令和５年４月オレンジ勉強会

休　車　損

令和５年４月２８日

オレンジ法律事務所　弁護士　有馬　明仁

１　事件の概要（資料１）

２　定義

休車損（休車損害）とは、営業用車両が事故によって修理又は買替えを要することになった場合における修理又は買替えに必要な期間中の営業損失を意味する。

３　要件（赤い本 2004 年（平成 16 年）の講演録等に記載）

⑴ 各要件

①事故車を使用する必要性があること

②代車を容易に調達することができないこと

③遊休車が存在しないこと

④営業利益の減少

⑵ ②について

ア　緑ナンバーの車両については、基本的に充足すると考えられている。なお、白ナンバーについては、この点について、証明しなければならない（※詳細は割愛）。

イ　緑ナンバーとしては、タクシー、路線・観光バス、営業用貨物トラックなどが挙げられる。

ウ　なお、代車や傭車を使用している場合、①や③が認定されれば、代車費用については当該費用が損害となると思われる。

代車や傭車を使用している場合の④との関係については、未調査だが、論理的には、代車や傭車により、利益が補填できなかった場合については、別途、その差額分が損害となるはずである。

⑶ ③について

ア　裁判例や文献を調査した限りでは、休車損を含む遊休車の不存在の明確な基準は存在しないと思われるので、ケース・バイ・ケースである。

タクシー、バス、トラックなど車両の種類及び車両の保有台数等によって、判断の傾向も異なる。

イ　裁判例の傾向からすると、事故車両と全く代替しようがない場合は、休車損が

原則として、認められる。

たとえば、トラックの冷蔵車については、代替性がないと判断された裁判例がある。また、平成 27 年 12 月 8 日長野地判では、１０トン車以上のトラックがなかったことを理由に遊休車が存在しないと判断している。

もっとも、多くのケースでは、その車両の代替性がないということの立証が困難なことが多いと思われる。

ウ　他方、事故車両が代替できる場合、事故前少なくとも３ヶ月間及び事故後の休車期間中の稼働状況等をもとにした稼働率が判断のポイントとなる。

裁判例を分析した限りでは、８割程度が一種の基準であるように思われるが、当該企業の保有する車両の台数や事故車以外の車両の稼働状況等によって、８割の意味が変わってくる。

たとえば、車両の保有台数が少ない場合には、１台１台の役割が大きいので、８割を越えると、遊休車が存在しないと認定されやすいが、保有台数が多い場合には、単純に８割を超えたから、遊休車が存在しないという話にはならないと考える。

(4)④について

ア　休車損は、基本的には、「（A）事故車の１日あたりの利益×（B）休車日数」により算定される。

イ　Aのうち、事故車の１日あたりの売上高については、会社の事故前３ヶ月～１年の売上実績を保有台数で除したものか、当該車両自体の売上実績となる。

前記の１日当たりの事故車の売上高から経費を控除して、事故車の１日あたりの利益を立証する。経費については、固定経費及び人件費（※人権費は除外されない場合あり）は除外され、燃料、オイル、通行料等の変動経費が対象となる。

ウ　立証方法としては、損益明細表・輸送実績報告書などがある。

４　本件における裁判所の考え方（資料２）

（添付資料 ※省略）

資料１　訴状

資料２　裁判所作成書面