

## 「特に骨董的価値の高い希少車両」の損傷と損害賠償の範囲

【文献種別】 判決／東京地方裁判所

【裁判年月日】 令和5年2月14日

【事件番号】 平成31年(ワ)第10563号

【事件名】 損害賠償請求事件

【裁判結果】 一部認容、一部棄却（確定）

【参照法令】 民法416条・709条

【掲載誌】 判時2622号41頁、自保ジャーナル2151号151頁、交民56巻1号196頁

◆ LEX/DB 文献番号 25607704

福岡大学教授 畑中久彌

### 事実の概要

被告Y運転の自動車が、原告X所有の普通乗用車（以下、原告車という）に衝突し、同車の右後方の一部を損傷させた。Xは、Yに対し、上記損傷について、民法709条に基づく損害賠償を請求した<sup>1)</sup>。本件ではYの注意義務違反は争われていない。

原告車は、極めて希少性の高い輸入クラシックカーであった。Xは、損傷部位だけの塗装では外観がパッチワーク状態になるとして、車両全体の塗装が必要であると主張し、修理費として745万円余の賠償を請求した。また、修理しても、修理歴等のため回復しない価値の低下（評価損）があり、その額は修理費等の5割を下らないとして、382万円余の賠償を請求した。これに対し、Yは、部分塗装で足りる（費用は337万円余）等の反論を行った。

### 判決の要旨

修理費（部分塗装）として437万円余、評価損として218万円余を認容。

「特に骨董的価値の高い希少車両が交通事故により毀損された場合、専らその骨董的価値に起因して増加する損害部分はいわゆる特別損害に当たるものというべきであって、一般高級車両であることを超えてそうした特別な価値を有する車両で

ある事情を知悉する者が加害者であるなどの特段の事情がある場合を除いて、加害者による填補の対象とすべき車両損害の範囲としては、相応の頻度で公道を通行している一般高級車両を毀損した場合においても認められる通常損害の範囲でこれを認めるのが損害の公平な分担に適うというべきである。」

「これを本件の原告車の修理方法に即してみると、交通事故により車両が部分的に損傷した場合、通常の損害として必要かつ相当な修理方法としては、当該損傷部位の形状及び塗装を交通事故前の原状に回復するために必要な修理の範囲というべきであり、塗装修理において損傷部位以外に塗装を施さないと損傷部位と損傷部位以外の塗装の差が生じる場合であっても、当該損傷部位を超えて損傷がない部位まで塗装を行うことは、一般には過剰であって、必要かつ相当の範囲の修理であるとは認められないというべきである。」

「原告車は極めて希少性の高い輸入クラシック・カーであると認められるところ、本件事故による損傷は骨格部分に及んだわけではないものの、（中略）修理内容として損傷部位に限った塗装を行った場合には非損傷部位との差が目立ったまゝとなり、将来にわたって市場価格が大幅に減損する蓋然性が高いというべきである。（中略）修理費用の5割に相当する（中略）取引上の評価損を認めるのが相当である。」

## 判例の解説

### 一 本判決の特徴

不法行為によって損害が発生した場合、どの損害が賠償されるかは損害賠償の範囲の問題であり、民法416条が類推適用される（判例）<sup>2)</sup>。本判決の特徴は、この法理を車両修理費に適用し、詳しく判示した点にある。

すなわち、本判決は、原告車のような「特に骨董的価値の高い希少車両」<sup>3)</sup>の損傷について、通常損害となる修理費の範囲を判示し、それを超える修理費を特別損害とした。そして、特別損害の賠償を認めるための特段の事情として、加害者の属性等を判示した。その属性を見てみると、加害者の予見義務を意識しているものと思われる。本判決は、416条の類推適用を明示してはいないが、判例を踏襲したものと解される。

車両修理費に関する従来の裁判例においては、通常損害・特別損害の枠組みを明示するものは少なく<sup>4)</sup>、また、それらの裁判例も、法理に即した判示という点では、本判決ほど詳しいものではなかった。

修理費の賠償の可否と程度は、損害賠償の範囲の問題であるから<sup>5)</sup>、本判決は、本来適用されるべき条文に基づいた、手堅い法的構成に立っているといえる。

### 二 車両修理費に対する416条の類推適用

本判決は、一般車両における通常の修理費を判示し、それは骨董的価値の高い希少車両にも当てはまる、との論理を取っている。

まず、一般車両における通常損害となる修理費は、損傷部位の修理分に限定される。その理由は、全塗装は「損害賠償の対象の外延を画することを困難にすることからも、社会通念上相当でない」ためである<sup>6)</sup>。ただしこれは、「……ことからも」と判示されているように、補充的なものである。本来的な理由付けは、判旨の上では定かではない。そこで、判旨にはない外在的評価になるが、自動車という物品の普遍的用途は走行・運搬であり、審美性は付随的価値であるため、審美性に関する修理は、通常、損傷部位の塗装で足りる、と考えることができる<sup>7)</sup>。

しかし、骨董的価値の高い希少車両は、審美性に多くの価値を有しているから、一般車両と異なり、全塗装が通常の修理となるのではないか、との疑問があり得る<sup>8)</sup>。本判決は、骨董的価値の高い希少車両の場合でも、通常の修理は一般車両並みの修理であるとした。その理由は、骨董的価値の高い希少車両が公道を走るのは稀であり、他の運転者にとっては容易に想像し難いから、「走行させる者において、この危険性に対して細心の注意を払うことや、その危険性に見合った美術品運搬時と同様の保険加入などの高度の自衛措置をとることが社会通念上求められる」というものである<sup>9)</sup>。

本判決は、修理の通常性・特別性の判断に、不法行為法の目的・趣旨を組み込んでいる<sup>10)</sup>。不法行為に基づく損害賠償制度の目的は、不法行為がなかった状態に被害者を回復することにあるから、損傷車両を修理することは通常のことと評価できる。しかし、他方で、同制度は損害の公平な分担も旨とするから、通常行う修理の内容は、社会通念上必要かつ相当な範囲のものと解すべきである。

X主張の全塗装は、骨董的価値の源泉である審美性を維持するためのものである。そのような修理は、社会通念上、損傷車両の通常の修理とはいえず、特殊な必要性に基づくものである<sup>11)</sup>。全塗装は特別の事情によるものだから、その費用は、加害者がその特別の事情——全塗装が必要であること——を予見すべきであった場合に賠償される（416条2項）。本判決が例示する「特別な価値を有する車両である事情を知悉する者が加害者である」場合とは、そのような予見義務が肯定される場合を指すものと解される。たとえば、クラシック・カーの販売業者が、買主に車両を運送しているとき、当該クラシック・カーを毀損した場合が考えられる。本判決には、Yの人物像について特段の記載はないが、全塗装費の賠償請求は退けられているから、Yについて上記の属性は否定されている。

### 三 骨董的価値の高い希少車両の評価損

修理しても被害物の価値が元通りにならない場合、価値低下分は損害となる（評価損）。本判決は、

部分塗装では部位の差が目立つ状態になるとし、評価損の賠償を認めた。本判決の特徴は、評価損の算定において、取引価格の大幅な低下が将来に渡って継続することを斟酌している点にある。

一般車両は、古くなるにつれて取引価格が下がっていく。そのため、塗装のムラによる損害額も、経年的に小さくなっていく。これに対し、骨董的価値の高い希少車両は、古さによって取引価格は低下しない（上昇する場合もある）。そして、その取引価格を支えているのは、単に古いだけではなく、審美的満足感が得られることである。それゆえ骨董的価値の高い希少車両が、古さによって価値が低下せず、取引価格を維持し続けるためには、外観の維持が必要である。部分塗装による外観の劣化は、本来維持される（または上昇する）はずの車両の取引価格を、引き下げ続けることになる。そのため、一般車両と骨董的価値の高い希少車両では、評価損の認定に差が生じる。

評価損の額は、修理費の2～3割前後を目安に認定する例が多い<sup>12)</sup>。本件は5割だから、高額の部類に含まれるといえる。ここには、上記のような原告車の性質が反映していると考えられる。

#### 四 本判決の問題点

本判決は、いわゆるクラシック・カーが損傷した場合の損害賠償について、明快かつ手堅い法的構成を判示した点で、積極的意義を有している。しかし、本判決の判旨には、論理的一貫性の点で問題があるように思われる。

本判決は、判旨の冒頭において、骨董的価値に起因する損害は特別損害であるとの一般論を示している。そうすると、修理費だけではなく評価損も、一般車両の限度で認められるべきであり、骨董的価値の高い希少車両であることは、評価損の算定の考慮要素にはならないのではないか、との疑問が生じる。

この点をふまえると、原告車の特殊性については、損害の性質として一括りに判示するよりも、修理費と評価損で別々に考慮する方が良かったのではないだろうか。すなわち、修理費は、損傷と損害発生の間に修理という行為が入るから、修理の通常性・特別性を判断する必要がある。特殊な性質に起因する修理は、多くの場合、特別の事情

となり、そのための費用は特別損害となるだろう。これに対し、評価損（交換価値の低下）という損害は、劣化という損傷自体が金銭的価値に姿を変えたものであり、損傷と一体のものとして発生するから<sup>13)</sup>、損傷によって当然に生じる損害となる<sup>14)</sup>。したがって、評価損は、特殊な性質による拡大分も含めて、通常損害となる<sup>15)</sup>。

しかし、評価損は、そのような拡大分も含めて通常損害になるとしても、その次の判断が必要となる。すなわち、民法722条2項の類推適用の可否である<sup>16)</sup>。素因減額に関する最判平8・10・29を参考にすると<sup>17)</sup>、本件原告車の特殊性は、減額事由には該当しないと思われる。一般車両よりも損害を大きくした原告車の特殊性は、骨董的価値が高い希少車両という点にあり、故障や違法または不適切な改造ではなく<sup>18)</sup>、原告車は公道を適正に走行できる状態だったからである。

もっとも、以上のように考えると、特殊な性質の物品については、修理しない方が得になるのではないか、との疑問が生じる。評価損だけで賠償請求すれば、特殊な性質によって拡大した分も通常損害となり、賠償されるからである。しかし、修理せず評価損だけで賠償請求することは可能であるが<sup>19)</sup>、得にはならない。なぜなら、修理した方が損害額が小さくなる場合には<sup>20)</sup>、修理を前提とした限度でのみ賠償が認められるからである。法的構成としては、416条の類推適用が考えられる<sup>21)</sup>。すなわち、上記の場合には修理するのが普通だ（通常だ）という社会通念が存在するため、修理しないことは特別事情となる、との考えである。

#### ●—注

1) 本稿では慰藉料は省略する。また、修理費と評価損以外の物損も省略する。

2) 大連判大15・5・22民集5巻386頁（富喜丸事件）。

3) クラシック・カーを「特に骨董的価値の高い希少車両」と特徴付けたことは、法的判断のポイントとなる点を適切に捉えたものといえる。なお、以下では、繁雑さを避けるために、「特に」を省き、骨董的価値の高い希少車両と記載する。

4) 東京地判平2・2・8判時1353号68頁、神戸地判平5・3・31交民26巻2号442頁。

5) 辰巳晃「改造車の修理費用等」樋村太市ほか編『プラクティス交通事故訴訟』（青林書院、2016年）229～231頁、

- 藤村和夫『交通事故II 損害論〔第2版〕』（信山社、2017年）292頁参照。
- 6) 外延画定の困難と社会通念は、次のようにつながる考え方られる。損害賠償は、被害者を不法行為以前の状態に戻すことを目的とする。しかし、非損傷部位の塗装費まで賠償を認めると、被害者が以前よりも良化する可能性がある。そのような賠償は認められないが（岡山地判平4・6・29交民25巻3号774頁、広島地判令6・7・11自保2180号136頁、東京地判令6・10・7LEX/DB25616055）、具体的な線引きは困難である（外延画定の困難）。そのため、上記目的に即した損害賠償制度の運用に支障が生じる。社会通念は、そのような事態が生じることを許容しない。
- 7) 部分塗装に限定する裁判例が多い（稲葉直樹「修理費用」日弁連交通事故相談センター編『交通賠償実務の最前線』（ぎょうせい、2017年）203～204頁）。ただし、車両前部を中心に損傷が大きい場合等、全塗装費の賠償を認める裁判例もある（稲葉・前掲）。民法416条の類推適用の枠組みからは、次のように考えられる。部分塗装による外観劣化の程度に鑑みて、「そこまでの外観劣化は普通耐えられない。車道を走るのが恥ずかしい」との社会通念があるとし、その場合の修理は全塗装が普通であると考え、通常損害とする。
- 8) 札幌地室蘭支判昭51・11・26交民9巻6号1591頁参照（ただし、同事案の被害車両については審美性重視の車両ではないとした）。
- 9) 特別な用途の車両を公道で走行させるなら、任意保険の利用等の措置を講じるべきとする裁判例が、本判決後に出ており（前掲注6）東京地判令6・10・7）。このほか、前掲注4）東京地判平2・2・8も参考になる（機器の設置は自由であるが、他の自動車等との衝突は自動車に不可避的に付随する危険であるから、毀損した機器の全てが相当因果関係のある損害にはならないとする）。
- 10) 裁判所の判断の冒頭部分に判示されている。原状回復という観点から、修理費は原則として相当因果関係のある損害となるとする先行裁判例として、前掲注4）東京地判平2・2・8がある。
- 11) これに対し、改造部分の損傷の修理は、損傷部位だけの原状回復であるから、損傷部位を超えた全塗装とは異なる評価があり得る（磯邊裕子「車両損害をめぐる諸問題（上）」判タ1392号（2013年）34～35頁参照）。
- 12) 高野真人『要約交通事故判例140』（学陽書房、2014年）278頁（ただし、一概にはいえないとする）。実務では、修理費の一定割合という形で評価損を認めることが多いとされる（宮川博史「物損の損害賠償額」塩崎勤編『交通損害賠償の諸問題』（判例タイムズ社、1999年）425頁（初出：1987年））。宮川は、本来、事故前と修理後の価額の差によるべきであるが、額の確定が困難なため、修理費の一定割合とする等の方法を取らざるを得ない、と指摘している。修理費を基準とした評価損の認定は、次のような考え方によるのではないだろうか。修理によつ

て回復する価値＝修理に費やした価額と想定する（実際には異なるが、市場調査には手間がかかるため、そのように想定する）。たとえば、100万円かけて修理した場合、自動車の価値は100万円分回復したと考える。そして、修理による回復の程度と比較して、残っている損傷の重みを評価する。たとえば傷跡が目立たない場合、その不利益は、回復した利益に比べてささいなものといえる。回復した価値が100万円分であり、それに比べてささいな損害であるから、たとえば5万円となる。これに対し、傷跡が目立つ場合には、回復した利益に比べて、そこそこ重い不利益といえる。回復した分の価値100万円に比べてそこそこ重い損害であるから、たとえば30万円となる。

- 13) ただし、上昇した市場価格での賠償については、損傷と損害発生の間に市場価格の上昇という事情が介在しているので、この事情の通常性・特別性の判断が必要となる（前掲注2）富喜丸事件）。
- 14) これに対し、評価損の事例ではないが、転売価格の下落分の算定において、高級輸入新車としての価格を特別損害とする裁判例がある（神戸地判平5・1・13交民26巻1号22頁）。
- 15) ただし、本稿末尾で述べる制約がある。
- 16) 京都地判平22・3・30自保1835号66頁。磯邊・前掲注11）、辰巳・前掲注5）231～233頁も参照。
- 17) 最判平8・10・29民集50巻9号2474頁（首長事件）。
- 18) 722条2項の類推適用としてではないが、社会の相当性を欠く改造であるとの認定の下、改造部分の損害を特別損害とし、賠償を否定した裁判例（前掲注4）東京地判平2・2・8）、改造の程度をふまえて過失相殺法理の適用を否定した裁判例（岡山地判平24・5・17交民45巻3号670頁）が参考になる。
- 19) 宮川・前掲注12）419頁参照。
- 20) すなわち、壊れたままの状態での評価損>修理費+（修理後の）評価損という場合。
- 21) このほか、信義則を根拠とする見解として、田島純藏「車両損害」塩崎勤=園部秀穂編『新・裁判実務大系5 交通損害訴訟法』（青林書院、2003年）241～242頁がある。また、原状回復を根拠とする見解・裁判例として、岡本智子「人身損害・物的損害・経済的損害」山田卓生編集代表『新・現代損害賠償法講座⑥ 損害と保険』（日本評論社、1998年）112頁、福岡地判令5・10・25LEX/DB25596366がある。