

2013.8

中国風険消息＜中国関連リスク情報＞8月号

※中国語で「風険」はリスク、「消息」は情報・ニュースの意味です。

＜2013 No.4＞

「中国風険消息＜中国関連リスク情報＞」は、中国に拠点をお持ちの企業の皆様にお届けするリスク情報誌です。中国における種々のリスク(火災等の事故、自然災害、法令違反、情報漏えい、労務リスク等)について、時節に応じた話題や、社会の関心が高いトピックを取り上げて解説しています。

中国における交通事故の実態と事故対応時の留意点

はじめに

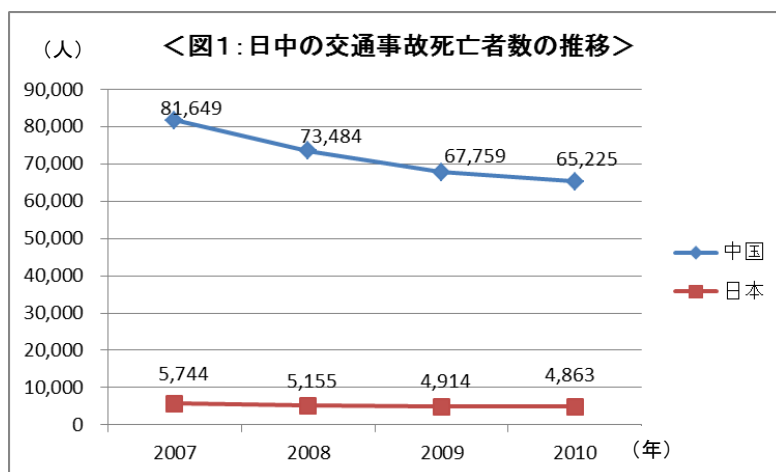
初めて中国を訪れる日本人が必ず驚かされることのひとつは、タクシー等の自動車の運転にしばしばヒヤッとさせられることである。出張者や旅行者の多くは、空港から市内中心部までの移動にタクシーを使うが、空港と市内中心部は高速走行が可能な自動車専用道路で結ばれているケースが多いので、猛スピードでの追い越しや車線変更など、カーチェイスのような運転を中国に足を踏み入れて早々に体験することになる。筆者は中国に6年間駐在していたが、日本からの出張者に「これでよく事故が起きないものですね」と何度となく言われたことがある。しかしながら、実際にはたくさんの事故を目にしてきたし、自分自身も軽微ではあったが事故を経験したことがある。中国で数年程度生活した日本人であれば、誰しも一度や二度は交通事故に遭遇した、あるいはまさしく事故に至りそうな危険な目にあった経験があるのではないだろうか。本稿では、中国における交通事故の実態と、事故対応時の留意点を紹介する。

1. 中国における交通事故の実態

(1) 概況

中国における交通事故死亡者数は2010年時点で65,225人である。同年の日本における交通事故死亡者数は4,863人であるから、中国では日本のおよそ13.4倍の人が交通事故で亡くなったことになる。中国の人口は日本のおよそ10.6倍であり、人口の差だけを勘案すればこれ自体は驚くべき数字ではないと思われる。(図1)

しかし、両国の自動車保有台数に目を向けた場合、2010年時点で日中の数字がほぼ拮抗¹していたことを考慮すると、「一台の自動車が死亡事故を引き起こす確率」は、中国が日本を10倍以上も上回っている計算になる。中国においても、交通違反の取り締まり強化や飲酒運転の厳罰化などの対策により、死亡者数は徐々に減少傾向にあるとはいえ、日本との比較においては、なお過酷な状況にあるといえる。²



(出典：中華人民共和国交通管理局 HP、警視庁 HP)

¹ 日本自動車工業会「世界自動車統計年鑑」(2012年版)より自動車保有台数：中国 78,020 千台、日本 75,362 千台(2010年)

² なお中国の交通事故件数は日本の1/3程度で推移しているが、警察不届事故もあるため件数の単純な比較はできない。

（２）交通事故多発の背景

中国における交通事故の原因に関する各種統計をみると、事故原因の上位には、スピード違反や、信号無視、交通標識に従わなかったなどの項目が並ぶ。しかし、これらは日本を含む他国にも共通する事故原因であり、中国での交通事故の特徴を十分に説明していない。この項では筆者自身の中国駐在の経験を踏まえ、中国で交通事故が多発する要因となっている特徴的な交通事情を紹介する。

①低い交通モラル

中国においては、信号や道路標識に従って運転するとか、譲り合いや歩行者優先といった意識は、日本人の感覚からすると低いと感じるケースが多く、赤信号無視、速度超過、急な進路変更や割り込みも散見される。また、自動車の運転中にシートベルトをしない、携帯電話を使用するといった光景もよく目にする。二輪車のドライバーのほとんどはヘルメットを着用していない。これらの行為は、中国においても道路交通安全法で禁止されているのだが、実態として徹底されておらず、警察官に見つかっても咎められることはほとんどない。

交通ルールの違反の中でも深刻な社会問題となっているのは飲酒運転である。中国政府は 2011 年 5 月に刑法を改正して「危険運転罪」を新設し、飲酒運転の厳罰化を図ってきている。この法改正からの 2 年間で全国の公安機関が摘発・検挙した飲酒運転（酒后驾驶）は刑法修正前と比較して 39.3%も減少した³という。それでもこの 2 年間で飲酒運転に対する検挙件数は 87 万 1,000 件であり、日本の平成 23 年度の酒気帯び・酒酔い運転の取締件数が計 1,558 件⁴であることと比較すると、中国のドライバーの飲酒運転に対する意識は大いに改善していく必要があるといわざるを得ない。

②国土の広さに起因する問題

中国の国土は日本の約 25 倍であり、高速道路の総延長は日本のほぼ 10 倍に達する。一方で、全土に拠点網を有するような全国規模の運送会社は多くない。長距離トラックのドライバーの多くは必然的に長時間運転を強いられることになり、疲労が蓄積しやすい勤務環境を強いられる。多くの運送会社は、ドライバーの 1 日当たりの走行距離の上限や休憩に関するルールを定めるなどして疲労運転の防止に取り組んでいる。一方で、中国の長距離トラックドライバーには、少しでも稼ぎを上げるために、夜を徹して運転を続ける者も少なくない。結果、疲労が蓄積して居眠り運転に至り、高速道路で前方車両にほぼノーブレーキで突っ込むような追突事故や、緩やかなカーブを曲がり切れずにガードレールに激突するような事故を招く。

また、広い国土を縦断するような長距離運転には寝泊りが必要になるが、宿泊代の節約を考えてか、高速道の路肩に車両を駐車して睡眠や休憩をとるドライバーも少なくない。駐車中はエンジンを切った無灯火状態になるため、高速道路を走行してきた後続車両が駐車車両に気付かずに追突してしまう事故もしばしば発生する。

③整備不良に起因する事故

いわゆる一人親方は車両の運行にかかる経費をできるだけ圧縮したいと考える。一方、ドライバーが特定の運送会社に所属している場合でも、「ガソリン代やタイヤ代などの必要経費を給料に含めてまとめて支払う」という給与方式を採用している運送会社も散見され、この場合、ドライバーは運行にかかる経費をできるだけ切りつめたいと考えるのが自然である。その結果、過度に消耗したタイヤを使い続けたり、タイヤを交換する場合でも粗悪な再生タイヤで済ませたりするため、走行中にパンクやバーストするなどして重大な事故に至るケースもある。また、電気系のメンテナンスを長期間怠った結果、電気回路が走行中にショートして出火し、トラックが積荷ともども全焼してしまうといった

³ 出典：人民網 <http://society.people.com.cn/n/2013/0502/c1008-21336051.html>

⁴ 出典：警視庁の統計（平成 23 年）

事故も少なくない。

④過積載の横行

中国の道路では、素人が一見しても過積載とわかるようなトラックが多数行きかっている。中国のトラック物流業界は過当競争ともいえる状況にある。過積載を前提とした輸送計画を組まなければ利益が出せないといった運送会社も存在し、交通当局が取締りを強化しているにもかかわらず過積載に起因した重大事故は後を絶たない。過積載が発覚した際に課される反則金は数千円程度のことが多いため、反則金を単なる通行税とか必要経費の一部としてとらえ、改善を図ろうとしない運送会社も見受けられる。過積載がもたらす典型的な事故例は、制動距離が延びて前方車両に追突する、カーブ走行時の遠心力で横転するなどがある。また過度の重量に耐えられずにタイヤがパンクする等の不具合が生じたり、積荷の高さが基準を超過しているトラックがトンネルや橋梁の下を通過するときに、これらの工作物と衝突する事故も頻発している。

⑤その他

他にも中国における交通事故の多発につながる要因は複数考えられるが、ここでは2点あげる。

ひとつは、都市部でよく見かける「電動自転車」である。運転に免許証を必要としないこともあり、気軽に利用できる日常の足として、庶民に広く普及している。中国の電動自転車と日本の電動アシスト自転車との大きな違いは、後者が自力での走行をアシストする目的でモーターを備えており、自分の足でペダルを漕がなければ前に進まないのに対して、前者は、モーターの動力のみで自力走行できる点にある。中国の法律上、電動自転車の最大速度は15km/hであるが、実際には30~40km/hで走行できる。電動自転車は歩道を走行することが多いこと、走行時にほとんど音を発しないこともあり、歩行者を巻き込んだ事故を多発させている。

ふたつめは、ドライバーの運転経験が総じて浅いことである。ここ数年の急激な経済発展の恩恵を受けて、初めてマイカーを手にし、運転を始めたというドライバーが非常に多い。中国交通技術網が2013年3月18日に掲載した2012年全国交通事故統計によると、運転経験が1年に満たない「見習いドライバー」は全国に約3,000万人近くおり、ドライバー総数の11.3%を占めている。また、死亡事故全体の15.4%は、これら「見習いドライバー」が惹起している。

2. 交通事故対応時の留意点

上に述べたとおり、中国における交通事故多発の要因は複数あり、今後も急激な改善は望めないと思われる。したがって中国に住む日本人や中国進出企業は、交通事故の未然防止対策および事後対策を真剣に検討する必要がある。ここでは、交通事故に遭遇した場合の対処方法（事後対策）に焦点を当てて、日本における対処方法と大きく異なる点を中心に、知っておきたいポイントを以下に紹介する。

①過失割合は原則として警察が決定する

交通事故を起こしたとき、軽微な接触であっても事故車を衝突地点から動かそうとしないドライバーが多いが、これは警察の到着を待っているからである。現場に到着した警察は事故状況や当事者の証言から、双方の過失割合を判断し、これを明記した「交通事故責任判定書」をその場で発行する⁵。事故当事者は「交通事故責任判定書」の記載内容に基づいて、相手方に賠償金を支払ったり自分の自動車保険に請求を行うことになる。日本における交通事故では、事故の発生から示談解決まで数日以上を要することが通常であるため、自分の加入する保険会社などの専門家に相談しながら対応することができるが、中国においては事故を起こした直後に、すみやかに自らの立場を強く主張しなければ

⁵ 近年、保険会社が仲介して当事者同士の示談を斡旋する仕組みも普及しつつある。

泣き寝入りすることになりかねない。

②示談交渉は当事者自らが行う

誤解しやすいが、上記①のプロセスで警察が決定するのは「責任割合」のみである。交通事故が最終的に解決に至るためには、責任割合だけでなく、事故当事者双方の「損害額（怪我の治療費や自動車の修理費など）」や、「支払方法（いつどのように賠償金を支払うか）」についても相手方と交渉して合意に至る必要がある。こういった示談交渉には、警察は関与しないため当事者自らが行うことになる。

③日本を下回る賠償保険金額、賠償基準

万が一、日本人が中国で交通事故の被害者になった場合、十分な補償は期待しにくい。図2は日本の自賠責保険、任意保険の保険金額（支払上限額）をまとめたものであるが、死亡や後遺障害などの重大な被害をこうむった場合、相手方の自動車保険から支払われる金額は日本と比べて極めて低額である。まして相手方が自動車保険に加入していない場合には、保険に入る余裕もない程度しか賠償資力を有していない可能性が高いため、必要な補償を受けることはほとんど期待できない。

また中国に住む日本人の多くは、怪我や病気の際に、日本人医師が常駐している日系クリニックや、国際部を有する外資系病院を受診することが多いが、こういった医療機関の治療費は中国の国家医療保険等の基準に合致しないため、基本的に損害賠償の範囲としては認定されない。したがって、たとえ被害者となった場合であっても加害者側からは補償されず、自費で治療費を負担せざるを得ないケースが十分に考えられる。

＜図2：日中の自動車保険の保険金額＞

	自賠責保険 (中国でいう交通事故責任強制保険)			任意保険(対人・対物賠償) (中国でいう第三者責任保険)		
	傷害	死亡/後遺障害	物損	傷害	死亡/後遺障害	物損
中国	16万円	176万円	3.2万円	80万円～1億6,000万円まで多様。 比較的多いパターンは ・マイカー＝320万円～ ・トラック＝800万円～		
日本	120万円	3,000万円 (死亡) 4,000万円 (後遺障害)	(対象外)	無制限が一般的		無制限が多い

※1人民元＝16円として計算

④日本と比べて利便性の低い保険制度

中国の自動車保険（任意保険）では、日本で定着している「示談代行サービス」は一般的ではない。したがって、事故当事者は示談交渉を保険会社に頼ることはできず、相手方とは自分で示談した後に、保険会社に保険金を請求することになる。また、保険会社が保険契約者本人以外の者（相手方や修理工場など）に対して保険金を支払うことは、不正防止の観点から原則として禁止されているので、加害者になった場合は一時的とはいえ相手方への賠償金を自ら支払う必要がある。被害者になった場合にも、加害者の保険会社に直接賠償金を請求することは認められていない。

このように、万が一中国で交通事故の被害者となってしまった場合、相手方との示談交渉や、保険の請求手続きには大きな負担を強いられる一方、自身の怪我の治療費などに対して加害者から十分な賠償金を受け取ることはあまり期待できない。したがって、中国で生活する日本人には、「自分の身は自分で守る」意識が日本にいたとき以上に求められる。海外駐在員やその家族にとっては、企業の健康保険の海外療養費制度や、長期滞在者向け海外旅行保険などが有効な対策になる。

おわりに

ここまで、中国で交通事故が多発する要因と、交通事故対応時の留意点について述べた。交通事故の多くは、運転マナーの低さや交通法規の不徹底を含め、中国の交通環境がまだ成熟していないことが主因であり、一個人や一企業で対策を打てる部分は多くはない。とはいえ、中国に進出する日系企業は、無策に甘んじることなく、少なくとも自社が交通事故の加害者になることがないように、対策を講じておきたい。本稿での解説は省いたが、交通事故の未然防止策にも目配りが必要である。

たとえば社有車を運転するドライバーに対する安全教育がまず求められる。中国の会社では、社有車（リース車の場合もある）は専用のドライバーに運転させるのが一般的であるが、少なくとも「社有車のドライバー自身がシートベルトをしていない」といった論外の状況（中国では少なからず見受けられる）は確実に防止したい。

また、近年マイカーを所有する現地社員が増加していることにも注意が必要である。マイカー通勤者が交通事故の加害者となった場合、会社としても何らかの対応を取らざるを得ないことは十分想定される。したがって、マイカー通勤に関する社内規定を策定するとか、マイカー通勤する社員をあらかじめ把握しておいて、安全管理や安全教育に生かすといった対応が求められる。また、マイカー通勤者に対して、一定条件以上での任意保険の加入を義務づけたり、保険証券の写しの提出を求めるなどのルール導入も検討したい。

執筆：コンサルティング第二部 BCM 第二グループ 上席コンサルタント 飯田 剛史

株式会社インターリスク総研は、MS&AD インシュアランスグループに属する、リスクマネジメントに関する調査研究およびコンサルティングを行う専門会社です。中国進出企業さま向けのコンサルティング・セミナー等についてのお問い合わせ・お申込み等は、下記の弊社お問い合わせ先、または、お近くの三井住友海上、あいおいニッセイ同和損保の各社営業担当までお気軽にお寄せ下さい。

お問い合わせ先

(株)インターリスク総研 コンサルティング第二部

TEL:03-5296-8918 <http://www.irric.co.jp/>

瑛得管理諮詢（上海）は、中国 上海に設立されたMS & ADインシュアランスグループに属するリスクマネジメント会社であり、お客様の工場・倉庫等へのリスク調査や、BCP策定等の各種リスクコンサルティングサービスを提供させて頂いております。お問い合わせ・お申し込み等は、下記の弊社お問い合わせ先までお気軽にお寄せ下さい。

お問い合わせ先

瑛得管理諮詢（上海）有限公司（日本語表記：インターリスク上海）

上海市浦東新区陸家嘴環路 1000 号 恒生銀行大廈 14 楼 23 室

TEL:+86-(0)21-6841-0611（代表）

本誌は、マスコミ報道など公開されている情報に基づいて作成しております。

また、本誌は、読者の方々および読者の方々が所属する組織のリスクマネジメントの取組みに役立てていただくことを目的としたものであり、事案そのものに対する批評その他を意図しているものではありません。

不許複製／Copyright 株式会社インターリスク総研 2013