

ITARDA INFORMATION

交通事故分析レポート

No.132

特集 訪日外国人によるレンタカー事故

～特に右直事故・出会い頭事故に注意!～

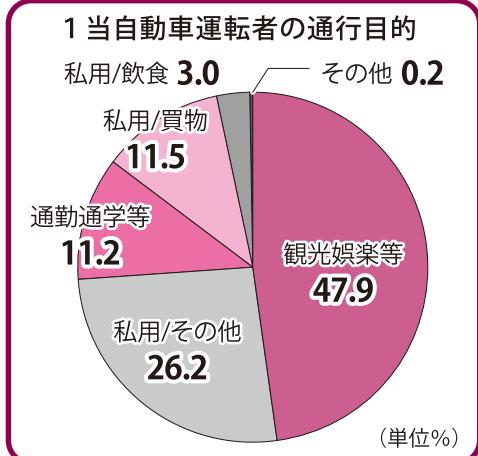
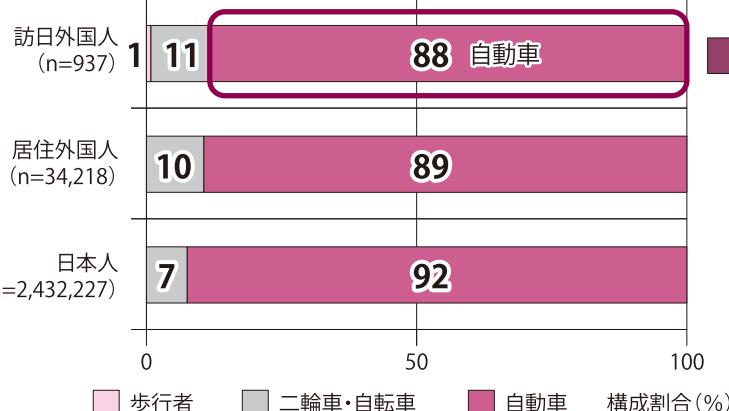
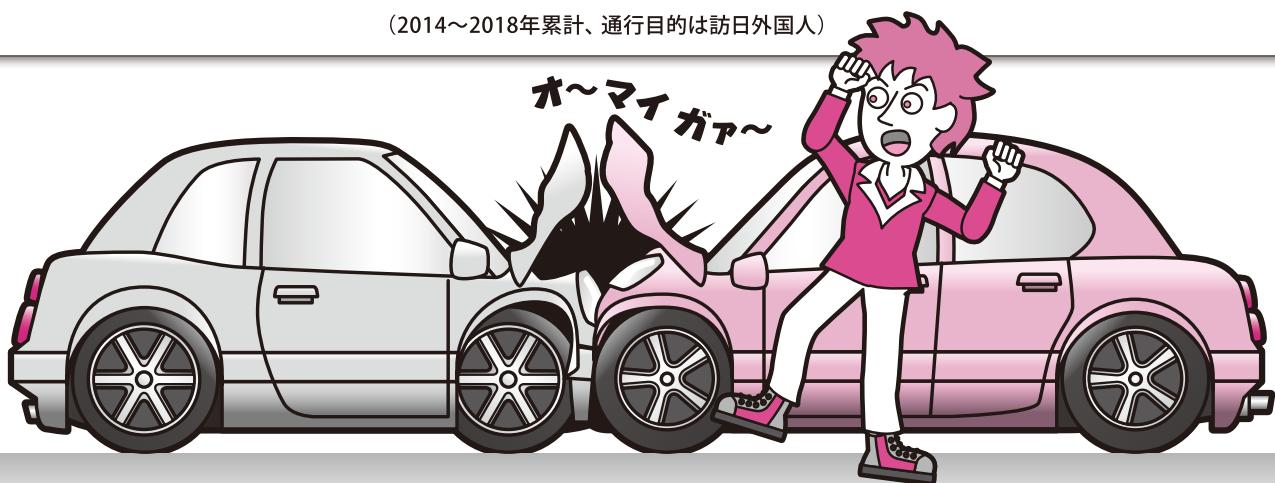


図1 1当訪日外国人の当事者別事故構成割合及び自動車運転者の通行目的別事故構成割合
(2014～2018年累計、通行目的は訪日外国人)



- ① はじめに P2
- ② 全国の訪日外国人のレンタカー事故の特徴 P3
- ③ 沖縄県・北海道での訪日外国人のレンタカー事故の特徴 P6
- ④ おわりに P8

1 はじめに

■外国人観光客の増加

近年、政府の外国人観光客の受け入れ拡大政策などによって、日本を訪れる外国人観光客の増加はめざましく、日本政府観光局(JNTO)によると、2018年に日本を訪れた訪日外客数(推計値)は3,119万人を超え、そのうち、訪日目的が「観光客」である外国人観光客は2,700万人にのぼりました。また、2020年にはオリンピック・パラリンピック競技大会が東京で開催されることが決定しており、今後さらに、東京をはじめとして日本各地を訪れる外国人観光客が増加することが予想されます。

■日本を訪れる外国人の交通事故は……

日本を訪れる外国人の交通事故の特徴を把握するため、交通事故統計データを用いて、表1に示すように比較対象としての「日本人」「居住外国人」を含む3つのグループの事故を分析しました。分析は、2014年から2018年の5年間のデータを使用し、第1当事者(事故当事者のうち過失が最も大きい者、以下1当)となった事故を対象に行いました。

表1 分析対象者の分類 ①

分析対象者	分析対象者の定義(交通事故統計原票項目に基づく)
日本人	国籍が日本
訪日外国人 (図3以降のレンタカー事故)	外国籍(米軍関係者を除く)で、職業コードが「外国人(その他)」 訪日外国人のうち、運転資格が国際免許等、通行目的が観光・娯楽等の者
居住外国人	外国籍(米軍関係者を除く)で、 職業コードが「外国人(外交官、その他)」以外

※米軍関係者は、米軍人、米軍属及び米軍人・米軍属の家族。国際免許等には道交法で規定された外国運転免許を含む

表紙の図1は、全国の交通事故を分析対象者別、1当の当事者種別に集計したものです。訪日外国人の交通事故も日本人と同様に1当の約90%が自動車ですが、自動車運転中に1当となった訪日外国人の通行目的をみると、約50%が観光・娯楽目的^{注1)}でした。自動車運転中に1当となった日本人と居住外国人の観光・娯楽目的での事故は10%以下であり、訪日外国人は観光・娯楽目的で自動車運転中に事故に遭うことが多いようです。

注1) 観光・娯楽目的は、ドライブ・散歩(自転車含む)を含む「観光・娯楽等」をいう。

さらに、事故時の自動車の種類を調べるため、1当となった観光・娯楽目的の訪日外国人の自動車の用途別事故構成割合をみると、図2に示すように、86%がレンタカー(普通・軽乗用)を利用していました。

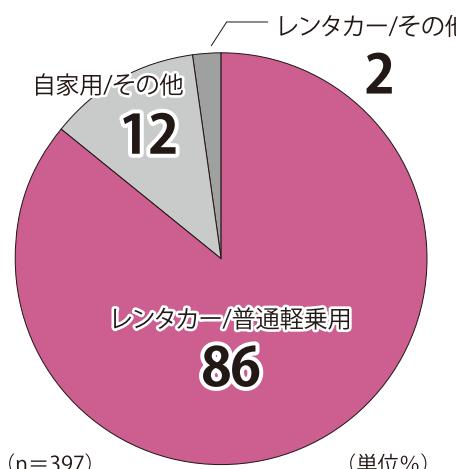


図2 観光・娯楽目的の1当訪日外国人の自動車の用途別事故構成割合
(2014～2018年累計)

図3に示すように、訪日外国人のレンタカーによる人身事故件数の推移をみると、2014年から2018年の間に約4倍に増加しており、今後も外国人観光客の増加とともに訪日外国人による観光・娯楽目的のレンタカーでの事故は増加することが予想されます。

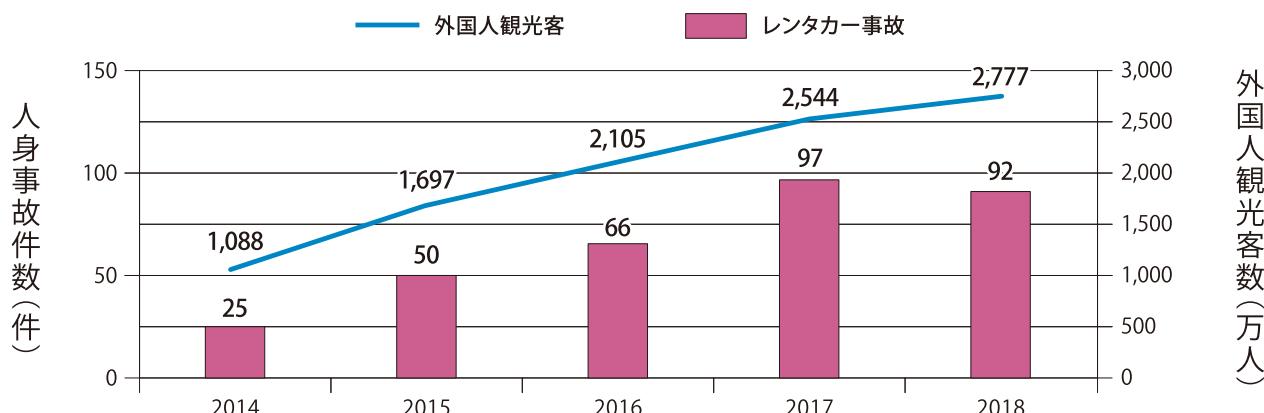


図3 訪日外国人のレンタカー事故の推移及び外国人観光客数※の推移

(2014~2018年、1当:レンタカ-(普通軽乗用)、通行目的:観光・娯楽等、運転資格:国際免許等)

※外国人観光客数は、日本政府観光局(JNTO)「日本の観光統計データ」サイトより、訪日目的が「観光客数」の数値。

そこで今回のイタルダインフォメーションでは、訪日外国人のレンタカー事故に焦点を当て、まず、全国を対象にした事故の特徴、次に、訪日外国人のレンタカー事故が集中している沖縄県・北海道を対象に地域差の影響について、日本人等との比較を交えて行った交通事故統計データの分析結果を紹介します。

② 全国の訪日外国人のレンタカー事故の特徴

■訪日外国人のレンタカー運転中の事故リスク

図4は、「訪日外国人」「居住外国人」と「日本人」のレンタカー運転中の事故リスクを定量的に論じるために、相対事故率を示したものです。訪日外国人は13.8と日本人の2.5に比べ顕著に高く、訪日外国人は日本人に比べてレンタカー運転中に事故の1当となる事故リスクが相対的に高いと考えられます。

相対事故率は道路利用頻度を考慮して事故リスクを論じる際の指標で、交通暴露量当りの事故率に相当します。ある運転者(又は車両、以下同じ)グループの一定期間の相対事故率は以下の式で算出されます。

$$\text{相対事故率} = \frac{\text{交通事故第1当事者数}}{\text{無過失第2当事者数}}$$

ある運転者グループが無過失第2当事者となる率は、運転方法の影響を受けず、そのグループの道路利用頻度に比例し、グループAとグループBの無過失第2当事者数の比が2対3であれば、道路利用頻度も2対3であると仮定することで、複数のグループの事故リスクを相対的に論じることができます。

一般的に事故リスクを論じる際には、自動車走行台キロなどの“道路交通事故リスクにどの程度曝されているか”を示す母数当りの事故率が使用されます。しかし、今回の分析のように、細かな条件で設定した運転者グループに対する道路交通暴露量の入手が困難なことがあります。そこで、ここでは、代替指標として、事故率の母数に「車両同士の事故で、法令違反のない第2当事者(無過失第2当事者)」数を使用しました。

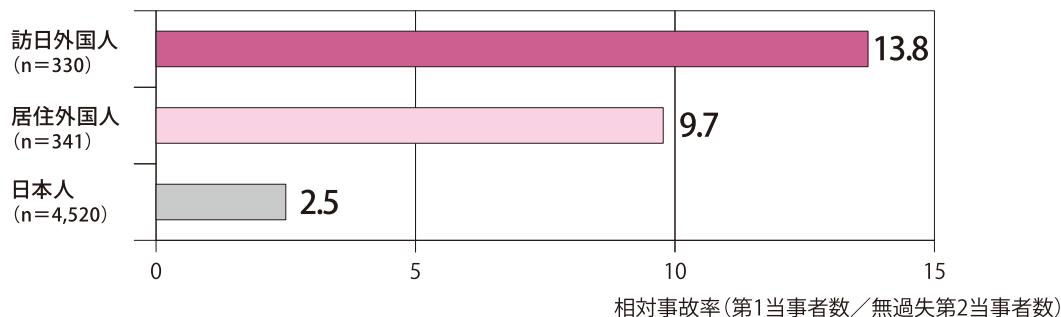


図4 観光・娯楽目的のレンタカーの相対事故率

(2014～2018年累計、1当レンタカー(普通・軽乗用))

■特に「右直」事故、「出会い系頭」事故が多く発生

図5は、訪日外国人のレンタカー事故にはどのような形態が多いかをみるために、訪日外国人らの観光・娯楽目的でレンタカー運転中の事故類型別構成割合を示したものです。訪日外国人は「出会い系頭^{注2)}」が25%、「右直^{注3)}」が22%と、居住外国人や日本人に比べ高くなっています。「追突駐停車中^{注4)}」の割合も24%と前述の事故類型とほぼ同じですが、その割合は居住外国人(26%)や日本人(40%)に比べて低くなっています。

訪日外国人のレンタカー運転中の事故には、相対事故率の高さという定量的な特徴だけでなく、居住外国人や日本人と比べ、右直事故や出会い系頭事故の割合が高いという定性的な特徴もあると考えられます。

注2) 出会い頭は、相交わる方向に進行中の車両が双方から行き合はずみに衝突する事故の形態。

注3) 右直は、当事者の一方の車両が右折、他方が相対する方向から直進中に衝突する事故の形態。

注4) 追突駐停車中は、信号待ちや客待ち等で駐停車している前車に進行してきた後車が前車の後部に衝突する事故の形態。

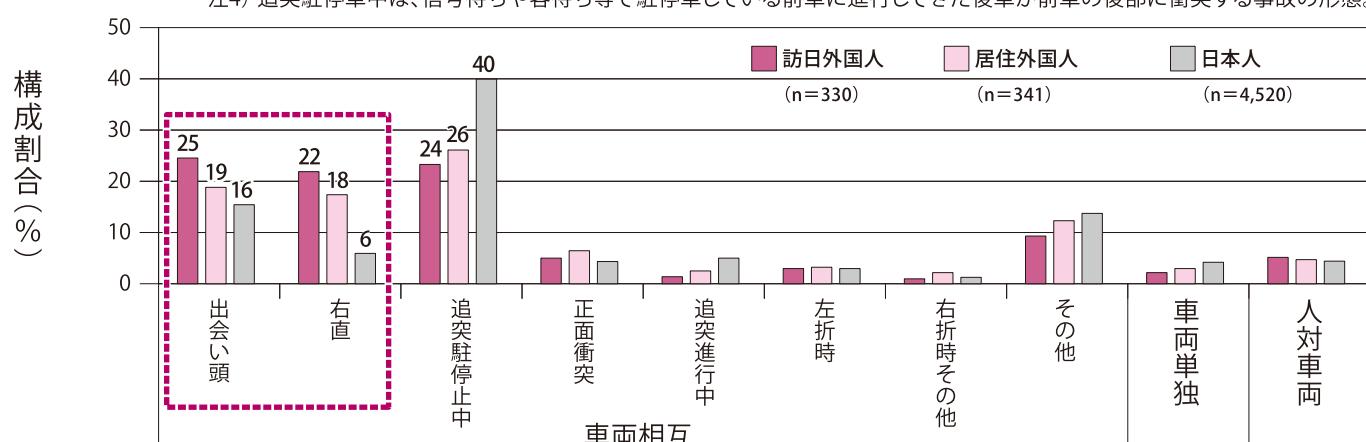


図5 観光・娯楽目的のレンタカー事故の事故類型別構成割合

(2014～2018年累計、1当:レンタカー(普通・軽乗用))

■訪日外国人のレンタカーの右直事故

図6は、訪日外国人らの観光・娯楽目的のレンタカーによる右直事故の発生場所別構成割合を示したものです。いずれの運転者による事故も、8割以上が「信号交差点」で発生しています。

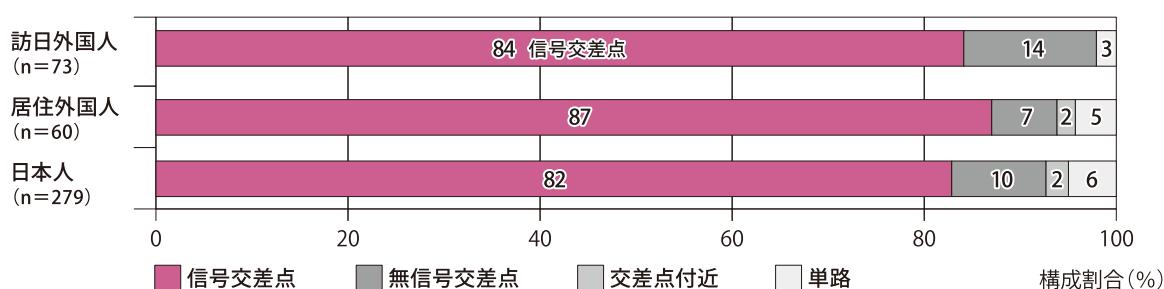


図6 観光・娯楽目的のレンタカーによる右直事故の発生場所別構成割合

(2014～2018年累計、1当レンタカー(普通・軽乗用))

図7は、観光・娯楽目的のレンタカーによる信号交差点での右直事故では、どのような車両と衝突しているのかを調べるために、右直事故の相手当事者種別構成割合を示したものです。訪日外国人の相手当事者は、約7割が四輪車、残りの約3割が二輪車であり、日本人と大きな違いは見られませんでした。

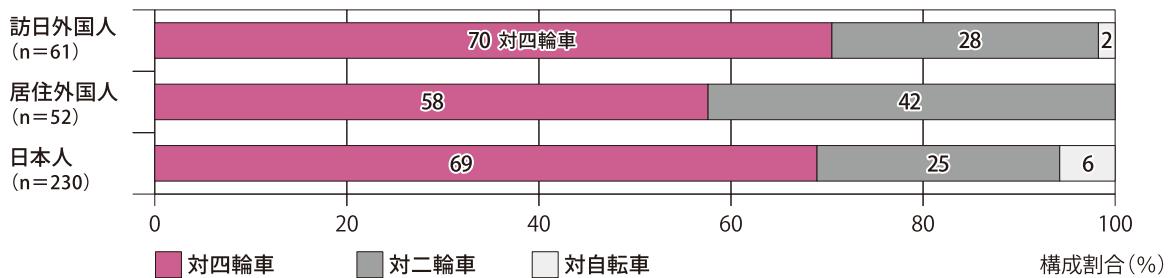


図7 観光・娯楽目的のレンタカーによる信号交差点での右直事故の相手当事者別構成割合
(2014~2018年累計、1当:レンタカー(普通・軽乗用))

図8は、観光・娯楽目的のレンタカーによる信号交差点での右直事故について、事故の人的要因別構成割合を示したものです。いずれの運転者も7割~8割が「安全不確認(確認しなかった、確認が不十分)」でしたが、訪日外国人は、統計的に有意ではありませんが、行為そのものをしていない「確認しなかった」が30%と日本人(23%)より多くなっています。**安全不確認**

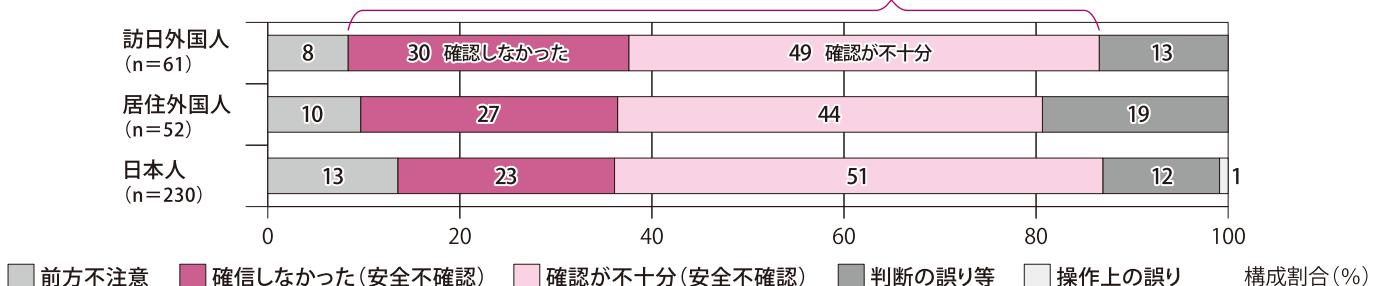


図8 観光・娯楽目的のレンタカーによる信号交差点での右直事故の人的要因別構成割合
(2014~2018年累計、1当:レンタカー(普通・軽乗用))

訪日外国人の多くは右側通行国から来訪しており、基本的に日本と異なる交通ルールに慣れています。そのため、訪日外国人は右折時にどこに注意を向けるかといった、安全確認の意識や方法が日本人運転者とは異なる可能性が考えられます。自国では対向車に注意することなく右折しても事故に遭う率が低いかもしれません、日本では対向直進車に対する安全確認も怠らず、右折することを促す必要があります。

■訪日外国人のレンタカーの出会い頭事故

図9は、観光・娯楽目的の訪日外国人らのレンタカーによる出会い頭事故の発生場所別構成割合を示したものです。「無信号交差点」の割合が、訪日外国人は77%と日本人(61%)に比べて高くなっています。

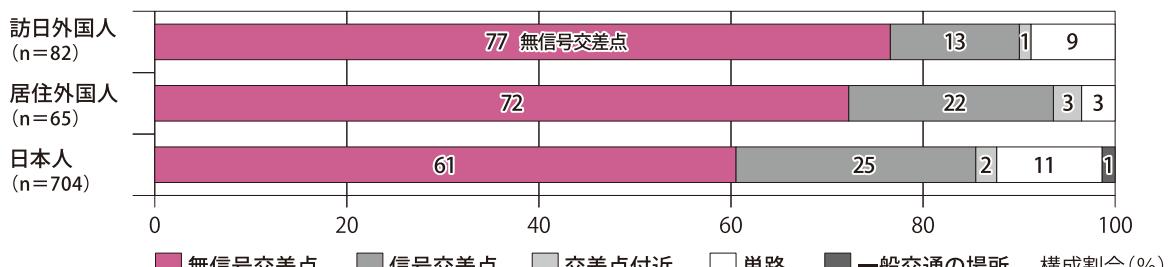


図9 観光・娯楽目的のレンタカーによる出会い頭事故の発生場所別構成割合
(2014~2018年累計、1当レンタカー(普通・軽乗用))

図10は、観光・娯楽目的のレンタカーによる無信号交差点で発生した出会い頭事故の人的要因別構成割合を示したもので、左端に示す漫然運転(前方不注意)及び脇見運転(前方不注意)を加えた「前方不注意」の割合は、訪日外国人は16%と、日本人の27%に比べて低くなっています。前方不注意の割合が低いことから、訪日外国人にとっては知らない土地であるということで注意を怠っていないことが伺えますが、一方で「安全不確認」による事故の割合が高いことから、訪日外国人は交差道路側への安全確認を怠る傾向があるとも考えられます。

無信号交差点では信号機による交通規制がないため、無信号交差点の通過時は一層の安全確認を心掛けることが重要となります。その際、注意のレベルを上げるだけでなく、歩行者を見るか自転車を見るか、右を見て左を見るか等々、交通方法の違いや国による交通文化の違いに応じた注意対象の優先順位や注意の方法が求められます。右直事故同様に出会い頭事故の防止には安全確認を十分に行なうことが不可欠です。

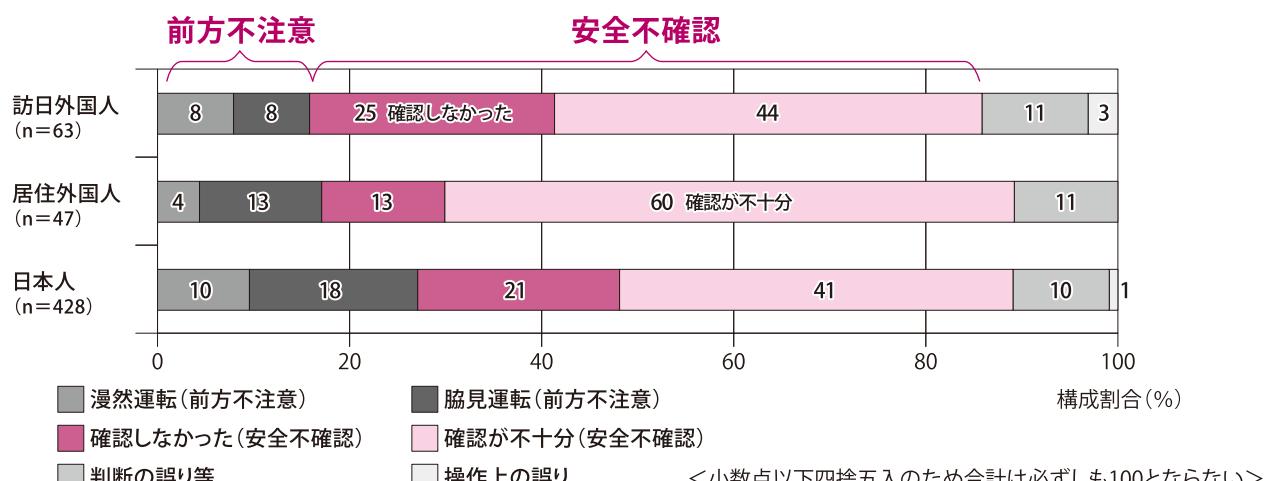


図10 観光・娯楽目的のレンタカーによる無信号交差点における出会い頭事故の人的要因別構成割合
(2014～2018年累計、1当:レンタカー(普通・軽乗用))

③ 沖縄県・北海道での訪日外国人のレンタカー事故の特徴

表2は、訪日外国人によるレンタカー事故件数が多い上位都道府県の全国に示す構成率等を示したもので、最も多いのは沖縄県の57.3%、次いで北海道の21.8%と、訪日外国人の観光客に観光地としても人気の高い地域で事故が多く発生しており、全事故の約80%が両地域で発生していました。なお、両地域で訪日外国人のレンタカー事故が多いのは、当該地域での利用交通手段の実態の影響が強いと考えられます。

表2より、図5で示した全国の訪日外国人のレンタカー事故の特徴は沖縄県と北海道の地域の事故の影響が強いと考えられるのに対して、日本人の事故については沖縄県や北海道以外の地域の事故も多く含まれています。そこで、地域の影響を考慮して訪日外国人と日本人の比較を行うために、沖縄県と北海道を対象としたレンタカー事故の分析結果を紹介します。

表2 訪日外国人レンタカー事故の上位都道府県の件数
(2014～2018年累計、1当:レンタカー(普通・軽乗用))

順位	都道府 県名	訪日外国人		日本人		順位	都道府 県名	訪日外国人		日本人	
		件数	%	件数	%			件数	%	件数	%
1	沖 縄	189	57.3	435	9.6	4	大 阪	6	1.8	173	3.8
2	北 海 道	72	21.8	709	15.7	5	長 野	5	1.5	86	1.9
3	京 都	11	3.3	119	2.6		全 国	330	100.0	4,520	100.0

■地域交通環境の理解度の影響

交通事故の発生にはその地域における運転者の道路交通環境への理解度や運転方法も影響していると考えられます。そこで、訪日外国人と比較する日本人について、当該地域の居住者であるか否かに着目し、表3に示すとおり、その地域の道路交通環境を良く知っている「域内居住マイカー運転者」と、あまり知らないと考えられる「域外居住レンタカー運転者」に分けて分析しました。

表3 特定地域の分析対象者の分類 ② (交通事故統計原票項目に基づく)

分析対象者	国籍等	通行目的	分析対象者
訪日外国人 レンタカー運転者	外国籍(米軍関係者を除く)で、職業コードが外交官を除く「外国人(その他)」	観光・娯楽等	レンタカー (普通・軽乗用)
域内居住日本人 マイカー運転者	日本人のうち、分析対象の県内、あるいは道内に居住している者	観光・娯楽等	レンタカーを除く自家用自動車 (普通・軽乗用)
域外居住日本人 レンタカー運転者	日本人のうち、分析対象の県外あるいは、道外に居住している者	観光・娯楽等	レンタカー (普通・軽乗用)

図11と図12は、それぞれ沖縄県と北海道で発生した観光・娯楽目的で自動車運転中の事故の事故類型別構成割合を分析対象者別に示したものです。

沖縄県と北海道のどちらの地域でも、図5に示された訪日外国人の特徴と同様に、訪日外国人レンタカー運転者は、域内居住マイカー運転者と比べて「出会い頭」と「右直」の割合が高くなっています。しかし、沖縄県の訪日外国人レンタカー運転者では、「右直」事故が27%と特に高い割合を示していますが(図11)、北海道の訪日外国人レンタカー運転者では「右直」事故よりも「出会い頭」事故の構成割合が高くなっています(図12)。さらに、北海道では、訪日外国人レンタカー運転者による「追突駐停止中」の事故も33%と高くなっています。

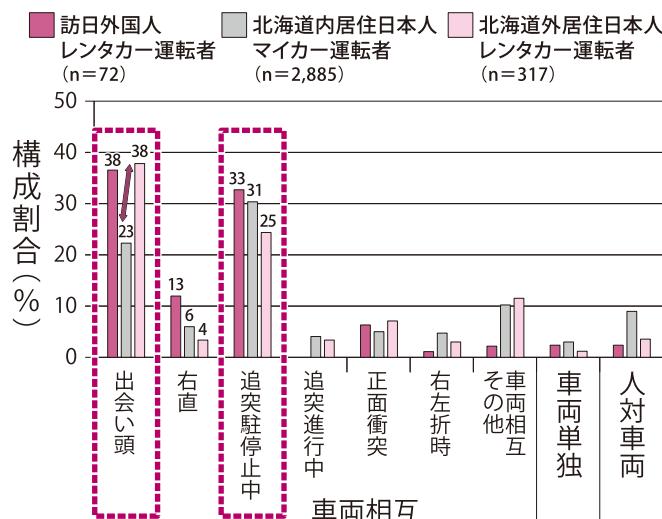
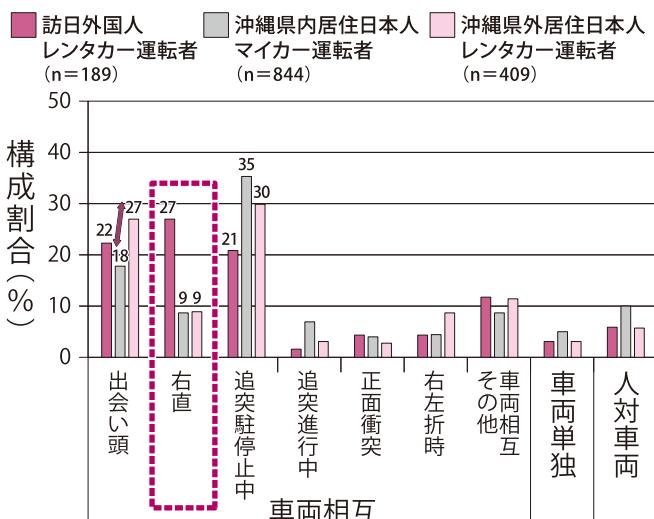


図11 沖縄県の観光・娯楽目的の事故類型別構成割合
(2014～2018年累計、1当:自家用普通・軽乗用)

図12 北海道の観光・娯楽目的の事故類型別構成割合
(2014～2018年累計、1当:自家用普通・軽乗用)

一方、訪日外国人レンタカー運転者の比較対象となる日本人運転者に着目すると、沖縄県(図11)、北海道(図12)のどちらにおいても、域外居住日本人レンタカー運転者は域内居住日本人マイカー運転者に比べて「出会い頭」事故の構成割合が高く、訪日外国人レンタカー運転者と似た傾向を示しています。このことから、日本人でも域外居住レンタカー運転者は、訪日外国人と同様に地域の交通事情等を知らないことの影響を受けて、出会い頭事故の1当になり易いと考えられます。

今後、訪日外国人の増加に伴い、レンタカー事故も沖縄県や北海道以外でも増加する可能性があります。そこで、他の地域でも日本人の県外居住者のレンタカー事故分析を参考に、それぞれの地域に応じたレンタカー事故防止に関するきめ細かな情報を、カーナビゲーション等を利用して、訪日外国人にも提供することで、日本人だけでなく訪日外国人のレンタカーの事故防止が期待できるでしょう。

発行月 令和元年10月
公益財団法人交通事故総合分析センター
〒101-0064 東京都千代田区神田猿楽町2-7-8
住友水道橋ビル8階

④ おわりに

訪日外国人のレンタカー事故を対象とした2つの分析の結果から、以下のような特徴が明らかとなりました。そこで、分析結果とそれに基づく事故対策の考え方も簡単にまとめてみました。

■全国の訪日外国人のレンタカー事故分析

- 訪日外国人のレンタカー運転中の交通暴露量当りの事故リスクは、日本人に比べ顕著に高い(図4)
- 訪日外国人のレンタカー事故の形態は、日本人や居住外国人と比べて「右直」事故や「出会い頭」事故の構成割合が高い(図5)
- 訪日外国人の「右直」事故は、信号交差点で多く発生しており、対向車に対する安全確認しなかったことが要因となった可能性がある(図8)
- 訪日外国人の「出会い頭」事故は、無信号交差点で多く発生しており、交差道路に対する安全確認をしなかったことが要因となった可能性がある(図10)

■沖縄県・北海道の訪日外国人のレンタカー事故分析

- 訪日外国人運転者の事故は、沖縄県と北海道に集中しており、その割合は約80%(表2)
- 沖縄県と北海道では、訪日外国人レンタカー運転者の事故類型別事故構成割合に差があり、沖縄県では「右直」事故、北海道では「出会い頭」事故、「追突」事故が多く発生している(図11、12)
なお、事故リスクは訪日外国人に比べて低いものの、日本人の県外からの来訪レンタカー運転者にも事故類型の分布に同様の傾向がみられる。

■訪日外国人のレンタカー事故対策の考え方

訪日外国人運転者の事故には、外国人という属性(日本語が読めない、通行方法や交通文化が異なる)だけでなく、当該地域の道路交通環境や道路交通事情等を良く知らないことが要因となっている可能性もあるので、事故防止はこれらの特徴を考慮して検討、実施することが必要である。

- 訪日外国人は日本人に比べて、事故リスクが顕著に高いという量的特徴と、特に「右直」事故及び「出会い頭」事故の割合が高いという質的特徴を考慮して、事故防止のための広報、啓発活動等を実施する。
- 地域の事故実態に即した、きめ細かな対策を検討する。例えば、レンタカーを貸し出す際に、それぞれの地域に応じたレンタカー事故防止に関するきめ細かな情報を、カーナビゲーション等を利用して多言語化して提供することで、訪日外国人のレンタカーの事故防止も期待できる。

追記:ここで紹介した内容は交通事故総合分析センターの平成30年度共同研究として、公益社団法人日本交通政策研究会と実施した「余暇活動中の交通事故に関する研究」の一部をとりまとめたものです。

(大庭 早咲・西田 泰)

参考文献

- 1)日本政府観光局(JNTO):訪日外客統計(報道発表資料)・「日本の観光統計データ」サイト
- 2)交通事故分析に基づく交通行動特性の把握手法に関する研究、日交研シリーズA-538、2012年3月

イタルダインフォメーションに関するお問い合わせ先 涉外事業課 TEL 03-5577-3973 FAX 03-5577-3980

公益財団法人 交通事故総合分析センター

- ウェブサイト <https://www.itarda.or.jp/>
- Eメール koho@itarda.or.jp
- フェイスブック <https://www.facebook.com/itarda.or>

本部・東京交通事故調査事務所

〒101-0064 東京都千代田区神田猿楽町2-7-8 住友水道橋ビル8階
TEL 03-5577-3977(代表) FAX 03-5577-3980

つくば交通事故調査事務所

〒305-0831 茨城県つくば市西大橋641-1 (一財)日本自動車研究所内
TEL 029-855-9021 FAX 029-855-9131