



Title	過失責任と無過失責任の交錯および中国民法典の行方
Author(s)	劉, 士国; LIU, Shiguo; 鈴木, 賢//訳 他
Citation	北大法学論集, 53(4), 139-155
Issue Date	2002-11-13
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/15169
Type	departmental bulletin paper
File Information	53(4)_p139-155.pdf



過失責任と無過失責任の交錯および中国新民法典の行方

中国の現行立法は医療事故、環境汚染および道路交通事故について無過失責任を採り、製造物責任についても無過失〔責任〕を原則としている。しかし、社会的条件の変化に伴い、これらの領域において過失責任と無過失責任が交錯する現象が生じており、注目に値する。中国が民法典を制定し、不法行為責任の条文を設計するに際して、この問題を研究することには格別重要な意義がある。本稿はこれについて検討を試みたい。

一 専門家責任

専門家責任とは、専門的トレーニングを経て、一定の資格を取得して、専門的職務に従事している者が、高度な注意義務に違反し、信賴者に損害をもたらしたことにより、法に従い負うべき賠償責任である。専門家とは以下のような条件を具えるべきである。①専門的トレーニングを経た者。すなわち、その専門的職務に関わる知識や技能は、長期間の教育または訓練の結果である。例えば、医師は大学の医学部を卒業しなければならぬ。弁護士は法学部を卒業するかまたは専門的トレーニングを経ていなければならず、修士や博士の学位を取得している者もいる。②一定の資格を取得した者。例えば、医師、弁護士、建築士はいずれもそれに対応する資格を取得しなければ、専門的職務に従事することはできない。③専門的職務に従事する者。専門家は特殊な知識や技能を有しているため、それが負うべき注意義務はそ

の特殊な知識や技能にふさわしい高度な注意義務である。専門家はまさに特殊な人材であるからこそ、一般人の信頼を獲得できるのである。だからこそ、高度な注意義務に違反して、信頼者に損害をもたらしたなら、法に従い賠償責任を負うべきである。

しかしながら、専門家でありさえすれば、必ず専門家としての責任が生じるわけではない。専門家責任が生じるためには、さらに一定の社会的条件を具備しなければならない。例えば、医師は人類社会の歴史的時期を超えて存在するといえるが、医師の専門家責任は第二次世界大戦後に形成されたものである。弁護士は西洋では古くから存在するが、弁護士の専門家責任の登場も第二次世界大戦後のことである。建築士、会計士などの専門家責任も最近になって登場したものである。専門家責任は個人責任であり、独立した特殊な責任類型である。こうした責任が生まれる社会的条件が整う以前においては、たとえ専門家が義務に違反したとしても、現代的意義における専門家責任は発生せず、免責されたり、ある場合には一般的な過失責任に基づいて処理されたりしてきた。世界の主要先進国を概観すると、アメリカでは専門家責任を追及する訴訟の激増に伴い、重要な学説上の争点として研究されるようになり、特に一九六〇年代後期に格別重要なテーマとなつた。⁽¹⁴⁾ イギリスにおける専門家責任の強化は、一九八〇年代以降のことである。⁽¹⁵⁾ フランスでは、一九世紀後半に職業責任に関する判例が現れたが、独立した責任理論として研究されるようになったのは一九五〇年代になってからであつた。⁽¹⁶⁾ ドイツにおいては、個別的な判例や研究は第二次世界大戦前からであつたが、損害賠償法の中心的テーマのひとつとなつたのは、一九八〇年代に入ってからのことであつた。⁽¹⁷⁾

専門家責任が生まれるためには、以下の社会的条件を具備しなければならない。

(一) 自由業従事者であること

いわゆる自由業従事者とは、職業選択の自由がある者であり、当該専門領域において勤務先や個人開業を自由に選択

できる者をいう。資本主義国において自由業に含まれる職業はわりあい多い。例えばドイツにおいては、①医療従事者（医師、薬剤師）、②法律的・経済的職務従事者（弁護士、公証人、公認会計士、税理士など）、③建築・科学技術的職務従事者（建築士、顧問の技師、鑑定者など）、④教育的・精神科学的職務従事者（自立した教育者、司牧者）、⑤芸術的・著述的職務従事者（作家、ジャーナリスト）が挙げられる⁽¹⁸⁾。こうした自由業従事者は個人の名義で他人と契約を締結し、サービスを提供する者である。したがって、契約上の義務に違反して、他人に損害をもたせれば、当然に個人でその責任を負わなければならない。

(二) 高収入であること

専門家のサービスは高度な知的サービスであり、その高度な知能を獲得するためには長期にわたる教育または訓練が必須である。したがって、わりあい高い報酬を獲得できるはずである。高収入は専門家が個人責任を負うための経済的条件である。

(三) 同業専門家団体を形成していること

各業種の専門家は自らの同業組織、例えば弁護士会、会計士協会、医師会、建築士協会などを結成して、初めて当該業種の行為規範を形成し、組織的な市民団体となり、主体的に社会に参与し、ひいては団体ごと保険に加入することができる。専門家団体の形成は、専門家が特殊なグループであり、その責任が団体の規範に拘束されるという特殊な責任であることを表している。先進資本主義国においては、各業種にいずれも独自の組織がある。

(四) 専門家責任保険に加入していること

専門家責任は個人責任であるため、専門家が注意義務に違反することにより信頼者にもたらされる損害は、一般的にわりあい大きい。専門家が責任を負い、リスクを移転することを保証するため、先進資本主義国では一般的に保険会社

が各種の専門家責任保険を販売している。そのため、保険にかかる損害が発生すれば、保険会社がまず賠償責任を負うことになる。保険制度の保障がなければ、現代的普遍的意義における専門家責任は存在し得ない。日本を例とすると、一九六三年には医師賠償責任保険が、一九七一年には公認会計士賠償責任保険および建築家賠償責任保険が、一九七五年には司法書士賠償責任保険が、一九七六年には弁護士賠償責任保険が登場した。⁽¹⁹⁾

中国は現在、依然として計画経済から市場経済への転換期にあり、深い所の改革が少しずつ行われているが、まだ始まったばかりのところもある。弁護士制度について、改革当初の制度復活時には、法律（一九八〇年制定の「弁護士暫定条例」）は弁護士を「国家の法律工作者」（「公務員」としての身分をもっていた（木間正道ほか『現代中国法入門（第二版）』（有斐閣、二〇〇〇年）一四一頁）と規定し、解釈上も、弁護士が自由業従事者であること否定し、このことをもって社会主義体制の特徴としていた。近年の改革において国营弁護士事務所はしだいに廃止され、パートナー制の弁護士事務所がわりあい多く開設されているが、個人開業は一部の地域にわずかに見られるだけである。パートナー制についていうと、弁護士にはどの事務所でも働くかを選ぶ自由があり、パートナー制の経営は完全に民主化されたものである。弁護士の事件処理による収入は、その大半は自身の収入となり、残りを事務所に納め、そして法に従い納税する。したがって、中国の弁護士はすでに自由業従事者になっている。

医療制度については、現在改革が進められており、一部の病院では患者が医師を選択することを許すようになっており、ごく一部の地区においては医療責任事故保険の取り扱いを開始している。⁽²⁰⁾しかし、医師は全体的にはやはり自由業従事者ではなく、その収入も弁護士のように主に自身の収入となるわけではない。したがって、現在においてはなお、医師の専門家責任だけを規定し、病院の団体責任を規定しないわけにはいかない。建築士もやはり自由業従事者ではない。建築事務所の改革は病院よりも遅れており、建築士が自由業従事者になったとの情報はまだ伝えられていない。し

かし、最終的には自由業従事者になるであろう。

専門家責任が関わる分野は、中国においては従来、団体責任であった。厳格な計画経済期には、自由業従事者は全く存在せず、人材を計画的に配置し、政府が統一的に管理していたため、当然に高収入でもなかったからである。民法通則三四条の規定によると、企業法人は当該法人の法定代表者または他の従業員が業務中に他人に損害をもたらしたときは、当該法人が責任を負わなければならないとされている。非営利性事業体も本条に類推して処理される。弁護士が他人に損害をもたらせば、弁護士は「国家の法律工作者」であるため、所属組織（法律顧問所）が責任を負い得るのみである。医師が患者に損害をもたらせば、「医療事故処理辦法」に基づき病院が責任を負う。建築業は企業であるため、設計により他人に損害をもたらせば、建築設計事務所が責任を負う。医療責任以外の責任も時には発生する。これらの責任はいずれも無過失責任であり、団体の過失を要件としない。団体はそれに所属する者の過失に対して責任を負っているのである。

しかして、専門家責任へと変遷を遂げた後は、専門家は自らの行為について過失責任を負うことになる。ここでいう責任とは、職務上の高度な注意義務に違反することにより負う責任である。しかし、中国においてこうした転換を短期間で実現することは不可能であろう。専門家責任と団体責任が交錯して存在している状況に対し、「中国民法典・不法行為編草案建議稿」（本建議稿は梁慧星をリーダーとする「中国民法典立法研究課題組」が作成したものである。以下、「建議稿」と略す）が起草者による集団討論を経て設けた規定には、次の二点の際立った特徴がある。ひとつは、専門家の業務活動（四〇条）、注意義務（四二条）、拳証責任（四三条）について統一的規定を設ける一方で、医師以外の専門家の具体的責任については規定しなかったことである。これにより、今後の専門家責任に関する特別立法に補充の余地を残しながらも、専門家責任の統一的規定に基づいて紛争を解決することもできる。もうひとつは、専門家責任につい

て、専門家の個人責任のみならず、業務機関の責任も規定したことである（四一条）。すなわち、本条一項は、「専門家
は業務活動において故意または過失により、委託者または第三者に損害をもたらしたときは、本節の規定に基づき民事
責任を負わなければならない」とし、専門家の過失責任を規定する。そして、二項では、「二人または二人以上が共同
して法的文書に署名し、または専門家としてのコンサルタント意見を提出し、専門的決定を下したときは、連帯責任を
負わなければならない」と規定する。本項は共同連帯責任の規定であり、過失責任でもある。三項は、「専門家が専門
の業務機関に雇用され、かつ、当該業務機関の名義で対外的に業務活動に従事するときに、業務活動において委託者に
もたらした損害または第三者にもたらした損害は、業務機関が民事責任を負う。業務機関が民事責任を負った後に、故
意または重大な過失のある被用専門家に求償する」と規定する。本項が規定する業務機関の責任は無過失責任であり、
被用専門家が求償されることにより負うことになる責任は過失責任である。

一 危険責任

危険責任とは、ドイツにおける企業責任の総称であり、主に環境汚染、製造物責任、道路交通事故責任など多くの類
型が含まれる。二〇世紀前半、民法の過失原則に対して危険責任説が唱えられるようになった。この説が登場した背景
は次のとおりである。企業がもたらした環境汚染、製造物による損害は、過失責任によれば被害者が「それを」挙証し
なければならぬ。しかし、企業に過失があることを証明することは困難である。なぜなら、被害者は一般的に専門的
知識をもたず、また、企業側も企業秘密を盾に内部調査を拒絶することが容易に予想できるため、企業内部に入り込ん
で調査することもできないからである。企業に過失があることを証明できなければ、企業は責任を負わなくともよいこ

となる。これは被害者にとって不公平である。企業の生産がもたらした危険は、危険をもたらした者が危険により生じた損害について責任を負うべきであり、また、できるだけ危険の発生を避けるために一定の措置を講じることができ、それは企業しかいない。したがって、企業が責任を負うには過失を要件とするのではなく、無過失責任とすべきである。大陸法系において、この学説は九〇年代初頭まで支持された。中国民法においては、この学説およびフランスの利益説（企業が生産または経営により利益を得ているのだから責任を負うべきとする考え方）を継受し、企業に無過失責任を負わせる根拠を説明している。

しかし、社会のさらなる発展は、二〇世紀上半期の状況に変化をもたらし、国はしかるべき機関を設置して環境汚染や製造物の品質を管理し、具体的基準を定め、必要な監視措置を採用している。例えば、企業が排出する汚染物質が基準を超過しているかは、環境監督部門の鑑定により明らかにでき、各環境保護法が規定する基準は企業の過失を認定する根拠となっている。また別の例を挙げると、製造物責任について、一般に国の基準または業界基準があり、関係部門の鑑定によって明らかにすることができる。国や業界の基準がなくとも、法律で平均的な品質基準を定めたり、製造物の一般的性能を基準としたりすることもできる。これらの基準に反すれば、企業には明らかに過失があることになる。こうした社会的条件の下では、完全に無過失責任に基づき企業の責任を追及することが現実にそぐわなくなったため、新理論が登場することになった。

ドイツの危険責任法理は、九〇年代に入り大きな変化が生じた。危険責任は誕生初期のように無過失責任のみを強調するのではなく、「許された危険」と「許されない危険」に区別されるようになった。「許された危険」とは、基準に合致する危険であり、加害者は無過失責任を負う。「許されない危険」とは、基準に合致しない危険であり、加害者は過失責任を負う。この二つの責任は異なる性質をもち、「許されない危険」により生じた損害について負う責任は、交換

的正義に基づくものである。他方、「許された危険」により生じた損害について負う責任は、配分的正義に基づくものである。「許されない危険」により発生した賠償責任は、違法性および過失を要件とし、「許された危険」により発生した賠償責任は、違法性および過失を要件としない。⁽²¹⁾ここに過失責任と無過失責任が交錯して存在する状況が登場した。

この変化は大陸法系のみならず、英米法系でも早い段階で生じていた。アメリカでは、従来、環境汚染の民事責任について厳格責任を採っており、当事者の過失の有無を問わなかった。しかし、一九七〇年の水質改善法〔Water Quality Improvement Act of 1970〕は船舶および油田施設が排出する油およびその他の有害物質について、一件につき一萬ドルの民事課徴金 (Civil Penalties) を規定し、一九七二年の改正法〔清浄水法〕 (Clean Water Act) を指す (注 (22)) 北村①五、一七―一八頁参照) では、船舶などが排出する油およびその他の有害物質または衛生基準に満たない汚水を排出した場合に、一日につき二万五〇〇〇ドル以下の民事課徴金を徴収することが規定された。民事課徴金は刑事課徴金や行政課徴金と並ぶ責任形式である。民事課徴金を導入した理由は、刑法上の罰金の役割に限界があり、特に犯罪の程度に達しておらず刑罰を科すまでもない違法者に対して、刑事責任がその役割を果たせないため、違法行為を抑制し、違法者に不法な利益を獲得させず、加害行為がもたらした環境損害を除去するために必要があったからである。民事課徴金の徴収には、水域管理部門が加害者を被告として裁判所に訴訟を提起しなければならない。裁判所は違法な損害の程度、違法によりもたらされた加害者の経済的便益、違法行為の状況、違法者の過失の程度、民事課徴金が違法者に与える影響およびその他の事項に基づき、法定の限度額内で判決を下す。民事課徴金は連邦財務省に納付された後、会計計算に基づき関連部門に返還され、主に調査、執行および浄化のための費用に充てられる。⁽²²⁾

アメリカにおいて、民事課徴金を法定の過失責任とするのみならず、明らかに過失が認められる環境汚染賠償について無過失責任を排除し、過失責任を適用した判例が登場した。例えば、近年有名な Indiana Harbor Belt Railroad v. Ame-

rican Cyanamid Co. 事件において、被告であるアクリル酸化合物製造業者は、液体アクリル酸二万ガロンを列車のコンテナに入れ、もうひとつの被告である鉄道会社が他の地方まで運送しようとした。列車が原告である都市部のターミナル駅に到着したときに、コンテナからアクリル酸が大量に漏出した。アクリル酸は燃えやすく、劇毒で、発ガン性物質を含むため、付近の住民は他の場所に運ばれるまで、避難を余儀なくされた。環境保護部門は、当該地域の土壌および水質が汚染されたので、浄化しなければならぬと判断し、原告のターミナル駅に浄化措置を講じるよう命じた。そこで、原告は汚染浄化費用の賠償を被告に請求した。本件判決は高名な学者でもあるポズナー (Richard Posner) 判事が執筆した。ポズナー判事は、「不法行為法の基本的立場は過失責任である。行為の危険性が注意義務を尽くされることにより (すなわち無過失で) 回避できるときは、過失責任主義でも十分不法行為法の機能を發揮でき、この場合、無過失責任を採る必要性はない」ことを強調した。判決は、本件事故の発生の原因を、被告が検査および列車のコンテナの運送に際して注意を怠ったことに求め、もし注意義務を尽くせば損害の発生を回避できたため、過失責任を課す、とした。⁽²³⁾

中国の民法理論は、外国の無過失責任論の影響を受け、民法通則の規定を基礎として、環境汚染、製造物責任については完全な無過失責任と修正して解釈している。しかし、実際にはこの二つの責任は一貫して人を困惑させており、学説上も過失責任でなければ無過失責任である、といったような二者択一的な思考から抜け出せていない。

民法通則一・二四条は、「国の環境保護または汚染防止の規定に違反し、環境を汚染し他人に損害をもたらした者は、法に従い民事責任を負わなければならない」と規定する。文理解釈によると、本条は当然に過失責任を定めたものであるが、法律に規定されていない環境汚染に対する賠償を視野に入れていない。これ以前に試行していた環境保護法も類似的の規定を設けていたが、後に修正を施した上で採択された正式な「中華人民共和国環境保護法」四一条一項は、「環

環境汚染の危害をもたらした者は、危害を排除し、かつ、直接損害を被った組織または個人に対して損害を賠償する責任がある」と規定する。本条も無過失責任を定める規定である。無過失責任は確かに過失責任を吸収する。しかし、法律で明確な基準を規定している状況の下で、加害者が法律に違反したことを指摘しないのは、不法行為法が加害者に制裁を加えて教育する目的を担っていることに反し、また無過失責任というものが当事者の過失の有無を明らかにしがたい場合に適用されると原則であるという認識に合致せず、人々の習慣的思考に反しており、明らかに不合理である。実務において、法院が一部の事件には無過失責任を適用し、他の事件には過失責任を適用する原因もここにある。「建議稿」は環境汚染責任について特別法の規定が多く存在することから、原則的な規定を一ヶ条だけ設けた。すなわち、六四条は、「環境汚染により他人に損害をもたらしたときは、汚染物質排出者が民事責任を負う。汚染物質排出者は汚染物質の排出が関連基準に合致することをもって免責を主張することはできない」(一項)、「二人または二人以上の汚染物質排出者による環境汚染により他人に損害をもたらしたときは、本法一〇条が規定する連帯責任を適用する」(二項)と規定する。本条は、汚染者が基準を完全に超えて有害物質を排出することにより他人に損害をもたらした場合を排除するものではない。しかし、過失原則に照らして責任を負うということは、さらに特別法によりアメリカの民事課徴金に類似する責任形式を規定することを禁止するということを意味するものではない。

類似の問題は製造物責任の規定にもある。民法通則一二二条は、「製造物の品質が不合格であったため、他人の財産または人身に損害をもたらした場合、製造物の製造者または販売者は、法に従い民事責任を負わなければならない。運送者または保管者がこれについて責任があるときには、製造物の製造者または販売者は損害賠償を要求する権利を有する」と規定する。本条は過失責任を定める。しかし、「品質が不合格」の場合に完全に限定されるため、網羅的ではない。なぜなら、多くの製造物については品質基準についての規定がないからである。その後制定された製造物品質法

〔一九九三年制定、二〇〇〇年改正〕は、わりあい詳細な規定を設けており、実務において有用だと考えられている。同法二六条は次のように規定する。

①生産者は自らが生産した製造物の品質について責任を負わなければならない。

②製造物の品質は以下の要求に合致しなければならない。

(1) 人身または財産の安全に危害をもたらす不合理な危険が存在せず、人体の健康および人身または財産の安全を保障する国家基準または業界基準があるときは、当該基準に合致しなければならない。

(2) 製造物はしかるべき使用効能を具備すること、ただし、製造物の使用効能について瑕疵が存することを説明した場合は、この限りではない。

(3) 製造物またはその包装において採用することを明記した製造物基準に合致し、製造物の説明または実物サンプルなどの方法で表した品質状況に合致していること。」

私見では、本規定に貫かれているのは無過失責任と過失責任の両原則であり、無過失責任が基本原則で、過失責任が例外である。その理由は以下のとおりである。第一に、「不合理な危険」について負う責任は、基準となる規定が存在しない状況の下で、当事者の過失を要件としていない。第二に、「国家基準または業界基準」が存在する状況の下では、違反により負うのは、一般的な過失責任である。第三に、製造物の「しかるべき使用効能」に合致せず、また「説明」しなかったときに負うのは、黙示の担保責任である。第四に、「製造物またはその包装において採用することを明記した製造物基準」に合致せず、または「製造物の説明または実物サンプルなどの方法で表した品質状況」に合致しないときに負うのは、明示の担保責任である。後二者は特殊な過失責任である。

「建議稿」はさらに先に進み、生産者の責任と販売者の責任を区別し、前者については無過失責任を適用し、後者に

ついでには過失責任を適用するとした。「建議稿」七六条は、「製造物に欠陥が存在したために他人の人身または欠陥製造物以外の財産に損害をもたらしたときは、生産者が賠償責任を負う」と規定する。七八条は、「販売者の過失により製造物に欠陥が生じ、他人の人身または財産に損害をもたらしたときは、販売者が賠償責任を負う」(一項)、「販売者が欠陥製造物の生産者を明示できず、また欠陥製造物の供給者も明示できないときは、販売者が賠償責任を負う」(二項)と規定する。これらの規定は、製造物責任についてひとつの責任原理だけで統一的に解釈し、処理するということが、ほとんど不可能であることを明確に物語っている。

三 道路交通事故責任

道路交通事故責任とは、機動車両の所有者または管理者が、機動車両の使用により他人の人身または財産にもたらした損害について法に従い負担する賠償責任である。⁽²⁴⁾ 厳格な計画経済期において、社会主義諸国では個人は自動車という生産手段および生活手段を所有することを認めておらず、いわゆる道路交通事故責任とは、法人がその従業員の業務上の行為について負う無過失責任であり、高度な危険責任として規定されていた。例えば、一九六四年のロシア民法典四五四条は、「自己の活動が周囲にたいする高度な危険と関連する機関および市民(運送機関、生産企業、建築業、自動車の占有者その他)は、高度な危険源により惹起せしめられた損害を賠償する責に任ずる。ただし、かかる損害が、不可抗力または被害者の故意により惹起せしめられたことを証明した場合、このかぎりではない」と規定する(邦訳は五十嵐清・佐保雅子『「ロシア共和国民法典」邦訳(九)」北大法学論集二三卷四号(一九七三年)八七頁を参照した』。本条によると、不可抗力または被害者の故意という免責事由がないかぎり、自動車占有者は無過失責任を負う。国有の

企業・非営利性事業体についていえば、自動車は国家財産であり、当該団体は占有者にすぎない。それ故、占有者についての規定が設けられていた。もちろん、集団組織という所有者としての占有者も含まれる。

同様の経済システムを採っていたことや旧ソ連民法の影響を受け、一九八四年に完成した中国民法典草案第四稿四三三条は、大体次のように規定していた。交通輸送手段の運転者が業務遂行中に道路交通事故を起こし他人に損害を与えたときは、運転者の所属組織が責任を負わなければならない、業務中以外に道路交通事故を起こし他人に損害を与えたときは、本人が責任を負う。事故の発生が完全に、または部分的に被害者の故意または過失により引き起こされたならば、運転者の所属組織は責任を負わないか、または一部の責任を負うだけよい。損害が完全に第三者の故意または過失によりもたらされたものであるならば、第三者が責任を負う。以上のような規定においては、第三者および被害者はその故意過失について責任を負い、運転者の所属組織は無過失責任を負うとされていたのである。民法通則制定時に、本規定を「高速輸送手段」と簡略化し、民法通則一三三条の「高度な危険作業による責任」に組み込んだ。同条は、「高圧、高圧、可燃性、爆発、劇毒、放射性または高速輸送手段などの周囲の環境に高度な危険性のある作業に従事して他人に損害をもたらしたものは、民事責任を負わなければならない。損害が被害者の故意によりもたらされたものであると証明できるときは、民事責任を負わない」と規定する。本条は民事責任を負わなければならないこと、その際、被害者の故意は免責要件とすることを規定するのみで、誰が責任を負うのか明らかにしていない。しかし、その趣旨は輸送手段の占有者、すなわち、運転者の所属組織が責任を負うことである。民法通則三四条は、企業がその職員の職務について賠償責任を負うと定めており、これは無過失責任である。民法通則が制定された一九八六年当時、旅客輸送業務において私人が自動車を所有することは認められ始めていたが、民法通則の規定はこの現実を反映していない、といえるべきである。

國務院が一九九一年九月二二日に發布した「道路交通事故処理辦法」三二一条は、「交通事故の責任者は交通事故によりもたらした損害について賠償責任を負わなければならない。賠償責任を負う機動車両の運転者が一時的に賠償能力がないときは、運転者の所属組織または機動車両の所有者が立て替える責任を負う。ただし、機動車両の運転者が職務執行中に交通事故を起こした場合、交通事故の責任を負うときは、運転者の所属組織または機動車両の所有者が賠償責任を負う。運転者の所属組織または機動車両の所有者は損害を賠償した後、運転者に一部または全部の費用を求償できる」と規定する。本条は個人が自動車を所有している現実を考慮しているのである。それ故、運転者の所属組織または機動車両の所有者を「責任者とする」との規定がことさら設けられたのである。本辦法一七条二項は、「当事者が規則違反行為を行い、当該規則違反行為が交通事故と因果関係があるときは、交通事故責任を負わなければならない。当事者が規則違反行為を行っていない、または規則違反行為を行ったが、規則違反行為と交通事故に因果関係がないときは、交通事故責任を負わない」と規定する。したがって、条文間の関係から解釈すると、三一条は完全に無過失責任を規定しているわけではない。すなわち、運転者の職務行為または被用下の行為について、その所属組織または機動車両の所有者は無過失責任を負うが、業務上の行為でないか、雇用関係にない場合は、運転者が過失責任を負うのである。これは無過失責任を基本責任とし、過失責任を例外とする特別規定である。本条を完全な過失責任と解する者もいるが、それは誤りである。

以上のように、中国の立法は私人の自動車所有を認めるかどうかという歴史的事情を反映して、法律の関連規定は無過失責任單一主義から、無過失と過失という二つの責任原理が併存する方向へと発展を遂げたのである。現在の中国においては、私人が自動車を所有することは、わりあい当たり前のこととなっており、しかも経済構造の変動および個人の生活水準の向上に伴い、私人による自動車保有台数はますます増加している。こうした条件の下で民法典を制定する

に際しては、無過失責任と過失責任を併存させる他はない。「建議稿」七〇条一項は、「公共の道路上を運行中の自動車両が他人に損害をもたらしたときは、機動車両の「保有者」が民事責任を負う」と規定する（筆者によれば「保有者」とは、所有者および管理者を含む概念である）。本項は、如何なる状況であろうとも運転者が規則に違反して「交通事故を」起こしたものであることから、保有者が運転者を使用したときは、保有者は無過失責任を負い、保有者が運転していたときは、保有者が過失責任を負うことを定めているのである。

四 結論

(一) 中国においては医療などのシステムの改革により、現在、医師・看護師などは自由業従事者へと発展しており、医療事故責任は、計画経済期のように基本的には病院が医師・看護師の過失行為について無過失責任を負うのではなく、専門家の過失責任と病院の無過失責任が併存する状況を呈している。

(二) 環境汚染については、汚染物質排出基準および観測システムの改善により、汚染者の過失の認定が大幅に容易になった。こうなつたからには、過失責任を優先して適用すべきである。汚染者の過失を認定しがたいときは、無過失責任を適用する。世界各国の環境立法のいずれも、当然に無過失責任から過失責任と無過失責任という二つの責任原理の併存へと発展している。製造物責任も類似的趨勢にある。

(三) 改革後の中国においては、個人が自動車などの生活・生産手段の所有を認められたことにより、自動車道路交通事故責任についても、運転者の規則違反により生じた損害に対して、「その者が所属する」企業・非営利性事業体が無過失責任を負うという旧来の責任原則から、自動車所有者である運転者の過失責任、および被用者の過失についての

演 自動車所有者の無過失責任の共存へと発展した。

講

以上のことをまとめると、特殊な不法行為法のいくつかの領域においては、過失責任と無過失責任が共存する現象が現れており、将来の立法においてこの現実を必ず反映しなければならないと考へる。

- (14) 笠井修「アメリカ法における『専門家責任』」川井健「専門家の責任」(日本評論社、一九九三年)一〇三頁。
- (15) 飯塚和之「イギリス法における『専門家責任』」前掲注(14)所収七五頁。
- (16) 須永醇「フランス法における『専門家責任』」前掲注(14)所収一五九、一六五頁。
- (17) 浦川道太郎(梁慧星訳)「德国的專家責任」梁慧星『民法学説判例与立法研究(二)』(国家行政学院出版社、一九九九年)三三〇頁(浦川道太郎「比較法(二)——ドイツ」別冊NBL二八号「専門家の民事責任」を翻訳したものである)。
- (18) 同上三二九頁。
- (19) 弥永真生「専門家責任と責任保険」加藤正信編『新・現代損害賠償法講座(三)』(日本評論社、一九九七年)三八二、三八七頁。
- (20) 中国平安保険会社は南京での医療責任事故保険の販売を中国保険監督管理委員会に承認された。当該保険約款は、「中国国内で医療従事資格証(原文は「行医資格証」)をもった医療機関は均しく保険に加入することができ、保険期間は一年とし、期間延長は保険期間満了後二七〇日までとする」と定める(『中国青年報』一九九九年一月一八日)。
- (21) 増田栄作「ドイツ危険責任法理の現状」中川淳先生古稀記念論文集『民事責任の規範構造』(世界思想社、二〇〇一年)一九三頁以下。
- (22) 北村喜宣①『環境管理の制度と実態』(弘文堂、一九九二年)一四六頁以下、同②「連邦清浄水法」国際比較環境法センター編『世界の環境法』(国際比較環境法センター、一九九六年)二九頁以下。

- (23) 陳聰富「危険責任与過失推定」月旦法学五五期（一九九九年）一九頁。
- (24) 交通事故責任は危険責任に属すが、責任発生の原因などが特殊であるため、独立の問題として扱う。