

独立行政法人交通安全環境研究所
平成20年度業務実績評価調書

平成21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20年度計画 | | | |
| 1. 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 | | | | |
| 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、 | 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 | 4 | <ul style="list-style-type: none"> 研究課題の選定、評価、活用方策等において、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、各課題の内容が国の行政施策との関連において適切であり、役立つものであるかを審議し、必要に応じて研究計画の見直しを行っている。 研究課題の選定では、所の使命に即した研究課題の選定方針を明確にし、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、行政への技術的支援等、国や社会のニーズに貢献できるもので、大学、民間では実施が困難なものに特化して実施することとしている。 この方針を貫くため、所内の研究企画会議及び外部有識者で構成される研究評価委員会において、提案課題が社会ニーズ及び研究所の使命に合致しているか、目標設定が妥当か、目的に沿った成果が期待できるか、研究を効率的・効果的に進められる計画か、技術的価値が高いか等の観点で事前評価し、課題を選定していることは年度計画を超えた評価ができる。 交付金研究課題については、事前、事後の外部評価結果をホームページで公開し客観性、透明性を確保している。 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等に資する研究課題（交付金研究19課題、受託試験・研究70課題）を、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、所全体として進行管理に努め、行政施策に大きく貢献していることは年度計画を超えた評価ができる。 平成20年度の研究成果において、行政施策に大きく貢献し、社会的影響が極め | |

| | | | | |
|--|--|----------|--|--|
| <p>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>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>て高いと考えられるものには以下のものがある。</p> <p>①大型車の衝突事故による被害を可能な限り軽減するため、衝突が不可避な時に自動的にブレーキをかけ、速度を低下させて被害を軽減する「衝突被害軽減ブレーキシステム」が実用化されている。研究所は世界に先駆けてこの技術要件及び試験方法を明確にした基準案を作成し国交省に提出し基準化が進められている。今後、国際的な基準策定の場等においてイニシアティブを取って議論を進め、我が国の基準が国の基準が国際基準に反映されることを目指している。</p> <p>②大幅なCO2排出抑制と有害ガスの低減が期待されるハイブリッド車の新たな排出ガス、燃費評価試験方法の原案を作成し試験法として確立したことにより、世界に先駆けて、プラグイン方式も含めハイブリッド車の国内での大量普及を可能にした。</p> <p>③近年、社会問題となっていた不正なマフラー改造等による迷惑な騒音を規制するため、交換用マフラー認証制度が、加速走行騒音基準も付加した日本独自の国レベルでの制度として新たに創設されたことは、研究所が行政と密接に連携して、技術的に支援してきたことを端的に示すものである。これにより、いわゆる「爆音マフラー」などは市場から排除されることが期待される。</p> <p>④鉄道は環境に優しいと言われているが、鉄道車両の走行に係る消費エネルギーの算定方法は確立されていない。また、乗客の少ない地方鉄道では、1人あたりの環境負荷が小さいとは言えない。そこで、鉄道の標準的な環境負荷測定法を提案し、それを評価する新しい指標を提案して、それに基づいて地方鉄道の評価を行った。今後は、この評価手法等を活用して、鉄道の環境負荷の一般化を図る予定としている。</p> <p>⑤福知山線脱線事故の要因として高度ATSの未整備が指摘されたが導入費用が障害となっている路線も多い。研究所ではGPSと無線を併用する低コストな列車制御システムを開発し、実験の成果や知見をもとに鉄道電気技術協会を通じてJIS原案を提出した。さらにこの無線方式を世界初の国際規格とすることも目指している。</p> <p>以上のとおり、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とそれに基づいた基準の策定等について、わが国で唯一の研究所として、技術基準の制定、国際基準への反映等の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。</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</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</p> | <p>4</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将来的な基準の策定等に資する検討課題等を23件提案し、年度目標を達成</p> | |

| | | | | |
|---|--|---|--|--|
| <p>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>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以上の基準化等予定項目について実施する。</p> | <p>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>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>している。(平成18年度20件、平成19年度20件、中期目標100件以上(達成率:63%))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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26件の基準化予定項目について実施し、年度計画を大幅に上回るとともに、中期計画の数値目標をも超える成果を得ている。(平成18年度24件、平成19年度20件、中期目標40件以上(達成率:175%)) ・ 自動車の安全・環境問題に関する国際基準を策定する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)、国際研究調和プロジェクト(IHRA)、及び国際電気標準化会議(IEC/TC9(鉄道))の諸活動に、政府代表の構成員として参画した。特に、自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)には、27の会議に延べ33人が参画し、行政と連携しつつ、研究成果を発表し、専門的立場から技術的な支援を行った。また、水素・燃料電池自動車世界統一基準作業部会では議長に就任し、技術議論を日本がリードし、世界統一基準の作成に大きな役割を果たした。以上について年度計画を超えた評価ができる。 ・ 国際電気標準化会議(IEC)のTC9(鉄道)において、国際規格作業グループの主査を務め、国際規格策定(自動運転、都市交通、鉄道環境)に貢献した。 <p>以上のとおり、技術基準の策定に資する検討課題の提案、基準等の策定に資する会議(特に、国際会議)への参画・貢献に関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。</p> | |
| <p>(2)研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価</p> <p>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・</p> | <p>(2)研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価</p> <p>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> | 4 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 研究企画会議がマイルストーンによる進捗管理を行い、運営費交付金による研究課題については、研究の位置付け、研究目標をよりいっそうの明確化させることとし、また複数年にまたがる研究においても各年度末あるいは必要な時期での達成目標を設定し、必要な見直しも行えるようにした。(マイルストーン管理) ・ 研究の進捗管理は、理事、研究管理職(領域長、副領域長)、企画室長等で構成される研究企画会議(原則月2回開催)が必要に応じて実施するヒアリング等、さらに、理事長が主宰する課題群進捗報告会(月に1~2回程度開催)により、各分野(研究課題群)、又は個別課題の研究責任者から、研究の進捗と今後の計画等を把握することによって、トップマネジメントも参画した適切な進捗管理が行われていることは年度計画を超えた評価ができる。 ・ 国の職員も参加して構成される研究課題選定・評価会議における継続課題、新規課題19課題の審議評価の結果、平成20年度の新規課題8件のうち1件について、研究期間の見直し等の改善を行った。 | |

| | | | | |
|--|---|----------|---|--|
| <p>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>以上のとおり、適切な研究の進捗管理が行われており、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。</p> | |
| <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）を戦略的に獲得する。</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、民間等外部からの研究、試験の受託に努め、合計70件の受託研究、試験を実施した。受託総額は約8億1千2百万円（契約額ベース）であり、研究職員1人あたりでは、件数で1.6件、金額で約1千8百万円であった。「独立行政法人、国立大学法人等の科学技術関係活動に関する調査結果（平成19事業年度）」によれば、研究者1人あたりの共同・受託研究による研究費受入額が29ある研究所型独法のなかで第1位と報告されており、比較的小規模な研究組織であっても、研究者ひとりひとりが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たことを示している。このことは、年度計画を高いレベルで超えた評価ができる。 ・ これらの受託業務を研究職員数44名という小規模な組織で実施するため、個々の研究職員のマンパワーを高め、次のような業務の効率化を図っている。 <ul style="list-style-type: none"> －業務効率化のため、受託業務を、研究者の専門性を必要とする非定型業務と定型的試験調査業務（実験準備、機器操作、データ整理等）とに分け、後者は、外部の人材リソース（派遣等）を活用し、研究者の時間的負担を可能な限り軽減する。 －大型案件では、産学官の連携で取り組み、研究所は中核的役割を担う。 －多数の受託課題（大半が国受託）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た。 ・ 受託研究の受諾可否を研究企画会議にて検討し、所議にて決定する仕組みを構築し、課題の妥当性、予算・人員の最適化を計っている。 ・ 外部からの競争的資金（総額：約5千6百万円）は6課題獲得した。その実施にあたり、研究目標が確実に達成できるよう調整や計画作りに十分配慮し、関係者間の意見交換を活発にして研究の活性化を図り、特に若手研究員のモチベーション向上に努力した。 <p>以上のとおり、研究職員一人あたりの獲得金額において、行政、民間等外部からの委託研究を多く獲得しており、研究所の役割が社会ニーズに適合していることを示しているだけでなく、限られた職員で多くの研究を効率的・効果的かつ確実に実施していることから、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> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 国受託を中心として限られた職員で数多くの受託研究をこなしているところ、民間受託のうち採択を選択することが可能なものについては、受託増による弊害も考慮する必要がある。 |
| <p>(4)産学官の連携の促進 産学官の共同研究への参</p> | <p>(4)産学官の連携の促進 民間企業、公益法人、大学</p> | <p>4</p> | <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17件実施した。目標に1件不足しているが、これは共同研究から受託研究 | |

| | | | | |
|---|--|----------|--|--|
| <p>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>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> | | <p>に切り替えられた案件が2件あるため、実質的に目標値を達成していると判断される。累積件数でも、中期計画の数値目標達成率は、67%であり、平均達成ペースを上回っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内外の研究機関等から、26名（常勤研究員数の約59%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した。相互に研究者としての応用能力及び資質の向上に貢献することができた。年度目標を達成しているだけでなく、3年目にして中期計画の数値目標も上回ることができた。 <p>以上のとおり、年度計画の数値目標だけでなく、一部中期計画の目標を達成しているものもあり、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</p> | |
| <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る。</p> <p>(6)研究者の育成及び職員の</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> <p>(6)研究者の育成及び職員の意</p> | <p>4</p> | <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採用している。3名の定年退職等を踏まえ、一般公募により2名の任期付研究員（世代、分野に偏りが生ずることが無いよう配慮し、自動車メーカーの経験者1名と機械工学分野の研究者1名（いずれも30歳代））を採用している。 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11名を招聘し、目標値を達成している。（平成18年度8名、平成19年度7名、中期目標（数値）なし） 研究成果から得た知見を生かし、各分野の専門家として国土交通省や環境省の検討会やワーキンググループ等への93名（うち若手研究員33名、常勤研究職員一人当たり1.4件）の職員が参画している。 自動車等審査部門に1名の研究職員を併任させ、専門能力を新技術採用車両の審査に活用するとともに、幅広い業務経験を積ませた。審査業務経験を有する研究者は、のべ11名に達し、目標を達成している。 自動車安全研究領域部門に7名の自動車等審査職員を併任させ、自動車審査部門と共同で、歩行者と車両の衝突時の脚部衝撃を緩和するための基準作成に係る試験、研究を実施し、幅広い業務応用能力の向上を図っている。 研究の基礎能力向上のため、国内大学へ1名の研究職員を留学させた。なお、国内留学者が1名にとどまったのは、国内留学による学位取得希望者2名の内1名が国内留学を行うことなしに学位取得に至ったためであり、実質的に年度計画を達成している。 国内外の学会等での論文及び口頭発表を197件（常勤研究職員一人当たり4.5件）実施し、年度計画を達成している。また、中期計画の数値目標達成率も87%となった。（平成18年度146件、平成19年度178件、中期目標600件程 | |

| | | | | |
|---|---|--|---|--|
| <p>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と。</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</p> | <p>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、自動車等審査部門への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、所のミッションも踏まえて評価指針を見直し改善する。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</p> | | <p>度（達成率：87%）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 所内研究フォーラムを12回実施し、外部の専門家を招聘する研究所内講演会を6回開催し、いずれも年度計画を達成している。また、国内外の大学、政府及び公的機関の専門家9名を招聘した。 ・ 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き実績手当を支給する方式に給与制度を改善し、業務実績を処遇へ反映することを本格的に開始したことは年度計画を超える評価ができる。平成20年度もこの実績主義制度を導入した。なお、実績評価の透明性と公平性を高めるため、評価結果の所内公開、評価者と被評価者の対話を重視し、研究意欲の向上に努めた。 ・ 研究管理職（領域長、副領域長等）に対しても役員が評価し、その結果を勤奨手当に反映させる仕組みを平成20年度も実施し、成果・実績主義を貫いた。 <p>以上のとおり、人材の確保や育成及び意欲向上について計画的な取り組みが継続的に行われており、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。</p> | |
|---|---|--|---|--|

| | | | | |
|--|--|---|---|--|
| <p>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>もに、評価結果等の処遇への反映を適切に実施する。また、管理職員に対する人事評価についても、処遇への反映を行う。</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197件（常勤研究職員一人当たり4.5件）を行い、うち査読付き論文の発表は50件発表し、年度計画の目標を大幅に上回っている。また、このうち国際的な学会等において論文口頭発表 41件、うち査読付き論文の発表を 27件行うとともに、5件（研究職員に占める割合11%）の国際的な学会の座長等を務めている。 ・ 累積では、中期計画の数値目標に対して、発表件数は、達成率87%、査読論文は125%であり、目標値を大幅に上回る状況にある。 ・ 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こととし、5件の産業財産権の出願を行った。 <p>以上のとおり、各数値目標を大幅に上回る成果を上げており、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。</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 ① 自動車等の保安基準適合性</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 ① 国際的な相互承認制度の整備</p> | 4 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成20年度は自動車メーカー等の出身技術者、1名を自動車審査部職員として採用し専門性の向上を図っている。これにより、自動車メーカー等の出身者は、延べ5名となった。 ・ 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ため、「自動 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成20年度に参加している国際的な相互承認のための検討会 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| <p>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>中期目標の期間中に基準の制定、改正等がなされた場合にあって、必要な体制を整備することにより、自動車等の保安基準適合性の審査を適切かつ確実に実施する。</p> <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</p> | <p>や装置指定の拡大等に対応し専門性の向上を図るため、自動車メーカー等の出身の技術者の採用を行う。</p> <p>各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理する仕組みを適切に運用する。</p> <p>また、平成20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"> ・乗用車の制動装置 ・電波妨害抑制装置 ・二輪車の排出ガス規制 ・二輪車の騒音規制 ・かじ取り装置 ・点灯作動状態表示装置 ・特殊自動車の排出ガス規制（過渡走行モードの導入）等 <p>②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。また、新技術についての審査については、研究部門の職員も含めたプロジェクトチームを組織して審査を行う。</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</p> | <p>車審査試験実施能力認定制度」に基づき、担当グループを超え、試験項目毎に審査職員に試験実施能力についての認定を与え、認定の取得状況を管理運用している。なお、平成20年度末現在、205件の認定を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度に制定、改正等が行われた乗用車の制動装置の基準について、審査手法の確立及び研修実施により、審査職員に対する新基準の習熟徹底を行い、審査するための体制の整備を行った。 ・平成20年度の審査業務は、車両審査件数：640件（3,304型式）、装置型式審査型式数：346型式、不合格（基準不適合自動車等）、又は、設計変更等をさせた件数：9件。平成16年に発覚した、リコールに係る不正行為に関連し、当該メーカーに対して、厳格な審査を実施した。：16件。これらを通じて、自動車の安全、環境性能の規準適合性を担保し、国民に貢献している。 ・研究部門との人事異動の推進のための検討を行っている。平成20年度に申請のあった、新技術採用車両（プリクラッシュセーフティシステム採用車両）の審査については、研究部門と自動車審査部門との共同チームを結成し、研究部門の意見を反映した審査を行っている。 ・リコール検証部が行っているリコール案件調査・検査検討会に参加し、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ている。また、リコール検証部との情報共有等を通じて、リコールの疑いがあることが判明した車両について、厳正かつ重点的に審査を行った。引き続き、自動車のリコール届出内容の分析を行い、その結果について国土交通省より国民へ公表している。 ・海外の審査機関との情報交換を、3ヶ国（英国、フランス、スペイン）の認証機関と計4回の会合を行い、自動車審査の実施方法について情報交換を行っている。 ・今後の規準認証の国際化に備え、アジア専門家会議（マレーシア開催）に講師を派遣するとともに、国連の自動車基準調和世界フォーラム専門家会議のブレーキ分科会並びに排出ガス分科会に職員を派遣している。 ・車両相互承認を行うための検討会に月3回程度参加し、海外の審査機関の実態把握等に努めている。 <p>以上のとおり、審査業務の実施のために採用から考慮し、着実にその責務をこなしていることは、高く評価でき、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> | <p>へ、積極的に参加することは、国際化している産業を考慮すると重要と思える。</p> |
|---|---|---|---|

| | | | | |
|--|--|---|---|--|
| <p>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>リコールに係る技術的検証結果を審査方法に速やかに反映できるように、リコール検証部が行う検討会議に参加し、情報の共有化を図る。</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>(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。また、平成19年度より本格的に施行した先行受託試験制度（型式指定の本申請に先立って試験を実施し、その結果を本申請審査時に活用する制度）を円滑に実施することにより、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> | 4 | <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、申請者の利便性を大幅に向上させるため、アンケート調査及び意見交換の会議等により、申請者のニーズを把握し、施設や審査方法等の改善を14件実施している。以下、2例を示す。 <ul style="list-style-type: none"> －申請者からの車両概要ヒアリングの軽微な変更は、電話で可能とし、メーカー側の出張が不要となった。 －申請者からの照会処理を円滑に実施するため「自動車審査部照会規程」を定めた。 ・ 先行受託試験制度により、自動車メーカーが型式指定等の申請スケジュールに縛られず、開発スケジュールに併せた柔軟な試験スケジュールの設定が可能となり、審査期間の短縮にもつながり利便性が向上した。なお、本制度を活用することにより、93件の試験項目について試験が実施され、17件の申請において審査期間が短縮され申請者の利便性が向上している。 <p>以上のとおり、先行受託試験制度の的確な運用により、申請者の利便性向上と審</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、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、平成19年度に試行的に実施したシステムの改善を行い、引き続き評価制度の整備を図ることにより職員の意欲向上を図る。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引き続き検討する。</p> | <p>4</p> | <p>査の効率化において、大きな成果を上げており、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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車審査部の職員は、在任期間が短いことに加え、自動車技術の一層の複雑化・高度化に伴う新たな技術基準の導入に的確に対応する必要があるため、審査職員の専門性を一層高め技術の知識を深めることが研究所の喫緊の課題となっていた。このため研究所では、以下の7項目の方針を実施している。 <ol style="list-style-type: none"> ①研修・人材育成制度の充実 新人職員に対する研修・育成制度を充実させるとともに、必要な専門マニュアル等を自ら制作した。 ②高度な専門家集団を部内に形成 民間等で自動車の技術開発や製造に係わった経験のある技術者をプロパー職員として雇用（中途採用）し、長期に渡って審査業務に携わることを前提に、専門性の高い一定規模の集団を内部に形成し、技術的な面で指導者的役割を担わせることとした。 ③研究部門との連携 最先端の自動車技術に関し、各分野の技術基準の作成に係わった研究部門が審査部門と連携することにより、高度技術に対応した。 ④業務を通じた審査技術、知識の習得 審査業務のOJT（On The Job Training）を通して、世界最先端にあるとされる我が国の最新の自動車技術や仕組み、制御などに関して、審査職員の専門性等の向上を図った。 ⑤職員の意識改革 専門知識の習得など個人の能力の向上とともに、業務効率化に対する職員自らの創意工夫が不可欠であるとの認識から、職員の意識改革を重視した。 ⑥自動車審査試験能力認定制度の活用 審査部職員が自動車審査に関する幅広い知識、技術を身につけることを目標に、自動車審査試験実施能力認定制度を導入した。 ⑦職員評価制度の活用 審査業務における職員評価制度を構築し、職員の通常業務の他、業務の効率化に対する改善提案等を適切に評価することとし、職員のモチベーションの向上を図った。 ・ これらにより、具体的には、以下を達成している。 <ul style="list-style-type: none"> －自動車審査部内研修制度を活用し、審査項目毎に、初任研修、技術習熟研修を行い、審査職員のレベルに応じた研修を実施した。 －研修制度に基づき12回研修を実施し、延べ75人の者が受講した。海外での | <ul style="list-style-type: none"> ・ 一般的には、評価制度と表彰とは目的を異にすると思われる。 ・ 職員の在任期間の短いことが、原因なら、対応する方法もあるのではないかと。 |
|--|---|----------|--|--|

| | | | | |
|---|---|---|--|--|
| | | | <p>審査に対応するため、英会話研修を延べ10日間に亘り8人の者が受講した。</p> <ul style="list-style-type: none"> －研修の結果は、自動車審査試験実施能力認定制度に反映させ、人事配置に活用した。 －職員の評価制度については、昨年度の試行的実施を踏まえて、本制度の根拠規定を明確化するとともに評価期間を1年間に拡大する等の改善を行って実施した。業績優秀者10名を表彰し、職員の意欲向上に努めた。 －管理職職員に対する評価も、国の検討状況を踏まえて引き続き検討することとした。 <p>以上のとおり、自動車審査部の職員の専門性向上のための教育として様々な取り組みが行われており、職員の意欲向上が大いに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> | |
| <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>(2)業務の確実な実施</p> <p>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</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>(2)業務の確実な実施</p> <p>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</p> | 4 | <ul style="list-style-type: none"> ・ リコール調査員それぞれの専門性を有機的に連携して、効果の高い技術的検証業務を実施している。 ・ 国土交通省に協力して不具合情報3,260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措置の妥当性を検証する必要があるもの等として408件を抽出した。車両不具合が原因と疑われる事故に関する現車調査を34件行い、不具合発生原因の究明につながっていることは年度計画を超えた評価ができる。 ・ 上記の408件について、実証実験を12テーマ実施するなど、技術的、専門的な検証を行い、その結果として、25件のリコール届出等を行わせることとなったことは年度計画を超えた評価ができる。さらに、年間の傾向把握等のため、リコール届け出内容の分析を行い、その結果について国土交通省より国民へ公表した。 ・ 「国土交通省リコール検討会」の作業部会の運営及びとりまとめに係る業務を担当するなど国土交通省の取り組みに貢献した。 ・ リコールに係る技術的検証業務については、研究部門から2名、自動車審査部門から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。 ・ 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、リコール技術検証部においては案件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、平成21年度以降も引き続き検討を行うこととしている。 <p>以上のとおり、大量の不具合情報からリコールの疑いのある案件を抽出して検証</p> | |

| | | | | |
|---|--|---|---|---|
| <p>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>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>を実施するなど、国民生活の安全の確保等に寄与しており、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。</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を研究者評価に反映する。</p> | 4 | <ul style="list-style-type: none"> 研究者8名及び自動車審査官8名で国連における7つの専門家会議毎に担当者を定め、当該会議及び国内対応会議に参加している。 人事異動の少ない研究所職員が対応を取ることで、行政機関と連携して長期継続的なポリシーの下で合意形成に取り組んでいる。 「自動車の操縦装置における運転者の操作範囲に関する調査」をはじめ、研究所における試験研究の成果を3件、国連の場において発表した。 自動車の国際基準調和活動は、研究者評価に反映している。 国連の27の専門家会議にのべ33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、自動車の国際基準調和について専門的立場から技術的な支援を行っている。 研究所研究職員が座長（排出ガス、エネルギー国内対応会議）、副座長（騒音国内対応会議）を務め、重要な役割を果たした。 一般安全、ブレーキ、騒音の各専門家会議において、研究所の研究成果に基づく提案等を政府及び関係業界の合意を取り付けた上で、日本意見として発表し、国連における各関係基準策定等の議論において極めて大きな貢献をした。 | <ul style="list-style-type: none"> 日本の意見表明に基づき策定された国際技術基準が、国内産業振興に結びつく形になると一層よい。 本項の活動は、極めて重要と思われる。日本を代表する中核機関であることで果たせる役割と考え、一層重点化することが期 |

| | | | | |
|--|--|---|--|-------|
| <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、国際技術協力を行う。</p> | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 研究所の研究水準と審査技術の向上を図るための国際交流として、UTAC（仏国車両認証機関）との間で職員交換プログラムを実施している。UTACから安全部長が来日し、交通安全環境研究所でUTACの概要紹介と研究審査の実態について講演した。交通安全環境研究所からは、研究者と審査官それぞれ一名がUTACを訪問し、研究、審査手法について意見交換を行った。 ・ 各専門家会議の下に設置されている13件のインフォーマルグループ（基準原案作成の作業部会）に政府代表構成員として参加しており、水素・燃料電池自動車世界統一基準インフォーマル会議では、研究所職員が議長を担当している。世界に先駆けて燃料電池自動車の国内技術基準を策定した当研究所が日本を代表して、世界統一基準作成に向けて議論をリードする大きな役割を果たしたことは年度計画を超える評価ができる。 ・ 国際的な学会において41件（研究職員に占める割合約93%）の研究発表（査読付き論文の発表は27件）を行ったほか、5件（研究職員に占める割合11%）の学会の座長等を務めた。 <p>以上のとおり、自動車の国際基準調和活動への取り組みは研究所の重要な活動の一つである中、必要な役割を果たし、大きな貢献をしており、特に、燃料電池の技術基準案を策定し、さらに世界統一基準へと発展させるなど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> | 待される。 |
| <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</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</p> | 4 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 次のように研究部門及び自動車等審査部門の連携の強化を図っている。 <ul style="list-style-type: none"> －研究領域から研究員1名が自動車審査官を併任し、新型車両の審査業務に携わった。 －自動車審査官7名が自動車安全研究領域の研究員を併任し、歩行者保護試験に関する実験を行った。 －研究員8名、自動車審査官8名が自動車基準認証国際化技術支援室員を併任し、 | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>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>(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</p> | <p>策定への反映を行うなど業務の連携を実施する。</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 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。 ・ 環境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 | <p>国際支援業務に携わった。</p> <ul style="list-style-type: none"> － 自動車審査部門から1名の職員と研究領域から研究員2名が、リコール技術検証部を併任し、自動車不具合情報の分析等を行い、報告書の作成に携わった。 ・ 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、国の検討状況を踏まえて、引き続き検討することとした。また、管理職員に対する人事評価についても、引き続き検討することとした。なお、総務・企画部門の職員については、国との人事交流があるため、国の実施状況を踏まえる必要がある。 ・ 研究発表会（来聴者約600名）および講演会（同約200名）、一般公開（約2700名）を実施した。 ・ 交通安全環境研究所が開発を支援してきたIPT（非接触給電）ハイブリッドバスの本格普及を図る際の検討課題や対応策等を自由に議論する場として、IPTハイブリッドバス連絡会を発足させた。当研究所が事務局となった同連絡会には、自動車メーカー、部品メーカー、電力事業者、学識経験者の技術代表が参加する一方、利用者としての声、要望をできるだけ反映した技術開発が何より重要との認識のもとに、将来の大口ユーザーとなる可能性のある地方自治体のバス事業部門及び環境行政部門からも参加し、活発に討議した。今後もこの連絡会活動を続けていく予定としている。 ・ 交通研内のホームページ内で、モーダルシフト促進策、LRT導入に関する質問・意見交換等を行う体制を整え、全国レベルにおける、関係者による意見交換の場を構築している。 ・ 研究所主催のシンポジウム資料や成果報告資料の大部分を研究所ウェブサイトからダウンロードできるようにした。研究発表会や講演会などの紹介や参加申し込みもインターネットで簡単に行えるようにした。 ・ このほか、成果の普及、活用促進について、以下の取り組みを行った。 <ul style="list-style-type: none"> － 北海道洞爺湖サミットにおいて非接触給電ハイブリッドバスを運行した。 － 自動車技術会春季学術講演会でEFV21プロジェクトの講演5件、DME自動車関連で発表3件を行った。 － 国際DME会議&アジアDME会議（中国・上海）において成果を発表した。 － 国土交通省主催のシンポジウムで「複合交通流シミュレータを用いたLRTの導入効果例」の展示を行った。 － LRT・都市内公共交通研究会を2008年6月に発足させた。 － 研究所報告、研究所年報を出版した。その他、研究所発表会講演概要集、講演会講演概要集も出版した。 | |
|--|--|--|--|

| | | | | |
|--|--|----------|---|--|
| <p>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>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>以上のとおり、審査部門と研究部門の連携の強化やI P Tハイブリッドバスの連絡会活動のような積極的な成果の普及が図られており、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。</p> | |
| <p>II. 業務運営の効率化に関する目標など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、</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> | <p>4</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 所内の部署を横断して、機械工学、電気工学、人間工学、視覚心理学などの専門家によるチームを構成し、鉄道、航空、自動車の各交通モードに対応した灯火器、表示板等に関する国際規格の基準整備を検討している。 ・ 大型の試験設備については、自主研究、受託研究等に有効活用した他、ウェブサイトに出張施設等の情報を掲載し、有効活用を努めている。 ・ 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以下の手順により行っている。 <ul style="list-style-type: none"> －課題別配算額に加え、担当のチーム長、チーム員の当該業務に対する時間占有率を基にした人件費相当額も含め、研究経費を算定した。 －課題を担当するチーム長に課題実施と配算予算の執行権限を持たせる一方、チーム運営及び研究成果に対する説明責任を明確化した。 －研究計画の達成度の定量化については、課題の中で達成すべき事項を項目別に分類し、終了時に各項目の達成度をチーム長に自己評価させた。外部研究評価委員会では、チーム長が提出した評価シートとヒアリング結果をもとに目標達成度を評価した。 －事後評価において、研究成果の安全・環境基準への適用、国の各種施策への展開、社会的貢献などを評価し、費用対効果を定量化した。 －研究成果の実績を定量化して研究職員への手当に反映させた。 ・ 平成20年度における業務経費は5.7億円であり、単純に単年度で比較した場合、今中期初年度（平成18年度）の経費総額6.8億円に比して約16%抑制となって | |

| | | | | |
|--|--|----------|---|--|
| <p>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>おり、中期目標の達成を見込んでいる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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はいずれも60%以上であった。 <p>以上のとおり、特に、研究に要した費用に対する成果の定量的評価において、予算の配算から実績に基づく手当まで反映させており、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。</p> | |
| <p>2. 自動車等の審査業務の効率的推進</p> <p>審査組織運営の一層の効率化の観点から、調布本所と自動車試験場の審査職員数の配分の見直しを検討するとともに、審査内容の重点化を行う。</p> <p>新しく導入又は改正される安全・環境基準に適切に対応しつつ自動車等の審査を機動的かつ効率的に実施するため、スタッフ制の組織とし、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>2. 自動車等の審査業務の効率的推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成19年度に強化した自動車試験場の人員を活用し、調布本所からの出張を削減する等の効率化を図る。 平成19年度より本格的に施行した先行受託試験制度を円滑に実施することにより、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。 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。 | <p>4</p> | <ul style="list-style-type: none"> 自動車試験場職員のみによる体制又は自動車試験場職員と調布本所職員による体制での実施等、自動車試験場への出張の効率化を図っている。 自動車試験場のみで完結する試験について、自動車試験場に全面的に移管し、調布本所からの出張を削減している。 自動車メーカーより93件の依頼があり、122件の試験を実施している。 先行受託試験制度を活用することにより、自動車メーカーが型式指定等の申請スケジュールに縛られず、開発スケジュールに併せた柔軟な試験スケジュールの設定を可能とした。この結果、17件の申請について本申請の審査期間が短縮されるなど申請者の利便性向上が図られている。 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ために、「自動車審査試験実施能力認定制度」に基づき、試験項目毎に審査職員に試験実施能力についての認定を与えた。合計205件の認定を行い、その認定取得状況を登録管理し、適切に運用している。 型式指定自動車申請等に係る一連の決済済み書類を電子処理化し、「ファイル検索システム」に取り込むことにより、事務作業の効率化を図った。 自動車審査に係わる最新の法規情報、施設の利用状況及び審査部職員のスケジュール等の様々な情報を申請者に公開し、申請者と審査部との情報共有を行いやすくする情報ネットワークを構築し、これを活用することにより、申請者の利便性の向上と業務の効率化を行った。 <p>以上のとおり、自動車等の審査業務の効率的推進のために、種々の試みが行われ、実際に効率が向上したと思われる成果がでており、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。</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>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</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。 資産管理体制システムを活用し、資産の有効活用を図る。 管理・企画部門の執務環境にさらなる改善を進めることにより一層の業務の効率化を図る。 | <p>3</p> | <ul style="list-style-type: none"> 外部受託業務に係わる関係書類を所内イントラネットのデータベースに登録した。研究部門と総務・企画部門の関係者間での情報共有化が図られ、書類作成の重複が避けられること、関係者は必要な情報がすぐに入手できるようになり、業務処理の効率化が進められ、高い業務品質を維持したまま間接経費の増大を抑止できた。イントラネットには、規定類の他に、共用施設の使用スケジュールや、各種のマニュアル類、共通書類の様式などを登録して、いつでも利用できるようにしている。 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ている。 予算執行状況や資産の稼働状況、人員配置などは様式化した資料により整理され、適宜報告されるため理事長及び理事が直接的に運用状況を検証できるようになっている。また管理職にも情報共有化されており、経営管理も機能しやすくなっている。 平成20年度の一般管理費は1.0億円であり、単純に単年度で比較した場合、今中期初年度(平成18年度)の経費総額1.2億円に比して約17%抑制となっており、中期目標の達成が見込まれる。 平成19年4月より随意契約の基準額を国と同じ基準に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。なお、研究所会計規程の随意契約基準に「理事長が必要と認める場合」の規定があるが、平成20年度までに適用実績はなく、平成21年度中に廃止することとしている。 基準額以上の契約実績では、平成19年度実績(6.5%)に比べ平成20年度実績(3.2%)は減少している。 一者応札率については、平成19年度の121件(一般競争の82.9%)に比して平成20年度は96件(一般競争の76.2%)であり、減少はしてい | <ul style="list-style-type: none"> 契約の適正化についての改善に向けた対応(現状分析・評価)に努める必要がある。 本項、特に契約、内部統制に関しては、迅速に対応することが求められる。平成21年度中の対応や分析は迅速さに欠けると思われる。 |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>るものの、監事より非常に高い数値であるとの指摘もあり、理由については、平成21年度中に検証を行うこととしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 監事による監査を実施し、「契約の競争性・透明性を高め、契約の適正化へ向け取り組む姿勢については評価できる」との意見をいただいている。 ・ 他方、「一者応札率・平均落札率についての原因究明、積算手法・仕様書・入札公告および方法等について掘り下げた検討が必要である」との意見もいただいております。研究業務内容、契約の性質等からによるものと思われるが、詳細については、平成21年度より、検証・検討を進めていくこととしている。 ・ 企画競争、公募の競争性、透明性を確保するために、公示内容を研究所掲示板への掲示に加え研究所HPへも掲載している。また、従前は契約件名のみを記載していたが、平成20年度より仕様内容が判断できるよう概要を記載することとしている。 ・ 随意契約の割合については、平成20年度実績として件数ベースで5.9%、金額ベースで2.9%となっており、随意契約見直し計画に沿ってほぼ全ての案件について一般競争入札に移行している。また、公表基準に従って研究所HPに公表している。 ・ 競争性のない随意契約については、契約内容、移行予定年限、移行困難な理由等を公表する必要があるため、基準額以上の随意契約の結果については、契約結果（件名、契約相手方、契約金額、随意契約理由等）を研究所HPに掲載している。 ・ 「随意契約に係る第三者への委託」、「公益法人に対する随意契約」及び「発注元独立行政法人退職者の再就職」については、該当がないことを確認した。 ・ 研究所業務は、研究業務・審査業務・リコール検証業務に直結するものであり、民間企業に業務を委託できるものではないことを確認した。なお、消防設備、電気設備等の一般的な管理業務については、民間企業に業務委託している。 ・ 研究活動の不正行為に対する申立制度及び措置等を規定した、「交通安全環境研究所における研究活動の不正行為への対応に関する達（平成19年10月1日）」を定めるとともに、併せて、「交通安全環境研究所における研究費の不正防止計画（平成19年10月1日）」を定めた。 ・ 監事監査意見として、「内部統制の仕組みに重要な欠陥があるとは認められない。」とされている一方で、「内部監査体制は未整備であり、早急に整備することが望ましい。」とされている。 ・ 業務・マネジメントに関し、国民の意見募集を行い、業務運営に適切に反映させるため、当研究所のホームページにおいて、意見を受け付けている。ただし、これまでのところ共同研究等に関する問い合わせはあるが、意見はない | |
|--|--|---|--|

| | | | | |
|--------------------------------|--------------------------------|---|--|--|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 業務改善を図る取組を促すアプローチとして、平成19年度に作成した「業務改善提案事項のまとめ」を元に、業務改善を進めている。 ・ 職員の積極的な貢献を促すアプローチとして、顕著な功績又は一般の模範として推奨すべき業績のあった職員に対して表彰を行っている。 ・ 内部統制のあり方について専門的知見を活用し検討するために、会計検査人と情報交換を行っている。 ・ 当研究所は規模が小さいことから、理事長及び理事が直接的に内部統制の体制等の整備・運用状況を検証している。 ・ 情報へのアクセスを容易化し、業務・マネジメントに係るベストプラクティスを公表するために、公表すべき資料は当研究所のホームページに掲載し、アクセスの容易化を図っている。 <p>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。</p> | |
| Ⅲ. 予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画 | 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"> ・ 目的積立金を申請していない理由として、当期総利益は、自己収入（受託）により購入した固定資産に係る未償却残高及びリース取引による損益差額のため、期中に現金を支出済みであり、利益に相当する現金を保有していないことを確認した。 ・ 経常損益で損失計上されたものがその後、利益計上された場合の経緯として、前中期計画期間中に自己収入（受託）により購入した固定資産に係る減価償却費が今期に計上されるため経常損失となっているが、前中期計画期間中の未償却残高については前中期目標期間繰越積立金として今中期計画期間に繰り越しており、これを取り崩すことにより利益に転じていることを確認した。 ・ 利益剰余金の発生原因及び業務運営上の問題の有無として、利益剰余金については、主に前中期計画期間中に自己収入（受託）により購入した固定資産の未償却残高と今中期計画期間中に自己収入（受託）により購入した固定資産の未償却残高であり、今後、減価償却費発生に伴って取り崩される見かけ上の利益であり、業務運営上の問題はないことを確認した。 ・ 自己収入の増大として、過去の実績、問い合わせ先などを掲載した共同研究・受託研究のページを研究所ホームページに掲載した。また、競争的資金の募集情報を研究者全員にメール配信し、応募件数の増加に努めていることを確認した。 ・ 運営費交付金債務について執行率として、平成20年度予算における運営費交付金債務の執行率は97.53%であり、問題ないことを確認した。 <p>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。</p> | |

| | | | | |
|--|--|----------|---|--|
| <p>IV. 短期借入金の限度額</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>IV. 短期借入金の限度額</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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> | <p>平成20年度は該当なし。</p> | |
| <p>V. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画</p> | <p>V. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画</p> | <p>—</p> | <p>平成20年度は該当なし。</p> | |
| <p>VI. 剰余金の使途</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>VI. 剰余金の使途</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>—</p> | <p>平成20年度は該当なし。</p> | |
| <p>VII. その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項</p> <p>(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> | <p>VII. その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項</p> <p>(1) 施設及び設備に関する計画</p> <p>(一般勘定)</p> <p>管理施設整備費 事務庁舎の耐震工事 自動車等研究施設整備費 共通実験棟の改修 交通システム安全性研究棟の新設</p> <p>(審査勘定)</p> <p>自動車等審査施設整備費 事務庁舎の耐震工事 第一排出ガスシャシダイナモ</p> | <p>3</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 事務庁舎の耐震補強工事を行った。 ・ 共通実験棟の老朽化に伴う補強・改修工事に着手した。 ・ 交通システム安全性研究棟のための新設箇所の確保のため、既存施設を移設した。 ・ 第一排出ガスシャシダイナモメータについて、等価慣性重量(走行抵抗)の細分化に対応するため、機関慣性式であったものを、機械慣性+電気慣性の組合せにより差分化に対応した。 ・ 排出ガス規制の強化（ポスト新長期規制）に対応するためガス分析計の更新、及びCVS装置（定容量サンプリングシステム）の新排出ガス規制モード（JC08）対応のためダイリュージョントンネルのPMサンプリング装置の改造を行った。 ・ 主要な固定資産についての減損会計の情報（保有目的、利用実績等）なども十分活用して保有目的・利用状況を把握した上で評価している。毎事業年度毎に施設の稼働状況を調査し、保有施設の有用性を確認し、保有する合理的理由の認められない資産の売却、国庫返納に該当するものは無いと判断している。共 | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| <p>(2)人事に関する計画</p> <p>①方針</p> <p>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</p> <p>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> <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</p> | <p>メーター改造 ポスト新長期規制対応に係る 測定器の改造</p> <p>(2)人事に関する計画</p> <p>①方針</p> <p>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</p> <p>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> <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>通実験棟は、実験棟改修工事に伴い使用実績が低下したため、減損の兆候を認識している。監事監査意見として、「整理合理化計画に沿った措置が着実に講じられている。」「適切な見直しが行われているものと認められる。」とされている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 定年退職による減員3名に対応して、公募による任期付き研究員2名を採用し、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、育成を図っている。 平成20年度の人件費実績額は、796,277千円であり、人件費削減の基準額である平成17年度の人件費819,577千円に対して3.54%の削減となっている。 注1：人件費削減率は「行政改革の重要方針(平成17年12月24日閣議決定)による人事院勧告を踏まえた官民の給与格差に基づく給与改定分を除いた削減率である。 注2：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。)を削減対象人件費の範囲から除いている。 注3：注2の任期付研究者の人件費を総人件費改革に係る削減対象人件費の範囲から除く前の人件費実績額(削減対象人件費)は、基準年度(平成17年度)828,351千円、平成18年度823,222千円、平成19年度834,410千円及び平成20年度838,519千円であった。なお、団塊の世代を中心に複数の職員が退職する一方、ベテラン職員の退職後も一定の業務レベルを維持するため、一時的に職員数が増加し、このため一時的に人件費が増加しているものであるが、今後予定される退職者等に対応するための採用者数を抑制する一方、若年層の採用等による若返り効果により、中期計画の最終事業年度において、平成17年度の人件費に比べ5%以上の削減達成を図ることとしている。 監事の監査意見として、人件費の削減については、「今後の退職者数等を勘案すれば5%以上の削減は実現可能と見込まれるが、中間年度の削減状況が低率であることから、目標年度で達成可能とする理由を具体的に明らかにすることが望まれる」旨の意見があった。 事務・技術職の給与水準が国の水準を上回っている要因としては、次の点に起因する。 <ul style="list-style-type: none"> 一年齢階層24～27歳の対象職員は1名のみで、年齢階層内の最上位年齢27歳であること。 一年齢階層32～35歳(対象者13名)及び36～39歳(対象者14名)には、各階層に各々1名の管理職員が在職していること。 一年齢階層52～55歳(対象者4名)の平均年齢が、54.3歳と高年齢側である | |
|---|--|--|--|

| | | | |
|-------|--|--|--|
| 分は除く。 | | <p>こと。</p> <p>一地域手当の異動保障、扶養手当、住居手当及び単身赴任手当の支給の対象となる職員の割合が影響している可能性があること。</p> <p>以上の点に加え、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対国家公務員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判断される。なお、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については、引き続き行っていくこととしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事務・技術職の給与水準が国の水準よりも高い理由及び講ずる措置について、毎年度研究所のホームページにて公表を行っている。 ・ 監事の監査意見として「給与水準は国と同等であり、国家公務員の給与水準との比較調査（ラスパイレス指数）において、国の水準を超えたり年度によってばらつきがあるのは、調査対象職員数が少ないことや国からの出向者の人事異動に起因するものであり、問題視するに当たらない」旨の意見があった。 ・ 役員の報酬については毎年度研究所のホームページにて公表を行っている。また、役員の特別手当については、理事長がその者の職務実績に応じて増減できる制度となっている。研究職員の業務実績を処遇へ反映させる制度については、すでに実施済みである。その他の職員については引き続き検討を行っている。 ・ 福利厚生費による活動として、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）について、実績はないことを確認した。 ・ 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は特になくことを確認した。 <p>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。</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。
- 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＝70 項目数（18）×3＝54 下記公式＝130% |

<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

（法人の業務の実績）

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、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。また、受諾可否を研究企画会議にて検討し、所議にて決定する仕組みを構築することにより課題の妥当性、予算・人員の最適化を計っている。

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材採用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。リコール技術検証業務では、数多くの不具合情報からリコールの疑いのある案件を抽出して検証を実施するなど、安全の確保等に貢献している。

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）

- ・ 少ない人数で大きい成果を上げているが、今後とも、業務多忙により別な問題が発生しないよう留意が必要。

（その他）

- ・ 各所に職員の意欲向上の記述が行われているが、その成果や向上した根拠などについて、より詳細に記述することが望ましい。
- ・ 行政職員と研究員とのバランスをとっていることは評価できる。