

5

外国人及び余暇活動中の交通事故に関する研究

(公財)交通事故総合分析センター
西田 泰

政府の外国人観光客受け入れ拡大政策等により訪日外国人は近年増加しており、これに伴い訪日外国人によるレンタカー運転中の事故も増加し、事故対策の必要性が増している。交通事故統計データの分析の結果、訪日外国人の観光・娯楽目的でのレンタカー事故の特徴として、日本人に比べて事故に遭う率が顕著に高いことや、右直事故や出会い頭事故に遭う割合が高いことが示された。一方、訪日外国人による観光・娯楽目的でのレンタカー事故が多い沖縄県と北海道を対象とした分析からは、訪日外国人と域外居住日本人の右直事故や出会い頭事故の構成率に類似性が見られ、訪日外国人に限らず域外からの日本人観光客の交通事故特性に、当該地域の道路交通状況の認知度が影響している等、事故対策に資する結果が得られた。

自主研究「外国人及び余暇活動中の交通事故に関する研究」(日交研シリーズ A-763)

1. はじめに

2020年に東京オリンピック・パラリンピック開催を迎える中、政府の外国人観光客の受け入れ拡大政策により、近年外国人旅行者は急増しており、これに伴い外国人旅行者による交通事故も増加している。

また、青壮年に比べて余暇時間が多いと考えられる高齢者は、観光・娯楽目的で交通事故に遭うことも多く、今後、人口や運転免許保有者数の増加に伴い、高齢者の余暇活動中の交通事故も増加すると考えられる。

ここでは、交通事故統計データを分析することで、訪日外国人による観光・娯楽目的でのレンタカー事故の特徴及び対策のポイント等について紹介する。

2. 訪日外国人のレンタカー事故

訪日外国人のレンタカー事故の特徴を日本人と比較して論じるために、交通事故の第1当事者(交通事故における過失が重い者、過失の程度が同じ場合には被害程度が軽い者、以下1当)となった運転者を、交通事故統計原票の項目を使い、以下のように分類して分析を行った。

日本人：国籍が日本

居住外国人：外国籍(米軍関係者除く)で、職業コードが“外国人”を除く(具体的職種等が記録)。

訪日外国人：外国籍(米軍関係者除く)で、職業コードが外交官を除く“外国人”であり、運転資格が国際免許等(日本の有効免許証を持たない)

訪日外国人等の観光・娯楽目的でのレンタカー運転中の事故リスクを相対事故率(道路交通への暴露量当り事故率に相当)で比較すると、日本人の2.5に対して訪日外国人は13.8と顕著に高く、訪日外国人は日本人に比べて事故に遭い易いと考えられる(図1)。なお、統計的には有意でないが、居住外国人(相対事故率9.7)よりも高いことから、外国人でも日本の道路交通環境に慣れるに従い相対事故率が低下する可能性がある。

さらに、事故類型別構成率をみると、訪日外国人は日本人に比べ出会い頭事故や右直事故の割合が高い(表1)。

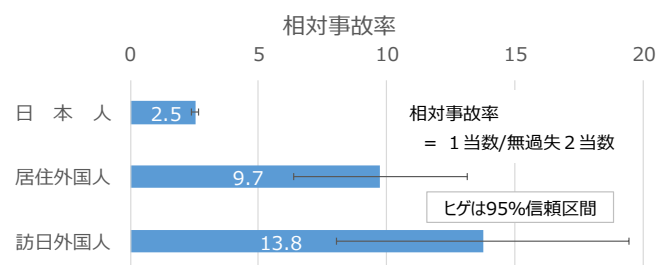


図1：観光・娯楽目的のレンタカー（普通軽乗用）の相対事故率（2014～18年計）

出会い頭の発生が多い無信号交差点での確認方法や優先意識の本国との違い、事故にあった訪日外国人の9割以上が右側通行国からの者で信号交差点における右折時の対向車への注意レベルの違いによる咄嗟の場合の対応の違い等が、これらの事故類型に繋がった可能性がある。

訪日外国人のレンタカー事故の特徴には、量的には相対事故率の高さ、質的には出会い頭事故や右直事故の構成率の高さが挙げられる。そして、居住外国人の事故類型別構成率が日本人と訪日外国人の間に位置する状況を見ると、道路交通環境への慣れが交通事故の特性に影響を与えていると考えられる。

表1：国籍別・事故類型別事故件数（構成率）
(1当：観光・娯楽目的のレンタカー（普通軽乗用）)

		(2014～18年計、単位：%)		
		訪日外国人	日本人	居住外国人
人対車両	横断中	2.4	2.4	2.1
	その他	3.0	2.8	3.2
車両相互	正面衝突	5.5	4.7	6.7
	追突 進行中	1.8	5.5	3.2
	追突 その他	23.6	39.6	26.4
	出会い頭	24.8	15.6	19.1
	左折時	3.3	3.3	3.5
	右折時 右直	22.1	6.2	17.6
	右折時 その他	1.2	1.5	2.3
	その他	9.7	14.0	12.6
車両単独		2.4	4.4	3.2
列車		0.0	0.0	0.0
合計		100.0	100.0	100.0
(件数)		330	4,520	341

<地域別にみた特徴>

表1は全国を対象とした集計結果であるが、訪日外国人の観光・娯楽目的でのレンタカー事故の約80%は北海道(22%)と沖縄(57%)で発生している。そこで、北

北海道と沖縄に限定して事故類型別構成率をみると、日本人のレンタカー運転者の出会い頭事故の構成率も訪日外国人と同様に高い（データ省略）。

北海道と沖縄への日本人観光客も航空機を利用する者が多く、レンタカー利用者の多くは道外、県外居住者と考えられる。つまり、その地域の道路交通環境に慣れていないという点で、訪日外国人との共通点がある。

そこで、道路交通環境への慣れの影響を調べるために、レンタカー利用の訪日外国人と北海道外又は沖縄県外居住日本人、そしてマイカー（レンタカーを除く自家用普通軽乗用）利用の北海道又は沖縄県居住の日本人を対象に、事故類型別構成率を示したものが表2である。

北海道と沖縄で個別にみても、訪日外国人は出会い頭事故と右直事故の構成率が高い。そして、出会い頭事故の構成率は、域外居住の日本人のレンタカー利用者の高い。一方、右直事故の構成率は、訪日外国人は北海道及び沖縄ともに日本人より高いが、日本人は、北海道は道内居住者が道外居住者よりも高く、沖縄は県内居住者と県外居住者がほぼ同じと、事故類型により地域差がある。

表2：北海道及び沖縄の運転者属性別・事故類型別 事故件数（構成率）
（1当：観光・娯楽目的のレンタカー（普通軽乗用）又はマイカー）

		北海道			沖 縄		
		マイカー 日本人 (道内居住)	レンタカー 日本人 (道外居住)	レンタカー 訪日外国人	マイカー 日本人 (県内居住)	レンタカー 日本人 (県外居住)	レンタカー 訪日外国人
人対車両	横断中	5.8	0.9	2.8	7.1	3.7	2.9
	その他	3.8	3.2	0.0	2.6	2.0	2.9
車 両 間	正面衝突	5.5	7.6	6.9	3.9	2.7	3.7
	追突 進行中	4.6	3.8	0.0	7.0	2.9	1.5
	追突 その他	31.0	25.2	33.3	35.3	29.6	22.1
	出会い頭	23.2	38.5	37.5	17.8	26.9	19.9
	左折時	2.7	1.9	0.0	3.0	6.4	2.2
	右折時 右直	6.4	3.8	12.5	8.5	9.0	28.7
	右折時 その他	2.4	1.6	1.4	1.4	2.2	0.7
車両単独	その他	11.1	12.0	2.8	8.6	11.5	11.8
	列車	3.5	1.6	2.8	4.7	3.2	3.7
合計		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
		2,885	317	72	844	409	136

注：マイカーは用途がレンタカーを除く自家用普通軽乗用

3. 事故類型に与える地域差

出会い頭事故は無信号交差点、右直事故は信号交差点に多い等、事故類型は道路形状と関連する。また、観光・娯楽の目的地により、右左折の頻度、通行道路の幅員や交差点規模は異なる。つまり、道路形状や観光・娯楽の目的地の分布に地域差があることが、交通事故の事故類型別構成率の地域差に反映されていると考えられる。

運転者は無意識のうちに、居住する地域のこのような事故特性に慣れ、それに応じた（主観的安全性が高い）運転方法を行っている可能性がある。一方で、それに慣れていない域外居住運転者は、当該地域を運転することで特定の事故タイプの事故に遭い易くなる可能性がある。

表3は、表2に示した3つの事故タイプの構成率を、主な都道府県を対象に観光・娯楽目的の日本人が1当となつ

た事故について、県内居住のマイカー運転者と県外居住のレンタカー運転者を比較したものである。

域内居住のマイカー運転者に比べ、東京のレンタカー運転者は、出会い頭よりも右直事故に、神奈川や兵庫のレンタカー運転者は出会い頭よりも追突事故に、そして、北海道のレンタカー運転者は、出会い頭事故に遭い易い運転をしていると考えられる。同様の分析を、県外を観光・娯楽等でマイカー運転する高齢者を対象に行っても、表3とほぼ類似の結果が得られた（データ省略）。

特定の事故タイプの構成率を下げる努力は、結果として事故全体の減少にも繋がるので、レンタカー運転者に対する運転する地域に応じた要注意事故類型に関する情報提供は、事故防止の有効な方法になると考えられる。

表3：主な都道府県の運転者属性別・事故類型別 事故件数（構成率）の比較
（1当：観光・娯楽目的のレンタカー（普通軽乗用）又はマイカー）

県 名	追突-他		出会い頭		右直	
	マイカー 県内居住	レンタカー 県外居住	マイカー 県内居住	レンタカー 県外居住	マイカー 県内居住	レンタカー 県外居住
北海道	31.0 >	25.2	23.2 <<	38.5	6.4 →	3.8
東 京	35.3 -	40.5	18.9 >	11.2	6.5 <<	15.5
栃 木	34.7 -	37.8	22.7 -	13.3	4.9 -	6.7
神奈川	31.5 <<	42.7	10.1 >>	2.3	9.4 -	7.0
静 岡	39.7 <	47.4	23.5 >>	15.0	5.3 →	2.8
京 都	30.8 -	38.6	22.4 -	14.3	6.3 -	2.9
兵 庫	33.4 <<	47.1	20.9 >>	10.7	5.8 -	8.6
高 知	34.6 -	33.3	17.0 -	12.5	6.3 -	8.3
沖 縄	35.3 >	29.6	17.8 <<	26.9	8.5 -	9.0

注：>> 又は << は有意水準 1%以下、> 又は < は有意水準 5%以下、→ 又は ← は有意水準 10%以下で、レンタカーの県外居住者がマイカーの県内居住者よりも小さい又は大きい

4. おわりに

交通事故統計データ分析の結果、訪日外国人の観光・娯楽目的でのレンタカー事故には、相対事故率の高さと、出会い頭、右直事故の構成率の高さという特徴がみられた。これらの特徴には、外国人という属性（日本語が分からない、日本とは異なる右側通行国で生活、日本の道路交通環境に不慣れ等）が影響していると考えられる。

さらに、訪日外国人の観光・娯楽目的によるレンタカー事故の多くが北海道や沖縄で発生していることから、地域特性を考慮した事故分析により、質的特徴としての事故類型別構成率に、訪日外国人と域外居住日本人によるレンタカー事故の共通性も見出された。

分析結果から、レンタカー利用の訪日外国人に対して、パンフレット等で右直事故と出会い頭事故に注意喚起を促すという事故防止策がまず考えられる。さらに、観光・娯楽目的のレンタカーの事故類型別構成率には表3に示すように都道府県による違いがあり、地域の事故特性に応じて、レンタカー運転者に注意すべきポイントを示す方法も考えられる。特に外国人に対しては、パンフレット等では表現しきれない多種多様な情報を、多言語化し、カーナビ等を利用してタイムリーに運転者に提供することが、効果的な事故防止策に繋がると考えられる。