

評価書様式

様式 1-1-1 中期目標管理法 年度評価 評価の概要様式

1. 評価対象に関する事項		
法人名	独立行政法人交通安全環境研究所	
評価対象事業年度	年度評価	平成26年度(第3期)
	中期目標期間	平成23～27年度

2. 評価の実施者に関する事項			
主務大臣	国土交通大臣		
法人所管部局	自動車局	担当課、責任者	技術政策課、島雅之
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 山田輝希
主務大臣			
法人所管部局		担当課、責任者	
評価点検部局		担当課、責任者	

3. 評価の実施に関する事項
平成27年6月30日に理事長・監事ヒアリング、及び、有識者からの意見聴取などを目的とする会合(平成26年度独立行政法人交通安全環境研究所の業務評価などに関する会合)を開催した。 (実地調査、理事長・監事ヒアリング、有識者からの意見聴取など、評価のために実施した手続等を記載)

4. その他評価に関する重要事項
平成28年4月1日を持って、独立行政法人交通安全環境研究所は、自動車検査独立行政法人と統合する。 (組織の統廃合、主要な事務事業の改廃などの評価対象法人に関する事項、評価体制の変更に関する事項などを記載)

様式 1-1-2 中期目標管理法 年度評価 総合評価様式

1. 全体の評価						
評価 (S、A、B、C、D)	B：中期目標における所期の目標を達成していると認められる。	(参考) 本中期目標期間における過年度の総合評価の状況				
		x 1年度	x 2年度	x 3年度	x 4年度	x 5年度
		A	A	A	B	
評価に至った理由	項目別評価は業務の一部がAであるものの、その他の業務は全てBであり、また全体の評価を引き下げる事象もなかったため、本省の評価基準に基づきBとした。 (項目別評価の分布や、下記「2. 法人全体に対する評価」を踏まえ、上記評価に至った理由を記載)					

2. 法人全体に対する評価	
法人全体の評価	特に重大な業務運営上の課題は検出されておらず、全体として順調な組織運営が行われていると評価する。 (項目別評価及び下記事項を踏まえた、法人全体の評価を記述。項目別評価のうち、重要な事項について記載)
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	特に全体の評価に影響を与える事象はなかった。 (法人全体の信用を失墜させる事象や外部要因など、法人全体の評価に特に大きな影響を与える事項その他法人全体の単位で評価すべき事項、災害対応など、目標、計画になく項目別評価に反映されていない事項などを記載)

3. 項目別評価における主要な課題、改善事項など	
項目別評価で指摘した課題、改善事項	該当なし (項目別評価で指摘した課題、改善事項で翌年度以降のフォローアップが必要な事項を記載。中期計画及び現時点の年度計画の変更が必要となる事項があれば必ず記載)
その他改善事項	該当なし (上記以外で今後の対応の必要性を検討すべき事項、目標策定の妥当性など、個別の目標・計画の達成状況以外で改善が求められる事項があれば記載)
主務大臣による改善命令を検討すべき事項	該当なし (今後、改善が見られなければ改善命令が必要となる事項があれば記載)

4. その他事項	
監事等からの意見	特になし (監事等へのヒアリングを実施した結果、監事等からの意見で特に記載が必要な事項があれば記載)
その他特記事項	特になし (有識者からの意見があった場合の意見、評価の方法について検討が必要な事項など、上記以外で特に記載が必要な事項があれば記載)

様式 1-1-3 中期目標管理法 年度評価 項目別評価総括表様式

中期計画（中期目標）	年度評価					項目別 調書No.	備考
	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度		
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事項							
1. 質の高い研究成果の創出 (1)国土交通政策への貢献 ①自動車に関わる安全・安心の確保	A	S	S	A		1-1	
②自動車に関わる地域環境問題の改善	S	A	S	A		1-2	
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	S	A	A	B		1-3	
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	A	S	A	B		1-4	
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"	A	A	A	B		1-5	
(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）	A	A	A	B		1-6	
2. 自動車等の審査業務の確実な実施 (1)審査体制の整備 (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 (3)申請者の利便性向上 (4)技術職員の育成・配置、技術力の蓄積等 (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	A	A	A	B		1-7	
3. 自動車のリコールに係る技術的検証の実施 (1)リコール技術検証業務の確実な実施 (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 (3)技術者の配置等	A	A	A	B		1-8	
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 (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	S	S	S	A		1-9	
(2)鉄道の国際標準化の推進、国際規格への適合性評価に関する検討	S	S	A	A		1-10	

※重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す。

難易度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。

中期目標	年度評価					項目別 調書No.	備考
	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度		
II. 業務運営の効率化に関する事項							
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） (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 (2)内部統制の徹底 (3)広報の充実強化を通じた国民理解の醸成 (4)管理・間接部門の効率化	A	A	A	B		2-1	
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 ②研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価 ③受託研究等の獲得と効率的な研究業務の推進 ④研究者の人材確保、育成及び職員の意欲向上 ⑤知的財産権の活用と管理適正化 (2)自動車等審査業務の効率的推進	A	A	A	B		2-2	
3. 外部連携の強化 (1)研究連携の強化と産学官連携の促進 (2)諸外国の研究機関との研究連携の強化 (3)自動車等審査に関する国際連携の強化	A	A	S	B		2-3	
III. 財務内容の改善に関する事項							
予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画	A	A	A	B		3-1	
IV. その他の事項							
その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項	A	A	A	B		4-1	

様式 1-1-4-1 中期目標管理法 年度評価 項目別評価調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-1	自動車に関わる安全・安心の確保		
業務に関連する政策・施策	政策目標 V 安全で安心のできる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標 17 自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第 12 条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「高」（政府において、2018 年を目処に交通事故死者数 2,500 人以下との目標を設定しているが、平成 26 年時点で 4,113 人からすると極めて高い目標であると言える。さらなる交通事故死者数減少に向けては、新たな安全対策が必要と考えられることから、当研究所の研究は、新たな安全基準策定に向けて重要な役割を果たすものであるため。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報 →1-6 に記述						②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
指標等	達成目標	基準値	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度		23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
									予算額（千円）	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838
									決算額（千円）	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181
									経常費用（千円）	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872
									経常利益（千円）	△80,839	△52,065	11,304	53,823
									行政サービス実施コスト（千円）	1,015,307	878,557	800,689	812,433
									従事人員数	44	40	40	39

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.4. 自動車の基準・認証国際調和活動、鉄道の国際標準加藤への組織的対応」で構成している

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(1)国土交通政策への貢献 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、重点化を図ること。 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、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こと。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	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。 (i) 交通事故分析、効果評価を通じた効果的対策の検討 ・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削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。 (ii) 更なる被害軽減・衝突安全対策	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。 (i) 交通事故分析、効果評価を通じた効果的対策の検討 ・歩行者事故防止を目的として、事故発生状況の分析等の検討を進め、衝突被害軽減ブレーキの評価法に反映させる。 ・自転車事故に関して実態を分析するとともに、衝突時の衝撃状況を把握する。	<主な定量的指標> ・基準の策定等に資する検討課題等の提案 ・基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等 ・関係学会等での論文及び口頭発表 ・査読付き論文の発表 <その他の指標> 特になし <評価の視点> 国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等	<主要な業務実績> (1)国土交通政策への貢献 ① 自動車に関わる安全・安心の確保 (i) 交通事故分析、効果評価を通じた効果的対策の検討 ・歩行者事故の特徴分析について、ITARDA の歩行者事故のマクロデータを分析し、歩行者事故が発生しやすい条件（時間帯、車両速度、発生場所等）の洗い出し、それらが反映された試験を実際に行い検証した。また、ITARDA の歩行者事故のマクロデータを分析し、AEB の効果によって低減される衝突速度の有用性について検討した。国内学会で 2 件、交通研フォーラムで 2 件発表した。 ・自転車を含む交通事故の実態について、三鷹警察署管内での一年間の全交通事故を三鷹警察署と連携し調査および交通事故多発地点における自転車交通流を調査を実施した。この結果、自転車乗員が一時停止せず、所定の走行速度で左側を	<評価と根拠> 評価：A 根拠： ・高度化する衝突安全・予防安全技術に迅速に対応 －新しい技術に対応した安全運転支援装置の基準化に対して積極的に提案：衝突回避・被害軽減ブレーキシステムの試験方法、性能定義及び効果評価手法を提案した。 －車線維持支援装置について、高速道路の曲線路をテストコースに再現し、実車検証を実施した。（膨大な作業量と高度な技術的解析	評価	A
<評価に至った理由> 難易度「高」として設定した今年度の研究計画は 12 課題、すべて目標を達成したうえ、目標を上回る成果を上げた研究は、電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突安全確保に関する研究、平成 26 年度車線維持支援装置の国際基準に関する調査の 2 課題であった。さらに、小型車両の乗員等の安全性に関する研究、平成 26 年度カメラモニタシステムの国際基準に関する調査、歩行者事故防止のための衝突回避・被害軽減支援システムの性能評価及び効果推計に関する研究の 3 課題については、新たな基準策定に貢献したり、							

<p>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、適切に対応すること。</p> <p>上記観点から以下のような課題に取り組むこと。</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こと。</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> <p>(ii) 更なる被害軽減・衝突安全対策の検討</p> <p>(iii) 更なる予防安全対策の検討</p> <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>	<p>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）。 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）。 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>(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）に関する対策が求められている。そこで、軽自動車等の小型車両の乗員保護対策に関して、交通事故の調査・解析を実施するとともに、実事故を想定した衝突実験等を行い、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、自転車乗員の傷害低減に必要な自動車・自転車乗員双方について必要な対策要件の検討に資するため、自転車乗員の事故状況の詳細調査及び傷害発生メカニズムの解明に向けた調査を進める。 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）に用いられる技術等が衝突事故時の乗員傷害の新たな要素となるか交通事故調査等により調査・検討を行う。また、予防安全の普及により、将来的に衝突速度の低下が予想される。そこで、事故調査により現在の基準より低速での事故実態を確認して対策の必要性を確認するとともに、基準より低い速度での衝突実験を実施して傷害発生メカニズムの解明に向けた調査を進める。 <p>(iii) 更なる予防安全対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 車線逸脱事故の予防に効果が期待される車線維持支援システムの国際基準またはガイドライン策定に資するため、当該システムに必要な技術要件の検討及び試験法についての検討を行う。歩行者保護対策としての効果を含む衝突被害軽減ブレーキ等の導入済み技術に係る性能・効果評価に関しては、その構成要素技術、特に、センシング技術の特性解析に注力しつつ、継続して実施する。 ドアミラー代替としてのカメラモニタシステムの国際基準を策定するために性能要件および試験による性能確認を策定する。CMS に関して国際規格 ISO について調査を行い、CMS の試験システムを製作しドアミラーと比較した安全性の評価を実車実験により行う。実験結果などにに基づき、ISO ドキュメント案の必要要件の妥当性や試験方法について検討を行 	<p>に反映するための研究であるか。具体的には、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であるか。</p>	<p>走行し、かつ建物により直行する優先道路上を走行する車の視認性が遮られる場合、交通事故の発生する可能性の高い状況となることを明らかにした。国際学会で1件発表した。</p> <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"> 小型車両の前面衝突事故について、交通事故総合分析センターのマクロデータを用い解析を行った。その結果、死亡重傷事故における乗員の主要傷害部位は胸部が最も多く、また 50km/h 以下での事故の割合が著しく高かった。重量別の比較では車両重量 1,000kg 以下の小型自動車の割合が高い等の結果を得た。これについては国際基準案策定に貢献した。 小型車両の衝突安全性能について、小型乗用車及び軽自動車を用いて前面衝突実験を実施した結果、運転席ダミーの頭部傷害値は、衝突速度が低い場合に大幅に低減されるのに対して、胸部傷害値は低速度衝突でも大きな低減はみられなかった。これについては国際基準案策定に貢献した。また、実験で得られた衝突試験時のシートベルト位置に関する知見については、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提案した。 自転車乗員の頭部傷害発生メカニズムについて、頭部外傷症例の診療情報を用いて、頭部有限要素モデルの外形寸法、頭蓋骨の材料特性を症例患者にスケーリングし、脳神経損傷の発生状況予測を試行した。国際学会で1件発表した。 電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突安全性について、UN 基準国内対応会議の REESS (REchargeable Energy Storage System) ワーキング委員として、実車衝突試験を適用する車両カテゴリの検討や大容量蓄電装置のコンポーネント試験方法等について検討し、その内容を基準策定国際会議で報告して基準化に貢献した。 <p>(iii) 更なる予防安全対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 車線維持支援システム (Lane Keeping Assist System、以下 LKAS) について、Small Drafting Meeting において操舵装置の国連協定規則 (R79) に LKAS の規定を追加するための条文ドラフトを作成し、第 78 回 GRRF にインフォーマルドキュメントとして提出した。また、LKAS Ad-hoc 会議においてフォーマルドキュメントの内容を合意し、第 79 回 GRRF へ提出した。また、LKAS の試験法について課題となった曲線路における試験法について実車による検証を行い、試験場に簡易的に作成した曲線路で試験が可能であることを確認した。交通研フォーラムで1件発表した。 カメラモニタシステム (Camera Monitor System、以下 CMS) について、実験評価システムの製作を行い、実車走行による評価実験を実施した。この結果、モニタ配置位置については、2台を左右に分散させるよりも中央に集めた方が見えやすいというドライバが多くなることが明らかになった。また、夜間時の後続車のヘッドランプの見え方や昼光の影響がモニタの設置位置や時間帯によってどのように変化するかなどについて明らかにし、これらの結果を国際会議で報告を行った。国内学会で2件発表した。 	<p>が必要。)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国の施策への貢献 <ul style="list-style-type: none"> 小型車両の衝突安全性について、胸部傷害値低減対策が重要であることを明らかにした。また、ボンネットが短いため、歩行者に対する加害性の対策が必要であることを示した。これらの結果は新しい衝突安全性能要件の検討に大きく貢献している。 小型車両の衝突安全性向上のため、衝突試験時のシートベルト位置規定の追加を提案した。 国際基準調和へ大きく貢献 <ul style="list-style-type: none"> ポール側面衝突試験法及び超小型車の衝突時の電気安全試験法に関して、国内法規として導入する場合に必要な技術課題を調査。GRSP において技術基準案の提案を実施、日本の基準改訂提案が採用。他、車線維持支援装置に関する研究成果が GRRF、カメラモニタシステムに関する研究成果が GRSG における基準作成に貢献した。12 課題中 3 課題 4 項目) <ul style="list-style-type: none"> 車線維持支援装置について、国際基準策定のための Ad-hoc 会議の共同議長として、関係各国の調整等、膨大な会議準備作業を実施し、議事進行ととりまとめを行った。 カメラモニタシステムについて、短時間で安全性、使いやすさ等を従来システムと比較したデータを国際会議の場に提示し、基準案作成に大きく貢献した。 年度計画の目標を超えた研究成果 (12 課題中 3 課題) <p>以上の理由により、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られており、A と評価する。</p> <p><課題と対応> 特になし</p>	<p>特許を取得する等、特筆すべき成果であったことから、高度化する衝突安全・予防安全技術に迅速に対応することができたと認められる。</p> <p>これらの今年度の研究等の成果は、国の施策へ大きく貢献した。また、国際基準調和へも貢献したと認められ、自己評価通りの A とした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>中期目標・中期計画である質の高い研究については、研究領域全体でのアウトプット情報とインプット情報の記載になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に其々の情報を関連付けて示す必要がある。また、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>(有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p> <ul style="list-style-type: none"> アウトプット情報については、一般的に量から質に変えていくことが大事だと思う。 全般的な事項になるが、アウトプットとインプットの情報は、この関連性を評価することになるが、実際に記載されているこの数値により評価することは難しいものがある。また、インプット情報をあまり細かくすると煩雑にもなるので、双方のバランスを考慮し、将来的にもう少しアウトプットとインプットを関連付けて記載することを検討頂きたい。
---	--	--	--	---	--	---

			<p>い、国際会議への提案や技術基準案の基礎資料の作成を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢ドライバーの認知、心理、運動特性を踏まえた支援方法の検討が必要であり、支援システムの国際的な法整備を進めるための科学的な知見が必要である。高齢者の特性理解、事故予防システムの構成、制度設計の3点により、高齢者の移動手段を確保しつつ、事故を予防するためのベストな方法を得るための論点整理を行う。 ・安全運転支援システムの運用モデルにおける事故予防効果について検証を行い、将来的な国内、国際ガイドライン、基準の内容に反映させる。 <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）。 ・LEDに次ぐ新光源として検討されてい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。 ・自動ブレーキシステム等の予防安全システムに用いられるセンサ類の性能限界について検討を実施する。 		<ul style="list-style-type: none"> ・高齢ドライバーの事故予防について、高齢者が苦手な運転場面や必要とする運転支援などを解明するとともに、アルツハイマー型認知症予備群および脳血管性認知障害の患者に対し、駐車支援技術や経路誘導支援などが有効であることを示した。さらに、自動車事故統計の分析により発作急病による単独事故の件数は加齢とともに上昇し、死亡重症につながることを明らかにした。これにより、ドライバモニタリング装置や異常時の減速・停止システムなどの必要性を示した。国内学会で2件発表した。 ・衝突回避・被害軽減支援システム（Automatic Emergency Braking、以下 AEB）の性能評価について、衝突回避・被害軽減支援システムの性能評価方法に対し、新たに AEB の性能が反映する指標を提案した。また、ISO の標準策定活動において AEB の対歩行者に該当する Pedestrian Collision Mitigation System（以下、PCMS）（日本が議長）の国内サブワーキングに参加した。特許を1件出願し、国際学会で1件発表するとともに、ISO PCMS の委員会原案作成に貢献した。 <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"> ・電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の安全確保について、リチウムイオンセルの熱暴走連鎖の実験を行い、その結果から熱暴走連鎖の発生事象の推定を行った。これらの検討から、リチウムイオン電池の種類によっては、電池パックが熱暴走及びその連鎖に対して適切に設計されていることを確認する試験が必要との知見が得られた。 ・新光源（レーザー光、LED、従来のハロゲン光源、HID 光源）前照灯に関して、照射された場合の標識及び白線の見え方の違いについて視覚実験を実施し結果、照射光の均一性に関する基準化の必要性が示唆された。また、レーザー等の高速点滅光に対する測定方法の測定器の時定数等に関する規定について、海外の認証機関と共に検証を開始した。また、EMC（電磁的両立性）については、R10（EMC に関する国連基準）にトロリーバス要件を追加する改正案に関して、国内対応会議にて取りまとめを行い、対応方針を作成した。成果については国際会議（WP29/GRE）で報告した。 ・ミリ波レーダによる被害軽減ブレーキを搭載した車両について不要作動の実態を把握するため、国交省への不具合報告の調査及び当該システム搭載車両の公道走行を実施し、衝突被害軽減ブレーキの検討に資する課題を整理するとともに次年度の課題設定に反映した。 	
--	--	--	--	--	---	--

4. その他参考情報
 (予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

業務実績等報告書様式 1-1-4-1 中期目標管理法人 年度評価 項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

1. 当事務及び事業に関する基本情報

	<p>の将来基準案の策定等に貢献する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、効果評価等を行い、当該分野の議論を主導、加速する。 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。 <p>（ii）騒音に係る将来規制の検討、評価法・試験法の改善等</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>た試験方法のあり方の検討につなげる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 使用過程車の排出ガス性能劣化の有無を車載型排ガス計測器等による実路走行試験によって把握する方法を研究し、より実効性の高い排ガス検査方法を検討する。 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関する事例の調査を引き続き行う。 キャニスタ劣化状況の評価を行い乗用車排出ガス・燃費国際調和測定方法の策定活動(WLTP)の蒸発ガスの議論で取り上げられる可能性のある最新技術を調査する。 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、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、引き続き策定に向けた議論において指導的役割を担う。 現在、WLTP で議論されている未規制物質 (additional Pollutant) についての情報を収集する。 <p>（ii）騒音に係る将来規制の検討、評価法・試験法の改善等</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際基準調和の観点から、従来検討が進められてきた二輪車、四輪車に加えて、交換用マフラーについても加速走行騒音試験法の見直しに向けた、技術的課題、現状の我が国の規制との相関性などの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。 使用過程車の騒音対策を実施するに当たり、走行中に発生している自動車の個々の騒音源（エンジン、タイヤ、マフラー等）を分離して評価することが可能なアコースティックイメージングシステムの開発に取り組み、環境基準が基準値超過となる要因を把握するとともに、効果的な対策の策定に貢献する。 	<p>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であるか。</p>	<p>ド重量車の国際調和試験法の gtr 化に貢献した。交通研フォーラムで1件発表した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 尿素 SCR システム搭載ポスト新長期規制適合ディーゼル重量車の排出ガス性能実態調査について、路線バス1台と中型トラック1台を対象に試験を実施し、低速走行車では、車両により実走行時のNOx 排出に大きな差がみられる可能性が高く、今後も調査が必要であるという結論を得た。また、環境省などが実施した「尿素 SCR システムの前段酸化触媒の性能評価手法に係る勉強会」に4名が参加し、劣化評価等に関する議論を行った。 自動車排出ガス性能の劣化要因分析を目的として、ディーゼル重量車の排出ガス試験を実施し、解析を行った結果、触媒等後処理装置が正常に機能している認証時においてもアンモニアや亜酸化窒素を測定しておくことが効果的であることが明らかとなった。 センサベース PEMS (Portable Emission Measurement System) を構成し、路上走行時のNOx 排出状態を示す適切な指標について検討した結果、NOx 排出量の評価指標として、排気管から排出されるCO₂1kg 当たりのNOx 排出量(g)を示す「NOx 排出率(g/kg)」は、ディーゼル車のNOx 排出量評価の指標として極めて有用であることがわかった。国内学会で2件、交通研フォーラムで1件発表した。 将来 OBD における先行的課題検討のため、使用過程車10台について、診断履歴のデータ収集を行い、OBD を車検等に活用する場合の最大の課題が検査前整備を行った車両における診断履歴の有無であることが改めて裏付けられた。 使用過程車における蒸発ガス劣化実態把握を目的として、経年、走行距離の異なる6台の車両を用いて、キャニスタ容量の変化を調査した。また、欧州仕様車1台、米国仕様車1台を含む9台の車両を用いて3日間 DBL 試験を行った。その結果、キャニスタ容量は距離、経年によらず6割程度となり、3日 DBL 試験においては、欧州仕様車、米国仕様車が3日間同等な排出であったのに対して、日本車で3日間現行規制値以下の排出であったのは、7台中3台であった。国際学会で2件、国内学会で2件発表した。 軽・中量車用国際調和試験サイクルによる規制値の検討のため、複数台の車両を用いて、WLTP と現行のJC08モードにおける排出ガス性能の相関をシャシダイナモ試験により調査した。軽貨物車では、全ての規制成分において、JC08 モードよりもWLTP で排出量が増加し、特に非メタン炭化水素(NMHC)は現行の規制値を超過すること、及びその要因がコールドスタートが全体に占める寄与度が大きくなることと、試験開始直後のアイドリング時間が短くなることであることを明らかにした。これについては環境省中央環境審議会において排出ガス規制値を審議するためのデータとして活用された。交通研フォーラムで1件発表した。 未規制物質に関して、ニトロフェノール類はガス分析装置での感度が低いことが課題であったため、シリルエーテル化前処理試薬であるN,O-ビス(トリメチルシリル)トリフルオロアセトアミド(通称BSTFA)を用いてガス分析装置において高感度で検出できるように検討した。 	<p>ガス・燃費試験法の排出ガスデータを取得し、このデータが環境省 中央環境審議会 大気・騒音振動部会自動車排出ガス専門委員会におけるWLTP 国内導入時の排出ガス規制値の審議で活用された。審議のまとめとして、「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第十二次答申)」が平成27年2月に公表された。一道路交通騒音の音源位置を高精度に特定可能な計測方法を提案し、検証実験を実施した。</p> <p>以上の理由により、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られており、A と評価する。</p> <p><課題と対応> 特になし</p>	<p>の規制値策定への貢献や、将来的に普及が期待される大型プラグインハイブリッド車の排気ガス試験法の提案等、国の施策に大きく貢献したと認められるため、自己評価通りのAとした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 中期目標・中期計画である質の高い研究については、研究領域全体でのアウトプット情報とインプット情報の記載になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に其々の情報を関連付けて示す必要がある。ただし、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)。</p>
--	--	--	--	---	---	---

				<p>(ii) 騒音に係る将来規制の検討、評価法・試験法の改善等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車騒音に関する新たな試験法が我が国の実態に即したものであるか検討を行い、試験法を実施する上での問題点を明らかにした。また、欧州における調査は、ドイツとフランスの6つの機関を訪問し、マフラー騒音の取り締まり方法や規制の現状、違法マフラーの販売状況等の調査を行った。 ・電動二輪車の静音性対策に係る認知性等の実態を把握するため、電動二輪車2台と、第一種原動機付自転車1台について、低速走行している時の騒音レベル、及び認知性の調査、制動距離の測定を行った。また、gtrのためのインフォーマル会議において副議長として議事の進行補助を行うとともに、gtrと並行して新たな国連規則を作るためのインフォーマルグループの副議長として国連規則案の策定に努めた。 ・沿道騒音対策策定のためのアコースティックイメージングシステムについて、前年度に製作した沿道騒音対策の優先順位をつけることが可能なシステムのプロトタイプ版の性能評価をテストコースにて実施した。また、画像処理によって通過車両の車種、速度、寸法を導出可能なプログラムを開発し、システムの機能拡張を行った。国際学会で1件、交通研フォーラムで1件発表した。 	
--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-3	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		
業務に関連する政策・施策	政策目標Ⅲ 地球環境の保全 施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「高」（地球温暖化物質の削減を行うため、次世代自動車や低燃費自動車等の環境対応技術の進歩は著しく、新技術に対応した環境基準や評価方法の策定に向けて、当研究所の技術的支援が果たす役割は大きい。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411

2. 主要な経年データ														
①主要なアウトプット（アウトカム）情報 →1-6に記述						②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）								
指標等	達成目標	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	
									予算額（千円）	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838	
									決算額（千円）	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181	
									経常費用（千円）	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872	
									経常利益（千円）	△80,839	△52,065	11,304	53,823	
									行政サービス実施コスト（千円）	1,015,307	878,557	800,689	812,433	
									従事人員数	44	40	40	39	

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.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」で構成している

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
					業務実績	自己評価	評価	
	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こと。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こと。 (i) 将来の交通社会に向けた政	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。 (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	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。 (i) 将来の交通社会に向けた課	<主な定量的指標> ・基準の策定等に資する検討課題等の提案 ・基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等 ・関係学会等での論文及び口頭発表 ・査読付き論文の発表 <その他の指標> 特になし <評価の視点> 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であるか。具体的には、自動車、	<主要な業務実績> (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、環境負荷の低いバイオ燃料の普及環境整備への貢献 ・重量車燃料消費率試験法について、WHTC をエンジンで実際に過渡運転した際の瞬時燃料消費量の計測結果と、エンジン燃費マップを用いてシミュレーション法により計算した瞬時燃料消費量の算出結果の比率から、統計処理により補正係数の関数を導出し、シミュレーション法による瞬時燃料消費量に前記関数で求めた補正係数を乗じることで過渡状態を考慮した瞬時燃料消費量を算出する手法を開発した。特許を1件出願するとともに、交通研フォーラムで1件発表した。 ・重量車搭載用エンジンの燃費測定法について、加減速の頻度が高い試験サイクルほど、また試験時車両重量が大きいほど、燃料消費率の計測結果と計算結果の乖離が拡大する傾向を示した。ま	<評定と根拠> 評定：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成しており、Bと評価する。 <課題と対応> 特になし	評定 B <評定に至った理由> 難易度「高」として設定した今年度の研究計画は13課題、すべて目標を達成しているため、所定の目標を達成したものと評価した。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 中期目標・中期計画である質の高い研究については、研究領域全体でのアウトプット情報とインプット情報の記載になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に其々の情報を関連付けて示す必要がある。ただし、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。	

<p>策提言と課題分析、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GHG排出削減政策、環境負荷の低いバイオ燃料の普及環境整備への貢献</p>	<p>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、環境負荷の低いバ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、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発揮するとともに、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>(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>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、環境負荷の低いバイオ燃料の普及環境整備への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の重量車燃費評価方法は、定常運転の状態からシミュレーションで求めるのに対し、加減速などにおける実際のエンジン挙動の変化等を含めた過渡特性を加味した評価方法のあり方などについて検討を進める。 ・プラグイン方式を含む大型ハイブリッド重量車等の燃費、排出ガスがより高精度に簡便に評価できる試験装置を構築し、将来の試験方法として検討を行う。 ・WLTPにおいて、各国の意見を調整する議長職を務め、策定に向けた議論において指導的役割を担うとともに、具体的にプラグインハイブリッド車の詳細燃費算出法や、電気自動車の試験時間短縮に関する方法、これに加えて燃料電池車の試験法などについて日本から試験法案を提示して、日本発の試験法を調和測定法に反映するべく活動を行う。また、国内の専門家と協力してこれらに対する発案や情報の収集を行う。 ・産学官の連携により大型プラグインハイブリッド自動車の排出ガス・燃費試験法案について検討を行う。 <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"> ・表示燃費と実燃費の乖離の要因や、車種毎の走行状態による燃費変動を明確化することが、適切な車両選択等を促すことから、実走行における様々な因子の燃費影響解析につながる実証試験等を行い、燃費評価法に関する技術課題を調査する。 ・電気自動車について電気エネルギーの使用による地球温暖化に対する影響、さらに製造段階の環境負荷影響も含めた環境適合性への総合的な評価法を検討し、従来の内燃機関自動車との比較を試行する。 ・バイオマス燃料の自動車への導入に関して、燃料性状が車両の環境性能に与える影響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、引き続き車両試験によるデータを取得し適合性を分析するとともにGHG排出量削減効果の観点からその導入可能 	<p>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であるか。</p>	<p>た、過渡補正方法および冷機始動時の燃料消費率評価方法を提案し、過渡運転時、冷機始動時の燃料消費率を高精度に予測できることを確認し、国土交通省に試験法の改良案について提案した。交通研フォーラムで1件発表した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大型ハイブリッド重量車の排出ガス・燃費試験法の検討のため、従来HILS (Hardware In the Loop Simulation) のエンジン部分を実機へ拡張させた新たな装置（以下、拡張HILS）の構築し、コールドスタート状態を含むハイブリッド重量車（プラグイン方式を含む）の燃費と排出ガス評価の高精度化、燃費と排出ガスの同時測定による審査時間の短縮化が可能となることを実証した。これについては、「新たなHILS試験法（試験装置）の技術指針（案）」として国土交通省に提出した。交通研フォーラムで1件発表した。 ・電動車認証試験法について、バッテリーの使用可能な電力量Whを電費Wh/kmで割り、一充電走行距離を計算で求めるという新たな一充電走行距離の評価方法を考案し、国内メーカーの専門家と交通研自動車審査部および環境研究領域で構成されたワーキンググループにより審査事務規程（TRIAS）の草案を作成し、平成26年度3月より審査試験法として発効した。 ・電気自動車のバッテリー性能劣化について、バッテリーの充電容量の劣化とそれに伴う一充電走行距離の悪化について定量的に調査し、一充電走行距離の悪化を公平かつ高精度に評価する手法を策定するための基本的な要件を明らかにした。また、使用過程における一充電走行距離の変化を充放電装置を用いて再現する手法を検討し、充放電サイクル劣化、保存劣化、車両によるバッテリーの充放電容量制御の影響を明らかにした。これらについては国土交通省に報告した。 ・電動車試験法の国際基準調和活動において、乗用車排出ガス・燃費の国際調和試験方法（WLTP）検討会議の傘下にある電動車試験法策定会議（e-Lab）の議長を務めるとともに、実車検証結果を提供するなど、本会議における議論の推進に大きく貢献した。具体的にはハイブリッド車およびプラグインハイブリッド車の排出ガス、燃費（電費）試験法、電気自動車の電費、一充電走行距離試験法、燃料電池車の水素消費率試験法に関して詳細検討を行うとともに、Global Technical Regulation (GTR) の草案作成に取り組んだ。 ・大型プラグインハイブリッド自動車の排出ガス試験法案に関して、JE05モードにおけるCS（チャージサステイン）及びCD（チャージディプリート）3条件について、ハイブリッド・パワートレイン台上試験システムにより排出ガスがワーストケースの確認を行い、ワーストケースであるCD条件で排出ガス試験を行うべきであることを示した。燃費試験法に関しては、現行試験法（JE05モード）ベースの試験法を想定して課題の整理を行い、シャシダイナモ試験を実施する場合には、JE05モードと都市間モードのコンバイン方法等が課題となることを明らかにし、試験法案を国土交通省に提案した。 <p>(ii) 環境に優しい交通行動・車種選択や総合環</p>	<p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>
---	---	--	---	---	---

			<p>性を調査する。また、シェールガスの今後の普及を考慮し、最新型CNG車についてその実走行時の環境性能を把握する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・様々な使用環境における実路試験のデータや一般ユーザーの燃費データ等を解析し、車両や環境に応じた有効なエコドライブ等の運用手法を検討する。 		<p>境負荷の低減に資する研究の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エコタイヤを装着して実路走行時の燃費データを計測し、様々な環境下でエコタイヤが燃費改善に及ぼす影響度等の解析を行った。この結果、平均気温が20℃を下回るような環境下では燃費にタイヤの違いによる差異が見られなかったなど、環境条件によりエコタイヤによる燃費改善効果が異なるを明らかにした。国内学会で1件、研究所報告として1件発表した。 ・電気自動車のLCA評価について、環境性能評価のケーススタディを行った結果、ガソリン車に対し、電気自動車では7.3tonの排出量削減となることを示した（ただし2009年度のCO2排出係数を使用）。また、インバータの製造段階のCO2排出量は8kgと見積ることができ、インバータの製造は電気自動車の従来車との置き換えによるCO2削減効果には影響しないことを明らかにした。国際学会で2件発表した。 ・バイオ由来の石油代替燃料について、LCA評価を行うとともに実車両に適用し、燃費・排出ガス試験を行うことにより、それぞれの燃料の車両適用性を評価した。その結果、NOxについては燃料性状の影響を大きく受け、軽油よりも性状が異なるほど、NOx排出量は増大する傾向を示すことを明らかにした。 ・バイオ由来水素燃料について、国内の水素製造プラントにおける生成ガスの性状を考慮した内燃エンジンの燃費・排出ガス試験を実施し、水素リッチガスでは幅広い運転範囲でH2運転時と同等の熱効率が得られ、NOxについてもH2使用時よりも大幅に低減できる可能性が示された。交通研フォーラムで1件発表した。 ・BTL製造プラントで得られるBTLサンプルの性状・成分分析、ポスト新長期排出ガス規制適合のディーゼル重量車用に適用した際のJE05排出ガス・燃費性能、および燃焼特性の評価を実施した。また、バイオマスの回収等に係るCO2排出量、製造試験時の電力等の実測データ、上記で得られた燃費データを基に、試験的に原料の収集、製品流通も含めたLCA評価を実施し、より高効率なBTLの製造・利用方法に向けた課題を抽出した。 ・最新型CNG車（9万km走行）のJE05モードにおける燃費・排出ガス試験を行い、CO、非メタン炭化水素（NMHC）についてはディーゼル車のポスト新長期規制よりも低い値であったが、NOxは平成20年度CNG車技術指針及びディーゼル車のポスト新長期規制よりも高くなっていることを確認した。 ・燃費改善につながる運用方法等の検討を目的として、乗用車の実路走行時の燃費データを計測・解析し、燃費変動を生じる原因の切り分けや影響度等の解析を行うことで、車両の個体差による影響は少ないことを確認した。研究所報告として1件発表した。 		
--	--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報
(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-4	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		
業務に関連する政策・施策	政策目標V 安全で安心のできる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する 政策目標VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する 施策目標 29 道路交通の円滑化を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「高」（鉄道等は社会経済活動に欠かせない輸送手段であるが、ひとたび衝突・脱線等が発生すると多数の死傷者を生ずる恐れがあり、安全で安定した輸送を確保し、地域に適した輸送手段を構築することは極めて重要なテーマである。これには、鉄道等が直面している、事故件数の下げ止まり、ホームでの人身障害事故の増加、長期的な輸送障害の増加、地方鉄道の厳しい経営環境などの種々の課題に対応し、改善に結びつく取り組みを進める必要があるため。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報 →1-6に記述								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
									予算額（千円）	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838
									決算額（千円）	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181
									経常費用（千円）	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872
									経常利益（千円）	△80,839	△52,065	11,304	53,823
									行政サービス実施コスト（千円）	1,015,307	878,557	800,689	812,433
									従事人員数	44	40	40	39

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.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」で構成している

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
					業務実績	自己評価		
	事故原因の究明及び省コストで	事故原因の究明及び省コストで安	事故原因の究明及び省コストで	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B

<p>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> <p>(ii) 軌道系交通システムに関する安全の確保、環境の保全に係る評価</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>	<p>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>(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>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。 ・プローブ車両技術の地方鉄道への普及を図るため、軌道状態に関するデータを収集するとともに、データ解析の自動化等の検討を進める。 ・高精度な列車位置特定方法を用いた走行実験等を行い、走行距離誤差補正法の検証を進める。 ・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に向け、検知性能の評価を行うためのソフトウェアを試作する。 <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、車両内外の標準的な磁界測定・評価方法に関する検討を進め、将来の技術基準案の検討に向けた基礎資料を得る。 ・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評価するため、被験者試験等により評価指標を検証する。 ・脱線に対する安全性の状態監視技術を確立するため、脱線係数のほかに必要な常時観測項目の検討を進め、軌道管理に活用するための基礎資料を得る。 ・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の方法として、明瞭で客観的かつ定型的な手順を確立する。 ・シミュレーション技術をベースに、交通行動変化に対応し安定輸送を確保できる適切な輸送機関を選定するための評価手法を検討する。 ・リニアモータ地下鉄の改良にかかわる安全性等の検証方法を検討し、試験方法等を評価する。 <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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・基準の策定等に資する検討課題等の提案 ・基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等 ・関係学会等での論文及び口頭発表 ・査読付き論文の発表 <p><その他の指標> 特になし</p> <p><評価の視点> 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であるか。具体的には、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であるか。</p>	<p>(i) 事故原因の究明及び防止対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・気動車の機器室から出火した事象に関し、原因究明および再発防止策を検討した。具体的には、当該車両を確認し、出火に至る要因をFTA (Fault Tree Analysis) 解析を通して検討を行った。また、事業者による緊急対策について、ETA (Event Tree Analysis) 解析を通じて検討を行った。一連の解析と、走行試験等の結果から、再発防止策を報告書として取りまとめ、鉄道事業者に提出した。 ・営業運転中の交走式索道搬器が支柱に衝突した事象に関し、原因究明を行うとともに再発防止策を検討した。具体的には、当該設備の確認、事故当時の関係者への聞き取り等を通じて、事故の要因となる事象の検討を行った。また、検討結果を踏まえて、原因調査のための試験を実施し、原因究明のための検討を進めた。索道事業者に対し、現時点での検討結果を示すとともに、緊急対策に関する提案を実施した。 ・踏切事故が発生した踏切において、踏切の動作状況の問題がなかったかについて調査を行った。具体的には、当該踏切及び前後の踏切に測定器類を設置し、事故発生時と同様の状況を作り、試験列車を走行させ、踏切の動作状況等について計測・記録した。これらの解析結果を踏まえ、鉄道事業者への報告を行った。 ・列車の走行中にディーゼルエンジンが損傷して車体等が焼損した事象（平成25年7月発生）に関し、運輸安全委員会が行う調査にリコール技術検証部の技術検証官1名が専門委員として委嘱され、ディーゼル機関の保守整備及び使用状態の妥当性に関して調査を行った。 ・プローブ車両技術について、測定データの分析と診断を遠隔地で一元的に行える仕組みを構築するため、収録のサンプリング周波数や測定項目の絞り込み等を検討し、これに対応したソフトウェアの改良を実施した。また、ソフトウェア改良前後のデータを検証するため、実車による測定実験を開始した。交通研講演会で1件、交通研フォーラムで1件発表した。 ・GPS等の測位情報を利用した列車制御方式について、準天頂衛星を利用した位置検知システムを構築するとともに、走行中の列車の位置を別の試験装置（レーザードップラ車速計）で正確に把握でき各種条件（GPSのみ、GPSと準天頂衛星等）での衛星測位結果をリアルタイムに比較・分析する車上装置を構築し、地方鉄道及び路面電車線での走行試験を行った。その結果に基づき、安全を確保するためのシステム構成方法を取りまとめた。特許を1件出願した。交通研フォーラムで1件、国内学会で4件発表した。 ・シミュレーション技術を利用したヒューマンエラーに起因する事故防止について、列車運行システム安全性評価シミュレータを利用し、速度超過の恐れを運転士に知らせるソフトウェアを作成した。また、シミュレータを用いて当該鉄道事業者の運転士及び運転経験者（計2名）の協力を得て、ソフトウェアの効果の検証を行った。検証の結果、警報の判断理由が分かる方式が望ましいこと、習熟すれば速度超過に対する防止効果があるのではないかとの見解が得られた。交通研フォーラムで1件発表した。 	<p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成しており、Bと評価する。</p> <p><課題と対応> 特になし</p>	<p><評定に至った理由></p> <p>難易度「高」として設定した今年度の研究計画は15課題、すべて目標を達成しているため、所定の目標を達成したものとBとした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>（実績に対する課題及び改善方策など）</p> <p>中期目標・中期計画である質の高い研究については、研究領域全体でのアウトプット情報とインプット情報の記載になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に其々の情報を関連付けて示す必要がある。ただし、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>（有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど）</p>
---	--	---	---	---	--	--

			<p>トの促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・老朽化した交通インフラの更新等のため、最新のゴムタイヤ方式輸送システム等を導入する際の技術評価を行う。 ・シミュレーションによる導入効果評価等により、LRT等の導入検討支援を行う。 		<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"> ・鉄道車両の磁界について、優等列車、通勤列車、モノレール、新交通、路面電車等の22車種の鉄道車両を対象とした測定結果を踏まえ、車両内磁界の評価方法の標準化に関する検討を行い、鉄道車両内における磁界の評価方法についてとりまとめた。交通研フォーラムで1件発表した。 ・衛星測位を利用した列車位置検知による新しい車内信号等のインターフェースについて、列車運転に及ぼす影響を評価するため、運転士の協力を得て、①情報提示の内容 ②提示(更新)タイミングの2指標について、アンケート形式での評価を行い、評価指標を検証した。交通研フォーラムで1件発表した。 ・鉄道車両における脱線係数のモニタリング技術を軌道管理に活用するため、脱線係数増大要因を把握した。具体的には、潤滑条件を変えて実施した実験により検証を行い、接線力をモニタリングすることによって、レール・車輪潤滑状態を把握できることを明らかにした。特許を1件出願した。交通研講演会で1件、国内学会で4件発表した。 ・車両・設備に関わる安全性評価の標準化について、FMEA、FTAといった従来手法の継承と、国際規格の概念/規程との整合を前提とし、評価責任範囲、参照資料、用語/略語定義等の明記を盛り込んだ評価報告書の基本構成をとりまとめ、標準的な安全性評価手順の指針として提示したうえで、ケーススタディを行った。交通研フォーラムで1件、国内学会で2件発表した。 ・旅客の安定輸送に関するシミュレーション手法について、年齢の違いによる交通機関の選択行動の変化を反映するため、AHPの手法をシミュレータに導入するための基本仕様の検討を行った。また、シミュレーションの改修を行い、沖縄本島南部への適用を目指し、シミュレータ上に計画路線を作成し動作確認を行った。交通研フォーラムで1件発表した。 ・リニアモータ地下鉄の空隙縮小時の安全性評価を行うため、センサで把握可能な空隙変動要素を検討・整理するとともに、車両走行中の動的な空隙のモニタリング方法について検討を行った。また、営業車両に設置した車上センサによる空隙変動の実態把握方法及びデータ整理方法について評価を行った。 <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"> ・ゴムタイヤ方式の新交通システムにおいて、現行より最高速度を高めるための新設計の台車に関する設計仕様を確認し、安全性に関する課題を抽出したうえで、FMEA、FTAによる評価を行った。また、試作車両による実車走行試験を行った。 ・軌道系公共交通システムの導入に伴う影響評価を目的として、沖縄県を対象にしたシミュレーション結果を沖縄県南部の自治体(那覇市、与那原町、南風原町)に提供した。また、同じくLRTの導入を計画している宇都宮市に対しシミュレーション技術の紹介を行い、宇都宮市の導入計画への適 		
--	--	--	--	--	--	--	--

					用可能性について検討した。		
--	--	--	--	--	---------------	--	--

4. その他参考情報							
(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)							

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-5	陸上交通の安全・環境に係る分野横断的課題等への対応		
業務に関連する政策・施策	政策目標Ⅲ 地球環境の保全 施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 政策目標Ⅴ 安全で安心のできる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する 施策目標 17 自動車の安全性を高める 政策目標Ⅷ 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する 施策目標 29 道路交通の円滑化を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「高」（LRT等の新たな交通システムは、上記安全・環境に係る課題を分野横断的に解決しうる対策として期待されている。当研究所ではこれらの研究課題へ取り組んでおり、国の技術基準・試験法策定に向けて重要な役割を果たすものであるため。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報 →1-6に記述							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
指標等	達成目標	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
									予算額（千円）	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838
									決算額（千円）	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181
									経常費用（千円）	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872
									経常利益（千円）	△80,839	△52,065	11,304	53,823
									行政サービス実施コスト（千円）	1,015,307	878,557	800,689	812,433
									従事人員数	44	40	40	39

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.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」で構成している

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
	中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
					業務実績	自己評価		
	⑤陸上交通の安全・環境に係る分野	陸上交通の安全・環境に係る分	陸上交通の安全・環境に係る分	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B

<p>横断的課題等への対応</p>	<p>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、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。 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。 <p>(ii) 高齢者や交通弱者の移動の安心・安全の確保</p> <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>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"> 沿線住民の高齢化や行動の変化等を考慮した、交通システムの導入効果評価手法を研究するため、人口動態に伴う交通行動変化の状況調査を行い基礎資料を得る。 公共交通の利便性向上につながる情報通信技術を用いたバリアフリーな情報提供システム等について、評価法の検討を進める。 人口動態に伴う交通行動変化の状況調査を踏まえた環境影響を検討する。 <p>(ii) 高齢者や交通弱者の移動の安心・安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者等の交通弱者を対象に、通信によって車両の接近を知らせるときに必要な情報を提供したときの有効性を検討する。 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た結果を基に、有効性を検証する。 高齢者における安全運転支援システムの受容性について医療関係機関等と連携し、高齢者や認知症予備群等における安全運転責任に関する考察を行う。高齢者の移動手段を確保しつつ、事故を予防するためのベストな方法を得るための論点整理を行い、将来的な国内、国際ガイドライン、基準等の内容に反映させる。 	<ul style="list-style-type: none"> 基準の策定等に資する検討課題等の提案 基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等 関係学会等での論文及び口頭発表 査読付き論文の発表 <p><その他の指標> 特になし</p> <p><評価の視点> 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であるか。具体的には、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であるか。</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"> 交通システムの導入効果評価について、ライトレール開通やコミュニティバスの導入に伴う交通行動の変化に関する文献調査を行い基礎的なデータを得た。また、交通流シミュレータの改修に向け、交通行動変化を反映させるためのAHP (Analytic Hierarchy Process) 手法の導入に関する基本設計を行った。国際学会で1件発表した。 バリアフリーな情報提供システムへの適用可能性のある要素技術として、電磁波を用いて非接触で情報を読み書きできる RFID (Radio Frequency Identification) や特定の方向に音声を伝えることのできる指向性スピーカシステム等に関する調査を行うとともに、適用可能性に関する評価を行った。その結果、これら要素技術の組み合わせにより、旅客の位置と属性に応じた個別案内の実用可能性を示した。 人口動態に伴う交通行動変化の状況調査を踏まえた環境影響を検討するため、新たに交通流シミュレーションに AHP 手法を導入する方法を検討し、交通行動変化に伴う需要変化を反映可能とする交通流シミュレーション手法の基本設計を行った。 <p>(ii) 高齢者や交通弱者の移動の安心・安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 音及び IT 技術を活用した歩車間通信として、視覚障害者を対象とした情報提供システムを検討した。具体的には、追い越し・すれ違い・出会い頭の場面において、車両が接近してくる方向を知らせる情報提供システムを構築し、スマートフォンによる位置測位や方位取得の精度を調査し、歩行者と自動車の位置および方位として利用できることを確認し、自動車が接近してくる方向を歩行者へ伝えることが可能であることを示した。さらに、歩行者が情報提供を受け、回避行動を完了させるまでの時間（反応時間）を調査し、情報提供を行うタイミングを検討した。国内学会で1件発表した。 路面電車と自動車で ITS 技術を活用した通信利用型運転支援システムの検討を進め、ドライビングシミュレータや路面電車シミュレータによる運転支援効果の評価や、最適な支援場面やタイミングの検討を行った。交通研フォーラムで1件発表した。 高齢ドライバーの事故予防について、高齢者が苦手な運転場面や必要とする運転支援などを解明するとともに、アルツハイマー型認知症予備群および脳血管性認知障害の患者に対し、駐車支援技術や経路誘導支援などが有効であることを示した。さらに、自動車事故統計の分析により発作急病による単独事故の件数は加齢とともに上昇し、死亡重症につながることを明らかにした。これにより、ドライバモニタリング装置や異常時の減速・停止システムなどの必要性を示した。国内学会で2件発表した。 	<p>評定：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成しており、Bと評価する。</p> <p><課題と対応> 特になし</p>	<p><評定に至った理由></p> <p>難易度「高」として設定した今年度の研究計画は6課題、すべて目標を達成しているため、所定の目標を達成したものとBとした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>中期目標・中期計画である質の高い研究については、研究領域全体でのアウトプット情報とインプット情報の記載になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に其々の情報を関連付けて示す必要がある。ただし、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>(有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>
-------------------	--	--	---	--	--	---

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-6	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）		
業務に関連する政策・施策	政策目標Ⅲ 地球環境の保全 施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 政策目標Ⅴ 安全で安心のできる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する 施策目標 17 自動車の安全性を高める 政策目標Ⅷ 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する 施策目標 29 道路交通の円滑化を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（当研究所の研究を通じ、国の技術基準・試験法策定に対する技術的支援を着実にを行う必要があるため。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
基準の策定等に資する検討課題等の提案	20	20 (研究員1人あたり2年に1件)	20	21	25	24			予算額（千円）	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838
基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等	8	8 (研究員1人あたり5年に1件)	11	11	10	13			決算額（千円）	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181
関係学会等での論文及び口頭発表	120	120 (研究員1人あたり年3件)	195	142	138	129			経常費用（千円）	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872
査読付き論文の発表	20	20 (研究員1人あたり2年に1件)	37	29	35	24			経常利益（千円）	△80,839	△52,065	11,304	53,823
									行政サービス実施コスト（千円）	1,015,307	878,557	800,689	812,433
									従事人員数	44	40	40	39

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.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」で構成している

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価		
				業務実績	自己評価			
(2) 質の高い研究成果の創出と当該	① 研究成果を活用した施策提言、産	① 研究成果を活用した施策提言、産	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評定と根拠>	評定	B	

<p>成果の確実な活用による国土交通政策の立案・実施支援（基準や施策への反映を通じた研究成果の社会還元） 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こと。また、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こと。</p>	<p>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>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>	<ul style="list-style-type: none"> ・基準の策定等に資する検討課題等の提案 ・基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等 ・関係学会等での論文及び口頭発表 ・査読付き論文の発表 <p><その他の指標></p> <p><評価の視点></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> <ul style="list-style-type: none"> ・次世代大型車開発・実用化促進事業、歩車間通信の要求条件に関する調査、平成26年度先進安全自動車（ASV）推進計画の実施に関する調査、平成26年度ドライバ異常時対応システムに関する調査の4課題に対して、産官学連携による技術開発に積極的に取り組んだ。 ・基準の策定等に資する検討課題等を、24件提案した。 ・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13課題の基準化等予定項目について実施した。 ・機械学会、電気学会、自動車技術会等の関係学会シンポジウム、関連国際学会等での論文及び口頭発表を129件（研究職員一人当たり3.3件）実施した。 国内学会等での発表106件（うち査読付き論文15件（うちProceedings2件、Journal13件）） 国際学会等での発表23件（うち査読付き論文9件、（うちProceedings3件、Journal6件）） ・研究成果から得た知見を活かし、専門家として、国土交通省や環境省等の検討会やワーキンググループ等に、延べ数で、573名（対前年度比128%）の職員が参加した。 学会における5件（研究職員に占める割合約12.8%）のオーガナイザ、座長、編集委員を務めた。 	<p>評価：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成しており、Bと評価する。</p> <p><課題と対応> 特になし</p>	<p><評価に至った理由></p> <p>今年度は、基準策定に関し採用された提案が24件、基準策定に関する検討会への参画などが13件、論文などの発表が129件、そのうち査読付き論文が24件、いずれも目標を超えているため、所定の目標を達成したものととしてBとした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>中期目標・中期計画である質の高い研究については、研究領域全体でのアウトプット情報とインプット情報の記載になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に其々の情報を関連付けて示す必要がある。ただし、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>（有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど）</p>
--	---	--	--	--	--	--

<p>4. その他参考情報 (予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)</p>
--

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-7	自動車等の審査業務の確実な実施		
業務に関連する政策・施策	政策目標Ⅲ 地球環境の保全 施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 政策目標Ⅴ 安全で安心のできる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標17 自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（自動車等の安全・環境性能の確保に向けて、当研究所が技術基準への適合性審査を確実にを行う必要があるため。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号190、191

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報						②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）							
指標等	達成目標	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
施設・審査方法等の改善	10	10 (繁忙期を除いて毎月実施)	12	12	10	10			予算額（千円）	991,891	990,356	1,031,240	1,284,468
									決算額（千円）	938,139	965,946	1,948,615	1,081,255
									経常費用（千円）	930,012	935,851	922,541	1,000,442
									経常利益（千円）	△3,180	3,673	21,228	59,003
									行政サービス実施コスト（千円）	1,388,755	2,349,686	1,190,516	1,127,751
									従事人員数	43	44	45	44

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載
 注) 本インプット情報は、「I.2. 自動車の審査業務の確実な実施」「I.3. 自動車のリコールに係る技術検証業務の実施」で構成している

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	B
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こと。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していくため、業務実施体制の更なる強化を進めること。	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こと。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していくため、業務実施体制の更なる強化を進める。 (1) 審査体制の整備 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、	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こと。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していくため、業務実施体制の更なる強化を進める。 (1) 審査体制の整備 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	<主な定量的指標> ・施設・審査方法等の改善 <その他の指標> 特になし <評価の視点> 計画通り着実に実行できているか。	<主要な業務実績> (1) 審査体制の整備 ・車両審査件数：4,251 型式 ・装置型式審査型式数：472 型式 ・不合格又は設計変更等をさせた件数：7 件 ・新たな認定制度の下、平成26年度においては、29 件の認定を与え、取得状況をグループ横断的に登録管理した。これにより、基準の新設等による従来業務の量的拡大、新規業務の追加等に対しても柔軟な対応が可能となった。 ・平成26年度に制定、改正等がなされた装置等に係る基準について、審査を実施するために必要な体制の整備を行った。具体的には下記の通り。 ・トラック、バス及びトレイラの制動装置試験（協定規則第13号）について、新基準より導入された電気式制御系の適合性評価に関する試験計測機器を導入した。	<評定と根拠> 評定：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成しており、Bと評価する。 <課題と対応> 特になし	評定	B
						<評定に至った理由> 法人の工夫により、審査方法等の改善を図りつつ、新技術に対応した審査業務を実施し、確実に目標を達成している。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 中期目標・中期計画である自動車等の審査業務の確実な実施と自動車リコールに係る技術的検証の実施については、インプット情報として記載されている財務情報及び人員に関する情報が一緒になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、	

<p>を確実かつ効率的に実施するため、適切な審査体制の保持・整備に努めること</p> <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活用し、審査能力の向上を図ること。</p> <p>(3) 申請者の利便性向上 申請者のニーズを的確に把握し、申請者の利便性の向上を図るための改善を行うこと。</p> <p>(4) 技術職員の育成・配置、技術力の蓄積等 ① 職員の専門性の向上等を図るため、最適な人材の採用・配置及び研修システムの充実を図ること。 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こと。 ③ 研究部門との連携強化により、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こと。</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 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を行うための審査実施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こと。 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こと。</p>	<p>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。 ・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も、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 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> <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 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を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</p>	<p>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を着実に推進すると共に、前面衝突時乗員保護性能試験の試験機器の導入、加速走行騒音試験の施設整備を進めるほか、平成 26 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 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> <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 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を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</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・近く協定規則が定められるフルラップ試験に対応するため女性体型ダミー 2 体の購入と計測システムを更改した。 ・チャイルドシートに関する基準（協定規則第 1 2 9 号）の前方及び後方動的試験を実施するための基準シートを導入した。 ・電磁両立性試験（協定規則第 10 号）について、入札により施工事業者を決定し、建屋の建設に着手した。 <p>・ISO17025（試験所及び校正機関の能力に関する認定）取得を目指し、管理規定の見直しや、各文書の整理及び業務の見直しを進めた。</p> <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 ・自動車審査部から職員 1 名に対しリコール技術検証部に併任した。また、審査・リコール研究連絡会にてリコール技術検証部での検証状況等についての情報交換を行ったほか、リコール技術検証部からの依頼に基づき、審査における試験方法等の知見を情報提供した。</p> <p>(3) 申請者の利便性向上 ・申請者のアンケート調査及び意見交換会等により、申請者のニーズを把握し、10 件の改善を行い、審査業務の質の維持・向上をしつつ、ユーザー負担軽減を図っている。 ・審査方法等規程の制定・改訂に関しては、引き続き審査部ネット上への迅速な公開等により、使用性の改善を図った。</p> <p>(4) 技術職員の育成・配置、技術力の蓄積等 ・新人職員対象の初任研修を 2 回実施したほか、習熟度の高い審査官を教育係として選任し、早急に審査業務の戦力として活躍できる体制を整えた。 ・審査官の専門性の向上のための研修は、計 25 回実施した。その他、海外において審査実施可能な基礎語学レベルを習得のための英語研修については 7 回実施するとともに、国際会議等において発言・プレゼン等が可能となるための英語研修については 57 回実施した。 ・職員評価制度を用い、優れた業績を残した職員を表彰し、意欲向上を引き出し、業務能力の向上、自動車審査部の業務効率向上を図っている。管理職員に対しても、業務実績評価を実施した。 ・自動車審査部と研究部門の職員で相互に併任を掛け、自動車安全研究領域との合同実験（3 回）、及び合同研修（3 回）を実施し、技術水準の向上を図った。 ・EV車のレンジ測定試験の短縮試験法についての研究にも審査部から審査官が参加し、この研究を基に試験方法の改正を 3 月末に実施した。 ・内部突起に係る基準（協定規則第 21 号）が採択され、試験を確実かつ公正に実施するための試験マニュアルを作成した。 ・チャイルドシートの評価試験について研究領域及び試験機器製作メーカーとの合同実験を実施し、意見交換を通し技術力、知見の修得を図った。</p> <p>(5) 自動車の新技術や新たな国際枠組みへの確</p>	<p>将来的に項目毎に財務情報をアウトプット情報と関連付けて示す必要がある。ただし、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>
---	---	--	--	--	---

		<p>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ものとする。</p>	<p>行うだけではなく、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>実な対応のための実施体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両型式認証に係る新たな国際相互承認制度への国内対応等を確実にを行うための審査実施体制として、部内にプロジェクトチームを立ち上げ、国土交通省と連携し国内における国際相互認証制度に対応するための基準の作成や審査方法の検討を進めた。 ・これらの審査方法の本格的な実施にあたっては、今後も審査実施体制を段階的に強化する必要があることから、技術スタッフの増強や施設整備を行うだけではなく、研究部門の有する知見や、独立行政法人として組織の見直し等に関する議論を注視しつつ、自動車検査独立行政法人の人員やノウハウ等既存の資源をどのように活用することが適当か、検討した。 		
--	--	--	---	---	--	--

4. その他参考情報
(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-8	自動車のリコールに係る技術的検証の実施		
業務に関連する政策・施策	政策目標Ⅲ 地球環境の保全 施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 政策目標Ⅴ 安全で安心のできる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標17 自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（自動車ユーザー等の安全・安心確保に向けて、当研究所が不具合の原因が設計又は製作の過程にあるかの技術的検証を着実に実施する必要があるため。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号190、191

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
不具合情報の分析	4,000件程度	4,000件程度 (国土交通省に寄せられた不具合情報の件数の実績)	4,166件	4,476件	4,284件	4,344件			予算額（千円）	991,891	990,356	1,031,240	1,284,468
									決算額（千円）	938,139	965,946	1,948,615	1,081,255
									経常費用（千円）	930,012	935,851	922,541	1,000,442
									経常利益（千円）	△3,180	3,673	21,228	59,003
									行政サービス実施コスト（千円）	1,388,755	2,349,686	1,190,516	1,127,751
									従事人員数	43	44	45	44

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.2. 自動車の審査業務の確実な実施」「I.3. 自動車のリコールに係る技術的検証業務の実施」で構成している

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
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こと。 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を進めること。 (1) リコール技術検証業務の確実な実施 行政の検証依頼に対し柔軟かつ	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。 (1) リコール技術検証業務の確実な実施 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	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。 (1) リコール技術検証業務の確実な実施 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	<主な定量的指標> ・不具合情報の分析 <その他の指標> 特になし <評価の視点> 計画通り着実に実行できているか。	<主要な業務実績> (1) リコール技術検証業務の確実な実施 ・平成25年4月に取りまとめた「リコール技術検証部業務マニュアル」に基づき、効率的かつ効果的に技術検証業務を実施できるよう努めている。また、当該マニュアルについて一部修正等の見直しを図ったほか、これまでの技術検証を効果的に活用できるようにするため、技術検証事案について関係資料のデータベース化を引き続き行った。 ・技術検証に当たっては、自動車の不具合が原因と疑われる事故・火災43件（前年度比4件減）の現車調査、及び自動車メーカーからの報告資料の机上検討やヒアリングだけでは原因が究明できない点について、11テーマ（前年度比増減な	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成しており、Bと評価する。 <課題と対応> 特になし	評価 B <評価に至った理由> 法人の工夫により、ユーザーからの不具合情報等を分析し、自動車メーカーのリコール届出内容の検証に活用する等により、迅速かつ確実なリコールの実施に貢献する等、確実に目標を達成している。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 中期目標・中期計画である自動車等の審査業務の確実な実施と自動車リコールに係る技術的検証の実施に	

<p>確実に対応すること。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こと。</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こと。 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こと。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国土交通省と連携して検討すること。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かかる実施体制を検討すること。 ② その他、新技術への対応や外国政府の関係機関における情報の活用等のための具体的な方策を検討し、これを実施すること。</p> <p>(3) 技術者の配置等 リコールに係る技術的検証の適切な実施、技術力の向上に必要な人材の確保、配置等に務めること。職員の評価制度により、職員の意欲向上を図ること。</p>	<p>の届出に係る行政の積極的な技術検証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。 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。 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>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。 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。 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、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</p>		<p>し)の検証実験を行った。</p> <p>・現車調査及び検証実験の結果は、その後の技術検証における自動車メーカーからの報告資料への反証及び不具合の原因究明の精度を向上させるための知見として活用した。</p> <p>・国土交通省から技術検証の依頼があった事案については全て確実に検証を行い、その結果、平成 26 年度は、自動車メーカーからのリコール届出 15 件 (対前年度比 3 件減) につながった。</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 ・検証官 2 名及び技術職員 2 名を採用した。検証官はそれぞれ、車体・原動機・かじ取り装置及び駆動装置・走行装置・動力伝達装置の専門家であり、また、技術職員は実験・計測に精通した高い技能と経験を有しているところであり、技術検証及び検証実験等の実施体制の強化を図った。 ・研究所内の限られた人員の中で研究部門・自動車審査部門の有する知見を技術検証業務に活用するため、研究部門出身の OB 1 名を引き続き技術検証を支援する技術者として配置した。また、自動車審査部門からの併任 (1 名) を継続し、両部門との相互の連携を図る体制とした。 ・技術検証業務の効率化かつ効果的な実施を目指し、リコール技術検証部内に引き続き、業務改善を目的とした作業グループ (WG) の活動、検証実験・技術検証等の業務などを支援していく客員専門調査員 4 名を配置した。 ・これらの措置により、研究所内の限られた人員を効率的に活用しつつ、技術検証業務の実施体制の強化が図られ、増大する技術検証等のニーズ (不具合情報の予備的な分析、技術検証、現車調査、検証実験、リコール届出内容の分析及び事故・火災を含む不具合情報の統計分析等) に確実に対応した。 ・国土交通省の不具合情報の収集に係る体制の強化に伴う各種不具合情報の増加、再リコール届出に対する積極的な技術検証の活用等技術検証依頼の増加や内容の変化に対応していくため、効率化かつ効果的な検証を行うことを目指し、リコール技術検証部内に作業グループ (WG) を設置し、部内での業務の進め方 (技術検証プロセス) の見直し検討を継続した。特に、平成 26 年度においても、業務マニュアルの改善、部内サーバーによる情報管理の改善、各種不具合情報からの重大不具合の抽出方法の改善策等の項目に重点を置き検討を行い、検討結果の一部については「リコール技術検証部業務マニュアル」に反映させた。これにより、検証官及び技術職員の交代の際における業務の円滑な引き継ぎが可能となった他、各職員の業務の範囲及び責任の明確化が図られ、全体として業務の効率化に資することができた。 ・このほか、データ検索法に関しては、マイクロソフトアクセス等による検索ファイルを作成し、平成 27 年 1 月より運用を開始した。これにより、複数のキーワードによる同種不具合事象の検索が可能となり、不具合情報の予備的分析における不具合事象の「多発性」判断の的確性が向上した。 ・これまでの技術検証の過程において得られた課</p>	<p>については、インプット情報として記載されている財務情報及び人員に関する情報が一緒になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に財務情報をアウトプット情報と関連付けて示す必要がある。ただし、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>
--	---	---	--	---	---

			<p>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>題及び教訓等を「検証ノウハウ」として蓄積し、類似案件の検証の際に検索して効果的に活用できるようにするため、記載様式の定式化・共通化や部内共通サーバーへの保存など、記載作業負担を軽減し随時検索できる体制を整えた。</p> <ul style="list-style-type: none"> これらの分析結果に加え、現車調査や検証実験も含めて技術検証により得られた知見を体系的に整理し、その結果を交通安全環境研究所フォーラム等で発表し、ユーザー、自動車メーカー、関係団体等に周知した。 平成26年4月に開催された研究施設一般公開では、「エンジン停止走行」に繋がるおそれがある事象に対する注意喚起を行い、事故防止に貢献した。 スタッドレスタイヤの不適切な使用により雪道走行時に発生する車両の挙動を実車試験により明らかにするとともに、誤った使用方法により発生する危険な状態の例や雪道でのスタッドレスタイヤ使用時における注意点などをまとめ、関係方面への情報提供とユーザーへの注意喚起に資することを目的とする調査を実施した。 国土交通省に寄せられたユーザーからの不具合情報2,561件の予備的な分析を行った。さらに、自動車メーカーから四半期ごとに国土交通省に報告された事故・火災情報1,501件（平成26年1月～12月分。）についても分析を行った。これらにより、市場での不具合発生状況を予め把握することで、国土交通省による自動車メーカーへの迅速な事実確認、調査指示に繋がった。また、国土交通省から技術検証の依頼があった事案は、この結果を、検証に反映させた。 さらに、ユーザーから国土交通省に寄せられた不具合情報及びメーカーから四半期ごとに国土交通省に報告された事故・火災を含む不具合情報の統計分析を行い、その結果が国土交通省からホームページ等を通じて公表された。 引き続き、米国のリコール届出情報及びその分析結果についてデータベース化しており、技術検証への活用が図られた。 <p>(3) 技術者の配置等 検証官の退職にあわせ検証官と技術職員各々2名の採用を内定した。 業務マニュアル等、他部門でも参考となると考えられるものについては、情報提供を行った。 また、最近の技術検証事案における特徴的な事例の紹介も含めて、所内フォーラムで他部門に対して情報提供を行い、連携を強化した。 職員の評価制度については、技術検証に係る組織・人員の特性が他と異なることを踏まえ、他部門の実施状況を参考に、技術検証業務に適した制度について、引き続き検討を行った。管理職員については、所全体における評価制度の中で評価を行った。</p>	
--	--	--	---	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-9	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		
業務に関連する政策・施策	政策目標 X II 国際協力、連携等の推進 施策目標 43 国際協力、連携等を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第 12 条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「高」（我が国主導で国際基準を獲得することは、我が国における自動車等の安全・環境性能の確保のみならず、我が国産業の国際競争力確保にも貢献することとなるが、そのためには、技術的知見に基づいた説得力のある提案を積極的かつ継続的に行うことに加え、各国研究者間との交渉力や調整力等も必要とされるため。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度		23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度
WP29 専門家会議への参加	12 回程度	12 回程度 (国連で開催される WP29 専門家会議に 100%出席)	13 回 (100%)	11 回 (100%)	14 回 (100%)	11 回 (100%)			予算額 (千円)	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838
									決算額 (千円)	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181
									経常費用 (千円)	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872
									経常利益 (千円)	△80,839	△52,065	11,304	53,823
									行政サービス実施コスト (千円)	1,015,307	878,557	800,689	812,433
									従事人員数	44	40	40	39

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載
注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.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」で構成している

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価		
①研究の成果や審査の知見を活用	自動車の基準認証国際調和活動や鉄	自動車の基準認証国際調和活動や	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<評価と根拠>	評価	A

<p>した技術的支援 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、研究所職員を我が国代表として同フォーラムの各専門家会議等に参加させ、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させること。</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 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、審議に参加し、適切かつ有効な国際枠組みづくりに貢献すること。</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国際的人材の育成 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こと。 また、かかる国際的人材の育成について具体的方策を検討し実施すること。</p>	<p>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 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 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。 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 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。</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 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、</p>	<p>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 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 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。 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>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 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>・WP29 専門家会議への参加</p> <p><その他の指標> 特になし</p> <p><評価の視点> 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を着実に進めているか。</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 ・WP29 の諸活動について、開催された全ての各専門家会議（11回）を含め31の会議に延べ76人が参画し、技術的支援を行った。経費を削減してより効率的、合理的に国際会議に参加する手法として、国際電話会議へ積極的に参加し、36回、のべ47人が出席した。本年度は1件のGTRの成立に貢献した。 ・国際基準調和活動を日本がリードするために、9名が議長等のポストに就き、国際基準を作る作業グループの運営に積極的に参加した。 ・小型車両の乗員等の安全性に関し、軽自動車を用いて、実事故を想定した衝突実験を実施し乗員の被害低減の方策を検討した。この結果、運転席ダミーの頭部傷害値は衝突速度が低い場合には大幅に低減されるのに対して、胸部傷害値は低速度衝突でも大きな低減はみられなかった。 ・この知見を衝突安全に関わる国際基準調和の議論に反映させた。 ・大容量蓄電装置を搭載した自動車に関して、既存及び今度導入が予定されている実車衝突試験を適用する車両カテゴリの検討や大容量蓄電装置の部品試験方法等について調査検討を実施し、その内容を国際基準調和の場において報告した。 ・車線維持支援装置（LKAS）の曲線線における試験法について、実車による検証を行うなど、実験による知見を基に、操舵装置の国連協定規則（R79）にLKASの規定を追加するための条文ドラフトを作成した。 ・カメラモニター（CMS）実験評価システムを製作し、実車走行による評価実験を実施した。その結果、モニタ配置位置については、2台を左右に分散させるよりも、中央に集めた方が見えやすいというドライバが多くなることが明らかになった。また、夜間時の後続車のヘッドランプの見え方や昼光の影響がモニタの設置位置や時間帯によってどのように変化するか、などについて明らかにすることが出来た。これらの結果を国際基準調和の場で報告した。 ・レーザー光、LED、従来のハロゲン光源、HID光源により照射された場合の標識及び白線の見え方の違いについて視覚実験を実施した。レーザー光はより白線が見えやすくなる傾向がみられたが、単波長光による網膜内でのスペクル（むら）が発生する現象も確認され、照射光の均一性に関する基準化の必要性が示唆された。これらの結果を国際基準の議論に反映させた。 ・電磁両立性（EMC）に関する国際基準にトロリーバス要件を追加する改正案に関し、実験装置に関する知見に基づいて、日本の対応方針決定に貢献した。 ・大型ハイブリッド車用動力システムの各種条件と排出ガス特性との相関性を、交通安全環境研究所が保有する「台上ハイブリッド・パワートレイン試験装置」にて検証を行った。その結果、認証試験においては排出ガスが最悪となる条件で基準値を満たすことを確認する必要がある等の知見が得られた。この成果を大型ハイブリッド車の国際調和試験方法のGTR化議論に反映させた。</p>	<p>評定：A</p> <p>根拠： ・多数の職員が国際会議へ出席する体制を維持するとともに、開催された全ての専門家会議（11回）を含め述べ76名が出席。基準の原案作成作業グループ会合に、のべ64名が積極的に参加 ・効率的会議参加のため36回の国際電話会議にのべ47名が参加 ・国際基準調和活動を日本がリードするために、9名が議長等のポストに就き、国際基準作る作業グループの運営に積極的に参加 ・特に、自動運転に関する国際基準作成の議論を日本が議論をリードするために交通研が事務局として参加 ・車線維持支援装置、カメラモニターなどの新技術に関して、交通研で技術的検討を実施した結果を基に基準の原案作りに貢献 ・日本が世界に先駆けて定めた大型ハイブリッド車試験法（HDH）をGTR（世界統一基準）として成立させることに貢献</p> <p>以上の理由により、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られており、Aと評価する。</p> <p><課題と対応> 特になし</p>	<p><評定に至った理由> 平成26年度に開催された国連の各専門家会議のすべて参画し、また、20の国際基準原案作成作業グループ会合に参加したことに加え、9つの作業グループにおいては、交通研職員が議長等のポストに就き国際基準策定を主導した。特に、社会的にも関心の高い「自動運転」に関するグループでは交通研が事務局となり、基準原案策定を担うこととなった。さらに、車線維持支援装置やカメラモニター等の個別の最新技術に関しては、交通研で実施した研究検証結果を基に基準の原案が作成されたなど、年度目標を大きく超える成果であると認められることから、自己評価通りAとした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> インプット情報として記載されている財務情報及び人員に関する情報は、研究領域全体での値が記載されている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎にインプット情報とアウトプット情報を関連付けて示す必要がある。ただし、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項> （有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど）</p>
---	--	---	--	---	---	--

	<p>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>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。特に、経験の豊富な年配者から、若手に議長職等の引き継ぎを行うことを通じて、職員の育成を図る。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>		<p>・電気自動車の一充電走行距離の試験時間を大幅に短縮する方法として『計算法』を考案し、その精度について明らかにした。『計算法』は“使用可能なバッテリー内のエネルギー量(UBE)”と“JC08モードを走行した時の単位距離当たりの消費エネルギー量”の関係から一充電走行距離を求める方法である。当研究所審査部と綿密な打ち合わせを行うことで、実際の認証試験で活用できる試験手順とした。この成果を用いて交通安全環境研究所が議論をリードし国際基準に反映させた。</p> <p>・その他、ハイブリッド車およびプラグインハイブリッド車の排出ガス、燃費(電費)試験法、燃料電池車の水素消費率試験法に関して詳細検討を行うとともに、世界統一基準(GTR)の草案作成に取り組んだ。</p> <p>・電気自動車に関する国際基準調和活動に積極的に参加した。日米欧中が共同して世界統一基準を検討するためのE-モビリティ活動として電気自動車安全性能(EVS)及び電気自動車環境性能(EVE)作業グループに積極的に参加した。また、充電池安全(REESS)作業グループに参加し、二輪車の電気安全に関する国際基準の議論に参加した。また、WLTPの第二段階における電気、ハイブリッドサブグループ(E-1ab)共同議長を担当した。さらに、電気・ハイブリッド自動車の静音性(QRTV)作業グループ及び電気・ハイブリッド自動車の静音性(QRTV)UN規格化作業グループの副議長を担当するなど、積極的に貢献している。大型ハイブリッド車試験法(HDH)作業グループに参加し、世界に先駆けて定めた先進的な日本の基準が含まれる世界統一基準の成立に貢献した。</p> <p>・ISO等の国際規格を審議する自動車技術会の規格会議傘下の16の分科会に参加した。ISOの標準策定活動においては、日本が議長で主導している歩行者検知型被害軽減ブレーキ(PCMS)の国内ワーキングに参加した。</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>・国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)において、2016年の創設を目指して現在検討が行われている「国際的な車両型式認証の相互承認制度(IWVTA)」を、今後、日本が中心となって推進することが提案された。アジアの新興国を含む世界各国において、安全・安心な車社会が実現することが期待される。そこでIWVTAの活動に積極的に引き続き参画するとともに、自動車審査部内に設置したWGで、対応方針等を議論し、当該枠組みに関する協定の改正作業において我が国の主張を行う際に審査の立場から提案を行うことにより、国土交通省を支援した。</p> <p>・具体的には、IWVTAを実現するための国連規則(1958年協定)改正に係る国際連合(UN)のIWVTA作業グループ会議に自動車審査業務の知見を反映すべく国土交通省とともに4回の会議に参加した。また、審査技術に関する情報交換を行うために、欧州認証機関の会合であるGRSP/TSGに参加して、意見交換を行った。車両型式認証に係る新たな国際相互承認枠組みに対応するためには、車両型式認証を構成する個別の基準について、修</p>		
--	---	---	--	---	--	--

					<p>正あるいは作成段階から、自動車審査部職員が関与して行くのが最も効果的である。この観点から、灯火器等の国際的な車両型式認証に係わる各種基準を審議する会議に自動車審査部職員が参加した。また、国際会議に対応するために、国土交通省、交通安全環境研究所、自動車業界等から構成される国内会議にも積極的に参加した。</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> <ul style="list-style-type: none"> ・国際的なリーダーシップを組織的かつ戦略的に発揮するためには、国際基準作成作業の中核を担うことが最も有効と考えられるため、国土交通省と連携を取りつつ、乗用車排出ガス試験法（WLTP）、電気・ハイブリッド サブグループ（E-lab）、電気・ハイブリッド自動車の静音性基準（QRTV）、電気・ハイブリッド自動車の静音性（QRTV）UN 規則化、電気自動車環境性能（EVE）、電気自動車安全性能（EVS）及び高度道路交通システム（ITS）の七つの各作業グループにおいて共同議長、副議長、事務局の役職を務めた。これらに加え、電気自動車安全性能（EVS）作業グループの中に組織された充電率（SOC）タスクフォースグループのリーダーを当研究所職員が担当し、世界統一基準のとりまとめに貢献した。これらの作業は国土交通省と密接な連携をとりながら実施している。 ・引き続き、自動車審査部職員が、第二段階の乗用車排出ガス試験法（WLTP）作業グループの副議長を担当し、研究領域と協力して、日本の自動車審査技術を国際基準に反映する体制を取っている。 ・自動車基準認証国際調和技術支援室の会合を定期的に持ち、各専門家会議あるいは基準作りのための作業グループにおける議論の状況について情報共有を行った。また、国際基準調和の場で、電気自動車関係の統一基準作りが大きな関心事になっていることから、研究所内の専門家によって適宜組織横断的に情報共有を行った。 ・国連における協定文書の解説書の作成や国連における議長職等の経験を基に具体的な基準策定を行う作業グループ活動のマニュアル策定に向けた知見の集約を行った。また、イントラネットに議事録を掲載し、情報の共有化を行った。 		
--	--	--	--	--	---	--	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)</p>

	<p>進めているか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・日本提案の無線列車制御規格(IEC/PT62773)がTS(技術仕様書)として本年成立の見込みとなった。 【認証機関活動】 ・我が国初の鉄道分野における国際規格適合性認証機関として体制を確立し、適切に認証業務運営を遂行した。 ・認証機関として IEC 62425 (セーフティケース) を認証対象規格とした認証審査を実施し、認証書を1件発行した。また、IEC 62278 (RAMS)、IEC 62279 (ソフトウェア) 及び IEC 62280 (通信) を認証対象規格とした認証審査を実施している。 ・認定機関(独立行政法人製品評価技術基盤機構)より取得した認証機関としての認定について、認定機関による検査により継続的に認証機関としての適格性が認められ、認定を維持した。 ・認証機関に対する要求事項に関する国際規格が ISO/IEC Guide 65 から ISO/IEC 17065 に改定されたことに対応し、新たな要求事項に適合したマネジメントシステムの構築を図った。 ・海外展開を図る日本の鉄道メーカーの認証ニーズに応えるため、国・メーカーとの情報交換会の開催や、HP・パンフレット等による広報活動を通じた情報発信を行った。 ・我が国初の鉄道認証機関として国際規格適合性認証を行うための体制を確立し、適切に認証活動を遂行したことにより、認証を通じて我が国の鉄道技術の海外展開に貢献した。 ・認定機関(独立行政法人製品評価技術基盤機構)より継続的に認証機関としての適格性が認められ、認定を維持したことにより、認証機関としての国際通用性を確保した。 	<p>を1件発行した。(平成27年5月に他の3件も発行済)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際的な信頼を得る取組みとして、InnoTrans や IEC 東京大会の場などを活用した周知活動を行い、当認証機関の認証書が海外で受入れられる環境の整備促進を図った。 ・認証機関が遵守すべきルールを定めた国際規格 ISO/IEC 17065 の制定に伴い、認証機関の運営体制の見直しを図り、新たな国際規格に適合した業務運営体制を確立した。 ・日本の鉄道技術を熟知し、公正・中立な認証機関として、的確な認証業務運営及び国際通用性の確保への取組みや、海外鉄道プロジェクトでの認証書の活用実績などから、海外展開を目指す国内メーカーの信頼を得て、平成26年度は申請件数が10件となり大幅に増加した。 ・国際標準化の推進については、国際エキスパート等として参画し、日本提案のTSを成立させるなど、日本の鉄道技術の国際規格への反映に貢献した。 <p>以上の理由により、中期計画における所期の目標を上回る成果が得られており、Aと評価する。</p> <p><課題と対応> 特になし</p>	<p>務運営体制を確立し、認証活動を行っているところ。認証申請件数についても、前年度の4件から10件へと大幅に増加している。海外展開を目指す国内メーカーを支援しているところで、当初掲げた目標を超えた成果であると認められることから、自己評価通りAとした。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> インプット情報として記載されている財務情報及び人員に関する情報は、研究領域全体での値が記載されている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎にインプット情報とアウトプット情報を関連付けて示す必要がある。ただし、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・認証申請件数が大幅に増加することにより日本のメーカーを助けているということに繋がっていると認識している。 ・室員6名で年間10件の認証という数は大したものである。鉄道の海外展開は国が進めている施策の一つ。これを支援しているということを具体的な成果として挙げれば、A評価に相応しいことがよくわかると思う。
--	----------------	---	---	---

<p>4. その他参考情報</p>
<p>(予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載)</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
2-1	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）		
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（当研究所が着実に実施しなければならない事項であるため）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー番号 410、411、190、191

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
研究発表会の開催	1回	1回	1回	1回	1回	1回		4年間で4回実施（80%達成）
講演会等の開催	1回程度	1回	1回※	1回	1回	1回		※東日本大震災の影響により講演会は中止。12月に、東京ビッグサイトで開催された「2011 東京モーターショー」において、当研究所主催のシンポジウムを開催。 4年間で4回実施（80%達成）

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
<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 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・連携する特徴を活かし、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により、新技術の導入等に伴う業務内容の複雑化、高度化、業務量増加等に確実に効率的に対応すること。</p> <p>(2) 内部統制の徹底 内部統制（情報管理等を含む）について、法人の長のマネジメントの強化及びそのための環境整備を行うこと。また、内部統制の強化にあたり、監事監査も有効に活用すること。</p> <p>(3) 広報の充実強化を通じた国民理解の醸成 研究所の活動について広く国民</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 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。 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 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</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 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。 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</p>	<p><主な定量的指標> ・研究発表会の開催 ・講演会等の開催</p> <p><その他の指標> 特になし</p> <p><評価の視点> 計画通り着実に実行できているか。</p>	<p><主要な業務実績> (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 ・各部門間の連携を強化のため、毎月2回程度の所議の場において、各業務内容について把握することに加え、毎月1回程度、各部門の長等が出席する会議で新技術の状況とその導入に伴う各部門における課題と対応状況等について情報共有、意見交換を行い、研究領域の知見を活用して審査業務における課題を解決するなど、効率的に業務を実施した。 ・部門の垣根を越える併任人事制度を活用し、各業務の相互協力、情報共有、基準策定等を進めた。 ・平成26年度は自動車審査官10名が自動車安全研究領域を併任した。 ・国際基準に新たに導入される予定の後面衝突時の乗員保護試験について、規準の問題点等を洗い出し、解説書作成のため自動車審査部、自動車安全研究領域と合同で検証試験を行った。 ・研究員7名、自動車審査官7名が自動車基準認証国際化技術支援室に併任し、国際支援業務に携わった。 ・研究員2名が研究調整官を併任し、研究所全体</p>	<p><評定と根拠> 評定：B 根拠： 平成26年8月15日～26日の12日間、フォーラム・講演会参加登録者情報（2477名分）が漏洩し、802名分について外部からのアクセスが確認されたが、その後迅速（平成26年9月）に ・当研究所全体における個人情報保護管理体制の徹底 ・イベント参加者登録情報の管理体制の徹底 ・WEBサーバーに関する運用・管理体制の徹底といった再発防止策を講じている。 以上より、中期計画における所期の目標を達成しており、Bと評価する。</p>	<p>評定 B</p> <p><評定に至った理由> 法人の工夫により、研究部門、自動車審査部門及びリコール技術検証部門の連絡会議や併任配置等により、効率的かつ効果的な業務運営を行い、確実に目標を達成している。 なお、個人情報の管理については一部不適切な扱いがあったものの、その後の処置としては適切に処理したこと、また処理後の経過においても特に被害者等が確認されたとの報告は受けておらず、全体として順調な組織運営が行われていると評価する。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> (実績に対する課題及び改善方策など)</p>	

<p>の理解を得るため、広報の充実強化を図るとともに、研究発表会、講演会、一般公開、シンポジウム等の開催、出版物の発行、インターネット等による情報提供を積極的に進めること。</p> <p>(4) 管理・間接部門の効率化 管理・間接業務の外部委託・電子化等の措置により、業務処理の効率化を図ること。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こと。</p> <p>また、契約については、「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こと。</p>	<p>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 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、役員員への徹底を図る。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。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>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 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員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 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、役員員への徹底を図る。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>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。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)</p>		<p>の研究進捗管理等をした。</p> <p>・リコール技術検証部において、研究部門出身のOB2名を技術検証を支援する技術者として配置した。また、研究部門から1名、自動車審査部門から1名を併任とし、両部門と相互に連携を図る体制とした。</p> <p>(2) 内部統制の徹底 ・理事長は、大学や民間で行うべき学術研究や開発研究は実施せず、行政を支援する研究を行い、研究、自動車等審査、リコール技術検証等の業務を通じて国の施策に直接貢献するとの方針を明らかにし、訓辞等のあらゆる機会を通じて役員員へと直接伝達し、その徹底を図っている。</p> <p>・理事長主催の所議で、各部門長から毎回業務報告を行い、業務の実施状況に応じて理事長の指示が的確に実施されている。さらに、理事長の下で課題進捗検討会や業務報告会を定期的に開催し、各テーマについてより詳細に報告し、指示を仰いでいる。</p> <p>・職員数が約100名と比較的小規模なため目が行き届きやすく、また研究員が直接理事長と話し合える場を設ける等、風通しの良い業務運営を実現した。</p> <p>・監事監査において、内部統制システムの機能状況を調査し、所内で業務遂行をチェックするシステム・内部管理システムなどが機能する仕組みが整っているか監査を受け、引き続き内部管理体制の徹底と改善を図った。</p> <p>・ホームページを通じて国民の意見を広く受け付ける対応を取っている。また講演会等の各行事において来場者から業務・マネジメントに対するアンケート調査を実施している。これらにより得られた意見を当研究所の業務運営に適切に反映している。</p> <p>・安全衛生委員会を開催し、健康管理上及び安全管理上必要な事項を各部門の委員で審議するとともに、法人の長による4S(整理、整頓、清潔、清掃)パトロールを通じ、安全衛生の徹底をはかった。</p> <p>・個人情報管理については、過去に当研究所の講演会、フォーラム、およびシンポジウムに当研究所のホームページを通じて参加登録いただいた方の入力情報が、平成26年8月15日から26日の12日間、インターネットにおいて検索・閲覧可能になっていたことが、8月26日に外部からの指摘により判明し、直ちに、当該情報を削除した。また、参加登録いただいた方々にお詫びの連絡をするとともに、再発防止のため、ホームページ改修作業時におけるセキュリティ状態のチェックの徹底、イベント終了時におけるホームページサーバーからの当該情報の速やかな削除、職員に対するセキュリティ教育の徹底、追加的なセキュリティ対策を実施することとしている。当該個人情報については、2477名分が外部から閲覧可能であったが、そのうち802名分について外部からのアクセスが確認されている。</p> <p>・法人文書及び個人情報について、監査責任者による監査を行い、適切な管理の徹底を図った。</p> <p>(3) 広報の充実強化を通じた国民理解の醸成</p>	<p><課題と対応> 特になし</p>	
---	---	---	--	---	-------------------------------	--

			<p>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。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・透明性を高め、より一層の契約の適正化を図る。</p> <p>総務・企画部門の管理職を含めた職員の評価制度を引き続き実施することにより、職員の意欲向上を図る。</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・課題群進捗報告会や所内フォーラム等を通じて、研究内容に加え発表方法等についてもきめ細かく指摘することに加え、交通安全環境研究所フォーラムの際には優秀発表賞等の賞を設けることにより、職員のプレゼンテーション能力の向上を図っている。 ・11月5日、6日に、「平成26年度交通安全環境研究所フォーラム2014」を開催した。 ・6月6日に、「鉄道の安全・安心と地域輸送を支える技術」をテーマとした講演会を開催した。 ・子ども霞ヶ関見学デーに、「路面電車運転シミュレータ」やATS等信号装置の体験を行う列車運転シミュレータを展示し、路面電車の運転や典型的な事故の体験及び事故防止のための取り組みについて紹介した。 ・当所が主催するシンポジウム資料等は可能な限り当研究所HPからダウンロードできるようにした。 ・4月20日に研究施設一般公開を実施した。 ・上記のフォーラム、講演会の開催、ホームページの改訂、イベント開催、視察、見学対応等に関する広報計画を策定し、戦略的な広報の実施に努めた。 <p>(4) 管理・間接部門の効率化</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。 ・所内イントラネットに各人のスケジュールを登録させ、職員が閲覧できるようにすることにより、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。 ・人事労務関係業務について、社会保険労務士の専門的能力を活用することにより、確実な実施及び業務の効率化を図った。 ・契約監視委員会を平成26年2月14日に開催し、点検・見直しを行った。 ・総務・企画部門の管理職を含めた職員の人事評価を実施した。 		
--	--	--	--	--	---	--	--

<p>4. その他参考情報</p>
<p>(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
2-2	各業務の効率的推進		
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（当研究所が着実に実施しなければならない事項であるため）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー番号：410、411、190、191

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
主要な研究施設・設備の稼働率	60%以上	60%以上 (目安として週に3日以上稼働)	74%	66%	65%	65%		主要な研究施設・設備は毎年60%以上の稼働率を維持。23年度は受託での使用が顕著。
自動車等審査部門への研究者を併任	のべ4名以上	4名 (自動車安全領域及び環境研究領域の各領域に所属する研究員の1割程度)	4名	6名	6名	7名		4年間で23名(115%達成)
研究発表への参画等を通じて研究者の資質向上に努める	100回程度	100回 (関係学会等での発表件数120件から査読論文発表件数20件を引いたもの)	195回	142回	138回	129回		4年間で604回(121%達成)
所内フォーラムの実施	10回以上	10回 (繁忙期を除いて毎月実施)	10回	11回	10回	10回		4年間で41回(82%達成)
特許等の産業財産権出願	6件程度	6件 (目安として3名1組のチームが5年に2件)	7件	7件	6件	6件		4年間で26件(87%達成)

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(1) 研究業務の効率的推進 ① 研究課題選定・評価プロセスの透明性確保、研究課題の重点化等 行政が参画する研究課題選定・評価会議等における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こと。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、重複の排除及び透明性の確保に努めること。 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	(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、	(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、	<主な定量的指標> ・主要な研究施設・設備の稼働率 ・自動車等審査部門への研究者を併任 ・研究発表への参画等を通じて研究者の資質向上に努める ・所内フォーラムの実施 ・特許等の産業財産権出願 <その他の指標> 特になし	<主要な業務実績> (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 ・研究業務に関する企画、管理及び総合調整を行う研究企画会議において、研究所の使命に即した研究課題の選定方針を明確化し、独法である当研究所が研究を実施するための社会的必要性等について評価した。 ② 研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価 ・研究の進捗管理については研究企画会議(原則月1回開催)が必要に応じてヒアリング等を実施し、課題群進捗報告会も月に1~2回開催して報告させた。	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成しており、Bと評価する。 <課題と対応> 特になし	評価 B <評価に至った理由> 法人の工夫により、研究課題の重点化や進捗管理を徹底し、また、研究施設・設備の効率的活用等を図ることにより、確実に目標を達成している。 <今後の課題> (実績に対する課題及び改善方策など) <その他事項> (有識者からの意見聴取等を行う	

<p>抄管理及び成果評価を行うことで、効率的かつ効果的な業務の実施に努めること。また、評価結果を課題選定・実施に適切に反映すること。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、透明性の確保に努めること。</p> <p>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こと。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努めること。</p> <p>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こと。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%程度抑制すること。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こと。</p> <p>④ 研究者の人材確保、育成及び職員の意欲向上 （i）国土交通政策に係る研究ニーズを常に把握し、外部の人材活用を含め必要な人材の確保に努めること。国土交通政策に係る研究ニーズに的確かつ迅速に応えるべく、行政との人事交流を行う等行政との連携を密に図りつつ、研究者の育成に積極的に取り組むこと。 （ii）国土交通政策に係る研究ニーズに的確かつ迅速に応えるべく、行政との人事交流を行う等行政との連携を密に図りつつ、研究者の育成に積極的に取り組むこと。 （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こと。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>④ 研究者の人材確保、育成及び職員の意欲向上 （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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、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。</p> <p>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。</p>	<p><評価の視点> 計画通り着実に実行できているか。</p>	<p>・次年度の研究課題を検討する際に、国の担当部局の行政官が参加する研究課題選定・評価会議を開催し、平成26年度の新規課題および継続課題の2件について、研究計画を修正した。 ・外部の有識者の委員による研究評価も実施し評価結果をインターネットで公表し透明性を確保している。</p> <p>③ 受託研究等の獲得と効率的な研究業務の推進 ・行政、民間等外部からの研究、試験の受託に努め、合計78件受託した。受託総額は、約7億5千万円（契約額ベース）、研究職員1人あたりでは、件数で約2.0件、金額で約1千9百万円となり、研究者一人一人が社会・行政ニーズに対して、積極的な対応に努めている。 ・これらの受託業務のうち、国等からの受託研究が受託額全体の7割近く（約69%）であり、交通機関の安全・環境問題に係わる社会的に緊急性・必要性が極めて高い課題が多くを占めている。 ・多数の課題を効率的に実施するため、契約研究員等の非正規職員を状況に応じて採用することとした。 ・国土交通省からは22件、他省庁からは5件、公益法人・独立行政法人からは7件、民間からは44件（大学1件、継続案件8件含む）であった。上記の内、競争的資金による研究は6件実施した。 ・研究課題選定や評価のため、研究に要した費用に対する成果の定量的評価を行った。 ・主要な研究施設・設備稼働率は、平均して65%となっており、年度目標（60%以上）を達成している。</p> <p>④ 研究者の人材確保、育成及び職員の意欲向上 （i）研究者の戦略的、計画的採用 ・今後継続的に見込まれる定年退職者の推移をにらみ、バランスに配慮した計画的な人材確保戦略を採用している。機械工学等の専門分野を有する客員研究員34名を招聘し、研究プロジェクトの構成員として活用した。 ・国内外の研究機関等から、24名の研究者及び研究生を受け入れ、他の研究機関等との人的交流を推進した。 （ii）研究ニーズに的確かつ迅速に応えるための研究者の育成 ・自動車審査部に7名の研究員を併任し、基準に基づく試験の試験装置及びその取り扱いを改善する可能性を検討するための調査を実施した。また、リコール技術検証部に1名の研究職員を併任させ、リコール技術検証部が実施する検証実験の手法や測定技術等に関して研究者の知見を活用した。 ・行政が実施する検討会やWG等に若手研究者を延べ41名参画させ、人材の育成に努めた。 ・所内研究フォーラムを年10回開催した。 ・韓国から排出ガス・燃費の専門家を、欧州から電子制御安全システムの専門家を招聘し、所内講演会を2回開催した。 （iii）社会ニーズに対応するための人材活用の取り組み ・研究部門と審査部門及びリコール技術検証部門</p>	<p>た場合には意見を記載するなど)</p>
--	---	--	---	--	------------------------

<p>(iv) 研究課題選定・評価会議による評価結果を研究者の評価制度に反映させるなどし、研究者の意欲の向上と活性化を図ること。</p> <p>⑤ 知的財産権の活用と管理適正化</p> <p>研究成果について、知的財産権の取得目的の明確化を図りつつ、知的財産権の取得を促進し、適切な管理に努めること。</p> <p>(2) 自動車等の審査業務の効率化の推進</p> <p>調布本所と自動車試験場にまたがって実施する業務について、職員の適切な配置及び審査内容の重点化等を行うことにより、業務運営の効率化をより促進すること。</p>	<p>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応えるため、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>(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化の推進</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</p>	<p>④ 研究者の人材確保、育成及び職員の意欲向上</p> <p>(i) 国土交通政策として実施すべき領域において、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応えるため、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、自動車等審査部門へのべ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>(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</p>		<p>の各部門間の業務連携等により、新技術の導入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し、業務の質の向上と効率化を非常に高い次元で両立させている。</p> <p>(iv) 研究者の評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各研究者(研究管理職を除く)の前年度の業務実績評価結果に基づく実績手当を支給する給与制度を堅持し、研究の実績を処遇へ反映させることによって研究者の意欲向上を図った。 <p>⑤ 知的財産権の活用と管理適正化</p> <p>知的財産権に関しては、所内に設置されている研究企画会議メンバーで確認を行った上で審査請求や権利維持を行った。また、6件の産業財産権の出願を行った。</p> <p>(2) 自動車等審査業務の効率化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車試験場において実施する試験については、場合によって自動車試験場職員のみでの体制とすることにより、調布本所からの職員の出張回数が約369人日分削減した。 ・灯火器及び運行記録計等の装置について、自動車試験場において審査を実施する体制のほか、自動車試験場の人員の知見等を活用して、試験設備の導入等新しく導入又は改正される安全・環境基準への対応を進めている。 <p>さらに審査官の担当分野の拡大を目的として配置を見直し、機動的かつ効率的に審査を実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・先行受託試験制度については、自動車メーカー、部品メーカー等より224件の依頼があり、499件の試験を実施した。 ・新たな認定制度の下、29件の認定を与え、グループ横断的に登録管理した。これにより、試験に係る人員の削減が可能となり、基準の新設等による従来業務の量的拡大、新規業務の追加等に対しても柔軟な対応が可能となった。 ・申請等に係る一連の書類を電子化し、データベースを構築することにより、過去の案件の情報を容易に検索等できるようにし、審査業務の効率化を図っている。 ・セキュリティを改善した審査部ネットを活用し、電子ファイルによる一部の申請書類の提出、資料の差し替えを可能にし、作業効率を向上させた。 ・ミーティングにあたって申請書類を事前にPDFでの送付を行う事により審査の迅速化を図るなど、電子化を推進した。 <p>そのほか、審査部ネットを活用し、最新の法規情報、施設の利用状況及び職員のスケジュール等について、情報共有することにより、必要な法規情報の検索、試験・会議等の調整等を効率的に実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車試験場の試験能力の強化のために採用している試験補助要員(契約職員)については、業務実績を踏まえ、業務へ積極的に活用している。 		
--	---	---	--	---	--	--

	<p>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>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 自動車試験場の人員を活用し、効率的な審査を行う。 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>4. その他参考情報</p>
<p>(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)</p>

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
2-3	外部連携の強化		
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（当研究所が着実に実施しなければならない事項であるため）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411、190、191

2. 主要な経年データ									
評価対象となる指標	達成目標	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報	
共同研究の実施	18件程度	18件 (各研究領域で6件)	27件	19件	16件	18件		4年間で80件(89%達成)	
研究者、研究生等の受け入れ	13名程度	13名 (連携大学院で受け入れている学生に加え、各研究領域で4名)	16名	18名	20名	24名		4年間で78名(120%達成)	
海外の審査機関等との情報交換	1回程度	1回	2回	5回	4回	2回		4年間で13回(260%達成)	

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
(1) 研究連携の強化と産学官連携の促進 関連する研究を実施しておりかつ研究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こと。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推進を図ること。	(1) 研究連携の強化と産学官連携の促進 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。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推進を図ること。	(1) 研究連携の強化と産学官連携の促進 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。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推進を図ること。	<主な定量的指標> ・共同研究の実施 ・研究者、研究生等の受け入れ ・海外の審査機関等との情報交換 <その他の指標> 特になし <評価の視点> 計画通り着実に実行できているか。	<主要な業務実績> (1) 研究連携の強化と産学官連携の促進 ・次世代大型車開発・実用化促進事業(国交省の低環境負荷自動車戦略)、歩車間通信の要求条件に関する調査、第5期先進安全自動車(ASV)推進計画の実施に係る調査等においては、産学官連携で大きな実績を上げた。いずれも交通機関に係わる公的性格の極めて強い事業であり、産学官連携なくして達成できなかったものである。 ・産学との共同研究を延べ18件実施した。中期計画期間である平成23年からの3ヵ年でのべ80件実施(年平均20件)。 ・東京農工大学と教育研究の連携協定書結び、連携大学院方式による研究指導を行った。 ・東京農工大学を中心として、乗り物の安全・安心に配慮した設計の研究拠点「テクノイノベーションパーク」を平成23年4月から開始、継続して実施した。 ・国内外の研究機関等から、24名(常勤研究員数の約61.5%に相当)の研究者及び研究生を受け入れ、他の研究機関等との人的交流を推進することにより、相互に研究者としての能力及び資質の向上に貢献するとともに、日常の研究指導の中で当研究所の意義・役割を伝えた。 (2) 諸外国との研究機関との研究連携の強化	<評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成しており、Bと評価する。 <課題と対応> 特になし	評価 B <評価に至った理由> 法人の工夫により、国土交通省のみならず、大学や関連する研究機関に加え、海外の交通関係研究所とも緊密に連携することにより、確実に目標を達成している。 <今後の課題> (実績に対する課題及び改善方策など) <その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)	

<p>(2) 諸外国の関係機関との研究連携の強化 国際共同研究、国際技術協力、国際学会での発表等の国際活動を推進すること。また、諸外国の試験・研究機関との連携の強化を図ること。</p> <p>(3) 自動車等審査に関する国際的な連携の強化 基準認証国際調和活動へ貢献するとともに、諸外国における審査体制・方法の調査を通じ得られた知見を、審査に活用すること。</p>	<p>推進する。</p> <p>(2) 諸外国の研究機関との研究連携の強化 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 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。 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>進ずる。</p> <p>(2) 諸外国の研究機関との研究連携の強化 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 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。 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>・国際エネルギー機関による公募型国際共同研究を実施・終了し、軽油、FAME、HVO 及び BTL を燃料として NOx 排出特性の実態を評価した結果を報告した。 ・平成 25 年度に締結した BAST との研究協力協定覚書に基づき、BAST を訪問し衝突回避・被害軽減支援システムの評価方法や日本での今後の動向について意見交換を行った。また、ドイツ連邦の事故詳細データ (GIDAS) の解析や高齢者、自転車乗員保護に関する研究について研究担当者相互による密接な情報交換や意見交換を行うなど、具体的な研究協力を開始している。</p> <p>(3) 自動車等審査に関する国際連携の強化 ・将来日本に導入される基準の内容、背景、経緯等の情報収集や海外のネットワークの構築等を目的に、WP29 専門家会議分科会等に継続的に参画しており、計 28 回参画した。 ・特に、WLTP (乗用車排出ガス・燃費試験法) 試験法作成グループの活動においては、自動車審査部職員がサブグループの副議長を務め、ハイブリッド自動車及び電気自動車など次世代自動車の試験法の策定に関して基準ドラフトの提案等を行った。その結果、日本の電気自動車及びハイブリッド自動車の試験法を反映した WLTP 国際統一基準が完成した。また、電気自動車の試験をより短時間で実行試験方法について、その試験方法を日本に先行導入し、これを基に WLTP 国際統一基準が完成した。 ・その他、WP29 対応の国内会議に参画し、積極的に助言・意見を述べたほか、基準策定の背景・経緯等の把握に努め、審査を実施するための課題整理とその対応の検討を進めた。 ・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とともに、アジア専門家会議に講師として職員 (1 名) を派遣した。 ・英国及びスペインの海外審査機関と情報交換のための会合を実施し、確実な審査の実施に資することを目的に、国際基準として導入された基準の審査方法等についての情報提供・収集、解釈の確認等を行った。 ・チャイルドシートに係る試験機関の会議 (TSG) に出席し、最近の課題についての意見交換を実施した。</p>		
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3-1	財務内容の改善に関する事項		
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（当研究所が着実に実施しなければならない事項であるため）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411、190、191

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
交付金執行率	—	—	94.1%	88.1%	90.4%	91.7%		

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	年度計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
				業務実績	自己評価	評価	
<p>中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図ること。</p> <p>特に、運営費交付金を充当して行う事業については、「2. 業務運営の効率化に関する事項」で定めた事項について配慮した中期計画の予算を作成し、当該予算による運営を行うこと。</p>			<p><主な定量的指標></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交付金執行率 <p><その他の指標></p> <p>特になし</p> <p><評価の視点></p> <p>計画通り着実に実行できているか。</p>	<p><主要な業務実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・当期総利益の発生要因は、前中期目標期間からの自己収入で購入した資産の未償却分等であり、業務運営は適正である。 ・運営費交付金の執行率は、91.7%であり、適正に業務運営が行われている。 ・予算計画に基づいて年度計画を着実に実施している。 	<p><評価と根拠></p> <p>評価：B</p> <p>根拠：中期計画における所期の目標を達成しており、Bと評価する。</p> <p><課題と対応></p> <p>特になし</p>	<p>評価</p> <p>B</p> <p><評価に至った理由></p> <p>運営費交付金等を計画に基づき着実に執行する等、確実に目標を達成している。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策></p> <p>毎年度確実に目標を達成しているものの、効率性等については、さらなる評価につなげるためには、中期目標に基づく年度計画を策定し、目標に対する達成率を明確化する必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>(有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交付金の執行率が具体的に示されているが、この評価項目のみならず、例えば計画と比較する等、評価ポイントをより具体的に記載し、それに対してどうであったかなどについて検討いただきたい。 	

4. その他参考情報
(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
4-1	その他業務運営に関する重要事項		
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（当研究所が着実に実施しなければならない事項であるため）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411、190、191

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
事務・技術職員の対国家公務員指数	100.0 以下 (平成 27 年度までに)	100.0 以下	103.3	107.7	99.9	100.2		平成 25 年度以降、大幅に改善されており、平成 27 年度までの目標については達成見込みである。
削減対象とする総人件費	平成 18 年度から 5 年間で 5%削減した取り組みを引き続き着実に実施	819,577 千円 (平成 17 年度)	774,731 千円 6.43%削減	702,469 千円 7.65%削減	706,483 千円 6.70%削減	773,540 千円 5.55%削減		

3. 各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価																		
中期目標	中期計画	年度計画			主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価										
		施設・設備の内容	予定額 (百万円)	財源		業務実績	自己評価	評価										
<p>(1) 施設及び設備に関する事項 業務の確実な遂行のため、研究・審査施設の計画的な整備・更新を進めるとともに、その有用性、必要性についての検証を含め、適切な維持管理に努めること。</p> <p>(2) 人事に関する事項 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、手当を含め役員給与の在り方について厳しく検証した上で、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的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ものとする。 また、総人件費についても、「簡素で効率的な政</p>	<p>(1) 施設及び設備に関する計画 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調査及び研究を確実に実施するとともに、自動車等の審査において新しく導入又は改正される安全・環境基準に適切に対応するため、以下の施設・設備の整備・更新を行う。 また、保有資産については、引き続き減損会計の情報（保有目的、利用実績等）なども十分活用して保有目的・利用状況を把握し、その有用性、必要性について不断に検証を行う。</p> <p>(2) 人事に関する計画</p>	<p>(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。</p> <table border="1"> <tr> <th>施設・設備の内容</th> <th>予定額 (百万円)</th> <th>財源</th> </tr> <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>44</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>267</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>30</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>	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	44	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	267	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	30	独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金	<p><主な定量的指標> ・事務・技術職員の対国家公務員指数 ・削減対象とする総人件費</p> <p><その他の指標> 特になし</p> <p><評価の視点> 計画通り着実に実行できているか。</p>	<p><主要な業務実績> (1) 施設及び設備に関する事項 (一般勘定) ・ハイブリッド・電子制御車両総合試験設備の整備について、年度内に手続を完了し整備を行った。 (審査勘定) ・R10（電磁両立性基準）採択に伴う電波暗室棟の導入及び R41、R51（騒音基準）採択に伴う試験設備の改造について、年度内に手続を完了し整備を行った。</p> <p>(2) 人事に関する事項 ・退職等による減員 3 名に対応して、任期付き研究員 3 名を任期の定めのない研究員として採用し、技術力や国からの受託に対する対応能力の維持を図りつつ次を担う世代の人材確保、育成をはかった。 ・業務の量的・質的拡大等増員が必要な場合にも、業務の効率化、契約研究職員の活用、事務の外部委託化の推進により人員を抑制しつつ業務を行うことで社</p>	<p><評価と根拠> 評価：B 根拠：中期計画における所期の目標を達成しており、B と評価する。 <課題と対応> 特になし。</p>	<p>評価 B</p> <p><評価に至った理由> 今年度は、事務・技術職員の国家公務員指数が 100.2%と、目標の 100%以下にはわずかに及ばなかったものの、削減対象とする総人件費は目標を上回っており、また、全体の評価を引き下げる事象も認められないため、評価基準に基づき B とした。</p> <p><今後の課題> (実績に対する課題及び改善方策など)</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>
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	44	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	267	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	30	独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金																

<p>府を実現するための行政改革の推進に関する法律」(平成1188年法律第4747号)に基づく平成1188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、厳しく見直すものとする。</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、国策上重要な研究課題(第3期科学技術基本計画(平成18年3月28日閣議決定)において指定されている戦略重点科学技術をいう。)に従事する者及び若手研究者(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> <p>(3) 自動車アセスメント事業の移管準備 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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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以下に引き下げるよう、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 	<p>(2) 人事に関する計画</p> <p>① 方針 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> <p>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。</p> <p>(注) 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、平成25年度まで当該事業の移管及び係る体制整備の検討を行ったところであるが、これまでの結果も踏まえ、独立行政法人改革等に関する基本的な方針(平成25年12月24日閣議決定)により、引き続き自動車事故対策機構において実施することとされたため、当該事業の移管準備の検討は平成25年度をもって終了している。</p>		<p>会に貢献した。研究内容に応じて高度な専門性を持つ客員研究員34名、契約研究職員2名、技術補助員48名を置き、質の高い研究を行うため、適材を採用して適所に配置することや、常勤研究職員とのチームワークなどにより、迅速かつ効率的に業務を行い、社会ニーズや行政ニーズに貢献した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・なお、契約職員の処遇やモチベーションの向上については課題ではあるが、任期付職員への採用等、門戸を開放して極力常勤職員としての採用に努めている。 ・給与水準については、国家公務員の給与水準を十分考慮しており、給与改定に当たっても、引き続き国家公務員に準拠した給与規程の改正を行っており、その検証結果や取り組み状況を公表している。 ・平成26年度の削減対象人件費の実績額は、756,809千円であり、人件費削減の基準額である平成17年度の同人件費819,577千円に対して5.55%の削減となっており、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26年度も引き続き着実に実施している。 ・給与水準について 平成26年度ラスパイレス指数 対国家公務員指数 事務・技術職：100.2 研究職：95.6 ・福利厚生費による活動内容 定期健康診断の実施、産業医による健康相談等を行っている。 ・レクリエーション経費についての予算執行状況、予算編成状況(国との比較) 実績は無かった。 ・レクリエーション経費以外の福利厚生費について経済社会情勢の変化等を踏まえた見直しの有無 特に無かった。 <p>(3) 自動車アセスメント事業の移管準備 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」(平成25年12月24日閣議決定)により、引き続き自動車事故対策機構において実施することとされたため、当該事業の移管準備の検討は平成25年度をもって終了している。</p>		
---	--	---	--	--	--	--

<p>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・体制を検討すること。</p>	<p>・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> <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> <p>(3)自動車アセスメント事業の移管準備 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>					
---	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報
(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析などを記載)