

平成22年1月28日判決言渡 同日原本領収 裁判所書記官

平成21年(レ)第29号 損害賠償請求控訴事件(原審・大津簡易裁判所平成21年(八)第747号)

口頭弁論終結日 平成21年12月17日

判 決

住所(略)

控 訴 人

〇〇 〇〇

同訴訟代理人弁護士

〇〇 〇〇

同

〇〇 〇〇

住所(略)

被 控 訴 人

●● ●●

同訴訟代理人弁護士

●● ●●

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、30万8945円及びこれに対する平成21年2月22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審を通じてこれを10分し、その1を控訴人の、その余を被控訴人の各負担とする。
- 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1 控訴の趣旨

- 1 原判決中、控訴人敗訴部分を取り消す。

2 被控訴人は、控訴人に対し、さらに7万2950円及びこれに対する平成21年2月22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 訴訟費用は第1、2審とも、被控訴人の負担とする。

4 仮執行の宣言

第2 事案の概要

1 本件は、控訴人が、控訴人と被控訴人の間で発生した交通事故により、その所有する車両が損傷したとして、被控訴人に対し、民法709条に基づき、損害賠償金33万0145円及びこれに対する不法行為の日である平成21年2月22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。

原審は、控訴人の請求を25万7195円及びこれに対する遅延損害金の限度で一部認容し、その余を棄却したが、控訴人は、敗訴部分を不服として本件控訴を提起した。

2 前提事実(当事者間に争いが無い事実)

(1) 平成21年2月22日午前10時57分ころ、●●市●●路上において、控訴人がその所有する普通乗用自動車(以下

「本件車両」という。)を運転して進行していたところ、対向車線を進行してきた被控訴人運転に係る普通乗用自動車は中央線を越え、本件車両と接触する交通事故(以下「本件事故」という。)が発生した。

(2) 本件事故は、被控訴人の過失により発生したものである。

(3) 本件事故により、本件車両の左前部及び左側部が損傷し、控訴人は、その修理費用として23万円、修理中の代車料として2万7195円を要した。

3 争点及び当事者の主張

本件の争点は、控訴人が主張する評価損並びにこれに関する査定料及び郵便代が、本件事故と相当因果関係のある損害といえるか否か、である。

(1) 控訴人の主張

ア 本件車両は、本件事故により、その骨格部分であるサイドメンバーと、サスペンションを構成するショックアブソーバーという車両の主要部分を損傷しており、いったんは修理によって事故前の状態に復したとしても、年月を経ることによって機能上の不具合が発生する可能性が高い。

イ 仮に機能上の欠陥が認められなくとも、中古車市場においては、事故・修復歴の有無が重要な価格決定要素の一つになっており、事故・修復歴がある以上、市場価格が下落することは明らかであって、かかる評価損も損害として認められるべきである。

本件車両は、人気車であり、初度登録は平成17年3月、走行距離は1万6733キロメートル程度であるから、中古車としての商品価値は十分にある。

ウ 財団法人日本自動車査定協会（以下「査定協会」という。）の事故減価額証明書（甲3）によれば、本件事故により、本件車両には6万7200円の評価損があると査定されている。

よって、6万7200円の評価損が損害として認められるべきであり、少なくとも一部認容されるべきである。

また、控訴人が査定協会に支払った査定料5250円及び郵便代500円（以下「査定料等」という。）についても、本件事故と相当因果関係のある損害として認められるべきである。

(2) 被控訴人の主張

ア 控訴人の主張は争う。

イ 本件車両の損傷は、部品の交換等によってすべて修理されており、外観、機能上の欠陥も残存しておらず、事故前の状態に復しているから、評価損はない。

ウ 控訴人は、仮に外観、機能上の欠陥がなくとも、取引価値の下落（取引上の欠陥）があるから評価損が認められるべきであるなどと主張するが、中古車の価格は、車種、初度登録からの経過年数、走行距離、所有者の数及び事故歴等様々な要素を考慮して判断されるから、修復歴があるからといってただちに取引上の欠陥が認められるわけではない。

評価損が認められる車種は、流通価格に付加価値が相当分含まれている外国車又は高級国産車であり、本件車両のような流通量の多い一般大衆車に評価損は認められない。

また、評価損が認められる車種であっても、国産車であれば、初度登録から3年以上を経過すれば評価損が認められ難くなるどころ、本件車両は、本件事故当時、初度登録から約3年11か月を経過している。控訴人自身、同車を中古車として購入していたこと等を考慮すると、同車の取引価値が事故前に比して下落したとしても、本件事故とは無関係の要素が多分に影響しているといえる。

よって、本件車両においては、法的評価に値する取引価値の下落は認められない。

エ 控訴人は、事故減価額証明書（甲3）を提出して損害額を主張するが、その根拠は不明であり、評価損の裏付けにはならない。

オ 以上のとおり、評価損は認められない。

そして、評価損が認められない以上、査定料等の費用についても、本件事故との相当因果関係がなく、認められない。

第3 当裁判所の判断

1 評価損について

(1) 後掲各証拠及び弁論の全趣旨によれば、本件車両は、車名ダイハツ（通称名タント、グレードL。以下「タント」という。）、排気量660ccの軽自動車であり、平成17年3月に初度登録がなされ、控訴人が平成21年1月12日に事故・修復歴のない中古車として株式会社ハナテンから87万円で買い受け、同月25日に引渡しを受けたものであるところ、本件事故当時の走行距離は1万6733キロメートルであったこと（甲3、5、7、8）、本件事故により、本件車両は、左前部から左側部にかけて、フロントバンパー、フロントフェンダ、左ヘッドライト、サイドメンバー、インナーエプロン、フロントショックアブソーバー及びステアリング等を損傷し、これらの損傷部分を修復するために、フロントフェンダ、フロントショックアブソーバー等の交換のほか、サイドメンバーの板金作業等による修理を要し、修理費用の総額は23万円であったこと（甲2、9、乙1〔枝番を含む。〕）、レッドブックによれば、平成17年に初度登録がされたタントの中古車小売価格は、本件事故当時、70万円とされていること（乙2）の各事実が認められ、この認定を左右する証拠はない。

(2) 上記(1)で認定したところによれば、本件車両は、本件事故時点において、上記認定の程度には市場価値があったものであるところ、事故前には事故歴や修復歴はなかったのに、本件事故により、車両の骨格部位であるサイドメンバーや、サスペンションの一部であるフロントショックアブソーバーといった車両の枢要部に損傷を受け、その修復のために一般的な小売価格の3割強にも当たる修理費用を要したものであり、甲3及び13の内容に照らしても、本件事故により、本件車両の取引価値が下落したこと自体は否定し難いところである。

(3) もっとも、本件車両は、流通量の多い一般大衆車である上、本件事故当時、初度登録から約3年11か月が経過していたこと、控訴人は、中古車として売りに出されていた本件車両を87万円で購入して取得したものであり、取引価値の下落幅については、新車におけるそれとは自ずと差異があるとも考えられること、その他本件車両と同種車両の中古車市場における一般的な小売価格や本件事故に係る修理費用の額等を考慮すると、上記(2)の取引価値の下落に伴う損害は、修理費用の約2割に当たる4万6000円をもって相当と認める。

2 査定料等について

証拠（甲3、4）によれば、控訴人が査定協会に本件事故による減価額の査定を依頼し、査定料5250円及び郵便代500円を支出したことが認められるところ、本作事案の内容に照らすと、これらは必要かつ相当な範囲の文士と認められるから、同額を損害として認める。

3 結論

以上によれば、控訴人の請求は、修理費用23万円、代車料2万7195円のほか、取引価値の下落に伴う損害4万6000円、査定料5250円、郵便代500円を加えた30万8945円及びこれに対する不法行為の目である平

成21年2月22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限度で理由があるからこれを認容し、その余は理由がないからこれを棄却すべきである。

よって、原判決をその旨変更することとし、主文のとおり判決する。

大津地方裁判所民事部

裁判長裁判官 石原稚也

裁判官 芝本昌征

裁判官 中出暁子