慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	陳凡龍君学位請求論文審査報告
Sub Title	
Author	
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	2024
Jtitle	法學研究 : 法律・ 政治・ 社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.97, No.11 (2024. 11) ,p.113- 128
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	特別記事
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-20241128-0113

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

陳凡龍君学位請求論文審査報告

1　はじめに

陳凡龍君が博士学位請求論文として提出した『中国の交通事故損害賠償における紛争解決制度の改革に向けて―日本法との比較を中心に―』と題する論考は、中国における交通事故紛争の民事的解決システムの歴史と実態を丁寧に整理し、それに現代法律学の視点から脱イデオロギー的な分析を加え、日本におけるシステムとの詳細な比較を行うことにより中国の現行システムが抱える課題を炙り出し、結論として中国の将来における制度改革の方向性を示したものである。今日、法律学の分野において中国から我が国を訪れる留学生や研究者の数は、以前とは比較にならないほど増加し、日中間の法制度に関する比較研究の成果も続々と発表されている。しかし、手続法と実体法に跨る複合領域である交通事故損害賠償という難解なテーマについては、若干の紹介論文が存在するのみであり、本論文のような本格的な比較研究は全くみられない。まして、本論文のように、中国の行政資料と立法資料および日中両国の新旧学説と最新の裁判例を駆使し、ＩＴ化の視点も踏まえて、交通事故損害賠償の問題を正面から論じた研究は、世界的にも稀有といえよう。このように、本論文は、日中比較法研究の分野に新たな学問的財産を加えたものであり、中国人若手研究者による注目すべき意欲作である。

2　提出論文の構成

陳君の学位請求論文は全体で八つの章から構成されている。各章の具体的な内容は以下のとおりである。

第一章　本論文の目的と構成
　第一節　本論文の目的
　第二節　中国における交通事故損害賠償制度の全体像
　　（一）　交通事故責任
　　（二）　交通事故損害賠償と保険制度
　　（三）　交通事故発生後の手続
　第三節　本論文の構成
第二章　中国における交通事故損害賠償請求訴訟の史的展開
　第一節　はじめに

（一）　問題意識
（二）　本章の構成
第二節　中国における交通事故損害賠償請求訴訟の変遷
（一）「都市陸上交通管理暫行規則」施行期
（二）「民法通則」施行まで
（三）「民法通則」の施行から「道路交通事故処理弁法」の施行まで
（四）「道路交通事故処理弁法」施行以降
（五）「道路交通安全法」施行以降
（六）　小括
第三節　本章の総括
第三章　中国の交通事故損害賠償請求訴訟における証明責任
第一節　はじめに
（一）　問題意識
（二）　本章の構成
第二節　日本における証明責任について
第三節　中国における証明責任について
（一）　日本法との違い
（二）　歴史の展開
（三）　現行民事訴訟法の規定
（四）　最高人民法院の司法解釈について
（五）　学説について
（六）　検討
第四節　交通事故損害賠償請求訴訟と証明責任
（一）　日本における交通事故損害賠償請求訴訟と証明責任
（二）　中国における交通事故損害賠償請求訴訟と証明責任
第五節　私見
第六節　本章の総括
第四章　中国における交通事故損害賠償の責任主体について
第一節　はじめに
（一）　現行法以前の立法と司法解釈等
（二）　現行の交通事故損害賠償司法解釈と民法典
第二節　中国における立法と司法解釈
第三節　中国における学説の展開
（一）　二元説肯定説
（二）　二元説否定説
（三）　検討
第四節　中国における判例の動き

（一）最高人民法院の指導性案例
（二）下級審裁判例の動き
第五節　検討
（一）中国における交通事故損害賠償の責任主体の特徴
（二）問題点
第六節　本章の総括
第五章　交通事故ＡＤＲの必要性
第一節　はじめに
第二節　ＡＤＲ一般について
（一）ＡＤＲの定義
（二）ＡＤＲの有用性
第三節　交通事故損害賠償紛争とＡＤＲ
（一）交通事故損害賠償をめぐる紛争の特徴
（二）交通事故ＡＤＲの必要性
第六章　日本における交通事故ＡＤＲの現状
第一節　交通事故ＡＤＲの現状
（一）民間型ＡＤＲ
（二）司法型ＡＤＲ
第二節　交通事故ＡＤＲの特徴と課題
（一）日本における交通事故ＡＤＲの特徴
（二）日本における交通事故ＡＤＲの課題
第七章　中国における交通事故ＡＤＲの現状
第一節　交通事故ＡＤＲ前史――道路交通安全法の施行まで
第二節　交通事故ＡＤＲの現状
（一）行政型ＡＤＲ――公安機関による調停
（二）民間型ＡＤＲ――人民調停、業界調停、仲裁
（三）司法型ＡＤＲ
（四）近年の新しい動向
第三節　交通事故ＡＤＲの特徴と課題
（一）中国における交通事故ＡＤＲの特徴
（二）中国における交通事故ＡＤＲの課題
第四節　本章の総括
第八章　中国の交通事故損害賠償における紛争解決制度の改革に向けて
第一節　交通事故紛争解決制度の現状と問題点
第二節　交通事故紛争解決制度の改革に向けて
第三節　今後の課題

以上のうち、第二章は、法学政治学論究一一六号（「中国における交通事故訴訟の史的展開」）、第三章は、法学政

治学論究一三五号（「中国の交通事故損害賠償訴訟における証明責任」）に掲載された論考を加筆修正したものであり、その他の章は書き下ろしである。

3　提出論文の概要

第一章は、本論文の目的と構成について述べる。交通事故を法的側面からみると、民事責任、刑事責任、行政責任を含む多方面の法律が関係するが、被害者を経済的に交通事故発生前の状態に復元する機能は基本的には民事が担っており、被害者に対する民事上の法的補償を迅速かつ効果的に行うためのシステムの構築は、現代における全ての国家に共通する不可避の課題である。この国家的課題につき、日本では、自動車損害賠償保障法等の法整備、強制および任意の保険制度によるセーフティーネットの拡充、民事訴訟やＡＤＲ制度の拡充などの手段が、長年にわたって整備されてきた。これに対し、中国では、近年のモータリゼーションの急速な進展のため、社会や制度における対応が後手後手に回っており、法制度の改革や実務の改善が国家的な急務となっている。もちろん、日本と中国の間には、経済発展の程度、社会の仕組み、イデオロギーなど多くの相違があるが、日本における立法とその解釈および長年にわたる運用の歴史と実務の経験には、参考となる点が多い。したがって、本論文のテーマについては、日中両国の比較法研究を行うことに重要な意義が認められる。また、この分野の日中両国における先行研究は、実体法のみの紹介などの断片的なものしかなく、実体法と手続法の両方を視野に収めた本格的な研究は未だに存在しない。このような問題意識に立ち、本論文は、中国における交通事故損害賠償紛争の解決システムにつき、日本の紛争解決システムとの比較を通じて中国における今後の制度改革の方向性を論じることを目的とする。

第二章は、中国における交通事故損害賠償請求訴訟の史的展開を批判的な視点を交えて論じるものであり、三つの節から構成される。第一節は、史的展開を論じる必要性を述べる。中国の交通事故損害賠償請求訴訟の史的展開に関する先行研究は、実体法の観点から中国の現況を論じたものが主であり、訴訟法の観点からこの問題を分析した論文は皆無に近い。そこで、先行研究における空白を塡補するとともに、将来の制度改革に向けて論点を整理するために、中国の交通事故損害賠償請求訴訟制度がどのように変遷してきたかについて、実体法と訴訟法の両面や複合領域に目

を配りつつ、体系的に究明していく必要がある。第二節は、中国における交通事故損害賠償請求訴訟の変遷を五つの時期に分類整理する。すなわち、新中国誕生後の変遷の過程を、①「都市陸上交通管理暫行規則」施行期（一九五一年五月から一九五五年九月まで）、②同規則失効後「民法通則」施行時まで（一九五五年一〇月から一九八六年一二月まで）、③「民法通則」施行時から「道路交通事故処理弁法」施行時まで（一九八七年一月から一九九一年一二月まで）、④「道路交通事故処理弁法」施行以降の時期（一九九二年一月から二〇〇四年四月まで）、⑤「道路交通安全法」施行以降の時期（二〇〇四年五月から現在）に分け、それぞれの時期における各制度の特徴および相違ならびに各時期における変遷の傾向を分析する。第三節は、第二節における整理を踏まえて本章を総括する。中国では、経済の急速な発展とは裏腹に、交通事故損害賠償請求訴訟制度に関する法整備は遅れている。かつては、交通事故における損害賠償紛争は行政機関により処理されていたが、民法通則の制定により訴訟提起が可能になった。その後、交通事故損害賠償に関する法規や司法解釈等が作られ、ある程度は被害者保護と紛争解決の効率性が図られるようになった。しかし、それでも、現行の中国のシステムには、旧制度の影響が依然として強く残っている。具体的には、社会の安定性を重視する傾向が強く、被害者保護の観点は劣位に置かれている。さらに、法律学に基づいた理論的な研究も不十分であり、交通事故損害賠償請求訴訟の円滑な運営の妨げとなっている。

第三章の第一節ないし第三節は、中国の交通事故損害賠償請求訴訟における証明責任について論じる。中国では、歴史的には、証明責任の研究は、中国特有のイデオロギーおよび政治的な理由からタブーの扱いであった。そうした時期は三〇年以上にわたって長く続き、ようやく証明責任が法律学の研究課題となったのは一九八〇年代中期以降のことである。しかし、その当時の議論の水準は極めて低いものであり、現代法律学の評価に耐えうるようなものではなかった。一九九一年に現行の民事訴訟法が制定され、二〇〇七年から二〇二三年にかけて、合計五回の法改正が行われた。しかし、それらの期間を通じて中国における証明責任の理解は一貫して旧弊な行為責任としての認識であった。その結果、先進諸国の常識である結果責任としての理解は、現在に至るも、中国では広く普及している状況にはない。また、裁判の結果を決定的に左右する証明責任の分

配基準に関しても、日本における法律要件分類説に匹敵するような客観性の高い基準はなく、民事訴訟法においても、実務の混乱を招く不明確な規定が据え置かれた状態である。より本質的な問題としては、中国では、民事訴訟法上、裁判所の職権による証拠収集が広く認められており、また、実務でも、裁判所は当事者が提出した証拠よりも裁判所自身による調査結果を重視する傾向があるため、そもそも証明責任が本来の機能を発揮する場面が生じにくい。

第三章の第四節ないし第六節は、中国と日本の交通事故損害賠償請求訴訟における証明責任の適用状況を比較し、中国が抱える課題を論じる。日本の自賠法三条は、本文と但書きからなるが、但書きは、交通事故の被害者保護を目的として、証明責任の転換によって加害者に重い証明責任を負わせる趣旨の規定である。その解釈については諸説があるが、いずれも被害者保護の観点から証明責任を考えていくという方向性では一致している。他方、中国では、道交法七六条において、①自動車同士による交通事故の場合と、②自動車と非自動車による交通事故の場合とに分けられている。そして、両者の間では帰責原則の規律が異なっており、①は過失責任、②は無過失責任である。したがって、①の場合には、交通事故の被害者は相手方の過失について証明責任を負うため、被害者の保護には適切ではない。陳君は、こうした法解釈を踏まえて二〇二〇年代以降の交通事故裁判例を分析し、いずれの裁判例においても、被害者保護の要請が疎かになっている現実を明らかにする。そして、こうした中国における状況につき、自動車同士による交通事故と自動車と非自動車による交通事故とで帰責原則を分けることに合理性はなく、被害者保護の見地から交通事故損害賠償請求訴訟における証明責任の問題を再検討すべきであるとする。

第四章は、中国における交通事故損害賠償の責任主体について論じる。中国では、交通事故の責任主体について、実務の慣習と国家政策のみに従って判断される時代が長く続いた。一九九一年、道路交通事故処理弁法が制定公布され、その三一条において、交通事故責任者という用語が使用された。しかし、その規定の趣旨は不明確であり、裁判実務においては自動車の名義上の所有者が責任主体であるとの運用が行われたため、国際的に通用する理論とは背馳しているとの批判があった。一九九〇年代後期になると、急速な経済成長と市場経済の発展に伴って、交通事故の責

任主体の位置付けが、次第に深刻な法律上の問題となった。そこで、最高人民法院は、司法解釈や復函を通じて日本法の影響を受けた二元説を採用するようになった。しかし、そこで採用された二元説は、一般原則といえるほどの普遍性を有さず、下級裁判所に対する拘束力もなかったため、広く定着するには至らなかった。その後、二〇〇四年に道路交通安全法、二〇一〇年に侵権責任法が制定・施行された。陳君は、この両法の立法趣旨や規定文言に鑑み、両法は限定的な二元説を採用したものであるとする。さらに、陳君は、この分野における学説の展開を紹介・分析し、中国では二元説に対する肯定説と否定説があるが、現状、肯定説の中の狭義説が通説であるとする。また、裁判例については、最近では、二元説による判断基準に加えて、事故予防と制裁からなる別の基準も併用しているとする。陳君は、以上を踏まえて、中国における交通事故損害賠償の責任主体につき、中国の二元説は被害者の損害塡補の観点が不十分であり、二元説が採用された以後でも被害者救済の程度は低いままに止まっていると批判する。

第五章は、交通事故ＡＤＲについて論じる。民事訴訟制度には、迅速・簡易・低廉ではないこと、紛争解決が円満でないこと、柔軟性が欠如していること等の限界があり、その限界を補うものとしてＡＤＲの各種制度がある。とりわけ、紛争の内容が複雑な事案においては、訴訟では一般に弁護士への委任が必要となるために費用が高額となり、上訴制度が存在するため紛争解決に時間を要するなど、訴訟は当事者にとって効率的な紛争解決とはならない。これに対し、ＡＤＲは、当事者本人による追行が可能であり、訴訟よりも短期間で終結し、低コストで費用対効果が高く、交渉力が劣位する当事者を支援する仕組みもある。また、ＡＤＲは、紛争解決の過程を当事者の意思で調整できるため、当事者にとって柔軟性に富んだ満足度の高い解決となり、手続は非公開で行われるため当事者のプライバシーの保護にも厚い。こうしたＡＤＲの有用性は、交通事故紛争の解決にも大きく寄与する。一般に、交通事故紛争には、以下のような特徴がある。第一は、紛争の偶発性である。交通事故紛争は、事故以前には接点がない加害者との間で突発的に生じる事案が多く、そのために客観的証拠が十分に揃っていないことも多い。また、偶発的な加害者との間では感情的な対立が生じやすく、訴訟のような一刀両断の解決に適さない事案が少なくない。第二は、交渉力の格差の存在である。日中両国において、交通事故損害賠償責任

につき、強制保険と任意保険の制度が確立しており、被害者の相手方は一般に保険会社となるが、保険会社が交通事故紛争に関する豊富な経験と専門知識を有しているのに対し、被害者は経験や専門知識が不足しており、常に交渉力において劣位の存在となる。第三は、裁量評価要件における類型化や標準化された基準の存在である。交通事故訴訟では、損害賠償請求権の要件である過失や過失相殺あるいは損害賠償額の認定などは、裁判所の裁量評価により行われる。そのため、通常の金銭請求訴訟に比べると当事者の和解への期待が大きい。また、裁判所の裁量評価においては、事実上、裁判所・ＡＤＲ機関・保険会社などにより標準化された基準が用いられるが、この標準化された基準の存在や内容の認識についても、当事者と保険会社との間で大きな情報格差が存在する。こうしたことから、交通事故紛争においては、交通事故損害賠償の案件に特化した交通事故ＡＤＲの必要性が極めて高い。

第六章は、日本における交通事故ＡＤＲについて論じる。日本の交通事故ＡＤＲは運営主体によって民間型と司法型に分けることができる。民間型については、①一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構、②公益財団法人交通事故紛争処理センター、③財団法人日弁連交通事故相談センター、④そんぽＡＤＲセンター、⑤弁護士会紛争解決センターの五つのＡＤＲ機関が存在する。これらのうち、①は強制保険である自賠責保険の支払に関する紛争を扱う機関であり、任意保険の支払に関する紛争は②③④⑤において扱われる。①は、二〇〇一年に自賠法の改正によって政府再保険制度が廃止されたことに伴い、自賠責事業を営む損害保険会社等の資金拠出によって設立された。業務内容としては、相談および調停を扱う。②は、任意保険の支払に関する紛争を処理する代表的なＡＤＲ機関である。その前身は、一九七四年に発足した交通事故裁定委員会であり、日弁連と損害保険協会の間の覚書に基づいて設立された。その後、財団法人から公益財団法人へと移行し、現在では、全国に一一か所の拠点を有するに至っている。業務内容は、法律相談、和解あっ旋、審査である。③は、日弁連が一九六七年に設立した財団法人であり、国交省の補助金や民間からの寄付を受けて事業を行っている。現在、全国の弁護士会に五四支部を置き、無料法律相談、示談あっ旋、審査等を実施している。④は、日本損害保険協会内の一部門であり、二〇一〇年に保険業法に基づく指定紛争解決機関として業務を開始した。業務内容は、損害保険に関する相談、

保険会社に対する苦情の解決、利用者または保険会社からの申立てに基づく紛争解決である。⑤は、全国の各単位弁護士会が設置する組織であり、現在、三六の単位弁護士会によって三九の紛争解決センターが運営されている。各センターは、民事紛争一般について、和解あっ旋手続および仲裁手続を行う。次に、司法型については、民事調停法に基づく民事調停が存在する。民事調停は、民事紛争一般を扱うＡＤＲであり、その一環として交通事故紛争も取扱対象に含まれている。こうした日本における交通事故ＡＤＲの特徴を総括すると、手続の多様性、アクセスの容易性、業務内容および手続の明確性、片面拘束型ＡＤＲの存在などを挙げることができる。

第七章は、中国における交通事故ＡＤＲについて論じる。中国における現在の交通事故ＡＤＲ制度が確立したのは、二〇〇四年の道路交通安全法の施行後のことである。それ以前の時代においては、事実上、公安機関による行政調停前置主義が採用されており、交通事故紛争の当事者が迅速かつ適切な紛争解決を行うには支障があった。しかし、二〇〇四年に道路交通安全法が施行されたことにより、事実上の調停前置主義は廃止され、行政調停に加えて、さまざまなＡＤＲによる交通事故紛争の解決が可能となった。その結果、現在の中国では、行政型ＡＤＲ、民間型ＡＤＲ、司法型ＡＤＲに属する各種のＡＤＲが機能している。行政型ＡＤＲとしては、公安機関によって実施される公安調停がある。中国では、公安機関は、事故現場を処理する権限だけでなく、事故責任について過失割合などの判断を下す権限も有する。そのため、交通事故紛争の専門性の観点からは、公安調停は他のＡＤＲよりも優位性を有する。しかし、他方において、公安調停については、調停の申立期間が一〇日以内と短いこと、公安機関の恣意性が高いこと、調停書に法的効力がないことなどの問題を抱えている。民間型ＡＤＲとしては、①人民調停、②業界調停、③仲裁が存在する。①は、中国の伝統的な特色を生かした調停であり、民事紛争一般の解決手段として建国直後から重視された。また、二〇一〇年頃から、交通事故紛争に特化した道路交通事故人民調停委員会が次々と設立され、現在では中国全土で三〇〇〇箇所以上に増加している。この調停のメリットとしては、制度規模が大きいために当事者にとって利便性が高いことや執行力を得やすいことが挙げられる。他方で、デメリットは、調停員が一般人であるために専門性が低いことや全国で手続規則が標準化されていないことな

どがある。②は、交通事故に起因する保険紛争の解決のために、二〇一〇年頃から各保険会社が設置した業界型の調停であるが、まだ十分に確立されたものではない。③は、一般的な事件を扱う仲裁機関が民事事件の一つとして交通事故紛争を調停によって処理するものである。最後に、司法型ＡＤＲとしては、中国には日本のような独立した民事調停の制度はないが、民事訴訟の手続中に受訴裁判所の裁判官の主宰によって開始される調停の仕組みや、当事者が訴えを提起する前後で裁判所が訴訟に先立って調停を行う先行調停の制度が存在する。そのうち、交通事故紛争に関連する主要なものは、先行調停の一種である交通巡回法廷と全国法院道路交通事故紛争訴前調停プラットフォームである。交通巡回法廷は、裁判所が裁判官を紛争の所在地に派遣し、巡回法廷として紛争を解決する制度である。当初は臨時法廷であったが、その後は各地域の司法実務に応じて常設法廷となった。全国法院道路交通事故紛争訴前調停プラットフォームは、二〇一〇年代中期頃から整備が進んでいるオンラインによる先行調停である。交通巡回法廷や全国法院道路交通事故紛争訴前調停プラットフォームは、広大な国土を有する中国に特徴的な制度である。とりわけ、後者は、ＡＤＲの世界にＤＸを本格的に導入したものであり、世界的にみても先進的な試みである。以上に述べてきた中国の交通事故ＡＤＲは、一方では、手続の多様性、アクセスの容易性、強制執行との連携などの長所を有するが、他方では、法的位置付けや手続準則の不明確性、当事者の自己決定権の侵害、専門性の欠如と人材の不足などの課題を抱えている。

第八章は最終章であり、前章までに明らかにしてきた中国の交通事故損害賠償紛争解決制度の特徴と課題を踏まえて、将来に向けた制度改革の方向性につき、四つの観点から以下の提言を行う。第一に、中国における現在の交通事故紛争解決制度には、制度全体を貫く理念・目的が欠如している。したがって、被害者救済および損害填補を最優先の理念・目的として、関連する法律の解釈論やＡＤＲの制度設計および運営などに反映させるべきである。第二に、現在の中国では交通事故損害賠償紛争解決制度の運用実務において証明責任の果たすべき機能の認識が欠如しており、学説上も証明責任の本質や分配基準についての議論は十分に行われていない。したがって、日本における自賠法の運行供用者の証明責任に関する抗弁説や間接反証説を取り入れ、証明責任の適切な分配を通じて被害者の立証負担の軽

減が図られるべきである。第三に、中国の交通事故ＡＤＲには、法的位置付けや手続準則の不明確性、当事者の自己決定権の侵害、専門性と人材の養成という大きな課題がある。したがって、日本を参考にＡＤＲに関する国家の法律や各ＡＤＲ機関による運営規則の整備を行うべきである。第四に、現在の中国では、裁判所・ＡＤＲ機関・保険会社・弁護士などの専門性が低い。したがって、日本を参考に専門性の向上を図るべきである。さらに、中長期的な課題として、陳君は、自動運転技術、交通関連のＡＩの発達、ＯＤＲ需要の増加、ＡＩ裁判所の設立などのテクノロジーの発達に伴う社会の変化に対する学習と研究の必要性を指摘する。

4　提出論文の評価

本論文を評価するに際しては、最初に、次のことを指摘しておく必要がある。本論文が対象とする交通事故損害賠償に関する法的問題と将来の課題というテーマは、日本でも交通戦争への対応が国家的な課題であったように、現代のあらゆる国家と社会における主要な法的課題の一つである。それにもかかわらず、これまで日中両国のいずれにおいても、このテーマに関する本格的な比較法研究は、ほとんど行われてこなかった。その背景には、このテーマの外延が広大であることから法律学を超える学識が必要とされること、法律学の枠内でも手続法と実体法の複合的な能力が求められること、手続法の枠内でも民事訴訟法のみならずＡＤＲの研究も必須であることなどの事情がある。したがって、このテーマは、大きな失敗のリスクを抱え込む可能性が高く、若手の研究者にとっては手を出すことが躊躇われるチャレンジングなものである。本論文は、このような困難なテーマに正面から挑んだ労作である。以上は、本論文のテーマが有する意味合いを述べたものであるが、以下では、本論文の具体的な評価を各論的に行うこととしたい。

特筆すべき長所の一つとして、本論文は、日中両国の法制度に関する歴史的研究のレベルが高いことを挙げることができる。このことは、本論文の全ての章でみられるところではあるが、最も顕著な例として、「第二章　中国における交通事故損害賠償請求訴訟の史的展開」を取り上げる。第二章は、中華人民共和国が成立した一九四九年から論を起こす。中国共産党は、前政権である国民党が作った法律や制度を全面的に廃止したため、建国から暫くの間は交通

事故損害賠償に関する制定法は皆無であった。この時期に立法の空白を埋めたのは、「都市陸上交通管理暫行規則」（以下「暫行規則」という）であった。暫行規則は、行政規章の一種であるが、行政規章という概念自体が中国固有のものであることから、日本では行政法規として紹介されることも多かった。陳君は、中国では、行政法規は、最高行政機関である国務院が制定する全国に通用する規範であるのに対し、行政規章は、国務院の各部や地方政府が制定する下位規範であるとして、その法的性格の相違を明確にする。この暫行規則においては、公安機関が事故責任の認定権限を有しており、また、交通紛争調停の当局による職権開始も認められていた。こうした暫行規則の規律の本質を分析することにより、陳君は、当時の行政と司法の未分化の状況を看破する。暫行規則は一九五五年に廃止されたが、これに代わる法律の制定はなかった。加えて、一九六六年から一九七六年までの間は、文化大革命の影響により、中国の司法制度は機能不全であった。その空白を補ったのは、各種の行政機関により発せられた行政規章などであった。こうした混沌の時代につき、陳君は、行政関係の資料を根気よく収集し、当時の状況を批判的観点から手際よく整理する。一九八七年、共産党政権下において、初めて民法の一部が施行され、同法に基づき、私人による交通事故損害賠償請求訴訟の提起が可能になった。しかし、公安機関と司法との関係は、依然として未整理の状態にあった。陳君は、公安機関が従来の権限と慣習を維持し、さらに行政権の強化を図ろうとしたこの時代を客観的な視点で批判する。一九九二年、「道路交通事故処理弁法」が国務院により施行された。陳君は、同法は行政法規であるが、実質的には、日本における自賠法、民法、刑法、道交法を寄せ集めた交通事故に関する総合法規であるとして、この法規の性格を位置付ける。さらに、陳君は、これらの立法と当時の改革開放思想との相関関係についても法制史的な考察を加える。

次に、本論文からは、陳君が、現代西洋法学における民事訴訟法の最先端理論を咀嚼かつ体得していることを随所に見てとることができる。その具体例として、「第三章　中国の交通事故損害賠償請求訴訟における証明責任」を取り上げる。現代西洋法学における証明責任の理論は高度の発達を遂げており、日本や欧米の法曹の中にも証明責任の最先端理論を本当に理解している者は少ない。さらに、中国では、証明責任の現代的な理論そのものが一般に浸透し

ておらず、証明責任を裁判規範として捉える発想すら希薄である。そのため、中国では、交通事故関係訴訟と証明責任の関係に関する研究は、これまでのところは皆無に近い。また、日本やその他の外国でも、中国における交通事故関係訴訟と証明責任の関係を取り上げた研究は見当たらない。したがって、本論文の第三章は、陳君の完全なオリジナルである。陳君は、まず、現代西洋法学における証明責任の理論状況を手際よく整理する。具体的には、行為責任説と結果責任説、法規不適用説と証明責任規範説、法律要件分類説と利益衡量説、証明責任転換の理論などが網羅的に紹介されており、しかも、単なる紹介にとどまることなく各理論の優劣や役割が陳君の視点で評価されている。陳君は、これらを踏まえ、現代西洋法学の証明責任理論を中国の交通事故損害賠償請求訴訟に応用する。具体的には、中国の道交法七六条に法律要件分類説を適用した結果を検証し、加害者の過失について被害者が証明責任を負担するという不当な結果が生じることを導出する。さらに、近年の裁判例の分析を行うことによって、現実の裁判でも、被害者に対して過酷な証明責任が課されている実態を明らかにする。もちろん、陳君は、こうした現在の中国の交通事故裁判に対して厳しい批判を加えることも忘れてはいない。

また、陳君が、手続法と実体法の架橋を的確に行っていることも、指摘しておく必要があろう。「第四章　中国における交通事故損害賠償の責任主体について」には、それが如実に現れている。中国では、長い間、交通事故の責任主体に関して実体法の明文規定がない時代が続き、その間は、実務の慣習と国家の政策によって交通事故紛争の処理が行われた。一九九一年、「道路交通事故処理弁法」が施行され、その中で初めて「交通事故責任者」という用語が用いられた。しかし、その用語の趣旨は不明確であり、裁判実務では、単純に自動車の名義上の所有者を責任主体とする運用が行われた。その後、モータリゼーションが加速した一九九〇年代末頃からは、最高人民法院の司法解釈などを通じて交通事故の責任主体に関する問題が議論された。陳君は、この時期における責任主体をめぐる議論には、日本の二元説の影響があるとする。しかし、同時に、陳君は、当時の中国社会の状況を考えると、二元説の採用は時期尚早であったとする。日本における二元説は自賠責保険制度と結び付いて機能しているところ、当時の中国では保険制度が未整備であったからである。陳君は、中国における二元説は、日本とは反対に、むしろ被害者救済の範囲を狭め

る方向で機能したとする。その後、二〇〇四年の道路交通安全法および二〇一〇年の侵権責任法の施行により、交通事故損害賠償における帰責原則の整備が進んだ。陳君は、この両法の規定を手続法の観点から分析する。そして、立法趣旨としては明らかにされていないが、法律要件分類説の観点からは、両法は限定的な二元説を採用したものと評価できるとする。こうした評価には、中国でも、二〇〇六年に強制保険制度が創設されたことが考慮されている。さらに、陳君は、二〇一二年の最高人民法院の交通事故損害賠償に関する司法解釈と二〇二一年の民法典の条文を逐条的に分析し、それらの中に見られる二元説の要素を丁寧に拾い出す。さらに、この分野における中国での学説の展開を整理し、現状の中国では二元説のうちの狭義説が通説であるとする。また、裁判例についても分析を行い、最近では、二元説の基準に加えて事故予防に基づく基準も併用する傾向があるとする。そして、以上を踏まえ、陳君は、中国における交通事故損害賠償の責任主体につき、中国の二元説は被害者救済の観点が不十分であると痛烈な批判を述べる。

本論文には、陳君のＩＴやＤＸに関する卓越した知識が駆使されていることも挙げておきたい。このことは、本論文の随所に現れているが、とりわけ、中国の交通事故ＡＤＲに関して論じた第七章において顕著である。中国では、世界に先駆けて、交通事故紛争の解決に特化した全国統一型のデータ管理プラットフォームや紛争処理プラットフォームが構築された。その代表的な例が、二〇二〇年に、最高人民法院、公安部、司法部、中国銀行保険監督管理委員会の合同による「交通事故損害賠償紛争の『オンラインデータ一元化処理』を全国推進する改革に関する通知」の公布から運用が本格化した「全国法院道路交通事故紛争訴前調停プラットフォーム」である。このプラットフォーム・システムの主な機能には、データ収集・管理機能、損害賠償額の試算機能、オンライン調停、オンライン訴訟、オンライン鑑定機能、ワンクリックによる保険会社への損害賠償請求機能などがある。しかし、この複雑なシステムの機能や本質を正確に理解するためには、公開されたシステムのインターフェースだけを見ても不十分であり、システムの技術的構造にまで踏み込んだ分析が必要となる。これを可能にしたのは、陳君が、中国における学生時代から、将来のＩＴ化社会の本格的な到来に備えて地道に積み上げてきたコンピュータ技術に関する研鑽である。陳君は、現在

のプラットフォーム・システムには事実上の調停前置が不可避的に生じるという制度設計上の不備があり、これによって当事者の紛争解決における自由選択が奪われる結果となるとの瞠目すべき指摘をしているが、こうした指摘は、陳君のＩＴやＤＸに関する深い学識があってこそのものであろう。

最後に、陳君の研究のさらなる発展に対する期待を込めて、若干の希望的な意見を述べておきたい。交通事故損害賠償においては、双方の当事者が交通事故の発生原因に関与するため、多くの場合には過失相殺の問題が大きな比重を占める。そのため、日本では、交通事故の類型と過失相殺の割合の相互関係に高い関心が注がれており、この問題を扱った著書や論文も少なくない。中国においても、これと同様の問題が存在するはずであり、陳君には、将来の研究課題として、是非、交通事故損害賠償における過失相殺の問題に取り組まれることを望みたい。また、交通事故損害賠償に伴って生じるもう一つの法的問題として保険会社の役割がある。日本では、交通事故損害賠償請求訴訟の被告は、多くの場合には加害者ではなく保険会社である。そのため、交通事故損害賠償請求訴訟を研究するには、強制保険と任意保険の両方を含む保険制度の実態の解明が不可欠となる。もちろん、本論文にも日中両国の保険制度に触れた記述は数多くあるが、民事訴訟における被告としての保険会社の役割や機能に関する分析はやや物足りないものを感じる。さらにいえば、前者の過失相殺の問題と後者の保険制度の問題は相互にリンクしており、その実態の調査と法的な分析も陳君に課せられた将来の課題といえるであろう。

以上のとおり、今後の研究の進展に対する若干の希望を述べたが、それは陳君に対する我々審査員一同の期待の深さを示すものであり、本論文の学問的評価をいささかも損なうものではない。本論文が、日中比較法研究の分野に大きな貢献を果たすことになる貴重な成果であることは明らかであり、その学問的な意義は大きい。我々審査員一同は、本論文は、博士（法学）の学位を授与するに十分値するものと判断し、その旨を報告する次第である。

二〇二四年四月一九日

主査　慶應義塾大学法学部教授
法学研究科委員・博士（法学）　大濱しのぶ

副査　慶應義塾大学名誉教授
博（法学）　三木　浩一
副査　慶應義塾大学大学院法務研究科教授
博（法学）　川嶋　隆憲

板倉圭佑君学位請求論文審査報告

一　論文の構成

板倉圭佑君が提出した博士学位請求論文『ジャック・デリダと歓待の権利をめぐる思考』の構成は、以下の通りである。

序　論　いま歓待を思考すること――本研究の目的と構成

第一章　脱構築と思想史――抑圧されたものの思想史に向けて

第一節　脱構築的介入を試みるために

第二節　ジャック・デリダにおける歴史概念

第三節　脱構築と思想史――歴史、意図、コンテクスト

（1）デリダへの批判と初期スキナーの方法論

（2）意図とコンテクストをめぐる目的論――デリダのオースティン読解