

交通安全環境研究所に係る論点について

国土交通省 自動車局・鉄道局

平成25年11月

自動車検査独立行政法人の概要

行政のスリム化・効率化を図るため、平成14年に自動車検査独立行政法人を設立し、国が実施していた検査業務のうち保安基準適合性審査事務について、同法人に行わせている。

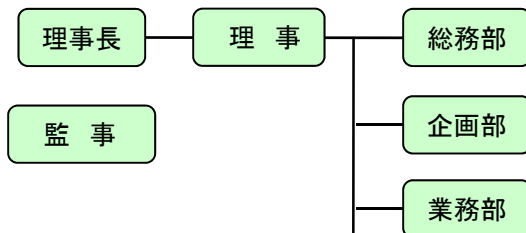
1. 設置の経緯

平成14年7月1日に運輸支局等の一部（保安基準適合性審査事務に係る要員及び施設）を切り離し、独立行政法人化

2. 組織・人員(平成25年4月1日現在)

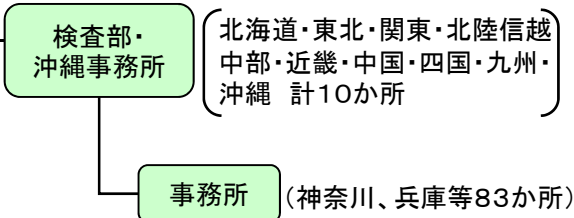
役職員 811名（役員6名含む（非常勤役員1名））

[本部]

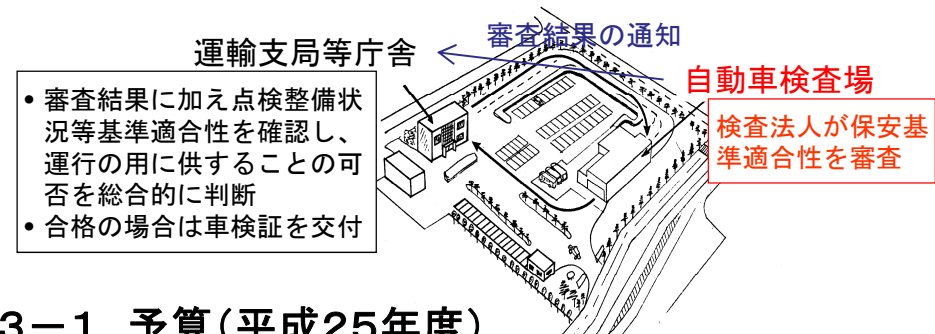


[地方]

・全国93事務所



(国及び自動車検査独立行政法人の業務)



3-1. 予算(平成25年度)

約118億円

(内訳) 運営費交付金 830百万円
施設整備費補助金 2,407百万円
審査手数料収入 8,562百万円

3-2. 審査台数(平成24年度)

740万台

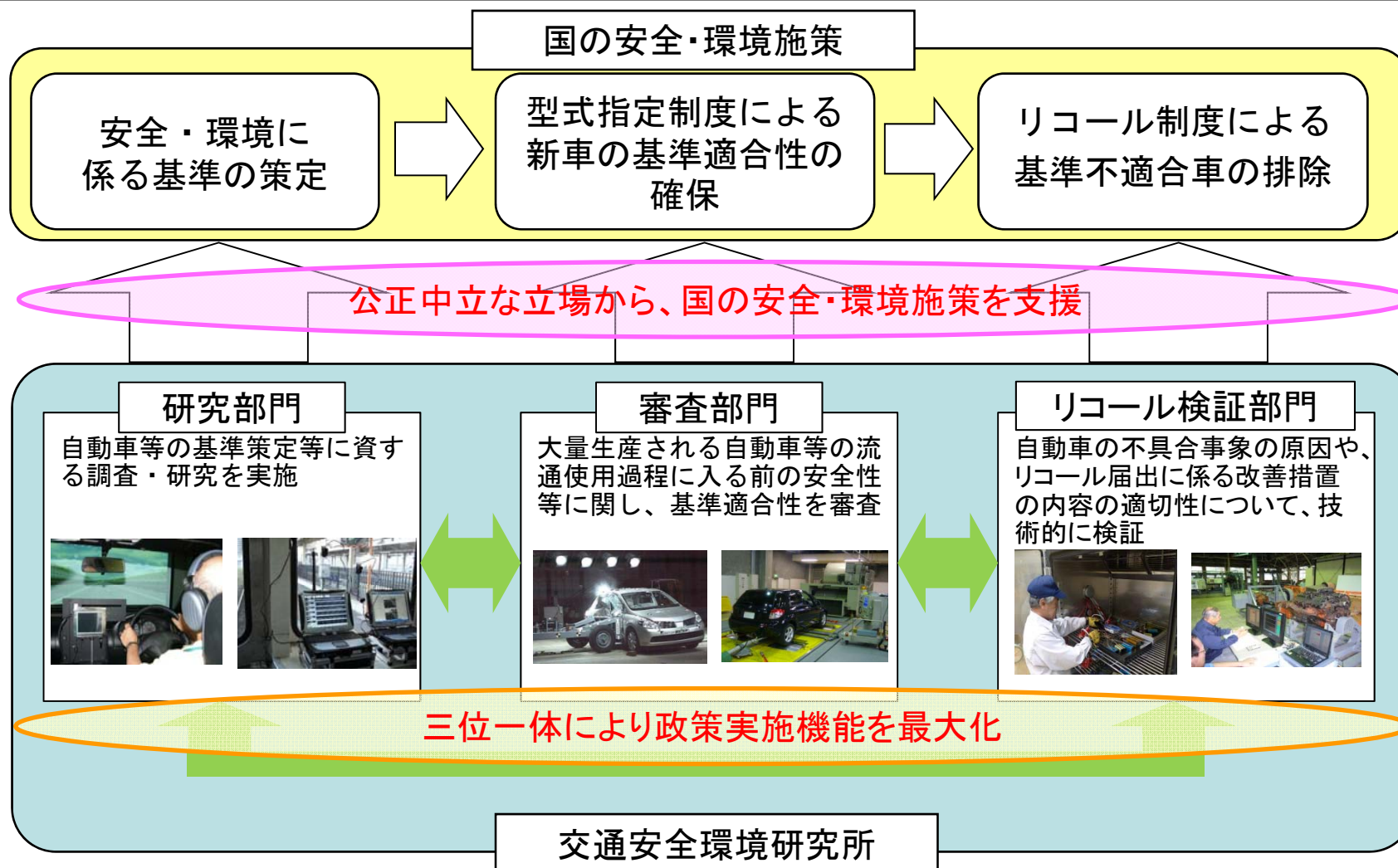
(内訳) 新規検査 97万台
継続検査 547万台
その他(構造等変更検査、再検査等) 96万台

4. 所掌分野(根拠法令:自動車検査独立行政法人法第12条)

- (1) 自動車の検査における自動車保安基準に適合するかどうかの審査の実施
- (2) 上記業務に付帯する業務の実施

交通安全環境研究所の概要①

交通研は、自動車等の安全の確保、環境の保全を図ることを目的に、①基準の策定等に不可欠な調査・研究（研究部門）、②型式指定のための基準適合性審査（審査部門）、③リコール実施の根拠となる技術的分析・検証（リコール検証部門）を一体の組織として実施することを通じて、国の施策を支援。



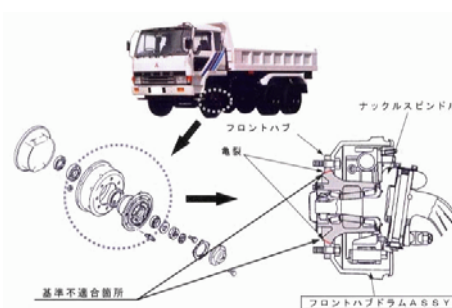
- 交通研は、電気・電子技術、通信情報技術、駆動技術等、自動車と技術的な共通点が多い鉄道分野の研究も実施。
- 自動車との間には技術的な共通点が多いことから、一体の組織として双方の知見を活用することにより、これまでもシナジー効果を創出してきているところ。

新交通システムのホイールハブ破損事故の検証

大型トラックでの同様の事故調査の知見を活用して、新交通システムのホイールハブ破損事故を検証



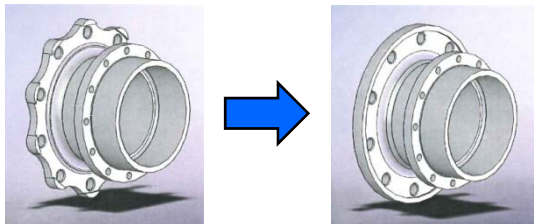
破損したホイールハブ
(新交通システム)



大型トラックのホイールハブ事故に係るリコール事例

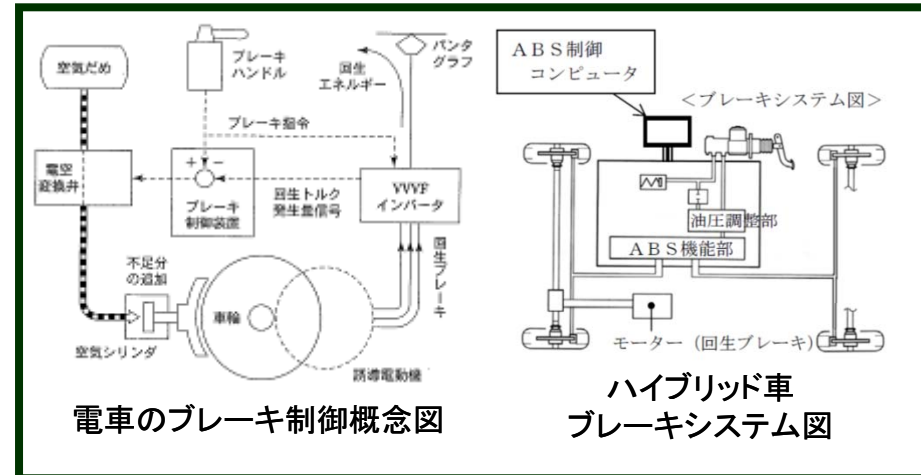
- 以下の対応により現在に至るまで同種の事故発生を防止
- 鉄道事業者に対し点検等を指導
 - メーカーに措置を指示し、ホイールハブを改良

ホイールハブの改良



ブレーキに関するリコール問題への鉄道の知見の活用

鉄道で先行している機械ブレーキと電気ブレーキの制御技術の知見を活用し、ハイブリッド車のブレーキのリコールについて技術的に検証



ハイブリッド車の迅速なリコールの実施

次世代自動車や安全運転支援システム等新技術の加速的普及、我が国技術の国際標準の獲得といった日本再興戦略を実現していく上で、政策実施機能を最大化させるため、引き続き、交通研が単独の組織として対応することが不可欠。

日本再興戦略に盛り込まれた施策

○水素供給インフラ導入支援、燃料電池自動車・水素インフラに係る規制の見直し



燃料電池自動車

目標

2015年：
燃料電池自動車の市場投入
2030年：
新車販売に占める次世代自
車の割合が5～7割

○安全運転支援システム、自動走行システムの開発・環境整備



運転支援システム(イメージ)

目標

2020年：
安全基準等の整備、国際標準化、導入促進
2030年：
国内販売新車には全車標準装備、ストックベース
でもほぼ全車に普及。世界市場の3割獲得

○我が国技術の国際標準の獲得

<国際標準の獲得対象分野>

- 電気自動車技術(燃料電池自動車の安全性*、燃料電池二輪車の安全性、ハイブリッド車の静音性対策*等)
- 先進安全技術(衝突被害軽減ブレーキシステム*、車線維持支援システム等)
- ガソリン車低燃費技術(世界統一乗用車排出ガス試験法等) 等

*我が国がWP29の議論を主導し、既に国際標準を獲得したもの

交通研は、

- 次世代自動車や新技術に係る最先端の技術基準の策定を支援
- 我が国政府代表として、我が国技術をベースとする国際標準案を作成し、自動車の世界統一基準を検討する国連傘下の会議に参加して国際標準化を進める等、日本再興戦略に掲げる我が国の最先端技術の国際標準獲得を実現

日本再興戦略の実現における交通研の役割② (鉄道インフラシステムの海外展開支援等)

インフラの戦略的な海外展開や安全で強靱なインフラへの取組といった日本再興戦略の実現のために、鉄道の国際規格に係る国内唯一の認証機関である交通研は、鉄道に関する研究・認証業務体制の強化が不可欠。

鉄道インフラシステムの海外展開支援

- 鉄道インフラの海外輸出においては、国際規格への準拠に係る第三者証明(認証)が求められる。
- 交通研は国内唯一の認証機関とされており、国内企業による鉄道インフラシステムの海外展開に不可欠の存在。
- 日本再興戦略において、インフラの海外展開を戦略的に進める(交通分野における日本企業の海外受注額0.5兆円(H22)→7兆円(H32))とされている。

<これまでの実績>

- 平成24年9月より認証を開始し、これまでに5件を認証。
- これらの認証が、海外輸出に結びついている。
 - －中国地下鉄で導入
 - ・無線利用列車制御システム
 - －インド地下鉄の信号システムを受注
 - ・無線利用列車制御システム
 - ・鉄道信号用CPUボード
 - ・鉄道用電子連動システム
 - －韓国都市鉄道向け列車運行システムを受注
 - ・無線利用列車制御システム
 - ・鉄道信号用CPUボード
 - ・鉄道用列車位置検知システム

鉄道の老朽化対策

- 我が国鉄道では、建設後50年以上経過のものがトンネルで約6割、橋りょうで約5割を占める等、老朽化が進む中、「経済財政運営と改革の基本方針」や「日本再興戦略」において安全で強靱なインフラへの取組を進めることとしており、鉄道施設・車両の老朽化対策は喫緊の課題。
- これまでも交通研は、JR北海道の石勝線列車脱線事故に関する検証を実施し、その結果を受けて、国から指導通達を発出しているところ。



車両の推進軸脱落事故対策調査
(石勝線列車脱線事故)

交通研は、鉄道に係る安全の確保や国際競争力強化のため、鉄道の研究・認証業務の体制強化が必要

交通研が検査法人と統合する場合のデメリット

- ① 組織の重層化・肥大化により意志決定の迅速性を欠く
- ② 国連傘下の会議の場として知名度が高い「交通研(NTSEL[※])」の名称の喪失等により、国際的なプレゼンスが低下する ※ National Traffic Safety and Environment Laboratory
- ③ 自動車により重心を置いた組織体制となり、鉄道分野は業務範囲の縮小等がなされる場合は、鉄道インフラの海外展開等に重大な支障が生じる

今後、次世代自動車や安全運転支援システム等新技術の加速的普及、我が国技術の国際標準獲得、鉄道インフラの戦略的な海外展開、安全で強靱な鉄道インフラへの取組といった日本再興戦略を実現していく上で、交通研が引き続き、単独の組織として、政策実施機能を最大化させることが不可欠

| | 検査法人 | 交通研 |
|-------------------|---|---|
| 常勤職員数 (H25.4.1時点) | 811 | 98 |
| うち研究職員数 | 0 (0%) | 41 (42%) |
| 予算 (H25歳出) | 123億円 | 22億円 |
| 業務内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 保安基準適合性審査 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 陸上交通に係る基準策定のための調査・研究 ・ 型式指定に係る審査 ・ リコール検証 |

理事長のトップマネジメントの下で限られたリソースを最大限活用しパフォーマンスを発揮

統合により

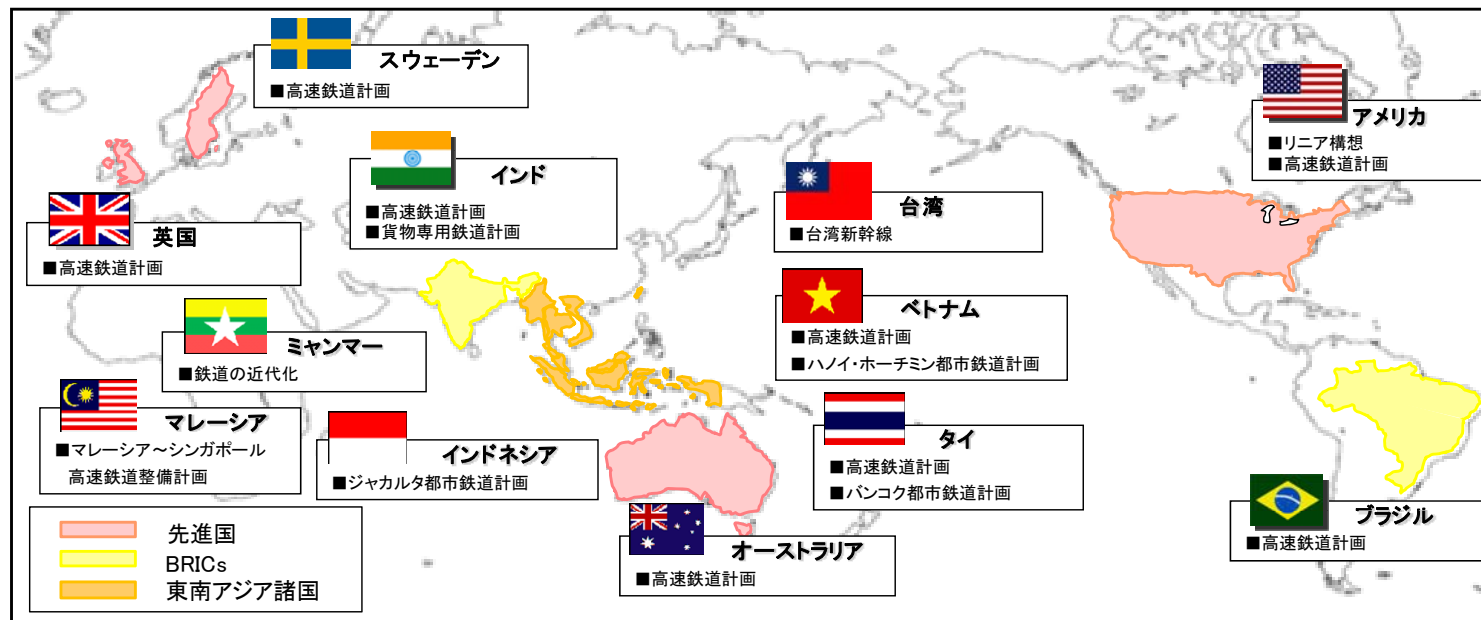
- マネジメント機能の低下
- 組織の重層化・肥大化により意志決定の迅速性の欠落

鉄道インフラシステムの更なる海外展開支援に向けて

日本再興戦略における、戦略的なインフラ海外展開のアクションプラン(交通分野における日本企業の海外受注額0.5兆円(H22)→7兆円(H32))実現に向けて

- ▶ 多くの国が国家プロジェクトとして鉄道整備を積極的に検討、推進し、ハイレベルで国際協力の要請をしており、我が国鉄道システムの展開を図るため、交通研による認証がより重要性を増している。
- ▶ 我が国企業の知見がより有効に活用されるよう、国際標準化機関における規格開発段階から積極的・戦略的に国際標準化を推進する。

●各国で進む鉄道プロジェクト



海外展開に向けた施策

- 相手国へのトップセールス
- 資金調達オプションの支援
- 国際標準の獲得と認証基盤の強化**
- 海外鉄道案件への積極的提案と発注コンサルティング能力の強化
- オペレーション支援 (アフターサポートも含む)

統合により

- 鉄道分野については機能強化にならず、むしろ業務範囲の縮小・廃止が進むおそれを危惧。
- 特に日本再興戦略に盛り込まれている鉄道インフラシステムの海外展開実現を支援する認証業務体制への制約が大きくなり、我が国インフラシステムの海外展開に重大な支障が生じる。