

専門紙記者説明会資料

<説明資料>

令和8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. 軽自動車のOSSの現状 (資料3) P. 10
4. 検査の高度化システムの活用 (資料4) P. 11
5. 施設整備（袖ヶ浦）の状況 (資料5) P. 12
6. 検査コースの安全対策の検討状況（下回り検査、フットスイッチ）
. (資料6) P. 13
7. 要員確保・離職対策 (資料7) P. 14
8. CS向上対策 (資料8) P. 16
9. 不当要求件数 (資料9) P. 17
10. 事故件数 (資料10) P. 18

<基礎データ>

11. 軽自動車の新車販売台数の推移 (資料11) P. 19
12. 軽自動車（三輪・四輪）の保有車両数の推移 (資料12) P. 20
13. 軽自動車の平均使用年数及び平均車齢 (資料13) P. 22
14. 軽自動車のユーザー車検台数 (資料14) P. 26
15. 軽自動車の指定整備率 (資料15) P. 28
16. 軽自動車の定期点検整備実施状況 (資料16) P. 29
17. 軽自動車の電気自動車 (資料17) P. 30

令和8事業年度における主要施策について

概要

「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。」という基本理念のもと、軽自動車に対して公正かつ確実な検査を行うことが当協会の最大の使命である。受検者が安心して受検できるよう、検査場の安全性及び利便性の向上に努めるとともに、要員を確保し、施設・検査機器も適切に管理する必要がある。

令和8事業年度は、業務の効率化、経費削減に努めつつ、以下の3つの観点で業務を進めていく。

- (1) 検査件数の増加に伴い、検査場及び窓口が混雑し、待ち時間が一層増加するなど、受検者にとって利便性が損なわれている状況にあることから、近年進化が著しい DX を活用して手続きが円滑に進むようにするなど、受検者の利便性の向上に努める。
- (2) 検査場の処理能力の不足も顕在化しつつあるため、事務所の移転等の必要な施設整備を実施していく必要があるほか、財務状況を理由に可能な限り期間を延長してきた検査機器の更新についても、検査業務の執行体制整備の観点から早期に本来の更新期間に戻すべく検討を進める。
- (3) 検査件数の増加により職員への負担が増加していることから、職員を安定的に確保し適正な要員配置に努める必要があるほか、DX を活用して負担を軽減し業務の省力化を図るとともに、働きやすい環境を整備することによる職員満足度(ES)向上に取り組む。

1. DX の推進

現行の軽自動車の電子情報処理システム(以下「軽 MOTAS」という)を令和11年1月に更改するため、令和8事業年度から設計開発に取り組むこととする。この更改の機会を捉え、ユーザー利便性の向上を図るため、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)の対象拡大、OSS 申請の利便性向上、検査手続きのデジタル化の推進、検査手数料及び自動車重量税納付のキャッシュレス化の推進に取り組むこととする。

なお、いずれの取り組みも国土交通省と歩調を合わせて行うものである。

(1) 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)の対象拡大

当協会では、「継続検査 OSS」を令和元年5月より、「新規検査 OSS」を令和5年1月より開始しているところ、ユーザー利便性のさらなる向上のため、軽自動車の OSS を共同運用している地方税共同機構とともに、住所変更、名義変更、中古新規検査、自動車検査証返納届出、解体返納(届出)も OSS 申請の対象手続きに加えることとし、令和8事業年度から設計開発に着手する。

なお、「規制改革実施計画(令和7年6月 13 日閣議決定)」では「軽自動車の自動車検査証の変更記録についても、申請者の手続き負担軽減の観点から、軽自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象手続きに加える」とされている。

(2) OSS 申請の利便性向上

オンライン利用率は、令和8年3月末時点で継続検査 OSS が 50.9%(利用率目標 60%^{注)}、新規検査 OSS が 38.9%(利用率目標 40%^{注)}と向上している。引き続き、目標に向けて利用率拡大のための普及活動を継続するとともに、さらに OSS 申請の平日夕方・土日祝日審査対応を検討する。

^{注)}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

^{注)}取組期間(達成期限)は、いずれも令和8年度末

(3) 軽自動車の検査手続きのデジタル化

ユーザー利便の一層の向上を図るため、軽 MOTAS 更改時に併せて、申請書の電子化、自動受付機の導入、自動車検査証有効期間の自動更新機の導入等、検査手続きの一層のデジタル化を推進するため、令和8事業年度に検査手続きのデジタル化に向けた設計開発に着手する。

(4) 検査手数料及び自動車重量税納付のキャッシュレス化

上記(3)に併せて、検査手数料及び自動車重量税納付において、国土交通省及び自動車技術総合機構と連携し、クレジットカード、プリペイドカード払い及び二次元コード決済を使用できるようにキャッシュレス化を導入することとし、令和8事業年度から設計開発に着手する。

(5) システムの安定運用

当協会の情報システムは、基幹系システム(軽MOTAS、軽自動車OSS、検査の高度化システム、検査予約システム)と情報系システム(イントラネット、人事・給与、勤怠、会計)に大別され、これらシステムの適切な維持管理と安定運用を図る。

① 基幹系システム

「軽MOTAS」は、軽自動車検査ファイルを管理するシステムであり、安定的な稼働と検査記録の保全が求められている。令和8事業年度は、引き続きシステムの安定稼働を図るとともに、税制改正等に伴う必要なシステム整備を行っていく。

「検査の高度化システム」は、軽MOTASと検査機器を連携させ、検査業務の円滑化を図るシステムであり、2年間で事務所等に設置している機器を更新することとし、令和8事業年度は約半数の49事務所を対象に行うこととする。また、高度化システム未対応事務所、分室及び出張検査場において高度化システムを利用できるように環境整備を行うこととする。

② 情報系システム

「情報系システム」は令和6年度にクラウドサーバへの移行等全面的な刷新を行ったところであり、令和8事業年度においても、適切な維持管理と安定的な運用を図る。また、人事・給与システムを令和9年度に更新するため設計開発に着手する。

2. 施設等の整備

財務状況に起因して凍結している施設整備計画及び検査機器の更新頻度の延長を見直し、併せて、職員の安全確保に必要な措置を講じることとする。

(1) 施設の整備

構内混雑の緩和や施設の老朽化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、引き続き、施設の整備を検討、実施していくこととしている。

袖ヶ浦支所では令和5年度から混雑緩和等に向けた施設改修を行ってきたところ、令和8年5月7日からの供用開始に向けて関係団体と連携して外構整備等を進める。

(2) 検査機器の整備

令和8事業年度については、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	8	北見事務所(1)、宮城事務所(3)、相模支所(2)、久留米支所(2)

(参考) 令和7年度に実施した検査機器の更新

	コース数	事務所等 ()はコース数
老朽更新	7	京都事務所(2)、島根事務所(2)、沖縄事務所(3)

(参考) 事務所数及び検査コース数(令和7年度末現在)

89事務所/181コース

(3) 安全対策の推進

検査コース内事故防止のための安全対策のうち、下回り検査においては、職員からの提案やヒヤリハット事象の分析等を通じ、アクセルとブレーキの踏み間違いに起因する潜在的なリスクがあることが明らかになっているため、効果的かつ効率的な対策について検討を進める。また、踏み間違い事故から受検者を護るため、排気ガス検査用フットスイッチを配備する等により、検査時の安全性を向上させる。

3. 執行体制の整備

検査の確実な執行体制を維持・強化するため、要員確保、業務適正化等の取り組みのほか、働きやすい環境整備にも取り組むこととする。

(1) 要員の適正な配置

公正かつ確実な検査を行うために人材の確保及び人材の育成は不可欠であり、安定的な要員確保に向けた新規採用者の獲得や採用後の研修の充実を図る。

また、適切な休暇の取得にも支障が生じることがあるなど要員不足に起因する課題が顕在化してきているため、欠員の解消に努めるとともに、新たな要員配置計画を検討する。

① 安定的な人材の確保

新規採用職員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^注を適切に運用する。

令和8事業年度は指定校への訪問や当協会の知名度向上により新卒者の安定した採用を目指す。また、求人広告サイトに職員募集情報を掲載し、転職希望者を主なターゲットとして採用に取り組むこととする。

注) 指定校推薦制度は、全国自動車大学校・整備専門学校協会会員校及び自動車短期大学校等の中から過去の採用状況、全国的な地域バランスや各主管からの要望を考慮のうえ学校を指定し、生徒を推薦いただくもの。

一方、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を確保するため、再雇用制度の活用等を行う。

② 人材育成と資質の向上

職員の人材育成と資質の向上を図ることを目的として、検査業務及び窓口業務の知識・技能の習得のための研修に加え、役職ごとのマネジメント能力の向上やモチベーションの維持・向上、コミュニケーション能力を向上させるための研修を計画的に実施する。

(2) 働きやすさ(ES)の向上

近年は夏季における気温の上昇が顕著となっており、検査担当職員の健康と安全を守る観点から、電動ファン付きの作業着の検証などを実施し、更なる熱中症の予防及び対策を図ることとする。

また、地方事務所からの様々な意見や提案を本部で的確に把握できるようにするとともに、評価・表彰制度への理解促進や運用見直しにより職員の意欲向上を図る等のES向上策を推進していく。

(3) 業務適正化等の推進

① 不適切事案対策

当協会では過去の不適切事案を踏まえ理事長をトップに据えた「検査業務適正化等推進検討委員会」を平成 30 年度から設置している。令和8事業年度においても理事長のリーダーシップのもと同委員会開催を通じて検査業務におけるリスクの抽出及び不適切事案の未然防止を図るとともに、重大な不適切事案への対応等を行うこととする。

② 不当要求対策

地方事務所向けに接遇実地講習を継続的に実施し、接遇スキルを上げてきたところ、令和8事業年度は接遇実地講習を継続するとともに、地方事務所からの要望が強かったカスタマーハラスメント対策について講習できるように措置することとする。

また、全国の地方事務所に設置している監視カメラについては、落雷等により不具合が生じたものは早急に修繕を図るとともに、老朽化による不具合が生じないよう順次更新することとする。

③ 事故防止対策

令和7年度の事故件数は 49 件となり、令和6年度より減少したものの依然として高水準であり、2.(3)の安全対策に加え、令和8事業年度においても構内事故防止強化運動の実施、職員研修等を通じて、事故情報の共有や安全作業マニュアルの遵守を図ることで事故防止に努めていく。

また、認証整備事業者への注意喚起を目的として業界団体の会報誌に事故注意喚起情報を掲載するとともに、一般受検者に対してはウェブサイト等にて事故注意喚起情報を発信していく。

4. 業務運営の効率化、経費節減

昨今の物価高騰及び人件費上昇により、令和8年4月に検査手数料額が改定され約 20%の検査手数料収入の増加が見込まれている。しかしながら、今後も物価高騰及び人件費上昇を背景とする支出の増大、特に軽 MOTAS 更改の経費の上昇等が見込まれており、当協会の経営は依然として厳しい状況にある。

そのため、調達にあたっては、一般競争入札の実施、適正な市場価格調査による安価な調達等により、より一層の予算の効率的執行に努めるなど、引き続き、経費節減に最大限努力していく。

以上

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7年3月末では3,191万台に達し、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年と令和6年を比較し、軽自動車の保有台数は約6倍の増加、一方、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、騒音や二酸化窒素等の大気汚染状況の改善等により、安全・安心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6年 (2024年)
保有台数※ (軽自動車)	1, 892万台 (541万台)	7, 862万台 (3, 191万台)
事故件数	718, 080件	290, 895件
交通事故 死者数	16, 765人	2, 663人

※保有台数については年度末現在の数字である

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、自動車の進化等に対応するためにさらなる検査技術の向上を図り、また、検査業務にかかる申請手続きにおいては、ワンストップサービス（OSS）の手続き拡大等のデジタル化を推進し、当協会の社会的責任を果たしていく。

令和8事業年度収入支出予算

(単位：百万円)

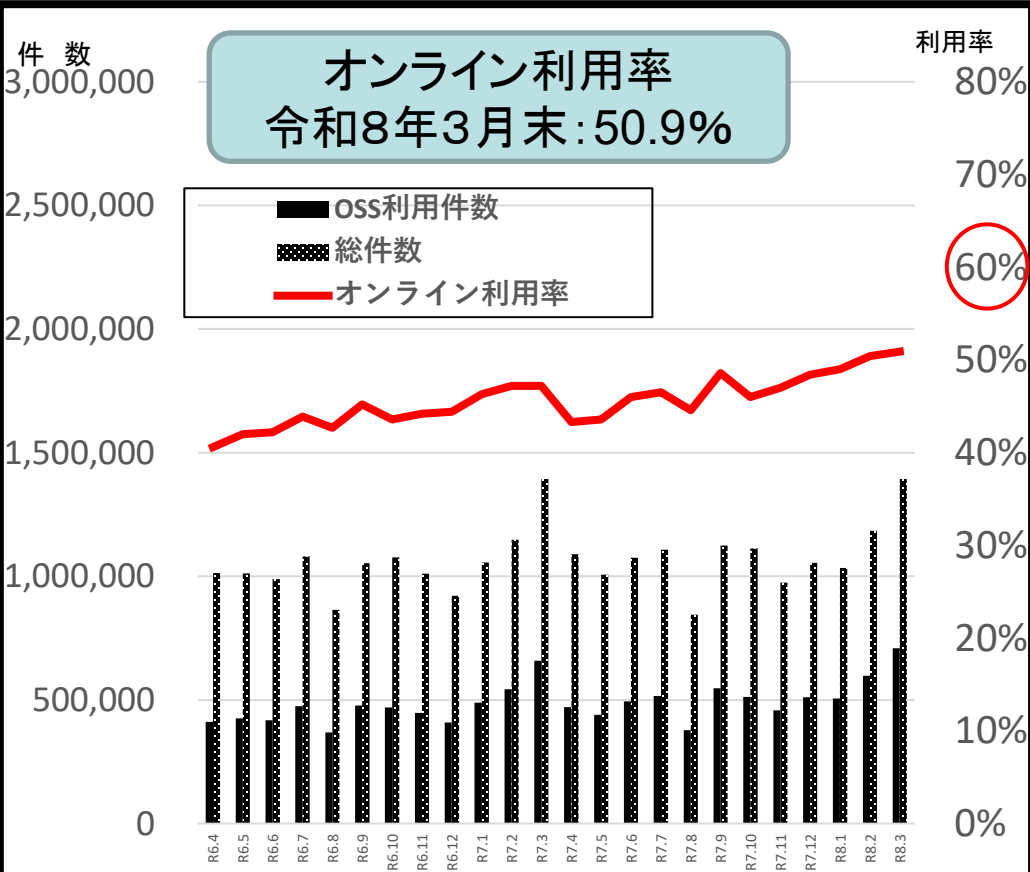
収 入				支 出			
科 目	令和8年度 予 算 額 (A)	令和7年度 予 算 額 (B)	比 較 増 △ 減 額 (A)-(B)	科 目	令和8年度 予 算 額 (A)	令和7年度 予 算 額 (B)	比 較 増 △ 減 額 (A)-(B)
(款)業務収入	27,694	22,821	4,872	(項)役職員給与	8,046	7,851	194
(項)検査手数料 収入	26,698	22,086	4,611	(項)業 務 費	16,948	12,534	4,414
(項)業務雑収入	187	186	1	(項)施設整備費	2,446	1,814	632
(項)受託業務 収入	807	548	259	(項)受託業務費	710	415	294
(款)業務外収入	196	926	△ 729	(項)予 備 費	500	500	0
(項)利息収入	61	64	△ 3				
(項)雑 収 入	135	861	△ 725				
収 入 合 計	27,891	23,747	4,143	支 出 合 計	28,651	23,115	5,535

(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。

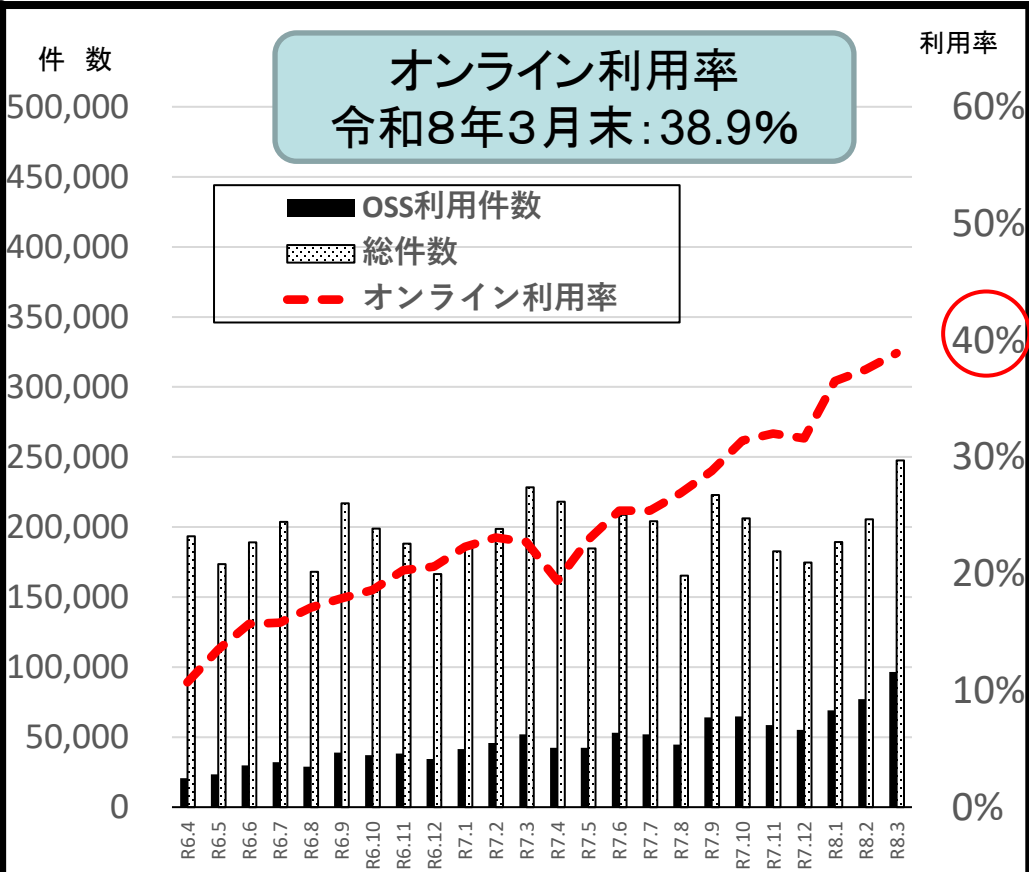
○軽自動車に係るオンライン手続きについての利用率目標

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

○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



1. 高度化システムの概要

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と検査機器（OBD検査機器を含む）と連携し、検査職員の補助及び検査結果の収集・分析と蓄積管理を行うなど検査業務の円滑化を図るシステムである。

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、国土交通省および自動車技術総合機構と連携して構築した機能により令和6年10月から本格運用を開始している。今後は、自動車技術総合機構で構築しているOBD検査システムのバージョンアップに対応した高度化システムの改修を進めていく。

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したことで177コースの設置が完了。
- 令和8年度：高度化未対応拠点へのシステム導入予定。

・ 整備状況

設置後8年を超えた高度化システム端末を令和8年度、令和9年度で更新。

（令和6年度更新なし、令和7年度更新なし、令和8年度48事務所87コース、令和9年度38事務所90コース）

袖ヶ浦支所（計画）

資料5

【概要】

敷地面積 5,946㎡

業務量増大及び敷地狭隘なため隣接地購入のうえ事務棟移転

業務開始予定 令和8年5月7日

【第一期】

業務量増大及び敷地狭隘なため隣地購入し、余剰用地を関係団体に売却、当協会は外構工事、関係団体が事務棟建築工事を実施している。なお、当協会は関係団体と賃貸借契約を締結のうえ、入居する。

【第二期】

現事務棟については、現関係団体棟用地を購入後に解体・外構工事を行い、駐車場を整備する。

外構（第一期）完成予想図

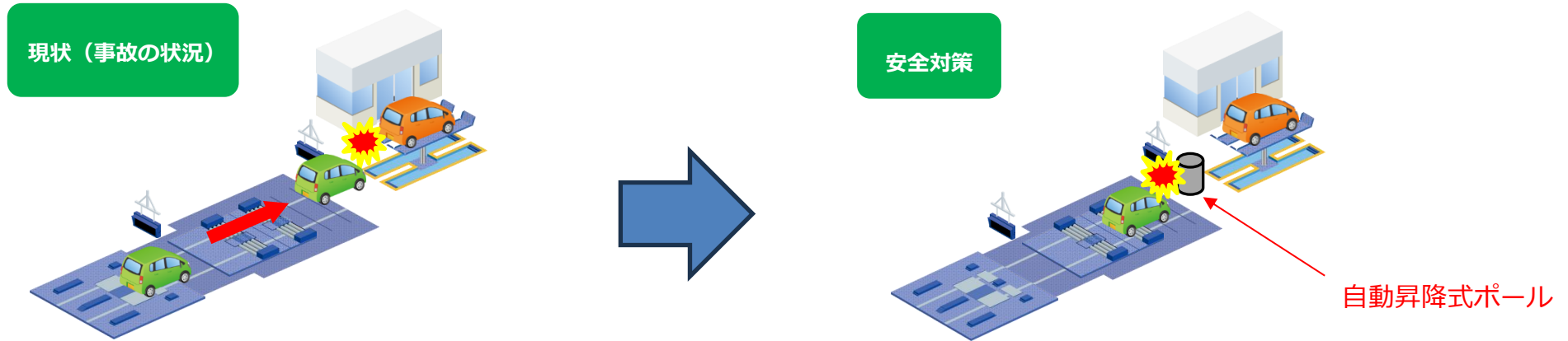


検査コースにおける安全対策

資料6

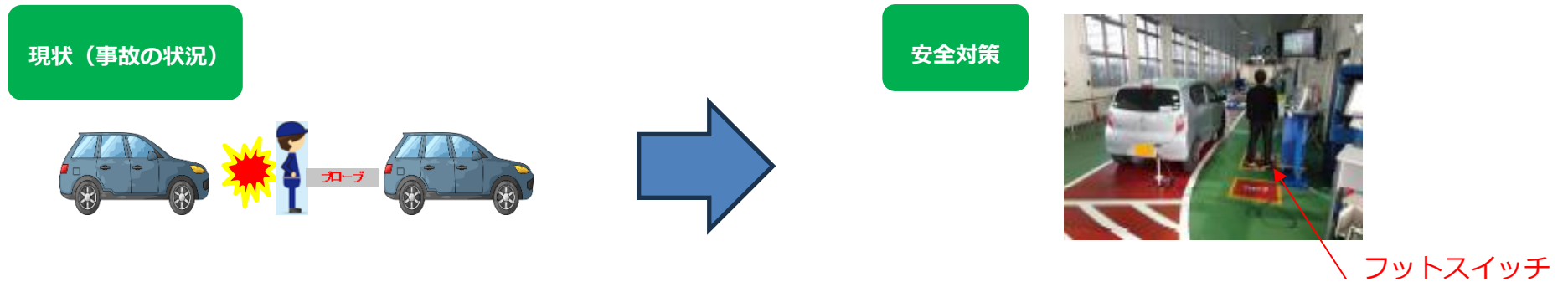
下回り担当職員保護対策（令和8年度検証）

検査機器と連動した自動昇降式ポールをマルチテストと下回り検査場所間に設置する
自動昇降式ポールは、下回り検査用ドライブオン・リフト上昇ボタンと連動して上昇、検査機器の退出許可ボタンと連動して下降させることで下回り検査実施中にアクセル踏み間違いで暴走した車両を下回り検査場所に侵入させない対策



受検者保護対策（令和8年度全国配備）

排気ガス検査時に車両後方で受検者が待機していた場合、後続車両の暴走により受検者に危険が及ぶ可能性が高いことから、検査中において受検者を後続車両の走行レーンから退避させる対策



正規職員の現員数・新規採用者数等の推移

単位：人

	令和8年度	令和7年度	令和6年度	令和5年度	令和4年度
定員数	778	778	778	778	778
現員数	761	756	766	767	773
過欠員数	▲17	▲22	▲12	▲11	▲5
新規採用数 (うち4月1日採用数)	32 (32)	30 (21)	32 (25)	38 (25)	30 (26)

注) 現員数は4月1日現在の人数。

ES (Employee Satisfaction (職員満足度)) 向上対策

●概要

- 当協会では、離職防止を含め、業務の健全な遂行のためにはES(Employee Satisfaction: 職員の満足度)の向上を図ることが重要と認識しており、事務所等における業務が職員の高い満足度(高い理解・納得や充実感)の下に進められるよう、ESの向上に常に配慮しながら、業務や環境の改善につながる具体策を講じている。
- また、当協会内のコミュニケーションの向上及び組織間・職員間の「壁」の低減を図るため、職員からの「ES向上対策に向けた意見募集」を実施しており、令和7年度末までに67件の意見が寄せられ、本部の回答を全職員に共有している。

●背景・経緯

- 平成29年12月に立ち上げられたES向上検討チームを前身とし、翌平成30年12月、本部及び主管事務所の職員約20名からなる「ES向上対策PT」を設置。
- 平成30年度に全職員アンケートを実施し、その結果を踏まえて令和2年度に取組事項等をまとめた「ES向上対策中間報告」に沿ってES向上に努めてきた。
- 令和6年度、当該取組が一定程度実施されたため、再度、全職員アンケートを実施した。ES向上の取組みによりESが向上したことが判明したが、ESが低い項目(やりがい、組織のあり方、人事、給与、職場の問題解決など)も明らかになった。
- 令和7年度、ESが低い項目を深掘りするため、より具体化した選択式の設問に加え、自由記述も多く採り入れた全職員アンケートを実施。

●令和7年度のアンケート結果の概要とES向上対策PTでの検討

- 約3440件もの膨大な提案・意見が寄せられ、短期的又は具体的に取り組む必要があるものとして「今後のES取組み事項(案)」を抽出。
- アンケートによると、「これまでのES向上策に概ね満足している」割合が77%であった。令和6年度アンケートでESが低いと思われた項目に関しても、多くの項目で、職員の属性によらず職員の7、8割が満足と回答。これは、令和6年度アンケートの設問では複数の視点を同一の項目で尋ねる等あいまいな表現になっていたものと考察された。
- ES向上対策PTで、「令和7年度策定ES取組み事項」をとりまとめ。

「令和7年度策定ES取組み事項」

1. 相談体制・提案制度の整理

○内部通報、検査の不正等に関する情報収集体制、業務改善提案、ES意見募集などの概要と連絡方法を一覧表に集約・記載を行う など

2. 評価・表彰制度・運用の見直し

○業績功労等の表彰を受けた者に対し、業績評価者は適正に評価に反映することを検討する など

3. その他(短期的に実施可能な事項)

○契約職員にも現場で役に立つ研修を充実する など

1. 当協会におけるCS・接遇向上対策の取組方針

- 「無用な苦情やトラブルを防止を通じた効率的な業務執行及び職員保護」を目的として、その手段としてのCS意識の向上を図る。
- 毎年度「CS・接遇向上対策実施要領」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・接遇向上策に取り組む。

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。

令和6、7年度

- ・3年で一巡することとし、令和7年度は27事務所等で実施。令和6年度より現地訪問による対面形式にて実施。

年度	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年	3年	4年	5年	6年	7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	15	14
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	11	12
基準を満たしている(A)	17	8	27	5	2	5	4	6	1	3	0	1
改善点がある(BB)	37	8	9	0	2	0	1	2	1	0	0	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	0	0
対象事業所数	85	20	85	85	85	59	31	29	29	32	26	27

(注)26～27年度は覆面調査、28～7年度は観察レポートの総合評価

3. 令和8年度におけるCS・接遇向上対策

- 3年間で一巡する接遇実地講習の3年目であり、令和8年度は32事務所等(全体の約1/3)で実施予定。
- 令和9年度からの、接遇実地講習を含むCS向上施策の方針について調査・検討。
- カスハラ対策抑止のための措置が企業に義務付けられることを踏まえ、接遇レベルを維持しつつ毅然とした対応を行うカスハラ対策動画を作成。

不当要求件数の推移

○不当要求者別の件数

受検者	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
ユーザー本人	21	20	18	24
代行業者	12	13	16	23
整備事業者	7	14	7	1
不明	4	1	2	6
合計	43	48	43	54

○不当要求行為別の件数

不当要求行為	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
暴力行為	2	3	2	5
威圧行為	20	22	29	43
合格強要行為	7	11	5	14
時間外検査強要行為	13	10	8	7
説明強要行為	14	26	22	27
その他（窓口関係）	9	7	6	9
合計	65	79	72	105
警報装置作動回数	18	28	29	37
警察要請	21	16	15	15

※ 1件の不当要求で複数の行為があった場合には、それぞれの行為に件数を計上しているため、行為別と受検者別の合計件数が異なる

事故発生件数の推移等について

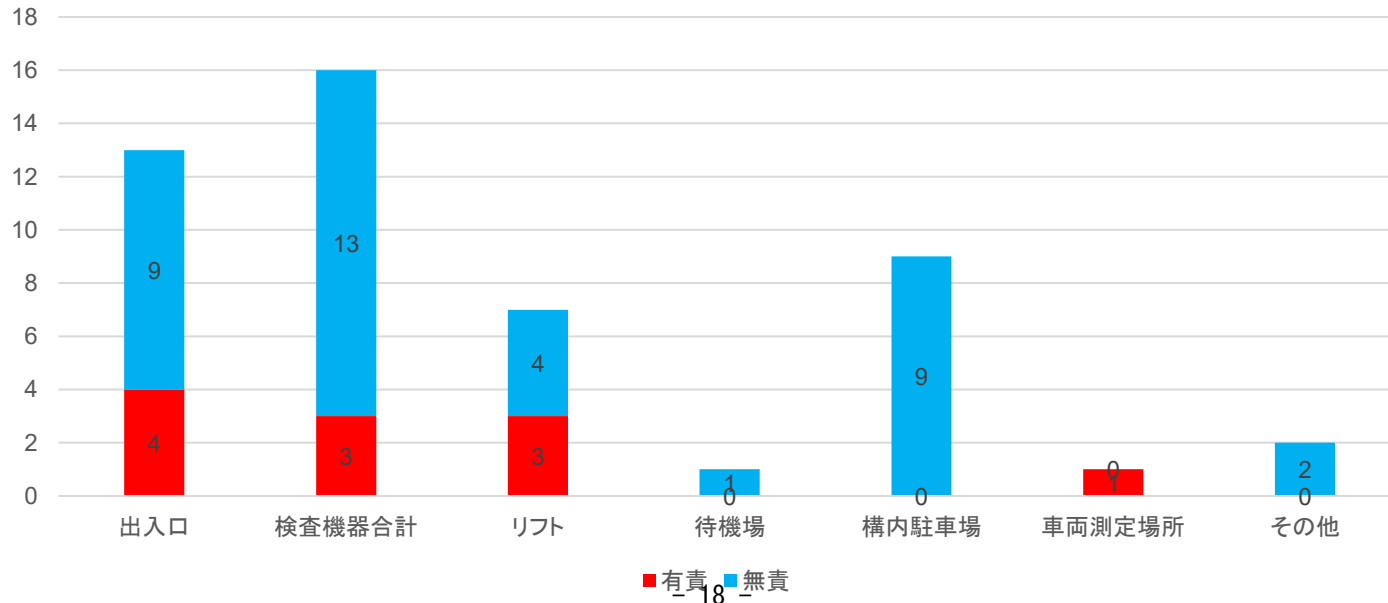
資料10

(1) 構内事故の発生状況

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
事故発生件数	37	54	55	49
有責事故	13	17	16	11
無責事故	24	37	39	38
踏み間違い	6	16	6	7

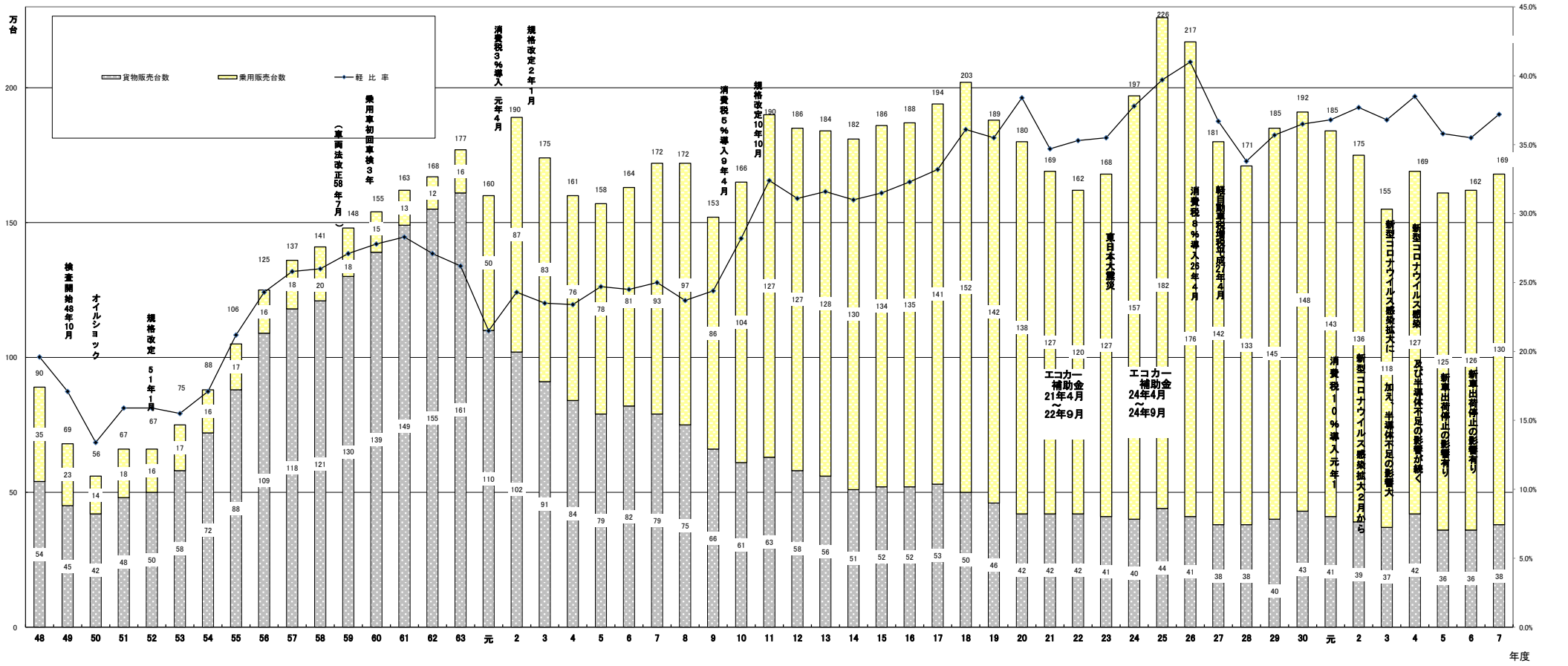
(2) 事故の発生場所（令和7年度データ）

場所別 有責・無責事故件数(令和7年度)



検査対象軽自動車の新車販売台数の推移

資料11



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	6	7
乗用販売台数	35	23	14	18	16	17	16	17	16	18	20	18	15	13	12	16	50	87	83	76	78	81	83	97	88	104	127	127	128	130	134	135	141	152	142	138	127	120	127	157	182	176	142	133	145	148	143	136	118	127	125	126	130
貨物販売台数	54	45	42	48	50	58	72	88	109	118	121	130	139	149	155	161	110	102	91	84	79	82	79	75	66	61	63	58	56	51	52	52	53	50	46	42	42	42	41	40	44	41	38	38	40	43	41	39	37	42	36	36	38
合計販売台数	90	69	56	67	67	75	88	106	125	137	141	148	155	163	168	177	160	190	175	161	158	164	172	172	153	166	190	188	184	182	186	188	194	203	189	180	169	162	168	197	226	217	181	171	185	192	185	175	155	169	162	162	168
軽比率	19.6%	17.1%	13.4%	15.9%	15.9%	15.5%	17.1%	21.2%	24.3%	25.8%	26.0%	27.1%	27.8%	28.3%	27.1%	26.2%	21.5%	24.3%	23.5%	23.4%	24.7%	24.5%	25.0%	23.7%	24.4%	28.2%	32.4%	31.1%	31.6%	31.0%	31.5%	32.3%	33.2%	36.1%	35.5%	38.4%	34.7%	35.3%	35.5%	37.8%	39.7%	41.0%	36.7%	33.8%	35.7%	36.5%	36.8%	37.7%	36.8%	38.5%	35.8%	35.5%	37.2%

※単位未満切捨て

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7年度）

資料12-2

令和8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	299,238	232,422	56.3%	1	東京	887,072	3,066,137	22.4%	1
長崎	505,559	400,001	55.8%	2	神奈川	1,071,190	2,684,173	28.5%	2
和歌山	395,373	322,375	55.1%	3	北海道	1,221,178	2,422,115	33.5%	3
島根	290,560	246,134	54.1%	4	愛知	1,754,858	3,406,658	34.0%	4
沖縄	631,251	550,392	53.4%	5	大阪	1,224,184	2,367,100	34.1%	5
鳥取	240,976	213,625	53.0%	6	千葉	1,261,236	2,336,397	35.1%	6
愛媛	518,714	463,450	52.8%	7	埼玉	1,458,674	2,564,017	36.3%	7
鹿児島	692,827	619,023	52.8%	8	栃木	646,172	1,031,990	38.5%	8
宮崎	467,724	442,574	51.4%	9	茨城	984,459	1,568,239	38.6%	9
佐賀	341,074	324,714	51.2%	10	兵庫	1,122,342	1,769,590	38.8%	10
合計	4,383,296	3,814,710	53.5%	—	合計	11,631,365	23,216,416	33.4%	—

	①H28年3月末	②令和8年3月末	②-①
上位10の平均	53.2%	53.5%	0.2%
全国平均	39.0%	40.8%	1.8%

※ H28.3月末上位10の値はR8.3月末の上位10対象事務所で算定。

	①H28年3月末	②令和8年3月末	②-①
下位10の平均	31.5%	33.4%	1.9%
全国平均	39.0%	40.8%	1.8%

※ H28.3月末下位10の値はR8.3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	1,754,858
埼玉	1,458,674
福岡	1,386,715
千葉	1,261,236
大阪	1,224,184

軽保有車両数の少ない都道府県下位5位	
鳥取	240,976
島根	290,560
福井	291,255
徳島	298,952
高知	299,238

※ R8.3月末の登録車保有車両数は、速報値

過去10年間の比率の変化

軽自動車 上位10位 [R8.3対H28.3]						軽自動車 下位10位 [R8.3対H28.3]					
都道府県名	R8.3 ①	順位	H28.3 ②	順位	増減率 (①÷②)	都道府県名	R8.3 ①	順位	H28.3 ②	順位	増減率 (①÷②)
高知	299,238	1	296,786	2	100.8%	東京	887,072	1	792,363	1	112.0%
長崎	505,559	2	493,536	3	102.4%	神奈川	1,071,190	2	936,545	2	114.4%
和歌山	395,373	3	385,415	4	102.6%	北海道	1,221,178	3	1,137,269	3	107.4%
島根	290,560	4	285,273	5	101.9%	愛知	1,754,858	4	1,580,405	4	111.0%
沖縄	631,251	5	575,082	1	109.8%	大阪	1,224,184	5	1,134,254	6	107.9%
鳥取	240,976	6	238,584	7	101.0%	千葉	1,261,236	6	1,112,233	5	113.4%
愛媛	518,714	7	506,514	9	102.4%	埼玉	1,458,674	7	1,260,525	7	115.7%
鹿児島	692,827	8	683,065	6	101.4%	栃木	646,172	8	588,701	8	109.8%
宮崎	467,724	9	471,787	8	99.1%	茨城	984,459	9	901,730	9	109.2%
佐賀	341,074	10	332,533	10	102.6%	兵庫	1,122,342	10	1,054,640	10	106.4%
合計	4,383,296		4,268,575		102.7%	合計	11,631,365		10,498,665		110.8%

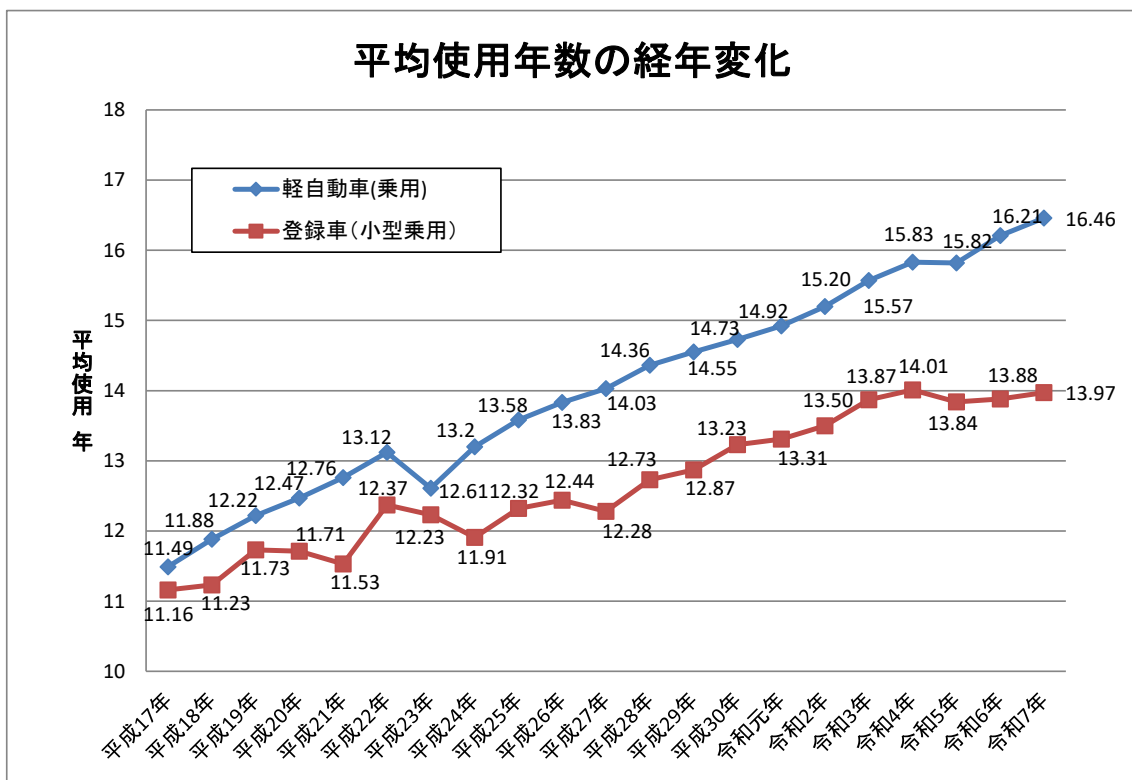
H27年度からの軽自動車保有車両数の増加数

	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
H27年度 車両数	4,268,575	10,498,665	5,555,800	30,157,138
R7年度 車両数	4,383,296	11,631,365	6,198,540	32,109,866
差引計	114,721	1,132,700	642,740	1,952,728
増加率	102.7%	110.8%	111.6%	106.5%

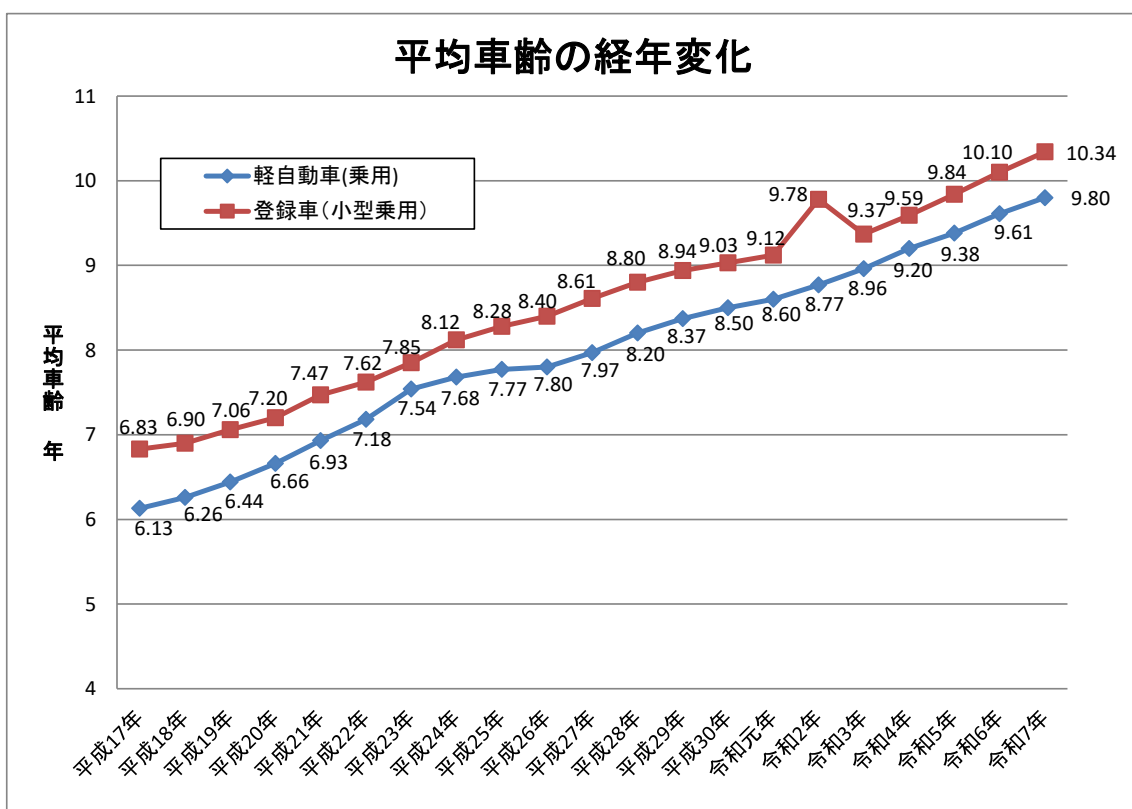
※ H27年度上位10合計は令和7年度上位10対象事務所の車両数合計、H27年度下位10合計は令和7年度下位10対象事務所の車両数合計。

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年においては、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%

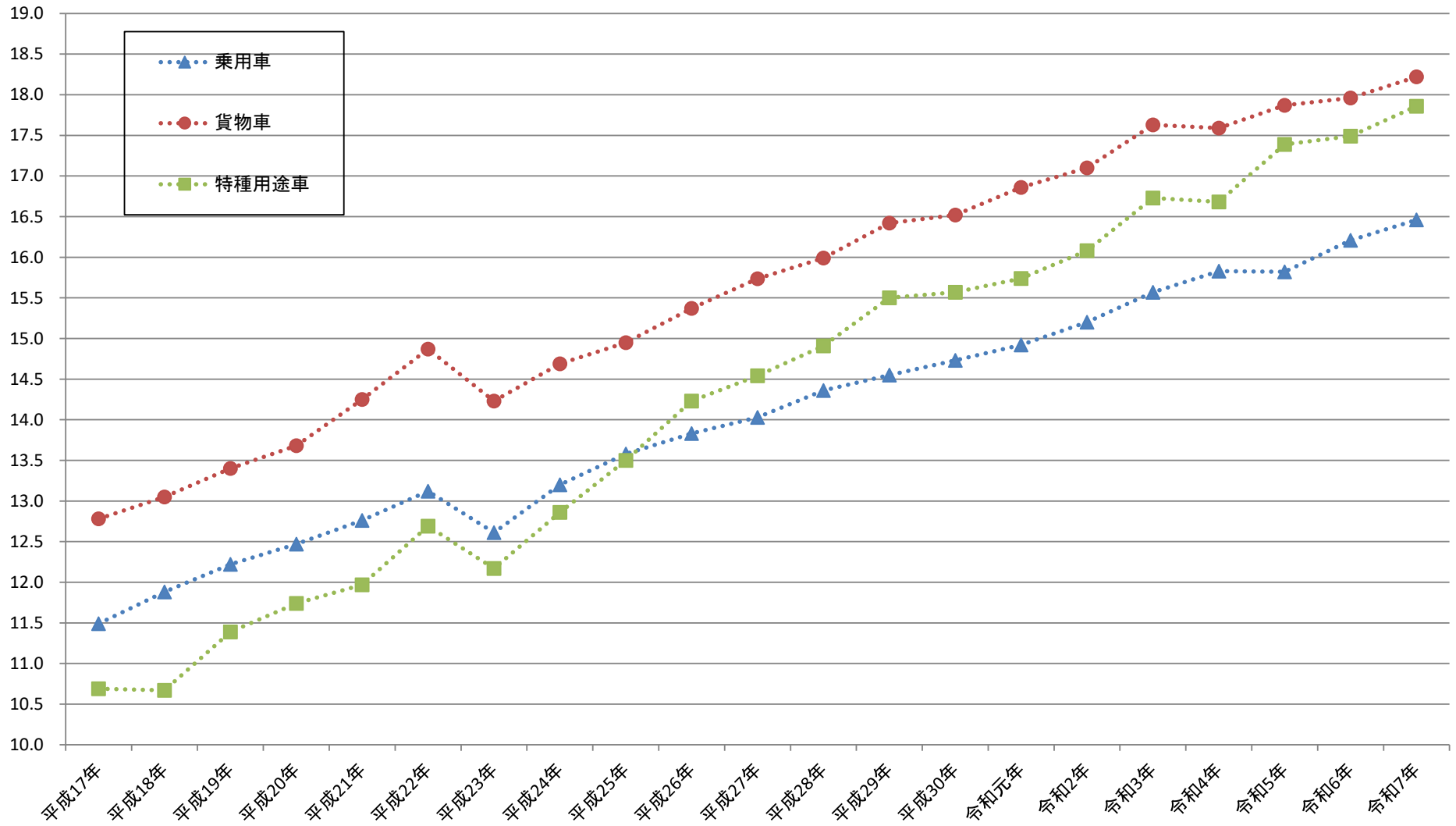
	乗用車	貨物車	特種用途車	合計
平成17年	11.49 (-)	12.78 (-)	10.69 (-)	12.10 (-)
平成18年	11.88 (103.3%)	13.05 (102.1%)	10.67 (99.8%)	12.41 (102.5%)
平成19年	12.22 (102.8%)	13.40 (102.6%)	11.39 (106.7%)	12.74 (102.6%)
平成20年	12.47 (102.0%)	13.68 (102.0%)	11.74 (103.0%)	12.99 (101.9%)
平成21年	12.76 (102.3%)	14.25 (104.1%)	11.97 (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%)	16.18 (99.8%)
令和6年	16.21 (102.4%)	17.96 (100.5%)	17.49 (100.5%)	16.53 (102.1%)
令和7年	16.46 (101.5%)	18.22 (101.4%)	17.86 (102.1%)	16.77 (101.4%)

【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%)
令和元年	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%)
令和6年	13.88 (100.2%)	14.92 (101.4%)	17.04 (89.4%)
令和7年	13.97 (100.6%)	15.20 (101.8%)	15.27 (89.6%)

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%)
令和元年	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%)
令和6年	9.61 (102.4%)	13.83 (100.8%)	12.80 (99.3%)	10.73 (102.0%)
令和7年	9.80 (101.9%)	14.08 (101.8%)	13.01 (101.6%)	10.93 (101.8%)

【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%)
令和元年	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%)
令和6年	10.10 (102.6%)	11.41 (101.3%)	13.06 (101.4%)
令和7年	10.34 (102.3%)	11.58 (101.4%)	13.21 (101.1%)

ユーザー車検台数

(全検査件数)

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	過去5年平均
ユーザー受検件数	1,313,369	1,313,340	1,337,772	1,348,297	1,406,866	1,343,929
(前年度比)	99.6%	100.0%	101.9%	100.8%	104.3%	-
ユーザー再検査率	20.4%	20.3%	21.0%	22.2%	21.9%	21.2%
ユーザーに占める本人割合	18.6%	19.0%	19.0%	19.4%	20.1%	19.2%
ユーザー本人再検査率	30.3%	30.2%	30.7%	32.3%	31.8%	31.0%
認証工場受検件数	2,930,238	2,921,584	2,930,627	2,945,056	2,982,082	2,941,917
(前年度比)	100.8%	99.7%	100.3%	100.5%	101.3%	-
認証工場再検査率	7.0%	7.1%	7.4%	7.7%	7.7%	7.4%
ユーザー受検割合 (全持込件数比)	30.9%	31.0%	31.3%	31.4%	31.7%	31.3%
(全受検件数比)	9.0%	8.8%	10.6%	10.7%	9.1%	9.6%

※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3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	過去5年平均
ユーザー受検件数	1,086,676	1,101,293	1,121,442	1,128,863	1,175,796	1,122,814
(前年度比)	100.1%	101.3%	101.8%	100.7%	104.2%	-
ユーザー再検査率	20.2%	20.1%	21.0%	22.2%	21.9%	21.1%
ユーザーに占める本人割合	16.3%	16.8%	17.0%	17.4%	17.8%	17.1%
ユーザー本人再検査率	32.4%	32.2%	32.9%	34.5%	34.1%	33.2%
認証工場受検件数	2,710,177	2,714,059	2,721,299	2,732,066	2,793,240	2,734,168
(前年度比)	101.0%	100.1%	100.3%	100.4%	102.2%	-
認証工場再検査率	6.9%	6.9%	7.3%	7.7%	7.5%	7.3%
ユーザー受検割合 (継続検査持込件数比)	28.6%	28.9%	29.2%	29.2%	29.6%	29.1%
(継続検査受検件数比)	12.5%	13.5%	15.1%	16.1%	9.0%	13.3%

※継続検査持込件数：持込の継続検査件数

※継続検査受検件数：指定整備を含む全継続検査件数

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7年度及び令和3年度）

ユーザー車検受検割合(令和7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
新潟	12.9%	1	福岡	43.3%	1
山形	15.9%	2	神奈川	42.0%	2
秋田	17.5%	3	大阪	40.8%	3
石川	17.6%	4	熊本	39.9%	4
長野	17.7%	5	宮崎	37.8%	5
青森	18.1%	6	佐賀	37.3%	6
鹿児島	19.4%	7	兵庫	36.6%	7
徳島	19.6%	8	奈良	35.7%	8
富山	19.9%	9	愛知	34.1%	9
愛媛	20.1%	10	沖縄	34.1%	10
	割合			割合	
上位10の平均	17.9%		下位10の平均	38.2%	
全国平均	29.6%		全国平均	29.6%	
	上位10	下位10	全国計		
令和3年度	16.8%	37.6%	28.6%		
令和7年度	17.9%	38.2%	29.6%		
増加率差	1.1%	0.5%	1.0%		

ユーザー車検受検割合(令和3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
新潟	12.3%	1	福岡	42.2%	1
山形	15.4%	2	神奈川	41.8%	2
長野	16.1%	3	大阪	39.8%	3
石川	16.3%	4	熊本	39.2%	4
秋田	17.1%	5	宮崎	38.4%	5
青森	17.3%	6	佐賀	36.1%	5
富山	17.7%	7	兵庫	36.0%	7
徳島	18.0%	8	北海道	34.6%	8
鹿児島	18.9%	9	奈良	34.2%	9
福井	19.1%	10	沖縄	33.9%	10
	割合			割合	
上位10の平均	16.8%		下位10の平均	37.6%	
全国平均	28.6%		全国平均	28.6%	

※ 全国平均 = 全国のユーザー車検継続検査受検台数 ÷ 全国の継続検査持込受検台数

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	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
札幌	75.2	75.0	75.5	75.6	75.6	75.1	75.0	74.4
宮城	68.6	68.7	68.9	69.3	69.5	69.3	69.0	68.8
東京	60.3	60.9	61.3	61.7	62.2	62.1	62.1	62.4
新潟	71.4	71.7	71.8	71.9	72.3	72.2	72.2	72.1
愛知	70.6	71.1	71.4	72.0	72.4	72.5	72.6	72.8
大阪	66.3	66.7	67.2	67.7	68.0	67.8	67.5	67.6
広島	74.5	74.9	75.4	75.7	76.1	76.0	76.4	76.5
香川	75.3	75.8	75.9	76.5	76.7	76.7	76.9	77.0
福岡	68.5	69.2	69.6	70.0	70.4	70.4	70.4	70.5
沖縄	63.8	64.4	65.7	65.7	65.6	66.0	66.0	65.7
全国	68.0	68.4	68.8	69.2	69.5	69.4	69.4	69.5

登録自動車指定整備率(全国) (単位：%)

年 度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
指定率	76.0	76.2	76.1	76.2	76.1	75.9	73.1	-

定期点検整備実施状況について

令和7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	2,793,240	2,231	0.1%
ユーザー	209,141	96,851	46.3%
代行	966,655	179,057	18.5%
合計	3,969,036	278,139	7.0%

令和7年度において、持込で継続検査を受検した車両396.9万台のうち、定期点検未実施であったものは、27.8万台で約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23.5%(本人受検が約46.3%、ユーザー車検代行業者が約18.5%)となっています。

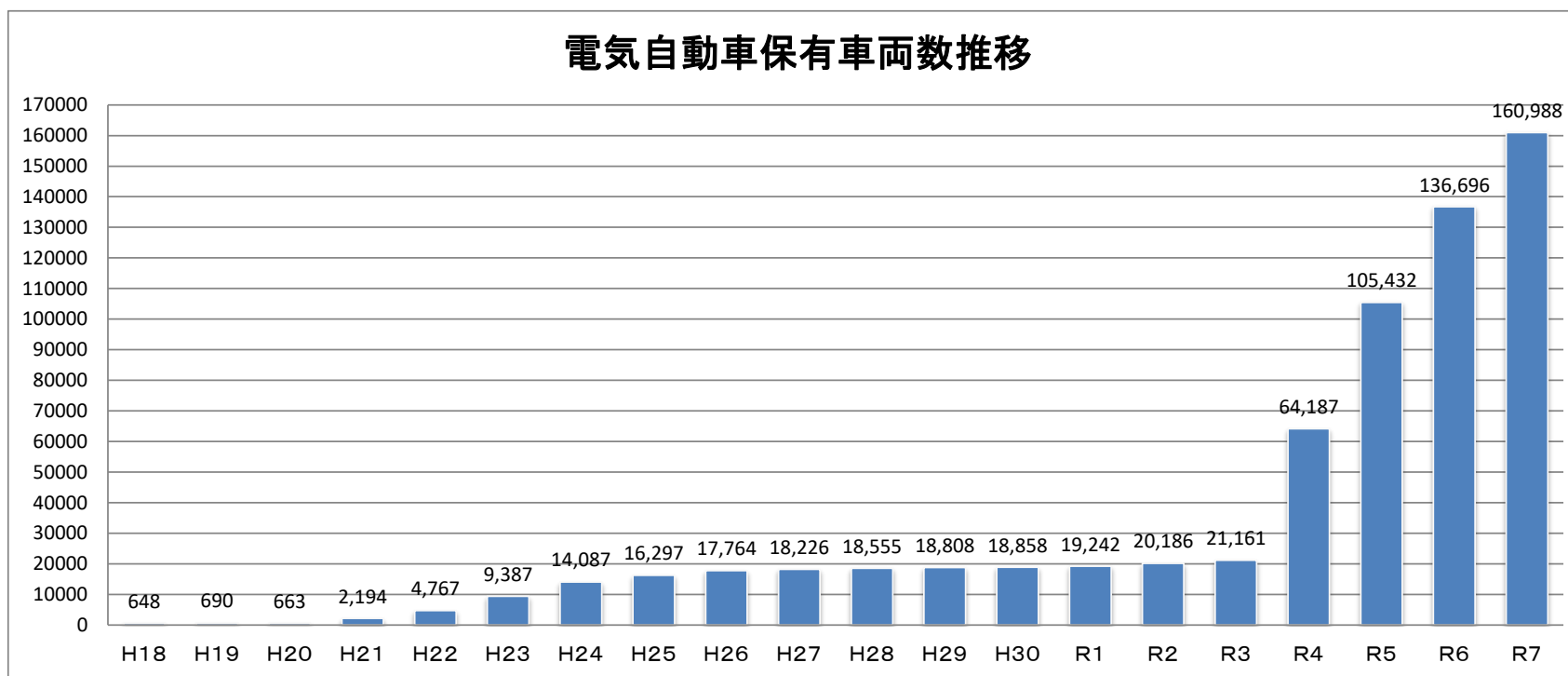
受検後の使用者に点検・整備の励行を促すため、令和7年度は、国土交通省と連携し、継続検査を受検した自動車のうち検査の際に提示された点検整備記録簿から定期点検整備の実施が確認できなかった軽自動車の使用者を対象に、「定期点検・整備アンケート票」を約6.2万件を国土交通省から送付しており、今年度も同様に実施することとしています。

電気自動車保有車両数推移

年度末/台数

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
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	136,696	160,988

電気自動車保有車両数推移



軽自動車のうち電気自動車の保有車両数の現状（令和7年度末）

電気自動車	保有車両数の現状		
	うち型式指定車	型式指定の改造	並行その他
160,988	159,932	251	805