



国独評委第73号
平成17年8月26日

独立行政法人交通安全環境研究所
理事長 大橋 徹郎 殿

国土交通省独立行政法人評価委員会
委員長 木村 孟



平成16事業年度業務実績評価について

独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）第32条に基づき、貴法人の平成16事業年度に係る業務の実績に関する評価結果について、別添の通り通知致します。

独立行政法人交通安全環境研究所
平成16年度業務実績評価調書

平成17年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

業務運営評価（個別項目ごとの認定）

項目		評価結果	評価理由	意見
中期計画	平成16年度計画			
1. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置				
(1) 組織運営 (研究組織) 社会ニーズ等に対応した研究や新規分野等に積極的に対応できるような組織編成を行う。	<ul style="list-style-type: none"> 研究企画会議において、試験、調査、研究及び開発に関する研究所の基本的な方針の企画検討及び業務実施に係る各研究組織間の総合調整を実施。 研究スタッフ制のもと、横断的研究チーム等を活用し、より行政ニーズ、社会ニーズ、新規分野等に機動的かつ柔軟に対応。 新研究組織に対応した大部屋化を引き続き実施し、研究環境の改善を図る。 	3	<p>研究企画会議を15回開催し、研究業務に関する企画と管理及び総合調整を行った。</p> <p>研究スタッフ制により研究領域内で効果的な研究員配置を行い、研究領域間での4名の人事異動を行ったほか、横断的研究グループを10件（昨年度は7件）編成した。</p> <p>部室制から領域制への移行に伴い自動車安全研究領域を大部屋化した。これらにより、社会的影響が増加の一途をたどる自動車等陸上交通の安全/環境に係る行政ニーズ、社会ニーズ、新規分野等に柔軟に対応できる体制整備を進めており、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	個人レベルでの目標設定ができるようになったが、それを承認する研究企画会議の責任との関係をより一層明らかにすべきである。また、大部屋化などの体制整備はできたようであり、今後は制度を生かした新たな成果を期待する。
(自動車等審査組織) 自動車等の審査を機動的かつ効果的に実施するため、適宜柔軟にグループの編成、改編を行う。	<ul style="list-style-type: none"> 審査運営会議において、審査業務の企画検討を行うとともに業務の目標を定め、これに基づき業務を計画的に実施し、その結果を評価。 基準の強化、新技術の導入等に 	3	<p>審査運営会議を毎週開催し、グループ等組織の改編等の審査に係る重要事項を検討した。</p> <p>タイヤ及び直接前方視界基準の強制適用を受け、グループによる業務量の変動に大きな差異が生じないよう確認方法の合理化を図った。</p>	

	<p>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、引き続きスタッフ制のもとに、審査の専門分野ごとにグループを編成。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・組織運営の一層の効率化の観点から、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。 ・歩行者頭部保護、オフセット衝突時の乗員保護、側方照射灯等の新基準や衝撃吸収式かじ取装置、再帰性反射材についての装置型式指定審査が追加されることから、新規業務を担当するグループを明確にして実施。 ・自動車試験場第二地区の管理について、施設の稼働状況等を考慮しつつ、効率的に実施する。 		<p>また、基準が新たに公布された歩行者頭部保護について12件の申請を受けたほか、オフセット衝突時の乗員保護等の基準について、担当グループを定め、基準案及び試験方法案の検討を行った。</p> <p>更に、自動車試験場第2地区について、歩行者頭部保護基準の審査開始に伴い施設の稼働率の増加していることを考慮し、施設の管理者1名を常駐させることとした。</p> <p>国土交通省からの受託によるリコール調査業務について、リコール調査員室を暫定的に設置し、自動車安全研究領域及び自動車審査部から職員を併任し、実施体制を整備することによって、リコール問題についても迅速な対応をとった。</p> <p>これらにより、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	
<p>(2) 人材活用 任期付任用の普及、横断的研究グループの活用、研究費の競争的配分等の競争的研究環境の形成等を通じて、人材の活用に努める。</p>	<p>以下を行うこと等により、人材活用に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・有能な外部人材の登用及び競争的な研究環境の形成と研究の重点化を通じ、研究活動の活性化等を推進するため、2名以上の任期付又は公募職員の採用 ・横断的研究グループの編成等により、人材活用に努める。 	<p>3</p>	<p>任期付職員3名及び公募職員1名の計4名を雇用し、また、横断的研究グループを10件編成した。</p> <p>更に、OJTのもと研究者の業務遂行能力等を高めた結果、国からの研究調査委託事業35課題、22億3030万円（常勤研究職員一人当たり0.8課題、5070万円）を実施した。</p> <p>更に、客員研究員6名、非常勤研究職員8名を採用した。</p> <p>これらにより、より幅広い研究分野で</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> ・「次世代低公害車開発プロジェクト」等の大規模プロジェクトをはじめとした研究ニーズに機動的かつ柔軟に対応しつつ、研究所の研究能力の向上を図るため、所外の研究者を客員研究員又は非常勤研究職員として受け入れ又は採用し、外部の人材能力の活用を図る。 		<p>の対応を可能とし、人材活用を効果的に進めており、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	
<p>(3) 業務の効率化 施設の営繕等についての外部委託、経理事務等業務の電子化、ペーパーレス化を進めること等、業務処理の方法を工夫し、効率化を行う。</p>	<p>以下を行うこと等により、管理・間接業務についての経費増を抑制する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・業務の実施方法を見直し、契約関係手続き、支払関係事務、決裁事務の合理化等業務の改善を引き続き進める。 ・管理・企画部門の執務環境の改善に努めるとともに、より一層の業務の効率化を図る。 ・研究予算については、研究課題毎に研究費以外に人件費も含めたコストを捉え、事前研究評価の際に検討する。 ・各研究領域において所有する研究機材・施設のより一層の有効活用を図る仕組みを構築する。 ・平成16年度の一般管理費(人件費、公租公課等の所要額計上 	<p>2</p>	<p>受託料において民間への積算基準の統一化を図ったほか、出張旅費について、割引制度等を利用し最大限に経費を抑制した。</p> <p>研究領域の大部屋化に併せ、総務課、企画室についても大部屋化及びOAフロア化を実施し、執務環境改善を図った。</p> <p>電算システムについて、ネットワークのセキュリティ向上を進めたほか、適正な管理等のため、運用管理規程を制定し、システム管理者を置いた。</p> <p>横断的研究業務等における職員間の連携、日程調整が効率的に行えるよう、所内イントラネットのグループウェアソフトへのスケジュール登録等を全職員に義務付けたほか、研究機材及び施設の管理についても同ソフトによることとし、効率的活用の図れる環境整備を行った。</p> <p>また、研究課題の採否の判断に人件費相当額を考慮した総コストを活用し、期待される成果に対するコストの観点を案件選定に活用するとともに、研</p>	

	を必要とする経費を除く)については、平成15年度の当該経費総額に対して1%程度抑制する。		研究員のコスト意識の醸成を図った。更に、平成16年度の一般管理費を、平成15年度に対して1%抑制した。このように、業務の効率化を図っており、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。	
<p>2. 国民に提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためにとるべき措置</p> <p>(1) 中期目標の期間中に実施する研究</p> <p>各重点研究領域に係る研究を特定研究及び経常研究により実施する。また、研究内容の決定・実施に当たっては研究評価制度を設けて、事前及び事後評価を適切に実施する。</p>	<p>・中期目標及び中期計画に示された重点研究領域において、年度計画に列記した研究テーマを中心に特別研究及び経常研究として実施。</p> <p>〈重点研究領域〉</p> <p>①事故の原因究明 ②事故防止策の究明 ③被害軽減策の究明 ④地域環境の改善 ⑤地球環境の保全 ⑥エネルギー資源の節約及び多様化 ⑦都市交通システムの機能向上 ⑧交通インフラの機能向上・有効活用</p> <p>・研究計画の策定にあたっては、効果的・効率的に研究を推進する観点から、研究企画会議において個別の研究内容の内部評価を行う。</p> <p>・より公正な研究評価を実施するため、研究評価委員会による外部評価を行う。</p> <p>・個別の研究の選定にあたり、「重</p>	3	<p>研究テーマの選定にあたり研究企画会議による内部評価及び有識者による外部評価を実施し、重点研究領域において31テーマの特別研究及び経常研究を実施した。</p> <p>研究課題の選定に当たっては、重点化を図るため、研究費総額の100%を競争的に配分し、その結果、経常研究の課題数は平成15年度40件から30件(25%減少)に絞った。</p> <p>また、研究費に対する成果の定量的評価を行う手法について、研究計画の達成度、基準や測定方法等への反映、成果の社会的/経済的効果の面から、検討を開始した。</p> <p>これらにより、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	100%競争的配分に洩れた研究員の処遇、経常研究から生まれると期待されるSEEDsの発掘についても留意すべきである。

	<p>点研究計画」との整合性を、重要な評価の視点とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 研究課題毎の事前評価を踏まえ、経常研究費総額の100%を競争的に配分することとし、行政機関、民間関係者等を対象に平成15年度に実施した研究ポテンシャル(研究実施能力)/ニーズ調査の結果をも参考にしつつ、研究ニーズの実態に即して研究の一層の重点化を進め、経常研究による課題数を平成15年度に比べ2割程度削減する。更に、研究体制、施設等の整備について検討するとともに、より費用対効果の高い研究課題を選定するため、研究費に対する成果を定量的に評価する手法を検討する。 			
<p>(2) 重点研究領域における研究の推進</p> <p>中期目標に示された重点研究領域に財的資源を重点的に投入すること等により、重点研究領域における研究を推進する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 重点研究領域に運営費交付金から配分される研究費の研究費総額に対する配分比率を80%以上とし、重点研究領域における研究を推進。 年度計画に列記した2つの研究テーマをはじめとして、基礎的研究を実施。 社会ニーズに沿った研究分野のポテンシャルを向上させること等により、外部からの競争的資金の獲得に積極的に努め、重点研究領域等における研究を 	<p>3</p>	<p>運営費交付金の研究費における重点研究領域への配分費を81.2%とした。</p> <p>また、2件の基礎研究を実施した。</p> <p>更に、重点研究領域において、7件(平成15年度は3件)の競争的資金を獲得する等、大きな成果が認められる。これらにより、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	<p>重点研究領域を選定する際の、研究所としての戦略をより一層明確にすべきである。</p> <p>外部競争資金の導入等が進んでいるが、どのような成果が得られたのか具体的に説明する必要がある。</p>

	<p>推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的には、重点研究領域において獲得した競争的資金が競争的資金獲得総額に占める割合を、80%以上とする。 			
<p>(3) 研究者の資質の向上 国内外の教育・研究機関への留学等に努めると共に、研究集会への参画等を通じて研究者の資質の向上に努める。</p>	<p>以下を行うこと等により、研究レベルの向上及び活力のある業務運営の確保を図るとともに、所外の人脈を構築する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国内外の教育・研究機関への2人以上の留学の実施。 ・機械学会、電気学会、自動車技術会等の研究集会へ100回以上の積極的参画。 ・常勤研究職員のうち学位取得者の占める割合を25%以上とする。 ・学会において座長、運営委員等を延べ20名以上(常勤研究職員に占める割合にして45%以上)務めるとともに、2以上の学会において役員を務め学術の振興に努める。 	3	<p>2名の国内大学留学、1名の外国大学留学を実施した。 機械学会、電気学会、自動車技術会等の研究集会に、計画(100回)を大幅に上回る201回参画した。 学位取得者は13人であり、常勤研究職員に占める割合は30%となった。 学会や学会主催のシンポジウム等において、座長、運営委員等を27名務め、また、学会の役員4件を務めた。 これらにより、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	<p>量的な目標達成はわかるが、学会の規模や同種の学会同士での位置付け(=格付け)といった質的評価についての検討も必要である。</p>
<p>(4) 研究者評価の実施 研究の特性に十分配慮し、評価の手法、評価基準等を定め、公正かつ透明性を確保しつつ研究者の評価を行う。また、研究者以外の職員の評価のためのルールについても検討を行う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・平成15年度に試行した研究者評価について、平成16年度より本格実施し、優れた評価を受けた研究者に対しインセンティブを与えることにより、研究活動の更なる活性化を図る。 ・研究職員以外の職員を評価する 	2	<p>研究者評価について、「研究職員業務実績評価実施規程」を制定し、半年毎に評価を行い、優秀な職員について、結果を所内に公表するとともに、賞与への反映を行った。 また、研究職員以外の職員についても、公務員制度改革に盛り込まれた能力評価制度を踏まえながら検討した。</p>	<p>研究者のモチベーションにどのような変化が見られているかを示すべきである。 評価に必要なコストに見合う制度であるのか、研究者単位よりも課題評価の方が好ましい場合もあると思われる。コミュニティとしての一体性も業務</p>

	ためのルールについても、公務員制度改革等を踏まえさらに検討を行う。		これらにより、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。	運営の効率化に大事である。
(5) 研究交流の推進 (産学官の連携推進) 民間企業、公益法人、大学等との共同研究を実施する。	(産学官の連携推進) ・産学官の連携を強化し、研究の効率的な推進を図るため、民間企業、大学等との共同研究を16件程度実施。	2	大学、民間企業等との共同研究を34件(計画は16件)実施し、その結果、5件の特許出願を行った。 また、複数の国内/国際ワークショップについて、支援、協力した。 これらにより、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。	
(人的交流の推進) 国内外からの研究者、研究生等を受け入れ、他の研究機関等との人的交流を推進する。	(人的交流の推進) ・研究の効率的な推進を図る観点から、韓国、バングラデッシュ等の近年モータリゼーションが急速に進展したアジアの国々の研究者をはじめとする外部の研究者や国内大学のポスドク研究者や学生等を、15名以上受け入れるとともに、海外の専門家を2名以上招聘する等により、人的交流を推進する。	3	国内外の研究機関等から、24名(常勤研究員数の約56%に相当、計画では15名)の研究者及び研究生を受け入れ、各国、各研究機関等における研究員の資質の向上に貢献したほか、「次世代低公害車・燃料電池自動車国際シンポジウム」の開催に合わせ米国及び欧州から専門家を招聘する等、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。	
(6) 国際活動の活発化 国連等の国際機関における基準策定等に関する技術的支援を行う。 また、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の活動を推進する。	・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)に参画し、灯火器、騒音、排出ガス等の基準策定等に関して技術的支援を行う。特に、同フォーラムの下に設置された1つ以上の会議において、当研究所職員がその議長を務める。 ・国際共同研究として将来の円滑	3	国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)や国際研究調和プロジェクト(IHRA)、国際電気標準会議(IEC)等の諸活動に参加し技術的支援を行い国際基準/規格の策定に貢献した。 この中で、WP29の下部会議であるWWH-OBD会議では当所職員が議長を務めたほか、水素/燃料電池自動車インフォーマルグループでは副	同一事項について、他の機関の貢献と比較して、達成度を評価することも考えられる。

	<p>な国際基準調和を目的とした国際研究調和プロジェクト(IHRA)に係る研究等を実施する等、同プロジェクトに積極的に参加する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の電気部門に関する規格の国際調和を図ることを目的とした国際電気標準会議(IEC)での規格の調和活動に参画し、貢献する。 ・国際的な学会等において30件以上の研究発表を行うとともに、学会等の研究集会の組織委員、オーガナイザを延べ10名以上(常勤研究職員に占める割合にして22%以上)務める。 		<p>議長に推薦された。</p> <p>また、米欧中の政府系研究機関や中国清華大学と締結した研究協力協定により、年次会合や招聘による情報交換等を実施した。</p> <p>更に、国際的な学会において、41件(常勤研究職員に占める割合93%)の研究発表を行ったほか、13件の組織委員、オーガナイザを務めた。</p> <p>これらにより、国際活動を積極的に進め、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	
<p>(7) 行政・民間等の外部からの受託研究、受託試験の実施</p> <p>受託研究、受託試験等の実施に努める。また、行政当局が緊急又は社会的に重要と判断した事項に係る受託研究、受託試験等については、必要に応じて特別チームを編成する等により、適切に対応するよう努める。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・研究所の技術・能力を活用し広く国民一般の利便に資するため、行政、民間等外部からの受託研究、受託試験等の実施に努める。 ・国土交通省、環境省等の政府関係部署からの受託研究等について、安全・環境行政に係る政策方針の決定、安全・環境基準の策定、事故原因の究明、公共交通機関の高度化等をはじめとする国の安全・環境施策に対し、直接的な貢献ができるような成果の発出に努める。なお、国以外の民間等からの研究、試験等の受託にも努める。 ・安全・環境施策に直結する国からの受託ニーズに対し、できる 	<p>3</p>	<p>行政、民間等外部から、68件、24億9900万円にのぼる研究、試験を受託し、国土交通省や環境省における安全、環境行政に係る政策方針の決定、基準の策定等に貢献した。</p> <p>リコール調査業務については、「リコールに係る不正行為に対する国土交通省の再発防止策」を受けて受託し、自動車の設計、製造管理等に高度な知識・経験を有するリコール調査員を雇用する等により迅速に対応した。</p> <p>事故が多発した大型車のホイールボルト折損による車輪脱落事故については、原因究明、再発防止対策を国土交通省より受託し、国の再発防止対策実施に貢献した。</p> <p>平成16年度に最終年度を迎えた、「次世代低公害大型自動車の研究開</p>	

	<p>限り対応することが求められている。このため、大規模な国からの受託ニーズに対しては、外部人材を客員研究員又は非常勤研究職員として受け入れ、大学、民間等の外部機関と共同研究や業務委託等の形で連携する等により、最大限対応するよう努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省から受託する次世代大型低公害車開発プロジェクト、燃料電池自動車実用化研究プロジェクト、バイオマス燃料対応自動車開発促進事業等の大規模な受託研究については、産学官の連携をとりつつ、プロジェクトの中核的研究機関として効果的推進に努める。 ・次世代大型低公害車開発プロジェクト、燃料電池自動車実用化研究プロジェクト及び自動車のリコール届出分析をはじめとする組織横断的な新たな受託研究ニーズについては、必要に応じて特別チームを編成する等により、有機的、効果的に対応するよう努める。 		<p>「燃料電池自動車実用化促進プロジェクト」については、策定した技術基準案が道路運送車両の保安基準(国土交通省令)に盛り込まれた(世界初)。鉄道の事故原因究明については、万葉線において発生した脱線事故の原因究明を行うとともに、超低床式ライトレール車両導入の際の技術的要件を明らかにした。</p> <p>これらにより、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	
<p>(8) 研究所所有の施設・設備の外部による活用 業務に支障の生じない範囲で施設・設備を貸与する等により外部による活用に努める</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・研究所所有の施設・設備を有効利用するため、施設・設備の受託研究、共同研究による有効活用などを含め外部貸与等を積極的に行う。 ・大型排気実験棟 ・都市内鉄軌道用台車試験設備 	<p>2</p>	<p>既に、大型シャシダイナモメータや低視程実験棟等の大型の試験研究設備については受託試験・研究等に有効活用しているところであるが、更に振動強度実験棟及び鉄道車両用燃焼試験装置、ヘッドレスト静負荷試験機等13件を外部に貸与した。</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> ・低視程実験棟 等 		<p>また、ホームページに貸出施設等の情報を掲載し更なる有効活用に努めた。これらにより、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。</p>	
<p>(9) 成果の普及、活用促進 研究発表会や各種文献、データベース、インターネットにより研究成果の普及や情報提供等を推進する。また、行政の審議会等に専門家として参画すること等により社会貢献に努める。</p>	<p>以下を行うこと等により、研究成果の普及等に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・個別の研究成果について発表する研究発表会を1回開催。 ・日頃の当所の研究活動に対する国民一般の方の理解を深めて頂くため、テーマを絞ってこれまでの研究活動とその成果を紹介する講演会を所外の都心の会場で1回開催。 ・研究所報告を2回、受託研究成果集を1回、研究所年報を1回刊行。 ・研究所ホームページについて一層の改善を図り、インターネットによる情報提供を拡充。 ・また、研究所の活動について広く国民の理解を得るため、研究所を平成16年4月に一般公開を実施。一般公開では、燃料電池自動車実用化研究プロジェクトを踏まえ、最新の燃料電池自動車を展示する等のイベントを開催。 ・機械学会、電気学会、自動車技術会等の関係学会等での論文及び口頭発表を110件程度行う。(研究職員1人あたり2.1件程度) 	<p>3</p>	<p>当所の研究成果が、中央環境審議会第8次答申(排出ガス規制関係)や、世界初となる燃料電池自動車に係る技術基準(国土交通省令)等に反映され、また、国際会議等での基準、規格策定の提案に活用されたほか、新しい交通システムの安全性評価が、愛知万博において実用化した次期浮上式鉄道(Linimo)やハイモーターハイブリッドシステム(IMTS)に繋がる等、行政に貢献した点は評価できる。所外で実施した講演会を含む2回の研究発表会の開催、一般公開の実施、研究所報告(2回)、年報等の出版物の刊行、ホームページを通じた研究成果の広報・普及等を進めた。また、機会学会等の学会やシンポジウムにおいて、201件(計画では110件)の論文及び口頭発表を実施したほか、国土交通省等の検討会にのべ230件、265名の職員が参加した。更に、13件の特許を出願し、4件の特許権を取得した。このほか、学会等が主催するシンポジウム等において、28件の講師を務めた。これらにより、中期目標の達成に向けて特に優れた実施状況にある。</p>	<p>国民への啓蒙活動(アウトリーチ)をもっと効果的に実施すべきである。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省の検討会等に専門家として参画し、当研究所の成果を活用した行政施策への助言を行うことにより、社会的貢献に努める。 ・保有する特許について、ホームページへの掲載等による公表の推進や特許流通データベースの活用等を図ることにより、特許利用の促進に努める。 ・特許等の工業所有権出願を2件程度行う。 ・学会、協会等の主催するシンポジウム等において、5件以上の講師を務め、技術的知見を広く社会に還元する。 			
<p>(10) 自動車等の審査業務</p> <p>(保安基準適合性の審査) 施設の維持管理、職員の研修等により適切な審査体制を保持する。 (基準の制定、改正への対応) 必要に応じて施設の新設、改修、職員の研修を実施する等の措置により、審査体制の整備を行う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車等の保安基準の適合性の審査を公正・中立な立場から、合否判定等の審査業務を確実に実施するための体制を整備する。 ・中央環境審議会答申(平成14年4月)の排出ガスの新長期規制や審査に関する申請の電子化に対応する。 <p>(施設整備、維持管理)</p> <ul style="list-style-type: none"> －排出ガス試験用のエンジンダイナモメータの更新 －排出ガス試験施設、衝突試験施設等について定期点検実施 －電子申請への対応のための機器の整備 	3	<p>燃料電池自動車8件、先進安全自動車等5件の大臣認定の審査を実施するとともに、燃料電池自動車の審査に当たり基準案策定に関わった研究職員2名を審査職員として起用する等、新技術に確実に対応した。</p> <p>電子申請を導入し411件実施、また、寸法測定の合理化を図り4.8億円(業界試算)に相当する申請者の負担軽減を図ったほか、タイヤや直接前方視界基準の審査における合理化、審査期間短縮の対象範囲の拡大、装置型式指定取得の支援等を実施し、審査の合理化、申請者への利便性の向上を図った。</p> <p>リコールに係る不正行為に関係する案件について、情報に基づき、厳格な審査を実施した。</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> －審査部 net（申請者と審査部を結ぶ電子情報システム）の導入 －過去の自動車審査書類の電子ファイル化等 （職員の研修） －新基準等に関する職員研修を1回以上実施 －新規に配属された職員に対する研修を対象職員毎に1回実施 －審査の専門グループ毎に職員研修を1回以上実施 （関係機関との連携） －国土交通省等の国内外の関係機関と試験方法の打合せを行う等連携を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ・国からの要請に基づき、燃料電池自動車や先進安全自動車（ASV）等の大臣認定車について審査を実施する。 ・審査の標準処理期間の遵守、海外の申請者に対する出張審査の実施、相互承認協定に基づく装置型式指定の取得を支援するための新たな運用の試行、構造装置・機能確認試験の試験車選定ガイドラインの提示等の申請者に対するサービス向上を実施する。 		<p>このように、中期目標の達成に向け特に優れた実施状況にある。</p>	
<p>3. 予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画 （1）予算</p>	<p>・年度計画参照</p>	<p>2</p>	<p>年度予算実施計画書によれば、適正な執行状況にあり、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。</p>	

(2) 支出計画	・年度計画参照	2	損益計算書によれば、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。
(3) 資金計画	・年度計画参照	2	キャッシュ・フロー計算書によれば、中期目標の達成に向け着実な実施状況にある。
4. 短期借入金の限度額	・400百万円（一般勘定、審査勘定それぞれ200百万円。）	—	平成16年度は該当なし。
5. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画		—	平成16年度は該当なし。
6. 剰余金の使途 ・研究費への繰り入れ ・海外交流事業（招へい、ワークショップ、国際会議等）の実施 ・広報活動の実施 ・施設・設備の整備とする。	・研究費への繰り入れ ・海外交流事業（招へい、ワークショップ、国際会議等）の実施 ・広報活動の実施 ・施設・設備の整備	—	平成16年度は該当なし。
7. その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項 (1) 施設及び設備に関する計画	(1) 施設・設備に関する計画 ・一般勘定 先進型ドライビングシミュレータ施設設備 ・審査勘定 自動車等審査施設整備費 自動車試験場フェンス改修 エンジンダイナモメータ更新	2	先進型ドライビングシミュレータ実験設備を建設し、自動車試験場フェンス改修工事及びエンジンダイナモメータ更新工事を完了する等、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。
(2) 人事に関する計画 (方針) 従来業務の量的拡大、新規業務	・業務の量的拡大、新規業務の追加により増員が必要となる場合にも、業務運営の効率化、定	2	業務の量的拡大等、増員が必要な場合にも業務の効率化、業務の外部委託化の推進により人員を抑制し、中期目標

<p>の追加により増員が必要となる場合にも、業務運営の効率化、定型的事務の外部委託化の推進などにより計画的削減を行い、人員を抑制する。</p>	<p>型的事務の外部委託化の推進などにより計画的削減を行い人員を抑制する。</p>		<p>の達成に向けて着実な実施状況にある。</p>	
<p>(人員に関する指標) 期末の常勤職員数を期初の97%程度とする。</p>	<p>・年度末の常勤職員数を年度当初の99%程度とする</p>	2	<p>年度末の常勤職員数を年度当初の99%とし、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にある。</p>	

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

3点：中期目標の達成に向けて特に優れた実施状況にあると認められる。

2点：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。

1点：中期目標の達成に向けて概ね着実な実施状況にあると認められる。

0点：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められず、業務改善が必要である。

・必要な場合には、右欄に意見を記入する。

総合的な評価

業務運営評価（実施状況全体）

極めて順調	順調	概ね順調	要努力	評価理由
	○			各項目の合計点数=53 項目数(21)×2=42 下記公式=126%

- <記入要領>・個別項目の認定結果をもとに、以下の判断基準により、それぞれの欄に○を記入する。
- （各項目の合計点数）／（項目数に2を乗じた数）が130%以上である場合には、「極めて順調」とする。
 - （各項目の合計点数）／（項目数に2を乗じた数）が100%以上130%未満である場合には、「順調」とする。
 - （各項目の合計点数）／（項目数に2を乗じた数）が70%以上100%未満である場合には、「概ね順調」とする。
 - （各項目の合計点数）／（項目数に2を乗じた数）が70%未満である場合には、「要努力」とする。
- ・ 但し、評価の境界値に近接している場合であって、法人の主要な業務の実績に鑑み、上位又は下位のランクに評価を変更すべき特段の事情がある場合には、理由を明記した上で変更することができる。

自主改善努力評価

評価	評価理由
相当程度の実践的努力が認められる	リコールへの対応、燃料電池自動車の審査における研究職と審査職の共同体制の整備について相当程度の実践的努力が認められる。

- <記入要領>・自主改善努力が意欲的かつ前向きで、優れた実践事例として認められる場合には、評価欄に「相当程度の実践的努力が認められる」と記入し、認められない場合には「－」と記入する。いずれの場合においても、その右の「評価理由」欄に、取組みの事例を含め、その理由を記入する。

業務全般に関する意見

業務全般にわたって努力の成果が見られ、特に、外部競争的資金の獲得、審査業務の合理化について、顕著な実績が認められる。また今後も、安全、環境分野の有益な情報を率先して提供していくことを期待する。