

シンガポールにおける交通事故と 紛争解決の方法について

CHUNG TING FAI & CO. ADVOCATES & SOLICITORS
Foreign Lawyer

坂本 真一郎

Founder of Chung Ting Fai&Co Advocates And solicitors
Chung Ting Fai (チュン・ティン・ファイ)



坂本 真一郎



Chung Ting Fai

はじめに

最近シンガポールでも小さい子供が交通事故で亡くなるなどと悲しいニュースが立て続けに発生しました。私自身、シンガポールに来た際は、日本と比較すると、自動車が歩行者を気にして止まってくることが少ないような気がしており、シンガポールにおける運転マナーが悪いような気がしていました。しかしながら、実は、2023年における交通事故による死者数のみで単純に比較すると、日本での交通事故による死者数が2678人¹に対して、シンガポールでの交通事故による死者数は136人²であり、一人あたりの死亡事故発生率は日本より低いようです。とはいえ、ニュースにもあるように、交通事故自体は発生しますし現地で生活している以上交通事故のリスクが存在することに異なることはありません。本記事では、会社での勤務や日常に際して自動車を使用される方、あるいは、家族が事故の被害にあってしまった方などに向けてシンガポールにおける交通事故の紛争解決のための処理の考え方を簡単に説明できればと思います。一般論としての事故後の対応方法については、在シンガポール日本大使館が公開されている「安全の手引き」を参照されると良いかと思います。

交通事故の責任について

交通事故の責任について、日本では、民事責任、刑事責任、行政責任があります。民事責任は、一般的には事故を起こした責任に対する金銭での損害賠

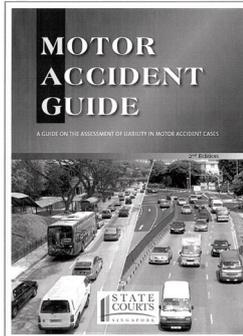
償責任であります。行政責任というのは、例えば免許の減点や運転免許の取り消しなどがこれにあたります。刑事責任は、ご存知の通り、懲役刑・禁錮刑や罰金刑などの刑事罰に該当するものであり、近年飲酒運転や煽り運転に対して厳罰化傾向にあります³。

一方シンガポールではどうかというと、シンガポールでも同様に事故については、民事責任、刑事罰、罰金や運転免許証の取り消しといった行政責任があり、これは日本と同様です⁴。以下、この記事では、民事責任と紛争解決に着目して少し説明していきます。

まず、交通事故の責任割合についてですが、日本では民法709条の不法行為の「過失」における注意義務を具体化するという考え方で過失割合が決められております。民法の特別法として道路交通法が定められており、運転者等が遵守すべき義務が定められています。過失割合の判断についてですが、基本的には類型化された事故態様に応じて、個別の事情を考慮した上で決定されます。日本で過失割合を判断するのに参考とされているが、別冊判例タイムズ38号という書籍になります。シンガポールにおいても、Civil Case⁵における negligence（日本でいうところの過失）の責任原因を具体化するという過程において過失割合が決められるようです。具体的には、duty of careがあるか、そのduty of careにbreach（違反）したか、そして、最後に被った損害がforeseeable（予見可能であったか）どうかという点が判断されます。このような基本的な考え方についても、日本と大きく異なることはありません。

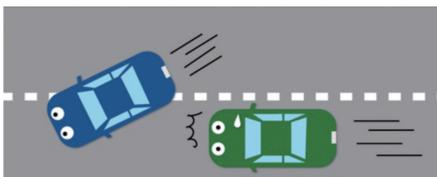
裁判所の考え方については、Motor Accident

GuideというSTATE COURTS SINGAPORE（裁判所）が発行している書籍に記載されている考え方が参考になります⁶。



Motor Accident Guide 2nd Edition

ここで例えば、自動車同士における交通事故において、同一車線を進路変更しようとした車両と同一車線を直進していた車両との間で発生したよくあるタイプの事故について着目します。日本においては、原則的な過失割合が、進路変更しようとした車両が70、直進をしようとしていた自動車が30であり、仮に進路変更をしようとしていた自動車が方向指示器（ウインカー）を出していなかった場合は進路変更をしようとした自動車が90、直進をしていた自動車が10と進路変更車に不利に変更されることになっております。一方シンガポールにおいては、Motor Accident Guideでは、進路変更しようとした自動車が方向指示器を出していなかった場合は、進路変更をしようとした自動車が90、直進をしていた自動車が10と日本と同じ過失割合で判断されます。一方で、進路変更をしようとしていた自動車が方向指示器を出していなかった場合には、進路変更をしようとした自動車が80、直進をしていた自動車が20とされており、日本に比して、進路変更をしようとした自動車が10%不利に判断されることとなります。



イメージ図

次に、自動車と歩行者との間で発生した事故の例を見てみましょう。自動車も青、歩行者も青という

交差点において、横断歩道を歩行中の歩行者と、右左折をしようとした自動車との間で交通事故が発生したというケースについては、日本では歩行者の過失割合は10パーセントが原則であるのに対し、シンガポールでは歩行者の原則的過失割合が20パーセントと定められております。このような観点からすれば、多少の過失割合に関する考え方の違いはあるにせよ、日本とシンガポールにおける過失判断の考え方のに大きく異なることはない傾向にあるといえるのではないのでしょうか。

シンガポールにおいては、自らの責任割合がどの程度かということが気になった場合、Motor Accident Claims Online Run Liability SimulationにというSAL（Singapore Academy of Law）が運営するサイトにおいて、ご自身で簡単に概要を確認することができます⁷。

なお、加害者の立場としては、すぐに（24時間以内）保険会社に報告する義務があります。報告を怠った場合には、保険のプレミアムを得られなくなるリスクや、あるいは、最悪の場合には保険金請求を得られなくなってしまう場合もあります。万が一、運転中に交通事故を起こしてしまった場合には速やかな保険会社への報告を怠らないようにしましょう。

損害の考え方について（物的損害）

物的損害については、日本と異なり、軽微な事故の場合は原則として警察に届け出る必要はありません。事故の処理としては、信頼できる修理工場に見積もりを出してもらうことで損害額を確定させることが必要です。一般的には、保険会社の指定する修理工場であれば、公平な損害額を見積もることができるでしょう（これは日本の場合と同様です）。

日本ではあまり馴染みのない話かもしれませんが、私的和解という方法も考えられます。私的和解というのは、端的に言えば、双方に怪我などのない軽微な物的損害だけ生じた事故において、当事者間において、保険会社を交えずに和解を行い、双方とも今後お互いになにも請求しないという内容で合意

することをいいます。私的和解の目的は、保険のノークレームディスカウントを維持できるということにあります（日本でいうと保険等級の維持にあたります。）。

損害の考え方について（人的損害）

不幸にも、交通事故で人的損害が生じ、自分が怪我をしてしまった、あるいは相手方に怪我をさせてしまったという場合には、怪我に対する補償をする必要があります。自分がどの程度の損害賠償額を負担する必要があるのか、あるいは、被害者である場合にどの程度の支払いを受ける権利があるのかは、Motor Accident Claims Online Quantum simulatorというサイトにおいて、損害の概算を確認することができます⁸。

日本に生まれている皆さんであれば、安心のために日本で手術をするという選択をされる方がおられるかもしれません。この場合、例えば、手術で日本の病院に行かなければいけなくなったということがあれば、事故との関係を証明する必要があります。そのためには、元々通院していたシンガポールの病院で医師に紹介状を書いてもらい、そして、日本の病院では英語で医師の診断書を記載してもらうという手続が必要になるでしょう。

なお、運悪くひき逃げの被害に遭ってしまった、あるいは、相手方が無保険の車両を運転していたという場合であっても、Motor Insurance Bureau of Singaporeというシンガポールの保険会社のより出資された機関に請求することが可能です⁹。

弁護士費用については、日本とシンガポールでは少し事情が異なるようです。日本では弁護士費用については、弁護士費用特約という保険があり、かかる保険契約の特約に加入していた場合には、被害者の保険で弁護士費用がまかなわれるという制度が頻繁に利用されます。一方でシンガポールにおいては、金額の大きい事故については、裁判所が適当な金額を決定し、その金額を相手の保険会社が支払ってくれるという違いがあります（弁護士に依頼する際に日本でいう着手金のような費用が必要な場合があります。）。

終わりに

私自身は、日本では損害保険会社の顧問事務所に勤務しており交通事故の紛争処理に関しては専門分野でありましたが、現地では、弊所のシンガポール法弁護士と共同して対応することになります。

海外で交通事故リスクを避けるためには、法制度だけでなく、歩行者優先という意識が日本ほどには高くないという文化の違いをも理解した上で、一層注意して運転や普段の生活を心がけることが必要ですし、万が一事故に遭った場合には制度の違いを理解した上で適切な対応をとっていただければと思います。

<訳注>

- 1 警察庁 HP
(<https://www.npa.go.jp/news/release/2024/20240104001jiko.html>)
- 2 Singapore Police Force HP(<https://www.police.gov.sg/Media-Room/Police-Life/2024/02/Three-Things-You-Should-Know-About-the-Annual-Road-Traffic-Situation-2023>)
- 3 警察庁 HP
(<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/insyu/info.html>,
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/aori.html>)
- 4 Road Traffic Act 1961 参照
- 5 SG court HP (<https://www.judiciary.gov.sg/who-we-are/what-is-civil-case>)
- 6 MOTOR ACCIDENT GUIDE: A GUIDE ON THE ASSESSMENT OF LIABILITY IN MOTOR ACCIDENT CASES 2nd Edition
- 7 <https://motoraccidents.lawnet.sg/>
- 8 <https://motoraccidents.lawnet.sg/>
- 9 <https://www.mibos.com.sg/>

執筆者氏名

坂本 真一郎（さかもと しんいちろう）

経歴

1984年、高知県生まれ広島県育ち。2010年大阪大学高等司法研究科卒業。大阪の法律事務所、University of Southern California Lawなどを経て、2023年04月Chung Ting Fai & Co. Advocates & Solicitorsにて外国人弁護士として勤務開始。米国New York州司法試験合格shinichiro@tfchung.com

執筆者氏名

Chung Ting Fai（ちゅん・ていん・ふあい）

経歴

1989年にシンガポール国立大学を卒業後、1990年3月からシンガポール法弁護士として勤務を開始。現在、Chung Ting Fai & Co. Advocates & Solicitorsの代表弁護士として、シンガポールのみならず、香港、中国及びASEAN諸国のクライアントを抱えている。シンガポールにおいて公証人登録をしており公証(notarization)業務も取り扱う。