

平成 23 年度 第 1 回 自動車アセスメント評価検討会 議事録

1. 日 時 平成 23 年 6 月 28 日(火) 13:00～15:00
2. 場 所 自動車事故対策機構 本部 6 階会議室
3. 出席者 宇治橋座長、安藤委員、桜井委員、佐藤委員、高橋委員、鳥塚委員、
益子委員、水野委員、森山委員、山崎委員、吉川委員、四倉委員、
和田委員
事務局
国土交通省
江角審査課長、三上リコール対策室長、佐藤ユーザー情報企画官
自動車事故対策機構(NASVA)
金澤理事長、尾澤理事、大野マネージャー
4. 議事録 以下のとおり

国交省	平成 23 年度第 1 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。皆様ご承知の通り、昨年度を持ちまして近森座長が退任されておりますので、今年度からの新座長を後程選任させていただきます。昨年度もお知らせしました様に、委員は 2 年間の任期制となっております。今年度から再度皆様に委員就任のお願いをしております。また、新任の委員もおられますので、改めて委員の紹介をいたしたいと思っております。資料 1 「自動車アセスメント評価検討会 委員名簿」に名簿がございますので事務局の方から 50 音順で一人ずつ紹介させていただきます。
事務局	(資料 1 の説明)
事務局	それでは、自動車アセスメント評価検討会の座長を選任したいと思います。座長につきましては委員の推薦になっております。ご推薦をよろしくお願い致します。
委員	宇治橋先生が良いと思います。
事務局	宇治橋委員でよろしいでしょうか。
委員	異議ありません。
事務局	それでは宇治橋委員を座長に選任したいと思います。宇治橋委員、座長を宜しく申し上げます。それでは宇治橋座長に進行をお願いしたいと思います。
座長	皆様のご協力で進めていきたいと思っております。宜しく申し上げます。最初に資料の確認をお願い致します。
事務局	(資料の確認)
座長	ありがとうございました。前回の議事録についてですが、ご覧いただい

	て、もし何か修正等ご不明な点がございましたら事務局までご連絡をお願い致します。確認後、国土交通省のホームページに掲載することとしています。それでは2. 平成23年度自動車アセスメント等実施要領についての説明をお願い致します。
事務局	(資料2-1、2-2、2-3の説明)
座長	続いて3. 平成23年度自動車アセスメント選定車種についての説明をお願い致します。
事務局	(資料3-1の説明)
座長	ありがとうございます。車種の選定についてはルールに基づいております。何かご意見はありますでしょうか。それではこの6車種に決めさせていただきます。次に資料3-2「平成23年度自動車アセスメント選定基準に関する細部運用について」の説明をお願い致します。
事務局	(資料3-2の説明)
座長	ありがとうございます。前期の試験結果の公表と試験車両の調達については、本年度に限り柔軟に対応したいと思います。何か御意見はございますか。
委員	柔軟な対応は良いと思いますが、12月初旬の発表となると、実質的には8月末くらいの締め切りになるのでしょうか。
事務局	例年は8月末に締め切り、10月ぐらいに公表しています。
委員	2ヶ月あれば大丈夫ということでしょうか。発表時期は少し遅れるということでしょうか。
事務局	そうです。発表時期を例年より遅らせて、東京モーターショーに合わせます。
座長	震災の影響の為、柔軟に対応したいということです。これで進めさせていただきます。次に4. 新たな衝突安全性能総合評価についての説明をお願い致します。
事務局	(資料4-1、4-2、4-3の説明)
座長	ありがとうございます。ここは前回のアセスメント評価検討会で非常に大きな議論がありました。近森前座長と国交省とJAMAと新安全性能総合評価検討WGで議論していただいた結果となります。その結果を受けて、今月の新安全性能総合評価WGで検討した結果、ここで最終的にご承認いただきたいということでご提案させて頂いたものです。関係者の非常に大きな努力で纏められたものです。何かご意見はございますか。
委員	乗員保護と歩行者保護で比率をどうするのかという議論がありましたが、シートベルトリマインダーは別だという議論はあったのでしょうか。シートベルトリマインダーは乗員保護ではないのでしょうか。何故別に

	<p>なっているのでしょうか。また、乗員保護は各座席とも 12 点なのに対してシートベルトリマインダーは 8 点しかつかないのですね。この配分は十分議論しているのでしょうか。質問があった際はどのように答えるのでしょうか。</p>
事務局	<p>1 点目の何故シートベルトリマインダーが乗員保護に入っていないのかについては、今の試験方法はシートベルトを着用した上で傷害値を見て、車の安全性を確認しています。シートベルトリマインダーをつけることによって、シートベルトの着用率を上げようということです。その結果、本来の安全性能を発揮するということです。そのような性質の機能について、乗員保護に入れるのは馴染まないという議論がありました。そのため、加点方式で扱うことと致しました。2 点目のレベル評価をするのに当たって何故 8 点にしたのかということですが、シートベルトの着用率が向上することによる被害額の低減を出して、他の試験での点数と合うように換算し直したということです。</p>
委員	<p>交通政策審議会での論議を伺っていると、衝突試験の乗員の傷害値低減対策で出来ることはほぼ限界に来ています。これからは予防安全ではないかという議論があります。このようなときに、乗員の傷害値を 12 点と高く評価するのは流れとしてよろしいのでしょうか。</p>
事務局	<p>後席の乗員保護装置であるシートベルトは昔から装備されていますが、なぜ後席の乗員の負傷者が多いのかということについて、5 年程前にアセスメントの衝突試験で、後席にチャイルドダミーを乗せてシートベルトを着用した場合と非着用の場合での比較試験を実施しました。その結果、各メディアに大きく取り上げられて、後席シートベルトの着用について様々な議論がありました。当時 NASVA は、後席シートベルト着用運動をタクシー協会或いは JAF と連携して実施しました。その後、規制がないと自主的な運動は成果が上がらないということが判明しました。後席シートベルトの着用義務は、道路交通法上は記載されていますが、現実の取り締まりとしては、反則点が課されていなかったということがありました。それが道路交通法の改正が実施されたときに、当面高速道路に限定するが、後席についても反則点を課すということになりました。その結果、ご覧のとおり着用率が向上しております。私どもはこの動きを更に促進していきたいです。後席の乗員の安全性能を上げることが、極めて被害者の方に役立つという意識があります。先ほど委員の方が申し上げましたとおり、8 点に根拠がないわけではないです。着用率が上がっていけば、どのように扱うかはまた議論が出るとは思います。当座は加点ということで関係者が意見を合わせていただいたのでご理解頂ければ</p>

	と思います。
委員	違和感があるのは、上の6項目はきちんとした計測をして、傷害に対してどのような効果があるのか、色々な設定の矛盾等はあるとは思いますが、ある数値に基づいて効果が出るということですよ。シートベルトリマインダーは効果がよくわからないのに、ここに入れるのは違和感があります。ここで見ている総合評価は車全体の評価ということがぼんやりしています。衝突安全性能、歩行者保護という観点で評価をして、それで効果の有る無しが出てくれば、それから評価されるものではないでしょうか。シートベルトリマインダーについては少し違和感があります。あと、乗員保護 100 点と歩行者保護 100 点という仕分けはどのような理屈でしょうか。
事務局	1 点目の何故このようなレベルにしたかということですが、先日、JAMA のご協力を頂きまして、どのようなシートベルトリマインダーが効果があるのか、例えば音や視覚がどういった席からどのように見えるのかということについて、調査研究を 3 年間続けて行った結果、このような形だとこのように効果があるというものをレベルに換算したものです。決して根拠なく決めているわけではないです。このレベルであれば着用率がこれだけ上がるということをもって、本来は亡くなっていたかもしれない方が、これだけ救われるという換算をしまして、被害額を元に重み付けをして、8 点を出しております。次に 2 点目の乗員保護性能評価と歩行者保護性能評価をそれぞれ 100 点としていることについては、資料 4-3 をご覧ください。1. において、車の安全性について、今までは乗員だけを見ていた面が強かったですが、今後は交通事故を減らすという観点から、乗員と歩行者を区別せずに等しく見るという理念の基で実施して行こうということです。その結果、総合的な車の安全性向上を目的とするという整理をして、100 点と 100 点を足すという考えで実施していくということです。
座長	現在の歩行者保護試験は完全だとは思っていませんが、ここでは乗員と歩行者を区別しないという理念を先取りして行うという方向性を出したということです。シートベルトリマインダーの 8 点も過渡的な処置だと思っており、満点が 208 点というのはおかしい点数だと思います。次の議題にもありますが、予防安全の重要な視点として、シートベルトリマインダーを点数として盛り込んでいき、最終的により正しい方向に近づけようということだと考えています。
委員	衝突安全性能という言葉も古い気がします。これも変えた方が良いでしょう。

委員	<p>私も名前については検討したいと考えています。チャイルドシートについて新基準が出来て、その後また新新基準が出来たときに、ユーザーが凄い混乱を起こしました。今も総合評価を見る限り、脚部保護性能試験の速度が来年変わります。毎年少しずつ内容が変わっていきます。ロードマップを見ていただくと分かりますが、また変更がされたり、シートベルトリマインダーも皆が同じものを付けてしまえば点数の付けようが無くなるので、遠くない将来に無くなるのではないかとということも考えられます。元々アセスメントは一般ユーザーが比較しやすい為の結果だと思っています。それが新総合評価や新新総合評価となると比較が出来ないこととなります。また、車のライフサイクルがバブルの頃と違ってきており、フルモデルチェンジのサイクルが長くなってきています。欧米みたいにマイナーチェンジを繰り返し、フルモデルチェンジは10年という長いスパンになると衝突試験をしなくなってきます。その時には、4年前の車と今の車が全然比較が出来ない、これはどこの基準かユーザーが分からなくなるということが起きる気がします。委員が仰ったみたいに、名前の議論をどこかで決めていかないといけないと思います。ユーザーが分かりやすい名前はどこで決めるのでしょうか。</p>
事務局	<p>ご指摘のとおり「新たな」というのはカギ括弧で付けていますが、どのような名前がいいのか悩んでおります。そこはメディアWGでお知恵をお借りしたいと考えています。確かに今までの衝突安全性能評価と区別していかないといけないと考えています。名称も含めてどのようにしていくかは模索中です。</p>
委員	<p>この検討会である程度のご意見を頂いたほうが良いと思います。次のロードマップも踏まえた上で、3～5年のスパンを考え、単純に新衝突安全性能評価というのではなくて、どのようにするか広い場で皆様のご意見を頂いた方が良いと思います。</p>
事務局	<p>今の時点で何かありますか。</p>
森山	<p>チャイルドシートのときに、ユーザーが訳が分からなくなりました。新が続いてしまって、何がどう違うのか、単純に星の数が多ければ良いのかというようになってしまふのは怖いです。</p>
委員	<p>バージョン 1、2、3 等の数字で示せれば、どれが一番新しい評価基準なのか分かりやすいです。</p>
委員	<p>衝突安全性に加えて予防安全も入ってくるし、諸々の安全機能を向上させるということを見たいということが意図だと思っています。衝突安全性能というと車を衝突させて評価するという事しか見えないので、その辺りも含めて名前を検討していただきたいです。安心な車の</p>

	総合評価ということです。確かにシートベルトリマインダーは安全には繋がりますが、安心という要素が大きいです。予防させるというのは安心です。何か起こってから安全というのは安心感が大きいです。
委員	ユーザーが今まで NCAP の評価に求めていたのは、衝突した時にどこまで自分達を守ってくれるのか、或いは歩行者を轢いてしまった時に、どれくらい歩行者を守ってくれるのかということです。本当に衝突したときにどうなるのだろうかというところにポイントがあって、それをユーザーは見えていたと思います。これから予防安全が入ってくれば、委員が仰ったように、呼び方を変えて別の物を評価していることを明確にしないとユーザー側も非常に分かりづらくなると思います。逆に、そちらが進んでいくと、元々重要である本当に衝突したときの性能評価が見えにくくなっていくことがあるのではないかと思います。
委員	予防安全を総合評価の枠組みに入れることは、時々議論が出ていましたが、このシートベルトリマインダーもそのところで議論が出てきます。大枠を決めて名前を決めないとユーザーが混乱すると思います。
事務局	積極的な予防安全として考えていくと、衝突被害軽減ブレーキや横滑り防止装置等をきちんとランクを付けて評価した上で、総合的な評価を作れないかという議論を昨年度していました。まだ能動的な予防安全装置については、そこまで評価できる試験が蓄積されていないということで、まず一旦は、乗員保護と歩行者保護という衝突安全の総合的な評価を始めようということになった経緯があります。シートベルトリマインダーについては、衝突安全保護性能をきちんと発揮させるためにリマインドする、元々議論していた被害軽減ブレーキや横滑り防止装置とは別ということで、衝突安全に付属する形で、平成 23 年度から取り入れさせて頂きました。先ほどお話がありました「安心」や「総合的」という表現は予防安全の項目が本格的に取り入れられた後の名称として取っておいた方が良いのかなと事務局としては考えております。
座長	大変良いご指摘を頂いたと思いますので、然るべき所で検討して頂きたいと思います。是非これからもご検討をお願い致します。
事務局	良いご意見がございましたら事務局までお願い致します。
委員	メディア WG でも議論していただきたいです。
事務局	そうですね。是非ご意見がありましたら事務局までお願い致します。そのご意見をメディア WG で検討して頂いた上で、次回のアセスメント評価検討会でお諮りするという事にさせて頂きます。今回は、新総合評価を始めるということにご理解を頂ければと思います。
座長	そのようなことで進めたいと思います。評価法はこれでよろしいでしょ

	うか。ありがとうございました。次に5. 予防安全技術に関する評価の導入に向けたロードマップ作成についての説明をお願い致します。
事務局	(資料5の説明)
座長	予防安全技術に関する評価の導入をこのようなスケジュールで行っていきたいということです。何かご意見はございますか。特段ご意見が無ければこのスケジュールで進めさせていただきます。よろしいでしょうか。
委員	1点よろしいでしょうか。実際に評価を始めるのは平成27年度ですか。今から数えると3年以上検討期間を置くのは長くないですか。
委員	目処は立っているのでしょうか。
委員	先程の予防安全のお話を聞いていると悠長にしていられないと思います。
事務局	予防安全の動きは世界 NCAP の共通の課題です。5年前に私達で世界 NCAP 会議を開いた時でも、その時の課題は予防安全の試験方法、評価方法の作成であるということでした。最近、ヨーロッパでは実車を用いた試験を模索していますが、これまでの経緯を見ているところ、評価方法を確立するのは大変かなと思っています。どのような局面で何をどう判断するのか、それぞれ装置を作成するメーカーの思惑もあります。これ以上遅れては、世界の動きに対して日本の NCAP は遅れることとなりますので、これぐらいを目途に事務局の案を作成して、試験法、評価方の策定作業、検討作業に入っていこうということです。委員が仰るように悠長に見えるかもしれませんが、策定の過程においては、是非お知恵をお貸し頂ければと思います。ロードマップについて、これ以上後ろに下がらない方向で頑張っていこうと思います。この点については、今後の体制や予算の問題もございますので、長めに見えるのはご理解頂ければと思います。
座長	3年は厳しいと思いますが、WGに課せられる議題は難しいですね。このようなことで進めたいということですのでよろしいでしょうか。それでは進めさせていただきます。ありがとうございました。次は6. その他の説明をお願い致します。
事務局	(資料6-1の説明)
座長	ありがとうございました。ここは資料6-3まで纏めて説明をお願い致します。
事務局	(資料6-2、6-3の説明)
座長	ありがとうございます。続けてご説明頂きましたが、何かご質問はございますか。
委員	国土交通省の組織の変更についてはご案内を頂きましたが、昨年の事業

	仕分けによってアセスメント事業がどうなったのか、これからどうなっていくのかをご説明頂けますでしょうか。
事務局	<p>昨年の事業仕分けにより、アセスメント事業は、他法人で実施して低コストを実現するという仕分けがなされました。その後、独立行政法人交通安全環境研究所に移管することを前提に検討を進めていくことが昨年12月に閣議決定されております。現在、国交省とNASVAと交通安全環境研究所の3者で移行チームを結成致しまして、移行に向けた事務的な検討を進めております。また、平成23年度国交省予算で移行に向けた調査ということで調査費を取っております。今まで財団法人日本自動車研究所で試験をしていた項目について、交通安全環境研究所で試験を実施した場合に、どのような形で試験を実施できるのかを比較試験の実施等を含めて詳細な検討を今年度の予算を用いて実施することとしております。閣議決定ではいつ移管するのかは決まっております。政府としていつ移行するか、現時点ではいつと決まっておりませんので、今年度は今までどおりの体制で実施するということです。NASVAに実施機関になっていただき、実際の試験は日本自動車研究で行うことが決まっています。来年度については、決まっておりますが、最終的な移管手続きが終わっていないければこのままの体制で実施することを含めて検討中です。</p>
座長	今年度の調査研究結果を見て時期を決めるということですね。
事務局	時期については、事務的な調査だけではなくて政治的な決定がいつなされるかということもありますので、我々だけでは決められない状況です。
座長	それではよろしいでしょうか。何かご質問はございますか。ご質問がなければ次の資料6-4の説明をお願い致します。
事務局	(資料6-4の説明)
座長	ありがとうございます。今までのグランプリに変わって、このような賞で表彰したいということです。何かご意見はございますか。
委員	<p>賞が増えることは凄く良いと思いますが、昨年までのグランプリに関してもそうですが、メディアで紹介していくとユーザーに何のメリットがあるのでしょうかという答えが返ってきます。賞を増やしたところで、メーカーが満足するだけです。もっと認知度を増やしたいということであれば、もう少し手法を練らないと認知されません。例えば、環境性能のように、星がいくつだと税金が変わるということであれば、皆さん必死で星の数を見ます。少しでも星の数が良い車を買おうと思います。ただ、グランプリを取ったからというだけであれば説得力がありません。これはメーカーのご協力も必要だと思いますが、保険会社に協力を依頼して、例えば千円でも良いので値引きしてもらおう等、変にステッカーを</p>

	<p>作って配布するよりも少しでも良いので何かポジティブな展開があった方が良いと思います。メーカーにご褒美をあげるだけであれば賞を増やしても意味がないし、認知度は広まらないと思います。メーカーや自動車関係者は全員アセスメントを知っています。これはアセスメントを知らない人への認知度向上を図っていると思いますので、もう少し何かひねりが欲しいと思います。なるべく予算をかけないで、且つ、ユーザーにメリットがあると凄く認知度も増えると思うし、メディアとしても宣伝のしようがあります。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。今のご指摘は、我々がグランプリを始めた 4 年前から課題としております。現実に保険会社や関係者にお話をして、直接の関係者にお知恵を求めて努力をしておりますが、ご指摘のとおり税制とアセスメントの結果が結びついていないのが、現状でございます。私どもは深く反省しており、今後ともその努力はしていきたいということ強く思っております。つい先日、ワシントンで開催されたアセスメントの世界 NCAP 会合で紹介されたことですが、オーストラリアン NCAP が主体で実施されているファイブスター賞について、連邦政府がファイブスター賞を奨励するというを政府として決めました。日本はご指摘のとおり、排ガスのグリーン税制と省エネのクリーン等が税制に結びついておりますが、残念ながら安全については結びついておりません。恐らく、理由の 1 つとして、官と民の間で仕事をしているがために政府としてそのような取り組みができないのであらうと思っております。そのような事があれば、更にユーザーが少しでも安全な車を買おうという気が湧くということはお指摘のとおりです。我々としても、まだ名前が決まっておりますが、このような新総合評価という仕組みが出来たことを契機に、関係者としてはどのように、民間では何ができるのか、政府としては何ができるのかについて、今後の課題としているという趣旨でご理解いただければと思います。</p>
座長	<p>オーストラリア以外での例はあるのでしょうか。</p>
事務局	<p>オーストラリアが世界初です。恐らくこれは世界に伝播していくと考えております。アメリカの場合は、星を店頭で表示することを義務づけられております。私共も過年度に政府にお願いしたこともありますが、アセスメントが法令に基づいて実施されていないものですから、省令の方には書きにくいということでした。</p>
委員	<p>別の観点からよろしいですか。このような賞を出されて皆さん不思議に思うかもしれないですが、単価の高い車は入ってこないですね。本当ですかということをおわれている人もいますと思いますが、車種選定の資</p>

	<p>料を見ますと、BMW やメルセデスベンツの C クラスとかは絶対に入っていないです。皆さん心の中ではどうなっているのかという疑問があると思います。車種選定の基準を公平にするか、或いは、この評価を得ないでも何らかの形でエントリーできる制度にした方が認知度が上がると思います。これでは、海外自動車メーカーは感心が湧かないと思います。</p>
事務局	<p>委員のご指摘はもっともです。何故単価の高い車は弾いているのかについては、ご案内のとおり予算が非常に厳しい状態にあるからでございます。且つ、私たちは政府の支出以外における予算の調達がしにくい状態です。メーカーの皆様の自発的な試験の参加は時々ございますが、まだ、全ての車において試験を実施しているわけではないです。昨年発表会でも質問がございましたが、どれが一番安全な車なのかという質問がありましたら、全ての車を試験していないので、答えられない状況でございます。そこはヨーロッパやアメリカのアセスメントの試験結果を私たちのホームページから見られるようにはしていますが、そうした国では、かなり高額な車についても衝突試験を行っているところがございます。恐らく国の予算状況が急激に良くなるということではなければ、その他の知恵でフェアな参入ができるように、出来るだけの努力をしていくしかないと思っております。今回もたまたま販売台数の上位に高い車が入っていますが、試験が出来ないのは非常に残念です。今年度の後期選定の議論の際は、もっと多くの車を弾かざるを得ないということになりそうで、大変残念です。現在、今後の体制について、政府と供に協議しております。JNCAP は、政府に頼っているという弱点を改良していく必要があると思います。その為には、ユーザーに求めるのかメーカーにご協力をいただくのかは難しいところですが、高額な車について試験を行うには課題がありますので、このようなご指摘を克服できるように頑張りたいと思っております。ご指摘ありがとうございます。</p>
委員	<p>輸入車は高額だというご意見がございましたが、決して高額ではありません。欧州やアメリカの現地では殆どの車が試験をしています。オーストラリアのような相互乗り入れの方策を考えて頂ければ、このような時代にとって前向きになるのではないのでしょうか。輸入車は決して逃げているわけではないです。是非ともアセスメントの世界統一をしていただきたいです。評価について、共通の部分だけでも相互乗り入れで評価できる等の色々な方策を考えて頂くのが良いと思います。今では、ジェネーブの方で世界統一認証制度を日本政府がイニシアチブで検討なさっています。ですから、アセスメントでもイニシアチブをとって、世界統一をご提案いただいてもよろしいのではないかと思います。高価な車を</p>

	<p>試験する方策を考えるのではなくて、基準を世界統一して、世界で一番安全なのだという競争ができる仕組みを作って頂くことが一番良い方法ではないかと思います。確かに交通事故の状態は、日本は歩行者が多く、ヨーロッパでは歩行者が少ない等の差はあります。しかし、それぞれのウェイトファクターを付ければ国ごとに解決する方策もあります。そのハードな部分は統一していくことが自動車業界としてみれば一番望むことだと思っています。出来るだけ多くの車種を試験して、お客様には出来るだけ多くの車種から選んで頂きたいです。その為に国家予算を膨大に使うということが許される時代ではないと思っています。メーカーが自主的にお金を出すというのは世論が許してくれないですね。そのような意味では、相互乗り入れをするのが一番かなという思いを持っています。認証に次いで、アセスメントの世界統一をして頂ければと思います。</p>
委員	<p>交通政策審議会の中でも取り上げて頂いておりますので、日本のアセスメントが世界をリードするように導いて頂ければと思います。本日、ベストレコードオブファイブスター賞ということで、新しい形でご提案いただいておりますが、JAMA としてどう思うかということをお願いします。毎年毎年最高得点を取った車が表彰されますということで、起こりうる事象を考えました。初年度は差がついて良いと思いますが、技術というのは、革新的な技術が出てこないと一気に伸びるものではありません。そうすると、前回のベストレコードオブファイブスター賞に対して0.1点上回りましたということになります。数字的には意味があるかもしれませんが、実際の車の安全性を評価するという意味合いで見ると、本当にそれは大きな効果を伴ってアピールできることなんでしょうか。賞の権威ということもあると思いますので、もう少し議論頂いた方がいいと思います。例えば、他の国で5星を頂くとアワードとなります。5星を取ることで自体が表彰だということでアピールしていただいています。今回はそのような形でアピールして頂いているとおりに、新しい仕組みでご提案頂いたということもあると思います。5星を取るということは、それなりに大変なことです。等しくアワードして頂き、5星に価値があるということでもまずは進めていただきたいと思います。</p>
座長	<p>ありがとうございました。他にご意見はございますか。これはまた後日にメール等で頂いてもよろしいですか。</p>
事務局	<p>名称とメダル等その他のデザインについては、今後、関係の方々と調整させていただきご報告させていただきたいと思っています。</p>
座長	<p>ありがとうございます。この件はよろしいでしょうか。次は資料 6-5 の</p>

	説明をお願い致します。
事務局	(資料 6-5 の説明)
座長	ありがとうございます。何かご質問はございますか。以上で議題は終わりました。事務局から何かありますか。
事務局	次回は 11 月中旬頃にアセスメント評価検討会を開催したいと思います。また、その際には事務局よりご連絡申し上げますのでよろしくお願い致します。
座長	それではこれで平成 23 年度第 1 回自動車アセスメント評価検討会を終了致します。ありがとうございました。