

平成 21 年度 第 2 回 自動車アセスメント評価検討会 議事概要

- 1.日 時 平成 21 年 10 月 15 日(木) 10 : 00~12 : 00
- 2.場 所 自動車事故対策機構 6 階大会議室
- 3.出席者 近森委員(座長)、岩越委員、宇治橋委員、大橋委員、桜井委員、澤田委員、四倉委員、高橋委員、益子委員、水野委員、森山委員、山口委員、吉川委員、和田委員
事務局
国土交通省
江角審査課長、板崎リコール対策室長、佐藤ユーザー情報企画官
自動車事故対策機構(NASVA)
烏谷理事、山崎企画部長、渡辺マネージャー
- 4.議事概要 以下のとおり

事務局	定刻になりましたので、平成 21 年度第 2 回自動車アセスメント評価検討会を開催致します。前回、ご出席いただけなかった委員からご挨拶をいただきたいと思ひます。
委員	この度、委員に推薦していただきました澤田と申します。宜しくお願ひ致します。
事務局	ありがとうございました。事務局の方でも異動がありました。私、是則の後任の佐藤と申します。今後ともどうぞ宜しくお願ひいたします。また、自動車事故対策機構でも異動がありました。前任の碓部長より山崎部長に変わっております。それでは座長の近森委員に、ここからの議事進行をお願いしたいと思ひます。
座長	皆さんおはようございます。第 2 回自動車アセスメント評価検討会を開催させていただきます。最初に資料の確認をさせていただきます。
事務局	(資料の確認)
座長	資料はよろしいでしょうか。前回の検討会の議事概要ですが、これは時間の関係もありますので読んでいただいて、後日でもよろしいので間違っている点や問題点がありましたらご連絡下さい。宜しくお願ひします。それから参考配布資料が沢山ありますが、これはご報告はやめて、必要があれば、その都度説明するというこゝで、資料ナンバーが付いているものについて説明させていただきたいと思ひます。それでは議事 1.、2. で今年度これから実施する試験対象の車種、機種を選定についてご了解

	を得て、その後、議事 3.以降の技術的な内容について審議願うということになりますので、宜しく申し上げます。それでは資料 1 の平成 21 年度自動車アセスメント試験対象車種について説明をお願いします。
事務局	(資料 1 の説明)
座長	以上でございます。前期の試験は終わっており、結果は後ほどご報告させていただきますが、前期 5 車種と後期 7 車種ということで、今年度 12 車種ということになります。全車種が機械的に選定された内容となっておりますが何かご意見ございますか。
委員	自動選定となる年間販売実績は何台以上ですか。何か少ない気がします。
事務局	前期の場合については、販売台数 2 万 5 千台以上、後期の選定においては、基本的に台数の制限はありません。
委員	そういうことですか。
座長	中を見ますと、7 番目に BMW の MINI ということで、久しぶりに輸入車が入っており期待しております。よろしいですか。それでは後期 7 車種で試験を実施させていただきます。ありがとうございました。それでは引き続いて資料 2 の平成 21 年度チャイルドシートアセスメント試験対象機種の説明をお願いします。
事務局	(資料 2 の説明)
座長	ということで、1 番から 6 番まで全 6 機種ということになっております。6 機種といっても衝突回数が前向きと後向きがありますから、試験回数としては全部で 9 回となります。ISOFIX タイプのものが選定から漏れており寂しい気もしますが、まだまだ数が少なすぎますので 6 番までの選定は妥当だと思います。よろしいでしょうか。それではチャイルドシートについては 1 番から 6 番までを選定して試験を実施ということにさせていただきます。ありがとうございました。これからの試験車種、機種を決めていただいたわけですが、3 番目の議題から少し技術的な中身に入っていきたいと思います。まず 3 番目は、平成 21 年度(前期)自動車アセスメントについてということで、3 つの大枠で課題があります。まず第一は(1)試験で発生した事案についてということで資料 3-1 の説明をお願いします。
事務局	(資料 3-1 の説明)
座長	中身が 4 つございますが、まず 1 番目は、オフセット前面衝突試験における後席ダミーのシートベルトの通る位置が正規の位置ではなかったため、再試験を行ったということです。みなさんもお存知だと思いますが、後席のダミーは女性ダミーということになっていまして、ベルトがどこ

	<p>を通るかは、男性と女性で若干違いもございますので、位置を直して再試験を行ったということをご了承いただけたと思います。次に２番目ですが、後席シートベルト使用性試験におけるベルトの挿入性評価の見直しをしないといけなくなったということです。資料の後ろに後席シートベルト使用性評価方法等の一部改正についてとなっておりますが、話が出ていますから、試験法の改正ということをご説明をお願いします。</p>
事務局	<p>(資料3-2-1の説明)</p>
座長	<p>ということで、これはバックルが上向きでなければ「NO」ということで1点なのですが、上向きでなくても工夫をこらしているものは救う道を作ろうということで3点を入れたという意味の改正です。何かご意見ございますか。</p>
委員	<p>これは使用性能ということが入っていますね。使用性と安全性ということとは何か関係があるのでしょうか。片手で入れやすくても衝突したときの安全性能が良いか悪いかは別ですよ。それはどういう関係になっているのでしょうか。</p>
座長	<p>一つの前提条件ということで、まずはベルトがついていないと安全性が確保できないですよ。その入り口のところをやりやすいようにしています。その後の後席の安全性は衝突試験で評価するということです。ベルトを装着することが前提ですので、ベルトを装着しやすくするために一つの評価をして、装着しやすいベルトを設計してもらおうということです。</p>
委員	<p>評価方法で、デザイン項目とパフォーマンス項目が混在しているわけですが、本来、評価はパフォーマンス項目だけで実施するべきではないですか。</p>
座長	<p>技術的な評価ができればそうですね。</p>
委員	<p>タングを握っている指でバックルを支えれば片手挿入出来るということで「YES」で、測定開始時にバックルが上向きで保持できているというところでまた点が変わる意味はなんですか。最初にデザイン部分で決めたことに固執しすぎておられて、あえて差をつけるためだけに入れているような気がします。片手で挿入できれば良いわけですよ。その後で、バックルが上向きかどうかを評価する意味はあるのですか。</p>
座長	<p>上向きかどうかは誰が見ても間違いなく評価できますよね。</p>
委員	<p>上向きかどうか見えても片手で挿入できなければ駄目ですよ。目的は片手で挿入できることが目的であり、それを評価するのが評価法ですよ。本来評価法というのはパフォーマンスで評価するものであり、デザインで評価するというのが腑に落ちないです。</p>

座長	これは実際に評価してみて如何ですか。この段階分けは実際に評価してみて、これが妥当だということが出てきたと思いますが如何ですか。
事務局	当初、使用性評価について、パフォーマンス項目を作ること自体が一部難しいところがあったと思います。そのところで当時問題となっていた、挿入しにくいベルトについては点数を低くして、お勧めしないというかたちにしました。今回の議論の中で、上向きでなくても片手挿入できるものがあり、その部分は救ってほしいという議論がありました。その議論の中で評価法を組み直したときに、片手で挿入できるか否かをまず判断しますということに新しい案にさせていただいています。新しい案だけを見た場合に、挿入できるか否かだけの判断でいいのではないかという議論が出てきたと感じます。今の段階で、片手で挿入できた場合は全て5点にするということは、まだ時期が早すぎるのではないかと思いますのでご意見いただければと思います。
事務局	シートベルト使用性試験を開始するにあたり、まずシートベルトを装着していただきたいということで、その時に調査研究を行ってワーキンググループでも検討していただいたのですが、その時も挿入性という観点から、バックルが上向きである、運転席や助手席にあるバックルのかたちが一番挿入しやすい、片手で素直に入るということで、ここに高い点を付けることは当然であろうというところから議論がスタートしております。資料3-1の2ページ目に、ウィッシュ3列目シートベルトバックル部というものがあります。この場合は、バックルが寝ていても片手に入るだろう、ただ、片手に入る場合であっても、やはり立っている場合と寝ている場合では挿入のしやすさという観点から差はあります。そのことから、保持装置を有し、片手に入るという場合であっても、バックルが上向きである場合に比べて、容易度、挿入性について差があるだろうという思想からこのようなフローチャートになっております。
委員	表現の仕方の問題のような気がします。片手に入る製品でも、自然にそのまま入る製品と、向きを捻らないと入らない製品等の表現はどうですか。
事務局	そうですね。バックルが上向きで保持出来ているということは、片手で容易に挿入できるということですね。
委員	その向きが自然な向きになっている。それを具体的に書くと上向きになっているということかもしれないですね。
委員	フローチャートに、タングを握っている指でバックルを支えれば片手挿入出来るという表現がありますが、その後に、上向きで保持出来ているかどうかがありますが、これはどのような評価をするのですか。例えば、

	フロントシート等で片手が入るということはバックルの向きの話とそのバックル自体の保持性等で評価できるため、根拠になるわけです。そこであえてまたここで上向きかどうかが出てくるのが不自然だと思います。以前からの経緯があると確かにわかりますが。
委員	私もこれは表現の問題かなと思います。実際に、私もウィッシュの後席に乗っていて、ベルトを挿入するのに時間がかかります。一般の方は時間がかかって嫌になるということが結論になると思います。だから3点ということが筋道ではないかと思います。
座長	上向きという表現がおかしいと思います。向きじゃないですか。
委員	そうですね。向きとかどうですか。
座長	フローチャートは最初に片手で挿入できるかがきて、「NO」になる製品は、片手挿入だけどバックルを支えないといけないがくる。「YES」になる製品は完全に片手挿入できるもので、そのまま普通の向きで入るか、ちょっと向きを捻ったりバックルを支えないといけないのか、そこをどう表現するかということについていることは妥当だと思います。
座長	上向きといいきってしまうと設計要件的に聞こえます。
委員	そのようなことで対照表を工夫していただければいいと思います。
座長	このところを上向きではなく容易に挿入できる等、もっと広い表現にした方がいいですか。
事務局	この表現は容易であるというものにします。
座長	そうですね。この上向きというものを工夫して、容易というものがメインになった方がいいですね。では、この表現を工夫させていただいて、流れとしてはこのようなフローチャートで、途中で3点の道を作るといふことと、表現はこれからもう少し考えるということでご了解願いますでしょうか。
委員	容易とした場合には、どういうものが容易ですか。
事務局	容易という場合は、バックルが上向きである。自然な挿入方法であるという基本的な思想はあります。
委員	自然な方法ということはバックルがショルダーアンカーの方向を向いているということですよ。それは正に上向きではないですか。
委員	慣れればどんなものでも慣れます。違う車種に乗っていたら慣れないですが、同じ車種に乗っていたら3回も乗れば慣れますよ。
事務局	そういう意味では、昔から助手席はバックルが自立式ということで上向きが法令で義務付けられていましたから、車を運転されている方は上向きが一番装着しやすいと思います。

委員	ただ、後部座席の場合は、幅の広い車と狭い車があり、バックルが立っていると硬いバックルがお尻に当たってしまい居住性の問題が関わってきますので、必ずしも狭い車は立てて作れない場合があるかもしれません。ですからやはり簡単に装着できるとか上向きというよりもそのようなことも考慮しないといけないと思います。
事務局	確かにフロントシートと同じように、ただ立てれば良いという問題ではないということはよくわかります。輸入車の一部にはバックルの上面が、丁度座面と同じ高さになるようになって上に座っても何の違和感もなく、うまく工夫されている製品もございますので、そのような輸入車の一部にあるような極めて装着しやすい後席のバックルを装備していただきたいと思います。
座長	装着しやすいということを具体的にいうと上向きという挿入方法になっていて、容易とは何という議論になりますね。
事務局	別の言い方をすると、上向き以外で容易なものというのが、申し訳ございませんが私としては現時点でイメージがわかりません。具体的にこのようなものでしたら容易というご提案があればそれが読めるような表現ぶりに工夫することが可能ですが、抽象的に容易という言葉で書くとすると工夫しようがないです。
事務局	アンケート調査を行った結果は、容易であるというのはバックルが上向きであるということです。それ以外に何か特段の要素をいただければと思います。
委員	実際に容易に挿入しやすい製品は上向きだと思います。強いて表現するのであれば、最初の評価で「NO」を選択して、タングを握っている手でバックルに指を添える。「YES」を選択した場合は、タングを握っている手が自然な向きとといいますか、捻ったりしないで素直に挿入できるという意味合いの表現にして、カッコして上向き等という表現は如何ですか。タングを持つ手を捻ることなく自然な方法で差し込める。先ほど委員が言われた時間がかかるということは、少し捻ったり、前のほうから持ってこないといけないということですよ。そのようなのは向きを変えたら時間がかかるので、自然な向きということでカッコをつける。一般には上向きということで、あくまで現状を最初は書いておく。
座長	そのような案は如何ですか。捻らずに楽に挿入できるということです。
委員	1 から 4 までの項目に点数をつけるということでしょうか。少し意味がわかりません。バックルには手を触れずに片手挿入できるということに点数をつけるということですか。これは挿入できるということになれば5点ということですか。それぞれ4項目に関して点数をつけるという

	ことですか。
事務局	それぞれではなく、判断基準としてこの4項目があります。
委員	総合的にバックルの挿入性というのは5点になる条件として、この4項目があるということですか。
事務局	例えば5点の場合は、下に赤字で1&3とありますが、この場合は1.のバックルには手を触れずに片手挿入でき、且つ測定開始時にバックルが上向きで保持出来ているという読み方をしてください。字が小さくて申し訳ありません。このフローチャートを落とし込もうとすると文字が小さくなってしまいました。
委員	点数の理由付けを作っているということですね。
事務局	例えば3点の場合は、その下に1&4とありますが、この場合の3点とは、バックルには手を触れずに片手挿入でき、且つ保持装置を有している場合となります。このフローチャートで説明しますと、スタートからバックルには手を触れずに片手挿入できるに「YES」で下に行きまして、バックルが上向きではないために「NO」で右に行きまして、保持装置を有する場合という流れとなります。それを簡潔に表わそうとすると1&3となります。
委員	少し理解できないです。
事務局	委員がおっしゃっているのは付属書のことでしょうか。
委員	そうです。
事務局	これは試験の結果を報告させていただくときに使用しているものです。
事務局	試験担当者が記録するためのシートであり、こちらをユーザーに公表するという意味ではないです。試験方法の流れをフローチャートで一枚紙にまとめたものとなります。
委員	そういうことですか。公表する場合は5点、3点、1点という点数だけですか。
委員	パンフレットの評価方法の説明のところに説明は入れるのでしょうか。
事務局	今のところ、入れる予定はないです。
委員	今は技術的な議論だけということですね。わかりました。
座長	では委員が言われたような修正を加えて、この案で評価していくということにさせていただきます。次が3.(1)の3番目で、後面衝突試験における床面部分のカーペットについて、問題点が見つかりましたので再試験を実施したということでご了承願います。
委員	すみません、これについて物理的な意味がわからないので解説していただけないでしょうか。足が床のカーペットの継ぎ目に引っかかって、首

	の挙動に影響が出たということですか。
事務局	そうです。衝突があった場合、足の部分はボードの上を滑るようなかたちで動きます。後ろからドンと力が加わりますので、スレッドは前に動きますが、ダミー自体はその場所に残ろうとする力が発生しますので、このとき、トーボードの上に置いた靴及び足が後ろに滑るようなかたちになります。そこで滑っていく途中に溝があったため、引っかかってしまい別の力が発生してしまいました。それが首の部分に影響を与えるということで、試験で評価ができない状態となってしまいました。そのため、該当部分を修正して、正常な試験ができるようにして再試験を実施したということです。
委員	はい。
座長	これは当然の話ですね。次は4番目です。これはご了承願わないといけませんと思います。先ほど少しお話が出ましたが、幅の狭い車だとバックルがお尻の下にきてしまい、見えにくくなる場合があります。その場合は何もしないのではなく、コメントを入れましょうということです。
委員	少々よろしいですか。コメントを入れることは賛成ですが、実際問題、着座したときに確認することができないことが大変だと思います。実際このように中央座席用のバックルが左右どちらかに出ているときというのは誤使用が一番多くて怖い気がします。例えば、左右どちらかの座席において間違っ中央座席用のバックルにタンクを挿入することができる車種がたまにあります。そうすると確実に設計位置と違う位置にベルトが通ってしまいます。挿入できるけど何かの拍子に外れてしまうことも実際にあります。見えなくなるという書き方よりも誤使用する可能性が高いというコメントの方が現実的ではないかと思います。
事務局	基本的には挿入できません。
委員	タクシー等で挿入できるものがありました。ロックがかからないにしろ、挿入できてしまっは一生懸命ロックをかけようとしてしまいます。輸入車にしても挿入できてしまい、何でロックがかからないのだろうという車種や、装着したつもりになっている車種もあります。実際タクシー等でそのような事例があります。
委員	確かに挿入できてしまう車種はあります。そのような場合はどちらを使ってもいいということになっています。この場合は挿入できないということです、誤使用はないということです。
委員	挿入できないということですね。挿入できてしまうときやどちらでもいい場合は、凄く微妙な話ですが、チャイルドシートを固定する場合は数cmずれてしまうだけで安定性が変わってしまいます。中央座席用は中央

	座席用に挿入してほしい、左側座席用は左側座席用のバックルに挿入してほしいということはチャイルドシートの装着を見ていると凄くあります。後席のバックルで一番怖いことは誤使用かなと思いましたので気になりました。如何でしょうか。
座長	この試験を行うときに誤使用の可能性があるかどうかを試験して、もし誤使用の可能性のある場合は、見えないという表現ではなく誤使用の可能性のあるという表現をするということですね。
委員	誤使用が全くなければ問題ないです。
座長	そのような誤使用の可能性があるかどうかを試験して、もし誤使用の可能性のある製品であれば、誤使用の可能性のあるという書き方になりますね。
委員	どっち側からも誤使用がないという確認は必要ですね。
座長	必要です。試験法にそのような確認作業を入れていただきましょう。確認するだけですので、大したことはないですね。コメントの書き方が内容によって変わるということですね。今回の場合は誤使用の可能性がないのでこのようなコメントを入れさせていただくということでご了承いただけますでしょうか。
委員	よろしいですか。これは主語がはっきりとしていないですが、この文章でよろしいのでしょうか。主語は何でしょうか。
事務局	主語は中央席に座った人がということです。
委員	この文章だとはっきりしないですね。
委員	左側座席に先に着座すると、中央座席のバックルを確認することが困難な場合があるということですね。
座長	そうですね。条件を先に書かないと駄目ですね。左側座席に先に着座すると中央座席のバックルを確認することが困難な場合があるということですね。ではそのように対応させていただきます。次に②の試験方法等の一部見直しについてということです。①、②の2つありますが、①後席シートベルト使用性評価方法等の一部改正については先ほどご議論願いましたので、これは終了させていただきます。②の評価関数(スライディングスケール)の単位変更についてはご報告になると思います。宜しくお願います。
事務局	(資料3-2-2の説明)
座長	これは単純にGをm/s ² に換算したものと、NをkNに変更したということです。これはこうすべきかと思います。特になければこのように評価させていただきます。それから③結果の公表についてですが、前回も表記の仕方について色々ご意見いただきましたが、前期の試験結果が出ま

	したので、結果を報告すると同時にご意見をお願いします。それでは結果の公表について説明をお願いします。
事務局	(資料3-3の説明)
座長	これはメディアグループで色々ディスカッションしていただきましたが、何か追加することはございますか。
委員	これが限界です。内容が多すぎます。普通にすると1車種につき半ページくらい使わないといけません。来年度のパンフレットも想定しながら考えていましたので若干の修正の必要はあると思いますが、見た感じではなんとかまとまったと思っております。
座長	ということでございますが、何かございますか。
委員	右上に後席乗員保護性能評価とありますが、左側の衝突安全性能総合評価との関係を考えてときに、後席は前突性能しか評価していないですから後席前突性能評価にした方がいいのではないのでしょうか。今後、後席に側突性能等が入ってきたら色々変更したらいいと思います。
座長	そうですね。
委員	その右に後面衝突と記載されていますが、前面衝突にしくなくてもいいのではないのでしょうか。
座長	左が前突、右が後突というイメージですね。
委員	そうですね。
座長	このくらいはできますね。
委員	そうですね。
座長	では、ここのところは前突の二文字を入れていただいて、あとは如何ですか。
事務局	事務局から言わせていただくのは大変恐縮ですが、右側に後席シートベルト使用性評価の欄があり、助手席側と運転席側と書いてありますが、大丈夫でしょうか。後席の運転席側という表現より右側、左側の方がいいかなと思いました。
委員	輸入車は反対になりますね。輸入車は運転席側と助手席側の方がいいですね。
事務局	正面から見て右側左側なのか、後ろから見て右側左側なのか、わかりにくいですね。車をよく知っておられる方からみたら右側といえば運転席の後ろだとわかりますが、それよりも運転席側と書いた方がはっきりとわかると思います。
委員	どこかでコメントを入れておけば大丈夫じゃないですか。
事務局	いつも複雑になる場合に限り、どうしてもということでコメントを入れておりますが、ここでは一目みてなるべくわかるようにしたいと考えて

	おります。
座長	側をやめて後ろというのはどうですか。助手席後ろ、運転席後ろはどうですか。
事務局	3列シートの車は難しいですね。
委員	前期の発表でこのまま公表してみても、ご意見が多ければまた考えたらどうでしょうか。
座長	そうですね。そのときに注釈の方がいいですね。
委員	意味がわからないわけではないので、とりあえずこのまま公表してみたらどうでしょうか。
座長	そうですね。まずはこのまま公表してみても、運転席と助手席が入れ替わるケースも出てくると思いますが、そのときは注釈するということですね。運転席側、助手席側の方が日本人にとってはピンとくるということですね。では、このようなかたちで公表させていただいて、そうではない場合はその時に注釈を加えたり、様子を見るということでもよろしいですか。ではこのままの格好で公表するというにさせていただきます。あとはよろしいですか。
委員	前期5台分で発表するのがいいのか、後期に全部まとめて詳しく発表するのがいいのかという議論はしないのですか。この新しい項目が突然一部の車種だけにでてきて唐突感があります。前期を華々しくプレスリリースして報告すればいいですが、投げ込みだけでは意味がよく分からないと思います。
委員	前期、後期で公表するということが決まっています。
委員	そうですね。
事務局	ここでご了承いただければプレス発表として、国交省とNASVAのホームページで公表します。それに加えて、後ほどご報告しますが、来週から東京モーターショーが始まりますので、そこでも公表したいと考えています。こちらの案でご了承いただけたらと思います。
座長	ということで、このまま公表させていただきたいと思います。よろしいですか。基本的に字句の修正はありますが、本筋としてはこのまま進めさせていただきたいと思います。次は4.ですが、チャイルドシート前面衝突安全性能試験方法等の一部改正についてということで資料4の説明をお願いします。
事務局	(資料4の説明)
座長	どうもありがとうございます。1番目の衝突試験方法の改正というのは、試験で使用する土台となるシートが、今までエステマのシートを用いて実施していたのですが、今年度はECEシートを用いるということで、

	<p>それに関連する一連の改正です。大きな問題は土台が変わると評価が変わってきますので、エスティマのシートの試験結果とECEシートの試験結果の両方の試験でお互いに関連を持たせて、今までのエスティマのシートの評価が今度のECEシートの評価ではどうなるのかというのをみて、評価の閾値的なものを書いてあるのが対照表の赤字になっているところで、大きな変更点です。シートの変更に伴って試験方法及び評価法の基準値を変更しました。基準値の変更は同じチャイルドシートで両方の試験を行って、それらの関連から定めたということです。何かご質問、ご意見がありましたらお願いします。</p>
委員	<p>読み替えは技術的に淡々と行うものなので問題はないと思いますが、胸たわみのところに1つ新しく追加されていますね。これにコメントをすると書いてありますが、資料のコメントの例の意味がよく分からないです。「ダミーの肋骨が最大まで変形した。(現在、胸部の変形の評価方法は確立していない)」とありますが、評価方法がない状態でコメントをするのはよく分からないです。日本語としていいのですか。</p>
座長	<p>カッコの中もコメントに入れるのですか。</p>
事務局	<p>現在も行っているものですが、胸たわみが底付きしたものについては、その情報を出すということで、このようなコメントを使っています。但し、評価は今現在できないものですから、事実を公表しています。</p>
座長	<p>カッコも一緒にコメントされているのですか。</p>
事務局	<p>現在の「子供を大切に思う親のチャイルドシート選び方BOOK」では、インパクトシールドタイプでそのようなことが生じた場合は、同様のコメントを入れています。</p>
座長	<p>カッコも入れていますか。</p>
事務局	<p>はい。「ダミーの肋骨が最大まで変形した。(現在、胸部の変形の評価方法は確立していない。)」です。過去の議論を踏まえて恐らくそのようなコメントを出すということだと思います。</p>
座長	<p>カッコの中はコメントというより今の状況であり、評価方法が確立していないから事実だけ載せましたということですね。</p>
委員	<p>カッコはいらぬような気がします。</p>
座長	<p>肋骨が大きく変化した時にどのような傷害やダメージを与えるか、はっきり分かっていたら評価できるのですが、評価方法がはっきりしていないので最大まで変形したとしています。何故、最大まで変形したという書き方をしたかという、現在その評価方法は確立していないということです。</p>
事務局	<p>座長がおっしゃったとおり、この事務局の説明は分かり難かったと思</p>

	<p>います。要は1.と2.(1)までは機械的に行った話で、2.(2)と3.が新しい話だと思えます。そこを分かり易く説明していただいたほうが議論になると思えます。そのような意味で、2.(2)というのは、参考資料の評価方法新旧対照表の下から2段目に胸たわみという項目があり、この項目について説明したものだと思えます。3.については、少し新たなことがありましたので説明していただいたほうが皆が理解できるのではないかと思います。</p>
座長	<p>では2.(2)のところからお願いします。</p>
事務局	<p>胸たわみについては、新たに評価しましょうということで実施しているもので、胸たわみの部分については、ON・OFFのスイッチだけなので、底付きを起こした場合にはコメントしましょうということで評価方法に新たに追加させていただいています。コメント例につきましては、先程も議論がございましたが、昔使っていたインパクトシールドタイプを前例としてコメント例としてつけさせていただいたのですが、これからの議論で、もう少し考えるということは有り得ます。</p>
委員	<p>前向きな表現の方がいいと思えます。確立していないということは、突き放したような言い方ですので、検討をしているとか、検討しつつある等、読んだ人が「今はまだ不十分だけど何れは何かでてくるのだな」と思うような前向きの表現の方がいいと思えます。その表現だけ確認していただきたいと思えます。</p>
事務局	<p>はい。3. 評価のところにつきましては、新たにISOFIX関係の使用性を行う場合における追加項目があります。参考配付資料に2枚物の新旧対照表がございしますが、そちらの3ページ目の青くなっているところと、2ページ目の本体機構の項目から赤字で書いてありますISOFIXの操作性に関する評価項目です。また、ISOFIXの固定のしやすさについていくつか書いてありますが、ISOFIXは、出っ張っている2本の取付具にチャイルドシートを固定する形になっており、そのロックの確認に関して評価法を設けたところが新たなところでございます。</p>
座長	<p>ということでございますが、今のチャイルドシートの件について何か他にございますか。</p>
委員	<p>表記の問題なのですが、新旧対照表の乳児用のベッドのドについて、濁点が抜けているのと、衝突直後のチャイルドシートの背もたれの角度について55°と63°がありますが、一番上に記載されているものだけ不等号の向きが反対を向いています。55°は角度の右側に書くと分かりやすいと思えます。それから乳児用(ベッド)の衝突時のダミー頭部移動量も同じで、一番上の575mmだけ不等号が反対になっています。これも移動量の右側に</p>

	575mmとした方が分かりやすいと思います。また、乳児用の衝突時のダミー頭部移動量も同じで、移動量の右側に525mmがきた方がスッキリすると思います。
事務局	そうですね。ご指摘を踏まえてそこは直しておきたいと思います。
座長	わかりました。見やすいということですので、この辺をもう一度検討していただけますか。
委員	先程の胸たわみのコメントのところですが、「ダミーの肋骨が最大にまで変形した」というのが分かり難いので、例えば「限界まで変形した」の方が分かりやすいと思いましたが、如何でしょうか。
座長	如何ですか。最大と限界では言葉のニュアンスが少し違う気がします。
委員	聞こえ的には最大の方がいいと思います。最大はそれ以上変形できない、計測できないという訳であり、限界だと製品の限界等、間違っただけで捉えられてしまう可能性があります。計測上の問題ですね。
座長	これは医学的にはどうですか。
委員	分からないです。申し訳ありません。
座長	機械的な最大ということですね。
委員	最大というのは何を指しているのですか。
座長	装置の最大です。限界がはっきりと判定できず、限界が分からないので、装置の最大まで変形したとしか事実としてはいえないということですね。事実を正確に書けばこうなります。色々進んでいくともう少し評価の仕方が変わりますが、今の段階では、測定した結果、こうですということ以外はいえないということなので、正確に言えばこのようなこととなります。とりあえずといったら申し訳ないですが、このようなことでやらせていただきたいと思います。他はよろしいですか。
委員	胸たわみは信号がONになった場合にはコメントするということができたが、引き続き製品としても評価しないのですか。
座長	現状でいけば、このコメントをつけるのが精一杯です。製品として評価できる方法が何かあれば絶対に行わなければならないと思います。例えば製品としてどのようなことですか。
委員	「優」とかです。
座長	そういう意味ですか。今だと全体の評価もしないです。本当にいいのかどうか気になります。こうなったからこれが評価できずに全体の評価を行わないというのは従来どおりですね。このあたりはもどかしいところが随分ありますが、今の段階ではここまでしかいえないと思います。是非とも研究を進められて1つ案を提案していただきたいと思います。他にはよろしいですか。色々ご意見をいただきましたが内容を踏まえて、

	もう一度検討して基本的にはこれでご了解願うということにさせていただきます。次が5.で平成22年度以降の自動車アセスメントについてですが、内容が4つございます。1つずつ進めたいと思います。まず(1)歩行者脚部保護性能試験のアセスメントへの導入について、資料の5-1の説明をお願いします。
事務局	(資料5-1の説明)
座長	どうもありがとうございました。歩行者脚部保護性能試験については、21年度中に技術的な課題を全部解決しておこうということで調査研究を行っております。それらの状況報告でございます。これから詳細が決まり次第、色々ご説明してご承認を得なければいけないところもあります。現在の状況を簡単にまとめると、このような状況です。ご意見をいただきたいと思います。
委員	3点質問があります。1点目は、GTRという概念でいくと、脚部だけではなく頭部も基準が改正されているのですが、あえて脚部だけにGTRを導入しようとしている理由を教えてください。2点目は、GRSPの段階で検討中ということはまだ仕様が確定していないわけですよね。自動車製作者側も仕様が確定していないと対策ができません。対策できていないものをあえて早急に22年度に導入する意味は何でしょうか。3点目は何故フレキシブルインパクトのみとするのでしょうか。GTRはおそらくFLEXとTRLの2つに分かれると思います。それを何故FLEXに限定するのでしょうか。その3点が質問です。
事務局	1点目の質問に関しまして、この資料は脚部のアセスメントの導入についてという資料なので記載していません。GTRの中で頭部についても変更があるということは承知していますので、その動きも踏まえて検討すべき話だと思います。2点目については、この資料では、22年度から導入するということは書いておりません。GRSPの審議状況を踏まえ、アセスメントの実施を検討することにさせて頂いているところです。また、インパクトに関しましては、過去の議論からずっと検討されていると理解しております。その過程の中でインパクトについてはFLEXでいきましようということになったと思います。また同じ試験方法の中に書いてありますが、試験速度については、当面はまず40km/hでスタートすることです。この2点については、過去の議論の中で有る程度コンセンサスしていただいていると理解しております。その流れを踏まえてこの資料を用意させていただきました。
座長	導入が決まっている訳ではないのですね。ただ技術的な中身は21年度中に決めたいということですね。

委員	その点は分かりましたが、フレキシブルインパクトのみにするという議論はワーキンググループではありましたが、検討会では初めてという気がします。
事務局	この話は何度か途中経過として報告させて頂いております。
座長	逆にフレキシブルでないものの結果は出てきていない気がします。個人的には、日本が開発した技術ですから是非ともこれで実施しないといけないと思っております。
委員	この話については2つの側面があります。確かに日本が開発したFLEXなので促進したいのは分かりますが、欧州やアメリカから聞こえてくる話は、まだFLEXインパクトの数が少なくて試験ができていない状況ということです。その話を聞いていますので、上手く展開していかないと色々誤解を招きます。慎重に発信をしていく必要があると思います。私の感覚としては、そこまで議論した記憶がなかったので質問させていただきました。反対しているわけではないです。促進したいのですが、早急に話を進めると誤解を招くと思います。
座長	今のご意見は拝聴しなければならないと思います。参考にさせていただきます。他に何かございますか。
委員	似たような質問で申し訳ないです。当然検討されていると思いますが、上半身のマスの影響はどうなのでしょう。
座長	そのあたりは如何ですか。ここでいわれているのは「押し倒しモード」ですが、フレキシブルの方がそのような点では有利だという報告があるみたいですが如何ですか。
事務局	上半身マスの影響が端的に表れるのは「押し倒しモード」といわれています。バンパの位置が高い車の場合、上半身マスの影響を受けないため、インパクトが車体の下に潜ってしまう現象が起きることがあります。
委員	衝突位置が低いと余計に上半身マスの影響がでてくるのではないかと思います。
事務局	研究の過程で上体マスの影響はチェックしています。具体的には、上体マスを含めて全てを人間のモデルと上手くマッチするようにインパクトをチェックしておりますので、上体マスの影響はそんなに大きくないです。問題ないレベルになっているとご理解頂けます。考慮されているということです。
座長	他に何かございますか。
委員	衝突する方向は、膝の横ですか。何かデータがあるのですか。
委員	はい。横断している状態での事故が圧倒的に多いです。
委員	一般の人から見ると、脚は脚だけ、頭は頭だけというのがよく分からな

	い状況だと思います。その説明をしないといけないと思います。脚の上の方に頭をつけて衝突させればいいのかという感じがします。なので、そのことを分かりやすく説明しないといけないと思います。
座長	今の話に関連して、衝突速度は40km/hにしていますが頭部は44km/hですね。今までの経緯もあって、これは44km/hにしなければいけないと思いますが、そうすると技術的な課題が残るようです。人体の保護性能ということで総合評価にしようとする、頭部は44km/hで脚は40km/hでは変な感じがしますので、そのあたりも考えなければいけないと思います。そのようなことも考えて22年度から試験を実施できるかどうかという問題もあります。このあたりは今の速度の問題、総合評価の問題等色々考えて技術的な話を進めておかなければいけないと思います。ただ、実際にいつから試験を行うかというのは予算の問題もありますし、この場で承認を得てから進めないといけないと思いますが、技術的な内容の検討はこのような格好で進めさせていただきたいと思いません。方向性としてはよろしいですか。
委員	頭部は身体が回転して衝突速度が上がるのですか。落ちるのですか。
事務局	落ちます。
座長	44km/hで衝突した時に、頭部が車に衝突する速度に換算した速度で試験を行っています。
事務局	1点だけこの場でご確認させていただきたいことがあります。今、速度の話がありましたが、色々と問題があることは承知しています。今年度、調査研究を始めなければいけませんので、その前提として、これまでの合意である40km/hを前提に調査研究をさせていただきたいと思いません。今後、先程の試験設備等の問題や自動車製作者側の対応等がクリアされた段階で速度の増加を検討するという方針で、今年度の調査研究は40km/hを前提に行わせて頂けたらと思いません。そこについて、もしよろしければご議論の上、ご了解頂けたらと思いません。
座長	調査研究は40km/hベースで進めておき、速度を44km/hにできるかどうかということは継続して検討していくということです。速度を4km/h上げるとなると、1割でもエネルギーはかなり増えます。強度的な問題もありますから、そのあたりもクリアしなければいけないところです。
委員	基本的な方針で考えると、アセスメントで行ってきたことというのは交通事故での死者を減らそうということを基本において実施してきましたよね。その部分について、脚の試験が入ることによって傷害の話になりますよね。実施してはいけないといっているわけではないのですが、頭部との総合評価を考える時にもの凄く難しい議論になると予想されま

	<p>す。詳しくないのでよくわからないですが、脚の傷害で仮に最大障害値が出たとしても、それによって死に至る傷害になるのかどうかという議論をどこかで行わなくてはいけない気がします。そのあたりの整理はどうしていくのですか。このアセスメントで今まで行ってきたことは死者に対してということでしたので、表現も含めてそれを覚悟しておかないといけないですね。</p>
委員	<p>今、委員がおっしゃいましたが、命に関わるものがある程度クリアされたから脚の後遺症の話になっているという気がします、本当に命の問題はクリアされてしまったのだろうかという思いもあります。今の委員の考えに全く同感です。</p>
座長	<p>今の世の中の情勢で、去年の状態別の死者の統計をみますと、乗車中の死者は1710人、歩行中の死者は1721人です。歩行中の死者の方が増えています。しかも、乗車中の減少の度合いをみてみますと、歩行中の死者の減少の度合いに対して2.5倍位急激に下がっています。暫くすると歩行者が一番やり玉に上がってスポットライトが当たるのは明確だと思います。その時に何らかの手を打っていかないといけないですね。これは自動車側だけで対応できる問題ではないです。そのときのためにも、今の命に関わるかという問題がありますが、プラスαで何か考えていかないといけないと思います。国際的にも色々な基準ができつつありますので、まずは取っ掛かりやすい問題ではあると思いますが、これだけで十分かと言われると私はまだ足りないと思います。</p>
委員	<p>脚へのインパクトが弱ければその命が助かる確率が多い等のデータがあれば納得できると思います。</p>
事務局	<p>このあたりは総合評価に係る議論の話になります。この後の資料5-3に出てきますが、安全総合評価検討ワーキングでご議論頂けたらと思っております。ついでですので、この資料を簡単に説明いたします。</p>
事務局	<p>(資料5-3の説明)</p>
座長	<p>今の脚部の問題について色々ありますが、調査研究は、頭部で合わすのであれば44km/hという速度が必要だと思います。それを念頭に置きながら、40km/hベースで調査研究を進めて、技術的な問題点を解決していくということでご了解頂けますでしょうか。全体的な大きな話になってきますと、安全性能総合評価検討WGの話もありますし、そのあと今後の自動車アセスメントのあり方についてという議題がありますので、そこでも問題になることと思います。そのような格好で検討を進めていくということにさせていただきたいと思います。ということで、この場ではご了承いただきたいと思います。次は5.(2)ですが、これは途中経過報</p>

	告になります。宜しくお願いします。
事務局	(資料5-2の説明)
座長	これは詳細の評価方法、評価結果が出ましたらまたご意見をいただきたいと思います。中間報告とさせていただきます。次に5.(4)が今後の自動車アセスメント事業のあり方についてということで資料5-4でございます。前回、委員の方に全員それぞれご意見をいただいて基本的な方向性或いは問題点はクリアになってきたと思います。本日は、この前の議論を踏まえてもう少し具体的な何かをいただければ、それをベースにして事務局で詳細を詰めていく糸口になると思いますので、もう少し具体的な意見をいただければと思います。資料を見ていただくと基本的な思想が主体になっていますが、まず中身を簡単にご紹介していただきたいと思います。
事務局	(資料5-4の説明)
座長	これが前回の全員の委員の方に出していただいた意見をまとめたものです。これを見ていただいてももう少し具体的なご意見をいただければと期待しております。4つのテーマがありますが、コストの削減についてプラスαのご意見或いは新しいご意見があればいただきたいと思います。
委員	よろしいですか。このような事業を行うときに誰が一番メリットを受けるのかを考え、メリットを受ける方が費用を負担するというのが基本的な考え方ではないかと思います。これは国が指導して行うという事業ですので、誰がメリットを受けて、それに対して国がどこまでサポートする必要があるのかというところをはっきりする必要があります。具体的には衝突試験について、ある程度技術的なことは試験方法としては解決できたと思いますので、試験方法を変更することについては、国がある程度お金を出してサポートする必要はないと思います。そうすると衝突試験を実施してどこが一番メリットを受けるのかを考えますと、今までいくつか議論があったかもしれませんが、安全性が高まったことで商品価値が上がるのであれば、それは自動車メーカーが負担をして商品価値をあげるためにアセスメントの結果を使わせていただくというスタンスになるとコスト的なところは解決できると思います。ただ、そうではなくて消費者の利益を守るということであれば、消費者の税金を使って実施することになると思います。具体的にうまくいくかはわかりませんが、衝突の部分とうまく整理されていない予防安全の部分は分けた方がいいと思います。
座長	要するに衝突安全とアクティブな予防安全の部分はおのずと変わってくるということですね。そのようなご意見をいただきました。先ほど委員

	<p>がいわれて一つ思いましたが、基に戻って死者を低減するという見方で実施すると、この試験の内容についてウェイト付けができると思います。しかも実績のデータがありますので、そのような見方である方向に絞っていくことは可能かなという気がしました。</p>
委員	<p>ユーザーから見ると、新しい技術に対する評価はニュースとして欲しいというニーズがあると思います。予防安全に関する評価で一般的になっているESCというのはいったい何者なんだということです。評価方法が確立していないから評価ができないということではなくて、それを評価する方法を考えていくのがアセスメントの社会的なステータスを上げることにもなると思います。勝手な言い方をすれば、ESCの取り組みについて少し始めてみる必要があると思います。もう1ついえば、衝突の評価を見ている、ほとんどが6とか5であり、そこから下がることがないということです。最初にアセスメントを始めたときの考え方として、衝突安全に対する担保の低い車について市場から排除するというのですが、それについてはある程度クリアされていると思います。テスト的な意味で優劣は色々あると思いますが、現状としては排除されています。監視的な役割はあると思いますが、市場から排除することが実現している以上、そちらに限られた予算をかけるか新しい方に持っていくかという問題だと思います。私の意見としてはニュースを書いた方がいいと思いますので、新しい方にシフトしていくという考え方もあると思います。</p>
座長	<p>予防安全に関しては委員会を作成しています。もし今ここで専門的な見解についてご紹介できる話があれば簡単に紹介していただけませんか。</p>
事務局	<p>予防安全に関しては、調査の方向性の策定というところまで話が進んでおりません。現状として私どもが行っていることは、どれだけその車に搭載されているかという情報を提供することにより、予防安全装置を普及していただける方向に持っていこうということです。そこから先については議論に入っておりません。</p>
座長	<p>わかりました。先ほど、委員が言われたことは、技術的なデータをベースにして評価するということです。アセスメント問題のことを予防安全の方でも行うべきだと言われています。そのような定量的な評価を考えないといけないですね。</p>
委員	<p>そうですね。予防安全の場合、一般のドライバーが乗って安全かどうか問題です。私の雑誌ではユーザーテストみたいなものを行っているのですが、そのような人たちでどれが一番評価が高くなったかということを試験的に試してみるという手はあると思います。そこに基準がないと国としてはいけないということになるとなかなか難しいと思います。実際</p>

	に行ってみないとわかりませんが、おそらく差が出ると思います。
委員	かなり差はあります。前回のモーターショーでESCの体験試乗会がありました。実際に乗られたユーザーの方に伺うと、助手席、後席ともに違いの評価はできないにしても効き始め等の違いは分かるということをおっしゃられていましたので、そのようなことをうまく利用していけたらなと思います。
座長	そうですね。
委員	委員の意見に凄く同感したのですが、ユーザーとしてはニュース性を凄く求めています、新しいものに対してどんなものかという興味があります。一方として、このアセスメント事業というのは凄くいい意味で第三者評価としてユーザーから受け入れられてると感じています。そのような意味で、衝突試験に対して今は凄く均一に実施されていますが、例えば、試験台数を減らして抜き打ち的に興味がある車種をピックアップしていくのはどうですか。例えば、よく聞く話ではIQはどうなのだろうということです。今回は選定車種に入っていませんが、やはり興味があり、それで結果が良ければ欲しいという声が聞こえてきます。そのような車種が選定から外れてしまうのはどうなのだろうと思います。今後もハイブリッド車であるとか様々なボディタイプが出てくると思いますが、例えば、台数を減らしてニュース性があるものをアトランダムに抜き打ち的に実施することも1つの案としてあると思います。どこに情報を展開するのかにもよりますね。
座長	そうですね。ニュース性のあるものをどのように取り入れるかは最初の議事にありました選定車種の選び方で対応できると思います。確かに今は新しいタイプの車がありますから、12台ある中の2~3台はそっこの枠に振り分けるという考え方もないことはないと思います。どんな車にニュース性があるのかは難しい問題ではありますが、そのような選定の仕方である程度対応できると思います。今年度の後期試験車種は決まりましたので、来年度のときにそのようなニュース性のあるものを選定したらどうだという提案をここでしていただければ皆さんのご意見をいただいて選定することもできると思います。
委員	それは委員の発言と絡んできますが、私も2年前位から同じことをいっています。確信的にたくさん出回っている車から選んでいくのは国の税金で実施する場合には非常に納得性があります。今のようにニュース性でピックアップするとなったら、ピックアップされたメーカーが費用を半額負担する等、別の予算体系を作らないと、後々、車が増えていくことになります。コストの問題は投資対効果ですが、誰が負担するのがこ

	<p>れからの議論になると思います。それから先ほどとは別の話ですが、死亡事故、死者を重視するということでずっと来ていますが、長い目で見ると10年も20年も寝たきりの方や車イスの方というのも、時間軸を見ると社会的損失は凄く大きいです。ですから、やはり怪我の場合もアセスメントとしてはウェイトを徐々に高くしていく時期がきていると思います。だから脚部も頸部の障害もウェイトを高くしてアセスメントを実施すべきだと思います。ただし、その場合は死亡と同等以上の社会的影響が大きい、損失が大きいという説明は必要だと思います。</p>
座長	<p>傷害の場合はずっと責任がありますからね。そういう見方で項目の選定をしていくということですね。確かにニュース性があるからという理由で選定するとメーカーの宣伝になるため半分くらいは負担してもいいと思います。</p>
委員	<p>アセスメント試験は、手をあげると試験を実施してもいいことになっていると思いますが、そのような会社がどのくらいあったのか気になります。車は市場から買わないといけませんよね。事務局が車両を買いに行き、その費用をメーカーさんが負担するということが過去にあるのでしょうか。そのあたりはどうですか。</p>
座長	<p>今年の前期の選定車種は5台が正規に選定したもので、あとの2台が手をあげたものですね。</p>
委員	<p>これは手をあげたものですか、それともリベンジですか。</p>
事務局	<p>今年の前期で手をあげたものは2車種です。昨年度は、フルラップ前面衝突、オフセット前面衝突、側面衝突の衝突試験フルコースで委託試験をお申込みいただいたのは3車種です。</p>
委員	<p>400万円以上の車が手をあげた場合は評価していただけるのでしょうか。死亡と後遺障害の差はかなり大きいと思います。お金の問題も色々あると思いますが、そこを見るためには衝突の関係も必要だと思います。先ほどシートベルトの仕方で試験をもう一度やり直すという話がありましたが、リアルワールドではそのようなことが非常に起きやすい可能性があります。むしろそのような実験失敗例はこうなりますよということがいえるものではないかと思います。ここで議論する話ではないかもしれませんが、せっかく得られたデータをご活用頂ければありがたいと思いました。</p>
委員	<p>前から思っていたのですが、今のアセスメントの実施方法は国が試験する車種を指定していますが、そうではなくて、メーカーの申請によって評価するシステムに変えることはできないのかなと思います。試験法はかなり成熟してきたので、国が選定して試験を行うのではなくて、メーカ</p>

	一が自分の製品を評価してくれと申請することにより評価をしてあげるという方向に変えられないのかなと思っていました。そのような方向に変えられる時期に来ているのではないかと思います。
座長	メーカーの方、今の話はどうですか。
委員	予算には非常にシビアです。先ほど400万円以上の車はどうかというお話がありましたが、今の高級車は6★が当たり前になっています。実施してみないとどうかわからないですが、6★になるように作っていますので、わざわざお金を出して評価していただくなくてもというのが現実です。本当にユーザーの皆さんがJNCAPの結果を見て車を買うのであれば、メーカーは申請すると思います。要するにJNCAPがどれくらい世の中に認知され、活用されているかということだと思います。販売店は「別に評価されなくても皆さん信用してくれています」といっております。IQみたいに小さい車だと心配する人もいるでしょうから、きちんと評価を受けて良い点が得られますよということを謳い文句にするかどうかを社内で議論することはあります。しかし、大きい車だとまずそのようなことをいう人はいないです。開発側はどっちかといえば試験を行ないたいですが、営業側からいわせるといらないとなります。今は悪い点を取らないことが凄く大事になっております。選ばれて悪い点を取ると売上が下がってしまいますが、評価されないことは全く売上には関係ないです。大事なことは、この結果がどうユーザーに受け止められているのかということです。ユーザーが本当に参考にするようになればわかりません。コスト効果ですべてが決まってきます。
座長	非常に難しいですね。そのような考え方もあると思います。医学的な見地から何かありますか。
委員	前回は提案させていただいた救助、医療へのアクセス性についてです。具体的に言いますと自動事故通報装置（Automatic Crash Notification : ACN）ですが、これを評価してこれがある方が安全だよというかたちにもっていきたいと思っています。これは今すぐに装着したからといって、事故通報したらすぐにドクターヘリが飛んでくるのかと言えば、飛んでくる地域の方が少ないです。少なくとも日本中にドクターヘリが50機位飛ばないとユーザーのメリットにはすぐにつながらないと思っていますので、将来的な課題ということで提案させていただきます。
委員	ドクターヘリを増やすことは何がネックですか。予算ですか。
委員	以前はお金でした。一億七千数百万円の半額を県が負担しないとイケなかったのですが、財政規模の小さな県はなかなか負担できずにネックでしたが、今年からは県が負担する半分を総務省の特別交付税で賄う仕組みが

	できましたので、県が4000万円を用意すればドクターヘリが飛んでいける話になりました。
委員	これから増えていく方向にあるのですね。
委員	あります。ただし、今度は乗る医者はいっているのかという問題になります。医療崩壊していて医者がないのに、ヘリコプターに誰が乗るのかという問題も同時にクリアしないとイケません。
委員	今、何機稼動していますか。
委員	計20機です。ついこの前に北海道で2機目と3機目が稼動いたしまして北海道は3機です。
座長	これは非常に大きな問題です。ある意味突然聞かれてもなかなかということもありますので、例えば次回なら次回と決めて、それまでに用意してくるということはどうでしょう。今日はお時間をいただいてお話を伺いまして色々と興味あるご意見をいただきました。
事務局	この限られた時間の中で、全てを議論していただくことは無理だと思いますので、今後の進め方は、我々から個別に委員の方にコンタクトを取り、このような考え方がありますが如何ですかというご提案を事務ベースでいただいて、それを基に今後の検討を進めていくことを考えています。今日は時間が過ぎていきますので、ここまでということはどうでしょうか。
座長	そうですね。これを契機にして、個別にコンタクトを取るか或いは事前に皆さんにお願いして次回のこの場でディスカッションしていただき、方向性をはっきり決めないといけませんね。宜しくお願い致します。今日は貴重なご意見をありがとうございました。
事務局	あとは6.(1)だけをご説明して、残りは資料をご覧くださいというかたちにしたいと思います。
座長	ではそのようなかたちでお願い致します。
事務局	(資料6-1の説明)
座長	これは正式に決まれば、また、この場で説明していただけますか。
事務局	はい。
座長	ではその場でまたご意見をいただくということをお願い致します。幾つか資料が残っておりますが、読んでいただいて何か問題があれば事務局までご連絡願います。全部の議題が終了致しましたが、事務局から何かございますか。
事務局	次回の自動車アセスメント評価検討会の開催は3月頃を予定しております。改めて日程を調整させていただきたいと思います。
座長	以上で今日の議題を終了致します。色々とご意見をいただきましてあり

	ありがとうございました。これで第2回自動車アセスメント評価検討会を終了させていただきます。長時間に渡りありがとうございました。
--	---