

事故自動緊急通報装置の後席対応型の定義案と評価配点案 (2024年度 自動車アセスメント評価導入に向けた調査研究を踏まえて)

ナスバ 自動車アセスメント部



第2回からの変更点は
1. 目的
5. 検討事項
6. HPの公表案

1. 目的

- ◆ 自動車アセスメントロードマップ2025（令和7年3月国土交通省）においては、2026年における事故自動緊急通報装置の「次世代（後席対応）」の評価導入が掲げられている。
- ◆ この導入に向け、後席乗員の死者数等について、交通事故統計等のデータベースから集計を行うとともに、事故自動緊急通報装置のうち、後席乗員の情報を送信するものに対する配点の検討を行った。
- ◆ なお、後席乗員の情報のうち、3列目の情報については、現時点では送受信ができない状況であることから（※サーバー等の準備を含め、関係者間で現在対応中である模様）、自動車アセスメントロードマップに基づく2026年度の対応は「2列目」までを検討対象とする。

追加

自動車アセスメントロードマップ2025（令和7年3月国土交通省）

			2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度～
事故自動緊急 通報装置	次世代	後席対応	試験・評価方法検討						
		交通弱者対応	予備試験		検証				
			検証						

2.1 現行の評価配点の概要（振り返り）

- ◆ 日本外傷データベースの「搬送時間と死亡率の関係」から算出した死者数削減効果をもとに、JNCAP対象車種※の死亡者乗員（2009年の30日以内死者数）に換算して評価配点を試算した。

※ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車及び貨物の運送の用に供する車両総重量2.8t以下の自動車

日本外傷データベースを活用した事故自動通報システムの死者数削減効果予測(2014)

【単位搬送時間あたりの低減死者数】

4分の時間短縮 → 約37人の救命効果

17分の時間短縮 → 約156人の救命効果



アセスメント対象車種の全死亡乗員(30日死亡)に換算

予防安全性能評価及び衝突安全性能評価の統合に係る調査研究(2018)

【2009年度アセスメント対象車種の死亡乗員を対象】

事故自動緊急通報装置 基本型 4分の時間短縮 → 19人の救命効果

事故自動緊急通報装置 先進型 17分の時間短縮 → 79人の救命効果



事故自動緊急通報装置 基本型
事故自動緊急通報装置 先進型

	救命効果	社会損失額	JNCAP (衝突安全性能評価の得点を100点とした場合)
事故自動緊急通報装置 基本型	19人	4,645 百万円	2点
事故自動緊急通報装置 先進型	79人	19,317 百万円	8点

事故自動緊急通報装置 基本型 : 2点
事故自動緊急通報装置 先進型 : 8点

2.2 「後席対応」の配点算出に係る考え方（1）

- ◆ 事故自動緊急通報装置のうち、後席乗員の情報を送信するもの（以下「後席対応型」という。）については、次世代型を前提としており、傷害予測のための情報を送信する機能を有することが当然求められることから、現行の定義上は「基本型」には当たらず、「先進型」の一部である。
- ◆ このため、「基本型」については、今回論じない。

表. 現行の事故自動緊急通報装置の区分、定義及び配点

区分	定義	配点
基本型	保安基準に適合する通報装置のうち、「先進型」以外の通報装置	2点
先進型	保安基準に適合する通報装置のうち、当該車両の乗員の傷害予測のための情報を送信する装置	8点

対象車の死亡乗員（全員）を対象に事故自動通報装置の死亡低減効果を基に得点化

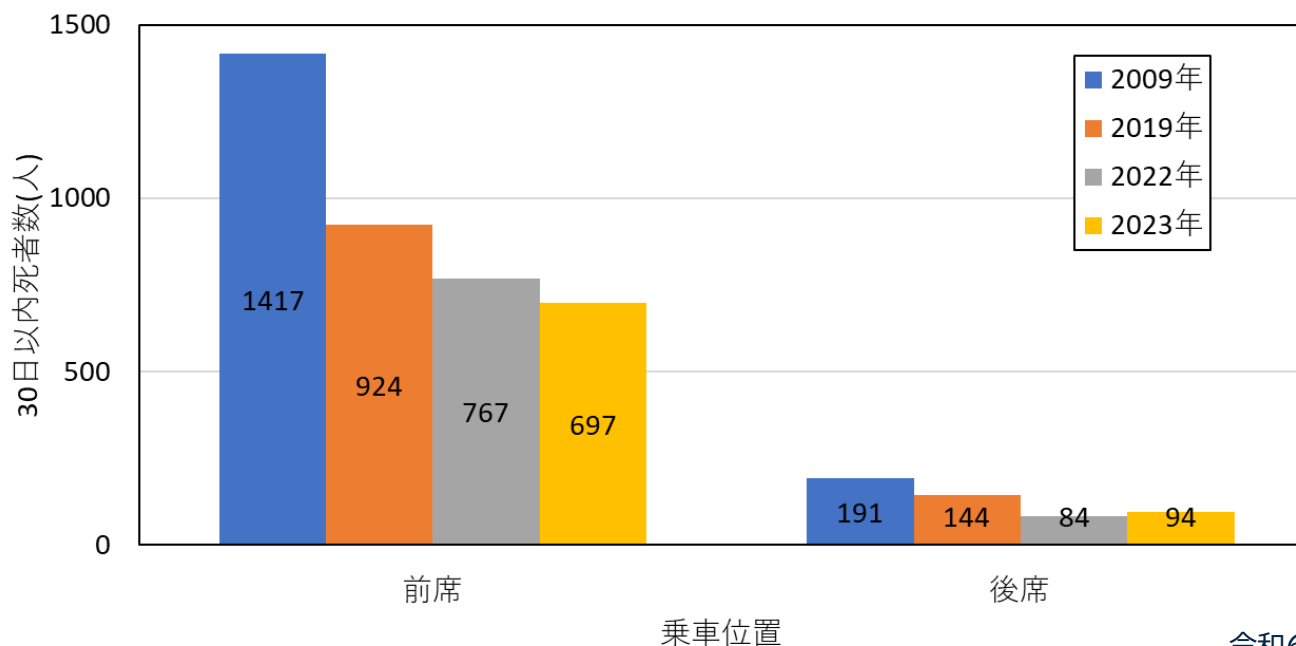
2.3 「後席対応」の配点算出に係る考え方（2）

- ◆ 後席対応型が市場投入され、後席乗員に係る情報が送信されたとしても、日本外傷データベースを活用した死者数削減効果のデータ上は、救命できる当事者数は現状と変わらない（基本型19名、先進型79名）ため、満点は、現在のもの（先進型：8.0点）からの変更はない。
- ◆ このため、「後席対応型」の評価がなされたとしても、最大8.0点の中で、後席対応の有無を考慮して、配点することとなる。
- ◆ 上記の考え方に従って後席対応の有無を考慮した配点案を検討するため、次のスライド以降で、前席及び後席の死傷者の割合を分析した。

3.1 分析結果 30日以内死者数と乗車位置の関係

- ◆ 前席（運転者および前席同乗）の死者数は年々減少傾向にあり，2023年の死者数は2009年の約半数にまで減少した。一方，後席は減少傾向であるものの，2023年の死者数は2022年をわずかに上回った。
- ◆ 乗車位置別では，前席の死者数は後席よりも多い。

図. 調査年別30日以内死者数と乗車位置の関係



3.2 分析結果 自動車乗員の30日以内死者の構成比率

- ◆ マクロ事故データ分析結果(前ページ)に基づいて、自動車乗員の30日以内死者に関する乗車位置の構成比率を算出した。
- ◆ その結果、後席に対し前席が高い比率を占めることとなった。

表. 各年における自動車乗員の30日以内死者に関する乗車位置の構成比率

乗車位置	2009	2019	2022	2023
前席	88.1%	86.6%	90.1%	88.1%
後席	11.9%	13.4%	9.9%	11.9%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

4. 先進型に対する配点の試算

- ◆ 2009年のマクロ事故データ分析の結果（3.2 分析結果を参照）、前席での死者数と後席での死者数は、おおよそ7：1だった。この比率に基づき、先進型に配点されている満点（8.0点）を割り振ったところ、前席と後席の配点は、前席7.0点、後席1.0点と算出された。
- ◆ ここで、「前席7.0点」とは、先進型かつ後席非対応型に与えられる得点を意味するとともに、「後席1.0点」とは、先進型かつ後席対応型であれば更に1.0点が加わり、合計8.0点が与えられることを意味する。
- ◆ なお、他3か年（2019年，2022年，2023年）も、前席と後席の割合は大きく違わなかった。

表. 事故自動緊急通報装置（先進型）の評価点と試算結果*

乗車位置	前席（後席非対応型）、後席（後席対応型）の配点の試算			
	2009年	2019年	2022年	2023年
前席	7.0	6.9	7.2	7.0
後席	1.0	1.1	0.8	1.0

* 小数第二位で四捨五入 令和6年度ナスバ調査研究

5. 検討事項 先進型「後席対応」の定義案及び配点案

- ◆ 後席非対応型（先進型Ⅰ）と後席対応型（先進型Ⅱ）が区分できるよう、事故自動緊急通報装置の区分の定義案を作成した。
- ◆ また、「4. 先進型に対する配点の試算」に基づき、先進型Ⅰと先進型Ⅱの配点案を作成した。

○ 現行定義 + 現行配点

現行定義

基本型	保安基準に適合する通報装置のうち、「 <u>先進型</u> 」以外の通報装置
先進型	保安基準に適合する通報装置のうち、 <u>当該車両の乗員※</u> の傷害予測のための情報を送信する装置

※前席のみを想定

現行配点についての整理

前席乗員傷害予測の情報を通報する装置（先進型）を備えた車種	先進型以外の通報装置を備えた車種
8.0点	2.0点
事故自動緊急通報装置を備えていない車種 0.0点	

○ 新たな定義案 + 新たな配点案

新たな定義案

基本型	保安基準に適合する通報装置のうち、「 <u>先進型Ⅰ</u> 」及び「 <u>先進型Ⅱ</u> 」以外のもの
先進型Ⅰ	保安基準に適合する通報装置のうち、 <u>当該車両の前席乗員傷害予測のための情報を送信するもの（「先進型Ⅱ」を除く。）</u>
先進型Ⅱ	保安基準に適合する通報装置のうち、 <u>当該車両の以下の情報を送信するもの</u> <ul style="list-style-type: none"> ・前席乗員傷害予測のための情報 ・後席（<u>3列目以降の座席を除く</u>）にシートベルトを装着している乗員がいる場合、「<u>後席乗員有り</u>」という情報

追加

新たな配点案についての整理

前席乗員傷害予測の情報を通報する装置（ <u>先進型Ⅱを除く。即ち先進型Ⅰ</u> ）を備えた車種	先進型Ⅰ及び先進型Ⅱ以外の通報装置を備えた車種
7.0点	2.0点
後席乗員有の情報を通報する装置（ <u>先進型Ⅱ</u> ）を備えた車種	
+1.0点 <u>（計8.0点）</u>	
事故自動緊急通報装置を備えていない車種 0.0点	

6. HPの公表案

- ◆ 自動車アセスメントの案内ページにおいて、2025年度までの「先進型」と2026年度以前の「先進型 I」「先進型 II」の違いを説明するとともに、注意事項で3列目以降の対応状況について説明を行う。
- ◆ 各車種の試験結果の公表ページにおいても3列目に対応していないことが分かるよう記載を行う。

自動車アセスメントの案内

事故自動緊急通報装置の試験方法及び評価方法

事故自動緊急通報装置の概要（2020年度以降）

事故自動緊急通報装置とは、エアバッグが展開するような大きな事故が発生した際、自動的にコールセンターへ通報するシステムです。事故発生時の位置情報を迅速に通報することにより、救助・救急機関が事故を早期に感知することができ、さらには事故の負傷者の治療をいち早く開始することが可能となることから、救命率の向上や傷害の重傷化の防止に資する装置として期待されています。

事故自動緊急通報装置評価の方法（2020年度以降）

試験車両に事故自動緊急通報装置（道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）（以下、「保安基準」という。）第43条の8）が装備されている否かを確認します。自動的に通報される事故時の情報に、車内乗員の傷害予測のための情報を送信する装置の方が高い得点が与えられます。

- 先進型：保安基準に適合する事故自動緊急通報装置のうち、当該車両の乗員の傷害予測のための情報を送信する装置。
- 基本型：「先進型」以外の保安基準に適合する事故自動緊急通報装置。
- 基本型（基準非対応）：保安基準非対応であるが、継続生産車への基準適用までの間は評価対象となる、事故自動緊急通報装置（基本型）と同様の機能を有する装置（携帯電話利用型は除く）。
- 先進型（基準非対応）：保安基準非対応であるが、継続生産車への基準適用までの間は評価対象となる、事故自動緊急通報装置（先進型）と同様の機能を有する装置（携帯電話利用型は除く）。

装置	評価点	
	8点	2点
	<ul style="list-style-type: none"> ・先進型 ・先進型（基準非対応） 	<ul style="list-style-type: none"> ・基本型 ・基本型（基準非対応）

注意事項

- 事故自動緊急通報装置は、標準装備ではなくオプション扱い場合があります。自動車販売店等にてご確認ください。また、携帯電話用の通信設備を利用するため、電波の届く範囲で利用できます。そのため、事故発生場所によっては自動通報されないことがあります。
- 事故自動緊急通報装置を利用するためには、所要の手続きが必要な場合があります。自動車販売店等にてご確認ください。

試験結果の公表

予防安全性能

Aランク 95% (82.22点 / 85.8点)

衝突安全性能

Aランク 86% (86.01点 / 100点)

乗員保護 57.73点

自車

58.86点

相手車 (=PP 点数×重み係数)

-1.13点

歩行者保護 28.28点

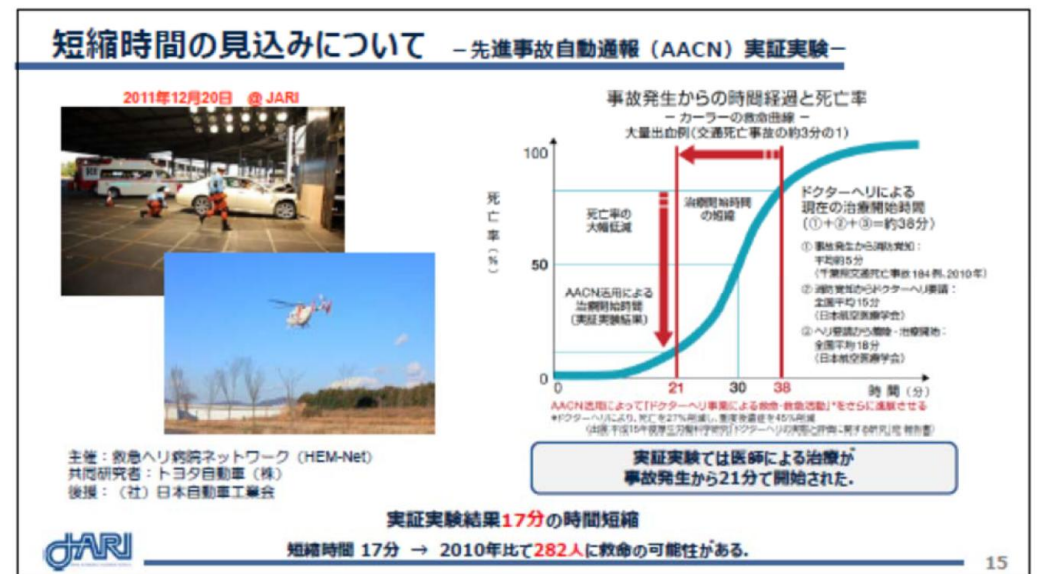
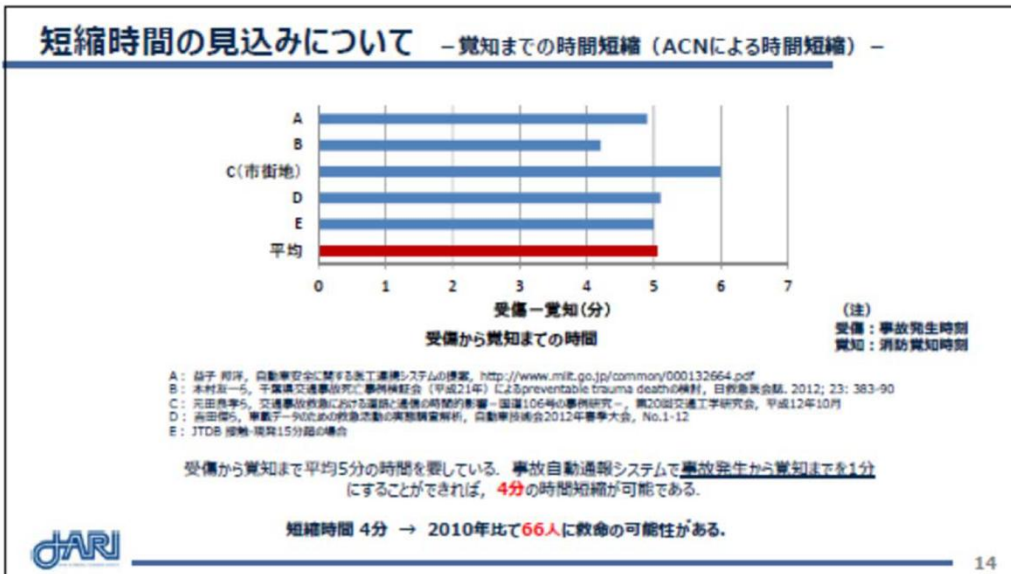
事故自動緊急通報装置

先進型 100% (8 / 8点)

詳しく見る

事故自動緊急通報装置の死者数削減効果予測

後席情報の送信については、自動通報システム（D-call NET）の仕様規程および緊急通報のコールセンターの機器対応



4. JNCAPへの次世代の提案 ① 後席対応

後席対応

ベルト着用情報を活用した情報表示
(’22/12~導入)

※現状は1社が導入
他社は導入に向け検討中

<表示例>

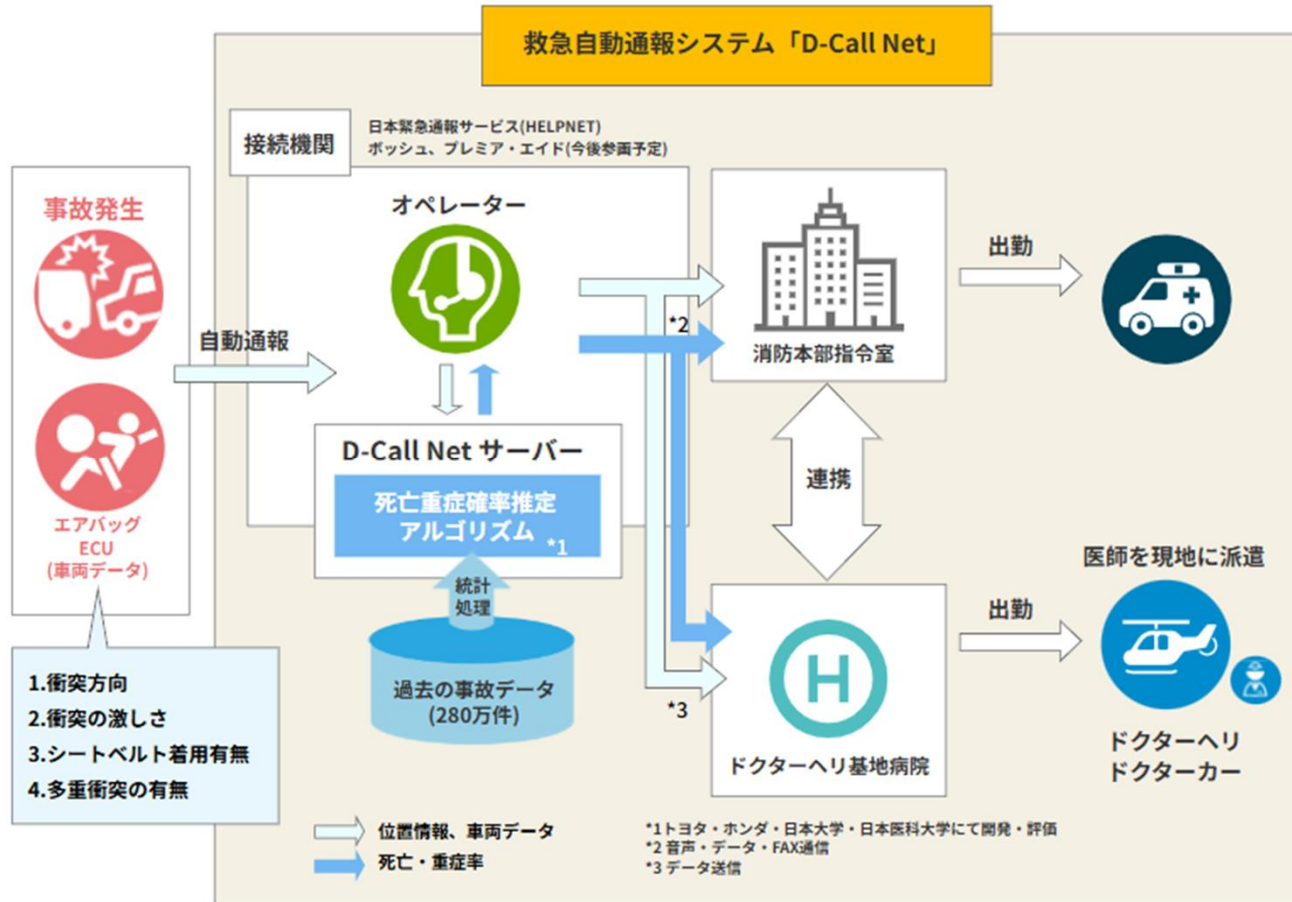


表示条件：後席ベルト情報有り & 後席死亡・重症率5%以上

JNCAP 26年度導入によって普及拡大させる

後席乗員評価として、ベルト情報を活用した後席対応が検討された

参考 救急自動通報システム「D-Call Net」



出典：認定NPO法人救急ヘリ病院ネットワーク