

独立行政法人自動車技術総合機構 令和8年度計画

独立行政法人自動車技術総合機構（以下「自動車機構」という。）の第3期中期計画に基づき、独立行政法人通則法（平成11年法律第103号）第31条の規定により、令和8年度における自動車機構の年度計画について、以下のとおり定めます

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目標を達成するためにとるべき措置

1. 的確で厳正かつ公正な業務の実施

(1) 自動車の審査業務

①型式認証における基準適合性審査等

自動車市場に投入される前に実施する型式認証における基準適合性審査等の安全かつ的確で効率的な実施に向けた取組を推進します。

また、近年、自動運転技術が進展していることを踏まえ、自動運転車の安全性を一層確保するための新たな国際基準の導入が検討されていることから、これらの基準に的確に対応するための審査体制の強化を図ります。

さらに量産されている型式指定車の保安基準適合性の確認や相談窓口の体制を整備するとともに、関係団体との意見交換会を実施（2回）していくことにより、型式指定申請に係る不正行為の再発防止を推進します。

②検査における基準適合性審査

自動車の使用段階における基準適合性審査（いわゆる車検時の審査。以下「検査業務」という。）を的確で厳正かつ公正に実施します。

具体的には、以下の取組を行います。

- (i) 地方検査部及び地方事務所（以下「地方検査部等」という。）の管理職が適切に管理業務を行えるよう、報告業務等の効率化を実施し、事務所の管理職における事務業務を簡素化することにより、不当要求、事故等の防止や、検査業務の適正化を図ります。また、諸元等の車両情報や適用される基準等の審査に必要な情報及び検査結果等の一元的な管理や、検査場における端末を活用した情報の検索・確認など、検査業務時の車両の状態を画像等で取得する機器及び検査業務の結果等について電子的に記録・保存する高度化施設の機能向上を検討します。加えて、国が進める自動車登録検査関係手続のデジタル化に合わせて、自動車機構においても環境整備を行います。その他、審査事務規程の内容を電子的に検索、確認できるよう構築したシステム（審査事務規程検索システム）に合わせて、審査事務規程の構成の見直しを検討します。そのために審査事務規程の改正が必要な場合には、積極的に改正を行います。
- (ii) 受検者による審査への不当介入を排除するため、警察当局との連携や顧問弁護士

の活用など、不当要求への毅然とした対応を徹底し、検査場における秩序維持を図ります。

また、現車審査に先立ち実施する並行輸入自動車届出や新規検査等届出の審査については、ユーザー側の利便性向上を図りつつ、より厳格かつ効率的に行うため令和6年度から運用を開始した自動車技術総合機構オンライン届出システム（以下「オンライン届出システム」という。）の活用により、業務の効率化を推進します。あわせて、書面審査に従事する職員の柔軟な働き方もふまえた効果的な審査体制の在り方についても検討します。

さらに、検査機器を適切に管理し審査を実施するため、検査機器の仕様の統一化及び計画的な検査機器の更新を進めるとともに、その動作状況を確認するシステムの高度化について検討します。あわせて、定期的な職員研修等を実施します。

また、審査事務規程に則った検査業務が行えるよう、必要な機器・設備を整備するとともに、職員への研修や、受検者へ検査業務の理解を求める周知活動等に取り組みます。

これらの対策を推進することによって、受検者の利便性を確保しつつ検査業務を的確で厳正かつ公正に実施することを目的として、コース稼働率を99.6%以上とするため、故障を起因とするコース閉鎖時間を1,700時間以下とします。

検査業務の実施にあたっては、受検者の安全性・利便性の向上も重要であることから、地方検査部等の専門案内員を引き続き配置するとともに、リスクアセスメントの手法を活用したハード・ソフト対策を組み合わせて実施し、特に職員に対する安全研修を合計4回以上実施するなどの対策を推進することによって、令和8年度期間中の重大な事故の発生にかかる度数率を1.15※以下とします。

※ 厚生労働省がまとめる事業所規模が100名以上の特掲産業別労働災害率のうち自動車整備業の度数率が、令和6年度は1.77であったが、第2期中期の目標値が1.15と下回っていることを踏まえ、第2期中期と同等の値とすることを旨とするもの。

社会的要請が高い街頭検査への重点化を図るため、街頭検査の実施にあたっては、特に社会的要請が高い騒音対策について、遠隔測定技術の活用による検査手法高度化を検討します。また、これらの取組にあたっては国と連携して、車両番号自動読取り技術と組み合わせて実施することを検討します。さらに、通常の街頭検査に加え、検査場構内や企業における検査も実施するなど実効性の向上に努めます。

これらの取組を通じ、引き続き、保安基準に適合しない車両を排除するとともに、点検整備の必要性・重要性を自動車ユーザー等に広く周知することを目的として、令和8年度期間中に11万台以上の街頭検査を実施することを目指します。

さらに、国や関係機関と連携し、不正改造車対策のため、深夜における街頭検査を実施するなど抑止効果を高める活動にも取り組みます。

検査業務時の車両の状態を画像等で取得する機器及び検査業務の結果等について電子的に記録・保存する高度化施設を有効に活用することにより、業務の適正化と不正改造車対策を推進します。

また、検査機器の判定値についても高度化施設において一元管理し、車両毎に適用される基準が異なる場合や、基準改正があった場合等に迅速かつ一律に対応できるよう、高度化施設の機能向上を進めます。

(2) 自動車の登録確認調査業務

自動車の登録申請事項に係る事実確認をするために必要な登録確認調査について、引き続き国土交通省と連携し、遅滞なく、確実な実施に向けた取組を推進するため、登録確認調査業務の質の向上を目的として、本部主催のオンライン研修及び地方検査部等によるブロック研修を12回以上実施し、法令知識の習得やケーススタディ活用による実践力を強化します。

(3) 自動車のリコール技術検証業務

国土交通省との連携の下、自動車の不具合の原因が設計又は製作の過程にあるか、またリコールの改善措置の内容が適切であるかどうかについて技術的な検証を実施します。

この技術的な検証に活用するため、国土交通省からの依頼に応じて市場における不具合情報を確実に分析することとし、5,000件以上の分析に努めます。

また、国土交通省に協力し、リコール等の疑いのある自動車の事故・火災見分への立会いや知見の提供を50件程度行い、専門知識を活かして原因究明に努めます。

2. 新技術や社会的要請に対応した行政への支援

目まぐるしく進展する新技術や国際動向などを踏まえた社会的要請に対して、国土交通省の自動車・鉄道技術行政を支援します。

(1) 研究開発の成果の最大化その他の研究業務の質の向上に関する事項

自動車及び鉄道等の陸上交通に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全を図るため、近年の自動車技術等の急速な進展に遅れをとることなく、引き続き、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資する研究等を交通安全環境研究所において行います。

また、自動車基準の国際調和及び鉄道の認証審査・国際規格審議等に対する技術的な支援等のため、研究成果等を活用し、新たな試験方法等の提案に必要なデータ取得等も

行います。

これらの研究等を進めるにあたっては、安全性に留意しつつ、中期計画期間における研究開発の成果の最大化その他の研究業務の質の向上のため、的確な研究マネジメント体制を整備するとともに、以下の①から④までに掲げる取組を推進します。

また、研究業務に係る評価については、研究業務全体を一定の事業等のまとまりと捉え、自己評価に当たっては、中期目標に定められた評価軸及び指標等に基づいて実施します。

更に、今後急速な進展が見込まれる自動車技術の電子化及び高度化に対応するため、自動車検査の更なる高度化、既存の検査の効率化等に資する調査等を実施します。

①研究内容の重点化・成果目標の明確化

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自動車及び鉄道等の研究等に特化し、その成果の最大化のため、別紙1に掲げた方針に沿って重点的に研究開発を推進します。

別紙1に基づく研究内容の重点化・成果目標の明確化を行うため、具体的には、交通安全環境研究所長が主催する課題群進捗検討会を課題群ごとに毎年開催し、各研究テーマの進捗確認と将来の展望、関連研究分野の連携可能性等を検討します。加えて、行政担当者が参加する研究課題選定・評価会議を毎年開催し、行政ニーズとアウトカムを的確にとらえた研究テーマを設定します。さらに、外部有識者を招聘する研究評価委員会を毎年開催し、新規研究テーマの必要性、目標設定や研究手法の妥当性等を確認し、実施中の研究テーマの進捗確認と必要な軌道修正等を行い、終了研究テーマの最終成果の到達度や社会的有用性等について評価を行い、将来の発展等についてご指導をいただきます。

これらの取組を通じ、最大限の成果が効率的に達成できるように努めます。

②外部連携の強化・研究成果の発信

国内のみならず諸外国も含めた、公的研究機関、大学、民間企業等との共同研究や人的交流等の連携を強化し、研究の効率的かつ効果的な実施を図ります。

また、研究成果について、国の施策立案への貢献及び国内学会等を通じた研究成果の社会還元に努めるとともに、国際学会での発表等の国際活動を推進します。

これらの目標達成のため、具体的には、共同研究を18件程度実施します。

また、基準の策定等に資する調査、研究等を25件程度実施します。これらの調査、研究等によって得られた成果を広く社会に公表するために、国内外の学会等で一人平均3件程度発表します。このうち、査読付き論文を一人平均0.5件程度発表します。

③受託研究等の実施

自動車機構の設立目的に合致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ます。

これらの目標達成のため、具体的には、国等からの受託研究等を 60 件程度実施します。

また、国際動向などを踏まえた行政ニーズに対応します。

④知的財産権の活用と管理適正化

研究者の意欲向上を図るため、知的財産権の活用を図るとともに、その管理を適正に行います。

これらの目標達成のため、具体的には、特許等の知的財産権の出願や実施を 5 件程度行います。

(2) 自動車の審査業務の高度化

①型式認証における基準適合性審査等

自動運転等の新技術に対応した審査を的確に実施するため、自動車基準調和世界フォーラム (UN/ECE/WP29) の専門家会議へ積極的に参加するとともに、外部専門家による研修 (3 回) 等により、新たな審査内容への対応に向けた知識及び技能の習得を図ります。また、アジアを含む諸外国の関係機関との交流を促進し、審査業務の国際的な高度化を図り、国際相互承認制度の進展に努めます。

②検査における基準適合性審査

自動運転等の進展する自動車技術に対応するため、審査事務規程の改訂や検査業務の実施方法の高度化を図ります。

特に、令和 6 年より開始された OBD 検査については、そのために必要な技術情報を自動車機構が一元的に管理しているところ、自動車整備事業者、軽自動車検査協会及び自動車機構の各検査実施機関が確実に合否判定を行えるよう、これらの情報の適切な管理・提供を確保するとともに、技術情報管理及び自動車整備事業者が検査等を行うために構築している OBD 検査システムの利便性の向上を図るなど、自動車整備事業者が必要な点検・整備及び検査を適切に行える環境を整備します。

また、地方検査部等においても、OBD 検査のために必要となる技術情報の適正な管理・提供の確保に必要な整備事業者における運用状況調査や、当該技術情報の提供等に係る整備事業者への技術的支援等が対応可能な体制の強化に向けた検討を進めます。

さらに、OBD 検査において、車両から読み出す情報の拡充やその活用などにより、国土交通省が行う自動車技術の高度化に対応した施策の展開を支援します。加えて、国際自動車検査委員会 (CITA) その他の国際会議等の場を利用し 1 回以上 OBD 検査に関する普及活動を行うとともに、アジア・オセアニア等我が国の自動車メーカーが生産・販売

した車両が普及している地域の検査機関等に対する OBD 検査等に係る技術的協力の可能性を検討するなど、検査の海外展開推進の支援に努めます。

(3) 自動車のリコール技術検証業務の高度化

自動運転技術の進展や自動車の電動化等に的確に対応するため、市場調査能力の向上や外部機関との連携等、業務体制の強化を図ります。

これらの目標達成のために具体的には、国土交通省からの依頼に応じて排出ガス不正制御等に係る市場サーベイランスを3件程度実施するとともに、必要に応じ要員配置の見直しを実施します。また、技術検証において必要となった場合に対応すること及び将来の技術検証に活用するための知見を蓄積することを目的として検証実験を10件程度行うことに努めます。加えて、諸外国のリコール関連情報の活用を進めます。

3. 自動車基準国際調和及び鉄道の認証審査・国際規格審議等に対する技術支援

これまでの研究成果や技術評価・認証審査の知見を活用して、自動車基準の国際調和及び鉄道の認証審査・国際規格審議等に対する技術的な支援を行うため、試験方法等について積極的な提案を着実に進めます。

(1) 自動車基準の国際調和への支援

我が国技術の国際標準の獲得を目指した国土交通省の自動車基準調和世界フォーラム (UN/ECE/WP29) 等における活動を支援するため、職員を我が国代表の一員として同フォーラム傘下の専門家会議等に技術専門家として積極的に参加させ、交通安全環境研究所の研究成果を基に基準策定に貢献することや専門家会議等の議長職等を務めることにより、我が国が主導して国際基準調和を進めることが出来るよう努めます。

これらの目標達成のために具体的には、専門家会議等において基準案に不可欠な要件に関する提案について、職員が6回程度発表を行うとともに、国内における国際基準調和に向けた検討にも積極的に参画します。

(2) 鉄道の認証審査・国際規格審議等に対する技術支援

① ISO、IEC 等への参画

ISO (国際標準化機構)、IEC (国際電気標準会議) 等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します。

これらの目標達成のために具体的には、関係する国内での ISO、IEC 等の専門家会議へ14回程度参加します。

② 国際的な認証審査・規格適合性評価の推進等

鉄道の認証審査及び規格適合性評価を積極的に行います。これらの目標達成のために

具体的には、認証審査及び規格適合性評価等を延べ 15 規格程度行います。加えて、需要のある新たな規格への対応についても調査の上、検討を進めます。

また、国際規格適合性認証機関として海外での認知度向上に努めます。

③国際的な規格適合への理解度向上等

認証審査及び規格適合性評価にあたっては受審する側の国際的な規格への理解度向上が重要であるため、認証審査及び規格適合性評価に関する国際的な規格の理解度向上に関するセミナーを 4 回以上開催します。

4. その他国土交通行政への貢献

(1) 盗難車両対策

自動車の盗難防止等を図るため、OBD 検査システムも活用し、車台番号の改ざん等の盗難や不正が疑われる受検事案があった場合には、速やかに国土交通省へ通報します。

(2) 点検・整備促進への貢献等

適切な点検・整備及びリコール改修の促進のため、国土交通省と連携して啓発活動を行い、また、国土交通省が行う指定自動車整備事業者の検査員研修等に 1,000 回以上協力するなどの支援に努めます。

また、自動車特定整備事業者が行う点検・整備についても、自動車製作者等が提供する技術情報の活用や、OBD 検査システムの利便性の向上を図るなど、自動車整備事業者が必要な点検整備及び検査を適切に行える環境を整備し、促進を図ります。

(3) 関係機関との連携の促進

今後、自動運転車の社会実装が進められた場合の諸問題等の社会的要請に対応するため、自動車機構の有する自動運転や自動車の電動化をはじめとした様々な知見を活用し、自動車の安全の確保、環境の保全等に資するよう、関係機関の活動を支援するなどの連携を強化してまいります。

また、大規模災害等に備えて国土交通省や関係機関との連携を図るとともに、避難誘導訓練等を通じ、災害発生時の対応力の強化を図ります。

II. 業務運営の効率化に関する目標を達成するためにとるべき措置

1. 業務運営

(1) 一般管理費及び業務経費の効率化目標等

運営費交付金を充当して行う業務については、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、中期計画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、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、中期計画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、それぞれ合理化します。

（2）調達の見直し

「独立行政法人における調達等合理化の取組の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）等を踏まえ、公正かつ透明な調達手続による適切で迅速かつ効果的な調達を実現する観点から、「令和8年度調達等合理化計画」を策定し、当該計画に基づく取組を着実に実施し、調達の効率化、コスト縮減を図ります。

また、随意契約については「独立行政法人の随意契約に係る事務について」（平成26年10月1日付け総管査第284号総務省行政管理局長通知）に基づき、公正性・透明性を確保しつつ合理的な調達を実施します。

（3）業務運営の情報化・電子化の取組

自動車機構内の効率的な情報共有を図り、円滑かつ迅速な意思決定プロセスを推進するため、情報システム基盤の運用及びセキュリティ対策等を進めるとともに、各業務システムについても、自動車機構が保有するシステム全体としての最適化の観点から見直しを検討するなど、デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和3年12月24日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行うことにより、業務運営の合理化及び効率化を図ります。

2. 組織運営

（1）要員配置の見直し

自動車機構においては、新技術や社会的要請に対応するため、OBD検査に必要な技術情報の管理業務や、引き続き的確で厳正かつ公正な審査業務に対応するための保安基準適合性審査業務及び、型式指定に係る審査業務について、重点的に要員を配置するなど体制の強化に向けた検討を進めます。

特に、OBD検査に必要な技術情報の管理に関する業務については、約9万もの自動車整備事業者を含め、全国でOBD検査が円滑に行われるために必要なシステム運用・高度化など、極めて重要な役割を担うものであることから、地方検査部等を含め、必要な体制強化に向けた検討を進めます。

さらに、標準的な検査の処理台数等の考え方についても見直しを行うとともに、検査施設適正配置計画に基づき、検査コース数の柔軟な運用により、職員の負担軽減及び受検者利便の向上を図ります。

なお、これらの検討は、検査業務の適正化のための地方事務所の管理職業務のあり方の検討と併せて進めます。

(2) その他実施体制の見直し

自動車機構の業務が全体として効果的・効率的に実施されるよう必要な見直しを行うとともに、OBD 検査等、新たに行うこととされた業務の状況を把握した上で、関係機関との調整を担う本部機能の強化を含め、本部のあり方について検討します。

また、国土交通省において、自動車検査登録事務所等の集約・統合化の可否の検討を行う際には、自動車機構の事務所等の集約・統合化の可否も併せて検討します。

(3) 人事に関する計画

年功主義にこだわらない能力に応じた適正な人員配置を行い、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、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します。

Ⅲ. 財務内容の改善に関する目標を達成するためにとるべき措置

(1) 財務運営の適正化

中期計画期間における予算、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ります。

「独立行政法人会計基準」(令和7年9月29日改訂)に基づき、運営費交付金の会計処理における収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行います。

また、年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行います。

(2) 自己収入の拡大

知的財産権の実施許諾の推進、研究・試験・研修施設の外部利用の促進、受託研究の獲得拡大及び競争的資金への積極的な応募により、収入の確保・拡大を図ります。

これらの目標達成のため、具体的には、国等からの受託研究等を60件程度実施します。

(3) 保有資産の見直し

保有資産については、資産の利用度のほか、本来業務に支障のない範囲での有効利用の可能性、経済合理性などの観点に沿って、その必要性について、自主的な見直しを不断に行います。

Ⅳ. 短期借入金の限度額

予見し難い事故等の事由の他、年度当初の運営資金、収入不足への対応のための経費が必要となる可能性があるため、短期借入金の限度額を6,000百万円とします。

V. その他業務運営に関する目標を達成するためにとるべき措置

(1) 自動車の設計から使用段階までの総合的な対応

自動車の設計から使用段階までの安全確保・環境保全に関する技術的な取組を総合的に行う我が国唯一の機関として、中期計画期間中の研究開発の方針（別紙1）の見直し要否の定期的な検討や、部門間の連携方策を総合的に検討するため、理事長及び全理事からなる会議体（総合技術戦略本部）を引き続き運営します。

(2) 施設及び設備に関する計画

業務の確実な遂行及び、女性の就業促進や熱中症対策の義務化、温室効果ガスの排出削減等、国の動向をふまえた施設の計画的な整備・更新を進めるとともに、適切な維持管理に努めます。

施設・設備の内容	予定額 (百万円)	財源
(一般勘定) 自動車等研究施設整備費		独立行政法人自動車技術総合機構 施設整備費補助金
電力設備の更新	318	
米国車評価のためのドライビングシミュレータの更新	1,095	
鉄道・索道関係試験設備の更新等	150	
(審査勘定) 審査施設整備費		
審査場の建替等	0	
審査上屋の改修等	0	
基準策定改正等に伴う試験設備の導入・改造	1,562	

[注記] 電力設備の更新、米国車評価のためのドライビングシミュレータの更新及び鉄道・索道関係試験設備の更新等については令和7年度補正予算で実施。

(3) 人材確保、育成及び職員の意欲向上

自動車機構の役割に合致した人材の確保のため、採用分野の拡大等を図ります。

また、国からの出向職員と自動車機構採用職員との効果的な配置により、職員の能力発揮や意欲向上、組織力の強化を図ります。

さらに、研修の実施体制の充実、DX化に対応すべくIT人材の育成を進めるとともに、関係機関等との人事交流の拡大等に取り組みます。交通安全環境研究所においては、基準策定・国際相互承認の推進のための国際会議参加や研究発表、所内セミナー等を通じて、人材育成に取り組みます。

加えて、業務改善の提案等の実績、緊急時の対応状況、審査に係る技術等を評価し、表彰することなどにより、職員の業務への取組意欲や技術の向上を図ります。

また、安心安全を確保し、職員の満足度（ES）及びエンゲージメントを高めるため、柔軟な勤務体系や勤務環境を整備することにより、働きがいのある職場づくりを目指します。

人材確保・育成方針について、必要に応じて改正を行います。

（４）広報の充実強化を通じた国民理解の醸成

自動車機構の活動について、ホームページ等を活用して広報の充実強化を図るとともに、イベント案内、採用情報、プレスリリース等の配信や、インターンシップの実施に取り組むなど、積極的な情報提供を進めることを通じ、自動車の安全確保・環境保全に対する国民意識の向上に貢献します。

交通安全環境研究所においては、対外的プレゼンス向上等の取組の一つとして、研究所の業務・成果を広く国民に網羅的に紹介する交通安全環境研究所フォーラム及びタイムリーな特定のテーマにかかる研究成果等を紹介する講演会をそれぞれ1回程度開催するとともに、研究所の活動について広く国民の理解を得るため、研究所の一般公開を1回程度実施します。

（５）内部統制の徹底

「「独立行政法人の業務の適正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、業務方法書に定めた事項を確実に実施します。

理事長及び全理事を構成員とする内部統制委員会及び検査業務適正化推進本部を引き続き設置し、理事長のリーダーシップのもと、内部統制の取組について実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行います。また、業務の的確な実施を確保するため、本部、交通安全環境研究所及び地方検査部等のうち、令和8年度中に48箇所以上に対し、内部監査等を実施します。

また、不適切事案の防止に向けた対策に引き続き取り組みます。

研究不正の防止に向けた取組については、「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日文部科学大臣決定）に従って、適切に取り組みます。

個人情報保護、情報セキュリティについては、「サイバーセキュリティ戦略」（令和

7年12月23日閣議決定)等の政府の方針を踏まえ、情報セキュリティの強化を図ります。

(6) 独立行政法人自動車技術総合機構法(平成11年法律第218号)第16条第1項に規定する積立金の使途

自動車技術総合機構法第16条第1項の規定に基づき主務大臣の承認を受けた金額は、同法第12条に規定する業務の運営の使途に充てます。

VI. 不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産の処分等に関する計画

なし

VII. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画

なし

VIII. 剰余金の使途

施設・設備の整備・撤去、システムの構築・更新及び運用保守、広報活動、研究費への繰り入れ、海外交流事業(招聘、ワークショップ、国際会議等)等に使用します。

(別紙1) 令和8年度 研究計画 (1/3)

	研究課題	中期目標及び中期計画において示された重点的に推進すべき研究開発の方針	令和8年度 研究計画
自動車	自動運転車両等の機能要件の検討・安全性評価及び予防安全技術の効果評価	自動運転車の安全な普及へとつなげるために、自動運転車両の機能要件及び安全性評価手法に関する研究を行う。事故実態に即した予防安全装置の作動条件の解明や AI 等の最新技術を活用した新たな車両制御の評価手法に関する研究を行う。これらにより、新たな試験方法等を検討・提案し、技術基準案の策定や我が国主導の国際基準化等に対して貢献を行うものとする。	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転車の安全性評価に資するため、有能で注意深い人間ドライバの運転行動を定量化する手法の具体化等について検討する。 先進安全技術に関する基準改正等の議論に資するため、先進安全技術を備える車両の実車評価を行う。 米国車の先進安全技術の実車評価を行い、国連規則で定められた技術要件との関係を確認する。
	交通事故における被害軽減のためのシミュレーション技術を活用した衝突試験方法の検討	多様な衝突事故に対応し、交通事故における被害軽減に即した試験方法を策定するために、実車衝突試験に加え、シミュレーション技術も活用し、さらなる充実を図る。これらにより、新たな試験方法等を検討・提案し、技術基準案の策定や我が国主導の国際基準化等に対して貢献を行うものとする。	<ul style="list-style-type: none"> 自転車追突事故や歩行者事故をシミュレーション及び実験で再現し、受傷メカニズムを明らかにすることで有効な安全対策を検討する。 自動運転の普及に伴い乗車姿勢が多様化する中、通常と異なる乗車姿勢（臀部がシート座面の前方に位置する乗車姿勢等）が傷害に及ぼす影響についてシミュレーション技術を活用して調査する。 車載車椅子乗員に対する保護装置において乗員固定及び車椅子固定に要する荷重を把握することで、今後のガイドライン等の策定に必要な要件を検討する。
	ヒューマンファクタが関わる安全評価手法の強化	予防安全技術の高度化が進む現状を踏まえ、人間の認知・行動特性に基づく安全性評価手法を研究する。高齢ドライバ等の交通事故予防対策、新型灯火器の性能評価、周辺交通参加者への情報伝達手法などについて研究を行う。これらにより、将来の基準化に資する研究課題に取り組む。	<ul style="list-style-type: none"> ヒューマンマシンインターフェース（HMI）設計が安全性に与える影響の検討に向けて、交通事故データ分析等により、HMI の誤認・誤操作に関連する事故の実態を、高齢ドライバの関与も含めて、定性的及び定量的に整理する。 グレア（眩しさ）低減や周囲の交通参加者への情報伝達を目的とした新型灯火器について、その有効性や周囲の交通参加者に与える影響の評価手法を検討するとともに、より適切な点灯方法について検討する。

(別紙1) 令和8年度 研究計画 (2/3)

	研究課題	今中期目標及び中期計画において示された重点的に推進すべき研究開発の方針	令和8年度 研究計画
自動車	燃料電池自動車、電気自動車等の新技術搭載車の安全・環境性能評価のための主要車載システムに関する性能情報の収集・活用方法の検討	燃料電池自動車、電気自動車等の新エネルギーを活用する自動車について、それぞれの車種に特有の影響（バッテリーの安全・環境側面の性能劣化等）も踏まえつつ、安全・環境性能を評価するための手法に関する研究を行う。また、環境性能評価手法の高度化を目指した使用過程での車両及びOBFCM等での主要車載システムの性能情報の活用方法の検討を行う。これらにより、基準化を含めた新エネルギーの車両への活用、普及に関する国の施策への反映等に対して貢献を行うものとする。	<ul style="list-style-type: none"> 電気自動車の電池等を含む性能評価の高度化に向け、実走行時の電力量の実態把握（モニタリング）を行うとともに、車載システムのOBFCM情報の活用方法の検討を進める。 車載電池を構成するバッテリー・セルの均一性やセルバランスの程度が安全性低下に与える影響を調査するため、実車のフィールドデータの収集・分析を進めるとともに、セル個体のラボレベルでの評価に向けた検討を行う。
	燃料・エネルギー製造プロセス、自動車走行時における環境負荷及び新たな有害排出物質等の評価手法等の検討	自動車のカーボンニュートラル化に関連し、国の施策として挙げられている「電動化技術、水素及び次世代燃料等」の導入を踏まえ、燃料・エネルギー製造プロセスでの環境負荷及び走行時におけるエネルギー消費効率の評価等に関する多角的な研究を行うとともに、自動車エネルギー源の多様化に伴う走行時の新たな有害排出物質（例えばアンモニア等）の評価方法を検討・提案し、技術基準案の策定や我が国主導の国際基準化等に対して貢献を行うものとする。また、環境負荷のもう一つの側面である交通騒音への対策として、自動車の走行時での騒音評価に関する研究等にも取り組むものとする。	<ul style="list-style-type: none"> 次世代燃料に関して、走行実験を主体としたテールパイプでの排出成分とGHG排出量評価手法の検討を行う。具体的にはCH比を任意に変化させた走行試験データを元に排出量を評価する手法について検討する。 国連で行われている自動車の製造、使用、廃棄の段階を考慮したライフサイクルアセスメント手法の構築に対し、交通安全環境研究所における研究結果をベースとした技術的知見を反映し、構築に貢献する。 重量車に関して実車両の排出ガス浄化装置の性能変化などを継続的に評価しつつ、特に微小粒子の発生の主要原因について分析を進める。
	車両の制御等に係る情報の保全性確保のための評価手法等の検討	車両の安全性の確保や環境性能の維持等に必要の制御に係る情報の保全性を確保するため、車両及び自動車メーカーがとるべき手段に関して適切に評価する手法等について研究を実施し、国主導の国際基準化や車両検査の高度化等に対して貢献を行うものとする。	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転においては他の車両や歩行者等の認識機能にAIが広く活用されつつある。このようなAIの性能について第三者機関として評価するために必要な要件を整理し、具体的な評価手法について提案及び課題出しを行う。 AIをはじめとする、大量の情報を扱う車両システムに対するサイバーセキュリティに関して、既存の基準の適合性の確認や将来課題について検討する。

(別紙1) 令和8年度 研究計画 (3/3)

	研究課題	今中期目標及び中期計画において示された重点的に推進すべき研究開発の方針	令和8年度 研究計画
鉄道等	陸上交通システムの自動運転等に対応する安全性評価	鉄道やバス等の陸上交通システムの自動運転等に関わる安全性に関し、的確な評価を行うための研究を行い、陸上交通システムの導入促進に貢献を行うものとする。	<ul style="list-style-type: none"> 陸上交通システムの自動運転等に関わる安全性に対応し、的確な安全性評価を行うため、自動運転の総合的な安全確保方法の提案を行う。
	列車の安全性確保を前提とした施設の維持管理の省力化に資する技術の検討	状態監視技術や汎用技術等を活用し、列車の安全性を確保しつつ車両や施設の維持管理の省力化等に資する技術の開発を行い、低コストで輸送の安全確保を前提とする陸上交通システムの維持に貢献を行うものとする。	<ul style="list-style-type: none"> 軌道の要注意箇所を効率的に把握できるようにするため、車両動揺から軌道の通り変位を含む要注意箇所を特定する手法と、車両と軌道との間隔の変化をセンシングし軌道の平面性変位を含む要注意箇所を特定する手法の構築を行う。 走行中の搬器の動揺の変化から異常を検知し運転の停止に活用するための手法の検討を行うとともに、海外の実用化事例や他分野における技術の調査により駅舎の省人化又は無人化に必要な技術について検討を行う。 地方公共交通に低コストで導入可能な技術の開発を行うため、交通システムの運行や列車制御の省力化が可能となる汎用技術を活用した装置の検討を引き続き行うとともに、第4種踏切の安全性向上に寄与するシステムの検証を行う。
	地域公共交通・物流システムの改善のための地域に応じた交通計画の評価	超高齢化・人口減少等の社会情勢の変化に対応するため、新技術を活用した効率化や利便性、カーボンニュートラル等の観点を踏まえた、人や物の移動を含む交通計画に関する評価の研究を行い、地域公共交通等の改善に貢献を行うものとする。	<ul style="list-style-type: none"> 人やモノの移動を支える最低限の「流れ」を維持しながら、生活エリアを集約する区域を設定する手法の構築を図るため、これまでに構築した公共交通ネットワーク導入手法の適用を検討するとともに、立地適正化計画の調査により統合すべきネットワークの類型化について検討を行う。

区 別	金 額
収入	
運営費交付金	3,118
施設整備費補助金	4,054
受託収入等	1,068
審査手数料収入	26,459
計	34,698
支出	
業務費	17,734
うち 審査関係経費	17,490
研究関係経費	161
研修経費	83
人件費	9,176
施設整備費	4,054
受託等経費	1,042
審査手数料収納経費	677
一般管理費	2,014
計	34,698

区 別	金 額
費用の部	28,119
経常費用	28,119
人件費	9,197
研究業務費	143
審査業務費	9,832
受託等経費	1,028
一般管理費	2,077
減価償却費	5,842
財務費用	0
臨時損失	0
収益の部	30,615
運営費交付金収益	2,101
審査手数料収益	26,459
その他の収入	1,051
資産見返負債戻入	740
引当金見返に係る収益	265
臨時利益	0
純利益	2,495
前中期目標期間繰越積立金取崩額	5,102
総利益	7,597

区 別	金 額
資金支出	34,699
業務活動による支出	22,214
投資活動による支出	12,428
財務活動による支出	57
翌年度への繰越金	0
資金収入	34,699
業務活動による収入	30,644
運営費交付金による収入	3,118
審査手数料による収入	26,459
その他の収入	1,068
投資活動による収入	4,054
施設整備費補助金による収入	4,054
その他の収入	0
財務活動による収入	0
前年度よりの繰越金	0

(注)単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある。

[注記]

退職手当については、役員退職手当支給規程及び職員退職手当支給規程に基づいて支給することとなるが、一般勘定に係る業務(「一定の事業等のまとまり」のうち「自動車及び鉄道等の研究業務等」)に従事する役員及び審査勘定に係る業務(「一定の事業等のまとまり」のうち「道路運送車両法に基づく執行業務等」)のうち「登録に係る確認調査」及び「リコールに係る技術的検証等」に従事する役員にあっては、その全額について運営費交付金を財源とするものと想定している。

区 別	金 額
収入	
運営費交付金	809
施設整備費補助金	1,563
受託収入等	1,027
審査手数料収入	0
計	3,399
支出	
業務費	161
うち 審査関係経費	0
研究関係経費	161
研修経費	0
人件費	651
施設整備費	1,563
受託等経費	1,004
審査手数料収納経費	0
一般管理費	19
計	3,399

区 別	金 額
費用の部	1,972
経常費用	1,972
人件費	654
研究業務費	143
審査業務費	0
受託等経費	1,004
一般管理費	18
減価償却費	152
財務費用	0
臨時損失	0
収益の部	1,913
運営費交付金収益	795
審査手数料収益	0
その他の収入	1,027
資産見返負債戻入	7
引当金見返に係る収益	84
臨時利益	0
純利益	-59
前中期目標期間繰越積立金取崩額	145
総利益	86

区 別	金 額
資金支出	3,399
業務活動による支出	1,794
投資活動による支出	1,582
財務活動による支出	23
翌年度への繰越金	0
資金収入	3,399
業務活動による収入	1,836
運営費交付金による収入	809
審査手数料による収入	0
その他の収入	1,027
投資活動による収入	1,563
施設整備費補助金による収入	1,563
その他の収入	0
財務活動による収入	0
前年度よりの繰越金	0

(注)単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある。

[注記]

退職手当については、役員退職手当支給規程及び職員退職手当支給規程に基づいて支給することとなるが、一般勘定に係る業務(「一定の事業等のまとまり」のうち「自動車及び鉄道等の研究業務等」)に従事する役職員にあっては、その全額について運営費交付金を財源とするものと想定している。

予算 (単位:百万円)

区 別	金 額
収入	
運営費交付金	2,308
施設整備費補助金	2,491
受託収入等	41
審査手数料収入	26,459
計	31,300
支出	
業務費	17,573
うち 審査関係経費	17,490
研究関係経費	0
研修経費	83
人件費	8,525
施設整備費	2,491
受託等経費	38
審査手数料収納経費	677
一般管理費	1,995
計	31,300

収支計画 (単位:百万円)

区 別	金 額
費用の部	26,147
経常費用	26,147
人件費	8,543
研究業務費	0
審査業務費	9,832
受託等経費	24
一般管理費	2,058
減価償却費	5,690
財務費用	0
臨時損失	0
収益の部	28,702
運営費交付金収益	1,305
審査手数料収益	26,459
その他の収入	24
資産見返負債戻入	733
引当金見返に係る収益	181
臨時利益	0
純利益	2,554
前中期目標期間繰越積立金取崩額	4,957
総利益	7,511

資金計画 (単位:百万円)

区 別	金 額
資金支出	31,300
業務活動による支出	20,420
投資活動による支出	10,846
財務活動による支出	34
翌年度への繰越金	0
資金収入	31,300
業務活動による収入	28,808
運営費交付金による収入	2,308
審査手数料による収入	26,459
その他の収入	41
投資活動による収入	2,491
施設整備費補助金による収入	2,491
その他の収入	0
財務活動による収入	0
前年度よりの繰越金	0

(注)単位未満を四捨五入しているため合計額が合わない場合がある。

[注記]

退職手当については、役員退職手当支給規程及び職員退職手当支給規程に基づいて支給することとなるが、審査勘定に係る業務(「一定の事業等のまとまり」のうち「道路運送車両法に基づく執行業務等」)のうち「登録に係る確認調査」及び「リコールに係る技術的検証等」に従事する役職員にあっては、その全額について運営費交付金を財源とするものと想定している。