独立行政法人
NALTEC 自動車技術総合機構
National Agency for Automobile and Land Transport Technology

令和７年度業務実績報告書

令和８年６月

独立行政法人自動車技術総合機構

～　目　次　～

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 2
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 ..... 〃
②検査における基準適合性審査 4
（２）自動車の登録確認調査業務 13
（３）自動車のリコール技術検証業務 15
２．新技術や社会的要請に対応した行政への支援 17
（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 ..... 〃
①研究内容の重点化・成果目標の明確化 ..... 〃
②外部連携の強化・研究成果の発信 50
③受託研究等の獲得 ..... 〃
④知的財産権の活用と管理適正化 ..... 〃
（２）自動車の審査業務の高度化 62
①型式認証における基準適合性審査等 ..... 〃
②検査における基準適合性審査 64
（３）自動車のリコール技術検証業務の高度化 67
３．自動車基準国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援 69
（１）自動車技術の国際調和への支援 70
（２）鉄道システムの海外展開への支援 78
①ISO、IEC等への参画 ..... 〃
②国際的な認証審査・規格適合性評価の推進等 ..... 〃
４．その他国土交通行政への貢献 80
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 83
１．業務運営 ..... 〃
２．組織運営 87
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 91
Ⅳ．短期借入金の限度額 94
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 ..... 〃
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 .. 107
Ⅶ．重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画 ..... 〃
Ⅷ．剰余金の使途 108

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

（中期目標）

Ⅲ．国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

１．的確で厳正かつ公正な業務の実施

【重要度：高】

（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

自動運行装置に係る基準適合性審査並びに自動車メーカーにおける自動運転車等のプログラムの適切な管理及び確実な書換えのための業務管理システム等に関する技術的審査をはじめ、自動車が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的確で効率的な実施に向けた取組を推進すること。

また、今後ますます進展する自動車の高度な技術に関する審査に確実に対応するため、従来の自動車認証審査部内での研修に加え、自動車認証審査部外の専門家による研修（15 回）を通じた職員の技能向上等による審査体制の強化を図ること。

（中期計画）

Ⅲ．国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項

１．的確で厳正かつ公正な業務の実施

【重要度：高】

（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

自動運行装置に係る基準適合性審査並びに自動車メーカーにおける自動運転車等のプログラムの適切な管理及び確実な書換えのための業務管理システム等に関する技術的審査をはじめ、自動車が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的確で効率的な実施に向けた取組を推進します。

また、今後ますます進展する自動車の高度な技術に関する審査に確実に対応するため、従来の自動車認証審査部内での研修に加え、自動車認証審査部外の専門家による研修（15 回）を通じた職員の技能向上等による審査体制の強化を図ります。

（年度計画）

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

自動運行装置に係る基準適合性審査並びに自動車メーカーにおける自動運転車等のプログラムの適切な管理及び確実な書換えのための業務管理システム等に関する技術的審査をはじめ、自動車が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的確で効率的な実施に向けた取組を推進します。

また、「自動車の型式指定に係る不正行為の防止に向けた検討会とりまとめ」（令和６年 12 月 24 日）を踏まえ、自動車メーカーにおける自動車の型式指定申請に係る不正行為を防止するための対策として、量産されている型式指定車の保安基準適合性等の確認に向けた検討を実施します。

加えて、今後ますます進展する自動車の高度な技術に関する審査に確実に対応するため、従来の自動車認証審査部内での研修に加え、自動車認証審査部外の専門家による研修（３回）を通じた職員の技能向上等による審査体制の強化を図ります。

(A) 年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B) 当該年度における取組

自動車等の保安基準適合性の審査を的確かつ効率的に実施した。

（ア）業務実績

自動車認証審査を的確かつ効率的に実施し、基準に適合しない自動車が市場に出回ることを防止した。具体的には、近年不正を起こした自動車メーカーに対して抜き打ちでの試験立ち会いを実施するとともに、新たに導入された後方視界看視装置（バックカメラ）の試験について、バックカメラの取り付け位置を厳密に再現できる施設を導入するなど、的確かつ効率的な審査の実施に努めた。

また、自動車に組み込まれたプログラムの適切な管理及び確実な改変並びにサイバーセキュリティを確保するための能力を自動車製作者等が有するかどうかの審査に関し、ISO/IEC27001 の認定更新により審査能力

の維持に努めるとともに、審査マニュアルを全面的に改訂し効率化を図った。

さらに、一部申請者による型式指定申請時において不正行為を行った事案に対し、国土交通省とともに対象車種が基準に適合しているかどうかについての技術的な確認を行った。

なお、令和７年度審査型式数は以下のとおり。

- 車両審査件数　：1,748 型式
- 共通構造部型式審査件数　：164 型式
- 装置型式審査件数　：699 型式
- 特定改造審査件数　：124 型式
- 特定改造等能力審査　：２件

（イ）技術職員の育成、技術力の向上

認証審査を的確かつ効率的に実施することを目的として、自動車認証審査官等の業務の習熟度の向上及び業務に必要な知識・技能を習得するための研修をのべ 30 回実施、これに加え、自動車認証審査部外の専門家による研修を４回実施し、職員の技能向上等による審査体制の強化を図った。

具体的な研修内容

①新人職員を対象に、習熟度の高い自動車認証審査官を教育係として選任した初任研修

②的確な審査の実施のため騒音、ブレーキ、排出ガス等の試験装置や試験実務に関する研修

③海外において認証審査実施可能な基礎語学レベルを習得させることを目的とした基礎的な英語研修

さらに、自動車認証審査部外の専門家による研修について、排出ガス・燃費試験機器の原理及び内部構造や、新たな衝突試験用ダミーによる解析手法などの様々な研修を行い、審査体制の強化を行った。

②検査における基準適合性審査

（中期目標）

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するこ

と。

特に、これまでに発生した、検査機器の判定値が誤った設定のまま審査を実施する等の不適切事案については、前中期目標期間中に設置した検査業務適正化推進本部（構成員：理事長及び全理事）の責任の下で、検査業務の見直しや再発防止策を継続的に推進すること。加えて、監事を補佐する監事監査室において、引き続き内部統制のモニタリングを適切に実施すること。

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むこと。

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、コース稼働率を年平均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年平均1,700 時間以下とすること。

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、地方検査部及び地方事務所（以下「地方検査部等」という。）の専門案内員を引き続き配置するとともに、安全作業マニュアルの見直し等を実施し、これら対策を推進することによって、中期目標期間中の重大な事故の発生にかかる度数率を年平均1.15※以下とすること。

※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、平成26 年度は1.15、令和元年度は1.81 であることを踏まえ、平成26 年度と同等の値とすることを目指すもの。

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、例えば、特に社会的要請が高い排出ガス対策や騒音対策について、遠隔測定技術の活用に向けた検討を進めるなど、検査効果の向上に努めること。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せて実施することを検討すること。

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ること。

これらの取組みを通じ、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、中期目標期間中に55 万台以上の街頭検査を実施することを目指すこと。

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むこと。

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すること。

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図ること。

（中期計画）

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。

特に、これまでに発生した、検査機器の判定値が誤った設定のまま審査を実施する等の不適切事案については、前中期計画期間中に設置した検査業務適正化推進本部（構成員：理事長及び全理事）の責任の下で、検査業務の見直しや再発防止策を継続的に推進します。

具体的には、以下の取組みを行います。

（ｉ）不当要求、事故等の防止や、検査業務の適正化を図るため、各事務所の管理職が適切に管理業務を行えるよう、適正に職員を配置し、事務所の管理職業務のあり方を見直します。また、排出ガス検査等の既存の検査の実施方法の見直しを検討するなど、検査の効率化に向けた取組みを推進するとともに、検査票への審査結果記入の廃止、審査事務規程の電子化等、検査関係事務の効率化や、受検者の利便性向上に資する新たなサービスの提供に向けた検討も進めます。これらに伴い、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。さらに、３次元計測装置の計測手法の見直し等、高度化システムの改良を検討します。

（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、並行輸入自動車の審査については、平成 30 年に新たに設置した並行輸入

自動車専用審査棟の運用をはじめ、前中期計画期間中に策定した現車審査の厳正な運用を引き続き着実に実施するとともに、現車審査に

先立つ事前の書面審査についてもより厳格に行うため、職員の専従化、検査部管内の一元化、電子化による効率化等、最適な書面審査のあり方を検討し、改善を図ります。

さらに、判定値事案を受けての対策について、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、定期的な職員研修等を実施します。

その他、内部監査等により、これらの取組全般を不断に点検するとともに、全国事務所に対する内部監査をより効果的に行えるよう、検討します。

加えて、監事を補佐する監事監査室において、引き続き、内部統制のモニタリングを適切に実施します。

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組ます。

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、コース稼働率を年平均 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年平均 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、地方検査部及び地方事務所（以下「地方検査部等」という。）の専門案内員を引き続き配置するとともに、安全作業マニュアルの見直し等を実施し、これら対策を推進することによって、中期計画期間中の重大な事故の発生にかかる度数率を年平均 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、平成 26 年度は 1.15、令和元年度は 1.81 であることを踏まえ、平成 26 年度と同等の値とすることを目指すもの。

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、例えば、特に社会的要請が高い排出ガス対策や騒音対策について、遠隔測定技術の活用に向けた検討を進めるなど、検査効果の向上に努めます。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。

これらの取組みを通じ、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、中期計画期間中に 55 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組ます。

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図ります。

（年度計画）

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。

特に、これまでに発生した、検査機器の判定値が誤った設定のまま審査を実施する等の不適切事案については、検査業務適正化推進本部（構成員：理事長及び全理事）の責任の下で、検査業務の見直しや再発防止策を継続的に推進します。

具体的には、以下の取組を行います。

（ⅰ）不当要求、事故等の防止や、検査業務の適正化を図るため、各事務所の管理職が適切に管理業務を行えるよう、事務所の管理職業務のあり方を検討します。また、排出ガス検査等の既存の検査の実施方法の見直しを検討するとともに、検査票への審査結果記入の廃止等、検査関係事務の効率化や、受検者の利便性向上に資する新たなサービスの提供に向けた検討を進めます。これらに伴い、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。さらに、３次元計測装置の計測手法の見直し等、高度化システムの改良を検討します。

（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、並行輸入自動車の審査については、平成 30 年に新たに設置した並行輸入自動車専用審査棟の運用をはじめ、前中期計画期間中に策

定した現車審査の厳正な運用を引き続き着実に実施するとともに、現車審査に先立つ事前の書面審査についてもより厳格に行うため、令和６年 10 月から導入したオンライン届出システムの活用を進め、職員の専従化、検査部管内の一元化等、最適な書面審査のあり方を検討します。

さらに、判定値事案を受けての対策について、令和２年度に新たに導入した判定値の設定に人が介在しない仕様の検査機器の拡充を図るなど、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、ｅ-ラーニングを活用した定期的な職員研修等を実施します。

その他、内部監査等により、これらの取組全般を不断に点検するとともに、全国事務所に対する内部監査をより効果的に行えるよう、検討します。

加えて、監事を補佐する監事監査室において、引き続き、内部統制のモニタリングを適切に実施します。

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組ます。

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、地方検査部及び地方事務所（以下「地方検査部等」という。）の専門案内員を引き続き配置するとともに、安全作業に係る研修を拡充するなど、これら対策を推進することによって、令和７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、平成 26 年度は 1.15、令和元年度は 1.81 であることを踏まえ、平成 26 年度と同等の値とすることを目指すもの。

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、例えば、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向けた検討を進めるなど、検査効果の向上に努めます。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７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組ます。

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着実に進めます。

(A) 年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B) 当該年度における取組み

自動車の使用段階における基準適合性審査を的確で厳正かつ公正に実施し、安全で環境に優しい交通社会の実現に貢献した。

なお、令和７年度の検査業務は以下のとおり。

- 審査件数 ： 7,508,919 台
  - 新規検査 ：1,019,492 台
  - 継続検査 ：5,391,434 台
  - 構造変更 ： 72,834 台
  - 再検査 ： 873,531 台
  - 街頭検査 ： 151,628 台
- ユーザー車検件数 ： 2,190,182 台（※審査件数の内数）
  - 新規検査 ： 249,712 台
  - 継続検査 ：1,594,676 台
  - 構造変更 ： 5,288 台
  - 再検査 ： 340,506 台

平成 27 年度に神奈川事務所において保安基準不適合の並行輸入自動車を合格させたとして旧自動車検査独立行政法人の職員３名が逮捕された事案（以下「神奈川事案」という。）について、当該事案の原因分析及び再発防止策の提言を求めるために設置した「神奈川事務所の不適切事案等に関する第三者委員会」（委員長：岩村修二弁護士）の報告書を踏まえ、検査業務適正化推進本部（本部長：理事長）の下、再発防止に向けて取り組んでいるところである。

令和７年度においても当該本部会合を開催し、神奈川事案や検査機器の不具合及び設定不備による誤判定事案の再発防止対策実施状況を確認した。また神奈川事案を受け、再発防止に係る内部統制の維持・向上のため法律事務所とアドバイザリー契約を締結し、機構の取組について確認・助言を受けることにより、着実に各種対策を実施した。

その他、以下の取組みを行った。

（ⅰ） 各事務所の管理職が適切に管理業務を遂行できるよう、管理職業務（人事・会計業務や定期報告など）の内容を整理・分析し、事務所で共通する管理業務を明確化し、業務引継書の様式を作成した。当該様式に基づく引継書の作成を支援するアプリを全国に展開することで、管理職業務の属人化を防止し、異動時においても管理業務が適切に実施されるよう支援した。

また、ブレーキテスタの重量計の異常を検知し職員に通報する機能の追加、審査を補助するため車両の保安基準適用年月日を表示する機能の追加を行うなど高度化施設の改修を行った。

さらに、検査の効率化として、審査結果を記入している検査票の廃止に向け、検査場のデジタル化推進の検討を進めた。

（ⅱ） 受検者による不当要求に毅然と対応し厳正・公正な審査が行えるよう、全国の地方検査部・事務所（以下、「地方事務所等」という。）において、通達に規定されている特異事業者への対応の流れを含めた緊急時対応訓練を実施した。

並行輸入自動車の現車審査に先立つ事前の書面審査の厳正な運用について、複数台届出に対応するためのシステム改善を行い、書面審査に係る業務の効率化を行った。

その他、これまでに発生した検査機器の不具合及び設定不備による誤判定事案の再発を防止するため、検査機器の判定値設定に人が介在しない仕様を標準と定め検査機器の導入を進めるべく、老朽度の激しいものを優先的に選定し更新を行った。

また、従来の集合研修に加え、ｅ-ラーニングを活用し、全ての検査職員を対象とした再発防止策の理解促進に努めるとともに、通達「検査機

器の適正の確保について」に基づく事務所による再発防止策を地方検査部がチェックし、地方検査部の当該チェック体制を本部がチェックする「階層的チェック」を行うことで対策を推進した。

地方事務所等に対し、基準適合性審査、不当要求防止対策及び事故防止対策が適切に行われているか指導・監督するため、内部監査等を 50 箇所に実施した。内部監査等においては、令和４年度に策定された内部監査マニュアル及び調査・指導マニュアルに基づき、効率的かつ統一的に実施した。また、監査等の実施結果を他の地方事務所等へ横展開することにより、好事例の共有を図るとともに、改善を要する事項に関する自己点検を促し、同種事案の予防処置を図った。

検査コースについては稼働率を年平均 99.6%以上とするため、使用年数が長く、故障発生の可能性が高い検査機器について、老朽更新を行った。

また、検査機器の適切な維持管理のための日常的な管理として、通達「自動車検査用機械器具管理規程」に基づく点検を確実に履行し、定期的な管理として、検査機器の定期点検にかかる契約を本部一括で行い、機器メーカーに対して、定期点検の確実な実施及び故障への迅速な対応等の要請を行った。 これらの取組により、令和７年度における故障を起因とするコース閉鎖時間は年間 602 時間となり、稼働率は 99.9%となった。

受検者の安全性・利便性の維持、向上を図るため、引き続き各事務所等に専門の案内員を配置するとともに、事故防止に係る以下の取組みを重点的に実施した。

- これまで実施してきた事故防止に係る安全作業に特化した研修について、より多くの職員が受講できるように実施回数を増やすなどの拡充を図った。併せて、研修の内容についても第三者からの意見を求めるなどの見直しを行った。
- 定期的に事故防止啓発ポスターを地方事務所等に展開し、検査場内に掲示を行うことで、受検者への注意喚起を行った。
- 受検者に起因する事故について、関係団体の会報誌に事故防止に係る注意喚起ポスターの掲載を依頼し、受検者への更なる注意喚起を実施した。
- 事故の実態を踏まえ、安全作業マニュアルについて、高所作業時及び規格に適合したヘルメットの着用に関する規定を新設するなど改訂を実施した。

これらの取組みにより、重大事故を１件にとどめることができ、重大事故発生にかかる度数率は 0.21 となった。

社会的要請が高い街頭検査を、国土交通省及び各都道府県警察等と協力し実施している。令和５年度から引き続き、従来から行っている路上での街頭検査に加え、車両番号自動読取り技術を組み合わせて効率的に実施した。加えて、各検査部において四半期単位の目標を設定するとともに本部よりフォローアップを行うことで合計 151，628 台の車両について検査を実施した。特に、深夜・休日の特別街頭検査について、過去最高の 48 件に対応した。

さらに、各自動車イベントの開催に合わせ、公道走行できないような改造が施された出展車両に対して不正改造等を増長する表示がされていないか啓発活動を実施した。

不正改造が疑われる車両については、高度化施設で取得した画像を活用し、当該施設の端末で照会できる設備環境を有効に活用し適切に不正改造対策を行った。

検査機器の判定値について、高度化施設において一元管理するため、引き続き、検査機器の更新に併せて高度化施設の機能追加を実施し、令和７年度は 17 基の検査機器を更新しすべての機器の高度化施設を更新することができた。

（２）自動車の登録確認調査業務

（中期目標）

（２）自動車の登録確認調査業務

前中期目標期間において国土交通省からの人員移管が完了した、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、地方検査部等によるブロック研修を 50 回以上実施すること。

（中期計画）

（２）自動車の登録確認調査業務

前中期計画期間において国土交通省からの人員移管が完了した、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、地方検査部等によるブロック研修を 50 回以上実施します。

（年度計画）
（２）自動車の登録確認調査業務
前中期計画期間において国土交通省からの人員移管が完了した、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、地方検査部等によるブロック研修を 10 回以上実施します。

(A) 年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B) 当該年度における取組

登録確認調査業務を的確かつ効率的に実施するため、登録確認調査員の業務に必要な知識・技能を習得するための研修を行った。

令和７年度においては、国土交通省と連携し、登録確認調査員の業務に求められる役割・責任、それに必要となる知識・技能について再確認し、自動車登録制度の概要、自動車登録業務の一連の流れ、関連する法令等の基礎的な内容について習熟度の向上を図るため、自動車登録業務に精通した自動車登録官等を講師として迎え、地方検査部等によるブロック研修を合計 14 回実施した。

また、一部検査部において、ルーティン業務の深堀による登録業務に関する知識やスキルの向上、確認調査員同士の繋がりの形成を目的として、他検査部と合同でブロック研修を実施し、相互に登録現場を視察する取組を行い、登録確認調査業務全体の質の向上を図った。

さらに、登録関係業務に関する更なる質の向上を図ることを目的に、本部主催でグループ討議研修を実施した。

その他、国土交通省と連携し、登録確認調査業務に一定以上の経験を有する２年目以降の登録確認調査員の中から希望者を募り、国土交通省が主催する自動車登録官研修に参加させることで、関係法令や登録制度に対する理解を深めるとともに、民法や会社法等に関する知識を習得する機会を設け、登録確認調査業務のさらなる質の向上を図った。

（３）自動車のリコール技術検証業務

（中期目標）

（３）自動車のリコール技術検証業務

リコールの迅速かつ確実な実施を図るため、国土交通省と連携の下、自動車の不具合の原因が設計又は製作の過程にあるかの技術的な検証を実施すること。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不具合情報を確実に分析することとし、25,000 件以上の分析に努めるとともに、国土交通省からの依頼に応じて排出ガス不正制御に係るサーベイランス業務を実施すること。また、電子制御装置の普及による自動運転技術の進展、燃費や排出ガス性能の向上等、今後も自動車技術の著しい発展が見込まれることから、これらの高度化・複雑化する自動車の新技術の不具合に迅速に対応するため、自動車機構が保有する情報の横断的・効率的な分析を可能とすることで体制の強化を図ること。

（中期計画）

（３）自動車のリコール技術検証業務

リコールの迅速かつ確実な実施を図るため、国土交通省と連携の下、自動車の不具合の原因が設計又は製作の過程にあるかの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不具合情報を確実に分析することとし、25,000 件以上の分析に努めるとともに、国土交通省からの依頼に応じて排出ガス不正制御に係るサーベイランス業務を実施します。また、電子制御装置の普及による自動運転技術の進展、燃費や排出ガス性能の向上等、今後も自動車技術の著しい発展が見込まれることから、これらの高度化・複雑化する自動車の新技術の不具合に迅速に対応するため、自動車機構が保有する情報の横断的・効率的な分析を可能とすることで体制の強化を図ります。

（年度計画）

（３）自動車のリコール技術検証業務

リコールの迅速かつ確実な実施を図るため、国土交通省と連携の下、自動車の不具合の原因が設計又は製作の過程にあるかの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るとともに、国土交通省からの依頼に応じて排出ガス不正制御に係るサーベイランス業務を実施します。

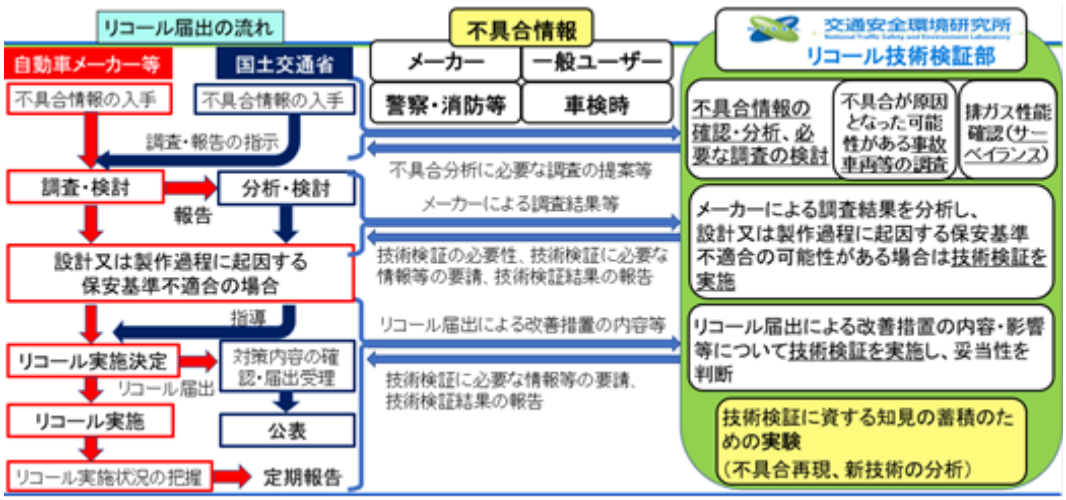
また、電子制御装置の普及による自動運転技術の進展、燃費や排出ガス性能の向上等、今後も自動車技術の著しい発展が見込まれることから、これらの高度化・複雑化する自動車の新技術の不具合に迅速に対応するため、自動車機構が保有する情報の横断的・効率的な分析に係る取組を引き続き実施することで体制の強化を図ります。

(A)　年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B)　当該年度における取組

リコール技術検証部では、車両の不具合の発生原因が設計又は製作の過程にあるのかについて技術的な検証（以下、「技術検証」という。）を国土交通省からの依頼によって行っている。その技術検証業務の一環として、国土交通省が収集した不具合情報について、それが設計又は製作に係わる不具合であるかを分析している。不具合情報が設計又は製作に起因することが疑われる事案について技術検証を行うとともに、自動車メーカーが自主的に届け出たリコール届出内容の技術的な妥当性についても技術検証を行うことにより、リコール制度が適切に機能するように貢献することを目的としている。



（ｉ）効果的かつ効率的な技術検証の実施

国土交通省からの依頼により、不具合の原因が設計又は製作の過程にあるのか、また、リコールの届出に係る改善措置の内容が適切であるのかについて技術検証を行った。

令和７年度においては、192 件の技術検証を行い、リコール等の市場措置につながった件数は５件、新たに技術検証を開始した件数は 64 件であった。

（ⅱ）不具合情報の分析

国土交通省の依頼に基づき、5,615 件について分析を行った。年度計画における数値目標の 5,000 件を上回る達成率約 112%の成果が得られた。

不具合情報の分析にあたっては、個々の不具合情報の分析において、国土交通省と連携して、必要に応じて国土交通省に報告された過去の類似不具合情報件数を把握し、設計又は製作に係わる不具合が疑われる情報の発見に努めた。

（ⅲ）排出ガスの不正ソフトに係るサーベイランスの実施

平成 27 年に発覚した米国におけるフォルクスワーゲン社による不正ソフトの使用事案を受け、平成29年４月、「排出ガス不正事案を受けたディーゼル乗用車等検査方法見直し検討会」の最終とりまとめにおいて、サーベイランスの実施が提言された。

これを踏まえ、国土交通省から不正ソフト使用の有無の確認に係るサーベイランスを公正中立な第三者機関であるリコール技術検証部において実施することを依頼され、平成 29 年度からサーベイランスに着手し、令和７年度においても国土交通省からの依頼により１台の車両の排出ガス測定を行った。測定した排出ガス量については、極端な乖離もなく良好な数値であった。

加えて令和６年度に入手した小型で車両への加工が不要な最新型のミニ PEMS（車載式排出ガス測定装置）を活用し、新しい排出ガス・サーベイランスとしてより多く、より多様な車両の試験が行えるよう、有用性の検証を実施した。

（ⅳ）機構が保有する情報の横断的・効率的な分析の実施による体制の強化

①令和６年 10 月から開始された電子的な検査（OBD 検査）情報を抽出し、データ分析を開始した。

②EV 火災事故の見分に活用するため、環境研究部が保有する EV 火災やバッテリ関連不具合等の事例分析をもとに、火災原因診断ツリーを作成した。

２．新技術や社会的要請に対応した行政への支援

（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

①研究内容の重点化・成果目標の明確化

（中期目標） ２．新技術や社会的要請に対応した行政への支援 （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うものとする。また、自動車基準の国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援等のため、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うものとする。

これらの研究等を進めるにあたっては、中期目標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するものとする。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、評価に当たっては、下記に掲げる評価軸及び①から④までに掲げる指標等に基づいて実施するものとする。

【重要度：高】

自動車及び鉄道等の陸上交通に係る技術は、自動運転システム、燃料電池自動車等に代表されるとおり、日進月歩が激しい。これらの最新の技術に対応した自動車及び鉄道等の陸上交通に係る安全・環境政策を行うためには、これらの技術に対応した安全・環境基準を策定するとともに、自動車の型式認証、自動車の検査、リコール等においても、最新技術に対応させていく必要がある。そのためには、最新の技術に関する知見・データを有しつつ、公正・中立的な立場で実際に研究、調査等を行い、科学的な根拠を持って国への貢献ができる基盤が必要である。さらには、自動車基準の国際調和及び鉄道システムの海外展開へ支援を行っていくためにも、基準獲得交渉において科学的根拠や最新技術に関する知見は必要不可欠である。

【評価軸】

● 国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための研究であるか。具体的には、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資するとされた調査及び研究であるか。

● 行政ニーズを的確にとらえた研究テーマの設定後においても、研究内容の進捗を定期的に内部で確認するのみならず、外部有識者の参加する会議においても確認し、必要に応じて助言・方向性の修正を行う等、研究開発の成果の最大化に資する取組が促進されているか。

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、重点的に推進するべき研究開発の方針は別紙１に掲げるとおりとする。

なお、自動車・鉄道技術の急速な進展を踏まえ、必要に応じて、別紙１は変更する場合がある。

（中期計画）

２．新技術や社会的要請に対応した行政への支援

（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システムの海外展開への支援等のため、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、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。

【重要度：高】

自動車及び鉄道等の陸上交通に係る技術は、自動運転システム、燃料電池自動車等に代表されるとおり、日進月歩が激しい。これらの最新の技術に対応した自動車及び鉄道等の陸上交通に係る安全・環境政策を行うためには、これらの技術に対応した安全・環境基準を策定するとともに、自動車の型式認証、自動車の検査、リコール等においても、最新技術に対応させていく必要がある。そのためには、最新の技術に関する知見・データを有しつつ、公正・中立的な立場で実際に研究、調査等を行い、科学的な根拠を持って国への貢献ができる基盤が必要である。さらには、自動車基準の国際調和及

び鉄道システムの海外展開へ支援を行っていくためにも、基準獲得交渉において科学的根拠や最新技術に関する知見は必要不可欠である。

【評価軸】

● 国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための研究であるか。具体的には、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資するとされた調査及び研究であるか。

● 行政ニーズを的確にとらえた研究テーマの設定後においても、研究内容の進捗を定期的に内部で確認するのみならず、外部有識者の参加する会議においても確認し、必要に応じて助言・方向性の修正を行う等、研究開発の成果の最大化に資する取組が促進されているか。

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、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。その上で、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。さらに、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関連研究分野の連携可能性等を検討し、最大限の成果が効率的に達成できるように努めます。

（年度計画）

２．新技術や社会的要請に対応した行政への支援

（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システムの海外展開への支援等のため、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、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、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。その上で、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。さらに、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関連研究分野の連携可能性等を検討し、最大限の成果が効率的に達成できるように努めます。

(A)　年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B)　当該年度における取組

交通安全環境研究所に設置された研究企画会議において、研究業務に関する企画、管理及び総合調整を行い、研究課題選定方針を下記（１）及び（２）

の要件を満たす課題のみを選定し、これに研究者のリソースを振り向け重点化することにより、研究目的の指向性向上及び研究内容の質的向上を図ることとした。

選定された研究課題については、交通安全環境研究所長が主催する課題群進捗検討会において、運営費交付金で行う経常研究に限らず、受託研究や共同研究、競争的資金による研究等を含め、交通安全環境研究所で実施する各分野の研究課題を９つの研究課題群に集約し、課題群ごとに研究責任者から研究の進捗度合いと今後の実行計画、将来展望、行政施策との関連などを確認した。こうした方法で進捗管理を適切・確実に実施した。

（１）　研究目的が下記のいずれかに該当すること

○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、国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定に資する研究

○自動車基準の国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援等のため、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に資する研究

（２）　研究分野が下記のいずれかに該当すること

【自動車（安全関係）】

ⅰ．自動運転車両の機能要件の検討・安全性評価及び予防安全技術の効果評価

ⅱ．交通事故実態に即し、予防安全技術を考慮した衝突安全試験方法等の検討

ⅲ．自動運転に関する電子制御装置の安全性・信頼性評価

【自動車（環境関係）】

ⅳ．燃料電池自動車、電気自動車等の新技術搭載車の安全・環境性能評価と OBD の活用による使用過程の車両性能情報収集方法の検討

ⅴ．実環境走行でのエネルギー消費効率・有害排出物質等の信頼性・公平性を高めた評価

ⅵ．走行実態に即した騒音の評価

【鉄道等】

ⅶ．新技術を用いた交通システムに対応する安全性評価

ⅷ．列車の安全運行や施設の維持管理の省力化に資する技術の評価

ⅸ．新技術を含む公共交通の地域に応じた導入促進評価

さらに上記の要件を満たした課題を下記の観点で評価を行い、評価の低い課題については不採択（新規課題）又は中止（継続課題）とした。

【新規課題】

① 令和７年度　研究計画策定基本方針　の内容にあっていること
② 交通安全環境研究所の役割の整理がなされ、その研究所の使命と整合していること
③ 研究成果による国の目標実現、施策への寄与度が高いこと
④ 社会的必要性や緊急性が高いこと
⑤ 目標（マイルストーン）の設定が適切であること
⑥ コスト、研究者数、研究期間の記載された計画書、予算計画書が適切であること
⑦ 先見性、独創性を備え、研究所の基礎的な研究能力強化に貢献するものであること

【継続課題】
① 令和７年度　研究計画策定基本方針　の内容にあっていること
② 国との具体的な連携を実施していること
③ これまでの研究成果が目標（マイルストーン）を達成していること
④ 目標（マイルストーン）の設定が適切であること
⑤ 研究所の基礎的な研究能力強化に貢献してきていること
⑥ コスト、研究者数、研究期間の記載された計画書、予算計画書が適切であること
⑦ 受託研究、共同研究等への研究内容の一部を含めた移行について、適切な考察・検討がなされていること

上記の評価でポイントが高い提案課題について、国の行政施策への貢献という目的指向性をより高めるため、各技術分野を担当する国の行政官も参画した「研究課題選定・評価会議」を開催し、運営費交付金で行う研究課題（経常研究）については、新規提案課題の採択可否の決定、継続課題の中間評価、並びに研究計画の見直し等に関する審議を行った上で、次年度の研究課題を決定した。特に行政からは、提案課題が国の交通安全・環境の諸施策と整合しているか、研究成果が国土交通省の技術施策（技術基準の策定等）に有効に活用できるかといった観点で評価を受けた。

新規課題数：　　３課題
継続課題数：　　11 課題

また、客観的な観点での研究評価を実施するため、各技術分野を代表する外部の有識者で構成される研究評価委員会を開催し、運営費交付金で行う各経常研究について、事前、中間（研究期間が５年を超える課題の３年目に実施。）、事後の外部評価を実施した。特に研究の手法に関しては、学術的見地

での貴重なご意見を頂き、その後の研究に反映させることとした。なお、各課題の評価結果については、交通安全環境研究所 HP で公表し、その透明性を図った。

評価対象となる新規研究テーマ（事前評価）：　３課題
評価対象となる継続研究テーマ（中間評価）：　対象課題無し
評価対象となる終了研究テーマ（事後評価）：　３課題

○年度計画の各研究分野における具体的な取組については以下のとおり。

令和７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るべき研究開発の方針	令和７年度　研究計画
自動車（安全関係）	自動運転車両の機能要件の検討・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。また、歩行者や自転車乗員の交通事故防止や高齢者の運転を支援する予防安全技術の浸透や促進等を図るため、その技術的な効果の検証、試験方法の検討に関する研究を進める。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。	• 混在交通を前提とした自動運転車に求められる安全性の議論に資するため、人間ドライバの運転行動を定量化する手法の具体化や評価基準等について検討する。 • 高齢ドライバの運転特性や事故の特徴などを調査し、新型車両システムの導入による事故予防効果、安全性に与える影響の評価方法を検討する。 • 市街地走行における前照灯による眩惑の発生頻度を調査し、眩惑の低減と夜間視認性の向上を図る手法を検討する。 • 車両の進路変更の合図や走行モード等を周辺の交通参加者に向けて表示する新型灯火器の有効性や点灯方法等を検討する。
	交通事故実態に即し、予防安全技術を考慮した衝突安全試験方法等の検討	衝突事故被害軽減を一層図るため、子供や高齢者を重点対象として、現行の車両安全対策として未対応の分野（対自転車事故、重量差のある車両による事故、予防安全技術搭載車両の事故等）について、交通事故実態に即したより有効な車両の衝突安全性評価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。	• 衝突安全に関する実験とシミュレーションを合わせた研究環境の構築のために、多様な衝突形態の衝突挙動を計算し、シミュレーションの解析精度を検証する。 • シミュレーションを用いて自動運転の普及で多様化する乗車姿勢の傷害に対する影響や、自転車や歩行者に対する新たな保護性能試験法の検討を行う。また、車載車椅子乗員に対する保護装置（シートベルト、エアバッグなど）について検討する。 • 前述のシミュレーション結果をフィードバックした効率的な衝突実験とスレッド実験を実施し、乗車姿勢、歩行者保護、車椅子保護について検

			討する
	自動運転に関する電子制御装置の安全性・信頼性評価	電子制御が高度化した自動運転車の導入を見据え、電子制御装置の安全性・信頼性について的確な評価を実施できるようにするため、自動運転システムの信頼性評価手法に関する研究を実施するとともに、電磁両立性の評価手法等に関する研究を実施し、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。	• 衝突被害軽減ブレーキについて、現行の国連規則では定められていないセンサ系にとって不利な状況（例：夜間歩行者）における実車性能調査を行い、新たな要件及び試験法の提案に資するための検討を行う。 • 電磁両立性に関する各種の国際規格等の改定動向を調査するとともに、試験法の種類により部品の電磁波耐性の測定結果が異なる場合の要因解析を行い、その解決可能性について検討する。

（1）自動運転車両の機能要件の検討・安全性評価及び予防安全技術の効果評価（4課題）

交通事故における死傷者数のさらなる低減を図るためには、自動運転技術および予防安全技術の発展は必要不可欠であり、また、その技術の国際基準化が重要である。令和7年度には主に以下の研究を行った。

有能かつ注意深い運転者の運転行動を調査するためのドライビングシミュレータ実験を行い、自動運転車が規範とすべき人間ドライバの回避行動を整理した。

電動車両、特にアクセルペダルのみで停止を含む加減速操作が可能なワンペダル車両に特有の事故の有無を交通事故データベースにより分析した。ワンペダル車両は高齢者のペダル踏み間違い事故の割合が高く、特に駐車場、単路での事故の正規化比率が高いことを明らかにした。

ドライバからの歩行者の視認性を向上させつつ、周囲へのグレア低減を目的として配光を工夫した新型前照灯（パターニング前照灯）について評価実験を実施した。

運転支援装置の作動中に他車両が急接近する場面を想定した実車評価を実施し、評価車両（２台）の危険回避能力を分析した。

上記の研究成果を国際基準化の議論に活用するための準備を進めた。

① 有能で注意深い人間ドライバの具体化に関する調査

自動運転車の安全性に関する上位概念である「自動運転車は少なくとも有能かつ注意深い人間ドライバと同等以上の安全性を有すること」の議論に資するため、有能かつ注意深い人間ドライバの運転行動を具体化することを目的として研究を実施した。

令和６年度に実施したドライビングシミュレータ実験について、実験を実施した交通場面（６場面）の結果に対する考察を進め、当該場面における有能かつ注意深い人間ドライバの運転行動について整理した。

加えて、新たに右折直進の場面を対象とした２つの場面のドライビングシミュレータ実験を実施し、当該場面における有能かつ注意深い人間ドライバの運転行動について整理した。

本研究の成果として、令和６年度に実施したドライビングシミュレータ実験に対する結果と考察を基に、令和７年 10 月の自動車技術会秋季大会で２件の発表を行った

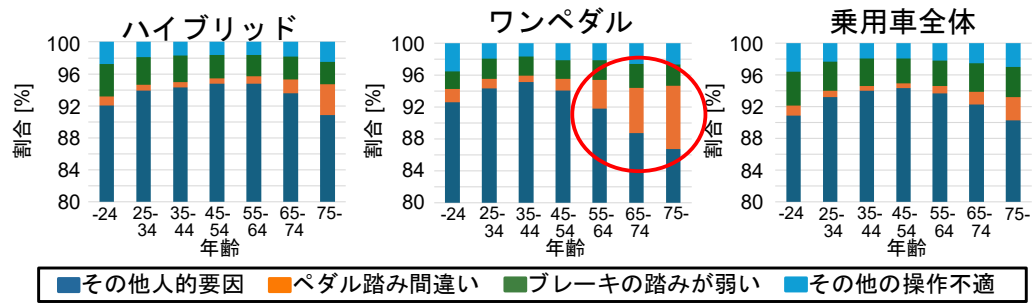
② 高齢ドライバの特性を踏まえた新型車両安全システムの評価方法に関する研究

高齢ドライバにおける新型車両システム導入が安全性に与える影響の評価方法を提案することを目的とした。

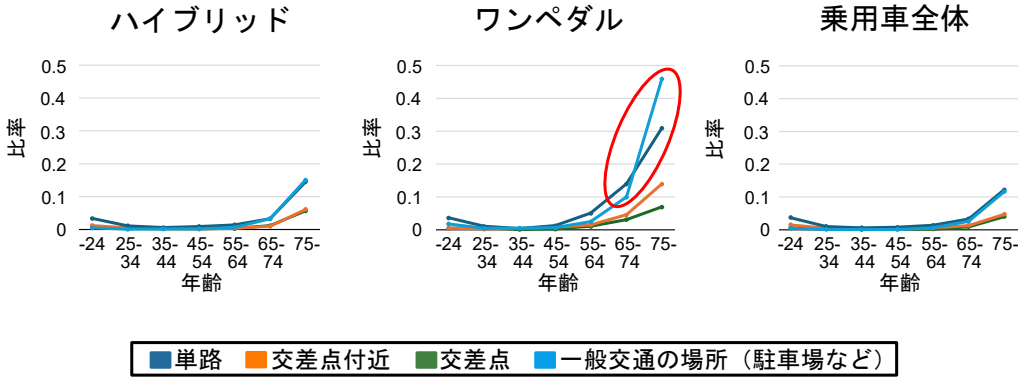
過去のドライビングシミュレータ実験により、電動車両における加減速特性、アクセルペダル操作特性が次の通り明らかになっている。

✧ 電動車両
・ 加速、減速に伴う速度の変化が激しい
・ アクセルペダル操作回数が多く、フットブレーキの使用が少ない
✧ エンジン車両
・ 電動車よりも速度変化が緩やか、アクセルペダル操作回数が少ない
・ 加速時のアクセルペダル開度が大きく、減速時にフットブレーキを使用

以上の特性を踏まえ、電動車両、特にアクセルペダルのみで停止を含む加減速操作が可能なワンペダル車両に特有の事故の有無を交通事故データベースにより分析した。



【車種別の交通事故における人的要因の割合】



【車種別の交通事故における道路形状（発生場所）の割合】
（各車両の保有台数、年齢層、運転頻度で正規化した比率）

ワンペダル車両は高齢者のペダル踏み間違い事故の割合が高く、特に駐車場、単路での事故の正規化比率が高いことを明らかにした。

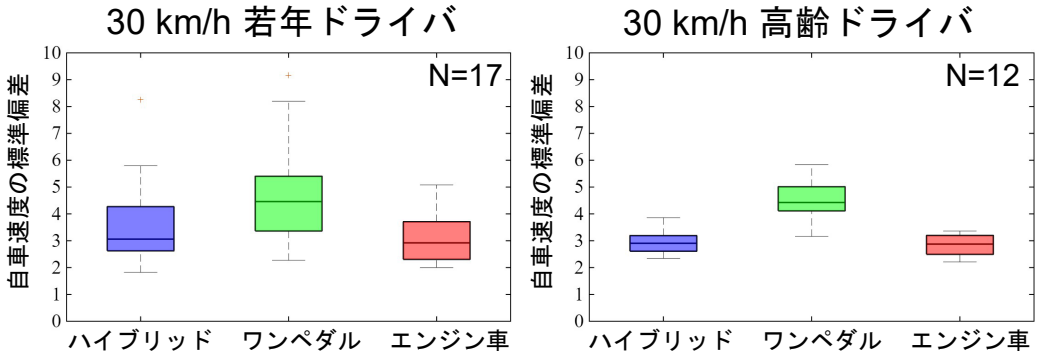
次に、事故件数の正規化比率が高い場所のうち、単路における運転の様子をドライビングシミュレータ実験により評価した。

✧　アクセルペダル操作時の車両別加減速特性

・　ハイブリッド　加速強　減速中

・　ワンペダル　加速強　減速中

・　エンジン車　加速中　減速中



【被験者ごとに求めた自車速度の標準偏差の分布】

✧　30km/h 定速走行時、ワンペダルは車速のばらつきが最も大きかった
・　安全性低下につながる可能性がある
・　高齢ドライバではアクセルペダル開度のばらつきが大きい傾向
・　操作が不安定な場合には慎重な運転行動がとられる可能性も示唆
✧　車両側の安全対策
・　操作が不安定になる状況下で、アクセルペダルを操作した際の急な加減速を抑制し、車速の変化を緩やかに制御する機能などが求められることが示唆

本研究の成果として、研究成果に基づき、２件の研究所外向けの発表（うち査読付き論文１件）を行った。

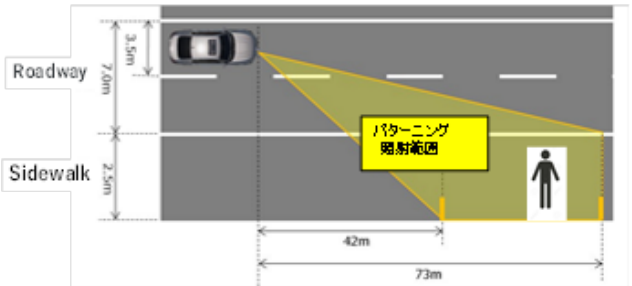
③　交通弱者に配慮した安全性向上のための自動車用新型灯火に関する研究

夜間における対向車前照灯による不快感や視認性低下の軽減が課題となっている。本研究では、視認性向上とグレア低減の両立を目的とし、新型前照灯の有効性を評価する。

ドライバからの歩行者の視認性を向上させつつ、周囲へのグレア低減を目的として配光を工夫した新型前照灯（パターニング前照灯）について評価実験を実施した。実験は、夜間の片側一車線直線路を想定し、車道右側の歩行者に対して時速 40 km/h で通過する条件で行い、従来のすれ違い前照灯（ロービーム）および走行用前照灯（ハイビーム）と比較した。倫理委員会の承認を得るとともに、事前説明に基づく同意を取得した男女 24 名が実験に参加した。主な結果は以下の通りである。

・ドライバから歩行者までの視認距離は、パターニング前照灯がロービームよりも長かった。
・歩行者から車両を認知する距離は、パターニング前照灯がロービームよりも長かった。
・歩行者のグレア感は、パターニング前照灯がハイビームよりも低かった。

パターニング前照灯



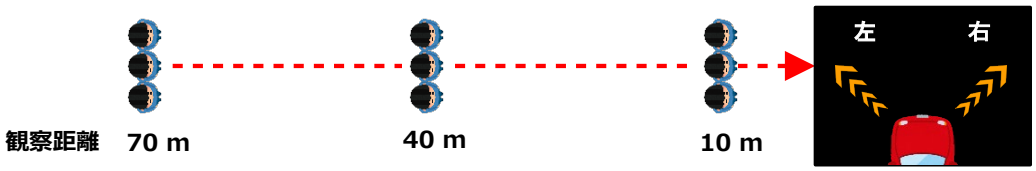
実験レイアウト

本研究の成果として、研究成果に基づき口頭発表を２件実施した。

④　交通弱者に配慮した安全性向上のための自動車用新型灯火に関する研究

自動車の信号灯と連動して路面に視覚情報を投影する信号灯路面描画について、適切な表示方法を検討する。

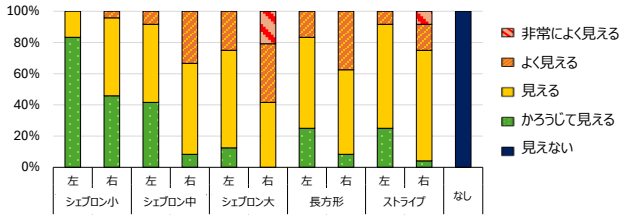
GRE（灯火器分科会）で議論中の方向指示器路面描画の基準案では、指定範囲内に１つ以上のエレメントを直線上に配置し、所定の投影範囲を満たせば、エレメントの数・大きさ・比率・間隔は規定されていない。しかし、路面描画のパターン（形状・投影面積）により得られる効果が変化する可能性があると考えられる。そこで本研究では、実験倫理委員会の承認を得るとともに事前説明により同意を取得した男女 24 名を対象に、10、40、70 ｍの距離から５種類の描画パターンを観察する評価実験を実施した。



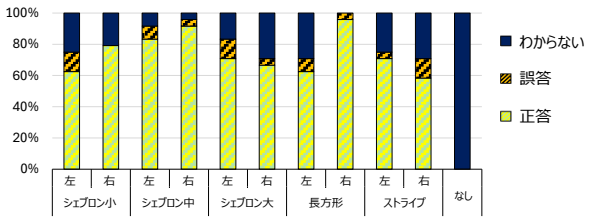
【実験レイアウト】

【投影パターン】

投影面積が大きいパターンほど見えやすさは高く評価される傾向がみられた。一方で、方向指示の向きの正答率は、投影面積の大きいパターン（シェブロン大・ストライプ）よりも、中程度のパターン（シェブロン中・長方形）の方が高い場合があった。エレメントの形状や配置が影響した可能性がある。

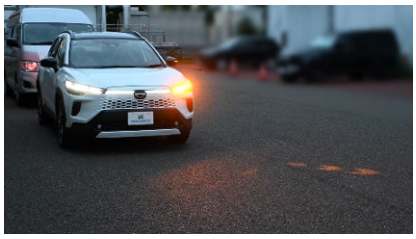


【路面描画の見えやすさ回答（観察距離 40 m）】



【方向指示の向き回答（観察距離 40 m）】

また、現行法規（方向指示器）の範囲内で、低光度の信号灯路面描画を搭載した車両を確認し、アンケート評価を実施した。その結果、今後の導入に向けた知見を得た。



【方向指示器路面描画 搭載車両】

本研究の成果として、口頭発表を８件実施した。

（２）交通事故実態に即し、予防安全技術を考慮した衝突安全試験方法等の検討（３課題）

衝突事故における乗員の保護は、シートベルトやエアバッグなどの拘束装置によって行われる。これらの装置は乗員の初期姿勢により効果に差が生じることが知られており、特にシートベルトでは、ラップベルトが骨盤の腸骨部から外れるとベルトが腹部に侵入し重篤な傷害をもたらすため、これを防止することは乗員保護における大きな課題である。

一方で、自動運転車両の普及が進んだ時点においては、運転者を含む車両乗員の乗車姿勢や座席位置は多様になると予想される。

そこで、乗車姿勢や座席位置と衝突時の受傷状況に及ぼす影響に関する研究を実施する。

また、車両の安全基準の整備が十分でない自転車乗員について、自転車乗員の衝突被害について調査を実施する。

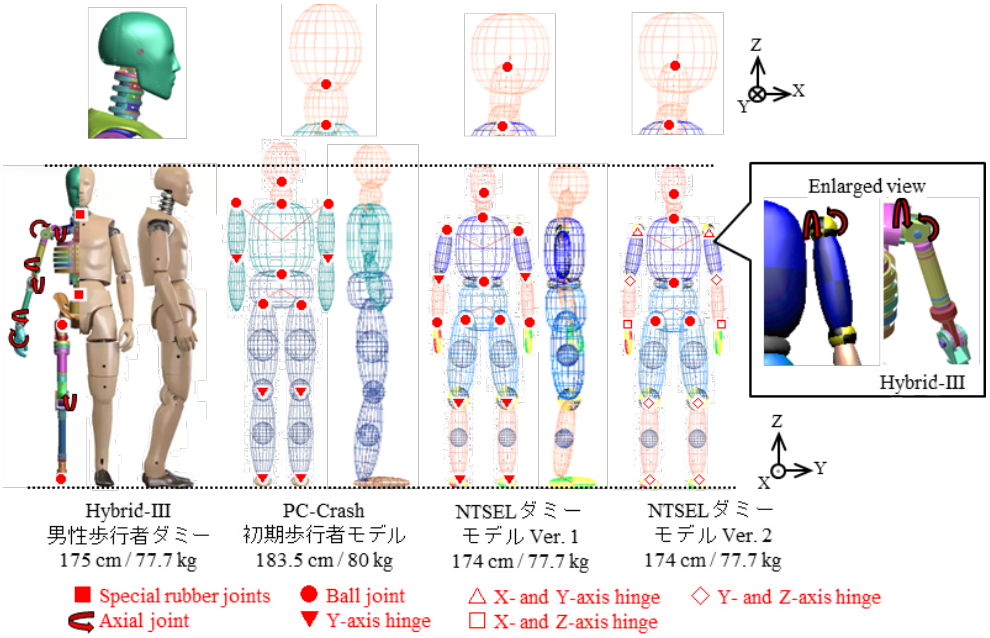
さらに、近年の高齢化によって増加が予測される、車両に車載された車椅子乗員の衝突時の安全性について調査する。

⑤　シミュレーション技術を利用した乗員及び歩行者の衝突挙動解析に関する研究「シミュレーション環境の構築と精度検証」

交通事故による被害を解析する手法として実際の対象物や模擬対象物を用いた実験が挙げられるが、コストや時間に起因する実験条件の制約が多い。実験のみによらずシミュレーションを用いることで、より効率的に多様な衝突条件の検証が可能となる。また、国際的にもシミュレーション技術を用いた衝突安全評価が検討されている。

そこで、衝突安全評価シミュレーション環境を構築し、要素技術として歩行者、乗員や特殊な小型乗り物などを対象とした衝突シミュレーション技術を確立する。

有限要素法解析や実車実験の衝突条件選定のため、剛体衝突挙動解析ソフト「PC-Crash」で衝突ダミーの挙動を解析可能なマルチボディモデル（NTSELダミーモデル）を開発し、関節の構造や可動抵抗を再現することで解析精度を向上したNTSELダミーモデルVer.2を開発した。



【衝突ダミー、PC-Crash初期モデル及びNTSELダミーモデルの形状と関節構造】

本研究の成果は、次のとおり。

・開発したNTSELダミーモデルを用いた挙動シミュレーションによって、実車衝突試験やスレッド試験の試験条件を選定することでより効率的な調査を行った。

・ダミーモデルの開発、改良について、STAPP に研究論文を投稿した。また、講演会及び交通安全環境研究所フォーラム 2025 において発表した。

⑥　シミュレーション技術を利用した乗員及び歩行者の衝突挙動解析に関する研究「車両乗員、自転車や歩行者及び車椅子に関するシミュレーション」

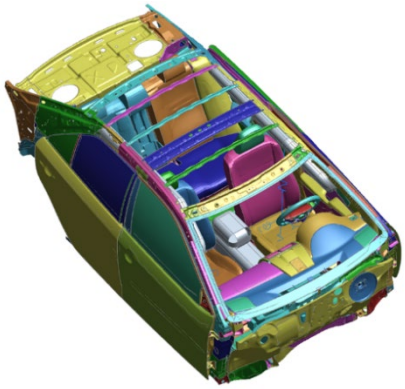
シミュレーション技術を利用した歩行者、乗員や特殊な小型乗り物などを対象とした衝突シミュレーション技術を確立する。

そのため、（ⅰ）自転車や歩行者の衝突挙動解析、（ⅱ）自動運転車両などに対応した多様な乗車姿勢における乗員の衝突挙動と（ⅲ）高齢化によって増加している車椅子乗員の衝突挙動に関するシミュレーションを実施する。

（ⅰ）ほかの自転車事故に比べて車両が自転車に追突する事故は死亡率が 10 倍以上高い。その受傷原因を調査するため PC-Crash を用いて車両速度、衝突位置及び自転車速度をパラメータとした衝突挙動シミュレーションを行った。また、挙動シミュレーションによって示された死亡リスクの高い衝突条件を再現した衝突試験により、受傷状況の評価を行った。

【自転車追突事故のシミュレーション】

（ⅱ）スレッド試験を再現可能な有限要素シミュレーションモデルを構築するため、スレッド試験の車両内装を３次元測定し、CCSA の公開する車両モデルと組み合わせることでエアバッグやコンソールを備えた 3D 車両モデルを作成した。



【スレッド試験の有限要素シミュレーションモデル】

（iii）自動車技術会で発表され注目されているシートベルトを備えた車載用耐G車椅子について、実際のスレッド試験を見学し乗員拘束方法、試験条件や試験方法について調査し、意見交換を行った。

【シートベルトを備えた車載用耐G車椅子】

本研究の成果は、次のとおり。

（ｉ）自転車の衝突位置により自転車乗員の頭部が車両に衝突せず、自転車乗員が車両側方に投げ出されて回転し、頭部から路面に衝突することで死亡・重傷リスクが高くなる場合があることが明らかとなった。

（ii）作成した 3D 車両モデルを用いてスレッド試験を再現可能な有限要素シミュレーションモデルを構築した。

（iii）スレッド試験の見学によってシートベルトを備えた車載用耐G車椅子のベースとして使用される市販車椅子がスレッド試験に耐える強度を有することが確認できたため、車載車椅子の固定方法を検証するスレッド試験に使用するために市販の耐G車椅子を購入し、スレッド試験方法を検討した。

⑦　シミュレーション技術を利用した乗員及び歩行者の衝突挙動解析に関する研究「シミュレーションをフィードバックした衝突実験及びスレッド実験」

（ｉ）自転車や歩行者の衝突挙動解析、（ii）自動運転車両などに対応した多様な乗車姿勢における乗員の衝突挙動と（iii）高齢化によって増加している車椅子乗員の衝突挙動に関するシミュレーション結果をフィードバックし実験を実施する。

（ｉ）車両が自転車に追突する事故について、挙動シミュレーションによって示された死亡リスクの高い衝突条件を再現した衝突試験により、受傷状況の評価を行った。

【自転車追突事故の衝突試験】

また、近年普及している前後に子供を乗せた電動３人乗り自転車は乗員保護について十分な検討がなされていないことから、衝突試験により受傷状況の評価を行った。

【子供乗せ電動自転車の追突実験】

（ⅱ）助手席乗員の主要な傷害である「胸部たわみ」は、ショルダーベルトによる胸部圧迫によるものであるが、エアバッグによる頭部移動抑制やインパネによる大腿部移動抑制などにより胸部たわみは低減される。一方で、実際の乗員は法規試験での座席位置より後方に乗車する場合もあり、これは自動運転車などでは顕著となると考えられる。そこで、乗員の着座状態（座席前後位置）が傷害に及ぼす影響を調査するため、座席位置が法規試験位置とスライド最後端の場合についてスレッド実験による評価を行った。

【座席位置比較スレッド試験】

本研究の成果は、次のとおり。

（ｉ）自転車の衝突位置により自転車乗員の頭部が車両に衝突せず、自転車乗員が車両側方に投げ出されて回転し、頭部から路面に衝突することで死亡・重傷リスクが高くなる場合があることが明らかとなった。また、子供乗せ電動自転車は、大人ダミーの頭部が後席子供ダミーの頭部に衝突する場合や、前席子供ダミーのベルトが破断し空中に投げ出される場合があることを示した。

（ⅱ）座席の前後位置によって衝突時の乗員挙動に大きな差があったにもかかわらず傷害値の差は少なかった。このことから、現行のダミーは胸部センサの配置が十分でなく、詳細な傷害値評価が難しいことを示した。

（３）自動運転に関する電子制御装置の安全性・信頼性評価（２課題）

電磁両立性に関する各種の国際規格等の改定動向を調査するとともに、部品の電磁波耐性に関する方式の異なる複数の試験法において同一の基準要件を確認できる運用方法を検討する。

⑧　AI が搭載された車載情報機器の信頼性評価手法に関する研究

本研究は、AI が搭載された車載情報機器の基準化及び信頼性評価方法を検討するために、AI に関する知見を収集・蓄積・分析することで、AI に対する具体的な要件やガイドライン等を導出することを目的とする。

１）車載情報機器向け AI の技術動向調査（WP29 の動向）

GRSG 傘下の Driver Drowsiness and Distraction Warning Systems（DDADWS） IWG で議論されている Driver Drowsiness and Attention Warning Systems の基準案の要件を整理し、当該システムに利用されている AI の評価指標として不作動・不要作動の導入の必要性を検討。

２）車載情報機器向け AI の技術動向調査

AI の基準やガイドラインを検討する素材として選定した Driver Monitoring System（以下、DMS）の一般的なシステム構成及び搭載技術を調査し、以下を明らかにした。

・センサ構成：WEB カメラ（RGB カメラ）を用いた非装着（非接触）型システム
・検出対象：顔、目、口の動き（まばたき、閉眼時間、あくびなど）
・使用アルゴリズム：CNN（Convolutional Neural Network）系の深層学習モデル（Transformer（転移学習：ResNet も含む）や YOLO、LSTM などとの組み合わせも検討）
・学習データ：公開データセットを活用

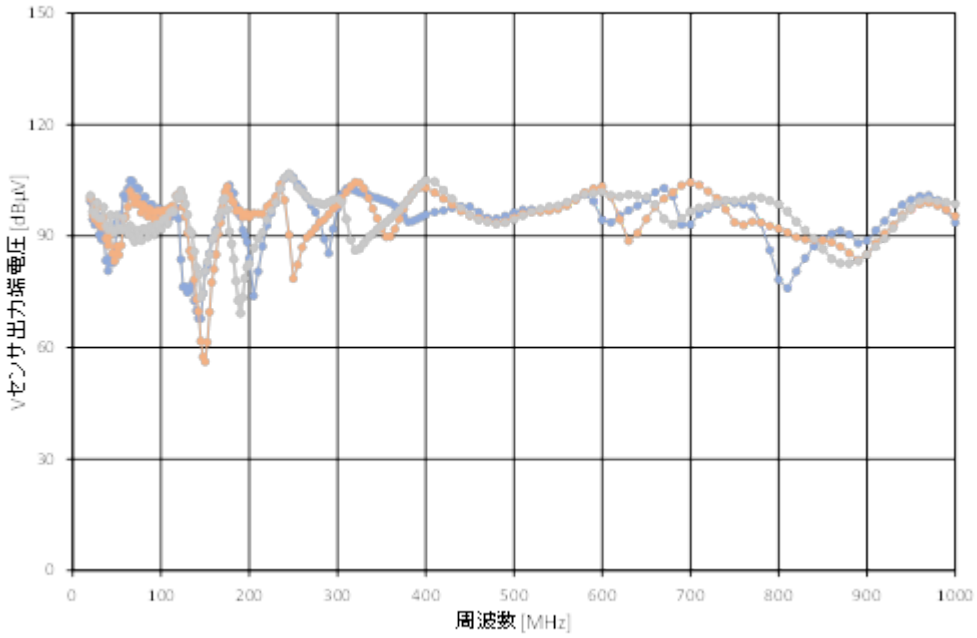
調査結果をもとに、AI を用いた DMS のプロトタイプを開発した。各身体部位（虹彩、瞼、口、手等）の特定には認識系 AI（CNN ベース）を用い、眠気行動及び抗眠行動はルールベースで検出する構成である（今後、この部分も認識系 AI への置き換えを検討する予定）。

⑨　自動車における電磁両立性に関する調査

自動運転技術の急速な進展は電子制御技術の高度化により成り立っているといっても過言ではない。その電子制御技術の安全性・信頼性を確保するためには電磁両立性問題を避けて通ることはできない。このため、各国・地域において自動車の電磁両立性に関する基準・規格を強化する動きが顕著であり、国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）においても自動車の電磁両立性（EMC）基準である国連規則第 10 号（UN-R10）の改正審議が頻繁に実施されている。そこで、UN-R10 および同規則から引用されている関連規格の改正動向を長期にわたり調査するとともに必要に応じてデータを蓄積し、提案するための検討を行うことを目的とした。

UN-R10 の改正対応については、令和７年６月に UN-R10-07 シリーズ改正が正式発効した。その後も、IWG-EMC では、UN-R10-07 シリーズのサプリメント改正及び UN-R10-08 シリーズ改正が並行して審議されており、動向調査を実施するとともに、必要な対応を行っている。また、UN-R10 関連規格の動向については、自動車技術会 CISPR 分科会に参画し、同規則から引用されている規格の動向情報を収集するとともに、CISPR 分科会における自動車 EMC に関する審議に参加した。

また、UN-R10 の部品イミュニティ試験法間の相関性に関する調査では、模擬 ECU のコネクタ端子間に発生する高周波電圧を計測するＶセンサ及び自動計測プログラムを使用して、部品イミュニティ試験法として主に使用される ALSE 法、BCI 法と新たに UN-R10-07 シリーズで導入された RVC 法による測定を実施した。今年度は特に、BCI 法における異なる注入位置間における相関性や、負荷抵抗の違いによる相関性について重点的に測定を実施した。



【BCI 法の注入位置を変えた時の測定結果例】

令和７年度　研究計画（２／３）

	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るべき研究開発の方針	令和７年度　研究計画
自動車（環境関係）	燃料電池自動車、電気自動車等の新技術搭載車の安全・環境性能評価と OBD の活用による使用過程の車両性能情報収集方法の検討	2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、燃料電池自動車、電気自動車等について、それぞれの車種に特有の影響（バッテリ性能劣化等）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 OBD の活用による使用過程の車両性能情報収集方法の検討を行う。これらにより、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。	•車載バッテリの安全性評価に関して、研究の基礎となる情報、データを収集・解析し、バッテリの不安全事象再現・評価手法の検討を進める。 •電気自動車の一充電走行距離の制御に関わると考えられるバッテリ SOH（State of Health）情報に関して、充電曲線解析法を対象として実際に実験を行いその精度調査を行う。 •カーボンニュートラルに向けた更なる電気自動車の普及に備え、使用環境に大きく影響を受けるバッテリ性能等を適切に評価できる試験法の策定のため、実際のバッテリの特性を反映できる試験システムの構築を行う。

	実環境走行でのエネルギー消費効率・有害排出物質等の信頼性・公平性を高めた評価	自動車のエネルギー消費効率・有害排出物質等の評価に関して、台上試験の再現性を従来より高めるとともに実環境走行時の公平な評価手法に関する研究を行い、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。	•合成燃料やカーボンフリー燃料を用いた内燃機関搭載車について、実環境走行時における環境負荷低減効果の評価手法を検討する。加えて、燃料製造を含めた自動車のライフサイクルでの環境負荷の評価法を検討する。
	走行実態に即した騒音の評価	自動車から発せられる騒音について、特に走行実態に即した評価に関する研究を行い、違法マフラーの検出等、公道における街頭検査等の効率化に貢献を行うものとする。	•二輪車での違法騒音車の AI による判定モデル構築の経験を踏まえ、四輪車での違法騒音車判定モデルの高精度化のために収集した AI 学習用データを活用し、改良したモデルの検証を行う。

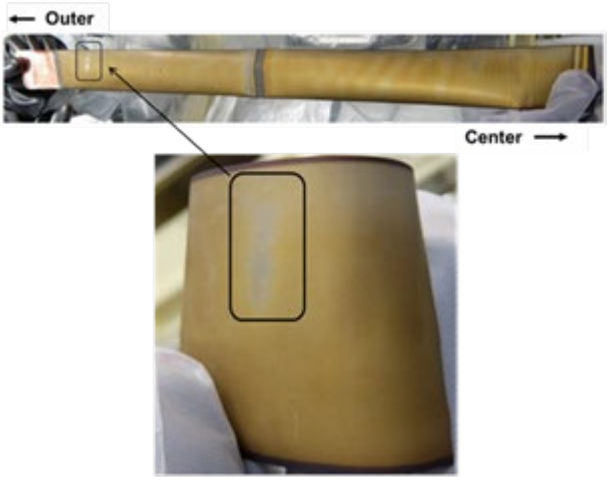
（４）燃料電池自動車、電気自動車等の新技術搭載車の安全・環境性能評価と OBD 活用による使用過程の車両性能情報収集方法の検討（３課題）

2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、燃費基準の導入や電動車等の普及促進が図られているのに対し、研究としてはこれら従来の枠組みの先を見て、性能劣化等を含めたバッテリの安全・環境性能の評価及び、実走行性能における評価やそれに関するビッグデータ的な多くの可能性を有する OBD あるいは OBFCM の活用がポイントと考えて研究を進めている。バッテリの安全・環境性能の評価については、リチウム析出を中心にバッテリ劣化につながる因子を明らかにしたうえで、その影響度合いを分析した。OBFCM については、実燃費に影響する因子の調査や、利活用方策の検討を行った。

⑩　電気自動車の安全性に関する検討・調査

本研究では、セルケースの締め付けがバッテリの安全性に与える影響について調査を行う。

バッテリを 10Nm の締め付けトルクでクランプ拘束したセルを 70 サイクル程度充放電し、容量低下と安全性低下について、クランプ拘束しないセルと比較した。レーザ照射による熱暴走試験では、拘束したセルは、拘束しないセルの場合に比べて、４割少ない投与エネルギーで熱暴走が発生し、安全性が低下していることが示された。追加の試験により、繰り返し充放電３回程度でリチウム析出が開始していることが確認された。



【図　分解したセルの負極のリチウム析出の様子】

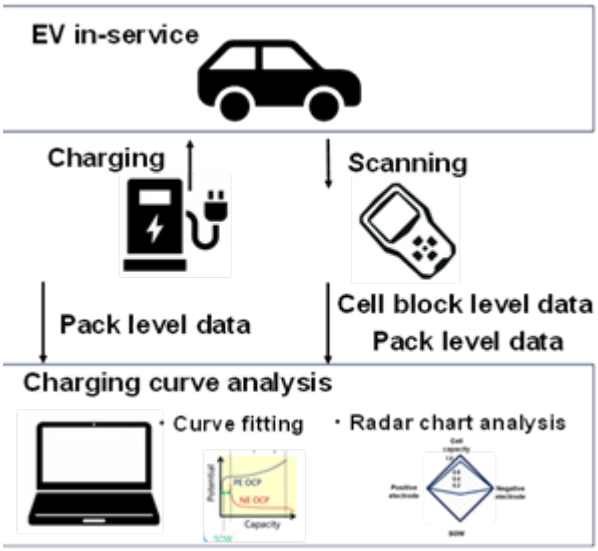
本研究の成果として、国土交通省に対して、調査したバッテリの安全性低下について情報提供を行った。

また、令和８年５月に行われる自動車技術会における発表論文およびスライドを準備した。

⑪　カーボンニュートラルに向けた使用過程を含む電動車の安全・環境性能評価手法に関する研究

本研究では、充電曲線解析におけるサンプリング手法の違いによるSOH推定結果への影響を明らかにする。

使用過程の電気自動車を対象として、充電曲線解析を行う際のデータサンプリングの影響の評価を行った。サンプリング手法としては、スキャンツールを使用したデータサンプリングと急速充電器を用いたサンプリングの二種類を比較した。サンプリング手法の違いによって４％程度の差が発生することを明らかにした。



【図　車両と対象とした充電曲線解析における二つのデータサンプリング方法の説明】

本研究の成果として、国土交通省に対して、調査した SOH の推定精度への影響について情報提供を行った。

また、令和７年 11 月の自動車技術会の秋季大会で発表するとともに令和８年３月に査読付き論文として出版された。

⑫　電気自動車の電池等を含む性能評価の高度化に向けた新たな手法に関する研究

本研究では、重量車の電費等の評価においては、車両シミュレーション（HILS）が適用され、実車を用いず効率的に試験が行われている。今後の EV 普及を鑑みて、車両認証試験の効率化の観点から、乗用 EV においても HILS の適用の可能性を検討する。この際、評価精度向上のために、HILS と実電池（車両搭載電池：パック）とを組み合わせ、協調制御させる新たな評価手法を検討する。

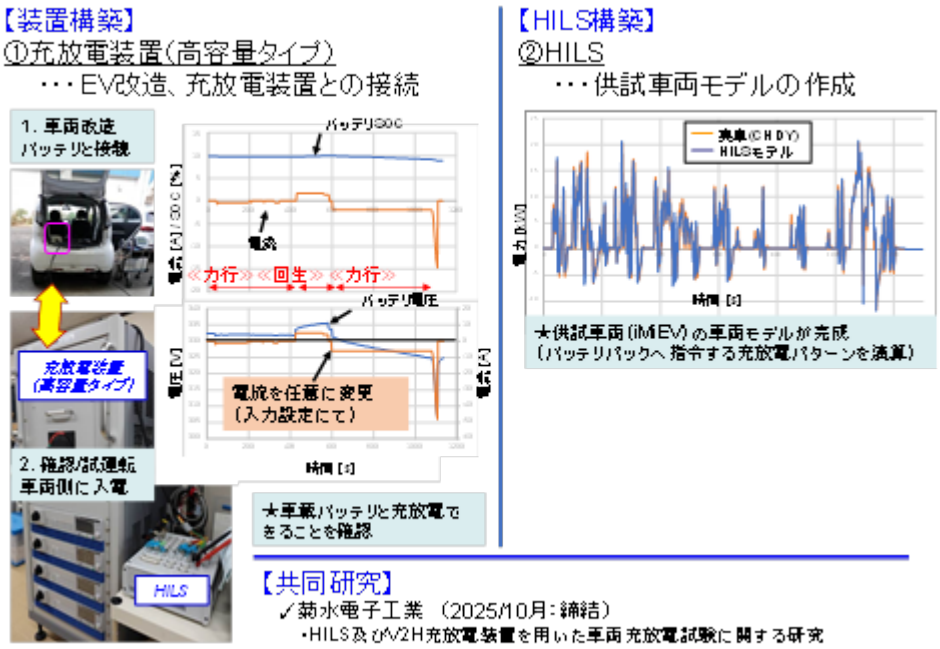
乗用 EV 搭載電池に、車両シミュレーション及び充放電装置が直接アクセスできる評価環境（Battery-HILS）を構築した。

①　ハードウェア側（充放電装置と EV との接続）

乗用 EV に充放電装置から直接充放電時の電流を供給するために、EV の車載バッテリパックに配線を接続した。充放電装置の単独操作にて、任意の充放電電力を供給することで、車両側にて回生/力行の電力状況が再現できた。車両側の情報であるバッテリ SOC の挙動が変化することが確認された。

②　ソフトウェア側（HILS の構築）

供試 EV を HILS にて再現するため、必要となる車両モデル等を構築した。シミュレーションを実施し、供試 EV のシャシダイ試験（JC08）時の電力挙動を再現することが確認できた。



【図　バッテリ HILS の構築準備】

上記のとおり、バッテリ HILS 構築に向けた作業を行った。①と②をリアルタイムに協調制御する必要があるため、本研究を効率よく進める上で、充放

電装置メーカーと共同研究を締結した。さらに、EV の車両の評価に活用した運転ロボットについては、欧州委員会の研究組織である JRC（欧州委員会共同研究センター）に貸与し、更に試験を効率的に実施するための意見交換を継続している。

（５）実環境走行でのエネルギー消費効率・有害排出物質等の信頼性・公平性を高めた評価（１課題）

令和６年度までに、台上試験及び実環境走行試験の再現性を高めることが可能な「運転ロボット」を構築しており、併せて試験の効率化、高精度化も獲得している。その装置を用いた成果の一部にて国際基準化等への貢献を行っている。今年度は、従来の車両単体のみの評価にとどまらず、燃料の製造を含めた自動車のライフサイクルでの環境負荷低減効果の評価手法を検討し、試算を行った。それらの知見を国際基準調和にむけた議論の場に提案し、基準化等にむけた貢献を行った。

⑬　カーボンフリー燃料の活用による内燃機関搭載車の環境負荷低減に関する研究

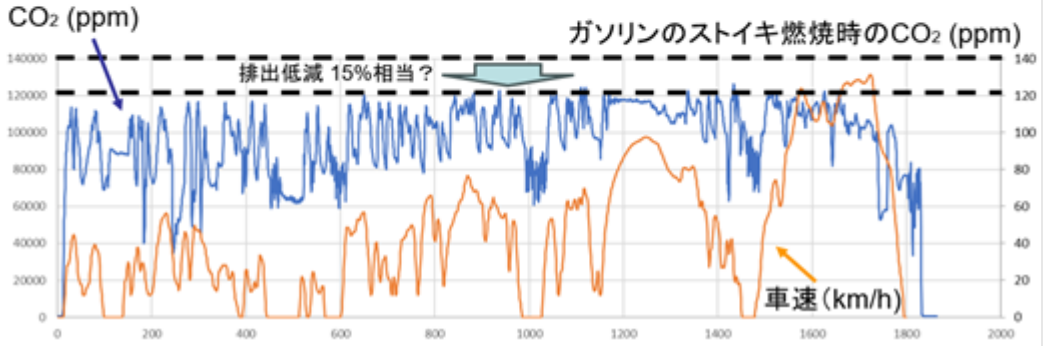
合成燃料を利用する場合、また水素やアンモニアなどのカーボンフリー燃料を利用する場合、テールパイプでのエミッションを元に環境負荷を検討するのではなく、燃料の製造工程でのエネルギー削減なども含めて評価する必要がある。そのため、本研究では内燃機関搭載車の環境負荷低減の可能性を製造から使用まで含めて検討することを目的とする。

水素等の噴射系を追加した車両にて、まずアイドリング状態で水素供給量を増加させながらガソリンの噴射量を低減させる試験を行った。その結果、ガソリンの噴射期間基準で４割程度まで減らすことができた。なお、これ以上噴射期間を短くした場合にはガソリンインジェクタの動作が不安定になったため試験を終了した。車両評価の基準サイクルである WLTC モード走行にて排出ガスを評価するため、同じ車両において全速度域及び負荷域でガソリン噴射量のマップを作成しなおした。基本的な流れとしてガソリンの噴射量を全体的に低減し、水素供給量を増加させた。そのうえで加速や負荷などが大きな部分についてはガソリン噴射量を増加させるなど調整を行った。シャシダイ上での調整後、下図のとおり WLTC４フェーズの走行が可能であることを確認した。CO2 排出濃度が低下していることが分かった。また GHG である N2O についても評価した。その他、合成燃料の入手や製造工程について調査し、LCA での評価手法について検討した。これらの検討を元に国連 WP29 の GRPE 傘下の A-LCA IWG にて議論を主導するとともに評価手法の具体的な提案や文書原案をとりまとめた。また、エネルギー領域以外の手法等の情報は A-LCA IWG から得ることとした。なお今回は追加した各部品の排出係数が不明のため、重量による分配を検討した。IEA の世界平均データをもとに中型乗用車の製造から使用（10 年間、30km/日想定）までを含めた試算を IEA のツールにて実施し、合成燃料利用と水素混焼の場合を比較した。この試算では改造分を考慮しても５％程度優位性が見られた。

また、東北大学との共同研究にてアンモニア利用時の燃料噴射系の検討を進めており、様々な知見および学会発表等の成果が得られた。特に成果発表を行った微粒化シンポジウムにて優秀講演賞、日本エネルギー学会研究奨励賞を受賞した。

試験準備:
- モード走行ができるよう改造
- FT-IR式分析計の準備
  ⇒高水分濃度での計測対応、残留水素検知器

運転条件:
- 水素はエンジン回転に合わせて一定量をポートに供給(水素消費量:約40g)
- コールドスタート
  ※暖機後は外気影響は小さいと考えるため



本研究の成果として、ガソリン水素混焼試験、合成燃料利用や水素アンモニアの利用におけるカーボンニュートラル成立の要件、実車影響、アンモニア利用時の燃料噴射系に関する検討をそれぞれまとめ、学会発表等８件につなげた。

（６）走行実態に即した騒音の評価（１課題）

騒音の街頭検査の効率化のため、走行騒音から、街頭検査の試験法である近接排気騒音試験が規制値を超過するか、判定することが可能なモデルの作成を行う。ここでは、カメラ画像から車種を AI（Artificial Intelligence）により判定し、マイクロホンアレイにて測定した騒音から、AI により違法/適法の判定を行う。そのため、AI 作成のための学習データの蓄積、プロトタイプの製作、公道での検証試験を実施する。

⑭　街頭検査にあわせた不正改造車の騒音データ取得及び高精度化の検討

交通安全環境研究所ではこれまでに、走行騒音から、街頭検査の試験法である近接排気騒音試験が規制値を超過するか、AI を活用した判定モデルの作成を行った。実用化を目指すにあたり、まずはシステムに必要な要件を明確化する。その後、明確化した要件に沿ってシステム製作を行う。また引き続き、AI 作成のための学習データの蓄積を行い、AI の高度化を図る。

研究ベースで作成したシステムを用いて、複数の公道において、街頭検査に合わせた実証実験を行い、実用化に向けたシステムの要件を取りまと

めた。また合わせてテストコースでもデータの蓄積を行い（二輪、四輪ともに５台以上)、学習データの蓄積を行い、AI の精度向上を図った。システム化にあたっては、システムの仕様を想定している検査員とも意見交換を行い、プロトタイプシステムを製作した。また、製作したプロトタイプシステムを用いて、公道を対象に動作検証試験を行った。

次年度以降、本年度に製作したプロトタイプを用いて、街頭検査と合わせた検証試験を実施する。

令和７年度　研究計画（３／３）

	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るべき研究開発の方針	令和７年度　研究計画
鉄道等	新技術を用いた交通システムに対応する安全性評価	新たな技術を用いた交通システムの安全性に関し、信頼性も考慮した的確な評価を行うため、国内外の動向を踏まえた評価手法の研究を行い、交通システムの海外展開を含む導入促進に貢献を行うものとする。	•新たな技術を用いた交通システムに対応し、国内外で活用できる安全性評価手法の構築を図るため、鉄道の自動運転に利用可能な汎用技術を安全に適用する方法について検討を行う。
	列車の安全運行や施設の維持管理の省力化に資する技術の評価	各種センサ技術や状態監視技術に着目し、列車の安全運行や施設の維持管理の省力化等に資する技術の評価を行い、低コストでの輸送の安全確保を前提とする地方鉄道・索道等の維持に貢献を行うものとする。	• 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ためのセンサやソフトウェアからなるシステムについて検討を行うとともに、車両と軌道との間隔の変化をセンシングし軌道の水準変位を含む要注意箇所を特定するためのデータ処理方法について検討を行う。 • 索道におけるロープ駆動系の点検整備の省力化に活用するため、ロープ駆動系のモニタリング方法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評価を行うため、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行う。

	新技術を含む公共交通の地域に応じた導入促進評価	超高齢化・人口減少等の社会情勢の変化に対応し、共生社会での新たなモビリティサービスを指向した技術及び既存の交通との連携や利便性等の観点を踏まえた公共交通導入評価手法に関する研究を行い、地域の特性に適した公共交通の整備に貢献を行うものとする。	• 地域における交通システムの配置や運行の計画を含む適切な導入手法の構築を図るため、新たなモビリティの導入にかかる費用便益の評価手法について検討を行う。 • 地域特性に応じた公共交通の導入手法の構築を図るため、利便性・経済性の観点を踏まえた交通計画評価ツールについて検討を行う。

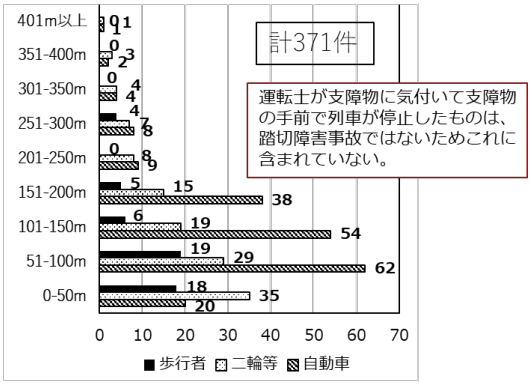
（７）新技術を用いた交通システムに対応する安全性評価（１課題）

近年我が国では、無線式列車制御システム（Communications-Based Train Control：CBTC）等をはじめとした新しい列車制御システムの導入や一般的な路線を対象とした自動運転の導入に向けた検討が進められており、国内でのリスク分析や安全性評価の重要性が増している。これまで、主に海外展開向けの信号システムに関する安全性評価手法及び信頼性評価手法について整理してきた知見を踏まえ、引き続き国内外の動向を踏まえた評価手法の研究に取組、新しい列車制御システム等に対応できる安全性評価手法の深度化を図る。

⑮　自動運転を目指した新しい技術を用いた交通システムの安全性に関する研究

本研究では、自動運転を目指した新しい技術を用いた交通システムの安全性を評価するため、自動運転を導入する際に必要となる装置（支障検知対応システム等）の評価方法を検討するための資料、並びに公共交通で広く活用が期待され、自動車等で使われている衛星測位及び ITS 技術を用いたシステムの安全な適用方法を検討するための資料を得ることを目的とした。

自動運転を導入する際の装置の評価方法を検討するため、踏切事故と踏切輸送障害の実態調査を行った。その結果、(公財)鉄道総合技術研究所の鉄道安全データベースにおいて原因が「停滞等」と整理されている事故において、踏切道の支障物に運転士が気付いてブレーキを制御するものの事故に至ったケースで、データベースに掲載されている情報から想定した、運転士が気づいてブレーキをかけ始めた位置から障害物までの距離を図に示す。図より、踏切事故において衝撃物に気付いた距離は、100ｍ～150ｍ程度のものが多いことがわかった。また、輸送障害（鉄道運転事故（脱線や列車衝突など）以外で列車の運転休止、または旅客列車で 30 分以上、貨物列車で１時間以上の遅延が発生した事態）における踏切道に関する輸送障害において、停止に至る状況を整理した。表より、指令の指示等により列車を未然に停止させたものが最も多いことがわかった。このように、鉄道は指令や特殊信号等のシステム全体で走行路上の安全を確保しているシステムと言える。

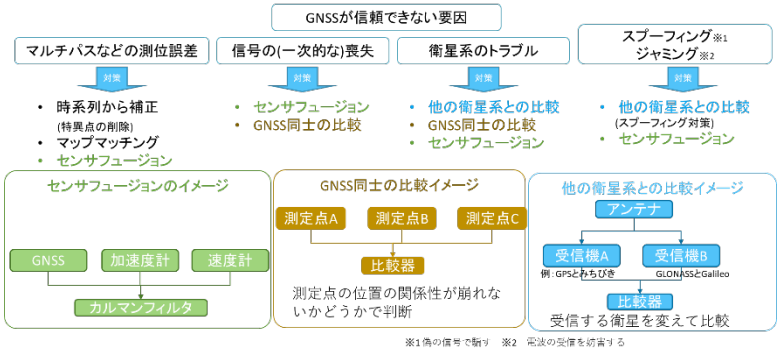


【図　停滞等の衝撃物に列車運転士が気付いた距離別の件数(10 年間)】

列車停止に至る状況	件数	比率(%)
1.指令の指示等で停止	1,197	44.2
2.特殊信号等で停止	981	36.2
3.列車運転士が異音等を感知して停止（通過時等）	57	2.1
4.列車運転士が遮断桿等の異常を感知(通過時等)	94	3.5
5.列車運転士が支障物手前で停止	105	3.9
6.支障物を行き過ぎて停止	136	5.0
7.停車中の列車運転士が支障物に気付いて停止	13	0.5
8.支障物が自主退避	86	3.2
9.詳細不明	38	1.4
計	2,707	100

【表　踏切道に関する輸送障害件数】

また、衛星測位技術の信頼性を損なう要因を分類し、その対策を整理した。このうち、衛星測位単独で実施する方策として、GNSS 同士の比較について検討し、位置の異なる３つのアンテナから受信する位置の相互関係を監視することで衛星の健全性を確認する方法について、試験を行った。



【図　衛星測位技術を信頼できない要因とその対策】

本成果をとりまとめ、査読付き論文１件、国内シンポジウムに３件、及び交通安全環境研究所フォーラム 2025 に２件ポスター発表した。

（８）列車の安全運行や施設の維持管理の省力化に資する技術の評価（３課題）

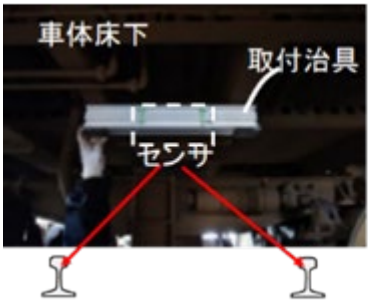
少子高齢化が進み、運転士や保守作業員等の鉄道係員の確保・養成が困難になってきている中で、列車運行の安全性を確保するためには、より一層の

業務の効率化・省力化に資する取組が必要である。特に、人的・資金的制約により安全性の向上のために必要な技術開発を行うことが難しい地方鉄道・索道等における安全性の確保は引き続き重要な課題である。このため、センシングやモニタリング等の最新技術に着目し、低コストで安全運行、省力化、効率化等を実現する手法の研究に取り組むものとする。

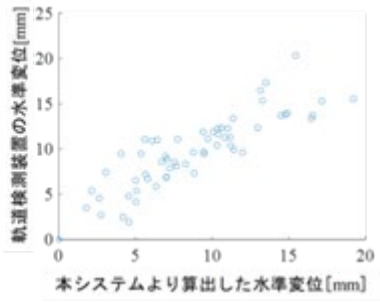
⑯　車両動揺及びレール変位監視による軌道状態の新たな評価法に関する研究

本研究では、軌道の通り変位や水準変位を含む要注意箇所を特定するため、車両動揺から通り変位等を推定するシステムについて検討を行うとともに、車両と軌道との間隔の変化から水準変位等を推定するためのデータ処理方法について検討を行うことを目的とした。

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ためのソフトウェアを製作し、センサによって収集された車両動揺から要注意箇所を抽出可能となることを確認した。また、車両床下に設置した三次元計測可能なセンサ等により車両と軌道との間隔の変化をセンシングし、軌道の水準変位や平面性変位を算出するためのデータ処理方法を検討した結果、要注意箇所を特定するうえで必要な計測が可能となることを確認した。これらの方法によって、軌道の状態を効率的かつ高頻度に把握することが可能となり、地方鉄道における保守の省力化に寄与するものと考えられる。



【図　車両と軌道との間隔のセンシング】



【図　水準変位の算出結果】

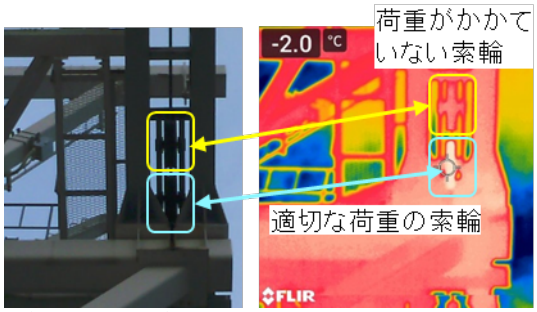
本研究の成果として、特許を１件出願したほか、国内学会１件、国内雑誌１件及び交通安全環境研究所フォーラム 2025 にて１件発表した。また、査読付き論文１編を国内シンポジウムで発表した。さらに、各地方運輸局管内の鉄軌道事業者が一堂に会する場で、車両動揺に基づく軌道状態の評価法に関する研究の内容やこれまでの研究成果について情報展開した。

⑰　索道におけるロープ駆動系の点検整備の省力化に関する研究

本研究では、索道におけるロープ駆動に関連する点検整備箇所として、支柱等に設置された索輪がある。索輪の中心にロープが適切な荷重で接触することで正しくガイドされ、正常な運行が可能であるが、ロープ中心がずれる、接触荷重が過大または過小になると、脱索という重大インシデントが発生す

る。そこで、索輪の新たな検査方法として表面温度をモニタリングし、脱索の予兆検知を目的とした。

索輪の脱索の予兆検知については、ロープ曲げ疲労試験装置において、接触荷重とロープ接触位置を調整し、ロープの回転試験を行い、ロープが索輪に強く接触すると接触部や索輪本体に温度変化が生じることを確認した。ロープ曲げ疲労試験装置での試験結果を基に、索輪本体及び接触部の温度上昇より索輪の異常状態を検知する方法を取りまとめた。また、索道事業者において索輪の温度監視を実施したところ、遠方からでも接触荷重の違いによる索輪の温度変化を確認できた。



【索輪の表面温度によるモニタリングのイメージ】

本成果をとりまとめ、国内学会において１件及び交通安全環境研究所フォーラム 2025 において１件発表した。また、索輪の温度監視の結果から、荷重がかかっていない索輪があることを交通安全環境研究所から索道事業者へ情報提供を行った。

⑱　陸上公共交通の省力化に資する技術の評価に関する研究

本研究では、地方の公共交通を維持していくために、陸上公共交通の運行や列車制御の省力化に資する技術及び汎用技術の利用による低コストでの安全性向上策について検討することを目的とした。

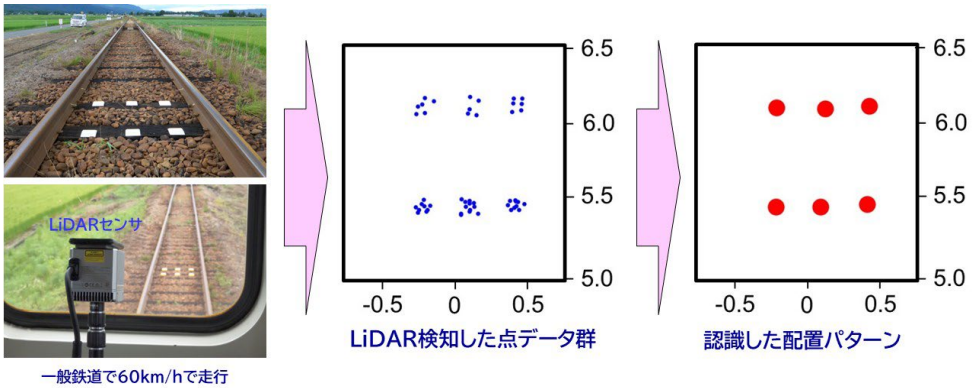
運行や運転に係る業務のうち、「少人数で実施できるようにする（省力化)」、「機械化、システマチック（効率化)」、「自動化、無人化」のニーズがあると予想される業務として、乗務員等の健康管理や状態把握のために行われる「点呼」が考えられたことから、鉄道分野における点呼の現状等について鉄道運転関係団体に対してヒアリングを実施した。その結果、「伝達事項を乗務員に復唱させることで，対面で点呼した方が乗務員の状態を把握しやすい」等の意見が聞かれ、現状では、鉄道における点呼の遠隔化や自動化による省力化のニーズは皆無に等しいことを確認した。

レーザ光を用いて物体の距離を検知する LiDAR センサを用いた列車位置検知手法について、一般鉄道での有用性を検証する実車走行試験を実施した（図１)。その結果、一般鉄道において本手法の実用性を確認した。

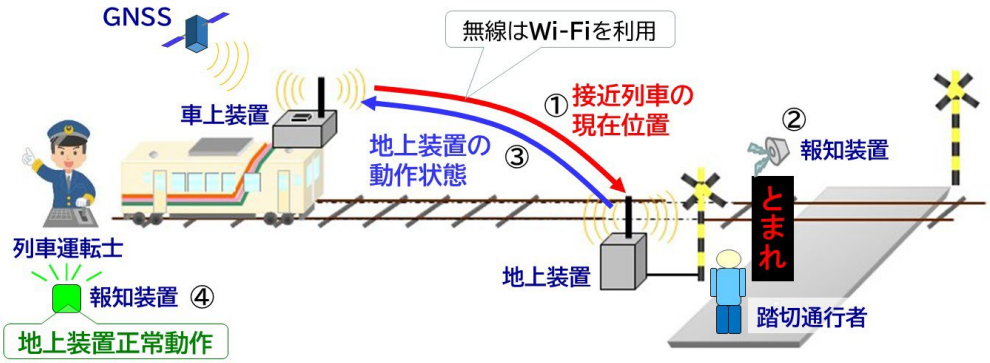
現在、多くの鉄道では列車同士が衝突しないように列車を制御するための信号機や軌道回路等の機器が地上側に設置されている。近年、機器の数の削減や地上に設置している機器の車上への設置の傾向にあり、地方の公共交通の維持に資する可能性があることから、関連技術の動向等を把握するため、鉄道事業者やメーカーが開発を進めている新たな列車制御システムの技術検

討を行う委員会等への参画を通じて情報収集を行った。これまでに得た情報から、列車制御における省力化可能な観点として、「定時性の確保」、「安全輸送の確保」等が整理された。

警報機も遮断機も設置されていない第４種踏切に対しては第１種化または廃止が求められているが、第１種化は設置コストだけでなく維持管理のコストや労力が地方の鉄道事業者にとって大きな負担となり、廃止は沿線住民等との調整に時間を要する。そこで、最終的には第１種化または廃止に至ることを前提に第４種踏切の当面の安全性向上策として、踏切通行者に対して列車接近の情報を提供するシステム(第４種踏切安全通行支援システム)を構築した（図２）。複数の鉄道事業者の協力を得て本システムの動作確認試験を実施し、踏切通行者に対して列車接近の情報を提供する機能をはじめ、列車運転士に対しても地上装置の動作情報を提供する機能が想定通りに動作することを確認した。さらに、京都丹後鉄道（WILLER TRAINS 株式会社、北近畿タンゴ鉄道株式会社）の協力を得て本システムの機能を長期間にわたって確認する長期試験に着手した（図３）。



【図１　LiDAR センサを用いた列車位置検知手法の一般鉄道への適用可能性の検証】



【図２　第４種踏切安全通行支援システムの概略】

【図３　第４種踏切安全通行支援システムの長期フィールド試験の様子】

本研究に関連して、査読付き論文１件、国内雑誌執筆１件、国際会議１件、国内学会３件、交通安全環境研究所フォーラム 2025 にて１件発表した。また、特許出願２件のほか、出願済みの特許１件が登録された。さらに、第４種踏切安全通行支援システムについて、国土交通省へ成果を報告したほか、地方運輸局主催の会議において鉄道事業者へ情報提供を行った。

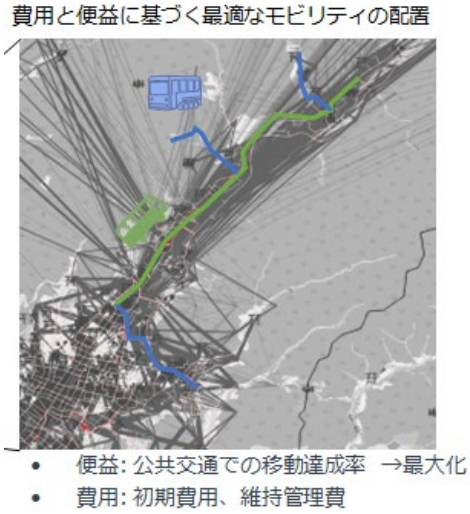
（９）新技術を含む公共交通の地域に応じた導入促進評価（２課題）

急速に社会の高齢化が進展する中、公共交通網が十分整備できない地方都市では、高齢者が自家用車を運転せざるを得ない状況となっており、事故の懸念も高まってきている。そうした中で、公共交通事業者も高齢化の影響で労働力不足となっており、公共交通の路線維持に欠かせない運転士の確保が困難となりつつある。その一方で、MaaS(Mobility as a Service)などのモビリティ確保の技術が広がりはじめ、それに対応した新しいモビリティシステムの開発も進められている。様々なシステムを組み合わせたモビリティシステムの評価には、それを導入する地域の特性(人口構成や都市構造等)を考慮する必要があり、適切な評価方法を確立することで地域に応じた公共交通の普及に貢献する。

⑲　費用便益を考慮した新たなモビリティ配置計画立案手法の検討

本研究では、潜在移動需要に基づき、費用便益を考慮した最適なモビリティ配置計画の立案手法の検討を行うことを目的とした。

潜在移動需要の出発地から目的地への経路検索を行い、需要が集中する道路の可視化を行い、需要が集中する道路において公共交通を運行する候補ルートを生成し、費用と便益に基づき各ルートに適したモビリティを配置する手法を検討した。



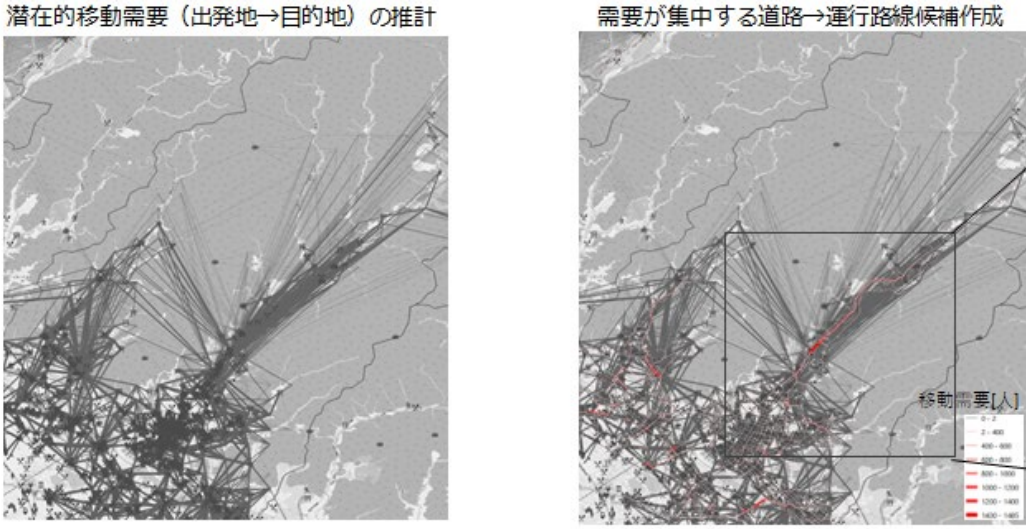
【図　費用便益を考慮した最適なモビリティ配置計画の立案手法の概要】

本研究の成果をもとに地方自治体及び大学との共同研究を締結し、実証実験に向けた議論を行っている。

⑳　地域の移動需要集中箇所の可視化手法の検討

本研究では、容易に入手可能なオープンデータを活用し、「地域交通計画検討支援ツール」の構築および評価手法の開発を行うことを目的とした。

容易に入手可能なオープンデータとして、人口分布、施設位置情報、NHK生活時間調査等を活用し、「地域交通計画検討支援ツール」の構築および評価手法の開発を行った。また、開発したツールを用い、「いつ」「どこから」「どこへ」「誰が」「何のために」移動したいのかを、アクティビティ（行為者率）に基づいて潜在移動需要の推計を行った。



【図　地域の移動需要集中箇所の可視化手法の概要】

本研究の成果をもとに地方自治体及び大学との共同研究を締結し、実証実験に向けた議論を行っている。また、国内学会において１件の発表を行ったほか、交通安全環境研究所フォーラム 2025 では１件の発表を行った。

②外部連携の強化・研究成果の発信
③受託研究等の実施
④知的財産権の活用と管理適正化

（中期目標）

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ること。

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すること。

これらの目標達成のため、具体的には、共同研究を 90 件程度実施すること。

【指標】

- 基準の策定等に資する調査、研究等の実施状況（モニタリング指標）
- 学会発表等の状況（モニタリング指標）
- 査読付き論文の発表状況（モニタリング指標） 等

③受託研究等の獲得

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ること。

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 300 件程度実施すること。

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うこと。

これらの目標達成のため、具体的には、特許等の産業財産権の出願を 24 件程度行うこと。

（中期計画）

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 90 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 125 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 15 件程度発表します。このうち、査読付き論文を一人平均 2.5 件程度発表します。

③受託研究等の獲得

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 300 件程度実施します。

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、特許等の産業財産権の出願を24件程度行います。

（年度計画）

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。

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、特許等の産業財産権の出願を５件程度行います。

(A)　年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B)　当該年度における取組

②外部連携の強化･研究成果の発信

交通安全環境研究所は、国が行う自動車等の陸上交通に係る施策立案、基準策定のための試験研究を行い、公正･中立なデータに基づき技術的な支援を行っている。交通安全環境研究所の研究者は、技術基準の策定等につながる自動車や鉄道等の技術の評価法を研究する能力を備えており、そのための試験技術や計測法に関する知見を備え、さらに専用の試験設備を保有している。

こうした交通安全環境研究所の立場、特徴及び研究能力、試験設備と大学の学術研究能力、及び企業の技術開発力がそれぞれ持つ強みをお互いの理解のもとに結びつける共同研究、共同事業等によって、技術開発等も伴う国家プロジェクトなどで最大限の研究成果を効率的に生み出し、その成果を行政施策に反映し社会に有効に役立てることを産学官連携の基本方針としている。

さらに交通安全環境研究所は、独立行政法人として交通技術行政の進め方やその仕組み等に詳しいことから、研究の成果を国施策へ反映する方策等の面で産学官連携の指導性を発揮することが可能である。国内外の大学、研究機関と協力しつつ、保有する試験設備や研究者の知見を活用し、共同研究を 20 件実施した。

交通安全環境研究所が行う調査、研究のうち将来的に自動車、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を提案した。

基準の策定等に資する取組として、調査･研究を 19 件、検討会や WG への参画を 12 件、合計 31 件に取り組んだ。以下に、具体的事項について示す。

【基準の策定等に資する調査、研究課題】(19 件)

○先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進に関する調査

ASV 推進検討会に設置された２つの分科会の検討項目に対し、WG（４つ）および SWG（１つ）で作業を進めた。令和７年度は第７期 ASV 推進計画の最終年度として、推進検討会を２回（10 月及び３月）開催し、第７期の５か年にわたる各分科会の活動報告が承認された。交通安全環境研究所は検討内容や検討方法の提案、会議運営等において、国土交通省をサポートした。

○令和７年度 衝突時の乗員保護に係る検討・調査

側面衝突時の反衝突側乗員の挙動と安全性について、反衝突側にダミーを搭載したスレッド実験を実施して調査した。また、シミュレーションモデルの作成を行った。

バスのベッドに寝た姿勢の乗員の安全性について、シミュレーションによる乗員の受傷可能性について調査した。

GRSP や IWG 等の WEB 会議に出席し、衝突安全基準の動向について調査した。

○令和７年度 電気自動車の安全性に関する検討・調査

本調査では、電気自動車の安全性に関する検討・調査として、組電池を対象としたモデル実験を行い、初期のリチウム析出が発生したセルが組電池内に存在し、繰り返し充放電を続けると、大幅にリチウム析出が加速するという重要なデータを取得した。またバッテリ技術を含む電動車に関する最新技術動向について調査を行った。

○出会頭事故に対する協調型支援の DS 効果検証に関する実験

第７期先進安全自動車（ASV）推進計画の将来技術実用化分科会に設置された協調型技術検討 WG において、車車間通信を活用して出合頭事故を削減することを目的とした減速停止支援システムの検討が行われた。交通安全環境研究所は効果検証のためのドライビングシミュレータ実験を実施し、実験結果を WG に報告した。

○令和７年度 先進安全技術の国際基準策定等に関する調査

ペダル踏み間違い時加速抑制装置（ACPE）の国連規則を基に、世界統一規則（GTR）を策定するためのACPE GTRインフォーマル会議が設立された。交通安全環境研究所の職員は同会議の共同議長として令和７年度に２回のインフォーマル会議を開催し、会議を主導した。

車両の前後方向と横方向の制御を連続して行う運転支援装置の作動中に、他車両が急接近する場面の実車実験を行い、評価車両（２台）の危険回避性能を調査した。

○令和７年度 自動車の安全性向上および傷害低減に関する調査

事故事例を対象としてヒト有限要素モデルを用いシミュレーションによる事故の再現を試行し、脳に作用するひずみの状況を把握した。

毛細血管を構成する内皮細胞に対し正圧を負荷した際の崩壊状況を確認することを目的とし、毛細血管の内皮細胞に対し約 300kPa までの正圧を負荷した実験を実施し、細胞が正圧負荷により損傷していることが示された。

○自動運転マーカーランプの基準策定のための見え方に関する調査研究

自動運転マーカーランプを車両後面に装着する際の基準案について、ランプメーカーの国際団体である GTB より提案がなされた。交通安全環境研究所は、当該提案における光度範囲での見え方を評価し、その妥当性を検証したうえで、国土交通省に報告した。また、日本国内で「その他灯火」として認められているブルーグリーンの灯色について位置付けを整理し、マーカーランプと区別する考え方を提案した。あわせて、日本政府が希望している点灯方法として、マーカーランプの光度を変化させる場合における合理的な点灯方法を検討し、国際議論に備えた。

○自動車等の型式指定制度における監視の強化等に関する調査業務

再発防止策として新設された量産車監視制度の構築に向け、その実効性を検証するとともに、試験手順、実施コストおよび試験結果の分析・評価手順について、試行試験やヒアリングを通じて調査・整理した。

また、後ろ向き座席に関してスレッド実験及びシミュレーションによって乗員挙動と受傷リスクを評価し、シミュレーション技術の信頼性や技術課題を示した。

○令和７年度 有能で注意深い人間ドライバの具体化に関する調査

自動運転車の安全性に関する全般的な要件である「有能かつ注意深い人間ドライバと同等以上の安全性を有すること」における「有能かつ注意深い人間ドライバ」の具体化に資するため、ドライビングシミュレータによる被験者実験を実施した。令和７年度は右折直進を対象とした２種類の運転場面の実験を実施し、運転行動の分析を行った。

○重量電気自動車における一充電走行距離試験法に関する調査

従来試験法（TRIAS）においては、車速条件は任意に設定できるため、その条件を用いた一充電航続距離の測定結果の公平性は欠けている。そこで、重量車 EV の航続距離を公平に比較可能な車速条件の設定方法について検討しており、昨年度より検討を進めている JE05 走行時に相当する走行エネルギーが消費できる「定速条件」のさらなる検討に加え、従来 HILS 試験法から求まる電費に、EVE-IWG にて定めたバッテリ容量（UBE）試験から求める一充電航続距離の新たな手法を検討した。取得データを整理し、国土交通省、日本自動車工業会、自動車審査部と協議を行い、現行の JH25 試験法に加える（改定）方向で合意した。

○自動車騒音に係る国際基準等の見直しのための調査

マフラー性能等確認制度の見直し検討のため、マフラー内部構造の違いによる音質の差が人の反応へ与える影響を調査すべく、22 名に対して評価試験結果を実施した。その結果、人の反応と相関があるのは、自動車騒音の評価指標として使用されている特性音圧レベルのほか、２つの音質評価指標であることを明らかにした。

○次世代自動車 LCA 手法の国際調和に向けた調査

自動車のライフサイクルアセスメントの現状と動向を分析し、公平で国際的に調和された手法を策定するため国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の議論を中心に調査を行った。自動車ライフサイクルアセスメント（A-LCA）は WP29 の排気ガスとエネルギーに関する技術部会において具体的な手法が議論されている。ISO などを含めた既存の手法

をベースに草案を作成し、令和７年 10 月の排気ガスとエネルギーに関する技術部会会議に提出した。

○脱炭素に向けた産学官連携による次世代大型車開発促進事業

大学やメーカー等と共同で、重量車のカーボンニュートラル実現に向けて、走行中ワイヤレス給電や電動回生ブレーキ等の電動車技術、合成燃料や水素を用いる内燃機関技術などについて技術開発調査を実施した。走行中ワイヤレス給電では、送電システムの模擬装置にて漏洩磁界の測定を行い、実車相当の測定結果が得られることが分かった。また、合成燃料を用いた場合に排出ガス性能が保安基準を満たすものであるかの検討として、日欧のバイオ含有燃料や合成プロセスにより生成された燃料をもちいた車両試験を行った。

○ADS に関連する情報処理・データ管理技術に関する基準化動向調査

自動車向け AI の学習品質確保に関する課題や脅威シナリオを整理するとともに、路上物体を認識する AI モデルを用いたデモ実験を実施し、脅威シナリオの顕在性を検証した。さらに、自動車向け機械学習モデルの安全性を担保するための評価クライテリア案を作成した。併せて WP29 会議に出席し、AI 関連の国際動向を調査した。

○ディーゼル重量車の排出ガス測定法に関する調査

重量車用ディーゼルエンジンを用いたエンジンベンチ上での WHDC モード法による排出ガス試験を実施し、使用過程における排出ガス後処理装置の劣化が未規制物質（N2O や NH3 等）や粒子状物質の排出特性に与える影響について調査するとともに、未規制物質の排出量を評価する際の課題等について検討した。

○乗用車等の排出ガス試験法に関する調査

Euro７でアンモニアや N2O などの未規制物質が対象となったことから、これらに対応した新型 PEMS を用いて国連規則第 168 号（UN-R168）に則った路上走行試験を実施し、計測原理の違いによる結果のばらつきについて考察した。また、バイオエタノール混合ガソリンの影響を調査するため、混合比を変えた燃料（E20、E30）を用いてシャシダイ試験を行った。

○令和７年度 尿素 SCR システム搭載車における排出ガス実態調査

ディーゼル重量車のシャシダイ上での排出ガス試験及び実使用時の路上排出ガス試験により、尿素 SCR システムの劣化影響について調査し、重量車用ディーゼルエンジンを用いた定常運転時の排出ガス試験及び尿素 SCR システム模擬試験を実施し、尿素由来の粒子状物質について成分の同定や

生成メカニズムの検討等を行った。

○ICT を活用した次世代運行管理手法に関する調査

本研究では、居眠り運転による事業用自動車事故の特徴および運行管理関連法規を文献調査により整理した。さらに、眠気の発生メカニズムとその評価方法を検討し、その知見に基づいてドライバ覚醒度評価アプリを開発した。被験者実験を通じてアプリの有用性を検証し、覚醒度検出能力の高い試験法と評価指標を確認した。

○電気ハイブリッド自動車の最高出力の測定方法に関する調査

エンジンとモーターを有するハイブリッド車を対象に、シャシダイナモを用いてエンジンやモーター単独でない車両としてのシステム出力の測定を行った。２台測定したうちの１台は、測定を実施した 150km/h までの車速では、機構的に最高出力を発揮できない仕様となっており、シャシダイナモを用いた最高出力測定が現実的に不可能なケースが多く存在することが示唆された。

【基準の策定等に資する検討会及び WG】(12 件)

○車両安全対策検討会

車両安全対策検討会では、車両安全対策による交通事故死者数および重傷者数の削減状況を把握する事後評価を実施するため、交通事故車両から EDR データ等を取得し、予防安全装置の作動状況や被害軽減効果などを分析している。交通安全環境研究所は検討会委員として技術的観点から提言を行い、将来の自動車安全基準の策定に貢献した。

○鉄道技術標準化調査検討会

国土交通省が主催する「鉄道技術標準化検討会」に委員として参画し、令和７年６月、「鉄道技術標準化ビジネスプラン」のとりまとめに貢献。本プランにおいて、取り組むべき活動として規格認証体制の拡充が示された事を踏まえ、ロードマップを作成及び、具体的な活動として、体制強化のための審査員の増員並びに、昨年発行された安全性・信頼性に関する IEC の３つの規格について、認証実施に向けた体制整備を進めた。

○鉄道における自動運転の導入・普及に関する連絡会

我が国の鉄道における自動運転の取組みを促進することを目的とし、有識者、鉄軌道事業者、関係団体等の関係者で構成される連絡会において、各鉄軌道事業者における自動運転の導入状況等について関係者で共有し検討を行った。

○動力車操縦者運転免許制度のあり方に関する調査検討会

近年の ICT などの技術の進展に伴う動力車操縦者運転免許制度の実務運用上の課題に対し、動力車操縦者の資質の維持向上と鉄・軌道輸送の安全が確保されることを前提に、動力車操縦者運転免許制度の見直しに向けた調査検討を行った。

○技術基準検討会

鉄道に関する技術上の基準に関し、土木、車両、及び運転保安設備それぞれの保全に係る技術基準を中心に検討を行った。

○地域鉄道等における自動運転の導入を目指した列車制御システムに関する調査検討会

地域鉄道等の省力化・省人化のため、自動運転の導入を目指した列車制御システムを標準化することを目的に、地域鉄道等向けの列車制御システムに最低限必要となる機能の検討を行った。

○地方鉄道向け無線式列車制御システム技術評価検討会

国土交通省の「鉄道技術開発・普及促進制度」による「地方鉄道向け無線式列車制御システムの開発」の進捗状況や現車試験の試験結果等について検討を行った。

○路面電車の速度向上に係る検討会

過年度までの検討結果に基づいて速度向上に係る例外取扱許可を申請し、許可を得た広島電鉄において営業運転時間中における速度向上試験を実施するとともに、令和８年度中に開始する営業運転での速度向上に向けての安全対策等の検討を行った。

○鉄道分野の火災対策根拠に関する調査検討会

鉄道車両の火災対策に関し、欧州規格（EN45545）と日本の基準との比較検討し座席のモックアップの燃焼実験を行った。また、実物大の鉄道車両のモックアップを用いた燃焼実験の方法について検討を行い、試験実施の準備を進めた。

○鉄道分野の火災対策における想定避難時間に関する調査検討会

鉄道車両での火災の発生と避難について想定シナリオを作成し、それに基づいた避難実験結果について分析を行い、避難に要する時間や移動する人数についてモデル計算式を導き、国内における様々な形式な車両からの想定避難時間について取りまとめた。

○索道事故調査検討会準備会

索道の重大事故の原因及び重大事故に伴い発生した被害の原因を究明するための調査を円滑に行う索道事故調査検討会の立ち上げに備えて定期的に開かれる会合で、最近の索道の技術開発の状況や索道の事故の情報が共有された。

○青函共用走行区間技術検討 WG

青函共用走行区間技術検討に関し、青函共用走行区間における時間帯区分方式による高速走行区間の拡大に対して、現在の取組状況について情報共有が行われた。

これらの研究成果の普及、活用促進を図り、広く科学技術に関する活動に貢献するため、国内外での学会発表、論文誌への投稿、専門誌への寄稿、関係団体での講演等において以下のとおり取り組んだ。

国内外の学会等での発表件数： 140 件（4.51 件／人）
うち査読付き論文： 28 件（0.90 件／人）

③受託研究等の獲得

自動車・鉄道分野における安全・環境問題を担当する公正・中立な法人として、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は確実に実施して答えを出すのが使命と認識している。行政を支援するため、国土交通省、環境省等から委託業務を受託し、安全・環境行政に係る政策方針の決定や安全・環境基準の策定等の施策推進に直接的に貢献することとしている。

民間受託については、これまでに培われた交通安全環境研究所の技術知見や所有する施設・設備を活用し、各種行政施策への活用のみならず、国民への貢献、技術の波及効果といった観点から、当機構の設立目的に合致するものについては積極的に獲得するものとしている。

限られたリソースを適切に活用するため、受託研究の受諾可否を研究企画会議にて事前に検討する仕組みを構築し、これにより課題実施の妥当性、予算・人員の最適化を計っている。また、業務の効率化を図るため、受託業務を、研究者の専門性に基づく判断力を必要とする非定型業務と定型的試験調査業務（実験準備、機器操作、データ整理等）とに分け、後者は、可能な限り外部の人材リソース（派遣等）を活用するなどして、研究者が受託業務を効率的に進捗管理できるよう受託案件毎に、チーム長を責任者とする研究チーム制を採用している。

行政、民間等外部からの研究、試験の受託に努め、合計 86 件の受託研究、試験を実施した。以下に、具体的な件名について示す。

【国等からの受託研究】(22 件)

- 重量電気自動車における一充電走行距離試験法に関する調査
- 自動車騒音に係る国際基準等の見直しのための調査
- 次世代自動車 LCA 手法の国際調和に向けた調査
- 脱炭素に向けた産学官連携による次世代大型車開発促進事業
- 令和７年度　ADS に関連する情報処理・データ管理技術に関する基準化動向調査
- ディーゼル重量車の排出ガス測定法に関する調査
- 乗用車等の排出ガス試験法に関する調査
- 令和７年度 尿素 SCR システム搭載車における排出ガス実態調査委託業務
- 令和７年度 マフラー騒音シミュレーションソフトウェアを用いたマフラー評価業務
- ICT を活用した次世代運行管理手法に関する調査
- 電気ハイブリッド自動車の最高出力の測定方法に関する調査
- 自動車安全性等の相互性確保のための技術調査
- 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進に関する調査
- 令和７年度 衝突時の乗員保護に係る検討・調査
- 令和７年度 電気自動車の安全性に関する検討・調査
- 出会頭事故に対する協調型支援の DS 効果検証に関する実験
- 令和７年度 先進安全技術の国際基準策定等に関する調査
- 令和７年度 自動車の安全性向上および傷害低減に関する調査
- 令和７年度 有能で注意深い人間ドライバの具体化に関する調査
- 自動車等の型式指定制度における監視の強化等に関する調査業務
- 索道搬器における風と動揺の状態監視に関する研究開発
- 自動車等のリコール・不具合情報に関する統計・分析調査業務

【民間からの受託研究】(64 件)

- SBIR 事業における「安全性評価の枠組みづくり」
- EDR データ等の事故データの取得、利活用に向けた調査
- 自動運転マーカーランプの基準策定のための見え方に関する調査研究
- グリーンイノベーション基金事業/スマートモビリティ社会の構築/商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の本格普及時における社会全体最適を目指したシミュレーションシステム構築に関する研究開発/電気自動車・燃料電池車の導入に向けたエネルギーマネジメントと車両運行管理を最適化するシミュレーションシステムの構築
- 国内向け自動運転システムの設計安全性評価（２件）
- 路面電車向けドアシステムの設計安全性評価

- 電気式気動車の主回路システムの設計安全性評価
- 外国新交通向け信号システムの路線延伸に伴う安全性評価
- 自動運転システム安全性評価の業務支援
- LRT 車両走行安全性試験評価等業務
- ATP 車上制御装置の設計安全性評価
- 踏切障害物検知装置に関する設計安全性評価
- 交通システムとしての信頼性・安全性に関する技術支援業務
- 輪重・横圧地上測定校正ジグ製作に係る技術指導
- 索道に使用するワイヤロープの試験
- 単線自動循環式特殊索道用握索装置試験（６件）
- 単線自動循環式普通索道用握索装置試験（３件）
- 単線固定循環式特殊索道用握索装置試験（２件）
- 地域交通計画立案ツールを改良した未利用資源運搬等に関する基礎的研究
- プラットホームドア規格適合性認証審査 評価（３件）
- 電子連動装置 規格適合性認証
- 列車衝突防止システム 規格適合性認証審査・評価（２件）
- 電子連動装置報告書 英文翻訳
- LRT 用車上システム 規格適合性評価（２件）
- LRT 信号システム 規格適合性評価
- AGT 用車上装置ソフトウェア 規格適合性評価
- 信号システム 規格適合性評価（２件）
- 列車検知装置 サーベイランス
- 電子連動装置 サーベイランス（２件）
- 新交通システム 規格適合性評価
- 車上装置用ソフトウェア 規格適合性認証審査
- 車上装置 サーベイランス
- 変電所監視制御システム 規格適合性評価
- 信号保安システム 規格適合性認証審査
- 電子連動装置 特別調査
- 自動ブレーキ評価制度（１件）
- ペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度（12 件）
- 自動車性能評価等の技術向上のための調査・検討

④知的財産権の活用と管理適正化

交通安全環境研究所の研究業務の過程で生み出された新技術・新手法・専用プログラムなどについては積極的に知的財産権を獲得する方針を取っ

ている。ただし、交通安全環境研究所の知財戦略は、将来の特許料収入を確保することが主たる目的ではなく、国が技術基準を定める際に関連する事項（試験技術や計測方法など）が第三者の保有する特許に抵触する場合には、法に基づく強制規格として国が採用できなくなることから、そうした事態を避ける観点から交通安全環境研究所が開発した技術等の知的財産については、公的用途として使えるようにするための、いわば防衛的な目的での獲得を主としている。

知的財産の創出から取得・管理までの基本的な考え方を明確化するため、知的財産ポリシーを制定し、職務発明等に関する運用の明確化を図り、当該事務の適正化を実施している。知的財産権に繋がる職務発明に関しては、交通安全環境研究所内に設置されている研究企画会議にて当機構の目的に沿った職務発明であることを確認した上で、知的財産化を行うこととした。

令和７年度においては５件の産業財産権（特許権）の出願を行った。

（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

（中期目標）

（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

進展する自動車技術や型式認証に係る新たな国際相互承認制度に対応するとともに、我が国技術の国際標準の獲得を目指す国土交通省を支援するため、専門家会議への参加や諸外国の関係機関との連携等により、国際相互承認制度の進展等に貢献しつつ、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ること。

（中期計画）

（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

進展する自動車技術や型式認証に係る新たな国際相互承認制度に対応するとともに、我が国技術の国際標準の獲得を目指す国土交通省を支援するため、専門家会議への参加や諸外国の関係機関との連携等により、国際相互承認制度の進展等に貢献しつつ、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。

（年度計画）

（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

進展する自動車技術や型式認証に係る新たな国際相互承認制度に対応するとともに、我が国技術の国際標準の獲得を目指す国土交通省を支援するため、専門家会議への参加や諸外国の関係機関との連携等により、国際相互承認制度の進展等に貢献しつつ、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。

(A) 年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B) 当該年度における取組

（ⅰ）専門家会議等への参画

新技術に対応した新たな基準や試験方法について、国連の自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）本会議のほか傘下の専門家会議及び分科会に参加し、基準や試験方法の提案並びに意見交換を行った。

このうち、駐車状態における灯火器の動作にかかる専門家会議を昨年に引き続き共同議長を務め、サイバーセキュリティに関する専門家会議において、新たに認証経験のある職員が共同議長を務めることで、認証に関する課題などを国際基準に反映すべく、議論をリードした。

（ⅱ）諸外国の関係機関との連携

アジアでの国際相互承認制度の進展等に貢献するため、４か国に対し、試験・審査方法に関する講義や実地研修を行った。

- タイ政府に対して、人材育成のための研修講師として参加し、灯火器取付装置試験に関する講義を行った。
- 韓国の研究機関（KATRI）による自動車国際基準の共同フォーラムにおいて、サイバーセキュリティ審査についての講義を行った。
- インドネシア政府に対し、相互承認に関する専門家会議において、制動装置試験に関する講義を行った。
- オーストラリア運輸省に、型式認証の試験における運用実態に関する講義を行った。

また、ASEAN 諸国を日本へ招待し、国際基準に基づく試験方法について講義を行った。

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るため、ドイツの認証機関と試験法や法規解釈に関する意見交換を実施した。

②検査における基準適合性審査

（中期目標）

②検査における基準適合性審査

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ること。

特に、自動車技術の電子化及び高度化の急速な進展に対応するため、改正法に基づき、自動車の電子的な検査（以下「OBD 検査」という。）に必要な技術情報を自動車機構が一元的に管理することとされ、国土交通省が設置する「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」最終とりまとめ（平成 31 年３月）において、OBD 検査の対象及び開始時期が決定されたことを踏まえ、令和３年９月までに初期のシステム構築を行い、同年 10 月より検査対象車両に関する技術情報の管理を開始すること。また、職員への研修や自動車整備事業者等に対する検査手法の周知・技術的支援、当該事業者等を含めたプレ運用を実施したうえで、令和６年 10 月より OBD 検査による合否判定を開始すること。

また、自動車機構が道路運送車両法に基づいて管理する技術情報について、自動車整備事業者における OBD 検査に係る情報の適切な入力・提出を確保するために自動車整備事業者における OBD 検査の運用状況を調査するとともに、当該調査結果も踏まえた当該技術情報の不正利用の防止対策を検討するなど、技術情報の適正な管理・提供を確保すること。

さらに、我が国の OBD 検査制度について、車両から読み出す情報の拡充など、国土交通省が行う検査の高度化の検討を支援するとともに、国際自動車検査委員会（CITA）その他の国際会議等において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ること。

【重要度：高】

改正法を受けて新たに実施する OBD 検査に必要な技術情報の管理に係る事務をはじめ、自動車技術の電子化及び急速な進展に対応するための検査の高度化は、自動車機構の目的に照らして最も重要な取組みである。

（中期計画）

②検査における基準適合性審査

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、自動車技術の電子化及び高度化の急速な進展に対応するため、改正法に基づき、OBD 検査に必要な技術情報を自動車機構が一元的に管理することとされ、国土交通省が設置する「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」最終とりまとめ（平成31 年３月）において、OBD 検査の対象及び開始時期が決定されました。これらを踏まえ、令和３年９月までに初期のシステム構築を行い、同年 10 月より検査対象車両に関する技術情報の管理を開始します。また、職員への研修や自動車整備事業者等に対する検査手法の周知・技術的支援、当該事業者等を含めたプレ運用を実施したうえで、令和６年 10 月より OBD 検査による合否判定を開始します。

また、自動車機構が道路運送車両法に基づいて管理する技術情報について、自動車整備事業者における OBD 検査に係る情報の適切な入力・提出を確保するために自動車整備事業者における OBD 検査の運用状況を調査するとともに、当該調査結果も踏まえた当該技術情報の不正利用の防止対策を検討するなど、技術情報の適正な管理・提供を確保します。

さらに、我が国の OBD 検査制度について、車両から読み出す情報の拡充など、国土交通省が行う検査の高度化の検討を支援するとともに、国際自動車検査委員会（CITA）その他の国際会議等において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。

【重要度：高】

改正法を受けて新たに実施する OBD 検査に必要な技術情報の管理に係る事務をはじめ、自動車技術の電子化及び急速な進展に対応するための検査の高度化は、自動車機構の目的に照らして最も重要な取組みである。

（年度計画）

②検査における基準適合性審査

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、自動車技術の電子化及び高度化の急速な進展に対応するため、「道路運送車両法の一部を改正する法律」（令和元年法律第 14 号。

以下「改正法」という。）に基づき、電子的な検査（以下「OBD 検査」という。）に必要な技術情報を自動車機構が一元的に管理することとされ、国土交通省が設置する「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」最終とりまとめ（平成 31 年３月）において、OBD 検査の対象及び開始時期が決定されました。これらを踏まえ、検査対象車両に関する技術情報の管理を適切に実施します。

また、令和６年 10 月より合否判定を開始している OBD 検査について、自動車機構における OBD 検査を適切に行うため、システムの改修を行うなど引き続き着実な運用に努めます。

加えて、自動車整備事業者における運用状況を調査するとともに、技術情報の適正な管理・提供を確保します。

さらに、我が国の OBD 検査制度について、車両から読み出す情報の拡充など、国土交通省が行う検査の高度化の検討を支援するとともに、国際自動車検査委員会（CITA）その他の国際会議等において普及活動を行うとともに、自動車基準認証国際化研究センター（JASIC）との連携を通じ、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。

(A) 年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B) 当該年度における取組

審査事務規程の改正を４回実施し、このうち、ペダル踏み間違い時加速抑制装置など新たな自動車技術に対応するための保安基準等の改正に合わせた審査事務規程の改正を３回行った。

全国の４万超の自動車整備事業者が 24 時間 365 日アクセスするシステムを円滑に運用し、自動車の安全な利用を促進するため、OBD 検査システムに集積された故障情報の分析を進めている。

さらに、輸入車に対する OBD 検査については、国産車と仕様差異のある特定DTC情報読み出しに係る通信機器への対応など、主に輸入車で確認されている課題へ対応等を実施し、令和７年 10 月より合否判定を開始した。

また、OBD 検査時における誤操作防止のためのユーザーインターフェースの改善等、OBD 検査を適切に行うために必要なシステム改修を行ったほか、OBD 検査未了状態での電子保安基準適合証の登録を防止するため、日本自動車整備振興会連合会が運用する電子保安基準適合証システムとの連携について検討を進めた。

加えて、システムに集積された検査結果をもとに OBD 検査の運用状況を分析・公表するとともに、自動車メーカーとの技術情報の登録に係る調整等により、審査用技術情報の適正な管理・提供の確保を図った。

そのほか国際自動車検査委員会（CITA）のワークショップ等において、我が国の OBD 検査制度やその運用状況について発表を行うとともに、自動車基準認証国際化研究センター（JASIC）と連携し、外国の車検機関との OBD 検査に係る意見交換等を行った。

（３）自動車のリコール技術検証業務の高度化

（中期目標）

（３）自動車のリコール技術検証業務の高度化

自動運転システム技術の日進月歩での進展、燃費や排出ガス性能の向上等、今後も自動車技術の著しい発展が見込まれることから、これらの高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合に対応するため、より高い専門性を有する職員の確保・育成や、外部機関との連携等、業務体制の強化を図ること。

これらの目標達成のために具体的には、担当職員による会議において先進安全自動車を含む自動車の事故・火災事例を踏まえた車両不具合の有無等の詳細検討を 250 件程度実施することにより、車両不具合の有無等の分析を進めるとともに職員の育成を行い、併せて技術検証において、自動車メーカーの報告内容を確認するとともに、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、検証実験を 50 件程度行うことに努め、また、海外事務所等も利用しつつ、諸外国のリコール関連情報の活用を進めること。

（中期計画）

（３）自動車のリコール技術検証業務の高度化

自動運転システム技術の日進月歩での進展、燃費や排出ガス性能の向上等、今後も自動車技術の著しい発展が見込まれることから、これらの高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合に対応するため、より高い専門性を有する職員の確保・育成や、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、担当職員による会議において先進安全自動車を含む自動車の事故・火災事例を踏まえた車両不具合の有無等の詳細検討を 250 件程度実施することにより、車両不具合の有無等の分析を進めるとともに職員の育成を行い、併せて技術検証

において、自動車メーカーの報告内容を確認するとともに、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、検証実験を50 件程度行うことに努め、また、海外事務所等も利用しつつ、諸外国のリコール関連情報の活用を進めます。

（年度計画）

（３）自動車のリコール技術検証業務の高度化

自動運転システム技術の日進月歩での進展、燃費や排出ガス性能の向上等、今後も自動車技術の著しい発展が見込まれることから、これらの高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合に対応するため、より高い専門性を有する職員の確保・育成や、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、担当職員による会議において先進安全自動車を含む自動車の事故・火災事例を踏まえた車両不具合の有無等の詳細検討を 50 件程度実施することにより、車両不具合の有無等の分析を進めるとともに職員の育成を行い、併せて技術検証において、自動車メーカーの報告内容を確認するとともに、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、検証実験を 10 件程度行うことに努め、また、海外事務所等も利用しつつ、諸外国のリコール関連情報の活用を進めます。

(A)　年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B)　当該年度における取組

自動車技術の著しい発展による新技術や不具合に対応するため、より専門性を有する職員の確保、育成や外部機関との連携による体制の強化を図ることを目的とした。

（ⅰ）高度化・複雑化する自動車の新技術や不具合への対応

・ドイツ連邦自動車庁（KBA）とリコールや不具合情報、新技術等に関する意見交換会議を実施。

・最新型のミニ PEMS（車載式排出ガス測定装置）を活用して、排ガス不正制御に関する検証を実施。

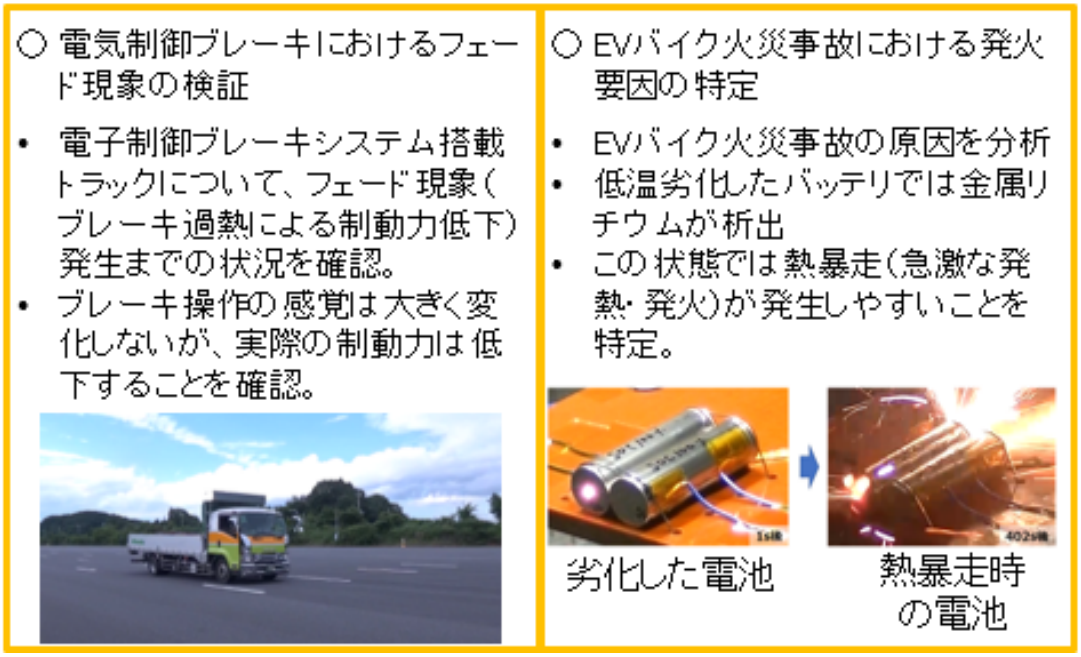
（ⅱ）自動車の事故・火災事例を踏まえた車両不具合の見分

先進安全自動車を含む自動車の事故・火災事例を踏まえた車両の不具合の有無等の詳細検討において、専門の知識を持った検証官による検討を 66 件実

施することにより、職員の育成を行った。
年度計画における数値目標の 50 件を上回る達成率 132%の成果が得られた。

（iii）自動車メーカーからの報告内容の確認や将来の技術検証に活用するための検証実験

技術検証に活用するための検証実験を 12 件（達成率 120%）行い、知見は国土交通省へ情報提供した。技術検証の過程でメーカーが改善対策を講じていたケースも確認された。



３．自動車基準国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援

（中期目標）

３．自動車基準国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援

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システムの海外展開への支援のため、試験方法等について積極的な提案を着実に進めること。

【重要度：高】

『インフラシステム海外展開戦略 2025』（令和２年 12　月改訂）においては、国際標準化・ルール形成の推進が掲げられており、自動車基準の国際調和並びに我が国鉄道産業の活性化及び国際競争力の確保を図る必要がある。

（中期計画）

３．自動車基準国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援

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システムの海外展開への支援のため、試験方法等について積極的な提案を着実に進めます。

【重要度：高】

『インフラシステム海外展開戦略 2025』（令和２年 12 月）においては、国際標準化・ルール形成の推進が掲げられており、自動車基準の国際調和並びに我が国鉄道産業の活性化及び国際競争力の確保を図る必要がある。

（年度計画）

３．自動車基準国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援

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システムの海外展開への支援のため、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

（中期目標）

（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ること。

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 30 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すること。

（中期計画）

（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 30 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。

（年度計画）

（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。

(A)　年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B)　当該年度における取組

自動車が基幹産業である日本は、日本の優れた技術を国際標準化することにより国際競争で優位となることから、インフラシステム海外展開戦略 2025（令和３年６月改訂版）の「第２章 具体的施策の柱」における「５．質の高いインフラと、現地との協創モデルの推進」の（２）現地の社会課題に対するソリューション基盤の構築（C）我が国のソリューション提案力の強化の国際標準化・ルール形成の自動車において、「自動車の自動運転について、今後の我が国の成長産業となるよう、国連自動車基準調和世界フォーラムにおける車両に関する国際的な技術基準の策定等の制度設計を推進する。」こととしている。そのため、国土交通省は、世界で初めて自動運転レベル３の認証取得といった高度な技術を有する日本の企業が、より活動しやすい環境を整備するため、自動車にかかる国際基準調和を積極的に推進している。

そのため、交通安全環境研究所は、自動車の安全・環境問題に関する国際

基準を策定する国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)の諸活動に恒常的に参画し、研究部門における基準策定支援研究の成果及び認証審査部門における審査方法の知見を活用し、新たな国際基準の提案や、基準策定に必要なデータの提供等を積極的に行うことによって、国土交通省の自動車基準調和活動の技術的支援を行っている。

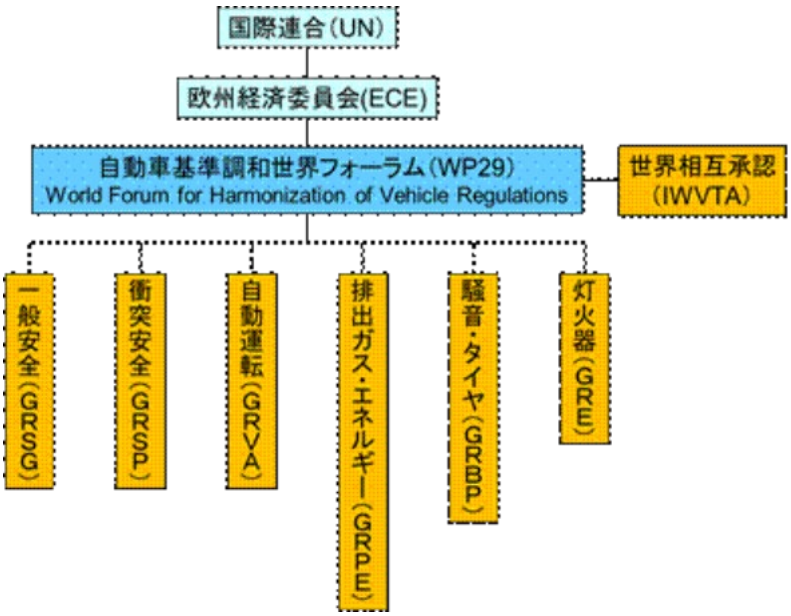
特に、最近の自動車の技術基準の国際調和については、自動運転、セキュリティ対策、排出ガス不正ソフト対策等、新たな技術課題に対応した新たな基準や国連規則の制定等が進んでおり、このような高度かつ複雑化した新たな技術課題について国際基準調和に関する課題に取り組む必要があるため、平成 30 年４月に国際調和推進統括を設置した。

さらに、自動運転に向けた技術が急速に進化していることから、平成 30 年６月の WP29 において、ブレーキ・走行装置専門家会議（GRRF）を改編し、自動運転専門家会議（GRVA）が新たに設置されるとともに、自動運転に必要な基準を整備するために GRVA 傘下に６つの作業部会が設置されることとなった。現在は５つの専門家会議に参加している。

令和３年度から、自動車技術総合機構は第２期中期期間となったが、自動車基準の国際調和への支援は継続して行うこととしており、新型コロナウイルスの感染防止のため、令和３年度は国際会議への参加はすべて WEB 会議での参加となったが、令和４年度の途中からは、新型コロナウイルスの影響を踏まえて WP29 及び専門家会議は対面を基本とした形で開催されるようになった。一方で、国際会議の設定のし易さから、作業部会は引き続き WEB 会議でも開催され、これらの場で交通安全環境研究所の研究成果に基づく基準案の提案等を行い、新たな国連規則案の承認等に貢献した。国際会議開催の概要を以下に記す。

国際調和推進統括の下で、環境研究部及自動車安全研究部で行った先進的な技術要件のための研究成果に基づき、自動車認証審査部におけるこれまでの審査方法の知見を活かして、国が行う基準案策定を技術的に支援した。

具体的には、UN/ECE/WP29 傘下の７つの専門家会議及びその傘下の作業部会に、必要に応じて研究部門と自動車認証審査部から共に出席する体制とした。基準案原案策定のための作業部会には、若手職員を担当させることによって育成に務めた。WP29 の組織図を下記に示す。



令和７年度における WP29 の会議体への出席は、WP29 の傘下の６つの専門家会議（GR）に年間で 12 回のべ 39 人が参加した。その他 49 の作業部会等に年 291 回参加し、参加者はのべ 472 人であった。また、WP29 の傘下の作業部会等のうち、８つの会議（全体の約 10%に相当）で副議長、共同議長及び事務局を務め、会議を主導した。

交通安全環境研究所は、WP29 の専門家会議及び作業部会等に参加するなかで、交通安全環境研究所の役割を踏まえてより一層貢献していくことを目指して、必要な場合は作業部会等の議長職(議長、副議長、事務局)も行いつつ、日本の主張を基準に反映させるように提案を行い、議論を主導していくこととしている。令和７年度に交通安全環境研究所から参加した WP29 の傘下の国際会議を下表に示す。

【令和７年度に職員が参加した会議名（全 45 件)】

- GRSP（衝突安全専門家会議）
- GRVA（自動運転）WG
- GRPE（排出ガス・エネルギー専門家会議）
- GRBP（騒音・タイヤ専門家会議）
- GRE（灯火器専門家会議）
- GRSG（一般安全）WG
- WP29 AI IWG
- TF ADAS (Task Force on Advanced Driver Assistance Systems)
- ADS AUTOs (Automated Driving System) Workshop
- GRVA ADS (Automated Driving System) Workshop
- CS/OTA (Cyber Security and OTA software updates) IWG, Workshop on UNR155/156
- ACPE (Acceleration Control for Pedal Error) GTR IWG

- TF FADS (Fitness for Automated Driving System)
- EOP (Equitable Occupant Protection) IWG
- EVS (Electric Vehicle Safety) IWG
- STCBC (Safer Transport of Children in Buses and Coaches)
- GRSP TF on AVRS (Automated Vehicles-Regulatory Screening)
- CLV (Children Left in Vehicles) TWG
- EDR (Emergency Door Opening) IWG
- TF-H2 (Task Force on hydrogen regulations)
- TF-VS (Task Force on Vehicle Sound)
- RD-ASEP (Real Driving Additional Sound Emission Provision) IWG
- TF TA (Tyre Abrasion)
- TF Data Analysis
- EMC (Electromagnetic Compatibility) IWG
- SLR (Simplification of the Lighting and Signalling Regulations) IWG
- GRE TF on AVSR (Autonomous Vehicle Signalling Requirements)
- TF-LUPC (Task Force-Lamps Under Parked Conditions)
- TF on Glare Prevention
- PMP (Particle Measurement Programme) IWG
- EPPR (Environmental and Propulsion Performance Requirements of L-category vehicles) IWG
- VVE (Electric Vehicles and the Environment) IWG
- A-LCA (Automotive-Life Cycle Assessment) TWG
- WLTP ad-hoc meeting
- Draft UNR implementing GTR 21
- Fast and Smart Charging Cluster
- UNR implementing GTR 22 LD BD
- GRPE Workshop
- IWG on EV/HFCV retrofit systems
- OBM (On-Board Monitoring system) UNR Discussion
- OICA Working Document UNR to implement GTR 24 Brake Particle emissions
- Preparation of UN Regulations implementing Euro7
- GRSP/GRPE exchange on battery swapping activity at WP.29
- IWG on EV/HFCV Retrofit Systems
- TF UN-R46

本取組の成果は、以下の通り。

(1)　衝突安全専門家会議(GRSP)

第 77 回 GRSP において、国連規則第 170 号（UN-R170）Phase2 の改正提案が STCBC（Safer Transport of Children in Buses and Coaches）IWG（Informal Working Group）から提案され合意した。これにより IWG の活動が終了となった。IWG には交通安全環境研究所の職員が参加し、日本でも実施可能な試験内容とするように働きかけて、その内容が織り込まれた。

子供の車両置き去り防止装置に関する新基準を策定する CLIV（Children Left In Vehicle）IWG では、子どもを輸送するバスの装置に関する UN 基準を先行して策定する方針となった。その基準策定を議論する会議に交通安全環境研究所職員が参加し、日本の実情に合った内容とするように主張し、また外部に子供が残置されている状況を周知する手段に関して、他の GR にガイダンスを求めることと、その内容が具体的なものとするよう働きかけた。

電気自動車の安全性に関する EVS（Electric Vehicle Safety）インフォーマル会議では、GTR20 の改訂の議論が完了した。交通安全環境研究所の職員が事務局として会議運営を担当し、アジェンダやスケジュールの管理を行っている。また第 30 回 EVS 作業部会は議長不在での開催となったが、副議長と協力し、GTR20 の改訂の最終合意を実現した。また、合意された GTR20 amendment1 には、交通安全環境研究所が研究を続けてきた、レーザ照射を用いた熱連鎖試験の開始方法が含まれることとなった。

(2) 自動運転専門家会議（GRVA）

自動運転車の新たな規則（国連規則および世界統一規則（GTR））策定のための ADS インフォーマル会議より提出された国連新規則及び GTR のドラフト文書が、2026 年 1 月に開催された第 24 回 GRVA で合意され、2026 年 6 月の第 199 回 WP29 で採決予定となった。交通安全環境研究所の職員は、ADS インフォーマル会議の他、ADS インフォーマル会議のもとでテーマ別に行われた会議やワークショップにも積極的に参加し、中立公正な視点で日本の意見・提案をドラフト文書に反映する作業に貢献した。

運転自動化レベル２の運転支援機能（Driver Control Assistance System、以下、DCAS）の規則である国連規則第 171 号（UN-R171）ついて、令和７年度は 02 シリーズ改正の検討が TF ADAS にて行われた。高速道路で一定の条件を満たした場合にハンズオフ走行が可能となる 01 シリーズに対し、02 シリーズ改正では、高速道路及び高速道路と類似した一般道（Highway like road）において、ハンズオフのシステム主導型マヌーバ（例：車線変更）を可能とするほか、一般道でのシステム主導型マヌーバ（例：交差点の右左折）を可能とすることが検討された。交通安全環境研究所の職員は、積極的に TF ADAS 会議に参加するとともに、欧州委員会、英国等の関係国との技術要件に関する意見調整も行い、日本の意見、提案を改正案に反映させる作業に貢献

した。02 シリーズ改正案は令和８年１月の第 24 回 GRVA で合意され、令和８年６月の第 199 回 WP29 で採決予定となった。

乗用車のペダル踏み間違い時加速抑制装置（Acceleration Control for Pedal Error、以下、ACPE）の規則である国連規則第 175 号（UN-R175）の 01 シリーズ改正が令和７年６月の第 196 回 WP29 で採択された。ACPE に関しては引き続き UN-R175-01 シリーズをベースとして、GTR（Global Technical Regulation）を策定することとなり、従来の ACPE インフォーマル会議に代わり、ACPE GTR インフォーマル会議が設立された。交通安全環境研究所の職員は、ACPE GTR インフォーマル会議の共同議長として、令和７年８月にカナダで行われた共同議長会議に参加し、GTR 策定に向けた準備作業を行った。また、令和７年 11 月（WEB 形式）と令和８年２月（ドイツでの対面形式）に ACPE GTR インフォーマル会議を開催し、GTR 策定に向けた活動を推進した。

(3)　排出ガス・エネルギー専門家会議（GRPE）

国内における軽・中量車の排出ガス、燃費、電費評価は国連法規である国連規則第 154 号（UN-R154）に基づいて行われる。新しい規制や技術への対応のため、UN-R154 成立後の現在も ad hoc 会議等の場で改訂作業が進められている。令和７年度に行われた改定では欧州との協議が難航する項目もあったが、交通安全環境研究所の職員が中心的に議論に参加して検討を重ねた結果、2026 年３月の GRPE において日本が受け入れられるドキュメントが承認された。

EVE インフォーマル会議及び LCA インフォーマル会議では交通安全環境研究所の職員が共同議長を務めている。令和７年度は EVE インフォーマル会議において GTR21（システム出力）、GTR22（乗用車車載バッテリ耐久要件）及び GTR25（重量車車載バッテリ耐久要件）の改正ドキュメントが議論され、承認された。中でも GTR25 の改定に際しては、交通安全環境研究所で重量 EV のシャシダイナモ及びテストコースの試験を実施して、その結果をインフォーマル会議で発表して審議を加速するなど大きく貢献した。

LCA インフォーマル会議では自動車の（製造、使用、廃棄等の）ライフステージごとに専門家グループで審議を進め、ガイダンスを作成し、そのドキュメントを令和７年 10 月の GRPE に提出した。

(4)　騒音・タイヤ専門家会議(GRBP)

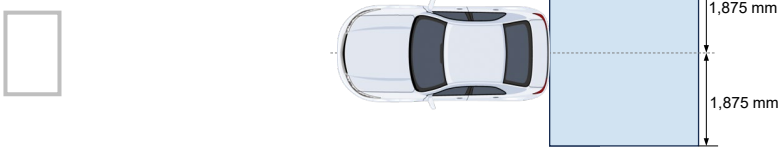
四輪車の騒音規制に関する国連規則第 51 号（UN-R51）に関して、インフォーマル会議を設置して試験法の見直しが行われている。第 78 回 GRBP（令和５年８月）以降交通安全環境研究所の職員が当インフォーマル会議の共同議長を担当し、国際的な議論を主導してきた。スピーカーから疑似エンジン音等を発音する EV 等についての騒音のオフサイクル試験について議論が行

われ、令和８年２月の GRBP にて改正案が承認された。またタイヤ摩耗試験の方法と規制値について、交通安全環境研究所の客員研究員が専門家として議論に参画してきた。タイヤ摩耗試験に関する新たな国連法規は令和８年３月に開催された臨時の GRBP において合意された。

(5)　灯火器分科会（GRE）

車両が自動運転中であることを示す自動運転マーカーランプについて、第92回（令和７年４月）の GRE では、装備の必要性や取付・点灯方法に関する日英米独の一般ドライバの意識調査結果を報告し、基準化に向けた議論を促進した。さらに、同ランプの基準案を専門的に議論する TF-AVSR においては、令和６年度に実施したブルーグリーンの評価用マーカーランプの視認性評価試験の結果を報告するとともに、保安基準で同色の灯火が認められていることを踏まえ、既存灯火と区別する方法についても提案した。

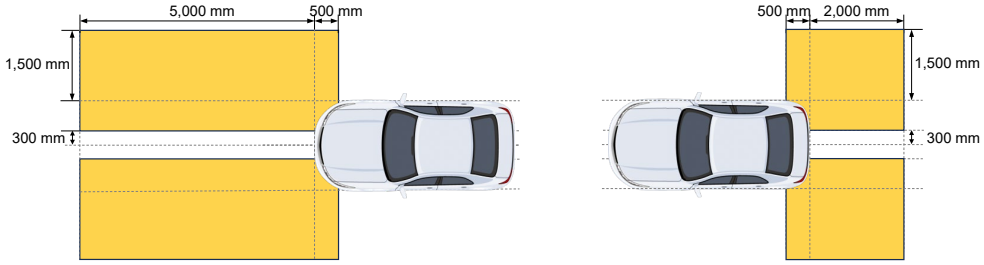
また、交通弱者の安全性向上を目的とし、後退灯及び方向指示器の点灯と連動して路面に視覚情報の投影を行う信号灯路面描画の提案については、交通安全環境研究所が実施し、令和５年５月の国際学会（ISAL）で口頭発表した研究内容が、基準化に向けた議論および判断に資する資料として活用され、国内外の合意形成に貢献した。その結果、後退灯路面描画の基準案については、第 92 回（令和７年４月）の GRE において合意され、令和７年 11 月の WP29 において承認された。方向指示器路面描画の基準案については、第 93 回（令和７年 10 月）GRE で仮合意され、第 94 回（令和８年４月）で再確認のうえ、令和８年６月に WP29 へ上程することとなった。



(a) 後退灯路面描画の基本エレメント（長方形，白）　　(b) 後退灯路面描画の投影範囲（車両後方）

【図１　後退灯路面描画の基準案】

（a）方向指示器路面描画の基本エレメント
（シェブロン，アンバー）



（車両前方）　　（車両後方）

（b）方向指示器路面描画の投影範

【図２　方向指示器路面描画の基準案】

（２）鉄道システムの海外展開への支援

①ISO、IEC 等への参画

②国際的な認証審査・規格適合性評価の推進等

（中期目標）

（２）鉄道システムの海外展開への支援

①ISO、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すること。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 70 回程度参加すること。

②国際的な認証審査・規格適合性評価の推進等

我が国鉄道システムの海外展開を支援するため、認証審査及び規格適合性評価を積極的に行うこと。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に係る受託契約の完遂率を 100%とすること。また、海外での認知度向上に努めること。

（中期計画）

（２）鉄道システムの海外展開への支援

①ISO、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 70 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

我が国鉄道システムの海外展開を支援するため、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に係る受託契約の完遂率を 100%とします。また、海外での認知度向上に努めます。

（年度計画）

（２）鉄道システムの海外展開への支援

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

我が国鉄道システムの海外展開を支援するため、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に係る受託契約の完遂率を 100%とします。また、海外での認知度向上に努めます。

(A) 年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B) 当該年度における取組

① ISO、IEC 等への参画

鉄道の国際標準化活動に参画し、我が国の優れた鉄道技術・規格の国際標準化を推進するための活動に取り組んだ。

IEC（国際電気標準会議）の鉄道用電気設備とシステム専門委員会（IEC/TC 9）、ISO（国際標準化機構）の鉄道分野専門委員会（ISO/TC 269）、及び生体影響に関する電磁界計測の標準化専門委員会（IEC/TC 106）等において、国

内の専門家会議に計 24 回参加（達成率 171.4%）。

また、内閣府が主催し、内閣府特命担当大臣及び経団連副会長が議長を務める「国際標準に係る官民ハイレベルフォーラム」に交通安全環境研究所長が委員として参画し、令和８年３月、官民で取り組む「国際標準・ルールに係る今後の我が国の取組に係る提言」のとりまとめに貢献した。

本取組の成果として、ISO、IEC 等の国内の専門家会議において、我が国の優れた技術を推進すべく、研究成果に基づいた知見等を提供した。

② 国際的な認証審査・規格適合性評価の推進等

認証審査及び規格適合性評価を実施し、我が国鉄道システムの海外展開を支援するための活動に取り組んだ。

令和７年度末までの終了予定 16 案件全てに対し成果物を発行し、認証審査及び規格適合性評価に係る受託契約について 100%完遂した。なお、認証機関として認証書を発行した件数については、令和７年度は４案件（規格数としては４件）であった。

また、令和７年度は新規に 11 案件の受託契約を行ったが、継続案件を含めた業務規模に安定的・継続的に対応できるよう、新たに３名の職員を増員し審査員として育成し、持続可能な体制を確保し業務を遂行した。

令和７年度は５月と７月に IEC 62425 Ed.2、IEC 62278-1 Ed1.0 及び IEC 62278-2 Ed.1.0 の３規格が新規に発行されたが、今後新規格に対する認証審査・適合性評価に関するニーズが高まることが予想されることから、審査内容の旧規格との差分分析、マネジメント文書の改訂、審査員への教育、認定機関との協議など準備を進めた。

海外での認知度向上に関しては、鉄道技術の総合見本市「第９回鉄道技術展 2025」 において、ブースの出展およびパンフレット配布を行った。また関係メーカーの協力を得つつ、海外鉄道プロジェクトにおける認証活用実績リストを交通安全環境研究所 HP に掲載する等、認知度向上に努めた。

さらに、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向け以下のセミナーを開催した。(「RAMS 規格セミナー」 ７回開催)

本取組の成果として、関係メーカー等からの業務需要に確実に対応し、認証書の発行や規格適合性に関する報告書の発行を通じ、我が国鉄道システムの海外展開に貢献した。

また、経済産業省が主催する「令和７年度産業標準化事業表彰」においてその功績が認められ、「イノベーション・環境局長表彰」を受賞した。

４．その他国土交通行政への貢献

（１）盗難車両対策

（２）点検・整備促進への貢献等

（３）関係機関との情報共有の促進

（中期目標）

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、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すること。

また、OBD 検査システムを活用し、車台番号の改ざんの検出や検査における同一性確認を効率的に行う手法を検討すること。

（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講師を派遣するなどの支援に努めること。

また、自動車特定整備事業者が行う点検・整備についても、自動車機構が構築する OBD 検査システムとの連携を通じ、促進を図ること。

【指標】

● 国土交通省が実施する検査等に係る研修等への講師の派遣状況（評価指標）

（３）関係機関との情報共有の促進

国土交通省から提供される車両諸元情報を検査業務に活用できるようデータベース化を令和４年度中に検討すること。

また、大規模災害等に備えてハード、ソフト面で国土交通省や関係機関との連携を図ること。

（中期計画）

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、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。

また、OBD 検査システムを活用し、車台番号の改ざんの検出や検査における同一性確認を効率的に行う手法を検討します。

（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講師を5,000回程度派遣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、自動車機構が構築する OBD 検査システムとの連携を通じ、促進を図ります。

（３）関係機関との情報共有の促進

国土交通省から提供される車両諸元情報を検査業務に活用できるようデータベース化を令和４年度中に検討します。

また、大規模災害等に備えてハード、ソフト面で国土交通省や関係機関との連携を図ります。

（年度計画）

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、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。

また、OBD 検査システムを活用し、車台番号の改ざんの検出や検査における同一性確認を効率的に行う手法を検討します。

（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講師を1,000回程度派遣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、自動車機構が構築するOBD検査システムとの連携のあり方に関する検討を進めます。

（３）関係機関との情報共有の促進

大規模災害等に備えてハード、ソフト面で国土交通省や関係機関との連携を図ります。

(A)　年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B) 当該年度における取組

自動車の盗難防止等に貢献するためネットワークシステムを活用し、車台番号の改ざん事例を全国展開することにより、職員による改ざん等に関する確認能力の向上を図るとともに、同一車両が他の地域において通過することのないように車台番号の改ざん等が疑われる自動車を全国で 82 件発見し、国土交通省へ通報を行った。そのうち２件の盗難車の発見に貢献した。

また、盗難車の発見に貢献した職員は業績表彰の対象にすることとし、職員の意欲向上に努めた。

自動車の電子制御装置に記録されている車台番号の読み取りについて、代替手法の調査及び実車での検証を行った。

適切な点検・整備を促進する観点から、点検整備推進運動に参加した。

また、リコールに該当する不具合の早期発見と迅速な措置に繋がるよう車両の不具合情報の収集に努め、設計製造に起因するおそれのある不具合情報を国土交通省に報告した。

加えて、国土交通省が行う自動車検査員研修等の講師依頼を受け、令和７年度は1,532回延べ1,584名の職員を派遣し、審査事務規程についての講義を行った。

OBD 検査の結果を利活用し、点検・整備の促進、リコールに繋がるデータの抽出を可能とするため、情報集計・分析が行えるBIツールを構築した。

また、OBD 検査不合格車両の点検・整備に必要なスキャンツールの機能拡充に向けて国土交通省を中心に検討されている、自動車メーカーからスキャンツールメーカーへの技術情報提供のスキームにおいて、技術情報提供の仲介等の役割を担うこととした。

本部と交通安全環境研究所、各地方検査部等とが連携し、地震や大雨、台風、大雪等、頻発する自然災害等による職員の安否、施設への被害状況、業務継続の可否等の情報を国土交通省や関係機関と共有して連携を図った。

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

（２）調達の見直し

（３）業務運営の情報化・電子化の取組

（中期目標）

Ⅳ．業務運営の効率化に関する事項

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、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に５を乗じた額）を６％程度、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、それぞれ抑制すること。

（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、毎年度策定する「調達等合理化計画」に基づく取組を着実に実施し、調達の効率化、コスト縮減を図ること。

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すること。

（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整備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ること。

（中期計画）

Ⅳ．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、それぞれ抑制します。

（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、毎年度策定する「調達等合理化計画」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整備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。

（年度計画）

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、それぞれ抑制します。

（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７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、令和６年度に更改した情報システム基盤の運用実態に合わせた見直しの検討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、必要な体制の整備を行い、情報システムの適切な整備及び管理を行う事により、業務運営の合理化及び効率化を図ります。

(A)　年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B)　当該年度における取組

実施計画策定段階において、必要以上の金額となっていないか精査を行い

経費の削減に努めている。
　また、予算の執行状況を逐次把握のうえ、四半期毎に不用額を引き上げることで経費の抑制に努めた。

「令和７年度独立行政法人自動車技術総合機構調達等合理化計画」に基づき、契約監視委員会において点検・見直しを実施するとともに、同計画において調達の改善等を図る観点から、重点的に取り組む分野に掲げた審査上屋等における改修等工事に関する調達については、引き続き、公告期間について当機構の規定する期間より多くの期間を確保するとともに、仕様書内容を具体的かつ詳細に明示するなど、透明性、競争性の確保に努めた。
　また、隣接する他の研究機関と交通安全環境研究所において、昨年度に引き続き共同調達を実施。加えて、独立行政法人国際観光振興機構と自動車技術総合機構本部における共同調達では、これまでのコピー用紙購入のほか名刺の印刷も新たに実施したことにより共同調達の件数は６件となった。

令和６年度に更改した情報システム基盤について、運用実態を踏まえた見直しを行い、機構職員用 PC の割り当てやライセンス付与方法を整理することで、情報システム資源の効率的な活用を図った。
　また、情報セキュリティ対策推進計画に基づき、情報セキュリティ研修、役職別自己点検、標的型攻撃メール訓練を確実に実施し、役職員のセキュリティ意識および対応力の向上を図った。さらに、令和７年度から情報システム委員会を設置し、各業務システムに関するヒアリングを実施することで、機構全体としてのシステム最適化と業務運営の合理化・効率化を推進した。加えて、IT 人材育成計画に基づく研修や資格取得支援を行い、デジタル人材の育成を進めた。

２．組織運営
（１）要員配置の見直し
（２）その他実施体制の見直し
（３）人事に関する計画

（中期目標） 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、改正法の施行を受けて新たに行うこととされた自動運行装置に係る基準適合性審査、OBD 検査に必要な技術情報の管理、自動車メーカーにおけ

る自動運転車等のプログラムの適切な管理及び確実な書換えのための業務管理システム等に関する技術的審査等の業務や、並行輸入自動車の事前の書面審査に係る業務等について、重点的に要員を配置するなど体制の強化を図ること。

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構築・運用など、極めて重要な役割を担うものであることから、専門部署の設置を含めた十分な体制強化を行うとともに、OBD 検査の高度化等についても、当該部署において調査・検討を実施すること。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運用状況調査、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を整備すること。

さらに、検査施設適正配置計画や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い、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ること。

（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、改正法の施行を受けて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すること。

また、今後、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すること。

（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すること。

（中期計画）

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、改正法の施行を受けて新たに行うこととされた自動運行装置に係る基準適

合性審査、OBD 検査に必要な技術情報の管理、自動車メーカーにおける自動運転車等のプログラムの適切な管理及び確実な書換えのための業務管理システム等に関する技術的審査等の業務や、並行輸入自動車の事前の書面審査に係る業務等について、重点的に要員を配置するなど体制の強化を図ります。

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構築・運用など、極めて重要な役割を担うものであることから、現在の OBD 検査業務準備室に代わる専門部署の設置を含めた十分な体制の強化を行うとともに、OBD 検査の高度化等についても、当該部署において調査・検討を実施します。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運用状況調査、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を整備します。

さらに、検査施設適正配置計画や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い、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見直しと併せて進めます。

（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、改正法の施行を受けて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、今後、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。

（年度計画）

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、改正法の施行を受けて新たに行うこととされた自動運行装置に係る基準適合性審査、OBD 検査に必要な技術情報の管理、自動車メーカーにおける自動運転車等のプログラムの適切な管理及び確実な書換えのための業務管理システム等に関する技術的審査等の業務や、並行輸入自動車の事前の書面審査に係る業務等について、重点的に要員を配置するなど体制の強化を図ります。

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、極めて重要な役割を担うものであることから、システム運用、整備事業者への技術的支援等の対応が可能となるよう、OBD 情報・技術センターについて、引き続き必要な体制の強化を行います。

また、地方検査部等においても OBD 検査業務専門官等を中心として、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運用状況調査、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を実施します。

さらに、検査施設適正配置計画に基づき、コース数の柔軟な運用により、職員の負担軽減を図ります。

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、改正法の施行を受けて新たに行うこととされた業務の状況の把握に努めます。

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。

(A)　年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B)　当該年度における取組

OBD 情報・技術センターについて、OBD 検査システムを安定して運用するとともに、OBD 検査不合格車両の点検・整備に係る自動車整備事業者への技術的支援等の対応を行うため、体制の強化を行った。

また、地方検査部等においてもOBD検査業務専門官等を中心として、検査現場における OBD 検査の課題把握を行うとともに、整備主任者研修等における OBD 検査の実施方法や注意点に係る説明等の技術的支援を実施した。

地方検査部等において、令和６年 10 月の本格運用開始以降も円滑に検査が行えるように OBD 検査を補助する OBD 検査補助員を配置し、体制の強化を図った。

加えて、検査施設適正配置計画や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い、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った。

役職員の給与については、国家公務員に準じた給与体系としており、検証した結果ラスパイレス指数は 99.1％であり、国家公務員の給与水準に照らし適切であった

また、検証結果等については当機構ホームページにおいて公表している。

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

（２）自己収入の拡大

（３）保有資産の見直し

（中期目標）

Ⅴ．財務内容の改善に関する事項

（１）財務運営の適正化

中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図ること。

「独立行政法人会計基準」（令和 30 年 9 月 3 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うこと。

また、各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うこと。

（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・拡大を図ること。

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300件程度実施すること。

（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うこと。

（中期計画）

Ⅴ．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」（平成30年9月3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、各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300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。

（年度計画）

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３年９月 21 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。

(A)　年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B)　当該年度における取組

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、適宜見直しを行うことにより、健全な財務体質の維持を図った。

独立行政法人会計基準の改訂に伴い、引き続き、運営費交付金の会計処理は、「業務達成基準」を採用し、業務の進行状況と運営費交付金の対応関係が明確である活動を除く管理部門の活動については「期間進行基準」を採用している。

なお、運営費交付金債務については、当期末における運営費交付金債務残高はない。

国等からの受託研究等を 86 件実施し、また、研究施設の外部利用の促進により、自己収入の確保・拡大を図った。

保有資産については、その利用度等に照らして、現時点においては当機構の業務上必要不可欠なものであることから、その有効利用の可能性については不断に検討しつつ、現有資産の活用により本来業務の質の確保を図った。

Ⅳ．短期借入金の限度額

（中期目標）

―

（中期計画）

Ⅵ．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。

（年度計画）

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。

(A) 年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B) 当該年度における取組

実施無し。

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

（２）施設及び設備に関する計画

（３）人材確保、育成及び職員の意欲向上

（４）広報の充実強化を通じた国民理解の醸成

（５）内部統制の徹底

（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

（中期目標）

Ⅵ. その他業務運営に関する重要事項

（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、中期目標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、シナジー効果を更に創出する連携方策を検討するため、理事長及び全理事からなる会議体（総合技術戦略本部）を設置すること。

【重要度：高】

自動車の設計から使用段階までを総合的に対応する我が国唯一の機関として、中期目標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、シナジー効果を更に創出する連携方策の検討を進めることは、自動車に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全を図るために極めて重要である。

【指標】

● 総合技術戦略本部の開催状況（モニタリング指標）

（２）施設及び設備に関する計画

業務の確実な遂行のため、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ること。

（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ること。

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、組織力の強化を図ること。さらに、研修の実施体制の充実や、OBD 検査に対応した研修プログラムの整備を進めるとともに、関係機関等との人事交流の拡大等に取り組むこと。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等を通じて、人材育成に取り組むこと。

さらに、職員の業務への取組意欲や技術の向上を図るとともに、働き方改革を推進すること。

上記の留意すべき事項を踏まえ、人材確保・育成方針を策定すること。

（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、SNS でのイベント案内、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すること。

（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すること。

また、理事長及び全理事を構成員とする内部統制委員会及び同委員会に設置しているリスク管理委員会並びに検査業務適正化推進本部を引き続き設置し、自動車機構の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、必要な見直しを行うこと。本見直しを着実に実施することを目的として、本部、交通安全環境研究所及び全ての地方検査部等に対し、中期目標期間中に内部監査等を実施すること。

また、監事を補佐する監事監査室において、引き続き、内部統制のモニタリングを適切に実施すること。

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、適切に取り組むこと。

個人情報の保護、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」（平成 30 年 7 月 27 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ること。

―

（中期計画）

Ⅶ. 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、シナジー効果を更に創出する連携方策を検討するため、理事長及び全理事からなる会議体（総合技術戦略本部）を設置します。

【重要度：高】

自動車の設計から使用段階までを総合的に対応する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、シナジー効果を更に創出する連携方策の検討を進めることは、自動車に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全を図るために極めて重要である。

【指標】

● 総合技術戦略本部の開催状況（モニタリング指標）

（２）施設及び設備に関する計画

業務の確実な遂行のため、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
（審査勘定） 審査施設整備費 審査場の建替等 審査機器の更新等 審査上屋の改修等 基準策定改正等に伴う試験設備の導入・改造	 1,898 648 5,069 2,110	独立行政法人自動車技術総合機構施設整備費補助金

［注記］施設・整備の内容、予定額については見込みであり、中期計画を実施するために必要な業務等を勘案した施設・整備の改修等の追加等変更することもある。

（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や、OBD 検査に対応した研修プログラムの整備を進めるとともに、関係機関等との人事交流の拡大等に取

組ます。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等を通じて、人材育成に取組ます。

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、職員一人ひとりが働きやすい職場づくりを目指し、柔軟な勤務体系や勤務環境を整備するなど、働き方改革を推進します。

上記の留意すべき事項を踏まえ、人材確保・育成方針を策定します。

（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、SNS でのイベント案内、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毎年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毎年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。

また、理事長及び全理事を構成員とする内部統制委員会及び同委員会に設置しているリスク管理委員会並びに検査業務適正化推進本部を引き続き設置し、自動車機構の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。本見直しを着実に実施することを目的として、本部、交通安全環境研究所及び全ての地方検査部等に対し、中期計画期間中に内部監査等を実施します。

また、監事を補佐する監事監査室において、引き続き、内部統制のモニタリングを適切に実施します。

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、適切に取組ます。

個人情報の保護、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」（平成 30 年 7 月 27 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。

（年度計画）

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、令和３年度に設置した理事長及び全理事からなる総合技術戦略本部において、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、シナジー効果を更に創出する連携方策を検討します。

（２）施設及び設備に関する計画

業務の確実な遂行のため、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 鉄道･索道関係試験設備の更新等 （審査勘定） 審査施設整備費 審査場の建替等 審査機器の更新等 審査上屋の改修等 基準策定改正等に伴う試験設	 165 1,453 0 0	独立行政法人自動車技術総合機構施設整備費補助金

備の導入･改造	53	

［注記］鉄道・索道関係試験設備の更新については令和６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、民間企業等で専門的知識及び経験を培った者を募集対象とするなど、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や、令和６年 10 月より合否判定を開始した OBD 検査に対応した研修プログラムを推進するとともに、関係機関等との人事交流の拡大等に取組ます。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、人材育成に取組ます。

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、職員一人ひとりが働きやすい職場づくりを目指し、柔軟な勤務体系や勤務環境を整備するなど、職員の満足度（ＥＳ）の向上に繋がる働き方改革を推進します。

上記の留意すべき事項を踏まえ、人材確保・育成方針の策定に向けた検討を進めます。

（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。

また、理事長及び全理事を構成員とする内部統制委員会及び同委員会に設置しているリスク管理委員会並びに検査業務適正化推進本部を引き続き設置し、自動車機構の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。本見直しを着実に実施することを目的として、令和７年度期間中に 48 箇所に対し、内部監査等を実施します。

また、監事を補佐する監事監査室において、引き続き、内部統制のモニタリングを適切に実施します。

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、適切に取組ます。

個人情報の保護、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３年９月 28 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。

(A)　年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B)　当該年度における取組

理事長及び全理事により構成される総合技術戦略本部を設置し、研究部門、検査部門、認証審査・リコール部門の部門間における連携方策について、以下の取組みを実施した。

①　街頭検査における騒音の新たな検査手法の導入に係る検討

令和２年度から開発を実施してきた騒音の不正改造車スクリーニングシステムにおいて、街頭監査での使いやすさを意識した持ち運び・設置が容易な計測機器を製作し、関東検査部において実路を対象とした実証実験を実施するとともに、二輪車を用いてテストコース上で動作検証試験を行っ

た。
具体的には、令和８年２月に関東検査部が実施した街頭検査において、容易に設置できること及び120台の車両に対しての画像取得及び音量の計測が確認できた。

また、プログラム変更により音源位置可視化の処理速度向上が大幅に向上（具体的には10秒から３秒に短縮）した。

以上により、現場において運用可能であることが確認された。

② 車載燃費記録計（OBFCM）を活用するための基礎検討

OBFCM搭載車の調達が困難な状況を踏まえ、将来的にOBFCMから取得可能となるデータとして、ｅ燃費で公開されているユーザーデータ（走行距離、燃料消費量）から、実燃費に影響を与える要因について分析を行い、実燃費評価に必要なデータの特定を行った。OBFCMから取得可能となる実燃費のデータの利活用に向け、燃費データの利活用案を検討し、利活用案の実現性評価・優先度付けを行い、利活用案の実現に向けた機構の対応方針を整理した。OBD 検査システムを活用したOBFCM 情報の読み出しに向け、環境研究部及び情報統括部門職員の知見を活用しながら、ベンダーとの打ち合わせを経てシステムの仕様を確定し、開発中である。

③ PM粒子数（PN）計測機器を活用した新たな検査方法の導入に係る検討

北陸信越検査部、九州検査部、鹿児島事務所の３か所にて合計224台の計測を実施。

保安基準不適合であった車両１台のうち、１台はPN計測（スクリーニング）でパスとなる数値であったが、内容を精査した結果、原因も判明し、PN計測でパスしても差し支えがない事例であることを確認した。

スクリーニングにて厳しい閾値を採用した場合でも、224台計測中約177台（約80%）はオパシ測定が不要とできるとの結果であった。

令和４年度より、PM粒子数（PN）計測機器を活用した新たな検査方法の導入に係る検討を実施してきたところ、令和４～７年度にわたり、のべ13か所での測定を実施し合計606台のデータを蓄積することができた。

測定データより、閾値として厳しい値のPN-PTIガイドラインの場合約85%、オランダ・ベルギーの閾値の場合約90%の車両のスクリーニングが可能という結果となった。

以上により、PM 計測の代替手法として PN 計測が有効に働きうることが実証できたという結論を得た。

④　EV 火災防止の取組みと EV 火災発生時の検証等に備える活動

環境研究部において、跳ね石による火災事例と現行法規の関係について整理した。

海外の EV 火災事例情報を分析することで、跳ね石による火災事例が現行法規でカバーされていないことが明らかになった。

この知見は国土交通省と共有しており、EVS フェーズ３のトピックとして、中国が提案した”EV の底部分の保護強化に関する安全基準の策定”にも大きく関係しており、国際基準活動の議論に貢献した。

また、リコール技術検証部において、事例分析をもとに火災原因診断ツリーを研究部の知見を反映して作成した。

⑤　検査業務の DX 化に向けた調査・検討

検査業務の効率化、検査官の負担軽減を目的として、AI の学習機能を活用し、検査の際にカメラから取得した受検車両の画像データを、事前に収集した車両の外観及び下回りの純正画像データと自動的に照合することにより、変更箇所や破損箇所の発見への活用を目指している。

令和７年度における取組みは以下のとおり。

・車両の３次元形状計測データに基づいた外観形状の異常検知手法に関する特許を申請。

・関東検査部において令和８年２月２日から２月 20 日の期間に車両底部の画像撮影実験を実施。

・ライトテスター画像の取得に関する技術的問題を解決し、取得実験へ向けて調整。

⑥　バッテリ非破壊診断技術を活用した認証審査および車検に備える活動

バッテリ非破壊診断技術を活用して、認証審査時や車検時のバッテリの安全性確認や認証審査時の一充電走行距離測定法の高度化について検

討するため、令和６年度に実施した車両２台を対象としたバッテリ非破壊診断技術の実証試験をもとに、データサンプリング手法と解析手法に関する技術的なまとめを行い、令和７年 10 月の（公社）自動車技術会主催の令和７年秋季大会において発表、論文投稿し、査読付き論文として受理された。

さらに、６台の車両を対象としたバッテリ非破壊診断を完了した。これについては、今後解析を行い、令和８年 10 月に開催予定の同大会でも発表するよう準備を進めているところ。

また、自動車技術総合機構総合技術戦略本部会合において、交通安全環境研究所研究部と機構本部検査部との間でシナジー施策の方向性を決めるための意見交換を行った。

検査コースおいて使用年数が長く、故障発生の可能性が高い 17 基の検査機器について、老朽更新を実施した。

検査機器の適切な維持管理のため、引き続き、検査機器の定期点検契約を本部一括で契約を行い、機器メーカーに対して、定期点検の確実な実施及び故障への迅速な対応等の要請を行った。

令和７年度の施設及び整備に関しては次のとおり。

（審査勘定）		
基準策定・改正等に伴う試験設備の導入・改造	新たな脚部インパクタの導入に伴う歩行者保護試験設備工事 自動車試験場審査上屋シャッター等改修工事	31,460 千円

自動車技術総合機構の役割に合致した人材の確保のため、通年での採用活動を行い、年３回の募集を行った結果、自動車技術総合機構独自で 35 名を新規採用した。

このうち民間企業等で自動車に関する専門的知識及び経験を培った人材を５名採用した。

人事院勧告を踏まえた俸給や通勤手当、期末・勤勉手当額の引き上げ、非常勤職員の休暇付与の前倒しや一部特別休暇の有給化等、職員の処遇改善に

より働きやすい環境整備を図った。

イントラネットに掲載する研修映像を拡充し、ｅ-ラーニングによる予習復習及び研修生以外の視聴が可能であることを周知して研修効果の向上を図った。

OBD 検査に関する研修資料及び検査実施のための解説映像を、本番環境に対応した内容に更新し、OBD 検査が円滑に実施されるよう措置した。

その他、業務への取組意欲の向上を図るため多様な業務を取り上げ、以下のとおり業績表彰を行った。

- 連続無事故を達成した検査部・事務所　20 部署
- 街頭検査を積極的に取り組んだ７検査部、１事務所
- 技術指導教官として研修内容の充実や検査現場の業務効率化に繋がる取組を進めた 14 名
- 勤怠システムを改良し職員の業務負担の軽減に貢献した１名
- OBD 検査の円滑な運用に貢献した１チーム
- 安全作業マニュアルの検証・改定に貢献した２チーム
- 検査場内における事故発生時に傷病者の適切な対応を行った１事務所
- 登録確認調査員のワーキンググループを新設し登録関係業務に関する質の向上の貢献した１チーム
- 改造自動車審査結果通知書の偽造を見抜き誤った記載の自動車検査証の交付の防止に貢献した１名
- 騒音規制情報が適切でない自動車予備検査証を発見し、騒音規制情報の誤通知拡大防止に貢献した１名
- 並行輸入二輪自動車について、現車審査により点滅灯火を発見し、メーカー改善に繋がり、安全な交通社会の実現に貢献した１名
- 並行輸入二輪自動車について、書面審査により騒音ラベルの情報記載漏れを発見し、メーカー改善に繋がり、安全な交通社会の実現に貢献した１名
- 型式指定申請スケジュールをシステム化により効率化に貢献した１チーム
- 自動車試験場の改修を推進し、当該施設にて二輪自動車や大型自動車の適合性審査業務を可能にした１チーム
- 型式指定等の申請書面管理業務の効率化を図った１チーム
- 大型重量車の一充電走行距離の合理的な評価方法を立ち上げた１名
- 最大限にリクライニングしたフルフラット座席に着座した乗員が前面衝突事故に遭遇した場合の安全性を評価し、ガイドライン作成に貢献した１チーム
- 鉄道車両の台車の曲線走行状態を再現した試験が可能な国内唯一の試験

施設を更新し、鉄道車両の安全確保に貢献した１チーム

- ＣＢＴＣシステムの設計安全性評価を実施し鉄道の安全安定輸送及び省力化に貢献した１チーム

当機構の活動については、ホームページを利用して積極的に情報提供するとともに、災害等によって検査コースの閉鎖があった場合には、その情報をホームページに掲載することにより、利用者に迅速に周知した。

また、交通安全環境研究所においては、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回開催した。さらに、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回実施した。

令和７年度も内部統制委員会、リスク管理委員会、検査業務適正化推進本部会合を開催し、理事長及び地方検査部長の巡回等による内部統制の状況確認、機構内のリスク評価の見直し等を行い、今後の取組を検討するとともに、平成 27 年度に発生した神奈川事案の再発防止対策の実施状況を確認するなど、改めて内部統制を図った。

内部監査の運用の見直しを行い、基準適合性審査、不当要求防止対策及び事故防止対策の実施状況に関し、内部監査等を 50 箇所実施した。また、監査等の実施結果を他の地方事務所等へ横展開することにより、好事例の共有を図るとともに、改善を要する事項に関する自己点検を促し、同種事案の予防処置を図った。

内部統制のモニタリング等、監事監査が適切に実施されるよう、監事の事務補助者を確保する等して体制を整えた。

政府の「サイバーセキュリティ戦略」等の方針を踏まえ、「政府機関等のサイバーセキュリティ対策のための統一基準」に準拠した機構情報セキュリティポリシーに基づき、情報セキュリティ対策の強化を図った。具体的には、全職員を対象とした情報セキュリティ基礎研修のアンケート結果、役職の役割別自己点検結果、標的型攻撃メール訓練の実施状況を踏まえ、研修教材の見直しを行った。また、情報システム担当者を対象とした情報セキュリティ重点研修を実施し、職場における身近なセキュリティ脅威への対応力と意識の向上を図った。

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

（中期目標）

―

（中期計画）

Ⅷ. 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

（年度計画）

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

(A) 年度計画における目標設定の考え方

令和７年度において、不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産について該当がないため、目標を設定していない。

(B) 当該年度における取組

なし

Ⅶ. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画

（中期目標）

―

（中期計画）

Ⅸ. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画

なし

（年度計画）

Ⅶ. 重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画

なし

(A) 年度計画における目標設定の考え方

令和７年度において、重要な財産を譲渡又は担保とすることが見込まれないため、目標を設定していない。

(B)　当該年度における取組

なし

Ⅷ．剰余金の使途

（中期目標）

―

（中期計画）

Ｘ．剰余金の使途

施設・設備の整備、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）に使用します。

（年度計画）

Ⅷ．剰余金の使途

施設・設備の整備、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。

(A)　年度計画における目標設定の考え方

中期目標期間を通じて継続して取り組むべき目標であるため、中期計画と同様に年度計画を設定した。

(B)　当該年度における取組

実績なし