

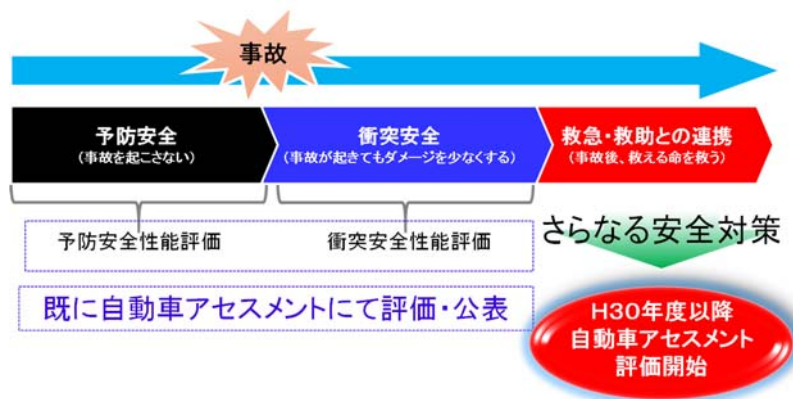
2017年7月27日

事故自動通報システムの評価方法について

1. 経緯

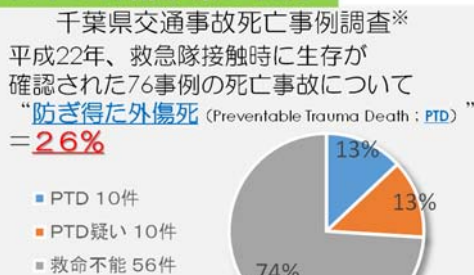
- さらなる死傷者削減のため、これまでの車両単体の安全対策（事故時の被害をできるだけ少なくする「衝突安全対策」と事故の発生を未然に防止する「予防安全対策」があり、その中間的なものは「プリクラッシュセーフティ」）に加え、「救急・救助活動との連携」を図り、**事故後、救うことができた命を救うことが喫緊の課題。**
- 現在、交通事故が発生した場合、エアバッグが展開したことをトリガーとして自動でコールセンターに通報する「事故自動通報システム」が開発され、市場化されている。
- しかしながら、高い救命効果が期待されているにもかかわらず、現状では事故自動通報システムが搭載された車両は約85万台（2017年4月末時点）であり、**普及率は1%程度にとどまっている。**このため、安全技術の評価・公表する「**自動車アセスメント**」事業において、**当該システムを2018年度以降に評価を開始することとしている。**

《自動車アセスメント評価への導入イメージ》

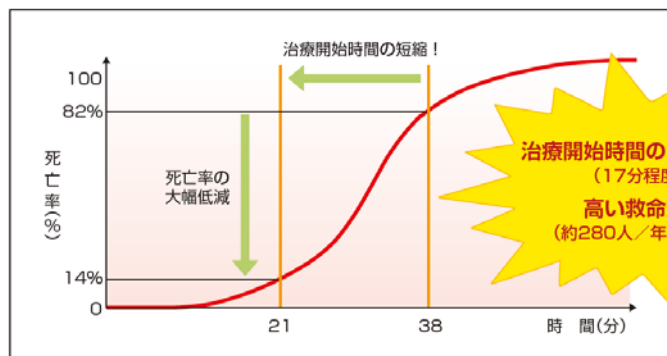


事故自動通報システムによる救命効果

日本の外傷診療の状況



迅速な通報と正確な事故場所の通報により、消防の事故覚知時間を短縮。さらに、乗員の傷害状況予測が可能なシステムの場合、医師による治療開始までの時間の大幅な短縮が可能



2. 2018 年度評価についての検討状況【報告事項】

検討状況は以下の表のとおり。なお、試験による評価を行わず、装備の有無による評価とする。

項目	内容	T F 検討結果	国際基準 (案)	補足
機器構成	① 市販後付用品 ② 携帯電話活用型 ③ 車載完結型	②③を評価対象 ③は加点対象	③のみ	※1
位置情報	① 事故地点のみ ② ①+走行軌跡 ③ ②+自律航行、地図補正	①②③を評価対象	①②③	※2
事故情報	① A C N (事故自動通報) ② A A C N	①②を評価対象 ②は加点対象	①②	※3
通報タイミング	① 手動のみ ② 自動+手動	②を評価対象	②のみ	

※1 ディーラーオプションは①に含めず、評価対象とする。

※2 現在日本で実用化されているサービス (HELNET) では、①はサービス対象外であるが、事故自動通報装置の普及促進の観点から、評価対象とする。

※3 A A C N の定義づけとわかりやすい名称 (直訳では先進事故自動通報) が必要となる。

3. 2019 年度以降の検討課題【報告事項】

試験による評価を行うため、引き続き、以下の課題について検討を継続する。試験による評価を行うには、屋根のある衝突試験設備で位置情報をどのように取得するか等の技術的課題のほか、サービスの性能差は、救助・救急態勢、コールセンター等のインフラ面といった車両ハード面以外の要素によってかわるため、車両ハード面を対象としている自動車アセスメント評価のあり方、他のインフラ面の評価のあり方に課題がある。

～試験による評価を行うための課題例～

- ・ 携帯電話活用型・車載器型の違いによる評価の検討
- ・ A C N、A A C N ごとの事故低減効果の算出
- ・ 衝突試験後、位置情報等を取得するための技術的課題
- ・ 衝突・予防総合評価における評価の位置づけ
- ・ 事故自動通報システムの全体評価の必要性の検討
- ・ 効果的な普及促進のための公表方法について

(参考)

以下3ステップアプローチにより、同システムの普及促進を図ることとしている。

- ・ 2016 年度 事故自動通報システムの周知
(別添リーフレット、2017 年 5 月 29 日付プレス資料参照)
- ・ 2017 年度 装備車種の公表 2018 年 3 月 9 日に公表
- ・ 2018 年度以降 装備の有無による評価を実施 (機器構成と事故情報で差別化)
2019 年度以降の試験による評価実施の検討