

平成25年6月25日判決言渡 東京簡易裁判所

平成24年(ハ)第9363号(本訴), 同年(ハ)第33958号(反訴) 各損害賠償請求事件

口頭弁論終結日 平成25年5月28日

判 決
主 文

- 1 被告らは, 原告に対し, 連帯して, 53万3508円及びこれに対する平成23年6月16日から支払済みまで年5パーセントの割合による金員を支払え。
- 2 原告のその余の請求及び反訴原告の請求をいずれも棄却する。
- 3 訴訟費用は, 本訴反訴を通じてこれを6分し, その1を原告の, その余を被告らの, 各負担とする。

事 実 及 び 理 由

第1 請求

(本訴)

被告らは, 原告に対し, 連帯して, 77万2733円及びこれに対する平成23年6月16日から支払済みまで年5パーセントの割合による金員を支払え。

(反訴)

反訴被告(原告)は, 反訴原告(被告)株式会社Aに対し, 64万4824円及びこれに対する平成23年6月16日から支払済みまで年5パーセントの割合による金員を支払え。

第2 事案の概要等

本訴は, 後掲交通事故(以下「本件事故」という。)により車両が損壊した原告(反訴被告)(以下, 単に「原告」という。)が, 被告B(以下, 「被告B」という。)に対しては, 民法709条に基づき, 被告株式会社A(以

下，反訴原告としての立場を含めて「被告会社」という。）に対しては使用者責任に基づき，それぞれ損害賠償を請求した事案である。

反訴は，本件事故により車両が損壊した被告会社が，原告所有車両の運転手の使用者である原告に対し，使用者責任に基づき，損害賠償を請求した事案である。

1 次の交通事故が発生した（当事者間に争いが無い。）。

(1) 日 時 平成23年6月16日午前1時55分ころ

(2) 場 所 東京都千代田区a丁目b番先路上（以下「本件事故現場」という。）

(3) 当事者等

関係車両1 事業用普通乗用自動車（横浜 x x x x x x x x，以下「原告車」という。）

所有者 原告

運転者 訴外C（以下，「訴外C」という。）

関係車両2 事業用普通乗用自動車（練馬 y y y y y y y y，以下「被告車」という。）

所有者 被告会社

運転者 被告B

2 事故の態様

争点である。

3 損害

（原告の請求）

原告車修理代金 52万9167円

レッカー代金等 6万0500円

休車損 11万2000円

弁護士費用 7万1066円

(被告の反訴請求)

被告車修理代金 54万4824円

弁護士費用 10万円

第3 争点

(1) 事故態様及び過失割合

(原告の主張)

高速道路の走行車線に入る導入路終点において、被告Bが、被告会社の業務執行として被告車を運転中、前方不注意の過失により、原告車後部に追突した。

(被告らの主張)

高速道路の走行車線に入る導入路終点において、走行車線に合流しようとした被告車が、追越車線から走行車線へ進路変更してきた車両があったため、それを避けたところ、前方合流車線上でほぼ停止状態にあった原告車と衝突した。

(2) 経済的全損か否か

(被告の主張)

原告車は、平成18年9月登録とされており、本件事故当時で既に5年近く経過している。そうすると原告車はいわゆる経済的全損と考えられる。

(原告の主張)

否認し争う。主張は別紙のとおり

(3) 休車損について

(被告の主張)

原告はタクシー会社であり、通常いわゆる「遊休車両」が存在している。したがって休車損はありえない。

(原告の主張)

以下のとおり、原告に遊休車両は存在しない。すなわち、原告は、本件事

故当時、合計47台の営業車両を保有しており、平成23年6月の実働率は96.2パーセントである(甲15)。そうすると、原告が保有していた車両のうち3.8パーセント分に相当する営業車両、すなわち、1.786台の営業車両が実働していなかった計算になる。この実働していなかった車両は、車検や事故等の事情により実働させることができなかった車両であり、車両の故障等に備えて、何台かの車両が余るように保有していたことはない。

このように、原告は、点検や修理のために稼働させることができない車両を除く全ての車両を常時稼働させていたのであるから、被告は休車損害を賠償すべきである。

第4 争点等に対する判断

1 争点(1)について

(1) 各証拠及び弁論の全趣旨による認定事実

ア 本件事故現場の状況

本件現場は、いわゆる首都高速道路の走行車線に合流する導入路が、本線に合流する付近である。

イ 事故状況

原告車は、導入路を進行し、合流しようとしたところ、本線上を大型車両等が多く走行していたので、なかなか合流できなかった。特に本線上には、ほぼ原告車と並行して走っている車(被告車とは別の車である。)があり、訴外Cとしては、これをやり過ごしてから本線に入ろうと思って減速したところ、その車も同じように減速したので、さらに減速せざるを得なくなった。しかし停止に至らないうちに(甲18)、被告車から追突された(原告本人)。

一方被告車も、導入路を進行し、合流しようとしたところ、右後方にみに注意を払い、振り向いて様子を見ていて、前方及び右側方の車両の動向を観察していなかったため、黒い乗用車が右前方に居たのに気づか

ず、前方に目を戻したとき直近の黒い乗用車の存在に気づいて、衝突を避けるため左にハンドルを転じたところ、原告車を発見し（存在自体に気づいていなかった。）、減速したが間に合わず衝突した（乙2）。

これに対し、被告らは、導入路の合流地点という、およそ停止ないし徐行すべきでない場所で原告車が速度を落としたことに原因があると主張するが、本線上が混雑しているときは、本線が優先なので、その通行を妨げないように進入しなければならないから（道路交通法75条の6第1項）、首都高速道路の混雑状況からして、停止又は徐行して本線車道に空きができるのを待たなければならないことはまま起こることである。本件の事故状況の下において起こったのも、このような事態であった。したがって原告車が徐行したことに、過失はない。

(2) 過失割合

イで認定したとおり、訴外Cに過失がなく、被告Bには前方不注視の過失があるから、過失割合は被告Bが10割となる。

2 争点(2)について

(1) 原告車の耐用年数等

原告車の走行キロ数は、52万7866キロメートルであり、原告所有の営業車両の中には58万3169キロメートル走行したところで代替されているものがあることからすると（甲10）、一般的に走行距離が長い営業車両であるにしても、原告車は耐用期間の末期にあることが明らかである。またタクシーの法定耐用年数は、3年であるが、一般にタクシー車両は5年ないし6年使用されている。原告車は平成18年9月登録であるから、4年9か月を経過しており、年数で見ても末期である。

(2) 東日本大震災の影響による価格上昇について

タクシーについては中古車市場は形成されていないから、一般の車両における東日本大震災の影響による価格上昇に左右されることはない。した

がってこの点についての原告の主張は採用できない。

(3) 東日本大震災の影響による品薄と修理の必要性の関係について

また、原告は、東日本大震災の影響による品薄を言うが、そもそもタクシーについては中古車市場は形成されていないから、これをもって経済的価値を超える修理費であっても修理を選択すべき根拠とはならない。

(4) 小括

以上からすると、通常通り、修理費用が経済的価値を超えるときは経済的全損とする扱いをとるべきである。

(5) 原告車の経済的価値

修理費用額については、当事者間に争いがないので、経済的価値について検討する。

タクシーについての経済的価値は、上記のとおり、中古車市場が形成されていないことから、耐用年数と経過年数との比率で判断するしかないことになる。

そこで検討すると、経過年数からみて、原告車の経済的価値は新車価格の11.2パーセントとみるのが相当である（乙5、残価率を10パーセント、(1)で述べた事情を考慮し、耐用年数を5年として算定。）。そして新車価格は244万6500円であるから（甲8）、あてはめ計算をすると、27万4008円となる。

なお、原告は、加装費が40万円を下らないといい、証拠（甲9）を提出するが、具体的な明細を提出しないから、採用できない。しかし、控えめにみても15万円は下らないから、この範囲でこれを認めることとする。

合算すると42万4008円となる。

そして修理費用は、これより高い52万9167円なので（甲3）、原告車は経済的全損といえる。

3 争点(3)について

原告保有の営業車両の稼働率が96.2パーセントであることは当事者間に争いが無い。原告保有の営業車両は47台であるから（甲15，平成23年6月末日現在），少なくとも1台の非稼働車両が存在したことになる。

これに対し，原告は，実働していなかった車両は，点検整備，修理，予め割り当てられていた乗務予定者の欠勤等により実働させることができなかった車両であると主張するが，これを裏付ける証拠を提出しないから，その主張は採用できない。

よって，原告には遊休車両が存在したと認めるべきである。そうすると遊休車両を原告車の代わりに利用することが可能であったから，休車損害は認められない。

4 認容金額について

(1) 経済的全損による被害額

2で認定したとおり，42万4008円と認められる。

(2) レッカー費用等

計6万0500円（甲4の1ないし4）

(3) 弁護士費用

本件事案の内容，認容額その他本件における諸般の事情を考慮すると，本件事故と相当因果関係ある弁護士費用は4万9000円と認められる。

(4) まとめ

(1)ないし(3)の認定額を合計すると53万3508円となる。

5 反訴請求について

上記のとおり，原告には過失が認められないから，反訴請求については，認められない。

第5 結論

よって，原告の本訴請求は主文掲記の範囲で理由があるから認容し，その余の原告の請求及び被告会社の反訴請求は，理由がないから棄却することと

し、主文のとおり判決する。

なお、仮執行宣言は相当でないので、これを付さないこととする。

東京簡易裁判所民事第2室

裁 判 官 徳 丸 哲 夫

(別紙)

修理費について

(1) 新車価格及び走行距離について

ア 原告車両の新車価格は、以下の通りである。

(ア) 新車価格 244万6500円 (甲8)

(イ) 加装費 40万0000円 (甲9)

(ウ) 合計 284万6500円

イ また、平成23年6月末同時点の原告車両の走行距離は、52万7866キロメートルである(甲10)。

(2) 被告は、原告車両は経済的全損であると考えられると主張するが、否認し争う。なお、平成23年3月11日に発生した東日本大震災の影響により中古車の価格が前年同月比で少なくとも5パーセント(仙台市では20パーセント程度)上昇していた(甲11)、したがって、経済的全損かどうかの判断するために、事故当時の原告車両の時価を算定する際には、この点を考慮するべきである。

(3) 仮に修理費相当額が被害車両の客観的交換価値を超えていたとしても、被害車両と同種同程度の自動車の中古車市場において取得することが至難であること、あるいは、被害車両の所有者が、被害車両の代物を取得するに足る価格相当額を超える高額な修理費を投じて被害車両を修理し、これを引き続き使用したいと希望することを社会通念上是認するに足る相当の事由が存在する場合には、交換価値を超える修理費相当額を損害であるとしてその賠償を請求することが許されるべきである(大阪高等裁判所平成9年6月6日判決参照)。

ア 同種同程度の車両が入手至難であったこと

原告車両のようなタクシー専用モデル車両の中古車はもともと中古車市場において取引量が少ない車両であるため、同種同程度の車両を入手することが困難であった。

かかる状況下において、平成23年3月11日に東日本大震災が発生し、岩手県及び宮城県で500両あまりのタクシー車両が営業不可能な状態に陥ったこともあり（甲12）、中古タクシーへの需要が増大していた。

また、東日本大震災により東北地方にある自動車関連の多くの工場が被災した（甲13）。これにより、自動車の生産が停滞し納車までに時間がかかることから、中古自動車への需要が増大する一方で、新車販売の落ち込みで下取り車が減少する状態が発生したので（甲11）、中古車が生まれにくい状態となっていた。

これら事情による影響により、原告は、本件事故当時、中古車市場において原告車両と同種同程度の車両を入手することは至難な状態となった。

イ 修理の社会通念上の相当性

(ア) また、前記の通り、東日本大震災の影響により、原告車両と同種同程度の車両を入手することは困難な状態であったところ、本件事故当時、原告には遊休車両は存在しないため、原告車両を修理せず同種同程度の車両を調達しなければならないとなると、多大な休車損害が発生することが確実な状況にあった（少なくとも、車両価格と調達の場合における休車損害との合計金額が、修理費と修理の場合における休車損害との合計金額よりも多額になることが容易に推測できる状況にあった）。

そのため、原告は、損害を最小限度にとどめるためにやむを得ずに、代替車両を調達することなく、修理を選択したものである。このように、原告が原告車両を修理したこともやむを得ない事情があったのであり、よって、原告が修理を行うことを社会通念上是認するに足りる相当な事由があったというべきである。

(イ) なお、被告担当者であるD氏も、東日本大震災の影響から直ちに原告車両の代物を取得することは不可能な状態であり、代物の納車を待っていたのでは多大な休車損害が原告に発生する状況であったと認識していたから

こそ、被告会社は車両価格ではなく修理代52万9167円を負担することもやむを得ないと了解していたのである。

そして、被告担当者であるD氏からの了解があったからこそ、原告は原告車両の修理を選択したのである。それを今になって覆して「修理費用が損害ではない」と主張するのは信義則違反であるというべきである。

ウ したがって、被告は、修理費相当額52万9167円を損害であるとして賠償すべきである。

以 上