

専門紙記者説明会資料

＜説明資料＞

令和6事業年度における主要施策について・・・・・・・・・・ P. 1

＜参考資料＞

1. 基本理念・行動指針・・・・・・・・・・（資料1）P. 6
2. 収入支出予算・・・・・・・・・・（資料2）P. 9
3. 構内の混雑解消を図るための施設整備・・・・・・・・・・（資料3）P. 10
4. 検査情報処理システムの現状・・・・・・・・・・（資料4）P. 14
5. 検査の高度化システムの活用・・・・・・・・・・（資料5）P. 15
6. 軽自動車のOSSの現状・・・・・・・・・・（資料6）P. 16
7. 車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法の導入について
・・・・・・・・・・（資料7）P. 19
8. 自動車検査証の電子化について・・・・・・・・・・（資料8）P. 21
9. CS向上対策・・・・・・・・・・（資料9）P. 22
10. 全国版図柄入りナンバープレートの申込状況・・・・・・・・・・（資料10）P. 23
11. 軽自動車の新車販売台数の推移・・・・・・・・・・（資料11）P. 24
12. 軽自動車（三輪・四輪）の保有車両数の推移・・・・・・・・・・（資料12）P. 25
13. 軽自動車の平均使用年数及び平均車齢・・・・・・・・・・（資料13）P. 27
14. 軽自動車のユーザー車検台数・・・・・・・・・・（資料14）P. 30
15. 軽自動車の指定整備率・・・・・・・・・・（資料15）P. 32
16. 軽自動車の定期点検整備実施状況・・・・・・・・・・（資料16）P. 33
17. 軽自動車の電気自動車・・・・・・・・・・（資料17）P. 34

令和6事業年度における主要施策について

概要

軽自動車検査協会は、「軽自動車の検査を通じて、安全・安心で環境に優しい地域社会の実現に貢献します。」を基本理念としている。公正かつ確実な検査を実施していくために、コンプライアンスの確保及び業務執行体制の強化が必要不可欠である。

国の重要施策に対応するため、令和6年10月のOBD検査の本格運用に向けた調整を進めていく。

また、予算の策定及び執行にあたっては、必要性等を十分精査したうえ、経費削減に努め計画的に行う。

1. 公正かつ確実な検査の確保

(1) 基本理念及び行動指針に基づいた業務運営の推進

全ての職員が一体となって、確実に日々の業務に取り組むために、令和2年に定めた「軽自動車検査協会の基本理念及び行動指針を定める規程」に基づき、職員に浸透させるための取り組みとして、本部が行う職員研修や地方事務所における業務改善PDCA活動等を通じて、認識を深めていく。

(2) 要員確保

① 安定的な人材の確保

適正な規模の新規採用者を安定的に確保するため、採用試験を年2回(6月期及び12月期)実施するとともに、指定校推薦制度*を適切に運用する。

また、新規採用者の育成には一定の期間を要することから、育成期間中の業務実施体制の確保のため、定年退職者の活用等を行う。

※全国自動車大学校・整備専門学校協会加盟校及び自動車短期大学校等から過去の採用状況や全国的な地域バランスを考慮し、各主管からの要望を踏まえて指定

② 職員満足度(ES)の向上

令和6年度においては、「ES向上対策中間報告(令和2年3月19日)」に掲げられている取り組み事項の実施状況を、未達事項や継続する事項に重点を置き、フォローアップを行う。

また、職員からの意見募集の取り組みを継続してESの向上を図っていく。

(3) 施設等の整備

① 施設の整備

「施設の狭隘化等による構内混雑の解消や窓口待ち時間の短縮」などに係る対策の必要性、緊急性を有し、かつ、用地の確保などの実現性の高い状況にある事務所・支所については、施設の整備を検討、実施していくこととしている。

(参考)事務所数及び検査コース数(令和6年4月現在)

89事務所/181コース

② 検査機器の整備

令和6年度については、以下の事務所等における検査機器の更新を行う。

	コース数	事務所等 ()はコース数
老朽 更新	16	室蘭事務所(1)、秋田事務所(1)、埼玉事務所(2)、 愛知主管事務所(3)、豊橋支所(1)、静岡事務所(2)、 三重事務所(2)、佐世保支所(1)、鹿児島事務所(3)

(参考)令和5年度に実施した検査機器の増設・更新

	コース数	事務所等 ()はコース数
増設	2	新潟主管事務所(1)、福岡主管事務所(1)
老朽 更新	17	庄内支所(1)、袖ヶ浦支所(2)、新潟主管事務所(2)、 富山事務所(2)、岐阜事務所(3)、大阪主管事務所(2)、 福岡主管事務所(2)、熊本事務所(3)

(4) システム整備

当協会の情報システムは、基幹系システムと情報系システムに大別され、検査・届出業務および協会の業務運営のための種々システムを保有している。令和6年度においても、国の新たな政策へ対応するとともに、最適な維持・管理を推進していく。

① 基幹系システム

「軽自動車検査業務電子情報処理システム」は、3,200万台を超える軽自動車の検査証情報を管理するシステムで、安定的な稼働と検査情報の適切な維持管理のため、「第5次システム更改」を令和6年1月に実施した。

令和6年度は、更新したシステムの安定運用及び法令改正等による制度改正に適切に対応していく。

「検査の高度化システム」は、軽自動車検査業務電子情報処理システム及び検査機器(OBD

検査機器を含む)と連携し、検査結果の収集・分析と蓄積管理を行うシステムである。

令和6年度は、OBD検査の本格運用に向けた改修を行うとともに、システムの安定した稼働を図っていく。

(参考)検査の高度化システム導入している事務所数及び検査コース数(令和6年4月現在)

86事務所/177コース

② 情報系システム

「情報系システム(社内ポータル、人事・給与、勤怠、会計の4システム)」は、システム構築や運用経費を削減するため、本部設置のサーバ等を集約したクラウド化やネットワーク回線の統合を推進している。

令和6年度は、情報系システムのクラウド化を推進していく。

2. 国の重要施策に対する対応

これまでも国が実施してきた重要施策については、各種システムを整備や検査手法の見直しを行うなど実施してきたところである。引き続き、国や関係機関と連携し、日本版ライドシェアなどの新たな施策にも対応していく。

(1) 車載式故障診断装置（OBD）を活用した自動車検査手法の導入

軽自動車に係るOBD検査については、保安基準が適用される令和3年10月以降の新型車を対象に、令和6年10月より本格運用を開始する。

OBD検査は、法定スキャンツールを車両に接続し、自動車技術総合機構が構築した審査用技術情報管理サーバを介して得た故障コード等の情報を活用することにより合否判定を行う新たな検査手法であることから、令和5年10月から開始したプレ運用の中で、業務フローへの影響を検証するとともに、自動車技術総合機構と連携し、本格運用開始に向けた体制整備を進めていく。

(2) 軽自動車の保有関係手続のワンストップサービス(軽自動車OSS)

令和元年5月に運用を開始した「継続検査OSS」は、令和6年3月時点のオンライン利用率が、44.1%(*利用率目標60%)であり、令和5年1月に地方自治体・地方税共同機構と共同で運用を開始した「新規検査OSS」は、令和6年3月時点のオンライン利用率は13.3%(*利用率目標40%)となっている。

令和6年度は、オンライン利用率の拡大のための普及活動を継続し、国土交通省等の関係機関と連携し、「記載事項変更OSS」の導入に向けた調査を進めていく。

※ 国土交通省が策定した「オンライン利用率引上げに係る基本計画(令和3年11月29日)」による利用率目標

※ 取組期間(達成期限)は、いずれも令和8年度末

3. 利用者利便性の向上

(1) コールセンターの運用

利用者の満足度向上と均質化されたサービスの提供を図るため、繁忙期に応じてオペレーター要員の増加を行いながら利用者からの問い合わせに対応している。

令和6年度においては、令和6年1月に開始された自動車検査証の電子化等に対する問い合わせの状況を見つつ、ホームページに掲載しているFAQ、自動音声案内、AI技術を活用したチャット機能等の改善を行い、利用者の利便性向上と費用削減の両立を図っていく。

(2) 利用者満足度（CS）の向上

利用者の視点に立った業務を実施するために、CS向上対策は重要なものとして取り組んでおり、これまでの講習実施により接遇の知識は十分浸透しているが、引き続きCS・接遇レベルを維持していくため、令和6年度においても接遇実地講習を地方事務所で実施していく。

(3) 事故防止に向けた取組

検査業務の実施にあたっては、検査を担当する職員の安全確保のほか、受検者の安全対策も重要であることから、地方事務所へ検査案内人を引き続き配置するとともに、これまでに発生した事故原因等の分析を行い事故の発生防止に努めていく。

また、構内事故件数が多くなっている状況を踏まえ、令和6年6月（予定）は構内事故防止強化月間とし、職員及び受検者の事故防止への意識向上を促し、事故の未然防止を図ることとする。

4. 業務運営の効率化、経費節減

昨今の物価高騰及び賃金の上昇基調の中、経営の安定を維持するため、システム統合等の合理化策を進めながら、引き続き、経費節減に最大限努力していく。

市場の競争性を活用した一般競争入札の実施や同種契約の集約化、適正な市場価格調査による安価な調達等によるコスト削減を図り、より一層の予算の効率的執行に努める。役職員の人件費については、人事院勧告を踏まえ適切に対処する。

基本理念

軽自動車の検査を通じて、安全・安心で環境に優しい地域社会の実現に貢献します。

<解説>

軽自動車は、多様化するユーザーの需要を取り込みながら地域における生活や産業の様々な用途に使用され、国内の保有率は二輪を除く検査対象車両数の4割近くにもなり、我が国において重要な地位を占めてきています。

この基本理念は、軽自動車検査協会の社会的存在意義を記したもので、私たち職員が日々の業務を確実に遂行することにより、皆が安全で安心して暮らせる地域社会の実現に貢献していくことを表したものです。

行動指針

以下に掲げる6つの行動指針は、基本理念の実現を目指して職員が常に意識して行動すべき事柄を記したもので、主体は職員であるが、組織としての姿勢でもある。

使命・社会的責任

1. 私たちは、社会的責任を自覚し、公正かつ確実な検査を実施します。

法令遵守

2. 私たちは、法令を遵守し、社会から信頼されるよう行動します。

利用者サービス

3. 私たちは、利用者の視点に立って、サービスの向上に努めます。

検査技術の向上・人材育成

4. 私たちは、常に検査技術の向上に努めます。

業務の改善・効率化

5. 私たちは、現状に満足することなく、業務の改善及び効率化に努めます。

組織の一体性

6. 私たちは、チームワークを高め、活力ある職場づくりに努めます。

協会運営への活用

- 業務改善活動への反映
- 人事評価の観点への反映
- ホームページ掲載
- 社内掲示用ポスターの作成
- 研修での講義

- ・基本理念等に基づいた活動目標を策定し、協会全体で継続的した業務改善に取り組む。
- ・基本理念等を通じ、協会が求めている人物像、評価基準等を明確にする。
- ・「公開情報」、「採用情報」等に掲載することで、協会イメージの向上につなげる。
- ・事務所内に掲示し職員の目に触れることで、常に意識した行動を取れるようにする。
- ・新人研修等で周知、策定背景等を説明することにより、協会の社風等を浸透させ愛着心を高める。

軽自動車検査協会の設立と役割

昭和40年代はモータリゼーションの進展に伴い、検査制度のない軽自動車の整備不良による事故や排気ガス等の環境汚染等が社会問題となり、軽自動車の検査制度の早急な確立が求められていた。

このような状況下、軽自動車検査協会は、軽自動車の安全性の確保と環境の保全に不可欠な検査業務を国に代わって実施する機関として、昭和47年9月に設立され、翌年10月1日から全国一斉で検査業務を開始した。

軽自動車は、関係省庁や自動車メーカーを含めた関係団体とともに、当協会は「検査を通じて」確実に役割を果たしてきたことにより、交通事故による死亡事故の減少、騒音や大気汚染状況の大幅な改善が図られてきた。

軽自動車は国民に浸透され年々増加し、令和4年3月末では3,130万台に達し、全自動車の約4割を占めるに至っている。

協会の役員及び職員は、自動車検査証交付や保安基準の適合判定などの検査事務を国に代わり行う大変重要な役割を担っていることから、道路運送車両法においても、法令により公務に従事する職員（みなし公務員）とされ、重い責任を負う立場におかれている。

軽自動車の安全に係わる関係機関の役割（社会的責任）

【国土交通省】

- ・安全基準等の策定
- ・型式指定自動車の審査
- ・自動車メーカー、整備事業者への監査指導等



【自動車メーカー】

- ・安全な車両の開発製造
- ・品質向上への取組
- ・リコールへの対応等



【整備工場等】

- ・自動車の点検・整備（ユーザーを含む）
- ・整備技術の向上（新技術への対応）
- ・ユーザーへの点検整備の啓蒙活動等



最後の砦

【軽自動車検査協会】

- ・基準適合性の検査（不適合車両の排除）
定期的な車両検査（継続検査）
型式指定自動車の改造審査等
並行輸入・改造自動車の審査等
- ・自動車検査証の交付
使用者情報、車両情報、検査記録等



当協会は軽自動車の安全確保を担っている各所の一員であり、検査を通じて自動車検査証を交付しその責務を果たしている。

関係機関の貢献による効果

協会設立直前の昭和45年と比較し、現在の軽自動車の保有台数は約6倍増加しているものの、交通事故死者数は約1/6と大幅に減少している。

これも関係機関が確実に責務を果たした結果であり、当協会も検査を通じて、整備不良や不正改造車両等の保安基準が守られていない車両を排除することにより、交通事故発生件数の減少、交通事故死者数の減少、騒音や二酸化窒素、浮遊粒子物質等の大気汚染状況の改善等により、安心・安全で環境に優しい地域社会の実現に貢献している。

	昭和45年 (1970年)	令和3年 (2021年)
保有台数 (軽自動車)	1, 8 9 2 万台 (5 4 1 万台)	8, 2 0 0 万台 (3, 1 3 0 万台)
事故件数	7 1 8, 0 8 0 件	3 0 5, 1 9 6 件
交通事故 死者数	1 6, 7 6 5 人	2, 6 3 6 人

基本理念の制定

こうした諸先輩方が築き上げた功績を未来に繋げるため、令和2年、協会の社会的存在意義を明確に示す「基本理念」を定め、基本理念の実現を目指して職員が常に意識して行動すべき事柄を「行動指針」として取り纏めた。

今後の協会のあり方

「自動車は100年に一度の大変革期」と言われており、軽自動車の今後の動向をしっかりと見極め、基本理念の実現に向けて、役職員が力を合わせて社会の変化に適切に対応していく。

具体的には、カーボンニュートラル達成のための電気自動車等のゼロエミッション車の普及、自動運転技術の普及拡大等、安全と環境を守る自動車の検査は、ますます重要性を増している。また、デジタル社会実現のための行政手続のデジタル化にも適切に対応していく必要がある。

今後、これらの社会変化に適切に対応できるよう職員の人材育成を図るとともに、基準適合性の検査においては、車載式故障診断装置を活用した検査手法（OBD検査）の導入、自動車検査証交付業務においては、ワンストップサービス（OSS）の普及拡大、自動車検査証の電子化等を着実に進め、当協会の社会的責任を確実に果たしていく。

令和6事業年度収入支出予算

(単位：百万円)

収 入				支 出			
科 目	令和6年度 予算額 (A)	令和5年度 予算額 (B)	比較増 △減額 (A)-(B)	科 目	令和6年度 予算額 (A)	令和5年度 予算額 (B)	比較増 △減額 (A)-(B)
(款)業務収入	23,478	23,165	313	(項)役職員給与	7,536	7,237	298
(項)検査手数料 収入	22,861	21,932	929	(項)業 務 費	12,536	12,497	39
(項)業務雑収入	186	156	29	(項)施設整備費	2,288	3,856	△ 1,567
(項)受託業務 収入	430	1,076	△ 645	(項)受託業務費	272	887	△ 614
(款)業務外収入	992	268	723	(項)予 備 費	500	500	0
(項)利息収入	40	40	0				
(項)雑 収 入	951	227	723				
収 入 合 計	24,470	23,434	1,036	支 出 合 計	23,134	24,978	△ 1,843

(注) 計数は、各々単位未満を切捨てているため、必ずしも合計等とは一致しない。

**構内の混雑解消を図るための
施設整備**

施設課

1. 新潟主管事務所

【特 徴】

現事務所から 5.5 km

新潟運輸支局から 8.5 km

敷地面積 9,637 m²

業務量増大及び敷地狭隘な
ため移転増コース

(2コース ⇒ 3コース)

業務開始 令和6年2月13日

事務棟完成写真



検査棟完成写真



完 成 写 真



2. 富山事務所

【特 徴】

現事務所から4.6 km

富山運輸支局に隣接

敷地面積 6,621m²

業務量増大及び敷地狭隘な
ため移転

業務開始 令和6年2月13日

事務棟完成写真



検査棟完成写真



完 成 写 真



3. 福岡主管事務所

【特 徴】

現事務所から7.6 km

福岡運輸支局と隣接予定

敷地面積 8,700㎡

業務量増大及び敷地狭隘な
ため移転増コース

(2コース ⇒ 3コース)

業務開始 令和6年2月13日

事務棟完成写真



検査棟完成写真



完 成 写 真



情報システム整備

● 情報システムの概要

電子情報処理システム	軽OSSインターフェースシステム	検査予約システム	検査の高度化システム	社内システム基盤	人事・給与システム	勤務時間管理システム	経理会計システム
全国の検査証データを一元管理する基幹システム	ワンストップサービス（電子申請）を提供するためのシステム	ユーザ車検等、検査の予約管理を行うシステム	検査結果のデータを活用し型式・装置ごとの不具合分析等、職員の検査支援を行うシステム	社内ネットワークやサーバなどのシステム基盤及びポータル・メールなどのシステム	人事給与関連の業務を行うシステム	職員の勤務時間を管理するシステム	協会の経理・会計を管理するシステム

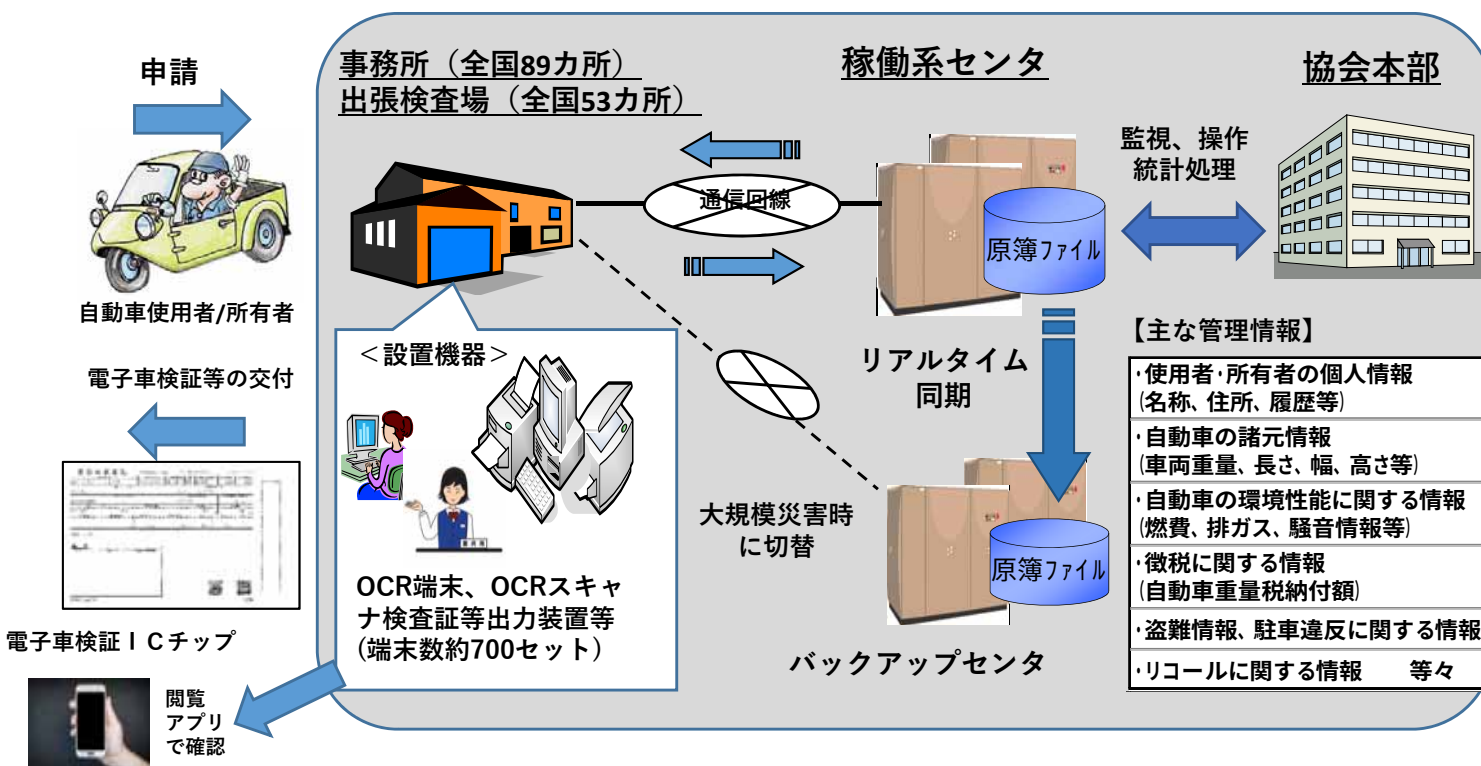
<参考> 電子情報処理（検査情報）システムの概要等

- ・ 端末機器（全国 89 カ所の事務所及 53 カ所の出張検査場に設置）と稼働系センタ間を回線接続
- ・ オンライン・リアルタイム処理方式により、稼働系センタで車検証情報（約 3,200 万台）を一元管理
- ・ 警察庁盗難/違反金未納・譲渡証/完検証/保適証・リサイクル等々の確認を関連省庁等へ照合確認できた後に検査証を出力・交付
- ・ 常に信頼性の高い安定的なシステム稼働及び申請者への一層の利便性向上のため、定期的（現行 5 年毎）にシステムを更改

外部機関との連携・連携概要等

警察庁	盗難車情報システム・車検拒否システム 盗難車・放置違反金滞納情報の照合
自動車リサイクル促進センター	リサイクルシステム 引取通知・解体情報の照合
輸出入・港湾関連情報処理センター	NACCS 輸出届出申請通知・輸出許可情報取得
自動車検査登録情報協会	AIRAS 譲渡証・完検証・保適証・自賠責照合
国土交通省	審査リコール課個別業務システム 自動車諸元情報の取得
国税庁	国税システム 重量税還付申請の還付額情報の通知
地方税共同機構	軽自動車税納付確認システム（軽JNKCS） 軽自動車税（種別割）納付情報の確認
全軽自協	承認情報提供機関 自動車製作者へのリコール提供等、外部に情報を提供（協会承認）する機関

軽OSSインターフェースシステム	申請者から受付した電子申請書の受信、照合・審査結果等の通知
検査予約システム	見込予約防止目的、車両情報、重量税額情報の通知
検査の高度化システム	車両検査時の諸元情報等の通知、検査結果等の取得



1. 高度化システムの概要

高度化システムは、電子情報処理システムと検査機器を連携し、軽自動車の検査結果の収集・分析と蓄積管理を行うシステムである。

2. 高度化システムにより可能なこと

- ・受検者へ検査結果を提供することによる、利用者の点検・整備に対する意識の向上。
- ・検査機器に適切な判定値を自動設定することにより、判定値設定不備の防止、排気ガス検査時等における受検者の選択ボタン操作による不正受検を防止。
- ・検査員に対する車両モデル別注意箇所情報提供のほか、諸元表やリコール情報を検査コースで確認することができる等検査の質を向上。
- ・構造等変更検査時等の画像を閲覧することにより、二次架装などの不正改造を防止。
- ・新規検査時等、検査票に記載すべき諸元値のエラーチェックや荷重分布について、必要な項目を入力することにより自動計算され、計算ミスを防止。
- ・平成31年1月から高度化システムに入力した検査結果等を軽検協の電子情報処理システムに送信することにより、申請者による申請書記載事項の一部を省略化し、利用者の利便性の向上及び検査業務を効率化。

3. OBD検査との連携

- ・自動ブレーキなどの電子装置の検査を行うOBD検査については、令和6年10月の本格運用に向け、令和5年10月からプレ運用を開始しており、国土交通省及び自動車技術総合機構と連携し、作業への習熟及び必要な改善を進めているところ。

4. 高度化システム整備のスケジュール

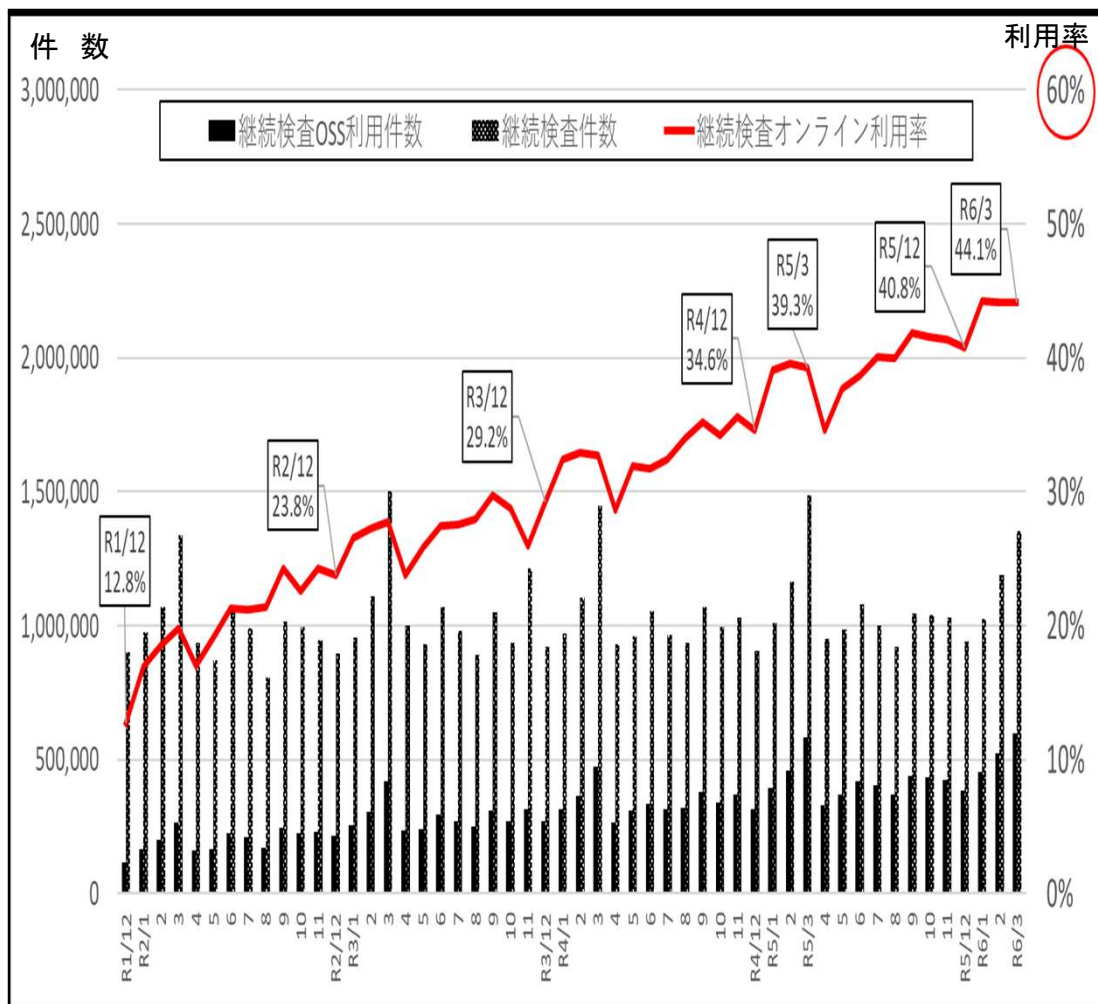
- ・導入状況
 - 令和2年度：86事務所173コース全て（マルチテストに限る。）に設置が完了。
 - 令和4年度：4月に増コースを行った習志野支所に高度化システムを導入したことにより、175コースの設置が完了。
 - 令和5年度：増コースとなる新潟主管事務所及び福岡主管事務所に高度化システムを導入する事により、177コースの設置が完了。
- ・整備状況

設置後8年を超えた高度化システム端末を順次更新。
（令和4年度51コース、令和5年度6コース、令和6年度更新なし）

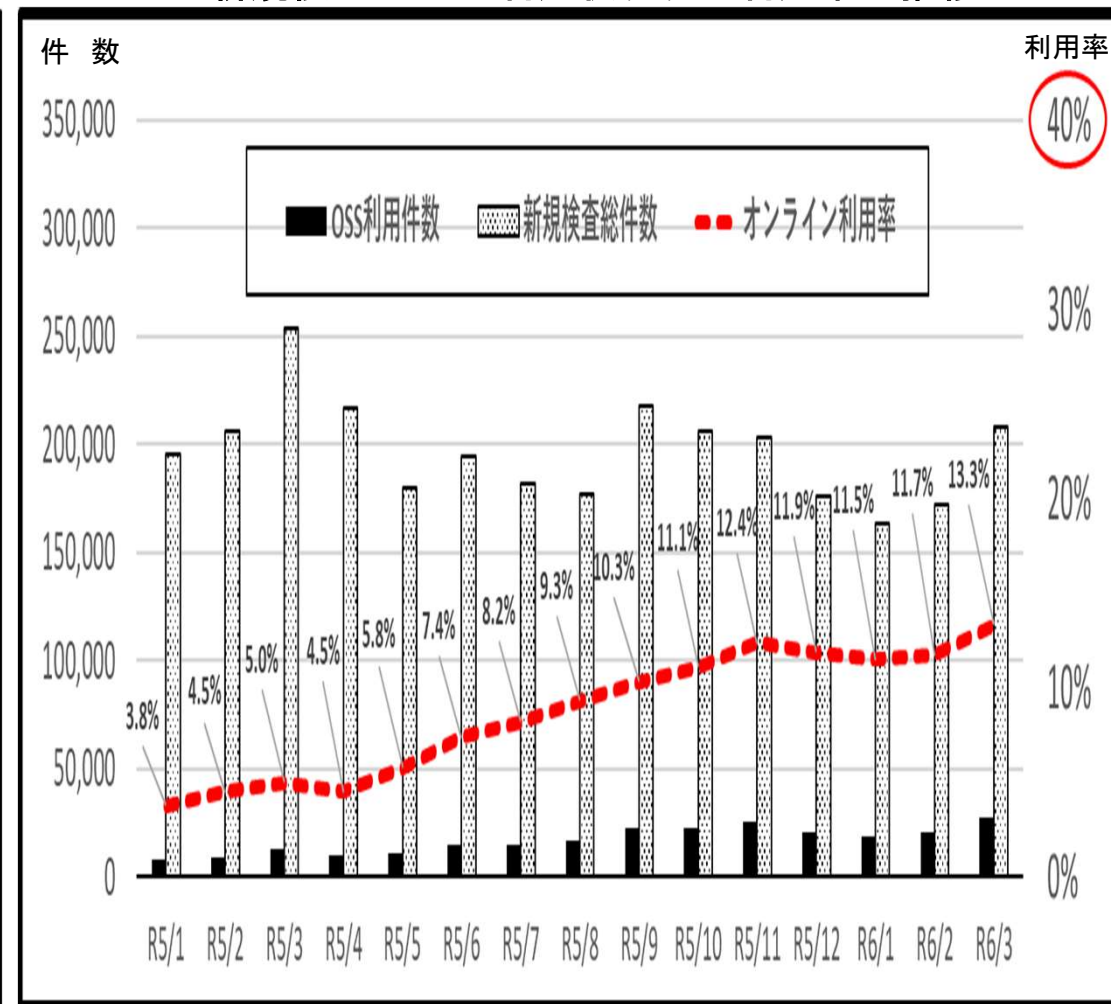
○軽自動車に係るオンライン手続きについての利用率目標

業務種別	サービス開始時期	目標利用率	達成期限
継続検査	令和元年5月	60%	令和9年(2027)年3月末まで
新規検査	令和5年1月	40%	令和9年(2027)年3月末まで
自動車検査証の記入	—	20%	オンライン申請システム運用開始から5年後の年度末まで

○継続検査OSSの利用状況及び利用率の推移



○新規検査OSSの利用状況及び利用率の推移



車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法の導入について

資料7

1. 車載式故障診断装置を活用した検査(OBD検査)を令和6年10月から導入

自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会は、安全・安心な車社会の実現に向けて、自動車の安全性の確保及び環境の保全のために、自動車の基準適合性審査を行っています。

衝突被害軽減ブレーキ等の自動運転技術については、近年、軽自動車を含む幅広い車両への搭載が進んでおります。これらの技術は、交通事故の防止に大きな効果が期待される一方、故障時には誤作動等により事故につながるおそれがあることから、使用時においても、確実に機能維持を図ることが重要です。

このため、国土交通省においては、平成31年3月の「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」の最終報告書を踏まえ、令和2年8月5日付けで道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成14年国土交通省告示第619号)等の一部を改正し、**令和3年10月以降の新型車を対象として、令和6年10月から、自動車の検査(車検)において衝突被害軽減ブレーキ等の自動運転技術等に用いられる電子制御装置の目に見えない故障に対応するための電子的な検査を開始※することとしています。**(※輸入車については、令和4年10月以降の新型車を対象に令和7年10月から検査を開始)

2. 令和5年10月からOBD検査のプレ運用を開始

令和6年10月から始まるOBD検査の円滑な導入のため、令和5年10月からOBD検査のプレ運用を開始します。**「本運用に向けてOBD検査の練習を重ねて慣れる期間」という位置づけ**ですので、今後の車検業務の流れがどのようになるかイメージをつかんでいただけると幸いです。

このうち、検査コースにおけるOBD検査のプレ運用について次ページからご説明します。

Light Motor Vehicle Inspection Organization

軽自動車検査協会
Light Motor Vehicle Inspection Organization

検査コースにおけるOBD検査の流れ(プレ運用・本運用共通)

OBD検査の基準適合性審査は、**検査担当者が次の手順により実施します。**

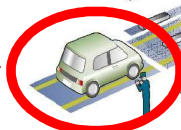
- ①検査コースの入口において自動車検査証等の二次元コードを読み取り、OBD検査が必要かどうかを、検査用端末からOBD検査用サーバに照会します。
- ②OBD検査対象車のデータリンクコネクタに検査用スキャンツールを接続して、車載式故障診断装置に記録されている情報を読み出し、検査用端末からOBD検査用サーバに照会します。
- ③OBD検査用サーバが分析及び照合した結果の応答を待ち、基準適合性の判定結果を検査用端末で確認します。

注1: データリンクコネクタへの検査用スキャンツールの接続/取外しは、原則として検査担当者が実施します。

注2: 運転者席下部などにあるデータリンクコネクタには何も取り付けられておらず、検査用スキャンツールを接続できる状態で受検してください。また、必要に応じ、データリンクコネクタ附近のカバー類の取外しをお願いします。

注3: 検査担当者の指示により、原動機の始動(電気自動車又はハイブリッド自動車は走行可能状態(READYの状態))と停止の操作をお願いします。

**OBD検査は
検査コースの入口において実施します**



Light Motor Vehicle Inspection Organization

軽自動車検査協会
Light Motor Vehicle Inspection Organization

OBD検査の流れ

OBD検査の準備

- 検査に使用する法定スキャンツールに最新の「アプリ」をインストールしておくこと。(アプリは機構HP等で無料ダウンロード)。
- 法定スキャンツールを検査車両に接続すること。

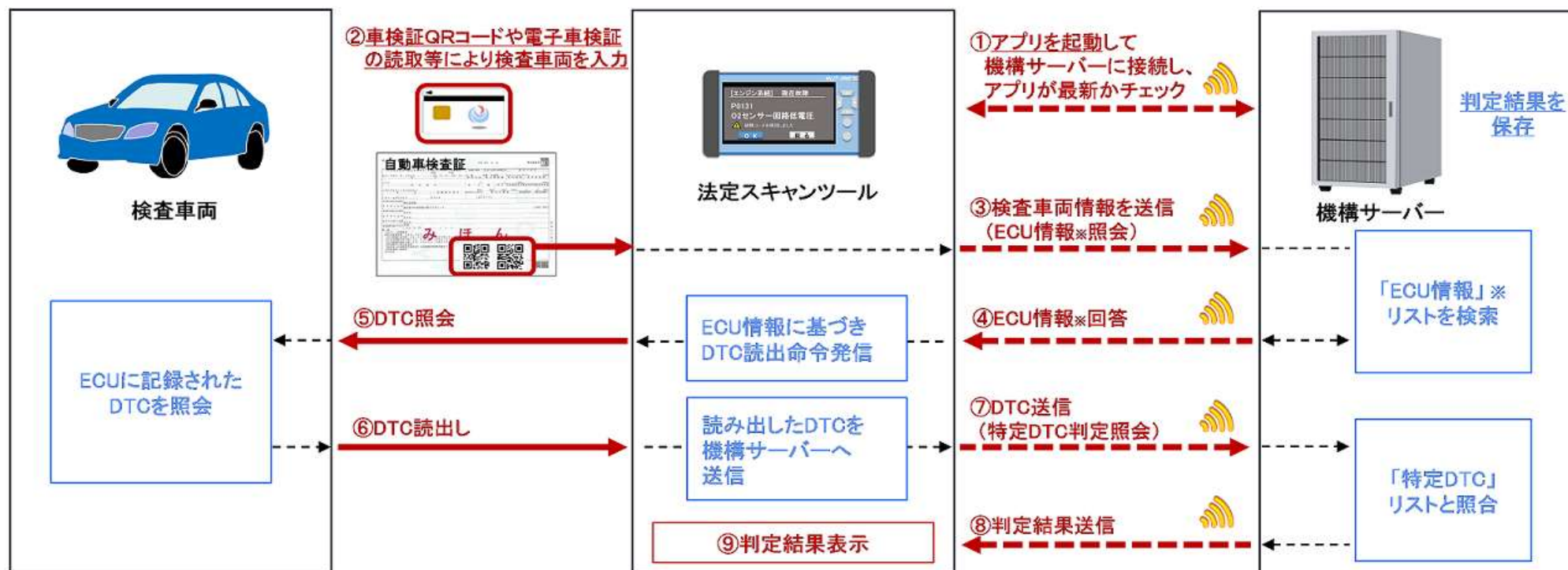


全国の車検場((独)自動車技術総合機構、軽自動車検査協会)、整備工場

※ 検査官・検査員等が行う作業は下線部のみであり、その他は法定スキャンツールが自動で行う

(インターネット)

(独)自動車技術総合機構

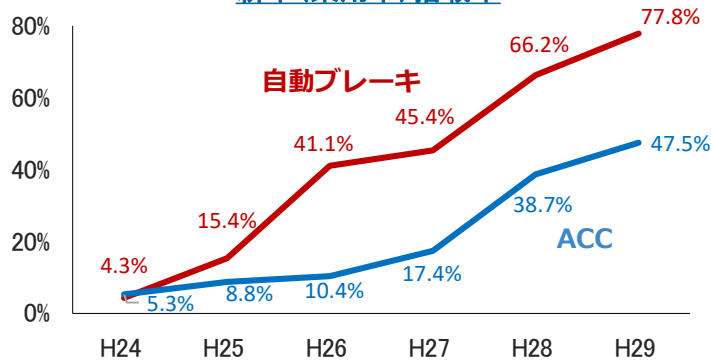


※ ECU情報: 車両のコンピュータ(ECU)から故障コード(DTC)を読み出すために必要な技術情報 (ECU番号、通信規格など)

車載式故障診断装置(OBD)を活用した自動車検査手法のあり方検討会報告書(概要)

- 近年、自動ブレーキなど自動運転技術の進化・普及が急速に進展しているが、故障した場合には、誤作動による重大事故等につながるおそれがあることから、自動車の検査等を通じた機能確認が必要。
- 現在の自動車の検査(車検)は、外観や測定器を使用した機能確認により行われているが、自動運転技術等に用いられる電子装置の機能確認には対応していない。

自動ブレーキ、自動車間距離制御(ACC) 新車(乗用車)搭載率



電子装置の不具合事例

- ACCを使用して高速道路を走行中、突然、機能が停止し、強い回生ブレーキが作動。
⇒ 前方監視用のカメラが偏心していた
- 上り坂を走行中、自動でブレーキが誤作動し、急減速した。
⇒ 自動ブレーキのレーダセンサの取付角度が設計値より下向きになっていた。

⇒ 現在の車検では検出できない不具合

諸外国の状況

EU

- 加盟国に対して電子装置を含めた検査実施を推奨(EU指令 2014/45EU)。
- ドイツでは2015年よりOBDを用いた検査を開始、段階的に拡大中。

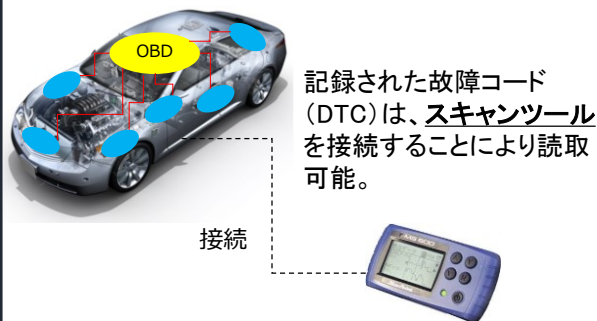
米国

33の州・地区においてOBDを活用した排出ガス検査を実施中。

車載式故障診断装置(OBD)を活用した自動車検査手法

車載式故障診断装置(OBD)とは

最近の自動車には、電子装置の状態を監視し、故障を記録する「車載式故障診断装置(OBD: On-Board Diagnostics)」が搭載されている。



OBDを活用した自動車検査手法

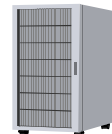
自動車メーカー



提出

- ・故障コード読出に必要な技術情報 (ECU情報)
- ・保安基準不適合の故障コード (特定DTC)

(独)自動車技術総合機構において、「ECU情報」、「特定DTC」を一元管理し、全国の子検場、整備工場へ提供。



車検時

特定DTCを検出した場合は不合格

対象車両・装置及び検査開始時期

対象

2021年以降の新型の乗用車、バス、トラック※1

①運転支援装置※2

アンチロックブレーキシステム(ABS)、横滑り防止装置(ESC)、ブレーキアシスト、自動ブレーキ、車両接近通報

②自動運転機能※2

自動車線維持、自動駐車、自動車線変更など

③排ガス関係装置

検査開始時期

2024年※3

※1 型式指定自動車・多仕様自動車に限る。輸入車は2022年以降の新型車

※2 保安基準に規定があるものに限る。

※3 輸入車は2025年

自動車検査証の電子化について

資料8

軽自動車検査協会において、令和6年1月より自動車検査証の電子化が開始され、電子化された自動車検査証への記録等に関する事務(特定記録等事務)を一定の要件を備える者に委託することができることとなりました。これにより、委託を受けた者は、継続検査時に電子車検証の更新(有効期間の記録)及び検査標章の印刷ができるようになり、継続検査における軽自動車検査協会窓口への来訪が不用となり、オンラインで簡潔した申請を実現できます。

令和6年3月末現在、その委託を受けた者は、約7,600事業所となっており、日々委託申請は届いている状況となっております。

紙車検証



電子車検証



ICタグの記録等を実施可能とするため軽検協からの委託を行う制度

1. 当協会におけるCS・接遇向上対策の取組方針

- ◆利用者サービスの徹底が重要であることから、職員一人一人の接遇レベルを上げることによりCSの向上を図る。
- ◆毎年度「CS・接遇向上対策ガイドライン」を作成。窓口業務を行う職員に対する講習等を実施し、接遇レベルを把握した上で、各事務所・支所が必要な改善策を講じることにより、CSを向上させる。
- ◆常時CS基準(A以上)を満たす状態が維持できていることを目標として、各事務所・支所・分室がCS・接遇向上に取り組む。

2. 近年におけるCS・接遇向上対策

平成26～30年度

- ・「接遇実地講習」(窓口職員直接指導)を実施。
(26年度:6事務所等、27年度20事務所等、28～30年度:85事務所等)
講習時に観察レポートを作成し総合評価を行い、接遇レベルを把握。
- ・「接遇基本講習」(講義方式)を実施(28年度から)。
(全事務所等から1、2名程度を、20程度の事務所等に集めて開催)

令和元～2年度

- これまでの講習実施によりCS水準が全体で向上してきたことを踏まえ、
- ・「接遇基本講習」を休止。
- ・「接遇実地講習」の実施対象数を見直し、して実施。

令和3～5年度

- ・「接遇実地講習」の実施対象数を引き続き見直し、3年で一巡することとし、令和3年度と4年度はそれぞれ29事務所等、令和5年度は32事務所等(全体の約1/3)で実施。実施に際しては、新型コロナウイルス感染症の感染予防措置等の観点からオンラインにて実施。令和3～5年度にかけて全事務所等(85事務所等)で実施。

3. 令和6年度におけるCS・接遇向上対策

- ◆接遇実地講習(令和6年9月～)については、現地訪問による対面形式で実施予定。
- 実施対象事務所等については、引続き3年間で一巡することとし、令和6年度は26事務所等(全体の約1/3)で実施予定。
- ◆事務所等では、朝礼時等における挨拶・言葉遣いの唱和等、CS・接遇レベルを維持するための取組みを実施する。

年度	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年	3年	4年	5年
顧客満足度・良い点が多くある(AAA)	1	0	6	48	57	31	12	9	16	18
基準以上を満たしている良い点が多くある(AA)	11	4	43	32	24	23	14	12	10	11
基準を満たしている(A)	17	8	27	5	2	5	4	6	1	3
改善点がある(BB)	37	8	9	0	2	0	1	2	1	0
改善点が多く早急に改善が必要(B)	19	0	0	0	0	0	0	0	1	0
対象事務所数	85	20	85	85	85	59	31	29	29	32

(注)26～27年度は覆面調査、28～5年度は観察レポートの総合評価。

全国図柄入りナンバープレートの申込状況について

資料10

令和4年3月22日より全国自動車標板協議会において、全国版図柄入りナンバーの受付を開始し、4月18日より交付が開始された。
令和5年3月31日時点の申込み件数は、寄附ありについては225,403件、寄附なしについては441,871件と聞いています。

本ナンバープレートは、ラグビーワールドカップ日本大会、東京2020大会特別仕様ナンバープレートに続く、新たな全国版ナンバープレートとして、約5年間(令和9年4月30日)の期間限定で交付されています。

全国版図柄入りナンバーの導入が「安全・安心で楽しいお出かけができる環境を実現する」ことを可能とする道路交通環境向上等を一層促進し、道路交通におけるSDGsの達成にも寄与すると思慮します。

全国版図柄入りナンバーの申込状況

○ 全国版図柄入りナンバーの種類等について

対象車種	登録自動車(自家用)	登録自動車(事業用)	軽自動車(自家用)
通常の ナンバー プレート			
図柄入り ナンバー プレート (一例)	寄付金付き 図柄入りナンバー (寄付金付き：フルカラー) 	寄付金付き 図柄入りナンバー (寄付金付き：フルカラー) 	寄付金付き 図柄入りナンバー (寄付金付き：フルカラー)
	寄付金なし 図柄入りナンバー (寄付金なし：モノクロ) 	寄付金なし 図柄入りナンバー (寄付金なし：モノクロ) 	寄付金なし 図柄入りナンバー (寄付金なし：モノクロ)

新規

2024.3.31 現在

	番号標種別					
	大型・中型	自家用・事業用	寄付あり・なし			
登録車	大型	670	自家用	101	寄付あり	88
			事業用	569	寄付なし	13
	中型	36581	自家用	34856	寄付あり	353
			事業用	1725	寄付なし	216
軽自動車	中型	588311	自家用	588311	寄付あり	29971
			事業用	0	寄付なし	4885
			事業用	0	寄付あり	753
計		625562		寄付なし	972	

交換

	番号標種別					
	大型・中型	自家用・事業用	寄付あり・なし			
登録車	大型	92	自家用	21	寄付あり	19
			事業用	71	寄付なし	2
	中型	7461	自家用	7044	寄付あり	55
			事業用	417	寄付なし	16
軽自動車	中型	78963	自家用	78963	寄付あり	6476
			事業用	0	寄付なし	568
			事業用	0	寄付あり	168
計		86516		寄付なし	249	

合計

	番号標種別					
	大型・中型	自家用・事業用	寄付あり・なし			
登録車	大型	762	自家用	122	寄付あり	107
			事業用	640	寄付なし	15
	中型	44042	自家用	41900	寄付あり	408
			事業用	2142	寄付なし	232
軽自動車	中型	667274	自家用	667274	寄付あり	36447
			事業用	0	寄付なし	5453
			事業用	0	寄付あり	921
計		712078		寄付なし	1221	

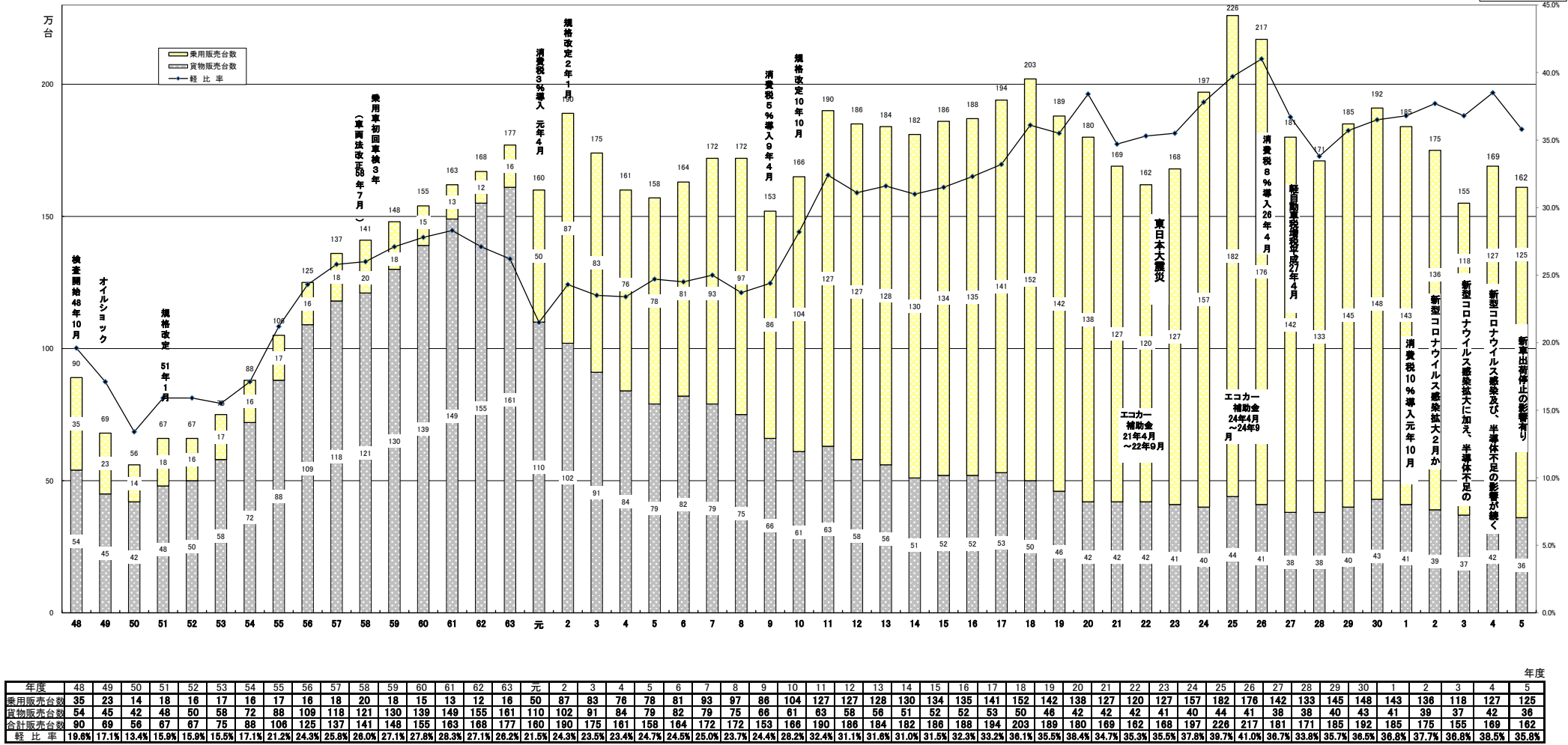
※本件数は、申込件数であり、予約完了(入金完了)の件数でない。

・登録自動車(事業用)には「緑色の縁取り」、軽自動車には「黄色の縁取り」が施される。

- ・図柄入りナンバー交付対象は、自家用(貸渡、駐留車を除く。)
- ・ナンバーは、事務所近傍の交付代行者にて販売。価格は2枚1組で、税込み7,720円～10,010円
- ・寄付は1,000円以上

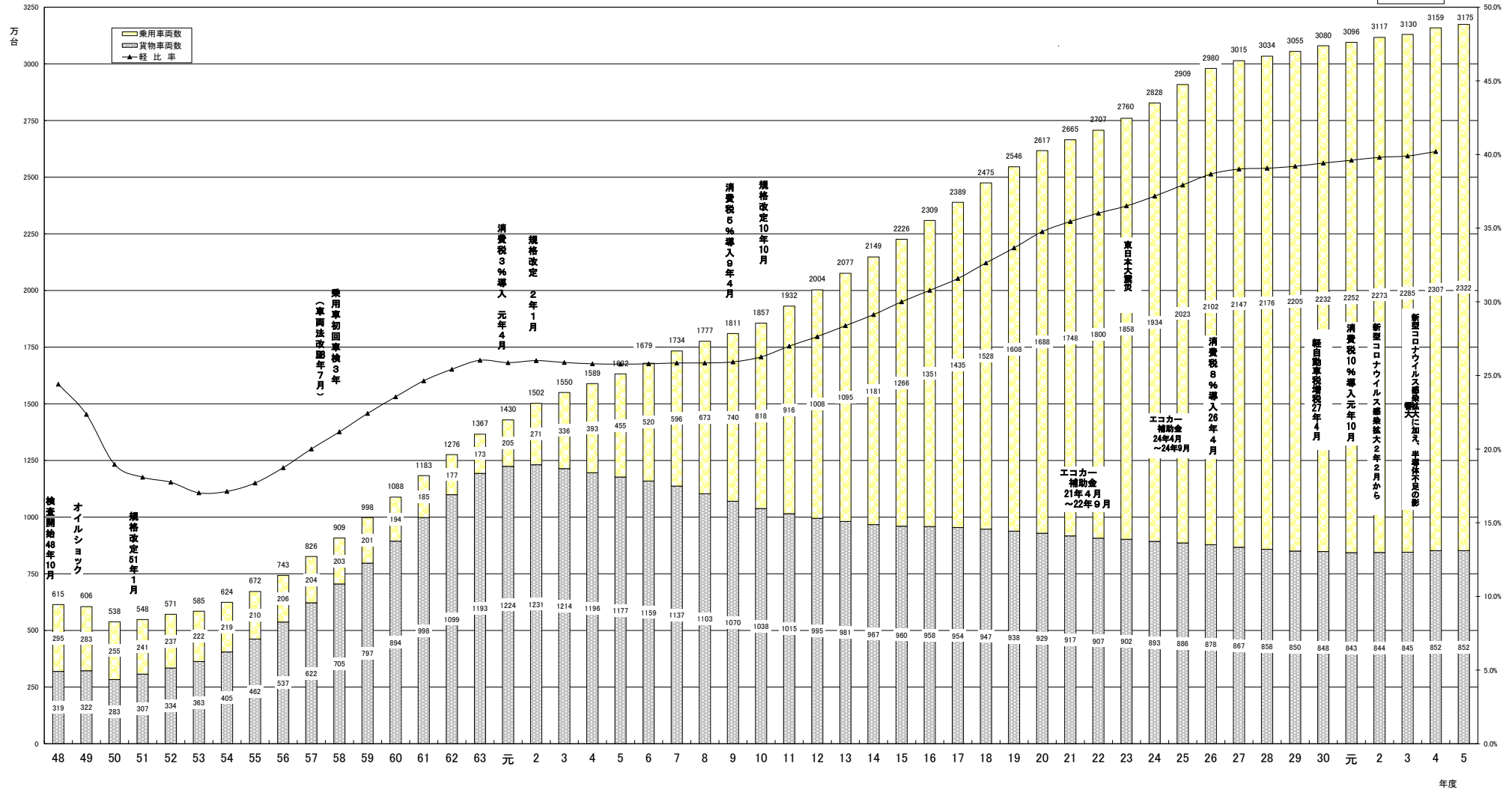
検査対象軽自動車の新車販売台数の推移

資料11



検査対象軽自動車の保有車両数の推移

資料12-1



年度	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	元	2	3	4	5
乗用車両数	295	283	255	241	237	222	219	210	206	204	203	201	194	185	177	173	205	271	336	393	455	520	596	673	740	818	916	1008	1095	1181	1266	1351	1435	1528	1608	1688	1748	1800	1858	1934	2023	2102	2147	2176	2205	2232	2252	2273	2285	2307	2322
貨物車両数	319	322	283	307	334	363	405	462	537	622	705	797	894	998	1099	1193	1224	1231	1214	1196	1177	1159	1137	1103	1070	1038	1015	995	981	967	960	958	954	947	938	929	917	907	902	893	886	878	867	858	850	848	843	844	845	852	852
合計車両数	615	606	538	548	571	585	624	672	743	826	909	998	1088	1183	1276	1367	1430	1502	1550	1589	1632	1679	1734	1777	1811	1857	1932	2004	2077	2149	2226	2309	2389	2475	2546	2617	2665	2707	2760	2828	2909	2980	3015	3034	3055	3080	3096	3117	3130	3159	3175
軽比率	24.4%	22.4%	19.0%	18.1%	17.8%	17.0%	17.1%	17.7%	18.7%	20.0%	21.2%	22.4%	23.8%	24.6%	25.4%	26.0%	25.9%	26.0%	25.8%	25.8%	25.8%	25.8%	25.9%	25.9%	25.9%	26.3%	27.0%	27.6%	28.4%	29.1%	30.0%	30.8%	31.6%	32.6%	33.7%	34.8%	35.5%	36.0%	36.5%	37.2%	37.9%	38.7%	39.0%	39.1%	39.2%	39.4%	39.6%	39.8%	39.9%	40.2%	-

※単位未適切捨て

都道府県別保有車両数に占める軽自動車の比率順位（ベスト・ワースト１０）（令和５年度）

資料12-2

令和６年３月末の軽自動車の比率									
上位１０位					下位１０位				
都道府県名	軽自動車	登録車	軽の比率	順位	都道府県名	軽自動車	登録車	軽の比率	順位
高知	300,530	237,920	55.8%	1	東京	859,069	3,074,602	21.8%	1
長崎	505,107	404,458	55.5%	2	神奈川	1,032,962	2,708,839	27.6%	2
和歌山	395,069	327,214	54.7%	3	北海道	1,194,861	2,446,587	32.8%	3
沖縄	611,311	523,282	53.9%	4	愛知	1,695,960	3,423,441	33.1%	4
島根	290,181	250,944	53.6%	5	大阪	1,201,434	2,367,196	33.7%	5
鹿児島	693,914	618,367	52.9%	6	千葉	1,222,267	2,338,363	34.3%	6
鳥取	241,728	215,692	52.8%	7	埼玉	1,406,855	2,576,818	35.3%	7
愛媛	518,683	468,225	52.6%	8	栃木	630,089	1,042,463	37.7%	8
宮崎	471,167	441,678	51.6%	9	茨城	962,302	1,578,145	37.9%	9
佐賀	340,315	324,135	51.2%	10	兵庫	1,103,392	1,785,558	38.2%	10
合計	4,368,005	3,811,915	53.4%	—	合計	11,309,191	23,342,012	32.6%	—

	①H25年3月末	②令和5年3月末	②－①
上位10の平均	51.8%	53.4%	1.6%
全国平均	37.2%	40.3%	3.1%

※ H25.3月末上位10の値はR5.3月末の上位10対象事務所で算定。

	①H25年3月末	②令和5年3月末	②－①
下位10の平均	29.5%	32.6%	3.1%
全国平均	37.2%	40.3%	3.1%

※ H25.3月末下位10の値はR5.3月末の下位10対象事務所で算定。

軽保有車両数の多い都道府県上位5位	
愛知	1,695,960
埼玉	1,406,855
福岡	1,366,815
千葉	1,222,267
大阪	1,201,434

軽保有車両数の少ない都道府県下位5位	
鳥取	241,728
福井	289,397
島根	290,181
徳島	299,513
高知	300,530

過去１０年間の比率の変化									
軽自動車 上位１０位【R5.3対H25.3】						軽自動車 下位１０位【R5.3対H25.3】			
都道府県名	R5.3 ①	順位	H25.3 ②	順位	増減率（①÷②）	都道府県名	R5.3 ①	順位	H25.3 ②
高知	300,530	1	285,616	2	105.2%	東京	859,069	1	726,796
長崎	505,107	2	472,862	3	106.8%	神奈川	1,032,962	2	845,908
和歌山	395,069	3	369,991	4	106.8%	北海道	1,194,861	3	1,058,673
沖縄	611,311	4	534,390	1	114.4%	愛知	1,695,960	4	1,459,920
島根	290,181	5	275,081	5	105.5%	大阪	1,201,434	5	1,062,951
鹿児島	693,914	6	656,051	7	105.8%	千葉	1,222,267	6	1,013,340
鳥取	241,728	7	229,831	6	105.2%	埼玉	1,406,855	7	1,132,979
愛媛	518,683	8	484,274	9	107.1%	栃木	630,089	8	540,209
宮崎	471,167	9	453,587	8	103.9%	茨城	962,302	9	830,409
佐賀	340,315	10	317,482	10	107.2%	兵庫	1,103,392	10	994,063
合計	4,368,005		4,079,165		107.1%	合計	11,309,191		9,665,248

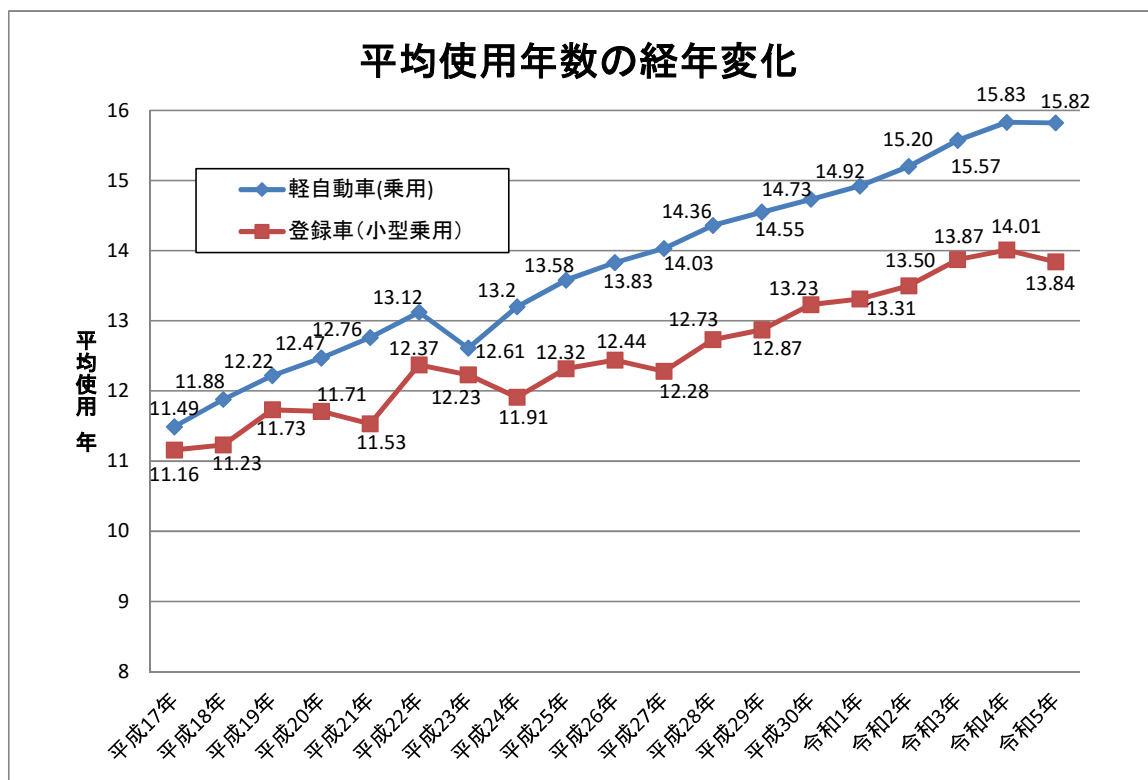
H24年度からの軽自動車保有車両数の増加数

	上位10(合計)	下位10(合計)	東京・神奈川・愛知・千葉・大阪の大都市圏	全国計
H24年度 車両数	4,079,165	9,665,248	5,108,915	28,284,787
R4年度 車両数	4,368,005	11,309,191	6,011,692	31,596,123
差引計	288,840	1,643,943	902,777	3,311,336
増加率	107.1%	117.0%	117.7%	111.7%

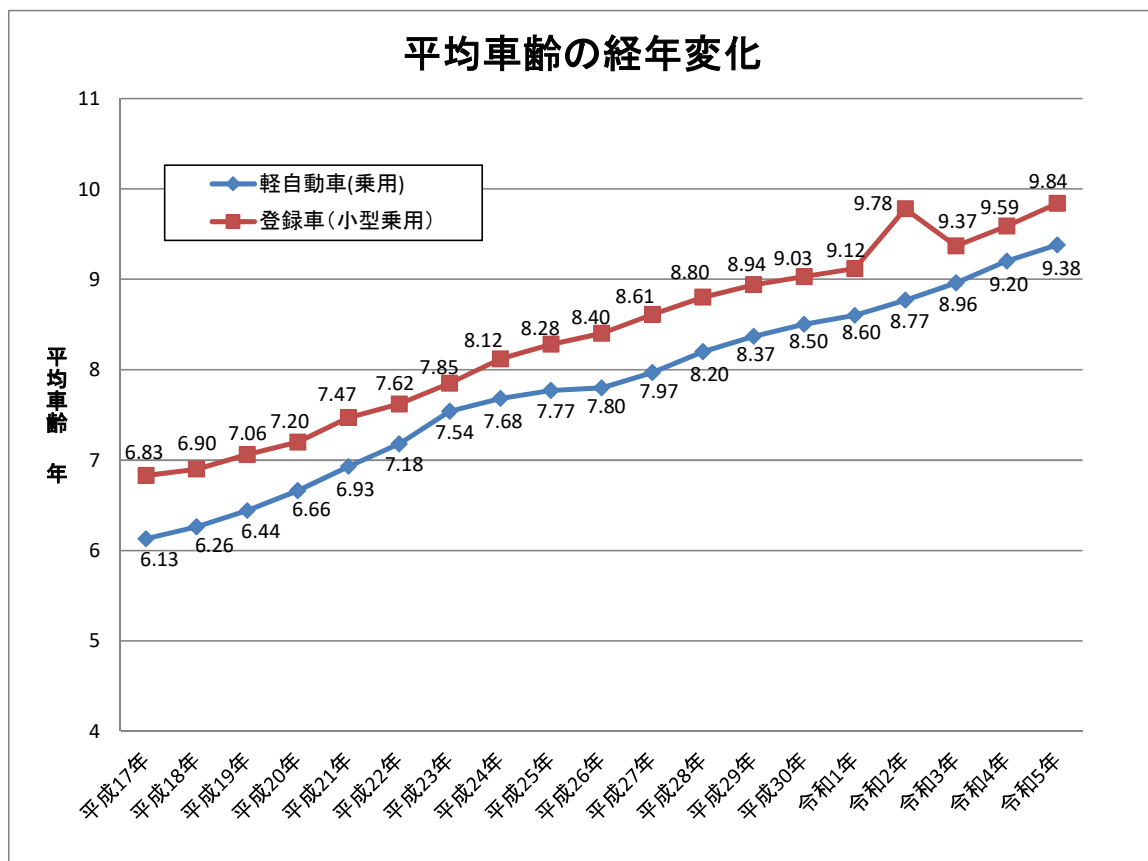
※ H24年度上位10合計は令和4年度上位10対象事務所の車両数合計、H24年度下位10合計は令和4年度下位10対象事務所の車両数合計。

軽乗用車と小型乗用車の平均使用年数・平均車齢比較

○軽乗用車と小型乗用車の平均使用年数(いわゆる「寿命」)はこの10年間でほぼ毎年増加しています。軽自動車の平均使用年数は小型乗用車と比較して、約2年長く使用されていることがわかります。



○軽乗用車と小型乗用車の平均車齢(いわゆる「平均年齢」)はこの10年間で毎年単調増加していますが令和3年にあっては、小型自動車が減少しました。軽自動車の平均車齢は小型乗用車と比較して、約半年短く、車齢の小さい車の割合が大きいことがその原因と考えられます。



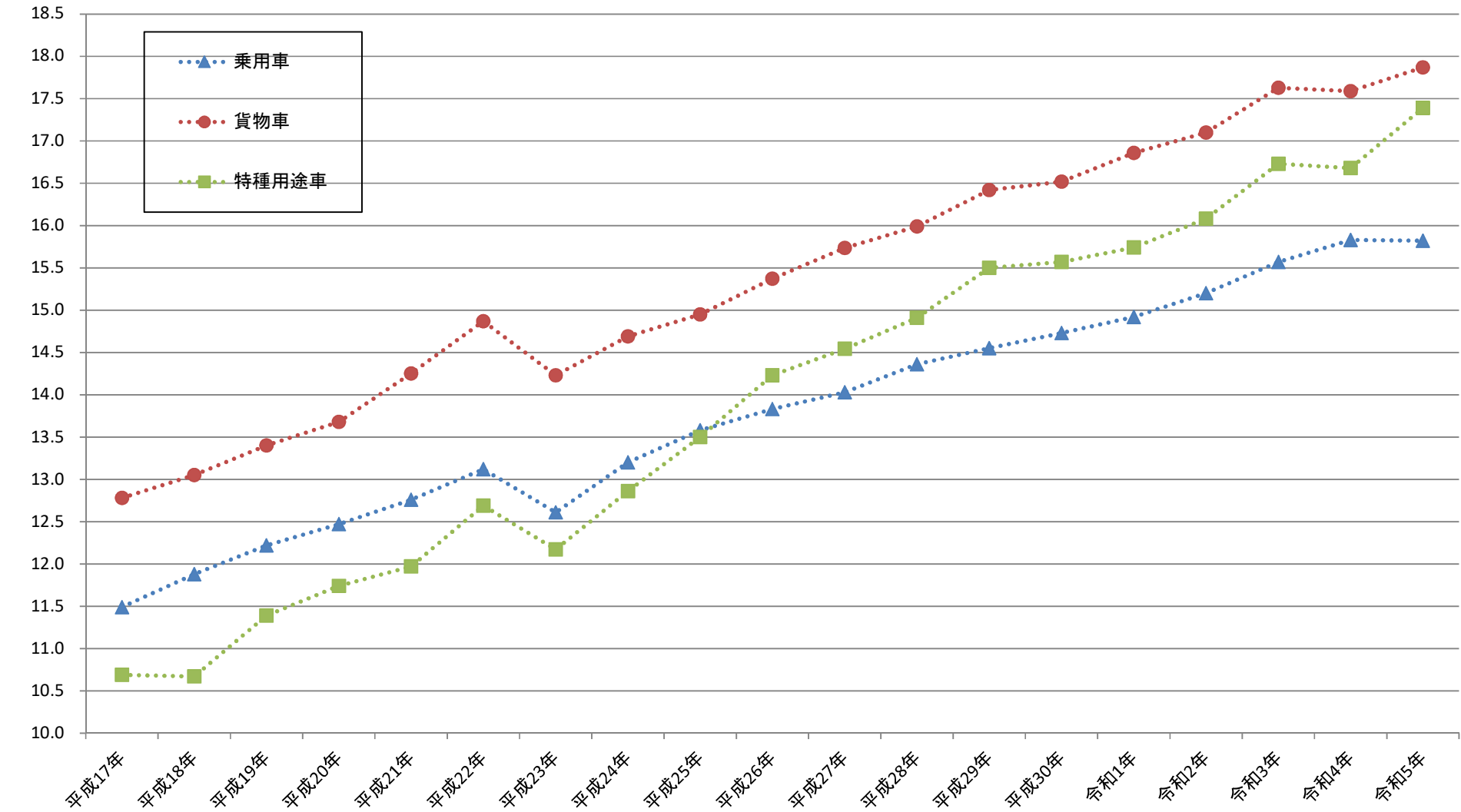
自動車の平均使用年数

【軽自動車】 各年12月末現在(年) カッコ内は対前年比%				
	乗用車	貨物車	特種用途車	合計
平成17年	11.49 (-)	12.78 (-)	10.69 (-)	12.10 (-)
平成18年	11.88 (103.3%)	13.05 (102.1%)	10.67 (99.8%)	12.41 (102.5%)
平成19年	12.22 (102.8%)	13.40 (102.6%)	11.39 (106.7%)	12.74 (102.6%)
平成20年	12.47 (102.0%)	13.68 (102.0%)	11.74 (103.0%)	12.99 (101.9%)
平成21年	12.76 (102.3%)	14.25 (104.1%)	11.97 (101.9%)	13.39 (103.0%)
平成22年	13.12 (102.8%)	14.87 (104.3%)	12.69 (106.0%)	13.85 (103.4%)
平成23年	12.61 (96.1%)	14.23 (95.6%)	12.17 (95.9%)	13.20 (95.3%)
平成24年	13.20 (104.6%)	14.69 (103.2%)	12.86 (105.6%)	13.71 (103.8%)
平成25年	13.58 (102.8%)	14.95 (101.7%)	13.50 (104.9%)	14.02 (102.2%)
平成26年	13.83 (101.8%)	15.37 (102.8%)	14.23 (105.4%)	14.28 (101.8%)
平成27年	14.03 (101.4%)	15.73 (102.3%)	14.54 (102.1%)	14.50 (101.5%)
平成28年	14.36 (102.3%)	15.99 (101.6%)	14.91 (102.5%)	14.78 (101.9%)
平成29年	14.55 (101.3%)	16.42 (102.6%)	15.50 (103.9%)	14.99 (101.4%)
平成30年	14.73 (101.2%)	16.52 (100.6%)	15.57 (100.4%)	15.13 (100.9%)
令和1年	14.92 (101.2%)	16.86 (102.0%)	15.74 (101.0%)	15.33 (101.3%)
令和2年	15.20 (101.8%)	17.10 (101.4%)	16.08 (102.1%)	15.59 (101.6%)
令和3年	15.57 (102.4%)	17.63 (103.0%)	16.73 (104.0%)	15.97 (102.4%)
令和4年	15.83 (101.6%)	17.59 (99.7%)	16.68 (99.7%)	16.20 (101.4%)
令和5年	15.82 (99.9%)	17.87 (101.5%)	17.39 (104.2%)	16.19 (99.9%)

【登録車 (小型)】 各年3月末現在(年) カッコ内は対前年比%			
	乗用車	貨物車	乗合車
平成17年	11.16 (-)	11.15 (-)	14.26 (-)
平成18年	11.23 (100.6%)	10.92 (97.9%)	13.81 (96.8%)
平成19年	11.73 (104.4%)	11.55 (105.7%)	13.45 (97.3%)
平成20年	11.71 (99.8%)	11.05 (95.6%)	13.94 (103.6%)
平成21年	11.53 (98.4%)	12.78 (115.6%)	13.23 (94.9%)
平成22年	12.37 (107.2%)	11.92 (93.2%)	15.29 (115.5%)
平成23年	12.23 (98.8%)	12.19 (102.2%)	16.00 (104.6%)
平成24年	11.91 (97.3%)	12.03 (98.6%)	15.40 (96.2%)
平成25年	12.32 (103.4%)	12.39 (102.9%)	16.42 (106.6%)
平成26年	12.44 (100.9%)	12.65 (102.0%)	16.25 (98.9%)
平成27年	12.28 (98.7%)	12.77 (100.9%)	14.82 (91.2%)
平成28年	12.73 (103.6%)	13.10 (102.5%)	14.46 (97.5%)
平成29年	12.87 (101.0%)	13.36 (101.9%)	15.19 (105.0%)
平成30年	13.23 (102.7%)	13.65 (102.1%)	15.95 (105.0%)
令和1年	13.31 (100.6%)	14.07 (103.0%)	16.49 (103.3%)
令和2年	13.50 (101.4%)	14.22 (101.0%)	16.46 (99.8%)
令和3年	13.87 (102.7%)	14.65 (103.0%)	17.26 (104.8%)
令和4年	14.01 (101.0%)	14.56 (99.3%)	18.56 (107.5%)
令和5年	13.84 (98.7%)	14.70 (100.9%)	19.06 (102.6%)

軽自動車の平均使用年数の推移図

使用年数(年)



自動車の平均車齢

【軽自動車】各年12月末現在(年) カッコ内は対前年比%

	乗用車	貨物車	特種用途車	合計
平成17年	6.13 (-)	9.33 (-)	6.09 (-)	7.41 (-)
平成18年	6.26 (102.1%)	9.59 (102.7%)	6.47 (106.2%)	7.54 (101.7%)
平成19年	6.44 (102.8%)	9.86 (102.8%)	6.88 (106.3%)	7.70 (102.1%)
平成20年	6.66 (103.4%)	10.16 (103.0%)	7.30 (106.1%)	7.90 (102.5%)
平成21年	6.93 (104.0%)	10.47 (103.0%)	7.74 (106.0%)	8.15 (103.1%)
平成22年	7.18 (103.6%)	10.70 (102.1%)	8.15 (105.2%)	8.35 (102.4%)
平成23年	7.54 (105.0%)	11.06 (103.3%)	8.56 (105.0%)	8.69 (104.0%)
平成24年	7.68 (101.8%)	11.32 (102.3%)	8.94 (104.4%)	8.83 (101.6%)
平成25年	7.77 (101.1%)	11.56 (102.1%)	9.29 (103.9%)	8.93 (101.1%)
平成26年	7.80 (100.4%)	11.78 (101.8%)	9.65 (103.8%)	8.98 (100.5%)
平成27年	7.97 (102.1%)	12.04 (102.2%)	9.97 (103.3%)	9.14 (101.8%)
平成28年	8.20 (102.8%)	12.30 (102.1%)	10.31 (103.4%)	9.36 (102.3%)
平成29年	8.37 (102.0%)	12.53 (101.8%)	10.64 (103.2%)	9.52 (101.7%)
平成30年	8.50 (101.5%)	12.69 (101.2%)	10.94 (102.8%)	9.64 (101.2%)
令和1年	8.60 (101.1%)	12.81 (100.9%)	11.26 (102.9%)	9.75 (101.1%)
令和2年	8.77 (101.9%)	13.01 (101.5%)	11.59 (102.9%)	9.91 (101.6%)
令和3年	8.96 (102.1%)	13.22 (101.6%)	11.90 (102.6%)	10.10 (101.9%)
令和4年	9.20 (102.6%)	13.39 (101.2%)	12.22 (102.6%)	10.33 (102.2%)
令和5年	9.38 (101.9%)	13.72 (102.4%)	12.88 (105.4%)	10.51 (101.7%)

【登録車（小型車）】各年3月末現在(年) カッコ内は対前年比%

	乗用車	貨物車	乗合車
平成17年	6.83 (-)	8.06 (-)	9.22 (-)
平成18年	6.90 (101.0%)	8.18 (101.4%)	9.35 (101.4%)
平成19年	7.06 (102.3%)	8.33 (101.8%)	9.57 (102.3%)
平成20年	7.20 (101.9%)	8.62 (103.4%)	9.83 (102.7%)
平成21年	7.47 (103.7%)	8.78 (101.8%)	10.13 (103.0%)
平成22年	7.62 (102.0%)	9.21 (104.8%)	10.44 (103.0%)
平成23年	7.85 (103.0%)	9.60 (104.2%)	10.80 (103.4%)
平成24年	8.12 (103.4%)	9.96 (103.7%)	11.15 (103.2%)
平成25年	8.28 (101.9%)	10.24 (102.8%)	11.42 (102.4%)
平成26年	8.40 (101.4%)	10.41 (101.6%)	11.60 (101.5%)
平成27年	8.61 (102.5%)	10.57 (101.5%)	11.82 (101.8%)
平成28年	8.80 (102.2%)	10.71 (101.3%)	11.97 (101.2%)
平成29年	8.94 (101.5%)	10.80 (100.8%)	12.02 (100.4%)
平成30年	9.03 (101.0%)	10.88 (100.7%)	12.03 (100.0%)
令和1年	9.12 (100.9%)	10.89 (100.0%)	12.07 (100.3%)
令和2年	9.78 (107.2%)	10.92 (100.2%)	12.11 (100.3%)
令和3年	9.37 (95.8%)	11.00 (100.7%)	12.27 (101.3%)
令和4年	9.59 (102.3%)	11.13 (101.1%)	12.52 (102.0%)
令和5年	9.84 (102.6%)	11.26 (101.1%)	12.87 (102.7%)

ユーザー車検台数

(全検査件数)

	令和1年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	過去5年平均
ユーザー受検件数	1,311,538	1,319,239	1,313,369	1,313,340	1,337,772	1,308,555
(前年度比)	104.4%	100.6%	99.6%	100.0%	101.9%	-
ユーザー再検査率	21.3%	21.0%	20.4%	20.3%	21.0%	21.0%
ユーザーに占める本人割合	17.4%	18.4%	18.6%	19.0%	19.0%	18.6%
ユーザー本人再検査率	31.9%	31.4%	30.3%	30.2%	30.7%	30.9%
認証工場受検件数	2,898,495	2,907,035	2,930,238	2,921,584	2,930,627	2,917,596
(前年度比)	98.9%	100.3%	100.8%	99.7%	100.3%	-
認証工場再検査率	7.2%	7.1%	7.0%	7.1%	7.4%	7.2%
ユーザー受検割合 (全持込件数比)	31.2%	31.2%	30.9%	31.0%	31.3%	30.9%
(全受検件数比)	9.0%	9.0%	9.0%	8.8%	10.6%	9.2%

※全持込件数 : 新規・継続・構変・予備検査の持込検査を合計
 ※全受検件数 : 新規・継続・構変・予備検査の合計(指定整備を含む)

(参考:継続検査)

	令和1年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	過去5年平均
ユーザー受検件数	1,086,460	1,085,134	1,086,676	1,101,293	1,121,442	1,096,201
(前年度比)	101.0%	99.9%	100.1%	101.3%	101.8%	-
ユーザー再検査率	21.5%	20.9%	20.2%	20.1%	21.0%	20.7%
ユーザーに占める本人割合	16.1%	16.4%	16.3%	16.8%	17.0%	16.5%
ユーザー本人再検査率	34.1%	33.5%	32.4%	32.2%	32.9%	33.0%
認証工場受検件数	2,682,443	2,683,936	2,710,177	2,714,059	2,721,304	2,702,384
(前年度比)	100.2%	100.1%	101.0%	100.1%	100.3%	-
認証工場再検査率	7.1%	7.0%	6.9%	6.9%	7.3%	7.1%
ユーザー受検割合 (全持込件数比)	25.8%	25.7%	25.6%	26.0%	26.3%	25.9%
(全受検件数比)	7.5%	7.4%	7.4%	7.4%	7.5%	7.4%

定期点検整備実施状況について

令和5年度 継続検査における「定期点検未実施車両に対する検査」の台数割合

	受検台数	前検査台数	前検査率
認証	2,721,299	2,688	0.1%
ユーザー	190,733	86,822	45.5%
代行	930,709	178,343	19.2%
合計	3,842,741	267,853	7.0%

令和5年度において、持込で継続検査を受検した車両384.2万台のうち、定期点検未実施であったものは、26.7万台で約7.0%となっています。

また、受検形態毎の定期点検未実施率は、認証工場で約0.1%、ユーザー車検で約23.6%(本人受検が約45.5%、ユーザー車検代行業者が約19.2%)となっています。

受検後の使用者に点検・整備の励行を促すため、令和5年度は、継続検査を受検した自動車のうち検査の際に提示された点検整備記録簿から定期点検整備の実施が確認できなかった自動車の使用者を対象に、「定期点検・整備アンケート票」を約6.5万件を送付しており、今年度も同様に実施することとしています。

都道府県別 継続検査に占めるユーザー車検の割合順位（令和5年度及び令和元年度）

ユーザー車検受検割合(令和5年度)					
上位 10都道府県			下位 10都道府県		
都道府県名	割合	順位	都道府県名	割合	順位
福 岡	42.8%	1	新 潟	12.6%	1
神奈川	41.6%	2	山 形	15.2%	2
大 阪	41.0%	3	長 野	16.7%	3
熊 本	39.2%	4	石 川	16.9%	4
宮 崎	38.6%	5	青 森	17.3%	5
佐 賀	36.5%	6	秋 田	17.5%	6
兵 庫	36.1%	7	富 山	18.5%	7
奈 良	35.7%	8	徳 島	18.9%	8
沖 縄	35.2%	9	鹿児島	19.2%	9
北海道	34.4%	10	愛 媛	19.8%	10
	割合			割合	
上位10の平均	38.1%		下位10の平均	17.3%	
全国平均	27.6%		全国平均	27.6%	
	上位10	下位10	全国計		
平成30年度	38.5%	16.9%	27.4%		
令和4年度	38.1%	17.3%	27.6%		
増加率差	-0.4%	0.4%	0.2%		

ユーザー車検受検割合(令和元年度)					
上位 10都道府県			下位 10都道府県		
都道府県名	割合	順位	都道府県名	割合	順位
神奈川	42.7%	1	新 潟	12.9%	1
福 岡	42.6%	2	山 形	16.2%	2
大 阪	40.0%	3	石 川	16.4%	3
宮 崎	40.0%	4	長 野	16.4%	4
熊 本	39.9%	5	青 森	17.1%	5
佐 賀	37.5%	6	富 山	17.1%	5
北海道	35.9%	7	秋 田	17.4%	7
大 分	35.7%	8	徳 島	17.6%	8
兵 庫	35.7%	9	愛 媛	18.7%	9
沖 縄	34.9%	10	福 井	18.9%	10
	割合			割合	
上位10の平均	38.5%		下位10の平均	16.9%	
全国平均	27.4%		全国平均	27.4%	

指定整備率

資料15

各主管事務所別指定整備率 (単位：%)

事務所名	28年度	29年度	30年度	1年度	2年度	3年度	4年度	5年度
札幌	75.1	75.2	75.2	75.0	75.5	75.6	75.6	76.5
宮城	67.9	68.1	68.6	68.7	68.9	69.3	69.5	70.7
東京	59.0	59.9	60.3	60.9	61.3	61.7	62.2	63.6
新潟	70.6	71.2	71.4	71.7	71.8	71.9	72.3	73.8
愛知	69.6	70.2	70.6	71.1	71.4	72.0	72.4	73.9
大阪	65.3	65.9	66.3	66.7	67.2	67.7	68.0	69.3
広島	73.7	74.1	74.5	74.9	75.4	75.7	76.1	77.2
香川	74.4	74.9	75.3	75.8	75.9	76.5	76.7	77.4
福岡	67.3	68.0	68.5	69.2	69.6	70.0	70.4	71.7
沖縄	62.3	63.4	63.8	64.4	65.7	65.7	65.6	67.3
全国	67.0	67.6	68.0	68.4	68.8	69.2	70.9	72.1

登録自動車指定整備率(全国) (単位：%)

年 度	28年度	29年度	30年度	1年度	2年度	3年度	4年度	5年度
指定率	75.7	75.7	76.0	76.2	76.1	76.2	76.1	-

定期点検整備実施状況について

令和5年度 継続検査における「定期点検未実施車両に対する検査」の台数割合

	受検台数	前検査台数	前検査率
認証	2,721,299	2,688	0.1%
ユーザー	190,733	86,822	45.5%
代行	930,709	178,343	19.2%
合計	3,842,741	267,853	7.0%

令和5年度において、持込で継続検査を受検した車両384.2万台のうち、定期点検未実施であったものは、26.7万台で約7.0%となっています。

また、受検形態毎の定期点検未実施率は、認証工場で約0.1%、ユーザー車検で約23.6%(本人受検が約45.5%、ユーザー車検代行業者が約19.2%)となっています。

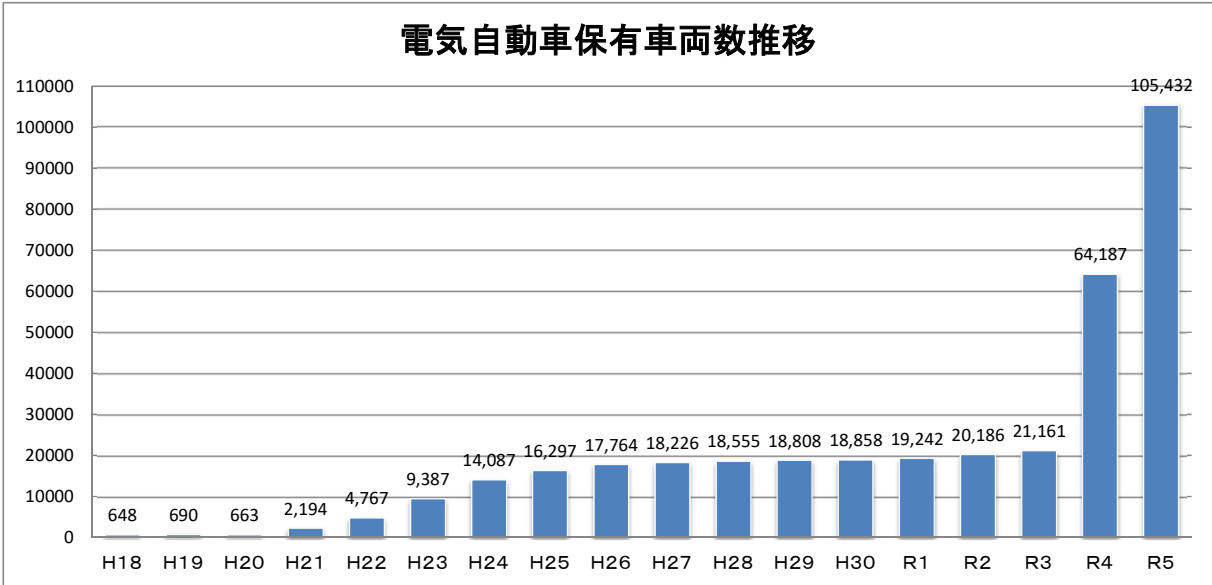
受検後の使用者に点検・整備の励行を促すため、令和5年度は、継続検査を受検した自動車のうち検査の際に提示された点検整備記録簿から定期点検整備の実施が確認できなかった自動車の使用者を対象に、「定期点検・整備アンケート票」を約6.5万件を送付しており、今年度も同様に実施することとしています。

軽自動車の電気自動車

電気自動車保有車両数推移

年度末/台数

	H 1 8	H 1 9	H 2 0	H 2 1	H 2 2	H 2 3	H 2 4	H 2 5	H 2 6	H 2 7	H 2 8	H 2 9	H 3 0	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5
電気自動車	648	690	663	2,194	4,767	9,387	14,087	16,297	17,764	18,226	18,555	18,808	18,858	19,242	20,186	21,161	64,187	105,432



軽自動車のうち電気自動車の保有車両数の現状（令和5年度末）

電気自動車	うち型式指定車	型式指定の改造	並行その他
105,432	104,625	246	561