

消防庁、警察庁、国交省が共同で 「接続機関における自動車からの緊急通報の 取扱いに関するガイドライン」を策定

編集局

〈本誌表2(表紙の次のページ)参照〉

自動車の交通事故の時などに、搭載されている車載機を用いた通報を行い所管の消防本部や警察本部へ緊く緊急通報サービスについては、第10次交通安全基本計画において、その普及・高度化に向けた環境整備に取り組んでいくこととされている。また、国連欧州委員会自動車基準調和世界フォーラム(WP29)においても、緊急通報システムの相互認証基準(国連基準)が採択されたところである。

我が国では、平成30年5月11日に関係省庁(消防庁、警察庁、国土交通省)で協議のうえ、国連基準にも対応する「接続機関における自動車からの緊急通報の取扱いに関するガイドライン」が策定され、公表されている。これは、今後の緊急通報サービスの普及に対応して、消防本部や警察本部が円滑に通報への対応ができるよう、接続機関が満たすべき自動車からの緊急通報に関する取扱いについて定めたものである。

現在、我が国において交通事故発生時に車からの通報を受け消防本部に緊急通報している「ヘルプネット」は、このガイドラインに準拠したものであり、同システムを構築・運用する株式会社日本緊急通報サービスは将来的に国

連基準の緊急通報を第一次的に受ける機関であるP S A P(Public Safety Answering Point)も視野に入りたいとしている。

本稿では、当該ガイドラインの概要と、本誌の取材したヘルプネットの奏功事例2例を併せて紹介する。

CASE 01

山中で崖から転落、 エアバッグ作動による自動通報の事例

兵庫県内で山間部の一般道を走行中、崖から数メートル転落する自損事故によりエアバッグが作動。ヘルプネットに自動通報あり。オペレーターの問いかけに応答が無かったため、所轄の消防本部に救急車の出動を要請。崖下の車内から意識不明のドライバーが救出され、病院に緊急搬送された。

- ・山中での単独事故であったため、もしヘルプネットに加入していなければ発見が遅れて生命の危機もあったと思われる事例。

「接続機関における自動車からの緊急通報の取扱いに関するガイドライン」の概要

| | |
|------|---|
| 接続先 | 自動車に搭載された自動通報装置からの緊急通報は、救援機関ではなく、接続機関(自動通報装置からの緊急通報を受け、救援活動に資する情報を救援機関に連絡する機関)宛てに行うこと。 |
| 誤報防止 | 接続機関は、緊急通報の内容を確認し、救援機関による対応が必要となる事態が発生又は発生しているおそれがあると認められる場合に限り、自動通報装置の所在地を管轄する救援機関に通報内容等を連絡すること。虚報、誤報等、救援機関による対応が不要と明らかな場合は連絡しないこと。 |
| 利用回線 | 救援機関への連絡は、原則として119番通報又は110番通報の受理に使用している電話回線(緊急通報受理回線)により、緊急通報呼表示を付したうえで行うこと。 |
| 通報手段 | 接続機関は、救援機関が迅速な対応を行うことができるよう、救援機関が必要とする情報を原則として指令台等とのデータ接続により通知すること。 なお、データ接続に係る指令台等の改修又は新設が必要となる場合については、その改修等が完了するまでの間はファクシミリ等により通知すること。 |

CASE 02

高速道路のトンネル内事故で正確な発生地点を通知、迅速な救援活動に寄与した事例

新東名高速道路のトンネル内で5台の車両が絡む玉突き事故が発生。うち1台の車両からヘルプネットに自動通報あり。同時に周辺車両からも携帯電話による複数の通報があったため、救援機関側に情報錯綜による混乱が生じかねない状況であったが、ヘルプネットから事故発生地点の正確なキロポスト情報を伝達することで、直ちに場所の特定ができ、救急車を出動させることができた。

- ・もしヘルプネットに加入していなければ場所の特定に時間がかかり、救援までに更なる時間を要していたと思われる事例。
- ・また、オペレーターの聞き取りにより、事故の規模・概要を消防本部に迅速に伝達できた事例。