

## ● 交通事故例：掲載判決 (全11事例)

- ・ 40歳女子主張の5級高次脳機能障害、同脳脊髄液減少症、7級胸郭出口症候群の発症を否認し、14級神経症状と認定した
- ・ 頭部等を打ったとは認められず事故による衝撃も大きくない等から追突された42歳男子の中心性頸髄損傷を否認し自賠償同様14級認定した
- ・ 自動二輪車に追突された軽乗用車運転の42歳男子の後遺障害を併合12級、同乗者妻は14級認定し、各40%の素因減額を適用した
- ・ 追突された58歳男子に右肩腱板断裂等の後遺障害を10級認定し、4年半前の事故の症状等から50%の素因減額を適用した
- ・ 自転車搭乗中に普通貨物車に出合頭衝突され脳挫傷等を負った12歳男子中学生の後遺障害を12級認定し10年間14%の労働能力喪失等で逸失利益を認め、自転車に50%の過失相殺を適用した

他6事例収録

## ● 車両保険金等請求事例：掲載判決 (全4事例)

- ・ 空き巣被害後に月極駐車場から車両が持ち去られ湖に水没して発見されたとの主張に対して、盗難があったとは認められないとして請求を棄却した
- ・ 被保険車両フェラーリで走行中に小動物を避けて対向車線でZ軽貨物車との衝突は説明のつかない事故態様等から原告の故意を認定し、Zと共謀し事故を作出したと車両保険金等の請求を棄却した

他2事例収録

**全15事例収録 (細目次は次ページに掲載)**

新しい判例 ①: 交通(車物・時価額・代車費用)

## 初度登録18年のランドクルーザー の時価額を数社販売店の査定額 等から90万円以上と認定した

旭川地裁:平成27年9月29日判決 事件番号:平成27年(レ)第7号 損害賠償請求控訴事件(確定)  
1番 旭川簡裁:平成27年3月11日判決 事件番号:平成26年(ハ)第404号 損害賠償(交通)請求事件

### 判決要旨

- ① 初度登録18年経過のX普通貨物車(ランドクルーザー)が、センターラインを越えてきたY普通自動車に正面衝突され、損傷した事案につき、「中古車の価格査定等を行うa市内の専門業者6社は、被害車と同一の車種・年式・型、走行距離、新車価格の自動車の販売価格について、いずれも100万円以上であると査定しており、この査定の信用性を疑わせるような事情は見当たらない」とし、「インターネット上の中古車販売情報サイトに掲載された情報に照らしても、被害車と同種の自動車が90万円以上の価格で取引されていることがうかがわれる」として、「被害車の時価額が90万円未満であることをうかがわせるような証拠が何ら提出されていない以上は、本件事故当時の被害車の時価額は、Xの主張する90万円を下るものではないと認めるのが相当である」と認定した。
- ② 代車費用については、Xは、「平成26年1月7日頃にはBから被害車の時価額の提示を受けていたと認められる上、Xが本件事故の示談交渉をC弁護士に依頼していることも併せて考慮すれば、Xは、遅くとも同弁護士がBに対して受任通知を送付した同月24日までは、被害車が経済的全損であることを認識していた」として、「遅くとも平成26年1月24日までは被害車の修理又は買換えに要する相当期間が経過したというべきであるから、本件事故と相当因果関係にあるXの損害としては、平成25年12月19日から平成26年1月24日までの37日間につき、1日当たり5,250円の代車費用を認めるのが相当である」と認定した。

### 事案の概要

X所有、V運転の初度登録18年の普通貨物車(ランドクルーザー)が、平成25年12月19日午前9時48分頃、旭川市内でセンターラインを越えてきたY運転の乗用車に衝突されて損傷したとして、140万円を求めて訴えを提起した。

1審裁判所は、X車の損害につき、「レッドブックによる本件車両の新車価格は389万7,000円であって、初年度登録から18年6ヶ月経過しているのでレッドブックによる本件車両の時価は減価償却済みとして新車価格の

10%である38万9,700円と計算され、これに本件事故時の消費税5%を加えた40万9,185円が時価額となるから、経済的全損となり、これを被害車時価額と評価するのが相当である」と38万円余を損害額と認定した。

代車費用につき、「Xが証人の説明に納得せず、取捨がつかないことから、証人は、平成26年1月7日に「車両損害に対する賠償の提示」と題する書面を送付し、その後、同月24日までに、Xは、X代理人に相談して、被害車が経済的全損になることについての専門的知見の教

示を受けたことが推認される。そうすると、代車費用の対象期間としては本件事故日である平成25年12月19日から、遅くともXが法定的見解を認知したであろうと認められる平成26年1月24日までの37日間とし、1日当たりの代車料を税込み5,250円とするのが相当であるから、代車費用については、19万4,250円と評価するのが相当である」と認定した。

X控訴の2審裁判所は、X車の時価額を「90万円を下るものではない」と認定した。

X車の時価額について、「中古車の価格査定等を行うa市内の専門業者6社は、被害車と同一の車種・年式・型、走行距離、新車価格の自動車の販売価格について、いずれも100万円以上であると査定しており、この査定の信用性を疑わせるような事情は見当たらない」他、「インターネット上の中古車販売情報サイトに掲載された情報に照らしても、被害車と同種の自動車が90万円以上の価格で取引されていることがうかがわれる」として、「被害車の時価額が90万円未満であることをうかがわせるような証拠が何ら提出されていない以上は、本件事故当時の被害車の時価額は、Xの主張する90万円を下るものではないと認めるのが相当である」と認定した。

代車費用については、Xは、「平成26年1月7日頃にはBから被害車の時価額の提示を受けていたと認められる上、Xが本件事故の示談交渉をC弁護士に依頼していることも併せて考慮すれば、Xは、遅くとも同弁護士がBに対して受任通知を送付した同月24日までには、被害車が経済的全損であることを認識していた」として、「遅くとも平成26年1月24日までには被害車の修理又は買換えに要する相当期間が経過したというべきであるから、本件事故と相当因果関係にあるXの損害としては、平成25年12

月19日から平成26年1月24日までの37日間につき、1日当たり5,250円の代車費用を認めるのが相当である」と認定した。

## Reference <参考判決>

### ■ 初度登録から10年以上経過車両の時価額認定事例

◇ 初度登録10年経過のトヨタハイエースバンの全損による損害額算定で、被告主張のインターネットによる平均市場価格と原告調査価格の平均額を車両時価額とし、ルーフキャリア及びETC取付費用等、登録手数料、自動車取得税、廃車費用を加算して認めた

京都地裁 平成24年8月29日判決  
(自保ジャーナル1886号)

◇ レッドブックに登載のない初度登録から15年、走行距離11万キロ以上の車両の時価額は「新車価格の約10%である」と認定した

さいたま地裁 平成23年4月25日判決  
(自保ジャーナル1849号)

## ■ 2 審 判 決

控訴人	X法人
同代表者理事長	丙川一郎
同訴訟代理人弁護士	皆川岳大
同	青山和志
被控訴人	乙山次郎
同訴訟代理人弁護士	菅沼雄一郎

### 【主 文】

- 1 原判決を次のとおり変更する。
- 2 被控訴人は、控訴人に対し、124万4,100円及びこれに対する平成25年12月19日から支払済

みまで年5分の割合による金員を支払え。

3 控訴人のその余の請求を棄却する。

4 訴訟費用は、第1、2審を通じ、これを10分し、その1を控訴人の負担とし、その余を被控訴人の負担とする。

5 この判決は、第2項に限り、仮に執行することができる。

## 【事実及び理由】

### 第一 控訴の趣旨

1 原判決を次のとおり変更する。

2 被控訴人は、控訴人に対し、140万円及びこれに対する平成25年12月19日から支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。

### 第二 事案の概要

1 本件は、控訴人が所有する自動車(以下「被害車」という。)と被控訴人が運転する自動車とが衝突した交通事故(以下「本件事故」という。)に関し、控訴人が、被控訴人に対し、不法行為(民法709条)に基づき、損害金の一部である140万円及びこれに対する不法行為の日である平成25年12月19日から支払済みまで民法所定の年5分の割合による遅延損害金の支払を求める事案である。

原審は、控訴人が主張する損害のうち、①被害車の時価額を40万9,185円、②代車費用を19万4,250円と認定した上で、控訴人の請求を70万4,185円及びこれに対する平成25年12月19日から支払済みまで年5分の割合による遅延損害金を求める限度で認容し、その余の請求を棄却したところ、上記①及び②の認定判断を争って、控訴人が控訴した。

#### 2 前提事実

以下の事実は、当事者間に争いがなく、後掲各証拠又は弁論の全趣旨によって容易に認められ

る事実である。

#### (1) 本件事故の概要

平成25年12月19日午前9時48分頃、被控訴人が運転する普通乗用自動車(車両番号 略)が、旭川市<地番略>付近を走行中、センターラインを超えて反対車線に進入したため、控訴人が所有し丙川三郎が運転する普通貨物自動車(被害車。車両番号 略)と正面衝突し、被害車が損傷する交通事故(本件事故)が発生した。(弁論の全趣旨)

#### (2) 本件事故の責任原因

被控訴人には、車両を運転するに際し、道路の左側部分を走行すべき義務があるにもかかわらず、これを怠り、漫然とセンターラインを超えて自車を対向車線へ進入させた過失がある。(争いのない事実)

#### (3) 被害車の概要

本件事故時における被害車の概要は、以下のとおりである。(弁論の全趣旨)

ア 車種 トヨタ ランドクルーザー  
バン(HDJ 81 V VXL 4200)

イ エンジン ディーゼルエンジン

ウ 新車価格 389万7,000円

エ 経過年数 18年6ヶ月(初度登録平成7年7月)

オ 走行距離 26万8,200キロメートル(ただし平成25年4月16日時点)

カ 償却期間 償却済み(法定耐用年数5年)

#### (4) 被害車の修理見積額

被害車の修理見積額は、135万2,117円である。

(争いのない事実)

3 争点(控訴人の損害額)に対する当事者の主張

(控訴人の主張)

本件事故により控訴人が被った損害額は、以下のとおり、合計153万5,150円であるが、控訴人

は、そのうちの一部である140万円を請求する。

(1) 被害車時価額 90万円

被害車と同種の車両は、市場において90万円以上で取引されているから、被害車の時価額は90万円である。そして、被害車の修理見積額は、その時価額を上回るから、経済的全損であり、上記時価額が控訴人の損害となる。

(2) 代車費用 44万9,750円

控訴人には、本件事故日である平成25年12月19日から平成26年3月31日までの間の代車費用として、44万9,750円の費用が発生した。

そして、控訴人は、被控訴人の契約している任意保険会社の担当者が被害車の修理費用や時価額について十分な説明をしなかったため、被害車が経済的全損であると認識することができなかったこと、また、被害車は希少であり、通常に比べて買換えに長期間を要することからすれば、上記代車費用全額が被控訴人の過失と相当因果関係のある損害となる。

(3) レッカー費用 3万6,750円

(4) 弁護士費用 14万8,650円

(5) 合計 153万5,150円

(被控訴人の主張)

(1) 被害車時価額

時価計算の原則は減価償却法であり、被害車は既に全部償却済みであるから、新車価格の10%が残存価値と計算される。

また、自動車時価を算出するための重要資料であるオートガイド自動車価格月報によった場合にも、被害車の経過年数、走行距離においては、被害車の時価は上記償却残価と等しい。

したがって、被害車の時価額は新車価格の10%である38万9,700円であり、修理見積額が被害車の時価額を超えるから、経済的全損となり、被害車に係る損害額は上記時価額となる。

(2) 代車費用

損害として認められる代車費用は、相当な修理期間又は買換え期間内のものに制限されるのであり、特段の事情のない限り、その期間は1週間ないし2週間が基準である。

控訴人は、平成26年1月24日の時点において、①保険会社との協議を行い、②書面による賠償額の提示も受け、③それを受けて自ら弁護士に相談して専門的知見を得た上で、事件処理を弁護士に委任している。したがって、遅くとも同日の時点で、控訴人は、被害車が経済的全損であることを認識し、修理や買換えに必要な相当期間は経過した。

(3) レッカー費用

認める。

(4) 弁護士費用

否認する。

### 第三 当裁判所の判断

#### 1 被害車時価額について

##### (1) 認定事実

前記前提事実、後掲各証拠及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

ア a市内で中古車の仕入、販売、修理、価格の査定業務等を営む下記の各業者は、前記前提事実(3)アないしオの被害車に関する情報を前提に、本件事故日である平成25年12月19日における被害車の小売価格について、控訴人の照会に応じて、平成26年10月7日から同月14日にかけて以下のとおり回答した。(弁論の全趣旨)

#### 記

a 有限会社D 120万円ないし150万円

b 株式会社E 120万円位

c 株式会社F 120万円位

d 株式会社G 110万円ないし140万円位

e 株式会社H 100万円ないし140万円

f 株式会社J 100万円ないし150万円

イ 平成 26 年 1 月 29 日当時、インターネット上の中古車販売情報サイト「K」においては、平成 7 年式のトヨタランドクルーザー 80 VX (走行距離 23 万 3,000<sup>キロ</sup>) が本体価格 94 万 6,000 円で販売されている旨の情報が掲載されていた。

ウ 平成 26 年 5 月 30 日当時、インターネット上の中古車販売情報サイト「L」においては、平成 6 年式又は 7 年式のトヨタランドクルーザー 80 VX 又は VX リミテッド (走行距離 17 万 4,000<sup>キロ</sup>、メートルないし 24 万 2,000<sup>キロ</sup>) が本体価格 98 万円ないし 148 万円で販売されている旨の情報が掲載されていた。

## (2) 被害車の時価額について

ア 交通事故により損傷を受けた中古車の事故当時における取引価格は、原則として、これと同一の車種・年式・型、同程度の使用状態・走行距離等の自動車の中古車市場において取得するために要する価額によって定めるべきであり、上記取引価格を課税又は企業会計上の減価償却の方法である定率法又は定額法によって定めることは、加害者及び被害者がこれによることに異議がない等の特段の事情がない限り許されないものというべきである (最高裁昭和 49 年 4 月 15 日第二小法廷判決・民集 28 卷 3 号 385 頁)。

イ 上記 (1) アのとおり、中古車の価格査定等を行う a 市内の専門業者 6 社は、被害車と同一の車種・年式・型、走行距離、新車価格の自動車の販売価格について、いずれも 100 万円以上であると査定しており、この査定の信用性を疑わせるような事情は見当たらない。また、上記 (1) イ、ウのとおり、インターネット上の中古車販売情報サイトに掲載された情報に照らしても、被害車と同種の自動車が 90 万円以上の価格で取引されていることがうかがわれる。

これに対し、被控訴人は、平成 5 年式のトヨタランドクルーザー 80 (走行距離 13 万 2,000<sup>キロ</sup>)

が本体価格 40 万円で販売されている旨の情報が掲載された中古車販売情報サイトのページを証拠として提出するが、同自動車はエンジンの形式が被害車と異なるため、これを参考にすることはできない。

そうすると、被害車の時価額が 90 万円未満であることをうかがわせるような証拠が何ら提出されていない以上は、本件事故当時の被害車の時価額は、控訴人の主張する 90 万円を下るものではないと認めるのが相当である。

## (3) 口頭弁論の再開について

なお、被控訴人は、当審における口頭弁論の終結後、アジャスター作成の査定書を根拠に、被害車の時価額が 38 万 9,700 円であるとして、その旨の主張立証をするために口頭弁論の再開を求めている。

しかしながら、①上記査定書は平成 26 年 4 月 3 日に作成されたものであって、被控訴人代理人は遅くとも原審口頭弁論終結前にはこれを入手していたこと、②被害車の時価額は原審において重要な争点として争われていたにもかかわらず、被控訴人は、原審において上記査定書を書証として提出しなかったこと、③控訴人が被害車の時価額に関する原審の認定判断を争って控訴したにもかかわらず、被控訴人は、当審においても上記査定書を書証として提出しなかったこと、④平成 27 年 7 月 7 日の当審第 1 回口頭弁論期日において、被控訴人はこれ以上の主張立証はない旨陳述し、当裁判所は口頭弁論を終結したこと、⑤控訴人が被害車の時価額を証する証拠として提出した書証は、全て原審で提出されていたことに照らすと、上記査定書に基づく主張立証が時機に後れた攻撃防御方法に当たることは明らかである。したがって、口頭弁論を再開する必要はないというべきである。

## 2 代車費用について

### (1) 認定事実

前記前提事実、後掲各証拠(略)及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

ア 代車費用の支出に関する事実

控訴人は、平成25年12月19日から平成26年2月7日までの51日間、1日当たり5,250円(消費税込み)のレンタカーを使用し、26万7,750円を支出した。

また、控訴人は、平成26年2月8日から同年3月31日までの52日間、1日当たり3,500円(消費税込み)の代車を使用し、18万2,000円を支出した。

イ 示談交渉に関する事実

(ア) C共済の職員で、本件事故を担当していた丁山四郎(以下「丁山」という。)は、平成26年1月7日、被害車の時価を新車価格の1割である38万9,700円とした上で、経済的全損であるから、同時価提示額及び代車費用2週間分を支払う旨の和解案を記載した書面を作成し、控訴人代表者に送付した。(原審における証人丁山)

(イ) 皆川岳大弁護士(以下「皆川弁護士」という。)は、平成26年1月24日、控訴人の代理人として本件事故の示談交渉を受任した旨の通知を丁山に送付した。

(2) 損害として認められる代車費用について

ア 代車費用は、事故車両の修理又は買換えに要する相当期間の代車使用料に限って、事故と相当因果関係にある損害として認められると解される。

イ 控訴人は、保険会社担当者が十分な説明をしなかったため、平成26年3月末頃まで、被害車が経済的全損であることを明確に認識できなかったと主張する。

しかしながら、控訴人が主張する事実を認めるに足りる証拠は一切提出されていない。かえって、前記(1)イによれば、控訴人は、平成26年1月7日頃には丁山から被害車の時価額の提示を受け

ていたと認められる上、控訴人が本件事故の示談交渉を皆川弁護士に依頼していることも併せて考慮すれば、控訴人は、遅くとも同弁護士が丁山に対して受任通知を送付した同月24日までは、被害車が経済的全損であることを認識していたというべきであり、控訴人の上記主張は採用することができない。

したがって、遅くとも平成26年1月24日までは被害車の修理又は買換えに要する相当期間が経過したというべきであるから、本件事故と相当因果関係にある控訴人の損害としては、平成25年12月19日から平成26年1月24日までの37日間につき、1日当たり5,250円の代車費用を認めるのが相当である。

ウ これに対し、控訴人は、被害車の車種が希少であるため買換えが困難であったとも主張するが、これを認めるに足りる証拠はないし、かえって、証拠(略)によれば、被害車と同車種の車両が中古車市場において現に販売されていることが認められるから、控訴人の主張は採用できない。

3 控訴人の損害額について

以上より、本件事故により控訴人が被った損害額は、以下のとおりと認められる。

(1) 被害車時価額	90万円
(2) 代車費用	19万4,250円
(計算式) 5,250円×37日間	= 19万4,250円
(3) レッカー費用	3万6,750円
(4) 弁護士費用	11万3,100円

本件事案の内容、審理経過、認容額等に照らし、控訴人に生じた弁護士費用のうち11万3,100円を本件事故と相当因果関係のある損害と認めるのが相当である。

(5) 合計	124万4,100円
--------	------------

4 結論

以上によれば、控訴人の被控訴人に対する請求は、不法行為に基づき、124万4,100円及びこれに

対する不法行為の日である平成 25 年 12 月 19 日から支払済みまで民法所定の年 5 分の割合による遅延損害金を求める限度で理由があるから認容し、その余は理由がないから棄却すべきである。

よって、上記と結論を異にする原判決は相当でないから、控訴人の控訴に基づき原判決を変更し、主文のとおり判決する。

(口頭弁論終結日 平成 27 年 7 月 7 日)

旭川地方裁判所民事部

裁判長裁判官 武藤貴明

裁判官 山崎隆介

裁判官 鈴鹿祥吾

## 1 審判決

原告	X 法人
同代表者理事長	丙川一郎
同訴訟代理人弁護士	皆川岳大
同	青山和志
被告	乙山次郎
同訴訟代理人弁護士	菅沼雄一郎

### 【主 文】

- 1 被告は、原告に対し、70 万 4,185 円及びこれに対する平成 25 年 12 月 19 日から支払済みまで年 5 分の割合による金員を支払え。
- 2 原告のその余の請求を棄却する。
- 3 訴訟費用はこれを 2 分し、その 1 を被告の負担とし、その余は原告の負担とする。
- 4 この判決は、1 項に限り、仮に執行することができる。

### 【事実及び理由】

#### 第一 請求

被告は、原告に対し、140 万円及びこれに対する平成 25 年 12 月 19 日から支払済みまで年 5 分の

割合による金員を支払え。

#### 第二 事案の概要

本件は、原告が所有し、丙川三郎が運転する普通貨物自動車（以下「被害車」という。）と、被告運転の普通乗用自動車（以下「加害車」という。）が正面衝突した交通事故につき、原告が、被告に対し、損害賠償として、車両時価額 90 万円、代車費用 44 万 9,750 円、レッカー費用 3 万 6,750 円及び弁護士費用 14 万 8,650 円の合計 153 万 5,150 円のうち、その一部である 140 万円並びにこれに対する交通事故日である平成 25 年 12 月 19 日から支払済みまで民法所定の年 5 分の割合による遅延損害金の支払を求めた事案である。

#### 1 争いのない事実

(1) 本件交通事故(以下「本件事故」という。)の発生

- ア 発生日時 平成 25 年 12 月 19 日午前 9 時 48 分ころ
- イ 発生場所 旭川市<地番略> (以下「本件現場」という。)
- ウ 加害車及び同運転者  
普通乗用自動車(車両番号 略)  
運転者 被告
- エ 被害車に関するデータ
  - ① 普通貨物自動車(車両番号 略)
  - ② 所有者 原告
  - ③ 運転者 丙川三郎
  - ④ 修理見積額 135 万 2,117 円
  - ⑤ 車種 トヨタ ランドクルーザー  
バンHDJ 81 V VXL 4200
  - ⑥ 新車価格 389 万 7,000 円(レッド  
ブック)
  - ⑦ 初年度登録 平成 7 年 7 月(本件事  
故日まで 18 年 6 ヶ月  
経過)



⑧ 走行距離 26万8,200キロメートル (平成25年4月16日時点)

⑨ 償却期間 償却済み (法定耐用年数5年)

## (2) 本件事故態様

本件事故は、被害車が本件現場を走行中、センターラインを越えてきた加害車と衝突し、被害車が損傷したものである。

## (3) 責任原因

被告は、車両を運転するに際し、道路の左側部分 (道路中央又は中央線から左の部分) を走行すべき義務があるにもかかわらず、これを怠り、漫然と走行してセンターラインオーバーした過失により、本件事故が発生したものである。

よって、被告は、民法709条により被害車の所有者である原告に生じた損害を賠償すべき義務を負う。

2 争点 (本件事故による損害額) 及びこれに対する当事者の主張

### (原告の主張)

本件事故により、原告に次のとおりの損害が発生した。

(1) 被害車時価額 90万円

本件事故により、被害車は修理費用が時価額を上回り経済的全損となった。被害車と同種の車両の市場価格を調査したところ、90万円以上で取引されていることから車両損害額は90万円を下らない。すなわち、被害車時価の計算方法として、減価償却法が一般論として妥当することやオートガイド自動車価格月報 (いわゆるレッドブック) における自動車時価が、裁判上参考にされることが多いことについては積極的に争うものではない。しかしながら、そのような算定方法はあくまでも原則的なものに過ぎず、それらの基準からは一般化できないような例外的な事情によって、実際の市場価格が高額になる場合には、そのような

事情を考慮した上、市場価格を算定すべきことは、民法上の損害論の基本的考え方に照らしても当然であるところ、被害車はディーゼルエンジン車であり、そのことが被害車の市場価格が、他の類似の車両に比して高額になっている理由である。すなわち後継車の不存在、ディーゼル車の希少性、維持費の安さ、耐久性、パワー等の様々な理由によって市場において根強い人気があることから、通常の減価償却法による算定よりも相当程度高額な市場価格となっているのである。

なお、インターネットでの商品取引が日常的になり、何らかの商品を購入しようとする者が、例えば「B」のようなサイトを利用して、商品の価格を比較することも当たり前になっている最近の傾向からすれば、インターネット上の価格の信用性は被告が主張するほど低くはないといえるし、原告が主張する市場価格については、多数の自動車販売業者が同様の見解を述べているものであり、ある程度客観性を有するものである。

(2) 代車費用 44万9,750円

本件事故日である平成25年12月19日から平成26年2月7日までの51日間につき1日5,250円及び同年2月8日から同年3月31日までの52日間につき1日3,500円の各割合によるものである。

まず、一般論として、特段の事情のない限り代車費用が1週間ないし2週間が基準とされることについては積極的に争うものではない。しかしながら、本件においては、以下の事情により、原告としては経済的全損を前提にすぐに買い替えるということができなかったという特段の事情があるから、代車費用についても通常よりは長期間について認められるべきである。

① 経済的全損であるか否かが不明確であったこと

原告代表者が、被告側の任意保険会社C共済の担当者である証人丁山四郎 (以下「証人」という。)

に対して、直接会って、修理費用や評価額について説明するように繰り返し求めたにもかかわらず、証人はそれを拒否し、結局、明確な説明はなく、原告代表者としては、被害車が経済的全損であることを認識することができなかった。証人が原告代表者の理解を得るための真摯な努力をしていなかったことによって、交渉期間が長引いた経緯がある。また、証人は被告が加入していた任意保険に対物超過特約が付いていることについても何らの説明をしなかったし、仮に、そのような説明があれば、原告代表者も全損について納得する可能性はあったものである。さらに、原告代表者が全損であることを明確に認識したのは、本訴提起前に調停を申し立てた平成 26 年 3 月末ころであって、そのことについて、被告の加入する任意保険会社の担当者である証人から明確に説明がなされたことはなかったものである。

② 買替が困難であること

前記のとおり、被害車は希少であることから、同様のランドクルーザーを買い替えるには通常よりも時間を要するため、その点についても考慮されるべきである。

- |                      |              |
|----------------------|--------------|
| (3) レッカー費用           | 3 万 6,750 円  |
| (4) 弁護士費用<br>(被告の主張) | 14 万 8,650 円 |

(1) 被害車時価について

ア 第 1 に、減価償却法が時価計算の基本原則であり、また、原告が医療社団法人であって被害車が法人業務遂行を用途とするものであることから、時価計算方法として最も適切なのは減価償却法である。そして、償却の基準として、①耐用年数、②実際使用期間、③走行距離のいずれを採用しても、被害車は既に全部償却済みであって、新車価格の 10% が残存価値と計算される。したがって、被害車時価は 38 万 9,700 円と計算される。第 2 に、訴訟実務において使用されるレッドブッ

クは、自動車時価を算出するための重要な資料であるところ、レッドブックに拠った場合も、被害車の経過年数・走行距離においては、時価は上記償却残価と等しくなる。したがって、この場合の被害車時価も 38 万 9,700 円と計算される。

イ この点原告は、インターネット上の同種車両の調査をもって被害車の時価を 90 万円としており、適切ではない。インターネットで販売される個別の中古車は、① 1 台ごとにエンジン等主要装置やインテリア・エクステリアの状態が全く異なっており、必ずしも該当車種の標準価格を反映しないこと、② 販売店舗の事情（保管費用、人件費、いくら利益を乗せるか。）や売却する者の事情により販売価格が著しく変動すること、③ インターネット検索は、検索条件の設定いかんにより抽出範囲を変えることが可能であり、信用に乏しいこと、④ 市場取引が可能な程度に状態が良い中古車両でなければ売却対象にならない以上、そもそも揭示対象となる車両の範囲が偏っていること等多数の問題があるため、一定の基準となり得ないからである。

ウ 以上のとおり、被害車時価は 38 万 9,700 円であり、これは上記修理費を超えるから経済的全損であり、したがって被害車本体に係る賠償額は 38 万 9,700 円となる。

(2) 代車費用について

否認する。対象期間が長期に過ぎ、損害との因果関係が存しない部分がある。代車料が損害となるのは現実の代車使用期間全部ではなく、相当な修理期間又は買替期間に制限されるのであって、特段の事情のない限り、その期間は 1 週間ないし 2 週間が基準とされる。

なお、原告は、対物超過特約が付されていることを知っていたし、同特約の適用を求めてきたのは平成 26 年 5 月 16 日の調停期日のときが初めてであって、それ以前には一切話題にもなっていな

い。その理由としては原告代理人から「修理するかどうかを決めかねている。」と聞いている（同特約は、一定の時期までに現実に修理をすることが要件となる。）からである。

また、被告は、平成26年1月24日に原告代理人から受任通知を受けており、原告が弁護士に本件を依頼したのは同年2月6日ではないから、原告は、遅くとも同年1月24日までは弁護士から専門的知見の教示を受けていたものである（通常は受任よりも前に法律相談を行っている。）。

したがって、登録後10年以上経過した車両の時価を新車価格の10%と計算する実務の通例を知らない弁護士は存在しないから、上記1月24日の時点で原告は当然に経済的全損を認識していたといえ、現に特約付加の有無を知っていたことも明らかであるから、代車費用対象期間の主張には理由がない。

(3) レッカー費用の損害額は認める。

(4) 弁護士費用については否認する。

### 第三 争点（本件事故による損害額）に対する判断

1 被害車時価額について検討する。いわゆる中古車が損傷を受けた場合、当該自動車の事故当時における取引価格は、原則として、これと同一の車種・年式・型、同程度の使用状態・走行距離等の自動車を中古車市場において取得しうるに要する価額によって定めるべきであり、上記価格を課税又は企業会計上の減価償却の方法である定率法又は定額法によって定めることは、加害者及び被害者がこれによることに異議がない等の特段の事情のない限り、許されないものというべきである（最高裁昭和49年4月15日判決）ところ、インターネット情報は、必ずしも当該車両の客観的な時価に一致するとはいえないし、実際、証拠(略)内における価格についても検索条件によるとはいえ、ばらつきが大きいし、自動車販売業者の見解

についても数が少ない上、地域もa市内に偏っていることなどからすると、これらを基準に中古車市場において取得した場合に要する価額すなわち時価額を認定することはできないといわざるを得ず、その他、これを認めるに足りる証拠はない。そうすると、上記特段の事情がある場合に該当するから一般中古車市場価格を反映したレッドブックのデータを基礎にした減価償却法による算出が相当である。

したがって、前記第二の1の争いのない事実及び弁論の全趣旨によれば、レッドブックによる本件車両の新車価格は389万7,000円であって、初年度登録から18年6ヶ月経過しているのでレッドブックによる本件車両の時価は減価償却済みとして新車価格の10%である38万9,700円と計算され、これに本件事故時の消費税5%を加えた40万9,185円が時価額となるから、経済的全損となり、これを被害車時価額と評価するのが相当である。

2 代車費用については、まず、括弧内掲記の証拠、証人の証言及び弁論の全趣旨によれば、原告代表者が証人の説明に納得せず、收拾がつかないことから、証人は、平成26年1月7日に「車両損害に対する賠償の提示」と題する書面を送付し、その後、同月24日までに、原告代表者は、原告代理人に相談して、被害車が経済的全損になることについての専門的知見の教示を受けたことが推認される。そうすると、代車費用の対象期間としては本件事故日である平成25年12月19日から、遅くとも原告代表者が法の見解を認知したであろうと認められる平成26年1月24日までの37日間とし、1日当たりの代車料を税込み5,250円とするのが相当であるから、代車費用については、19万4,250円と評価するのが相当である。

3 レッカー費用については3万6,750円と評価するのが相当である。

4 弁護士費用については、本件事案及び不法

行為の内容や損害額等に鑑み、6 万 4,000 円と評価するのが相当である。

5 以上のとおり、原告には本件事故により、上記合計額 70 万 4,185 円及びこれに対する本件事故日である平成 25 年 12 月 19 日から支払済みまで年 5 分の割合による遅延損害金の損害が発生したと認めるのが相当である。

#### 第四 結論

したがって、原告の本訴請求は主文 1 項の限度で理由があるからこれを認容し、その余の請求は棄却することとして、主文のとおり判決する。

(口頭弁論終結日 平成 27 年 2 月 6 日)

旭川簡易裁判所

裁判官 木村年行

判例検索 CD-ROM 車両の時価額認定事案も瞬時検索!!

## 判例システムバージョン



### 5つの検索方法

- ★ キーワード・全語句より検索できる!
- ★ 目次(インデックス)より検索できる!
- ★ 裁判所・判決日より検索できる!
- ★ 項目毎の一覧表より検索できる!
- ★ イラスト画像から過失相殺を検索できる!

交通事故事案を中心に約10,000件の過去判決を収録し、独自開発した5種類の検索方法から類似判決を迅速に検索でき、損害賠償実務に携わる方々に特化した全く新しい判例検索システムです。

●お問い合わせ TEL:03(3518)6809 FAX:03(3518)6810 URL <http://www.jiho-journal.jp/>

(株)自動車保険ジャーナル 業務統括グループ