



中国道路交通安全立法の確立 する主要制度および刑事責任 制度とのつながり

朱 衛国

2004年5月1日、全人代常務委員会の制定した『中華人民共和国道路交通安全法』、国務院の制定した『中華人民共和国道路交通安全法实施条例』ならびに国務院公安部門の制定した『道路交通安全違法行為処理程序規定（道路交通安全違法行為処理手続き規定）』、『交通事故処理程序規定（交通事故処理手続き規定）』、『機動車駕駛証申領和使用規定（自動車運転免許証申請受領および使用規定）』および『機動車登記規定（自動車登録規定）』など4部門の規則が同時に効力を生じ、実施された。法律、行政法規、部門規則と一緒に構成する中国道路交通安全法制体系は、同日一斉に刷新され、このような立法の布陣は、中国の法制建設史上において初めてのことである。このことは、中国が道路交通安全法律制度の建設を充分重視していることを表わしており、また、力を集中させて大事を為し得るといふ社会主義の優位性も表わしている。2006年3月1日、国務院はまた、『機動車交通事故責任強制保険条例（自動車交通事故責任強制保険条例）』を採択し、道路交通安全法の付属行政法規とし、2006年7月1日から施行した。これより、中国の特色を備えた道路交通安全制度が形成し得ることになった。

刷新された後の中国道路交通安全法律制度は、人・車・道路などの面から、道路交通秩序を守り、交通事故を予防・減少させ、人身の安全を保護し、通行の効率を向上させる制度的保障を全面的に構築している。道路交通事故の統計データからは、これらの制度が中国の道路交通安全にとって巨大な影響を生じていることを見ることができる。2002年、全国で発生した道路交通事故は773,137件、死者109,381人、負傷者562,074人、直接的經濟損失33.24億

元、である。2007年、全国で発生した道路交通事故は327,209件、死者81,649人、負傷者380,442人、直接的財産損失12億元である。上述した数字を比べると、制度建設に功績を完全に帰すことはできないが、法律制度建設およびこれらの制度を結実させた努力が、このような実り多い成果を得る主たる原因であることは疑いない。

本文の重点は、中国の道路交通安全立法の確立する主要な行政制度を論述するとともに、行政制度と関連する刑事責任制度とのつながりについて論述して検討すること、にある。

❖ 1 車両走行の安全保障制度

車両は、道路交通の主要な参加者の一つであり、路上における車両の安全を保障することは、道路交通安全を保障する前提および基礎である。『道路交通安全法』および実施条例の規定に基づくと、車両の安全を保障する面では、主に以下のいくつかの主要な制度が確定されている。

1 路上において車両を走行させる許可登録制度

道交法は、国家が自動車に対し登録制度を実行するよう規定する。自動車は、公安機関交通管理部門の登録を経て、はじめて路上で走行することができる。未だ登録していない自動車が、一時的に路上で走行することが必要なときは、臨時通行許可証を取得しなければならない(第8条)。その上、自動車を運転して路上を走行するには、自動車ナンバープレートを掛け、検査合格シール・保険シールを付けるとともに、自動車走行証を車に携帯しなければならないことが求められる。自動車ナンバープレートは、規定に照らして掛けるとともに、はっきりと完璧に保持しなければならない、故意に目隠しをし、汚してはならない(第11条)。法に従い登録しなければならない非自動車に対しては、公安機関交通管理部門の登録を経た後、はじめて路上で走行することができる(第18条)。路上で走行する自動車が未だ自動車ナンバープレ

ートを掛けず、未だ検査合格シール・保険シールを付けず、または走行証・運転免許証を車に携帯しないときは、公安機関交通管理部門は自動車を留置し、当事者に然るべき許可証・シールを提出し、または然るべき手続きを補充処理するよう通知しなければならないと同時に、処罰を与えることができる（第95条）。自動車登録証、ナンバープレート、走行証、検査合格シール、保険シール、その他の車両を運転または使用する自動車登録証書、ナンバープレート、走行証、検査合格シール、保険シールを偽造・変造し、または偽造・変造されたこれらのものを使用するときは、公安機関交通管理部門が当該自動車を接収し、留置するとともに、200元以上2000元以下の罰金に処し、犯罪を構成するときは、法に従い刑事責任を追及する。当事者が然るべき合法的な証明を提出し、または然るべき手続きを補充処理するときは、速やかに自動車を返却しなければならない（第96条）。

2 自動車の安全技術検査制度

道交法は、登録を許可された自動車は自動車の国家安全技術基準に合致しなければならない、と規定する。自動車の登録を申請するときは、当該自動車に対する安全技術検査を受け入れなければならない。しかし、国家自動車製品主管部門が自動車国家安全技術基準に基づいて認定した企業の生産した自動車の車種、当該車種の新車が工場出荷時に検査を経て自動車国家安全技術基準に合致し、検査合格証を取得したときは、安全技術検査を免れる（第10条）。登録後に路上を走行する自動車に対しては、法律・行政法規の規定により、車両の用途、乗車人数・貨物積載量、使用年限などさまざまな状況に基づき、定期的に安全技術検査を行わなければならない（第13条）。道交法実施条例の規定に基づく、自動車は、登記登録した日から、以下に記載する期限に照らして安全技術検査を行わなければならない。すなわち、(一)営業用旅客バスは、5年以内は毎年1回検査し、5年を超えるときは6カ月ごとに1回検査を行なうこと、(二)貨物積載トラックおよび大型・中型の非営業用旅客バスは、10年以内は毎年1回検査し、10年を超えるときは6カ月ごとに

1 回検査を行なうこと、(三)小型車・ミニカーの非営業用旅客バスは、6年以内は2年ごとに1回検査を行ない、6年を超えるときは毎年1回検査を行ない、15年を超えるときは6カ月ごとに1回検査を行なうこと、(四)オートバイは、4年以内は2年ごとに1回検査を行ない、4年を超えるときは毎年1回検査を行なうこと、(五)トラクターおよびその他の自動車は、毎年1回検査を行なう(第16条)。

3 自動車強制廃車申請制度

道交法は、国家は自動車強制廃車申請制度を実行すると規定し、自動車の安全技術状況とさまざまな用途に基づき、異なる廃車申請の基準を規定する。廃車申請をしなければならない自動車は、速やかに登記登録の取り消しを処理しなくてはならない。廃車申請基準に達する自動車は、路上を走行してはならない。廃車申請した大型の旅客バス・貨物車両およびその他の営業用車両は、公安機関交通管理部門の監督の下で解体しなければならない(第14条)。道交法実施条例は、すでに登記登録した自動車が国家の定める強制廃車申請基準に達したときは、公安機関交通管理部門は、廃車申請期限が満了する2か月前に、自動車所有者に登録の取り消しを処理するよう通知しなければならない。自動車の所有者は、廃車申請期限が満了する前に、自動車を自動車回収企業に売却し、自動車回収企業は廃車申請の自動車の登録証書・ナンバープレート・走行許可証を公安機関交通管理部門に引き渡して取り消さなければならない。自動車所有者が期限が過ぎても登録の取り消しを処理しないときは、公安機関交通管理部門は、当該自動車の登録証書・ナンバープレート・走行許可証を廃棄する旨公告しなければならない(第9条)。

4 自動車第三者責任強制保険制度

道交法は、国家は自動車第三者責任強制保険制度を実行することを規定する(第17条)。この規定に基づき、国务院は、『机动车交通事故责任强制保险条例(自動車交通事故責任強制保険条例)』を独立して制定し、中華人民共和國領

域内における道路上を走行する自動車の所有者または管理者は、規定により自動車交通事故責任強制保険に加入しなければならないことを要求し、そうすることによって、自動車交通事故責任強制保険の加入、賠償および監督管理を系統的に規範化した。当該制度の内容については、交通事故処理の箇所でもまた具体的に言及する。

5 特殊車両に対する特殊要求制度

道路交通安全法実施条例は、若干の特殊車両に対して、一般車両よりも高い要求を規定している。例えば、条例第14条は、道路上の営業に用いられる旅客バス・重型トラック・トレーラーは、国家基準に合致した走行記録計を取り付け、使用しなければならない、と規定する。交通警察は、自動車の走行速度、連続運転時間およびその他の走行状態のデータ情報に対して検査を行なうことができる。

❧ 2 運転者安全保障制度

運転者は、道路交通の中で最も生き生きとした主導的要素である。運転者に対する厳格な要求は、道路交通安全制度立案の核心的内容であり、主要な制度には、以下のものがある。

1 運転許可制度

道交法は、自動車を運転するには、法に従って自動車運転免許証を取得しなければならない、と規定する。自動車運転免許証を申請するには、国務院公安部の定める運転許可条件に該当しなければならない、試験に合格した後、公安機関交通管理部門により相応する種類の自動車運転免許証が発給される。運転者は、運転免許証に明記された機動に準じた車種に照らして自動車を運転しなければならない、自動車を運転するときには、自動車運転免許証を身体に携帯しなければならない(第19条)。公安部は、部門規則の『机動車駕駛証

申領和使用規定（自動車運転免許証申請受領および使用規定）』の中で、自動車運転免許証の申請条件、自動車運転免許証を申請受領できない事由、試験科目および申請受領と更新手続きなどを詳細に規定している。

2 運転実習制度

道交法実施条例の規定に基づき、自動車運転者が初めて自動車運転免許証を申請受領した後の12カ月間は、実習期である。実習期間内において自動車を運転するときは、車体後部に統一様式の実習マークを貼り付け、または掛けなければならない。自動車運転者は、実習期間内において公共バス、営業用旅客車または任務を執行する警察車両、消防車両、救急車両、工事救援車および爆発物・可燃爆発化学物質、劇物・毒物または放射性などの危険物を積載した自動車を運転してはならず、運転する自動車は、車を牽引してはならない（第22条）。

3 運転免許証の審査と点数記録制度

道交法は、公安機関交通管理部門が法律・行政法規の規定によって、定期的に自動車運転免許証に対して審査を実施することを規定する（第22条）。公安機関交通管理部門は、自動車運転者が道路交通安全の法律・法規に違反する行為に対して、法に従い行政処罰を与える外に、累積点数記録制度を実行する。公安機関交通管理部門は、累積記録点数が規定点数に達した自動車運転者に対して、その自動車運転免許証を留置し、その者に対して道路交通安全法律・法規の教育を行ない、改めて試験を行ない、試験に合格したときは、その自動車運転免許証を返却する（第24条）。道交法実施条例は、点数記録制度に対して、より詳細な規定を行なうとともに、運転免許証の審査に連動させている。つまり、一つの点数記録期間は12カ月とする。一つの点数記録期間内において記録点数が12点に達したときは、公安機関交通管理部門によってその自動車運転免許証は留置され、当該の自動車運転者は、規定に照らして道路交通安全の法律・法規の講習に参加するとともに、試験を受けなけ

ればならない。試験に合格したときは、記録点数は取り消され、運転免許証は返却され、試験に合格しないときは、引き続き講習に参加して試験を受ける。自動車運転者は一点数記録期間内において記録点数が未だ12点に達していないときは、罰金に処せられ、すでに納付したときは、記録点数は取り消され、記録点数が未だ12点に達していないが、罰金があり未だ納付していないときは、記録点数は、次の記録点数期間に繰り越される。自動車運転者は、一記録点数期間内における記録点数が2回以上12点に達したときは、自動車運転免許証の留置、講習への参加、テスト受験の外に、運転技能試験も受けなければならない。試験に合格したときは、記録点数は取り消され、自動車運転免許証が返却され、試験に合格しないときは、引き続き講習に参加して試験を受ける。記録点数が12点に達し、公安機関交通管理部門が通知した講習に参加するのを拒み、また試験を受けないときは、公安機関交通管理部門によってその自動車運転免許証の使用停止が公告される。自動車運転者は、自動車運転免許証の6年の有効期間内において、それぞれの記録点数期間ごとに未だ12点に達していないときは、10年有効期間の自動車運転免許証が更新発行され、自動車運転免許証の10年の有効期間内において、それぞれの記録点数期間ごとに未だ12点に達していないときは、長期有効の自動車運転免許証が更新発行される。自動車運転免許証を更新発行するときは、公安機関交通管理部門は、自動車運転免許証に対して審査を行わなければならない(第23-26条)。

4 安全要求制度

道交法は、運転者が自動車を運転して道路上を走行する前に、自動車の安全技術の性能に対して真面目に点検しなければならず、安全設備が完備せず、または部品が技術基準に合致しないなど安全上の欠陥をもった自動車を運転してはならない、と規定する。自動車運転者は、道路交通安全の法律・法規の規定を遵守し、操作規範に照らして安全に運転し、エチケットをもって運転しなければならない。飲酒し、国家が管理規制する精神薬もしくは麻酔薬

を服用し、もしくは自動車の安全運転を妨げる疾病を患い、または極度に疲労して安全運転に影響するときは、自動車を運転してはならない。何人も、運転者が道路交通安全の法律・法規および自動車の安全運転の要求に違反して自動車を運転するよう脅迫、指図、容認してはならない（第21-22条）。

❖ 3 道路通行条件保障制度

道路、道路付設備および道路交通施設などのインフラは、道路交通の安全・運行の必要な前提条件であり、『道路交通安全法』が保護し規範化しなくてはならない内容である。『公路法（道路法）』、『城市道路管理条例（都市道路管理条例）』などの法律・行政法規は、道路に対してすでに規定しているが、『道路交通安全法』も、道路交通の安全・運行の角度から、道路通行の基本的条件に対して規定を行なっている。主に、以下のいくつかの主要な制度を確立している。

1 全国統一の交通信号精度を確立する

道交法は、全国で統一した道路交通信号を実行する、と規定する。道路信号は、交通信号灯、交通標識、路面標示ラインおよび交通警察の指揮を含む。交通信号灯、交通標識、路面標示ラインの設置は、道路交通の安全・運行の要求と国家基準に合致するとともに、明瞭・覚醒・的確・完全を保持するように要求する。通行の需要に基づき、速やかに道路交通信号を増設、交換、更新しなければならない。増設・交換・更新が制限される道路交通信号は、前もって社会に向けて公告し、広く宣伝しなければならない（第25条）。

交通信号灯は、赤灯・緑灯・黄灯で構成する。赤灯は通行禁止を表わし、緑灯は通行許可を表わし、黄灯は警告を表わす。鉄道と道路が平面で交差する踏切は、警告灯、警告標識または安全防护設備を設置しなければならない。看守のいない鉄道踏切は、踏切から一定の距離の所に警告標識を設置しなければならない。如何なる単位および個人であれ、勝手に交通信号灯、交通標

識，路面標示ラインを設置，移動，占用，毀損してはならない。道路両側および分離帯上に植えられた樹木またはその他の植物，設置された広告標識・ケーブルなどは，交通施設と必要な距離を保たなければならない，街灯・交通信号灯・交通標識を遮ってはならず，安全な視角を妨げてはならず，通行に影響を与えてはならない（第25-28条）。

2 道路安全上の欠陥の予防と補填制度

道交法は，道路，停留所および道路付設設備の計画・設計・建設は，道路交通の安全・運行の要求に合致するとともに，交通の需要に基づき速やかに調整しなければならない，と規定する。公安機関交通管理部門が，すでに使用に投入されている道路に交通事故が頻繁に発生する道路区間の存在することを，または停留所・道路付設設備に交通安全の重大な欠陥の存在することを発見したときは，速やかに当地の人民政府に報告するとともに，交通事故を防ぎ，欠陥を取り除く建議を提出しなければならない，当地の人民政府は，速やかに処理の決定を下さなければならない。道路に，崩壊・陥没・水没・隆起などの損壊または交通信号灯・交通標識・路面標示ラインなどの交通設備の損壊・滅失が現われたときは，道路・交通施設の修理部門または管理部門は，警告標識を設置するとともに，速やかに修復しなければならない。公安機関交通管理部門が上記の状況を発見し，交通の安全に危害を及ぼし，尚未だに警告標識を設置していないときは，速やかに安全措置を講じて，交通の流れを良くするとともに，道路・交通施設の修理部門または管理部門に通知しなければならない。工事建設の必要により，道路を占用，掘削し，または道路を越えて架設し，ケーブル設備を増設するには，事前に道路主管部門の同意を求めておかなければならず，交通の安全に影響を与えるときは，また公安機関交通管理部門の同意を求めておかなければならない。

施工作业単位は，許可を経た道路区間と時間内に施工作业するとともに，施工作业地点の来車方向から安全に離れた個所に，はっきりとした安全警告標識を設置し，防護の措置を講じ，施工作业が完了したら，道路上の障害物

を迅速に撤去し、安全上の欠陥を取り除き、道路主管部門と公安機関交通管理部門による検取合格を経て、通行の要求に合致させた後、はじめて通行を回復することができる。未だ交通を中断している施工作業の道路に対しては、公安機関交通管理部門は、交通安全の監督検査を強化し、道路交通の秩序を維持しなければならない（第29-32条）。

3 道路交通施設の強制設置制度

駐車が道路を占用する問題を適切に解決し、道路の通行能力を引き上げるために、道交法は、新築、改築、増築した公共建築物・商業地域・居住地域・大（中）型建築物などは、駐車場を配置、増設しなければならない、駐車スペースが足りないときは、速やかに改築または増設しなければならない、使用に投入されている駐車場は、勝手に使用を停止し、または改造して他用してはならない。都市道路の範囲内において、通行人・車両の通行に影響しない状況の下では、政府関係部門は、駐車スペースを区割りすることができる（第33条）。

人本位の道路交通安全の理念を十分に表わし、弱小の道路交通参加者の安全を守るために、道交法は、学校・幼稚園・病院・養老院の門前の道路に通行人の横断設備がないときは、通行人横断ラインを引き、標識を設置して提示しなければならない、と規定する。都市主要道路の歩道は、計画に照らして盲人用歩道を設置しなければならない。盲人用歩道の設置は、国家の基準に合致しなければならない（第34条）。

道交法実施条例は、道交法の上記の内容に対して一層の補充と細分化を行っている。交通信号灯の分類、車両信号灯の表示、横断歩道信号灯の表示、車道信号灯の表示、方向指示信号灯の表示、閃光信号灯の意味、鉄道路切信号灯の表示、交通標識の分類、交通警察の指揮信号、交通信号の設置・変更が履行しなくてはならない手続き、都市道路パーキングゾーンの区割り、道路施工作業への要求、公共交通路線と停留所の開設と調整への要求、通行人横断設備と横断歩道の設置への要求、危険道路区間における安全措置の規定

および道路交通標識・路面標示ライン・道路照明施設の改善など、をそれぞれ規定している（第3章）。

❖ 4 道路通行規則制度

道路通行規則は、道路交通の安全な通行を保障する最も重要な「ソフト」の制度であり、道路交通安全法の定める本体の内容である。道路通行の規則を明確にすることを通じて、さまざまな道路交通の参加者の道路上における通行権を確立している。『道路交通安全法』は、道路通行規則に対して原則的規定を行っているだけで、相当数の具体的通行規則は、『道路交通安全法实施条例』の中に規定されている。通行規則に「重要規則」と「二次的規則」の違いはあり得ないことに鑑みると、道路交通安全の法律・行政法規の定める通行規則は、同等の法律的効力を備え、共に中国の道路通行規則を構成している。中国の道路通行規則をかいつまんで概括すると、大体以下の四つの面の制度に分けることができる。すなわち、

1 道路通行の一般規定と交通管制措置

道交法は、主に以下のいくつかの内容をもつ。右側通行の原則、車線走行の原則、自動車・非自動車・通行人・特殊自動車のそれぞれの通行、交通信号の通行に対する誘導など、である。

道路交通の安全を守る必要から、道交法は、公安機関交通管理部門が具体的状況に基づき交通制限と交通管制の措置を採ることができよう授權する。道交法は、公安機関交通管理部門は、道路および交通量の具体的状況に基づき、自動車・非自動車・通行人に対して円滑化・通行制限・通行禁止などの措置を採ることができると規定する。大規模な大衆活動、広範囲の工事などの状況に出会い、交通を制限する措置を採り、または公衆の道路交通活動と直接関連する決定を行なうことが必要なときは、前もって社会に向けて公告しなければならない。自然災害、悪天候の条件または重大な交通事故など

交通安全に重大な影響を及ぼす状況に出会い、その他の措置を取っても交通の安全を保障し難いときは、公安機関交通管理部門は交通管制を実施することができる（第4章第1節）。

2 自動車通行規定

道交法は、速度に関する規定、安全距離を保ち、追い越ししてはならない具体的状況に関する規定、交通信号を遵守する規定、自動車整列待機に関する規範、自動車の鉄道踏切通過の規範、自動車の走行と道路を横断する通行人の路権関係の規定、自動車に貨物を積載する規定、自動車に旅客が乗車する規定、トラックに人を乗車させる規定、安全ベルト・安全ヘルメットなど安全措置の規定、自動車の路上故障による撤去の規定、特殊車両走行の規定、トラクターの路上走行に関する規定および自動車の駐車・発進の規定などをそれぞれ規定する（第4章第2節）。

道交法の上述した規定の基礎の上に、道交法実施条例はまた、いっそうの規定を行っており、主要な内容は、以下のとおりである。すなわち、高速低速車線の区分および走行の規定、自動車走行速度の一般規定、特殊な状況の下での自動車速度限定の規定、自動車の追い越し規定、自動車の対向車規定、自動車のUターン規定、自動車の後退規定、自動車が信号灯の規制する交差点入口を通過する通行規定、自動車が信号灯の規制でない、または交通警察の指揮する交差点入口を通過する規定、自動車が前方交差点入口で交通の渋滞している場合の走行規定、自動車が冠水した道路または冠水した橋を経過する通行規定、自動車が貨物を積載する規定、自動車が人を乗車させる規定、自動車が車両を牽引する規定、自動車の運転者・同乗者の安全ベルト使用とチャイルドシートの特例規定、自動車が方向指示灯を使用する規定、自動車の夜間および良くない見晴らしの状況の下での走行の規定、自動車の特殊道路区間における走行の規定、自動車で故障が生じた後の安全措置の規定、故障した自動車を牽引する規定、自動車を運転する禁止行為の規定、特殊車両が緊急任務を執行して交通妨害に出会ったときの走行規定および警察

車両が車列を守る特殊通行規定，自動車が道路上において臨時駐車する際に遵守しなければならない規定，である（第4章第2節）。

3 非自動車，通行人，同乗者の行為規範

道交法は，非自動車が走行する一般規定，動力装置を備えた非自動車に対する速度制限，非自動車の駐車・発進の規定，家畜車に対する専門の規定，通行人歩行の基本原則，通行人が交差点を通過または道路を横断する規定，禁止行為，特殊通行人の通行規定，通行人が鉄道踏切を通過する規定および同乗者に対する規定など，を規定する（第4章第3節，第4節）。

道交法実施条例は，道交法の上述した規定の基礎の上に，また以下のような若干の内容を追加規定している。すなわち，非自動車が交通信号機の規制のある交差点を通過する際に遵守しなければならない規定，非自動車が交通信号機の規制がなく，または交通警察の指揮のない交差点を通過する際に遵守しなければならない規定，非自動車が道路を横断し，車道を借用して走行する際に遵守しなければならない規定，非自動車が貨物を積載する際に遵守しなければならない規定および自転車人が人を乗せる規定，通行人が道路上を歩行する際に遵守しなければならない規定，通行人が車道を横断する際に遵守しなければならない規定，通行人が道路上で列をなして通行する規定および自動車に乗る際に遵守しなければならない規定など，である（第4章第3節，第4節）。

4 高速道路通行の特別規定

道交法は，高速道路には高速で通行する障害がないという特徴に基づき，高速道路上の通行主体の制限，高速道路の故障処理の特別要求および高速道路上で車両検査を拒むことを禁止する規定，をそれぞれ規定している。

道交法が上述した規定の基礎の上に，道交法実施条例はまた，以下の若干の規定を追加している。すなわち，高速道路の速度制限の規定，自動車の高速道路への出入の規定，自動車が高速道路上において走行し安全距離を保つ

規定、特殊な天気および道路状況の条件の下で自動車が高速道路上を走行する規定、自動車の高速走行時における禁止規定、高速道路上を走行する自動車が人を乗車させる規定、高速道路上の自動車が施工作業の道路区間を通過するときに遵守しなければならない安全規定および都市高速路の道路交通安全管理の規定など、である。

❖ 5 交通事故処理の制度

厳格に言うと、道路交通事故の処理は、特殊な民事不法行為責任の範疇に属し、性質上は民事法律関係の規制に属す。しかし、中国では、交通事故の処理および損害賠償責任の確定は、長期にわたりずっと公安機関の交通警察が責任を負い、ただ道路交通安全法の実施後において、はじめて、当事者が司法ルートを直接選択して交通事故の紛争を解決するメカニズムを確立した。もちろん、道交法が交通事故処理の章で定める内容は、交通事故の損害賠償のみに限定されず、帰納すると、主として以下のいくつかの制度がある。

1 事故の応急措置および現場処置の制度

交通事故が発生した後、最初の時間に負傷者を応急措置し、事故現場を処置することは、人身の安全、道路の順調な運行および証拠の保全を保障するカギとなる環である。道交法は、道路上において交通事故が発生すると、車両運転者は直ちに停車し、現場を保護しなければならない、人身の死傷をもたらしたときは、車両運転者は直ちに負傷者を応急措置するとともに、当番の交通警察または公安機関交通管理部門に迅速に報告しなければならない、と規定する。負傷者を応急措置したことにより、現場を変化させたときは、位置を明示しなければならない。同乗者、往来する車両運転者、往来する通行人は、協力しなければならない。道路上で交通事故が発生し、未だ人身の死傷をもたらさず、当事者に事実および原因に対して争いがないうときは、直に現場から退去し、交通を回復し、損害賠償の手続きを自ら相談して処理する

ことができ、直ぐに現場を退去しないときは、当番の交通警察または公安機関交通管理部門に迅速に報告しなければならない。道路上で交通事故が発生し、軽微な財産的損失をもたらしただけであり、かつ基本的事実がはっきりしているときは、当事者は、まず現場を退去し、次に相談して処理しなければならない（第70条）。

交通事故の被害者を速やかに応急措置することができるために、道交法は、車両運転者の義務を定めた後に、また医療機関の職責および応急措置費用の実施を定め、そうして負傷者が速やかに救急治療を受けられるのを確かなものとしている。道交法は、交通事故の負傷者に対しては速やかに応急措置を行わなければならない、応急措置の費用が未だ速やかに支払われていないからといって、救急治療を引き延ばしてはならない、と規定する。事故車両が自動車第三者責任の強制保険に加入しているときは、保険会社は、責任限度額の範囲内で応急措置の費用を支払い、応急措置の費用が責任限度額を超える場合において、自動車第三者責任強制保険に未だ加入しておらず、または事故後逃げ去ったときは、道路交通事故社会救助基金が一部または全部の応急措置費用を先に立て替え、道路交通事故社会救助基金の管理機構は、交通事故の責任者に求償する権利を有する（第75条）。

2 事故の検証と責任認定制度

事故の検証、事故原因の確定は、事故損害賠償責任を明確にするカギである。道交法は、この面における公安機関交通管理部門の職責を明確に規定している。すなわち、公安機関交通管理部門は、交通事故の報告を受けた後、直ちに交通警察を派遣し現場に向かわせ、まず負傷者の応急措置を組織するとともに、措置を講じて、できるだけ速く交通を回復させなければならない。交通警察は、交通事故の現場に対して検証・点検を行ない、証拠を収集しなければならない、証拠を収集する必要から、事故車両を留置することはできるが、適切に保管して検査に備えなければならない。当事者の生理的・精神的状況などの専門性の強い検査に対しては、公安機関交通管理部門は、専門機

関に委託して鑑定を行わなければならない。鑑定結果は、鑑定人がこれに署名しなければならない(第72条)。公安機関交通管理部門は、交通事故現場の検証・点検・調査の状況および関連する検査・鑑定結果に基づき、速やかに交通事故認定書を作成し、交通事故を処理する証拠としなければならない。交通事故認定書は、交通事故の基本事実、原因および当事者の責任を明記するとともに、当事者に送達しなければならない(第73条)。

3 損害賠償帰責原則の制度

道交法が効力を生じて実施される前、道路交通事故の損害賠償責任は、純粋な過失比例原則を実行し、有過失原則に照らして交通事故の当事者双方の責任負担割合を確定した。道交法が効力を生じて実施された後は、当該法第76条の規定に照らすと、自動車と非自動車の運転者・通行人の間で交通事故が発生した場合は、自動車が相対的にかなり厳格な過失推定責任を負う。この帰責原則については、社会上これに対して多くあった意見、激しい社会的世論が、交通事故の帰責原則に対する権力機関の修正を惹起した。2007年12月29日、10期全人代常務委員会第31回会議は、『中華人民共和国道路交通安全法』を改正することに関する決定」を採択し、3年余り実施した交通事故の帰責原則に対して修正を行なうことを決定し、改正後の帰責原則は、以下のとおりである。すなわち、「自動車が交通事故を起して人身の死傷、財産的損失をもたらしたときは、保険会社は自動車第三者責任強制保険の責任限度額内において賠償し、不足する部分は、以下に掲げる規定に照らして賠償責任を負う。(一)自動車間で交通事故が発生したときは、過失のある側が責任を負うこと、双方いずれにも過失があるときは、各自の過失の割合に照らして責任を分担すること、(二)自動車と非自動車の運転者・通行人の間で交通事故が発生し、非自動車の運転者、通行人に過失がないときは、自動車の側が責任を負うこと、非自動車の運転者・通行人に過失のあることを証明する証拠があるときは、過失の程度に基づき自動車側の賠償責任を適当に軽減し、自動車側に過失がないときは、10パーセントを超えない賠償責任を負う。交通

事故の損失が非自動車の運転者・通行人の故意による衝突によってもたらされたときは、自動車側は、賠償責任を負わない」(第76条)。

上述の規定に基づき、自動車間に発生した交通事故は、純粋な過失比例の原則を適用し、自動車と非自動車・通行人の間に発生した交通事故は、原則として過失比例の原則を適用するが、自動車側に過失のない場合は、非自動車・通行人の側に過失があるか否かにかかわらず、自動車側は、依然として10パーセントを超えない公平責任を負担しなければならない。修正後の交通事故の帰責原則は、基本的に道交法実施前の帰責原則を回復している。

❖ 6 道交法上の法的責任と刑事責任のつながり

道交法は、法律責任の章の中に、全部で32条の規定があり、道交法に違反した行政法律責任を系統的に規範化している。これらの法律責任の形態には、主に、警告、罰金、自動車運転免許証の一時留置および取り消し、ならびに拘留などの処罰がある。これらの行政法律責任の中で、四つの条文が刑事責任とつながりがあり、それぞれ以下のとおりである。

1

自動車安全技術検査機関が自動車の国家安全技術基準に照らすことなく検査を行ない、虚偽の検査結果を発行したときは、公安機関交通管理部門は、納められた検査費用の5倍以上10倍以下の罰金に処すとともに、法に従ってその検査資格を取り消し、犯罪を構成するときは、法に従って刑事責任を追及する(第94条)。本条の規定は、『刑法』第229条に定める「仲介組織の人員が虚偽の証明書を提供する罪、仲介組織の人員の発行する証明書が著しく信憑性を欠く罪」とつながっている。『刑法』第229条の規定に基づくと、「資産評価、資産調査、チェック、会計、会計検査、法律サービスなどの職責を担う仲介組織の人員が故意に虚偽の証明書を提供し、情状が重大なときは、5年以下の有期徒刑または拘留に処すとともに、罰金を科す。前項の定める

人員が他人の財物を強要し、または違法に他人の財物を収取し、前項の罪を犯したときは、5年以上10年以下の有期徒刑に処すとともに、罰金を科す。第1項に定める人員が甚だしく責任を負わず、発行した証明書が著しく信憑性を欠き、重大な結果をもたらしたときは、3年以下の有期徒刑または拘留に処すとともに、罰金を併科し、または単独で罰金を科す」。刑法の規定に基づくと、自動車安全技术検査機関が自動車の国家安全技術基準に照らすことなく検査を行ない、虚偽の検査結果を発行して犯罪を構成するときは、最大で10年以下の有期徒刑に処することができる。

2

自動車登録証、ナンバープレート、走行証、検査合格シール、保険シール、自動車運転免許証を偽造、変造し、もしくは偽造・変造したこれらを使用し、または、その他の車両の自動車登録証、ナンバープレート、走行証、検査合格シール、保険シールを使用したときは、公安機関交通管理部門は、当該自動車を接収、留置するとともに、200元以上2000元以下の罰金を科し、犯罪を構成するときは、法に従って刑事責任を追及する（第96条）。本条の規定は、『刑法』第280条の「国家機関の公文書・証書・印章を偽造・変造・売買する罪、国家機関の公文書・証書・印章を窃盗・強奪・毀損する罪、会社・企業・事業体・人民団体の印章を偽造する罪、居民身分証を偽造・変造する罪」とつながっている。『刑法』第280条の規定に基づくと、「国家機関の公文書・証書・印章を偽造・変造・売買し、またはこれらを窃盗・強奪・毀損するときは、2年以下の有期徒刑・拘留・管制に処し、または政治的権利を剝奪し、情状が重大なときは、2年以上10年以下の有期徒刑に処す」。

3

道路交通安全の法律・法規の規定に違反し、重大な交通事故を発生させ、犯罪を構成するときは、法に従って刑事責任を追及するとともに、公安機関交通管理部門は自動車運転免許証を取り消す。交通事故をもたらした後に逃

走したときは、公安機関交通管理部門は自動車運転免許証を取り消し、かつ、終生自動車運転免許証を新たに取得することはできない（第101条）。本条の規定は、最も典型的意義を備えた道路交通安全の行政責任と刑事責任のつながる条項である。本条の規定は、『刑法』第133条の「交通事故罪」とつながる。『刑法』第133条の規定に基づく、「交通運輸管理法規に違反して、重大事故を発生させ、人を重傷、死に至らせ、または公私の財産を重大な損失に遭わせたときは、3年以下の有期徒刑または拘留に処し、交通運輸事故の後で逃走し、または、その他の特に悪質な情状があるときは、3年以上7年以下の有期徒刑に処し、逃走により人を死に至らせたときは、7年以上の有期徒刑に処す」。刑事司法の実践の中では、いかなる行為が「交通運輸管理法規に違反する」ことを構成するのかを掌握する基準は、交通事故の中では、全部または主要な責任を担うことである。このように、公安機関の交通事故責任認定は、民事責任を担う主要なよりどころとなるだけでなく、刑事責任を構成するか否かのよりどころともなる。民事責任、行政責任および刑事責任のこの種の結びつきについて、幾人かの専門家は、異なる意見を提出しているが、新しい刑事証拠法則が確立していない条件の下では、この三種類の責任形態が連動する状況は、まだ持続することになる。

4

交通警察が職権を利用して違法に公共の財物を占用し、賄賂を強要・収取し、または職権を濫用し、職務をおろそかにし、犯罪を構成するときは、法に従って刑事責任を追及する（第117条）。本条の規定は、『刑法』第388条の「収賄罪」に関する規定と、第397条の「職権濫用罪、職務怠慢罪」に関する規定につながる。この二カ条の定める主体は、特定の（国家勤務員に限られる）ものであることに鑑み、ここでは、もはや論述を展開しない。