

# 中国における自動運転車による 交通事故責任についての考察（1）

沈 建 波

- 1 はじめに
- 2 中国における現行の自動車事故責任及び保険制度についての考察
  - 2.1 序説
  - 2.2 欠陥がない現行の自動車による交通事故の責任
    - 2.2.1 自動車「運転者」（＝使用者）の責任
    - 2.2.2 自動車所有者、管理者（＝保有者）の責任
    - 2.2.3 小括
  - 2.3 現行の自動車の欠陥による交通事故の扱い
    - 2.3.1 製造物責任についての考察
    - 2.3.2 現行の自動車の欠陥による交通事故の責任
    - 2.3.3 現行の自動車の欠陥と運転者の過失と競合した交通事故の責任  
(以上、本号)
  - 2.4 自動車損害保険制度についての考察
    - 2.4.1 自動車交通事故責任強制保険
    - 2.4.2 小括
  - 2.5 まとめ
- 3 現行法制度の自動運転車への適用問題と対策
  - 3.1 問題点
    - 3.1.1 交通事故責任
    - 3.1.2 製造物責任
    - 3.1.3 強制保険
  - 3.2 学説上の議論
    - 3.2.1 各学説の紹介
    - 3.2.2 問題点をめぐる学説の検討
    - 3.2.3 私見
- 4 おわりに

## 1 はじめに

自動運転技術の発展とともに、中国では、多くの都市を試験地として、自動運転車が使用されてきた。自動運転技術に関する分類について、各国では国内における基準を設けている。例としては、アメリカの SAEJ3016、日本の「官民 ITS 構想・ロードマップ2017」、中国の GB/T40429—2021などが挙げられる。

中国の GB/T40429—2021は、アメリカの SAEJ3016を参照して作られた。日中米三国の基準はほぼ同じであるが、まずは説明のために、日本の「官民 ITS 構想・ロードマップ2017」<sup>(1)</sup>を参照し、SAE レベル 3 と SAE レベル 4 の概要を紹介する。SAE レベル 3 の概要は、「限定領域内において、システムが全ての運転タスクを実施し、システムの動作継続が困難な場合には、ドライバーはシステムによる介入要求等に対して適切に応答することが期待される」ことである。SAE レベル 4 の概要は、「限定領域内において、システムが全ての運転タスクを実施し、システムの動作継続が困難な場合にも、利用者が応答することは期待されない」ことである。

自動運転車の使用に伴い、各都市の人民代表大会は、自動運転車に関する条例を作成した。その中でも、深圳市が作った『深圳経済特区智能网联汽车 (Intelligent Connected Vehicle (ICV)) 管理条例』は自動運転車による交通事故責任に関する条例の典型的なものであると考えられている。この条例の53条<sup>(2)</sup>では、< SAE レベル 3 (= 運転者がいる場合) で智能网联汽车側に責任があるときは>、運転者が賠償責任を負うと定め、< SAE レベル 4 (= 運転者がいない場合) で智能网联汽车側に責任があるときは>、車両の所有者と管理者が責任を負うべきであると定めている。

この条例が上記のように定められたのは、「智能网联汽车について、運転者がいる場合は現行法の規定に従って扱うことができるが、

運転者がいない場合は知能コネクテッド自動運転車の特色を参照しながら、交通事故の責任を明らかにする必要がある。本条例は、現行法を参照し、他の国の経験を鑑み、責任主体及びその行為態様を考え、交通違法と交通事故との処理を分けて規律している。上位法がそのまま適用できない状況であった場合には『権利義務適応原則』に従って処理し、かつ、経済特区の立法権を活かすことなどによって、それらの処理方法を創造的に設定した。具体的に言えば、①運転者がいる知能コネクテッド自動運転車による交通違法あるいは事故については、運転者に賠償責任を負わせる。②運転者がいない知能コネクテッド完全自動運転車による交通違法あるいは事故については、原則上車の所有者と管理者が責任を負う。③欠陥がある知能コネクテッド自動運転車による交通事故に対しては、車両の運転者または所有者、管理者が賠償した後で、製造者あるいは販売者に求償することができる<sup>(3)</sup>。」と判断したゆえであると考えられる。

しかし、この条例の制定理由に関しては、SAE レベル 3 の段階において運転者が現行法に基づいて責任を負う理由と、SAE レベル 4 の段階において自動運転車の所有者と管理者が責任を負う理由についての説明が不足している。その為、この条例の合理性を今一度新たに考える必要があるように思われる。

したがって、本論文では、SAE レベル 3 の自動運転車の段階で現行の交通事故責任制度及び保険制度に基づいて運転者に責任を負わせることの合理性を検討する(2)。さらに、現行中国法を SAE レベル 4 の自動運転車へ当てはめるときにはどういった問題が生じ、それを如何に解決すべきかを明らかにし(3)、中国法上の結論を出すこととする(4)。

## 2 中国における現行の自動車事故責任及び保険制度についての考察

### 2.1 序説

SAE レベル 3 までの自動運転車には人間たる運転者がいるため、それによる交通事故の責任主体は、ほぼ人間の運転者にある。したがって、本章では、欠陥がない現行車による交通事故の責任を考察してから(2.2)、欠陥がある現行車による交通事故の製造者責任の有無、そして、交通事故責任と製造物責任と競合する場合(2.3)、さらに、交通事故責任と係る保険制度などを考察し(2.4)、最後に、SAE レベル 3 までの自動運転車と合わせて検討することとする(2.5)。

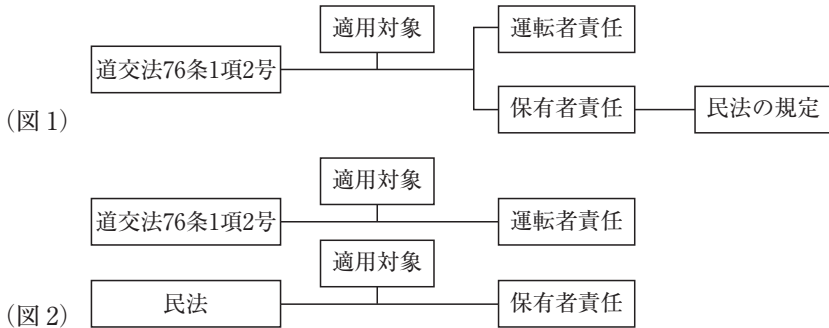
特に、2.2については、以下のように説明する必要があると考えられる。

『中華人民共和国民法典』(以下『民法典』という)第7編第5章は「<sup>(4)</sup>機動車(=自動車)交通事故責任」を策定したが、さらに、『民法典』1208条を通じて、交通事故による損害賠償に関する規定が道路安全法律によって定められている。その道路安全法律の代表例は、『中華人民共和国道路交通安全法』(以下『道交法』という)と『機動車交通事故責任強制保険条例』(以下『保険条例』という)である。したがって、自動車による交通事故については、『民法典』のみならず、特殊法たる『道交法』などが適用される必要があるのである。例えば、『道交法』76条<sup>(5)</sup>は、自動車による事故を規律している。

一方、中国法上では、日本法のような「運行供用者」や「保有者」などの概念がなく、その代わりに、自動車の「所有者、管理者、使用者」<sup>(6)</sup>(『民法典』1209条<sup>(7)</sup>)や「車両運転者」(『道交法』2条<sup>(8)</sup>)といった概念が使用されてきた。

ここで、以下の点を特に説明しておきたい。『道交法』では、「車両運転者」が、「自己のために」又は「他人のために」自動車を運転するものを指すのかを全く定義していない。それゆえ、『道交法』の適用については、「自己のために」自動車を運転した者による交通事故において適用されるのか、

又は、「他人のために」自動車を運転した者による交通事故において適用されるのが定かになっていない。また、この点と関わるものとして、自動車を運転したものは、その自動車の「所有者・管理者」である場合と、その自動車の「所有者・管理者」でない場合と法律の適用をどう考えるのか、という点も問題として存在している。



学説上では、『道交法』76条1項2号に定められた「機動車側」が比較法上の「保有者」と同一視され、「保有者」の判断は「運行支配と運行利益」というメルクマールによって決まると考えられている。さらに、『民法典』上に挙げられた自動車の「所有者・管理者」責任（例えば、自動車の使用者（『民法典』1209条）、自動車の譲受人（『民法典』1210条）、<sup>(9)</sup>自動車の使用者（『民法典』1212条）、<sup>(10)</sup>窃取者、強取者又は奪取者（『民法典』1215条）、<sup>(11)</sup>自動車の実際所有者（身分証明書を借りて自動車を買った者）など）を「保有者」責任とイコールし、『道交法』76条が規律した「機動車側」というカテゴリーに入れたといえるだろう<sup>(12)</sup>（図1の考え方）。

したがって、便宜上、本章2.2では、自動車の所有者・管理者・使用者が同一人である場合における『道交法』上の「車両運転者」の責任と、自動車の所有者・管理者・使用者が同一人でない場合における『民法典』上の「車両の所有者・管理者」の責任を検討しようと思う（図2の考え方）。

## 2.2 欠陥がない現行の自動車による交通事故の責任

### 2.2.1 自動車「運転者」(＝使用者)の責任

『道交法』76条は自動車責任を2種類に分けて規律したが、下記においてもその2種類に応じて検討する。

#### 2.2.1.1 自動車同士の交通事故における「使用者」の責任

この場合においては、『道交法』76条1項1号により、当事者の両方がその「過錯」により責任を負うこととなる。まず、問題となるのは、ここにいる「過錯」がどう考えられるかについてである。

##### 2.2.1.1.1 『民法典』中の「過錯」

まず、『民法典』1165条1項が「過錯によって他人の民事権益を侵害した行為者は、これによって生じた損害を賠償する責任を負わなければならない」と定めている。ここにいう「過錯」は「故意」と「過失」とを合わせたものである。そして、「過錯」は、「主観説」に基づいて理解される。<sup>(13)</sup>

「故意」<sup>(14)</sup>とは、侵権者(行為者)が自己の行為による損害を予見した上で、その損害の発生を希望又は放任する心理状態のことをいう。

「過失」<sup>(15)</sup>とは、侵権者(行為者)が自己の行為による損害を予見又は予見することができたのに予見しなかった「不注意」と、侵権者(行為者)が自己の行為による損害を予見した上でその損害を発生させない自信を持ちすぎて損害を発生させる「懈怠」をいう。

##### 2.2.1.1.2 交通事故における「責任」——『交通事故認定書』

『道交法』76条がいう「過錯」は『民法典』の規律した「過錯」とほぼ同じ意味ではあるが、実務の処理上、中国では、交通警察が事故現場周囲の監視カメラやEDR(＝事故時のシステムの動作状況を記録するもの)、現場状況などを総合に勘案し『交通事故認定書』を発行している。その『交通事故認定書』の中に「交通事故の当事者の行為の交通事故の発生に対する寄与度と過錯との有無及び割合」が書かれている。交通警察は『交通事故認定書』の中に各当事者の「過錯と因果関係」を総合に考えてそれらの「責任」を記載

する。具体的に言えば、加害者に「全部責任 (=100%の損害賠償責任)、主要責任 (70%の損害賠償責任)、同等責任 (50%の損害賠償責任)、次要責任 (30%の損害賠償責任)」のいずれかを負わせる、ということになる。それゆえ、交通事故の場合においては、「過錯と因果関係」の代わりに「責任」という言葉を使うほうが多い。

そして、裁判官は、一般にその『交通事故認定書』に書かれた責任の割合により交通事故当事者に責任を負わせることとなる。<sup>(16)</sup>

### 2.2.1.1.3 『民法典』中の「過錯」と『交通事故認定書』に書かれた「過錯」との不一致

『最高人民法院が道路交通事故損害賠償事案を裁判する際の法律の適用についての若干の問題の解釈』27条の規定により、当事者の責任を認定する際、法院(裁判所)は、当事者が提出した証拠によって、『交通事故認定書』に書かれた「過錯」と違った判断を出すことができる。

【事例1】 広西チワン族自治区百色市中級人民法院(2020)桂10民終2148号民事判決書

Yは国道243で二輪オートバイクを北から南へ運転していたところ、歩行者Xに衝突した。

交通警察は、事故を勘案した後で、『交通事故認定書』中に「Yが運転しているオートバイクは技術標準に達しておらず、さらに、スピードを落とすべきところでスピードを落としていなかった。Xは安全確認をせず横断歩道でないところで横断することを認知していたため、X、Yは『同等責任』を負うべきである」と述べた。

広西チワン族自治区百色市田東県人民法院(第一審裁判所)は、「機動車の側は歩行者より優越の位置にあるため、注意義務を尽くし、安全運転を確保し、交通事故をできるだけ発生させずに通行すべきであったのにも関わらず、Yが運転しているオートバイクが技術標準に達しておらず、スピードを落とすべきところでスピードを落とさずに運転して歩行者Xが横断するときにも事故を発生させないための行動を取らなかったということに鑑み、Yに

『主要責任』、Xに『次要責任』を負わせる」と判断した。

その後、広西チワン族自治区百色市中級人民法院(控訴審裁判所)においても、一審の判決を維持した。

### 2.2.1.2 自動車と非自動車あるいは歩行者との交通事故における「運転者」 (=「自動車の使用者」)の責任

この場合において、交通事故は『道交法』76条1項2号によって処理される。しかし、この条文に対して、学説上では争いがある。

#### 2.2.1.2.1 無過錯責任説

この説は、76条1項2号の「機動車側に過錯がなければ、機動車側が10%までの責任を負う」ことと、76条2項の「交通事故の損害が非機動車の運転者又は歩行者の故意による機動車との衝突によりもたらされた場合には、機動車側当事者は、賠償責任を引き受けない」という記述から、自動車と非自動車あるいは歩行者との間の交通事故が「無過錯責任」であることを説明している<sup>(17)</sup>。

【事例2】江蘇省宿遷市宿豫区人民法院(2021)蘇1311民初935号民事判決書  
2020年12月29日8時ごろ、被告Yが運転している電気三輪車(非自動車)と原告Xが運転している小型自動車が衝突し、両方の車両が壊れ、被告Yが負傷した。交通警察は、事故を勘案した後で、『交通事故認定書』中に「Yが本件事故の『全部責任』を負うべきであり、Xは責任を負わない」と書いた。

しかし、裁判所は、「自動車と非自動車あるいは歩行者との交通事故の場合においては、機動車側が法定賠償義務を負うべきであり、非自動車と歩行者は法定賠償義務を負わない。そして、『優位者危険負担原則』により、非自動車側が自動車の損失を賠償すべきではないといえる。なぜなら、自動車は、非自動車あるいは歩行者よりスピードや重さや硬さや危険性などの面で強いため、より高い危険回避義務を負うべきであるからである」と判断し、原告の訴求を棄却した。

無過錯責任説は通説の位置に立つ。そして、当該交通事故が非自動車の運



転者あるいは歩行者の故意のよる者のとき、自動車側が免責できる。

#### 2.2.1.2.2 過錯推定責任説（過失の一応推定）

無過錯責任説のほか、過錯推定責任を主張した孫玉榮<sup>(18)</sup>や鄭志峰<sup>(19)</sup>、白景富<sup>(20)</sup>や楊立新<sup>(21)</sup>などの学者がいる。そして、過失推定責任に立って交通事故を裁判する判例<sup>(22)</sup>もある。

例えば、孫玉榮は、日本の自賠法、韓国法とフランス法の中にある「中間責任」の規定から比較して過失推定責任を主張している。

#### 2.2.2 自動車所有者、管理者（＝保有者）の責任

所有者、管理者、使用者が不一致である場合において生じた交通事故は如何に扱うべきか。つまり、これは、事故自動車の運転者がその事故自動車の所有者・管理者でない場合において、その事故自動車の所有者・管理者の責任を如何に扱うのかという問題を意味する。この場合、所有者、管理者が自身の意思に基づいて使用者と分離するケース（1209条）と、所有者、管理者が自身の意思に基づかず使用者と分離するケース（1212条）とに分けられるが、いずれにせよ、この二つの条文の文言によって、所有者・管理者と使用者の責任が同じように扱われているといえる。

これはすなわち、主に事故自動車の運転者が交通事故の責任を引き受けるべきであるが、事故自動車の所有者・管理者が損害の発生について故意又は過失がある場合においては、その者が相応する賠償責任を引き受けるべきであるとするものである。つまり、自動車の所有者あるいは管理者には、自動車の使用者と分離した場合において、「過錯責任」が適用されるのである。この自動車の所有者あるいは管理者の「過錯」とは、当該自動車の所有者あるいは管理者が、「当該自動車」に対する管理義務もしくは「当該自動車」の使用者を選任する義務<sup>(23)</sup>に違反したことを指す。具体的に説明するなら、「自動車の管理義務違反」では、自動車の「所有者、管理者」が「当該自動車」に「欠陥」があることを知り、または、知ることができたが、「懈怠」により、当該自動車の運転にて交通事故を発生させたことが例として挙げら

<sup>(24)</sup>れる。「自動車の使用者選任義務違反」では、自動車の「所有者、管理者」が「当該自動車」の使用者が運転免許を持たないこと、または、飲酒運転を知り、または、知ることができたが、その使用者に当該自動車を運転させたことが例として挙げられる。<sup>(25)</sup>

【事例3】 広西チワン族自治区来賓市中級人民法院(2021)桂13民終566号民事判決書

2020年4月26日23時37分、Yは、小型自動車(本件自動車)を運転し、前方のAが運転している電気自動車の後部に衝突した。これにより、Aが死亡し、Aが運転していた電気自動車も損壊した。2020年5月28日に忻城県公安部交通管理大隊が提出した『道路交通事故認定書』によると、その中には「Yが全部責任を負うべき」と書いてあった。Y1会社は、本件自動車の登記所有者(登記名義者)である。Y1会社はY2会社の「<sup>(26)</sup>分公司」である。Y3は、本件自動車の実際の所有者である。Y3は、2020年1月8日にY1会社と「販売契約」を締結し、同日、ファイナンスリース会社と「リース契約」やその他の契約を締結していた。

広西チワン族自治区忻城県人民法院(一審裁判所)は、①「Yは本件自動車の使用者であり、損害賠償責任を負う」と判断し、②「Y3は、本件自動車の実際の所有者であり、管理者でもあり、被告Yとの間に特定関係(兄弟関係)があつて、本件自動車と本件自動車の鍵を自宅に放置したまま広東省へ出勤した。従つて、Y3の不注意と管理不善によって本件事故が発生したため、Y3に「過錯」があると見なし損害賠償責任を負わせ、Y3は保険会社が賠償した後の残った賠償額の30%の賠償責任を負う」と判断した。

その後も、広西チワン族自治区来賓市中級人民法院(控訴審裁判所)は、一審の判決を維持した。

### 2.2.3 小括

自動車の使用者の責任について、『道交法』76条により、自動車相互間に交通事故が発生した場合は「過錯責任」が適用され、自動車と非自動車の運

転者又は歩行者との間に交通事故が発生した場合は(判例・通説上で)「無過失責任」が適用されるが、実際には、『交通事故認定書』により、各々自動車や非自動車と歩行者の責任の有無と割合が決まることとなっている。

自動車の所有者・管理者(=保有者)の責任については、自動車の所有者・管理者と使用者が同一人の場合、交通事故の責任は上記の『道交法』によって扱われる。自動車の所有者・管理者と使用者が同一人でない場合、自動車使用者の責任は『道交法』により扱われ、保有者に「過錯」がある場合のみ、『民法典』の規定により「保有者」に責任を負わせることになる。

上記の考察からは、学説上において自動車の所有者・管理者を『道交法』76条1項2号には入れたものの(図1)、さらに同じく自動車の所有者・管理者を『道交法』76条1項1号に入れるか否かということが未だ不明な点として存在しているといえる。言い換えれば、自動車相互間に交通事故が発生した場合、図1のモデルか図2のモデルのどちらを使用するかまだ議論されていないと指摘できるのである。【事例3】(広西チワン族自治区来賓市中級人民法院(2021)桂13民終566号民事判決書)中においても、今の『民法典』1209条に相当する条文根拠と『道交法』76条が両方とも適用されていると言える。

## 2.3 現行の自動車の欠陥による交通事故の扱い

### 2.3.1 製造物責任についての考察

『民法典』1202条は「製品(=製造物)に欠陥が存在したことにより他人に損害をもたらした場合に、生産者は、権利侵害責任を引き受けなければならない」と定める。つまり『民法典』では、欠陥、損害、因果関係という三つの要件によって、製品責任(=製造物責任)が認められるといえる。同条文では、製品責任は無過失責任であり、製造者の過錯はいらないと考えられている。そして、その欠陥については、『中華人民共和国製品品質法』(以下『製品品質法』という)<sup>(28)</sup>46条が「この法律において『欠陥』とは、製品に人身又は他人財産の安全に危害を及ぼす不合理な危険が存在することをいう。製品に人体の健康及び人身又は財産の安全を保障する国家標準又は業種標準が

ある場合には、当該標準に適合しないことをいう」と定めた。これによって、欠陥については、「不合理な危険」と「国家標準、業種標準」(以下「法定標準」という)に適合しないことという二つの要件によって判断されることとなった。それとともに、同法<sup>(29)</sup>41条は生産者の三種類の免責事由を定めた。

ここにいった「不合理な危険」は、アメリカ『不法行為法第 2 次リステイトメント』402A 条に鑑み、制定されたものであり、「消費者期待説」に基づいて考えられるものである。<sup>(30)</sup>

### 2.3.1.1 「不合理な危険」と「法定標準に適合しないこと」との関係

ここでは、製品の欠陥を認めるために、この二つの要件をとともに満たさなければならぬのか、または、その中の一つだけを満たせば製品の欠陥を認められるのか、という点について考察する。

#### 【事例 4】北京市第三中级人民法院(2020)京03民終6603号民事判决书

2010年9月9日に、A(買主)は、家具工場Y(売主)との間で、高箱床(日本の「横／縦開き跳ね上げ収納付きベッドフレーム」に類似したベッド)(以下「本件ベッド」という)とマットレスの売買契約を締結した。Aは、長年本件ベッドを使ってきたが、2017年4月14日に、Aは、首が床板と引き出しとの夾角のところで挟まれ死亡した。公安部は、調査により刑事事件ではないと判断した。その後、Aの相続人Xは、人民法院に「本件ベッドに欠陥があるかどうか」を鑑定してくれるよう申し込んだが、鑑定機関は、「本件ベッド」が鑑定条件を満たさないことを理由として、鑑定を拒否した。

北京市第三中级人民法院(控訴審裁判所)は、「鑑定機関は、本件ベッドの夾角のところについて、国家標準と業界標準を含めた法定標準がなかったため、鑑定できなかった」という事実を述べたが、それを踏まえ、「しかし、ある製品に欠陥があるか否かの判断は、法定標準に依拠することのみならず、当該製品が人身安全、財産安全を不合理な危険に晒すことがあるか否かということにある」と言った。その上で、「本件ベッドを正常に使う前提としてはまず『不注意で落下しないこと』が挙げられる。そして、消費者あ

るいは使用者が本件ベッドの収納機能を使うときでも、『設計者が高い安全性を有した本件ベッドの収納機能を設計したこと及び製造者が慎重に本件ベッドを製造したこと』は十分に推測可能である」と述べた。

【事例 5】 河南省南陽市中級人民法院(2014)南民三終字第00198号民事判決書

2013年4月、原告Xは、被告Y1が経営している店から「一路発」という花火(本件花火)を含めた様々な花火を買った。その後、Xの親戚が本件花火を打ち上げたところ、本件花火の一発が、空に上がらず横に行ったため、ちょうど本件花火を見に来ていた酔っ払いXの右眼を潰してしまった。本件花火の生産者であるY2は、臨湘市と岳陽市技術監督局が作ったそれぞれの無作為抽出検査報告書を出し、自分が生産した花火が質量安全標準(つまり、法定標準)に適合し、欠陥がないことを証明した。

河南省鄧州市人民法院(一審裁判所)は、「『製品品質法』46条により、製品の欠陥について「不合理的な危険」と「法定標準に適合しないこと」という両方で判断され、法定標準に適合した製品に「不合理的な危険」があるとき、その製品に欠陥があることを認めることができる」と判断した。

その後も、河南省南陽市人民法院(控訴審裁判所)は、控訴人の請求を棄却し、一審判決を維持した。

【事例 6】 陝西省商洛市中級人民法院(2020)陝10民終660号民事判決書

2019年1月、XはY1に一箱の花火(本件花火)と若干の爆竹を買ってもらった。2019年2月19日、Xは、本件花火を打ち上げた際、本件花火の一発が空に上がらず横に行ったため、左眼を潰されてしまった。本件花火は、Y3からY2に、Y2からY1に転売されていた。2018年12月5日、製品質量監督検査所は、Y3が生産した本件花火と同じシリーズの花火を無作為抽出検査し、本件花火シリーズに欠陥がない合格な製品であると判断した。さらに、2018年12月3日、Y3は、本件花火シリーズを保険会社の製品責任保険に参加させた(つまり、保険花火シリーズによる事故は、当該保険会社が賠償する)。

陝西省丹鳳県人民法院（一審裁判所）は、「『製品品質法』13条と46条により、製品の欠陥とは製品に不合理な危険が存在することであり、当該欠陥はさらに、製造欠陥と設計欠陥と指示警告上の欠陥に分けられる、とした。国家標準 GB10631-2013『花火爆竹安全と質量』第5.7.8条では、「花火が打ち上がる際に倒れたり、燃えたり、散らばったり、低空を飛んだりせず、打ち上げが終わってから30秒以上は燃えない」と定められていたが、本件花火については横に飛んだ事実及び燃えた事実に加え、打ち上げた際に X の眼を潰したことを鑑み、本件花火に人身安全に及ぶ不合理な危険が存在し、本件花火に欠陥があること」を認めた。さらに、本件花火による事故は、製品責任保険の期間内にあるため、当該保険の保険会社は、Y3 の代わりに X に補償すべきである、とした。

その後も、陝西省商洛市中級人民法院（控訴審裁判所）は控訴人の請求を棄却し、一審判決を維持した。

### 2.3.1.2 小括

【事例 4】から【事例 6】までを見た結果、裁判所は、製品の欠陥を判断する際に、「不合理な危険」を主要な要件として判断したことが分かる。すなわち、製品が「法定標準」に適合しても、「不合理な危険」という要件を満たす限りにおいて、その製品に欠陥があることが認められるといえる。

一方、「法定標準に適合しないこと」という要件は、消費者が損害賠償を請求しやすいように設けられる補助的なものである。つまり、ある製品が「法定標準に適合しない」と判断されると、当該製品に「欠陥」があることが認められ、消費者が直ちに生産者に損害賠償を請求することができるのである。<sup>(31)</sup>

さらに、（【事例 4】）判例上では、「消費者期待説」に基づいて「不合理な危険」を判断している。ただし、「設計上の欠陥」を判断する際に、「消費者期待説」の代わりに「危険効用説」を主張する学説もある。<sup>(32)</sup>

その他、判例実務において、「不合理な危険」が抽象的すぎるため、裁判官は、1)製品の一般的用途、2)製品の正常の使い方、3)製品の仕組み、

製品原材料等の特徴、4)製品のラベル上の説明、5)製品の使用消費時間をもって、製品に欠陥があるか否かを判断することもある<sup>(33)</sup>。

### 2.3.2 現行の自動車の欠陥による交通事故の責任

『民法典』1203条により、被害者は製造者または販売者に損害賠償を請求することができる。また、『最高人民法院の道路交通事故に関する損害賠償事案を裁判するときの法律適用の若干問題の解釈について』（以下『道路交通事故損害賠償解釈』という）12条が「自動車の欠陥による交通事故で損害が起こした場合において、当事者が侵権責任法第5章（今の『民法典』第7編第4章）に基づいて製造者あるいは販売者に責任を追及することができる」と定めている。

また、実際に、被害者は、交通事故が自動車の欠陥によるものかどうかはわからない場合でも、自動車の使用者、管理者・所有者に損害賠償を請求することができる。さらに、交通事故を起こした自動車の所有者・管理者は、被害者に賠償した後で、生産者に『製品品質法』に基づいて求償することができる。

### 2.3.3 現行の自動車の欠陥と運転者の過失と競合した交通事故の責任

【事例7】浙江省湖州市中級人民法院(2018)浙05民終1020号民事判決書

2017年8月18日、被告Y1は、Y2が生産した電動自転車（本件電動自転車）を買った。2017年12月24日17時20分ぐらい、Y1は、北から南へ本件電動自転車を運転しているところ、同方向の歩行者Xに衝突した。その後、浙江省の鑑定機関は、「本件電動自転車は、その最高スピードと重さがGB17761-1999『電動自転車通用技術標準』の定めた標準と適合しておらず、バイク（＝自動車）の一種に属する」と判断した。さらに、交通警察が出した『交通事故認定書』では、本件事故についてY1が交通事故の全部責任を負い、Xが交通事故の責任を負わない、とされた。

本件事案の争点は、①本件電動自転車に欠陥があるか否かということ、さ

らに、②もし欠陥があれば、当該欠陥と本件事故との間に因果関係があるか否かということ、さらに、もし、①の欠陥と②の因果関係があれば、③原告が本件事故の加害者(Y1)と生産者(Y2)と同時に損害賠償を請求することができるか否かということ、もし③ができれば、④Y1とY2との間に責任を如何に分配するのかということである。

浙江省湖州市南潯区人民法院(一審裁判所)は、「製品の欠陥とは、製品に人身と他人財産を危険に晒す不合理な危険があること」とした上で、「本件電動自転車マニュアルには本件電動自転車为非自動車であると記載されていたものの、実際には、浙江省の鑑定機関の鑑定により本件電動自転車が自動車一種であることが判明した。その上、Y2が本件電動自転車の最高スピードが普通の電動自転車の最高スピードを超えることと本件電動自転車の重さが普通の電動自転車の重さを超えることを指示・警告していなかったため、Y2に本件電動自転車について指示・警告上の欠陥があること(①)」を認め、「当該指示・警告上の欠陥が消費者に本件電動自転車の性質と危険性を誤ることに陥りやすいことによって、本件電動自転車に不合理な危険があること」を認めた。さらに、「本件電動自転車の最高スピードが普通の電動自転車の最高スピードを超えることと本件電動自転車の重さが普通の電動自転車の重さを超えることにより、本件電動自転車の重量とスピードに設計上の欠陥があること(①)」を表明した。したがって、「本件電動自転車と本件事故との間に因果関係があること(②)、Y1とY2との不法行為が無意思連絡の共同不法行為であること(③)」を認め、「Y1に80%の賠償責任を、Y2に20%の賠償責任を負わせる(④)」と判断した。

その後も、浙江省湖州市中級人民法院(控訴審裁判所)は、控訴人の請求を棄却し、一審判決を維持した。

したがって、【事例7】(浙江省湖州市中級人民法院(2018)浙05民終1020号民事判決書)の判決と司法解釈より、製品の欠陥と運転者の過失とが競合した場合において、被害者は、生産者と使用者のいずれかを選択して損害賠償を請求しても、両者に連帯責任を負わせることを請求してもいい、としているこ



とが分かる。

そこで、自動車相互間に交通事故が発生した場合において、被害者は、「欠陥、損害、因果関係」という三つの要件を証明して「生産者」に責任を追及することよりも、『交通事故認定書』によって交通事故を起こした運転者に「交通事故責任」を追及するほうが容易であるため、実際上は交通事故を起こした運転者に交通事故責任を追及するか、又は、交通事故を起こした運転者と生産者に連帯責任を追及するということになる。

自動車と非自動車の運転者又は歩行者との間に交通事故が発生した場合においても、上記とほぼ同じ理由で、被害者は交通事故を起こした運転者に責任を追及するか、又は、交通事故を起こした運転者と生産者に連帯責任を追及するのが一般的である。

(1) 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「官民 ITS 構想・ロードマップ2017～多様な高度自動運転システムの社会実装に向けて～」(2017年) 5頁

(2) 《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》(日本語訳『深圳経済特別区知能コネクテッド自動運転車管理条例』) 53条

運転者がいる知能コネクテッド自動運転車が交通事故を起こして損害を生じさせた場合、運転者は、知能コネクテッド自動運転車側に属する損害賠償責任を負う。

運転者がいない知能コネクテッド自動運転車が事故を起こして損害を生じさせた場合、車両の所有者と管理者は、知能コネクテッド自動運転車側に属する損害賠償責任を負う。

(3) 『深圳経済特別区知能コネクテッド自動運転車管理条例』の立法理由 [http://www.szrd.gov.cn/szrd\\_zlda/szrd\\_zlda\\_flfg/flfg\\_szfg/content/post\\_830844.html](http://www.szrd.gov.cn/szrd_zlda/szrd_zlda_flfg/flfg_szfg/content/post_830844.html) 【2023年3月4日】

(4) 中国総合研究所・編集委員会『現行 中華人民共和国六法1』1146頁 (ぎょうせい、1988年)

『民法典』1208条 機動車につき交通事故が発生して損害をもたらした場合には、道路交通安全法律及びこの法律の関係規定により賠償責任を引き受ける。

注：本シリーズの条文は、中国法条原文にある「机动车」を「自動車」で

はなく、「機動車」に翻訳したが、しかし筆者は、翻訳書の原文を尊重するため、法条原文を引用する際は「機動車」という言葉を使い、筆者自身の記述には「自動車」という言葉を使用した。実際に、「機動車」と「自動車」とは同じ意味の言葉である。

- (5) 中国総合研究所・編集委員会『現行 中華人民共和国六法 3』2803・20 頁 (ぎょうせい、1988年)

『道交法』76条

機動車に交通事故が発生して人身傷害・死亡又は財産損害をもたらした場合には、保険会社が機動車第三者責任強制保険責任限度の範囲内において、これを賠償する。不足する部分については、次の規定に従い賠償責任を引き受ける。

(1) 機動車相互間に交通事故が発生した場合には、過錯のある一方が賠償責任を引き受ける。双方にいずれも過錯のある場合には、各自の過錯の比率に応じて責任を分担する。

(2) 機動車と非機動車の運転者又は歩行者との間に交通事故が発生した場合において、非機動車の運転者又は歩行者に過錯のないときは、機動車側当事者が賠償責任を引き受ける。非機動車の運転者又は歩行者に過錯のある旨を証明する根拠があるときは、過錯の程度に応じて機動車側当事者の賠償責任を適当に軽減する。機動車側当事者に過錯のないときは、10%を超えない賠償責任を引き受ける。

2 交通事故の損害が非機動車の運転者又は歩行者の故意による機動車との衝突によりもたらされた場合には、機動車側当事者は、賠償責任を引き受けない。

- (6) 程嘯『侵權責任法 (第三版)』(法律出版社、2021年) 603頁

所有者とは、自動車の登記 (登録) 名義者をいう。管理者とは、自動者所有者以外の自動者に対する管理権を持つ者という。例えば、賃貸借、使用貸借など合法的方法により自動車所有者から自動車に対する占有、使用、収益などの管理権をもつ者である。使用者とは、運転者をいう。

- (7) 中国総合研究所・編集委員会・前掲 (注 4) 1146頁

『民法典』1209条 賃貸借又は使用貸借等の事由により、機動車の所有者、管理者及び使用者が同一人でない場合において、交通事故が発生して損害をもたらし、当該機動車側の責任に属するときは、機動車の使用者が賠償責任を引き受ける。機動車の所有者又は管理者は、損害の発生について故意又は過失のある場合には、相応する賠償責任を引き受ける。

- (8) 中国総合研究所・編集委員会・前掲(注5) 2803・5頁

『道交法』2条中華人民共和国国内の車両運転者、歩行者、乗車人並びに道路交通活動と関係する単位及び個人は、いずれもこの法律を遵守しなければならない。

- (9) 中国総合研究所・編集委員会・前掲(注4) 1146頁

『民法典』1210条 当事者間において既に売買又はその他の方式により機動車が譲渡され、かつ、引き渡されたが、登記手続が行われていない場合において、交通事故が発生して損害をもたらし、当該機動車側の責任に属するときは、譲受人が賠償責任を引き受ける。

- (10) 中国総合研究所・編集委員会・前掲(注4) 1146頁

『民法典』1212条 他人の機動車の運転につき許可を経っていない場合において、交通事故が発生して損害をもたらし、当該機動車側の責任に属するときは、機動車の使用者が賠償責任を引き受ける。機動車の所有者又は管理者は、損害の発生について故意又は過失のある場合には、相応する賠償責任を引き受ける。ただし、この章に別段の定めのある場合を除く。

- (11) 中国総合研究所・編集委員会・前掲(注4) 1147頁

『民法典』1215条 窃取され、強取され、又は奪取された機動車につき交通事故が発生して損害をもたらした場合には、窃取者、強取者又は奪取者が賠償責任を引き受ける。窃取者、強取者又は奪取者が機動車の使用者と同一人でない場合において、交通事故が発生して損害をもたらし、当該機動車側の責任に属するときは、窃取者、強取者又は奪取者が機動車の使用者と連帯責任を引き受ける。

2 保険者は、機動車強制保険の責任限度額の範囲内において応急救助費用を立て替えた場合には、交通事故責任者に対し求償する権利を有する。

- (12) 程嘯・前掲(注6) 601-613頁

- (13) 最高人民法院民法典貫徹実施工作領導小組『中華人民共和國民法典侵權責任編理解與適用』(人民法院出版社、2020年) 24頁

- (14) 楊立新『侵權法論(第5版)』(人民法院出版社、2013年) 261頁

最高人民法院民法典貫徹実施工作領導小組・前掲(注13) 27頁

- (15) 最高人民法院民法典貫徹実施工作領導小組・前掲(注13) 27-28頁

- (16) 張力毅「比較、定位与出路：論我国交強險的立法模式——写在『交強險条例』出台15周年之際」保險研究2021年第1期115頁

- (17) 程嘯・前掲(注6) 591頁、王利明=周友軍=高聖平『中国侵權責任法教程』(人民法院出版社、2010年) 556頁、最高人民法院民法典貫徹実施工作

領導小組・前掲(注13) 361頁

(18) 孫玉榮「『中華人民共和國道路交通安全法』第76條之法律適用」法学雜誌2011年第5期66-67頁

(19) 鄭志峰「自動駕駛汽車交通事故責任的立法論与解釈論——以民法典相關內容為視角」東方法學2021年第3期158-159頁

(20) 白景富「関与「中華人民共和國道路交通安全法修正案(草案)」的說明」全國人民代表大會常務委員會公報NO.1(2008年)46頁

(21) 楊立新「修正的「道路交通安全法」第76條的進展及審判對策」法律適用2008年第3期(總第264期)28頁

(22) 「莊信龍等訴金華市恒輝熱鍍鋅鉛有限公司等道路交通事故損害賠償責任糾紛案」最高人民法院中国应用法学研究所編『人民法院案例選』總第65輯(人民法院出版社,2009年)124頁以下

齊風英等与ウルムチ同望達汽車服務有限公司道路交通事故人身損害賠償糾紛上訴案(新疆ウイグル自治区ウルムチ市中級人民法院(2010)ウ中民一終字第1256号民事判決書)

(23) 最高人民法院民法典貫徹實施工作領導小組・前掲(注13) 367頁

(24) 最高人民法院民法典貫徹實施工作領導小組・前掲(注13) 368頁

(25) 最高人民法院民法典貫徹實施工作領導小組・前掲(注13) 368頁

(26) 「分公司」とは、日本の会社の「支店」とほぼ同じものであるが、中国でいう会社の「分公司」には、権利能力はないものの、当事者能力がある。その理由は、中国において、訴訟当事者能力を認める法律の規定があること等から、訴訟当事者能力を有するからである。『最高人民法院関与適用「民事訴訟法」的解釈』52条

(27) 中国総合研究所・編集委員会・前掲(注4) 1145頁

「生産者」と「製造者」とは同じ意味の言葉である。

(28) 中国総合研究所・編集委員会・前掲(注5) 2779・13頁

(29) 中国総合研究所・編集委員会・前掲(注5) 2779・12頁

『製品品質法』41条

製品に欠陥が存在することにより人身又は欠陥製品以外のその他の財産(以下「他人財産」という)に損害をもたらした場合には、生産者は、賠償責任を引き受けなければならない。

2 生産者は、次の事由のいずれかに該当する旨を証明することのできる場合には、賠償責任を引き受けない。

(1) 製品を流通に投入しなかったこと。

(2) 製品を流通に投入する際に、損害を引き起こした欠陥が存在していないこと。

(3) 製品を流通に投入する際の科学技術水準が欠陥の存在を発見することができないこと。

- (30) 李俊 = 許光紅 『産品質量法案例評析』 (对外経済貿易大学出版社、2012年) 153頁
- (31) 朱克鵬 = 田衛紅 「論産品責任法上の産品欠陥」 法学評論1994年第6期31頁
- (32) 朱克鵬 = 田衛紅・前掲 (注31) 32頁  
冉克平 「論産品設計欠陥及其判定」 東方法学2016年第2期21頁
- (33) 周易 「産品欠陥的一般認定標準——苗○、張○訴家具場、気弹簧公司産品責任案」 国家法官学院 最高人民法院司法案例研究院編 『中国法院2022年度案例』 (中国法制出版社、2022年) 190頁

