

LEGAL REPORT

「貨物運送業者の休車損害の認定に伴う諸問題」

2012.02.01



猪木・手島法律事務所
弁護士 猪木 健二

□弁護士登録 平成4年4月

(登録番号22432)

□事務所設立 平成7年4月

□主な経歴

S39.07.03 岡山市生まれ

S58.03 岡山芳泉高校卒

S62.03 岡山大学法学部卒

H01 司法試験合格

H02.04 司法研修所入所

H04.04 弁護士登録

H07.04 猪木法律事務所開設

H13.～ 岡山弁護士会住宅紛争
審査会・紛争処理委員

H14.02.01～H22.03.31

岡山県建設工事紛争
審査委員

H17.04.～H18.03

岡山弁護士会副会長

H18.05.～H21.04

日弁連ADR委員会委員

H18.08.～ 手島弁護士と事務
所合併

H22.07.～ 岡山県収用委員会
委員

1 はじめに

運送業者は運送業の許可を得ている関係上、代車で運搬することはできません。そこで、休車損害が発生し訴訟でも賠償請求されることがあります。その場合、休車損害の認定のポイントはどのような点にあるのでしょうか。

2 要件1

ー代替に適した遊休車が存在しないことー

(1)遊休車の存否

貨物自動車運送事業者は、貨物自動車運送事業報告規則第2条により、毎年4月1日から翌年3月31日までの1年間の運送実績を報告する「事業実績報告書」の提出が義務づけられています。

そこで、この報告書によって遊休車の有無を判断するかのような記載をしている実務書があります。

これは、同報告書の「延実在車両数」(事業用自動車¹が1年間に在籍した日数の年間累計)と「延実働車両数」(事業用自動車²が稼働した日数の年間累計)を比較し、後者の日数が少なけれ

ばフル稼働ではなかった、つまりは遊休車があったという発想なのでしょう。

しかし、これは年間の実績です。本来なら当該事故のあった時点で遊休車があったか否かが問題にされるべきですから、事業実績報告書を絶対視することは到底できません。

また、「事業用自動車数」よりも「運転者数」が少ない場合あたかも遊休車がありそうですが、これは3月31日時点での数を記載している関係上、直ちに事故当時に遊休車が存在することを根拠づけるものとは言えません。

遊休車の有無については事故当時の実情を細かく確認していく必要があると言えるでしょう。

(2)当該遊休車は代替車として適切か

一口に貨物車と言っても、積載量が違っていたり、冷凍車、ウイング車など特殊な車両もあります。事故車と同等の車両でない代替車両として適切でない場合もでてくることに注意すべきです。

このような事情を無視して

形式的な議論をすべきではありません。

3 要件2

－他の車両で分散してでも運送できなかったこと－

完全に遊んでいる車両は存在しない場合でも、できるだけ他の車両での運送に振り替えて、顧客との関係を維持しようとするのが運送事業者の合理的発想です。そこで便宜上次のように分類して考えたいと思います。

(1)遊休車はないけれど、他の車両に分散して100%運搬できたという場合

この場合は、基本的に休車損害は認められるべきではありません。

ただし、他の車両で分散して運搬した場合、燃料費や人件費など事故前に比べ経費が増大した事情が明らかであれば、それは賠償の対象とすべきです。

(2)部分的にのみ他の車両に分散して運送できたというような事情がある場合

当該事故前と事故後では売上げが減少しているでしょうから、その減少分を事故により喪失した売上とみるのも一つの方法であろうと思います。

この場合、月別の売上を明らかにしていく必要があります。

4 損害の算出方法

(1)休車損害の算出するにあたり、重要な要素を解説していきます。

A 事故前の1日あたりの売上げ

通常は事故前3ヶ月の平均により算出しますが、荷物によっては繁忙期がはっきりしている場合があります。そのような場合は、休車期間に対応する1年前のデータを参考にするのも合理的であると考えます。

B 経費

ガソリン、油脂代、修理事故費、タイヤ代など

なお、人件費は運転手が別の業務に従事している事実があれば考慮します。

C 利益率

これは社団法人日本自動車会議所の発行している自動車運送事業経営指標を参考に最も実情に応じた数値を把握します。

D 休車日数

修理工場の証明により入庫日、出庫日を特定していくのが基本であると考えます。

(2)計算方法

大きく分けて次の2種類ですが、①を原則と考えるべきです。統計上の利益率を用いるのは次善の策です。

① $(A - B) \times D$

② $A \times C \times D$

5 備車を利用した場合

貨物運送事業者には特定の取引先と継続的な運送契

約をしている場合があります。当該取引先はお得意様ということになりますから、契約を維持するための手段として備車を確保する場合があります。

この場合、注意すべきなのは備車代そのものを損害とみることはできないということです。

なぜなら、自車で運行する場合には当然負担すべき燃料費などの変動経費や人件費の範囲内で備車を確保しようとするからです。この場合は、事故の前後で経費の負担に変動はなく損害を認定することは困難というべきです。

ところが、自車で運行する場合に当然負担すべき燃料費などの変動経費や人件費の支払よりも、備車代の負担の方が大きい場合、その差額を事故に伴う経費の負担増とみて賠償の対象とすべきなのです。

6 その他

このテーマについての一般的な解説は、いわゆる赤本(2004年版472頁以降)に解説されています。

(2012.02.01)