

様式 1-2-1 中期目標管理法 中期目標期間評価 評価の概要様式

1. 評価対象に関する事項		
法人名	独立行政法人交通安全環境研究所	
評価対象中期目標期間	見込評価（中期目標期間実績評価）	第3期中期目標期間（最終年度の実績見込を含む。）
	中期目標期間	平成23～27年度

2. 評価の実施者に関する事項			
主務大臣	国土交通大臣		
法人所管部局	自動車局	担当課、責任者	技術政策課、島雅之
評価点検部局	政策統括官	担当課、責任者	政策評価官 山田輝希
主務大臣			
法人所管部局		担当課、責任者	
評価点検部局		担当課、責任者	

3. 評価の実施に関する事項
<p>（実地調査、理事長・監事ヒアリング、外部有識者評価からの意見聴取など、評価のために実施した手続等を記載）</p> <p>平成27年6月30日に理事長・監事ヒアリング、及び、有識者からの意見聴取などを目的とする会合（平成26年度独立行政法人交通安全環境研究所の業務評価などに関する会合）を開催した</p>

4. その他評価に関する重要事項
<p>（組織の統廃合、主要な事務事業の改廃などの評価対象法人に関する事項、評価体制に関する事項などを記載）</p> <p>平成28年4月1日を持って、独立行政法人交通安全環境研究所は、自動車検査独立行政法人と統合する。</p>

様式 1-2-2 中期目標管理法 中期目標期間評価 総合評価様式

1. 全体の評価		
評価 (S、A、B、C、D)	B：中期目標における所期の目標を達成していると認められる。	(参考：見込評価) ※期間実績評価時に使用
評価に至った理由	(項目別評価の分布や、下記「2. 法人全体に対する評価」を踏まえ、上記評価に至った理由を記載) 項目別評価は業務の一部がAであるものの、その他の業務は全てBであり、また全体の評価を引き下げる事象もなかったため、本省の評価基準に基づきBとした。	

2. 法人全体に対する評価	
法人全体の評価	(項目別評価及び下記事項を踏まえた、法人全体の評価を記述) 特に重大な業務運営上の課題は検出されておらず、全体として順調な組織運営が行われていると評価する。
全体の評価を行う上で特に考慮すべき事項	(法人全体の信用を失墜させる事象や外部要因など、法人全体の評価に特に大きな影響を与える事項その他法人全体の単位で評価すべき事項、災害対応など、目標、計画になく項目別評価に反映されていない事項などを記載) 特に全体の評価に影響を与える事象はなかった。

3. 課題、改善事項など	
項目別評価で指摘した課題、改善事項	(項目別評価で指摘した課題、改善事項で、組織及び業務全般にわたる検討、新中期目標の策定において特に考慮すべき事項があれば記載) 該当なし
その他改善事項	(上記以外で今後の対応の必要性を検討すべき事項、政策・施策の変更への対応、目標策定の妥当性など、個別の目標・計画の達成状況以外で改善が求められる事項があれば記載) 該当なし
主務大臣による改善命令を検討すべき事項	(今後、改善が見られなければ改善命令が必要となる事項があれば記載) 該当なし

4. その他事項	
監事等からの意見	(監事等へのヒアリングを実施した結果、監事等からの意見で特に記載が必要な事項があれば記載) 該当なし
その他特記事項	(有識者からの意見があった場合の意見、評価の方法について検討が必要な事項など、上記以外で特に記載が必要な事項があれば記載) 該当なし

中期目標	年度評価					中期目標 期間評価		項目別 調書No.	備考欄
	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	見込 評価	期間 実績 評価		
I. 国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項									
1. 質の高い研究成果の創出 (1)国土交通政策への貢献 ①自動車に関わる安全・安心の確保	A	S	S	A		A		1-1	
②自動車に関わる地域環境問題の改善	S	A	S	A		A		1-2	
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	S	A	A	B		B		1-3	
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	A	S	A	B		B		1-4	
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	A	A	A	B		B		1-5	
(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）	A	A	A	B		B		1-6	
2. 自動車等の審査業務の確実な実施 (1)審査体制の整備 (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 (3)申請者の利便性向上 (4)技術職員の育成・配置、技術力の蓄積等 (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	A	A	A	B		B		1-7	
3. 自動車のリコールに係る技術的検証の実施 (1)リコール技術検証業務の確実な実施 (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 (3)技術者の配置等	A	A	A	B		B		1-8	
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 (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 (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	S	S	S	A		A		1-9	
	S	S	A	A		A		1-10	

※重要度を「高」と設定している項目については各評語の横に「○」を付す。

難易度を「高」と設定している項目については各評語に下線を引く。

中期目標	年度評価					中期目標 期間評価		項目別 調書No.	備考欄
	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	見込 評価	期間 実績 評価		
II. 業務運営の効率化に関する事項									
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） (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 (2)内部統制の徹底 (3)広報の充実強化を通じた国民理解の醸成 (4)管理・間接部門の効率化	A	A	A	B		B		2-1	
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 ②研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価 ③受託研究等の獲得と効率的な研究業務の推進 ④研究者の人材確保、育成及び職員の意欲向上 ⑤知的財産権の活用と管理適正化 (2)自動車等審査業務の効率的推進	A	A	A	B		B		2-2	
3. 外部連携の強化 (1)研究連携の強化と産学官連携の促進 (2)諸外国の研究機関との研究連携の強化 (3)自動車等審査に関する国際連携の強化	A	A	S	B		B		2-3	
III. 財務内容の改善に関する事項									
予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画	A	A	A	B		B		3-1	
IV. その他の事項									
その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項	A	A	A	B		B		4-1	

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-1	自動車に関わる安全・安心の確保		
業務に関連する政策・施策	政策目標V 安全で安心のできる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標17 自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠(個別法条文など)	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度:「高」(政府において、2018年を目処に交通事故死者数2,500人以下との目標を設定しているが、平成26年時点で4,113人からすると極めて高い目標であると言える。さらなる交通事故死者数減少に向けては、新たな安全対策が必要と考えられることから、当研究所の研究は、新たな安全基準策定に向けて重要な役割を果たすものであるため。)	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット(アウトカム)情報 →1-6に記述								②主要なインプット情報(財務情報及び人員に関する情報)					
指標等	達成目標(中期目標)	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
									予算額(千円)	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838
									決算額(千円)	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181
									経常費用(千円)	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872
									経常利益(千円)	△80,839	△52,065	11,304	53,823
									行政サービス実施コスト(千円)	1,015,307	878,557	800,689	812,433
									従事人員数	44	40	40	39

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.4. 自動車の基準・認証国際調和活動、鉄道の国際標準加藤への組織的対応」で構成している

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価			主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)	
(1)国土交通政策への貢献 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、重点化を図ること。 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、自動車、鉄道	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	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 特になし <評価の視点> 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	<主要な業務実績> (i)交通事故分析、効果評価を通じた効果的対策の検討 ・死傷事故低減に向けた高齢歩行者における行動特性の究明と対策について 高齢歩行者の行動、心理を究明し、事故低減に向けた方策の提言を目的として実施した。 高齢者約2,000人を対象としたアンケートより、高齢者の道路横断時の心理状況を調査した。更に、中心視野と周辺視野に着目して道路横断時の高齢歩行者の知覚能力、判断能力を調査した。中心視野については、実車を用い、高齢者歩行者は車両速度が高くなると認知判断能力が低下し、さらに高齢者の視力	<自己評価>A A評価とした理由として、 ・高度化する衝突安全・予防安全技術に迅速に対応 ・国際基準調和へ大きく貢献 ・中期計画の目標を超えた研究成果(13課題中5課題)が挙げられる。 以下に、中期計画の目標を超えた課題を示す。 (ii)更なる被害軽減・衝突安全対策の検討において、以下の課題で中期計画を超える成果が得られ	評価 A <評価に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) 中期計画として掲げた13課題は法人の工夫により、着実に目標の達成に向かっていく。また、6課題については、当初の計画を超え基準案の作成も終了しており、対策が必要となる分野等において基準等の策定に貢献していると認められる。 よって、確実に目標を上回る成果が得られる見込みがあるとしてA評価とする。 <今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変	評価 <評価に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) <今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変	

<p>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こと。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の見直しの議論を通じ、適切に対応すること。</p> <p>上記観点から以下のような課題に取り組むこと。</p> <p>①自動車に関わる安全・安心の確保</p> <p>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こと。</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> <p>(ii) 更なる被害軽減・衝突安全対策の検討</p> <p>(iii) 更なる予防安全対策の検討</p> <p>(iv) 高電圧・大容量蓄電装置、電子制御装置等の安全性評価</p>	<p>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。</p> <p>(ii) 更なる被害軽減・衝突安全対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>めの研究であるか。具体的には、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であるか。</p>	<p>は認知判断能力に影響を及ぼすことが明らかとなった。周辺視野については、仮想現実空間における車モデルを用い、車の色(背景とのコントラスト)は知覚能力に影響を及ぼすことが明らかとなった。尚、実車による実験では、三鷹市老人クラブと連携を行った。仮想現実空間における実験では、秋田大学と連携を行った。</p> <p>高齢者の危険な状況についての研究結果は、三鷹市老人クラブへ報告し、市民生活へ反映された。</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者事故の防止および被害軽減に関する研究 歩行者検知型被害軽減装置の普及に貢献すべく、車両の衝突速度と歩行者被害の関係を我が国の交通事故データより明確にすることを目的とした。 交通事故総合分析センター所有のデータを対象として分析を行った結果、歩行者への衝突速度を30km/h以下にすると、重傷率は27%以下、死亡率は5%以下となることが判明した。例えば、セダンと衝突する場合の死亡率に着目すると衝突速度60km/hでは死亡率は38%であるが、衝突速度が50km/hでは22%となり、高速衝突条件下においては僅か10km/h衝突速度減少が死亡率の大幅な減少に寄与することが判明した。 交通事故削減効果を評価するシミュレータの開発 車両安全対策技術が搭載された車両がもたらす交通事故削減効果を評価するシミュレータを開発し、これによって効果評価を実現する。 Adaptive Driving Beamの効果評価を可能とするシミュレータを開発し、これを用いて同システムの効果評価を実現した。 第4期ASV推進検討会にて策定された通信利用型運転支援システムのガイドラインに取り上げられている出会い頭衝突防止支援システムの効果評価を可能とするシミュレータを開発し、これを用いて同システムの効果評価を実現した。 同ガイドラインに取り上げられている右折時衝突防止支援システムの効果評価を可能とするシミュレータを開発し、これを用いて同システムの効果評価を実現した。 (ii)更なる被害軽減・衝突安全対策の検討 子供乗員、小柄乗員の衝突安全性に関する研究 平成26年は57万件的交通事故が発生し、71万人が負傷し、4,113人がなくなっている。一方、平成23年3月に作成された第9次交通安全基本計画(計画期間:平成23年度~平成27年度)では、「平成27年までに24時間死者数を3,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」との目標が定められている。本目標を達成するためには、最新の事故・受傷実態を踏まえ更なる被害軽減対 	<p>た。</p> <ul style="list-style-type: none"> 子供乗員、小柄乗員の衝突安全性に関する研究 →国土交通省車両安全対策検討会で「幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドライン」策定の資料として活用された。 チャイルドシートの側面衝突試験方法にかかる調査及び子供乗員、小柄乗員の衝突安全性に関する研究 →試験結果がチャイルドシートの側面衝突試験基準の改定資料として活用された。 →本成果をWP29/GRSP及びインフォーマルグループ会議にて提案し、2012年12月GRSPで日本の修正提案が合意され2013年8月にUN-R129として発行された。 小型車両の乗員等の安全性に関する研究 →本成果を国際会議(WP29/GRSP等)及び国内対応委員会活動を通じて国際的議論へ反映し、基準案策定に貢献した。 <p>(iii)更なる予防安全対策の検討において、以下の課題で中期計画を超える成果が得られた。</p> <ul style="list-style-type: none"> 車線維持支援装置の国際基準に関する調査 →技術要件及び試験法の検討にとどまらず、操舵装置の国連協定規則(R79)にLKASの規定を追加した条文ドラフトを第78回GRRFにインフォーマルドキュメントとして提出し、第79回GRRFにフォーマルドキュメントとして提出し、国際的議論へ貢献した。 カメラモニタシステムの国際基準に関する調査 →各種設定条件を評価した結果が、GRSG 専門部会(IG-CMSII等)にて報告・意見交換が行われ、基準案の作成、GRSGでの承認に繋がった。 <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><課題と対応></p> <p>いくつかの課題が中期計画に対して未達成であるが、平成27年度に達成する見込みである。</p>	<p>更が必要になる事項等あれば記載)</p> <p>中期目標・中期計画である質の高い研究については、研究領域全体でのアウトプット情報とインプット情報の記載になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に其々の情報を関連付けて示す必要がある。また、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>(有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p> <ul style="list-style-type: none"> アウトプット情報については、一般的に量から質の変えていく事が大事だと思う。 一般的なことになるが、アウトプットとインプットの情報は、この関連性を評価することになるが、実際に記載されているこの数値により評価することは難しいものがある。また、インプット情報をあまり細かくすると煩雑にもなるので、双方のバランスを考慮し、将来的にもう少しアウトプットとインプットを関連付けて記載することを検討いただきたい。 	
---	--	--	---	---	---	--

	<p>(iv) 高電圧・大容量蓄電装置、電子制御装置等の安全性評価</p> <ul style="list-style-type: none"> 電気式ハイブリッド自動車及び電気自動車等新技術の導入・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、将来基準案の策定等に貢献する。 	<p>策を図る必要がある。そこで、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手法について検討を行い、将来基準案の策定等に貢献することを目的とする。</p> <p>JASIC 主催の国内対応会議の主査として、ECE 法規の前面衝突試験方法の検討で課題となっている前面構造部材の高さ合わせに関しての評価実験を計画し、その実施を推進した。要求より高い位置に前面構造部材のある車両であっても、十分な性能を満たすSEAS(Secondary Energy Absorbing Structure)があることにより必要な性能を満たすことができることを確認し、その内容を基準策定国際会議の場において報告した。また、同じく JASIC 主催会議の主査として、国際基準である GTR のポール側面衝突基準の検討の場において、日本に多い軽自動車の様な幅の狭い車両に対してその事故実態から衝突速度の選択ができる方がより実態に即している事を国際会議で提案し、基準案に織り込んだ。</p> <ul style="list-style-type: none"> チャイルドシートの側面衝突試験方法にかかる調査及び子供乗員、小柄乗員の衝突安全性に関する研究 <p>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た。その追加条件の案を作成し、国際会議の場で提案した。提案内容は承認されて、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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 人体組織の衝撃耐性の解明と被害軽減のための安全基準に関する研究 <p>人モデルを使用し、衝撃シミュレーションを実施することで車両前面衝突事故が発生する状況を再現し、腹部傷害の発生要因を解明した。また、腹部傷害の発生メカニズムを把握した。</p> <ul style="list-style-type: none"> 小型車両の乗員等の安全性に関する研究 <p>前面衝突事故について、交通事故総合分析センターのマクロデータを用い解析を行った。その結果、死亡重傷事故における乗員の主要傷害部位は胸部が最も多く、また50km/h 以下での事故の割合が著しく高かった。重量別の比較では車両重量 1,000kg 以下の小型自動車の割合が高い等の結果を得た。軽自動車を用いて、実事故を想定した衝突実験を実施した結果、運転席ダミーの傷害値は頭部については、衝突速度が低い場合には大幅に低減されるのに対して、胸部傷害値は低速度衝突でも大きな低減はみられなかった。</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>これらの知見については、基準の国際調和に係る国際会議（WP29/GRSP等）及び国内対応委員会活動を通じて反映し、基準案策定に貢献した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大容量蓄電装置搭載車の衝突安全性に関する研究 <ul style="list-style-type: none"> 国連の 58 協定に基づく衝突安全基準調和の一つとして、リチウムイオン電池を代表とする大容量蓄電装置を搭載した自動車の衝突安全性に関して基準策定に貢献する。 JASIC 主催の UN 基準国内対応会議の RESS（Rechargeable Energy Storage System）ワーキング委員として、大容量蓄電装置を搭載した自動車の衝突安全性について、既存及び今度導入が予定されている実車の衝突試験を適用する車両カテゴリーの検討や大容量蓄電装置のコンポーネント試験方法等について調査・検討を実施し、その内容を基準策定国際会議の場において報告して基準化に貢献した。 <p>(iii) 更なる予防安全対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車線維持支援装置の国際基準に関する調査 ・カメラモニタシステムの国際基準に関する調査 <p>車線維持支援システム（Lane Keeping Assist System）の国際基準の策定に資するため、技術要件及び試験法の検討等を行う。</p> <p>2014年5月の Small Drafting Meeting において、操舵装置の国連協定規則（R79）に LKAS の規定を追加するための条文ドラフトを作成し、第 78 回 GRRF にインフォーマルドキュメントとして提出した。また、2014年10月及び12月に開催された LKAS Ad-hoc 会議において、インフォーマルドキュメントの内容を修正したフォーマルドキュメントの内容を合意し、第 79 回 GRRF へ提出した。</p> <p>平成 25 年度に LKAS の試験法の検討を行った結果、課題となった、曲線路における LKAS の試験法について実車による検証を行い、試験場に簡易的に作成した曲線路で試験が可能であることを確認した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者を対象とした衝突回避・被害軽減ブレーキの性能及び事故削減効果の評価 <p>歩行者を対象とした衝突回避・被害軽減ブレーキの性能評価方法及び事故削減効果の評価方法を提案し、以下の実績をあげた。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.歩行者事故の発生状況を分析し、衝突回避・被害軽減ブレーキの性能を評価する上で適した試験環境及び試験条件を特定した。 2.衝突回避・被害軽減ブレーキの同一試験条件における性能の不安定性に着目し、ロジスティック回帰分析から事故発生確率を算出する性能評価手法を開発した。 3.歩行者事故の衝突速度と傷害の程度との関係を分析し、重度傷害（高リスク衝突）が確率的に発生しやすくなる衝突速度を特定した。 			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>4.3.の結果を用い、2.の手法をさらに発展させ多項ロジスティック回帰分析を用いて衝突回避確率、低リスク衝突（軽度）発生確率及び高リスク衝突（重度）発生確率を算出する性能評価手法を開発した。</p> <p>5.センサ（ミリ波レーダ、ステレオカメラ等）の作動限界に関する調査を実施した。</p> <p>・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</p> <p>運転支援システムが将来的に広く一般の車両に装備されるべきか、あるいは事故を起こしやすいドライバの車両に個別に対策すべきかを事故分析や検証実験などにより明らかにする。</p> <p>マクロ事故データの解析により、追突事故を起こすドライバは、違反歴が多く、信号無視、一時停止違反などを犯しやすく、過去と同じ事故、違反を再発する可能性が高いことなどを明らかにした。ドライビングシミュレータの運転において黄色信号を無視する傾向のあるドライバは、自動車事故対策機構（NASVA）の運転適性診断において、タイミング予測能力、感情の安定性、協調性、他人に対する好意度が低いなどの心理特性を持つことを示した。</p> <p>危険な運転を行う特定のドライバにおいては注意喚起による事故の予防効果が小さいと考えられるため、自動ブレーキなど制御の領域まで踏み込んだ積極的な介入が必要と結論した。また、NASVA式運転適性診断により危険ドライバを判定する可能性を示した。</p> <p>(iv) 高電圧・大容量蓄電装置、電子制御装置等の安全性評価</p> <p>・リチウムイオン電池の安全性に関する検討</p> <p>近年、普及しつつある電気自動車やハイブリッド自動車については、走行距離の延長のためリチウムイオン電池の採用が進んでいる。一方、リチウムイオン電池は、ボーイング 787 の火災事故などの原因とされている熱暴走と呼ばれる異常過熱及びガスの噴出が起こることが知られている。そのため、リチウム電池を自動車で使用するための安全基準が必要である。以上から、本研究では、リチウムイオン電池の安全性に関する検討のための基礎資料を得ることを目的とした。</p> <p>本研究では、はじめに自動車の使用状態におけるリチウムイオン電池の安全性に関わる問題点を抽出した。その結果、車載された多数のリチウムイオン電池において熱暴走が連鎖的に起こった場合、電池パックの破裂などの危険な事故に繋がる懸念があることを示した。</p> <p>その懸念を明らかにするため、7枚のセルを重ね合わせその1つのセルを強制的に熱暴走させる連鎖の実験を行った。この実験では、セル間の温度上昇などを測定して、熱暴走連鎖の発生タイミングや発生プロセスを</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>調査・検討した。その結果、熱暴走時の上昇温度とそれに要する時間、始めの熱暴走から次の熱暴走開始までに要する時間などが明らかになり、その結果から熱暴走連鎖の発生事象の推定を行った。これらの検討から、リチウムイオン電池の種類によっては、電池パックが熱暴走及びその連鎖に対して適切に設計されていることを確認する試験が必要との知見を得た。</p> <p>・車載電子装置の信頼性評価 機構拡大の著しい電子制御装置については、ソフトウェアの比率とブラックボックス化の傾向が高まっており、その安全性・信頼性について不安を抱かれることも多い。そこで、第三者的立場から車両挙動を客観的に把握する手法を構築することにより、プログラムミスを含めて車載電子装置の信頼性を評価する方法について検討を実施した。</p> <p>従来のシャシダイナモメータとは発想の全く異なる低慣性モーターとタイヤ型軸受けとの構成による実車走行模擬装置を構築し、テストコース上の走行を台上で模擬する方策を提案した。さらに、実車走行状態と台上試験走行との相関性の検証を行うとともに本装置を利用することによりソフトウェアの変更による車両挙動の違いを検出することを試みた。</p> <p>その結果、テストコース上の走行と台上走行との相関性は良好であることが確認されたばかりでなく、ハイブリッド自動車のABSプログラムの修正に伴う車両挙動の変化を的確にとらえることができた。</p> <p>本装置を導入すれば、電子制御装置に関する市場におけるクレーム等が発生した場合、テストコース等での再現実験では条件の設定ができないものや危険を伴うなどで検証できないものについても、本装置を使用することにより的確に検証することができると考えられる。</p>			
--	--	--	---	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-2	自動車に関わる地域環境問題の改善		
業務に関連する政策・施策	政策目標Ⅲ 地球環境の保全 施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「高」（大気汚染等の環境基準達成率は未だ100%となっていないことから、引き続き、自動車排出ガス等の低減対策が必要である。近年は、我が国大気環境保全のみならず、国際競争力の強化も視野に入れ、技術基準や試験法の国際調和が求められており、当研究所の国に対する技術的支援が果たす役割は大きくなっているため。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報 →1-6に記述							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
指標等	達成目標 (中期目標)	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
									予算額（千円）	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838
									決算額（千円）	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181
									経常費用（千円）	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872
									経常利益（千円）	△80,839	△52,065	11,304	53,823
									行政サービス実施コスト（千円）	1,015,307	878,557	800,689	812,433
									従事人員数	44	40	40	39

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.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」で構成している

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	主な評価 指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価		
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)	
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、自動車による公害の防止に貢献する。 (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	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。 (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 ・ディーゼル重量車排出ガス測定方法の改善	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 特になし <評価の視点> 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	<主要な業務実績> 段階的に行われてきた自動車排出ガス規制の大幅な強化により、広域にわたって二酸化窒素と浮遊粒子状物質について大気環境の一定の改善が見られるようになった。しかしながら、大都市部を中心として、依然として二酸化窒素と浮遊粒子状物質の環境基準の未達成地域が残されている。さらに、オキシダントについてはすべての道路沿道観測地で環境基準が達成されておらず、更なる排出ガス対策は今後も必要とされる。特に、沿道周辺での大気汚染への寄与が大きいとされる大型ディーゼル車に関しては、規制強化に対応してDPF(Diesel Particulate Filter、ディーゼルパーティキュレートフィルタ)装置や尿素SCR(Selective	<自己評価>A A評価とした理由として、 ・国際統一排出ガス試験法国内導入に貢献 ・騒音に関する国際統一試験法国内導入に貢献 ・ハイブリッド車等の静音性に関する国際基準調和に貢献 ・すべての課題で中期計画を達成済み ・中期計画の目標を超えた研究成果(10課題中2課題)が挙げられる。 以下に、中期計画の目標を超えた	評価 A <評価に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) 中期計画として掲げた10課題は法人の工夫により、すべて目標を達成し、基準案の作成等次の段階に移行している。また、2課題については、当初の計画を超え基準案の作成も終了しており、今後予定されている規制の円滑な導入等において貢献していると認められる。 よって、確実に目標を上回る成果が得られる見込みがあるとしてA評価とする。 <今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変	評価 <評価に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) <今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変	

<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>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・自動車から排出される未規制物質(大気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>(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"> ・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。 ・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。 	<p>めの研究であるか。具体的には、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であるか。</p>	<p>Catalytic Reduction、選択還元触媒)装置など新しい後処理技術が導入されてきた。新車時の排出ガスレベルは非常に低いが、使用過程において後処理装置の劣化事例が多く認められ、その実態把握の計測技術や技術的対策の検討が喫緊の当研究所に要求される課題であり、劣化メカニズムの解析等を行った。</p> <p>また、今後の排出ガス対策は量的な規制への対応から、その質(例えば粒子状物質の粒径や粒子数、微量有害炭化水素等の未規制有害物質)の評価に重点をシフトすることも求められており、実態の把握は継続的に行ってきた。このほかに、前述の新しい排出ガス対策技術の使用過程での性能実態把握、オフサイクル問題への対処、長期使用での排出ガス浄化性能の確保に必要な計測技術(排出ガス検査技術、OBD(On-Board Diagnostics)評価技術など)などの重要な課題に対しても対応している。</p> <p>一方、自動車交通騒音に係る環境基準達成状況は、今なお、一般国道など幹線道路において改善すべき状況にある。自動車騒音規制は段階的に強化されてきたが、近年の自動車の性能向上に伴い、騒音の実態は変化しているため、更なる自動車騒音の低減を図るために、実態を反映した効果的な加速走行騒音規制への見直しを行っており、当研究所では計測方法など技術的な検討をしている。</p> <p>さらに、排出ガスや騒音の規制に係わ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)における国際基準調和活動への対応など、国の環境行政への全面的支援も当研究所の重要な使命である。例えば、現在UN/ECE/WP29において、WLTP(Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure、乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験方法)について試験サイクルの策定など日本が主導して乗用車の排出ガスに関する技術基準の国際調和を進めている。また、騒音規制についても関連基準の見直し作業が進められているため、国際基準調和の観点から、その国内導入も視野に入れつつ、国内の環境騒音の低減に資する試験法や規制値のあり方等について検討を行っている。</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"> ・重量車排出ガス試験法及び重量車オフサイクル試験法の導入のための調査 <p>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、Global Technical Regulation)の検討・作成が進められている。そこで、重量車排出ガス試験法(WHDC、Worldwide Heavy Duty Certification Procedure)、及び重量車オフサイクル試験法(OCE、Off-cycle Emission)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う。</p> <p>平成23年～26年にかけて4機種のエンジンを対象に、WHDCで定められる過渡試験サイクル(WHTC、Worldwide Harmonized Transient Cycle)、定常試験サイクル(WHSC、</p>	<p>課題を示す。</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において、以下の課題で中期計画を超える成果が得られた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際統一試験サイクルの妥当性検証と相関性調査 <p>→検証および調査にとどまらず、本成果が環境省 中央環境審議会 大気・騒音振動部会 自動車排出ガス専門委員会における審議で活用され、基準案の作成に繋がった。また、WLTP 国内導入時の排出ガス規制値や導入年度を示した「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について(第十二次答申)」が平成27年2月に公表された。</p> <p>(ii) 騒音に係る将来規制の検討、評価法・試験法の改善等において、以下の課題で中期計画を超える成果が得られた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハイブリッド車等の静音性に関する対策に関する調査 <p>→本成果を GRB 傘下に設置された gtr のためのインフォーマル会議に副議長として参加し基準案を提案、日本の提案をベースとした基準案がインフォーマル会議において既に合意されている。また、平成27年度中には、国連規則案が確定し、WP29で承認される予定であり、日本提案に基づく初めての国連規則となる見込みである。</p> <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><課題と対応></p> <p>A 評価のためには、いくつかの課題で中期計画を超える成果が必要であるが、平成27年度に達成する見込みである。</p>	<p>更が必要になる事項等あれば記載)</p> <p>中期目標・中期計画である質の高い研究については、研究領域全体でのアウトプット情報とインプット情報の記載になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に其々の情報を関連付けて示す必要がある。また、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>(有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>	
--------------------------------------	--	--	---	---	--	--

			<p>Worldwide Harmonized Steady state Cycle) および OCE 試験を実施し、問題なく実施できることを検証した。その中で OCE 試験は、試験条件をある範囲から任意に選ぶため、試験のやり方により結果が異なる。現行エンジンでは高回転域中心の試験とした場合に NOx 排出が増加するケースがみられ、条件により差がある現状が明らかになるとともに、今後のこの部分を改善する技術開発が必要になることがわかった。</p> <p>2015 年のいずれかの時期に 2016 年に導入予定の WHDC および OCE の基準化が見込まれるが、技術面および検討会の事務局として、円滑な導入に寄与した。</p> <p>・重量車排出ガス車載式故障診断の導入のための調査</p> <p>重量車排出ガス車載式故障診断 (WWH-OBD、Worldwide Harmonized On-Board Diagnostics) の世界統一基準 (gtr、Global Technical Regulation) を国内導入するにあたり、各種試験調査を行った。OBD を実環境で効果のあるものとするためには、異常と判断する閾値の設定が最重要項目となる。閾値が高いと NOx 等高排出車が検出されないこととなり効果が薄れてしまう一方で、低すぎると正常のものでも異常と判断してしまう誤診断が増加し、時間とコストの社会的なロスが大きくなるためである。23～25 年度にかけて行った試験結果から、WWH-OBD の国内基準において最も重要となる、適切な閾値の検討に資する試験調査を行う。</p> <p>OBD で検出すべき排出ガス悪化状態の例として、下記 2 条件について試験を実施した。性能劣化状態に関するデータはきわめて少ないため、現実をどこまで再現しているか十分とはいえないものの、新長期規制適合尿素 SCR 車では触媒活性が失われた事例もあり、起こりうる悪化として相当の妥当性はあると判断した。</p> <p>3 機種のエンジンにおいて①SCR 触媒ダメージ、②尿素水濃度を水で半分に希釈した状態の 2 条件で、JE05 モードと WHTC を実施した 12 データについて、NOx 排出の高いものから並べて頻度分布による解析を実施した。</p> <p>平成 24 年度には、中央環境審議会の答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について (第十次答申)」にて「より高度な車載式故障診断 (On-Board Diagnostics) システム」について、次期 (2016 年) 排出ガス規制の適用開始からおおむね 3 年以内の可能な限り早期に導入する。」とした導入時期について 2018 年に導入することを、平成 24 年度「排出ガスに関する世界統一基準国内導入検討会」にて提案し、承認された。平成 25 年度には閾値案について、平成 25 年度第二回「排出ガスに関する世界統一基準国内導入検討会」に提案し、基準化の際に採用する値として承認された。平成 23～25 年度にかけて行った試験結果から、WWH-OBD の国内基準において最も重要となる、適切な閾値の検討に資する試験調査を行い基準策定に寄与した。</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>・国際統一試験サイクルの妥当性検証と相関性調査</p> <p>乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験方法(WLTP)については、gtrとして審議が進められている段階である平成23～24年度においては、提案されている走行サイクルとしての妥当性検証を行う。その後様々な修正が行われて試験サイクルが確定した平成25～26年度においては、様々な車種においてWLTPと、JC08モードとの排出ガス性能に関する相関を調査する。</p> <p>平成23年度には試験車2台で試験ばらつき等の検証を行った。平成24年度では最終的にダウンスケーリングとなった最高車速付近での車速修正方法について比較試験を行い、試験法確立に寄与した。平成25～26年度は試験サイクルが定まったことからWLTPとJC08モードとの比較評価を中心に行った。2年間で計12台の車両についてWLTPとJC08モードとの排出ガスに関する相関調査を実施した。WLTPでは各成分の排出は概ね増加することが確認された。その原因として、冷機と暖機試験の加重平均をとるJC08モードに対して、WLTPでは冷機試験のみであること等からコールドスタートが全体に占める寄与が大きくなることと、試験開始直後のアイドリング時間が短くなることとが主たるものとして挙げられた。</p> <p>また、貨物自動車等では、最高速度が高くなることや、試験時に設定する等価慣性質量が増加することも排出増加の原因となった。これらはgtr策定の際および国内導入にあたって検討資料として使用されており、「当該分野の議論を主導、加速する」とした計画を実行できたものといえる。</p> <p>環境省中央環境審議会大気・騒音振動部会自動車排出ガス専門委員会作業委員会において、今後、WLTPを導入する際に定めるべき規制値を審議するためのデータとして活用された。その際には参考人として試験結果について解説し、委員の理解を助け、早期導入につなげた。</p> <p>・ディーゼル排気中のニトロ芳香族化合物測定法と出実態調査</p> <p>ディーゼル排気に含まれるとされているが、測定手法の確立されていないニトロ芳香族化合物に関する測定法を策定するとともに、その排出実態を調査する。</p> <p>定量手法の確立では、サンプリング時に従来使用されていたフィルタに加え、合成吸着剤を併用することで、ガス状のニトロフェノール類を採集率高く回収することに成功した。これにより、PM (Particulate Matter、粒子状物質) が低減された新型車両においても、テールパイプから排出されるニトロフェノール類のほぼ全量を回収し、定量できるようになった。また、新旧車両の排出量を比較したところ、ポスト新長期の車両は新短期の車両に比べニトロフェノール類がガスとして回収される割合がましであるが、総量として増加している傾向は見ら</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>れず、後処理システムの変更により大量にニトロフェノールが排出されているような可能性は低いと考えられる。</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"> ・自動車の実走行時における騒音の実態解析と評価指標に関する研究 <p>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ことを目的とする。</p> <p>自動車騒音の環境基準を超過している地点を、交通量別に3カ所選定し、沿道での騒音測定結果等を基に実態解析を行うとともに、評価指標の検討を行った。テストコースやシャシダイナモメータ上において、車両の走行状態（速度、加速度、エンジン回転数）と音響パワーレベルとの関係を解析し、車種ごとの評価指標である回帰式を求めた。また、沿道での走行状態をテストコースにて再現し、その時の騒音レベルを測定し、車両の走行状態と音響パワーレベルとの関連付けを行った。これら一連の調査の結果から、①道路を走行時の騒音は平成10年の規制強化以前に比べてほとんど低減していないこと、②同一の騒音測定地点であっても車種が異なれば寄与度の大きい因子（車速または通過台数）が異なる場合があること、③大型車が高速で走行しているときは環境騒音への寄与が特に大きいことが明らかとなった。</p> <p>新たな加速走行騒音試験法（国土交通省が導入を推進している国連規則 R51(四輪車の騒音)、R41(二輪車の騒音))を国内導入したときの、騒音低減効果の予測が可能な評価指標を明らかにした。これにより、中期計画で予定している内容は達成した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道騒音対策策定のためのインテリジェント化されたアコースティックイメージングシステムの実用化研究 <p>上記の研究により、評価指標は作成したが、道路交通騒音の環境基準については、現在の評価方法は1本のマイクロホンにて長時間の騒音を評価するため、基準超過の有無はわかるものの、環境基準を超過する地域において超過原因を探る方法がなく、必ずしも騒音発生源に応じた対策がとられていない。そこで本研究では、音源別に系統立てて評価し、その寄与度を評価することにより、沿道騒音対策の優先順位をつけることが可能なシステムの開発を行う。</p> <p>自動車の走行時における騒音についてさらに詳細な実態解析を可能とするため、走行中に発生している自動車の個々の騒音源（エンジン、タイヤ、マフラー等）を分離して評価することが可能なアコースティックイメージング</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>システムの作成を、平成 25 年度から行った。平成 25 年度は、より高精度な音源位置特定のため、新たなアルゴリズムを考案し、シミュレーションおよび実験にて検証を行った。その結果、新たなアルゴリズムが有効であることを確認した。また、シミュレーションプログラムを作成し、マイクロホンアレイの検討を行った。シミュレーションや検証試験の結果に基づき、プロトタイプシステムの設計・製作を行った。製作したプロトタイプシステムについて、簡易走行試験を実施し、当初目標とした性能を有することを確認した。平成 26 年度は、画像処理によって通過車両の車種、速度、寸法を導出可能なプログラムを開発し、システムの機能拡張を行い、テストコースにおいて性能の検証を行った。平成 27 年度は、公道においてシステムの性能の検証を行うとともに、道路交通騒音の実態の把握を行い、実用化へ向けた検討を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・騒音規制国際基準調和のための規制値検討及び導入影響調査（平成 23 年度） ・自動車の加速走行騒音試験法の見直しに係る調査業務（平成 23 年度） ・騒音規制国際基準調和のための加速走行騒音試験法の導入影響調査業務（平成 24 年度） ・騒音規制国際基準調和のための騒音試験法の導入影響調査及びマフラー性能等確認制度の見直しに関する調査（平成 25～26 年度） <p>昭和 46 年に導入された加速走行騒音試験法は、アクセル全開で加速走行しているときの騒音を測定しているが、市街地ではアクセル全開での走行は行わないと考えられるため、現行の試験法で規定されている車両の走行状態と、市街地における実際の車両の走行状態に相違がある。そのため、規制強化の効果がないと言われており、国際的にも同様の認識のもとに、UN/ECE/WP29 にて新たな試験法が検討されている。本計画は、我が国の自動車騒音の更なる低減とともに、自動車の国際基準調和の観点から、UN/ECE/WP29 にて改正議論中の加速走行騒音試験法（国連規則 R51-03 及び R41-04）の導入を視野に入れ、新たな試験法が我が国の実態に即したものとしつつ、試験法の策定に貢献することを目的とする。</p> <p>平成 23 年度は、国土交通省の受託案件として、「騒音規制国際基準調和のための規制値検討及び導入影響調査」を、環境省の受託調査として、「自動車の加速走行騒音試験法の見直しに係る調査業務」を実施した。国交省の調査では、純正マフラー着用の二輪車 10 台、交換用マフラー着用の二輪車 5 台について、我が国の試験法（TRIAS30）および UN/ECE/WP29 で議論中の二輪車新試験法（UNR41-04）について試験を実施した。</p> <p>また、環境省の受託調査では、輸入車の乗用車 6 台について、我が国の試験法および四輪車新試験法（UNR51-03）について試験を実施した。両調査では、試験の結果より、現行の試験法と新たな試験法との差異や問題点を明確にした。また、現行試験法と新試験法の評価値の比較を</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>行い、二輪車について規制値設定の基礎データの取得を行った。</p> <p>平成 24 年度は、国交省受託調査「自動車の加速走行騒音試験法の見直しに係る調査業務」として、大型トラック 4 台について、我が国の騒音試験法及び R51-03 試験法に基づく騒音測定を行った。その結果、今回使用したすべての車両で我が国の試験法よりも R51-03 試験法による結果の方が 1~2dB 程度大きな値となり、R51-03 の試験法は実際の走行におけるより厳しい条件での騒音を評価していることが分かった。</p> <p>平成 25 年及び 26 年度は、国交省の受託調査「騒音規制国際基準調和のための騒音試験法の導入影響調査及びマフラー性能等確認制度の見直しに関する調査」を実施し、我が国の試験法と R51-03 の試験法について、乗用車 9 台、商用車 5 台の騒音測定を実施した。また、乗用車 8 台と商用車 2 台については、交換用マフラーを装着した状態でも試験を実施した。さらに、ドイツとフランスの 6 つの機関に対して実施し、騒音の大きい車両の取り締まり方法や規制の現状、違法マフラーの販売状況等の調査を行った。</p> <p>それぞれの調査報告書を取りまとめ、国土交通省及び環境省に提出した。二輪車の騒音測定結果は、R41-04 で検討されている規制値の妥当性に活用され、国内基準と比較評価した結果、国際基準調和の観点から国内導入することとされ、平成 24 年に保安基準の改正が行われた。R41-04 の国内導入は、環境の基準としては初めての国連規則の国内導入である。また、四輪車については R51-03 の策定が行われているところであるが、本調査結果は規制値案の妥当性の検討に活用され国内導入される見通しである。</p> <p>平成 27 年度中に、中央環境審議会において R51-03 と R117-02 の国内導入についての答申が出される予定であり、これによって、自動車騒音に関する主要な国連規則の加速走行騒音規制 (R41-04 及び R51-03) とタイヤ単体騒音規制 (R117-02) に関する国連規則の国内導入が実現し、中期計画が完全に達成される見込みである。</p> <p>・交換用マフラー騒音実態調査業務 (平成 24 年度~25 年度)</p> <p>自動車交通騒音に関する苦情の原因は、恒常的に発生する騒音もさることながら、交換用マフラーのように突出した騒音が多いと考えられ、平成 22 年 4 月よりマフラー性能等確認制度が開始されている。マフラー性能等確認制度については、二輪車の騒音試験法見直しに合わせ、騒音上限値等の見直しについて検討することが提言されている。本調査は、更なる騒音低減を図るために、マフラー性能等確認制度により性能確認が行われた二輪車の交換用マフラーの実態を把握することを目的とする。</p> <p>平成 24 年度は二輪車 8 台、平成 25 年度は二輪車 6 台について、我が国の騒音試験法 (平成 24 年改正前の TRIAS30) の騒音測定と国連</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>規則 R41-04 に基づく騒音測定を実施した。測定は、標準のマフラーの状態と、マフラー性能等確認制度で確認された交換用マフラーを装着した場合について実施した。その結果、TRIAS30 の各試験法では、標準・交換用のいずれのマフラーの状態でも規制値以下の騒音レベルであった。また、R41-04 試験法については、標準用マフラーを装着した場合は全ての車両において規制値以下であったが、一部の交換用マフラーについては規制値を超過する結果となった。</p> <p>本調査結果をとりまとめ、委託元である環境省に報告を行った。この結果は、二輪車のマフラー性能等確認試験として行う加速走行騒音試験法及び騒音上限値等の見直しを検討する際の資料として活用されることとなっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハイブリッド車等の静音性対策の基準化項目の選定等に関する調査(平成 23 年度) ・ハイブリッド車等の静音性対策の基準化項目の定量化等に関する基礎調査(平成 24 年度) ・ハイブリッド車等の静音性に関する対策における基準化すべき項目の定量化及び適切な試験方法に関する調査 (平成 25 年度) <p>ハイブリッド車等が電動走行している時は非常に静かで車両の接近に気付かず危険を感じるとの意見があることから、国交省は車両接近通報装置のガイドラインを公表した。当該ガイドラインでは、規制内容等必要な検討を行った上で、可能な限り早期に義務づけをすることとしている。本調査では、ガイドラインをベースに、基準化すべき項目の選定と基準値の定量化及び適切な試験法に関する調査を行うとともに、WP29 において検討中である gtr 及び国連規則の策定に貢献する。</p> <p>平成 23 年度は、一般ガソリンエンジン車及び既に市販されている車両に搭載されている接近通報音について、低速走行時における認知性、1/3 オクターブバンドの周波数特性と騒音レベルの測定を行った。その結果から、車両接近通報装置の基準化すべき項目として、1/3 オクターブバンドの周波数とその帯域の騒音レベルを選定した。この結果に基づき、gtr のためのインフォーマル会議において、接近音の要件として、オーバーオール騒音レベルと 2 つの周波数帯域のレベルを規定することを日本から提案した。平成 24 年度は、これらを定量化するに当たり、室内および屋外にて認知性試験を行った。屋外実験は、テストコースとリアルワールドに近い環境において、電気自動車の先端に取り付けたスピーカからサンプル音を発生させ、10km/h で接近しているときの認知距離を調べた。その結果、オーバーオール騒音レベルと認知距離が比例関係にあることが分かった。平成 25 年度は、この結果から、必要最小限の騒音レベルと考えられる値を算出した。必要とされる認知距離は、車両の停止距離から導き、10km/h で走行している時の停止距離は 5m、20km/h で走行している時の停止距離は 11m であることから、10km/h 走行時のオーバーオール音量は 50dB 以上、20km/h</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>での音量は 56dB 以上必要であることを示した。</p> <p>また、日本は接近通報音の要件として、少なくとも 2つの 1/3 オクターブバンドの音が必要であることを主張しており、その騒音レベルは、10km/h での走行時では 43dB 以上、20km/h での走行時では 48dB 以上必要であることを示した。</p> <p>平成 24 年 7 月に、車両接近通報装置の基準化のための世界統一基準 (gtr) のインフォーマル会議が、自動車基準調和世界フォーラム騒音専門家会議 (WP29/GRB) の下に設置された。その場で、本調査の結果を公表し、我が国の主導で国際基準化を推進している。また、平成 26 年 11 月には国連規則のためのインフォーマル会議が平行して設置された。なお、両インフォーマル会議の副議長を交通研の職員が務めている。国連規則のためのインフォーマル会議では、日本の提案をベースに車両接近通報音の要件を検討し、国連規則案がほぼできあがったところである。平成 27 年度中に国連規則案が WP29 で承認される予定であり、日本提案のガイドラインをベースに日本から接近音の要件を数多く提案し、日本が副議長として議論主導して制定された国連新規則が制定される予定で、国際基準の策定に大きく貢献した。</p> <p>・電動二輪車の静音性対策に係る認知性等の実態に関する調査</p> <p>電動二輪車は今後台数が増加する可能性があるものの、現状では電動二輪車の販売台数が少なく、モーター走行時に静かすぎるため危険と感ずるかどうかなど、その認知性の実態については不明である。また、基準化を視野に入れた場合、二輪車は乗用車に比べ機動性に富んでいるなど、二輪車特有の要素を考慮しながら検討する必要があると考えられる。そこで、電動二輪車が低速で走行している時の認知性に関して、音の大きさや停止距離などの実態調査を行い、電動二輪車の静音性対策に関する基礎資料を収集することを目的とする。</p> <p>国内の二輪車製造会社により製造され、市販されている電動二輪車 2 台と、第一種原動機付自転車 1 台について、10km/h 及び 20km/h で走行している時の騒音レベル、及び認知性の調査を行った。また、制動距離の測定を行った。</p> <p>調査結果をまとめた報告書を作成し、国土交通省に提出した。この調査は平成 27 年度も継続して実施されることとなっており、本調査結果を、インフォーマル会議で公表することで二輪車の接近音の基準についても検討を行うよう提案していく予定である。</p>			
--	--	--	---	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-3	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		
業務に関連する政策・施策	政策目標Ⅲ 地球環境の保全 施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「高」（地球温暖化物質の削減を行うため、次世代自動車や低燃費自動車等の環境対応技術の進歩は著しく、新技術に対応した環境基準や評価方法の策定に向けて、当研究所の技術的支援が果たす役割は大きい。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報 →1-6に記述							②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）						
指標等	達成目標 (中期目標)	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
									予算額（千円）	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838
									決算額（千円）	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181
									経常費用（千円）	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872
									経常利益（千円）	△80,839	△52,065	11,304	53,823
									行政サービス実施コスト（千円）	1,015,307	878,557	800,689	812,433
									従事人員数	44	40	40	39

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.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」で構成している

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価		
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)	
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こと。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	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	<主な定量的指標> 特になし <その他の指標> 特になし <評価の視点> 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であるか。具体的には、自動車、	<主要な業務実績> 自動車に係わる環境問題として、従来取り組んできた自動車排出ガス対策のような地域大気汚染問題に加えて、最近特に地球温暖化対策も重視されてきている。すなわち、研究の重点をこれまでの排出ガス対策から地球温暖化物質（CO2、N2O等）低減対策にシフトし、国の施策に反映することで、低炭素型交通社会の実現に貢献することを目指している。低CO2化のための有効かつ即効性が期待される対策は、エネルギー消費効率を高めた低燃費自動車や低CO2排出自動車を普及させることである。このため、当研究所では今後普及が見込まれる新動力システム車両（ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド車、電気自動車など）も含めた燃費・CO2評価法を検討し、より適正な燃費評価法や燃費性能の表示法を提案する。また、	<自己評価>B B評価とした根拠として、 ・中期計画を十分に達成可能な進捗状況（5課題中4課題で達成済み）が挙げられる。 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。 <課題と対応> 中期計画に対し未達成の課題は平成27年度に達成見込みである。また、各課題において成果向上に努める。	評価 B <評価に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) 中期計画として掲げた6課題は法人の工夫により、着実に目標の達成に向かっておりと認められるため、所定の目標を達成できる見込みがあるとしてB評価とする。 <今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載) 中期目標・中期計画である質の高い研究については、研究領域全体でのアウトプット情報とインプット情報の記載になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に其々の情報を関連付けて示す必要がある。また、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討	評価 <評価に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) <今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載)	

<p>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こと。</p> <p>(i) 将来の交通社会に向けた政策提言と課題分析、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GHG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</p>	<p>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こと。</p> <p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、効果評価を行う。 <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"> ・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。 <p>また、エアコン使用時の</p>	<p>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であるか。</p>	<p>LCA (Life Cycle Assessment) の観点から、総合的に低 CO2 排出となる自動車の評価基準を求める検討している。さらに、エネルギーセキュリティの観点から、石油代替の新燃料、バイオ燃料、電気動力など石油代替エネルギーの導入促進と普及支援策を強く推進する。</p> <p>自動車とその部品の流通は国際化しており、自動車の環境性能評価については、海外展開も考慮して検討することが前提となっている。自動車の基準認証の国際的な統一化により、行政にとっては基準策定作業の効率化、自動車・部品メーカーにとっては仕様の統一化及び部品の共通化によるそれぞれコストの低減が可能となり、環境性能の優れた車両の普及の面から非常に大きな利点がある。当研究所は、将来の適切な自動車の環境性能評価に関する技術基準に要求される評価方法について研究を推進している。</p> <p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重量車搭載用エンジンの燃費測定法に関する調査 <p>運用中の重量車の燃料消費率試験法においては、暖機されたエンジンの定常状態で計測した燃費マップに基づいてシミュレーションにより計算する手法を導入しているため、暖機定常状態におけるエンジンの燃料消費率の改善効果のみが燃費値に反映されるものとなっている。このため本研究は、車両の実運転状態における燃費改善を狙いとした先進的な燃費改善技術を適正に評価できるように、燃料消費率試験法の改良に資する新たな手法を提案することを目的とした。</p> <p>車両の実運転状態と同様に、エンジンを過渡運転した際の燃費を評価可能とするため、WHTC をエンジンで実際に過渡運転した際の瞬時燃料消費量の計測結果と、エンジン燃費マップを用いてシミュレーション法により計算した瞬時燃料消費量の算出結果の比率から、統計処理により補正係数の関数を導出し、シミュレーション法による瞬時燃料消費量に前記関数で求めた補正係数を乗じることで過渡状態を考慮した瞬時燃料消費量を算出する手法を開発した。</p> <p>さらに、WHTC のコールド試験およびホット試験により計測した瞬時燃料消費量の結果を用いて、冷間始動時における燃料消費率を評価する手法を開発した。</p> <p>これらの手法は国土交通省が検討する次期重量車燃料消費率試験法に対して提案し、新たな重量車の燃料消費率試験法の策定に対して貢献した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車排出ガス・燃費国際調和測定方法の主導 <p>我が国の乗用車排出ガス・燃費試験法は、</p>		<p>する必要がある。</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>	
--	---	---	--	--	---	--

	<p>燃費への影響評価手法を含め、試験方法を確立する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 	<p>JC08 モードによる独自の試験法から国際連合の下で整備が進められている乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験方法 (WLTP) に移行する予定となっている。高い環境性能を誇る国産自動車は公平かつ公正に評価される試験法となるよう、WLTP の議論を主導し、期限内に成立することを目的とする。</p> <p>乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験方法 (WLTP) 検討会議の傘下にある電動車試験法策定会議 (e-Lab) の議長として、交通安全環境研究所環境研究領域の研究員が任命された。交通安全環境研究所は、関連する国際会議の議長として昨年度までに他に2名を派遣しており、加えて試験法の検討に資する実車検証結果を提供するなど、本会議における議論の推進に大きく貢献した。</p> <p>交通研は WLTP 会議の重要役職を務めることのみならず、実験データなどの提供などを行ってきた。一例として電気自動車の新たな試験法として計算により一充電走行距離を求める試験法を日本として提案している。従来の試験法では、車載の二次電池に充電された電気エネルギーを消費するまで走行し続けることにより一充電走行距離を計測していた。新たな試験法は試験実施上の高効率化とデータ精度の良さの点で従来法より優れていることを実験データとともに示し、提案した。現在提案の試験法は採用の方向で検討されている。</p> <p>WLTP は 2015 年内に草稿を完成させるべく活動している。電動車は日本のメーカーが得意とする分野であり、試験法についても日本が進んでいる。日本の試験法を反映する国際調和測定方法の策定は、試験法をより公正なものとし、日本の自動車産業の育成を促進するものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来型ハイブリッドシステム搭載車評価用試験装置と試験法の確立 <p>次期重量車の排出ガス試験サイクル (WHDC) の大型ハイブリッド車適用に当たり、従来 HILS 試験法が活用される。しかし、大型プラグインハイブリッド車等の将来型ハイブリッドシステムが実用化された際には、従来 HILS 試験法そのままでは評価できない。そこで、将来型ハイブリッドシステム搭載車を公正に評価できる試験装置および条件等を検討し、確立を目的とする。</p> <p>従来 HILS 試験装置の開発コンセプトはそのままに、将来型ハイブリッドシステム搭載車の燃費・排出ガスがより高精度に簡便に評価できる試験装置 (extended-HILS) を検討し、実際に構築した。車両 (車速) ベースで、HILS 計算を実行しながら実機エンジンを稼働させることが可能となり、今後の新たな重量車の評価装置として有望となることを確認した。</p> <p>当所で得られた知見を「大型ハイブリッド重量車の国際調和試験方法」の国際会議に提出し、当該試験方法の gtr 化に貢献した。また、次世代大型車の新技術を活用した車両開</p>			
--	---	--	--	--	--

			<p>発等に関する事業(国受託)で、「新たな HILS 試験法(試験装置)の技術指針(案)」および「電気・プラグインハイブリッド重量車の排出ガスの試験法案」を作成した。</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 ・実燃費値に近いラベル燃費の検討 実際に使用される際の燃費値は認証値と乖離があるとされるが、車種等によりその割合も違っているのが現状である。そこで認証試験で行われる内容に、エアコン使用時等いくつかの条件における試験を追加して、実燃費値に近いラベル燃費相当のものを求めることを目的とする。 上記目的のために、実燃費値に近いラベル燃費相当のものを求めることを試み、いくつかの車種にて実験、検証を行った。まず、エアコン使用時等の燃費について温度等を変化させて試験を行ったところ、基本的には燃費悪化量は車室内外の温度差が基本になるが、暖気と冷気の調整や内気と外気の調整などにより、温度差と相関がみられないケースも存在した。そのため、1条件で代表性を確保するものとしては、試験室温度 30℃でエアコン 25℃設定にて試験を行うことが良い結果だった。 また、エアコン使用時の燃費に加えて、冬季および雨天時には走行抵抗が、認証試験時の標準状態である 20℃乾燥路面よりも大きく増加すること等を考慮し、JC08 モードとハイウェーモード等を用いた式を求めることにより、実燃費を表すことを試みた。評価式より求めた燃費値を、10-15 モード、JC08 モード、そして実燃費を代表するものとしてユーザー燃費をデータベース化した e 燃費の各値と比較した。大きく仕様の異なる 4 車種、とくにモード燃費との乖離の大きいハイブリッド車も含めて、実燃費を表現できることがわかる。さらなる妥当性の検証などは必要だが最小限度の試験数で実燃費を再現する燃費ラベルの可能性を示した。</p> <p>・電気自動車・プラグインハイブリッド車の環境負荷低減効果評価 東日本大震災の影響などにより原子力発電の比率が減り、相対的に火力発電の割合が高くなっており、それに伴い自動車の動力源として電力を使用する電気自動車やプラグインハイブリッド車の環境負荷低減効果を明らかにすることを目的とする。 電気自動車やプラグインハイブリッド車の環境負荷低減効果を明らかにすることについて改めてユーザーの関心が高まっている。本研究では、CO2 を 1 つの環境負荷指標と捉え、電力会社や自動車メーカーが公表している従来の境界条件(テールパイプからの CO2 排出量)をより拡大し、使用段階、製造・廃棄段階を含めた環境負荷評価手法を検討した。LCA の観点から CO2 排出量削減効果が認められる条件として、“使用段階での従</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>来技術に対する電動化技術による CO2 排出量削減量：$\Delta E_u \text{ CO}_2\text{-kg}$”と“製造段階での従来技術に対する電動化技術導入に関する CO2 排出量増加量：$\Delta E_p \text{ CO}_2\text{-kg}$”の差がゼロより大きい場合と定義し ($\Delta E_u \text{ CO}_2\text{-kg} - \Delta E_p \text{ CO}_2\text{-kg} > 0$)、電気自動車用インバータを部品の一例として選択し、環境性能評価のケーススタディーを行った。</p> <p>・エコドライブ手法の定量的な効果評価 省燃費を心がけて運転すること（エコドライブ）は、多くのコストや車両改造等が不要なため事業者などで導入して成果を上げている例は多い。一方で、例えば「ふんわりアクセル」といった定性的な事項について言及されるものの、定量性には不明な点が多く、かつ現在の高度な制御が導入された車両の特性等を反映しているともいえない。そこで現行レベルの車両を用いて、積載条件等を変化させた場合について、エコドライブ手法の定量的な効果を解明し、効果的な普及の推進につなげることを目的とする。</p> <p>一般にエコドライブで効果的とされる「ふんわりアクセル」「早めのシフトアップ」「アイドルストップ」の3つに焦点を合わせて、一般道の様々な道路状況を含む20kmのコースを設定して変化を解析した。その結果半積載時には3つの手法すべてで通常の運転よりも改善がみられたが、全積載時には、効果が減少し、とくにふんわりアクセル時にはかえって燃費が悪化する結果となった。理由としては全積載時には通常の加速により相対的に効率のよいエンジン運転領域を使用するのに対して、ふんわりアクセルではアクセルを踏まないようにするため効率のよいエンジン運転領域を使用しなくなるためであった。そのようなエンジン特性を考慮したエコドライブの推進を公表した。</p>			
--	--	--	---	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-4	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		
業務に関連する政策・施策	政策目標V 安全で安心のできる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する 政策目標VIII 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する 施策目標 29 道路交通の円滑化を推進する	当該事業実施に係る根拠(個別法条文など)	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度:「高」(鉄道等は社会経済活動に欠かせない輸送手段であるが、ひとたび衝突・脱線等が発生すると多数の死傷者を生ずる恐れがあり、安全で安定した輸送を確保し、地域に適した輸送手段を構築することは極めて重要なテーマである。これには、鉄道等が直面している、事故件数の下げ止まり、ホームでの人身障害事故の増加、長期的な輸送障害の増加、地方鉄道の厳しい経営環境などの種々の課題に対応し、改善に結びつく取り組みを進める必要があるため。)	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報 →1-6に記述								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標 (中期目標)	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
								予算額(千円)	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838	
								決算額(千円)	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181	
								経常費用(千円)	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872	
								経常利益(千円)	△80,839	△52,065	11,304	53,823	
								行政サービス実施コスト(千円)	1,015,307	878,557	800,689	812,433	
								従事人員数	44	40	40	39	

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.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」で構成している

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	主な評価 指標等	法人の業務実績・自己評価			主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)	
事故原因の究明及び	事故原因の究明及び	<主な定量的	<主要な業務実績>	<自己評価>B	評価	B	評価

<p>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。</p> <p>(i)事故原因の究明及び防止対策</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> <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>	<p>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。</p> <p>(i)事故原因の究明及び防止対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故鑑定、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。 <p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 特になし</p> <p><評価の視点> 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であるか。具体的には、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であるか。</p>	<p>(i)事故原因の究明及び防止対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道等事故の調査分析と事故防止策の検討 ・鉄道等の事故の調査分析を行うとともに、事故防止策の検討を行い、同種の事故の再発防止を図ることを目的とする。 公正中立な立場やこれまでの実績等を活かし、国等からの依頼に応じて鉄道や索道の事故調査を実施した(5件:列車火災、脱線等)ほか、警察からの依頼による鑑定及び意見照会に対応した(2件:分岐器、踏切等)ことより、事故原因の究明や再発防止に貢献した。また、過去の索道事故の分析を行いデータベース化するとともに、分析結果については、例年開催される索道技術管理者研修会や索道事故調査検討会準備会に報告した。 ・プローブ車両等汎用技術による保安システムの構築等 プローブ車両、センサ、無線等汎用技術を利用した地方鉄道等に導入しやすい保安システムの開発等を行うことを目的とする。 信号機・踏切遮断かん等を対象として、車上に設置した画像センサにより予防保全を行うシステムを構築した。具体的には、信号機の彩度や遮断かんの動作時間等をしきい値とし、しきい値から一定以上差異が生じた場合には注意喚起を行う。構築したシステムで実車走行試験を行い、実用可能性があることを確認した。 営業車両の車内で振動等を測定し軌道の異常等の発生位置をモニタ画面の地図上に表示するプローブ車両を構築し、これまで複数の地方鉄道路線で運用することにより軌道状態の動的な評価を行い、軌道整備すべき注意箇所などを提言してきた。プローブ車両技術の地方鉄道への普及に向け、測定データの分析と診断を遠隔地で一元的に行える仕組みの構築を検討した。平成27年度には構築したシステムの検証を行うこととしており、目標達成見込みである。 ・ヒューマンエラー検知システムの構築 信号等の整備が進む中でヒューマンエラーが事故につながる恐れがあることから、ヒューマンエラーの早期検出や、日常運行からヒューマンエラーにつながる事象を検出することで、安全性の向上を図ることを目的とする。 日常運行からヒューマンエラーにつながる事象を検出するために運転状況記録装置のデータを分析することとし、運転状況記録装置のデータを列車運行システム安全性評価シミュレータで再現するための機能を構築した。これにより運転状況の再現を行い、運転状況記録装置からインシデントを抽出するための方法を取りまとめた。これを受け、速度超過等のインシデントを運転士に知らせるソフトウェアを作成した。同シミュレータを活用して、地方鉄道において既存の信号保安装置がカバーできない恐れがあるヒューマンエラーを想定した試験シナリオを 	<p>B評価とした根拠として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中期計画に対して、全ての課題で達成済みであることが挙げられる。 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><課題と対応></p> <p>中期計画に対し未達成の課題は平成27年度に達成見込みである。また、各課題において成果向上に努める。</p>	<p><評定に至った理由></p> <p>(見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載)</p> <p>中期計画として掲げた7課題は法人の工夫により、すべて目標を達成し、基準案の作成等次の段階に移行しているため、所定の目標を達成できる見込みがあるとしてB評価とする。</p> <p><今後の課題></p> <p>(見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載)</p> <p>中期目標・中期計画である質の高い研究については、研究領域全体でのアウトプット情報とインプット情報の記載になっている。項目毎の効率性等については、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に其々の情報を関連付けて示す必要がある。また、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項></p> <p>(有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載)</p>	<p><評定に至った理由></p> <p>(見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載)</p> <p><今後の課題></p> <p>(見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載)</p> <p><その他事項></p>
---	--	--	---	---	---	---

	<p>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"> ・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。 	<p>作成し、作成したソフトウェアの検証を実施したことより、目標達成見込みである。</p> <p>本テーマの結果をまとめ、国土交通省鉄道局主催の鉄道保安連絡会議において運転状況記録装置の活用手法について報告した。</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"> ・国際規格に準拠した第三者安全性評価手法の確立 <p>鉄道技術の海外展開に際しては、国際規格に準拠した第三者安全性評価が求められるため、車両等の電磁放射に関する安全の確保等の観点を含め、客観的・論理的で国際的にも通用する標準的な評価手法を確立することを目的とする。また、鉄道の安全性等にかかわる測定・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。</p> <p>国際規格に対応する車両・設備の安全性評価手法の標準化に関し、国際的な規格、概念への適合を前提として、設計資料や実車試験に基づいて安全性を評価、検証する標準的な手法を検討し、その手順を評価報告書の基本構成として提示した。</p> <p>磁界測定に関する評価手法の標準化に関し、技術標準化されていない商用周波数以外の磁界や車両内の磁界の評価・測定方法について、測定器仕様および実験的手法を主とした検討を行い、標準的な測定・評価手法の指針を策定した。</p> <p>脱線に対する安全性確保等につながるレール・車輪境界の状態監視技術として、従来不可能であった営業車両による常時観測を可能とする新たな脱線係数測定法がこれまでに実用化され、実用化されたシステムによる観測データの分析、評価を進めた。その結果に基づき、脱線係数低減の指針を得るためのデータ分析手法の提案・検証を行った。また、従来の軌道変位管理指標との相関を定量化し、その1つである平面性変位の算出手法の提案・検証を行ったことより、目標達成見込みである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の運休・遅延発生時における利用者への影響評価手法の検討 <p>鉄道の運休・遅延発生時における利用者への影響の最小化に向け、シミュレーション技術を活用して運転整理方法・運行ダイヤの評価を行うための影響評価手法を検討する。また、運行管理システムに起因するダイヤ乱れによる影響を最小化するための検討を行う。</p> <p>輸送影響評価シミュレータを製作するとともに、利用者影響度を算出する式を考案し、輸送影響評価シミュレータに盛り込んだ上で係数の検討を行い、列車停止位置や遅延時間等の運転状況を反映した影響評価手法をまとめた。また、運行管理システムに起因する列車遅延の発生について情報収集・原因分析を行い、運行管理システムの態様と遅延の発生・拡大の間には顕著な対応は認められないことを明らかにした。</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>・国が推進する技術開発等への貢献 利便性が高く省エネルギーにつながる新しい鉄道車両の技術開発に貢献し国の政策を支援する。 フリーゲージトレインの研究開発に関しては、国土交通省「軌間可変技術評価委員会」およびフリーゲージトレイン技術研究組合「技術委員会」にそれぞれ委員として参画し、技術開発の方向性の検討や開発成果に対する評価を行った。リニアモータ地下鉄の改良に関しては、日本地下鉄協会が国土交通省より受託した「リニアメトロ省エネ化実証事業」の評価委員会及びワーキンググループに委員として参画し、リニアモータとリアクションプレートの空隙の縮小化や新たなリンク式操舵台車等に関する実証実験の計画に対する評価を行った。今後、実証実験が行われその評価を行う見込みであることから、目標達成見込みである。 委員会としての活動成果は報告書としてとりまとめられている。</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 ・シミュレーションによる公共交通導入効果予測手法の確立 地球温暖化対策や渋滞等による社会的損失への対策としてモーダルシフトを促進するため、シミュレーションによる公共交通導入効果予測手法を確立するとともに、公共交通システムに関わる新技術の実用化・普及を計ることを目的とする。 LRT や BRT 等の公共交通車両だけでなく、超小型モビリティが導入された場合の交通流シミュレーションが行えるシミュレータを開発し、シミュレーションを実施した。また、名古屋大学との連携により、公共交通の導入に関して走行時のエネルギー消費だけにとどまらず交通システムのライフサイクルを考慮したシミュレーション手法を開発し、導入予測評価を実施した。 総合政策局からの受託事業として、連結可能なバス車両を用いて専用軌道区間と一般道路とを走行可能な「次世代地域公共交通システム(バイモーダルシステム)」に関する技術開発を行い、試作車両により実車走行実験を行いその機能について検証した。また、海上技術安全研究所等との連携により、バス交通と海上交通の連携によるシームレスな公共交通を実現させるバスフロート船の開発支援を行い、試作船と小型バスを用いて島嶼と本土とを結ぶ路線での走行社会実験を実施し、旅客による評価と利用意向に関するデータを取得した。 シミュレーションによる導入予測評価について学会等の場で論文発表を行うとともに、LRT 導入を検討している自治体へシミュレーション結果を提供した。バスフロート船は交通政策基本計画により、引き続き実用化研究が行われることとなった。</p>			
--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-5	陸上交通の安全・環境に係る分野横断的課題等への対応		
業務に関連する政策・施策	政策目標Ⅲ 地球環境の保全 施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 政策目標Ⅴ 安全で安心のできる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する 施策目標 17 自動車の安全性を高める 政策目標Ⅷ 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する 施策目標 29 道路交通の円滑化を推進する	当該事業実施に係る根拠(個別法条文など)	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「高」（LRT等の新たな交通システムは、上記安全・環境に係る課題を分野横断的に解決しうる対策として期待されている。当研究所ではこれらの研究課題へ取り組んでおり、国の技術基準・試験法策定に向けて重要な役割を果たすものであるため。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標 (中期目標)	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
								予算額（千円）	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838	
								決算額（千円）	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181	
								経常費用（千円）	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872	
								経常利益（千円）	△80,839	△52,065	11,304	53,823	
								行政サービス実施コスト（千円）	1,015,307	878,557	800,689	812,433	
								従事人員数	44	40	40	39	

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.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」で構成している

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	主な評価 指標等	法人の業務実績・自己評価			主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)	
⑤陸上交通の安全・環境	陸上交通の安全・環境	<主な定量的	<主要な業務実績>	<自己評価>B	評価	B	評価

<p>に係る分野横断的課題等への対応</p>	<p>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 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続可能なネットワークの実用化、普及に貢献する。</p> <p>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。</p> <p>(ii)高齢者や交通弱者の移動の安心・安全の確保 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。</p>	<p>指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 特になし</p> <p><評価の視点> 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、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。</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 ・交通ネットワークの評価 末端のアクセス・イグレスまで含めた交通ネットワークについて評価を行い、持続可能な交通体系の実現を目的とする。 公共交通を補完する末端交通として期待される超小型モビリティが導入された場合の影響についてシミュレーションを行い、市街地では超小型モビリティの最高速度が40km/hを上回ればCO₂排出量の削減が可能かつ、他の自動車の平均速度に影響を与えないことを明らかにした。 シミュレーションによる導入予測評価の結果を受けて、超小型モビリティは国土交通省による認定制度が始まり各地で普及しつつある。</p> <p>・高齢者が安全に利用できる安全かつ低コストな交通システムの検討 高齢化が進む中、高齢ドライバーの事故件数が増えていることから、高齢者が安全に利用できる安全かつ低コストな交通システムを検討する。 地域内短距離移動に適した個別交通手段である超小型モビリティの導入効果をシミュレーションにより検討した。また、既存のバス車両を利用して低コスト化を図りつつ、乗り換え無しで複数モードの移動ができるシステムとして、バイモーダルシステムやバスフロート船の有効性の検討を行った。 検討結果を受けて、外部(総合政策局)予算によりバイモーダルシステム、バスフロート船の試作及び運行試験を実施した。</p> <p>(ii)高齢者や交通弱者の移動の安心・安全の確保 ・高齢ドライバー等の事故予防に必要な安全運転支援方法に関する研究 高度な運転支援技術を活用し、高齢者の移動手段を確保しつつ、事故を予防するためのベストな方法を得るための基礎資料を収集し、論点整理を行うことを目的とする。 医師との面談、文献調査等により、高齢者が苦手な運転場面や必要とする運転支援などを解明した。患者の割合が多いアルツハイマー型認知症予備群および脳血管性認知障害の患者に対し、駐車支援技術や経路誘導支援などが有効であることを示した。また、BASTとの研究協定によりドイツ(欧州)における同様の研究事例の動向を調査した。さらに、自動車事故統計の分析により発作急病による単独事故の件数は加齢とともに上昇し、死亡重症につながることを明らかにした。そのため、ドライバモニタリング装置や異常時に車両を減速、停止させて被害を軽減させるシステムなどの必要性を示した。 軽度認知症患者の運転特性及び適切な運転支援方法を探るために杏林大学医学部との共同研究を開始した。</p>	<p>B評価とした根拠として、 ・中期計画に対して、全ての課題で達成済みであることが挙げられる。</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><課題と対応> 各課題において成果向上に努める。</p>	<p><評定に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) 中期計画として掲げた5課題は法人の工夫により、すべて目標を達成し、基準案の作成等次の段階に移行しているため、所定の目標を達成できる見込みがあるとしてB評価とする。</p> <p><今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載) 中期目標・中期計画である質の高い研究については、研究領域全体でのアウトプット情報とインプット情報の記載になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に其々の情報を関連付けて示す必要がある。また、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど) ・歩車間通信も有効だろうと思う。研究開発の成果によって交通事故死者数のうちこの部分がこのくらい減るといように数値で示せば、交通研が国の施策に貢献していることをもっと国民に分かりやすくアピールできると思う。</p>	<p><評定に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) <今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載) <その他事項></p>
------------------------	---	--	---	---	--	---

			<p>・音及び IT 技術を活用した歩車間通信に関する研究（平成 24 年度～26 年度）</p> <p>ハイブリッド車等の静音性対策として、当面、車両から音を出して接近を知らせることとなった。しかし、ハイブリッド車等は急速に増加しており、新たな騒音源となり環境騒音の悪化を招く可能性があり、音に代わる新たな技術を活用した情報提供技術の確立が期待されている。本研究では、IT 技術を活用して歩行者及びドライバの位置情報を求め、その情報を双方に伝えるとともに、必要な時だけ音で車両の接近を知らせることができるシステムを構築し、安全性を担保するために必要な技術項目、性能要件について明らかにすることを目的とする。</p> <p>平成 24 年度は、最近急速に普及しているスマートフォンは歩車間通信端末の有力な候補となりうることから、通信端末としてスマートフォンを用い、内蔵 GNSS（Global Navigation Satellite System、全地球航法衛星システム）センサによって位置情報を求め、その情報を歩行者及びドライバの双方に伝えるシステムを構築した。また、2013 年 10 月に予定されている「第 20 回 ITS 世界会議 東京 2013」のテクニカルビジットの一つとして、広島市内において、歩行者、自動車、公共機関を包含した、通信による安全性向上技術に関する社会実験を行うため、本研究の計画変更を行った。</p> <p>平成 25 年度は、特に車両の接近情報を必要としている視覚障害者を対象として、ハイブリッド車等については低速走行時に接近音を出すことが義務づけられる予定であるため、その機能を有効に活用し、視覚障害者や歩行者の位置情報を車両に伝え、端末を持った歩行者が近づくと車両から接近音を発することができるシステムを構築し、性能の検証を行った。また、視覚障害者を対象に、通信等によって車両の接近を知らせるときに、どのような情報があれば安心できるか等のニーズを把握するためのアンケート調査を行った。</p> <p>平成 26 年度は、アンケートの結果から、追い越し・すれ違い・出会い頭の場面において、車両が接近してくる方向を知らせる情報提供システムを構築した。歩行者および自動車の位置や方位、速度などの GNSS の情報をそれぞれのスマートフォンにより取得し、インターネット回線を通じて通信を行い、お互いの情報をやり取りする構成とした。スマートフォンによる位置測位や方位取得の精度を調査し、歩行者と自動車の位置および方位として利用できることを確認し、追い越し・すれ違い、および出会い頭場面を模擬した実験を行い、自動車が接近してくる方向を歩行者へ伝えることが可能であることを示した。さらに、歩行者が情報提供を受け、回避行動を完了させるまでの時間（反応時間）を調査し、情報提供を行うタイミングを検討した。</p> <p>本研究で対象としている視覚障害者が、通信等によって車両の接近を知らせるときに</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>最も必要な情報は接近してくる方向ということが分かったため、歩行者から見た自動車の方向を定義し、周囲に建築物が無い自動車試験場のテストコースにおいて、乗用車が歩行者を追い越す場面を模擬したときの両者の位置関係を検証した。その結果、自動車接近時に自動車の接近してくる方向を正しく伝えることは可能であり、システム時間誤差より、歩行者が情報提供を受けて、回避行動を完了させるまでの時間に、システムの遅れである 1~4 s を追加することが必要であることが分かった。これによって、中期計画で予定している内容について平成 26 年度は概ね達成したと考えられる。なお、平成 26 年度から戦略的イノベーションプログラム (SIP) において歩車間通信の要求条件に関する調査を実施しており、本調査の成果が引き継がれることとなる。</p>			
--	--	--	---	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-6	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）		
業務に関連する政策・施策	政策目標Ⅲ 地球環境の保全 施策目標 9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 政策目標Ⅴ 安全で安心のできる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標 14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する 施策目標 17 自動車の安全性を高める 政策目標Ⅷ 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 27 地域公共交通の維持・活性化を推進する 施策目標 29 道路交通の円滑化を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（当研究所の研究を通じ、国の技術基準・試験法策定に対する技術的支援を着実にを行う必要があるため。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標 (中期目標)	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度 (見込)		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
基準の策定等に資する検討課題等の提案	100	20 (研究員1人あたり2年に1件)	20	21	25	24	20	予算額(千円)	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838	
基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等	40	8 (研究員1人あたり5年に1件)	11	11	10	13	8	決算額(千円)	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181	
関係学会等での論文及び口頭発表	600	120 (研究員1人あたり年3件)	195	142	138	129	120	経常費用(千円)	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872	
査読付き論文の発表	100	20 (研究員1人あたり2年に1件)	37	29	35	24	20	経常利益(千円)	△80,839	△52,065	11,304	53,823	
								行政サービス実施コスト(千円)	1,015,307	878,557	800,689	812,433	
								従事人員数	44	40	40	39	

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.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」で構成している

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価			主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)	
(2)質の高い研究成果の	研究成果を活用した	<主な定量的指標>	<主要な業務実績>	<自己評価>B	評価	B	評価

<p>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（基準や施策への反映を通じた研究成果の社会還元）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こと。また、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こと。</p>	<p>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。 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>基準の策定等に資する検討課題等の提案100件 基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等40件 関係学会等での論文及び口頭発表600件 査読付き論文の発表100件</p> <p><その他の指標> 国土交通省や環境省の検討会やワーキンググループ等への参画数</p> <p><評価の視点> 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であるか。具体的には、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であるか。</p>	<p>国の行政政策への貢献という目的指向性を高めるため、自動車、鉄道の安全確保、環境の保全、燃料資源の有効な利用等に関して、将来的に基準策定等に資する研究分野についても、その社会的ニーズが高い研究課題を選定し、課題選定・評価会議の承認を得て、研究・調査を実施することとした。</p> <p>また、基準等の策定に資する検討会等への参画として、研究成果からの知見を活かし、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職員が、以下に示す国の委員会、検討会に委員、又は、関係者として4年間でのべ1,948名参画し、これまでの業務により得られた専門的知見を検討の場で活用した。</p> <p>自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る将来的な基準の策定等に資する検討課題等を、第3期中期の4年度までにおいて、のべ90件（達成率：90%）を提案し、中期目標を達成する見込みである。</p> <p>基準化予定項目の調査・研究等を、第3期中期の第4年度までにおいて、のべ45件（達成率：113%）について実施し、中期目標を既に達成している。</p> <p>第3期中期において、機械学会、電気学会、自動車技術会等の関係学会シンポジウム、関連国際学会等での論文発表及び口頭発表に、積極的に取り組み、中期目標期間中の合計604件に達し、中期目標600件に対して達成率101%で既に中期目標を超過する件数を達成した。</p> <p>査読付き論文の発表件数も、国内及び海外併せて、合計125件で、中期目標100件に対して達成率125%となり、既に中期目標を超過する件数を達成した。</p> <p>さらに、第3期中期においては、地域交通の直面する諸課題の解決に資する研究の一環として、LRTやBRT等の導入を検討している自治体への支援を実施している。</p> <p>具体的には、沖縄本島南部自治体（那覇市、与那原町、南風原町）による公共交通導入に関する勉強会に参加し、当該地域へのLRT導入シミュレーション結果の報告や、交通量調査結果及び実地調査結果について報告した。また、同じくLRTの導入を計画している宇都宮市に対しては、市の計画に関する技術的課題の検討を行っている。</p> <p>研究成果の発表と、自治体と事業者やメーカーとの間の意見交換の場として「LRT普及促進懇話会」を3回開催（平成23年7月：東京、平成24年</p>	<p>B評価とした根拠として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中期計画において設定した各数値目標の達成率がいずれも80%を超えている。 <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><課題と対応> 平成27年度も着実に年度目標を達成する見込みである。</p>	<p><評定に至った理由> （見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載） 第3期中期目標に対しこれまで、基準の策定等に資する検討課題等の提案が90件、基準等の策定に資する検討会への参画調査及び研究等が45件、関係学会等での論文及び口頭発表が604件、内査読付き論文の発表が125件であった。既に目標を超えている項目もあり、所定の目標を達成できる見込みがあるとしてB評価とする。</p> <p><今後の課題> （見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載） 中期目標・中期計画である質の高い研究については、研究領域全体でのアウトプット情報とインプット情報の記載になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に其々の情報を関連付けて示す必要がある。また、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項> （有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど）</p>	<p><評定に至った理由> （見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載） <今後の課題> （見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載） <その他事項></p>
--	---	---	---	--	---	---

				2月：沖縄、平成26年2月：沖縄)して、課題解決へ向けた産官学の連携を進めた。			
--	--	--	--	---	--	--	--

4. その他参考情報							
(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載)							

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-7	自動車等の審査業務の確実な実施		
業務に関連する政策・施策	政策目標Ⅲ 地球環境の保全 施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 政策目標Ⅴ 安全で安心のできる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標17 自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠(個別法条文など)	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度:「中」(自動車等の安全・環境性能の確保に向けて、当研究所が技術基準への適合性審査を確実にを行う必要があるため。)	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 190、191

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット(アウトカム)情報								②主要なインプット情報(財務情報及び人員に関する情報)					
指標等	達成目標(中期目標)	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度(見込)		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
施設・審査方法等の改善	50	10 (繁忙期を除いて毎月実施)	12	12	10	10	10	予算額(千円)	991,891	990,356	1,031,240	1,284,468	
								決算額(千円)	938,139	965,946	1,948,615	1,081,255	
								経常費用(千円)	930,012	935,851	922,541	1,000,442	
								経常利益(千円)	△3,180	3,673	21,228	59,003	
								行政サービス実施コスト(千円)	1,388,755	2,349,686	1,190,516	1,127,751	
								従事人員数	43	44	45	44	

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載
 注) 本インプット情報は、「I.2. 自動車の審査業務の確実な実施」「I.3. 自動車のリコールに係る技術検証業務の実施」で構成している

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価		
			業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)
(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こと。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	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こと。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	<主な定量的指標> 施設・審査方法等の改善50件 <その他の指標> 他部門との人事交流 職員の資質向上のための研修 <評価の視点	<主要な業務実績> 限られた資金、人的資金の下、業務を効率的に行うため、創意工夫を継続的に行い、これを審査方法に反映させる努力や職員の意識改革を図り、厳格な審査レベルを実現し、基準に適合しない又はそのおそれのある自動車が市場に出回ることを防止した。 先進安全自動車に関する電子制御技術や排出ガス後処理技術など高度な技術の実用化に伴い、新たな基準の導入が進んでいることを踏まえ、受託試験の活用や試験マニュアルの作成により合理的・効率的な審査の実現に取り組んだ。 路運送車両法の保安基準第56条第4項による大臣認定に係る審査を行うことにより、	<自己評価>B B評価とした根拠として、 ・中期計画において設定した各数値目標の達成率がいずれも80%を超えている。 ・数値目標以外の項目についても、着実に業務を遂行している。 ことが挙げられる。 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。 <課題と対応> 平成27年度も着実に年度目標を	評価 B <評定に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) 法人の工夫により、審査方法等の改善を図りつつ、新技術に対応した審査業務を実施し、確実に目標を達成している。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載) 中期目標・中期計画である自動車等の審査業務の確実な実施と自動車リコールに係る技術的検証の実施については、インプット情報として記載されている財務情報	評価 <評定に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) <今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載) <その他事項>	

<p>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こと。</p> <p>(1)審査体制の整備 自動車等の保安基準適合性の審査を確実に実施するため、適切な審査体制の保持・整備に努めること</p> <p>(2)審査結果及びリコールに係る技術的検証結果等の審査方法への反映 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活用し、審査能力の向上を図ること。</p> <p>(3)申請者の利便性向上 申請者のニーズを的確に把握し、申請者の利便性の向上を図るための改善を行うこと。</p> <p>(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等を図るため、最適な人材の採用・配置及び研修システムの充実を図ること。 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こと。 ③研究部門との連携強化により、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こと。</p> <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行うための審査実施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こと。 また、検討に当たって</p>	<p>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 自動車等の保安基準適合性の審査を確実に実施するため、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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・中期目標の期間中に基準の制定、改正等がなされた場合にあっても、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)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。</p> <p>(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。</p> <p>(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</p>	<p>></p>	<p>安全・環境に係る新技術の開発・実用化に貢献した。 アジア専門家会議に積極的に講師を派遣し、アジア諸国の国際基準についての理解の向上や技術的なレベルアップに貢献した。加えて平成 25 年度には、アジア地域官民共同フォーラムにパネリストとして職員（1名）を派遣した。</p> <p>(1)審査体制の整備 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、基準や試験項目が増加するとともに、必要となる審査能力の水準が高くなっており、より一層の技術力の向上、業務処理の効率化を図る必要があることから、長期に渡って業務に取り組める高度な専門家を確保するため、自動車メーカー等の経験者を採用するとともに、各種の基準策定に資する調査や研究を行う研究部門や使用過程車の不具合原因を調査するリコール検証部門とも密接に連携を図り、審査に必要な見識や技術的知見の蓄積を推進した。 審査業務の管理体制の更なる強化を実現するため、I W V T A 導入をも見据え、ISO 17025『試験所及び校正機関の能力に関する認定』に準拠した審査体制（能力）の検討を進めた。具体的には、期首より認定の要件や規程についての調査を進め、平成 26 年度よりコンサルティング会社の助言、支援を受けつつ、現状分析、試験方法の妥当性確認、不確かさの推定、品質マニュアルの作成、測定トレーサビリティや教育訓練の手法、施設・環境条件の整備、下位文書や各種帳票類の作成について検討・検証を行った。 審査部内においてグループ横断的な併任制度を導入し、多様な試験を行いうる審査官の育成を図った。また、認定の取得状況をグループ横断的に登録管理した。これにより、複数のグループにまたがる試験が同一期間内で実施される場合等において、試験に係る要員の削減が可能となり、かつまた基準の新設等による従来業務の量的拡大、新規業務の追加等に対しても柔軟な対応が可能となった。 審査施設の整備及び試験実施のマニュアル整備により、必要な体制整備を進めた。中期期間の4年目までにおいてのべ44件(88%達成)を実施し、中期計画を達成する見込みである。</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 リコール検証業務に係る知見の習得及び、リコール技術検証部との連携強化のため、自動車審査部職員のべ6名に対しリコール技術検証部併任を発令した。また、審査・リコール研究連絡会を定期的に開催し、リコール技術検証部での検証状況等の情報を譲受するとともに、リコール技術検証部からの依頼に基づき、審査における試験方法等の知見を情</p>	<p>達成する見込みである。</p>	<p>及び人員に関する情報が一緒になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に財務情報をアウトプット情報と関連付けて示す必要がある。また、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>	
---	--	-------------	--	--------------------	---	--

<p>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こと。</p>	<p>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。</p>	<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を行う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>報提供した。</p> <p>(3)申請者の利便性向上 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運用の改善に関する申請者のニーズを把握し、4年間でのべ44件の改善(88%達成)を行った。 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又は協定規則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、積極的な展開を図った。 先行受託試験制度を活用することにより、自動車メーカーにおいては、開発段階での保安基準適合性に係る試験データの取得が可能となり、試験自動車の削減や審査期間の短縮によって申請者の利便性向上を図った。 審査業務においては、過去の申請案件の情報がその後の審査において極めて重要な資料となることから、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、データベースを構築することにより、過去の申請案件の情報を容易に検索等できるようにし、審査業務の効率化を図った。 また、セキュリティを改善した審査部ネットを活用し、申請者の情報漏洩に対する懸念を軽減した上で、電子ファイルによる一部の申請書類の提出、資料の差し替えを可能にしたほか、審査業務及びデータベース化にかかる作業効率を向上させた。 さらに、当該審査部ネットを経由して、改ざん防止措置が講じられた電子署名入りの電子書面が提出された場合には当該証明書の紙の書面の提出の省略を認めるなど、電子化を推進することで、審査の迅速化を実現した。 加えて、過去の審査に関わる質問、相談事案の記録書面の電子化を進めることで検索の効率化を図り、新たに寄せられた質問、相談に対して整合性のある的確な回答を速やかにできる仕組みの構築を推進した。 そのほか、審査部ネットを活用し、自動車審査に係わる最新の法規情報、施設の利用状況及び職員のスケジュール等についての情報を共有することにより、必要な法規情報の検索、試験、会議等のスケジュール調整等を効率的に行えるようにした。</p> <p>(4)技術職員の育成・配置、技術力の蓄積等 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部内に形成し、技術的なリーダー、指導者としての役割を担わせるべく、民間で自動車の技術開発や製造に係わった経験のある技術者を念頭にプロパー職員の採用を進めた。これまでに、排ガス対策や走行安定性、あるいは衝突安全性能等の専門的知識を持った自動車メーカー等の経験者4名を採用した。(前期より合わせて13名を採用)</p>			
---	--	---	---	--	--	--

			<p>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て審査の質の向上に貢献するとともに、他の職員への技術の伝承により組織全体の技術力が向上した。</p> <p>また、職員の資質向上を図るため、初任者研修、フォローアップ研修、新基準等の対応研修を毎年計画的に実施し、職員の知識・実力に応じた教育を行うと共に、専門性の高い新基準については職員全体の共通理解を強化するとともに、担当分野の拡大を図った。</p> <p>部内において英語に堪能な契約職員を講師とした語学研修を毎年度計画的に開催し、海外においての審査に必要な基礎語学から国際会議での発言、プレゼンテーション等を想定した実践的な語学力まで、個人の語学力に応じた能力向上を図った。</p> <p>平成 18 年度に審査官の業務に求められる業務水準、習熟度、必要な知識や技術的能力等の向上を目的として審査試験実施能力認定制度を導入。平成 23 年度に認定制度の対象試験項目を拡大するとともに、認定での評価事項を整理した。この新たな認定制度の下、平成 26 年度までに 382 件の認定を行った。</p> <p>自動車審査部と研究部門の職員に対し相互に併任を発令し、合同実験や合同研修等での合同調査の実施、調査研究への審査部職員の参加等の取り組みを行った。これにより、研究部門職員から新基準等に係る安全・環境評価についての高い水準の技術的知見の伝授を受け、審査部職員の資質向上に寄与した。</p> <p>審査業務に適した職員の業務実績評価制度により職員に具体的な目標意識を持たせ、業務の量、質、指導育成などの観点からその成果を客観的に評価することにより、職員の技術力や業務処理能力を向上させた。また、評価の結果において優れた業績を残した職員については、評価上位者には「功労賞」を計 20 名、前年度に比して評価が向上した者には「努力賞」を計 15 名に対して、それぞれ表彰することにより、業務処理能力の向上、審査業務の効率化を進めた。</p> <p>自動車メーカーとの歩行者保護試験に関する技術交流会を平成 25 年度、平成 26 年度において開催し、基準の解釈や試験方法について試験実務者レベルでの情報交換を行い、審査部職員も基準の解釈を深めるとともに試験手法に係る申請者との共通認識を醸成した。</p> <p>新基準に係る情報や審査方法等についての講演発表を行うことにより、技術的知見を育成するとともに、新基準策定の考え方や取扱いを説明し、申請者における厳格な審査実施への理解を図った。</p> <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</p> <p>平成 28 年 10 月以降の施行が見込まれる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</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>認制度への対応について、審査部内にグループ横断的なチームを設け、国土交通省や自動車関係団体とともに審査実施に係る諸課題の検討を進めた。</p> <p>また、部内において英語に堪能な契約職員を講師とした語学研修を毎年度計画的に開催し、海外においての審査に必要な基礎語学から国際会議での発言、プレゼンテーション等を想定した実践的な語学力まで、個人の語学力に応じた能力向上を図った。</p> <p>さらに、平成 28 年 4 月の法人統合も見据えて、車両型式認証に係る新たな国際相互承認制度等、国連 58 年協定改定に係る対応、型式指定に係る自動車審査業務手数料の直入化等について、業務効率化も見据えた実施体制の検討を進めた。</p>			
--	--	--	---	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-8	自動車のリコールに係る技術的検証の実施		
業務に関連する政策・施策	政策目標Ⅲ 地球環境の保全 施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う 政策目標Ⅴ 安全で安心のできる交通の確保、治安・生活安全の確保 施策目標17 自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠(個別法条文など)	交通安全環境研究所法第12条
当該項目の重要度、難易度	難易度:「中」(自動車ユーザー等の安全・安心確保に向けて、当研究所が不具合の原因が設計又は製作の過程にあるかの技術的検証を着実に実施する必要があるため。)	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号190、191

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット(アウトカム)情報								②主要なインプット情報(財務情報及び人員に関する情報)					
指標等	達成目標(中期目標)	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
不具合情報の分析・事故火災情報分析	20,000件	4,000件程度 (国と国交省に寄せられた不具合情報の実績)	4,166件	4,476件	4,284件	4,344件	4,000件 (見込)	予算額(千円)	991,891	990,356	1,031,240	1,284,468	
								決算額(千円)	938,139	965,946	1,948,615	1,081,255	
								経常費用(千円)	930,012	935,851	922,541	1,000,442	
								経常利益(千円)	△3,180	3,673	21,228	59,003	
								行政サービス実施コスト(千円)	1,388,755	2,349,686	1,190,516	1,127,751	
								従事人員数	43	44	45	44	

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載
 注) 本インプット情報は、「I.2. 自動車の審査業務の確実な実施」「I.3. 自動車のリコールに係る技術検証業務の実施」で構成している

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価										
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価				主務大臣による評価			
			業務実績		自己評価		(見込評価)		(期間実績評価)	
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こと。	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・	<主な定量的指標> 不具合情報の分析・事故火災情報分析 20,000件 <その他の指	<主要な業務実績> 国土交通省がリコール届出内容の審査及び不具合情報の収集・分析を行うに際し、不具合の発生原因が設計又は製作の過程にあるかどうかの判断が難しい事案については、リコール技術検証部が国土交通省からの依頼を受けて、技術的な検証を行っている。 当該業務は、道路運送車両法に基づき国土		<自己評価>B B評価とした根拠として、 ・中期計画において設定した数値目標に対する達成率が、現時点で80%を超えている。 ・数値目標以外の項目についても、着実に業務を遂行している。 ことが挙げられる。		評価	B	評価	

<p>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を進めること。</p> <p>(1) リコール技術検証業務の確実な実施 行政の検証依頼に対し柔軟かつ確実に対応すること。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こと。</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 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こと。 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こと。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国土交通省と連携して検討すること。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かかる実施体制を検討すること。 ② その他、新技術への対応や外国政府の関係機関における情報の活用等のための具体的な方策を検討し、これを実施すること。</p> <p>(3) 技術者の配置等 リコールに係る技術的検証の適切な実施、技術</p>	<p>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。</p> <p>(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 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。 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。 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、</p>	<p>標></p> <p><評価の視点></p>	<p>交通大臣が「改善措置の勧告」(第63条の2)、「届出内容の変更の指示」(第63条の3)などを行う場合の判断材料に活用されるものであり、使用過程の自動車の安全の確保及び環境の保全を図るためのリコール制度の実効性の確保に貢献している。</p> <p>リコール技術検証部では、自動車技術の高度化やユーザー等による点検整備や使用に係る要因も相まって、複雑化している不具合情報について国土交通省からの技術検証依頼が増加してきたことに対応し、限られた人員の中で、各研究領域や自動車審査部との業務・人材面での連携を強化することにより、効率的な業務の実施に努めてきた。</p> <p>また、内閣府消費者委員会「自動車リコール制度に関する建議(平成22年8月27日付け、府消委第197号)」における建議事項に対応し、リコール技術検証部の技術検証体制を強化するとともに、再リコール事案の届出が行われた際には技術検証を積極的に活用することとされたこと等を踏まえ、外部からの新たな技術者の確保等に取り組んだ。</p> <p>第3期中期計画期間中においては、以下の実績が得られた。</p> <p>【第3期中期計画期間中における技術検証の延べ件数と不具合情報分析件数】 国土交通省からの依頼に応じ、不具合の原因が設計又は製作の過程にあるか、又は、リコールの届出に係る改善措置の内容が適切であるかについての技術的な検証を確実に行った。また、ユーザーの視点に立った迅速かつ確実な対応等を行うため、国土交通省に寄せられたユーザーからの不具合情報をはじめとする自動車不具合に関する情報の予備的な分析を行った。</p> <p>不具合情報の分析・事故火災情報分析の件数については、第3中期期間の4年目までにおいて、のべ17,270件(86%達成)を実施している。</p> <p>【情報分析活動による「ユーザーへの情報提供及び注意喚起」への貢献】 国土交通省によるユーザーへの情報提供及び注意喚起に資するため、第3期中期計画期間中の各年度において、年間のリコール届出の傾向把握等のための届出内容の分析、自動車メーカーから国土交通省に四半期ごとに報告されている事故・火災を含む不具合情報に関する統計分析等の業務を行い、これらの分析結果は、すべて、統計資料として国土交通省より公表されている。</p> <p>【不具合の未然防止を図るための調査の実施】 これまでの技術検証の経験を踏まえ、ユーザーによる自動車の機能、適切な使い方及び点検整備への理解の促進を図ることにより、不具合の未然防止を図るために必要な調査を行った。</p> <p>【技術の高度化等への対応のため研究・審査部門との連携の継続】 技術の高度化等に対応して増加する技術検証業務を限られた人員の中で効率的かつ</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><課題と対応> 平成27年度も着実に年度目標を達成する見込みである。</p>	<p><評定に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) 法人の工夫により、ユーザーからの不具合情報等を分析し、自動車メーカーのリコール届出内容の検証に活用する等により、迅速かつ確実なリコールの実施に貢献する等、確実に目標を達成する見込みであると認められるためB評価とする。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載) 中期目標・中期計画である自動車等の審査業務の確実な実施と自動車リコールに係る技術的検証の実施については、インプット情報として記載されている財務情報及び人員に関する情報が一緒になっている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎に財務情報をアウトプット情報と関連付けて示す必要がある。また、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど) ・分析件数も大事だが、国民はリコールによりどのような効果(どの程度の事故が防げたのか、何人が救われたのか、経済効果等)があったのかについて知りたいと思っているので、見せ方(アウトプットの表現)を検討いただきたい。</p>	<p><評定に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) <今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載) <その他事項></p>
--	--	-----------------------------------	---	--	--	---

<p>力の向上に必要な人材の確保、配置等に務めること。職員の評価制度により、職員の意欲向上を図ること。</p>	<p>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>効果的に実施するため、第 3 期中期計画期間中においても、研究部門・自動車審査部門との併任を行い、業務実施体制の強化に努めた。</p> <p>【米国リコール届出及び技術検証情報の入手分析】</p> <p>諸外国におけるリコールに関する情報の技術検証への活用を図るため、米国におけるリコール届出及び技術検証に関する情報を定期的に入手し、内容や動向の分析を行った。</p>	<p>以上の実績から以下の成果が得られた。</p> <p>【技術検証によりリコール届出に繋がった件数】</p> <p>国土交通省から技術検証の依頼があった事案については全て確実に検証を行い、その結果、平成 23 年度から平成 26 年度までにおいて、自動車メーカーからのリコール届出 50 件につながった。</p> <p>【リコール届出内容の妥当性検証件数】</p> <p>「道路運送車両法第 63 条の 3」に基づき、平成 23 年度から平成 26 年度までのリコール届出の内、52 件に関して、改善措置の内容が適切であるかについての技術検証を行い、これらの結果は、国土交通省による審査に活用された。</p> <p>【再リコール事案の検証件数】</p> <p>平成 23 年度から平成 26 年度までの再リコール事案 29 件全てについて、国土交通省からの依頼に対し、確実に検証を行った。なお、これらの技術検証に際しては、ユーザーからの不具合情報ははじめとする不具合情報の予備的な分析による不具合発生状況の事前把握の結果を役立てた。</p> <p>【国土交通省によるユーザーへの情報提供及び注意喚起への貢献】</p> <p>第 3 期中期計画期間中の各年度において、年間のリコール届出内容の分析、事故・火災情報や不具合情報の統計分析等の結果、さらに、不具合の未然防止のために、自動車の機能、適切な使い方及び点検整備について注意喚起すべき事項に関する情報は、国土交通省のホームページや関係団体等を通じてユーザーに広報され、国土交通省によるユーザーへの情報提供及び注意喚起に貢献した。</p> <p>また、不具合の未然防止を図るため、平成 23 年度から平成 26 年度において行った各調査の結果は、委託元である国土交通省に報告され、国土交通省より関係方面への情報提供とユーザーに対する注意喚起に活用された。</p>	<p>(1) リコール技術検証業務の確実な実施</p> <p>【検証マニュアル整備と検証事案のデータベース化】</p> <p>第 3 期中期計画期間中において、国土交通省の不具合情報の収集に係る体制の強化に伴う情報件数の増加、再リコール事案に対する積極的な技術検証の活用等技術検証依頼の増加や内部の変化に対応し、効率的かつ効果的な検証を行うことができるように、平成</p>
---	--	---	---	--

			<p>23年9月より、リコール技術検証部内にWGを設置し、業務の進め方の見直しを行った。その結果は、平成25年4月に「リコール技術検証部業務マニュアル」としてまとめられ、これに基づき、効率的かつ効果的に技術検証業務を実施できるようになった。また、これまでの技術検証を効果的に活用できるようにするため、技術検証事案について関係資料のデータベース化を行った。</p> <p>【現車調査及び検証実験の実施】 技術検証に当たっては、自動車の不具合が原因と疑われる事故・火災の現車調査、及び自動車メーカーからの報告資料の机上検討又はヒアリングだけでは原因が究明できない点について検証実験を行った。現車調査及び検証実験の結果は、その後の技術検証における自動車メーカーからの報告資料への反証及び不具合の原因究明の精度を向上させるための知見として活用した。</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 第3期中期計画期間中においては、研究所内の限られた人員を効率的に活用しつつ、技術検証業務の実施体制の強化が図られ、増大する技術検証等のニーズ（不具合情報の予備的な分析、技術検証、現車調査、検証実験、リコール届出内容の分析及び事故・火災を含む不具合情報の統計分析等）に確実に対応していくため、以下の措置を講じた。</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。</p> <p>【業務実施体制の強化】 第3期中期計画期間中において、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図るため、検証官及び技術職員の採用を行うことにより、技術検証及び検証実験等の実施体制の強化を図った。</p> <p>【研究部門・自動車審査部門との連携強化】 また、研究所内の限られた人員の中で研究部門・自動車審査部門の有する知見を技術検証業務に活用するため、平成23年度より、研究部門出身のOB2名を、技術検証を支援する技術者として配置した。また、研究部門・自動車審査部門からの併任を継続し、両部門との相互の連携を図る体制とした。</p> <p>【客員専門調査員の配置】 技術検証業務の効率的かつ効果的な実施を目指し、リコール技術検証部内に、業務改善を目的とした作業グループ(WG)の活動、検証実験・技術検証等の業務などを支援していくため、客員専門調査員を配置した。</p> <p>これらの措置により、研究所内の限られた</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>人員を効率的に活用しつつ、技術検証業務の実施体制の強化が図られ、増大する技術検証等のニーズ（不具合情報の予備的な分析、技術検証、現車調査、検証実験、リコール届出内容の分析及び事故・火災を含む不具合情報の統計分析等）に確実に対応した。</p> <p>【検証マニュアル整備と検証事案のデータベース化】</p> <p>第3期中期計画期間中において、国土交通省の不具合情報の収集に係る体制の強化に伴う情報件数の増加、再リコール事案に対する積極的な技術検証の活用等技術検証依頼の増加や内部の変化に対応し、効率的かつ効果的な検証を行うことができるように、平成23年9月より、リコール技術検証部内にWGを設置し、業務の進め方の見直しを行った。その結果は、平成25年4月に「リコール技術検証部業務マニュアル」としてまとめられ、これに基づき、効率的かつ効果的に技術検証業務を実施できるようになった。また、これまでの技術検証を効果的に活用できるようにするため、技術検証事案について関係資料のデータベース化を行った。</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>【不具合情報、事故・火災情報の予備的分析】</p> <p>第3期中期計画期間中において、国土交通省に寄せられたユーザーからの不具合情報の予備的な分析を行った。また、自動車メーカーから四半期ごとに国土交通省に報告された事故・火災情報についても分析を行った。</p> <p>これら不具合情報の予備的な分析により、市場での不具合発生状況を予め把握することで、国土交通省による自動車メーカーへの迅速な事実確認、調査指示に繋がった。また、国土交通省から技術検証の依頼があった事案については、この予備的な分析・把握の結果を検証に反映させた。</p> <p>【事故・火災等の統計分析結果の国土交通省による公表への貢献】</p> <p>さらに、第3期中期計画期間中において、ユーザーから国土交通省に寄せられた不具合情報及びメーカーから四半期ごとに国土交通省に報告された事故・火災を含む不具合情報の統計分析を行い、その結果が国土交通省からホームページ等を通じて公表された。</p> <p>【米国リコール情報の収集とデータベース化】</p> <p>平成23年2月から米国政府へのリコール届出に関する情報を同政府よりインターネットを通じて、定期的に入手しており、さらに、同政府内における技術検証の状況に関する情報も毎月入手している。また、平成23年10月以降は、特に日米両国で販売されている</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>ような車種に注目して、技術検証の具体的な内容やその進捗状況の把握・分析を行っている。これらの情報及び分析結果についてはデータベース化しており、技術検証への活用が図られた。</p> <p>(3) 技術者の配置等</p> <p>【業務実施体制の強化】 第3期中期計画期間中において、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図るため、検証官及び技術職員の採用を行うことにより、技術検証及び検証実験等の実施体制の強化を図った。</p> <p>【研究部門・自動車審査部門との連携強化】 研究所内の限られた人員の中で研究部門・自動車審査部門の有する知見を技術検証業務に活用するため、平成23年度より、研究部門出身のOB2名を、技術検証を支援する技術者として配置した。 また、研究部門・自動車審査部門からの併任を継続し、両部門との相互の連携を図る体制とした。</p> <p>【客員専門調査員の配置】 技術検証業務の効率的かつ効果的な実施を目指し、リコール技術検証部内に、業務改善を目的とした作業グループ(WG)の活動、検証実験・技術検証等の業務などを支援していくため、客員専門調査員を配置した。 これらの措置により、研究所内の限られた人員を効率的に活用しつつ、技術検証業務の実施体制の強化が図られ、増大する技術検証等のニーズ(不具合情報の予備的な分析、技術検証、現車調査、検証実験、リコール届出内容の分析及び事故・火災を含む不具合情報の統計分析等)に確実に対応した。</p> <p>【技術の高度化等への対応のため研究・審査部門との連携】 技術の高度化等に対応して増加する技術検証業務を限られた人員の中で効率的かつ効果的に実施するため、第3期中期計画期間中においても、研究部門・自動車審査部門との併任を行うこととし、業務実施体制の強化に努めた。 これらの措置により、研究所内の限られた人員を効率的に活用しつつ、技術検証業務の実施体制の強化が図られ、増大する技術検証等のニーズ(不具合情報の予備的な分析、技術検証、現車調査、検証実験、リコール届出内容の分析及び事故・火災を含む不具合情報の統計分析等)に確実に対応した。</p> <p>【所内への情報発信による連携の強化】 リコール技術検証業務のうち、検証実験の進捗管理及び安全管理に関する事項等、研究部門・自動車審査部門でも参考となると考えられるものについては、毎月開催される研究所内の定期的な連絡会議を通じて、情報提供を行った。 また、最近の技術検証事案における不具合の内容、原因メカニズム、特徴的な事例や検証実験の内容に関して整理し、「業務報告</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>会」、「所内フォーラム」で、研究部門・自動車審査部門に対して情報提供を行い、所内での連携の強化につながった。</p> <p>【職員の評価制度の検討】</p> <p>職員の評価制度については、技術検証に係る組織・人員の特性が研究部門・自動車審査部門と異なることを踏まえ、他部門における評価制度の実施状況を参考に、技術検証業務に適した評価制度について、検討を行った。</p> <p>管理職員については、所全体における評価制度の中で評価を行った。自動車審査部との併任職員にあつては「自動車審査部業績優秀者表彰制度実施要領」に沿って、業務目標を設定させ、その目標の達成度について評価を行った。</p>			
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-9	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		
業務に関連する政策・施策	政策目標 X II 国際協力、連携等の推進 施策目標 43 国際協力、連携等を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第 12 条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「高」（我が国主導で国際基準を獲得することは、我が国における自動車等の安全・環境性能の確保のみならず、我が国産業の国際競争力確保にも貢献することとなるが、そのためには、技術的知見に基づいた説得力のある提案を積極的かつ継続的に行うことに加え、各国研究者間との交渉力や調整力等も必要とされるため。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標 (中期目標)	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
WP29 専門家会議への参加	60 回程度	12 回程度 (国連で開催される WP29 専門家会議に 100%出席)	13 回 (100%)	11 回 (100%)	14 回 (100%)	11 回 (100%)	12 回 (見込)	予算額（千円）	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838	
								決算額（千円）	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181	
								経常費用（千円）	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872	
								経常利益（千円）	△80,839	△52,065	11,304	53,823	
								行政サービス実施コスト（千円）	1,015,307	878,557	800,689	812,433	
								従事人員数	44	40	40	39	

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.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」で構成している

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
中期目標	中期計画	主な評価 指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
			業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
①研究の成果や審査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、研究所職員を我が国代表として同フォーラム	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	<主な定量的指標> WP29 専門家会議への参加 60 回程度 <その他の指標>	<主要な業務実績> 国際標準化等の戦略的推進に対する社会的要請に応えるために、研究成果や技術評価・審査の知見を、国際基準を審議する場において示すことにより、積極的な関与を進めてきた。この活動を強化するために、自動車基準認証国際調和技术支援室を、横断的組織から独立組織化するための事前検討を行った。 国際基準は、強制規格に関する技術要件と	<自己評価>A A 評価とした理由として、 ・国際会議への出席体制を強化するとともに、基準の原案作りに積極的に参加、全会議出席者総数は第二期中期計画に比し倍増 ・より多くの基準の原案作りの作業グループに参画（20 の国際基準原案作成作業グループ会合に参画）	評価	A	評価	

<p>の各専門家会議等に参加させ、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させること。</p> <p>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、審議に参加し、適切かつ有効な国際枠組みづくりに貢献すること。</p> <p>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国際的人材の育成 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こと。</p> <p>また、かかる国際的人材の育成について具体的方策を検討し実施すること。</p>	<p>ム各専門家会議（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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p><評価の視点> > 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を着実に進めているか。</p>	<p>その認証手法に大別できる。当研究所は先進的な技術要件を研究する研究領域と認証試験を行う自動車審査部とで構成されていることから、引き続き、両部門の職員が協力して国際基準に取り組む体制を取った。具体的には排出ガス専門家会議(GRPE)、騒音専門家会議(GRB)、衝撃吸収専門家会議(GRSP)、ブレーキ専門家会議(GRRF)の4つの専門家会議に研究領域、自動車審査部の職員がともに出席する体制を取った。</p> <p>また、基準原案作成のための作業グループの運営に積極的に関わった。引き続き、あらたな副議長や共同議長のポストに若手職員を充て、経験の豊富な年配者から引き継ぎを行うことを通して、職員の育成を図る体制を取った。</p> <p>①研究の成果や審査の知見を活用した技術的支援 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、恒常的に参画し、技術的支援を行った。専門家会議はのべ49回出席（12回程度／年）し、開催された全ての専門家会議に出席した。</p> <p>のべ出席者数と基準案策定のための作業グループ会議への参加者数は、2期中期計画期間に比してほぼ倍増した。また、新規課題に積極的に取り組みように心がけ、出席する作業グループの数が三期中期計画期間間に倍増した。</p> <p>経費を節減してより効率的、合理的に国際会議に参加する一手法として、出張を伴わない国際電話会議へ積極的に参加するよう心がけた。参加延べ人数は23年度に比べ26年度は4倍に達した。</p> <p>チャイルドシートの安全性評価に関わる研究成果、車線維持支援装置(LKAS)の事故削減効果についての検討、ハイブリッド車の排出ガス試験、車両接近通報装置の基準化すべき項目の定量化、運転の自動化に関わる電子制御の基本原則の検討等、様々な研究成果を基準案作成のための作業グループ会合に提出し、国連のウェブサイトで公表した。またそれらの研究成果が反映された基準等が定められた。</p> <p>毎年度、10件程度が国連のウェブで公開されており、2期中期に比べほぼ倍増した。(2期中期計画期間中 年平均5.6件)</p> <p>ISO等の国際規格を審議する自動車技術会の規格会議傘下の16の分科会に参加し、マンマシーンインターフェースやセイフティシステムに関する国際規格の議論に参加した。電気自動車に関する国際基準調和活動を戦略的分野ととらえ積極的に参加した。特に日米欧中が共同して世界統一基準を検討するためのE-モビリティ活動の運営に積極的に関与した。このため、日本自動車研究所で対応している、IEC等電気自動車関係の規格検討に参加した。</p>	<p>・のべ11名の交通研職員が基準原案作成作業グループの運営に、議長、副議長、セクレタリー等として加わり国際基準の議論をリード・GTR(世界統一基準)の成立を含め、様々な基準の制定、改正に貢献、特に水素・燃料電池自動車安全基準(HFCV)、乗用車排出ガス燃費試験サイクル/試験法(WLTP)については、議長として運営面で積極的に貢献が挙げられる。</p> <p>いずれも、中期計画以上の成果を達成していると考ええる。</p> <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><課題と対応> 引き続き、電気自動車、車線維持支援装置等、先端技術に関する国際基準のイニシアティブを取るべく努力する。</p>	<p><評定に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) 目標としていた国際会議への出席率はここまで100%を維持中、また、延べ11人の職員が基準の原案を作成するグループのリーダーに就く等している。さらに、世界統一基準成立に向けた会議体でも議長として積極的に運営に携わる等、所定の目標を上回る成果を目指していることが認められる。</p> <p>また、現時点において、目標を上回る成果の達成が見込まれることからA評価とする。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載) インプット情報として記載されている財務情報及び人員に関する情報は、研究領域全体での値が記載されている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎にインプット情報とアウトプット情報を関連付けて示す必要がある。また、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>	<p><評定に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) <今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載) <その他事項></p>
--	---	---	---	---	--	---

	<p>についても検討を行う。</p>	<p>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</p> <p>国連自動車基準調和世界フォーラム (WP29) において、2016 年の創設を目指して現在検討が行われている「国際的な車両型式認証の相互承認制度 (IWVTA)」を、今後、日本が中心となって推進することが提案された。アジアの新興国を含む世界各国において、安全・安心な車社会が実現することが期待される。そこで IWVTA の活動に積極的に参画するとともに、自動車審査部内に設置したWGで、対応方針等を議論し、当該枠組みに関する協定の改正作業において我が国の主張を行う際に審査の立場から提案を行うことにより、国土交通省を支援した。具体的には、IWVTA を実現するための法案審議等を行う、IWVTA 作業グループに自動車審査業務の知見を反映すべく参加した。また、審査技術に関する情報交換を行うために、欧州認証機関の会合である GRSP/TSG や TAAM に参加して、意見交換を行った。車両型式認証に係る新たな国際相互承認枠組みに対応するためには、車両型式認証を構成する個別の基準について、修正あるいは作成段階から、自動車審査部職員が関与して行くのが最も効果的である。この観点から、灯火器等の国際的な車両型式認証に係わる各種基準を審議する会議に自動車審査部職員が参加した。また、国際会議に対応するために、国土交通省、交通安全環境研究所、自動車業界等から構成される国内会議にも積極的に参加した。</p> <p>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国際的人材の育成</p> <p>国際的なリーダーシップを組織的かつ戦略的に発揮するためには、国際基準作成作業の中核をになうことが最も有効と考えられる。そこで、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、水素・燃料電池自動車世界統一基準 (HFCV)、乗用車排出ガス試験サイクル (WLTP/DHC)、電気・ハイブリッド自動車の静音性基準 (QRTV)、電気自動車環境性能 (EVE)、電動車両安全性 (EVS) 及び高度道路交通システム (ITS) 等の作業グループにおいて議長、副議長、事務局の役職を務めた。日本として取り組むことが重要と考えている作業グループのうち、おおよそ 1/3 の会議で交通研職員が役職に付いた。これらの作業は国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。特に、自動車審査部職員が、第二段階の乗用車排出ガス試験法 (WLTP) 作業グループの副議長を担当し、研究領域と協力して、日本の自動車審査技術を国際基準に反映する体制を整えた。また、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として、国土交通省の協力の下に、あらたな副議長や共同議長のポストには若手職員を充て、経験</p>			
--	--------------------	--	--	--	--

			<p>の豊富な年配者から引き継ぎを行った。</p> <p>自動車基準認証国際調和技术支援室の会合を定期的に持ち、各専門家会議あるいは基準作りのための作業グループにおける議論の状況について情報共有を行った。また、国際基準調和の場で、電気自動車関係の統一基準作りが大きな関心事になっていることから、研究所内の専門家によって適宜組織横断的に情報共有を行った。また、国連における協定文書の解説書の作成や国連における議長職等の経験を基に具体的な基準策定を行う作業グループ活動のマニュアル策定を行った。さらに、イントラネットに議事録を掲載し、情報の共有化を行った。</p>			
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
1-10	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		
業務に関連する政策・施策	政策目標 X II 国際協力、連携等の推進 施策目標 43 国際協力、連携等を推進する	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	交通安全環境研究所法第 12 条
当該項目の重要度、難易度	難易度：「高」（政府のインフラ輸出施策の重要な柱の一つである「鉄道の海外展開」に貢献するため、我が国の優れた鉄道技術を国際標準にするための国際的活動に参画するとともに、我が国に前例のない鉄道分野の国際規格適合性認証機関を設立し、認証体制の整備、認定の取得及び国際ルールに則った的確な運営を図るものであるため。）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411

2. 主要な経年データ													
①主要なアウトプット（アウトカム）情報								②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
指標等	達成目標 (中期目標)	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
認証審査申請件数	—	—	3	3	4	10	—	予算額（千円）	1,347,724	1,246,144	1,199,111	1,262,838	
								決算額（千円）	1,395,633	1,114,766	1,139,793	1,430,181	
								経常費用（千円）	1,412,352	1,170,625	1,148,633	1,320,872	
								経常利益（千円）	△80,839	△52,065	11,304	53,823	
								行政サービス実施コスト（千円）	1,015,307	878,557	800,689	812,433	
								従事人員数	44	40	40	39	

注) 予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載

注) 本インプット情報は、「I.1. 質の高い研究成果の創出」「I.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」で構成している

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	主な評価 指標等	法人の業務実績・自己評価			主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	(見込評価)	(期間実績評価)	
鉄道に係る基準策定	鉄道に係る基準策定	<主な定量的	<主要な業務実績>	<自己評価>A	評価	A	評価

<p>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）に貢献すること。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こと。</p>	<p>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）に貢献すること。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こと。</p>	<p>指標> 特になし</p> <p><その他の指標> 特になし</p> <p><評価の視点> 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を着実に進めている。</p>	<p>・鉄道技術・規格の国際標準化の推進 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に貢献する。 鉄道車両用電子機器規格（IEC 60571）の国際主査を務め、日本の設計条件を全て反映させた国際規格が、2012年に発行された。 列車運転情報記録装置規格（IEC 62625）、都市鉄道の管理と指令規格（IEC 62290）、無線列車制御規格（IEC 62773）の国際エキスパート及び国内主査／副主査として活動した。 JISCとCENELECの情報交換会へ日本代表団鉄道部門委員として参加した。ISOの鉄道TC設立準備会委員として活動し、ISO鉄道TC設立準備ワークショップに参加した。鉄道規格総合調整部会委員として活動した。IEC/TC9/CAG（議長アドバイザーグループ）会議日本委員として活動した。IEC/TC9/マネジメント会議日本委員として活動した。 日本提案のRAMS規格(IEC62278)改訂審議のためのIEC/TC9/AHG9(臨時国際作業部会)日本委員および国内副主査として活動した。IEC/TC9国内委員会において国際主査代表として活動した。鉄道信号リレー規格(IEC 62912)の国際エキスパート及び国内主査／副主査として活動した。IEC/TC9国内委員会において国際主査代表として活動した。 鉄道車両用電子機器規格（IEC 60571）のJIS化にあたり、JIS E 5006のJIS化委員会の委員長として活動した。 日本提案のRAMS規格改訂作業開始および国際主査を日本から出すことがIEC/TC9/CAGにおいて承認され、日本提案の無線列車制御規格（IEC/PT62773）がTS（技術仕様書）として2014年成立の見込みとなった。</p> <p>・鉄道分野の国際規格への適合性評価（認証） 我が国鉄道技術の海外への展開に貢献するため、公平な中立機関である認証機関としての品質保持や内部統制に留意しつつ、鉄道分野の国際規格への適合性評価（認証）を行う。 我が国初の鉄道分野における国際規格適合性認証機関として運営体制を構築し、認定機関（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の認定を取得した。 鉄道技術の国際展開に資する海外鉄道案件向けの認証として、IEC 62425（セーフティケース）に対する認証書を7件発行するとともに、IEC 62278（RAMS）、IEC 62278（ソフトウェア）及びIEC 62280（通信）に関する認証審査を実施している。第3中期における認証審査件数は、中期計画には定めていなかったが、のべ20件に達した。 認証機関に対する要求事項に関する国際規格がISO/IEC Guide 65からISO/IEC 17065に改定されたことに対応し、新たな要求事項に適合したマネジメントシステムの構築を図った。 海外展開を図る日本の鉄道メーカーの認</p>	<p>A評価とした理由として、 ・認定機関（独立行政法人製品評価技術基盤機構）より認定を取得し、我が国初の鉄道認証体制を整備。その後も認定機関の審査に基づき継続的な認定を維持している。 ・認証機関が遵守すべきルールを定めた国際規格 ISO/IEC 17065の制定に伴い、認証機関の運営体制の見直しを図り、新たな国際規格に適合した業務運営体制を確立した。 ・○日本の鉄道技術を熟知し、公正・中立な認証機関として、的確な認証業務運営及び国際通用性の確保への取り組みや、海外鉄道プロジェクトでの認証書の活用実績などから、海外展開を目指す国内メーカーの信頼を得て、申請件数を大幅に増加させた。 ・国際標準化の推進については、国際エキスパート等の重要なポストにメンバーとして参画し、日本提案のTSの成立、4つの国際規格に日本の設計条件を全て反映、IEC1906賞の受賞など、日本の鉄道技術の国際規格への反映に大きく貢献した。 が挙げられる。 いずれも、中期計画以上の成果を達成していると考ええる。</p> <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><課題と対応> 平成27年度も引き続き、中期目標を超える業務成果を達成する見込みである。</p>	<p><評定に至った理由> （見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載） 自己評価から、法人の努力と工夫により、所定の目標を上回る成果を目指していることが認められる。 また、現時点において、目標を上回る成果の達成が見込まれることからA評価とする。</p> <p><指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> （見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載） インプット情報として記載されている財務情報及び人員に関する情報は、研究領域全体での値が記載されている。項目毎の効率性等について、さらなる評価につなげるため、将来的に項目毎にインプット情報とアウトプット情報を関連付けて示す必要がある。また、インプット情報を細かくすると煩雑になるため、記載方法については検討する必要がある。</p> <p><その他事項> （有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど） ・認証申請件数が大幅に増加することにより日本のメーカーを助けているということに繋がっていると認識している。 ・室員6名で年間10件の認証という数は大したものである。鉄道の海外展開は国が進めている施策の一つ。これを支援しているということを具体的な成果として挙げれば、A評価に相応しいことがよくわかると思う。</p>	<p><評定に至った理由> （見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載） <今後の課題> （見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載） <その他事項></p>
---	---	---	--	---	---	---

			<p>証ニーズに継続的に応え、認証実績を積み重ねていくことができる見込みである。</p> <p>我が国初の鉄道認証機関として国際規格適合性認証を行うための体制を確立し、適切に認証活動を遂行したことにより、認証を通じて我が国の鉄道技術の海外展開に貢献した。</p> <p>認定機関（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の認定を取得するとともに、継続的に認証機関としての適格性が認められ認定を維持したことにより、認証機関としての国際通用性を確保した。</p>			
--	--	--	---	--	--	--

4. その他参考情報

（予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載）

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
2-1	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）		
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（当研究所が着実に実施しなければならない事項であるため）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー番号 410、411、190、191

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標 (中期目標)	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度 (見込)	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
研究発表会の開催	5回	1回	1回	1回	1回	1回	1回	4年間で4回実施（80%達成）
講演会等の開催	5回程度	1回	1回※	1回	1回	1回	1回	※東日本大震災の影響により講演会は中止。12月に、東京ビッグサイトで開催された「2011東京モーターショー」において、当研究所主催のシンポジウムを開催。 4年間で4回実施（80%達成）
一般管理費（千円）	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		44,973	40,531	37,378	36,097	36,097	

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価		
			業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)
(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 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・連携する特徴を活かし、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により、新技術の導入等に伴う業務内容の複雑化、高度化、業務量増加等に確実に効率的に対応すること。 (2)内部統制の徹底 内部統制(情報管理等を含む)について、法人の長のマネジメントの強化及びそのための環境整備を行うこと。ま	(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 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。 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	<主な定量的指標> 研究発表会の開催5回 講演会等の開催5回程度 <その他の指標> 研究所一般公開の実施 <評価の視点>	<主要な業務実績> (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 リコール技術検証部では、研究所内の限られた人員の中で研究部門・自動車審査部門の有する知見を技術検証業務に活用するため、第3期中期においては、平成23年度より、研究部門出身のOB2名を技術検証について支援する技術者として配置した。また、研究部門・自動車審査部門からの併任を継続し、両部門との相互の連携を図る体制とした。 中期期間の具体的な例として、交通システム研究領域とリコール技術検証部との連携が挙げられる。目的としては、ゴムタイヤを用いる新交通システムに関する新規技術開発に自動車技術が適用されたことから、その安全性の検証に当たり交通システム研究領域とリコール技術検証部との連携により業務を実施する。大型自動車の技術を適用した新交通システムの台車について、走行安全性やタイヤパンク時の安全性の確保等について、リコール技術検証部の知見を踏まえ検証を行った。以上の連携の成果は、受託研究報告書に反映されている。 また、リコール技術検証部では、市場での不具合情	<自己評価>B B評価とした根拠として、 ・中期計画において設定した各数値目標の達成率がいずれも80%を超えている。 ・数値目標以外の項目についても、着実に業務を遂行している。ことが挙げられる。 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。 <課題と対応> 平成27年度も着実に年度目標を達成する見込みである。 平成26年度に指摘された、個人情報の管理については、直ちに対応するとともに、再発防止策を策定している。引き続き、個人情報管理の徹底を図る。	評価 B <評価に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) 個人情報の管理については一部不適切な扱いがあったものの、その後の処置としては適切に処理したこと、また、処理後の経過においても特に被害者等が確認されたとの報告は受けておらず、全体として順調な組織運営が行われている。また、法人の工夫により、研究部門、自動車審査部門及びリコール検証部門の連絡会議や併任配置等により、効率的かつ効果的な業務運営を行い、確実に目標を達成する見込みであると認められるためB評価とする。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> (実績に対する課題及び改善方策など) <その他事項>	評価 <評価に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) <今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載) <その他事項>	

<p>た、内部統制の強化にあたり、監事監査も有効に活用すること。</p> <p>(3)広報の充実強化を通じた国民理解の醸成 研究所の活動について広く国民の理解を得るため、広報の充実強化を図るとともに、研究発表会、講演会、一般公開、シンポジウム等の開催、出版物の発行、インターネット等による情報提供を積極的に進めること。</p> <p>(4)管理・間接部門の効率化 管理・間接業務の外部委託・電子化等の措置により、業務処理の効率化を図ること。特に、一般管理費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)について、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額(初年度の当該経費相当分に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こと。 また、契約については、「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こと。</p>	<p>拡大等とともに、各部門の業務を適切かつ効果的に実施する。</p> <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。</p> <p>(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</p>	<p>報及び事故火災情報の分析のほか、技術検証を通じて確認された不具合事象や発生原因について体系的に整理し、毎年、所内フォーラムなどで情報提供を行い、研究部門や自動車審査部門との間での情報の共有と業務の連携を進めた。具体的には、「長期使用車の事故防止」対策に取り組む国土交通省の調査分析事業や次世代新交通システム先行安全性評価に関して、それぞれ自動車安全研究領域及び交通システム研究領域との連携を進め、情報提供などの協力を行った。</p> <p>(2)内部統制の徹底 独立行政法人通則法の一部を改正する法律(平成26年法律第66号)により、各独立行政法人は、内部統制のための体制整備が求められたところであるが、「独立行政法人の業務の適正等を確保するための体制等の整備について」(平成26年11月28日総務省行政管理局長通知)に基づき、業務方法書の改正に加えて、内部統制の推進に関する規程等の制定、既存規程等の改正を行うなど平成27年度4月1日の施行までに体制等の整備を行い、内部統制の充実・強化を図った。 研究関連業務については、「研究機関における公的研究費の監理・監査のガイドライン」(平成26年2月18日改正文部科学大臣決定)及び「研究活動における不正行為への対応等に関するガイドライン」(平成26年8月26日文科科学大臣決定)等を踏まえ、研究費の不正防止計画の改正を行うなど所要の体制整備を行った。 理事長は、大学や民間で行うべき学術研究や開発研究は実施せず、行政を支援する研究を行い、研究、自動車等審査、リコール技術検証等の業務を通じて国の施策に直接貢献するとの方針を明らかにし、訓辞等のあらゆる機会を通じて役職員へと直接伝達し、その徹底を図っている。 理事長主催の所議(月2回)で、各部門長から毎回業務報告を行い、業務の実施状況に応じて理事長の指示が的確に実施されている。さらに、理事長の参画の下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に報告し、指示を仰いでいる。 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。 内部監査規程を制定済みであることに加え、内部監査委員会を開催し、更なる改善に向けた検討を行った。また定例の所議、研究企画会議、審査運営会議の場において、担当組織から毎回業務報告を行わせ、理事長をはじめ役員もその進捗状況を把握し、的確に指示できるようにしている。 内部統制のあり方について専門的知見を活用する観点から、監事から業務全般に関して指摘、意見を受けている。 監事監査において、内部統制システムの機能状況を調査し、所内で業務遂行チェックするモニタリングシステム・内部管理システムなどが機能する仕組みが整っているか監査を受け、これを踏まえ、引き続き内部管理体制の徹底と適宜見直しによる改善を図っていく。 安全衛生委員会を開催し、健康管理上及び安全管理上必要な事項を各領域・各部の委員で審議するとともに、法人の長の巡視による4S(整理、整頓、清潔、清掃)パトロールを通じ、更なる安全衛生の徹底をは</p>	<p>(有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>
--	---	---	---------------------------------------

	<p>一般公開を毎年1回以上実施する。</p> <p>(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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>		<p>かった。</p> <p>個人情報管理については、過去に当研究所の講演会、フォーラム、およびシンポジウムに当研究所のホームページを通じて参加登録いただいた方の入力情報が、平成26年8月15日から26日の12日間、インターネットにおいて検索・閲覧可能になっていたことが、8月26日に外部からの指摘により判明し、直ちに、当該情報を削除した。また、参加登録いただいた方々にお詫びの連絡をするとともに、再発防止のため、ホームページ改修作業時におけるセキュリティ状態のチェックの徹底、イベント終了時におけるホームページサーバーからの当該情報の速やかな削除、職員に対するセキュリティ教育の徹底、追加的なセキュリティ対策を実施することとしている。当該個人情報については、2,477名分が外部から閲覧可能であったが、そのうち802名分について外部からのアクセスが確認されている。</p> <p>法人文書管理及び個人情報管理について、上記の再発防止策に加えて、引き続き、監査責任者による監査を行い、適切な法人文書管理及び個人情報管理の徹底を図るとともに、「独立行政法人等の保有する個人情報の適切な管理のための措置に関する指針」(総務省行政管理局長通知)の改訂(平成26年12月26日付け)に伴い個人情報保護規程等を改正(平成27年4月1日施行)するなど対応した。</p> <p>(3)広報の充実強化を通じた国民理解の醸成 研究所内にて実施している課題群進捗検討会や所内フォーラム等を通じて、研究内容に加え発表方法等についてもきめ細かく指摘することにより、職員のプレゼンテーション能力の向上を図っている。また、研究発表会の際には、来場者からのアンケート結果により決定される優秀発表賞等の賞を設け、職員のプレゼンテーション能力向上に対する意欲の増進に努めている。</p> <p>中期期間を通じて、年1回2日間に渡り、都心の会場において、各年のテーマに係る交通安全環境研究所フォーラムを開催し、4年間でのべ61件の口頭発表、94件のポスター発表を行い、のべ2,448名の出席を得た。</p> <p>また、中期期間を通じて、都心の会場において研究成果についての講演会を適宜開催し、平成24年度～平成26年度の3年間でのべ996人の出席者を得た。なお、平成23年度においては、東日本大震災の発生と、これに伴う電力需給の厳しさから、政府により電力需要の抑制が求められる状況に至ったことを踏まえ、例年と同じ形式の講演会は行わないこととした。これに代わるものとして、平成23年12月に、東京ビッグサイトで開催された「2011東京モーターショー」において、当研究所主催のシンポジウムを開催した。</p> <p>【2011東京モーターショーにおけるシンポジウム(フューチャートランスポート・環境に優しい未来の大型技術とロジスティクス)の開催】(平成23年度) 物流や公共交通の未来像と対策の方向性について、特に大型車分野の先進技術とロジスティクスの分野に焦点をあて、統合的な取組みのあり方について広く一般の方を含めた形でディスカッションを行う場を設けることで、これらを推進する政策の形成を後押しするとともに、本分野における産業界、関係団体の積極的な取組み等について社会的認知及び理解を醸成</p>			
--	---	--	---	--	--	--

			<p>することを目的とする。</p> <p>東京ビックサイトで開催された東京モーターショー2011において、4つの講演を行う「大型車の先進技術」のセッションと3つの講演を行う「グリーンロジスティクス」のセッションに分け、最後に総合討論を行うシンポジウムを開催した。大盛況のうちに行われ、交通安全環境研究所のミッションを踏まえたシンポジウムを行えた。国土交通省、東京大学、早稲田大学、日本ロジスティクスシステム協会、佐川急便、交通研と多彩な講演者による講演を行い、総合討論では交通研の司会によりさらに自動車工業会を加えた活発な討論を行った。</p> <p>約300名を超える参加者があり、総合討論では多数の質問あったため予定時間内には終わらないので後ほど文書による質問も行うほど活発な討論が行われた。交通研の主催、国土交通省の共催で行われた本シンポジウムは大成功裡に終わり、交通研の活動を広く社会に示した。</p> <p>【LRT普及促進懇話会の開催】（平成23年度）</p> <p>地球環境保全や高齢化社会へ対応する新しい交通システムとして期待されているLRTの導入を促進するため、定期的に開催しているLRT国際ワークショップに準じた継続的な取り組みとして、主に国内の講演者及び参加者からなるシンポジウムを開催し、LRTの最新事情、最新技術等に関する情報発信・交流を行う。</p> <p>平成22年11月に沖縄で開催したLRT国際ワークショップに引き続き、平成23年7月に東京で、さらに平成24年2月に沖縄で、公益財団法人鉄道総合技術研究所の協力のもとLRT普及促進懇話会をそれぞれ開催した。</p> <p>自治体を含む産学官のLRT関係者が一堂に会して、東京で120名、沖縄で100名を超える来場者があり、LRTやLRTに関連した技術の実現・普及活動に貢献した。</p> <p>【子ども震ヶ関見学デー】（平成24年度～平成26年度）</p> <p>文部科学省が中心となり国土交通省も参加する、子どもたちに広く社会の仕組みを知ってもらう体験型取組「子ども震ヶ関見学デー」に、国土交通省鉄道局の依頼により、受託研究で製作した「路面電車運転シミュレータ」やATS等の信号装置の体験を行う列車運転シミュレータを展示し、路面電車の事故発生傾向や、事故を防止するための取り組みについて紹介した。</p> <p>【次世代大型車の新技術を活用した車両開発等に関する事業（次世代大型車開発・実用化促進プロジェクト）】（平成25年度）</p> <p>外部電源から充電可能な電気・プラグインハイブリッドトラックの普及・実用化に向けて、試作車両の実証運行試験を行うにあたり、車両披露会を開催した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開催日：2014年2月14日（金） ・場所：東京都三鷹市 <p>車両披露会には、三鷹市長をはじめ市役所関係者、市議会関係者等が出席。交通研から事業及び試作車両の技術的概要について説明した。</p> <p>中期期間を通じて、毎年、研究所報告、研究所年報</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>を出版した。その他、研究所発表会講演概要集、講演会講演概要集も出版した。</p> <p>中期期間を通じて、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>中期期間を通じて、年1回、研究所の一般公開を実施し、3年間でのべ10,356名の来所を得た。当所の取り組みやその成果に関する国民の理解を深めた。</p> <p>なお、平成23年度の一般公開については、科学技術週間中の平成23年4月23日に開催する計画で準備を進めていたところであったが、東日本大震災により生じた国民生活の動揺や、節電・計画停電が実施されていた状況を踏まえ、様々な影響が及んでいる状況に総合的に鑑み中止することとした。このため、様々な機会を捉えて、地道な研究成果の公表等に努め、下記のイベントを開催するなど、研究所の活動について広く国民の理解を得る活動を行った。</p> <p>【自動車排出ガス計測体験教室】（平成23年度）</p> <p>当所と(独)国立環境研究所で、高校生を対象に自動車の排出ガス・空気中の有害物質の測定等を体験しながら大気汚染問題を学べるイベント「自動車排出ガス計測体験教室」を開催し、自動車の地域環境に対する影響への関心を高めるとともに、当所の研究成果の普及に努めた。</p> <p>【文部科学省SSH指定校：山梨県立都留高等学校施設見学対応等】（平成23年度）</p> <p>「スーパーサイエンスハイスクール（以下SSH）」として文部科学省から指定を受けている山梨県立都留高等学校の生徒（午前午後合わせて合計66名）に加え、松戸市立小金中学校科学部(23名)、釧路工業高等専門学校（40名）等による研究所訪問を受け入れ、交通における環境・安全に関する課題や当所の取り組みについての講演、各種研究施設の紹介を行った。</p> <p>(4)管理・間接部門の効率化</p> <p>研究所の各規程類及び事務手続きに変更があっても、最新の関係書類等をイントラネットに掲載することにより、職員間での情報の共有化を図り、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。</p> <p>所内イントラネットに各人のスケジュールを登録させ、職員が閲覧できるようにしている。この方法により、全職員のスケジュールが共有化され、会議、打ち合わせ日程などスケジュール調整が効率的に行えるようになっている。</p> <p>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。</p> <p>研究費の不正防止等に係る研修等について効率的に実施するため、オープンソース形式のプログラムを用いた E-learning システムを構築し、研修の受講や管理に関する業務の効率化を図った。</p> <p>総務・企画部門の管理職を含めた職員の人事評価については、平成24年度下半期に試行を実施し、関係規程を整備したうえで、平成25年度から本格導入し、職員の士気を高めるよう努めた。</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>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。）については、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、適切な見直しを行っている。</p> <p>年度ごとに契約監視委員会を開催し、契約の点検・見直しを行っており、平成25年度の契約監視委員会では、一者応札だった案件について「やむを得ないものが多く、概ね妥当であると考えられるが、引き続き、公告期間の前倒しや契約期間の複数年化などを実施すること」との意見があり、平成26年度においても、公告期間の前倒しや契約期間の複数年化を実施した。</p>			
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

（予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載）

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
2-2	各業務の効率的推進		
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（当研究所が着実に実施しなければならない事項であるため）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビュー番号：410、411、190、191

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標 (中期目標)	基準値 (前中期目標期間最終年度値等)	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度 (見込)	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
主要な研究施設・設備の稼働率	60%以上	60%以上 (目安として週に3日以上稼働)	74%	66%	65%	65%	60%	主要な研究施設・設備は毎年60%以上の稼働率を維持。23年度は受託での使用が顕著。
自動車等審査部門への研究者を併任	のべ20名以上	4名 (自動車安全領域および環境研究領域の各領域に所属する研究員の1割程度)	4名	6名	6名	7名	4名	4年間で23名(115%達成)
研究発表への参画	500回程度	100回 (関係学会等での発表件数120件から査読論文発表件数20件を引いたもの)	195回	142回	138回	129回	100回	4年間で604回(121%達成)
所内フォーラムの実施	50回以上	10回 (繁忙期を除いて毎月実施)	10回	11回	10回	10回	10回	4年間で41回(82%達成)
特許等の産業財産権出願	30件程度	6件 (目安として3名1組のチームが5年に2件)	7件	7件	6件	6件	6件	4年間で26件(87%達成)
業務経費(千円)	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		375,038	326,010	299,634	396,166	396,166	

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価		
			業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)
(1) 研究業務の効率的	(1) 研究業務の効率的	<主な定量的>	<主要な業務実績>	<自己評価>B	評価	B	評価

<p>推進 ①研究課題選定・評価プロセスの透明性確保、研究課題の重点化等 行政が参画する研究課題選定・評価会議等における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こと。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、重複の排除及び透明性の確保に努めること。 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、その進捗管理及び成果評価を行うことで、効率的かつ効果的な業務の実施に努めること。また、評価結果を課題選定・実施に適切に反映すること。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、透明性の確保に努めること。 ③受託研究等の獲得と効率的な業務の推進 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こと。 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こと。 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こと。 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</p>	<p>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。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な業務の推進 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</p>	<p>指標> 主要な研究施設・設備の稼働率 60% 客員研究員の招聘数 25名以上 自動車等審査部門への研究者を併任のべ 20名以上 研究発表への参画 600 回程度 所内フォーラムの実施 50回以上 特許等の産業財産権出願 30件程度 <その他の指標> 受託研究の推移 <評価の視点></p>	<p>(1) 研究業務の効率的推進 ①研究課題選定・評価プロセスの透明性確保、研究課題の重点化等 研究業務に関する企画、管理及び総合調整を行う研究企画会議において、所の使命に即した研究課題の選定方針を次のように明確化した。 第 3 期中期目標/中期計画においては研究の重点化をはかることが示されており、これを具体化するために、下記（a）、（b）の要件を満たす課題のみを選定し、これに研究者のリソースを振り向け重点化することにより、研究の目的指向性と質的向上をはかこととした。なお、当所の方針として、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しないこととしている。 （a）研究目的が下記のいずれかに該当する課題 (2)交通事故、大気汚染等の実態の把握及び分析 (3)対策の評価手法の開発及び効果の予測 (4)基準等の策定（国際基準調和活動も含む）に必要な検討 (5)対策実施後の効果の評価 (6)独法が実施すべきと考えられる新技術の開発及び普及促進において産学官連携の中核となるもの （b）中期計画に則り、研究分野が下記のいずれかに該当する課題 ア 自動車の安全の確保 i) 交通事故分析、効果評価 ii) 衝突安全対策 iii) 予防安全対策 イ 自動車の環境の保全 i) 排出ガス対策 ii) 騒音対策 ウ 自動車の燃料資源の有効な利用の確保及び地球温暖化の防止 i) 自動車の燃料消費量低減対策 ii) 石油代替燃料の自動車への利用 エ 鉄道等の安全の確保・環境の保全 i) 事故原因の究明及び防止対策 ii) 軌道系交通システムに関する安全の確保、環境の保全に係る評価 iii) 低環境負荷交通システムの高度化 オ 上記の他、将来的に基準策定等に資する研究分野、課題選定・評価会議で認められた研究分野 さらに、上記（a）及び（b）の要件を満たした提案課題について以下のような評価の指針を定め、課題提案者（チーム）に対して周知徹底した上で、事前、中間、事後の評価を実施した。 評価指針として、下記の（i）～(ix)の観点から評価し、ポイントの高い課題を選定する。評価のポイントの低い課題は不採択（新規課題の場合）又は中止（継続課題の場合）とした。 （i）社会的必要性や緊急性が高いこと （ii）国の目標実現、施策展開に対する波及効果の高い研究成果が期待できること （iii）関連分野の調査が十分に行われ、技術的な動向を適切に踏まえたものであること （iv）研究手法が具体的であること （v）研究費用、研究体制（1 チーム原則 3 人以上）、研究期間が成果を得るために妥当であること （vi）基礎的分野の場合、内容が高度に独創的、先進</p>	<p>B 評価とした根拠として、 ・中期計画において設定した各数値目標の達成率がいずれも 80%を超えている。 ・数値目標以外の項目についても、着実に業務を遂行している。ことが挙げられる。 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。 <課題と対応> 平成 27 年度も着実に年度目標を達成する見込みである。</p>	<p><評定に至った理由> 法人の工夫により、研究課題の重点化や進捗管理を徹底し、また、研究施設・設備の効率的活用等を図ることにより、確実に目標を達成する見込みであると認められるため B 評価とする。 <今後の課題> （実績に対する課題及び改善方策など） <その他事項> （有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど）</p>	<p><評定に至った理由> （見込評価時との乖離がある場合には重点的理由を記載） <今後の課題> （見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載） <その他事項></p>
--	--	--	---	---	--	---

<p>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%程度抑制すること。</p> <p>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こと。</p> <p>④研究者の人材確保、育成及び職員の意欲向上</p> <p>(i) 国土交通政策に係る研究ニーズを常に把握し、外部の人材活用を含め必要な人材の確保に努めること。国土交通政策に係る研究ニーズに的確かつ迅速に 대응べく、行政との人事交流を行う等行政との連携を密に図りつつ、研究者の育成に積極的に取り組むこと。</p> <p>(ii) 国土交通政策に係る研究ニーズに的確かつ迅速に対応べく、行政との人事交流を行う等行政との連携を密に図りつつ、研究者の育成に積極的に取り組むこと。</p> <p>(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こと。</p> <p>(iv) 研究課題選定・評価会議による評価結果を研究者の評価制度に反映させるなどし、研究者の意欲の向上と活性化を図ること。</p> <p>⑤知的財産権の活用と管理適正化</p> <p>研究成果について、知的財産権の取得目的の明確化を図りつつ、知的財産権の取得を促進し、適切な管理に努めること。</p> <p>(2) 自動車等の審査業務の効率的推進 調布本所と自動車試験</p>	<p>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。</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> <p>また、業務経費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)について、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額(初年度の当該経費相当分に5を乗じた額。)を2%程度抑制する。</p> <p>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。</p> <p>④ 研究者の人材確保、育成及び職員の意欲向上</p> <p>(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。</p> <p>(ii) 国土交通政策に</p>		<p>的であって、国の目標実現や施策展開の面で革新的な効果が将来的に期待されるものであること</p> <p>(vii) 開発的分野については、民間において実施が期待できないものであって産学官連携の中核的役割を担うものであること(研究の遂行に基礎的研究が必要であるような場合は共同研究によって補うこと)</p> <p>(viii) 継続課題にあつては、それまでの研究成果が具体的かつ明確に説明でき、研究期間に応じた達成レベルにあること</p> <p>(ix) 研究所の基礎体力強化(ポテンシャルアップ、リソース強化)につながるものであること</p> <p>上記の評価でポイントが高い提案課題について、国の行政施策への貢献という目的指向性をより高めるため、各技術分野を担当する国の行政官も参画した「研究課題選定・評価会議」を開催し、運営費交付金で行う研究課題については、新規提案課題の採択可否の決定、実施中の課題の中間評価、終了課題の行政施策等への活用方策、並びに研究計画の見直し等に関する審議を行った上で、次年度の研究課題を決定した。特に行政からは、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受けた。</p> <p>また、より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た。特に研究の手法に関しては、学術的見地での貴重のご意見を頂き、その後の研究に反映させることとした。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、その透明性を図った。</p> <p>② 研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価</p> <p>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した。(マイルストーン管理)</p> <p>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1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検討会も月に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> <p>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24年度に実施する新規課題および継続課題の3件について、研究計画を修正した上で実施するように研究管理を行った。</p> <p>新規課題を検討するにあたって、その選定方針と評価の指針を定め、研究所内で明示した。すなわち独法</p>			
--	--	--	--	--	--	--

<p>場にまたがって実施する業務について、職員の適切な配置及び審査内容の重点化等を行うことにより、業務運営の効率化をより促進すること。</p>	<p>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> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>⑤ 知的財産権の活用と管理適正化</p> <p>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変更の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</p>	<p>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、当研究所が行う必然性、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することとした。</p> <p>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する。</p> <p>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研究所内で競争的に配分した。</p> <p>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。終了課題、新規課題の審議評価の結果、平成 23 年度の終了課題のうち 1 件について、今後の研究の方向性に関する指摘を受けることにより、次年度の新規課題の研究内容にその指摘事項を反映させることとした。</p> <p>③受託研究等の獲得と効率的な研究業務の推進</p> <p>中期計画では、中期目標期間中に見込まれる受託研究の対応について、当所の使命に即したものをより具体的に計画するとともに、各年度において、実施すべき研究テーマ、研究内容、達成目標などについてできるだけ具体的に設定した。</p> <p>受託業務に関して、以下の方針で臨んできた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車・鉄道を担当する公正・中立な独法研究所として、要員不足の問題を抱えつつも、国が行政上緊急に必要とする業務(国受託)は確実に実施して答えを出すのが独法研究所の使命であることを認識する。 ・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た。 ・また、業務効率化のため、受託業務を、研究者の専門性を必要とする非定型業務と定型的試験調査業務(実験準備、機器操作、データ整理等)とに分け、後者は、外部の人材リソース(派遣等)を活用し、研究者の時間的負担を可能な限り軽減した。 ・大型案件では、産学官の連携で取り組み、当所はその中で中核的役割を担った。 ・受託研究の受諾可否を研究企画会議にて検討し、所議にて決定する仕組みを構築した。これにより課題実施の妥当性、予算・人員の最適化を図った。 ・これら多数の受託課題を効率的に実施するため、契約研究員、派遣職員など非正規職員も戦力化して活用した。各課題の研究目標が確実に達成できるように、緻密な計画、柔軟なチーム編成、研究者の実績評価などにより、研究の活性化を図った。 <p>行政を支援するため、次のような委託を国土交通省、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。</p> <p>第 3 期中期目標期間において、受託件数に増減はほぼ無かった。なお、平成 26 年度の受託額が大幅に増大しているが、これはメーカ等との外部連携を伴う受託案件の契約形態が、コンソーシアム方式から再委託方式に変更となったことによるものである。</p> <p>第 3 期中期 4 年目までに、行政、民間等外部からの</p>		
---	---	---	--	--

	<p>進ずる。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>(2) 自動車等審査業務の効率的推進</p> <p>審査組織運営の一層の効率化の観点から、調布本所と自動車試験場の審査職員数の配分の見直しを検討するとともに、審査内容の重点化を行う。</p> <p>新しく導入又は改正される安全・環境基準に適切に対応しつつ自動車等の審査を機動的かつ効率的に実施するため、スタッフ制を活用し、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。</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、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>研究、試験の受託に努め、合計293件の受託研究、試験を実施し、本年度までの受託総額は約22.3億円(契約額ベース)である。国受託(国交省、環境省等)は期間を通じて総額の約7割を占めており、これらは基準策定に必要な調査研究など極めて公共性の高い業務である。そのほかには、自治体、公益法人並びに民間企業からの受託である。</p> <p>これらの受託業務を小規模な組織で実施しなければならぬ状況から、個々の研究職員の能力の向上を図るとともに、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した。</p> <p>また、第3期中期の4年目までにおいて、下記の競争的資金を獲得し、研究のポテンシャル向上を実現した。</p> <p>【運輸分野における基礎的研究推進制度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な低コスト・省エネルギー鉄道のためのパワーマネジメント ・人体組織の衝撃耐性の解明と被害軽減のための安全基準に関する研究(サステナブルモビリティの実現に向けて) <p>【環境研究総合推進費】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・超高感度分光法によるニトロ化合物リアルタイム検出器の開発 <p>【科学研究費補助金】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者事故における胸部傷害発生メカニズム解明のための生体力学的研究 ・高感度赤外吸収分光法による窒素酸化物の計測法高度化 ・自転車乗員における行動特性の究明と生体力学的研究 ・自動車起源の微量有害成分—ニトロフェノール類の測定法確立と排出実態分析への応用 <p>【科学技術振興機構 研究成果最適展開支援プログラム】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・可搬型レール状態診断装置の高性能化 <p>【タカタ財団助成研究】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバによる事故要因の定量的メカニズムの解明 <p>【総合政策局技術政策課】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道騒音対策策定のためのインテリジェント化されたアコースティックイメージングシステムの実用化研究 ・離島の交通支援のためのシームレス小型船システムの開発 <p>【I E A公募型国際共同研究】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実路走行条件におけるBDF車両の環境負荷評価 <p>【公害防止等試験研究費】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・草木質・廃棄物系バイオマスの燃料化による汎用燃料利用技術の開発に関わる燃料利用・LCAに係る分析・評価 <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> <p>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、研究経費を算定する。課題を担当するチーム長に課題実施と配算予算の執行権限を持たせる一方、チーム運営及び研究成果に対する説明責任を明確化する。</p> <p>研究計画の達成度の定量化については、課題の中で</p>			
--	--	---	--	--	--

			<p>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る。</p> <p>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、目標達成度を評価する。</p> <p>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する。</p> <p>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。</p> <p>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。）については、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、適切な見直しを行っている。</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。各施設の平均稼働率は、いずれも、60%以上であり、有効に活用されており、中期目標を達成することが見込まれる。</p> <p>④研究者の人材確保、育成及び職員の意欲向上</p> <p>【研究者採用】</p> <p>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。採用に際しては、一般公募により、研究者全体の世代、分野に偏りが生ずることが無いよう配慮した。</p> <p>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っている。</p> <p>【客員研究員】</p> <p>第3期中期においては、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、一層の向上を図るため、機械工学、材料工学、通信工学、信頼性工学、衝突安全性、車輪・レール工学などの専門分野における客員研究員を各年度に招聘し、のべ114名の客員研究員が研究プロジェクトに参画できるようにし、研究活動の一層の活性化を図ってきた。</p> <p>リコール技術検証部では、研究所内の限られた人員の中で研究部門・自動車審査部門の有する知見を技術検証業務に活用するため、第3期中期においては、平成23年度より、研究部門出身のOB2名を、技術検証を支援する技術者として配置した。また、研究部門・自動車審査部門からの併任を継続し、両部門との相互の連携を図る体制とした。自動車審査部門への研究者の併任数は、4年間でのべ23名（達成率115%達成）となり、中期計画を既に達成している。</p> <p>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、行政からの受託を可能な範囲で若手研究者に任せる。研究成果からの知見を活かし、専門家として国土交通省や環境省の検討会やワー</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>キンググループ等に職員が、国の委員会、検討会に委員、又は、関係者として参画し、これまでの業務により得られた専門的知見を検討の場で活用した。第3期中期において、参画した職員は4年間でのべ1948名、その内、若手研究員はのべ260名であった。</p> <p>中期目標期間中、新しい基準、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て、自動車等審査部門に研究職員を併任させることとした。審査も含めてより幅広い業務を所内で経験させることで、新基準の策定等、今後の研究業務に関わる視野を広げることにも貢献した。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、自動車等審査部門の職員が携わり、専門的な知識を習得することを目的に、研究領域部門に審査職員を併任させ、研究領域部門との連携を図った。</p> <p>第3期中期において、研究ポテンシャル向上など若手研究者の人材の育成を図るため、平成23年度に主席研究員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。</p> <p>第3期中期4年目までにおいて、機械学会、電気学会、自動車技術会等の関係学会シンポジウム、関連国際学会等での論文発表及び口頭発表に、積極的に取り組み、中期目標期間中の合計604件に達し、中期目標600件に対して達成率101%で中期目標を既に超過する件数を達成した。</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開催するとともに、外部専門家を招聘する研究所内講演会を開催した。第3期中期4年目までにおいて、所内フォーラム開催数は、のべ41回(82%達成)、外部の専門家による所内講演会は、のべ5回開催した。この間の外部専門家の招聘数は、7名に達した。</p> <p>当所は、研究所型独法の中でも研究職員数が僅か40名程度という比較的小規模の研究所以であるため、第3期中期においては、幅広い社会ニーズに対応するため、職員の専門分野や履歴に十分に配慮しつつ、専門分野を超えた他の分野への対応を図るため、柔軟な研究チーム編成を行い、1人あたりの生産性を高めた効率的な人事配置を実施した。</p> <p>具体的には、研究内容に応じてチームを編成することとし、課題の提案が柔軟にできる研究スタッフ制を導入し、若手研究者からの発意を重視した課題を増加させるとともに、個々人の専門分野、経験、技術を生かした効果的な研究チームを編成した。また、研究領域と審査部門間での人事異動、併任発令を実施する等により、様々な行政ニーズ、社会ニーズに、速やかに対応できる研究体制とした。</p> <p>さらに、横断的研究グループの編成を促進し、縦割り体制では対応が難しい新規分野の研究にも柔軟、迅速に取り組めるようにした。</p> <p>また、基準策定支援研究事業と行政支援・執行业業とが同一組織内で併存・連携することで相互に機能を最大限強化する新たなタイプの独法の存在意義を示すべく両事業の相互の連携を強化した。</p> <p>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</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>のための工夫、努力を行うと共に、これにより、新技術の導入に伴う業務内容の複雑化、高度化、業務量増加等に効率的に対応し、業務の質の向上と効率化を両立させることができた。これらにより、中期目標を達成できる見込みである。</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>第 3 期中期期間の 4 年目まで（平成 23 年度～平成 26 年度）について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>当所の使命は、国土交通施策に直接貢献する業務を行うことであり、特に国からの受託研究等の成果は学術的価値以上に各種行政施策への活用、国民への貢献、技術の波及効果によって評価されるべきとして、研究者の実績評価においても、この方針を反映するような評価法を導入した。</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）、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>⑤知的財産権の活用と管理適正化</p> <p>当所の研究業務の過程で生み出された新技術、新手法、専用プログラムなどについては積極的に知的財産権を獲得する方針を取っている。ただし、当所の知財戦略は、将来の特許料収入を確保することが目的ではない。つまり国が技術基準を定める際に規定に織り込まれる内容（試験技術や計測方法など）が第 3 者の保有する特許に抵触する場合には、法に基づく強制規格として国が採用できなくなることから、そうした事態を避ける観点から当所が開発した技術等の知的財産については、公的用途として使えるようにしておくための、いわば防衛的な目的で行うものである。</p> <p>第 3 期中期期間においては、知的財産の創出から取得・管理・管理までの基本的な考え方を明確化するため、知的財産ポリシーを制定し、公表した。また、職務発明等に関する運用の明確化を図り、当該事務の適正化を図った。</p> <p>中期計画では、中期目標期間中の成果の普及に係る規定を定量化した規定としており、年度計画では中期計画に基づき、その 1/5 程度に目標を設定した。</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。</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>第3期中期における産業財産権の総出願件数は26件に達し、中期目標30件に対して達成率は87%となり、中期目標を達成できる見込みである。</p> <p>(2) 自動車等の審査業務の効率的推進</p> <p>自動車試験場において実施する試験については、自動車試験場職員のみでの体制又は自動車試験場職員と調布本所職員の合同体制により対応している。これにより、調布本所からの職員の出張回数が削減でき、平成23年度は約361人日分、平成24年度は約353人日分、平成25年度分は約342人日分、平成26年度は約369人日分の出張を削減した。</p> <p>審査の専門分野ごとのグループ編成等により、自動車等の審査を実施しているところであるが、より広い範囲の基準・試験に対応できるよう、審査官の担当分野の拡大を目的として配置を見直し、効率的に審査を実施した。</p> <p>さらに、灯火器や運行記録計、及び突入防止装置等の装置については、自動車試験場において事務処理を含めた審査を実施する体制を整えることで、自動車試験場の人員の活用に努めるとともに、機動的かつ効率的な審査を推進している。</p> <p>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又は協定規則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、積極的な展開を図った。</p> <p>先行受託試験制度を活用することにより、自動車メーカーにおいては、開発段階での保安基準適合性に係る試験データの取得が可能となり、試験自動車の削減や審査期間の短縮によって申請者の利便性向上を図った。</p> <p>審査官の業務内容、求められる業務水準、習熟度の段階、必要な知識・能力等の関係を整理したうえで、班を跨ぐ部内研修等を通して認定制度の対象試験項目を拡大するとともに、認定の際の評価事項を再整理した。</p> <p>この新たな認定制度の下、審査職員に試験実施能力に関する認定を平成26年度までに382件与え、認定の取得状況をグループ横断的に登録管理した。</p> <p>これにより、複数のグループにまたがる試験が同一期間に実施される場合等において、試験に要する人員の削減が可能となり、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対しても柔軟な対応が可能となった。</p> <p>審査業務においては、過去の申請案件の情報がその後の審査において極めて重要な資料となることから、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、データベースを構築することにより、過去の申請案件の情報を容易に検索等できるようにし、審査業務の効率化を図った。</p> <p>また、セキュリティを改善した審査部ネットを活用し、申請者の情報漏洩に対する懸念を軽減した上で、電子ファイルによる一部の申請書類の提出、資料の差し替えを可能にしたほか、審査業務及びデータベース化にかかる作業効率を向上させた。</p> <p>さらに、当該審査部ネットを経由して、改ざん防止措置が講じられた電子署名入りの電子書面が提出された場合には当該証明書の紙の書面の提出の省略を認めるなど、電子化を推進することで、審査の迅速化を実現した。</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>加えて、過去の審査に関わる質問、相談事案の記録書面の電子化を進めることで検索の効率化を図り、新たに寄せられた質問、相談に対して整合性のある確かな回答を速やかにできる仕組みの構築を推進した。</p> <p>そのほか、審査部ネットを活用し、自動車審査に係わる最新の法規情報、施設の利用状況及び職員のスケジュール等についての情報を共有することにより、必要な法規情報の検索、試験、会議等のスケジュール調整等を効率的に行えるようにした。</p> <p>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、業務実績を踏まえて審査業務への積極的な活用を図っている。排ガス試験や衝突安全試験、デジタルタコグラフ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した。</p>		
--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載)

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
2-3	外部連携の強化		
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（当研究所が着実に実施しなければならない事項であるため）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411、190、191

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標 (中期目標)	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度 (見込)	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
共同研究の実施	90件程度	18件 (各研究領域で6件)	27件	19件	16件	18件	18件	4年間で80件(89%達成)
研究者、研究生等の受け入れ	65名程度	13名 (連携大学院で受け入れている学生に加え、各研究領域で4名)	16名	18名	20名	24名	15名	4年間で78名(120%達成)
海外の審査機関等との情報交換	5回程度	1回	2件	5件	4件	2件	1回	4年間で13件(260%達成)

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価							
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価		
			業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)
(1) 研究連携の強化と産学官連携の促進 関連する研究を実施しておりかつ研究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こと。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	(1) 研究連携の強化と産学官連携の促進 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。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	<主な定量的指標> 共同研究の実施90件程度 研究者、研究生等の受け入れ65名程度 海外の審査機関等との情報交換5回程度 <その他の指標> <評価の視点>	<主要な業務実績> (1) 研究連携の強化と産学官連携の促進 当研究所は国の施策に直接貢献できる研究を行うことを最大の使命としており、どのような成果を生み出せば社会により効果的に還元できるかについて研究者自らが道筋を考えることとしている。当所の最大の強みは、技術基準の策定等につながる自動車や鉄道の技術の評価法を研究する能力が高いことであり、そのための試験技術や計測法に関する知見を備え、さらに専用の試験設備を保有している。こうした当所の立場、特長および研究能力、試験設備と大学の学術研究能力、及び企業の技術開発力がそれぞれ持つ強みをお互いの理解のもとに結びつける共同研究、共同事業等によって、技術開発等も伴う国家プロジェクトなどで最大限の研究成果を効率的に生み出し、その成果を、行政施策を通じて社会に有効に役立てることを産学官連携の基本方針としている。さらに当所は、独立行政法人として交通技術行政の進め方やその仕組み等に詳しいことから、研究の成果を国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することが可能である。 さらに当所は、国内外の大学、研究機関から研究者、研究生を受け入れて、保有する試験設備や研究者の知見を活用しつつ研究指導や共同研究を実施している。また優れた外部の専門家を招聘して、相互の研究紹介や技術討議を行い、知見の向上に努めている。 中期目標期間中に、主な産学官連携のプロジェクトでは、のべ13件の実績を上げた。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、	<自己評価>B B評価とした根拠として、 ・中期計画において設定した各数値目標の達成率がいずれも80%を超えている。 ・数値目標以外の項目についても、着実に業務を遂行している。ことが挙げられる。 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であると認められる。 <課題と対応> 平成27年度も着実に年度目標を達成する見込みである。	評価 B	<評定に至った理由> 法人の工夫により、国土交通省のみならず、大学や関連する研究機関に加え、海外の交通関係研究所とも緊密に連携することにより、確実に目標を達成する見込みであると認められるためB評価とする。 <今後の課題> (実績に対する課題及び改善方策など) <その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)	<評定に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載) <今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載) <その他事項>

<p>的な推進を図ること。</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こと。</p> <p>(2) 諸外国の関係機関との研究連携の強化</p> <p>国際共同研究、国際技術協力、国際学会での発表等の国際活動を推進すること。また、諸外国の試験・研究機関との連携の強化を図ること。</p> <p>(3)自動車等審査に関する国際的な連携の強化</p> <p>基準認証国際調和活動へ貢献するとともに、諸外国における審査体制・方法の調査を通じ得られた知見を、審査に活用すること。</p>	<p>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</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</p> <p>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。</p> <p>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>産学官連携なくして達成できなかったものである。</p> <p>中期目標期間中の共同研究累積件数で、中期目標 90 件程度に対し、のべ 80 件に達し、4 年目までの達成率は 89%となり、中期目標を達成できる見込みである。</p> <p>【連携大学院】</p> <p>国立大学法人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継続して行っている。(平成 23 年度～平成 26 年度)</p> <p>東京農工大学を中心として、宇宙航空研究開発機構、交通安全環境研究所、鉄道総合技術研究所と連携し、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 月から開始している。(平成 23 年度～平成 26 年度)</p> <p>【国内外の研究機関との人的交流】(中期目標 65 名)</p> <p>国内外の研究機関等から、平成 23 年度 16 名、平成 24 年度 18 名、平成 25 年度 20 名、平成 26 年度 24 名と、中期目標期間 4 年目までに計 78 名の研究者及び研究生を受け入れ、他の研究機関等との人的交流を推進することにより、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。</p> <p>中期目標 65 名程度に対して、中期目標期間中 4 年目までに 78 名に達し、達成率 120%で、既に中期目標を達成している。</p> <p>また、平成 23 年度に主席研究員 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。</p> <p>(2) 諸外国の関係機関との研究連携の強化</p> <p>【国際的研究活動への貢献】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際学会での研究発表 のべ 102 件 ・オーガナイザー、座長 のべ 12 件 <p>【国際共同研究】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ I E A (国際エネルギー機関) 公募型国際共同研究採択 <p>「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 (フェーズ 2)」ポスト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 (HVO、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うプロジェクトが採択された。本プロジェクト参加国はカナダ、アメリカ、ドイツ、フィンランド、スウェーデンである。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た HVO および日本構内の BTL プラントにより製造された BTL を使用する。</p> <p>(平成 23 年度)</p> <p>ポスト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(HVO、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うプロジェクトが採択された。参加国はカナダ、アメリカ、ドイツ、フィンランド、スウェーデンである。</p> <p>(平成 24 年度)</p> <p>廃食用油 BDF、HVO、BTL のシャシダイナモ試験および廃食用油 BDF、HVO の実路走行試験を実施し、平成 24 年 5 月(チューリッヒ)および 10 月</p>			
---	--	--	--	--	--	--

			<p>(北京)に開催された Executive Committee Meeting にて進捗報告を行った。</p> <p>(平成 25 年度)</p> <p>IEA における AMF (Advanced Motor Fuels : 自動車用先進燃料) 研究開発実施協定に参画し、国際共同研究 “Evaluation of Environmental Impact of Biodiesel Vehicle in Real Traffic Conditions” (実路走行条件における BDF 車両の環境負荷評価) を実施してきた。この研究では、エンジン台上試験やシャシダイナモ試験で示されたバイオ燃料の排出ガス特性リアルワールドにおける排出ガス特性との差異を明らかにし、ディーゼル重量車に適用可能なバイオ燃料の方向性を検討すること、また、得られた知見を国際的に共有することを目的としている。</p> <p>実路走行排出ガス試験における NOx 排出特性の評価手法を考案し、様々な気象条件および運転操作において、軽油、FAME、および HVO を燃料として実路走行を実施した際の NOx 排出特性の実態を評価した。この結果、FAME 使用時には軽油使用時と比較して大幅に NOx 排出量が増大し、リアルワールドにおいて最大で 3.0g/kWh の NOx 排出量となること、HVO 使用時には軽油使用時と同等の NOx 排出量となることを示した。</p> <p>交通研究発表会フォーラム 2013 において「ポスト新長期排出ガス規制適合ディーゼル重量車における実路走行排出ガス評価ー軽油、FAME、および HVO の排出ガス特性ー」を発表した。また、IEA-AMF(Advanced Motor Fuel)協定が主催する Executive Committee Meeting において成果を報告し、得られた知見を国際的に共有した。</p> <p>(平成 26 年度)</p> <p>IEA における AMF (Advanced Motor Fuels : 自動車用先進燃料) 研究開発実施協定に参画し、国際共同研究 “Evaluation of Environmental Impact of Biodiesel Vehicle in Real Traffic Conditions” (実路走行条件における BDF 車両の環境負荷評価) を実施してきた。この研究では、エンジン台上試験やシャシダイナモ試験で示されたバイオ燃料の排出ガス特性リアルワールドにおける排出ガス特性との差異を明らかにし、ディーゼル重量車に適用可能なバイオ燃料の方向性を検討すること、また、得られた知見を国際的に共有することを目的としている。</p> <p>実路走行排出ガス試験における NOx 排出特性の評価手法を考案し、様々な気象条件および運転操作において、軽油、FAME(脂肪酸メチルエステル)、HVO(水素化バイオ軽油)、及び BTL(バイオマス由来合成油)を燃料として実路走行を実施した際の NOx 排出特性の実態を評価した。この結果、FAME 使用時には軽油使用時と比較して大幅に NOx 排出量が増大し、リアルワールドにおいて最大で 3.0g/kWh の NOx 排出量となること、HVO および BTL 使用時には軽油使用時と同等の NOx 排出量となることを示した。</p> <p>また、IEA-AMF(Advanced Motor Fuel)協定が主催する Executive Committee Meeting において最終報告を行い、得られた知見を国際的に共有するとともに、最終報告書を発行した。</p> <p>【諸外国の試験・研究機関との連携】</p> <p>・清華大学との交流を促進するため、平成 23 年 8 月</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>に交通研から3名の研究者が清華大学成波教授の研究室を訪問して、予防安全技術に関する意見交換を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・韓国国土海洋部 (MLTM)、KATR I (Korea Automobile Testing & Research Institute) が来所し、自動車技術に係る最新の研究動向について意見交換等を行った。 ・ NTSEL/NVFEL ANNUAL TECHNICAL EXCHANGE MEETING (米国環境保護庁付属研究機関 NVFEL との定期意見交換会) (平成 24 年度) 定期的に開催することとしている技術交流テレビ会議を実施した (平成 24 年 10 月)。ディーゼル排気微粒子除去フィルタへの粒子堆積条件、N2O 測定、尿素 SCR 触媒の劣化、大型ハイブリッドトラックにおける尿素 SCR システム、米国における燃費ラベル、EV・PHEV 試験法、シャシダイナモメータの運転精度評価など、多岐にわたる技術的な事項に関して意見交換を行い、相互理解を深めた。 ・ (平成 25 年度) 定期的に開催することとしている技術交流テレビ会議を実施した (平成 26 年 3 月)。EMS(車載型排出ガス計測システム) による SCR 触媒装置装着ディーゼル重量車の実環境排出ガス計測、SCR 触媒への尿素水希釈の影響、EV・PHEV 試験法に関する内容更新、OBD (On Board Diagnostics)試験に関する内容更新など、多岐にわたる技術的な事項に関して意見交換を行い、相互理解を深めた。 ・ ドイツ連邦道路交通研究所 (BASt) と研究協力 (平成 25 年度) 自動車の安全・環境技術の高度化、自動車産業のグローバル化などを踏まえた国際的な基準調和などに適切に対応していくため、ドイツにおける主導的研究機関である BASt と研究に関する情報交換等を定めた覚書を締結 (平成 26 年 1 月 21 日) するとともに、今後の協力について意見交換を実施した。 ・ (平成 26 年度) BASt との研究協定によりドイツ (欧州) における高齢ドライバ支援に関するドイツの研究動向を調査した。 ・ リコール技術検証部では、第 3 期中期において、平成 24 年 6 月に、米国政府のリコール技術検証機関である NHTSA・VRTC (道路交通安全局自動車研究試験センター) を訪問し、技術検証事業の内容及び検証方法等について情報・意見交換を行った。 <p>(3)自動車等審査に関する国際的な連携の強化 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を更には目的に、国連の自動車基準調和世界フォーラム (UN/ECE/WP29) 専門家会議分科会等に継続的に参画している。その実績としては、ブレーキ分科会、排出ガス分科会、衝突安全分科会、騒音分科会等に、平成 23 年度計 13 回、平成 24 年度計 11 回、平成 25 年度計 14 回、平成 26 年度計 11 回参画し、4 年目までにのべ 49 回出席 (のべ 98 名) し、達成率は 82%となった。</p> <p>特に、WLTP 試験法 (乗用車排出ガス・燃費試験法) 作成グループの活動においては、自動車審査部職員がサブグループのリーダーを務め、ハイブリッド自</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>動車及び電気自動車などの次世代自動車の試験法の策定に関して基準ドラフトの提案等を行った結果、日本の電気自動車及びハイブリッド自動車の試験法を反映したWLT P国際統一基準が完成した。</p> <p>その後同職員は、課題の解決にあたるWLT P試験法作成グループの副議長に選出され、国際的な会議で顕著な活躍をした。</p> <p>その他、国連の自動車基準調和世界フォーラムへの対処方針の決定、基準の導入に先立って課題等を検討する国内会議に参画し審査を実施する立場から積極的に助言・意見を述べたほか、基準策定あたっての背景・経緯等の把握に努めるとともに、審査を実施する立場から課題整理とその対応の検討を進めた。</p> <p>なかでも、新たな世界基準として導入されることとなるフルラップ前面衝突時の乗員保護試験について平成 25 年度には『適正な胸部傷害値を計測するためのベルトパスの特定手法について』、また平成 26 年度には『女性を模擬したダミーの車両への適切な搭載方法について』、国内会議の枠組みのなかで審査部が主体的に検証調査（ワークショップ）を実施し、その結果見出した方法を専門家会議分科会に提案し、これがドラフトとして採用された。</p> <p>英国、ドイツ、オランダ、フランス及びスペインの海外試験機関と情報交換のための会合を実施し、厳正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、解釈の確認等をのべ 13 回行った。</p> <p>また、欧州の認可機関・審査機関が一同に会する会議（TAAM）に出席し、海外の審査機関の審査方法等に関する情報収集を行った。さらには、チャイルドシートにかかる試験機関の会議（TSG）にも積極的に出席し、最近の課題等についての意見交換、情報収集を行っている。平成 25 年 9 月には英国の研究機関であるTRLとの情報交換会（安全研究領域主催）に参加し、チャイルドシートの安全性能試験に係る知見を共有した。</p>			
--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

（予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載）

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3-1	財務内容の改善に関する事項		
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（当研究所が着実に実施しなければならない事項であるため）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411、190、191

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標 (中期目標)	基準値 (年度目標)	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
交付金執行率	—	—	94.1%	88.1%	90.4%	91.7%	—	

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
			業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図ること。 特に、運営費交付金を充当して行う事業については、「2. 業務運営の効率化に関する事項」で定めた事項について配慮した中期計画の予算を作成し、当該予算による運営を行うこと。		<主な定量的指標>	<主要な業務実績> ・交付金執行率 運営費交付金の執行率は中期期間において高い値で推移（平成23年度94.1%、平成24年度88.1%、平成25年度90.4%、平成26年度91.7%）しており、適正に業務運営が行われている（監査法人による報告）。 ・利益剰余金 【利益剰余金の発生原因及び業務運営上の問題の有無】 利益剰余金については、主に前中期計画期間中に自己収入（受託）により購入した固定資産の未償却残高と今中期計画期間中に自己収入（受託）により購入した固定資産の未償却残高であり、今後、減価償却費発生に伴って取り崩される見かけ上の利益であり、業務運営上の問題はない。 ・財務状況 【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）】 【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】 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。	<自己評価>B B評価とした根拠として、 ・中期目標にそって着実に業務を遂行している。 ことが挙げられる。 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であると認められる。 <課題と対応> 平成27年度も着実に年度目標を達成する見込みである。	評価	B	<評価に至った理由> 運営費交付金等を計画に基づき着実に執行する等、確実に目標を達成する見込であると認められるためB評価とする。 <指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策> 毎年度確実に目標を達成しているものの、効率性等について、さらなる評価につなげるためには、中期目標に基づく年度計画を策定し、目標に対する達成率を明確化する必要がある。 <その他事項> （有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど） ・交付金の執行率が具体的に示されているが、この評価項目のみならず、例えば計画と比較する等、評価ポイントをより具体的に記載し、それに対してどうであったかなどについて検討いただきたい。	<評価に至った理由> （見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載） <今後の課題> （見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載） <その他事項>

4. その他参考情報
（予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載）

1. 当事務及び事業に関する基本情報			
3-5	その他業務運営に関する重要事項		
当該項目の重要度、難易度	難易度：「中」（当研究所が着実に実施しなければならない事項であるため）	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号 410、411、190、191

2. 主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度 (見込)	(参考情報) 当該年度までの累積値等、必要な情報
事務・技術職員の対国家公務員指数	100.0以下 (平成27年度までに)	100.0以下	103.3	107.1	99.9	100.2	100.0	平成25年度以降、大幅に改善されており、平成27年度までの目標については達成見込みである。
削減対象とする総人件費	平成18年度から5年間で5%削減した取り組みを引き続き着実に実施	819,577千円 (平成17年度)	774,731千円 6.43%削減	702,469千円 7.65%削減	706,483千円 6.70%削減	773,540千円 5.55%削減	806,467千円 5.00%削減	

3. 中期目標期間の業務に係る目標、計画、業務実績、中期目標期間評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
中期目標	中期計画	主な評価指標等	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
			業務実績	自己評価	(見込評価)		(期間実績評価)	
<p>(1)施設及び設備に関する事項 業務の確実な遂行のため、研究・審査施設の計画的な整備・更新を進めるとともに、その有用性、必要性についての検証を含め、適切な維持管理に努めること。</p> <p>(2)人事に関する事項 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、目標水準・目標期限を設定してその適正化に計画的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ものとする。 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</p>	<p>(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。</p> <p>(2)人事に関する計画 ①方針 中期目標の期間中に</p>	<p><主な定量的指標> 事務・技術職員の対国家公務員指数100.0以下(平成27年度まで)</p> <p>削減対象とする総人件費を平成18年度から5年間で5%削減した取り組みを引き続き着実に実施</p> <p><その他の指標></p> <p><評価の視点></p>	<p><主要な業務実績> (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、施設・設備の整備・更新を行うこととしているため、保有する資産については必要最小限となっており、現時点では不要資産はないが、引き続き自主的な見直しを行うこととしている。 研究設備としては、平成23~27年度にかけて、ハイブリッド・電子制御車両総合試験設備の整備等を行っている。 【自動車審査部】 ・平成23年度は、低濃度排出ガス試験設備の導入及び燃料蒸発ガス試験設備の改造を行った。 ・平成24年度は、歩行者脚部保護基準及びNRTC(特殊自動車排ガス試験法)導入に伴う改造、エンジン審査棟の改修を行った。 ・平成25年度は、R17(座席等基準)改正に伴う後衝突時頸部保護性能試験設備の導入及びR41、51(騒音基準)採択に伴う試験設備の改造を行った。 ・平成25~27年度にかけて、電波暗室棟の導入を行っている。</p> <p>(2)人事に関する計画 給与水準については、国家公務員の給与水準を十分考慮し、給与法の改正を迅速かつ適正に取り入れることで国家公務員と同じ給与体系とするなどにより、適</p>	<p><自己評価>B B評価とした根拠として、 ・中期目標にそって着実に業務を遂行している。 ことが挙げられる。 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であると認められる。 <課題と対応> 平成27年度も着実に年度目標を達成するように勤める。 事務・技術職員の対国家公務員指数については、平成26年度までの実績より、中期計画を十分に達成できる見込みである。</p>	<p>評価</p> <p>B</p>	<p><評定に至った理由> 本年度は、事務・技術職員の国家公務員指数が100.2%と、目標の100%以下にはわずかに及ばなかったものの、削減対象とする総人件費は目標を上回っており、また、全体の評価を引き下げる事象も認められないため、評価基準に基づきB評価とした。 <今後の課題> (実績に対する課題及び改善方策など)</p> <p><その他事項> (有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど)</p>	<p>評価</p> <p>B</p>	<p><評定に至った理由> (見込評価時との乖離がある場合には重点的に理由を記載)</p> <p><今後の課題> (見込評価時に検出されなかった課題、新中期目標の変更が必要になる事項等あれば記載)</p> <p><その他事項></p>

<p>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、厳しく見直すものとする。</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"> ・競争的資金又は受託研究若しくは共同研究のための民間からの外部資金により雇用される任期付職員 ・国からの委託費及び補助金により雇用される任期付研究者 ・運営費交付金により雇用される任期付研究者のうち、国策上重要な研究課題(第3期科学技術基本計画(平成18年3月28日閣議決定)において指定されている戦略重点科学技術をいう。)に従事する者及び若手研究者(平成17年度末において37歳以下の研究者をいう。) <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</p> <p>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</p>	<p>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"> ・競争的資金又は受託研究若しくは共同研究のための民間からの外部資金により雇用される任期付職員 ・国からの委託費及び補助金により雇用される任期付研究者 		<p>正な給与水準の維持に努めるとともに、その検証結果や取組状況を公表している。</p> <p>特に、事務・技術職員については、対象となる職員数が少なく、管理職員の割合や地域手当の異動保障の支給対象職員の割合等の状況が、全体の対国家公務員指数の変動に大きく影響するところであるが、俸給・諸手当等について、国家公務員の同じ給与体系とするなどにより、適正な給与水準の維持に努めている。</p> <p>また、総人件費については、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)及び「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」(平成18年7月閣議決定)を踏まえ、国家公務員に準じた人件費削減の取組を行っており、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、第3中期期間も引き続き着実に実施している。</p> <p>注1: 削減対象人件費は、常勤役員及び常勤職員に支給する報酬(給与)の合計額であり、退職手当及び福利厚生費は含まない。</p> <p>注2: 人件費削減率は、「行政改革の重要方針(平成17年12月24日閣議決定)による人事院勧告を踏まえた官民の給与格差に基づく給与改定分を除いた削減率」である。</p> <p>注3: 運営費交付金により雇用される任期付研究者のうち、若手研究者(平成17年度末において37歳以下の研究者をいう。)を削減対象人件費の範囲から除いている。</p> <p>・給与水準について</p> <p>平成26年度ラスパイレス指数</p> <p>対国家公務員指数</p> <p>事務・技術職: 100.2</p> <p>研究職: 95.6</p> <p>平成25年度ラスパイレス指数</p> <p>対国家公務員指数</p> <p>事務・技術職: 99.9</p> <p>研究職: 95.5</p> <p>平成24年度ラスパイレス指数</p> <p>対国家公務員指数</p> <p>事務・技術職: 107.1</p> <p>研究職: 97.0</p> <p>平成23年度ラスパイレス指数</p> <p>対国家公務員指数</p> <p>事務・技術職: 103.3</p> <p>研究職: 97.0</p> <p>年度によっては、事務・技術職が国の水準を上回っているが、要因としては次の点に起因する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年齢階層48以上(対象者4名)は全て管理職手当の支給対象者である。 ・調査対象となった職員のうち、I種採用職員の割合並びに地域手当の異動保障及び扶養手当支給の対象となる職員の割合が国と比較して大きい。 <p>以上の点について、国からの出向者が多く、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。</p> <p>・福利厚生費による活動内容</p> <p>定期健康診断の実施、産業界による健康相談等を行っている。</p> <p>・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)</p>			
--	--	--	--	--	--	--

<p>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・体制を検討すること。</p>	<p>・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>実績は無かった。</p> <p>・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特に無かった。</p> <p>(3)自動車アセスメント事業の移管準備 「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」(平成25年12月24日閣議決定)により、引き続き自動車事故対策機構において実施することとされたため、当該事業の移管準備の検討は平成25年度をもって終了している。</p>			
---	---	--	--	--	--	--

4. その他参考情報

(予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など、必要に応じて欄を設け記載)