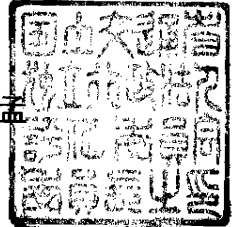




国独評委第62号  
平成18年8月30日

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17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条第3項の規定に基づき、貴法人の平成17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17年度業務実績評価調書

平成18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17年度計画			
<p>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</p> <p>(研究組織) 社会ニーズ等に対応した研究を確実に実施できるような組織を編成する。また、新規分野等に積極的に対応するため、必要に応じ横断的編成チームを編成する。 また、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を行うと共に、業務実施に係る各研究組織間の総合調整を行うための体制を整備する。 なお、組織運営の一層の効率化の観点から、今後の運営状況を踏まえ、組織の見直しについて継続的に検討する。</p>	<p>(研究組織)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>研究組織の幹部からなる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を行うとともに、業務実施に係る各研究組織間の総合調整を行う。</li> <li>研究スタッフ制のもとに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する。</li> </ul>	4	<p>「所の使命の明確化」 主として陸上交通の安全の確保と環境の改善に資する「行政対応の基準作成」支援を所の基本ミッションとしつつ、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>定員43名の研究職員と42名の審査職員で膨大な業務量に対応しなければ成らない特殊性から、以下のような方法により業務運営の効率化を図った。</li> <li>その結果、自動車、鉄道等の交通機関の安全確保、環境保全に係る国の目標実現に貢献すべき試験・調査・研究（交付金研究32課題、受託試験・研究87課題）を実施し、一方、年間5,700型式を超える膨大な新型自動車、装置の審査業務を処理した。</li> <li>研究業務を効率的に進めるため、研究業務の企画・管理及び総合調整を行う研究企画会議を開催し、理事長（所議）決定の支援業務を効率的に行っている。</li> <li>チーム編成が柔軟にできる研究スタッフ制により、若手研究者からの発意を重視した課題（近接排気騒音試験法に関する研究等）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、また、研究領域と審査部門で22名の人事異動、併任発令を実施する等により、様々な行政ニーズ、社会ニーズに即応できる研究体制ができています。</li> <li>横断的研究グループの編成を促進し、平成17年度は11件（平成16年度は10件）の横断的研究グループを編成し、縦割り体制では対応が難しい新規分野の研究にも柔軟、迅速に取り組んでいる。</li> <li>以上により、増大した業務量に効率よく対応しており、優れた実施状況にあるものと認められる。</li> </ul>	

<p>(自動車等審査組織)</p> <p>基準の強化、新技術の導入等に対応しつつ自動車等の審査を機動的かつ効率的に実施するため、スタッフ制の組織とし、必要に応じ審査の専門分野ごとにグループを編成する。</p> <p>なお、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本来業務の量的拡大、新規業務の追加等に応じ適宜柔軟にグループの再編を行う。</p>	<p>(自動車等審査組織)</p> <p>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、その結果を評価する。</p> <p>基準の強化、新技術の導入等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、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することとし、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。</p> <p>特に、平成17年度は、オフセット衝突時の乗員保護、側方照射灯、衝撃吸収式かじ取装置、再帰性反射材、盗難防止装置、シートベルト、二輪車灯火器取付、ステアリング装置、放電灯前照灯、放電灯用光源についての新基準や装置型式指定審査が追加される予定であることから、新規業務を担当するグループを明確にして実施する。</p> <p>また、試験業務において、自動車試験場に常駐する職員の機能強化を図り、より効率的な組織運営を行う。</p>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>審査運営会議を毎週開催して、グループ間の連絡を密にするとともに、業務課題を整理し、審査業務の重要事項について、基本方針や具体的実施計画を検討した。また同会議では、予算の適正配分、自動車試験場の体制強化、職員研修の強化方針、審査職員の業績評価方法の試行、自動車審査部セミナーの定期的開催を決定する等の成果を得て、審査業務の効率化を実現している。</li> <li>平成17年度に行われた新基準の導入や装置型式指定審査の追加に対して、担当するスタッフ(グループ)を明確にし、新規・追加項目に対する審査方法の検討、試験施設の整備、職員の審査能力向上のための研修等を実施することにより、確実な審査業務のための体制整備を図っている。</li> <li>また、柔軟なグループ改編の一環として、本所の自動車審査部から自動車試験場に1名を異動させ、自動車試験場の機能強化と分担増加を図った。これにより、調布本所から審査職員の出張回数が、前年度の実績の1割に相当する約60回が削減されたとの試算となり経費削減の成果となっている。</li> <li>以上により、増大した業務量に効率よく対応しており、優れた実施状況にあるものと認められる。</li> </ul>	<p>再編した組織の整合性につきいずれ基本的なレビューが必要になるであろう。</p> <p>組織の再編については研究組織も含め、所をあげた対応が望まれる。</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>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、昨年に引き続き、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> <p>また、常勤職員数について制約がある中で、「次世代低公害車開発・実用化促進事業」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、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、一時的な業務については人材派遣を活用する等、所外の人材能力の有効活用を図る。</p>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 変化の激しい社会ニーズへの迅速な対応を、研究活動のさらなる活性化によって達成するため、エンジン燃焼及び排気成分分析等の専門家として2名の任期付研究職員を、また、ドライバー心理、電子機器、衝突安全等で実績のある3名の公募職員を雇用している。</li> <li>・ 人材の有効活用の観点から、領域横断研究グループを積極的に作り、11件の研究課題を推進している。</li> <li>・ 更にOJTのもと研究者一人ひとりの業務遂行能力、協調能力の向上に努めた結果、交通機関の安全確保、環境の保全に関して国から要請された研究調査委託業務45課題(計17億4906万円を実施することができている。 (常勤研究職員一人当たり1.0課題4067万円)</li> <li>・ 7名の客員研究員を招聘し、また、11名の非常勤研究職員を採用したことにより、「次世代低公害車開発プロジェクト」等の大規模な国受託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できている。</li> <li>・ 正規職員の不足を補うため、実験やデータ整理、研究事務の補助を行う25名の派遣職員を活用したことにより、国からの数多くの委託業務を期限内に実施できている。</li> <li>・ 以上により、増大した業務量に対応しており、優れた実施状況にあるものと認められる。</li> </ul>
<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。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を除く)について中期目標期間中に見込まれる当該経費総額(初年度の当該経費相当額に5を乗じた額。)を2%程度抑制する。</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"> <li>・ 旅費事務等について、アウトソーシング化を進めるための検討を行うとともに、内部業務の事務処理の合理化等業務の改善を引き続き行う。</li> <li>・ 管理・企画部門の執務環境においても、さらなる改善を進めることにより一層の業務の効率化を図る。</li> <li>・ また、研究予算については、研究課題毎に研究費以</li> </ul>	<p>3</p>	<p>施設の営繕等の外部委託化、経理事務等業務の電子化(会計システムの導入、グループウェアの導入による所内連携強化)、ペーパーレス化を推進し、契約事務の改善による早期処理を図り、一般管理費の抑制目標1%に対して、約3%の抑制を実現しており、着実な実施状況にあるものと認められる。</p>

	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>これらの業務改善を実施することにより、特に、平成17年度の一般管理費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費を除く)については、平成16年度の当該経費総額に対して1%程度抑制する。</li> </ul>			
<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 (1) 中期目標の期間中に実施する研究 運輸技術のうち陸上運送及び航空運送に係るものに関する試験、調査、研究及び開発等を行うことにより陸上運送及び航空運送に関する安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保を図るという研究所の目的を踏まえて、中期目標に示された重点研究領域について重点的に研究等を実施する。 具体的には、中期目標期間中に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こととする。また、個別の研究内容の決定・実施に当たっては研究評価制度を設けて、これによる事前及び事後評価を適切</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>〈重点研究領域〉</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①事故の原因究明</li> <li>②事故防止策の究明</li> <li>③被害軽減策の究明</li> <li>④地域環境の改善</li> <li>⑤地球環境の保全</li> <li>⑥エネルギー資源の節約及び多様化</li> <li>⑦都市交通システムの機能向上</li> <li>⑧交通インフラの機能向上・有効活用</li> </ol> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>より公正な研究評価を実施するため、研究評価委員</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>8つの重点研究領域において、32件の研究テーマを特別研究及び経常研究として実施し、技術基準策定、測定法の確立、安全性評価、環境対策等に結びつく課題を実施しそれぞれに具体的な成果をあげている。</li> <li>研究企画会議においては各提案課題が社会ニーズ及び研究所の使命に対応したものであって、それに応える成果が期待できること、研究が効果的・効率的に進められる計画であること等を事前に評価して課題を選定できており、また、より客観的な研究評価を実施するため、外部評価委員会を開催し、事前、事後の評価を行った。結果を研究所ホームページで公表し、透明性を確保している。</li> <li>重点化する研究課題の選定では、取り組むべき研究分野を戦略的、計画的に具体化した「重点研究計画」と整合させている。</li> <li>研究の重点化を徹底させるため、交付金研究費総額の100%を競争的に研究課題に配算している。</li> <li>研究課題の選定や研究結果の評価のため、研究に要した費用に対する成果の定量的評価手法を示し、これに基づいて評価を運用により、研究者にコスト意識が醸成されている。</li> <li>以上により、増大した業務量に効果的に対応しており、優れた実施状況にあるものと認められる。</li> </ul>	<p>業務に追われ、現場発案の計画を企画会議で修正するという形態に見られるが、業務に追われる状況を整理する強い意図とリーダーシップが求められる。</p>

に実施する。

- ① 事故の原因究明
    - ・ 陸上運送に係る事故発生のメカニズムの解明
  - ② 事故防止策の究明
    - ・ 陸上運送及び航空運送に係る事故の有効な防止策の究明
  - ③被害軽減策の究明
    - ・ 自動車（原動機付自転車を含む。以下同じ。）の衝突事故時の乗員等の被害軽減
  - ④地域環境の改善
    - ・ 自動車の有害排出ガス並びに陸上運送に係る騒音・振動の低減
  - ⑤地球環境の保全
    - ・ 自動車からの温室効果ガスの排出の低減
  - ⑥エネルギー資源の節約及び多様化
    - ・ 自動車の燃料消費量の低減及び化石燃料以外のエネルギー源の実用化
  - ⑦都市交通システムの機能向上
    - ・ 鉄道（軌道及び索道を含む。以下同じ。）の高度化、各輸送モードの連携向上
  - ⑧交通インフラの機能向上・有効活用
    - ・ 陸上運送及び航空運送に係る輸送密度の高度化
- なお、これら8領域の研究業務の実施に当たっては、情報技術、新素材、センサー等

会による外部評価を行う。

- ・ 個別の研究の選定にあたり、「重点研究計画」との整合性を、重要な評価の視点とする。
- ・ 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。
- ・ 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16年度に比べ更に削減して研究体制、施設等の整備を検討するとともに、研究費に対する成果を定量的に評価する手法を構築する。

<p>の新技术の活用、人体特性及び人間の行動様式に関する人間工学的見地からの研究といった横断的な研究にも重点をおく。また、急速に発展し得る領域へは、機動性をもつて的確に対応する。</p> <p>なっている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>(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。具体的には、基礎的研究にも配慮しつつ、中期目標期間中に重点研究領域に運営費交付金から配分される研究費について研究費総額に対する配分比率を80%以上とする。</p> <p>また、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(科学技術振興調整費、地球環境研究総合推進費等)を積極的に獲得し、重点研究領域等における研究を推進する。具体的に</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>年度計画に列記した基礎的研究についても実施。</li> <li>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を積極的に獲得し、重点研究領域等における研究を推進。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運営費交付金から配分される研究費における重点研究領域への配分比率が92.1%となり、重点研究領域における研究が更に推進されている。また、1件の基礎的研究も実施されている。</li> <li>外部からの競争的資金として9課題を獲得しており、平成17年10月の総合科学技術会議資料によれば、当所は34ある研究所型独法のなかで所員一人あたりの獲得金額が6位、運営費交付金1億円あたり獲得金額が3位と報告されていることから、高い提案力を持つ研究所であることが示されている。また、平成17年度も同等のレベルで推移している。</li> <li>受託等の多忙な業務の中で、これら競争的研究課題を実施するため、産学官連携の中核的役割を担っている。</li> <li>競争的資金の獲得総額に対する重点研究領域における獲得額の割合の実績値は100%であり、目標を完全に達成している。</li> <li>以上により、重点研究領域における、特に社会ニーズに沿った課題に対応することができており、優れた実施状況にあるものと認められる</li> </ul>	



<p>は、中期目標期間中に重点研究領域において獲得した競争的資金について獲得した競争的資金総額に対する割合を80%以上とする。</p>				
<p>(3) 研究者の資質の向上 研究レベルの向上及び活力ある業務運営の確保を図るため、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、研究者の資質向上策を講じる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内外の教育・研究機関への2人以上の留学の実施。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 学会において座長、運営委員等を延べ20名以上務め、学術の振興に努める。</li> </ul>	4	<p>行政ニーズ・社会ニーズへの対応という所としての使命を務めていくため、1名の国内大学留学、1名の外国大学留学を実施しており、また、機械学会、電気学会、自動車技術会等の研究集会等への参画、常勤研究者における学位取得者の占める割合、学会における座長、運営委員長等での参画で年度計画を上回る対応ができており、優れた実施状況にあるものと認められる</p>	
<p>(4) 研究者評価の実施 研究の特性に十分配慮し、研究者の個性と創造性を伸ばすよう、評価の手法、評価基準等を定め、これに基づき公正かつ透明性を確保しつつ研究者の評価を行う。 なお、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>	<p>(4) 研究者評価の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成16年度に本格実施した研究者評価について、引き続き実施し、その成果について検証する。</li> <li>・ 研究職員以外の職員の評価ルールについても、公務員制度改革等を踏まえさらに検討。</li> </ul>	4	<p>客観的・公正な研究者個人評価が本格的に実施できており、また、研究者以外の職員についても試行されていることから、優れた実施状況にあるものと認められる。</p>	

<p>(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中期目標期間中に延べ80件程度実施する。</p>	<p>(5) 研究交流の推進 (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。</p>	4	<p>大学、民間企業等との共同研究を31件実施し、その結果6件の特許出願を行っている。また、複数の国内/国際ワークショップについて、主催、支援・協力も行っており、優れた実施状況にあるものと認められる。</p>	<p>数字以外の指標がないとわかりにくい。</p>
<p>(人的交流の推進) 国内外からの研究者、研究生等を中期目標期間中に10名程度受け入れ、他の研究機関等との人的交流を推進する。</p>	<p>(人的交流の推進) ・ 研究の効率的な推進を図る観点から、15名以上の研究者、研究生等を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。</p>	4	<p>国内外の研究機関等から17名(常勤研究員数の約40%に相当)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ている。また、海外の専門家を5名招聘し意見交換等を行っており、優れた実施状況にあるものと認められる。</p>	
<p>(6) 国際活動の活発化 ・ 陸上運送及び航空運送に係る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。 ・ 外国機関との国際共同研究、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。</p>	<p>(6) 国際活動の活発化 ・ 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)に係る研究を実施する。 ・ 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鉄道電気標準会議(IEC)での規格の調和活動に参画し、積極的に貢献する。</p>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国連自動車基準調和国際フォーラム(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って国際基準/規格の策定に貢献している。</li> <li>・ 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ている。</li> <li>・ 国際的な学会において33件(常勤研究職員に占める割合75%)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、いずれも計画を上回っている。</li> <li>・ 以上により、優れた実施状況にあるものと認められる。</li> </ul>	<p>国際活動の活発化は、世界的に見た同種の研究機関とのベンチマーキングに重点を移すべきではないか。</p> <p>「科学技術創造立国」を標榜する日本にとって、標準を作成し得る力はこれからますます重要になるので、この分野でも抜きん出た存在であるよう一層研鑽していただきたい。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>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名以上勤める。</li> </ul>			
<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> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、民間等の外部からの受託研究、受託試験等の実施に努める。</li> <li>特異又は重大な事故等、陸上運送及び航空運送に係る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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>国土交通省から受託する次世代低公害車開発・実用化促進事業、燃料電池自動車実用化促進プロジェクト、バイオマス燃料対応自動車開発促進事業、リコール原因についての調査・分析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。</li> <li>次世代低公害車開発・実用化促進事業、燃料電池自動車実用化促進プロジェクト、及びリコール原因についての調査・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。</li> </ul>	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成17年10月の総合科学技術会議資料によれば、当所は34の研究所型独法の中で所員一人あたりの受託研究費が2位、運営費交付金1億円あたり受託研究費が1位とされ、その多くが国受託であることから、社会ニーズ・行政ニーズに対する積極的な取り組みに務めていることが外部から評価されている。また、平成17年度においても同等のレベルで推移している。</li> <li>行政、民間等外部から89件、19億9200万円（うち民間分44件、2億4300万円）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、基準の策定に貢献している。</li> <li>次世代大型低公害車開発促進プロジェクト、燃料電池バス実用化促進プロジェクトといった国の大型プロジェクトを受託し、中核的研究機関として大学、メーカーと連携して取り組み、高い評価の成果をあげることができている。</li> <li>JR西日本の福知山線事故を受けて、専門家としての知見を広く社会に示すとともに、これを受けた技術基準改正のための検討に参画するとともに、運転状況記録装置の具体的な仕様案を策定して国の施策実施に貢献している。</li> <li>民間企業からも排出ガスの計測技術、鉄道台車技術等に関連した試験調査など当研究所でなければ困難な多くの依託調査を受け、社会に貢献している。</li> <li>社会問題化したリコール不正問題や増加するリコール届出事案に対して、当研究所が専門的立場から効果的な調査・検証を行うため、リコール調査員3名を新たに追加採用して調査業務の実施体制を強化し、リコールの疑いのある案件を369件抽出し、そのうち21件をリコールに該当する案件として、国土交通省に通知し、事故の低減に貢献するなど国のリコール行政に直接的に貢献できている。</li> <li>以上により、増大する喫緊の行政ニーズ・社会ニーズに対応できており、特筆すべき優れた実施状況にあるものと認められる。</li> </ul>	

<p>(8) 研究所所有の施設・設備の外部による活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>研究所所有の施設・設備を有効活用するため、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>研究所所有の施設・設備を有効活用するため、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。</li> </ul>	<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国や民間からの受託試験において研究所の施設・設備を有効活用するとともに、業務に支障が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有効活用に努めており、外部による施設利用を行いやすくするため、ホームページに貸出施設等の情報を掲載し有効活用促進にも努めている。</li> <li>また当研究所にしかない大型排出ガス試験設備などについては、国の大型プロジェクトの受託研究などにおいて多目的に活用し高い稼働率を実現している。</li> <li>以上により着実な実施状況にあるものと認められる。</li> </ul>	
<p>(9) 成果の普及、活用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>研究成果を普及するため、研究発表会を毎年1回開催するとともに、研究報告を始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情報提供等を推進する。また、研究所の活動について広く国民の理解を得るため、研究所の一般公開日を毎年1回以上設ける。</li> <li>関係学会等での論文及び口頭発表を中期目標の期間中に480件程度行う。そのほか、研究成果による得られた知見を生かし、行政庁の審議会等に専門家として参画すること等により社会的貢献に努める。</li> <li>研究者の意欲向上を図るため、特許、プログラム著作権等の取扱いに係るルールの見直しを行うとともに、その管理のあり方についても見直しを行い、そ</li> </ul>	<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"> <li>研究発表会の実施(17年度中2回。うち1回は研究所外で開催)。</li> <li>研究所の一般公開の実施(17年4月)。</li> <li>研究所報告(2回)、年報(1回)等の出版</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>国土交通省の検討会等に専門家として積極的に参画し、社会的貢献に努める。</li> <li>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。</li> <li>2件程度の特許等の工業所</li> </ul>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当所の研究成果が、中央環境審議会答申案(自動車排出ガス規制関係、自動車騒音規制関係)や、世界初となる重量車に対する燃費目標等に反映され、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、鉄道の運転状況記録装置の基準策定に活用されるなど、行政に貢献している。</li> <li>特に自動車に係る安全・環境基準の策定などに資する研究など当所の基本的ミッションであり、研究の重点化もここに焦点を当てて実施している。この結果として、平成17年度においては基準策定に55件の貢献をし、研究者一人あたりの基準作成貢献件数は極めて高いものとなっている。</li> <li>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・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・普及等を進めている。</li> <li>学会やシンポジウムにおいて、193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延べ94件、198名の職員が参画している。</li> <li>11件の特許を出願し、2件の特許権を取得している。</li> <li>学会等が主催するシンポジウム等において32件の講師を務めている。</li> <li>以上により、国の喫緊の施策への貢献も含めて研究成果の普及・活用ができており、優れた実施状況にあるものと認められる。</li> </ul>	<p>目標が形式的な印象がぬぐえない。回数や数値を超えて、普及にインパクトのある活動に集中するという工夫も考えられないか。</p>

<p>の活用を促進する。具体的には、中期目標の期間中に特許等の工業所有権出願を10件程度行う。</p>	<p>有権出願の実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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る。</li> </ul>			
<p>(10) 自動車等の審査業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、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。</li> <li>基準の制定、改正等に対しては、必要に応じて施設の新設、回収、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。</li> </ul>	<p>(10) 自動車等の審査業務</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>燃料電池自動車や先進安全自動車(ASV)等の大車認定者については、研究領域と連携を図って審査を行うなど、先進技術への対応を強化する。</li> <li>審査の重点化・合理化と、申請者に対するサービス向上を図るため、試験業務の合理化などの審査方法の改善、審査期間短縮の適用範囲の拡大、電子申請の有効活用に向けた検討と体制整備、装置型式指定の取得支援のための新たな運用の対象の拡大等を実施する。</li> </ul> <p>(施設整備、維持管理)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第二排出ガス審査棟のシャシダイナモメータを4WDシャシダイナモメータに更新</li> <li>騒音試験路(ISO路面)の改修</li> <li>排出ガス試験施設、衝突</li> </ul>	<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>研究領域の研究者と連携して審査することにより、燃料電池自動車やASV等の高度な技術を用いた自動車についても、確実に対応している。</li> <li>審査施設の拡充・強化に努め、17年度は、世界最高水準の4WDシャシダイナモメータ等を導入している。</li> <li>職員の技能向上についても、これまでに引き続き研修を適切に行うとともに、フォークリフト運転技能講習や自動車審査部セミナーの実施といった新たな取り組みを行う等により、審査のための体制を整備している。</li> <li>実際の審査においても、車両の全型式申請件数の約5%に当たる31件の不具合を指摘するとともに、リコールに係る不正行為に関連し、当該メーカーに係る24件の申請について厳格な審査を実施する等、確実な審査を継続的に実施している。</li> <li>審査の効率化や申請者に対するサービス向上のため、二輪車の寸法測定を効率化して申請者の負担を減らすとともに、審査部 net に自動車の最新の基準を使いやすい形で掲載する等を推進している。</li> <li>以上により、増大する業務量や先進的な技術に対しても対応できており、優れた実施状況にあるものと認められる。</li> </ul>	

	<p>試験施設等について定期点検実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>電子申請に関する業務効率化のための機器の整備</li> <li>審査部net（申請者と審査部を結ぶ電子情報システム）の情報の充実</li> <li>過去の自動車審査書類の電子ファイル化 等</li> </ul> <p>（職員の研修）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新基準等に関する職員研修を1回以上実施</li> <li>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</li> <li>審査の専門グループ毎に職員研修を1回以上実施する。</li> </ul> <p>（関係機関との連携）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>			
3. 予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画	3. 予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画	3	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。	
(1) 予算	(1) 予算			
(2) 支出計画	(2) 支出計画	3	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	(3) 資金計画	3	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て着実な実施状況にある。	
4. 短期借入金の限度額 予見し難い事故等の事由に限り、資金不足となる場合	・400百万円（一般勘定、審査勘定それぞれ200百万円）	—	特になし	

<p>における短期借入金の限度額は、400百万円とする。(ただし、一般勘定、審査勘定それぞれ200百万円とする。)</p>				
<p>5. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画</p>	<p>5. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画</p>	<p>—</p>	<p>特になし</p>	
<p>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</p>	<p>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</p>	<p>—</p>	<p>特になし</p>	
<p>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          (一般勘定)          管理施設整備費          構内給水・井水管改修工事          自動車等研究施設整備費          大型自動車排気実験棟新設等          HMI 実験棟新設等          (審査勘定)          自動車審査施設整備費          試験場第2地区第1審査棟新設等          試験場第2地区第2審査棟新設等</p>	<p>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・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整備          ・審査勘定          自動車等審査施設整備費          騒音試験路改修（試験場）          4WDシャシダイナモメータ新設（試験場）</p>	<p>4</p>	<p>研究や審査に係る試験施設として、世界最高水準の性能を持つ設備を研究所に整備している。また、設備の仕様決定を行うにあたって、研究の成果、知見を十分活用している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>従来、再現できなかった、急ブレーキ、急ハンドル等の緊急時運転状態を模擬可能な車両＋6軸モーション装置に加えて、全体をリニアモータにより約10m 並進移動させる構造を組み合わせた国内でも最先端、最高水準のドライビングシミュレータ施設を整備している。</li> <li>騒音試験路改修工事を実施し、また、当所の研究領域が中心となって得られた成果を踏まえ実用化された4WD シャシダイナモメータを世界に先駆けて設置している。</li> <li>以上により、優れた実施状況にあるものと認められる。</li> </ul>	

<p>(2) 人事に関する計画</p> <p>①方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中期目標の期間中に従来業務の量的拡大、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。</li> </ul>	<p>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などにより人員を抑制する。</p>	<p>4</p>	<p>業務の量的・質的拡大等増員が必要な場合にも、業務の効率化、契約研究職員の活用、事務の外部委託化の推進により人員を抑制しつつ、業務を行うことで社会に貢献している。具体的には、研究内容に応じて高度な専門性を持つ7名の客員研究員、11名の契約研究職員、25名の技術補助員を採用し、質の高い研究を行うため、適材を採用して適所に配置することにより常勤研究職員とのチームワークにより、迅速かつ効率的に業務を行い、社会ニーズや行政ニーズに貢献しており、優れた実施状況にあるものと認められる。</p>	<p>外部研究員の能力の活用が研究員の使い捨て、特に若手研究員の身分の不安定に直接つながらないよう、同研究所としてではなく、よい広い行政の視点からの工夫が必要ではないか。</p>
<p>②人員に関する指標</p> <p>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98%程度とする。</p>	<p>3</p>	<p>年度末の常勤職員数を年度当初の98%とし、着実な実施状況にあるものと認められる。</p>	

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

5点：中期目標の達成に向けて特筆すべき優れた実施状況にあると認められる。

4点：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。

3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。

2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。

1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ない。

・5点をつけた項目には、特筆すべきと判断した理由として、他の項目における実績との違いを「評定理由」欄に明確に記述するものとする。

・必要な場合には、右欄に意見を記入する。



総合的な評定

業務運営評価（実施状況全体）

極めて順調	順調	概ね順調	要努力	評定理由
○				各項目の合計点数 = 79 項目数 ( 21 ) × 3 = 63 下記公式 = 125 %

<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3を乗じた数）が120%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3を乗じた数）が100%以上120%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3を乗じた数）が80%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3を乗じた数）が80%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。

総合評価

<p>(法人の業務実績)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・業務運営の効率化を進めるとともに、極めて社会的あるいは行政ニーズの高い受託研究を多数行い、その成果が国の規制などの技術的裏づけとして活用されていることは高く評価される。</li> <li>・中期目標期間の最終年として着実に進行中である。また次期中期についても新しい課題を示唆していることは評価できる。</li> </ul>
<p>(課題・改善点、業務運営に対する意見等)</p> <p>新技術に対する審査業務には、研究業務との連携が図られ、一定の成果が得られたことは評価に値する。一方、膨大な件数のルーチン的な審査業務の体制整備のあり方については引き続き検討を要する。</p>
<p>(その他推奨事例等)</p>