地の敷地面積が 60～70 m²程度で、3 階建住宅でないと十分な床面積が確保できない場合などは減価率が大きくなります。このように、評価対象地の存する地域性や評価対象地の画地条件により減価の程度は異なります。

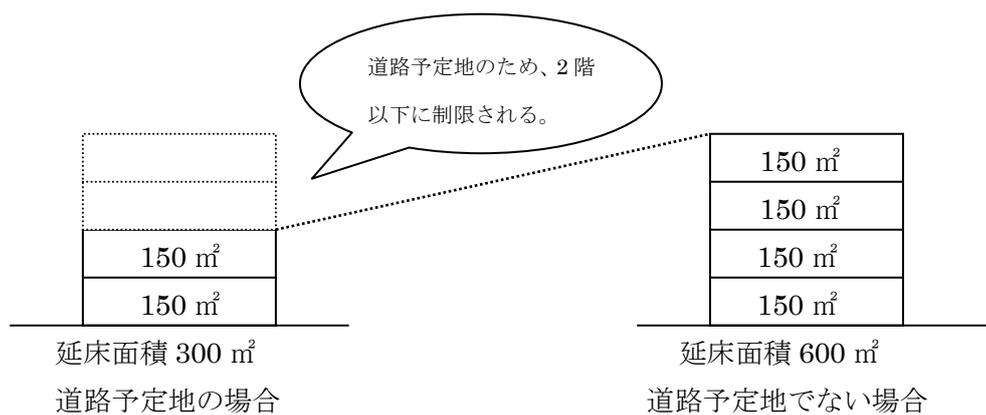
【設例】

上記の建築制限により延床面積が阻害されている程度に応じた減価率を、以下の簡単な設例により求めてみましょう。

○前提条件

計算過程の簡単化のため、以下の前提条件をおきます。

用途地域：近隣商業地域（80,300）
最有効使用：4階建の事務所（150 m ² ×4階）
敷地面積：200 m ²
都市計画道路予定地部分の面積割合：100%



○減価率の査定

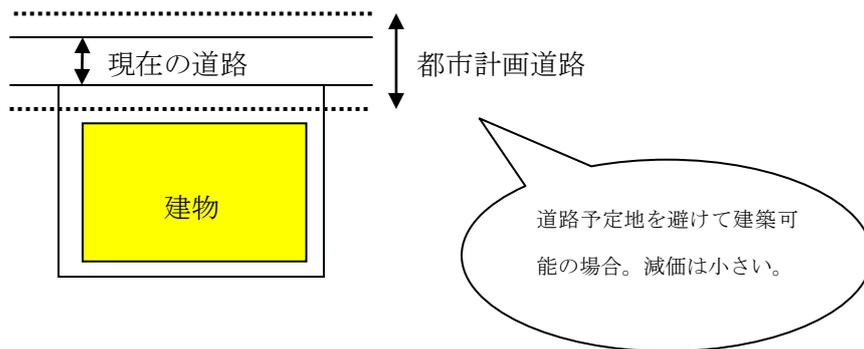
- ・ 阻害率… $(600 \text{ m}^2 - 300 \text{ m}^2) \div 600 \text{ m}^2 = 0.5$
(2階建しか建築できず、3～4階部分が阻害となる)
- ・ 減価率… 阻害率 0.5 × 面積割合 100% = 0.5 (△50%)

このように、上記の設例のケースでは、減価率が△50%と求められます。

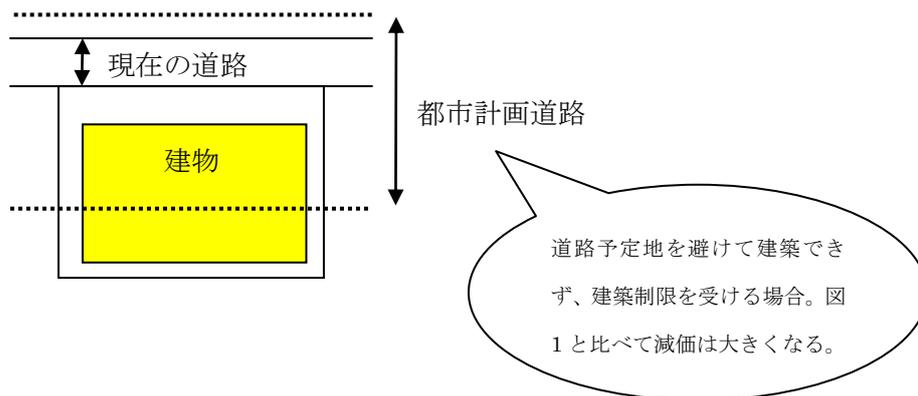
②道路予定地部分の面積割合による影響

また都市計画道路予定地の評価対象地全体に占める割合によっても減価の程度は異なります。例えば商業地域であっても道路予定地部分が図 1 のように僅かであるような場合には、道路予定地部分を避けて建物を建てれば、高層の建物を建てることのできるため、減価は小さくなります。反対に図 2 のように面積割合が相対的に大きければ、建築制限がかかるため減価は大きくなる傾向があります。

【図 1】



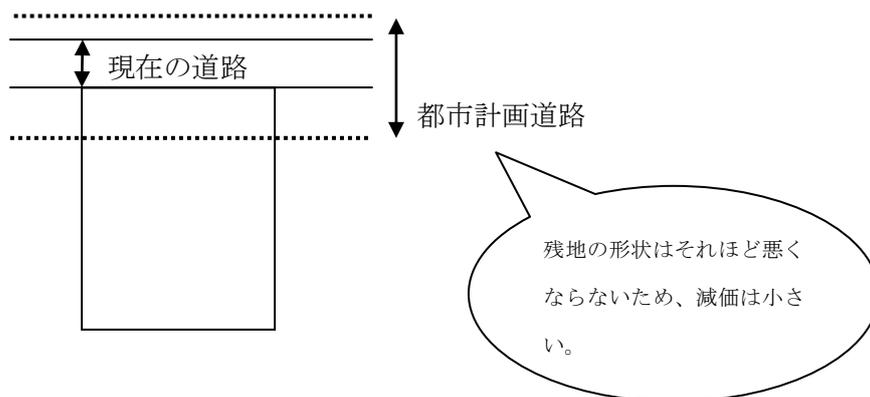
【図 2】



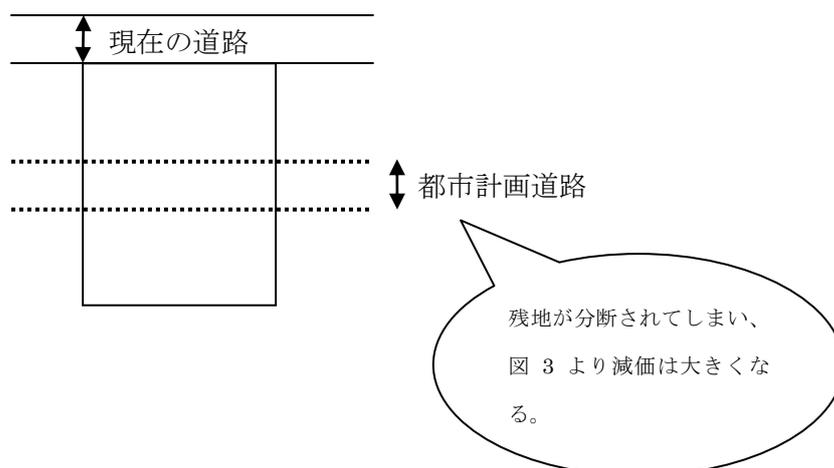
③残地の形状による影響

評価対象地について、都市計画道路のかかる位置によっては、都市計画事業が施行され用地が買収されてしまうと残地の形状が悪くなったり、図 4 のように残地が分断され一体利用が出来なくなってしまうこともあります。従って同じ面積割合が都市計画道路にかかる土地であっても、図 3 より図 4 の土地の方が減価は大きくなります。

【図 3】



【図 4】



④心理的な不安による影響

事実上凍結状態の都市計画道路とはいえ、将来のことは誰にもわかりません。行政がその道路を必要と認め、予算がつけば、事業は施行されてしまうものです。また、仮に事業が施行されたとしても、都市計画道路予定地部分については正常価格で補償がされるため金銭的なデメリットは少ないとも思えますが、いつ立ち退きを迫られるかわからないという心理的な不安も減価要因となる場合があります。

(2) 事業認可等を受けているケース

事業認可等を受けた都市計画事業の事業地については、近い将来に当該都市計画道路部分については買収の対象となります。従って買収の時期、供用開始時期、残地の形状等を勘案して評価を行うこととなります。さらに前面道路の拡幅等の場合については、将来的に幅員が広がり利便性が増すことになるため、こうした期待性をも考慮することとなります。

4. 相続税評価における都市計画道路予定地の取扱い

相続税評価における都市計画道路予定地の取扱いについては、財産評価基本通達 24-7 に規定されています。この通達によると、その評価対象地が都市計画道路予定地でないものとした場合の価格に、下記の地区区分、容積率、地積割合の別に応じて定める補正率を乗じて評価することとなっています。

地区区分 容積率 地積割合	ビル街地区、 高度商業地区			繁華街地区、 普通商業・併用住宅地区			普通住宅地区、 中小工場地区、 大工場地区	
	600% 未満	600% 以上 700% 未満	700% 以上	300% 未満	300% 以上 400% 未満	400% 以上	200% 未満	200% 以上
30%未満	0.91	0.88	0.85	0.97	0.94	0.91	0.99	0.97
30%以上 60%未満	0.82	0.76	0.70	0.94	0.88	0.82	0.98	0.94
60%以上	0.70	0.60	0.50	0.90	0.80	0.70	0.97	0.90

(注) 地積割合とは、その宅地の総地積に対する都市計画道路予定地の部分の地積の割合をいう。

5. 最後に

上記の通り、都市計画道路予定地内の土地は、評価対象地の地域性や画地条件、法的な建築制限等により、減価率が大きく変わるものです。従って評価にあたっては、評価対象地の地域の判定、標準的使用の判定や、建築制限による最有効使用阻害の程度の判定等、評価の手順の各段階において評価主体の適正な判断が重要となることは言うまでもありません。