

独立行政法人交通安全環境研究所
平成25年度業務実績評価調書

平成26年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

業務運営評価（個別項目ごとの認定）

項目		評価結果	評価理由	意見
中期計画	平成25年度計画			
I. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置				
<p>1. 質の高い研究成果の創出</p> <p>(1)国土交通政策への貢献</p> <p>研究業務について、国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための研究などに引き続き特化し、重点化を図る。</p> <p>具体的には、限られたリソースを最大限に活用して行政に貢献できる質の高い研究成果を効率的に創出する観点から、大学等で行うべき学術的研究や民間で行われている開発研究は実施せず、研究課題選定・評価会議等において、以下の観点から、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資するとされた調査及び研究に限定して業務を実施することにより、引き続き研究の重点化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故や環境汚染等の実態把握及び課題特定 ・把握された行政課題に対する対策 	<p>1. 質の高い研究成果の創出</p> <p>(1)国土交通政策への貢献</p> <p>限られたリソースを最大限に活用して行政に貢献できる質の高い研究成果を効率的に創出する観点から、大学等で行うべき学術的研究や民間で行われている開発研究は実施せず、行政が参画する研究課題選定・評価会議等において選定された、以下の調査及び研究を行う。</p> <p>①自動車に関わる安全・安心の確保</p> <p>高度化、複雑化する新技術に対応した将来安全基準・技術評価手法の開発、運転者や歩行者の視点に立った自動車の安全についての研究等を通じ、自動車交通の安全リスク低減及び安全・安心社会の実現に貢献する。</p> <p>(i)交通事故分析、効果評価を通じた効果的対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年、普及が進む軽自動車等の小型車両について、関連事故の状態別の分析を実施し特徴を抽出するとともに、相対的な衝突安全性能のポテンシャルを分析する。 	S	<ul style="list-style-type: none"> ・高度化する衝突安全・予防安全技術に迅速に対応するとともに、国際基準調和について、前面衝突の試験法の改定に必要な調査を遂行し、日本の基準改定案が採用されたことに大きく貢献している。 ・複数の研究分野について、目標以上の優れた成果を出している。 ・特に、歩行者事故防止に関する研究では、分析などを検討する目標に対し、具体的な分析結果を論文発表するまでの段階に至っている。 ・また、衝突事故分析においても、基準策定に貢献する目標に対し、基準改定に重要な資料の水準にまで成果を高めた。 ・交通事故分析では、自動車に関する安全・安心の確保に重要な結果や知見を与えた。特に、胸部への損傷や速度の影響に関する検討、GRSPでの前面衝突試験法におけるベルトパスの影響を評価した意義は大きい。 ・さらに、自律型緊急ブレーキシステムは、今後利用が多くなると予想されることから、その性能評価法に関する手法の開発も大きく評価できる。 ・その他の、ドライバの心理特性やカメラモニタシステムの要件に関する基礎的研究等も十分な成果を達成。 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者安全システム評価法の実用化を急いでほしい。

<p>の立案、対策技術の評価手法、基準案、試験方法案等の策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・対策・基準の導入による効果の評価 ・国際基準の策定、基準調和に資する試験及び研究 ・国の施策目標・目的の実現に必要な新技術等開発における産学官連携の中核的役割の発揮等 <p>なお、国土交通省所管の独立行政法人及び関連する研究機関の業務の在り方の検討については、今後の独立行政法人全体の見直しの議論を通じ、適切に対応する。上記観点から以下のような課題に取り組む。</p> <p>高度化、複雑化する新技術に対応した将来安全基準・技術評価手法の開発、運転者や歩行者の視点に立った自動車の安全についての研究等を通じ、自動車交通の安全リスク低減及び安全・安心社会の実現に貢献する。</p> <p>(i) 交通事故分析、効果評価を通じた効果的対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故及び受傷実態のより詳細な分析を通じ、交通事故死傷者数の効果的減手法及び行政課題の特定を進める。また、車両安全対策の定量的効果評価手法を構築し、効果的な車両安全対策の提案を行う。 <p>(ii) 更なる被害軽減・衝突安全対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最新の事故・受傷実態を踏まえ更なる被害軽減対策を図る上で新たに対策が必要となる主要分野（コンパティビリティ（重量や大きさの異なる自動 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者事故防止を目的として、歩行者事故の発生状況、人体への傷害の発生状況の分析等の検討を進める。 <p>(ii) 更なる被害軽減・衝突安全対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両同士の衝突事故においては相対的に車両重量の軽い側の被害が大きくなる傾向があり、コンパティビリティ（重量や大きさの異なる自動車同士の衝突）に関する乗員保護対策に関して小型車両を用いて実事故を想定した衝突実験等を行い、小型車両の被害低減を図るための対策を検討する。さらに、基準の国際調和に係る国際会議（WP29/GRSP等）及び国内対応委員会活動を通じて基準案策定に貢献する。 ・今後の交通安全対策の重要な課題となっている交通弱者（歩行者および自転車乗員）対策のうち、自転車乗員の傷害に関して、自転車乗員保護のための将来的な自動車の満たすべき要件等の検討に資するため、自転車乗員の傷害発生メカニズムの解明に向けた調査を進める。 ・大容量蓄電装置を搭載した環境対応車の衝突時乗員安全性に対する試験法の妥当性検討を行い、更なる安全性向上に貢献する。 <p>(iii) 更なる予防安全対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故死者数全体に占める歩行中の死傷者割合の増加を受けて、対歩行者の衝突回避・被害軽減支援システムの重要性が高まっている。衝突回避・被害軽減支援システムの普及促進に資する事を目的に、システムの評価手法の開発に向けて疑似歩行者ダミーを用いて衝突回避・被害軽減支援システム性能の検討を進める。 			
--	--	--	--	--

<p>車同士の衝突)に関する乗員保護、子供乗員保護、ポール側面衝突等)における試験方法及び効果評価手法を確立し、将来基準案の策定等に貢献する(医工連携等による受傷メカニズムの更なる解明などを含む)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境対応車(ハイブリッド車、電気自動車、大幅な軽量化を伴う低燃費車等)など新たな環境技術の導入・普及に伴う被害軽減・衝突安全性に係わる新たな課題や最新の被害軽減技術に対応した、将来基準案の策定に必要な試験方法及び効果評価手法の確立を図り、将来基準案の策定等に貢献する。 <p>(iii) 更なる予防安全対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通信利用型安全運転支援システムや視界確保のためのカメラシステムなど、より先駆的な先進安全自動車(ASV)技術に係る検証実験及び性能・効果評価を実施し、当該技術の実用化の促進に貢献する。また、衝突被害軽減ブレーキ等の導入済み技術に係る性能・効果評価を継続して実施する(歩行者保護対策としての効果を含む)。 ・事故原因・形態分析及び関連運転支援システムの性能・効果評価に関する研究を実施し、ヒューマンエラーによる事故の低減に貢献する。 <p>(iv) 高電圧・大容量蓄電装置、電子制御装置等の安全性評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電気式ハイブリッド自動車及び電気自動車等新技術の導入・普及に伴う予防安全課題へ対処するために必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故の多くはドライバのヒューマンエラーが原因であり、事故を起こしやすいドライバがいると指摘されている。また、運転能力が低下した高齢ドライバが今後増加する事が予想される。更なる予防安全対策の一つとして、ドライバの運転に関する特性について、特に危険なドライバの特性を明らかにし、評価実験を実施することによりヒューマンエラーを支援するための安全運転支援システムについて検討する。 ・緊急時に強制的に制御介入操作を行う支援システムの効果・受容性について、飛び出し車両に対するドライバの運転操作などの緊急時のドライバ挙動を分析する実験を行い、ヒューマン・マシン・インターフェースとしての警報に求められる仕様、制御介入に求められる性能要件などを検討する。 ・従来のドアミラーの代替となるカメラモニタシステムについて、距離感や車線変更判断等に関するドライバの評価を実験的に把握し、その結果に基づいてドアミラーと同等以上の認知判断が可能となる性能要件を検討するとともにフェールセーフ要件についても検討する。 <p>(iv) 高電圧・大容量蓄電装置、電子制御装置等の安全性評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハイブリッド車、電気自動車等の環境対応自動車で用いられる駆動用蓄電池に特有の安全上の課題のうち、蓄電池セルの熱暴走連鎖について、実験等を通じて実態把握を行い、課題への対応検討のための基礎資料を得る。 ・LED に次ぐ新光源として検討されてい 			
---	---	--	--	--

<p>な試験方法及び効果評価手法の確立を図り、将来基準案の策定等に貢献する（高電圧・大容量蓄電装置の経年・耐久劣化を含めた電池の技術基準案及び試験方法に係る検討を含む）。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・機能拡大の著しい電子制御装置の安全性・信頼性評価手法の開発を行い、将来基準案の策定等に貢献する。 	<p>る電子制御によるレーザー発光前照灯について、従来とは異なる電子的制御を伴うこと及びレーザー光であることを踏まえ、制御の安全性・EMC（電磁的両立性）及びレーザー光による網膜損傷の危険性等の観点から課題の有無を検討する。</p>			
<p>② 自動車に関わる地域環境問題の改善</p> <p>環境基準未達成地点を中心とした地域環境課題の解決、高度化・複雑化する環境規制、環境技術への対応、試験方法の国際化等の観点から、基準策定、試験方法の改善等のための研究を実施し、自動車による環境汚染の防止に貢献する。</p> <p>(i) 排出ガスに係る将来規制の検討、評価法・試験法の更なる改善等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ディーゼル重量車排出ガス測定方法の改善のための具体的方策を確立し、今後予定されているディーゼル重量車排出ガス規制の円滑な導入に貢献する。 ・使用過程車の大気汚染物質等の排出実態の把握、車載故障診断装置（OBD）の活用を含めた基準・検査方法の確立、基準導入に係る効果評価に関する研究を行い、使用過程車の排出ガス性能を適切に維持するための将来基準案の策定等に貢献する。 ・我が国提案による WLTP（乗用車排出ガス・燃費国際調和測定方法）の検討・提案に必要な国内基準との比較評価、試験方法の確立、効果評価等を 	<p>② 自動車に関わる地域環境問題の改善</p> <p>環境基準未達成地点を中心とした地域環境課題の解決、高度化・複雑化する環境規制、環境技術への対応、試験方法の国際化等の観点から、基準策定、試験方法の改善等のための研究を実施し、自動車による環境汚染の防止に貢献する。</p> <p>(i) 排出ガスに係る将来規制の検討、評価法・試験法の更なる改善等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2016年に予定される新たな重量車排出ガス規制に対応した試験方法、計測方法に関して燃費測定法等との整合性確保における課題を明らかにする。 ・欧州で実施されているディーゼル排出粒子状物質の粒子数測定方法をベースとしたガソリン直噴車排出粒子状物質の粒子数測定方法の確立に向けて、課題を明らかにするための基礎データを取得する。 ・使用過程車の市場サンプリングを行い、使用過程において排出ガス性能の劣化の有無を確認する実車実験を実施する。また、結果を分析することにより劣化要因の把握に取り組む。 ・排出ガス対策装置に不具合が発生した場合に車両自身が検知する OBD 技術に関して、実用的な活用方法について検討を進めるため、OBDII 車等の診断状況等特性に 	<p>S</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・排出ガス・燃費試験法の世界統一基準導入、粒子状物質の測定法に向けた調査を着実に進め、日本が世界をリードしている環境分野での国際基準調和に大きく貢献した。 ・尿素 SCR システムの劣化については年度目標の原因究明にとどまらず、対処の方向性を示して国の施策に反映させており、優れた実施状況にあると認められる。 ・同様に、WLTP による規制値について、国内法規として導入する場合に規制値を決定するために必要なデータを取得し、国際基準調和に関して、ハイブリッド車等の静穏性に関し GRB にて多くの技術提案を実施したこと等も優れた実績と評価できる。 ・なお、自動車における環境問題は、社会的に大きな問題の解決に繋がることから重要な意義を持っている。その分野での成果としては十分であり、またその成果が広く利用されており、総合的に見て優れた実績と評価できる。 	

<p>行い、当該分野の議論を主導、加速する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車から排出される未規制物質（大気汚染物質及び人体有害物質）に係る計測方法を確立し、当該分野の実態把握に貢献する。 (ii) 騒音に係る将来規制の検討、評価法・試験法の改善等 使用過程車の騒音対策に係る将来基準検討に必要な実態把握、試験方法の確立、基準導入に係る効果評価等を行い、環境基準未達成地点を中心に騒音に係る地域環境課題の解決に貢献する。特に、自動車の実走行時における騒音の実態解析、評価指針の作成及び効果評価を行う。 騒音試験方法の国際基準検討・提案に必要な国内基準との比較評価、試験方法の確立等を図り、当該分野の国際基準策定の加速に貢献する。 	<p>関する事例の調査を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗用車排出ガス・燃費の国際調和試験方法を検討する会議（WLTP）において、各国の意見を調整する議長職を務め、統一試験運転サイクル案及び試験法案の評価試験を行い、走行データを取得、解析することにより、統一試験運転サイクルの妥当性を確認するとともに、引き続き策定に向けた議論において指導的役割を担う。 自動車排出ガス中に含まれる未規制の微量有害物質のうち、強い血管弛緩作用や内分泌系への影響があるものについて、対象をパラニトロフェノールからニトロフェノール類に拡大して取り上げ、排出濃度を測定する手法を確立し、その有効性を確認する。 (ii) 騒音に係る将来規制の検討、評価法・試験法の改善等 加速騒音試験方法について、従来検討が進められてきた二輪車に加えて、四輪車についても技術的課題、現状の我が国の規制との相関性などの導入に向けた技術的検討を進める。さらにハイブリッド車の静音性に関する技術基準案の作成を進めるとともに、国際基準調和の場に技術的資料を提供する等により議論を主導し、引き続き国際基準化を推進する。 			
<p>③自動車に関わる地球温暖化の防止、総合環境負荷の低減、省エネルギーの推進、エネルギー源の多様化への対応</p> <p>自動車に関わる地球温暖化の防止、総合環境負荷の低減、省エネルギーの推進、エネルギー源の多様化等に関する課題分析と施策提言を行う観点から、燃費基準の高度化、公共交通や物</p>	<p>③自動車に関わる地球温暖化の防止、総合環境負荷の低減、省エネルギーの推進、エネルギー源の多様化への対応</p> <p>自動車に関わる地球温暖化の防止、総合環境負荷の低減、省エネルギーの推進、エネルギー源の多様化等に関する課題分析と施策提言を行う観点から、燃費基準の高度化、公共交通や物流を支える大型車の共</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> 大型ハイブリッド車の排出ガス試験法、電動車認証試験法の高度化及び電動バス、PHEVトラックの実用化に向けた研究開発等、環境に配慮した様々な試験・評価法案を提案するための取組は、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。 	

<p>流を支える大型車の共通基盤技術の開発実用化、環境に優しい交通行動・車種選択や総合環境負荷の低減に資する研究を実施する。また、我が国技術の海外展開支援として企業がより活動しやすい環境づくり、次世代自動車等の分野における国際標準化の戦略的推進等の観点から、先駆的環境技術に関する国際調和試験方法等の提案等に資する研究を推進する。</p> <p>(i) 将来の交通社会に向けた課題分析と政策提言、基準策定、技術評価等を通じた省エネルギー・地球温暖化ガス排出削減政策、環境負荷の低いハイオ燃料の普及環境整備への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> ・先進的な燃費改善技術、エネルギー多角化に対応した燃費試験法の高精度化のための具体的方策を検討し提案を行うことで、将来燃費基準案（軽量車、重量車）及び試験方法の改善検討、さらには関連の国際調和試験方法案の策定検討に貢献する。また、ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車等の燃費・電費基準策定の検討に必要な試験方法を確立する。 ・特に、我が国提案による WLTP（乗用車排出ガス・燃費国際調和測定方法）の検討に必要な国内基準との比較評価、試験方法の確立、効果評価等を行い、当該分野の議論を主導、加速する。 ・公共交通や物流を支える大型車の分野において、将来型ハイブリッドシステムなどのパワートレインシステム、 	<p>通基盤技術の開発実用化、環境に優しい交通行動・車種選択や総合環境負荷の低減に資する研究を実施する。また、我が国技術の海外展開支援として企業がより活動しやすい環境づくり、次世代自動車等の分野における国際標準化の戦略的推進等の観点から、先駆的環境技術に関する国際調和試験方法等の提案等に資する研究を推進する。</p> <p>(i) 将来の交通社会に向けた課題分析と政策提言、基準策定、技術評価等を通じた省エネルギー・地球温暖化ガス排出削減政策、環境負荷の低いハイオ燃料の普及環境整備への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> ・台上での燃費測定結果への影響の大きい要因としてタイヤ抵抗を中心に取り上げ、高精度の車両走行抵抗の測定方法の検討を進める。 ・排出ガス・燃費試験に関して、PHEV(プラグインハイブリッド)に加え、電気自動車や小型自動車等の多様な車両に対する調査を行い、得られた知見を取りまとめて、乗用車排出ガス・燃費の国際調和試験方法についての国際会議(WLTP)の場において我が国の技術資料として提供する。 ・充電時間の大幅な短縮を可能とする新たな充電方式の電動バスについて実証走行を行い、その性能を把握すると共に、将来の技術基準案の検討に向けた基礎資料を得る。 ・産学官の連携によりプラグインハイブリッドトラックの試作及び実証走行を行い、これを通じて適用領域や車両仕様を実証的に確認する。 <p>(ii) 環境に優しい交通行動・車種選択や</p>			
---	---	--	--	--

<p>次世代バイオディーゼル技術等、先進的な共通基盤技術の開発・実用化について産学官連携のイニシアチブを發揮するとともに、将来基準検討に必要な評価、試験方法の確立、効果評価を行う。</p> <p>(ii) 環境に優しい交通行動・車種選択や総合環境負荷の低減に資する研究の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・総合環境負荷低減の観点から適切な車種選択を促すための燃費ラベル要件の検討を行う。また、エアコン使用時の燃費への影響評価手法を含め、試験方法を確立する。 ・自動車用エネルギー利用の判断材料となるLCAの観点を含めた総合環境負荷等の評価手法の確立を図り、多様化する自動車用エネルギーの効率的選択、最適利用の促進に貢献する。 ・車両特性等に応じたエコドライブの最適手法等を確立し、提案を行うことで、エコドライブの効果的普及推進に貢献する。 	<p>総合環境負荷の低減に資する研究の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・表示燃費と実燃費の違いについて、対象により要因が異なると考えられることから、今年度は重量車ハイブリッドを対象を広げて調査を実施し、表示燃費と実燃費の乖離の要因を明確化する。さらに乗用車におけるエアコン以外の要因による燃費影響について外部と連携した実証試験等を行い、燃費測定法に関する技術課題を調査する。 ・CO₂削減に有効とされる電気自動車に関して、バッテリー、モータ、インバータの製造、廃棄を含めたCO₂排出量の把握にあたり、重要な部品であるモーターエンジンについては、材料まで踏み込んで調査を行い、LCA評価に必要な知見を得る。 ・バイオマス燃料の自動車への導入に関して、より自動車に適した燃料性状を明らかにするため、草木質・廃棄物系バイオマス燃料について、車両試験によるデータを取得し、適合性を分析する。 ・エコドライブについて、使用状態により効果に差異が生じることを踏まえて、実態に即した効果の評価方法を検討する基礎データを得るため、多様な車両諸元等に基づく走行データを収集し、燃費の傾向を調査する。 			
<p>④ 鉄道等に関わる安全・安心の確保、環境の保全、地球温暖化の防止、省エネルギーの推進、エネルギー問題への貢献</p> <p>事故原因の究明及び省コストで安全性の高い事故防止策の検討、鉄軌道の車両、設備、運行計画に係る評価、低環境負荷交通システムの普及加速</p>	<p>④ 鉄道等に関わる安全・安心の確保、環境の保全、地球温暖化の防止、省エネルギーの推進、エネルギー問題への貢献</p> <p>事故原因の究明及び省コストで安全性の高い事故防止策の検討、鉄軌道の車両、設備、運行計画に係る評価、低環境負荷交通システムの普及加速を通じたモーダルシフトの促進等を通じ、鉄道等に係る国民</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道等の事故原因究明や事故防止のための研究開発を着実に進めた。特に、国際標準化が進められている車内の磁界測定について評価方法の提案を行うなど、優れた成果を上げている。 ・軌道系交通システムの研究も年度計画に沿って進めており、着実な実施状況にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・近年の首都圏鉄道の相互乗り入れの拡大による路線総延長の増大や多発する人身事故などにより運行ダイヤの乱れが日常化している。運行ダイヤの遅延状況から利用者影響度

<p>を通じたモーダルシフトの促進等を通じ、鉄道等に係る国民の安全・安心の確保、環境の保全等に貢献する。</p> <p>(i) 事故原因の究明及び防止対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故鑑定、技術評価等を通じ、事故等の原因の把握・科学的分析を行うとともに、必要な防止対策の検討を行う。 ・プローブ車両、センサ、無線等汎用技術を利用した、低コストかつ信頼性の高い鉄道保安システムの開発等を産学官連携により行い、経営基盤の必ずしも強固でない地方鉄道の安全性、信頼性維持に貢献する。 ・シミュレーション技術を利用したヒューマンエラー検知システムの構築等必要な保安システムの開発を行い、鉄道のヒューマンエラー事故の防止に貢献する。 <p>(ii) 軌道系交通システムに関する安全・安心の確保、環境の保全に係る評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方鉄道の保守性の向上、鉄道車両等の電磁放射に関する安全の確保等の観点を含め、鉄道の車両、設備、運行計画の評価手法の確立を図り、鉄道の安全・安定の確保、環境の保全等に貢献する。 ・社会的影響の大きい列車遅延に関するメカニズムの解明、輸送影響の拡大防止等に関する研究を産学官連携により実施し、鉄道の安定輸送の確保に貢献する。 ・中立公正に技術評価等を行う立場から、フリーゲージ・トレインの研究開 	<p>の安全・安心の確保、環境の保全等に貢献する。</p> <p>事故原因の究明及び省コストで安全性の高い事故防止策の検討、鉄軌道の車両、設備、運行計画に係る評価、低環境負荷交通システムの普及加速を通じたモーダルシフトの促進等を通じ、鉄道等に係る国民の安全・安心の確保、環境の保全等に貢献する。</p> <p>(i) 事故原因の究明及び防止対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故が発生し、鑑定、意見照会等を求められた場合には早急に対応し、これまでの研究で得られた知見や実験結果等を通して、事故原因の分析を行う。 ・列車制御等に適用可能な高精度な列車位置特定方法を検討し、走行距離誤差補正法等を提案する。 ・画像センサ等を利用した予防保全機能の踏切・信号機への適用を検討し、判定精度の評価を行う。 ・シミュレーション技術を利用したヒューマンエラー検知システムの構築に向け、被験者試験を行うための試験シナリオをシミュレータで作成する。 <p>(ii) 軌道系交通システムに関する安全・安心の確保、環境の保全に係る評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電磁放射に関する安全の確保のため、車両内の標準的な磁界測定・評価方法に関する検討を進め、国際規格を踏まえた妥当性の検証を行う。 ・車内信号等のインターフェースが列車運転へ及ぼす影響を実験的に評価するため、モデル路線データを作成する。 ・脱線に対する安全性の状態監視技術を確立するため、脱線係数の常時観測に基づく 			<p>を評価するシステムを用いるなどしてこの問題への有効な対策を提案して頂きたい。</p>
--	---	--	--	---

<p>発、リニアモータ地下鉄の改良等、国が推進する技術開発等へ引き続き参画し、国の鉄道技術政策の推進に貢献する。</p> <p>(iii)低環境負荷交通システムの高度化を中心とするモーダルシフトの促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域交通におけるモーダルシフトの促進に貢献する観点から、シミュレーション技術を利用した影響評価手法の確立や、安全性評価及びCO2排出削減等導入効果評価等を実施し、環境負荷の低い新しい交通システム(鉄道及び道路を走行可能とする車両等を含む)の開発・実用化、技術改善等を加速する。 	<p>管理と従来の軌道管理手法との比較評価を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実路線に新たに導入する車両・設備の設計に対する、安全性評価手法の標準化を検討する。 ・列車遅延影響評価シミュレータによる利用者への影響評価手法の検討を進め、運転整理方法やダイヤの評価方法を検討する。 ・フリーゲージトレイン評価委員会に委員として参加し、実車走行試験計画の検討や試験結果の分析を行う。 <p>(iii) 低環境負荷交通システムの高度化を中心とするモーダルシフトの促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通導入のための社会実験に向けた基礎データ収集及びシミュレーションを実施し、導入効果の評価を行う。 ・路面電車の運行計画を評価するためのシミュレーションを実施し、実路線を対象として定時性等に関する評価を行う。 			
<p>⑤陸上交通の安全・環境に係る分野横断的課題等への対応</p> <p>陸上交通の安全・環境に係る分野・モード横断的課題に対し、所内横断的チームにより積極的に取り組み、交通社会の持続可能な発展に向けた総合的解決策を提案する。</p> <p>(i) 地域交通における持続可能なネットワークの実用化、普及に向けた中核的機能発揮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり等のインフラ設計と連携した次世代交通システム(超小型車両、BRT,LRT等)による低炭素交通システムのサステナブルなネットワーク化の効果評価、構築および技術基準整備のための基礎資料の策定を行い、 	<p>⑤ 陸上交通の安全・環境に係る分野横断的課題等への対応</p> <p>陸上交通の安全・環境に係る分野・モード横断的課題に対し、所内横断的チームにより積極的に取り組み、交通社会の持続可能な発展に向けた総合的解決策を提案する。</p> <p>(i) 地域交通における持続可能なネットワークの実用化、普及に向けた中核的機能発揮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・軌道系公共交通を補完する輸送機関としての超小型車両導入後の影響評価を行い、課題抽出及び対応策を検討する。 ・専用路上の連結走行と一般道路上の個別走行が可能なデュアルモードシステムに特有の機能である、専用走行、モードチェ 	A	<ul style="list-style-type: none"> ・移動手段の多様化が進み、今後自動車だけでなく他の移動手段との連携が重要になってくることは間違いない。 ・公道において路面電車と自動車による相互通信を用いた大規模な社会実験を世界に先駆けて産学官共同で実施し、基礎資料を得たことは高く評価できる。 ・またこれらは、横断的な分野への強みをもつ本研究所ならではのテーマであるとともに、高齢者対応やデモの実施等、多岐にわたっており、その効果を広くアピールするなど、十分な成果と評価できる。 	

<p>地域交通における持続可能なネットワークの実用化、普及に貢献する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化・過疎化に対応した安全かつ低環境負荷、低コストの次世代移動手段の検討を行う。 (ii) 高齢者や交通弱者の移動の安心・安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・音・情報通信技術による情報伝達・危険回避等、移動の安全性を向上し交通弱者の安心・安全を損なわない情報伝達方法の検討及びこれを利用した危険回避方法の検討を行い、高齢者や交通弱者の安全・安心な移動環境づくりに貢献する。 	<p>ンジ等に適切に対応するための技術評価を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> (ii) 高齢者や交通弱者の移動の安心・安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者等の交通弱者を対象に、歩車間通信等を用いて車両の情報を提供するための、位置精度、通信速度、通信フローといったハード及びソフト面の要求性能を達成可能なシステムを構築する。 ・歩行者、自動車及び公共交通機関（路面電車）との安全の向上を図るために、歩行者、自動車及び電車で通信による安全性向技術に関する社会実験を、産学官の連携の下で実施し、有効性を検証する。 			
<p>(2) 質の高い研究成果の創出と当該成果の確実な活用による国土交通政策の立案・実施支援（基準策定、施策立案支援等を通じた研究成果の社会還元）</p> <p>① 研究成果を活用した施策提言、産官学連携による技術開発、検討会への参画等を通じ、国の施策立案への貢献及び研究成果の社会還元を努める。具体的には、将来的に自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資する検討課題等を100件以上提案する。また、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等を40以上の基準化等予定項目について実施する。さらに、地方自治体等からの受託研究や地域交通の直面する諸課題の解決に資する研究</p>	<p>(2) 質の高い研究成果の創出と当該成果の確実な活用による国土交通政策の立案・実施支援（基準策定、施策立案支援等を通じた研究成果の社会還元）</p> <p>① 研究成果を活用した施策提言、産官学連携による技術開発、検討会への参画等を通じ、国の施策立案への貢献及び研究成果の社会還元を努める。具体的には、将来的に自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資する検討課題等を20件以上提案する。また、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等を8以上の基準化等予定項目について実施する。さらに、地方自治体等からの受託研究や地域交通の直面する諸課題の解決に資する研究の実施等を積極的に行う。</p> <p>② 上記目的の達成と併せ、研究成果の普及、活用促進を図り、広く科学技術に関す</p>	<p>A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国の基準策定に貢献し、学会発表を通じて研究成果の質の向上と普及を図っている。これらの件数はいずれも年度の数値目標を達成しており、着実な実施状況にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・我が国の基準案等への国際的共通認識の醸成にはタイムリーな国際会議発表を、また基盤技術として永続的価値が期待される成果は journal への発表が期待される。

<p>の実施等を積極的に行う。</p> <p>② 上記目的の達成と併せ、研究成果の普及、活用促進を図り、広く科学技術に関する活動に貢献する。具体的には、関係学会等での論文及び口頭発表を、中期目標期間中に 600 件程度、また、査読付き論文の発表を 100 件程度行う。</p>	<p>る活動に貢献する。具体的には、関係学会等での論文及び口頭発表を、120 件程度、また、査読付き論文の発表を 20 件程度行う。</p>			
<p>2. 自動車等の審査業務の確実な実施</p> <p>自動車等審査の確実かつ効率的な実施を通じ、基準不適合車の生産・流通を未然に防止し、自動車に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全に引き続き貢献する。また、高度化・複雑化する自動車の新技術等や新たな国際枠組みに確実に対応し、「新成長戦略」（平成 22 年 6 月 18 日閣議決定）に基づく我が国技術の海外展開支援等の観点から企業がより国際的な活動をしやすい環境を作り出すため、業務実施体制の更なる強化を進める。</p> <p>(1) 審査体制の整備</p> <p>自動車等の保安基準適合性の審査を確実かつ効率的に実施するため、以下のような措置を講じることにより、適切な審査体制の保持・整備に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・装置型式認証に係る国際的な相互承認制度に対応するため、装置指定の拡大等に応じた審査体制を整える。 ・審査の信頼性や質の更なる向上を図るため、業務の運営管理体制を強化する。 ・各職員の担当する審査項目や範囲を 	<p>2. 自動車等の審査業務の確実な実施</p> <p>自動車等審査の確実かつ効率的な実施を通じ、基準不適合車の生産・流通を未然に防止し、自動車に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全に引き続き貢献する。また、高度化・複雑化する自動車の新技術等や新たな国際枠組みに確実に対応し、「新成長戦略」（平成 22 年 6 月 18 日閣議決定）に基づく我が国技術の海外展開支援等の観点から企業がより国際的な活動をしやすい環境を作り出すため、業務実施体制の更なる強化を進める。</p> <p>(1) 審査体制の整備</p> <p>各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理する仕組みを適切に運用する。また、電磁両立性性能試験設備の整備に着手すると共に、後面衝突時頸部保護性能試験、二輪車の加速走行騒音試験のほか、平成 25 年度に制定、改正等がなされる予定の装置等に係る基準について、基準適応日等を考慮し、必要な審査体制を整備する。</p> <p>さらに、審査の信頼性や質の更なる向上を図るため、業務の運営管理体制の強化に向けた検討を進める。</p> <p>(2) 審査結果及びリコールに係る技術的</p>	<p>A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな制度や新技術・国際的な枠組みに対応した自動車等の審査体制の整備と強化を着実に進めるとともに、申請者の利便向上等、社会への還元に直結する業務を遂行している。 ・また、研修や併任制度等の施策により、審査官の専門性及び技術力の向上を図るなど、本審査業務は着実な実施状況にある。 	

<p>グループ横断的に登録管理する仕組みを設け、部内の人材のより効果的な活用を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中期目標の期間中に基準の制定、改正等がなされた場合にあって、必要な体制を整備することにより、自動車等の保安基準適合性の審査を適切かつ確実に実施する。 <p>(2)審査結果及びリコールに係る技術的検証結果等の審査方法への反映 審査業務及びリコール検証業務等を通じて得た知見等を共有する仕組みを構築し、審査能力の向上を図る。</p> <p>(3)申請者の利便性向上 申請者の利便性の向上を図るため、申請者のニーズ把握を行うとともに、それに応じた施設・審査方法等の改善を50件以上実施する。</p> <p>(4)技術職員の育成・配置、技術力の蓄積等</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 職員の専門性の向上と担当分野の拡大を図るため、最適な人材の採用、人事配置及び各職員に合わせた適切な研修システムの充実を図る。 ② 職員の評価制度を適切に運用し、職員の意欲向上を図る。 ③ 研究部門との人事交流を行うなどによる連携の強化により、新技術に対する安全・環境評価及び審査方法についての技術水準の向上を図る。 ④ その他審査に係る技術力を蓄積するための方策を検討する。 	<p>検証結果等の審査方法への反映 内部ネットワークの活用、連絡会の開催等により、審査業務及びリコール検証業務等を通じて得た知見等を共有する。</p> <p>(3) 申請者の利便性向上 申請者のニーズを調査し、それを基に申請者の利便性の向上のための施設・審査方法等の改善を10件以上実施する。また、最新の審査方法等にかかる最新規定をネット上にアップし、申請者が最新の試験方法を把握できるようにし、申請者の利便性の向上を図る。</p> <p>(4) 技術職員の育成・配置、技術力の蓄積等</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 自動車等審査部職員については、部内の研修システムを活用し、職員の専門性の向上と担当分野の拡大を図る。また、英語研修を実施し、職員の語学力の向上を図る。 ② 構築された職員評価制度を活用し、管理職員及び職員の評価を行う。また、その結果を活用して優秀な職員を表彰することにより職員の意欲向上を図る。 ③ 研究部門との人事交流を行うなどによる連携の強化により、新技術に対する安全・環境評価及び審査方法についての技術水準の向上を図る。 ④ マニュアル、ノウハウ集等を整備するほか、その他審査に係る技術力を蓄積するための方策を検討する。 <p>(5) 自動車の新技術や新たな国際枠組みへの確実な対応のための実施体制の強化</p>			
--	---	--	--	--

<p>(5)自動車の新技術や新たな国際枠組みへの確実な対応のための実施体制の強化</p> <p>高度化・複雑化する自動車の新技術等への対応や、現在国連自動車基準調和世界フォーラムで審議中の車両型式認証に係る新たな国際相互承認制度への対応等を確実に行うための審査実施体制の段階的な強化策について検討を行う。また、検討に当たっては、技術スタッフの増強や施設整備を行うだけでなく、所内研究部門の有する知見や、自動車検査独立行政法人の人員やノウハウ等の活用を含め、業務の効率化を見据えた実施体制を検討するものとする。</p>	<p>高度化・複雑化する自動車の新技術等への対応や、現在国連自動車基準調和世界フォーラムで審議中の車両型式認証に係る新たな国際相互承認制度への対応等を確実に行うための審査実施体制の段階的な強化策について検討を行う。また、検討に当たっては、技術スタッフの増強や施設整備を行うだけでなく、所内研究部門の有する知見や、自動車検査独立行政法人の人員やノウハウ等の活用を含め、業務の効率化を見据えた実施体制を検討するものとする。</p>			
<p>3. 自動車のリコールに係る技術的検証の実施</p> <p>自動車ユーザー等の一層の安全と安心につなげるため、不具合の原因が設計又は製作の過程にあるかの技術的な検証を通じ、リコールの迅速かつ確実な実施を促進する。また、高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合への対応、ユーザー目線に立った迅速かつ確実な対応等を行うため、業務実施体制の更なる強化、諸外国との連携等を進める。</p> <p>(1) リコール技術検証業務の確実な実施</p> <p>行政の情報収集体制の強化に伴う検証依頼の変化、再リコール事案の届出に係る行政の積極的な技術検証</p>	<p>3. 自動車のリコールに係る技術的検証の実施</p> <p>自動車ユーザー等の一層の安全と安心につなげるため、不具合の原因が設計又は製作の過程にあるかの技術的な検証を通じ、リコールの迅速かつ確実な実施を促進する。また、高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合への対応、ユーザー目線に立った迅速かつ確実な対応等を行うため、業務実施体制の更なる強化、諸外国との連携等を進める。</p> <p>(1) リコール技術検証業務の確実な実施</p> <p>行政の情報収集体制の強化に伴う検証依頼の変化、再リコール事案の届出に係る行政の積極的な技術検証の活用に応えるため、技術検証の信頼性や質の更なる向上を図りながら柔軟かつ確実に対応できる</p>	<p>A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・質の高い技術検証を実施し、業務マニュアルの見直しによって技術伝承と業務の効率化を図っている点は特に評価できる。今後、マニュアルや体制の整備、データベースによる情報の共有により、効率的にリコール技術検証業務が遂行できると期待する。 ・また、急な下り坂等でのエンジン停止走行について、発生状況やその危険性を明らかにし注意喚起を行うなど、自動車事故防止に向けた取り組みを着実に実施している。 ・以上のことから中期目標達成に向けて着実な実施状態であると評価するが、安全に対する研究所の積極的姿勢は高く評価する。 	

<p>の活用による検証依頼の変化に対し、技術検証の信頼性や質の更なる向上を図りながら柔軟かつ確実に対応する。また、技術検証に当たって、必要に応じ、車両不具合に起因した事故車両等の現車調査や実証実験を実施する。</p> <p>(2) 自動車の新技術への対応、ユーザー目線に立った迅速かつ確実な対応のための実施体制の強化等 高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合への対応、また、ユーザー目線に立った迅速かつ確実な対応等を行うために、以下のような措置を講じる。</p> <p>① これらの対応等を行うための業務実施体制の段階的な強化策について検討を行う。検討に当たっては、技術スタッフの増強や施設整備を行うだけでなく、所内研究部門の有する知見や、自動車検査業務を行っている自動車検査独立行政法人の人員やノウハウ等の活用を含め、業務の効率化を見据えた実施体制を検討する。また、検証プロセス管理の推進や技術力向上の観点からも実施体制を検討する。</p> <p>② あわせて、新技術の動向把握に努め、不具合発生傾向等に係る予備的な分析・把握を行って技術検証に活用するために、中期目標期間中に、不具合情報 20,000 件以上の分析に努める。外国政府の関係機関のリコールに関する情報の技術検証への活用、諸外国における検証方法の継続的な調査や情</p>	<p>ように、マニュアル等の見直し及び一層の充実を図る。また、技術検証に当たって、車両不具合に起因した事故車両等の現車調査や再現実験を中心として実証実験を実施する。技術検証の結果が行政による効果的な情報収集やリコール事案の届出に関する迅速な判断につながるよう行政との連携を一層強化する。</p> <p>(2) 自動車の新技術への対応、ユーザー目線に立った迅速かつ確実な対応のための実施体制の強化等 高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合への対応、また、ユーザー目線に立った迅速かつ確実な対応等を行うために、以下のような措置を講じる。</p> <p>① これらの対応等を行うための業務実施体制の段階的な強化策について検討を行う。検討に当たっては、技術スタッフの増強や施設整備を行うだけでなく、所内研究部門の有する知見や、自動車検査独立行政法人の人員やノウハウ等の活用を含め、業務の効率化を見据えた実施体制を検討する。また、検証プロセス管理の推進や、技術検証・現車調査・実証実験に関する能力向上の観点から、スタッフ間の連携の強化、技術的な知見や技能の蓄積・継承・活用に必要なデータベースの充実等の方策を検討する。技術検証により得られた知見を活用して実証実験や多様な実験・分析手法等によって得られたデータを体系的にまとめ、行政によるユーザー等に対する適切な自動車の使用や維持管理等に関する指導・啓発への効果的な貢献を図る。</p> <p>② あわせて、新技術の動向把握に努め、</p>			
---	--	--	--	--

<p>報交換を行う等連携を図る。</p> <p>(3) 技術者の配置等 自動車の設計、製造管理等に高度な知識・経験を有する者を効率的に活用し、適切な業務の実施に努める。また、リコール技術検証業務に従事する技術者の配置について、研究部門及び自動車等審査部門との連携をさらに強化しつつ具体的な方策を検討する。これらの連携を通じ、技術検証により得られる技術的な知見を体系的にまとめ不具合低減に資する対策の検討を行うとともに、当該業務の成果を研究業務及び自動車等審査業務の充実に活用する。さらに、職員の評価制度により、職員の意欲向上を図る。</p>	<p>不具合発生傾向等に係る予備的な分析・把握を行って技術検証に活用するために、不具合情報 4,000 件程度の分析に努める。外国政府の関係機関のリコールに関する情報の技術検証への活用、諸外国における検証方法の継続的な調査や情報交換を図る。</p> <p>(3) 技術者の配置等 自動車の設計、製造管理等に高度な知識・経験を有する者を効率的に活用し、適切な業務の実施に努める。また、リコール技術検証業務に従事する技術者の配置について、高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合に対応した専門分野に精通した技術者の採用・配置に努めるとともに、研究部門及び自動車等審査部門との連携をさらに強化するため、研究部門で豊富な経験を有する技術者等の配置を行う。これらの連携を通じ、技術検証により得られた技術的な知見を活用して不具合情報等を体系的にまとめるとともに、これらの知見を研究業務及び自動車等審査業務の充実に活用する。</p> <p>さらに、管理職を含めた職員の評価制度により職員の意欲向上を図る。</p>			
<p>4. 自動車の基準・認証国際調和活動、鉄道の国際標準化等への組織的対応 自動車の基準認証国際調和活動や鉄道の国際標準化活動等については、「新成長戦略」（平成 22 年 6 月 18 日閣議決定）に基づく我が国技術の海外展開支援としての企業がより活動しやすい環境づくりや、「知的財産推進計画 2010」（平成 22 年 5 月 2</p>	<p>4. 自動車の基準・認証国際調和活動、鉄道の国際標準化等への組織的対応 自動車の基準認証国際調和活動や鉄道の国際標準化活動等については、「新成長戦略」（平成 22 年 6 月 18 日閣議決定）及びこれを踏まえてとりまとめられた「自動車基準認証国際化行動計画」（平成 23 年 6 月自動車基準認証国際化ハイレベル会議）において、我が国技術の海外展開支</p>	S	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/ WP29）の専門家会議へ積極的に参加し、国際規格の成立に貢献した。従来の議長等に加えて新たに共同議長、副議長等のポストを獲得し、燃料電池自動車安全基準や ITS 等の将来技術に係る基準原案の策定を主導するなど、国の要請に的確に応えた。 ・また、今後の電気自動車等先端技術に係る国際基準を先導できる環境を整える等、中期目標の達成に向けて優れた 	

<p>1 日知的財産戦略本部決定)に基づく次世代自動車や鉄道の分野における国際標準化等の戦略的推進に対する社会的要請が高まっていることを踏まえ、研究成果や技術評価・審査の知見を活用して、我が国技術に係る国際基準・試験方法、国際規格等のより積極的な提案や、鉄道の国際規格への適合性評価等を行うための体制整備の検討を進める。</p> <p>(1) 自動車の基準認証国際調和活動への恒常的かつ組織的な参画</p> <p>① 基準策定支援研究の成果や審査方法の知見を活用した技術的支援</p> <p>自動車基準調和世界フォーラム (UN/ECE/WP29) における我が国主張の技術的支援を行う立場から、当所専門家(研究員、審査職員)を同フォーラムの各専門家会議(12 回程度/年)等に恒常的かつ固定的に参加させ、国際基準や国際調和試験方法の策定・調和活動に積極的に参画する。</p> <p>参画に当たっては、基準策定支援研究の成果及び審査方法の知見を活用し、新たな国際基準や国際調和試験方法の提案、基準策定に必要なデータの提供等を積極的に行う。また、特に戦略的分野に係る提案等に当たっては、工業規格に係る国際標準化活動との連携を図るよう努める。</p> <p>② 車両型式認証に係る新たな国際相互承認枠組みの構築支援</p> <p>同フォーラムにおける車両型式認証に係る新たな国際相互承認枠組み</p>	<p>援としての企業がより活動しやすい環境づくりが求められていることや、「知的財産推進計画2010」(平成22年5月21日知的財産戦略本部決定)に基づく次世代自動車や鉄道の分野における国際標準化等の戦略的推進に対する社会的要請が高まっていることを踏まえ、研究成果や技術評価・審査の知見を活用して、我が国技術に係る国際基準・試験方法、国際規格等のより積極的な提案や、鉄道の国際規格への適合性評価等を行うための体制整備の検討を進める。</p> <p>(1) 自動車の基準認証国際調和活動への恒常的かつ組織的な参画</p> <p>① 基準策定支援研究の成果や審査方法の知見を活用した技術的支援</p> <p>自動車基準調和世界フォーラム (UN/ECE/ WP29) における我が国主張の技術的支援を行う立場から、当所専門家(研究員、審査職員)を同フォーラムの各専門家会議(12 回程度/年)等に恒常的かつ固定的に参加させ、国際基準や国際調和試験方法の策定・調和活動に積極的に参画する。</p> <p>参画に当たっては、基準策定支援研究の成果及び審査方法の知見を活用し、新たな国際基準や国際調和試験方法の提案、基準策定に必要なデータの提供等を積極的に行う。また、特に電気自動車に関する基準を戦略的分野と捉え、提案、議論等に当たっては、ISOなどの議論の内容・進捗、日本からの提案の状況等を踏まえ、工業規格に係る国際標準化活動との連携を図るよう努める。</p>		<p>実施状況にあると認められる。</p>	
--	--	--	-----------------------	--

<p>の構築に向けた検討、審議に積極的に参画し、これまでの審査業務で得られた知見、経験を踏まえた支援、合理的提案を行うことで、適切かつ有効な国際枠組みづくりに貢献する。</p> <p>③ 更なる国際的リーダーシップ発揮のための体制強化と職員の育成</p> <p>高度化・複雑化する自動車の新技術等に対応した新たな国際基準・試験方法案の策定・提案に係る国内外のニーズの高まりに対し、基準策定支援研究の成果及び審査方法の知見を活用して、我が国技術をベースとした新たな国際基準等の策定等に係る国際的リーダーシップを組織的かつ戦略的に発揮していく観点から、基準認証国際調和活動の技術支援体制の段階的な強化策について国土交通省と連携して検討を行う。</p> <p>また、国際会議における議長職の遂行等を通じて得られたノウハウの蓄積や、提案力向上のための人材育成等を図るための具体的方策についても検討を行う。</p>	<p>② 車両型式認証に係る新たな国際相互承認枠組みの構築支援</p> <p>同フォーラムにおける車両型式認証に係る新たな国際相互承認枠組みの構築に向けた検討、審議に積極的に参画し、これまでの審査業務で得られた知見、経験を踏まえた支援、合理的提案を行うことで、適切かつ有効な国際枠組みづくりに貢献する。具体的には、関連する国内外の会議に積極的に参加し、国際的な車両認証制度に係る手順・手法等について、国土交通省を支援し、合理的提案を行う。</p> <p>③ 更なる国際的リーダーシップ発揮のための体制強化と職員の育成</p> <p>高度化・複雑化する自動車の新技術等に対応した新たな国際基準・試験方法案の策定・提案に係る国内外のニーズの高まりに対し、基準策定支援研究の成果及び審査方法の知見を活用して、我が国技術をベースとした新たな国際基準等の策定等に係る国際的リーダーシップを組織的かつ戦略的に発揮していく観点から、基準認証国際調和活動の技術支援体制の段階的な強化策について国土交通省と連携して検討を行う。</p> <p>また、国際会議における議長職の遂行等を通じて得られたノウハウの蓄積や、提案力向上のための人材育成等を図る観点から、国際会議出席者間の情報交換を密に行う。これを通して、対処方針の調整、報告等に係る所内手続きの整備、マニュアル等の策定に向けた知見の整理集約、職員の業務研修、所内フォーラムやイントラネット等を活用した知見の所内共有等を強化する。</p>			
(2) 鉄道の国際標準化の推進、国際規	(2) 鉄道の国際標準化の推進、国際規格へ			

<p>格への適合性評価に関する検討</p> <p>鉄道に係る基準策定支援研究の成果や技術評価手法に係る知見を活用して、鉄道の国際標準化活動に参画し、我が国の優れた鉄道技術・規格の国際標準化の推進（我が国鉄道技術・規格の国際規格化等）に貢献する。また、当所の鉄道の技術評価に係る実績、知見等を活用し、国際規格への適合性評価（認証）を行うための体制を検討する。</p>	<p>の適合性評価に関する検討</p> <p>鉄道に係る基準策定支援研究の成果や技術評価手法に係る知見を活用して、鉄道の国際標準化活動に参画し、我が国の優れた鉄道技術・規格の国際標準化の推進（我が国鉄道技術・規格の国際規格化等）に貢献する。また、当所の鉄道の技術評価に係る実績、知見等を活用し、鉄道分野の国際規格への適合性評価（認証）を行うため、認証機関の要求事項を定めた ISO/IEC GUIDE 65（JIS Q 0065）に基づく認定を維持するとともに認定規格の拡充に努め、我が国鉄道に必要な認証を行う。</p>	<p>A</p>	<p>・鉄道認証機関として2件の認証書を発行するとともに、鉄道技術の国際標準化に対して国際エキスパートとして貢献しており、着実な実施状況にあると評価できる。</p>	
<p>II. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置</p>	<p>II. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置</p>			
<p>1. 横断的事項（少数精鋭による効率的運営を通じた、質の高い業務成果の創出と効率的運営の両立）</p> <p>(1) 研究部門、自動車等審査部門及びリコール技術検証部門の連携の強化</p> <p>基準策定支援研究と行政執行事業とが同一組織内で併存・連携する、あるべき独法の一類型として、各部門間の業務連携の工夫、努力を行い、新技術の導入等に伴う業務内容の複雑化、高度化、業務量増加等に少数精鋭で効率的に対応する。</p> <p>具体的には、研究部門、自動車等審査部門及びリコール技術検証部門の間において、適宜情報の共有化や連携して業務を実施することにより、相互の職員の知見の拡大等とともに、各部門の業務を適切かつ効率的に実施する。</p> <p>(2) 内部統制の徹底</p>	<p>1. 横断的事項（少数精鋭による効率的運営を通じた、質の高い業務成果の創出と効率的運営の両立）</p> <p>(1) 研究部門、自動車等審査部門及びリコール技術検証部門の連携の強化</p> <p>基準策定支援研究と行政執行事業とが同一組織内で併存・連携する、あるべき独法の一類型として、各部門間の業務連携の工夫、努力を行い、新技術の導入等に伴う業務内容の複雑化、高度化、業務量増加等に少数精鋭で効率的に対応する。</p> <p>具体的には、研究部門、自動車等審査部門及びリコール技術検証部門の間において、適宜情報の共有化や連携して業務を実施することにより、相互の職員の知見の拡大等とともに、各部門の業務を適切かつ効率的に実施する。また、リコール技術検証を通じ確認された不具合発生傾向、基準整備の必要性等について体系的な整理を行い、研究部門及び審査部門は、必要に応じ国土</p>	<p>A</p>	<p>・部門間の連携強化や内部統制を適切に実施しつつ、少ない人数でありながら、イントラネットを活用して業務の効率化を図るなど、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると評価できる。</p>	

<p>法人の長のリーダーシップによる、業務運営方針の明定化と役職員への直接の周知徹底、各事業の進捗管理、所内評価、事業改善などを引き続き実施し、所のミッションの一段の徹底、事業の重点化・効率化及び風通しのよい業務運営の実現に努める。また、監事監査において法人の長のマネジメントに関し把握された改善点等の法人の長への報告等を通じ、さらなる業務改善を促す。さらに、安全で内部管理の徹底された組織を目指す観点から、安全衛生、情報管理等の取組を引き続き確実に実施する。</p> <p>(3) 広報の充実強化を通じた国民理解の醸成</p> <p>研究所の業務成果について広く国民の理解を得るため、国民にわかりやすい形で積極的に業務成果を説明するよう、役職員への徹底を図る。</p> <p>研究所の業務を網羅的に紹介する研究発表会を毎年1回開催するとともに、特定のテーマにかかる研究成果を紹介する講演会等を適宜開催する。</p> <p>行政から委託された大規模なプロジェクトについては、必要に応じて成果を一般に公表するためのシンポジウム、展示会等を適宜開催するとともに、学会発表等により進捗状況や成果を公表する。</p> <p>研究報告をはじめとする各種文献の出版、データベースの整備、インターネットによる研究成果の公表等を推進する。また、研究所の活動につい</p>	<p>交通省とも連携しつつ、これを研究課題の選定、審査方法の運用に確実に反映することで、自動車にかかわる一層の安全・安心の確保に貢献する。</p> <p>(2) 内部統制の徹底</p> <p>法人の長のリーダーシップによる、業務運営方針の明定化と役職員への直接の周知徹底、各事業の進捗管理、所内評価、事業改善などを引き続き実施し、所のミッションの一段の徹底、事業の重点化・効率化及び風通しのよい業務運営の実現に努める。また、監事監査において法人の長のマネジメントに関し把握された改善点等の法人の長への報告等を通じ、さらなる業務改善を促す。さらに、安全で内部管理の徹底された組織を目指す観点から、安全衛生、情報管理等の取組を引き続き確実に実施する。</p> <p>(3) 広報の充実強化を通じた国民理解の醸成</p> <p>研究所の業務成果について広く国民の理解を得るため、国民にわかりやすい形で積極的に業務成果を説明するよう、役職員への徹底を図る。</p> <p>研究所の業務を網羅的に紹介する研究発表会を1回開催するとともに、特定のテーマにかかる研究成果を紹介する講演会等を1回程度開催する。</p> <p>行政から委託された大規模なプロジェクトについては、必要に応じて成果を一般に公表するためのシンポジウム、展示会等を適宜開催するとともに、学会発表等により進捗状況や成果を公表する。</p>			
---	---	--	--	--

<p>て広く国民の理解を得るため、研究所の一般公開を毎年1回以上実施する。</p> <p>(4) 管理・間接部門の効率化 決裁等の事務的な処理の電子化、情報の共有化・再利用化、外部の専門的能力の活用が相応しい業務のアウトソーシング化等を可能な限り推進することにより、引き続き業務の効率化を図る。</p> <p>特に、一般管理費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)について、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額(初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。)を6%程度抑制するとともに、経費節減の余地がないか自己評価を厳格に行った上で、適切な見直しを行う。</p> <p>また、契約については、他の独立行政法人の事例等をも参考に、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」(平成21年11月17日閣議決定)に基づく取組を着実に実施することにより、契約の適正化を引き続き推進し、業務運営の効率化を図る。</p>	<p>研究報告をはじめとする各種情報の公開、データベースの整備、インターネットによる研究成果の公表等を推進する。また、研究所の活動について広く国民の理解を得るため、研究所の一般公開を1回実施する。</p> <p>上記を含め戦略的かつ計画的な広報を実施するため、広報計画を策定しこれを実施する。</p> <p>(4) 管理・間接部門の効率化 決裁等の事務的な処理の電子化、情報の共有化・再利用化、外部の専門的能力の活用が相応しい業務のアウトソーシング化等を可能な限り推進することにより、引き続き業務の効率化を図る。</p> <p>また、イントラネットを活用し情報の共有化を図ることにより、管理、間接業務の業務処理の効率化を推進する。</p> <p>一般管理費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)について、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額(初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。)を6%程度抑制するとの目標に向けて、経費節減の余地がないか自己評価を厳格に行った上で、適切な見直しを行う。</p> <p>契約については、他の独立行政法人の事例等をも参考に、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」(平成21年11月17日閣議決定)に基づく取組を着実に実施することにより、契約の適正化を引き続き推進し、業務運営の効率化を図る。具体的には、契約監視委員会において点検・見直しを行う等により、競争性・透</p>			
---	---	--	--	--

	<p>明性を高め、より一層の契約の適正化を図る。 本年度から実施する総務・企画部門の管理職を含めた職員の評価制度により、職員の意欲向上を図る。</p>			
<p>2. 各業務の効率的推進 (1) 研究業務の効率的推進 ① 課題選定・評価プロセスの透明性確保、研究課題の重点化 自動車及び鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資する研究課題を適切に実施するため、当該基準の策定等に有効か否かの観点から研究課題を選定するとともに、研究成果の評価、活用方策の検討及び研究手法等の改善を促す行政が参画する研究課題選定・評価会議を設置し、事前評価結果を課題選定・実施に適切に反映することにより、研究の重点化を図る。さらに、外部有識者による研究評価委員会を開催し、客観的観点から評価を行うとともに、評価結果を公表し、重複の排除及び透明性の確保に努める。 ② 研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価 研究を進めるに当たっては、その進捗について、予め研究計画上に定めるマイルストーン（研究途中において、その後の計画の進退、変更等を判断するための中途目標）による管理をはじめとし、研究所内において研究企画会議が進捗管理を行うことにより、的確かつ迅速な業務の実施に努める。ま</p>	<p>2. 各業務の効率的推進 (1) 研究業務の効率的推進 ① 課題選定・評価プロセスの透明性確保、研究課題の重点化 自動車及び鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資する研究課題を適切に実施するため、当該基準の策定等に有効か否かの観点から研究課題を選定するとともに、研究成果の評価、活用方策の検討及び研究手法等の改善を促す行政が参画する研究課題選定・評価会議を設置し、事前評価結果を課題選定・実施に適切に反映することにより、研究の重点化を図る。さらに、外部有識者による研究評価委員会を開催し、客観的観点から評価を行うとともに、評価結果を公表し、重複の排除及び透明性の確保に努める。 ② 研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価 研究を進めるに当たっては、その進捗について、予め研究計画上に定めるマイルストーン（研究途中において、その後の計画の進退、変更等を判断するための中途目標）による管理をはじめとし、研究所内において研究企画会議が進捗管理を行うことにより、的確かつ迅速な業務の実施に努める。また、研究課題選定・評価会議の期中・事後評価結果を課題選定・実施に適切に反映する。さらに、外部有識者による研</p>	<p>A</p>	<p>・自動車等審査業務における電子化の促進により効率的な運営を図り、また、研究者の育成・人材活用、研究の進捗管理、設備の適切な活用を進め、外部からの競争的資金を積極的に獲得するなど、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると評価できる。</p>	

た、研究課題選定・評価会議の期中・事後評価結果を課題選定・実施に適切に反映する。さらに、外部有識者による研究評価委員会を開催し、客観的観点から評価を行うとともに、評価結果を公表し透明性の確保に努める。

③ 受託研究等の獲得と効率的な研究業務の推進

研究所の技術知見や施設・設備を活用し、自動車、鉄道及び航空等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準等の策定に資する行政及び民間からの受託研究、受託試験等の実施に努める。また、民間企業や公益法人、大学との連携等により、外部からの競争的資金（科学技術振興調整費、地球環境研究総合推進費等）を戦略的に獲得し、研究ポテンシャルの向上に引き続き努める。

研究課題選定や評価において人件費相当額等を含めた総コストを踏まえる等により、職員へのコスト意識の徹底を図る。

また、業務経費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）について、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。）を2%程度抑制する。

さらに、受託試験・研究での活用等により、主要な研究施設・設備稼働率を60%以上とし、研究施設・設備を有効に活用する。

④ 研究者の人材確保、育成及び職員

研究評価委員会を開催し、客観的観点から評価を行うとともに、評価結果を公表し透明性の確保に努める。

③ 受託研究等の獲得と効率的な研究業務の推進

研究所の技術知見や施設・設備を活用し、自動車、鉄道及び航空等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準等の策定に資する行政及び民間からの受託研究、受託試験等の実施に努める。また、民間企業や公益法人、大学との連携等により、外部からの競争的資金（科学技術振興調整費、地球環境研究総合推進費等）を戦略的に獲得し、研究ポテンシャルの向上に引き続き努める。

研究課題選定や評価において人件費相当額等を含めた総コストを踏まえる等により、職員へのコスト意識の徹底を図る。また、業務経費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）について、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。）を2%程度抑制すべく、業務の重点化を進める。

さらに、受託試験・研究での活用等により、大型車用シャシダイナモメータ、中小型車用シャシダイナモメータ、大型ディーゼルエンジンダイナモメータ、先進型ドライビングシミュレータ、電波暗室、列車運行システム安全性評価シミュレータ、台車試験設備及び低視程実験棟など主要な研究施設・設備稼働率を60%以上とし、研究施設・設備を有効に活用する。

④ 研究者の人材確保、育成及び職員の意

<p>の意欲向上</p> <p>(i) 国土交通政策として実施すべき領域において、研究レベルの維持、向上を図るため、国土交通政策に係る研究ニーズを常に把握し、今後、研究者が不足すると考えられる、機械、電気、情報、制御、化学、人間工学等の専門分野について、研究者の採用を戦略的かつ計画的に行う。また、技術、経験等の適切な継承のため、研究職員の採用に当たり、特定の世代、分野に偏りが生ずることがないように、年齢、研究履歴等に配慮する。さらに、任期付き任用や外部の専門家の積極的な活用により、研究活動の活性化を図る。</p> <p>(ii) 国土交通政策に係る研究ニーズに的確かつ迅速に 대응するため、以下の点を踏まえ、研究者の育成に積極的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画的に行政、自動車等審査部門、リコール技術検証部門との人事交流を行う。 ・若手研究者等の育成に努める。特に、行政が実施する検討会やワーキング等に若手研究者等を積極的に参加させたり、行政からの受託を可能な範囲で若手研究者等に任せる。 ・研究者の国内外の教育・研究機関等への留学や同機関等との人事交流、研究発表への参画等を通じて研究者の資質の向上に努める。また、研究所内で研究発表を行う場を設ける、外部の専門家を招聘しての研究所内講演会の定期的な開催に努める等、人材の育成に積極的に対応する。 	<p>欲向上</p> <p>(i) 国土交通政策として実施すべき領域において、国土交通政策に係る研究ニーズを常に把握し、今後、研究者が不足すると考えられる、機械、電気、情報、制御、化学、人間工学等の専門分野について、研究者の採用を戦略的かつ計画的に行う。また、技術、経験等の適切な継承のため、研究職員の採用に当たり、特定の世代、分野に偏りが生ずることがないように、年齢、研究履歴等に配慮する。さらに、任期付き任用や外部の専門家の積極的な活用により、研究活動の活性化を図る。</p> <p>特に、本年度に見込まれる研究者の定年退職を踏まえ、研究レベルの維持・向上のため、1名以上の任期付研究員の採用を行う。その際、特定の世代、分野に偏りが生ずることがないように、年齢、研究履歴等に配慮する。また、5名以上の客員研究員を招聘する。</p> <p>(ii) 国土交通政策に係る研究ニーズに的確かつ迅速に 대응するため、以下の点を踏まえ、研究者の育成に積極的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画的に行政、自動車等審査部門、リコール技術検証部門との人事交流を行う。特に、自動車等審査部門にのべ4名以上の研究者を併任させる。 ・若手研究者等の育成に努める。特に、行政が実施する検討会やワーキング等に若手研究者等を積極的に参加させたり、行政からの受託を可能な範囲で若手研究者等に任せる。 ・研究者の国内外の教育・研究機関等への留学や同機関等との人事交流、研究発表への参画（100回程度）等を通じて研究者 			
--	--	--	--	--

<p>(iii) 幅広い社会ニーズに対応するため、職員の専門分野や履歴に十分に配慮しつつ、専門分野を超えた他の分野への対応を含め、柔軟な人事配置を行う等、人材の流動化を図る。</p> <p>(iv) 研究者の評価については、研究課題選定・評価会議による評価結果の活用等を図りつつ研究者の評価結果を処遇に反映するとともに、実績を加味した諸手当の支給とすることで、研究者の意欲の向上と活性化を図る。</p> <p>⑤ 知的財産権の活用と管理適正化</p> <p>研究者の意欲向上を図るため、知的財産権の取得目的の明確化等を含め、特許、プログラム著作権等の取り扱いに係るルールの変更の見直しを行うとともに、その管理のあり方についても費用対効果等の観点から適切に管理を行い、その活用をさらに促進する。具体的には、中期目標の期間中に特許等の産業財産権出願を 30 件程度行う。</p> <p>(2) 自動車等審査業務の効率的推進</p> <p>審査組織運営の一層の効率化の観点から、調布本所と自動車試験場の審査職員数の配分の見直しを検討するとともに、審査内容の重点化を行う。</p> <p>新しく導入又は改正される安全・環境基準に適切に対応しつつ自動車等の審査を機動的かつ効率的に実施するため、スタッフ制を活用し、必要に応じ審査の専門分野ごとにグループを編成するとともに、基準の新設等に</p>	<p>の資質の向上に努める。また、研究所内で情報共有を行う場である所内フォーラムを 10 回以上実施する、外部の専門家を招聘しての研究所内講演会の定期的な開催に努める等、人材の育成に積極的に対応する。</p> <p>(iii) 幅広い社会ニーズに対応するため、職員の専門分野や履歴に十分に配慮しつつ、専門分野を超えた他の分野への対応を含め、柔軟な人事配置を行う等、人材の流動化を図る。</p> <p>(iv) 研究者の評価については、研究課題選定・評価会議による評価結果の活用等を図りつつ研究者の評価結果を処遇に反映するとともに、実績を加味した諸手当の支給とすることで、研究者の意欲の向上と活性化を図る。</p> <p>⑤ 知的財産権の活用と管理適正化</p> <p>研究者の意欲向上を図るため、知的財産権の取得目的の明確化等を含め、特許、プログラム著作権等の取り扱いに係るルールの変更の見直しを行うとともに、その管理のあり方についても費用対効果等の観点から適切に管理を行い、その活用をさらに促進する。具体的には、特許等の産業財産権出願を 6 件程度行う。</p> <p>(2) 自動車等審査業務の効率的推進</p> <p>自動車試験場の人員を活用し、効率的な審査を行う。</p> <p>審査の専門分野ごとのグループ編成等により、新しく導入又は改正される安全・環境基準に適切に対応しつつ自動車等の審査を機動的かつ効率的に実施する。</p> <p>試験結果の傾向等を把握し審査手法の</p>			
--	--	--	--	--

<p>よる従来業務の量的拡大、新規業務の追加等に応じ適宜柔軟にグループの改編を行う。</p> <p>また、試験結果の傾向等を把握し審査手法の見直しに反映させ、合理的な試験車両の選定を行うなど、審査の効率化、審査内容の重点化を図る。</p> <p>各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理する仕組みにより、部内の人材のより効率的な活用を図る。</p> <p>審査事務処理の電子化の推進や外注及び試験補助要員等の一時的雇用等により、効率的な実施のための体制を整備する。</p>	<p>見直しに反映させ、合理的な試験車両の選定を行うなど、審査の効率化、審査内容の重点化を図る。また、先行受託試験制度の更なる活用により、本申請の審査期間を短縮し、申請者の利便性向上、審査の効率化を図る。</p> <p>各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理する仕組みにより、部内の人材のより効率的な活用を図る。</p> <p>審査事務処理の電子化の推進や外注及び試験補助要員等の一時的雇用等により、効率的な実施のための体制を整備する。</p>			
<p>3. 外部連携の強化</p> <p>(1) 研究連携の強化と産学官連携の促進</p> <p>関連する研究を実施しておりかつ当所の有しない知見等を有する民間、大学、公的機関等の研究機関(以下「関連研究機関」という。)との連携について、高度化・複雑化する技術基準等への確に対応する観点から、技術基準の策定等を行っている独立行政法人としての中立性に留意しつつ、分野横断的な研究など連携によりシナジー効果が期待できる研究課題に対し、共同研究等を通じた知見・技術の活用や人的交流を積極的に行うなど連携強化を図り、もって研究業務の効率的かつ効果的な実施に努める。</p> <p>さらに、産学官の共同研究への参加、産学官の情報交換等を通じ産学官の連携を促進し、研究の効率的かつ効果的な実施に努める。</p>	<p>3. 外部連携の強化</p> <p>(1) 研究連携の強化と産学官連携の促進</p> <p>関連する研究を実施しておりかつ当所の有しない知見等を有する民間、大学、公的機関等の研究機関(以下「関連研究機関」という。)との連携について、高度化・複雑化する技術基準等への確に対応する観点から、技術基準の策定等を行っている独立行政法人としての中立性に留意しつつ、分野横断的な研究など連携によりシナジー効果が期待できる研究課題に対し、共同研究等を通じた知見・技術の活用や人的交流を積極的に行うなど連携強化を図り、もって研究業務の効率的かつ効果的な実施に努める。</p> <p>さらに、産学官の共同研究への参加、産学官の情報交換等を通じ産学官の連携を促進し、研究の効率的かつ効果的な実施に努める。</p> <p>具体的には、中期目標期間中に、関連研究</p>	S	<ul style="list-style-type: none"> ・ITS 世界会議 2013 東京において、ASV 推進検討会として、通信利用型安全運転支援システムの公道デモを企画立案し、各種調整、実行、アンケート調査まで実施する等主体的に参画することにより、デモを成功させるとともに、ASV 技術の理解促進に多大な貢献した。 ・また、年度計画では、諸外国の研究機関との協力協定を活用すること、としていたところ、国際的な影響力を有するドイツ連邦道路交通研究所と研究協力に関する覚書を新規に締結し、新技術及びグローバル化を踏まえた国際調和に適切に対応する体制を構築した。 ・さらに、自動車審査についてのアジア地域官民共同フォーラムにパネリストを派遣するなど、アジアとの連携強化のための活動を積極的に展開し、国際調和活動に貢献した他、年度計画を超える数の研究者、研究生を国内外から受け入れ、人的交流を推進した。 ・以上のことから、中期目標の達成状況として優れた実績をあげているものと評価できる。 	

<p>果的な推進を図る。</p> <p>具体的には、中期目標期間中に、関連研究機関との共同研究を 90 件程度実施する。また、中期目標期間中に、国内外からの研究者、研究生等を 65 名程度受け入れ、人的交流を推進する。</p> <p>(2) 諸外国の研究機関との研究連携の強化</p> <p>研究成果を国際学会等に発表する等により国際的な研究活動に貢献するほか、外国の試験・研究機関等との研究協力協定を活用する等により国際共同研究、国際技術協力、国際ワークショップの開催等、国際活動を推進し、諸外国の試験・研究機関との連携の強化を図る。</p> <p>(3) 自動車等審査に関する国際連携の強化</p> <p>① 基準認証国際調和活動に継続的に参画し国際調和試験方法案の策定検討に貢献するとともに、得られた国際基準の基準策定の背景情報、試験手法等に係る知見を、審査に活用する。</p> <p>② 諸外国における審査体制・方法を継続的に調査するとともに相互に意見交換を行い、具体的な審査方法等の改善に活用する。</p>	<p>機関との共同研究を 18 件程度実施する。また、中期目標期間中に、国内外からの研究者、研究生等を 13 名程度受け入れ、人的交流を推進する。</p> <p>(2) 諸外国の研究機関との研究連携の強化</p> <p>研究成果を国際学会等に発表する等により国際的な研究活動に貢献するほか、外国の試験・研究機関等との研究協力協定を活用する等により国際共同研究、国際技術協力、国際ワークショップの開催等、国際活動を推進し、諸外国の試験・研究機関との連携の強化を図る。</p> <p>(3) 自動車等審査に関する国際連携の強化</p> <p>① 基準認証国際調和活動に継続的に参画し国際調和試験方法案の策定検討に貢献するとともに、得られた国際基準の基準策定の背景情報、試験手法等に係る知見を、審査に活用する。</p> <p>② 海外の審査機関との情報交換のための会合を 1 回以上実施し、審査体制・方法についての意見交換を行うとともに、海外の審査機関の審査方法の実態調査を行い、必要に応じて具体的な審査方法等の改善を検討する。</p>			
<p>Ⅲ. 予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画</p>	<p>Ⅲ. 予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画 {別紙}</p>	<p>A</p>	<p>・運営費交付金の適正な執行に努めており、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると評価できる。</p>	
<p>Ⅳ. 短期借入金の限度額 ・予見し難い事故等の事由に限り、資</p>	<p>Ⅳ. 短期借入金の限度額 ・予見し難い事故等の事由に限り、資金不</p>	<p>—</p>	<p>平成 25 年度は該当なし。</p>	

金不足となる場合における短期借入金の限度額は、400百万円とする（ただし、一般勘定、審査勘定それぞれ200百万円とする）	足となる場合における短期借入金の限度額は、400百万円とする。（ただし、一般勘定、審査勘定それぞれ200百万円とする。）												
V. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画	V. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画	—	平成 25 年度は該当なし。										
VI. 剰余金の使途	VI. 剰余金の使途 ・研究費への繰り入れ ・海外交流事業（招へい、ワークショップ、国際会議等）の実施 ・広報活動の実施 ・施設・設備の整備	—	平成 25 年度は該当なし。										
VII. その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項 (1) 施設及び設備に関する計画 (2) 人事に関する計画 ① 方針 中期目標の期間中に見込まれる定年退職等による減員については、公募による選考採用や任期付き研究員の採用等を行うことにより戦力の維持を図ることとする。 ② 人員に関する指標 給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、給与改定に当たっては、引き続き、 国家公務員に準拠した給与規程の改正を行い、その適正化に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を公表する。 特に事務・技術職員の給与水準については、平成21年度の対国家公務員指数が年齢勘案で102.3となってい	VII. その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項 (1) 施設及び設備に関する計画 ① 以下の施設・設備の整備・更新を行う。 <table border="1" data-bbox="568 746 958 1331"> <thead> <tr> <th>施設・設備の内容</th> <th>予定額(百万円)</th> <th>財源</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(一般勘定) 自動車等研究施設整備費 ハイブリッド・電子制御車両総合試験設備の整備</td> <td>45</td> <td>独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金</td> </tr> <tr> <td>(審査勘定) 自動車等審査施設整備費 R10（電磁両立性基準）採択に伴う電波暗室棟の導入</td> <td>45</td> <td>独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金</td> </tr> </tbody> </table>	施設・設備の内容	予定額(百万円)	財源	(一般勘定) 自動車等研究施設整備費 ハイブリッド・電子制御車両総合試験設備の整備	45	独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金	(審査勘定) 自動車等審査施設整備費 R10（電磁両立性基準）採択に伴う電波暗室棟の導入	45	独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金	A	・施設、設備の整備・更新や人件費の削減等、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると評価できる。	
施設・設備の内容	予定額(百万円)	財源											
(一般勘定) 自動車等研究施設整備費 ハイブリッド・電子制御車両総合試験設備の整備	45	独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金											
(審査勘定) 自動車等審査施設整備費 R10（電磁両立性基準）採択に伴う電波暗室棟の導入	45	独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金											

<p>ることを踏まえ、平成27年度までにその指数を100.0以下に引き下げよう、給与水準を厳しく見直す。</p> <p>また、総人件費についても、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律(平成18年法律第47号)に基づく平成18年度から5年間で5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を23年度も引き続き着実に実施するとともに、政府における総人件費削減の取組を踏まえ、厳しく見直す。</p> <p>ただし、今後の人事院勧告を踏まえた給与改定分及び以下に該当する者に係る人件費(以下「総人件費改革の取組の削減対象外となる任期付研究者等」という。)については削減対象から除くこととする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・競争的資金又は受託研究若しくは共同研究のための民間からの外部資金により雇用される任期付職員 ・国からの委託費及び補助金により雇用される任期付研究者 ・運営費交付金により雇用される任期付研究者のうち、若手研究者(平成17年度末において37歳以下の研究者をいう。) <p>※注)対象となる「人件費」の範囲は、常勤役員及び常勤職員に支給する報酬(給与)、賞与、その他の手当の合計額とし、退職手当、福利厚生費(法定福利費及び法定外福利費)、今後の人事院勧告を踏まえた給与改定分は除く。</p>	<table border="1"> <tr> <td>R17(座席等基準)改正に伴う後突部頸部保護性能試験設備の導入</td> <td>42</td> <td>独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金</td> </tr> <tr> <td>R41、R51(騒音基準)採択に伴う試験設備の改造</td> <td>32</td> <td>独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金</td> </tr> </table> <p>(2) 人事に関する計画</p> <p>① 方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定年退職等による減員については、公募による選考採用や任期付き研究員の採用等を行うことにより戦力の維持を図ることとする。 <p>② 人員に関する指標</p> <p>給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、給与改定に当たっては、引き続き、国家公務員に準拠した給与規程の改正を行い、その適正化に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を公表する。</p> <p>(3) 自動車アセスメント事業の移管準備</p> <p>現在、独立行政法人自動車事故対策機構で実施している自動車アセスメント事業について、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」(平成22年12月7日閣議決定)を踏まえた移管及びかかる体制整備の検討については、「平成25年度の予算編成の基本方針」(平成25年1月</p>	R17(座席等基準)改正に伴う後突部頸部保護性能試験設備の導入	42	独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金	R41、R51(騒音基準)採択に伴う試験設備の改造	32	独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金			
R17(座席等基準)改正に伴う後突部頸部保護性能試験設備の導入	42	独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金								
R41、R51(騒音基準)採択に伴う試験設備の改造	32	独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金								



<p>(3) 自動車アセスメント事業の移管準備</p> <p>現在、独立行政法人自動車事故対策機構で実施している自動車アセスメント事業について、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」（平成22年12月7日閣議決定）を踏まえた移管及びかかる体制整備の検討を行うに当たっては、国土交通省及び関係機関と連携し、交通安全環境研究所の人員や知見を最大限活用しつつ、事業の質の維持・改善、事業全体の効率化、トータルコスト削減につながる実施手法・体制を検討する。</p>	<p>24日閣議決定）において、「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成24年1月20日閣議決定）については、それ以前より決定していた事項を除いて「当面凍結」とされ、これらの閣議決定に基づく自動車アセスメント業務の交通安全環境研究所及び自動車検査独立行政法人の統合後の法人への移管についても当面凍結されたが、「独立行政法人の見直しについては、引き続き検討し、改革に取り組む」とされているため、今後の政府における議論の動向を踏まえて、所要の取り組みを行う。</p>			
--	--	--	--	--

総合的な評定

業務運営評価（実施状況全体）

評点の分布状況（項目数合計：15項目）

（15項目）

SS	0項目	
S	4項目	
A	11項目	
B	0項目	
C	0項目	

総合評価

（法人の業務の実績）

（独）交通安全環境研究所は、基準策定支援研究と行政支援・執行事業とが同一組織内で併存・相互連携することで成果を最大限発揮しており、あるべき形の独法の一類型として評価できる。研究所では、この特徴を活かし、職員の交流等を推進することで各業務に相乗効果を発揮するなど、中期目標の達成に向け、順調な実施状況にあるといえる。

また、下記は評価において、特筆すべき事項である。

自動車の安全・安心の確保については、前面衝突基準における的確な測定のための新たな試験法及び大容量電池への衝突安全性に関する試験法に加えて、新技術であるCMSIに先導的に対応した結果、得られた性能評価法を国連の専門家会議へ提案するなど、高度化する衝突安全・予防安全技術に迅速に対応し、国際基準調和へ大きく貢献している。

また、自動車における環境問題等においても、世界統一乗用車排出ガス・燃費試験法（WLTP）の国内導入時の等価規制値の検討に必要なデータを調査の上、国に報告し、議論に反映させるなど大きく貢献した。

鉄道の安全確保の観点からも、国際的な磁界測定法標準化の動向を踏まえ、鉄道車内における磁界の発生状況を測定した結果、時間変化に伴う車内磁界の評価方法を提案するなど着実な成果を上げている。

これらに加え、研究所の特色である路面電車と自動車の分野横断的な課題に積極的に取り組み、公道において世界初の実証実験をITS世界会議東京のポストコングレスツアー（於、広島）にてデモとして実施するなど、年度計画に沿って着実に成果を挙げた。

自動車の基準・認証国際調和活動については、国土交通省と連携をとりつつ、継続的に参画し、水素・燃料電池自動車、ポール側面衝突、WLTP、制御プリンシプル（先進運転支援システムの制御原則）の議論に日本案を反映させ成立に貢献するなど、優れた成果を上げた。このために、新たに4つの共同議長等を獲得し、国際的なイニシャティブの発揮に努めている。

鉄道の国際標準化の推進については、我が国初の鉄道分野における認証機関として着実な成果を上げている。

審査部においては、自動車技術が高度化・複雑化し、要求される知識・技術レベルが高まる中での審査への的確な対応のため、人材育成、能力認定制度の適切な運用等による能力の向上、計画的な技術者の登用や研究部門との連携による組織全体の審査能力向上が図られるとともに、利用者の利便性向上のための取り組みが図られている。また、リコール技術検証部では、研究部門や審査部門との業務・人材面での連携強化による効率的な不具合情報の収集・分析、及び技術検証が行われているとともに、部内の業務効率化に向け業務マニュアルの制定、新技術に対応した人材の採用を行っている。加えて研究部門・審査部門・リコール部門が常に情報を共有し、技術基準案の策定等の各業務が相互に連携して効率的に実施されている。

さらに、外部との連携を強化し、ドイツの主導的研究機関であるドイツ連邦道路交通研究所と研究協力に関する覚書を締結するなど新技術及びグローバル化を踏まえた国際調和に適切に対応する体制を構築している。

小規模な組織でありながら、限られたリソースを最大限に活用し、これらの陸上交通の安全・環境に関

する社会的・行政的ニーズに対応した質・量両面での成果を効率的に実現するための努力が払われている。特に国際的な視野の元に業務を進めている。

(課題・改善点、業務運営に対する意見等)

・自動車に関わる安全・安心の確保の観点から、歩行者安全システム評価法の実用化を急いでいただきたい。

・鉄道等に関わる安全・安心の確保、利便性の確保の観点から、近年の首都圏鉄道の相互乗り入れの拡大による路線総延長の増大や多発する人身事故などにより運行ダイヤの乱れが日常化している。運行ダイヤの遅延状況から利用者影響度を評価するシステムを用いるなどしてこの問題への有効な対策を提案していただきたい。

(その他)

・我が国の基準案等への国際的共通認識の醸成にはタイムリーな国際会議発表を、また基盤技術として永続的価値が期待される成果は journal への発表が期待される。

総合評定 (SS, S, A, B, C の5段階) A	(評定理由) ○中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。
--	---------------------------------------

政独委「独立行政法人評価分科会における平成26年度の取組について」への対応について

	実績	評価
<p>1 政府方針等</p> <p>○ 過去の指摘（勧告の方向性、年度評価意見、会計検査院指摘等）を踏まえた取組について明らかにした上での評価（【年度評価の視点】ii 関係）</p>	<p>該当無し</p>	<p>—</p>
<p>2 保有資産の管理・運用等</p> <p>○ 保有資産の保有の妥当性について、政府方針、会計検査院の指摘等を踏まえた評価（【年度評価の視点】v 関係）</p>	<p>保有資産については、試験研究及び審査等に必要最低限の資産であり、現時点で不要資産は無いが、不断に見直しを行っている。</p>	<p>保有資産については、試験研究及び審査等において有効に活用されおり、適切であると認められる。</p>
<p>3 内部統制</p> <p>○ 過去の指摘を踏まえた内部統制の充実・強化に係る取組についての適切な評価（特に、最近の独立行政法人をめぐる動き等を踏まえ、ガバナンス機能の発揮、契約事務の適正化等に係る評価について留意）（【年度評価の視点】iv 関係）</p>	<p>[ガバナンス機能の発揮]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・理事長が主催する所議(月2回)の場での各部門長からの業務報告を行い、理事長の指示内容が確実に共有されるようにしている。さらに、理事長が出席する課題進捗検討会や業務報告会を定期的開催し、各テーマについてより詳細な報告を行って指示を仰いでいる。 ・職員数が約100名と比較的小規模な法人のため目が行き届きやすく、また職員が直接理事長と話し合える場を設けるなど、風通しの良い業務運営により、理事長は内部統制を適切に把握できている。 ・研究、審査、リコール等の業務を通じて国の施策に直接貢献するという当法人の方針を明らかにし、理事長が訓辞等のあらゆる機会を通じて直接職員に伝えている。 ・各部門内の全職員が参加する定例会議に於いて、当面の業務計画、課題等について各プロジェクト、分野の責任者から報告を行わせ、これにより各業務の状況、潜在的なリスクを常に把握し、各部門の長の指示の下、適切な対応がとられるとともに、所議に於いて、組織全体として取り組むべき重要なリスクを把握し、必要な対応策の指示がなされる仕組みが構築されている。 ・内部監査について、監査委員会を設置し、毎年度の監査計画を策定して実施している。監査における指摘については、その都度改善を求めるとともに、この結果を理事長及び監事に報告を行い、内部統制や監事監査に活用するとともに、次年度の監査計画にも反映させている。 ・内部統制のあり方について専門的知見を活用する観点から、監事に業務全般に関して指摘、意見を受けている。 ・安全衛生委員会の取組みとして、理事長の直接巡視による4S(整理、整頓、清潔、清掃)パトロールを実施しており、未然の労働災害の防止や自然災害時の被害の軽減対策に取り組んでいる。 <p>[契約事務の適正化]</p> <p>契約監視委員会を設置しており、点検・見直しを行っている。当委員会より、一者応れだった案件について「やむを得ないものが多く、概ね妥当であると考えられるが、引き続き、公告期間の前倒しや契約期間の複数年化などを実施すること」との意見があったことから、平成25年度においても、公告期間の前倒しや契約期間の複数年化を実施した。その他、監事監査や内部監査において確認が行われている。</p>	<p>所議、課題進捗検討会や業務報告会を通じた重要な情報等の把握、あらゆる機会をとらえての理事長による法人のミッションの周知徹底、部門毎の定例会議や所議の場におけるリスクの洗い出しと組織全体として取り組む重要なリスクの把握・対応、内部監査の計画に基づく実施と結果に基づく改善、効率的な監査の実施、理事長の直接巡回によるパトロールといったリスクへの事前対応への取組み、自然災害等のリスクへの対応、適正な契約事務の遂行のための取組みが行われており、適切な対応がとられていると認められる。</p>

政独委「独立行政法人評価分科会における平成26年度の取組について」への対応について

	実績	評価
<p>4 その他</p> <p>○ 電子化等による業務の効率化に関する取組状況を明らかにした上での評価（【年度評価の視点】 iii 関係）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・研究所の各規程類及び事務手続きに変更があっても、最新の関係書類等をイントラネットに掲載することにより、職員間での情報の共有化を図られ、結果として業務処理の効率化が進んでいる。イントラネットには、規定類の他に、共用施設の使用スケジュールや、各種のマニュアル類、共通書類の様式などを登録して、職員がいつでも利用できるようにしている。 ・所内イントラネットに理事長以下全員のスケジュールを登録させ、職員が閲覧できるようにしている。この方法により、全職員のスケジュールが共有化され、会議、打ち合わせ日程などスケジュール調整が効率的に行えるようになっている。 ・講演会、フォーラムなどの対外イベントの際には、メーリングリストにより周知し、申し込み受付をオンラインで行うとともに、概要集のHPへの掲載などにより成果の幅広い普及を図るとともに、問い合わせ対応等の広報業務について効率化を図っている。 ・また申請者がいる自動車審査部の審査業務については、申請に係る一連の書類を電子化し職員が過去の申請案件の情報を容易に検索できるようにしているとともに、申請者との情報共有が行われる審査部ネットにおける使用性の改善、スケジュール調整の簡素化、審査方法等の規程の制定改定の迅速な提供などにより、利用者利便の向上と審査業務の効率化を図っている。なお、審査部ネットについては企業機密を扱っていることから、外部からの不正アクセスが来ないように電子証明書をを用いたユーザー認証などの厳重な措置を講じている。 ・リコール技術検証業務については、過去の技術検証案件や各種不具合情報等のデータベース化やその改善を図り、検証業務を効果的かつ効率的に実施できるよう取組を継続的に行っている。 	<p>イントラネットの活用により、最新の関係書類等の情報共有、共用施設の使用スケジュールや全員のスケジュールの確認や調整が効率的に行える仕組みが構築されており、適切な対応がとられていると認められる。対外広報イベントも電子的な対応により効率化を図っている。また、申請者がいる自動車審査業務については、審査部ネット等の活用により利用者利便の向上と業務の効率化が図られていると認められる。さらにリコール技術検証業務においても各種案件、情報のデータベース化等が図られ、業務の効率化に貢献していると認められる。</p>