

独立行政法人交通安全環境研究所  
平成24年度業務実績評価調書

平成25年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

業務運営評価（個別項目ごとの認定）

項目		評価結果	評価理由	意見
中期計画	平成24年度計画			
1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置				
1. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置				
<p>1. 質の高い研究成果の創出 (1) 国土交通政策への貢献</p> <p>研究業務について、国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための研究などに引き続き特化し、重点化を図る。</p> <p>具体的には、限られたリソースを最大限に活用して行政に貢献できる質の高い研究成果を効率的に創出する観点から、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、研究課題選定・評価会議等において、以下の観点から、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に限定して業務を実施することにより、引き続き研究の重点化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故や環境汚染等の実態把握及び課題特定</li> <li>・把握された行政課題に対する対策の立案、対策技術の評価手法、基準案、試験方</li> </ul>	<p>1. 質の高い研究成果の創出 (1) 国土交通政策への貢献</p> <p>限られたリソースを最大限に活用して行政に貢献できる質の高い研究成果を効率的に創出する観点から、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、行政が参画する研究課題選定・評価会議等において選定された、以下の調査及び研究を行う。</p> <p>① 自動車に関わる安全・安心の確保 高度化、複雑化する新技術に対応した将来安全基準・技術評価手法の開発、運転者や歩行者の視点に立った自動車の安全についての研究等を通じ、自動車交通の安全リスク低減及び安全・安心社会の実現に貢献する。</p> <p>(i) 交通事故分析、効果評価を通じた効果的対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成23年度はドライブレコーダのデータから歩行者と車両との接近状況を分析</li> </ul>	S	<p>○衝突回避・被害軽減ブレーキシステムの試験方法・性能定義および効果評価手法を提案したことは、今後の技術高度化の方向である予防安全技術への対応として高く評価できる。</p> <p>○交通関連の技術革新のスピードには目覚ましいものがある。ハイブリッドや電気、低燃費などの自動車や衝突防止装置など、枚挙にいとまがないほどである。</p> <p>研究所は、これらの状況を的確に把握し、必要なテストや分析、評価方法の確立など中立的立場から大きな役割を果たした。</p> <p>加えて、国際会議で積極的に研究成果を公表しガイドラインの作成に貢献したことは、この分野での政策的意義も大きく、高く評価できる。</p> <p>○自動車交通の安全・安心に関する研究は、交通研の担う最も重要な研究開発業務の一つである。</p> <p>交通事故分析と対策、予防安全対策、電気自動車・電子制御装置等の安全性評価について</p>	<p>○最近増加傾向が著しいといわれている自転車と人、あるいは自転車と自動車の間の事故の実態調査や関係する安全性向上対策も業務の対象に入れる必要が有るのではないか。</p> <p>○電気自動車や電気式ハイブリッド自動車の安全性評価は、これから益々重要な課題になると考えられ、部品の劣化を含む試験法、評価法に関する今後の成果を期待する。</p>

法案等の策定

・対策・基準の導入による効果の評価  
・国際基準の策定、基準調和に資する試験及び研究

・国の施策目標・目的の実現に必要な新技術等開発における産学官連携の中核的役割の発揮等

なお、国土交通省所管の独立行政法人及び関連する研究機関の業務の在り方の検討については、今後の独立行政法人全体的見直しの議論を通じ、適切に対応する。上記観点から以下のような課題に取り組む。

① 自動車に関わる安全・安心の確保

高度化、複雑化する新技術に対応した将来安全基準・技術評価手法の開発、運転者や歩行者の視点に立った自動車の安全についての研究等を通じ、自動車交通の安全リスク低減及び安全・安心社会の実現に貢献する。

(i) 交通事故分析、効果評価を通じた効果的対策の検討

・交通事故及び受傷実態のより詳細な分析を通じ、交通事故死傷者数の効果的削減手法及び行政課題の特定を進める。また、車両安全対策の定量的効果評価手法を構築し、効果的な車両安全対策の提案を行う。

(ii) 更なる被害軽減・衝突安全対策の検討

・最新の事故・受傷実態を踏まえ更なる被害軽減対策を図る上で新たに対策が必要となる主要分野(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)に関する乗員保護、子供乗員保護、ポール側面衝突等)における試験方法及び効果評価

した。平成24年度は我が国で発生している交通事故データを詳細に調査し、歩行者と車両との事故発生状況を推定・考察し、将来の安全基準案の策定等に貢献する。

・車両のさらなる安全対策を進めるため、実用化・普及が見込まれる各種運転支援システムの導入効果を予測する。とくに、歩行者事故防止システムを装着した様々な車両の性能検証を行い、定量的効果評価手法を構築することで効果的な車両安全対策の提案を行う。

(ii) 更なる被害軽減・衝突安全対策の検討

・コンパティビリティに関する乗員保護について、車両前面の構造インタラクションを評価する試験方法について引き続き調査し、ECE 法規の相互承認をみこした試験方法の検討を、関係する国内対応委員会活動を通じて実施する。またポール側面衝突における乗員保護についても、WorldSID ダミーを用いる試験方法も含めて、ECE 法規基準策定会議及び国内対応委員会活動を通じて検討を実施する。

・子供乗員保護については、加速式スレッド試験機を用いたチャイルドシート側面衝突試験方法についてドアパッド材の影響等について実験により検討し、技術資料をECE 基準策定会議等に提出し基準作成に貢献する。また、園児バス乗員の保護対策については、スレッド試験を実施し拘束方法等の保護対策の効果を具体的に取りまとめ国内の技術指針作成等に貢献する。

・人体の新たな傷害基準については、引き続き医工連携のもとに試験方法及び効果評価手法を検討し、将来の基準案の策定等

は、基礎データの収集や試験を進めるなど、着実に進めている。さらに、衝突安全性の向上については、チャイルドシート側面衝突試験法改正案を国際会議に提案して国連での改定内容に採用され、また、国が進める幼児専用車の安全性向上ガイドライン策定に貢献するなど、優れた成果を上げた。

以上の通り、規格、基準に反映できる複数の研究開発成果を上げ、海外に日本の基準改定案を採用させるなど、国益に合う優れた実績を上げたと認められる。

○ECE 法規で取り入れが検討されているチャイルドシート側面衝突試験方法について、国際会議で提案されている試験条件に不足があり、条件の追加が必要であることを明らかにし、追加条件の案を作成、国際会議の場で提案、チャイルドシート側面衝突試験方法は改正されることとなった。また、幼児専用車の乗員保護対策について、国交省主催の委員会の委員となり、交通研の調査結果を報告して、幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドラインの作成に貢献した。以上のことは幼児の衝突安全に関して迅速、かつ適正に対応するものであり、国および国際基準調和に大いに貢献するものであり、非常に評価できる。

○AEBSの性能定義の在り方及び効果評価手法の検討、チャイルドシート側面衝突試験方法の改正への国際的な寄与、幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドラインの作成等、年度計画を超える成果を上げていると評価できる。

○国際的な観点からも研究所の重要性を増すような成果を挙げており、高く評価できる。

○チャイルドシートの側面衝突に対する試験

手法を確立し、将来基準案の策定等に貢献する(医工連携等による受傷メカニズムの更なる解明などを含む)。

・環境対応車(ハイブリッド車、電気自動車、大幅な軽量化を伴う低燃費車等)など新たな環境技術の導入・普及に伴う被害軽減・衝突安全性に係わる新たな課題や最新の被害軽減技術に対応した、将来基準案の策定に必要な試験方法及び効果評価手法の確立を図り、将来基準案の策定等に貢献する。

(iii) 更なる予防安全対策の検討

・通信利用型安全運転支援システムや視界確保のためのカメラシステムなど、より先駆的な先進安全自動車(ASV)技術に係る検証実験及び性能・効果評価を実施し、当該技術の実用化の促進に貢献する。また、衝突被害軽減ブレーキ等の導入済み技術に係る性能・効果評価を継続して実施する(歩行者保護対策としての効果を含む)。

・事故原因・形態分析及び関連運転支援システムの性能・効果評価に関する研究を実施し、ヒューマンエラーによる事故の低減に貢献する。

(iv) 高電圧・大容量蓄電装置、電子制御装置等の安全性評価

・電気式ハイブリッド自動車及び電気自動車等新技术の導入・普及に伴う予防安全課題へ対処するために必要な試験方法及び効果評価手法の確立を図り、将来基準案の策定等に貢献する(高電圧・大容量蓄電装置の経年・耐久劣化を含めた電池の技術基準案及び試験方法に係る検討を含む)。

・機能拡大の著しい電子制御装置の安全性・信頼性評価手法の開発を行い、将来基

に貢献する。

・環境対応車で使用される大容量バッテリーに関して、車両火災等使用過程において想定される過酷条件下における安全性評価に向けた課題抽出を引き続き行う。

(iii) 更なる予防安全対策の検討

・歩行者事故防止対策の観点から歩車間通信システムの効果及び受容性等について、実験等により検討する。

・従来のドアミラーの代替となるカメラモニタシステムについて、距離感や車線変更判断等に関する評価を実施し、ドアミラーと同等以上の認知判断を得るための性能要件の検討を行い、将来の安全基準や指針に向けた基礎資料を得る。

・平成23年度、関係機関が保有するドライバの適性診断データにより事故歴のあるドライバの心理的、生理的特徴が分析できることを確認したため、平成24年度は複数の検査項目に潜む因子を解析し、ドライバ特性と運転行動の関係について調査する。さらにリスク集団の検出、安全システムとドライバ特性の関係について分析する。

・ヒューマンエラーを伴う運転行動に関する調査を行うため、ドライバの視野特性など運転エラーなどにつながる事象について関連の実験を行うこととし、平成23年度、室内実験により確認した信号見落とし予防システムについては、警報タイミングの効果を実車実験による検証を行う。

(iv) 高電圧・大容量蓄電装置、電子制御装置等の安全性評価

・国際基準活動の動向を見極めつつ、引き続き大容量バッテリーの安全性に関する研

法が、国際基準の追加案として採用されたことは目標以上の成果と言える。

<p>準案の策定等に貢献する。</p>	<p>究を行う。特に平成24年度は、集合体としての評価(連鎖性の評価)に重点を置く。研究結果を国際基準策定に反映させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・実証実験、関連規格等の調査研究結果を踏まえて、電子システムの安全性評価の視点・ポイント等を洗い出してとりまとめる。</li> <li>・また、関係部署と連携をとりつつ、点検整備における問題について検討すべき事項を抽出する。</li> </ul>			
<p>② 自動車に関わる地域環境問題の改善</p> <p>環境基準未達成地点を中心とした地域環境課題の解決、高度化・複雑化する環境規制、環境技術への対応、試験方法の国際化等の観点から、基準策定、試験方法の改善等のための研究を実施し、自動車による環境汚染の防止に貢献する。</p> <p>(i) 排出ガスに係る将来規制の検討、評価法・試験法の更なる改善等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ディーゼル重量車排出ガス測定方法の改善のための具体的方策を確立し、今後予定されているディーゼル重量車排出ガス規制の円滑な導入に貢献する。</li> <li>・使用過程車の大気汚染物質等の排出実態の把握、車載故障診断装置(OBD)の活用を含めた基準・検査方法の確立、基準導入に係る効果評価に関する研究を行い、使用過程車の排出ガス性能を適切に維持するための将来基準案の策定等に貢献する。</li> <li>・我が国提案によるWLTP(乗用車排出ガス・燃費国際調和測定方法)の検討・提案に必要な国内基準との比較評価、試験方法の確立、効果評価等を行い、当該分野の議論を主導、加速する。</li> <li>・自動車から排出される未規制物質(大気</li> </ul>	<p>② 自動車に関わる地域環境問題の改善</p> <p>環境基準未達成地点を中心とした地域環境課題の解決、高度化・複雑化する環境規制、環境技術への対応、試験方法の国際化等の観点から、基準策定、試験方法の改善等のための研究を実施し、自動車による環境汚染の防止に貢献する。</p> <p>(i) 排出ガスに係る将来規制の検討、評価法・試験法の更なる改善等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・2016年に予定されている新たな重量車排出ガス規制に対応した試験方法、計測方法に関して燃費測定法等との関連について調査する。</li> <li>・欧州で実施されているディーゼル排出粒子状物質の粒子数測定方法に関しても、ガソリン直噴車を含めた実車実験等により基礎データを得る。</li> <li>・使用過程車の市場サンプリングを行い、使用過程において排出ガス性能の劣化の有無を確認するディーゼル車を対象とした実車実験を実施する。また排出ガスが悪化した車両に関しては、排出ガス対策装置の性能劣化要因を調査する。</li> <li>・排出ガス対策装置に不具合が発生した場合に車両自身が検知する OBD 技術に関</li> </ul>	<p>A</p>	<p>○着実な実施状況にある。</p> <p>○環境問題は、今後自動車の在り方を考える重要な要因であり、ハイブリッド車など先駆的な商品を展開する日本の代表として、研究所は基準を決定する国際会議に参加し、各種の支援や検討を着実に重ねた。</p> <p>○排出ガス規制に関わる研究開発では、次期重量車燃費試験法策定に向けた実験と計算、世界統一基準の国内導入検討、欧州で活発に議論されている粒子状物質測定法の高度化、ガソリン車からの蒸発ガスの排出実態調査を計画通りに進めた。SRC 触媒の劣化についての実態解明と性能回復対策の提案、軽貨物車とハイブリッド車の世界統一基準試験サイクルによる試験検証、毒性の高いパラニトロフェノールの分析法と捕集系の提案などでも実績を上げている。</p> <p>騒音規制に関しては、大型トラックの加速走行騒音試験法を検証し、国連欧州委員会のWP29 で検討されている四輪車の加速走行試験法(R51)改正案の国内導入を視野に入れた基礎資料を得た。</p> <p>日本が技術をリードしているハイブリッド車の燃費及び静音性対策において世界基準に関わる国際的議論を先導している点も評価でき</p>	

<p>汚染物質及び人体有害物質)に係る計測方法を確立し、当該分野の実態把握に貢献する。</p> <p>(ii) 騒音に係る将来規制の検討、評価法・試験法の改善等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・使用過程車の騒音対策に係る将来基準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等を行い、環境基準未達成地点を中心に騒音に係る地域環境課題の解決に貢献する。特に、自動車の実走行時における騒音の実態解析、評価指針の作成及び効果評価を行う。</li> <li>・騒音試験方法の国際基準検討・提案に必要な国内基準との比較評価、試験方法の確立等を図り、当該分野の国際基準策定の加速に貢献する。</li> </ul>	<p>して、特に乗用車の使用過程車の基準適合性審査でのより高度な活用に向けた技術的課題調査を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗用車排出ガス・燃費の国際調和試験方法を検討する会議(WLTP)において、各国の意見を調整する議長職を務め、とりわけ重要な現在議論されている統一試験運転サイクル案の確認試験を行い、走行データを取得、解析するとともに、引き続き策定に向けた議論において指導的役割を担う。</li> <li>・自動車排出ガス中に含まれる未規制の微量有害物質のうち、強い血管弛緩作用や内分泌系への影響があるパラニトロフェノールを取り上げ、排出濃度を測定する手法を検討し、その有効性を確認する。</li> </ul> <p>(ii) 騒音に係る将来規制の検討、評価法・試験法の改善等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・加速騒音試験方法の改訂案について、技術的課題、現状の我が国の規制との相関性などについて検討し導入の技術的検討を進める。さらにハイブリッド車の静音性に関する我が国のガイドラインについて技術基準化の準備を進めるとともに、国際基準調和の場に技術的資料を提供する等により議論を主導し、引き続き国際基準化を推進する。</li> </ul>		<p>る。</p> <p>○プラグインハイブリッド車の排ガス・燃料消費率の試験実績を世界で初めて実施するなど着実の目標を達成している。</p>	
<p>③ 自動車に関わる地球温暖化の防止、総合環境負荷の低減、省エネルギーの推進、エネルギー源の多様化への対応</p> <p>自動車に関わる地球温暖化の防止、総合環境負荷の低減、省エネルギーの推進、エネルギー源の多様化等に関する課題分析と施策提言を行う観点から、燃費基準の高度化、公共交通や物流を支える大型車の共</p>	<p>③ 自動車に関わる地球温暖化の防止、総合環境負荷の低減、省エネルギーの推進、エネルギー源の多様化への対応</p> <p>自動車に関わる地球温暖化の防止、総合環境負荷の低減、省エネルギーの推進、エネルギー源の多様化等に関する課題分析と施策提言を行う観点から、燃費基準の高度化、公共交通や物流を支える大型車の共</p>	<p>A</p>	<p>○着実な実施状況にある。</p> <p>○環境負荷軽減、エネルギー源の多様化のため、国際会議において積極的に情報発信をおこない、着実な成果を挙げている。</p> <p>○省エネルギーの推進に関する課題では、エコタイヤの特性やエアコン使用時の影響を考慮した低燃費車の燃費試験法を検討し、国連の統一試験サイクル実施手順策定の場で提起</p>	

通基盤技術の開発実用化、環境に優しい交通行動・車種選択や総合環境負荷の低減に資する研究を実施する。また、我が国技術の海外展開支援として企業がより活動しやすい環境づくり、次世代自動車等の分野における国際標準化の戦略的推進等の観点から、先駆的環境技術に関する国際調和試験方法等の提案等に資する研究を推進する。

(i) 将来の交通社会に向けた課題分析と政策提言、基準策定、技術評価等を通じた省エネルギー・地球温暖化ガス排出削減政策、環境負荷の低いバイオ燃料の普及環境整備への貢献

- ・先進的な燃費改善技術、エネルギー多角化に対応した燃費試験法の高精度化のための具体的方策を検討し提案を行うことで、将来燃費基準案（軽量車、重量車）及び試験方法の改善検討、さらには関連の国際調和試験方法案の策定検討に貢献する。
- また、ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車等の燃費・電費基準策定の検討に必要な試験方法を確立する。
- ・特に、我が国提案による WLTP（乗用車排出ガス・燃費国際調和測定方法）の検討に必要な国内基準との比較評価、試験方法の確立、効果評価等を行い、当該分野の議論を主導、加速する。

- ・公共交通や物流を支える大型車の分野において、将来型ハイブリッドシステムなどのパワートレインシステム、次世代バイオディーゼル技術等、先進的な共通基盤技術の開発・実用化について産学官連携のイニシアチブを発揮するとともに、将来基準検討に必要な評価、試験方法の確立、効果評

通基盤技術の開発実用化、環境に優しい交通行動・車種選択や総合環境負荷の低減に資する研究を実施する。また、我が国技術の海外展開支援として企業がより活動しやすい環境づくり、次世代自動車等の分野における国際標準化の戦略的推進等の観点から、先駆的環境技術に関する国際調和試験方法等の提案等に資する研究を推進する。

(i) 将来の交通社会に向けた課題分析と政策提言、基準策定、技術評価等を通じた省エネルギー・地球温暖化ガス排出削減政策、環境負荷の低いバイオ燃料の普及環境整備への貢献

- ・台上での燃費測定結果への影響の大きい要因を考慮した、より高精度の車両走行抵抗の測定方法を検討する。

- ・IPS（非接触給電）ハイブリッドバスのような大型の充電式ハイブリッド自動車の回生可能エネルギーを含んだより実走行状態を適切に反映し得る省エネルギー性能の評価方法について検討を行う。

- ・乗用車排出ガス・燃費の国際調和試験方法を検討する会議（WLTP）において、PHEV（プラグインハイブリッド）等の新型車両を含めた車両による調査、検討を行った知見を取りまとめて、国際会議の場において我が国の技術資料として提供する。

- ・従来型のディーゼルエンジンに新しい要素技術を取り入れて画期的に燃費を向上させた次世代バイオディーゼルエンジンの開発に産学官連携で取り組む。

- ・プラグインハイブリッドトラックの適用領域の調査とそれに基づいた車両仕様の明確化に産学官連携で取り組む。

するなど実績を上げている。また、新しい技術である電気自動車の一充電走行距離を評価する試験時間の短縮法を見出し、国連欧州経済委員会での議論にその試験法を提案した。次世代バイオディーゼル、石油代替燃料の適用等、将来に向けた研究も計画に沿って進めている。

以上の通り、年度計画に対して着実な実績を上げていると認められる。

○従来より転がり抵抗の気温変化が大きいエコタイヤにおいて、気温によらない実験式の補正を実施するなど、着実に計画を遂行している。

○エコタイヤ使用、ハイブリッド車両、電気自動車やプラグインハイブリッド車等の省エネに関する対応は今後も重要なテーマであり、中期目標達成に向けて着実な実施状態にあると考えられる。

<p>価を行う。</p> <p>(ii) 環境に優しい交通行動・車種選択や総合環境負荷の低減に資する研究の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総合環境負荷低減の観点から適切な車種選択を促すための燃費ラベル要件の検討を行う。また、エアコン使用時の燃費への影響評価手法を含め、試験方法を確立する。</li> <li>・自動車用エネルギー利用の判断材料となるLCAの観点を含めた総合環境負荷等の評価手法の確立を図り、多様化する自動車用エネルギーの効率的選択、最適利用の促進に貢献する。</li> <li>・車両特性等に応じたエコドライブの最適手法等を確立し、提案を行うことで、エコドライブの効果的普及推進に貢献する。</li> </ul>	<p>(ii) 環境に優しい交通行動・車種選択や総合環境負荷の低減に資する研究の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・表示燃費と実燃費の違いを生む主な要因について実験調査を実施し、特に両者の乖離の主要因であるエアコン使用時の燃費影響について行政と連携した実証試験等を行い、エアコン単体の評価にとどまらず、エアコンを含む車体としての燃費測定法に関する技術課題を調査する。</li> <li>・CO2削減に有効とされる電気自動車に関して、バッテリー、モータ、インバータの製造、廃棄を含めたCO2排出量を調査し、LCA評価に必要な知見を得る。</li> <li>・バイオマス燃料を自動車に導入する場合のLCA調査として、各種バイオマスの製造・供給に係わる環境負荷、走行に係わる環境負荷及び供給可能量を考慮した中・長期的な排出削減量を分析すると共に、自動車への適用に必要な燃料性状や対応技術について検討を進める。また、東日本大震災を契機にエネルギーセキュリティが再認識された状況を踏まえて、天然ガス車の普及促進に向けた行政・産業界の取組に積極的に貢献する。</li> <li>・エコドライブに有効とされる低燃費タイヤについて、使用状態により効果に差異が生じることを踏まえて、実態に即した効果の評価方法を検討するためのデータを収集する。</li> </ul>			
<p>④ 鉄道等に関わる安全・安心の確保、環境の保全、地球温暖化の防止、省エネルギーの推進、エネルギー問題への貢献</p> <p>事故原因の究明及び省コストで安全性の高い事故防止策の検討、鉄軌道の車両、設</p>	<p>④ 鉄道等に関わる安全・安心の確保、環境の保全、地球温暖化の防止、省エネルギーの推進、エネルギー問題への貢献</p> <p>事故原因の究明及び省コストで安全性の高い事故防止策の検討、鉄軌道の車両、設</p>	S	<p>○走行中車内における磁界発生状況の測定を国際規格 IEC/TS 62597 に沿って実施し、それらの磁界測定データを詳細に解析することにより、定性的、定量的な傾向を把握するとともに国際規格や J I S に反映させたこと</p>	<p>○事故原因の究明及び防止対策に即応できる組織を設けておくことが望ましいのではないかと。</p> <p>○評価や現象の把握には</p>



設備、運行計画に係る評価、低環境負荷交通システムの普及加速を通じたモーダルシフトの促進等を通じ、鉄道等に係る国民の安全・安心の確保、環境の保全等に貢献する。

(i) 事故原因の究明及び防止対策

・事故鑑定、技術評価等を通じ、事故等の原因の把握・科学的分析を行うとともに、必要な防止対策の検討を行う。

・プローブ車両、センサ、無線等汎用技術を利用した、低コストかつ信頼性の高い鉄道保安システムの開発等を産学官連携により行い、経営基盤の必ずしも強固でない地方鉄道の安全性、信頼性維持に貢献する。

・シミュレーション技術を利用したヒューマンエラー検知システムの構築等必要な保安システムの開発を行い、鉄道のヒューマンエラー事故の防止に貢献する。

(ii) 軌道系交通システムに関する安全・安心の確保、環境の保全に係る評価

・地方鉄道の保守性の向上、鉄道車両等の電磁放射に関する安全の確保等の観点を含め、鉄道の車両、設備、運行計画の評価手法の確立を図り、鉄道の安全・安定の確保、環境の保全等に貢献する。

・社会的影響の大きい列車遅延に関するメカニズムの解明、輸送影響の拡大防止等に関する研究を産官学連携により実施し、鉄道の安定輸送の確保に貢献する。

・中立公正に技術評価等を行う立場から、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、国が推進する技

備、運行計画に係る評価、低環境負荷交通システムの普及加速を通じたモーダルシフトの促進等を通じ、鉄道等に係る国民の安全・安心の確保、環境の保全等に貢献する。

(i) 事故原因の究明及び防止対策

・事故が発生し、鑑定、意見照会等を求められた場合には早急に対応し、これまでの研究で得られた知見や実験結果等を通して、事故原因の分析を行う。

・列車制御方式としてGPS等の測位情報を利用する場合の課題を整理し、既存の列車制御システムの性能との比較評価を行う。

・画像センサ等を利用した予防保全機能の車両への適用を検討し、予防保全手法を整理する。

・シミュレーション技術を利用したヒューマンエラー検知システムの構築のため、事故・インシデントデータの抽出手法を検討し、データ抽出機能を試作する。

(ii) 軌道系交通システムに関する安全・安心の確保、環境の保全に係る評価

・電磁放射に関する安全の確保のため、磁界測定法標準化の動向を踏まえ、磁界測定対象・評価方法の検討を行う。

・車内信号等のインターフェースが列車運転へ及ぼす影響を実験的に評価するため、装置仕様調査等を実施する。

・脱線に対する安全性の状態監視技術を開発するため、営業線における脱線係数の常時観測データ等に基づく評価指標の検討を行う。

・新たな車両・設備を実路線に導入するに際して、設計安全性評価等を行う。

は高く評価できる。

○鉄道は、主要な公共交通として日本では今後さらに国民の生活に貢献していくことは間違いない。

そのために安全確保の観点から、事故の原因究明や予防保全など、研究所という中立的立場から保有する技術とノウハウを最大限に活用して大いに貢献した。

また、国際規格の体系化のために評価方法や分析のためのデータを収集するなど、これらに関連した研究活動の質も高い。

○国際的な磁界測定法標準化の動向を踏まえ、走行中の車内における磁界発生状況の測定を国際規格IEC/TS 62597に沿って実施し、それらの磁界測定データを詳細に解析することにより、定性的、定量的な傾向を把握したことは大いに評価できる。

○脱線係数低減の指針を得るためのデータ分析手法を開発し、第4回鉄道技術協会から賞を授与され、さらに特許も2件取得しており、計画以上の成果を上げている。

○国際規格に沿った磁界測定とそのデータ解析、脱線係数低減の指針のためのデータ分析手法を提案、安全性評価に関連する国際規格の体系化等、年度計画を超える成果を上げていると考える。

○石勝線での列車火災事故の再発防止対策協議会に専門家として貢献したほか、安全性向上のための運転支援や予防保全のための研究を着実に進めた。鉄道車両の磁界測定に関しては、一昨年度に測定器を開発し、その測定方法をIECの国際規格とJISに反映させるという優れた成果を上げた。また、脱線係数の常時監視を可能とする測定装置を開発し、実車データの蓄積を図るなど、脱線防止に向け

測定法の開発が不可欠である。その意味で、一昨年度に続き昨年度は一定の成果を上げたが、やはり独立行政法人に求められるのは、測定器よりも安全性の評価手法、評価基準であると考えている。国内の事業者を指導する国に近い立場を活かし、また、日本の鉄道の安全性を海外にアピールするためにも、安全性の評価基準に踏み込んだ研究開発に一層注力されることを期待する。

<p>術開発等へ引き続き参画し、国の鉄道技術政策の推進に貢献する。</p> <p>(iii) 低環境負荷交通システムの高度化を中心とするモーダルシフトの促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域交通におけるモーダルシフトの促進に貢献する観点から、シミュレーション技術を利用した影響評価手法の確立や、安全性評価及びCO2排出削減等導入効果評価等を実施し、環境負荷の低い新しい交通システム(鉄道及び道路を走行可能とする車両等を含む)の開発・実用化、技術改善等を加速する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の運休・遅延発生時における利用者への影響を加味した評価を行うため、列車遅延影響評価シミュレータの基礎的部分を開発し、混雑率、遅延時間等、地震発生によるダイヤ乱れ等も含め、要因に応じた影響評価を行うための基本資料を得る。</li> <li>・フリーゲージトレイン評価委員会に委員として参加し、実車走行試験計画の検討や試験結果の分析を行う。</li> </ul> <p>(iii) 低環境負荷交通システムの高度化を中心とするモーダルシフトの促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・軌道系公共交通システムを補完する他交通機関の導入に伴うCO2排出量や所要時間等への影響について、シミュレーション技術を利用した比較検証を行う。</li> <li>・中規模都市の1モデルにおいてシミュレーションにより、デュアルモード輸送機関の導入効果の解析を進め、導入にかかる課題を整理する。</li> </ul>		<p>た状態監視技術の研究を進めた。交通システムの新技術に対する安全性評価の標準化についても、公正・中立な立場で評価を実施し実績を上げている。モーダルシフトの割合とCO2削減効果の関係、デュアルモード導入による都市内交通流変化の解析も実施した。</p> <p>以上のように、いずれの課題も高い目標を達成し、着実に成果をあげている。特に、電磁放射に対する安全に関しては、交通研提案の測定方法が国際規格のTS(技術仕様書)として4月に発行されるという優れた業績を上げ、昨年度行われたJIS「鉄道車両の漏れ磁界測定法」の改訂にも寄与した。</p>	
<p>⑤ 陸上交通の安全・環境に係る分野横断的課題等への対応</p> <p>陸上交通の安全・環境に係る分野・モード横断的課題に対し、所内横断的チームにより積極的に取り組み、交通社会の持続可能な発展に向けた総合的解決策を提案する。</p> <p>(i) 地域交通における持続可能なネットワークの実用化、普及に向けた中核的機能発揮</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくり等のインフラ設計と連携した次世代交通システム(超小型車両、BRT,LRT等)による低炭素交通システムのサステナブルなネットワーク化の効果評価、構築および技術基準整備のための基礎資料の策定を行い、地域交通における持</li> </ul>	<p>⑤ 陸上交通の安全・環境に係る分野横断的課題等への対応</p> <p>陸上交通の安全・環境に係る分野・モード横断的課題に対し、所内横断的チームにより積極的に取り組み、交通社会の持続可能な発展に向けた総合的解決策を提案する。</p> <p>(i) 地域交通における持続可能なネットワークの実用化、普及に向けた中核的機能発揮</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・軌道系公共交通を補完する輸送機関としての超小型車両を含むネットワーク化の効果評価ツールを作成する。</li> <li>・専用路上の連結走行と一般道路上の個別走行が可能なDMV、パイモーダルシステム等のデュアルモード輸送機関を含む移</li> </ul>	A	<p>○着実な実施状況にある。</p> <p>○地域間交通は、コンパクトシティなど日本の都市構造が大きく変化するなかで、重要な政策的意義を持っている。</p> <p>低炭素や人口減少に対応した事業を検討し、利用者の保有率の高いスマートフォンの機能を活用するなど、着実に貢献していると認められる。</p> <p>○陸上交通の安全・環境に係る分野横断的取り組みは、自動車と鉄道の両方を扱う交通研に、特に期待されている課題である。</p> <p>なかでも重点的に取り組んでいる地域交通での持続可能なネットワーク作り、歩車間通信等の新技術による交通弱者の安全の確保について、資料調査や基礎データの収集・検討を実施した。ITSに係る安全性要件の解析、実</p>	<p>○自動車と鉄道という2大陸上交通を対象として安全・環境の課題を扱う交通研に対しては、地域交通のネットワークや持続可能な街づくりへの貢献が強く求められ、また、期待されている。産官学の共同研究を主導して、特に官に近い立場から、高齢化社会を見据えた公共交通のあり方を検討し、安全かつ便利で環境に優しい新たな街づくりを先頭に立って牽引して行って欲しい。</p>

<p>続可能なネットワークの実用化、普及に貢献する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化・過疎化に対応した安全かつ低環境負荷、低コストの次世代移動手段の検討を行う。</li> </ul> <p>(ii) 高齢者や交通弱者の移動の安心・安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・音・情報通信技術による情報伝達・危険回避等、移動の安全性を向上し交通弱者の安心・安全を損なわない情報伝達方法の検討及びこれを利用した危険回避方法の検討を行い、高齢者や交通弱者の安全・安心な移動環境づくりに貢献する。</li> </ul>	<p>動手段について、他交通機関との連携技術等の評価を行う。</p> <p>(ii) 高齢者や交通弱者の移動の安心・安全の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通信システムの効果的な導入法や問題点、予防安全装置などについて交通弱者の立場から評価を行う。</li> <li>・IT 技術を活用して、交通弱者である視覚障害者を対象に歩車間通信を最低限達成させるために必要な要求性能を実現するための検討を行う。対象として高齢者を含む一般歩行者に拡大し、ドライバーにそれらの存在等の情報を提供するときに必要な情報提示方法のための調査を行う。</li> </ul>		<p>用化に向けた課題の抽出、IT 技術による安全性向上効果の評価も進めている。このように、次世代交通システムについて安全性の面から評価を行うという重要な課題に取り組んだ。超小型モビリティ導入が交通流に及ぼす影響については、過去の知見とノウハウを生かしてシミュレータによる評価を行い、その成果を国土交通省の超小型車両の認定制度開始や先行導入地域の公募につなげている。以上のように、年度計画に沿って研究開発を進め、着実に実績を上げたと認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○スマートフォンのGPSで位置情報を求め、歩行者と車両双方に存在を知らせるシステムを構築しており、計画通り実施されている。</li> <li>○地域交通、移動の安心・安全の確保は、今後の日本の大きな課題となるが、年度計画は十分達成されている。</li> </ul>	
<p>(2) 質の高い研究成果の創出と当該成果の確実な活用による国土交通政策の立案・実施支援（基準策定、施策立案支援等を通じた研究成果の社会還元）</p> <p>① 研究成果を活用した施策提言、産官学連携による技術開発、検討会への参画等を通じ、国の施策立案への貢献及び研究成果の社会還元に努める。具体的には、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。また、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。さらに、地方自治体等からの</p>	<p>(2) 質の高い研究成果の創出と当該成果の確実な活用による国土交通政策の立案・実施支援（基準策定、施策立案支援等を通じた研究成果の社会還元）</p> <p>① 研究成果を活用した施策提言、産官学連携による技術開発、検討会への参画等を通じ、国の施策立案への貢献及び研究成果の社会還元に努める。具体的には、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。また、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。さらに、地方自治体等からの受託</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> <li>○着実な実施状況にある。</li> <li>○質の高い研究を実施するだけでなく、成果を積極的に発信していることは、目標に沿った活動を着実に進めていると認められる。</li> <li>○産官学の連携による技術開発を進める一方、自動車、鉄道の安全確保等に係る基準の策定に資する調査研究を実施した。これらの課題提案数、実施件数は年度目標を上回っている。研究開発成果の普及と活用に関しては、関係学会を中心とした講演発表と査読付き論文の投稿を積極的に行っており、どちらの件数も年度目標を上回った。研究成果の創出のみならず、海外へのプレゼンスにも注力しており、国内外の基準策定に寄与している。</li> <li>○技術基準の策定等の貢献では、目標件数を達成しており、研究成果の普及においても、査読付き論文数など目標を達成している。</li> </ul>	<p>○査読付き論文と言っても、proceedings と journal paper があり、区別して目標管理してはどうか。</p>

<p>受託研究や地域交通の直面する諸課題の解決に資する研究の実施等を積極的に行う。</p> <p>② 上記目的の達成と併せ、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る。具体的には、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>研究や地域交通の直面する諸課題の解決に資する研究の実施等を積極的に行う。</p> <p>② 上記目的の達成と併せ、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る。具体的には、関係学会等での論文及び口頭発表を、120 件程度、また、査読付き論文の発表を 20 件程度行う。</p>			
<p>2. 自動車等の審査業務の確実な実施</p> <p>自動車等審査の確実かつ効率的な実施を通じ、基準不適合車の生産・流通を未然に防止し、自動車に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全に引き続き貢献する。また、高度化・複雑化する自動車の新技術等や新たな国際枠組みに確実に対応し、「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）に基づく我が国技術の海外展開支援等の観点から企業がより国際的な活動をしやすい環境を作り出していくため、業務実施体制の更なる強化を進める。</p> <p>(1) 審査体制の整備</p> <p>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"> <li>・装置型式認証に係る国際的な相互承認制度に対応するため、装置指定の拡大等に応じた審査体制を整える。</li> <li>・審査の信頼性や質の更なる向上を図るため、業務の運営管理体制を強化する。</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> <li>・中期目標の期間中に基準の制定、改正等</li> </ul>	<p>2. 自動車等の審査業務の確実な実施</p> <p>自動車等審査の確実かつ効率的な実施を通じ、基準不適合車の生産・流通を未然に防止し、自動車に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全に引き続き貢献する。また、高度化・複雑化する自動車の新技術等や新たな国際枠組みに確実に対応し、「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）に基づく我が国技術の海外展開支援等の観点から企業がより国際的な活動をしやすい環境を作り出していくため、業務実施体制の更なる強化を進める。</p> <p>(1) 審査体制の整備</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。また、歩行者脚部保護試験、特殊自動車排出ガス試験のほか、平成24年度に制定、改正等がなされる予定の装置等に係る基準について、基準適用日等を考慮し、必要な審査体制を整備する。</p> <p>さらに、審査の信頼性や質の更なる向上を図るため、業務の運営管理体制の強化に向けた検討を進める。</p>	<p>A</p>	<p>○着実な実施状況にある。</p> <p>○自動車等の審査業務は、交通研の三つの柱の一つである。</p> <p>昨年度は、審査職員に能力に関する新たな認定を与え、グループ横断的に登録管理する仕組みを運用して、基準新設等による新規追加業務にも柔軟に対応した。審査の細部取り扱いに係る文書を整理統合し、試験機器の検査周期等を見直すなど、効率的かつ確実に検査が行えるよう実施体制を強化した。申請者の利便性を向上させるため、施設や審査方法等の運用の改善に関する申請者のニーズを把握して、審査書面の簡素化による書類作成工数の削減等の改善を行った。OJT を中心に審査職員の能力向上、育成を組織的に進めるなど、技術力の蓄積を図っている。</p> <p>以上のように、業務の質を向上するための体制作り、人材育成、行政サービスの質の向上、実施体制の強化を的確に進めていると認められる。</p> <p>○自動車等の審査業務では、着実に計画を達成している。</p> <p>○併任による人材の活用やマニュアルの整備は、特に評価できる。中期目標達成に向けて着実な実施状態にあると考えられる。</p>	

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。

(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

審査業務及びリコール検証業務等を通じて得た知見等を共有する仕組みを構築し、審査能力の向上を図る。

(3) 申請者の利便性向上

申請者の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。

(4) 技術職員の育成・配置、技術力の蓄積等

① 職員の専門性の向上と担当分野の拡大を図るため、最適な人材の採用、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。

② 職員の評価制度を適切に運用し、職員の意欲向上を図る。

③ 研究部門との人事交流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についての技術水準の向上を図る。

④ その他審査に係る技術力を蓄積するための方策を検討する。

(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

内部ネットワークの活用、連絡会の開催等により、審査業務及びリコール検証業務等を通じて得た知見等を共有する。

(3) 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。

(4) 技術職員の育成・配置、技術力の蓄積等

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、英語研修を実施し、職員の語学力の向上を図る。

② 構築された職員評価制度を活用し、管理職員及び職員の評価を行う。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。

③ 研究部門との人事交流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についての技術水準の向上を図る。

④ マニュアル、ノウハウ集等を整備するほか、その他審査に係る技術力を蓄積する

<p>(5) 自動車の新技術や新たな国際枠組みへの確実な対応のための実施体制の強化  高度化・複雑化する自動車の新技術等への対応や、現在国連自動車基準調和世界フォーラムで審議中の車両型式認証に係る新たな国際相互承認制度への対応等を確実にするための審査実施体制の段階的な強化策について検討を行う。また、検討に当たっては、技術スタッフの増強や施設整備を行うだけでなく、所内研究部門の有する知見や、自動車検査業務を行っている自動車検査独立行政法人の人員やノウハウ等の活用を含め、業務の効率化を見据えた実施体制を検討するものとする。</p>	<p>ための方策を検討する。  (5) 自動車の新技術や新たな国際枠組みへの確実な対応のための実施体制の強化  高度化・複雑化する自動車の新技術等への対応や、現在国連自動車基準調和世界フォーラムで審議中の車両型式認証に係る新たな国際相互承認制度への対応等を確実にするための審査実施体制の段階的な強化策について検討を行う。また、検討に当たっては、「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成24年1月20日閣議決定）等で自動車検査業務を行っている自動車検査独立行政法人との統合が決定されたことを踏まえ、技術スタッフの増強や施設整備を行うだけでなく、所内研究部門の有する知見や、自動車検査独立行政法人の人員やノウハウ等の活用を含め、業務の効率化を見据えた実施体制を検討するものとする。</p>			
<p>3. 自動車のリコールに係る技術的検証の実施  自動車ユーザー等の一層の安全と安心につなげるため、不具合の原因が設計又は製作の過程にあるかの技術的な検証を通じ、リコールの迅速かつ確実な実施を促進する。また、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を行うため、業務実施体制の更なる強化、諸外国との連携等を進める。  (1) リコール技術検証業務の確実な実施  行政の情報収集体制の強化に伴う検証依頼の変化、再リコール事案の届出に係る行政の積極的な技術検証の活用による検証依頼の変化に対し、技術検証の信頼性</p>	<p>3. 自動車のリコールに係る技術的検証の実施  自動車ユーザー等の一層の安全と安心につなげるため、不具合の原因が設計又は製作の過程にあるかの技術的な検証を通じ、リコールの迅速かつ確実な実施を促進する。また、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を行うため、業務実施体制の更なる強化、諸外国との連携等を進める。  (1) リコール技術検証業務の確実な実施  行政の情報収集体制の強化に伴う検証依頼の変化、再リコール事案の届出に係る行政の積極的な技術検証の活用に応えるため、技術検証の信頼性や質の更なる向上</p>	A	<p>○着実な実施状況にある。  ○リコール技術検証部内にWGを設置し、技術検証プロセスの見直しを行って、リコール技術検証業務を効率的かつ効果的に実施できるようにした。関係資料のデータベース化、現車調査と検証実験を行い、技術検証における原因究明精度の向上とノウハウ・知見の効果的な活用を図った。また、新技術への対応や迅速かつ確実な対応のための実施体制の強化を進め、ユーザーから国土交通省に寄せられた不具合情報の予備的分析を実施して国からメーカーへの迅速な調査指示に貢献した。  以上の通り、リコール技術検証のための組織の強化を進め、迅速な対応をはかるなど、年度計画に対して着実な実績を上げている。  ○リコール技術検証業務では、着実に計画を</p>	

<p>や質の更なる向上を図りながら柔軟かつ確実に対応する。また、技術検証に当たって、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実施する。</p> <p>(2) 自動車の新技術への対応、ユーザー目線に立った迅速かつ確実な対応のための実施体制の強化等</p> <p>高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合への対応、また、ユーザー目線に立った迅速かつ確実な対応等を行うために、以下のような措置を講じる。</p> <p>① これらの対応等を行うための業務実施体制の段階的な強化策について検討を行う。検討に当たっては、技術スタッフの増強や施設整備を行うだけでなく、所内研究部門の有する知見や、自動車検査業務を行っている自動車検査独立行政法人の人員やノウハウ等の活用を含め、業務の効率化を見据えた実施体制を検討する。また、検証プロセス管理の推進や技術力向上の観点からも実施体制を検討する。</p>	<p>を図りながら柔軟かつ確実に対応できるように、マニュアル等の充実を図る。また、技術検証に当たって、車両不具合に起因した事故車両等の現車調査や再現実験を中心として実証実験を実施する。技術検証の結果が行政による効果的な情報収集やリコール事案の届出に関する迅速な判断につながるよう行政との連携を一層強化する。</p> <p>(2) 自動車の新技術への対応、ユーザー目線に立った迅速かつ確実な対応のための実施体制の強化等</p> <p>高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合への対応、また、ユーザー目線に立った迅速かつ確実な対応等を行うために、以下のような措置を講じる。</p> <p>① これらの対応等を行うための業務実施体制の段階的な強化策について検討を行う。検討に当たっては、「独立行政法人の制度及び組織の見直しの基本方針」（平成24年1月20日閣議決定）等で自動車検査業務を行っている自動車検査独立行政法人との統合が決定されたことを踏まえ、技術スタッフの増強や施設整備を行うだけでなく、所内研究部門の有する知見や、自動車検査独立行政法人の人員やノウハウ等の活用を含め、業務の効率化を見据えた実施体制を検討する。また、検証プロセス管理の推進や、技術検証・現車調査・実証実験に関する能力向上の観点から、スタッフ間の連携の強化、技術的な知見や技能の蓄積・継承・活用に必要なデータベースの充実等の方策を検討する。技術検証により得られた知見を活用して実証実験や多様な実験・分析手法等によって得られたデ</p>		<p>達成している。</p> <p>○「リコール技術検証部業務マニュアル」、関係資料のデータベース化、人材の活用、ユーザーへの広報は特に評価できる。中期目標達成に向けて着実な実施状態にあると考えられる。</p>	
--	--	--	---	--

<p>② あわせて、新技術の動向把握に努め、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、中期目標期間中に、不具合情報 20,000 件以上の分析に努める。外国政府の関係機関のリコールに関する情報の技術検証への活用、諸外国における検証方法の継続的な調査や情報交換を行う等連携を図る。</p> <p>(3) 技術者の配置等</p> <p>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。また、リコール技術検証業務に従事する技術者の配置について、研究部門及び自動車等審査部門との連携をさらに強化しつつ具体的な方策を検討する。これらの連携を通じ、技術検証により得られる技術的な知見を体系的にまとめ不具合低減に資する対策の検討を行うとともに、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。さらに、職員の評価制度により、職員の意欲向上を図る。</p>	<p>ータを体系的にまとめ、行政によるユーザー等に対する適切な自動車の使用や維持管理等に関する指導・啓発への効果的な貢献を図る。</p> <p>② あわせて、新技術の動向把握に努め、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 4,000 件程度の分析に努める。外国政府の関係機関のリコールに関する情報の技術検証への活用、諸外国における検証方法の継続的な調査や情報交換を図る。</p> <p>(3) 技術者の配置等</p> <p>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。また、リコール技術検証業務に従事する技術者の配置について、高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合に対応した専門分野に精通した技術者の採用・配置に努めるとともに、研究部門及び自動車等審査部門との連携をさらに強化するため、研究部門で豊富な経験を有する技術者等の配置を行う。これらの連携を通じ、技術検証により得られた技術的な知見を活用して不具合情報等を体系的にまとめるとともに、これらの知見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>さらに、管理職を含めた職員の評価制度を構築し職員の意欲向上を図る。</p>			
<p>4. 自動車の基準・認証国際調和活動、鉄道の国際標準化等への組織的対応</p> <p>自動車の基準認証国際調和活動や鉄道の国際標準化活動等については、「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）</p>	<p>4. 自動車の基準・認証国際調和活動、鉄道の国際標準化等への組織的対応</p> <p>自動車の基準認証国際調和活動や鉄道の国際標準化活動等については、「新成長戦略」（平成22年6月18日閣議決定）</p>	S	<p>○本研究所で技術検討した結果が国際基準に反映される例が、電気自動車を中心とした先端技術に関して見られ、国際的にイニシアティブを発揮していることは高く評価される。</p> <p>○自動車産業は、日本経済と世界経済を牽引</p>	<p>○国際会議等の場における提案・発表内容の品質が重要であることは当然であるが、そうした場において存在感を示すことが出</p>



に基づく我が国技術の海外展開支援としての企業がより活動しやすい環境づくりや、「知的財産推進計画2010」（平成22年5月21日知的財産戦略本部決定）に基づく次世代自動車や鉄道の分野における国際標準化等の戦略的推進に対する社会的要請が高まっていることを踏まえ、研究成果や技術評価・審査の知見を活用して、我が国技術に係る国際基準・試験方法、国際規格等のより積極的な提案や、鉄道の国際規格への適合性評価等を行うための体制整備の検討を進める。

(1) 自動車の基準認証国際調和活動への恒常的かつ組織的な参画

① 基準策定支援研究の成果や審査方法の知見を活用した技術的支援

自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）における我が国主張の技術的支援を行う立場から、当所専門家（研究員、審査職員）を同フォーラムの各専門家会議（12回程度／年）等に恒常的かつ固定的に参加させ、国際基準や国際調和試験方法の策定・調和活動に積極的に参画する。

参画に当たっては、基準策定支援研究の成果及び審査方法の知見を活用し、新たな国際基準や国際調和試験方法の提案、基準策定に必要なデータの提供等を積極的に行う。また、特に戦略的分野に係る提案等に当たっては、工業規格に係る国際標準化活動との連携を図るよう努める。

及びこれを踏まえてとりまとめられた「自動車基準認証国際化行動計画」（平成23年6月自動車基準認証国際化ハイレベル会議）において、我が国技術の海外展開支援としての企業がより活動しやすい環境づくりが求められていることや、「知的財産推進計画2010」（平成22年5月21日知的財産戦略本部決定）に基づく次世代自動車や鉄道の分野における国際標準化等の戦略的推進に対する社会的要請が高まっていることを踏まえ、研究成果や技術評価・審査の知見を活用して、我が国技術に係る国際基準・試験方法、国際規格等のより積極的な提案や、鉄道の国際規格への適合性評価等を行うための体制整備の検討を進める。

(1) 自動車の基準認証国際調和活動への恒常的かつ組織的な参画

① 基準策定支援研究の成果や審査方法の知見を活用した技術的支援

自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）における我が国主張の技術的支援を行う立場から、当所専門家（研究員、審査職員）を同フォーラムの各専門家会議（12回程度／年）等に恒常的かつ固定的に参加させ、国際基準や国際調和試験方法の策定・調和活動に積極的に参画する。

参画に当たっては、基準策定支援研究の成果及び審査方法の知見を活用し、新たな国際基準や国際調和試験方法の提案、基準策定に必要なデータの提供等を積極的に行う。また、特に戦略的分野に係る提案、議論等に当たっては、ISOなどの議論の内容・進捗、日本からの提案の状況等を踏ま

する重要なものであり、日本企業が海外進出するうえで認証の調和は欠かせない。

そのために、積極的に国際会議に参加し、具体的な提案を行っているうえ、会議をリードする主要なポストに所員を配置することに成功しており、極めて優れた活動といえる。

○日本の自動車産業が発展するには、新たな技術開発とともに、国際基準に日本の製品規格を導入し、国際的な制度競争に勝つことが極めて大事である。すなわち、強制力を持つ国際的な法規規制のイニシアティブをとることが交通研の大きな役目になっている。

平成24年度には、国連WP29傘下の各会議に政府代表を補佐する立場で継続的に出席したほか、13の国際基準原案作成グループに参加し、また、水素・燃料電池自動車や電気・ハイブリッド自動車等の新技術の安全性や環境性能評価基準に日本案を反映させるなど、国際基準の議論をリードした。

以上の通り、年度計画を着実に進めながら、次世代自動車普及のため及び日本の国際競争力を確保するための国際基準作りに、特に優れた実績を上げたと認められる。

○国連の活動を段階的に強化する観点から、国土交通省と連携を取りつつ、従前の水素・燃料電池自動車世界統一基準（HFCV）作業グループ、乗用車排出ガス試験サイクル（WLTP/DHC）作業グループ及び電気・ハイブリッド自動車の静音性基準（QRTV）作業グループ、の三つの議長、副議長に加え、電気自動車環境性能（EVE）作業グループの副議長、電気自動車安全性能（EVS）作業グループ及び高度道路交通システム（ITS）の事務局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。これらの作業は国

来る人材を継続的に育成する必要があると考える。

② 車両型式認証に係る新たな国際相互承認枠組みの構築支援

同フォーラムにおける車両型式認証に係る新たな国際相互承認枠組みの構築に向けた検討、審議に積極的に参画し、これまでの審査業務で得られた知見、経験を踏まえた支援、合理的提案を行うことで、適切かつ有効な国際枠組みづくりに貢献する。

③ 更なる国際的リーダーシップ発揮のための体制強化と職員の育成

高度化・複雑化する自動車の新技術等に対応した新たな国際基準・試験方法案の策定・提案に係る国内外のニーズの高まりに対し、基準策定支援研究の成果及び審査方法の知見を活用して、我が国技術をベースとした新たな国際基準等の策定等に係る国際的リーダーシップを組織的かつ戦略的に発揮していく観点から、基準認証国際調和活動の技術支援体制の段階的な強化策について国土交通省と連携して検討を行う。

また、国際会議における議長職の遂行等を通じて得られたノウハウの蓄積や、提案力向上のための人材育成等を図るための具体的方策についても検討を行う。

え、工業規格に係る国際標準化活動との連携を図るよう努める。

② 車両型式認証に係る新たな国際相互承認枠組みの構築支援

同フォーラムにおける車両型式認証に係る新たな国際相互承認枠組みの構築に向けた検討、審議に積極的に参画し、これまでの審査業務で得られた知見、経験を踏まえた支援、合理的提案を行うことで、適切かつ有効な国際枠組みづくりに貢献する。具体的には、関連する国内外の会議に積極的に参加し、国際的な車両認証制度に係る手順・手法等について、国土交通省を支援し、合理的提案を行う。

③ 更なる国際的リーダーシップ発揮のための体制強化と職員の育成

高度化・複雑化する自動車の新技術等に対応した新たな国際基準・試験方法案の策定・提案に係る国内外のニーズの高まりに対し、基準策定支援研究の成果及び審査方法の知見を活用して、我が国技術をベースとした新たな国際基準等の策定等に係る国際的リーダーシップを組織的かつ戦略的に発揮していく観点から、基準認証国際調和活動の技術支援体制の段階的な強化策について国土交通省と連携して検討を行う。

また、国際会議における議長職の遂行等を通じて得られたノウハウの蓄積や、提案力向上のための人材育成等を図る観点から、国際会議出席者間の情報交換を密に行う。これを通して、対処方針の調整、報告等に係る所内手続きの整備、マニュアル等の策定に向けた知見の整理集約、職員の業務研修、所内フォーラムやイントラネット等を

土交通省と密接な連携をとりながら実施する必要があり、そのための体制を整えた。

さらに、自動車審査部職員が、乗用車排出ガス試験法（WLTP）の試験法作成作業グループの中に組織されている、電気、ハイブリッド サブグループリーダーを担当し、日本の自動車審査技術を国際基準に反映すべく努力した。以上のことは国際議論をリードするものであり、大いに評価される。

○国際標準化等への組織的対応において、日本に多い軽自動車の様な幅の狭い車両についての基準案への対応、チャイルドシート側面衝突試験方法の追加案提案、国際基準作成作業とりまとめへの積極的な関与は、大きな評価に値する。

○近年、技術競争のみならず制度競争がより重要になりつつある中、前年度や年度計画を大きく上回る国際会議・国際基準の原案作りへの参画等組織的な取り組みが行われている。

こうした年度計画を上回る成果を勘案し、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。

○自動車、鉄道において、国際認証や国際標準化へ組織的対応を行っており、また、その結果として成果が取り入れられるなど、優れた成果が見られる。

<p>(2) 鉄道の国際標準化の推進、国際規格への適合性評価に関する検討</p> <p>鉄道に係る基準策定支援研究の成果や技術評価手法に係る知見を活用して、鉄道の国際標準化活動に参画し、我が国の優れた鉄道技術・規格の国際標準化の推進（我が国鉄道技術・規格の国際規格化等）に貢献する。また、当所の鉄道の技術評価に係る実績、知見等を活用し、国際規格への適合性評価（認証）を行うための体制を検討する。</p>	<p>活用した知見の所内共有等を行う。</p> <p>(2) 鉄道の国際標準化の推進、国際規格への適合性評価に関する検討</p> <p>鉄道に係る基準策定支援研究の成果や技術評価手法に係る知見を活用して、鉄道の国際標準化活動に参画し、我が国の優れた鉄道技術・規格の国際標準化の推進（我が国鉄道技術・規格の国際規格化等）に貢献する。また、当所の鉄道の技術評価に係る実績、知見等を活用し、鉄道分野の国際規格への適合性評価（認証）を行うため、認証機関の要求事項を定めた ISO/IEC GUIDE 65（JIS Q 0065）に基づく認定を取得し、我が国鉄道に必要な認証を行う。</p>	<p>S</p>	<p>○日本の鉄道技術およびその関連技術は国際的に見て極めて高い水準にあり、諸外国同様に積極的に世界に発信・貢献することが政策的にも重視されている。</p> <p>このような使命を受けて、極めて短期間に認証機関として認定を受けるだけでなく、さらに審査も実施していることは、当初の目標を大きく超えた極めて優れた成果を挙げているといえる。さらなる成果を挙げるよう、引き続き努力されることを期待する。</p> <p>○IEC/TC9 をはじめとする鉄道の電気、電子機器、列車無線制御等の国際規格審議に専門家として参画し、日本の設計条件を反映させるべく活動した。</p> <p>これまで鉄道の規格審査を行う、いわゆる“コンサル”が日本になかったために海外の認証機関に頼らざるをえず、鉄道技術の海外輸出を行う国内メーカーにとって大きな損失であった。昨年度、交通研が国際規格への適合性評価を行う認証機関として資格を得、半年の間に4件の認証審査を行った（うち2件は認証中）ことは、国益に適う新たな業務を積極的かつ着実に推進したという優れた実績として高く評価できる。本資料・左欄には、「ISO/IEC GUIDE 65（JIS Q 0065）に基づく認定を取得し、我が国鉄道に必要な認証を行う」ことが年度目標となっているが、ヒヤリング時には、「平成24年度の目標は認証を行うための体制作りを検討することであった。」との説明があった。実際、景気回復に向けた鉄道技術の海外輸出という国策の推進が声高に唱えられ、国や国内業界の強い圧力を受けて、前倒しで新たな業務の実施体制を確</p>	<p>○認証機関としての品質保持に留意しつつ、申請者の利便性を配慮するなど、国内企業の国際的な競争優位性が確保できるような体制を整備することが望まれる。</p> <p>○短期間に認証機関として認定を受けるとともに、実際に4件の認証業務を行うなどの実績は極めて高く評価でき、SSに近い評価と考えられる。今後、更なる実績を積み、インドやベトナムなどの海外への展開に十分貢献することを期待し、それが実現した際には、再度SS評価に値するか検討したい。</p>
---	--	----------	---	---

		<p>立したということが事実である。</p> <p>以上のように、着実に実績を上げつつ、国策としての新しい重要な業務を順調に立ち上げた。さらに、実際の審査を受託で請け負い、認証の実績を積み上げて特段の優れた成果を出した点は、高い評価に値する。</p> <p>○我が国初の鉄道分野における認証機関としての認定を取得し、鉄道技術の海外展開に大きな貢献となることが予想される。これは計画をはるかに上回る成果と言える。</p> <p>○日本初の鉄道認証機関としての認定を受けたこと、これによる認証審査の実施および認証書の発行は特筆すべき成果と考える。</p> <p>○「新成長戦略」等に基づいて我が国の施策として官民一体で取り組んでいる鉄道技術の海外展開において、我が国の製品が国際規格に適合していることを第三者認証機関によって証明されることが必要とされる中、国内にて適合性評価を行う認証業務実施体制を検討することが中期目標に掲げられていたが、当年度において、当研究所が国内初の認証機関として認定を取得した。認証機関としての品質保持、効率的運営に努めつつ、2件の認証書の発行、継続案件を含めて合計4件の認証審査が行われており、中期目標を上回る成果を上げていると考えられる。</p> <p>鉄道の国際標準化活動においても、国際規格審議に積極的に参画し、我が国の技術の国際規格化に貢献する取組がなされている。</p> <p>以上の観点から、中期目標の達成に向けて特筆すべき優れた実施状況にあると認められる。</p> <p>○鉄道の国際標準化の推進、国際規格への適合性評価に関して、認証機関として認定されたことは、年度計画を超えた成果として高く</p>	
--	--	---	--

			<p>評価される。</p> <p>○2012年9月6日、独立行政法人製品評価技術基盤機構より、認証機関として認定を受けた（認証対象規格:セーフティケース（IEC62425））。</p> <p>IEC62425を認証対象規格とした認証審査を実施し、認証書を2件発行した。さらに、2件が認証審査中である。以上のことは、我が国の鉄道事業の発展におおいに寄与するものであり非常に評価できる。</p> <p>○鉄道の国際標準化の推進として、認証機関として認定されたことは、今後の国内の鉄道関連産業への影響も大きく、優れた成果である。</p>
<p>Ⅱ. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置</p> <p>1. 横断的事項（少数精鋭による効率的運営を通じた、質の高い業務成果の創出と効率的運営の両立）</p>	<p>Ⅱ. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置</p> <p>1. 横断的事項（少数精鋭による効率的運営を通じた、質の高い業務成果の創出と効率的運営の両立）</p>		
<p>(1) 研究部門、自動車等審査部門及びリコール技術検証部門の連携の強化</p> <p>基準策定支援研究と行政執行事業とが同一組織内で併存・連携する、あるべき独法の一類型として、各部門間の業務連携の工夫、努力を行い、新技術の導入等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する。</p> <p>具体的には、研究部門、自動車等審査部門及びリコール技術検証部門の間において、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、各部門の業務を適切かつ効率的に実施する。</p>	<p>(1) 研究部門、自動車等審査部門及びリコール技術検証部門の連携の強化</p> <p>基準策定支援研究と行政執行事業とが同一組織内で併存・連携する、あるべき独法の一類型として、各部門間の業務連携の工夫、努力を行い、新技術の導入等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する。</p> <p>具体的には、研究部門、自動車等審査部門及びリコール技術検証部門の間において、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、各部門の業務を適切かつ効率的に実施する。また、リコール技術検証を通じ確認された不具合発生傾向、基準整備の必要性等について体系的な整理を行い、</p>	A	<p>○着実な実施状況にある。</p> <p>○業務運営の効率化に向け、研究部門、審査部門、リコール部門の間で併任人事制度を活用して連携の強化を図るとともに、管理・間接部門の効率化を図るため、業務処理の効率化を行い、総務・企画部門の人事評価を試行した。少人数の組織でもあることから、安全衛生への取り組みを含め、内部統制が行き届いている。研究発表会や講演会、シンポジウム、研究所の一般公開などを行い、広報の充実強化を通じた国民理解の醸成にも努めた。</p> <p>以上の通り、年度計画に対して着実に実績を上げている。</p> <p>○部門間の連携強化、内部統制の徹底、研究発表会の開催、一般公開の実施、管理部門の効率化など、着実に成果を上げている。</p>

(2) 内部統制の徹底

法人の長のリーダーシップによる、業務運営方針の明定化と役職員への直接の周知徹底、各事業の進捗管理、所内評価、事業改善などを引き続き実施し、所のミッションの一段の徹底、事業の重点化・効率化及び風通しのよい業務運営の実現に努める。また、監事監査において法人の長のマネジメントに関し把握された改善点等の法人の長への報告等を通じ、さらなる業務改善を促す。さらに、安全で内部管理の徹底された組織を目指す観点から、安全衛生、情報管理等の取組を引き続き確実に実施する。

(3) 広報の充実強化を通じた国民理解の醸成

研究所の業務成果について広く国民の理解を得るため、国民にわかりやすい形で積極的に業務成果を説明するよう、役職員への徹底を図る。

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

研究部門及び審査部門は、必要に応じ国土交通省とも連携しつつ、これを研究課題の選定、審査方法の運用に確実に反映することで、自動車にかかわる一層の安全・安心の確保に貢献する。

(2) 内部統制の徹底

法人の長のリーダーシップによる、業務運営方針の明定化と役職員への直接の周知徹底、各事業の進捗管理、所内評価、事業改善などを引き続き実施し、所のミッションの一段の徹底、事業の重点化・効率化及び風通しのよい業務運営の実現に努める。また、監事監査において法人の長のマネジメントに関し把握された改善点等の法人の長への報告等を通じ、さらなる業務改善を促す。さらに、安全で内部管理の徹底された組織を目指す観点から、安全衛生、情報管理等の取組を引き続き確実に実施する。

(3) 広報の充実強化を通じた国民理解の醸成

研究所の業務成果について広く国民の理解を得るため、国民にわかりやすい形で積極的に業務成果を説明するよう、役職員への徹底を図る。

研究所の業務を網羅的に紹介する研究発表会を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1回程度開催する。

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情報の公開、

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。

#### (4) 管理・間接部門の効率化

決裁等の事務的な処理の電子化、情報の共有化・再利用化、外部の専門的能力の活用が相応しい業務のアウトソーシング化等を可能な限り推進することにより、引き続き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%程度抑制するとともに、経費節減の余地がないか自己評価を厳格に行った上で、適切な見直しを行う。また、契約については、他の独立行政法人の事例等をも参考に、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」(平成21年11月17日閣議決定)に基づく取組を着実に実施することにより、契約の適正化を引き続き推進し、業務運営の効率化を図る。

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1回実施する。

上記を含め戦略的かつ計画的な広報を実施するため、広報計画を策定しこれを実施する。

#### (4) 管理・間接部門の効率化

決裁等の事務的な処理の電子化、情報の共有化・再利用化、外部の専門的能力の活用が相応しい業務のアウトソーシング化等を可能な限り推進することにより、引き続き業務の効率化を図る。

また、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、管理、間接業務の業務処理の効率化を推進する。

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%程度抑制するとの目標に向けて、経費節減の余地がないか自己評価を厳格に行った上で、適切な見直しを行う。

契約については、他の独立行政法人の事例等をも参考に、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」(平成21年11月17日閣議決定)に基づく取組を着実に実施することにより、契約の適正化を引き続き推進し、業務運営の効率化を図る。具体的には、契約監視委員会において点検・見直しを行う等により、競争性・透明性を高め、より一層の契約の適正化を図る。

	<p>総務・企画部門の管理職を含めた職員の評価制度を構築し、職員の意欲向上を図る。</p>			
<p>2. 各業務の効率的推進  (1) 研究業務の効率的推進  ① 課題選定・評価プロセスの透明性確保、研究課題の重点化  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・評価会議を設置し、事前評価結果を課題選定・実施に適切に反映することにより、研究の重点化を図る。さらに、外部有識者による研究評価委員会を開催し、客観的観点から評価を行うとともに、評価結果を公表し、重複の排除及び透明性の確保に努める。</p> <p>② 研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価  研究を進めるに当たっては、その進捗について、予め研究計画上に定めるマイルストーン（研究途中において、その後の計画の進退、変更等を判断するための中途目標）による管理をはじめとし、研究所内において研究企画会議が進捗管理を行うことにより、的確かつ迅速な業務の実施に努める。また、研究課題選定・評価会議の期中・事後評価結果を課題選定・実施に適切に反映する。さらに、外部有識者による研究評価委員会を開催</p>	<p>2. 各業務の効率的推進  (1) 研究業務の効率的推進  ① 課題選定・評価プロセスの透明性確保、研究課題の重点化  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・評価会議を設置し、事前評価結果を課題選定・実施に適切に反映することにより、研究の重点化を図る。さらに、外部有識者による研究評価委員会を開催し、客観的観点から評価を行うとともに、評価結果を公表し、重複の排除及び透明性の確保に努める。</p> <p>② 研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価  研究を進めるに当たっては、その進捗について、予め研究計画上に定めるマイルストーン（研究途中において、その後の計画の進退、変更等を判断するための中途目標）による管理をはじめとし、研究所内において研究企画会議が進捗管理を行うことにより、的確かつ迅速な業務の実施に努める。また、研究課題選定・評価会議の期中・事後評価結果を課題選定・実施に適切に反映する。さらに、外部有識者による研究評価委員会を開催し、客観的観点から評価を</p>	<p>A</p>	<p>○着実な実施状況にある。  ○研究開発課題の選定と評価については透明性が確保されており、外部有識者による研究評価委員会を経て、テーマの重点化、進捗状況の評価が適切に行われている。受託研究については、国だけでなく民間等の依頼も受けて実施している。少ないリソースをいかに有効に活用するか難しい面もあるが、受託研究は研究所の実力に対する外部評価結果でもあるので、緊急性、必然性を勘案しつつ積極的な取り組みを期待する。  主要な研究施設・設備稼働率向上、研究者の育成、知的財産権の確保、自動車等審査業務の効率的推進にも努めており、年度計画に対して着実な実績を上げてしていると認められる。</p>	



し、客観的観点から評価を行うとともに、評価結果を公表し透明性の確保に努める。

③ 受託研究等の獲得と効率的研究業務の推進

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引き続き努める。

研究課題選定や評価において人件費相当額等を含めた総コストを踏まえる等により、職員へのコスト意識の徹底を図る。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。

さらに、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。

④ 研究者の人材確保、育成及び職員の意

行うとともに、評価結果を公表し透明性の確保に努める。

③ 受託研究等の獲得と効率的研究業務の推進

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引き続き努める。

研究課題選定や評価において人件費相当額等を含めた総コストを踏まえる等により、職員へのコスト意識の徹底を図る。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%程度抑制すべく、業務の重点化を進める。

さらに、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、列車運行システム安全性評価シミュレータ、台車試験設備及び低視程実験棟など主要な研究施設・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。

④ 研究者の人材確保、育成及び職員の意

意欲向上

(i) 国土交通政策として実施すべき領域において、研究レベルの維持、向上を図るため、国土交通政策に係る研究ニーズを常に把握し、今後、研究者が不足すると考えられる、機械、電気、情報、制御、化学、人間工学等の専門分野について、研究者の採用を戦略的かつ計画的に行う。また、技術、経験等の適切な継承のため、研究職員の採用に当たり、特定の世代、分野に偏りが生ずることがないように、年齢、研究履歴等に配慮する。さらに、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。

(ii) 国土交通政策に係る研究ニーズに的確かつ迅速にこえるため、以下の点を踏まえ、研究者の育成に積極的に取り組む。

・計画的に行政、自動車等審査部門、リコール技術検証部門との人事交流を行う。

・若手研究者等の育成に努める。特に、行政が実施する検討会やワーキング等に若手研究者等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等に任せると。

・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。また、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。

意欲向上

(i) 国土交通政策として実施すべき領域において、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係る研究レベルの維持、向上に戦略的かつ計画的に取り組む。また、技術、経験等の適切な継承のため、研究職員の採用を行う場合には、特定の世代、分野に偏りが生ずることがないように、年齢、研究履歴等に配慮する。さらに、5名以上の客員研究員を招聘するなど、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。

(ii) 国土交通政策に係る研究ニーズに的確かつ迅速にこえるため、以下の点を踏まえ、研究者の育成に積極的に取り組む。

・計画的に行政、自動車等審査部門、リコール技術検証部門との人事交流を行う。特に、自動車等審査部門にのべ4名以上の研究者を併任させる。

・若手研究者等の育成に努める。特に、行政が実施する検討会やワーキング等に若手研究者等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等に任せると。

・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（100回程度）等を通じて研究者の資質の向上に努める。また、研究所内で情報共有を行う場である所内フォーラムを10回以上実施する、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。

(iii) 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。

(iv) 研究者の評価については、研究課題選定・評価会議による評価結果の活用等を図りつつ研究者の評価結果を処遇に反映するとともに、実績を加味した諸手当の支給とすることで、研究者の意欲の向上と活性化を図る。

#### ⑤ 知的財産権の活用と管理適正化

研究者の意欲向上を図るため、知的財産権の取得目的の明確化等を含め、特許、プログラム著作権等の取り扱いに係るルールの更なる見直しを行うとともに、その管理のあり方についても費用対効果等の観点から適切に管理を行い、その活用をさらに促進する。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。

#### (2) 自動車等審査業務の効率的推進

審査組織運営の一層の効率化の観点から、調布本所と自動車試験場の審査職員数の配分の見直しを検討するとともに、審査内容の重点化を行う。

新しく導入又は改正される安全・環境基準に適切に対応しつつ自動車等の審査を機動的かつ効率的に実施するため、スタッフ制を活用し、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。

る。

(iii) 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。

(iv) 研究者の評価については、研究課題選定・評価会議による評価結果の活用等を図りつつ研究者の評価結果を処遇に反映するとともに、実績を加味した諸手当の支給とすることで、研究者の意欲の向上と活性化を図る。

#### ⑤ 知的財産権の活用と管理適正化

研究者の意欲向上を図るため、知的財産権の取得目的の明確化等を含め、特許、プログラム著作権等の取り扱いに係るルールの更なる見直しを行うとともに、その管理のあり方についても費用対効果等の観点から適切に管理を行い、その活用をさらに促進する。具体的には、特許等の産業財産権出願を6件程度行う。

#### (2) 自動車等審査業務の効率的推進

自動車試験場の人員を活用し、効率的な審査を行う。

審査の専門分野ごとのグループ編成等により、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。

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、合理的な試験車両の選定を行うなど、審査の効率化、審査内容の重点化を図る。また、先行受託試験制度を円滑に実施することにより、本申請の審査期間を短縮し、申請者の利便性向上、審査の

<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、合理的な試験車両の選定を行うなど、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により、部内の人材のより効率的な活用を図る。</p> <p>審査事務処理の電子化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>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により、部内の人材のより効率的な活用を図る。</p> <p>審査事務処理の電子化の推進や外注及び試験補助要員等の一時的雇用等により、効率的な実施のための体制を整備する。</p>			
<p>3. 外部連携の強化</p> <p>(1) 研究連携の強化と産学官連携の促進</p> <p>関連する研究を実施しておりかつ当所の有しない知見等を有する民間、大学、公的機関等の研究機関（以下「関連研究機関」という。）との連携について、高度化・複雑化する技術基準等への確に対応する観点から、技術基準の策定等を行っている独立行政法人としての中立性に留意しつつ、分野横断的な研究など連携によりシナジー効果が期待できる研究課題に対し、共同研究等を通じた知見・技術の活用や人的交流を積極的に行うなど連携強化を図り、もって研究業務の効率的かつ効果的な実施に努める。</p> <p>さらに、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促進し、研究の効率的かつ効果的な推進を図る。</p> <p>具体的には、中期目標期間中に、関連研究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</p>	<p>3. 外部連携の強化</p> <p>(1) 研究連携の強化と産学官連携の促進</p> <p>関連する研究を実施しておりかつ当所の有しない知見等を有する民間、大学、公的機関等の研究機関（以下「関連研究機関」という。）との連携について、高度化・複雑化する技術基準等への確に対応する観点から、技術基準の策定等を行っている独立行政法人としての中立性に留意しつつ、分野横断的な研究など連携によりシナジー効果が期待できる研究課題に対し、共同研究等を通じた知見・技術の活用や人的交流を積極的に行うなど連携強化を図り、もって研究業務の効率的かつ効果的な実施に努める。</p> <p>さらに、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促進し、研究の効率的かつ効果的な推進を図る。</p> <p>具体的には、中期目標期間中に、関連研究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、人</p>	A	<p>○着実な実施状況にある。</p> <p>○関連研究機関との共同研究を、年度数値目標+1 件実施し、連携大学院方式による研究指導を実施した。国内外の研究機関等から、年度目標を超える数の研究者、研究生を受け入れ、人的交流を積極的に推進している。特に IEA による公募型国際共同研究、米国環境保護庁付属研究機関 NVFEL との定期意見交換会を行うなど、海外の機関との連携を強化している点は評価できる。基準認証国際調和活動への参画や海外認証機関との情報交換など、自動車審査に関する国際連携の強化も進めた。</p> <p>以上の通り、年度目標に対し着実な実績を上げていると認められる。</p> <p>○着実に実施されている。</p>	

<p>入れ、人的交流を推進する。</p> <p>(2) 諸外国の研究機関との研究連携の強化 研究成果を国際学会等に発表する等により国際的な研究活動に貢献するほか、外国の試験・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>(3) 自動車等審査に関する国際連携の強化 ① 基準認証国際調和活動に継続的に参画し国際調和試験方法案の策定検討に貢献するとともに、得られた国際基準の基準策定の背景情報、試験手法等に係る知見を、審査に活用する。 ② 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>的交流を推進する。</p> <p>(2) 諸外国の研究機関との研究連携の強化 研究成果を国際学会等に発表する等により国際的な研究活動に貢献するほか、外国の試験・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>(3) 自動車等審査に関する国際連携の強化 ① 基準認証国際調和活動に継続的に参画し国際調和試験方法案の策定検討に貢献するとともに、得られた国際基準の基準策定の背景情報、試験手法等に係る知見を、審査に活用する。 ② 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>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>		A	<p>○着実な実施状況にある。 ○予算計画に基づいて年度計画を着実に実施しており、適正に業務運営が行われていると認められる。 ○適正に実施されている。</p>	
<p>Ⅳ. 短期借入金の限度額・予見し難い事故等の事由に限り、資金不足となる場合における短期借入金の限度額は、400百万円とする（ただし、一般勘定、審査勘定それ</p>	<p>Ⅳ. 短期借入金の限度額・予見し難い事故等の事由に限り、資金不足となる場合における短期借入金の限度額は、400百万円とする。</p>	—	—	

それ200百万円とする)	(ただし、一般勘定、審査勘定それぞれ200百万円とする。)			
V. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画		—	—	
VI. 剰余金の使途 ・研究費への繰り入れ ・海外交流事業（招へい、ワークショップ、国際会議等）の実施 ・広報活動の実施 ・施設・設備の整備	・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	—	—	
VII. その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項 (1) 施設及び設備に関する計画 自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資する調査及び研究を確実に実施するとともに、自動車等の審査において新しく導入又は改正される安全・環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。 また、保有資産については、引き続き減損会計の情報（保有目的、利用実績等）なども十分活用して保有目的・利用状況を把握し、その有用性、必要性について不断に検証を行う。  (2) 人事に関する計画 ① 方針	VII. その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項 (1) 施設及び設備に関する計画 ① 以下の施設・設備の整備・更新を行う。 施設・設備の内容 予定額 財源 （一般勘定） 自動車等研究施設整備費 ・ハイブリッド・電子制御車両総合試験設備の整備 45百万円 （独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金） （審査勘定） 自動車等審査施設整備費 ・歩行者脚部保護基準の導入に伴う試験設備の改造 100百万円 （独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金） ・NRTC（特殊自動車排出ガス試験法）導入に伴う試験設備の改造等 19百万円 （独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費補助金） (2) 人事に関する計画 ① 方針	A	○着実な実施状況にある。 ○施設・設備については、年度計画通りに整備・更新が行われている。平成24年度の事務・技術職のラスパイレス指数が若干高いが、人件費削減の取り組みを目標に沿って着実に進めている。 自動車アセスメント事業の移管準備についても、事業の質の維持・改善、事業全体の効率化、トータルコスト削減につながる実施手法・体制を検討した。 これらのことから、年度計画に対し着実な実績を上げていると認められる。 ○計画通り実施されている。	

<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>給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、給与改定に当たっては、引き続き、国家公務員に準拠した給与規程の改正を行い、その適正化に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を公表する。</p> <p>特に事務・技術職員の給与水準については、平成21年度の対国家公務員指数が年齢勘案で102.3となっていることを踏まえ、平成27年度までにその指数を100.0以下に引き下げよう、給与水準を厳しく見直す。</p> <p>また、総人件費についても、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）に基づく平成18年度から5年間で5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を23年度も引き続き着実に実施するとともに、政府における総人件費削減の取組を踏まえ、厳しく見直す。</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> <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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>② 人員に関する指標</p> <p>給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、給与改定に当たっては、引き続き、国家公務員に準拠した給与規程の改正を行い、その適正化に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を公表する。</p>			
---	--	--	--	--

<p>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、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。）</p> <p>※注）対象となる「人件費」の範囲は、常勤役員及び常勤職員に支給する報酬（給与）、賞与、その他の手当の合計額とし、退職手当、福利厚生費（法定福利費及び法定外福利費）、今後の人事院勧告を踏まえた給与改定分は除く。</p> <p>(3) 自動車アセスメント事業の移管準備 現在、独立行政法人自動車事故対策機構で実施している自動車アセスメント事業について、「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）を踏まえた移管及びかかる体制整備の検討を行うに当たっては、国土交通省及び関係機関と連携し、交通安全環境研究所の人員や知見を最大限活用しつつ、事業の質の維持・改善、事業全体の効率化、トータルコスト削減につながる実施手法・体制を検討する。</p>	<p>(3) 自動車アセスメント事業の移管準備 現在、独立行政法人自動車事故対策機構で実施している自動車アセスメント事業について、「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）を踏まえた移管及びかかる体制整備の検討を行うに当たっては、国土交通省及び関係機関と連携し、交通安全環境研究所の人員や知見を最大限活用しつつ、事業の質の維持・改善、事業全体の効率化、トータルコスト削減につながる実施手法・体制を検討する。</p>			
--	---	--	--	--

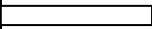
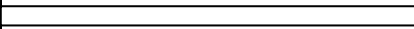
- <記入要領>・項目ごとの「評定結果」の欄に、以下の段階的評定を記入するとともに、その右の「評定理由」欄に理由を記入する。
- SS：中期目標の達成に向けて特筆すべき優れた実施状況にあると認められる。
  - S：中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。
  - A：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。
  - B：中期目標の達成に向けて概ね着実な実施状況にあると認められる。
  - C：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められない。
- ・SSをつけた項目には、特筆すべきと判断した理由として、他の項目における実績との違いを「評定理由」欄に明確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：15項目） （15項目）

SS	0項目	
S	4項目	
A	11項目	
B	0項目	
C	0項目	

総合評価

（法人の業務の実績）

（独）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するなど、中期目標の達成に向け、順調な実施状況にあるといえる。

また、下記は評価において、特筆すべき事項である。

自動車の安全・安心の確保については、チャイルドシート側面衝突試験法改正案の国際基準への採用、国の幼児専用車の安全性向上ガイドライン策定への貢献、歩行者事故回避システムの試験・評価手法の提案を行うなど優れた成果を上げた。さらに、自動車における環境問題等においても、ディーゼル車の使用過程車における排出ガス性能劣化状態の回復方法の検討・提案、電気自動車試験方法に関する国際的議論への提案など多大な貢献をしている。

鉄道の安全確保の観点からも、国際的な磁界測定法標準化の動向を踏まえ、走行中の車内における磁界発生状況の測定方法を国際規格やJISに反映させたことや、交通システムの新技術に対する安全性評価の標準化についても、公正・中立な立場で評価を実施したことなど、優れた成果を上げた。

自動車の基準・認証国際調和活動については、国土交通省と連携をとりつつ、継続的に参画し、新たに電気自動車の安全性・環境性能のための議論において事務局となるなど国際基準に議論をリードし、水素・燃料電池自動車や電気・ハイブリッド自動車等の新技術の安全性や環境性能評価基準に日本案を反映させるなど、優れた成果を上げた。

鉄道の国際標準化の推進については、我が国初の鉄道分野における認証機関としての（独）製品評価技術基盤機構（NITE）から認定を取得し、鉄道技術の海外展開に大きな貢献となると思われ、計画をはるかに超える成果を上げた。この点については極めて高く評価するが、今後更なる実績を積み、海外展開に貢献されることを期待する。また、その貢献が十分になされた際には、最高評価を付すことを検討する。

審査部においては、自動車技術が高度化・複雑化し、要求される知識・技術レベルが高まる中での審査への的確な対応のため、人材育成、能力認定制度の適切な運用等による能力の向上、計画的な技術者の登用や研究部門との連携による組織全体の審査能力向上が図られるとともに、利用者の利便性向上のための取り組みが図られている。また、リコール技術検証部では、研究部門や審査部門との業務・人材面での連携強化による効率的な不具合情報の収集・分析、及び技術検証が行われているとともに、部内の業務効率化に向け業務マニュアルの制定、新技術に対応した人材の採用を行っている。加えて研究部門・審査部門・リコール部門が常に情報を共有し、技術基準案の策定等の各業務が相互に連携して効率的に実施されている。

小規模な組織でありながら、限られたリソースを最大限に活用し、これらの陸上交通の安全・環境に関する社会的・行政的ニーズに対応した質・量両面での成果を効率的に実現するための努力が払われている。特に国際的な視野の元に業務を進めている。

(課題・改善点、業務運営に対する意見等)

○国内の事業者を指導する国に近い立場、日本の鉄道の安全性を海外にアピールする立場にある交通安全環境研究所の使命は、“評価法”にあると考えられる。研究開発に関しては、測定器や測定法の開発はあくまで第一ステップととらえ、さらに安全性の評価手法、評価基準の策定を目標とした研究へと踏み込んでいって欲しい。

○鉄道分野における認証機関としての認定を取得した点は、極めて高く評価するが、内部統制の観点から認証部門と研究部門の独立性の担保に引き続き十分な注意を払うことを要望する。

○査読付き論文と言っても proceedings と journal paper があり、区別して目標管理してはどうか。

(その他)

○自動車と鉄道という2大陸上交通を対象として安全・環境の課題を扱う交通安全環境研究所の特徴を活かし、今後の高齢化社会を念頭に置いて、次世代の地域交通のネットワークや持続可能な街づくりを先頭に立って牽引して行って欲しい。

<p>総合評価 (SS, S, A, B, Cの5段階)</p> <p style="text-align: center;">A</p>	<p>(評定理由)</p> <p>○中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。</p>
---	--

	実績	評価
1 政府方針等		
○ 「平成23年度末に中期目標期間が終了する独立行政法人の主要な事務及び事業の改廃に関する勧告の方向性について」(平成23年12月9日政委第27号政策評価・独立行政法人評価委員会通知)における指摘事項を踏まえた評価。	該当無し	-
○ 「平成23年度における独立行政法人等の業務の実績に関する評価の結果等についての意見」(平成25年1月21日政委第7号政策評価・独立行政法人評価委員会通知)における指摘事項を踏まえた評価。	該当無し	-
○ 政独委の累次の指摘や政府方針、会計検査院等において取り組むべきとされた事項について、その進捗状況を明らかにした上での評価。	該当無し	-
2 保有資産の管理・運用等		
○ 「独立行政法人の職員宿舎の見直し計画」(平成24年4月3日行政改革実行本部決定)及び「独立行政法人の職員宿舎の見直しに関する実施計画」(平成24年12月14日行政改革担当大臣決定。以下「見直し実施計画」という。)を踏まえた見直しの実施状況を明らかにした上での評価。	該当無し	-
○ 見直し実施計画で廃止等の方針が明らかにされている宿舎以外の宿舎及び職員の福利厚生を目的とした施設について、法人の自主的な保有の見直し及び有効活用の取組状況を明らかにした上での評価。	該当無し	-

	実績	評価
<p>3 内部統制</p> <p>○ 法人のミッション達成を阻害する課題(リスク)のうち、法人にとって優先的に対応すべき重要な課題が何であるかを明らかにした上で、それへの対応状況の評価。</p>	<p>・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明確化し、理事長が訓辞等のあらゆる機会を通じて直接職員に伝えている。</p> <p>・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、トップと現場等の双方向の意思疎通が図られ、風通しの良い業務運営を行っている。</p> <p>・課題進捗検討会や業務報告会等に於いて、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、OJT(On the Job Training)が実践されている。</p> <p>・各部門内の全職員が参加する定例会議に於いて、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、潜在的なリスクを常に把握し、各部門の長の指示の下、適切な対応がとられるとともに、所議に於いて、組織全体として取り組むべき重要なリスクを把握し、必要な対応策の指示がなされる仕組みが構築されている。</p> <p>・さらに内部監査において監査委員会を設置し、毎年度の監査計画を策定して実施している。監査における指摘については、その都度改善を求めるとともに、この結果を理事長及び監事に報告を行い、内部統制や監事監査に活用するとともに、次年度の監査計画にも反映させている。また、平成24年監事監査においては、内部統制システムを調査し、内部管理体制の徹底と見直しを行っている。</p> <p>・また、平成24年度は、鉄道認証室が鉄道の国際規格の認証機関として(独)製品評価技術基盤機構(NITE)から認定を受けた。当研究所内の限られたリソースを最大限に活用しつつ、鉄道認証室が独立性を確保し、公正・中立な業務を実行するため、交通システム研究領域研究員等との併任を行うことなどにより専門性の確保を図る一方、認証機関の最上位規程において活動の独立性を明確化するとともに、認証案件ごとに、対象製品との関わりがない者が審査に当たるよう、事前に厳格な適格性チェックを行なっている。また、定期的な内部監査・マネジメントレビューの実施や、NITEの監査及び鉄道製品認証業務運営委員会による第三者チェックなどの措置を講じている。</p>	<p>所議、課題進捗検討会や業務報告会を通じた重要な情報等の把握、あらゆる機会をとらえての理事長に法人のミッションの周知徹底、部門毎の定例会議や所議の場におけるリスクの洗い出しと組織全体として取り組む重要なリスクの把握・対応、内部監査の計画に基づく実施と結果に基づく改善、効率的な監査の実施が行われており、適切な対応がとられていると認められる。また、鉄道認証業務についても独立して公正中立な業務が行われるよう適切な措置が講じられている。</p>