

独立行政法人交通安全環境研究所
平成21年度業務実績評価調書

平成22年8月

国土交通省独立行政法人評価委員会

平成21年度業務実績評価調書：交通安全環境研究所

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21年度計画			
1. 国民に提供するサービス その他の業務の質の向上に 関する目標を達成するため にとるべき措置				
1. 質の高い研究成果の創出 (1)国土交通政策への貢献 ①研究所は、自動車及び鉄道 等の安全の確保、環境の保 全及び燃料資源の有効な利 用の確保に係る基準の策定 等に資する研究課題を適切 に実施するため、当該基準 の策定等に有効か否かの観 点から研究課題を選定する とともに、研究成果の評価、 活用方策の検討及び研究手 法等の改善を促す行政が参 画する研究課題選定・評価 会議を設置する。 ②大学等で行うべき学術的研 究や民間で行われている開	1. 質の高い研究成果の創出 (1)国土交通政策への貢献 ①研究課題の選定、評価、活 用方策の検討及び研究手法 の改善のため、行政が参画 する研究課題選定・評価会 議を設置する。 ②研究課題選定・評価会議に おいて、自動車、鉄道等の	S	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 研究所の使命は、その業務を通して国の施策に直接貢献することとしており、そのため独法としての研究所の位置付け、役割、目的を明確にしている。研究業務に関して言えば、こうした所の使命に即した分野に重点化した研究を行い、大学で行う学術研究や企業で行う開発研究は実施しないこととしている。この方針を貫くため、課題の選定方針を明示し、要件に適合した研究であるか厳格に評価して、研究課題の採否を決定している。また目的指向性を高めて、研究の成果を国の交通施策へ反映することを強く意識させている。 ➢ 具体的には、所の使命に即した研究課題の選定方針を明確にし、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全、燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定、行政への技術的支援等、国や社会のニーズに貢献できるもので、大学、民間では実施が困難なものに特化して実施することとした。 ➢ 所内の研究企画会議において、提案課題が社会ニーズ及び研究所の使命に合致しているか、目標設定が妥当か、目的に沿った成果が期待できるか、研究を効率的・効果的に進められる計画か、技術的価値が高いか等の観点で事前評価し、課題を選定した。 ➢ また、所内の研究企画会議に加え、行政が参画する課題選定・評価会議を設置・運営し、各課題の内容が国の行政施策との関連において適切であり、役立つものであるかを審議し、必要に応じて研究計画の見直しを行った。さらに、外部の有識者等による研究評価委員会を開催し、課題の妥当性、研究手法について評価を行った（詳細②で後述）。 ➢ 自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全、燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資する研究課題（交付金研究19課題、受託試験・ 	・プラグインハイブリッド車のCO2削減効果に関しては、使用する電力供給源のCO2排出も関係することに注意すべきである。また、生態工学に基づく衝突試験法については、更なる医工連携の具体的方策が必要である。

発研究は実施せず、以下の研究分野において、実態の把握、対策の評価手法開発、事後効果評価、国際基準調和、新技術開発における産学官連携の中核的役割等、研究課題選定・評価会議において、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資するとされた調査及び研究を行うことにより研究の重点化を図る。

ア 自動車の安全の確保

(i) 交通事故分析、効果評価

- ・交通事故実態の把握・分析
- ・車両安全対策の定量的効果評価手法の構築、効果的な車両安全対策の提案

(ii) 衝突安全対策

- ・コンパティビリティ（重量や大きさの異なる自動車同士の衝突）及び側面衝突時の乗用車の乗員保護に係る基準策定の検討に必要な事故分析、試験方法の確立及び効果評価
- ・歩行者保護対策として歩行者脚部傷害の軽減に係る基準策定の検討に必要な試験方法の確立及び効果評価
- ・衝突時の燃料漏れによる火災防止に係る基準策定の検討に必要な事故分析、試験

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して選定された、以下を始めとする調査及び研究を行う。また、外部の有識者等による研究評価委員会を開催し、研究手法等について評価を行う。

ア 自動車の安全の確保

(i) 交通事故分析、効果評価

- ・事故分析と対策の効果評価を踏まえた車両安全対策のロードマップ策定調査

(ii) 衝突安全対策

- ・自動車の側面衝突時の乗員保護装置に係る調査
- ・生体工学に基づく衝突試験法改善に関する研究

(iii) 予防安全対策

- ・AEBS(先進ブレーキシステム)の基準策定に係る調査
- ・次世代制動支援システムの評価に関する研究
- ・予防安全システムにおける運転者に応じた警報提示に関する研究
- ・自動車用電子機器の信頼性評価手法に関する研究
- ・夜間運転時におけるドライバの視覚情報の評価とAFS高度化に関する研究

イ 自動車の環境の保全

- (i) 排出ガス対策
- ・次世代低公害車開発・実用

研究68課題)を定員43名の研究職員で効率的に実施するとともに、所全体として進行管理に努め、行政施策に大きく貢献した。

▶ 平成21年度の研究において、優れた成果を挙げており、中でも行政施策への貢献、社会的インパクトが高いと考えられる事例は、以下のとおり。

①「衝突被害軽減ブレーキシステム」に係る基準案の策定

悲惨な大型車の衝突事故による被害を可能な限り軽減するため、衝突が不可避な時に自動的にブレーキをかけ、速度を低下させて被害を軽減する「衝突被害軽減ブレーキシステム」については、運転者によるシステムへの過度の依存を防止する観点からどのような性能、要件を要求するか非常に難しい研究課題とされており、欧州を中心に国際的にも注目を集めていたが、研究所は世界に先駆けてこの技術要件及び試験方法を明確にした基準案を作成し、国交省に提出した。

現在、これを受けて基準の義務化に向けた検討が進められているほか、試験研究において得られた知見と国際基準案を国連の専門分科会で紹介・提案し、当該基準案を国際基準化するための国際交渉に積極的に貢献している。

②「生体工学に基づく衝突試験法改善に関する研究」

研究所衝突試験において採用されている傷害基準の改善等を図るため、頭部（脳）傷害、頸部に関する生体実験により実際に発生している障害の発生メカニズムを明らかにするための試験研究等を行った。

結果、従来、衝突による頭部傷害に係る国際基準では、実際の傷害の発生状況に基づかず、頭蓋骨骨折を想定して「加速度」で傷害基準を設定してきたところ、今回、医科大学との連携によりこの分野で初めて具体的な傷害を想定した生体実験を実施し、実際には、脳損傷、脳挫傷を想定して脳の「歪み」を評価する必要があるとの重要な事実が世界で初めて確認された。これは、衝突試験の判断基準に関する国際的な基本通説を根幹から覆す画期的事実及び生体データである。

今後、衝突による死亡事故、傷害の低減など大きな社会的効果・影響を発現するために、衝突試験に係る国際基準の根本的見直しを進めることとなる。

③「プラグインハイブリッド車の燃費・排ガス測定方法の策定」

研究所は、大幅なCO2排出抑制と有害ガスの低減が期待されるプラグインハイブリッド車（PHEV）については、そのエネルギー消費効率を、ガソリンの消費特性及び充電電力の消費特性を「燃費+電費」の形で評価し表示する必要がある。こうしたPHEVの特徴から、従来のガソリンHEV

方法の確立及び効果評価
 (iii) 予防安全対策
 ・衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全自動車（ASV）技術に係る性能・効果評価
 ・横滑り防止装置及びABSによる自動車の操縦安定性の向上に係る基準策定の検討に必要な性能評価、試験方法の確立及び効果評価
 ・ブレーキアシストによる高齢者等の運転者の運転操作支援に係る基準策定の検討に必要な性能評価、試験方法の確立及び効果評価
 ・電磁両立性（外部からの車載電子機器の誤作動防止、自動車から放射される電磁波の影響の抑制）に係る国際基準の妥当性の検討、試験方法の改正及び効果評価

イ 自動車の環境の保全
 (i) 排出ガス対策
 ・自動車から排出される未規制物質に係る実態把握・分析
 ・自動車環境アセスメントに必要な評価方法の確立
 ・新基準（新長期規制、2009規制）導入に向けた排出ガス試験方法の確立
 ・二輪車、重量車、OBD（車載式診断装置）、オフサイクル（排出ガス試験モード以外での排出の規制）及びN

化促進事業
 ・燃料電池自動車実用化促進プロジェクト
 ・新たな排出ガス検査手法に関する評価事業
 ・自動車排出ガス性能劣化要因分析事業
 ・自動車排出ガス対策に係る世界統一基準導入調査
 ・車載分析装置による実路走行時のメタン・一酸化二窒素の排出実態把握と排出低減対策に関する研究
 ・触媒付きディーゼル車増加に伴う沿道NO₂濃度の影響評価に関する研究

(ii) 騒音対策
 ・走行中の高騒音車両の自動センシング技術に関する研究
 ・自動車排気騒音対策に関する調査
 ・新たな定置騒音試験法検討調査
 ・自動車の実走行時における騒音の実態解析と評価指針に関する研究

ウ 自動車の燃料資源の有効な利用の確保及び地球温暖化の防止
 (i) 自動車の燃料消費量低減対策
 ・プラグインハイブリッド車排出ガス・燃費測定技術基準策定検討調査

の燃費・排出ガス試験法、表示法が適用できない問題があった。そこで研究所では国交省の委託を受けて、PHEVを充電電力で走行するモードとガソリンによる通常のHEVの2つのモードに分けて、1日（1充電）あたりユーザー平均走行距離に基づいて、「複合燃費」というPHEV独特の表示指標を導入するという新たな排出ガス、燃費評価試験方法の原案を世界に先駆けて作成し、国土交通省はこれを技術基準として法令化した。（22年9月正式発効）

また、上記検討の結果において、PHEVについては特にバッテリーが劣化した場合には自動的にガソリンでの走行割合が増えて燃費が悪化する一方、ユーザーが気付きにくい現象のため、ユーザーの不利益を防ぎ不要なCO₂の排出増大を避ける観点から、対応として劣化評価手法に独自の視点で取り組んだ。

こうした取り組みにより、世界に先駆けて、プラグイン方式も含めハイブリッド車の国内での大量普及促進を可能にする環境整備がはかられるとともに、次世代自動車の普及を後押しする効果が期待され、運輸部門のCO₂削減という国の施策に貢献することができた。

④ 「ハイブリッド車等の静音性に関する対策検討」

近年、急速に普及しているハイブリッド車等については、音がしなくて危険と感じるとの視覚障害者団体等からの指摘が寄せられるなど喫緊の社会問題となっていた。ハイブリッド車の静音性対策については、様々な対策手法、考え方が想定され、またその社会受容性や安全性等の評価が困難であるとされてきたが、研究所は、これに対する調査、研究結果を迅速に提示し、対策の検討に貢献した。また、検討成果の公表にあたっては、検討委員及び一般参加者（視覚障害者12名含む）80名を対象に、停止・発進時、低速走行時の車両接近に対する「気付き」や「音付け」の体験会を実施し、マスコミ取材等を通じ対策の必要性と効果を公開の場で強くアピールした。国土交通省は、これらの検討結果をもとに、「ハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン」（平成22年1月）を公表している。

さらに、この取組みについては、米NHTSA長官が重要な取組みとして評価するなど国際的にも注目されることとなり、現在国際基準化に向けた活動を行っている。

⑤ 「自動車排気騒音対策に関する試験研究」

研究所は、交換用マフラー装着車及び非認証車の騒音発生の実態について、実際のマフラー、車両を用いて調査分析を行い、交換用マフラーの騒

RMM（ノンロード排出ガス試験方法）の国際基準策定の検討に必要な国内基準との比較評価、試験方法の確立及び効果評価

- ・尿素選択還元型触媒システムを用いた排出ガス対策に係る基準策定の検討に必要な実態把握、試験方法の確立及び効果評価
- ・使用過程車の排出ガス対策に係る基準策定の検討に必要な実態把握、試験方法の確立、基準導入に係る効果評価
- ・大型車の次世代低公害車（DME（ジメチルエーテル）、CNG（圧縮天然ガス）、LNG（液化天然ガス）、ハイブリッド、水素、GTL（合成軽油）、スーパークリーンディーゼル）の技術開発、基準策定の検討に必要な試験方法の確立及び効果評価
- ・燃料電池バスの基準の妥当性の検討
- （ii）騒音対策
- ・使用過程車の騒音対策に係る基準策定の検討に必要な実態把握、試験方法の確立、基準導入に係る効果評価
- ・騒音試験方法の国際基準策定の検討に必要な国内基準との比較評価、試験方法の

- ・自動車CO₂排出変動要因の実態把握に基づく各種CO₂削減方策とその効果予測に関する研究
- ・クリーンディーゼル車普及によるCO₂排出影響評価に関する研究
- （ii）石油代替燃料の自動車への利用
- ・次世代低公害車開発・実用化促進事業（再掲）
- ・蓄電装置の車両適合性に関する研究
- ・ディーゼル車の環境性能に与えるバイオマス燃料の影響実態把握とその評価に関する研究

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
- ・ヒューマンエラー事故防止技術の開発
- ・運転士異常時列車停止装置に関する研究
- ・鉄道の安全性向上に資する新技術の調査研究
- ・車輪/レール系の安全性評価に関する調査研究
- （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
- ・次世代パイモダル交通システムの安全性評価と普及に関する研究

音性能を規制するための基礎データの収集・分析及び違法マフラーを市場から排除するための制度の基本設計について貢献した。

国土交通省では、これに基づき、近年、社会問題となっていた不正なマフラー改造等による迷惑な騒音を規制するための交換用マフラー認証制度（平成22年4月施行）を新たに導入した。

⑥「フロアマットの使用方法に関する調査」

国土交通省ホームページ上に平成21年から公表されている自動車の不具合による事故・火災情報の中から、フロアマットの使用方法に起因する事故について、リコール検証部門と研究部門が協力して技術的な調査を実施した。

特にフロアマットにアクセルペダルが引っかかるなどフロアマットの不適切な使用方法による事故13件を分析した上で、市販フロアマットの調査、フロアマットとアクセルペダルの引っかかりに関する再現試験等を行って、ユーザーへの注意事項をとりまとめ国土交通省に報告した。国土交通省はこれを受けて、関係団体への協力依頼・要望を行った。

⑦「鉄道のブローブ車両等常時モニタリングシステムに関する研究」

地方鉄道の多くは非常に厳しい経営環境にあるため、安全性確保とメンテナンスのコスト低減が緊急の課題である。

そこで研究所では、メンテナンスの省力化と異常の早期発見を両立させるため、営業車両による常時モニタリング技術を開発した。

ブローブ車両は、可搬型のセンサ類を営業車に設置し、センサの信号から軌道の異常を検知可能とするもので、21年度までに技術開発を進めて結果、モニタリング性能を実用化レベルまで向上させた。

さらにブローブ車両を用いた軌道の評価方法を複数の路線で実際に適用し、新規路線の開業や新規車両の導入に貢献できた。

こうした研究成果は、地方鉄道の安全・安定を維持するのに極めて有効な技術的手段となるもので、地方の移動手段を確保するという国の施策に大きく貢献した。

⑧「軌間可変電車の安全性評価と実用化を指向した技術検討に関する研究」

新幹線と在来線を直通運転するため国が開発を推進している軌間可変電車（フリーゲージトレイン：FGT）は、乗客の利便性向上だけでなく、在来線での地域輸送を従来の車両・設備のままで継続できる点で地域に大きなメリットがあり、整備新幹線への導入計画が進行している。

その一方、軌間変換機構による台車の重量増を防止することや、新幹線で高速走行する台車が曲線部の多い在来線でも安全に走行できることと

<p>確立</p> <p>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</p> <p>(i) 自動車の燃料消費量低減対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車及び重量車の燃費基準策定の検討に必要な試験方法の確立及び効果評価 ・自動車分野のCO₂排出量削減のためのCO₂排出量評価プログラムの構築 <p>(ii) 石油代替燃料の自動車への利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バイオマス燃料に対応した自動車の開発・実用化促進 <p>・大型車の次世代低公害車(DME (シメチルエーテル)、CNG (圧縮天然ガス)、LNG (液化天然ガス)、ハイブリッド、水素、GTL (合成軽油)) の技術開発、基準策定の検討に必要な試験方法の確立及び効果評価 (再掲)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・燃料電池バスの基準の妥当性の検討 (再掲) 	<ul style="list-style-type: none"> ・新方式輸送システム及び高機能信号保安技術の安全性評価 ・シミュレーションを利用した路面電車・バス併用走行の安全性評価に関する研究 ・GPS等を用いた地方鉄道用保安システムの技術開発 ・画像センサ技術を用いた鉄道用予防保全システムの技術開発 <p>(iii) 低環境負荷交通システムの高度化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・汎用通信技術を活用した鉄道用高度運行管理システムに関する研究 ・LRTの導入に向けた基盤的要素技術研究とLRT情報ハブの確立 ・IT技術を利用した鉄道システム用蓄電設備制御に関する研究 ・軌間可変電車の安全性評価と実用化を指向した技術検討に関する研究 ・LRT等駆動用非接触集電システムの開発 ・位置エネルギーを利用した新交通システムの開発 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の装置不具合防止のための点検に関する調査
<p>エ 鉄道等の安全の確保・環境の保全</p> <p>(i) 事故原因の究明及び防止対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故等の原因の把握・分析 ・ヒューマンエラー事故の防止対策案の策定 ・運転状況記録装置に求める 	

いった困難な技術課題も解決する必要があった。

研究所では、こうした観点から、研究所が保有する台車試験設備を用いて、在来線での曲線通過に関する基本性能確認試験を実施した。この台上試験の結果を受け、さらに実路線での走行試験を経て台車の設計改良要件が明確化されたことにより、国が推進するFGTの技術開発に貢献することができた。

- ▶ 外部有識者で構成される研究評価委員会において、提案課題が社会ニーズ及び研究所の使命に合致しているか、目標設定が妥当か、目的に沿った成果が期待できるか、研究を効率的・効果的に進められる計画か、技術的価値が高いか等の観点で事前評価し、課題を選定した。
- ▶ 交付金研究課題については、事前、事後の外部評価結果をホームページで公開し客観性、透明性を確保した。

以上のとおり、全ての事項について年度計画を超える成果を上げるとともに、「衝突被害軽減ブレーキシステム」に係る基準案の策定」においてその技術要件および試験方法に関する基準案を作成して国際基準化する交渉に寄与し、「生体工学に基づく衝突試験法改善に関する研究」において衝突試験の判断基準では脳の歪みを評価する必要があることを世界で初めて確認し、「プラグインハイブリッド車の燃費・排ガス測定方法の策定」においては新たな排出ガス・燃費評価試験方法の原案を世界に先駆けて作成する等、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。

べき性能の評価

- ・曲線部等の速度制限装置に求めるべき性能の評価
- (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
- ・鉄道の車両、設備、運行計画の安全の確保、環境の保全等に関する評価手法の確立
- ・鉄道及び道路を走行可能とする車両に関する安全性評価
- ・特殊鉄道等のEMCに関する評価手法の確立
- (iii) 低環境負荷交通システムの高度化
- ・無線、衛星等を利用する信号保安装置等の信頼性及び安全性の評価
- ・モノレール、新交通システムの曲線部における制限速度見直しのための評価
- ・ライトレール等新しい交通システムの安全性評価及びCO₂排出削減等導入効果
- ・国が推進する技術開発等への参画（フリーゲージ・トレインの研究開発、リニアモータ地下鉄の改良等）

オ 上記の他、将来的に基準策定等に資する研究分野、課題選定・評価会議で認められた研究分野

- ・鉄道のプローブ車両等常時モニタリングシステムに関する研究
- ・ユニバーサルデザインを旨としたシームレス都市交通システム構築に関する研究
- ・索道事故の調査分析及び教訓の体系化に関する研究
- ・LRT及びバス等の公共交通へのモーダルシフト推進に関する基盤的要素研究
- ・先進技術に対応した国際基準のあり方に関する調査研究
- ・シミュレーション技術を利用した路面電车用灯火性能に関する研究

<p>③将来的に自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資する検討課題等を100件以上提案する。</p> <p>④自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等を、40以上の基準化等予定項目について実施する。</p>	<p>③将来的に自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資する検討課題等を20件以上提案する。</p> <p>④自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究等を、8以上の基準化等予定項目について実施する。また、自動車における国際基準調和活動に参画するほか、鉄道に関する規格の国際調和活動に参画するなど、国際活動に努める。</p>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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22件提案し、年度目標を超過達成した（達成率110%）（平成18年度20件、平成19年度20件、平成20年度23件、中期目標100件以上）。 ➤ 理事長、理事のトップマネジメントにより、所のミッション、課題選定方針を真に徹底・浸透させ、優先順位の相対的に低い課題をそぎ落とし、課題の重点化を徹底的に図った結果、小規模組織にかかわらず、基準策定等重点分野について質、量の両面で高い成果を残すことに成功した。 ➤ その中でもハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン作りや、自動車の装置不具合防止のための点検に関する調査、ユニバーサルデザインを目指したシームレス都市交通システム構築に関する研究調査、索道事故の調査分析及び教訓の体系化に関するデータベース構築などは、将来の基準策定においても極めて有用な資料を提供するものである。 ➤ 富山地方鉄道や都電荒川線、電動コミュニティバスなど地方の公共交通の利便性向上のための新機能導入と路線当の変更に伴う影響を事前にシミュレーションで評価する方法を研究所が提示した。こうした新しい手法は今後の基準導入や安全性評価のために有力な手段を提供するものとなった。 ➤ 基準等の策定に資する検討会への参画、調査及び研究、事務局運営等を23件の基準化予定項目について実施し、国土交通省の担当部局を技術的に支援した。達成数は年度計画を著しく上回った。なお、中期計画の数値目標をもすでに達成している。（平成18年度24件、平成19年度20件、平成20年度25件、中期目標40件以上（達成率：230%）） ➤ 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)及び国際電気標準化会議(IEC/TC9(鉄道))の諸活動に、政府代表の構成員として参画した。自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)には、27の会議に延べ33人が参画し、行政と連携しつつ、研究成果を発表し、専門的立場から技術的な支援を行った。また、水素・燃料電池自動車世界統一基準作業部会及び乗用車排出ガス試験サイクル策定グループの二つの議長職を研究所研究職員が勤め、環境対応自動車の技術議論を日本がリードしつつ、世界統一基準の作成に大きな役割を果たした。 ➤ 国際電気標準化会議(IEC)のTC9(鉄道)において、国際規格作業グループの主査を務め、国際規格策定(自動運転、都市交通、鉄道環境)に貢献した(同上)。 <p>以上により、中期目標の達成に向け、年度計画を着実に実施している。</p>
---	---	--

<p>(2) 研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価</p> <p>研究を進めるにあたっては、その進捗について、予め研究計画上に定めるマイルストーン（研究途中において、その後の計画の進退、変更等を判断するための中途目標）による管理をはじめとし、研究所内において研究企画会議が進捗管理を行うことにより、的確かつ迅速な業務の実施に努めるとともに、研究課題選定・評価会議の評価を受け、改善すべきとされたものについては早急に改善する。</p>	<p>(2) 研究の進捗状況の管理及び研究成果の評価</p> <p>研究を進めるにあたっては、その進捗について、予め研究計画上に定めるマイルストーンによる管理をはじめとし、研究所内において研究企画会議が進捗管理を行うことにより、的確かつ迅速な業務の実施に努めるとともに、研究課題選定・評価会議の評価を受け、改善すべきとされたものについては早急に改善する。</p>	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 運営費交付金による研究課題について、研究企画会議がマイルストーン管理により複数年度に跨る案件を含め課題全般の進捗管理を随時行った。案件選定・計画管理には、課題選定会議、外部有識者による評価委員会なども活用したほか、トップマネジメントによる進捗管理も導入した。 ➢ 新規課題を提案、決定するにあたっての選定方針と評価の指針を定め、所内で明示した。すなわち独法である当研究所が研究を実施するための社会的必要性、緊急性、当研究所を行う必然性、成果、波及効果への期待度、コスト、研究者数、研究期間、（継続課題の）中間成果の妥当性、研究の先見性、独創性等の有無について評価した。 ➢ 研究の進行管理では、事前・中間・事後など、あらゆる機会を通して研究を評価し、マイルストーン管理を徹底した。また、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。 ➢ 研究者の意欲と提案能力を高めるため、事前評価の結果に基づき研究予算を所内で競争的に配分した。 ➢ 研究の課題選定、進捗管理は、理事、研究管理職（領域長、副領域長）、企画室長等で構成される研究企画会議（原則月2回開催）が責任を持って行っている。具体的には、企画会議によって、新規課題の選定方針を明示し、所の使命に沿った課題のみを実施するようにしている。 ➢ 行政の担当部局の職員も参加する課題選定・評価会議を開催し、研究が国の施策と整合しているかをチェックする。これに基づき、計画見直しも柔軟に実施して、絶えず改善努力を続けている。 ➢ 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。具体的には、継続課題、新規課題の審議評価の結果、平成22年度の新規課題のうち1件について、研究計画を大幅に見直すなどの改善を行った。 ➢ 加えて、法人の長のトップマネジメントによる進捗管理をさらに徹底し、個別課題の計画の最適化、成果の最大化を強力に推進した。具体的には、研究企画会議のほかに、理事長が主宰する課題群進捗報告会（月に1～2回程度開催）を開催し、各研究分野（研究課題群）又は個別課題の研究責任者から、研究の進捗状況と今後の計画等を報告させた。この機会を通じ、理事長が個別に指示を行うことによって、所のミッションの徹底、組織内知見の共有・活用を図りながら、個々の研究課題のたゆまぬ改善を図った。以上により、中期目標の達成に向け、年度計画を着実に実施している。
---	---	--

<p>(3) 受託研究等の獲得</p> <p>研究所の技術知見や施設・設備を活用し、自動車、鉄道及び航空等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準等の策定に資する行政及び民間からの受託研究、受託試験等の実施に努める。また、民間企業や公益法人、大学との連携等により、外部からの競争的資金（科学技術振興調整費、地球環境研究総合推進費等）を戦略的に獲得し、研究ポテンシャルの向上に努める。</p>	<p>(3) 受託研究等の獲得</p> <p>以下の行政からの受託研究及び受託試験（再掲）を実施するとともに、民間からの受託研究、受託試験等の実施に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故分析と対策の効果評価を踏まえた車両安全対策のロードマップ策定調査（再掲） ・自動車の側面衝突時の乗員保護装置に係る調査（再掲） ・年少者用補助乗車装置の安全性に係る調査 ・AEBS（先進ブレーキシステム）の基準策定に係る調査 ・自動車の整備前点検結果についての実態調査結果の分析 ・次世代低公害車開発・実用化促進事業（再掲） ・新たな排出ガス検査手法に関する評価事業（再掲） ・粒子状物質の粒子数等に係る測定法の確立のための調査業務（再掲） ・自動車排出ガス性能劣化要因分析事業（再掲） ・自動車排出ガス対策に係る世界統一基準導入調査（再掲） ・走行中の高騒音車両の自動センシング技術に関する研究（再掲） ・自動車排気騒音対策に関する 	<p>S</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 受託業務に関して、研究所自動車・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と認識し、その方針で業務を実施している。 ▶ 平成21年度も、行政、民間等外部からの研究、試験の受託に努め、合計68件の受託研究、試験を実施した。受託のうちの大半は、国（国土交通省、環境省等）で総額の77%に達し、これらは基準策定に必要な調査研究など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。 ▶ 受託総額は約6億5千2百万円（契約額ベース）であり、研究職員1人あたりでは、件数で1.6件、金額で約1千5百万円であった。また再委託案件はほとんど無く、自らが実施する業務として受託を実施している。研究所「独立行政法人、国立大学法人等の科学技術関係活動に関する調査結果（平成20事業年度）」によれば、研究者1人あたりの共同・受託研究による研究費受入額が全20研究型独法の中で第5位となっており、調査が始まった平成17年度以降継続して、研究所型独法において、常に上位を占めていることは、比較的小規模な研究組織であっても、研究者ひとりひとりが社会ニーズ及び行政ニーズに対して、常に、積極的な対応に努めていることを示している。なお、平成20年度については、国土交通省との契約形式の変更等により、見かけ上金額が下がった。また、特に平成21年度は、初めて国際機関からの国際共同受託により、外国政府機関との共同研究を実施している点で優れた実績を上げた。具体的には、OECD内の機関で27カ国が加盟しているIEA（国際エネルギー機関）のAMF協定（先進燃料協定）における国際共同研究として、研究所提案の「実路走行条件におけるバイオディーゼル燃料車両の環境負荷評価」を研究課題とする国際共同研究（2カ年計画、参加国：日本（当研究所および財団法人運輸低公害車普及機構）、フィンランド、アメリカ、スウェーデン、タイ）が採択されたことは、当研究所の国際的な評価の着実な向上を示している。 ▶ 内閣府が指定する競争的資金制度において獲得したものは、3課題（総額：約3千5百万円）。また、外部から競争的に獲得した資金によって実施したものが6課題。（総額：約4千7百万円）。競争的資金の獲得は、若手研究員の提案能力向上に役立っている。 ▶ 競争的研究課題の実施にあたり、研究目標が確実に達成できるよう調整や計画作りに十分配慮し、関係者間の意見交換を活発にして研究の活性化を図り、特に若手研究員のモチベーション向上に努力した。 	<p>・一人あたりの受託研究費は、研究独法の中でも極めて多額であり、本研究所の社会的ニーズが極めて高いことを示している。また、AMF協定における国際共同研究が開始されたことは、本研究所の事業の国際的評価が高いことの現れであり高く評価できる。</p>
---	--	--	--

	<p>る調査（再掲）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車分野のCO2排出量評価プログラム ・プラグインハイブリッド車排出ガス・燃費測定技術基準策定検討調査（再掲） ・燃料電池自動車実用化促進プロジェクト（再掲） <p>また、上記の他、民間企業や公益法人、大学との連携等により、外部からの競争的資金（科学技術振興調整費、地球環境研究総合推進費等）を戦略的に獲得する。</p>		<p>➢ このほかに、研究所の専門能力、独自の試験設備、並びに中立的立場を活かして、民間等から依頼された受託試験、受託研究を28件（総額3,800万円）実施した。</p> <p>以上により、研究者1人あたりの共同・受託研究による研究費受入額が継続して研究所型独法の中で常に上位を占め、少ない研究者数ながらも例年通りに多くの受託業務を請け負って、管理・サポート体制を整えることで業務の効率化を図っている等、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>(4)産学官の連携の促進</p> <p>産学官の共同研究への参加、産学官の情報交換等を通じ産学官の連携を強化し、研究の効率的な推進を図る。そのために、中期目標期間中に、民間企業、公益法人、大学等の外部機関との共同研究を90件程度実施する。また、中期目標期間中に、国内外からの研究者、研究生等を65名程度受け入れ、他の研究機関等との人的交流を推進する。</p>	<p>(4)産学官の連携の促進</p> <p>民間企業、公益法人、大学等の外部機関との共同研究を18件程度実施する。また、中期目標期間中に、国内外からの研究者、研究生等を13名程度受け入れ、他の研究機関等との人的交流を推進する。</p>	S	<p>【産学官連携】 研究所研究所</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 主な産学官連携のプロジェクトでは次世代低公害車開発・実用化促進事業、IEA（国際エネルギー機関）のAMF協定（先進燃料協定）における国際共同研究等の実績を上げた。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、産学官連携なくして達成できなかったものである。 ➢ 特に平成21年度は、第22回産官学連携推進会議において、研究所が民間企業、大学、研究機関、地方自治体、運送事業者等と連携して進めてきた「次世代低公害大型自動車の開発」プロジェクトが、国土交通大臣賞を受賞した。同受賞は、自動車分野の研究功績に関するものとしては初めてのもの。受賞にあたっては、産官学連携により、普及に向けて不可欠な評価手法と技術開発を一体的に実施し、開発終了と同時に実用化を可能としている点が高く評価された。 <p>【共同研究】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 少人数の研究組織ながら、民間企業、自治体、公益法人、大学等の外部機関との共同研究を21件実施し、年度目標を達成するとともに、累積件数で、中期計画の数値目標の90%となり、中期目標の達成が見込まれる。（平成18年度22件、平成19年度21件、平成21年度17件、中期目標90件程度（達成率：90%）） <p>【人的交流の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 国内外の研究機関等から、31名（常勤研究員数の約72%に相当）の研 	

<p>(5) 戦略的・計画的な人材確保 国土交通政策として実施すべき領域において、研究レベルの維持、向上を図るため、国土交通政策に係る研究ニーズを常に把握し、今後、研究者が不足すると考えられる、機械、電気、情報、制御、化学、人間工学等の専門分野について、研究者の採用を戦略的かつ計画的に行う。また、技術、経験等の適切な継承のため、研究職員の採用に当たり、特定の世代、分野に偏りが生ずることがないように、年齢、研究履歴等に配慮する。更に、任期付き任用や外部の専門家の積極的な活用により、研究活動の活性化を図る。</p> <p>(6) 研究者の育成及び職員の</p>	<p>(5) 戦略的・計画的な人材確保 本年度に見込まれる研究者の定年退職を踏まえ、研究レベルの維持・向上のため、1名以上の任期付研究員の採用を行う。その際、特定の世代、分野に偏りが生ずることがないように、年齢、研究履歴等に配慮する。また、5名以上の客員研究員を招聘する。</p> <p>(6) 研究者の育成及び職員の意欲向上</p> <p>① 行政が実施する検討会及びワーキンググループ等に若手研究者を積極的に参加させる。また、自動車等審査部門にのべ4名以上の研究者を併任させる。</p> <p>② 2名の研究者を国内留学させる。また、研究発表会に100回以上参画するとともに、研究所内で研究発表</p>	<p>A</p>	<p>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した。相互に研究者としての応用能力及び資質の向上に貢献することができた。年度目標を達成しているだけでなく、中期計画の数値目標も、達成率170%と既に達成している。</p> <p>東京農工大学と教育研究の連携協定書を結び、連携大学院方式による研究指導を行った。また、早稲田大学、慶應義塾大学、電気通信大学、東京農工大学、日本大学から16名の学生を研修生として受け入れた</p> <p>以上のように、少人数の研究組織ながら、民間企業、自治体、公益法人、大学等の外部機関との共同研究を実施しており、さらに第22回産官学連携推進会議において次世代低公害大型自動車の開発プロジェクトが国土交通大臣賞を受賞する等、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>➢ 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。4名の定年退職等を踏まえ、一般公募により1名の任期付研究員を採用した。世代、分野に偏りが生ずることが無いよう配慮し、自動車メーカーの経験者1名と機械工学分野の研究者1名（いずれも30歳代）を採用した。</p> <p>➢ 衝突安全性、車輪・レール工学、材料強度学、材料疲労学、材料設計学などの専門分野を有する客員研究員15名を招聘し、年度目標を大幅に超過達成した（達成率300%）。これら客員研究員を研究プロジェクトの構成員として専門能力を最大限活用し、研究成果の最大化に成功した（平成18年度8名、平成19年度7名、平成20年度11名、中期目標（数値）なし）</p> <p>➢ 研究成果から得た知見を生かし、各分野の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、事務局等にのべ173名（うち若手研究員32名、常勤研究職員一人当たり4.0件）の職員を参画させた。一人あたり4.0件の国の検討会参画という貢献は、極めて異例であり、特筆すべき点と考える。このような活動は、国に対する技術的支援として大きな貢献になると同時に、行政側の検討の進め方、意志決定の仕組み等を研究職員が学ぶ上で非常に有意義であった。</p> <p>➢ 自動車等審査部門に4名の研究職員を併任させ、専門能力を新技術（プラグインハイブリッド、リチウムイオン電池、配光可変型前照灯）を採用した車両の審査に活用した。これは新基準、指針等が導入された自動車の審査、大臣認定にあたり、基準の制定に係わった研究職員が加わることで、新技術を導入した自動車の審査がより確実に行えることを目的とした措</p>	<p>・計画的な人材確保、研究者の育成および職員の意欲向上など、人的な資源の活用と活性化について積極的な試みが多く見られ、少ない所員といった環境を解決する多くの取り組みがみられる。</p>
---	---	----------	---	--

<p>意欲向上</p> <p>①国土交通政策に係る研究ニーズ的確かつ迅速に 대응するため、以下の点を踏まえ、研究者の育成に積極的に取り組む。</p> <p>(i) 計画的に行政との人事交流を行う。</p> <p>(ii) 行政が実施する検討会やワーキング等に若手研究者を積極的に参加させたり、行政からの受託を可能な範囲で若手研究者に任せるとする。</p> <p>(iii) 自動車等審査部門との連携を密に行う。</p> <p>②必要に応じ研究者の国内外の教育・研究機関等への留学や同機関等との人事交流、研究発表への参画等を通じて研究者の資質の向上に努めるほか、研究所内で研究発表を行う場を設ける、外部の専門家を招聘しての研究所内講演会の定期的な開催に努める等、人材の育成に積極的に対応する。</p> <p>③研究者の評価については、これまでに実施した評価結果等をもとに評価手法等を見直し、研究課題選定・評価会議による評価結果の活用等を行い、評価結果を処遇に反映し、また、非公務</p>	<p>を行う場である所内研究フォーラムを10回以上実施する。更に、外部の専門家を招聘する研究所内講演会を3回以上開催する。</p> <p>③研究者の評価について、所のミッションも踏まえて評価指針を見直し改善する。また、非公務員化への移行に伴い研究組織体制の改革を行うとともに、評価結果等の処遇への反映を適切に実施する。また、管理職員に対する人事評価についても、処遇への反映を行う。</p>	<p>置である。それとともに、審査も含めてより幅広い業務を所内で経験させることで、新基準の策定等、今後の研究業務に関わる視野を広げることに効果があった。審査業務経験を有する研究者は、のべ15名に達し、目標を達成している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車安全研究領域部門に6名の自動車等審査職員を併任させ、自動車審査部門と共同で、側面衝突時における乗員保護装置の性能評価手法に係る試験、研究を実施し、幅広い業務応用能力の向上を図った。 ➢ 研究の基礎能力向上のため、国内大学へ3名の研究職員を留学させた。年度目標を達成している。 ➢ 国内外の学会等での論文及び口頭発表を165件（常勤研究職員一人当たり3.8件）実施し、年度計画を著しく超過達成している（達成率165%）。中期計画の数値目標達成率も87%となった。（平成18年度146件、平成19年度178件、平成20年度197件、中期目標600件程度（達成率：87%）） ➢ 所内研究フォーラムを10回実施し、年度計画を達成した。 ➢ 外部の専門家を招聘する研究所内講演会を5回開催した。国内外の大学、政府及び公的機関の専門家を4回招聘した。これにより年度目標を大幅に超過達成している（達成率167%）。 ➢ 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き実績手当を支給する方式に給与制度を改善し、業務実績を処遇へ反映する措置を本格的に実施している。平成21年度もこの実績主義制度を堅持した。また、実績評価の透明性と公平性を高めるため、評価指針、評価シート様式の所内公開、評価者と被評価者の対話を重視し、研究意欲の向上に努めた。評価は、研究領域管理職（領域長＋副領域長）による1次評価と理事長、理事による2次評価を行うことにより、評価の正確さと客観性に最大限配慮した。 ➢ 研究管理職（領域長、副領域長等）に対しても役員が評価し、その結果を勤勉手当に反映させる仕組みを平成21年度も実施し、成果・実績主義を貫いた。 ➢ 研究所の使命は、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。 ➢ 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、
--	--	---

<p>員化への移行に伴い研究組織体制の改革を行い、実績を加味した諸手当の支給となるよう処遇の改善を行い、研究者の意欲の向上と活性化を図る。</p>			<p>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)に関する研究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>以上により、中期目標の達成に向け、年度計画を着実に実施している。</p>	
<p>(7)成果の普及、活用促進 研究成果の普及、活用促進を図り、広く科学技術に関する活動に貢献すべく、関係学会等での論文及び口頭発表を、中期目標期間中に600件程度、また、査読付き論文の発表を100件程度行う。</p> <p>(8)知的財産権の取得促進 研究者の意欲向上を図るため、特許、プログラム著作権等の取り扱いに係るルールの見直しを行うとともに、その管理のあり方についても見直しを行い、その活用を促進する。具体的には、中期目標の期間中に特許等の産業財産権出願を30件程度行う。</p>	<p>(7)成果の普及、活用促進 関係学会等での論文及び口頭発表を、120件程度、また、そのうち査読付き論文の発表を20件程度行う。また、海外に対して情報発信を行うため、国際的な学会等において積極的に研究発表を行う。</p> <p>(8)知的財産権の取得促進 特許、プログラム著作権等の取り扱いに係るルールの見直し及びその管理のあり方について見直しを行う。また、特許等の産業財産権出願を6件程度行う。</p>	S	<p>➢ 機械学会、電気学会、自動車技術会等の関係学会シンポジウム、関連国際学会等での論文及び口頭発表を163件(常勤研究職員一人当たり3.8件)行い、うち査読付き論文の発表は35件発表し、年度目標を大幅に上回った。また、このうち国際的な学会等において論文口頭発表47件、うち査読付き論文の発表を21件行うとともに、6件(研究職員に占める割合14%)の国際的な学会の座長等を務めた。</p> <p>➢ 常勤研究職員一人当たりの論文等の発表件数(3.8件)は、他の法人と比較しても非常に高い水準にあり、質・量の両面で高い水準の研究を実施していることを裏付ける一つの典型的指標といえる。</p> <p>➢ 累積でも、発表件数は、達成率114%、査読論文は160%となり、中期計画の目標値を大幅に上回る状況に達している。</p> <p>➢ 所内に設置した研究企画会議メンバーで技術内容の確認を行った上で審査請求や権利維持を行うこととし、9件の産業財産権の出願を行った。結果、年度目標を大幅に超過達成した(150%)。また、中期計画の数値目標の達成率も80%に達した。</p> <p>➢ 研究所が開発した技術等を知的財産化する目的は、基準など公的に使用する技術を先行防衛するためである。すなわち、国が技術基準の中の規定に織り込む内容(試験方法や計測技術など)を、第三者が先に特許権を申請し取得してしまうと、規制のような公的用途には使えなくなるので、これを防ぐための措置である。</p> <p>以上のように、論文及び口頭発表、査読付き論文とも年度計画を大幅に上回る成果を上げており、知的財産についても研究所の方針に沿った取組を実施している等、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>・研究所の研究成果の高さを知らしめるためにも、今後とも学術的立場を高める取り組みの継続が必要である。</p>
<p>2. 自動車等の審査業務の確実な実施 (1)審査体制の整備 ①自動車等の保安基準適合性の審査を確実かつ効率的に</p>	<p>2. 自動車等の審査業務の確実な実施 (1)審査体制の整備 ①国際的な相互承認制度の整備や装置指定の拡大等に対</p>	S	<p>➢ 審査の件数は、21年度で7,104型式にも達する反面(平成20年度の3,758型式から急増(前年度比189%))、職員数が40数名と抑制され、確実な審査と効率化を両立させることが命題となった。一方、高度な電子制御や排出ガス後処理技術、ハイブリッド車等、革新的な技術の導入が進んでおり、これにともなって新たな技術基準が導入され、審査に必要な知</p>	

<p>実施するため、以下のような措置を講じることにより、適切な審査体制の保持・整備に努める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 <p>中期目標の期間中に基準の制定、改正等がなされた場合にあっても、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研究部門との人事異動を行うなどによる連携の強化により、新技術に対する安全・環境評価及び審査方法の確立を適切に行う。</p> <p>(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</p> <p>審査結果及びリコール調査結果等を審査方法の改善に活用し、重点的に審査を行う項目の追加を行う等、確実かつ効率的な審査を行う。</p> <p>(3) 諸外国の知見の活用</p>	<p>専し専門性の向上を図るため、自動車メーカー等の自身の技術者の採用を行う。各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理する仕組みを適切に運用する。</p> <p>また、平成21年度に制定、改正等がなされる予定の以下の装置等に係る基準について、それらを審査するために必要な体制を整備する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前照灯 ・電波妨害抑制装置 ・横滑り防止装置 ・特殊自動車の排出ガス規制（過渡走行モードの導入） ・プラグインハイブリッドの排出ガス・燃費測定方法 ・二輪車の排出ガス測定法 ・扉開放防止の技術基準 ・年少者用補助乗車装置取付装置の技術基準 ・被害軽減ブレーキ等 <p>②平成22年度末までに予定されている組織改変後も、研究部門との連携が保たれるよう、人事異動の実施方法について検討を行う。また、新技術についての審査については、研究部門の職員も含めたプロジェクトチームを組織して審査を行う。</p>	<p>識・技術レベルが高まっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 平成21年度は、特にこのような中で確実な審査を行うための、部内組織の再編や構造機能確認審査方法の見直し等業務実施体制の整備を行い、高い実効性をあげた点は、年度計画を著しく越える特筆すべき成果と考える。平成21年度は、即戦力として期待される自動車メーカー等の出身技術者、2名を自動車審査部職員として採用することを決定した（平成22年4月1日時点で自動車メーカー等の出身者は延べ8名）。順調かつ計画的に専門性の高い技術者の採用、育成が進められている。これらの専門性を有する職員は、個人としての活躍もさることながら、技術伝承により組織全体の技術力の底上げにつながっている。 ➢ 各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理するため、「自動車審査試験実施能力認定制度」に基づき、審査職員に試験実施能力に関する27件の認定を与え、認定の取得状況を管理表により管理するなど、順調に制度の拡充・運用が進められている（平成21年度末現在で認定件数は232件）。本認定により所属するグループの担当外の審査についても試験実施が可能となり、幅広い知識・経験の蓄積、業務の効率化に役立っている。 ➢ 平成21年度に制定、改正等が行われた基準について、確実に審査手法・体制を整備した。 ➢ 予定されていた組織改変が当面凍結されたことから、組織改編後の人事異動の実施方法については、今後の独立行政法人改革の動向を踏まえた上で検討することとした。 ➢ 平成21年度に申請のあった、新技術（プラグイン・ハイブリッド（PHEV）、リチウムイオン電池、配光可変型前照灯）を採用した車両の審査については、研究部門と自動車審査部門との共同チームを結成し、研究職員の意見を反映した審査を行い、PHEV等新技術を採用した自動車の量産化の実現に貢献した。 ➢ 特に、PHEVについては、PHEV独特の表示指標を導入した燃費・排ガス測定法を用いた審査方法を研究部門とともに世界で初めて確立することができた。 ➢ 安全・環境基準が定められていない試験的な自動車（ジメチルエーテル車、E10燃料対応自動車、水素／ガソリンハイブリッドエンジン、車両接近通報装置、配光可変前照灯）について、基準の策定・改善を目的とした公道走行による試験の実施を可能とするための大臣認定に係る審査を行い、環境負荷が低減されるクリーンな自動車等の開発・実用化に貢献した。特に、
--	---	---

<p>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>(2) 審査結果及びリコールに係る技術的検証結果等の審査方法への反映 リコールに係る技術的検証結果を審査方法に速やかに反映できるように、リコール技術検証部が行う検討会議等に参加し、情報の共有化を図る。</p> <p>(3) 諸外国の知見の活用 海外の審査機関との情報交換のための会合を1回以上実施し、審査体制・方法についての意見交換を行うとともに、海外の審査機関の審査方法の実態調査を行い、必要に応じて具体的な審査方法等の改善を検討する。</p>		<p>車両接近通報装置については、近年急速に普及しているハイブリッド車等の静粛性が歩行者等にとって危険と感じるとの指摘が寄せられるなど社会問題となっているが、ハイブリッド車等の静音性に関する有効な対策の実用化への貢献は、次世代自動車の普及に大きな役割を果たすものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 平成16年に発覚した、リコールに係る不正行為に関連し、当該メーカーに対して、厳格な審査を実施した。：4件 ▶ リコールに係る技術的な検証結果を審査業務に活用するほか、審査で得た情報をリコール技術検証部に提供するなど、日頃から情報共有、意思疎通を密にしている。特に、リコールの技術検証で得られた知見のうち新たな基準策定、試験方法の改善の必要性がある事項については、研究部門、国土交通省とも連携を図りつつ、迅速な対応に努めている。 ▶ 英国の試験機関であるVCAとの会合を2回開催し、自動車審査の実施体制・方法について情報交換を行ったほか、アジア諸国の専門家とも意見交換を行うなど、積極的に情報交換、情報共有に努めている。 ▶ さらに、国連の自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)専門家会議分科会への職員派遣し、最新の国際動向の把握に努めているほか、技術的な助言等を行うなどにより積極的に交渉に貢献している。 <p>以上のように、職員の努力により限られた人数で膨大な審査業務を確実に実施し、特にプラグイン・ハイブリッド(PHEV)については独特の表示指標を導入した燃費・排ガス測定法を用いた審査方法を世界で初めて確立している等、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>(4) 申請者の利便性向上 申請者のニーズを的確に把握し、利便性の向上を図るため、申請者のニーズ把握を行うとともに、それに応じた施設・審査方法等の改善を50件以上実施する。</p>	<p>(4) 申請者の利便性向上 申請者のニーズを調査し、それを基に申請者の利便性の向上のための施設・審査方法等の改善を10件以上実施する。 また、軽微な申請については、申請内容のヒアリングをテレビ電話や電話で行うことにより、申請者の負担を軽減できる制度の創設を検討する。</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 平成18年度に創設された先行受託試験制度をさらに活発化させ、申請者の利便性を大幅に向上させるため、アンケート調査及び意見交換の会議等により、申請者のニーズを把握し、施設や審査方法等の改善を16件実施した。 ▶ いずれの措置も、審査業務の質の維持・向上を図りつつ、ユーザー負担の軽減を図る観点から成果を上げており、平成22年度を待たずに中期目標を達成するなど、積極的な取組みを行っている。 平成18年度12件、平成19年度18件、平成20年度14件、平成21年度16件、計60件(中期目標(50件以上)達成率:120%) ▶ 代表的な事例は、以下のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> ・構造機能・装置確認試験について、試験項目及び実施方法の見直しを行ったことにより、試験車両の台数削減を可能にした。また、これに合わせ、先行受託試験制度の対象項目ではなかった構造機能・装置確認試

			<p>験を対象項目とすることにより、自動車メーカーが型式指定等の申請スケジュールに縛られず、開発スケジュールに併せた柔軟な試験スケジュールの設定が可能となった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アルミホイールの意匠変更等軽微な申請については、申請内容のヒアリングをテレビ電話や電話で行うこととした。これにより37件の申請については、自動車メーカー等の担当者がヒアリングのために出張する必要がなくなり、自動車審査部までの出張にかかる経費節減が図られた。 <p>以上により、中期目標の達成に向け、年度計画を着実に実施している。</p>
<p>(5) 人材育成及び評価制度構築による職員の意欲向上</p> <p>① 自動車等審査部門職員については、職員の専門性の向上と担当分野の拡大を図るため、最適な人事配置及び各職員に合わせた適切な研修システムの充実を図る。</p> <p>② 職員の評価制度の構築に努め、職員の意欲向上を図る。</p>	<p>(5) 人材育成及び評価制度構築による職員の意欲向上</p> <p>① 自動車等審査部門職員については、研修システムを適切に運用し、職員の専門性の向上と担当分野の拡大を図る。</p> <p>② 職員の評価制度について、随時評価システムの改善を行い、評価制度を適切に運用することにより職員の意欲向上を図る。また、管理職員に対する人事評価についても、国の試行結果分析等を踏まえ引き続き検討する</p>	<p>A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 最近の自動車には高度な電子制御システムや排出ガス後処理技術など複雑で高度な技術が次々に導入され、さらにハイブリッド車、電気自動車等次世代自動車の普及も進んでおり、これに伴って審査職員に要求される専門能力や関連知識も大幅に高まっている。また年々新たな技術基準も導入され、新しい試験手法など審査に必要となる知識の習得が不可欠となっている。 ➢ このような状況の中で、審査を的確に実施する観点から、研修、職員評価のみならず、人材育成及び職員の意欲向上について積極的な取り組みを行い、少数先鋭による質の高い審査業務の実現に大きく貢献している。 ➢ 特に 21 年度は、前年度に比べ急増する審査件数（7,104 型式（前年度比 189%））に対し限られた職員数で対応する観点から、以下のとおり、職員研修、人材育成、職員評価・認定、高度な専門家集団の形成、研究部門との連携、職員の意識改革等に関し、更なる取り組みを行い、結果、高い実効性を上げている。 <p>[研修・人材育成制度の充実]</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車審査部の職員は、高い技術的専門性ととともに、法令に関する知見や行政センスを併せ持つことが要求されることから、国土交通省や自動車検査独立行政法人からの技術系職員出向者が多く、新たな職員が審査部の業務概要をできるだけ早急に理解し、審査業務の戦力として活躍できる体制を整える必要があることから、研修・育成制度を充実させた。また研修等において活用する専門マニュアル等を、新技術・新基準の動向等を踏まえ見直しを図った。 ➢ さらに、審査業務のOJT（On The Job Training）を通して、世界最先端にあるとされる我が国の最新の自動車技術や仕組み、制御の考えなどを習得させることにより、審査職員の専門性の向上を図った。 <p>[職員評価制度及び自動車審査試験能力認定制度の活用]</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 審査業務に適した職員評価制度を構築し、業務の量・質、指導育成など

		<p>の観点から優れた業績を残した職員を表彰することにより、職員の意欲向上を引き出し、業務能力の向上、自動車審査部の業務効率向上を目指している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ また、自動車審査に関する幅広い知識、技術の習得、自動車審査部の組織としての業務能力向上を目的に、能力認定制度を適切に運営した。 <p>[高度な専門家集団の内部形成]</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 民間等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プロパー職員として雇用（中途採用）し、今後長期に渡って審査業務に携わることを前提に、専門性の高い一定規模の集団を内部に形成し、審査部において今後、技術的なリーダー、指導的な役割を担わせるべく、戦略的な人材登用・育成を行っている。 ➤ また、国連の自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)専門家会議分科会にプロパー職員を継続的に派遣し、国際会議の場でも活躍できる人材の育成を行っている。特に、WLTP（乗用車排出ガス・燃費試験法）試験法作成グループの活動においては、自動車審査部職員がサブグループ（Lab Process（EV/PHEV /HEV/FCV））のリーダーを務め、国際的な検討の場において会議を運営しリードする役割を担うなど、特筆すべき成果が生まれている。 <p>[研究部門との連携]</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 最先端の自動車技術に関しては、それぞれの分野の技術基準の作成に係わった研究部門と連携しつつ審査業務に当たらせることにより、基準制定における考え方を踏まえた確実な審査を実施している。 <p>[職員の意識改革]</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 限られた職員数で、質・量ともに増加していく業務に対処していくために、ひとりひとりの能力向上、専門知識の習得と業務効率化に対する職員自らの創意工夫や、チームとして問題に対応する組織力が重要であるとの認識を職員に持たせるなど意識改革をはかっている。 <p>[その他]</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 自動車審査を経験した者が国土交通省や自動車検査独立行政法人に戻った場合についても、当該行政官や自動車検査法人職員の知識向上等にも大きく寄与していることから、社会的に見ると非常に有益な人事運用であると考ええる。 <p>以上により、中期目標の達成に向け、年度計画を着実に実施している。</p>	
3. 自動車のリコールに係る技術的検証の実施	3. 自動車のリコールに係る技術的検証の実施	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 自動車のリコール技術検証業務は、現在大きな社会的関心を集めており迅速かつ着実な対応を求められている中、リコール技術検証部では、技術高 	・自動車システムは機械

<p>(1)実施体制の整備 リコールに係る技術的検証業務を適切に実施するため、組織の整備等、業務実施体制を整備する。また、自動車の設計、製造管理等に高度な知識・経験を有する者を効率的に活用し、適切な業務の実施に努める。</p> <p>(2)業務の確実な実施 行政の求めに応じ、中期目標期間中に、不具合情報の分析を15,000件以上、また、必要に応じ、車両不具合に起因した事故車両等の現車調査を50件以上、実証実験を50テーマ以上実施する。</p> <p>(3)研究及び自動車等審査部門との連携 リコールに係る技術的検証業務について、研究部門及び自動車等審査部門と十分な連携を図りつつ、適切に実施する。また、連携を通じ、当該業務の成果を研究業務及び自動車等審査業務の充実に活用する。</p> <p>(4)評価制度構築による職員の意欲向上 職員の評価制度の構築に努め、職員の意欲向上を図ること。</p>	<p>(1)実施体制の整備 リコールに係る技術的検証業務を実施するため、18年度に新たに設置した組織、及び同組織に配置されている自動車の設計、製造管理等に高度な知識・経験を有する者を効率的に活用し、適切な業務の実施に努める。</p> <p>(2)業務の確実な実施 行政の求めに応じ、不具合情報の分析を3,000件以上、また、必要に応じ、車両不具合に起因した事故車両等の現車調査を10件以上実施する。</p> <p>(3)研究及び自動車等審査部門との連携 リコールに係る技術的検証業務について、研究部門及び自動車等審査部門と十分な連携を図りつつ、適切に実施する。また、連携を通じ、当該業務の成果を研究業務及び自動車等審査業務の充実に活用する。</p> <p>(4)評価制度構築による職員の意欲向上 自動車等審査部門等での検討にあわせ、職員の評価制度について、国の評価制度も参考としつつ、実施に向けて引き続き検討する。</p>	<p>度化等に伴い中期計画の想定を大幅に超えて急増した業務（3,000件→4,353件）に対し、研究部門・自動車審査部門との業務・人材面での連携を強化したり、非常に限られた人員を効果的に運用することにより、社会的要請に着実に応えた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 平成21年度は、特にリコールを取り巻く国内外の複雑な政治状況の中で、交通研が国内対策について迅速かつ確実な技術検証を行ったことで、国土交通省による適切かつ冷静な判断に貢献したことは、特筆すべき成果と考える。 ▶ リコールに係る技術的検証業務については、研究部門から2名、自動車審査部門から1名を併任することにより関係部門との連携を図りつつ、技術的検証業務を実施した。 ▶ また、国土交通省より依頼を受けた、国内で発生している急加速・急発進・暴走に係る過去3年間の不具合情報の整理、不具合の実態等に関する技術検証について、研究部門から2名、自動車審査部門から1名の併任者による支援を得て業務を進めた。 ▶ 計画の想定を大幅に超える業務急増に少数の職員で対応しつつ、米国など諸外国におけるリコール動向、分析結果等の所内分析など諸外国の連携、情報収集についても、積極的に取り組みながら、新たな技術分野を含め、各分野に優れた専門家の育成・確保と、これら専門家の複数配置による確実な業務実施に努め、突如発生する事案や社会要請に迅速かつ確実に対応した点は、年度計画の超える点である。 ▶ 自動車の走行性能に関係する広い範囲で電子技術の導入は進みつつあり、特に先進的な電子技術が集積されたハイブリッド車の追突事故の通報をきっかけとした検証依頼のように高度な技術的レベルの調査分析能力が求められる状況となっている。また、使用年数の増加といった設計当初に想定した範囲を超えた使われ方といった使用環境の変化への対応もますます重要となっている。これらの状況変化に対して、自動車メーカーにおける設計・製造管理等に豊富な経験と知識を有する技術検証官6名には専門的かつ臨機応変な対応が必要となる業務に集中できるよう配慮し、あわせて電気・電子、原動機等の技術検証官の有する専門性を考慮して複数の技術検証官を有機的に連携して相互補完を図るなどして調査分析能力の維持・確保に最大限努力している。 ▶ 国土交通省と協力して不具合情報（ユーザーや自動車メーカー等から寄せられた不具合情報）約4,353件を調査し、その結果を元に自動車メーカーに対して質問して得た調査分析結果資料に基づく机上分析を行い、分析 	<p>系・エレクトロニクス系の融合が進んでおり、リコール技術検証部門に今後とも機・電両者に通じた人材を確保することが肝要である。</p>
---	---	---	--

また、管理職員に対する人事評価についても、国の試行結果分析等を踏まえ検討する。

を踏まえて推定した不具合発生メカニズムをメーカーヒアリングで確認するなどして不具合発生原因の究明、又はリコール改善措置の妥当性の検証を行い、平成21年度は年間で述べ447件の検証件数となった。その際、自動車の不具合が原因と疑われる事故の現車調査を37件行って机上分析に活用するとともに、各種資料の調査やヒアリングでは不具合原因が究明出来ない場合に必要に応じて実施する実証実験を13テーマ実施した。検証結果については、速やかに国土交通省に通知し、不具合の原因が設計・製作上に起因するものとの検証結果を通知したものについて、13件がリコール届出の実施に結びついた。具体的な例では、大型トラックやトレーラの検証についてリコール届出に繋げた。また、自動車メーカーが提出したリコール届出に関し、4件について技術的妥当性の検証結果を通知し、国が行うリコール内容の審査に反映された。

- なお、ハイブリッド自動車の追突事故の通報をきっかけとした検証依頼については、事故発生時に車両に保存されている詳細なデータを要請して得たデータを統合・分析して当該事象の解析を進め、ブレーキ操作遅れで衝突に至ったと考えることが妥当との結果を導いた。その検証作業の過程で、ハイブリッド車のABSブレーキに係る苦情(最終的にはリコール届出)や急発進に係る関心の高まりに対して可及的に速やかに調査を開始している。特に、この急発進の問題については、現時点においても、日米ともに設計・製造上の原因を特定出来ていない状況にある。
- さらに、国土交通省ホームページ上に平成21年から公表されている自動車の不具合による事故・火災情報の中から、フロアマットの使用法に起因する事故及びエンジンルーム内に置き忘れた可燃物等による火災について技術的な調査を受託し、研究部門と協力してこれを実施した。前者については、フロアマットの引っかかりによる暴走不具合の再現実験実施に向けた分析、北米でのリコール実施に関連した米運輸省の報告資料(英文)の分析結果の報告、ブレーキ・オーバーライド・システム搭載車による安全性検証実施を行った。フロアマットにアクセルペダルが引っかかるなどフロアマットの不適切な使用方法による事故13件の分析、市販フロアマットの調査、フロアマットとアクセルペダルの引っかかりに関する再現試験等を行ってユーザーへの注意事項をとりまとめた。あわせて電子制御スロットルシステムの構造と信頼性を整理し、受託研究で得たブレーキ・オーバーライド・システムの効果等をまとめることで国土交通省と一体的となって迅速な対応ができた。一方で、後者については、エンジンルーム内の可燃物置き忘れなどが原因となった火災72件の分析、可燃物の発火温

			<p>度、実車によるエンジンルーム内の温度測定などを行ってユーザーへの注意事項をとりまとめた。以上の調査結果については、国土交通省によって関係団体に対し、ユーザーへの注意喚起に関する協力依頼、ブレーキ・オーバーライド・システム導入の要望、及び市販フロアマットの改善の検討の要望に繋がった。また、ブレーキ・オーバーライド・システム等の基準化について国土交通省で検討されることとなった。</p> <p>以上により、中期目標の達成に向け、年度計画を着実に実施している。</p>
<p>4. 自動車の国際基準調和活動への組織的対応</p> <p>(1) 実施体制の整備</p> <p>自動車の国際基準調和活動に積極的に参画し、国際的な基準の統一について技術的な支援を行うため、研究所内に横断的な組織を整備し専門家会議毎に担当者を定め、また、職員の評価において、自動車の国際基準調和活動への貢献が適切に評価に反映される制度を構築する等、業務の確実な実施を図るための体制の整備を行う。</p> <p>(2) 基準の国際的な統一に向けた技術的な支援</p> <p>自動車の国際基準調和について、我が国における意見を集約し、自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）の各専門家会議（12回程度／年）に積極的に参画し、研究成果及び審査方法の知見を活用し、国際的な基準の統一について技術的な支援を行う。</p>	<p>4. 自動車の国際基準調和活動への組織的対応</p> <p>(1) 実施体制の整備</p> <p>自動車の国際基準調和活動に参画し、国際的な基準の統一について技術的な支援を行うため、研究所内で横断的に編成した組織から担当者を専門家会議に派遣する。また、自動車の国際基準調和活動への貢献を研究者評価に反映する。</p> <p>(2) 基準の国際的な統一に向けた技術的な支援</p> <p>自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）の各専門家会議に各担当が参画し、研究成果及び審査方法の知見を活用し、自動車の国際基準調和について技術的な支援を行う。特に、同フォーラムのもとに設置された一つ以上の会議において、当研究所職員が議長を務める。</p> <p>(3) 諸外国の関係機関との連携強化</p> <p>国際学会等に積極的に研</p>	<p>S</p>	<p>我が国は国際調和された基準を積極的に取り入れる方針を取り、関連の協定に加盟している。また、自動車先進国である日本は、その優れた環境、安全技術を世界に広めることにより、自動車技術の国際的な発展に貢献することが望まれている。</p> <p>こうした背景から、研究所の職員が国際統一基準策定のための国際会議に長期継続的に参加して、日本の見解を述べるにとどまらず、この発言を裏付けるために実施した研究所の試験結果を発表するなどして、積極的に議論を行っている。</p> <p>研究所では、国連の各専門分科会に対応する専門職員を固定的に任命し、国土交通省では実現が難しい長期的、固定的な対応を実現している。</p> <p>平成21年度は、そのような長年にわたる粘り強い活動が実を結び、従来から議長を務めてきた「水素・燃料電池自動車世界統一基準インフォーマル会議」に加え、新たに「乗用車排出ガス・燃費試験サイクルインフォーマル会議」など国際戦略上重要な戦略分野にかかわる専門家会合の議長に就任し、国際的議論におけるリーダーシップの発揮、諸外国からの信頼感の醸成、国益の反映の観点から重要な役割を果たすことができた。</p> <p>特記事項</p> <p>WLTP（乗用車排出ガス・燃費試験法）の試験サイクル作業グループの活動</p> <p>乗用車の排出ガス、燃費性能の評価用試験サイクル（走行モード）は、日米欧で異なったパターンが使われている。そこで新たにWLTPの作業部会を設置して、統一化に関する議論を進めることとなった。</p> <p>環境性能（排出ガス、燃費）の評価方法は、我が国の環境対策に大きく影響するのみでなく、我が国の環境対応技術の世界戦略にも大きな影響を与える。</p> <p>そこで我が国はこのWLTPの活動に深くコミットすることとし、各国との調整を重ねた結果、WLTPの試験サイクル作成作業部会の議長職およびHEV等の試験法の規定作成グループのリーダーの地位を確保した。その結</p>

<p>(3) 諸外国の関係機関との連携強化 研究成果を国際学会等に発表する等により国際的な研究活動に貢献するほか、外国試験・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>研究成果を発表するとともに、国際共同研究、国際技術協力をを行う。</p>		<p>果、国際的な検討の場において、会議を運営しリードする役割を担えることとなった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 研究者8名及び自動車審査官9名で国連における7つの専門家会議毎に担当者を定め、当該会議及び国内対応会議に参加している。 ➢ 人事異動の少ない研究所職員が対応を取ることで、行政機関と連携して長期継続的なポリシーの下で合意形成に取り組むこととしている。 ➢ 「ハイブリッド自動車等の静音性への対策についての調査」をはじめ、研究所における試験研究の成果を5件、国連の場において発表した。 ➢ 自動車の国際基準調和活動は、研究者評価に反映されている。 ➢ 国連の27の専門家会議にのべ33名の担当者が参画し、研究成果及び審査方法の知見を活用し、自動車の国際基準調和について専門的立場から技術的な支援を行った。 ➢ 研究所研究職員が、国内対応方針会議の座長（排出ガス、エネルギー国内対応会議）、副座長（騒音国内対応会議）を務め、国際交渉における戦略的対応方針の検討において主導的役割を果たした。 ➢ 一般安全、ブレーキ、騒音の各専門家会議において、研究所の研究成果に基づく提案等を政府及び関係業界の合意を取り付けた上で、日本意見として発表し、国連における各関係基準策定等の議論において極めて大きな貢献をした。 ➢ 各専門家会議の下に設置されている14件のインフォーマルグループ（基準原案作成の作業部会）に政府代表構成員として参加した。 <p>以上のように、日本の自動車産業が有する先進的な技術を世界のデファクトスタンダードにすることに成功しており、特にWLTPの試験サイクル作成作業部会において重要な地位を占め、我が国の環境対応技術の世界戦略に大きく寄与しており、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。</p>	
<p>5. 組織横断的な事項 (1) 研究部門及び自動車等審査部門の連携の強化 研究部門及び自動車等審査部門の間において、適宜情報の共有化や連携して業務を実施することにより、相互の職員の知見の拡大等とともに、研究業務及び自</p>	<p>5. 組織横断的な事項 (1) 研究部門及び自動車等審査部門の連携の強化 研究職員の自動車等審査部門への併任、審査への協力等により、情報の共有化や基準策定への反映を行うなど業務の連携を実施する。</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 研究所は、基準策定支援研究と行政支援・執行事業とが同一組織内で併存・相互連携することで機能を最大限発揮するタイプの独法として機能している。 ➢ この方針に沿って、研究部門と審査部門及びリコール技術検証部門の各部門間の業務連携、情報共有、人材の活用、人材育成・採用の面で連携の緻密化、連携対応の迅速化などのための工夫、努力が行われており、これにより、新技術の導入に伴う業務内容の複雑化、高度化、業務量増加等に少数先鋭で効率的に対応している。 ➢ 具体的には、研究領域から研究員4名が自動車審査官を併任し、新型車両 	<p>・所の持つ独特な使命を実施するために、研究部門、リコール技術検証部門及び審査部門は独立ではなく連</p>

<p>動車等審査業務を適切かつ効率的に実施する。</p> <p>(2)総務・企画部門の職員の評価制度構築による職員の意欲向上</p> <p>総務・企画部門の職員の評価についても、制度の構築に努め、職員の意識向上を図る。</p> <p>(3)成果の普及、活用促進</p> <p>研究所の活動について広く国民の理解を得るため、研究所の業務を網羅的に紹介する研究発表会を毎年1回開催するとともに、特定のテーマにかかる研究成果を紹介する講演会等を適宜開催する。</p> <p>行政から委託された大規模なプロジェクトについては、必要に応じて成果を一般に公表するためのシンポジウム、展示会等を適宜開催するとともに、学会発表等により進捗状況や成果を公表する。</p> <p>研究報告をはじめとする各種文献の出版、データベースの整備、インターネットによる研究成果の公表等を推進する。また、研究所の活動について広く国民の理解を得るため、研究所の一般公開を毎年1回以上実施する。</p>	<p>(2)総務・企画部門の職員の評価制度構築による職員の意欲向上</p> <p>職員の評価制度について、総務・企画部門では個々の異なる業務間での業績を客観的に評価する指標の設定や定型的業務の評価に課題が残っていることから、実施に向けて引き続き検討する。また、管理職員に対する人事評価についても、国の試行結果分析等を踏まえ検討する。</p> <p>(3)成果の普及、活用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・研究所の業務を網羅的に紹介する研究発表会を冬季に1回開催する。 ・交通システム研究領域における研究成果を紹介する講演会を、夏期に1回開催する。 ・行政から委託された大規模なプロジェクトについて、必要に応じて成果を一般に公表するためのシンポジウム、展示会等を適宜開催するとともに、学会発表等により進捗状況や成果を公表する。 ・研究所報告及び研究所年報を出版する。 ・インターネットによる研究成果の公表を推進する。 ・研究所の一般公開を春期に 	<p>の審査業務に携わった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車審査官6名が自動車安全研究領域の研究員を併任し、側面衝突時における乗員保護装置の性能評価手法に係る試験研究を実施させた。 ➢ 研究員8名、自動車審査官9名が自動車基準認証国際化技術支援室員を併任し、国際支援業務に携わった。 ➢ 自動車審査部門から1名の職員と研究領域から研究員2名が、リコール技術検証部を併任し、自動車不具合情報の分析等を行い、報告書の作成に携わった。 ➢ 中期計画では、中期目標期間中の連携の考え方を踏まえた規定としており、平成21年度計画では中期計画に基づいた具体的な記述した。 ➢ 平成17年度の試行結果を踏まえた課題について、国の検討状況を踏まえて、引き続き検討を進めていくこととした。また、管理職員に対する人事評価についても、引き続き検討することとした。 ➢ 研究所の業務を網羅的に紹介する研究発表会を1回開催した。543名という多くの来聴者を集め、研究成果を一般向けに説明したほか、聴衆を含めたインタラクティブな討議を行い、研究所の活動についての広範な国民理解の醸成に努めた。 ➢ 特定のテーマにかかる研究成果を紹介するため、「鉄道を取り巻く情勢の変化と交通安全環境研究所の取り組み」とのタイトルの下、講演会を開催し（来聴者306名）、交通システム研究領域における研究成果を発表した ➢ 一般公開を実施し、約4200名の来場があったほか、メディアの取材等も受けた。 ➢ 「ハイブリッド車等の静音性に関する対策検討」について、検討委員及び一般参加者（視覚障害者12名含む）80名を対象に、研究所構内にて、一般ガソリン車、ハイブリッド車、電気自動車の停止・発進時、低速走行時の車両接近に対する「気付き」や「音付け」の体験会を開催した。対策の必要性とその効果をマスコミを含む公開の場で強くアピールすることに成功した。 ➢ 国際シンポジウム名古屋2009「交通と気候変動—WCTRSからCOP15への提言—」へ総合政策局受託事業「次世代地域公共交通システムに関する技術開発」の成果を発表した。 ➢ 第16回鉄道技術連合シンポジウムにおいて、同「次世代地域公共交通システムに関する技術開発」の成果を発表した。 ➢ 「エコカーワールド2009（横浜市、環境省他主催、国土交通省他後援）」 	<p>携を深めて業務に当たらないが、そのための工夫・努力が見られる。</p>
---	---	--	--

	1 回実施する。		<p>への出展を行った。具体的には、次世代低公害自動車開発実用化促進事業（国土交通省受託）において、実証運行試験のために開発・製作した中型DMEトラックをエコカーワールド2009の「低排出ガス自動車他ゾーン」に展示し、同事業の成果の普及に努めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 交通研内のホームページ内で、モーダルシフト促進策、LRT導入に関する質問・意見交換等を行う体制を整え、全国レベルにおける、関係者による意見交換の場を構築した。 ➢ 研究所報告、研究所年報を出版した。その他、研究所発表会講演概要集、講演会講演概要集も出版した。 ➢ 研究所主催のシンポジウム資料や成果報告資料の大部分を研究所ウェブサイトからダウンロードできるようにした。研究発表会や講演会などの紹介や参加申し込みもインターネットで簡単に行えるようにした。 <p>以上により、中期目標の達成に向け、年度計画を着実に実施している。</p>
II. 業務運営の効率化に関する目標などを達成するためにとるべき措置			
<p>1. 研究活動の効率的推進</p> <p>幅広い社会ニーズに対応するため、職員の専門分野や履歴に十分に配慮しつつ、専門分野を超えた他の分野への対応を含め、柔軟な人事配置を行う等、人材の流動化を図る。</p> <p>受託試験・研究での活用等により、主要な研究施設・設備稼働率を60%以上とし、研究施設・設備を有効に活用する。</p> <p>これらの他、研究課題選定や評価において人件費相当額等を含めた総コストを踏まえる等により、職員へのコスト意識の徹底を図る。</p>	<p>1. 研究活動の効率的推進</p> <p>幅広い社会ニーズに対応するため、職員の専門分野や履歴に十分に配慮しつつ、専門分野を超えた他の分野への対応を含め、柔軟な人事配置を行う等、人材の流動化を図る。</p> <p>受託試験・研究での活用等により、大型車用シャシダイナモメータ、中小型車用シャシダイナモメータ、大型ディーゼルエンジンダイナモメータ、先進型ドライビングシミュレータ、電波暗室、台車試験設備及び低視程実験棟の稼働率を60%以上とする。</p> <p>研究課題選定や評価にお</p>	A	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 40数名という少ない研究職員数で受託業務や国土交通行政への貢献など膨大な業務量をこなさなければならない研究所の立場から、研究活動の効率的推進に最大限の努力をはらっている。そのポイントは人材力の強化と有効活用、そして研究意欲を引き出すことである。また施設の有効活用にも心がけている。 ➢ 基準策定支援研究事業と行政支援・執行事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、研究部門と審査部門及びリコール技術検証部門の各部門間の業務連携、情報共有、人材の活用、人材育成・採用の面で連携の緻密化、連携対応の迅速化などのための工夫、努力が行われており、これにより、新技術の導入に伴う業務内容の複雑化、高度化、業務量増加等に少数先鋭で効率的に対応し、業務の質の向上と効率化を高い次元で両立した。 ➢ 大型の試験設備については、自主研究、受託研究等に有効活用した他、ウェブサイトへ貸出施設等の情報を掲載し、有効活用に努めた。 ➢ 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を以下の手順により行った。 ➢ 課題別配算額の他に、担当のチーム長、チーム員の当該業務に対する時間占有率を基にした人件費相当額も含め、研究経費を算定した。 ➢ 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

<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>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>方、チーム運営及び研究成果に対する説明責任を明確化した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 研究計画の達成度の定量化については、課題の中で達成すべき事項を項目別に分類し、終了時に各項目の達成度をチーム長に自己評価させた。 ➢ 外部研究評価委員会では、チーム長が提出した評価シートとヒアリング結果をもとに目標達成度を評価した。 ➢ 事後評価において、研究成果の安全・環境基準への適用、国の各種施策への展開、社会的貢献などを評価し、費用対効果を定量化した。 ➢ 研究成果の実績を定量化して研究職員への手当に反映させた。 ➢ 平成21年度における業務経費は5.6億円であり、単純に単年度で比較した場合、今中期初年度（平成18年度）の経費総額6.8億円に比して約17%抑制となっており、中期目標の達成を見込む。 <p>以上により、中期目標の達成に向け、年度計画を着実に実施している。</p>	
<p>2. 自動車等の審査業務の効率化の推進</p> <p>審査組織運営の一層の効率化の観点から、調布本所と自動車試験場の審査職員数の配分の見直しを検討するとともに、審査内容の重点化を行う。</p> <p>新しく導入又は改正される安全・環境基準に適切に対応しつつ自動車等の審査を機動的かつ効率的に実施するため、スタッフ制の組織とし、必要に応じ審査の専門分野ごとにグループを編成するとともに、基準の新設等による従来業務の量的拡大、新規業務の追加等に応じ適宜柔軟にグループの改編を行う。</p> <p>また、試験結果の傾向等を把握し審査手法の見直しに反映させ、書面審査化及</p>	<p>2. 自動車等の審査業務の効率化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車試験場の人員を活用し、調布本所からの出張を削減する等の効率化を図る。 ・ 先行受託試験制度を円滑に実施することにより、本申請の審査期間を短縮し、申請者の利便性向上、審査の効率化を図る。 ・ 各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理する仕組みを適切に運用し、部内の人材のより効率的な活用を行う。 ・ 事務作業の電子的処理の推進や外注及び試験補助要員等の一時的雇用等により、効率的な実施のための体制を整備する。 	<p>A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動車技術の進展と高度化、複雑化および新基準、指針の導入により審査業務は拡大する一方、人員と予算の増は厳しく抑制されている。そこで様々な工夫をして審査業務の効率化の推進に取り組んだ。 ➢ 自動車試験場職員のみでの体制で実施可能である試験業務については、自動車試験場が実施し、調布本所からの出張を削減した。 ➢ 先行受託試験制度を活用することにより、自動車メーカーが型式指定等の申請スケジュールに縛られず、開発スケジュールに併せた柔軟な試験スケジュールの設定が可能となった。 ➢ この結果、21件の申請について本申請の審査期間が短縮されるなど、申請者の利便性向上が図られた。 ➢ 各職員の担当する審査項目や範囲を、グループ横断的に登録管理するために、「自動車審査試験実施能力認定制度」に基づき、試験項目毎に審査職員に試験実施能力に関しての認定を与えた。その認定取得状況を登録管理し、適切に運用した。 ➢ 型式指定自動車申請等に係る一連の決済済み書類を電子処理化し、「ファイル検索システム」に取り込むことにより、事務作業の効率化を図った。 ➢ 自動車審査に係る最新の法規情報、施設の利用状況及び審査部職員のスケジュール等の様々な情報を申請者に公開し、申請者と審査部との情報共有を行いやすくする情報ネットワークを構築し、これを活用することにより、申請者の利便性の向上と業務の効率化を行った。 <p>以上により、中期目標の達成に向け、年度計画を着実に実施している。</p>	

<p>び試験車両の削減を行い、審査の効率化、審査内容の重点化を図る。</p> <p>各職員の担当する審査項目や範囲をグループ横断的に登録管理する仕組みをもうけ、部内の人材のより効率的な活用を図る。</p> <p>事務作業の電子的処理の推進や外注及び試験補助要員等の一時的雇用等により、効率的な実施のための体制を整備する。</p>				
<p>3. 管理・間接業務の効率化 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推進することにより、業務の効率化を図る。特に、一般管理費(人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。)について、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額(初年度の当該経費相当分を5を乗じた額。)を6%程度抑制する。</p>	<p>3. 管理・間接業務の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管理・間接業務について、イントラネットを活用し情報の共有化を図ることにより、業務処理の効率化を推進する。 ・人事等に関する管理業務について、外部の専門的能力を活用することにより、確実な実施及び業務の効率化を図る。 ・管理・企画部門の執務環境にさらなる改善を進めることにより一層の業務の効率化を図る。 ・競争性・透明性を高め、より一層の契約の適正化を図る。 	<p>A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 研究所の各規程類及び事務手続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が図られ、結果として業務処理の効率化が進んだ。イントラネットには、規定類の他に、共用施設の使用スケジュールや、各種のマニュアル類、共通書類の様式などを登録して、職員がいつでも利用できるようにしている。さらに所内に設置した業務改善推進委員会の報告書とその概要版もイントラネットに掲載して、職員の業務改善の手引きとして利用させている。業務処理の効率化が進められ、高い業務品質を維持したまま間接経費の増大を抑止できた。 ➢ 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。 ➢ 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。 ➢ 契約監視委員会を設置し、契約状況の点検・見直しを行った。 ➢ 研究所会計規程の随意契約基準から「理事長が必要と認める場合」の規定を廃止した。(過去に実績なし) ➢ 随意契約によることができる限度額の基準は、平成19年4月より国と同額の基準となっており、規定類は適正なものである。 ➢ 随意契約見直し計画の実施状況について、監事による監査を実施し「契約監視委員会と共同し、一者応札の回避・複数者応札の拡大に向けたさらなるご尽力を期待する」との意見をいただいている。 	

- 企画競争・公募とも一般競争入札と同様に研究所掲示板・ホームページに掲載しており、競争性・透明性は確保されていると判断されていると評価。
- 随意契約の比率の引き下げに関して、随意契約比率は平成20年度の136件中8件（5.9%）から120件中10件（8.3%）となっているが、官報掲載、法定監査人、上下水道（2件）、電話通信、インターネット回線の6件は継続案件である。また、①競争的資金事業等で共同実施者を採択時点で特定されるものが兩年とも2件となっている。平成21年度に増加した2件は②不落随契によるものが1件、③米国のリコール問題に関連して緊急に必要な試験車輛の調達に1件となっており、やむを得ないものと判断される。なお、随意契約の金額については、19百万円増額となっているが、これは①が約9百万円増加し、さらに②と③で約10百万円増加したものであり、やむを得ないものと判断される。
- 総契約件数における随意契約比率は昨年度より増加しているが、平成22年度に一般競争入札に移行するとされている「電話通信、インターネット回線」以外は、随意契約によらざるを得ないものであること、当該2件の契約についても平成22年度より一般競争入札に移行済みであることから問題ないと評価される。随意契約等見直し契約の達成に向けて引き続き取り組みを期待する。
- 随意契約見直し計画の公表に関して、平成19年12月に「随意契約見直し計画」が策定・公表され、平成20年7月に「随意契約見直し計画のフォローアップ」が公表されており、公表状況は適正であると評価される。
- 官民競争入札等の積極的な導入の推進に関して、研究所業務は、研究業務・審査業務・リコール検証業務に直結する公的業務を遂行しており、民間企業に業務を委託できるものではない。なお、消防設備、電気設備等の一般的な監理業務については、民間企業に業務委託している。これらについて確認したところ、法人の取組は適切であると認められる。
- 競争性のない随意契約については、契約内容、移行予定年限、移行困難な理由等を公表する必要があるため、基準額以上の随意契約の結果については、契約結果（件名、契約相手方、契約金額、随意契約理由等）を研究所HPに掲載しており、このような取組は適切であると評価される。
- 「随意契約に係る第三者への委託」、「公益法人に対する随意契約」及び「発注元独立行政法人退職者の再就職」については、該当がない。
- 契約についての昨年度政独委からの指摘事項（3項目）に対する平成21年度中における対応は以下のとおりである。
- 包括的随契条項を設定しているが、この規準を明確かつ具体的に定めてい

			<p>ない（評価あり）との指摘に対して、包括的随契約条項を削除したため、この処置は適切であると評価される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 複数年契約に関する規定を会計規程等において明確に定めていない（不十分）という指摘に対して、複数年契約に関する規定を明確に定めてはいないが、契約の内容・条件に応じて複数年の契約も実施されていることから、適切であると評価される。 ➢ 総合評価方式を実施する場合、要領・マニュアルを整備していない（不十分）という指摘に対して、総合評価方式を適用するような補助・助成事業等がなく、形式化した要領・マニュアル等を作成することが困難なため、総合評価を適用するような案件が発生した都度、委員会等を設置し評価内容を検討している。今後、総合評価方式の拡大が図られた場合に、要領・マニュアル等を整備する必要があると思われる。 ➢ 随意契約による契約において再委託割合（金額）が50%以上の案件については、該当がないため、法人の取組は適切であると評価される。 ➢ 1者応札の割合（件数）が50%以上又は前年度より増加となっていないかという指摘事項について、平成21年度における一者応札の割合は64.8%（108件中70件）であり平成20年度の76.2%（126件中96件）より件数・割合とも減少しているものの50%を上回っているが、今後、さらなる一者応札率の引き下げに向けての対策として、契約監視委員会からの意見を受け、予定価格作成時により多くの事業者から見積を徴取することとしている。今後も引き続き一者応札割合を引き下げる努力を継続することとしている。 ➢ 平成21年度の一般管理費は1.0億円であり、単純に単年度で比較した場合、今中期初年度（平成18年度）の経費総額1.2億円に比して約17%抑制となっており、中期目標の達成が見込まれる。 <p>以上により、中期目標の達成に向け、年度計画を着実に実施している。</p>	
<p>Ⅲ. 予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画</p>	<p>Ⅲ. 予算（人件費の見積もりを含む。）、収支計画及び資金計画</p>	<p>A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 【目的積立金を申請していない理由】「受託により複数年度に購入した固定資産の償却により損失が発生したため、目的積立金を申請する利益が出ていないため。」 ➢ 【経常損益で損失計上されたものがその後、利益計上された場合の経緯】該当事項はない。 ➢ 【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 	

		<p>かけ上の利益であり、業務運営上の問題はない。</p> <p>➤ 【運営費交付金債務の執行率】平成21年度予算における運営費交付金の執行率は93.84%であり、運営費交付金債務の未執行分108,470,787円については、今中期計画期間中の施設の維持整備費に使用することとしている。なお、業務の未達成はなく、効率的に業務を行った結果であり、年度計画を超える業務実績がある。</p> <p>➤ 【①法人又は特定の勘定で、年度末現在に100億円以上の利益剰余金を計上している場合、その規模の適切性（当該利益剰余金が事務・事業の内容等に比し過大なものとなっていないか）】年度末現在において100億円以上の利益剰余金を計上していない。</p> <p>➤ 【②事業の受益者の負担、民間からの寄付・協賛等の自己収入の拡大に向けた取組】運営費交付金・施設整備補助金以外の事業（受託事業）については、事業にかかる所要額を受益者（委託者）が負担している。なお、平成21年度において寄付の実績はない。</p> <p>➤ 当期総損失45百万円の発生要因は主に今中期計画期間中に自己収入により調達した固定資産に係る減価償却費であり、業務運営上の問題はない。（当該損失の処理については、独法通則法の定めに従い、積立金を取り崩して次期に繰り越さないよう主務大臣に申請している）</p> <p>以上により、中期目標の達成に向け、年度計画を着実に実施している。</p>	
IV. 短期借入金の限度額 ・ 予見し難い事故等の事由に限り、資金不足となる場合における短期借入金の限度額は、400百万円とする。 （ただし、一般勘定、審査勘定それぞれ200百万円とする。）	IV. 短期借入金の限度額 ・ 予見し難い事故等の事由に限り、資金不足となる場合における短期借入金の限度額は、400百万円とする。 （ただし、一般勘定、審査勘定それぞれ200百万円とする。）	➤ 平成21年度は該当なし	
V. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画	V. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画	➤ 平成21年度は、該当なし	
VI. 剰余金の使途 ・ 研究費への繰り入れ ・ 海外交流事業（招へい、ワークショップ、国際会議等）の実施	VI. 剰余金の使途 ・ 研究費への繰り入れ ・ 海外交流事業（招へい、ワークショップ、国際会議等）の実施	➤ 平成21年度は、該当なし	

<ul style="list-style-type: none"> ・広報活動の実施 ・施設・設備の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・広報活動の実施 ・施設・設備の整備 			
<p>Ⅶ. その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項</p> <p>(1) 施設及び設備に関する計画</p> <p>自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資する調査及び研究を確実に実施するとともに、自動車等の審査において新しく導入又は改正される安全・環境基準に適切に対応するため、以下の施設・設備の整備・更新を行う。</p> <p>(2) 人事に関する計画</p> <p>① 方針</p> <p>中期目標の期間中に見込まれる定年退職等による減員については、公募による選考採用や任期付き研究員の採用等を行うことにより戦力の維持を図ることとする。</p> <p>② 人員に関する指標</p> <p>人件費※注) について、「行政改革の重要方針」(平成17年12月24日閣議決定)及び「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」(平成18年法律第47号)において削減対象とさ</p>	<p>Ⅶ. その他主務省令で定める業務運営に関する重要事項</p> <p>(1) 施設及び設備に関する計画</p> <p>① 以下の施設・設備の整備・更新を行う。</p> <p>(一般勘定)</p> <p>自動車等研究施設整備費 交通システム安全性研究棟の新設 90百万円</p> <p>列車運行システム安全性評価シミュレータの整備 10百万円</p> <p>(審査勘定)</p> <p>自動車等審査施設整備費 シートベルトアンカレッジ等牽引試験装置 152百万円</p> <p>第二排出ガス審査棟の改修 53百万円</p> <p>第一排出ガス審査棟の改修 51百万円</p> <p>走行路監視棟の改修 5百万円</p> <p>② 以下の研究設備については、21年度中に廃止する。</p> <p>重連車両模擬試験設備 慣性モーメント測定設備</p> <p>(2) 人事に関する計画</p> <p>① 方針</p> <p>定年退職等による減員に</p>	<p>A</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 交通システム安全性研究棟新設のため、設計業務に予定通り取り組んだ。 ▶ 列車運行システム安全性評価シミュレータの整備に予定通り着手した。 ▶ シートベルトアンカレッジ等牽引試験装置の導入については、設置工事監督を適切に行い、隣接する試験設備に影響を与えずに、かつ期限内に設置することができた。 ▶ 第二排出ガス審査棟、第一排出ガス審査棟、走行路監視棟の改修を予定通り実施した。 ▶ 1千万円を超えるような大規模改修工事については、通常地方整備局へ依頼して行っていたところであるが、今年度の第二排出ガス審査棟、第一排出ガス審査棟、走行路監視棟の改修については、予算上の制約から自動車審査部にて直轄で仕様書の作成、入札による業者選定、施工監督を実施することとなった。直轄での改修工事は前例のないものであったが、改修工事を事故なく期限内に竣工することができた。 ▶ 以下の研究設備は、平成21年度中に予定通り撤去した。 <ul style="list-style-type: none"> ・重連車両模擬試験設備 ・慣性モーメント測定設備 ▶ 主要な固定資産についての減損会計の情報(保有目的、利用実績等)なども十分活用して保有目的・利用状況を把握した上で評価している。 ▶ 毎事業年度に施設の稼働状況を調査し、保有施設の有用性を確認している。 ▶ 監事による監査を実施し「毎年度末に、保有施設についてその稼働状況等を調査するとともに、土地については必要に応じ不動産鑑定士の鑑定評価を求めるなど概ね適切な見直しが行われているものと認められる」との意見をいただいている。 ▶ 定年退職等による減員5名に対応して、公募による任期付き研究員3名を採用し、技術力や国からの受託に対する対応能力の維持を図りつつ次を担う世代の人材確保、育成をはかった。 ▶ 業務の量的・質的拡大等増員が必要な場合にも、業務の効率化、契約研究職員の活用、事務の外部委託化の推進により人員を抑制しつつ業務を行うことで社会に貢献した。研究内容に応じて高度な専門性を持つ客員研究員15名、契約研究職員3名、技術補助員45名を置き、質の高い研究を行うため、適材を採用して適所に配置することや、常勤研究職員とのチームワークなどにより、迅速かつ効率的に業務を行い、社会ニーズや行政ニーズ 	

<p>れた人件費については、平成22年度までに平成17年度の人件費と比べ5%以上の削減を行う。</p> <p>ただし、今後の人事院勧告を踏まえた給与改定分及び以下に該当する者に係る人件費（以下「総人件費改革の取組の削減対象外となる任期付研究者等」という。）については削減対象から除くこととする。</p> <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>これに加え、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進めるとともに、平成22年度において事務・技術職員のラスパ</p>	<p>については、公募による選考採用や任期付き研究員の採用等を行うことにより戦力の維持を図ることとする。</p> <p>②人員に関する指標</p> <p>人件費^{※注}について、中期目標の最終事業年度において、平成17年度の人件費に平成18年度のリコールに係る技術的検証業務に係る人件費を加えた額に比べ5%以上削減する。これに加え、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しを進める。</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>に貢献した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 人件費の削減については、中期計画の最終事業年度において、平成17年度の人件費に比べ5%以上の削減達成を図ることとしており、平成21年度の削減対象人件費の実績額は、747,939千円であり、人件費削減の基準額である平成17年度の同人件費819,577千円に対して7.04%の削減となっており適切である。 ➢ また、監事の監査意見として、「給与水準は国と同等である。また、理事長の報酬も各府省の事務次官より相当低くなっており、これら給与水準については、特段の問題はない。国家公務員の給与水準との比較調査（ラスパイレース指数）において、国の水準を超えたり年度によってばらつきがあるのは、調査対象職員数が少ないことや国からの出向者の人事異動に起因するものであり、問題視するに当たらない」旨の意見があり、適切なものであると評価されている。 ➢ 平成21年度ラスパイレース指数（対国家公務員指数）は、事務・技術職102.3、研究職96.1となっている。俸給、諸手当等給与水準は国家公務員の給与水準と同様であり、指数が国の水準を上回っている点については、調査対象職員数が少ないことに起因する指数の変動の範囲内としてやむを得ないものと考えられ、適切なものであると評価。 ➢ 社会的理解の得られる水準に是正、給与水準の高い理由の公表 ➢ 俸給、諸手当等給与水準は国家公務員の給与水準と同様であり、指数が国の水準を上回っている点については、調査対象職員数が少ないことに起因する指数の変動の範囲内としてやむを得ないものとする。なお、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直しについては、引き続き行っていく。 ➢ 事務・技術職の給与水準が国の水準よりも高い理由及び講ずる措置について、毎年度研究所ホームページにて公表を行っており、公平性は保たれているものと評価される。 ➢ 【法人の長の報酬を府省事務次官の給与範囲内とする】理事長の報酬は適切に設定されている。 ➢ 【役員報酬額の公表】役員の報酬については毎年度研究所ホームページにて公表を行っている。 ➢ 【役員報酬及び職員給与に業務実績及び勤務成績を反映させる】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。 ➢ また、役員の特別手当については、理事長がその者の職務実績に応じて増減できる制度となっている。 	
--	---	--	--	--

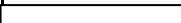
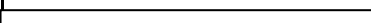
<p>イレス指数が100.3以下となることを目標に、適正な給与水準の維持に努めていく</p> <p>※注) 対象となる「人件費」の範囲は、常勤役員及び常勤職員に支給する報酬（給与）、賞与、その他の手当の合計額とし、退職手当、福利厚生費（法定福利費及び法定外福利費）は除く。</p>		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 【上記についての監事監査】 監事の監査意見として、人件費の削減については、「今後の退職者数等を勘案すれば5%以上の削減は実現可能と見込まれるが、中間年度の削減状況が低率であることから、目標年度で達成可能とする理由を具体的に明らかにすることが望まれる」旨の意見（任期付若手研究員人件費を削減対象から除くことが決定する前のもの）が付されている。任期付若手研究員の人件費を除く前の削減対象人件費でみると削減状況は低率で推移しているが、これを除いた後の人件費は、平成17年度と比べ7.04%の削減となっている。また、「給与水準は国と同等である。また、理事長の報酬も各府省の事務次官より相当低くなっており、これら給与水準については、特段の問題はない。国家公務員の給与水準との比較調査（ラスパイレス指数）において、国の水準を超えたり年度によってばらつきがあるのは、調査対象職員数が少ないことや国からの出向者の人事異動に起因するものであり、問題視するに当たらない」旨の意見が付されている。 ➤ 福利厚生費による活動内容については、定期健康診断の実施、産業医による健康相談等を行っている。 ➤ レクリエーション経費についての予算執行状況、予算編成状況（国との比較）について、実績はない。 ➤ レクリエーション経費以外の福利厚生費については、国と同様のものであり問題はない。 ➤ 法人独自の諸手当として実績手当があるが、従来、上席研究員、主席研究員及び主任研究員に対して支給していた俸給の特別調整額（いわゆる役職手当）を廃止し、これを財源として、各研究員の業務実績に応じた手当を支給しているものである。実績手当は、研究員の意欲の向上と活性化のため必要なものであり、支給総額は、俸給の特別調整額を支給した場合の支給額を超えない範囲で設定しており、適切なものと認められる。 ➤ 法定外福利費のうち、慶弔見舞金、永年勤続表彰等の個人に対する給付等に係る事業に対する法人からの支出は、弔電及び表彰の副賞である。国と同様の支出であるため、問題はない。 ➤ 健康保険については、国家公務員共済組合に加入している。 ➤ 出張の際の支度料の支出はない。支出予算の総額に占める国からの財政支出の割合は、69.7%である。俸給、諸手当等給与水準は、国家公務員の給与と同じであり、適正なものである。また、累積欠損額は発生していない。 <p>以上により、中期目標の達成に向け、年度計画を着実に実施している。</p>	
--	--	---	--

- <記入要領>・項目ごとの「評価結果」の欄に、以下の段階的評価を記入するとともに、その右の「評価理由」欄に理由を記入する。
- SS：中期目標の達成に向けて特筆すべき優れた実施状況にあると認められる。
 - S：中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあると認められる。
 - A：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。
 - B：中期目標の達成に向けて概ね着実な実施状況にあると認められる。
 - C：中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められない。
- ・SSをつけた項目には、特筆すべきと判断した理由として、他の項目における実績との違いを「評価理由」欄に明確に記述するものとする。
 - ・必要な場合には、右欄に意見を記入する。

総合的な評価

業務運営評価（実施状況全体）

評点の分布状況（項目数合計：18項目）

SS	0項目	
S	6項目	
A	12項目	
B	0項目	
C	0項目	

総合評価

（法人の業務の実績）

交通安全環境研究所は、自動車審査及びリコール技術検証業務と研究業務をひとつの組織で実施しており、他の研究開発系の独立行政法人とは異なる面を有している。研究所ではこの特質を前向きに捉え、職員の交流等を推進することで、各業務に相乗効果を発揮することに努めている。

こうした取り組みを通じ、この研究所の最大の使命である国土交通政策への貢献では、全ての事項について年度計画を超える成果を上げるとともに、特に、自動車分野における新たな予防安全技術や先進環境技術の導入に必要な技術基準の策定、社会的関心の高い安全・環境課題に対する迅速な解決策の提示、衝突安全に係る国際基準の根本的見直しに直結する試験研究を実施し、また鉄道を含む地域交通の低コスト運行システムの研究開発を行うなど、特に社会的・国際的関心の高い分野で良好な成果を挙げ、安全で環境に優しい交通社会の実現に対し直接的な貢献が認められる。

また、国を支援して国際基準調和活動に積極的に対応することで、日本の自動車産業が有する先進的な技術を世界のデファクトスタンダードにすることに成功している。

さらに、小規模な組織でありながら、これら陸上交通の安全・環境に関する社会的・行政的ニーズに対応した質・量両面での研究成果を効率的に実現するための努力を払うとともに、自動車審査業務において次々と投入される自動車の新技術の安全・環境審査を確実に処理していることは高く評価すべきであり、努力の程度は大きい。

（課題・改善点、業務運営に対する意見等）

平成21年度は世界市場において日本企業が製作する車両のリコールが発生したが、こうした外国で発生するリコール事案についてもこの研究所の役割がより発揮され得る機会があったのではないかと考える。また、国に先行して社会動向を分析して新基準に関する研究を行うなどの取り組みでもこの研究所の役割が存在すると思われる。

今後は、このような市場の国際化や新技術への対応にもさらなる積極的な対応を期待する。

（その他）

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