

代車費用の高額請求— 日額が高額な場合

弁護士 北村 幸裕

1 はじめに

(1) 代車費用について

交通事故が発生した場合、事故当事者には様々な損害が発生するが、その損害項目については、大きく分けて人身損害及び物的損害とがある。

このうち、物的損害の一項目として代車費用がある。

交通事故によって車両が損壊したため、一定期間車両の利用ができないとき、当該期間、事故車両に代えて別の車両を借り受け、当該車両を利用に供する場合がある。

この借り受けた費用が代車費用であるが、代車費用については、一定の要件を満たすと、事故によって発生した損害として認められる。

(2) 問題事案の提示

代車費用については、その妥当性が問題となる事案がかねてより散見されていた。このうち、昨今問題視されているのが、1日あたりの代車費用(以下、「代車日額」という。)が高額な事案である。

代車費用は、代車日額に利用日数を乗じて計算するが、この代車日額が、大手レンタカー会社の同車種と比して非常に高額なケースがある。

例えば、大手レンタカー会社であれば1日あたり5,000円であるところ、1日あたり10,000円であるとか15,000円と価格設定している業者も存在する。

更に、当該価格の一部を、当該業者と契約した顧客にキャッシュバックすることを顧客誘引要素としているケース、すなわち、上記例を用いると、1日あたり15,000円の使用料のうち、5,000円を顧客にキャッシュバックとして支払っているようなケースもある。

そこで、以下、代車日額が高額なケースの問題性と法的な考え方を検討することとする。

2 基準の不明確性

代車費用については、これまでも、代車の必要性、車両の相当性、代車期間の妥当性等、種々論じられ

ていたが、今回検討するような代車日額の妥当性についての検討は十分になされているとはいえない。

交通事故の損害については、幾つかの算定基準が作成されており、実務上は、当該基準に基づいて損害額を算定している。

ところが、いわゆる「赤い本」と呼ばれる財団法人日弁連交通事故相談センター東京支部『民事交通事故訴訟損害賠償額算定基準』(同支部、第41版、平成24年発行)には、代車日額の算定基準について参考となるような特段の記載はない。

一方、いわゆる「青い本」と呼ばれる財団法人日弁連交通事故相談センター『交通事故損害額算定基準』223頁(同センター、23訂版、平成24年発行)によると、代車費用は「相当性の範囲内で認められる」とされている。また、当職が所属する京都においてよく利用されている大阪地裁民事交通訴訟研究会『大阪地裁における交通損害賠償の算定基準』69頁(同研究会、第2版、平成21年発行)では、代車費用は「相当額の単価を基準」とする旨の記載がある。

ただし、上記のいずれの記載においても、相当性の判断基準については特段の記載はなく、判断は解釈に委ねられていて不明確なままであった。

3 判例

当該相当性の判断基準を明確にした判例は公刊物上存在しないようである。ただし、代車日額の相当性が争点となって、事例判断として、当該請求額の相当性を判断した事例は存在した(名古屋地判平成5年10月8日自動車保険ジャーナル・判例レポート第116号No.6)。

当該事案は、自動車電話付きの車両につき日額60,000円の請求がなされた事案である。当該事案において裁判所は、判断基準を明示することなく、同等車種の自動車電話付き車両が日額26,500円でレンタル可能であることから、当該金額を損害として認定し、当該金額を超える部分については、相当因果関係の範囲外であると判断した。

4 判断基準

上記判例を参考にすると、代車日額の相当性については、同格車両をレンタルした場合の一般的な市場価格が一つの目安となると思われる。

すなわち、大手レンタカー会社等、一般的にレンタカーを借り受ける場合に利用するような会社の料金(以下、「一般的料金」という。)と比べ、車両内容

等において条件が同一でありながら料金が一般的料金よりも高額であった場合、当該料金を超えた金額については相当因果関係の範囲外との認定がなされる可能性が高い。

ところで、このような判断を行う根拠は、上記判決においては明言されていない。

しかし、近時の最高裁判例によると、債務不履行の事案ではあるものの、損害軽減義務違反(損害拡大防止義務、損害回避義務)によって拡大した損害については、民法416条1項のいう通常生ずべき損害には当たらないと判断されている(最判平成21年1月19日判例タイムズ1289号85頁参照)。ここで判例・通説上、民法416条1項は相当因果関係の原則を想定したものであり、不法行為の損害算定においても類推適用されることから、不法行為においても、損害軽減義務違反によって拡大した損害については、相当因果関係が認められないこととなる。

従って、一般的料金を超えた金額につき相当因果関係が認められないとする判断の根拠は、事故当事者(被害者)が信義則上有していると解されている損害軽減義務に求められる。

5 分析的あてはめ

そこで、以下、実際に交通事故が発生した場合にどのように考えるべきか、レンタカーの契約当事者ごとに場合分けして上記基準をあてはめ、相当因果関係の範囲を検討する。

(1) 被害者が契約当事者の場合

交通事故被害者が、事故車両を修理に出す際、併せて自己が契約当事者となってレンタカーを手配する場合がある。また、修理工場が契約当事者となってレンタカーを手配して、事故の被害者に又貸しするケースもあるが、このケースも被害者が契約当事者の場合に含めることとする。

当然、レンタカー契約、すなわち賃貸借契約の契約当事者は、事故の加害者ではない。

この場合は、上記基準がそのまま妥当することになる。つまり、当該契約において、代車日額が、同格車両の一般的料金よりも高額であったならば、一般的料金までが相当因果関係のある損害となり、その金額を超える部分については相当因果関係の範囲外として、損害には当たらないこととなる。

従って、事故加害者は、当該金額を超える部分の支払義務を負わないこととなる。

(2) 加害者が契約当事者の場合

交通事故加害者がレンタカー契約の契約当事者となることは少ないが、ありえないことではないし、事案によっては加害者加入の任意保険会社が契約当事者となることはありうる。

この場合、そもそも、賃貸借契約に基づく賃料として代車費用の支払義務が発生することから、特段の事情がない限りは、高額であっても支払義務を免れないこととなる。

また、不法行為法上も、被害者側に損害軽減義務違反は認められないことから、特段の事情がない限りは、相当因果関係の範囲内との判断がなされると思われる。

したがって、この場合は、原則として代車日額が高額であっても加害者に支払義務があるものと考えられる。

ただし、加害者の損失のもと、被害者側が不当に利益を得ている場合等、レンタカー契約が公序良俗に反する場合には、上記の特段の事情が認められる可能性はあり得る。この場合、どの部分が無効となる(損害に当たらない)のかは解釈上の余地があるが、全額につき無効(損害に当たらない)と解することも可能と思われる。

6 最後に

上記分析結果は、民法の解釈上ある意味当然の結論であると考えられるが、実務的にはしばしば問題となり、かつ、十分な議論がなされていない分野であるので、問題提起の趣旨を込めて検討してみた。

なお、付言しておくが、被害者が契約当事者の場合におけるキャッシュバック事案については、代車費用の請求行為は、刑法上の詐欺罪の構成要件に該当しうる行為であると考えられる。そして、このようなキャッシュバックを行うレンタカー業者から代車を借り受けた被害者は、詐欺罪の共同正犯に該当しかねない。

不法行為に基づく損害賠償は、あくまでも不法行為がなければ被害者が置かれているであろう財産状態と、不法行為があったために被害者が置かれている財産状態の差額に限って認められるものであり、不法行為を奇貨として被害者が利益を得ることは認めていないことを十分に理解しておくべきであろう。