

1. 2017年度 事業報告 概要

2017年度の自動車産業は、国内景気の継続的な回復に伴い、都市部から地方への景気回復の動きが表れてきたものの、登録車については、新型車効果の落ち着き等により、前年度を下回った。また、軽四輪車は、新型車効果等により前年度を上回り、登録車を含めた国内需要全体では2年連続前年度を上回った。なお、輸出は為替が比較的安定的に推移したこと等により好調を維持した。一方、自動車産業は、将来に向けた自動運転技術や環境対応技術等に関する研究開発費の増加や人材不足への対応が、引き続き課題となっている。

その結果、四輪車総需要は5,197千台（前年度比102%）と2年連続の前年超えとなり、国内生産も968万台（同103%）と2年連続で前年度を上回った。

その内、国内商用車販売（貨物車＋大中型バス）は、景気回復の地方への拡大や新短期規制（2002～2004年）による代替需要の継続等があったものの、年度後半の排ガス規制強化（ポストポスト新長期規制導入）の影響により434千台（同97.8%）と8年ぶりの減少、うち普通貨物車は173千台（同97.3%）で2年ぶりに前年度を下回り、大中型貨物車は91千台（同92.9%）と7年ぶりの減少となった。

<当会会員生産台数>

このような中、当会会員の2017年度生産実績をみると合計で2,264千台（前年度比97.6%）と2年連続で前年度を下回った。生産の約9割は小型車メーカーの委託生産車（乗用車、小型商用車、小型バス等）であり、これらやシャシメーカー標準荷台を除く当会特有の非量産車の合計は188千台（同104%）と2年連続の前年度超えとなった。

車種別には特種車が12千台（同107%）、平ボデートラック15千台（同103%）、引き続きの代替需要によりバン型車87千台（同109%）、そしてトレーラ8.5千台（同111%）がそれぞれ前年度超えとなった。

<会員状況>

正会員数は新入会5社で前年度比5社増加の193社となった。直近の底であった9年前からは入会46社、退会13社と33社増加しており、取り巻く環境変化の中、多くの会社に入会いただいた。その主な理由は「法規情報や車体業界の情報を入手したい」であり、その期待に答えていく必要がある。なお退会の主な理由は解散や架装事業からの撤退である。準会員は新入会4社、退会1社で前年度比3社増加の97社となり、準会員を含めた総会員数は前年度比8社増加の290社となった。

会員売上高調査（2016年度決算）で正会員の車体部門では5兆7,166億円（前年度比105%）、うち委託生産会社を除いた当会特有の非量産会社の車体部門売上は7,441億円（同110%）と7年連続の増収となった。そして会員の景況指数（増収会社率－減収会社率）は、リーマンショック後の2010年度以降20ポイント程度で安定的に推移しており、2016年度は21.3で前年度比-0.8とほぼ前年度並みとなっている。

＜事業計画実績概要＞

このような中、当会は（１）安全対応活動（２）環境対応自主取組み（３）中小企業支援活動（４）活性化活動の推進の４項目を重点項目として取り組んできた。

（１）安全対応活動の推進

2017年度は技術的規制項目で業界や社会的メリットにつながる適用基準の適正化要望、及び前年度から継続している協定規則R58（突入防止装置）第3次改訂後の国内法規対応など着実に推進した。主な推進事項は次のとおり。

- ・みなしバンパについて、GVW3.5t超の貨物車とそれ以外の自動車の要件を明確化するため審査事務規程改正
- ・特種用途車について、保安基準上のカテゴリ（貨物or乗用）明確化のため審査事務規程改正
- ・R51（騒音）では、交換用マフラーに性能等確認済表示「A」があるものは、新規検査時に加速走行試験成績書の免除を細目告示等の改正に反映
- ・車両が曲がる際の外輪差による事故等のリスクを小さくするため、自動車に適用されるリヤオーバーハング基準をポルトレーラは除外することを細目告示に明記
- ・新規検査等届出書の「別紙」について、関係機関と合意
- ・UN-R58が適用される突入防止装置の試験条件（フレーム要件、固定方法等）について、（独）交通安全環境研究所、（一社）日本自動車工業会と合意

また、調査研究活動を通じ、JABIA規格を新規に1件制定し1件を改正、部会毎の調査研究業務は3件完了、部品の基準化・標準化/仕様の共通化は2年計画の1件について1年目は計画どおり推進することができた。

更に使用期間が長期化する中、安全確保策としてバン車の「安全輸送ニュース」を初めて発行、メンテナンスニュースの発行3件をはじめ、ユーザーへの整備点検の重要性PR活動としてトレーラの日常点検・整備解説ビデオの新造トレーラへの搭載を開始した。また、3年目となるトレーラの点検整備の理解を深めてもらうための講習会を全日本トラック協会、各都道府県トラック協会の協力を得て22か所で実施した。

そして、2015年度から2年計画で取り組んできた経年品質保証に関する仕組みとして「架装物の安全点検制度」を制定し、10月から順次運用を開始した。

（２）環境対応自主取組みの推進

生産に伴う環境保全として取組んだ地球温暖化ガス、産業廃棄物最終処分量、塗装工程のVOC削減は全項目とも目標達成できた。また、環境負荷物質の使用削減への継続的な活動として、環境取組み意識の更なる向上を図るため、フォローアップを行い、取組み状況の確認、課題抽出、対策を図った。産業廃棄物処分量の削減では、2016年度から会員支援活動としてスタートした専門チームによる会員と一緒に現地現物での削減活動を3社で実施し、更なる削減アイテムを提案した。

商用車架装物リサイクル推進の面では、協力事業者制度をはじめとする各種自主取組

みが適正に運用されていることを関連団体と連携し確認を行い、引き続き維持向上を図っていくことも確認した。2011年度から運用を開始した「新環境基準適合ラベル制度（通称ゴールドラベル）」の社会へのPR活動を進め、23社186機種（前年度21社168機種）で適合認定となり着実な普及を図っている。

また、省エネ活動や環境改善活動の会員との情報共有化を図るため、改善事例を募集し40件を展開した。

（３）中小企業経営支援活動

2013年度から3年間にわたり取り組んだ「チャレンジ5活動」を踏まえ、2016年度から中小企業会員交流の活性化によるネットワーク強化と相互研鑽の仕組みづくりをめざし「中小会員ネットワーク強化WG」活動をスタートさせ2017年度は2年目となり、この2年間の活動内容を報告書にまとめ正会員へ展開した。安全衛生活動では労働災害防止の視点で会員に参考としていただける事例紹介や安全感性を高め、お互いに注意し合い安全職場を実現していくための参考として災害事例11件を展開した。

その他、中小企業経営支援として各種官公庁情報の収集展開、税制改革への当会要請のまとめ、規制緩和要望のまとめ等も計画通りに実施できた。また、支部活動に関しては、本部を含めた情報の共有化と支部活動での改善事例発表会開催等、活性化に向けた諸活動についての論議が図れた。

（４）活性化活動の推進

この7年間「会員メリットに直結する事業」重視の考えで、当会活動を技術面主体にシフトさせてきた結果、多くの部会で共同開発や規格化、共通化が進み、これらの活動を通し会全体の活性化が図れたと考える。また、2017年度は当工業会が2018年4月に創立70周年を迎えるにあたり、年史制作に取り組んできた実質最終年度として、各部会の協力、支援を得て計画どおり完成させることができた。

更に会員数の継続的な増加とともに、通常総会、秋季会員大会、技術発表会等の当会主催イベントへの参加者が毎年増加し、いずれも過去最大を更新していることも、活性化を示す「ひとつの指標」と考える。

一方、支部活動に関して改善はみられるものの、支部間で取組み状況に差がみられ、支部相互の良いとこ取り活動の更なる継続・推進が必要である。

事務局運営の仕組み改善のための業務マニュアルの制定・改訂は、実業務を通じ計画的に取り組み、事務局員がベストプラクティスで業務遂行ができる仕組みの改善を図ってきた。更なる「仕事の質」の向上を図るため、仕事のアウトプットの価値を意識し、慣習にとらわれない仕事の見直しが必要である。

以上のように2017年度は、一般社団法人化の7年目として、「更に会員に喜ばれ、頼りにされる車体工業会活動」の充実に努め、成果につなげることができたといえる。