１．2023 年度　事業計画

１）2023 年度事業計画概要

（１）商用車市場動向

2022 年は年初からオミクロン株の流行で新型コロナウイルス感染症が急拡大し、「まん延防止等重点措置」の適用が全国に広がり、3 月 21 日に措置が全面解除されるまで、個人消費を中心に経済活動が停滞した。加えて、2 月 24 日にはロシアがウクライナに軍事侵攻し、安全、経済に大きな影響を及ぼし、サプライチェーンの滞りなどにより商品市況の高騰、そして物価上昇を加速させた。国内でも資材高騰、原油高、円安が急激に進行し、物価高は、大きな影響を及ぼした。

今後の世界経済についてＩＭＦによると、経済成長率は、2022 年の 3.4%（推定値）から、2023 年に 2.9%へ鈍化した後、2024 年には 3.1%へと加速すると見込んでいるが、2023 年の予測については、2000 年から 2019 年の平均である 3.8%を下回っている。物価上昇に対処するための中央銀行による利上げと、ロシアのウクライナへの軍事侵攻が引き続き、経済活動の重しとなる。

このようにリスクのバランスは依然、下振れ方向ではあるものの、2022 年 10 月以降、和らいできている。上振れリスクとしては、各国で見られる繰延需要による景気の押し上げや、インフレが予想よりも速く落ち着くことが挙げられる。ただし、下振れリスクとしては、ロシアのウクライナへの軍事侵攻に伴う戦闘の激化や、世界的に金融環境が厳しくなることによる過剰債務の悪化が懸念される。

2023 年の日本経済は、個人消費が新型コロナウイルスの感染状況の落ち着きで外食や娯楽需要が期待される。また、自動車の供給制約が緩和することで、繰越需要も期待される。設備投資はＰＣやスマホ向けの半導体関連需要の落ち込みから増勢が一服したが、先行きは国内の経済活動の正常化が進むことで、非製造業を中心に設備投資の持ち直しが見込まれる。ただし、国際情勢における安全、経済への影響は予断を許さず、環境変化への迅速、かつ適切な対応がこれまで以上に重要となってくる。

2022 年度の国内新車販売台数は、439 万台（前年度比 104.4%）と 4 年ぶりに前年を上回った。一方、国内商用車販売（貨物車 345,777 台＋大中型バス 2,008 台）は、348 千台（同 94.1%）と 4 年連続で前年を下回り、うち普通貨物車は 127 千台（同 86.9%）と 4 年連続で、大中型貨物車は
55 千台（同 71.2%）と 3 年連続で前年を下回った。

2023 年の商用車需要は、一定の代替需要に対し、新型コロナウイルス感染症の状況、国際情勢、そして社会環境変化に伴う国内輸送量の減少も想定され、繰越需要が見込まれるものの、横ばい、もしくは漸減するのではないかと思われる。

＜取り巻く市場環境＞

①　2023 年度の日本経済は回復基調が期待されるものの、世界情勢に留意

・ロシアのウクライナへの軍事侵攻に関連した国際情勢に注視

・日本経済は、経済活動の正常化（ウイズコロナ対応）を背景に内需を中心に持ち直し傾向で、2023 年度以降は、1%台の成長を維持すると見込まれ、実質経済成長率は約 3%増と前年度より向上すると予測されているものの、政府の消費喚起策の有効性や感染再拡大により、再び下押しされるリスクが懸念

② 2023 年度の国内貨物輸送量は２年連続のマイナス（日通総研データ）

・自動車輸送 2023 年度予測＝3,858.8 百万トン（前年度比 0.6%減、内営業用 0.8%増、自家用 3.5%減）

・営業用自動車の 2023 年度は３年連続のプラス

・自家用自動車の 2023 年度は２年連続のマイナスで全品類マイナス見込み

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 2023 年 2 月 10 日公表)

		今回（2022 年 10-12 月）	今後の見通し（2023 年 1-3 月）
景況感		▲25.8（前回比　10.8ﾎﾟｲﾝﾄ改善）	▲34.8（今回比　25.8ﾎﾟｲﾝﾄ悪化見込み）
輸送効率	実働率	▲ 8.8（前回比　7.1ﾎﾟｲﾝﾄ改善）	▲14.0（今回比　5.2ﾎﾟｲﾝﾄ悪化見込み）
	実車率	▲ 7.5（前回比　15.2ﾎﾟｲﾝﾄ悪化）	▲12.3（今回比　4.8ﾎﾟｲﾝﾄ悪化見込み）
採用状況（労働力）		▲ 3.3（前回比　6.8ﾎﾟｲﾝﾄ上昇）	▲ 8.8（今回比　5.5ﾎﾟｲﾝﾄ低下見込み）
経常損益		▲29.6（前回比　12.8ﾎﾟｲﾝﾄ改善）	▲36.3（今回比　6.7ﾎﾟｲﾝﾄ悪化見込み）

④ バス輸送業界も依然として厳しい状況

・乗合バスの輸送人員は、2020 年 4 月以降の新型コロナウイルス感染症拡大による影響で 2019 年比大幅な減少、2021 年は 4 月から 9 月に回復基調となったものの、2019 年比ではマイナスで推移

・これまで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更に拡大

・日本政府観光局（ＪＮＴＯ）が発表した 2022 年の年間での訪日外国人旅行者数（推計値）は、383 万 1,900 人。2021 年（24 万 5,862 人）からは大幅な増加となったが、コロナ以前の 2019 年（3,188 万 2,049 人）比では 88.0%と大幅な減少

・改正バリアフリー法やＭａａＳへの取組み、更にバスにおける感染症拡大防止策の徹底やバスの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は継続推進

⑤ 貨物車保有台数は横ばい

・貨物車（小型+普通）保有台数（2022 年 10 月末）は約 5.6 千台増（対前年比 0.09%増）の 5,952,439 台と 2016 年以降の横ばい傾向が 2013 年度からは漸増となり、直近では再び横ばいで推移

・2022 年の普通貨物車平均使用年数は 2021 年から 0.50 年伸び 18.49 年と過去最長を 10 年連続で更新

⑥ ＪＨ２５モード対応の影響

・新燃費基準の施行とともに燃費基準が「ＪＨ２５モード」試験に置き換わろうとしており、既に新燃費基準達成年度である 2025 年度に先行し製品投入され始め、今後の影響に注視が必要

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

・営業車比率はドライバー不足の影響もあり、生産関連貨物、消費関連貨物で増加、更にレンタカー増加を踏まえ、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の世界的な感染の収束が未だ見通せない中、積極的な海外進出の進展は見られないものの、今後も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、アフリカでの事業展開計画を推進の見込み

・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

2022 年度の架装メーカー生産台数（非量産車）は 136,968 台（対前年比 93.1%）と５年連続の前年割れとなった。これは新型コロナウイルス感染症が収束せず、新様式の定着が物流の変化をもたらし、グローバルではサプライチェーンの混乱や半導体供給不足が、シャシ及び関連部品の納入遅れに繋がるとともに、原材料価格、燃料費等の高騰が更に拍車を掛けることとなった。現状を踏まえると、本格的な回復までは時間を要するものと思われる。また、これまでの貨物輸送量の漸減、使用年数の長期化、更にメーカー標準車の増加等は、今後も懸念され、車体業界に中長期的な影響を及ぼすものと考えられる。

＜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

・2025 大阪・関西万博の準備、公共投資等への対応とこれら時限的な需要に対する反動減への適切な対応

・リーマンショック後の経験を踏まえ、ウイズコロナを前提とした中長期視点での更なる企業体質改善と強化の継続

・カーボンニュートラル（ＣＮ）実現に向けた取組み

・ビジネスモデル、業務プロセス、企業文化・風土等を変革し、更なる競争力強化を図るためＤＸ（Digital Transformation）の推進

② お客様要求の高度化、多様化、及び先進技術（ＣＡＳＥ、ＭａａＳ、ＩｏＴ（Internet of Things)、ＡＩ等）への対応

・低価格要求：取り巻く環境を踏まえた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：軽量化及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
・新技術、環境対応：ハイブリッド化、商用車電動化、３Ｒ等への対応
・商品力強化：輸送の高品質化、汎用積載化、積載効率アップ、更なる安全・安心な荷役省人化の推進

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、ＰＬ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、更なる生産性向上のための架装メーカーとの連携強化、及びシャシメーカーによる付加価値確保等を目的とした完成車ビジネス進展への対応
・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の確保

⑥ 中小企業経営におけるＣＳＲ対応、リスクマネジメント体制整備、ＳＤＧｓへの取組み
・社会環境の変化に応じ適切な対応を図るための、更なる仕組みの充実と着実な推進

（３）当会会員状況

① 会員数
・正会員は 2022 年度に 8 社入会、2 社退会し、　211 社
・準会員は 2 社入会、1 社退会し、　105 社、　合計 316 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
2022 年度実績…委託含む全会員＝1,955 千台（前年比 103.0%）
うち非量産車＝137 千台（同 93.1%）と約 10.1 千台減少し 2017 年をピークに漸減

③ 売上高（2022 年度調査は 2021 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 285 億円（前年度比 79.6%）
うち非量産車製造会社＝6,090 億円（同 89.9%）
景況指数（増収会社率－減収会社率）は-26.8（同-3.5）と引き続き低下

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＝46,395 人（同 99.2%）
うち非量産車製造会社＝15,556 人（同 97.6%）

（４）車体工業会 2022 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。また、ＣＮへの対応では、専門委員会活動について本部委員会、各部会とも連携し進めることができ、会員の理解度向上も図ることができた。

4-1.　うまくいったこと

⑴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 「Ｒ１５８後退時車両直後確認装置」について、引き続き自動車技術総合機構、自工会、当会と協議を行い、「後退時車両直後確認装置の技術基準等適合確認書」の記載方法を合意、確認時に使用するポール視認性の証明方法、周辺構造図の取扱い等について合意

② 「Ｒ１６５車両後退通報装置」について、車両後退の認知を向上させる音声アラームの装着を関係官公庁等と合意

⑵環境意識の醸成

① 環境基準適合ラベル取得促進は、会員の状況を確認したうえで取得講習会を 5 回開催するなど、環境基準、新環境基準適合ラベルの取得を拡大

② ＣＮ専門委員会と連携し、ＣＮ（CO_2・産業廃棄物低減）現地支援意見交換会では双方向コミュニケーションを通じ、困り事･課題の解決、事例紹介、アドバイスを実施

③ ＣＮに向け、車工会独自の 2030 年CO_2排出量目標設定

⑶中長期的課題への取組み

① ＣＮ実現に向けた活動の推進

② 架装物の安全点検制度の登録普及活動の着実な推進

③ 自動車業界５団体による会員支援活動の推進

⑷当会活性化

① 会員数は正会員、準会員ともに増加

② 新型コロナウイルス感染防止の観点からＷｅｂ併用での各種イベントの開催では参加者数の増加（通常総会、秋季会員大会、技術発表会、環境事例発表会、講演会等）、及び参加者の満足度向上

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。

⑴中央業務委員会（中小企業経営支援）

・新型コロナウイルス感染状況等、環境変化に関する情報収集とそれに基づく適切かつ柔軟な対応、及び会員の困り事の把握と迅速な対策に繋げるため、更なる部会との連携強化
・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とフォロー
・税制・法制での要望実現に向けた関連団体との連携強化

⑵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と点検実施率の向上
・ウイズコロナを前提に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推進
・更なる部会活動活性化、中央技術委員会論議による調査研究テーマの質の向上と成果の充実

⑶環境委員会
・既取得会員の協力も得て、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活動の継続推進
・ＣＮにおける環境委員会活動の見直し、推進と関連団体と連携したＣＮへの取組み推進
・CO_2削減、産業廃棄物減量化取組みにおける 2025･2030 年当会目標達成に向けた活動の推進とＣＮ活動と連携した 2030 年目標達成向けた活動推進

⑷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、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、及びウイズコロナを踏まえた運営の検討と推進

⑸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

2022 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。

⑴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、9 項目に取り組み、ＪＡＢＩＡ規格制定 1 件、改正 3 件の内 2 件が計画どおり進捗、改正 1 件は 2023 年度継続取組み
・調査研究に関しては、進捗確認と情報の共有化のため中央技術委員会で論議しているものの、更なる充実が必要

⑵環境対応自主取組みの推進：○

・環境・新環境基準適合ラベルの取得促進では、5 回の取得講習会で理解を深めていただいたが、一方で個社のラベル取得に関する考え方等も再確認

・2030 年ＣＯ$_2$排出量の当会独自目標達成に向けた具体的活動の検討、展開

(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意識の醸成、各種規定制定に向けた支援活動については企業行動憲章作成マニュアルによる未制定会社の個別フォローの継続

・現地現物による技能系社員研修を計画通り 3 回実施し、2023 年度計画について合意

・安全衛生活動では会員へ災害事例の展開、安全気づきシートの活用状況の確認に基づく項目、内容の見直し、改善

(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、支部毎の良いとこ取り活動の範囲拡大が図られてきてはいるものの、新型コロナウイルス感染症の状況で各支部活動に違いが生じてきており、ウイズコロナでの地域の特性を生かした取組みの横展開が必要

（５）2023 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（2011 年 4 月）を機会に「会員メリットに直結する事業最優先」の考えで活動を推進し、更に技術的活動の充実を図り、法規対応等で成果に繋げられた。

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引き続き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、ウイズコロナを踏まえ、これらに応えるため更なる満足度向上のため、内容の充実とともに運営の見直し、改善を図る。

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、新型コロナウイルス感染の収束が未だ見通せない状況で国際情勢の変化を含め、景気動向は不透明である。こうした状況だからこそ、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であり、ウイズコロナを踏まえ、自社の成長戦略に基づく取組みが重要。

＜2023 年度主要活動項目（案）＞

2022 年度の取組みはそれぞれ成果に繋がっており、2023 年度はＣＮ対応を含め、これまでの重点活動項目（４項目）を更に強化していく必要がある。2030 年のＣＮ目標達成向け、本格的な活動をスタートする年であり、これまで以上に会員要望や取り巻く環境を考慮した活動とする。

そのためにも、本部委員会、部会、支部活動の確実な推進に加え、それぞれの活動に関する情報

共有、更には連携した取組みとしていくため、ＣＮ対応にこれまでの重点活動４項目に加え、5 項目を設定する。

(1)ＣＮ対応

ＣＮ専門委員会/各委員会・部会・支部

① 当会及び会員のＣＮ対応状況の進捗確認と対応方針の検討・推進
② 自動車５団体活動との連携
③ 経団連「モビリティ委員会」情報の収集、展開と当会対応の検討・推進
④ 当会 2030 年度CO_2排出量目標達成に向けた対策検討と会員活動状況の確認、会員活動事例の収集、展開

(2)安全対応活動の推進

中央技術委員会/各部会

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
⑤ ＣＡＳＥ等新技術、ＣＮ対応（電動商用車対応等）に向け、全ての会員企業の技術レベルアップ支援活動の推進

中央技術委員会/分科会/ＷＧ

・架装物コネクテッド対応検討の推進
・架装物動力源対応検討の推進
・自工会、ＣＪＰＴ※との連携推進　（※ＣＪＰＴ：Commercial Japan Partnership Technologies㈱）

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）

(3)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
・商用車架装物リサイクル自主取組みにおける他委員会と連携した易解体性の追及／循環素材の調査と推進
・環境負荷物質フリー宣言１００％再達成に向け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継続推進

② 生産活動に伴う環境対応の継続的推進（CO_2，ＶＯＣ，産業廃棄物）
・産業廃棄物減量化の 2025 年、2030 年当会目標達成に向けた対策検討と推進
・CO_2排出量の 2030 年目標達成に向けた対策検討と推進

③ 個社のＣＮ取組みに繋げるための取組み事例の収集・展開と会員ニーズを踏まえた勉強会推進

④ 環境対応技術等の会員支援の更なる充実及び関連委員会と連携した会員の各種ＣＮ取組み支援の推進

⑤ 環境保全への意識啓発や当会環境活動ＰＲの充実

(4)中小企業支援活動の推進

中央業務委員会/事務局

① ＣＮ推進上の会員の困り事、課題収集と対応

② 自動車業界５団体による会員支援活動の推進と情報展開

③ 部会活動と連携した要望事項、困り事の収集及び対策状況の共有と景気状況の変化に対応した支援策の推進

④ ＳＤＧｓ実施方針に基づく「働き方改革」の実践状況の調査と困り事解決に向けた支援の継続

⑤ 中小企業経営に関する有用な情報の調査と展開

⑥ リスクマネジメント体制整備におけるコンプライアンス経営支援として企業行動憲章作成マニュアル提供等による規定制定支援の継続

事務局/ＷＧ

⑦ 中小会員ネットワーク強化ＷＧ活動の推進と情報展開

⑧ 安全衛生活動に寄与する情報収集・発信と支援

⑨ 中小会員を対象とした「現地現物による技能系社員研修」の開催

(5)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

・ジャパンモビリティショーでの合同展示の実施

・ジャパンモビリティショーを含め、クルマファン拡大及び当会認知度向上のためのイベント参加等の検討

② 広報活動の充実

・ホームページの閲覧状況、及び意見を踏まえた改善推進

・ＣＮ専用ページの改善推進

・自動車業界５団体活動の積極的展開

③ 部会活動充実

・部会単位での業界連携の仕組み検討

④ 支部活動の充実

・支部活動のあり方検討、支部毎の良いとこ取り活動の推進

・支部活動におけるＣＮ対応の推進と支援

⑤ 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