

土 木 研 究 所 資 料

道路の空間機能の評価に関する調査報告書

昭和61年 3 月

建 設 省 土 木 研 究 所
企 画 部 シ ス テ ム 課

Copyright © (1986) by P. W. R. I.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced by any means, nor transmitted, nor translated into a machine language without the written permission of the Director General of P. W. R. I.

この報告書は、土木研究所長の承認を得て刊行したものである。したがって、本報告書の全部又は一部の転載、複製は、土木研究所長の承認を得ずしてこれを行ってはならない。

道路の空間機能の評価に関する調査報告書

システム課 北川 明
宮川 朝一
市村 靖光

要 旨

本調査は、道路空間機能に関する道路整備効果の定量的把握を目的として、空間機能の体系的な整理を行うとともに、その評価指標を選定し、二つのケーススタディにより実証的な検討を行ったものである。第一のケーススタディとして道路のモール化された仙台市一番町について、その整備効果を総合的な指標として地価を用いて評価した。地価の算定は、国土庁の作成した「土地価格基準表」に基づいて行った。その結果、地価による道路整備効果把握手法は広く応用できると考えられ、今後手法内容の充実化が必要であることがわかった。第二のケーススタディとしてキャブシステムの整備効果を体系的に整理するとともに、渋谷区において路上アンケート調査を実施し、電線・電柱の有無が景観あるいは歩行者の心理に与える影響について明らかにした。その結果、回答者の約9割が電線・電柱の地中化については促進すべきであると考えていることがわかった。

キーワード：道路空間、キャブシステム、地価、路上アンケート

目 次

はじめに	1
1章 道路機能の体系化	2
2章 道路機能の内容	5
3章 道路の空間機能の内容	6
3.1 防災・安全機能	6
3.1.1 延焼遮断機能	6
3.1.2 防災活動空間提供機能	6
3.2 生活環境空間提供機能	6
3.2.1 保健環境維持機能	6
3.2.2 余暇活動空間提供機能	6
3.3 都市空間提供機能	6
3.3.1 商業空間提供機能	6
3.3.2 娯楽サービス空間提供機能	6
3.3.3 業務サポート機能	7
3.3.4 行事・祭事空間提供機能	7
3.3.5 待ち合わせ空間提供機能	7
3.3.6 情報提供機能	7
3.4 景観創出機能	7
3.5 都市施設収容機能	7
4章 道路空間機能水準の指標化	8
4.1 道路空間機能水準の捉え方	8
4.2 道路空間の構成要素	9
4.3 道路空間機能水準の評価指標	10
5章 道路空間整備効果の捉え方	11
5.1 道路空間整備と防災・安全効果	11
5.2 道路空間整備と生活環境向上効果	11
5.3 道路空間整備と景観改善効果	12
5.4 道路空間整備と都市施設収容効果	13

6 章 ケーススタディ	14
6.1 仙台市一番町における道路空間整備効果の実証的検討	14
6.1.1 沿道資産価値形成のメカニズム	14
6.1.2 土地価格基準表による地価の評価	14
6.1.3 ケーススタディ対象地域の概要	18
6.1.4 道路ネットワークおよび駐車場	21
6.1.5 土地利用	23
6.1.6 歩行者通行量	24
6.1.7 商業活動	28
6.1.8 地 価	29
6.1.9 クロスセクションによる地価水準の差分の分析	34
6.1.10 時系列的にみた地価水準の実質的上昇分の検討	40
6.2 キャブシステムにおける道路空間整備効果の実証的検討	44
6.2.1 キャブシステムの概要	44
6.2.2 キャブシステム整備効果の内容	46
6.2.3 電線事故の低減	47
6.2.4 歩行空間の拡大	48
6.2.5 沿道資産価値の上昇	51
6.2.6 費用負担の考え方	53
7 章 街路景観に関する路上調査（アンケート集計結果）	55
7.1 調査の概要	55
7.1.1 調査の目的	55
7.1.2 調査の方法	55
7.1.3 調査の実施状況	55
7.1.4 回答者の属性	56
7.2 集計結果	58
7.2.1 歩行快適性の評価	58
7.2.2 電線の認知度と評価	60
7.2.3 電柱・電線による障害	61
7.2.4 電柱・電線の地中化について	62
8 章 今後の課題	64
付属資料 価格形成要因比較表	65

は　じ　め　に

これまで道路整備効果の定量的把握は、①走行経費の節約、②燃料の節約、③走行時間の短縮、④生産力拡大効果、⑤税収増効果、⑥物価低減効果の交通機能に関わる項目と道路投資の需要創出効果について主に行われてきた。しかし、防災・安全機能、社会文化・生活環境改善機能等の道路空間機能については、定量的な計測がなされてきたとは言い難い。

さらに、近年、都市内のアメニティに対する認識が高まり、情報化社会の進展に伴う情報ルートの確保の必要性が叫ばれる中で、道路空間の有効利用に対する関心も日を増すごとに高まっている。

このような状況をふまえて、システム課では昭和 58 年度から「道路空間の便益評価手法に関する試験調査」を実施し、道路空間機能に関する道路整備効果の定量的把握について検討を行っている。本報告書は、昭和 58 年度および 59 年度調査の内容についてまとめたものである。

1 章 道路機能の体系化

図1-1は、道路機能を体系化したものである。この体系で道路機能は、交通機能、土地利用誘導機能、空間機能に大別されている。

ここで問題なのは、交通機能は、自動車、バス、自転車などの交通手段に応じて細分化されるのに対し、空間機能は、安全性、保健性、利便性、快適性など機能を果たす分野に応じた分類がなされていることである。このことから、具体的な事例をこの枠組みに沿って位置づけることが困難な場合が生じてくる。そこで、本研究では、交通機能と空間機能を都市環境の側面から同一の視点により整理した。そのための共通の枠組みとしては、一般に都市環境を捉える場合によく用いられる

- ① 安全性 (safety)
- ② 保健性 (health)
- ③ 利便性 (convenience)
- ④ 快適性 (amenity)

の4項目をとることとした。この枠組みは、

- ① 道路で行われる行為を網羅的にとらえる
- ② 近年、重視されているアメニティ空間としての道路の位置づけが明らかになる

という利点を持っている。

この枠組みによって、具体的な事例を整理したものが図1-2である。

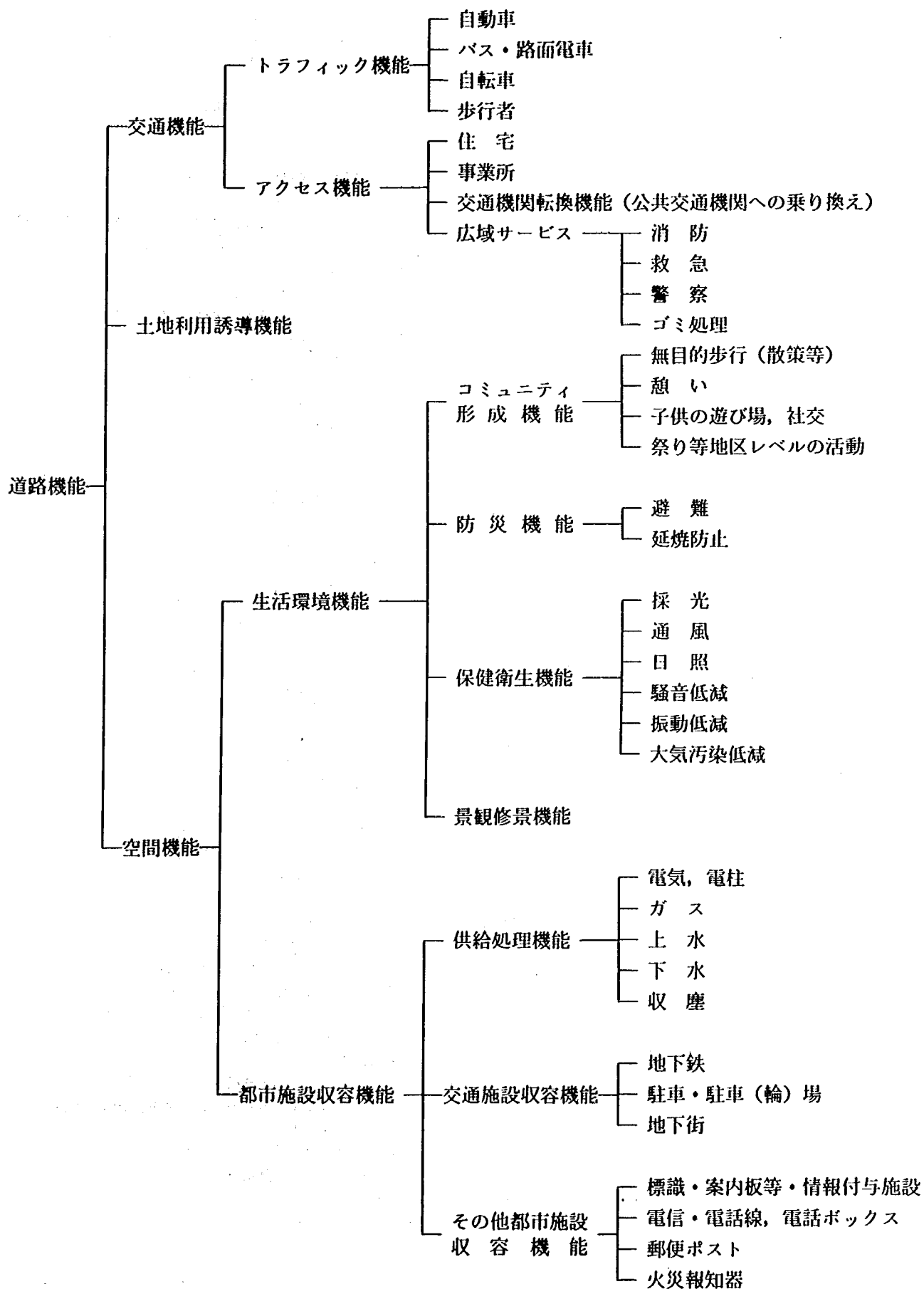


図1-1 従来の道路機能体系

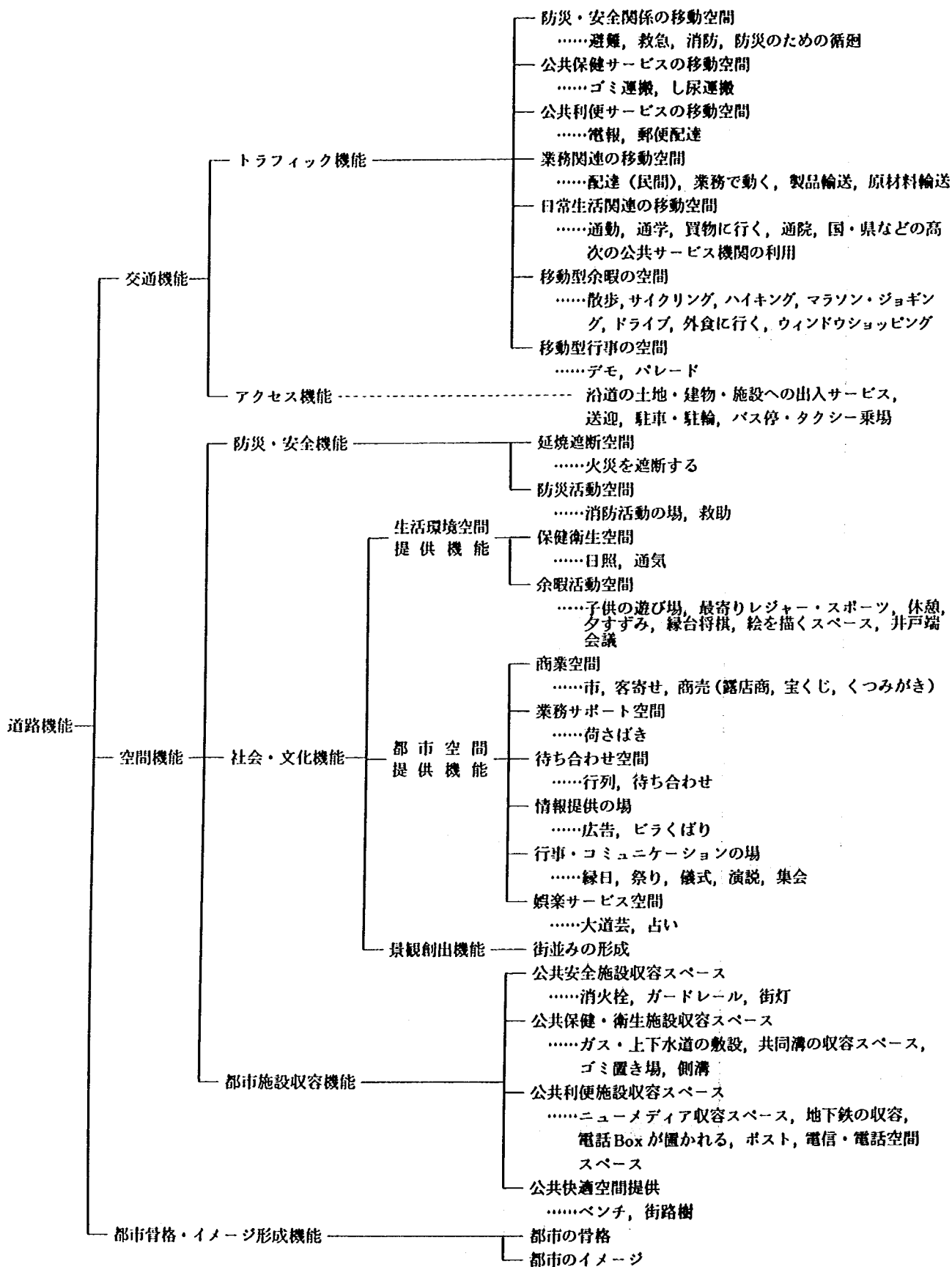


図 1-2 道路機能の体系

2 章 道路機能の内容

道路機能は、

- ① 交通機能
- ② 空間機能
- ③ 都市骨格・イメージ形成機能

の3機能に大別される。

この中で交通機能は、人や物の移動空間として存在する道路の第一義的機能である。この交通機能は、さらに人や物の移動のためのトラフィック機能と沿道の建物や施設への出入りのためのアクセス機能に分けて捉えることができる。

次に空間機能は、都市内における貴重なオープンスペースとしての道路に着目した機能であり、防災・安全機能、社会・文化機能、都市施設収容機能に分けることができる。防災・安全機能は、火災延焼防止空間、消防活動空間として市民生活、産業活動を安全性の面から支える機能である。社会・文化機能は、日照・通風、余暇活動、待ち合わせなど生活環境空間、都市空間を提供し、また都市の景観を創出する場としての機能である。都市施設収容機能は、上下水道、ガス、電気、地下鉄などの都市施設の敷設スペースとしての機能である。

都市骨格・イメージ形成機能は、市街地の骨格を形成し、都市全体の特徴を作り出す機能である。

以上のように、道路の空間機能は、道路を都市内のオープンスペースとして捉えた機能である。人や物の移動のための交通機能を第一義の機能と考えるならば、空間機能は、第二義的な機能と言えよう。しかしながら、近年、社会的価値観の変化に伴い国民のニーズも量から質へと移行し、都市空間におけるアメニティの重視、情報化社会の進展などの環境変化が進む中で、道路空間の果たす役割が改めて注目されている。

3 章 道路の空間機能の内容

3.1 防災・安全機能

3.1.1 延焼遮断機能

関東地震時の延焼状況に関する分析結果によれば、広幅員の道路、河川等は延焼遮断効果を有するといわれている。通常の場合、延焼伝播に影響を及ぼす要因としては、輻射熱、熱気流、火の粉、接炎が考えられるが、道路はその幅員とそこに植えられている街路樹によって、こうした熱伝導を弱める働きがあり、火災時に自然焼けどまり線として機能する。

3.1.2 防災活動空間提供機能

都市内で災害が発生した場合、道路は防災活動のスペースとして利用されることが多い。例えば、都市内で火災が発生した場合、消火活動は道路上で行われることが数多いし、救急の医療活動が道路上で行われることもある。道路は災害など緊急時の活動スペースとしてきわめて重要な機能を有している。

3.2 生活環境空間提供機能

3.2.1 保健環境維持機能

建築物が建てこんだ都市内にあって、道路は日照・通風などの保健・衛生環境を維持するための空間となっている。

3.2.2 余暇活動空間提供機能

我が国では、人々の交歓の場としての広場、憩いや散策の場としての公園の整備はあまり行われることがなかったが、それに代わって、道路空間が社交場、子供の遊び場として位置づけられてきた。しかしながら、モータリゼーションの進行に伴い、生活道路にも車が侵入するようになっており、道路空間におけるこのような日常活動は次第に姿を消しつつある。一方、こうした傾向に対して、地域におけるコミュニティ形成の観点から道路空間を再び生活行為の場として位置付けようとの試みもある。

3.3 都市空間提供機能

3.3.1 商業空間提供機能

これは商業活動が道路にまで延長されたもの（例えば、八百屋、魚屋の店舗の一部が道路を利用しているもの）と道路での商業活動を本来の姿としているもの（露店商、屋台、くつみがき等）に分けられる。後者の場合には「市」として定期的に立つものもある。

3.3.2 娯楽サービス空間提供機能

これは、占いや大道芸等のように娯楽サービスを人々に提供するための空間を道路が提供しているというものである。

3.3.3 業務サポート機能

この機能は、アクセス機能である荷物の積み降ろし等の延長であり、道路上における軽作業（荷さばき等）について分類したものである。商店街、工場地域等でこの機能を果たしている道路が多い。

3.3.4 行事・祭事空間提供機能

多くの都市の中心道路においては、市民祭り等の行事が行われている。大阪の御堂筋を例にとると、「御堂筋カーニバル」、「いちょう祭り」、「御堂まつり」、「道路を守る月間パレード」等の多種の催し物が行われている。

3.3.5 待ち合わせ空間提供機能

市街地の街角やシンボルとなるものの前の道路は、人々の待ち合わせの場として利用されている。渋谷のハチ公前、新宿駅東口のスタジオ「A」前等の歩道上では多くの待ち合わせ風景を見ることができる。

3.3.6 情報提供機能

道路に設けられた広告・宣伝は日本の至るところで目に入る。また、ビラ配りも町中ではよく見かける。道路は不特定多数の人々が通るので情報伝達の場としては有用である。しかしながら、広告、ビラ配りなどによりアメニティが阻害されていることも事実である。

3.4 景観創出機能

市街地の街並みは、道路空間により形成され、街並みそれ自体が一つの景観を人々に提供する。都市の中で魅力を感じる要素として、「街路の並木や街路施設」が最も多く取り上げられていることや、都心のシンボルとして街路が挙げられること等から、人間と都市とを結び付ける重要な役割を道路空間が果たしていることがわかる。

3.5 都市施設収容機能

上下水道、電線、地下鉄、電話ボックスなど都市施設を収容する場として道路の果たしている役割は大きい。特に、ネットワークを組む必要のある施設の場合、敷設スペースとして道路空間を利用することは数多い。さらに、今後の情報化社会の進展に伴い、共同溝やキャブシステムなどの敷設スペースとして道路空間のこの機能はますます重視されると思われる。

4 章 道路空間機能水準の指標化

4.1 道路空間機能水準の捉え方

道路機能水準とは、ある道路に対してそれぞれの道路機能を対応させた時のサービス状況をいう。道路機能水準を定量的に評価するためには、それを道路の物理的特性に着目して指標化する必要がある。従来、この指標化は、道路の交通機能を中心として行われ、舗装率、改良率、整備率といった指標が用いられてきた。しかし、空間機能をはじめとして道路の持つ多様な機能を評価する必要性が高まるにつれ、様々な道路機能に対応した整備水準指標の体系化が取り組まれるようになってきた。

道路空間機能水準の指標化の流れを図4-1に示す。

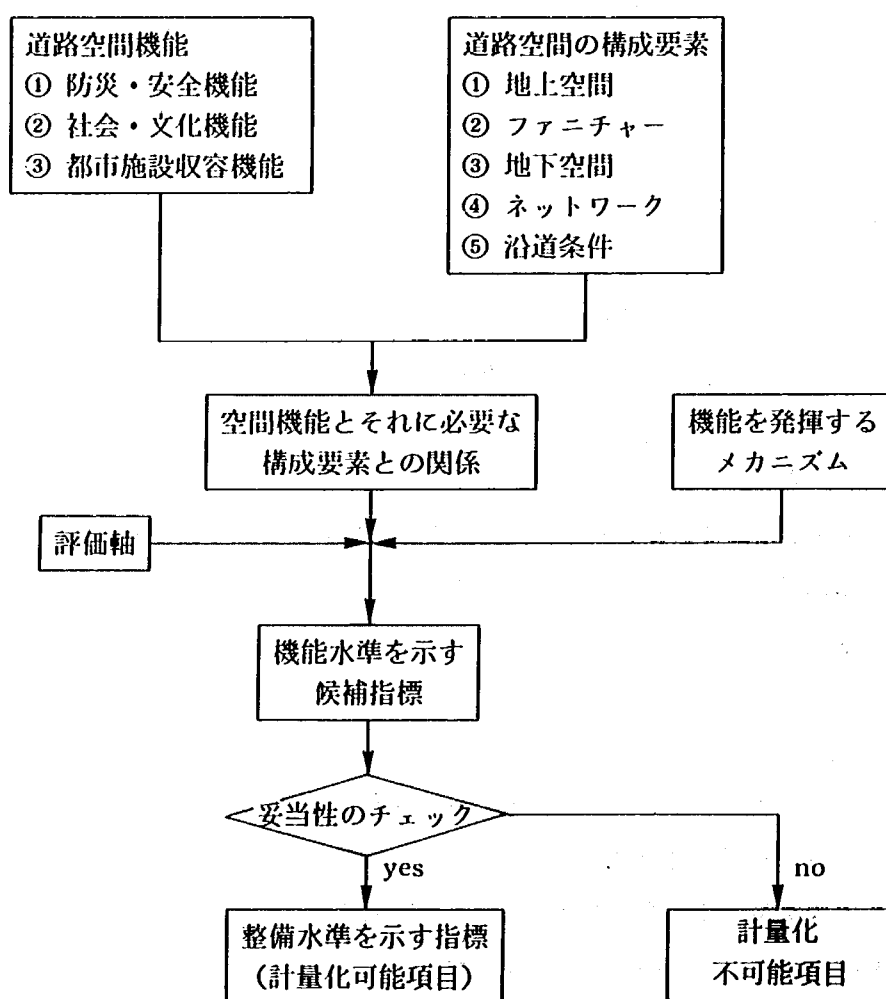


図4-1 道路空間機能水準の指標化の流れ

4.2 道路空間の構成要素

道路空間機能水準の指標化に当たっては、まず最初に、個々の空間機能を道路空間の物理的な構成要素と対応づけ、その関係を見る必要がある。道路空間の構成要素としては、次のものがあげられる。

- ① 地上空間
- ② ファニチャー
- ③ 地下空間
- ④ ネットワーク
- ⑤ 沿道条件

地上空間は、道路の幅員、歩道の有無、舗装の種類など路面の状況と断面構成を決める最も基本的な要因である。

ファニチャーは、街路樹、ベンチ、電柱、交通信号、標識、バス停、ゴミ箱、案内板など街路の地上空間を占有する付加的な構造物一切を指す。ファニチャーは、道路空間のアメニティが重視される中でその種類が多様化し、デザイン、配置についても工夫が見られるようになってきている。

地下空間は、路面下の空間を指している。道路空間は都市内における貴重なオープンスペースとして位置づけられているが、それは地上空間にとどまらず、地下空間についても有効利用が成されている。地下空間には、上下水道、ガス、電気、電話線、地下鉄などが収容される。

ネットワークは、都市内における道路の拡がりを捉える視点である。道路空間を捉えるに当たっては、断面構成に加えて面的構成から見るが必要になる。特に、延焼遮断帯として道路形態を計画する場合には重要な視点となる。

以上は、道路自体の構造と道路空間内における規定項目である。道路空間の規定項目としては、これに加えて、道路に面した土地利用や建物構造などの沿道条件があげられる。道路の交通量や使われ方はこの沿道条件によって大きく規定される。例えば、商業地域では交通量が多く、道路空間が荷物の積み降ろしや商売のスペースとして利用されることが多い。一方、住宅地では、通常、交通量は少なく散策や遊び場としての利用が多く見られる。

表 4-1 道路空間の規定項目

地 上 空 間	幅 員
	歩道の有無
	舗装の種類（無舗装、舗装、デザイン舗装）
ファニチャー	街路樹
	その他ファニチャー
地 下 空 間	上下水道、ガス、電気、電話線の単一機能
	共同溝の有無
	その他
ネットワーク	
沿 道 条 件	土地利用（住宅、商業、工業）
	構造（非木造、木造）
	階 高
	建て方密度
	（他道路との交差）

4.3 道路空間機能水準の評価指標

道路の空間機能と構成要素との関係から、機能別に整備水準を示す評価指標を表4-2のように作成した。

表4-2 道路空間の整備水準を示す指標例

空間機能		整備水準を示す指標例	
機能	事例	区間・断面ベース	区域ベース
防災・安全機能	延焼遮断空間 防災活動空間	平均道路幅員 街路樹整備率	優良区画街路率 消防困難地域率 道路率 道路密度
社会・文化機能	生活空間 提供機能	平均道路幅員 歩道整備率	道路率 優良区画街路率 裏家率
	都市活動空間 提供機能	平均道路幅員 歩道整備率	幅員一定以上道路密度
	景観創出機能	街並み 道路幅員/沿道建築物の高さ 緑視率 街路樹密度	
都市施設収容機能	公共安全施設 公共保健衛生施設 公共利便施設 公共快適空間提供施設	平均道路幅員	

5 章 道路空間整備効果の捉え方

これは、道路整備の効果は、道路整備前後における走行経費の差分、走行時間の差分、物価水準の差分等により示されてきた。道路空間整備効果に関しても、基本的には道路空間機能の現状水準が道路整備後にいかなる水準になるかを計測し、その差分を効果とすることには変わりはないと考えられる。

しかし、これまでは道路空間機能に対応した効果については、必ずしも定量的な検討が行われてきたとは言い難い。ここでは、前章までにまとめた道路空間機能について、機能の性格に応じた整備効果の定量的把握について検討している。

5.1 道路空間整備と防災・安全効果

防災・安全効果としては延焼防止と消防救急活動のしやすさが挙げられる。ここでは、具体的に市街地での道路空間の整備前後におけるこれらの効果の違いについて検討する。

(1) 道路整備前

道路整備が行われる以前には、市街地内の道路は狭く道路が混んでいる。火災が発生した場合には、消防署から火災発生点までの到達時間は長く、道路による延焼防止効果が小さいため消失面積は広い可能性が高い。

(2) 道路整備後

道路整備が行われると、道路は広くなり混雑は低下すると考えられる。したがって、消防署から火災発生点までの到達時間は短くなり、道路による延焼遮断効果も大きくなるため消失面積は狭くなる可能性が高い。そのため消失被害額も低減すると考えられる。

この場合には、道路交通機能における消防活動についての量的効果も含まれている。言い換えれば、防災・安全機能の向上を量的に把握する場合に、現実の社会システムを前提とすれば、道路交通機能と道路空間機能を分離して考えることには無理がある。つまり、火災が発生した場合に、延焼防止効果のみに着目し消防活動が全く行われなとするのは、整備効果の計測としては現実性に乏しいと考えられる。防災・安全効果に関しては現実の防災活動を踏まえ、交通機能と空間機能を一体とした効果把握をする必要があるだろう。効果の測定内容として次のものが考えられる。

- ① 防災・安全効果 (E 11) = 道路空間整備前後の危険エリア建物面積の差分
- ② 防災・安全効果 (E 12) = 道路空間整備前後の危険エリア建物評価額の差分
- ③ 防災・安全効果 (E 13) = 道路空間整備前後の危険エリア内人口の差分

5.2 道路空間整備と生活環境向上効果

生活環境向上効果には、日照・通風等の保健衛生の上昇と余暇活動空間の拡大が挙げられる。

5.2.1 保健衛生の上昇

密集した市街地では、建物が稠密に隣接するため、特に日照時間の短い地区がある。建築基準法によ

れば、中高層建築物による住宅地の日照条件の悪化を防止するために、日影規制を設け規制対象区域と日影制限時間とを定めている。その中で、道路のある場合には建物の規制が緩められていることから、道路が日照条件に寄与していることがわかる。また通風については、建物の形状、密度、風土等により異なるが、日照が確保される状況であれば、一定の条件は満たしているものと考えられる。以上から、道路整備による保健衛生の上昇効果として、沿道建物の日照時間の上昇を挙げることができる。但し、その内容から既成市街地内の道路拡幅の場合に限定される。その効果内容は次の通りである。

保健衛生効果 (E 21) = 道路空間整備前後の冬至日日照時間の差分

冬至日は、建築基準法で対象としている日照時間測定日である。

5.2.2 余暇活動支援効果

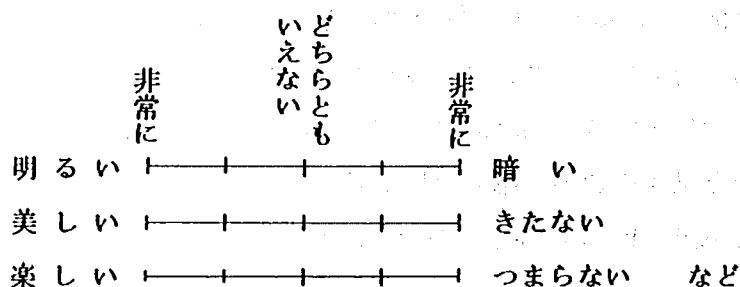
余暇活動支援効果は、子供の遊び場や手近なスポーツ（なわとび、バドミントン等）の場が道路空間の整備により拡大すること等を内容としている。ここでは、道路空間の整備による歩行者用オープンスペースの増加や緑の増加等、整備に直結したものについて考えてみると、効果内容は次のものが挙げられる。

① 余暇支援効果 (E 22) = 道路空間整備前後のオープンスペース整備費の差分

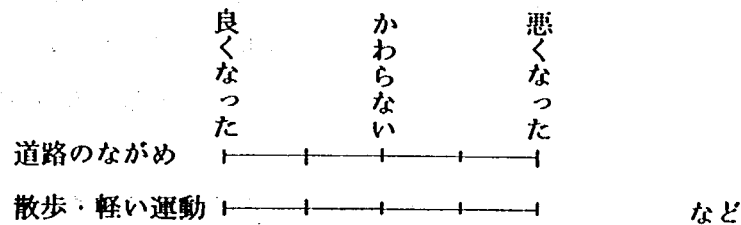
② 余暇支援効果 (E 23) = 道路空間整備前後の（緑地率・歩行者空間率）の差分

5.3 道路空間整備と景観改善効果

道路空間整備に伴う景観の改善効果としては、道路表面の美化、沿道建物壁面の美化、植栽による緑の増加等が挙げられる。最近では、SD法（心理的意味識別法）等を用いて、心理的效果を数字上の尺度に置き換える試みがなされている。主として利用者へのアンケート調査を行うことが多い。アンケートは、その性格から2つに分けられる。第一のタイプは現状の道路空間に対する人々の評価把握を目的とするものである。例えば、ある街路について次のような選択肢を用意して人々が評価している内容を捉えるものである。反意語の間の尺度はその程度を表す。



第二のタイプは、整備が行われた道路に対する人々の事後評価をみるものである。例えば、ある街路について次のような選択肢を用意して人々の評価内容を捉えるものである。



これらの調査を数多くの道路で行い、心理的評価と道路空間構造との関わりを捉え、道路の構造タイプ毎に人々の心理的評価の内容を推測できるシステムをつくることがこの種の調査の最終目標と言えよう。

5.4 道路空間整備と都市施設収容効果

近年、共同溝やキャブシステム等の収容といった道路空間の都市施設収容機能が注目されている。これら共同溝やキャブシステムのメリットは、道路埋設物に関わる道路工事による交通渋滞の解消、維持管理のしやすさの向上、美観の向上等である。この都市施設収容効果の内容として次のものが考えられる。

都市施設収容効果(E3)＝共同溝(またはキャブシステム)整備前後の都市施設維持管理費の差分
以上のような道路空間整備効果の指標を整理したものが表5-1である。

表5-1 道路空間整備効果指標

		経済指標 貨幣ターム	環境水準指標
防災・安全機能		E 12	E 11, E 13
社会・文化機能	生活環境空間提供機能	E 22	E 21, E 23
	都市空間提供機能	E 22	E 21, E 23
	景観創出機能		
都市施設収容機能		E 3	

E 11 = (道路空間整備のない場合の危険エリア建物面積)

－ (道路空間整備をした場合の危険エリア建物面積)

E 12 = (道路空間整備のない場合の危険エリア建物評価額)

－ (道路空間整備をした場合の危険エリア建物評価額)

E 13 = (道路空間整備のない場合の危険エリア内人口)

－ (道路空間整備をした場合の危険エリア内人口)

E 21 = (道路空間整備のない場合の冬至日日照時間)

－ (道路空間整備をした場合の冬至日日照時間)

E 22 = (道路空間整備のない場合のオープンスペース整備費)

－ (道路空間整備をした場合の追加整備費)

E 23 = (道路空間整備のない場合の(緑地率, 歩行者空間率))

－ (道路空間整備をした場合の(緑地率, 歩行者空間率))

E 3 = (共同溝無の都市施設維持費)

－ (共同溝有の都市施設維持費)

6 章 ケ ー ス ス タ デ ィ

6.1 仙台市一番町における道路空間整備効果の実証的検討（ケーススタディ1）

快適な環境を備えた道路空間整備のため、各地でモール化が進められており、カラー舗装や意匠の統一されたベンチや電話ボックスなどのストリートファニチャーの整備、道路の歩行者専用化が行われている。

本章では、こうしたモール化のとり行われた道路として仙台市一番町をとりあげ、その整備効果を総合的な指標としての地価を用いて評価しようとするものである。

6.1.1 沿道資産価値形成のメカニズム

一般に、ある資産の価格は、それが提供するサービスとそのサービスに対する需要の関連で形成されるが、土地もその例外ではない。この土地についての経済価値は、地代と地価の2つで表現される。地代とは、土地所有者が土地を一定期間（例えば1年間）生産または消費のために利用する者に貸し付ける場合に徴収する賃貸料であり、それは一定期間当たりの土地サービスの価格である。これに対して、資産あるいはストックとしての土地の価格が地価である。

一方、こうした地代および地価水準の決定は土地市場を通じて行われることになる。土地市場では、一つ一つの敷地に対して、その効用を求める需要家が複数いる場合は需要家の間に競争が生じ需要価格がせり上がることになる。しかしながら、価格水準が一定以上に上がった場合、需要家が1人に絞られることが多く、その水準で土地の市場価格が形成されることになる。

この土地市場における地価の形成に寄与する要因としては、①土地の効用、②土地の相対的稀少性、③土地に対する有効需要の三者があげられる。一般に地価はこの三者の結合におけるバランスの中で形成される。この3つの要因は、例えば、地形、地盤条件や沿道の土地利用、人口集積などの評価の対象となる土地の社会条件や自然条件によって作用を受ける。こうした地価形成に作用する要因は価格形成要因と呼ばれている。

6.1.2 土地価格比準表による地価の評価

「土地価格比準表」とは、国土利用計画法の円滑な運営を行うため、国土庁が作成した標準地比準方式による地価算定方式を示すマニュアルである。地価算定の標準地比準方式とは、対象地の価格を地価公示に係わる標準地または県の地価調査に係わる基準地と位置、地積、環境等の価格形成要因を比較することにより求める手法である。

土地価格比準表による評価手順は次のようにまとめられる（地価調査研究会編「土地価格比準表の手引」による）。

- ① 許可申請または届出に係る土地等評価の対象となる土地（対象地）の所在する地域（対象地域）をまず住宅地域、商業地域、工業地域、宅地見込地域等の用途的地域に区分する。
- ② 上記①において区分された用途的地域について、さらにその地域的特性により、例えば住宅地域を

高級住宅地域、中級住宅地域、普通住宅地域、農家集落地域および別荘地域のように土地価格基準表による細区分を行い、対象地がいかなる利用価値を有するかを判定する。

- ③ 対象地に類似する利用価値を有すると認められる国の地価公示に係る標準地、または県の地価調査に係る基準地を選定する。この場合において、これらの価格基準の基礎となる土地（以下「基準地」という。）は、対象地の所在する地域（細分化された用途的地域）および当該地域の地域区分と同一の地域区分に属する地域で同一需給圏内にあるものから選定することとなる。
- ④ 基準地が対象地の所在する地域にあるときは基準地および対象地に係る個別的要因の比較を、基準地が対象地の所在する地域以外の地域にあるときは基準地および対象地に係る地域要因の相互比較および個別的要因の比較を土地価格基準表により行い、それぞれの格差率を求める。
- ⑤ 公示価格または標準価格に上記④において求められた地域要因格差率および個別的要因格差率を乗じて、対象地の価格を求める。

「地域」： 土地は、地盤、地勢、地質等の自然的条件や河川、道路、鉄道等の人文的条件を共通にすることによって、住宅地域、商業地域、工業地域、農地地域、林地地域等の土地の用途が同質的なまとまりのある地域を構成している。これらの各地域内に存する土地は、地域を同じくする他の土地と利用価値において質的に極めて類似性が高く、代替性に富み、したがって価格の牽連性も極めて強く、同一の価格水準となる傾向を有している。

「基準地」： 基準地は、対象地の存する地域（近隣地域）および当該地域の地域区分と同一の地域区分に属する地域（類似地域）で同一需給圏内にあるものから選定することとなる。この場合において、同一需給圏とは、対象地と一般的に代替関係が成立して、その価格の形成について相互に影響を及ぼす関係にある他の土地の存する圏域をいう。

(参 考)

1. 住宅地域における格差率の事例

(1) 地域要因格差率の内訳

[各条件ごとの格差率による修正値（100＋格差率/100）の相乗積]

格差の比較条件項目（格差率）

- ① 街路条件（各細項目ごとの格差率の総和）
- ② 交通・接近条件（各細項目ごとの格差率の総和）
- ③ 環境条件（各細項目ごとの格差率の総和）
- ④ 行政的条件（各細項目ごとの格差率の総和）
- ⑤ その他（各細項目ごとの格差率の総和）

(2) 個別的要因格差率の内訳

[各条件ごとの格差率による修正値・（100＋格差率/100）の相乗積]

格差の比較条件項目（格差率）

- ① 街路条件（各細項目ごとの格差率の総和）
- ② 交通・接近条件（各細項目ごとの格差率の総和）
- ③ 環境条件（各細項目ごとの格差率の総和）
- ④ 画地条件（各細項目ごとの格差率の相乗積）
- ⑤ 行政的条件（各細項目ごとの格差率の総和）
- ⑥ その他（各細項目ごとの格差率の総和）

2. 時点修正

対象不動産の価格時点と異なる時点の取引事例，公示価格等から対象不動産の現在価格を求める場合には，物価上昇分を除くため，時点修正のための修正率を求めることが必要である。この時点修正のための修正率は，国土庁土地局の局長通達によれば，全国総合物価指数および投資財指数（卸売物価指数特殊分類の指標の一つ）によって算定されることとなっている。

具体的には，次に示す算定式があげられている。

* 修正率＝全国消費者物価指数の変動率＋投資財指数の変動率
(R) (R₁) (R₂)

* ここで，

$$R_1 = \left[\min \left(\left(\frac{P_{c'}}{P_c} \right)^{\frac{1}{n}}, \left(\frac{P_{c'}}{P_{c''}} \right)^{\frac{1}{60}} \right) \right]^n \quad R_2 = \left[\min \left(\left(\frac{P_{i'}}{P_{i''}} \right)^{\frac{1}{n}}, \left(\frac{P_{i'}}{P_{i''}} \right)^{\frac{1}{60}} \right) \right]^n$$

ただし，P_c：評価時点の年次初頭の消費者物価指数の3カ月間の相加平均

P_{c'}：評価時点について指数が公表されている最近3カ月間の指数の相加平均

P_{c''}：P_{c'}の数値を算定する基礎となった3カ月に対応する5年前の3カ月の指数の相加平均

P_i : 評価時点の年次初頭の投資財指数の3カ月間の相加平均

P_i' : 評価時点について指数が公表されている最近3カ月間の指数の相加平均

P_i'' : P_i' の数値を算定する基礎となった3カ月に対応する5年前の3カ月の指数の相加平均

n : P_c , P_i の数値を算定する基礎となった3カ月の第2番目の月から P_c' , P_i' の数値を算定する基礎となった3カ月の第2番目の月までの月数

出所) 地価調査研究会編著「土地価格比準表の手引き」

6.1.3 ケーススタディ対象地域の概要

今回のケーススタディで対象とした東一番町商店街は、仙台市で最も古く発達した商店街であり、かつては東北地方第一の商店街として栄えた地区である。しかしながら、最近では、①仙台駅周辺の開発に伴う商業集積の増大、②中央通りの全天蓋のアーケード化に伴い、競合化から立地条件が悪化している。

東一番町では、こうした状況下で商店街としての活路を見出すために買物公園化（モール化）が行われた。東一番町商店街は三つの商店街から成り立っているが、まず昭和54年に一番街商店街が、続いて昭和57年には四丁目商店街が買物公園化に踏み切っている。残る大通り商店街でも買物公園化が検討されている。

昭和57年に買物公園化された一番町四丁目地区では、地区内の市道「東一番丁線」約360mを車両等の交通規制を行うことにより歩行者道路化した。また、道路は全面カラー舗装され、両側に立木を植え蛇行状にして変化を持たせ、ゾーン区分されている。更に、ゾーンごとに基本テーマが設定され、そのテーマに沿うようにベンチ、フラワーポット等のストリートファニチャーを設置して演出効果を高めている。

また、老朽化した既存のアーケードを撤去し、「ユーロピアン・アーケード」が設置されている。道路にせり出したひさしの一部に透明な合成樹脂を使用し、買物公園にマッチした自然の採光を取り入れ「太陽と緑のある商店街」としてイメージアップが図られている。

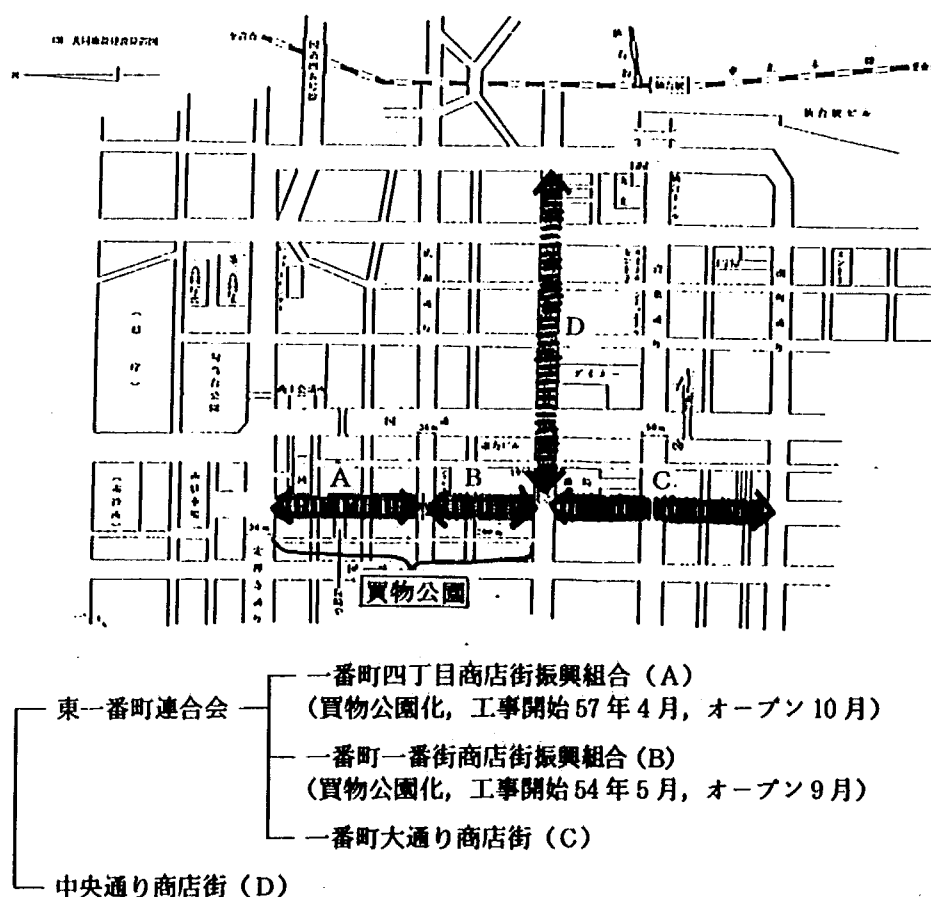
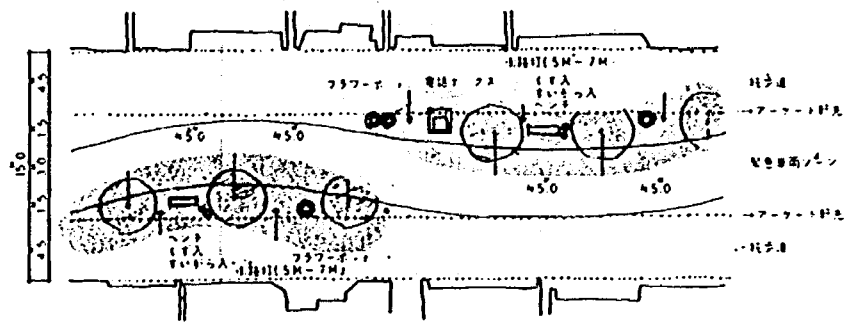


図 6-1 ケーススタディ対象地域



出所) ショッピングモール

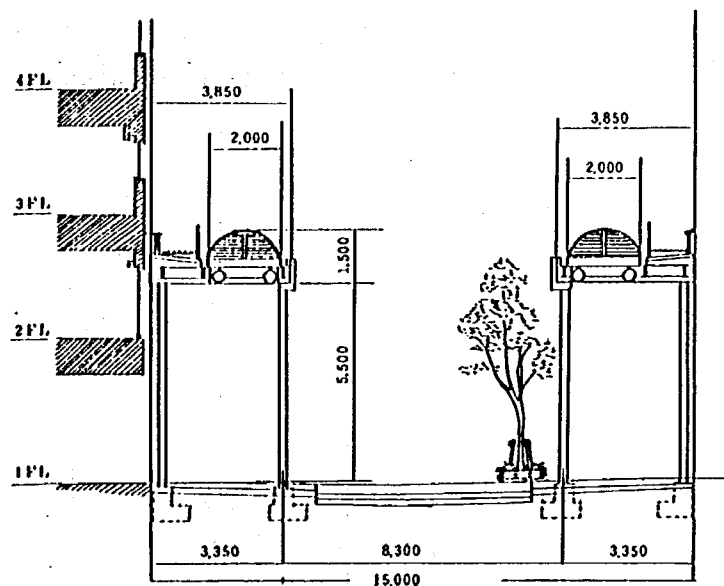
出所) 特定商店街共同施設事業診断書 (宮城県)

図6-2 ストリートファニチャー及び街路樹

表6-1 ストリートファニチャーの内訳

品 名	数 量	単 価(千円)	金 額(千円)
スクエアベンチ	12 個	200	2,400
灰 皿	12 "	180	2,160
屑 入	12 "	172	2,064
街 路 灯	38 基	600	22,800
水 飲 み	2 個	450	900
電話ボックス	4 台	650	2,600
車 止	8 個	140	1,120
時 計	1 塔	—	5,860
諸 経 費	—	—	7,965
計			47,869

出所) 特定商店街共同施設事業診断書 (宮城県)



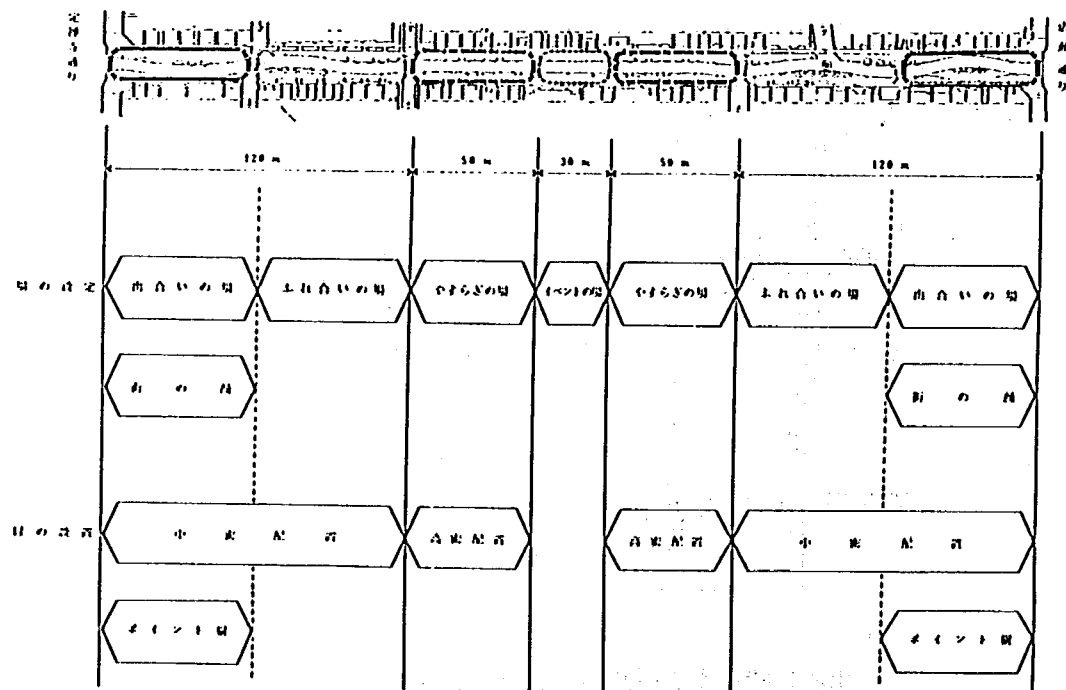
出所) 特定商店街共同施設事業診断書 (宮城県)

図6-3 共同施設断面図

表6-2 アーケード工事及び
道路工事内訳 (単位:千円)

工 事 名		金 額
アーケード工事		
内 訳	共 通 仮 設 費	8,359
	既存アーケード解体工事	6,681
	本 体 工 事	246,383
	電 気 設 備 工 事	47,347
	附 帯 工 事	2,560
	現地雑費及び各種保険料	10,570
	一 般 管 理 費	24,600
小 計		346,700
道路工事 (街路樹, ストリート ファニチュア含む)		
内 訳	路 盤 工 事	46,407
	路 面 工 事	141,923
	街 路 樹 工 事	12,379
	雨水排水溝及び配管工事	22,308
	雑 工 事	64,867
	ストリートファニチュア工事	47,869
	撤去及び解体工事	10,547
小 計		346,300
設 計 料		37,000
合 計		730,000

出所) 特定商店街共同施設事業診断書 (宮城県)



出所) 特定商店街共同施設事業診断書 (宮城県)

図6-4 ゾーニングプラン

6.1.4 道路ネットワークおよび駐車場

東一番町を含む仙台駅前地区は、戦災復興事業の一環として土地区画整理事業が行われており、格子状の整形な道路パターンが見られる。

駐車場は図6-6の通り分布しており、一番町四丁目商店街近辺についてみると40箇所、2152台の収容能力がある（「特定商店街共同施設事業診断書」昭和56年、宮城県による）。近年、仙台都市圏ではモータリゼーションの進行が著しく、現在の収容能力では、日曜日および祝祭日には来街台数を収容できない状況となっており、商店街の環境整備の一環として駐車場の整備が重視されている。

表6-3 一番町四丁目及び周辺駐車場収容台数調

総計40ヶ所、収容台数2,152台

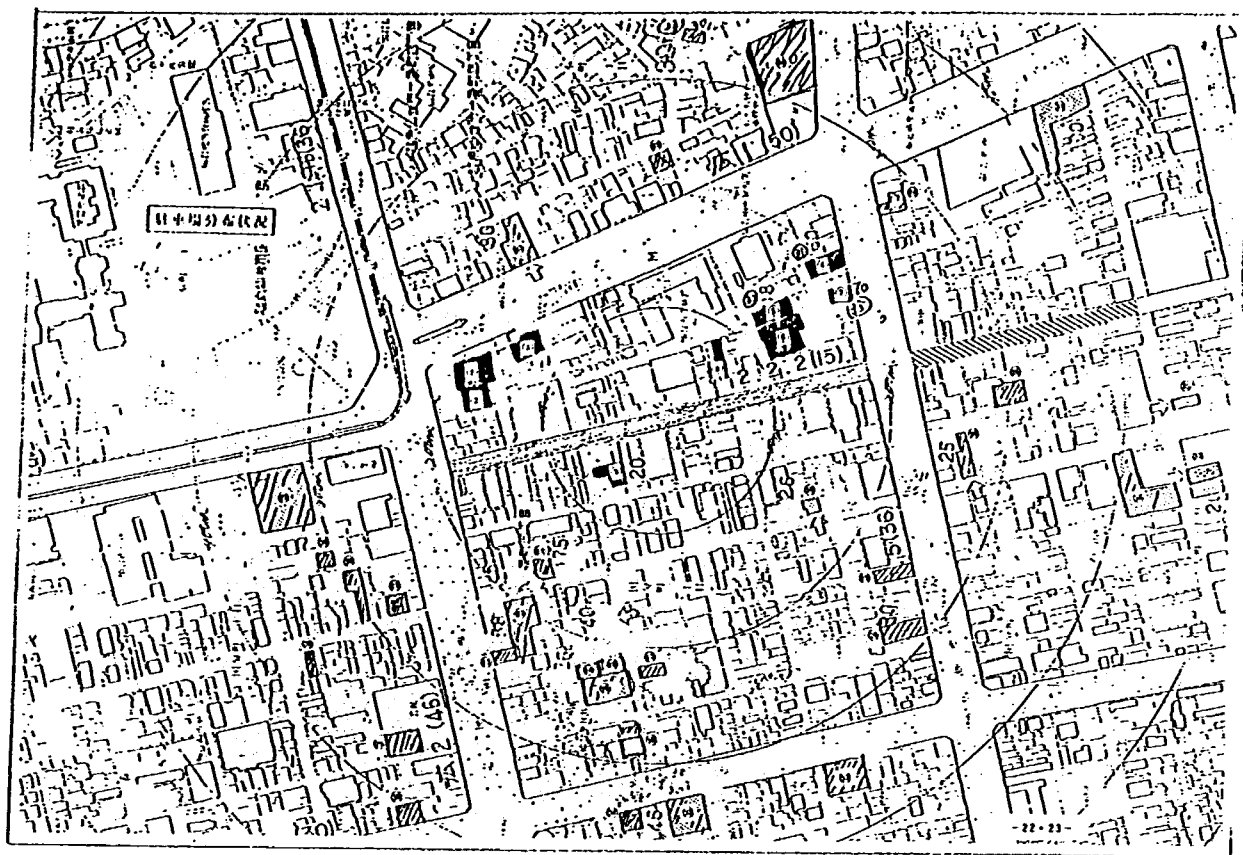
場所	名 称	収容台数	住 所
1	三 越 駐 車 場	21	一番町四丁目11番
2	島 田 駐 車 場	14	" " "
3	仙台セントラルガレージ	40	" " 8番
4	ホテル花岡駐車場	40	" " 1番
5	池 天 駐 車 場	16	" " 2番
6	ブラザービル駐車場	108	" " "
7	パーキング大久	70	" " "
8	宮 崎 駐 車 場	15	" " 5番
9	白 津 駐 車 場	10	" " 4番
10	瀬戸勝パーキング	126	国分町二丁目1番
11	千 松 島 パーキング	170	" " 11番
12	大 仙 台 駐 車 場	58	" " 14番
13	ホテル国分町駐車場	30	" " "
14	太 陽 駐 車 場	60	" " 12番
15	翠 駐 車 場	30	" " "
16	松 葉 屋 駐 車 場	90	" " "
17	コニプロ駐車場	104	" " 9番
18	宝 屋 駐 車 場	40	" " 13番
19	榮 崎 パーキング	18	" " 2番
20	い な り 駐 車 場	30	" " "
21	定 禅 寺 パーキング	54	" 三丁目2番
22	イソブチ駐車場	40	本町二丁目15番
23	環 栄 駐 車 場	84	" " 16番
24	同 和 ガレージ	60	一番町三丁目7番
25	一 番 町 駐 車 場	70	" " 10番
26	国分町パーキング	24	国分町一丁目6番
27	市役所前駐車場	86	" 三丁目7番
28	坂 上 駐 車 場	24	" " 4番
29	県民会館駐車場	12	" " 3番
30	松 栄 パーキング	24	" " 5番
31	文 化 堂 駐 車 場	50	立 町27番
32	山 口 屋 駐 車 場	81	" " 15番
33	大 仙 台 駐 車 場	50	" " 1番
34	佐々重ビルパーキング	130	一番町三丁目6番
35	日産大興パーキング	23	" " 3番
36	鐘 崎 パーキング	180	大町一丁目4番
37	" "	50	" " 1番
38	せんしん駐車場	36	国分町三丁目8番
39	佐 正 駐 車 場	27	" " 6番
40	ホテル花岡駐車場	160	本町二丁目3番

出所) 特定商店街共同施設事業診断書(宮城県)



出所) 特定商店街共同施設事業診断書.(宮城県)

図6-5 仙台市中心地区の道路ネットワーク



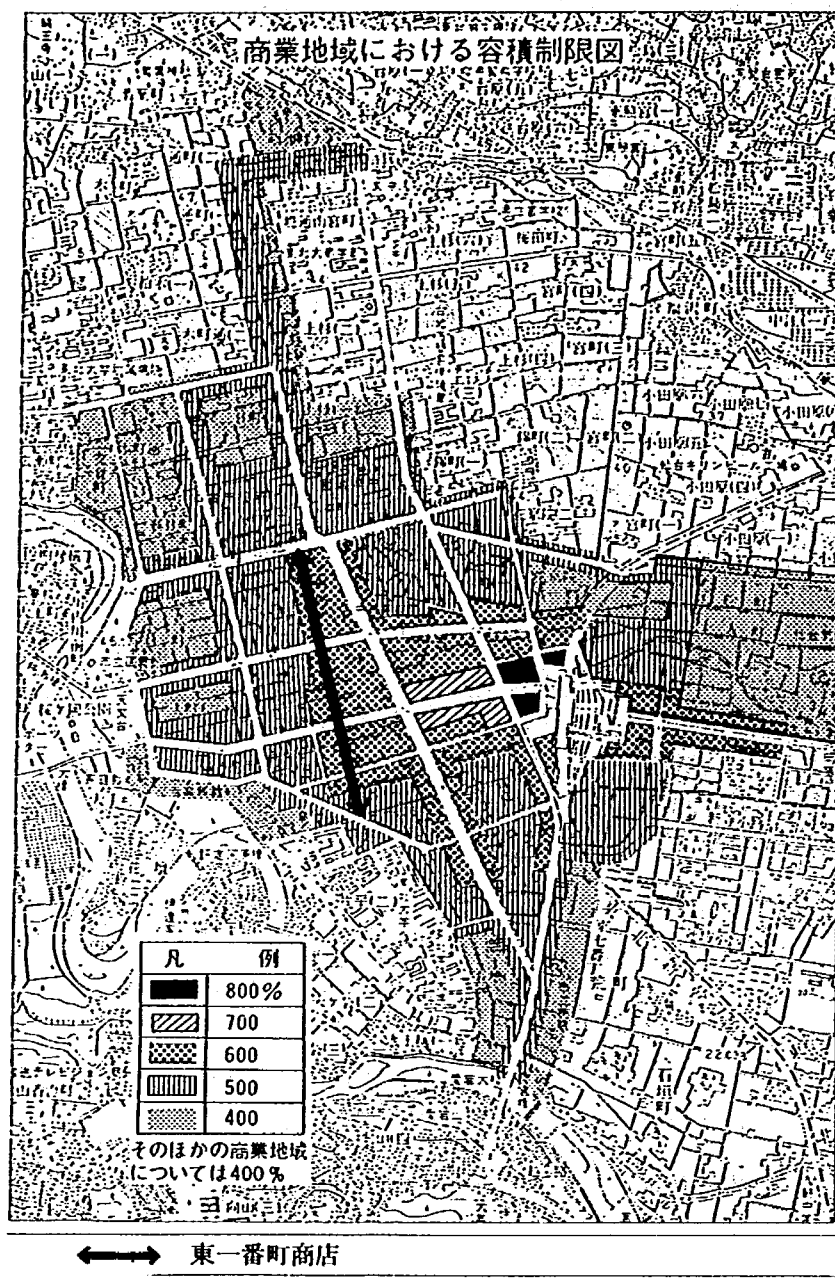
出所) 特定商店街共同施設事業診断書 (宮城県)

図 6-6 駐車場分布状況

6.1.5 土地利用

東一番町商店街は、仙台市の主要繁華街の一画にあり、きわめて高密度な店舗集積がみられる。周辺には県庁、市役所などの行政機関、大学、高校などの文教施設、会社、銀行などの業務施設が集積し、きわめて高い昼間人口が集積している。また、西部は東北第一の歓楽街である国分町飲食店街に接している。

東一番町の商店構成は、大型店、一般小売店、飲食店、サービス業からなるが、飲食店が比較的多いという特色を持っている。これらの店舗は自然発生的に分布しており、業種の配置に関連性の乏しいことが問題視されている。土地利用規制面では、商業地域に属し、容積率は仙台都市圏では高い水準である 60% まで認められている。



出所) 特定商店街共同施設事業診断書 (宮城県)

図6-7 仙台中心部における容積制限状況

6.1.6 歩行者通行量

昭和59年に行われた「仙台市内中心部商店街の通行量調査結果報告書」によれば、東一番町通りにおける通行量が一番多いのは、平日、休日を問わず、中央通りとの交差点付近であり、平日で約45,000人、休日で約68,000人の通行量がある。この通行量は、この地点から南北に離れるに従い少なくなるが、この傾向は特に休日で強い。これは、商店街の端の地区はビジネス街区としての性格が強くなっているためである。

表 6 - 4 東一番町通りの地点別通行量

調 査 地 点	金 曜			日 曜			金曜と比べた
	(人)	前年比	順位	(人)	前年比	順位	日曜の増加率
美光堂・大内屋前	44,691	8.0	①	68,311	4.9	①	52.9 ^{前年} (57.4)
大井・ジャスコ前	44,452	8.5	②	64,036	0.7	②	44.1 (55.3)
カワイ・浅久前	35,417	20.5	③	49,288	15.8	③	39.2 (44.8)
イガラシ・藤崎前	31,129	25.0	④	32,289	13.2	④	3.7 (14.5)
松竹・丸善前	28,226	15.4	⑤	21,939	2.5	⑥	(△12.5) △22.3
七十七銀行・西堀薬局前	27,896	16.8	⑥	22,782	△4.8	⑤	△18.3 (0.8)
計	211,811	14.5	—	258,645	5.5	—	22.1 (32.5)
一番町・青葉通横断歩道	29,619	—	—	27,007	—	—	△8.8 (—)

出所)「仙台市中心部商店街の通行量調査結果報告書」

時系列的にみると、一番町四丁目商店街で買物公園化が行われた昭和57年以降、中通りより北側（市役所側）では通行量が増加している。通行量の増加は、一番町一番街商店街が買物公園化した昭和55年時点ではあまり見られず、一番町四丁目商店街との一体的整備が行われたことが商店街としての魅力の向上につながったと考えられる。

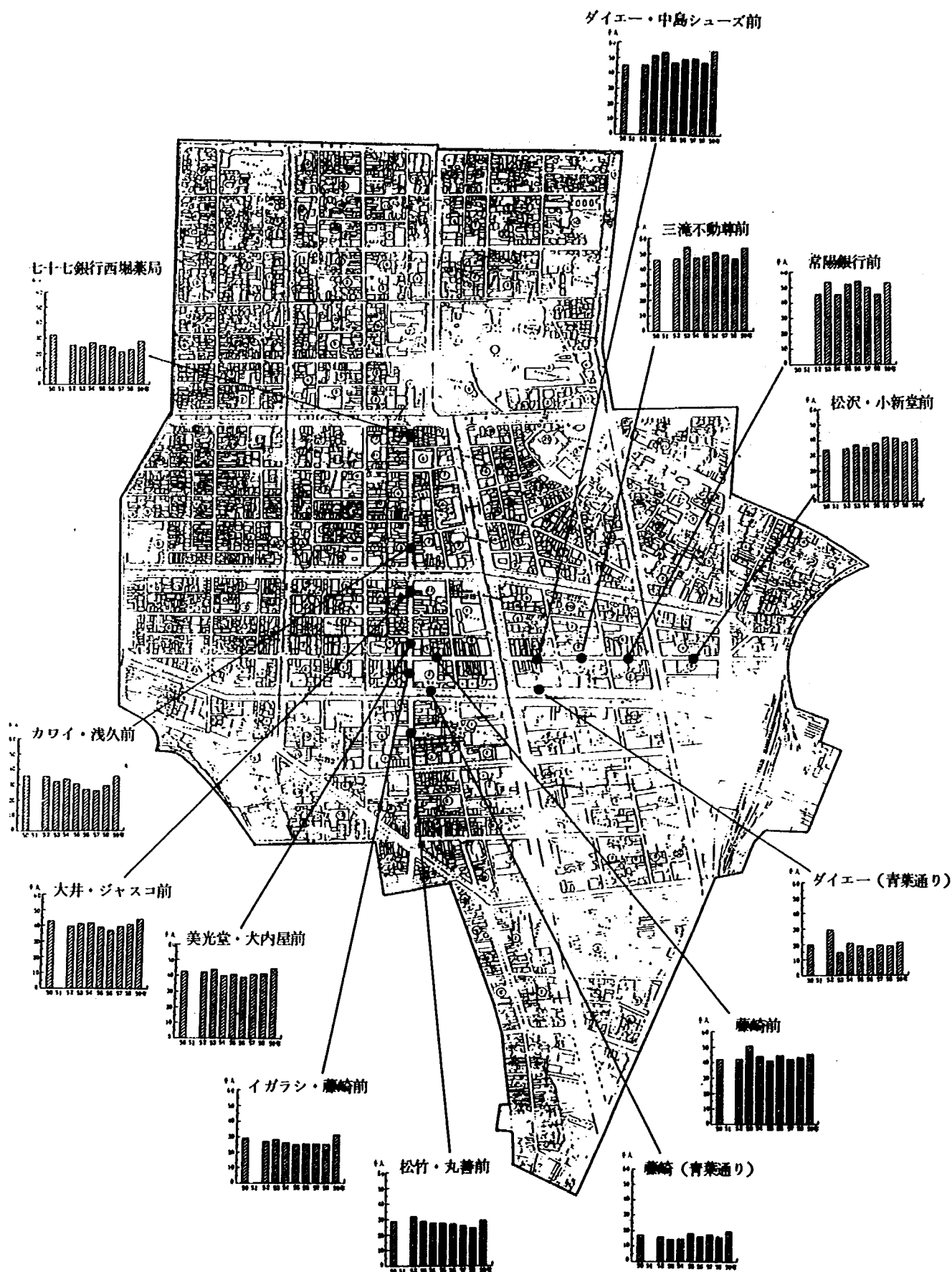


図6-8 東一番町通り周辺の過去9年間の通行量推移（金曜日）

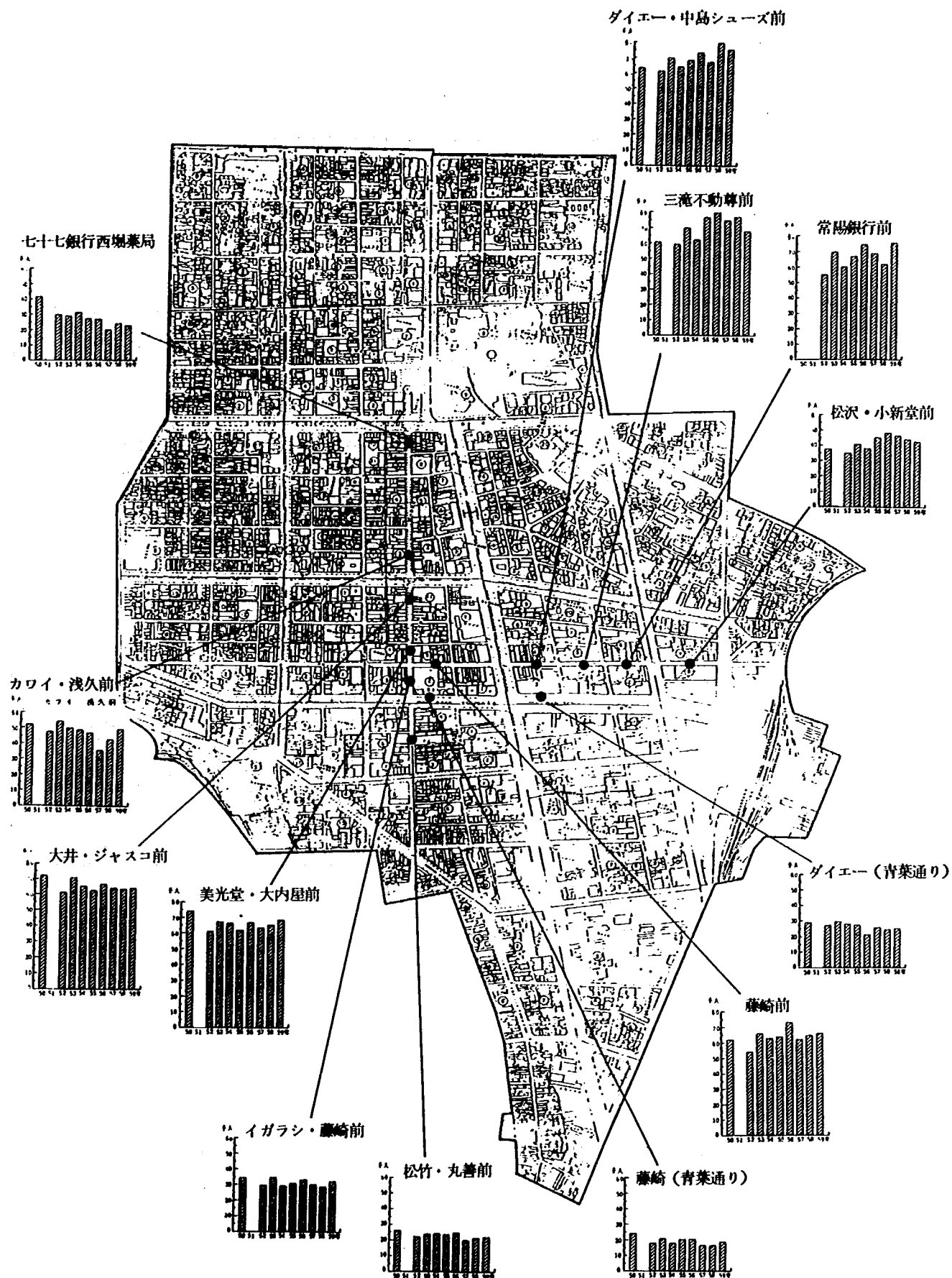


図6-9 東一番町通り周辺の過去9年間の通行量推移(日曜日)

6.1.7 商業活動

仙台市における小売販売額は、昭和57年で約7,200億円である。このうち約4割の約2,900億円が中心地区における売り上げとなっている。また、従業員については約3割が中心地区に勤めている。従って、中心地区では、従業員の販売効率が2,376万円/人と高くなっている。

時系列的にみると、市全体では、販売額が5.2％、従業員数が2.5％の伸びを示している。一方、中心地区では、販売額6.4％、従業員数2.9％と市全体を上回る伸びを見せている。

表6-5 仙台市中心地区の商業活動

(単位：万円、人)

	小売年間販売額		年平均 伸び率	従業員数		年平均 伸び率	従業員1人当り 小売年間販売額		年平均 伸び率
	54年	57年	(57/54)	54年	57年	(57/54)	54年	57年	(57/54)
仙 台 市	61,896,600	72,003,400	5.17	39,671	42,764	2.53	1,560	1,684	2.58
中心地区	24,287,700	29,288,793	6.44	11,321	12,329	2.88	2,145	2,376	3.47
花京院一丁目	—	112,167	—	—	62	—	—	1,809	—
本町一丁目	—	486,555	—	—	257	—	—	1,893	—
本町二丁目	—	897,701	—	—	491	—	—	1,828	—
大町一丁目	—	129,257	—	—	50	—	—	2,585	—
中央一丁目	—	5,587,709	—	—	2,213	—	—	2,525	—
中央二丁目	—	3,966,470	—	—	1,483	—	—	2,675	—
中央三丁目	—	2,316,313	—	—	916	—	—	2,529	—
中央四丁目	—	2,243,539	—	—	767	—	—	2,925	—
国分町一丁目	—	454,293	—	—	173	—	—	2,626	—
国分町二丁目	—	633,423	—	—	413	—	—	1,534	—
一番町一丁目	—	829,671	—	—	529	—	—	1,568	—
一番町二丁目	—	867,798	—	—	515	—	—	1,685	—
一番町三丁目	—	6,465,132	—	—	2,482	—	—	2,605	—
一番町四丁目	—	4,298,765	—	—	1,978	—	—	2,173	—

出所) 仙台市資料をもとにNRI作成

6.1.8 地 価

仙台市一番町における基準地価の観測地点としては、四丁目商店街に「めがねの相沢」がある。この地点における基準地価は1㎡当たり127万円となっており、周辺の地価と比して高水準である。

さらに、相続税路線価の分布をみることにより、仙台市の中心街における地価が高水準な地点は、駅前、中央通り商店街、一番町商店街であることがわかる。この範囲は、仙台駅前において最も高い容積率が認められている地域にほぼ対応しており、高密度な利用が可能な地区となっている。

表6-6 基 準 地 価

(単位：千円/㎡)

地 点 \ 年		51	52	53	54	55	56	57	58	59
A	一番町4-4-26 (旧・一番町4-4-34) メ ガ ネ の 相 沢							1050	1100	1270
B	国分町3-2-3 (旧・同 上) 一 番 町 ホ テ ル							620	645	720
C	一番町1-4-19 (旧・一番町1-4-30) 睦 屋 仙 台 ビ ル					500	526	553	572	630
D	一番町1-11-6 (旧・一番町1-11-8) 矢 附 金 網 店	261	261	261	267	283	298	312		
E	国分町2-14-15 (旧・国分町2-14-21) 河 辺 ビ ル	425	425	425	437	470	498			
F	一番町1-17-13	243	243	245	252					

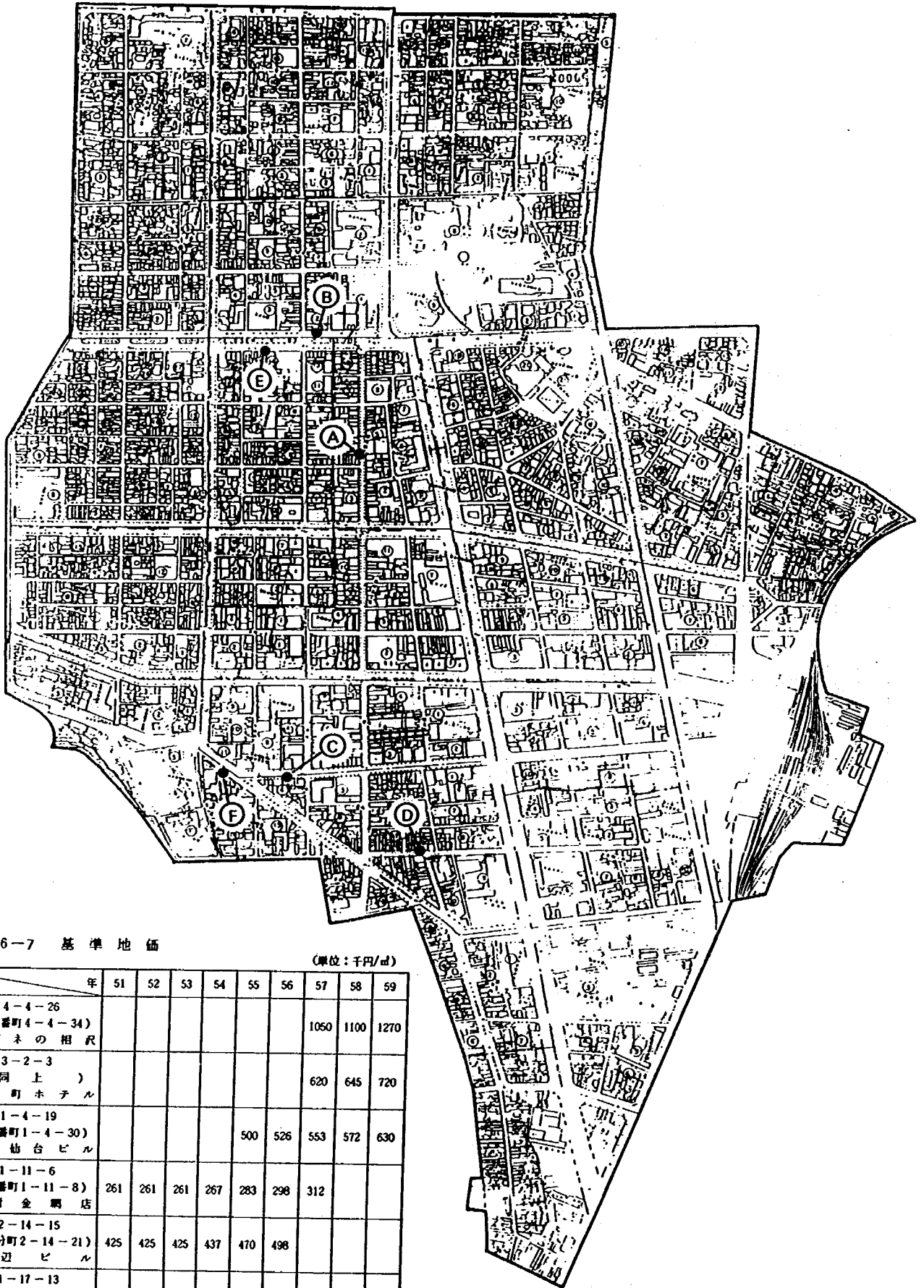


表6-7 基準地価

(単位：千円/㎡)

地点	年	51	52	53	54	55	56	57	58	59
A	一番町4-4-26							1050	1100	1270
	(旧・一番町4-4-34) メガネの相沢									
B	国分町3-2-3							620	645	720
	(旧・同上) 一番町ホテル									
C	一番町1-4-19					500	526	553	572	630
	(旧・一番町1-4-30) 晩風仙台北ビル									
D	一番町1-11-6	261	261	261	267	283	298	312		
	(旧・一番町1-11-8) 矢野金商店									
E	国分町2-14-15	425	425	425	437	470	498			
	(旧・国分町2-14-21) 河辺ビル									
F	一番町1-17-13	243	243	245	252					

図6-10 東一番町周辺の基準地価

表 6-8 相統税路線価 (名目値)

(単位: 千円/㎡)

路線No	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	59/50	59/54
1	380	400	435	435	470	520	570	630	680	730	1.075	1.092
2	400	420	460	460	470	510	560	610	670	720	1.075	1.086
3	420	440	480	480	480	520	570	620	680	740	1.075	1.086
4	440	460	500	500	500	540	590	640	700	760	1.063	1.076
5	470	470	520	520	520	550	630	680	720	770	1.061	1.078
6	520	520	560	560	600	690	750	800	860	900	1.063	1.084
7	520	520	560	560	600	690	750	800	860	900	1.063	1.084
8	510	510	550	550	590	670	730	780	840	880	1.062	1.083
9	0	0	0	0	470	500	570	600	650	700	0.0	1.096
10	0	0	0	0	370	400	450	500	550	600	0.0	1.095
11	140	185	200	200	220	240	260	290	320	350	1.107	1.097
12	140	185	200	200	220	240	260	290	320	350	1.107	1.097
13	140	185	200	200	220	240	260	290	320	350	1.135	1.098
14	190	190	200	200	220	250	280	310	330	350	1.070	1.097
15	190	190	200	200	220	240	260	290	310	330	1.063	1.084
16	190	190	200	200	220	240	260	290	310	330	1.063	1.084
17	190	190	200	200	220	240	260	290	310	330	1.063	1.084
18	175	175	185	185	200	220	240	260	290	320	1.069	1.099
19	0	0	0	0	170	180	200	220	260	280	0.0	1.104
20	0	0	0	0	170	180	200	220	260	280	0.0	1.104
21	260	270	300	320	350	380	420	460	520	570	1.091	1.102
22	350	350	360	390	430	490	530	590	620	650	1.091	1.086
23	390	400	420	460	520	570	630	680	740	790	1.064	1.081
24	480	480	520	520	570	630	680	750	820	860	1.067	1.086
25	130	140	200	200	220	240	260	290	320	350	1.116	1.097
26	140	185	230	230	250	280	310	340	370	400	1.124	1.099
27	140	185	230	230	250	280	310	340	370	400	1.135	1.099
28	190	190	230	230	250	280	310	340	370	400	1.137	1.097
29	120	120	130	130	140	160	185	200	215	225	1.072	1.100
30	120	120	130	130	140	160	185	200	215	225	1.072	1.100
31	140	185	230	240	260	290	320	350	380	410	1.127	1.095
32	140	185	230	240	260	290	320	350	380	410	1.127	1.095
33	140	185	230	240	260	290	320	350	380	410	1.124	1.099
34	160	200	245	245	270	300	330	360	390	420	1.113	1.092
35	145	175	215	215	230	260	290	320	350	380	1.113	1.106
36	140	160	200	200	220	250	280	310	340	370	1.114	1.110
37	150	150	160	160	170	195	220	240	260	275	1.070	1.101
38	150	150	160	160	170	195	220	240	260	275	1.070	1.101
39	150	150	160	160	170	195	220	240	260	275	1.070	1.101
40	195	195	210	210	230	260	290	320	350	370	1.074	1.100
41	0	0	0	210	230	260	290	320	350	370	0.0	1.100
42	64	67	73	73	79	89	100	120	150	180	1.091	1.121
43	64	67	73	73	79	89	100	120	150	180	1.091	1.121
44	64	67	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0
45	0	0	0	58	64	70	77	90	96	100	0.0	1.093
46	77	85	87	87	94	105	120	140	155	165	1.085	1.113
47	82	85	93	93	100	110	120	130	140	150	1.091	1.116
48	66	69	75	75	81	89	100	110	120	130	1.087	1.116
49	70	70	76	77	84	94	110	120	130	140	1.080	1.108
50	70	70	76	77	84	94	110	120	130	140	1.080	1.108
51	70	70	76	77	84	94	110	120	130	140	1.080	1.108
52	70	70	76	77	84	94	110	120	130	140	1.080	1.108
53	0	0	0	92	100	115	125	145	155	160	0.0	1.099
54	135	135	150	150	160	180	195	210	225	235	1.064	1.080
55	135	135	150	150	160	180	195	210	225	235	1.064	1.080
56	135	135	150	150	160	180	195	210	225	235	1.064	1.080
57	135	135	150	150	160	180	195	210	225	235	1.083	1.080
58	115	135	150	150	160	180	195	210	225	235	1.083	1.080
59	135	145	160	160	170	190	210	220	235	245	1.068	1.076
60	0	0	0	160	170	190	210	220	235	245	0.0	1.080
61	130	150	170	170	185	210	240	270	295	320	1.105	1.116
62	180	220	230	230	250	280	310	350	380	410	1.127	1.121
63	180	220	230	230	250	280	310	350	380	410	1.090	1.111
64	205	220	220	220	240	270	300	340	370	400	1.077	1.108
65	225	260	260	260	280	300	330	370	400	430	1.075	1.090
66	130	150	170	170	185	210	240	270	295	320	1.105	1.116
67	180	220	230	230	250	280	310	350	380	410	1.127	1.121
68	180	220	230	230	250	280	310	350	380	410	1.096	1.104
69	230	240	260	260	280	310	350	390	430	460	1.080	1.104
70	310	330	360	360	390	430	480	530	580	630	1.082	1.101
71	270	290	320	320	350	380	420	460	500	540	1.080	1.091
72	70	73	80	80	87	98	115	135	150	160	1.096	1.116
73	140	185	230	230	250	280	310	340	370	400	1.124	1.099
74	140	185	230	230	250	280	310	340	370	400	1.124	1.099
75	200	220	220	220	240	270	300	330	360	390	1.055	1.102
76	170	200	220	220	240	270	300	330	360	390	1.097	1.102
77	92	96	100	100	110	120	140	165	180	195	1.087	1.099
78	130	170	185	185	200	220	240	260	285	310	1.101	1.092
79	190	240	280	280	300	330	360	400	440	480	1.108	1.099
80	220	260	280	280	300	330	360	400	440	480	1.091	1.099
81	190	230	250	250	270	300	330	360	400	440	1.095	1.098
82	0	0	0	0	87	98	115	135	150	160	1.096	1.130
83	93	102	110	110	115	125	145	165	185	200	1.089	1.117
84	100	105	110	110	115	125	145	165	185	200	1.097	1.121
85	120	125	135	140	150	170	195	230	260	280	1.099	1.133
86	410	410	440	440	470	530	580	640	700	750	1.072	1.097
87	200	210	230	230	250	280	310	340	370	400	1.080	1.099
88	135	140	150	150	160	180	200	220	245	265	1.087	1.122
89	64	67	73	73	79	89	100	120	130	140	1.091	1.121
90	170	170	185	185	200	220	240	260	285	310	1.076	1.105
91	210	210	230	240	260	300	330	360	400	440	1.080	1.112
92	270	270	290	300	330	380	420	460	510	560	1.084	1.112
93	330	330	360	390	430	490	540	600	660	720	1.091	1.109
94	66	66	72	73	79	89	100	110	120	130	1.078	1.097
95	66	66	72	73	79	89	100	110	120	130	1.074	1.096
96	82	82	89	93	100	115	135	155	175	195	1.094	1.112
97	81	87	95	99	105	120	140	165	185	200	1.094	1.112
98	110	110	120	120	130	150	170	185	200	210	1.074	1.101
99	240	240	250	250	270	300	330	360	400	440	1.058	1.082
100	59	59	64	65	71	92	105	115	125	130	1.092	1.129
101	79	79	86	88	95	105	120	130	140	150	1.074	1.096
102	140	140	150	150	160	180	210	230	265	280	1.071	1.102
103	220	220	240	240	260	290	310	340	360	380	1.063	1.079
104	190	190	200	200	220	240	260	290	310	330	1.063	1.084
105	110	125	135	135	145	165	190	210	230	245	1.093	1.111
106	135	145	155	155	175	200	220	240	260	280	1.087	1.111
107	260	260	280	280	300	340	390	430	470	500	1.075	1.108
108	450	450	480	480	520	590	640	710	760	800	1.066	1.090
109	440	440	470	470	510	580	630	700	750	790	1.067	1.091
110	0	0	0	240	260	290	320	340	360	390	0.0	1.084
111	0	0	0	240	260	290	320	34				

表6-9 相統稅路線価(59年価格)

(単位:千円/㎡)

路線No	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	59/50	59/54
1	272	298	347	358	399	477	548	617	673	730	1.116	1.128
2	287	312	367	386	433	513	586	656	713	770	1.116	1.122
3	301	327	383	395	442	522	606	676	732	770	1.110	1.118
4	323	342	399	411	458	550	634	686	742	780	1.103	1.112
5	337	350	415	428	481	577	654	705	762	800	1.101	1.114
6	373	387	447	460	509	612	721	784	851	900	1.103	1.121
7	373	387	447	460	509	612	721	784	851	900	1.103	1.121
8	366	379	439	452	501	614	702	764	831	880	1.102	1.119
9	0	0	0	386	425	522	606	676	732	770	0.0	1.132
10	0	0	0	386	425	522	606	676	732	770	0.0	1.132
11	100	138	160	164	187	220	250	284	317	350	1.149	1.134
12	100	138	160	164	187	220	250	284	317	350	1.149	1.134
13	100	138	160	206	229	275	317	353	396	430	1.175	1.134
14	136	141	160	164	187	229	269	304	327	350	1.111	1.134
15	136	141	160	164	187	229	269	304	327	350	1.103	1.121
16	136	141	160	164	187	229	269	304	327	350	1.103	1.121
17	136	141	160	164	187	229	269	304	327	350	1.103	1.121
18	125	130	148	152	170	202	231	274	297	320	1.110	1.135
19	0	0	0	152	170	202	231	274	297	320	0.0	1.135
20	0	0	0	140	153	183	211	255	277	295	0.0	1.141
21	166	201	239	263	297	348	404	470	515	570	1.132	1.139
22	251	260	287	321	365	449	510	578	614	650	1.112	1.122
23	280	290	319	345	391	477	538	607	643	680	1.104	1.117
24	344	357	415	428	481	577	654	735	812	860	1.107	1.122
25	93	119	140	164	187	220	250	284	317	350	1.158	1.134
26	100	138	164	189	212	257	298	333	366	400	1.166	1.135
27	100	138	184	206	229	275	317	353	396	430	1.175	1.134
28	164	141	188	222	246	293	336	382	426	460	1.180	1.133
29	86	89	104	107	119	147	178	196	213	225	1.113	1.136
30	86	89	104	107	119	147	178	196	213	225	1.113	1.136
31	100	138	184	197	221	266	308	343	376	410	1.169	1.132
32	100	138	184	197	221	266	308	343	376	410	1.169	1.132
33	100	138	184	189	212	257	298	333	366	400	1.166	1.135
34	115	149	165	201	212	275	317	353	396	420	1.155	1.129
35	104	130	172	177	195	238	279	314	346	380	1.156	1.146
36	100	119	160	164	187	229	269	304	337	370	1.156	1.146
37	108	112	128	132	144	179	211	235	257	275	1.110	1.138
38	108	112	128	132	144	179	211	235	257	275	1.110	1.138
39	108	112	128	132	144	179	211	235	257	275	1.110	1.138
40	140	145	168	173	195	238	279	314	346	370	1.114	1.136
41	0	0	0	173	195	238	279	314	346	370	0.0	1.136
42	46	50	58	60	67	82	96	118	129	140	1.132	1.159
43	46	50	58	60	67	82	96	118	129	140	1.132	1.159
44	46	50	58	60	67	82	96	118	129	140	0.0	0.0
45	0	0	0	48	54	64	74	88	93	100	0.0	1.130
46	55	60	69	72	80	96	115	137	153	165	1.129	1.156
47	59	63	74	76	85	101	120	147	163	180	1.132	1.162
48	47	51	60	62	69	82	96	118	129	140	1.128	1.153
49	50	52	61	63	71	86	106	118	129	140	1.121	1.144
50	50	52	61	63	71	86	106	118	129	140	1.121	1.144
51	50	52	61	63	71	86	106	118	129	140	1.121	1.144
52	50	52	61	63	71	86	106	118	129	140	1.121	1.144
53	50	52	61	63	71	86	106	118	129	140	1.121	1.144
54	0	0	0	76	85	105	120	142	153	165	1.104	1.116
55	97	100	120	123	136	165	187	206	223	235	1.104	1.116
56	97	100	120	123	136	165	187	206	223	235	1.104	1.116
57	97	100	120	123	136	165	187	206	223	235	1.104	1.116
58	82	100	120	123	136	165	187	206	223	235	1.123	1.116
59	82	100	120	123	136	165	187	206	223	235	1.123	1.116
60	97	108	123	132	144	174	202	216	233	245	1.109	1.116
61	0	0	0	132	144	174	202	216	233	245	0.0	1.116
62	93	112	136	140	157	192	231	265	292	320	1.147	1.153
63	100	134	176	189	212	257	298	343	376	410	1.169	1.141
64	129	141	168	173	195	238	279	314	346	370	1.131	1.148
65	147	164	181	204	224	275	317	362	396	430	1.144	1.144
66	161	193	207	214	238	275	317	362	396	430	1.115	1.126
67	93	112	136	140	157	192	231	265	292	320	1.147	1.153
68	100	134	176	189	212	257	298	343	376	410	1.169	1.141
69	129	141	168	173	195	238	279	314	346	370	1.131	1.148
70	165	179	207	214	238	275	317	362	396	430	1.121	1.141
71	222	245	287	296	331	394	461	519	574	630	1.123	1.137
72	194	216	255	263	297	348	404	451	495	540	1.121	1.127
73	50	54	64	66	74	90	111	132	148	160	1.137	1.167
74	0	0	0	112	127	156	183	216	238	260	0.0	1.153
75	100	138	184	189	212	257	298	343	376	410	1.166	1.135
76	172	149	176	181	204	247	288	323	356	390	1.095	1.139
77	122	149	176	181	204	247	288	323	356	390	1.138	1.139
78	66	71	80	82	93	110	135	162	178	195	1.128	1.159
79	66	71	80	82	93	110	135	162	178	195	1.128	1.159
80	93	126	148	152	170	212	255	282	310	330	1.143	1.158
81	136	179	223	230	255	302	346	392	436	480	1.150	1.158
82	158	193	223	230	255	302	346	392	436	480	1.132	1.135
83	136	171	199	206	229	275	317	353	396	430	1.136	1.134
84	50	54	64	66	74	90	111	132	148	160	1.137	1.167
85	0	0	0	136	154	184	216	245	278	310	0.0	1.166
86	67	74	88	90	98	115	139	167	183	200	1.130	1.158
87	72	78	88	99	110	133	159	191	213	230	1.138	1.158
88	86	93	108	115	127	154	187	225	257	280	1.140	1.171
89	208	225	255	265	287	348	404	451	495	540	1.112	1.133
90	294	305	351	362	399	486	558	637	705	780	1.110	1.135
91	143	156	184	189	212	257	298	343	376	410	1.121	1.135
92	97	104	120	123	136	165	192	235	262	285	1.127	1.160
93	46	50	58	60	67	82	96	118	129	140	1.132	1.159
94	108	112	128	132	144	179	211	235	257	275	1.117	1.143
95	122	126	148	152	170	212	255	302	346	390	1.121	1.148
96	151	156	184	197	221	266	308	343	376	410	1.125	1.149
97	194	201	231	247	280	348	404	451	505	560	1.125	1.149
98	237	245	287	321	365	449	519	588	653	720	1.132	1.145
99	237	245	287	304	348	431	500	568	633	700	1.119	1.133
100	47	49	57	60	67	82	96	118	129	140	1.114	1.133
101	47	49	57	60	67	82	96	118	129	140	1.114	1.133
102	54	61	71	76	85	105	130	147	158	170	1.135	1.149
103	58	65	76	81	89	110	135	152	163	175	1.130	1.144
104	79	82	96	99	110	137	163	181	198	210	1.115	1.137
105	79	82	96	99	110	137	163	181	198	210	1.115	1.137
106	172	179	199	204	229	275	317	353	396	430	1.098	1.118
107	42	44	51	53	60	74	84	101	113	124	1.133	1.166
108	57	59	69	72	81	96	115	127	139	150	1.114	1.132
109	100	104	120	123	136	165	202	225	243	260	1.112	1.139
110	100	104	120	123	136	165	202	225	243	260	1.112	1.139
111	153	164	191	197	221	266	308	343	376	410	1.103	1.121</

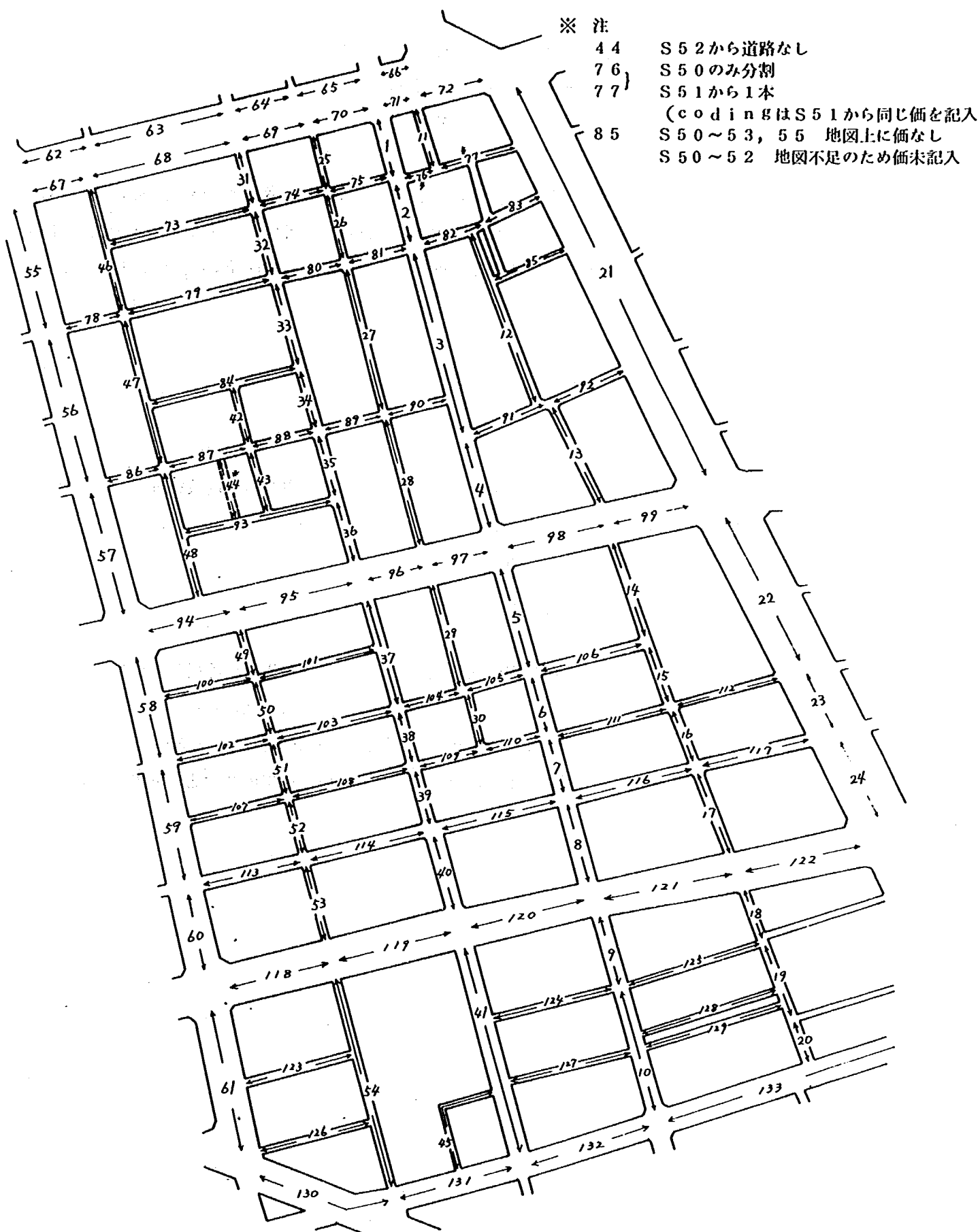


図6-11 相続税路線価調査路線

ケーススタディ地区における道路空間整備効果の把握に当たっては、

- ① クロスセクションによる地価水準の差分の分析
- ② 時系列的にみた地価水準の実質的上昇分の検討

の二つのアプローチを試みた。

前者は、同一時点において、沿道条件が似ていながら整備水準の異なる道路について、地価とその形成要因を分析することにより、整備効果の把握を目指す方法である。後者は、ある道路について、整備前後における実質的な地価の差分とその変動要因を分析することにより、整備効果を把握しようとするものである。

6.1.9 クロスセクションによる地価水準の差分の分析

(1) 比較対象地の確定

① 価格時点 昭和 59 年 1 月 1 日

② 対象地の所在等 沿道の土地利用が似ていて街路の整備水準の異なる二地域を選定（データの得やすい地点とするため、交通量の調査地点とする）

* 対象地 A …… 一番町四丁目商店街，河合楽器店前

* 対象地 B …… 大通商店街，松竹会館前

③ 対象地の存在する地域の判定

* 地域の判定 …… 対象地点は仙台市の中心的商店街である中通り商店街に連担しており，仙台市の主要商店街の一部を成している。このことから，準高度商業地域と判定した。

* 近隣地域の範囲 …… 近隣地域の範囲は，用途の同質性，地価水準（おおむね30%の範囲）といった点に留意して設定した。検討の結果，道路の状況から，東一番町の3商店街別に設定することとした。

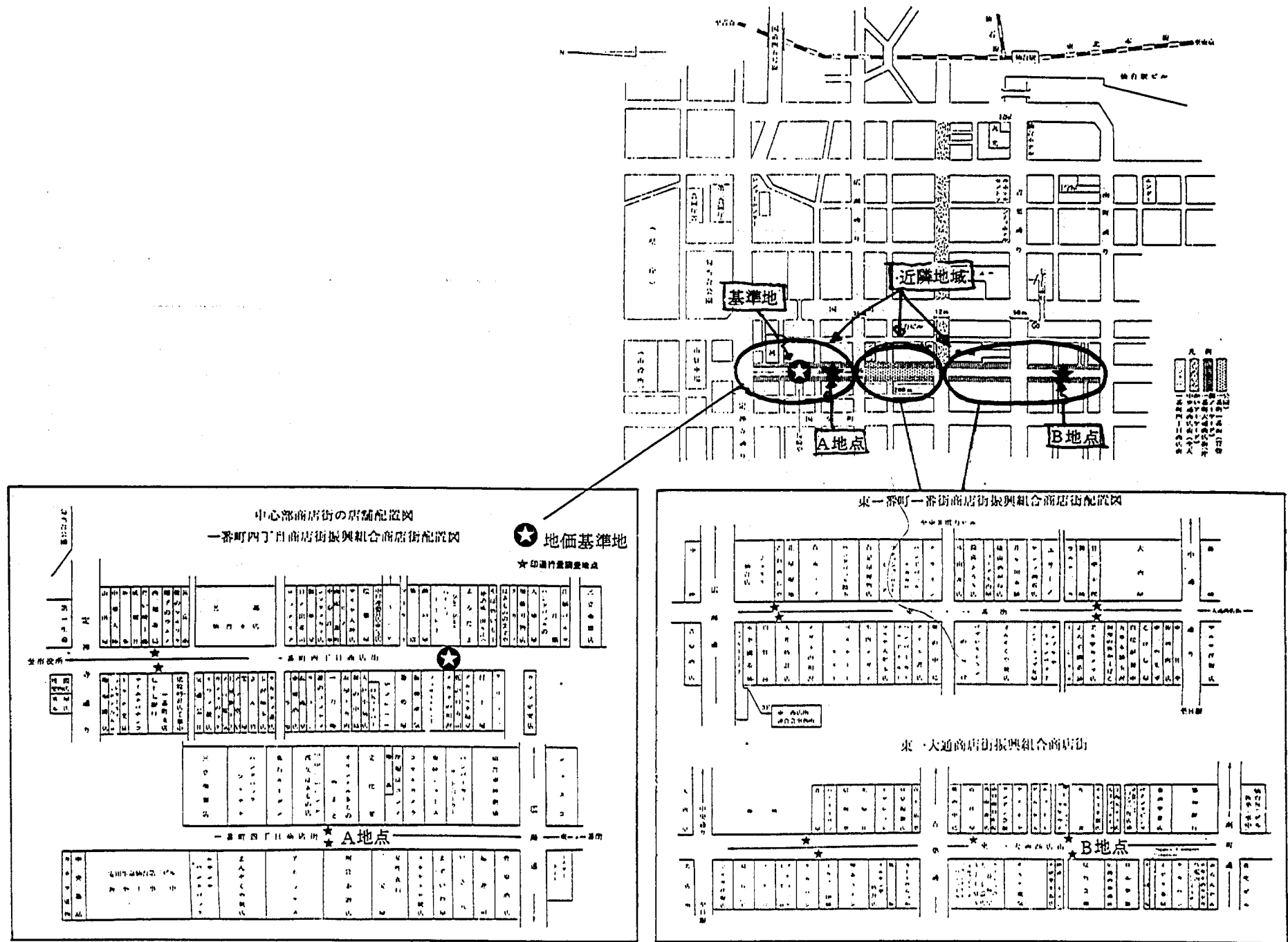


図6-12 ケーススタディの対象地点

(2) 基準地の選定

まず、対象地の存在する近隣地域または同一需給圏内の類似地域に、対象地の価格比準の基礎となる基準地が設定されているかどうかを調査しなければならない。

今回は、東一番町四丁目商店街の相沢めがね店が県の基準地として選定されており、ここを採用した。

この基準地の場合、A地点とは同一の近隣地域内にあると判断されるため、A地点の地価の比準に当たっては、個別的要因の検討のみを行う。B地点の地価の比準に当たっては、地域的要因と個別的要因の両者を検討する。

なお、基準地の地価推移は次の通りである。

表 6-10 基準地の地価推移

年 月 日	地価 (千円/㎡)	路線価 (千円/㎡)
57 年 1 月 1 日	1,050	690
58 年 1 月 1 日	1,100	740
59 年 1 月 1 日	1,270	770

(3) 格差率の検討と比準地価

表 6-13 に基づき、基準地との比較による対象地 A, B の格差率を算定する。算定した格差率および地価水準は次の通りである。

表 6-11 格差率および比準地価

地点名	格 差 率	比準地価 (千円/㎡)
A	1.00	1,270
B	0.704×1.156	1,034

比準地価は対象地点の含まれる路線価とはほぼ同等の格差水準である。

表 6-12 比準地価と路線価
単位：(千円/㎡)

	A 地点	B 地点	B / A
比準地価	1,270	1,034	0.814
路 線 価	770	630	0.818

(4) 道路空間整備効果の検討

A 地点と B 地点の地価の格差の要因となった道路空間の状況は、次の通りである。

- 地域要因
- ① 街路の状態 …… 歩 道 1.0 ポイント
 - ② 街区の状態 …… 街区施設 1.0 ポイント

街路整備による資産価値の向上は、B地点の総額の2%である。この場合では、 $1034 \times 0.02 = 20.68$ 千円が整備効果である（直接効果）。

地価は、こうした整備による顧客量の増大を反映してより上昇する（間接効果）。

表6-13 商業地（準高度）調査及び算定表（その1）

（地域的
要因）

地 域 的 要 因					
条件項目	細項目	基準地		対象地	
		所在地	所在地	所在地	所在地
街路の状況	幅員	幅員(15)m	幅員(15)m	幅員(15)m	幅員(15)m
	歩道	幅員(15)m	幅員(15)m	幅員(15)m	幅員(15)m
	勾配	普通	普通	普通	普通
	系統及び連続性	普通	普通	普通	普通
	街区の状況	普通	普通	普通	普通
交通・接近条件	顧客の交通手段の状況	普通	普通	普通	普通
	顧客の交通手段の状況	普通	普通	普通	普通
	顧客の交通手段の状況	普通	普通	普通	普通
	顧客の交通手段の状況	普通	普通	普通	普通
	顧客の交通手段の状況	普通	普通	普通	普通
環境条件	道路の状況	普通	普通	普通	普通
	道路の状況	普通	普通	普通	普通
	道路の状況	普通	普通	普通	普通
	道路の状況	普通	普通	普通	普通
	道路の状況	普通	普通	普通	普通

基準地は買
物公園化し
ている。

市役所等へ
のアクセシビ
リティ

基準地は買
物公園化
デパートの有無
事務所の有無

条件項目	細項目	基準地		対象地	
		所在地	所在地	所在地	所在地
環境条件	店舗の適性	普通	普通	普通	普通
	店舗の適性	普通	普通	普通	普通
	店舗の適性	普通	普通	普通	普通
	店舗の適性	普通	普通	普通	普通
	店舗の適性	普通	普通	普通	普通
行政的条件	公団上の規制	普通	普通	普通	普通
	公団上の規制	普通	普通	普通	普通
	公団上の規制	普通	普通	普通	普通
	公団上の規制	普通	普通	普通	普通
	公団上の規制	普通	普通	普通	普通
その他	商業の状況	普通	普通	普通	普通
	商業の状況	普通	普通	普通	普通
	商業の状況	普通	普通	普通	普通
	商業の状況	普通	普通	普通	普通
	商業の状況	普通	普通	普通	普通

地下鉄の
整備計画

（注）得点の与え方は付属資料参照

表6-13 商業地(準高度)調査及び算定表(その2)

個別的要因

A地点															
調 査 的 要 因															
条件	項目	細項目	基準地番号		申請番号		A地点		評価	計					
			所在		所在		所在								
			めがねの相沢		河合楽器		河合楽器								
			高 地		内 地		内 地								
街路条件	街路の系統・構造等の状態	街路の系統及び接続性	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る	100 (100)						
		幅員	優る	やや優る	普通	やや劣る	劣る	優る			普通	劣る			
		幅員	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る			優る	普通	劣る		
		歩道	幅員()m	優る	普通	劣る	幅員()m	優る			普通	劣る			
		(除雪施設等)													
交通条件	商業地域の中心への接近性	商業地域の中心への接近性	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 (100)		
		最寄駅への接近性	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			
環境条件	充足の地積の状態との適合性	充足の地積の状態との適合性	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 (100)		
		隣接不純地等周囲の状態	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			
		自然的地	地盤	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る			
用地条件	開口・形状及び地積等	開口・形状及び地積等	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	100 (100)		
		開口数小	開口()m	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る			極端に劣る
		奥行短	奥行()m	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る			極端に劣る
		奥行短小	奥行()m	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る			極端に劣る
		奥行長大	奥行()m	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る			極端に劣る
		不整形地	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る			
		三角地	()角、最小角()度	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る			極端に劣る
		地積過小又は過大	面積()㎡	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る			極端に劣る
		高低	高低差()m	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る			極端に劣る
		角	角の幅員()m	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る			極端に劣る
		二方路	幅員の幅員()m	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る			極端に劣る
		三方路	地の道路の幅員()m、()m	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る			極端に劣る
		四方路	地の道路の幅員()m、()m、()m	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る			極端に劣る
		その他	地形状の異行()m、形状	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る			極端に劣る
		用地条件	無道路地	取付道路の取得の(%)・否)及びその幅員()m、延長()m	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る			相当に劣る
取付道路の取得の(%)・否)及びその幅員()m、延長()m	普通			やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る			
用地条件	その他	その他	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	100 (100)		
		その他	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る			
行政条件	公法上の規制の程度	公法上の規制の程度	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	100 (100)		
		その他	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る			
個別的算定の比較															
$\frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} = \frac{1}{10000000000}$															

今回調査では把握不可能

B地点

調 査 的 要 因														
条件	項 目	細 目	基準地番号			申請番号			B地点	出 発 点				
			所 在 地			所 在 地								
			めがねの相沢			松竹会館								
			基 準 地			対 象 地								
			内 訳			内 訳								
街路条件	接面道路の系統・構造等の状態	接面道路の系統及び接続性	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る						
		幅 員	接面道路幅員の()m	優る	やや優る	普通	やや劣る	劣る						
		道 幅	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る						
		歩 道	幅員の()m	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る					
		(除雪施設等)												
交通条件	商業地域の中心への接近性	商業地域の中心への接近性	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		
		最寄駅への接近性	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		
用地条件	充足の地積の状態との適合性	充足の地積の状態	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		
		隣接不純地等周囲の状態	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		
用地条件	自然的地	地 盤	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る						
用地条件	開口・形状及び地積等	開口・形状及び地積等	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	
		開口数小	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	開口()m	
		奥行短	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	
		奥行短小	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	
		奥行長大	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	奥行()m	
		不整形地	不整形地	不整形地	不整形地	不整形地	不整形地	不整形地	不整形地	不整形地	不整形地	不整形地	不整形地	
		三角地	()角、最小角()度	()角、最小角()度	()角、最小角()度	()角、最小角()度	()角、最小角()度	()角、最小角()度	()角、最小角()度	()角、最小角()度	()角、最小角()度	()角、最小角()度	()角、最小角()度	
		地積過小又は過大	面積()㎡	面積()㎡	面積()㎡	面積()㎡	面積()㎡	面積()㎡	面積()㎡	面積()㎡	面積()㎡	面積()㎡	面積()㎡	
		高 低	高低差()m	高低差()m	高低差()m	高低差()m	高低差()m	高低差()m	高低差()m	高低差()m	高低差()m	高低差()m	高低差()m	
		角 地	角地の幅員()m	角地の幅員()m	角地の幅員()m	角地の幅員()m	角地の幅員()m	角地の幅員()m	角地の幅員()m	角地の幅員()m	角地の幅員()m	角地の幅員()m	角地の幅員()m	
		二 方 路	裏面道路の幅員()m	裏面道路の幅員()m	裏面道路の幅員()m	裏面道路の幅員()m	裏面道路の幅員()m	裏面道路の幅員()m	裏面道路の幅員()m	裏面道路の幅員()m	裏面道路の幅員()m	裏面道路の幅員()m	裏面道路の幅員()m	
		三 方 路	他の道路の幅員()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m	
		四 方 路	他の道路の幅員()m、()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m、()m	他の道路の幅員()m、()m、()m、()m	
		その他	路地状の奥行()m、形状	路地状の奥行()m、形状	路地状の奥行()m、形状	路地状の奥行()m、形状	路地状の奥行()m、形状	路地状の奥行()m、形状	路地状の奥行()m、形状	路地状の奥行()m、形状	路地状の奥行()m、形状	路地状の奥行()m、形状	路地状の奥行()m、形状	
		無道路地	取付道路の取付の()m、及びその幅員()m、延長()m	取付道路の取付の()m、及びその幅員()m、延長()m	取付道路の取付の()m、及びその幅員()m、延長()m	取付道路の取付の()m、及びその幅員()m、延長()m	取付道路の取付の()m、及びその幅員()m、延長()m	取付道路の取付の()m、及びその幅員()m、延長()m	取付道路の取付の()m、及びその幅員()m、延長()m	取付道路の取付の()m、及びその幅員()m、延長()m	取付道路の取付の()m、及びその幅員()m、延長()m	取付道路の取付の()m、及びその幅員()m、延長()m	取付道路の取付の()m、及びその幅員()m、延長()m	
用地条件	その他	用地等	用地の面積(㎡)、地積率に對し(%)	用地の面積(㎡)、地積率に對し(%)	用地の面積(㎡)、地積率に對し(%)	用地の面積(㎡)、地積率に對し(%)	用地の面積(㎡)、地積率に對し(%)	用地の面積(㎡)、地積率に對し(%)	用地の面積(㎡)、地積率に對し(%)	用地の面積(㎡)、地積率に對し(%)	用地の面積(㎡)、地積率に對し(%)	用地の面積(㎡)、地積率に對し(%)		
		その他												
行政条件	公法上の規制の程度	川邊地域の規制、地積率	川邊地域の規制、地積率()/100	川邊地域の規制、地積率()/100	川邊地域の規制、地積率()/100	川邊地域の規制、地積率()/100	川邊地域の規制、地積率()/100	川邊地域の規制、地積率()/100	川邊地域の規制、地積率()/100	川邊地域の規制、地積率()/100	川邊地域の規制、地積率()/100	川邊地域の規制、地積率()/100		
		その他	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る
その他	その他	その他	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る	優る	普通	劣る
個別的算定の比較														
$\frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} \times \frac{1}{100} = \frac{1}{10000000000}$														

中央通り
駅前への
アクセシビリティ

6.1.10 時系列的にみた地価水準の実質的上昇分の検討

(1) 対象地の確定

① 価格時点 道路整備の行われた昭和 57 年をはさむ 2 時点

- (1) 昭和 57 年 1 月 1 日 昭和 59 年価格で比較
- (2) 昭和 58 年 1 月 1 日 (1 月 1 日現在)

② 対象地の所在 道路整備が昭和 57 年に行われた一番町四丁目商店街の河合楽器前について検討する。

③ 対象地の存在する地域の判定

- * 地域の判定 …… 準高度商業地域
- * 近隣地域の範囲 …… 一番町四丁目商店街

(2) 格差率の検討と比準地価

① 比準地価は、昭和 57 年 1 月 1 日における基準地の状況をベースとして求める。

② まず、昭和 57 年 1 月 1 日における対象地の地価を比準する。この場合、対象地は基準地と同一時点の同一近隣地域にあることから、個別要因のみを考慮すればよい。表 6-17 に従って個別要因を検討すると、対象地と基準地の格差は認められず、格差率は 1.00 である。従って、比準地価は次のように求められる。

表 6-14 格差率と比準地価

基準地価	格 差 率	比準地価
1,050 千円/㎡	1.00	1,050 千円/㎡

③ 次に昭和 58 年 1 月 1 日の対象地の地価を昭和 57 年 1 月 1 日の基準地をベースとして比準する。この場合、基準地と対象地の近隣地域の広域的な位置づけが変化しているため、地域要因についても検討する必要がある。表 6-18, 6-19 に従って地域要因と個別要因を検討すると、比準地価は次のように算定される。

表 6-15 格差率と比準地価

基準地価	格 差 率	比準地価
1,050 千円/㎡	1.046×1.00	1,098 千円/㎡

(3) 時点修正

① 以上で算定された比準地価をもとにした名目価格は次のようになる。

表 6-16 名目比準価格

	比準価格 (昭和 57 年価格)	デフレーター	名目比準価格
昭和 57 年の価格	1,050 千円/㎡	1.00	1,050 千円/㎡
昭和 58 年の価格	1,098 千円/㎡	0.962	1,142 千円/㎡

② 以上より、対象地点における地価の上昇率は実質 4.6%，名目 8.8%である。

(4) 道路空間整備効果の検討

以上の地価上昇分のうち、道路空間整備によるとみられるのは、次の 2%である。

地域要因	① 街路の状態 ----- 歩 道	1.0 ポイント
	② 街区の状態 ----- 街区施設	1.0 ポイント

- 42 -

表 6-18 個別要因に基づく格差率 (対象地は 58 年の A 地点)[illegible]

表6-19 地域要因に基づく格差率（対象地は昭和58年のA地点）

商業地()調査及び算定表

地 域 要 因					
条件	項目	調査項目	基盤地等 めがねの相沢		作 業 計
			所在地 (57年1月1日)	所在地 (58年1月1日)	
自然環境条件	地形の状況	基盤地の属する地域	内 訳	内 訳	1.0
		基盤地の属する地域	内 訳	内 訳	
		基盤地の属する地域	内 訳	内 訳	
		基盤地の属する地域	内 訳	内 訳	
		基盤地の属する地域	内 訳	内 訳	
	河川の状況	河川の状況	内 訳	内 訳	1.0
		河川の状況	内 訳	内 訳	
		河川の状況	内 訳	内 訳	
		河川の状況	内 訳	内 訳	
		河川の状況	内 訳	内 訳	
交通・経済条件	交通手段の状況	交通手段の状況	内 訳	内 訳	1.0
		交通手段の状況	内 訳	内 訳	
		交通手段の状況	内 訳	内 訳	
		交通手段の状況	内 訳	内 訳	
		交通手段の状況	内 訳	内 訳	
	経済活動の状況	経済活動の状況	内 訳	内 訳	1.0
		経済活動の状況	内 訳	内 訳	
		経済活動の状況	内 訳	内 訳	
		経済活動の状況	内 訳	内 訳	
		経済活動の状況	内 訳	内 訳	
環境条件	土地利用の状況	土地利用の状況	内 訳	内 訳	1.5
		土地利用の状況	内 訳	内 訳	
		土地利用の状況	内 訳	内 訳	
		土地利用の状況	内 訳	内 訳	
		土地利用の状況	内 訳	内 訳	
	土地利用の状況	土地利用の状況	内 訳	内 訳	1.5
		土地利用の状況	内 訳	内 訳	
		土地利用の状況	内 訳	内 訳	
		土地利用の状況	内 訳	内 訳	
		土地利用の状況	内 訳	内 訳	

条件	項 目	調 査 項 目	基 準 地		判 断 地		補正 計						
			内 訳	内 訳	内 訳	内 訳							
環 境 条 件	災害性の程度	店舗の適人性	優る	やや優る	普通	やや劣る	劣る	104.5 (1) 100					
		営業時間の長	優る		(普通)		劣る		(普通)	劣る			
		犯罪の発生率の状況	普通	やや劣る		劣る	(普通)		やや劣る	劣る			
	自然的環境	地質、地質等	優る		(普通)		劣る		(普通)	劣る			
行 政 的 条 件	公法上の規制の程度	容積制限による規制	容積率 (6/10)	優る	やや優る	普通	やや劣る	劣る	100 (1) 100				
			優る	やや優る	普通	やや劣る	劣る						
		高さ制限による規制	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
		防火地域等の指定に伴う制限	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
		その他の地域、地区による規制	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
		その他の規制	無い		(普通)		無い	無い		(普通)		無い	
そ の 他	風景の状況	河川の動向	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 (1) 100
		そ の 他	優る		(普通)		劣る	優る	(普通)		劣る		
地域要因の比較		別 路 条 件		交通・施設条件	環 境 条 件		行政的條件	そ の 他	計				
		$\frac{(102)}{100} \times \frac{(101)}{100} \times \frac{(104.5)}{100} \times \frac{(100)}{100} \times \frac{(100)}{100} = \frac{(104.6)}{100}$											

6.2 キャブシステムにおける道路空間整備効果の実証的検討（ケーススタディ 2）

質の高い生活環境を求める国民の声の高まり、高度情報化社会の基礎となる各種ニューメディアの発達といった社会環境の変化に対応して、建設省では昭和60年度よりキャブシステムによる電線の地下埋設を推進する計画を持っている。

本章では、このキャブシステムをケーススタディの対象としてとりあげ、その整備効果の定量的把握について検討している。

6.2.1 キャブシステムの概要

キャブシステムとは、高さおよび幅が各1m程度の蓋掛式のミニ共同溝であり、送電線、照明用ケーブル、有線放送のケーブルなどケーブルのみを収用するものである。このキャブシステムは、従来からある幹線共同溝と比較して次のような特徴を持っている。

- ① 工費の低廉化、工期の短縮化
- ② ケーブル類の維持・管理が容易、掘り返しの削減
- ③ 緑化スペースの確保、他の地下占用物件への支障の低減

特に、工費は、従来の幹線共同溝と比較して数十分の一となり、これによって、電柱の地中化を促進し、都市美観、都市防災、安全で快適な交通空間の整備等の諸側面で効果のあがることが期待されている。

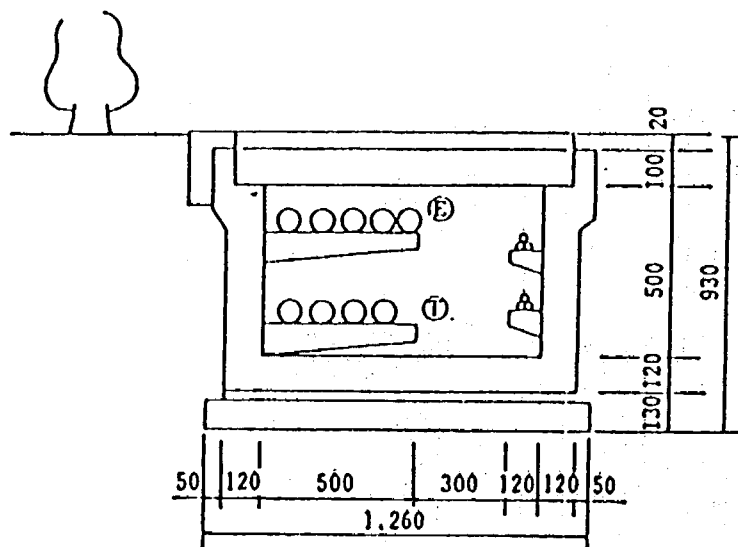


図 6-13 キャブ断面図

キャブシステムの整備効果を整理したものが表6-18である。

表6-18 キャブシステムの整備効果

整 備 効 果	内 容
配電線の維持管理の容易さ	街路樹のせんていの低減
	巡視・点検回数の低減，作業量の低減
電力施設の信頼性・ サービスの向上	電線事故の低減
	感電事故の低減，電気火災事故の低減
	事故復旧時間の低減
歩行快適性の上昇	美観の向上
	心理的圧迫感の低減
	歩行空間の拡大
	来街者の増加
	道路の歩きやすさ
交通安全の改善	標識等の視認性の確保
	ドライバーの心理的圧迫感の低減
沿道資産価値の上昇	沿道地価の上昇
消防活動の円滑化	消火困難建物数の減少
	消火作業時間の削減

6.2.2 キャブシステム整備効果の内容

表6-19は、キャブシステムの整備効果の体系と具体的な内容を示したものである。

表6-19 キャブシステムの整備効果の具体的内容

予想される効果内容		効果の具体的内容	根拠
項目	効果内容		
配電線の維持管理の容易さ	街路樹のせんていの低減	約4%の街路樹せんていに伴う作業の削減	鎌倉市に対するインタビュー調査
	巡視・点検回数の低減 作業量の低減	1週間に1回の目視から5年に1回の点検へ作業内容が変わる。	関東電気工事に対するインタビュー調査
電力施設の信頼性サービスの向上	電線事故の低減	電線事故率の低下の可能性が大きい。 架空線の事故率 1419件/10万km (56年) 地中線の事故率 1140件/10万km アメリカ、西独の事例では、地中線の方が事故率が低い。 100マイル当たり事故率の地中/架空比率 アメリカ4社平均 0.44 西ドイツ 0.22	電気事故統計、電気事業要覧 (昭和50～56年度 資源エネルギー庁 公益事業部技術課編) 「滝呂地区配電線等地中化調査」報告書 (昭和59年 住宅・都市整備公団中部支社)
	感電事故の低減 電気火災事故の低減	感電事故率の低減 巨長1000km当たり感電事故率 架空 0.21 (56年) 地中 0.09 電線火災事故 架空 年間1～4件(47～56年) → 地中 年間0件	電気事故統計、電気事業要覧 (昭和50～56年度 資源エネルギー庁 公益事業部技術課編)
	事故復旧時間の低減	平均事故復旧時間 架空 89分 (56年) 地中 58分	電気事故統計、電気事業要覧をもとに算出
	歩行快適性の向上	アンケート調査による景観評価の向上 ① SD法による調査例によれば、写真上で電線をなくすことにより景観評価が7段階評価で1ポイント上昇 ② 渋谷区における路上調査では、沿道の土地利用が似た道路について電線・電柱がない道路では、ある道路に比して「美しい」という評価が9.6ポイント大きい。	「道路空間の有効利用に関する調査」報告書 (昭和59年 大阪市) 「街路景観に関する路上調査」 (今回調査で実施)
沿道資産価値の向上	心理的圧迫感の低減	アンケート調査による評価の向上 ① 電線による不快な思いをししばし持つ人の割合 建柱地区(15%) → 地中化地区(30%) ② SD法による調査例…7段階評価で1ポイントの評価向上 ③ 路上調査の場合…「圧迫感がない」とする評価が電線・電柱のない道路で8.4ポイント大きい。	「滝呂地区配電線等地中化調査」報告書 「道路空間の有効利用に関する調査」 「街路景観に関する路上調査」
	歩行空間の拡大	円柱障害物による緩衝空間がなくなる。 電柱1本当たり2～6mの緩衝空間が存在する。	「歩行行動に関する研究報告書」 「道路空間の有効利用に関する調査」
	来街者の増加	モール化による来街者、商店売り上げ高の増加 イセザキモール…来街者、売り上げ高とも5割の店で増加 一ツ木通り…来街者は3割、売り上げ高は2割の店で増加	「第5回加盟店意識調査報告」 (昭和54年 伊勢佐木町商和会) 「一ツ木通り来街者調査」
	道路の歩きやすさ	アンケート調査による評価の向上 渋谷区における路上調査では「歩きやすい」とする評価が電線・電柱のない道路で8.4ポイント大きい。	「街路景観に関する路上調査」
	沿道資産価値の向上	電線の地中化とモール化により地価が3倍になった地点がある。	一ツ木通り商店街に対するインタビュー
消防活動の円滑化	消防困難建物数の減少	架梯障害建築物の減少 東京消防庁管内の架梯が必要な建物数 76,000棟 (57年) うち、電力・電話線による架梯障害建物数 18,000棟	東京消防庁に対するインタビュー調査
	消火作業時間の削減	電線を切る場合、5～6分の時間がかかる。これが不要となる。	東京消防庁に対するインタビュー調査

6.2.3 電線事故の低減

電線事故の件数は、昭和56年で架空線で7,057件、地中線で306件となっている。路線亘長10万km当たりでみると、架空線では1,419件/10万km、地中線では2,663件/10万kmであり、地中線の方が多くなっている。

しかしながら、地中線の場合の事故内容としては、道路工事等に伴う公衆の故意・過失によるものが多い(957件/10万km)ので、これはキャブシステム等の整備によって防げると考えられる。これに対して、架空線では、雷、風雨・水害など自然災害によるものが多く、今後も完全に防止することは不可能とみられている。

さらに、電線の耐久性は一般に地中線の方が長く、今後の技術革新に伴い、さらに地中線の耐久性はあがるといわれている。実際、時系列的にみると地中線の事故率は漸減傾向にあり、これに対して、架空線の事故率はほとんど変わっていない(出所:「電気事故統計」,「電気事業要覧」,昭和50~56年度,資源エネルギー庁公益事業部技術課編)。

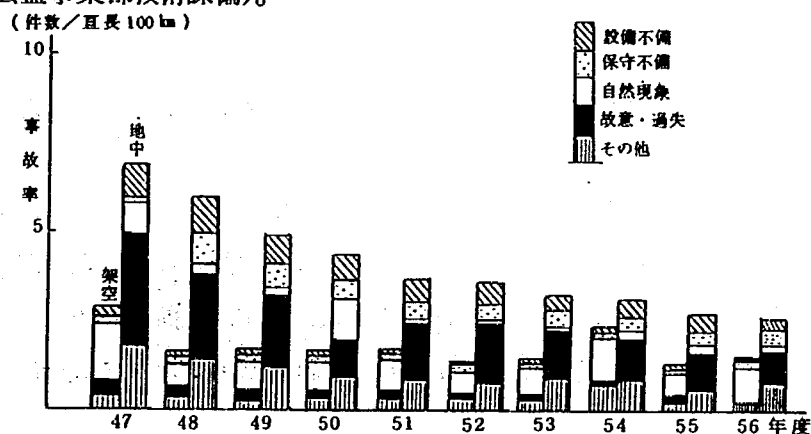


図6-14 高圧配電線路事故発生密度(亘長100km当り)の推移

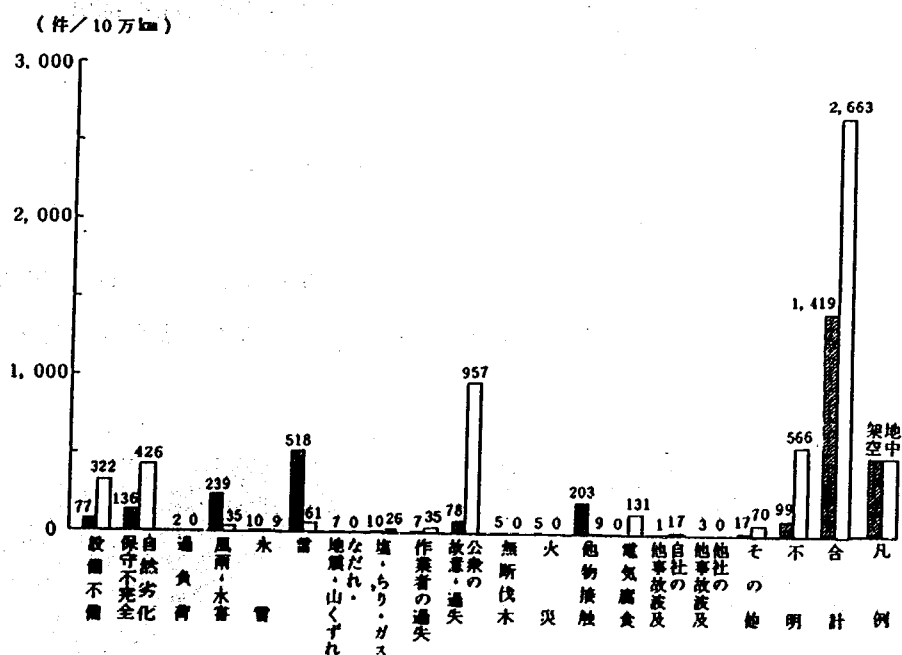


図6-15 高圧配電線路事故発生密度(亘長10万km当り) 56年

アメリカ、西ドイツでは、事故発生頻度は架空線より地中線の方が少ないものとなっている。

表 6—20 アメリカ、西独における地中線・架空線の事故率比較

国名および電力会社名		100 マイル当たり事故率 の地中/架空比率
ア	サザンカリフォルニア・エジソン社	0.33
メ	バルチモア・ガス&電力会社	0.46
リ	アラバマ電力会社	0.36
カ	ヴァージニア電灯・電力会社	0.59
西ドイツ (VDEW)		20 kv 配電線 0.22

出所)「滝呂地区配電線地中化調査」昭和 59 年、住宅・都市整備公団中部支社

6.2.4 歩行空間の拡大

(1) 歩行行動に対する物的環境の影響

「歩行行動に関する研究報告書」(昭和 52 年、日本自動車工業会)では以下のように歩行行動に対する物的環境の影響について分析している。

歩行空間の物的環境の現状は、歩行者にとって必ずしも満足なものとはいえず、種々の物的障害要因が存在するとともに、ほとんど利用されることのないような空間部すなわち死空間もしばしば見受けられる。これらの問題点は一般に指摘されているところではあるが、有効な空間利用がなされ、しかも歩行者にとって安全で快適な歩行空間をデザインするためには、基礎的な歩行者の行動特性の把握が必要となる。

① 調査目的

歩行者の歩行行動を観測し、物的環境要素が与える基本的な影響特性を抽出するとともに、その環境要素と歩行者との相対位置関係等との対応で影響度の把握を試みる。

② 調査方法

- ・建物屋上より出勤者の社屋到着状況をシネ撮影(午前 8:20 ~ 8:30)
- ・場所 東京蒲田、富士通(株)
- ・全歩行者の頭部位置座標を 0.2 秒おきに追跡し、実際の歩行空間上の平面位置座標値に変更した。
- ・歩行者の近傍領域を設定し、領域内に近傍者があった場合、人的干渉を受けたとみなして除いた。

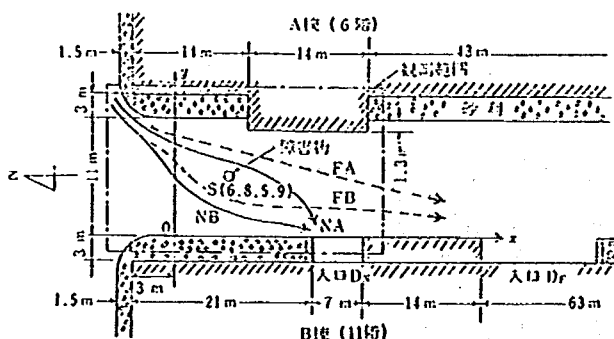


図 6—16 調査地点

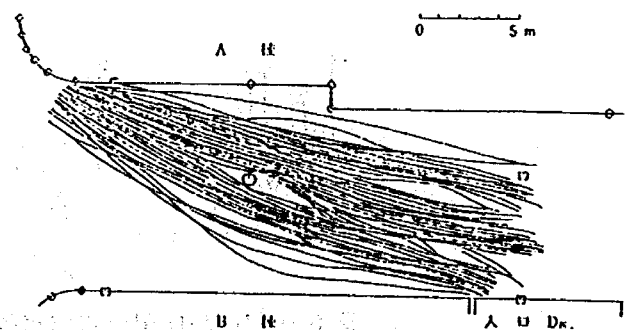


図 6—17 全歩行者の経路

<調査結果>

歩行者をコース別の4グループに分けて測定する。

表6-21 各経路グループの歩行者数
(単位:人)

グループ	人的干渉無	人的干渉有	計
NA	4	3	7
NB	23	3	26
FA	37	7	44
FB	7	5	12
短経路	17	4	21
計	88	22	110

NA, NBは入口が手前のグループ,
FA, FBは入口が遠い方のグループである。

表6-22 各経路グループの障害物側方通過距離

(単位:cm)

グループ	障害物側方通過距離		
	平均的経路	経路帯	
		最小	最大
NA	94.1	78.0	110.1
NB	148.1	79.0	216.6
FA	177.2	104.6	249.8
FB	123.7	59.7	187.7

歩行者進行方向

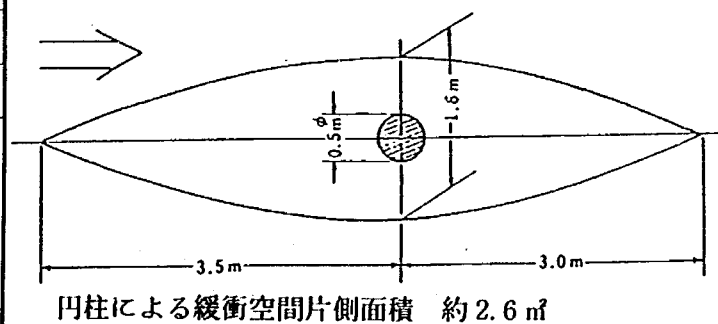


図6-18 円柱障害物の緩衝空間

(2) 歩行障害に関する調査

「道路空間の有効利用に関する調査」(昭和59年, 大阪市)では, 以下の調査目的と方法により, 歩行者の占有幅員や余裕幅員を求め, 無電柱化すべき歩道幅員を把握し, また, 歩行者流動軌跡から電柱からの回避距離と歩行速度の変化を求め, 電柱による障害面積, 歩行速度の低減度を把握している。

① 調査目的

おもに歩行者流動の計測から電柱等の歩行障害の実態を把握し, 歩行障害面積を算出する。

② 調査方法

- ・建物屋上より, 歩行者流動のビデオ撮影(日中3時間)
- ・場所 都心商業地区(大阪市南区)
- ・有効サンプルの抽出 電柱脇(歩道上)を通過した歩行者のうち, すれ違い, 追い越し, 建物内流入を行った者を除いて, 歩行軌跡を抽出する。

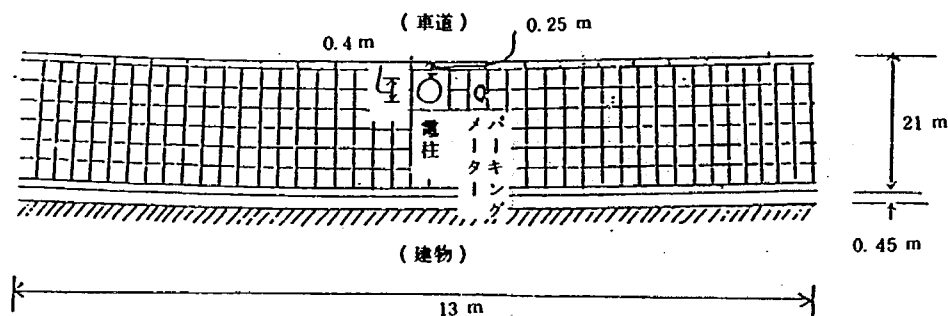


図6-19 調査地点

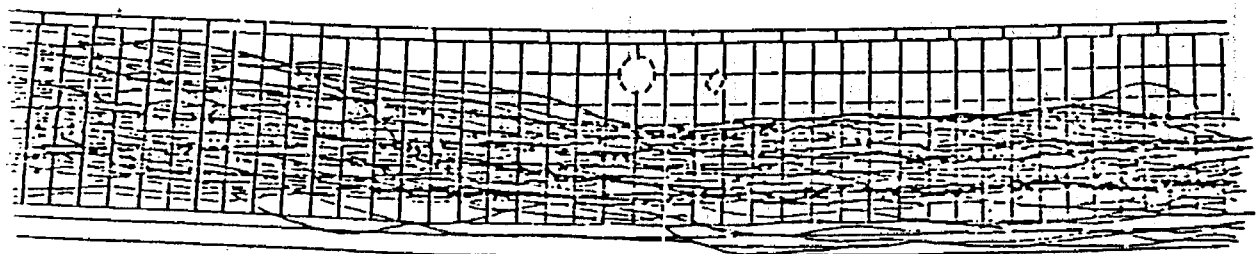


図6-20 軌跡図

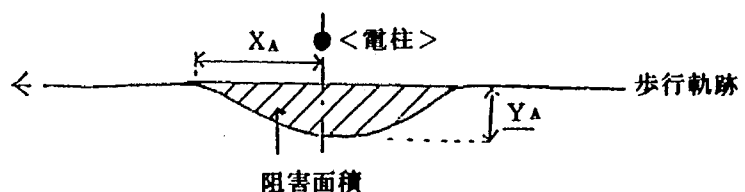


図6-21 電柱による障害面積

③ 調査結果

電柱付近での歩行者の回避行動によって生じているとみなされる面積を電柱による阻害面積と定義する。

- ・回避距離 来街者の進行方向、左右方向の回避距離として、X、Y を計測。本来、回避距離X、Yを一对として考えるべきであるが、ここでは別個に集計している。

表 6—23 回避距離

	X (m)	Y (m)
最小値	0.87	0.0
平均値	3.84	0.39
最大値	6.78	0.81

- ・阻害面積 回避距離 (X, Y), 軌跡の曲線式 (cos カーブ) より、阻害面積を算出

表 6—24 阻害面積

	阻害面積(㎡/本)
最小値	0.0
平均値	1.50
最大値	5.49

6.2.5 沿道資産価値の上昇

(1) 渋谷区宮益坂の場合 (56 年に電線・電柱を地下埋設)

渋谷区宮益坂の昭和 56 年から 57 年にかけての地価上昇率は実質 12.7%である。このうち、電線・電柱の地中化による向上とみることが可能なのは、次の通り、3.0%である。

格 差 率

- | | | |
|---------|---------|----------|
| ① 地域要因 | 歩道の拡幅 | 1.0 ポイント |
| | 街区施設の状態 | 1.0 ポイント |
| ② 個別的要因 | 歩道の拡幅 | 1.0 ポイント |

表 6-25 宮益坂における電線・電柱埋設前後の路線価

	A 56年1月1日 路線価	B 57年1月1日 路線価	$(B/A-1) \times 100$ 伸び率	C 物価上昇分 除外の伸び
a	1,520	1,760	15.8	13.7
b	1,410	1,620	14.9	12.8
c	1,150	1,320	14.8	12.7
d	910	1,040	14.3	12.2
e	910	1,040	14.3	12.2
f	1,150	1,320	14.8	12.7
g	1,100	1,260	14.5	12.4
h	890	1,020	14.6	12.5
i	820	940	14.6	12.5
平均	—	—	14.8	12.7

注) C (物価上昇分を除外した伸び率) の算出方法

$$C = (B / 57 \text{ 年地価修正率}) / (A / 56 \text{ 年地価修正率})$$

$$= (B/A) \times (962/980)$$

地価修正率は、消費者物価指数と投資財指数の変動率の平均値
(昭和 59 年ベース)

出所) 渋谷税務署資料をもとに NRI 作成

(2) 港区一ツ木通りの場合 (昭和 58 年 3 月に地下埋設、同時にカラー舗装も整備)

一ツ木通りに面する赤坂三丁目 1326 番の昭和 57 年から 59 年にかけての地価上昇率は、実質年平均 13.2% である。このうち、街路整備によるとみられるものは次の 3.0% である。

格差率

① 地域要因 歩道の拡幅 1.0 ポイント

街区施設の状態 1.0 ポイント

② 個別的要因 歩道の拡幅 1.0 ポイント

(土地価格比準表における高度商業地域として算定)

表 6-26 赤坂三丁目 1326 番における地価 (単位: 千円/㎡)

年 度	地 価 (名目)	地価 (59 年価格)
57	2,600	2,653
59	3,400	3,400
59/57 (年平均伸び率)	14.4 %	13.2 %

出所) 地価公示をもとに NRI 作成

6.2.6 費用負担の考え方

(1) 費用負担に関する一般的な考え方

国や地方公共団体の行政サービスの供給にかかる費用の分担としては、大別すれば

① 租税負担

② 受益者負担

の二つに分けられる。

ここでいう租税負担とは、一般的な公共経費を賄うための財源（一般財源）となる税であり、公共経費と公共収入の間には個別的な対応関係は存在しない。これに対して、受益者負担は、ある種の公共サービスについてその特定の受益者のみが、使用料、手数料、負担金、分担金、さらには払い下げ価格などの形で当該サービスの経費を負担するものである。

ある行政サービスについて、その費用を誰が負担するかについては、利益帰属の明確性や外部性を明らかにすることが重要である。

表6-27に示されるように、例えば、サービスが100%個人に帰属し、サービスの外部性（社会的便益）が0%である駐車場の場合、全額受益者負担ということになる。逆に、サービスの帰属者が全国民に及び外部性（社会的便益）がきわめて広範囲に及ぶ義務教育、国防などのサービスは、全額租税負担となる。一方、この両者の中間的性格をもつ有償公共サービス（受益者負担と一部租税負担で賄われるもの）が存在し、この場合には、受益者負担の率が問題となる。

これは、受益者負担を図る場合、次の問題点があるからである。

- ① 受益の範囲、程度の把握が困難なこと
- ② 受益者が不特定であり、多元化している場合のあること
- ③ 受益者負担が必ずしも負担能力に応じたものとならないこと
- ④ 負担者の反対が多いこと

表6-27 行政サービスの分類と負担基準

		100% ← 外部性（社会的便益） → 0%		
		公 共 財 (租税による負担)	準 公 共 財 (租税+利用者負担)	私 的 財 (利用者負担)
0% ↑ 可分性 (サービスの帰属) ↓ 100%	全国民	(1) 義務教育、国防、外交、交通	(5) 高速道路	—
	全市民	(2) 消防、救済、保健、衛生	(6) 市内、市内、市内、市内	—
	地域住民	(3) 消防、救済、保健、衛生	(7) 市内、市内、市内、市内	—
	個人	(4) 消防、救済、保健、衛生	(8) 市内、市内、市内、市内	(9) 消防、救済、保健、衛生

(資料出所) 佐野賢也「都市経済と費用負担」『都市経済の理論と実践』41ページ。

出所) 田中啓一「受益者負担論」(東洋経済新報社)

(2) 海外における工事費用負担の考え方

海外においては、キャブシステムによって具体化されることになる配電線の地中化がかなり広範に行われている。従って、地中化工事費の負担についても各国で大方の原則が決められている。この概要を示したのが表6-28である。

表6-28 主要諸外国による配電線地中化の現状

	地中化方針及び社会的背景	敷設方法	道路占用及び変圧器設置	地中化工事費(対架空配電線比)	地中化工事費の負担
アメリカ	- 架空線供給が原則 - 地中化を行う場合は以下のとおり - 需要家が地中線を希望し、建設費の増分を何らかの形で支払う場合。 - 州政府、地方自治体等から地中化規制*のある場合(*新規の住宅・商業需要家への供給に対するものが多い。その他州公営事業委員会の規制、火災制限地区内、等) - 都市中心部等負荷密度が高く、架空配電が困難な箇所	- 住宅地帯では直埋方式が原則 - 都市部：管路方式(同管方式)及びダクト方式	- 住宅地帯では使用権(easement)、通行権(right-of-way)の提供が義務づけられている。 - 変圧器設置：住宅では場所の提供が義務づけられている。都市部では歩道下に埋設又はビルの下地下室借用	- コンソリデートエジソン社：1.5倍 - ナザンカリフォルニアエジソン社：住宅地1.5倍、商業2.2~3倍 - アラバマ電力会社：1.63 - アメリカン電力会社：1.5~2 - ジョージア電力会社：2	3) 都市部等：地中化規制地区及び電力会社独自の地中化系統は電力会社が負担。地中化規制のない地区で、架空線と地中化する場合、地中線工事費と架空線建設費用を自治体に請求する場合がある。 b) 一般需要家へ地中配電で供給する場合(含：州の規制、需要家の希望)：架空線と地中線の差額は需要家または開発者が負担。基礎量の超過分の工事費を負担する場合、均一料金を電力会社に支払う場合もある。
イギリス	- ロンドン市内は以下の理由により地中配電が原則で、電気事業法で当時より架空線の建設は不可能な状況にある。 - 人身安全面及び美観上 - 風雪害防止のための保守コストの低減 - ロンドン市内での架空線建設には公営会社の価値を失し、現状では困難 - 電気法で電線の保全を強制し、この規定により地方自治体からは配電線建設について景観保護の立場から地中化をきむ要求が出されている。	- ロンドン市内：ダクト方式 - 他の大部分：直埋方式	変圧器等の設置場所提供の義務化はない。但し需要家が応じない場合、強制収用法もある。	ロンドン配電局：1.5~4.5倍	- ロンドン市内：需要家の地中化工事費負担なし - その他の地区：一般の工事費負担金で元当している模様
西ドイツ	- 地中化の規制区域はない。 - 地中化が進んだ背景(全国で80%程度) - 都市の発展、供給信頼度に対する社会的要請 - 保守人件費の節減 - 地中線の工事費が比較的安い - うえ、架空、地中配電を単経費で比較すると負荷密度10KVA/ha以上では地中配電が有利 - 供給工事の場合、全額需要家負担が原則 - 道路下に敷設する方が架空よりも許可が得やすい。	- 直埋方式が大部分 - 道路、鉄道横断箇所：ダクト方式	変圧器は一般に歩道、アパートの中庭に設置	ボン市電力：3~5倍	- 一般の工事費負担で元当している模様 - 引込み線の工事のみで受電できる需要家でも高圧配電線の工事費負担金を支払わなければならない。
フランス	- 都市化とそれに対する美観的配慮から地中化が行われる。また、信頼度(架空では保守要員が多い)、負荷密度(架空ではスペース不足)から地中化を考えている。 - 次の場合に地中化を行う - 需要家が希望し、需要家が工事費を負担する場合 - 負荷密度が高く、地中線供給しなければならない場合(20KVA/haを地中化の判断基準) - 都市計画の中に配電線の地中化が盛り込まれた場合 - パリでは公道使用許可を受けたものは、その設備を地中にすることを義務づけている。	- 直埋方式が大部分 - 交叉点横断箇所など：ヒューム管方式	- 変圧器の設置：歩道下、需要家隣内等 - 比較的大規模な建物の場合、建築主は変圧器室用スペースを提供しなければならない。	フランス電力公社：2~4倍	- 需要家が地中化を希望した場合、需要家が工事費を負担。 - 都市計画で地中化する場合、一般的には電力会社が負担。地方自治体が架空と地中の工事費差額を負担する場合もある。

出所)「主要諸外国における配電線地中化の現状」(昭和54年、電気事業連合会)

7 章 街路景観に関する路上調査（アンケート集計結果）

7.1 調査の概要

7.1.1 調査の目的

本調査は、キャブシステムの整備効果を把握するための調査の一環として行ったものであり、電線・電柱の有無が歩行者の心理に及ぼす影響を明らかにすることを目的としている。

7.1.2 調査の方法

調査地点に当たる路上で、調査員が来街者に面接形式のアンケートを行った。

7.1.3 調査の実施状況

調 査 対 象 地 点	電線の有無	調 査 日 時	回収数
① 渋谷区役所・公会堂周辺	無	昭和 59 年 9 月 3 日	105
② NHK放送センター前	有	昭和 59 年 9 月 3, 4 日	101
③ 宮益坂周辺	無	昭和 59 年 9 月 3 日	103

* 実施に当たっての留意事項

- ④ できるだけ性別、年齢層にバラツキをもたせること
- ⑤ 大学生以上を対象のこと
- ⑥ 事前に電線・電柱の地下埋設に関する調査であることを回答者に伝えないこと



図 7-1 調査地点

7.1.4 回答者の属性

- ① 性別は、男性が63％とやや多くなっている。
- ② 年齢別では、20代39％、30代21％、40代18％、50代13％、60才以上9％と年齢が高くなるにつれて割合が低くなっているものの、特定の年齢層に偏らない回答が得られた。
- ③ 職業別では、管理職・事務職・専門技術職が54％を占めている。特に、NHKセンター前では64％となっている。地域の特性からホワイトカラーを中心とするサラリーマンが対象として多数を占めたといえる。
- ④ 居住地としては、23区内が多く、全体の約7割を占める。
- ⑤ 通勤・通学先は、渋谷区が50％と半数を占める。
- ⑥ 来街目的としては、業務が56％を占める。地域的にサラリーマンが多かったものとみられる。
- ⑦ 来街頻度の高い人が多く、週3～4回以上の人が全体の63％を占める。

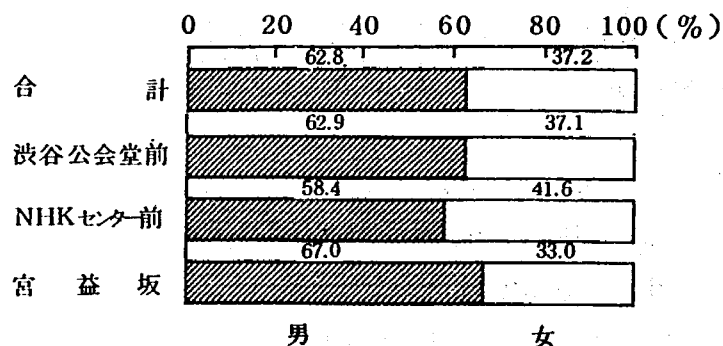


図7-2 性別

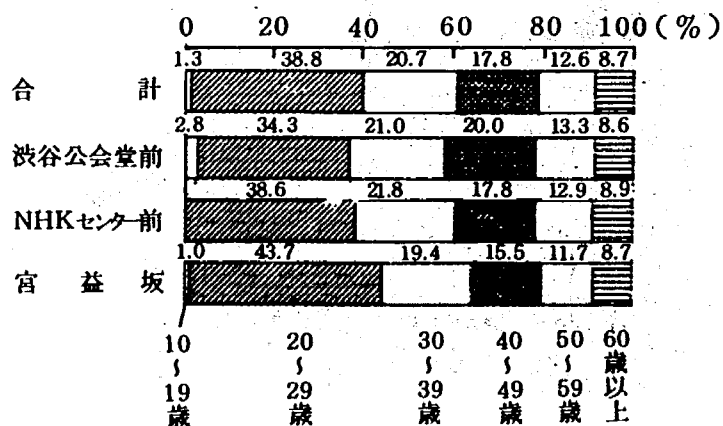


図7-3 年齢

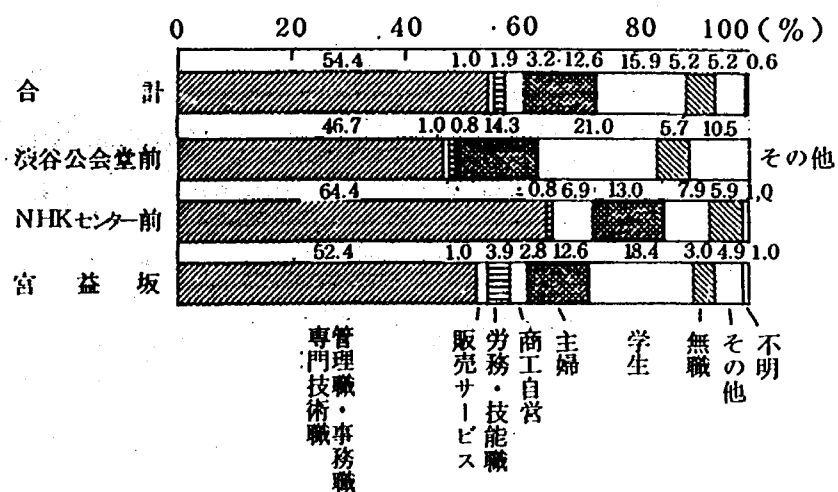


図7-4 職業

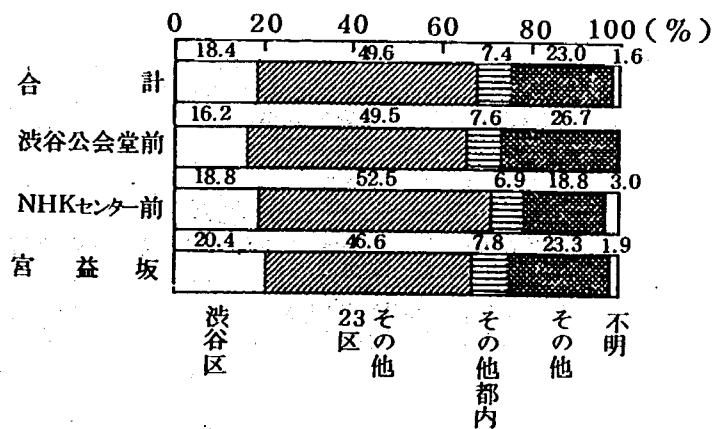


図7-5 居住地

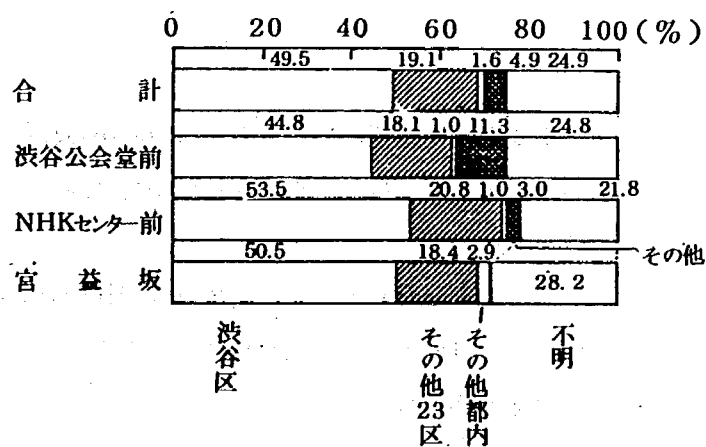


図7-6 通勤・通学先

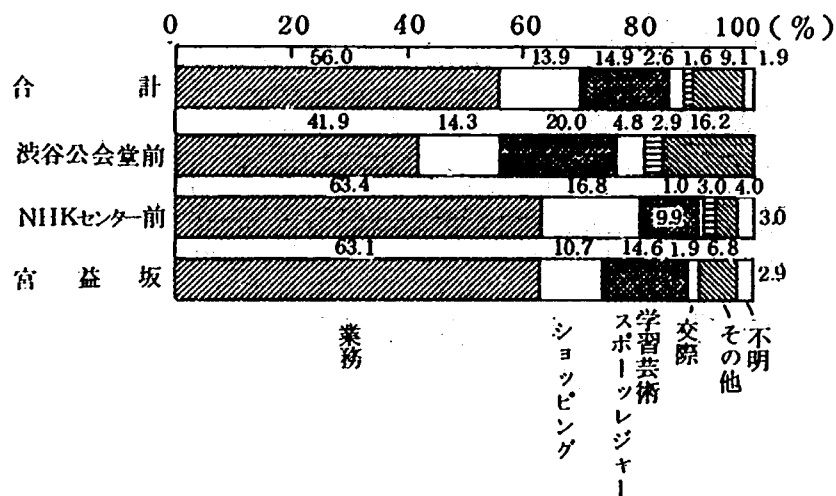


図 7-7 来街目的

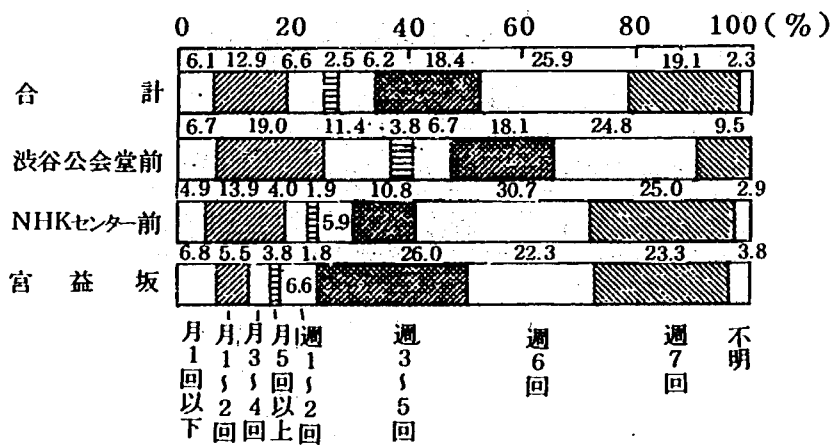


図 7-8 来街頻度

7.2 集計結果

7.2.1 歩行快適性の評価

各地区の歩行快適性を美観、歩きやすさ、圧迫感の少なさの三つの面から評価した。

- ① 道路の美しさおよび圧迫感の少なさについては、渋谷公会堂前が高い評価を受けている。次いでNHKセンター前となっている。
- ② 歩きやすさについては、渋谷公会堂前とNHKセンター前ではほぼ同様の評価を受けている。
- ③ 街路の性格からは、渋谷公会堂前とNHKセンター前が似ていると考えられ、その両者の比較では電線、電柱のない渋谷公会堂前の評価が高くなっている。
- ④ 宮益坂の評価が全般に低い、それは坂であることや沿道に中小ビルが建ち、車も多く落ち着きのないためであると考えられる。

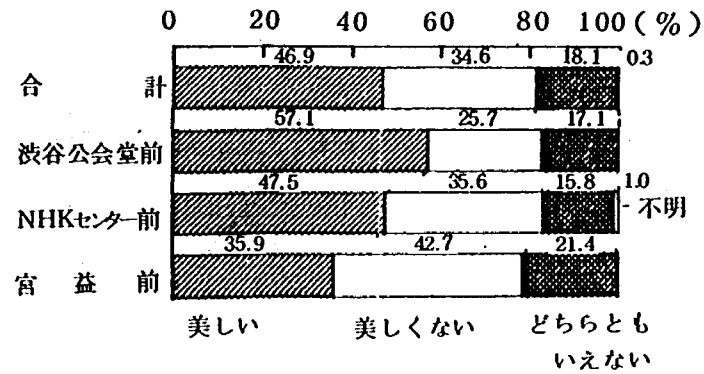


図7-9 道路の美しさ

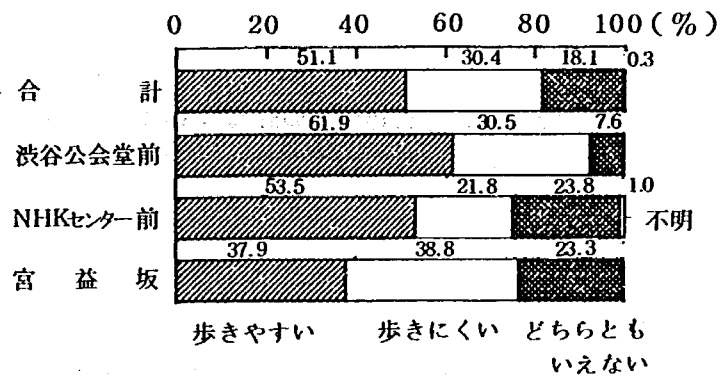


図7-10 道路の歩きやすさ

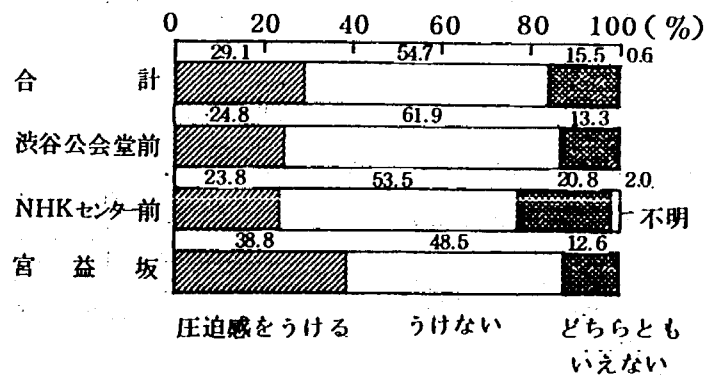


図7-11 道路における圧迫感

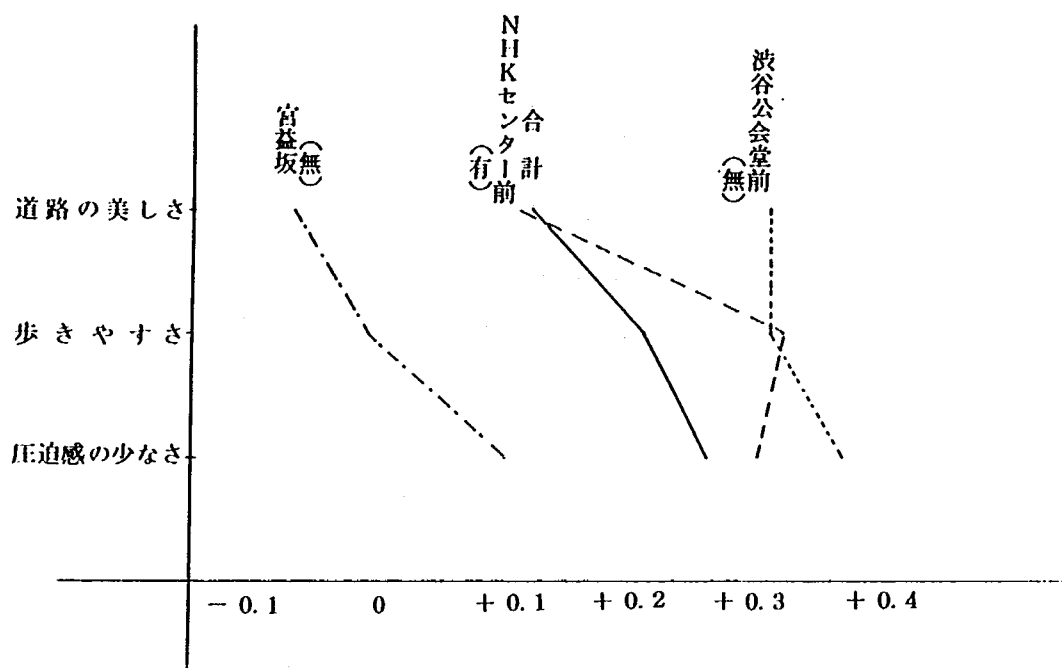


図7-12 歩行快適性の評価（平均得点による）

7.2.2 電線の認知度と評価

- ① 電柱・電線が現在地下埋設されている渋谷公会堂前，宮益坂周辺では，電柱・電線が地下埋設されていることに気づいている人は少なく，8割以上の人が気づいていないと回答している。
- ② これに対して，電柱・電線が現在あるNHKセンター前では，電柱・電線のあることに気づいている人が約4割を占めている。
- ③ 電柱・電線は，ある場合には認知されやすいが，それがいないことは認知されにくいといえる。
- ④ 電柱・電線のある場所では，認知度にかかわらずなくした方がよいという意向が多い。

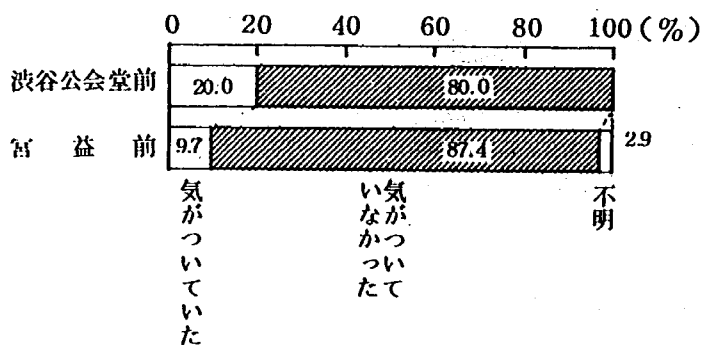


図7-13 電線・電柱がないことに気づいていたか

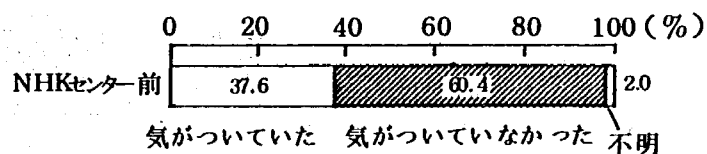


図7-14 電線・電柱があることに気づいていたか

7.2.3 電柱・電線による障害

- ① 全体の26%の人が、電柱・電線による不快感、邪魔な感じをもつことがしばしばあると回答している。
- ② 電柱・電線により不快な思いをしたり、邪魔だと感ずる場所としては家の近くの道路、通勤・通学途中の道路、駅前などの商店街などが挙げられている。
- ③ また、不快な思いをしたり、邪魔だと感ずる理由としては景観阻害、歩行通行への支障を挙げた人が多い。

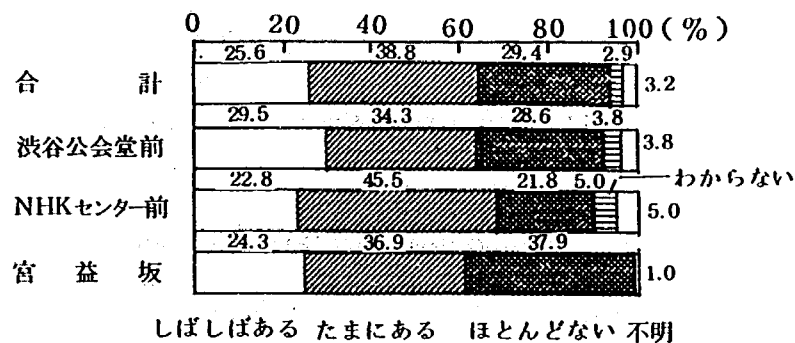


図7-15 電線・電柱を邪魔だと思ったことがあるか

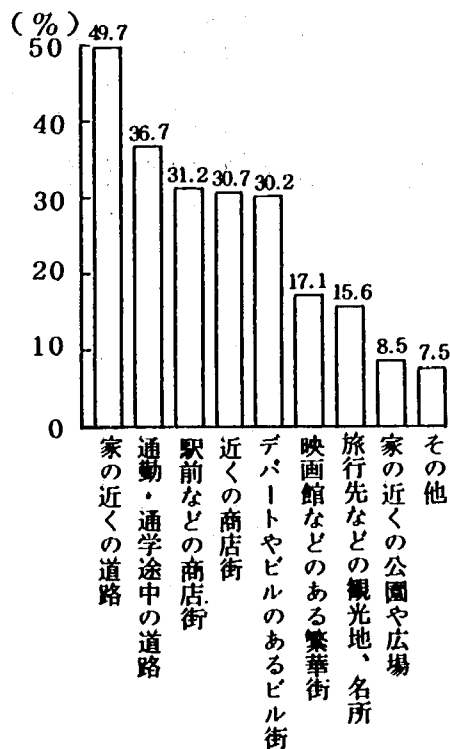


図7-16 電線・電柱を邪魔だと思った場所

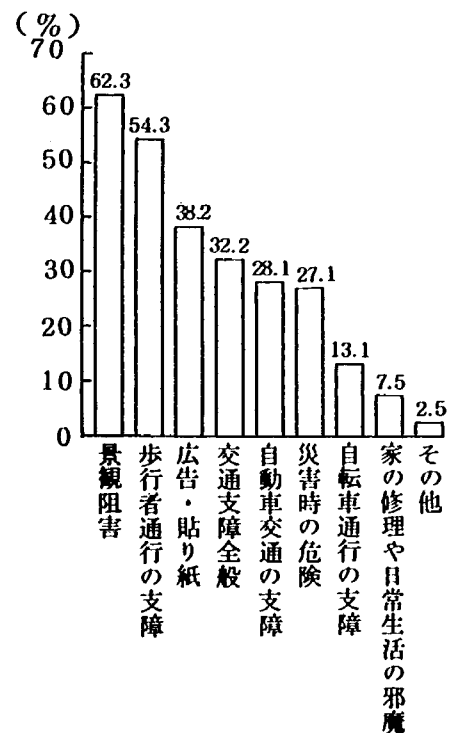


図7-17 電線・電柱を邪魔だと思った理由

7.2.4 電柱・電線の地中化について

- ① 電柱・電線の地中化については、約9割の人が促進すべきであると考えている。
- ② 地中化を促進すべき理由としては、街の景観、美観の向上が圧倒的に多く、次いで安全性のため、事故防止が多い。

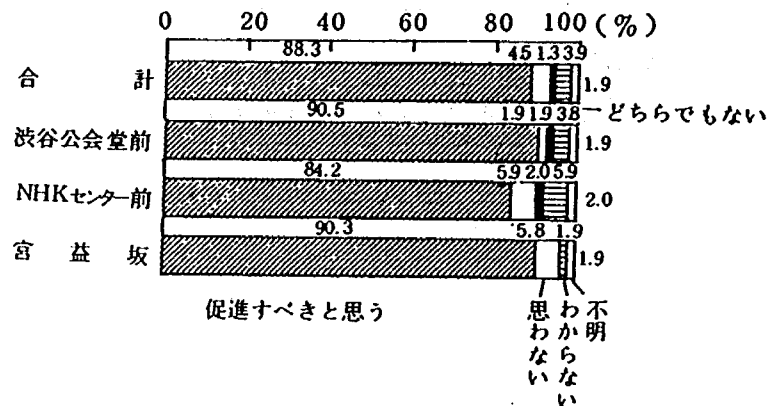


図7-18 電線の地中化を促進すべきと思うか

表7-2 電線の地中化を促進すべき理由

順位	渋谷公会堂周辺		NHK放送センター前		宮 益 坂 周 辺		全 体	
	地中化を促進すべき理由	件数	地中化を促進すべき理由	件数	地中化を促進すべき理由	件数	地中化を促進すべき理由	件数
1	景観上、景色の美化、美観	34	街の景観、美観	50	景観上、美観上	28	街の景観、美観	112
2	きれいになる	24	安全、事故防止	19	安全の為、事故防止	16	安全性の為、事故防止	49
3	安全性の為、事故が防げる	14	災害に備えて	9	災害に備えて	9	きれいになる	33
4	災害時の安全性	11	邪 魔	8	邪 魔	9	災害時の安全性	29
5	環境美化	10	環境美化	6	きれいになる	9	邪 魔	24
6	歩きやすくなる	8	交 通 上	5	環境美化	7	環境美化	23
7	邪 魔	7	すっきりする	4	すっきりする	7	すっきりする	13
8	交通上	4	税金のむだ	3	道路が広く感じる	5	歩きやすくなる	11
9	見た目がすっきりする	2	狭い空間を広くする	2	歩きやすくなる	3	交 通 上	9
10	—	—	—	—	外国でそうだから	3	狭い空間を広くする	7

調査票

街路景観に関する路上調査 (実施主体：建設省土木研究所、野村総合研究所)

I. 今、お歩きの道路についてお答え下さい。

問1. 街路上で目につくものを3つあげて下さい。

1

2

3

問2. 今、お歩きの街路を美しいと思いますか。

1 美しい

2 美しくない

3 どちらともいえない

SQ. それは何故ですか

問3. 今、お歩きの街路は歩きやすいですか。歩きにくいですか。

1 歩きやすい

2 歩きにくい

3 どちらともいえない

SQ. それは何故ですか

問4. 今、お歩きの道路において、圧迫感をうけますか。

1 圧迫感をうける

2 圧迫感をうけない

3 どちらともいえない

SQ. それは何故ですか

(地中化済み)

問5-1. 当該道路に電線・電柱がないことに気がついていましたか。

1 気がついていました

2 気がついていなかった

SQ. 電線がないことをどう思いますか。

(策議)

問5-2. 当該道路に電線・電柱があることに気がついていましたか。

1 気がついていました

2 気がついていなかった

SQ. 電線があることをどう思いますか

II. 電線や電柱について、次の問いにお答え下さい。

問6. あなたは日頃、電線や電柱により不快な思いをしたり、邪魔だと思ったことがありますか。

1 しばしばある

2 たまにある

3 ほとんどない

4 わからない

SQ1、2

SQ1. 不快な思いをしたり、邪魔だと思った場所はどこですか。

1 家の近くの道路

2 家の近くの公園や広場

3 通勤・通学途中の道路

4 近くの商店街

5 駅前などの商店街

6 映画館などのある繁華街

7 デパートやビルの集中したビル街

8 旅行先などの観光地、名所

9 その他()

SQ2. 邪魔だと思ったのは何故ですか。次の選択肢のうち当てはまるものにいくつでも○をつけて下さい

1 景観阻害 (美観を損ねる、目ざわり、うっとおしい、写真がとれない等)

2 自動車交通の支障 (車のすれ違い、自転車が危険、駐車場の邪魔、曲角の危険)

3 歩行者通行の支障 (通行の危険、歩行の邪魔、子供の歩行危険)

4 自転車通行の支障 (通行の危険、邪魔)

5 交通支障全般 (通行の邪魔、道路が狭くなる)

6 広告・貼り紙 (下品、グロテスクな広告、貼り紙の放置、うす汚い)

7 家の修理や日常生活等の際の邪魔 (建て直しの際の支障、へいの築造の邪魔、玄関先の電柱)

8 災害時の危険 (地震に不安、はしご車の活動の邪魔、風水害時の停電)

9 その他()

問7. 電線の地中化は促進すべきだと思いますか。

1 思う

2 思わない

3 どちらでもない

4 わからない

SQ. それは何故ですか

III. あなた自身のことについてお伺いします。

問8. 属性 性別

年齢

職業

居住地

就業地・通学先

問9. 来街頻度

回/年

回/月

回/週

問10. 来街目的

8章 今後の課題

道路機能の体系に沿って、実際に作業した評価手法を整理したのが表8-1である。このうち、特に、交通機能と空間機能を合わせたトータルな道路整備効果把握の手法として、地価評価による方法は広い応用が考えられるだろう。

今後の課題としては次の3点があげられる。

① 地価による道路整備効果把握手法の充実化

地価による道路整備効果把握手法は広く応用できると考えられ、今後、手法内容の充実化が必要である。今回の調査における地価の測定は、仙台駅周辺というひとつの需給圏での商業地域を対象にしたものであり、一般的な把握手法を確立するためには、さらに異なる需給圏、異なる用途地域における検討を重ねる必要がある。また、土地価格比準表における格差率の設定に関連して、路線状況の評価基準を明らかにする必要があるだろう。

② 道路空間整備効果の把握手法の体系的整理

道路空間整備効果の把握手法は、最終的にはマニュアル化されることが望まれる。このマニュアル化のためには、把握手法の体系的な整理を進める必要があり、そのためには都市内幹線道路、商業業務地区内道路および住居地域内道路について、それぞれの道路における空間機能の体系的な整理と定量化が不可欠である。

③ キャブシステムの整備効果の実証的検討

今回の調査では、キャブシステムの整備効果について体系的な整理を行った。今後は、モデル地域でのケーススタディにより実証的にその整備効果を把握していく必要がある。

表8-1 機能別整備効果把握手法の事例

●：今年度調査で実施、○：今年度調査では未実施

今回調査の範囲	道路機能		経済指標（貨幣ターム）	環境水準指標	主観的指標
	交通機能	トラフィック機能	○走行経費の節約 ○走行時間の短縮 ○荷傷みの減少と梱包費の節約	○交通事故の減少 ●走行空間の拡大	●アンケート（歩行快適性） 歩きやすさ
		アクセス機能		○裏家率の低減	○アンケート
	空間機能	防災・安全機能	○被害額の減少	○危険エリア内建物数の減少 ○危険エリア内人口数の減少	
		社会・文化機能			
		生活環境空間提供機能	○余暇スペース整備費の減少	○冬至日照時間の増加 ○緑地率・歩行者空間率の増加	
		都市空間提供機能	○余暇スペース整備費の減少		○アンケート
		景観創出機能			●アンケート（景観）
		都市施設収容機能	○都市施設整備費の減少	●電線事故率の低減 ●消火困難建物数の減少 ●消火作業時間の減少 ○収容可能施設数の増加	●アンケート （心理的圧迫感の低減等）
	総合的機能		●沿道地価 ○物価低減効果 ○税収増効果	●来街者の増加	

付属資料 価格形成要因比較表

地域要因比準表

(準高度商業地域)

別表第15		項目	項目	格差の内訳	備考
街路・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接	街路の状態	幅員	格差	優 劣	地域別、規模別、業種別等の特性により街路の幅員が異なるのでこれらの特性をもつ地域に要請される幅員の適合の程度について、次により分類し比較を行う。
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
		歩道	格差	優 劣	街路の歩道の幅員、維持補修の程度等について、次により分類し比較を行う。
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
		勾配	格差	優 劣	街路の勾配とこれによる客足の流れ等に与える減損の程度について、次により分類し比較を行う。
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
	系統及び通達性	格差	格差	優 劣	背後地、交通施設等との関連から客足の流れの性格及び商品等の搬出入に関する便否等の程度について、次により分類し比較を行う。
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
		格差	格差	優 劣	客足の流れの性格及び搬出入の利便性が高い地域
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
		格差	格差	優 劣	客足の流れの性格及び搬出入の利便性が高い地域
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
	街区の状態	街区の集約性	格差	優 劣	街区の配設、規模等商業の集約の程度が効率的に見られる状態の程度について、次により分類し比較を行う。
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
		街区の施設の状態	格差	優 劣	小公園、街路樹、街灯、植栽、公衆便所等の都市施設の整備の状態について、次により分類し比較を行う。
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣
			格差	優 劣	優 劣

(準商・地)

条件	項目	項目	格差の内訳	備考
交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接	顧客の交通手段の状態等	最寄駅の乗降客の人数	格差	最寄駅の乗降客数とそれの対当地域への流入量の状態について分類し比較を行う。
			格差	最寄駅の乗降客数とそれの対当地域への流入量の状態について分類し比較を行う。
			格差	最寄駅の乗降客数とそれの対当地域への流入量の状態について分類し比較を行う。
			格差	最寄駅の乗降客数とそれの対当地域への流入量の状態について分類し比較を行う。
		最寄駅への接近性	格差	商業地域の中心地と最寄駅との接近の程度について、次により分類し比較を行う。
			格差	最寄駅に近接し、客足の便が良い地域
			格差	最寄駅に近く、客足の便がやや良い地域
			格差	客足の便が通常の地域
		官公署との接近性	格差	官公署との接近の程度について、次により分類し比較を行う。
			格差	官公署に近く、収益性に相応しい影響を受けている地域
			格差	官公署に近く、収益性に良い影響を受けている地域
			格差	官公署への通達による影響を受けていない地域
	駐車場の状態	格差	格差	路上駐車又は路外駐車場の整備の状態により駐車場の便否の程度について、次により分類し比較を行う。
			格差	駐車場の整備がされ、駐車場の便が良い地域
			格差	駐車場の整備がされ、駐車場の便が通常の地域
			格差	駐車場の整備がされ、駐車場の便が悪い地域
		交通規制の状態	格差	一方通行、停車(駐車)を禁止する場所、駐車時間の制限等による客足又は商品の搬出入に対する利便性の程度について、次により分類し比較を行う。
			格差	交通規制により利便性が向上されている地域
			格差	交通規制により利便性の影響を受けていない地域
			格差	交通規制により利便性が阻害されている地域
環境・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接	近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接・交通・近接	デパート、大型店の数、延面積	格差	デパート、大型店の数及びその延面積の比較を基本に、販売商品の種類、品等、販賣方法、顧客数等店舗の性格を考慮し、収益性の優劣を判断するものとし、次により分類し比較を行う。
			格差	店舗の数、延面積が多く、収益性が高い地域
			格差	店舗の数、延面積が少なく、収益性がやや高い地域
			格差	店舗の数、延面積が少なく、収益性が低い地域
		全体的な環境の金融機関等の店舗、商社、メーカー等の事務所の数、延面積の多少の程度について、次により分類し比較を行う。	格差	全体的な環境の金融機関等の店舗、商社、メーカー等の事務所の数、延面積の多少の程度について、次により分類し比較を行う。
			格差	全体的な環境の金融機関等の店舗、商社、メーカー等の事務所の数、延面積の多少の程度について、次により分類し比較を行う。
			格差	全体的な環境の金融機関等の店舗、商社、メーカー等の事務所の数、延面積の多少の程度について、次により分類し比較を行う。
			格差	全体的な環境の金融機関等の店舗、商社、メーカー等の事務所の数、延面積の多少の程度について、次により分類し比較を行う。

(準商、地)

条件	項目	細項目	格差の内訳					備 考	
環境要素	商業施設の配置	全国的規模の店舗、事務所の数、延面積	優る	0	-3.0	-5.5	-8.5	-11.5	優る 事務所、店舗等の数、延面積が多い地域
			やや優る	3.0	0	-3.0	-6.0	-8.5	やや優る やや多い地域
			普通	6.0	3.0	0	-3.0	-6.0	普通 通常の地域
			やや劣る	9.5	6.0	3.0	0	-3.0	やや劣る やや少ない地域
			劣る	13.0	9.5	6.5	3.0	0	劣る 少ない地域
	商業施設の状況	商業施設の状況	優る	0	-1.0	-2.0			優る 商業施設の相対関係が良く、顧客の誘引に対する寄与の程度が高い地域
			普通	1.0	0	-1.0			普通 通常の地域
			劣る	2.0	1.0	0			劣る 低い地域
	不適切な施設の状況	不適切な施設の状況	普通	0	-1.0	-2.0			工場、倉庫、住宅等地域の標準的使用からかけ離れた用途の施設による店舗の混雑性、充足の流れの阻害の程度又は営業時間による影響を及ぼす施設とその程度等について、次により分類し比較を行う。
			やや劣る	1.0	0	-1.0			普通 不適切な施設がない地域又は施設があってもその影響を受けていない地域
			劣る	2.0	1.0	0			やや劣る 不適切な施設による影響がやや大きい地域
									劣る 大きい地域
条件	背後地及び顧客の購買力等	背後地の人口の状況	優る	0	-3.5	-6.5	-10.0	-13.0	優る 背後地の人口が多い地域
			やや優る	3.5	0	-3.5	-7.0	-10.0	やや優る やや多い地域
			普通	7.0	3.5	0	-3.5	-7.0	普通 通常の地域
			やや劣る	11.0	7.5	3.5	0	-3.5	やや劣る やや少ない地域
			劣る	15.0	11.5	7.5	4.0	0	劣る 少ない地域
	背後地の範囲	背後地の範囲	優る	0	-3.5	-6.5	-10.0	-13.0	優る 背後地の地域的な範囲が広い地域
			やや優る	3.5	0	-3.5	-7.0	-10.0	やや優る やや広い地域
			普通	7.0	3.5	0	-3.5	-7.0	普通 通常の地域
			やや劣る	11.0	7.5	3.5	0	-3.5	やや劣る やや狭い地域
			劣る	15.0	11.5	7.5	4.0	0	劣る 狭い地域
条件	顧客の購買力等	顧客の購買力等	優る	0	-2.0	-4.0	-6.0	-8.0	優る 顧客の購買力等が高い地域
			やや優る	2.0	0	-2.0	-4.0	-6.0	やや優る やや高い地域

(準商、地)

条件	項目	細項目	格差の内訳					備 考	
環境要素	背後地及び顧客の購買力等	顧客の購買力等	普通	4.0	2.0	0	-2.0	-4.0	普通 顧客の購買力等が通常の地域
			やや劣る	6.0	4.0	2.0	0	-2.0	やや劣る やや低い地域
			劣る	8.0	6.0	4.0	2.0	0	劣る 低い地域
	競争の状況と経営者の創意と実力	店舗の競争の状況	優る	0	-1.5	-3.0	-4.5	-6.0	優る 競争化が進んでいる地域
			やや優る	1.5	0	-1.5	-3.0	-4.5	やや優る やや進んでいる地域
			普通	3.0	1.5	0	-1.5	-3.0	普通 競争化の状況が通常の地域
			やや劣る	4.5	3.0	1.5	0	-1.5	やや劣る 競争化がやや遅れている地域
			劣る	6.0	4.5	3.0	1.5	0	劣る 遅れている地域
条件	高層利用の状況	高層利用の状況	優る	0	-1.5	-3.0	-4.5	-6.0	優る 建物の高層化、店舗の拡張等の程度について、次により分類し比較を行う。
			やや優る	1.5	0	-1.5	-3.0	-4.5	やや優る やや進んでいる地域
			普通	3.0	1.5	0	-1.5	-3.0	普通 建物の高層化等高度利用の状況が通常の地域
			やや劣る	4.5	3.0	1.5	0	-1.5	やや劣る 建物の高層化等高度利用がやや遅れている地域
			劣る	6.0	4.5	3.0	1.5	0	劣る 遅れている地域
条件	交通性の程度	顧客の通行量	優る	0	-5.5	-10.5	-16.0	-21.5	優る 歩行者の歩数等の1日の全通行量、時間別通行量及びその増減の幅、利便等による顧客の通行の状況等について、次により分類し比較を行う。
			やや優る	5.5	0	-5.5	-11.5	-17.0	やや優る 通行量がやや多く、そのうちの顧客の占める割合が高い地域
			普通	12.0	6.0	0	-6.0	-12.0	普通 通行量の状況が通常の地域
			やや劣る	19.0	13.0	6.5	0	-6.5	やや劣る 通行量がやや少なく、そのうちの顧客の占める割合がやや高い地域
			劣る	27.5	20.5	13.5	7.0	0	劣る 通行量が少なく、そのうちの顧客の占める割合が低い地域
条件	店舗の適人性	店舗の適人性	優る	0	-1.5	-3.0	-4.5	-6.0	優る 店舗の適人性の程度が高い地域
			やや優る	1.5	0	-1.5	-3.0	-4.5	やや優る やや高い地域
			普通	3.0	1.5	0	-1.5	-3.0	普通 店舗の適人性、集積の程度が通常の地域
			やや劣る	4.5	3.0	1.5	0	-1.5	やや劣る 店舗以外の建物の混在の割合がやや高く、集積の程度がやや低い地域
			劣る	6.0	4.5	3.0	1.5	0	劣る 店舗以外の建物の混在の割合が高く、集積の程度が低い地域

(準商.地)

条件	項目	細項目	格差の内訳					備 考	
環境条件	営業性の強さ	営業時間の長短	格差	優る	普通	劣る		営業時間の長短による顧客の量等にも与える影響の程度について、次により分類し比較を行う。	
				優る	0	-2.0	-4.0		優る 営業時間が長く、顧客の通行量が多い地域
			普通	2.0	0	-2.0	普通 営業時間が通常の地域		
				劣る	4.0	2.0	0	劣る 営業時間が短く、顧客の通行量が少ない地域	
	自然的環境	地質、地質等	格差	優る	普通	劣る		地質、地質等自然的環境の良否の程度について、次により分類し比較を行う。	
				優る	0	-2.0	-4.0		優る 地質、地質等の自然的環境が良い地域
普通			2.0	0	-2.0	普通 普通			
			劣る	4.0	2.0	0	劣る 悪い地域		
行政条件	公法上の規制の程度	容積率による規制	格差	優る	やや優る	普通	やや劣る	劣る	容積率の高さ及び当該容積率と地域の標準的利用の容積率の程度について、次により分類し比較を行う。
				優る	0	-5.5	-10.5	-16.0	
			やや優る	5.5	0	-5.5	-11.5	-17.0	やや優る 容積率が高く、当該容積率と比較して、地域の標準的利用の容積率が低くなっている地域
				普通	12.0	6.0	0	-6.0	-12.0
			やや劣る	19.0	13.0	6.5	0	-6.5	やや劣る 容積率が低く、当該容積率と地域の標準的利用の容積率とがほぼ同じとなっている地域
				劣る	27.5	20.5	13.5	7.0	0
		高さ制限による規制	格差	優る	やや優る	普通	やや劣る	劣る	都市計画で定められた高さの制限により建物の利用にも与える影響の程度について、次により分類し比較を行う。
				優る	0	-1.5	-3.0	-4.5	
			やや優る	1.5	0	-1.5	-3.0	-4.5	やや優る やや高い地域
				普通	3.0	1.5	0	-1.5	-3.0
			やや劣る	4.5	3.0	1.5	0	-1.5	やや劣る 高さ制限による規制により建物の高度利用等土地利用の制限の程度がやや高い地域
				劣る	6.0	4.5	3.0	1.5	0
	防火地域等の指定に伴う制限	防火地域等の指定	格差	優る	やや優る	普通	やや劣る	劣る	防火地域又は準防火地域の指定により地域の建物の不燃化、ビル化の程度について、次により分類し比較を行う。
				優る	0	-1.5	-3.0	-4.5	
			やや優る	1.5	0	-1.5	-3.0	-4.5	やや優る 防火地域又は準防火地域の指定があり、不燃化、ビル化がやや進んでいる地域
				普通	3.0	1.5	0	-1.5	-3.0
			やや劣る	4.5	3.0	1.5	0	-1.5	やや劣る やや遅れている地域
				劣る	6.0	4.5	3.0	1.5	0
	その他の地域、地区による規制	その他の地域、地区による規制	格差	優る	やや優る	普通	やや劣る	劣る	その他の地域、地区の規制による商業の利便の増進の程度について、次により分類し比較を行う。
				優る	0	-1.5	-3.0	-4.5	

(準商.地)

条件	項目	細項目	格差の内訳					備 考			
行政的 条件	公法上の 規制の 程度	その他の 地域、地 区による 規制	やや 優る	1.5	0	-1.5	-3.0	-4.5	やや優る その他の地域、地区の規制により商業の利便の増進の 程度がやや高い地域 普 通 その他の地域、地区の規制により商業の利便の増進が 地味でない地域 やや劣る その他の地域、地区の規制により商業の利便の増進の 程度がやや高い地域 劣 る その他の地域、地区の規制により商業の利便の増進の 程度が高い地域		
			普 通	3.0	1.5	0	-1.5	-3.0			
			やや 劣る	4.5	3.0	1.5	0	-1.5			
			劣る	6.0	4.5	3.0	1.5	0			
			その他の 規制	格差	強い	普 通	強い				
	強い	0	-0	-0							
	普 通	0	0	-0							
	強い	0	0	0							
	そ の 他	そ の 他	将来の 動 向	格差	優る	やや 優る	普 通	やや 劣る	劣る	街路条件、交通・接近条件、環境条件、行政的条件の動向を総合 的に考慮して地域の将来の動向について、次により分類し比較を 行う。 優 る 発展的に推移すると認められる地域 やや優る やや発展的に推移すると認められる地域 普 通 現状で推移すると認められる地域 やや劣る やや衰退的に推移すると認められる地域 劣 る 衰退的に推移すると認められる地域	
				優る	0	-4.5	-9.0	-13.5	-18.0		
やや 優る				5.0	0	-5.0	-9.5	-14.5			
普 通				10.0	5.0	0	-5.0	-10.0			
やや 劣る				16.0	10.5	5.5	0	-5.5			
劣る				22.0	16.5	11.0	5.5	0			
その他の 動向				格差	優る	普 通	劣る				街路条件、交通・接近条件、環境条件、行政的条件で掲げる項目 及びその他将来の動向のほか、比較すべき特別の項目があると認 められるときは、その項目に応じて適正に補正率を求めるものと する。 普 通 劣る
優る											
普 通											
劣る											
劣る											

個別的要因比準表

(準高度商業地域)

別表第16

条件	項目	細項目	格差の内訳					備 考
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	普通	劣			接面街路の地域の中心への客足の流れの性格等地域の中心との連絡の程度について、次により分類し比較を行う。
			優	0	-2.0	-4.0		優 地域の中心との連絡の程度が良い街路
			普通	2.0	0	-2.0		普通 標準的な両地に接面する街路
			劣	4.0	2.0	0		劣 地域の中心との連絡の程度が悪い街路
		幅員	優	やや優	普通	やや劣	劣	地域における標準的な両地に接面する街路の幅員との広狭の格差により顧客の通行量、商品の搬出入等による影響の程度について、次により分類し比較を行う。
			優	0	-2.5	-5.0	-7.5	優 標準的な両地の接面街路より適合性が高い街路の幅員
			やや優	2.5	0	-2.5	-5.0	やや優 やや高い街路の幅員
	歩道	幅員	普通	5.0	2.5	0	-2.5	普通 標準的な両地に接面する街路の幅員
			やや劣	7.5	5.0	2.5	0	やや劣 標準的な両地の接面街路より適合性がやや低い街路の幅員
			劣	10.0	7.5	5.0	2.5	劣 低い街路の幅員
		維持補修の程度	優	0	-2.0	-4.0		優 標準的な両地の接面街路の歩道より幅員が広く、維持補修の程度が良い歩道
			普通	2.0	0	-2.0		普通 標準的な両地に接面する歩道と幅員、維持補修の程度がほぼ同じ歩道
			劣	4.0	2.0	0		劣 標準的な両地の接面街路の歩道より幅員が狭く、維持補修の程度が悪い歩道
交通・接近条件	商業地域の中心への接近性	商業地域の中心への接近性	優	やや優	普通	やや劣	劣	地域における中心との位置関係の状態について、次により分類し比較を行う。
			優	0	-6.5	-13.0	-19.5	優 地域の中心に近く、中心との関連性が強い両地
			やや優	7.0	0	-7.0	-14.0	やや優 中心との関連性がやや強い両地
			普通	15.0	7.5	0	-7.5	普通 地域において標準的な位置関係にあると認められる両地
			やや劣	24.5	16.0	8.0	0	やや劣 地域の中心に近く、中心との関連性がやや弱い両地
			劣	35.5	26.5	17.5	9.0	劣 中心との関連性が弱い両地
	最寄駅への接近性	最寄駅への接近性	優	やや優	普通	やや劣	劣	商業地域の中心地と最寄駅との接近の程度について、次により分類し比較を行う。
			優	0	-2.5	-5.0	-7.5	優 最寄駅に近く、客足の便等が良い両地
			やや優	2.5	0	-2.5	-5.0	やや優 やや良い両地
			普通	5.0	2.5	0	-2.5	普通 地域において標準的な位置関係にあると認められる両地
			やや劣	7.5	5.0	2.5	0	やや劣 最寄駅に近く、客足の便等がやや悪い両地
			劣	10.0	7.5	5.0	2.5	劣 悪い両地

(準商.個)

条件	項目	細項目	格差の内訳					備 考
店地条件	客足の流動の状況と適合性	客足の流動の状況	優	やや優	普通	やや劣	劣	客足の流動の状況と両地のそれと適合性の程度について、次により分類し比較を行う。
			優	0	-3.0	-5.5	-8.5	優 客足の流動の状況との適合性が高い両地
			やや優	3.0	0	-3.0	-6.0	やや優 やや高い両地
			普通	6.0	3.0	0	-3.0	普通 地域において客足の流動の状況との適合性が通常の両地
			やや劣	9.5	6.0	3.0	0	やや劣 客足の流動の状況との適合性がやや低い両地
			劣	13.0	9.5	6.5	3.0	劣 低い両地
	隣接不動産等周囲の状態	隣接不動産等周囲の状態	優	やや優	普通	やや劣	劣	両地の周囲に価値形成要因となる施設等の有無及びその影響の程度について、次により分類し比較を行う。
			優	0	-1.5	-3.0	-4.5	優 増価要因となる施設等があり、その影響が大きい両地
			やや優	1.5	0	-1.5	-3.0	やや優 その影響が小さい両地
			普通	3.0	1.5	0	-1.5	普通 価値形成要因となる施設等の影響を受けていない両地
			やや劣	4.5	3.0	1.5	0	やや劣 減価要因となる施設等があり、その影響がやや大きい両地
			劣	6.0	4.5	3.0	1.5	劣 その影響が大きい両地
両地条件	自然的地況	地 盤	優	やや優	普通	やや劣	劣	地盤の軟弱等の程度について、次により分類し比較を行う。
			優	0	-1.0	-2.0	-3.0	優 地盤が強い両地
			やや優	1.0	0	-1.0	-2.0	やや優 やや強い両地
			普通	2.0	1.0	0	-1.0	普通 通常の両地
			やや劣	3.0	2.0	1.0	0	やや劣 やや軟弱な両地
			劣	4.0	3.0	2.0	1.0	劣 軟弱な両地
	開口・形状及び地積	開口・形状及び地積	普通	やや劣	劣	劣	劣	開口・形状の程度について、次により分類し比較を行う。
			普通	1.00	0.97	0.94	0.89	普通 標準的な両地とほぼ同じ開口の両地
			やや劣	1.03	1.00	0.97	0.95	やや劣 標準的な両地の開口の0.6以上0.9未満の両地
			劣	1.06	1.03	1.00	0.97	劣 0.4以上0.6未満の両地
			相当に劣	1.12	1.09	1.06	1.00	相当に劣 0.2以上0.4未満の両地
			劣	1.18	1.14	1.11	1.05	劣 0.2未満の両地
	奥行き減減	奥行き減減	普通	やや劣	劣	劣	劣	奥行き減減の程度について、次により分類し比較を行う。
			普通	1.00	0.99	0.98	0.97	普通 標準的な両地とほぼ同じ奥行きの両地
			やや劣	1.01	1.00	0.99	0.98	やや劣 標準的な両地の奥行きの1.3以上1.5未満の両地

(標準、個)

条件	項目	細項目	格差の内訳						備 考		
農 地 集 中 地 域	開口・形状及び地積	奥行過短	劣る	1.02	1.01	1.00	0.99	0.97	相 当 に 劣 る	標準的な両地の奥行の2.0以上3.0未満の両地	
			相当に劣る	1.03	1.02	1.01	1.00	0.98	極 端 に 劣 る	3.0以上の両地	
			極端に劣る	1.05	1.04	1.03	1.02	1.00			
		奥行短小	奥行過小 短小	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る		奥行短小の程度について、次により分類し比較を行う。	
				普通	1.00	0.98	0.95	0.92	0.90	普 通	標準的な両地の奥行とはほぼ同じに奥行の両地
				やや劣る	1.02	1.00	0.97	0.94	0.92	やや劣る	標準的な両地の奥行の0.6以上0.8未満の両地
				劣る	1.05	1.02	1.00	0.97	0.95	劣 る	0.4以上0.6未満の両地
				相当に劣る	1.09	1.07	1.03	1.00	0.98	相 当 に 劣 る	0.2以上0.4未満の両地
				極端に劣る	1.11	1.09	1.06	1.02	1.00	極 端 に 劣 る	0.2未満の両地
	奥行長大	奥行過大 長大	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る		間口との比較による奥行の長大の程度について、次により分類し比較を行う。		
			普通	1.00	0.98	0.95	0.92	0.90	普 通	標準的な両地の間口と奥行の比(奥行/間口)とはほぼ同じ両地	
			やや劣る	1.02	1.00	0.97	0.94	0.92	やや劣る	標準的な両地の間口と奥行の比の1.5以上2.0未満の両地	
			劣る	1.05	1.02	1.00	0.97	0.95	劣 る	2.0以上3.0未満の両地	
			相当に劣る	1.09	1.07	1.03	1.00	0.98	相 当 に 劣 る	3.0以上4.0未満の両地	
			極端に劣る	1.11	1.09	1.06	1.02	1.00	極 端 に 劣 る	4.0以上の両地	
	不要形地	不要形 地	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る		不要形の程度について、次により分類し比較を行う。		
			普通	1.00	0.98	0.96	0.94	0.92	普 通	標準的な両地の形状とはほぼ同じ両地	
			やや劣る	1.02	1.00	0.98	0.96	0.94	やや劣る	長方形又は台形に近い形状で、有効利用度が高い両地	
			劣る	1.04	1.02	1.00	0.98	0.96	劣 る	有効利用度が低い両地	
			相当に劣る	1.06	1.04	1.02	1.00	0.98	相 当 に 劣 る	その他の形状で、面積が大きく有効利用度が高い両地	
			極端に劣る	1.09	1.07	1.04	1.02	1.00	極 端 に 劣 る	その他の形状で、有効利用度が低い両地	
	三角地	三角地	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る		三角地の両地利用上の阻害の程度について、次により分類し比較を行う。		
			普通	1.00	0.98	0.96	0.94	0.92	普 通	標準的な両地の形状とはほぼ同じ形状の両地	
			やや劣る	1.02	1.00	0.98	0.96	0.94	やや劣る	面積が大きく、角度の小さいものがない両地	
			劣る	1.04	1.02	1.00	0.98	0.96	劣 る	角度の小さいものがある両地	
			相当に劣る	1.06	1.04	1.02	1.00	0.98	相 当 に 劣 る	面積がやや小さく	
			極端に劣る	1.09	1.07	1.04	1.02	1.00	極 端 に 劣 る	面積が小さく、角度の小さいものがある両地	

(標準、個)

条件	項目	細項目	格差の内訳						備 考	
農 地 集 中 地 域	地積過大	地積過大	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る		地域における標準的な両地の地積との地積過大の程度について、次により分類し比較を行う。	
			普通	1.00	0.98	0.95	0.92	0.90	普 通	標準的な両地の地積とはほぼ同じ地積の両地
			やや劣る	1.02	1.00	0.97	0.94	0.92	やや劣る	標準的な両地の地積より過大であるため農地利用上の阻害の程度がやや大きい両地
		地積短小	劣る	1.05	1.03	1.00	0.97	0.95	劣 る	大きい両地
			相当に劣る	1.09	1.07	1.03	1.00	0.98	相 当 に 劣 る	相 当 に 大きい両地
			極端に劣る	1.11	1.09	1.06	1.02	1.00	極 端 に 劣 る	極 端 に 大きい両地
	地積短小	地積短小	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る		地域における標準的な両地の地積との地積短小の程度について、次により分類し比較を行う。	
			普通	1.00	0.98	0.95	0.92	0.90	普 通	標準的な両地の地積とはほぼ同じ地積の両地
			やや劣る	1.02	1.00	0.97	0.94	0.92	やや劣る	標準的な両地の地積より過小であるため農地利用上の阻害の程度がやや大きい両地
			劣る	1.05	1.03	1.00	0.97	0.95	劣 る	大きい両地
			相当に劣る	1.09	1.07	1.03	1.00	0.98	相 当 に 劣 る	相 当 に 大きい両地
			極端に劣る	1.11	1.09	1.06	1.02	1.00	極 端 に 劣 る	極 端 に 大きい両地
	後面道路との関係	高低差	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る		後面道路の高低差による利便性の程度について、次により分類し比較を行う。	
			普通	1.00	0.99	0.98	0.97	0.96	優 る	高低差により利便性が高い両地
			やや劣る	1.01	1.00	0.99	0.98	0.97	やや劣る	高低差により利便性がやや高い両地
		高低差	普通	1.02	1.01	1.00	0.99	0.98	普 通	高低差がない両地又は高低差があっても利便性が変わらない両地
			やや劣る	1.03	1.02	1.01	1.00	0.99	やや劣る	高低差により利便性がやや低い両地
			劣る	1.04	1.03	1.02	1.01	1.00	劣 る	高低差により利便性が低い両地
	角 地 (正面及び一方の側面が道路に接する両地)	角 地	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る		角地による顧客の出入の便、商品宣伝の効果等の程度について、次により分類し比較を行う。	
			普通	1.00	1.03	1.07	1.11	1.15	普 通	中間両地 (一方が道路に接する両地)
			やや劣る	0.97	1.00	1.04	1.08	1.11	やや劣る	側面道路の系統、連続性等が側面道路より相当に劣る両地
		角 地	劣る	0.93	0.96	1.00	1.04	1.07	優 る	側面道路の系統、連続性等が側面道路より劣る両地
			相当に劣る	0.90	0.93	0.96	1.00	1.04	相 当 に 劣 る	側面道路の系統、連続性等が側面道路よりやや劣る両地
			特に劣る	0.87	0.90	0.93	0.97	1.00	特に劣る	側面道路の系統、連続性等が側面道路とはほぼ同じ両地
	二方路 (正面及び両側面が道路に接する両地)	二方路	普通	やや劣る	劣る	相当に劣る	極端に劣る		二方路による顧客の出入の便、商品宣伝の効果等の程度について、次により分類し比較を行う。	
			普通	1.00	1.03	1.05	1.08	1.10	普 通	中間両地 (一方が道路に接する両地)
			やや劣る	0.97	1.00	1.02	1.05	1.07	やや劣る	側面道路の系統、連続性等が側面道路より相当に劣る両地
		二方路	普通	1.00	1.03	1.05	1.08	1.10	普 通	中間両地 (一方が道路に接する両地)
			やや劣る	0.97	1.00	1.02	1.05	1.07	やや劣る	側面道路の系統、連続性等が側面道路より相当に劣る両地
			劣る	0.94	0.97	1.00	1.03	1.06	劣 る	側面道路の系統、連続性等が側面道路より劣る両地

(地商、個)

条件	項目	細項目	格差の内訳					備 考	
地 商 条 件	三 方 路 (三方が 街路に接 する用地)	三 方 路 (三方が 街路に接 する用地)	優る	0.95	0.98	1.00	1.03	1.05	優る 背面道路の系統、連続性等が前面道路より劣る用地
			相当に優る	0.93	0.95	0.97	1.00	1.02	相当に優る 背面道路の系統、連続性等が前面道路よりやや劣る用地
			特に優る	0.91	0.94	0.95	0.98	1.00	特に優る 背面道路の系統、連続性等が前面道路とほぼ同じ用地
			普通	1.00	1.05	1.10	1.15	1.20	三方路による顧客の出入の便、商品宣伝の効果等の程度について、次により分類し比較を行う。
			やや優る	0.95	1.00	1.05	1.10	1.14	普通 中間用地 (一方が街路に接する用地)
			優る	0.91	0.95	1.00	1.05	1.09	やや優る 前面道路以外の道路の系統、連続性が前面道路より劣る用地
			相当に優る	0.87	0.91	0.96	1.00	1.04	優る 前面道路以外の道路のうち一つは前面道路とほぼ同じ道路の系統、連続性を有し、他は前面道路より劣る用地
			特に優る	0.83	0.88	0.92	0.96	1.00	相当に優る 前面道路以外の道路のうち一つは道路の系統、連続性が前面道路とほぼ同じであり、他は前面道路よりやや劣る用地
			普通	1.00	1.06	1.12	1.18	1.25	特に優る 後面道路の全てがほぼ同じ道路の系統、連続性を有する用地
			やや優る	0.94	1.00	1.06	1.11	1.18	普通 中間用地 (一方が街路に接する用地)
			優る	0.90	0.95	1.00	1.05	1.12	やや優る 前面道路以外の道路のうち1-2は道路の系統、連続性が前面道路とほぼ同じで、他は前面道路より劣る用地
			相当に優る	0.85	0.90	0.95	1.00	1.06	相当に優る 前面道路以外の道路のうち2-3は道路の系統、連続性等が前面道路とほぼ同じで、他は前面道路より劣る用地
			特に優る	0.80	0.85	0.90	0.94	1.00	特に優る 後面道路の全てがほぼ同じ道路の系統、連続性等を有する用地
	そ の 他	対象地の開口と奥行、路地状(進入路)部分の奥行の関係及び対象地の地形を考慮して開口狭小及び奥行長大等の率を換用して補正するものとする。							
		無道路地	現実の利用に最も適した道路等に至る距離等の状況を考慮し取付道路の取付の可否及びその費用を勘案して適正に定めた率をもって補正するものとする。						
		崖地等	崖地等で通常の用途に供することができないものと認められる部分を有する用地の場合はその崖地部分の面積及び傾斜角度等を考慮し適正に定めた率をもって補正するものとする。						
		その他							

(地商、個)

条件	項目	細項目	格差の内訳					備 考	
行 政 的 条 件	公法上の規制の程度	用途地域等の指定、地区等	優る	0	-4.5	-9.0	-13.5	-18.0	地域における標準的な用地が受ける公法上の規制の状況との差異による規制の程度について、次により分類し比較を行う。
			優る	0	-4.5	-9.0	-13.5	-18.0	優る 標準的な用地より規制の程度が狭く、大きな増価要因を受けている用地
			やや優る	5.0	0	-5.0	-9.5	-14.5	やや優る 要因を受けている用地
			普通	10.0	5.0	0	-5.0	-10.0	普通 標準的な用地と同程度の規制を受けている用地又は増減の要因を受けていない用地
			やや劣る	16.0	10.5	5.5	0	-5.5	やや劣る 標準的な用地より規制の程度が狭く、やや大きな減価要因を受けている用地
			劣る	22.0	16.5	11.0	5.5	0	劣る 大きな減価要因を受けている用地
そ の 他	そ の 他	その他	優る						街路条件、交通・接近条件、環境条件、用地条件、行政的条件で補正する項目のほか、比較すべき特別の項目があると認められるときは、その項目に応じて適正に補正率を定めるものとする。
			普通						
			劣る						

道路の空間機能の評価に関する
調査報告書

ISSN 0386-5878
土木研究所資料第 2297 号
昭和 61 年 3 月 (1986)
北川明, 宮川朝一, 市村靖光

キーワード: 道路空間, キャブシステム, 地価, 路上アンケート

本調査は, 道路空間機能に関する道路整備効果の定量的把握を目的として, 空間機能の体系的な整理を行うとともに, その評価指標を選定し, 二つのケーススタディにより実証的な検討を行ったものである。第一のケーススタディとして道路のモジュール化された仙台市一番町について, その整備効果を総合的な指標として地価を用いて評価した。地価の算定は, 国土庁の作成した「土地価格基準表」に基づいて行った。その結果, 地価による道路整備効果把握手法は広く応用できると考えられ, 今後手法内容の充実化が必要であることがわかった。第二のケーススタディとしてキャブシステムの整備効果を体系的に整理するとともに, 渋谷区において路上アンケート調査を実施し, 電線・電柱の有無が景観あるいは歩行者の心理に与える影響について明らかにした。その結果, 回答者の 9 割が電線・電柱の地中下については促進すべきであると考えていることがわかった。

○

郵便はがき

305-□□

40 円切手
をはって
下さい。

建設省土木研究所
企画部システム課 御中

茨城県筑波郡豊里町大字旭一番地

No. _____

No. _____

配布先氏名

配布先住所

土木研究所資料第 2297 号 部

上記のとおり受領しました。

所 属 (住 所)

氏 名

印