

2025年度事業報告

基本計画RESEARCH 2030(以下、基本計画)の初年度として、2025年度事業計画書に則り研究開発を始めとする各事業を推進し、おおむね所期の目標を達成した。

研究開発事業については、安全性の向上、特に、激甚化、広域化、頻発化する自然災害に対する強靱化や、鉄道システムの生産性の向上及び脱炭素化などの研究開発を重点的に実施した。

試験設備については、研究開発事業を安定的かつ継続的に推進するための機能向上・更新や予防保全を行ったほか、高い品質の研究開発成果を創出する上で必要な試験設備を新設した。

診断指導事業については、災害、事故、故障などの被害や原因の調査、復旧・再発防止策の提案などを迅速に行った。

国際規格事業については、日本に強みのある技術の国際規格化などの事業活動を推進した。

運営については、コンプライアンスなどの推進や情報セキュリティの強化、人材の確保・育成などに取り組んだ。また、持続可能な事業運営に資するよう、既存設備の老朽取替、太陽光発電システムの増設を行ったほか、宿舎のリニューアルに向けた準備を進めるとともに、国立研究所研究棟の建て替えに向けた検討を進めた。

1.事業活動

1.1 公益目的事業

1.1.1 研究開発事業

基本計画の初年度として、以下の「活動の基本方針」に基づいて研究開発を推進した。

- ・ 鉄道の更なる安全・安定輸送、特に地震、強雨、強風など、激甚化、広域化、頻発化する自然災害に対する鉄道の強靱化に資する研究開発を引き続き重点的に実施する。また、地上・車両設備の故障防止及び老朽化に対応する研究開発を積極的に実施する。
- ・ 最先端のICTを活用した自動運転の高度化やメンテナンスの省人化による生産性の向上、鉄道の脱炭素化など、鉄道システムの革新に資する研究開発を強力に推進する。また、一層のコスト削減のための研究開発に取り組む。
- ・ 鉄道の将来に向けた研究開発、鉄道事業に即効性のある実用的な技術開発及び基礎研究を柱にしつつ、基礎研究から応用開発までをシームレスに推進し、総合力を発揮できる分野横断的な体制により、鉄道技術の諸課題解決に取り組む。鉄道の諸課題の本質の追究と解決の原動力となる研究開発のコア技術については、重点的にリソースを投入して高度化を図る。

研究開発テーマ件数は、鉄道の将来に向けた研究開発、実用的な技術開発及び鉄道の基礎研究を計274件実施した(表1)。研究開発の目標別のテーマ件数は、安全性の向上が全体の37%の102件、生産性の向上が全体の39%の107件、環境との調和が33件、利便性の向上が23件、共通技術が9件であった(表2)。実施した研究開発テーマのうち外部資金テーマは21件(国庫補助金を受けたテーマ8件、公募型研究テーマ13件)であった。

2025年度終了予定であったテーマ90件のうち、指定課題に対応するために実施項目を追加したテーマなど、10件については終了年度を2026年度に、1件については2027年度に繰り下げた。この他に、難易度が高く技術的な目途が立たない2件については2025年度で中止した。これにより2025年度終了テーマは81件となった(表1)。

研究開発の主な成果は、定期刊行物、講演会などを通じて発信するとともに、2024年度に終了した全ての研究開発テーマの成果を取りまとめて公表した。

研究開発費は、負担金充当分が31.3億円、外部資金3.5億円を含めて、34.9億円となった(表1)。

革新的な技術の社会実装を推進するため、研究開発成果の実装形態の明確化とマネジメント体制を整備するとともに、鉄道事業者との共同研究を積極的に進めた。また、研究開発を効率的に進めるため、先端的な知識を有する大学や他研究機関との連携を強化し、国内では、共同研究87件、委託研究1件を、海外では、共同研究6件を実施した。さらに、省人化や脱炭素化などの喫緊の課題については、国・鉄道事業者などと連携して技術基準の策定を支援するとともに、統一的な仕様の策定、データ連携については、JR7会社共通指定課題の設定や鉄道事業者と共同での外部資金への応募などを推進した。

表1 2025年度の研究開発テーマ件数及び研究開発費

テーマ種別	テーマ件数(終了件数)	研究開発費(億円)
鉄道の将来に向けた研究開発	29(0)	7.6
実用的な技術開発	108(34)	13.8
鉄道の基礎研究	137(47)	13.4
計	274(81)	34.9

(注)端数処理により計が一致しない場合がある

表2 2025年度の研究開発の目標別のテーマ件数

研究開発の目標	テーマ件数
安全性の向上	102
生産性の向上	107
環境との調和	33
利便性の向上	23
共通技術	9
計	274

主な研究開発の成果は、以下のとおり。

(1) 鉄道の将来に向けた研究開発

〔激甚化する自然災害に対する強靱化〕

災害発生時のイベント分析に基づき、異なる種類・規模の自然災害に対する防災対策効果を定量的かつ統一的な指標で合理的に評価する手法の構築に取り組むとともに、災害時の代替輸送の計画手法、複数の災害種類に対応した線路内の支障物検知手法、積雪による立往生を防止するための運転規制手法、盛土の低コストな地震・降雨対策技術の開発を進めた。

特に、「災害時等を想定した鉄道物流代替輸送計画の数理モデル」では、複数の輸送モードによる代替輸送計画を作成する数理モデルを開発するために、過去の災害時における代替輸送実績の調査を行い、迂回・トラック・船舶によるコンテナ輸送を組み合わせた代替輸送計画モデルの構成方針を策定した。また、緊急性の高い物資の輸送を念頭に貨客混載の輸送計画作成手法を開発した。

〔自動運転の高度化〕

ATS-Sx、GNSS、慣性センサなどを活用した列車の絶対位置検出技術を構築することにより、多額の設備投資を必要とせず、地域鉄道にも適用できる低コストなGOA2.5自動運転システムの開発に取り組んだ。また、GOA3以上で必要となる総合的な安全確保の機能要件の体系化、既存の鉄道システムを活用した自動運転システムの基盤技術となる前方認識技術の開発を進めた。

特に、「低コストなGOA2.5自動運転のための絶対位置検知技術」では、ATS-SxをベースとしたGOA2.5自動運転の基本的な制御動作を定義し、制御対象ごとに位置検知精度の要件を整理した。また、必要な位置検知精度を低コストに実現できる絶対位置検知装置の構成を提案した。

〔メンテナンスの省人化〕

各システムの業務の実態調査、統合分析プラットフォームの実線区への適用を行い、地域鉄道にも適用できる新たなメンテナンス手法の提案と、支援ツールの構築に取り組んだ。また、車上計測を主体とした軌道のメンテナンスの体系化に向けて、携帯情報端末を活用した軌道データベースの構築及び軌道状態推定手法の開発を進めた。劣化予測に基づく橋りょうのメンテナンスの体系化に向けて、車上計測による橋りょう境界前後の変状評価法や最新の各種調査機器を活用した橋りょうの性能評価法の開発に取り組んだ。

特に、「各種調査機器による橋りょうの性能評価と劣化モデルの構築手法」では、ドローン搭載カメラによるコンクリートの浮き検知手法を開発するために、検知精度に影響を与える要因を明らかにし、検査地点の条件に応じた適用性や有効性を明らかにした。

〔鉄道システムの脱炭素化〕

電気式ディーゼル車両など電動車両の駆動システムの高効率化や車載蓄電池システムの小型軽量化による車両運行の更なる省エネ化、線区の特性に応じたマルチモード駆動システムの開発や水素燃料車両の性能評価など車両運行の非化石化に向けた要素技術の開発に取り組んだ。また、地域鉄道向け車両のコンセプトの検討を進めた。

特に、「鉄道輸送用液化水素タンクコンテナの安全性評価」では、液化水素タンクコンテナの安全性確保のために、リスクアセスメントやリスク低減策の検討を行い、この結果をコンテナの基本設計に反映した。

〔シミュレーションによる鉄道固有現象の解明〕

鉄道総研の特長ある試験設備をデジタル空間上に再現した数値試験機により、横風下の車両空力特性、走行車両周りの空力現象、蛇行動のメカニズム解明に取り組んだ。また、連成解析やAIを活用した高度数値シミュレーションにより、測定や実験では再現が困難な、摩耗形状を考慮したトロッコ線・パンタグラフすり板の挙動、地震・降雨による地盤崩壊挙動、レールの波状摩耗といった鉄道固有現象の解明に取り組んだ。

特に、「走行装置における空力現象の数値計算手法と実験手法の開発」では、横風下走行中や、トンネル内すれ違い時に発生する空気力の予測手法開発のために、低騒音列車模型走行試験装置用の横風発生装置の開発を進め、実験において空気力を評価するために、平均風速の空間的なばらつきが目標値である偏差2%以下を満足することを確認した。

(2)実用的な技術開発

〔安全性の向上〕

「テルミット溶接部に発生した凝固割れの検知手法と補強方法の開発」では、テルミット溶接部に生じる凝固割れに起因したレール折損を防止するために、曲げ疲労強度を先行テーマにおいて20%以上向上させるとともに、レール内部の凝固割れを容易に検知できる検査補助治具、及び凝固割れが万が一発生した場合でも、溶接部を効果的に補強可能な補強治具を開発した。熟練技能が必要な現行の溶接法に比べて作業員とコストを約30%低減可能とした。

「自己消火性樹脂を用いた鉄道車両における火害リスク低減」では、鉄道車両用材料の中でも可燃物量の大きい腰掛による火害リスクを低減するために、着火すると発泡し酸素や熱を遮断するイントメッセント系の自己消火樹脂を用いた粒状の難燃剤を開発した。この難燃剤を用いた腰掛を試作して燃焼試験を行い、着火後4分間の発熱量を抑えることにより、旅客の避難可能時間を従来の2倍以上確保できることを確認した。

〔生産性の向上〕

「画像による電車線ちょう架設備異常検出手法の開発」では、保守の徒歩巡回を車両からの撮影画像の確認に代替する既存の手法を拡張するために、より複雑な可動ブラ

ケットやビーム、がいし、流止装置などの架線設備の形状抽出や座標計算とAIによる背景除去を組み合わせた異常検出手法を提案し、在来線車両の撮影画像による評価試験において見逃し率が10%であることを確認した。この手法により、電車線設備を対象とした高頻度(周期1年以下)検査項目のうち、約90%の設備を自動スクリーニングすることができる。

「公衆通信回線利用の統合型列車制御システムの開発」では、運行業務の省人化と通信設備の削減に寄与する列車制御システムの実現性を評価するために、試験用プロトタイプによる現車試験を実施し、トンネルなどで公衆通信回線が途絶する場合でも安全かつ安定して列車制御可能であることを確認した。また、運用の柔軟性を確保するため、異なるメーカーのシステムと併用した検証試験を実施し、最低限必要となる車上一地上間の情報を定義することにより、マルチベンダー化が可能であることを実証した。

〔環境との調和〕

「車両駆動用蓄電池の高頻度通電に対する耐久性評価」では、脱炭素化に寄与する蓄電池搭載車両において高価なりチウムイオン電池の最適な運用を実現するために、充放電の複雑な履歴を考慮可能な蓄電池の劣化予測手法を構築し、ディーゼルハイブリッド車両に搭載・使用された蓄電池の約3年間の性能劣化を誤差3%で予測可能であることを確認した。この手法により、電池の余寿命を予測し時期尚早な交換を防止することが可能となる。

「貨物列車の消費エネルギー概算手法の適用範囲拡大」では、鉄道貨物利用による脱炭素化に寄与する効果を定量化していくために、運転曲線や走行抵抗、機器損失、線路勾配などに基づき消費エネルギーやCO₂排出量を簡易かつ高精度に計算できる手法を構築し、様々な運行条件を組み合わせた12種類の列車において、誤差10%の精度が得られることを確認した。本手法により、全国規模での鉄道貨物輸送のCO₂排出量計算が可能となる。

〔利便性の向上〕

「実績遅延に対する要因分析手法」では、トラブルや悪天候などにより列車に遅延が発生した場合の遅延回復力を向上させるために、遅延波及要因を特定可能なシミュレータを開発した。従来の駅間単位ではなく軌道回路単位で列車走行位置を推定するとともに、速度規制の実施時間、規制区間及び規制速度を詳細に設定することで、平均約60分の実際の遅延事例に対して、誤差約7分の精度で推定できることを確認した。

(3) 鉄道の基礎研究

〔現象解明・予測〕

「衝撃輪重発生時におけるPCまくらぎの動的応答現象の解明」では、PCまくらぎの合理的な設計を実現していくために、車輪フラットや軌道パッドの非線形性を考慮可能な車

両・軌道の動的相互作用解析手法を開発し、模擬フラットを用いた既往の走行実験における瞬間的な衝撃挙動を再現できることなどを明らかにした。線区条件に応じたPCまわりの設計や、変状原因の推定に基づく耐用年数経過後の合理的な交換時期の設定に活用していく。

「複合条件下における鉄道トンネル火災時熱気流の予測」では、避難環境や換気計画、火災検知設備の配置の合理的な検討を可能とするために、トンネル勾配、鉄道車両、風及び枝坑などの条件に対応可能な多機能トンネル火災模型実験装置を開発するとともに、模型実験と熱気流の詳細シミュレーションを併せて、熱気流の温度、伝播速度、層厚さを予測する簡易式を提案した。

〔検知・評価〕

「状態監視データを活用した信号設備の故障要因探索手法」では、予兆を捉えることが困難な電気転てつ機の突発的な故障への対処を迅速化するために、予防保全用の状態監視データを異常発生時にも活用し、故障箇所を迅速に特定する手法を構築した。モータ電流のデータなどから電気転てつ機の故障箇所を特定でき、復旧時間の短縮が可能となる。

「乗務員の学科講習におけるリモート技術の活用手法」では、国土交通省通達により認められた動力車操縦者養成のリモート学科講習の実施を支援するために、統計的な分析により各教科のリモート親和性に関する要因モデルと評価手法を提案した。また、リモート親和性に応じて受講生の理解度を可視化する携帯端末アプリを開発し、講師による受講生の理解度の把握を可能とした。これらの成果は他の学科講習にも活用可能である。

「既設光ファイバーケーブルに適用したDASを用いた早期地震警報手法の開発」では、早期地震警報における震源推定の即時性及び精度向上のために、大型振動台試験や実路線での長期地震観測により、DAS観測データの処理方法や光ケーブルの設置方法を検討するとともに、震源位置とマグニチュードの推定手法を開発し、今回対象とした地震では2秒以内に震源位置を誤差約10～30km、マグニチュードを誤差±0.5程度で推定可能とした。

〔新しい技術・材料〕

「車上からの3次元線路空間データの構築手法」では、線路設備保守の省人化のために、運転台からの視点変化が少ない市販ビデオカメラ画像からでも、画像マッチングにより高精度な3次元線路空間データを構築できる手法を開発した。この手法を見直し検査に適用し、特殊信号発光機の認識できる距離を誤差3～4mの精度で評価できることを確認した。死角や歪みのない空間データが得られることから、電化柱の傾斜の検知や各種工事計画などへも活用できる。

「新幹線車両由来の水酸化アルミニウムを混和したコンクリート」では、新幹線車両のリサイクル時に発生し廃棄されていた水酸化アルミニウムを有効活用するために、これを原

料の一部とし、かつ高強度を実現するジオポリマーコンクリートを開発した。また、この材料を用いてPCまくらぎを試作し、JIS規格の性能を満足することを確認した。循環型社会の形成に加え、ジオポリマーは製造時にCO₂の排出を大幅に削減できるため脱炭素化にも貢献できる。

(4)試験設備など

研究開発事業を安定的かつ継続的に推進するために、車両試験装置や大型振動試験装置など大型試験設備の予防保全、総合路盤試験装置や駅シミュレータの改良など既存の試験設備の機能向上・更新を進めた。また、高い品質の研究開発成果を創出する上で必要性が高い燃料電池定置試験設備などを新設した。

スーパーコンピュータについては、GPU計算機システムの部分的な稼働を開始するとともに、CPU計算機システムの新機種への更新に必要な付帯工事を進めた。

(5)知的財産

研究開発と知的財産の一体的なマネジメントを推進するため、研究開発段階と知的財産確保との連携の枠組みや、知的財産ポートフォリオの構成要素・構築方針を整理した。

知的財産権の取得を適時適切に進めるとともに、特許等の実施許諾契約や、著作物の利用申込に対応し、研究開発成果の社会実装を進めた。特許等出願は、国内98件を行い前年度と比べて10件減少した。国内で登録となった特許等は36件であった。2025年度末における特許等の保有件数は、国内853件、外国55件で、実施契約件数は141件であった。

1.1.2 調査事業

社会・経済・技術の中長期的な動向、特に「鉄道システムの生産性向上に向けた国内外の動向調査と施策の提案」や「環境問題対応に関する国内外の動向調査と施策の提案」などに関する情報収集・分析を行った。得られた成果は研究開発に反映させるとともに、RRRなどで公表した。また、2024年度に終了した全ての調査課題の成果を取りまとめ公表した。

1.1.3 技術基準事業

国、関係機関と連携を図りながら、建設コストの削減に寄与する適用可能材料の拡大、施工管理へのICT技術の導入などの成果を取り入れた土構造物設計標準の改訂原案を作成するとともに、耐震設計標準の改訂に向けた検討や土構造物の維持管理に関する調査研究を開始した。また、技術基準に関連する2件の支援ツールを整備した。2024年度に終了したトンネルの維持管理ツールの整備など技術基準テーマの成果8件を取りまとめ公表した。

1.1.4 情報サービス事業

国内外の鉄道技術情報を収集・蓄積し、それらを積極的に発信した。また、マスメディアやインターネットなど多様な媒体を活用し、研究開発成果や活動状況などを発信した。「鉄道地震被害推定情報配信システム(DISER)」を活用して地震発生時に早期復旧などに資する情報配信を400件行った。

1.1.5 出版講習事業

鉄道総研報告、QR、Ascent、鉄道総研年報は電子書籍、RRRは冊子及び電子書籍として発行するとともに、ウェブサイトにて公開した。

鉄道総研講演会「研究開発のコア技術の高度化－持続可能な鉄道システムの創造に向けて－」及び月例発表会を開催した。研究開発成果を広く発信するため鉄道総研技術フォーラムを開催した。広範な技術分野を網羅した基礎・概論・入門となる鉄道技術講座をウェブ配信で実施した。鉄道地震工学研究センター2025年度アニュアルミーティングを開催した。

1.1.6 診断指導事業

鉄道事業者の要請に基づき、技術分野全般にわたってきめ細かく対応するとともに、災害、事故及び故障などに対する技術支援については分野横断的に対応し、被害や原因の調査、及び復旧方法や再発防止策の提案などを迅速に行った。また、車両や地上設備の検査・交換周期延伸の検討など、研究開発成果を活用した支援を積極的に行った。JR各社へのコンサルティング業務は計382件、鉄道技術推進センター会員への技術支援は計84社203件を実施した。

1.1.7 国際規格事業

ISO(国際標準化機構)とIEC(国際電気標準会議)において、鉄道分野の技術に関する規格開発を推進した。日本から提案した規格については、ISOでは「レールガス圧接」など4件、IECでは「電力SCADA」など5件の規格審議を促進した。また、「運転時隔」などに関する新たな提案に向け、準備を進めた。他国提案の規格については、ISOでは「車両火災防護」など50件、IECでは「サイバーセキュリティ」など37件で、日本の意見が反映されるように規格審議を進めた。このうち、日本が審議を主導した「レール締結装置の二方向載荷試験」に関する技術仕様書1件が発行された。また、ISOの決定により、日本がISO/TC269(鉄道分野専門委員会)の議長国を2027年以降も継続して務めることとなった。

UIC(国際鉄道連合)では、36件のIRS(International Railway Solution)開発案件に対応した。

1.1.8 資格認定事業

鉄道設計技士試験を10月に東京と大阪で実施した。1,183人が受験し、181人が合格した。また、2026年度以降の受験料改定を決定した。

1.1.9 国際活動

海外の鉄道事業者や研究機関との間で共同研究や情報交換、人的交流を推進し、研究開発の活性化、質的な向上を図るとともに、鉄道総研のプレゼンス向上に努めた。

包括協定に基づく共同研究として、フランス国鉄(SNCF)とは共同研究30周年を記念したセミナーを開催した。中国鉄道科学研究院(CARS)・韓国鉄道技術研究院(KRRI)とは共同研究セミナーを、英国鉄道安全標準化機構(RSSB)とは情報交換会を実施した。ギュスターヴ・エッフェル大学へは職員を派遣した。また、新たにドイツ鉄道輸送研究センター(DZSF)と包括協定を締結した。

個別の共同研究としては、シェフィールド大学へ職員を派遣するとともに、ドイツ航空宇宙センター(DLR)から研究員を受け入れた。また、ドイツ鉄道システム技術会社(DBST)及びマドリッド工科大学と共同研究を開始した。

2025年11月に米国で開催された第14回世界鉄道研究会議(WCRR 2025)では、主催者のMxV Rail社と協力して会議を運営した。会議には25か国、384人が参加し、鉄道総研からは19件の研究発表を行った。

このほか、インド高速鉄道建設への技術支援を進めるとともに、UIC理事長との意見交換を実施した。

1.1.10 鉄道技術推進センター

診断指導では、鉄軌道事業者の要請に基づく技術支援に加えて、技術支援の利用実績が少ない地域鉄道事業者との意見交換を通じて、個別の技術的課題を抽出し、軌道の維持管理など3件の現地調査により対応した。研究開発では、著大な通り変位の保守管理方法に関する調査研究など4件をまとめた。また、鉄軌道事業者間の技術連携を支援するための「鉄道技術情報データベース」を構築した。

1.1.11 鉄道国際規格センター

国と共同で事務局を務める鉄道技術標準化調査検討会において、今後の活動の目的や実施項目を取りまとめた「鉄道技術標準化ビジネスプラン」の策定に寄与した。また、その実施項目を推進する体制の構築と、進捗管理を行った。さらに、戦略的な国際規格策定と海外展開を連動させた標準活用方策を関係者と協議して取りまとめ、国に軌道分野の技術に関する提言を行った。

海外機関との連携については、CEN(欧州標準化委員会)などと情報交換会を開催した。また、国際規格審議で活躍できる人材を育成するため、OJTやグループワークなどを継続して実施した。さらに、経営戦略を策定するマネジメント層を対象としたセミナーを開催した。

1.2 収益事業

442件の受託を実施し、特許実施許諾収入などを含めた収入は、29.4億円となった。

マーケティング活動として、対面やウェブ会議などを活用し、安全性向上や生産性向上に資する鉄道総研の実用技術などを紹介した。プロモーション活動として、最近の開発商品などを紹介する車両・軌道分野の新商品説明会のほか、地震、電力・防災、信号、空力・騒音、人間科学、構造物の各分野のウェブセミナーを開催するとともに、第9回鉄道技術展(幕張)に出展した。新規事業として、所有不動産の貸付を行った。

2.運営

2.1 健全・適切な事業運営

2.1.1 コンプライアンスなどの推進

階層別研修や室課ミーティングなどを実施し、職員の倫理意識やコンプライアンスに向けた意識の向上及び定着に努めた。

人権に関する取組では、人権に対する理解を深めるため、eラーニングの実施や各室課でリスク低減策の検討を行った。また、AIの適正な活用に向けて、外部講師による知的財産・情報保護に関するセミナーを開催した。

2.1.2 情報管理

階層別研修において、情報管理規程の内容や運用上の留意点を指導するとともに、最新のサイバー攻撃について解説し、セキュリティ意識の向上を図った。

事業継続性の向上のため、所内の基幹サーバーのデータセンターへの移設を進めた。

2.2 活力ある事業運営

2.2.1 職員一人一人が自己実現を実感できる職場創り

職員のモチベーションを高め、心身ともに健康で安心な働きがいを持てる職場創りのため、2025年11月1日に従来の制度を抜本的に見直した人事賃金制度を導入した。また、健康経営を目指し、職員などの健康増進への取組を進めた。

2.2.2 人材

27人(うち、中途4人)を採用した。また、2026年度入社に向けて16人を内定した。

OJT及び階層別研修を実施するとともに、鉄道事業者などとの人事交流を行い、JR各社へ29人など、延べ82人の職員を出向させ、JR各社から72人など、延べ124人を受け入れた。また、研究者としての自己啓発、専門知識の蓄積を図るため、資格取得(博士、技術士など)や学・協会活動などを奨励するとともに、博士取得の支援制度を拡充した。博士は新たに9人が取得して210人となった。技術士は新たに5人が登録して101人となった。5人が大学の客員教員に、48人が非常勤講師に、それぞれ就任した。

2.3 設備等

既存設備の老朽取替などを実施するとともに、再生可能エネルギーの活用拡大に向けて太陽光発電システムを増設した。

宿舎リニューアルに向けた準備を進めるとともに、国立研究所研究棟の建て替えでは、基本設計に向けた検討を進めた。

2.4 運営体制の充実を図るための取組

内部統制システム(2021年3月3日理事会改定決議(別紙))を整備し、分掌事項と職務権限に基づく効率的な職務執行、内部監査を通じた制度の改善と業務執行などを適正に実施した。また、外部理事・監事には、鉄道事業者の経営層や学識経験者などを選任しており、さらに、理事会開催にあわせ、試験設備の視察などを通じて情報提供に努めた。

2.5 その他

地域社会への貢献を目的とした見学会を、10月に国立研究所で開催した。

理事の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制 その他法人の業務の適正を確保するために必要なものとして 法務省令で定める体制の整備

2011年3月9日 制定

2021年3月3日 改定

1 理事の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

- (1) 法令及び定款に適合した職務執行を行うための指針となる「コンプライアンス行動指針」を策定する。コンプライアンス推進に関する規程類を整備するとともに、コンプライアンス推進を所管する部門を設置し、体制の推進・強化を図る。
- (2) ハラスメント防止に関する規程類を整備するとともに、相談窓口を設置し、ハラスメントの防止と対策の強化を図る。
- (3) 反社会的勢力との関係遮断のため、不当要求には一切応じず、外部の専門機関と緊密な連携関係を構築する等、必要な体制を整える。

2 理事の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

- (1) 理事の職務の執行に係る文書は、法令及び定款に従い、必要な規程類を整備し、適切に保存及び管理する。理事及び監事は、必要に応じて常時これらの文書を閲覧できることとする。

3 損失の危険の管理に関する規程その他の体制

- (1) リスク管理に関する規程類を整備するとともに、大規模な災害、感染症の流行、労働災害、成果物の瑕疵などが発生した場合は、経営トップが適切に関与しつつ迅速な初動体制を構築し、情報の収集及び迅速な対応並びに事業の継続が図れるよう、危機管理体制を構築する。
- (2) 法人内における法令違反、研究活動上の不正行為、情報漏洩、不祥事などの法人の運営に重大な影響を与えるリスクに対して、事項発生防止のための規程類を定めるとともに、職員に対して必要な教育を行う。

4 理事の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

- (1) 必要な規程類を整備し、各部門の分掌事項と職務権限を明確に定めて効率的な業務体制を整える。
- (2) 法人の将来の方向性を示すビジョンや、ビジョンを実現するための実行計画として法人の事業活動に関する基本計画を定め、これらに基づいた事業の推進及び進捗状況のトレースを行う体制を確立する。

5 職員の職務の執行が法令及び定款に適合することを確保するための体制

- (1) 職員に対して、「コンプライアンス行動指針」、コンプライアンス推進に関する規程類などを定期的な教育により周知徹底するとともに、これを遵守させる。

(2) 職員に対して、ハラスメント防止に関する規程類などを定期的な教育により周知徹底するとともに、これを遵守させる。

(3) 内部監査などを所管する各部門は、必要な監査を適正に実施し、その結果を速やかに理事に報告するものとする。

6 監事とその職務を補助すべき職員を置くことを求めた場合における当該職員に関する事項

(1) 監事とその職務を補助すべき職員を置くことを求めた場合、監事は、理事長と協議の上、その職務の執行において必要がある担当職員に臨時に監査に関する業務を行わせることができることとする。

7 監事の職務を補助すべき職員の理事からの独立性に関する事項

(1) 前項の担当職員は、監事が指名し、監事の指揮命令に基づいて業務を行い、理事及び他の職員からの指揮命令を受けない。

8 監事のその職務を補助すべき職員に対する指示の実効性の確保に関する事項

(1) 第6項の担当職員に対して、監事の職務を補助するために、監査への同行や重要な会議に出席する機会などを確保する。

9 理事及び職員が監事に報告をするための体制その他の監事への報告に関する体制

(1) 理事及び職員は、法令、定款及び規程類に違反する重大な事実を発見した場合は、速やかに監事に報告する。

(2) 理事及び職員は、定款及び規程類に定められた事項のほか、監事から報告を求められた事項について速やかに監事に報告する。

(3) 重要な文書は、監事に送付又は回覧するものとする。

10 監事へ報告をした理事及び職員が当該報告をしたことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保するための体制

(1) 前項の報告等をした理事及び職員は、当該報告等をしたことを理由として不利な取扱いを受けない。

11 監事の職務の執行について生ずる費用の前払又は償還の手続その他の当該職務の執行について生ずる費用又は債務の処理に係る方針に関する事項

(1) 監事とその職務の執行について生ずる費用の前払又は支出した費用等の償還、負担した債務の弁済を請求したときは、定款及び規程類に基づいてその費用等を負担する。

12 その他監事の監査が実効的に行われることを確保するための体制

(1) 監事は、理事及び会計監査人と定期的に意見交換を実施する。

(2) 監事は、重要な会議に出席し、必要に応じて意見を述べるができることとする。

2025年度事業報告の附属明細書

2025年度事業報告については事業報告に記載のとおりであり、一般社団法人及び一般財団法人に関する法律施行規則第64条が準用する同規則第34条第3項に規定する「事業報告の内容を補足する重要な事項」はない。