
1. 事業の状況

1.1 研究事業（基礎研究、総合研究、研究・試験事業）

研究事業は、「基礎研究」、「総合研究」、「研究・試験事業」の3つに分類される。

「基礎研究」は自主的な研究を指しており、一般財団法人日本自動車研究所（以下、「JARI」という）の研究能力のレベルを維持・向上するための先行投資である。この「基礎研究」は、「研究と経営の両立」の一翼を担う重要な位置づけにあり、中長期的な技術動向や社会動向を見据えた研究テーマを選定して実施した。

「総合研究」は、官公庁等からの受託事業や補助事業として行うものである。産官学連携による大型の研究開発事業を含み、前年度から継続する事業を確実に実施するほか、官公庁等の新たな公募情報を注視し、積極的に提案・応募した。特に、国内外の標準化・基準化・試験法策定に関する研究・調査を中心に、JARIの知見と技術で社会に貢献できる事業や、JARIの研究能力の向上につながる事業に重点的に取り組んだ。

「基礎研究」および「総合研究」は、「実施事業等会計」として分類され、その成果は、諸学会の講演会や論文のほか、ホームページ、セミナー、展示会等を通じて、広く一般に公開した。

「研究・試験事業」は、上述の公益的な「基礎研究」および「総合研究」を除く全ての研究・試験事業であり、「その他会計」として分類される。公益的な事業で蓄積してきた技術・知見を活用し、業界団体や一般企業の期待に応える研究事業、試験事業を実施し、JARIの安定経営に必要な収益の確保を目指した。

2022年度に実施した研究事業は、「2. 主な研究テーマ」に示すとおりである。また、学会等における研究成果の発表実績は「3. 所外発表論文等」に、学会活動等に関する表彰の受賞者は「4.1 学会等表彰の受賞者」に示すとおりである。また、2022年度の産業財産権の登録状況は「4.2 産業財産権登録等」に示すとおりで、2022年度は2件である。

1.1.1 環境・安全連携分野

総合研究（実施事業）

車両開発においてMBD（モデルベース開発）の導入が進められているが、電動・自動走行車の評価に活用できる水準の電動車両全体のシミュレーション・モデルについては、未だ世界的にもその構築は実現されていない。そのため、電動・自動走行車のMBDを可能とするための、実機計測とモデル作成のシミュレーション基盤の構築手法を開発する取り組みを7ヵ年計画で開始した。研究開発の目標としては、自動車業界におけるユーザー（国内自動車メーカー・部品メーカー等を含む）が共通的に利用可能な形式で、SOTIF（Safety of the Intended Functionality）に対応し、レベル4自動運転を実現するために必要なデジタルツインでの電動車両全体のシミュレーション・モデルを動力学シミュレーション精度90%以上、かつ、実機を用いた性能検証期間の半減を実現できるレベルで構築するための手法を確立することである。初年度である2022年度は、各部品モデルを高精度で構築する手法を開発するため計測機器導入の調整（AD/ADAS HiLS等）、構築した車両モデルを評価するための評価シナリオの選定（自専道）、実車両の挙動の繰り返し再現性の検討、デジタルツインで実車両とモデルを比較するために各部品モデルをCarsim、CarMakerと連結させる方法の検討（Simlink連携）、ならびに、精度確認に使用するテストコースの道路モデルの構築を行った。

1.1.2 環境分野

(1) 基礎研究（実施事業）

カーボンニュートラルなモビリティ社会の実現に向けて、LCA（ライフサイクルアセスメント）を考慮した自動車の総合的な環境性能評価手法の研究に取り組んだ。環境型小型シャシダイナモを活用した環境

性能評価手法の検討、実路およびテストコースにおける RDE(リアルドライブエミッション)評価手法の検討により、電動車両のリアルワールドにおける性能評価手法を検討した。電動車両の普及による社会的インパクトを検討するため、交通総合対策による CO₂削減効果の推計や電動化・軽量化による環境負荷削減効果の推計、LCA を適用したカーボンニュートラル燃料の CO₂削減効果等を調査した。

電動化技術で重要な車載蓄電池の性能向上に寄与するため、液系や全固体等の寿命評価および残存性能評価に必要な劣化メカニズムの解明に取り組んだ。これらの成果を活用する数値シミュレーションモデルの開発を強化し、シミュレーションモデルを車載蓄電池や燃料電池に適用して、性能、安全性、信頼性等に関して、試験の効率性、再現性、精度等を検証した。また、シミュレーションモデルを車両火災時の安全性調査に適用し、ハードだけでなく生体への影響も評価可能となるよう人体へのリスク評価(熱、有害ガス、騒音など)として瞬時の大熱量がヒトの皮膚に作用する時の熱傷評価モデルの開発を進めた。

大気環境汚染の改善に寄与する研究では、二次粒子の生成メカニズム解明や自動車からの影響明確化、微小粒子状物質の組成解析に取り組み、PM_{2.5}の低減に貢献する成果を提供した。大気シミュレーション研究を深化するため、ドローンを活用した大気観測手法を検討し、観測により得られる最新の知見をシミュレーションモデルに反映して、大気シミュレーションモデルの改良を進めた。非排気エミッションに関する研究では、排出ガス低減により自動車からの排出割合が相対的に高まっているタイヤ粉塵について、適切な評価方法等の検討を進め、電動車を含む自動車からの排出実態の解明に取り組んだ。

(2) 総合研究(実施事業)

自動車の電動化に関する標準化、基準調和活動に貢献するため、蓄電池、モータ、充電器等の要素技術に関して性能・安全性の評価・解析手法の研究開発と客観的なデータを提供し、ISO(国際標準化機構)やIEC(国際電気標準会議)等の議論に貢献した。燃料電池自動車については、水素安全基準等の国内規制の適正化、国際基準調和、国際標準化等に資する研究開発を実施した。燃料電池自動車用水素の大量普及に備え、品質規格や品質管理方法に関する調査を進め、水素中不純物による燃料電池の被毒および被毒回復メカニズムに関する研究開発を行った。また、燃料電池大型商用車の開発・普及に貢献するため、大容量の高圧水素や液化水素の貯蔵容器の試験法開発や大型車両への大容量充填に関する研究開発を実施した。

電動車両の技術開発に寄与する研究として、次世代パワーデバイスを電動車両に応用した場合の電氣的・熱的現象の解析、デバイスー回路ーモータ/電動車両統合シミュレーションの研究開発を行った。給電に関する研究では、非接触給電技術について、走行中給電、互換性や安全性に関する研究および経済成性を検討した。

自動車からの騒音に関する研究では、試験法等の国際基準調和および国内規制の制定に資するため、国内唯一の騒音測定用 CPX トレーラを用いた実態把握調査等を実施した。

リアルワールドにおける燃費向上に関する研究では、燃費の計測において反映されない燃費改善技術(オフサイクル技術)の評価手法の開発に取り組んだ。カーボンニュートラル燃料を用いた場合の排出ガス特性を評価し、大気環境に及ぼす影響を調査した。

排出ガス低減により自動車からの排出割合が相対的に高まっているブレーキ粉塵に関する研究では、電動車を含む自動車からの排出実態を考慮した試験法等の開発、重量車への試験法の適用可能の検討を行い、国際基準調和活動において、日本の調査結果等を積極的に発信した。

(3) 研究・試験事業(その他事業)

電動車両に関する各種性能評価試験では、2020年度に導入した大型モータダイナモメータ等を用いて、電動車両開発のエンジニアリング事業を拡大し、技術力強化、人材育成、収益性向上を図るとともに、大学や研究機関、企業とも連携を強化し、開かれた評価研究拠点の構築を進めた。電動車両の安全性評価では、基礎研究や総合研究で蓄積してきた技術・知見と評価試験施設(Hy-SEF)等を活用し、水素燃料電池自動車や電動車両、車載蓄電池および燃料タンク等の関連部品の各種評価を実施した。特に大型商用車用

の大型化する蓄電池や高圧水素貯蔵容器の安全性評価・信頼性評価に対応するための検討を進めた。電動化パワートレインに関する研究領域においては、サービスプロバイダとしての機能を強化すべく、研究・調査の積極的な提案を行った。

自動車の環境負荷低減に関する研究では、将来燃料等の Well to Wheel の CO₂ 排出量評価に関する研究を行い、カーボンニュートラル技術に関する LCA の研究に取り組んだ。内燃機関を搭載する自動車の更なる燃費の向上や排出ガスの低減に向けて、エンジンの最高熱効率向上技術の共通課題に取り組む AICE（自動車用内燃機関技術研究組合）の研究事業へ積極的に参画し、排出ガス後処理装置のコンパクト化に関する技術、エンジンフリクション低減に関する革新的技術の基礎・応用研究、モデル基盤研究などを実施して、わが国の産業競争力の強化に貢献した。モデルに関する研究では、モビリティ社会の最先端の開発コミュニティの実現に貢献するため、MBD（モデルベース開発）の共通基盤構築の強化にも取り組み、MBD 開発技術の普及促進ならびにモデル流通の仕組みの構築や基礎研究成果からのモデル構築に取り組んだ。

1.1.3 安全分野

(1) 基礎研究（実施事業）

自動走行技術／運転支援技術に関する分野では、自動走行が中止され権限委譲が必要になった場合のドライバの感情状態（快・不快）による対応行動について実験的に調査し、権限委譲に要する時間に変化は無いが不快の場合には委譲後の周囲の状況認識が低下することを明らかにした。また、自動運転システムのロジックを洗練するために、マルチエージェントシミュレーションに公道で想定される他の交通参加者の不安全な行動（信号無視など）を効率的に抽出・再現する機能を実装した。自動運転システムに接続し対応を評価することが可能なため、今後の機能拡充によりシステムの安全性能向上に寄与できる。この他、高齢に伴う緑内障ドライバの視認補償行動と発見時間の関係および歩行者飛び出しが予測される場面で車速を低下させる情報提供の方策の検討等を実施した。

衝突安全に関しては、事故データベースや衝突シミュレーションを活用した機械学習を用いながら、乗員の傷害程度を予測する技術の開発を行った。具体的には、今後の事故対策の議論に資するため、車両、衝突形態、乗員の特徴などから事故時の傷害を推定する技術の開発を行うとともに、国内外の研究機関の連携のもと、性差や年齢等が傷害に及ぼす影響についても分析し、女性や子供・高齢者の傷害の評価技術開発に取り組んだ。また、歩行者事故に対応する先進事故自動通報の適用を目指し、歩行者衝突時の姿勢から傷害を予測する技術を検討した。

ロボット分野については、近年、様々な配送ロボットの実証実験が進められていることから、安全性評価に必要なリスクの中でも、とりわけ遠隔操作による通信遅延評価の整理を行った。

(2) 総合研究（実施事業）

自動走行技術の安全性評価に関わる研究に関しては、自動車専用道での交通外乱シナリオについて、国内の交通環境データの分析を通じて拡充を図るとともに、これらの成果が広く利用可能となるようにシナリオ DB のプロトタイプ構築を行い、他の研究開発プロジェクトとの連携強化を図った。また、シナリオの品質確保のため、もともなった交通環境データの品質やトレーサビリティを確認するシステムを構築した。さらに、評価の対象を一般道まで拡充するため、特に交差点でのシナリオのパターン化とリスク評価指標の検討を行った。一方、これまでの成果を国際的な議論の場で積極的に発信し、日本がリーダーとなって進めてきた ISO 34502（自動運転システムにおけるシナリオベース安全性評価フレームワーク）が 2022 年 11 月に発行された。

運転支援技術の評価については、予防アセスメントにおいて、従来の対車両ならびに対歩行者（昼間・市街地夜間・郊外夜間）の AEBS 試験、LDPS 試験（車線逸脱抑制装置等）、車両後方視界情報提供装置試験、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の試験に加え、2022 年度に導入された対自転車 AEBS 試験を実

施した。さらに、2023年度に歩行者対応へのアップデートが計画されているペダル踏み間違い時加速抑制装置試験の条件設定を行い、最終化した。また、2024年度から開始される交差点でのAEBS試験に関して、右折時の対直進車両および右左折先の対歩行者のシナリオから開始することとし、試験条件・評価方法の検討や市販車両を用いた現状での実力把握などを実施した。

一方、衝突安全性能評価についても、欧州を始め各国で実施あるいは計画されている新たな前面衝突試験（MPDB 前面衝突試験）と、事故時の脚部挙動を正確に再現可能な先進脚部衝撃子（aPLI）を用いた歩行者脚部保護試験が、2024年から自動車アセスメント（JNCAP）に採用されることが計画されており、引き続き試験条件や評価方法などについて検討した。

ロボット分野については、ロボット介護機器開発・標準化事業において、ロボット共通の機械安全ハザード（誤使用による人の挟み込みやバッテリー火災等）に対する安全性を評価する試験法のJIS素案を作成した。

(3) 研究・試験事業（その他事業）

自動走行技術の分野では、歩行者が自動運転車と遭遇した際の外向けHMIの表示内容による横断行動の変化の調査、システムの制御方法の基礎検討としての高速道路合流時の合流区間の長さや混雑度とドライバの運転行動の関係の調査、一般道での安全性評価に資するユースケースの調査として観測データに基づく他車両や歩行者の回避行動の分析などを実施した。また、試験事業として、新たな運転支援装置や国の認定制度に関わる試験などを行った。「自動運転評価拠点」についても、天候影響を評価できる特異環境試験場を中心に自動運転車や運転支援装置の評価に利用頻度が向上した。

運転支援技術の分野では、自転車飛び出し場面を対象に年齢層や照度環境の違いが情報提供（視覚表示）や支援（警報、ペダル制御）の効果に及ぼす影響、自動操舵回避装置の効果ならびにドライバの受容性の調査、業界の画像表示装置ガイドラインの改訂を目指した動画を利用したHMIがドライバの視認行動（視認時間）や運転行動および不安感に及ぼす影響の調査、音声対話による大型車隊列走行における後続車両のドライバの注意力維持方策の効果、自律／協調型の運転支援システムが事故の低減に及ぼす効果を見積もるために必要なマルチエージェント交通流シミュレーションの機能についてパイロットスタディによる課題抽出と対策の検討などを実施した。

衝突安全関係では、評価試験の他に、生体忠実性を向上させた歩行者インパクトの国際標準に向けた最終仕様化や、新たな頭部傷害指標の国際的な検討が進められており、インパクトバイオ研究をベースに、前面衝突、歩行者保護を始めとする様々な衝突形態で保護性能向上の検討を行った。また、人体モデルによるシミュレーション解析についても実施した。

ロボット分野では、機械・EMC・電気安全試験といったメーカーが必要としている安全技術の評価を行った。さらに2023年4月の道路交通法改正により、普及が促進すると考えられる遠隔操作型小型車について、通信遅延や走行安定性等に関する評価手法の検討に着手した。2023年度内に具体化し、評価事業に取り組む計画である。

1.1.4 新モビリティ分野

(1) 基礎研究（実施事業）

100年に一度の大変革期と言われる現状において、未来のモビリティ社会に向けた課題解決への貢献がJARIに期待されている。JARIでは、研究の方向性を「モビリティやモビリティサービスの“価値”（安全性、環境性、社会性、経済性など）の研究」と定めて取り組んでいる。具体的には、地域に見合った適切なモビリティサービスモデルの提案を目指す。2022年度にはその一環として、地域のモビリティサービスのあり方に関する調査研究として、中山間地で継続居住を図るために、医療や介護、商店などの生活サービスなどを集約した拠点作りの検討が進められている2地域における公共交通の実態把握と、それを踏まえた移動サービスモデルの提案を含めて検討した。

また、小型モビリティの動向、MaaS のデータ活用、カーボンニュートラルを目指す自動車業界における SDGs/ESG 対応の動向を調査した。これらの成果は JARI Research Journal (5 月・6 月発行) で公開する。

(2) 総合研究 (実施事業)

現在、自動運転レベル 4 等の先進モビリティサービスの実現・普及に向け、経済産業省と国土交通省が連携して「自動運転レベル 4 等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト (RoAD to the L4)」が進められている。本プロジェクトの中で JARI は、自動車産業界や大学との共同研究体制を構築し、無人自動運転サービスの対象エリア・車両を拡大する研究に取り組んでいる。2025 年度までに多様なエリア、多様な車両に自動運転を拡大し、50 カ所程度に展開することが本プロジェクトの目標であるが、その活動の一つとして、JARI が機能安全・SOTIF・サイバーセキュリティを含めた安全設計支援と安全性評価を担当している。2022 年度は、2023 年度にモデル地域での乗務員乗車型レベル 4 でのサービスの社会実装を実現するための活動として、1) 自動運転車両が安全に走行するための安全走行戦略の策定、2) JARI テストコースでの認識性能評価およびモデル地域での実証実験の安全性第三者評価、3) 安全設計・評価の両方で確実かつ効率的に安全性を確保するための安全設計・評価ガイドブックの公開などを行った。

(3) 研究・試験事業 (その他事業)

従来より実施している自動車の機能安全 (ISO 26262) に関する教育・コンサルティング・アセスメント事業は業界で高い認知度を獲得している。2022 年度には教育・コンサルティングの領域をサイバーセキュリティの分野に拡大した。その結果、新たに開始したサイバーセキュリティ入門コースにおいて、計画比 180%の受講者を獲得した。

また、我が国の自動運転や関連する技術を海外市場にスムーズに展開するための基盤を整備すべく、遠隔支援型低速自動走行システムの CD (Committee Draft)、ソフトウェアアップデートの IS (International Standard) といった国際標準の開発に貢献した。

1.2 STC 事業

城里テストセンターでは、自動車関連産業界の研究開発拠点化を目指し、試験法制定および車両開発動向にあわせ、利用者等との対話をもとに特に自動運転と EV 利用関連の設備改修・導入を進めてきた。自動運転利用推進への取組みとして、2022 年 7 月に交差点評価が可能な扇形の ADAS (Advanced Driver-Assistance Systems, 先進運転支援システム) 試験場の運用を開始した。その際に ADAS テクノフェアを開催するとともにメディアを通じた情報展開を行った。これら活動を通じて ADAS 試験研究に対する城里テストセンターにおける取組みだけでなく、JARI 事業活動全体についても産業界各社への理解を深めることにつながった。新たな利用相談も増え、当センターの設備利用に限らず様々な形態での JARI 活用を可能とするために所内部署間横断での対応だけでなく、試験会社や試験機材メーカーを含めたワンストップ体制での対応も図ってきた。

これら対応によりテストコースの利用枠がさらに不足するようになってきたため、城里テストセンターにある試験推進グループにてコース隙間時間を有効活用し、所内他部署試験利用を支援し所内利用枠を最小化するように努めてきた。その結果、外部利用枠分をわずかではあるが拡大することができた。

また、当センターは 24 時間制限なく運用稼働できる点を活かし、さらなる夜間利用を推進してきた。隣接コース同士の照明装置による光漏れ問題が発生しないように当センター側にて各コース利用者の利用時間の管理・統制を強化した。照明装置区分も細分化することにより夜間運用の自由度を拡大させた。

これら取組みの結果もあり、当センターのコース利用による歴代売上を再更新することができた。テストコースの貸出利用状況については、「4.3 城里テストコース外部利用者使用状況」に示すとおりである。

1.3 JNX 事業

JNX 事業は、自動車業界共通ネットワーク（JNX）の運営により、自動車業界における企業間情報通信の効率化、情報セキュリティ確保の一端を担っている。ビジネス領域でのインターネット利用が拡大し、クラウドサービスの活用も徐々に増えつつある等の環境変化の中で、JNX の役割、提供すべきサービスについて関係者、有識者等の助言を得ながらサービス提供を行っている。

2022 年度は、JNX セキュリティゲートサービスの普及活動として、セキュリティセミナーへの参加者をメインに提案活動を実施した。また、当年度新規の導入顧客はなく、既加入の 1 社のみにご利用いただいている状況である。導入の検討を行った各社とも自社のセキュリティポリシーに準じてサーバー公開を行っており、セキュリティレベルが上がるとは言え、有料サービスである本サービスの導入検討は難しいとの見解が示された。2023 年度以降、本サービスを「コア回線契約の基本メニュー」として普及を目指すこととした。

JNX-LA サービス^{注)}に「個人認証サービス」を追加実装するための技術検討・接続検証を CSP（JNX サービスを提供するサービスプロバイダ）とともに実施し、現行の JNX-LA サービスへの個人認証機能の追加実装に技術的な課題がないことが確認された。また、現在のビジネススキームがそのまま適用できる見込みであり、2023 年 7 月より、先行する CSP より順次サービスを開始する計画とした。

注) JNX-LA サービス：インターネットから JNX 網に接続して取引先のサーバーにアクセス可能となるサービス

1.4 認証事業

認証センターでは、ISO マネジメントシステム認証、EV/PHEV 用 AC 普通充電器の製品認証を通じて、自動車産業界における品質、環境活動の支援を行っている。

2022 年度は、2020 年以降コロナ禍への対応として取り組み始めたリモート技術を活用した審査、リモートに対応した情報のデジタル化を進めてきた。リモート審査については、ノウハウが蓄積してきたため認証活動の中で永続的に活用していく手法を確立し、定着化を進めた。

ISO マネジメントシステムの認証件数は、日本全体での減少と同様に、JARI の認証件数も減少の傾向が続いている。打開策として YouTube、Twitter などの SNS を活用し、カーボンニュートラルなど自動車業界の関心が高い内容を含めた情報発信を行っている。

カーボンニュートラル、SDGs に ISO マネジメントシステムを活用していくことを推奨し、企業の活動への支援と認証の価値向上に向け、認定機関、産業界、消費者団体との協議の場で具体的な方策を検討し、関係各所への報告と、国際規格への提言を行った。

また、カーボンニュートラルの達成に向けた政府の充電インフラ普及促進策に伴い、2022 年度は EV/PHEV 用 AC 普通充電器の製品認証件数が急増している。認証基準の見直しの動きに対応するとともに、認証件数自体の増加に必要となる関係者を巻き込んだ体制整備を進めている。

1.5 法人運営およびその他の活動

「非営利性が徹底された一般財団法人」として、法令および定款を遵守した運営を行った。また、経営基盤の安定化に向けては、全所横断的な委員会を中心とした受託拡大活動とコスト削減活動、固定資産取得に対する投資回収性の精査の徹底、部署単位での業務の効率化に向けた取り組みを継続して推進した。

2022年度も新型コロナウイルスの感染拡大に対応して、職員および関係者の健康と安全を最優先に職場の感染対策に取り組んだ。感染対策の一環として、ITを活用してWeb会議やテレワークを継続し、受託試験のリモート立ち合いや、シンポジウム等のオンライン開催を実現した。また、2020年度に整備した在宅勤務制度およびフレックスタイム制度を活用し、感染対策とともに職員の柔軟な働き方を促進した。

研究所を支える柱である「人」づくりに向けて、人材の育成に焦点を当てた人事制度の再構築を行った。キャリア、評価、報酬、定年再雇用の各制度を見直し、2023年4月より新人事制度として運用を開始した。

働き方改革促進の観点では、法改正に合わせて育児休暇制度の改定を行った。次世代育成支援法に基づく行動計画の取り組み目標（男性育児休暇取得率平均30%以上、柔軟な働き方の選択肢としてフレックスタイム制の導入）を達成し、2023年4月に厚生労働省より子育てサポート企業として「くるみん」の認定を受けた。

建物・設備への対応としては、老朽化したつくば本館の改修に向けて仕様・費用の精査と設計の詳細化を進めるとともに、仮設事務所の建設を行った。

第4次および第5次長期運営方針の継続課題である「未利用地の活用」については、公募型サウンディングにより土地のニーズを把握し、2023年度の公募に向けて外部有識者等による選定委員会の設置および公募条件の検討を行った。

また、近年の原材料価格やエネルギーコストの高騰による研究試験事業の費用増大に対応するべく、経費削減徹底の内部努力を行うとともに、機器使用料や一般管理費などの価格見直しを検討し、2023年4月より新価格による運用を開始した。

10月のコンプライアンス月間に合わせてコンプライアンスマニュアル改訂版を全役職員に配布し、法律事務所の専門家による講演会を開催した。また、『JARI職員のためのコンプライアンス』、『内部通報制度』、『利害関係者との交際』の解説動画を公開した。公益通報者保護法改正に伴う内部通報規程の改定を支援した。競争的資金の不正防止に係る文部科学省のガイドラインに基づく内部監査を実施し、不正防止教育の対象範囲に関する指摘事項は1件あった。品質管理内部監査では、新工程管理システムに関する理解のバラつき、教育訓練受講履歴の未作成等の指摘事項が3件あった。

広報活動においては、ホームページ、刊行物などにより事業成果を積極的に発信した。2022年度に刊行した技術刊行物は「4.4 技術刊行物一覧」に示すとおりである。また、2022年度の蔵書、資料保有状況は「4.5 蔵書、資料保有状況」に示すとおりである。

11月には『モビリティ研究開発におけるデジタル技術活用』と題して、JARIシンポジウム2022を開催した。新型コロナウイルスの感染状況を考慮しつつ、3年ぶりの現地開催となった。オンライン配信を併用し、約750名の参加があった（現地：約50名、オンライン約700名）。JARIの研究活動を紹介するとともに、産官学の第一人者よりデジタル技術活用の動向や最先端の取り組み事例、将来の展望などをご講演いただいた。