

講 演

中国の道路交通事故賠償法

梁 慧 星
小 口 彦 太
加 藤 千 代
佐 藤 七 重
首 藤 三 千 代

共訳

- 1 序言
- 2 民法通則第123条
- 3 道路交通事故処理弁法
- 4 結語

1 序 言

中国では改革開放以来，自動車製造業と自動車道路交通運輸事業に大きな発展がみられたが，これにともない，道路の交通事故も重大な社会問題となっている。1980年には116,692件の交通事故が発生し，死亡者が21,818人，負傷者が80,824人，財産損失が5千万元となっている。1987年には298,147件（80年比255.5%）の交通事故が発生し，死亡者53,439人（同244.9%），負傷者187,399人（同231.9%），財産損失2億8千万元（同583.3%）となっている。1990年には250,244件（同比210.1%）の交通事故が発生し，死亡者49,243人（同225.7%），

負傷者155,091人(同175.8%),財産損失3億5千萬元(同700%)であり,1992年には228,326件(同195.7%)が発生し,死亡者58,723人(同269.1%),負傷者144,021人(同178.2%),財産損失6億4千萬元(同1280%)となっている。80年代から90年代にかけてずっと,道路の交通事故は重大な社会問題となっている。

中国ではかなり長期にわたって,行政機関と行政手段だけで交通事故の損害賠償の問題を解決してきた。たとえある被害者が人民法院に損害賠償の訴訟を提起したとしても,人民法院は往々にして法律にまだ規定がないことを理由に受理してこなかった。このような状況は,争いの解決と被害者に対する法的保護にとっては非常に不利である。1986年に公布した民法通則の第123条は“高度に危険な作業”の責任を規定しており,その中には道路交通事故の賠償責任が含まれている。このため,民法通則123条は人民法院が交通事故の損害賠償の案件を受理し裁判するときの法的根拠となっている。

注目に値するのは,國務院が1991年8月22日に《道路交通事故处理弁法》という名称の行政法規を發布したことである。この法規は1992年1月1日以来施行されている。

2 民法通則第123条

1 条 文

高所,高压,易燃,爆発性,劇毒,放射性,高速運輸手段等の,周囲の環境等に対して高度の危険を有する作業が他人に損害を与えた場合は,民事責任を負わなければならない。損害が被害者の故意によるものであることを証明できる場合は,民事責任を負わない。(『中国基本法令集』の訳による一訳者)

2 1964年ソビエト民法典第454条との比較

民法通則第123条は1964年ソビエト民法典第454条を参考にした上で制定されたものである。

ソビエト民法典第454条は,その活動が周囲の人に対して高度の危険を有する組織や公民(交通運輸組織,工業企業,建築工事部門,自動車の占有者など)が,高度の危険な来源によってもたらされた損害が不可抗力または被害者の故意によるものであることを証明できない場合は,その損害を賠償しなければならないと定めていた。

民法通則第123条とソビエト民法典第454条との違いは次のようなところにあ

る。ソビエト民法典は2つの免責事由、即ち不可抗力と被害者の故意を規定しているが、民法通則は被害者の故意を唯一の免責事由として規定するのみである。

3 日本の自動車損害賠償保障法第3条との比較

その1は責任の性質についてであり、中国の民法通則第123条と日本の自賠法第3条はどちらも同じく無過失責任である。

その2は免責事由についてであり、日本の自賠法第3条によると自己及び運転者が相当の注意を怠らず、かつ車両に構造上の欠陥や機能の障害がなく、被害者あるいは第三者の故意または過失に属すること、即ち学者のいう「免責の三要件」が被告によって証明されなければならないが、中国の民法通則第123条は被害者の故意を唯一の免責事由として規定している。

これによって、民法通則第123条の規定は日本の自賠法第3条の規定に比べてより厳格だということが分かる。

4 問題

民法通則第123条は交通事故をその他の危険の責任とあわせて規定しているが、実際には責任原則と免責事由を解決しただけであり、これに加えて条文が簡略すぎることから、法院及び交通事故管理機関では解釈適用の面で困難につきあっている。学者からも、この条文の規定を基礎にして、各国の成功を収めた立法経験と理論研究の成果を広く参考にしながら、交通事故損害賠償法を制定すべきであるという意見が出されている。

3 道路交通事故处理弁法

1991年9月22日国务院發布の《道路交通自己处理弁法》(以下处理弁法と略す)は、1992年1月1日から施行された。《处理弁法》は第一章総則、第二章現場处理、第三章責任の認定、第四章罰則、第五章調停、第六章損害賠償、第七章その他の規定、第八章付則から成り、全50条である。处理弁法の内容についてみると、行政管理と行政責任の領域の規定を含むうえに、民事責任の領域の規定も含んでいる。このことは中国の伝統的立法、即ち公法と私法の区別を重視せず、異なる性質の法律規範をひとつの法律文件の中に規定するのが慣習になっていることと符合する。立法権限についてみると、それは国务院によって制定されたものであり、中国の憲法によると国务院には行政法規を制定する権限があるということから、《处理弁法》の性質は行政法規に属することになる。以下ではその損害賠償に関連する主な内容を簡単にまとめて紹介する。

1 道路交通事故の定義

処理弁法第 2 条は交通事故の定義を次のように規定する。

本法が称する道路交通事故とは、車両の運転者、通行人、同乗者及び道路上で交通に関連する活動を行うその他の者が道路交通管理条例やその他の道路交通管理法規、規則に違反する行為によって、過って人身に死傷を及ぼし、あるいは財産損失をもたらす事故を指す。

この定義によれば、交通事故は規則違反行為及び過失があることを構成要件としている。交通事故は一種の行政違法行為であるということについていえば、規則違反行為及び過失の存在を構成要件とするのは無論適切である。ただし、処理弁法は同時にまた一種の特殊な不法行為法でもあり、特殊な不法行為としての交通事故は民法通則第123条の規定によると無過失責任に属し、規則違反の有無または過失の有無にかかわらず、均しく損害賠償を負わなければならない。ここから分かるのは、処理弁法の交通事故についての定義は民法通則の規定と一致しないということである。

2 主管機関

処理弁法第 4 条は以下のように規定している。

公安部は国务院による交通事故処理の主管機関である。県以上の地方各級公安機関は同級の人民政府による当該行政区域内での交通事故処理の主管機関である。

第 5 条は公安機関の交通事故処理の責務を規定している。

- 一 交通事故現場の処理
- 二 交通事故責任の認定
- 三 交通事故の責任者の処罰
- 四 損害賠償についての調停

3 現場処理

処理弁法第二章の規定によると、交通事故が発生したときは、公安機関は現場処理の責任を負い、急ぎ負傷者を救助し財産を守り、現場を調査し、証拠を収集し、措置をとってできるだけ速やかに交通を回復させなければならない。公安機関は交通事故の車両、物品、死体、当事者の生理的・精神的状態及び関係する道路の状況などについて、必要によりすみやかに専門要員を派遣し、あるいは専門知識をもつ人を招聘して検査または鑑定を行い、書面により結論を出さなければならない。

交通事故により人身に傷害を与え、治療の必要がある場合、公安機関が当事

者に指定して医療費の前払いをさせる。自動車の第三者の責任保険が適用される区域で自動車によるひき逃げ事故が発生した場合、現地の保険会社が救助期間の医療費または死亡者の葬儀費を前払いする。

医療単位は時を移さず交通事故の負傷者を救助治療し、公安機関に医療証票と診断証明書を提供しなければならない。

4 いわゆる「交通事故責任」について

中国の公安機関が交通事故を処理する慣習と方法によれば、交通事故が発生した後、まず公安機関によって当事者に対し、交通事故責任の認定がなされ、その後、認定された交通事故責任に基づき、交通事故当事者に処理を行う。処理弁法第3章は専門的にこのことを規定をしている。

処理弁法の起草にあたった国务院法制局政法司と公安部交通管理局の解釈によれば、「交通事故責任」とは公安機関が交通事故原因の調査後、道路交通管理の法規と規則に基づき、当事者が交通事故において果たした役割に対して行う定性と定量の結論のことであり、事故発生原因を説明するのに用いる結論でもある。それは公安機関が責任を負う者に対し、教育と処罰を行い、損害賠償に対しては、調停を行う根拠となり、交通事故責任者が法律責任を負う根拠となるものであるが、しかし、それ自身は法律責任ではない。

交通事故責任は公安機関によって認定される。処理弁法第17条の規定では、公安機関は交通事故原因を調査した後、当事者の違反行為と交通事故との間の因果関係、及び違反行為の交通事故に及ぼした影響に基づき、当事者の交通事故責任を認定しなくてはならないとされている。

私の理解するところでは処理弁法のいわゆる「交通事故責任」は日本の法学者が不法行為の過失相殺を論ずるときにいうところの「原因力」あるいは「寄与度」に相当する。「交通事故責任」というこの言葉を用いることにより、法律責任と混同しやすくなってしまう。

5 「交通事故責任」の等級と認定基準

「交通事故責任」は大きいものから小さいものへと、4つの等級に分けられている。即ち「全部責任」「主要責任」「同等責任」「二次責任」である。

その認定の基準は以下のとおりである。

一方の当事者の規則違反行為によって交通事故を起したか、あるいは、当事者が逃亡、又は故意破壊、現場偽造、証拠湮滅により交通事故責任を認定する方法がなくなってしまったとき、あるいは当事者の一方が事件を報告する条件があるのに、しないでいるか、速やかに報告しなかったために交通事故責任を

認定する方法がなくなった場合、当該当事者に全部責任を認定すべきである。

当事者双方の規則違反行為によって交通事故が発生した場合は、その違反行為が交通事故に及ぼす影響の大きい方の当事者、或いは、自動車が自動車以外の乗り物、歩行者と交通事故をおこし、双方に事故を報告すべき条件があるのにしないとか、しないでいたために、交通事故責任を認定する方法がなくなった場合、自動車を運転していた当事者に、主要責任を認定すべきである。

当事者双方の違反行為によって交通事故をおこし、それぞれの違反行為が交通事故中に及ぼした影響も基本的に同等であるとき、あるいは自動車と自動車とが交通事故をおこし、それぞれに事件を報告すべき状況でありながらしないているか、しないでいたために交通事故責任を認定する方法がない場合、双方を同等責任とする。

双方の当事者の違反行為によって交通事故をおこし、違反行為が交通事故中、及ぼした影響の小さい方の当事者、あるいは、自動車と非自動車、歩行者とで交通事故をおこし、それぞれに事件を報告する条件があるのに、しないでいるか、しないでいたために、法律責任を認定する方法がない場合、非自動車と歩行者の側に、二次責任を認定すべきである。

このいわゆる「交通事故責任等級」は日本の学者がいうところの「寄予分」に相当する。処理弁法は交通事故責任等級の区分を通じて、行政処罰と損害賠償に定量化の基準を提供する。これは中国公安機関が交通事故を処理する慣習的方法である。私がみるところでは、このような等級を行政処罰の基準とするのは、当然正しい事であるし、もし、交通事故を特殊不法行為として堅持する無過失責任原則を前提とするならば、このような等級の区分を損害賠償減額(過失相殺)の拠りどころとすることもまた正しいのである。しかし、もし、無過失責任原則という前提を放棄するならば、この等級を損害賠償負担の基準とすることは、民法通則第123条の規定と衝突することは疑いがない。

6 損害賠償の原則と賠償範囲

一 賠償原則

処理弁法第31条の規定では、交通事故責任者は、交通事故がもたらした損失に対し、賠償責任を負わなくてはならない。第35条では、交通事故責任者は負うべき交通事故責任の程度に応じて相応の損害賠償責任を負わなければならないことを規定している。

処理弁法の起草にあたった国务院法制局政法司と公安部交通管理局の解釈によれば、処理弁法が規定する交通事故損害賠償は、過失責任原則を実行してい

る。即ち公安機関が認定する交通事故責任を損害賠償責任を負う基礎としている。全部責任に属するものは、全部（100％）の損害賠償を負う。主要責任に属するものは69％～90％を負う。同等責任に属するものはそれぞれ50％ずつを負い、二次責任に属するものは、10～40％を負う。

國務院政法司と公安部交通管理局が編纂した「道路交通事故処理弁法釈義」（中国政法大学出版社1991年）は、35条を以下のように解釈している。「“民法通則”と“弁法”の精神にもとづいて交通事故損害賠償は過失責任原則を実行すべきである。即ち、過失のある方が賠償し、過失のない方は賠償しないということである」（54頁）。國務院政法司と公安部交通管理局は「処理弁法」の起草単位としてこのように民法通則を曲解してしまったのである。処理弁法の損害賠償に関する規定と民法通則がこのように衝突するというのに、それが採択され、公布されるとは何としたことであろう。

二 損害賠償範囲

処理弁法第36条が、損害賠償の範囲として規定しているものは医療費、給与保障費（誤工費）、入院食事補助費、看護費、障害者生活補助費、障害者用器具費（残疾用具費）、葬儀費用、死亡補償費、被扶養者生活費、交通費、宿泊費、財産の直接の損失である。

注目に値するのは、民法通則第119条の不法行為によって身体に傷害を被ったか、死亡した場合の賠償範囲は、わずかに医療費、給与保障費、障害者生活補助費、葬儀費用、被扶養者生活費が列挙されているだけであるということである。処理弁法は民法通則第119条をもとにして、入院食事補助費、看護費、障害者用器具費、死亡補償費、交通費、宿泊費を増加した。とりわけ死亡補償費の規定は重要な意義をもつものである。これによって、長期にわたって存在してきた過失致死が過失致傷より支払われる損害賠償金が大変少ない（過失致死による賠償はわずかに葬儀費用だけである）という不正現象を正すことができるだろう。

この外に、処理弁法は財産の直接損失を賠償することを明確に定め、操業停止、生産停止がもたらす営業損失のような得べかりし利益の損失の賠償は排除した。

7 損害賠償金の計算基準

処理弁法第37条の規定によれば損害賠償金の計算基準は以下の通りである。

医療費について。病院が当事者の創傷治療に対し必要とする費用によって計算し、証明書に基づき支払う。事件の終結後、確かに継続治療が必要なものは

治療に必要な費用に基づき支払う。

給与保障費について。当事者に固定収入がある者は、本人が仕事に支障をきたしたために減った収入の計算に基づき、収入が交通事故発生地の平均生活費の三倍より高いものに対しては、三倍を上限として計算する。固定収入のないものは、交通事故発生地の国営同業種の平均収入により計算する。

入院食事補助費について。交通事故発生地の国家機関工作要員の出張食事補助基準により計算する。

看護費について。負傷者の入院期間に看護にあたる者に収入がある場合は、給与保障費（誤工費）の規定により計算する。収入がないものは交通事故発生地の平均生活費により計算する。

障害者生活補助費について。障害の等級にもとづき、交通事故発生地の平均生活費により計算する。障害の等級が評定された月より20年間賠償する。但し、50才以上のものは、年齢が1才増える毎に、（賠償期間を）1年減らすものとする。最低でも10年以下になってはならない。70才以上のものは5年で計算する。

交通事故当事者がその負傷によって、障害が残った場合は、公安機関により障害等級が評定される。

障害者用器具費について。障害によって、（配制補償）介護補助機能の器具が必要になったものは病院の証明にもとづき、普及型器具の費用により計算する。

葬儀費用について。交通事故発生地の葬儀費用基準により支払う。

死亡補償費について。交通事故発生地平均生活費により計算する。補償は10年とする。16才未満の者に対しては、1才少なくなる毎に1年減らすものとする。70才以上の者に対しては、年齢が1才増える毎に1年減らすものとする。最低でも5年以下になってはならない。

被扶養者生活費について。死者が生前、あるいは障害者が労働能力を喪失する以前に実際に扶養していた者で、その他に生活費の来源のない者に限り、交通事故発生地の住民生活困難補助基準により計算する。16才未満の者は16才まで支給する。労働能力のない者に対しては20年とする。但し50才以上の者は、年齢が1才増える毎に1年減少するものとし、最低でも10年以下になってはならない。70才以上の者は5年計算による。その他の被扶養者に対する養育は5年とする。

交通費について。当事者が実際必要とした費用により計算し、証明書により支払う。

宿泊費について。交通事故発生地の国家機関の一般工作員の出張宿泊基準に

より計算し、証明書により支払う。

以上の計算基準は更に改善する必要があるが、比較的具体的な計算基準として規定されており、それなりに評価できるものである。

8 損害賠償の調停

処理弁法第五章は損害賠償に関する調停の手続について規定している。

公安機関が交通事故を処理する際は、交通事故原因の調査と解明、交通事故責任の認定、生じた損失の確定の後、当事者と呼んで損害賠償に関する調停を行わなければならない。損害賠償の調停期限は30日とし、公安機関が必要と判断したときは、15日延長することができる。交通事故が致傷を内容とする場合、調停は治療の終了または身体障害等級が判定された日から開始する。交通事故が死亡を内容とする場合、調停は定められた葬儀・埋葬の事務処理期間の終了の日から開始する。交通事故が単に物的な損失の場合、調停は損失の確定の日から開始する。

調停手続きを経るも未だ合意に達しない場合、あるいは調解書の効力発生後いずれかの一方がこれを履行しなかった場合、公安機関は再び調停することはせず、当事者は法院に対し民事訴訟を提起することができる。

前に述べたように、民法通則の公布以前、中国では行政手続により交通事故の損害賠償問題を解決しており、公安機関が損害賠償について出した処分決定が実際には最終的な効力をもち、たとえ当事者が法院に訴えを提起したとしても、法院は受理をしなかった。民法通則の施行後は、第123条が、法院が交通事故損害賠償案件を審理する際の法律的根拠を提供したが、同時にまた、公安機関が損害賠償に関して出した処分決定にいかに対処するかという問題をも発生させた。一つの解決策は、公安機関が損害賠償に関して出した処分決定の法律的效果を維持しつつ、同時に当事者が公安機関の処分決定について法院に訴えを提起することを許す、とするものである。このようにすると、さらに、法院はいかなる種類の訴訟に依拠して案件を受理することになるのか行政訴訟か民事訴訟かという問題、及び法院訴訟における公安機関の地位といった問題が発生する。もう一つの解決策は、公安機関が交通事故を処理するときは、損害賠償問題には関与せず、ただ行政処罰の決定のみを行い、損害賠償問題は法院での解決に帰せしめる、とするものである。これは公安機関による損害賠償の解決という伝統的方法を完全に放棄することを意味する。それは、多くの交通事故案件は、損害が比較的軽く、事実がそれほど複雑でないがゆえに、公安機関で損害賠償をも合わせて解決した方が速やかな紛争解決が可能であるところ

を、もしも全ての案件を法院において処理することとなれば、むしろいたずらに訴訟の煩雑さを増大させることになる。最後にとり得る解決策は、公安の損害賠償に関する処理と決定を、ただ損害賠償についての調停を行うことのみと改め、あわせて、公安機関を経た調停が不成立の場合、あるいは調停での協議は合意に達したが一方が翻意した場合、当事者は法院に対し民事訴訟を提起することができる」と規定する、とするものである。これはあきらかに折衷案ではあるが、比較的望ましい解決策といえるだろう。

9 交通事故損害賠償の民事訴訟

1992年12月1日、最高人民法院と公安部は共同で「道路交通事故案件の処理に関する問題に関する通知」(法発[1992]第39号文件)を公布し、民事訴訟に關係するいくつかの問題について規定した。

一 公安機関の調停と民事訴訟の關係について

1992年1月1日の処理弁法の実施以後、当事者が道路交通事故の損害賠償問題について民事訴訟を提起するときは、訴状の他に、さらに公安機関の作成した調停調書・調停終結書、あるいは当該事故がいずれか一方の当事者の違法行為により引き起こされたものではないとの結論を提出しなければならない。このことから、公安機関の損害賠償に関する調停は、民事訴訟のための前置手続であることがわかる。そこで、さらに別の問題すなわち公安機関の調停を経ない交通事故の当事者が法院に損害賠償訴訟を提起したとき、法院はそれを受理できるのか否かという問題が発生する。

二 公安機関の作成した責任認定と身体障害等級判定について

当事者が、ただ公安機関の作成した交通事故責任認定あるいは身体障害等級判定に不服なので法院に訴えを提起しても、法院は受理してくれない。ただし、公安機関の行政処罰に対し不服の行政訴訟を提起した場合、あるいは損害賠償問題について民事訴訟を提起した場合、及び法院が交通事件の刑事案件を審理した際、審査の結果公安機関の作成した責任認定・身体障害等級判定が確かに不当なものであり、信じるに足りないと判断した場合には、法院が審理し認定した案件事実を以て最終決定の根拠とする。このことから、公安機関の作成した交通事故の責任認定と身体障害等級判定は、訴訟においては単に推定的証拠力を有するにすぎないこと、法院は必ずしも公安機関の作成した責任認定と身体障害判定の拘束を受けるものではないことがわかる。

三 關係書類の取り寄せ・閲覧

法院は、道路交通事故の損害賠償案件を受理した後、当該案件を処理した公

安機関に対し、一件書類送付申請の信書を発し、公安機関が当該案件を処理した際の全ての書類を閲覧することができる。公安機関は信書を受けとってから5日以内に、関係書類を法院に引き渡さねばならない。一審の判決後5日以内に法院は関係書類を公安機関に返還しなくてはならない。第二審または再審の法院は、必要に応じて再度、書類送付の申請をすることができる。

4 結 語

私はここで道路交通事故処理弁法に対し、全面的な評価を下そうとしているのではない。この法が多くの長所、肯定できる面をもつことは疑いのないところであり、時間の推移とともに、その長所は自ずと十分に明らかになってくるはずである。一方その欠点に対しては、当然ながら、より早いうちに指摘しておく方が望ましい。

道路交通事故処理弁法は、中国で行政手続を運用して交通事故を処理してきた経験の総括を基礎として制定されたものであり、公法関係と私法関係を区別せず、公法的規範と私法的規範を併合して規定するという伝統的方法を具現している。同一概念・同一定義・同一原則・同一基準で、交通事故により発生した行政処罰問題と民事損害賠償問題とを、ひとまとめに解決しようと意図しているため、民法通則との不一致と、体系の齟齬を来している。このことは交通事故への損害賠償が、民法通則の確立した無過失責任の原則から、過失責任の原則へと後退したことに集約的に現れている。この点が、中国の現行の道路交通事故賠償法の重大な問題であることは疑いのないところである。

中国の現行の法律体系においては、このような体系違反の存在は偶然でもないし唯一のものでもない。とりわけ中国では目下のところまだ、憲法、法律、行政法規に対して統一見解を下す法律機構が確立していない。上述の体系的齟齬が、最高法院による法律解釈の採択という方法を経て除去されるか否か、判断を下すのは現在はまだ難しい。

最後に、私が雑誌『法学研究』1991年第2期に発表した「道路交通事故賠償法の制定を論ず」の中の一文を引用することで、結語とさせていただきたい。

中国社会の経済発展の水準および社会主義民主法制の現状を鑑みると、現時点あるいは近い将来に伝統的な不法行為制度を破棄し、ニュージーランド意外事故補償法と英国ピアソン委員会の建議する社会保障制度を実行するという構想は、現実的ではない。中国の道路交通事故賠償法の制定は、民法通則第123条

の原則規定を基礎としてのみ可能である。免責範囲の拡大、甚だしきは過失責任原則への後退を意図するいかなる主張も、全て民法通則の立法精神に背くものであり、それゆえに有害である。