

2022 年度

年報の発刊にあたって

代表理事 研究所長 鎌田 実



CASE 対応で、自動車業界は大きく変わっていきこうとしている昨今ですが、カーボンニュートラルに向けては、バッテリー EV 一辺倒だった EU が、ドイツの主張により脱炭素燃料を認めるようになり、日本の自動車工業会が主張する「山の頂に通じる道は複数ある」ということが支持されるようになってきたとも言えます。2050 年に向けて、まだまだ見通せないことは多々ありますが、弊所は中立な試験研究機関として産業界の協調領域において一層幅広い役割を担っていくことが求められていると感じております。

そのような中で、2022 年度には、国のグリーンイノベーション基金による電動・自動運転車のシミュレーション技術に関する事業の採択を受けて、新たなプロジェクトがスタートしました。これは、車両まるごとシミュレーションモデルを作成し、精度 90%で車両挙動を計算するという極めてチャレンジングな取り組みで、7 年間で 50 億円規模のビッグプロジェクトになります。そこで、環境研究部と自動走行研究部の部をまたいだ研究チームを構成し、取り組みを開始しています。

城里テストセンター (STC) に前年度から工事中であった ADAS 試験場が 2022 年 7 月に完成し、オープニングイベントと ADAS テクノフェアを実施し、400 名を超える多くの方々にご来場いただき、新設コースにおける交差点 AEBS 試験を模擬したデモなどをご覧いただきました。

また、SAKURA プロジェクトや RoAD to the L4 プロジェクトなど既存の事業も佳境に入ってきて、それぞれの成果がでつつあります。この他、各種研究事業も多数実施することができ、企業殿からの一般受託の事業も多く受けることができました。STC のご利用は過去最高を記録し、大型モータダイナモ、特異環境試験場など、各試験設備も新たな研究課題で活発にご利用いただきました。一方で経費節減に努力を重ねてきたことから、2022 年度は、一般財団法人化した 2012 年以降初めての黒字決算 (評価損益等調整前) とすることができました。

この 1 年の社会情勢等を振り返ると、新型コロナウイルスによるパンデミックが続き、地政学的な争いも続き、半導体不足による影響も受けた 1 年でしたが、感染対策を十分行い、前述のように多くの事業を順調に進めることができました。2020 年度に大きく落ち込んだ収益は、おかげさまで回復基調にあり、またつくば本館改修工事の設計や土地売却に向けた動き、人事制度改定に向けた準備も進めることができました。

以上のような状況で 2022 年度を終えました。その研究等の事業をまとめたものが本年報です。お読みいただいた皆様には、当所の活動に一層のご理解を深めていただき、率直なご意見、ご感想を賜れば幸いです。

今後とも、皆様の変わらぬご支援、ご指導を賜りますようお願い申し上げます。