

ブラッシュアップ判例・裁決例

第27回

騒音による土地10%評価減

国税不服審判所 令2・6・2裁決（裁決事例集No.119）

明治学院大学法学部教授 渡辺 充

Brush up Point

本件は、相続税における土地評価につき、騒音により利用価値の減少が認められるか否かが争点となった事案である。国税不服審判所は、タックスアンサーにより減額して土地評価ができる場合として、次の3要件を示し、本件はそのすべてが満たされるものとして、請求人の主張を認め、10%の評価減を是認した。

- ① 当該宅地の評価に当たって用いる路線価が、騒音の要因を考慮して付されたものではないこと（路線価における騒音要因の斟酌）
- ② 騒音が生じていること（騒音の発生状況）
- ③ 騒音により当該宅地の取引金額に影響を受けると認められること（騒音による取引金額への影響）

I. 事実関係

〔1〕本件は、請求人が、相続により取得した土地について、(1)広大地に該当すること、(2)鉄道騒音により利用価値が著しく低下している宅地に該当することなどを理由に、当該相続に係る相続税の更正の請求をしたところ、原処分庁が、(1)については認める一方、(2)については利用価値が著しく低下している宅地に該当しないなどとして更正の請求の一部を認めない減額更正処分をしたことに対し、請求人が、原処分（減額更正処分の一部が取り消された後のもの）の全部の取消しを求めた事案である。

〔2〕本件の被相続人であるKは、平成27年2月に死亡し、同人に係る相続が開始した。本件相続に係る共同相続人は、Kの妻であるL、長男である請求人及び長女であるMの3名である。

相続財産である土地（①～③）につき、①については、その北西側に敷設されたd鉄道e線の線路敷から約10mから30mま

での範囲内に位置しており、本件土地の南東側には②の土地が隣接し、更にその南東側には③の土地が隣接しており、③の土地は、その南東側で市道f線に面している。

市道f線の③の土地が面する区間に設定された平成27年分の路線価は93,000円（以下、「本件路線価」という。）であり、本件土地は、評価通達13に定める路線価方式により評価する地域に存していることから、評価通達によって評価するのが相当である場合は、本件路線価に基づいて評価すべき土地にある。なお、市道f線は、本件路線価が設定されている区間において、d鉄道e線からおよそ90m以上離れていることから、本件路線価の決定に当たり、鉄道騒音の要因は斟酌されていない。また、本件土地は、都市計画法第8条《地域地区》第1項第1号に規定する用途地域として第二種住居地域に指定された地域に存し、本件路線価に係る評価通達14-2《地区》に定める地区は、普通商業・併用住宅地区である。なお、Kは、平成26年3月18日、N社と

の間で、契約期間を同年5月1日から平成36年10月31日までとする本件土地の賃貸借契約を締結し、N社は、本件相続開始日において、本件土地上に多数のコンテナを設置して貸コンテナ業を営んでいた。

〔3〕請求人は、本件相続にあたり、法定申告期限内である平成27年12月3日、本件相続税に係る申告書を原処分庁に提出した。その際、請求人は、平成30年12月7日、本件土地のうち②、③の各土地について、評価通達24-4《広大地の評価》に定める広大地に該当すること、及び本件土地について、騒音測定をしたところ、d鉄道e線の列車走行により約80デシベル以上の騒音が生じていることから、国税庁ホームページのタックスアンサー「No.4617 利用価値が著しく低下している宅地の評価」に記載された利用価値が著しく低下している宅地に該当することなどを理由に、本件相続税の更正の請求をした。

なお、国税庁ホームページのタックスアンサー「No.4617 利用価値が著しく低下している宅地の評価」の内容は、要旨、次のとおりである（以下、当該タックスアンサーに示された10%減額して評価する取扱いを「本件取扱い」という。）。

「次の(イ)から(ニ)までのように、その利用価

値が付近にある他の宅地の利用状況からみて、著しく低下していると認められるものの価額は、その宅地について利用価値が低下していないものとして評価した場合の価額から、利用価値が低下していると認められる部分の面積に対応する価額に10%を乗じて計算した金額を控除した価額によって評価することができる。ただし、路線価、固定資産税評価額又は倍率が、利用価値の著しく低下している状況を考慮して付されている場合にはしんしゃくしない。

- (イ) 道路より高い位置にある宅地又は低い位置にある宅地で、その付近にある宅地に比べて著しく高低差のあるもの
- (ロ) 地盤に甚だしい凹凸のある宅地
- (ハ) 震動の甚だしい宅地
- (ニ) 上記(イ)から(イ)までに掲げる宅地以外の宅地で、騒音、日照障害、臭気、忌み等により、その取引金額に影響を受けると認められるもの

II. 主たる争点と当事者の主張

本件の争点は、本件土地が騒音の影響により利用価値が著しく低下している宅地として減額して評価すべきか否かである。当事者の主張は、次のとおりである。

請求人の主張	原処分庁の主張
(1) 請求人が、本件土地において、平成30年9月21日午前10時から約1時間、騒音測定をしたところ（以下、「本件測定」という。）、d鉄道e線に最も近い地点で最大85デシベル、最も離れた地点で最大79.5デシベルの騒音が計測されており、これは、g県の一般地域（道路に面する地域以外の地域）のうち第二種住居地域における騒音に係る環境基準の昼間（6時から22時）の基準値である55デシベルをいずれも上回るものである上、d鉄道e線の列車の走行数からす	(1) 本件測定は、測定時間が1時間程度で、測定方法も明らかでないことから、その測定結果を基に本件土地において著しい鉄道騒音があるか否かを判断することはできない。また、請求人が引用する環境基準は、鉄道騒音には適用されない基準である。

ると、騒音の発生頻度も高い。

なお、請求人による騒音の測定時間は1時間程度であるものの、当該時間以外にも列車は通過しているし、請求人は、測定方法及び発生頻度も明らかにしている。また、上記環境基準が鉄道騒音を対象にしていなくても、鉄道騒音が人体に悪影響を及ぼすことは常識である。

- (2) 本件土地の存する地域は、周辺に戸建住宅が多く見られる地域であることから、騒音が土地の価格にマイナスの影響を及ぼすのは明らかであり、地元の不動産業者からのヒアリング結果でも、鉄道沿いでない土地と比べて10～15%価値が下がるという報告がある。また、本件土地の周辺の鉄道沿いの土地では、実際に、利用用途の制限や建物のレイアウトの自由度の低下、防音対策費用の発生など、様々な土地の利用価値の低下が生じている。
- (3) a市では、宅地の固定資産税評価額の決定に当たり、鉄道騒音に対する減価補正（鉄道騒音補正）が定められているところ、本件土地の平成27年度の固定資産税評価額は、鉄道騒音補正として鉄軌道中心線からの最短距離が10m以内である場合の0.90の補正率を適用して計算されており、同市は、本件土地について、鉄道騒音により利用価値が低下していると判断したものである。そうすると、相続税の評価額においても、固定資産税評価額と同様に、鉄道騒音による価値下落の影響を斟酌すべきである
- (2) 本件土地の取引金額が、付近の宅地の取引金額に比べ、鉄道騒音による影響を受けていることについて、請求人から具体的な主張はなく、そのような事実は確認することができない。
- (3) タックスアンサー（本件取扱い）により減額することができる宅地は、騒音等により取引金額に影響を受けると認められるものに限られるところ、固定資産税評価額の決定における鉄道騒音補正は、鉄軌道中心線から一定の範囲内に所在することを要件として、その距離に応じて画一的に適用されるものであるから、本件土地に鉄道騒音補正が適用されていることをもって、本件土地の取引金額が鉄道騒音による影響を受けていることにはならない。

Ⅲ. 裁決の要旨

〔1〕国税不服審判所（以下、「審判所」という。）は、はじめに、タックスアンサー（本件取扱い）により、騒音により利用価値が著しく低下している宅地として10%の評価減ができる場合の条件を、「1当該宅地の評価に当たって用いる路線価が騒音の要因を考慮して付されたものではないこと（路線価における騒音要因のしんしゃく）、2騒音が生じていること（騒音の発生状況）、及び3騒音により当該宅地の取引金額が影響を受けると認められること（騒音による取引金額への影響）の3つの要件が満たされている場合とするのが相当である。」とした。

〔2〕次に、騒音に関する公的基準等について、環境省が定めるものに「騒音に係る環境基準」（平成10年9月30日付環境庁（現環境省。以下同じ。）告示第64号）があり、審判所は、その要旨を次のとおり紹介した。
 (イ)主として住居の用に供される地域（本件土地の存する第二種住居地域）における騒音の基準値を、昼間（6時から22時）は55デシベル以下、夜間（22時から翌6時）は45デシベル以下とする。
 (ロ)この環境基準は、鉄道騒音には適用しない。

また、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」（平成7年12月20日付環大第一174号通達。以下、「在来鉄道騒音指針」という。）からは、騒音の指針値として、等価騒音レベル(変

動する騒音に人間がどの程度の時間さらされたかを評価する量で、観測時間内の平均値として表したもののこと)で、昼間（7時から22時まで）は60デシベル以下、夜間（22時から翌7時）は55デシベル以下とする旨指摘した。

さらに、「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日付環境庁告示第46号。以下、「新幹線騒音基準」という。）から、第二種住居地域を主として住居の用に供される地域とし（昭和50年10月3日付環大特第100号通達）、当該地域については、原則として連続して通過する20本の列車のピーク騒音レベル（調査対象となる1列車が通過する際に発生する騒音レベルの最大値のこと）で、その上位半数のパワー平均値（騒音のもととなっている音のエネルギー量（パワー）を平均した値）を70デシベル以下とする旨指摘した。

〔3〕審判所は、令和元年8月21日午後2時頃、本件土地の現地調査を実施し、その際の列車通過時の騒音は、普通の会話が聞こえづらくなる程度のものであったが、その他、請求人提出資料、原処分関係資料並びに審判所の調査にあてはめ、次のとおり判断した。

まず、本件路線価の決定に当たって鉄道騒音の要因は斟酌されていないので、第1要件はクリアーである。第2要件については、「等価騒音レベルは不明であるものの、少なくとも、10.05m地点における測定値（67.5から85.0デシベル）及び29.98m地点における測定値（61.8から79.5デシベル）は、いずれも在来鉄道騒音指針の等価騒音レベルによる昼間（7時から22時）の指針値である60デシベル…を上回っている

こと、本件測定における連続して通過する20本の列車の上位半数の測定値は、どの20本をとっても、いずれも新幹線騒音基準のピーク騒音レベルによる基準値である70デシベル…を上回っていること、及び全通過本数25本のうち21本の測定値が同基準値を上回っていることが認められる。」とし、「本件土地周辺には騒音防止措置等が施されていないことや、21日の列車本数は400本以上で、運行時間帯は午前5時頃から深夜零時過ぎにまで及び、時間帯によっては5分弱間隔の頻度で列車が通過することからすると、d鉄道e線の列車走行による騒音は、長時間にわたり、相当の頻度で発生していることが認められる。」と判断し、第2要件もクリアーであるとした。

第3要件については、「固定資産評価基準における所要の補正の趣旨…に照らせば、a市及びR市においては、d鉄道e線の列車走行により発生する騒音が、鉄軌道中心線から30mの範囲内の土地の価格低下の要因となっており、その価格事情（鉄道騒音）が、当該土地の価格に特に著しい影響を及ぼしているものと認められる。」とし、本件土地は、d鉄道e線の線路敷から約10mから30mまでの範囲内に位置していることから、その地積全体について、d鉄道e線の鉄道騒音によりその取引金額が影響を受けていると認めるのが相当であるとし、第3要件についてもクリアーであるとした。

Ⅳ. 解 説

〔1〕わが国で、いわゆる鉄道騒音が社会問題として大きく取り上げられたのは、昭和39年に開業した東海道新幹線沿線の騒音問

題からである。その後、在来線でも、昭和63年に開通した津軽海峡線、瀬戸大橋線において、多くの苦情が寄せられた。そこで、まず、昭和50年7月に「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」が告示され、平成7年12月には「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」が定められ、騒音の測定方法や評価方法について定められてきた。本裁判例でもこれらの基準により騒音の判定が行われていることは上記のとおりである。

ところで、「騒音」についての法的定義は明らかでない。国が定める法律には、たとえば「環境基本法」や「騒音規制法」があるが、そこには騒音に関する直接的な定義はなく、一定以上の大きい音＝騒音と位置づけ、その音の量的な評価に基づく規制が行われているだけである。本件においてもデシベル (dB) という用語が使用されているが、これは一般に音の強さを表す単位または音圧レベルの単位であり、“うるささ”を示す指標として使われている。

[2] この“うるささ”については、その感じ方や受忍限度には個人差がある。たとえば、税法事案ではないが、近隣の犬の鳴き声が騒音であり、睡眠障害を伴う神経症を発症するなどして精神的苦痛を被り、治療費等の損害を被ったとして訴訟になったケースがある。この事件につき、大阪地裁平成27年12月11日判決は (LEX/DB 25543638)、犬の鳴き声は受忍限度を超えていたとして、その飼い主に対し、慰謝料25万円、その他の損害(心療内科の治療費・交通費、PCMレコーダーの購入費等)約10万円、弁護士費用3万円の合計約38万円及び遅延損害金の損害賠償を命じている。

また、近隣の騒音として、最近では、幼稚園や保育園の騒音問題が多発しているが、その中で、訴訟になったケースとして、大阪高裁平成29年7月18日判決の事件がある (LEX/DB 25549895)。この事件は、社会福祉法人(被告)の運営する保育園の近隣に居住する原告が、園児が園庭で遊ぶ際に発する声等の騒音が受忍限度を超えているなどと主張し、被告に対し、不法行為による損害賠償を求めるとともに、人格権に基づき、保育園の敷地境界線上において保育園からの騒音が50dB (LA5) 以下となるような防音設備の設置を求めたものであるが、原告が保育園からの騒音により精神的・心理的不快を被っていることはうかがえるものの、原告宅で測定される保育園の園庭で遊戯する園児の声等の騒音レベルが、未だ社会生活上受忍すべき限度を超えているものとは認められず、不法行為を基礎づける程度の違法があるということではできないとして、原告の請求を棄却した。この事件は保育園騒音に関するわが国で初めての判決例であるが、保育園の公益性、公共性と相まって、多方面での議論を引き起こした。

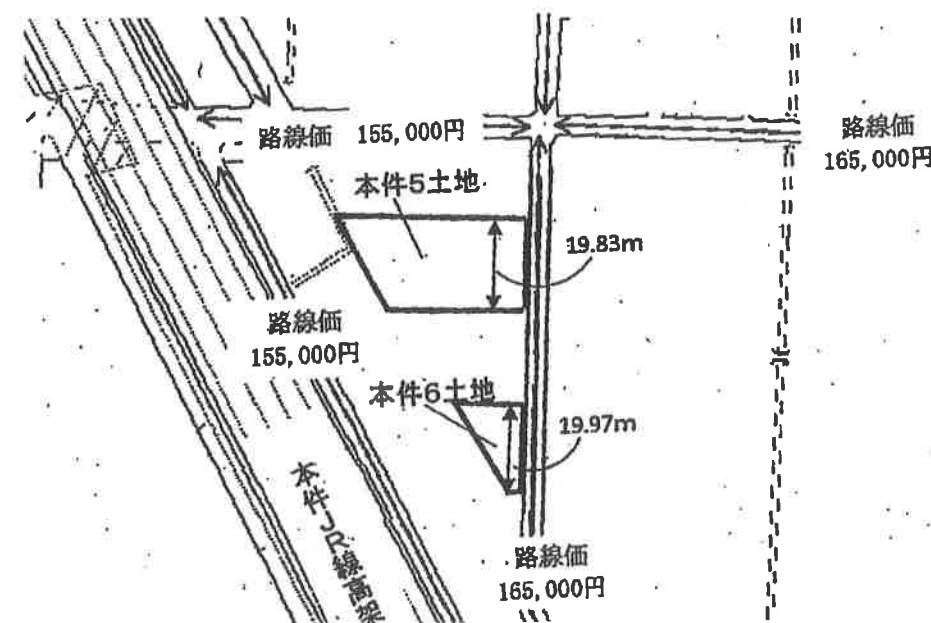
[3] ひるがえって本件土地評価減事件である。鉄道の公益性・公共性という点では上記保育園の事件と同様であり、その受忍限度をどのように土地評価に結びつけるかという点で、興味深い事件である。結論は、10%の評価減を認めるもので、10%評価減の3要件を明からにしている。実は、騒音問題に関しては、過去にも裁判所の裁判例が複数例あり、すでに本件と同様の3要件は、裁判所【東裁(諸)平15-95]平成15年11月4日判決 (TAINS:F0-3-

402) で、次のとおり示されている。「①鉄道沿線土地の評価に採用されている路線価は、電車走行における騒音・振動の要因が斟酌されていないこと、あるいは、その大部分がそもそも騒音振動を考慮する必要のない道路に付された路線価であること、②鉄道沿線土地の鉄道沿線から20m以内においては、電車運行による騒音が、環境省の騒音対策における指針である昼間の基準60デシベル、夜間の基準55デシベルの同程度を超えていること、そして、③Q分譲地において分譲価額における開差が10%を超える取引事例が存在することからして、鉄道沿線土地については、評価企画官情報における騒音によりその取引金額に影響を受けると認められる土地に該当すると解するのが相当である。」

したがって、本件は、この判断を踏襲したものであり、特に②の科学的な根拠に基づき、「昼間60デシベル、夜間55デシベル」という基準は、今後とも一定の判断基準と

なっていくことは注目される。

[4] なお、①の路線価について、既に斟酌が行われているとして、請求人の主張を認めなかった事件がある。裁判所【関裁(諸)平25-43]平成26年5月13日判決 (TAINS:F0-3-412) は、下記の路線価が付された「本件土地5等」の評価につき、請求人は、本件5土地等の正面路線と本件JR線高架橋からさらに離れた距離にある路線の路線価が同額であることから、本件5土地等の正面路線の路線価には騒音の影響が考慮されているとは考え難いと主張したが、裁判所は、本件5土地等は、本件JR線高架橋の東側約20mから50mの範囲に所在しており、本件JR線高架橋のうち、本件5土地等に近接する部分には連続して防音壁が設置されていることを前提に、「本件JR線高架橋による鉄道の騒音について、本件5土地等の価額への影響は路線価に考慮されているものであり、また、鉄道の騒音により、本件5土地等の利用価値が付近



にある他の宅地の状況からみて著しく低下しているとは認められないことから、本件5土地等の価額を評価する場合に、鉄道の騒音を理由として、本件評価方法を適用することはできない。」と判断した。

これは事実認定の問題となるが、路線図では165,000円や155,000円と示されているだけで、たとえばその路線価に155,000円(●)というような記号が付されていれば、より明確であると考え。いずれにしても実務では、まず周辺路線価の状況を確認することが評価の第一歩となる。

なお、この事件では、防音壁が設置されていることが一つの要因であるが、仙台国税不服審判所平成13年6月5日裁決

(TAINS:F0-3-212)では、評価対象土地が新幹線の高架線の敷地に隣接していることによる影響については、原処分庁において震動及び騒音につき既に10%の評価減をしており、さらに高架線の日照及び眺望への影響を認め、原処分庁が既に本件更正処分において行っている10%の評価減に加えて、更に10%の評価減を行うのが相当と判断した事件もあるので、実務の参考となる。

以上、今回紹介したいくつかの裁決例は、事実認定を伴うものであり、直接的な法令解釈の問題ではないが、騒音に関する実務に有用な情報として整理しておくべきである。

追悼の辞

私の友人で尊敬する高野幸大先生(東洋大学法学部)が、この4月13日に逝去されました。63才でした。

高野先生と私は、彼が早稲田の新井隆一先生の弟子、私が成蹊の武田昌輔先生の弟子ということで、1984年の日本税務研究センターの立ち上げの際に、研究員として一緒に採用された仲です。同い年ということもあり、寡黙でおとなしい高野先生と、派手好きでにぎやかな私でしたが、なぜか気の合う仲でした。

本誌の姉妹誌である「速報税理」(ぎょうせい)において、『検証! 国税庁情報の重要判決』を一緒に連載し、共同して本も一冊書き上げました。

高野先生は、資産税が専門で、東洋大学では租税法のほか、行政法も担当なさるなど、根っからの学者タイプの教授でした。私が東京へ戻ってきてからは、東洋大学大学院に客員教授として招聘していただき、2人で30人以上の税理士を育てて世に送り出しました。

数年前にガンを患い、抗がん剤をうちながら闘ってきましたが、“なんとか定年まで生きたいよ! 頑張る!” と言っておりました。まだまだ早すぎるお別れです。また、一人、尊敬する先生が旅立っていられました。とても切なく、言葉もありません。

高野先生、どうぞ安らかに眠りください。

明治学院大学法学部教授 渡辺 充

これで万全!

SDGs経営・虎の巻

—未来志向のイノベーション構想—

第6回

農業のSDGs経営

経営承継研究会

中小企業診断士 野崎 芳信

Question

私は40歳の稲作専門の農業後継者です。父が70歳になったのを機に、農業経営を承継しました。作業の引継ぎをしてきましたが、今年から経営全般を任せられました。コメの消費の先行きは不透明で、これからは長期的な展望にたった経営計画が必要と言われていました。SDGsは、これからの農業経営の指針となると聞きました。どのように活用したらよいか教えてください。

「百姓の仕事は、1年サイクルでめぐってくるが、過去50年の経験では、一度として同じ環境の年はなかった。外部環境の変化を読み、臨機応変に仕事をしてきた。一所懸命に対応してきたことで、作るもの・作り方は大きく変わっているが、結果として、先祖から引き継いできた農地を生かして来た。」現在社会貢献活動にタッチしている人生の大先輩の言葉です。

10年後の世界がどうなるか、農業経営という年間サイクルの時間軸の長い仕事では長期予測は困難です。しかし、技術革新が進み、情報入手が容易になって来た現代は、経験だけでなく、様々な指標が示されています。

SDGs(持続可能な開発目標)は、すべての人々が豊かで平和に暮らせる世界を目指す、人類共通の目標として国連で採択されています。長期的な環境変化を示す指標ですので、個別農家が長期計画を策定するために、SDGsから優先課題を選択することができます。

1 農林水産業とSDGs

先月号で示した、環境庁のわが国の産業別温室効果ガス排出量のデータでは、家庭・鉄鋼・化学工業・乗用車・貨物自動車・窯業に次いで、農林水産業は7番目の大きなセクターになっています。農林水産業の排出内訳は、燃料を原因とするCO₂が37%、稲作・家畜由来のCH₄が45%、土壌からのN₂Oが18%です。

これらの排出の削減を目指すことが、ゴール13「気候変動に具体的な対策を」の温室効果ガス削減に直接結びつきます。農林水産業で、ゴールに直接結びつくのはゴール15「陸の豊かさを守ろう」:農林業、ゴール14「海の豊かさを守ろう」:水産業になります。

農林水産省では、農林水産業と食品産業の活動が、自然資本や環境に立脚していることから、SDGs達成が、新たな成長につながるとしています。また、農林水産省の指針にある優先課題8分野の達成に向けて施策を推進