

幹線鉄道整備における利害対立問題に関する 公益性と通行権の見地における基本方針の考察

波床 正敏¹

¹正会員 大阪産業大学教授 工学部都市創造工学科 (〒574-8530 大阪府大東市中垣内3-1-1)

E-mail: hatoko@ce.osaka-sandai.ac.jp

本研究では国際交通における無害通行権の考え方、国内での交通政策基本法に至る移動の権利に関する議論の整理、土地収用の考え方と具体的な方法の整理、民地における圍繞地通行権の考え方と解決方法の整理をそれぞれ行った。その結果、共通概念として移動側の利益を重視していること、通行は無害通行が原則で、費用が発生する場合は移動側が負担するのが基本であるということがわかった。

現行の交通政策基本法では移動が基本的人権として認められている状況ではないため、圍繞地通行権のような法的な権利の半自動的な設定は難しいものの、新幹線網整備には公共事業としての公益性があり、利害対立地域間での局所的な整備水準の観点では、少なくとも新幹線整備済み地域が未整備地域に対して新幹線整備を阻止する理由は存在しないという考察を行った。

Key Words : *trunk railway network, conflict of interest, public welfare, right-of-way, basic policy*

1. 研究の背景と目的

(1) 研究の背景

近年、全国的な新幹線網の整備が進行しつつあるが、これまでになかった課題が明らかになりつつある。たとえば九州新幹線の西九州ルート（新鳥栖-長崎間：以下、西九州新幹線）では、武雄温泉-長崎間が工事中であり、2022年ごろ営業開始予定である一方、佐賀県下の新鳥栖-武雄温泉間では同県が着工に同意していないため、全線完成の見込みが立っていない。このような「通せん坊状態」の発生によって幹線鉄道網整備が滞る可能性のある例は全国で何箇所も見られる。これまでは広域インフラの場合、地域間の利害対立は当事者間の調整により合意を得た上で整備に至ってきたが、昨今は隣接地域間で主として経済的な利害対立が先鋭化し、全国的な幹線鉄道網整備が遅滞する事態に陥りつつある。

全体の利益が一部の不利益を大きく上回る場合、その事実を当事者に伝えることで説得を図ったり、不利益を被る側に一定の補償を行うことで合意を得る方法が考えられる。だが、上述のようなケースの場合は利益と不利益の帰着先はそれぞれ限定的であり、利害の大きさだけに着目する方法では解決が難しい可能性がある。

幹線鉄道を単なる経済的な利害発生源として見るのではなく地域間の通路と捉えた場合、果たして当該幹線鉄道には公益性があるのか、通行権のようなものが生じる

のかといった議論はありうると思われる。例えば、最も広域的な交通である国際交通には無害通行権があり、国内でも交通政策基本法が我が国の基本的な通行に関する現状の考え方を示している。同法は今のところ地域交通での運用が多いものの、新幹線を含む幹線鉄道も取り扱い範囲になっているので、都市間交通における通行権の考え方の基礎として扱うことは可能である。

また、幹線鉄道整備における地域の利害対立を一種の相隣関係として見た場合、民地における紛争解決方法が参考になるのではないかとと思われる。私有地の隣接区域同士の利害が対立した場合の調整については判例が確立しており、その背景となる通行権の考え方、および具体的解決方法も一定の考え方が存在する。個々の土地の経済的利害調整だけではなく、移動の権利を守り、公共の視点から土地を有効活用するという視点が含まれており、これを参考にすることで全国的な幹線交通整備における利害対立の調整方法の考え方や具体的解決策の考案の糸口となるのではないかと考えられる。

さらに、都市計画等に基づく公共事業では、公益性を理由に民地を収用するという具体的な制度も存在している。このように、現在は幹線鉄道整備における利害対立を調整する手法は存在しないものの、参考となる考え方はいくつも存在しており、基本的な考え方と解決方針の確立は十分可能ではないだろうか。

(2) 本研究の目的

本研究では前述の背景の下、まず国際法に基づく通行権の考え方の整理と分析、交通政策基本法が成立するまでに行われた主要な議論の振り返りを通じた国民が享受すべき都市間交通の基本的な水準の整理と分析、公共事業実施時における土地収用の基本的な考え方の考え方と解決方法の整理、さらに、民地における相隣関係の基本的な考え方と解決方法の整理と分析を行う。その後、幹線鉄道整備における利害対立についてはどのような考え方を基本として、どのような解決方針が考えられるかについて論じることを目的とする。

なお、本研究では土地収用や民地における紛争解決の考え方等が紹介されるが、これら制度に適用される法令をそのまま幹線鉄道整備における利害対立の解決策として適用することを目的としているわけではない。

2. 既存の研究と本研究の視点

(1) 幹線交通整備と交通権に関する研究

実際の交通政策の中における取り扱いについては後述するが、高速鉄道整備を広域的な交通権を実現する方策と位置づけて論じた研究については、国内外ともにほとんど見当たらず、曾根らの研究¹⁾の冒頭で「鉄道は…(中略)…人々の移動権を確保する基礎的社会インフラとしての役割…」と述べられているものの、この研究自体は高速鉄道整備の経済効果分析である。国内の新幹線整備に関連した交通権に関する議論としては、並行在来線の廃線や経営分離による地域交通の利便の悪化を論じられることが多く、例えば池田²⁾は、北陸新幹線の開通によって信越本線の一部区間が廃止されて県境を越える地域交通が寸断されたことや北越急行の主要収益源が失われたことなど、地域交通の視点から新幹線建設を批判し、今後の西方への延伸による並行在来線等への影響に対する懸念を示している。また、高速道路に関連したものとしては、2010年代に検討された高速道路の無料化政策の影響について、207生活圏間の機関分担率の変化を計算することによって明らかにした上岡³⁾の研究があり、高速道無料化が日本の鉄道網維持に悪影響を及ぼす可能性について論じている。瀬戸内海の大崎上島を例に研究した風呂本⁴⁾は「離島における交通問題はひとえに本土との交通問題となる」と述べており、離島における交通権の確保の観点から架橋の重要性について論じている。持続可能な交通政策に関する大久保らの著書⁵⁾でも移動に関する権利を考慮しながら解説が行われているが、新幹線などの広域交通への言及は見られない。

(2) 公共事業における利害対立に関する研究

公共事業実施時の利害対立についての研究としては、対立構造をゲーム理論の枠組みで捉えることが行われてきており、例えば谷下らの研究⁶⁾などがあるほか、限定的な合理性とゲームの変更を想定したドラマ理論に基づいて詳細な分析をした二宮の研究⁸⁾など、理論研究から事例研究まで多数の研究がある。

しかし、幹線交通整備における利害対立問題にこのような方法を適用したとしても、対立の当事者が利害に対して(完全か限定かはともかく)合理的に行動して合意に到達した結果が、国土全体の適切な利用の観点や地域間のバランスの観点で望ましい状態であるということを保証しているわけではない。あくまで一部の当事者間での実行可能解を探る方法に過ぎないと思われる。多数の主体を想定した上で理論を適用し、多体問題として解けば良いとの立場も存在すると思われるが、比較的単純な力学法則に支配されている天体の動きですら求解が容易ではないことが知られており⁹⁾、社会法則に支配される日々変化する実社会での課題において理論解を求めることはより一層困難であると思われる。

(3) 本研究の視点と構成

本研究はゲーム理論等の主体間の合理的な行動をモデル等として記述して合意点を探るような研究ではない。幹線鉄道整備には移動の権利、交通権、公益性といった考え方が適用可能かを検討し、その上で、利害対立が発生した場合にはどのような原則に基づいて対処するのが適切かを考察する。参考となる既往文献(研究論文だけでなく、法令・制度等も含む)を分析し、それらの基礎となっている考え方を抽出し、幹線鉄道整備に適用できるかを検討する。

本研究の具体的な構成としては、第2章では本研究のテーマに関連する既存の研究および本研究の視点を説明する。第3章では研究背景であるとともに対象となる課題の具体例として、国内における利害対立の発生可能性のある幹線鉄道整備計画の事例紹介を行う。第4章では広域的交通である国際的な移動における無害通行権(飛び地への通行を含む)についての考え方の整理と分析、第5章では日本国内での交通政策基本法に至る移動の権利に関する議論の整理と分析、第6章では土地収用の考え方と具体的な方法の整理と分析、第7章では民地における相隣関係の基本的な考え方と解決方法の整理と分析をそれぞれ行う。これらの分析を通じて第8章では幹線鉄道における通行に関する公益性と権利に関する論点整理、および利害対立処理の基本的な方針と手順に関する考察を行う。第9章で全体をまとめるとともに今後の課題を述べる。

以上のような一連の分析と考察を通じ、幹線鉄道整備

政策における課題解決の一助となることを目指すものである。

3. 利害対立の発生可能性のある幹線鉄道計画

(1) はじめに

本章では幹線鉄道網整備における地域（あるいは事業者）間の利害対立により路線整備が困難になっている（あるいは今後の可能性がある）と思われる事例を示す。なお、中央新幹線の静岡県下区間における事業者と静岡県との対立については、交通の利便供与や経済的利害対立が根本的な原因である可能性はあるものの、公式には環境問題や水利権の問題として議論されており、以下の説明には含めていない。

(2) 西九州新幹線

西九州新幹線（新鳥栖-長崎間、図-1 下部左）のうち、武雄温泉以西は2022年開業予定であるが、新鳥栖-武雄温泉間は佐賀県が着工に同意しておらず^{10),11)}、全線開業の見通しは立っていない。同ルートをつる規格で整備しようとする、利用者の多い佐賀駅から博多駅への利便性向上が小さい割には費用負担が大きい上、並行在来線が経営分離される可能性がある。また、新鳥栖駅が九州新幹線（鹿児島ルート：以下、単に九州新幹線）上に位置しているため、佐賀県は新幹線による国土軸への接続を既に果たしているという状況にある。

一方、長崎県については佐賀県下を通過しなければ九州新幹線に接続できないばかりか、山陽新幹線にも新幹線電車を直通させることができず、国土幹線軸から切り離されたままとなる。従前は軌間可変電車（FGT）を開発して在来線と新幹線を直通運転することになっていたが、FGTの開発が事実上頓挫している。

(3) 四国横断新幹線

四国の新幹線計画は四国横断新幹線（岡山-高知間）と四国新幹線（大阪-高松-松山-大分間）があるが、後者は未完成の海峡通過が2箇所あり、整備に時間がかかることが予想される。そこで、近年は瀬戸大橋を經由して四国に至り、そこから3方に分岐する路線網構想（「四国の新幹線¹²⁾」、図-1 下部右下）が進められている。この構想では岡山から瀬戸大橋に至る区間が岡山市と倉敷市を通過するものの、両市は既に山陽新幹線の沿線である。整備推進団体として中四国横断新幹線建設促進岡山県期成同盟会¹³⁾が組織されてはいるが、建設費負担と並行在来線の経営分離の可能性のある新幹線整備は、岡山県にとってインセンティブが働きにくい。

現在、四国への新幹線整備に対して岡山県は明確な姿勢を示していないが、状況は西九州新幹線と似ており、今後は利害対立が顕在化する可能性がある。

(4) 中国横断新幹線

岡山に関する新幹線計画としては中国横断新幹線（岡山-松江間）もあるが、特急「やくも」の運転区間（岡山-米子-松江-出雲市間）をそのまま新幹線化する伯備新幹線構想¹⁴⁾（図-1 下部右上）が進行しつつある。

同構想も「四国の新幹線」構想と同様に岡山県下を通過するが、「四国の新幹線」に比べて岡山県下の通過距離が大きい。沿線は山間部であり、人口3~7万人の都市が3つしかない。このため、地元負担の大きな新幹線整備には消極的な姿勢が今後とられる可能性がある。

(5) 北陸新幹線敦賀以西のルート選定

北陸新幹線のうち未着工の敦賀-新大阪間については複数のルート案が検討され、最終的に図-1 上部左側の青実線ルートが採用された。検討対象の1つであった赤実線の通称米原ルートは、敦賀-米原間に新線を建設し、米原-新大阪間は東海道新幹線に乗り入れて直通するものであった。実現すれば建設費は大幅に小さくなる。

ところが、北陸新幹線の乗り入れに対して東海道新幹線の運営会社が明確な協力姿勢を示さなかったため、不利な条件（直通運転せずに米原で乗り換え¹⁵⁾）で検討せざるを得なくなり、それ以上の詳しい検討がなされないまま、結果として不採用になった。

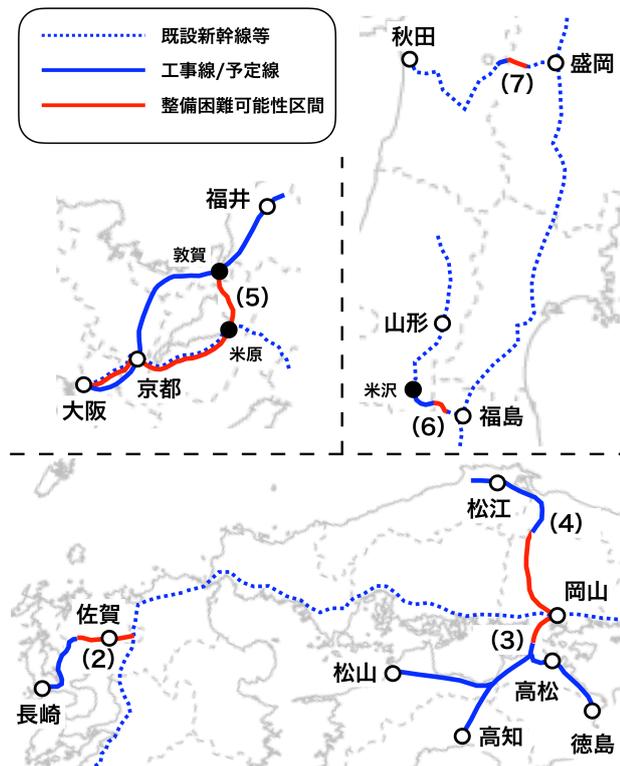


図-1 利害対立の可能性のある箇所

(6) 山形新幹線板谷峠改良計画

山形新幹線「つばさ」のうち、福島-山形-新庄間についてはミニ新幹線（在来線の軌間を拡幅して新幹線電車を直通運転）である。福島・山形県境の板谷峠は急勾配急曲線で低速運転であるとともに、降雪や鳥獣等により運休や遅延を発生させやすい。そこで、この県境区間に12km程度の長大トンネルを建設し、運転速度と信頼性の向上を図ろうとする計画が進行している¹⁶⁾（図-1上部右下）。

同区間は基本計画奥羽新幹線（福島-山形-秋田間）に並行する区間であり、奥羽新幹線整備の一環として山形・福島両県は協力関係にある。現時点ではトンネル整備に対して利害対立は生じていないが、「根元」となる福島にはすでに東北新幹線が整備されており、佐賀や岡山と状況は似ているため、潜在的な利害対立の可能性があると思われる。

(7) 秋田新幹線仙岩峠改良計画

山形新幹線と同様、秋田新幹線「こまち」の盛岡-秋田間についてはミニ新幹線であり、岩手・秋田県境は山形新幹線の場合と同様の課題を抱えているだけでなく、単線区間でもある。この県境区間に15km程度の長大トンネルを建設し、運転速度と信頼性の向上を図ろうとする計画が進行している¹⁷⁾（図-1上部右上）。

同区間に新幹線計画は無く、国庫補助が少ない在来線改良とせざるを得ない。また、岩手県にはすでに東北新幹線が整備されており、今後の利害対立の可能性がある。

4. 国際法に基づく無害通航権について

(1) はじめに

本章では、最も広域的な交通である国際的な移動における通航権および飛び地への通行についての考え方の整理と基本的な概念の分析を行う。基本的にはいずれの制度もインフラの建設を伴わないものであり、幹線鉄道整備とは形態が異なるが、移動の基本概念として参考になると思われるため言及することとした。(5)節を除き、本章はいずれも国際法に関する基礎的な文献¹⁸⁾を参考にまとめていく。

(2) 領海の無害通航権

公海については自由に航行や上空飛行できるが、沿岸国の主権が及ぶ領海については領海条約¹⁹⁾に基づき、沿岸国の平和や秩序を害しない限りという条件下において通航できる。事前の許可や通告は必要なく、沿岸国は通航税等を課すこともできないが、軍事や資源調査等の目的の通航や、軍艦等の通航は制限される場合がある。ま

た、国際海峡においても国連海洋法条約²⁰⁾に基づいて（無害の軍艦を含め）通航できる。このような領海の無害通航制度は長い歴史的慣習によって培われてきたものであり、その基本的な思想は、沿岸国の社会秩序を守りながら通航する外国船舶の利益を確保するものである。領海における無害通航は、公海における航行の自由の延長として捉えるのが適当である。

(3) 国際河川の通航権

必ずしも慣習国際法上の制度として確立しているわけではないが、複数の国を貫流する貫流河川や複数の国の国境をなす国境河川では、関係国の個別の条約に基づいて民間船舶の航行の自由が保障されていることがある。このような国際河川における通航については、元々は上流国に対して海への自由なアクセスを供与するという考え方が基本であった。だが、通航以外に灌漑や発電等の利用が広がるようになってくると、河川国が保有する権利と義務における完全な平等を内容とする相互主義に基づいて共通利益を保障するという考え方に基づくようになってきている。

このほか、人工河川である運河については、国際条約に基づいて全ての国の船舶に対して航行の自由を保障している国際運河（2つの海洋を結ぶ）がある（キール運河、スエズ運河、パナマ運河など）。

(4) 民間航空の無害通航権

領海とは異なり、領空については原則として無害通行権は存在しない。しかし民間航空の発達が国際社会の友好・相互理解に役立つとの観点から、国際民間航空条約²¹⁾によって領空における民間航空機の無害の通航権を認めるようになった（ただし、航空路を飛行することなどの制限はある）。

また、国連海洋法条約38条2項²⁰⁾に基づき、国際海峡の上空を（軍用機を含めて）航空機が通航できるようにしている。

(5) 飛び領土への囲繞地通行権

例は少ないが、他国内に領土の飛び地（飛び領土）が存在する場合がある。国際法における囲繞地（取り囲んでいる他国）の通行権の問題を扱った井上の研究²²⁾によると、このような飛び領土が存在する場合においても、習慣国際法上、囲繞地を通行する際の通行権が確立しており、私人および文官の場合は囲繞地国の統制に従うことを条件として事前の許可なく通行できるのに対し、軍隊の場合は一般的には囲繞地国の許可が事前に必要である。

(6) 本章のまとめ

本章で紹介した国際的な通航（通行）のルール的基本的な考え方としては、被通行側に対して無害であることを前提として、通航（通行）する側の利益を最大限考慮するという基本的な考え方が見られる。また、国際河川の例を見ると、個別の条約に基づくものではあるが、上流が倭国への利便を図るだけでなく、関係する河川国の完全な相互主義という考え方も導入されている。

日本国内幹線鉄道整備においても、被通行側の無害相当を担保しながら国土幹線軸側から見て奥側からの通航を保障するという方法も考えられるとともに、沿線の関係地域での完全な相互主義に基づいて共通利益を追求する考え方もある。

5. 移動の権利に関する国内法令等について

(1) はじめに

本章では国内での交通政策基本法に至る移動の権利に関する議論の整理を行うとともに、幹線鉄道整備についてどのような考え方で捉えるべきかについて分析する。

(2) 日本国憲法における通行に関連する条文

我が国の基本的な社会ルールとしては、まず日本国憲法（表-1）が挙げられる。第22条に「何人も、公共の福祉に反しない限り、居住、移転及び職業選択の自由を有する」とあり、交通基本法案審議（交通政策基本法の前段階）に至るまでの議論の中でも第25条（生存権）や第13条（幸福追求権）とともに、我が国における移動権の議論における基本的な論拠となっている。

(3) 我が国での交通政策基本法に至る議論

我が国の移動の権利に関する議論では、フランスの交通権に言及されることが多い。1982年にフランス国鉄の改革に伴い制定されたフランス国内交通基本法（LOTI: Loi no.82-1153 du 30 décembre d'Orientation des Transports Intérieurs）において交通権が規定され²³⁾、我が国ではしばしば都市交通整備の論拠として解釈されてきている²⁴⁾。だが、LOTIはその第1条において国内交通体系は「共同社会にとって経済的、社会的、環境的な面からもっとも有利な条件の下に利用者の必要を満たさなければならぬ」、「国民の団結及び連帯、国防、経済的及び社会的発展、均衡のとれた国土整備及び持続可能な発展、国際交易特に欧州域内交易の発展に貢献するものとする」としており²⁵⁾、対象範囲が必ずしも都市交通にとどまらないだけでなく、最終的には各種の「発展」等に繋がることが期待されている。

一方、我が国の移動権に関する議論は都市交通や地域

交通を主眼とするものがほとんどである。1991年の和歌山線格差運賃返還請求事件では憲法第13条、第22条第1項、第25条第1項（表-1）を根拠として地方交通線の割増運賃が不当であるとの訴えが起こされたが、結果的に原告敗訴となった²⁶⁾。また、1997年には北陸新幹線の開通に伴う横川-軽井沢間の在来線の廃線についても、同様の論拠で訴訟が起こされている²⁷⁾。その後、2002年および2006年に議員立法として移動権の保障を盛り込んだ交通基本法案が提出されたが成立には至っていない²³⁾。

国土交通省においては、2009年より交通に関する基本理念などを定める基本法制に関して具体的な検討が開始され、2010年に交通政策審議会および社会資本整備審議会に「交通基本法案検討小委員会」が設置されて、翌年、基本的な論点がとりまとめられた²⁷⁾。その報告書では、表-1の憲法各条を論拠として移動権の保障を支持するとしながらも、現状では法制論、行政論、社会実態論などの観点から時期尚早との結論に至っており、その後の政府提出交通基本法案（衆議院解散に伴い2012年11月廃案）では、移動権が「交通に対する基本的な需要」に置き換えられた。だが、交通権そのものが否定されているわけではなく、消費者基本法やドイツの「生存配慮」の考え方に照らしても、「基本的な需要」は「移動権」と大きな差異は無いとの見解がある²⁸⁾。「基本的な需要」は移動行為そのものであるが、移動することそのものだけに着目するのではなく、移動を通じて国民や地域が交流することで社会的な有機体を形成し、地域が活性化することこそが重要であるとの見解²⁹⁾もあった。法案については一部修正された後、2013年に「交通政策基本法」として成立している。

成立した交通政策基本法は地域交通や物流を強く意識したものになっているが³⁰⁾、第1条に「国民生活の安定向上及国民経済の健全な発展を図ること」（表-2）という目的が記され、単なる移動だけを対象としているわけではないことがわかる。同時に、同法に基づく交通政策基本計画³¹⁾では、既に着手している施策を並べただけではあるものの、地域間の流動拡大やインバウンド対応に関する施策として新幹線整備に関する記述も見られる。

(4) 全国幹線旅客鉄道整備法

全国幹線旅客鉄道整備法（以下、全幹法）は新全総

表-1 日本国憲法における移動の権利に関連する箇所

箇所	条文
第13条	すべて国民は、個人として尊重される。生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする。
第22条	何人も、公共の福祉に反しない限り、居住、移転及び職業選択の自由を有する。
第25条	すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する。

表-2 各法律の目的

法律	条文
交通政策基本法 (2013年)	交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより…[中略]…交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ること(第1条)
全国新幹線鉄道整備法 (1970年)	高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もって国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること(第1条)
土地収用法 (1951年)	公共の利益となる事業に必要な土地等の収用又は使用に関し、その要件、手続及び効果並びにこれに伴う損失の補償等について規定し、公共の利益の増進と私有財産との調整を図り、もって国土の適正かつ合理的な利用に寄与すること(第1条)

(1969年) 施行下の1970年に制定されており、我が国で交通権の議論が行われる数十年前に施行されている。その目的(表-2)は「…国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資すること」となっており、交通政策基本法の目的と極めてよく似ている。すなわち、これら2つの法が目指す方向には齟齬は無く、交通政策基本法下において全幹法は具体策の実施政策として十分に機能しうる。同時に、交通政策基本法の背景となっている移動の権利に関する基本的な考え方は全幹法にも適用可能になったと捉えることが可能である。

(5) 本章のまとめ

以上のように、交通政策基本法と全国新幹線鉄道整備法とは目的が極めてよく似ており、交通政策基本法で想定されている実質的な移動の権利に関する考え方は全国新幹線鉄道整備法においても同様に考えることが可能であり、新幹線も広域的な移動を実現する具体策の一つとして捉えることができる。

6. 土地収用制度における公益性の考慮

(1) はじめに

公共事業実施に当たっての紛争解決の方法の1つに土地収用制度がある。主として民地を公共事業用地として取得するための制度であるが、公共の利益の考慮方法や損失の補償の考え方が含まれており、本章で分析する。

(2) 我が国の土地収用法の目的と概要

土地収用法の目的は表-2のようになっており、公益性のある事業を推進するために私権を一定程度制限する内容を含んだ制度になっている。公益性があるだけでなく、国土の利用に着目していることが特徴でもある。制度の内容は行政体ごとに一般向けの説明資料³²⁾が作成さ

れており、国や自治体等(起業者)と土地所有者等が合意の上で土地を取得するのが原則だが、合意できない場合は補償(金銭が原則だが代替地等の場合もある)をした上で土地を取得するという手順が説明されている。

土地を収用される側は資産価値の減少という損失が生じるため、国や自治体等(起業者)が損失補償しなければならないと定められている(第68条)。また、損失補償額は土地そのものの価格(第71条)だけでなく、不揃いな形状となって価値の低下した残地に対する補償(第74条)、残地の買い取り要求(第76条)、新たに必要となった工作物等の整備費用(第75条)、建物等の移転費用補償や買い取り(第77条~第80条)、当該地で営まれていた事業等に生じた損失についての補償(第88条)などが定められている。

土地区画整理事業の場合は事業実施によって地価上昇することで減歩分の資産価値低下を補う考え方が導入されているが、土地収用の場合は残地が地価上昇しても補償額と相殺できない(第90条)。このように、事業実施によって発生する損失は、国や自治体等の起業者が完全に負担するシステムになっている。

このように制度としては公権力の行使が可能になっているが、合意に基づかない土地収用については古くは成田空港における三里塚闘争の原因の一つになったことが知られており³³⁾、また比較的近年でも最終的には収用に至ったものの法廷で一連の審理に時間を要した例もあり³⁴⁾、事実上は話がこじれた場合の最終手段という色合いが濃い。

(3) 土地収用制度に見る幹線鉄道整備の扱い

財産権の制限を伴うため、公共事業ならば何でも土地収用法の対象事業になるわけではなく、道路、河川、砂防、農業施設、鉄軌道、港湾、飛行場(ほか計35項目)に限定されている。幹線鉄道については第3条7項「鉄道事業法による鉄道事業者又は索道事業者がその鉄道事業又は索道事業で一般の需要に応ずるものの用に供する施設」もしくは第3条7項の2「独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が設置する鉄道又は軌道の用に供する施設」が該当し、整備新幹線の場合は主として後者が該当する。

このように、幹線鉄道整備は適正かつ合理的に国土利用を実現する事業として認められている。

(4) LGV整備における手続き(参考)

前章ではフランスの交通権に関して言及したが、TGV用の高速新線(LGV=Ligne à Grande Vitesse)建設の際にも公権力行使を伴う土地収用が行われることがあるため、参考のため説明する。

フランスの高速鉄道網整備計画では、表-3に示す7段

階からなる法定手続きがあり³⁵⁾、これに従ってプロジェクトが進行する。各種の調査結果を資料として示した上で意見公募を行い、その結果を待って公益宣言 (DUP = Déclaration d'Utilité Publique) によって高速鉄道網整備が公益にかなうことが確認される。このような仕組みにより公権力による土地収用が正当化されており、日本とは異なりプロジェクトごとに公益性の確認が行われる。

(5) 本章のまとめ

以上をまとめると、土地収用制度は国土を適正かつ合理的に利用できる公益事業として幹線鉄道整備を認めており、土地を提供する側が経済的な被害を被らないように制度が設計されている。ただし、強制的な収用は最終的な解決に時間を要する場合があります、合意に基づく収用が望ましい。

7. 圍繞地通行権 (袋地通行権) について

(1) はじめに

民法では他人の土地で取り囲まれた袋地に関して取り囲んでいる隣地 (圍繞地) を通行する権利が一定のルール下で認められており、様々なケースに対して多数の判例が形成されている。本章では隣地通行権の考え方 (民法210~213条, 表4) での基本的な考え方を整理する。

以下、いくつかの判例を紹介しながら考え方を説明するが、自然科学では多数の事例から統計解析等を行って誤差を取り除いて真値を探るのに対し、裁判の場合は基本的には判断の基準は基本的には変わらないので、代表的な判例に対する分析で十分と思われる (異なる法律の専門書籍でも同じ判例について説明されていることが多い例^{36),37)}。

表-3 LGV建設までの手続き

項目	内容
初期協議	中央政府・SNCF (国鉄)・沿線関係者などによる話し合いにより、初期提案を作成する。
予備調査	初期提案をもとに、需要予測、社会経済的影響、各種のルート案などの予備調査を実施する。
予備設計	予備調査結果は意見公募の際に示す資料となる。
意見公募	初期提案内容に対する賛否の意見をあらゆる関係団体等から受け付ける。これは次の段階である公益宣言 (DUP=Déclaration d'Utilité Publique) へ進むためには必要不可欠である。DUPは例えば土地収用などの権力行使をすることがあるので、このプロセスは大変重要である。
公益宣言	プロジェクトが公益にかなっており、実施することが適当であるとの法的な確認である。DUPが済めば、数ヶ月以内にプロジェクト開始の合意がなされる。 (ただし、DUPは資金調達を保証するわけではない)
詳細設計	ルートや構造物、あるいは車両の詳細な仕様を詰める。
政府認可	SNCFによる着工を政府が公式に承認する。 (この段階までに資金調達問題は解決されている)

(2) 都市地域計画分野における圍繞地に関する議論

都市地域計画分野では、圍繞地の通行権そのものを取り扱った研究はあまり一般的ではないが、例えば旗竿地 (細い通路状の敷地だけで街路までつながっている奥まった土地) に関しては、旗竿地の発生状況や住環境に関する調査を行った研究³⁸⁾によると、旗竿地でない十分に接道している敷地に比べて旗竿地では住環境が劣り、転居の意向が強いことなどがわかっている。また、密集市街地における建替に関する研究³⁹⁾では、接道条件の改善が密集市街地の改善にとって重要な要因の1つであることが述べられている。

このように、都市内においては公道アクセスの水準によって、個々の敷地の価値が大きく左右されるということが示されている。

(3) 法学分野における圍繞地に関する議論

法学分野では、細かな条件の相違が隣地の通行権に関する裁判に与えた影響に関する研究や判例を取り扱った書籍等が多数存在する (本研究では詳細な条件変化の影響の分析は目的としないので、代表的なものについて言及する)。相隣関係としての (袋地から公道に出るための) 私道通行権に関する判例について考察した研究⁴⁰⁾によると、私道通行の妨害に対して中止を求める根拠としては、不法行為説、人格権説 (自由の侵害、生活の侵害)、通行地役権説、生活秩序違反説の大きく4つの学説があるとしている。かつての判例は土地という物に対する権利の関係としてとらえ、人格権や通行権に積極的な態度ではなかったが、近年の判例は人格権の権利という概念を導入し、積極的に通行妨害の中止請求を肯定するようになってきていると指摘している。つまり、通行権は要役地 (袋地) で営まれる生活に必要な不可欠な権利

表-4 民法における隣地の通行に関連する箇所

箇所	条文
第210条	他の土地に囲まれて公道に通じない土地の所有者は、公道に至るため、その土地を囲んでいる他の土地を通行することができる。
2	池沼、河川、水路若しくは海を通らなければ公道に至ることができないとき、又は崖がけがあって土地と公道とに著しい高低差があるときも、前項と同様とする。
第211条	前条の場合には、通行の場所及び方法は、同条の規定による通行権を有する者のために必要であり、かつ、他の土地のために損害が最も少ないものを選ばなければならない。
2	前条の規定による通行権を有する者は、必要があるときは、通路を開設することができる。
第212条	第210条の規定による通行権を有する者は、その通行する他の土地の損害に対して償金を支払わなければならない。ただし、通路の開設のために生じた損害に対するものを除き、一年ごとにその償金を支払うことができる。
第213条	分割によって公道に通じない土地が生じたときは、その土地の所有者は、公道に至るため、他の分割者の所有地のみを通行することができる。この場合においては、償金を支払うことを要しない。
2	前項の規定は、土地の所有者がその土地の一部を譲り渡した場合について準用する。

であるとの見解であり、「生活の本拠と外部との交通は人間の基本的な生活利益に属する」と述べている1997年の判決⁴¹⁾もある⁴⁰⁾。

(4) 基本的な考え方

民法210条(表4)に基づく場合について説明すると、例えば、土地の分筆によって生じたのではなく歴史的経緯などから、公道に接した土地(囲繞地)の中に別の所有者の公道に接しない土地(袋地)が元々あったとする。このとき、袋地への出入りのために囲繞地を通行することができる。必要に応じて通路の開設も認められている(民法211条第2項)が、どの場所を通行しても良いわけではなく、囲繞地側の損害が最も小さい方法でなければならない(民法211条第1項)。河川や海、あるいは崖などの地形の関係で通路を設置できる箇所が限られている場合は、袋地が完全に囲繞地の内側に含まれている必要はない(民法210条第2項)。

通路を新規に開設する場合の費用は袋地側の負担になるとともに、通行料を支払う必要がある(民法212条)。なお、元々一体(一筆)であった土地を分割(分筆)した場合には民法213条が適用される。この場合は通路を考慮せずに土地分割したことがそもそも誤りであるとの考えから、通行料は不要となる。

(5) 通路の水準とその背景

袋地から公道に至る通路については、必要最低限のものしか認められないが、その具体的基準は示されていない。袋地に建築物を設置するためには建築基準法第42条で定められた道路に2m以上接する必要がある(建築基準法第43条)、条例によりさらに長い接道を要求する場合もある。かつては、条例(東京都建築安全条例第4条や第10条の3では、大規模建築物や特殊建築物の床面積に応じて、建築基準法よりも長い接道を要求している)の基準を満たさなくとも建築基準法を満たすだけで良いという1962年の判例⁴²⁾があった。条例を考慮していない判決なので、新規の建築ができないという状況に陥るといったものであった。だが、その後の自動車普及に伴い、自動車の出入りを可能とすることが社会的要請であるとの考えから幅員4mの通路を認める1977年の判例⁴³⁾が出るようになった。また、前述の1997年の判例⁴¹⁾でも自動車利用が考慮されている。

また、不便な手段(山上へのロープウェイ)しか存在しない山上の土地に関しても民法210条第2項(準袋地)に基づいて別途通路の設置が認められた1993年の判例⁴⁴⁾があり、囲繞地側の権利保護よりも袋地側の価値向上に重きが置かれる傾向にある。

ところで、民法では囲繞地を通過する部分は「通路」とされ、交通の用に供されることを想定しているように

見えるが、今日の生活水準を考慮し、上下水道や電気・ガス・通信線等のライフラインの通過も認められている^{45),46)}。

(6) 通行が認められなかった事例

一方、通行が認められなかった例も存在する。元々一筆の土地であったものを分筆した場合において、分筆後に袋地から公道への通路幅や別経路の設定等の利便向上を求めても、通路の構造や規模は分筆時の意思に基づいた結果であるので認められていない^{47),48)}。また、袋地の所有者が交代し、袋地の利用方法が変更になったことを理由に囲繞地上の通路の幅を求めた裁判⁴⁹⁾でも元々の幅員以上を認めなかった。

前節で自動車利用を考慮した判例^{41),43)}があることを述べたが、公道側に駐車場が確保できることなどを理由に通路の幅を認めなかった例⁵⁰⁾や、現状において袋地側の生活に支障が無いことを理由に認めなかった例⁵¹⁾もある。土地と公道との間に段差がある場合は袋地と同様に扱うが(民法210条第2項,表4)、区画整理の換地処分時点で段階によって公道と接続する計画となっており、それに従った区画整理が行われた土地については、事後に袋地として扱って新たな通路を設置することは認められないとした判例⁵²⁾もある。

(7) 本章のまとめ

このように、民地における隣地通行権である囲繞地通行権については基本的には土地の有効活用を図りながらも通路の開設費用や通行料の発生する場合の負担が袋地側であるなど、無害通航に近い考え方が導入されていることがわかる。また、利害対立があった場合には、社会の要請する生活水準と囲繞地側の負担を考慮した上で通路の規模や種類が認められている。一方、通行権が認められなかった判例を見ると、上記の基本的な方向性を否定するものではなく、事例ごとの合理的な理由に基づいて判断されていることもわかる。

このようなことから、幹線鉄道整備に関して通行権を考慮する際にも、社会の要請する水準や公益性を考慮することが重要であると考えられる。

8. 共通概念の整理と幹線鉄道整備の方向性

(1) はじめに

本章では、第4章～第7章で示した移動に関する権利の考え方を整理し、全体に共通する考え方を分析する。また、利害対立の解決の方向性に付いても同様に整理し、解決の基本的な方向性についても分析する。その上で、幹線鉄道整備における利害対立を解決する際に必要な主

要点について考察する。

(2) 共通する考え方の整理

第4章～第7章で述べた国際交通、国内交通、土地収用、隣地通行の要点をまとめると表-5のようになる。これらに共通する基本的な考え方としては、同表最下段にも示すように、原則として移動側の利益を重視しているということである。通過される側の権利と公益との比較では、公益を重視している。ただし、原則として無害通行であり、費用が発生する場合は移動側が負担して被通過側の負担を最小化している。

このような共通の考え方をもとに幹線鉄道整備において利害対立が生じた場合について考察すると、移動側の利益を重視することを原則とし、被通過側の負担を最小限としながら発生費用等は移動側が負担するということになるのではないかとと思われる。

(2) 基本的人権に関する論点からの考察

全国新幹線鉄道整備法に基づいて新幹線整備をする場合、土地収用法が適用される程度には公益事業として認められてはいる。だが、圍繞地に通行権が法に従って自動的に設定されるのと同等の人格権や基本的生活利益が新幹線整備に認められるかは、圍繞地通行権の判断に社会通念的な交通水準が考慮されるようになりつつあるとしても、議論の余地はある。

第5章で述べたように、幹線鉄道網整備を含めてフランスでは交通権が確立しているのに対し、日本では旧交通基本法案に関する議論において交通権の導入が求められたものの、結果的には明確な権利化は時期尚早²⁷⁾ということになっている。このため、基本的人権を論拠として半ば自動的に通行権のようなものを設定することは難しいと思われる（将来的に我が国でも交通権が明確に確立した場合はこの限りでは無い）。

(3) 通路の水準に関する論点からの考察

他の適切な迂回路が近傍に存在する場合は国際海峡通行が認められていないこと²⁸⁾、圍繞地通行権の判断に社会通念的な交通水準が考慮されるようになってきている^{41),43)}ものの、これを参考としたとしても高速道路や航空路が開設されている状況下での新幹線整備は必要な交通整備かどうかという点も明確化は必要である。

まず公益性についてであるが、秋田新幹線仙岩峠改良計画のケースを除き、全国新幹線鉄道整備法に基づく公式な路線計画であるため、国土整備の方針として新幹線整備が沿線開発にとって望ましい地域であるということが認められている（公益性が担保されている）と言える。

交通の整備水準の点では、全国的に見た場合は全国的な新幹線網整備は途上であり、整備済みの都道府県と未整備の県とがあるため、標準的に備えているべき都市間

表-5 共通する考え方の分析

	対象	考え方（目的）	実施方法	法律など	
国際交通	公海	・原則自由	・自由通航	慣習	
	領海	・外国船舶の利益を確保	・無害通航 ・軍事や資源調査は制限	領海条約	
	国際海峡	・外国船舶の利益を確保	・無害通航	国連海洋法条約	
	国際河川	・上流国から海へのアクセス ・共通利益の保障	・無害通航（民間船舶）	個別条約	
	国際運河	・外国船舶の利益を確保	・自由に通航	国際条約	
	航空	領空	・国際社会の有効と相互理解	・民間機の無害通航 ・航空路を指定	国際民間航空条約
	国際海峡上空	-	・自由に通航	国連海洋法条約	
陸運	圍繞地（国）	・飛び領土への通行確保	・私人等の無害通行（統制あり） ・軍隊：通行を制限	慣習国際法	
国内交通	フランス	都市交通 都市間交通	・利用者の必要を満たす ・経済・社会・環境の面で有利な条件 ・国民の団結、連帯、国防 ・経済・社会の発展 ・均衡ある国土整備、持続可能な発展 ・欧州域内の交易の発展	・交通権の確立	国内交通基本法
	日本	都市交通 都市間交通	・国民生活の安定向上 ・国民経済の健全な発展	・交通の基本的な需要の充足	交通政策基本法
		高速鉄道	・国民経済の発展 ・地域の振興	・国民生活領域の拡大 ・公設民営による路線整備	全国新幹線鉄道整備法
土地収用	日	交通事業 鉄道事業	・公共の利益となる事業（指定）を推進 ・鉄道事業を含む	・適当な保障の下に土地を収用	土地収用法
	仏	幹線鉄道整備	・事業ごとに公益性を確認（DUP）	・DUPを論拠に土地を収用	-
隣地通行	陸運	圍繞地 事実上の圍繞地	・人格権（自由や生活の侵害）の観点 ・外部との交通は基本的生活利益 ・社会状況を考慮（自動車利用） ・ライフラインの通過も認める	・圍繞地を通行 ・設備類は袋地側の負担 ・圍繞地側の負担は最小限	民法
	共通概念（考察）		・原則として移動側の利益を重視 ・公益性の重視	・原則は無害通行 ・被通過側の負担を最小限とする	-

交通かどうかは見解が分かれる。だが、第3章の各ケースを見ると、いずれも袋地相当側に比べて囲繞地相当側の方が新幹線については整備水準が高いという特徴がある。すなわち、少なくとも囲繞地相当側では新幹線が整備されていることが当然であるという社会生活の水準設定がされており、隣接地に対して自地域よりも低水準の整備レベルを強いる適切な理由は無いように思われる。

(5) 本章のまとめ

第4章～第7章の分析を整理した結果、移動側の利益を重視していること、通行は無害通行が原則で、費用が発生する場合は移動側が負担するのが基本であるということがわかった。

また、我が国の幹線鉄道整備について考察した結果、現行の交通政策基本法では移動が基本的人権として認められている状況ではないため、囲繞地通行権のような法的な権利の半自動的な設定は難しいものの、新幹線網整備には公共事業としての公益性はある。また、利害対立地域間での局所的な水準の観点では、少なくとも新幹線整備済み地域が未整備地域に対して新幹線整備を阻止する理由は存在しないという考察を行った。

9. おわりに

(1) 本研究のまとめ

本研究では国際法、交通政策基本法が成立するまでに行われた主要な議論、土地収用、民地における相隣関係処理などに共通する考え方を分析し、国内における幹線鉄道整備における利害対立についてはどのような考え方を基本とすべきかについて論じた。

これらのことから、幹線鉄道網整備で利害対立が生じた場合は、a)整備を求める側の利益重視原則の確認、b)事業の国土利用等の観点における公益性の再確認（≠採算性）、c)整備水準の高い側への相互理解の要請（阻止する立場では無いことの理解を求める）、といった事項を実施した上で、まずは話し合いによる合意を目指す。合意に至らない場合は、整備を求める側の負担により整備を実施に移す（ただし被通過側は整備の便益を享受しないことが原則）という手順が考えられる。

(2) 今後の課題

上記のような幹線鉄道整備における利害対立時における基本的な方針を実際に実行する際には次のような課題も考えられる。

- a) 実際には袋地相当側地域の一部は囲繞側県内であり、負担方法の決定が容易ではない。

b) 囲繞側が便益を享受せずに整備を実施すると言うことが実際に行えるか。

c) 袋地側の負担で整備が完了した後に囲繞側が駅設置を求めてきた場合の費用負担をどうするか。

謝辞：本稿は大阪産業大学令和2年度産業研究所分野別研究組織の研究結果の一部である。ここに感謝の意を表する。

参考文献

- 1) 曾根慎太郎，紀伊雅教，土井健司：香川を起点とする四国高速鉄道導入の社会経済効果分析，土木学会論文集D3(土木計画学)，Vol.69，No.5(土木計画学研究・論文集第30巻)，pp.1_639-1_648，2013。
- 2) 池田昌博：国土交通軸整備と地域公共交通 一北陸新幹線「整備」からの再検証一，交通権，No.34，pp.20-49，2017.5。
- 3) 上岡直見：高速道路無料化が交通権に及ぼす影響，交通権，No.28，pp.36-48，2011.5。
- 4) 風呂本武典：離島交通と交通権 一内海・本土近接型離島である広島県大崎上島を例に一，交通権，No.17，pp.49-60，2000。
- 5) 大久保規子，新田保次，土井健司，谷内久美子，藤江徹，松村暢彦，猪井博登，南聡一郎：緑の交通政策と市民参加 一新たな交通価値の実現に向けて一，大阪大学出版会，2016。
- 6) 谷下雅義：公共事業用地取得における利害調整システムに関する考察，都市計画論文集，No.30，pp.433-438，1995。
- 7) 谷下雅義，松浦正浩：都市計画事業の計画策定手続の基礎的研究 一都市計画地方審議会の役割を中心として一，土木計画学研究・論文集，No.13，pp.273-278，1996。
- 8) 二宮仁志：公共インフラ整備における合意形成プロセスのドラマ理論的分析，土木学会論文集 F，Vol.62，pp.101-116，2006。
- 9) 公益社団法人日本天文学会：天文学事典（多体問題），<https://astro-dic.jp/many-body-problem/>，2021年3月2日取得。
- 10) 佐賀県：与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線（西九州ルート）検討委員会ヒアリング資料（平成29年7月28日），https://www.pref.saga.lg.jp/shinkansen/kiji00357966/3_57966_67242_up_yycahydd.pdf，2021年3月2日取得。
- 11) 佐賀県：与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線（西九州ルート）検討委員会ヒアリング資料（平成30年5月11日），https://www.pref.saga.lg.jp/shinkansen/kiji00361788/3_61788_99327_up_tir1e7n0.pdf，2021年3月2日取得。
- 12) 四国新幹線整備促進期成会：四国の新幹線実現を目指して，<http://www.shikoku-shinkansen.jp>，2021年3月2日取得。
- 13) 倉敷市：中四国横断新幹線等の建設促進，<https://www.city.kurashiki.okayama.jp/3350.htm>，2021年3月2日取得。
- 14) 松江市：中国横断新幹線（伯備新幹線）整備推進会議，<http://www1.city.matsue.shimane.jp/sumai/koutsu/>

- tetsudou/hakubisinkansen.html, 2021年3月2日取得.
- 15) 国土交通省：北陸新幹線敦賀・大阪間のルートに係る調査について（平成28年11月11日），<https://www.mlit.go.jp/common/001152043.pdf>, 2021年3月2日取得.
 - 16) 河北新報：＜山形新幹線＞板谷峠トンネル化 「フル」か「ミニ」か、仕様巡り県と地元摩擦（2019年1月22日），https://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201901/20190122_53004.html, 2019年11月12日取得.
 - 17) 河北新報：＜秋田新幹線＞JR東、新ルート検討 岩手県境にトンネル、防災強化し運行安定化へ（2018年6月1日付），https://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201806/20180601_73007.html, 2018年7月25日取得.
 - 18) 杉原高嶺，水上千之，臼杵知史，吉井淳，加藤信行，高田映：現代国際法講義 [第五版]，pp.95-102, pp.117-134, pp.167-173, 有斐閣, 2013.
 - 19) 領海および接続水域に関する条約，https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/B-S43-0479_1.pdf, 2021年3月2日取得.
 - 20) United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm, 2021年3月2日取得.
 - 21) 国際民間航空条約，https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/B-S38-T2-1149_1.pdf, 2021年3月2日取得.
 - 22) 井上孝子：国際法における圍繞地の通行権の問題，一橋論叢，第60巻1号，pp.54-60, 日本評論社, 1968.
 - 23) 山越伸浩：交通基本法案-地域公共交通の確保・維持・改善に向けて-，立法と調査，No.316, pp.36-51, 参議院事務局企画調整室編集・発行, 2011.5.
 - 24) 野口健幸：交通権の思想に基づく公共交通充実政策の適用可能性に関する研究-フランスのグランリヨン市における都市交通計画の策定過程から-，都市計画論文集，No.36, pp.535-540, 2001.
 - 25) 第1回交通基本法検討小委員会（平成22年11月15日），資料1-7-4, <https://www.mlit.go.jp/common/000128781.pdf>, 2021年3月3日取得.
 - 26) 上野正紀：国鉄と歌山線訴訟判決について，交通権，No.10, pp.44-51, 1992.
 - 27) 交通政策審議会・社会資本整備審議会：交通基本法案の立案における基本的な論点について（報告書）（平成23年2月），<https://www.mlit.go.jp/common/000135392.pdf>, 2021年3月3日取得.
 - 28) 桜井徹：政府提出交通基本法案の特徴と問題点-民主党等提出法案との比較を通じて，交通権，No.29, pp.17-24, 2012.4.
 - 29) 藤井聡：本来、「交通基本法」が具備すべき要件，国際交通安全学会誌，Vol.37, No.1, pp.71-78, 2012.6.
 - 30) 国土交通省：交通政策基本法，<https://www.mlit.go.jp/common/001037565.pdf>, 2013, 2021年3月3日取得.
 - 31) 国土交通省：交通政策基本計画，<https://www.mlit.go.jp/common/001069503.pdf>, 2015, 2021年3月3日取得.
 - 32) 例えば，大阪府土地収用委員会：土地収用のあらまし，<http://www.pref.osaka.lg.jp/attach/19466/00000000/aramashi.pdf>, 2021年3月4日取得.
 - 33) 相原亮司，河宮信郎：成田空港問題と土地収用法，文化科学研究，第6巻，pp.37-55, 中京大学文化科学研究所, 1995.03.
 - 34) 見上崇洋：土地収用における公益性判断の裁量統制，政策科学，第13巻，第3号，pp.165-180, 立命館大学政策科学会, 2006.3.
 - 35) Brian Perren: TGV Handbook Second Edition, Capital Transport, pp.130-133, 1998.
 - 36) 岡本詔治：私道通行権入門，信山社出版, 1995.
 - 37) 高井和伸：圍繞地をめぐる法律実務[増補版]，新日本法規出版, 2005.
 - 38) 葉袋奈美子，室田昌子，藤澤美恵子：旗竿敷地における住環境の課題と展望 -郊外住宅地町田市における実態調査-，住総研研究論文集，No.42, pp.73-84, 2016.
 - 39) 小林由佳，高見沢邦郎，饗庭伸：密集市街地における建替え動向と協調建替え概念の検討 -墨田区京島地区での考察を中心に-，都市計画論文集，No.38-1, pp.13-24, 2003.4.
 - 40) 和田真一：人格権としての私道通行権について，立命館法学，2000年3・4号下巻（271・272号），pp.1145-1171, 2000.
 - 41) 最高裁判決平成9年12月8日，最高裁判所民事判例集，第51巻，第10号，p.4241.
 - 42) 最高裁判決昭和37年3月15日，最高裁判所民事判例集，第16巻，第3号，p.556.
 - 43) 東京地裁判決昭和52年5月10日，判例時報，第852巻，p.26.
 - 44) 大阪高裁判決平成5年4月27日，判例時報，第1467巻，p.51.
 - 45) 大阪高裁判決昭和56年7月22日，判例時報，第1024巻，p.65.
 - 46) 東京地裁判決平成4年4月28日，判例時報，第1455巻，p.101.
 - 47) 東京地裁判決平成2年11月19日，判例時報，第1393巻，p.105.
 - 48) 高知地裁判決昭和60年3月26日，判例時報，第1178巻，p.135.
 - 49) 東京高裁判決平成7年3月14日，東京高等裁判所民事判決時報，第46巻，第1-12号，p.7.
 - 50) 大阪地裁岸和田支部判決平成9年11月20日，判例タイムズ，第985巻，p.189.
 - 51) 東京地裁判決昭和58年4月25日，判例時報，第1097巻，p.55.
 - 52) 東京高裁判決昭和54年5月30日，判例タイムズ，第389巻，p.81.

(2021.3.7 受付)

A STUDY ON BASIC POLICY FROM THE VIEWPOINT OF PUBLIC INTEREST
AND RIGHT OF WAY CONCERNING CONFLICT OF INTEREST IN TRUNK
RAILWAY PROJECTS

Masatoshi HATOKO