

## 2項道路のセットバック部分について、現実に道路が開設された状態になったとは認められないと判断された事例

(東京地判 令4・1・19 ウエストロー・ジャパン) 西崎 哲太郎

建築基準法第42条2項による位置指定道路において、自宅建替えによって設けられた私道のセットバック部分について、現実に道路が開設された状態になったとは認められないとして、セットバック部分に自転車や植物プランターなどを置くことを禁ずることなどを求める隣人の訴えが棄却された事例(東京地裁 令和4年1月19日判決 ウエストロー・ジャパン)

### 1 事案の概要

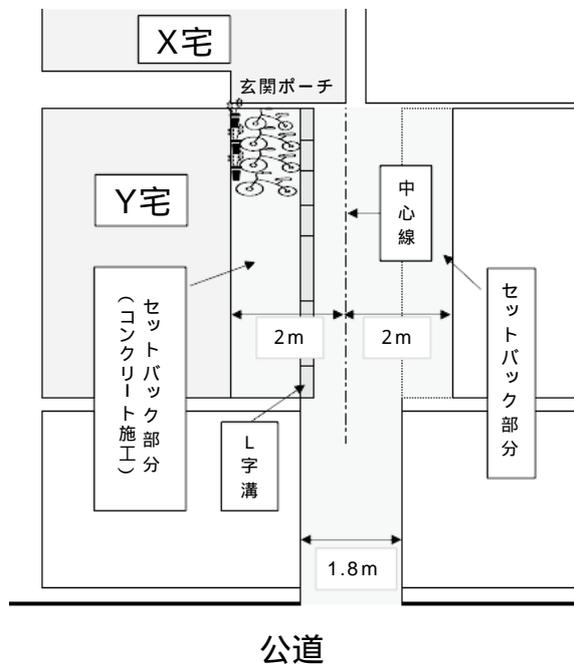
X(原告・個人)とY(被告・個人)は隣人同士であり、双方宅の敷地は、いずれも建築基準法42条2項の規定により道路(いわゆる2項道路)に指定された私道に接していた。(なお、X宅・Y宅の底地や本件私道は近隣寺院の所有地であったが、本件私道の管理はXら住人の自治に委ねられていた。)

本件私道には、昭和54年頃、私道とY宅敷地との境界を明確にするためL字溝が設置されていた。

Yは、平成17年、建築基準法の規定により中心線より2mセットバックして自宅を建て替え、本件セットバック部分にコンクリートを敷設したが、L字溝は撤去されずに残置されたため、私道とセットバック部分には高さ約5cmの段差が生じたままとなっていた。

Xは、自分が車椅子を利用して本件セットバック部分及びL字溝部分を通行する必要があるにも拘らず、Yが本件セットバック部分にあえてX宅の玄関ポーチの間際に自転車複

数台や植物プランターを放置して通行を妨害していると主張し、慰謝料200万円、L字溝による段差の解消、セットバック部分への自転車駐輪や、通行の妨げとなる動産の設置禁止を求めてYを提訴した。



### 2 判決の要旨

裁判所は、次のように判示して、Xの請求を棄却した。(控訴審でも棄却されている)

[現実に道路が開設されたか]

建築基準法42条2の規定による位置の指定を受け現実に開設されている道路を通行することについて日常生活上不可欠の利益を有する者は、道路の通行をその敷地の所有者等によって妨害され又は妨害されるおそれがある

ときは、敷地所有者等が通行を受忍することによって通行者の通行利益を上回る著しい損害を被るなどの特段の事情のない限り、敷地所有者等に対して妨害行為の排除及び将来の妨害行為の禁止を求める権利(人格権的権利)を有するものというべきある(最判平3・4・19、同平5・11・26、同平9・12・18)。

この点、道路は一般交通の用に供する道であるから、現実に道路として開設されたか否かは、現実に一般交通の用に供する状態になったか否かによって判断すべきであるところ、本件においては、Yが自宅を建築した際にY宅前のわずか約12mの長さの範囲でセットバックされ、その部分にコンクリートが敷設されたというだけのことであり、本件私道のうち本件セットバック部分よりも公道側の部分は両側ともセットバックされておらず、間口が狭いままの状態であり(そのため、車両も進入することもできない。)しかも、Y宅前の部分がセットバックされても、本件L字溝は撤去されずにそのまま残置されているのであって、従前からの通路部分と本件セットバック部分が一体化したということもできないから、本件セットバック部分が現実に一般交通の用に供する状態になったとは認められず、本件セットバック部分について現実に道路が開設されたと認めることはできない。

[ Xは日常生活上不可欠の利益を有するか ]

Xは、本件セットバック部分及び本件L字溝部分について車椅子の利用の観点から日常生活上不可欠の利益を有しており、また、Yが自転車や植物プランターを置くことによって通行を妨害されていると主張する。

しかしながら、証拠及び弁論の全趣旨によれば、Xは現在車椅子を使用しておらず、むしろ日常的に自転車に乗り、自力で自転車を約23cmの高さがある玄関ポーチから本件私道

に上げ下げしており、僅か5cmの段差を解消する必要があるとは認められず、本件L字溝部分について車椅子利用の観点から日常生活上不可欠の利益を有するとは認められない。  
[ YはXの通行を妨害したとして不法行為責任を負うか ]

上記のとおり、本件セットバック部分について現実に道路が開設されたと認めることはできないから、Xが通行権を有しているとは認められない。したがって、Yが不法行為責任を負うとも認められない。

### 3 まとめ

建築基準法42条2項の規定によって道路位置指定を受けてセットバックされた部分に敷地所有者が障害物を設置する等により他者の通行の障害となる場合、当該他者が敷地所有者に対して妨害排除請求をなし得るかどうかについて掲記最高裁判例は、現実に開設されている道路であること。日常生活上不可欠の利益を有する者であること。敷地所有者等が通行を受忍することによって通行者の通行利益を上回る著しい損害を被るなどの特段の事情がないことを要件として、当該他者に人格的権利として通行の自由権を認めるとともに、敷地所有者に対する妨害排除請求権を有し得るとする。

本事例は、この判断枠組みに沿って、これらの要件には該当しないと判断された具体事例であり、実務上の参考になると思われる。

(調査研究部上席調整役)

## 協定内容に違反して車両を駐車させる等をした隣地所有者に対する通行権確認・通行妨害禁止の請求が認容された事例

(東京地判 令 2・1・17 ウエストロー・ジャパン) 葉山 隆

建売住宅の買主が、同じ売主業者から隣接地等を購入した三者間で各自の所有地の一部を共同で利用する協定を締結したものの、隣接地所有者がその協定に反して車両を駐車させて通行を妨げる等したことから、対象地部分の通行権の確認、車両駐車・通行妨害等の禁止、慰謝料の支払いを隣地所有者に求めた事案において、慰謝料以外の請求が認容された事例（東京地裁 令和 2 年 1 月 17 日判決 ウエストロー・ジャパン）

### 1 事案の概要

平成 12 年 8 月頃、自宅用建住宅の購入を検討していた Y（被告・個人）は、売主業者 A が販売を予定していた都内の 3 区画（各区画）の分譲地の広告を見て関心を持ち、同年 10 月に、A に自宅建物建築工事を発注することを条件にその中の 1 区画（物件 ）について、売買契約書（売買契約 ）を締結し、その後 A と自宅建物の建築工事請負契約書（工事契約 ）を締結した。

売買契約 ならびにその締結前に Y が交付を受けた重要事項説明書（重説 ）には、「本物件と隣地との間で結ばれる協定については、売主が別紙にて内容を明確にし、本物件の引渡日迄に各々が記名・押印の上、その承諾書を各々保有することとします。」との記載がなされており、その頃 Y は概要以下の内容の協定書（本協定）に署名捺印した。

各所有者（三者）は、各所有地の一部（本協定部分）を共同利用する。

本協定部分は、歩行・車両通行のためお互いに自由に使用できる。

ただし、本協定部分の一部については、例外的に駐車車両のはみだしを認める。

本協定の変更・廃止には当事者全員の合意を必要とする。

ただし、A が作成した工事契約 添付の建物図面においては、上記 の部分を超えて車両が駐車されている図面が添付されていた。

一方、平成 12 年頃、戸建住宅の購入を検討していた B とその妻 X（原告）は、媒介業者 C より物件 の東隣の区画とそこに建築予定の建物（物件 ）の紹介を受け、平成 12 年 12 月に本協定に署名捺印し、平成 13 年 4 月に A との間で物件 の売買契約を締結した。

平成 13 年 10 月、Y は物件 、B と X は物件 の引渡しをそれぞれ A から受け、ともに居住を開始した。その後、平成 21 年 11 月に B が死亡し、B の持分を X が相続した。

X と Y が引渡しを受けて間もなく、Y が上記 のはみだしが認められている部分を超えて車両を駐車していることについて、X と Y の間で争いが生じ、その後一旦沈静化したものの、平成 19 年頃から再びこれについて両者間で争いが生じるようになり、平成 29 年 7 月頃からそれが激化し、Y が X を攻撃するような内容の張り紙をする等もしたため、同年 12 月に X は、Y に対して本協定部分の通行権の確認、車両駐車・通行妨害・物品放置の禁止、慰謝料の支払いを求めて提訴した。

これに対して Y は、本協定は暫定的に結ば

れたもので効力を有しない、Aから提示された図面でも現状程度の車両が駐車可能とされており、Aから同様の説明を受けていたことから本協定は錯誤により無効である、本協定が効力を有するとしてもこれから脱退した等として争った。

## 2 判決の要旨

裁判所は、次のとおり判示し、慰謝料を除きXの請求を認容した。

(本件協定の性質等)

各区画の位置や形状から見て、本協定部分に車両や人の通行を認めることは、車両の出し入れや建物への出入りといった日常生活において不可欠なものであることから、Aが各区画を販売するために不可欠な前提条件であったと言える。したがって本協定は、各自の所有地部分に係る自由な通行権をそれぞれ出資し、各人及びその関係者が本協定部分全体を自由に通行できる内容の共同事業を営むという組合契約であるというべきであり、その変更・廃止には当事者全員の合意が必要とされている。

そうすると、Yの脱退は組合に不利な時期のものであり、許されないというべきである。

(本協定の効力を妨げる理由の存否)

本協定に添付された図面は、Yが本協定に署名捺印した時点では既に完成していた地積測量図に基づくものであるうえ、売買契約や重説には、本協定が暫定的なものであるとの記載もない。

したがって、Aから本協定が暫定的なものであるとの説明があったとか、錯誤があったとのYの主張は採用できない。

また、Yの駐車態様は、本協定違反、Xの通行阻害のいずれにおいても軽微なものとは言えず、Yは建築条件付で物件を購入しており、保有する車両を考慮しながら、本協定

に反しないように建物を建築することは可能であったことから、Xの主張が権利の濫用にあたるとも言えない。

(慰謝料)

Yによる張り紙には穏やかでない表現も認められるが、Xの名誉感情又は人格権を侵害して社会通念上容認できないものであるとまで認めることはできない。

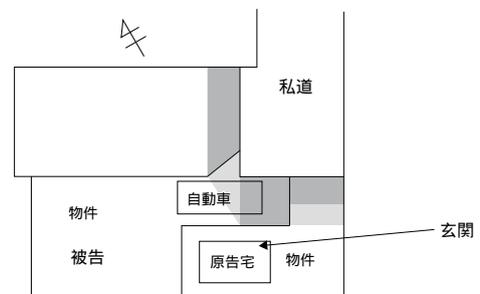
## 3 まとめ

本事例で問題となったいわゆる「協定道路」は、都内等の市街地での分譲物件を中心に見受けられることがあるが、これをめぐる裁判例はあまり多くないと思われることから、その一事例として紹介するものである。

本事例では、隣地所有者に対する協定に基づく通行権の確認と車両駐車・通行妨害等の禁止の請求が認容された。

本事案においては、協定上駐車等が禁止されていた部分に車両が駐車される形となっている建物プランを売主業者が被告に提示していたことも紛争が大きくなってしまった原因の一つであるようにも思われることから、売主業者や媒介業者の皆様は、トラブル回避の観点から、本事例のような協定道路があるものも含め、販売用等の図面の作成にあたっては十分注意を払っていただきたい。

≪概略図≫



■：駐車・物品の設置が一切認められない部分  
 ■：駐車車両のみみだしが認められている部分  
 建築確認申請上は、上記も含め、敷地面積に算入されている

(調査研究部主任研究員)