

プロイセン鉄道事業法25条による責任の基本原則を 探索せよ——「軌道運輸による責任」を 手掛かりにして中国の危険責任立法への一考察 （要綱）

于 敏

一、問題の提起

鉄道事業者の厳格責任（1838年プロイセン鉄道事業法第25条）は、「技術に関するリスクについての歴史上最初の危険責任」と言われている¹。

不法行為法の一般原則では、故意・過失により他人に損害を与えた人は、その損害を賠償する責任を負う。他方、特殊的不法行為の場合には、加害者の過失状況（過失があるかないか）を問わず、あるいは加害者の過失を推定して、責任を負う。つまり、一般的には、民事法の損害賠償責任原則は過失責任と厳格責任の二種類がある（学界においては、過失責任、過失推定責任、無過失責任など分類している方法もあるし、厳格責任と危険責任の異同に関する議論もある、さらに、一般原則の形で、過失責任と無過失責任ともに定める立法例もある。例えば、中国民法通則106条2・3項はその例であり、ほかに、危険責任について一般条項を設置する国もあるそうである²。ここでは、その方向へ深く立ち入らず、ただ、不法行為による民事責任は一般的責任原則と特殊的責任原則があると指摘しておくことにしたい）。

また、一般的に、多くの民法典は、「過失相殺」に関する規定を置く。例えば日本民法18条、722条2項、中国民法通則31条はそれである。また、危険責任の場合においても、被害者に重大な過失があれば、過失相殺できるとするのは、両国の実務に認められており、日本では自動車損害賠償責任保険においては「重過失減額」の制度がある。

以上の民事法原理を認める法システムの樹立を前提にして、中国権利侵害責任法³73条では「高空、高圧、地下掘削活動に従事し、または高速軌道輸送手段の使用により他人に損害を与えた場合、経営者は権利侵害責任を負わなければならない。ただし、損害が被害者の故意または不可抗力によって生じたものであることを証明できる場合は、責任を負わなくてよい。被害者に損害の発生について過失があった場合、経営者の責任を減輕することができる」と定めている。この「高速軌道輸送手段の使用」は、「運輸事業」のことを指している。

このように規定することについて、問題があるかどうか、もし問題があるとすれば、それは、どこにあるか。「軌道運送」事業者の責任は、軌道運輸事業の運営による損害の賠償なので、プロイセン鉄道事業法25条と比較検討することは、問題の解明に有益なことではないか、むしろ、そうでなければ、解明できないではないかと思われる。

二、プロイセン鉄道事業法25条の原則

プロイセン鉄道事業法25条は「会社は、鉄道により輸送される人及び貨物又はその他の人及びその者の物に生じたあらゆる損害を賠償する責任があり、損害が被害者自身の責任又は避けることができない外的事変によりもたらされたことを証明した場合にのみ免責される。事業に固有の危険な性質は、損害賠償を免除する事変とみなすことができない。」と定めている。⁴

上記条文によれば、ドイツ鉄道事業法25条による責任の成立要件は、「鉄道の運行」による損害であり、「事業に固有の危険性」はその責任の基礎である。経営者の過失は、その責任の要件となっていない。経営者が免責を求めるとしたら、被害者の過失と不可抗力を証明しなければならない。「被害者自身の責任」は免責事由の一つになっているが、「事業に固有の危険な性質は、損害賠償を免除する事変とみなすことができない」との制限条項が設けられている。

一見したところでは、中国権利侵害責任法3条は「……高速鉄道輸送手段の使用により他人に損害を与えた場合、経営者は権利侵害責任を負わなければならない」と定めており、加害者の故意・過失は要件としておらず、問題はないと思われる。しかし、続いて、「ただし、……被害者に損害の発生について過失があった場合、経営者の責任を減輕することができる」と定めていると、前半の「妥当」な規定の裏に問題が隠されている。つまり、①もともと被害者の挙証不能の困難を克服するため、経営者の過失を要件としないか、過失があると推定される場所、被害者の過失を追及して、経営者の責任を軽減することを定めており、かえって、経営者に自己の行為に過失がないことを反証する負担を定めていないこと、②「事業に固有の危険な性質」は責任免除の事由にならない、という規定はおいていないことである。この二つの趣旨の規定をおこなったことにより、もともと危険責任では事業に固有の危険な性質が経営者の責任基礎であり、経営者は責任の主体であったが、この規定では、責任主体である経営者は責任から逃げてしまい、「過失を責任成立要件としない」という前提、つまり、過失があっても、なくても、経営者が責任を負うことは、この条文の論理のもとでは、経営者に「過失がない」という結論になってしまい、「経営者には過失がない」という虚偽の前提が形成されており、損害は事業活動の危険性（以下の叙述に分かれるが、事業に固有の危険性は立法者により「高速性」と「不可避性」に改ざんされてしまった）と被害者の「過失」の「競合」によって生じたものになってしまう。もともと経営者に過失があってもなくても負わなければならない責任では、適用する際に争いになるのは、被害者の過失しかない構成になってしまう。このような論理に従えば、続いて、「被害者は損害の発生について過失があった場合、経営者の責任を減輕することができる」と定めても、少しもおかしくはないように思われる。しかし、この結論を是認すれば、危険責任において、挙証責任の転換という措置が演ずべき、被害者の挙証不能の困難を克服して、加害者に自己の行為に過失がないと反証させる義務を課すことでその責任を容易に免れることができなくなる、という基本機能が失われてしまう。このような被害者の「過失」による経営者の「責任軽減」という責任構成は表から見て、論理上には矛盾は見えないようにされているが、虚偽の条件（加害者は過失なし）を前提にしているので、そのような論理構成された条文を適用して裁判すると、不公平な結論が出されることは、当然であろう（以下、本稿五を参照されたい）。

前述した中国権利侵害責任法3条による責任構成の枠組のもとでは、せつかく、1838年、ミュー

ラー（Heinrich Gottlob von Mühler）司法大臣とサヴィニー（Friedrich Carl von Savigny）が一生懸命に被害者の証明困難を克服し、被害者を救済するために払った努力が無に帰している。すなわち、危険事業の管理行為に厳格責任を課して事故を防止するため、危険の作り出し手に責任を負わせる、という危険責任の原則は、現在では、世界における諸国の民法に遵守されている。しかし、中国の権利侵害責任法においては、「無過失責任である」という立派な看板の裏で、知らずに軌道運輸事業者責任の性質が変質され、本来危険責任は、経営者の責任を厳格化して加重な責任を課すものであるにもかかわらず、被害者救済の役割を失くして、こっそりと経営者の責任軽減根拠と改ざんされているのである。

三、権利侵害責任法73条の立法理由

中国権利侵害責任法73条は、なぜ上記のように定めていたのか。立法者は、明らかに以下の理由を述べている。

即ち、「高速軌道運輸道具とは、固定軌道に沿って走行する車両のことである。通常で言えば、高速軌道運輸道具は鉄道、地下鉄、軽量軌道、モノレール、軌道に走行するトロリーバスなどを含む。高速軌道運輸道具の一つの特徴はスピードが速いことである。高速によることこそ、もしも、列車が車外の人員、物体と衝突し、または脱線、列車衝突が発生したら、それにより生じた衝撃力は巨大なものであるので、嚴重な損害結果が発生する。高速軌道運輸道具のもう一つの特徴は不可避性である。高速軌道運輸道具は固定された軌道しか走行できないので、もしも、前方軌道上に人員またはその他の物体が現れたら、列車は避けられず、急ブレーキをかけても、高スピードとその列車本体の巨大な重量により、またその慣性により前への滑走距離がある。だから、高速軌道運輸道具は近距離内の軌道上に現れた人員と車両またはその他の物品に対して、不可避的に嚴重な衝突損害を起こす。正にこのような高速性と不可避性により、高速軌道運輸道具を使用した際に高度な危険性が生じる。」⁶

ここでは、鉄道運輸事業による損害の責任の基礎は、「事業に固有の危険性」から、列車の「高速性」と「不可避性」へと改ざんされてしまう。高スピードと線路を走行している列車の不可避性は危険だということは事実であるが、その事業に固有の危険性はそれだけではない。鉄道運輸事業の危険性は、その事業に固有の危険性のことで、その事業全体として危険性が存在していることを指しているものである。つまり、列車が走り始めたときから、止まるときまで存在している危険性を指している。その危険性は、その事業の運営に存在しており、または、その事業の設備、企業の組織の欠陥、瑕疵からもたらされたものである。しかも、歴史上列車が走行し始めたときのスピードはそう速くはない。プロイセン鉄道事業法制定された際の鉄道のスピードは30キロしかなかったこと⁷は、プロイセン鉄道法25条がさしている危険性は、スピードのことだけを指すことではないとはっきり証明している。軌道運輸道具の高スピードでも、線路を走行中の不可避性でも、いずれも危険責任のしるしではない。「危険責任は、動物、施設または交通手段による特別の危険によって生じた損害に限定されるが、このことは責任要件の文言からも明らかである」。⁸中国の立法者が鉄道の「事業に固有の危険性」を代替して「高速性」と「不可避性」を主張するのには、ほかの目的がある。以下で、その目的を考察してみよう。

四、権利侵害責任法73条の立法目的

中国の立法者は、高速軌道運輸道具は危険であり、危険の具体的な内容は、高速性と不可避性と認識しているが、しかし、それによって経営者に厳格責任を課して、被害者を救済する義務を履行させ、最善の安全措置を取らせて事故を抑制する方針をとることではなく、かえって、「鉄道運輸そのものは高度な危険性を有するが、民用原子力施設、民用航空運輸と高度危険物の使用と比べれば、危険性は少し小さいものであり、しかも、鉄道運輸は相対的に言えば、安全迅速、価格は低く、すでに我が国におけるもっとも主要な運輸方式の一つになっており、軌道交通を発展するため、国家は巨額の財政補助を提供している。もしも、被害者が損害の発生に過失がある場合において、例えば、酒酔い・安全規定違反など原因で足を失って軌道に墜落して負傷した者に対しても、経営者に賠償責任を全部負担させたら、鉄道・地下鉄運輸企業に甚大な負担をもたらす恐れがあり、高速軌道運輸の発展に不利になる。それによって、被害者が損害の発生に対して過失がある場合に、鉄道運輸企業の責任を軽減することができる」⁹という主張している。

「高空、高圧、地下掘削活動に従事し、高速鉄道輸送手段を使用することは、民用原子力施設、民用航空運輸および燃焼・爆発・劇毒・放射性など高度危険物の占有、使用と比べれば、危険性は少々低いので、免責されるとき、特に、責任を軽減する事情においては、本章におけるすでに定めたその他の高度危険作業と区別すべきであり、被害者は損害の発生において、ただ『重大過失』に限らず、『過失』さえあれば、責任者の賠償責任を軽減することができる。」¹⁰という法政策をとった。

以上の主張と立法政策によれば、立法者は、軌道運輸により損害が起こされた場合に、被害者に過失があることにより、鉄道運輸企業の責任は軽減することができるということを成文化にしたことは、軌道運輸事業は民衆に対する福祉であり、国は巨額の財政補助を出しているので、できるだけ経営者の賠償責任を軽くして高速軌道運輸を発展させる目的によるものだとわかる。

五、不公平な責任構成とその緩和措置

プロイセン鉄道事業法25条は、経営者が「損害が被害者自身の責任又は避けることができない外的事変によりもたらされたことを証明した場合にのみ免責される」と定め、挙証責任を経営者に負担させる。しかも、「事業に固有の危険な性質は、損害賠償を免除する事象とみなすことができない」という規定がある（この規定は、その後、ドイツ責任義務法1条に承継されている）。これに対して、中国権利侵害責任法73条は、「高速鉄道輸送手段の使用により他人に損害を与えた場合、経営者は権利侵害責任を負わなければならない。ただし、損害が被害者の故意または不可抗力によって生じたものであることを証明できる場合は、責任を負わなくてよい。被害者は損害の発生について過失があった場合、経営者の責任を軽減することができる」と定め、損害が発生したら、経営者に過失があるとは推定せず、経営者には自分に過失はないという反証負担を負わせなければならず、さらに、経営者に被害者の故意と過失を「認定」する「権限」を持たせ、被害者に「過失」があったと「認定」されたら、事故の責任が軽減される。そのため、経営者は一生懸命に被害者の「過失」を探しているのである。その必要に応じて、立法者はできるだけ法律の成文規定で被害者の「過失」を減額要素として定めて、経営者の希望を満足させたい（後出

十で述べている「鉄道法」などの法規における関連規定をご参照)。このようないわゆる「無過失責任原則」である制度が、過失責任原則よりも、被害者への救済には不利であり、不公平になっており、裁判実務においては、大問題になっている。それで、最高人民法院（日本の最高裁にあたる）は、『鉄道運輸による人身損害賠償紛争事件の審理における法律の適用問題についての解釈』¹¹という通達を出して、被害者の過失ある事故においては、鉄道運輸企業が「安全保護、警示義務を十分に履行した」かどうかの基準により相応した割合で責任を負わせる。すなわち、履行していない場合は、全損害の80%—20%の賠償責任を認め、既履行の場合は、その20%—10%を賠償すると規定している（同通達6条）。このようにして、被害者の過失だけを問題にする不公平を是正しようとしていた。たしかに、この通達によって、ある程度で実務における被害者救済不足の問題を解決していることは事実であるが、しかし、義務履行の状況は過失責任の要件で、鉄道運輸による損害賠償責任は、その責任基礎たる事業活動の危険性であり、もともと経営者の過失を要件としていないものである。しかも、実務において裁判官は、経営者が「安全保護、警示等の義務を十分に履行したか否か」を判断する際に、ほとんど鉄道業界の営業規定、業界慣習などの経営者が定めたルールを基準にしている。実際には、鉄道運輸事業による損害の発生は、常にこのようなルールの制度上の欠陥と瑕疵により生じたのである。最高人民法院の通達は、過失責任の原則に戻して、経営者の責任を追及しており、73条の「事業者に過失がないこと」を前提として、「被害者の過失」だけを問題にする規定の不公平を少し修正したが、根本的に法的構成上の問題を是正していない。実務における不法行為法による被害者救済の不足問題と事故抑制における不法行為法の機能不全状態は依然として深刻なものである。

以下で、実務上の状況を判例を通して見てみよう。

六、判例の検討

経営者の危険管理上の不備と被害者の「過失」とは、実質的には比較することができるものであろうか。たとえ、比較することができるとしても、業務上の注意義務と普通人の注意義務の損害発生に対する寄与度の評価は、どのような過失率により認定すればよいだろうか。さらに、「危険責任」場合の被害者の過失と「過失責任」場合の加害者の過失は同じ性格なものであろうか。経営者と乗客・通行人の地位は、もともと平等とは言いがたく、損害が発生した際に、経営者は乗客と通行人の過失を指摘して、損害賠償の減額を主張することは、はたして法治原則に適用ものであろうか。これらの問題は、複雑な法理論にかかわるもので、別の機会ですべてに検討する必要があるが、鉄道事業による損害事件に「過失相殺」を適用することは、次の二点において際立った合理性と適法性を欠くことになる

まず、鉄道運輸活動において消費者と経営者との双方関係は、サービス提供とサービス受領の関係であり、乗客は鉄道経営者の指示により乗車しており、通行人は、鉄道会社に提供している通行環境のもとで鉄道事業に関連する場所を通行していることである。次に、双方の挙証能力は比べものにならず、経営者は鉄道運輸の専門家であり、乗客と通行人に対して、鉄道業界のいずれの規定に従っても、その「過失」があることを指摘することができる一方で、乗客と通行人は、鉄道会社の過失に対して、挙証不可能の立場に立っていることである。この点はすでに百年以上

の民事裁判の実務によりはっきり証明されているので、贅言する必要はない。

中国における鉄道事故において「過失相殺」が適用された判例の状況を考察しておこう。

1. 被害者の「過失」は経営者の過失により引き起こされ、または、被害者の「過失」は受動的なものである。

【事実の概要】¹²

原告XはY鉄鋼会社のA号現場に働いている従業員であり、A号現場と宿舎の間にYの専用鉄道があり、また、一つの平行交叉点がある。ある日、Xは当該平行交叉点を渡って宿舎に帰ろうとしているところ、Yの自社用機関車はその交叉点に停車していたため、Xはその機関車の前にけん引された車の前方を歩こうとした際に、その機関車が起動してXに負傷させた。

【裁判所の判決】

裁判所は、Yの責任を求めたが、Xは成年者であり、その鉄道平行交叉点を通じた際、自身の安全保護に注意不足であり、過失が存しているため、30%の過失相殺をした。¹³

【評論】

経営者は安全な作業環境を提供しなければならない義務があるが、経営者は自分の業務上の注意義務を怠って、従業員に負傷させたことは、明確に安全配慮義務の違反であるが、被害者の全損害の80%が過失相殺されてしまい、不公平の裁判だと言わざるを得ないであろう。

2. 自然力、経営者の責任と被害者の過失

【事実の概要】

ある日の午後、Xは自家のトウモロコシを取りに栽培されていた耕地に行こうとしていたが、線路の前に着いてM駅管理の鉄道の歩行通路を渡ろうとした際に、水が溜まっており、渡れないので、線路を渡ってトウモロコシを取りに行った。戻ってきた時に列車に接触され負傷させて、9等の身体障害が残った。

【裁判所の判決】

裁判所は、経営者の責任を認めたが、Xは完全な民事行為能力者であり、鉄道の線路を渡ると被害を受ける恐れを予見するべきであるが、回避できると軽信して、自分の身体負傷の結果が生ずるに至ったという理由で、被害者の全損害の85%の過失相殺がなされた。¹⁴

【評論】

経営者が自らの歩行通路の良好通行状況を維持しないことが事故発生の主な原因の一つであるにもかかわらず、賠償責任の15%しか負わなかった。これは公平な裁判とはいえるか、疑問の余地があるものではないか。

3. いわゆる「歴史的に形成された」通路

【事実の概要】

歩行者が鉄道線路を横断した際に、経営者に所属していた列車に衝突され死亡した事件である。裁判所より、以下の事実が認定された。

プロイセン鉄道事業法25条による責任の基本原則を探索せよ

——「軌道運輸による責任」を手掛かりにして中国の危険責任立法への一考察（要綱）

A. 経営者に属する駅の周辺に組織、学校などがあり、村の道路が市街地に繋がっているが、当該駅の建設により隔てられたため、市民たちはその街に往来する際に、遠くにある道路を回らなければならないので、歩行者は以前から習慣的に形成された当該駅を貫く通路から通行した。駅の周りの学校とその他の組織の人、市民が大勢その通路を通行しているため、当該通路では数多くの人身事故が起きていた。当該駅の経営者は鉄道安全の宣伝スローガンだけ張っていたが、通路の周囲に警告指示の標識および防護柵などの保護措置を取らず、番人も派遣していなかった。

B. 本事件事故発生前に、歩行者と車両の通行の用に供するため、経営者は事故発生地より北向き260メートルのところ鉄道線路を通過する地下通路を構築し、南向き270メートルのところ線路を渡す架け橋を構築した。

C. 被害者は「完全民事行為能力者」である。

【事故調査組織の決定と裁判所の判決】

本件事故の責任について、三回判断が示された。

一回目は、鉄道運輸企業の上級組織、当該駅、現地の鉄道警察より、事故調査組を組織され、上記事実により、被害者に全部責任を負わせた。

二回目は、裁判所の判決で、上記事実により、経営者駅は「歩行者の通行行為に対して放任した態度であったので、不作為の過失がある」と認定して、経営者に全損害の80%の賠償を命じて、20%の過失相殺をした。

三回目の二審判決は、B事実により、経営者は「主要な安全義務を尽くした」と認定し、A事実により「経営者は安全保護、警告指示などの義務を十分に履行しなかった」と認定した。それに、C事実により、被害者は「鉄道線路を渡るのは高度の危険性があることはわかるはずで、損害の発生には過失がある」と認定して、経営者に全損害の50%の賠償を命じた。

【評論】¹⁵

これは、明らかな経営者の不作為による損害であるが、責任が軽減されたが、公平な判決とは言にくいものである。とくに、経営者の義務履行状況は、「主要な安全義務を尽くした」と「経営者は安全保護、警告指示などの義務を十分に履行しなかった」とのような矛盾する認定で経営者の行為を評価しており、被害者の救済の面で不十分であるだけでなく、経営者側にとっても事故防止義務の履行について不満の残る判断であったらう。

4. 経営者の過失と業界の規律・制度

【事実の概要】

歩行者Xが閉鎖していない鉄道線路を渡ろうとした際に、鉄道機関車に衝突され死亡した事件である。

原告は「鉄道企業は隔離防護柵を設置せず、安全保護、警告指示などの注意義務を十分に履行していない」と主張して、損害賠償を請求していたが、被告企業は「事故線路の設計時速は80キロメートルであり、鉄道技術管理規程により、当該線路には防護柵を設置しないことができる」、「機関手は事情を発見してから、急ブレーキをかけ、警笛を鳴らすなど措置をとったので、安全保護義務を十分に履行した」と主張して、反論していた。

【裁判所の判決】

裁判所は、鉄道部「鉄道線路防護柵管理方法」（以下『方法』で略称）第2.1条「許可される運行スピードが20km/h以上の鉄道と客運専門線路は、いずれも保護柵を設置し閉鎖すべきである。許可運行スピードが20km/h未満の線路区間も需要に応じて設置することができる」との規定に従って、事故現場鉄道線路の周辺環境は「鉄道部の『方法』に定めた閉鎖しなければならない場所ではないので、事故発生区間に防護柵を設置していないことは法規違反ではない」と認定して、それに、「被害者は完全民事行為能力者であるのに、無断で鉄道線路に入って自ら自分が危険にさらされて、列車に衝突され死亡に至った」と認定して、鉄道運輸企業に全損害の20%しか負担させなかった。¹⁶

【評論】

「許可運行スピードが20km/h未満の線路区間も需要に応じて設置することができる」という規定における「必要」とは、何だろうかということ、それは、危険を防止し、損害を回避する「必要」ではないかという結論がでてくるであろう。しかも、業界の安全技術基準は社会の発展に伴って安全保障の必要に応じて随時修正されるべきものであるが、裁判所は、鉄道部の業界技術規定に従って、経営者は「閉鎖しなくてよい」との結論を導いており、技術上の安全基準が安全向上の動力になっていないばかりか、むしろ経営者が鉄道運輸の固有危険による責任を回避する「法的根拠」になってしまった。

七、ドイツ法との比較

中国法のシステムのもとで、「中国の特色ある」法的考え方の枠の中だけから、中国の制度を検討すれば、問題があるかどうか、問題があるとすればどこにあるか、どのようにを改善すべきかとのことを認識するのは難しいであろう。それで、目を開いて外国法との比較が必要になる。プロイセン鉄道法のふるさと、鉄道事業状況が中国に似ているドイツの法事情を考察してみよう。

ドイツの法事情は中国のそれとは、鮮明な対照になっている。中国では、民事基本法としての権利侵害責任法の関連規定に従い、実務において、損害が発生したら、被害者の過失を探して、できるだけ賠償金を縮減するように努めている状態に対して、ドイツでは、「実務上とりわけ困難な問題を投げかけるのは、どのような事故が鉄道の『運行に際して』生じた事故なのか」、つまり、「どのような事故が『運行事故』と考えられるのかについての判断である。ここでも、事故において鉄道運行にとって特別な危険が現実化したかどうかが問題となる。軌道や車輪の破損、信号施設の誤作動によって鉄道事故が発生した場合、運行事故と容易に判断できる」。また、プロイセン鉄道事業法25条の承継法にあたるドイツ「責任義務法1条1項の保護目的からすると、走行中の車両の急ブレーキやスリップや横揺れ、踏切遮断棒の落下、昔なら蒸気機関車のボイラー爆発や火花の飛散、さらに、車両のタラップ（鉄道の場合しばしば歩きにくい）からの落下によって生じた事故も運行事故に含まれる。遮断機のない踏切での自動車との事故も鉄道交通の典型的な危険に数えられている」。¹⁷

しかも、判例は「事故が必ずしも『鉄道事業に特有の危険によって』生じたことは必要ではないとされ、『事故と一定の鉄道事業行為や事業施設のあいだに直接の外的な——場所的および時

間的な——関連性が存在する場合』で十分であるとされる」¹⁸

ドイツの裁判実務を見ると、上記六、で検討した中国の鉄道による損害事件は、いずれも、鉄道交通の典型的な危険に数えられるべきで、それらの事件における被害者は、もともと過失はなく、あるいは軽い過失があるだけであり、救済されるべきであろう。

八、プロイセン鉄道事業法25条を適用して「過失相殺」した判例の調査

中国権利侵害責任法3条は、もっぱら被害者の過失を問題にして、しかも、事業固有の危険性は、経営者の免責抗弁の壁になっていないばかりでなく、さらに、事業者の損害は危険と被害者の「不注意」「過失」との競合で発生したとの主張の「法的」根拠になる。これほど大きい問題、不都合は、中国においても認識している人は必ずいるはずだが、論文には出ていない。それに、今の学界では、「鉄道事業者は無過失責任を課していること」、「厳格責任の場合でも被害者は過失がある場合に過失相殺をすることができる」などと主張しており、いずれも、理論的にはすでに解決されている問題で、もう続けて検討する必要はないことで、残されたことは、実務における適用の問題ではないか、という認識が多数説である。しかし、これは大間違いであろう。権利侵害責任法3条にある鉄道事業による損害賠償責任制度は、上述した立法理由と目的から分かるように、その立法の出発点からも被害者の十分な救済を図る保護制度ではなく、できるだけ経営者の責任を軽減する制度であることは最大の問題である。

実務においては、その法律を適用した際に問題が生じていることが明らかになっていることは、すでに前述した判例の如くである。しかし、なぜ、被害者の証明困難を解決し確実に救済する目的で確立されて、歴史的な意義を持つ厳格責任たるプロイセン鉄道事業法25条の原則は、中国の鉄道事業による責任制度の下では、その性格が変えられてしまったのか。その根本的な原因は、それらの規定が被害者の救済という法的原則から変質したものであり、明らかにプロイセン鉄道事業法25条に確立された原則に違反しているものであるが、名義上は「無過失責任」という外装をかぶっているながら、その原則を支える挙証責任の負担と事業固有の危険性は免責事由にならないとの柱が撤去されたことにある。この点については、これまで誰も指摘していない。しかも、中国の立法者は、「被害者に一般的な過失がある場合においても、過失相殺を適用する」という危険責任の場合に重過失しか過失相殺しないという原則を歪める「創新」に、自己満足している状況の下で、筆者は、プロイセン鉄道事業法25条を適用して、被害者に対して過失相殺した判例を考察して、その判例理論を検討して、軌道運輸による損害賠償責任における過失相殺のあり方を究明しようと思った。しかし、オーストリア科学院ヨーロッパ不法行為研究所のHelmut Kozid教授にもご面倒をおかけして、ご教示を受けたが、やはり、プロイセン鉄道事業法25条を適用して過失相殺した判例を見つけることができなかった。

九、ドイツ法における被害者の過失の取り扱い

プロイセン鉄道事業法25条を適用して被害者の過失により過失相殺をした判例は見つけることができなかったので、当該25条における「被害者自身の責任」、または「被害者自身の過失」という概念、および被害者の過失が自身の損害賠償請求権に及ぼす影響について、ドイツ語の分か

る研究者にコンメンタルなど文献を探してみてもらったが、これも見つけることができなかった。しかし、ドイツ責任義務法1条を適用する判例は存在し、この判例によって、ある程度、ドイツ実務の現状は覗くことができた。

「危険責任が適用される場合でも、被害者または死傷者が自己の過失によって事故に寄与したときには、責任の範囲は縮減される（責任義務法4条、道路交通法9条、環境責任法1条、航空交通法34条、原子力法27条）」が、「この場合、問題となっている事業の典型的危険——『運行危険』——と事故犠牲者自身の過失が、それぞれどの程度、損害の原因となったかが考量される。被害者自身の過失がとくに重大であれば、賠償請求権は全く認められない。これに対して、生じた運行危険がとくに『高められた』ものであれば、被害者に協働（共同）過失があっても賠償請求権は全額維持される。例えば歩行者や自転車運転者が、高速で走行してきたトラックによって負傷したり、あるいは遮断機がないことから特別に危険な鉄道の踏切で電車によって負傷したりした場合がこれに当たる。」¹⁹

いわゆる厳格責任の場合においては、「『危険』は特別な意味を持ち、危険は次の事実にかかわっているからである。すなわちいくつかの極めて危険な場合において、加害者がもっと多く予防性措置を採用して危険状況の発生を防げることができるが、これらの採用すべき措置は裁判官の適用する当該危険への合理的な注意基準の中に入れられないものである。厳格責任の適用はこうした長所がある。つまり、加害者がすべて可能な措置を採用して最大な限度で事故リスクの減少に努めることに最善の励ましを提供することができる。特に、いわゆる一方的な事故、すなわち被害者によるリスクに対する影響がわずかしかなない場合に、その論証は正しい」²⁰

プロイセン鉄道事業法25条は、危険責任の源と言われているが、上記の立法例と学説は、直接にその条文を適用するものではないが、その原則の実践と理論ではないであろうかと思われる。それによれば、プロイセン鉄道事業法25条における「被害者の過失」は、故意と並べる重大過失の場合だけ、責任の範囲は縮減されると思われる。しかも、ドイツ責任義務法1条の条文において、もはや、被害者の過失はすでに経営者の免責事由にはならなくなった。²¹現代における不法行為法は、もっと被害者の救済を重視し、損害を抑制する主体としての経営者の責任を強化して事業の固有危険性による損害の抑制を重んずる趨勢を反映していると言うべきであろう。中国権利侵害責任法3条は、時代の趨勢に逆行にして、被害者の一般過失を経営者の減責事由として定め、経営者が負担すべきその経営事業に伴う危険を除去する社会責任を回避することに実定法の「根拠」を提供し、事故の抑制と被害者の救済に多大な障害をもたらしている。目下の中国における民法典編纂活動において徹底的に是正すべきであろう。

十、権利侵害責任法73条の形成背景

以上、プロイセン鉄道事業法25条およびドイツ責任義務法1条と比較ながら、中国権利侵害責任法3条における軌道運輸責任に関する規定を考察した。「創新」という華麗な衣装の下で、実質上の古い計画経済体制時代において施行された経営者利益擁護の時代遅れの政策の継続であることがわかる。

もはや、1979年に国務院が發布した「鉄道部、交通部、公安部の『列車とその他の車両との衝

突および鉄道道外人員負傷・死亡事故処理暫定規定』に関する報告についての通知²²において、「近年来、鉄道運行の道外負傷・死亡事故は、日増しに増加しており、人民の生命・財産に巨大な損失をもたらす、鉄道の正常運輸秩序を嚴重に影響している」問題に対して、一連の措置を採用して道外負傷・死亡事故の防止に努力していると「同時に、事故発生後に本規定の関連条文に従って処理しなければならない、いずれの組織も個人も、負傷死亡事故を利用して、鉄道に法外な圧力をかけて多すぎる賠償をもらってはならない」と要求していた。しかも、明らかに「死亡負傷事故の処理において、現行法は完備しておらず、各地の執行は一致していないので、事故の始末に多くの困難と矛盾をもたらしている。処理においては、負傷者の親族に多額の賠償が請求され、これらのことはいずれも鉄道の正常な運輸業務に影響している」と強調していた。

現行中国鉄道法²³58条は「鉄道列車運行事故およびその他鉄道運輸事故により人身死傷が生じたものは、鉄道運輸企業はその賠償責任を負わなければならない。ただし、人身死傷は不可抗力または被害者自身の原因により生じたものであれば、鉄道運輸企業は賠償責任を負わない」(1項)と定めている。また、その2項で「規定違反で平行交叉点または横断歩道を渡り、あるいは鉄道の線路を歩き、座り・横になることによって生じた人身死傷は、被害者自身の原因により生じた人身死傷に属する」と定めている。それに、2007年「鉄道交通事故応急救援と調査処理条例」²⁴が公布され、鉄道法と同じように、被害者の過失について詳しく定めている。

周知のように民事上の責任成立要件としてのいわゆる「過失」概念は、事前的に定めたものではなく、その場で、具体的な事情に応じて、行為者の対応行為に存在されていた責められるべき点を指すものであるが、鉄道法は法律の条文を以って一定の行為を被害者の過失と定めて、民事上の損害賠償の処理を決めることは、法治原則違反と言わざるを得ないだろう。鉄道法と上記国務院の「鉄道交通事故応急救援と調査処理条例」には、立法者のできるだけ被害者への損害賠償を減じて、経営者の責任を軽減しようとする目的が隅々に現れている。

鉄道は国民経済の大動脈であるので、それを擁護することは間違いではない。しかし、そのため、鉄道事業の運営に伴って発生した損害を事業者に責任を負わせ、万全な措置をとって事故防止に努めるように促さなければならない。そうしないで、もっぱら、被害者の過失を問題にして、被害者の損害賠償請求権を剥奪し、制限して、賠償額を軽減する手段で民衆に規律を守らせて、経営者の責任を軽減する方法で、損害の発生を抑制する方針は大間違いである。これは、権利侵害責任法3条の最大な問題点であり、それに、すべての危険責任立法の根本的な問題点である。実際には、事故防止と経営者の責任追及とは、一致しているものである。民事法において厳格責任制度を設置する目的は、まさに事故の抑制にある。経営者の責任追及と事故の防止を分離して、さらに立法の手段で被害者の過失を経営者の賠償責任を軽減する事由として規定するやり方は、事故防止の目的と逆行している。法と経済学の視点によれば、最も小コストで損害を填補される経営者の責任を強化することは事故抑制の一番効率的な手段である。

十一、総括と今後の課題

中国の鉄道運輸事業による損害賠償責任立法の事情は、その危険責任立法全体の状況を物語っているといえる。成文法で、被害者の「過失」定め、賠償した際に過失相殺の適用を通じて賠償

額を軽減している一方で、危険源を利用している経営者の挙証負担を免除し、その賠償範囲を縮小していることは、中国の危険責任立法に普遍的に存在している問題である。これは、中国において、上海近くの鉄道事故、天津の港にある倉庫の大爆発事件などの悲惨な事故が絶えず発生している根本的な原因の一つである。いま一つ明かな例を挙げれば、中国道路交通安全法である。自動車損害賠償責任に関する立法においては、日本の自賠法3条のような運行供用者責任のような基本原則的な規定はおいていないばかりか、さらに、自動車の「無過失」の事情を「設定」しており、すなわち、「自動車側に過失がない場合、10%を超えない賠償責任を負う」という規定さえも設置している。²⁵ 日本における政府の損害賠償保障事業は、中国において、社会救助基金と「改造」され、今でもはっきりした道路交通事故救助基金体制が樹立していない状態である。また、新聞に出ている事例であるが、建築現場に残った水溜池で、深さと形を改築された池で水死した子供の損害賠償請求事件の審理事情においては、裁判所は、ほとんど会社と子供の親に対して、それぞれ50%の損害を負担させるか、さらに親の損害負担部分が多いように処理されている。これらの問題はいずれも民事法における危険責任の原則を貫徹していないことを物語っている。立法においては、「危険責任」は、成文法の形で出ているのであるが、危険責任の被害者を救済し、事故の発生を抑制する魂は抜かれている。

現在の中国の危険責任立法における欠陥を是正するため、二つの課題を解決しなければならないと思われる。すなわち、まず、法文の構成において、危険責任における危険の意味は、事業固有の危険性であり、したがって、経営者は事業固有の危険性の管理者として、その危険性を免責事由として主張してはならないことである。次に、被害者の過失を定めることではなく、明文により、危険源の利用者は不可抗力以外には、免責事由はないと定めることだと考えられる。

- 1 Kötz Wagner, Deliktsrecht 12 Auflage, 2013 Verlag Franz Valen GmbH, Page198 ; 吉村良一 中田邦博 監訳 ハイネ・ケッツ ゲルハルト・ヴァーグナー著『ドイツ不法行為法』、法律文化社2011年9月(以下、「吉村ほか監訳本」と略称する)、241頁。
- 2 浦川道太郎「危険責任の一般条項」、『民法の未来』(商事法務2014年4月版)所収、231頁以下。
- 3 中国における不法行為法は、「侵權責任法」との名前であるが、ここでの「侵權」は、「權利侵害」との意味であり、その内容は日本民法における不法行為法と同じものである。できるだけ中国語の文字通りの意味を表したいので、本稿においては、「權利侵害責任法」と訳したい。
- 4 Martina Eckardt, Technischer Wandel und Rechtsevolution ein Beitrag zur ökonomischen Theorie der Rechtswicklung am Beispiel des deutschen Unfallschadensrechts im 19. Jahrhundert, Tübingen, Mohr Siebeck Verlag, 2001, S214。浦川道太郎「ドイツにおける危険責任の成立——プロイセン鉄道法25条制定に対するサヴィニーの寄与——」、『民法の歴史と未来』(成文堂2014年3月版)所収(以下、「浦川論文」と略称する)、11頁以下。
- 5 危険責任が成立された経緯については、浦川道太郎教授の論文(前掲浦川論文、1頁以下)において、詳しく紹介されている。
- 6 中国全人代常務委員会法制工作委员会民法室編『「中華人民共和國權利侵害責任法」の条文説明、立法理由及び関連規定』、北京大学出版社2010年1月第1版(以下、「中国全人代常務委員会法工委民法室編本」と略称する)、287頁。
- 7 石垣信浩：“プロイセン鉄道建設をめぐるブルジョワジーの動向”、経済論集(大東文化大学)26号44

プロイセン鉄道事業法25条による責任の基本原則を探索せよ
——「軌道運輸による責任」を手掛かりにして中国の危険責任立法への一考察（要綱）

頁（1977）。

- 8 前掲吉村ほか監訳本、254頁。
- 9 前掲中国全人代常務委員会法制工作委员会民法室編本、302頁。
- 10 前掲中国全人代常務委員会法制工作委员会民法室編本、289頁。
- 11 最高人民法院法解釈[2010]5号2010年3月3日頒布2010年3月16日実施。
- 12 本稿において引用した判例の事実は、すべて裁判所の調査により認定された、当事者双方には異議のない事実である。
- 13 「陳毅勇訴首钢水城钢铁(集团)有限责任公司等铁路运输人身损害责任纠纷案」、成都铁路运输中级法院民事判决书（2012）成铁中民初字第5号。
- 14 「原告吳凤英因与被告華電新鄉发电有限公司铁路运输人身损害赔偿纠纷一案」、修武县人民法院民事判决书（2011）修民初字第60号。
- 15 「广州铁路（集团）公司与刘元清等生命权纠纷上诉案」、湖南省衡阳市中级人民法院民事判决书（2011）衡中法民一终字第42号。
- 16 「董继某等诉上海铁路局铁路运输人身损害赔偿纠纷案」、徐州铁路运输法院民事判决书（2013）徐铁民初字第5号。
- 17 Kötzt Wagner、Deliktsrecht 12 Auflage 2013 Verlag Franz Valen GmbH、Page209；吉村ほか監訳本、254頁。
- 18 吉村ほか監訳本、256頁以下。
- 19 吉村ほか監訳本、259頁。
- 20 Michael Faure Economic Analysis B.A. Koch/H. Koziol (eds.) *Unification of Tort Law: Strict Liability* Kluwer Law International The Hague / London / New York 2002 Page 368 念のため、この論述の英語の原文は次の通りである。However, danger has a particular meaning in this case, since it refers to the fact that there may be ultra hazardous situations where the injurer could take a lot of preventive measures which cannot be incorporated into a due care standard which will be applied by the judge. Strict liability will then have the advantage that it will give optimal incentives to the injurer to take all possible measures to reduce the accident risk. This argument is especially true if there are so called unilateral accidents, where the influence of the victim on the risk is only minor.
- 21 ドイツ責任義務法1条。責任義務法4条では254条の適用が規定されており、そこでは賠償義務の「減免」が可能であるが、4条で254条の適用を定めることと1条において「被害者の過失」を定めることとはどのような違いがあるか、言い換えれば、なぜ、責任の成立とその責任減免自由を一条に定めなくなったのか、その立法目的は何であろうかは、これからの課題になろう。
- 22 中華人民共和国国务院が1979年7月16日国発（1979）178号發布した。すでに後記2007年「鉄道交通事故応急救援と調査処理条例」の公布・施行により廃止された。
- 23 「中華人民共和国鉄道法」は、全国人民代表大会常務委員会990年9月公布991年5月1日施行、全国人民代表大会常務委員会2009年8月27日部分法律を改正する決定により改正されたものである。
- 24 2007年7月1日国务院令第501号公布、2016年最終改正。
- 25 中国における自動車損害賠償責任制度に関する法規定は、中国「道路交通安全法」76条であり、その規定の全文は、次の通りである。

自動車による交通事故の発生により人身の負傷・死亡、財産的損失が生じた場合、保険会社は交通事故強制的自動車責任保険の責任額範囲内で賠償を行う。不足分は、次の規定に基づいて賠償責任を負う。

共同研究：環境訴訟の課題

- (1) 自動車の中で交通事故が発生された場合、過錯（過失）がある当事者の一方により賠償責任を負う。両方の当事者ともに過錯がある場合、それぞれの過錯の比例により責任を分担する。
- (2) 自動車と非自動車・歩行者の間で交通事故が発生された場合、非自動車・歩行者が過錯はない場合、自動車のほうより賠償責任を負う。証拠により非自動車・歩行者が過錯はあると証明された場合、過錯の程度に基づいて適当に自動車の一方の賠償責任を軽減する。自動車の一方に過錯がない場合、10%を超えない賠償責任を負う。

交通事故の発生により損害は、非自動車・歩行者が故意に自動車に衝突して生じた場合、自動車の一方が賠償責任を負わない。