

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（JARI）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。

2023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、2023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、いま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2022年度から7ヵ年計画で開始した。2年目となる2023年度は評価車両1台目に対し、部品要素ごとに目標精度を満足するモデルをCarsim、CarMaker（ソフトウェア）形式で構築した。部品要素ごとにモデル化をおこなうために新規にAD/ADAS HiLS装置、ステアリング・ブレーキ HiLS装置も導入し、センサーの検知範囲やCAN通信遅れ、ステアリング、ブレーキ特性を計測している。また、SAKURAプロジェクトとの連携から、評価車両1台目を評価するためのシナリオ定義をおこない、SOTIFにおける未知なシナリオ抽出にも取り組んだ。各部品要素で構成された車両モデルを一部のOEM、サプライヤーに展開し、ニーズ調査も並行しておこなった。NEDO委員会にてステージゲート（SG）審査がおこなわれ、2024年度～2026年度までの3ヵ年分の継続が承認されている。

大型の燃料電池自動車（大型FCV）の国際基準の審議を日本が主導していくため、安全研究部（衝突技術）と環境研究部（高圧ガス技術）が連携し、水素貯蔵部品の安全性検証と評価法要否及び試験法の検討に資するデータを取得した。

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の構築に向けて知見を蓄積した。

電動車両の電動システムと動力伝達機構に関する基盤技術研究に取り組み、電動化に関わる研究領域を拡大することができた。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、成果を公表した。

電動化技術で重要な車載蓄電池の性能向上に関する研究では、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、精度等を高めることができた。

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、PM2.5 低減に資する成果を提供できた。ドローンを活用した大気観測手法の確立に関する研究では、飛行を予定していた地域の管理者から許可を得ることができず、実測データを収集することができなかった。

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資するデータを取得した。

(2) 総合研究（実施事業）

自動車の電動化に関する標準化、基準調和活動では、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提供により、ISO（国際標準化機構）や IEC（国際電気標準会議）等の議論をリードし、基準調和活動に貢献した。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成果を公表した。また、燃料電池大型商用車の開発・普及に貢献するため、大容量高圧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、大型商用車用液化水素貯蔵技術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では、車載状態を想定した全固体 LIB 評価技術の開発、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実施することができた。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を実施した。

カーボンニュートラル燃料の利用技術開発に関する研究では、ハイブリッド自動車の CO₂ 排出量半減や排出ガスの低減に向けて、AICE（自動車用内燃機関技術研究組合）の研究事業に参画し、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、AICE が実施しているグリーンイノベーション事業における中間ターゲットを達成できる見込みを得ることに貢献できた。

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性の検討を行い、国際会議において成果を発表するなど、国際基準調和に積極的に貢献した。

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に取り組み、JARI 独自の評価手法に関する検討を開始した。

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積極的に取り組んだ。

(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、収益性向上を目指して取り組み、技術的な知見を蓄積できた。

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数多く実施した。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・信頼性評価を積極的に実施した。

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 の研究に取り組み、成果を公表した。

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を実施した。

1.1.3 安全分野

(1) 基礎研究（実施事業）

自動走行・予防安全の分野では、自動走行システムや運転支援装置の高度化が進められ、これらに関する基礎的な研究ニーズも高まっていることから、技術の実用化・高度化に資する研究を主体に推進した。具体的には、より精緻なドライバの視認行動を再現するために頭部から眼球運動に至る一連の動作のモデル化、マルチエージェントシミュレーションにて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）を再現し自動走行システムの安全性を向上するシステムの開発、情報提示の抽象度（厳密性）がドライバ行動におよぼす影響、自動走行システムのシミュレーション評価を行う際に必要な車両やセンサーの基礎特性データの収集、などを行った。

衝突安全に関する分野では、今後の事故対策の議論に資するため、事故データベースと衝突シミュレーションを用いた機械学習により、乗員の傷害を予測する技術に関する研究を行った。具体的には、車両、衝突形態、乗員の特徴などから事故時の傷害程度を推定する技術の開発を行うとともに、国内外の研究機関との連携のもと、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の開発に取り組んだ。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、歩行者が自動車に衝突された時の姿勢をもとに傷害を予測する技術の検討を行った。更に、パーソナルモビリティなどの新たなモビリティの乗員安全の在り方について検討を開始した。

(2) 総合研究（実施事業）

国が推進する、「デジタルを活用した交通社会の未来」における自動運転・運転支援ロードマップの実現や、「第11次交通安全基本計画」および交通政策審議会における交通事故死傷者数の削減目標達成のため、自動走行システムの安全性評価手法や、事故被害軽減に有効な車両安全対策について提案および評価を行った。

自動走行システムの安全性評価の研究に関しては、これまで、自動車専用道の安全性評価シナリオの生成を主な対象としてきたが、2023年度は、これまでに検討してきた一般道のシナリオ体系にもとづき、一般道で典型的な道路環境である交差点での車両の交通シーンを想定したシナリオを生成し、加えて対歩行者シナリオの生成も行った。また、熟練ドライバの行動特性データに基づき車両の右折直進シーンや出会い頭シーンにおけるクライテリアを提案した。これらの活動の成果を国際学会の場で公表するなどし、今後の標準化の議論に資する知見を提供するとともに、自動車メーカーなどのユーザーが利用可能なシナリオDBの構築を行った。

予防安全性能アセスメント事業に関しては、これまでに対車両、対歩行者（昼間・夜間）、対自転車の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等を実施しており、2023年度からは衝突対象に歩行者を加えたペダル踏み間違い時加速抑制装置の試験を開始した。また、調査研究として将来の交差点でのAEBS試験に向けて車両の出会い頭事故や対二輪車事故の試験シナリオの提案などを行った。

一方、衝突安全性能アセスメント事業についても、欧州ではすでに導入されている新たな前面衝突試験（MPDB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、試験手順や評価方法の整備などについて対応を進めた。

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、非装着移乗介助と屋外移動支援のロボット介護機器について、それぞれの機能・構造・使われ方の違いを踏まえたリスクアセスメントを行い、試験法案を作成した。

(3) 研究・試験事業（その他事業）

自動走行・運転支援分野では、研究事業として、今後、評価項目の拡大が予想される予防安全アセスメントの基礎検討、操舵支援などの運転支援システムの制御等に対するドライバ受容性の研究、V2X技術による様々な交通参加者（歩行者、自転車）との事故回避の検討、などの研究を実施した。また、試験事業

として新たに、自動運転サービスカーの国の認可に関わる試験を開始した。「自動運転評価拠点 Jtown」については、従来の自動車メーカーや部品メーカーへの貸し出しに加え、前述の自動運転サービスカーの試験なども加わったこともあり、主に特異環境試験場において利用率が向上した。

衝突安全関係では、新たな頭部傷害指標の開発に関する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、側面衝突を始めとする様々な衝突形態での頭部保護性能向上に資するための検討を行った。これらの検討には、人体モデルやダミーモデルによるシミュレーション解析を活用する。

ロボット分野では、機械・EMC・配送ロボットの開発コンサル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対応し、普及が促進すると考えられる遠隔操作型小型車の通信遅延や走行安定性等に関して、2022年度に検討した業界基準の試験法に基づき、評価事業を開始した。

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時代の中、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」と定めて取り組んだ。その一環として、①小型モビリティの実証から事業化への活動動向、②MaaSデータの地域活用事例、③カーボンニュートラルに向けた電動二輪車の交換式バッテリーの動向、④運転寿命を延ばすための自動運転関連技術のニーズ・受容性を調査した。これらの成果はJARI Research Journal（4-6月発行）で公開する。

また、わ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DIS（Draft International Standard）国際標準の開発に貢献した。

(2) 総合研究（実施事業）

内閣府がSIP第3期事業として、モビリティディバイドのない地域の実現に向け、モビリティサービスの再定義と社会実装に向けた戦略策定を進めるため、「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第3期/スマートモビリティプラットフォームの構築」事業を実施している。また、国土交通省も交通を地域の暮らしと一体として捉え、その維持・活性化を目的として複数の主体が連携して行う、地域の暮らしに関する持続的なサービス提供に関する取組の実証運行の支援事業として「共創モデル実証プロジェクト」を行っている。JARIは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両プロジェクトに参画し、自治体・交通事業者・研究機関と連携し、モデル地域でデマンド交通の実証実験を実施し、2022年度に検討した小さな拠点構想を支えるモデルの有用性の検証、地域住民のニーズ・受容性を調査した。また、2024年度より本格的に実施する当該地域での外出目的の創出と継続性のある交通サービスの検討、これらを通じた地域公共交通の再編、新しい移動手段の評価手法についての検討準備を進めた。

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「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。JARIは、本プロジェクトの中で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、車両を拡大するとともに、事業性を向上する研究に取り組んでいる。プロジェクトの目標である、2025年頃までに無人自動運転サービス（レベル4）を50ヵ所程度で実現するための活動として、JARIは機能安全・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。2023年度は、モデル地域（専用道）での乗務員乗車型レベル4でのサービスの社会実装のための①自動運転車両が想定すべきリスクシナリオの策定、②JARIテストコースでの制御性能評価、および実証実験での安全性評価を実施した。車両開発の遅れから計画に遅れが出ているものの、4か月遅れで実現の目途が立っている。また、モデル地域（一般道）での2025年レベル4実現に向け、①協調型システムも踏まえた安全走行戦略と安全性評価手法の策定、②テストコースおよび公道実証での安全性評価を実施した。また同事業の安全走行戦略WGをJARIが主導し、自動運転車の安全性担保の基本的な考え方を取り纏め、安全設計・評価ガイドブックとして公開した。

(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）に関する教育やコンサルティング、アセスメント事業に関しては業界で高い認知度を獲得している。2023年度は機能安全教育2コースのe-learning化を実施し、収益で2022年度比145%とコロナ禍前と同レベルの収益を達成した。また2023年1月より取り組みを開始したサイバーセキュリティの教育コースにおいてもe-learning化に取り組み、2024年4月からの開講の目途をつけた。

自動運転移動サービスL4実証・実装の動きが進む中、4地域の自動運転移動サービス実現のための安全性評価支援（構造設計書レビュー、リスクアセスメント結果の深掘り）を実施し、各地の自動運転移動サービス実装を支援した。

1.2 城里テストセンター事業

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、当センター利用者との対話をもとに、維持運用面だけでなく新たな設備導入等による機能面の強化を図ってきた。

機能面の強化として自動運転と電動車両関連の2点について注力してきた。自動運転関連としては、当センター内にADAS専用試験機材メーカー2社が追加常駐し（現在は計4社）、当センター利用者による走行試験研究への支援体制がさらに強化された。具体的には、当センター利用者の試験機材不足、当日の機材トラブルなどの際に迅速な対応が可能となった。また、2年連続でADASテクノフェアを開催し引き続き業界全体への情報展開と利用者ニーズの把握に努めた。

電動車両関連への対応としては、充電待ちによる試験効率の低下を防ぐために、全整備工場において普通充電を可能にするとともに、海外仕様対応の急速充電器をさらに2基追加した。当センター内には製品違いの計5基の急速充電器が揃い、車両側とのマッチング等による充電不具合時の対応もさらに改善された。

また、利用者による当センターでの車両整備および保管の機会が多くなってきたことから試験車両準備棟を4棟増築した。当センターにおける各社による試験研究開発がいつそう加速することにつながっている。

当センターでは、外部利用者だけでなく、つくばにある所内研究部による利用もある。当センターの試験推進グループは当センターに常駐しているメリットを活かし、それら所内研究部による受託事業の支援を行いコース運用の効率化につなげてきた。また利用者とのコース利用に関する調整機会を増やすことで利用者要望の追加獲得および早期のキャンセル情報の把握により、コース稼働率をさらに高めることができた。その結果、コース利用による売上は歴代値を更新した。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。

当センターは2005年につくばから城里に移転し20年近くの利用となり、各コース路面の劣化が目立ち始めている。利用頻度の高い高速周回路については2025年上期実施での改修計画を立案した。劣化箇所の補修だけでなく、走行試験内容の拡大および安全性向上のためにこれまでの3車線から5車線に増やす。また、他コースについても中長期改修計画を立案した。

2020年度に城里町と包括連携協定を締結し、連携活動の一つとして地域活性化にもつながる城里町後援イベントを誘致してきた。また、例年同様、茨城県警察航空隊への救助訓練場所および水戸・城里町合同消防団に対して森林防ぎょ訓練場所を提供した。

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一般社団法人日本自動車工業会（JAMA）、一般社団法人日本自動車部品工業会（JAPIA）等の助言を得て検討し、サービス提供を行っている。

2023年度は、前年度に引き続きJNXセキュリティゲートサービスの普及活動を実施した。本サービスを追加料金なしでコア回線契約の基本メニューとすることを提案の柱として、約50社に対して提案を行ったが、結果として新規導入顧客の獲得には至らなかった。

普及状況・事業性に鑑みて、普及が進まないこと、サービス提供機器の後継機導入に追加投資が必要となること、自動車業界全体のサービスとなっていないことから、2025年3月に終息することをJNX運営委員

会にて決定した。本サービス利用中ユーザ（1社）に対しては終息の旨を告知済みであり、他システムへの切替に向けてサポートを実施中である。

また、新サービスとして、既存の JNX-LA サービス^{注)} に個人認証機能を導入した。本機能の導入は、コロナ禍で急増したリモートワークに対応して、認証に多要素認証を適用することによりセキュリティレベルを向上させることを目的としている。また JAMA・JAPIA が制定した「サイバーセキュリティガイドライン」でも多要素認証を用いた個人認証が推奨されており、本サービスはこれに対応している。JNX サービスを運用している認定プロバイダのうちの1社は、2023年7月にサービスを開始した。同プロバイダと連携してキャンペーン等の普及活動を推進し、契約数は順調に拡大している（2024年3月末時点の加入=64社/142id 同 CSP の JNX-LA サービスの約8%）。他の2社のプロバイダも、2024年3月にサービスを開始した。2024年度も引き続き本サービスの普及促進に取り組む計画としている。

注) JNX-LA サービス：インターネット経由で JNX 網に接続し取引先のサーバーに接続するサービス

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。

ISO マネジメントシステム認証は、日本全体及び JARI でも認証件数の減少傾向が継続している。この対応として2023年度は、審査品質の向上を目指し新たな審査手法の開発を進めてきた。コンサルティングや、不適合を適合と誤判定してしまうダウングレードなどの認証リスクを回避するため、位置付けが曖昧であった「観察事項」を廃止し、顧客により有益な情報を提供でき、かつリスクの少ない「改善の機会」の設定など、大きな手法の変更を定めた。この新手法は2024年度より適用を始める。

コロナ禍に暫定的に適用を開始したリモート審査については、その適用方針、詳細手順、適用時の料金制度を定め、2023年度より適用を開始した。

従来の ISO マネジメントシステム規格に対して、事業活動における気候変動への関連付けが要求事項として追加された追補版が2024年2月23日に発行された。この追補版への対応については、JACB（日本マネジメントシステム認証機関協議会）において、日本としての追補版対応審査方法を取りまとめ、JARI の審査でもこの手法をと入り入れた審査を発行日より開始した。

カーボンニュートラルへの ISO マネジメントシステムの活用については、JAB（公益財団法人日本適合性認定協会）が主催するサステナビリティ研究会に参加し、CO₂削減やGHG管理について ISO 規格群の活用に関する提言をまとめ、2023年10月に行われた JAB の30周年記念イベントで、各業界への報告を行った。

製品認証（EV/PHEV 用 AC 普通充電器認証）では、充電インフラ普及関連施策を受け、海外メーカーを含む充電器の認証申し込みの増加が続いている。また2023年度に国で策定された「充電インフラ整備促進に向けた指針」に基づき認証基準の上限電流の引き上げ（6kW（200V×30A）→10kW（200V×50A））を行い2024年2月16日に改訂基準をリリース。3月15日～3月22日に改訂基準への第1次認証申込の受付を行った。

1.5 法人運営およびその他の活動

経営基盤の安定化

「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うとともに、所内委員会を中心とした受託拡大活動、固定資産取得に対する投資回収性の精査の徹底、業務の効率化に向けた取り組みを継続して推進した。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。

「人」づくりおよび働き方改革

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。

新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行に伴い、各種の規制、制限等が緩和されたが、引き続き IT を活用した Web 会議やテレワーク、およびフレックスタイム制度の活用等により、職員の柔軟で効率的な

働き方を促進した。また、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。2023年度の男性育児休暇取得率は100%であった。

コンプライアンス関連

2024年度のコンプライアンスマニュアル改訂に向けて、法改正、内規の改定、職員アンケートの結果等を整理し、マニュアルのシナリオ案を作成した。（改訂版コンプライアンスマニュアルの発行は2024年10月を予定。）

パワハラ予防の取り組みとして、動画『パワーハラスメントが起きない職場づくり』を作成し、全役職員に視聴させた。

2003年JARI不祥事から20年の節目を迎えたことから、「コンプライアンスリスクの感度を高めて不正を防止しよう」をテーマにコンプライアンス月間を企画。外部講師およびコンプライアンス室による講演と、職場のコンプライアンスリスクに関するアンケートの定期化を想定して実施した。

競争的研究費の不正防止に係るガイドラインに基づく内部監査を実施。会計監査人の助言も踏まえ、監査範囲を競争的研究費以外の国プロに拡大した。取引先からの誓約書徴取の遅延等、2件の指摘を行い是正処置が講じられた。

品質内部監査では、取引先の評価基準が不明確であること等、3件の指摘を行い是正処置が講じられた。

JARIの理解者・ファンを広げる活動

2023年4月に、「次の50年に向けたすべての人のための先進的で公平な車両安全」をテーマに、20年ぶりに日本で開催されたESV（自動車安全技術）国際会議（米国運輸省道路交通安全局（NHTSA）、国土交通省、経済産業省の共催）の事務局を務め、会議運営を支援した。

4月に、つくば研究所、城里テストセンターにて企業向け見学会を開催した。コロナ禍もあり4年ぶりの開催となった中で、全所一丸となってJARIのもつ技術力、スキルを来場者にアピールした。

11月に、2022年度に引き続き城里テストセンターにてADASテクノフェアを開催した。ADAS試験機材メーカーによるデモ試験の実施とともに、『ASEAN NCAP アセスメント進化とロードマップセミナー』と題して所外有識者にご講演いただいた。

2024年1月に、「自動運転レベル4の実現に向けて～様々な角度からみた現在地と今後への期待」と題してJARIシンポジウムを開催し、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自動運転レベル4の実現に向けた最新状況等をご講演いただいた。

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。2023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。

その他

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、つくば地区の未利用地3筆に関して企画公募により売却先を選定し、売却を完了した。