

独立行政法人交通安全環境研究所
中期目標期間業務実績評価調書

平成23年9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
中期目標	中期計画			
<p>II. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項</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 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こと。</p> <p>②研究所は、以下に掲げる項目において、研究課題選定・評価会議において、自動車、鉄</p>	<p>I. 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. 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。</p> <p>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</p>	S	<p>➢ 交通研は、国の施策に直接貢献することを使命としており、独法としての位置付け、役割、目的をきわめて明確にしている。研究業務に関して言えば、こうした使命に即した分野に重点化した研究を行い、大学で行う学術研究や企業で行う開発研究は実施されていない。課題の選定においてもこの方針が貫かれ、選定方針を明示し、要件に適合した研究であるか厳格に評価して、研究課題の採否が決定されている。また目的指向性を高めて、研究の成果を国の交通施策へ反映することを強く意識している。</p> <p>➢ 具体的には、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されている。また、所内の研究企画会議において、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、課題を選定されている。</p> <p>➢ 上記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が行われた。</p> <p>➢ 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、課題を選定されている。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、透明性が確保されている。</p> <p>➢ 中期目標期間において、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（交付金研究のべ94課題、受託試験・研究のべ303課題）を、わずか定員44名の研究職員で極めて効率的に実施</p>	<p>・ 本研究所の研究成果が技術基準あるいは、法令の改正に反映され、その結果として現れる安全性の向上、環境負荷の低減が数値的に示されるようになることを期待したい。そのようなデータがあれば、どの研究開発が、どの程度の社会的効用をもたらしたかについて、より分かりやすい事後評価が可能になる。</p>

<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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たことは、高く評価できる。</p> <p>▶ 中期目標期間の研究において、特筆すべき成果を挙げており、行政施策への貢献、社会的インパクトが極めて高いと考えられる事例は、以下のとおり。</p> <p>①「衝突被害軽減ブレーキシステム」に係る基準案の策定</p> <p>悲惨な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」については、交通事故死者数の削減に大きな効果が期待できるものの、運転者によるシステムへの過度の依存を防止しつつ、効果的に機能させる観点からどのような性能、要件を要求するかが非常に難しい研究課題とされており、欧州を中心に国際的にも注目を集めていたが、当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、国交省に提出した。</p> <p>現在、これを受けて義務化に向けた検討が進められているほか、試験研究において得られた知見と国際基準案を国連の専門分科会で紹介・提案し、当該基準案を国際基準化するための国際交渉に積極的に貢献している。</p> <p>大型トラックの追突による死亡事故率は乗用車の1.2倍に達するが、衝突被害軽減ブレーキによって衝突速度を時速20キロメートル下げることによって、死亡事故件数を9割程度減らす効果があるとされており（国土交通省試算結果）、今後、当該装置の普及、義務化が進められることにより、大型車に関わる交通事故死者数の大幅低減や被害の軽減が図られる。</p>
<p>ア 自動車の安全の確保</p> <p>(i) 交通事故分析、効果評価</p> <p>(ii) 衝突安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コンパティビリティ（重量や大きさの異なる自動車同士の衝突）及び側面衝突時の乗用車の乗員保護対策 ・ 歩行者脚部障害の軽減に係る歩行者保護対策 ・ 燃料漏れによる火災防止対策 <p>(iii) 予防安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 先進安全自動車（ASV）技術による安全対策 ・ 横滑り防止装置等の自動車の 	<p>ア 自動車の安全の確保</p> <p>(i) 交通事故分析、効果評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故実態の把握・分析 ・ 車両安全対策の定量的効果評価手法の構築、効果的な車両安全対策の提案 <p>(ii) 衝突安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コンパティビリティ（重量や大きさの異なる自動車同士の衝突）及び側面衝突時の乗用車の乗員保護に係る基準策定の検討に必要な事故分析、試験方法の確立及び効果評価 ・ 歩行者保護対策として歩行者脚部傷害の軽減に係る基準策定の検討に必要な試験方法の確立及び効果評価 ・ 衝突時の燃料漏れによる火災防止に係る基準策定の検討に必要な事故分析、試験方法の確立及び効果評価 <p>(iii) 予防安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全自動車（ASV）技術に係る性能・効果評価 	<p>② 急制動時における倍力装置（ブレーキアシスト）に係る基準策定のための調査</p> <p>ブレーキ操作を適切に行うことは事故の発生に直接関係することとなるため、高齢者等十分なブレーキ操作を行うことが困難な層への対策として、緊急制動時におけるブレーキ操作を支援し、十分なブレーキ性能を発揮することを可能とする基準案を検討した。</p> <p>基準案の検討において、装置の作動閾値を検討するために緊急制動時のドライバの操作特性を明らかにし、国連における検討の場において発表を行うと共に、計測データの処理方法に関して試験を行いその妥当性を検証したところであり、これを踏まえて国際基準が作成された。また、国内においても、国土交通省により技術基準として法令化された（22年12月発効）。これにより、緊急時に適切にブレーキ性能が発揮されることとなり、事故の低減につながる事が期待される。</p> <p>③ 「ハイブリッド車及びプラグインハイブリッド車の燃費・排ガス測定方法の策定」</p> <p>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（HEV）及びプラグインハイブリッド車（PHEV）について、新たな排出ガス、燃費評価試験法の原案を、世界に先駆けて策定し、試験方法を確立した。PHEVについても、国土交通省は技術基準として法令化した。（22年9月正式発効）これにより、HEV車及びPHEV車の国内における大量普及を可能とする体制整備がはかれることも</p>

操縦安定性に係る安全対策

- ・ブレーキアシストによる高齢者等の運転者の運転操作支援対策
- ・電磁両立性（外部からの車載電子機器の誤作動防止、自動車から放射される電磁波の影響の抑制）に係る安全対策

イ 自動車の環境の保全

(i) 排出ガス対策

- ・自動車から排出される未規制物質対策
- ・自動車環境アセスメントの構築
- ・新基準（新長期規制、2009規制）導入に向けた排出ガス試験方法の確立
- ・排出ガス試験方法の国際基準化
- ・尿素選択還元型触媒システムを用いた排出ガス対策
- ・使用過程車の排出ガス対策
- ・大型車の次世代低公害車の技術開発・実用化促進
- ・燃料電池バスの実用化促進

- ・横滑り防止装置及びABSによる自動車の操縦安定性の向上に係る基準策定の検討に必要な性能評価、試験方法の確立及び効果評価
- ・ブレーキアシストによる高齢者等の運転者の運転操作支援に係る基準策定の検討に必要な性能評価、試験方法の確立及び効果評価
- ・電磁両立性（外部からの車載電子機器の誤作動防止、自動車から放射される電磁波の影響の抑制）に係る国際基準の妥当性の検討、試験方法の改正及び効果評価

イ 自動車の環境の保全

(i) 排出ガス対策

- ・自動車から排出される未規制物質に係る実態把握・分析
- ・自動車環境アセスメントに必要な評価方法の確立
- ・新基準（新長期規制、2009規制）導入に向けた排出ガス試験方法の確立
- ・二輪車、重量車、OBD（車載式診断装置）、オフサイクル（排出ガス試験モード以外での排出の規制）及びNRMM（ノンロード排出ガス試験方法）の国際基準策定の検討に必要な国内基準との比較評価、試験方法の確立及び効果評価
- ・尿素選択還元型触媒システムを用いた排出ガス対策に係る基準策定の検討に必要な実態

に、次世代自動車の普及を後押しする効果が期待できるため、運輸部門のCO2削減という国の施策に直接貢献することができた。特に、PHEVは、そのエネルギー消費効率を、ガソリンの消費特性及び充電電力の消費特性を「燃費+電費」の形で評価し表示する必要があり、従来のガソリンHEVの燃費・排出ガス試験法、表示法が適用できない問題があった。そこで当所では国交省の委託を受けて、PHEVを充電電力で走行するモードとガソリンによる通常のHEVの2つのモードに分けて、1日（1充電）あたりユーザー平均走行距離に基づいて、「複合燃費」というPHEV独特の表示指標を導入する方式を作成した。

また、上記検討の結果において、PHEV車については特にバッテリーが劣化した場合には自動的にガソリンでの走行割合が増えて燃費が悪化する一方、ユーザーが気付きにくい現象のため、ユーザーの不利益を防ぎ不要なCO2の排出増大を避ける観点から、対応として劣化評価手法に独自の視点で取り組んだ。

④ 「自動車排気騒音対策に関する試験研究」

近年の不正改造マフラー等による騒音苦情の顕在化、幹線道路沿道での騒音悪化等の自動車騒音問題への対応に関して、当所は、交換用マフラー装着車及び非認証車の騒音発生の実態について、実際のマフラー、車両を用いて調査分析を行い、交換用マフラーの騒音性能を規制するための基礎データの収集・分析及び違法マフラーを市場から排除するための交換用マフラー認証制度の基本設計等の新たな騒音規制の実施について貢献した。

国土交通省では、これに基づき、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の交換用マフラー認証制度（平成22年4月施行）を新たに導入したところであり、当所において、認証制度で定めた騒音基準への適合状況の調査を通じて、同制度による規制効果を確認した。

この制度により、いわゆる「爆音マフラー」など違法マフラーが市場から排除され、これらの違法車両による沿道騒音が低減されることが期待される。

⑤ 「HEV車等の静音性に関する対策検討」

近年、急速に普及しているHEV車等については、音がしなくて危険と感じるとの視覚障害者団体等からの指摘が寄せられるなど喫緊の社会問題となっていた。HEV車の静音性対策については、様々な対策手法、考え方が想定され、またその社会受容性や安全性等の評価が困難であるとされてきたが、当所は、これに対する調査、研究結果を迅速に提示し、対策を検討した。また、検討成果の公表にあたっては、検討委員及び一般参加者（視覚障害者12名含む）80名を対象に、停止・発進時、低速走行時の車両接近に対する「気付き」や「音付け」の体験会を実施し、マスクミ取材等を通じ対策の必要性と効果を公開の場で強くアピールした。これらの成果をもとに、当所においてもガイドラインの作成に貢献した。国土交通省は、これらの検討結果をもとに、「ハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン」（平成22年1月）を公表している。

<p>(ii)騒音対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・使用過程車の騒音対策 ・騒音試験方法の国際基準化 	<p>把握、試験方法の確立及び効果評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・使用過程車の排出ガス対策に係る基準策定の検討に必要な実態把握、試験方法の確立、基準導入に係る効果評価 ・大型車の次世代低公害車（DME（ジメチルエーテル）、CNG（圧縮天然ガス）、LNG（液化天然ガス）、ハイブリッド、水素、GTL（合成軽油）、スーパークリーンディーゼル）の技術開発、基準策定の検討に必要な試験方法の確立及び効果評価 ・燃料電池バスの基準の妥当性の検討 <p>(ii)騒音対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・使用過程車の騒音対策に係る基準策定の検討に必要な実態把握、試験方法の確立、基準導入に係る効果評価 ・騒音試験方法の国際基準策定の検討に必要な国内基準との比較評価、試験方法の確立 	<p>さらに、この取組みについては、米NHTSA長官が重要な取組みとして評価するなど国際的にも注目されるところとなり、現在我が国のガイドラインが平成23年3月国際的なガイドラインとして成立。今後国際基準化される見込みとなっている。</p> <p>⑥「鉄道のヒューマンエラー事故防止対策」</p> <p>大惨事となったJR西日本福知山線の事故の教訓から、鉄道におけるヒューマンエラー防止に対する社会的な要請が高まり、国土交通省からは、予防検知技術の研究を要望された。当所では、こうした状況を受け、標準的な運転パターンからの乖離を検知することにより操作エラーの検知が可能との研究成果を得た。国土交通省は、この成果を元に、世界的にも画期的な予防安全技術導入のガイドラインを策定した。さらに、シミュレータ上に作成する任意の線形の鉄道線におけるヒューマンエラー又は設備故障の発生に対して、長期間の安全性を検証することのできる列車運行安全性評価シミュレータを開発した。これにより、鉄道分野におけるヒューマンエラー事故の防止への貢献を通じて、その安全な鉄道交通の実現に寄与した。</p> <p>⑦「鉄道における磁界測定法の国際基準化」</p> <p>鉄道から放射される磁界の測定法の国際規格案(IEC62597案)の審議において、我が国で行われる方法とは測定点、測定機材等の点で異なる方法について検討されていたことから、鉄道の運行費用増による地方鉄道の経営を更に圧迫する要因となることや、我が国の鉄道事業分野における国際競争力の低下につながるおそれが生じていた。このため、我が国の方式及び検討中のIEC62597案について比較し、所要の測定において我が国の方式が優れていることを証明することにより、IEC62597案において日本の測定方式も併記される形で、国際規格が策定された。これにより、適切な形での国際規格化を実現することにより運行費用の増大や国際競争力の低下を回避するのみならず、国際規格の策定を受けた日本工業規格（JIS）として採用された。また、当所において取得したデータに基づいて、国土交通省は国内の技術基準として整備することとしている。我が国における鉄道の安全性の更なる向上に寄与することとなった。</p> <p>⑧「衛星を活用した鉄道用保安システムの安全性向上に関する研究」</p> <p>鉄道システムの地上設備が負担となって、地方鉄道が非常に厳しい経営環境におかれることにより、福知山線事故の要因として指摘されたATSの未整備のように、安全確保が十分にとられない事例生じている。このため、GPSと無線を併用する低コストな保安システムの開発を進めるとともに、その安全性、信頼性の定量的試験法、評価法を確立させ、磁界測定法の国際規格の仕様に反映させた。また、この保安システムの無線に係る考え方が我が国の無線式列車制御システムのJIS規格に反映された。</p> <p>国土交通省においては、メーカーへの補助により実用化に向けた研究開発を進めているところであり、今後、地方鉄道における安全・安定に寄与し、地方における交</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</p> <p>(i)自動車の燃料消費量低減対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車及び重量車の燃費対策 ・自動車からのCO2排出量評価プログラムの構築 <p>(ii)石油代替燃料の自動車への</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</p> <p>(i)自動車の燃料消費量低減対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車及び重量車の燃費基準策定の検討に必要な試験方法の確立及び効果評価 ・自動車分野のCO2排出量削減のためのCO2排出量評価プログラムの構築 <p>(ii)石油代替燃料の自動車への</p>	

<p>利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイオマス燃料に対応した自動車の開発・実用化促進 ・大型車の次世代低公害車の技術開発・実用化促進（再掲） ・燃料電池バスの実用化促進（再掲） <p>工 鉄道等の安全の確保・環境の保全</p> <p>(i) 事故原因の究明及び防止対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故等の原因の把握・分析 ・ヒューマンエラー事故の防止対策 ・運転状況の記録、曲線部の速度制限等の対策 <p>(ii) 軌道系交通システムに関する安全の確保、環境の保全に係る評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の車両、設備、運行計画等 ・鉄道及び道路を走行可能とする車両への対応 ・電磁両立性（EMC） <p>(iii) 低環境負荷交通システムの高度化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無線、衛星等を利用する信号 	<p>利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイオマス燃料に対応した自動車の開発・実用化促進 ・大型車の次世代低公害車（DME（ジメチルエーテル）、CNG（圧縮天然ガス）、LNG（液化天然ガス）、ハイブリッド、水素、GTL（合成軽油））の技術開発、基準策定の検討に必要な試験方法の確立及び効果評価（再掲） ・燃料電池バスの基準の妥当性の検討（再掲） <p>工 鉄道等の安全の確保・環境の保全</p> <p>(i) 事故原因の究明及び防止対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故等の原因の把握・分析 ・ヒューマンエラー事故の防止対策案の策定 ・運転状況記録装置に求めるべき性能の評価 ・曲線部等の速度制限装置に求めるべき性能の評価 <p>(ii) 軌道系交通システムに関する安全の確保、環境の保全に係る評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の車両、設備、運行計画の安全の確保、環境の保全等に関する評価手法の確立 ・鉄道及び道路を走行可能とする車両に関する安全性評価 ・特殊鉄道等のEMCに関する評価手法の確立 <p>(iii) 低環境負荷交通システムの高度化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・無線、衛星等を利用する信号 	<p>通手段の確保といった国の施策に資することが期待される。</p> <p>さらに、我が国発の技術が国際規格に反映されることにより、我が国鉄道分野における国際展開支援を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 中期計画に定めた目標を優れたレベルで達成している。特に、①「衝突被害軽減ブレーキシステム」に係る基準案の策定、②急制動時における倍力装置（ブレーキアシスト）に係る基準策定のための調査、③「ハイブリッド車及びプラグインハイブリッド車の燃費・排ガス測定方法の策定」、④「自動車排気騒音対策に関する試験研究」、⑤「HEV車等の静音性に関する対策検討」、⑥「鉄道のヒューマンエラー事故防止対策」、⑦「鉄道における磁界測定法の国際基準化」、⑧「衛星を活用した鉄道用保安システムの安全性向上に関する研究」において優れた成果を上げている。 ▶ 「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」について、新規課題に対する研究が実施されている。 ▶ 大学で行う学術研究や企業で行う開発研究は実施しないことなどの目的が明確に終始一貫継続され、課題が適正に選定される方式を策定している。その研究成果は質・量ともに優れており、斯界の発展および国土交通省の使命になくならないものとなっている。 ▶ 国の施策に直接貢献できる実績を数多く上げており、顕著な成果と言える。 ▶ 国の自動車・鉄道の安全技術政策に対する的確に対応している。基準策定、研究成果、型式承認、リコール対応などの数値は、これまで以上に少ない人的資源の中での効率的な運営を確立した成果といえる。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として優れた実績を上げていると認められる。</p>
--	--	--

<p>保安装置の信頼性、安全性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モノレール等の曲線部制限速度の見直し ・新しい交通システムの安全性の検証及び導入効果予測 ・国が推進する技術開発等への参画（フリーゲージ・トレイン等） <p>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>保安装置等の信頼性及び安全性の評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モノレール、新交通システムの曲線部における制限速度見直しのための評価 ・ライトレール等新しい交通システムの安全性評価及びCO₂排出削減等導入効果 ・国が推進する技術開発等への参画（フリーゲージ・トレインの研究開発、リニアモータ地下鉄の改良等） <p>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こと。</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。</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>A</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、のべ102件提案し、中期計画を達成した。（平成18年度20件、19年度20件、20年度23件、21年度22件、22年度17件（達成率：102%）。 ▶ その中でもハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン作りや、自動車の装置不具合防止のための点検に関する調査、ユニバーサルデザインを目指したシームレス都市交通システム構築に関する研究調査、索道事故の調査分析及び教訓の体系化に関するデータベース構築などは、将来の基準策定においても極めて有用な資料を提供するものである。 ▶ 富山地方鉄道や都電荒川線、電動コミュニティバスなど地方の公共交通の利便性向上のための新機能導入と路線当の変更に伴う影響を事前にシミュレーションで評価する方法を当所が提示した。こうした新しい手法は、今後の基準導入や安全性評価のために有力な手段を提供するものとなった。 ▶ 基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究、事務局運営等を、第2期中期において、のべ83件の基準化予定項目について実施し、国土交通省の担当部局を技術的に支援した。達成数は中期計画の数値目標を大幅に上回る成果を得た。（平成18年度24件、19年度20件、20年度26件、21年度23件、22年度13件（達成率：265%） ▶ 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)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。自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)では、行政と連携しつつ、研究成果を発表し、専門的立場から技 	

			<p>術的な支援を行った。また、車載式故障診断世界統一基準作業グループ、水素・燃料電池自動車世界統一基準作業部会及び乗用車排出ガス試験サイクル策定グループの三つの議長を当所研究職員が担当し、歩行者保護世界統一基準作業グループの議長を当研究所の客員研究員が務め、自動車の技術基準に係る国際的議論を日本がリードしつつ、世界統一基準の作成等に大きな役割を果たした（4. に再掲）。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 国際電気標準会議（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（同上）。 ▶ 検討課題の提案数及び検討会への参画、調査研究等の基準化等予定項目数はいずれも中期計画を達成している。 ▶ 基準の策定に大きく関与したことについて数値的にも出ている。内容的にも重要な物で国の事故削減目標などとも対応している。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。</p>	
<p>(2) 研究成果の評価</p> <p>研究課題に係る成果は、研究課題選定・評価会議において評価を受けるとともに、改善すべきとされたものについては早急に改善に努めること。</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>	A	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運営費交付金による研究課題について、研究企画会議がマイルストーン管理により複数年度に跨る案件を含め課題全般の進捗管理が随時行われている。案件選定・計画管理には、課題選定会議、外部有識者による評価委員会なども活用したほか、トップマネジメントによる進捗管理も導入されている。 ▶ 新規課題の設定にあたっては、研究の位置付け、研究目標、活用方策等をより一層明確化し、所内において競争的に資金を配分する方法が採られている。具体的には、新規課題を提案、決定するにあたっての選定方針と評価の指針を定め、所内で明示している。独法である交通研が研究を実施するための社会的必要性、緊急性、当研究所において実施する必然性、成果、波及効果への期待度、コスト、研究者数、研究期間、（継続課題の）中間成果の妥当性、研究の先見性、独創性等の有無について評価されている。 ▶ 研究の進行管理では、事前・中間・事後など、あらゆる機会を通して研究を評価し、マイルストーン管理が行われている。また、複数年に跨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されている。 ▶ 研究者の意欲と提案能力を高めるため、事前評価の結果に基づき研究予算を所内で競争的に配分されている。 ▶ 研究の課題選定、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）が責任を持って行っている。具体的には、企画会議によって、新規課題の選定方針を明示し、所の使命に沿った課題のみが実施されている。 ▶ また行政の担当部局の職員も参加する課題選定・評価会議を開催し、研究が国の施策と整合しているかをチェックしている。これに基づき、計画見直しも柔軟に実施して、絶えず改善努力を続けている。 ▶ さらに外部の有識者の委員による研究評価（事前評価、事後評価）も実施し評価結果をインターネットで公表し透明性を確保している。継続課題、新規課題の審議評価の 	

			<p>結果、直近の例として、平成22年度には新規課題のうち1件について、研究計画を大幅に見直すなどの改善が行われた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 加えて、法人の長のトップマネジメントによる進捗管理をさらに徹底し、個別課題の計画の最適化、成果の最大化が図られた。具体的には、研究企画会議のほかに、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）を開催し、各研究分野（研究課題群）又は個別課題の研究責任者から、研究の進捗状況と今後の計画等を報告させ、理事長が個別に指示を行うことによって、所のミッションの徹底、組織内知見の共有・活用を図りながら、個々の研究課題の改善が図られた。 ▶ 進捗度管理（マイルストーン管理）をトップマネジメントの関与の下、着実に実施している。 ▶ 研究機関として当然行うべき施策を着実に実施したといえる。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。</p>	
<p>(3) 受託研究等の獲得</p> <p>研究所の技術知見や施設・設備を活用し、自動車、鉄道及び航空等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準等の策定に資する行政及び民間からの受託研究、受託試験等の実施に努めること。</p>	<p>(3) 受託研究等の獲得</p> <p>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>	S	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 自動車・鉄道を担当する公正・中立な独法研究所として、要員不足の問題を抱えつつも、国が行政上緊急に必要とする業務（国受託）は確実に実施して答えを出すのが独法研究所の使命との認識の下、行政課題の解決に貢献している。 ▶ 第2期中期期間を通じ、行政、民間等外部からの研究、試験の受託に努め、合計361件の受託研究、試験を実施した。受託の大半は国受託（国交省、環境省等）で、期間を通じて総額の約8割を占めており、これらは基準策定に必要な調査研究など極めて公共性の高い業務である。そのほかには、自治体、公益法人並びに民間企業からの受託である。 ▶ 受託総額は約55億円（契約額ベース）であり、研究職員1人あたりでは、件数で8.2件、金額で約1.3億円（研究職員44人として算出）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当所は29ある研究所型独法のなかで第1位と報告され、また、平成20事業年度の同調査結果においても第5位（21年度、22年度については順位非公表）となっており、このように継続して、研究所型独法において、常に上位を占めていることは、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、常に、積極的な対応に努めていることを示している。 ▶ また、特に平成21,22年度の2カ年に渡り、国際機関の枠組みの下、外国政府機関との共同研究を初めて実施した点で特筆すべき実績を上げた。具体的には、OECD内の機関で27カ国が加盟しているIEA（国際エネルギー機関）のAMF協定（先進燃料協定）における国際共同研究として、当所提案の「実路走行条件におけるバイオディーゼル燃料車両の環境負荷評価」を研究課題とする国際共同研究（2カ年計画、参加国：日本（当研究所および財団法人運輸低公害車普及機構）、フィンランド、アメリカ、スウェーデン、タイ）が採択されたことは、当研究所の国際的な評価の着実な向上を示している。なお、本プロジェクトは、2カ年の研究実績が認められ、更に2カ年の研究継 	

		<p>続が認められている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 内閣府が指定する競争的資金はのべ15件を獲得し、この他外部から競争的に獲得した資金はのべ33件であった。競争的資金の獲得は、若手研究員の提案能力向上に役立っている。 ▶ 競争的研究課題の実施にあたり、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を活性化し、特に若手研究員のモチベーション向上が図られている。 ▶ 大型プロジェクトでは、産学官の連携で取り組み、当所は其中で中核的役割を担った。 ▶ 膨大な受託業務を研究職員数約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最大限に高め、業務が効率化されるよう努めている。具体的には、受託研究の受諾の可否は研究企画会議にて検討し、所議にて決定されている。研究目標が確実に達成できるように、緻密な計画、柔軟なチーム編成が行われ課題実施の妥当性、予算・人員の最適化が図られている。また、研究者の実績評価を行うことにより研究の活性化が図られている。 ▶ これら多数の受託課題を効率的に実施するため、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、後者に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している。 ▶ 受託研究は、研究職員1人あたりでは、件数で8.2件、金額で約1.3億円と極めて高水準であり、また質的にもIEA（国際エネルギー機関）の国際共同研究として、当所提案の「実路走行条件におけるバイオディーゼル燃料車両の環境負荷評価」が採択されたことは、高く評価される。 ▶ 中期目標を優れたレベルで達成している。特に研究者1人あたりの共同・受託研究による研究費受入額が研究所型独法のうちでトップクラスであり、研究内容によって非正規職員等の戦力化を図って対処したことは全体としての受託研究等の獲得に大きな成果をあげている。 ▶ 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。特に、受託研究の獲得実績は秀でたものがある。 ▶ 政府の財政の状況を考えると、外部資金の獲得は研究所の将来を発展性のあるものにしていくうえで非常に重要である。 ▶ 行政上緊急と思われる業務を確実に実施し、顕著な働きをしている。 ▶ 国の研究機関の中ではトップクラスの外部への貢献といえる。国際的に重要な成果も生まれている。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として優れた実績を上げていると認められる。</p>	
(4)産学官の連携の促進 産学官の共同研究への参	(4)産学官の連携の促進 産学官の共同研究への参	A 国の施策に直接貢献できる研究を行うため、自動車、鉄道の技術の評価法、試験技術、計測法、大規模な試験設備を活用しつつ、大学の学術研究能力、及び企業の技術開発力	

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こと。

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。

を相互の理解のもとに結びつけて、共同研究、共同事業等が行われた。また技術開発等も伴う国家プロジェクトなどでは、産学官連携で最大の研究成果を効率的に生み出し、成果を行政施策を通じて社会に有効に役立てており、研究の成果を国の施策へ反映する方策等の面で産学官連携の指導性を発揮している。【産学官連携】

▶ 主な産学官連携のプロジェクトでは次のような実績を上げた。いずれも交通機関に係わるもので、公的性格の極めて強い事業であり、産学官連携なくして達成できなかったものである。

① 次世代低公害車開発・実用化促進事業（17年度～継続中）

（国交省、交通研、日産ディーゼル、トヨタ自動車、日野自動車工業、東京都、早稲田大学等）

② 走行中の高騒音車両のセンシング技術の開発（19～21年度）

（交通研・神奈川工科大学・小野測器）

③ GPSと汎用通信技術を活用した鉄道用高度運行管理システムの開発（21年度～継続中）

（国交省、交通研、日本大学、東京大学、京三製作所）

④ 軌間可変電車の安全性評価と実用化研究（18年度～継続中）

（国交省、FGT技術研究組合、交通研、住友金属、川崎重工他）

⑤ 位置エネルギー利用新交通システム（18～21年度）

（泉陽興業、交通研、東京大学、三菱総合研究所、柏市）

⑥ 富山市の新型LRV導入に伴う安全性評価（21～22年度）

（富山市、富山地方鉄道、交通研、新潟トランス、日本信号）

⑦ 電動バスの実証運行（21年度）

（富山市、北陸電力、早稲田大学、交通研）

⑧ IEA（国際エネルギー機関）のAMF協定（先進燃料協定）における国際共同研究「実路走行条件におけるバイオディーゼル燃料車両の環境負荷評価」（21～22年度の計画を2カ年延長）

（参加国：日本（当研究所および財団法人運輸低公害車普及機構、フィンランド、アメリカ、スウェーデン、タイ）

▶ 特に平成21年度は、第22回産学官連携推進会議において、当所が民間企業、大学、研究機関、地方自治体、運送事業者等と連携して進めてきた「次世代低公害大型自動車の開発」プロジェクトが、国土交通大臣賞を受賞した。同受賞は、自動車分野の研究功績に関するものとしては初めてで、産官学連携により普及に向けて不可欠な評価手法と技術開発を一体的に実施し、開発終了と同時に実用化を可能としている点が高く評価されている。

【共同研究】

▶ 少人数の研究組織ながら、民間企業、自治体、公益法人、大学等の外部機関との共同研究を、第2期中期期間を通じて106件実施し、中期目標を達成した。（18年度22件、

		<p>19年度21件、20年度17件、21年度21件、22年度25件、中期目標90件程度（達成率：118%）</p> <p>【人的交流の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 国内外の研究機関等から、第2期中期期間を通じてのべ125名の研究者及び研究生を受け入れ、他の研究機関等との人的交流を推進した。相互に研究者としての応用能力及び資質の向上に貢献していると認められる。中期計画の数値目標も、達成率192%と大幅に超えて達成している。 ▶ 「Japan-Germany Junior Experts Exchange Program」（日独若手研究者招聘プログラム）を利用し、22年度に、ドイツ連邦政府機関、研究所、大学等11拠点を訪問して、独国における先端電池研究の動向等、今後の基準策定試験研究や基準の国際調和活動支援に資する幅広い知見を得るための活動も行われている。 ▶ 東京農工大学と教育研究の連携協定書を結び、連携大学院方式による研究指導を行った。また、早稲田大学、慶應義塾大学、電気通信大学、東京農工大学、日本大学から、第2期中期目標期間に、のべ71名の学生を研修生として受け入れている。 ▶ 次世代低公害車開発・実用化促進事業（国交省の低環境負荷自動車戦略）など、多数の産学官連携プロジェクトを受託実施し、成果を挙げていることは、高く評価できる。 ▶ 次世代低公害車開発・実用化促進事業（国交省の低環境負荷自動車戦略）、走行中の高騒音車両のセンシング技術の開発（19～21年度）、GPSと汎用通信技術を活用した鉄道用高度運行管理システムの開発（21～22年度）といった大型プロジェクトを産学官連携により実施し、「次世代低公害大型自動車の開発」プロジェクトが、国土交通大臣賞を受賞したこと、人的交流を推進したことは優れた成果として評価できる。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。</p>	
<p>(5) 戦略的・計画的な人材確保 国土交通政策に係る研究ニーズを常に把握し、外部の人材活用を含め必要な人材の確保に努めること。</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</p>	<p>A</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。第2期計画期間中の11名の定年退職等を踏まえ、世代、分野に偏りが生ずることが無いよう配慮しつつ、一般公募により10名の任期付研究員の採用が行われている。 ▶ 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を、第2期中期期間を通じてのべ56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。（18年度8名、19年度7名、20年度11名、21年度15名、22年度15名） 	

<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 대응べく、行政との人事交流を行う等行政との連携を密に図りつつ、研究者の育成に積極的に取り組むこと。</p> <p>②研究課題選定・評価会議による評価結果を研究者の評価制度に反映させるなどし、研究</p>	<p>よう、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</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 대응するため、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、これまで実施した評価結果等をもとに評価手法等を見直</p>	<p>➤ 国土交通省との間でのべ252人の人事交流を行い、研究計画の策定や行政執行業務に参画することにより、行政との緊密な連携の下、当所業務への行政ニーズの反映や、適切な業務執行を可能とした。(18年度51名、19年度52名、20年度51名、21年度50名、22年度48名)</p> <p>➤ 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、事務局等に、第2期中期期間を通じてのべ636名(うち若手研究員139名、常勤研究職員一人当たり約14件)の職員が参画している。これは国に対する技術的支援として大きな貢献になると同時に、行政側の検討の進め方、意志決定の仕組み等を研究職員が学ぶ上で非常に有意義であったと認められる。</p> <p>➤ 第2期中期期間を通じて、自動車等審査部門にのべ18名の研究職員を併任させ、新しい基準、指針等が導入された自動車の審査、大臣認定(プラグインハイブリッド、リチウムイオン電池、配光可変型前照灯)にあたり、基準の制定や関連研究を実施した研究職員が加わることで、基準制定における考え方を踏まえた着実な審査が実施されている。それとともに、審査も含めてより幅広い業務を所内で経験させることで、新基準の策定等、今後の研究業務に関わる視野を広げることにも効果があったと認められる。</p> <p>➤ 第2期中期期間を通じて、研究領域部門にのべ19名の自動車等審査職員を併任させ、将来的な基準化が見込まれる側面衝突時における乗員保護装置の性能評価手法に係る試験、研究等を自動車審査部門と共同で実施することにより、試験方法等の専門的知見を習得し、幅広い業務応用能力の向上が図られている。</p> <p>➤ 研究の基礎能力向上のため、第2期中期期間を通じて、国内大学へのべ9名の研究職員を留学させ、研究ポテンシャルの向上等、若手研究者の人材育成が図られている。</p> <p>➤ 第2期中期期間を通じて、国内外の学会等での論文及び口頭発表を、のべ839件(常勤研究職員一人当たり約19件)実施し、目標を大幅に超えて達成している。(18年度146件、19年度178件、20年度197件、21年度165件、22年度155件、中期目標600件程度(達成率:141%))</p> <p>➤ 第2期中期期間を通じて、所内研究フォーラムをのべ56回、外部の専門家のべ22名を招聘して研究所内講演会をのべ20回開催し、職員の育成が図られている。</p> <p>➤ 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措置を本格的に実施している。この実績主義制度を19年度以降、継続して実施した。また、実績評価の透明性と公平性を高めるため、評価指針、評価シート様式の所内公開、評価者と被評価者の対</p>	
---	--	--	--

<p>者の意欲の向上と活性化を図ること。</p>	<p>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>話を重視し、研究意欲の向上に努めた。評価は、研究領域管理職（領域長＋副領域長）による1次評価と理事長、理事による2次評価を行うことによって、評価の正確さと客観性に配慮されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 研究管理職（領域長、副領域長等）に対しても役員が評価し、その結果を勤勉手当に反映させる仕組みを19年度に導入した後、継続して実施された。 ▶ 交通研の使命は、国土交通施策に直接貢献する業務を行うことであり、特に国からの受託研究等の成果は学術的価値以上に各種行政施策への活用、国民への貢献、技術の波及効果によって評価されるべきとして、研究者の実績評価においても、この方針を反映するような評価法が導入されている。 ▶ 若手研究職員等の活用（国内外留学等による人材育成、評価、外国人研究員活用等）、優れた研究職員の確保（任期付研究員の俸給への経歴の考慮、実績手当等）、人事交流の促進（流動性を高めるための任期付採用、兼業、出向、退職金の対象となる在職期間の通算など）に関する当所の今後の取組みについて、所内に設置した人材計画会議で検討を行い、「交通安全環境研究所における研究職員の育成等に関する方針」としてとりまとめ、公表している。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。</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積極的に行うこと。</p> <p>(8) 知的財産権の取得促進 研究成果について、知的財産権の取得を促進し、適切な管理に努めること。</p>	<p>(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>S</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 第2期中期期間を通じて、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のべ839件（常勤研究職員一人当たり約19件）を行い、うち査読付き論文はのべ205件発表している。また、このうち国際的な学会等において論文口頭発表201件、うち査読付き論文の発表をのべ114件行うとともに、のべ32件（研究職員に占める割合約15%）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を大幅に超過し、発表件数は、達成率141%、査読論文は205%を達成している。 ▶ 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っており、30件の産業財産権の出願を行い、中期計画の数値目標を達成している（達成率100%）。なお、開発した技術等を知的財産化する目的は、国が技術基準の中の規定に織り込む内容（試験方法や計測技術など）を、第3者が先に特許権を申請し取得してしまうと、規制のような公的用途には使えなくなるので、これを防ぐための措置である。 ▶ 研究成果の普及、活用促進を図るべく中期計画を大幅に上回る数の論文を公表していることは、高く評価できる。 ▶ 中期期間を通じ論文等の発表数、そのうちの査読付き論文数について中期目標を大幅に超えて達成している。また、国際的な学会における論文発表や学会の座長等を務めるなどの活動も評価できる。 ▶ 論文発表は良好であり、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。 ▶ 成果の普及について著しい実績を上げている。

<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 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こと。</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こと。</p> <p>(2) 審査結果及びリコールに係る技術的検証結果等の審査方法への反映</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</p>	<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>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</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</p>	<p>A</p>	<p>▶ 件数などはトップクラスと評価出来る。</p> <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として優れた実績を上げていると認められる。</p> <p>▶ 第2期中期期間を通じて、車両の審査の件数は21,464型式、装置の型式審査型式数は2,358型式に達しており、40数名に抑制されている職員数でこれに対応している。</p> <p>▶ 高度な電子制御や排出ガス後処理技術など、複雑で高度な技術の導入やハイブリッド車等次世代車の普及が進んでおり、これにともなって新たな技術基準が導入され、審査に必要な知識・技術レベルが高まるとともに、こうした技術の高度化・多様化に伴い、基準及び試験項目が増加し、1型式あたりの業務量は増加している。このような中で確実な審査を行う体制を整備し、高い実効性が確保されている。</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ため、「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のべ258件の認定を与え、認定の取得状況を管理することで、部内の人材の効果的な活用を図られている。</p> <p>▶ 研修等を通じた審査技量の習熟、施設整備、試験マニュアルの策定等審査手法の確立等を行うことにより、新基準等に対しても適切かつ確実に審査を行う体制が整備されている。</p> <p>▶ 第2期中期期間を通じて、即戦力として期待される自動車メーカー等の出身の排ガス対策や走行安定性等の専門的知識を有する技術者、10名を自動車審査部職員として採用しており、順調かつ計画的に専門性の高い技術者の採用、育成が進められている。</p> <p>▶ 新技術（プラグイン・ハイブリッド（PHEV）、前側方プリクラッシュセーフティシステム（PCS）、リチウムイオン電池、配光可変型前照灯、燃料電池）を採用した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、研究で得た知見等も活用した審査を行い、PHEV等新技術を採用した自動車の量産化の実現に貢献した。その具体的内容は次のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PHEVについては、PHEV独特の表示指標を導入した燃費・排ガス測定法を用いた審査方法を研究部門とともに世界で初めて確立することができた。 ・安全・環境基準が定められていない試験的な自動車（ジメチルエーテル車、E10燃料対応自動車、水素／ガソリンハイブリッドエンジン、前側方PCS、車両接近通報装置、配光可変前照灯）について、基準の策定・改善を目的とした公道走行による試験の実施を可能とするための大臣認定に係る審査を行った。 ・全速度領域で前を走行する車両に追従して、発進・停止・操舵することができる車間距離制御機能付低速走行装置を装備する車両の審査を研究部門と共に共同チームで行い、これにより、自動ブレーキによって車両を減速・停止させ、前方衝突の回避又は衝突被害の軽減を図る「プリクラッシュブレーキ」の評価及び審査方法の確立に貢献した。 ・車両接近通報装置については、近年急速に普及しているハイブリッド車等について、その静粛性は、歩行者等にとって危険と感じるとの指摘が寄せられるなど社会問題
---	---	----------	---

<p>に活用し、確実かつ効率的な審査を行うこと。</p> <p>(3) 諸外国の知見の活用 諸外国における審査体制・方法を調査し、具体的な審査方法等の改善に活用すること。</p>	<p>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。</p>	<p>となっているところであり、こうしたハイブリッド車等の静音性への有効な対策についての評価及び審査方法の確立に貢献した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 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ている。(第2期中期期間を通じて、のべ55件) ▶ リコール技術検証部での検証状況等について情報交換を行い、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うなど、リコールに係る技術的な検証結果を審査業務に活用するほか、審査で得た情報をリコール技術検証部に提供するなど、リコール技術検証部と効果的な連携が行われている。特に、リコールの技術検証で得られた知見のうち新たな基準策定、試験方法の改善の必要性がある事項については、研究部門、国土交通省とも連携を図りつつ、迅速な対応に努めている。 ▶ 海外審査機関と情報交換のための会合を実施し、確実な審査の実施に資することを目的に、国際基準として導入された基準の審査方法等についての情報提供・収集、解釈の確認等を行った。 ▶ 英国の試験機関であるVCAとの会合を第2期中期期間を通じてのべ8回開催し、自動車審査の実施体制・方法について情報交換を行ったほか、TUV-SUD(独)、UTAC(仏)、IDIADA(スペイン)に加え、KATARI(韓国)等のアジア諸国の専門家とも機会を捉えて意見交換を行うなど、積極的に情報交換、情報共有に努めた。 ▶ さらに、国連の自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)専門家会議分科会への職員派遣し、最新の国際動向の把握に努めているほか、技術的な助言等を行うなどにより積極的に交渉に貢献した。 ▶ 審査業務についても的確に行われ、組織についても十分な改善がなされた。新型車両への貢献も大きい。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。</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、申請者の利便性の向上を図るための改善を50件以上実施すること。</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>A</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、申請者の利便性を大幅に向上させるため、第2期中期期間を通じて、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のべ73件実施している。 ▶ いずれの措置も、審査業務の質の維持・向上を図りつつ、ユーザー負担の軽減を図る観点から成果を上げており、中期目標を達成している。18年度12件、19年度18件、20年度14件、21年度16件、22年度13件、計73件(中期目標(50件以上)達成率:146%) ▶ 代表的な改善項目は、次のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> ・構造装置・機能確認試験について、試験項目及び実施方法の見直しを行ったことにより、試験車両の台数削減を可能にした。また、これに合わせて、先行受託試験制度の対象項目ではなかった構造装置・機能確認試験を対象項目とすることにより、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が可能となった。 	

			<ul style="list-style-type: none"> ・アルミホイールの意匠変更等軽微な申請については、申請内容のヒアリングをテレビ電話や電話で行うこととした。これにより、自動車メーカー等の担当者がヒアリングのために出張する必要がなくなり、自動車審査部までの出張にかかる経費節減が図られた。 ・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自動車審査部職員のスケジュール等の申請者への情報提供について、情報提供の内容を充実させるとともに、迅速に提供することにより、申請者の利便性向上が図られた。 ・排ガス試験において、試験準備の手順を見直し、同時並行に複数の作業を実施することにより、試験時間の短縮（30分程度）を図った。 ・労働安全の観点から、ピットの転落防止板を改良したほか、排出ガス測定用シャシダイナモメーターのローラー部周辺に防護柵を設置した。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。</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 審査に必要な資質を明らかにし、その資質向上のための研修システムの充実を図ること。</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こと。</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>	A	<p>➢ 自動車への高度な電子制御システムや排出ガス後処理技術など複雑で高度な技術の導入が進むとともに、ハイブリッド車、電気自動車等次世代自動車の普及も進んだことから、これに伴って審査職員に要求される専門能力や関連知識も大幅に高まるとともに、年々新たな技術基準も導入され、新しい試験手法など審査に必要な知識の習得が不可欠となっている。このような状況の中で、審査を的確に実施する観点から、研修、職員評価のみならず、人材育成及び職員の意欲向上について非常に積極的な取り組みを行い、少数先鋭による質の高い審査業務の実現に大きく貢献した。</p> <p>【研修・人材育成制度の充実】</p> <p>➢ 自動車審査部の職員は、高い技術的専門性ととともに、法令に関する知見、基準の国際的な動向に関する知見及び行政センスを併せ持つことが要求されることから、国土交通省や自動車検査独立行政法人からの技術系職員の出向者を多く配置し、審査の確実な実施を図っている。こうした知見を有する出向者の能力を、審査業務において効果的に活用するため、業務概要をできるだけ早急に理解し、審査業務の戦力として活躍できる体制を整える必要があることから、研修・育成制度が充実されている。</p> <p>➢ また、オフセット衝突試験、歩行者頭部保護試験、ブレーキ試験、中・軽量車の排出ガス試験、灯火装置及び灯火器取り付け等審査項目毎に審査職員のレベルに応じた業務習熟研修を実施し、職員の専門性の向上と担当分野の拡大が図られている。</p> <p>➢ さらに、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、制御の考え方などを習得させることにより、審査職員の専門性の向上が図られている。</p> <p>【職員評価制度及び自動車審査試験能力認定制度の活用】</p> <p>➢ 審査業務に適した職員評価制度を構築し、業務の量・質、指導育成などの観点から優れた業績を残した職員を表彰することにより、職員の意欲向上を引き出し、業務能力の向上、自動車審査部の業務効率の向上が図られている。</p> <p>➢ また、自動車審査に関する幅広い知識、技術の習得、自動車審査部の組織としての業</p>	

		<p>務能力向上を目的に、能力認定制度が適切に運営されている。</p> <p>【高度な専門家集団の内部形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 民間等で自動車の技術開発や製造に係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、今後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、審査部の中において今後、技術的なリーダー、指導的な役割を担わせるべく、戦略的な人材登用・育成が行われている。 ▶ また、国連の自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)専門家会議分科会にプロパー職員を継続的に派遣し、国際会議の場でも活躍できる人材の育成が行われている。特に、WLTP（乗用車排出ガス・燃費試験法）試験法作成グループの活動においては、自動車審査部職員がサブグループ(Lab Process (EV/PHEV /HEV/FCV))のリーダーを務め、国際的な検討の場において会議を運営しリードする役割を担うなど、特筆すべき成果が生まれている。 <p>【研究部門との連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 最先端の自動車技術に関しては、それぞれの分野の技術基準の作成に係った研究部門と連携しつつ審査業務に当たらせることにより、基準制定における考え方を踏まえた確実な審査が実施されている。 <p>【職員の意識改革】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 限られた職員数で、質・量ともに増加していく業務に対処していくために、ひとりひとりの能力向上、専門知識の習得と業務効率化に対する職員自らの創意工夫や、チームとして問題に対応する組織力が重要であるとの認識を職員に持たせるなど意識改革が図られている。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。</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を適切に実施するため、その実施体制を整備すること。</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</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</p>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 自動車のリコール技術検証業務は、現在大きな社会的関心を集めており迅速かつ着実な対応を求められている中、リコール技術検証部では、技術高度化等に伴い中期計画の想定以上に増加する業務に対し、研究部門・自動車審査部門との業務・人材面での連携を強化したり、非常に限られた人員を効果的に運用することにより、社会的要請に着実に応えている。自動車の設計、製造管理等に高度な知識・経験を有する技術者の雇用を開始し、その後も技術の進化や自動車の使用状況の変化を踏まえた技術者に交代するなどして、組織に抱える技術者について適宜見直しが行われている。 ▶ 技術的な検証業務を担当する技術者（6名）には専門的かつ臨機応変な対応が必要となる業務に集中出来るように検証支援要員を適宜整備した。あわせて、検証業務の経験・実績を踏まえて検証記録の電磁的な保存を進めるとともに、複数の技術検証官を有機的に連携して相互に補完を図るなどして調査分析能力の維持・確保が図られている。その後も、国土交通省と連携しより一層のユーザー目線に立ったリコール制度とするためなどへの対応として、技術検証体制の強化を図るために所内において綿密な検証を行うとともに、外部からの新たな技術者の確保に向けて23年度の体制強化に向けて取り組まれている。 	

<p>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や実証実験を積極的に実施すること</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、適切に実施すること。</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>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>➤</p> <p>➤ リコールに係る技術的検証業務については、研究部門、自動車審査部門からの併任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、平成22年度には、自動車審査部門から2名の職員と研究領域から研究員4名（うち、豊富な経験を有するOBが2名）を、リコール技術検証部に併任する体制がとられている。</p> <p>➤ 国土交通省からの技術検証依頼に基づいて、不具合情報（ユーザーや自動車メーカー等から寄せられた不具合情報）を調査し、その結果を元に自動車メーカーに対して質問して得た調査分析結果資料に基づく机上分析を行い、分析を踏まえて推定した不具合発生メカニズムを確認するためのメーカーへのヒアリング等により、不具合発生原因の究明やリコール改善措置の妥当性の検証が行なわれている。その際、自動車の不具合が原因と疑われる事故の現車調査の机上分析への活用に加え、各種資料の調査やヒアリングでは不具合原因が究明出来ない場合に必要に応じて実証実験が実施されている。</p> <p>①不具合情報分析：のべ19,228件 18年度4,482件、19年度3,379件、20年度3,260件、21年度4,353件、22年度3,754件、中期目標15,000件以上（達成率:128%）</p> <p>②現車調査：のべ125件 18年度14件、19年度16件、20年度34件、21年度37件、22年度24件、中期目標50件以上（達成率：250%）</p> <p>③実証実験：のべ61件 18年度14テーマ、19年度12テーマ、20年度12テーマ、21年度13テーマ、22年度10テーマ、中期目標50テーマ以上（達成率：122%）</p> <p>➤ 検証結果については、速やかに国土交通省に通知され、不具合の原因が設計・製作上に起因するものとの検証結果を通知したものについて、第2期中期期間を通じて、39件（リコール対象車両台数：291万台）のリコール届出の実施に結びついた。具体的な例では、大型トラックやトレーラの検証についてリコール届出に繋げた。また、自動車メーカーが提出したリコール届出に関し、33件（リコール対象車両台数142万台）について技術的妥当性の検証結果を通知し、国が行うリコール内容の審査に反映された。</p> <p>➤ さらに個別の検証のみならず、年間のリコール届出の傾向把握等のための内容分析や、メーカーから国土交通省に四半期毎に報告されている事故・火災情報に係るデータの整理や統計分析を行い、その結果は、国土交通省から関係団体へ通知されるとともに、国のホームページなどにより広報された。</p> <p>➤ 平成21年度には、国土交通省の依頼により、国内で発生している急加速・急発進・暴走に係る過去3年間の不具合情報の整理、不具合の実態等に関する技術検証を行った。自動車の走行性能に係る広い範囲で電子技術の導入は進みつつあり、特に先進的な電子技術が集積されたハイブリッド車の追突事故の通報をきっかけとした検証依頼</p>
--	--	---

のように高度な技術的レベルの調査分析能力が求められる状況となっている。また、使用年数の増加といった設計当初に想定した範囲を超えた使われ方といった使用環境の変化への対応もますます重要となっている。

- ▶
- ▶ ハイブリッド自動車の追突事故の通報をきっかけとした検証依頼については、事故発生時に車両に保存されている詳細なデータを要請して得たデータを統合・分析して当該事象の解析を進め、ブレーキ操作遅れで衝突に至ったと考えることが妥当との報告を行った。
- ▶ さらに、国土交通省ホームページ上に平成21年から公表されている自動車の不具合による事故・火災情報の中から、フロアマットの使用方法に起因する事故及びエンジンルーム内に置き忘れた可燃物等による火災について技術的な調査を受託し、研究部門と協力してこれを実施した。前者については、フロアマットにアクセルペダルが引っかかるなどフロアマットの不適切な使用方法による事故13件の分析、市販フロアマットの調査、フロアマットとアクセルペダルの引っかかりに関する再現試験等を行ってユーザーへの注意事項をとりまとめた。後者については、エンジンルーム内の可燃物置き忘れなどが原因となった火災72件の分析、可燃物の発火温度、実車によるエンジンルーム内の温度測定などを行ってユーザーへの注意事項をとりまとめた。調査結果については、国土交通省によって関係団体に対し、ユーザーへの注意喚起に関する協力依頼、ブレーキ・オーバーライド・システム導入の要望、及び市販フロアマットの改善の検討の要望に繋がった。
- ▶ また、平成22年度においては、バッテリー付近から出火した車両火災について技術的な調査を受託し、使い方の改善方法をまとめるための調査として、バッテリー交換時の作業不良などにより発生する火災を台上実験及び実車実験で再現させて、ユーザーに提言すべき事項をとりまとめた。調査結果については、国土交通省によって関係団体に対する協力依頼につながるるとともに、ユーザーへの注意喚起情報のホームページ掲載につながった。
- ▶ リコールに係る技術的検証業務を踏まえ、走行駆動系構成部品の強度・耐久性に関する研究等の課題の設定を行った。また、平成22年度においては、自動車審査部門と研究領域からの併任などの連携を通じ、技術検証により得られた技術的な知見を活用して、実車による多様な実験・分析手法等によって得られるデータを体系的にまとめ、その成果を技術検証に生かすための検証実験を開始した。そのほか、研究領域で行われた歩行者保護や車両火災試験に対して、検証支援要員を派遣するなどの連携が図られている。
- ▶ 22年度には、検証方法のより一層の改善を図るために、米国政府のリコールに関する情報の定期的な入手を開始するとともに、米国運輸省道路交通安全局の研究機関VRTC (Vehicle Research & Test Center) を訪問し、テレビ会議で出席した道路交通安全局からの不具合の検証方法の聴取、VRTCで実際の検証方法や実験機器の調

			<p>査、情報交換を行い、検証方法を検討する際の参考とした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 業務実績評価の導入により、職員の意欲向上を図り、業務能力の向上、リコール技術検証部の業務効率の向上を図った。管理職員に対しても、業務実績評価を試行した。 ▶ 計画に沿い、着実に実績を上げるとともに、限られた人員を有効に用い、顕著な成果を上げている。 ▶ 体制的な工夫が十分に行われている。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。</p>	
<p>4. 自動車の国際基準調和活動の強化</p> <p>(1) 実施体制の整備</p> <p>自動車の安全・環境基準の国際的な統一に向け、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）の各専門家会議に我が国の代表として積極的に参画するための体制を整備すること。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こと。</p> <p>(2) 基準の国際的な統一に向けた技術的な支援</p> <p>自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）の各専門家会議において、研究成果及び審査方法の知見を活用し、基準の国際的な統一に係る技術的な支援を行うこと。</p> <p>(3) 諸外国の関係機関との連携強化</p>	<p>4. 自動車の国際基準調和活動への組織的対応</p> <p>(1) 実施体制の整備</p> <p>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</p> <p>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</p>	S	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 研究者及び自動車審査官で構成される横断的な組織として自動車基準認証国際調和技術支援室を設置し、国連における専門家会議毎に担当者を定め、政府としての意見、見解を述べるにとどまらず、この発言を裏付けるために実施した当所の試験結果を発表するなどして、積極的に議論を行っている。また、自動車の国際基準調和活動を、研究者評価に反映することにより、意欲向上及び業務の効率化を図った。 ▶ 具体的には、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）の各専門家会議（GRSP、GRE、GRRF、GRSG、GRB、GRPE）及び基準作成のための実作業を行う作業グループ（インフォーマルグループ）にのべ159名の担当者が参画した。日本としての統一見解をまとめるための事前の国内対応会議においても、当所研究職員が、座長（GRPE国内対応会議）、副座長（GRB国内対応会議）を務め、重要な役割を果たした。 ▶ 車載式故障診断世界統一基準作業グループ、水素・燃料電池自動車世界統一基準作業グループ及び乗用車排出ガス試験サイクル作業グループの三つの議長を当研究所職員が担当し、歩行者保護世界統一基準作業グループの議長を当研究所の客員研究員が務め、とりまとめに貢献することにより、国際的議論におけるリーダーシップの発揮、諸外国からの信頼感の醸成、国益の反映の観点から重要な役割を果たすなど、特筆すべき目覚ましい成果を挙げた。 ▶ 乗用車排出ガス・燃費試験法に関しては、日本が最も進んでいる分野である電気、ハイブリッド試験法サブグループのリーダーを担当し、国際的に貢献するとともに、日本の試験法を国際標準とすべく活動した。 ▶ WLTP（乗用車排出ガス・燃費試験法）の試験サイクル作業グループの活動においても、乗用車の排出ガス、燃費性能の評価用試験サイクル（走行モード）は、日米欧で異なったパターンが使われている。そこで新たにWLTPの作業部会を設置して、統一化に関する議論を進めることとなった。環境性能（排出ガス、燃費）の評価方法は、我が国の環境対策に大きく影響するのみでなく、我が国の環境対応技術の世界戦略にも大きな影響を与えるため、このWLTPの活動に深くコミットし、WLTPの試験サイクル作成作業部会の議長職およびHEV等の試験法の規定作成グループのリーダーの地位を確保した。その結果、国際的な検討の場において、会議を運営しリードする役割を担えることとなった。 	

国際共同研究、国際技術協力、国際学会での発表等の国際活動を推進し、諸外国の試験・研究機関との連携の強化を図ること。

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。

- ▶ 「ハイブリッド自動車等の静音性への対策についての調査」をはじめ、当所における試験研究の成果を5件、国連の場において発表し、「ハイブリッド自動車等の静音性への対策のガイドライン」については、世界的なガイドラインとして採用された。
 - ▶ 二輪車排出ガス試験方法に関しては、交通安全環境研究所が受託した試験結果に基づいて日本国内で定めた等価規制値を、国連において世界統一基準値として提案した。
 - ▶ 先進衝突被害軽減システムの国際基準作成において、当所の研究成果を反映させるべく積極的に活動した。作業グループ会合を日本に招聘し、交通安全環境研究所が作成に貢献した日本の基準案を国際基準に反映させるために、日本の先進衝突被害軽減システム試験法のデモンストレーションを実施した。
 - ▶ 二輪車ブレーキ世界統一基準、車両の横滑り防止装置（ESC）の国際基準、タイヤ空気圧検知システムの国際基準、ヘッドレストの世界統一基準、チャイルドシートの国際基準、自動車衝突安全に関する国際基準、二輪自動車及び四輪自動車騒音測定法の国際基準等を制定する会議に積極的に参画し、日本の意見を述べた。
 - ▶ 以上のような国際基準調和活動を、各専門家会議の下に設置されている14件のインフォーマルグループ（基準原案作成の作業部会）の政府代表構成員として行った。
 - ▶ その他、国際学会においては、第2期中期期間を通じて、のべ201件の研究発表を行ったほか、32件の学会においてオーガナイザー又は座長を務めた。また、IEA（国際エネルギー機関）公募型国際共同研究により、「実路走行条件におけるBDF（バイオディーゼル燃料）車両の環境負荷評価」を国際共同研究にて実施した。
 - ▶ 自動車基準認証国際調和技术支援室を設置し、国連における専門家会議への組織的対応を行い、専門家会議の議長を務めるなど、国際的基準作成にリーダーシップを発揮したことは高く評価される。
 - ▶ 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）の各専門家会議（GRSP、GRE、GRRF、GRSG、GRB、GRPE）及び基準作成のための実作業を行う作業グループ（インフォーマルグループ）に多数の担当者が参画し座長や副座長として重要な役割を果たしたこと、幅広く国際基準調和活動を行ったことは優れたレベルの成果である。
 - ▶ 基準の国際的な統一に向けて国際活動を幅広く行うなど、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。
 - ▶ 国際基準調和活動のために著しい成果を上げている。
 - ▶ 今までの努力、活躍は評価されるが、さらに点から面への拡大を期待したい。この分野での日本の中核組織として、関連分野全ての司令塔となりコミットする分野を広げてほしい。現状は優れた実施状況と判断した。
 - ▶ 国際的な貢献も大きく、また我が国自動車産業への好影響も大きく評価出来る。
- ▶ 鉄道技術の国際標準化に関しては、運転状況記録装置、鉄道の環境条件、都市交通システムの走行指令・管理、鉄道システムからの磁界測定法、無人運転システムの安全

			<p>性要件等に関する国際規格に、主査、委員として国際会議に参画し、日本の鉄道技術の現状を、国際規格内に反映させることを実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ IEC (国際電気標準化会議) のTC9(鉄道)において、国際規格作業グループの主査(国際2件、国内2件)、副主査(国内2件)を務め、国際規格策定(自動運転、都市交通、鉄道環境)に貢献するとともに、CAG(国際戦略会議)委員として、IECの国際規格策定にも貢献した。 ▶ 一方、日本として初の、鉄道における認証機関の設立を目指し、国土交通省鉄道局主管の鉄道認証機関設立検討ワーキングにおいて委員および事務局を務め、4回のワーキングの結果、鉄道技術標準化検討会の結論として、当研究所が予定認証機関となった。 ▶ 鉄道についても今後の発展が期待出来る成果がある。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として優れた実績を上げていると認められる。</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 研究業務及び自動車等審査業務を適切かつ効率的に実施すべく、必要に応じて研究部門及び自動車等審査部門が連携して業務を実施すること。</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・企画部門の職員についても、評価制度の構築に努め、職員の意欲向上を図ること。</p> <p>(3) 成果の普及、活用促進 研究所の活動について広</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>(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</p>	<p>A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 当所は、基準策定支援研究と行政支援・執行事業とが同一組織内で併存・相互連携することで機能を最大限発揮する新たなタイプの独法であり、連携を図ることにより、効率的な業務の実施が図られている。 ▶ 第2期中期において、部門の垣根を越える併任人事制度を活用し、研究部門と審査部門及びリコール技術検証部門の各部門間における人事交流を図り、各業務の相互協力、情報共有、基準策定等を連携して、適切かつ効率的に進めることができた。これらの実績は、中期目標を十分満たしている。 <p>具体的には、研究領域から研究員のべ18名が自動車審査官を併任し、電動車両、可変配光型走行ビーム(ADB)を装備した大臣認定車両の審査等の新型車両の審査業務に携わった。また、自動車審査官のべ19名が自動車安全研究領域の研究員を併任し、側面衝突時における乗員保護装置の性能評価手法に係る試験研究を連携して実施した。研究員のべ40名、自動車審査官のべ41名が自動車基準認証国際調和技术支援室員を併任し、研究や審査業務により得られる知見を生かしつつ、国際調和技术支援業務を実施した。自動車審査部門からのべ5名の職員と研究領域から研究員のべ6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実施し、報告書の作成に携わった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 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検討され(18年度～21年度)、22年度に管理職を含めた職員の人事評価の試行が行われた。 ▶ 中期期間を通じて、年1回、都内において研究成果を発表するフォーラムを開催し、のべ85件の口頭発表、116件のポスター発表が行われている(3,018人が出席)。ま 	

く国民の理解を得るため、研究発表会、講演会、一般公開、シンポジウム等の開催、出版物の発行、インターネット等による情報提供を積極的に進めること。

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。

た、年1回、都内において、特定テーマに絞った講演会が開催されている(のべ1,338名が出席)。各年のテーマは、「公共交通システムの安全性向上と環境負荷低減への取り組み―鉄道技術分野等からのアプローチ」、「これからの安全な車社会に向けて」、「自動車の地球温暖化対策について」、「鉄道を取り巻く環境や行政ニーズに対応する交通安全環境研究所の取り組み」、「進化する自動車の安全性」とし、国土交通政策における当所の活動について広く国民の理解を得ることに繋がった。

- ▶ 国土交通省のDME自動車の開発・実用化促進プロジェクトで得られた成果を自動車メーカーとともに自動車技術会及び国際会議において公表し、開発車両を展示会等に出展した。「DME国際会議」(2回)、「自動車技術会学術講演会」(6回)において実証運行試験の進捗及び技術指針案作成状況を報告した。また、中期期間中、「エコカーワールド(環境省他主催、国土交通省他後援)」に毎年出展した。
 - ▶ ハイブリッド車等の静音性に関する「体験会」を国土交通省の要請を受けて当所構内で実施した。検討委員及び一般参加者(視覚障害者12名含む)80名を対象に、一般ガソリン車、ハイブリッド車、電気自動車の停止・発進時、低速走行時の車両接近に対する「気付き」や「音付け」の体験会を開催した。この後、「ハイブリッド車等の静音性対策のガイドライン」が国土交通省より発表され、現在、この日本のガイドラインが、国連の自動車基準調和世界フォーラムにおいて、世界的なガイドラインとして採用されたところであり、今後、国際基準として採用される予定である。
 - ▶ 地球環境保全や高齢化社会へ対応する新しい都市交通システムとして注目されているLRT(次世代型路面電車)の導入を促進するため、中期期間において、当所の主催により「LRT国際ワークショップ」を第3回(H18、京都)と第4回(H22、沖縄)(財)鉄道総合技術研究所と共催)の計2回開催した。ともに欧州及びアジアから研究者、専門家を招聘し、内外の研究者や事業者による講演およびパネル討議、技術展示などを行い、来場者は、両開催あわせ、のべ1000名を超え、当所主催の本ワークショップが国内外で定着した。
 - ▶ 第2期中期期間を通じて、各年毎に、研究所報告、研究所年報を発行した。その他、研究所発表会講演概要集、講演会講演概要集も発行した。
 - ▶ 第2期中期期間を通じて、当所が主催するフォーラムや講演会の講演概要や成果報告資料については可能な限り公表し、当所ウェブサイトから入手できるようにした。また、研究発表会や講演会などの開催案内・プログラムもウェブサイトで公表し、参加申し込みも電話の他インターネットで受け付け可能とし、多くの方々の参加が得られるよう配慮した。
 - ▶ 第2期中期期間を通じて、年1回、研究所の一般公開を実施し、来場者はのべ16,625名に達した。次世代電動バス試乗、ドライビングシミュレータ運転の他、燃料電池製作体験、ハイブリッド車走行音聴取等の「体験」を重視した企画とし、当所の活動について広く国民の理解が得られるように努力を重ねた。
- 以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。

Ⅲ. 業務運営の効率化に関する事項	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>1. 研究活動の効率的推進 各研究課題の計画・進捗状況を管理し、人材の有効活用を図るとともに、主要な研究施設・設備稼働率を60%以上とし、研究施設・設備の有効活用を図ることにより職員のコスト意識の徹底を行うこと。</p> <p>また、業務経費（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額に5を乗じた額。）を2%程度抑制すること。</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。</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>	A	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 第2期中期においては、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図るため、柔軟な研究チーム編成を行い、効率的な人事配置が行われている。 ▶ 具体的には、研究内容に応じてチームを編成することとし、研究スタッフ制を導入し、若手研究者からの発意を重視し、個々人の専門分野、経験、技術を生かした効果的な研究チームを編成した。また、研究領域と審査部門間での人事異動、併任発令を実施する等により、様々な行政ニーズ、社会ニーズに、速やかに対応できる研究体制とした。さらに、横断的研究グループの編成を促進し、従来の縦割り体制では対応が難しい新規分野の研究にも柔軟かつ迅速に取り組みめるようにした。 ▶ また、基準策定支援研究事業と行政支援・執行事業とが同一組織内で併存・連携することで、相互に機能を最大限強化するとともに、研究部門と審査部門及びリコール技術検証部門の各部門間の業務連携、情報共有、人材の活用、人材育成・採用の面で連携の緻密化、連携対応の迅速化などのための工夫、努力が行われている。これにより、新技術の導入に伴う業務内容の複雑化、高度化、業務量増加等に効率的に対応し、業務の質の向上と効率化を両立させることができた。 ▶ 第2期中期期間中に、編成された横断的研究チームは、のべ30件に達した。これらにより、中期目標が目指す「人材の有効活用」による「研究活動の効率的推進」を達成することができたと考える。 ▶ 第2期中期期間における当所の主要な研究施設・設備の利用状況は、5年間の各施設の平均稼働率で、いずれも、60パーセント以上であり、有効に活用されており、中期目標を達成している。また、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、有効活用を努めた。 ▶ 中期期間を通じて、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について、課題別配算額他に、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、研究経費を算定するよう改善されている。 ▶ 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。 	

<p>2. 自動車等の審査業務の効率化の推進</p> <p>調布本所と自動車試験場にまたがって実施する業務について、職員の適切な配置及び審査内容の重点化等を行うことにより、業務運営の効率化をより促進すること。</p>	<p>2. 自動車等の審査業務の効率化の推進</p> <p>審査組織運営の一層の効率化の観点から、調布本所と自動車試験場の審査職員数の配分の見直しを検討するとともに、審査内容の重点化を行う。</p> <p>新しく導入又は改正される安全・環境基準に適切に対応しつつ自動車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</p>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 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。 ▶ 今中期期間に見込まれる業務経費総額約10億円（2億円×5）に対して、実際に支出金額は約9.5億円であり、約5.6%抑制しているので、中期目標を超えて達成している。（平成18年度約2.0億円、19年度1.9億円、20年度1.9億円、21年度1.9億円、22年度1.8億円、中期目標2%程度抑制（達成率：280%）） ▶ 少ない人数を補う組織上の工夫も行われている。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 第2期中期期間においては、人員と予算が抑制されている中で、自動車技術の進展と高度化、複雑化および新基準、指針の導入等により拡大する審査業務に対応するため、調布本所と自動車試験場の審査職員数の配分の見直し、職員の配置転換を行った。 ▶ また、自動車試験場の試験能力の強化を行うため、民間において自動車の試験等に経験のある者を試験補助委員（契約職員）として採用し、審査業務に積極的に活用することにより、自動車試験場職員のみで一部の試験業務を実施できる体制を整備した。 ▶ これにより、自動車試験場職員のみで実施可能である試験業務については、調布本所からの出張が削減でき、効率化が図れた。 ▶ 平成18年度に、車両の型式指定申請等（本申請）に先立って、保安基準の細目告示別添の技術基準に規定する試験を行い、当該試験データを本申請時の審査に活用できるようにした先行受託試験制度を創設した。第2期中期期間を通じて、自動車メーカーよりのべ341件の依頼があり、770件の試験を実施した。 ▶ 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が可能となった。この結果、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及び審査内容の重点化、業務の効率化が図られた。 ▶ 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、スタッフ制のもとで審査の専門分野ごとにグループを編成する体制とし、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った。 ▶ 国土交通省及び自動車メーカー等と協議し、基準導入からの経過年数や基準の達成状況等を勘案した試験データの活用手法、合理的な試験車両の選定手法等を定めることにより、確実な審査を実施しつつ、審査の効率化、審査内容の重点化を図った。 ▶ 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対応することを目的に、平成18年度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登録管理する「自動車審査試験実施能力認定制度」を構築した。当該認定制度を活用することにより、構造装置・機能確認試験をはじめ、所属するグループの担当外の審査項目を審査できるようにし、部内の人材のより効率的な活用を図った。 ▶ 型式指定自動車申請等に係る一連の決裁済み書類を電子化し、「ファイル検索システム」に取り込みデータベース化することにより、事務作業の効率化を図った。 	

	<p>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>▶ また、情報ネットワーク（審査部ネット）を活用し、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自動車審査部職員のスケジュール等の申請者への情報提供、申請者と自動車審査部との情報共有を行ってきた。審査部職員がカスタマイズできるシステムに変更し、システムの柔軟性を向上させるとともに、申請者の利便性の向上と業務の効率化を実現するものとして再構築した。</p> <p>▶ 平成18年度には自動車試験場の試験能力の強化を図るため、自動車の試験等の経験のある者を試験補助要員（契約職員）として採用した。これにより、自動車試験場から正規職員1名を自動車審査部へ配置転換することが可能となり、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ことができた。</p> <p>▶ その後も契約職員の採用を行い、業務実績を踏まえた審査業務への積極的な活用を図った。デジタルタコグラフの試験については契約職員が主体的に試験を実施するほか、排ガス試験等一部の試験については契約職員と自動車試験場の正規職員が組んで試験を実施し、自動車試験場職員のための体制で実施できるようにするなど、効率的な実施のための体制を整備した。</p> <p>▶ 効率的な審査体制が確立されている。</p> <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていと認められる。</p>	
<p>3. 管理・間接業務の効率化</p> <p>管理・間接業務の外部委託・電子化等の措置により、業務処理の効率化を図ること。特に、一般管理費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)について中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当額に5を乗じた額。）を6%程度抑制すること。</p>	<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6%程度抑制する。</p>	<p>A</p> <p>▶ 第2期中期を通して、管理・間接部門を増やさずに、業務量に比べて担当する職員数が不足している問題を解決する方法の工夫に取り組んでいる。</p> <p>【所内イントラネットの活用拡大】</p> <p>▶ 研究所の各規程類及び事務手続きに変更があっても、最新の関係書類等をイントラネットに掲載することにより、職員間での情報の共有化が図られ、結果として業務処理の効率化が進んでいる。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、職員がいつでも利用できるようにしている。さらに所内に設置した業務改善推進委員会の報告書とその概要版もイントラネットに掲載して、職員の業務改善の手引きとして利用させている。</p> <p>▶ 所内イントラネットに各人のスケジュールを登録させ、職員が閲覧できるようにしている。この方法により、全職員のスケジュールが共有化され、会議、打ち合わせ日程などスケジュール調整が効率的に行えるようになっている。</p> <p>【書類のデータベース化による受託業務改善】</p> <p>▶ 外部受託業務に係わる関係書類の全てを受託件名ごとに分類して所内イントラネットのデータベースに登録する業務改善を実施した。その結果、研究部門と総務・企画部門の関係者間での受託案件の情報共有化（書類閲覧）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所内で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。</p> <p>▶ こうしたデータベースによる書類管理の有効性が実証されたことにより、他の業務についても関係書類のデータベース作成の動きが進みつつある。結果として所内業務の情報が集約され、その全体像が幹部からも把握しやすくなり、今後の戦略検討に役立</p>	

			<p>っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 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。 ▶ 今中期期間に見込まれる業務経費総額約5.8億円（1.16億円×5）に対して、実際に支出金額は約5.4億円であり、業務経費を約6.9%抑制しているため、中期目標を達成している。（平成18年度約1.2億円、19年度1.1億円、20年度1.1億円、21年度1.0億円、21年度1.0億円、中期目標6%程度抑制（達成率115%）） <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。</p>	
<p>IV. 財務内容の改善に関する事項</p> <p>中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図ること。</p> <p>特に、運営費交付金を充当して行う事業については、「2. 業務運営の効率化に関する事項」で定めた事項について配慮した中期計画の予算を作成し、当該予算による運営を行うこと。</p>	<p>III. 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>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>V. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画</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 	A	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 利益剰余金の発生原因及び業務運営上の問題の有無 ▶ 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。 ▶ 短期借入金に関して、19年度は 一時的資金不足により、一般勘定において、100百万円と300百万円の2度の短期借入れを行ったが、18年度及び20年度～22年度については、短期借入金の借入れはなかった。 ▶ 以上のとおり、第2期中期期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画することにより、健全な財務体質の維持を図った。 ▶ 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画の項目について、当研究所は該当しない。 ▶ 法人又は特定の勘定で、年度末現在に100億円以上の利益剰余金を計上している場合、その規模の適切性（当該利益剰余金が事務・事業の内容等に比し過大なものとなっていないか） ▶ 中期計画終了時において100億円以上の利益剰余金を計上していない。 ▶ 事業の受益者の負担、民間からの寄付・協賛等の自己収入の拡大に向けた取組 ▶ 運営費交付金・施設整備補助金以外の事業（受託事業）については、事業にかかる所要額を受益者（委託者）が負担している。 <p>以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。</p>	
<p>V. その他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事項</p> <p>業務の確実な遂行のため、研究・審査施設の計画的な整備・更新を進めるとともに、</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</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 第2期中期において、各研究業務及び審査業務の確実な遂行のための、研究・審査施設の計画的な整備・更新を図った。 <p>【一般勘定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 平成18年度に耐震調査、平成19年度及び平成20年度で耐震補強工事を実施し、事務庁舎の耐震強度を確保するための計画的な整備を実施した。また、燃料・高圧ガスの容器を実験室内から新設した貯蔵設備に移設し、実験室内の安全性向上を図った。 	

<p>適切な維持管理に努めること。</p>	<p>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"> ▶ 平成19年度～平成21年度に、鉄道や索道の安全性評価等を行っている共通実験棟の老朽化に伴い、改修及び耐震補強工事を実施した。 ▶ 平成20年度は、上記の他、既存施設を移設し、交通システム安全性研究棟の新設用地を確保した。 ▶ 平成21年度から、交通システム安全性研究棟新設及び列車運行システム安全性評価シミュレータの整備を実施しているが、低廉入札及び埋設物調査の影響で平成23年度に繰り越した。 <p>【審査勘定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 自動車試験場の各施設・設備について、老朽化のための修繕等を行い、試験場内の審査体制の維持を図るとともに、計画的な整備・更新を進めたことにより、制定、改正等がなされた基準に対応し、審査に必要な体制整備を行ってきた。 ▶ 平成18年度は、試験場内の監視モニターを改修し、安全管理と申請車両の機密保持対応を向上させることができた。 ▶ 平成18年度に耐震調査、平成19年度及び平成20年度で耐震補強工事を実施し、事務庁舎の耐震強度を確保することができた。 ▶ 平成18年度及び平成19年度に、スレッド試験装置のレール長延伸及び撃出力向上のための改修を行い、座席やデジタルタコグラフ等の審査における、試験加速度及び試験重量の増加に対応可能となった。 ▶ 平成20年度は、排出ガス測定用シャシダイナモメーターとPM（排気粒子状物質）採取制御システム等の改造を実施し、平成23年からの次期燃費基準の燃費測定及び平成21年からのディーゼル車ポスト新長期規制のPM計測が可能となった。 ▶ 平成22年度は、走行路試験路の大R部の改修工事と老朽化に対する修繕を実施し、横滑り防止装置（ESC）の実車試験のための路面範囲を拡大することができた。 	
<p>(2) 人事に関する事項 人件費については、「行政改革の重要方針」を踏まえ、今後5年間に於いて、国家公務員に準じた人件費削減の取組を行うこと。これに加え、役職員の給与に関し、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こと。</p>	<p>(2) 人事に関する計画 ①方針 中期目標の期間中に見込まれる定年退職等による減員については、公募による選考採用や任期付き研究員の採用等を行うことにより戦力の維持を図ることとする。 ②人員に関する指標 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）及び「簡素で効率的な政府を实</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 定年退職等による減員に対応して、公募による任期付き研究員を採用し、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、育成をはかった。 ▶ 業務の量的・質的拡大等増員が必要な場合にも、業務の効率化、契約研究職員の活用、事務の外部委託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。研究内容に応じて高度な専門性を持つ客員研究員、契約研究職員及び技術補助員を置き、質の高い研究を行うため、適材を採用して適所に配置することや、常勤研究職員とのチームワークなどにより、迅速かつ効率的に業務を行い、社会ニーズや行政ニーズに貢献した。 ▶ なお、契約職員の処遇やモチベーションの向上については課題ではあるが、任期付職員への採用等、門戸を開放して極力常勤職員としての採用に努めた。 ▶ 人件費の削減については、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おり、平成22年度の削減対象人件費の実績 	

現するための行政改革の推進に関する法律」(平成18年法律第47号)において削減対象とされた人件費については、平成22年度までに平成17年度の人件費と比べ5%以上の削減を行う。

ただし、今後の人事院勧告を踏まえた給与改定分及び以下に該当する者に係る人件費(以下「総人件費改革の取組の削減対象外となる任期付研究者等」という。)については削減対象から除くこととする。

- ・競争的資金又は受託研究若しくは共同研究のための民間からの外部資金により雇用される任期付職員
- ・国からの委託費及び補助金により雇用される任期付研究者
- ・運営費交付金により雇用される任期付研究者のうち、国策上重要な研究課題(第3期科学技術基本計画(平成18年3月28日閣議決定)において指定されている戦略重点科学技術をいう。)に従事する者及び若手研究者(平成17年度末において37歳以下の研究者をいう。)

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とともに、平成22年度において事務・技術職員のラスパイレス指数が100.3以下となるこ

額は、733,952千円であり、人件費削減の基準額である平成17年度の同人件費819,577千円に対して7.25%の削減となった。

【給与水準について】

- ▶平成22年度ラスパイレス指数(対国家公務員指数、事務・技術職:105.9、研究職:96.6)事務・技術職が国の水準を上回っている要因としては、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り、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することとなった。
- ▶福利厚生費による活動内容については、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。
- ▶レクリエーション経費以外の福利厚生費については、国と同様のものであり問題はない。
- ▶法人独自の諸手当として実績手当があるが、従来、上席研究員、主席研究員及び主任研究員に対して支給していた俸給の特別調整額(いわゆる役職手当)を廃止し、これを財源として、各研究員の業務実績に応じた手当を支給しているものである。実績手当は、研究員の意欲の向上と活性化のため必要なものであり、支給総額は、俸給の特別調整額を支給した場合の支給額を超えない範囲で設定しており、適切なものと認められる。
- ▶法定外福利費のうち、慶弔見舞金、永年勤続表彰等の個人に対する給付等に係る事業に対する法人からの支出は、弔電及び表彰の副賞である。国と同様の支出であるため、問題はない。
- ▶健康保険については、国家公務員共済組合に加入している。

以上の理由により、中期目標の達成状況として着実な実績を上げていると認められる。

	<p>とを目標に、適正な給与水準の維持に努めていく</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)は除く。</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。

SS：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。

S：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。

A：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。

B：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。

C：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。

・SS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）

評点の分布状況（項目数合計：18項目）

SS	0項目	
S	4項目	
A	14項目	
B	0項目	
C	0項目	

総合評価

（法人の業務の実績）

交通安全環境研究所は、基準策定支援研究と行政支援・執行事業とが同一組織内で併存・相互連携することで成果を最大限発揮するあるべき形の独法の一類型として評価できる。研究所では、この特徴を活かし、職員の交流等を推進することで各業務に相乗効果を発揮している。

中期目標期間においては、自動車分野における新たな予防安全技術や先進環境技術の導入に必要な不可欠な技術基準の策定、ハイブリッド車等の静音性指針の策定など社会的関心の高い安全・環境課題に対する迅速な解決策の提示、衝突安全に係る国際基準の根本的見直しに直結する試験研究を実施し、また鉄道を含む地域交通の低コスト運行システムの開発を行うなど、特に社会的・国際的関心の高い分野において目に見える形で特筆すべき成果を挙げており、安全で環境に優しい交通社会の実現に対し直接的な貢献が認められる。

また、これら陸上交通の安全・環境に関する社会的・行政的ニーズに対応した質・量両面で高いレベルの研究成果を、少数精鋭の研究員により効率的に実現するため、明確な評価基準に基づく研究課題の事前事後評価（所内・所外）、これに基づく課題の採択決定・計画策定、その後の進捗管理等の研究マネジメントを、所内研究企画会議やトップマネジメントにより徹底するシステムを導入し、研究所の業務の効率・付加価値を恒常的に最大化する努力が払われている。

このような努力は、行政、民間等外部からの受託研究・試験の獲得に関し、研究職員一人当たりの獲得金額において平成18、19、20年度の3年間全研究独法中常に5位以内となっている点にも現れている。

また、研究部門と審査部門及びリコール技術検証部門の各部門間の業務連携、情報共有、設備共用、人材の活用、人材育成・採用の面で連携の緻密化、連携対応の迅速化などのための工夫、努力が行われており、これにより、新技術の導入に伴う業務内容の複雑化、高度化、業務量増加等に少数精鋭で効率的に対応し、国民の付託に応えていると評価できる。

また、国連における自動車基準の国際調和等に係る専門家会議等において積極的に参加、提案を行っているほか、国際戦略上重要な分野に関する国際会議の議長を務めるなどにより、我が国の国際的立場の向上、国際基準調和活動への戦略的な貢献を実現している。

（課題・改善点、業務運営に対する意見等）

（その他）

総合評定 （SS, S, A, B, Cの5段階） A	（評定理由） 中期目標の達成状況として着実な実績を上げている。
-----------------------------------	------------------------------------