

◆JREI固定インフォ No23◆◆=====

日本不動産研究所からの固定資産税評価に関連する情報配信です。

=====◆◆平成22年8月18日◆◆

財団法人日本不動産研究所 固定資産税評価研究会です。

◇◇《目次》=====

=

1. 内閣府が「景気動向指数」と「景気ウォッチャー調査」を発表
2. CBREの空室率・平均賃料速報と全国オフィス供給動向を公表
3. 国交省が深層崩壊に関する全国マップを公表
4. 固定資産税評価における不動産鑑定評価の活用(連載)

第16回 「所要の補正と鑑定評価における個別的要因(その12)」

=====

=

-
1. 内閣府が「景気動向指数」と「景気ウォッチャー調査」を発表

内閣府は、8月6日(金)に平成22年6月の「景気動向指数」を発表しました。

<http://www.esri.cao.go.jp/jp/stat/di/di.html>

一致指数は101.3となり、前月と比較して0.1ポイントの上昇となりました。これは、2ヶ月ぶりの上昇となります。また、先行指数につきましても、前月比0.3ポイント上昇の98.9となり、3ヶ月ぶりの上昇となりました。

内閣府では9ヶ月連続で「改善を示している」と景気の基調判断をしています。

一方で内閣府は、8月9日(月)に平成22年7月調査の「景気ウォッチャー調査」の結果も発表しました。

<http://www5.cao.go.jp/keizai3/2010/0809watcher/menu.html>

こちらの「街角景気」の7月の全国の現状判断DIは、前月比2.3ポイント上昇の49.8となり、3ヶ月ぶりに上昇しました。これは「猛暑の影響で、家電エコポイント対象商品であるエアコンを中心に夏物商品の販売が好調であることや、環境対応車の購入に係る減税は継続するものの、補助制度の終了が近づいていること等」により上昇したとしています。

また、2～3ヶ月の景気の先行きを判断する7月の先行き判断DIも、前月比1.7ポイント低下の46.6となっています。

このような調査結果から、内閣府では基調判断を前月同様の「景気は厳しいながらも、持ち直しの動きがみられる」として据え置いています。

--

2. CBREの空室率・平均賃料速報と全国オフィス供給動向を公表

--

8月4日(水)にシービー・リチャードエリス株式会社が2010年7月期の三大都市オフィス空室率・平均賃料速報を公表しました。

http://www.cbre.co.jp/JP/Media_Centre/Pages/Release100804.aspx

2010年7月時点の空室率速報値は、6月期と比較して、東京23区では横ばいの7.5%、大阪市では0.3ポイント低下の10.8%、名古屋市では0.1ポイント上昇の14.3%となりました。

オフィス市況に沈静化の兆しが若干みえ始めています。

また、8月5日(木)にCBREは「全国オフィス供給動向」を発表しました。

http://www.cbre.co.jp/JP/Media_Centre/Pages/Release100805.aspx

この調査は、全国12都市の賃貸オフィスビルの新規供給面積を2007年から2011年(予定)の5年間の状況を総括するもので、来年にかけてのオフィス市場を概観しています。

注目の動向としましては次の3点です。

- (1)東京23区は新築・供給予定ビル間の競争が活発化し、大型のテナント移転への環境が整います。
- (2)大阪市は2013年まで大型ビルの供給が続きます。
- (3)福岡市は2010年から供給抑制が顕著になります。

--

3. 国交省が深層崩壊に関する全国マップを公表

--

国交省は8月11日(水)に、深層崩壊に関する調査の第一段階として、明治期以降の発生事例から深層崩壊の推定頻度に関する全国マップを作成し、公表しました。

http://www.mlit.go.jp/report/press/river03_hh_000252.html

深層崩壊とは、山肌から50cm～2m程度の表土層だけでなく、深層の風化した岩盤ごと崩れ落ちる現象です。発生頻度は表層崩壊によるがけ崩れなどより低いですが、一度発生すると大規模な災害になる確率が高くなります。崩壊土砂量が10万m³以上で、降雨と融雪を原因とするものは、明治期以降、全国で122件発生していたと報告されています。

このマップに基づいて、国交省では以下の対応を実施すると報告しています。

(1)深層崩壊の頻度が特に高いと推定される地域を中心に、さらに3年程度を目途に調査を実施し、作業が進んだものから随時公開する。

(2)溪流(小流域)レベルの評価によって、危険と判断された箇所については、必要に応じて天然ダムが形成される可能性などの調査を実施し、周辺や下流の自治体とともに警戒避難対策について検討をする。

固定資産税評価における不動産鑑定評価の活用(連載)

第16回 「所要の補正と鑑定評価における個別的要因(その12)」

前回の(その11)では、「港湾加算、水際線」について説明しましたが、今回は「騒音」についてご説明いたします。

騒音につきましては、環境省が環境基本法(平成5年法律第91号)第16条第1項の規定に基づいて、平成10年9月30日付で「騒音に係る環境基準について」を設けて、平成17年5月26日に改正を行っています。ただし、この環境基準は、(1)航空機騒音、(2)鉄道騒音、(3)建設作業騒音には適用しないものとされています。

(1)航空機騒音につきましては、「航空機騒音に係る環境基準について(昭和48年12月27日 環境庁告示第154号、平成5年改正)」として設けられています。

(2)鉄道騒音につきましては、「新幹線鉄道騒音に係る環境基準について(昭和50年7月29日 環境庁告示第46号、平成5年改正)」として設けられています。

(3)建設作業騒音につきましては、騒音規制法(昭和43年法律第98号)第14条第1項及び第15条第1項の規定に基づいて、特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準を、昭和43年11月27日に厚生省・建設省告示1号で公布されています。

これらのうち、(1)の航空機騒音は、地域の類型を「Ⅰ」と「Ⅱ」に区分しています。「Ⅰ」は専ら住居の用に供され、70WECPNL以下の地域です。

また、「Ⅱ」は「Ⅰ」以外の地域であって、通常の生活を保全する必要がある75WECPNL以下の地域としています。

WECPNLとは、航空機騒音の単位で、1日を通した加重等価平均騒音レベルを示します。

このように、航空機騒音につきましては、地域を面的に区域指定しているといった点から、できる限り状況類似区分で対応した方が望ましく、区分できない地域につきましては、路線価に反映させることになります。

(2)の鉄道騒音は、列車の運行本数、高架式、平面式、堀割式のいずれによるかによって影響が異なります。

新幹線は、開業後一定期間内に、航空機騒音と同じく70WECPNL以下、若しくは、75WECPNL以下になる対策を行うことが基準で定められていますが、対策工事等施工後においても、全く影響のない地域に比べて考慮する必要があります。一般の騒音基準で定めるWECPNL値以上の騒音が発生する可能性の程度等を考慮して補正率を設けることが望ましいと考えられます。

鉄道騒音の補正につきましては、路線価評定として行うことが多いのですが、影響が大きい地域では、路線価では十分に反映できない場合がありますので、所要の補正としての対応が必要となります。

また、(3)の建設現場等からの騒音を固定資産税評価で対応することは、騒音規制法第14条、振動規制法第14条及び条例に該当する特定建設作業で、建設期間が長期にわたる場合となります。対象が限定されることから、建設現場等からの騒音の補正につきましては、路線価評定としてではなく、画地対応で行うことが望ましいと思われま

す。

次回は「嫌悪施設、いみ施設」についてご説明いたします。

情報配信サービス(このメール)について

このメールの内容等に関するお問合せは、お手数ですが、各担当までお願い申し上げます。

また、このメールの記事を許可なく転載することを禁じます。

Copyright(C) Japan RealEstate Institute All rights reserved

編集・発行 : 財団法人 日本不動産研究所 <http://www.reinet.or.jp/>

システム評価部 固定資産税評価研究会 情報配信担当

[TEL] 03-3503-5341 [FAX] 03-3503-4550

メールの配信停止・配信先の変更に関しては、こちらにご連絡をお願い申し上げます。

JREI-sysinfo@imail.jrei.jp