

独立行政法人自動車技術総合機構 令和 2 年度業務実績自己評価調書

令和 3 年 6 月

様式 1－1－3 中期目標管理法 年度評価 項目別評定総括表様式

中期計画（中期目標）		年度評価					項目別 調書No.	備考
		28 年度	29 年度	30 年度	令和元 年度	令和2 年度		
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事項								
	自動車の審査業務 型式認証における基準適合性審査等	B	B	B	B	B		
	自動車の審査業務 使用段階における基準適合性審査	B	B	B	B	B		
	自動車の登録確認調査業務	B	B	B	B	B		
	自動車のリコール技術検証業務	A	A	A	A	B		

					施設や審査方法等の申請者のニーズを把握し、申請者の利便性向上を図るため改善を行った。 電磁両立性試験施設において、二輪車の試験にも対応できるよう必要な改修を行った。また、高速ブレーキ準備棟から走行路への大型試験車両の移動の円滑化のため、同棟前の路面改修を行った。さらに、新型コロナウイルス感染防止のため、Web 会議システムを活用したリモート試験を試行的に実施する等、10 件の改善を行った。		
--	--	--	--	--	--	--	--

4．その他参考情報
例) 予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

	車両の状態についても画像を取得するよう、検討すること。	両の状態についても画像を取得するよう、検討します。	両の状態についても画像を取得するよう、検討します。	となり、前中期期間（旧自動車検査独立行政法人）の平均閉鎖時間の約 1,916 時間に比べ約 40%削減した。 受検者の安全性・利便性の向上を図るため、案内表示の改善や、事故などに対する注意喚起を引き続き実施した。特に令和2年度においては以下の通り重点的に事故防止に係る取組みを実施した。 ➤ 地方事務所等から事故発生が報告があった場合は同種事故防止を目的とした事故速報を速やかに展開するとともに、関係事務所等と再発防止策の検討を実施した。 ➤ 非常勤職員が当事者となる事故の発生状況を踏まえ、非常勤職員を対象として、事故に特化した研修を新たに導入した。 ➤ 事故防止啓発ポスターを定期的に地方事務所等に展開し、受検者への注意喚起として検査場内に掲示を行った。 ➤ 特に重大事故に対しては、①事故発生から速やかに事故速報を地方事務所等に展開、②当該重大事故に特化した再発防止ポスターを作成し、地方事務所等に展開・掲示、③事故映像の加工データを作成し、地方事務所等に展開・イントラへ掲載・研修等の機会を捉		
--	-----------------------------	---------------------------	---------------------------	--	--	--

					えて再周知等の対応を迅速に行った。 これらの取り組みにより、重大な事故発生に係る度数率は年度計画における数値目標 1.15 を大幅に下回り、0.23 となった。 (ウ) 路上において不正改造等の取り締まりを行うため、国土交通省及び各都道府県警察等と協力し、社会的要請が高い街頭検査を実施した。令和 2 年度においては、新型コロナウイルスの感染拡大による影響を受けながらも、通常の街頭検査に加えて民間企業等とも連携した街頭検査を実施すること等により、121,387 台の車両について街頭検査を実施した。 検査で取得した画像は、国土交通省が保有する自動車検査情報システムに保存され、検査において不正が疑われる車両があった際には、当該システムが保有する画像情報と照合することで適切な検査業務の実施に繋がった。 また、審査事務規程の改正や高度化施設の機能追加により、特殊な車両や標準車から変更があった座席等室内の画像の撮影・保存を行い、次回検査時等においてこれらを参照しながら検査可能な環境を整え、二次		
--	--	--	--	--	--	--	--

					架装や不正改造の発見等検査業務の更なる適正化に活用した。		
--	--	--	--	--	------------------------------	--	--

4. その他参考情報
例) 予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

	いては、平成 28 年度の業務状況を踏まえ、最終的に移管する人員を平成 29 年度に検討し、平成 30 年度開始までに移管を完了することとしており、その準備を連携して進めること。	ては、平成 28 年度の業務状況を踏まえ、最終的に移管する人員を平成 29 年度に検討し、平成 30 年度開始までに移管を完了することとしており、連携して準備を進めます。		計画通り着実に実行できているか。	する等により、登録確認調査の確実な実施に努めた。	＜課題と対応＞ 特になし。	＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど
--	--	--	--	-------------------------	---------------------------------	--------------------------	---

4．その他参考情報
例) 予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

				(ii) 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。技術検証の実施においては、国土交通省と連携した各事案の進捗管理や事務処理の簡略化により、技術検証回数を 310 回（過去 5 カ年平均 450 回）行った。技術検証回数は減少したが、<u>市場措置につながった件数は 22 件（過去 5 カ年平均 17 件）で前年度 19 件に比べて増加しており不具合の原因究明に大きく貢献した。</u> <u>令和 2 年度に新たに技術検証を開始した件数は 92 件となった。（過去 5 カ年平均 102 件）</u> (iii) 国土交通省からの受託調査によるユーザー向け情報提供及び注意喚起 自動車ユーザーやメーカー等への情報提供及び注意喚起に資するため、国土交通省からの受託調査による<u>不具合情報の統計分析やリコール届出内容の分析を実施した。</u> これらの結果は、「令和 2 年事故・火災情報の統計結果」及び「四半期毎の自動車不具合情報の集計結果について（令和 2 年度）」、「令和元年度自動車のリコール届出内容の分析結果について」として、国土交通省のホームページに掲載された。 また、国土交通省から受託した「令和 2 年度脱出ハンマー使用方法の啓発に係る調査業務」については、水没時における脱出用ハンマーの使用方法等に関して啓発ビデオを作成しユーザーへの注意喚起を行った。 (iv) 講演会等での発表		
--	--	--	--	--	--	--

					オンライン開催された 50 周年記念講演会において、「リコール技術検証部の今後の取り組み」と題し、多様化・複雑化する自動車不具合への対応について発表し、視聴していただいたユーザー、自動車メーカー、関係団体等へ周知した。		
--	--	--	--	--	--	--	--

4．その他参考情報
例) 予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

					なお、表 2 の車両については、ソフトウェアが更新されたため、更新後の結果も示したが、0.95 に改善していた。 以上のように、車両のセンシング及び認知について、F 値 の概念により数値的に比較、評価できることを示せた。なお今年度の実験により、この手法を道路の白線認識にも適用したところ、使用できる可能性があることも確認できた。 令和 2 年度に採択された国連規則である UNR157 の基準では、車両の周辺環境の認識に関する試験要件が定められているが、具体的な評価手法は示されていない。本研究による車両の認識能力の数値は、このような試験要件の策定に反映できると考えられる。今後は、道路の白線や他の道路使用者の認識などに関して同様な数値評価手法を検討する。		
--	--	--	--	--	--	--	--

4．その他参考情報
例) 予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

					費の推定が可能となるかについて検討を進めた。 モデルのパラメータと湿度との間には明確な関係が確認できないことを確認できた。これを受け、外気温の影響を考慮することで、電力消費量推定式で電力消費量を推定できる可能性を得た。 自動車技術会春季大会にて「車室内空調使用時の電気自動車を対象とした空調電力消費量推定式の検討」と題して発表を行った。また、自動車技術会論文集（査読付き）に、上記原稿が掲載された。		
--	--	--	--	--	--	--	--

4．その他参考情報
例) 予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

					➤ 列車情報管理システムの IEC 62279 規格適合性評価 ➤ 電子連動装置に対する特別調査 ➤ 電子連動装置に関する特別調査 ➤ 自動車の先進安全技術の性能評価規程に基づく衝突被害軽減制動制御装置試験及びペダル踏み間違い急発進抑制装置試験（39 件） 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、当所の知財戦略は、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規定に織り込まれる内容（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当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しておくための、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・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図っている。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メンバーにて自動車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 2 年度は、5 件の産業財産権（特許権）の出願を行った。		
--	--	--	--	--	--	--	--

4. その他参考情報
例) 予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

				貢献した。 また、自動運転車の保安基準が令和 2 年 4 月 1 日に施行され、自動運転車の審査に必要な知見を習得し、令和 2 年 11 月に世界で初めての自動運転車（レベル 3）の型式指定された自動車に係る技術的審査を行った。 第 64 回アジア専門家会議（インドネシア）にて、試験法や法規解釈等に関する意見交換を行った。 また、先進安全技術の性能認定制度については、国土交通省において、「先進安全技術の性能認定実施要領（国土交通省告示）」が改正（令和 2 年 4 月 1 日施行）され、衝突被害軽減制動制御装置の対歩行者要件の追加、ペダル踏み間違い時抑制装置の性能認定要件が新たに追加された。これを受け、審査に関する規程類を整備するとともに、当該試験に係る装置を新たに導入する等により審査体制の構築を図った。なお、令和 2 年度の試験実績は以下のとおり。 申請自動車メーカー数：8 社 型式数：511 型式 自動運転車やサイバーセキュリティシステム等の基準策定において自動車認証機関として貢献するとともに、国際会議への参加等を通じ、それら新技術に係る知見や審査技能を習得した。これにより、新技術を適切に審査することができた。		
--	--	--	--	--	--	--

例) 予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

					加えて、「道路運送車両法施行令及び道路運送車両法関係手数料令の一部を改正する政令」（令和２年８月５日公布）の改正に伴い、令和３年１０月から新たに徴収することとされている審査用技術情報管理事務に係る実費（手数料）の徴収については、申請の種類（オンライン・窓口）により異なるすべての徴収方法に対応するため、「審査用技術情報管理手数料徴収システム」の構築に向けて、当該システムの要件定義を実施するとともに、設計・開発に着手した。あわせて、OBD 検査制度や新たな手数料の導入について説明するチラシを国土交通省とも連携して作成し窓口に設置する等、ユーザー等の関係者に対して周知を図った。	題等の洗い出しを進めた。 また、道路運送車両法施行令及び道路運送車両法関係手数料令の改正に伴い、令和３年１０月から新たに徴収することとされている審査用技術情報管理事務に係る手数料の徴収については、申請の種類（オンライン・窓口）により異なるすべての徴収方法に対応するため、それに係るシステムの構築に向けて、要件定義を実施するとともに、設計・開発に着手した。あわせて、OBD 検査制度や新たな手数料の導入について説明するチラシを国とも連携して作成し窓口に設置する等、ユーザー等の関係者に対して周知を図った。以上の理由から、所期の目標以上の成果を達成しており、Ａ評定と認められる。
--	--	--	--	--	--	---

