

独立行政法人交通安全環境研究所
平成19年度業務実績評価調書

平成20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19年度計画 | | | |
| I. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置 | I. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置 | — | | |
| 1. 質の高い研究成果の創出 (1)国土交通政策への貢献 ①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。 ②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。 | 1. 質の高い研究成果の創出 (1)国土交通政策への貢献 ①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・評価会議を設置する。 ②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。 | 4 | <ul style="list-style-type: none"> 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、活用方策等において、各課題の内容が国の行政施策に役立つものであるかを審議したことは、国の陸上輸送の根幹に深く関わっている重要な使命を果たしている。 研究課題の選定では、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全、燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定、行政支援等、国や社会に直接貢献できるもので、自動車会社等や大学とは異なる立場に立脚した多数の研究課題（交付金研究28課題、受託試験・研究77課題）を選定し、定員44名の研究職員で極めて効率的に実施するとともに、行政施策に大きく貢献した点は評価できる。 調査及び研究の実施については、行政の要望や今後の国の安全・環境施策に対応した研究成果が出ており、行政施策を意識し、研究所としての独自性を生かした活動が行われており、評価できる。 特に、ディーゼル車NOx規制の強化に対応して市販車に普及しつつある尿素SCR（選択還元触媒システム）から、実際にかんりの量のN₂Oが排出されていることを世界に先駆けて発表した。このN₂Oの排出量を地球温暖化への作用ファクタに置き換えると、同じ車のCO₂排出量の20～30%に相当することも初めて明らかにしたことは重要な成果である。 以上のとおり、行政課題の解決に資する成果等を上げていることから、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。 | ・自動車関係のテーマが多く、反面、鉄道関係が手薄に思える。特に、自動車関連業務が他組織に移管される構想が進んでいる状況を鑑みると、研究型独立行政法人としてのグランドデザインを持つことを期待したい。 |

| | | | | |
|--|--|----------|---|--|
| <p>ア 自動車の安全の確保 (i) 交通事故分析、効果評価 (ii) 衝突安全対策 (iii) 予防安全対策 イ 自動車の環境の保全 (i) 排出ガス対策 (ii) 騒音対策 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 (i) 自動車の燃料消費量低減対策 (ii) 石油代替燃料の自動車への利用 エ 鉄道等の安全の確保・環境の保全 (i) 事故原因の究明及び防止対策 (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 (iii) 低環境負荷交通システムの高度化 オ 上記の他、将来的に基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>ア 自動車の安全の確保 (i) 交通事故分析、効果評価 (ii) 衝突安全対策 (iii) 予防安全対策 イ 自動車の環境の保全 (i) 排出ガス対策 (ii) 騒音対策 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 (i) 自動車の燃料消費量低減対策 (ii) 石油代替燃料の自動車への利用 エ 鉄道等の安全の確保・環境の保全 (i) 事故原因の究明及び防止対策 (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 (iii) 低環境負荷交通システムの高度化 オ 上記の他、将来的に基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>③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。 ④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</p> | <p>③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。 ④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</p> | <p>4</p> | <ul style="list-style-type: none"> 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将来的な基準の策定等に資する検討課題等を20件提案し目標達成した。 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20件の基準化予定項目について実施し計画を大幅に上回った。 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)、国際電気標準会議(IEC)等の諸活動に我が国の代表として継続的に参画し、技術的支援を行って国際調和活動等への参画とそれをリードしている点は大いに評価できる。 以上のとおり、基準等の策定に資する成果を上げていることから、中期 | |

| | | | | |
|---|---|----------|---|--|
| <p>上の基準化等予定項目について実施する。</p> | <p>の基準化等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>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。</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、予め研究計画上に定めるマイルストーン（研究途中において、その後の計画の進退、変更等を判断するための中途目標）による管理をはじめとし、研究所内において研究企画会議が進捗管理を行うことにより、的確かつ迅速な業務の実施に努めるとともに、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、予め研究計画上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>4</p> | <ul style="list-style-type: none"> 各課題の研究目的、位置付け並びに目標を研究責任者にいっそう明確化にさせ、各年度末等での達成目標を設定して、評価に基づく適切な計画見直しも行えるようにした。この方針を実行しやすくするため、研究計画書のフォーマットの大幅変更を行った。 研究企画会議がマイルストーンによる進捗管理を行い、研究課題選定・評価会議の評価を受け、研究計画の見直し、再編等の改善を進行中の25課題のうち6課題について行った。 以上のとおり、研究の進捗管理や成果の評価の取り組みが図られたことから、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。 | |
| <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"> 行政、民間等外部からの受託に努め、合計77件の受託研究・試験を実施した。受託総額は約15億円であり、研究職員1人当たりでは、件数で18件、金額で約3千6百万円であった。これは、2007年11月の総合科学技術会議資料によれば、33ある研究所型独法の中で研究職員一人当たりの共同・受託研究による獲得金額が1位と報告されており、社会ニーズ、行政ニーズに積極的な対応したことを示している。 外部からの競争的資金も8課題獲得した。2007年11月の総合科学技術会議資料によれば、33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5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を示した。 これら多数の受託課題を効率的に実施するため、契約研究員、派遣職員など非正規職員も戦力化して活用しつつ、産学官の連携をはかり、そこで中核的役割を担った。また、各課題の研究目標が確実に達成できるように、緻密な計画、絨毯なチーム編成、研究者の実績評価などにより、研究の活性化を図った。 以上のとおり、研究職員一人当たりの獲得金額において、行政、民間等 | |

| | | | | |
|---|---|---|--|--|
| | | | <p>外部からの受託研究・試験を多く獲得しており、また、競争的資金についても高い評価を受けて戦略的に獲得していることから、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について、44名の研究職員の中で人材の有効活用や連携の緻密化などにより成果を上げ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。</p> | |
| <p>(4)産学官の連携の促進 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 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"> ・ 少人数の研究組織ながら、民間企業、公益法人、大学等の外部機関との共同研究を21件実施し、3件の産業財産権の共同出願を行った。 ・ 国内外の研究機関等から20名（常勤研究員の約47%に相当）の研究生を受け入れ、大学等では保有できない大規模試験設備を使った実験解析を行うことにより、各研究機関等における研究員の応用能力の向上に貢献した。 ・ 以上のとおり、産学官連携の促進が図られていることから、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。 | |
| <p>(5)戦略的・計画的な人材確保 国土交通政策として実施すべき領域において、研究レベルの維持、向上を図るため、国土交通政策に係る研究ニーズを常に把握し、今後、研究者が不足すると考えられる、機械、電気、情報、制御、化学、人間工学等の専門分野について、研究者の採用を戦略的かつ計画的に行う。また、技術、経験等の適切な継承のため、研究職員の採用に当たり、特定の世代、分野に偏りが生ずることがないように、年齢、研究履歴等に配慮する。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</p> | <p>(5)戦略的・計画的な人材確保 本年度に見込まれる研究者の定年退職を踏まえ、研究レベルの維持・向上のため、1名以上の任期付研究員の採用を行う。その際、特定の世代、分野に偏りが生ずることがないように、年齢、研究履歴等に配慮する。また、5名以上の客員研究員を招聘する。</p> | 4 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後継続的に見込まれる定年退職者の推移をにらみ、計画的な人材確保戦略をスタートさせた。19年度末の退職者3名を踏まえ、世代、分野に偏りが生じないように、30～40代の機械工学・電気工学分野の民間企業経験者3名を任期付き研究員に採用した。 ・ 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7名を招聘し、研究プロジェクトの構成員として専門能力を活用した。 ・ 研究成果からの知見を活かし、各分野の専門家として環境省、国土交通省の検討会やワーキンググループ等に延べ58名（うち若手研究職員14名。常勤研究職員一人あたり1.4件）の職員が参画した。 ・ 自動車等審査部門に4名の研究職員を併任させ専門能力を新技術の審査に活用するとともに、幅広い経験を積ませた。 ・ 研究ポテンシャルとしての基礎能力向上のため、国内大学へ2名の研究職員を留学させた。 ・ 学会等の研究発表会にて延べ178回の発表等を行ったほか、所内研究フォーラムを12回実施し、また、外部の専門家を招聘する研究所内講演会を4回開催した。 ・ 給与制度を改善し、研究者の業務実績評価結果に基づく実績主義・処遇 | <p>・ 人材確保に伴う人件費については、長期的計画が必要に思える。</p> |

| | | | | |
|---|---|--|--|--|
| <p>る。</p> <p>(6) 研究者の育成及び職員の意欲向上</p> <p>①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>(i) 計画的に行政との人事交流を行う。</p> <p>(ii) 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>(iii) 自動車等審査部門との連携を密に行う。</p> <p>②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し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ての研究所内講演会の定期的な開催に努める等、人材の育成に積極的に対応する。</p> <p>③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</p> | <p>(6) 研究者の育成及び職員の意欲向上</p> <p>①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>②2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回以上開催する。</p> <p>③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</p> | | <p>(手当)への反映を本格的に実施し、研究意欲の向上を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> 研究管理職に対しても、役員による評価結果を勤勉手当に反映する制度を導入し、成果・実績主義を徹底した。 以上のとおり、人材の確保や職員の意欲向上への取り組み等が図られていることから、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。 | |
|---|---|--|--|--|

| | | | | |
|--|--|---|---|---|
| <p>者の意欲の向上と活性化を図る。</p> | <p>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>(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"> ・ 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178件（常勤研究職1人あたり4.2件）行い、うち査読付き論文は26件発表し目標を大幅に上回った。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32件、うち査読付き論文の発表を17件行った。 ・ 所内に設置した研究企画会議メンバーで技術内容の確認を行った上で審査請求や権利維持を行う事とし、3件の産業財産権の出願を行った。 ・ 以上のとおり、成果の普及や知財権取得の取り組みが図られていることから、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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 知的財産権の所得について更なる促進に向けた具体的な検討が必要である。 |
| <p>2. 自動車等の審査業務の確実な実施</p> <p>(1) 審査体制の整備</p> <p>① 自動車等の保安基準適合性の審査を確実かつ効率的に実施するため、以下のような措置を講じることにより、適切な審査体制の保持・整備に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 | <p>2. 自動車等の審査業務の確実な実施</p> <p>(1) 審査体制の整備</p> <p>① 平成18年度に設けた各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理する仕組みを適切に運用する。</p> <p>また、平成19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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 配光可変型前照灯 ・ 騒音試験（耐久要件の追加） ・ 消音器装置型式指定 ・ 二輪車制動装置 ・ ポスト新長期排出ガス規制 | 4 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 申請中19件の不具合を指摘して基準不適合車を未然防止するとともに、リコールに係る不正行為に関連したメーカーに係る20件の申請については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、自動車の安全、環境性能の基準適合性を担保した。 ・ 自動車審査試験実施能力認定制度により審査職員に試験実施能力に関する認定を与えることにより、個々の職員の能力向上を図るとともに、審査技術全般に対する学習意欲を高めた。 ・ 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、審査業務の負荷増大に対処した。 ・ 平成19年度に制定、改正が行われた技術基準に対応するため、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、新技術の審査に対応するための体制整備を行った。 ・ 研究部門から自動車審査部への異動・併任により人事交流を推進し、彼らの専門能力を活用して自動車の新技術に対する審査をより確実なものとした。 ・ バイオエタノールを燃料とする自動車の排出ガス測定方法等、申請のあった先進技術の審査においては、研究部門と自動車審査部門とで共 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 客観的なリコール文化が育ちつつあるのは国民の安全の観点から非常に好ましい。 |

| | | | | |
|--|---|----------|--|---|
| <p>中期目標の期間中に基準の制定、改正等がなされた場合であっても、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> <p>②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) 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> | <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車等の新走行モードによる燃費試験 ・オバシメータによる無負荷急加速PM測定等 <p>②平成18年度に引き続き、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>(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の審査方法の改善への活用について、平成18年度の検証結果等から、重点的に審査を行う項目等を検討する。</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</p> | <p>同チームを結成し、研究者の専門力と審査部の能力をうまく活用して的確な審査を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、リコール技術検証業務の中で得られた市場不具合情報を審査業務での留意点として反映させた。 ・今後の基準認証の国際化に備えて、海外の審査機関との情報交換のための会合を2回実施し、基準、審査方法について意見交換を行った。 ・以上のとおり、不具合への適切な対応や人材育成への取り組み等が図られていることから、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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・具体的な利便性の向上を量的に説明する手法の検討が |
| <p>(4) 申請者の利便性向上 申請者のニーズを的確に把</p> | <p>(4) 申請者の利便性向上 申請者のニーズを調査し、そ</p> | <p>4</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年度に創設された先行受託試験制度をさらに活発化させた。これにより、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 | <ul style="list-style-type: none"> ・具体的な利便性の向上を量的に説明する手法の検討が |

| | | | | |
|--|---|----------|---|------------|
| <p>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>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> | | <p>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て試験車数を削減することを可能にする等、申請者の利便性を大幅に向上させた。</p> <ul style="list-style-type: none"> 申請者のニーズ、希望を調査し、その結果公的試験機関による排ガス試験結果の活用、審査部ネットによる申請者との情報共有など、申請者の利便性を向上させる18件の改善を行った。 以上のとおり、利便性の向上へ向けた取り組みが図られていることから、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。 | <p>必要。</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</p> <p>①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。</p> <p>②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</p> <p>①自動車等審査部門職員については、平成18年度に整備した研修システムを適切に運用し、職員の専門性の向上と担当分野の拡大を図る。</p> <p>②職員の評価制度について、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おり、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ことから、実施に向けて引き続き検討する。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>4</p> | <ul style="list-style-type: none"> 日々進化する自動車技術の審査に対応するため、開発者としての専門知識を有する自動車メーカーの現役技術者を初めてプロパー職員として採用(公募)した。今後もこうした専門職員の枠をさらに拡大する方針であり、彼らの能力を今後の審査技術・専門能力の向上に活かすとともに、審査部全体の人材育成・研修にも役立てることは評価できる。 審査業務に対して職員のインセンティブを与える制度を構築するため、審査部に適した職員評価制度を創設し、平成19年度後半に試行的に実施した。 以上のとおり、審査業務に係る人材の育成が図られていることから、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。 | |
| <p>3. 自動車のリコールに係る技術的検証の実施</p> <p>(1)実施体制の整備</p> <p>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。</p> | <p>3. 自動車のリコールに係る技術的検証の実施</p> <p>(1)実施体制の整備</p> <p>リコールに係る技術的検証業務を実施するため、18年度に新たに設置した組織、及び同組織に配置されている自動車の設計、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。</p> | <p>4</p> | <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省に協力して不具合情報3,379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310件を抽出した。また、16件の現車調査を実施した。 上記310件について、12テーマの実証実験を行い、その結果として19件のリコール届出等を行わせた。 リコール技術検証部に研究者2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た。 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う等、研究部門との連携を深めた。 リコールに関する系統的な発見方法の検討やそれによる成果は評価で | |

| | | | | |
|---|--|---|---|--|
| <p>(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、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>(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、職員の評価制度について、国の評価制度も参考としつつ、実施に向けて引き続き検討する。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>ぎる。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 以上のとおり、リコールに関する技術向上・維持や効率的な業務の実施等が図られていることから、中期目標の達成に向けて優れた実施状況であると認められる。 | |
| <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</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、研究所内で横断的に編成した組織から担当者を専門家会議に派遣する。また、自動車の国際基準調和活動への貢献</p> | 4 | <ul style="list-style-type: none"> • 研究者及び自動車審査官で構成される所内横断的な組織を整備し、国連における専門家会議毎に継続的に参加する担当者を定め、当該会議及び国内対策委員会で積極的に活動させた。こうした活動も所の使命に即した重要業務としてとらえ、研究者評価にその貢献度が評価されるものとした。 • 国連における会議にのべ30名の担当者が参画し、研究成果や審査方法の中で得られた知見を活用して技術的な支援あるいは発表を行った。 • 燃料電池自動車に関する各種基準を国際的に定めるHFCV-SGS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主体的に貢献した。 | <ul style="list-style-type: none"> • 長期間を要する国際基準化などについては、内容や合意形成手法について長期的なポリシーが必要でそのことに関する検討をするべきである。 |

| | | | | |
|---|--|---|---|--|
| <p>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>を研究者評価に反映する。</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、国際技術協力を行う。</p> | | <ul style="list-style-type: none"> 国際学会等に研究成果を32件（研究職員に占める割合約76%）発表を行ったほか、3件（研究職員に占める割合7%）の学会等の組織委員、オーガナイザを務めた。 以上のとおり、国際基準調和活動への貢献や研究者評価に反映等が図られ、国際学会等における研究成果発表に成果をあげていることから、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。 | |
| <p>5. 組織横断的な事項</p> <p>(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、研究業務及び自動車等審査業務を適切かつ効率的に実施する。</p> | <p>5. 組織横断的な事項</p> <p>(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"> 研究領域から4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、それぞれ併任して能力を活用した。また、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8名の職員を併任せ、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た。 職員の評価制度については、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て、引き続き検討するとともに、管理職員に対する人事評価についても、引き続き検討を行っている。 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 | |

| | | |
|--|---|--|
| <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</p> <p>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</p> <p>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。</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>(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</p> <p>職員の評価制度について、総務・企画部門では個々の異なる業務間での業績を客観的に評価する指標の設定や定型的業務の評価に課題が残っていることから、実施に向けて引き続き検討する。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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・自動車安全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>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た。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心で実施した研究発表会（来聴者約600名）及び講演会（同200名）の開催、一般公開（2000名以上）の実施、ホームページを通じた研究成果の公開・普及等を積極的に進めた。 ・行政から委託された業務等の成果を、各種のシンポジウム、展示会に発表、出展して一般への公表活動に努めた。また各分野での学会発表等により進捗状況や成果を数多く公表した。 ・以上のとおり、人事の柔軟かつ弾力的な対応や成果の普及等が図られていることから、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。 |
|--|---|--|

| | | | | |
|--|--|---|---|---|
| <p>Ⅱ. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置</p> | <p>Ⅱ. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置</p> | | | |
| <p>1. 研究活動の効率的推進 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。 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。 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>1. 研究活動の効率的推進 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。 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。 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> | 4 | <ul style="list-style-type: none"> 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た。 横断的研究グループの編成を促進し、10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・迅速に対応した。 国や民間からの受託業務において研究所独自の施設・設備を有効に活用した。また、業務に支障が生じない範囲で、施設・設備を民間等に貸出し、外部での有効活用にも努めた。 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、資産の有効活用に努めた。 当研究所にしかない大型排出ガス試験設備、ドラッグシミュレータなどについては、国の大型プロジェクトなどにおいて多目的に活用した結果、高い稼働率を示した。 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、職員のコスト意識の醸成に努めた。 以上のとおり、人事の柔軟かつ弾力的な対応や所内の施設の有効利用等が図られていることから、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。 | <ul style="list-style-type: none"> 若手非常勤職員あるいは任期付職員のキャリアパスについても、人材育成の観点からの具体的対応が望まれる。 人材の流動化についてはその成果を評価できる工夫が必要。 |
| <p>2. 自動車等の審査業務の効率的推進 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。 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</p> | <p>2. 自動車等の審査業務の効率的推進 ・自動車試験場の機能強化を行い、調布本所からの出張を削減する等の効率化を図る。 ・平成18年度に作成した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を適切に運用するとともに、国土交通省や申請者である自動車メーカ</p> | 4 | <ul style="list-style-type: none"> 書面審査のルールを明確にし、さらに国土交通省及び自動車メーカー等と協議して、試験車両削減に努めて、審査要員の不足を補った。 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（161件）、個人々の力量を高めることにより人材の効率的活用を図った。 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3名採用し計5名とした。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りインセンティブを高めることとした。 | |

| | | | | |
|--|--|---|---|--|
| <p>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>一等との意見交換を行い、審査の更なる効率的な運用を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年度に設けた各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理する仕組みを適切に運用し、部内の人材のより効率的な活用を行う。 ・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。 | | <ul style="list-style-type: none"> ・以上のとおり、審査業務の効率化を図りながら、重点箇所の強化等が図られていることから、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。 | |
| <p>3. 管理・間接業務の効率化</p> <p>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</p> | <p>3. 管理・間接業務の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 | 3 | <ul style="list-style-type: none"> ・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活用し資産の有効活用を図った。 ・随意契約の見直しについては、平成19年4月より随意契約の基準額を引き下げることにより、一般競争入札の範囲拡大を行った結果、平成19年度中の基準額以上の契約173件 16.1億円に対し、一般競争契約が146件 14.8億円 平均落札率89%、企画競争・公募が10件 0.5億円 平均落札率97%、「競争的資金として獲得した案件であって、共同で実施することで実施計画を承認されている」等のやむを得ない理由による随意契約が17件 0.8億円 平均落札率99%となっており、監事監査により適切に実施された旨、評価されていることから、適切に実施していることが認められる。 | |

| | | | | |
|--|---|---|---|--|
| 6%程度抑制する。 | | | <ul style="list-style-type: none"> ・監事監査、内部統制など適切に行われた。 ・関連法人に該当するものはなかった。 ・以上のとおり、年度計画どおり着実な実施状況にあると認められる。 | |
| Ⅲ. 予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画 | Ⅲ. 予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画 | 3 | <ul style="list-style-type: none"> ・年度予算実施計画書に基づき事業を着実に実行した。また、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。 ・利益剰余金の発生要因は適正なものであり、目的積立金を申請していない理由も適正である。 ・以上のとおり、年度計画どおり着実な実施状況にあると認められる。 | |
| Ⅳ. 短期借入金の限度額 ・予見し難い事故等の事由に限り、資金不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。) | Ⅳ. 短期借入金の限度額 ・予見し難い事故等の事由に限り、資金不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。 | — | 平成19年度は該当なし。 | |
| Ⅴ. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画 | Ⅴ. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画 | — | 平成19年度は該当なし。 | |
| Ⅵ. 剰余金の使途 ・研究費への繰り入れ ・海外交流事業（招へい、ワークショップ、国際会議等）の実施 ・広報活動の実施 ・施設・設備の整備 | Ⅵ. 剰余金の使途 ・研究費への繰り入れ ・海外交流事業（招へい、ワークショップ、国際会議等）の実施 ・広報活動の実施 ・施設・設備の整備 | — | 平成19年度は該当なし。 | |
| Ⅶ. その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項 (1)施設及び設備に関する計画 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 | Ⅶ. その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項 (1)施設及び設備に関する計画 ・一般勘定 事務庁舎の耐震工事 共通実験棟の改修 ・審査勘定 事務庁舎の耐震工事 スレッド試験装置 | 4 | <ul style="list-style-type: none"> ・研究や審査に係る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行った。 ・保有資産の見直しの一環としての研究施設の廃止を前倒しで行った。 ・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会に貢献した。具体的には、研究内容に応じて高度な専門性を持つ7名の客員研究員、9名の研究契約職員、27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 | |

| | | | | |
|---|--|--|---|--|
| <p>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> <p>(2) 人事に関する計画</p> <p>①方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>②人員に関する指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人件費^{※注}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>※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</p> <p>①方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定年退職等による減員については、公募による選考採用や任期付き研究員の採用等を行うことにより戦力の維持を図ることとする。 <p>②人員に関する指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人件費^{※注}について、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>※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>ことにより常勤研究職員とのチームワークにより、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"> ・ラスパイレス指数について、事務・技術職が国の水準を上回っている要因としては、調査対象の職員数が少ないことからそれぞれの状況が全体のラスパイレス指数に大きく影響しているものである。俸給、諸手当等給与水準は国家公務員の給与水準と同様であり、指数が国の水準を上回っている点については、調査対象職員数が少ないことに起因する指数の変動の範囲内としてやむを得ないものと考えられ、給与水準については、国家公務員の給与水準に準じていることを確認したことから、適切と判断する。 ・退職手当などを除いた削減対象人件費について、着実に削減が進んでいる。 ・以上のとおり、施設の見直しや人事を含めた業務の効率化等が図られていることから、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。 | |
|---|--|--|---|--|

<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。

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「評定理由」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＝71 項目数（18）×3＝54 下記公式＝131% |

<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

（法人の業務実績）

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研究・試験を多く獲得しており、また、競争的資金についても高い評価を受けて戦略的に獲得していることから、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ている。

研究と審査業務の双方に対して的確に業務運営がなされ、研究と審査部門の人事交流や人員構成の面でも活性化の工夫が行われており、44名の研究職員の中で人材の有効活用や連携の緻密化などにより効率的に高い成果を上げている。

また、国連における専門家会議等に対して積極的に活動し、そのような活動も重要業務として研究者評価項目に入れ、また、燃料電池自動車のような将来技術に関する各種基準を国際的に定める会議の議長を務めるなど、国際基準調和活動への貢献が図られるとともに、人材育成の成果が現われている。

以上により、極めて順調な実施状況にあると認められる。

（課題・改善点、業務運営に対する意見等）

- ・質・量両面で極めて高いレベルの研究成果を上げている一方、所員のオーバーワークが危惧され、将来の技術課題などに対して所員の意欲や柔軟性が削がれることがないよう配慮が必要である。

（その他推奨事例等）