

土地・地上権 WG 議事メモ

平成 16 年 6 月 11 日

(補償費のデフレーター)

過去の補償費をデフレーター処理したとしても、現在において補償するとすれば発生していたであろう金額を必ずしも算出できるとは限らない。現在において補償するとすれば、補償内容自体が変わっている場合があるからである。デフレーター - を使用することには、物価水準以外の諸条件の変化についての割り切りが必要である。

過去に支出した補償費についても単年度の補償費の実績と同様、補償項目ごとに分類することができるか確認する必要がある。

補償項目ごとにもっとも適合するデフレーター - としてどんなものがあるのか整理し、比較検討できるようにしたい。その結果をみて、さらに検討を進めることとする。

(SA/PA)

同じ交通量でも、収益性に違いがある SA/PA が存在する。そのような SA/PA を同一のグループとすることは、適正なグルーピング方法とはいえないのではないか。収益性に差があるということは、交通量以外に収益性を決定する要因があるのではないか。

立地条件や地域差など、交通量以外にも収益性に関係する要素はある。

評価に関しては、その他に次のような論点が考えられるので、次回報告することとする。

- ・個別の SA/PA を一体として評価するのか、レストランやガソリン・スタンドなどで区分して評価するのか。
- ・評価額を求める際に、収益還元法による収益価格と原価法による積算価格をどのような割合で算出するか。
- ・評価額を土地と建物でどのように分けるのか。建物の評価は収益還元価値で行うのか、原価の積算で行うのか。
- ・赤字の SA/PA はどのように評価するか

(トラック・ターミナル)

トラック・ターミナルは、大手の運送会社が大口テナントとして入居しているほか、地場の中小事業者も利用している。ただし、大手は自前の施設も保有しているため、今後の需要は多くない。収益状況はよいとはいえないものもある。また、都市計画法の規制を受けており、トラック・ターミナル事業以外の事業を自由に行うことはできない。

法規制により使用制限のある土地の評価においては、まず取引事例に基づいて評価し、法規制の影響額を減額するという手法は一般的であるといえるのではないか。トラック・ターミナルの土地の評価も、都市計画法により自由に転用できない点を考慮して行うべきではないか。

以 上