

# 広域土地評価実証実験

固定資産（宅地）評価における広域評価手法の導入に関する研究

朝日航洋株式会社 東京空情支社資産情報部

桜井 秀宣

星野 洋人

# 実施目的と対象エリア

## 〇目的

土地評価の省力化・効率化を目的として、広域評価手法の導入に向けた方向性の確認と留意事項の整理を行った。

## 〇ご協力いただいた市町

不動産鑑定でいうところの同一需給圏の考え方に従って、自然的・人文的条件が比較的類似しているエリアとして、神奈川県湘南地域の7市町を対象とした。

- 〇神奈川県平塚市
- 〇鎌倉市
- 〇藤沢市
- 〇茅ヶ崎市
- 〇高座郡寒川町
- 〇中郡大磯町
- 〇中郡二宮町



# 実験に用いたデータ数

## 7市町における基礎数量（状況類似数、路線本数）

| 用途地区名称 | 平塚市 |        | 鎌倉市 |       | 藤沢市 |        | 茅ヶ崎市 |       | 寒川町 |       | 大磯町 |       | 二宮町 |       |
|--------|-----|--------|-----|-------|-----|--------|------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|
|        | 状況数 | 路線本数   | 状況数 | 路線本数  | 状況数 | 路線本数   | 状況数  | 路線本数  | 状況数 | 路線本数  | 状況数 | 路線本数  | 状況数 | 路線本数  |
| 繁華街    | 13  | 77     | 38  | 90    |     |        |      |       |     |       |     |       |     |       |
| 高度商業Ⅱ  | 5   | 21     |     |       | 8   | 13     | 1    | 4     |     |       |     |       |     |       |
| 普通商業   | 29  | 188    | 25  | 70    | 80  | 268    | 22   | 96    | 4   | 19    | 3   | 10    | 4   | 17    |
| 高級住宅   |     |        | 7   | 137   |     |        | 4    | 95    |     |       |     |       |     |       |
| 普通住宅   | 226 | 9,607  | 292 | 6,037 | 421 | 12,721 | 218  | 7,376 | 80  | 1,951 | 122 | 1,957 | 84  | 1,262 |
| 併用住宅   | 94  | 734    | 67  | 240   | 128 | 581    | 49   | 344   | 21  | 83    | 4   | 19    | 14  | 61    |
| 大工場    | 8   | 105    |     |       | 14  | 126    | 6    | 86    | 7   | 68    | 2   | 6     |     |       |
| 中小工場   | 20  | 223    | 12  | 29    | 14  | 150    |      |       | 7   | 61    | 1   | 6     | 2   | 10    |
| 家内工業   |     |        | 3   | 34    |     |        |      |       |     |       |     |       |     |       |
| その他    | 141 |        | 8   | 62    | 44  | 2,251  | 32   | 928   | 31  | 928   | 31  | 890   | 23  | 296   |
| 観光     |     |        |     |       |     |        |      |       |     |       | 1   | 4     |     |       |
| 合計     | 536 | 10,955 | 452 | 6,699 | 709 | 16,110 | 332  | 8,929 | 150 | 3,110 | 164 | 2,892 | 127 | 1,646 |

# 実施手順

## ① 現状把握及び共通化

各市町で調査・取得している価格形成要因項目の整理⇒共通項目の抽出

## ② 地域要因の取得

状況類似の統合を試みることを目的とした地域要因（地域の相対的格差を把握）の追加調査

## ③ 路線価分布状況の確認

広域的な比準表適用（整備）の可否検討を目的とした基礎分析（度数分布調査）

## ④ 広域比準表の作成

統計的分析に基づく広域評価用比準格差率の作成

## ⑤ 広域比準表の精度検証

広域比準表を用いた路線価算定及び現行路線価との対比による精度（当てはまり度）検証

## ⑥ 状況類似統合視点設定

仮説状況類似統合案を用いた状況類似統合と路線価試算に基づく統合視点の設定

# 現状把握及び共通化（価格形成要因の統一）

| 要因名   | 調 査 基 準・カ テ ゴ リ 区 分                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 道路幅員  | 標準宅地前面道路の幅員（0.1m）                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 歩 道   | 標準宅地前面道路の歩道の設置状況      1. 歩道有                      2. 歩道無                                                                                                                                                                                                                                               |
| 舗 装   | 標準宅地前面道路の舗装の状態              1. 舗装済                      2. 未舗装                                                                                                                                                                                                                                         |
| 通過街路  | 標準宅地前面道路の連続性    1. 通抜け    2. 通抜け困難    3. 行止り      4. 階段                                                                                                                                                                                                                                                |
| 道路種別  | 標準宅地前面道路の系統性    1. 国道    2. 県道等    3. 市町道    4. 私道    5. 未調査                                                                                                                                                                                                                                           |
| 最寄駅名  | 当該状況類似地区が運用する鉄道駅名                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 最寄駅距離 | 最寄駅までの道路距離（m）                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 下水道   | 標準宅地前面道路に沿接する宅地の下水道の整備状況      1. 整備済                      2. 未整備                                                                                                                                                                                                                                       |
| 都市計画法 | 標準宅地前面道路に沿接する宅地の都市計画法規制の状態<br>1. 第1種低層住居専用      2. 第2種低層住居専用      3. 第1種中高層住居専用      4. 第2種中高層住居専用<br>5. 第1種住居              6. 第2種住居              7. 準住居                      8. 近隣商業              9. 商業<br>10. 準工業                  11. 工業                      12. 工業専用                  13. 市街化調整区域 |
| 建ぺい率  | 「都市計画法」で判定した区分で指定されている建ぺい率（%）                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 容積率   | 「都市計画法」で判定した区分で指定されている容積率（%）                                                                                                                                                                                                                                                                           |

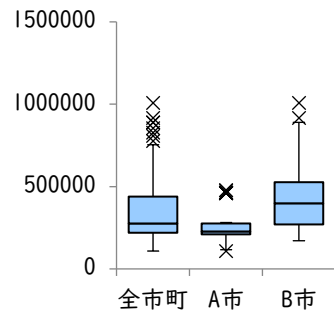
# 地域要因の取得

| 要因名   | カ テ ゴ リ 区 分                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 街路の配置 | 1. 優る（幅員 6 m 以上の道路が碁盤目状、放射状に整備）<br>2. やや優る（状類内の半分程度が幅員 4 ～ 6 m 前後で碁盤目状に整備）<br>3. 普通（1. 2. 4. 5 以外）<br>4. やや劣る（状類内の半分程度が、幅員 4 m 未満または行き止まり道路）<br>5. 劣る（状類内の 3 / 4 以上が、幅員 4 m 未満または行き止まり道路）                                                                                                                                                                                                     |
| 地勢    | 1. 平坦地（標高の低い平地）<br>2. 台地平坦地（平坦地に比べて標高が高い平地）<br>3. 傾斜地（台地の周囲等にみられる傾斜地、自転車での移動が困難な程度）<br>4. 谷戸（狭い谷あい存する道路に住宅等が立地している）<br>5. 丘陵地（台地、窪地、傾斜地が混在し、農地、林地がかなり残る）<br>6. 低地・窪地（周囲より一段低く、良好な地盤とは言えない土地）                                                                                                                                                                                                  |
| 土地利用  | 1. 店舗・事務所混在（1 ～ 2 割程度小売・飲食店舗、事務所が混在する住宅地）<br>2. 優良住宅地（一区画 2 0 0 m <sup>2</sup> 前後以上の大規模団地造成住宅地、または画地規模 3 0 0 m <sup>2</sup> 以上の優良な家屋が立ち並ぶ住宅地）<br>3. 中高層住宅地（状類の半分程度以上中高層建物が連続して立地する住宅地、県営住宅など公的な中高層の場合は 4 と判定）<br>4. 一般住宅地（他の基準に該当しない一般的な住宅地）<br>5. 工場・倉庫混在（1 ～ 2 割程度以上工場、倉庫が混在している住宅地）<br>6. 散在住宅地（農地を蚕食し戸建住宅・アパートが散在する住宅地）<br>7. 農家住宅地（主に農家住宅が立地している住宅地）<br>8. その他（造成工事中やゴルフ場など、建物が見当たらない地区） |

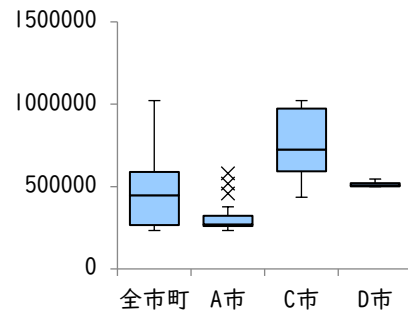
# 路線価分布状況の確認（用途地区別）

〇 価格基準日（平成29年1月1日時点）の路線価分布状況を確認することを目的として、市町・用途地区別に箱ひげ図を作成

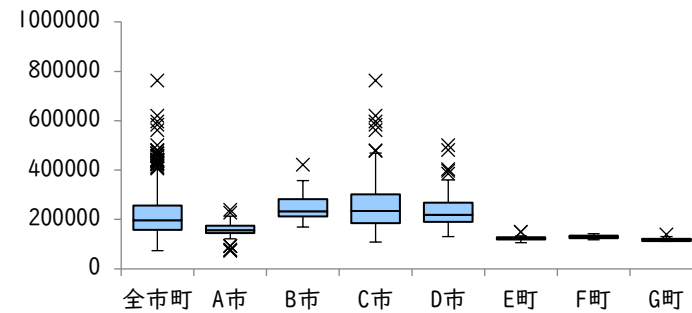
【繁華街地区】



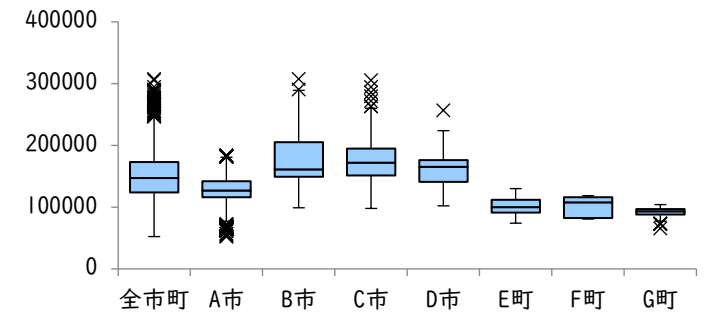
【高度商業地区Ⅱ】



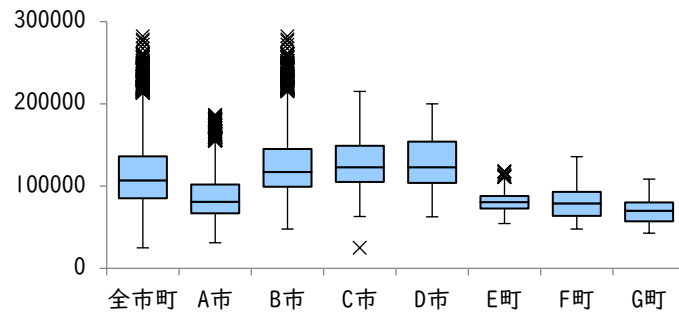
普通商業地区



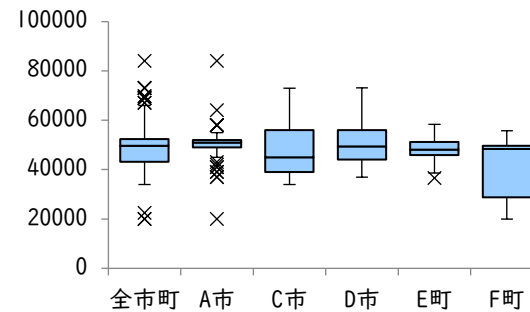
併用住宅地区



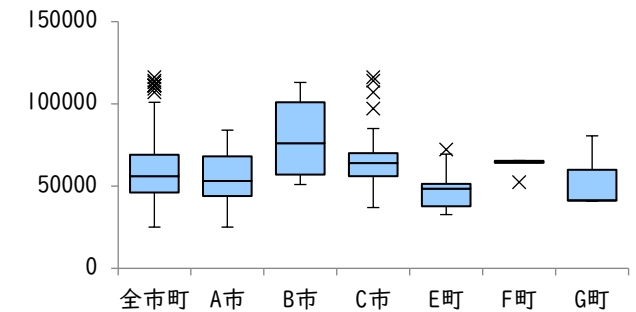
普通住宅地区



大工場地区

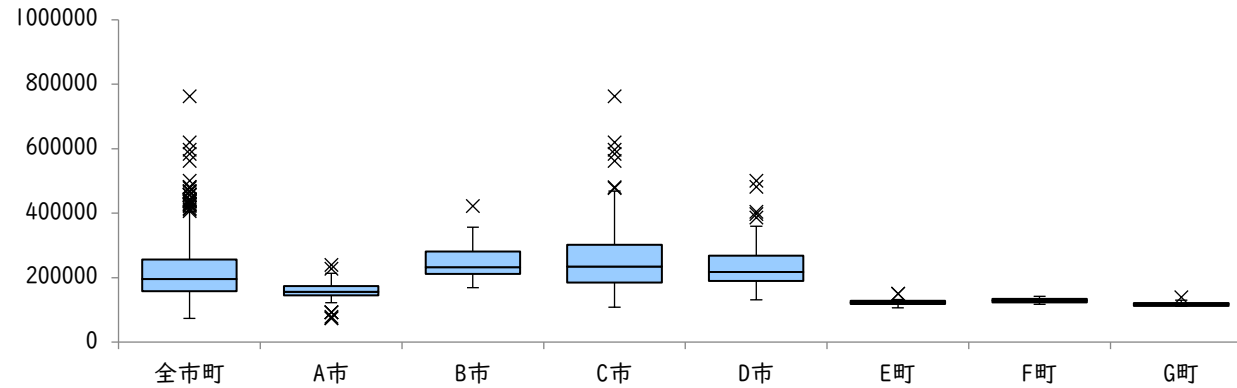


中小工場地区



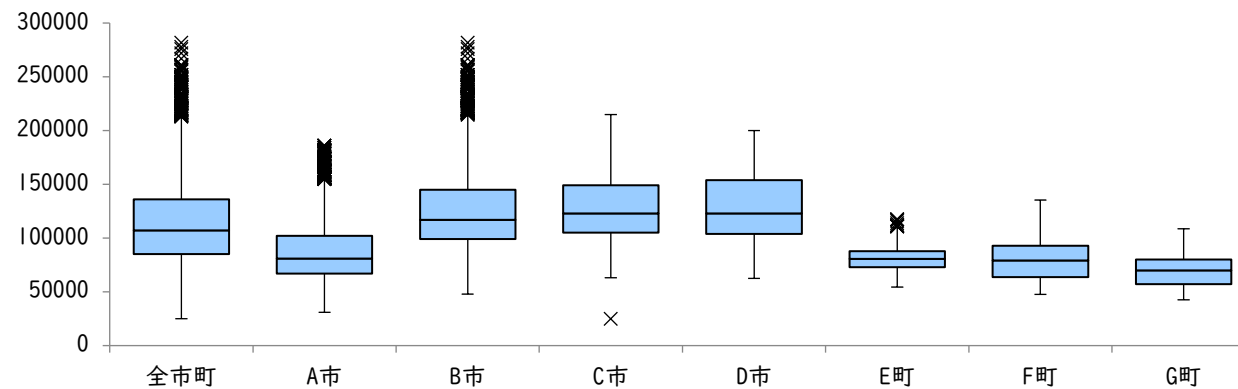
# 路線価分布状況の確認（用途地区別）

普通商業地区



- ✓ 25%値、75%値が近似していることを影響し、A市に外れ値が多い。
- ✓ C市、D市のプラス方向の外れ値は、高度商業Ⅱの裏通りが該当する。

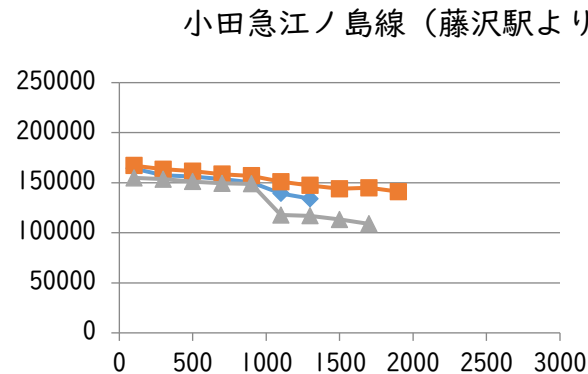
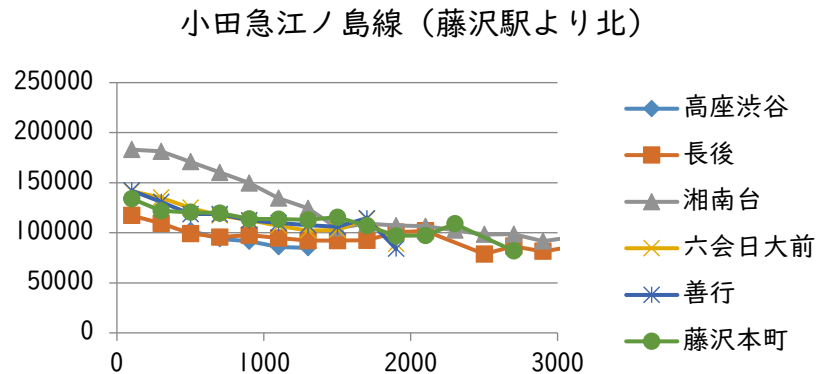
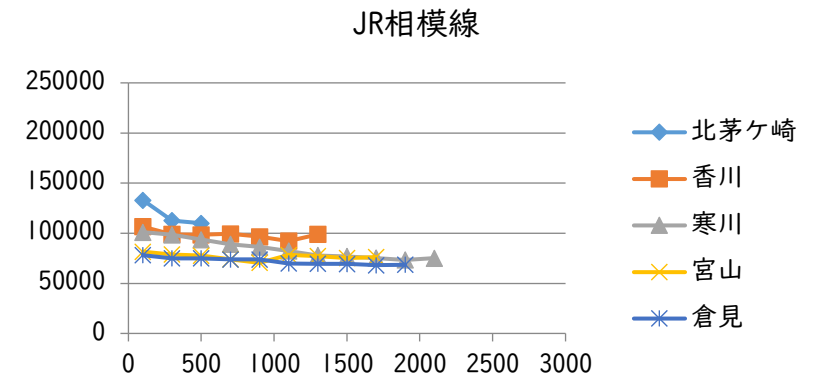
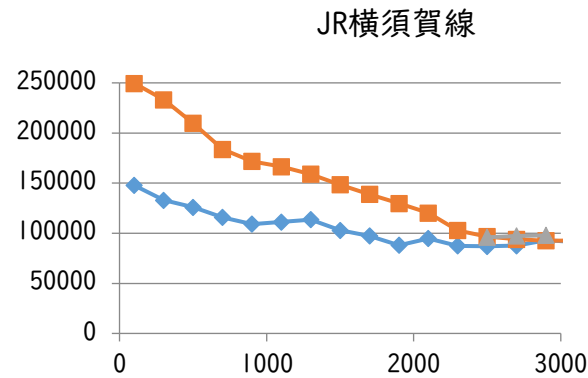
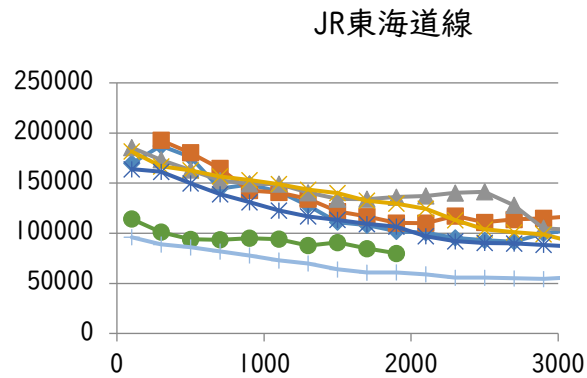
普通住宅地区



- ✓ B市の「普通住宅」はプラス方向の外れ値が多数、観光地、高級住宅隣接地、もしくは商業移行地が該当。

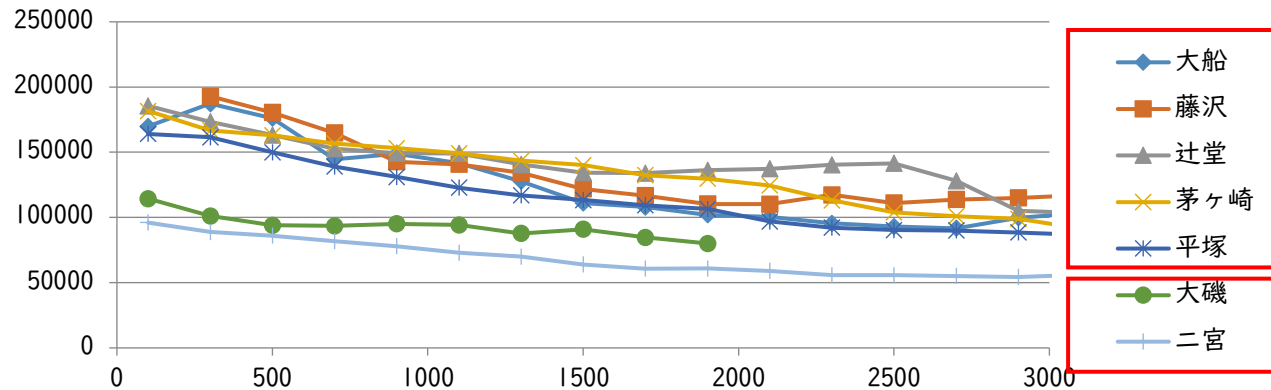
# 路線価分布状況の確認（鉄道沿線別）

普通住宅の通り抜け道路の路線価を用いて、鉄道沿線ごとに、駅距離による価格の低減度合をグラフ化



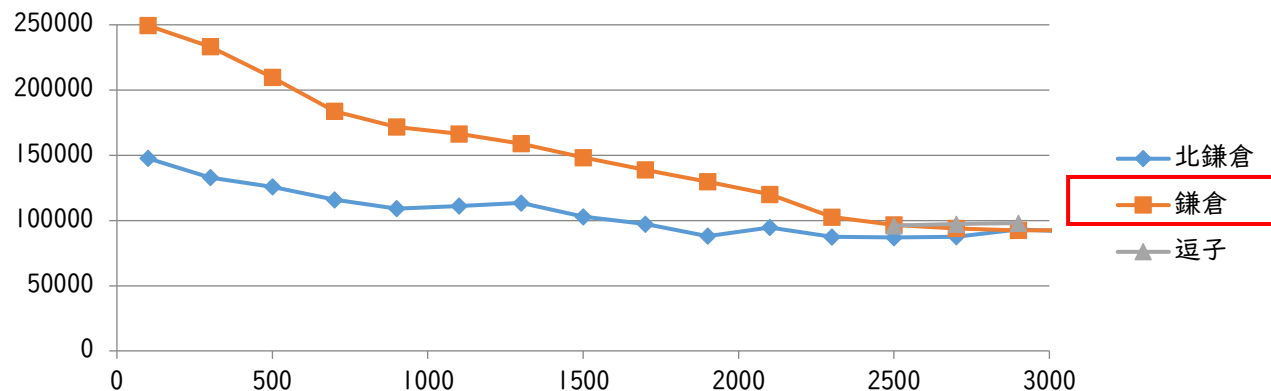
# 路線価分布状況の確認（鉄道沿線別）

JR東海道線



✓ グラフの低減度合（傾き）は「大船駅・藤沢駅・辻堂駅・茅ヶ崎駅・平塚駅」グループと「大磯駅・二宮駅」グループに2分される。

JR横須賀線



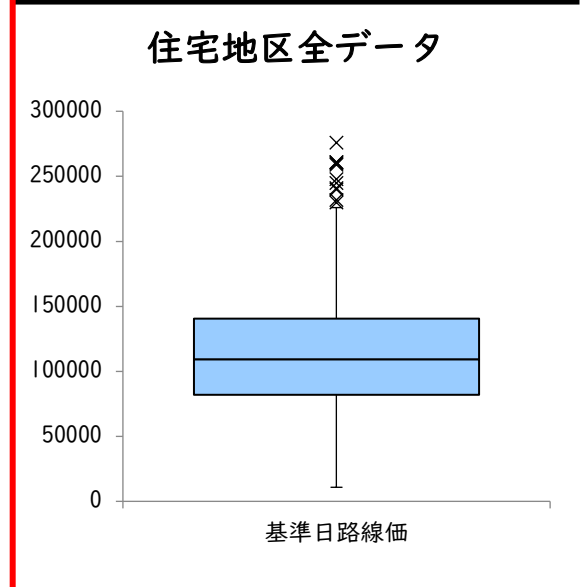
✓ 他駅に比べて鎌倉駅だけが極端に低減度合が大きい（価格差が大きい）

# 実験対象用途等の設定

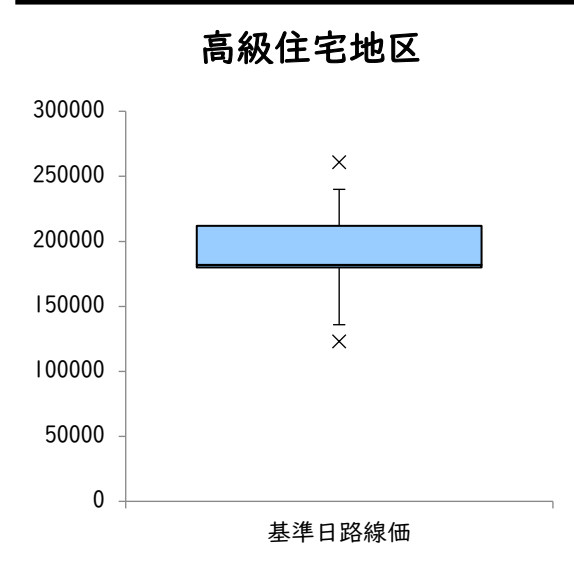
- 路線価のバラツキが大きくなり、広域評価による削減効果が高い、住宅地区を対象に以降の分析等を実施する
- 一部の最寄駅で駅距離の路線価への影響が異なるが、本実証実験の目的（広域評価の可能性・課題抽出）を鑑み、鉄道沿線・最寄駅による区分を行わず、以降の分析等を実施する

# 広域比準表の作成（数量化理論第I類による分析）

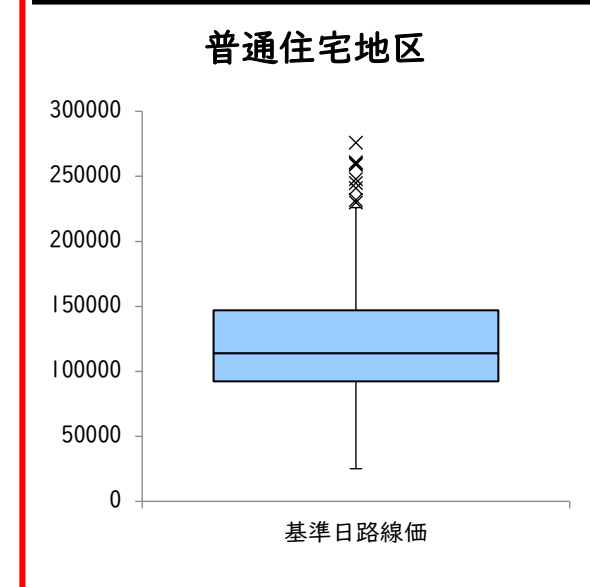
| 変 数    | 基準日路線価        |
|--------|---------------|
| n      | 1,623         |
| 平 均    | 111,952       |
| 不偏分散   | 1,796,277,113 |
| 標準偏差   | 42,383        |
| 最小値    | 10,700        |
| 第1四分位数 | 81,900        |
| 中央値    | 109,200       |
| 第3四分位数 | 140,500       |
| 最大値    | 276,000       |
| 四分位範囲  | 58,600        |



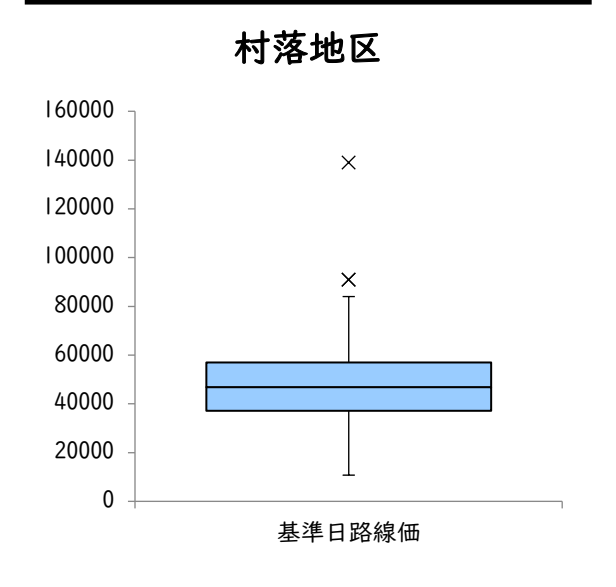
| 変 数    | 基準日路線価        |
|--------|---------------|
| n      | 11            |
| 平 均    | 190,909       |
| 不偏分散   | 1,635,890,909 |
| 標準偏差   | 40,446        |
| 最小値    | 123,000       |
| 第1四分位数 | 180,000       |
| 中央値    | 182,000       |
| 第3四分位数 | 212,000       |
| 最大値    | 261,000       |
| 四分位範囲  | 32,000        |



| 変 数    | 基準日路線価        |
|--------|---------------|
| n      | 1,443         |
| 平 均    | 118,877       |
| 不偏分散   | 1,396,895,156 |
| 標準偏差   | 37,375        |
| 最小値    | 25,000        |
| 第1四分位数 | 92,200        |
| 中央値    | 114,000       |
| 第3四分位数 | 147,000       |
| 最大値    | 276,000       |
| 四分位範囲  | 54,800        |



| 変 数    | 基準日路線価      |
|--------|-------------|
| n      | 169         |
| 平 均    | 47,688      |
| 不偏分散   | 280,810,550 |
| 標準偏差   | 16,757      |
| 最小値    | 10,700      |
| 第1四分位数 | 37,100      |
| 中央値    | 46,800      |
| 第3四分位数 | 57,000      |
| 最大値    | 139,000     |
| 四分位範囲  | 19,900      |



# 広域比準表の作成（数量化理論第Ⅰ類による分析結果）

## ○ 住宅地区全データによる分析結果

| アイテム  | カテゴリー         | 度数    | 値       | レンジ    | 単相関    | 偏相関    |
|-------|---------------|-------|---------|--------|--------|--------|
| 道路幅員  | 20m以上         | 20    | 5,489   | 27,982 | 0.0385 | 0.1842 |
|       | 16～20m        | 44    | 13,382  |        |        |        |
|       | 12～16m        | 58    | 271     |        |        |        |
|       | 10～12m        | 42    | -2,206  |        |        |        |
|       | 8～10m         | 71    | 4,434   |        |        |        |
|       | 6～8m          | 246   | 2,789   |        |        |        |
|       | 5～6m          | 217   | 799     |        |        |        |
|       | 4～5m          | 492   | -734    |        |        |        |
|       | 3～4m          | 252   | -3,800  |        |        |        |
|       | 2～3m          | 110   | -2,612  |        |        |        |
|       | 1～2m          | 13    | -14,600 |        |        |        |
| 舗装    | 舗装済           | 1,551 | 132     | 14,762 | 0.0639 | 0.0817 |
|       | 未舗装           | 14    | -14,630 |        |        |        |
| 通過街路  | 通抜け           | 1,453 | -12     | 12,224 | 0.0866 | 0.0836 |
|       | 通抜け困難         | 29    | -8,903  |        |        |        |
|       | 行止り           | 83    | 3,322   |        |        |        |
| 街路の配置 | 優る            | 67    | 2,596   | 9,879  | 0.3263 | 0.1943 |
|       | やや優る          | 95    | 5,287   |        |        |        |
|       | 普通            | 451   | 4,615   |        |        |        |
|       | やや劣る          | 582   | -1,819  |        |        |        |
|       | 劣る            | 370   | -4,592  |        |        |        |
| 最寄駅   | 大船            | 83    | 16,643  | 79,513 | 0.6223 | 0.8086 |
|       | 藤沢            | 134   | 23,544  |        |        |        |
|       | 辻堂            | 119   | 24,105  |        |        |        |
|       | 茅ヶ崎           | 187   | 15,964  |        |        |        |
|       | 平塚            | 190   | -10,902 |        |        |        |
|       | 大磯            | 81    | -24,107 |        |        |        |
|       | 二宮            | 174   | -34,137 |        |        |        |
|       | 北鎌倉           | 36    | 2,194   |        |        |        |
|       | 鎌倉            | 123   | 35,692  |        |        |        |
|       | 相模線           | 126   | -43,821 |        |        |        |
|       | 小田急江ノ島線（藤沢以北） | 232   | 5,186   |        |        |        |
|       | 小田急江ノ島線（藤沢以南） | 34    | 17,713  |        |        |        |
|       | 小田急小田原線       | 29    | -40,481 |        |        |        |
|       | 江ノ島電鉄         | 17    | -304    |        |        |        |

| アイテム  | カテゴリー      | 度数    | 値       | レンジ    | 単相関    | 偏相関    |
|-------|------------|-------|---------|--------|--------|--------|
| 最寄駅距離 | 400m未満     | 102   | 30,422  |        |        |        |
|       | 400～800m   | 256   | 20,446  |        |        |        |
|       | 800～1200m  | 236   | 14,577  |        |        |        |
|       | 1200～1600m | 221   | 2,718   |        |        |        |
|       | 1600～2000m | 178   | -3,955  |        |        |        |
|       | 2000m以上    | 572   | -20,409 | 50,832 | 0.4646 | 0.7145 |
| 地勢    | 平坦地        | 960   | 5,651   |        |        |        |
|       | 台地平坦地      | 153   | -9,683  |        |        |        |
|       | 傾斜地        | 272   | -10,718 |        |        |        |
|       | 谷戸         | 43    | -2,108  |        |        |        |
|       | 丘陵地        | 96    | -8,550  |        |        |        |
|       | 低地・窪地      | 41    | -2,856  | 16,369 | 0.2110 | 0.3858 |
| 土地利用  | 優良住宅地      | 131   | 11,296  |        |        |        |
|       | 中高層住宅地     | 25    | -8,417  |        |        |        |
|       | 一般住宅地      | 1,120 | 220     |        |        |        |
|       | 工場・倉庫混在    | 50    | 4,040   |        |        |        |
|       | 散在住宅地      | 167   | -8,417  |        |        |        |
|       | 農家住宅地      | 72    | -4,334  | 19,714 | 0.4302 | 0.2314 |
| 都市計画法 | 近隣商業       | 63    | 577     |        |        |        |
|       | 1・2住居      | 361   | 1,783   |        |        |        |
|       | 1・2中高層     | 345   | 4,641   |        |        |        |
|       | 1・2低層      | 528   | 5,124   |        |        |        |
|       | 準住居・準工     | 66    | -2,263  |        |        |        |
|       | 工業         | 29    | -11,317 |        |        |        |
|       | 市街化調整      | 173   | -26,064 | 31,188 | 0.5214 | 0.4429 |
|       | 全 体        | 1,565 | 110,311 |        |        |        |

重相関係数 0.9114

重相関係数の2乗 0.8307

# 広域比準表の作成（数量化理論第Ⅰ類による分析結果）

## ○ 残差40%以上のデータを除いた分析結果

| アイテム  | カテゴリー         | 度数    | 値       | レンジ    | 単相関    | 偏相関    |
|-------|---------------|-------|---------|--------|--------|--------|
| 道路幅員  | 20m以上         | 20    | 5,890   |        |        |        |
|       | 16～20m        | 41    | 15,405  |        |        |        |
|       | 12～16m        | 58    | -47     |        |        |        |
|       | 10～12m        | 38    | 519     |        |        |        |
|       | 8～10m         | 69    | 4,041   |        |        |        |
|       | 6～8m          | 233   | 3,467   |        |        |        |
|       | 5～6m          | 208   | 785     |        |        |        |
|       | 4～5m          | 474   | -1,244  |        |        |        |
|       | 3～4m          | 244   | -4,190  |        |        |        |
|       | 2～3m          | 106   | -3,138  |        |        |        |
|       | 1～2m          | 10    | -7,183  | 22,588 | 0.0293 | 0.2004 |
| 舗装    | 舗装済           | 1,490 | 45      |        |        |        |
|       | 未舗装           | 11    | -6,142  | 6,187  | 0.0346 | 0.0331 |
| 通過街路  | 通抜け           | 1,396 | -14     |        |        |        |
|       | 通抜け困難         | 27    | -12,278 |        |        |        |
|       | 行止り           | 78    | 4,497   | 16,775 | 0.0913 | 0.1197 |
| 街路の配置 | 優る            | 61    | 5,271   |        |        |        |
|       | やや優る          | 94    | 5,267   |        |        |        |
|       | 普通            | 440   | 4,607   |        |        |        |
|       | やや劣る          | 573   | -2,076  |        |        |        |
|       | 劣る            | 333   | -4,968  | 10,239 | 0.3031 | 0.2142 |
| 最寄駅   | 大船            | 81    | 16,775  |        |        |        |
|       | 藤沢            | 133   | 22,750  |        |        |        |
|       | 辻堂            | 118   | 23,141  |        |        |        |
|       | 茅ヶ崎           | 177   | 16,701  |        |        |        |
|       | 平塚            | 177   | -9,173  |        |        |        |
|       | 大磯            | 81    | -24,675 |        |        |        |
|       | 二宮            | 151   | -36,611 |        |        |        |
|       | 北鎌倉           | 35    | 1,476   |        |        |        |
|       | 鎌倉            | 121   | 34,902  |        |        |        |
|       | 相模線           | 116   | -46,483 |        |        |        |
|       | 小田急江ノ島線（藤沢以北） | 232   | 3,571   |        |        |        |
|       | 小田急江ノ島線（藤沢以南） | 34    | 16,139  |        |        |        |
|       | 小田急小田原線       | 28    | -40,922 |        |        |        |
|       | 江ノ島電鉄         | 17    | -2,045  | 81,385 | 0.6206 | 0.8273 |

| アイテム  | カテゴリー      | 度数    | 値       | レンジ    | 単相関    | 偏相関    |
|-------|------------|-------|---------|--------|--------|--------|
| 最寄駅距離 | 400m未満     | 102   | 30,413  |        |        |        |
|       | 400～800m   | 253   | 20,530  |        |        |        |
|       | 800～1200m  | 234   | 14,015  |        |        |        |
|       | 1200～1600m | 218   | 2,314   |        |        |        |
|       | 1600～2000m | 171   | -4,119  |        |        |        |
|       | 2000m以上    | 523   | -21,751 | 52,164 | 0.4413 | 0.7444 |
| 地勢    | 平坦地        | 935   | 5,495   |        |        |        |
|       | 台地平坦地      | 150   | -10,279 |        |        |        |
|       | 傾斜地        | 263   | -10,648 |        |        |        |
|       | 谷戸         | 43    | -3,128  |        |        |        |
|       | 丘陵地        | 72    | -6,999  |        |        |        |
|       | 低地・窪地      | 38    | -4,147  | 16,143 | 0.1781 | 0.4009 |
| 土地利用  | 優良住宅地      | 124   | 11,942  |        |        |        |
|       | 中高層住宅地     | 25    | -9,976  |        |        |        |
|       | 一般住宅地      | 1,106 | -31     |        |        |        |
|       | 工場・倉庫混在    | 47    | 3,948   |        |        |        |
|       | 散在住宅地      | 142   | -9,119  |        |        |        |
|       | 農家住宅地      | 57    | -1,534  | 21,917 | 0.3763 | 0.2613 |
| 都市計画法 | 近隣商業       | 63    | -1,047  |        |        |        |
|       | 1・2住居      | 356   | 1,418   |        |        |        |
|       | 1・2中高層     | 340   | 3,781   |        |        |        |
|       | 1・2低層      | 517   | 5,108   |        |        |        |
|       | 準住居・準工     | 64    | -1,350  |        |        |        |
|       | 工業         | 27    | -11,834 |        |        |        |
| 市街化調整 | 市街化調整      | 134   | -29,548 | 34,656 | 0.4761 | 0.4862 |
|       | 全体         | 1,501 | 112,993 |        |        |        |

重相関係数 0.9147

重相関係数の2乗 0.8367

# 広域比準表の精度検証

○ 広域比準表の導入可否、状況類似地域統合検討に向けて、以下の6条件に該当し、かつ隣接する状況類似地域を検証計算サンプルとして抽出

- ✓ 街路の配置が類似（「良い」と「やや良い」は類似と判定）
- ✓ 最寄駅名が同じ。かつ、最寄駅距離が近似（「徒歩圏800m未満」「徒歩バス共用圏800m～1200m」「バス圏1200m以上」に三分した場合、同じ区分）
- ✓ 地勢及び、土地利用の判定区分が同じ
- ✓ 都市計画法用途地域が類似（「1低層」と「2低層」は類似と判定）

○ 広域比準表を適用して路線価を試算し、現行路線価との差を確認

# 広域比準表の精度検証

| 範囲        | 統合前   |        | A地区 |        | B地区 |        | C地区 |        | D地区 |        | E地区 |        | F地区 |        | G地区 |        | H地区 |        | I地区 |        |
|-----------|-------|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|
|           | 度数    | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     |
| ～－60%     |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| －60%～－40% |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| －40%～－20% |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| －20%～－10% | 2     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| －10%～－8%  | 19    | 1%     | 1   | 1%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 1   | 1%     | 2   | 1%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| －8%～－6%   | 40    | 2%     | 2   | 2%     |     | 0%     | 3   | 4%     | 4   | 4%     | 2   | 2%     | 1   | 1%     |     | 0%     | 6   | 3%     |     | 0%     |
| －6%～－4%   | 108   | 5%     | 7   | 7%     | 5   | 4%     | 0   | 0%     | 3   | 3%     | 2   | 2%     | 6   | 4%     |     | 0%     | 22  | 13%    |     | 0%     |
| －4%～－2%   | 264   | 12%    | 16  | 16%    | 12  | 9%     | 16  | 20%    | 16  | 16%    | 5   | 5%     | 21  | 15%    | 7   | 5%     | 34  | 20%    | 2   | 8%     |
| －2%～±0%   | 804   | 36%    | 54  | 52%    | 35  | 27%    | 50  | 61%    | 32  | 32%    | 30  | 31%    | 54  | 39%    | 93  | 61%    | 62  | 36%    | 11  | 44%    |
| ±0%～＋2%   | 476   | 21%    | 14  | 14%    | 30  | 23%    | 11  | 13%    | 19  | 19%    | 34  | 35%    | 29  | 21%    | 32  | 21%    | 31  | 18%    | 0   | 0%     |
| ＋2%～＋4%   | 282   | 12%    | 3   | 3%     | 29  | 22%    | 1   | 1%     | 15  | 15%    | 14  | 15%    | 22  | 16%    | 13  | 8%     | 16  | 9%     | 10  | 40%    |
| ＋4%～＋6%   | 145   | 6%     | 6   | 6%     | 7   | 5%     | 0   | 0%     | 6   | 6%     | 4   | 4%     | 3   | 2%     | 8   | 5%     | 2   | 1%     | 1   | 4%     |
| ＋6%～＋8%   | 69    | 3%     |     | 0%     | 9   | 7%     | 1   | 1%     | 2   | 2%     | 2   | 2%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 1   | 4%     |
| ＋8%～＋10%  | 36    | 2%     |     | 0%     | 3   | 2%     |     | 0%     | 2   | 2%     | 1   | 1%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| ＋10%～＋20% | 18    | 1%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 1   | 1%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| ＋20%～＋40% |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| ＋40%～     |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| 合計本数      | 2,263 | 100%   | 103 | 100%   | 130 | 100%   | 82  | 100%   | 99  | 100%   | 96  | 100%   | 138 | 100%   | 153 | 100%   | 173 | 100%   | 25  | 100%   |
| 最小値       |       | -0.118 |     | -0.080 |     | -0.050 |     | -0.070 |     | -0.073 |     | -0.084 |     | -0.091 |     | -0.039 |     | -0.067 |     | -0.024 |
| 最大値       |       | 0.184  |     | 0.055  |     | 0.099  |     | 0.060  |     | 0.082  |     | 0.140  |     | 0.041  |     | 0.057  |     | 0.047  |     | 0.077  |

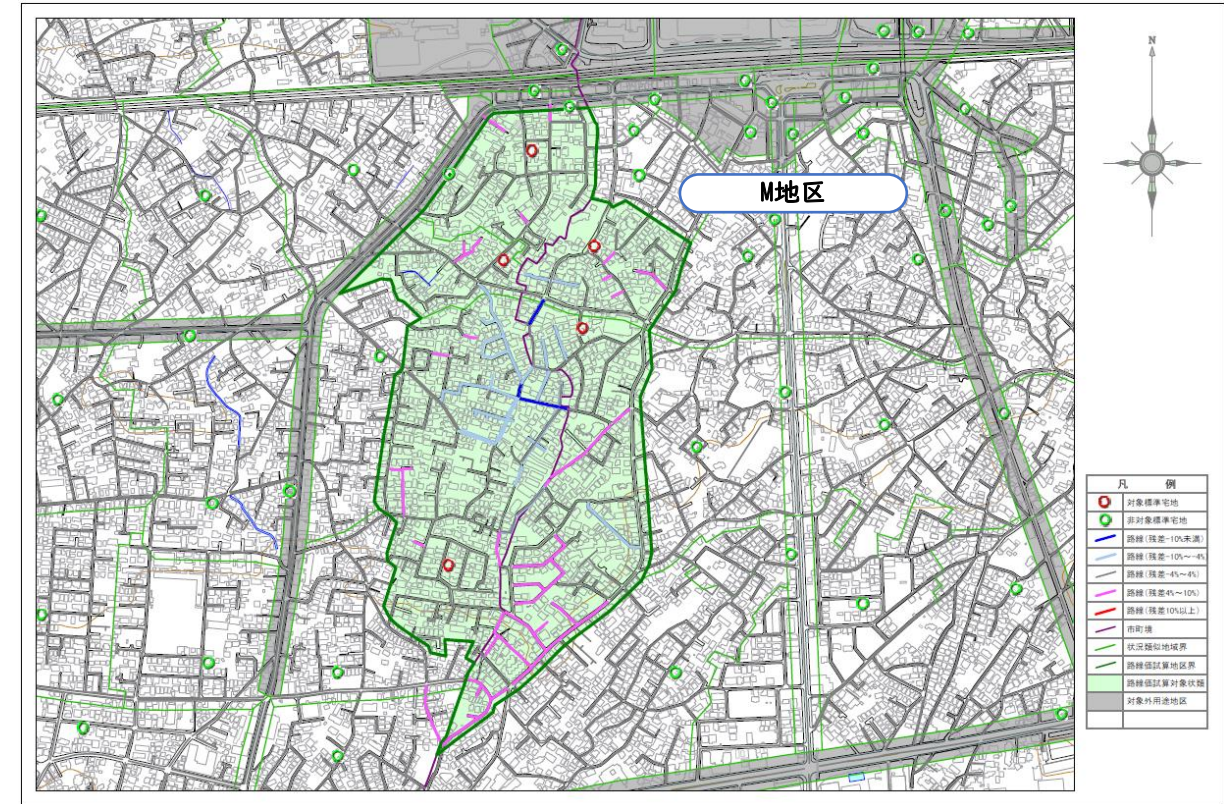
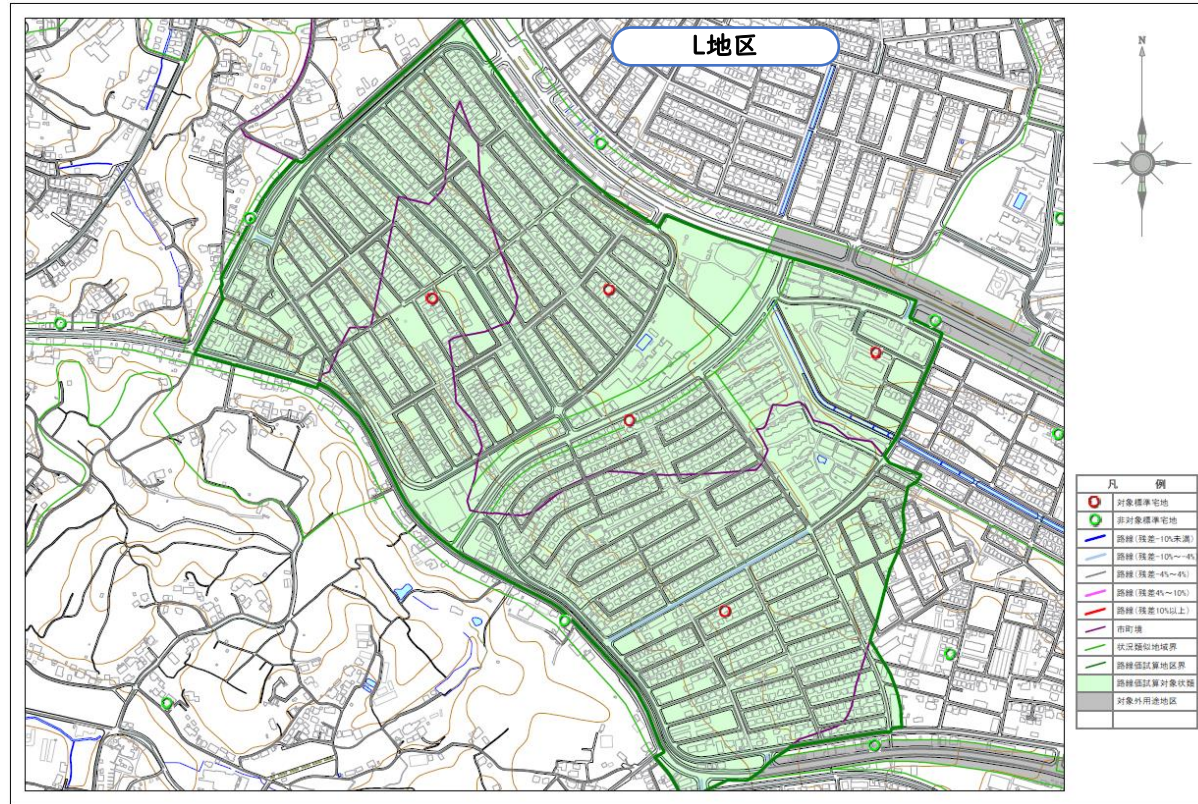
現行路線価との格差（現行路線価－試算価格：比準表統一）価格調整路線を除く

# 広域比準表の精度検証

| 範囲        | 統合前   |        | J地区 |        | K地区 |        | L地区 |        | M地区 |        | N地区 |        | O地区 |        | P地区 |        | Q地区 |        | R地区 |        |
|-----------|-------|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|
|           | 度数    | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     |
| ～－60%     |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| －60%～－40% |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| －40%～－20% |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| －20%～－10% | 2     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 1   | 1%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 1   | 1%     |
| －10%～－8%  | 19    | 1%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 4   | 2%     |     | 0%     | 3   | 2%     | 3   | 2%     |     | 0%     | 5   | 3%     |
| －8%～－6%   | 40    | 2%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 8   | 5%     |     | 0%     | 6   | 4%     | 3   | 2%     |     | 0%     | 5   | 3%     |
| －6%～－4%   | 110   | 5%     |     | 0%     | 2   | 1%     | 5   | 4%     | 14  | 8%     | 11  | 8%     | 13  | 8%     | 13  | 8%     |     | 0%     | 5   | 3%     |
| －4%～－2%   | 262   | 12%    | 10  | 8%     | 7   | 4%     | 30  | 24%    | 20  | 12%    | 22  | 15%    | 13  | 8%     | 16  | 10%    | 2   | 3%     | 15  | 10%    |
| －2%～±0%   | 804   | 36%    | 44  | 36%    | 67  | 39%    | 60  | 48%    | 40  | 23%    | 39  | 27%    | 23  | 15%    | 64  | 38%    | 10  | 15%    | 36  | 25%    |
| ±0%～+2%   | 482   | 21%    | 35  | 29%    | 56  | 33%    | 19  | 15%    | 41  | 24%    | 35  | 24%    | 12  | 8%     | 37  | 22%    | 11  | 16%    | 30  | 21%    |
| +2%～+4%   | 278   | 12%    | 11  | 9%     | 13  | 8%     | 10  | 8%     | 19  | 11%    | 21  | 15%    | 30  | 20%    | 16  | 10%    | 17  | 25%    | 22  | 15%    |
| +4%～+6%   | 143   | 6%     | 9   | 7%     | 10  | 6%     |     | 0%     | 15  | 9%     | 12  | 8%     | 32  | 21%    | 10  | 6%     | 12  | 18%    | 8   | 5%     |
| +6%～+8%   | 69    | 3%     | 7   | 6%     | 14  | 8%     |     | 0%     | 5   | 3%     | 2   | 1%     | 12  | 8%     | 3   | 2%     | 7   | 10%    | 4   | 3%     |
| +8%～+10%  | 36    | 2%     | 5   | 4%     | 1   | 1%     |     | 0%     | 5   | 3%     | 1   | 1%     | 4   | 3%     | 2   | 1%     | 5   | 7%     | 7   | 5%     |
| +10%～+20% | 18    | 1%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 5   | 3%     | 1   | 1%     | 3   | 4%     | 8   | 5%     |
| +20%～+40% |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| +40%～     |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| 合計本数      | 2,263 | 100%   | 121 | 100%   | 170 | 100%   | 124 | 100%   | 172 | 100%   | 143 | 100%   | 153 | 100%   | 168 | 100%   | 67  | 100%   | 146 | 100%   |
| 最小値       |       | -0.118 |     | -0.035 |     | -0.043 |     | -0.058 |     | -0.118 |     | -0.058 |     | -0.094 |     | -0.093 |     | -0.024 |     | -0.102 |
| 最大値       |       | 0.184  |     | 0.095  |     | 0.089  |     | 0.028  |     | 0.093  |     | 0.088  |     | 0.158  |     | 0.112  |     | 0.104  |     | 0.184  |

現行路線価との格差（現行路線価－試算価格：比準表統一）価格調整路線を除く

# 広域比準表の精度検証



# 広域比準表の精度検証

## ○ 広域的比準表の導入について

両者の差が±4%の範囲内に全路線2,263本のうち1,826本（約81%）が含まれた（調整路線を除く）。

鉄道の性格・種類によって試算結果の差異が大きい場合あり、本来、鉄道沿線別に整備すべきと考えられる。



本実験では一種類しか整備しなかったにも関わらず、このような結果が得られたことで、広域評価用比準表の導入が可能であることが十分に証明できたと言える。

# 状況類似統合視点設定

## ○各サンプル地区ごとに1状類とした場合の試算を実施

地域要因の追加調査項目等を活用した状況類似地区統合の可否を検証することを目的として、各サンプル地区を1状類として路線価の試算を行った。

- ✓ 状況類似地区の統合基準案を仮設定し、サンプル地区を選定
- ✓ サンプル地区内における標準的な状況に近似する標準宅地を代表標準宅地として選定
- ✓ 選定した代表標準宅地から、広域評価用比準表を用いて、サンプル地区内の全ての路線価を試算



- 試算結果と現行の路線価とを比較して、状況類似地区の統合の可否を確認

# 状況類似統合視点設定

## ○試算結果と現行路線価との差異

| 範囲        | 統合後   |        | A地区 |        | B地区 |        | C地区 |        | D地区 |        | E地区 |        | F地区 |        | G地区 |        | H地区 |        | I地区 |       |
|-----------|-------|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|-------|
|           | 度数    | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合    |
| ～－60%     |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%    |
| －60%～－40% |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%    |
| －40%～－20% | 4     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 2   | 2%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 2   | 1%     |     | 0%    |
| －20%～－10% | 101   | 4%     |     | 0%     | 7   | 5%     |     | 0%     | 8   | 8%     |     | 0%     | 3   | 2%     |     | 0%     | 55  | 32%    |     | 0%    |
| －10%～－8%  | 68    | 3%     | 1   | 1%     | 3   | 2%     |     | 0%     | 4   | 4%     | 1   | 1%     | 1   | 1%     |     | 0%     | 3   | 2%     |     | 0%    |
| －8%～－6%   | 108   | 5%     | 2   | 2%     | 6   | 5%     | 1   | 1%     | 12  | 12%    | 2   | 2%     | 4   | 3%     | 2   | 1%     | 14  | 8%     |     | 0%    |
| －6%～－4%   | 163   | 7%     | 10  | 10%    | 8   | 6%     | 5   | 6%     | 8   | 8%     | 1   | 1%     | 12  | 9%     | 0   | 0%     | 20  | 12%    |     | 0%    |
| －4%～－2%   | 227   | 10%    | 16  | 16%    | 21  | 16%    | 7   | 9%     | 12  | 12%    | 3   | 3%     | 11  | 8%     | 16  | 10%    | 28  | 16%    |     | 0%    |
| －2%～±0%   | 432   | 19%    | 19  | 18%    | 27  | 21%    | 31  | 38%    | 20  | 20%    | 10  | 10%    | 11  | 8%     | 46  | 30%    | 29  | 17%    | 7   | 28%   |
| ±0%～＋2%   | 380   | 17%    | 24  | 23%    | 28  | 22%    | 18  | 22%    | 14  | 14%    | 17  | 18%    | 6   | 4%     | 22  | 14%    | 17  | 10%    | 0   | 0%    |
| ＋2%～＋4%   | 309   | 14%    | 27  | 26%    | 16  | 12%    | 11  | 13%    | 10  | 10%    | 24  | 25%    | 7   | 5%     | 17  | 11%    | 4   | 2%     | 13  | 52%   |
| ＋4%～＋6%   | 195   | 9%     | 4   | 4%     | 7   | 5%     | 1   | 1%     | 5   | 5%     | 16  | 17%    | 6   | 4%     | 41  | 27%    | 1   | 1%     | 3   | 12%   |
| ＋6%～＋8%   | 107   | 5%     |     | 0%     | 7   | 5%     | 0   | 0%     | 1   | 1%     | 9   | 9%     | 2   | 1%     | 6   | 4%     |     | 0%     | 1   | 4%    |
| ＋8%～＋10%  | 43    | 2%     |     | 0%     |     | 0%     | 0   | 0%     | 3   | 3%     | 5   | 5%     | 2   | 1%     | 3   | 2%     |     | 0%     | 1   | 4%    |
| ＋10%～＋20% | 117   | 5%     |     | 0%     |     | 0%     | 0   | 0%     |     | 0%     | 8   | 8%     | 73  | 53%    |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%    |
| ＋20%～＋40% | 9     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 8   | 10%    |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%    |
| ＋40%～     |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 0   | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%    |
| 合計本数      | 2,263 | 100%   | 103 | 100%   | 130 | 100%   | 82  | 100%   | 99  | 100%   | 96  | 100%   | 138 | 100%   | 153 | 100%   | 173 | 100%   | 25  | 100%  |
| 最小値       |       | -0.207 |     | -0.080 |     | -0.154 |     | -0.076 |     | -0.205 |     | -0.088 |     | -0.154 |     | -0.061 |     | -0.207 |     | 0.000 |
| 最大値       |       | 0.311  |     | 0.057  |     | 0.074  |     | 0.311  |     | 0.086  |     | 0.174  |     | 0.200  |     | 0.096  |     | 0.047  |     | 0.094 |

現行路線価との格差（現行路線価－試算価格：比準表統一・状況類似統合）価格調整路線を除く

# 状況類似統合視点設定

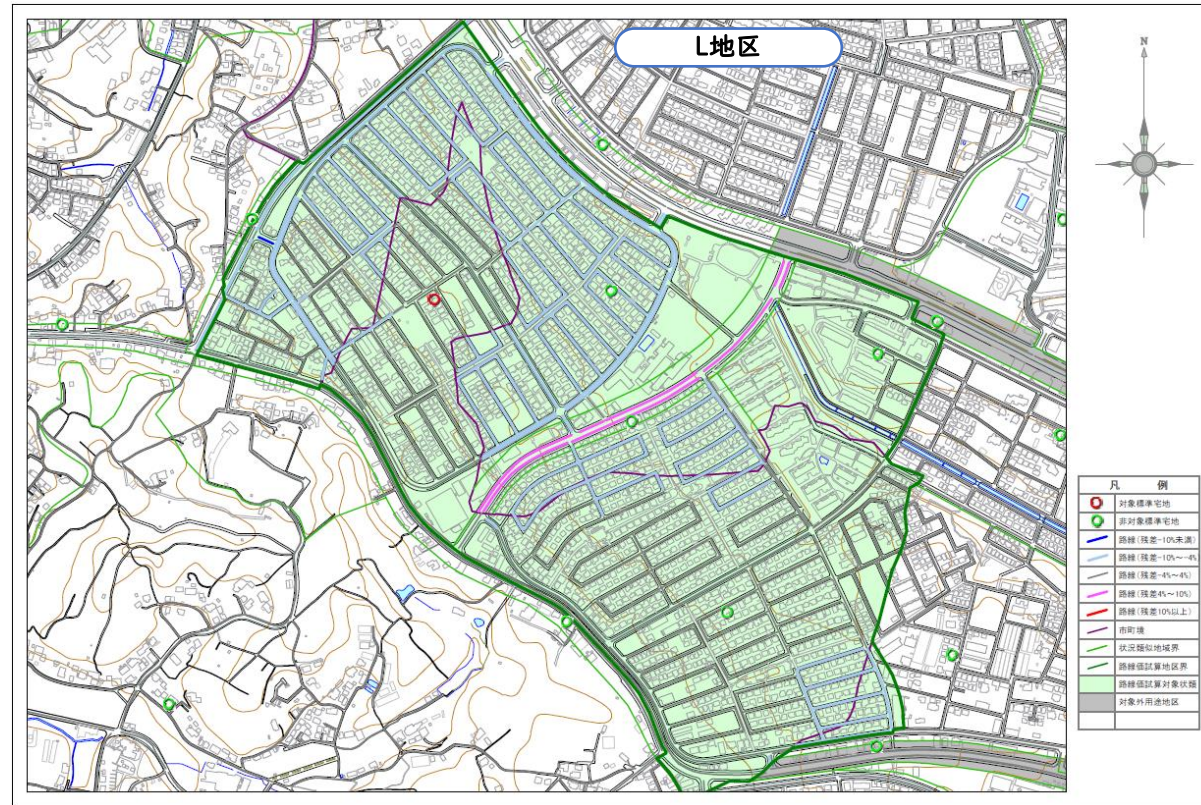
## ○試算結果と現行路線価との差異

| 範囲        | 統合後   |        | J地区 |        | K地区 |        | L地区 |        | M地区 |        | N地区 |        | O地区 |        | P地区 |        | Q地区 |        | R地区 |        |
|-----------|-------|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|-----|--------|
|           | 度数    | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     | 度数  | 割合     |
| ～－60%     |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| －60%～－40% |       | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| －40%～－20% | 4     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |
| －20%～－10% | 101   | 4%     |     | 0%     |     | 0%     | 1   | 1%     | 2   | 1%     | 3   | 2%     | 8   | 5%     | 7   | 4%     |     | 0%     | 7   | 5%     |
| －10%～－8%  | 68    | 3%     |     | 0%     | 1   | 1%     | 17  | 14%    | 4   | 2%     | 4   | 3%     | 5   | 3%     | 17  | 10%    |     | 0%     | 7   | 5%     |
| －8%～－6%   | 108   | 5%     |     | 0%     | 6   | 4%     | 13  | 10%    | 7   | 4%     | 4   | 3%     | 9   | 6%     | 10  | 6%     | 5   | 7%     | 11  | 8%     |
| －6%～－4%   | 163   | 7%     | 2   | 2%     | 5   | 3%     | 30  | 24%    | 10  | 6%     | 10  | 7%     | 13  | 8%     | 11  | 7%     | 9   | 13%    | 9   | 6%     |
| －4%～－2%   | 227   | 10%    | 7   | 6%     | 9   | 5%     | 8   | 6%     | 26  | 15%    | 14  | 10%    | 18  | 12%    | 15  | 9%     | 3   | 4%     | 13  | 9%     |
| －2%～±0%   | 432   | 19%    | 21  | 17%    | 45  | 26%    | 21  | 17%    | 23  | 13%    | 24  | 17%    | 22  | 14%    | 28  | 17%    | 6   | 9%     | 42  | 29%    |
| ±0%～＋2%   | 380   | 17%    | 27  | 22%    | 53  | 31%    | 20  | 16%    | 37  | 22%    | 28  | 20%    | 24  | 16%    | 16  | 10%    | 10  | 15%    | 19  | 13%    |
| ＋2%～＋4%   | 309   | 14%    | 33  | 27%    | 18  | 11%    | 6   | 5%     | 29  | 17%    | 26  | 18%    | 31  | 20%    | 12  | 7%     | 13  | 19%    | 12  | 8%     |
| ＋4%～＋6%   | 195   | 9%     | 11  | 9%     | 13  | 8%     | 0   | 0%     | 22  | 13%    | 21  | 15%    | 12  | 8%     | 13  | 8%     | 9   | 13%    | 10  | 7%     |
| ＋6%～＋8%   | 107   | 5%     | 9   | 7%     | 14  | 8%     | 3   | 2%     | 5   | 3%     | 8   | 6%     | 6   | 4%     | 26  | 15%    | 4   | 6%     | 6   | 4%     |
| ＋8%～＋10%  | 43    | 2%     | 4   | 3%     | 3   | 2%     | 5   | 4%     | 4   | 2%     | 1   | 1%     | 2   | 1%     | 5   | 3%     | 5   | 7%     | 0   | 0%     |
| ＋10%～＋20% | 117   | 5%     | 7   | 6%     | 3   | 2%     |     | 0%     | 3   | 2%     |     | 0%     | 3   | 2%     | 8   | 5%     | 3   | 4%     | 9   | 6%     |
| ＋20%～＋40% | 9     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 1   | 1%     |
| ＋40%～     | 0     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     |     | 0%     | 0   | 0%     |
| 合計本数      | 2,263 | 100%   | 121 | 100%   | 170 | 100%   | 124 | 100%   | 172 | 100%   | 143 | 100%   | 153 | 100%   | 168 | 100%   | 67  | 100%   | 146 | 100%   |
| 最小値       |       | -0.207 |     | -0.058 |     | -0.092 |     | -0.114 |     | -0.115 |     | -0.111 |     | -0.155 |     | -0.127 |     | -0.075 |     | -0.148 |
| 最大値       |       | 0.311  |     | 0.130  |     | 0.125  |     | 0.089  |     | 0.113  |     | 0.088  |     | 0.142  |     | 0.184  |     | 0.104  |     | 0.278  |

現行路線価との格差（現行路線価-試算価格：比準表統一・状況類似統合）価格調整路線を除く

# 状況類似統合視点設定

○ 試算結果と現行路線価との差異



# 状況類似統合の視点

## ○乖離が大きい状況類似地域の特徴

- ✓ 他の地域と街路の配置、地盤が異なる
- ✓ 他の地域と道路種別が異なる
- ✓ 他の地域と都市計画法の用途地域が異なる
- ✓ 他の地域と最寄駅が異なる（最寄駅距離の起点が異なる）
- ✓ 最寄駅距離が大きく異なる
- ✓ 他の地域と地勢（傾斜度合）、標準的画地規模が異なる

# 状況類似統合の視点

## ○状況類似地域統合基準案の作成

サンプル地区の統合した状況類似地域における価格形成要因（特に地域要因）の差異を確認し、状況類似地域統合基準案をまとめた。

- ✓ 街路の配置が類似
- ✓ 最寄駅名が同じ
- ✓ 最寄駅距離が近似（近接、徒歩圏、徒歩バス共用圏、バス圏）
- ✓ 地勢の判定区分が同じ
- ✓ 土地利用の判定区分が同じ
- ✓ 都市計画法用途地域が類似

# まとめ

## ○ 広域的比準表の導入について

路線価の試算を行うサンプル地区（18地区、状況類似数107）を設定し、現行の路線価と広域評価用比準表を用いた試算結果の差異を集計



両者の差が±4%の範囲内に全路線2,263本のうち1,826本（約81%）が含まれた（調整路線を除く）。

鉄道の性格・種類によって試算結果の差異が大きい場合あり、本来、鉄道沿線別に整備すべきと考えられる。



本実験では一種類しか整備しなかったにも関わらず、このような結果が得られたことで、広域評価用比準表の導入が可能であることが十分に証明できたと言える。

| 範囲            | 比準表統一 |        | 調整路線除く |        |
|---------------|-------|--------|--------|--------|
|               | 度数    | 割合     | 度数     | 割合     |
| ～ - 60%       | 2     | 0%     |        | 0%     |
| - 60% ～ - 40% | 3     | 0%     |        | 0%     |
| - 40% ～ - 20% | 0     | 0%     |        | 0%     |
| - 20% ～ - 10% | 11    | 0%     | 2      | 0%     |
| - 10% ～ - 8%  | 28    | 1%     | 19     | 1%     |
| - 8% ～ - 6%   | 69    | 3%     | 40     | 2%     |
| - 6% ～ - 4%   | 137   | 6%     | 108    | 5%     |
| - 4% ～ - 2%   | 276   | 12%    | 264    | 12%    |
| - 2% ～ ± 0%   | 791   | 33%    | 804    | 36%    |
| ± 0% ～ + 2%   | 504   | 21%    | 476    | 21%    |
| + 2% ～ + 4%   | 284   | 12%    | 282    | 12%    |
| + 4% ～ + 6%   | 149   | 6%     | 145    | 6%     |
| + 6% ～ + 8%   | 69    | 3%     | 69     | 3%     |
| + 8% ～ + 10%  | 36    | 2%     | 36     | 2%     |
| + 10% ～ + 20% | 18    | 1%     | 18     | 1%     |
| + 20% ～ + 40% |       | 0%     |        | 0%     |
| + 40% ～       |       | 0%     |        | 0%     |
| 合計本数          | 2,377 | 100%   | 2,263  | 100%   |
| 最小値           |       | -0.661 |        | -0.118 |
| 最大値           |       | 0.184  |        | 0.184  |

# まとめ

## ○状況類似地域の統合について

サンプル地区ごとに代表となる標準宅地を一か所選定し、当該標準宅地からサンプル地区内のすべての路線について地域要因格差率を含めた比準表を用いて路線価を算出し、試算結果の差異を集計



状況類似地域の統合前後で、現行路線価との格差が10%以上異なる路線の条件を調査。

サンプル地区ごとの状況類似地域の類似性から、上記で判明した条件を除くことで、状況類似地域統合視点を整理。



状況類似を超えて路線価を試算することが可能であることが証明でき、状況類似の統合に向けた目安を設定できた。

| 範囲        | 比準表統一 |        | 調整路線除く |        |
|-----------|-------|--------|--------|--------|
|           | 度数    | 割合     | 度数     | 割合     |
| ～－60%     | 1     | 0%     |        | 0%     |
| －60%～－40% | 3     | 0%     |        | 0%     |
| －40%～－20% | 24    | 1%     | 4      | 0%     |
| －20%～－10% | 110   | 5%     | 101    | 4%     |
| －10%～－8%  | 83    | 3%     | 68     | 3%     |
| －8%～－6%   | 124   | 5%     | 108    | 5%     |
| －6%～－4%   | 218   | 9%     | 163    | 7%     |
| －4%～－2%   | 247   | 10%    | 227    | 10%    |
| －2%～±0%   | 446   | 19%    | 432    | 19%    |
| ±0%～＋2%   | 398   | 17%    | 380    | 17%    |
| ＋2%～＋4%   | 278   | 12%    | 309    | 14%    |
| ＋4%～＋6%   | 172   | 7%     | 195    | 9%     |
| ＋6%～＋8%   | 106   | 4%     | 107    | 5%     |
| ＋8%～＋10%  | 42    | 2%     | 43     | 2%     |
| ＋10%～＋20% | 116   | 5%     | 117    | 5%     |
| ＋20%～＋40% | 9     | 0%     | 9      | 0%     |
| ＋40%～     |       | 0%     |        | 0%     |
| 合計本数      | 2,377 | 100%   | 2,263  | 100%   |
| 最小値       |       | -0.894 |        | -0.207 |
| 最大値       |       | 0.311  |        | 0.311  |

# まとめ

- 今回対象とした「住宅地区」においては、広域評価用比準表の導入が十分に可能であることが実証された。
- 連たんする状況類似地域間において、状況類似地域の統合が可能となる条件（要因内容）が整理され、「住宅地区」における状況類似地域統合に向けた基準（視点）を整備することができた。

# まとめ

## ○導入に向けた課題

### □比準表分類の細分による精度向上

導入時には、広域評価用比準表を鉄道沿線別に作成することで精度が向上するものと考える。

### □価格形成要因調査基準の統一化

統一的かつ価格形成要因の詳細な調査基準を整備し、これにしたがって全路線価の価格形成要因を再調査を行うことで、より均衡が確保できると考える（最寄駅名の判定や地域要因の追加等を含む）

### □価格形成要因項目の追加

価格調整的要因や総合判断補正を提供している路線の状況を把握し、その代替となる追加要因を取得する必要がある

# まとめ

## ○広域評価手法導入によるメリット

### □鑑定士の高齢化による減少

不動産鑑定士の高齢化等による減少が特に地方圏で顕著となっている。広域評価により、状況類似地域数の削減効果が期待できることから、鑑定士一人当たりの委託数を削減することなく人数減少に対応できる可能性が見いだせた。

### □自治体境の価格バランス整合

これまでも市境の価格バランス調整には苦慮されているところであるが、広域評価により原則として市境調整（市境という概念自体が不要）の手間が軽減される可能性が見いだせた。

### □納税者説明責任

昨今の納税者意識の高まり等から隣接自治体との要因項目の相違等が指摘されることが懸念される。

広域評価により、近隣自治体間での相違がなくなることで説明が容易になる。

# ご清聴ありがとうございました

朝日航洋株式会社 東京空情支社資産情報部

桜井 秀宣

星野 洋人