

インバウンドの道路利用調査について

齊藤 秀樹¹

¹近畿地方整備局 京都国道事務所 管理第二課 (〒600-8234京都市下京区西洞院通塩小路下る南不動堂町808)

我が国において観光産業分野は成長分野として位置付けられ、国土交通省観光庁を中心としたビジットジャパン事業など、外国人旅行者の訪日促進の取り組みがなされている。その結果、外国人旅行者（インバウンド）は年々増加しており、平成27年には過去最高を記録している。これに伴い、外国人観光客の交通手段として、レンタサイクルやレンタカーの利用も増加しており、近年、外国人レンタカードライバーの交通事故の増加が問題となってきている。これらの状況に対応するために、外国人旅行者の生の声を把握し、道路管理者としてよりよい道路環境の整備・改善につなげることで観光振興に寄与していくべきではないかと考えた。そこで、外国人レンタサイクル利用者、外国人ドライバーを対象として、ヒアリング調査等による意見収集を行った。

キーワード インバウンド（訪日外国人旅行者）、案内標識、交通安全・交通事故対策

1. 京都市の観光動向

(1) 京都市におけるインバウンドの状況について

平成27年京都観光総合調査の結果によると、京都市の外国人宿泊客数は、2011年（平成23年）は東日本大震災により減少したが、その翌年以降は急激に増加している。2015年（平成27年）においては、過去最高となる316万人を記録しており、「京都観光振興計画2020」に掲げる外国人宿泊客数年間300万人の目標を5年早く達成した（図-1）。

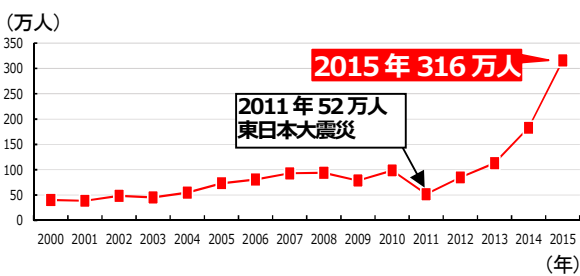


図-1 京都市内における外国人宿泊客数の推移
（「平成27年京都観光総合調査¹⁾」より）

2. 外国人の意見収集調査

(1) 背景と目的

「5000万人観光都市」から「5000万人感動都市」を目指している京都市では、毎年、国内外における観光客に対して満足度を調査し、質を高める取り組みを実施しており、京都市の「平成27年京都観光総合調査」によると、

京都観光について残念だったと感じたインバウンドの数は約2割であり、その内の約13%が「案内・標識・言語」について残念だったと感じていることが分かった（図-2）。道路環境としては、インバウンドにとって分かりにくい案内標識や路面表示などがあり、満足度を下げている可能性が考えられる。

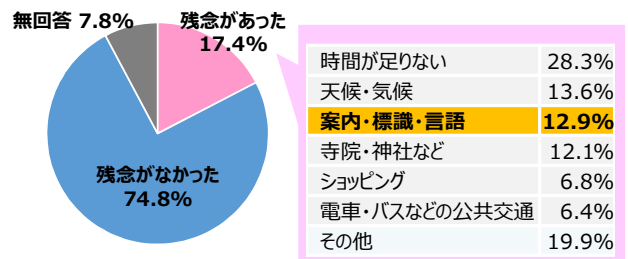


図-2 京都観光の残念度（外国人）
（「平成27年京都観光総合調査¹⁾」より）

また、インバウンドの移動手段として、あまり利用されることが少なかった自動車（レンタカー）や自転車（レンタサイクル）の利用が増加している。これに伴い、外国人ドライバーの交通事故の増加が問題となってきており、自転車利用者においても今後、懸念されるところである。

そこで、外国人ドライバー、外国人レンタサイクル利用者を対象としたアンケートまたはヒアリングを実施するにより、利用者視点で問題点や課題を把握する事を目的として調査を行った。

(2) 外国人ドライバーを対象とした調査

近年、外国人ドライバーによるレンタカー事故が急増している要因は不慣れな右ハンドルや日本との交通ルールや慣習の相違があると考えられる。

本調査は、案内標識がどの程度理解されているか、また、外国人ドライバーの危険挙動を把握することを目的として、レンタカー店でのアンケート調査及び外国人に人気の観光施設（かやぶきの里）でのヒアリング調査を実施した。調査概要については表-1、表-2に示す。

表-1 レンタカー店でのアンケート調査の概要

調査日	平成28年12月28日(水) ～平成29年2月28日(火)
調査箇所	レンタカー店(6店舗) ※京都駅前2店舗 ※関西国際空港内4店舗
調査時間	各店舗の営業時間
調査手法	アンケート調査

表-2 観光地でのヒアリング調査の概要

調査日	平成28年11月21日(土)
調査箇所	京都府南丹市美山町 かやぶきの里
調査時間	10:00～16:00 ※観光施設営業時間
調査手法	ヒアリング調査

a) 調査手法

① レンタカー店でのアンケート調査

店舗にアンケートを設置し、店員よりレンタカー返却時の外国人にアンケートへの協力を依頼し、調査表の質問に回答を頂いた。



図-3 アンケート設置状況

② 観光施設でのヒアリング調査

自動車で観光施設に訪れた外国人ドライバーに調査員がヒアリング形式でアンケートの質問に回答して頂いた。



図-4 現地調査状況

b) 調査内容

アンケート及びヒアリングに用いた調査票の質問数は全13問で、主に案内標識の分かりやすさに関する質問と遭遇しそうな危険な状況に関する質問である。図-5に実際に使用した調査票を示す。なお、調査票は中国語(繁体字、簡体字)、英語、韓国語を用意した。

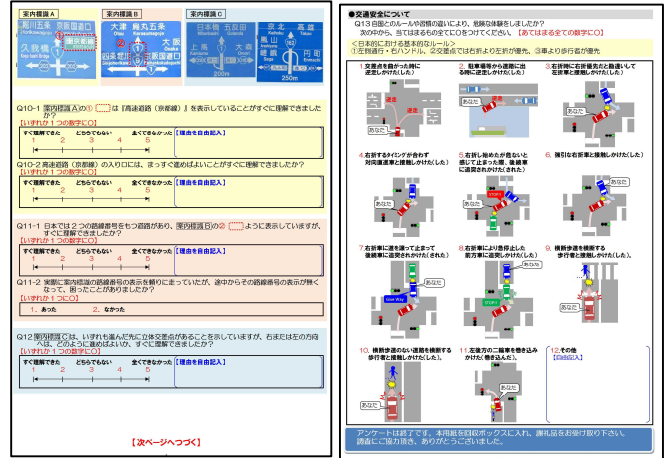


図-5 調査票(サンプル)

c) 調査結果

本調査の結果を以下に示す。

① 取得サンプル数は、レンタカー店(京都駅前、関西空港)で89、観光地(かやぶきの里)で36、合わせて125を確保した。

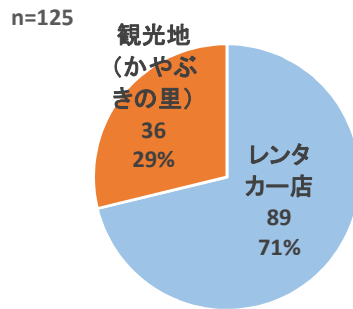


図-6 取得サンプル数

② 回答者の出身国については、香港55%、台湾27%、韓国5%であった。大半を占める香港は、日本と同じ左側通行であるが、台湾、韓国は右側通行であり日本と異なる。

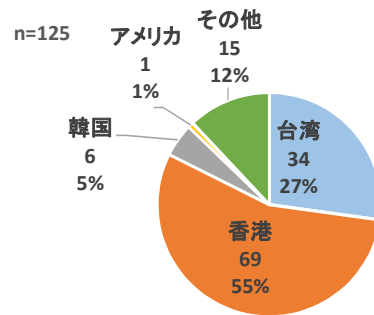


図-7 回答者の出身国

③レンタカーの利用について何回目かという質問に対しては、1回目が58%と多く、次に5回以上が22%であったが、不慣れな状況での利用者が多い事が想定される。

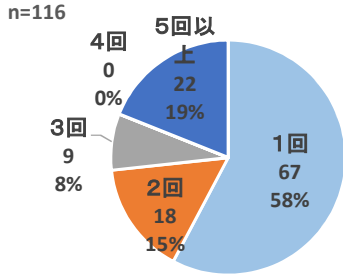


図-8 レンタカーの利用回数

④目的地まで何を参考にしたかという質問についてはほとんどの人がカーナビを利用しており、次が多いのがスマートフォンであった。

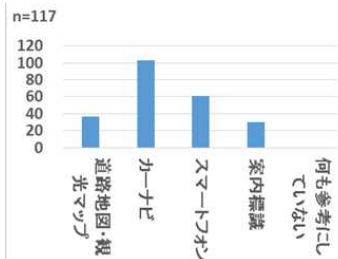


図-9 目的地まで何を参考としたか

⑤案内標識（道路の路線番号表示、自分が向かう方面の地名の表示）が役立ったとの回答は7~9割であった。

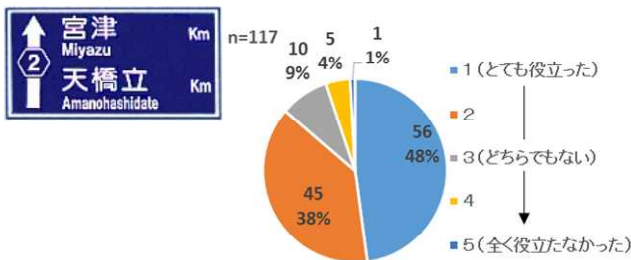


図-10 自分が向かっている方面（地名）を示す標識について

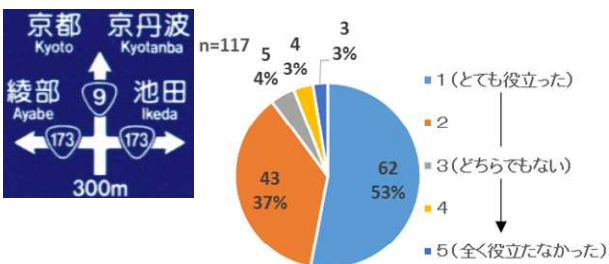


図-11 交差点手前で、前もって方面（地名）と方向を予告する標識について

⑥高速道路の標識を理解できた人は、8割であった。



図-12 案内標識（高速道路の標示）

⑦号線表示の重複を理解できた人は、8割であり、号線表示が無くなって困った人は、4割であった。



図-13 案内標識（号線表示の重複）

⑧立体交差の表示を理解できた人は、7割であった。



図-14 案内標識（立体交差の表示）

⑨ルールの違いによる危険な体験の質問については、交差点を曲がる際または駐車場から道路に出る際に逆走しかけたとの回答が右側通行の台湾の人だけでなく、日本と同じ左側通行の香港の人が多かった。右折時に対向左折より優先と勘違いしている人は香港の人に次いで台湾の人が多かった。

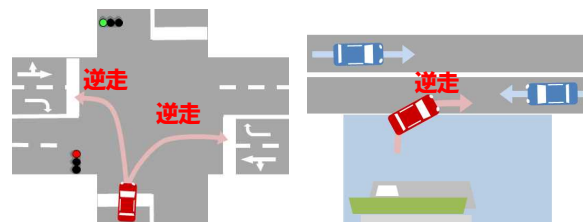


図-15 逆走の概略図

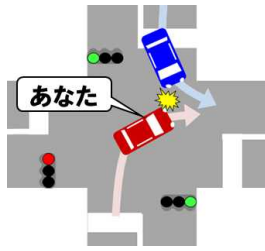


図-16 右折時に右折優先だと勘違いして左折車と接触しかけた状況の概略図



図-18 調査箇所

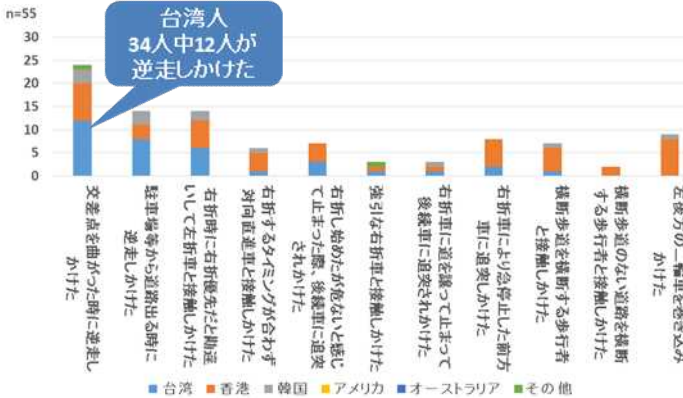


図-17 自国とのルールの違いにより危険な体験をしたか

(3) レンタサイクル利用者を対象とした調査

本調査は、京都市において、外国人の自転車利用状況及び京都市内の自転車通行環境の改善点等について、外国人視点で把握することを目的として、ヒアリング調査を実施した。また併せて、利用者の自転車にGPSプローブ機器を搭載させて頂き、通行経路の把握も行った。調査概要については表-3に示す。

表-3 レンタサイクル店でのヒアリング調査の概要

調査日	平成28年11月28日(月)～11月30日(水) 平成28年12月5日(月)～12月9日(金) ※延べ8日
調査箇所	京都駅前レンサイクル店(1店舗)
調査時間	9時～18時
調査手法	ヒアリング調査

a) 調査手法

外国人にGPSプローブ機器の搭載及びヒアリング調査への協力をお願いし、自転車返却時に機器を回収し、ヒアリング調査を行った。



図-19 ヒアリング実施状況

b) 調査内容(ヒアリング)

アンケートの質問数は全6問で、主に各整備形態(4種類の整備形態)において、自転車が通行する部分の把握(自転車専用レーン通行の遵守)に関する質問、実際にどの部分を通行したかの質問、安全だと思ったかの質問である。

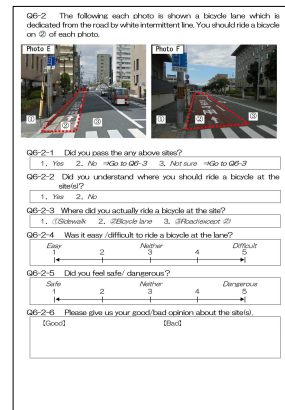
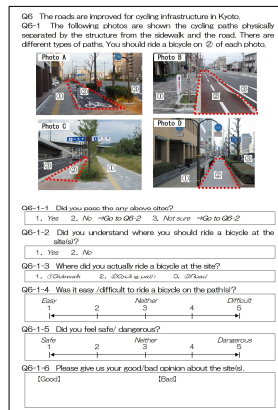


図-20 調査票(サンプル)

c) 調査結果(ヒアリング、GPSプローブ調査)

本調査の結果を以下に示す。

- ①取得サンプル数は116を確保した。
- ②回答者の出身国については、オーストラリア33%、台湾22%、香港、9%、中国・イギリス6%、アメリカ5%、韓国1%と欧米人の利用者も多かった。

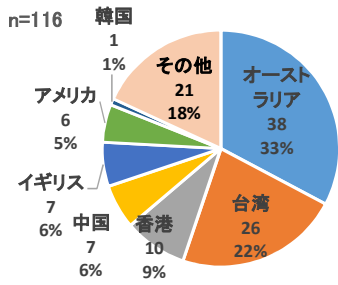


図-21 回答者の出身国

③ レンタサイクルの利用について何回目かという質問に対しては、1回目が77%と大半を占めていた。

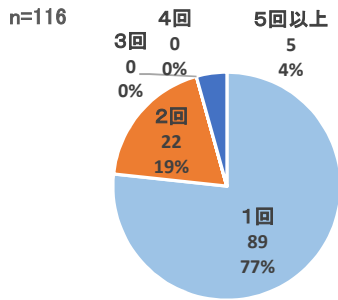


図-22 レンタサイクルの利用回数

④ 自転車通行環境整備の各形態における自転車通行の遵守率については、各形態とも自転車を通行する部分の認識をしている人は7~8割で、整備の部分を守って通行している人の割合も7~8割であり、通行する部分が変わらない人が一定数いる結果となった。

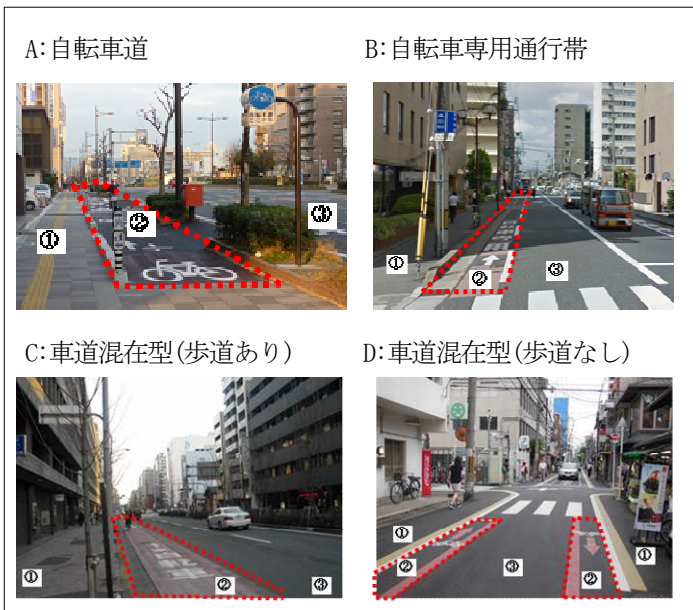


図-23 各形態の写真 4形態

Q2. 赤囲みの部分を自転車が行けるというルールは分かりましたか

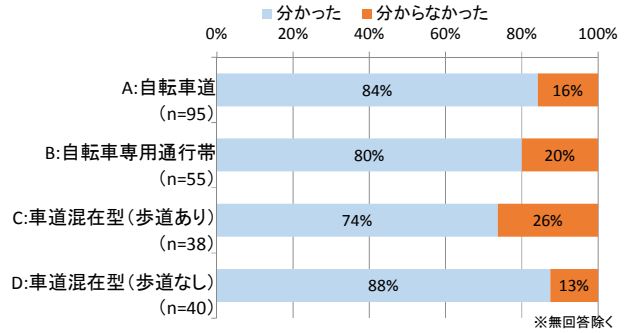


図-24 (図：走る部分は分かったか)

Q3. 実際に写真のどの部分を走りましたか

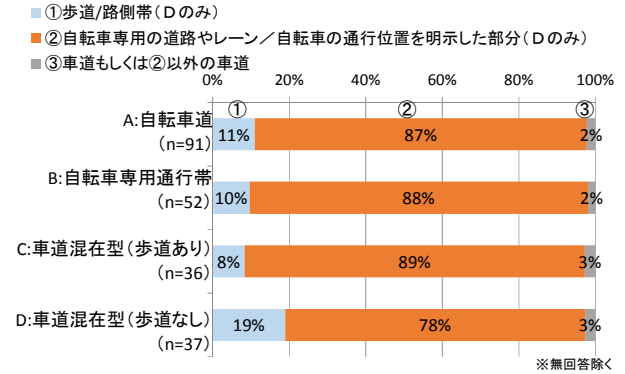


図-25 (図：実際にどこを走ったか)

⑤ 自転車通行環境整備の各形態において安全だと思ったかという質問については、安全であるという回答の割合が多かった。

Q5. 安全だと思いましたか

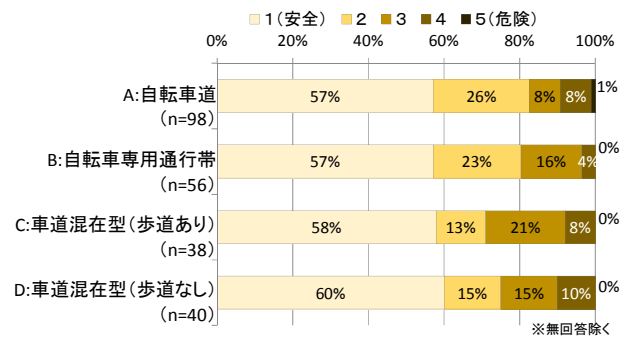


図-26 (図：安全だと思ったか)

⑥ レンタサイクルのGPSプローブ調査について、走行範囲は広範囲で観光地が多い京都駅以北に広がっており、南方面では人気の伏見稲荷神社を訪れている人が多かった。京都市街地部では幹線道路以外の通行も多く見られるが、遠方に行くほど幹線道路を通行する傾向が見られた。走行距離は最短5.1km、最長35.4km、平均18.5kmであった。日本人の平均約7km(過年度調査結果より)と比較して2倍以上であり、外国

人の走行距離が長いことがわかった。自転車通行空間整備区間の走行サンプル数については、国道1号の五条通（堀川通り以東）の自転車道を全体の48%が走行しており、最も多かった。

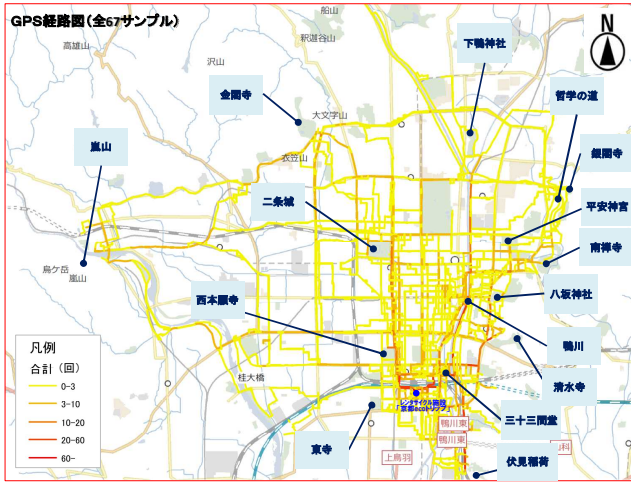


図-27 (図：GPS経路図)

3. まとめ

レンタカー利用者調査について、案内標識の現在地（地名や交差点名、道路の路線番号や通り名）を示す標識を役立ったという人（約4割）より、自分が向かっている方面や、交差点の道路の行き先を示す標識が役に立ったと回答が約6割と多いことから、主にカーナビを頼りにしながらも、案内標識で方向を確認して運転していることが想定される。

案内標識の路線番号表示について、路線番号が2つ重複する道路の標示を順次整備しており、これを理解できた人は約7割であった。また、路線番号の表示がなくなり困ったことがある人は約4割と路線番号表示を頼りにしていることが想定される。

立体交差を示す標識を理解できた人は約6割と低く、外国人にはわかりづらい表示方法となっている。

自国との習慣やルールの違いに起因するなどの危険な体験については、「交差点を曲がる際に逆走しかけた」が最も多く、特に右側通行の台湾の34%（35人のうち12人）もの人が危険な体験をしている。一方、日本と同じ左側通行の香港の人も17%（48人のうち8人）と多く、慣れない環境での運転により進路を誤る状況が想定される。

レンタサイクル利用者調査について、各整備形態とも一定程度（7割～8割）で自転車通行空間整備の通行レーンが理解され、通行について遵守されていることが把握できたが、自転車のピクトグラムの有無により理解度について各整備形態に差があることが想定される。また、自転車道については、歩行者との交錯による接触の危険性、細街路の車道混在型については幅員が狭いため車との接触の危険性を懸念する声があった。

レンタサイクルのGPSプローブ調査について、自転車道を整備している五条通で多くの人がこの区間を通行しており、ヒアリング調査の整備形態毎におけるの安全だと思ったかという質問に対して安全度が1～2段階の人を含めて8割の人が整備した自転車道は安全であると回答しており、安全性に寄与していると考えられる。

4. 今後の課題と方針

レンタカー利用者への調査結果により、標識について行き先を示す標識が役に立ったと回答が多く、また、路線番号の表示を頼りにしていることから、外国人への道路サービス向上において案内標識の理解度の把握と分かりやすい表示の整備の検討が重要である。

外国人が訪れた箇所についての質問を行い、関西空港での調査によると一番多いのは京都であり、次に大阪であった。この結果により京都を訪れている割合が多いことは把握できたが、交通安全確保の対策検討のため外国人が多く通行するルートの傾向把握と急挙動による事故危険性の状況を把握が必要であり、そのためにはETC2.0の活用が考えられる。

自転車通行環境の充実・改善においては外国人にも分かりやすいピクトグラムの整備促進と交通ルールの遵守徹底の対策、自転車と歩行者の分離策、一方通行の自転車通行環境整備の検討が必要である。

謝辞： 今回の調査実施に関して、ご協力いただきました、レンタカー店、レンタサイクル店、観光施設関係者の皆様に厚く感謝いたします。

参考文献

- 1) 京都観光総合調査 平成27年
https://kanko.city.kyoto.lg.jp/chosa/image/kanko_chosa27.pdf