

軽自動車検査情報の情報提供と利活用

I. 概要

II. 検査情報の電算システムと情報提供

III. 検査結果の分析・活用の高度化システムと情報提供

IV. 検査情報の利活用の課題と対応

平成26年3月20日

I . 概要

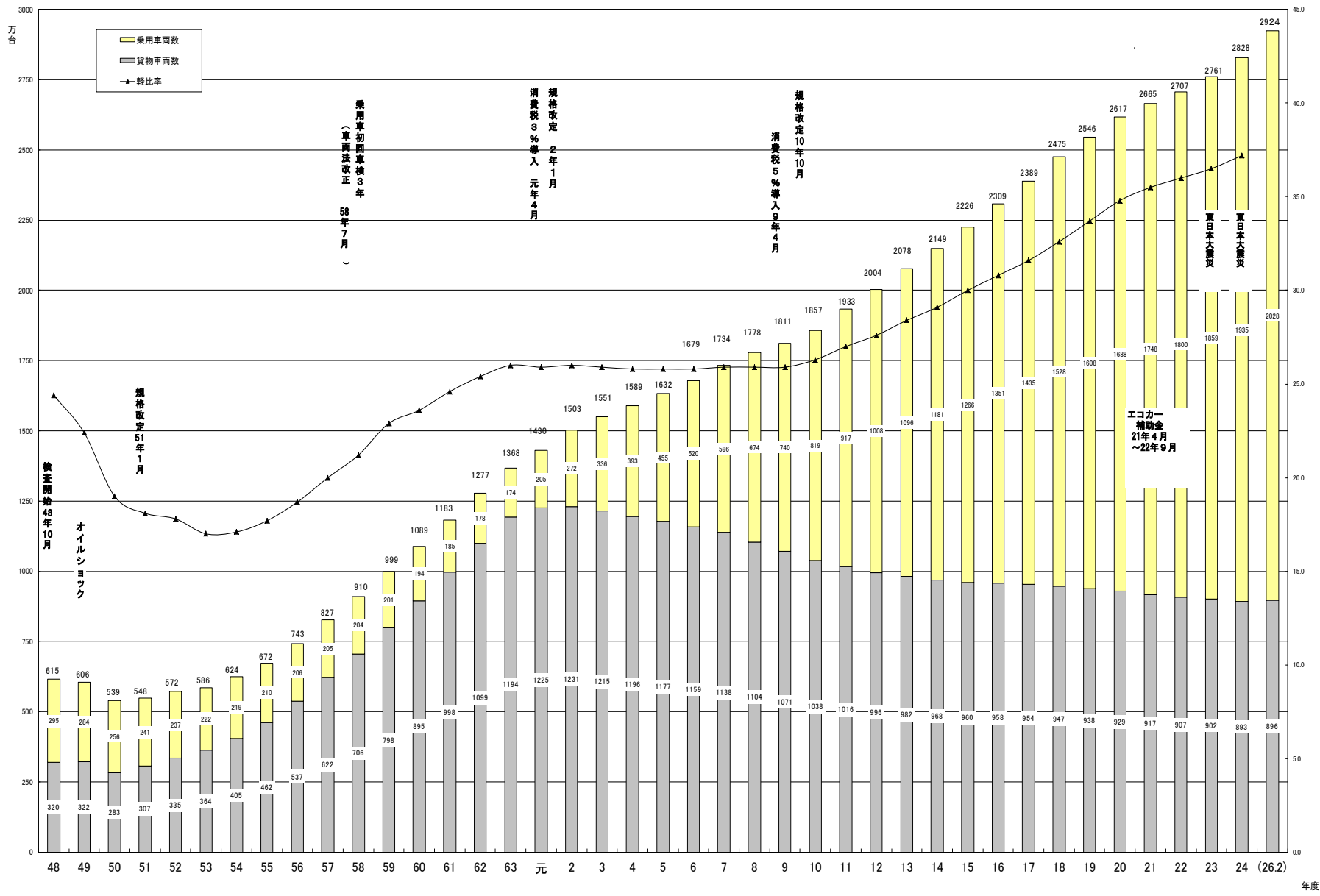
軽自動車の性能向上、経済の低迷、高齢化の進展等により、軽自動車の保有車両数が増加している。

今後の軽自動車に係る税負担の増加によりその影響が懸念されるが、今後とも、この増加傾向が続くものと考えられる。

情報システムの施設整備においては、

1. 高い信頼性を必要とする「検査情報に関する電算システム」について、業務量の増加に対応するための業務処理の迅速化等を行いつつ、適正に維持・管理を行っている。
2. 今後、「検査結果の分析・活用の高度化システム」の整備・運用を進めることにより、検査における不合格箇所の分析とその結果の活用を行うこととしている。

検査対象軽自動車の保有車両数の推移



年度

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	(26.2)
乗用車両数	295	284	256	241	237	222	219	210	206	205	204	201	194	185	178	174	205	272	336	393	455	520	596	674	740	819	917	1008	1096	1181	1266	1351	1435	1528	1608	1688	1748	1800	1859	1935	2028
貨物車両数	320	322	283	307	335	364	405	462	537	622	706	798	895	998	1099	1194	1225	1231	1215	1196	1177	1159	1138	1104	1071	1038	1016	996	982	968	960	958	954	947	938	929	917	907	902	893	896
合計車両数	615	606	539	548	572	586	624	672	743	827	910	999	1089	1183	1277	1368	1430	1503	1551	1589	1632	1679	1734	1778	1811	1857	1933	2004	2078	2149	2226	2309	2389	2475	2546	2617	2665	2707	2761	2828	2924
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	22.9	23.6	24.6	25.4	26.0	25.9	28.0	25.9	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	

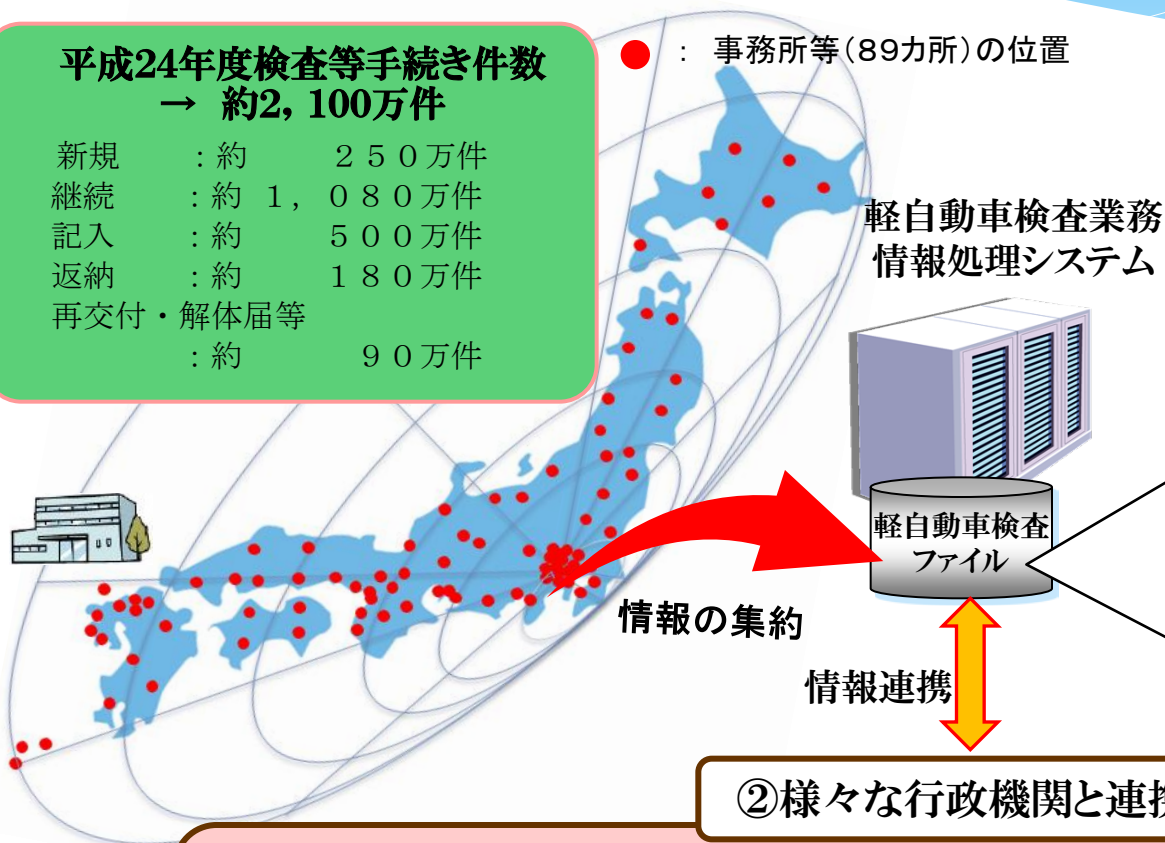
Ⅱ. 検査情報の電算システムと情報提供(1)

- ① 全国89カ所の事務所等における検査業務の情報を一元管理。
- ② 検査情報は、様々な行政機関との連携により各種行政・制度を支える重要な基盤。

平成24年度検査等手続き件数
→ 約2,100万件

新規	: 約	250万件
継続	: 約	1,080万件
記入	: 約	500万件
返納	: 約	180万件
再交付・解体届等	: 約	90万件

● : 事務所等(89カ所)の位置



① 全国の情報を一元管理

保有車両数 : 約2,900万台

(主な情報)

- 使用者、所有者に関する情報
- 諸元情報 (長さ・幅・高さ、重量等)
- リコールに関する情報
- 環境性能に関する情報 (排ガス規制、燃費基準等)
- 放置違反金に関する情報
- 輸出許可に関する情報
- 自動車リサイクルに関する情報

② 様々な行政機関と連携

警察庁

事務所等での手続き時に警察からの放置違反情報を確認

→ 放置違反の防止
(H27.1より盗難車情報を確認予定)

財務省

税関での輸出手続き時に、事務所等への輸出予定届出状況の情報を活用

→ 不正輸出の防止

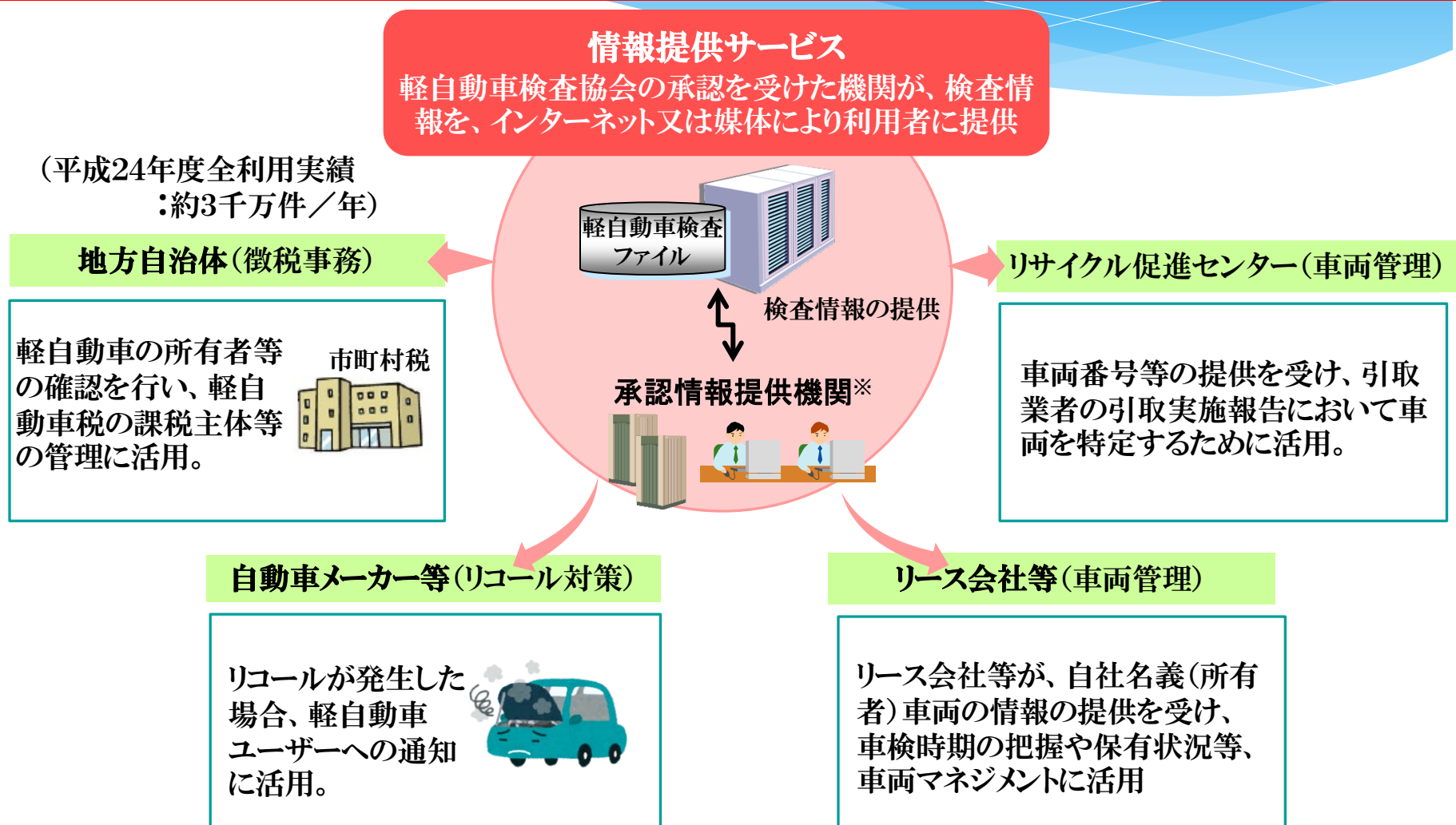
リサイクル促進センター (経済産業省、環境省)

軽自動車の、解体情報を確認

→ 不法投棄の防止

Ⅱ. 検査情報の電算システムと情報提供(2)

○全国の検査情報を承認を受けた情報提供機関を通じて提供することで、幅広く活用。



※承認情報提供機関とは、軽自動車検査協会の承認を受けた機関。軽自動車検査情報をインターネット又は媒体で利用者に提供している。

現在、(一社)全国軽自動車協会連合会が承認を受けている。

※所有者本人による申請以外は、個人情報保護法の範囲で提供している。

Ⅲ. 検査結果の分析・活用の高度化システムと情報提供

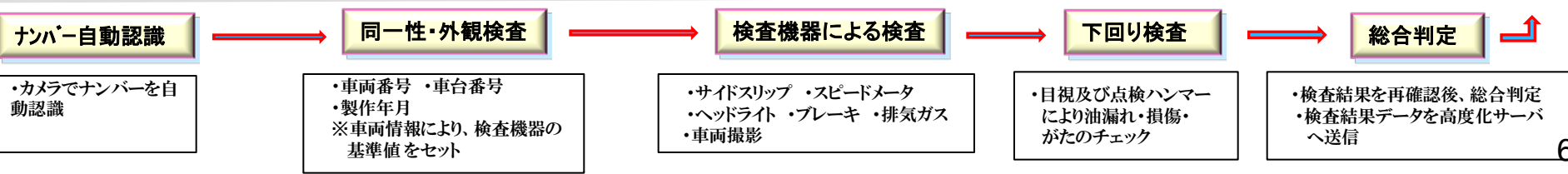
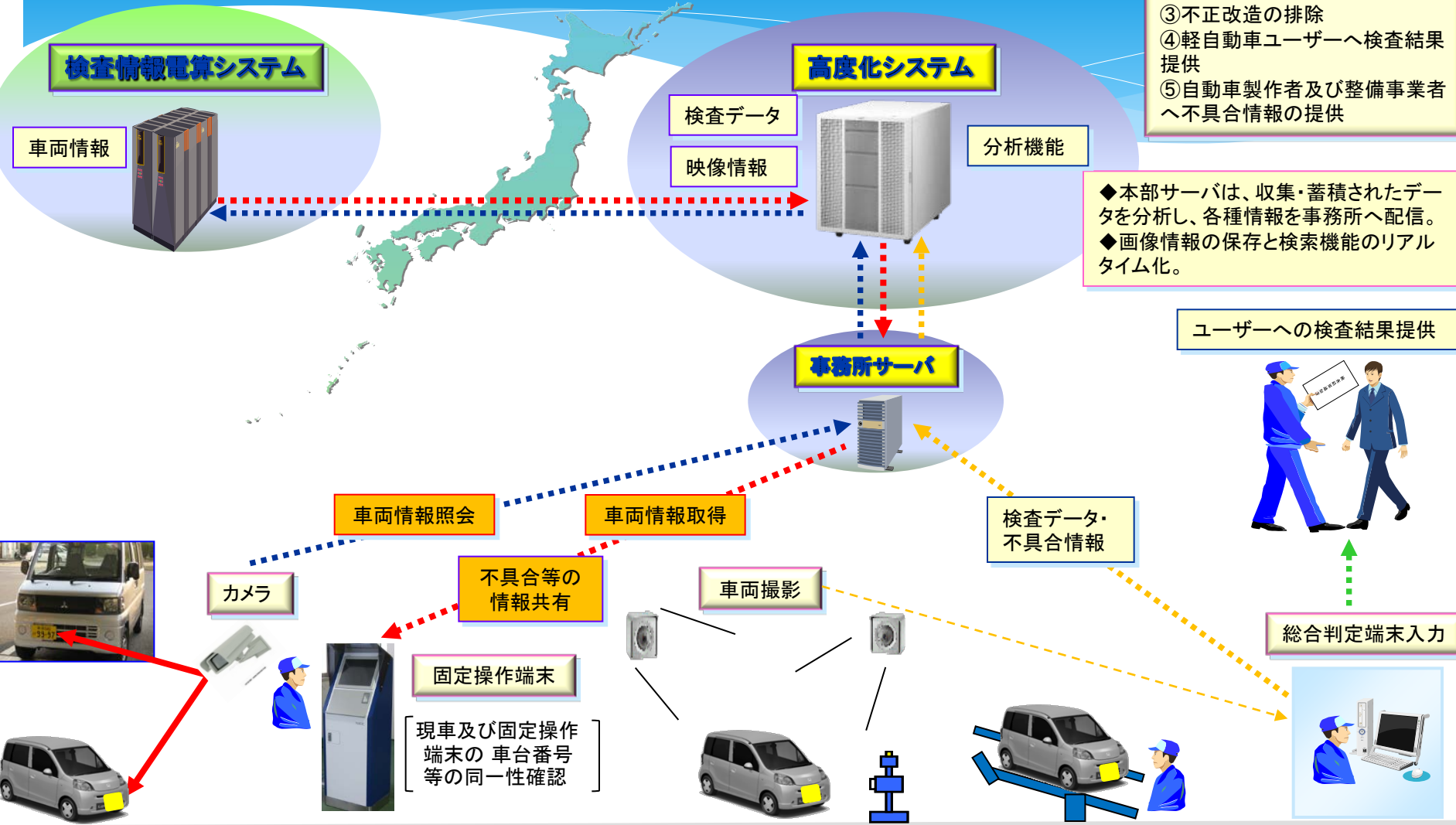
○検査結果の分析・活用を高度化するためのシステム(高度化システム)の導入により、検査結果、分析結果を提供し、幅広く活用。

1. 目的
 - (1) 不具合情報の収集と分析した結果を的確な検査の実施に反映
 - (2) 不正受検の防止
 - (3) 不正改造の排除
 - (4) 軽自動車ユーザーへ検査結果の提供
 - (5) 自動車製作者及び整備事業者などへ不具合情報の提供
2. 円滑な検査のための対策
 - (1) 検査車両の受付を効率的に行うためのナンバー(車両番号標)認識システムの導入
 - (2) 高度化システムへの入力や検査の参考となる情報の表示のため、検査場入口固定端末の設置
3. 検査結果の分析試行
本部に導入した集計・分析用サーバを用いて、平成24年4月から平成25年9月までに受検した検査結果データ7万件、再検データ7千件を収集しそれを分析した。・・・P9
また、その後の平成26年2月末までに収集したデータを含めると、受検した検査結果データ13.7万件、再検データ1.5万件となり、今後分析を行うこととしている。
4. 今後のスケジュール
平成31年度末までに86事務所(厳原、宮古、八重山分室を除く)174コースに設置を完了する予定。
設置は新築、機器更新の時期に合わせて行うこととしている。

検査結果の分析・活用の高度化システム

- 目的
- ①不具合情報の収集と分析した結果を的確な検査の実施に反映
 - ②不正受検の防止
 - ③不正改造の排除
 - ④軽自動車ユーザーへ検査結果提供
 - ⑤自動車製作者及び整備事業者へ不具合情報の提供

◆本部サーバは、収集・蓄積されたデータを分析し、各種情報を事務所へ配信。
◆画像情報の保存と検索機能のリアルタイム化。



高度化システムによる検査の試行時のデータの分析報告

高度化システム導入前でも、装置・部位の再検件数と再検率の大まかな分析が可能であるが、システム上詳細な分析は不可能である。

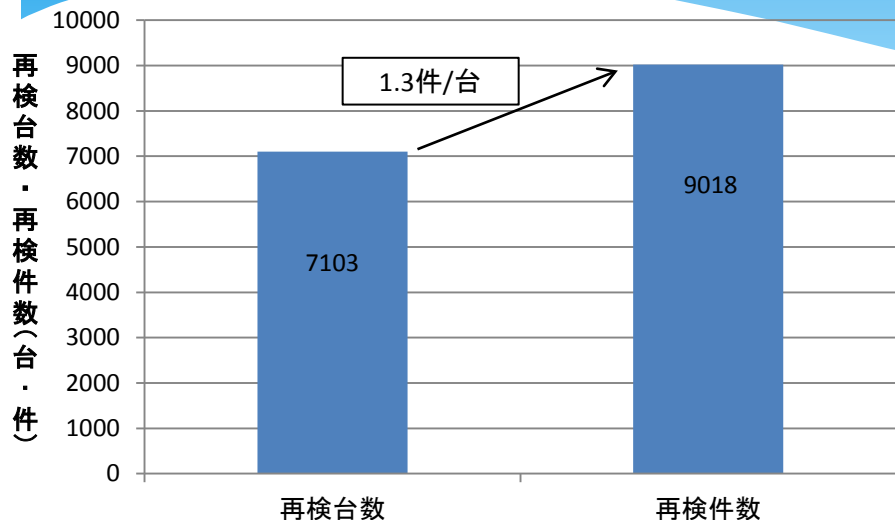
高度化システムの導入により、入力情報の充実及び分析ソフトの充実により再検内容等の詳細な分析が容易になり、多方面でその活用が可能になる。

具体的な活用例としては、

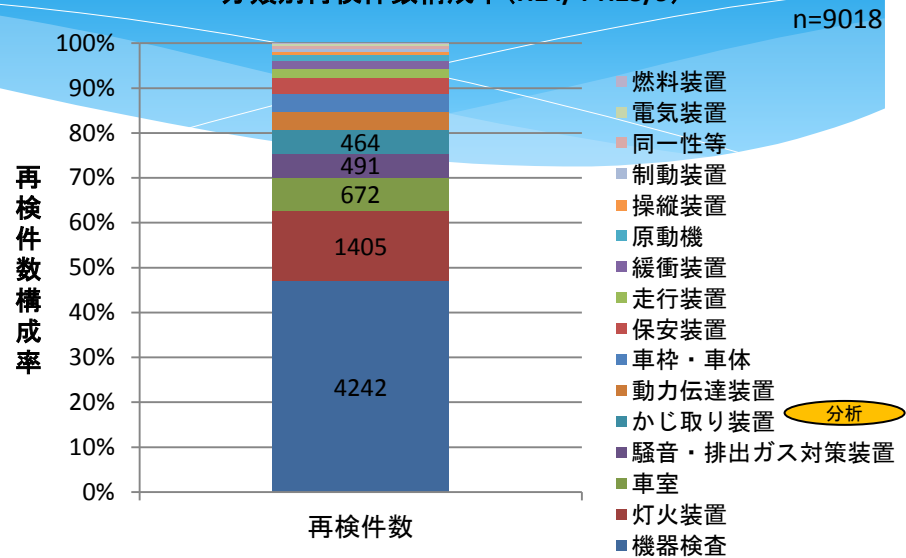
- ① 分析結果を注意すべき情報として事務所に提供し、検査員の経験に頼らない検査が可能となる。
- ② 平成24年4月～25年9月の再検台数約7,100台（受検台数約7万台）の高度化システムによるデータを分析した結果、かじ取り装置のボールジョイント及びタイロッドのダストブーツ損傷が使用9年以上で再検率が増加する。また、動力伝達装置でもドライブシャフトのダストブーツ損傷が使用9年以上で再検率が増加することが分かった。このような結果を検査、整備及び製造部門等に提供できるようになる。
- ③ 今後は、更に高度化システムによるデータを蓄積し、平成26年度に各事務所に型式毎に注意すべき情報等の提供を開始する。

1. 高度化システム導入前の分析結果

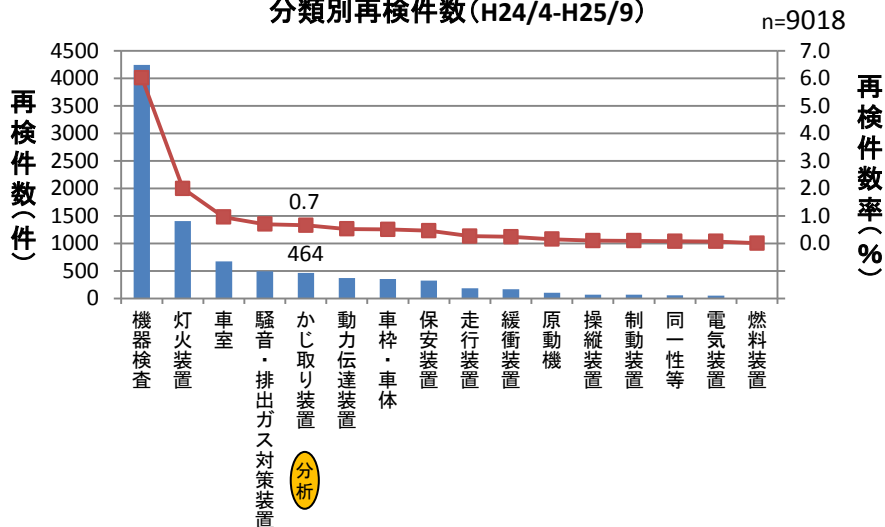
再検台数と再検箇所数 (H24/4-H25/9)



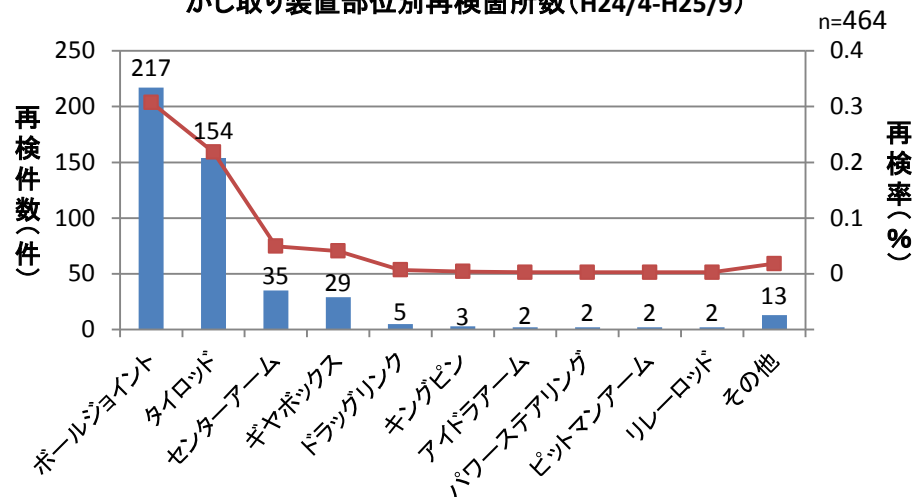
分類別再検件数構成率 (H24/4-H25/9)



分類別再検件数 (H24/4-H25/9)

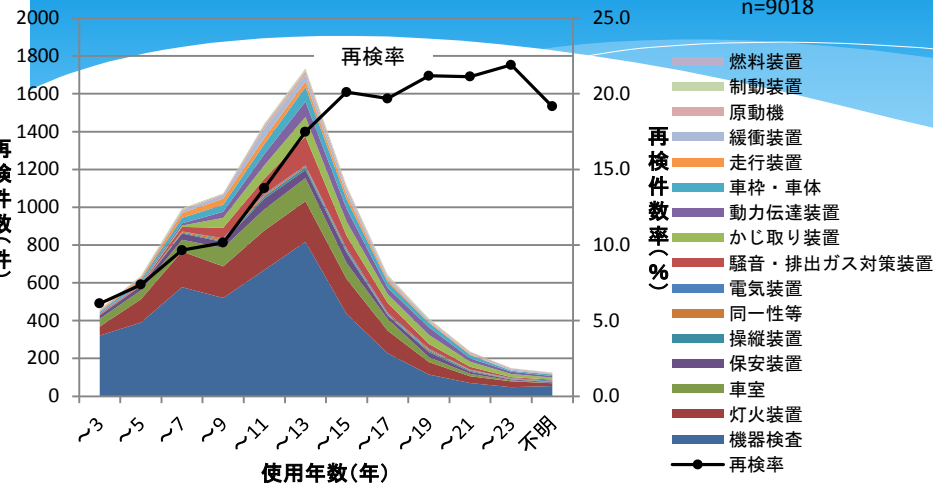


かじ取り装置部位別再検箇所数 (H24/4-H25/9)

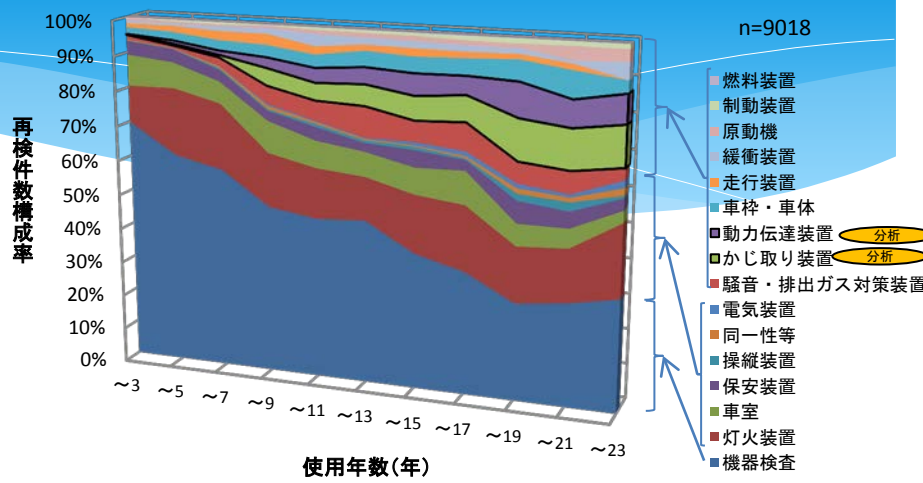


2. 高度化システムによるデータの分析結果と事務所展開

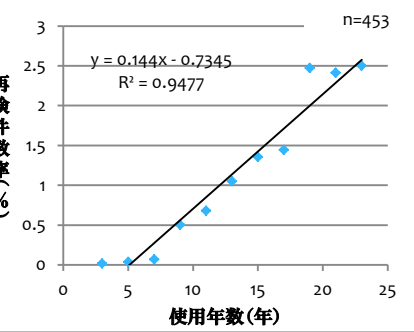
分類・使用年数別再検件数 (H24/4-H25/9)



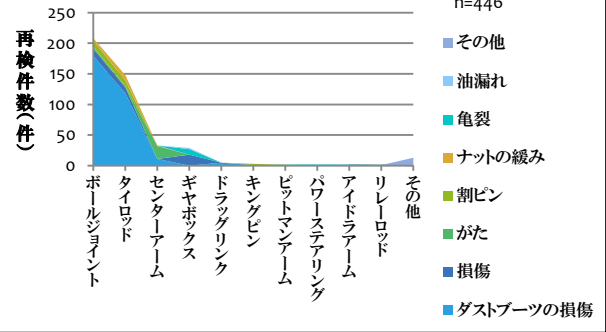
分類・使用年数別再検件数構成率 (H24/4-H25/9)



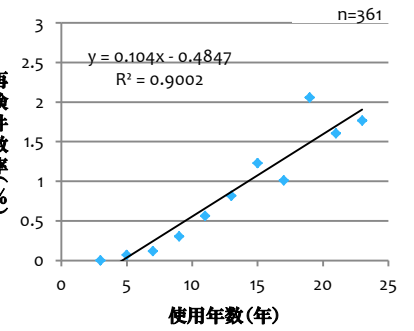
かじ取り装置使用年数と再検件数率の関係 (H24/4-H25/9)



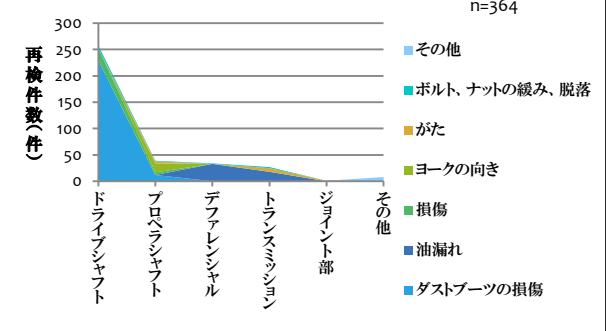
かじ取り装置 使用9年以上の再検部位と再検内容件数 (H24/4-H25/9)



動力伝達装置使用年数と再検件数率の関係 (H24/4-H25/9)



動力伝達装置 使用5年以上の再検部位と再検内容件数 (H24/4-H25/9)



分析結果は検査コースの入口固定端末、総合判定端末に表示

自動車検査高度化システム

注意すべき情報

本車両は、以下に注意してください。

分析結果
3件登録されています。

項番	分類	装置	内容	補足情報
1	11	かじ取り装置	08タイロッド	ダストブーツの損傷 初検検査年 平成16年以前
2	11	かじ取り装置	10ボールジョイント	ダストブーツの損傷 初検検査年 平成16年以前
3	13	動力伝達装置	05ドライブシャフト	ダストブーツの損傷 初検検査年 平成20年以前

注意すべき内容

切羽の錆が見られます。

車台番号

F5AからF8Aに載替え。

原動機載替

リコール情報

届出番号	届出年月日
12861	2011年12月01日
12673	2010年12月09日
12672	2010年12月09日

他リコール情報有

戻る

IV. 検査情報の利活用の課題と対応

1. 基本的対応

(1) 検査情報提供について

現在、検査情報は、リコール情報等各方面に提供しているところであるが、今後、さらなる利用者のニーズに対応してゆく。

(2) 検査結果の分析内容について

ユーザーへの検査結果の提供、分析結果の整備事業者、自動車制作者等への提供の他、関係者との情報交換等により、ニーズに対応した分析内容の提供を行ってゆく。

2. 将来ビジョンにおいて検討すべき事項例

(1) 自動車関連情報の更なる利活用(私見)

① 個別の車について、検査証情報と過去の点検整備実施状況、検査結果、不具合情報、走行距離、使用年数、事故暦の情報を提供することにより、

- ・ユーザーは、信頼できる情報を基に、自動車を購入できる。
- ・整備事業者は、適確に整備することができる。
- ・中古自動車販売業者は、適正な販売が可能になる。

② 型式毎の点検整備の際の不具合状況、「検査結果の分析・活用の高度化システム」による検査結果の分析の情報を提供することにより、

- ・メーカーは、今後の車を設計する際の有用なデータとして活用できる。
- ・整備事業者は、注目すべき箇所を適確に整備することができる。

- ③ 路上において、ナンバー読み取りと検査登録情報システムを連動できれば、
 - ・車検の有効期間切れの車の取り締まりが可能になる。
 - ・リコール未実施車両の検出が可能になり、対策の実施を促進できる。

- ④ 安全・環境に係るOBD情報(車両における診断情報)を路車間通信で得られるようになれば、
 - ・OBDへ車両情報を搭載することにより、高速道路等での車両区分確認ができる。
 - ・路上において、OBD情報に基づく基準適合性を確認できる。また、車両に対し整備すべき箇所の情報の提供ができる。

- ⑤ 個人番号(マイナンバー)システムと、検査登録情報システムを連携できれば、
 - ・所有者変更を伴わない使用者の住所変更、市町村合併による住所変更について申請を不要とし自動的に変更できる。
 - ・個人番号カードの中に検査証情報を入力すれば検査証としても使用できる。

(2) 自動車関連手続きの利用環境の改善

軽自動車のOSSの検討

- ・登録自動車における運用状況及び軽自動車に係る市町村徴税システムの動向を踏まえ、26年度に導入の検討を進める。
- ・検討に当たっては、軽自動車については、現在、1回の手続きで済んでいること、ニーズ、システム構築によるメリット、コストを総合的に考慮する必要がある。