準備書面

事件番号 平成30年（少コ）第114号

原告 ○○　○○

被告 有限会社玉野自動車

作成日時 平成30年12月18日

作成者

# 「被告主張その１・・・a、b、e」「乙第3号証」「被告からの補足説明（被告から見た全体の流れ）」への反論

「オイル漏れが止まっていない」「エンジオイルの漏れがひどい」と伝えた事はありません。

被告への依頼事項は、アイドリング不調の修理です。アイドリング不調の発生は、本年3月頃からで、8月末にベルトが破断してから症状が悪化。それまでは、後退時時々エンストする程度でしたが、ベルト破断後は、ひどく回転が上下することがあり、エンストが頻繁に起きるようになったと伝えています。

オイル漏れについては自身で修理し、目視で漏れの無い事を確認しているので、「オイル漏れが止まっていない」「エンジンオイルの漏れがひどい」事は知りません。知らないことの点検を依頼する理由がありません。被告従業員がクランクシャフトシールからのみオイル漏れを発見したとしていますが（原告はオイル漏れの写真や現場を確認していないので、実際にどの程度漏れていたのかは不明）、当該部位は原告がオイル漏れ修理した箇所ではないですし、容易に目視でわかる部位ではなく、「エンジオイルの漏れがひどい」と伝えることができません。

被告従業員にベルト破断時の症状を聞かれた際に、「オイル漏れも起こしていたので自身で修理し、完治していると思う」と伝えました。被告従業員は、「オイル漏れ」に特別な関心を寄せたようで、「まずはオイル漏れを見させてもらう」と言われました。私は、「オイルは漏れてないと思う」と何度か伝えましたが、「オイル漏れはまずエンジンの上部から見させてもらう」と会話がかみ合っていなかったことを記憶しています。最終的には、オイル漏れについて執拗な関心を寄せている被告従業員に対し、当時は明確に拒む理由もなく「アイドリングの不調と関連があるのであればオイル漏れを見てください」と伝えました。

乙第3号証「作業指示書」は、本年9月19日に自動車を預けた際に原告従業員によって作成されただと思われます。これには原告が伝えた事と多くが異なっています。

1. **「ベルト切れを自分で交換後ハウジング付近オイル漏れ症状があり」**

原告が認識しているオイル漏れ（オイルフィルターハウジング部）が発生していたのは、ベルト切れを起こした時点です。オイルが漏れるとベルトにかかる部位であったため、ベルト切れの1つの原因であったと思われます。ベルト切れと合わせて修理をしていますと伝えています。

ベルト切れを自分で交換後ではありません。

1. **「タペットカバーＧＫをお客様で交換した。後に、コンピューター診断でエアマスが不良だと診断が出たので、エアマスも交換。」**

何か原告側で行っていることはないかとの問いに対し、プラグホールにオイルが溜まっていたためにタペットカバーガスケットを本年4月上旬に交換したと伝えています。下記ウェブサイトに原告が記した作業記録もあります。

<https://bodaboda.info/blog/?p=650>

本年9月上旬、原告が切れたベルトとともにオイル漏れが発生していたために交換した部位は、オイルフィルターハウジングガスケットとオイルクーラー部のガスケット2か所です。

1. **「（Ｒでもエンストあり）」**

Ｒ（リバース）でエンストを起こすことがあったのは、ベルト切れ前の症状です。

上記を振り返えると、被告従業員は当方の依頼を理解しておらず、基本的なところが全く伝わっていなかったのだなと思います。

なお、作業指示書は自動車を預けた際に原告には提示されず内容を確認することは出来ませんでした。

本年10月14日の自動車引き取り時に、被告従業員が「オイル漏れでお預かりしていた車ですね」と発言された事に対し、原告は明確に否定し、「オイル漏れ」の点検依頼はしていないと語気を強めて伝えました。被告従業員はその場で「そうでしたね」とオイル漏れ点検の依頼は受けていないと認めたにもかかわらず、なぜ今になって主張を変更されるのか分かりません。

被告の主張にレストランの注文へのたとえがあります。「オイル漏れ」については、上記のやり取りがあり、請求に当該項目が含まれているとは思いませんでした。他の項目について、本年10月14日の時点では不具合箇所の特定ができておらず、点検内容が原告の依頼に対し正当であったものかを確認するすべがありませんでした。また、自動車は被告のもとにあることから支払いを済ませなければ返却されないとの思いで支払いをしています。

# 「被告の主張その2・・・c、dに対しいて」への反論

インターネット上には、同様の症状が多数報告されており、原告は独自にその対処を実践し、修理完了しています。被告から伝えられたクランクシールからオイル漏れをしているという情報は、修理を行う上で補足情報として参考にしていますが、オイル漏れをしているという情報から交換したわけではありません。それは、事前にスモークテスト[[1]](#footnote-1)（甲第２号証：不具合箇所特定のスモークテスト内容）で不具合箇所の特定を試みていることからも明らかです。

本年10月6日、事前に日時を告げてMAFセンサーを持ち込みました。原告は容易な部品交換であるため、その場で交換して症状を確認してもらえると思い込んでいましたが、担当者不在でした。交換による結果を待ちましたが、4日経過しても連絡がありませんでした。自動車を預けてから既に3週間が経過していましたが、アイドリング不調に関し進展が見られず被告による修理に疑念を抱いていたこともあり、本年10月10日頃インターネットで情報収集を行いました。

インターネットで「bmw 2d06 belt shredded[[2]](#footnote-2)」といったキーワードで検索を行うと、症状として類似したものが複数見つかります。具体的には、次のウェブサイトです。

書かれている内容はおおよそ次の通りです。

* これらサイトの事例は、原告の当該自動車が搭載するのと同等のBMW社製Nシリーズエンジンに関するもの。
* 原告自動車と同様のベルト切れが起き、OBD2診断機で故障コード2d06（診断機によっては同様のコードがp1415として検出）を検出。
* MAFセンサーを交換しても改善しない。
* スモークテストでクランクシャフトシールからのエアー吸い込みを確認。
* 切れたベルトがクランクシャフトシールを傷つけている。
* クランクシャフトシールを交換して治った。

資料１．https://www.e90post.com/forums/showthread.php?p=22826738

資料２．https://www.bimmerfest.com/forums/archive/index.php/t-632144.html

資料３．https://www.e90post.com/forums/showthread.php?t=1529566

参考資料として、本年12月に上記サイトを表示させたものと、英語で表記しているため、機械翻訳した結果を資料として添付します。

原告は上記情報をもとにスモークテストを実施し、原因を特定し、不具合箇所の修理を行いました。被告従業員により原因が特定できなかったのは、エンジンによる正しくない部位からのエアー吸い込みの確認が不十分であった為である事は明らかです。不要なエアー吸い込み確認を十分実施していないにも関わらず、既に交換を行っている高額な部品であるMAFセンサーが正常ではないという結論を自らの論理で導き出しています。

# 「被告の主張その3・・・b、cに対しいて」への反論

交換により不具合が解消しない場合でも、MAFセンサーの費用負担は原告であるとの説明は理解しています。ただ、これは、次の被告従業員の説明が正しいことが前提です。この説明が誤りであったため、費用負担が原告であることには承知できません。

被告従業員によるMAFセンサーを交換したい理由として本年10月3日に電話で次のように説明を受けています。

被告従業員による説明

* MAFセンサーのコネクタ（電気的にMAFセンサーとエンジンコントルールユニットを接続している部品）を抜いてエンジンを始動した
* するとエンジンは安定した
* また、診断機にかけたところMAFセンサーからの信号が正常でない事が判明した
* このことから、MAFセンサーが正常でないといえる。また、エアーの吸い込みは発生していない。
* MAFセンサーを交換しても症状の改善が見られなかった場合、MAFセンサーが正常であるという事ではなく、MAFセンサー以外のところで何かしらの不具合が発生している。

この説明を受け、交換に必要なMAFセンサーを独自に調達しました。しかし、結果的には、MAFセンサーは当初より装着されているものを使用し、原告によりエアー吸い込み個所を特定したクランクシャフトシールを交換することでアイドリング不調が解消されています。このように、MAFセンサーの交換が必要な前提は誤りでした。

請求書へのサインについては、上記「「被告主張その１・・・a、b、e」「乙第3号証」への反論」に記載の通り、オイル漏れの点検による請求ではないと確認し、点検内容が原告の依頼に対し正当であったものかを確認するすべが無く、また、自動車は被告のもとにあることから支払いを済ませなければ返却されないとの思いから行いました。

# 「知らない部分・・・」についての反論

本年12月16日時点の動画を撮影ました。

https://youtu.be/qFkIK7YMQAE

走行距離103,966kmで、本年10月14日に自動車受け取り後、約1,800㎞走行。

被告に修理を依頼したアイドリング不調はありません。

本年9月19日の受付時に被告従業員に対し説明をしていますが、3月頃から発生しているアイドリング不調と本年8月末にベルト切れを起こした後のアイドリング不調は症状が異なるものです。3月頃から発生しているものは、ATセレクトレバーをRレンジ（後退）にしたときにエンストする時があったり、アイドリング中エンジンが軽く振動する時があったりするといった症状です。

クランクシャフトシールを交換することで、ベルト切れ前の状態に戻りました。

アイドリング不調は走行に全く差支えの無いレベルであったため、1,700㎞ほど走行しましたが、3月頃から継続していたアイドリング中のエンジンの振動は時々発生するため、本年12月9日にスパークプラグを交換しました（103,800㎞前後）。結果、気になる振動は無くなりました。動画はスパークプラグ交換後のものです。他にエンジンに関して行っている作業は次の通りです。いずれも、交換前後でアイドリング状態に変化、またOBD2診断機による診断結果に変化は見られませんでした。

* 本年10月末 エアクリーナエレメント交換（102,150km前後）
* 本年10月31 日 エンジンオイル、エレメント交換（102,160km）
* 本年11月1日 BMWのリコールによりブローバイヒーターを交換（102,170㎞）
* 本年12月9日 スパークプラグ交換（103,800km前後）
1. 破損や亀裂等によってエンジンが正しくない部位から空気を吸い込んでいないかを確認するテスト。原告がスモークテストを実施するにあたり参考としたウェブサイトhttp://www.aikawa-net.com/view/548 [↑](#footnote-ref-1)
2. BMW：当該自動車のメーカー名、2d06：自動車を修理に預ける前に、原告がOBD2故障診断機を使用して特定していた故障コード、belt shredded：アイドリング不調が顕著となったきっかけであるベルト破断の英語での表現。 [↑](#footnote-ref-2)