

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

岳 衛

- 一 はじめに
- 二 道路交通事故における人身損害賠償に関する法律の整備
- 三 道路交通事故による不法行為の責任発生要件
 - (一) 無過失責任主義を定める「民法通則」
 - (二) 「道路交通事故処理方法」による修正
 - (三) 「民法通則」の規則に戻った「道路交通安全法」
- 四 道路交通事故による損害賠償の内容および算定
 - (一) 「民法通則」
 - (二) 旧基準である「道路交通事故処理方法」
 - (三) 「精神損害賠償司法解釈」
 - (四) 「人身損害賠償司法解釈」
 - 1 特 徴
 - 2 算定基準の変化
 - 3 意 義
 - 4 問題点および検討
- 五 むすびにかえて

一 はじめに

中国においては、今年5月1日に、「道路交通安全法」とその実施細則である「道路交通安全法实施条例」が施行され¹⁾、これにより、長年、道路交通事故における人身損害賠償の範囲および算定方法の基準とされてい

た「道路交通事故処理方法」は廃止されることになった²⁾。また、それと同時に、最高人民法院の司法解釈である「人身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」が施行され³⁾、特別法の規定がある場合を除いて、これが、道路交通事故を含むすべての人身損害賠償事件に関する賠償範囲および算定方法の新しい基準となった。

本稿は、このような新しい動向を受け、以前の基準と比較しながら、現在の中国道路交通事故における人身損害賠償事件に関する損害の範囲および算定基準を分析し、その特徴と新たに発生した問題点を指摘しておきたい。

二 道路交通事故における人身損害賠償に関する法律の整備

中国においては、イデオロギー的原因から、司法は人民民主独裁の道具にすぎないと考えられ、政治的な色彩が非常に濃厚である。そのため、民事法のみならず、法律全般にわたって、その重要性があまり認識されていなかった。70年代後半から、改革開放政策の実施に伴い、司法のあり方に対する考えもようやく変わり始め、それと同時に、著しい経済の発展に対応できる法律の整備が強く迫られている。その流れに沿って、様々の分野において、法整備が急いで進められている。

このような背景の下で、中国では、法律は十分な検討がなされないまま制定、施行されることが少なくなく、新しい法律は常に健全な内容を持っているとは必ずしも期待しにくい。また、中国の立法体系もまだ完全ではなく、全国人民代表大会およびその常務委員会以外に、國務院、地方人民代表大会およびその常務委員会、そして中央官庁はすべて独自の立法にかかわる権限があり、裁判実務においては、憲法、法律だけではなく、行政規定、地方条例などもすべて法源となっている⁴⁾。そのため、中国では、法律と法律、法律と行政規定、法律と地方条例との間の関係はきわめて複雑であり、特に一つの法分野の中に法源がたくさん存在する場合は、それ

らの関係は、場合によっては、大変錯綜している。

人身損害賠償に関する法律は、まさにその典型のひとつである。人身損害賠償に関する立法は、おおよそ次のような発展段階をえている。

まず、「民法通則」である。既述の理由により、中華人民共和国においては、建国以来長い間、日本のような統一の民法典はもちろん、民事関係を定める基本的な法律さえなかった。そのため、交通事故における人身損害賠償問題の解決はすべて行政手段に頼るほかなく、被害者は訴訟を行おうとしても拠るべき法がないという理由で訴訟がほとんど受理されなかった⁵⁾。この局面を打開したのは、1986年4月12日第6期全国人民代表大会第4回会議により可決、1987年1月1日から施行された「民法通則」である。「民法通則」は、民事関係の基本的な規則しか決めていないが、その中に、不法行為に関する条文が比較的多く設けられており、その実施は、中国人身損害賠償に関する法律制度が正式に確立されたというシンボルになっているともいえよう⁶⁾。しかし、「民法通則」は全編でわずか156条しかなく、しかも、当時の立法思想、立法技術などの制約によって、条文自体が大変曖昧であるものも少なくない。

ところで、70年代後半から中国は改革開放の政策を打ち出し、めざましい経済効果を収めていると同時に、計画経済から市場経済に転化していくうちに、社会関係も複雑となり、もはや「民法通則」は次第に時代遅れになりつつあり、新たに生じた民事関係に対応しきれなくなった⁷⁾。このような「民法通則」の不足を補うために、特別法、行政規定、最高人民法院の司法解釈が続々と制定されている。そのうち、人身損害賠償に関する法規は、次のようなものがある（括弧の中の年月日はいずれも施行日）。

特 別 法

- 「製造物責任法」(1993年9月1日)
- 「消費者權益保護法」(1994年1月1日)
- 「国家賠償法」(1995年1月1日)
- 「民用航空法」(1996年3月1日)

行政規定

- 「国内航空運輸における旅客人身損害賠償暫定規定」(1989年5月1日)
- 「道路交通事故処理方法」(1992年1月1日)
- 「鉄道旅客運輸損害賠償規定」(1994年1月1日)
- 「医療事故処理条例」(2002年9月1日)

司法解釈

- 「涉外海上人身傷害および死亡事件における損害賠償の審理に関する具体的規定(試行)」(1992年7月1日)
- 「鉄道運輸による損害賠償事件の審理に関する若干の問題の解釈」(1994年10月27日)
- 「感電による人身損害賠償事件の審理に関する若干の問題の解釈」(2001年1月21日)
- 「民事不法行為による精神損害賠償責任の確定に関する若干の問題の解釈」(2001年3月10日)
- 「人身損害賠償事件の審理に当たって適用される法律に関する若干の問題の解釈」(2004年5月1日)

そのうち、これまでは、道路交通事故による人身損害賠償事件について、主に行政規定である「道路交通事故処理方法」に基づき、その審理が行われていたが、既述のように、2004年5月1日から、「道路交通安全法」と「道路交通安全法実施条例」が施行され、それにより、「道路交通事故処理方法」が廃止されることになった。したがって、現在、中国においては、道路交通事故による人身損害賠償事件の審理に当たって適用される法律は、「民法通則」および最高人民法院の「民事不法行為による精神損害賠償責任の確定に関する若干の問題の解釈」(以下「精神損害賠償司法解釈」と略称する)と「人身損害賠償事件の審理に当たって適用される法律に関する若干の問題の解釈」(以下「人身損害賠償司法解釈」と略称する)の二つの司法解釈である。なお、中国の最高人民法院は法律解釈権が与えられ

ているため、最高人民法院の司法解釈は法律と同じ効力を有し、中国独特の法源の一つとされている⁸⁾。

以下、これらの三つの法規に基づいて、道路交通事故における損害賠償の範囲およびその算定方法について検討する。

三 道路交通事故による不法行為の責任発生要件

(一) 無過失責任主義を定める「民法通則」

損害賠償の範囲を決める前提として、不法行為の責任発生要件を明確にする必要がある。これに関して、「民法通則」は次のように定めている。

第106条

「公民、法人は契約または他の義務を履行しない場合、民事責任を負わなければならない⁹⁾。

公民、法人は過失によって、国家、集団の財産を侵害し、または他人の財産、人身を侵害する場合、民事責任を負わなければならない。

過失はなくとも、法律の規定に基づき民事責任を負わなければならない場合、民事責任を負うべきである。」

第123条

「高所、高圧の状態の下で、または燃焼しやすい物、爆発しやすい物、劇毒、放射性物質、高速運輸用具等を使用して、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、当該損害は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。」

すなわち、不法行為の責任発生要件について、「民法通則」は原則として過失責任であると定めているが（106条2項）、法律に別途定めがあれば、例外として無過失責任も認められる（106条3項）。そして、同法は、このような無過失責任が課されている特殊の不法行為を具体的に列挙している

(123条)。そのうち、高所、高圧の状態、燃焼しやすい物、爆発しやすい物、劇毒、放射性物質などの内容については、異論は見当たらないが、高速運輸用具について、見解が分かれている。つまり、自動車は高速運輸用具に当たるかどうかである。少数意見は、「自動車の所有者及び使用者に普通より高い責任を負わせ、それによって、被害者の利益を保護することはもちろん合理的であるが、自動車の所有者及び使用者の責任を確定する際に、特定の国の特定時期の経済及び社会的な条件に基づくべきであり、むやみに外国のやり方を模倣すべきではない。中国においては、確かに道路交通事故は大変重大な問題になっている。しかし、これは道路状況が比較的悪いこと、自動車両と非自動車両が道路を混用すること、自動車製造レベルがまだ低いこと、自動車の使用周期がかなり長いことなどの事情と関連しており、これらの要素を無視して、短絡的に無過失責任原則を採用することは、自動車所有者と使用者の賠償責任を非合理的に加重させることになる」と述べた上で、「自動車を高速運輸用具の列車、飛行機と同視し、(民法通則)第123条を適用することには更なる議論が必要である」と主張した¹⁰⁾。

これに対し、多数意見は次のように反論した。確かに自動車が高速運輸用具であるかどうかについて、「民法通則」は明確に定めていないが、「民法通則」の立法経緯および立法趣旨から、さらに、現在中国において「道路交通損害賠償法」または日本のような「自動車損害賠償保障法」が存在していないことを考慮して、道路交通事故の被害者を保護するために、自然科学の分類に拘束されず、自動車は当然高速運輸用具の一つであると考えべきである¹¹⁾。また、123条の「周囲の環境に高度な危険を与える作業」という文言に着目し、ある業務に従事する際に、周囲の人よりも常に高い注意義務を要求されるならば、当該業務は高度な危険を与える作業に当たると解釈した上で¹²⁾、中国の経済発展に伴い、自動車の危険性も大いに増大し、自動車の運転が当然「周囲の環境に高度な危険を与える作業」になり、道路交通事故に「民法通則」が適用されると解釈すべきであると

いう¹³⁾。このように、自動車を高速運輸用具とし、道路交通事故の加害者側の責任を無過失責任とすべきであるという主張は、学説においてはほぼ定着しているといえよう¹⁴⁾。

(二) 「道路交通事故処理方法」による修正

ところで、1991年に制定された「道路交通事故処理方法」は責任発生要件について、次のように定めていた¹⁵⁾。

第2条

「本方法にいう交通事故とは、運転者、歩行者、搭乗者およびその他道路上において交通関連活動を行う者が、……過失によって、人身被害または財産損害を生じさせた事故をいう。」

第18条

「交通事故の責任等級は、全部責任、主要責任、同等責任、副次責任に分けられる。」

第19条

「当事者の一方の法令違反によって事故が発生した場合、その者が全部責任を負い、他方は責任を負わない。」

当事者の双方が法令に違反して事故が発生した場合は、事故に占める違反の程度が大きい者が主要責任を負い、他方は副次責任を負う。双方の法令違反行為の程度が同等の場合は、双方が同等責任を負う。

3人以上の法令違反により事故が発生した場合は、各自の法令違反が事故に占める割合によって責任を分担する。」

第35条

「交通事故の責任者が負うべき事故の責任に基づいて、相応の損害賠償を分担する。」

第44条

「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、自動車側には過失がなくとも、相手側に死亡または重傷者が出た場合、自動

車側が相手側の経済損失の10%を分担する。……」

これらの規定に対し、本方法に定められている責任は、すべて行政法規上の責任であるという見解がある¹⁶⁾。すなわち、19条にいう法令違反のない一方当事者が責任を負わないということは、加害者が単なる交通事故違反の行政上の制裁を受けないということであり、これをもって、加害者の民事法上の不法行為責任が免除されることにはならない。したがって、民事責任に関しては、本方法は無過失責任主義を採用していると理解すべきである¹⁷⁾。また、44条によると、自動車側がたとえ無過失であっても、相手側を死亡させ、または重傷を負わせた場合、10%の責任を負うことになるから、本方法はやはり無過失責任を採用しており、「民法通則」と何ら矛盾しないという意見も主張されている¹⁸⁾。

しかし、多くの意見は、本方法が「民法通則」に反して、過失責任を採用していると考えている¹⁹⁾。その理由としては、本方法2条に過失要件とすることが明確に定められていること²⁰⁾、あるいは18条、44条の内容が過失責任を前提としていること²¹⁾、などが挙げられる。なお、本方法の起草者もこの趣旨を述べている。本方法35条に関しては、起草者は次のように説明している。「『民法通則』および本方法の趣旨により、交通事故損害賠償は過失責任原則に従うべきである。すなわち、過失を有する一方の当事者が損害賠償責任を負い、無過失の他方が損害賠償責任を負わない」²²⁾。

起草者のこの解釈に対して、学説が猛烈と批判している。中国で著名な民法学者、梁慧星研究員は、「『道路交通事故処理方法』の起草者として、國務院法制局政法司と公安部交通局がこんなに『民法通則』を曲解している。大変驚いた。明らかに『民法通則』と矛盾している本方法は公布、施行できること自体が、本当に不思議と思う」と述べた上で、「中国道路交通事故賠償法の制定は、『民法通則』第123条の規定のみを根拠とすべきである。免責範囲を拡大し、ひいては過失原則に戻るような主張は、『民法通則』の趣旨に違反し、そのため、非常に有害である。」と批判している²³⁾。また、梁研究員は、解釈論として、本方法にいう全部責任、主要責

任などの責任等級を日本法上の寄与分と理解し、無過失責任原則を前提として、それを損害賠償減額（過失相殺）の根拠とすべきであると主張している²⁴⁾。

(三) 「民法通則」の規則に戻った「道路交通安全法」

このような批判を受けとめたかのように、今年5月1日から新しく施行された「道路交通安全法」は自動車の不法行為責任要件について、明確に無過失責任を定めるようになった。本法は次のように規定している。まず、自動車の交通事故により人身傷害、死亡または財産損失が生じた場合、保険会社が自動車第三者責任強制保険の保険金額の範囲内において損害を賠償する。保険金額を超えた部分について、以下のような方法で責任割合を決める。(1) 自動車同士の間生じた交通事故について、過失を有する一方の当事者がその責任を負う。(2) 自動車と非自動車運転者、歩行者との間に生じた交通事故について、自動車側がその責任を負う。ただし、証拠により非自動車運転者、歩行者が道路交通安全法令に違反し、かつ自動車運転者が必要な措置を取っていたことが証明されれば、自動車側の責任を軽減する。そして、交通事故の損失は非自動車運転者、歩行者の故意によって発生した場合、自動車側がその責任を負わない(76条)。

これらの規定から分かるように、非自動車運転者、歩行者の故意を除いて、原則的には、自動車側が過失の有無を問わず、非自動車運転者、歩行者との間に発生した交通事故について、その責任を負わなければならない。したがって、「道路交通安全法」は「道路交通事故処理方法」に定められている過失責任を否定し、自動車不法行為の責任要件について、無過失責任主義を採っている。

四 道路交通事故による損害賠償の内容および算定

(一) 「民法通則」

「民法通則」には、損害賠償の内容が項目ごとに定められている。同法によれば、人の身体に損害を加えた場合、医療費、就労不能により減少した収入、後遺障害者の生活補助費などの費用を賠償しなければならない。また、被害者が死亡した場合、上記のほか、葬儀費、被害者が生前に扶養していた者の必要な生活費などの費用をも賠償しなければならない(119条)。しかし、いうまでもなく、以上の項目のみでは、損害賠償の範囲がかなり限定されてしまい、そのうえ、この方法で被害者の損害を算定すれば、著しい不公平が生じる可能性がある。実務においては、後遺障害者に支払われる損害賠償金額は何万元にも達するが、被害者が死亡した場合、葬儀費のみ賠償されるケースもあり、その時の賠償額は数千円しかない。つまり、加害者の立場から見ると、被害者に傷害を負わせるよりも、死亡させた方が損害賠償額は少なくすむ可能性がある²⁵⁾。そのため、生命の価値が疑われており、この規定は、明らかに人命の価値を無視するものといわざるを得ない²⁶⁾。また、以上の各項目によって、損害賠償の範囲が決められているが、計算の基準が提示されていない。さらに、人身損害について、「民法通則」は経済的な損失に関する賠償範囲しか定めておらず、精神的な損害については、何ら規定を設けていない。

「民法通則」のこのような不完全さを補い、交通事故の被害者により良い救済を与えるために、「道路交通事故処理方法」が制定、施行された。

(二) 旧基準である「道路交通事故処理方法」

2004年5月1日までに施行されていた「道路交通事故処理方法」は、まず、被害者の損害賠償の範囲について、具体的な項目を列挙した。本方法36条によると、医療費、就労不能により減少した収入、入院食事補助費、

付添看護費，障害者生活補助費，障害者器具費，葬儀費，死亡補償費，被扶養者生活費，交通費，宿泊費および財産の損失が損害賠償の対象になる（36条）。

次に，各項目の計算基準も，次のように詳しく定められた（37条）。

医療費 医療費は，病院が被害者に対して必ず必要とされる治療にかかった費用に基づいて計算し，領収証をもって支払う。継続して治療を要する場合は，その費用も含む。

就労不能により減少した収入 被害者が固定収入を有する場合，固定収入の減少額に基づいて計算する。収入額が事故発生地の平均生活費の3倍以上のときは，その生活費の3倍とする。固定収入がない場合，交通事故発生地の同種の国営企業従業員の平均収入により計算する。

入院食事補助費 交通事故発生地の国家機関職員の出張食事補助基準に基づいて計算する。

付添看護費 被害者が入院中に，付添看護者を必要とするときは，付添看護者が収入のある場合には，その付添看護費は，付添看護者の収入の減少を填補することを目的とするため，その付添看護費は，その就労不能により減少した収入の算定方法を用いることによってこれを計算する。付添看護者について収入がない場合，その付添看護費は，交通事故発生地の平均生活費に基づいて計算する。

後遺障害者生活補助費 傷害等級に応じて，交通事故発生地の平均生活費に照らして計算する。傷害等級が定められた月から20年間分を賠償する。ただし，満50歳以上の場合，年齢が1歳増えるごとに1年を減らすことにし，10年を最低保障期間とする。満70歳以上の場合，その期間は5年とする。

障害者器具費 後遺障害により補助器具が必要とされる場合，病院の証明により普及型器具の費用として計算する。

葬儀費 交通事故発生地の葬儀費基準に基づいて支払う。

死亡補償費 交通事故発生地の平均生活費によって、10年間の保障とする。満16歳未満の場合、年齢が1歳下がるごとに1年を減らすことにする。満70歳以上の場合、年齢が1歳増えるごとに1年を減らし、5年を最低保障期間とする。

被扶養者生活費 死亡した被害者が生前において、または後遺障害者が傷害により労働能力を喪失する前に実際に扶養していた者のみを対象とし、かつその者が他に生計を立てる道がないことを要件とする。計算は交通事故発生地住民の生活困難補助基準に基づく。満16歳以下の者は16歳までとし、労働能力のない者は20年とする。ただし、満50歳以上の場合、年齢が1歳増えるごとに1年を減らし、最低10年とする。満70歳以上の場合、5年とする。その他の被扶養者については、5年とする。

交通費 実際に必要とする費用で、領収証に基づいて計算する。

宿泊費 交通事故発生地国家機関一般職員の出張宿泊費を基準とし、領収書に基づいて計算する。

なお、本条でいう財産の直接損失とは、経済的損失あるいは財産的損失の現実の損害ではなく、単なる実際に破損した財物のことをいう²⁷⁾。

さらに、本方法は、親族が事故処理を行う際に生じた損害についても、規定を設けている。親族の交通費、就労不能により減少した収入補償、宿泊費などについて、37条を参照して、当事者がその責任割合に応じて分担する。ただし、親族の人数は3人を限度としている(38条)。

「民法通則」と比べてみると、損害賠償の内容に関して、「民法通則」が5項目しか設けておらず、しかも計算基準も提示されていないのに対し、本方法が12項目にも及んで規定を設け、それに加えて、項目ごとの計算方法も詳細に示されている。また、本方法において、「民法通則」が認めなかった、死亡した被害者に死亡補償費の賠償が認められた。死亡補償費の賠償期間は10年と定められているため、これをもって、前述したような被害者が死亡した場合の賠償金が障害を残したそれよりも低い状況がすべて

改善されたとはいえないが、死亡補償費が認められたこと自体は大きく前進したと評価できよう。しかし、この死亡補償費の性質については、見解が分かれている。これは、一般的に精神的損害の賠償、つまり慰謝料と解釈されており、そのため本方法は中国初の精神的損害賠償を認めた法規であるといわれている²⁸⁾。梁慧星研究員は死亡補償費が逸失利益であると主張しているが、「ある程度慰謝料の意味も含まれていることを否定できない」ともいう²⁹⁾。

このように、「道路交通事故処理方法」の制定、実施は、当時、「民法通則」の補完として、中国人身損害賠償法史上における一つの重大な進展であると高く評価されていた³⁰⁾。

しかし、90年代初めに制定された本方法は、時代の発展につれて、次第に自動車損害賠償の実務に対応しきれなくなり、「民法通則」と比べて、当初優れていた項目内容は、逆に一つの制約になってしまった。例えば、後遺障害者に対する賠償の内容は、生活補助費に限定され、後遺障害者の就労不能により減少した収入、その障害によりもたらされた精神的な苦痛などは、一切考慮されていない。後遺障害者生活費、被扶養者生活費の算定はそれぞれ交通事故発生地での平均生活費、生活困難補助費を基準としていて、被害者に対する損害賠償は、損害の填補ではなく、単なる最低限の生活を維持させるレベルにとどまっていた。慰謝料として、死亡補償費が認められたとしても、死亡被害者に対する経済的損害賠償は、被扶養者の生活費しかなく、死亡被害者に対する損害賠償金は依然として低い状態である。また、本方法は後遺障害者に対する精神的な損害賠償について、何ら規定を設けていない。思うに、重度後遺障害を残した被害者本人およびその家族が受けた精神的な苦痛は必ずしも死亡被害者の家族より低いとは限らない。したがって、死亡した被害者の家族のみに慰謝料を認めるのは不合理な面を残している。これらは損害賠償の内容上の問題点であるが、さらに、平等原則に反する問題点も指摘されている³¹⁾。つまり、地域差別に関する規定である。後遺障害者生活補助費と死亡補償費の算定基準であ

る平均生活費は全国のそれではなく、交通事故発生地のものであり、中国では地域経済の格差が激しいため³²⁾、被害者がどこで被害を受けるかという偶然の事情によって、支払われる損害賠償金が大きく変動する。

審判実務においては、すでにこれらの問題が多発している。統一的な民法典の制定が急がれているが、最高人民法院は、問題の解決を図るため、まず、「慰謝料に関する解釈」という司法解釈を行った。

(三) 「精神損害賠償司法解釈」

「道路交通事故処理方法」にいう「死亡補償費」は、一般的に慰謝料と解釈されても、法律には明文の規定がない。そのため、「精神損害賠償司法解釈」の制定、施行が中国民事司法において初めて精神的損害賠償が認められたことになると解されている³³⁾。本司法解釈が人身権を精神的な損害賠償の対象とし(1条)、その内容を 人に後遺障害を負わせた場合、障害賠償金とする。 人を死亡させた場合、死亡賠償金とする。 その他の損害状況の精神的慰謝料と三種類に分けた(9条)。さらに、中国各地の経済格差を考慮して、具体的な算定基準を示していないが³⁴⁾、算定する際に考慮すべき要素が列挙された。つまり、 不法行為者の過失の程度。 不法行為の手段、場面、方式などの具体的な状況。 不法行為によりもたらされた結果。 不法行為者の利益獲得状況。 不法行為者の経済能力。 受訴法院所在地の平均的生活水準。以上、六つのことである(10条1項)。

これらの規定から分かるように、「精神損害賠償司法解釈」によって、「道路交通事故処理方法」に定めのない後遺障害被害者に対する精神的損害賠償が認められるようになった。しかし、本司法解釈は同時に、法律及び行政法規に障害賠償金、死亡賠償金などについて明確な規定がある場合、それらの規定を適用するとしている(10条2項)。「道路交通事故処理方法」は行政法規であり、したがって、当該方法に定められている死亡補償費は精神的な損害賠償になり、つまり、死亡補償費が慰謝料であることが、

法律上、初めて明文で確認されることになったと理解されている。なお、「道路交通事故処理方法」にいう「死亡補償費」と「精神損害賠償司法解釈」にいう「死亡賠償金」は同質なものであると理解されている³⁵⁾。

ところが、本司法解釈に対し疑問を持ち、死亡補償費の性質は慰謝料ではなく、逸失利益であるという見解も有力に主張されている。この見解は「国家賠償法」をその根拠としている。すなわち、国家賠償法では、精神的損害賠償は認められていないが、死亡賠償金が認められており、しかも、この死亡賠償金の算定基準は被害者生前の給与であるため（27条3項）、死亡賠償金あるいは死亡補償費は逸失利益として理解すべきであるという³⁶⁾。

ところで、既述のように、死亡賠償金あるいは死亡補償費の性質について、見解が分かれている。しかし、道路交通事故に関する損害賠償法において、これはあまり実質的の意味がないように思う。なぜなら、「道路交通事故処理方法」では損害賠償の項目が決められており、死亡補償費はたとえ慰謝料と解釈されても、被害者が受け取る損害賠償金の総額には影響を与えないからである。つまり、「精神損害賠償司法解釈」の実施は、後遺障害者に精神的な損害賠償を認めたこと以外に、実際、道路交通事故被害者の救済に与える影響はそれほど大きくなかった。

これに対し、死亡賠償金あるいは死亡補償費について法律上明確な規定がない場合、本司法解釈の規定がそのまま適用される。しかし、本司法解釈には具体的な算定基準が提供されていないため、この場合、慰謝料の金額は「道路交通事故処理方法」の死亡補償費よりも高いこともあり得る。

人格権に対する侵害に関しては、次のような判例がある。1998年、女子大学生Aは上海市にあるスーパーマーケットBにて買物をする際に、万引行為を行ったと疑われ、Bの女子警備員に2時間に及ぶ全身チェックをされた。その時、Aの反対にもかかわらず、女子警備員は、強引に女子大学生に下着のパンツまで脱がせて、チェックをしたが、結果は、Aは潔白であった。しかし、事後、Bはなんら謝罪の意も表示しなかった。Aは訴訟

を起し、Bに対し慰謝料50万円を要求した。1審判決では、Aが勝訴し、Bに対して25万円の慰謝料の支払が命じられた³⁷⁾。

これと比較すると、1998年の上海市の平均生活費は6,820円である³⁸⁾。そのため、「道路交通事故処理方法」によれば、1998年において、上海市における交通事故死亡者に対する死亡賠償費は、 $6,820 \times 10$ 年間 = 68,200円であり、道路交通事故死亡者に対する慰謝料賠償はあまりにも低いといえよう。

したがって、私見も「道路交通事故処理方法」に規定されている死亡補償費は精神的損害賠償ではないと解釈すべきであると思う。道路交通事故死亡者側に死亡補償費以外に、さらに精神的損害賠償を認めるべきである³⁹⁾。

(四) 「人身損害賠償司法解釈」

1 特 徴

以上から分かるように、「道路交通事故処理方法」および「精神損害賠償司法解釈」が施行されても、道路交通事故の被害者はまだ十分な保護を得ることができない。経済発展が著しく、その上、人権意識が高揚しつつある中国においては、被害者に対するさらなる救済が求められている。また、既述のように、これまで、人身損害賠償に関する法律、行政法規、司法解釈はたくさん存在している。不法行為法の特別法として、その存在自体になんら問題はないが、損害賠償の内容および算定方法について、これらの特別法はすべて独自の方法を決めているため、人身損害賠償の基準はきわめて混乱している⁴⁰⁾。

これらのことを背景に、最高人民法院は「人身損害賠償司法解釈」を制定、公布し、これまで混乱していた人身損害賠償の規則を統一しようとした⁴¹⁾。

「道路交通事故処理方法」と比べて、人身損害賠償の内容と算定方法については、本解釈には次のような特徴がある。

被害者の損害が初めて明確に経済的損害と精神的損害に分けられた。

これまで人身損害の分類について、中国では、経済的損害と精神的損害という区分はなされていなかった⁴²⁾。これに対し、本解釈がまず損害賠償の各内容を定める前に、生命、健康、身体が侵害された被害者はその加害者に対し、経済的損害および精神的損害の賠償を請求することができるという総則的な規定を設けた（1条）。その上、障害賠償金と死亡補償金を定め（17条）、これらの賠償金の性質が経済的損害と位置づけられている（31条）。さらに、被害者または死亡した被害者の近親が加害者に対し、精神的損害賠償を請求することもできるとしている（18条）。したがって、これらの規定によって、障害賠償金と死亡賠償金に関する「精神損害賠償司法解釈」の関係規定が大きく変更された⁴³⁾。

従来は、道路交通事故の被害者は、死亡賠償金を請求した場合、その性質が精神的損害賠償と見られていたため、さらに慰謝料の請求を行うことはできなかった。これに対し、本解釈においては、被害者が死亡賠償金を請求した上で、またそれと別に、慰謝料の請求が認められるようになった。そのため、被害者が死亡した場合に受け取る損害賠償金の総額は、「道路交通事故処理方法」に基づいて算定されたそれを相当上回ることになるだろう。

人間の価値が尊重され、賠償項目が増大、細分化された。

本解釈は、損害賠償の内容を更に細分化した。まず、人に傷害を加えた場合、加害者は被害者の医療費、就労不能により減少した収入、看護費、交通費、宿泊費、入院食事補助費、必要な栄養費を賠償しなければならない（17条1項）。そして、被害者が後遺障害を残した場合、加害者は障害賠償金、障害補助器具費、被扶養者の生活費、また機能回復訓練介護、継続治療のため実際に発生した必要な機能回復訓練費、機能回復訓練介護費、後続治療費も賠償しなければならない（17条2項）、さらに、医療費の中には整容費も含むと規定している（19条）。

次に、人を死亡させた場合、かかった医療費用以外に、加害者は葬儀費、

被扶養者の生活費、死亡補償費および葬式を行うために必要とされる被害者親族の交通費、宿泊費、就労不能により減少した収入、およびその他の合理的な費用についても、加害者はこれを賠償しなければならない(17条3項)。

「道路交通事故処理方法」の賠償項目と比べると、前述した精神的損害賠償が認められた以外に、新たに整顔費、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た。特に整顔費、機能回復訓練費などが認められることは、生命、健康の価値が重視され、中国社会の文明進歩の成果であると高く評価されている⁴⁴⁾。

算定方法がより合理化された。

「道路交通事故処理方法」と比べて、本解釈が詳細な算定基準を設け、しかも不合理な制限を撤廃し、より科学的な算定方法を導入した。

「道路交通事故処理方法」は被害者の入・転院および付添看護者の使用に対して、厳しい制限を設けていた。つまり、被害者が入・転院するまたは付添看護者を雇う際に、病院の証明および警察機関の同意を要していた(39条)。しかし、本解釈にはそのような制限が見当たらない。

本解釈は、このような非合理的な制限を撤廃するとともに、損害賠償期間も延長した。未成年被扶養者の生活補助費賠償期間の終了年齢が以前の16歳から現在の18歳までに(28条1項)、死亡賠償金の賠償期間が以前の10年から現在の20年までに(29条)、それぞれ引き上げられた。

また、確定された介護期間、補助器具費給付期間、障害賠償金給付期間の三つの期間について、たとえ確定期間を超過しても、被害者は条件付で、それらの費用の継続給付を、最大10年分請求することができるようになった(32条)。本解釈は、原則として、障害賠償金の給付期間を20年としているが(25条)、この規定は、被害者の生活現状を踏まえた例外的なものであり、「道路交通事故処理方法」と比べ、被害者保護の趣旨がより重視されるようになった。

さらに、すでに指摘されたように、「道路交通事故処理方法」は後遺障

害者生活費、被扶養者生活費の算定基準をそれぞれ平均生活費、生活困難補助費として、被害者に対する救済は、単なる最低限の生活を維持させようとするだけであった。これに対して、本解釈が平均生活費、生活困難補助費の変わりに、「都市住民 1 人当たりの支配可能収入」、「農村住民 1 人当たりの純収入」を障害賠償金と死亡賠償金の算定基準に（25条、29条）、「都市住民 1 人当たりの消費性支出」、「農村住民 1 人当たりの年生活消費支出」を被扶養者生活費の算定基準にした（28条）。

2 算定基準の変化

以上、本解釈の特徴を述べたが、具体的な算定基準がどう変わったか、「道路交通事故処理方法」の損害賠償項目と比較しながら、分析したい。

医療費 「道路交通事故処理方法」においては、治療しなければならないという最低限の費用しか認められなかったが、本解釈では医療機関の領収証に基づいて、カルテならびに診断証明などの証拠に照らして算定するとされているため（19条）、被害者は原則として、医療機関にかかったすべての費用を加害者に請求することができるようになった。

就労不能により減少した収入 まず、被害者は固定収入がある場合、「道路交通事故処理方法」は、固定収入の減少額を賠償の基準とし、また、加害者の立場を考慮して、収入額が事故発生地平均生活費の3倍以上のときは、その生活費の3倍とするという制限を設けていた。しかし、本解釈において、賠償の基準は固定収入の減少額ではなく、実際に減少した収入額に基づくこととされた（20条3項）。次に、被害者は固定収入がない場合、「道路交通事故処理方法」においては、交通事故発生地の同種の国営企業従業員の平均収入によるとされたが、本解釈では、被害者本人の直近3年間の平均収入を基準とし、被害者が本人の直近3年の平均収入状況を立証できない場合、受訴法院所在地にある同種、又はそれに近い業種の職員、従業員の前年度の平均給与を基準に算定するとされた（20条3項）。

看護・介護費 「道路交通事故処理方法」においては、被害者の入院中という制限が設けられたが、本解釈はまずそれを撤廃した。そして、介護・看護費は介護者・看護者の収入状況、人数、期間に基づくとした(21条)。具体的には、収入がある場合、就労不能により減少した収入の算定基準に照らして算定し、収入がない場合、現地における同等の介護作業に従事する看(介)護者の労務報酬を参照して算定する(21条2項)。収入がない場合、単なる交通事故発生地での平均生活費に基づいて計算するとした以前の方法を変更した。さらに、本解釈が被害者の要介護等級を確定しなければならないと定め(21条3項)、算定方法がより科学的になった。

交通費 「道路交通事故処理方法」では、付添人の費用、転院の費用が填補されるかどうか不明確であったが、本解釈が、交通費の算定は被害者の医者にかかった費用、または転院治療のため実際に発生した費用、さらに同行する付添人の費用に基づくとして(22条)、付添人の費用および転院の費用を明確に認めた。

入院食事補助費 国家機関の一般職員の出張食事補助費を基準に算定することについて、本解釈の関連規定は以前と変わらないが、ただ、本解釈が、以前の「交通事故発生地」における国家機関という制限を「現地」における国家機関に変更した。また、被害者が転院する際に、一時入院不能のため発生した宿泊費および食事費についても、付添人の分を含めて、合理的な範囲内において認められた(23条)。

栄養費 被害者の症状により、医療機関の意見を参照して算定するという栄養費の規定が、今回の新設項目であり、以前は関連規定が存在しなかった。

障害賠償金 既述のように、本解釈が障害賠償金の算定基準を改正したほかに、新たに喪失した労働能力、障害等級という参照基準を導入し、高齢者賠償の開始期間を引き上げた。すなわち、障害賠償金は、被害者の喪失した労働能力または障害等級に応じて、受訴法院所

在地における前年度都市住民1人当たりの平均支配可能収入，または農村住民1人当たりの平均純収入に基づき，障害等級が決定した日から20年を期間として算定する。ただし，満60歳以上の場合，その期間は年齢が1歳増えるごとに1年を減らすことにする。満75歳以上の場合，その期間は5年とする（25条1項）。

さらに，以上の原則に対し，被害者は障害を残したが，実際に収入が減少していない場合，または障害等級はそれほど高くないが，その障害が仕事を妨げる原因となり，被害者の就職，仕事に重大な影響を与えた場合，障害等級に拘束されず，具体的な状況に応じて，障害賠償金の金額を調整することができるかと定めている（25条2項）。

障害補助器具費 以前は，病院の証明に基づいて，かつ普及型器具しか認められなかったが，本解釈が病院の証明を不要とし，補助器具の類型を普及型から普通適用型に格上げした上で，負傷の状態に応じて，特殊の補助器具費用も認められた（26条1項）。さらに，補助器具費用を計算する際に，補助器具の交換周期なども考慮されるようになった（26条2項）。

葬儀費 以前の交通事故発生地の葬儀費基準により算定する方法から受訴法院所在地における前年度の労働者の平均月収の6ヶ月間分に変更した。

被扶養者生活費 まず，既述のように，被扶養者生活費の算定基準が生活費から「都市住民1人当たりの消費性支出」，「農村住民1人当たりの年生活消費支出」に変更された。次に，未成年被扶養者の扶養期間が16歳までから18歳までに引き上げられたほか，障害賠償金の基準と同様に，高齢者賠償の開始期間も引き上げられた（28条）

死亡賠償金 死亡賠償金についても，その基準は以前の交通事故発生地における生活費から現在の受訴法院所在地における「都市住民1人当たりの支配可能収入」，「農村住民1人当たりの純収入」に，賠償期間は以前の10年から現在の20年に変更された。さらに，高齢者賠

償の開始期間も障害賠償金のそれと同様に、引き上げられた(29条)。

3 意義

以上から分かるように、本司法解釈の施行に伴い、中国においては、人身損害賠償金がかなり増額されるようになった。とくに大都市においては、その変化は明らかである。北京市、広東省の平均増大幅はそれぞれ傷害1.395倍、1.401倍、死亡2.076倍、2.07倍と推定されている⁴⁵⁾。

2003年北京市での死亡賠償費を例に計算してみる。まず、便宜のため、交通事故発生地および受訴法院所在地はともに北京市にあると想定する。「道路交通事故処理方法」によれば、交通事故発生地の平均生活費(現在の「都市住民1人当たりの消費性支出」)は死亡賠償費の算出基準であり、賠償期間は10年である。2003年、北京市の住民1人当たりの消費性支出は11,123.8元(1元13.4円(2004年9月現在))であり⁴⁶⁾、したがって、本解釈が施行される前に、北京市における死亡賠償金額は111,238元である。しかし、本解釈によれば、北京市において損害賠償訴訟が提起された場合、北京市の住民の前年度1人当たりの支配可能収入を基準に20年として計算する。2003年北京市民の1人当たりの支配可能収入は13,882.6元であるため⁴⁷⁾、賠償期間を20年とすると、死亡賠償金は277,652元になる。以前の基準に基づく算定額より $277,652 - 111,238 = 166,414$ 元が増大し、増大額は約150パーセントにも及んでいる。

このように、「人身損害賠償司法解釈」により、人身損害賠償金が相当増額され、道路交通事故による人身損害賠償においては、「道路交通事故処理方法」をその適用法令とした時期より、被害者の救済は一層図れたといえよう。

4 問題点および検討

本司法解釈が人身損害賠償の算定内容、算定基準をいっそう合理化し、また一般法の「民法通則」の解釈として、今まで混乱していた人身損害賠償規定をある程度統一した。その制定、施行は学説、実務において高い評価を受けている一方、疑問視されるべきところも少なくない。

被害者が死亡した場合と重度障害を残した場合の損害賠償金は、アンバランスが発生するおそれがある。

本解釈によれば、障害賠償金額が調整できる場合を除いて、死亡賠償金の算定基準および賠償期間は障害賠償金のそれと同様である（25条、29条、30条1項）。しかも、障害賠償金の算定開始時期は障害等級が決められた日であり（25条1項）、それまでは、就労不能により減少した収入の損害賠償をも被害者に請求することができる（20条）。

ところが、被害者が即死ではない場合、被害者は加害者に対して、就労不能により減少した収入の請求もできるが（17条3項）、即死の場合は、明確な規定がないため、解釈に委ねるほかない。しかし、後者の場合、就労不能の期間が中国法の理論上観念できないため、就労不能により減少した収入の損害も発生しないだろう。

したがって、即死した被害者に関する損害賠償金額はその多くの場合、重度障害を残した被害者のそれよりも少ないという不合理な結果になってしまう可能性がある。これに対し、日本の賠償実務においては、このようなケースもないわけではないが、あくまで例外であるにすぎない。

障害被害者に対する損害賠償の内容に問題がある。

既述のように、本解釈においては、障害賠償金は死亡賠償金と同様に、被害者の経済的損害と位置づけられ（25条、29条、31条）、つまり、一種の逸失利益の賠償である。しかし、本解釈は被害者に障害賠償金の請求を認めていると同時に、さらに被扶養者の生活費の請求も認めている（17条）。障害賠償金が逸失利益であれば、被扶養者の生活費はその中に含まれているはずである。したがって、この規定の整理がなお必要である。

算定基準は平等性を欠いている。

既述のように、本解釈が「道路交通事故処理方法」における関係規定の不合理性を克服して、障害賠償金と死亡賠償金の算定基準を交通事故発生地の平均生活費から「都市住民1人当たりの支配可能収入」と「農村住民1人当たりの純収入」に（25条、29条）、被扶養者生活費の算定基準を交

通事故発生地住民の生活困難補助費から「都市住民1人当たりの消費性支出」、「農村住民1人当たりの年生活消費支出」(28条)に変更した。この修正は、被害者に対する救済が被害者を単なる平均的な生活状態に回復させるのではなく、被害者が実際に受けた損害を填補する目的を有する。この意味で、本解釈は以前の規定と比べて、大きく進歩したといえる。しかし、問題は、算定方法には「都市住民」と「農村住民」という二重の基準が用いられており、被害者が損害賠償請求をする際に、実際の損害の大きさいかにもかわらず、まず、自分が「都市住民」であるか、それとも「農村住民」であるかということで、損害賠償金が大きく変わってくる。これは、明らかに法の正義に反するし、平等性を欠いていることに間違いない。

思うに、中国においては、各地域の経済格差が極めて大きいため、このような現実を無視して、被害者個人の現実の収入によって、損害賠償算定基準を定めるという絶対的平等を追求することは、かえって平等に反することになりかねず、ひいては社会の混乱を招く可能性がある。貧困地域の人に加害者、経済が高度発達している地域の人被害者になるケースを考えれば、理解できないことではないだろう。したがって、死亡賠償金、障害賠償金の算定が被害者一人一人の現実の収入状況ではなく、単なる全体の平均収入(「都市住民一人当たりの支配可能収入」と「農村住民一人当たりの純収入」)を基準とするのは、中国の実情に応じたものであるといえよう⁴⁶⁾。この意味では、のように、障害賠償金以外に、さらに被扶養者生活費を認めたのは被害者救済のための一つ技術的な手段であり、解釈論としては、それなりの理由があるといわざるを得ない。

しかし、このことは、都市と農村という二重の損害賠償の基準を設ける理由にはならない。中国では、戸籍制度により、国民は都市住民と農村住民とに分けられており、自由に流動することができない。戸籍制度の違法性に対して、本文では立ち入らないが、損害賠償法において、このような区別を設けるのは、一種の差別というほかない。なぜなら、一般的には、

都市の基準は農村のそれよりはるかに高く（例外として、農村の平均収入は都市部より高いところもある。しかし、全国のみれば、極めて例外というしかない）、農村住民は加害者又は被害者のいずれの立場になっても、常に不利な地位におかれるからである。農村住民は加害者であれば、高い水準の損害賠償金を支払わなければならないし、被害者であれば、低い水準のものしか受け取れない。立法論としては、「都市住民」と「農村住民」との区別を撤廃し、原則として全体の平均収入を基準とし、その上で、慰謝料の補完的な機能として、「人身損害賠償司法解釈」に定められている考慮要素を活用し、裁判官の自由な裁量によって、被害者の保護を最大限に図るべきである。

また、被害者が死亡した場合と重度障害を残した場合、その損害賠償金のアンバランスの問題に関しても、慰謝料の機能は極めて重要であると思う。加害者の賠償能力を考慮して、立法論として、死亡賠償金の算定基準を更に高く設定することは今の段階では困難であろう。解釈論として、このアンバランスの問題を解決するには、裁判官の自由裁量により、被害者が即死した場合の慰謝料をある程度高額に算定すべきである。

五 むすびにかえて

近年、中国においては、経済の著しい発展により、自動車、特に、民間用自動車の保有台数は急速に増えつつある。1990年まで、全国の民間用自動車保有台数は551万台であったが、2001年は、約1,802万台まで増えてきた⁴⁹⁾。しかし、国民の法意識が未だ低いこと、道路整備事情の立ち遅れなどの原因で、道路交通事故発生率が年々増えている。統計資料によれば、2004年1月から7月までに、交通事故の発生件数は29万7,248件である。また、交通事故による被害者のうち、負傷者は25万5,663人、死亡者は5万8,384人である。去年の同時期と比べ、交通事故の発生件数は9万808件減少したが、死亡者は1,431人増加した⁵⁰⁾。

このような背景の下では、被害者に十分な救済を与えるために、道路交通事故における人身損害賠償の内容および算定方法は時代の変化に応じなければならないと強く要望されている。今年5月に施行された「人身損害賠償司法解釈」は道路交通事故による人身損害賠償のためだけに制定されたものではないが、その中の関係規定は、「民法通則」の補完として、「道路交通事故処理方法」の不足を克服している。とくに算定基準の改正による損害賠償金の大幅な増額はまさに時代の要請に応えたものである。また、被害者の救済という側面のみならず、損害賠償金の増額が道路交通事故の発生を抑止する機能も強く期待され、この二つの意味において、「人身損害賠償司法解釈」が現段階の裁判実務に合理的な指針を与えたのみならず、これからの不法行為法の立法にも大きな影響を与えるに違いないと高く評価できよう。

さらに、「人身損害賠償司法解釈」の施行は、中国の自動車第三者責任保険にも影響を与えることは間違いがない⁵¹⁾。これまで、中国においては、自動車第三者責任保険の加入率は大変低い状態にあり、これが損害賠償額の水準が低い原因の一つである。2001年、北京市に各種の自動車は160万台あるが、そのうちの100万台は第三者責任保険に加入していないのである⁵²⁾。今後は、高額の損害賠償金に対して、責任保険に加入し、危険を分散することは自動車所有者にとってベストの選択であろう。この意味では、「人身損害賠償司法解釈」の施行は中国自動車第三者責任保険の発展の大きな契機になるであろう。

1) 「道路交通安全法」は2003年10月28日第10期全国人民代表大会常務委員会第5回会議により可決、2004年5月1日から施行する。「道路交通安全法实施条例」2004年4月28日國務院第49回会議により可決、2004年5月1日から施行する。

2) 「道路交通安全法实施条例」115条によれば、本条例は、2004年5月1日から施行とされている。1960年2月11日に國務院により批准、交通部が公布した「自動車管理方法」、1988年3月9日に國務院が公布した「道路交通管理条例」、および1991年9月22日に國務院が公布した「道路交通事故処理方法」について、その効力は(本条例の施行と)同時に失われる。

3) 2003年12月4日最高人民法院審判委員会第1299回会議により可決、2004年5月1日から

中国法における道路交通事故による人身損害賠償（岳）

施行する。本司法解釈に関する和訳は、岳衛（訳）「中華人民共和国最高人民法院人身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」立命館法学294号138頁以下（2004年）参照。

- 4) 熊達雲『現代中国の法制と法治』95頁（明石書店 2004年）
- 5) 梁慧星「道路交通事故賠償法試論」法学研究1991年第2号37頁（中国社会科学院），中華人民共和国の人身損害賠償法に関する法制史的研究文献は、楊立新「人身損害賠償問題研究（上）」河南省政法管理幹部学院学報2002年第1号9頁以下がある。
- 6) 楊立新・前掲注5)10頁。
- 7) 現在、中国は統一的な「民法典」の制定を急いでいる。不法行為法に関しては、すでに二つの草案が作られている。つまり、中国社会科学院法学研究所が起草したものと、全国人民代表大会法律工作委員会の委託を受けて、中国人民大学法学院が起草したものである。中国不法行為法の制定を紹介するものとして、于敏「中国民法典不法行為法案の検討」Waseda Proceedings of Comparative Law Vol. 5 145 頁以下（早稲田大学比較法研究所2003年）がある。
- 8) 最高人民法院（日本の最高裁判所にあたる）は、法律に基づき、法令の具体的な運用に関して解釈を行うことができる。「人民法院組織法」第33条。また、司法解釈は法律と同様な効力を持ち、その形式は 司法解釈 規定 回答という三つの種類がある。「最高人民法院司法解釋工作に関する若干の規定」第4条、第9条（1997年7月1日施行）。
- 9) ここでいう「公民」は「国民」と同じ意味であると思われる。
- 10) 王利明編集『民法・不法行為法』513頁〔叶林執筆〕（中国人民大学出版社 1993年）
- 11) 梁慧星・前掲注5)37頁、于敏「自動車交通事故損害賠償責任に関する若干の問題の研究」・梁慧星編『民商法論叢』第11巻142頁以下（法律出版社 1998年）。
- 12) 泳先徳『民事不法行為と損害賠償』212頁（中国経済出版社 1990年）。
- 13) 冯建妹「交通事故損害賠償に関する立法的構想」江海学刊1994年3月号75頁（江蘇省社会科学院）。
- 14) 梁慧星・前掲注5)37頁、陳峰 = 白玉明 = 靳鉄「道路交通事故損害賠償に対する誤解の分析」現代交通管理1996年6月号32頁（安徽省公安厅）、毛建軍 = 繆金祥「道路交通事故損害賠償問題分析」江蘇公安專科學校学報第15巻第5号（2001年）126頁、鄭学林 = 陳現傑 = 宋春雨「道路交通事故損害賠償事件審理に関する若干の問題」人民司法2002年1月号10頁（最高人民法院）。
- 15) 粟津光世「中国自動車保険の諸問題」文研論集134号第1分冊202頁以下（2001年）には、「道路交通事故処理方法」の抄訳が掲載されており、本文はそれを参照している。
- 16) 趙徳成「中国自動車損害賠償法の立法に関する提案」中国民商法ウェブサイト <http://www.civillaw.com.cn/weizhang/default.asp?id=13972>（中国人民大学法学院 2004年）。
- 17) 鄧鶴「交通事故損害賠償責任分担」武漢理工大学学報（社会科学版）第14巻第1号37頁（2001年2月）、罗世闖「中日自動車交通事故損害賠償責任および賠償責任主体の比較研究」広西公安管理幹部学院学報第47巻18頁（2000年）。
- 18) 鄧鶴・前掲注17)37頁。なお、于敏は判例を通じて、「道路交通事故処理方法」は「民法

通則」と矛盾せず、前者は後者の規定を具体化したにすぎないと主張している。于敏・前掲注11)157頁。

- 19) 梁慧星「中国道路交通事項賠償の法律制度について」安徽大学学报(哲学社会科学版)1995年第6号41頁, 劉長生=雷湧泉「交通事故損害賠償に関する若干の問題の研究」法律適用1998年10月号21頁(国家裁判官学院), 王高林「道路交通事故損害賠償責任の分析」雁北師範学院学报第17卷第2号8頁(2001年), 毛建軍=繆金祥・前掲注14)128頁, 鄭学林=陳現傑=宋春雨・前掲注14)11頁。
- 20) 梁慧星・前掲注19)41頁, 劉長生=雷湧泉・前掲注19)21頁。
- 21) 鄭学林=陳現傑=宋春雨・前掲注14)11頁。
- 22) 国务院法制局政法司=公安部交通管理局編『道路交通事故处理方法解釈』54頁(中国政法大学出版社 1991年)。
- 23) 梁慧星・前掲注19)43頁, 46頁。
- 24) 梁慧星・前掲注19)43頁。
- 25) 梁慧星・前掲注19)44頁, 阿麗莎「中国における人身損害賠償及び保険」賠償科学30号34頁(2003年)。
- 26) 楊立新・前掲注5)10頁。
- 27) 「道路交通事故处理方法解釈」現代交通管理2002年10月号42頁(安徽省公安厅)。
- 28) 国务院法制局政法司=公安部交通管理局・前掲注22)62頁以下, 周強「道路交通事故における人身損害賠償事件の審理」法学1994年8月号33頁(華東政法大学), 楊立新『中国法学全集・中国民法の理論と実践』294頁(成文堂 2001年), 鄭学林=陳現傑=宋春雨・前掲注14)11頁。
- 29) 梁慧星・前掲注19)44頁, 李薇も同旨。李薇『日本道路交通事故損害賠償法律制度の研究』264頁(法律出版社 1997年)。
- 30) 楊立新・前掲注5)11頁。
- 31) 吳萍「人身損害賠償の理念と基準」法学2003年12月号80頁(華東政法大学)。
- 32) 中国国家统计局の資料によると, 2002年各地域の消費水準が, 最も高いのは, 上海市であり, 住民1人当たりは14,295元である。これに対し, 最も低いのは, 貴州省であり, 住民一人当たりは1701元しかない。両者の差はなんと8.4倍にも及ぶ。中国国家统计局編集『中国統計摘要 2004』36頁(中国統計出版社 2004年)。
- 33) 実は, この司法解釈に先立って, 地方の司法実務では, 慰謝料を認める規定が相次いで制定されていた。例えば, 天津市(直轄市)最高人民法院1998年6月25日に公布された「道路交通事故事件の審理に関する若干の問題の意見」は, 次のように定めている。交通事故によって後遺障害を負い, かつその事故に関しては責任を有せずまたは副次的な責任しか負わない被害者に, その後遺症状および加害者の経済能力に応じて, 一定金額の精神的損害補償金を賠償することができる(22条)。また, 北京, 上海, 広東などでも地方性の規定が制定され, 本解釈は, このような状況の下で制定されたものと言われている。張和伏「中国における精神的損害賠償の司法解釈」国際商事法務29巻4号458頁(2001年)。
- 34) 最高人民法院副院長唐德華氏「慰謝料に関する司法解釈」の実施に関する記者会見の談話録。人民法院新聞2001年3月10日。

- 35) 最高人民法院副院長黃松有「『人身損害賠償司法解釈』の実施に関する記者会見」濟南日報2003年12月30日。
- 36) 覃怡「国家賠償制度中の精神的損害賠償」法学評論2000年6月号137頁（武漢大学法学院），関今華編集『精神的損害賠償金額の算定』348頁〔関今華執筆〕（人民法院出版社2002年）。
- 37) なお、二審においても、Aは勝訴したが、慰謝料額は1万円に変更された。慰謝料額について、一審と二審との差はあまり多くすぎるので、慰謝料の算定に関する合理的な計算基準が求められている。関今華・前掲36）245頁。また、本司法解釈においては、慰謝料の最高限度額について、なんら制限も加えられていないが、最高人民法院は、終始、高額的な慰謝料の請求を支持していないである。汪治平『最高人民法院司法解釈の理解と適用 9 人身損害賠償に関する若干の問題の研究』130頁（中国法制出版社 2001年）。
- 38) 中国人口情報ウェブサイト（中国人口と発展研究センター）http://www.cpic.org.cn/rdzt/rd_gs_detail.asp?id=672
- 39) 実際、いくつかの地方政府は、その地方の「道路交通事故処理方法」の実施細則において、明確に、死亡補償費以外に、さらに精神的損害賠償を認めている。ただ、その金額について、規定が統一されていない。上海市は最高金額を5万元、広東省は最高金額の制限を設けていない。関今華・前掲36）57頁。
- 40) 各特別法に加えて、中国各地の高等裁判所も法律に基づいて意見を出している。司法解釈を行う司法機関は最高人民法院のみであるため、これらの意見は強制力のないものと考えられる。しかし、実質上、当該高等人民法院の管轄地における事件の審理は、それらの意見を根拠に行われている。問題は、それらの意見が、法律と異なる規定を設けることも少なくないという点である。例えば、死亡補償費の算定基準について、「道路交通事故処理方法」は交通事故発生地の平均生活費を基準に、10年を賠償期間とするのと定められた（37条）、山東省高等人民法院「人身損害賠償事件の審理に関する若干の問題の意見」（2001年2月22日公布、施行）は山東省前年度職員、従業員平均給与を基準に、20年とするのと定め（80条）、前者の基準を大きく上回った。
- 41) しかし、本司法解釈が一般法としての効力を有するが、「国家賠償法」、「医療事故処理条例」などの特別法および「感電による人身損害賠償事件の審理に関する若干の問題の解釈」などの司法解釈との関係が問題になり、見解が分かれているようである。「医療事故処理条例」との関係において、張新宝教授は、医療事故による人身損害賠償事件の審理に当たって、「人身損害賠償司法解釈」が裁判の規則として優先するとすべきであり、「人身損害賠償司法解釈」に明確な規定がない場合に限り、「医療事故処理条例」が参照されると主張している。張新宝「人身損害賠償規則の統一」法制日報2004年2月24日。これに対し、当該司法解釈の制定者のひとりと思われる陳現傑裁判官は当該解釈が特殊不法行為の損害賠償を定める「医療事故処理条例」に対して、拘束力を持たないと説明している。陳現傑「『人身損害賠償事件の審理に当たって適用される法律に関する若干の問題の解釈』の理解と適用」人民司法2004年2月号13頁（最高人民法院）。
- 42) 阿麗莎・前掲注25）32頁。
- 43) 陳現傑「人身損害賠償司法解釈における損害賠償金算定のいくつかの問題に関して」法律

適用2004年第4号9頁(国家裁判官学院)。

- 44) 張新宝「人身損害賠償の理念更新」中国民商法律ウェブサイト <http://www.civillaw.com.cn/weizhang/default.asp?id=14326> (人民大学法学院 2004年)
- 45) 新江=孫煒「道路交通事故人身損害賠償における新旧基準の比較」中国保険2004年5月号60頁(中国人民保険会社)。
- 46) 中国国家统计局編集・前掲注32)106頁
- 47) 中国国家统计局編集・前掲注32)105頁。
- 48) 本司法解釈の算定基準を定める理由および経緯について、陳現傑「人身損害賠償司法解釈における損害賠償金計算に関する若干の問題」法律適用2004年第4号9頁以下がある。
- 49) 沙銀華「中国における準強制自動車保険である第三者責任保険制度」インシュアランス(損保版)6頁(2003年)。
- 50) 中国自動車新聞2004年8月19日。
- 51) 中国においては、今年5月1日から、「道路交通安全法」に基づいて、自動車第三者責任強制保険が施行されるようになった。今まで、自動車第三者責任保険の強制加入に関する法律がなく、公安部はそのいくつかの行政規定の中で、自動車第三者責任保険に加入しないと、自動車登録手続を受付けないという規定を設けており、この意味で、今までの中国自動車第三者責任保険は準強制保険ともいわれている。沙銀華・前掲注49)7頁。しかし、これらの行政規定はすべて施行されたとは思われない。また、全国24の地方政府は、地方立法または地方政府の行政規定を通して、自動車第三者責任強制保険を施行していたが、法律によって、全国的規模で自動車第三者責任保険を強制保険とされていたわけではない。阿麗莎・前掲注25)35頁。
- 52) 劉京生「自動車保険の問題 総合管理はその解決策である」中国保険2001年3月号30頁(中国人民保険会社)。