

独立行政法人交通安全環境研究所  
平成22年度業務実績評価調書

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
中期計画	平成22年度計画			
<p>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</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、以下の研究分野において、実態の把握、対</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。</p> <p>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</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>➤ 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58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。</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>・ 評価項目が大きすぎるのではないか。</p>

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。

ア 自動車の安全の確保

(i) 交通事故分析、効果評価

- ・ 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

(ii) 衝突安全対策

- ・ 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

(iii) 予防安全対策

- ・ 衝突被害軽減ブレーキ等の先

る基準の策定等に資するとし選定された、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。

ア 自動車の安全の確保

(i) 交通事故分析、効果評価

- ・ 歩行者事故の防止および被害軽減に関する研究
- ・ 次世代制動支援システムの評価に関する研究
- ・ 事故分析及対策の効果評価のためのシミュレーション手法の研究

(ii) 衝突安全対策

- ・ 自動車の側面衝突時の乗員保護装置に係る研究
- ・ 燃料電池自動車に係る世界統一基準策定のための調査研究
- ・ 子供乗員、小柄乗員の衝突安全性に関する研究

(iii) 予防安全対策

- ・ 次世代制動支援システムの評

➤ 平成22年度の研究において、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。

① 「次世代制動支援システムの評価に関する研究」

本研究は、制動装置を用いた衝突被害軽減および衝突回避に関するシステムを対象に、現行のシステムに比べて更なる効果を実現するための次世代制動支援システムについて、技術基準および技術指針の策定に資するデータを取得することを目的にしている。次世代制動支援システムは、車両周囲環境のセンシング、ドライバ状態センシングと自動制動装置を組み合わせることにより、大幅な衝突被害軽減および衝突回避を目指すシステムである。

認証試験等に使用する乗用車を模擬した障害物について、障害物のレーダー反射強度を計測・評価するための計測器の仕様を検討した。

ドライバ状態に応じて、警報および自動制動を作動させる次世代被害軽減ブレーキシステムをドライビングシミュレータ上に構築し、ドライバにおせっかい感を与えずに事故防止に効果的な警報および自動制動の作動タイミングを得た。

事故調査の結果、全国の横転事故を調べたところ、約10年間で少なくとも149件の事故が起きている。横転要因は、コンピュータシミュレーションの結果、重心高、前後荷重比、偏荷重が特に大きく関係していることを得た。

本年度の研究成果は、国連の自動車基準調和フォーラム（WP29）における先進緊急ブレーキシステム（AEBS）の国際基準策定に活用予定。

② 「自動車の側面衝突時の乗員保護装置に係る研究」

我が国では、側面衝突時の乗員保護性能に関する基準及びJNCAP（自動車アセスメント事業）における側面衝突時の安全性評価を導入しているところであるが、自動車の側面衝突に関する事故の状況はいまだに改善が必要な状況にある。車両対車両の側面衝突事故では、前面衝突事故に比べて衝撃を吸収する空間が狭く、そのため乗員の傷害受傷部位を的確に保護する装置の検討が有効であると考えられる。このような状況にあって、側面衝突事故における被衝突車の乗員保護装置について、その適用範囲や有効性等の検討を行った。

平成22年度は、平成19年度～21年度に実施した調査・実験結果について解析を行った。

事故調査の主な結果は次の通りである。人身損傷主部位は、死亡事故では「頭・顔部」、「胸・背部」の割合が高かった。衝突車と被衝突車の空車重量比較では、死亡事故、重傷事故では被衝突車に軽い車の割合が高く、衝突車に重い車の割合が高かった。死亡事故において、車両対車両の対乗用車の占める割合が59%と最も多く、次いで車両単独事故の占める割合が死亡事故で27%、車両対車両の対大型車の事故が16%であった。

市場の乗車位置調査の主な結果は、運転席乗員の56%および助手席乗員の78%が乗員の頭部がBピラーとラップして、頭部が人身損傷種部位の加害部位がB

<p>進安全自動車（ASV）技術に係る性能・効果評価</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p>イ 自動車の環境の保全</p> <p>(i) 排出ガス対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車から排出される未規制物質に係る実態把握・分析</li> <li>・自動車環境アセスメントに必要な評価方法の確立</li> <li>・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</li> <li>・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N RMM（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</li> <li>・尿素選択還元型触媒システム</li> </ul>	<p>価に関する研究</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ヒューマンエラーによる事故の低減のための効果的な安全運転支援システムに関する研究</li> <li>・夜間運転時におけるドライバーの視覚情報の評価とAFS高度化に関する研究</li> </ul> <p>イ 自動車の環境の保全</p> <p>(i) 排出ガス対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・次世代低公害車開発・実用化促進事業</li> <li>・新たな排出ガス検査手法に関する評価事業</li> <li>・自動車排出ガス性能劣化要因分析事業</li> <li>・自動車排出ガス対策に係る世界統一基準導入に関する調査</li> <li>・車載分析装置による実路走行時のメタン・一酸化二窒素の排出実態把握と排出低減対策に関する研究</li> </ul>	<p>ピラーである可能性が確認できた。</p> <p>側面衝突時において、側突車乗員の傷害低減に有効とされるカーテン・サイド・エアバッグ（CSAB）及びサイド・エアバッグ（SAB）の効果について、ECE/R95条件（ただし、乗員の乗車位置は市場調査より頭部がBピラーとオーバーラップする座席位置とした）による実車衝突試験により検討を行った。ダミー傷害値はCSABの有無に関わらず法規基準を満足した。頭部の傷害値は「CSAB有り」の方が小さく、CSABは車対車の衝突においても一定の効果があるものと考えられる。今回の試験とJ-NCAP試験（乗員の頭部位置がBピラーとオーバーラップしない座席位置）の最大傷害値を比較すると、多くの場合で速度が低いにも関わらず今回の実験の方が大きくなり、乗員乗車位置により傷害値に差が出ることが確認できた。側突車の重量が異なる場合（普通乗用車と軽自動車）の比較をすると、多くの場合で重量の軽い車の傷害値が大きかった。</p> <p>本研究の結果は、我が国における将来的な衝突安全（側面衝突）法規の改正時の技術資料として活用される予定である。</p> <p>③「子供乗員、小柄乗員の衝突安全性に関する研究」</p> <p>自動車の衝突試験法の多くは、成人男性の平均サイズのダミーで評価されているため、小柄な乗員が標準体格の乗員と同等の安全性が保たれているかの懸念が生じている。また、チャイルドシートに関しては、前面衝突の法規はあるが、側面衝突の法規は無く基準の見直しの中で検討されている。さらに、幼児専用車（幼稚園バス）では、シートベルト等の拘束装置の規定が無く、装着の必要性を問う声が生じている。そこで、本研究は、CRSの側突試験方法の策定、幼児専用車の拘束装置の検討とその性能要件の策定及び小柄な体格の乗員の衝突安全性を向上させるのに必要なデータの取得と対策の可能性の検討を目的とする。</p> <p>実車を用いた車両対車両の斜め衝突試験（衝突角度45度）を実施し、実事故における子供乗員の受傷状況について検討を実施した。その結果から、車両の前後方向の加速度とCRSのショルダーハーネスのスラックが子供乗員の挙動及び頭部受傷に影響を与える可能性が高いことが分かった。</p> <p>加速式スレッド試験機に用いて、前向きユニバーサルタイプISOFIX+トップテザー固定のチャイルドシートの側面衝突スレッド実験を実施した。実験条件は、実車側面衝突実験の模擬と、基準調和国際会議提案条件の2種類で行った。その結果から1) 基準調和国際会議提案条件について加速式スレッド試験機を用いた試験方法で実現できた。2) 車両の挙動について、スレッド実験で実車側面衝突実験の再現ができた。3) ダミー傷害値の再現はできず、スレッド実験の方が実車実験より大きな傷害値となった。</p> <p>幼児専用車用シートに3歳児ダミー及び6歳児ダミーを乗車させ、子供乗員の拘束条件を「ベルト拘束無し」、「ラップベルトのみ」、「ラップベルト+プロテクタ」、「3点式ベルト」としてスレッド試験機及びコンピュータシミュレーションにより</p>
---	---	--

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把握、試験方法の確立及び効果評価

- ・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

(ii) 騒音対策

- ・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

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

- ・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CO<sub>2</sub>排出量削減のためのCO<sub>2</sub>排出量評価

(ii) 騒音対策

- ・自動車排気騒音対策に関する調査
- ・自動車の実走行時における騒音の実態解析と評価指針に関する研究

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

- ・乗用車及び重量車の次期燃費基準策定の検討に必要な燃費改善量評価

子供乗員の挙動及び傷害発生状況を検討した。ベルト拘束なしの場合、乗員が前席と衝突して危険であること、ラップベルトのみの場合、乗員の頭部が前席と強く衝突して頭部傷害が大きくなる可能性があることが確認できた。実験も含めて考えると、ラップベルト拘束の場合は前席に保護部材の必要性和、保護部材に関しても性能要件が必要であると考えられる。

マクロ交通事故調査データを用い、死亡・重傷事件事例について女性乗員の受傷状況を解析した。解析の結果、女性乗員については、死亡・重傷者全体に対して頭部及び胸部における受傷割合が高い傾向がみられた。

本年度の成果内容は、基準調和国際会議（UN/TRANS/WP29/GRSP）において新しい基準策定のための基礎データとして報告する予定である。また幼児専用車の安全性に関しては、安全基準検討会での議論への基礎データの提供を行った。

④「自動車排出ガス対策に係る世界統一基準導入調査」

自動車の安全・環境基準の国際調和を図るため、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において、世界統一基準（gtr）の検討・作成が進められている。そこで本調査は、二輪車排出ガス試験方法（WMTC）、重量車排出ガス試験法（WHDC）、重量車排出ガス車載式故障診断（WWH-OBD）及び重量車オフサイクル試験法（OCE）の導入に当たり必要となる、調査や技術的項目の検討を行った。

WHDC、WWH-OBDに関する調査－国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）傘下の排出ガス専門家会議（GRPE）に参加した。

WMTC導入に関する技術調査－日本と欧州の試験燃料の違いが排出ガスに与える影響の調査を実施した。

WHDC、OCE導入のための技術要件の検討－ポスト新長期規制適合の大型エンジン一台を用いた排出ガス測定、WHTC、WHSC、OCEの一連の手順の検討を行った。

WWH-OBD導入のための、具体的なモニター方法について、欧州の動向を調査し、モニター項目、OBDしきい値に関する専門的検討を行った。

本受託において、二輪自動車の排出ガス試験を行った。その結果、日本と欧州の試験燃料の違いは排出ガスに大きく影響しないことを明らかにした。そこで、この結果に基づき、国連において、日本で定めた二輪自動車の排出ガス規制値を世界統一規制値として提案した結果、排出ガス専門家会議（GRPE）出席国の賛同が得られた。今まで、排出ガスに関する世界統一規制値が定められた前例は無く、これが公布されれば、世界で最初の出来事になる。

⑤「自動車の実走行時における騒音の実態解析と評価指針に関する研究」

自動車単体規制は漸次強化され、沿道での環境騒音達成率は緩やかな改善傾向にあるものの、夜間の幹線道路では環境基準達成率が低く、また、その原因は明確になっていない。本研究は、騒音の環境基準を超過している地点において、どのよう

<p>プログラムの構築</p> <p>(ii) 石油代替燃料の自動車への利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイオマス燃料に対応した自動車の開発・実用化促進</li> <li>・大型車の次世代低公害車（DME（シメチルエーテル）、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）</li> <li>・燃料電池バスの基準の妥当性の検討（再掲）</li> </ul>	<p>(ii) 石油代替燃料の自動車への利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・次世代低公害車開発・実用化促進事業（再掲）</li> <li>・蓄電装置の車両適合性に関する研究</li> <li>・ディーゼル車の環境性能に与えるバイオマス燃料の影響実態把握とその評価に関する研究</li> </ul>	<p>な自動車、走行条件が環境騒音にどの程度影響しているかその実態を把握し、環境基準の超過原因を探る。さらに実騒音の低減に有効な評価指標を求めるところとする。</p> <p>これまでの実施した3カ所の沿道での騒音測定結果等を基に、自動車騒音の実態解析を行い、環境騒音基準未達成地点での超過要因として、大型車の台数は環境騒音への影響大、小型車類の台数が多ければ環境騒音への影響大、建物の反射による環境騒音の増加の影響がある、大型車（総重量20トン超え）の騒音レベルは速度依存性が低い、ということを示した。この結果を基に評価指標の基本的な考え方を提案した。</p> <p>自動車の騒音の実態調査結果は、環境省が検討している加速走行騒音規制への見直しにかかる基礎資料として活用される予定である。</p>
<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"> <li>・事故等の原因の把握・分析</li> <li>・ヒューマンエラー事故の防止対策案の策定</li> <li>・運転状況記録装置に求めるべき性能の評価</li> <li>・曲線部等の速度制限装置に求めるべき性能の評価</li> </ul>	<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"> <li>・ヒューマンエラー事故防止技術の開発</li> <li>・運転士異常時列車停止装置に関する研究</li> <li>・鉄道の安全性向上に資する新技術の調査研究</li> <li>・車輪/レール系の安全性評価に関する調査研究</li> <li>・運転状況記録装置の国際基準化に関する研究</li> </ul>	<p>⑥「鉄道の安全性向上に資する新技術の調査研究」</p> <p>さらなる安全性向上のため、他分野で開発が進むセンシング技術の鉄道への応用可能性、課題の抽出に取り組むものである。</p> <p>ヒューマンエラー防止やGPSを鉄道へ導入する場合に不可欠である（1）列車の位置特定精度の向上及び（2）時速5km以下での低速移動の検出のため、距離センサを利用し、高い指向性及び検出距離を有する装置を作成し、架線・信号機柱の位置からの列車位置推定、列車速度の検出性能、障害物検知の可能性等、安全性向上に資すると思われる新技術に関する調査を実施して、その実用可能性、評価方法について検討した。</p> <p>列車の位置特定精度の向上及び低速での検出精度向上の見通しを得たことより、センシング技術の鉄道への適用に向けた技術基準策定等の基礎資料を得た。</p>
<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"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	<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"> <li>・次世代ハイモダリティ交通システムの安全性評価と普及に関する研究</li> <li>・新方式輸送システム及び高性能信号保安技術の安全性評価</li> </ul>	<p>⑦「運転状況記録装置の国際基準化に関する研究」</p> <p>鉄道の事故及びインシデントの原因究明のため各国で鉄道車両へ設置が進められている運転状況記録装置について、現在国際的な統一基準が作成されつつある。そこで、各メーカー及び鉄道事業者等から構成される国内作業部会を結成、日本案を取りまとめ国際会議へ参画し、日本基準と国際基準の間に齟齬が発生しないよう努める。</p> <p>国際的な鉄道シェアの多くを占める欧州各国は独自規格（EN）を持つが、鉄道の安全に対する認識、考え方が日本とは大きく異なっている。そこで、日本の運転状況記録装置の設置状況（設置位置の選定法、前後に2つ設置する方法）や記録媒体の防護方法など日本の基準の考え方を調査し、国内作業部会で提示するとともに、各メーカー及び鉄道事業者の要求事項を取りまとめた。また、国際会議の場において日本の現状を説明し、日本にとって不利益となる項目については是正させるなど、国際基準案の策定に貢献した。</p> <p>IEC62625案において、欧州の独自規格（EN）がそのまま引用されていたが、本文中より削除となった。また、車両の水没等による長期に渡る列車救出不可とい</p>

・特殊鉄道等のEMCに関する評価手法の確立

(iii)低環境負荷交通システムの高度化

- ・無線、衛星等を利用する信号保安装置等の信頼性及び安全性の評価
- ・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CO<sub>2</sub>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）

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

・シミュレーションを利用した路面電車・バス併用走行の安全性評価に関する研究

・GPS等を用いた地方鉄道用保安システムの技術開発

・画像センサ技術を用いた鉄道用予防保全システムの技術開発

・特殊鉄道等における磁界測定法の国際基準化に関する研究

(iii)低環境負荷交通システムの高度化

・汎用通信技術を活用した鉄道用高度運行管理システムに関する研究

・LRTの導入に向けた基盤的要素技術研究とLRT情報ハブの確立

・IT技術を利用した鉄道システム用蓄電設備制御に関する研究

・軌間可変電車の安全性評価と実用化を指向した技術検討に関する研究

・LRT等駆動用非接触集電システムの開発

・位置エネルギーを利用した新交通システムの開発

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

・電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の安全確保に関する研究

・自動車技術の進化に対応した点検整備のあり方に関する調

った状況の想定など、日本国内では発生しえない事象を対象とした数値基準は、国別に選択できるようにするなど、国内の運転状況記録装置の実態や技術基準等を反映した国際基準案策定へ貢献した。

⑧「特殊鉄道等における磁界測定法の国際基準化に関する研究」

鉄道から放射される磁界の測定法について、国際規格（IEC62597案）が審議されている。日本で行われる場合とは、測定点、測定機材等が異なることから、特殊鉄道等の車両内外でIEC62597案に基づく測定を実施し、比較を行い、日本でも適用可能な方式をIEC62597案に提案する。

特殊鉄道等の車両内外で磁界測定器による測定を実施し、IEC62597の欧州提案が前提としていたサーチコイル式では直流磁界成分が測定できないこと、日本の方式でも所要の測定が可能であることを明らかにした。また、鉄道に適した、直流成分から交流成分まで測定可能な測定器を開発した。

この測定結果等にもとづき、IEC62597案に、車両の床面を測定箇所にするなど測定点選定や、直流成分から交流成分まで測定することなど測定帯域等、日本の測定方式を盛り込むことを提案した。IEC62597の欧州提案と日本の測定方式が併記される形で提案が実現し、平成23年4月にIECよりTS62597として正式に公布された。

▶ 客観的な観点での研究評価を実施するため、各技術分野を代表する外部の有識者で構成される研究評価委員会を開催し、運営費交付金で行う各研究課題について、事前、事後の外部評価を実施している。特に研究の手法に関しては、学術的見地で意見を頂き、その後の研究に反映されている。なお、各課題の評価結果については、研究所ホームページで公表して、その透明性を図られている。

▶

▶ 中期目標の達成に向け、優れたレベルにおいて年度計画を実施している。特に「自動車排出ガス対策に係る世界統一基準導入調査」による日本で定めた排出ガス規制値を世界統一規制値とする提案にGRPE出席国の賛同が得られたこと、「運転状況記録装置記録装置の国際基準化に関する研究」により国際基準案の策定に貢献したこと、「特殊鉄道等における磁界測定法の国際基準化に関する研究」によりIEC62597の欧州提案と日本の測定方式が併記される形で提案が実現し、平成23年4月にIECよりTS62597として正式に公布されたことは、特に優れた成果として評価できる。

▶ 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ている。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た。

▶ 国の施策に直接貢献できる実績を数多く上げており、顕著な成果を言える。

▶ 少ない人数で役割と手法を明確にして予定以上の成果をあげている。

以上の理由により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。

	<p>査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道のプローブ車両等常時モニタリングシステムに関する研究</li> <li>・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</li> <li>・索道事故の調査分析及び教訓の体系化に関する研究</li> <li>・LRT及びバス等の公共交通へのモーダルシフト推進に関する基盤的要素研究</li> <li>・先進技術に対応した国際基準のあり方に関する調査研究</li> <li>・シミュレーション技術を利用した路面電车用灯火性能に関する研究</li> <li>・路面電車の高速化に関する研究</li> </ul>		
<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>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。</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>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資する検討課題等を20件提案し、年度目標を達成した。(平成18年度20件、平成19年度20件、平成20年度23件、平成21年度22件、中期目標100件以上、達成率105%)。</li> <li>▶その中でもE10対応ガソリン車の技術基準等の策定、次世代制動支援システムの基準策定のための検討、AEB Sの性能評価 手法に関する調査、無線による列車制御システムの技術基準化の検討(JIS化含む)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。</li> <li>▶基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等を14件の基準化予定項目について実施した。(平成18年度24件、平成19年度20件、平成20年度26件、平成21年度23件、中期目標40件以上、達成率268%)</li> <li>▶その中でも、国土交通省が開催している先進安全自動車(ASV)検討会、ASV普及促進分科会、ASV技術開発分科会に参画し、ASVに関する技術の発展及び普及に大きく貢献した。</li> <li>▶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)の諸活動について、35の会議に延べ37人が参画し、技術的支援を行った。特に水素・燃料電池自動車世界統一基準作業部会及び乗</li> </ul>	

		<p>用車排出ガス試験サイクル作業グループの二つの議長を当研究所職員が担当し、世界統一基準のとりまとめに貢献した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 鉄道設備の環境条件、車両用電子装置の、2国際規格において国際主査を務め、前者では3パートの規格全ての改訂版をIEC（国際電気標準化会議）から発行し、後者では国際投票最終原案をIECへ提出した。</li> <li>▶ 運転状況記録装置、鉄道システムからの磁界測定法、都市交通システムの走行指令と管理、無人運転システムの安全性要件、無線利用列車制御システムに関する国際規格審議に委員として国際会議に参画し、省令および日本鉄道技術の反映を推進した。またIECのTC9（鉄道部門）におけるCAG（部門戦略会議）日本代表委員として、IECの活動方針策定に貢献した。</li> <li>▶ 鉄道設備の環境条件では3パートの規格全ての改訂版をIECから発行したこと等より、日本の鉄道技術の国際規格への反映に貢献した。引き続き、CAG日本代表、国際主査2件を務めるとともに、各規格の国際委員としての活動を進める予定である。</li> <li>▶ 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より、当研究所を予定認証機関とする結論を頂いた。この間、信号、車両、地上電力設備、分岐器の4部門毎の連絡ワーキングを総計25回実施し、認証の位置づけに関するメーカーとの合意形成、認証要員候補者の選出、認証機関としての認定を受けるためのNITE（（独）製品技術基盤機構）との折衝および、海外での鉄道認証の状況調査のため独仏に出張し、関連機関との意見交換を実施した。</li> <li>▶ 今後は具体的な認証組織の立ち上げ、プレ認証の実施による認定取得を進める予定である。</li> <li>▶ 鉄道における認証機関の設立について貢献したことは評価できる。</li> <li>▶ 将来的に自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資する検討課題等を20件以上提案した。</li> <li>▶ EUや国連（WP29）などへの積極的参加は評価される。</li> <li>▶ 国際貢献もあり、件数は十分な数ある。予定以上の成果といえる。</li> </ul> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>(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</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</p>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 運営費交付金による研究課題については、研究企画会議が、課題全般の進捗管理を随時行い、また次年度の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、明確化させた。またマイルストーン管理の方法を取り入れて、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されている。</li> <li>▶ 研究の進捗管理については、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）が必要に応じてヒアリング等を実施し、さらに理事長が主宰する課題群進捗報告会も月に1～2回開催して、各分野（研究課題群）、個別課題の研究責任者から研究の進捗度合いと今後の実行計画、将来展望、行政</li> </ul>	

<p>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>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>施策との関連などを報告させた。こうした方法で進捗管理を適切・確実に実施しているところである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ また、次年度の研究課題を検討する際に、国の担当部局の行政官が参加する研究課題選定・評価会議を行った。新規提案課題が国の交通安全・環境の諸施策と整合しているか、研究成果が国土交通省の技術施策（技術基準の策定等）に有効に活用できるかといった観点で評価を行った。その結果、平成22年度から実施する新規課題の1件について研究計画を大幅に修正した上で実施するように研究管理を行った。</li> <li>▶ 新規課題を提案、決定するにあたって、その選定方針と評価の指針を定め、所内で明示した。すなわち独法である当研究所が研究を実施するための社会的必要性、緊急性、当研究所を行う必然性、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した。</li> <li>▶ 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を徹底した。</li> <li>▶ 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した。</li> <li>▶ 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結果、平成22年度の新規課題のうち1件について、研究計画を大幅に見直すなどの改善を行った。</li> <li>▶ 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。</li> </ul> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>(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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事故分析と対策の効果評価のためのシミュレーション手法の研究（再掲）</li> <li>・ 大型車の先進安全技術に関する研究</li> <li>・ リチウムイオン蓄電池搭載車両の安全性評価に関する研究</li> <li>・ 自動車検査用機械器具の改善に関する調査・研究</li> <li>・ 自動車排出ガス性能劣化要因</li> </ul>	<p>S</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 行政、民間等外部からの研究、試験の受託に努め、合計58件の受託研究、試験を実施した。受託総額は、約4億2千7百万円（契約額ベース）であり、研究職員1人あたりでは、件数で1.3件、金額で約9百40万円となった。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。</li> <li>▶ これらの受託業務のうち、国等からの受託研究が受託額全体の8割近く（約78%）であり、交通機関の安全・環境問題に係わる社会的に緊急性・必要性が極めて高い課題が多くを占めている。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しなければならない状況から、個々の研究職員のマンパワーを高めるとともに、契約事務から調査・研究業務の実施、報告書作成に至るまでの各プロセスにおいて業務の効率化を所全体として推進することを心がけた。その結果として、上記のように研究員1人あたりの業務遂行能力を引き続き高いレベルに維持することができた。</li> <li>▶ 国受託の成果は、学術価値以上に各種行政施策への活用、国民への貢献、技術波及効果等により評価されるべきと認識し、研究者の実績評価にもこの方針を反映している。</li> <li>▶ また、</li> <li>▶ 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。</li> </ul>	<p>・ 国の競争的資金の獲得は、研究能力の尺度であることから、その獲得にも一層の努力を図ることが期待される。</p>

- 分析事業（再掲）
- ・粒状物質の粒子数等に係る測定法の確立のための調査
  - ・バイオ燃料使用時の未規制物質の排出実態調査
  - ・新たな排出ガス検査方法に関する評価事業（再掲）
  - ・次世代低公害車開発・実用化促進事業（再掲）

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。

- ・超高感度分光法による二酸化化合物リアルタイム検出器に関する研究

- 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た。これにより課題実施の妥当性、予算・人員の最適化を計っている。
- 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た。
- 行政を支援するため、数多くの委託を国土交通省、環境省等から受託し、安全・環境行政に係る政策方針の決定や安全・環境基準の策定等の施策推進に直接的に貢献した。
- 「年度計画」で提示した上記受託課題の他、新たに受託した課題（委託元：国、又は独立行政法人） 22件を実施した。公益法人から受託した課題は7件あり、総額約4千1百万円（契約額ベース）であった。地方自治体から受託した課題は2件あり、総額約1千5百万円（契約額ベース）であった。上記以外の民間からの受託研究調査等の実施課題は20件あり、総額約4千2百万円であった。
- 内閣府が指定する競争的資金制度において獲得した資金により3課題を実施した（総額：約3千5百万円）。外部から競争的に獲得した資金によって2課題を実施した。とくに、22年度においては、OECD内の機関で27カ国が加盟しているIEA（International Energy Agency: 国際エネルギー機関）のAMF協定（Advanced Motor Fuels Agreement: 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」（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。
- これら競争的研究課題を実施するに当たっては、産学官の連携で実施する課題もあり、そうした場合には研究の中核的役割を担いつつ、研究目標が確実に達成できるよう調整や計画作りに十分配慮した。このため研究実施計画を綿密に立て、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。
- 行政、民間等外部からの研究、試験の受託に努め、合計58件の受託研究、試験を実施した。受託総額は、約4億2千7百万円であり、研究職員1人あたりでは、件数で1.3件、金額で約9百40万円と高い水準である。社会的ニーズの高い研究を実施していることは、評価できる。
- 受託研究件数、金額は前年度より減少しているが、実施に際しての効率性の追求など、優れたレベルの成果を上げている。
- 受託研究の獲得については、研究所間の平均を遥かに上回り、特筆すべき成果を挙げている。
- 研究員1人あたりの業務遂行能力を引き続き高いレベルに維持することができたことは評価できる。
- 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。
- トップクラスの受託件数である。

<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>	<p>A</p> <p>▶ 課題の内容も時宜を得たものである。 以上の理由により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</p> <p>▶ 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。</p> <p>▶</p> <p><b>【産学官連携】</b></p> <p>▶ 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。</p> <p>①次世代低公害車開発・実用化促進事業 (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)</p> <p>②GPS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 (国交省、交通研、日本大学、東京大学、京三製作所)</p> <p>③軌間可変電車の安全性評価と実用化を指向した技術検討に関する研究 (国交省、FGT技術研究組合、交通研、住友金属、川崎重工他)</p> <p>④富山市の新型LRV導入に伴う安全性評価 (富山市、富山地方鉄道、交通研、新潟トランス、日本信号)</p> <p>⑤IEA(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」 (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)</p> <p><b>【共同研究】</b></p> <p>▶ 東京大学、慶應義塾大学、東京工業大学、日本大学、上智大学、茨城大学、金沢工業大学、中央大学の8大学および本田技術研究所、新日本製鐵、三菱重工業、住友金属工業等との共同研究を延べ25件実施し、年度数値目標を達成した。累積件数で、中期目標達成率は、117%となった。(平成18年度22件、平成19年度21件、平成20年度17件、平成21年度21件、中期目標90件程度(達成率：117%))</p> <p><b>【連携大学院】</b></p> <p>▶ 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。東京農工大学を中心として、交通安全環境研究所、宇宙航空研究開発機構、鉄道総合技術研究所が連携し、乗り物の安全・安心に配慮した設計の研究拠点「テクノイノベーションパーク」を平成23年4月から開始するための準備を行った。</p>	
---	---	---	--

			<p><b>【国内外の研究機関との人的交流】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 国内外の研究機関等から、15名（常勤研究員数の約34%に相当）の研究員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することにより、相互に研究者としての能力及び資質の向上に貢献するとともに、日常の研究指導の中で当研究所の意義・役割を伝えた。受け入れ人数は、年度数値目標を達成した。（平成18年度33名、平成19年度20名、平成20年度26名、平成21年度31名、中期目標65名程度（達成率：192%））</li> <li>▶ 主席研究員1名がドイツ連邦共和国カールスルーエ工科大学光学研究所に留学し、自動車前照灯の基準策定に資する測光技術に関する研究に従事した。</li> <li>▶ 『Japan-Germany Junior Experts Exchange Program（日独若手研究者招聘プログラム）』は、医療や科学技術の分野で日本とドイツの若手専門家を短期間交換し、互いの国の研究状況を理解して、協力関係を深めることを目的として、日本の外務省とドイツ連邦政府教育・研究省及び同経済・技術省の協力により、毎年実施されている。22年度は電気駆動用バッテリーがテーマであり、交通研1名を含め日本から8名の若手専門家が参加した。ドイツ連邦政府機関、研究所、大学など合計11拠点を訪問し、ドイツにおける空気電池などの先端電池研究の動向や電気自動車の新たな生産方式の提案など研究から産業分野に至るまで幅広い情報を得て、日本における課題について明確化することができた。</li> </ul> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>(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、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</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、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>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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。一般公募により3名の任期付研究員を採用した。採用に際しては、世代、分野に偏りが生ずることが無いよう配慮した。多数の応募者の中から、産学官の経験者それぞれ1名を中途採用した。</li> <li>▶ 衝突安全性、車輪・レール工学、材料強度学、材料疲労学、材料設計学などの専門分野を有する客員研究員15名を招聘し、研究プロジェクトの構成員として活用した。（平成18年度8名、平成19年度7名、平成20年度11名、平成21年度15名）</li> <li>▶ 研究成果から得た知見を生かし、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にのべ246名（若手研究員のべ47名、正規の研究職員一人あたり5.6件）の職員が参画した。</li> </ul>	

<p>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用等を行</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、自動車等審査部門のべ4名以上の研究者を併任させる。</p> <p>②研究発表会に100回以上参画することにより資質の向上に努めるほか、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</p>	<p>▶ 自動車等審査部門に3名の研究職員を併任させ、新技術（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）を採用した車両の審査業務を担当させた。これは新基準、指針等が導入された自動車の審査、大臣認定にあたり、基準の制定に係わった研究職員が加わることで、新技術を導入した自動車の審査がより確実に行えることを目的とした措置である。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効果があった。これにより、審査業務経験を有する研究者は、のべ18名に達した。（平成18年度6名、平成19年度4名、平成20年度1名、平成21年度4名）</p> <p>▶ また将来、基準に導入される可能性のある試験方法等の試験・研究に携わり、専門的な知識を習得することを目的に研究領域部門と連携を図っており、平成22年度は研究領域部門に6名の審査職員を併任させ、側面衝突時における乗員保護装置の性能評価手法等に係る試験・研究を実施させた。</p> <p>▶ 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155件（研究職員一人当たり3.5件）実施した。このうち査読付き論文の発表は44件行った。（平成18年度146件、平成19年度178件、平成20年度197件、平成21年度165件、中期目標600件程度（達成率：140%））</p> <p>▶ 職員に対する指導、研修の一層の充実・強化のため、所内研究フォーラムを年10回開催した。（平成18年度計12回、平成19年度計12回、平成20年度12回、平成21年度10回 中期目標（数値）なし）</p> <p>▶ 外部の専門家2名を招聘し、講演会を2回開催した。（平成18年度3回、平成19年度4回、平成20年度6回、平成21年度5回、中期目標（数値）なし）</p> <p>▶ 平成19年度より、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く実績手当を支給する給与制度を導入し、研究の実績を処遇へ反映させることにより研究者の意欲を高めることとした。なお、当所の最大の使命は、国土交通施策に直接貢献する業務を行うことであり、この観点から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、および技術の波及効果によって評価されるべきとの認識を持っている。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を導入している。</p> <p>▶ 平成22年度もこの実績主義制度を堅持した。なお、公正で客観的な実績評価が確実に実施できるように、評価シートの様式を所内で公開する一方、評価者と被評価者の継続的な対話を実施させた。</p> <p>▶ 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）、</p>	
---	--	---	--

<p>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>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> <p>▶ 研究管理職（領域長、副領域長等）の過去六ヶ月間の実績、能力に対して役員が評価し、その結果を勤勉手当の査定率に反映させる仕組みを平成22年度も実施した。</p> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>(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>	<p>A</p> <p>▶ 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155件（研究職員一人当たり3.5件）実施した。このうち査読付き論文の発表は44件行っている。このうち国際学会において48件（研究職員に占める割合約105%）の研究発表を行ったほか、学会における6件（研究職員に占める割合14%）のオーガナイザー、座長、編集委員を務めた。（平成18年度146件（査読論文49件含む）、平成19年度178件（査読論文26件含む）、平成20年度197件（査読論文50件含む）、平成21年度163件（査読論文36件含む）、中期目標600件（査読論文100件程度含む）程度（達成率：141%（査読論文：206%）））</p> <p>▶ 知的財産権に関しては、所内に設置されている研究企画会議メンバーで確認を行った上で審査請求や権利維持を行うこととした。また、6件の産業財産権の出願を行った。（平成18年度7件、平成19年度3件、平成20年度5件、平成21年度9件、中期目標30件程度（達成率：100%））</p> <p>▶ 知的所有権は、基準など将来の公的用途のために当所の開発技術を防衛することを第1としている。合わせて、経費と収入を考慮して知的財産権出願の可否について検討を進めることとした。</p> <p>▶ 関係学会等での論文等の発表、そのうち査読付き論文の発表週、国際学会での研究発表数ともに数値目標を上回った優れた成果を上げている。</p> <p>▶ 成果の普及について著しい実績を上げている。</p> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	<p>国際基準の検討に貢献した論文発表を示すことにより、国際的な評価を客観的に示すことが期待される。</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</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>A</p> <p>▶ 審査の件数は、22年度で3,351型式にも達する反面、安全・環境基準の強化や国際調和、次世代自動車などの技術の高度化・多様化に伴い、業務量が増加するとともに、自動車審査部に要求される審査能力が高くなっているところである。このため、より一層の技術力の向上、業務処理の効率化を図ることを目的に、平成19年度から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・育成を行っている。</p>	<p>審査業務の効率化と国際的な貢献などについて、少ない人数で着実に実績を上げている点は重要なポイントである。</p>

<p>る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理する仕組みを設け、部内の人材のより効果的な活用を図る。</li> </ul> <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>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22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"> <li>・電磁両立性</li> <li>・二輪車の排出ガス測定法（WMTCモード）</li> <li>・特殊自動車の排出ガス測定法（NRTCモード）</li> <li>・扉開放防止装置</li> <li>・年少者用補助乗車装置取付装置</li> <li>・横滑り防止装置</li> <li>・被害軽減ブレーキ</li> <li>・車線逸脱警報</li> <li>・ブレーキアシスト</li> <li>・テンポラリータイヤ</li> <li>・タイヤ空気圧モニタリングシステム</li> <li>・リチウムイオン蓄電池</li> <li>・電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の高電圧からの乗員の保護等</li> </ul> <p>②新技術の審査については、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。さらに、GTR等の国際基準の策定にあたり、自動車審査</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ これまでに、排ガス対策や走行安定性等の専門的知識を持った6名の自動車メーカー等の経験者を採用してきたが、平成22年度はさらに4名の自動車メーカー等の出身技術者を採用した。これらのプロパー職員は、専門知識及び開発現場等での経験を活かし、審査業務において個人として活躍するとともに、技術の伝承により組織全体の技術力の底上げにつながっている。</li> <li>▶ また、将来日本に導入される基準の内容、背景、経緯等の情報収集や海外のネットワークの構築等を目的に、国連の自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）専門家会議分科会にプロパー職員を継続的に派遣（ブレーキ分科会、排出ガス分科会等に計8回派遣）し、国際会議の場でも活躍できる人材の育成を行った。分科会に派遣している職員の中から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、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者が生まれるなど、自動車メーカー等の出身技術者の採用には特筆すべき成果が現れている。</li> <li>▶ 各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理するため、「自動車審査試験実施能力認定制度」に基づき、審査職員に試験実施能力に関する26件の認定を与え、認定の取得状況を管理表により管理し、平成22年度末現在で認定件数は258件となった。これにより、所属するグループの担当外の審査項目についても審査することが可能となり、幅広い知識・経験の蓄積、業務の効率化が可能となった。</li> <li>▶ 平成22年度に制定、改正等がなされた装置等に係る基準について、審査手法の確立等審査を実施するために必要な体制の整備を行った。</li> <li>▶ 横滑り防止装置（ESC）については、試験マニュアル等の策定、実車試験に使用する試験車両の選定及び過去の実車試験結果の活用の可否判断等に活用できるシミュレーションの適合性の確認手法及び車両選定の考え方を策定した。さらに試験場において実車試験体制を構築することを目的に、実車試験に使用するステアリングロボット（高精度かつ再現性の高い操舵を実現するロボット）の導入、走行路試験路の大R部の改修等を行った。</li> <li>▶ 二輪車の排出ガス測定法（WMTCモード）、特殊自動車の排出ガス測定法（NRTCモード）、ブレーキアシスト、扉開放防止装置、年少者用補助乗車装置取付装置については、試験マニュアル、選定ガイドライン等の策定等審査体制の整備を行った。</li> <li>▶ 被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報については、平成22年度に基準化が実施されなかったため、将来の基準化に備えて、自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）専門家会議のブレーキ分科会及び同分科会の下部に位置するインフォーマル会議等に出席し、基準策定にあたっての背景・経緯等を把握に努めるとともに、審査方法等について課題整理を進めた。</li> <li>▶ 電磁両立性、テンポラリータイヤ、タイヤ空気圧モニタリングシステム、リチウムイオン蓄電池、電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の高電圧からの乗員の保護に</li> </ul>
---	---	---

<p>(2) 審査結果及びリコールに係る技術的検証結果等の審査方法への反映  審査結果及びリコール調査結果等を審査方法の改善に活用し、重点的に審査を行う項目の追加を行う等、確実かつ効率的な審査を行う。</p> <p>(3) 諸外国の知見の活用  諸外国における審査体制・方法を継続的に調査するとともに相互に意見交換を行い、具体的な審査方法等の改善に活用する。</p>	<p>部も研究部門と連携しつつ、試験法の確立に努める。</p> <p>(2) 審査結果及びリコールに係る技術的検証結果等の審査方法への反映  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、リコール技術検証部が行う検討会議等に参加し、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>についても、平成22年度に基準化が実施されなかったため、国際統一規則の国内基準への導入のための検討会に参加し、審査する立場から検討を進めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 新技術の審査に当たっては、それぞれの分野の技術基準の作成に係わ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て着実な審査を実施することとしている。平成21年度に申請のあった、新技術（プラグイン・ハイブリッド（PHEV）、配光可変型前照灯）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、研究職員の意見を反映した審査を行い、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。</li> <li>▶ さらに、自動車審査部の職員を研究部門に併任をかけ、チャイルドシート側面衝突スレッド試験、幼児専用車スレッド試験、救急救命型ドライブレコーダスレッド試験、斜め側面衝突試験等について、研究部門と共同で試験を実施した。</li> <li>▶ 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い、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の効果的な連携を図った。具体的な事例としては、ブレーキ・オーバーライド・システムに関する情報を自動車審査部からリコール技術検証部に提供したほか、情報管理の観点から審査で得た情報を所内の他部門に提供する場合の手続きを明確にし、規程化を行った。</li> <li>▶ 3カ国（英国、フランス、ドイツ）の海外審査機関と情報交換のための会合を計4回実施し、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。なお、ドイツの試験機関であるTUV-SUDの日本事務所とは、今回の会合を機に、今後も定期的に継続的な会合を行うこととなった。</li> <li>▶ また、国内基準への導入が検討されている自動車騒音の国際統一規則に基づく審査方法について、フランスの試験機関であるUTACの実態調査を行い、審査方法の習得に努めた。</li> <li>▶ 少ない人数で効率的な審査を行っている。</li> </ul> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>(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、最新の審査方法等にかかる最新規定をネット上にアップし、申請者が最新の試験</p>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 申請者の利便性を向上させるため、申請者に対するアンケート調査及び意見交換の会議等により、施設や審査方法等の改善に関する申請者のニーズを把握し、13件の改善を行った。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いる。</li> <li>▶ 具体的には、審査・試験スケジュールのより柔軟な対応、試験作業を実施する環境の改善等を目的とした試験場の空調設備の整備、労働安全の観点から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の設置等を実施した。</li> <li>▶ また、審査方法等規程をネット上に迅速に公開することにより、申請者が最新の試験</li> </ul>	

	<p>方法を把握できるようにし、申請者の利便性の向上を図る。</p>		<p>方法を把握できるようにするとともに、審査部ネットによる情報提供を更に充実させ、申請者の利便性の向上を図った。さらに、審査部ネットについて、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>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>(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 自動車等審査部職員については、部内の研修システムを活用し、職員の専門性の向上と担当分野の拡大を図る。また、英語研修について、初級研修に加え中上級研修を創設し、充実を図る。</p> <p>② 構築された職員評価制度を活用し、職員の評価を行う。また、その結果を活用して優秀な職員を表彰することにより職員の意欲向上を図る。さらに、管理職員に対する人事評価についても、試行を行った上で評価制度の構築を図る。</p>	<p>A</p>	<p>➢ 近年、電子制御技術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自動車の普及が進んでおり、これにともなって年々新たな技術基準も導入され、審査に必要な知識・技術レベルが高まっている。このような状況の中で、審査を的確に実施していくため、人材育成及び職員の意欲向上については以下に示す方針を取っている。</p> <p>① 研修・人材育成制度の充実</p> <p>➢ 自動車審査部の業務能力の向上を目的として、自動車審査官等の業務の習熟度の認定及び業務に必要な知識・技能を習得するための研修等を行っている。平成 22 年度においては、初任研修を 3 回実施し、新人職員が審査部の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たほか、衝突安全に関係する審査の研修を中心に業務習熟研修を 7 回実施し、職員の専門性の向上と担当分野の拡大を図った。</p> <p>➢ また、審査業務の体系を効率的に学ぶための資料として最新の審査基準、審査実施方法、各種規程類の所在箇所等を体系的、網羅的にまとめた「自動車審査マニュアル」について、さらに見直しを行い、職員の業務処理のレベルアップ、審査業務の見直し・効率化等を図った。</p> <p>➢ さらに、審査を通した OJT (On The Job Training) を実施し、世界最先端にあるとされる我が国の高度な自動車技術や仕組み、設計思想などを習得させることにより、審査職員の専門性の向上を図った。</p> <p>➢ 海外において審査実施可能な基礎語学レベルを習得させることを目的とした基礎的な英語研修を実施（4 名が受講）するとともに、国際会議等において発言・プレゼン等が可能となる語学力を習得することを目的とした英語研修を新しく導入し、通年で 32 回の英語研修（6 名が受講）を実施した。</p> <p>➢ そのほか、コミュニケーション能力、計画的・主体的に業務を遂行する力、自己管理能力等を身につけるためのビジネススキル研修や近い将来に管理職となる可能性が高い職員を対象に課題解決力、コーチング力等を身につけるためのマネジメントエントリー研修を、外部講師を招いて実施した。</p> <p>② 職員の意識改革</p> <p>➢ 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</p>	

			<p>を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 業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向上を図っている。</li> <li>▶ 平成22年度は職員の業務実績評価を実施し、評価の結果に基づき、業績優秀者5名を表彰するほか、業績が前年度と比較して特に大きく向上した者4名を表彰し、職員の意欲向上を図った。また、管理職員に対しても、試行的に業務実績評価を実施した。以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</li> </ul>	
<p>3. 自動車のリコールに係る技術的検証の実施</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門との連携</p> <p>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</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、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との連携</p> <p>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</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ リコール技術検証部は、大きな社会的関心を集めており、迅速かつ確実な対応が求められている中、リコール技術検証部では、技術の高度化等に併い中期計画の想定以上に増加する業務に対して限られた人員の中で、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て、所内の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るよう努めた。</li> <li>▶ 自動車の審査に係わる知見を有する審査部門及び技術基準の策定に係わる知見を有する研究部門と連携し、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、OBが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。</li> <li>▶ また、先般の大手自動車メーカーのリコール問題を踏まえ、国土交通省と連携して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、さらに、内閣府消費者委員会「自動車リコール制度に関する建議」を受けた対応として、平成23年度の技術検証体制の強化を図るため所内において綿密な検討を行うとともに、外部からの新たな技術者の確保に向けて広く公募を行い選考作業に取り組んだ。</li> <li>▶ 技術検証能力の強化の必要性に対し、独立行政法人を取り組む諸般の情勢の中で、限られた所内の既存リソースを出来る限り活用した体制強化を目指した。さらに、新技術の進展に対応する観点から電気・電子部門に専門性を有する技術者と、自動車の使用期間の長期化といった使用状況の変化に対応する観点から金属材料に専門性を有する技術者を配置することに繋がった。あわせて、外部の技術者を技術検証の支援に活用できる客員専門調査員の制度の構築ができた。</li> <li>▶ 不具合発生傾向等に係る予備的な分析・把握を行って技術検証に活用するために、不具合情報3,754件の分析を行い、技術検証の依頼を受ける前に市場での不具合発生状況を把握して迅速かつ確実な対応に繋がった。</li> <li>▶ また、検証の依頼を受けた後は、メーカーに対して質問して得た調査分析結果資料など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メーカーヒアリングで確認するなどして不具合発生原因の究明、又はリコール改善措置の妥当性の検証を行い、平成22年度は年間延べ532件（前年比85件増）の検証件数となった。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を24件行って机上</li> </ul>	

<p>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>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、試行を行った上で評価制度の構築を図る。</p>	<p>分析に活用するとともに、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課題について10テーマの検証実験を行った。この検証実験を行うにあたっては、企画段階で国土交通省の了解を得て行うように努めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 上記のように年度計画を超えるような不具合情報の分析数や現車調査の実施数の増加などの業務量増に対して、技術的な検証業務を担当する技術者に専門的かつ臨機応変な対応が必要となる業務に集中できるように配慮し、また、現車調査マニュアルを充実させて確実な業務実施を図るように努めた。</li> <li>▶ 一方で、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 &amp; 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不具合の検証方法を聴取するとともに、VRTCで実際の検証方法や実験機器を調査した。交通研からは最近の取組状況を説明するなどの情報交換を行って、今後の検証方法への参考とした。</li> <li>▶ さらに、個別の検証だけでなく、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った。加えて、事故や不具合を未然に防止し、ユーザーによる自動車の使い方や点検整備の促進を図るために、バッテリー等の誤った取り付けによる火災への注意喚起に必要な調査分析を行った。21年度中の事故・火災情報の中で火災の発生状況を分析し、バッテリー及び後付電装品による火災が比較的多く発生していることを明らかにし、その火災に至る発生メカニズムを台上と実車で再現させて、ユーザーに提言すべき事項をとりまとめた。その調査結果は、国から関係団体への注意喚起の要請に繋がった。</li> <li>▶ 技術的な検証の結果、13件がリコール届出の実施に結びついた。対象136万台となり、これまでで最も多い対象台数となった。届出の中には、乗用車の制動装置に関連する部品の改修によって改修対象台数が多くなったものがある。加えて、同種部品を使用する他社への届出に繋げるなど広い範囲に影響を与えた。一方で、メーカーが提出したリコール届出に関し、3件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(対象0.7万台)。この検証した届出は、消費者委員会建議への国の報告後の再リコール案件全てが含まれている。</li> <li>▶ さらに、個別の検証だけでなく、年間のリコール届出の傾向把握等のための分析結果については、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。</li> </ul> <p>▶ リコール技術検証業務は、大きな社会的関心を集めており、迅速かつ確実な対応が求められている中、リコール技術検証部では、技術高度化長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て、所内の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</p>
---	---	---

		<p>るように努めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶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、OBが2名）が、リコール技術検証部を併任し、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活かすための検証実験を開始した。また、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を図った。</li> <li>▶研究部門及びリコール技術検証部門が行った技術的に高度な実験に対して、それぞれの部門が有する技術者を相互に融通するなどの措置を講じることで効果的な対応を行うことが出来た。</li> </ul> <p>▶平成22年度に管理職員の人事評価を試行し、今後の制度構築を図るための検討に役立てるようにした。</p> <p>▶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。</p> <p>▶少ない人数で成果を挙げている。</p> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>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</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> <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</p>	<p>S</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶研究者及び自動車審査官で構成される横断的な組織である自動車基準認証国際調和技术支援室において、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の活動を実施している。国連における専門家会議毎に担当者を定め、当該会議及び国内対策委員会に参加するとともに、研究者評価において、自動車の国際基準調和活動への貢献が評価されるものとした。</li> <li>▶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）等にのべ37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及び乗用車排出ガス試験サイクル作業グループの二つの議長を当研究所職員が担当し、世界統一基準のとりまとめに貢献した。また、電気、ハイブリッド試験法サブグループリーダーを担当した。</li> <li>▶大型車排出ガス試験法（WHDC）の国内対応会議の座長を担当した。</li> <li>▶中央環境審議会の第十次答申（平成22年7月）において、WHDC、車載式診断装置（WWH-OBD）、オフサイクル試験法（OCE）を国内導入する方針が決定した。この動きの先導的役割を果たすと同時に技術内容について支援した。</li> <li>▶二輪車排出ガス試験方法（WMTC）については世界統一基準として成立した後の、統一規制値の議論に参加した。</li> <li>▶大型ハイブリッド車試験法（HDH）に参加、日本の基準を世界統一基準とすべく活動した。</li> <li>▶電気、ハイブリッド自動車の静音性（QRTV）作業グループに参加した。交通研が制</li> </ul>	<p>・AEBSの実車試験のテクニカルツアーのようなイベントは参加者に直接的な印象を与えるので、国際基準調和活動をリードする際、有効に活用していただきたい。</p>

<p>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> <p>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>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</p> <p>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>	<p>定に貢献した「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」を世界的なガイドラインとすべく活動した。平成23年3月、国連において国際的なガイドラインとして成立した。</p> <p>自動車基準調和世界フォーラムAEBS(先進緊急ブレーキ) インフォーマル会議テクニカルツアー開催 (当所自動車試験場 (埼玉県熊谷市) における大型車の追突事故対策の実車試験)</p> <p>▶ 自動車基準調和世界フォーラムWP29/ブレーキ走行装置分科会GRRFでは、大型車を対象にした追突事故の対策として、先進緊急ブレーキシステム (以下、AEBS) の国際基準の策定活動が行われており、これまで10回の会議を開催し、現在、とりまとめに向けた大詰め段階である。平成22年10月27日、交通安全環境研究所自動車試験場において、AEBSのデモ試験を行った。このデモ試験は、前日から東京で開催されたWP29/GRRF/AEBSインフォーマル会議のテクニカルツアーとして行われた。デモ試験には同会議の議長 (欧州委員会 法規課長) をはじめ、各国の委員約40名、並びに日本の自動車業界などからの参加者を含め総勢約90名が参加した。我が国はテクニカルサポート国であり、交通研からは第1回より研究員が参加し、作成中の安全基準が我が国の事故実態を踏まえたものとなるよう、各国との調整に努めた。</p> <p>自動車基準調和世界フォーラム灯火器測光審査技術会議 (Working Group Photometry) の開催</p> <p>▶ 平成22年11月15日から3日間 Working Group Photometry (灯火器測光審査技術会議) を交通研の主催で開催した。WG Photometryは自動車基準調和世界フォーラム (WP29) の灯火器専門家会議 (GRE) のうち、主に欧州の試験・審査機関で構成する会合であり、灯火器の測定方法に関する技術的な議論や審査機関として製品を評価する際の基準の解釈について意見交換を行った。WG Photometryは年2回開催されているが、今回初めてアジア地域で開催し、議長のドイツをはじめ、イギリス、オランダ、スペイン、スウェーデン、スロベニアからの参加があった。交通研では灯火暗室などの施設紹介、見学後は所内で会議を行った。これまで交通研で行ってきた交通安全に関する研究を発表したところ、話題は、歩行者事故の多い日本の交通事故事情やその対策にもおよび、欧州での対策と比較を行うなど有意義なものとなった。</p> <p>IEA (国際エネルギー機関) 公募型国際共同研究 採択「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」</p> <p>▶ 新長期規制適合のディーゼル貨物車に第一世代BDF (廃食用油BDF)、第二世代BDF (BTL) を供給し、シャシダイナモ試験および実路走行試験を行うことで、排出ガス特性の評価を行っている。なお第二世代BDFについては共同研究国であるフィンランドより提供を受け、日本のディーゼル車両への適合性を検証している。平成22年度も継続している (期間: 平成21年6月~平成23年5月)。</p> <p>交通研と米国運輸省道路交通安全局 (NHTSA) とのテレビ会議を開始</p> <p>▶ 平成22年12月15日交通研と米国運輸省道路交通安全局 (NHTSA: National</p>
--	---	--

		<p>Highway Traffic Safety Administration)とのテレビ会議を初めて実施した。会議は、NHTSA本部、NHTSAの研究施設VRTC(Vehicle Research &amp; Testing Center)および交通研の3カ所をむすんで行った。会議では自動車安全に関する3つの研究テーマを取り上げた。NHTSAからは、米国における携帯電話の使用規制の進捗状況や先進安全自動車の研究状況、予防安全装置のアセスメントへの導入などに関する説明が行われた。また、交通研からはドライブレコーダのデータを使った歩行者事故の分析に関する研究を説明した。今後も定期的にテレビ会議による情報交換を行う予定である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 国際基準調和活動において継続的に議長職をつとめるなど積極的に活動していることは高く評価できる。</li> <li>▶ 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)をはじめとする各種国際基準調和活動への技術的支援と作業グループでの議長を担当するなどのリーダーシップの発揮、自動車基準調和世界フォーラム灯火器測光審査技術会議(Working Group Photometry)の開催、また、米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)との定期的な情報交換の開始など、中期目標の達成に向け、優れたレベルにおいて年度計画を実施している。</li> <li>▶ 国際基準調和活動のために著しい成果を上げている。</li> <li>▶ 制度的な改変によって十分な成果を得ている。</li> </ul> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</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</p> <p>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</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>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</p> <p>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> <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、職</p>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 部門の垣根を越える併任人事制度を活用し、各業務の相互協力、情報共有、基準策定などを進めた。主に、次の業務に連携して取り組んだ。</li> <li>▶ 研究領域から研究員3名が自動車審査官を併任し、新型車両の審査業務に携わり、電動車両の公式審査(車両メーカー2件)、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(車両メーカー1件、部品メーカー1件)を実施した。</li> <li>▶ 自動車審査官6名が自動車安全研究領域の研究員を併任し、チャイルドシート乗員の安全性や幼児専用車の安全性に係る試験、研究を実施した。</li> <li>▶ 研究員7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、国際支援業務に携わった。</li> <li>▶ 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。</li> <li>▶ 研究領域の研究員1名が研究調整官を併任し、研究所全体の研究進捗を管理し、今後必要とされる研究分野の調査、企画提案を行った。また、知的財産の管理、運用、共同研究の調整などを通じて幅広い研究技能を習得した。さらに、研究所の財務状況、契約の仕組み、外部評価の進み方など研究所のマネジメントに関する知識を総合的に深めることで研究業務の円滑化、活性化を図った。</li> <li>▶ 平成22年度に管理職を含めた職員の人事評価の試行を行った。今後はこの結果を踏まえ、制度の構築を図る。</li> </ul>	

<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>員の評価制度について、管理職員も含め、人事評価の試行を行った上で制度の構築を図る。</p> <p>(3) 成果の普及、活用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・行政から委託された大規模なプロジェクトについて、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。</li> <li>・研究所報告及び研究所年報を出版する。</li> <li>・インターネットによる研究成果の公表を推進する。</li> <li>・研究所の一般公開を春期に1回実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 平成22年11月24日、25日に東京青山の国際連合大学において、「平成22年度交通安全環境研究所フォーラム2010」を開催した。「モビリティ社会の革新と持続可能な成長に向けて」という全体テーマを掲げ、初日には自動車の環境性能、安全性能、審査、国際基準調和の現状と将来動向について、2日目には鉄道などの公共交通が地球温暖化対策に果たす役割と鉄道の海外展開などについて講演を行った。両日とも産学官の専門家を招待してパネル討論を実施した。さらに、交通研の最新研究24件をポスターによって報告した。2日間で延べ673名が来場した。</li> <li>▶ 平成22年7月29日「進化する自動車の安全性」をテーマに講演会を開催した。これは、交通事故の死者数は減少傾向にあるものの、政府目標である平成30年までに2,500人以下を達成するためには更なる技術開発が必要であること、また、地球温暖化への対応や排出ガス低減など様々な要請に対応するため技術が複雑高度化している現状に鑑み、自動車の安全性について、技術の動向をふまえて、当研究所が行っている取り組みについて紹介した。招待講演にはじまり、衝突安全、予防安全、ハイブリッド車の安全性など幅広いテーマについて、研究現状とこれからの取り組みについて説明した。参加者は308人で、これまでの最大であった。</li> <li>▶ 国土交通省の開発・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た。</li> <li>▶ 「第4回DME国際会議」及び「自動車技術会2010年春季学術講演会」等において実証運行試験の進捗及び技術指針案の作成状況について報告した。</li> <li>▶ LRTの最新事情、LRVの最新技術、LRVの鉄道への応用等に関して、国内外の関係者が集まり、日本での本格的なLRT導入への新たなスタートを始めることを目的とし、LRTの有効性が大きいと期待される沖縄にてLRT国際ワークショップを開催した。中期計画で2回目となるワークショップ開催のために(財)鉄道総合技術研究所との協力の下、学識経験者や民間事業者を交えた実行委員会を組織した。ドイツ、フランス、スイスおよび韓国から専門家を招聘するとともに、国内の研究者や事業者を招聘した。内外の研究者や事業者による講演およびパネルディスカッションの他、LRTに関係するメカやコンサル等の技術展示も行った。また、地元沖縄の自治体や経済団体によるLRT導入に向けた取り組みについての展示も行われた。3日間の会期中、延べ700名を越える来場者があった。新聞4紙および雑誌1誌に紹介されたほか、沖縄県内のニュース番組でも取り上げられた。交通研が主催して実施している本ワークショップは第4回目となり、その存在は国内外で定着している。</li> <li>▶ 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。</li> </ul>
--	---	---

			<p>▶ 当所が主催するシンポジウム資料や成果報告資料については可能な限り資料等を当所ウェブサイトからダウンロードできるようにした。また、研究発表会や講演会などの紹介もウェブサイトを活用して行い、参加希望の申し込みもインターネットで外部から簡単に行えるようにした。</p> <p>▶ 平成22年4月18日に研究所の一般公開を実施し4,807名が来訪した。大型シャシダイナモメータ設備、ドライビングシミュレータの主要施設や、電気自動車等の展示、自動車走行音やマフラー音の体験などを併せて実施した。</p> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>
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</p> <p>幅広い社会ニーズに対応するため、職員の専門分野や履歴に十分に配慮しつつ、専門分野を超えた他の分野への対応を含め、柔軟な人事配置を行う等、人材の流動化を図る。</p> <p>受託試験・研究での活用等により、主要な研究施設・設備稼働率を60%以上とし、研究施設・設備を有効に活用する。</p> <p>これらの他、研究課題選定や評価において人件費相当額等を含めた総コストを踏まえる等により、職員へのコスト意識の徹底を図る。</p> <p>また、業務経費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）について、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。）を2%</p>	<p>1. 研究活動の効率的推進</p> <p>幅広い社会ニーズに対応するため、職員の専門分野や履歴に十分に配慮しつつ、専門分野を超えた他の分野への対応を含め、柔軟な人事配置を行う等、人材の流動化を図る。</p> <p>受託試験・研究での活用等により、大型車用シャシダイナモメータ、中小型車用シャシダイナモメータ、大型ディーゼルエンジンダイナモメータ、先進型ドライビングシミュレータ、電波暗室、台車試験設備及び低視程実験棟の稼働率を60%以上とする。</p> <p>研究課題選定や評価において人件費相当額等を含めた総コストを踏まえる等により、職員へのコスト意識の徹底を図る。</p>	A	<p>▶ 基準策定支援研究事業と行政支援・執行业務とが同一組織内で併存・連携することにより、それぞれの事業の実施能力を効果的に強化し、成果の拡大を図る新たなタイプの独法の存在意義を示すべく、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、努力を行っている。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、業務量増加等に少数先鋭で効率的に対応し、業務の質の向上と効率化を非常に高い次元で両立させている。</p> <p>ハイブリッド車等静音性対策研究グループ</p> <p>▶ ハイブリッド車等の静音性対策として、平成22年1月に国土交通省からガイドラインが公表された。これを基に基準化を行うための基礎的なデータとして、音による認知性を必要とする場面、付加する音の基礎的な検討、音の付加による認知性改善効果の検証についての実験検討を行うため、自動車騒音の研究者だけでなく、音情報の認知・心理及びヒューマンインターフェース等を専門とする研究者とで横断的研究グループを構成した。</p> <p>▶ 当所が保有する試験設備については、交付金で行う自主研究の他に受託研究や受託試験等において有効に活用した。</p> <p>▶ 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手法について、以下の方針により行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・研究経費として、課題別配算額の他に、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、研究経費を算定した。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・外部研究評価の場においては、チーム長から提出された評価シートとヒアリング結果をもとに研究成果を精査して、目標達成度を評価した。</li> </ul>

<p>程度抑制する。</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・事後評価の方針においては、研究成果の活用方策として安全・環境基準への適用、国の各種施策への展開、測定法や評価手法を確立したことによる社会的貢献などの事項を、将来展望も含めて評価し、費用対効果を定量化した。</li> <li>・さらに、研究成果の実績を定量化して手当に反映させる方法についても、人材計画委員会で実績手当に係わる制度設計を行った上で評価方針、評価方法を定めた。これに基づいて領域の研究管理職による研究者の実績評価（1次評価）と理事長、理事による2次評価を経て最終評価を決定する方式を本格稼働させている。評価結果（評価点）に応じて次年度の実績手当を支給している。</li> <li>▶ ・平成22年度における業務経費は、1.8億円であり、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2.0億円に比して約8.6%抑制となっており、中期目標の達成を見込む。</li> </ul> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>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</p>	<p>2. 自動車等の審査業務の効率化の推進</p> <p>自動車試験場の人員を活用し、効率的な審査を行う。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。</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し、部内の人材のより効率的な活用を行う。</p> <p>事務作業の電子処理の推進や外注及び試験補助要員の活用により、効率的に審査業務を遂行する。</p>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 自動車技術の進展と高度化、複雑化および新基準、指針の導入により審査業務は拡大する一方、人員と予算の増は厳しく抑制されている。そこで様々な工夫をして審査業務の効率化の推進に取り組んだ。</li> <li>▶ 自動車試験場職員のみでの体制で実施可能である試験業務については、自動車試験場が実施し、調布本所からの出張を削減した。平成22年度においては、約335人日分の要員を必要とする試験業務を自動車試験場職員のみでの体制で実施した。</li> <li>▶ 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については、自動車メーカーより64件の依頼があり、170件の試験を実施した。</li> <li>▶ 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が図られた。</li> <li>▶ 各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理する「自動車審査試験実施能力認定制度」の活用し、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することにより、部内の人材を効率的に活用した。これにより、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した。</li> <li>▶ 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。</li> <li>▶ また、自動車審査に係る最新の法規情報、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が行える情報ネットワーク（審査部ネット）を構築し、活用していたところであるが、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も</li> </ul>	

<p>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>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> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 自動車試験場の試験能力の強化を図るために採用している試験補助要員（契約職員）については、業務実績を踏まえ、審査業務への積極的な活用を図っている。デジタルタコグラフの試験については主体的に試験を実施するほか、排ガス試験等の一部の試験については自動車試験場の正規職員と組んで、自動車試験場職員のみでの体制で実施可能となっており、効率的に審査業務を実施可能となった。</li> <li>▶ ・外部の要請にも応えられる体制をつくり、順調に成果を挙げている。</li> <li>▶ 以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</li> </ul>	
<p>3. 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>3. 管理・間接業務の効率化</p> <p>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。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> <p>競争性・透明性を高め、より一層の契約の適正化を図り、契約監視委員会において点検・見直しを行う。</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 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を図られ、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。</li> <li>▶ 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。</li> <li>▶ 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。</li> <li>▶ 平成22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、今期中年初年度(平成18年度)の経費総額1.2億円に比して約13%抑制となっており、中期目標の達成を見込む。</li> <li>▶ 平成23年3月30日に契約監視委員会を開催し、契約状況の点検・見直しを行った。</li> <li>▶ 随意契約によることができる限度額の基準は、平成19年4月より国と同額の基準となっており、規定類は適正なものであると評価される。</li> <li>▶ 随意契約見直し計画の実施状況について、監事による監査を実施することとしている。</li> <li>▶ 企画競争・公募とも一般競争入札と同様に当所掲示板・ホームページに掲載しており、競争性・透明性は確保されていると判断されている。</li> <li>▶ 随意契約比率は平成21年度の120件中10件(8.3%)に対して、平成22年度は119件中9件(7.6%)となった。内訳は、官報掲載、法定監査人、上下水道の3件は継続案件である。競争的資金事業等で共同実施者を採択時点で特定されるものが2件、民間等受託事業で相手方を指定されたものが2件及び相手方が1社のみのもものが2件であり、やむを得ないものと判断される。</li> <li>▶ 随意契約見直し計画の公表に関して、平成22年6月に「随意契約見直し計画」を策定</li> </ul>	<p>・研究開発型独立行政法人であることから、研究開発とは直接関わらない業務として、前項と合併することも可能と思われる。</p>

		<p>し公表している。また、平成23年4月には「平成21年度における随意契約見直し計画のフォローアップ」を公表している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 当所業務は、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。なお、消防設備、電気設備等の一般的な監理業務については、民間企業に業務委託している。</li> <li>▶ 平成21年6月のフォローアップ時点で一般競争入札への移行が済んでいなかった2件（電話通信、インターネット回線契約）について、平成22年度契約、一般競争入札に移行。</li> <li>▶ 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）を当所HPに掲載している。</li> <li>▶ 「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。</li> <li>▶ 随意契約による契約において再委託割合（金額）が50%以上の案件については、該当がないため、法人の取組は適切であると評価される。</li> <li>▶ 1者応札の割合（件数）が50%以上又は前年度より増加となっていないかという指摘事項について、平成22年度における一者応札の割合は71.3%（108件中77件）であり平成21年度の64.8%（108件中70件）より件数・割合とも増加している。一社応札の削減については努力したものの、特に研究活動で使用する実験装置、分析装置、及びこれらのメンテナンスにおいては、特定の業者でしか取り扱われていないものが多かったため、一者応札の減少には至らなかった。</li> </ul> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>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>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>A</p> <p>【目的積立金を申請していない理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当期は、損失が発生しているため。</li> <li>・ 当期総損失109百万円の発生要因は、主に、環境対策引当金の計上及び受託収入の減少によるものであり、業務運営上の問題はない。</li> </ul> <p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 該当事項なし。</li> </ul> <p>【利益剰余金の発生原因及び業務運営上の問題の有無】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>【①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</p>	

			<p>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）】</p> <p>・年度末現在において100億円以上の利益剰余金を計上していない。</p> <p>【②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】</p> <p>▶ ・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。なお、平成22年度において寄付の実績はない。</p> <p>▶</p> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
<p>IV. 短期借入金の限度額</p> <p>・予見し難い事故等の事由に限り、資金不足となる場合における短期借入金の限度額は、400百万円とする。</p> <p>（ただし、一般勘定、審査勘定それぞれ200百万円とする。）</p>	<p>IV. 短期借入金の限度額</p> <p>・予見し難い事故等の事由に限り、資金不足となる場合における短期借入金の限度額は、400百万円とする。</p> <p>（ただし、一般勘定、審査勘定それぞれ200百万円とする。）</p>		<p>▶ 平成22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>▶ 平成22年度は該当なし</p>	
<p>VI. 剰余金の使途</p> <p>・研究費への繰り入れ</p> <p>・海外交流事業（招へい、ワークショップ、国際会議等）の実施</p> <p>・広報活動の実施</p> <p>・施設・設備の整備</p>	<p>VI. 剰余金の使途</p> <p>・研究費への繰り入れ</p> <p>・海外交流事業（招へい、ワークショップ、国際会議等）の実施</p> <p>・広報活動の実施</p> <p>・施設・設備の整備</p>		<p>▶ 平成22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</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>① 以下の施設・設備の整備・更新を行う。</p> <p>（一般勘定）</p> <p>自動車等研究施設整備費 交通システム安全性研究棟の新設 50百万円</p>	A	<p>▶ 交通システム安全性研究棟新設のため整備に着手し、年度内の完成を目指したが、低廉入札及び埋設物調査の影響で次年度に繰り越した。</p> <p>▶ 列車運行システム安全性評価シミュレータ整備について年度内の完成を目指したが、低廉入札及び埋設物調査の影響で次年度に繰り越した。</p> <p>▶ 走行路試験路大R改修については工事監督を適切に行い、期限内に整備することができた。走行路試験路の大R部について、老朽化に対する修繕とそれに合わせて横滑り防止装置（ESC）の実車試験を実施するために必要となる路面の範囲拡大を実施した。自動車審査部には舗装工事に係る知見が極めて少ない中で、ESCの試験実施に必要な要件を明確に示すほか、施工業者等との連絡・調整を密に行うことにより、確実</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> <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)及び「簡素で効率的な政府を実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。</p> <p>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。</p> <p>・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</p>	<p>列車運行システム安全性評価シミュレータの整備 42百万円</p> <p>(審査勘定)</p> <p>自動車等審査施設整備費 走行路試験路大Rの改修 219百万円</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、「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実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。</p> <p>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</p>	<p>に工事を進捗させることができた。</p> <p>▶退職等による減員2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、育成をはかった。</p> <p>▶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。研究内容に応じて高度な専門性を持つ客員研究員15名、契約研究職員1名、技術補助員45名を置き、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。</p> <p>▶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ている。</p> <p>▶給与水準の見直し</p> <p>【人件費総額の削減】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成22年度の削減対象人件費の実績額は、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%の削減となっている。</li> </ul> <p>【ラスパイレス指数】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成22年度ラスパイレス指数(対国家公務員指数)は、事務・技術職105.9、研究職96.6となっている。</li> </ul> <p>【社会的理解の得られる水準に是正、給与水準の高い理由の公表】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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する。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。</li> <li>以上、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、毎年度研究所ホームページにて公表を行っている。</li> </ul> <p>【法人の長の報酬を府省事務次官の給与範囲内とする】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>理事長の報酬は適切に設定されている。</li> </ul> <p>【役員報酬額の公表】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>役員報酬については毎年度研究所ホームページにて公表を行っている。</li> </ul> <p>【役員報酬及び職員給与に業務実績及び勤務成績を反映させる】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>役員の手当については、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。また、職員についても人事評価及び当該評価結果の給与、賞与、表彰等への反映を実施している。</li> </ul> <p>【上記についての監事監査】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>任期付若手研究員の人件費を除く前の削減対象人件費でみると削減状況は低率で推移</li> </ul>	
---	---	--	--

<p>る任期付職員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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。）</li> </ul> <p>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>	<p>る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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。）</li> </ul> <p>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>		<p>しているが、これを除いた後の人件費は、平成17年度と比べ7.25%の削減となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・また、「給与水準は国と同等である。また、理事長の報酬も各府省の事務次官より相当低くなっており、これら給与水準については、特段の問題はない。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」旨の意見をいただいている。</li> <li>・福利厚生費による活動内容       <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> </li> <li>・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）については実績なし。</li> <li>・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の有無については、該当なし。</li> <li>・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いる。</li> <li>・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。国や他独法と同様の支出となっている。</li> <li>・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。</li> <li>・出張の際の支度料は国と同様の運用となっている。</li> </ul> <p>➤ ・支出予算の総額に占める国からの財政支出の割合は、67.2%である。俸給、諸手当等給与水準は、国家公務員の給与と同じであり、適正なものである。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。また累積欠損額は発生していない。</p> <p>以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。</p>	
---	---	--	---	--

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

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。

総合的な評価

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	3項目	
A	15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。特に、下記は評価において、特筆すべき事項である。

- ・ 自動車の側面衝突時の乗員保護装置や子供乗員の衝突安全技術に加え、次世代制動支援システムや安全運転支援システム等の予防安全技術に係る国内・国際基準案の策定、ハイブリッド車等の自動車の更なる低燃費化に向けた燃費評価法の提案や国際基準調和活動を通じた排出ガス、騒音に係る世界統一基準の検討を行い、鉄道の安全性確保に資する各種センシング技術や運転状況記録装置の技術基準策定や安全・環境性能を両立した新交通システムの導入支援研究を実施するなど、特に社会的・国際的関心の高い分野において良好な成果を挙げており、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。
- ・ 審査部においては、自動車技術の高度化への対応に向けた研修制度等による審査能力の向上や先行受託試験制度等による審査の効率化に加え、国際基準調和活動への参画による研究部門と連携した試験法の確立に努めており、リコール技術検証部では所内リソースを活用した体制強化による効率的な不具合情報の収集・分析と技術検証を行うなど、研究部門・審査部門・リコール部門が常に情報を共有し、技術基準策定等の各業務を相互に連携して効率的に実施した。
- ・ 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・量両面での成果を、少数精鋭の人員により効率的に実現するための努力が払われている。

（課題・改善点、業務運営に対する意見等）

- ・ 民間からの専門家の登用など様々な工夫がある。

（その他）

- ・ 職員の少ない中で整然と仕事を行うシステムができつつある。

総合評価 （SS, S, A, B, C の5段階）  A	（評定理由）  中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。
--	--------------------------------------

総務省政独委「平成21年度における国土交通省所管独立行政法人の業務の実績に関する評価の結果等についての意見について」等への対応の実績及びその評価

	実績	評価
<p>○政府方針等</p> <p>①「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」(平成22年12月7日閣議決定)において、「22年度中に実施」又は「22年度から実施」とされている「講ずべき措置」の取組状況</p>	<p>①指摘された「講ずべき措置」はいずれも「23年度から実施」又は「23年度以降実施」とされているため、該当なし。</p>	<p>—</p>
<p>②①以外の「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」に掲げられている「講ずべき措置」について22年度に実施した取組がある場合、その内容</p>	<p>②経常研究「実使用条件におけるCO2低減のための重量車HEVの高効率回生パワートレインシステムに関する研究」については、23年度から廃止と指摘されていたことを受けて22年度中に研究を終了した。</p>	<p>独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」に掲げられている「役割分担の明確化、研究の重複排除」に対して速やかに対策を講じた点が評価される。</p>
<p>○財務状況</p> <p>①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)</p> <p>②運営費交付金が未執行となった場合、その理由及び業務運営との関係(業務運営に影響を及ぼしていないか等)</p>	<p>①年度末現在において100億円以上の利益剰余金を計上していない。</p> <p>②平成22年度運営費交付金が未執行となった案件として、自動車審査業務に使用するダミー人形及び部品について東日本大震災の影響で年度内納入が間に合わない案件が発生したが、第Ⅲ期目標期間への繰越金として承認されたため、平成23年度の業務運営に影響を及ぼすものではない。</p>	<p>—</p> <p>東日本大震災の影響で、運営費交付金が未執行となったが、国土交通大臣から平成23年度への繰越が承認され業務運営に影響を及ぼすことがないため、処理は適切である。</p>
<p>○保有資産の管理・運用等</p> <p>政独委からの平成21年度業務実績評価における指摘事項において指摘がなされた施設等について、「独立行政法人の事務・事業の見直しの基本方針」で示された廃止、国庫納付、共用化等の方針に沿った法人における取組(鉄道・運輸機構、水資源機構・職員宿舎、国際観光振興機構・海外事務所)</p>	<p>該当なし</p>	<p>—</p>

<p>○人件費管理 ①法人の給与水準自体が社会的な理解の得られるものとなっているか。</p>	<p>①俸給、諸手当等給与体系は国家公務員の給与体系と同様であるが、給与水準に関して平成22年度ラスパイレ指数(対国家公務員指数)は100を超えている。これは、調査対象職員数が少ないことに起因するものである。研究所としては、引き続き、指数が100以下となるよう取り組む。 また、監事から「給与水準は国と同等である。また、理事長の報酬も各府省の事務次官より相当低くなっており、これら給与水準については、特段の問題はない。」旨の意見が出されている。</p>	<p>国と同一の給与体系となっており、適切であると認められるが、ラスパイレ指数は国家公務員の水準を上回っているため、引き続き改善を図る必要がある。</p>
<p>②国家公務員と比べて給与水準が高い場合、その理由及び講ずる措置(法人の設定する目標水準を含む)についての法人の説明が、国民に対して納得の得られるものとなっているか。</p>	<p>②平成22年度ラスパイレ指数(対国家公務員指数)は、事務・技術職:105.9、研究職:96.6となっている。事務・技術職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。 ・年齢階層48～51歳(対象者2名)は全て管理職員である。 ・年齢階層52～55歳の対象職員は1名のみで、年齢階層内の最上位年齢55歳であり、かつ管理職員である。 ・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。 以上の点について、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、諸手当等給与体系は国家公務員の給与体系と同様であり、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する。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。 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、毎年度研究所ホームページにて公表している。</p>	<p>指数は100を超えているが、現状の年代構成等からやむを得ないと思料され、国と同一の給与体系となっていることから、適切であると認められるが、ラスパイレ指数は国家公務員の水準を上回っているため、引き続き改善を図る必要がある。</p>
<p>③国の財政支出割合の大きい法人及び累積欠損金のある法人について、国の財政支出規模や累積欠損の状況を踏まえた給与水準の適切性に関する法人の検証状況。</p>	<p>③支出予算の総額に占める国からの財政支出の割合は、67.2%である。俸給、諸手当等給与水準は、国家公務員の給与と同じであり、適正なものである。 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。 また、累積欠損額については該当しない。</p>	<p>国と同一の給与体系となっており、給与水準は適切であると認められるが、国家公務員の水準を上回っているため、引き続き改善を図る必要がある。</p>

<p>④総人件費改革についての取組の状況(併せて、給与水準又はラスパイレズ指数が上昇している場合には、その理由)</p>	<p>④平成22年度の削減対象人件費の実績額は、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%の削減となっている。</p>	<p>「簡素で効率的な政府を実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、平成18年度以降の5年間で人件費を5%以上削減することとされているところ、当該法人においては既に達成済みであり、適正に取り組んでいる。</p>
<p>⑤「独立行政法人の法定外福利厚生費の見直しについて」(平成22年5月6日総務省行政管理局長通知)の内容(i)法人の互助組織への支出の廃止、ii)食事補助の支出の廃止、iii)国や他法人で支出されていないものと同様の支出の原則廃止)が守られているか。</p>	<p>⑤ i)該当しない。 ii)該当しない。 iii)該当しない。</p>	<p>行政管理局長通知が守られており、適切であると認められる。なお、法人独自の諸手当として実績手当があるが、これは特別調整額(いわゆる役職手当)を廃止し、同調整額支給総額の範囲内で、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り、適切である。</p>
<p>○契約 ①随意契約見直し計画における競争性のない随意契約の削減目標(件数)の達成状況</p> <p>②随意契約による契約において再委託割合(金額)が50%以上の案件がないか。</p> <p>③1者応札の割合(件数)が50%以上又は前年度より増加となっていないか。</p> <p>(注)契約監視委員会における審議を踏まえて評価して差し支えない。</p>	<p>①随意契約比率は平成21年度の120件中10件(8.3%)に対して、平成22年度は119件中9件(7.6%)となった。内訳は、官報掲載、法定監査人、上下水道の3件は継続案件である。競争的資金事業等で共同実施者を採択時点で特定されるものが2件、民間等受託事業で相手方を指定されたものが2件及び相手方が1社のみのものが2件であり、やむを得ないものと判断される。平成21年6月のフォローアップ時点で一般競争入札への移行が済んでいなかった2件(電話通信、インターネット回線契約)について、平成22年度契約において一般競争入札に移行。</p> <p>②該当無し</p> <p>③平成22年度における一者応札の割合は71.3%(108件中77件)であり平成21年度の64.8%(108件中70件)より件数・割合とも増加している。一者応札の削減については、より多くの事業者からの見積もりの取得等に取り組んだものの、特に研究活動で使用する実験装置、分析装置、及びこれらのメンテナンスにおいては、特定の業者でしか取り扱われていないものが多かったため、一者応札の減少には至らなかった。</p>	<p>契約監視委員会における審議を踏まえ、随意契約件数は減少しており、適切である。</p> <p>—</p> <p>一者応札の割合の増加は増加しており、やむを得ない面もあるが、引き続き一者応札割合を引き下げる努力を継続するべきである。</p>

<p>○内部統制 ①法人の長は、組織にとって重要な情報等について適時的確に把握するとともに法人のミッション等を役職員に周知徹底しているか。</p>	<p>①理事長が主催する所議(月2回)の場で、各部門長から毎回業務報告を行わせており、理事長の指示内容が確実に共有されるようにしている。さらに理事長の前で課題進捗検討会や業務報告会を定期的に開催し、各テーマについてより詳細な報告を行って指示を仰いでいる。研究、審査、リコール等の業務を通して国の施策に直接貢献するという当法人のミッションを、理事長があらゆる機会を通して直接職員に伝えている。</p>	<p>月2回の所議に加え、課題進捗検討会や業務報告会等は月に1回以上実施しており、適切である。 課題進捗検討会や業務報告会等において、理事長自ら当法人のミッションを職員に対して直接繰り返して伝達しており、適切である。</p>
<p>②法人のミッションや中期目標の達成を阻害する要因(リスク)の洗い出しを行い、組織全体として取り組むべき重要なリスクの把握・対応を行っているか。その際、目標・計画の未達成項目(業務)についての未達成要因の把握・分析・対応等に着眼しているか。</p>	<p>②所のミッションに則して研究課題の選定方針を制定し、その要件を満たさない研究は実施しない方針を定めて、研究企画会議がそれを統制している。また外部の有識者で構成される研究評価委員会でも厳格な評価を頂いて結果をホームページで公表している。また行政の担当部局への報告、連絡を頻繁に行い、当所の業務内容が国の方針と整合していることを常時確認しつつ取り組んでいる。 さらに各部門内の全職員が参加する定例会議において、当面の業務計画、課題等について各プロジェクト、分野の責任者から報告を行わせ、これにより各業務の状況、潜在的リスクを恒常的に把握し、各部門長の指示の下、適切な対応がとられる仕組みが構築されている。</p>	<p>研究企画会議を月2回実施した。また、研究評価委員会での評価結果をホームページにおいて公表し、広く国民の意見を受け付ける体制を整えている。行政当局との連絡、相談は研究担当者レベルで直接行っており、行政ニーズをタイムリーに正しくとらえることができおり、適切である。</p>
<p>③政独委からの平成21年度業務実績評価における指摘事項において、評価結果において言及されていないとされている内部統制事項に関する取組、評価(自動車事故対策機構1事項、空港周辺整備機構4事項、高速道路機構3事項)</p>	<p>③該当なし</p>	<p>—</p>
<p>④内部統制の充実・強化に向けた法人における積極的な取組(あれば記載)</p>	<p>④職員数が約100名と比較的小規模な法人のため目が行き届きやすく、また職員が直接理事長と話し合える場を設けるなど、風通しの良い業務運営を行っているため、理事長は内部統制の現状を適切に把握できている。</p>	<p>理事長が内部統制の現状を把握しており、適切である。</p>
<p>○関連法人 ①委託先における財務内容を踏まえた上での業務委託の必要性、契約金額の妥当性等</p>	<p>①関連法人がないため、該当なし。</p>	<p>—</p>

<p>②出資目的の達成度、出資先の経営状況を踏まえた上での出資を継続する必要性</p>	<p>②関連法人がないため、該当なし。</p>	<p>—</p>
<p>○業務改善のための役職員のイニシアティブ等 法人の業務改善のための具体的なイニシアティブ(あれば記載)</p>	<p>所内研究フォーラム(全職員対象の研究進捗、成果報告会、毎回2、3件実施)や課題進捗説明会においては、当該研究が研究所のミッションに直結しているか、タイムリーな成果が期待できるかなど、研究所役員によるコメントや指示を研究職員に対してダイレクトに与えている。</p>	<p>研究所役員によるコメントや指示を研究職員に対してダイレクトに与える取り組みが行われており、適切である。</p>
<p>○個別法人 ①政独委からの平成21年度業務実績評価における指摘事項において個別意見があった事項(6法人7事項)への対応状況(当該法人のみ)</p>	<p>①リコール技術検証業務に関する高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合への対応、ユーザー目線に立った迅速かつ確実な対応等への取組について、所内の既存リソースをできる限り活用し、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を図った。また、平成23年度以降の一層の技術検証体制の強化に向けて、所内において綿密な検討を行うとともに、外部からの新技術に対応する電気・電子部門に専門性を有する技術者等の確保に向けた公募及び選考作業の実施する等、体制強化の取組みを進めた。</p>	<p>自動車の新技術や不具合への対応、ユーザー目線にたった迅速かつ確実な対応のための体制強化への取組が行われており、適切である。</p>
<p>②政独委から発出された勧告の方向性で22年度において(22年度までに含む)取り組むこととされている事項についての取組状況(空港周辺整備機構)</p>	<p>②該当なし</p>	<p>—</p>
<p>③平成21年度決算検査報告において「不当事項」又は「意見を表示し又は措置を要求した事項」として指摘された事項がある場合、当該事項が業務実績評価に及ぼす影響並びに是正措置及び再発防止のための取組の状況(都市再生機構)</p>	<p>③該当なし</p>	<p>—</p>