

# 1. 2020年度 事業計画

## 1) 2020年度事業計画概要

### (1) 商用車市場動向

2019年度は米中貿易摩擦の拡大や中東情勢の緊張の高まり等が世界経済に影響を及ぼし政治的にも不安定な状況が続いた。また、香港での民主化運動や地球環境問題への対応は今後も活動が継続され、動向によっては政治、経済を含む様々な場面に影響してくるものと思われる。英国のEU離脱に伴う今後の対応についても、EU域内に留まらず、グローバルでの影響を考えなければならない。そして、2019年12月に中国で確認された新型コロナウイルス感染症（COVID-19）はグローバルに感染が拡大し、パンデミックと認定された。こうした状況で2019年度の世界経済は、当初予測を大幅に下回る結果となった。

日本経済は2019年10月の消費税率引き上げ影響により個人消費が伸び悩みはあるものの、原油価格の安定等による実質購買力の向上や、省力化設備や東京オリンピック・パラリンピック関連を中心に設備投資が底堅く推移し、緩やかな改善が続いていた。しかし、新型コロナウイルス感染症の国内における感染拡大や世界経済の悪化、さらに東京オリンピック・パラリンピックの開催延期など、取り巻く環境が激変し、景気は劇的に悪化した。

2020年度は引き続き米中貿易摩擦や英国のEU離脱、EU圏経済における減速感の継続、さらに中東問題による影響が引き続き懸念される。そうした情勢を大きく上回る新型コロナウイルス感染症の拡大が止まらず、いまだ終息が見えない状況である。これらが世界の産業、経済に及ぼす影響はこれまで経験したことのないほど大きく、新型コロナウイルス感染症のグローバルでの今後の動向に注視する必要がある。

2020年度の日本経済は平常時においては昨年の消費増税率引き上げが消費マインドを下押しし、個人消費は微減となるものと見込まれていた。また、内外の政治、経済の先行き不透明感に伴い、投資マインドの悪化が想定され、製造業における積極的設備投資も小幅増にとどまるとの見込みであった。そうした中、政府による大規模経済対策を受け、公共投資は引き続き堅調に推移するものとの予測がされていた。しかし、新型コロナウイルス感染症による影響の大きさは未だ計り知れない状況である。輸出に関しても世界経済が全く見通せない状況で、国内では緊急経済対策も講じられているが、国内景気を見通すことは困難な状況と言わざるを得ない。

2019年度の国内商用車登録台数は、輸送系車両（貨物車+大中型バス）は前年から引き続き安定的に推移したものの大中型バスの減少等により441千台（前年比97.9%）となった。そのうち当会に關係の深い貨物車の内数である大中型貨物車は、92千台（同100.4%）と2年連続の増加で、4年連続の9万台超えとなった。

2020年度の商用車需要は、引き続きの代替需要は見込まれていたものの、新型コロナウイルス感染症による影響が景気を大きく下振れさせる。また、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、国内商用車需要は減少の見込みである。

## <取り巻く市場環境>

### ① 2020年度の日本経済は見通せない状況

- ・新型コロナウイルス感染症による影響が甚大であり、政府による経済対策等の効果についても景気回復に繋がるか疑問
- ・一方、先行きのリスクとして、米中貿易摩擦、中東問題、英国のEU離脱後の対応についても懸念

### ② 2020年度の国内貨物輸送量はマイナス幅拡大（日通総研データ）

- ・自動車輸送 2020年度予測=4,096.8百万トン（前年度比3.6%減、内営業用3.9%減、自家用3.0%減）
- ・営業用自動車の2020年度は2年ぶりのマイナスと低調に推移
- ・自家用自動車は2020年度も引き続き低調に推移

### ③ 運送事業者の景況感は低下傾向（全日本トラック協会調査）

- ・直近（10-12月）の景況感は▲52.3と前回から25.0ポイントの悪化
- ・「1-3月」の景況感は、世界経済の動向、中東情勢による燃料価格の上昇圧力、消費税増税による輸送数量減少、新型コロナウイルス感染症による経済活動への悪影響など、不透明な経営環境が続く見通しを反映し、▲61.4と9.1ポイント悪化する見込み
- ・実働率は▲33.5（今回▲28.7）と4.8ポイント悪化、実車率は▲31.8（今回▲28.4）と3.4ポイント悪化するなど輸送効率は悪化の見込み
- ・採用状況は▲17.7（今回▲7.5）と10.2ポイント低下することから、雇用状況（労働力の不足感）は90.1（今回81.8）と8.3ポイント上昇し、不足感が強まる見込み
- ・経常損益は、労働力不足等の影響から、▲43.9（今回▲36.2）と7.7ポイント悪化し、経常損益の水準は落ち込む見込み

### ④ バス輸送業界も依然として厳しい状況

- ・新型コロナウイルス感染拡大に伴う国内外観光者の減少及び経済活動縮小による日常的バス利用者の減少等、急激かつこれまで経験したことない環境変化への対応
- ・輸送人員は三大都市圏で2011年度を底に増加に転じ、2018年度は前年度比100.1%。ただし、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
- ・輸送人員が横ばいで推移する中で、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
- ・新型コロナウイルス感染拡大以前のインバウンドの増加は貸切りバス需要増には直接的に繋がっておらず、輸送人員増にも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、安全輸送体制の確立に向けソフト、ハード両面からの取組みを継続推進
- ・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

- ・新型コロナウイルス感染拡大に伴う国内外観光者の減少及び経済活動縮小による日常的バス利用者の減少等、短期環境変化への対応
- 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（2019年10月末）は約33千台増（対前年比0.56%増）の5,921,500千台と1991年度以降の減少傾向に歯止めがかかり、2013年度からは横ばいとなり、直近では微増で推移
  - ・普通貨物車の平均使用年数は2018年から0.43年伸び17.58年と過去最長を7年連続で更新
- ⑥ 2003～6年のNOx・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 シャシメーカーの海外進出は進展（新興国中心）
  - ・新型コロナウイルス感染症の拡大に伴うサポート活動の推進
  - ・シャ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

## （2）車体業界の動向

2019年度の架装メーカー生産台数（非量産車）は183,249台（対前年比97.7%）と2年連続の前年割れとなった。これは主に台数規模が大きい特装車、及び特種車、トレーラが増加したものの、バン車が2年連続の減少となったことによるものである。世界経済は米中貿易摩擦の激化は回避の方向であるが、英国のEU離脱の影響等が懸念され、さらに新型コロナウイルスによる経済活動への影響は、輸出産業の減速に繋がっている。これまで国内経済は個人消費や民需、官需に支えられ引き続き緩やかな成長が見込まれるとの予測があったが第4四半期の状況は新型コロナウイルス感染症の拡大により一変した。また、引き続きの貨物輸送量の漸減、保有台数の減少、使用年数の長期化、さら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
  - ・新型コロナウイルス感染症拡大等、世界的規模での想定を超える環境変化への迅速かつ適

切な対応

- ・東京オリンピック・パラリンピックの開催延期、公共投資等への対応とこれら時限的な需要増減への適切な対応
  - ・リーマンショック後の経験を踏まえ、また新型コロナウイルス感染症の終息も見据え、中長期視点での更なる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、及び先進技術（I o T（Internet of Things）、A I、C A S E等）への対応
- ・低価格要求：コスト低減策の推進（部品の共通化、流用技術等における協業活動の推進）
  - ・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：輸送の高品質化、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適切に対応したお客様への安全・安心確保策の推進
  - ・自動運転技術の進展等への適切な対応
  - ・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、およびシャシメーカーとしての付加価値確保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
- ・S D G sへの取組みによる社会環境変化に応じた適切な対応に向けた更なる仕組みの充実と新型コロナウイルス感染等、危機管理への確実な対応・推進

### **（3） 当会会員状況**

#### ① 会員数

- ・正会員は2019年度に4社入会、1社退会し、197社
- ・準会員は2社入会、2社退会 100社、 合計297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

2019年度…委託含む全会員=2,304千台（前年比98.7%）

うち非量産車=183千台（同97.7%）と約4,200台減少し2017年をピークに漸減

#### ③ 売上高（2019年度調査は2018年度売上）

生産委託会社を含む全会員の車体部門売上＝6兆1,087億円（前年度比105%）

うち非量産車製造会社＝7,403億円（同98%）

景況指数（増収会社率－減収会社率）は11.2（同-1.2）となったものの安定的に推移

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＝45,599人（同102.8%）

うち非量産車製造会社＝15,156人（同103.3%）

#### （４）車体工業会 2019 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、中小会員支援活動、中長期課題への対応は計画どおり進めることができた。

##### 4-1. 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、及び協定規則改正提案への対応など着実に推進した。

- ① B S I S（Blind Spot Information System：側方衝突警報装置）に関する協定規則及び保安基準改正への対応
- ② UN-R 58-03への対応として、突入防止装置の試験に用いる代表フレーム選定資料作成およびみなしバンパーに関する新規検査時の取扱いの明確化、及び新 J A B I A リベット制度の創設
- ③ 少子化等による少人数の送迎に対応するため、1BOX車ベースでの幼児専用車の需要に伴い幼児専用車のための審査事務規程改正

(2) 環境意識の醸成

- ① 産業廃棄物削減に向け会員様の困りごとに対する改善、およびCO<sub>2</sub>排出量削減に向け省エネ法に基づく第二種指定事業者への支援を一元化した活動の推進
- ② 環境基準、新環境基準適合ラベルの取得促進に向けた支援活動推進

(3) 中長期的課題への取組み

- ① 架装物の安全点検制度の登録普及活動の推進
- ② 中小会員の課題解決に向け、中小会員ネットワーク強化WGでの調査及び方策論議と報告書発信

(4) 当会活性化

- ① 会員数は正会員が増加、なお準会員数は変化なし
- ② イベント参加者数は4年連続350人超えを継続（通常総会、技術発表会）、そして技術発表会に関しては、参加者満足度90%超を維持

#### 4-2. 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、部会活動と連携した要望事項の収集と横展開
- ・ コンプライアンス意識醸成活動の更なる充実に向けた支援活動の推進

##### (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、周知活動の継続推進
- ・ 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強化
- ・ 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取得促進支援と適切かつ有効なPR活動の推進
- ・ 産業廃棄物減量化及びCO<sub>2</sub>削減に向け、会員、環境委員会委員が一体となった活動の推進

##### (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

##### (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

#### 4-3. 主要活動項目の進捗結果

2019年度の活動を通じ成果が得られたものの、課題も確認できた。

##### (1) 安全対応活動：○

- ・ 法規改正への当会意見反映については、適用基準の適正化等、関係団体と連携し着実に取り組んだものの、更なる充実に向け検討、推進
- ・ 調査研究に関わる基準化・標準化の推進では14項目に取り組み、J A B I A規格制定2件、改正5件と計画どおり進捗
- ・ 調査研究に関しては、進捗確認と情報の共有化のため計画時点での内容、及び中央技術委員会で議論しているものの、更なる論議の充実が必要

##### (2) 環境対応自主取組みの推進：○

- ・ 産業廃棄物減量化への取組み、環境・新環境基準適合ラベルの取得推進、CO<sub>2</sub>削減等で個社の課題を確認し、部会と連携のうえ、個社と環境委員会委員が一体となり活動を推進

(3) 中小企業支援活動の推進：△～○

- ・中小企業でのコンプライアンス経営の実態把握では回答率 100%を達成したが、意識醸成、各種規定制定に向けた支援活動の検討、推進
- ・中小企業支援策に繋がる要望事項の収集、論議の充実と支援活動の推進
- ・安全衛生活動では自社の安全衛生活動における「気づき」に主眼をおいた事例の会員展開を推進してきているが、会員における活用状況等の確認が必要
- ・中小会員を対象とした「現地現物による技能系社員研修会」の充実

(4) 活性化活動の継続推進：○～△

- ・支部連絡会での共通テーマでの議論の活発化、支部毎の良いところ取り活動の範囲拡大が図られてきているが、更に地域の特性を生かしながら各支部への横展開の推進が必要

## (5) 2020 年度重点活動項目

### <これまでの活動総括>

- 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、さら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、入会後の当会活動への参画も積極的であり、これらに応えるため更なる満足度向上のため内容の充実を図る。
- 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の等、時限的な需要に支えられた。2025 年には大阪・関西万博が開催されるものの、景気動向は中長期的には不透明である。また新型コロナウイルス感染拡大に伴う影響は大きさや期間を見通すことができないものの、環境変化を迅速かつ的確にとらえ、車体業界の成長を確かなものにしていくためにも自社の経営戦略に基づく取組みが重要。

### <2020 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、部品共通化の推進、C A S E 等新技术への対応
- 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（点検整備推進分科会活動）

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

環境委員会／各部会

① 架装物リサイクルに関する自主取組みの推進

- ・ 易解体性の向上／分別性の調査・検討
- ・ 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
- ・ 架装物搭載LiBの廃棄・リサイクルスキーム検討
- ・ 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

② 生産活動に伴う環境対応の継続的推進及び2030年自主目標の検討

(CO<sub>2</sub>, 産業廃棄物, VOC)

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

(3) 中小企業支援活動の推進

中央業務委員会/事務局

① SDGs実施方針に基づく取組み

- ・ 「働き方改革」の実践状況の調査と困りごとに対するサポート
- ・ 中小企業の生産性向上のための設備投資策支援
- ・ 中小企業を中心とした人材育成支援策の充実

② 部会活動と連携した要望事項、困りごとの収集及び対策状況の共有とCOVID-19等の影響に対する自動車関係団体とも連携した支援策の推進

③ 中小企業経営に関する有用な情報の調査と展開

④ コンプライアンス経営支援及びリスクマネジメントへの対応支援の推進

⑤ 中小会員ネットワーク強化WG活動の推進と将来ビジョンの再構築

事務局/WG

⑥ 安全衛生活動に寄与する情報収集・発信と支援

⑦ 中小会員を対象とした「現地現物による技能系社員研修会」の継続開催

(4) 活性化活動の継続推進

事務局/委員会/部会/支部

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継続検討
- ・ 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