

# 鉄道騒音により利用価値が著しく低下している 宅地の評価上の減額

—— 国税不服審判所令和2年6月2日裁決の検討を中心に ——

Assessment of Residential Land Devalued by Railway Noise:  
Focusing on Decision of National Tax Tribunal, June 2, 2020

片山 直子  
Naoko KATAYAMA

## はじめに

本稿の目的は、国税不服審判所令和2年6月2日裁決（裁決事例集 No.119）の検討をとおして、鉄道騒音により利用価値が著しく低下している相続税の課税財産である宅地の評価上の減額をめぐる諸問題について考察することにある。

課税実務上の取扱い（国税庁タックスアンサー「No.4617 利用価値が著しく低下している宅地の評価」）により、騒音等の各種の事情により、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。本件は、納税者が、相続により取得した土地について、騒音測定をしたところ、列車走行により約80デシベル以上の鉄道騒音が生じていることから、上記課税実務上の取扱い（国税庁タックスアンサー「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、相続税の更正の請求をした事案である。審判所は、本件土地につき、騒音により利用価値が著しく低下している宅地として、本件取扱いにより減額して評価すべきであるとした。

鉄道騒音の発生状況や、騒音による取引金額への影響についての具体的な主張方法について、上記タックスアンサーには記載されていない。本件では、納税者が客観的なデータに基づいて具体的な説明をしたことが功を奏したと評価されている<sup>1)</sup>。

鉄道騒音による宅地の評価上の減額は、相続税法と環境法が交錯するところであり、路線価への鉄道騒音のしんしゃくの有無、騒音発生状況についての説明における環境基準の位置付け、騒音の取引金額への影響と固定資産税評価額の減価補正との関係、など、いくつかの興味深い

1) 北村豊「見解の相違を解消するヒント（第4回）モノのネダンはどう決まる？」税務弘報69巻4号（2021年）140頁参照。

論点が存在する。この課税実務上の取扱いは、タックスアンサーとして示されているにすぎず、法令等により定められているものではない。しかし、「土地の評価実務において適用する機会が多い評価技法である」とされている<sup>2)</sup>。したがって、騒音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るために必要とされる3つの要件（①路線価における騒音要因のしんしゃく、②騒音の発生状況及び③騒音による取引金額）を満たすと認めて納税者を救済した本裁決を検討することには、今後の騒音紛争における主張のありかた等を考える上で、意義がある。

### I 国税不服審判所令和2年6月2日裁決（裁決事例集 No.119）

（紙幅の都合により、以下では、審判所の「判断」の一部の引用にとどめる。下線は筆者による。）

「判断

(1) 法令解釈等

イ（略）

ロ 評価通達1の(3)は、財産の評価に当たっては、その財産の価額に影響を及ぼすべきすべての事情を考慮する旨定めており、これが、財産評価の一般原則として、上記イの相続税法第22条に規定する時価の考え方に照らし相当と解されることからすれば、評価通達に基づき路線価方式により宅地を評価する場合であっても、その宅地に、その価額に影響を及ぼすべきその宅地固有の客観的な事情が存するときには、当該事情が評価通達に定めるところにより一定の加算又は減算による調整を行うものや適用すべき路線価に既に反映していると認められるものを除き、所要の考慮を要すると解するのが相当である。

ハ 本件取扱いは、課税実務上の取扱いとして、上記1の(4)のロのとおり、騒音等の各種の事情により、その付近にある他の宅地の利用状況からみて、利用価値が著しく低下していると認められる部分のある宅地について、その価値に減価を生じさせている当該事情が、その宅地の評価上適用すべき路線価の評定において考慮されていない場合に限り、その宅地固有の客観的な事情として10%の減額をするものであり、上記イ及びロに照らし、当審判所においても相当であると認められる。

したがって、騒音により利用価値が著しく低下している宅地として本件取扱いにより減額して評価すべきであるのは、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

2) 笹岡宏保「難解事例から探る財産評価のキーポイント第164回鉄道騒音の影響を理由として利用価値が著しく低下している宅地の評価の定め（10%減額）を適用することの可否が争点とされた事例（その1）」税理64巻14号（2021年）76-77頁参照。

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。

ニ 地方税法第403条《固定資産の評価に関する事務に従事する市町村の職員の任務》第1項は、市町村長は、一定の場合を除くほか、同法第388条《固定資産税に係る総務大臣の任務》第1項の固定資産評価基準によって固定資産の価格を決定しなければならない旨規定している。そして、固定資産評価基準では、宅地の評価は、各筆の宅地について評点数を付設し、当該評点数を評点1点当たりの価額に乗じて各筆の宅地の価額を求める方法によるものとし、評点数は、主として市街地的形態を形成する地域については、路線価を基礎とし、固定資産評価基準に定める画地計算法を適用して付設するものとするが、市町村長は、宅地の状況に応じ、必要があるときは、当該計算法に所要の補正をして宅地を評価する旨定められており(固定資産評価基準第1章《土地》第3節《宅地》二《評点数の付設》(一)《市街地宅地評価法》による宅地の評点数の付設)、この所要の補正は、宅地の固定資産税評価額を算定するに当たって、当該宅地の価格低下等の要因が個別であるため、その価格事情を路線価に反映させることができない場合において、当該価格事情が当該宅地の価格に特に著しい影響を及ぼすと認められるときに限り、個々の画地ごとに当該価格事情に応じて行うことができるとされているものである。

## (2) 騒音に関する公的基準等

騒音について、環境省が定めるものに次のものがある。

イ 「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)

環境基本法第16条第1項の規定に基づいて政府が定めた「騒音に係る環境基準」(人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準)の内容は、要旨次のとおりである。なお、g県は、本件土地の存する第二種住居地域を、下記(イ)の「主として住居の用に供される地域」に指定している。

(イ) 主として住居の用に供される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。

ロ 「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日付環大一第174号通達。以下「在来鉄道騒音指針」という。)

在来鉄道騒音指針では、在来鉄道の新設に際して、生活環境を保全し、騒音問題が生じることを未然に防止する上で目標となる当面の騒音の指針値を、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とされている。

ハ 「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。）

新幹線騒音基準では、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とされている。

ニ 在来鉄道騒音指針等における鉄道騒音の測定方法（略）

### (3) 認定事実

請求人提出資料、原処分関係資料並びに当審判所の調査及び審理の結果によれば、次の事実が認められる。

イ 本件土地近辺の騒音の発生状況等

(イ) 請求人による本件測定の方法及びその結果

平成30年9月21日（金曜日）午前10時から約50分間にわたって請求人が行った本件土地における鉄道騒音の測定（本件測定）の方法及びその結果は、以下のとおりであった。

A 騒音計は、上記（2）の二の（イ）の計量法第71条の条件に合格したものではなく、JIS規格の適合性の認証を受けたものではないが、JIS C 1509-2（JIS C 1509-1に規定する仕様のすべてに適合しているかどうかの検証に必要な試験に関する規格）に準拠したものであった。

B 測定地点は、本件土地内のd鉄道e線から水平距離で10.05m及び29.98mの各地点において、周囲3.5m以内に窓又は外壁などの反射物がない状況で、マイクロホンを地上から1.2mの高さに設置して測定した。なお、当時の天候は曇りであり、ほぼ無風状態であった。

C 測定結果については、別表3のとおり、約50分間に25本の列車の通過があり、その測定値は、10.05mの地点では67.5から85.0デシベル、29.98mの地点では61.8から79.5デシベルであった。

(ロ) g県におけるd鉄道e線の騒音実態調査の結果（略）

(ハ) 本件土地における騒音の防止措置

本件土地の周囲には、防音壁などの騒音防止措置は施されていない。

(ニ) 当審判所の現地調査の結果

当審判所は、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。

(ホ) d鉄道e線の通過列車本数（略）

ロ 本件土地及びその近隣地域における固定資産評価

(イ) a市の固定資産評価における鉄道騒音に対する所要の補正

a市では、固定資産の評価に当たり、固定資産評価基準に定められた所要の補正（固定資産評価基準第1章第3節二（一）4《各筆の宅地の評点数の付設》）の一つとして、鉄道騒音の影

響を受けることに対する宅地についての減価補正（名称は鉄道騒音補正）が設けられており、d 鉄道 e 線は当該補正の対象とされている。

そして、この場合の補正率については、d 鉄道 e 線の上り線下り線それぞれの線路の中心から直線 30m の範囲を影響圏内として、画地の一部でも当該影響圏内であれば、鉄軌道中心線からの最短距離が 10m 以内の場合は 0.90、10m を超え 20m 以内の場合は 0.92、20m を超え 30m 以内の場合は 0.95 として、当該補正率に基づき、画地の総地積に対し補正を行うこととされている。

#### (ロ) 本件土地への鉄道騒音補正の適用

本件相続開始日（平成 27 年 2 月〇日）における本件土地の固定資産税評価額は、d 鉄道 e 線の鉄軌道中心線から 10m 以内に存する場合の鉄道騒音補正率 0.90 を適用して算定されている。

#### (ハ) R 市の固定資産評価における鉄道騒音に対する所要の補正（略）

#### (4) 検討

本件土地を評価通達の定めによって評価することについては、請求人と原処分庁との間に争いはなく、当審判所の調査の結果によっても、評価通達の定める評価方法によって評価することが著しく不相当と認められるような特別な事情は認められないから、本件土地は、本件路線価に基づいて評価すべきである。

そこで、上記 (1) のハの各要件に照らして、本件土地が騒音により利用価値が著しく低下している宅地として本件取扱いにより減額して評価すべきであるか否かについて検討するに、上記 (1) のハの①の要件については、上記 1 の (3) のロの (ロ) のとおり、本件路線価の決定に当たって鉄道騒音の要因はしんしゃくされておらず、同要件を満たすと認められることから、以下、②及び③の要件が満たされているか否かについて検討する。

#### イ 騒音の発生状況（上記 (1) のハの②の要件）

以下の (イ) から (ニ) までの各事情を総合して判断すると、本件相続開始日において、本件土地では、d 鉄道 e 線の列車走行により、在来鉄道騒音指針における等価騒音レベルの指針値及び新幹線騒音基準におけるピーク騒音レベルの基準値のいずれをも上回る相当程度の騒音が、日常的に発生していたと認められる。

(イ) 請求人が行った本件測定（上記 (3) のイの (イ)）については、①使用した騒音計は、日本工業規格の JIS C 1509-2 に準拠したものであったこと（なお、JIS C 1509-2 に準拠しているとは、試験機関の試験を受けていないが、JIS C 1509-2 の項目をすべてクリアしているということである（当審判所の調査の結果）。）、②測定場所（d 鉄道 e 線から 10.05m 地点及び 29.98m 地点）は、在来鉄道騒音指針及び騒音測定マニュアルにおける標準的な測定場所（12.5m 地点及び 25.0m 地点）におおむね準拠していたこと、③マイクロホンは地上 1.2m の高さに設置し、周囲 3.5m 以内に窓又は外壁等の反射物がなかったこと、及び④測定に影響を及ぼす気象条件ではなかったことからすると、その測定方法は、在来鉄道騒音指針及び騒音測定マニュアルで

示された標準的な測定方法（上記（2）のニ）に完全には準拠するものではないものの、不合理な測定方法とまではいえず、その測定結果には一定の信用性を認めることができる。

かかる本件測定の結果によれば、上記（3）のイの（イ）のCのとおり、等価騒音レベルは不明であるものの、少なくとも、①10.05m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（上記（2）のロ）を上回っていること、②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（上記（2）のハ）を上回っていること、及び③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。

（ロ）そして、上記（3）のイの（ロ）のとおり、平成15年10月に実施されたg県の騒音実態調査におけるa市h町での測定結果において、等価騒音レベル（昼間が67デシベル、夜間が61デシベル）は、在来鉄道騒音指針における指針値（昼間が60デシベル、夜間が55デシベル）をいずれも上回っており、ピーク騒音レベル（84デシベル）も、新幹線騒音基準の基準値（70デシベル）を上回っていることが認められるところ、h町と本件土地との距離が約2kmであるものの、列車の通過速度、軌道構造（平坦）、軌道の高さ、ロングレール（騒音を軽減するレール）の条件が本件土地とおおむね一致していることや、騒音実態調査の実施時点（平成15年）に運行していた列車の車両のモデルが本件相続開始日時点（平成27年）又は本件測定時点（平成30年）における車両のモデルと同じであり、平成15年と平成27年又は平成30年との間に、上記騒音実態調査の実施地点と本件測定の実施地点において、沿線に生じる騒音のレベルに有意な変化をもたらすような事情はなかったと認められることからすると、本件相続開始日時点又は本件測定の時点においても、本件土地における騒音発生状況は、h町における上記の騒音実態調査の状況と類似したものであったと推認される（実際に、上記（イ）で指摘したとおり、本件測定における10.05m地点の測定値（67.5から85.0デシベル）は、上記騒音実態調査における昼間の等価騒音レベル（67デシベル）及びピーク騒音レベル（84デシベル）の測定値に近似している。）。

（ハ）また、上記（3）のイの（ニ）のとおり、当審判所の現地調査においても、列車通過時には普通の会話が聞こえづらくなる程度の騒音があったことが認められるところ、当該騒音が何デシベルであるか客観的に確定する証拠は存在しないものの、上記（イ）及び（ロ）からしても、本件土地においては相当程度の騒音が発生していたことは、経験則上、容易に肯認できるというべきである。

（ニ）さらに、上記（3）のイの（ハ）及び（ホ）のとおり、①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。

ロ 騒音による取引金額への影響（上記（1）のハの③の要件）

上記（3）のロのとおり、本件土地の所在する a 市及び隣接する R 市においては、補正率の算出方法は異なるものの、いずれも鉄軌道中心線から 30m の範囲内の土地について、固定資産評価基準に定められた所要の補正の一つとして、鉄道騒音により土地価格が低下することを固定資産税評価額に反映させるための減価補正が設けられ、しかも、d 鉄道 e 線が当該補正の対象とされているのであって、現に、本件土地の固定資産税評価額については、d 鉄道 e 線の鉄軌道中心線から 10m 以内に存する場合の 0.90 の鉄道騒音補正率を適用して算定されていることが認められる。

そして、固定資産評価基準は、市町村長が、固定資産の価格、すなわち、適正な時価（地方税法第 341 条《固定資産税に関する用語の意義》第 5 号）を決定する際の客観的かつ合理的な基準であると認められるところ、このような固定資産評価基準における所要の補正の趣旨（上記（1）のニ）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。

さらに、上記 1 の（3）のロの（ロ）のとおり、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。

ハ 総括

以上のとおり、本件土地については、①本件路線価に騒音の要因がしんしゃくされていないこと、② d 鉄道 e 線の列車走行により、相当程度の騒音が日常的に発生していたと認められること、③当該騒音により、その地積全体について取引金額が影響を受けていると認められることから、本件土地の全体につき、騒音により利用価値が著しく低下している宅地として本件取扱いにより減額して評価すべきものと認められる。

したがって、本件土地の評価額は、本件土地全体を利用価値が低下していないものとして評価した場合の評価額から、当該評価額に 10% を乗じて計算した金額を控除した評価額により評価するのが相当である。

(5) 原処分庁の主張（略）

(6) 本件更正処分の適法性について（略）

(7) 結論

よって、審査請求には理由があるから、原処分の全部を取り消すこととする。」

## Ⅱ 分析

### 1 財産評価

本件土地を財産評価基本通達の定めによって評価することについては、納税者と課税庁との間に争いはない。審判所も、「評価通達の定める評価方法によって評価することが著しく不適当と認められるような特別な事情は認められないから、本件土地は、本件路線価に基づいて評価すべきである」と述べている。

相続税法 22 条は、評価の原則として、「相続、遺贈又は贈与により取得した財産の価額は、当該財産の取得の時における時価により、当該財産の価額から控除すべき債務の金額は、その時の現況による」として、時価主義を採用している。評価が困難であること、公平の観点から、相続税法は、地上権、永小作権等の一定の財産については、その価額の算定について法律により、一義的な規定を設けている（相続税法 23 条～26 条）。その他の財産の評価は解釈・適用にゆだねられているが、この点については、相続税等に共通の財産評価に関する財産評価基本通達が定められている<sup>3)</sup>。

公表裁決集ウェブサイトでは、本裁決の参考判決として、東京高裁平成 27 年 12 月 17 日判決（判時 2282 号 22 頁）が挙げられている。同高裁判決では、以下のように、二つの最高裁判例が引用されている。

「相続税法 22 条は、贈与等により取得した財産の価額を当該財産の取得の時における時価によるとするが、ここにいう時価とは当該財産の客観的な交換価値をいうものと解される（最高裁平成 20 年（行ヒ）第 241 号同 22 年 7 月 16 日第二小法廷判決・裁判集民事第 234 号 263 頁）。

ところで、相続税法は、地上権及び永小作権の評価（同法 23 条）、定期金に関する権利の評価（同法 24 条、25 条）及び立木の評価（同法 26 条）については評価の方法を自ら直接定めるほかは、財産の評価の方法について直接決めていない。同法は、財産が多様多様であり、時価の評価が必ずしも容易なことではなく、評価に関与する者次第で個人差があり得るため、納税者間の公平の確保、納税者及び課税庁双方の便宜、経費の節減等の観点から、評価に関する通達により全国一律の統一的な評価の方法を定めることを予定し、これにより財産の評価がされることを当然の前提とする趣旨であると解するのが相当である。そして、同法 26 条の 2 は、各国税局に土地評価審議会を置き、同審議会が土地の評価に関する事項で国税局長から意見を求められたものについて調査審議し、当該意見を踏まえて土地評価をすることによって土地評価の一層の適正化を図るものである。同条も、多様多様であり時価の評価が必ずしも容易なことではない土地評価につき、その意見を土地評価審議会に委ねるものであり、同法の上記趣旨に沿う規定であると解される。

同法の上記趣旨を受けて、国税庁長官は財産評価基本通達を定め、この通達に従って実際の

3) 金子宏『租税法（第 24 版）』（弘文堂、2021 年）733-735 頁、水野忠恒『大系租税法（第 3 版）』（中央経済社、2021 年）981-989 頁参照。



評価が行われている。

同法の上記趣旨に鑑みれば、評価対象の不動産に適用される評価通達の定める評価方法が適正な時価を算定する方法として一般的な合理性を有する……（最高裁平成24年（行ヒ）第79号同25年7月12日第二小法廷判決・民集67巻6号1255頁参照。）

## 2 宅地の評価

### (1) 路線価方式

財産評価基本通達11（評価の方式）は、宅地の評価方式を定める。路線価方式は、路線に面する標準的な画地を有する宅地の価額（路線価）を基として評価する方式であり、路線ごとに地価事情が異なるような市街地を形成している地域の宅地の評価に適している。原則として、路線価方式は市街地的形態を形成している地域の宅地の評価に用いられる<sup>4)</sup>。

路線価方式とは、1画地ごとの宅地の価額を、その画地の沿接する路線に設定されている路線価に画地調整を施し、その画地の地積を乗じて求めた金額によって評価する方式である（財産評価基本通達13）。実際に評価する宅地の路線に接している状況、形状等が同基本通達14（路線価）に掲げる標準的な要件と異なる場合には、その標準価額を基礎として画地調整を行う<sup>5)</sup>。このように、路線価を基準として、各土地の特殊事情を加味してその価額を算出する<sup>6)</sup>。

### (2) 騒音による評価上の減額

財産評価は、それぞれの財産の現況に応じて評価するが、その評価にあたっては、「財産についてその価額に影響を及ぼすべきすべての事情を考慮する」（財産評価基本通達1《評価の原則》の(3)）<sup>7)</sup>。

本裁決も4(1)口で、「評価通達に基づき路線価方式により宅地を評価する場合であっても、その宅地に、その価額に影響を及ぼすべきその宅地固有の客観的な事情が存するときには、当該事情が評価通達に定めるところにより一定の加算又は減算による調整を行うものや適用すべき路線価に既に反映していると認められるものを除き（下線は筆者による）、所要の考慮を要すると解するのが相当である」と述べる。

したがって、当該騒音の存在が、その地域周辺における宅地の売買実例価額等に反映されており、路線価の評価においても織込み済みであるときは、路線価方式により宅地の価額を評価する場合には、評価通達の定めによる画地補正等を行うことで足りる<sup>8)</sup>。

4) 宇野沢貴司編『財産評価基本通達逐条解説（令和2年版）』（大蔵財務協会、令和2年）56頁参照。

5) 宇野沢編・前掲注(4)59頁参照。このほか、笹岡宏保『これだけはおさえておきたい相続税の実務Q&A（令和2年4月改訂）』（清文社、2020年）721頁等も参照。

6) 金子・前掲注(3)738頁参照。

7) 宇野沢編・前掲注(4)13頁参照。

8) 笹岡・前掲注(2)75-76頁参照。

これに対して、路線価等において、騒音等により、利用価値の著しく低下している状況が考慮されていない場合については、以下のような、課税実務上の取扱い（国税庁タックスアンサーNo.4617「利用価値が著しく低下している宅地の評価」）により評価することができる、とされる。

この取扱いによると、騒音等により、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、路線価又は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されない<sup>9)</sup>。

本判決は、相続税法22条の時価主義及び評価通達1の(3)に照らし、本件取扱いが相当であるとした。但し、10%という具体的な数値の妥当性についての言及は確認できない。

### 3 本件取扱いによる3つの要件

本件納税者は、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。

審判所は、上述のように、本件取扱いを相当であると認めた上で、騒音により利用価値が著しく低下している宅地として本件取扱いにより減額して評価すべきであるのは、3つの要件(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))が満たされている場合とするのが相当である、とした。

続いて、審判所は、これら3つの要件について、それぞれ以下のように分析し、これらを満たしているとした。

#### (1) 路線価における騒音要因のしんしゃく(①の要件)

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線からおおよそ90m以上離れている。本件路線価の決定に当たり、鉄道騒音の要因はしんしゃくされていないことから、①の要件を満たすとした(裁決文1の(3)の口の(ロ)参照)。

9) 国税庁ウェブサイト <https://www.nta.go.jp/taxes/shiraberu/taxanswer/hyoka/4617.htm> (最終閲覧日: 2022年3月31日)。

## (2) 騒音の発生状況 (②の要件)

本判決「4判断(2)騒音に関する公的基準等」では、「騒音に係る環境基準」及び「新幹線騒音基準」が挙げられている。以下では、環境基準の体系的な位置付けを見ておこう。

環境の保全上の支障のうち、事業活動その他の人の活動に伴って生ずる相当範囲にわたる騒音によって、人の健康又は生活環境に係る被害が生ずる場合、それは、環境基本法における「公害」に該当する(環境基本法2条3項)。政府は、騒音等に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準を定めるものとする(環境基本法16条1項)。

環境基準は、告示として規定され、その設定は、具体的には、環境省の所掌事務である(環境省設置法4条8号)<sup>10)</sup>。本件で、納税者が主張している「騒音に係る環境基準(平成10年環告64号)」及び「新幹線鉄道騒音に係る環境基準(昭和50年環告46号)」は、この環境基準に含まれる<sup>11)</sup>。

環境基本法16条1項の「維持されることが望ましい」という表現から、環境基準は、法的拘束力を持たないと考えられている<sup>12)</sup>。しかし、政府は、公害の防止に関係する施策を総合的かつ有効適切に講ずることにより、環境基準が確保されるように努めなければならないとされ(環境基準法16条4項)、環境基準は公害行政の目標値として示されている<sup>13)</sup>。

騒音の発生状況について、課税庁は、納税者が行った測定は、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、などと主張していた。

認定事実としては、本件土地近辺の騒音の発生状況等について、納税者による測定の方法(騒音計、測定地点)とその結果(列車通過の本数、二つの地点ごとの測定値)、g県におけるd鉄道e線の騒音実態調査の結果、本件土地における騒音の防止措置の不存在、審判所の現地調査の結果及びd鉄道e線の通過列車本数が認められている。

審判所は、その「検討」のなかで、(イ)納税者が行った測定方法は、在来鉄道騒音指針等で示された標準的な測定方法に完全には準拠するものではないものの、不合理な測定方法とまではいえず、その測定結果には一定の信用性を認めることができること、(ロ)本件相続開始日時点又は本件測定の時点においても、本件土地における騒音発生状況は、a市h町における平成15年10月実施の騒音実態調査の状況と類似したものであったと推認されること、(ハ)審判所の現地調査等からしても、本件土地においては相当程度の騒音が発生していたことが、経験則上、容易に肯認できること、(ニ)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

10) 北村喜宣『環境法(第5版)』(弘文堂、2020年)136頁参照。

11) 大塚直『環境法(第4版)』(有斐閣、2020年)270-271頁参照。

12) 北村・前掲注(10)622頁参照。交告尚史ほか『環境法入門(第4版)』(有斐閣、2020年)212頁、大塚・前掲注(11)272頁も参照。

13) 大塚・前掲注(11)270頁参照。

の頻度で発生していることが認められること等を総合して判断すると、本件相続開始日において、本件土地では、d 鉄道 e 線の列車走行により、在来鉄道騒音指針における等価騒音レベルの指針値及び新幹線騒音基準におけるピーク騒音レベルの基準値のいずれをも上回る相当程度の騒音が、日常的に発生していたと認められる、とした。

なお、納税者は、鉄道騒音には適用されない「騒音に係る環境基準」も引用していたが、審判所は、この基準については、「(4) 検討」のなかで、言及していない。

### (3) 騒音による取引金額への影響 (③の要件)

本判決において、③の要件について主に検討されているのは、固定資産評価における鉄道騒音に対する所要の補正とその適用である。したがって、本件土地の固定資産税評価額が、鉄道騒音補正を受けて算定されていることがほぼ決め手となった<sup>14)</sup>。

固定資産評価基準とは、総務大臣が定めて告示する固定資産の評価の基準並びに評価の実施の方法及び手続をいう（地方税法 388 条 1 項）。市町村長は、一定の場合を除く外、この固定資産評価基準によって、固定資産の価格を決定しなければならない（同法 403 条 1 項）。宅地の評価は、各筆の宅地について評点数を付設し、当該評点数を評点一点当たりの価額に乗じて各筆の宅地の価額を求める方法によるものとする（固定資産評価基準第 1 章第 3 節一）。各筆の宅地の評点数は、市町村の宅地の状況に応じ、主として市街地的形態を形成する地域における宅地については「市街地宅地評価法」によって付設する（固定資産評価基準第 1 章第 3 節二）。各筆の宅地の評点数は、路線価を基礎とし、「画地計算法」を適用して付設するものとする。この場合において、市町村長は、宅地の状況に応じ、必要があるときは、「画地計算法」の附表等について、所要の補正をして、これを適用するものとする（固定資産評価基準第 1 章第 3 節二（一）4）。

この点、課税庁は、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、などと主張した。

認定事実によると、d 鉄道 e 線は a 市の固定資産評価における鉄道騒音に対する所要の補正の対象であり、本件土地には、鉄道騒音補正が適用されている。

審判所は、「宅地の固定資産税評価額を算定するに当たって、当該宅地の価格低下等の要因が個別的であるため、その価格事情を路線価に反映させることができない場合において、当該価格事情が当該宅地の価格に特に著しい影響を及ぼすと認められるときに限り、個々の画地ごとに当該価格事情に応じて行うことができるとされている」所要の補正の趣旨に照らし、d 鉄道

14) この点、笹岡・前掲注 (2) 84 頁は、審判所の判断に対して、固定資産税評価額の決定過程が大きな影響を与えた旨、指摘している。

e線の列車走行により発生する鉄道騒音が、当該土地の価格に特に著しい影響を及ぼしている、と判断した。

#### むすびにかえて

以上、鉄道騒音による宅地の評価上の減額に関する諸問題について、令和2年6月2日裁決の分析を中心に、検討してきた。本件では、騒音による宅地の利用価値の著しい低下が争われたが、鉄道沿線では騒音のほかにも、宅地の価格低下の要因が存在する可能性がある。今後も、鉄道沿線の宅地の評価上の減額に関する具体的事例に注目していきたい。

環境基本法のもとで、政府には、騒音のほか、大気汚染、水質汚濁、土壌汚染に係る環境上の条件について環境基準の設定が義務付けられている（16条1項）。環境基準は、「人の健康を保護し、及び生活環境を保全する」という観点から定められる<sup>15)</sup>。上記の事情により生活環境等が悪化することにより、利用価値が著しく低下した宅地の評価について紛争が生じた場合、該当する環境基準との比較をはじめとする納税者の主張のありかたも課題となろう。

---

15) 北村・前掲注(10)286頁参照。