

独立行政法人交通安全環境研究所  
平成18年度業務実績評価調書

平成19年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

業務運営評価（個別項目ごとの認定）

項目		評価結果	評価理由	意見
中期計画	平成18年度計画			
<p>・国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置</p> <p>1. 質の高い研究成果の創出 (1)国土交通政策への貢献 研究所は、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・評価会議を設置する。</p> <p>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、以下の研究分野において、実態の把握、対策の評価手法</p>	<p>・国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置</p> <p>1. 質の高い研究成果の創出 (1)国土交通政策への貢献 研究課題の選定、評価、活用方策の検討及び研究手法の改善のため、行政が参画する研究課題選定・評価会議を設置</p> <p>研究課題選定・評価会議において、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</p>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・従前の所内の研究企画会議に加え、行政が参画する課題選定・評価会議を設置・運営し、研究課題の選定、評価、活用方策の検討及び研究手法の改善を適切に実施している。</li> <li>・研究課題の選定に際しては、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ものとしている。</li> <li>・所内の研究企画会議において、各提案課題が社会ニーズ及び研究所の使命に対応したものであって、それに応える成果が期待できること、研究が効率的・効果的に進められる計画であること等を事前に評価して課題を選定している。</li> <li>・従前の所内の研究企画会議に加え、担当行政部局の担当官が参画する課題選定・評価会議を設置・運営し、行政ニーズに対応した研究課題の選定、評価、活用方策の検討及び研究手法の改善を適切に実施している。</li> <li>・より客観的な研究評価を実施するため、各技術分野に関する外部有識者で構成される研究評価委員会を開催し、交付金研究課題について、事前、事後の外部評価（ピアレビュー評価）を行っており、その結果についてホームページで公開し透明性を確保している。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	

<p>開発、事後効果評価、国際基準調和、新技術開発における産学官連携の中核的役割等、研究課題選定・評価会議において、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を行うことにより研究の重点化を図る。</p> <p>ア 自動車の安全の確保  <input type="checkbox"/> (i)交通事故分析、効果評価  <input type="checkbox"/> 衝突安全対策  <input type="checkbox"/> 予防安全対策</p> <p>イ 自動車の環境の保全  <input type="checkbox"/> 排出ガス対策  <input type="checkbox"/> 騒音対策</p> <p>ウ 自動車の燃料資源の有効な利用の確保及び地球温暖化の防止  <input type="checkbox"/> 自動車の燃料消費量低減対策  <input type="checkbox"/> 石油代替燃料の自動車への利用</p> <p>エ 鉄道等の安全の確保・環境の保全  <input type="checkbox"/> 事故原因の究明及び防止対策  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 低環境負荷交通システムの高度化</p> <p>オ 上記の他、将来的に基</p>	<p>の策定等に資するとして選定された。以下を始めとする調査及び研究を行う。また、外部の有識者等による研究評価委員会を開催し、研究手法等について評価を行う。</p> <p>ア 自動車の安全の確保  <input type="checkbox"/> (i)交通事故分析、効果評価  <input type="checkbox"/> 衝突安全対策  <input type="checkbox"/> 予防安全対策</p> <p>イ 自動車の環境の保全  <input type="checkbox"/> 排出ガス対策  <input type="checkbox"/> 騒音対策</p> <p>ウ 自動車の燃料資源の有効な利用の確保及び地球温暖化の防止  <input type="checkbox"/> 自動車の燃料消費量低減対策  <input type="checkbox"/> 石油代替燃料の自動車への利用</p> <p>エ 鉄道等の安全の確保・環境の保全  <input type="checkbox"/> 事故原因の究明及び防止対策  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 低環境負荷交通システムの高度化</p> <p>オ 上記の他、将来的に基</p>			
---	--	--	--	--

<p>準策定等に資する研究分野、課題選定・評価会議で認められた研究分野</p>	<p>準策定等に資する研究分野、課題選定・評価会議で認められた研究分野</p>			
<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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件以上の基準化予定項目について実施する。また、自動車における国際基準調和活動に参画するほか、鉄道に関する規格の国際調和活動に参画するなど、国際活動に努める。</p>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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件提案している。</li> <li>・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24件の基準化予定項目について実施している。</li> <li>・自動車分野においては国連自動車基準調和国際フォーラム(WP29)や国際研究調和プロジェクト(IHRA)、鉄道分野においては国際電気標準会議(IEC)等の諸活動に参画し技術的支援を行って国際基準/規格の策定に貢献している。また、WP29の下に設置されたWWH-OBID会議では当所職員が議長を務めている。</li> <li>・国際的な学会等において33件(常勤研究職員に占める割合約77%)の研究発表を行っているほか、12件の組織委員、オーガナイザを務めている。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	

<p>(2)研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価          研究を進めるにあたっては、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とともに、研究課題選定・評価会議の評価を受け、改善すべきとされたものについては早急に改善する。</p>	<p>(2)研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価          研究を進めるにあたっては、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とともに、研究課題選定・評価会議の評価を受け、改善すべきとされたものについては早急に改善する。</p>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交付金研究課題の研究計画書にマイルストーン管理を行うための書式を盛り込むとともに、研究企画会議による進捗管理を行っている。また、研究課題選定・評価会議の評価を受け、改善すべきとされたものについては、研究実施に先立ち研究計画の改善を行っている。</li> <li>・以上により、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・この項目を評価として取り上げるならば、外形的な状況だけでなく、マイルストーン管理の状況（改善を要する研究課題の比率など）が示されることが望ましい。</li> </ul>
<p>(3)受託研究等の獲得          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努める。</p>	<p>(3)受託研究等の獲得          以下の行政からの受託研究及び受託試験（再掲）を実施するとともに、民間からの受託研究、受託試験等の実施に努める。また、上記の他、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）を戦略的に獲得する。</p>	<p>5</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政、民間等外部からの受託に努め、88件の受託研究・試験を実施している。受託総額は約21億円であり、研究職員一人当たりでは、件数で2件、金額で約4千8百万円となっており、2006年10月の総合科学技術会議資料によれば、当独立行政法人は36ある研究所型独法のなかで研究職員一人当たりの獲得金額が3位と報告されていることから、社会ニーズ及び行政ニーズに対して積極的な対応に努めていることが認められ、このレベルは平成18年度も引き続き同程度で推移していることから高く評価できる。</li> <li>・これらの課題を実施するに当たっては、産学官連携の中核的役割を担いつつ、研究目標が確実に達成できるよう緻密な計画のもとに研究の活性化を図っている。</li> <li>・外部からの競争的資金を9課題について獲得しており、2006年10月の総合科学技術会議資料によれば当独立行政法人は36ある研究所型独法のなかで研究職員一人当たりの獲得金額が3位と報告されていることから、高い提案力を持つ研究所であることが認められ、このレベルは18年度も引き続き同程度で推移していることから高く評価できる。</li> <li>・これら課題を実施するに当たっては、産学官連携の中核的役</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大量の受託業務をこなすマンパワーの確保と育成について、長期的な戦略の策定が求められる。</li> </ul>

			<p>割を担いつつ、研究目標が確実に達成できるよう、緻密な計画の基に研究の活性化を図っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・以上により、特に、研究職員一人当たりの獲得金額において、行政、民間等外部からの受託と競争的資金の両方で上位にあることから、安全・環境といった社会的・行政的ニーズに対応した質・量両面で極めて高いレベルの研究成果を上げ、ポテンシャルを向上させていることが認められ、中期目標の達成に向けて特筆すべき優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	
<p>(4)産学官の連携の促進</p> <p>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強化し、研究の効率的な推進を図る。そのために、中期目標期間中に、民間企業、公益法人、大学等の外部機関との共同研究を90件程度実施する。また、中期目標期間中に、国内外からの研究者、研究生等を65名程度受け入れ、他の研究機関等との人的交流を推進する。</p>	<p>(4)産学官の連携の促進</p> <p>民間企業、公益法人、大学等の外部機関との共同研究を18件程度実施する。また、中期目標期間中に、国内外からの研究者、研究生等を13名程度受け入れ、他の研究機関等との人的交流を推進する。</p>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間企業、公益法人、大学等の外部機関との共同研究を22件実施し、その結果7件の産業財産権の出願を行っている。</li> <li>・国内外の研究機関等から33名の研究生を受入れ、各研究機関における研究員の資質の向上に貢献している。</li> <li>・国内/国際ワークショップについて、主催・支援・協力を行っている。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大学との連携研究など、今後の人材供給の面で重要になると思われる。</li> </ul>
<p>(5)戦略的・計画的な人材確保</p> <p>国土交通政策として実施すべき領域において、研究レベルの維持、向上を図るため、国土交通政策に係る研究ニーズを常に把握し、今後、研究者が不足すると考えられる、機械、電気、情報、制御、化学、人間工学等の専門分野について、研究者の採用を戦略的かつ</p>	<p>(5)戦略的・計画的な人材確保</p> <p>本年度に見込まれる研究者の定年退職を踏まえ、研究レベルの維持・向上のため、1名以上の任期付研究員の採用を行う。その際、特定の世代、分野に偏りが生ずることがないよう、年齢、研究履歴等に配慮する。また、5名以上の客員研究員を招聘する。</p>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定年退職1名を踏まえ、世代、分野に偏りが生ずることがないよう、20代の機械工学分野の任期付き研究員1名を採用している。</li> <li>・衝突安全性、車輪・レール工学、材料強度学、材料疲労学、材料設計学などの専門分野を有する客員研究員8名を招聘し、研究プロジェクトの構成員として活用している。</li> <li>・研究成果からの知見を活かし、専門家として延べ24件の環境省、国土交通省の検討会やワーキンググループ等に延べ66名(うち若手研究職員13名。常勤研究職員一人あたり1.5件)の職員が参画している。</li> <li>・自動車等審査部門に6名の研究職員を併任させている。</li> <li>・研究がポテンシャル向上のため国内大学へ2名の研究職員を留</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・見直し後の業務実績評価制度の運用が効果的に機能することを期待したい。</li> </ul>

<p>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。更に、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>(6)研究者の育成及び職員の意欲向上 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> <p>( )計画的に行政との人事交流を行う。</p> <p>( )行政が実施する検討会やワーキング等に若手研究者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に任せる。</p> <p>( )自動車等審査部門との連携を密に行う。</p> <p>必要に応じ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ほか、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</p>	<p>(6)研究者の育成及び職員の意欲向上 行政が実施する検討会及びワーキンググループ等に若手研究者を積極的に参加させる。また、自動車等審査部門にのべ4名以上の研究者を併任させる。</p> <p>2名の研究者を国内留学させる。また、研究発表会に100回以上参画するとともに、研究所内で研究発表を行う場である所内研究フォーラムを10回以上実施する。更に、外部の専門家を招聘する研究所内講演会を3回以</p>	<p>学させている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・機械学会、電気学会、自動車技術会等での論文及び口頭発表を146件(常勤研究職員1人当たり3.4件)実施するとともに、所内研究フォーラムを12回実施している。更に外部の専門家を招聘する所内講演会を3回開催している。</li> <li>・研究者の業務実績評価制度を見直すと共に、評価結果等を手当に反映できる制度を構築している。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	
--	--	--	--

<p>での研究所内講演会の定期的な開催に努める等、人材の育成に積極的に対応する。</p> <p>研究者の評価については、これまでに実施した評価結果等をもとに評価手法等を見直し、研究課題選定・評価会議による評価結果の活用等を行い、評価結果を処遇に反映し、また、非公務員化への移行に伴い研究組織体制の改革を行い、実績を加味した諸手当の支給となるよう処遇の改善等を行い、研究者の意欲の向上と活性化を図る。</p>	<p>上開催する。</p> <p>研究者の評価について、これまでに実施した評価結果をもとに、研究課題選定・評価会議による評価結果も加味した評価となるよう評価手法を見直す。また、非公務員化への移行に伴い研究組織体制の改革を行うとともに、評価結果等を処遇に反映できる制度を構築する。処遇への反映は平成19年度からの実施とし、このための研究者評価を実施する。</p>			
<p>(7)成果の普及、活用促進 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べく、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>(8)知的財産権の取得促進 研究者の意欲向上を図るため、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見直しを行い、その活用を促進する。具体的に</p>	<p>(7)成果の普及、活用促進 関係学会等での論文及び口頭発表を、120件程度、また、そのうち査読付き論文の発表を20件程度行う。また、海外に対して情報発信を行うため、国際的な学会等において積極的に研究発表を行う。</p> <p>(8)知的財産権の取得促進 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及びその管理のあり方について見直しを行う。また、特許等の産業財産権出願を6件程度行う。</p>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機械学会、電気学会、自動車技術会等での論文及び口頭発表を146件、うち査読付き論文の発表を49件行っている。また、このうち国際的な学会等においては、論文及び口頭発表を33件、うち査読付き論文の発表を23件行っている。</li> <li>・所内に設置した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う事とし、7件の産業財産権の出願を行っている。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	



<p>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.自動車等の審査業務の確実な実施  (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、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。  ・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。  ・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は、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。  研究部門との人事異動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の確立を適切に行う。</p>	<p>2.自動車等の審査業務の確実な実施  (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組みを設ける。また、平成18年度に制定、改正等がなされる予定の以下の装置等に係る基準について、それらを審査するために必要な体制を整備する。  ・座席ベルト  ・座席ベルトの取付装置  ・年少者用補助乗車装置  ・大型車座席  ・乗用車等の排気ガス試験走行モード  ・外装(自動車の外部突起)</p> <p>研究部門との人事異動を推進するための、研究所内のキャリアパスについて検討を行うとともに、新技術についての審査方法の確立については、プロジェクトチームを組織しての検討等を行う。</p>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・申請中57件の不具合を指摘するとともに、リコールに係る不正行為に関連し、当該メーカーに係る24件の申請について厳格な審査を実施する等、確実な審査を継続的に実施している。</li> <li>・自動車審査試験実施能力認定制度を導入し、審査職員に試験実施能力に関する認定を与えると同時に、各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に管理している。</li> <li>・平成18年度に制定、改正が行われた技術基準6項目に対応するため、施設整備、審査手法の確立、審査職員への習熟の徹底等を行い、審査するための体制整備を行っている。</li> <li>・研究部門から1名を自動車審査部に異動させ、人事交流をさらに推進している。</li> <li>・4件の新技術の申請において、研究部門と自動車審査部門との共同チームを結成し、研究者の能力も活用して審査を実施している。</li> <li>・リコール技術検証部と自動車審査部との間で連絡会議を設置し、リコール技術検証状況についての情報交換を行っている。</li> <li>・平成18年度にリコール技術検証部で抽出された21件のリコール・改善対策案件等を基に、審査方法の改善に反映できるかの検討を開始している。</li> <li>・海外の審査機関との情報交換のための会合を3回実施し、基準、審査方法について意見交換を行っている。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	

<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  審査結果及びリコール調査結果等を審査方法の改善に活用し、重点的に審査を行う項目の追加を行う等、確実かつ効率的な審査を行う。</p> <p>(3)諸外国の知見の活用  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。(3)諸外国の知見の活用 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>(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  審査結果及びリコールに係る技術的検証結果を審査方法の改善に活用するための体制整備を行い、平成18年度の結果等から、重点的に審査を行う項目を選定するための検討を開始する。</p> <p>(3)諸外国の知見の活用  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>(4)申請者の利便性向上  申請者のニーズを的確に把握し、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)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。</p>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研究所の受託業務として、車両の型式指定申請等に先立って、技術基準等に規定される試験を行い、当該試験データを本申請時の審査に活用できるようにする制度を創設している。この制度の活用により、自動車メーカーは開発スケジュールに合わせた柔軟な試験スケジュールの設定が可能になるとともに、複数の試験を同一の試験車で実施し手試験者数を削減することも可能となる等利便性の向上が認められる。</li> <li>・申請者のニーズを踏まえ、審査期間を短縮できる申請の対象範囲を拡大、試験の運用等についての合意事項をインターネットで掲載するなどの改善を12件行っている。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	

<p>(5)人材育成及び評価制度構築による職員の意欲向上 自動車等審査部門職員については、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。 職員の評価制度の構築に努め、職員の意欲向上を図る。</p>	<p>(5)人材育成及び評価制度構築による職員の意欲向上 自動車等審査部門職員については、職員の専門性の向上と担当分野の拡大を図るため、最適な人事配置及び各職員に合わせた適切な研修システムを整備する。 平成17年度に試行した業績評価の結果を検証し、職員に対しインセンティブを与える制度を構築する。また、管理職員に対する人事評価についても、国の試行結果分析等を踏まえ検討する。</p>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車審査部内研修制度を創設し、審査項目毎に初任研修、技術習熟研修等審査職員のレベルに応じた研修を実施することにより、職員の専門性の向上と担当分野の拡大を図っている。また、研修の結果を自動車審査試験実施能力認定制度に反映することにより、最適な人事配置への活用が可能となった点も評価できる。</li> <li>・職員に対してインセンティブを与える制度の構築に向けて業績評価の試行結果の検証を行っていたが、自動車審査部においては申請毎にチームを編成して業務を行っていること等から、個人の業績を客観的に評価する指標の設定に課題が残っているとの結論に達したため、平成19年度以降、引き続き検討を行うこととしている。</li> <li>・以上により、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。</li> </ul>	
<p>3.自動車のリコールに係る技術的検証の実施 (1)実施体制の整備 リコールに係る技術的検証業務を適切に実施するため、組織の整備等、業務実施体制を整備する。また、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。 (2)業務の確実な実施 行政の求めに応じ、中期目標期間中に、不具合情報の分析を15,000件以上、また、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を50件以上、</p>	<p>3.自動車のリコールに係る技術的検証の実施 (1)実施体制の整備 リコールに係る技術的検証業務を実施するための組織を新たに設置する。また、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。 (2)業務の確実な実施 行政の求めに応じ、不具合情報の分析を3,000件以上、また、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を10件以上、実証実験を10テーマ</p>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・政策評価・独立行政法人評価委員会から国土交通大臣に対し、交通研においてリコールに係る技術的検証体制の整備を図ること、及びその実効性を確保することが勧告され、平成18年5月には道路運送車両法等の一部改正を受け、リコール技術検証部を新たに設置している。</li> <li>・国土交通省に協力して不具合情報4,482件を調査し、その結果を考慮しつつ国土交通省においてその中からリコールの疑いがある案件や届出があったリコール案件の改善対策の妥当性を検証する必要があるもの等として380件を抽出している。また、14件の現車調査を実施している。</li> <li>・上記380件について、14件の実証実験を行い、うち21件をリコール等に該当する案件と判断し、国土交通省に通知している。この21件については全てリコール届出等が行われている。</li> <li>・リコール技術検証部に研究者1名、自動車審査部1名を併任することにより、関係部門との連携を図りつつ、技術的検証業務を実施している。</li> <li>・技術的検証結果を踏まえ、走行駆動系構成部品の強度・耐久性に関する研究課題の設定等を行っている。</li> </ul>	

<p>実証実験を 50 テーマ以上実施する。</p> <p>(3)研究及び自動車等審査部門との連携 リコールに係る技術的検証業務について、研究部門及び自動車等審査部門と十分な連携を図りつつ、適切に実施する。また、連携を通じ、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。</p> <p>(4)評価制度構築による職員の意欲向上 職員の評価制度の構築に努め、職員の意欲向上を図ること。</p>	<p>以上実施する。</p> <p>(3) 研究及び自動車等審査部門との連携 リコールに係る技術的検証業務について、研究部門及び自動車等審査部門と十分な連携を図りつつ、適切に実施する。また、連携を通じ、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。</p> <p>(4) 評価制度構築による職員の意欲向上 自動車等審査部門等での検討にあわせ、評価制度を構築するとともに、管理職員に対する人事評価についても検討する。</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・職員に対してインセンティブを与える制度の構築に向けて、平成19年度以降、引き続き検討を行うこととしている。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	
<p>4.自動車の国際基準調和活動への組織的対応 (1)実施体制の整備 自動車の国際基準調和活動に積極的に参画し、国際的な基準の統一について技術的な支援を行うため、研究所内に横断的な組織を整備し専門家会議毎に担当者を定め、また、職員の評価において、自動車の国際基準調和活動への貢献が適切に評価に反映される制度を構築する等、業務の確実な実施を図るための体制の整</p>	<p>4.自動車の国際基準調和活動への組織的対応 (1)実施体制の整備 自動車の国際基準調和活動に参画し、国際的な基準の統一について技術的な支援を行うため、研究所内に横断的な組織を整備し専門家会議毎に担当者を定める。また、研究者評価の評価手法を、自動車の国際基準調和活動への貢献が適切に評価に反映されるものとなるよう見直す。</p>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研究者及び自動車審査官で構成される横断的な組織を整備し、国連における専門家会議毎に担当者を定め、当該会議及び国内対策委員会に参加している。また、研究者評価において、当該活動への貢献が評価されるものとしている。</li> <li>・国連における会議のべ26名の担当者が参画し、研究成果及び審査方法の知見を活用して技術的な支援を行っている。また、WWH-OBD 会議の議長を当所職員が務め、世界統一基準のとりまとめに貢献している。</li> <li>・国際学会等に研究成果を33件（研究職員に占める割合約77%）発表したほか、12件（研究職員に占める割合28%）の学会等の組織委員、オーガナイザを務めている。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	

<p>備を行う。</p> <p>(2)基準の国際的な統一に向けた技術的な支援 自動車の国際基準調和について、我が国における意見を集約し、自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）の各専門家会議（12回程度/年）に積極的に参画し、研究成果及び審査方法の知見を活用し、国際的な基準の統一について技術的な支援を行う。</p> <p>(3)諸外国の関係機関との連携強化 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>(2)基準の国際的な統一に向けた技術的な支援 自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）の各専門家会議に各担当が参画し、研究成果及び審査方法の知見を活用し、自動車の国際基準調和について技術的な支援を行う。特に、同フォーラムのもとに設置された一つ以上の会議において、当研究所職員が議長を務める。</p> <p>(3)諸外国の関係機関との連携強化 国際学会等に積極的に研究成果を発表するとともに、国際共同研究、国際技術協力をを行う。</p>			
<p>5. 組織横断的な事項 (1)研究部門及び自動車等審査部門の連携の強化 研究部門及び自動車等審査部門の間において、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、研究業務及び自</p>	<p>5. 組織横断的な事項 (1)研究部門及び自動車等審査部門の連携の強化 研究職員の自動車等審査部門への併任、審査への協力等により、情報の共有化や基準策定への反映を行うなど業務の連携を実施する。</p>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>研究領域から6名の研究職員を自動車等審査部門に、自動車審査部門から1名の職員をリコール技術検証部に、それぞれ併任するとともに、自動車基準認証国際化技術支援のために研究職員8名及び自動車審査部門から7名の職員を併任させ、審査等への協力、情報の共有化や基準策定等の業務の連携を実施している。</li> <li>平成17年度の試行結果を踏まえた課題について、公務員制度改革等に盛り込まれた能力評価制度を参考にしつつ、引き続き検討することとしている。また、管理職員に対する人事評価に</li> </ul>	

<p>動車等審査業務を適切かつ効率的に実施する。</p> <p>(2)総務・企画部門の職員の評価制度構築による職員の意欲向上  総務・企画部門の職員の評価についても、制度の構築に努め、職員の意識向上を図る。</p> <p>(3)成果の普及、活用促進  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。  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。  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</p>	<p>(2)総務・企画部門の職員の評価制度構築による職員の意欲向上  平成17年度に試行した業績評価の結果を検証し、職員に対しインセンティブを与える制度を構築する。また、管理職員に対する人事評価についても、国の試行結果分析等を踏まえ検討する。</p> <p>(3)成果の普及、活用促進  ・研究所の業務を網羅的に紹介する研究発表会を冬季に1回開催する。  ・交通システム研究領域における研究成果を紹介する講演会を、夏期に1回開催する。  ・行政から委託された大規模なプロジェクトについて、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。  ・研究所報告及び研究所年報を出版する。  ・インターネットによる研究成果の公表を推進する。  ・研究所の一般公開を春期に1回実施する。</p>	<p>についても、引き続き検討することとしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当所の研究成果が自動車の騒音規制などに反映され、また、国際会議等での基準、規格策定の提案に活用されるなど行政に貢献している。</li> <li>・都心で実施した研究発表会及び講演会の開催、一般公開の実施、研究所報告・年報等の出版物の刊行、ホームページを通じた研究成果の広報・普及等を進めている。</li> <li>・行政から委託された大規模なプロジェクトについて、成果を一般に公表するためのシンポジウム、展示会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している。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	
---	--	--	--

<p>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><b>・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</b></p> <p>1. 研究活動の効率的推進</p> <p>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>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>これらの他、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。</p> <p>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。</p>	<p><b>・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</b></p> <p>1. 研究活動の効率的推進</p> <p>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>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、電波暗室、台車試験設備及び低視程実験棟の稼働率を60%以上とする。</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。</p>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研究スタッフ制により、若手研究者の発意を重視した課題を増加させるとともに、柔軟に研究チームを編成し、様々な行政や社会からのニーズに対応している。</li> <li>・横断的研究グループの編成を促進し、12件のグループとし、縦割り体制では対応が難しい課題にも柔軟・迅速に対応している。</li> <li>・国や民間からの受託において研究所の施設・設備を有効活用しており、また、業務に支障が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有効活用に努めている。</li> <li>・外部からの施設利用を行いやすくするため、ホームページに貸出施設等の情報を掲載し有効活用促進に努めている。</li> <li>・当研究所にしかない大型排出ガス試験設備などについては、国の大型プロジェクトなどにおいて多目的に活用し高い稼働率を実現している。</li> <li>・研究課題選定や評価のため、研究に要した費用については人件費相当額も含めて算定している。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	

<p>2.自動車等の審査業務の効率の推進</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、スタッフ制の組織とし、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、書面審査化及び試験車両の削減を行い、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をもうけ、部内の人材のより効率的な活用を図る。</p> <p>事務作業の電子的処理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>2.自動車等の審査業務の効率の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・調布本所と自動車試験場の審査職員数の配分について、年度毎の業務量を勘案し、適切な配分となるよう検討する。</li> <li>・国土交通省や申請者である自動車メーカー等と協議し、審査の書面審査化及び試験車両の削減についてのルール作りを行う。</li> <li>・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もうけ、部内の人材のより効率的な活用を行う。</li> <li>・事務作業の電子的処理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。</li> </ul>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新基準の導入による審査項目及びメーカーへの出張審査の増大に対応するため、正規職員1名を自動車試験場から自動車審査部に配置転換し、一方で自動車試験場の試験能力の強化のため民間経験を有する非常勤職員を採用して、適切な人員配置を行っている。</li> <li>・国土交通省及び自動車メーカー等と協議し、試験車両削減のためのルール改正を行っている。</li> <li>・自動車審査試験実施能力認定制度を導入し、担当グループを超えて試験項目毎に審査職員に試験実施能力認定を与え（125件）人材の効率的活用を図っている。</li> <li>・自動車試験場の能力強化を図るため、試験経験者を非常勤職員として1名採用し、また、これまで試験補助として雇用していた非常勤職員については、業務実績を踏まえ、自動車審査官補を発令し、審査業務への積極的な活用を図っている。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	
---	---	----------	---	--



<p>3. 管理・間接業務の効率化  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推進することにより、業務の効率化を図る。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。</p>	<p>3. 管理・間接業務の効率化  ・管理、間接業務について、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、業務処理の効率化を推進する。  ・人事等に関する管理業務について、外部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る。  ・資産を有効に活用する管理体制のシステムを構築する。</p>	<p>3</p>	<p>・イントラネットを活用した情報の共有化により業務処理の効率化を進めるとともに、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ている。また、資産を有効活用するための減損会計管理支援プログラムを構築している。  ・一般競争入札手続きの範囲拡大を行うことにより、平成18年度上半期の随意契約件数は、件数ベースで89%となるべきところを54%とし「独立行政法人における随意契約の適正化について」(平成19年6月 総務省)において、随意契約の見直しが特に図られている法人として評価されている。  ・以上により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>・予算(人件費の見積もりを含む。)収支計画及び資金計画</p>	<p>・予算(人件費の見積もりを含む。)収支計画及び資金計画</p>	<p>3</p>	<p>・年度予算実施計画書に基づき事業を着実に実行している。  ・以上により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>・短期借入金の限度額  ・予見し難い事故等の事由に限り、資金不足となる場合における短期借入金の限度額は、400百万円とする。  (ただし、一般勘定、審査勘定それぞれ200百万円とする。)</p>	<p>・短期借入金の限度額  予見し難い事故等の事由に限り、資金不足となる場合における短期借入金の限度額は400百万円とする。</p>		<p>平成18年度は該当なし。</p>	
<p>・重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画</p>	<p>・重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画</p>		<p>平成18年度は該当なし。</p>	
<p>・剰余金の使途  ・研究費への繰り入れ  ・海外交流事業(招へい、ワ</p>	<p>・剰余金の使途  ・研究費への繰り入れ  ・海外交流事業(招へい、ワ</p>		<p>平成18年度は該当なし。</p>	

<p>ークシヨップ、国際会議等)の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広報活動の実施</li> <li>・施設・設備の整備</li> </ul>	<p>ワークシヨップ、国際会議等)の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広報活動の実施</li> <li>・施設・設備の整備</li> </ul>			
<p><b>・その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項</b> (1)施設及び設備に関する計画</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般勘定 事務庁舎の耐震工事 186 百万円</li> <li>交通システム安全性研究棟 等 310 百万円</li> <li>列車運行システム安全性評価シミュレータの整備 100 百万円</li> <li>燃料・高圧ガス貯蔵設備の新設 60 百万円</li> <li>・審査勘定 事務庁舎の耐震工事 146 百万円</li> <li>スレッド試験装置</li> </ul>	<p><b>・その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項</b> (1)施設及び設備に関する計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般勘定 事務庁舎の耐震工事 18 百万円</li> <li>燃料・高圧ガス貯蔵設備の新設 60 百万円</li> <li>・審査勘定 事務庁舎の耐震工事 12 百万円</li> <li>スレッド試験装置 111 百万円</li> <li>試験場監視設備の老朽更新等 71 百万円</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・研究や審査に係る視線施設の維持保全を図るため、事務庁舎の耐震工事、燃料・高圧ガス貯蔵設備、試験場監視設備の老朽更新等を行うとともに、年少者用補助乗車装置の規制強化に対応するため、スレッド試験装置の改修工事を計画的に行っている。</li> <li>・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及び人件費を抑制しつつ、業務を行うことで社会に貢献している。具体的には、研究内容に応じて高度な専門性を持つ8名の客員研究員、9名の研究契約職員、23名の技術補助員を採用し、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により常勤研究職員とのチームワークを通じて、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対応している。</li> <li>・以上により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・正規職員以外の研究員の有効活用とともにそのモチベーションを向上させるようなキャリアパスの検討も必要である。</li> </ul>

<p>404百万円 試験場監視設備の老朽更新等 829百万円</p>	<p>(2)人事に関する計画 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>人員に関する指標 ・人件費<sup>注)</sup>について、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)を踏まえ、中期目標の最終事業年度において、平成17年度の人件費に平成18年度のリコールに係る技術的検証業務に係る人件費を加えた額に比べ5%以上の削減を行う。これに加え、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進める。</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>(2) 人事に関する計画 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>人員に関する指標 ・人件費<sup>注)</sup>について、平成17年度の人件費に平成18年度のリコールに係る技術的検証業務に係る人件費を加えた額に比べ5%以上削減する。これに加え、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進める。</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>	
--	--	--	---	--

--	--	--	--	--

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

- 5点：中期目標の達成に向けて特筆すべき優れた実施状況にあると認められる。
- 4点：中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。
- 3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。
- 2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。
- 1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ない。
- ・5点をつけた項目には、特筆すべきと判断した理由として、他の項目における実績との違いを「評価理由」欄に明確に記述するものとする。
- ・必要な場合には、右欄に意見を記入する。

総合的な評定

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 = 69 項目数 (18) X 3 = 54 下記公式 = 128%

< 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3を乗じた数）が120%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3を乗じた数）が100%以上120%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3を乗じた数）が80%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3を乗じた数）が80%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。

総合評価

<p>（法人の業務実績）</p> <p>社会的に重要な業務を担う独立行政法人であり、限られた人員で業務運営の効率化を進め、業務を確実に実施している。社会的あるいは行政的ニーズの極めて高い受託研究を実施し、その成果が国の行政施策の技術的裏付けとして活用されていることは、研究所型独立行政法人の中でも顕著な結果として高く評価される。自動車審査業務においては、産業の実情とニーズを把握して、制度変更を行うなど、的確に対応している。リコールに係る技術的検証や不具合情報の分析においても、問題に適時対応し、柔軟な方策を選び対処している。これらを通して、独立行政法人の使命を達成し、行政を支援している業務実績は、極めて順調であると認められる。</p>
<p>（課題・改善点、業務運営に対する意見等）</p> <p>大量の受託業務をこなすマンパワーの確保と育成についての長期的な戦略が求められる。</p>
<p>（その他推奨事例等）</p>