

独立行政法人交通安全環境研究所
平成15年度業務実績評価調書

平成16年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

平成15年度業務実績評価調書：独立行政法人交通安全環境研究所

業務運営評価（個別項目ごとの認定）

項目		評価結果	評価理由	意見
中期計画	平成15年度計画			
<p>1.業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置 （1）組織運営 （研究組織） 社会ニーズ等に対応した研究や新規分野等に積極的に対応できるような組織編成を行う。</p>	<p>研究企画会議において試験、調査、研究及び開発に関する研究所の基本的な方針の企画検討及び業務実施に係る各研究組織間の総合調整の実施。 研究スタッフ制のもとに横断的研究チーム等を活用し、より行政ニーズ、社会ニーズ、新規分野等に機動的かつ柔軟に対応。 新研究組織に対応した大部屋化を実施し、研究環境の改善を図る。</p>	2	<p>研究業務に関する企画と管理及び総合調整を実施する研究企画会議を19回開催した。 また、研究スタッフ制により領域内で効果的な研究員配置を行い、横断的研究グループを7件編成した。 更に、部室制から領域制への移行に伴い環境研究領域及び交通システム研究領域を大部屋化し、横断的研究課題の体制および若手研究者の豊かな発想を活かせる研究体制を整備する等、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。</p>	<p>各研究者の専門領域を広げないと、特定研究者だけに仕事が集中する。組織編成の変更だけでは変わらないことを留意すべきである。</p>
<p>（自動車等審査組織） 自動車等の審査を機動的かつ効率的に実施するため、適宜柔軟にグループの編成、改編を行う。</p>	<p>基準の強化、新技術の導入等に対応しつつ自動車等の審査を機動的かつ効率的に実施するため、引き続きスタッフ制のもとに、審査の専門分野ごとにグループを編成。 平成14年度から自動車試験場第二地区が本格稼働したが、同地区の管理について自動車試験場と一体的に運用し、効率的に実施。</p>	2	<p>平成14年度に引き続きスタッフ制のもと専門分野ごとのグループを構成したほか、審査業務の企画検討等を行う審査運営会議を毎週開催した。 また、自動車試験場第二地区に監視カメラを設置し遠隔管理することで、自動車試験場と一体的に運用し、増員を抑制する等、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。</p>	

	<p>組織運営の一層の効率化の観点から、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>新規業務を担当するグループを明確にして実施。</p>			
<p>(2) 人材活用 任期付任用の普及、横断的研究グループの活用、研究費の競争的配分等の競争的研究環境の形成等を通じて、人材の活用に努める。</p>	<p>以下を行うこと等により、人材活用に努める。</p> <p>研究活動の活性化等を推進するため、2名以上の任期付又は公募職員の募集</p> <p>横断的研究グループの編成、</p> <p>研究課題毎の事前評価を踏まえ経常研究費総額の11%程度を競争的に配分する。</p> <p>所外の研究者を客員研究員又は非常勤研究職員として受け入れ又は採用し、外部の人材能力の活用を図る。</p>	2	<p>ドライバ心理や視覚/光学の分野の専門家として任期付職員3名及び公募職員1名の計4名の雇用や新しい研究ニーズへ対応するために客員研究員4名、非常勤研究職員10名の採用を行った。</p> <p>また、横断的研究グループ7チームを編成する等、業務に応じた人材配置が行われ、研究所の人材の効率的活用が図られている。</p> <p>更に、研究の重点化を行うため経常研究費総額の約12.2%を競争的に重点配分する等、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。</p>	<p>人材の育成と交流の両立は困難な面もあるので、交流条件を整うように研究所や大学がある程度同等の人材交流計画をもつことが重要と思われる。若手研究者の使い捨てが行われないように経費節減のみを至上課題としないことが大事である。</p>
<p>(3) 業務の効率化 施設の営繕等についての外部委託、経理事務等業務の電子化、ペーパーレス化を進めること等、業務処理の方法を工夫し、効率化を行う。</p>	<p>以下を行うこと等により、管理・間接業務についての経費増を抑制する。</p> <p>業務の実施方法を見直し、契約関係手続き、支払関係事務、決裁事務の合理化等業務の改善を引き続き進める。</p> <p>通信・処理速度及び記録容量を向上する電算システムの更新、管理・企画部門の執務環境の改善により一層の業務の効率化を</p>	2	<p>特殊な専門知識を必要とする消費税計算を税理士事務所へ委託し、業務運営の改善を図った。</p> <p>また、研究課題の採否の判断に人件費相当額を考慮した総コストを活用し、期待される成果に対するコストの観点を課題選定に活用するとともに、研究員のコスト意識の醸成を図った。</p> <p>更に、平成15年度の一般管理費を平成14年度の当該経費総額に対して1%抑制する等、中期目標の達成</p>	

	<p>図る。</p> <p>研究予算については、研究課題毎に研究費以外に人件費も含めたコストを捉え、事前研究評価の際に検討する。</p> <p>平成15年度の一般管理費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費を除く)については、平成14年度の当該経費総額に対して1%程度抑制する。</p>		<p>に向け着実な実施状況にある。</p>	
<p>2. 国民に提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置</p> <p>(1) 中期目標の期間中に実施する研究</p> <p>各重点研究領域に係る研究を特定研究及び経常研究により実施する。また、研究内容の決定・実施に当たっては研究評価制度を設けて、事前及び事後評価を適切に実施する。</p>	<p>中期目標及び中期計画に示された重点研究領域において、年度計画に列記した研究テーマを中心に特別研究及び経常研究として実施。</p> <p>重点研究領域</p> <ul style="list-style-type: none"> 事故の原因究明 事故防止策の究明 被害軽減策の究明 地域環境の改善 地球環境の保全 エネルギー資源の節約及び多様化 都市交通システムの機能向上 交通インフラの機能向上・有効活用 <p>研究計画の策定にあたっては、効果的・効率的に研究を推進する観点から、研究企画会議において個別の研究内容の内部評価を行う。</p> <p>より公正な研究評価を実施する</p>	<p>3</p>	<p>研究テーマの選定にあたり、効果的・効率的に研究を推進する観点から、研究企画会議による内部評価及び有識者による外部評価を実施し、8つの重点研究領域において40テーマ(年度計画の29テーマを含む)の特別研究及び経常研究を実施した。</p> <p>また、行政や民間のニーズを的確に把握し、今後の更なる研究の重点化を図るため、行政及び大学に加え、自動車メーカーや鉄道事業者、ジャーナリスト等の民間関係者にも調査の手を広げ、「研究ニーズ/ポテンシャル調査報告書」をとりまとめた。この結果を次年度の自主研究課題選定に反映し、課題数を平成15年度の43件から32件に絞り、研究課題の更なる重点化を達成したことは評価でき、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	<p>研究所の規模を考え、その中で鉄道も研究対象であることから、自動車関連研究における更なる重点研究化について、検討の余地が有ると思われる。</p>

	<p>ため、研究評価委員会による外部評価を行う。</p> <p>個別の研究の選定にあたり、「重点研究計画」との整合性を、重要な評価の視点とする。</p> <p>行政機関、民間関係者等を対象に研究ニーズ調査を行い外部研究ニーズの把握に努め、その結果を踏まえ、「重点計画」を更新し、研究の一層の重点化を進め、研究体制、施設等を検討する。</p>			
<p>(2) 重点研究領域における研究の推進 中期目標に示された重点研究領域に財的資源を重点的に投入すること等により、重点研究領域における研究を推進する。</p>	<p>重点研究領域に運営費交付金から配分される研究費の研究費総額に対する配分比率を80%以上とし、重点研究領域における研究を推進。</p> <p>年度計画に列記した3つの研究テーマをはじめとして、基礎的研究を実施。</p> <p>外部の競争的資金を積極的に獲得し、重点研究領域等における研究を推進。</p> <p>具体的には、重点研究領域において獲得した競争的資金が競争的資金獲得総額に占める割合を、80%以上とする。</p>	<p>2</p>	<p>運営費交付金の研究費における重点研究領域への配分比率は80.6%であり、重点研究領域における研究を推進した。</p> <p>また、年度計画に列記されている基礎的研究を実施するとともに、競争的資金を獲得し、重点研究領域における3課題の研究を推進する等、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。</p>	<p>研究テーマの全体像まとめた一覧資料(テーマ分類、研究テーマ名、研究期間、人工、経費、事前・中間評価結果)の作成について検討願いたい。</p> <p>また、研究所の規模と性格から今後どの程度基礎的研究の実施に資源を割くかの決断も必要と思われる。</p>

<p>(3) 研究者の資質の向上 国内外の教育・研究機関への留学等に努めると共に、研究集会への参画等を通じて研究者の資質の向上に努める。</p>	<p>以下を行うこと等により、研究レベルの向上及び活力のある業務運営の確保を図る。 国内外の教育・研究機関への1人以上の留学の実施。 機械学会、電気学会、自動車技術会等の研究集会へ100回以上の積極的参画。</p>	<p>3</p>	<p>2名の国内留学を実施し、うち1名が学位を取得するとともに、九州芸術工科大学と1件の共同研究を実施することとなった。同時に留学規程の見直しを図り、次年度に1名が海外留学を行うこととなった。 また、機械学会、電気学会、自動車技術会等の研究集会に、年度計画を大幅に上回る213回(平成14年度は147回)参画した。 更に、シンポジウム等で実行委員長や座長を務める等、研究者の資質の向上に努めており、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	<p>外部の研究集会への参加は、研究者への刺激になり実力向上への契機になると思われるが、それ以外に、技術の進歩の早い分野において、研究者の勉強会(必要なら部外講師を呼ぶなど)を行いやすくする等、所としての取り組みも必要と考えられる。</p>
<p>(4) 研究者評価の実施 研究の特性に十分配慮し、評価の手法、評価基準等を定め、公正かつ透明性を確保しつつ研究者の評価を行う。また、研究者以外の職員の評価のためのルールについても検討を行う。</p>	<p>平成14年度に策定した研究職員の業績評価基準に基づいて、本格実施に向けて評価の試行を行う。 研究職員以外の職員を評価ルール策定の検討。</p>	<p>2</p>	<p>平成14年度に策定した研究職員の業績評価基準に基づいて評価の試行を行い、その結果を踏まえ、次年度からの本格実施に向け規定等の実施体制を整備した。 また、研究職員以外の職員の評価ルールについては、公務員制度改革等を踏まえつつ、研究者評価の趣旨が盛り込まれるよう、その制度の概要について検討を行う等、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。</p>	<p>研究職員の業績評価はあまり短期のものに基づくべきではなく、中期的評価との兼ね合いが重要と考える。また、職員にとっても分かり易いものとして欲しい。</p>

<p>(5) 研究交流の推進 (産学官の連携推進) 民間企業、公益法人、大学等との共同研究を実施する。</p>	<p>共同研究を16件程度実施。</p>	<p>3</p>	<p>東京大学や埼玉大学等の大学やトヨタ自動車等の民間企業との共同研究は、年度計画における目標を上回る22件実施した。 また、海外関係者の招聘なども含めて、「自動車排ガスの国際的な規制動向に関するシンポジウム」や「燃料電池自動車国際シンポジウム」等の複数の国内/国際ワークショップを主催し、あるいは、座長や実行委員長を務めるなど活発に研究交流の推進を実施しており、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	
<p>(人的交流の推進) 国内外からの研究者、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。</p>	<p>10名以上の研究者、研究生等を受け入れ、人的交流を推進。</p>	<p>2</p>	<p>国内外の研究機関から15名(常勤研究員数の約30%相当)の研究者及び研究生を受け入れ、各国、各研究機関との人的交流の推進が図られ、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。</p>	<p>学部学生や修士課程学生のインターンシップ制度が今後根付いていくことに鑑みて、人的交流の推進に資源を割くことができるように準備する必要がある。 また、将来のためには留学制度や人材交流等の充実が望まれ、海外で博士号を取得した研究者を雇用することも必要であろう。</p>
<p>(6) 国際活動の活発化 国連等の国際機関における基準策定等に関する技術的支援を行う。また、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の活動を推進する。</p>	<p>国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)に参画し、灯火器、騒音、排出ガス等の基準策定等に関して技術的支援を行う。特に、同フォーラムの1つ以上の分科会において、当研究所職員がその議長を務める。</p>	<p>3</p>	<p>国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)や国際研究調和プロジェクト(IHRA)、国際電気標準会議(IEC)等の諸活動に積極的に参加し、WG委員長や議長を務めるとともに、自動車・鉄道の国際基準/規格の策定に貢献した。 更に、米欧中の政府系研究機関との</p>	

	国際共同研究として将来の円滑な国際基準調和を目的とした国際研究調和プロジェクト(IHRA)に係る研究等を実施する等、同プロジェクトに積極的に参加する。		間で自動車の環境保全に関する研究協力協定やデンマーク工科大学との間で交通、エネルギー、環境分野における研究協力協定を締結し、共同研究や情報交換を活発化する等、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。	
(7) 行政・民間等の外部からの受託研究、受託試験の実施 受託研究、受託試験等の実施に努める。また、行政当局が緊急又は社会的に重要と判断した事項に係る受託研究、受託試験等については、必要に応じて特別チームを編成する等により、適切に対応するよう努める。	受託研究、受託試験等の実施に努める。 国土交通省から受託する次世代大型低公害車開発プロジェクト、燃料電池自動車実用化研究プロジェクト等の大規模な受託研究については、産学官の連携をとりつつ、プロジェクトの中核的研究機関として効果的推進に努める。 次世代大型低公害車開発プロジェクト、燃料電池自動車実用化研究プロジェクト及び自動車のリコール届出分析をはじめとする組織横断的な新たな受託研究ニーズについては、必要に応じて特別チームを編成する等により、有機的、効果的に対応するよう努める。	3	行政、民間等外部からの研究、試験の受託に努め、年度計画に列記した6件を含む53件の受託研究、試験(総額約22億4400万円)を実施した。「次世代低公害大型自動車の研究開発プロジェクト」等の大型受託案件については、所内で新たに4のグループを立ち上げ計7つの横断的研究グループを編成のうえ、自動車メーカー等の産業界や大学と連携して進め、3月には中間報告会を実施した。更に、御岳ロープウェイ事故の原因究明等の緊急的な行政ニーズにも特別チームを編成し、俊敏な対応がとれており、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。	受託研究の獲得の努力については評価できるが、今後は所全体のマンパワーから考え、所として適正な受託規模を考える必要ができてきていると思われる。
(8) 研究所所有の施設・設備の外部による活用 業務に支障の生じない範囲で施設・設備を貸与する等により外部による活用に努める	研究所所有の施設・設備を有効利用するため、施設・設備の外部貸与を行う。	2	大型シャシダイナモメータや低視程実験棟等の大型の保有施設・機器を受託試験・研究において有効活用しており、更に振動強度実験棟及び鉄道車両用燃焼試験装置、低視程実験棟や人体模型の計4件を外部の研究	

			<p>機関および関係団体に貸与した。</p> <p>また、更なる施設利用を進めるため、ホームページに貸出施設等の情報を掲載して有効活用に努める等、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。</p>	
<p>(9) 成果の普及、活用促進</p> <p>研究発表会や各種文献、データベース、インターネットにより研究成果の普及や情報提供等を推進する。また、行政庁の審議会等に専門家として参画すること等により社会貢献に努める。</p>	<p>以下を行うこと等により、研究成果の普及等に努める。</p> <p>研究発表会の実施(15年度中2回。うち1回は研究所外で開催)</p> <p>研究所の一般公開の実施(15年4月)</p> <p>研究所報告(2回) 年報(1回)等の出版</p> <p>研究所ホームページを改善し、インターネットによる研究成果の情報提供を拡充</p> <p>通信・処理速度及び記録容量を向上させる電算システムの更新を行い、データベース構築のための環境を整備する。</p> <p>機械学会、電気学会、自動車技術会等の関係学会等での論文及び口頭発表を100件程度行う。</p> <p>国土交通省の検討会等に専門家として参画し、社会的貢献に努める。</p> <p>保有する特許について、ホームページへの掲載等による公表の推進や特許流通データベースの</p>	3	<p>複数の研究成果が国土交通省令等の基準や規格において反映され、国際会議等での基準、規格策定の提案に活用される等、行政に貢献した。</p> <p>また、研究発表会2回の開催(うち1回は所外で開催) 一般公開の実施、研究所報告2回と研究所年報1回の出版、英語版ホームページの抜本的改良等を通じて研究成果の広報・普及等を進めた。</p> <p>更に、機会学会や電気学会、自動車技術会等の関係学会やシンポジウムにおいて、175件の論文及び口頭発表を実施したほか、国土交通省等の検討会にのべ159件、162名の職員が参加した。</p> <p>その他、特許を10件出願(平成14年度は4件)するなど、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	<p>広報活動にはあまり研究職員の労働を使わず適切な外部委託や内部の事務職員の業務により遂行し、本来の研究に対する障害物とならないよう企画室に担当部署を設けたことは評価できる。</p>

	<p>活用等を図ることにより、特許利用の促進に努める。</p> <p>2件程度の特許等の工業所有権出願の実施。</p>			
<p>(10)自動車等の審査業務 (保安基準適合性の審査) 施設の維持管理、職員の研修等により適切な審査体制を保持する。</p> <p>(基準の制定、改正への対応) 必要に応じて施設の新設、改修、職員の研修を実施する等の措置により、審査体制の整備を行う。</p>	<p>適切な審査体制を保持するだけでなく、新たな基準の導入等にも対応して自動車等の保安基準適合性の審査を確実に実施するための体制整備を目指し、次の措置を行う。</p> <p>(施設整備、維持管理)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 排出ガス試験の新基準(エンジンベースのモードの変更、非メタン規制)への対応のための施設更新 - タイヤの新基準への対応のための機器の導入 - 排出ガス試験用のシャシダイナモメータの更新 - 排出ガス試験施設、衝突試験施設等について定期点検実施 - 過去の自動車審査書類の電子ファイル化 等 <p>(職員の研修)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 新基準等に関する職員研修を1回以上実施 - 新規に配属された職員に対する研修を対象職員毎に1回実施 - 審査の専門グループ毎に職員研修を1回以上実施する。 <p>(関係機関との連携)</p>	2	<p>基準の制定や改正に迅速に対応しつつ、公正中立な立場から合否判定等の審査業務を確実に実施できるよう、ソフト、ハードの両面から適切な体制整備を行った。</p> <p>また、灯火器等の装置型式指定業務の処理期間短縮や国土交通省と連携して、審査に係る申請の電子化に備えた準備を実施する等、効率的・弾力的な業務運営を行い、サービスの向上を図った。</p> <p>更に、新基準等に関する職員研修を10回、新規に配属された職員に対する研修を3回、審査の専門グループ毎の職員研修を5回実施する等、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。</p>	<p>公正・中立な立場からの厳正な審査の実施と共に、審査の効果についての自己評価が必要と思われる。</p>

	<p>- 国土交通省等の国内外の関係機関と試験方法の打合せを行う等連携を図る。</p> <p>国からの要請に基づき、燃料電池自動車や先進安全自動車（ＡＳＶ）等の大臣認定車について審査を実施する。</p> <p>審査の標準処理期間の遵守、海外の申請者に対する出張審査の実施、申請者とのテレビ会議の導入、ヒアリングルームの改善等の申請者に対するサービス向上を実施する。</p>			
<p>3. 予算（人件費の見積もりを含む。）収支計画及び資金計画 （1）予算</p>	年度計画参照	2	年度予算実施計画書によれば、適正な執行状況にあり、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。	
（2）支出計画	年度計画参照	2	損益計算書によれば、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。	
（3）資金計画	年度計画参照	2	キャッシュ・フロー計算書によれば、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。	
4. 短期借入金の限度額	400百万円（一般勘定、審査勘定それぞれ200百万円。）	-	平成15年度は該当なし。	
5. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画		-	平成15年度は該当なし。	
<p>6. 剰余金の使途 剰余金の使途を ・研究費への繰り入れ ・海外交流事業（招へい、ワークショップ、国際会議等）の実施 ・広報活動の実施 ・施設・設備の整備とする。</p>	<p>研究費への繰り入れ 海外交流事業（招へい、ワークショップ、国際会議等）の実施 広報活動の実施 施設・設備の整備</p>	-	平成15年度は該当なし。	

<p>7.その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項 (1)施設及び設備に関する計画</p>	<p>一般勘定 都市内鉄軌道用台車試験設備 審査勘定 シャシダイナモメータ更新</p>	<p>2</p>	<p>都市内鉄軌道用台車試験設備への車輪/レール間すべり・耐脱線試験機能付加が完成したほか、シャシダイナモメータの更新を完了する等、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。</p>	
<p>(2)人事に関する計画 (方針) 従来業務の量的拡大、新規業務の追加により増員が必要となる場合にも、業務運営の効率化、定型的事務の外部委託化の推進などにより計画的削減を行い、人員を抑制する。</p>	<p>業務の量的拡大等、増員が必要な場合にも、業務の効率化、事務の外部委託化の推進により人員を抑制する。</p>	<p>2</p>	<p>業務の量的拡大等、増員が必要な場合にも業務の効率化、業務の外部委託化の推進により人員を抑制し、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。</p>	
<p>(人員に関する指標) 期末の常勤職員数を期初の97%程度とする。</p>	<p>年度末の常勤職員数を年度当初の99%程度とする</p>	<p>2</p>	<p>年度末の常勤職員数を年度当初の99%とし、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。</p>	

<記入要領>・項目ごとの「評定結果」の欄に、以下の段階的評定を記入するとともに、その右の「評定理由」欄に理由を記入する。

- 3点：中期目標の達成に向けて特に優れた実施状況にあると認められる。
 - 2点：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。
 - 1点：中期目標の達成に向けて概ね着実な実施状況にあると認められる。
 - 0点：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められず、業務改善が必要である。
- ・必要な場合には、右欄に意見を記入する。

平成15年度業務実績評価調書：独立行政法人交通安全環境研究所

総合的な評価

業務運営評価（実施状況全体）

極めて順調	順調	概ね順調	要努力	評定理由
	○			各項目の合計点数 = 48 項目数(21) × 2 = 42 下記公式 = 114%

- <記入要領>・個別項目の認定結果をもとに、以下の判断基準により、それぞれの欄に を記入する。
- （各項目の合計点数） / （項目数に2を乗じた数）が130%以上である場合には、「極めて順調」とする。
 - （各項目の合計点数） / （項目数に2を乗じた数）が100%以上130%未満である場合には、「順調」とする。
 - （各項目の合計点数） / （項目数に2を乗じた数）が70%以上100%未満である場合には、「概ね順調」とする。
 - （各項目の合計点数） / （項目数に2を乗じた数）が70%未満である場合には、「要努力」とする。
- ・ 但し、評価の境界値に近接している場合であって、法人の主要な業務の実績に鑑み、上位又は下位のランクに評価を変更すべき特段の事情がある場合には、理由を明記した上で変更することができる。

自主改善努力評価

評定	評定理由
相当程度の実践的な努力が認められる。	当研究所は研究・業務の向上に真摯に取り組んでおり、今期中期目標達成へ向けての努力に加え、次年度から研究費総額の100%を競争的配分にする事の決定や環境と安全性確保とのバランスを考慮した自動車の総合的評価手法の開発への取組みは「自主改善努力」として大いに評価できる。

- <記入要領>・自主改善努力が意欲的かつ前向きで、優れた実践事例として認められる場合には、評定欄に「相当程度の実践的な努力が認められる」と記入し、認められない場合には「-」と記入する。
- いずれの場合においても、その右の「評定理由」欄に、取組みの事例を含め、その理由を記入する。

業務全般に関する意見

昨年度までに比べて、管理運営は一段と改善された。その中でも「交通安全環境研究所の使命」を明示的に示し、その使命に基づいた運営がなされるようになった事は特筆すべき点である。「国の（政策）目標」を使命の中に掲げているが、それを具体的に実施する施策における研究所の役割について、今後は更に具体化して行く必要がある。