

ワ州基本法の研究

— 中国法との比較を通じて — (7) 交通管理法

The Study of the Basic Law of the Wa State
—A Way to Make a Comparative Study of Chinese Law—(7) Traffic Management Law

安田 峰俊*・高橋 孝治†

ミャンマー連邦共和国のシャン州の「ワ自己管理管区」(ワ州)は、国際的に承認されていない政府が実効支配している地域であり、独自の法である「ワ州基本法」が施行されている。ワ州基本法は一つの法典の中にいくつかの章があり、これらの章がそれぞれ「民法」や「刑法」となっている。本稿は、これらのうち、交通管理法について、ワ州基本法の母法である中国の道路交通管理条例との比較という手法を用いて、検討を行うものである。

本稿の結論としては、ワ州交通管理法は、ワ州が中国法を母法としながらも独自の規定を制定しようとして、本来最低限必要であるはずの規定が存在しなかったり、現実的に実現不可能な規定が存在したりと、ワ州基本法は、社会においてそれが遵守されることすら想定していないのではないかと考えられる箇所があると述べる。

キーワード：アジア法，ミャンマー，中国法，ワ州法，国際的に未承認の政府

* 立命館大学人文科学研究所

† 一般企業勤務 (立教大学アジア地域研究所 特任研究員／韓国・檀国大学校日本研究所 海外研究諮問委員)

‡ 本稿において、[] は直前の単語の中国語原文を表し、初出にのみ付した。

I. はじめに

昨今、日本の各地方自治体が、国際理解や国際交流に力を注いでいる中で、福井県は「福井県国際交流会館の設置および管理に関する条例」(1996年(平成8年)3月21日福井県条例第3号公布、同年10月5日施行。2019年(令和元年)7月30日福井県条例第4号最終改正、同年10月1日改正法施行)第1条や第4条で「国際交流会活動」や「国際理解」を行うことを前提とした規定を設けている。さらに、福井県福井市においても「男女共同参画社会をめざす福井市条例」(2003年(平成15年)3月28日条例第1号公布、同年4月1日施行)第21条において、「国際的な理解」を行うことを前提とする規定を置いている。本稿は、このような「国際理解」の一助となるべく、日本ではあまり知られていないミャンマー連邦共和国(以下「ミャンマー」という)のシャン州の「ワ自己管理管区」(以下「ワ州」という。中国語では「佤邦」と表記される)という地域を研究するために行っている連作研究の続編である。ワ州は革命根拠地(国際的に承認されていない政府が実効支配し、事実上独立している地域)に存在する軍閥政権であり、日本国政府との公式の交流がなされる可能性は極めて低い。しかし、政治的に国家レベルでの交流が難しい地域であるからこそ、その地域を高度に理解することが必要であるし、国家レベルでは交流が難しい地域であるからこそ、自治体はその穴を埋める必要があるのである。

筆者らはこのような立場でこれまでもワ州研究の一環として、ワ州独自の法律である「佤邦基本法(試行)」(以下「ワ州基本法」とい

う)を研究してきた。本稿は、ワ州基本法のうち、第五章である「交通管理法」(以下「ワ州交通管理法」という)について検討するものである。これまでも述べてきている通り(陳=王 2003 : p.124 ; 安田=高橋 2015 : p.72), ワ州基本法の母法は、中華人民共和国(以下「中国」という)の法制度(以下、中国の法を「中国法」という)と考えられる。そこで、本稿は、中国法のうち道路交通法規と比較しながら論を進めていくこととする。

II. ワ州交通管理法と中国の道路交通法規

1. 中国の道路交通法規

ワ州法は、基本的に中国法を母法としているはずである。しかし、ワ州交通管理法においてはその様相は大きく異なる。中国には「交通管理法」という法律が存在しないためである。中国の道路交通法規の歴史の変遷については、高橋(2019 : pp.136~137)が日本語では最もよくまとめていると思われ、中国の道路交通法規そのものについてはそちらを参照していただくこととする。そもそもワ州基本法は、改正前のワ州基本法が制定された1993年頃の中国法の影響を受けているものと思われる(安田=高橋 2016 : p.104 ; 安田=高橋 2018 : pp.80~81)。1993年頃の中国の道路交通法規とは、「道路交通管理条例」(1988年3月9日国务院公布、2004年5月1日失効)である。道路交通法規とは、域内に道路や自動車があれば必要な法規と言える。そこで、ワ州も道路交通法規を制定する必要があるのだが、ワ州が法律整備の際に参考にしていた中国は、当時全国人民代表大会が制

定する「法律」としての道路交通法規は存在せず、国务院という行政機関が制定する「行政法規」としての「道路交通管理条例」が存在したに過ぎなかった。ワ州はその行政法規である「道路交通管理条例」を参照してワ州交通管理法を制定したと思われる。

ここで「ワ州交通管理『法』」という名称としたことは注目に値する。中国法をそのまま導入するのであれば、「道路交通管理条例」という名称となって然るべきだからである。ここにこれまで見てきたワ州基本法内の各法律とは異なり、ワ州独自の立法が見えるのである。また、名称を変更しても、やはり母法と思われる中国と名称を合わせてかどちらにも「管理」という文言が入っている点も注目に値する。

2. ワ州交通管理法の条文構成

ワ州交通管理法の条文構成はどのようになるのだろうか。名称こそ異なっているが、ワ州交通管理法の母法と思われる中国の道路交通管理条例の条文構成も合わせてまとめたのが(表1)である。

(表1)を見ると、これまでのワ州基本法の各内容と比べると、大幅にワ州独自の法が規定されていることが分かる。

むろん、中国の道路交通管理条例に規定されていない内容についても、道路行政上、重要な規定もあり、中国では道路交通管理条例以外の法律や行政規則で規定をしている。例えば、ワ州交通管理法第3条は、「車両は交通司法部門の検査に合格し、車検証を取得し、それを掲げて走行しなければならない。ナンバープレートおよび車検証を貸したり、改変

および偽造はしてはならない」と規定している。中国で1993年頃に自動車のナンバープレートなどについて規定した法規は、交通部が発布した行政法規である「都市および道路交通管理条例(試行)[城市和公路交通管理条例(試行)]」(1972年3月25日(1972)交公字450号発布, 2003年12月2日失効)第5条である。都市および道路交通管理条例(試行)第5条は、以下のように規定していた。「車両のナンバープレートおよび車検証の発行について(一)自動車は現地の公安機関もしくは道路交通管理機関がからナンバープレート(臨時ナンバープレート)、車検証の発行を経て、走行することができる。車検証、道路維持費支払証は車両に搭載する必要があり、ナンバープレートや証明書の不法取得、改竄、偽造をしてはならず、ナンバープレートや証明書を紛失または破損した場合は、公安機関もしくは道路交通管理機関に再申請、交換の申請をしなければならない。(二以下)略」。このように、ナンバープレートと車検証に言及しながらも、ワ州交通管理法と当時の中国法は表現そのものも大きく異なっているのである。

交通事故処理にしても、ワ州交通管理法第32条は「人身に傷害を与えたり、死亡させた、もしくは財産の損失の程度に応じて、交通事故は軽微事故、一般事故、重大事故および特大事故に分けられる」と規定している。それに対し、1993年当時の中国での交通事故に関する国务院の行政法規である「道路交通事故处理弁法」(1991年9月22日国务院令第89号公布, 翌年1月1日施行, 2004年5月1日失効)第6条は、「人身に傷害を与えたり、死亡させた、もしくは財産の損失の程度と金

(表 1)

条文の内容	ワ州交通管理法	中国の道路交通管理条例
立法目的		第1条
用語の定義		第2条, 第3条
本法を遵守する対象	第2条	第4条, 第5条
右側通行の原則	第1条	第6条
自動車と通行人の関係		第7条
本法を執行する機関		第8条
信号		第9条～第16条
車両	第3条	
自動車	第4条～第5条	第17条～第24条
自動車の運転手	第7条～第8条	第25条～第29条
自動車の積載物	第9条	
車両への装備		第30条～第33条
車両の運転	第6条, 第10条～第15条	第34条～第62条
通行人と車両の同乗者	第23条, 第24条	第63条～第65条
道路	第16条～第19条, 第22条	第66条～第72条
警察車両などの特則と権限	第20条, 第21条	
処罰	第25条～第31条, 第35条～第39条	第73条～第88条
事故処理	第32条～第34条	
調停	第40条～第50条	
附則	第51条	第89条～第93条

額に応じて、交通事故は軽微事故、一般事故、重大事故および特大事故に分けられる。具體的標準は公安部の定めるところによる」と規定している。この規定は、ワ州交通管理法第32条と酷似しており、道路交通事故処理弁法がワ州交通管理法第32条の母法といていいであろう。さらに、ワ州交通管理法第33条は、「交通事故を起こした車両は必ず停車し、当事者はその交通事故現場を保存し、傷害を負った者および財産を救護しなければならず、併せて迅速に交通警察に知らせ、発生した交通事故の状況に応じて、事実即して交通警察に報告し、交通事故の真実の状況

について隠しごまかしてはならず、交通警察は検査もしくは鑑定作業の必要から交通事故車両、ナンバープレートおよび事故を起こした者に関する資料を保全することができる」と規定している。これに対し、道路交通事故処理弁法第7条は「交通事故を発生させた車両は直ちに停車し、当事者は現場の保護をしなければならず、傷害を受けた者と財産（移動させ明確な表示をしなければならない）を移動させ、併せて公安機関もしくは執務にきた交通警察に迅速に報告し、命令を待つものとする。なお、その場を通行する車両の運転手や通行人は協力をしなければならない。通

行人はまず120(救急センター)および122(交通事故処理センター)に電話し、発生地点で起きたことを精確に説明しなければならない」と規定し、同法第12条は「公安機関は検査もしくは鑑定が必要があれば、しばらく交通事故車両もしくはその疑いのある車両、ナンバープレートおよび当事者の関係書類を保全することができ、検査もしくは鑑定終了後には即時返還しなければならない」と規定している。この点にも、両者の類似は見られる。この点から、ワ州交通管理法のうち、交通事故に関する規定は道路交通事故処理弁法を母法としていると言えるであろう。また、道路交通管理条例には規定されていない警察車両の特則や調停などについてもワ州交通管理法は規定しており、これらも中国の関連する道路交通法規を母法としている。

総括すると、ワ州交通管理法は、中国の道路交通管理条例を基本的な母法としながらも、道路交通事故処理弁法など関係する道路交通法規も要所要所において取り込んでいるものと考えられる。

また、ワ州交通管理法の「責任の認定」の節は、なぜか条文番号を点けることもせず、日本の憲法前文のように、単なる文章が並んでいるのみとなっている。このように突然構成が異なる規定が挿入されているのもワ州交通管理法の特徴である。先に述べた通り、ワ州交通管理法は、他のワ州基本法の構成法と比べると、ワ州独自で制定している側面が強い。そのため、このような法律としての構成にもこだわらない点があるとみられ、はからずもワ州の立法に対する技量を示すものとなっている。

Ⅲ. ワ州交通管理法いくつかの考察

1. ワ州交通管理法総論

ワ州交通管理法は、Ⅱ. 2. で述べた通り、中国の道路交通管理条例を基本としつつも、様々な道路交通法規などを総合して構成されているものと思われる。しかし、(表1)を見てまず注目されるのは、ワ州交通管理法には「信号」に関する規定が置かれていないことである。

信号の設置は、道路交通の秩序維持において基本的な事項である。例え電気で稼働する信号がないにしても、手旗信号についての規定すら存在していないという点が、ワ州交通管理法の大きな特色である。

さらに、ナンバープレートや車検証について言及した規定があるにもかかわらず、ナンバープレートや車検証の取得の手続きについては何ら規定がない。このように、中国の複数の道路交通法規を総合して制定されたと思われるにもかかわらず、ワ州交通管理法には不完全な点が多い。

2. 運転可能年齢

ワ州交通管理法第8条では、ワ州ではオートバイの運転は14歳から、自動車の運転は16歳からと規定している。これに対し、1993年頃の中国では、大型バスの運転免許証の取得は、20歳から44歳まで、オートバイの運転免許証取得は16歳から55歳まで、その他の自動車の運転免許証の取得は18歳から50歳までとされていた(都市自動車運転免許証試験暫定弁法〔城市机動車駕駛員考試暫行

弁法] (1985年7月19日公安部公布・施行, 1996年9月1日失効) 第2条第1号). さらに, 1993年当時の中国では, 中学校卒業以上の学歴を持つ者でなくては運転免許証が取得できず, また, 大型自動車の運転免許証を取得する際には身長が155cm以上, その他の自動車の運転免許証を取得する際には身長が150cm以上ないと取得できない, などといった制限があった(都市自動車運転免許証試験暫定弁法第2条第2号). かつて筆者らは, 軍閥政権であるワ州においては, 高等教育機関が限定されており未成年者の就労が多いこと, 未成年者が少年兵となる事例が多々あることもあって, 婚姻年齢も中国と比べて低く設定されているのではないかと考察したことがある(安田=高橋 2021 : p.90). 同様の事情から, 自動車の運転可能年齢も中国と比べると低く設定されているのであろう.

さらに, 中国では1993年当時, 自動車を運転する際の年齢制限の他に, 動物が牽引する車(牛車や馬車など)を道路で運転する際に, 16歳未満の者は動物の背に乗ってはならないとか, 12歳未満の者は, 道路で自転車, 三輪車に乗ったり, 人力車を引いてはならないという規定もあった(道路交通管理条例第29条). しかし, ワ州にはこのような規定はないようである.

3. 速度制限

ワ州交通管理法では, ワ州内での自動車の速度制限について, 以下のように規定している. 小型客車は都市部の路地では15キロ, 道路では30キロ, 大型客車, 貨物用自動車は都市部の路地は10キロ, 道路では30キロ,

二輪, 三輪車は, 都市部の路地では10キロ, 道路では20キロである(第11条).

これに対し1993年当時の中国での自動車の速度制限は, 小型客車は都市部の路地では70キロ, 都市部の道路では80キロ, その他の路地では60キロ, その他の道路では70キロで, 大型客車, 貨物用自動車は都市部の路地は60キロ, 都市部の道路では70キロ, その他の路地では50キロ, 道路では60キロ, 二輪, 三輪車は, 都市部の路地では50キロ, 道路では60キロであった(道路交通管理条例第35条).

ワ州交通管理法における自動車の速度制限は, これと比して明らかに厳しい. ワ州は中国と比較して全体的に道路状況が劣悪で, 加えて「信号」に関する規定が存在しないがゆえに自動車の減速を常に求めているといった事情は勘案したとしても, 都市部の道路における最高時速30キロという速度制限は, 現実的に見て遵守が難しい.

また, 軍閥政権の支配下にあるワ州社会において, 軍事組織ワ州連合軍(UWSA)の存在感は大きく, 軍用車なども多く存在する. それにもかかわらず, このワ州交通管理法の制限を受けない特則の対象は, 警察車両や消防車, 事故処理車, 救急車のみとなっており, 軍用車は含まれていない(ワ州交通管理法第20条). 条文の存在に対して, 現実の社会においてはこれを遵守しない状態が常態化していると考えられる.

IV. おわりに

ワ州交通管理法は論じなければならない点, 疑義を呈さなければならない点はまだ数

多く存在する。例えば、第35条では「罰金」という文言を用いているにもかかわらず、同列の行為を処罰するのに、第36条では「過料〔罰款〕」という文言を用いており、用語の統一がとれていない。しかし、これらについては紙幅の都合もあり、別の機会に論じることとする。

本稿で指摘できる点について述べると、以下ようになる。これまで筆者らは、ワ州基本法の「粗雑」な点を指摘してきた（安田＝高橋 2015：p.83）。しかし、今回ワ州交通管理法を検討して、粗雑どころか、本来最低限必要であると思われる規定（信号に関する規定）が存在しなかったり、完全な遵守が現実的に難しい規定（速度制限の規定）が存在したりと、実際の運用を想定していない、もしくは、机上の想定のみで社会の実態を考慮していないのではないかと考えられる箇所があることが明らかとなった。

これを、現実を無視した法律と断ずることは容易である。しかし、このような法典が存在している社会において、「法治」や「法典の意義」はどのように認識されているのかを検討することも重要である。もっとも、これらの作業は紙幅の都合からも、別の機会に譲ることとなる。本稿のみでの議論で言えば、福井県も促進している国際交流の一環として、このような法典が存在する地域について明らかにできたことの意義を強調したい。直接渡航することが容易ではない地域ではあるが、このような社会はどのように考察できるか検討し続けることが重要であろう。

【資料】ワ州基本法「第五章 交通管理法」
和訳(底本は、緬甸佤邦司法工作委員会(編)

2004：pp.80-98)

道路交通管理の強化、ワ州交通の秩序の維持、交通安全および快適さのために、ワ州建設の必要に合わせて本法を制定する。全ての道路上を通行する車両、通行人、乗車員および道路上を進行および交通に関係する者は、全て本法を遵守しなければならない。本法は司法機関が監督を実施するものとする。

第1条 車両の運転、動物を駆る、乗る場合には右側通行の原則を遵守しなければならない。

第2条 車両、通行人は交通標識の規定を遵守しなければならない。

第3条 車両は交通司法部門の検査に合格し、車検証を取得し、それを掲げて走行しなければならない。ナンバープレートおよび車検証を貸したり、改変および偽造はしてはならない。

第4条 自動車は車両の状況を良好に保ち、容姿を清潔にしなければならない。ブレーキ、ハンドル、クラクション、ワイパー、バックミラーおよびヘッドライトは有効な状態を保たなければならない。

第5条 自動車は、交通司法部門の規定により定期的に検査を受けなければならない。規定による検査を受けていないもしくは不合格の場合には、運転を続けてはならない。

第6条 自動車の運転手は、治安交通部門の

試験に合格し、運転免許証を取得した上で、車両を運転することができる。

第7条 自動車の運転手は、以下の規定を遵守しなければならない。

- (1) 車両を運転するとき、運転免許証および車検証を携帯しなければならない。
- (2) 車両を、運転免許証を持たない人が運転するために与えてはならない。
- (3) 運転免許証で許された車両のタイプと違う車両を運転してはならない。
- (4) 飲酒した後、車両を運転してはならない。
- (5) 安全設備が不全もしくは部品が不完全な車両を運転してはならない。
- (6) 運転技能に影響がある麻酔興奮などを誘う薬物を服用して車両を運転してはならない。
- (7) 麻薬を吸引した者は、車両を運転してはならない。

第8条 14歳未満の者がオートバイを運転することは禁じ、16歳未満の者が自動車を運転することを禁ずる。

第9条 自動車を積載する者は、以下の規定を遵守しなければならない。

- (1) 車検証に記載されている積載量を超過してはならない。
- (2) 積載物は均衡平穩を保っていなければならないし、しっかりと固定しなければならない。
- (3) 高さ、広さ、長さを超えてはならない。

第10条 自動車に乗る者は以下の規定を遵守しなければならない。

(1) 車検証上に記載された人数を超えてはならない。

(2) 貨物用自動車では人間と貨物を混在させて積載してはならない。

第11条 自動車は道路では、広く、ゆとりをもって、視界を良好にしなければならず、交通安全の原則と最高時速については以下の規定を守らなければならない。

- (1) 小型客車は都市部の路地では15キロ、道路では30キロ
- (2) 大型客車、貨物用自動車は都市部の路地は10キロ、道路では30キロを超えてはならない
- (3) 二輪、三輪車は、都市部の路地では10キロ、道路では20キロ

※(2)にのみ「超えてはならない」との文言があるのは原文のママ。

第12条 自動車を運転していて以下の状況の一つにあるとき、最高時速は20キロを超えてはならず、トラクターは15キロを超えてはならない。

- (1) 湾曲した道路、狭い道路、狭い橋、トンネルを走行するとき
- (2) Uターン、方向転換、坂を下るとき
- (3) 風、雨、雹により30メートルまでしか見えないとき
- (4) ぬかるんだ道路上を走行すること
- (5) 故障した自動車を牽引するとき

第13条 同じ車道を運転する自動車は、後続車は運転速度を守り、天気および道路状況により、先行者と必要な安全距離を保たなければならない。

第14条 自動車は方向転換ライトを使用するものとする。

- (1) 右に方向転換するとき、車道の右側に寄って停車して、右のウインカーを点けなければならない。
- (2) 左に方向転換するとき、車道の左側に寄って、車両を追い越して、停車地点もしくは方向転換地点からある程度ある場所で、左のウインカーを点けなければならない。

第15条 自動車を夜間運転するとき、必要に応じヘッドライトを点けなければならない。

第16条 車両が交通信号もしくは交通標識のない交差点を通過するとき、以下の規定に従わなければならない。

- (1) 支路の車両は、幹線道路の車両に先に譲らなければならない。
- (2) 支路と幹線道路の区別がないとき、自動車でない車両は、自動車に先に譲らなければならない。車両が同列の場合は、右に先行車のない車両が優先する。
- (3) 同列の車両が相対するとき、左に方向転換する車両は直行し、または右に方向転換する車両を先行させる。

第17条 自動車が故障した場合、交通を妨害しない場所へ移動し、車両の前後に警告の標識を設けるもしくはハザードランプを点灯させ、夜間にはヘッドライト、テールランプを点けるか明確な標識を設けなければならない。

第18条 自動車が追い越しをするときは以下の規定を遵守しなければならない。

- (1) 追い越しをする前に、左のウインカーを点け、クラクションを鳴らして（夜間にあっては、遠近ライトの点灯にすることもできる）、安全を確認した後、追いこす車両の左側から追い越し、追い越された車両と安全な距離が保たれた後、右のウインカーを出して元の道路に戻る。
- (2) 追い越される車両が左へ曲がるかUターンする意思表示をしたときは追い越しをしてはならない。
- 2 追い越しをしている途中で正面から車両が来た場合、可能ならば追い越しをしてはならない。
- (3) 現在追い越しをしている車両を追い越してはならない。

第19条 自動車の運転中、後続車が追い越しをしようとし、それが許されるときは右により、併せて右のウインカーを出し、故意に譲らないことや運転を加速してはならない。

第20条 バトカーおよびその護衛車、消防車、事故処理車、救急車が任務のため走行しているときは、安全が確保されているという原則の下、運転速度、運転通路、運転方向の制限を受けないものとし、その他の車両および通行人は道を譲り、それに混ざってはならない。

第21条 交通警察が停車命令の意思表示を示したとき、いずれの車両も停車し検査を

受けなければならない。

第22条 車両を駐車し放置する際、駐車場もしくは車両の放置が許された場所にしなければならない。交通妨害が起る地点に駐車し放置してはならない。

第23条 歩行者は以下の規定を遵守しなければならない。

- (1) 歩行者は道路の右側を通行しなければならない。
- (2) 道路上で、車に飛び乗る、追いかける、車に向かって物を投げつけることをしてはいけない。
- (3) 就学前の児童が路地や道路を歩くときは、必ず成年者が付き添わなければならない。

第24条 すべての組織および個人は、司法部門の許可なく、道路に露店を出すなどの占拠や、車両を停めて積み込む作業、組立て作業、建設作業、市を立てての売買およびその他の交通を妨害する行為をしてはならない。

違反があった場合の処理

第25条 自動車の運転手に以下の行為の一つがあった場合、1か月以下の運転免許証の停止に処し、情状が嚴重な場合は、3か月以上6か月以下の運転免許証の停止に処し、併せて100～300元の過料に処する。

- (1) 飲酒運転をした場合
- (2) 自動車を運転免許証を持っていない者に渡し、運転させた場合

(3) ナンバープレートもしくは運転免許証を流用、借用した場合

(4) 運転免許証を持っていない場合

第26条 自動車の運転手に以下の行為の一つがあった場合、50～100元の過料もしくは警告に処し、併せて3か月以下の運転免許証の停止に処することができる。情状が嚴重な場合、併せて6か月以上8か月以下の運転免許証の停止に処することもできる。

- (1) ナンバープレートや運転免許証を改変、偽造、不正手段で入手するもしくは失効したナンバープレート、運転免許証を使用した場合
- (2) 規定に定めのない追い越しもしくは車両の譲渡をした場合
- (3) 規定にない停車をし、交通渋滞を引き起こした場合

第27条 自動車の運転手に以下の行為の一つがあった場合、100元以下の処罰もしくは警告に処し、併せて3か月以下の運転免許証の停止に処することができる。

- (1) 運転免許証で許された車両の型と実際に運転している車両が不適合の場合
- (2) 規定に従い運転手が検査に参加せず、もしくは検査に不合格したにもかかわらず、なお車両の運転をした場合
- (3) 運転は、パトカーおよびその護衛車隊に紛れ込んだり、追い越しをしたり、阻害をしてはならない。

※「100元以下の処罰」については、「罰金」などではなく、原文のママである。

第28条 自動車の運転手に以下の行為の一つがあったとき、100元以上の処罰もしくは警告に処し、併せて3か月以下の運転免許証の停止に処することができる。

- (1) 検査をしていないもしくは検査に不合格の車両を運転した場合
- (2) 飲酒した後、自動車を運転した場合

第29条 自動車の運転手に以下の行為の一つがあった場合、50~100元の処罰もしくは警告に処し、半月以下の運転免許証の停止のみを科すこともできる。

- (1) 交差点に差し掛かった時、規定通りに走行もしくは停車しなかった場合
- (2) パトカー、消防車、事故処理車、救急車などの任務が執行できない状態を回避しなかった場合
- (3) 運転禁止期間中に道理上で運転していた場合

第30条 自動車の運転手に以下の行為の一つがあった場合、50~100元の処罰もしくは警告に処し、半月の以下の運転免許証に停止のみを処することもできる。

- (1) 規定通りのすれ違い、乗り換えもしくは方向転換をしない場合
- (2) 貨物自動車が規定通りの積載人数に従わない場合
- (3) 規定によるナンバープレートを装着しない場合
- (4) 運転免許証、車検証を携帯しない場合
- (5) 適切なドア、客席や荷台のない自動車を運転した場合
- (6) 規定通りに停車しない場合

第31条 処罰を受けた者が、その場で罰金を支払わない場合、交通司法部門は自動車の運転手に対し、暫定的に運転免許証もしくは車検証を差し押さえることができる。運転免許証もしくは車検証がない場合、暫定的に車両を差し押さえることができ、自動車の運転手でない者に対しても、暫定的に車両を差し押さえることができる。

事故処理

第32条 人身に傷害を与えたり、死亡させた、もしくは財産の損失の程度に応じて、交通事故は軽微事故、一般事故、重大事故および特重大事故に分けられる。

第33条 交通事故を起こした車両は必ず停車し、当事者はその交通事故現場を保存し、傷害を負った者および財産を救護しなければならず、併せて迅速に交通警察に知らせ、発生した交通事故の状況に応じて、事実即して交通警察に報告し、交通事故の真実の状況について隠しごまかしてはならず、交通警察は検査もしくは鑑定作業の必要から交通事故車両、ナンバープレートおよび事故を起こした者に関する資料を保全することができる。

第34条 交通事故で人身に傷害を負わせた者は、交通事故当事者もしくは事故車両の持ち主の救護や治療の必要に応じて、医療費用を支払わなければならない、支払う医療費の標準は、交通時の大きさおよび傷害を受けた者が身体に受けた害の程度で論じ、交通事故を起こした者が支払いを拒否した

りしばらく支払う方法がない場合、交通警察隊は、しばらく事故を起こした車両を差し押さえることができる。

責任の認定

交通警察隊が、交通事故の原因を解明した後、当事者の違反行為が明らかになった場合、交通事故に関する因果関係および交通に関する違反行為によって交通事故の責任を判定する。

事故の責任は、全部責任、主要な責任、同等の責任、副次的責任に分けられる。

一方の当事者が違反行為を行い交通事故を起こした場合、違反行為があった一方が全部責任を負わなければならない、その他の者は交通事故責任を負わない。

両当事者に違反行為がある場合、共同で交通事故を起こしたということであり、違反行為のうち、交通事故に対してその作用が大きかった一方が主要な責任を負うものとし、もう一方は副次的責任を負い、違反行為は交通事故中基本的な部分に相当に作用している場合は、両方が同等の責任を負う。

三以上の当事者が違反行為を行い、共同で交通事故を起こした場合、各自の違反行為が交通事故に及ぼした作用の大きさに応じて責任を区分するものとする。

当事者が逃亡するもしくは現場の証拠を偽造、故意に破壊し、交通事故の責任が認定されないようにした場合、全部責任を負うものとする。

当事者の一方が、条件をつけて告発しないもしくは直ちに告発せず、交通事故の責任の認定ができなくなった場合、加重された責任

を負わなければならない。

交通事故を起こして、交通事故が犯罪を構成する場合、法により刑事責任を追及するものとし、自動車の運転手に刑事責任を追及する必要がある場合、その自動車運転免許証は差し押さえられる。

処罰

第35条 特大事故を起こし、副次的責任以上を負う場合、重大事故を起こし、同等の責任以上を負う場合、30日以上100日以下の拘役もしくは3000元以上5000元以下の罰金を併科し、運転免許証を差し押さえるものとする。

第36条 重大事故を起こし、副次的責任を負う場合および一般事故を起こし、主要な責任を負う場合、30日以下の拘留もしくは1000円の過料に処すものとする。

第37条 一般事故を起こし、同等責任以上を負う場合および軽微な事故を起こし、交通事故責任を負う場合には、300元以下の罰金に処すものとする。

第38条 交通事故が発生した後、自動車の運転手に以下の行為の一つがあった場合、運転免許証を差し押さえるものとする。

- (1) 逃亡
- (2) 現場の偽造、破壊、証拠の毀滅
- (3) 交通事故の真実の隠匿
- (4) 他者への責任転嫁
- (5) その他の劣悪行為

第39条 自動車の車両に交通事故が発生した後、運転手が現場から逃亡した場合、以下の例の規定によって処理するものとする。

- (1) 軽微な事故を起こした運転手が現場から逃亡した場合、運転免許証を差押え、半年以内に車両を運転した場合、15日から1か月の拘留に処する。
- (2) 一般事故を起こした運転手が現場から逃亡した場合、運転免許証を差押え、1年以内に車両を運転した場合、1から3か月の拘留に処する。
- (3) 重大事故を起こした運転手が現場から逃亡した場合、運転免許証を差押え、5年以内に車両を運転した場合、1から3年の量刑にする。
- (4) 特大事故を起こした運転手が現場から逃亡した場合、運転免許証を差押え、10年車両を運転した場合、3から7年の量刑にする。

※(1)の「運転した場合、15日から」の「、」は「、」ではなく原文のママである。また、(3)の「1から3年の量刑」や(4)の「3~7年の量刑」は、(1)や(2)と同じく拘留のことを言っているものと思われるが、「量刑」で原文のママである。さらに、(4)の「10年車両を運転」は「10年以内に車両を運転」ではなく原文のママである。

調停

第40条 交通事故の責任者は交通事故でできた損失に対し、賠償責任を負担するものとする。賠償責任を負担する自動車の運転

手が直ちに賠償できない場合は、自動車の持ち主が立て替えるものとする。

第41条 損害賠償の調停期限は、30日とし、交通事故による致傷に対し、調停は治療の終結から障害の算定の日までに開始するものとし、交通事故による死亡に対し、調停は規定の葬儀の手続が終結する日までに開始するものとし、交通事故による財産の損失に対しては、調停は寝室の確定した日から開始するものとする。

第42条 交通事故を処理した後、交通事故を起こした車両の持ち主は判決後3か月以内に処理に訪れない場合、交通警察隊はその交通事故を起こした車両を処分する権利を有する。

第43条 全ての交通警察部門は違反車両や、証拠となる車両を差押え、6か月以内に手続きに訪れない場合、交通警察部門は処分をする権利を有する。

第44条 すべての交通事故について、交通警察部門が当事者に三回通知を出し、連続で訪れない場合、交通警察部門は片方が欠席のまま処理することができる。

第45条 すべての交通事故について、交通警察部門は6か月以内に処理するものとする。

第46条 交通事故の責任者は、負うべき交通事故の責任に応じて損害賠償責任も負うものとする。

第47条 損害賠償の項目には、医療費、看護費、栄養費、障害生活補助費、葬儀費、死亡補償費、財産の直接損失がある..

※「財産の直接損失がある..」と「.」が2つあるのは原文のママである。

第48条 損害賠償の標準hが以下の例の規定により計算するものとする。

- (1) 医療費：病院が当事者の交通事故の傷害の治療に必要とする費用により計算する。
- (2) 看護費：傷害を負った者が入院した期間、看護した人員について病院の関係規定によって計算する。
- (3) 生活費：毎日5～10円で計算する。
- (4) 障害生活補助費：一時金として1～2万円で清算する。
- (5) 葬儀費：3～5千元
- (6) 死亡補償費：2～3万円

第49条 交通事故により損壊した車両、物品、施設などは修復させるものとし、修復不能な場合は、その価格を賠償するものとする。動物が傷害によって使用価値がなくなり死亡した場合、その価格を賠償するものとする。

第50条 交通警察部門は、交通事故に責任のある方に対し交通事故処理費の10%を徴収することができ、交通警察の必要に応じて車両を出動させて、街以外の地方で交通事故の処理をした場合、1キロメートルごとに40元の人民元を車両出勤費として

附加徴収するものとする（5キロメートル以内は徴収しないものとする）。

第51条 本法はワ州管区内で適用するものとし、ワ州の範囲の外については、事故発生地の法規によって処理するものとする。

【参考資料・引用文献】

- ・日本語資料（50音順）
- 高橋孝治(2019)『中国社会の法社会学——「無秩序」の奥にある法則の探求』明石書店。
- 安田峰俊＝高橋孝治（2015）「ワ州基本法の研究——中国法との比較を通じて——（1）総則」『多摩大学研究紀要「経営情報研究」』（19号）多摩大学経営情報学部，p.71-86収録。
- 安田峰俊＝高橋孝治（2016）「ワ州基本法の研究——中国法との比較を通じて——（2）民法」『多摩大学研究紀要「経営情報研究」』（20号）多摩大学経営情報学部，p.103-118収録。
- 安田峰俊＝高橋孝治（2021）「ワ州基本法の研究——中国法との比較を通じて——（5）刑法各論」『ふくい地域経済研究』（32号）福井県立大学地域経済研究所，pp.79-94収録。
- 安田峰俊＝高橋孝治（2021）「ワ州基本法の研究——中国法との比較を通じて——（6）婚姻法」『ふくい地域経済研究』（33号）福井県立大学地域経済研究所，pp.85-99収録。
- ・中国語文献（ワ州流通のもの・ピンインアルファベット順）
- 陳英＝王双棟（2003）『“金三角”之星』緬甸

佤邦民族教育出版社.

緬甸佤邦司法工作委员会（編）（2004）『佤邦
基本法（試行）』[出版社不明].

