

介在水路のある道路に接する土地の画地計測について

滋賀県守山市税務課 福造 幸子

1 序論

固定資産税業務の中で感じることは、評価における基準は明確なものだけでなく、非常に曖昧でグレーゾーンが多いということである。今回の研修で、画地計測における間口および奥行の距離の計測方法が自治体によって異なっていることに気付いた。そこで今回は、水路が介在する道路に接する土地の間口および奥行の取り方について、本市と他自治体との比較を行いながら、本市の評価基準について改めて確認したいと思う。また、ここで論じることはすべて路線価方式の場合のみとする。

2 本論

ア) 本市における水路が介在する道路に接する土地

まず、本市の介在水路が存在する場合の画地計測基準について述べる。

初めに、正面路線の決定基準について、対象の土地が正面路線のみの場合は、幅員にかかわらず当該路線を正面路線とする。また、介在水路なしの側方路線または二方路線がある場合は、正面路線の介在水路が 1 m 未満であれば当該路線を正面路線とするが、1 m 以上の場合は橋梁の幅員によって路線の取り方が異なる。橋梁の幅員が 6 m 以上の場合は当該路線を、6 m 未満の場合は側方路線または二方路線を正面路線とする。

第二に、側方路線または二方路線の加算基準について、介在水路の幅員が 2 m 以上の場合は加算しないこととする（ただし、橋梁幅員が 6 m 以上または全面長の 2 分の 1 以上あれば加算する）。また、介在水路の幅員が 1 m 以上 2 m 未満で、幅員 2 m 以上の橋梁があれば加算し、介在水路の幅員が 1 m 未満の場合は橋梁の有無にかかわらず加算する。

第三に、間口計測基準について、介在水路の幅員が 1 m 未満の場合は当該

土地の全面長を間口距離とし、1 m以上の場合は橋梁の幅員を間口距離とする。

第四に、奥行計測基準について、道路と橋梁が接する部分から奥行を計測することとする。

イ) 問題提起

ア) で述べたように、本市では介在水路の幅員によって画地計測の方法を決定しており、介在水路の幅員が1 m以上で、かつ条件を満たす橋梁がある場合は、橋梁の幅員を間口とし、橋梁と土地を合わせた距離を奥行としている。しかし調査を行った結果、自治体によっては画地計測に橋梁を全く考慮していない場合があることがわかった(表)。

A市、C市は間口および奥行ともに橋梁を考慮していない。また、B市は間口を橋梁の幅員とし、奥行は橋梁を考慮していない。D市、E市は間口を橋梁の幅員とし、奥行きを道路と橋梁が接する部分から計測した距離としており、間口および奥行ともに橋梁を考慮している。

表 水路が介在する場合の補正

自治体	間口	奥行	備考
A市	当該土地の全面長	橋梁を考慮せず、土地の奥行のみ	介在水路が2 m未満の場合 は水路補正を適用
B市	橋梁の幅員	橋梁を考慮せず、土地の奥行のみ	水路介在補正0.7を適用する
C市	当該土地の全面長	橋梁を考慮せず、土地の奥行のみ	介在水路が1.5m以上の場合は水路補正を適用
D市	橋梁の幅員	橋梁と土地を合わせた奥行	介在水路が70cm未満の場合 は前面水路補正0.95を適用
E市	橋梁の幅員	橋梁と土地を合わせた奥行	介在水路の幅員によって水路補正を適用 ※ただし、補正を適用せず無道路とする場合もある

3 考察

調査結果より、自治体によって画地計測に橋梁を影響させる場合と、そうでない場合があることが分かったが、この理由について、橋梁が果たす土地への効果に着目した。

橋梁は単に土地へ進入するためのものであり、その土地の本来の形に含まれるものではないと考えられる。これに基づくと、橋梁がその土地の価値を高めるものではないと推測され、A市やC市のように、画地計測に橋梁を影響させることは適切でないと判断することができる。

しかし、建築基準法第43条第1項ただし書きによると、前面道路との間に水路が介する画地は建築可能とするために架橋が必要とされている。^{*1}つまり橋梁は土地の潜在的効果を高めるものであると考えられるため、B市、D市およびE市のように画地計測において橋梁を考慮した距離を採用すべきだと判断することができる。

以上より、どの市の基準もそれぞれの理由付けをすることができ、誤りがあるとは考えにくいため、比較が難しいとわかった。そのため、以下では本市の基準が適正かどうかについて考察したいと思う。

まず、固定資産評価基準において、「間口とは画地の路線に接する部分をいうものである」と述べられている。^{*2}これによると、間口は路線に接する部分であると明記されているため、道路に接している橋梁の幅員を採用すべきだと考えられる。また間口と同様に固定資産評価基準において、「奥行とは原則として、正面路線に対して垂直的な奥行距離によるものである」と述べられている。^{*2}この定義からは奥行についてはどの間の距離を計測してよいかわかりにくいだが、無道路地の奥行の距離は、路線からその路線に対して垂直的な土地の奥行距離までを計測することが固定資産評価基準で述べられている。^{*2}これより、橋梁を含んだ奥行の距離を計測することが適切であると考えられる。

4 まとめ

以上の考察より、私は、水路が介在する道路に接する土地の本市の評価基

準に問題はないと考えた。しかし、あくまでも各自治体がそれぞれの状況によって判断し、評価基準を決めているため、どの評価方法が適切であるかを判断するのは非常に困難である。しかし納税者の理解を得るためには、さまざまな条件に対応できる明確な基準を決めておくことが必要だと改めて感じた。

【参考文献】

- * 1 株式会社ぎょうせい『平成 27 年度基準年度対応版固定資産税土地評価の実務ポイント』（2013. 9）、p85
- * 2 固定資産税務研究会『固定資産税評価基準解説（土地篇）』（2012. 10）、p201. 202. 223

そのほか、研修で一緒に学んだ各自治体の評価基準を参考とさせていただきました。