

交通安全環境研究所のこれまでの成果 や今後の方向性について

独立行政法人 自動車技術総合機構

交通安全環境研究所 理事

石 井 素

講演内容

1. 研究所の概要
2. これまでの取組と主な成果
3. 今後の方向性

研究所の目的と事業

○自動車技術総合機構の基本理念

安全で環境にやさしい交通社会の実現に貢献すること

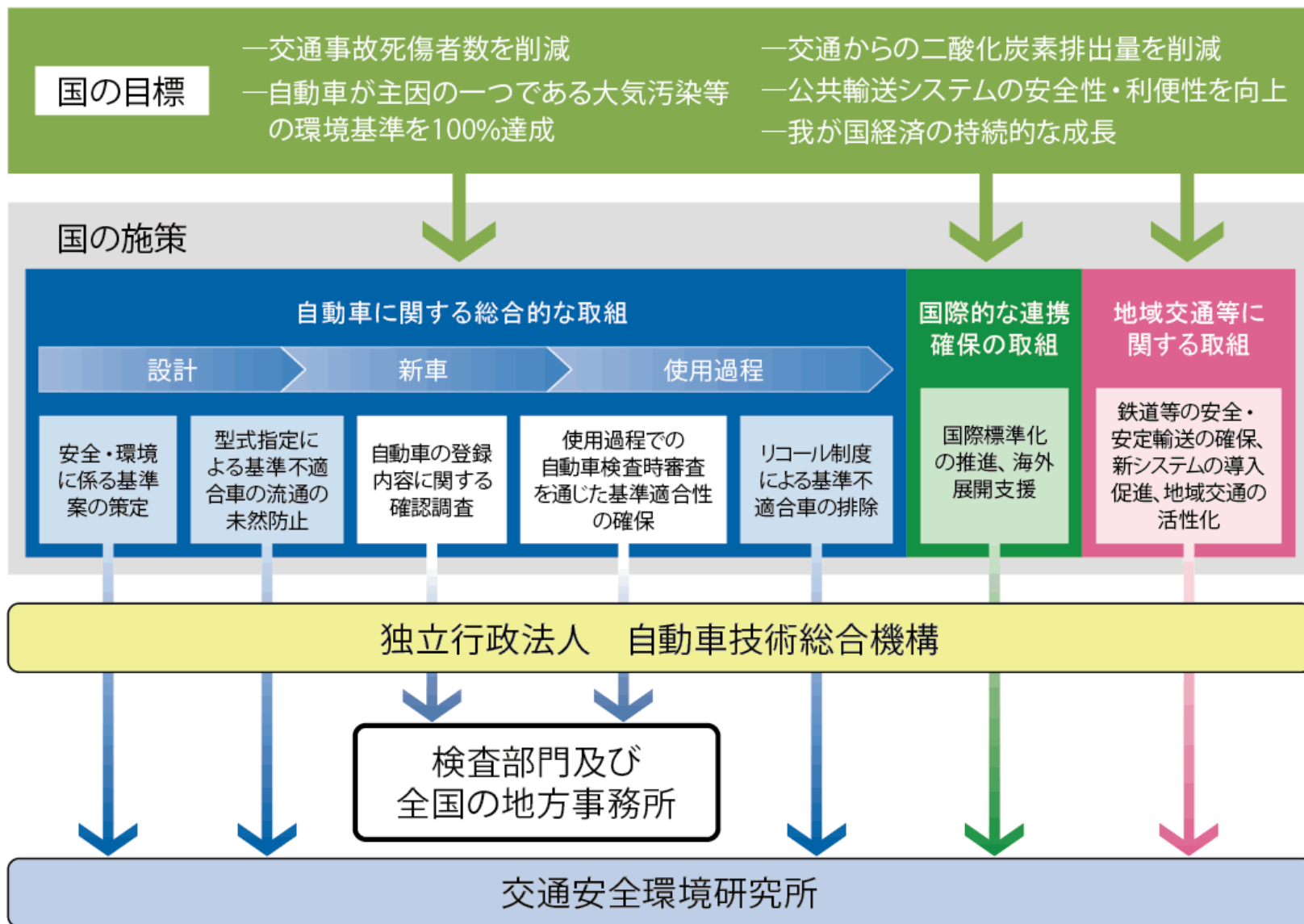
○研究所の目的

自動車・鉄道の安全確保・環境保全を図ること

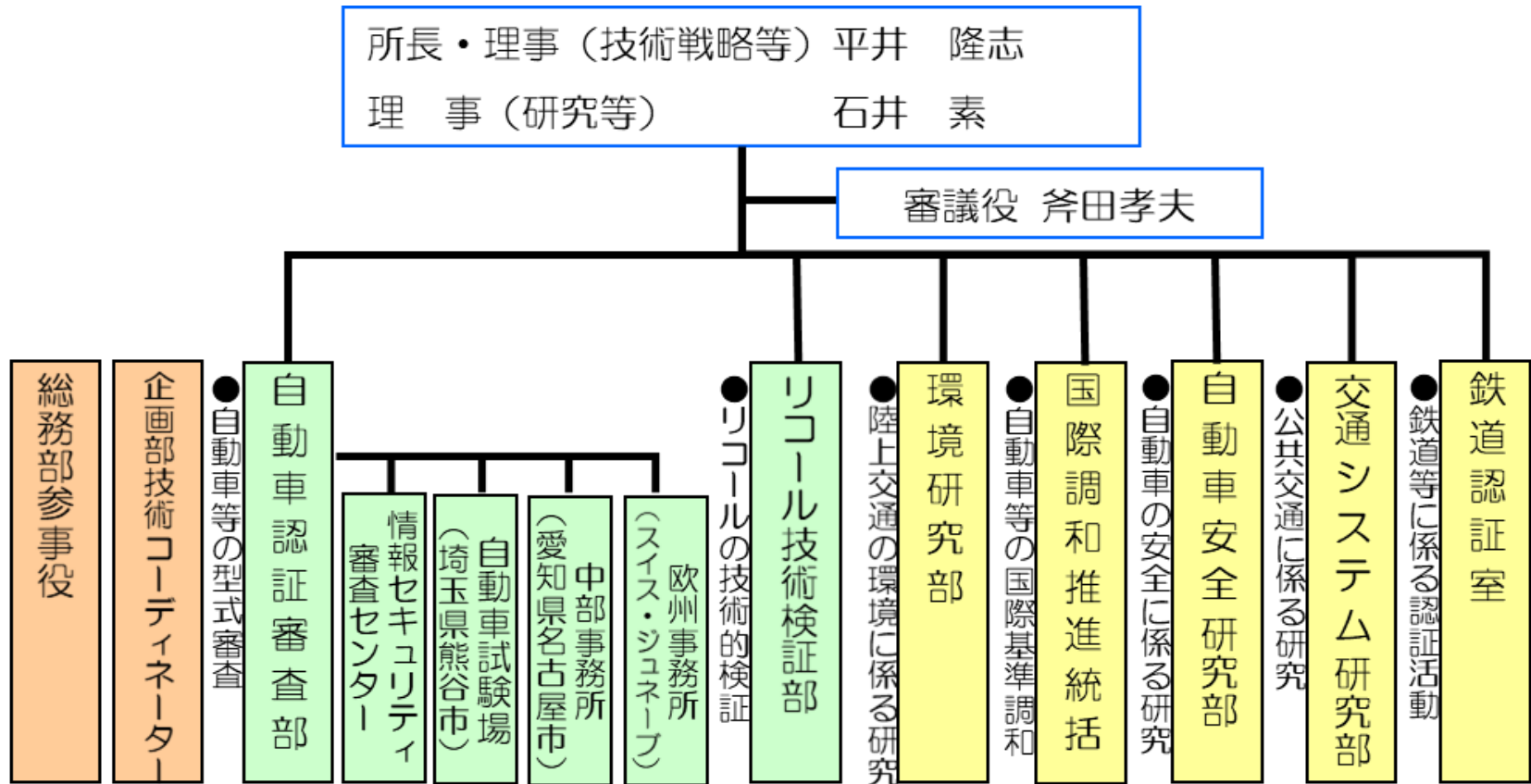
○研究所の事業

1. 自動車・鉄道に関する安全の確保、環境の保全に関する研究等による行政施策、基準化への貢献
2. 自動車の保安基準適合性審査
3. 自動車の不具合に関する技術的な検証
4. 鉄道製品の規格適合性に係る認証

国の目標・施策に対する自動車技術総合機構と交通安全環境研究所の位置づけ



研究所の組織



研究所の沿革

- 1950年(昭25)4月 運輸省の総合技術研究所として運輸技術研究所 設立
- 1963年(昭38)4月 運輸技術研究所改組再編成により船舶技術研究所 設立
- 1970年(昭45)7月 交通安全公害研究所開所
 - 船舶技術研究所より分離し、交通安全公害研究所設立、交通安全部、交通公害部及び自動車審査部並びに総務課の3部1課により発足
- 1982年(昭57年)4月 自動車試験場(埼玉県熊谷市)の設置
- 1995年(平7)4月 自動車技術評価部の設置
- 2001年(平13)4月 独立行政法人交通安全環境研究所設立
- 2006年(平18)1月 自動車基準認証国際調和技术支援室設置
- 2006年(平18)5月 リコール技術検証部設置
- 2011年(平23)4月 鉄道認証室設置
- 2016年(平28)4月 独立行政法人 自動車技術総合機構 交通安全環境研究所に改組 (旧自動車検査独立行政法人と統合)
- 2016年(平28)10月 自動車認証審査部中部事務所設置
- 2017年(平29)3月 自動車認証審査部欧州事務所設置
- 2020年(令2)7月 自動車認証審査部に情報セキュリティ審査センター設置

研究所の役割

- 社会の要請を踏まえた課題への対応
- 陸上交通の社会的な課題の解決
 - 交通事故の縮減、地球環境の保全に向けた研究等
 - 少子高齢化、労働力不足の進行、地域交通の経営環境に対応した研究等
 - 各種課題の解決へ向けて導入される新技術への対応
- 国際化への対応
 - 自動車の国際基準調和活動への参画
 - 鉄道システムの海外展開への支援
- 自動車型式指定制度等に基づく、安全・環境基準への適合性審査
- 自動車の不具合の原因が設計・製造に起因するかの技術的な検証

これまでの取組と主な成果

- 自動車安全分野
 - AT車の急発進問題への対応
 - ASV(先進安全自動車)、JNCAP(自動車アセスメント)への参画
 - 灯火機器の評価
 - 燃料電池車の基準
 - 衝突被害軽減ブレーキの基準
 - 車検の課題解決へ向けた検討
 - 電磁両立性試験法
 - 衝突被害軽減ブレーキの基準
 - ドライビングシミュレータの導入

これまでの取組と主な成果

- 環境分野
 - 排出ガス・燃費の試験方法
 - 代替燃料の評価
 - バイオマス燃料の評価
 - 電動車両等の基準
 - 騒音の課題(近接排気騒音、マフラー認証制度、国連規則導入)
 - 車両接近通報音の基準
 - 排出ガス、燃費不正事案への対応
 - 次世代大型車開発・実用化促進プロジェクト
 - 大型車用シャシダイナモメータの設置

これまでの取組と主な成果

- 交通システム分野
 - 新技術導入の安全性評価(新交通システム)
 - 鉄道事故の調査
 - 地方鉄道の安全性確保
 - 軌道系交通システムの導入評価
 - 索道の安全性評価
 - 都市内鉄軌道用台車試験設備の設置、列車運行システム安全性評価シミュレータの設置
- 鉄道認証業務
 - 体制整備
 - 規格適合性認証、認定対象規格の拡大

これまでの取組と主な成果

- 自動車認証審査業務
 - 厳正、合理的な審査の実施
 - 新たな基準への対応
 - 電磁両立性(UN-R10)試験施設の整備
 - 乗用車の燃費・排出ガス試験(WLTP)試験施設の整備
 - 衝突試験施設の整備
 - 車両法改正(自動運転車基準化)
 - サイバーセキュリティ審査
 - 自動車の先進安全技術の性能評価試験の実施
- リコール技術検証業務
 - 検証業務体制の整備
 - 技術検証業務(技術検証、不具合情報分析、事故車両見分、検証実験等)
 - 排出ガス不正防止のための市場抜き取り調査業務

今後の方向性

- 交通研の強みを生かした業務実施
 - 公正かつ中立な機関
 - 自動車と鉄道の陸上交通全体が対象
 - 自動車の行政執行部門業務の確実な実施
 - 認証審査業務、リコール技術検証業務
 - 鉄道製品の規格適合性認証業務
- 陸上交通分野の社会的な課題の解決へ向けた技術的な貢献をするべく、研究等に取り組む
- 今後も交通研の役割の重要性と実施するべき業務は変わることはなく、国際化に対応しつつ「新技術への対応と新たな挑戦」は継続
 - MaaS (Mobility as a Service)
 - CASE (Connected, Autonomous, Shared/Services, Electric)
- 産学官の皆様の継続的なご協力、ご指導、ご鞭撻をお願いします

大橋徹郎元理事長を偲んで

- 経歴

- 1962年(昭和37.4) 富士製鐵(株)に入社
- 1970年(昭和45.4) 新日本製鐵(株)に改称
- 1997年(平成 9.4) 常務取締役(名古屋製鐵所長委嘱)
- 2001年(平成13.4) 代表取締役副社長(技術開発本部長委嘱)
- 2003年(平成15.3) // 退任
- 2003年(平成15.4) (独)交通安全環境研究所理事長
- 2012年(平成24.3) // 退任

- 民間出身の最初の理事長

- 現在の研究所の礎を構築
- 2006年 自動車基準認証技術支援室の設置
- 2011年 鉄道認証室の設置

- 大橋元理事長の功績をたたえと共にご冥福をお祈りいたします。

