

博士論文 2023 年度

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—

慶應義塾大学大学院法学研究科

陳 凡龍

目次

第一章 本論文の目的と構成.....	1
第一節 本論文の目的.....	1
第二節 中国における交通事故損害賠償制度の全体像	5
(一) 交通事故責任	5
(二) 交通事故損害賠償と保険制度	6
(三) 交通事故発生後の手続	7
第三節 本論文の構成.....	7
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	11
第一節 はじめに	11
(一) 問題意識	11
(二) 本章の構成	12
第二節 中国における交通事故損害賠償請求訴訟の変遷	12
(一) 「都市陸上交通管理暫行規則」施行期（1951 年 5 月から 1955 年 9 月まで）	12
(二) 「民法通則」施行まで（1955 年 10 月から 1986 年 12 月まで）	14
(三) 「民法通則」の施行から「道路交通事故处理弁法」の施行まで（1987 年 1 月 から 1991 年 12 月まで）	22
(四) 「道路交通事故处理弁法」施行以降（1992 年 1 月から 2004 年 4 月まで） ..	24
(五) 「道路交通安全法」施行以降（2004 年 5 月から現在）	30
(六) 小括	35
第三節 本章の総括.....	35
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	37
第一節 はじめに	37
(一) 問題意識	37
(二) 本章の構成	38
第二節 日本における証明責任について	38
第三節 中国における証明責任について	41

(一)	日本法との違い	41
(二)	歴史の展開	42
(三)	現行民事訴訟法の規定	43
(四)	最高人民法院の司法解釈について	45
(五)	学説について	50
(六)	検討	52
第四節	交通事故損害賠償請求訴訟と証明責任	53
(一)	日本における交通事故損害賠償請求訴訟と証明責任	54
(二)	中国における交通事故損害賠償請求訴訟と証明責任	56
第五節	私見	62
第六節	本章の総括	64
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	65
第一節	はじめに	65
(一)	現行法以前の立法と司法解釈等	65
(二)	現行の交通事故損害賠償司法解釈と民法典	74
第三節	中国における学説の展開	79
(一)	二元説肯定説	79
(二)	二元説否定説	81
(三)	検討	82
第四節	中国における判例の動き	83
(一)	最高人民法院の指導性案例	83
(二)	下級審裁判例の動き	85
第五節	検討	86
(一)	中国における交通事故損害賠償の責任主体の特徴	86
(二)	問題点	87
第六節	本章の総括	88
第五章	交通事故 ADR の必要性	90
第一節	はじめに	90
第二節	ADR 一般について	91

(一)	ADR の定義	91
(二)	ADR の有用性	91
第三節	交通事故損害賠償紛争と ADR	92
(一)	交通事故損害賠償をめぐる紛争の特徴	92
(二)	交通事故 ADR の必要性	94
第六章	日本における交通事故 ADR の現状	96
第一節	交通事故 ADR の現状	96
(一)	民間型 ADR	96
(二)	司法型 ADR	113
第二節	交通事故 ADR の特徴と課題	115
(一)	日本における交通事故 ADR の特徴	115
(二)	日本における交通事故 ADR の課題	117
第七章	中国における交通事故 ADR の現状	118
第一節	交通事故 ADR 前史——道路交通安全法の施行まで	118
第二節	交通事故 ADR の現状	119
(一)	行政型 ADR——公安機関による調停	119
(二)	民間型 ADR——人民調停、業界調停、仲裁	121
(三)	司法型 ADR	127
(四)	近年の新しい動向	137
第三節	交通事故 ADR の特徴と課題	138
(一)	中国における交通事故 ADR の特徴	138
(二)	中国における交通事故 ADR の課題	139
第四節	本章の総括	140
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	142
第一節	交通事故紛争解決制度の現状と問題点	142
第二節	交通事故紛争解決制度の改革に向けて	147
第三節	今後の課題	150
付録（主要な法令・司法解釈と資料）		151

文献一覽.....	167
-----------	-----

第一章 本論文の目的と構成

第一節 本論文の目的

自動車は、現代において日常生活に不可欠な移動手段であり、生活の利便性向上だけでなく、経済や産業の発展にも寄与している。しかし、モータリゼーションの進展に伴い、自動車は様々な社会問題をもたらしており、その中でも最も代表的なものが交通事故¹である。

交通事故による人身被害は特に深刻である。世界保健機関（WHO）の統計によれば、2018 年の全世界における交通事故死亡者数は 135 万人にのぼる²。被害者が死亡に至らなかった事故の件数は、さらに膨大なものとなろう。事故による傷害や死亡は、被害者やその家族に深刻な影響を及ぼす。治療に要する医療費等はもちろん、怪我の程度によっては、被害者は治療の間働くことができず収入が絶たれる、後遺症により従前の仕事へ復帰できなくなるといった事態が生じ得る。また、経済的負担だけでなく、長期にわたる治療、リハビリテーションや介護等が、生活に大きな制約をもたらすことによる、精神的負担も無視できない。とりわけ死亡事故の場合、被害者の家族など周囲は大きな衝撃を受け、喪失感や悲しみに苛まれることになる。

これらは、被害者と加害者間の人身被害や財産損害の問題であるだけでなく、社会や経済全体へも波及的影響を及ぼし、交通事故による損失を国全体で総計すると膨大な金額にのぼる。交通安全の確保は、健康で文化的な市民生活の前提であり、交通事故の多発はその前提を揺るがすことから、各国において交通事故は深刻な社会問題として位置づけられ、交通法規の整備を根幹として、交通安全のための様々な対策が講じられている。

交通事故を法的側面から着目すると、民事責任、刑事責任、行政責任を含む多方面の法律問題が同時に関連している。これら 3 つの責任の中でも、民事責任は加害者の負担によ

1 交通事故とは、あらゆる交通機関（自動車、飛行機、船などを含む）による事故を指す場合と、狭義の道路交通事故、すなわち自動車を中心として起きた事故を指す場合とがあるが、本論文における交通事故とは自動車による交通事故をいう。

2 世界保健機関（WHO）のサイトに掲載された「交通安全に関するグローバル・ステータス・レポート 2018」(Global status report on road safety 2018)
(<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)

り被害者の損害を填補することに焦点を当てており、被害者が適切な経済的補償を得る基本的なフレームワークを提供している。換言すれば、被害者を経済的に交通事故発生前の状態に復元し、通常の生活に復帰させる機能を担っていることになる。したがって、交通事故民事紛争の解決においては、被害者に対する迅速かつ効果的な補償をどのように実現するかが、万国共通の課題である。

日本では、戦後急速な経済発展に伴い、自動車は個人の生活や企業の経済活動等に欠かせないものとして、広範かつ急速に普及した。それに伴い、交通事故件数や交通事故紛争も増加傾向にあった。しかし、交通事故の撲滅に向けた社会全体の様々な活動や政策が、交通事故件数の減少に顕著な効果を上げている³。また、交通事故被害者の保護の面では、自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という）⁴等の法律が制定され、保険事業（強制保険、任意保険を含む）を発展させるとともに、交通事故紛争の解決の面では、民事訴訟に加え、ADR 制度の拡充が重要な役割を果たしてきた。

これに対し、中国の状況に目を転ずると、経済発展は日本より遅れていたため、1980年代前半までは、民間用自動車の保有台数はまだ少なく、私人用車（いわゆるマイカー、自家用自動車）の台数はさらに少なかった⁵。しかし、改革開放以降、著しい経済成長により、市民の所得が増加し生活が豊かになるにつれ、マイカー所有の意識も高まり、自動車普及率は急増している⁶。それに伴い、交通事故の増加が大きな社会問題となり、交通

3 2023 年の警察白書の統計資料に、1970 年から 2022 年の交通事故発生件数が掲載されている。当該資料によれば、2004 年に交通事故発生件数が最も多く、952、720 件となった。その後、発生件数は減少する傾向にあり、2022 年の交通事故発生件数は 300、839 件であった。約 20 年弱で、交通事故の発生件数は 3 分の 1 以下に激減した。

(<https://www.npa.go.jp/hakusyo/r05/data.html>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)

4 「自動車損害賠償保障法」は、1955 年 8 月に部分施行され、1956 年 2 月までに全文施行された。

5 ここでいう民間用自動車とは、公安機関に登録され、いわゆるナンバープレートが発行されている自動車のうち、軍用車両や警察車両等を除いた自動車を指している。中国統計年鑑のデータによれば、1978 年に民間用自動車の保有台数は 135.84 万台であり、1980 年は 178.29 万台、1985 年は 321.12 万台である。一方、私人用車の場合、1985 年の保有台数は 28.49 万台である。中国法律年鑑編集部『中国法律年鑑(2023 年)』（中国統計出版社、2023 年）533 頁、535 頁。

6 中国の公安交通管理局の統計によれば、2023 年 9 月末時点の全国における自動車保有台数は、4.3 億台である。中華人民共和国公安部公式サイト「全国机动车達 4.3 億輛 驾驶人達 5.2 億人 新能源汽车保有量達 1821 万輛」

(<https://www.mps.gov.cn/n2254098/n4904352/c9244719/content.html>、最終閲覧 2023 年 12 月

事故紛争に起因する訴訟件数も増加の一途をたどっている⁷。

中国における交通事故損害賠償紛争の解決手段を歴史的に概観すると、改革開放以前は法制度が成熟しておらず、公安機関などの行政機関が介入して処理する行政的方法が主に用いられていた⁸。しかし、1987年1月1日に民事法律関係の基本法である民法通則が施行されたのを皮切りに、民事訴訟法、民法典等、民事諸法の整備が進展するに伴い、現在では民事訴訟が交通事故紛争の主要な解決手段となっている⁹。

交通事故損害賠償請求訴訟の件数の増加は、裁判所の民事訴訟件数全体の増加とも相まって、訴訟遅延を生じさせ、被害者が損害賠償による救済を迅速かつ効率的に受けることを困難にしている。よって、交通事故紛争の解決の迅速化や効率化が急務であるが、そのためには民事訴訟の制度や運用の改善だけでなく、ADR（裁判外紛争解決手続）を拡充し、ADRに適した事案は裁判外での解決を図ることによって、当事者や裁判所の負担を軽減する必要がある。現に、交通事故の損害賠償紛争を迅速に解決するため、さまざまな交通事故ADRが出現している。

以上に述べたとおり、日中の経済発展、社会制度とイデオロギーなどの違いを背景に、両国の交通事故損害賠償紛争の解決制度には差異が存在する。経済発展と法整備が比較的遅れている中国にとって、日本の立法や法解釈、および長年蓄積された制度と実務経験には、参考にし得る点が多くあり、日中両国における交通事故損害賠償の紛争解決制度を比較法的視点から研究することは、重要な意義があると考ええる。

中国の交通事故損害賠償に関する日本での先行研究は、主に実体法について行われてお

15日)

7 最高人民法院民事審判第一部の調査によれば、全国の公安機関が処理した道路交通事故の件数は、2010年は約390万件、2011年は約422万件であった。そして、全国の裁判所が受理した第一審における交通事故損害賠償事件は、2010年は約61万件、2011年は約74万件であった。この事件数は、前年度比で言えば、それぞれ約32パーセント、約22パーセント増加している。また、2012年前半に、全国の裁判所が受理した新規の交通事故事件数は、約40万件であった。最高人民法院民事審判第一庭編著『最高人民法院關於道路交通損害賠償司法解釋理解与適用』（人民法院出版社、2015年）11頁参照。

8 詳細については、本論文第二章第二節参照。

9 交通事故損害賠償請求訴訟について、中国では、債務不存在確認訴訟が提起される事件は殆どないことや、刑事訴訟制度に属する刑事附帯民事訴訟（刑事事件に附帯して提起することができる、被告人の犯罪行為によって生じた民事賠償請求の訴訟）が存在することなど、手続上の独特性がある。本論文では、これらは研究の対象としない。

り、民事責任の帰責原則と損害賠償の範囲、保険制度などに関する論文が多数上梓されている¹⁰。これらの研究は、中国の法制度や法体系を理解するための貴重な情報を提供する資料であるが、交通事故損害賠償紛争の解決についての手続法の面からの研究は手薄である。特に、責任主体のように、実体法と訴訟法の両面を持つ内容の研究は十分とは言えない。

また、交通事故損害賠償紛争の解決においては、日中両国とも民事訴訟と ADR が重要な役割を果たしているが、中国の交通事故損害賠償紛争の解決制度に関する日本での先行研究は、高見澤磨の著書『現代中国の紛争と法』や韓寧の著書『中国の調停制度—日本・米国との比較』のように、中国の民事紛争解決制度全般についての研究の中で簡潔に言及されたものがあるにすぎない¹¹。

よって、民事手続法の観点から中国の交通事故損害賠償の紛争解決メカニズムを分析することは、現在の学術研究の空白を埋めるだけでなく、日中間の紛争解決制度や事件処理状況の相違を明らかにすることで、相互理解に裨益し得るものと考ええる。このような問題意識に基づき、本論文は、中国における交通事故損害賠償紛争の解決制度について、民事訴訟と ADR の両方に重点を置き、紛争解決メカニズムの変遷と現状、および問題点を明らかにした上で、日本の紛争解決制度との比較を通じて、中国の今後の制度改革の方向性を論じるものである。その検討の過程では、交通事故損害賠償の実体法面の発展経過にも留意しつつ、交通事故損害賠償紛争という類型に対するミクロの視点だけでなく、中華人民

10 日本における中国の交通事故損害賠償を研究する邦語文献としては、本井巽ほか「中国の交通事故損害賠償制度と具体的事例〔含 討論の概要〕」交通 12 号（1984 年）226 頁以下、野村好弘＝于敏「中国における交通事故の損害賠償法」交通事故紛争処理センター編『交通事故賠償の法理と紛争処理—（財）交通事故紛争処理センター創立 20 周年記念論文集（上）—』（ぎょうせい、1994 年）302 頁以下、野村好弘＝段匡「中国における交通事故の損害賠償」判タ 843 号（1994 年）38 頁以下、栗津光世「中国自動車保険の諸問題」文研論集（生命保険文化研究所）134 号（2001 年）185 頁以下、岳衛「中国法における道路交通事故による人身損害賠償—損害の範囲および算定に関する新しい基準の施行について」立命 295 号（2004 年）177 頁以下、岳衛「中国強制自動車責任保険制度における被害者の権利保護—日本法からの示唆」立命 296 号（2004 年）119 頁以下、趙銀仁「中国における交通事故賠償法の現状と課題」法学研究論集（明治大学大学院）40 号（2013 年）231 頁以下、栗津光世「道路交通事故損害賠償事件に適用する法律のいくつかの問題に関する解釈」際商 41 巻 4 号（2013 年）590 頁以下などがある。

11 高見澤磨『現代中国の紛争と法』（東京大学出版会、1998 年）155 頁、韓寧『中国の調停制度—日本・米国との比較』（信山社、2008 年）214 頁以下参照。

共和国成立以来の法制度の発展と変容というマクロの視点からも考察することにより、日中両国の民事手続法制や紛争解決制度全般の相互理解の一助ともしたい。

第二節 中国における交通事故損害賠償制度の全体像

本論文の本題に入る前に、中国の法制度を理解するために、まず中国の交通事故損害賠償制度の全体像について概観する。

(一) 交通事故責任

中国では、交通事故が起こった場合、加害者に対し、刑事責任、行政責任、民事責任が発生する。刑事責任について、刑法¹²各論第2章には、重大交通事故罪（刑法133条）、危険運転罪（同法133条の1）、危険な方法による公共安全危害罪（同法114条）が定められている¹³。また、行政責任は、主に「道路交通安全法」（以下「道交法」という）の第7章に公安機関による行政罰として規定されている。交通事故が発生した後、公安機関は加害者に警告、罰金や運転免許取り消しなどの行政処分を科することができる（同法88条）¹⁴。

一方、民事責任は、交通事故の被害者の損害を、適時かつ十分な賠償により填補することを目的とする。現在、中国における交通事故民事責任の主な根拠法は、民法典¹⁵と道交

12 「刑法」は、1979年7月1日に第5期全人代第2回会議で採択され、1997年3月14日に第8期全人代第5回会議において、それを全面改正し、1997年12月29日施行された。その後、11回の刑法修正案により改正された。

13 道路交通犯罪の詳細については、北川佳世子＝周舟「道路交通犯罪に関する日中比較研究」比較法学49巻第1号（2015年）45頁以下、黎宏「中国における重大交通事故罪について—最高人民法院の関連司法解釈を中心に—」同法402号70巻5号（2019年）89頁以下を参照。

14 「道路交通安全法」は、全人代常務委員会により制定された。そして、2003年10月28日に公布され、2004年5月1日から施行された。その後、2007年、2011年と2021年に改正が行われた。また、公安機関において、具体的に交通管理を担当する機構は、公安機関の交通管理部門である。

15 「民法典」は、2020年5月28日に第13期全人代第3回会議で採択され、2021年1月1日から施行された。民法典は、総則編、物件編、契約編、人格権編、婚姻家庭編、相続編および侵權責任（不法行為）編および附則の全7編84章、1260条からなる。

法である。このほか、最高人民法院は「道路交通事故損害賠償事件の審理にあたって適用される法律に関する若干の問題の解釈」と称する司法解釈（以下、「交通事故損害賠償司法解釈」という）を公布・施行した¹⁶。

民法典の第7編侵權責任（不法行為）において、1208条から1217条までは、自動車交通事故損害賠償責任に関する規定である。自動車交通事故により損害が生じた場合、加害者は被害者に対し、道交法および民法典の関連規定に基づいて損害賠償責任を負う（民法典1208条）。ここでの道交法の関連規定とは、主に同法76条を指している。同条には、交通事故損害賠償の特殊歸責原則および財産損害が規定されている¹⁷。また、民法典の1209条から1216条は責任主体に関する規定であり、1217条は好意同乗の場合の責任に関する規定である。

一方、人身損害に関する具体的な損害賠償の範囲は民法典に規定があり、医療費、看護費、交通費、栄養補給費、入院食事補助費等の治療およびリハビリテーションのために支出した合理的な費用、休業により減少した収入、後遺障害補助用具費用、後遺障害賠償金、葬祭費および死亡賠償金（1179条）、および精神的損害賠償（いわゆる慰謝料）（1183条）などが含まれる。さらに、交通事故損害賠償司法解釈では、交通事故損害賠償請求訴訟における責任主体、賠償範囲、保険会社の責任負担と訴訟手続などの内容が明確に定められている。

（二） 交通事故損害賠償と保険制度

保険制度は、交通事故による人身や財産への被害の補償において、重要な役割を果たしている¹⁸。日本では自賠法が1955年に制定され、強制保険制度が確立した。また、損害保険会社は「自家用自動車総合保険」などの任意保険を販売している。

一方、中国における強制保険制度の確立は日本に比べて遅く、2004年5月1日から施行

16 「關於審理道路交通事故損害賠償案件適用法律若干問題的解釋」（原語）は、最高人民法院により2012年9月17日に公布され、2020年12月23日に改正された。栗津・前掲注（10）590頁以下に日本語訳（2012年の司法解釈）がある。以下、本論文において引用する条文は、上記の日本語訳を参照した。

17 条文の規定などについて、第三章第四節で詳しく説明するため、第三章第四節を参照。

18 日中両国の自動車保険の詳細については、野崎洋之『中国自動車保険市場・急成長市場への参入と課題』（保険毎日新聞社、2012年）31頁以下を参照。

された道交法で強制保険制度の設立が謳われ、その後 2006 年 7 月 1 日の「自動車交通事故責任強制保険条例」¹⁹の施行により制度として確立し、これ以降、自動車所有者は強制保険への加入が義務付けられている。強制保険は、主に自動車による交通事故で第三者に与えた人身損害と物的損害を補償するもので、交通事故の被害者が基本的な補償を受けられるようにするものであるが、自動車所有者は、より包括的な保険保護を受けるために、任意保険に加入することもできる。任意保険は、車両自体の損害、第三者への対人・対物損害、同乗者の傷害など、より幅広い補償が含まれる。中国にある損害保険会社各社は、様々な任意保険（例えば、第三者責任賠償保険、車両保険、自動車搭乗者賠償責任保険、車両盗難保険など）を販売し、自動車所有者ごとにカスタマイズが可能なオプションを提供している

（三） 交通事故発生後の手続

中国において、交通事故後の手続は、主に道交法に基づいて行われる。まず、同法 70 条 1 項に基づき、交通事故の発生時に、人身被害がある場合は、当事者は直ちに公安機関に通報する必要がある（110 番に電話などで通報する）。さらに、同条 2 項および 3 項は、人身被害がなく、特に軽微な財産損害の場合は、公安機関に通報する必要はなく、当事者間で紛争解決策を交渉できるとするが、交通事故により損傷した車両が移動不可能な場合などでは、公安機関への通報が必要になる。

公安機関である警察は、現場に到着した後、事故調査と事故処理などを行い、証拠として交通事故認定書を作成する（同法 73 条）。交通事故認定書には、交通事故の基本的な事実、原因、当事者双方の責任を明記し、当事者双方に交付しなければならない。この認定書は訴訟において強力な証明力を有しており、公安機関が判断し認定書に記載した当事者の責任割合は、民事訴訟において、裁判所が過失相殺やその割合を判断する際の根拠となることが通例である。

第三節 本論文の構成

19 「機動車交通事故責任強制保険条例」（原語）は、2006 年 3 月 21 日に国务院により公布され、2006 年 7 月 1 日から施行された。

本論文は全八章で構成される。各章の概要は下記の通りである。

第一章（本章）は、本論文の目的、中国における交通事故紛争の全体像と、本論文の構成について述べる。

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論じるものであり、3節で構成される。第一節は、問題意識の説明である。すなわち、中国における現在の交通事故訴訟制度は、交通事故紛争の解決に必ずしも十全に対応できていないという問題があり、将来の制度改革に向けた論点整理のため、中国における交通事故訴訟制度の変遷や傾向を究明する必要性を述べる。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5つの時期に分けて論じる。すなわち、①「都市陸上交通管理暫行規則」施行期、②同規則失効後「民法通則」施行まで、③「民法通則」施行から「道路交通事故处理弁法」施行まで、④「道路交通事故处理弁法」施行以降、⑤「道路交通安全法」施行以降の各時期について、法令の規定と手続の運用を詳しく紹介し、各時期の制度の違いや変遷の傾向を整理する。第三節はこの章の内容を総括する。

第三章は、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ものであり、6節で構成される。第一節は問題意識の説明である。すなわち、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、日本における証明責任論や、自賠法の運行供用者責任をめぐる議論と比較しながら、理論および実務上の問題点を明らかにし、今後の中国における交通事故損害賠償請求訴訟制度の改革や、証明責任論の深化の一助となることを企図する。第二節は、日本における証明責任について、証明責任の本質、証明責任の分配基準、証明責任の転換を中心に概観する。第三節は、中国における証明責任について、日中両国の相違、および歴史的経過を踏まえ、立法、司法解釈、学説という3つの側面から現状を分析する。第四節は、前述の分析を受けて、交通事故損害賠償請求訴訟を題材に、中国の個別の実体法規が、証明責任の裁判規範として公正適切か等について検討する。具体的な事案類型として、日本の運行供用者責任（自賠法3条）の条文構造と証明責任の分配などを概観した後、中国の民法典や道交法の規定の証明責任の分配や、証明責任の分配が争点となった判例につき説明する。第五節は、日本法と比較しながら、中国における証明責任と交通事故損害賠償請求訴訟の問題点を指摘する。第六節はこの章の内容を総括する。

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ものであり、6節で構成される。第一節は、本章の目的を説明する。すなわち、具体的な証明責任の問題は

実体法の規定を離れて論じることができないため、中国における交通事故損害賠償の責任主体に関する立法・司法解釈、学説、判例などの分析を行う。第二節は、中国における立法と司法解釈の内容について、現行法以前の立法と司法解釈等、および現行の交通事故損害賠償司法解釈と民法典について論じる。第三節は、学説上の議論を二元説肯定説と二元説否定説に分けて説明する。さらに、第四節は最高人民法院の指導性案例（判例）と地方裁判例から、中国における判例の動向を明らかにする。第五節は、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の特徴と問題点を述べる。第六節はこの章の内容を総括する。

第五章は、交通事故 ADR の必要性について論じるものであり、3 節で構成される。第一節は、交通事故 ADR の必要性を論じる背景を説明する。第二節は、ADR 一般について、ADR の定義と紛争解決手続としての有用性を述べる。第三節は、交通事故損害賠償をめぐる紛争の特徴を述べた上で、交通事故 ADR の必要性を明らかにする。

第六章は、日本における交通事故 ADR について論じるものであり、2 節で構成される。第一節は、日本における交通事故 ADR を民間型と司法型に分けて考察する。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という 5 つの ADR 機関の設立経緯、業務内容、解決実績を説明する。そして、司法型 ADR である民事調停における交通事故の特別規定などを説明した上で、その解決実績を明らかにする。第二節は、上記の考察を踏まえて、日本における交通事故 ADR の特徴と課題を明らかにする。

第七章は、中国における交通事故 ADR について論じるものであり、4 節で構成される。第一節は、交通事故 ADR の前史として、道路交通安全法の施行までの状況を概観する。また、第二節は、中国の交通事故 ADR の現状を、行政型 ADR、民間型 ADR、司法型 ADR の 3 類型から考察する。そのうち行政型 ADR としては、公安機関による調停制度について、また民間型 ADR としては、人民調停、業界調停、および仲裁について詳述する。そして、司法型 ADR については、全体像を概観した上で、特に交通巡回法廷と、全国法院道路交通事故紛争訴前調停プラットフォームに焦点をあてて詳述し、近年の新しい動向も論じる。第三節は、日本の交通事故 ADR と比較しながら、中国における交通事故 ADR の特徴と課題について考察する。第四節はこの章の内容を総括する。

第八章は最終章であり、中国の交通事故損害賠償における紛争解決制度の改革を論じる。

3節で構成され、第一節は、本論文を総括し、交通事故紛争解決制度の現状と問題点を述べる。第二節は、紛争解決制度の改革の方向性について、4つの観点から提言を行う。第三節は、残された課題や新たな課題を示した上で、今後の研究の方向性を述べる。

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

中国における民事訴訟制度は、改革開放²⁰後、極端な職権主義から当事者主義へと転換してきた。従来は、裁判所が強い権限をもち、全面的・客観的に証拠を収集し調査しなければならないとされてきたが、近時は、当事者に立証の権限を与え、裁判所の裁量を抑制する方向で司法改革が進められている²¹。しかし、交通事故損害賠償請求訴訟制度においては、こうした司法改革の基本的な方向性とは逆に、裁判所の裁量を拡張する傾向が見られる。また、急速な経済成長とは反対に、交通事故損害賠償請求訴訟に関する法制度の整備には、緩慢さが目立つ。現在の交通事故損害賠償請求訴訟制度では、交通事故紛争に十全に対応できるとは言えない。社会の急速な変化とともに、交通事故紛争の内容はますます複雑になっており、従来の交通事故損害賠償請求訴訟制度の改革を検討することは不可欠である。

日本においては、中国の交通事故損害賠償に関する先行研究としては、実体法の観点から中国の現況を論じた論文が散見される程度であり、訴訟法の観点から交通事故損害賠償請求訴訟を論じた論文は、管見のおよぶ限りにおいては見当たらない²²。そこで、先行研究の空白を填補するため、また、将来の制度改革に向けて論点を整理するため、中国の交通事故損害賠償請求訴訟制度はどのように変遷してきたか、どのような傾向があるかを究明しなければならないと考える。そこで本章では、以上の問題意識に基づき、中国における交通事故損害賠償請求訴訟の史的展開を論ずる。

20 改革開放とは、1978年12月に開催された中国共産党第11期中央委員会第3回全体会議において提起され、それ以降、鄧小平の主導の下で推進された経済体制の改革および対外開放政策の総称を指す。1979年以降、民商法や経済法の分野を皮切りに法整備が進んでいく。國谷知史ほか『確認中国法用語 250』（成文堂、2011年）5頁〔石塚迅〕参照。

21 中国司法制度の改革に関する文献としては、小嶋明美「中国民事訴訟の審理方式改革の比較法的考察」吉村徳重＝上田竹志編『日中民事訴訟法比較研究』（九州大学出版社、2017年）26頁以下を参照。

22 日本における中国の交通事故損害賠償を研究する邦語文献について、第一章の注10）を参照。

(二) 本章の構成

本章では、まず、中国における交通事故損害賠償請求訴訟制度の変遷について、法令の施行時期により5つの時期に分け、各時期の法令における実体法上の規定、手続法上の規定およびそれらの規定に関する実務上の運用を振り返り、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考察する。その上で、そのような変遷から看取される、中国における交通事故損害賠償請求訴訟制度の形成と発展の傾向を明らかにする。本章における考察は、中国の交通事故損害賠償請求訴訟制度の問題点とその改革を日本法との比較の観点から検討するにあたっての準備的考察としての性格を有するものである。

第二節 中国における交通事故損害賠償請求訴訟の変遷

まず、中国における交通事故損害賠償請求訴訟制度の変遷を振り返る。中国の交通事故損害賠償請求訴訟制度は法令の制定とともに発展してきたが、それらの法令に着目すると、主に5つの時期に分けられる。すなわち、①「都市陸上交通管理暫行規則」施行期、②「民法通則」施行まで、③「民法通則」の施行から「道路交通事故处理弁法」の施行まで、④「道路交通事故处理弁法」施行以降、⑤「道路交通安全法」施行以降である。

(一) 「都市陸上交通管理暫行規則」施行期（1951年5月から1955年9月まで）

1949年10月1日に成立した中華人民共和国は、国民党により作られた法律制度を全面的に廃止する一方で²³、戦後経済の回復と社会秩序の保護などを目的として、次第に新たな法律制度を確立してきた。交通事故による損害賠償の処理については、1951年5月に、全国に適用される規則である「都市陸上交通管理暫行規則」²⁴（以下「暫行規則」という）

23 1949年2月22日、中国共産党中央委員会により「国民党六法全書を廃止し、解放区の司法原則を確立することに関する指示（原語：關於廢除國民黨的六法全書與確立解放區的司法原則的指示）」が公布された。これにより、国民党政府の法律制度は廃止された。

24 「城市陸上交通管理暫定規則」（原語）は、公安部により1951年5月5日に公布・施行された。

が、公安部により公布・施行された。

暫行規則は、中華人民共和国成立後、初めての交通規則に関する行政規章²⁵として位置づけられる。同規則は、交通秩序の維持および交通安全の保障に重要な役割を果たした²⁶。同規則の目的は、「全国における都市の陸上交通管理を統一し、交通秩序を維持し、安全を保障する」ことであり（1条）、全88箇条、「総則」、「通則」、「車両」、「ラバと馬の車およびその他の車両」、「歩行者」、「家畜」、「道路」、「交通事故」、「附則」から成る全9章で構成された。

交通事故紛争の処理については、第8章に8箇条の規定が設けられていた。そのうち、80条²⁷が損害賠償責任に関する規定であり、同条によれば、損害賠償責任は無過失責任として定められていた。また、83条²⁸においては、損害賠償責任の適用範囲と責任主体について、暫行規則に規定された交通規則の違反により他人に損害を与えた場合にのみ、加害者または車両の所有者などが損害賠償責任を負うと明確に規定されていた。

さらに、紛争処理の手続に関しては、「公安機関は、交通事故損害賠償事件について、真実を究明し、事故責任および是非を明らかにした上で、合理的な調停を行わなければならない。ただし、当事者の一方が調停に合意できない場合には、裁判所に移送しなければならない」（85条）と定められ、また、「交通事故に関する損害賠償事件において、合理的な調停がおこなわれ、当事者が承認した場合であっても、調停結果に不服（原語：後悔）がある場合には、当事者は、10日以内に訴訟を提起することができる」（86条）とされた。

以上の規定から明らかなように、この当時は、交通事故紛争を処理するに際し、公安機

25 中国においては、行政法規とは、最高国家行政機関である国務院により制定され、全国に適用する国家行政管理に関する規制である。一方、行政規章とは、憲法、法律と行政法規などに従い、国務院の各部（日本の省に相当する中央政府機関）、または地方の人民政府により制定され、各部または地方の行政機関が適用する具体的な規制である。

26 任広業編『交通事故防范』（北京日報出版社、1989年）124頁、125頁参照。

27 80条 故意または過失の有無にかかわらず、交通事故により他人の人身または財物並びに公共交通設備（道路、橋梁、標識など）に損害を与えた者は、損害賠償責任を負わなければならない。また、情状の程度に応じて規則違反、交通事故を起こした者を処分することができる。

28 83条 自動車（原語：車両）が交通規則に違反して事故を起こしたこと（原語：違章肇事）により、他人に損害を与えた場合、運転者は損害賠償責任を負うものとし、あるいは当該自動車の所有者（原語：車主）あるいは関連する乗車人員は一部または全部の損害賠償責任を負うものとする。

関に事故責任を認定する権限が与えられていた²⁹。さらに、交通事故による損害賠償の紛争について、当事者は、公安機関による調停制度と司法機関による民事訴訟制度の双方を利用できるものとされていた。もっとも、調停制度の利用は、当事者の合意によって開始されるものではなく、公安機関の権限によって開始されるものであった。さらに、当事者が訴訟を提起できる機会も厳しく制限されていた。すなわち、当事者は、調停の結果に不服がある場合にのみ、一定の期間内に限り交通事故損害賠償請求訴訟を提起することができるとされた。これに対し、調停で合意が得られない場合には、当事者による訴訟の提起ではなく、公安機関が、職権により裁判所に移送することとされていた。

このように、中華人民共和国の成立当初には、交通事故における損害賠償紛争の解決にあたり、公安機関の職権が重視される傾向にあった。後述のように、こうした傾向は、その後の中国の交通事故における損害賠償紛争の処理に重大な影響を与えることとなった。さらに、以上に述べた暫行規則施行期は、交通事故損害賠償請求訴訟の提起が可能であることが明記されていた点が顕著な特徴であった。しかし、暫行規則は、後述する「都市交通規則」³⁰により 1995 年 9 月末で失効した。

(二) 「民法通則」³¹施行まで (1955 年 10 月から 1986 年 12 月まで)

暫行規則が失効した 1955 年 10 月以降、交通事故損害賠償訴訟の提起について、法律上の根拠がないという時期に入った。

その背景として、1952 年から中国は社会主義の建国期にあり、企業の公有化と農業の集団化がおこなわれ、全生涯的な社会保障システムの下、個人は「単位」または「人民公社」に属するものとされた³²。この時期には、民法典（草案）が作成されたにもかかわらず

29 管見のおよぶ限りにおいて、当該事故責任の性質と内容を示す説明は存在しない。

30 「城市交通規則」（原語）は、公安部により 1955 年 8 月 19 日に公布され、1955 年 10 月 1 日から施行された。

31 「民法通則」は、第 6 回全人代により 1986 年 4 月 12 日に公布され、1987 年 1 月 1 日から施行された。その後、2009 年 8 月 27 日に改正が行われた。また、2021 年 1 月 1 日「民法典」の施行により、失効された。

32 単位とは、労働を媒介として全人民を組織化し、行政、経済、思想等のあらゆる面から管理、支配する中国社会の基礎組織である。計画経済の下で、人々はいずれかの単位に所属し、それらの単位からの分配と社会福祉に依存して生計を立てる。単位は、単なる「職場」の枠を超えて、行政機関の末端として、直接、それぞれの単位の構成員の行動を統制、掌握

ず、結局制定・公布には至らなかった³³。そのため、交通事故の損害賠償に関する実体法上の根拠についても、存在しない状況であった。もっとも、当時、国務院およびその所属する行政機関が発する公文書のなかには法源となるものがあり³⁴、行政機関は、道路管理および交通事故処理に関する行政規章をいくつか公布し、施行していた。その後、1966年から始まる文化大革命（1966年5月から1976年10月まで）により、約10年の間、中国の法律制度、とくに司法制度は機能不全に陥ることとなったが、文化大革命の最中においても、行政機関は行政規章を施行することがあり、1972年には「都市と公路交通管理規則（試行）」³⁵が施行された。

しかし、詳しくは後述するが、こうした一連の行政規章においては、交通事故による損害賠償の紛争解決手段（とくに訴訟制度の利用の可否）について、明確に規定されていなかった。1978年に改革開放を迎えると、十一期三中総会における「民主と法制の強化」の指針に従い、司法制度は速やかに再建されたが、実体法、とくに交通事故における損害賠償紛争の処理に関する立法は遅れていた。こうした立法の空白状況は、1987年に「民法通則」が制定されるまで続くこととなった。以下では、この時期における各行政規章の内容と実務上の運用について紹介する。

1 各行政規章の規定

(1) 「都市交通規則」

公安部の公布した「都市交通規則」（1955年）は、「都市交通の管理を強化し、交通運輸の便利を図り、交通安全を維持し、国家経済建設の要求に適応する」ことを目的とし、「総則」、「交通指揮信号と交通標識」、「車両」、「歩行者」、「交通規則違反と交通事故の処

してきた。また、人民公社とは、農村の末端行政機構であると同時に、集団所有制の下に、工業、農業、商業等の経済活動その他を営む「政社合一」の組織であった。人民公社の下で、農民は、医療、教育、政治など生活の全てを行うようになった。しかし、人民公社間の貧富の差の拡大、人民公社の非効率性、国家による干渉などの問題があり、1982年の憲法において従前の郷政府制が復活したことにより、人民公社から行政権能がなくなり解体した。國谷ほか・前掲注（20）64頁〔河村有教〕、52頁〔河村有教〕。

33 高見澤磨ほか『現代中国法入門（第9版）』（有斐閣、2022年）160頁〔宇田川幸則〕参照。

34 高見・前掲注（11）95頁、96頁参照。

35 「城市和公路交通管理規則（試行）」（原語）は、公安部と交通部により1972年3月25日に公布・施行された。

理」と「附則」から成る全 6 章で構成された。交通事故紛争の処理については、「暫行規則」の損害賠償責任に関する内容を削除し、行政処罰と刑事事件の移行のみを規定した（55 条、56 条）。また、同規則では、公安機関に交通事故紛争の処理権限を与えるものとされた（58 条）。そこで、損害賠償責任に関する内容が削除された理由が問題となるが、その実態を知り得るような資料を得ていない。

（2）「公路交通規則」³⁶

また、1960 年には、交通部が「公路交通規則」を公布した。同規則の目的は、前述の「都市交通規則」とほぼ同様で、「公路交通の管理を強化し、交通運輸の便利を図り、交通安全を維持し、国民経済大躍進の要求に適応する」ことであつた。同規則は全 7 章で構成され、「総則」、「車両とその運転者」、「非車両とその運転者」、「歩行者、乗車者および公路沿線の住民」、「公路工程、保護部門およびその他の部門」、「規則違反と事故の処理」、「附則」から成る。公路（幹線道路、自動車道路）で発生した交通事故に関しては、公安機関、交通管理機関または地方人民政府により紛争を処理するとされた（53 条）。

（3）「都市と公路交通管理規則（試行）」

その後、文化大革命の期間にあたる 1972 年には、「道路交通の管理を強化し、交通秩序を維持し、人民の生命と財産の安全を保障し、社会主義事業の発展の要求に応じる」ため、公安部と交通部が共同して「都市と公路交通管理規則（試行）」を公布した。交通事故紛争の処理に関しては、同規則に違反した者と交通事故を起こした者に対して、公安機関または公路交通管理機関は、更生教育（原語：教育）という原則に従い、結果の軽重³⁷、態度の良し悪し、初犯者であるか何度注意しても改めない者かなどを考慮して、それぞれに異なる処理をするとされた（28 条）。ただし、当該規章は、文化大革命の期間に公布されたものであつたため、実際には殆ど施行されることはなかったと言われている³⁸。

以上 3 つの行政規章は、社会主義のメカニズムから生ずるニーズに応えることを目的として制定されたものであつたが、これらの規章には、次のような 2 つの問題があつた。第 1 の問題は、交通事故紛争の処理機関の多重性である。前述した 3 つの行政規章の規定によれば、当時の交通事故紛争の処理は、一律に公安機関の権限とされていたのではなかつ

36 「公路交通規則」（原語）は、交通部により 1960 年 8 月 27 日に公布・施行された。

37 結果の軽重（原語：情節輕重）には、交通事故に起こされた結果の大小だけではなく、渋滞の時間、処理の難易なども含まれていた。

38 蘇志成主編『道路交通事故处理概論』（河北科学技术出版社、1996 年）3 頁。

た。交通事故による紛争の処理権限は、公安機関、交通部門、農業部門³⁹などが有するものとされた⁴⁰。しかし、各機関間の権限が明確ではなかったため、責任を他の部門に転嫁するなどの不作為の問題が引き起こされた⁴¹。この問題は、1986 年の国务院の「道路交通管理体制の改革に関する通知」により、全ての機関が 1986 年から次第に公安機関に変わるに伴って漸く解決された。

第 2 の問題は、交通事故紛争の処理に関する規定の簡略さである。たとえば、前記 3 つの行政規章においては、行政機関による交通事故の処理範囲は明確には規定されていなかった。1982 年の資料によれば、その範囲には、現場調査、死体処理、責任鑑定、事後処理（主に損害賠償）なども含まれており、非常に広範囲にわたっていたようである⁴²。また、交通事故処理の具体的な手続が規定されていなかったため、実務上の処理における行政機関の裁量が大きくなった。実務においては、事件処理の効率性よりも、説得や教育などの方法を通じて当事者を納得させることが重視された⁴³ため、処理の時間が無駄に引き伸ばされたり、受理しても処理が開始されなかったりするなどの問題が生じた。なかには、10 年以上損害賠償の処理をしない事案もあった⁴⁴。さらに、これらの規則においては、「暫行規則」と異なり、交通事故による損害賠償訴訟の提起については、一切言及がされていなかった。そのため、実務上の処理は、主に行政機関の行政権限に委ねられるようになっていった。

39 当時、トラックによる事故の処理は、農業（農機）部門に委ねられた。国务院の 1986 年 10 月 7 日に公布された「道路交通管理体制の改革に関する通知（原語：關於改革道路交通管理体制的通知）」参照。

40 この点については、歴史上の原因とも関係がある。中華人民共和国成立前、国民党政府は交通監理所を設置し、郷と鎮、公路の交通は当該機関により管理するが、北京、南京などの都市の道路交通は、国民党の警察機関により管理するものとした。そして、中華人民共和国成立後、当該制度は引続き維持された。すなわち、都市の道路交通の管理は公安機関により、その他の郷と鎮、公路の交通は交通部門により管理された。傅以諾主編『遇到糾紛怎麼辦—如何避免和解决公安交通管理中的糾紛』（群衆出版社、1992 年）2 頁参照。

41 前掲注（39）「道路交通管理体制の改革に関する通知」参照。

42 黒龍江省交通局監理処編『交通部交通監理干部培訓講義・交通事故及其予防』（广西交通管理局管理所翻刻版、1982 年）55 頁以下。

43 当時、紛争処理には説理・心服を重視する傾向があった。当該傾向について、詳細については、高見・前掲注（11）15 頁以下を参照。

44 中華人民共和国公安部交通管理局主編『道路交通事故处理教程』（安徽教育出版社、1988 年）239 頁。

2 実務上の運用

この時期の交通事故紛争の処理においては、以上のような法令上の問題に加えて、実務上も様々な問題が生じていた。

(1) 損害賠償義務者と賠償の範囲

まず、損害賠償の主体について、計画経済制度のもとでは個人が自動車を有することは少なく、自動車は個人の所属する単位または集団の所有物であるとされたため、交通事故による損害賠償責任は、理論上は、個人ではなく、個人の所属する単位または自動車を所有する単位が負うこととなるはずであった⁴⁵。しかし、実際には、純粋に運転手本人の過失が損害を惹起した場合には、原則として運転手本人が責任を負い、運転手本人に賠償能力がない場合には、自動車の所有者が賠償の責任を負うものとされていた。このときには、所有者から運転手本人に求償することが認められていた⁴⁶。さらに、1980年代の改革開放以降、経済発展とともに自動車の数が増え、それに伴って私有車の数も増加したため、私有車の場合には加害者に損害賠償責任を負わせるが、賠償額を一括して支払えない場合には、加害者の所属する単位（車両の所有者）が加害者に代わって賠償額を支払い、その後加害者の給料から差し引くことができるものとされた⁴⁷。

また、賠償の範囲については、最高人民法院の復函・函と司法解释⁴⁸によれば、損害賠

45 1962年12月27日に公安部弁公庁の「交通事故による従業員の死亡救済問題に関する全総生活弁公室への質疑応答（原語：關於職工因交通事故死亡撫恤問題復全總生活辦公室函）」により、従業員が交通事故により死亡した場合、その従業員が所属する単位が労働保険条例に従って「救済（原語：撫恤）」をするほか、事故を起こした者は一般に全て一定の事故責任を負うことから、事故を起こした者の所属する単位は負う責任の大小および死者の家族の生活上の実際の困難に応じて、一定額の補償費を支払わなければならないものとされた。

46 1958年2月12日に最高人民法院の「自動車運転手の過失による損害賠償責任問題に関する回答（原語：關於汽車司機因過失引起的損害賠償責任問題的批復）」による。

47 沈陽軍区軍事法院編著『交通事故处理 100 題問答』（遼寧人民出版社、1987年）158頁、159頁参照。

48 復函・函と司法解释について、最高人民法院の「交通事故による従業員の死亡救済に関する質疑応答（原語：關於職工因交通事故死亡撫恤問題的復函）」（1962年12月24日）、最高人民法院の「交通事故の救済問題に関する回答（原語：關於交通肇事撫恤問題的批復）」（1963年4月28日）、最高人民法院弁公庁・公安部弁公庁の「交通事故の補償と救済に関する質疑応答（原語：關於交通肇事的補償和撫恤問題的函）」（1965年5月26日）である。内容の紹介と解説として、宇田川幸則「中国における精神損害に対する金銭賠償をめぐる法と実務（一）」北法47巻4号（1996年）90頁、91頁、105頁注（72）を参照。ちなみに、司法解释とは、最高

償義務者は、補償費を支払わなければならないとされていたが、その具体的な項目と算定方法については、法律上の規定がなかった⁴⁹。

(2) 責任の鑑定

当時、交通事故が発生した後の責任の認定、行政処罰、刑事事件への移行などは、すべて行政機関が取り扱うものとされていた。行政機関は、事故発生地での現場検証をおこない、目撃者の証言を収集し、当事者の陳述を聞き取り、各種の鑑定および実験をおこなうことで、交通事故の責任の所在を鑑定した。

具体的な責任の認定方法については、文化大革命以前は、責任の大きさに従って経済補償額（損害賠償額）を判断していたとされる⁵⁰。これに対し、1980年代以降は、前述のように、自動車の数が増えるとともに、自動車による交通事故の件数も増加した⁵¹。また、計画経済を基礎とする社会構造維持されていたものの、個人は単位または集団制度から次第に解放され、権利、義務、責任などの意識が強くなってきた。そのため、個人またはその所属単位に負わせる損害賠償をいかにして規範化・具体化するかが急務となった⁵²。そこで、北京市公安局交通処事故課を中心に、「以責論処」（責任によって処理する）という理念が提案され、各地方に普及した⁵³。「以責論処」とは、交通規則に違反した個人の状況およびその引き起こされた結果の大小から、当該個人が事故で負うべき責任を行政機関が判断し、鑑定した責任の大きさに「比例」して、個人に刑事罰、行政処罰または損害賠

司法機関（最高人民法院と最高人民検察院を含む）が法律上与えられた職権にもとづいて、法令の具体的な適用について、作り出す司法上の効力を有する解釈である。また、最高人民法院の復函・函とは、最高人民法院が下級人民法院（主に高級人民法院）の提出した個別事案に対する疑問への質疑応答である。司法解釈と違い、個別事案に対して指導的な意義を有しているが、司法上普遍的な適用性がない。

49 実務上、各地の地方政府に具体的な算定基準を制定する権限が委ねられていた。

50 前掲注（45）公安部弁公庁の「質疑応答（原語：函）」参照。しかし、その判断基準を知り得るような資料を得ていない。

51 1975年には、交通事故の件数は約9万件、1976年から10万件を越え、約10万件、1977年約11万件、1978年約11万件、1979年約12万件であった。80年代に入ると、交通事故の件数はさらに増加し、1985年には1975年から倍増した。それぞれの数値は以下のとおりである。1980年約11万件、1981年約11万件、1982年約10万件、1983年約11万件、1984年約12万件、1985年約20万件、1986年約30件であった。以上のデータは、公安部交通管理局編『全国道路交通事故統計資料集』（群衆出版社、1994年）4頁による。

52 傅以諾＝王立輝「此責任任非彼責任」道路交通管理第3期（2004年）33頁。

53 高万云「『道路交通安全法』実施后交通事故处理模式评析」江蘇警官学院学报第19卷第3期（2004年5月）167頁。

償を負わせるという考え方である⁵⁴。当時においては、交通事故の責任を鑑定によって全部責任、主要責任、同等責任、次要責任、一定責任、無責任と6段階の責任に分けるのが一般的であった⁵⁵。なお、ここで注意すべきことは、行政機関の責任鑑定においては、交通規則違反の有無が判断の基準となっており、交通規則違反がない場合には、損害の事実があっても加害者は損害賠償責任を負わないとされたことである。

以責論拠という理論は、当時の行政機関による処理の裁量を制限するものであり、また、交通事故死亡者数の減少にも役立った。さらに、後述する「道路交通事故処理弁法」や現在の交通事故損害賠償請求訴訟制度の内容にも大きな影響を与えた⁵⁶。

(3) 交通事故損害賠償請求訴訟について

前述のように、交通事故損害賠償請求訴訟の提起の可否については、以上3つの行政規章には明文規定が存在しなかったため、私人は損害賠償訴訟を提起することができるか否かという問題が生じた。この問題について、文化大革命以前に、最高人民法院は交通事故に関する復函・函と司法解釈⁵⁷をいくつか出していた。それらの復函・函と司法解釈によれば、裁判所は、私人の提起した損害賠償請求訴訟を受理していたことがわかる。もっとも、この場合の裁判所における審理は、法律上の根拠を欠くものであったため、法律に基づいて裁判がおこなわれるのではなく、慣習や国家および共産党の政策に基づいて裁判がおこなわれていたと言われている⁵⁸。その後、文化大革命の時期には、司法機関が実質的に廃止されたため、裁判所による損害賠償の紛争の解決もまた、同様に停止される状態となっていたと思われる。

一方、改革開放後は、当事者が交通事故により損害賠償訴訟を起こしても、裁判所は、「民事訴訟法（試行）」の84条⁵⁹に基づき、行政機関が受理すべき紛争であることを理由

54 沈陽軍区軍事法院・前掲注（47）132頁参照。

55 広東省の「道路交通事故処理暫行条例」（1983年）、遼寧省の「道路交通事故処理暫行規定」（1984年）は6つの責任に区別される。公安部、交通部が共同して公布した「道路交通事故処理規定」（征求意见稿）も同様である。沈陽軍区軍事法院・前掲注（47）188頁参照。

56 傅以諾＝王立輝・前掲注（52）33頁参照。「道路交通事故処理弁法」は、1991年9月22日に國務院により公布され、1992年1月1日から施行された。

57 司法解釈等について、前掲注（46）、前掲注（48）参照。

58 楊立新『道路交通事故責任研究』（法律出版社、2009年）7頁、于敏「論機動車損害賠償責任」私法第1期（2006年）204頁。ただし、実状を知るべき資料は乏しく、当時の受理状況や裁判の実態は不明である。

59 「民事訴訟法（試行）」は、1982年3月8日に全国人民代表大会常務委員会により公布さ

に、事件を受理しないこととされた⁶⁰。以上から明らかなように、この時期（とくに文化大革命以降）の交通事故の損害賠償に関する紛争は、主に行政機関による処理に委ねられていた⁶¹。

（4）調停と裁決

当時、善後処理の重要な内容として、「経済補償」と呼ばれた手続は、主に損害賠償の処理をするものであった⁶²。すなわち、行政機関は、交通事故の調査を経て、事故の状況と原因を調査し、責任の鑑定をした上で、調停の手続をおこなっていた。1980年代以前における調停の内容と手続は、資料の欠如のため確認できないが、1980年代以降は、当事者間の和解が否定され、行政機関が職権により自発的に調停をおこなっていたことがわかる⁶³。調停は、会議の形式で行われた。行政機関の担当者は、当事者に事故の状況、原因と責任を説明し、当事者間の合意を得た上で、調停書を作成する。調停書の記載内容には、事故の経過と状況、原因と責任の所在、損害およびその結果、善後処理の意見などが含まれる。行政機関は、それぞれについて記入した上で、当該文書を当事者に交付する。当事者間の合意が得られない場合には、行政機関は、裁決で経済補償を命ずることができる。当事者は裁決に不服がある場合、裁決書を受け取った後に上級管理機関に不服申立てを行うことができる。

しかし、以上の行政機関による調停書や裁決の効力に関しては、法律上の根拠が存在しなかったため、当事者が損害賠償義務を任意に履行しない場合に強制執行できるか否かという問題が生じた。実務では、行政機関が強制執行の権限を有していなかったために、当事者が義務を任意で履行しない場合には実効的な手段に欠ける事案が多かったようである。

れ、1982年10月1日から施行された。同法84条1項は、治安管理处罰条例に違反する事件については、公安機関に解決の申請をすることを原告に告知すると定め、2項は、その他の行政機関に受理すべき争いについては、関連行政機関に解決の申請をすることを原告に告知すると定めた。

60 中華人民共和国公安部交通管理局・前掲注（44）239頁。

61 楊立新・前掲注（58）7頁、于敏・前掲注（58）204頁、梁慧星「關於道路交通事故賠償法的制定」法學研究2期（1991年）37頁参照。

62 善後処理とは、交通事故により起こされた死傷、物的損害などの経済損失に対して、交通事故の処理に権限を有する行政機関は、誰か責任を負うべきか、その損失への経済補償がどれぐらいかかるかなどの内容を裁決する手続である。李兵＝邵良節編著『交通事故的處理与預防』（寧夏人民出版社、1985年）98頁参照。

63 黒龍江省交通局監理処・前掲注（42）60頁。

そのため、公安機関の名誉が損なわれ、社会の安定に悪影響を生じたと言われている⁶⁴。

3 小括

ここまで、「暫行規則」失効後の交通事故紛争の処理について概観した。この時期の行政規章の規定には、国の政策に追随する傾向があったり、内容が簡略すぎたり、交通事故損害賠償請求訴訟の提起について言及がされていなかったりといった複数の問題が存在した。さらに、実務では、交通事故による損害賠償の紛争は、司法機関によって解決されるのではなく、交通事故処理の一環として、主に行政機関および行政手段による解決が図られていた。こうした状況は、1987年に民法通則が施行されるまで続いた。

(三) 「民法通則」の施行から「道路交通事故处理弁法」の施行まで（1987年1月から1991年12月まで）

1 「民法通則」とその内容

1987年の「民法通則」の施行により、同法123条を実体法上の根拠として、私人は、交通事故を理由とする損害賠償請求訴訟を提起することができるようになった。すなわち、民法通則123条は、「高所、高压の状態の下で、または燃焼しやすい物、爆発しやすい物、劇毒、放射性物質、高速運輸用具などを使用して、周囲の環境に高度な危険を与える作業に従事することにより、他人に損害を与えた場合、民事責任を負わなければならない。ただし、当該損害が被害者の故意によって引き起こされたことが証明されれば、加害者は民事責任を負わない」と規定した。自動車が、同条にいう「高速運輸用具」にあたるかどうかについては、意見の対立があったが、多数説は、自動車を高速運輸用具として認めており、この見解がほぼ定着している⁶⁵。なお、民法通則123条は、無過失責任原則を採用したものと解されていた⁶⁶。

民法通則は、責任主体について明確な規定を設けていない。一方、損害賠償の内容については、民法通則119条により、医療費、休業補償費、身障者の生活補助費、葬儀費、死

64 中華人民共和国公安部交通管理局・前掲注(44)239頁。

65 民法通則の草案には、自動車に関する規定が設けられたが、公布された民法通則では削除されている。公布後の学説上の対立につき、岳衛・前掲注(10)182頁以下、野村＝段匡・前掲注(10)38頁以下参照。

66 楊立新「我国道路交通事故責任歸責原則研究」法学第10期(2008年)110頁参照。

亡者が生前に扶養していた者が必要とする生活費などが含まれるとされていた。

2 「道路交通管理条例」⁶⁷の公布

第二節において前述した3つの行政規章は、1987年以降、国务院の命令、行政法規、行政法規解釈により随時失効することとなった⁶⁸。その後、交通規則の規定は、1988年に国务院が公布した「道路交通管理条例」に準ずることになった。同条例には、交通規則の違反に関する行政処罰が規定されたが、交通事故に関する規定は別に制定するものとされた。

3 手続の構想

このように、民法通則123条を根拠として、裁判所は交通事故に関する損害賠償請求訴訟の審判権を有すると解されるようになった⁶⁹。しかし、実務上は、依然として公安機関に責任の鑑定権限、調停または損害賠償を命じる権限が認められていたため、公安機関の処理と裁判所の審判の関係について、どのように取り扱うべきかという問題が生じた。そこで、交通事故紛争の処理について、司法機関の判断に委ねるか、または、従来の慣習を維持したまま、行政機関の処理のみに委ねるかが議論された。

当時の議論においては、公安機関の作成した調停書と裁決書に対して、当事者は訴訟を提起する権利があるとする見解があった。また、公安機関は行政処罰権限のみを有し、損害賠償の問題は裁判所による解決に委ねるとする見解もあった。しかし、前者の見解に対しては、当事者の提起した訴訟が民事訴訟であるか行政訴訟であるかという問題があり、また、公安機関の訴訟上の地位をどのように解すべきかについても問題があった⁷⁰。他方、

67 「道路交通管理条例」は、1988年3月9日に国务院により公布され、1988年8月1日から施行された。また、2004年5月1日に「道路交通安全法实施条例」の施行により、失効された。

68 「公路交通規則」は1987年国务院（国発1987<2>号文件）により廃止された。また、「都市交通規則」は、1988年3月9日「道路交通管理条例」の施行により、無効となった。さらに、「都市と公路交通管理規則（試行）」は1987年に公安部の行政法規解釈により失効された。1988年7月4日、公安部の「『中華人民共和国道路交通管理条例』の若干条項に関する解釈（原語：关于『中華人民共和国道路交通管理条例』若干条款的解释）」を参照。

69 梁慧星・前掲注（61）37頁参照。

70 梁慧星「关于中国道路交通事故賠償的法律制度」安徽大学学报（哲学社会科学版）第6期（1995年）45頁参照。

後者の見解についても、従来の実務上の運用を無視するものであり、すべての交通事故損害賠償事件が裁判所の負担になると、既に負担過重にある裁判所が機能停止に陥るおそれがあると批判された⁷¹。

一方、前述した強制執行に関する問題について、解決不能を痛感していた公安機関からは、従来の調停制度を批判した上で、民事訴訟と行政訴訟（いわゆる司法判断）を否定し、行政裁決のみで損害賠償を処理すべきであるという考え方が提案された⁷²。この考え方によれば、損害賠償の処理に関しては、調停による解決は否定され、公安機関の裁決によってのみ解決されることとなる。そして、公安機関は、強制執行通知書により、被害者に金銭を引き渡すことを、損害賠償義務者である単位の取引銀行に命ずることができる。損害賠償義務者が単位に所属しない場合には、公安機関は、「治安管理处罰条例」に基づき、当該義務者の自動車などを差し押えるものとされた。

たしかに、このような考え方は、強制執行による問題の解決に有意義ではある。しかし、民法通則などの民事私法が施行されたことにより、権利、義務、民事責任などの概念が明確となり、損害賠償責任の法的性質が民事責任であることが確立された。さらに、社会システムの急激な変化に伴い、社会が複雑化し、個人の権利意識も高揚した。こうした社会状況に照らせば、公安機関が従来の慣習を維持し、さらに行政権の強化により裁決を強行するとする本提案は、妥当ではないと思われる。

（四） 「道路交通事故处理弁法」施行以降（1992年1月から2004年4月まで）

1 「道路交通事故处理弁法」の公布

1992年1月に、「道路交通事故处理弁法」（以下、「弁法」という）が国务院により施行された。弁法は、従前の道路交通事故紛争の処理経験を総結し、事故原因の調査、責任の認定、賠償項目、処罰、紛争解決などについて詳細に規定したものであり、行政法規ではあるものの、あたかも日本の自賠法、民法、刑法、道交法を寄せ集めた交通事故についての総合法規の感がある⁷³。さらに、弁法は、中華人民共和国が成立して以来、はじめて「道路交通事故」を定義し、その紛争解決手続を具体的に規定した行政法規であり、中国

71 梁慧星・前掲注（70）45頁参照。

72 中華人民共和国公安部交通管理局・前掲注（44）238頁以下参照。

73 栗津・前掲注（10）185頁。弁法公布の詳細については、前掲注（56）を参照。

における交通事故紛争の処理の歴史において、重要な位置を占めるものである。

弁法の目的は、従来の行政規章と同様に、道路交通管理を強化し、交通秩序を維持するとともに、交通の安全と円滑化を図り、現代的な社会主義構築のニーズに応えることにあ
る（同法 1 条）。ここから、改革開放初期においては、従来の法制思想が維持され、社会
管理を重視し、社会の安定性を維持することに重点が置かれていたことが窺われる。

2 実体法上の変化

(1) 帰責原則上の論争

弁法には、加害者が責任を負う場合についての一般的な帰責原則に関する規定は置かれ
なかったが、弁法の立案者である国务院法政局政法司および公安部交通管理局が作成した
注釈書では、過失責任の原則が適用されると説明されていた⁷⁴。さらに、弁法 44 条⁷⁵にお
いては、「自動車と非自動車ないし歩行者の間に交通事故が発生し、死亡または重傷を負
った場合、自動車側は、過失がなくても、10%の経済損失を支払わなければならない」と
定められていたため、原則として、過失責任の原則が採られているが、例外的に、無過失
責任原則が採用されていると解した裁判例もあった⁷⁶。しかし、弁法が過失責任原則を採
用したと解する見解に対しては、民法通則の規定する無過失責任原則と抵触するとして批
判する見解も見られた⁷⁷。

(2) 責任主体と損害賠償の範囲

責任主体について、弁法には、日本のような「運行供用者」の概念は存在しないが、弁
法の 31 条においては、「交通事故責任者」を原則的な責任主体するものと規定されている。
すなわち、「交通事故責任者は、交通事故による損害に対して賠償責任を負わなければな
らない。損害賠償責任を負う自動車運転手に一時的に賠償能力がない場合、その運転手の
所属する単位または自動車の所有者が立て替える責任を負う。ただし、自動車の運転手が

74 国务院法政局政法司＝公安部交通管理局『道路交通事故处理弁法釈義』（中国政法大学出版社、1991 年）54 頁、梁慧星・前掲注（70）43 頁参照。

75 弁法 44 条 自動車と非自動車、歩行者の間に交通事故が発生し、死亡または重傷を負った場合、自動車側は、過失がなくても、10%の経済損失を支払わなければならないとされた。ただし、10%で計算した賠償額が交通事故発生地の 10 ヶ月の平均生活費用を超えた場合、10 ヶ月の平均生活費を基準とする。

76 楊秀清主編『交通事故損害賠償』（人民法院出版社、2000 年）73 頁、83 頁。

77 梁慧星・前掲注（70）43 頁参照。

執務中に交通事故を起こした場合は、その運転手の所属単位または自動車の所有者が賠償責任を負う。運転手の所属単位または自動車の所有者は、損害を賠償した後、運転手に一部または全部の費用を求償することができる」と定めている。このような規定は、従来の実務の運用を維持したものであると思われる。また、実務上、最高人民法院が作成した2つの司法解釈と復函においては、①事故車両が盗難車であった場合、②事故車両が転々譲渡されたが移転登記がなされていない場合、③所有権留保付き自動車割賦販売で買主が自己の名義で貨物輸送業をして事故を起こした場合に関して、責任主体が明確に規定されている⁷⁸。いずれの司法解釈と復函においても、運行支配と運行利益（いわゆる二元説）という理論が採用されていた⁷⁹。

一方、損害賠償の範囲について、弁法の37条は、民法通則の規定よりも賠償の範囲を拡充した。具体的には、医療費、休業補償費、入院食事補助費、看護費、身障者生活補助費、身障者用具費、死亡補償費、被扶養者の生活費、交通費、宿泊費および直接的な財産損害が賠償範囲に含まれるとする。その後、「民事権利侵害による精神的損害賠償責任の確定に係る若干の問題に関する解釈」⁸⁰と「人身損害賠償事件の審理における法律適用に係る若干の問題に関する解釈」⁸¹の公布により、精神的な損害（すなわち慰謝料）についても賠償が認められることとされ、さらに、整形費、栄養費、機能回復訓練費、機能回復訓練介護費、後続治療費などの項目が設けられるとともに、各項目の算定基準も見直され、

78 最高人民法院の「盗難車が交通事故を起こした際、誰が損害賠償責任を負うかについての回答（原語：关于被盗机动车肇事后由谁承担损赔赔偿责任的批复）」（1999年6月18日）、最高人民法院の「所有権留保付き自動車割賦販売で買主が自己の名義で貨物輸送業をして事故を起こした場合、売主は賠償責任を負わないことについての回答（原語：关于购买人使用分期付款购买的车辆从事运输因交通事故造成他人财产损失保留车辆所有权的出卖方不应承担民事责任的批复）」（2000年11月21日）、最高人民法院の「車輛が転々譲渡されたが移転登記がなされていない場合は、もとの自動車所有者は交通事故について賠償責任を負うかについての質疑応答（原語：关于连环购车未办理过户手续原车主是否对机动车发生交通事故致人损害赔偿责任的复函）」（2001年12月31日）参照。

79 関昇英主編『道路交通事故賠償糾紛』（法律出版社、2016年）132頁参照。

80 「关于確定民事侵權精神損害賠償責任若干問題的解釋」（原語）は、最高人民法院により2001年3月8日に公布され、2001年3月10日に施行された。また、2020年に民法典の施行に伴う改正が行われ、2022年1月1日から施行された。

81 「关于審理人身損害賠償案件適用法律若干問題的解釋」（原語）は、最高人民法院により2003年12月26日に公布され、2004年5月1日から施行された。また、2020年に民法典の施行に伴う改正が行われ、2022年5月1日から施行された。

損害賠償額は大幅に増額された。

3 手続法上の変化

(1) 交通事故責任と交通事故責任認定書の確立

弁法 35 条には、「交通事故責任者は、交通事故責任に相応の損害賠償責任を負わなければならない」（いわゆる「以責論処」である）との規定が置かれていた。前述した弁法の注釈書によれば、ここにいう「交通事故責任」とは、司法機関による判断ではなく、行政機関によって、交通事故の処理中に形成された判断であるとされる⁸²。すなわち、公安機関が、交通事故の原因を究明した後、道路交通管理の法規と規章に従い、当事者の行為が規則に違反するものであるか（交通事故責任を負うべきかどうか）、責任の割合（過失割合）はどのようなものかについて判断した結果、「認定」される責任をいう。同書では、従来の「鑑定」から「認定」への変更理由について、次のように論じられている。すなわち、鑑定の対象は具体的な物質であるが、認定の対象は具体的な物質と抽象的な関係である。交通事故責任は抽象的な責任であり、交通事故と当事者間の関係性を反映する概念であるため、ここでは認定という言葉が使われるとされる⁸³。このような説明によれば、いわゆる交通事故責任は、實際上公安機関の交通事故責任と過失相殺に対する判断であることがわかる。さらに、交通事故責任は、全部責任、主要責任、同等責任、次要責任に分かれている。

なお、交通事故責任認定書という制度も確立された。交通事故責任認定書とは、交通事故発生後、公安機関が作成する文書のことで、交通事故責任の認定、因果関係⁸⁴、損害賠償に関する内容が記載され、加害者と被害者の間に拘束力が生じるとされる。認定書では、民事・刑事を問わず、その事故における全体としての責任（いわゆる「交通事故責任」）が判定されるため、認定書における記載は、交通事故の当事者が負うべき刑事責任、行政責任、民事責任と密接な関連を有する⁸⁵。そのため、訴訟実務で損害賠償責任の有無を判

82 国務院法政局政法司＝公安部交通管理局・前掲注（74）28 頁参照。

83 国務院法政局政法司＝公安部交通管理局・前掲注（74）28 頁、29 頁参照。

84 当時、大多数の交通事故では、交通事故の当事者の交通安全法規違反行為と公安機関の認定に際して、事故当事者の交通安全法規違反行為が交通事故の直接原因であるかどうかをまず認定し、それに基づいて責任を課することが一般的であった。野村＝于敏・前掲注（10）310 頁参照。

85 野村＝于敏・前掲注（10）310 頁参照。

断する際には、「交通事故責任認定書」が重要な役割を果たした。

しかし、この認定書の性質については、弁法には明確な規定がなく、条文の注釈書においても言及がなかった。この点、一方で、1992年に公布された最高人民法院と公安部の「交通事故事件の処理に関する諸問題の通知」⁸⁶には、「交通事故の被害者が損害賠償請求のために民事訴訟を提起した場合であって、裁判所が審理の結果、公安機関が認定した責任や後遺症障害等級を不当と認めるときは、これを採用せず、裁判所は、みずからが審理して認定した事実を証拠とするものとする」との説明があった。この説明は、交通事故責任認定書は証拠として取り扱われることを前提とするものであった。他方で、前述のとおり、弁法 35 条においては、「交通事故責任」を認定する機関は公安機関であるとされていたため、裁判所は、責任の認定判断および損害賠償額の算定を、公安機関が作成した交通事故責任認定書に基づいておこなうとする解釈が導かれた。

実務では、後者の弁法 35 条の解釈にしたがった運用が通例となり、認定書に著しい誤りがない限り、認定書の内容と判決の結果にほぼ相違はないとの指摘もされるほどであった⁸⁷。したがって、行政機関が作成した認定書は、事実上、民事訴訟においても強い拘束力を有するものとされた。しかし、交通事故責任認定書においては、刑事責任、民事責任、行政責任の区別が明確ではなかった。規則違反から交通事故責任を判断するという解釈は、損害賠償の面からみると、被害者の保護には妥当ではない。むしろ社会安定性の維持のための仕組みであった。

(2) 裁決の否定

弁法の立法段階では、公安機関による調停ではなく裁決によって、交通事故による損害賠償を処理すべきだとする意見が存在したようであるが、「当事者が調停内容を履行しないという状況下においては、損害賠償の性質が民事紛争に属することから、公安機関が裁決を強行することは適切ではない」とされた⁸⁸。「道路交通事故処理弁法」の公布により、事実上、裁決による紛争解決の可能性は全面的に否定された。

(3) 民事訴訟の提起と調停前置制度の確立

一方、弁法では、民事訴訟の提起に関する規定が明文化された。弁法 34 条によれば、

86 「关于处理道路交通事故案件有关问题的通知」(原語)は、最高人民法院、公安部より1992年12月1日に公布・施行された。また、2013年1月18日に失効された。

87 野村＝段匡・前掲注(10)43頁。

88 国务院法制局政法司＝公安部交通管理局・前掲注(74)51頁参照。

調停合意が得られない場合、または調停書が発効した後、当事者の一方が義務を履行しない場合、民事訴訟を提起することができる。同規定は、前述した「暫行規定」とほぼ同じ内容であり、当事者の民事訴訟を提起することができる場合を制約したものと見られる。この点、民法通則が制定前の制度と比べると、損害賠償責任の判断を司法機関に委ねるとしたのは、たしかに一步前進である。しかし、前述のように、調停書や裁決書に定められた義務が不履行の場合、行政機関は強制執行をすることができないという問題があったために、行政機関と司法機関との間の妥協の産物として、司法機関に委ねることにしたものであって、必ずしも被害者の権利の保護を目的としたものではなかった。

さらに、公安機関の裁決を否定する一方で、弁法は、公安機関による調停制度を維持した。また、従来の慣習と同様に、調停は当事者の合意によるのではなく、公安機関の職権により開始するものとされた。さらに、前述した「交通事故事件の処理に関する諸問題の通知」によれば、道路交通事故に起因して損害賠償請求訴訟を提起しようとする当事者は、訴状とは別に、公安局の作成した調停書・調停不成立書、または、事故がどちらの当事者の違反によって発生したものではない旨の顛末書を提出しなければならなかった（いわゆる行政調停前置制度）。当該制度について、実務は調停前置を肯定するものであったが、反対する声もしばしばあった。調停前置を肯定する理由は、弁法 30 条に「当事者と関係者を集めて損害賠償を調停しなければならない」との規定があり、公安機関が専門知識を有し、紛争の迅速な解決による訴訟経済に資するとするものであった⁸⁹、また、前述した弁法の注釈書の説明によれば、調停前置は、従来の交通事故処理の慣習と裁判所の案件受理能力の現状によるとされた⁹⁰。一方、反対する理由は、当該制度が民事訴訟法の基本的精神（訴訟を提起する権利）に反して当事者の権利保護を害すること、また、適時・迅速な紛争解決にとっても不利益であることであった⁹¹。

4 小括

ここまで、弁法制定後の実体法上の規定と手続法上の規定の変更について説明してきた。

89 周強「道路交通事件致人身損害賠償案件的審理」法学第 8 期（1994 年）32 頁。

90 國務院法政局政法司＝公安部交通管理局・前掲注（74）51 頁、52 頁参照。

91 呂玉宝「公安機関調解不應作為交通事故賠償訴訟的前置程序」人民司法 8 期（1998 年）50 頁、劉道清＝周振義＝別志勇「『道路交通事故處理弁法』不應作為法院立案的前置條件」人大建設 6 期（1998 年）26 頁参照。

この時期における最も顕著な変化は、従来の行政権による損害賠償紛争の処理から司法機関の判断へと変わってきたことである。また、行政機関の手続にも具体的な規定が設けられたことにより、従来の裁量性が部分的に克服され、処理の規範化もある程度は進んだ。ただし、弁法は、新しい制度の設立よりも、従来の経験の総括と確立に重きを置くものであり、従来の運用上の問題を修正したにとどまっている。行政法規である弁法は、公法と私法を区別せず、公法の性質を有する規範と私法の性質を有する規範を合わせて規定するという従来の伝統⁹²を維持しており、交通事故紛争の処理を行政権に委ねる傾向については、実質的な変化はなかった。

(五) 「道路交通安全法」⁹³施行以降（2004 年 5 月から現在）

1 「道路交通安全法」など法律の施行

以上のような行政化した制度は、被害者保護や裁判所の裁量権の観点からみて問題があると考えられ、2004 年には、「道路交通安全法」（以下、「道交法」という）およびその実施細則である「道路交通安全法实施条例」⁹⁴が施行された。弁法とは異なり、道交法の目的には、人身の安全、市民、法人およびその他の組織の財産ならびにその他の法益の保護が含まれる（同法 1 条）。

また、2010 年には、「侵權責任法」⁹⁵（日本の不法行為法に相当する）が公布された。同法の目的は、民事主体の適法な權益を保護し、権利侵害責任を明確にし、権利侵害行為を予防し、かつ、制裁し、社会の和諧・安定を促進することである（同法 1 条）。同法は、自動車交通事故の損害賠償責任に関する実体法上の規定を設けており、第 6 章では、5 つの事故類型について、責任主体の範囲を具体的に定めている⁹⁶。また、同法は、懲罰的損害賠償制度を導入する（47 条）ほか、権利が侵害された場合の救済方法を幅広く規定

92 梁慧星・前掲注（70）46 頁参照。

93 公布、改正の詳細については、前掲注 14）を参照。

94 「道路交通安全法实施条例」は、国務院により 2004 年 4 月 30 日に公布され、2004 年 5 月 1 日から施行された。その後、2017 年 10 月 7 日に国務院の「行政法規の一部改正に関する決定（原語：關於修改部分行政法規的決定）」により改正された。

95 「侵權責任法」（原語）は、2010 年 7 月 1 日から施行され、2021 年 1 月 1 日「民法典」の施行により、失効された。

96 5 つの類型の詳細については、第四章第二節を参照。

(同法 15 条) し、精神的損害賠償を明記 (同法 22 条) するなど、個人の権利をこれまで以上に厚く保護している。

さらに、2012 年には、「道路交通事故損害賠償事件の審理にあたって適用される法律に関する若干の問題の解釈」(以下、「交通事故損害賠償司法解釈」という)⁹⁷が施行された。同司法解釈においては、責任主体の範囲および損害賠償の範囲に関する実体法上の問題と、訴訟手続に関する訴訟法上の問題の両方について、従来よりも明確な判断基準が設けられた。

その後、2021 年 1 月 1 日に「民法典」⁹⁸が施行された。同法の第 7 編侵権責任 (不法行為) は、従来の侵権責任法に当たる部分である。そして、1208 条から 1217 条までは、自動車交通事故損害賠償責任に関する規定である。侵権責任法の規定と比べると、民法典には、窃盗者、強取者又は強奪者と自動車の使用者が同一人物でない場合、窃盗者、強取者又は強奪者と使用者が責任主体として損害賠償責任を負う (1215 条) という内容が新しく定められた。そして、2012 年の交通事故損害賠償司法解釈に規定された責任主体の 2 条と 3 条の内容が明文化された。さらに、好意同乗者の損害について、自動車の使用者に故意または重大な過失がある場合を除き、その責任を軽減することがはじめて規定された。

2 実体法上の変化

(1) 帰責原則

前述のように、この時期において、交通事故に起因する損害賠償責任を定めた実体法上の規定として、道交法と侵権責任法、民法典が存在する。もともと、侵権責任法の第 6 章では、「自動車による交通事故で損害が発生した場合、道路交通安全法の関連規定に基づき、賠償責任を負う」(48 条) と規定されており、民法典では「自動車により交通事故が発生し、損害をもたらした場合は、道路交通安全法および本法の関連規定に従い賠償責任を負う」(1208 条) と定められているため、交通事故における民事損害賠償責任を定めた主要な規定は、道交法 76 条⁹⁹となっている。2007 年以前の道交法の帰責原則は、自動車間で交通事故が発生した場合は過失責任原則を採用し、自動車と非自動車または歩行者との間に交通事故が発生した場合は無過失責任原則を採用するものであった。その後、2007

97 公布、改正の詳細については、前掲注 (16) を参照。

98 公布、施行の詳細については、前掲注 (15) を参照。

99 道交法 76 条の詳細については、第三章第四節を参照。。

年に改正された道交法においては、前者については過失責任を維持する一方、後者については主に過失推定原則と 10%以内の無過失責任原則¹⁰⁰を採用した。また、条文の文言が「責任」から「賠償責任」に変更され、自動車と非自動車または歩行者との間の交通事故に関しては過失相殺の規定も置かれた。上述の帰責原則は、多元的帰責原則と言われるものであり、日本法とは異なる中国に固有の原則である。

(2) 責任主体と賠償範囲

道交法では、責任主体に関して、はじめて「一方の自動車側」（原語：機動車一方）という法律用語が使われた。しかし、当該用語によって定められる責任主体の範囲については、法令・学説上明確な定義が存在しない。こうしたなか、中国では、法令や司法解釈に個別的な規定を置くことで、責任主体の範囲を特定してきた。すなわち、侵權責任法は、交通事故に基づく損害賠償責任を負うべき場合として、5 類型を規定し、「交通事故損害賠償司法解釈」は、13 類型（2020 年の改正により 10 類型に変更した）を明らかにした。また、民法典には、8 類型の責任主体を規定した。

しかし、このように個別に規定する方法では、全ての「一方の自動車側」を包含することは到底できない。交通事故が多発する現代社会においては、様々な新しい事情が発生するから、それを事前にすべて予測することは不可能である。そのため、法令・司法解釈に規定が存在しないケースにおいて、裁判所がどのような基準で判断するかが問題になる。前述のように、中国では、原則として自動車の運行支配と運行利益を享有する者に賠償責任を負わせる見解（いわゆる二元説）を採用してきた。立法者の示した解釈においても、二元説を基準としつつ、具体的な事例ごとに、交通事故の責任主体を確定するものとされている¹⁰¹。具体的には、車両の所有者または管理者がこれに当たり、その態様として、借用、譲渡、貸与など他人所有の車両を使用して事故を発生させた場合がある¹⁰²。

なお、賠償範囲について、「交通事故損害賠償司法解釈」によれば、交通事故によって発生した損害には、人的損害と財産的損害が含まれる。人的損害とは、自動車による交通

100 10%以内の無過失責任原則とは、一方の自動車側に過失がない場合、自動車の運転者が10%以内の損害賠償額を負うべきとする帰責原則である。

101 全国人大常委会法制工作委员会民法室編『中華人民共和國侵權責任法』条文説明、立法理由及相關規定（北京大学出版社、2010 年）207 頁参照。

102 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（7）13 頁参照。当該内容の詳しい説明は、栗津・前掲注（10）593 頁注 3 参照。

事故が発生した場合に、被害者の生命や身体などの人身上の利益に生じた損害をいい、侵權責任法 16 条¹⁰³と 22 条¹⁰⁴、さらにのちに施行された民法典 1179 条¹⁰⁵と 1183 条 1 項¹⁰⁶が規定する各種の損害を含む。他方、財産的損害とは、自動車による交通事故が発生した場合に、被害者の財産上の利益に生じた損害をいう¹⁰⁷。

3 手続上の変化

(1) 交通事故責任認定書から交通事故認定書へ

前述した「交通事故責任認定書」は、「交通事故認定書」に名称が変更され、証拠として取り扱うことが道交法に明記された。しかし、交通事故認定書の性質について、具体的行政行為に該当するか否か、また、認定書の判断の是正を求めて行政訴訟を提起できるか否かという議論があった。実務の対応は分かれており、当事者が行政訴訟を提起した場合に、これを受理した裁判所もあれば、受理しなかった裁判所もあった。こうしたなか、法律を全国的に統一して適用するため、全国人民代表大会常務委員会法制工作委员会は、「交通事故責任認定行為が具体的な行政行為であるか、また行政訴訟の受理範囲に属するかに関する意見」（2005 年）¹⁰⁸を発表した。同意見においては、「道路交通安全法 73 条に基づく交通公安管理機関の作成した交通事故認定書は、交通事故事件を解決するための証拠として取り扱う。したがって、交通事故責任認定は具体的な行政行為ではなく、これ

103 16 条 他人を侵害して人身傷害を生じさせた場合には、医療費、看護費、交通費等の治療およびリハビリのために支出する合理的な費用ならびに休業により減少した収入を賠償しなければならない。後遺障害が生じた場合は、更に後遺障害生活補助具費用および後遺障害賠償金を賠償しなければならない。死亡させた場合には、更に葬式費用および死亡賠償金を賠償しなければならない。

104 22 条 他人の人身権益を侵害し、他人に重大な精神的損害を生じさせた場合には、被権利侵害者は、精神的損害賠償を請求することができる。

105 1179 条 他人を侵害して人身損害をもたらした場合は、医療費、看護費、交通費、栄養費、入院食事補助費等の治療およびリハビリテーションのために支出した合理的な費用ならびに休業により減少した収入を賠償しなければならない。後遺障害が生じた場合は、更に補助用具費用および後遺障害賠償金を賠償しなければならない。死亡した場合は、更に葬祭費および死亡賠償金を賠償しなければならない。

106 1183 条 1 項 自然人の人身の権利利益を侵害して重大な精神的損害をもたらした場合は、被侵害者は、精神的損害賠償を請求する権利を有する。

107 交通事故損害賠償司法解釈 11 条 2 項参照。

108 「全国人民代表大会常務委員会法制工作委员会關於交通事故責任認定行為是否属于具体行政行為、可否納入行政訴訟受案範圍的意見」（原語）法工弁復字〔2005〕1 号。

をもって裁判所に行政訴訟を提起することができない。交通事故認定書に関連する民事賠償に不服がある当事者は、裁判所に民事訴訟を提起することができる」と定められた。すなわち、全人代は、交通事故認定書は単なる証拠にすぎず、認定書における行政機関の判断を争うために行政訴訟を提起することはできないことを明らかにした。しかし、当該意見には、法的拘束力が認められないため、実務は依然として混乱している状況にある¹⁰⁹。

(2) 調停前置制度の廃止と紛争の自己解決

道交法の施行と同時に、行政調停前置制度も事実上廃止された¹¹⁰。その理由は、調停は当事者の合意による手続であり、公安機関の職権による手続ではないからである¹¹¹。立法者は、行政調停制度を当事者の合意による紛争解決方式の一つと位置付け、行政機関の職権を排除したのであった。

さらに、人身傷害を伴わない交通事故が発生した場合であり、かつ、当事者双方に、事実と事故の原因にほとんど争いが無いような事案においては、物的財産損害の回復は、相手方との直接交渉によっておこなわれるものとされた¹¹²。交渉後、双方が紛争解決の合意に至ったときは、道路交通事故損害賠償協議書を作成し、これに署名することによって解決される。このことは、当事者間に争いのない事件については、当事者に訴訟外和解の権限が与えられたことを意味する。従来の調停前置制度の下では、当事者間に争いのない事件についても訴訟外和解の権限がなく、そのために交通事故処理の効率を阻害する大きな要因となっていたが、そうした問題が克服されることになった¹¹³。

ここまで、道交法が施行後、実体法と手続法上の変化を詳しく説明してきた。この時期における最も顕著な特徴は、立法の目的として、被害者保護と紛争解決の効率性が強調されたことである。また、「道交法」、「侵權責任法」、「民法典」、司法解釈の公布により、帰責原則、責任主体、賠償範囲などの規定が設けられ、交通事故損害賠償請求訴訟の審理に

109 余凌雲「道路交通事故責任認定研究」法学研究第6期（2016年）131頁。

110 当時、「交通事故事件の処理に関する諸問題の通知」はまだ有効であり、2013年、最高人民法院の「1980年1月1日から1997年6月30日まで公布した一部の司法解釈および司法解釋性質文書（第9組）の廃止に関する決定」により失効した。しかし、「道交法」の規定により、事故当事者は公安機関に調停の申立てをすることができるほか、直接に訴訟を提起することもできるため、実際上調停前置制度が廃止された。

111 郎勝主編『中華人民共和國道路交通安全法釈義』（法律出版社、2003年）166頁参照。

112 道交法70条参照。

113 郎勝・前掲注（111）158頁参照。

法律上の根拠が与えられることとなった。さらに、従来型の行政権への依存傾向も、法律の整備に伴って低下することになった。なお、調停前置制度の廃止と紛争の自主的解決手段の確立は、当事者の私的自治を重視するものでもある。

(六) 小括

ここまで、中国における交通事故損害賠償請求訴訟制度の変遷を紹介してきたが、最後に、その変遷の傾向を整理しておきたい。

まず、各時期の立法の目的を着目すると、中国では、従来の紛争解決の目的は、社会の安定性を維持することにあるとされた。この目的は、道交法が施行されるまで、重要な位置を占めていた。しかし、改革開放後、経済発展とともに、法律制度が次第に整備された中国社会では、国民の権利意識が高揚し、社会の安定性よりも被害者保護に対する要求が強まった。そこで、道交法などの現在の法律、司法解釈においては、被害者保護、さらに、その保護の効率性が重視するようになっている。

次に、交通事故損害賠償請求訴訟制度の変容を着目すると、従来の交通事故損害賠償の処理においては、行政権への依存傾向が強かったことがわかる。すなわち、「暫行規則」が失効した後は、交通事故紛争を解決する権限は事実上行政権によって独占されていた。こうしたなか、民法通則の施行を契機として、司法機関が交通事故損害賠償の処理の権限を有するようになり、さらに弁法の制定により、行政権の裁量権は大きく制限されることとなった。現行制度の下では、行政権の影響力はさらに低下する一方、裁判官の裁量を拡大する方向へ進んでいる。

さらに、当事者の紛争解決手段という視点からすれば、従来は行政機関の職権に従わなければならなかったが、制度の変容に伴い、今日では、民事訴訟の提起の保障、訴訟外和解権限の付与などの法律規定の充実により、当事者の私的自治および処分権が、従来と比べて保障されるようになっている。

第三節 本章の総括

本章では、歴史的観点から、中国における交通事故損害賠償請求訴訟制度の変容を概観した。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ことがわかる。かつては、交通事故における損害賠償の紛争は、行政機関により処理されていたが、1987 年の民法通則の制定により交通事故損害賠償請求訴訟が提起できるようになった。その後、今日に至るまでの間に、様々な交通事故損害賠償請求訴訟に関する行政法規、法律、司法解釈が公布されており、被害者の保護と紛争解決の効率性がより一層重視されるようになってきている。

しかし、現行の中国の交通事故損害賠償請求訴訟制度には、旧制度の影響が依然として強く残っている。そのため、社会の安定性を重視する傾向が強い一方で、被害者保護の見地はないがしろにされている面がある。さらに、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。今後は、被害者の救済および紛争解決の効率性という現在の立法理念を基本的に維持しつつ、日本の諸制度を参考にしながら理論的な研究を進め、中国の交通事故損害賠償請求訴訟制度の改革にあたって適切な方策を論じていく必要があると考える。

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

現代の民事裁判において、証明責任は非常に重要な理論である。訴訟の最終段階に至ってもある事実が真偽不明（ノンリケット）になった場合、裁判官は裁判を拒絶することができないため、証明責任はそれに対処するための手段である¹¹⁴。

また、裁判官の認識能力に限界があると認めた場合、証明責任の問題は必ず生じうる¹¹⁵。その意味で、証明責任の本質は結果責任である。さらに、証明責任は実体法と訴訟法の接点をなす中間領域を構成していると理解されている¹¹⁶。

中国では、証明責任に対する研究も民事訴訟法上重要な課題の一つである。しかし、証明責任に対する理解および呼び方は時代とともに変化してきた。従前、証拠提出責任として認められた証明責任は挙証責任とも呼ばれたが、その後、司法解释¹¹⁷により、行為責任（証拠提出責任）と結果責任（客観的証明責任）が統合され、挙証責任または挙証証明責任と呼ばれるようになった。また、この挙証責任または挙証証明責任をめぐり、抽象的な理論を中心に議論が行われたが、近年、民訴法学界と司法実務は結果責任と法律要件分類説（規範説）に対して一層重視されるようになってきたと見える。

ところが、このような変化は具体的な訴訟類型にどのような影響を与えたか、また実体法を基礎とした証明責任が裁判規範として公正適切であるかなどの問題に対して、中国の民事訴訟法学者たちはそれほど関心を持っていない。特に、交通事故損害賠償請求訴訟¹¹⁸と証明責任の問題に関する研究は中国国内ではほとんどなされていない。管見の限り、日

114 三木浩一ほか『民事訴訟法（第4版）』（有斐閣、2023年）266頁〔三木浩一〕。

115 ローゼンバルク（倉田卓次訳）『証明責任論』5頁（判例タイムズ社、1972年）、中野貞一郎ほか『新民事訴訟法講義（第3版）』（有斐閣、2018年）395頁〔青山善充〕。

116 小林秀之「証明責任の意義と分配（上）」判タ39巻16号（1988年）4頁。

117 中国では、法律の規定が簡潔しすぎるという問題があり、実務上法条文の適用を指導するため、最高人民法院は大量な司法解释が制定し、公布した。司法解释の定義について、前掲注（48）を参照。

118 交通事故損害賠償請求訴訟について、物的損害と人的損害に関する損害賠償訴訟はあるが、本章では、特別な説明がない場合、人的損害を研究の対象とされる。

本では、この分野に触れている論文は見当たらない。したがって、本章では、この研究の空白を埋めるため、中国の交通事故損害賠償請求訴訟における証明責任と題して、研究したい。また、本研究は具体的な訴訟類型である交通事故損害賠償請求訴訟の観点から中国の証明責任を研究することで、手続運営の面から中国の民事訴訟法に対する課題を詳細に捉えることができると期待している。

（二） 本章の構成

中国の交通事故損害賠償請求訴訟における証明責任を分析するためには、証明責任の内容を説明する必要がある。本章では、まず、中国における証明責任に対する理解を深めるため、日本法における証明責任の内容を概観する。その上で、日中両国の違いを説明し、立法、司法解釈、学説という3つの側面から中国における証明責任の現状を分析する。そして、証明責任の内容を理解した上で、日中両国における交通事故損害賠償請求訴訟の証明責任に関する具体的な内容を説明し、日本法を参照しながら、中国法上の問題点を指摘する。

第二節 日本における証明責任について

まず、日本における証明責任の内容を概観したい。これは、中国における証明責任に対する理解を深め、両国の証明責任に対する理解を比較するためである。

日本法において、証明責任は裁判に必要不可欠な概念である。しかし、民訴法では、証明責任やその分配を正面から定めた規定がない¹¹⁹。

また、歴史上、証明責任は行為責任であり、当事者が事実を証明すべきものであると解された時期があった¹²⁰が、現在では、「ある事実が真偽不明（ノン・リケット〔non

119 三木ほか・前掲注（114）266頁〔三木〕。

120 三木ほか・前掲注（114）266頁〔三木〕参照。また、1980年代から、客観的証明責任を否定し、証明責任が行為責任でなければならない見解が提唱されてきたが、学説上多くの疑問があるため、証明責任の本質が結果責任であるという見解に揺らぎは生じない。行為責任の議論について、詳細については、佐上善和「立証責任の意義と機能」井上治典ほか『これからの民事訴訟法』（日本評論社、1984年）139頁以下、松本博之「証明責任の意義と作用」伊藤眞＝山本和彦編『新・法律学の争点シリーズ4 民事訴訟法の争点』（有斐閣、2009

liquet] ともいう) の時に、その事実の存在または不存在が仮定されて裁判がなされることにより当事者の一方が被る危険ないし不利益」¹²¹と定義され、証明責任の機能は主に審理を終結した後の判決段階に果す¹²²と理解されているため、証明責任の本質は結果責任であり、客観的証明責任とも呼ばれている¹²³。このように、結果責任である証明責任は、機能としてその所在が事前に定まっているので、当事者にとって事前に予測することが可能である。なお、弁論主義のもとで証明責任の対象となる事実は主要事実¹²⁴に限り、特定の実事について一方の当事者のみが証明責任を負うものであるとされる。

さらに、証明責任の分配について、明文の規定がある場合は少ない¹²⁵が、大多数の場合においては、明文の規定がない。そのとき、証明責任を分配する基準は何であるかについて、学説を正確に分類することは難しい状況にあるという指摘がある¹²⁶。しかし、考え方

年) 180 頁以下などを参照。

121 高橋宏志『重点講義民事訴訟法上 (第 2 版補訂版)』(有斐閣、2013 年) 518 頁。

122 小林・前掲注 (116) 4 頁。

123 証明責任の理解について、法規不適用説と証明責任規範説はある。法規不適用説は、ドイツのローゼンベルクにより提唱された学説であるが、「証明責任の問題では、真でないことは偽であることと同義、つまり法規の適用を排斥するからである」と説明された。本説により、ある事実が真偽不明な場合において、その事実を要件とする法規が適用できないことになるので、証明責任は真偽不明により生じる不利益であり、当事者がその証明責任を負うことになる」とされる。一方、実体法規はその法律効果の要件に該当する事実が証明された場合にのみ適用されるという理解を前提とした前者の考え方を批判した上で、証明責任規範説は、実体法規は法律要件に該当する事実の証明ではなく、法律要件の存否それ自体に法律効果を結びつけていると解される。そのため、実体法規範とは別に証明責任規範が存在し、この証明責任規範が法規の適用または不適用を指示するものであるとする。両説に対して、それは説明の問題に過ぎないと評価され、証明責任規範を論ずる意義は希薄であると言われる。新堂幸司『新民事訴訟法 (第 6 版)』(弘文堂、2019 年) 604 頁参照、三木ほか・前掲注 (114) 266 頁〔三木〕参照。

124 この主要事実について、それは要件事実であるか、要件事実と区別しているかについて、見解が分かれている。中野貞一郎は二つの見解と別れた。一つ目は要件事実が(法律で定められた)権利の発生・障害・消滅などの法律行為を生ずるための法律要件を構成する事実であり、主要事実は(訴訟で出てくる)各要件事実に該当する具体的事実であると解されている。また、二つ目の見解は、主要事実が要件事実そのものである。後者は司法研修所などがとっている見解である。中野貞一郎「(特別講義) 要件事実の主張責任と証明責任」法教 282 号 (2004 年) 34 頁。

125 明文の規定について、民法 117 条 1 項、自動車損害賠償保障法 3 条但書き、製造物責任法 4 条などが例として挙げられる。

126 宇野聡「証明責任の分配」伊藤＝山本・前掲注 (120) 184 頁。

として、主に3つにまとめることができると考える。それぞれは、法律要件分類説、利益衡量説、修正法律要件分類説である。

法律要件分類説は、実体法上の法規を分類することにより、実体法規の相互の論理的関係に基づき自己に有利な規定をそれぞれ当事者に負担させる考え方である。本説により、実体法規は主に、①権利根拠規定、②権利障害規定、③権利消滅規定、④権利阻止規定に分類することができる（この権利は法律効果を指している）。したがって、ある権利を主張する者は、①の法律要件に相当する「権利根拠事実」の証明責任を負う。そして、その相手方は②③④の法律要件に相当する「権利障害事実」、「権利消滅事実」、「権利阻止事実」の証明責任を負うと理解されている。また、法律要件分類説には、規範説とよばれる考え方があり、各個の法条の表現形式を特別に重視する見解である。例えば、本文と但し書きとかき分けていると時は、但し書きに相当する事実は、その本文に書かれた法律効果の発生を争う側が証明責任を負うとされる¹²⁷。ただし、日本における法律要件説が規範説を受け入れながらも、訴訟追行上の当事者の公平・紛争の迅速な解決、政策等の実質的考慮をしながら規範説と結果として同じようなことを説いたという特色があると言われている¹²⁸。

そして、利益衡量説は、具体的な事案に応じて、当事者間の公平の観点から、証拠との距離、立証の難易、事実の蓋然性という基準で証明責任の分配を判断すべきであるとする¹²⁹。このような考え方は、立法者が常に証明責任の所在を考慮しながら法律をつくるとはいえないし、法律要件分類説による証明責任の分配は実際上不都合が生じる場合があるというような批判を前提に提唱された。しかし、法律要件分類説と比べると、上記の分配基準は裁判官の裁量に委ね、判断の基準は事案ごとに変更することがあるため、当事者にと

127 本説はドイツのローゼンベルクにより提唱された説である。詳細については、ローゼンベルク（倉田訳）・前掲注（115）98頁以下。

128 竜奇喜助『証明責任論——訴訟理論と市民』（有斐閣、1987年）169頁参照、高橋・前掲注（121）541頁参照。

129 高橋宏志は、石田説と新堂説の見解をまとめて利益考量説と説明した。しかし、伊藤滋夫により、「現在の新堂説の見解は、かなりの程度に修正法律要件説でいわれる考え方を取り入れており、石田説とはかなり趣を異にする」と論じ、「現在はあまり有力であるとは言えない」と説明した。伊藤滋夫『要件事実の基礎（新版）』（有斐閣、2015年）265頁以下。高橋宏志の説明について、詳細については、高橋・前掲注（121）546頁以下を参照。石田説について、石田穰『民法と民事訴訟法の交錯』（東京大学出版会、1979年）48頁以下を参照。新堂説について、新堂・前掲注（123）612頁以下を参照。

って事前に予測することが不可能であるという問題点があると考えられる。

さらに、修正法律要件分類説は、利益衡量説の批判を受け、基本的に法律要件分類説に従うが、実際上不都合が生じる場合、実質的な考慮を入れて部分的に修正するという考え方である。しかし、上述したように、日本法上の法律要件分類説が規範説と違い、実質的な考慮を排除しないという特色があるという点を考えると、この修正法律要件分類説と法律要件分類説は「単なる言葉の問題にすぎない」という指摘¹³⁰を支持すべきである。実務上は、法律要件分類説ないし修正法律要件分類説を前提にした、「要件事実」論が確立している状況にある。

最後に、証明責任に関連する概念には、「証明責任の転換」がある。証明責任の転換は、一般的な証明責任の分配に従うと不公平が生じる場合、反対事実について相手方に証明責任を負わせることである。自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という）の3条はその典型的な例である。証明責任の転換は、立法により証明責任を分配する法技術であるが、それは本来の証明責任の分配と同様の立法政策の問題である¹³¹。

第三節 中国における証明責任について¹³²

（一） 日本法との違い

前章では、日本における証明責任の内容を概観した。次に、中国における証明責任を説明したい。ただし、それを論じる前に、日本法との違いを明らかにする必要があると考える。

まず、中国法上、証明責任に関連する規定は立法・司法解釈に基づいて正面から明文化される傾向がある。

130 三木ほか・前掲注（114）274頁〔三木〕。

131 新堂・前掲注（123）617頁3参照。

132 中国における証明責任の研究する先行研究について、馬愛萍「中国民事訴訟法における証明責任について（1）～2・完」立教大学大学院法学研究27号（2001年）1頁以下、28号（2001年）1頁以下、馬愛萍「中国における証明責任の意義と分配——日本との比較研究を中心として——」立教大学大学院法学研究29号（2002年）1頁以下、白迎春『中国民事訴訟における「挙証責任」』（早稲田大学出版部、2012年）、田川「中国の民事訴訟法における証明責任の問題点」一法10巻第1号（2011年3月）265頁以下などがある。

そして、日本法では、結果責任こそが証明責任の本質であるという認識に基づいて、証明責任論（証明責任への理解と証明責任の分配などを含む）が展開されている。しかし、それとは違い、後述する中国法の現況から分かるように、中国では、証明責任に対する理解について、実務にも、学説にも、主に証明責任は行為責任であるか、結果責任であるか、あるいは両者の結合であるかをめぐり議論されている。

このような影響を受け、証明責任分配の問題は非常に曖昧なものとなり、上記の議論に従属する形となっている。そのため、日本では多くの見解や議論があるのとは対照的に、中国では証明責任の分配について活発な議論が行われていないとみえる。

（二） 歴史の展開

歴史からみると、1949 年に中華人民共和国が成立した後、長い間、イデオロギーと政治的な原因により、証明責任は民事訴訟法研究のタブーとなっていた¹³³。1982 年の民事訴訟法（試行）¹³⁴が公布された後、証明責任は研究課題として中国の民事訴訟法学者と実務家の関心を集めた¹³⁵。本法 56 条 1 項には、「当事者が自己の提出した主張に対して、証拠を提出する責任がある」と規定された。それは、証拠提出責任（学説では、一般的に「挙証責任」と呼ばれるが、下記の 2001 年の司法解釈に規定されていた「挙証責任」と区別するため、以下「証拠提出責任」という）であり、当事者双方が証拠提出責任を負うべきであると理解された¹³⁶。ただし、当事者が証拠を提出しなくても、なんの不利益も生じず¹³⁷、「当事者に主張・立証を強制する法的手段が予定されていなかった」¹³⁸。一方、本条 2 項では、人民法院の職権により証拠収集権限は広く認められた。その結果、実務では、客観的真実¹³⁹を重視しすぎるため、「法院は当事者に証拠を提出するように要求しているが、自ら証拠調査と収集の方を重視し、案件にかかわる大多数の証拠材料は法院が調査し、収

133 李浩『民事証明責任研究』（法律出版社、2003 年）14 頁。

134 施行と廃止の詳細については、前掲注（59）を参照。

135 陳剛『証明責任法研究』（中国人民大学出版社、2000 年）57 頁。

136 法学教材編輯部『民事訴訟法教程』編写組『民事訴訟法教程』（法律出版社、1983 年）213 頁以下〔石宝山〕。

137 石宝山＝郭学貢『民事訴訟法』（吉林大学出版社、1985 年）152 頁以下〔石宝山〕。

138 王亜新『中国民事裁判研究』（日本評論社、1995 年）17 頁。

139 王亜新・前掲注（138）18 頁。

集している」という現象が生じた¹⁴⁰。この現象は、「挙証責任の倒錯」と呼ばれている¹⁴¹。

その後、改革開放により社会環境の変化などに伴い、人民法院の負担を軽減するため、中国では職権主義から当事者主義に転換しようとした民事裁判改革が行われた¹⁴²。証明責任問題は、改革の一環として、重要な役割を果たした¹⁴³。その結果、人民法院の証拠収集権限は大幅に制限され、当事者の証拠提出責任が前面に押し出されることになった。このような背景のもとで、証明責任は証拠提出責任（挙証責任）として従前より一層強く認識された。

以上のような状況を踏まえて、下記では、従来と対比しながら、証明責任に関する現行民事訴訟法、司法解釈と学説の現状を論じたい。

（三） 現行民事訴訟法の規定

現行の民事訴訟法は、1991年に制定されて以降、5回の法改正が行われた¹⁴⁴。最も近いのは、2023年の法改正である。しかし、これらの法改正において、証明責任に関連する内容は変更されず、現行法の67条1項に規定されたままである。本項には、民事訴訟法（試行）56条1項の規定と全く同じような文言が使われており、「当事者が自己の提出した主張に対して、証拠を提出する責任がある」と定められている。そして、それが「主張

140 江偉＝李浩＝王強義『中国法学全集5・中国民事訴訟法の理論と実際』（成文堂、1997年）93頁。

141 江偉＝李浩＝王強義・前掲注（140）89頁以下。

142 この点について、白迎春はその背景と改革の内容を詳細に論じた。白迎春・前掲注（132）34頁以下を参照。

143 王亜新・前掲注（138）20頁。

144 5回の法改正は、2007年改正、2012年改正、2017年改正、2021年改正、2023年改正である。2007年改正案には全部19箇条があり、執行手続の変更、破産手続の削除などに関する内容である。また、2012年改正案には全部60箇条があり、誠実信用原則（日本民訴法上の信義則に相当する原則）、電子データ、訴訟上の調解（日本法上の「訴訟上の和解」に相当する制度）などの改正が注目を浴びた。また、2017年改正案には一箇条しかなく、検察機関に公益訴訟（日本法上の公害訴訟に近い訴訟類型である）の提起する権限を与えたものである。2021年改正案には16箇条があり、主に簡易訴訟手続、少額訴訟手続、送達手続について法改正が行われた。さらに、2023年改正案には26箇条があり、第4編の「涉外民事訴訟手続に関する特別規定」を中心に、調整が行われた。また、2023年改正案は、2024年1月1日に発効することを主席令第11号で公示した。

すべき者が挙証すべきである」(原語：誰主張、誰挙証)と理解されている¹⁴⁵。また、立法の趣旨からみると、これは行為責任としての証明責任であり、証拠提出責任と解釈される¹⁴⁶。なお、上述した通り、民事訴訟法(試行)の規定において、当事者が証拠を提出しなくても、なんの不利益も生じないと理解されているが、本項の規定においては、当事者は自分の主張に対して挙証されなかったときは、不利な結果を負うべきであると解されている¹⁴⁷。ただし、このような規定は、行為としての意義の証明責任にすぎず、結果としての意義の証明責任、真偽不明の場合の裁判基準を提示するものではないと指摘されている¹⁴⁸。

一方、「主張すべき者が挙証すべきである」は証明責任の分配基準でもあると理解されている¹⁴⁹。この基準により、原告、被告は自らの提出した主張に対して、証拠を提出しなければならない¹⁵⁰。しかし、このような分配基準は、客観的であり明確でなければならないが、本法が公布された後、その不明確さから実務上裁判の混乱が生じた¹⁵¹。さらに、一部の学者からは、当事者の「主張」とは一体何を指しているかが不明確であり、実務への指導には有意義ではないなどと強く批判を受けた¹⁵²。

145 陳剛・前掲注(135) 228 頁以下。また、「誰主張、誰挙証」という表現はわかりやすくリズムに富んでいるため、スローガンとして中国社会に大きな影響を与えている。一般の人でも、このスローガンをよく知っている。

146 立法当時、行為責任だけではなく、結果責任も法律上規定しなければならないという主張もあったが、結局結果責任ついて立法に至らなかった。常怡主編『民事訴訟法学』(中国政法大学出版社、1994 年) 165 頁以下〔常怡〕。

147 柴發邦ほか『中国民事訴訟法学』(中国人民公安大学出版社、1992 年) 331 頁。常怡・前掲注(146) 165 頁以下〔常怡〕。

148 吉村＝上田・前掲注(21) 244 頁〔小嶋明美〕。

149 柴發邦ほか・前掲注(147) 331 頁。袁中華「証明責任分配的な一般原則及其適用——『民事訴訟法』司法解釋第 91 条之述評」法律適用第 8 期(2015 年) 47 頁。

150 柴發邦ほか・前掲注(147) 331 頁。

151 実務上、当事者の「主張」は不明確(王宝發編著の資料には「真偽不明」という言葉は使われているが、筆者の理解では、ここの「真偽不明」は「主張」の不明確であると解する方が適切である)である場合、各人民法院の対応は必ず統一されていなかった。裁判せずに、調停(原語：調解、日本法上の「訴訟上の和解」と類似する制度)により解決することもあり、訴訟を中止することもあった。また公平原則を用いて裁判することもあった。王宝發編著『最高人民法院關於民事訴訟証拠の若干規定釋義』(法律出版社、2002 年) 14 頁。

152 陳剛・前掲注(135) 229 頁。また、「基準としては漠然としており、同一の事項について、一方が肯定する事実を主張し、他方が否定する事実を主張する場合には判断することができない。」という指摘もあった。吉村＝上田・前掲注(21) 244 頁〔小嶋明美〕。

後述するように、司法解釈（実務）と学界における証明責任に対する認識は深化しているが、現在本条の規定は据え置かれたままの状態となっており、今後本項は改正される可能性が高いといえよう¹⁵³。

（四） 最高人民法院の司法解釈について

最高人民法院の公布した司法解釈の中に、証明責任に最も関連するものは、「民事経済審判方式改革問題に関する若干規定」¹⁵⁴、「民事訴訟証拠に関する若干規定」¹⁵⁵（以下「証拠規定」という）と「『中華人民共和国民事訴訟法』の適用に関する解釈」¹⁵⁶（以下「民訴法司法解釈」という）がある。「民事経済審判方式改革問題に関する若干規定」の3条は結果責任を明文化した規定であると位置づけられる¹⁵⁷が、本司法解釈の適用範囲は民事経済事件に限られているため、全ての民事事件に適用できないという制限があり、学界と実務から重視されていなかった。したがって、最も重要な証明責任に関連する司法解釈は、「証拠規定」と「民訴法司法解釈」である。この二つの司法解釈の説明を通じて、中国の司法実務の証明責任に対する理解の変化を窺うことができる。以下では、司法解釈の内容を概観する。

1 2001年の証拠規定

現行の「証拠規定」は2019年に修正された司法解釈である。しかし、2001年の「証拠規定」が長い間司法実務に多大な影響を与え、後述する2015年の民訴法司法解釈も一部これを引き継いでいるため、本章では、まず2001年の証拠規定を説明する。

最高人民法院は、人民法院が公正かつ効率的な民事事件の審理を指導するため、実務経

153 陳剛は本項の内容を削除すべきであると主張している。陳剛・前掲注（135）232頁。

154 「關於民事經濟審判方式改革問題的若干規定」（原語）は、最高人民法院により1998年7月6日から施行され、2019年7月20日に廃止された。

155 「關於民事訴訟證據的若干規定」（原語）は、最高人民法院により2001年12月6日に公布され、2002年4月1日から施行された。また、2019年10月14日に改正され、2020年5月1日から施行された。

156 「關於適用『中華人民共和國民事訴訟法』的解釋」（原語）は、最高人民法院により2015年2月4日から施行された。また、2020年改正と2022年改正を経て、最新の司法解釈は2022年に4月10日から施行された。

157 王宝登・前掲注（151）13頁。

験をまとめ、2001年に証拠規定を制定した。証拠規定には、全部83条の条文があるが、証明責任に関連する規定は、2条から7条までである。

2条1項に「当事者は、自己の主張の根拠となる事実を証明するため、または相手方の主張の根拠となる事実を反論するために、証拠を提出する責任を負う」という行為責任が規定されていた。また、2項に「証拠がない、または証拠が当事者の主張を証明するに足りない時は、挙証責任を負う当事者が不利な結果を負う」という結果責任が定められていた。ここで注意しなければならないのは、民事訴訟法の規定と違い、本条は「挙証責任」という用語を明文化した規定である。そして、この挙証責任は行為責任（原語：行為意義上の挙証責任）と結果責任（原語：結果意義上の挙証責任）の二重的な意義を有すると司法解釈の立案者が説明した¹⁵⁸。ここの行為責任は、主観的証明責任、形式上の挙証責任とも理解され、従来の「主張すべき者が挙証すべきである」の強調であり、当事者の間に転換する挙証責任であると解されている¹⁵⁹。一方、結果責任について、一方の当事者が主張した事実が存否不明の場合において、それはどちら側の当事者が不利な結果を負担すべきかを定める内容であり、その事実が真偽不明であることを条件とした規定であると説明されている¹⁶⁰。ただし、挙証責任の分配について、立案者は法律要件分類説の基本的な観点も参考にしたと説明しつつ、挙証責任分配の一般的な基準が2条1項に規定されている行為責任であると明言した¹⁶¹。

また、3条に当事者の全面、正確、誠実な挙証を確保するため、人民法院に説明義務がつけられたほか、客観的な原因により自ら証拠を収集できない場合、当事者は人民法院により証拠収集の申し込みをすることができると定められた。さらに、4条（不法行為訴訟（原語：侵權訴訟））、5条（契約訴訟）、6条（労働訴訟）について、3つの訴訟類型における証明責任の分配を個別的においている。5条の契約訴訟に関する規定について、法律要件分類説が適用されたものであると評価されている¹⁶²。

158 最高人民法院民事審判第一庭『民事訴訟証拠司法解釋的理解与適用』（中国法制出版社、2002年）15頁。

159 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（158）15頁以下。

160 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（158）17頁以下。

161 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（158）23頁以下。

162 王亜新「民事訴訟中的挙証責任」証拠科学第22巻第1期（2014年）122頁。また、証拠規定5条の内容は、下記の通りである。

5条 契約紛争事件においては、契約関係の整地つと効力の発生を主張する当事者は、契約

最後に、7 条には、「法律に具体的な規定がない場合、司法解釈によっても証明責任の所在を確定できない場合、人民法院は公平の原則と信義誠実の原則に基づき、当事者の举证能力などの要素を総合して举证責任を確定することができる」とされているため、人民法院に举证責任を分配する権限を与えた根拠となった。

民事訴訟法の規定と比較すると、2001 年の証拠規定は明らかに結果責任を明示していることがわかる。また、司法実務においても、法律要件分類説について一定の認識が得られていると理解することができる。しかし、举证責任の分配基準が行為責任に基づいていることからわかるように、司法解釈の立案者は依然として、証拠提出責任（行為責任）を重視して理解していることを指摘しなければならない。また、このような理解の問題点は、举证責任の分配が依然として曖昧であり、結果責任が行為責任に劣後してしまうことである。人民法院は、単に当事者に証拠の提出を求め、もし当事者が証拠を提出できない場合、人民法院は4条、5条、6条に定める具体的な分配基準に加えて、7条の規定に従って衡平の観点から举证責任を分配することができる。その結果、結果責任としての举证責任は実質的には対応する役割を担っていない。本司法解釈の制定時期は21世紀初頭にあり、当時の中国における実体法体系はまだ健全ではなかったため、最高人民法院は7条を定めたのは明らかに時代の特徴を帯びていると考えられる¹⁶³。しかし、公正原則などの適用は裁判官の裁量に委ねられることであるため、相当な制限がなければ、一定の恣意性を伴う恐れがある。実務においては、裁判官は判決書に本司法解釈の7条を直接に引用し、公平原則などを適用して総合的に判断することがよく見られる。そのため、証明責任の理論は形骸化し、7条の規定が裁判官の判断を「正当化」するものとなってしまったと言っても過言ではない。この問題は、「証明責任を負わされた者は、必ず敗訴する」（原語：証明責任之所在、敗訴之所在）とまで言われている¹⁶⁴。

の締結と効力の発生の事実について举证責任を負う；契約関係の変更・解除・終了・取消しを主張する当事者は、契約関係の変動を生じさせた事実について举证責任を追う。

契約の履行について争いが生じたときは、履行義務を負う当事者が举证責任を負う。

代理権について争いが生じたときは、代理権を有する者と主張する当事者が举证責任を負う。

163 民法を例にすると、2001年証拠規定が公布された時点で、物権法（2007年）と不法行為法（原語：侵權責任法、2010年）はまだ制定されていなかった。

164 翁曉斌＝鄭雲波『『民法典』編纂背景下的証明責任分配規範配置』浙江社会科学第11期（2019年）38頁注釈①。

そこで、このような問題を解決するために、最高人民法院は結果責任とその分配基準の客観化をより重視することが必要であると意識してきた。2015 年の民事訴訟法司法解释はこのようなニーズに基づき、作られたものである。

2 2015 年の民訴法司法解释

2015 年に最高人民法院の公布した民訴法司法解释には、証明責任と証明責任の分配を明文化した。

本司法解释の 90 条¹⁶⁵の規定は、基本的に 2001 年の「証拠規定」2 条の規定を踏襲しており、行為責任と結果責任の内容が定められている。ただし、従来の「挙証責任」という用語が使用されず、「挙証証明責任」という用語がはじめて使われるようになった¹⁶⁶。立案者は、この「挙証証明責任」は行為責任と結果責任という二重的な性質を持つことを説明した上、両者の関係について、行為責任は表面的な現象に過ぎず、結果責任が挙証証明責任の本質であると強調された¹⁶⁷。また、91 条¹⁶⁸に挙証証明責任の分配基準が明白に規定

165 90 条 当事者は、法律に別段の定めがある場合を除き、自己の主張の根拠となる事実を証明するため、または相手方の主張の根拠となる事実と反論するために、証拠を提出しなければならない。

判決が下される前に、当事者が証拠を提出せず、事実上の主張を証明するのに十分な証拠がない場合、挙証証明責任を負う当事者は不利な結果を負わなければならない。

166 本司法解释の立案者は、「挙証証明責任」という用語を使用した理由について、下記のように説明した。「本条では、挙証責任や証明責任という概念を採用せず、挙証証明責任という表現を使用した。その趣旨は次のとおりである。(1) 民事訴訟において当事者が証拠を提出する行為責任を負う。当事者は、訴訟において自己に有利な主張を提出するときは、常に証拠を提出しなければならない。(2) 当事者が証拠を提出する行為責任は、自己の主張の根拠となる事実、または相手方の主張の根拠となる事実と反論するための事実を中心に展開されるものとする。(3) 事実の存否を証明できなければ、当事者は相応の不利な結果を負担しなければならない。また、具体的な内容では、挙証証明責任は、挙証責任、証明責任の内容は一致している。」最高人民法院修改後民事訴訟法貫徹実施工作領導小組編著『最高人民法院民事訴訟法司法解释理解与適用（上）』（人民法院出版社、2015 年）309 頁以下。

167 最高人民法院修改後民事訴訟法貫徹実施工作領導小組・前掲注（166）309 頁以下。

168 91 条 人民法院は、法律に別段の定めがある場合を除き、以下の原則に従い挙証証明責任の負担を確定するものとする。

（一）法律関係の存在を主張する当事者は、当該法律関係発生の基本的事実について挙証証明責任を負わなければならない。

（二）法律関係の変更・消滅または権利が妨げられたことを主張する当事者は、法律関係の変更・消滅または権利の妨げとなる基本的事実について挙証証明責任を負わなければならない。

されている。本条文により、法律に別段の定めがある場合を除き、法律関係発生の基本的事実を主張する当事者がその証明責任を負い、法律関係の変更、消滅または権利の妨げとなる基本的事実を主張する当事者がその証明責任を負うとされた。このような規定は、前述した日本法上の法律要件分類説の考え方とほぼ一致している。さらに、立案者は、「本条の理論根拠は法律要件分類説における規範説に基づいて規定したものである」¹⁶⁹と明言した。そして、条文に記載されている「基本的な事実」は「要件事実」と同義であり、権利や法律関係の構成要件が根拠となる事実を指していると説明された¹⁷⁰。さらに、挙証証明責任の分配は法定されているものであり、裁判官は挙証証明責任を配分することはできず、実体法規の適用に従わなければならないと強調された¹⁷¹。

以上のように、中国の実務では、証明責任に対して相変わらず二重的な性質（行為責任と結果責任）を有するものであるという理解が維持されている。しかし、2001年の証拠規定と比べると、最高人民法院の理解は結果責任と法律要件分類説（規範説）に重点を置くことがわかるようになる。

3 2019年証拠規定

2019年に新たに改正された証拠規則には、2001年証拠規定に定められた3条を除き、2条から7条の規定がすべて削除された。最高人民法院の副院長である江必新が記者会見において、上記の規定が削除された理由について積極的に答えず、民事訴訟法の司法解釈で既に規定されているものは原則として本司法解釈に規定しないと簡単に説明した¹⁷²。

しかしながら、上記の証拠規定の改正から、以下のように分析することができよう。

まず、2条の規定は民訴法司法解釈の90条とは用語表現は異なるものの、内容がほぼ一致しているため、削除する必要があると考えられる。また、民訴法司法解釈の91条は挙証証明責任の分配基準を明白に定めているため、証拠規定の4条から7条までの規定が不要であると思われる。この点から考えると、民訴法司法解釈に規定されている挙証証明責

い。

169 最高人民法院修改後民事訴訟法貫徹實施工作領導小組・前掲注（166）316頁。

170 最高人民法院修改後民事訴訟法貫徹實施工作領導小組・前掲注（166）316頁以下。

171 最高人民法院修改後民事訴訟法貫徹實施工作領導小組・前掲注（166）317頁。

172 江必新『『最高人民法院關於修改「關於民事訴訟證據的若干規定」的決定』新聞發布稿』、最高人民法院民事審判第一庭編著『最高人民法院新民事訴訟證據規定理解與適用（上）』（人民法院出版社、2020年）64頁。

任に対して、司法実務はさらに肯定的な態度をとっていると推測することができる。また、証拠規定7条が削除されたため、裁判官が証明責任を分配する権限の根拠がなくなるため、結果責任と法律要件分類説（規範説）による挙証証明責任の分類基準に重点を置いていることが考えられる。今後、中国の実務は、このような理解に導かれることも予想されうる。

4 小括

以上では、中国の司法解釈から、司法実務は証明責任に対する理解の変遷を説明した。2001年の証拠規定には、結果責任が明確にされながらも、行為責任が中心とされているため、その分配基準も曖昧で不明確であった。しかし、2015年の民訴法司法解釈と証拠規定の改正からわかるように、実務において、結果責任は従来行為責任の付随という認識がますます変わってくるし、結果責任ないし法律要件分類説（規範説）に対して、一層重視するようになったと見える。このような変化は、今後中国の司法実務にどのような影響を与えるかは、さらに詳細な検討が必要であろう。しかし、少なくとも明らかなのは、今後司法実務において、実体法および実体法の論理関係がより重視されるようになることである。

（五） 学説について

前節では、立法と司法解釈から証明責任の現状を説明し、分析した。以下では、学説の現状を説明したい。

中国では、長い間、ソ連法の影響をうけていたため、学説上、証明責任は証拠提出責任と理解された。1980年代以降、証明責任の問題は徐々に学界の注目を集め、証明責任に対する研究が多くなってきた。そして、用語について、学説上、行為責任と結果責任を区別するため、行為責任を指す場合、「挙証責任」と呼ばれ、結果責任を指す場合、「証明責任」と言われている¹⁷³。

中国の学説では、証明責任に対する理解は、主に行為責任説、二重意義説、危険負担説という3つの説に分けられる。

行為責任説は、当事者が証拠を提出する責任を負うべきであると主張している。1990

173 李浩「民事判決中の挙証責任分配——以『公報』案例為樣本分析」清華法學第6期（2008年）25頁注（1）参照。

年代の主要な教科書に本説がとられて、当時の通説とは言えよう¹⁷⁴。しかし、行為責任説の問題点は、当事者の証拠提出義務を強調する一方で、事実の真偽不明な場合について想定していない点である。

また、二重意義説は李浩によりはじめて提唱された学説である¹⁷⁵。李浩により、証明責任は行為責任と結果責任という二重の意義がある。行為責任とは、当事者が主張した事実に対して証拠提出責任である。そして、結果責任とは、ある事実が真偽不明の状態となった場合、その事実を主張した当事者の負うべき訴訟上の不利益である。また、結果責任と行為責任の関係について、結果責任は行為責任を負う原因であり、当事者が行為責任に要求される証拠提出義務を履行する目的は結果責任を回避するためである。しかし、その後、李浩と違う理解の二重意義説が提唱された¹⁷⁶。後者は行為責任の理解は前者と一致しているが、行為責任を重視するため、結果責任は当事者が証拠提出しない、あるいは証拠提出しても証明できない時に、不利益を負うべきものであると主張した¹⁷⁷。

最後に、危険負担説（結果責任説、客観的証明責任説とも言われている）は証明責任が結果責任であり、ある事実が真偽不明に終わった場合に、当事者の一方が負う敗訴リスクであると解されている。この説にすれば、証明責任の所在は事前に法律、司法解释などにより定まったので、当事者が予測することができるというメリットがあるため、支持すべきである。現在では、危険負担説は通説となっているといえよう¹⁷⁸。

一方、証明責任の分配について、学説上多様な論争がなく、一般的に法律要件分類説に

174 法学教材編輯部『民事訴訟法教程』編写組・前掲注（136）213頁以下〔石宝山〕、柴登邦ほか・前掲注（147）331頁、常怡・前掲注（146）165頁以下〔常怡〕参照。

175 李浩「我国民事訴訟中學証責任含義新探」西北政法學院學報第3期（1986年）43頁以下。

176 梁書文＝回瀾明＝楊榮新主編『民事訴訟法及配套規定新釋新解』（人民法院出版社、1996年）195頁、王懷安主編『中國「民事訴訟法」講義』（人民法院出版社、1988年）127頁参照。

177 陳剛は、前者（李浩）の二重意義説を「証拠提出責任と証明責任を区別する二重意義説」（原語：提供証拠責任与証明責任相区別的双重含義説）とし、後者を「証拠提出責任一元論の二重意義説」（原語：提供証拠責任一元論的双重含義説）と定義した。陳剛・前掲注（135）39頁。

178 張衛平『民事訴訟法（第5版）』（法律出版社、2019年）246頁。二元意義説を提唱した李浩も近年の発表した論文において、危険負担説（客観的証明責任説）が通説であると認めた。李浩「証明責任の概念——実務与理論的背離」当代法学第5期（2017年）4頁。

支持している¹⁷⁹。厳密にいうと、この法律要件分類説は規範説を指している。法律要件分類説は、前章で説明した日本法上の理解とほぼ一致している。すなわち、実体法規をその論理関係に基づき4つの内容（権利根拠規定、権利障害規定、権利消滅規定、権利阻止規定）に分類し、それぞれを当事者に分配するものとされる。ただし、日本法と比べると、中国では、実体法規の整備が遅れているため、学説上、主に抽象的な概念を説明した。

（六） 検討

以上では、証明責任に対する中国の立法、実務、学説の現状を説明した。上記の内容からわかるように、近年、中国では、実務と学説の場合、結果責任と法律要件分類説（規範説）を重視する傾向がある。その原因について、主に3つがあると考ええる。

1 外国学説の紹介と翻訳

まず、改革開放以降、中国の民訴法研究は海外との交流が活発になり、海外の文献が翻訳され、中国に紹介された。特に、ドイツと日本の民事訴訟法文献が翻訳され、中国の学界と実務に影響を与えた¹⁸⁰。これらの文献は、結果責任が証明責任の本質であるという認識に基づく理論を展開した内容である。その影響で、中国の学者や実務家は結果責任に対する認識がますます深化するようになるといえる。

2 実体法の整備

そして、実体法の整備も非常に重要な要素である。中華人民共和国成立後、法律の制定が遅れ、中国の法整備が進み続けたのは改革開放後である。民法を例にとれば、民法総則、物権法、侵權責任法などが次々と公布され、すでに実体法制構築の準備は十分に整っていた。そして、2020年民法典の公布により、民法の体系化まで可能になった。このように、実体法が継続的に整備されていく過程において、実体法規の適用が不可避なこととなる。

179 王亜新＝陳杭平＝劉君博『中国民事訴訟法重点講義』（高等教育出版社、2017年）105頁〔王亜新〕参照。

180 例えば、高橋宏志の『重点講義民事訴訟法』（訳者は張衛平、許可である）、新堂幸司の『新民事訴訟法』（訳者は林劍鋒である）、ドイツのローゼンベルクの『証明責任論』（訳者は莊敬華である）などの書籍は中国語に翻訳されている。

前述からわかるように、中国では、行為責任は当事者の証拠提出責任を強調するものであるが、実体法規の整備と強い関連性があるとはいえない。しかし、結果責任と法律要件分類説（規範説）は実体法規の適用に密接な関係があるため、当然ながら結果責任の追及につながっていくと思う。

3 実務の需要

さらに、前述したように、司法解釈上、一定の時期において裁判所に証明責任の分配権限を与えたが、厳しい制限がないため、裁判所の裁量の恣意性と判決の不統一という問題が深刻となっている。こうした実務上の問題を解決するために、学者も実務家も、結果責任と法律要件分類説（規範説）に一定の期待を持っている。

しかし、今後結果責任を重視しながら、証明責任の分配は法律要件分類説（規範説）に依らなければならない場合、もし完全にローゼンベルクの規範説に従う場合、裁判官の実質的考慮が除外され、法律条文の形式にこだわる必要がある。中国では、近年実体法の整備が実現したとはいえ、実体法法規の立法者は証明責任の分配を意識して法文を書き分けているかどうかというような疑問が起こる。また、中国の実体法規は証明責任の裁判規範として、公正適切かについて、検討すべきであると考ええる。したがって、以下では、具体的な訴訟類型である交通事故損害賠償請求訴訟からこれらの問題を検討したい。

第四節 交通事故損害賠償請求訴訟と証明責任

中国の実体法規において、証明責任を最も明確に定めているのは、不法行為法¹⁸¹に関連する規定である。その理由は、証明責任の分配を意識しながら立法がされたからと言われている¹⁸²。また、交通事故損害賠償請求訴訟は不法行為法において、最も重要な訴訟類型であると言っても過言ではない。以下では、交通事故損害賠償請求訴訟を切口として、中国では具体的な訴訟類型において、現在の証明責任に対する理解や、それによりどのような問題が起こるかについて論じたい。すなわち本節では、それぞれの要件の詳細な内容を

181 中国では、2009年に『侵權責任法』（日本法上の「不法行為法」に相当するもの）が公布された。そして、民法典の公布により、『侵權責任法』の内容は「侵權責任編」となり、その内容は基本的に一致している。

182 李浩『民事訴訟法』修訂中の举证責任問題」清華法学第3期（2011年）13頁参照。

検討することではなく、当事者の証明責任とその分配を中心に、日本法と比較しながら、中国における交通事故損害賠償請求訴訟における証明責任の問題点を指摘したい。なお、人的損害に対する賠償訴訟を検討対象とし、物的損害と共同不法行為、また不法行為上共通の当事者間の証明責任については対象としない。

（一） 日本における交通事故損害賠償請求訴訟と証明責任

1 法律規定

交通事故が発生した後、日本法上、従前から民法 709 条の一般的不法行為規定や同法 715 条の使用者責任の規定によって交通事故損害賠償紛争を解決してきたが、その後「自動車損害賠償保障法」（以下「自賠法」という）が制定され、交通事故による人的損害に関しては、自賠法 3 条の運行供用者責任を理由とする損害賠償が多くなされ、純粹に民法の規定に基づいて請求する場面はそれだけ減少している¹⁸³。そのため、下記では、自賠法 3 条の規定に絞り、説明したい。

2 自賠法 3 条による証明責任の所在

自賠法 3 条は「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己および運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない」と規定している。本条の但書は、被害者保護を目的に、証明責任の転換により、加害者に重い証明責任を負担させる条文である。

まず、本条の文言から、①「自己のために自動車を運行の用に供する者」（運行供用者）、②「その運行によつて」、③「他人の生命又は身体を害したとき」という要件に分けることができる。これらの要件は権利根拠規定であり、原告（被害者）がその該当する具体的事実に対して証明責任を負う。また、具体的な事件において、その要件事実は下記のように分類することができる¹⁸⁴。すなわち、①「被告は、自己のために本件自動車を運行の用

183 藤原弘道＝松山恒昭編『民事要件事実講座（第4巻）』（青林書院、2007年）321頁参照。

184 大江忠『第4版要件事実民法（6）法定債権』（第一法規、2015年）433以下参照。

に供するものであること」、②「本件自動車は運行の用に供されたこと」、③「原告（他人）の生命または身体が害されたことおよびその損害額」、④「②の運行と③の損害発生との間に因果関係があること」である。

ここでは、最も問題になるのは「運行供用者」の証明責任である。自賠法には、「運行供用者」という概念が導入されたが、この「運行供用者」に対して、条文上定義がなく、解釈によるべきであると考えられる。学説と実務上、一般的に「運行支配」と「運行利益」という二元的な見解から把握するが、この「運行支配」と「運行利益」に対する理解は、判例の累積と学説の検討により、その中身と両者の関係が変化してきた¹⁸⁵。また、「運行供用者」は規範的な要件として発展する傾向があるという指摘がある¹⁸⁶。一方、この「運行供用者」の証明責任は誰が負うべきか、どのように立証すべきかについて、考え方により異なる。基本的に、請求原因説、抗弁説、間接反証説がある。これらの説は「運行供用者」の理解とも繋がるが、主に「運行供用者」は具体的な事実概念であるか、抽象的な法的地位であるかについて議論されている。請求原因説は「運行供用者」を事実的概念と解され、原告が証明責任を負うべきであると解される。しかし、本説に対して、被害者が加害者側の内部事情を窺い知れないのが普通であるが、被害者に加害者側の内部事情まで証明責任を負わすのは酷であるというような批判がある¹⁸⁷。また、抗弁説は、実務上の経験により形成された考え方と言われている¹⁸⁸が、「運行供用者」を法的地位のように把握して、原告としてはそういう地位を被告が取得したことに該当する具体的事実に対して証明責任を負う。そして、被告側は当該事故に際して所有者などが運行支配を喪失していたことに該当する具体的事実証明責任を負う。さらに、間接反証説は、以下のような見解である。すなわち、原告が自動車の所有者であることを立証すれば、運行供用者である

185 運行供用者の概念について、さまざまな学説がある。詳細については、藤村和夫＝山野嘉朗『概説交通事故損害賠償法〔第3版〕』（日本評論社、2014年）116頁以下〔藤村和夫〕を参照。

186 加藤新太郎「運行供用者責任論の現代的課題」塩崎勤編『現代民事裁判の課題⑧』（新日本法規出版、2000年）97頁以下。

187 宮原守男「運行供用者責任の要件事実」鈴木忠一＝三ヶ月章監修『実務民事訴訟講座3巻』（日本評論社、1965年）91頁。

188 吉岡進「交通事故訴訟の課題」鈴木＝三ヶ月・前掲注（187）22頁。また、加藤新太郎は、抗弁説の運用に支持しているが、解釈上証明責任の構造について、運行供用者を規範的要件と理解し、その評価根拠事実、評価障害事実がそれぞれ主要事実になり、評価障害事実について被告に証明責任があると主張した。加藤・前掲注（186）103頁以下。

という事実上推定が行われ、証明度に達する一応の推定として功を奏した後、被告の方で所有者ではあるがなお事故当時に運転供用者でなかったと裁判所を説得しうるような「特段の事情」を主張立証すべきことになる¹⁸⁹。

したがって、請求原因説によれば、原告は、被告が運行供用者に該当する事実に対して証明責任を負うべきである。また、抗弁説をとれば、原告は被告が運行供用者の地位を取得したことに該当する具体的事実に対して証明責任を負う。さらに、間接反証説の場合、原告は被告が自動車の所有者であることに該当する具体的事実に対して証明責任を負う。

一方、被告（加害者側）は、損害賠償責任を免れるためには、自賠法 3 条の但書きに規定されている 3 つの内容に該当する具体的事実に対して証明責任を負う。すなわち、①自己および運転者が自動車の運行に関して注意を怠らなかったこと、②被害者または運転者以外の第三者に故意または過失があったこと、③自動車に構造上の欠陥または機能の障害がなかったこと¹⁹⁰。また、抗弁説による場合、当該事故に際して所有者などが運行支配を喪失していたことに該当する具体的事実を証明責任を負う。間接反証説による場合、上述した運行供用者でなかった「特段の事情」に該当する具体的事実に対して証明責任を負う。

（二） 中国における交通事故損害賠償請求訴訟と証明責任

1 交通事故に関連する立法と司法解釈

中国の民法典には、不法行為に関する一般的規定は 1165 条 1 項であり、交通事故に関連する法規の規定は 1208 条から 1217 条までである。一方、その特別立法として「道路交通安全法」（以下「道交法」という）がある。当事者が交通事故損害賠償請求訴訟を提起

189 倉田卓次「いわゆる抗弁説と間接反証説」加藤一郎ほか編『交通事故判例百選〔第 2 版〕』（有斐閣、1975 年）13 頁参照。

190 3 要件を全て主張立証すべきかについて、判例は「自己のため自動車を運行の用に供する者が、その運行によつて他人の生命または身体を害し、よつて損害を生じた場合でも、右運行供用者において、法 3 条但書所定の免責要件事実を主張立証したときは、損害賠償の責を免れるのであるが、しかし、右要件事実のうちある要件事実の存否が、当該事故発生と関係のない場合においても、なおかつ、該要件事実を主張立証しなければ免責されないとまで解する必要はなく、このような場合、運行供用者は、右要件事実の存否は当該事故と問題がない旨を主張立証すれば足り、つねに右但書所定の要件事実のすべてを主張立証する必要はないと解するのが相当である。」と判示した。最判昭和 45・1・22 民集 24 卷 1 号 40 頁。

した場合、民法典 1208 条の規定により、帰責原則の適用などについて「道交法」の規定が優先的に適用する。さらに、交通事故損害賠償請求訴訟の裁判を指導するため、2012 年には、「道路交通事故損害賠償事件の審理にあたって適用される法律に関する若干の問題の解釈」¹⁹¹（以下、「交通事故損害賠償司法解釈」という）が施行された。同司法解釈においては、責任主体の範囲および損害賠償の範囲に関する実体法上の問題と、訴訟手続に関する訴訟法上の問題の両方について、明確な判断基準が設けられた。

2 証明責任の所在

(1) 道交法 76 条について

道交法 76 条¹⁹²は以下のように規定している。

「自動車交通事故によって、人身傷害、死亡または財産的損害が生じた場合、保険会社は、自動車第三者責任強制保険の限度額の範囲内において損害を賠償する。不足する部分は、以下のような方法で、責任を分配する。

(一) 2 台以上の自動車間で発生した交通事故については、過失（原語：過錯）を有する一方の自動車側が、それを賠償する責任を負う。双方に過失がある場合には、各々の過失の割合に応じて責任を負う。

(二) 自動車と非自動車運転手または歩行者との間に生じた交通事故については、非自動車運転手または歩行者に過失がない場合、一方の自動車側が賠償責任を負う。ただし、証拠によって、非自動車運転手または歩行者に過失があることが証明された場合には、その過失割合により、一方の自動車側の賠償責任を軽減する。一方の自動車側に過失がない場合、自動車の運転者が負うべき損害賠償の限度額は、最大 10%とする。

交通事故による損害が、非自動車運転手または歩行者が故意に自動車にぶつかったことによって生じたものであるときは、一方の自動車側は、その賠償責任を負わない。」

本条は、交通事故の類型が①自動車同士による交通事故と②自動車と非自動車による交通事故に分けられており、その帰責原則が異なるとされている。前者は過失責任とされて

191 公布、改正の詳細については、前掲注（16）を参照。

192 条文の翻訳は、趙銀仁・前掲注（10）233 頁参照。

おり、後者は無過失責任と定められている。また、一般的な不法行為の要件について、学説と実務上、一般的に 4 つあると解されている¹⁹³。それぞれは①損害の発生、②違法行為（日本法上の「権利・利益侵害行為」に相当する）、③因果関係、④故意・過失である。交通事故損害賠償の場合、これらの要件も適用する¹⁹⁴。さらに、本条には兩類型の交通事故にも過失相殺の内容を特別に規定されている。したがって、単純に条文からみると、道交法 76 条による証明責任の分配は下記のとおりである。

自動車同士の場合、原告（被害者）は主に①損害の発生、②違法行為（日本法上の「権利・利益侵害行為」に相当する）、③因果関係、④故意・過失の要件に相当する具体的事実に対して証明責任を負う。被告（加害者）は過失相殺に該当する具体的事実に対して証明責任を負う。

自動車と非自動車の場合、原告（被害者）は①損害の発生、②違法行為（日本法上の「権利・利益侵害行為」に相当する）、③因果関係の要件に該当する具体的事実に対して証明責任を負う。そして、被告（加害者）は免責事由として①「非自動車運転手または歩行者が故意に自動車にぶつかったこと」、②過失相殺に該当する具体的事実に対して証明責任を負う。

日本法上、①自動車同士による交通事故と②自動車と非自動車による交通事故というような分類がないが、全ての被害者が自賠法 3 条の規定により損害賠償を提起することができる。したがって、交通事故の被害者が手厚い保護を受けている。しかし、中国では、自動車同士の場合に、過失原則が適用しているため、被害者は相手側の過失を主張立証しなければならない。被害者の保護には公正適切ではないといえる。実務上、公安機関は、交通事故の責任について事前的な判断（過失割合を含め）を行い、交通事故認定書を作成することが一般的である。そのため、被害者は交通事故認定書を証拠として提出し、裁判所はそれに記載されている過失割合と事実に基づいて交通事故損害賠償責任の判断することができる¹⁹⁵。こうして、ある程度被害者の立証負担を軽減することができる。しかし、公安機関は交通事故の責任、過失割合などが判断できない事件において、問題が生じる。もし、厳密に実体法上の条文に従えば、被害者にとって非常に酷な状況に陥ることになる。

193 関昇英・前掲注（79）280 頁参照。

194 関昇英・前掲注（79）280 頁参照。

195 中村肇＝工藤祐巖「中国における交通事故責任について-自動車責任保険 実務の検討を中心に-」明治大学法科大学院論集第 21 号（2018 年）212 頁以下。

(2) 責任主体について

道交法 76 条の規定には、責任主体について「一方の自動車側」という用語が使用されているが、その具体的な内容について言及されていない。現在では、責任主体について、「運行支配」と「運行利益」を含める二元説の理論¹⁹⁶に従い、民法典と交通事故損害賠償司法解釈には、羅列式で責任主体が具体的に規定されている。したがって、原告（被害者）にとって条文上特定された責任主体が一方の自動車側であることに該当する具体的事実に対して証明責任を負担する。これは、原告にとって事前に予測できるため、有意義な規定であると評価できる。しかし、現代社会では、社会関係がますます複雑になっていくため、羅列式で全ての事件を網羅することができないのは当然である。この場合、特に自動車の運転者と所有者などが分離する場合において、責任主体は誰であるかが重要な問題となっている。中国では、民法典 1209 条¹⁹⁷と 1212 条¹⁹⁸において運転者と所有者などが分離した場合における責任主体の認定方法は条文上規定されている。民法典により、所有者と管理者が運転者でない場合、所有者と管理者は過失がある場合にのみ責任主体と認められる。一方、1209 条の過失について、「交通事故損害賠償司法解釈」の 1 条はその判断基準を具体的に規定されているが、1212 条の過失について、その判断基準が明確にされていない。

法律要件分類説（規範説）の考え方に従えば、民法典の文言に即して、これらの規定は権利根拠規定と見なされ、原告（被害者）は所有者などに過失があることに該当する具体的事実に対して証明責任を負うべきである。司法解釈の立案者も、原告に負担すべきであると明言した¹⁹⁹。実務上、自動車の所有者と管理者の過失責任について証明責任の分配が一致していない。原告（被害者）に証明責任を負担させることもあるし、加害者である被

196 劉曉紅「機動車交通事故損害賠償責任主体的認定基準研究」当代法学第 1 期（2003 年）45 頁。

197 1209 条 賃貸借、使用貸借等の事由により自動車の所有者、管理者と使用者とが同一人でない場合に、自動車で交通事故が発生し損害が生じ、当該自動車側の責任に属するとき、使用者が賠償責任を負う。自動車の所有者、管理者に損害の発生について過失があるときは、相応の損害賠償を負う。

198 1212 条 許可を経ずに他人の自動車を運転し、交通事故が発生して損害が生じ、それが当該自動車側の責任である場合には、自動車の使用者が損害賠償を負う。自動車の所有者または管理者は、損害の発生について過失がある場合には、相応の損害賠償を負う。ただし、本章に別段の定めがある場合を除く。

199 最高人民法院民事審判第一庭編著『最高人民法院關於道路交通損害賠償司法解釋理解與適用』（人民法院出版社、2015 年）29 頁以下。

告に証明責任を負わせることもあった²⁰⁰。しかし、証拠規定の改正により、裁判所による証明責任の分配ができなくなるため、実体法上の文言に従えば、今後、実務上原告に証明責任を負担させるケースが多くなることが推測できる。

(3) 具体例

以下では、判例にあらわれた具体例に則して、簡単に見ておくことにしよう。

① 自動車同士の交通事故による損害賠償訴訟

(貴州省黄平县人民法院第一審判決、2021 年 12 月 23 日)²⁰¹

【事案概要】

2019 年 8 月 13 日に被告 Y1 の運転した自動車は原告 X1 の運転した 2 輪車と衝突し、それにより原告 X1 と 2 輪車に乗っている X2、X3 に傷害を負わせた。黄平県公安局交通機関は 2019 年 12 月 16 日に「道路交通事故証明」を作成し、それに「現有の証拠により、当該事故の責任が認定できない」と記載した。原告 X1、X2、X3 は運転者である Y1 と保険会社である Y2 を被告として交通事故損害賠償請求訴訟を提起した。本件の主な争点は交通事故責任の認定である。

【判旨】

本件の人民法院は、以下のような判旨を示した。「自動車同士の間に起こした交通事故の帰責原則は過失原則である。過失原則について、不法行為者は主観的な過失があるという要件が必要である。もし、行為者に主観的な過失がない場合、不法行為責任を負わないこととする。……不法行為事件（原語：侵權責任案件）において、不法行為の具体的要件とその抗弁事由を確認する必要がある。過失責任における不法行為の場合、その要件は 4 つある。すなわち、①不法行為者が不法行為を行ったこと、②その不法行為に過失のあること、③被害者の損害、④①と②の間に因果関係があることである。これらの要件に該当する要件事実は原告による証明責任を負うべきである。本件において原告側は提出した証拠から被告 Y1 の過失を証明できないため、それにより生じる不利益は原告側に負担すべきであるとする。したがって、被告 Y1 が事故の責任を負うべきであるとする原告の主張は、本人民法院は認めない。過失原則を適用する事件において、原告は相手方の過失を立証できない場合、過失推定原則と公平原則は適用できない。原告側は、被告 Y1 が事故の

200 関昇英・前掲注（79）280 頁参照。

201 （2021）2622 民初 1221 号

責任を負うべきであることを証明することはできない場合、法律により、被告 Y2 は強制保険の範囲内に原告らに賠償する。」

【検討】

本件は、自動車同士の交通事故により提起した損害賠償訴訟である。公安機関が交通事故の責任・過失割合について判断できないため、被害者は「交通事故認定書」を入手しかねない。そして、判決から、挙証証明責任の分担が道交法 76 条の規定に厳格に従ってものであることが窺われる。この場合、原告は相手の過失を立証しなければならないが、それは極めて難しいことである。結局、被害者は強制保険からしか補償を受けられず、他の補償を受けられない状況に陥ってしまった。

② 自動車所有者に関する裁判例

（甘肅省天水市麦積区人民法院第一審判決、2021 年 4 月 29 日）²⁰²

【事案概要】

2019 年 8 月 27 日に被告 Y1 の運転した自動車は原告 X の乗っている電気自転車と衝突し、それにより原告 X に傷害を負わせた。天水市公安局麦積支局の交通機関は 2019 年 9 月 1 日に「道路交通事故認定書」を作成し、原告 X と被告 Y1 がこの事件に対して同等責任（過失割合：5：5）を負うと記載した。原告 X は運転者である Y1、自動車の所有者である Y2 と保険会社である Y3 を被告として交通事故損害賠償請求訴訟を提起した。本件の争点の一つは Y2 に交通事故損害賠償責任を負うべきかどうかである。

【判旨】

Y2 の損害賠償責任について、人民法院は以下のように判断した。「原告 X は、Y2 は事故車両の所有者であり、事故車両の運転者、すなわち被告 Y1 と連帯責任を負うべきであると主張した。しかし、原告 X は被告 Y2 が事故車両の所有者として、「交通事故損害賠償司法解釈」に規定されている自動車所有者の過失があることを証明するために関連する証拠が提出されなかった。民事訴訟法司法解釈 90 条（挙証証明責任に関連する規定、条文略）の規定により、原告は自ら提出した主張に対して関連する証拠資料がないため、被告 Y2 が賠償責任を負うことに該当する事実が立証できず、被告 Y2 が賠償責任を負うという原告の主張を認めない。」

202 （2020）甘 0503 民初 2942 号

【検討】

本件は、所有者と使用者が分離された場合に、所有者が損害賠償責任を負うかどうかに関する事件である。判決からみると、裁判官は、原告（被害者）が所有者に過失があるという要件に該当する具体的な事実に対して証明責任を負うべきであると判断した。もし、原告は所有者の過失を立証することができなかった場合、所有者は損害賠償責任を負わないこととする。

本件のように、原告に所有者の過失の立証を求めるのは不公平とみえる。なぜなら、所有者の過失に該当する具体的事実は、使用者と所有者の内部事情であるが、原告にとって窺い知れないものである。原告の証明責任は過重であると思われる。この場合、被害者は有効な損害賠償を適時に得ることができないはずである。

4 小結

このように、日中両国における交通事故損害賠償請求訴訟における証明責任を説明した。立法上、日本法は証明責任の転換という法技術を利用して、加害者に証明責任の負担を重くさせる。また、責任主体の場合において、証明責任の分配は、考え方により異なるが、抗弁説、間接反証説などの法解釈の手段により、被害者の証明負担を軽減させることができる。それと対比して、中国の立法は、①自動車同士による交通事故と②自動車と非自動車による交通事故というように分類して、それぞれの帰責原則が違う。もし、法律要件分類説（規範説）に従えば、前者の被害者は相手方が過失あることまで立証しなければならない。それは被害者の保護には不利であると考えられる。また、責任主体について、自動車の使用者と所有者などが分離する場合、法律の文言に厳格に従えば、被害者は所有者などの過失に該当する事実に対して証明責任を負うべきである。

第五節 私見

以上では、中国における証明責任の現状を分析して、中国の実務と学界は現在、結果責任と法律要件分類説における規範説に重視するようになるという傾向を明らかにした。しかし、このような理解は、具体的な訴訟類型である交通事故損害賠償請求訴訟には問題が生じる。下記では、私の見解を述べたいと考える。

まず、証明責任については、行為責任と結果責任の二重的意義という理解より、結果責

任は証明責任の本質であるという見解に賛成する。結果責任の場合、当事者にとって証明責任の所在が事前に定まっているので、事前に予測することができる。特に、中国では法整備がある程度完成できているので、結果責任のこの機能は今後より大きな役割を果たすことができると期待できよう。さらに、証明責任の分配について、日本法における法律要件分類説の見解は中国にとってより適切なものであると考える。交通事故損害賠償に関連する立法の分析からわかるように、中国の立法者はある程度証明責任の分配を念頭にして立法してきたが、それらの実体法規は裁判規範としては公正・適切であるとは言えない。日本の法律要件分類説は、規範説を受け継ぎながら、実質的な考慮を排除されていないので、実体法規の解釈によって立法上の不都合が是正されることができる。中国では、民法典の公布などにより、ある程度法整備が実現したので、今後立法より、法解釈の展開がますます激しくなると予測できる。この点からみると、日本法上の法律要件分類説は中国にとっては重要な参考価値があるといえる。

そして、交通事故損害賠償請求訴訟について、日本では、自賠法は被害者の保護に非常に手厚い。その背後に、保険制度の健全とは関連性があると否定できない。ただし、単純に証明責任の論点から見ても、日本法上、被害者の証明責任の負担が公正と被害者保護の観点から、被害者の証明責任を軽減し、合理的に分配したと評価できる。

それと比べると、中国では、証明責任の観点から見ただけで、被害者の保護が不十分である点がある。まず、自動車同士と自動車と非自動車の場合に分けられる根拠は、不明確である。被害者の損害填補という目的からみると、相手は自動車か非自動車かにより、証明責任の負担が異なるというのは決して公平とは言えない。自動車同士の場合、被害者は加害者の過失などを立証しなければならないが、被害者にとって証明責任の負担は重いとされる。しかし、中国では、このような問題はそれほど重視されていない。

また、責任主体の問題について、所有者と管理者の過失は、ほとんど運転者と所有者または管理者との間の内部事情であるが、被害者にとって知り得ることが難しい。しかし、被害者に証明責任を負担させるのは、被害者保護の見地からみると、適切ではない。

中国も日本と同様、道交法に強制保険制度が設定されているが、強制保険制度は被害者の保護を最低限しか保証していない。強制保険の賠償範囲を超えるケースでは、被害者がいかに十分な救済を受けることは特に重要である。しかし、上述のように、証明責任の観点から見ると、現在の中国における証明責任の理解は、被害者の救済と損害の填補にそれほど寄与しているとは言えない。被害者が立証できない場合、適切な賠償を受けられない

恐れがある。今後、この問題について、日本法と比較しながら、より精密な検討をすべきである。

第六節 本章の総括

本章では、中国における証明責任の現状を説明した上で、その傾向を分析した。実務でも、学界でも、証明責任について、結果責任と法律要件分類説（規範説）を重視するようになるが、現在の立法はこの証明責任の理解に合致していないという問題が生じる。特に、交通事故損害賠償請求訴訟において、上記の理解に従えば、実体法上被害者の保護には非常に不十分である。今後、被害者保護の視点から、日本の法制度を参考にして、現有の制度のもとで、証明責任の再検討により、中国における交通事故損害賠償請求訴訟制度の改革に適切な方策を論じていくことが急務であると考ええる。

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

現代社会では、社会構造の複雑化と多様化が進んでいるため、交通事故発生後、誰が交通事故の責任を取るべきか、容易に判断できない。被害者損害填補の見地からすると、責任主体の振幅範囲が被害者救済の有効性や適切性と深く関連しているため、責任主体の判断は、交通事故紛争の解決において極めて重要である。また、本論文の第三章の証明責任の内容からわかるように、中国では、証明責任の分配について、法律要件分類説は通説となっている。そのため、責任主体の規定とその背後にある判断基準は、証明責任の分配との間にかなり密接な関係があると言える。そこで、本章では、中国の交通事故責任主体問題について、立法、学説、判例の側面から検討したい。また、この部分の研究を通じて、第三章で述べた問題をよりよく理解するのに役立つことを期待している。

第二節 中国における立法と司法解釈

(一) 現行法以前の立法と司法解釈等

中国では、イデオロギー、経済制度、社会制度の変化等が原因となり、責任主体に関する明文規定は時代とともに変化してきた。さらに、実務上も、責任主体の理解に変化がみられる。こうした変化は、「二元説」の採用という視点からみたとき、大きく二つの時期に分けることができる。一つは、二元説を採用する以前であり、もう一つは、二元説を採用した以後である。本章では、まず現行法以前の立法と司法解釈等について、この二つの時期に分けながらその内容を概観し、検討する。

1 二元説を採用する以前

第二章ですでに述べたように、中国では、道路交通事故による損害賠償は、長い間、行政手段により解決されていた。1951年に公布された暫行規則では、83条および84条において、交通事故の責任主体に関する明文規定が置かれていた²⁰³。しかし、暫行規則が公布

203 83条 自動車（原語：車両）が交通規則に違反して事故を起こしたこと（原語：違章肇事）により、他人に損害を与えた場合、運転者は損害賠償責任を負うものとし、あるいは当

されて間もなく、3つの行政法規（すなわち「都市交通規則」、「公路交通規則」、「都市と公路交通管理規則（試行）」）²⁰⁴が順次公布され、暫行規則は1955年に廃止された。これら3つの行政法規では、暫行規則に置かれていた損害賠償責任に関する内容は、全て削除されたため²⁰⁵、責任主体に関する規定も当然に抹消された。こうして、交通事故紛争の処理は、法律の規定よりも、実務の慣習と政策に頼って行われるようになった²⁰⁶。

該自動車の所有者（原語：車主）あるいは関連する乗車人員は一部または全部の損害賠償責任を負うものとする。

84条 第三者の侵害あるいは違法行為により、交通事故の発生がやむを得ない場合、運転者、所有者あるいは関連する乗車人員の責任を軽減または免除することができ、当該第三者が一部または全部の責任を負うものとする。

条文の文言からみると、交通事故損害賠償の責任主体は運転者、自動車の所有者或いは関連乗車人員であり、第三者により交通事故が発生した場合、第三者も責任主体となることが分かった。しかし、暫行規則に関連する資料が極めて少ないため、管見に及ぶ範囲では、責任主体の判断基準が明白ではない。そのため、自動車の所有者或いは関連する乗車人員がどのような場面において損害賠償責任を負うべきか、関連する乗車人員と第三者の範囲がどこまで及ぶか等、様々な疑問が残されている。ただし、83条の文言からみると、自動車の所有者は一部または全部の損害賠償責任を負うという内容から、その後の自動車所有者が運転者の代わりに、立替で損害賠償責任を負うという実務上の判断に影響を与えたと推測することが可能であろう。

204 「都市交通規則」の公布などについて、前掲注30)を参照。「公路交通規則」の公布などについて、前掲注36)を参照。「都市と公路交通管理規則（試行）」の公布などについて、前掲注35)を参照。

205 本論文第二章第二節(二)参照。

206 この時期に、最高人民法院より責任主体の判断が明示された司法解釈は存在した。「自動車運転手の過失による損害賠償責任問題に関する回答（原語：關於汽車司机因過失引起的損害賠償責任問題的批复）」という司法解釈には、事務履行の場合のみ責任主体の判断基準が示されたが、この場合において交通事故損害賠償の責任主体は原則上運転者であると明らかにされた。ところが、運転者に資力がない場合、自動車の所有者が立替で賠償責任を負わなければならないとされた。これは、後の弁法の規定と比べるとわかるように、所有者の立替責任という判断基準は次第に一般基準となり、それ以後、実務上の責任主体に関する認定に深い影響を与えた。

一方、改革開放以降、中国政府は法律の整備に着手し、1987年から施行された中華人民共和国民法通則（以下「民法通則」という）はその成果の一つであった。民法通則では、123条が交通事故損害賠償の根拠条文となった。自動車が高速運輸工具の一つとして認められ、高速運輸道具の作業者が責任主体と考えられるようになった。しかし、「作業者」の定義が規定されていなかったため、その具体的な範囲が不明瞭であり、理論上明確な判断基準が欠如するため、責任主体の認定が極めて不明確であった。そのため、当時の実務は依然として、従来の実務慣習と政策に頼っていた。関昇英・前掲注(79)133頁、137頁参照。

こうした中、1991 年に「道路交通事故処理弁法」（以下「弁法」という）²⁰⁷という行政法規が公布された。弁法は、従来の実務経験と政策をまとめたものであり、31 条²⁰⁸では、「交通事故責任者」という用語が使用された。弁法の立案者である国务院法制局政法司および公安部交通管理局が作成した注釈書では、この「交通事故責任者」に対する理解は、一般責任（原語：一般情况）と使用者責任（原語：執行職務）に分けられていた。一般責任の場合は、運転者が賠償責任を負うものとされたが、運転者に資力がないときは、自動車の所有者または運転者の所属する単位が立替えて負担するものとされた。これに対し、使用者責任の場合は、自動車の所有者または運転者の所属する単位が損害賠償責任を負うものとされた。しかし、当時の中国は、計画経済から市場経済に転換したばかりであり、私用車の数が少なかったという点から、一般責任であろうと、使用者責任であろうと、結論からみると、賠償責任の責任主体は自動車の所有者または運転者の所属する単位となってしまう²⁰⁹。このような判断基準は、当時の最高人民法院の裁判官である楊永清により、「名義上の所有者」（原語：名義車主）と言われ、「理論上の根拠が不足しており、国際的に通用する理論とは背離したものである」との強烈な批判がされた²¹⁰。

この時期の中国では、改革開放後においても、社会変革がまだ完全に市場経済に転換されておらず、従来の計画経済の影響が依然として強かった。そうしたなか、規定の不明確や法律の欠如により、交通事故の責任主体は、実務の蓄積によって判断されるのが普通であり、一般的な法理は存在しなかった。このような状況の下では、個人資産が限られているため、被害者の被った損害を加害者個人の資力で填補することはできない。したがって、損害賠償責任主体は原則として運転者であるとされていたが、実務上の工夫により、実際には自動車の所有者または運転者の所属するする単位が責任主体となった。被害者保護の観点からみると、自動車の所有者または運転者の所属する単位が個人より資力を有しているため、被害者保護に有利であると言える²¹¹。そうしたこともあって、責任主体をめぐる問題は顕在化しなかった。しかし、上記の各法令の立法目的らみると、この時期には、社

207 公布等の詳細については、前掲注 56) を参照。

208 31 条の規定について、第二章第二節（四）を参照。

209 『解説最高人民法院请示与答复』編選組編『解説最高人民法院请示与答复（増訂版）』（人民法院出版社、2005 年）132 頁〔楊永清〕を参照。

210 『解説最高人民法院请示与答复』編選組・前掲注（209）132 頁。

211 呂玉宝「機動車所有人在道路交通事故賠償案件中的民事責任」法律適用 Z1(2003 年)105 頁。

会の安定性がより一層重視されていた。したがって、上記の判断基準が設けられた趣旨は、被害者の損害填補に有利なためというより、被害者保護が社会安定性の維持の一つの側面であったと考える方が妥当であろう。

2 二元説の採用以降

上述した批判から、当時、責任主体の判断について、中国は立法・実務上、他国に比べ、極めて遅れていたと言えよう。しかし、21 世紀に入る頃から、中国の急激な経済成長と市場経済制度の発達に伴い、社会の構造はますます複雑多様なものになりつつある。そのため、従来は問題視されていなかった交通事故の責任主体が次第に深刻な問題となり、責任主体の判断基準について、他国の先進的な経験を参考としながら、一般的に通用できる理論を速やかに確立させる必要性が高まった。そこで、当時の学者、実務家、立法者は、先進国家の制度を調査するようになった。その過程において、中国国内でその後広く知られるようになる二元説が、中国に採用されるようになった。

(1) 1999 年以降の二つの司法解釈と最高人民法院の復函（質疑応答）²¹²—二元説の採用

1999 年 6 月 18 日に「盗難車が交通事故を起こした際、誰が損害賠償責任を負うかについての回答（原語：關於被盜機動車肇事后由誰承擔損賠賠償責任的批復）」という司法解釈により、窃取された自動車により交通事故が発生した場合、窃盗者（原語は「肇事人」と書いたが、ここでは窃盗者と理解するのが妥当である）が損害賠償責任を負い、窃取された自動車の所有者は損害賠償責任を負わないものとされた。また、2000 年 11 月 21 日に「所有権留保付き自動車割賦販売で買主が自己の名義で貨物運送業をして事故を起こした場合、売主は賠償責任を負わないことについての回答（原語：關於購買人使用分期付款購買的車輛從事運輸因交通事故造成他人財產損失保留車輛所有權的出賣方不應承擔民事責任的批復）」という司法解釈により、所有権留保により自動車が売買された場合、販売者側は損害賠償責任を負わないものとされた。さらに、2001 年 12 月 31 日に最高人民法院は「車輛が転々譲渡されたが移転登記がなされていない場合は、もとの自動車所有者は交通事故について賠償責任を負うかについての質疑応答（原語：關於連環購車未辦理過戶手續原車主是否對機動車發生交通事故致人損害賠償責任的復函）」を作成した。「自動車（原語：車輛）が転々譲渡されたが移転登記がされていない場合は、自動車はすでに引き渡さ

212 最高人民法院の復函の定義は、前掲注（48）を参照。

れ、もとの所有者（原語：原車主）には運行上の支配がなく、かつ自動車の運営から利益を獲得することができないので、もとの所有者は交通事故について損害賠償責任を負わないものとする」と定められた。最高人民法院は、この復函においてはじめて「運行支配」と「運行利益」という用語を使った。

2001 年の復函を作成した楊永清裁判官は、上記の司法解釈と復函の趣旨について詳しく説明した。彼の説明には、危険責任と結合する運行支配と報償責任と結合する運行利益に関して、以下のような理解が示された²¹³。

「運行支配とは、通常自動車の運行に対する事実上の支配、管理の地位を有することである。また、運行利益とは、一般的に自動車の運行により生じた利益である。……学説判例上、この運行支配と運行利益を自動車の損害賠償責任主体の判断基準とする見解は、二元説と呼ばれる。」

楊永清裁判官は上記の運行支配と運行利益に対する定義の根拠について、言及されていなかったが、その内容からみると、日本法上の影響を受けたものであったと推測することができる。その理由は、下記の通りである。

まず、当時、中国の学界ではすでに運行支配と運行利益という判断基準を導入すべきという声があった。梁慧星は「論制定道路交通事故賠償法（日本語訳：道路交通事故賠償法の制定について）」という論文には、運行利益と運行支配の判断基準を採用すべきと提唱した²¹⁴。その論文には日本語の文献は多く引用された²¹⁵。そして、1997 年に中国国内において、李薇の『日本機動車事故損害賠償法律制度研究（日本語訳：日本における自動車事故損害賠償の法律制度研究）』という本が出版された。この本は、初めて日本の交通事故損害賠償制度について紹介した体系書であり、中国の交通事故損害賠償の研究に大きな影響を与えた²¹⁶。さらに、楊永清の上記の説明は、李薇の体系書の第 29 頁の内容と完全に

213 『解説最高人民法院請示與答復』編選組・前掲注（209）132 頁〔楊永清〕。

214 梁慧星「論制定道路交通事故賠償法」法学研究第 2 期（1991 年）年 45 頁。

215 例えば、加藤一郎の『不法行為法の研究』（有斐閣、1983 年）、奥田昌道ほかの『民法 6 不法行為の重要問題』（有斐閣、1975 年）などの文献が引用された。また、梁慧星は運行利益と運行支配という判断基準を提唱した際に、引用した文献が後者である。

216 李薇著『日本機動車事故損害賠償法律制度研究』（法律出版社、1997 年）29 頁以下。管見の入る限りでは、中国では交通事故損害賠償の責任主体に関する論文の多くが、本書の説明

一致したものであった。以上の分析からわかるように、この二元説の内容は、日本法における二元説の影響を受けたものであると言える。

いずれにしても、このように、二元説が中国の実務において採用されるようになった。ところが、楊永清は、運行支配と運行利益という概念を説明したほか、運行支配と運行利益の解釈指針について、以下のように論じた²¹⁷。

まず、彼は、最高人民法院が司法解釈により徐々に（原語：逐漸）運行支配と運行利益を取り入れたと論じた。そして、二つの司法解釈は最高人民法院が二元説について判断したものであると説明しながら、最高人民法院が弁法の規定を無視（原語：突破）し、窃盗者と所有権留保の売主を弁法上規定された所有者の範囲から削除することにより、所有者の範囲を限定的に解釈したものであると明言した²¹⁸。さらに、2000年の司法解釈に関する説明において、販売者側は自動車の運転と運行（原語：行駛和運營）を支配できず、さらに自動車の運行（原語：運營）から何らかの利益も獲得できないため、運行支配と運行利益をどちらも満たさないと明らかにした。また、2001年の復函においても、同じような表現による説明がみられる。このように、楊永清は、運行支配を直接支配ないし現実支配と把握し、運行利益を運行自体から発生する利益に限ると解釈した。

この時期において、中国では既に市場経済が導入され、自動車の数が急増し、交通事故の件数も増加していた。そのため、計画経済の下で蓄積されてきた実務の判断基準に従うとすれば、所有者または運転者の所属する単位にとって、損害賠償債務が過大な負担となり、不公平となる恐れがあった。したがって、中国の当時の実務家は、こうした社会情勢の変化に応じ、所有者または運転者の所属する単位が損害賠償債務を負わずに済むように、限定的な二元説の論理の利便性を利用したと言えよう²¹⁹。

が引用されている。

217 『解説最高人民法院請示與答復』編選組・前掲注（209）132頁。

218 『解説最高人民法院請示與答復』編選組・前掲注（209）132頁。

219 しかし、このような運行支配と運行利益に対する理解は、決して被害者救済に対して有利であるとは言えない。なぜならば、当時は保険制度がまだ整備されていなかったからである。日本の自賠法には運行供用者の創作と同時に、自賠責保険制度も導入されたが、中国では自賠責保険制度に類似する強制保険制度としては、第一章で述べたように、2004年5月1日から施行の道交法で強制保険制度の設立が謳われ、強制保険として確立したのは、2006年7月1日の「自動車交通事故責任強制保険条例（原語：機動車交通事故責任強制保険条例）」施行時で、これ以降は自動車所有者に強制保険への加入を義務付けている。したがって、二元説は所有者または運転者の所属する単位の範囲が制限されたため、被害者にとって十分な損

(2) その後の動き

これまで述べてきたように、中国では二つの司法解釈と復函において、二元説が採用されたと言えるが、司法解釈と復函の内容からみると、その実態は具体的な事案に対する最高人民法院の判断であったにすぎない。そのため、採用された二元説は、一般原則といえるほどの普遍的適用性を有するものではなかった²²⁰。また、上記の司法解釈と復函は、各裁判所の裁判に拘束力を持たなかったため、各地方の裁判実務においては、二元説は単なる理論の一つとして理解され、一般的な判断基準として定着するには至らなかった²²¹。

当時、いくつかの高級法院は、司法解釈と復函を参考しながら、交通事故処理のガイドラインを制定した。これらのガイドラインには、二元説をもって責任主体を判断するものもあったが、別の判断基準をもって責任主体を認定したものもあった。さらに、ガイドラインにおいては、二元説を採用するか否かに関わりなく、できるだけ多くの関係者を損害賠償責任主体の範囲に含める傾向があった²²²。その結果、類似の事件であっても、各地の裁判所の判断基準が不統一となり、実務上審理の混乱がもたらされた。このような背景のもとで、裁判を統一するため、類型化された一般規定を作ることが当時の立法および実務の喫緊の課題となった。そこで、二元説が、徐々に一般原則としての価値を認められるようになった。

一方、2004年5月1日に「道路交通安全法」（以下「道交法」という）が施行された（現行有効）。道交法の76条には、交通事故損害賠償における帰責原則と責任主体の内容も規定された。同条により、自動車同士の事故においては、「過失のある側（原語：有過錯的一方）」が、自動車と非自動車の事故においては、「一方の自動車側（原語：機動車一方）」が、それぞれ交通事故の損害賠償責任を負うようになった。一般的に、前記の二つの表現をまとめて、「一方の自動車側」が交通事故の責任主体であると解されている²²³。しかし、誰が「一方の自動車側」であるかについては、道交法において定義がされなかつ

害填補が得られなくなる恐れがある。汪大富「運行支配與運行利益学說的誤読及矯正」中国法院網（<https://www.chinacourt.org/article/detail/2009/06/id/363069.shtml> 最終閲覧 2023年12月15日。）参照。

220 程嘯「機動車損害賠償責任主体研究」法学研究第4期（2006年）132頁参照。

221 程嘯・前掲注（220）132頁参照。

222 程嘯・前掲注（220）132頁参照。

223 王利民著『侵權責任法』（中国人民大学出版社、2016年）297頁参照。

た²²⁴。そのため、「一方の自動車側」に対する理解については、解釈の余地があると考えられる。

(3)「侵権責任法」²²⁵——二元説の一般原則化とその例外

2010年7月1日から施行された侵権責任法において、特殊の不法行為の内容として、道路交通事故に関連する内容が規定された。同法の48条においては、自動車の交通事故損害賠償については、道交法を準用すると定められた。したがって、道交法76条の規定が有効であり、「一方の自動車側」が損害賠償の責任主体であると解される。そして、同法の49条から53条までにおいて、5つの事故類型が規定された。以下、二元説に対する理解という立場から、各条文（53条は社会救助に関連する内容であるため、その内容については省略する）の内容とその立法趣旨を中心に説明することとしたい。

① 条文規定と立法趣旨

侵権責任法の49条では、賃借、借用等の事由により自動車の所有者と使用者が同一人でない場合は、自動車の使用者が責任主体であると定められた。ただし、自動車の所有者が損害の発生について過失（原語：過錯）があった場合には、自動車の所有者が責任主体として認められた。同条の立法趣旨によれば、自動車の所有者は、自動車の賃貸借、使用貸借等により、直接の支配力（原語：直接控制力）を失ったものとされる。一方、自動車の使用者は直接の運行支配を有しており、また運行利益を享受するため、使用者が責任主体として損害賠償責任を負わなければならない。ただし、自動車の所有者に過失があった場合は、自動車の所有者が責任主体として認められる²²⁶。同条は、自動車の所有者と使用者が分離された場合に関する責任主体判断の原則規定として位置づけられる²²⁷。ところが、

224 実は、立法草案第2次審議稿の71条には、責任主体の具体的な規定が置かれた。しかし、草案を審議するとき、ある委員が「自動車交通事故を処理するとき、誰が責任を負うかの判断が複雑であり、実務には、民法の規定と事案の具体的な状況によって判断しなければならない。したがって、本法では定めなくてもいい」と主張したため、条文が草案から削除された。朗勝・前掲注（111）317頁。

225 施行などの詳細については、前掲注（95）を参照。同法の目的は、民事主体の適法な權益を保護し、権利侵害責任を明確にし、権利侵害行為を予防し、かつ制裁し、社会の和諧・安定を促進することである。同法は、自動車交通事故の損害賠償に関する実体法上の規定を設けており、責任主体の範囲を具体的に定めている。

226 王勝明主編『中華人民共和國侵権責任法釈義（第2版）』（法律出版社、2013年）291頁参照。

227 王利民・前掲注（223）298頁参照。

自動車所有者の過失の判断基準については、本法には規定がなく、立法趣旨においても明確な説明はされなかった。

次に、同法 50 条では、当事者の間ですでに売買などの方法により自動車の譲渡および引渡しが行われたが、所有権の移転登記を行っていない場合には、譲受人が責任主体であると定められた。立法者は、自動車の元所有者は自動車の真の所有者ではなく、自動車を占有せず、実質上の所有権がないため、既に運行支配を失っており、事故発生を防止するための支配力（原語：防范事故発生的控制力）を有していないと明らかにした²²⁸。さらに、立法者は、所有権留保に関する責任主体の判断方法についても言及した。すなわち、所有権留保は、買受人の実際上の支配力と使用収益に影響を及ぼさないため、所有権留保の売主は責任主体にはならないと論じた²²⁹。

同法 51 条では、売買等の方法によって部品を寄せ集めて組み立てた自動車、またはすでに廃棄基準に達した自動車が譲渡され、交通事故を起こして損害を生じさせた場合には、譲渡人と譲受人が責任主体であるとされた。立法者の説明によれば、部品を寄せ集めて組み立てた自動車、又は、既に廃棄基準に達した自動車の譲渡と運転を予防し、かつ、これに対して制裁を科すため、本条が制定されたとされる²³⁰。したがって、同条は、予防と制裁という目的で制定されたものであり、二元説に基づいた判断基準が採用されたものではない。

52 条は、窃盗、強取または強奪された自動車によって交通事故が発生し損害が生じた場合において、窃盗者、強取者又は強奪犯が責任主体であると明確に定めた。これに関し、立法者は、自動車が窃盗、強取又は強奪された場合には、その後、所有者は当該自動車に対する運行支配を失うものであると明言した²³¹。

② 検討

上記の内容と立法趣旨からみると、49 条、50 条、52 条の規定は、二元説に依拠して立案されたものと把握することができる。このように、二元説が一般的な判断基準として、立法において定着したようになったとみえる。そして、運行支配と運行利益の概念については、前述した司法解釈等における理解を貫き、限定的な二元説を指すものとして理解さ

228 王勝明・前掲注（226）295 頁参照。

229 王勝明・前掲注（226）295 頁参照。

230 王勝明・前掲注（226）298 頁参照。

231 王勝明・前掲注（226）299 頁参照。

れていることもわかる²³²。なお、各条文の立法趣旨において、用語には若干の違いがみられるが、その内容からみる限り、限定的な二元説と解するのが妥当であろう。

一方、上述した内容からみると、立法者は、運行支配と運行利益のうち、運行支配に重点を置くことも判明できよう。運行利益については、50 条の立法趣旨において、使用収益との表現で言及されているが、それ以外のほかの条文の立法趣旨では、付随的な用語として使われているにすぎない。もっとも、立法趣旨における 52 条についての説明は、運行支配のみを論じ、運行利益には一切触れなかった。実は、立法当時、50 条をめぐり、運行利益は具体的でなければならないか、それとも抽象的なもので良いかとする議論があった²³³が、立法趣旨の説明をみる限り、立法者は、意図的に運行利益の内容に言及することを回避したと考えられる。

(4) 小括

これまで述べてきたことをまとめると、交通事故損害賠償の責任主体における判断基準について、侵權責任法においては、二元説が維持された。そのうえで、運行支配と運行利益の概念をめぐっては、中国における従来の解釈指針、すなわち限定的な二元説を指すものであることが確認され、そのうち運行支配に重点が置かれた。そして、報償責任を基礎とする二元説による判断基準以外に、事故予防と制裁という別の判断基準を用いる事案類型があることも示された。

(二) 現行の交通事故損害賠償司法解釈と民法典

上記では、従来の立法と司法解釈等の内容を説明し、検討した。以下では、現行の司法解釈と民法典の内容について説明することとしたい。

1 交通事故損害賠償司法解釈

最高人民法院は、責任主体およびその範囲の裁判基準を統一する等の目的をもって²³⁴、2012 年 9 月 17 日に「道路交通事故損害賠償事件の審理にあたって適用される法律に関する

232 曹險峰＝張龍『侵權責任法』第 49 条の解釈研読—主体分離下的道路交通事故侵權責任論綱」法律科学（西北政法大学学报）第 1 期（2017 年）113 頁以下参照。

233 王勝明・前掲注（226）288 頁以下参照。

234 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（199）3 頁。

る若干の問題の解釈」²³⁵（以下「交通事故損害賠償司法解釈」という）を制定した。また、2021年民法典の施行により、最高人民法院は一部の内容を改正した²³⁶。以下では、2012年の内容に基づき、各条文において責任主体の内容がどのように定められていたかについて論じ、2021年の改正については、従来の内容と変更点がある場合には、条文ごとにその内容を明示することとする。

2012年の司法解釈においては、責任主体について全13条の規定が置かれた。しかし、9条（2020年改正には7条となった）以下は道路管理者責任など共同不法行為に関する規定であり、一般の責任主体の規定より複雑であるため、本稿では検討しないとする。以下では、1条から8条までの規定とその趣旨を整理する。

(1) 1条（現1条）は、侵權責任法49条に規定された所有者側の「過失（原語：過錯）」についての解釈指針を示したものである。立案趣旨において、侵權責任法49条の規定は、直接支配ないし現実支配と運行自体から発生する利益（いわゆる限定的な二元説）をもって判断されたものであると確認した上で、所有者側の過失について、具体的な内容が明示された²³⁷。一方、当該条文は、所有者の責任とならびに、侵權責任法49条に規定されていない管理者の責任とも追加された。

(2) 2条（現民法典1212条）は、無許可運転（日本法上無断運転と類似する）に関する規定である。他人の自動車を許可なく運転して交通事故を発生させて損害が生じた場合、運転者が損害賠償責任を負うとされた。一方、自動車の所有者または管理者に過失（原

235 公布、改正の詳細については、前掲注（16）を参照。

236 2020年12月23日に最高人民法院の「民事裁判における『中華人民共和国労働組合法』の適用に関する若干問題の解釈など217件の民事系司法解釈の改正に関する決定（原語：關於修改「最高人民法院關於在民事審判工作中適用『中華人民共和國工會法』若干問題的解釋」等217件民事類司法解釋的決定」（法釈〔2020〕17号）により改正され、2021年1月1日から施行される。

237 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（199）27頁以下。ここでは、過失の内容について、1条の規定により、下記の内容が含まれている。①自動車に欠陥が存在し、その欠陥が交通事故発生の原因の一つであることを知り、または知り得べかりしとき、②運転者が無免許であること、または無免許と同一の状態であることを知り、または知り得べかりしとき、③運転者が飲酒、国家が禁止する精神薬品または麻酔薬品の服用、または自動車の安全運転を妨げる疾病等により自動車を運転できないことを知り、または知り得べかりしとき、④その他、自動車の所有者または管理者に過失があるとき。条文の翻訳が栗津光世弁護士の翻訳に参考する。栗津・前掲注（10）590頁参照。

語：過錯）があるときは、自動車の所有者または管理者が相応の損害賠償を負うと定められた。ただし、盗難等の場合は、侵権責任法 52 条の適用となるため、本条の範囲から排除される。

本条の立案趣旨²³⁸においては、運転者の責任が判断された場合、運行支配について、運転者が事実上運行支配を有すると明示された。しかし、運行利益に関する説明では運転者が自動車の運転により獲得する利益は、経済利益だけではなく、精神利益も含まれると言及された。本条は民法典により立法化された。

(3) 3 条（現民法典 1211 条）は、名義貸し（原語：挂靠²³⁹）に関する規定である。名義貸しの場合、名義貸主と名義借主が責任主体とされた。立案趣旨²⁴⁰には、名義借主は直接的な運行支配を有し、その運行により利益を得られると明示された。また、名義貸主の判断について、運行支配が名誉借主の選択、管理、監督により運行支配を有していると理解され、管理費を含めて経済利益だけではなく、市場シェアの拡大、影響力の増大などの内容が運行利益に含まれると言及された。本条は民法典により立法化された。

(4) 4 条（現 2 条）は転々譲渡と移転登記に関する規定であるが、最終の譲受人が責任主体であると定められた。立案趣旨²⁴¹には、本条が上記 2001 年最高人民法院の復函と侵権責任法 50 条の趣旨の引継ぎであると明示された。したがって、本条が限定的な二元説により判断されたものと理解するのは妥当であろう。一方、2021 年の修正により、「移転登記」の文言を「登記」に変更された。

(5) 5 条（現 3 条）は、ナンバープレートが偽造された自動車（原語：套牌車）に関する規定である。ナンバープレートが偽造された自動車により交通事故が起こした場合、当該自動車の所有者または管理者が責任主体として定められた。さらに、ナンバープレートが偽造された自動車の所有者または管理者がナンバープレートの偽造に同意した場合、偽造ナンバープレートの自動車の所有者または管理者と連帯して責任を負うと規定された。

238 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（199）44 頁以下参照。

239 挂靠とは、他人の営業名義を借りることを意味する。国営企業、集団企業が経済の中心を占めた時代は零細企業、個人企業は挂靠によって対外信用と独立採算を維持した。中国では現在もタクシー業、運輸業、商業チェーン店等は圧倒的に挂靠の形態をとっている。栗津・前掲注（10）594 頁注 5 参照。

240 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（199）54 頁以下参照。

241 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（199）62 頁以下参照。

立案趣旨²⁴²からみると、本条文の規定は二元説による判断ではなく、事故予防と制裁をもって判断された結果である。

(6) 6条（現4条）は侵権責任法51条に規定された他社の部品を寄せ集めて組み立てられた自動車（原語：拼装車）が転々と譲渡された場合、全ての譲渡人と譲受人が責任主体とされる規定である。本条は、侵権責任法51条の内容が拡大され、転々と譲渡された場合においても、全ての譲渡人と譲受人が責任主体として損害賠償責任を負うと明示された²⁴³。上述した通り、侵権責任法51条は事故予防と制裁をもって判断されたものであるため、本条もその判断基準に準ずる。

(7) 7条（現5条）は運転訓練中の事故に関する規定であるが、運転訓練機構（原語：駕駛培訓單位、日本の教習所と類似する）は責任主体として損害賠償責任が認められる。立案趣旨²⁴⁴からみると、その理由は、運転訓練機構はその従業員である教員を介して自動車の運行を支配することができ、またその運行により利益（授業料）が獲得するからである。

(8) 8条（現6条）は試乗中の事故により、試乗サービスを提供した者が責任主体として認められた規定である。立案趣旨²⁴⁵からみると、試乗サービスを提供した者はなぜ責任主体として認められたか、その判断基準は決して明白ではない。立案趣旨には、試乗中の事故は道路交通安全法等の法律により規制されており、試乗サービスを提供した者は試乗者に対して侵権責任法上の注意義務があるため、注意義務に違反した場合、侵権責任（不法行為責任）を負わなければならないと非常に曖昧に説明した。

上記の内容から、本司法解釈においては、運行支配について、侵権責任法に確立された直接支配ないし現実の支配である運行支配という判断基準が基本的に順守されているが、名義貸しの場合、その内容は拡大する傾向が見えた。一方、従来の実務と立法において、運行利益は運行自体から発生する利益に限ると理解されていたが、本司法解釈においては、運行利益は精神的利益と間接的利益に拡大されるようになった。さらに、侵権責任法の場合において、運行支配に重点が置かれ、運行利益はほとんど論じられなかったが、本司法解釈においては運行利益に対して詳細な説明が多くなり、運行利益に対する理解が拡大解

242 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（199）69頁以下参照。

243 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（199）81頁以下参照。

244 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（199）96頁以下参照。

245 最高人民法院民事審判第一庭・前掲注（199）102頁以下参照。

積され、運行利益に偏った傾向がみられる。このように、本司法解釈の内容は、侵權責任法に確立された限定的な二元説との乖離が生じている。さらに、5 条と 6 条により、最高人民法院は、これらの事案類型については、侵權責任法が採用した事故予防と制裁の判断基準を支持している。

2 民法典

2021 年 1 月 1 日に中華人民共和國民法典が施行された。同法の第 7 編侵權責任は、従来の侵權責任法に当たる部分である。そして、1208 条から 1217 条までは、自動車交通事故損害賠償責任に関する規定である。条文の文言からみると、侵權責任法の 49 条、50 条、51 条、52 条は民法典の 1209 条、1210 条、1214 条、1213 条と対応し、表記が若干違うが、その内容はほぼ同じであり、その立法趣旨も維持されたとみられる。ただし、1215 条は、窃盜者、強取者又は強奪者と自動車の使用者が同一人物でない場合、窃盜者、強取者又は強奪者と使用者が責任主体として損害賠償責任を負うとされた。この立法趣旨は、事故予防と制裁の判断基準によるものとみられる。

一方、立法者は 2012 年交通事故損害賠償司法解釈に規定された 2 条と 3 条の内容を立法化した。前述の検討から分かるように、2 条と 3 条は運行利益が抽象的な利益も含まれると解し、3 条は運行支配を拡大に解釈された。これらからは、民法典の立法者は、従来の限定的な二元説よりも、運行支配と運行利益の内容を拡張して理解しようとする意図を有することがうかがえる。

(三) 小括

以上では、中国における交通事故損害賠償の責任主体に関する立法・司法解釈等を説明した。日本の二元説が中国に導入される以前は、法律規定の欠如と不明確により、責任主体の判断は実務慣習と政策に頼っており、交通事故損害賠償の責任主体が原則として運転者とされたが、自動車の所有者または運転者の所属する単位が立替責任を負い、実際上の責任主体となっていた。その後、理論の不足と制度の遅れが認識され、最高人民法院の司法解釈等により日本の二元説が中国に導入された。しかし、この時期の二元説に対する理解は、日本での理解とは異なる、限定的な二元説であった。その後、侵權責任法により、運行支配に重点を置きながら、限定的な二元説が一般原則として確立されたが、一部の事

案類型では事故予防と制裁の判断基準も用いられた。さらに、交通事故損害賠償司法解釈は、事故予防と制裁の判断基準を支持しつつ、限定的な二元説から、運行利益と運行支配の内容を抽象化したものに拡張された。最後に、民法典においては、この司法解釈の判断に支持しながら、事故予防と制裁がより重視されるようになった。

第三節 中国における学説の展開

前記に見た通り、中国では二元説が導入される以前、交通事故損害賠償の責任主体について、殆ど問題視されておらず、学説上も責任主体に関連する論文がほとんど見られなかった。しかし、今世紀に入ること、社会の変化とともに、責任主体に関する資料と論文がいくつか発表されていた。そのうち、もっとも注目され、多く引用された資料は、前述した体系書である『日本自動車事故損害賠償法律制度研究』と梁慧星教授の論文であった²⁴⁶。そして、道路交通安全法が制定された直後、帰責原則にめぐり社会全体から大きな関心が集まったが、責任主体の判断についての論文は僅かであった。しかし、帰責原則が法律改正により明確された後は、責任主体に対して研究の興味を示した学者の論文が増えることとなった。以下では、学説を整理した上で、その内容を説明する。

まず、学説において、二元説を支持する声は極めて多く、多くの学者は二元説を判断基準として具体的事案の対処を論じた。しかし、それとは反対に、少数説ではあるが、一部の学者は二元説を否定した。下記では、肯定説と否定説に分けて学説の状況を説明する。

(一) 二元説肯定説

交通事故責任主体の判断について、二元説を支持する学者は多いが、運行支配と運行利益に対する理解には見解の相違が生じており、一般的に、広義説と狭義説と分類することができる²⁴⁷。

まず、狭義説は立法・実務上に確立された限定的な二元説と殆ど同じ理解を示した。狭義説によれば、運行支配とは、自動車に対する事実上の支配である²⁴⁸。例えば、自動車所

246 李薇・前掲注(216)、梁慧星・前掲注(214) 45 頁。

247 このような分類は、楊立新・前掲注(58) 177 頁以下参照。

248 楊立新・前掲注(58) 177 頁、曹陝峰＝張龍・前掲注(232) 113 頁以下参照。また、張

所有者による運転行為や、無許可運転者の運転行為がこれに該当する。特に、所有者と使用者が異なる場合、使用者が事実上の運行支配と運行利益を有しているため、使用者を責任主体にすべきと主張している。一方、運行利益は、自動車の運行により得られた直接利益であると主張している。自動車の運行により得られた経済的な利益が最も典型的な例である。現在、狭義説が通説である。

一方、広義説は、運行支配には事実上の支配のほか、潜在的、抽象的な支配も含まれるとし、運行利益には直接利益、間接利益、そして精神上の満足等が含まれると主張している²⁴⁹。潜在的、抽象的な支配は、自動車所有者が自動車を他人に有償または無償で貸して使用させ場合などの例が挙げられる。そして、運行利益には、運転技術の向上、自動車運転の体験なども含まれる。

ここで、自動車の所有者と使用者が同一人物でない場合において、狭義説と広義説の間に大きな相違が生じた。例えば、賃貸借により自動車の所有者と使用者が分離した場合において、狭義説は、自動車の所有者は運行支配を喪失し、使用者が運行支配を有すると主張している。また、所有者が受領する賃料は、自動車の所有権に基づくものであり、自動車の運行により得られた利益ではないと説明した²⁵⁰。したがって、自動車の所有者は責任主体として認められない。しかし、広義説の支持者は、被害者保護の立場から、自動車の所有者は賃借人から賃料を得ているため、運行利益があるうえに、賃貸借により自動車への支配を喪失していないため、運行支配を有していると主張している²⁵¹。また、窃盗された自動車が交通事故を起こして損害を生じさせた場合、狭義説によれば、窃盗者が事実上の運行支配と運行利益を有しているため、責任主体として認められるとされる。しかし、広義説は狭義説の判断が被害者救済には不十分であると批判した。窃盗者に資力がない場合や、犯人が不明な場合などに、被害者は十分な保護が得られなくなる恐れがあるとして、広義説は、運行支配は自動車の運転だけではなく、自動車の管理なども含まれるべきであると主張している²⁵²。

新宝、謝娜娜は、運行利益を「実際支配力」と解し、自動車の実際の占有と支配を判断基準として主張している。張新宝＝謝娜娜「「機動車一方」：道路交通事故賠償義務人解析」法学家第6期（2008年）46頁以下参照。

249 楊立新・前掲注（58）177頁以下参照。

250 張新宝＝謝娜娜・前掲注（248）47頁以下参照。

251 程嘯・前掲注（220）136頁参照。

252 楊立新・前掲注（58）183頁以下参照。

（二） 二元説否定説

さらに、二元説を否定した学説もあった。それは主に以下の4つの説である。

① 単純否定説²⁵³

本説は運行支配と運行利益という二元説の適用を否定する。その理由は、中国では保険制度の不整備、立法上危険責任の欠如などの中国の諸事情により二元説の適用が当時の実務に相応しくないと主張した。

② 運転者責任中心説²⁵⁴

本説は、交通事故の責任主体を基本的に運転者に限定し、運転者の使用者または保有者（自動車所有者と合法占有者に限定される）は過失がある場合にのみ損害賠償責任を負うと主張した。

③ 物的責任と行為責任説²⁵⁵

本説は自動車の使用により直接に交通活動に参入する行為責任主体と、自動車に対し単に管理責任を負う物的責任主体とを区別し、所有者と使用者が分離する場合においては、所有者が物的責任を負い、使用者が行為責任を負うと主張した。

④ 使用者責任と交往安全義務説²⁵⁶

本説は、道交法 76 条の規定を使用者責任原則として、「一方の自動車側」は自動車使用者であり、侵權責任法 49 条の規定された所有者は自動車交往安全義務人であると主張した。本説の論者は、ドイツ法上の「交往安全義務（ドイツ語原語：Verkehrspflicht）」を中国法に導入し、責任主体の問題を体系的に整理しようと試みた。ここでは、交往安全義務とは、危険回避と危険防止の義務である（中国語原語：危険避免和危険防犯的義務、ド

253 汪大富・前掲注（219）

（<https://www.chinacourt.org/article/detail/2009/06/id/363069.shtml>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日）

254 朱世文「從保有人担責主義到來駕駛人担責主義—對自動車交通事故賠償主體的重新解構」北京交通大學（社會科學版）第 12 卷第 2 期（2013 年）73 頁參照。

255 謝薇＝韓文「對『侵權責任法』上機動車交通事故責任主體的解讀—以與『道路交通安全法』第 76 條責任主體的對接為中心」法學評論（雙月刊）第 6 期（總第 164 期）（2010 年）139 頁參照。

256 王琦「機動車交往安全義務人對交通事故的侵權責任—對立法、司法解釋以及比較法資源的整合性建構」政治與法律第 2 期（2017 年）102 頁以下參照。

ドイツ語原語：Gefahrvermeidung und Abwendungsflucht)。また、危険源である自動車に対して現実の操縦力（中国語原語：現実操縦力、ドイツ語原語：tatsächliche Verfügungsgewalt）を有すれば、交往安全義務を負うべきであると言明した。一方、現実の操縦力を純粋な事実状態であり、法律上の根拠の有無は考慮されないと解した。例えば、有権占有と無権占有を問わず、自動車を占有する場合、交往安全義務を負わなければならない。したがって、所有者や使用者以外に、自動車を窃盗した者や強奪した者も交通事故損害賠償の責任主体である。

（三） 検討

上述した通り、学説上、二元説が基本的に受け入れられているが、その理解に関しては広義説と狭義説に分かれている。中国の学界では、交通事故損害賠償の責任主体に対する議論が立法・司法解釈において遅れている面があった。立法・司法解釈が確立された後、学説が立法・司法解釈に確立された限定的な二元説から影響を受け、直接的支配・現実的支配と運行により得られる利益を重視する狭義説が通説となっている。狭義説を支持する研究者は、①社会通念に合致すること、②法律体系の論理関係に適合すること、③被害者救済の利便性と効率性に有利であることを主たる論拠としている²⁵⁷。

一方、広義説については、運行支配や運行利益の概念が幅広く、把握しにくいという問題点があるため、狭義説と比較して判断基準の不明確さが課題である。また、二元説を否定する説にも、上述したように、判断基準の不明確性や、理論的適合性などの問題点が存在し、二元説、特に狭義説を超える優れた学説とは言えない。

さらに、否定説について、①単純否定説の提唱者は別の基準を提示しなかったため、ここでは単純否定説とするが、近年中国の法制度が従前より整備されたため、単純否定説の批判の前提がもはや失われたと言えよう。②運転者責任中心説は、社会関係と社会構造の複雑化となる現代社会では、運転者を責任主体に限定することは、被害者救済の立場から不十分であると考えられる。③物的責任と行為責任説に対して、物的責任と行為責任の区別は、二元説とは単に解釈アプローチが異なるに過ぎず、結果的に殆ど同じ結論に導かれるとの批判がある²⁵⁸。④使用者責任と交往安全義務説は、新しい考え方の啓発として非常

257 曹陝峰＝張龍・前掲注（232）113頁以下参照。

258 楊立新＝王毅純「機動車代駕交通事故侵權責任研究」法学論壇第4期（2015年）90頁参

に有意義であるが、本説は交往安全義務の中身について詳しく説明されていないし、ドイツ法上の概念をなぜ中国法に導入すべきかについての検討が不十分であると指摘することができよう。

なお、立法・司法解釈において、一部の事案類型について事故予防と制裁という判断基準が採用されているが、学界においては、この判断基準を採用する見解や、その理論的根拠を検討する論説は管見の限り見当たらない。

第四節 中国における判例の動き

以下では、中国における最高人民法院の指導性案例（判例）と地方裁判例の動きについて説明したい。

（一） 最高人民法院の指導性案例

近年中国では、最高人民法院は各地方の法院の裁判を統一するため、指導性案例（裁判例）を多数公布した。指導性案例は、判例法としての機能は有しない²⁵⁹が、事実上、各地方の裁判所の判断基準となっている²⁶⁰。これらの指導性案例のうち、2013 年 11 月 8 日に公布された第 19 号は交通事故責任主体に関する唯一の指導性案例である。その内容は下記の通りである。

【裁判要旨】

自動車所有者または管理者が、他人に自車のナンバープレートを貸与し偽造に同意した（原語：出借他人套牌使用）場合、または他人が自車のナンバープレートを偽造したことを知りながら阻止しなかった場合に、偽造ナンバープレートを付した自動車の交通事故により他人に損害を与えた場合、自動車所有者または管理者は、ナンバープレートを付した

照。

259 中国では、裁判例が下級法院の事件処理における「指導・参考」と位置付けられる。裁判例の効力について、法律上先行する裁判例に従うことを求める規定はない。しかし、事実上の効力として有すると解するのは一般的である。國谷ほか・前掲注（20）1 頁〔但見亮〕。

260 中国指導性案例制度の詳細については、李艷紅「中国指導性案例制度の現状と課題—最高人民法院『案例指導に関する規定』と指導性案例を中心に」比較法学 47 卷 2 号（2013 年）27 頁以下を参照。

自動車の所有者または管理者と連帯責任を負うものとする。

【事案の概要】

2008年11月25日5時30分頃、被告Y1の運転した自動車A（偽造ナンバープレート自動車）は、被告Y2の運転した自動車Bとの間で交通事故を起こし、自動車Bの乗客であるXは死亡した。被害者Xの夫X1、息子X2、父X3と母X4は原告として、Y1、Y2、Y3会社（自動車C（真のナンバープレート自動車）の名義上の所有者）、Y4（自動車Cの実質上の所有者）、Y5（自動車Aの実質上の所有者である）、Y6（自動車Bの名義上の所有者）、Y7（Y2（自動車Bの実質上の所有者）の雇用主である）、Y8（自動車Cの保険会社）を被告として、交通事故損害賠償請求訴訟を提起した。事故発生当時、Y2の運転は業務履行外の行為であった。また、自動車BはY5から転々と譲渡し、最終的にY2が所有者となった。

一審では、上海市宝山区人民法院は「一、被告Y5、Y1は原告らに対して葬儀費、精神的損害慰謝料、死亡賠償金、交通費、延滞費、宿泊費、被扶養者の生活費と弁護士費の合計396,863元を賠償する。二、被告Y2は原告らに対して葬儀費用、精神的損害慰謝料、死亡賠償金、交通費、誤配工費、宿泊費、被扶養者の生活費と弁護士費の合計17,084元を賠償する。三、被告Y3、Y4は上記の判決主文の第1項の賠償義務に対して連帯責任を負う。被告Y5、Y1、Y2は上記の判決主文第1、2項の賠償義務に対して連帯責任を負う。四、原告らのその他の請求を却下する。」と判示した。その後、Y4が控訴した。

控訴審では、上海市第二中级人民法院は、一審の判断を肯定し、Y4の控訴を棄却した。控訴審判決は、Y5が自動車Aの実質上の所有者であり、Y1とY5には雇用関係が存在しているため、Y5とY1が連帯責任を負うべきである。また、Y2は自動車Bの実質上の所有者であり、事故を起こした運転者であるため、損害賠償責任を負うべきとした上で、Y6が責任主体として損害賠償責任を負うことを否定した。その理由は、Y6が自動車Bの名義上の所有者であるが、自動車Bが転々と譲渡されたため、Y6は自動車Bに運行支配を有さず、自動車Bの運転により利益を得られないからである。また、Y2の運転は業務履行外の行為であったため、Y7は責任主体として損害賠償責任を負うべきではないと判断した。最後に、「Y3、Y4は、Y5らが自車のナンバープレートを偽造したことを知りながら、その行為を阻止せずに便宜を図り、自動車Aを道路に走らせた。Y3とY4のこのような行為は他人に自車のナンバープレートを貸与し、偽造に同意したとみなされ、中華人民共和国道路交通安全法などの自動車管理に関連する法令に違反した。他人に自車のナンバープ

レーンを貸与し、偽造に同意した場合、安全技術基準に合わない車を道路に走らせることは、道路交通の危険性を高め、公共安全を危うくすることとなる。したがって、ナンバープレートの貸主は過失があり、事故を起こしたナンバープレートの借主が負うべき賠償責任につき連帯責任を負うべきである」と判示した。

【検討】

この裁判例は、2012 年に交通事故損害賠償司法解釈が施行される前に出されたものである。控訴審判決からは、以下の内容が読みとれる。

まず、人民法院は自動車の運転者が職務履行外の運転により事故が起こした場合、使用者側が責任を負わないと判断した。また、自動車を転々と譲渡された場合、最終の譲受人が責任主体であると判断した。これらの判断は、後に施行された交通事故損害賠償司法解釈の規定と一致していた。また、人民法院の判断は限定的な二元説に基づくものであることが分かった。

一方、2012 年の交通事故損害賠償司法解釈 5 条（現 3 条、ナンバープレートが偽造された自動車に関する規定）においては、ナンバープレートが偽造された自動車の所有者または管理者がナンバープレートの偽造に同意した場合、偽造ナンバープレートの自動車の所有者または管理者と連帯して責任を負うと規定されたが、本裁判例では、他人が自分のナンバープレートを偽造したことを知りながら阻止しなかった場合という内容が加味されている。最高人民法院は 2013 年に本裁判例を指導性案例として公布したが、この指導性案例を通してナンバープレートが偽造された自動車により引き起こされた交通事故の場合の判断を更に明確化した。さらに、最高人民法院は当該指導性案例の公布により、事故予防と制裁という判断基準をさらに明確にしようとする意図がうかがえる。

（二） 下級審裁判例の動き

一方、近年、下級審裁判例において、運行利益に対する判断が更に拡張される傾向が見られる。

まず、司法解釈に二元説が明示されなかった試乗中の事故について、二元説に基づいて、試乗車サービスを提供した者を責任主体として認めた控訴審の裁判例があった。例えば、

山東省聊城市中級人民法院の控訴審判決²⁶¹には、「試乗サービスの提供がマーケティング手段であり、潜在的な顧客を獲得し、商業利益を獲得することができると理解した上で、試乗車サービスを提供した者は運行利益を有する」と判示した。

そして、近年、自動車所有者の配偶者について、運行利益により配偶者を責任主体として認められる判例があった。例えば、2019年2月18日広東省清遠市中級人民法院の控訴審判決には、「運行利益の判断については、経済利益を図る以外に、車両の運行が家庭にもたらす生活の便利さ、ひいては楽しみ（原語：享受）を含むべきである。このような『便利さ』は日常生活の様々な便利さを含むべきである。例えば、夫婦の通勤や子供の学校への送迎、家庭の買い物や営利活動など。つまり車両が家庭の正常な社会交流活動を含む家庭の共同生活に使用されるのであれば、それは家庭生活の一部と見なすべきである。そのため、車両の運行利益は夫婦共有と見なすべきであり、運行利益を追求する過程で発生した不法行為責任（原語：侵權之債）は夫婦共同で負担すべきである」と判示した²⁶²。

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

本章では、立法と司法解釈、学説、判例という3つの側面から、中国における交通事故損害賠償責任主体を説明した。以下では、上記の内容を踏まえて、中国における交通事故損害賠償の責任主体を検討したい。

まず、立法と司法解釈の面において説明する。二元説が採用される以前は、長い間、実務経験と政策により責任主体が判断されており、損害賠償責任主体は原則上運転者とされたが、實際上、自動車の所有者または運転者の所属する単位が責任主体となった。その後、社会制度の変化などにより、二元説が中国の司法解釈等により導入された。ところが当時、二元説の受容は、従来の司法実務を制限するためであったことから、二元説に対する理解は直接支配ないし現実支配と運行自体から発生する利益に限るとするような限定的な二元説となった。

261 山東省聊城市中級人民法院（2014）聊民五終字第142号。

262 広東省清遠市中級人民法院（2018）粵18民終3617号。黒龍江省哈爾浜市中級人民法院（2020）黒01民終458号の判決書には同じような判断が下した。

そして中国において、二元説は侵權責任法により一般原則となった。同法の立法趣旨からみると、二元説に対する理解は、司法解釈等により確立された限定的な二元説と一致していた。一方、事故予防と制裁という判断基準も侵權責任法の立法により確立された。現在、現行の交通事故損害賠償司法解釈と民法典は限定的な二元説を守りながら、ある程度運行支配と運行利益の範囲を拡張し、特に運行利益の範囲については、精神的満足なども含まれるかなり広いものとした。さらに、事故予防と制裁を志向する傾向も見られる。

学説では、二元説をめぐり、肯定説と否定説があるが、肯定説にはさらに狭義説と広義説に分かれる。狭義説は、限定的な二元説とほぼ同じような理解であり、現在通説となっている。一方、事故予防と制裁という判断基準を採用する見解や、その理論的根拠を検討する学説は殆ど見られない。

また、判例では、最高人民法院の指導性案例から、限定的な二元説を守りながら、事故予防と制裁の判断基準を強調するようになっている。そして、地方人民法院の裁判例から、運行利益への理解が拡張する傾向が見られる。

上記の整理から、交通事故損害賠償の責任主体について、中国法は以下の特徴がある。

第1に、立法・司法解釈および学説では、二元説を、直接支配ないし現実支配と、運行自体から発生する利益と解する傾向が依然として根強い。しかし近年、運行支配と運行利益は拡大する傾向が見られる。

第2に、運行支配と運行利益について、立法、司法解釈により羅列式的手段を通じて類型化させた。

第3に、二元説による運行支配と運行利益という判断基準に加え、一部の事案類型では事故予防と制裁の基準も併用している。

(二) 問題点

しかし、現代社会では、社会構成がますます複雑化、多様化に進んでおり、これらの特徴は問題として顕在化する恐れがある。

まず、中国法上の判断基準が被害者の損害填補の立場から考察すると、決して十分ではないと考えられる。中国では、実務上の需要により確立された二元説は、被害者の損害填補という目的に基づいた判断基準ではない。二元説採用の以後においても、被害者救済の度合いは非常に小さい。

また、中国法における、事故予防と制裁の判断基準は二元説との関連性について、中国法上まだ明白にされていない。近年、立法・実務において、事故予防と制裁の判断基準がますます重視される傾向があるが、それらは二元説とは独立に判断すべきか、その適用範囲はどこまで含まれるかについて、明確にされていない。また、学説上、事故予防と制裁の判断基準については、研究の空白が残されている。中国の交通事故訴訟制度は、社会の安定性を重視する傾向が強い一方で、被害者保護の見地はないがしろにされている面があり²⁶³、事故予防と制裁の判断基準は、被害者の損害填補に有利であると言えない。今後、この判断基準を、被害者の損害填補とどのようにつなげるかが重要な課題である。

そして、中国では、近年、立法、実務において、運行支配と運行利益に対する理解が拡張する傾向が見られ、特に運行利益が幅広く認められるおそれがある。現在、運行利益や運行支配については立法・司法解釈により類型化されているため、裁判所の判断はそれらによって制限されている。しかし、社会関係の複雑化が今後さらに進展し、立法、司法解釈に規定されていない事案が問題となる可能性が高い。その場合、裁判所は運行支配と運行利益について、限定的な二元説を厳守すべきか、広く解釈するかの議論が生じることは不可避であり、実務上の混乱をもたらすおそれがある。

最後に、訴訟法の立場からみると、第三章で述べたように、日本法上、主張立証責任について、請求原因説、抗弁説、間接反証説があるが、中国ではこのような議論がほとんどなされていなかった。その原因の一つは、立法・司法解釈により具体的な類型が規定されたからである。被害者は損害を受けた場合に、誰が責任主体であるか客観的に判断できることは、類型化のメリットである。しかし、このような類型化が決してすべての事案を網羅できるわけではなく、社会構造の複雑化が進めば、被害者が類型化されない事件に遭遇する可能性が高くなる。特に、運行支配と運行利益の範囲の拡張を肯定する場合、主張立証責任の所在等の問題が解決されないと、被害者にとって主張立証の負担が重くなる恐れがある。

第六節 本章の総括

本章では、中国における交通事故損害賠償の責任主体について、立法・司法解釈、学説

263 第二章第四節を参照。

と判例それぞれの観点から説明してきた。中国では、責任主体の規定と判断基準は、被害者の救済の立場からみると、決して十分ではないと言えよう。今後、日本法上の制度を参考にしながら、その改革の方向性をさらに検討すべきであるとする。

第五章 交通事故 ADR の必要性

第一節 はじめに

多発する交通事故損害賠償紛争²⁶⁴（以下「交通事故紛争」という）の処理は、訴訟手続のみでは限界があり²⁶⁵、裁判外紛争解決手続（以下「ADR」という）による交通事故紛争の解決の需要が高まっている。

近年、中国では、社会の発展に伴い、ADR 制度に対する政府と社会の認識が深まっている。特に立法と司法解釈の公布に伴い、中国の伝統的な特色を持つ人民調停制度と仲裁制度は改善され、手続の運用においても規範化・具体化されている。また、21 世紀に入ってから、世界的な ADR ムーブメントの影響を受け、中国は外国の経験と理論を吸収すると同時に、自国の実情に即した ADR 制度の構築を模索している。この過程において、交通事故損害賠償における ADR（以下「交通事故 ADR」という）の変化は、典型的であり代表的であると考えられる。特に近年、交通事故紛争の増加により、交通事故 ADR はますます多元化・活性化されている。例えば、中国の各地に交通事故人民調停委員会などが設置され、オンラインで紛争を処理することができるプラットフォームも構築された。これらはすべて交通事故紛争の処理に新たな活力となっている。しかし、理論や立法の欠如などの原因により、各 ADR 制度自体だけでなく、制度間の関係にも様々な課題が残されている。

日本の「裁判外紛争解決手続の利用の促進に関する法律」（以下「ADR 法」という）の 3 条には、「裁判外紛争解決手続は、法による紛争の解決のための手続として、紛争の当事者の自主的な紛争解決の努力を尊重しつつ、公正かつ適正に実施され、かつ、専門的な知見を反映して紛争の実情に即した迅速な解決を図るものでなければならない」というよう

264 交通事故損害賠償とは、交通事故により被害者への人身と物件の損害への填補である。したがって、人損と物損が含まれている。また、日本法上、人損と物損の法律根拠が違ふ。人身損害の場合、「自賠法」3 条は法的根拠となるが、物件損害の場合、民法 709 条の一般不法行為責任が法的根拠となっている。一方、中国では、道路交通安全法 76 条が法的に根拠となるが、その規定には人身損害と物件損害が含まれている。

265 訴訟制度の限界について、主に迅速・簡易・低廉でないこと、解決が円満でないこと、柔軟性が欠如であることなどが挙げられる。小山昇『民事調停法〔新版〕（オンデマンド版）』（有斐閣、2004 年）52 頁、山本和彦『ADR 法制の現代的課題 民事手続法研究Ⅲ』（有斐閣、2018 年）4 頁以下参照。

な基本理念を規定しており、このような理念に基づき設立・運営されている日本の交通事故 ADR は、中国にとっても重要な参考価値がある。本章は、日中両国の交通事故 ADR 制度を比較するための前提として、交通事故 ADR の必要性について考察していく。

第二節 ADR 一般について

(一) ADR の定義

ADR は、英語の「Alternative Disputes Resolution」の略である。一般的に、「代替的紛争解決手続」、「裁判外紛争解決手続」と訳される²⁶⁶。日本では、ADR 法により、裁判外紛争解決手続は、「訴訟手続によらずに民事上の紛争の解決をしようとする紛争の当事者のため、公正な第三者が関与して、その解決を図る手続」（同法 1 条括弧書）と定義づけられている。この定義により、斡旋、調停、仲裁などの手続が含まれる。一方、中国では、ADR に対して明確な定義がなく、訴訟以外の様々な紛争解決手続の総称として理解されているが²⁶⁷、本章、第六章および第七章で扱う中国の ADR は、便宜上、前記 ADR 法の定義に含まれる手続とする。

(二) ADR の有用性

ADR の有用性は、通常、裁判手続とりわけ訴訟手続との比較において論じられる。この観点から、第一に、ADR は簡易迅速な紛争解決を可能にする²⁶⁸。訴訟手続は、事実認定や法の解釈適用を精緻に行うため、法が定める厳格な方式で行われる手続である。日本や中国は弁護士強制主義を採用していないが、複雑な事案では弁護士への委任が必要となり、費用は一般に高額となる。また、上訴制度が存在することもあるため、解決まで多くの年月を要することから、当事者にとっては効率的な解決方法ではない。これに対し ADR は、法的な専門知識を有しない当事者でも追行可能な簡便な方式で行われ、訴訟よりも短期間で

266 中国では、日本語の表現とはほぼ同じように「替代性糾紛解決方式」、「審判外糾紛解決方式」と翻訳されるが、「非訴訟手続（原語：非訴訟程序）」という表現も使われている。范愉『非訴訟程序（ADR）教程〔第3版〕』（中国人民出版社、2016年）15頁。

267 范愉・前掲注（266）15頁以下参照。

268 山本和彦＝山田文『ADR 仲裁法〔第2版〕』（日本評論社、2015年）12頁参照。

終結するので、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紛争解決手続として注目されている。

第二に、ADR は自主性・柔軟性に富む手続である²⁶⁹。ADR の利用は当事者の意思に基づき、手続の進行方法についても当事者の意向が尊重されることから、訴訟以上に当事者の自主性に委ねられる部分が大きく、紛争解決の過程を当事者の意思で調整できる。特に、斡旋や調停のように合意による解決を図る手続では、当事者は解決策の形成にも深く関与することになり、当事者にとって柔軟性に富んだ満足度の高い結果となることが期待される。

第三に、ADR はプライバシーの保護にも寄与する²⁷⁰。訴訟手続は原則として公開され、訴訟記録も閲覧に供される。これに対し、ADR は非公開手続であり、当事者はプライバシーを確保しつつ紛争を解決することができる。

総括すれば、ADR 制度は簡易迅速で、当事者の自主性を尊重した柔軟性を有しており、プライバシー保護にも適した紛争解決手段として、民事訴訟とは対照的な利点を提供する。紛争解決手続の多様性を確保することは、個別の事案に適した解決策を見つける上で非常に重要である。また、適切な事案を ADR で扱うことによって、裁判所の負担も軽減され、より効率的な司法制度の運営が可能となる。

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

交通事故紛争においても、上記のような ADR の有用性はあてはまるのであろうか。その前提として、以下では、交通事故紛争の特徴を概観する。

交通事故紛争の特徴は主に以下の 3 つにあると考えられる。

1 紛争の偶発性

交通事故紛争は、偶発的な「一回型」²⁷¹の紛争であるという特徴がある。すなわち、交

269 山本＝山田・前掲注（268）12 頁参照。

270 山本＝山田・前掲注（268）12 頁参照。

271 加藤新太郎「ADR とその普及の条件―訴訟上の和解との比較において―」小島武司『ADR

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、客観的証拠が必ずしも十分に揃っていない事案も多い。また、被害者に傷害や死亡など深刻な被害が生じた事案では、紛争の処理において双方の当事者、特に被害者とその家族はより多くの感情を投入しやすい²⁷²。そのため、民事訴訟のように、公開法廷での審理や、法律による一刀両断的な解決に適さない事案も存在する²⁷³。

2 加害者側と被害者側の交渉力の格差

日中両国において、自動車の運行により生じた損害賠償責任について、強制保険と任意保険制度が確立されている²⁷⁴。交通事故が発生した後、被害者が損害賠償を求める際には、保険会社との交渉が必要になる。保険会社は多数の交通事故紛争を日常的に扱うことで豊富な専門知識を有し、交通事故損害賠償を得意分野とする弁護士に交渉や訴訟を委任することも多い。これに対し、被害者側にとって交通事故は非日常的な出来事で、通常は、人身傷害に関する医学的知識や、損害賠償に関する法的知識が不足しており、保険会社との交渉では常に弱い立場にある。これは示談屋や事件屋の温床も提供している²⁷⁵。

3 裁量評価型要件の類型化・標準化された基準の存在

また、交通事故訴訟において、損害賠償請求権の要件である過失や過失相殺、および損害賠償額の認定は、裁判所が様々な事実を総合的に考慮した、裁量的評価により行われることから、通常金銭請求訴訟よりも、当事者の和解への覚悟や期待の度合いが大きいとされる²⁷⁶。もっとも、当事者にとってその裁量の結果は予想できないという側面も有する

の実際と理論Ⅱ』（中央大学出版部、2005年）7頁。

272 杉浦康彦「交通調停の進め方」『民事調停の諸問題』（別冊判例タイムズ4号）（1977年）232頁。

273 杉浦・前掲注（272）232頁。

274 日中両国の自動車保険の詳細については、野崎・前掲注（18）を参照。

275 小柳光一郎「（財）交通事故紛争処理センターにおける業務の実態と今後の課題」ジュリ1207号（2001年）91頁。一方、中国では、示談屋に近い意味の用語は、「訴訟黄牛」、「鑑定黄牛」である。最高人民法院審判委員会専職委員杜万華の発言「全国部分地区开展道路交通事故损害赔偿纠纷“网上数据体化处理”改革试点工作情况新闻发布会」人民法院新聞伝媒総社2017-11-28（<https://www.court.gov.cn/zixun/xiangqing/70702.html>、最終閲覧2023年12月15日）

276 倉田卓次『民事交通訴訟の課題』（日本評論社、1970年）224頁。

が、交通紛争の増加に伴う事例の蓄積により、最近では、過失や過失相殺、および損害賠償費目や損害額の認定について、裁判所、ADR 機関や保険会社は類型化・標準化された基準を用いている²⁷⁷。このことは、当事者の予測可能性や公平性が担保される利点があるが、前述のように交通事故紛争の専門性が高まり、保険会社と被害者間の交渉力格差が生じる要因の一つでもある。

（二） 交通事故 ADR の必要性

交通事故紛争の以上の特徴を踏まえると、加害者側の保険会社との直接交渉や、民事訴訟だけでは、紛争解決のルートとして十分ではなく、他の紛争類型にも増して ADR の必要性は高いといえる。このことは、特に以下の点からより明確に理解できる。

まず、交通事故が発生した場合、最も重要なことは、被害者に迅速かつ効果的な損害填補を行うことである。前述したように、交通事故紛争は偶発で、加害者側に比べ被害者側が常に弱い立場にあり、専門的な知識も不足しているため、どのように救済を受けるべきか途方に暮れることが多い。紛争解決に訴訟手続を利用した場合、裁判所は証拠に基づいて事実を認定し、法律に従って判決を下さなければならないため、一般に訴訟手続は厳格で時間がかかり、被害者の負担を増すことになる。これに対し、ADR 制度の簡易迅速性、手続の自主性・柔軟性などの有用性を十分に発揮して活用することができれば、被害者は、費用や負担を軽減することで対等な交渉力を得て、最終的には自主性・柔軟性に富んだ効果的な救済を受けることができる。

また、交通事故紛争の中には、裁判所での民事訴訟による解決が必要かつ適切な事案が存在することは否定できない。しかし、社会の発展に伴い、交通事故紛争は複雑化・多様化しており、審理の長期化が予想される。その結果、裁判所の負担は増大することになる。もし、交通事故紛争の一部を ADR によって解決すれば、裁判所の負担が軽減されるだけでなく、裁判所は訴訟での解決に適した、より複雑困難な事案の解決に集中することができる。

また、交通事故紛争における類型化・標準化された基準は、ADR 機関にも一定の判断基準を提供するものであり、このような資源を適切に利用することにより、ADR の簡易・迅

277 倉田・前掲注（276）224 頁。

速性をより効果的に発揮することができる。さらに、特に複雑な事件（例えば、高次脳機能障害）については、ADR 機関も訴訟と共通の判断基準を使用し、または参酌することにより、訴訟と ADR の間に効果的な関係を構築することができる。

また、交通事故紛争において、被害者がどれだけの補償を受けられるかは、保険会社の意向に左右される。保険会社との直接交渉が頓挫した場合に、交通事故 ADR を利用することで、被害者は保険会社に対する交渉力を回復することで、保険会社に対しても訴訟前の自主的解決を促し、なおかつ ADR での賠償額などが、裁判所の判断基準と大きく乖離しないことが期待できる。

このことから、交通事故 ADR の存在は、被害者が迅速かつ効果的に補償を受けられるようにするだけでなく、裁判所の負担を軽減し、保険会社に対し訴訟前の自主的解決を促進することなど、大きな役割を果たすことがわかる。

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²⁷⁸

中国の交通事故 ADR 制度と比較するため、本章では、日本の交通事故 ADR 制度について説明したい。

ADR の分類はいくつかの方法があるが、運営者に着目した分類として、民間型 ADR、行政型 ADR、司法型 ADR に分類することができる²⁷⁹。ただし、日本の交通事故 ADR には行政型は存在せず、民間型や司法型による ADR が行われる個別事案の解決に行政機関が介入することもない、これは日本の公安機関の民事不介入の原則と関係がある。

(一) 民間型 ADR

日本では、交通事故紛争を扱う主な民間型 ADR として、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である。これらのうち、①は強制保険である自賠責保険の支払いに関する紛争を扱う機関であり、任意保険の支払いに関する紛争は②③④⑤で扱われる²⁸⁰。以下では、これらの民間型 ADR 機関について詳述する。

1 自賠責紛争処理機構

278 交通事故 ADR 全般についての主要な先行研究は、我妻学「交通事故紛争の ADR および裁判による解決の現状と課題」仲裁と ADR14 号（2018 年）19 頁以下、日本弁護士連合会 ADR センター『交通事故の損害賠償と ADR』（弘文堂、2010 年）80 頁以下、古笛恵子「交通事故における ADR の現状と課題」ジュリ 1403 号（2010 年）70 頁以下、島田一彦「交通事故における ADR の運用状況について」ひろば 12 号（2001 年）45 頁以下、中山幸二ほか「シンポジウム／交通事故 ADR の現代的意義」仲裁と ADR15 号（2020 年）84 頁などである。

279 山本＝山田・前掲注（268）18 頁参照。

280 自賠法では、損害保険会社等による自動車損害賠償責任保険に加え、農業協同組合、消費生活協同組合、中小企業等協同組合による自動車賠償責任共済も強制保険の要件を充足する（自賠法 5 条）。以下本章において、任意保険も含め「保険」や「保険金」に言及する場合、別記がなくとも「共済」や「共済金」も含むものとする。

(1) 設立の経緯

日本では、1955 年に「自動車損害賠償保障法」（以下「自賠法」という）の施行により、自賠責保険という強制保険制度が導入された。自賠責保険については、制度導入以来、政府再保険制度を通じた支払適正化措置により、保険金の適正な支払を確保してきたが²⁸¹、2001 年に自賠法の改正により、政府再保険制度が廃止され、保険金の支払いの適正化を担保する制度の一つとして、保険金等の支払に係る紛争につき、公平・中立な判断を行う第三者機関である指定紛争処理機関（自賠責法 23 条の 5）の制度が創設された。2001 年に、自賠責事業を営む損害保険会社等の資金拠出により設立された、財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構（以下「処理機構」という）は、2002 年に国土交通大臣および金融庁長官により指定紛争処理機関の指定を受けた。処理機構は、2011 年に一般財団法人に移行した²⁸²。

(2) 業務内容と手続

「一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構定款」（以下「定款」という）3 条により、処理機構は、「自動車損害賠償責任保険又は自動車損害賠償責任共済からの支払いに係る紛争の公正かつ適確な解決による被害者の保護を図るための事業を行い、もって公共の福祉の増進に寄与すること」を目的とする。そして、その業務内容は主に相談等の事業と調停事業である（定款 4 条）。

① 相談等の事業

281 政府再保険制度においては、保険の 6 割について国による再保険が行われていた。国は、自賠責の保険金支払いに際し、全事案について支払基準に合致しているか審査し、必要に応じて追加支払いの指導等を行っていた。西崎哲郎「来年 4 月から政府再保険廃止—自賠法改正の経過と課題—」運輸政策研究 4 巻 2 号（2001 年）61 頁。

2001 年の法改正は、政府再保険制度の廃止と自賠責紛争処理機構の設立により、政府は処理機構の指定と所要の監督を行うようになった。自賠法改正の詳細については、岩川勝「自賠責保険の制度改正について」ひろば 54 巻 12 号（2001 年）12 頁、我妻学「人身傷害と裁判外紛争処理制度（ADR）」判タ 1088 号（2002 年）13 頁以下を参照。

282 一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構「指定紛争処理機関 一般財団法人 自賠責保険・共済紛争処理機構について」（https://www.jibai-adr.or.jp/about_01.html、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日）

2001 年 11 月「自賠責保険・共済紛争処理機構の設立について」金融庁資料（https://www.fsa.go.jp/singi/singi_zidousya/siryou/f-20011108-3a.pdf、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日）

相談等の事業は、一般財団法人に移行してから始まった事業である。その対象は、自動車損害賠償責任保険又は自動車損害賠償責任共済における保険金若しくは共済金又は損害賠償額に係る相談等（相談等業務規程 2 条）であり、原則として電話により行う（同 4 条 2 項）。

② 調停事業

自賠法において、保険金等の支払いに関し当事者の申請により指定紛争解決機関が行う調停は、「紛争処理」と呼ばれる（同法 23 条の 6 第 1 項 1 号）。指定紛争処理機関は、紛争処理業務に関する規程を定め、国土交通大臣および内閣総理大臣の認可を受けなければならない（同法 23 条の 11 第 1 項）。

指定紛争処理機関は、人格が高潔で識見の高い者のうちから、国土交通省令・内閣府令で定める数以上の紛争処理委員²⁸³を選任し（自賠法 23 条の 7 第 1 項）、紛争処理を行う事件ごとに、紛争処理委員のうちから指定紛争処理機関の長が指名する者に紛争処理を実施させなければならない（同条 2 項）。処理機構の紛争処理規程によれば、紛争処理を実施するため、本機構の理事長は 3 名以上の紛争処理委員を指名し、紛争処理委員会を開催する（紛争処理業務規程（以下「規程」という）12 条 1 項）。そのうち、理事長が指名した主任となる紛争処理委員（以下「主任委員」という）が紛争処理を指揮する（同条 2 項）

²⁸⁴。

紛争処理は非公開手続である（自賠法 23 条の 13）。紛争処理規程は、当事者の意見陳述および証拠資料の提出は原則として文書で、また、機構による紛争処理の結果の通知も文書で行うと規定しており（規程 12 条 5 項）、「調停」と称するが、後述の民事調停等とは異なり、書面手続である点に特徴がある。また、指定紛争処理機関は、調停業務の実施に必要な限度において、保険会社又は組合に対して、本機構は文書若しくは口頭による説明又は資料の提出を求めることができ、保険会社又は組合は、その求めがあつたときは、正当な理由がない限り、これを拒んではならない（自賠法 23 条の 12）。紛争処理の結果につ

283 機構の運用では、公正中立で、専門的な知識を有する弁護士、医師、学識経験者から選任される。一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構「紛争処理制度とは」

(https://www.jibai-adr.or.jp/enterprise_02.html、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)

284 規程 17 条 1 項により、規程 5 条 1 項各号のいずれかに該当するとき又は紛争処理による解決の見込みがないと認められるときは、紛争処理を打ち切ることができる。また、同条 2 項により、紛争処理を打ち切るときは、本機構は、その旨を紛争の当事者に文書により通知し、訴訟手続等当該紛争の解決のために適当と思われる方法を教示することができる。

いて、片面的拘束力しか持たず、保険会社、共済がそれに拘束されるが、申請者側は拘束されない（自動車損害賠償責任保険普通保険約款 19 条の 2、JA 共済自動車損害賠償責任共済約款 19 条の 2 等）

なお、2022 年の自賠法改正により、本機構の手続利用を促進するため、時効の完成猶予（自賠法 23 条の 14）と、訴訟手続の中止（同法 23 条の 14）について明文規定が置かれた²⁸⁵。紛争処理に係る費用は原則として機構が負担する（規程 19 条）。

（3） 解決実績

処理機構の 2022 年度（令和 4 年度）の事業報告²⁸⁶によれば、調停業務を開始した 2002 年度以降、受付件数、審査件数は増加していたが、2016 年度に受付件数と審査件数がいずれも最高値に到達した後は減少に転じた。2021 年からは再び上昇に転じたが、増加幅は小さい（具体的な数値について、下記の図 1 に参照）。

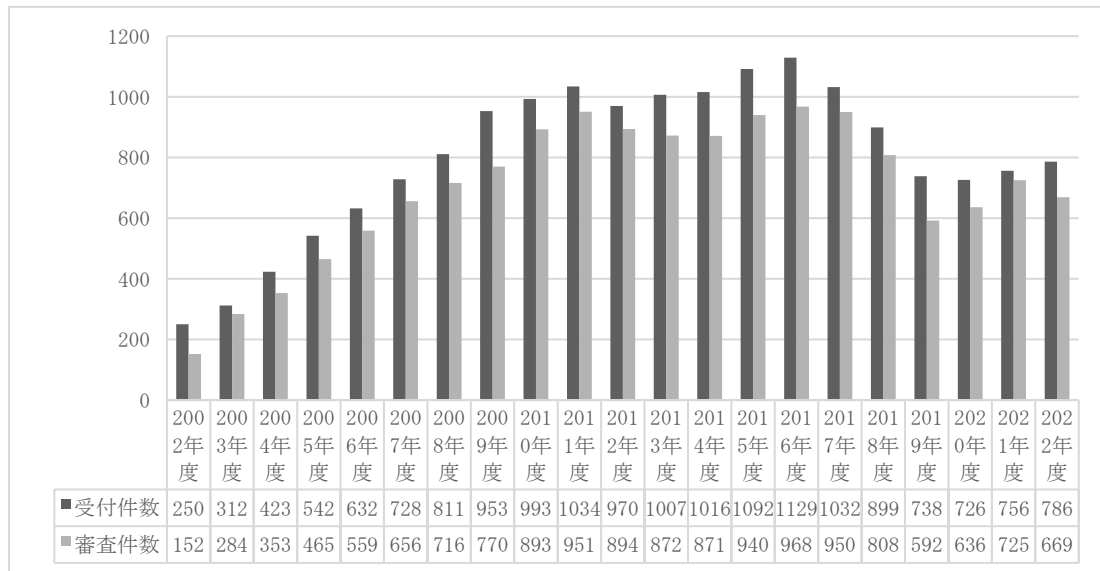
285 2022 年自賠法の法改正に関して、内閣府が参議院に提出した法律案には、「自動車事故による被害者の保護の増進及び自動車事故の発生の防止を一層図るため、当分の間の措置として実施している被害者の保護の増進又は自動車事故の発生の防止の対策に関する事業を恒久的かつ安定的に実施する措置を講ずるとともに、指定紛争処理機関による紛争処理の手続の利用を促進するため、調停による時効の完成猶予及び訴訟手続の中止の特例を新設する措置等を講ずる必要がある」という理由が明示されている。（参議院第 208 回国会（常会）「自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律案」

<https://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/kousei/gian/208/pdf/t0802080362080.pdf>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日）

286 一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構「令和 4 年度事業報告」

（https://www.jibai-adr.or.jp/pdf/reiwa_5/r5_jigyohokoku.pdf、最終閲覧 2023 年 2023 年 12 月 15 日）

図1 紛争処理業務の受付件数

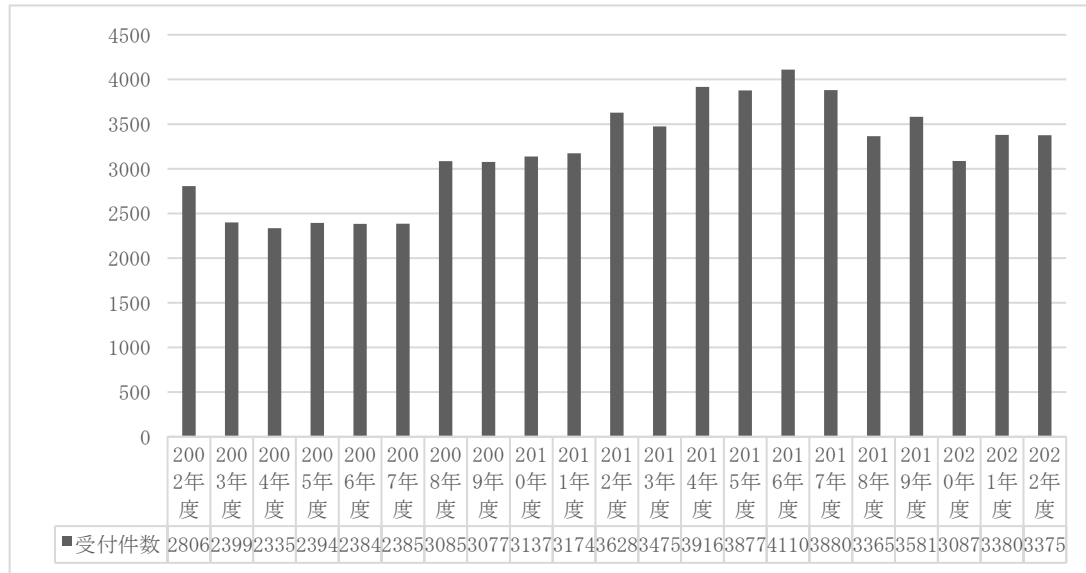


出所) 自賠責紛争処理機構の公式サイトに公開された2022年事業報告により作成した。
(https://www.jibai-adr.or.jp/pdf/reiwa_5/r5_jigyohokoku.pdf、最終閲覧2023年12月15日)

一方、紛争処理日数について、2011年度に平均処理日数は106.2日を要していたが、2019年度にては75.1日まで短縮した。その後、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響などにより平均処理日数は105.6日と大幅に長期化した。2021年度および2022年度の平均処理日数はいずれも103日台であり、依然として長期の傾向が続いている。

また、相談等受付件数も、紛争処理業務とほぼ同じ傾向を示しており、2016年度には過去最高となったが、その後は減少に転じている(図2)。

図2 相談等受付件数



(注)2010年度までの件数には、本機構に対する苦情等を含む。

出所) 自賠責紛争処理機構の公式サイトに公開された令和4年(2022年)事業報告により作成した。(https://www.jibai-adr.or.jp/pdf/reiwa_5/r5_jigyohokoku.pdf、最終閲覧2023年12月15日)

2 公益財団法人交通事故紛争処理センター

(1) 設立の経緯²⁸⁷

任意保険の支払いに関する紛争を処理する代表的なADR機関の一つが、公益財団法人交通事故紛争処理センター(以下「紛セ」という)である。紛セの前身は、1974年に発足した「交通事故裁定委員会」である。同委員会が設立された背景として、当時日本の損保会社が、アメリカ等ではすでに普及していた、保険会社による示談代行サービス付の自動車保険を販売しようとした際に、日弁連等から、被害者への不公平をもたらし、弁護士法

287 設立の経緯について、竹内淳博「交通事故紛争処理センターの業務」仲裁とADR15号(2019年)49頁、浦川道太郎「紛争の現状とADR機関の展望——交通事故紛争処理センター」ひろば67巻6号(2014年)24頁以下、小柳・前掲注(275)91頁以下、守永宗「(財)交通事故紛争処理センター」ひろば53巻3号(2000年)36頁以下、松代隆「財団法人交通事故紛争処理センターの現状と課題」交通23号(1995年)44頁以下、加藤一郎ほか「[座談会]交通事故紛争処理センター20年」ジュリ1055号(1994年)68頁以下、八島淳一郎「(財)交通事故紛争処理センターについて」自正41巻12号(1990年)50頁以下等参照。

72 条の非弁活動に該当する恐れがあるとして議論が生じた。その後、日弁連と損害保険協会の間で覚書が締結され、被害者救済を確保するため、損害保険協会が、和解あっせん機能を持つ「交通事故裁定委員会」を設立した。そして、中立公正の立場を強化するため、1978年には「財団法人交通事故紛争処理センター」に発展・改組し、さらに、2012年4月1日には、財団法人から公益財団法人へ移行している。現在（2023年）、紛セは全国に11カ所の拠点²⁸⁸を有する。

（2）業務内容と手続

紛セの目的は、「交通事故の関係者の利益の公正な保護を図るため、交通事故に関する紛争の適正な処理に資する活動を行い、もって公共の福祉の増進に寄与すること」である（「公益財団法人交通事故紛争処理センター定款」（以下「定款」という）3条）。また、その業務は、自動車事故に伴う損害賠償に関する紛争を解決するために、法律相談、和解あっ旋および審査などを行うことであり（公益財団法人交通事故紛争処理センター利用規定（以下「利用規定」という）1（1））、その利用は基本的に無料である（定款4条）。紛セは審査会の裁定事案のうち、主要事案を体系的に整理して「交通事故裁定例集」として刊行している。また、交通事故損害賠償や自動車保険制度に関する調査研究や、普及啓発活動も行っている。

一方、手続の対象は、人損と物損による損害賠償に関する紛争であるが、自転車事故の保険金や共済金の支払いに関する紛争は対象にならない（利用規定1（2））。また、加害者が任意自動車保険契約をしていない場合、加害者が契約している任意自動車保険の約款に被害者の直接請求権の規定がない場合、加害者が契約している任意自動車共済が、指定された共済²⁸⁹以外である場合、交通事故の加害者、保険会社又は共済組合が同意しなければ、手続の利用はできない（利用規定の1（3））。紛セにおける手続には、時効の完成猶予の効力はないため、申立人自身で所要の措置を取る必要がある²⁹⁰（利用規定25（1）参照）。

288 紛争処理センターの本部は東京にあり、高裁所在地と同じ全国7カ所に支部を設置された。それぞれは札幌、仙台、名古屋、大阪、広島、高松、福岡である。また、さいたま市、金沢市と静岡市に相談室が置かれている。

289 利用規定1条3項により、指定された共済は、下記のとおりである。全国共済農業協同組合連合会（JA 共済連）、全国労働者共済生活協同組合連合会（全労済）、全国トラック交通共済協同組合連合会（交協連）、全国自動車共済協同組合連合会（全自共）全日本火災共済協同組合連合会（日火連）である。

290 ADR法による認証紛争解決手続ではないため。

次に、相談と和解あっ旋、審査の具体的な手続について、概観したい。

① 相談と和解あっ旋

手続の利用は、交通事故の被害者からの利用申込書の提出による（特段の事情がある場合は、口頭による利用申込みも可能である。利用規定 2(1)）²⁹¹。また、法律相談業務は和解あっ旋を前提として行うものとし、一般的に、相談と和解あっ旋を同じ嘱託弁護士が担当する（以下「相談担当者」という）²⁹²。和解あっ旋は、一回に 1 時間をめどに行い、早期解決に努めるものとされるが（利用規定 7 (1)）、和解あっ旋を開始した後に、治療中や、後遺障害等級認定手続中などの状況が判明した場合、手続を停止することができる（利用規定 13 条、14 条）。

手続の終了事由として、和解成立、不成立や取下げのほか、訴訟の移行に関連する内容も含まれている（利用規定 15 条）。すなわち、保険会社から訴訟移行の要請が出された場合、手続を中断し訴訟による解決が適当かどうかを紛セで審議する。高度な医学的判断が必要な場合など、訴訟による解決が適当と紛セが判断した場合、和解あっ旋手続は終了する（同条④）。

② 審査

相談担当者は、和解成立の見込みがなくあっ旋不調と判断したときは、不調となったことを当事者に通知する（利用規定 16 (1)）。当事者は、あっ旋不調の通知を受けた日から 14 日以内に限り、審査の申立を行うことができる（利用規定 16 (2)）。審査申立がされた場合、紛セは学識経験者および弁護士の中から選任された中立公正な立場の審査員（現在の運用では 3 名）から構成する審査会を組織する（利用規定 5 条）。

審査会は、相談担当者から個別事案の説明やそれぞれの主張を聴取し、裁定を行う（利用規定 19(1)）。ただし、物損の審査において、事案解決のために審査会が必要と認める一定の条件を満たさない場合など、審査に適さない場合は審査不適の決定をし、審査、裁定を行わない（利用規定 19(2)）。ちなみに、審査裁定および和解あっ旋は、判例・裁判

291 電話予約後の待ち日数は、従前から課題とされているが、2010 年に大阪支部は 30 日未満が定着し、人身事件については 2 週間程度で安定してきたと言われている。新美育文ほか「〔座談会〕センターが直面する新たな局面と今後の展開——センター創立 40 周年を迎えて——」（公財）交通事故紛争処理センター編集『交通事故紛争処理の法理（公財）交通事故紛争処理センター創立 40 周年記念論文集』（ぎょうせい、2014 年）623 頁〔浦川道太郎発言〕。

292 相談担当者との信頼関係を築き、担当弁護士の責任感を高める目的とされている。我妻・前掲注（278）23 頁。

例、紛争の裁定例、合同会議の検討結果、日弁連交セが作成した「交通事故損害額算定基準」（いわゆる「青本」）や、日弁連交セ東京支部が作成した「交通事故訴訟損害賠償額算定基準」（いわゆる「赤本」）等を参考に行われる²⁹³。

審査および裁定については、以下に述べるように申立人（被害者）に有利な片面拘束型の仕組みがある。申立人による審査申立の取下げに制限はないが、相手方が取り下げる場合には、申立人の同意が必要とされる（利用規定 20 条）。申立人は、裁定の告知を受けた日から 14 日以内に、裁定に対する同意又は不同意を紛争に回答しなければならない。期間内に回答しない場合は不同意が擬制されるが、同意した場合でも、申立人は示談書または免責証書の作成に応じないことで同意の撤回が擬制される（利用規定 21）。このように、申立人は原則として裁定に拘束されないが、紛争との協定等がある保険会社等は裁定を尊重しなければならない（利用規定 22 条）。このような片面拘束型の審査制度が「ちょうど伝家の宝刀のように後ろに控えている」ことが、斡旋による和解成立率の高さの原因と指摘されており²⁹⁴、日本における他の ADR で片面拘束型を採用する呼び水になったと評価されている²⁹⁵。

（3） 解決実績

2022 年度の紛争「事業の概要 2022」²⁹⁶によれば、1974 年の設立から 2022 年度末までの（新規の）相談・和解あっ旋の受付件数は約 25 万 4 千件であり、そのうち 17 万 6 千件が和解に至っている。そして、全体的な相談件数等の推移（図 3）を見ると、2011 年をピークに減少傾向にあり、2022 年には微増に転じている。過去 5 年間の審査件数と和解成立件数（図 4）を見ると、審査によって和解が成立した割合はいずれも 8 割を超える。

293 八島・前掲注（287）51 頁、浦川・前掲注（287）26 頁。

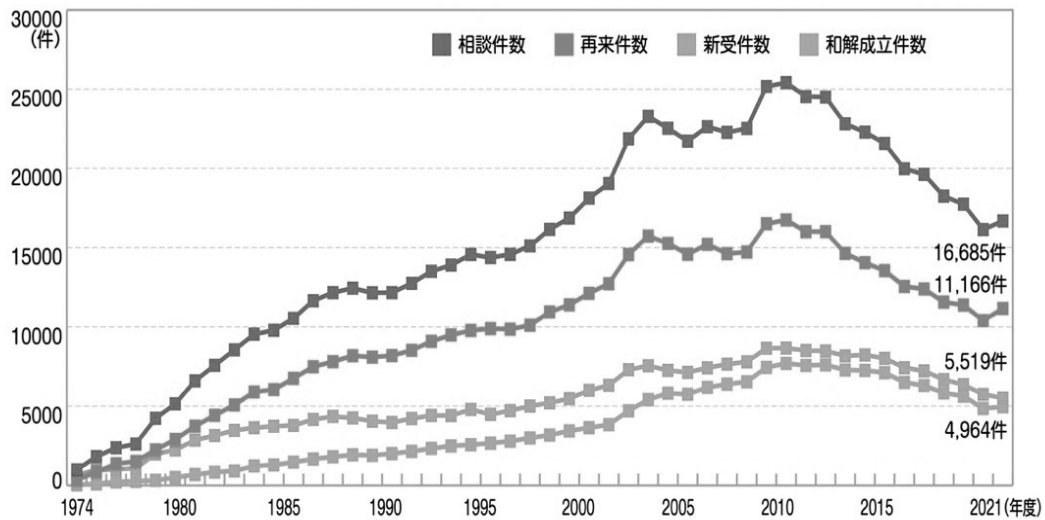
294 松代・前掲注（287）45 頁。

295 山本和彦「片面拘束型 ADR の意義と課題」仲裁と ADR13 号（2018 年）2 頁。

296 公益財団法人交通事故紛争処理センター「事業の概要 2022」

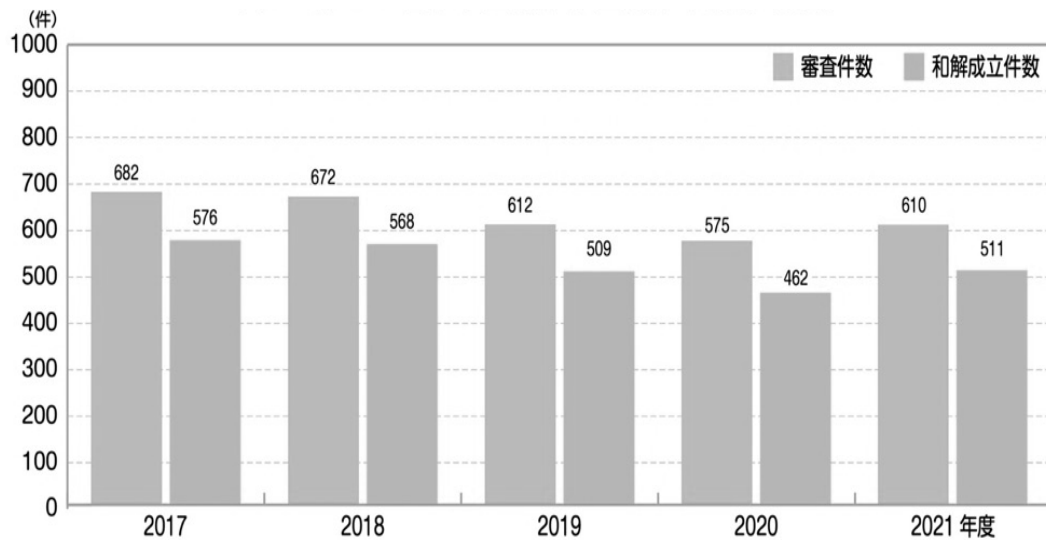
（<https://www.jcstad.or.jp/wp/wp-content/uploads/2022/09/jigyounogaiyou2022.pdf>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日）。

図3 相談件数(新受件数、再来件数)等の推移



出所)「事業の概要 2022」 9 頁 (<https://www.jestad.or.jp/wp/wp-content/uploads/2022/09/jigyounogaiyou2022.pdf>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)

図4 2017 年から 2021 年まで 5 年間の審査件数(審査件数、和解成立件数)



出所)「事業の概要 2022」 13 頁 (<https://www.jestad.or.jp/wp/wp-content/uploads/2022/09/jigyounogaiyou2022.pdf>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)

一方、相談および和解あっ旋手続きが行われた日数の統計は公開されていないが、和解成立事案における和解成立までの来訪回数は、統計（表 1）によれば、2021 年度は 3 回までの来訪により約 65%、約 5 回までの来訪により約 89%で和解が成立しており、最近の 5 年間の推移を見、和解成立の迅速化の傾向は安定的になっている」とされる²⁹⁷。

表 1 和解成立に至るまでの来訪回数(5 年間)

来訪回数	件数（件数下の（）内は累計割合）				
	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
1回	545 (8.6%)	514 (8.8%)	522 (9.2%)	466 (9.6%)	415 (8.4%)
2回	2,848 (45.2%)	2,604 (44.6%)	2,588 (45.7%)	2,071 (42.6%)	1,953 (39.3%)
3回	4,659 (73.9%)	4,284 (73.4%)	4,175 (73.7%)	3,433 (70.7%)	3,289 (66.3%)
4回	5,417 (85.9%)	5,033 (86.2%)	4,891 (86.4%)	4,131 (85.1%)	4,033 (81.2%)
5回	5,840 (92.6%)	5,415 (92.8%)	5,246 (92.6%)	4,492 (92.5%)	4,424 (89.1%)
6回	6,052 (96.0%)	5,627 (96.4%)	5,461 (96.4%)	4,690 (96.6%)	4,663 (93.9%)
7回以上	6,304 (100%)	5,837 (100%)	5,663 (100%)	4,856 (100%)	4,964 (100%)

注：上表中の「件数」及び「割合」は、各年度内での累計件数・累計割合である。

出所）「事業の概要 2022」12 頁（<https://www.jcstad.or.jp/wp/wp-content/uploads/2022/09/jigyounogaiyou2022.pdf>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日）

3 日弁連交通事故相談センター

(1) 設立の経緯²⁹⁸

日弁連交通事故相談センター（以下「日弁連交セ」という）は、当時激増していた交通事故の被害者の救済を図ることを目的として、日本弁護士連合会が 1967 年に運輸大臣

297 「事業の概要 2022」12 頁（<https://www.jcstad.or.jp/wp/wp-content/uploads/2022/09/jigyounogaiyou2022.pdf>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日）。

298 設立経緯について、小林覚「公益財団法人日弁連交通事故相談センターの示談あっ旋」仲裁と ADR 第 13 号（2018 年）61 頁、栗原浩「公益財団法人日弁連交通事故相談センターの紹介」自正 63 巻 10 号（2012 年）36 頁など参照。

(当時)の認可を得て設立した財団法人である。設立当初の主な事業は法律相談であったが、その後示談あつ旋などの事業も開始した。さらに、2012 年には内閣府から公益認定を受け公益財団法人に移行し、国土交通省の補助金や民間関係団体からの寄付金を受けて事業を行なっている。現在(2023 年)、日弁連交セは全国の弁護士会に支部(54 支部)を置き、156 か所の相談所で無料法律相談を、42 か所の本・支部で示談あつ旋・審査を、8 か所で高次脳機能障害面接相談を実施している。

(2) 業務内容と手続

日弁連交セは、「自動車事故に関する損害賠償問題の適正かつ迅速な処理を促進し、もって公共の福祉の増進に寄与することを」を目的(公益財団法人日弁連交通事故相談センター定款(以下「定款」という)3 条)とされ、現在の主な業務は相談事業(電話相談、面接相談など)、示談あつ旋・審査事業と調査研究事業である(定款4 条)。これらの手続の利用は全て無料である。調査研究事業では、青本の出版や、研修を実施している。

また、日弁連交セの対応できる紛争は、自賠責保険または自賠責共済に加入することを義務づけられている車両による、国内での自動車・二輪車事故の民事関係の問題に限る。

① 相談事業²⁹⁹

相談事業について、電話相談、面接相談と高次脳機能障害の相談ができる。電話相談の時間は 10 分程度である。面接相談は、全国 157 か所の相談所で、弁護士による国内の自動車事故の損害賠償問題に関する無料相談を受け付けており、一回の相談時間は 30 分程度、原則 5 回まで相談可能である。

さらに、高次脳機能障害の相談は、電話相談と面接相談の利用ができるが、電話相談は原則一回のみで 30 分程度である。その後、さらなる相談が必要な場合は面接相談の利用が可能である。面接相談は、東京、札幌、千葉、関内(横浜)、名古屋、大阪、京都、福岡の相談所で行われている。

また、2022 年から①電話相談のフリーダイヤル、②毎週水曜日の夜間電話相談、③面接相談の Web 予約も開始した。

② 示談あつ旋・審査事業

示談あつ旋と審査は、人損と、人損を伴う物損に係る紛争を対象とするが、物損のみの

299 「公益財団法人日弁連交通事故相談センターご案内」8 頁以下参照(<https://n-tacc.or.jp/wp-content/uploads/2022/09/panf2022.pdf>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)。

場合、賠償義務者が指定の任意保険会社、任意共済のいずれかに加入していることが条件となる。また、一部の例外を除き、自転車の事故は示談あっ旋の対象にはならない³⁰⁰。

示談斡旋の委嘱を受けた弁護士は、裁判例の傾向、社会情勢および前述した青本等を基準に、原則3回までの示談斡旋を行う³⁰¹。また、紛争と異なり、公平性担保の観点から、面接相談と示談あっ旋を担当する弁護士は別人とされる³⁰²。

さらに、日弁連交セが行った9共済³⁰³の示談あっ旋が不調（打切り、不成立）となったときは、審査手続へ移行することができ、3名の弁護士によって構成される審査委員会が審査を行って判断がなされる。審査結果について被害者側が同意するかどうかは自由である一方、被害者側が審査結果に同意した時は、相手方の共済は審査委員会の作成した審査意見（評決）を尊重することになっている（いわゆる片面拘束型）。その場合はその審査意見にそった示談成立書が作成される。

（3） 解決業績

センターが公開したデータ（図5）を見ると、相談事業の変動は基本的に交通事故発生件数の変動と一致しているが、交通事故発生数は2004年をピークに、同年以降は減少の一途をたどっているのに対し、相談事業の件数は2014年まで増加傾向を続けていた。その後、面接相談件数は減少傾向にあるが、電話相談件数は年々増加傾向にある。

300 全労済の「マイカー共済」には、平成18年8月1日以降に自転車賠償責任補償特約を付保している場合、被共済者（保険契約者）が所有、使用、または管理する自転車も共済自動車に含まれる。そのため、自転車事故に関しても示談あっ旋が行えるようになった。

301 小林・前掲注（298）63頁。

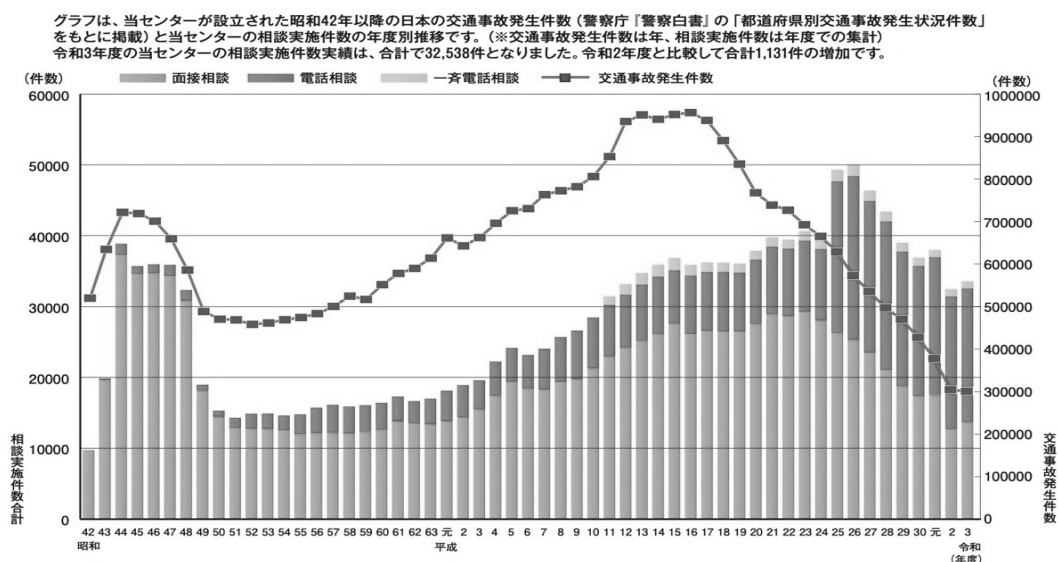
302 我妻・前掲注（278）22頁。

303 日弁連交セの公式サイトによれば、審査手続に移行可能な9つの共済は、下記の通りである。

- 1 全労済（全国労働者共済生活協同組合連合会）の「マイカー共済」
- 2 教職員共済生協（教職員共済生活協同組合）の「自動車共済」
- 3 JA共済連（全国共済農業協同組合連合会）の「自動車共済」
- 4 自治協会（全国自治協会）・町村生協（全国町村職員生活協同組合）の「自動車共済」
- 5 都市生協（生活協同組合全国都市職員災害共済会）の「自動車共済」
- 6 市有物件共済会（全国市有物件災害共済会）の「自動車共済」
- 7 自治労共済生協（全日本自治体労働者共済生活協同組合）の「自動車共済」
- 8 交協連（全国トラック交通共済協同組合連合会）の「自動車共済」
- 9 全自共（全国自動車共済協同組合連合会）の「自動車共済」、全自共と日火連（全日本火災共済協同組合連合会）の「自動車総合共済MAP（共同元受）」

また、2017 年から 2022 年までの統計（図 6）を整理する³⁰⁴と、示談あつ旋件数は 2019 年が最多の 1051 件であったが、2022 年には 742 件であった。この数値は、2019 年の件数から 30%近く減少した。審査件数は相対的に少なく、2020 年の件数は 41 件と最多で、他の年は基本的に 20 件台であり、さらに 2022 年は 14 件に減少した。

図 5 日本における交通事故発生件数と当センターの相談実施件数の年度別推移

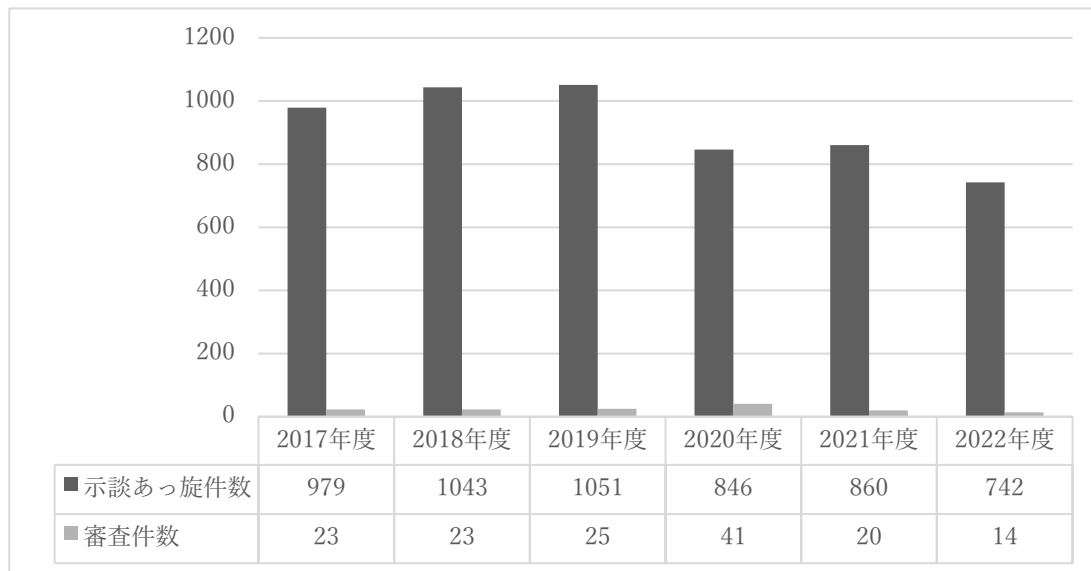


出所)「公益財団法人日弁連交通事故相談センターご案内」5 頁

(<https://n-tacc.or.jp/wp-content/uploads/2022/09/panf2022.pdf>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)

304 公益財団法人日弁連交通事故相談センター「公開資料一覧」(<https://n-tacc.or.jp/disclosure>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)。

図 6 2017 年から 2022 年まで示談あっ旋、審査件数



出所) 公益財団法人日弁連交通事故相談センターの公式サイトに公開された資料により作成した。(https://n-tacc.or.jp/disclosure、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)

4 そんぽ ADR センター

(1) 設立の経緯

そんぽ ADR センター（以下「そんぽセンター」という）の正式名称は「損害保険相談・紛争解決サポートセンター」であり、日本損害保険協会内の一部門である。そんぽセンターは、保険業法に基づく指定紛争解決機関（金融 ADR 機関）として、2010 年 9 月に金融庁の指定を受け、同年 10 月に業務を開始した。

(2) 業務内容と手続

そんぽセンターは、損害保険に関する一般的な相談等に応じることのほか、協会と手続実施基本契約を締結している保険会社に対する苦情の解決の申出について苦情解決手続を実施すること、および、利用者または保険会社からの紛争解決申立てに基づき紛争解決手続を実施することを業務とする（「そんぽ ADR センター利用規定」（以下、「利用規定」という）1 (1)）。これらの中には交通事故被害者から加害者の任意保険に関する相談や苦情等も含まれる。手続の利用はいずれも無料で（利用規定 3）非公開である（利用規定 6）。

紛争解決手続は、一般紛争、交通事故紛争、地震紛争の3つに分類される³⁰⁵。交通事故紛争の解決手続は交通事故等の被害者と加害者側保険会社との間の紛争のみを対象（利用規定2条（2）②）とする。紛セと日弁連交セが交通事故紛争の解決に重要な役割を果たしていることを鑑み、同センターは経済的合理性などの観点から、東京の一カ所だけで交通事故紛争を処理している³⁰⁶。

そんぽセンターによる紛争解決手続は、中立・公正な第三者である手続実施委員（1名の弁護士³⁰⁷）が当事者双方の意見聴取（面談方式で2回³⁰⁸）をし、紛争解決のための和解案を提示して解決に導くものである。通常の和解案によっては和解が見込めない場合、手続実施委員から特別調停案が提示されることがある。この特別調停案につき、保険会社は原則として受諾しなければならず、受諾しない場合は申立事案に関し民事訴訟を提起しなければならない。なお、紛争決手続きの申立てには、時効完成猶予の効力がある（保険業法308条の14）。

（3） 解決実績

前述したように、交通事故紛争を解決するのは東京一カ所だけなので、受付件数はそれほど多くない。統計資料³⁰⁹によれば、2010年のセンター設立以来、交通事故紛争の受付件数は2014年度までは年々増加していたが、同年度の95件をピークに2021年度まで減少が続いた。2022年度は前年度より微増し、35件であった（図7）。

305 佐々木修「そんぽADRセンターの業務」仲裁とADR12号（2017年）67頁。

306 佐々木・前掲注（305）67頁。

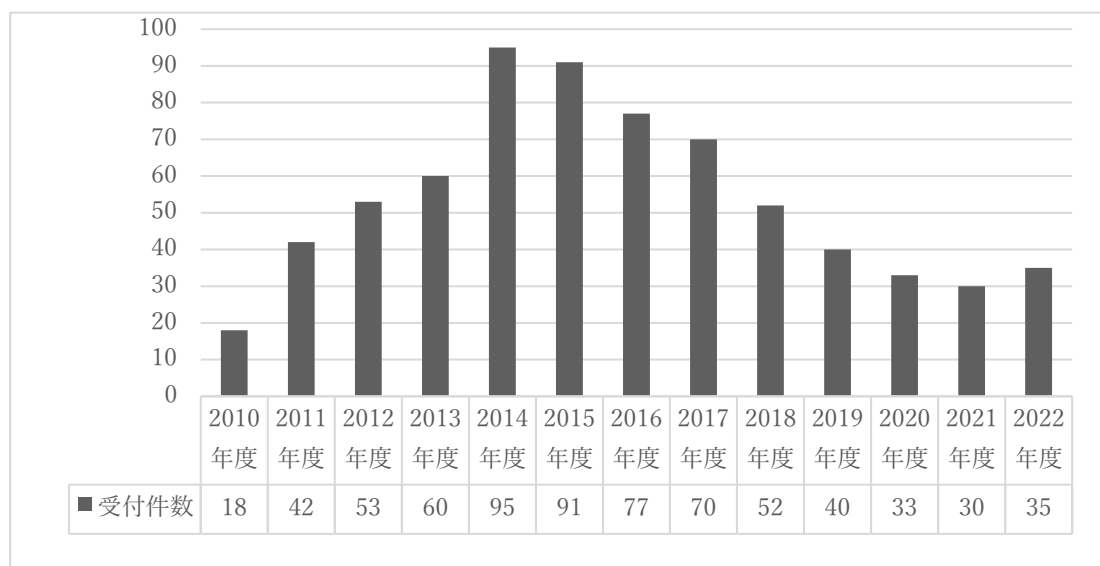
307 佐々木・前掲注（305）67頁。

308 一般財団法人日本損害保険協会の発行した「損保センター「紛争解決」ご利用の手引き（交通賠償202304）」により、意見聴取は面談方式でそんぽADRセンター東京で行う。また、面談は2回あり、1回目は申立ての内容を確認するために実施するもので、2回目は和解のために手続実施委員が和解案を提示するために実施するものである。

309 そんぽADRセンター「そんぽADRセンター統計号」

（<https://www.sonpo.or.jp/report/statistics/adr/index.html>、最終閲覧2023年12月15日）。

図7 2010年から2022年まで交通事故紛争の受付件数



出所) そんぽ ADR センターの公式サイトに公開された資料により作成した。
(<https://www.sonpo.or.jp/report/statistics/adr/index.html>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)

5 弁護士会紛争解決センター

(1) 業務内容

2023 年 3 月現在、全国で 36 の単位弁護士会が 39 の紛争解決センターを設置している³¹⁰。本センターでは、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。弁護士会によっては、オンライン期日による手続も可能である。

仲裁は、当事者が仲裁合意により仲裁申立てをした場合や、あっ旋の申立てがあった事案につき当事者が仲裁合意をした場合に行われる³¹¹。

紛争解決センターで和解斡旋や仲裁を行うのは、経験 10 年以上等の経験豊かな弁護士や元裁判官、学識経験者などであり、手続は有料である。

(2) 事業業績

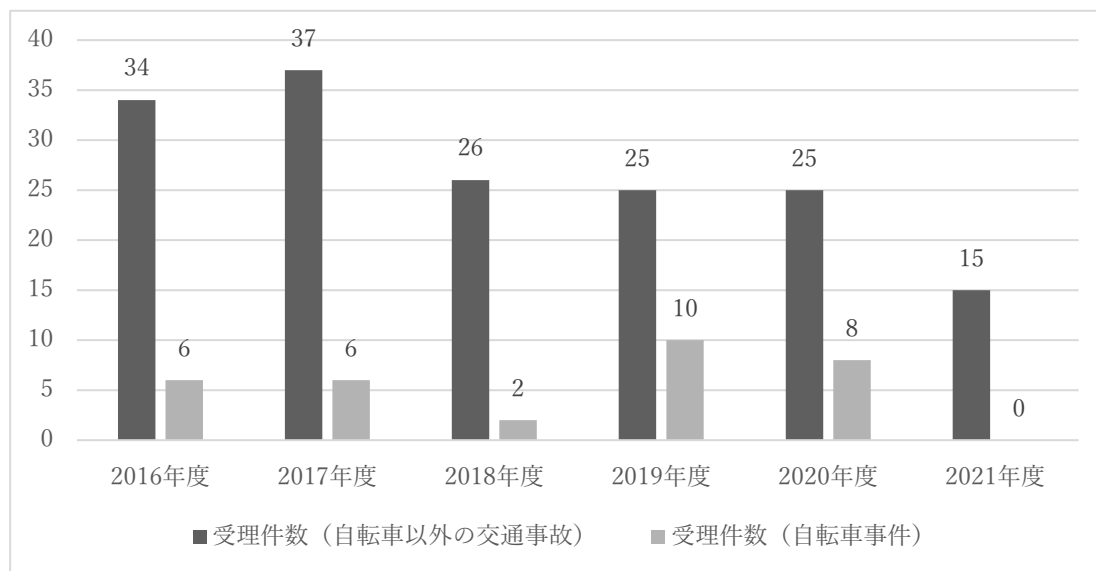
本センターは、交通事故紛争を専門的に扱う機関ではなく、交通事故紛争の取扱件数は少ない。2022 年版「弁護士白書」にれば、交通事故紛争（自転車以外）の受理件数は、

310 各センターには統一された名称がなく、「仲裁センター」、「あっせん・仲裁センター」、「示談あっせんセンター」、「紛争解決センター」、「民事紛争処理センター」、「法律相談センター」、「ADR センター」などと呼ばれている。

311 その基本の考え方は、仲裁人の能力、仲裁人への信頼を前面に出して紛争解決を図ろうとしたもので、和解あっ旋をし、後に仲裁合意をして仲裁判断をすることである。

2016 年度から 2020 年度は 34 から 25 件台であったが、2021 年年度は 15 件であった。一方、自転車事件は各年度とも 10 件を超えず、2021 年度は 0 件であった（図 8）。

図 8 2016 年から 2022 年まで交通事故紛争の受理件数



出所) 2022 年版の「弁護士白書」198 頁のデータにより作成した。

(<https://www.nichibenren.or.jp/library/pdf/document/statistics/2022/5-10-1.pdf>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)

(二) 司法型 ADR

1 民事調停

民事調停法は、「民事に関する紛争につき、当事者の互譲により、条理にかない事情に則した解決を図ることを目的とする」手続であり（民事調停法（以下「民調」という）1 条）、対象事案には交通事故紛争も含まれる。

交通事故に関する民事調停の管轄は、相手方の住所、居所、営業所もしくは事務所の所在地を管轄する簡易裁判所、または当事者が合意で定める地方裁判所若しくは簡易裁判所が有する（民調 3 条 1 項）。また、自動車の運行による人の生命または身体が害された場合の損害賠償に関する調停は、損害賠償を請求する者の住所、居所の所在地を管轄する簡易裁判所も管轄を有する（同 33 条の 2）。民事調停の申立ては、時効の完成猶予の効力を有する（民法 147 条 1 項 3 号）。民事調停手続を行う機関は、原則として、調停主任 1 人（裁判官または民事調停官）および民事調停委員 2 人以上で組織する調停委員会である

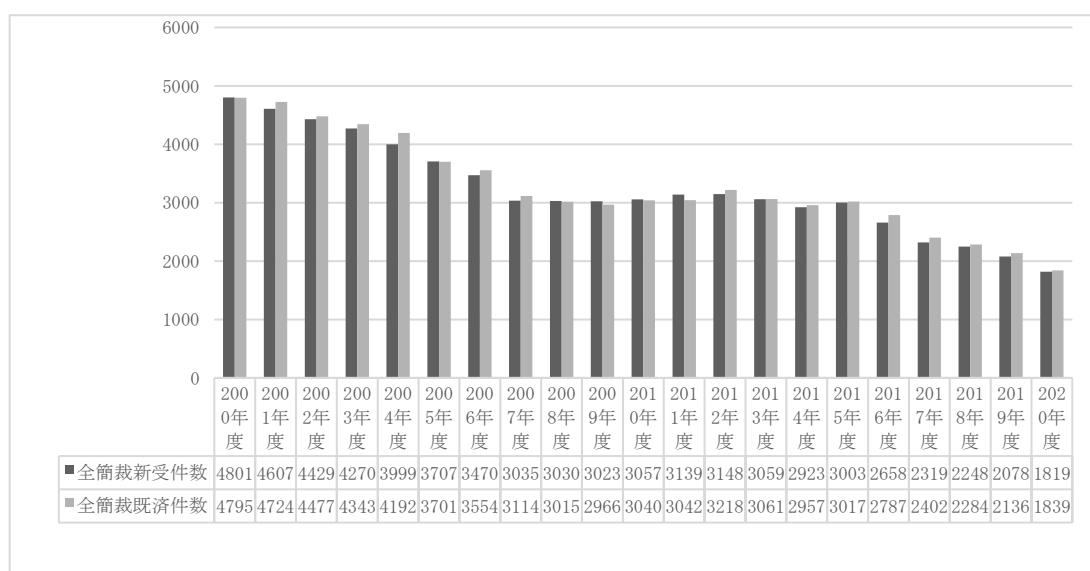
(民調5条、6条、22条の3の2項1号)。

また、裁判所は、調停が成立する見込みがない場合において相当と認めるとき、調停に代わる決定をすることができる(民調17条。以下「17条決定」という)。当事者が17条決定の告知を受けた日から2週間以内に異議の申立てをしなかった場合、17条決定は、裁判上の和解と同一の効力を有する(民調18条)。調停が成立した場合、調停調書の記載は裁判上の和解と同一の効力を有する(民調16条)。調停委員会が、合意成立の見込みがないまたは成立した合意が相当でないと認める場合で、17条決定をしないときは、調停不成立として事件を終了させることができる(民調14条)。

2 解決実績

最高裁が公開した司法統計を見ると、2000年から全簡易裁判所の新受件数と既済件数は年々減少している。2020年の新受件数は2000年の半分にも満たない(図9)。また、興味深いことに、地方裁判所の新受件数と既済件数は波形変動を示しているが、全体的に増加傾向にあり、2020年の新受件数215件は2019年の35件に比べて5倍以上増加している(図10)。

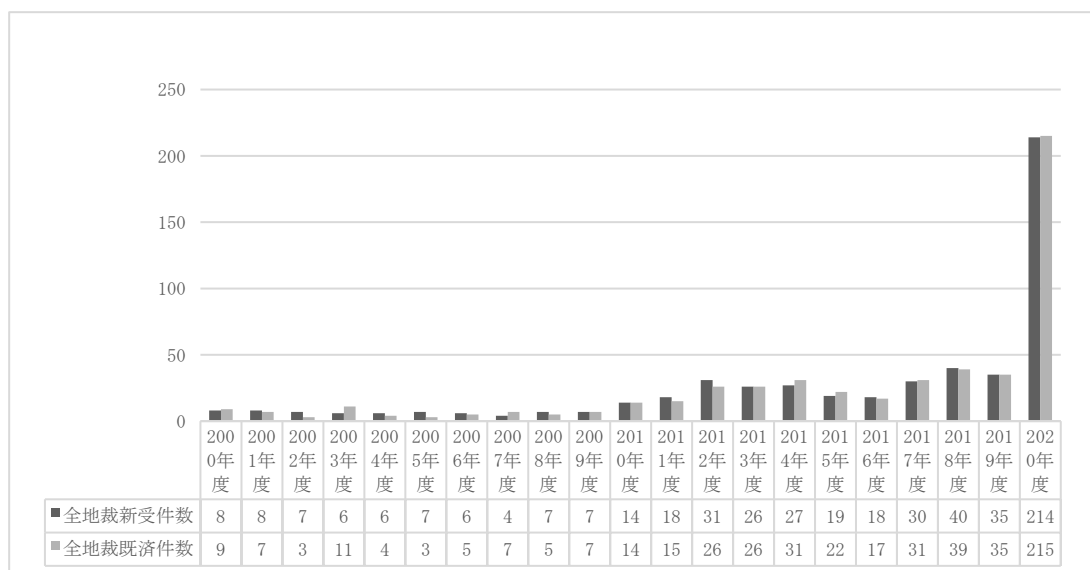
図9 2000年から2020年まで全簡易裁判所における交通事故紛争の新受件数と既済件数



出所) 最高裁の公式サイトに公開した司法統計データにより作成した。

(https://www.courts.go.jp/app/sihotokei_jp/search、最終閲覧2023年12月15日)

図 10 2000 年から 2020 年まで全地方裁判所における交通事故紛争の新受件数と既済件数



出所) 最高裁の公式サイトに公開した司法統計データにより作成した。
(https://www.courts.go.jp/app/sihotokei_jp/search、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)

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

日本では、モータリゼーションの進展に伴い、1951 年から 1970 年頃にかけてと、1979 年から 2004 年にかけての時期に交通事故件数が大きく増加したが、2004 年以降は一貫して減少を続けている³¹²。これに対し、地方裁判所と簡易裁判所における交通事故損害賠償請求訴訟の新受件数は、2002 年以降一貫して増加傾向にある³¹³。また、センターの相談実施件数（図 5）を見ると、近年の交通事故件数は 1965 年以降では最少であるが、相談件数は交通事故件数が最多であった時期と大きな差はない。このことは、日本における交通事故 ADR の必要性を物語るものであり、前記の解決実績を見ても、交通事故 ADR が現に紛争

312 内閣府編『交通安全白書』令和 5 年版（2023 年）47 頁、
(https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r05kou_haku/pdf/zenbun/1-1-1-1.pdf、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)

313 国土交通省『平成 30 年度行政事業レビュー公開プロセス説明資料』（2018 年）1 頁
(<https://www.mlit.go.jp/common/001238886.pdf>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日)

解決に重要な役割を果たしていることが分かる。

日本の交通事故 ADR の特徴は、以下の点にまとめることができる。

1 手続の多様性

日本において、交通事故紛争を取り扱う ADR 手続は運営者（非営利法人、弁護士会、保険会社の業界団体、司法機関）や、対象とする紛争（強制保険の支払いに関するものか、任意保険の支払いに関するものか）が異なるものが複数存在する。紛争解決の手法は、いずれも、当事者間の合意形成を支援する調整型手続を基本とするが、所在地、対象とする紛争（民事紛争一般、交通事故紛争一般、保険金支払に関する紛争）、相談事業の有無、手続の実施方法（書面、面談）などに違いがある。これらは当事者が多様な ADR 手続の中から自分に適した手続を自主的に選択することを可能にすることで、自主的・自律的な紛争解決を促進するものである。

2 アクセスの容易性

民間 ADR では、紛争解決に先立つ相談業務において、電話相談や、Web による相談を受け付けている。また、ほとんどの民間 ADR は無料でサービスを提供している。このように、紛争解決を必要とする当事者の ADR に対する抵抗感の軽減が図られている。また、ADR は訴訟に比べて手続が簡易迅速で、被害者本人による追行も可能である。また、一部の弁護士会の紛争解決センターはオンライン期日が可能であるなど、当事者の利便性を高める工夫も行なわれている。

3 業務内容および手続の明確性

交通事故紛争を扱う ADR には、は、保険業法による指定紛争解決機関のように、紛争解決手続が対象とする紛争や、手続の運営について法で詳細に規律されているものがある。また、そのような法の規律がない場合であっても、各 ADR 機関は通常、運営規則や業務規定などにより、手続の具体的な流れや、手続主宰者を選任する方法などの具体的な手続準則を定めている。このような業務内容や手続の明確性は、ADR 手続に対する当事者の予測可能性を高め、当事者が適切な ADR を選択することを助けている。

4 片面拘束型 ADR の存在

交通事故紛争を扱う民間型 ADR では、片面拘束型を採用している。片面拘束型 ADR にはいくつかの種類があるが、交通事故 ADR の片面拘束は、「片面的調停案尊重」と呼ばれるものである。すなわち、手続実施者の調停案につき、事業者側は尊重を求められるが法的に拘束されるものではなく、あくまで拒否権は留保されているため、裁判を受ける権利についての憲法上の疑義は生じない³¹⁴。当事者間に定型的な交渉力の格差がある交通事故紛争においては、当事者間の実質的平等を確保する有効な方策であると評価されている。

(二) 日本における交通事故 ADR の課題

日本の交通事故 ADR もいくつかの既存の問題と、新たな課題に直面している。前者は、ADR 一般の問題として、訴訟との連携、和解合意に対する執行力の付与、ADR 専門人材の育成、ADR 機関の経済的基盤などの問題が指摘されている。加えて、紛争と日弁連交セは最も重要な二つの ADR 機関であるが、いずれも ADR 法上の認証をうけておらず、認証取得には消極的姿勢のようである³¹⁵。

一方、後者は、DX（デジタル・トランスフォーメーション）の発展に伴い、ADR においても、オンライン化やデジタル化（すなわち ODR の提供）を通じて、運営者や当事者の利便性をいかに高めるかが新時代の挑戦となっている³¹⁶。

314 他の片面拘束型 ADR として、一方当事者のみを拘束する判断をする「片面仲裁」や、仲裁合意を一方当事者が合意すれば、他方当事者は当然にそれに応諾することを予め約する形態である「片面的仲裁合意応諾」がある。これら 3 種類の分類やその長所・短所について、山本・前掲注（295）4 頁参照。

315 認証を得ることに対しては消極姿勢のようである。新美ほか・前掲注（291）625 頁以下〔浦川、新美、江口徹治発言〕。

316 民事訴訟については、IT 化に関する民事訴訟法改正法（令和 4 年法律第 48 号）が 2022 年に成立し、公布（2022 年 5 月 25 日）後 4 年以内に本格的に施行予定である。

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

中国では、交通事故 ADR は交通事故損害賠償請求訴訟制度の変化と密接な関連性がある。そして、現在の交通事故 ADR 制度の確立は、道路交通安全法（以下「道交法」という）の施行後である。ここでは交通事故 ADR の前史として、中華人民共和国の成立から 2004 年 5 月の道交法の施行までの状況を概観する³¹⁷。

1951 年 5 月に「都市陸上交通管理暫行規則」が制定された。同法令により、交通事故損害賠償に係る紛争の解決手続として、当事者は公安機関による調停制度と、司法機関による民事訴訟制度の双方を利用できるとされた。しかし、調停制度は、当事者の合意によって開始されるものではなく、公安機関の職権によって開始されるものであった。

その後、上記法令が 1955 年 5 月に廃止され、交通事故の紛争解決を定める法令がなくなった。これにより、交通事故紛争の解決手続として、公安機関だけでなく、様々な行政機関が調停を行うこととなった。しかし、各行政機関の権限が不明確であったため、紛争解決がされないまま放置される不作為の問題が起こるようになった。そして、この状況は 1992 年 1 月「道路交通事故处理弁法」（以下「弁法」という）の施行まで続いた。

弁法が施行された後、交通事故紛争解決について、当事者による民事訴訟の提起が可能になった。しかし、最高人民法院と公安部が発出した「交通事故事件の処理に関する諸問題の通知（原語：关于处理道路交通事故案件有关问题的通知）」において、当事者は交通事故に関する民事訴訟を提起する場合、訴状とは別に、公安機関の作成した調停書・調停不成立書、または事故がどちらかの当事者の違反によって発生したものではない旨の顛末書を提出しなければならないと規定され、実質上、公安機関による行政調停前置主義が採用されていた。しかし、2004 年 5 月 1 日に道交法の施行により調停前置主義は事実上廃止され、行政調停だけではなく、人民調停、業界調停など様々な ADR により、交通事故紛争を解決することが可能になった。

317 制度変化の詳細については、本論文第二章第二節参照。

第二節 交通事故 ADR の現状

中国では、現在、交通事故紛争を解決する様々な ADR 機関が存在している。以下では、行政型 ADR、民間型 ADR、司法型 ADR の順に、その現状を説明したい。

(一) 行政型 ADR——公安機関による調停

道交法 74 条により、交通事故紛争の当事者は、公安機関に調停を申し立てることができる（以下、公安機関による調停を「公安調停」という）。現在では調停前置主義は採用されておらず、当事者は調停を経ずに直接訴えを提起することもできる。しかし、公安調停に関する道交法の規定はこの一箇条のみであり、具体的な手続などについては一切触れていない。2004 年に国务院が公布した「道路交通安全法实施条例」³¹⁸（以下「实施条例」という）は、94 条から 96 条³¹⁹において、公安調停につき簡素な規律を設けたが、調停申立期間や調停期間につき、10 日間という非常に短い期間が設定されていることなど、厳格で柔軟性に欠けている。

中国では、日本の公安機関の「民事不介入」とは異なり、交通事故が発生した場合、公安機関が道交法により事故現場を処理する権限を有するだけでなく、事故責任について事実に基づき過失割合などの判断を下すこともできる（道交法 73 条）。そのため、交通事故

318 施行、改正の詳細については、前掲注（94）を参照。

319 94 条 交通事故による損害賠償について当事者間に争いがあり、当事者の全員一致で公安機関の交通管理部門に調停を要請する場合、交通事故認定書を受領した日から 10 日以内に調停申請書を提出しなければならない。

死亡交通事故の場合、調停は葬儀の手配が完了した日から開始する。負傷交通事故の場合、調停は治療が完了した日または後遺障害が確定した日から開始する。物損交通事故の場合、調停は損害が確定した日から開始する。

95 条 公安機関の交通管理部門が交通事故の損害賠償紛争を調停する期限は 10 日である。調停が合意に達した場合、公安機関の交通管理部門は調停書を作成し、各当事者に送付し、調停書は当事者全員の署名後に発効する。調停が合意に達していない場合、公安機関の交通管理部門は調停終結書を作成し、各当事者に送付する。

交通事故の損害賠償の項目と基準は、関連法律の規定に基づいて実施する。

96 条 交通事故の損害賠償に関する紛争に対して、当事者が人民法院に民事訴訟を提起した場合、公安機関交通管理部門は調停申請を受理しない。

公安機関の交通管理部門による調停期間中に、当事者が人民法院に民事訴訟を提起した場合、調停は終了する。

紛争の専門性の観点からは、発生した交通事故と最も直接的に接する公安機関による公安調停は、他のADRより明らかな優位性がある。この点をもって、一部の学者は公安調停の重要性を強調している³²⁰。しかし、残念なことに、次のような問題により、公安調停はあまり重視されず、形骸化してしまい、紛争の解決に活かすことができていない。

まず、実施条例は、調停の申立期間を、交通事故認定書を受領してから10日以内と非常に短く設定しており、当事者が期間内に調停の申立てを行うことを困難にしている。また、公安調停については、その具体的な基準と手続の実施方法についての具体的な定めが不足しており、公安機関が参照すべき基準がなく、調停の過程における混乱と恣意性を引き起こす可能性が高い³²¹。加えて、交通事故の多発による警察人員の不足などの問題もあり、公安機関は公安調停の対応に消極的である³²²。

さらに、法律上、公安機関が行った調停書の効力について、執行力の付与などに関する明確な規律を欠いている。そのため、道交法施行後、保険会社は公安調停による調停書の効力を認めず、当事者は再び訴訟を起こさざるを得ないという問題が起こった³²³。その結果、交通事故損害賠償請求訴訟の激増を招いただけでなく、公安調停に対する当事者の信頼の低下にもつながった。

このような状況を受け、訴訟事件の増加による裁判所の負担を軽減するとともに、公安当局の資源を本来業務である交通事故の現場処理に集中させるため、民事訴訟や公安機関における調停以外の手段による交通事故紛争の解決の必要性が高まっていた。中国政府も、多様な紛争解決メカニズムや大調停システム³²⁴を推進するようになり³²⁵、交通事故紛争の

320 余凌雲「改進道路交通事故糾紛的解決機制」清華法學第1期（2017年）48頁、左衛民、馬靜華「交通事故糾紛解決的行政機制研究」四川大學學報（哲學社會科學版）第4期（2005年）127頁以下参照。

321 郭春蓮＝王素婷＝姚遠鋒「公安調解制度研究—以上海市公安局浦東分局為例」上海公安高等專科學校學報第28卷第3期（2018年）32頁参照。

322 郭春蓮ほか・前掲注（321）32頁参照。

323 范愉「（專家點評）重構道路交通事故解紛機制的嘗試」中國應用法學第2期（2017年）102頁。

324 大調停システムとは、法院調停、人民調停と行政調停各自の役割を十分に果たさせ、三者間のお互いの連携を積極的に促し、かつ、新たな裁判外紛争処理方法を大胆に創造し実験することによって、社会の紛争を全面的に解決し、国の安定と人々間の和睦を確保することを目指すという紛争解決システムである。大調停システムの詳細については、韓寧「中国調停制度の新展開」白鴉 27 卷 2 号（2013 年）187 頁以下を参照。

325 2007 年 1 月中央社会治安综合治理委員会の第一回会議では、人民調停、行政調停および

解決においても、公安調停を維持しつつ、民間型 ADR や司法型 ADR がより重要な役割を担うようになった。

(二) 民間型 ADR——人民調停、業界調停、仲裁

1 人民調停

中国の人民調停制度については、日本語による先行研究が複数存在する³²⁶。人民調停制度の歴史全般の詳細な説明についてはそれらの先行研究に譲り、本章は、交通事故紛争における役割と機能をよりよく理解するのに必要な限りで人民調停制度について概観する。

(1) 人民調停の変容

人民調停制度は中国の伝統的な特色ある ADR であり、建国直後から重視されてきた。1954 年に政務院（現在の国務院）は「人民調停委員会暫行組織通則」³²⁷を公布し、人民調停委員会の性質、組織原則、職務範囲等の詳細が規定された。その後、1989 年に国務院による「人民調停委員会組織条例」³²⁸の制定と、2002 年に司法部による「人民調停工作若干規定」³²⁹の公布により、人民調停制度が徐々に規範化されてきた。

1990 年代から、社会変革により市民の法意識が高まり、訴訟重視する考え方への変化や、調停合意の効力に関する規定の欠如などを背景に、人民調停の利用は一時的に減少し

司法調停が相互に連携・協力する大調停システムの建設・健全を提唱した。そして、2014 年中国共産党第 18 期中央委員会第 4 回全体会議は、「調停、仲裁、行政裁決、行政復議、訴訟などの有機的な連携、相互協調の多元化紛争解決メカニズムを完備する」と決定した。そして、2015 年 12 月に中国共産党中央弁公庁、国務院弁公庁は『矛盾紛争の多元化解決メカニズムの整備に関する意見（原語：關於完善矛盾糾紛多元化解机制的意見）』を公布し、多元化紛争解決の具体的な類型を明確にした。

326 中国の人民調停制度の先行研究について、韓寧・前掲注（324）185 頁以下、徐文海「訴訟と調停の連携（1）：日中比較を通じて」立命 350 号（2013 年）285 頁以下、董海隣「データから読み取る中国人民調停の動向に関する一考察：1986 年～2019 年の人民調停統計資料に基づく分析」広法 45 巻 3 号（2022 年）114 以下などがあり、また単行書として、韓寧『中国の調停制度—日本・米国との比較』（信山社、2008 年）がある。

327 「人民調解委員会暫行組織通則」（原語）は、政務院（現在の国務院）により 1954 年 3 月 22 日に公布され、1954 年 3 月 22 日から施行された。

328 「人民調解委員会組織条例」（原語）は、国務院により 1989 年 6 月 17 日に公布・施行された。

329 「人民調解工作若干規定」（原語）は、司法部により 2002 年 9 月 26 日に公布され、2002 年 11 月 1 日から施行された。

た³³⁰。しかし、2010 年に「人民調停法」³³¹（以下「調停法」という）が公布され、人民調停に対する国の強力な支持と利用促進が行われ、人民調停の利用が再び増加する傾向にある³³²。

人民調停とは、人民調停委員会が説得・指導などの方法によって、当事者が平等な協議に基づき自ら望んで調停合意に達するよう促し、民間紛争を解決する手続である。ここでの民間紛争は、公民と公民との間、公民と法人その他の社会組織との間の民事上の権利義務に関わる紛争を含む各種の紛争、すなわち民事紛争一般を指すものであり（以上につき、「人民調停工作若干規定」20 条）、交通事故紛争がこれに含まれることに疑いはない。

また、手続上、人民調停は当事者の申立てにより始まる場合と、人民調停委員会の主導で始まる場合があるが、いずれの場合も当事者の一方が調停を明確に拒絶する場合には調停を行うことができない（調停法 17 条）。人民調停委員会は法に従い設立される、民間紛争を調停する大衆的組織であり、3 名から 9 名の委員で構成され、主任委員 1 名を置き、必要があれば副主任を若干名置くことができる。

具体的な事件を担当する調停員³³³（1 名から数名まで）は人民調停委員会の指定、あるいは当事者双方により選定される。調停員は調停手続を行うに際し、紛争の状況により多種多様な方法を採用し、当事者の陳述を十分に聞き、関連法規と国家政策を説明し、根気よく指導し、当事者の平等な協議と相互理解と謙譲を基礎として紛争の解決策を提案し、当事者が自ら望んで調停合意に達するよう努める（調停法 22 条）。

調停合意（行政調停も含む）への執行力の付与について、中国では、2009 年に公布された司法解释（「訴訟と訴訟外紛争解決制度の連携により紛争解決メカニズムの確立と健全に関する若干の意見」³³⁴（以下「2009 年若干意見」という）と民事訴訟法により、調停合意の有効性を確保する 3 つの方法がある。方法の 1 つ目は司法確認であり、2 つ目は公

330 蘭栄傑「人民調解：復興還是轉型」清華法学第 4 期（2018 年）112 頁。

331 「人民調解法」（原語）は、全人代常務委員会により制定された。そして、2010 年 8 月 28 日に公布され、2011 年 1 月 1 日から施行された。

332 蘭栄傑・前掲注（330）114 頁以下。

333 調停員は人民調停委員会の委員および人民調停委員会が招聘したものが担当するが、18 歳以上の公明正大で、人民調停業務に熱心で、かつ一定の学歴、政治的水準および法律知識を有する公民が基準となっているが、その中立性と専門性などについては明確な要求がされていない。

334 「關於建立健全訴訟与非訴訟相銜接的矛盾糾紛解決机制的若干意見」（原語）は、2009 年 7 月 24 日に最高人民法院により公布・施行された。

証機関による公証であり、3つ目は裁判所へ支払命令の申請である。そして、調停法には、司法確認の手段を通じて調停協議の執行力を付与することが以下のとおり規定されている。調停合意に達した当事者双方は、調停合意が発効した日から30日以内に共同³³⁵で人民法院に司法確認を申請することができ、司法確認後の調停協議により、一方が履行を拒否した場合、他方は裁判所に強制執行を要請することができる（調停法33条）。

（2）道路交通事故人民調停委員会などの設立

前述したように、道交法の施行以前は、公安機関による調停が訴訟に前置するものとされ、人民調停は交通事故紛争に関与することはほとんどなかった。しかし、道交法施行により、行政調停前置が崩れ、交通事故紛争に人民調停が介入する新たな機会が生まれた。

2006年8月には、寧波鄞州区で、全国で最初に道路交通人民調停委員会が設置された³³⁶。そして、2009年5月20日に司法部基層司と公安部交管局の通知により、遼寧省、江蘇省、湖北省、湖南省、広西省の6省で、人民調停委員会による交通事故紛争解決の試行を始めた³³⁷。この通知は、当事者自治を強調しつつ、人民調停委員会が交通事故紛争を調停することができる旨を明示するものであり、当事者は公安機関が交通事故認定書を交付した後、公安機関に調停を請求することもできるし、人民調停委員会に調停を請求することもできるとされた。また、人民調停委員会の調停は原則一ヶ月以内に終了する必要があると明示した。その後、2010年に公安部、司法部、中国保険監督管理委員会は、「人民調停委員会による交通事故民事損害賠償の調停の推進に関する通知」³³⁸を公布し、人民調停委員会により交通事故紛争を解決することを推進した。2009年の通知とは異なり、2010年の通知は、初めて人民調停委員会の機構設置と、調停員の選任につき明確な規定を設けた。機構については、人民調停委員会は道路交通事故人民調停工作室（「事業所」に近い）や専門的な道路交通事故人民調停委員会（以下「交調委」という）を設置することができ

335 この共同申請について、最高人民法院の「2009年若干意見」の22条により、一方の当事者が申立を行い、他方がこれに同意した場合においても「共同申請」と見なすことができる。

336 董瑞云＝陳凱宇「人民調解介入交通事故糾紛處理初探」人民調解第6期（2007年）29頁。

337 2009年5月20日に司法部と公安部により、公布・施行された「道路交通事故損害賠償の人民調停の試行に関する通知（原語：關於人民調解道路交通事故損害賠償試點工作的通知）」参照。

338 「關於推行人民調解委員會調解道路交通事故民事損害賠償工作的通知」（原語）は、公安部、司法部、中国保険監督管理委員会により2010年6月23日に公布・施行した。

ると明示された。また、調停員の選任については、司法部内部の司法行政部門が責任を負い、主に弁護士、法律関係者または退職交通警察、裁判官、司法行政関係者の中から招聘することを明示した上で、調停員の研修と経費についても言及した。さらに、手続については、2009 年の通知と一致し、当事者の意思自治を尊重した上で調停を行い、調停期間は一ヶ月とされた。

この通知により全国では、交調委の設立が相次ぎ、2010 年に公安部、司法部、中国保険監督管理委員会の指示により、交通事故紛争を処理する専門機関として、1400 カ所以上の地域に交調委などが設立され、2014 年に交調委だけが 3016 カ所に増加した³³⁹。その結果、交通事故紛争の当事者が人民調停にアクセスしやすくなっている。

交調委など設立の主な理由は、1) 第 16 回全国人民代表大会（2002 年 11 月 8 日から 14 日まで）以来、国は社会矛盾の激化と裁判所の負担を軽減するため、多元的紛争解決メカニズムおよび大調停システムを提唱していること、2) 交通事故紛争の増加と行政調停の弱体化が相まって、交通事故損害賠償請求訴訟件数が増加し、裁判所の負担が重くなっていること、3) 人民調停制度は人員構成、制度構造、財政保障の面で改善され、2010 年に調停法が公布されたことにより人民調停制度は法的に保障されるようになったからである。

(3) 解決実績

中国統計年鑑³⁴⁰において、2019 年以前は、人民調停による交通事故紛争は損害賠償の部に分類されていたが、2019 年以降は交通事故紛争は単独の項目として統計がされている。2019 年以降の統計による(図 11)と、2019 年 78.3 万件、2020 年 63 万件、2021 年が 72.8 万件、2022 年が 69.9 万件であり、2020 年の数は 2019 年を下回っているが、2020 年には増加している。また、2022 年の数は、2020 年より、2.9 万件を減った。そして、全体から見ると、交通事故紛争は、すべての民間紛争の 8%前後に相当する割合を占めている(2019 年は 8.4%、2020 年は 7.7%、2021 年は 8.3%、2022 年は 7.8%)。

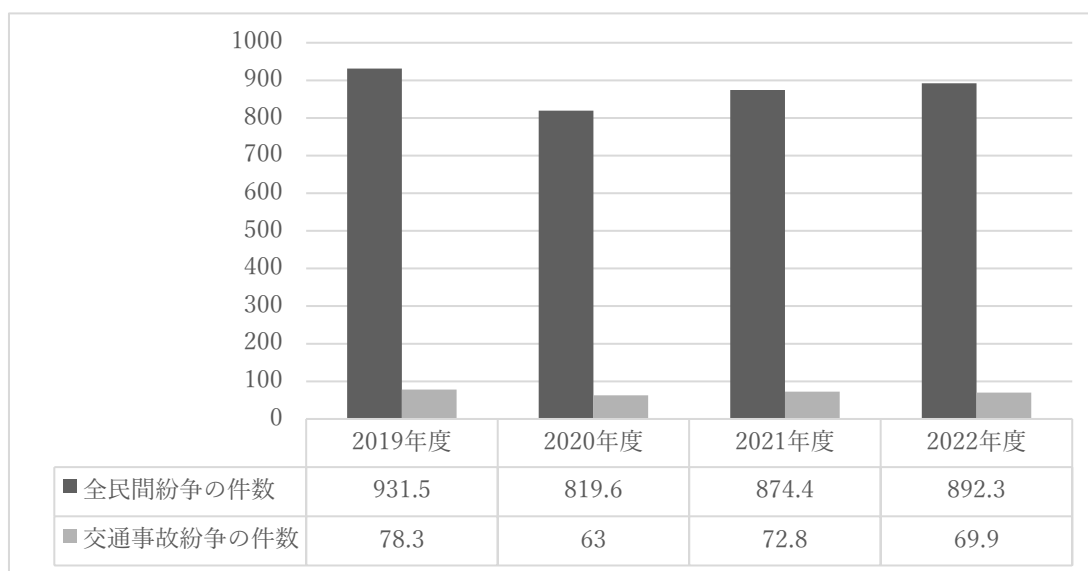
このように、交通事故紛争が民間紛争に占める割合が大きいことがわかる。しかし、注

339 特別報道「全國設立行業性專業性人民調解委員會 2.1 萬余個、一大批矛盾糾紛得到就地解決」人民調解第 9 期（2014）8 頁。

340 中国法律年鑑編集部『中国法律年鑑(2020 年)』（中国統計出版社、2020 年）781 頁、同『中国法律年鑑(2021 年)』（中国統計出版社、2021 年）791 頁、同『中国法律年鑑(2022 年)』（中国統計出版社、2022 年）781 頁、同『中国法律年鑑(2023 年)』（中国統計出版社、2023 年）787 頁。

意しなければならないのは、後述するように、業界調停や仲裁調停も人民調停の名義の下に行われているため、統計された数字がすべて人民調停委員会による調停なのかについては判然としない。いずれにせよ、統計を見る限り、人民調停が交通事故紛争の解決に重要な役割を果たしていることは否定できない。

図 11 2019 年から 2022 年まで調停した全民間紛争の件数と交通事故紛争の件



出所)『中国法律年鑑(2020 年)』、『中国法律年鑑(2021 年)』、『中国法律年鑑(2022 年)』、『中国法律年鑑(2023 年)』の公開したデータにより作成した。

(4) 交調委のメリットと問題点

交通事故紛争処理における人民調停の優位性として、調停員および調停機構が多いため、柔軟性と利便性があり、紛争処理を迅速に対応することができる。また、調停合意に対し、当事者は公証機関による強制執行の付与手続、支払命令の申立て手続、裁判所の司法確認手続により執行力を付与することができるため、調停合意の履行も確保できる。

他方で、人民調停のデメリットとしては、現代の交通事故紛争は複雑化し、専門性が求められるにもかかわらず、専門性への対応が十分とはいえないことが挙げられる。人民調停員は調停員の資格に専門性に関する要件はないため、一般人が選任されることが多く、その専門性と法律に基づく判断に疑問がある。確かに調停員の適格に一定の要件が示されているが、選ばれた調停員が交通事故紛争処理の経験があるか、豊富な法律知識者である

ことを保証していないため、調停員の専門性がいまだに確保されていない。そして、2010年の通知は、具体的な調停手続、調停員の指定・選任、調停方法については明記しておらず、地方が独自に規則を策定するよう定めている³⁴¹。各地の交調委などは自らの基準を制定したが、その基準は統一されておらず、それぞれの手続規則が異なっているため、全国範囲において交調委の運営を規範化・標準化することは難しい。

2 業界調停

近年、中国の保険業界も独自の ADR 機関を設立し、交通事故紛争の処理を開始している。特に、最高人民法院と中国保険監督管理委員会が 2012 年の「一部地域における保険紛争の訴訟と調停の連携を試行することに関する通知」³⁴²と 2016 年の「保険紛争における訴訟と調停の連携の全面的な推進に関する意見」³⁴³を施行したことにより、保険業界は保険紛争調停室などを設立し始めた。保険業界は損害賠償額の算定などについて、専門的な知見を活用ができるため、業界による ADR の役割が大いに期待されている。実際に、杭州余杭区人民法院が保険業界調停の前置を試みたことがあり、現在でも維持している³⁴⁴。

しかし、中国では業界 ADR に関する法律や制度の整備が遅れているため、業界調停法的規律が不明確である。人民調停に関連する法令は、業界調停を人民調停の下に位置付けている³⁴⁵。保険業界の調停機関も、当事者の信頼を得るため、人民調停委員会の名義を借りて、調停法の規定を適用する傾向にある³⁴⁶。このように、業界調停と人民調停の関係性は非常に曖昧であるため、業界調停の立場が確立されておらず、自身の発展性が阻害されている。

3 仲裁

341 「關於推行人民調解委員會調解道路交通事故民事損害賠償工作的通知」（原語）2 条。

342 「關於在全國部分地區開展保險糾紛訴訟與調解對接機制試點工作的通知」（原語）は、最高人民法院と中国保険監督管理委員会により 2012 年 12 月 18 日に公布・施行された。

343 「關於全面推進保險糾紛訴訟與調解對接機制建設的意見」（原語）は、最高人民法院と中国保険監督管理委員会により 2016 年 11 月 18 日に公布・施行された。

344 杭州余杭区人民法院課題組「保險行業調解機制的實証探析——以余杭法院道路交通事故糾紛“網上數捫一體化處理”綜合改革為例」中国応用法学第 2 期（2017 年）89 頁以下参照。

345 雷経文「論保險業非訴調解及其効力」中国保険 7 月号（2012 年）24 頁。

346 龍飛「論多元化糾紛解決機制的銜接問題」中国応用法学第 6 期（2019 年）134 頁。

中国の仲裁法において、当事者は仲裁合意により仲裁手続を申立てることができる（仲裁法 4 条）。交通事故紛争の解決についても、仲裁合意があれば仲裁手続を利用することができる。また、仲裁法 51 条 1 項は、仲裁機関は、仲裁判断を下す前に調停を行うことができる旨が規定されている。当事者が調停合意に至った場合、仲裁機関は調停合意書を作成することができ、この調停合意は仲裁判断と同様の効力を有する（仲裁法 51 条 2 項）。また、近年、仲裁機関が別途調停機関を設立し、仲裁機関の専門性と権威性を利用して紛争の調停を試みる例もある³⁴⁷。

しかし、仲裁手続は他の ADR と比べて相対的に複雑であり、双方の当事者の仲裁合意に至ることは難しく、また手続の利用は無料ではないため、中国では仲裁手続による交通事故紛争の解決は、それほど多くは利用されていない。また、仲裁機関が設立する調停機関について、法律上の規定がないため、業界調停と同じような問題に直面せざるを得ない。

（三） 司法型 ADR

1 中国における司法型 ADR の全体像

中国では、日本のような民事調停制度はない。民事訴訟法（以下「民訴法」という）96 条に規定された裁判所の調停は、民事訴訟の進行中に、受訴裁判所の裁判官の主宰の下に行われる調停であり、日本民事訴訟法上の訴訟上の和解に近い制度である³⁴⁸。

一方、2012 年の民訴法改正により、先行調停（民訴法 125 条）の内容が導入されたことで、裁判所は当事者が訴えを提起する前後において、調停の権限を持つようになった。この制度の位置付けについては、後述するように様々な議論があるが、ここでは司法型 ADR の一種として考察する。

先行調停に関する民訴法 125 条の規定が簡素であるため、先行調停制度の適用範囲は不明確である。また、手続についても具体的な準則がなく、司法解釈にも適切な説明がないため、各裁判所が運用しながら、自らの手続基準を検討している状況である。このように、

347 例えば、2011 年 8 月 1 日に北京市仲裁委員会の下に、北京仲裁委員会調停センターが設立された。

348 日本の民事訴訟における付調停（民事調停法 20 条）とは異なり、受訴裁判官の裁判官が調停を主宰するが、必要があれば調停員やその他の機関の協力を求めることができる（民訴法 96 条）。

適用範囲の不明確さ、手続準則の欠如など様々な問題が指摘されている。また、先行調停において、裁判所は指導と監督の役割を果たしているだけで、実際には調停を他の調停機関に委託する傾向にある。

学界では、先行調停の立法趣旨が不明確であり、十分な理論検討が尽くされていないとして、制度や運用に対して批判的であり、先行調停を廃止すべきであると主張する学者さえいる³⁴⁹。また、先行調停の性質について、学説上は様々な議論がある。李浩は、先行調停を訴前調停と理解すべきであると主張している³⁵⁰。ここでの訴前調停とは、当事者が訴えを提起する前に、裁判所あるいは裁判所が委託した調停機関が行う調停である。また、譚秋桂は、民訴法 96 条が規定する裁判所の調停と同様に扱うべきであると理解している³⁵¹。私見は先行調停について、訴え提起前のものに限定し、裁判所の調停と区別するのが適切であることから、訴前調停と理解すべきと考える。また、訴前調停は、司法型 ADR 制度であり、訴訟手続ではないと考えるべきである。

2 交通事故紛争に関連する司法型 ADR

現在、交通事故紛争に関連する先行調停として主要なものは、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。

(1) 交通巡回法廷

巡回法廷制度は民訴法 138 条に規定されており、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。巡回法廷制度の趣旨は、裁判所から遠隔地に居住する当事者が訴訟制度を利用する負担を軽減することである。1990 年代から、各地に交通巡回法廷が設置されたのも、前記の趣旨による。すなわち、交通事故が発生した場合、被害者は十分な証拠を得られない一方で、過失責任の最初の認定は公安機関が行うため、被害者は証拠を得るために裁判所と公安機関、鑑定（認定）機関の間を奔走することを強いられ、このような被害者の負担を少しでも軽減することを目的とする。交通巡回法廷は、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り、公安機関の所在地に設置されることが多くなった³⁵²。交通巡回法廷の数は現在も増加

349 趙剛「關於『先行調解』的幾個問題」法學評論第 3 期（2013 年）30 頁。

350 李浩「先行調解制度研究」江海學刊 03 期（2013 年）143 頁。

351 譚秋桂「民事訴訟法修改評析」中國司法第 11 期（2012 年）48 頁。

352 2011 年には、四川省で 125 の交通事故巡回裁判所が設置された。人民法院報「四川法院

する傾向にある。

当事者が交通巡回法廷に訴えを提起しようとする場合、法廷はまず当事者を調停に誘導し、交通巡回法廷またはその委託した調停機関による調停を行い、不調の場合や当事者が調停に同意しない場合には、訴訟手続に移行する運用が一部の交通法廷で行われている。この制度は紛争解決の迅速性を高めるものとして、高く評価されている³⁵³。しかし、調停を前置するかどうかは、あくまで巡回裁判官を派遣する裁判所に委ねられている。

(2) 全国法院道路交通事故紛争訴前調停プラットフォーム

① 設立の経緯

中国政府が提唱した多元化紛争解決メカニズムの内容には、統一されたデータ管理プラットフォームおよび紛争処理プラットフォームを構築することも含まれている。そのようなプラットフォームの代表的な例として、全国法院道路交通事故紛争訴前調停プラットフォーム（原語：全国法院道路交通事故糾紛訴前調解平台）がある。

交通事故紛争を対象とするネットワークプラットフォームの創設は、最初に余杭区人民法院で行われた³⁵⁴。その後、2017年に最高人民法院、公安部、司法部、中国保険監督管理委員会は「一部地域における交通事故損害賠償紛争の『オンラインデータ一元化处理』改革の試行に関する通知」³⁵⁵（以下「2017年通知」という）を公布し、北京、河北、吉林、上海、江蘇、浙江、安徽、山東、河南、湖北、広東、海南、四川、重慶など14の省・市で試行を行った。最終的に、2020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により、「交通事故損害賠償紛争の『オンラインデータ一元化处理』を全国推進する改革に関する通知」³⁵⁶（以下「2020年通知」という）が公布され、全ての交通事

設立 125 個交通事故巡回法廷有効便民」（2011 年 1 月 7 日、<https://www.court.gov.cn/zixun-xiangqing-9997.html>、最終閲覧 2023 年 12 月 15 日）。

353 費文彬＝盧建宁＝韋偉強「交通巡回法廷成為広西司法調解亮点」法治与經濟（上旬刊）9 期（2013 年）35 頁以下参照。

354 杭州余杭区人民法院課題組・前掲注（344）89 頁。

355 「關於在全国部分地区開展道路交通事故損害賠償糾紛“網上数拠一体化处理”改革試点工作的通知」（原語）は、2017 年 10 月 27 日に最高人民法院、公安部、司法部、中国保険監督管理委員会により公布・施行された。

356 「關於在全国推广道路交通事故損害賠償糾紛“網上数拠一体化处理”改革工作的通知」（原語）は、2020 年 05 月 06 日に最高人民法院、公安部、司法部、中国銀行保険監督管理委員会により公布・施行された。

故紛争処理のデータを一元管理するため、全国法院道路交通事故紛争訴前調停プラットフォーム（以下「道交訴前調停 PF」という）が供用されるようになった。

② 機能と具体的な手続

道交訴前調停 PF の主な機能としては、①データ収集・管理機能、②損害賠償額の試算機能、③オンライン調停、④オンライン訴訟、⑤オンライン鑑定（認定）機能、⑥ワンクリックで保険会社への損害賠償請求機能がある。

プラットフォームへのアクセス方法は、Web サイト

(https://jttj.court.gov.cn/#/home_page/home) のほか、WeChat（中国で最も利用されている SNS アプリ）のミニプログラムもあり、QR コードをスキャンして直接アクセスできる。Web サイトのデザインとミニプログラムのデザインが若干異なるが、その機能はほぼ同一である。下記では、Web サイトを中心に説明したい。

また、道交訴前調停 PF にログインできるのは、弁護士、当事者（代理人を含む）、調停員、裁判所、鑑定機関である。調停員は、その所属する機構により、人民調停、保険業界調停、公安調停（行政調停）のいずれかの場合に選択し、ログインすることができる。本プラットフォームの具体的な運用について、主に当事者と調停員の立場から説明する。なお、このプラットフォームには、調停不成立後の訴訟手続も含まれるが、本章では、この部分を割愛する。

ア 当事者は、道交訴前調停 PF にログインすることなく、損害賠償額の試算機能（原語：賠付試算）を利用することができる。当事者は、「賠付試算」ボタンをクリックし、関連情報を記入した後、賠償可能額を事前に計算することができる。これはあくまで概算であり、当事者に結果の見通しを提供するためのものである。

(注：下記の全ての図は、道交訴前調停 PF に掲載されているガイドラインによる。)



イ 当事者は、右上にあるログイン（原語：登録）をクリックしてログインすることができる。アカウントを持っていない場合は、事前にアカウントの作成を申請する必要がある。



ウ ログインすると、ページ上部に 5 つの項目が表示される。それぞれは、「調停の申込（原語：我要调解）」、「訴えの提起（原語：我要起诉）」、「应诉（原語：我要应诉）」「事件照会（原語：案件查询）」「民事保全（原語：诉讼保全）」である。



エ 調停を申し込むには、「調停の申込（原語：我要调解）」をクリックする必要がある。クリックすると、下記の図のような「調停について（原語：调解须知）」の説明ページが表示される。（この「調停について」は、6つの内容がある。詳細は付録の2を参照）



オ 説明を読み終えたら、右下にある「調停する（原語：確認調停）」をクリックすると、情報入力画面が表示される。申請者情報から始まり、被申請者情報、事実と理由、証拠の追加、調停情報まで、全部で5つのプロセスがある。

まず、申請者の入力について、公民、法人、その他の団体を選択し、申請者の氏名、証明書の類型、身分証明書の番号、性別、生年月日、電話番号、死亡の有無、民族、本籍地などを記入し、さらに身分証明書の表面と裏面の写真を提出する必要がある。複数の申請者がいる場合は申請者追加ボタン（右上）を、代理人がいる場合は代理人追加ボタン（中央下部）を選択する。一人の申請者あたりの代理人は最大2名までとされている。

1 申请人 2 被申请人 3 事实与理由 4 添加证据 5 调解信息

扫描证件

身份类型: 公民 法人 其它组织

* 申请人姓名: 请填写姓名

* 证件类型: 身份证

* 证件号码: 请填写证件号码

* 性别: 男 女

* 出生日期: 请选择日期

* 电话号码: 请填写手机号或座机号(注: 座机号无法接收短信)

居住地: 请填写居住地

* 是否死亡: 是 否

证件照身份证背面 证件照国徽面

+ 添加申请人

+ 新建代理人 + 选择常用代理人

保存 下一步

1 代理人 2 被申请人 3 事实与理由 4 添加证据 5 调解信息

保存为常用代理人 删除

代理人类型: 委托 法定

代理人身份: 律师 公民 法律工作者 其他

* 代理人姓名: 请填写代理人姓名

* 证件类型: 律师证

* 证件号码: 请填写证件号码

* 电话号码: 请填写电话号码

* 单位名称: 请填写单位名称

委托授权: 一般授权代理 特别授权代理

代为参加庭审、进行辩论 代进行和解、签订调解协议 代承认、放弃、变更诉讼请求

代提起上诉 代签收法律文书 代撤诉

代领执行款(须授权委托书特别明确)

温馨提示: 上传小于10M大小的图片

律师证 委托书 公函

+ 新建代理人 + 选择常用代理人

そして、申請者情報を入力したら、「次へ（原語：下一步）」をクリックし、被申請者の情報を入力するページになる。強制保険と任意保険の情報を追加する必要がある場合、保険会社の情報を検索することができる。

被申請者の情報を入力したら、「次へ（原語：下一步）」をクリックし、「事実と理由」ページに入る。事実と理由のページでは、事故の詳細を記入することができる。

また、記入後、「次へ（原語：下一步）」をクリックし、証拠の提出画面に入る。証拠は写真またはPDFの形で提出することができる。

1 申请人 2 被申请人 3 事实与理由 4 添加证据 5 调解信息

证据材料 只能上传小于10MB的文件

全选 删除 下载 标签 + 添加证据

全部证据(3)

05 04 03

上一步 保存 下一步

最後に、証拠を追加したら、「次へ（原語：下一步）」をクリックして調停情報ページに入る。このページでは、「基本情報」、「被害者情報」、「賠償責任と保険契約情報」、「調停における賠償金額の詳細」、「調停委員会所在地の選択」などの情報を入力する必要がある。全ての情報を記入した後、右下の「提出（原語：提交）」をクリックすると、調停の申込みが完了する。

1 申请人 2 被申请人 3 事实与理由 4 添加证据 5 调解信息

基本信息

* 赔偿地 北京市:市辖区:东城区 * 赔偿年度 2018

* 赔偿标准 ☒ 农村 ☐ 城镇 ☐ 全城镇居民 * 案由 机动车交通事故责任纠纷

事故性质

受害人信息

受害人 张三 * 受害性质

责任承担及保单信息

李思思

* 被申请人名称 李思思 责任比例 0 %

* 是否有保险 ☒ 是 ☐ 否

+ 增加责任人

調解賠償詳情

增加費用項

費用名稱	申請金額	備註
医疗费	元	添加備註
后续治疗费	元	添加備註
住院伙食补助费	元/天 × 天 = 元	添加備註
营养费	元/天 × 天 = 元	添加備註
误工费	元 计算	添加備註

☒ 医疗费
☒ 后续治疗费
☒ 住院伙食补助费
☒ 营养费
☒ 误工费
☐ 护理费
☐ 残疾赔偿金
☐ 残疾辅助器具费
☐ 被扶养人生活费
☐ 精神损害抚慰金
☐ 死亡赔偿金
☐ 丧葬费

調解點選擇

* 所在城市: 北京市-市辖区-东城区

* 調解來源:

上一步 保存 提交

当事者が提出した申請は、プラットフォームのバックグラウンドに保存され、管理者は、受理した調停事件を各調停員に割り当てる（当事者指定の場合は、指定された調停員に配る）。調停員は事件の情報を受け取った後、受け入れるか、拒否するか、他の調停員に転送するかを選択することができる。もし調停員が事件を受け入れることを選択すれば、その後調停員は当事者との連絡、ビデオ調停、調停文書の作成などを、すべて道交訴前調停 PF 上で行うことができる。調停において合意が成立した場合、調停員はオンラインで調停書を作成し、当事者はそれをもってオンラインで司法確認を申請することができる。不調の場合は、当事者はプラットフォーム上で訴えを提起することができる。

③ プラットフォームの問題点

道交訴前調停 PF の構築により、主に3つのメリットが期待されている。それぞれは、当事者が ADR と訴訟にアクセスしやすくなること、調停手続の簡素化と統一、損害賠償基準および認定基準の明確化である。

しかし、このプラットフォームはそのシステムの運用に問題がある。

まず、大きな問題として、訴前調停の利用についての、当事者の自己決定権の侵害がある。「2017 年通知」には、当事者が任意でオンラインプラットフォームを使用して紛争を処理することができることを明確に規定していたが、「2020 年通知」は積極的なオンライン調停を推進することだけを強調している。実際の道交訴前調停 PF 上の調停機能を見る

と、一方の当事者が調停を申請した後、事件の割り当てを受けた調停員は、事件を受け入れるか否かを選択することができる。しかし、被申請者（相手方）には、訴前調停を行うか否かの意思を表明する機会が与えられていない。このように、調停合意がない場合には、調停員が一方的に調停を行うか否かを決定することになり、被申請者は受動的な立場に置かれている。加えて、道交訴前調停 PF は訴えの提起も可能なシステムであるが、実際には、訴前調停の手続で発行された番号を入力しないと訴えを提起できない仕様となっており、訴前調停の前置が事実上強制されている。

加えて、訴前調停についての具体的な手続が、利用者に明示されていないという問題がある。「2020 年通知」は、プラットフォームの運用で重視されるのは交通事故紛争データの収集と照合としている。ヘルプセンターに公開されているマニュアルとビデオにも、調停の方法や進め方に関する詳細な説明はない。この点は当事者にとって、調停を利用するか否かの意思決定に必要な情報が提供されていないことになるし、調停の利用を決めた当事者にとっても、手続の進行についての予測可能性を害され、調停員の恣意的、あるいは不平等な取扱いを許すことにもなりかねない。

（四） 近年の新しい動向

近年、ADR と交通事故損害賠償請求訴訟を統合するため、交通事故一体化処理サービスセンター（地域によって名称は異なる）を設立した地域もある。例えば、南通市は、2022 年 12 月 12 日に交通事故一体化処理サービスセンターを設立した。巡回裁判所、行政調停、人民調停、鑑定機構、保険会社などの提供するサービスを一つのサービスセンターに配置し、オンラインとオフラインの結合により、当事者の紛争をより迅速かつ効率的に解決し、被害者への適時の補償を実現可能であるとされる。

このような交通事故一体化処理サービスセンターはまだ全国的に展開されておらず、多くの場所ではまだ試行段階であるため、どの程度の効果があるかは未知数である。被害者の立場からすれば、サービスセンターの設置は、当事者の紛争解決を容易にし、利便性を高めるものではあるが、ADR の中立性の観点からすれば、一つのサービスセンターに複数の機関を併設することは、その中立性に一定の影響を与えることが否定できない。また、裁判所とともにあっせん機関を併設することは、裁判所の公正性にも若干の疑念を抱かせるものである。したがって、このような新しい傾向については、さらなる観察と分析が

必要である。

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

日本の交通事故 ADR の特徴については、前記第二節（一）において既に述べたが、それらの点と対比しながら、中国の交通事故 ADR の特徴を見ることとする。

1 手続の多様性

中国においても、交通事故紛争を取り扱う ADR 手続は、運営者が異なるものが複数存在しており、多様な ADR が提供されている。その背景は、近年、中国政府と司法機関が多元化紛争解決メカニズムの構築を提唱していることにある。日本の状況と同様に、このことは、当事者が自分に適した ADR 手続を自主的に選択することで自主的・自律的な紛争解決を促進するものといえる。

日本と異なる特徴としては、公安機関による行政型 ADR が存在する点がある。現在では、交通事故民事紛争の解決における公安調停の役割は低下しているが、公安機関が事故の過失や過失割合につき最初の認定を行う権限を有するため、公安機関の民事紛争への影響力は依然として存在する。また、特徴的な民間型 ADR として人民調停がある。とりわけ一部の地域では、道路交通事故人民調停委員会（交調委）により、交通事故紛争を専門的に扱う人民調停が行われており、現在では、交調委が交通事故紛争の裁判外での可決に果たす役割は大きい。

2 アクセスの容易性

広大な国土を有する中国では、紛争解決手続への物理的なアクセス障壁を除去する重要性は日本にも増して高い。その意味で、交通巡回法定における訴訟手続前の調停や、全国法院道路交通事故紛争訴前調停プラットフォーム（道交訴前調停 PF）は、特徴ある試みである。

日本において ODR はまだ議論が緒についたばかりである。交通事故の分野では、まだ本格的な ODR は開始されておらず、ごく一部の弁護士会 ADR がオンライン期日を行なうにと

どまっている。中国が民事訴訟手続のみならず、ADRにおいてもDXを急速に進め、実績を重ねていることは、大いに注目すべき点である。

3 訴訟および強制執行との連携

日本の交通事故 ADR には、訴訟手続に対する前置が制度化されているものは存在せず、受訴裁判所が付調停を行うか否かも、裁判体の裁量に委ねられている。また、日本では司法型 ADR である民事調停を除き、ADR により成立した合意に執行力は付与されない一方、中国では、交通事故 ADR は訴訟との連携が強い点に特徴がある。例えば、交通巡回法廷では運用により、訴訟手続の前に調停を前置する例がある。また、道交訴前調停 PF では、訴前調停と訴訟が同一のプラットフォームで提供され、調停が不調の場合にスムーズに訴訟に移行することが可能である。加えて、司法確認制度などで、調停合意に執行力を付与することが比較的容易であり、これにより調停合意の履行の確保が図られている。

(二) 中国における交通事故 ADR の課題

一方、中国の ADR 制度は以下のような課題を有している。

1 ADR の法的位置付けや手続準則の不明確性

中国では、公安調停や人民調停に加え、近年、交通事故紛争を扱う様々な新しい ADR が現れている。しかし、いずれも調停員の選任方法や、調停手続の実施方法など具体的な手続準則について明確な定めはされていない。また、最近の保険業界による ADR 機関の設立は、専門的知見の活用等の点で望ましい動きではあるが、業界調停の法的位置付けがそもそも明確でなく、調停法の規定を適用するなど、本来、業界調停と性格が大きく異なる人民調停との関係が曖昧になっている。このように、交通事故 ADR は表面的には多様化しているように見えるが、多様性を確保するための法律の整備や制度上の保障が十分ではない。そのため中長期的には、人民調停以外の民間型 ADR の発展を妨げ、将来の ADR の多様化が頭打ちとなるおそれがある。また、調停書に対する執行力の付与について、公証機関による強制執行の付与手続、支払命令の申立て手続、裁判所の司法確認手続があるが、その関係性が曖昧である。特に司法確認制度の根拠について、理論的な検討が不足しており、その適用範囲が人民調停制度に限定されることが適切かなどの問題について、さらなる検討

を要する。

2 当事者の自己決定権の侵害

交通事故紛争は民事紛争の一つであり、その解決にどのような手続を選択するかは、当事者の自己決定に委ねられるべきものであるが³⁵⁷、中国の交通事故 ADR においては、当事者の自己決定権が必ずしも十分に尊重されていない。

例えば、交通事故巡回法廷における調停前置は、訴訟との連携という点では有意義であるが、法令の明確な根拠なしに、訴訟前の調停を事実上強制されることは問題がある。また、道交訴前調停 PF においても、申請者の相手方当事者に対し、調停手続を行うことについての意見聴取が行われないうまま手続が実施されることや、訴えの提起には同プラットフォームでの訴前調停を経ることを必要としていることは、同様に法令の根拠なく調停の利用を事実上強制しているという問題がある。

3 専門性と人材の養成

交通事故 ADR を長期的に発展させるためには、その専門性と人材の確保が重要な課題である。交通事故紛争の解決には、前記 のとおり、人身傷害に関する医学的知識や損害賠償に関する法的知識を要する点で、専門性を有する。今後は、社会関係の複雑化に伴う交通事故紛争の複雑化や、保険会社等が用いる過失や損害の認定基準の標準化や精緻化により、専門性への要求がますます高まることになる。こうした専門性に対応できる調停員等の人材の養成は、交通事故紛争の解決に ADR がどれだけの役割を果たすことができるかにつながるものであり、調停員の適格性に関する準則の整備と併せて、調停員の教育や研修プログラムの充実も必要になると思われる。

第四節 本章の総括

以上のとおり、日本と中国の交通事故損害賠償における ADR 制度を概観した上で、中国の交通事故 ADR の特徴と課題を指摘した。中国の特徴と課題を日本と比較すると、訴訟や

357 当事者の訴訟を提起する権利について、中国の憲法に「裁判を受ける権利」というような規定がないため、憲法上の問題と言うより、訴訟法上の問題となっている。

強制執行との連携や DX の面では大胆な先進性を有する一方で、手続準則の不備や当事者の自己決定権の侵害といった課題を抱える「諸刃の剣」と言える。例えば、ADR と訴訟をオンラインで有機的に連携させた道交訴前調停 PF はその象徴である。

中国の交通事故 ADR は、理論と実務運用の両面で多くの課題を抱えているが、理論的検討を十分に経た明確な手続準則を定めることにより、紛争解決手続に対する当事者の自己決定を尊重しつつ手続を公正かつ適正に実施し、専門性をより高めてゆくことを期待したい。

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

中国の交通事故損害賠償紛争解決制度の改革を論じる前提として、前章までに明らかにした、紛争解決制度の現状と問題点を総括する。

(1) 中国における交通事故損害賠償の全体像について

第一章では、中国の交通事故損害賠償の全体像を概観した。①交通事故責任のうち、民事責任の主な根拠法は民法典と道交法であり、さらに交通事故損害賠償司法解释が、責任主体や賠償範囲等につき定めている。②保険制度として、機動者交通事故責任強制保険条例による強制保険のほか、損害保険会社が販売する任意保険がある。③交通事故発生後の手続として、道交法は、人身被害がある場合の公安機関への通報義務や、公安機関である警察が事故調査と事故処理を行い、交通事故認定書を作成すべき旨を定めている。交通事故認定書は、民事訴訟においても強力な証明力を有する。

(2) 中国における交通事故損害賠償請求訴訟制度の変遷について

第二章では、中国における交通事故損害賠償請求訴訟制度の変遷について、中華人民共和国の成立から現在までを5つの時期に区分し、訴訟制度の説明に重点を置きつつ、各時期の関連する法規、政策および実体法上の内容についても詳述した。その結果、以下のような特徴と問題が存在することを明らかにした。

まず、各時期の立法の目的に着目すると、中国では、かつては社会の安定性を維持することに重点が置かれていたが、時代が進むにつれて、被害者保護、さらには保護の効率性を重視するようになっていく。

次に、交通事故訴訟制度の変容に着目すると、従来は行政権への依存傾向が強かったが、時代が進むにつれ行政権の影響力は低下する一方、司法機関が交通事故損害賠償の処理権限を有するようになり、さらに裁判官の裁量を拡大する方向へ進んでいることが明らかになった。

さらに、当事者の紛争解決手段という視点に着目すると、従来は行政機関の職権に従わなければならなかったが、制度の変容に伴い、今日では、民事訴訟提起の保障、訴訟外和解権限の付与などの法律の規定の整備が進んだ結果、当事者の私的自治および処分権が、従来と比べて保障されるようになった。しかし、現行の中国の交通事故損害賠償請求訴訟

制度には、社会の安定性を重視する旧制度の影響が強く残っており、被害者保護の側面は日本に比べ未だ不十分な面がある。加えて、理論的研究も不十分であり、交通事故訴訟の円滑な運営の妨げとなっている。

したがって、今後は、被害者の救済および紛争解決の効率性という現在の立法理念を基本的に維持しつつ、日本の諸制度を参考にしながら理論的研究を進め、中国の交通事故訴訟制度の改革にあたって適切な方策を論じていく必要がある。

(3) 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

第三章では、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た。

まず、民事訴訟法の中で最も重要な理論の一つである証明責任について、日中両国の異同を明らかにした上で、中国の現状を説明した。

日本の民事訴訟法には、証明責任やその分配に関する直接の規定がない。そして、証明責任の本質は結果責任であり、その所在が事前に定まっているので、当事者にとって事前に予測可能である。証明責任の分配については、法律要件分類説、利益衡量説、修正法律要件分類説という3つの学説が対立するが、実務上は法律要件分類説ないし修正法律要件分類説にほぼ収束している。また、一般的な証明責任の分配に従うと不公平が生じる場合に、反対事実について相手方に証明責任を負わせる法技術である、証明責任の転換がある。

これに対し中国法では、証明責任の概念について、立法や司法解釈に基づき明文化されている。しかし、証明責任の本質に対する理解について、行為責任か、行為責任かつ結果責任か（二重意義説）、あるいは結果責任か（危険負担説）、学説および実務において今も議論が続いている。また、証明責任の分配基準について、日本では学説での活発な議論を経て、現在の実務では議論がおおむね収束したのとは対照的に、中国では、証明責任の本質について争いがあることに加え、実体法規の整備が遅れていることもあり、証明責任の分配基準に関する議論が必ずしも十分に行われていない状況にある。

ただし、中国における近年の学説は、証明責任につき、結果責任と法律要件分類説（規範説）を重視する傾向があり、実務もそのような立場が主流となりつつあることから、今後の証明責任論では、実体法や実体法の論理関係がより重視されると予想される。そこで、中国の交通事故損害賠償請求訴訟において、実体法に基づく証明責任の分配が公正・適切であるかを解明するため、以下のとおり、日中両国の証明責任の分配を比較し、中国法上の問題点を明らかにした。

まず、日本法は、証明責任の転換という法技術を利用することで、加害者の立証負担を

重くし被害者の立証負担を軽減しているが、公正と被害者保護の観点から、合理的な証明責任の分配と評価できる。また、自賠法上の運行供用者責任の主体である「運行供用者」の証明責任の分配については、学説上争いがあるが、抗弁説や間接反証説を採った場合、解釈により被害者の立証負担を軽減することができる。

これに対し、中国法は、自動車同士による交通事故と、自動車と非自動車運転手または歩行者による交通事故で、帰責原則が異なる（前者は過失責任とされており、後者は無過失責任と定められている）。法律要件分類説（規範説）を採用した場合、自動車同士の事故の被害者は、加害者の過失につき証明責任を負うことになる。しかし、被害者の保護という観点からみると、被害者が自動車運転手か否かにより、証明責任の負担が異なるのは必ずしも公平とは言えない。

また、責任主体について、自動車の使用者と、所有者や管理者が分離する場合、法律要件分類説を採用するならば、民法典の規定の文言に従い、被害者は所有者や管理者の過失に該当する事実につき証明責任を負うことになる。しかし、所有者や管理者の過失を基礎付ける事実の多くは、運転者と所有者または管理者との間の内部事情であり、被害者が知ることは、一般に不可能ないし困難である。よって、被害者に証明責任を負担させるのは、被害者保護の見地からは適切ではない。

以上のように、現在の中国の交通事故訴訟において証明責任を適用した結果は、被害者の救済と損害の填補に寄与する帰結を導くものとは必ずしも言えず、日本法と比較しながら、より精密な検討をすべきである。

（4） 中国における交通事故損害賠償の責任主体について

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、立法と司法解釈、学説、判例という3つの側面から考察した。

まず、立法と司法解釈において、運行支配と運行利益という二元説が採用される以前は、損害賠償責任を負う主体は、行政法規では原則として運転者とされていたが、市場経済への転換直後で私用車が少なかったこともあって、実際には、自動車の所有者または運転者の所属する単位が責任主体となっていた。その後、司法解釈等により採用された二元説は、日本法の影響を受けたものと見られるが、「運行支配」については直接支配ないし現実支配に、また「運行利益」については運行自体から発生する利益に限定する、限定的な二元説であった。侵権責任法は、このような限定的な二元説を一般原則とした上で、事案類型によっては、事故予防と制裁という別の判断基準によるものとし

た。

現行の交通事故損害賠償司法解釈と民法典は、限定的な二元説を維持しつつ、運行支配と運行利益の範囲を、ある程度拡張しているように窺える。加えて、事案類型によっては、事故予防と制裁の判断基準を用いている。

学説では、二元説をめぐり、肯定説と否定説があるが、肯定説にはさらに狭義説と広義説に分かれている。広義説は、運行支配には事実上の支配のほか、潜在的、抽象的な支配も含まれるとし、運行利益には直接利益、間接利益、そして精神上の満足等が含まれるとするが、運行支配や運行利益の概念が幅広く把握が困難であり、判断基準が不明確であることが問題である。これに対し狭義説は、立法・実務上確立された限定的な二元説とほぼ同じ内容である。中国の学界では、交通事故損害賠償の責任主体に対する議論が、立法・司法解釈と比べて遅れている面があったため、立法・司法解釈の影響を受けて狭義説が通説になった。

二元説否定説に属する学説として、単純否定説、運転者責任中心説、物的責任と行為責任説、使用者責任と交往安全義務説があるが、判断基準の不明確性や、理論的適合性などの問題点が存在し、二元説、特に狭義説を超える優れた学説とは言えない。また、事故予防と制裁という判断基準について検討した学説は、ほとんど見られない。

さらに、判例に目を向けると、最高人民法院の指導性案例は、限定的な二元説を基準としつつ、事故予防と制裁の判断基準を併用する立場を明確にしている。一方、地方人民法院の裁判例からは、運行利益の範囲が拡張する傾向が見られる。

このような中国の現状には、以下のような問題点がある。まず、判断基準が被害者の損害填補の立場から考えると、決して十分ではない。また、事故予防と制裁の判断基準は、二元説との関係が明確にされておらず、被害者の損害填補とどのように関連づけるかが重要な課題である。また近年、立法・実務において、運行支配と運行利益に対する理解が拡張される傾向が見られ、その場合、裁判所は運行支配と運行利益について、限定的な二元説を厳守すべきか、広く解釈するかの議論が生じることは不可避である。最後に、訴訟法の立場からみると、第三章で述べたように、日本では、運行供用者性の証明責任について、請求原因説、抗弁説、間接反証説の対立があるが、中国ではこのような議論がほとんどなされていなかった。その原因の一つは、立法・司法解釈により具体的な類型が規定されたからである。被害者は損害を受けた場合に、誰が責任主体であるかを類型にあてはめて判断できることは、類型化のメリットである。しかし、このよう

な類型化が決してすべての事案を網羅できるわけではなく、社会構造の複雑化に伴い、既存の類型で捉えきれない事件に遭遇する可能性が高くなる。特に、運行支配と運行利益の範囲の拡張を肯定する場合、証明責任の所在等の問題が解決されないと、被害者にとって立証負担が重くなる恐れがある。

(5) 交通事故 ADR の必要性について

第五章は、交通事故 ADR の必要性を論じた。前提として、ADR は簡易迅速な紛争解決を可能にすること、ADR は自主性・柔軟性に富み、プライバシーの保護にも寄与する手続であるという、ADR の一般的な有用性を詳しく論じた。その上で、交通事故損害賠償紛争の特徴である、紛争の偶発性、加害者側と被害者側の交渉力格差、裁量評価型要件の類型化・標準化された基準の存在という諸点に照らしても、前記の ADR の一般的な有用性があてはまるため、交通事故 ADR は、被害者への迅速かつ効果的な補償の実現や、裁判所の負担軽減、さらには保険会社に訴訟前の自主的解決を促進する役割を果たすことを明らかにした。

(6) 日本における交通事故 ADR の現況、特徴と課題について

第六章は、日本における交通事故 ADR につき考察した。交通事故 ADR には民間型と司法型があるが、民間型である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について、ADR 機関の設立経緯、業務内容、解決実績を説明した上で、交通事故損害賠償紛争の解決に重要な役割を果たしていることを明らかにした。そして、日本の交通事故 ADR の特徴として、①手続の多様性、②アクセスの容易性、③業務内容および手続の明確性、④片面拘束型 ADR の存在を抽出して論じた。

さらに、日本の交通事故 ADR の既存の問題として、いくつかの既存の問題と、新たな課題に直面していることも指摘した。前者は、①訴訟との連携、②和解合意に対する執行力の付与、③ADR 専門人材の育成、④ADR 機関の経済的基盤などの問題があることを指摘した。さらに、新たな課題として、オンライン化やデジタル化（すなわち ODR の提供）を通じて、運営者や当事者の利便性をいかに高めるかが新時代の挑戦であることを指摘した。

(7) 中国における交通事故 ADR の現状、特徴と課題について

第七章は、中国の交通事故 ADR について論じた。まず前史として、道路交通安全法の施行までの歴史を振り返った上で、中国の交通事故 ADR の現状を詳述した。行政型 ADR とし

ては、公安機関による調停制度がある。公安調停は、現在では形骸化し紛争の解決に活用できていないという問題点と、その原因を明らかにした。民間型 ADR として、人民調停、業界調停、仲裁がある。人民調停については、特に道路交通事故人民調停委員会などの設立と解決実績を述べた上で、調停員の専門性の確保や、中国全土で運営を規範化・標準化することの困難性を問題点として指摘した。そして、業界調停は、保険業界が運営する ADR であるが、法的規律が不明確であることから、人民調停委員会の名義を借り調停法の規定を適用する傾向にあり、業界調停の立場が確立されておらず、発展性が阻害されている問題があることを指摘した。また、仲裁については、他の ADR と比べて相対的に複雑であること、当事者が仲裁合意に至ることは難しいこと、手続の利用は無料ではないことから、交通事故紛争の解決にはさほど利用されていない。また、仲裁機関が設立する調停機関について、法律上の規定がないため、業界調停と同様の問題に直面することを指摘した。

さらに、司法型 ADR については、交通事故紛争に関連する先行調停として、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（道交訴前調停 PF）について詳述した。特に、道交訴前調停 PF は、当事者によるアクセスの容易性、調停手続の簡素化と統一、損害賠償基準および認定基準の明確化といったメリットがある反面、自己決定権の侵害や、具体的な手続が利用者に明示されていないという問題点を指摘した。また、近年の新しい動向として、交通事故一体化処理サービスセンターが設立され、巡回裁判所、行政調停、人民調停、鑑定機構、保険会社などの提供するサービスを 1 つのセンターに配置し、オンラインとオフラインの結合を行なっていることについても論じた。

前記の状況を、第五章と第六章の内容を踏まえ、日本の交通事故 ADR と比較すると、中国の交通事故 ADR には①手続の多様性、②アクセスの容易性、③訴訟および強制執行との連携といった特徴がある反面、①ADR の法的位置付けや手続準則の不明確性、②当事者の自己決定権の侵害、③専門性と人材の養成という 3 つの課題があることを示した。

第二節 交通事故紛争解決制度の改革に向けて

以上を前提に、中国の交通事故損害賠償紛争解決制度の改革の方向性について、日本との比較法的観点に基づく提言を行う。

1 被害者救済および損害填補の理念の強調

交通事故紛争解決制度全般を貫く理念ないし目的として、中国では今後、被害者の救済、特に損害の填補を最優先に置くべきである。

前述のとおり、日本の交通事故損害賠償紛争解決制度の特徴として、実体法が最重要の理念ないし目的として掲げる、被害者の救済や損害の填補を、訴訟法の解釈論や、ADR の制度設計や運営にも反映させている点が挙げられる。このことは、被害者の権利の保護ないし実現を手続面でも支援し、より実効性あるものとしている。

一方、中国の紛争解決制度を見ると、かつての訴訟制度は社会の安定性維持に重点を置き、行政権の影響力も強いものであった。時代が進むにつれ、司法機関の権限が強化され、訴訟当事者の私的自治や処分権が保障されるようになるとともに、交通事故損害賠償請求訴訟においても、被害者への損害填補や、紛争解決の効率性が重視されるようになった。そのような変化は、証明責任論や、実体法の責任主体の解釈論に反映されている。また、交通事故 ADR において、かつては行政型 ADR である公安機関による行政調停の前置主義が採用されていたが、現在では調停前置主義は廃止され、民間型 ADR の利用も可能である。

しかし、日本と比べると、被害者の救済や損害の填補の理念は、まだ十分に浸透していない。例えば、責任主体についての実体法が、日本法のように被害者に有利な証明責任の転換を十分に行っていないことや、責任主体に関する法解釈において、危険責任や報償責任に基づき被害者救済を重視する判断基準である二元論と、事故予防と制裁の判断基準が併用されていることに表れている。

したがって、今後中国は、被害者の救済や損害の填補の理念を、立法や解釈を行う上で最重要の指針として明確に位置付けるべきであり、日本の法制度や理論を参考にして、現行の紛争解決制度の改革に適切な方策を講じてゆく必要があると考える。

2 証明責任を意識した実体法の立法および解釈

前述のように、中国の交通事故損害賠償紛争解決制度は被害者の救済や損害の填補の理念に基づく改革を必要とする。その中には実体法の立法や解釈に属する事項が含まれるが、それらを適切に行うには、現実の具体的事案における証明責任の作用を意識しながら行うことが不可欠である。しかし中国では、証明責任の本質や分配基準についての議論は、これまで必ずしも十分に行われていない。筆者は、近年の学説や実務の主流となりつつある

法律要件分類説（規範説）を妥当と考えるが、その立論に際しては、日本における議論を参照すべき余地がある。

その上で、損害賠償責任の主体について、実体法の明文規定による証明責任の転換で対処可能な事案類型は、そのような方法で被害者を立証の困難から救済すべきである。しかし、既に述べたとおり、社会の発展に伴い、責任主体の問題を立法により完全に網羅することは困難であることから、責任主体を規定する条文の解釈に際しては、例えば、日本の自賠法における運行供用者性の証明責任に関する抗弁説、間接反証説などを参考に、証明責任の適切な分配を用いることによっても、被害者の立証負担の軽減が図られるべきである。

3 ADR の法的位置付けや手続準則の明確化

中国の交通事故 ADR には、①法的位置付けや手続準則の不明確性、②当事者の自己決定権の侵害、③専門性と人材の養成という課題があることは前述した。

このうち①については、日本では、行政型 ADR や司法型 ADR については根拠法があり（例えば民事調停法）、手続の骨格は法の明文で規定されている。また、民間型 ADR については、ADR 法により法的位置付けが明確にされていることに加え、紛争解決手続の実施方法については、各 ADR 機関が運営規則や業務規定などにより、手続の具体的な流れや、手続主宰者を選任する方法などの具体的な手続準則を定めている。ADR の法的位置付けや手続準則を明確にすることは、手続の公正や当事者の予測可能性を高めることになり、②の問題の解決にもつながる。③についてはこの後に論じる。

4 専門性の強化

日本における交通事故損害賠償紛争は、事例の蓄積により、裁判所、ADR 機関や保険会社は類型化・標準化された基準を用いるようになり、専門性が高い側面も有する。中国においても、今後同様に専門化が予想されるところ、交通事故損害賠償紛争の解決手続の円滑かつ効率的な運営のため、保険会社、公安機関、裁判所、ADR 機関においては、交通事故紛争に関する専門知識を備えた人材の育成が求められる。

加えて、当事者の代理人を務める弁護士にも専門化が求められる。日本では、弁護士人口の増加とともに、特定の得意分野を標榜する法律事務所や弁護士が増加しており、得意分野に交通事故を掲げる例も、最近は珍しくない。また、前述したとおり、実務家必携の

書とされる損害額算定基準の「赤い本」や「青い本」の作成は、日弁連交セによって担われている。さらに、交通および交通災害に関連する諸法を研究する学会として、日本交通法学会があり、研究者だけでなく弁護士も多く所属する。

これに対し中国の弁護士は、交通事故損害賠償紛争、特に ADR に積極的に関与していない現状がある。被害者への賠償を迅速かつ効率的に実現するため、市民の紛争解決へのアクセスを実質化する意味においても、交通事故紛争に関する法的知識や、周辺知識（医療や保険等）を充実させ、専門性を高めるための弁護士の自主的な努力が必要となろう。

第三節 今後の課題

中国における交通事故損害賠償には、本論文で検討した問題以外にも、損害賠償額の認定や、ADR により成立した和解合意への執行力の付与など、残された手続法上の問題がある。

さらに、自動運転技術や AI の発達といった科学技術の進歩が、交通業界の大きな変化を引き起こすことが予測され、今後、このような新しい技術に起因する交通事故が発生した場合、自動運転のレベルに応じて、自動運転技術や AI を開発した自動車製造業者側と、自動車の利用者や所有者側とで民事責任をどのように分担すべきかといった、複雑な法的問題が生じる。このような問題では、伝統的な法過失責任主義に基づく不法行為法体系による適切な対処がどこまで可能かが問われる。また、手続法の面でも、紛争解決制度の変革（例えば ODR 需要の増加、AI 裁判所の設立など）に向けた大きな問題提起をしている³⁵⁸。これらの残された課題は、筆者の学習と研究を継続する原動力として、今後は一層の研鑽に励みたい。

358 不法行為法について、潮見佳男は「自動運転について、現在の自賠法の責任システムはそのままの形で維持されるのかが問題となります。……人の行為の危険性に立脚した責任体系から物の危険性（物をコントロールする情報システムの機能不全）に立脚した責任体系への段階的な変容が求められているように思われます」と主張した。潮見佳男『基本講義債権各論 II 不法行為法（第4版）』（新世社、2021年）244頁。

付録（主要な法令・司法解釈と資料）

1 主要な法令・司法解釈一覧（抄訳）

（1） 法令

都市陸上交通管理暫行規則

1 条 全国における都市の陸上交通管理を統一し、交通秩序を維持し、安全を保障するために、特別に本規則を制定する。

80 条 故意または過失の有無にかかわらず、交通事故により他人の人身または財物並びに公共交通設備（道路、橋梁、標識など）に損害を与えた者は、損害賠償責任を負わなければならない。また、情状の程度に応じて規則違反、交通事故を起こした者を処分することができる。

83 条 自動車（原語：車両）が交通規則に違反して事故を起こしたこと（原語：違章肇事）により、他人に損害を与えた場合、運転者は損害賠償責任を負うものとし、あるいは当該自動車の所有者（原語：車主）あるいは関連する乗車人員は一部または全部の損害賠償責任を負うものとする。

84 条 第三者の侵害あるいは違法行為により、交通事故の発生がやむを得ない場合、運転者、所有者あるいは関連する乗車人員の責任を軽減または免除することができ、当該第三者が一部または全部の責任を負うものとする。

85 条 公安機関は、交通事故損害賠償事件について、真実を究明し、事故責任および是非を明らかにした上で、合理的な調停を行わなければならない。ただし、当事者の一方が調停に合意できない場合には、裁判所に移送しなければならない。

86 条 交通事故に関する損害賠償事件において、合理的な調停がおこなわれ、当事者が承認した場合であっても、調停結果に不服（原語：後悔）がある場合には、当事者は、10日以内に訴訟を提起することができる。

公路交通規則

1 条 公路交通の管理を強化し、交通運輸の便利を図り、交通安全を維持し、国民経済大躍進の要求に適応するために、本規則を制定する。

都市交通規則

1 条 都市交通の管理を強化し、交通運輸の便利を図り、交通安全を維持し、国家経済建設の要求に適応するために、本規則を制定する。

民法通則

123 条 高所、高压の状態の下で、または燃焼しやすい物、爆発しやすい物、劇毒、放射性物質、高速運輸用具などを使用して周囲の環境に高度な危険を与える作業に従事することにより、他人に損害を与えた場合、民事責任を負わなければならない。ただし、当該損害が被害者の故意によって引き起こされたことが証明されれば、加害者は民事責任を負わない。

道路交通事故处理弁法

1 条 交通事故を的確に処理し、当事者の合法的權益を保護し、道路交通事故責任者を教育・処罰するために、本弁法を制定する。

30 条 公安機關は交通事故を処理する際、交通事故の原因を究明し、交通事故の責任を認定し、交通事故による損失状況を確定した後、当事者と関係者を集めて損害賠償を調停しなければならない。

31 条 交通事故責任者は、交通事故による損害に対して賠償責任を負わなければならない。損害賠償責任を負う自動車運転手に一時的に賠償能力がない場合、その運転手の所属する単位または自動車の所有者が立て替える責任を負う。ただし、自動車の運転手が執務中に交通事故を起こした場合は、その運転手の所属単位または自動車の所有者が賠償責任を負う。運転手の所属単位または自動車の所有者は、損害を賠償した後、運転手に一部または全部の費用を求償することができる。

33 条 調停を経て合意に達した場合、公安機關は調停書を作成し、当事者と関係者、調停者が署名し、公安機關の印鑑を押印してから発効しなければならない。公安機關は調停書を当事者と関係者それぞれに送付しなければならない。

調停期間満了時に合意に達していない場合、公安機關は調停終了書を作成し、調停者が署名し、公安機關の印鑑を押印し、当事者と関係者それぞれに送付しなければならない。

34 条 調停を経て合意に達していない、または調停書が発効した後、いずれか一方が履

行していないとき、公安機関は調停を行わず、当事者は人民法院に民事訴訟を提起することができる。

35 条 交通事故責任者は、交通事故責任に相応の損害賠償責任を負わなければならない。

44 条 自動車と非自動車、歩行者の間に交通事故が発生し、死亡または重傷を負った場合、自動車側は、過失がなくても、10%の経済損失を支払わなければならない。ただし、10%で計算した賠償額が交通事故発生地の 10 ヶ月の平均生活費用を超えた場合、10 ヶ月の平均生活費を基準とする。

道路交通安全法

1 条 道路交通秩序を維持し、交通事故の予防と減少、人身安全の保護、公民、法人およびその他の組織の財産安全およびその他の合法的権益の保護、通行効率の向上のために、本法を制定する。

76 条¹ 自動車交通事故によって、人身傷害、死亡または財産的損害が生じた場合、保険会社は、自動車第三者責任強制保険の限度額の範囲内において、損害を賠償する。不足する部分は、以下のような方法で、責任を分配する。

（一） 2 台以上の自動車間で発生した交通事故については、過失を有する一方の自動車側が、それを賠償する責任を負う。双方に過失がある場合には、各々の過失の割合に応じて責任を負う。

（二） 自動車と非自動車運転手または歩行者との間に生じた交通事故については、非自動車運転手または歩行者に過失がない場合、一方の自動車側が賠償責任を負う。ただし、証拠によって、非自動車運転手または歩行者に過失があることが証明された場合には、その過失割合により、一方の自動車側の賠償責任を軽減する。一方の自動車側に過失がない場合、自動車の運転者が負うべき損害賠償の限度額は、最大 10%とする。

交通事故による損害が、非自動車運転手または歩行者が故意に自動車にぶつかったことによって生じたものであるときは、一方の自動車側は、その賠償責任を負わない。

1 条文の翻訳は、趙銀仁「中国における交通事故賠償法の現状と課題」法学研究論集（明治大学大学院）40 号（2013 年）233 頁参照。

侵權責任法²

1 条 民事[權利]主体の合法的な權利利益を保護するとともに、不法行為責任を明らかにし、不法行為を予防し、およびそれに制裁を加え、もって社会の平和と安定を促進するために、この法律を制定する。

16 条 他人を侵害して人身傷害を生じさせた場合には、医療費、看護費、交通費等の治療およびリハビリのために支出する合理的な費用ならびに休業により減少した収入を賠償しなければならない。後遺障害が生じた場合は、更に後遺障害生活補助具費用および後遺障害賠償金を賠償しなければならない。死亡させた場合には、更に葬式費用および死亡賠償金を賠償しなければならない。

22 条 他人の人身權益を侵害し、他人に重大な精神的損害を生じさせた場合には、被權利侵害者は、精神的損害賠償を請求することができる。

48 条 自動車による交通事故で損害が発生した場合、道路交通安全法の関連規定に基づき、賠償責任を負う。

49 条 賃借、借用等の事由により自動車の所有者と使用者が同一人でないときに発生した交通事故の責任が当該自動車側に属する場合、保険会社は自動車強制保険の責任限度額の範囲内においてその賠償を行う。不足部分については自動車の使用者が賠償責任を負う。自動車の所有者が損害の発生につき過失があるとき、相応の賠償責任を負う。

50 条 当事者間ですでに売買などの方法によって自動車の譲渡および引渡しを行ったものの、所有権移転登記を行っていない際に発生した交通事故の責任が当該自動車側に属するとき、保険会社は自動車強制保険の責任限度額の範囲内で賠償を行う。不足部分については譲受人が賠償責任を負う。

51 条 売買等の方法によって部品を寄せ集めて組み立てた自動車、またはすでに廃棄基準に達した自動車が譲渡され、交通事故を起こして損害を生じさせた場合、譲渡人と譲受人が連帯責任を負う。

52 条 窃盗、強取または強奪された自動車によって交通事故が発生し損害が生じた場合、窃盗者、強取者または強奪者が賠償責任を負う。保険会社は自動車強制保険の責任限度額

2 条文の翻訳は、錢衛榮「[資料] 中華人民共和國不法行為責任法（仮役）」高岡 28 号（2010 年）200 頁以下参照。

の範囲内で緊急費用を立て替えたとき、交通事故の責任者に対して返還を求める権利を有する。

53 条 自動車の運転者が交通事故発生後逃亡し、当該自動車が強制保険に加入している場合、保険会社は自動車強制保険の責任限度額の範囲内で賠償を行う。(加害) 自動車が強制保険に加入しているか不明または加入しておらず、権利侵害者の人身傷害に対する応急措置、葬儀等の費用を支払う必要があるとき、道路交通事故社会救助基金が立て替えを行う。道路交通事故社会救助基金による立て替え後、その管理機関は交通事故の責任者に対して返還を求める権利を有する。

民法典³

1179 条 他人を侵害して人身損害をもたらした場合は、医療費、看護費、交通費、栄養費、入院食事補助費等の治療およびリハビリテーションのために支出した合理的な費用ならびに休業により減少した収入を賠償しなければならない。後遺障害が生じた場合は、更に補助用具費用および後遺障害賠償金を賠償しなければならない。死亡した場合は、更に葬祭費および死亡賠償金を賠償しなければならない。

1183 条 1 項 自然人の人身の権利利益を侵害して重大な精神的損害をもたらした場合は、被侵害者は、精神的損害賠償を請求する権利を有する。

1208 条 自動車が交通事故を発生させて損害が生じた場合、道路交通安全法と本法の関連規定によって賠償責任を負う。

1209 条 賃貸借、使用貸借等の事由により自動車の所有者、管理者と使用者とが同一人でない場合に、自動車で交通事故が発生し損害が生じ、当該自動車側の責任に属するとき、使用者が賠償責任を負う。自動車の所有者、管理者が損害の発生につき過失があるときは、相応の損害賠償を負う。

1210 条 当事者の間ですでに売買などの方法で自動車の譲渡および引渡しを行ったが、登記をしておらず、交通事故が発生し損害が生じ、当該自動車側の責任に属する場合、譲受人が賠償責任を負う。

1211 条 名義貸し（原語：掛靠）の方法により道路運輸経営に従事する自動車で交通事

3 条文の翻訳は、長友昭「中華人民共和國民法典権利侵害責任編の試訳 —2009 年制定の中華人民共和國権利侵害責任法からの改正点・対照資料として」拓殖大学政治行政研究 12 巻（2021 年）31 頁以下参照。

故が発生し損害が生じ、当該自動車側の責任に属するとき、当事者が名義借主と名義貸主に連帯して責任を負う。

1212 条 許可を経ずに他人の自動車を運転し、交通事故が発生して損害が生じ、それが当該自動車側の責任に属するとき、自動車の使用者が損害賠償を負う。自動車の所有者または管理者は、損害の発生について過失がある場合には、相応の損害賠償を負う。ただし、本章に別段の定めがある場合を除く。

1213 条 自動車が交通事故が発生させて損害が生じた場合、自動車側の責任に属するとき、まず自動車強制保険に加入している自動車強制保険の責任限度額の範囲内で賠償を行う。不足部分については、自動車商業保険に加入している保険者は、保険契約の約定に照らして賠償する。それでもなお不足な部分があるとき、または自動車商業保険に加入していないときは、権利侵害者が賠償する。

1214 条 売買等の方法によって組み立て（原語：拼装）またはすでに廃棄基準に達した自動車を譲渡し、交通事故の発生で損害が発生したとき、譲渡人と譲受人が連帯責任を負う。

1215 条 窃盗、強取または強奪された自動車によって交通事故が発生し損害が生じた場合、窃盗者、強取者または強奪者が賠償責任を負う。窃盗者、強取者または強奪者が自動車の使用者と同一人ではなく、交通事故が発生し損害が生じ、当該自動車側のみの責任に属したときは、窃盗者、強取者または強奪者と自動車の使用者が連帯責任を負う。

保険者が自動車強制保険の責任限度額の範囲内で応急費用を立て替えたときは、交通事故責任者に求償する権利を有する。

1216 条 自動車の運転者が交通事故発生後に逃走し、当該自動車が強制保険に加入している場合、保険会社は自動車強制保険の責任限度額の範囲内で賠償を行う。自動車が強制保険に加入しているか不明または加入しておらず、もしくは応急費用が自動車強制保険の責任限度額を超えて、権利侵害者の人身の傷害に応急措置、葬儀等の費用を支払う必要があるときは、道路交通事故社会救助基金が立て替えした後、その管理機関は、交通事故責任者に求償する権利を有する。

1217 条 非営業用の自動車で交通事故が発生し、好意同乗者（原語：無償搭乗人）に損害が生じ、当該自動車側の責任に属したときは、その賠償責任を軽減しなければならない。ただし、自動車の使用者に故意または重大な過失があるときは、この限りでない。

民事訴訟法（試行）

56 条 当事者は自己の主張に対して、証拠を提出する責任を負う。

人民法院は法定手続に基づき、全面的、客観的に証拠を収集し、調査しなければならない。

民事訴訟法（現行）

67 条 1 項 当事者は自分の主張に対して、証拠を提出する責任を負う。

96 条 人民法院は民事事件を審理し、当事者の自由意思の原則に基づき、事実を明らかにした上で、是非を区別し、調停を行う。

125 条 人民法院は、当事者が提起した民事紛争において、調停に適しているとき、当事者が調停を拒否しない限り、先に調停をする。

138 条 人民法院は民事事件を審理し、必要に応じて巡回審理を行い、その場で事件を処理する。

道路交通安全法实施条例

94 条 交通事故による損害賠償について当事者間に争いがあり、当事者の全員一致で公安機関の交通管理部門に調停を要請する場合、交通事故認定書を受領した日から 10 日以内に調停申請書を提出しなければならない。

死亡交通事故の場合、調停は葬儀の手配が完了した日から開始する。負傷交通事故の場合、調停は治療が完了した日または後遺障害が確定した日から開始する。物損交通事故の場合、調停は損害が確定した日から開始する。

95 条 公安機関の交通管理部門が交通事故の損害賠償紛争を調停する期限は 10 日である。調停が合意に達した場合、公安機関の交通管理部門は調停書を作成し、各当事者に送付し、調停書は当事者全員の署名後に発効する。調停が合意に達していない場合、公安機関の交通管理部門は調停終結書を作成し、各当事者に送付する。

交通事故の損害賠償の項目と基準は、関連法律の規定に基づいて実施する。

96 条 交通事故の損害賠償に関する紛争に対して、当事者が人民法院に民事訴訟を提起した場合、公安機関交通管理部門は調停申請を受理しない。

公安機関の交通管理部門による調停期間中に、当事者が人民法院に民事訴訟を提起した場合、調停は終了する。

(2) 司法解釈

民事訴訟証拠に関する若干規定 (2001 年)

2 条 当事者は、自己の主張の根拠となる事実を証明するため、または相手方の主張の根拠となる事実と反論するために、証拠を提出する責任を負う。

証拠がない、または証拠が当事者の主張を証明するに足りない時は、挙証責任を負う当事者が不利な結果を負う。

3 条 人民法院は当事者に挙証の要求および法的結果を説明し、当事者が合理的な期限内に積極的、全面的、正確、誠実に挙証を完了するよう促しなければならない。

当事者が客観的な原因で自ら収集できない証拠は、人民法院に調査収集を申請することができる。

4 条 不法行為訴訟（原語：侵權訴訟）の場合、以下の規定に従って挙証責任を負う：

（一）新製品製造方法の発明特許による特許侵害訴訟において、同じ製品を製造する単位又は個人がその製品製造方法が特許方法と異なることに対して挙証責任を負う。

（二）高度危険作業による損害の損害賠償訴訟において、加害者は被害者が故意に損害を与えた事実について挙証責任を負う。

（三）環境汚染による損害賠償訴訟において、加害者が法律で規定された免責事由およびその行為と損害結果との間に因果関係が存在しないことについて挙証責任を負う。

（四）建築物又はその他の施設および建築物上の放置物、懸垂物の倒壊、脱落、墜落による損害賠償訴訟において、所有者又は管理者が過失のないことに対して挙証責任を負う。

（五）動物を飼育して人に損害を与えた賠償訴訟において、動物飼育人又は管理人が被害者に過失がある又は第三者に過失があることについて挙証責任を負う。

（六）欠陥製品による損害賠償訴訟において、製品の生産者が法律で規定された免責事由について挙証責任を負う。

（七）共同危険行為による損害を与えた賠償訴訟において、危険行為を実施した人がその行為と損害結果の間に因果関係が存在しないことについて挙証責任を負う。

（八）医療行為による損害賠償訴訟は、医療機関が医療行為と損害結果の間に因果関係が存在しないことおよび医療過誤が存在しないことについて挙証責任を負う。

不法行為損害賠償訴訟の挙証責任に関して法律に特別な規定がある場合は、その規定に従う。

5 条 契約紛争事件においては、契約関係の整地つと効力の発生を主張する当事者は、契

約の締結と効力の発生の事実について挙証責任を負う；契約関係の変更・解除・終了・取消しを主張する当事者は、契約関係の変動を生じさせた事実について挙証責任を負う。

契約の履行について争いが生じたときは、履行義務を負う当事者が挙証責任を負う。

代理権について争いが生じたときは、代理権を有すると主張する当事者が挙証責任を負う。

6 条 労働紛争において、使用者が免職、除名、解雇、労働契約の解除、労働報酬の減額、労働者の勤務年限の計算などの決定をしたことにより労働紛争が発生した場合、使用者が挙証責任を負う。

7 条 法律に具体的な規定がない場合、司法解釈によっても証明責任の所在を確定できない場合、人民法院は公平の原則と信義誠実の原則に基づき、当事者の挙証能力などの要素を総合して挙証責任を確定することができる。

『中華人民共和国民事訴訟法』の適用に関する解釈

90 条 当事者は、法律に別段の定めがある場合を除き、自己の主張の根拠となる事実を証明するため、または相手方の主張の根拠となる事実を反論するために、証拠を提出しなければならない。

判決が下される前に、当事者が証拠を提出せず、事実上の主張を証明するのに十分な証拠がない場合、挙証証明責任を負う当事者は不利な結果を負わなければならない。

91 条 人民法院は、法律に別段の定めがある場合を除き、以下の原則に従い挙証証明責任の負担を確定するものとする。

(一) 法律関係の存在を主張する当事者は、当該法律関係発生の基本的事実について挙証証明責任を負わなければならない。

(二) 法律関係の変更・消滅または権利が妨げられたことを主張する当事者は、法律関係の変更・消滅または権利の妨げとなる基本的事実について挙証証明責任を負わなければならない。

道路交通事故損害賠償事件の審理にあたって適用される法律に関する若干の問題の解釈⁴
(2012年9月17日に施行)

1 条 自動車による交通事故で損害が発生したとき、自動車の所有者または管理者に次の事由があるときは、人民法院は損害発生について過失（原語：過誤）があると認定し、併せて不法行為法（原語：侵權責任法）49 条を適用して相応の賠償責任を確定しなければならない。

（一） 自動車に欠陥が存在し、その欠陥が交通事故発生の原因の一つであることを知り、または知り得べかりしとき。

（二） 運転者が無免許であること、または無免許と同一の状態であることを知り、または知り得べかりしとき。

（三） 運転者が飲酒、国家が禁止する精神薬品または麻酔薬品の服用、または自動車の安全運転を妨げる疾病などにより自動車を運転できないことを知り、または知り得べかりしとき。

（四） その他、自動車の所有者または管理者に過失があるとき。

2 条 他人の自動車を許可なく運転して交通事故を発生させて損害が生じたとき、当事者が不法行為法 49 条により運転者に賠償請求をしたときは人民法院はこれを認める。自動車の所有者または管理者に過失があるときは、相応の損害賠償責任を負い、同法 52 条に規定する事由があるときに除外される。

3 条 名義貸し（原語：掛靠）の方法により道路運輸経営に従事する自動車で交通事故が発生し損害が生じ、当該自動車側の責任に属すとき、当事者が名義借主と名義貸主に連帯して責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。

4 条 転々と譲渡され移転登記がなされていない自動車により交通事故が発生し損害が生じ、当該自動車側の責任に属すとき、当事者が最終の譲受人に賠償責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。

5 条 プレートナンバーが偽造された自動車（原語：套牌車）により交通事故が発生し損害が生じ、当該自動車側の責任に属すとき、当事者が当該自動車の所有者または管理者に賠償責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。プレートナンバーが偽造された自

4 条文の翻訳は、栗津光世「道路交通事故損害賠償事件に適用する法律のいくつかの問題に関する解釈」国際商事法務 41 巻 4 号（2013 年）590 頁以下参照。

動車の所有者または管理者がプレートナンバーの偽造に同意したときは、偽造プレートナンバーの自動車の所有者または管理人と連帯して責任を負う。

6 条 他社の部品を寄せ集めて組み立てられた自動車（原語：拼裝車）、廃車基準に達した自動車、または運転が禁止されている自動車が転々と譲渡され、交通事故が発生し損害が生じたとき、当事者がすべての譲渡人と譲受人に連帯責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。

7 条 自動車の運転の訓練を受けている者が、その訓練中に自動車を運転して交通事故が発生し損害が生じ、当該自動車側の責任に属するとき、当事者が運転訓練単位に賠償責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。

8 条 自動車に試乗中に発生した交通事故で損害が生じ、当事者が試乗サービスを提供した者に対して損害賠償を請求したときは、人民法院はこれを認める。試乗車に過失があるときは試乗サービスを提供した者の賠償責任を軽減する。

9 条 道路交通管理上の欠陥により自動車が交通事故を発生させ損害が生じたとき、当事者が道路管理者に相応の賠償責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。ただし道路管理者が法律、規章、国家標準、業界標準または地方標準により安全防護、警告等の管理維持義務を尽くしたとことを証明したときは除外される。

高速道路に進入することを禁じられた車両、人が高速道路に進入して交通事故を発生させ自分自身が損害を受け、当事者が高速道路管理者に賠償責任を請求したときは、不法行為法 76 条の規定を適用する。

10 条 道路上に部品等を放置、倒置、遺散した行為により、交通事故が発生させ損害が生じたとき、当事者が行為者に賠償責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。道路交通管理者が法律、規章、国家標準、業界標準または地方標準により整理整頓、防護、警告等の義務を尽くしたとことを証明できないときは、相応の賠償責任を負う。

11 条 法律、規章、国家標準、業界標準または地方標準による強行規定にもとづかないで設計、施工して道路に欠陥を生じさせ、交通事故を発生させ、当事者が施工業者と注文者に相応の賠償責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。

12 条 自動車に欠陥が存在し交通事故を発生させ損害が生じたとき、当事者が生産者と販売者に不法行為法第五章の規定により損害賠償を請求したときは、人民法院はこれを認める。

13 条 多数の自動車により交通事故が発生し第三者に損害を与えたとき、当事者が多数

の不法行為者に賠償責任を請求したときは、人民法院は異なる情況に応じて不法行為法 10 条、11 条または 12 条の規定により、不法行為者に連帯責任または按分責任を確定する。

14 条 道路交通安全法 76 条が規定する「人身傷亡」とは、自動車により交通事故が発生し被害者の生命、健康等人身上の利益に生じた損害をいい、不法行為法 16 条と 22 条が規定する各種の損害を含む。

道路交通安全法 76 条が規定する「財産損失」とは、自動車により自動車により交通事故が発生し被害者の財産上の利益に生じた損害をいう。

道路交通事故損害賠償事件の審理にあたって適用される法律に関する若干の問題の解釈 (2020 年改正)

1 条 自動車による交通事故で損害が発生したとき、自動車の所有者または管理者に次の事由があるときは、人民法院は損害発生について過失があると認定し、併せて民法典 1209 条を適用して相応の賠償責任を確定しなければならない。

(一) 自動車に欠陥が存在し、その欠陥が交通事故発生の原因の一つであることを知り、または知り得べかりしとき。

(二) 運転者が無免許であること、または無免許と同一の状態であることを知り、または知り得べかりしとき。

(三) 運転者が飲酒、国家が禁止する精神薬品または麻酔薬品の服用、または自動車の安全運転を妨げる疾病などにより自動車を運転できないことを知り、または知り得べかりしとき。

(四) その他、自動車の所有者または管理者に過失があるとき。

2 条 転々と譲渡され登記がなされていない自動車により交通事故が発生し損害が生じ、当該自動車側の責任に属するとき、当事者が最終の譲受人に賠償責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。

3 条 プレートナンバーが偽造された自動車（原語：套牌車）により交通事故が発生し損害が生じ、当該自動車の責任に属するとき、当事者が当該自動車の所有者または管理者に賠償責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。プレートナンバーが偽造された自動車の所有者または管理者がプレートナンバーの偽造に同意したときは、偽造プレートナンバーの自動車の所有者または管理人と連帯して責任を負う。

4 条 他社の部品を寄せ集めて組み立てられた自動車（原語：拼裝車）、廃車基準に達し

た自動車、または運転が禁止されている自動車が転々と譲渡され、交通事故が発生し損害が生じたとき、当事者がすべての譲渡人と譲受人に連帯責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。

5 条 自動車の運転の訓練を受けている者が、その訓練中に自動車を運転して交通事故が発生し損害が生じ、当該自動車の責任に属すとき、当事者が運転訓練単位に賠償責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。

6 条 自動車に試乗中に発生した交通事故で損害が生じ、当事者が試乗サービスを提供した者に対して損害賠償を請求したときは、人民法院はこれを認める。試乗車に過失があるときは試乗サービスを提供した者の賠償責任を軽減する。

7 条 道路交通管理上の欠陥により自動車が交通事故を発生させ損害が生じたとき、当事者が道路管理者に相応の賠償責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。ただし道路管理者が法律、規章、国家標準、業界標準または地方標準により安全防護、警告等の管理維持義務を尽くしたとことを証明したときは除外される。

高速道路に進入することを禁じられた車両、人が高速道路に進入して交通事故を発生させ自分自身が損害を受け、当事者が高速道路管理者に賠償責任を請求したときは、民法典 1243 条の規定を適用する。

8 条 法律、規章、国家標準、業界標準または地方標準による強行規定にもとづかないで設計、施工して道路に欠陥を生じさせ、交通事故を発生させ、当事者が施工業者と注文者に相応の賠償責任を請求したときは、人民法院はこれを認める。

9 条 自動車に欠陥が存在し交通事故を発生させ損害が生じたとき、当事者が生産者と販売者に民法典第七編第四章の規定により損害賠償を請求したときは、人民法院はこれを認める。

10 条 多数の自動車により交通事故が発生し第三者に損害を与えたとき、当事者が多数の不法行為者に賠償責任を請求したときは、人民法院は異なる情況に応じて民法典 1170 条、1171 条または 1172 条の規定により、不法行為者に連帯責任または按分責任を確定する。

11 条 道路交通安全法 76 条が規定する「人身傷亡」とは、自動車により交通事故が発生し被害者の生命、健康等人身上の利益に生じた損害をいい、民法典 1179 条と 1183 条が規定する各種の損害を含む。

道路交通安全法 76 条が規定する「財産損失」とは、自動車により自動車により交通事

故が発生し被害者の財産上の利益に生じた損害をいう。

2 資料：調解須知（和訳）

調停について

1 人民調停の性質

人民調停とは、人民調停委員会が説得、誘導などの方法を通じて、当事者が平等な協議の上で自発的に調停合意を達成し、民間紛争を解決するよう促す活動を指す。

2 人民調停の原則

- (1) 当事者の自発的、平等な基礎の上で調停を行うこと。
- (2) 法律、法規と国家政策に違反しないこと。
- (3) 当事者の権利を尊重し、調停によって当事者が法に基づいて仲裁、行政、司法などのルートを通じて自分の権利を守ることを阻止してはならないこと。

3 人民調停の範囲、受理方式と受理条件

人民調停の対象は民間紛争であり、主に公民間、公民と法人およびその他の組織間の人身、財産権益およびその他の日常生活に発生する紛争である。

受付方法：当事者は人民調停委員会に調停を申請することができ、人民調停委員会も自発的に調停することができる。当事者側が調停を明確に拒否した場合、調停してはならない。

受理条件：1. 具体的な被申請調停者がいること、2. 具体的な調停要求があること、3. 調停申請を提出した事実根拠があること、4. 調停を申請する紛争は本調査委員会の受理範囲に属すること。

次のいずれかの状況がある場合、人民調停組織は受理しない：

- (1) 法律、法規は関係部門が管轄し、処理することを明確に規定している場合。
- (2) 人民法院が受理または受理している場合。
- (3) 一方の当事者が調停に同意しない場合。
- (4) 犯罪または治安管理条例違反の処罰行為を構成した場合。
- (5) 基層人民政府の処理または処理を申請した場合、
- (6) その他の人民調停の受理範囲に属さない場合。

4 紛争当事者の権利と義務

紛争当事者は以下の権利を享有する：

- (1) 人民調停員を選択または受け入れる権利。
- (2) 調停を受け入れ、調停を拒否し、又は調停の中止を要求する権利。
- (3) 調停公開の進行または非公開の進行を要求する権利。
- (4) 自発的に意思を表明し、自発的に調停合意を達成する権利。

紛争当事者は以下の義務を負う：

- (1) 紛争の事実を如実に述べる義務。
- (2) 調停現場の秩序を守り、人民調停員を尊重する義務。
- (3) 相手当事者の権利行使を尊重する義務。

5 調停書の効力

人民調停委員会の調停によって達成された調停合意は、法的拘束力があり、当事者は合意に従って履行しなければならない。人民調停委員会は調停協議の履行状況を監督し、当事者に約束した義務の履行を促す。

6 人民調停委員会は民間紛争を調停して費用を受け取らない。

調停を申請する際、調停員は上記の注意事項のすべてについて私たちに詳細な説明と解釈を行い、私たちは上記の注意事項のすべての内容の法的意味について正確に理解しています。

文献一覧

1 日本語文献

- ・ 本井巽ほか「中国の交通事故損害賠償制度と具体的事例〔含 討論の概要〕」交通 12 号（1984 年）226-240 頁
- ・ 野村好弘＝于敏「中国における交通事故の損害賠償法」交通事故紛争処理センター編『交通事故賠償の法理と紛争処理—（財）交通事故紛争処理センター創立 20 周年記念論文集（上）—』（ぎょうせい、1994 年）302-323 頁
- ・ 野村好弘＝段匡「中国における交通事故の損害賠償」判タ 843 号（1994 年）38-45 頁
- ・ 栗津光世「中国自動車保険の諸問題」文研論集（生命保険文化研究所）134 号（2001 年）185-215 頁
- ・ 岳衛「中国法における道路交通事故による人身損害賠償—損害の範囲および算定に関する新しい基準の施行について」立命 295 号（2004 年）177-206 頁
- ・ 岳衛「中国強制自動車責任保険制度における被害者の権利保護—日本法からの示唆」立命 296 号（2004 年）119-174 頁
- ・ 趙銀仁「中国における交通事故賠償法の現状と課題」法学研究論集（明治大学大学院）40 号（2013 年）231-248 頁
- ・ 栗津光世「道路交通事故損害賠償事件に適用する法律のいくつかの問題に関する解釈」際商 41 巻 4 号（2013 年）590-595 頁
- ・ 高見澤磨『現代中国の紛争と法』（東京大学出版会、1998 年）
- ・ 韓寧『中国の調停制度—日本・米国との比較』（信山社、2008 年）
- ・ 北川佳世子＝周舟「道路交通犯罪に関する日中比較研究」比較法学 49 巻第 1 号（2015 年）45-82 頁
- ・ 黎宏「中国における重大交通事故罪について—最高人民法院の関連司法解釈を中心に—」同法 402 号 70 巻 5 号（2019 年）89-107 頁
- ・ 野崎洋之『中国自動車保険市場・急成長市場への参入と課題』（保険毎日新聞社、2012 年）
- ・ 國谷知史ほか『確認中国法用語 250』（成文堂、2011 年）
- ・ 小嶋明美「中国民事訴訟の審理方式改革の比較法的考察」吉村徳重＝上田竹志編『日中民事訴訟法比較研究』（九州大学出版社、2017 年）26-46 頁

- ・ 高見澤磨ほか『現代中国法入門（第9版）』（有斐閣、2022年）
- ・ 高見澤磨『現代中国の紛争と法』（東京大学出版会、1998年）
- ・ 宇田川幸則「中国における精神損害に対する金銭賠償をめぐる法と実務（一）」北法47巻4号（1996年）73-121頁
- ・ 三木浩一ほか『民事訴訟法（第4版）』（有斐閣、2023年）
- ・ ローゼンベルク（倉田卓次訳）『証明責任論』5頁（判例タイムズ社、1972年）
- ・ 中野貞一郎ほか『新民事訴訟法講義（第3版）』（有斐閣、2018年）
- ・ 小林秀之「証明責任の意義と分配（上）」判タ39巻16号（1988年）4-14頁
- ・ 佐上善和「立証責任の意義と機能」井上治典ほか『これからの民事訴訟法』（日本評論社、1984年）139-152頁
- ・ 松本博之「証明責任の意義と作用」伊藤眞＝山本和彦編『新・法律学の争点シリーズ4 民事訴訟法の争点』（有斐閣、2009年）180-183頁
- ・ 高橋宏志『重点講義民事訴訟法上（第2版補訂版）』（有斐閣、2013年）
- ・ 新堂幸司『新民事訴訟法（第6版）』（弘文堂、2019年）
- ・ 中野貞一郎「（特別講義）要件事実の主張責任と証明責任」法教282号（2004年）34-41頁。
- ・ 竜崎喜助『証明責任論——訴訟理論と市民』（有斐閣、1987年）
- ・ 伊藤滋夫『要件事実の基礎（新版）』（有斐閣、2015年）
- ・ 石田穰『民法と民事訴訟法の交錯』（東京大学出版会、1979年）
- ・ 馬愛萍「中国民事訴訟法における証明責任について（1）」立教大学大学院法学研究27号（2001年）1-16頁
- ・ 馬愛萍「中国民事訴訟法における証明責任について（2・完）」立教大学大学院法学研究28号（2001年）1-23頁
- ・ 馬愛萍「中国における証明責任の意義と分配——日本との比較研究を中心として——」立教大学大学院法学研究29号（2002年）1-55頁
- ・ 白迎春『中国民事訴訟における「挙証責任」』（早稲田大学出版部、2012年）
- ・ 田川「中国の民事訴訟法における証明責任の問題点」一法10巻第1号（2011年3月）265-323頁以下
- ・ 王亜新『中国民事裁判研究』（日本評論社、1995年）
- ・ 江偉＝李浩＝王強義『中国法学全集 5・中国民事訴訟法の理論と実際』（成文堂、

1997 年)

- ・ 藤原弘道＝松山恒昭編『民事要件事実講座（第 4 巻）』（青林書院、2007 年）
- ・ 大江忠『第 4 版要件事実民法（6）法定債権』（第一法規、2015 年）
- ・ 藤村和夫＝山野嘉朗『概説交通事故損害賠償法〔第 3 版〕』（日本評論社、2014 年）
- ・ 加藤新太郎「運行供用者責任論の現代的課題」塩崎勤編『現代民事裁判の課題⑧』（新日本法規出版、2000 年）85-125 頁
- ・ 宮原守男「運行供用者責任の要件事実」鈴木忠一＝三ヶ月章監修『実務民事訴訟講座 3 巻』（日本評論社、1969 年）85-99 頁
- ・ 吉岡進「交通事故訴訟の課題」鈴木忠一＝三ヶ月章監修『実務民事訴訟講座 3 巻』（日本評論社、1969 年）3-29 頁
- ・ 倉田卓次「いわゆる抗弁説と間接反証説」加藤一郎ほか編『交通事故判例百選〔第 2 版〕』（有斐閣、1975 年）12-13 頁
- ・ 中村肇＝工藤祐巖「中国における交通事故責任について-自動車責任保険 実務の検討を中心に-」明治大学法科大学院論集第 21 号（2018 年）205-238 頁
- ・ 小山昇『民事調停法〔新版〕（オンデマンド版）』（有斐閣、2004 年）
- ・ 山本和彦『ADR 法制的現代的課題 民事手続法研究Ⅲ』（有斐閣、2018 年）
- ・ 加藤新太郎「ADR とその普及の条件―訴訟上の和解との比較において―」小島武司『ADR の実際と理論Ⅱ』（中央大学出版部、2005 年）1-23 頁
- ・ 杉浦康彦「交通調停の進め方」『民事調停の諸問題』（別冊判例タイムズ 4 号）（1977 年）232-237 頁
- ・ 小柳光一郎「(財) 交通事故紛争処理センターにおける業務の実態と今後の課題」ジュリ 1207 号（2001 年）91-94 頁。
- ・ 倉田卓次『民事交通訴訟の課題』（日本評論社、1970 年）
- ・ 我妻学「交通事故紛争の ADR および裁判による解決の現状と課題」仲裁と ADR14 号（2018 年）19-29 頁
- ・ 日本弁護士連合会 ADR センター『交通事故の損害賠償と ADR』（弘文堂、2010 年）
- ・ 古笛恵子「交通事故における ADR の現状と課題」ジュリ 1403 号(2010 年)70-76 頁
- ・ 島田一彦「交通事故における ADR の運用状況について」ひろば 12 号（2001 年）45-49 頁
- ・ 中山幸二ほか「シンポジウム／交通事故 ADR の現代的意義」仲裁と ADR15 号（2020

年) 84-108 頁

- ・ 山本和彦＝山田文『ADR 仲裁法〔第2版〕』（日本評論社、2015 年）
- ・ 西崎哲郎「来年4月から政府再保険廃止—自賠法改正の経過と課題—」運輸政策研究4巻2号（2001 年）61-63 頁。
- ・ 岩川勝「自賠責保険の制度改正について」ひろば54巻12号（2001 年）12-19 頁
- ・ 我妻学「人身傷害と裁判外紛争処理制度(ADR)」判タ1088号（2002 年）13-19 頁
- ・ 竹内淳博「交通事故紛争処理センターの業務」仲裁とADR15号（2019 年）49-53 頁
- ・ 浦川道太郎「紛争の現状とADR機関の展望——交通事故紛争処理センター」ひろば67巻6号（2014 年）24-30 頁
- ・ 守永宗「(財) 交通事故紛争処理センター」ひろば53巻3号（2000 年）36-41 頁
- ・ 松代隆「財団法人交通事故紛争処理センターの現状と課題」交通23号（1995 年）44-55 頁
- ・ 加藤一郎ほか「〔座談会〕交通事故紛争処理センター20年」ジュリ1055号（1994 年）68-91 頁
- ・ 八島淳一郎「(財) 交通事故紛争処理センターについて」自正41巻12号（1990 年）50-58 頁
- ・ 新美育文ほか「〔座談会〕センターが直面する新たな局面と今後の展開——センター創立40周年を迎えて——」（公財）交通事故紛争処理センター編集『交通事故紛争処理の法理（公財）交通事故紛争処理センター創立40周年記念論文集』（ぎょうせい、2014 年）615-645 頁
- ・ 山本和彦「片面拘束型ADRの意義と課題」仲裁とADR13号（2018 年）1-9 頁。
- ・ 小林覚「公益財団法人日弁連交通事故相談センターの示談あつ旋」仲裁とADR第13号（2018 年）61-63 頁
- ・ 栗原浩「公益財団法人日弁連交通事故相談センターの紹介」自正63巻10号（2012 年）35-38 頁
- ・ 佐々木修「そんぽADRセンターの業務」仲裁とADR12号（2017 年）65-68 頁。
- ・ 韓寧「中国調停制度の新展開」白鷗27巻2号（2013 年）185-212 頁
- ・ 徐文海「訴訟と調停の連携（1）：日中比較を通じて」立命350号（2013 年）285-370 頁
- ・ 董海隣「データから読み取る中国人民調停の動向に関する一考察：1986 年～2019 年の人民調停統計資料に基づく分析」広法45巻3号（2022 年）114-88 頁

- ・ 潮見佳男『基本講義債権各論 II 不法行為法（第4版）』（新世社、2021年）
- ・ 2023年の警察白書（<https://www.npa.go.jp/hakusyo/r05/data.html>、最終閲覧 2023年12月15日）
- ・ 一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構「指定紛争処理機関 一般財団法人 自賠責保険・共済紛争処理機構について」（https://www.jibai-adr.or.jp/about_01.html、最終閲覧 2023年12月15日）
- ・ 2001年11月「自賠責保険・共済紛争処理機構の設立について」金融庁資料（https://www.fsa.go.jp/singi/singi_zidousya/siryou/f-20011108-3a.pdf、最終閲覧 2023年12月15日）
- ・ 一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構「紛争処理制度とは」（https://www.jibai-adr.or.jp/enterprise_02.html、最終閲覧 2023年12月15日）
- ・ 参議院第208回国会（常会）「自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律案」（<https://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/kousei/gian/208/pdf/t0802080362080.pdf>、最終閲覧 2023年12月15日）
- ・ 一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構「令和4年度事業報告」（https://www.jibai-adr.or.jp/pdf/reiwa_5/r5_jigyohokoku.pdf、最終閲覧 2023年12月15日）
- ・ 公益財団法人交通事故紛争処理センター「事業の概要 2022」（<https://www.jcstad.or.jp/wp/wp-content/uploads/2022/09/jigyounogaiyou2022.pdf>、最終閲覧 2023年12月15日）
- ・ 「公益財団法人日弁連交通事故相談センターご案内」（<https://n-tacc.or.jp/wp-content/uploads/2022/09/panf2022.pdf>、最終閲覧 2023年12月15日）
- ・ 公益財団法人日弁連交通事故相談センター「公開資料一覧」（<https://n-tacc.or.jp/disclosure>、最終閲覧 2023年12月15日）
- ・ そんぽ ADR センター「そんぽ ADR センター統計号」（<https://www.sonpo.or.jp/report/statistics/adr/index.html>、最終閲覧 2023年12月15日）
- ・ 内閣府編『交通安全白書』令和5年版（2023年）47頁、

(https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r05kou_haku/pdf/zenbun/1-1-1-1.pdf、最終閱覽 2023 年 12 月 15 日)

- ・ 国土交通省『平成 30 年度行政事業レビュー公開プロセス説明資料』(2018 年) 1 頁
(<https://www.mlit.go.jp/common/001238886.pdf>、最終閱覽 2023 年 12 月 15 日)

2 中国語文献

- ・ 最高人民法院民事審判第一庭編著『最高人民法院關於道路交通損害賠償司法解釋理解與適用』(人民法院出版社、2015 年)
- ・ 任廣業編『交通事故防范』(北京日報出版社、1989 年)
- ・ 蘇志成主編『道路交通事故處理概論』(河北科學技術出版社、1996 年)
- ・ 傅以諾主編『遇到糾紛怎麼辦—如何避免和解決公安交通管理中的糾紛』(群眾出版社、1992 年)
- ・ 黑龍江省交通局監理處編『交通部交通監理幹部培訓講義・交通事故及其預防』(廣西交通局管理所翻刻版、1982 年)
- ・ 中華人民共和國公安部交通管理局主編『道路交通事故處理教程』(安徽教育出版社、1988 年)
- ・ 沈陽軍區軍事法院編著『交通事故處理 100 題問答』(遼寧人民出版社、1987 年)
- ・ 公安部交通管理局編『全國道路交通事故統計資料集』(群眾出版社、1994 年)
- ・ 傅以諾＝王立輝「此責任任非彼責任」《道路交通管理》第 3 期(2004 年) 32-34 頁。
- ・ 高萬雲「『道路交通安全法』實施後交通事故處理模式評析」《江蘇警官學院學報》第 19 卷第 3 期(2004 年 5 月) 166-169 頁。
- ・ 楊立新『道路交通事故責任研究』(法律出版社、2009 年)
- ・ 于敏「論機動車損害賠償責任」《私法》第 1 期(2006 年) 199-250 頁。
- ・ 梁慧星「論制定道路交通事故賠償法」《法學研究》2 期(1991 年) 36-45 頁
- ・ 李兵＝邵良節編著『交通事故的處理與預防』(寧夏人民出版社、1985 年)
- ・ 楊立新「我國道路交通事故責任歸責原則研究」《法學》第 10 期(2008 年) 109-118 頁參照。
- ・ 梁慧星「關於中國道路交通事故賠償的法律制度」《安徽大學學報(哲學社會科學版)》第 6 期(1995 年) 40-46 頁
- ・ 國務院法政局政法司＝公安部交通管理局『道路交通事故處理弁法積義』(中國政法大

学出版社、1991 年)

- 楊秀清主編『交通事故損害賠償』(人民法院出版社、2000 年)
- 閔昇英主編『道路交通事故賠償糾紛』(法律出版社、2016 年)
- 周強「道路交事件致人身損害賠償案件的審理」法學第 8 期(1994 年) 31-33 頁
- 呂玉寶「公安機關調解不應作為交通事故賠償訴訟的前置程序」人民司法 8 期(1998 年) 50-51 頁
- 劉道清=周振義=別志勇「『道路交通事故處理弁法』不應作為法院立案的前置條件」人大建設 6 期(1998 年) 26 頁
- 全國人大常委會法制工作委員會民法室編「『中華人民共和國侵權責任法』條文說明、立法理由及相關規定」(北京大學出版社、2010 年)
- 余凌雲「道路交通事故責任認定研究」法學研究第 6 期(2016 年) 126-139 頁
- 郎勝主編『中華人民共和國道路交通安全法積義』(法律出版社、2003 年)
- 李浩『民事證明責任研究』(法律出版社、2003 年)
- 陳剛『證明責任法研究』(中國人民大學出版社、2000 年)
- 法學教材編輯部『民事訴訟法教程』編寫組『民事訴訟法教程』(法律出版社、1983 年)
- 石寶山=郭學貢『民事訴訟法』(吉林大學出版社、1985 年)
- 常怡主編『民事訴訟法學』(中國政法大學出版社、1994 年)
- 柴發邦ほか『中國民事訴訟法學』(中國人民公安大學出版社、1992 年)
- 袁中華「證明責任分配的一般原則及其適用——『民事訴訟法』司法解釋第 91 條之述評」法律適用第 8 期(2015 年) 47-52 頁
- 王寶發編著『最高人民法院關於民事訴訟證拋的若干規定積義』(法律出版社、2002 年)
- 最高人民法院民事審判第一庭『民事訴訟證拋司法解釋的理解與適用』(中國法制出版社、2002 年)
- 王亞新「民事訴訟中的舉證責任」證拋科學第 22 卷第 1 期(2014 年) 120-127 頁。
- 翁曉斌=鄭雲波「『民法典』編纂背景下的證明責任分配規範配置」浙江社會科學第 11 期(2019 年) 30-40 頁
- 最高人民法院修改後民事訴訟法貫徹實施工作領導小組編著『最高人民法院民事訴訟法司法解釋理解與適用(上)』(人民法院出版社、2015 年)
- 江必新「『最高人民法院關於修改『關於民事訴訟證拋的若干規定』的決定』新聞發布稿」、最高人民法院民事審判第一庭編著『最高人民法院新民事訴訟證拋規定理解與適

用（上）』（人民法院出版社、2020 年）

- 李浩「民事判決中的舉證責任分配——以『公報』案例為樣本的分析」清華法學第 6 期（2008 年）25-37 頁
- 李浩「我國民事訴訟中舉證責任含義新探」西北政法學院學報第 3 期（1986 年）43-45 頁
- 梁書文＝回瀟明＝楊榮新主編『民事訴訟法及配套規定新釋新解』（人民法院出版社、1996 年）
- 王懷安主編『中國「民事訴訟法」講義』（人民法院出版社、1988 年）
- 張衛平『民事訴訟法（第 5 版）』（法律出版社、2019 年）
- 李浩「證明責任的概念——實務與理論的背離」當代法學第 5 期（2017 年）3-10 頁
- 王亜新＝陳杭平＝劉君博『中國民事訴訟法重點講義』（高等教育出版社、2017 年）
- 李浩『『民事訴訟法』修訂中的舉證責任問題』清華法學第 3 期（2011 年）7-16 頁
- 劉曉紅「機動車交通事故損害賠償責任主體的認定基準研究」當代法學第 1 期（2003 年）42-45、57 頁。
- 最高人民法院民事審判第一庭編著『最高人民法院關於道路交通損害賠償司法解釋理解與適用』（人民法院出版社、2015 年）
- 『解讀最高人民法院請示與答復』編選組編『解讀最高人民法院請示與答復（增訂版）』（人民法院出版社、2005 年）
- 呂玉寶「機動車所有人在道路交通事故賠償案件中的民事責任」法律適用 Z1（2003 年）103-107 頁
- 李薇著『日本機動車損害賠償法律制度研究』（法律出版社、1997 年）
- 程嘯「機動車損害賠償責任主體研究」法學研究第 4 期（2006 年）127-140 頁
- 王利民著『侵權責任法』（中國人民大學出版社、2016 年）
- 王勝明主編『中華人民共和國侵權責任法釋義（第 2 版）』（法律出版社、2013 年）
- 曹險峰＝張龍「『侵權責任法』第 49 條の解釋研讀——主體分離下的道路交通事故侵權責任論綱」法律科學（西北政法大學學報）第 1 期（2017 年）111-124 頁
- 張新寶、謝娜娜「「機動車一方」：道路交通事故賠償義務人解析」法學家第 6 期（2008 年）46-52 頁
- 朱世文「從保有人擔責主義到來駕駛人擔責主義——對自動車交通事故賠償主體的重新解構」北京交通大學（社會科學版）第 12 卷第 2 期（2013 年）68-76 頁

- 謝薇＝韓文「对『侵權責任法』上機動車交通事故責任主体的解讀—以與『道路交通安全法』第 76 条責任主体的对接為中心」法学評論（双月刊）第 6 期（総第 164 期）（2010 年）138-147 頁
- 王琦「機動車交往安全義務人对交通事故的侵權責任—对立法、司法解釈以及比較法資源的整合性建構」政治與法律第 2 期（2017 年）102-113 頁
- 楊立新＝王毅純「機動車代駕交通事故侵權責任研究」法学論壇第 4 期（2015 年）84-93 頁
- 李艷紅「中国指導性案例制度の現状と課題—最高人民法院『案例指導に関する規定』と指導性案例を中心に」比較法学 47 卷 2 号（2013 年）27-60 頁。
- 范愉『非訴訟程序（ADR）教程〔第 3 版〕』（中国人民出版社、2016 年）
- 余凌雲「改進道路交通事故糾紛的解決機制」清華法學第 1 期（2017 年）41-53 頁
- 左衛民、馬靜華「交通事故糾紛解決的行政機制研究」四川大學學報（哲學社會科學版）第 4 期（2005 年）127-141 頁
- 郭春蓮＝王素婷＝姚遠鋒「公安調解制度研究—以上海市公安局浦東分局為例」上海公安高等專科學校學報第 28 卷第 3 期（2018 年）31-37 頁
- 范愉「（專家點評）重構道路交通事故糾紛機制的嘗試」中国応用法学第 2 期（2017 年）101-103 頁。
- 蘭榮傑「人民調解：復興還是轉型」清華法學第 4 期（2018 年）111-127 頁。
- 董瑞云＝陳凱宇「人民調解介入交通事故糾紛處理初探」人民調解第 6 期（2007 年）29-30 頁。
- 特別報道「全國設立行業性專業性人民調解委員會 2.1 萬余個、一大批矛盾糾紛得到就地解決」人民調解第 9 期（2014）8 頁。
- 中国法律年鑑編集部『中国法律年鑑(2020 年)』（中国統計出版社、2020 年）
- 中国法律年鑑編集部『中国法律年鑑(2021 年)』（中国統計出版社、2021 年）
- 中国法律年鑑編集部『中国法律年鑑(2022 年)』（中国統計出版社、2022 年）
- 中国法律年鑑編集部『中国法律年鑑(2023 年)』（中国統計出版社、2023 年）
- 杭州余杭区人民法院課題組「保險行業調解機制的實証探析——以余杭法院道路交通事故糾紛“網上數捫一體化處理”綜合改革為例」中国応用法学第 2 期（2017 年）89-101 頁
- 雷經文「論保險業非訴調解及其効力」中国保險 7 月号（2012 年）22-25 頁

- ・ 龍飛「論多元化糾紛解決機制的銜接問題」中国応用法学第6期（2019年）128-149頁
- ・ 趙剛「關於『先行調解』的幾個問題」法學評論第3期（2013年）29-36頁
- ・ 李浩「先行調解制度研究」江海學刊03期（2013年）138-145頁
- ・ 譚秋桂「民事訴訟法修改評析」中國司法第11期（2012年）44-49頁
- ・ 費文彬＝盧建寧＝韋偉強「交通巡回法廷成為廣西司法調解亮点」法治与經濟（上旬刊）9期（2013年）35-37頁

- ・ 中華人民共和國公安部公式サイト「全国机動車達4.3億輛 駕駛人達5.2億人 新能源汽車保有量達1821萬輛」
<https://www.mps.gov.cn/n2254098/n4904352/c9244719/content.html>、最終閱覽
 2023年12月15日）
- ・ 汪大富「運行支配與運行利益學說的誤讀及矯正」中国法院網
<https://www.chinacourt.org/article/detail/2009/06/id/363069.shtml>、最終閱覽
 2023年12月15日）
- ・ 最高人民法院審判委員會專職委員杜萬華の發言「全国部分地区开展道路交通事故損害賠償糾紛“网上数据体化处理”改革試点工作情况新聞發布会」人民法院新聞傳媒
 總社2017-11-28（<https://www.court.gov.cn/zixun/xiangqing/70702.html>、最終閱覽
 2023年12月15日）
- ・ 人民法院報「四川法院設立125個交通事故巡回法廷有効便民」（2011年1月7日、
<https://www.court.gov.cn/zixun-xiangqing-9997.html>、最終閱覽2023年12月15
 日）