

2026 年度事業計画書

自 2026 年 4 月 1 日
至 2027 年 3 月 31 日

一般財団法人日本自動車研究所

目 次

1. 基本方針.....	1
2. 研究事業（基礎研究（実施事業）、総合研究（実施事業）、研究・試験事業）	2
2. 1 環境分野	3
2. 2 安全分野	4
2. 3 新モビリティ分野.....	6
3. デジタル基盤事業.....	7
4. 認証事業.....	9
5. テストコース事業.....	10
6. 法人運営	11
6. 1 組織体制	11
6. 2 主な実施事項	11
6. 3 重要な委託契約に関する事項.....	12
6. 4 重要な施設・設備の導入に関する事項.....	13

別紙1 : 2026 年度主要研究課題

別紙2 : 2026 年度組織体制図

1. 基本方針

自動車技術領域の急速な拡大と変化により、自動車産業が直面する課題はますます複雑化、多様化、高度化している。その結果、将来の予見が困難な不確実性の高い時代を迎える中で、中立公正な研究所である JARI に対する期待は、これまで以上に高まっている。我々はその期待に応えるべく、「JARI VISION 2030 ～社会と協力して未来を創造する研究所～」を掲げ、その実現に向けて、2020 年度から 2025 年度にかけて第 5 次長期運営方針の下、各種の取り組みを推進してきた。2026 年度からは、新たに策定した第 6 次長期運営方針の下、技術に立脚した研究所として、自動車を取り巻く社会動向および技術動向、ならびにそれに伴うニーズの変化を的確に捉えた取り組みを推進する。あわせて、能動的に行動し、対外的に提案できる組織へと生まれ変わるための取り組みにも挑戦していく。

研究事業においては、「環境」「安全」「新モビリティ」の 3 つの研究分野を柱とする「研究事業戦略」に基づき、研究・試験活動を着実に推進・進展させ、新たなモビリティ社会の実現に貢献していく。同時に、3 つの柱に共通する基盤として、リアルとバーチャルの両立に向けた「デジタル技術力の強化」、国際標準化・国際基準調和活動等の「公益性のための活動」、ならびに新技術が社会に受け入れられ、浸透するための「新技術の社会受容性の向上」に向けたアクションを推進する。

加えて、第 6 次長期運営方針に掲げる「新たな協調領域への挑戦」「チャレンジングな研究の推進」にも注力する。「新たな協調領域への挑戦」では、研究事業戦略の 3 つのゴールである「2050 年カーボンニュートラル」「事故死者ゼロ」「自由で便利な移動と物流」の実現に向け、オールジャパンでの取り組みを推進するとともに、得られた研究成果の活用および社会実装に向けて貢献していく。また、「チャレンジングな研究の推進」においては、JARI が研究所として持続的に成長していくため、時代の変化とともに移り変わる社会課題を先取りしたチャレンジングな研究を推進するとともに、これらの研究を促進、支援する風土の醸成および体制の強化にも取り組む。

以上の取り組みを通じて得られる信頼性の高い試験データおよび研究成果について、その活用や社会実装を通じて産業界、さらには社会全体への貢献を図るとともに、積極的な外部発表を行うことで、研究所としての JARI のプレゼンス向上を図っていく。

研究事業以外の事業である JNX、認証、城里テストセンターの各事業については、時代の変化とともに、それぞれの開始時点からその役割が変化してきており、今後は業界協調的な役割がより一層強く求められる。そこで、JNX 事業は「デジタル基盤事業」、城里テストセンター事業は「テストコース事業」と改め、認証事業とあわせて、それぞれの領域を拡大しながら推進する。

デジタル基盤事業においては、自動車業界共通ネットワーク（JNX）の運営を通じて、企業間情報通信の効率化および情報セキュリティの確保に貢献する。あわせて、ネットワークインフラサービスおよびそれに付帯するサービス、さらにサプライチェーンの強靱化・可視化に資するサービスを展開し、モビリティ社会の発展および産業界全体の DX（Digital Transformation）推進に貢献する拠点としての機能を担っていく。

認証事業においては、ISO マネジメントシステム認証および EV/PHEV 用充電器の製品認証を通じて、自動車産業における品質活動および環境活動を支援し、ISO マネジメントシステムのさらなる活用拡大を推進する。また、企業における価値創出の拡大に資する、認証、アセスメント、コンサルタント機能も含む新たなサービスについて、他の事業部門と連携しながら提供することで、産業界の多様なニーズに応えていく。

テストコース事業においては、自動車業界共通の「自動車を鍛える道場」としての機能強化を進め、協調領域における開発能力の強化に貢献する。必要な試験項目については、試験所（ISO/IEC 17025）の認定取得を進める。また、テストコースの路面改修および機能充足を図るとともに、人材の強化や国内他テストコースの有効活用等により、トータルでの機能増強を推進する。

法人運営にあたっては、環境・社会・ガバナンスに配慮した健全な運営を行う。また、第6次長期運営方針に掲げる「戦略立案機能の強化」「未来を担う人材の育成」「将来を見据えた事業戦略に基づく着実な先行投資」を着実に推進することにより、先進性・公益性・収益性のバランスの取れた事業活動を実現する。これらの取り組みを通じて、事業基盤の安定および強化を図るとともに、経営資源の充実を進めていく。

あわせて、非営利性が徹底された一般財団法人として、公益目的支出計画を確実に実行する。

2026年度の経常収益は、全体で102.2億円を計画しており、その内訳として、官公庁等の公益的な事業で34.8億円を見込む。当期経常増減額（評価損益等を除く）については、採用増と賃上げにともなう人件費増加、ならびに設備・施設の老朽化対応や諸物価高騰の影響による諸経費の増加等を要因として、△0.8億円を計画している。このうち、公益的な事業で発生する公益目的支出額は、△5.4億円を見込む。

2. 研究事業（基礎研究（実施事業）、総合研究（実施事業）、研究・試験事業）

「環境」「安全」「新モビリティ」の3つの分野を柱とし、分野間の連携を図りながら着実に推進する。また、これまで培ってきた環境性能評価技術（車両全体、エンジン単体、部品などの性能評価）や衝突安全・予防安全に関する評価技術などの技術力を活かし、JARIの強みである各種実験や実走行により得られるデータを用いた「リアル」の研究領域と、シミュレータの活用やモデルベース開発等による「バーチャル」の研究領域との融合をさらに進めていく。

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

「基礎研究（実施事業）」は、公益的な事業のうち、自主的に実施する研究を指し、JARIの研究能力の維持・向上を図るための先行投資である。この「基礎研究（実施事業）」は、中長期的な技術動向および社会動向を見据えて研究テーマを選定し、計画的に実施する。

「総合研究（実施事業）」は、公益的な事業のうち、官公庁等からの受託事業および補助事業として実施するものであり、産学官連携による大型の研究開発事業を含む。前年度から継続する事業を確実に実施するとともに、官公庁等の新たな公募情報を注視し、応募前の所内精査を徹底したうえで、関係機関および協力機関と十分に調整し、積極的に提案・応募する。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の知見および技術で社会貢献が可能な事業、ならびに研究能力の向上につながる事業に重点的に取り組む。加えて、JARIを中心とした産学官連携による官公庁事業への取り組みに対する期待は引き続き高まっており、産業界の共通課題に係る基礎・応用領域を対象として、関係機関との協力体制を構築して対応していく。

「研究・試験事業」は、上述の公益的な「基礎研究（実施事業）」および「総合研究（実施事業）」を除く研究・試験事業全般を指す。「基礎研究（実施事業）」および「総合研究（実施事業）」を通じ

て蓄積してきた技術および知見を活用し、自動車産業界および関連団体の期待に応える研究事業、試験事業を実施するとともに、JARI の安定的な経営に必要な収益の確保を図る。あわせて、自動車メーカ、自動車部品メーカ等に対し、JARI が保有する研究能力、試験技術および試験設備に関する情報を幅広く発信するとともに、研究・試験ニーズを的確に把握し、設備・機器の導入や受託受入れ体制の整備に反映する。

2026 年度に取り組む研究事業に関する分野別の概要を以下に示す。また、主要な研究課題を別紙 1 に示す。

2. 1 環境分野

(1) 基礎研究（実施事業）

2050 年カーボンニュートラル達成に向けた取り組みとして、内燃機関のゼロエミッション化に資する研究を実施する。具体的には、カーボンニュートラル燃料技術、RDE(リアルドライブレミッション)に関する動向調査、実燃費を対象とした評価手法の構築およびモデルの予測精度向上に向けた取り組みを実施する。また、自動車による排出ガスや実燃費、大気・騒音影響についての研究・調査に継続して取り組み、タイヤ路面騒音の実測調査や大気粒子の野外観測・分析を実施する。近年の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非排気エミッションに関する研究では、タイヤ摩耗粉塵やブレーキ摩耗粉塵の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や影響の解明に取り組む。健康影響研究では、動物福祉の観点から、動物実験代替手法の構築に向け、iPS 細胞を用いた in vitro 試験の基礎検討を実施する。

電動化技術で重要な次世代電池の性能や安全性に関する評価手法の構築に向け、蓄電池内の金属リチウム挙動の調査や、EV およびバッテリー火災時の安全な初期消火や失活方法についての調査を実施する。2027 年 6 月には、電動車分野における世界最大級の国際シンポジウム (EVS40) を JARI 主催で開催するため、2026 年度は国際・国内委員会との連携をさらに強化し、開催成功に向けて前進する。

2050 年カーボンニュートラル達成に向け、ライフサイクルアセスメント (LCA) 視点を含め、中長期での自動車施策の総合的な効果評価が可能となる費用便益手法の開発を自主研究（先進研究）の枠組みにて複数の大学と共同で実施し、環境政策・経済分野への研究範囲の拡大を目指す。関連して、疫学視点での費用便益手法の構築、次世代車の LCA の調査、GHG プロトコルに関する最新動向調査を実施する。

(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提供により、引き続き ISO（国際標準化機構）や IEC（国際電気標準会議）等の議論をリードする。燃料電池自動車については、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う。また、燃料電池大型商用車の開発・普及に貢献するため、液体水素充填技術の実証に向けた取り組み、大容量高圧水素の貯蔵容器の試験法開発、大型車両への大容量充填プロトコルに関する研究開発、水素貯

蔵システムに関する試験法の合理化に関する調査・研究を実施し、国際基準調和、国際標準化等に資する成果の獲得を進める。

次世代全固体電池材料の評価・基盤技術研究として、小型の全固体電池の特性を用いて、車載を想定した大型電池セルや電池パックの性能、耐久性および安全性を評価し、電池開発にフィードバックするための技術開発を行う。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する。

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）が実施するグリーンイノベーション基金事業（5 年目／6 カ年計画）など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、わが国の産業競争力の強化に貢献する。

自動車の環境性能評価に関する研究では、実走行時の環境性能を個々の車種別に評価・公表・蓄積することで、ユーザが経済性および環境性能に優れた自動車を選択できるよう、必要な情報を提供できる枠組みを構築する。あわせて、ユーザ利便性等の観点を踏まえた最適な WtW 評価、LCA 評価ならびに CO2 政策の検討に活用できる環境を構築する。また、排出ガスやリアルワールドでの燃費に関する研究では、燃料による自動車排出ガスの影響を調査し、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み、試験方法の制定にも貢献する。

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摩耗粉塵・タイヤ摩耗粉塵に関する研究では、自動車からの排出実態を考慮した試験法等の開発、国際基準調和に資する客観的なデータの獲得に取り組む。

(3) 研究・試験事業

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する。2026 年度は、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る。

自動車の環境負荷低減に関する研究では、燃費や排出ガス、車外騒音の計測法、今後を見据えた未規制物質の把握、カーボンニュートラル燃料による車両影響・排出ガス影響に関する研究を行う。また、ブレーキ摩耗粉塵の試験法課題の検討やタイヤ由来のマイクロプラスチックの実態把握を実施する。

2. 2 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、AI 技術の活用などによる自動走行システムや運転支援技術の実用化が図られる段階に来ていることから、2026 年度からは、これらの技術のさらなる高度化に資する研究を推進する。具体的には、安全か危険かの判断に迷う場面における歩行者の歩行行動のモデル化、ドライバに呈示する情報の明確さや曖昧さによるドライバの情報処理および運転支援効果への影響、高齢者や子供を対象とした自動運転車両に対する動揺病の原因の明確化と快適性の向上に関する研究を実施する。加えて、より高度で安全な自動走行を実現するための、マルチエージェ

ント交通流シミュレーションを活用した自動走行システムの仮想評価環境の開発などを実施する。

衝突安全に関する分野では、第6次長期運営方針に基づき、モビリティや乗員の多様性を考慮した傷害発生メカニズムの評価技術の構築に取り組む。取り組みにおいては、国内外の動向調査を実施するとともに、シミュレーション技術を活用することで、何人にも公平かつ安全な交通社会の実現を目指す。また、交通事故死者数削減に向けた具体的な対応策の提案を目指し、地域関連機関との連携等による、交通事故発生時の詳細情報を用いた交通事故発生要因の分析に取り組む。さらには、救命救急率の向上を目指し、交通弱者の傷害予測モデルの精度を高め、先進事故自動通報システムへの適用および社会実装に向けた研究に取り組む。

(2) 総合研究（実施事業）

国が推進する、自動運転技術をはじめ地域のモビリティを支えるデジタル技術を積極的に活用した安全なモビリティサービスの社会実装や、「第12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う。

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、ルールベースで組み立てられたシステムを対象とした安全性評価を中心に実施してきた。一方、最近では、E2E AI 技術の有用性が認められ、開発が盛んになっていることから、これからは、このような新たな技術を用いたシステムの安全性評価を実施する必要性が出てきている。E2E AI では学習や訓練に用いた入力データ、および、E2E AI の判断結果しかわからず、システムの判断の過程がわからないことから、新たな視点による安全性の確保が必要となる。これらの状況を踏まえ、外部との連携を行いつつ、E2E AI の安全性評価に向けた研究に取り組んでいく。

一方、社会的なニーズが急速に高まっている自動運転技術の向上や電動化への対応において、我が国の自動車サプライチェーン全体でのモデルベース開発（MBD）の活用と、モデルによるシミュレーションを用いた開発の加速化・高度化が重要である。特に、中立・公正な機関による精度や公正性が担保された車両全体のモデルの提供が自動車メーカ、部品メーカから望まれている。2022年に採択されたNEDOグリーンイノベーション基金事業（7カ年計画）において、国内自動車・部品メーカが共通的に利用可能な形で、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、電動・レベル4自動運転車全体の高精度シミュレーションモデルを構築する手法の確立に取り組んでいる。これまで、ベースとなる評価車両に対し、計測データに基づくモデル化を行っており、実交通で発生するカットイン、カットアウト、先行車減速シナリオに対し、実験とシミュレーションの比較を行った。また、JNCAPシナリオに対してもEuro NCAPの指標（実験 vs シミュレーション）を照らし合わせ、満足できる結果を得ている。2026年度は新たな評価車両を対象にモデル化を行い、実験とシミュレーションの一致性について検討を行い、モデル化の手法や環境を進化させる。また、海外の動向も踏まえた評価シナリオの決定、さらにはユーザがシミュレーションするシナリオを決められるような形にするため、SAKURA DBとの連結のみならず、様々なシナリオとも連結できるような形を構築する（例えば、シナリオ生成AIとの連結）。

予防安全性能アセスメント事業に関しては、運転支援システムのさらなる技術向上や普及のため、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）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置（対車両、対歩行者）の試験に加えて、2024年度からは事故頻度の高い交差点を対象としたAEBS試験（右折対直進、右左折先の対歩行者）が実施されてきた。2026年度は、交差点でのAEBS試験をさらに拡充し、出会い頭や二輪車に対応した新たな試験を開始する。また、将来に向け、V2Xを活用したシステムや先読み支援、ドライバ状態検知といった、事故リスク自体

の低減が期待される機能、および大型車に代表される商用車の評価シナリオについて調査・研究を進める。

衝突安全性能アセスメント事業に関しては、2026 年度より新たに開始される、10 歳と 6 歳の子供乗員を後席に搭載した前面衝突試験（MPDB 試験）と、前面衝突試験に加えて側面衝突試験を追加したチャイルドシート安全性能試験（UN-R129 対応）を着実に遂行する。また、2030 年度より、MPDB 試験では台車重量を増加することが予定されており、2026 年度はそのための準備と調査・研究を進める。

(3) 研究・試験事業

自動走行・運転支援分野では、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、運転支援システム（V2X 等）に対するドライバの対応行動や受容性に関する研究、自動走行システムによるドライバの負担感の軽減および受容性に関する研究、等を実施する。また、サービスの安全性評価や運転支援装置の性能確認等、国の認定制度に係る試験を行う。

衝突安全関係では、改定検討が進められる衝突安全性能評価の調査・研究をはじめ、各地域の NCAP に基づいた評価試験、各国法規に沿った衝突・衝撃試験を実施する。自動車メーカーのみならず、自動車部品メーカーや新規参入企業に対しても評価試験を通じた支援を行う。また、安全啓発活動に資する啓発映像作成のための実験を実施するなど、より安全な交通社会に貢献する。

2. 3 新モビリティ分野

(1) 基礎研究（実施事業）

第 6 次長期運営方針に基づく研究事業戦略の 3 つのゴールの 1 つである「自由で便利な移動と物流」の実現に向け、(2) 総合研究で実施する多様なニーズに応じたモビリティサービスの構築の一環として、地域特性に応じた車両仕様の最適化に取り組む。具体的には、①今までの調査研究で得られたユーザの生の声、②自動車メーカー、自動車部品メーカー、学識経験者などの多様なメンバーで構成されるモビリティ研究会による文献調査、インタビューから得られた分析結果、課題をもとに、③自動車メーカーと共同研究を実施し、仕様の最適化および最適化された車両の実運用を目指す。

(2) 総合研究（実施事業）

現在内閣府が 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。JARI は本プロジェクトの中で、2 地域で活動し、自治体・研究機関と連携のうえ、外出目的の創出と継続性のある交通サービスの検討を進め、これらを通じて地域公共交通の再編を目指し、新しい移動手段の評価手法について検討する。これまでに、公共交通の再編としてデマンド交通の社会実装に向けた運用体制を構築するとともに、住民主体の活動を活性化するための移動手段の確保に向けた仕組みづくりに取り組んできた。2026 年度は、これらの成果を発展させ、地域での社会実装を本格化させるとともに、福祉分野や教育分野との連携を強化し、多様な移動ニーズに応じたモビリティサービスの構築を目指す。

政府目標である自動運転レベル 4 車両の 2030 年 1 万台に向け、自動運転車両の許認可手続きの効率化が必要である。2026 年度は過去の実証実験、営業運行で得られたデータの解析結果をもと

に、効率的で妥当性のある評価方法を検討する。

(3) 研究・試験事業

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。2026 年度は需要が増大している自動車サイバーセキュリティ（ISO/SAE 21434）の分野における教育・コンサルティング事業の拡大、機能安全の e-learning コンテンツ拡充に加え、SOTIF（ISO 21448）の教育・コンサルティング事業の開始に取り組み、さらなる業界の期待に応えていく。加えて、自動運転関連の研究・実証事業を通じて蓄積された自動運転移動サービスの関連知識・技術等を活用し、自動運転移動サービスや自動運転システムの実用化を目指すベンチャー企業等が、安全設計および評価を確実にかつ効率的に行えるよう支援するとともに、安全性審査の高度化と効率化に寄与する取り組みを積極的に推進する。

ロボット分野では、引き続き配送ロボットをはじめとする小型移動体を中心に、その安全性や耐久性に関する評価を行う。

3. デジタル基盤事業

現行の JNX 事業は、2000 年のサービス開始から 25 年を経た現在も自動車業界のサプライチェーンに対して安全・安心な企業間取引環境を、ネットワークサービスという形態で提供してきた。その必要性は今後も一定数あると想定されるものの、インターネット技術の発展・多様化により各企業での新たなデータ取引やシステム更改の場面で利用の特性に対応した JNX とは別のサービスが選択される傾向が増加・継続することが見込まれる。一方で、自動車業界では DX の推進で、ビジネスモデル／業務の変革により新たな価値を生み出すための議論が様々な場所で展開されている。効率的、効果的に DX を推進するためには協調領域として各社が共通に利用できるサービス（共通デジタル基盤）の存在が重要になる。この共通デジタル基盤については各方面で今後議論が本格化し、関係者間の連携のもと整備が進展していくことが期待される。

第 6 次長期運営方針では、今後の方向性の一つとして、自動車業界の DX 推進に貢献する「デジタル基盤機能」を発掘・実現・提供することを掲げている。その事業化を目指すことを明確にするため、事業名については、これまでネットワーク運営を主たる業務として行うことを表すための「JNX 事業」から、従来事業を含みつつより広い領域を表す「デジタル基盤事業」と改める。

これらの背景を踏まえ、2024 年度から 2025 年度にかけて、今後の JNX のあり方について、一般社団法人 日本自動車工業会、一般社団法人日本自動車部品工業会と共に検討・協議を重ね、その成果を第 6 次長期運営方針に盛り込んでいる。その方針とは、「JNX 事業」を維持しながら、上記の議論の中から創出・形成されたデジタルインフラサービスの中から実現可能性が見込まれる「ネットワークインフラサービスおよびそれに付帯するサービス」、さらに「サプライチェーンの強靱化・可視化に資するサービス」を発掘・実現・提供し「デジタル基盤事業」として展開することにより、将来の自動車業界のサプライチェーンにおける「安全・安心」の確保に貢献する、としてまとめている。

第 6 次長期運営方針に基づき、2026 年度において、従来の JNX 事業を継続・安定的に運営しつつ、その高度化による既存サービスの価値向上を図るとともに、将来的なデジタル基盤事業の中核となり得る機能・サービスの発掘および具体化に重点的に取り組む。

(1) 「ネットワークインフラサービスおよびそれに付帯するサービス」に関する取り組み

(1-1) JNX の高度化

現行 JNX 事業については、業界共通ネットワークとしての安定運用を前提としつつ、最新技術の適用検討を通じて高度化および運用効率化を図る。昨年度からプロジェクトを進めている「CEPO（JNX 認定プロバイダ間を相互接続する基幹ネットワークシステム）への SDN 適用」については、2026 年度 6 月までに構築を完了し、運用を開始する予定である。これにより、将来の技術動向の変化にも柔軟に対応できるようになるだけでなく、ネットワーク設定作業の効率化や運用負荷の軽減を通じて保守・運用工数およびランニングコストの低減を目指す。

また、現在の専用装置前提の方式から将来のセキュリティ要件高度化などの環境変化に対応するために「IPsec 装置の代替技術の探索」を実施しており、2026 年度上期までに検討成果および実行計画を取りまとめ、2026 年度下期以降の計画実行につなげる。

並行して、ホームページリニューアルの一環として、現在 JNX 網接続端末からのみ利用可能である JNX 会員向けサイトにインターネット経由での接続機能を追加する。その際、多要素認証を導入し、適切なセキュリティレベルを確保する。これらの認証機能は、JNX 共通の認証基盤として構築・整備する。機能リリースは 2027 年 4 月を予定している。

(1-2) JNX 共通認証基盤の展開

前述の JNX 認証基盤については、自動車業界共通の認証基盤へと発展させるべく、利用範囲の拡大を図っていく。これは、自動車業界におけるデジタルサービスの高度化と利用範囲の拡大に伴い、サービスごとに個別で行われているアカウント管理や認証対応が、利用者・サービス提供者双方にとって大きな負担となっている現状を踏まえたものである。共通基盤を提供することで、JNX センターにて複数サービスにおける認証を一元的かつ効率的に実施できる環境を整備し、業界全体の利便性向上と運用負荷の軽減を目指す。

2026 年度は、ウラノス・エコシステムで構築・運用が進められているデータ連携基盤（ODS：Open Data Spaces）への接続に際し、本認証基盤が認証方式として採用されることを目指し、IPA DADC および NEDO への提案・調整を継続していく。また、他のネットワークでの利用の可能性について調査を行い、利用拡大のための道筋をつける。

(1-3) ユーザ有用情報提供など企業間取引の新たな基盤サービスの検討

JNX 事業を通じて蓄積されている会員情報や各種運用データ等を有効に活用し、会員企業にとって有用な情報を提供するサービスの検討を進める。現在、JNX には約 2,400 社の企業が加入しており、新規加入時に提供される登録情報や、運用・管理の過程で得られる各種情報が蓄積されている。一方で、これらの情報は主として管理目的で利用されており、会員企業に対する付加価値のある情報提供という観点では、十分に活用されていない状況にある。

このため 2026 年度は、会員情報や関連データの活用可能性について整理・検討を行い、他の会員企業にとって有用となり得る情報の抽出や、その提供のあり方について検討を進める。また、AI エージェント技術の活用も視野に入れつつ、自動車業界の企業間取引領域において、「取引先情報の検索機能（能力・体制・BCP 情報等）」や「企業間業務（見積、品質、物流等）の自律化・安全化機能」など、ユーザの共通課題の解決の基盤となるサービスの具体化可能性を検討する。これらの検討結果は、2026 年度末までに取りまとめ、2027 年度以降の実行計画の策定につなげる。

(2) 「サプライチェーンの強靱化・可視化に資するサービス」に関する取り組み

(2-1) 中小企業のサイバーセキュリティ対策能力向上の推進

サプライチェーン強化に向けたセキュリティ対策評価制度（SCS 評価制度）の円滑な立ち上げと定着に向け、評価実務に関する検討や関係者との連携を強化するとともに、本制度の活用を含め中小企業の能力向上に資する取り組みを JNX 会員企業の声を確認しながら検討・実行していく。

(3) 「デジタル基盤機能の発掘／実現／提供」に関する取り組み

(3-1) デジタル基盤機能の発掘／実現／提供

自動車業界における将来に向けた様々な議論の中から、デジタル基盤事業の中核となり得る機能の発掘に取り組む。

JARI では、研究事業戦略の 3 つのゴールとして「2050 年カーボンニュートラル」「事故死者ゼロ」「自由で便利な移動と物流」を掲げ、その下で重点実施項目として複数の重要課題に関する研究・取り組みを進めている。これらの分野においては、分野横断的なデータ連携や情報共有、セキュリティ対応等を支えるデジタル基盤の重要性が高まっている。また、外部機関ともウラノス・エコシステムなどの取り組みにおいて、新たなデータ連携に関するユースケースの検討や立ち上げも進められている状況である。

このため 2026 年度は、関係部署間および外部機関等との対話や情報交換を通じて、各分野に共通して求められるデジタル基盤機能やサービスニーズの整理を行い、実現可能性が見込まれる機能の発掘を進める。あわせて、発掘した候補については、その役割や提供価値、実現に向けた論点等の整理を行う。2026 年度は、次年度以降の具体的な検討・検証につなげるための方向性を明確化するとともに一部については PoC を開始することを目標とする。

4. 認証事業

認証事業の開始から 30 年目となり、これまで 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きた。

2026 年度は、自動車業界のビジョンを踏まえた上で、第 6 次長期運営方針に基づき「新たな協調領域への挑戦」として、企業での価値拡大に資する認証やアセスメント、コンサルタント機能も含む新たなサービスを提供することで産業界のニーズに応えていく。また、従来の認証事業においては、実際の成果や改善状況（C・A）に重点を置いた企業の価値創出に繋がる審査、サンプリングに基づく審査で顧客の負担軽減にも繋がる手法に自動車メーカーと連携して取り組むなど ISO マネジメントシステム認証の基盤強化を進める。

新たに評価事業として、サプライチェーンの拡大・多様化やデジタル技術の利活用によるセキュリティリスクの深刻化といった昨今の自動車業界の課題に対応した新たな業界の協調領域の客観的な評価を実施する。具体的には、近年、サプライチェーンを通じたセキュリティインシデントが頻発している背景を踏まえ、経済産業省では、SCS 評価制度の 2026 年度下期の運用開始を目指して検討が進められている。JARI としては 2025 年度にこの制度の自動車業界における第三者評価の実証事業に参画した結果を踏まえ、2026 年度は正式な評価機関となることを目指し、評価体制の整備等を進め事業化を目指す。

また、企業における「GHG 排出量の把握・検証」のために、各企業への「GHG プロトコル」等の解説セミナーなどを立ち上げ、その活動を通して、各企業の課題を把握するとともに、将来のコン

サルティング事業や検証事業の必要性に関する調査を進める。さらに、「型式指定取得時の内部統制の評価」について、政府では将来的な義務化の可能性も検討されている状況を踏まえ、業界団体や担当官庁との意見交換を継続的に行い、制度の方向性や評価ニーズを把握する。また、将来的に JARI が第三者評価機関として参画することも見据え、必要な内部体制や手続の整備を進める。

ISO マネジメントシステム認証では、企業の業績向上や価値創出への寄与を評価する審査手法の構築を進める。2026 年度は、文書類の整備状況を定型的に確認する従来型の認証から、成果や改善状況に重点を置き、アウトプットを CSR 報告書等にも利用可能な新たな審査手法のための準備作業を進める。さらに複数の事業場全体を数年単位でサンプリングに基づき認証を行うことで顧客の負担軽減にも繋がる手法の準備作業を自動車メーカと協力して進める。

また、2026 年に ISO 14001、ISO 9001 といった主要な ISO マネジメントシステム規格の改訂が予定されている。これに対して JACB（日本マネジメントシステム認証機関協議会）における規格解釈を支援し、顧客への情報展開を行うとともに、解釈に合わせた審査方法を策定し審査員への周知を図り、認証離脱の防止を進める。

製品認証（EV/PHEV 用 AC 普通充電器認証）では、国内の充電インフラ普及関連施策や 2024 年初頭に行った認証基準の改訂、日本市場での電動車のラインアップの着実な増加により新規申請は継続しており、政府の 2030 年までの整備目標も充電設備 30 万口（急速＋普通充電）で変化はない。2025 年 5 月に国土交通省より、公共建築工事標準仕様書に普通充電器設置要件として「JARI 認証の取得製品であること」が明記され、今後の認証も継続する見込みである。

2025 年度に引き続き 2026 年度も関係団体と協力して認証業務の更なる効率化を進め充電インフラの普及に貢献する。そのために、製品試験の合理化に向けた JARI 基準の理解活動の促進、受審各組織で取得している ISO 9001 システム認証の活用拡大による工場審査の軽減などを通じ、リードタイム短縮・工数低減を達成する。また、並行して、国際標準・関係規定類との調和に向けた JARI 基準の改訂に向けて、現 JARI 基準と、関係する国際標準・規定類の最新改訂状況をクロスチェックし調和を図る活動を推進する。

5. テストコース事業

JARI には城里テストセンター（STC）と自動運転評価拠点（Jtown）の 2 つのテストコースがある。STC は、2005 年につくばから城里に移転し、その後、技術および試験法動向にあわせて走路を新設および改修、付帯設備の拡充を図ってきた。Jtown は、つくば事業所にあった模擬市街路を経済産業省補助事業にて自動運転評価に特化した施設に改修し、2017 年に運営を開始した。自動運転評価試験・研究に必要な専用機材や、霧雨機能を追加するなど様々なシナリオを実施できるように環境を整備してきた。これら 2 つのテストコースを使いわけることで多くの利用ニーズに対応してきた。今後さらに自動車業界が効率的に、また JARI として効果的にテストコース運営ができるよう、2026 年度については、2 つのテストコースの機能を整理し運営スキーム見直しの検討に着手する。

STC に関しては、研究・車両開発での利用以外に、認証試験でのコース利用が増えると予想している。2026 年度は、テストコースの路面改修ならびに機能充足に向けた計画を立案するとともに、既存コースにとらわれずに、将来必要となってくる走行試験を見据えた抜本的なコースレイアウトの見直しに着手する。あわせて、自動運転や電動車両の研究開発の場だけでなく魅力開発の場としても活用されるよう検討領域を広げる。また、STC での走行内容や利用者が多様化してきているこ

とを踏まえ、コースごとの走行ルールを策定しコース管制を整備することで走行試験の安全性を高めるとともに、その変化にあわせて作業安全および走行安全に関する STC 資格制度を導入し、使用前教育を実施していく。所内に対しては 2024 年から開始したドライバ教育を継続していく。

Jtown においては、国や業界から期待される自動運転の安全性研究および評価事業の遂行に重点をおきつつ、ユーザヒアリングによるニーズの把握からコース環境や運用方法の整備に努め、自動車メーカーや部品メーカーなど、自動車に関連する方々への利用促進を図り、国内の自動走行・運転支援技術の向上に貢献する。

6. 法人運営

6. 1 組織体制

2026 年度の組織体制は別紙 2 の通りである。

自動走行研究部では、従来の自動走行評価研究グループと自動走行調査グループを統合し、自動走行に関する研究・調査事業を強化する。認証センターでは、SCS 対策評価グループを新設し、SCS に関する新たな評価事業の立ち上げを推進する。企画・管理部では、法務知的財産グループを新設し、事業活動の法的支援や知財管理の機能を強化する。総務部には情報セキュリティグループを新設し、所内の情報管理およびセキュリティ対策を強化する。

人員については、中長期的な事業戦略と法人の継続性に鑑みて、新規卒業者および中途採用者の採用活動を推進し必要な人材を補強する。

6. 2 主な実施事項

ガバナンスの観点では、JARI は内部統制の整備が法的に義務付けられる規模ではないものの、第 6 次長期運営方針に掲げた新たな挑戦を後押しする基盤として、内部統制システムの整備を進める。内部統制が整うことで、不確実性を伴う挑戦におけるリスクの可視化および制御を可能とし、意思決定の質とスピードを高めるとともに、トラブルの未然防止および外部からの信頼向上を図る。2026 年度は、法人法施行規則に準拠した内部統制システムの整備を検討し、内部統制基本方針を策定する。あわせて、リスク管理に関する体制を構築し、定期的なリスク評価を実施できる仕組みを整備する。さらに、コンプライアンス推進体制の強化に向け、法改正や業務変更に対応したコンプライアンスマニュアルの改訂と所内周知を行い、全職員のコンプライアンス意識の向上に努める。また、AI 技術を活用して内部監査業務の効率化および精度向上を図ることにより、迅速な問題発見と改善提案を可能とし、コンプライアンス体制の一層の強化を推進する。加えて、ガバナンス強化の重要な柱の一つとして、情報セキュリティ対策の高度化にも計画的に取り組む。具体的には、所内の情報セキュリティを統括管理する体制を構築するとともに、2030 年度までの外部認証取得を目指し、関連規程類の整備・見直しを進める。さらに、対外的な信頼性を一層高める観点から、環境への配慮を組織的かつ継続的に実施するための環境マネジメントシステムの構築に取り組む。2030 年度の運用開始を目指し、必要事項の整理および工程計画の策定を行う。

人材マネジメントの観点では、人材育成の強化に向け、各職群における「ありたい姿」および各部署で求められる人材像の明確化に取り組む。また、人材獲得については、今後の事業戦略に基づ

く投資方針を明確化し、その方針に沿った認知度向上および採用活動を開始する。さらに、ウェルビーイングな職場の実現に向け、快適かつ安全な居室環境の整備計画を策定するとともに、職員の満足度および生産性向上につながる職場環境改善について、具体的指標および改善策の検討を開始する。加えて、退職金制度の再設計に取り組む。退職金制度については、将来の生活保障としての機能を維持しつつ、組織に貢献した職員への報償と位置づけ、挑戦と自律的なキャリア形成を促す制度へと再設計を進める。詳細設計を慎重に行い、職員の納得度の高い制度とするため、当初計画から1年後倒しし、2027年度からの運用開始を予定する。

設備マネジメントの観点では、つくば事業所における老朽化した建物およびインフラ設備の計画的な更新を進める。具体的には、2027年度に開始を予定している、研究部署の居室棟、衝撃試験棟、新ドライビングシミュレーター棟の建設プロジェクト、ならびに4号エンジン研究棟とHERP棟の変電設備の更新に向け、仕様を決定のうえ発注を行う。また、設備投資を効果的かつ持続的に推進するためには、新設・更新に加え、役割を終えた施設・設備を計画的に廃止することが不可欠である。このため、設備マネジメントの重要な要素として、施設・設備の廃止に関する基本的な考え方を明確化する。

業務運営・実行の観点では、ICT施策として、老朽化したWindowsサーバーおよびファイルサーバーを更新するとともに、運用方法を見直し、業務効率の向上とコスト削減を図る。また、従来内製してきた業務システムについて、2028年度からの市販パッケージへの移行を目指し、業務フローの見直し、導入製品の選定およびシステム導入を進める。

その他の重点課題として、事業戦略立案機能の強化に向け、社会動向を的確に把握・分析するための体制および仕組みを構築する。

6. 3 重要な委託契約に関する事項

重要な委託契約等（3億円以上）としては、以下の5件を予定している。

（1）研究・試験事業、環境分野

自動車産業界の共通課題解決に資する「環境技術に関する研究・業務」

（2）研究・試験事業、安全分野、新モビリティ分野

自動車産業界の共通課題解決に資する「安全技術に関する研究・業務」

（3）総合研究（実施事業）、安全分野

市販車両の衝突安全／予防安全の性能を評価する「自動車アセスメントに係る安全性能比較試験」

（4）総合研究（実施事業）、安全分野

自動運転技術の共通評価手法等の開発を目指す「E2Eに係る安全性評価方法の確立事業」

（5）総合研究（実施事業）、安全分野

電動・自動運転車開発を加速するデジタル技術基盤の構築を目指すGI基金事業「電動・自動運転車開発を加速するデジタル技術基盤の構築」

6. 4 重要な施設・設備の導入に関する事項

(1) 新・環境型小型 4WD シャンダイナモメータの取得 (2026 年度発注、2027 年度検収)

現有の 2WD シャンダイナモメータ (2 基) は、シャンダイナモメータ本体の他、排出ガス計測系および実験室空調機など設備全体の老朽化が進んでいる。また、世界各国で導入されている最新法規の法規要件を満足できていない。そこで、現有の 2WD シャンダイナモメータ (2 基) に替わり、幅広い電動車両の性能評価やベンチマーク試験等に対応し、最新の法規要件を満足する環境型の小型 4WD シャンダイナモメータを新規導入する (現有の 2WD シャンダイナモメータ (2 基) は、今後廃棄する予定)。

(2) 全所系サーバー更新 (2026 年度発注、検収)

全所で利用している Windows 管理サーバー、ファイルサーバーが老朽化し、サポート期限が迫るため更新する。

(3) つくば事業所の建物更新 (2026 年度発注、2029 年度検収)

環境研究部および安全研究部の居室棟は老朽化しており、労働環境改善が必要となっていることから、新たに居室棟を建設する。

衝撃関連の試験設備は「事故死者ゼロ」の実現に向け必要不可欠であるが、同衝撃試験エリアは老朽化した安全研究部の居室棟内にある。将来的な新スレッド試験設備の導入を見据え、衝撃試験棟を新設する。

AD/ADAS 技術の進化に対応した DS の将来的な導入を見据え、稼働率の高い現行の DS を稼働させつつ、新たな DS 棟を建設する。

(4) つくば事業所の変電設備更新 (2026 年度発注、2027 年度検収)

4 号エンジン棟には、e-Fuel 等の代替燃料や Euro7 規制を見据えた排出ガス試験に対応していくための試験設備等、多数の試験設備が設置されており、今後も継続的な運用を見込んでいる。当該試験棟の変電設備は更新目安を超過しており、老朽化に伴う動作不良が多数発生しているため更新する。

ヘルスエフェクト研究における動物暴露試験は、非排気成分 (ブレーキ粉塵) やマイクロプラスチック (タイヤ粉塵) 等を対象とした脳神経系への影響調査のニーズが高まっている。ヘルスエフェクト研究棟 (HERP 棟) の変電設備は、更新目安を大幅に超過しているため更新する。

(5) 大型ディーゼル棟環境 CD 排出ガス分析計、制御・操作盤の更新 (2025 年度発注、2026 年度検収)

e-Fuel 等の代替燃料や Euro7 規制を見据えた排出ガス試験に対応していくため、同装置を導入する。

(6) 大型散水車の更新 (2024 年度発注、2026 年度検収)

大型散水車 2 台のうち 1 台において老朽化による修繕が困難な不具合が発生している。大型散水車は路面清掃や除雪などのコースメンテナンスに使用されているだけでなく、ウェット試験状態をつくりだし走行試験にも使用されている。大型散水車には放水銃が備え付けられており、消防車の機能も有している。コース運用に支障がないようにこれまで通り 2 台体制を維持するため、1 台を更新する。

2026 年度主要研究課題

・実施事業（基礎研究）

研究分野	主な研究課題
環境	・ 中長期における自動車セクターの費用便益手法の開発 ・ 機械学習を活用した車両モデルの構築 ・ CN 燃料技術および動向調査 ・ 蓄電池内金属リチウム挙動に関する調査研究 ・ EV およびバッテリーの安全かつ有効な初期消火と失活方法に係る調査研究 ・ 路面性状が道路交通騒音に及ぼす影響の検討 ・ 二輪車・重量車の RDE に関する国際動向調査 ・ iPS 細胞を用いた評価法 ・ カーエアコン性能評価手法の構築
安全	・ パーソナルモビリティの安全性に関する研究 ・ バーチャルテストングに向けた調査研究 ・ 地域機関との協力による交通事故発生要因の分析と安全対策に向けた検討 ・ 深層学習手法を用いた傷害予測手法の精度向上検討 ・ ドライバモデルに関する研究 ・ 人間の意識的処理を考慮した HMI に関する研究 ・ 自動運転技術の開発・評価に資するテストシナリオジェネレータ機能に関する研究 ・ グレイゾーン遭遇時におけるドライバ行動再現のための認知モデル作成に関する研究 ・ 高齢者および疾患者を対象とした運転スキルの評価およびメタ認知教習方法の提案 ・ バンコク地域での対二輪車危険場面の特性分析 ・ ADAS センサーの検出特性に関する研究 ・ 歩行者事故低減を目的とした子ども用教育ツールの開発と普及に関する研究
新モビ	・ 地域の移動手段確保に向けたスキームの検討および周辺動向調査 ・ 地域交通に適した車両仕様の最適化に関する調査・検討 ・ 自動運転システムや要素技術等の国際標準化に関する研究

・実施事業（総合研究）

研究分野	主な研究課題
環境	・ 排出ガス、燃費、騒音、車載蓄電池、充電器および燃料電池自動車の国際標準化・基準調和に関する研究開発 ・ 自動車の環境性能評価（Green NCAP） ・ 熱マネジメントに係る実燃費影響評価法に係る調査 ・ 次世代全固体蓄電池材料の評価・基盤技術開発 ・ 乗用車 EV の走行中給電技術に係る技術調査 ・ HDV 充填プロトコルの研究開発 ・ HDV 等を考慮した水素貯蔵システムの国際基準調和・国際標準の合理化等に関する調査 ・ sLH2 充填技術実証 ・ ブレーキ摩耗由来の PM 測定法等の検討に向けた調査 ・ タイヤ騒音規制による道路交通騒音への影響 ・ タイヤ摩耗量実態調査 ・ 燃料性状が自動車排出ガスに及ぼす影響調査
安全	・ 新オフセット前面衝突試験における台車重量増加等に向けた調査研究 ・ 歩行者頭部保護性能試験における頭部保護対策強化に向けた調査研究 ・ 側面衝突試験の評価改善に係る調査研究 ・ 車両安全対策の総合的な推進に関する調査 ・ 交通事故鑑識官養成委託研修 ・ 自動運転車の安全性評価に関する研究 ・ 運転支援システムの試験法・評価法に関する調査研究 ・ 自動運転システムや要素技術、開発環境等の国際標準化に関する研究 ・ 自動移動サービスの安全性評価に関する研究 ・ 大型車をはじめとする商用車の自動車アセスメント評価に向けた調査研究 ・ 電動・自動運転車開発を加速するデジタル技術基盤の構築 ・ 自動車アセスメント情報提供に係る安全性能試験
新モビリティ	・ 自動運転社会実装のための評価基準検討 ・ 視野障害患者を対象とした人と車間における信頼の適正化手法の構築 ・ 移動手段の手当てによる福祉的効果の検証事業

・研究・試験事業

研究分野	主な研究課題
環境	・ 電動車両・車載蓄電池に関する性能および安全性評価研究 ・ 充給電システムの技術的・法的課題に関する調査研究 ・ FCV、EV、液体燃料タンク、火災に関する安全性評価研究 ・ カーボンニュートラル燃料による車両影響・排出ガス影響に関する研究 ・ 排出ガス・燃費および車外騒音の計測・評価法に関する研究 ・ ブレーキ摩耗粉塵・タイヤ摩耗粉塵に関する研究 ・ 排出ガス等の健康影響に関する研究と評価
安全	・ 高齢運転者に起因する事故に関する研究 ・ 人体 FE モデルの活用に関する研究 ・ 各種衝突試験法に関する研究 ・ 国際標準化および国際基準化活動 ・ 運転支援システムの効果と評価方法に関する研究 ・ 自動運転技術の応用に関する研究開発 ・ 一般道自動運転安全性評価シナリオ構築に関する研究 ・ 自動車アセスメントに関する試験 ・ サービスカーの安全性評価試験
新モビリティ	・ 電気／電子制御システムの機能安全に関する研究 ・ 電子機能安全に係るトレーニング・アセスメント・コンサル事業 ・ 自動車サイバーセキュリティトレーニング・コンサル事業 ・ SOTIF トレーニング・コンサル事業 ・ ISO 26262 規格運用共同研究 ・ Lv4 自動運転移動サービス安全性評価支援事業 ・ 配送ロボット等の評価

2026 年度組織体制図

