

1 . 2009 年度（第 40 期） 事業報告 概要

日本経済は 2008 年度後半からの未曾有の不景気が続き、回復傾向にはあるがその歩みは遅くたいへん厳しい 1 年であった。国内新車販売台数はエコカー購入補助金制度の効果もあり 4,880 千台（前年度比 103.8%）、うち登録車は 3,182 千台（同 110%）と前年度越えはしたが、絶対値としては 38 年前並の低水準にとどまった。商用車に限ると全体で 692 千台（同 89.1%）と前年割れが続き、大型車ほど落ち込みが大きく、普通貨物車は 90 千台（同 70.5%）、うち中大型貨物車は特に減少し 42 千台（同 66.1%）と 50 年振りの低水準となった。

< 当会会員生産台数 >

このような中、当会会員の 2009 年度生産実績をみると合計では 2,215 千台（前年度比 87.4%）と昨年に続き減少した。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納入の標準荷台を除く当会特有の非量産車種の合計は 100 千台（前年度比 73.9%）であった。

車種別にはトラック系 6 千台（同 57.0%）、バン型車体 40 千台（同 72.9%）、特装車は 31 千台（同 69.3%）、トレーラは 4 千台（同 40.7%）と大きく落ち込み、中大型バスについても 4 千台（同 90.1%）と落ち込んだ。反面、警察車両等の補助金特需があった特種車は 16 千台（同 120.7%）と堅調であった。

< 会員状況 >

正会員数は新入会 6 社、退会 2 社で 164 社と 4 社増加した。経営環境のたいへん厳しい中にもかかわらず新たに多くの会社に入会いただいたが、その理由の多くは「車体業界の情報入手したい」であり、その期待に応えていく必要がある。なお退会理由は架装業からの撤退（1 社）と倒産（1 社）である。また準会員は新入会 1 社、退会 2 社の 93 社であり、準会員含めた総会員数は 257 社と 3 社増加になっている。

会員カバー率は 95.7%（小型部会を除く正会員の 2008 年度売上高カバー率）と日本の車体業界のほとんどをカバーできている。

< 事業計画実績 >

このような状況のもと、当会は（1）会員支援活動の充実（2）環境対応自主取組みの推進（3）安全対応活動の推進（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）会員支援活動の充実

技術面での支援は従来から実施している新法規対応や改造届け出に関する支援に加え、2009 年度は特に技術的な規制緩和要請活動や会員の技術レベルアップ支援に成果を出せた。規制緩和では完成検査の合理化や自主基準の見直しが完了し、技術レベルアップ支援では技術発表会や環境対応事例発表会の定例化に加え、新たに技術説明会も開催できた。法規情報

の会員展開もその都度の展開だけでなく、3カ月毎に変更内容を一覧にまとめて再度配付し、漏れ防止を図る仕組みが定着できた。

中小企業経営支援では、多岐に渡る公的支援策の展開を単に情報を流すだけでなく、説明会や相談会の実施、事務局内の相談窓口の設置など大幅に充実できた。また決定した情報展開だけでなく、会員に有用な雇用調整助成金拡充などの要請活動も成果に結びつけることができた。情報展開の面では、生産台数まとめの充実や会員専用ホームページ設定によるタイムリーな情報発信が可能となった。この会員専用ホームページは最新の情報発信機能だけでなく、法規情報、生産台数情報、環境対応技術情報などのデータベース機能ももたせたが、まだ会員での活用は十分とは言えず、今後はこの普及が課題である。

(2) 環境対応自主取組みの推進

CO₂、産業廃棄物の削減は、会員企業の様々な削減努力の結果、今年度目標を達成させることができた。特にCO₂排出に関しては生産台数減少に伴う効率低下により原単位目標(1990年度比38%低減)の達成が危惧されたが、地道な省エネ活動や設備改善により38.2%低減と目標達成できた。もちろん排出総量は生産活動の縮小のためもあり(社)日本自動車工業会(以下、自工会)との合算目標(1990年度比25%減)に対し40%削減と大きく過達した。塗装工程でのVOC削減については一部会員の水性塗料設備導入延期もあり、「2010年度に原単位を2000年度比50%削減」という目標達成は1年遅れの見込みとなったが、排出総量目標は大きく過達しており実害はないと判断している。

また、2009年度から取り組んだ環境負荷物質を使わないと宣言する環境負荷物質フリー宣言活動も「2010年度にカバー率80%以上」という第1ステップ目標を達成できる見込みが立った。しかしながらこの対応事例や対応技術の会員間共有はまだ不十分であり、今後はこの共有化を進め、フリー宣言できる会員を一層増やす必要がある。

(3) 安全対応活動の推進

従来からの当会特有車種への法規対応提案や決定法規対応の会員指導に加え、今年度は特に規格類の制定に大きな成果がでた。JABIA規格の新設5件、改訂3件が完了できたほか、5年ぶりのバス車体規格集改訂版が完成した。さらに今年度から新たに改造届け出要領を定めた「改造自動車取扱い解説書」の改訂作業をスタートさせた。これは13年ぶりの改訂で技術進歩に合わせた大幅改訂作業だが、2011年3月の完成時はたいへん有用な資料になる見込みである。

また部会での調査研究活動もリアバンパーの共同開発、ISOボルトナット締め付けトルク統一化など5項目が完了した。

(4) 活性化活動の推進

部会活動や支部活動については従来から部会毎、支部毎に内容に差が大きいため、「良いところ取り活動」を進めてきたが、活動の低調な支部、部会が活性化されたとはいえない。特に一部部会では基準作成や調査研究業務への取組みもなく、部会行事参加率の低下もあり、

2010年度活動内容の見直しが必要である。また支部活動においても一部活動マンネリ化の傾向がみられ、本部正会員数は増加している反面、支部地域会員数は減少しつつある。地域毎に状況は千差万別だが、今進めている「良いところ取り活動」をさらに推進させる必要がある。

一方、本部イベント活性化の面では、行事内容充実等いろいろな工夫により通常総会で25%増、秋季会員大会で33%増と多くの皆様に参加いただくことができた。

以上のように2009年度は、急激な経営環境悪化の中、当会活動を「会員支援業務最優先」に大きく変化させた初年度であるが、いろいろと大きな成果をあげることができた年といえる。この経営環境の厳しさは当面続くと思われるため、2010年度以降もこの活動を継続、充実させていく必要がある。