



EU における eCall の運用に向けた政策動向

一般財団法人マルチメディア振興センター (FMMC)

情報通信研究部 研究員 平井 智尚

概要

EU では 2018 年 4 月以降、新たに販売されるすべての自動車に「eCall」システムの搭載が義務付けられる。eCall とは、重大な自動車事故の発生時に自動で緊急通報が行われるシステムで、事故発生時の緊急対応の迅速化などの効果が期待されている。本稿では eCall の概要やシステムの搭載義務化に向けた政策動向を概観する。

1. eCall の概要

EU では 2018 年 4 月以降、新たに販売されるすべての自動車に自動緊急通報システム「eCall」の搭載が義務付けられる。

eCall とは、重大な自動車事故が発生した際に EU の緊急通報用電話番号「112」へと接続されるシステムである¹。112 への発信は車載システムにより自動で行われ、公衆無線網を通じて自動車と緊急通報受付センター (PSAPs) の間に音声通話が確立される。また、自動車の車種、燃料種別、位置情報などの情報を含むデータセットも自動で発信されるために、事故の状況により音声通話が不可能な場合にも、救急サービスが迅速に現場に駆けつけることが可能となる。

eCall の導入については、いくつかのメリットが指摘されている。第一に、緊急対応の迅速化である。欧州委員会は、従来の緊急対応と比較して、都市部で 40%、地方で 50% の時間短縮につながると見積もっている。第二に、死亡者数の減少である。同委員会は、eCall が完全に稼働することで、年間で 2,500 以上の命を救えると試算している。加えて、死亡や重体に伴う経済的損失の低減も見込まれる。第三に、先進的な保険スキームや盗難車両追跡といった付加サービスへの eCall の技術プラットフォームの応用が期待されている。

¹ European Commission, Intelligent transport systems, The interoperable EU-wide eCall

eCall の仕組み



欧州委員会ウェブサイトより

2. eCallシステムの搭載義務化に至るまでの政策動向

自動車への eCall システムの搭載を義務化する規則が欧州議会で可決されたのは 2015 年 4 月であるが、eCall の導入推進に向けた取り組みは 2000 年代前半から実施されてきた。

2005 年 9 月、欧州委員会は EU の各国政府に eCall の運用に関するアクションの実行や投資の促進を求めるコミュニケーション（声明）を発表した²。当時公表されたロードマップによると、2006 年末にシステムの展開計画、事業モデル、標準への合意がなされ、2009 年には EU 域内のすべての自動車に eCall システムが標準装備される計画であった。だが、欧州委員会の声明は各国に自発的な取り組みを求めるものであり、eCall の導入は進まなかった。2009 年の欧州委員会の発表によると、EU の 21 か国と欧州 3 か国（アイスランド、ノルウェー、スイス）が eCall の覚書に調印、ないしは調印が間近である一方で、残りの EU6 か国（デンマーク、フランス、アイルランド、ラトビア、マルタ、英国）は、導入コストへの懸念から、eCall の導入に前向きではなかった³。

こうした事態を受け、欧州委員会は自発的な取り組みでは eCall は普及しないと判断し、eCall システムの搭載義務化に向けて舵を切ることとなった。2011 年 9 月、欧州委員会は加盟国およびその事業者に対して、移動体通信のネットワークを eCall 対応に改修するよう求める勧告を出した⁴。そして 2013 年 6 月には、型式承認を受ける新車のすべてに eCall システムの搭載を義務付ける規則（Regulation）と、EU 全域での eCall の相互運用に関する決定（Decision）についての提案を欧州委員会を行った⁵。

² In-vehicle emergency call system "eCall"(Second eSafety Communication)

³ European Commission, 21/08/2009, Last call to implement car safety system voluntarily

⁴ European Commission, 08/09/2011, Digital Agenda: Commission takes first step to ensure life-saving emergency call system for road accidents in place by 2015

⁵ European Commission, 13/06/2013, eCall: automated emergency call for road accidents mandatory in cars from 2015

eCall システムの搭載を義務づける形式承認の規則法案については、一連の審議を経て 2015 年 4 月に欧州議会と欧州連合理事会の間で合意に達し、2018 年 4 月以降に販売されるすべての新車に eCall システムの搭載が義務付けられることとなった。また、相互運用に関する決定については、2014 年 5 月に欧州議会と欧州連合理事会の間で合意に至り、eCall の相互運用に向けたインフラ整備を 2017 年 10 月 1 日までに完了させることが加盟国に義務付けられた⁶。

3. eCall の導入に対する懸念

前述のとおり eCall システムの搭載義務化が決定されるまでには年月を要した。それは eCall の運用に対していくつかの懸念が提起されたためである。その一つとして、プライバシーやデータ保護の問題が挙げられる。欧州議会のアルブレヒト議員は、eCall システムの搭載により自動車が通信網と常時接続されることになり、トラッキング（追跡）や運転手の監視につながる可能性があるという理由から eCall システムの搭載義務化に懸念を示している⁷。こうした懸念について欧州委員会は以下のような説明を行っている⁸。

- ・ eCall はブラックボックスではない。eCall は自動車の位置を定期的に記録することはない。eCall は衝突直前の自動車の位置や向きを確認するためにわずかなデータを記録しているだけである。これらのデータは重大な衝突事故の場合に限り緊急通報センターに伝送される。
- ・ 自動車の運転手の動きを監視するために eCall を使用することはできない。eCall のデータを伝送するために使用される SIM カードは、重大な衝突事故が生じた際に稼働するもので、通常休止状態にある。

プライバシーやデータ保護の問題に加えて、コストの問題についても懸念が表明されている。前述のとおり、2009 年の時点でも一部の EU 加盟国はコストの問題から eCall システムの導入に慎重な姿勢を示していたが、現在も同様の指摘が行われている。欧州委員会は「eCall は決して費用がかかるものではない。現状、eCall の搭載にかかる費用は 100 ユーロ以下で、将来的には電子部品のコスト削減や規模の経済により、eCall 導入費用は低下するだろう」と説明しているが⁹、英国の閣僚はシステムに対応にかかるコストに eCall の恩恵は見あうものではないと指摘し、eCall システムの搭載義務化という EU の決定に異論を唱えている¹⁰。

eCall システムの搭載義務化は、先端的な自動緊急通報システムの運用という側面だけでなく、コネクテッドカーの普及および市場拡大の面でも注目に値する。EU における eCall の運用をめぐる動向は、今後も注視していく必要があるだろう。

⁶ European Commission, Intelligent transport systems, The interoperable EU-wide eCall, Action Plan and Directive

⁷ BBC, 28/04/2015, EU to introduce eCall alert device for car crashes

⁸ European Commission, Intelligent transport systems, The interoperable EU-wide eCall

⁹ European Commission, Intelligent transport systems, The interoperable EU-wide eCall

¹⁰ BBC, 28/04/2015, EU to introduce eCall alert device for car crashes