

1. 2018年度 事業計画

1) 2018年度事業計画概要

(1) 商用車市場動向

2017年はトランプ大統領が就任し、自国最優先のいわゆる保護主義的政策が米国に限らず伸長した。欧州では極右政党候補を下しマクロン仏大統領が就任し、英国総選挙ではメイ首相が大敗、そしてドイツではメルケル首相の与党が勝利するも連立政権協議が難航し、2018年3月に連立政権が樹立、第4次メルケル政権が発足した。また、中国では習近平総書記の権限強化と社会主義回帰が明確となるなど、世界情勢は様々な課題を抱え、解決策が見えにくい状況であった。更には北朝鮮情勢の緊張、中東問題など不安定・不透明要因は継続している。

そうした状況ではあるものの、2017年の世界経済は先進国、新興国共に前年比で成長率を高め、正常化に向けた動きが本格化した年であった。

一方、日本経済は、アベノミクスの進展、情報通信関連など製造業を中心とする企業の設備投資の拡大等により回復しているものの、デフレの完全脱却に向けては、今暫く時間を要する状況である。

2018年も保護主義的政策の拡大が懸念されるものの、日米欧ではこれまで同様金融政策が続けられ、成長が期待される。新興国はアジアが堅調に推移することが見込まれるものの、全体としては伸びが鈍化する見込みである。これらにより2018年の世界経済は先進国主導の緩やかな拡大が続く見込みである。

2018年の日本経済は引き続き輸出主導の景気拡大が進展し、デフレ脱却に向けた政府の諸施策も奏功し緩やかながらも着実な前進が見込まれる。また、企業業績の改善は裾野が広がりつつあり、賃金引き上げも拡大し、個人消費は徐々に回復に向かうものと思われる。こうしたことにより日本経済の成長は着実に拡大する見込みである。

2017年度の国内商用車販売台数（貨物車＋大中型バス）は、新短期規制（2002～2004年）の代替需要等に加え、輸送系車両の復調はあったものの、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（前年度比97.8%）となった。そのうち当会に關係の深い大中型車は、91千台（同92.9%）と7年ぶりに前年度割れとなった。

2018年度の商用車需要は、緩やかな景気拡大に支えられるものの、カーゴ系車両の需要が落ち着いてくるものと見込まれ、前年度を下回る見通し。なお、当会では2018年度の需要を大中型貨物87千台（同95.6%）、トレーラ8.1千台（同95.3%）、大型バス4.9千台（同80.5%）と見込んでいる。なお、長期的には社会環境変化に伴う国内輸送量の減少が想定され、国内商用車需要は横ばい、もしくは漸減で推移するものと考えている。

<取り巻く市場環境>

- ① 2018年度の日本経済は着実に拡大
 - ・雇用・所得環境が引き続き改善し、経済の好循環が都市部から地方にまで進展する中、民需を中心に景気は着実に拡大の見込み
 - ・一方、グローバルでは政治、経済の不確実性、金融資本市場の変動、地政学的リスク等の不安定要因に注意を要する
- ② 国内貨物輸送量は国内景気の持ち直しを反映し、3年連続のプラス（日通総研データ）
 - ・自動車輸送 2018年度予測=4,401.3百万トン（前年度比0.2%増、内営業用1.2%増、自家用2.0%減）
 - ・輸送量の減少傾向に歯止めがかかったものの、更なる物流の効率化により引き続き自家用貨物車での減少が継続
 - ・物流短観で1-3月実績の国内向け出荷量「荷動き指数」は+11と前期（10-12月実績）から2ポイント下降した。4-6月見通しでは+11と横ばいで推移するものの、高い水準を維持
 - ・景気動向指数（C I）と国内向け出荷量の推移は同傾向を示すものの、「荷動き指数」はマイナスで推移してきたが、2017年7~9月実績では14期ぶりにプラスへ浮上した。なお、2018年1月は4か月ぶりに悪化したが、景気の基調判断は16か月連続で「改善を示している」としており、荷動きの回復基調は続く見込み
- ③ 運送事業者の景況感は改善傾向（全日本トラック協会調査）
 - ・直近（1-3月）の景況感は▲3.0と前回から5.2ポイント悪化
 - ・「4-6月」の景況感は▲7.3と4.3ポイント悪化する見込み
 - ・「4-6月」の実働率は▲0.3ポイント、実車率は▲3.3ポイントとそれぞれ悪化の見込み
 - ・雇用状況（労働力の過不足）は水準を上げ、不足感が強まる見込み
 - ・貨物の再委託（下請運送会社への委託割合）は5.0ポイントと0.7ポイント減少する見込み
- ④ バス輸送業界も依然として厳しい状況
 - ・輸送人員は三大都市圏で2011年度を底に増加に転じている。その他の地域では減少傾向に歯止めはかかったものの横ばいの状況
 - ・輸送人員が減少を続ける中で、地域の生活の足としての路線バスは、国や自治体の支援なくして維持していくことが困難な状況が継続
 - ・インバウンドの増加は貸切りバス需要増につながっているものの、輸送人員増には必ずしも結びついていない
 - ・バスに対する安全、信頼を回復するためバス事業の安全対策強化の取組みは継続推進
 - ・東京オリンピック・パラリンピックに向け、競技会場輸送、外国人観光客対応、バリアフリー化等への対応
- ⑤ 貨物車保有台数の減少、平均使用年数の伸びが続き代替母数はダブルの影響で減少
 - ・貨物車（小型+普通）保有台数（2017年12月末）は約2.0千台増（対前年比0.03%増）の

- 5,874千台と1991年以降減少し続けていたが、2013年からは横ばいの状況
- ・普通貨物車の平均使用年数は2016年から0.34年伸び16.71年と過去最長を5年連続で更新
- ⑥ 2003～6年のNO_x・PM法適用に伴う特需の代替需要継続
- ・普通貨物車の平均使用年数は約17年であり、営業車に加え自家用車の代替も進展する見込み
- ⑦ 物流総合効率化法に対応した輸送網の集約、更なる共同配送等の推進及び汎用車化の進展
- ・営業車比率は生産関連貨物、消費関連貨物で増加、レンタカー増加、実車率向上のため、汎用車化が進展
 - ・省エネ、積載効率向上のため更なる軽量化の進展と労働力確保に向けた省力化の推進
- ⑧ シヤシメーカーの海外進出は進展（新興国中心）
- ・シヤシメーカーはアセアン、中国を中心に海外現地生産を着実に推進し、更に中近東、アフリカ、北米での事業展開を計画
 - ・輸出地域毎の仕様最適化（新興国のローコスト仕様車等）の強化
 - ・海外での架装は現地架装メーカーが大半を担当
- ⑨ 人材不足、高齢化への対応
- ・人材確保に向けた諸施策の継続推進
 - ・技能伝承の着実な推進とともに、暗黙知の形式知化の推進
 - ・中長期経営戦略に基づいた適切な省人化装置の導入

（2）車体業界の動向

2017年度の架装メーカー生産台数（非量産車）は対前年度比104%と2年連続の前年度超えとなった。これはバン型車が好調を継続するとともに、特種車、平ボデートラック、トレーラも前年度超えとなったことによるものである。世界経済は政治による影響が懸念されるなか、国内経済は個人消費や民需に支えられ緩やかではあるものの着実な成長が見込まれる。また、貨物輸送量の漸減傾向に歯止めがかかり、普通貨物車の保有台数も僅かではあるが増加に転じた。一方、使用年数の長期化の伸長、代替需要が概ね行きわたったこと、更にメーカー標準車の増加等は、車体業界に中長期的な影響を及ぼすことが懸念される。

<考慮すべき経営環境>

- ① 需要増減への対応を考慮した企業体質強化
- ・東京オリンピック・パラリンピックの準備等への適切な対応とこれら時限的な需要に対する反動減への対応
 - ・代替需要が概ね行きわたったことによる需要減への対応
 - ・リーマンショック後の経験を踏まえ、中長期視点での経営戦略に基づいた企業体質改善と強化の継続

- ② お客様要求の高度化、多様化、更に I o T (Internet of Things) への対応
 - ・低価格要求：コスト低減策の推進（部品の共通化、流用技術の推進）
 - ・省燃費&高積載量：軽量化および走行性能向上を図る最適設計技術の推進と新材料の採用
 - ・環境対応：ハイブリッド化、3 R等の推進
 - ・商品力競争：物流の高度化・高品質化、汎用積載化、積載効率アップ、荷役省人化
- ③ 安全に関して市場要求レベル高まり
 - ・使用期間の長期化にも適切に対応したお客様への安全・安心確保策の推進
 - ・会員のリコール、P L情報の展開と自社製品への反映
- ④ グローバル化進展への対応
 - ・海外メーカーの日本進出：一部特装車や大型バス
 - ・現地生産化：シャシメーカーの進出に合わせ架装メーカーの新興国進出
(技術提携や合弁)
- ⑤ シャシメーカーの完成車ビジネス強化への対応
 - ・量産での納期短縮、生産負荷が高い場合の負荷低減等を目的としたシャシメーカーでの完成車ビジネスは今後も進展
 - ・シャシメーカーがお客様の要望に対応出来ない特徴的な商品の開発・提供とシャシメーカーに劣らぬ品質確保
- ⑥ 中小企業経営における C S R対応、リスクマネジメント体制整備
 - ・社会環境の変化に応じた適切な対応を図るための、仕組みの充実と確実な推進

(3) 当会会員状況

- ① 会員数
 - ・正会員は 2017 年度に 5 社入会し、193 社
 - ・準会員は 4 社入会、1 社退会し、97 社、 合計 290 社
 - ・入会目的は法規情報、業界情報入手への期待が大きく、期待に応える必要あり
- ② 生産台数
 - 2017 年度…委託含む全会員=2,264 千台（前年度比 97.6%）と 2 年連続の前年度割れ
うち非量産車=188 千台（同 104%）と 2 年連続の前年度超え
- ③ 売上高（2017 年度調査は 2016 年度売上）
 - 生産委託会社を含む全会員の車体部門売上=5 兆 7,166 億円（前年度比 105%）
うち非量産車製造会社=7,441 億円（同 110%）
 - 景況指数（増収会社率－減収会社率）は 21.3 ポイント（同-0.8 ポイント）と改善が継続
- ④ 従業員数（正社員）
 - 生産委託会社を含む全会員の車体部門従事正社員=43,722 人（同 102%）
うち非量産車製造会社=13,960 人（同 101%）

(4) 車体工業会 2017 年度活動実績と課題

会員企業の技術レベルアップ支援活動として技術的困りごとへの法規対応と中長期課題への対応は計画どおり進めることができた。

<うまくいったこと>

①法規関係への対応

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突入防止装置の協定規則改正提案への対応など着実に推進した。

- ・みなしバンパについて、GVW 3.5 t 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
- ・R 5 1（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ー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-R 5 8 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

②環境意識の醸成

産業廃棄物削減に向け会員様の困りごとに対して、会員と環境委員会委員が一体となった改善活動の推進

③中長期的課題への取組み

- ・架装物の安全点検制度の運用開始
- ・主に中小会員の課題解決に向け、中央業務委員会で各部会の要望事項の共有、及び中小会員ネットワーク強化WGで方策を論議、推進

④当会活性化

- ・会員数は正会員、準会員ともに増加
- ・イベント参加者数の増加（通常総会、秋季会員大会、技術発表会、賀詞交歓会等）

<うまくいかなかったこと、課題>

以下については推進したものの目論みどおり進められたとは言えず、課題が確認でき、進め方、方策を見直していく。

①中央業務委員会（中小企業経営支援）

- ・中小会員支援策の充実に向け、各部会要望事項に対する部会と連携した施策推進
- ・コンプライアンス意識醸成活動の更なる充実

②中央技術委員会

- ・ 架装物の安全点検制度の運用拡大と関係者への理解、周知活動による普及促進
- ・ 法規制等への適用基準の適正化検討、推進における関係官公庁との相互理解活動の強化、推進
- ・ 部会活動活性化による調査研究テーマの更なる質の向上と成果の充実

③環境委員会

- ・ 環境・新環境基準適合ラベルの適切かつ有効なPR活動の強化、推進
- ・ 産業廃棄物減量化に向け、会員、環境委員会委員が一体となった活動の推進、強化

④事務局強化活動（会員満足度向上）

- ・ 業務の効率化と質向上に資する項目の継続した洗出しと基準書、業務マニュアルの新規作成と継続的改訂
- ・ 講演会・見学会の更なる充実に向けた情報収集活動の強化と企画立案の推進

⑤会員数の増加

- ・ 本部と支部、及び部会と連携した地域会員、非会員への勧誘活動の継続
- ・ 非会員情報（リスト）の継続的見直し

（５）2018年度重点活動項目

5-1. 現状まとめと今後の方向

- ① 一般社団法人への移行を機会に「会員メリットに直結する事業最優先」の考えで、引き続き更に技術的活動の充実を図り、法規対応等で成果につながられた。
- ② 会員数や当会行事への会員参加数の増加は、活性化のひとつの指標。
→ 特に非会員の入会目的では当会からの情報提供や会員相互のコミュニケーションへの期待が大きく、入会後の活動も積極的であり、これらに応じるため更なる満足度向上のため内容の充実が必要。
- ③ リーマンショック後の景気回復局面では、東日本大震災の復興需要や東京オリンピック・パラリンピックの開催準備、NOx・PM法適用に伴う代替需要等の時限的な需要に支えられたが、中長期的見通しは不透明である。国内景気は穏やか、かつ着実に回復するとの見通しであるが、環境変化を的確にとらえ、車体業界の成長を確かなものにしていくことが必要。自社の状況、環境を見極め、自社の経営戦略を立案・推進することが重要。

5-2. 2018年度主要活動項目（案）

これまでの重点活動項目（4項目）による取組みが成果につながっており、それらを踏襲したうえで会員要望や取り巻く環境を考慮した活動とする。

1. 安全対応活動の推進

- ① 架装車に最適な車両法規改正提案と決定事項の円滑な対応
- ② 車体に関する規格化、基準化推進
- ③ 使用過程車の安全確保策と保守点検の啓発活動
- ④ 技術的調査研究の共同実施、共同開発、部品共通化推進
- ⑤ 会員企業の技術レベルアップ支援活動
- ⑥ 架装物の安全点検整備制度の運用、普及促進活動の推進

中央技術委員会／各部会

中央技術委員会／分科会

2. 環境対応自主取組みの推進

- ① 架装物リサイクルに関する自主取組みの推進
 - ・ 商用車架装物リサイクル自主取組みの継続的推進
 - ・ 環境負荷物質フリー宣言100%の継続及びフォローアップと支援活動の推進
 - ・ 環境・新環境基準適合ラベルの取得と普及促進活動の推進
- ② 生産活動に伴う環境対応の継続的推進（CO₂，VOC，産業廃棄物）
- ③ 環境対応技術等の会員支援の更なる充実
- ④ 環境保全への意識啓発や当会環境活動PRの充実

環境委員会／各部会

3. 中小企業支援活動の推進

- ① 部会活動と連携した要望事項の収集及び対策状況の
中央業務委員会での共有と今後の景気後退に備えた支援策の推進
- ② 中小企業経営に関する有用な情報の調査と展開
- ③ リスクマネジメント体制整備とコンプライアンス経営支援策の推進
- ④ 中小会員ネットワーク強化WG活動の推進
- ⑤ 安全衛生活動に寄与する情報収集・発信と支援

中央業務委員会/事務局

事務局/WG

4. 活性化活動の継続推進

- ① 車体業界の社会での認知度向上
 - ・ 東京モーターショーを含め、認知度向上のためのイベント参加等の検討
 - ・ 創立70周年事業の完遂
 - ・ 広報活動の充実
- ② 部会活動充実
 - ・ 部会単位での業界連携の仕組み検討
- ③ 支部活動の充実
 - ・ 支部活動のあり方検討、支部毎の良いところ取り活動の推進
- ④ 事務局体質強化活動
 - ・ 会員満足度向上活動を通じた事務局強化

事務局/委員会/部会/支部