

② 自動車総連

2023年組合員生活実態調査の結果と今後の課題

自動車総連 労働政策局部長 熊谷 美美子

1. はじめに

自動車産業は100年に一度の大変革期の只中にあり、脱炭素社会の実現に向けた環境対応、いわゆるカーボンニュートラルの取り組みが喫緊の課題となっていることとあわせ、DX、GXへといった新たな技術革新や価値観にも柔軟かつ迅速な対応が求められている。

昨今では、新型コロナウイルスの感染拡大や世界的な需要増によって長期にわたり発生していた半導体不足も徐々に解消し、車両の生産・販売台数ともに回復傾向にある。

一方で、高い付加価値生産性に見合わない賃金水準や、就職希望者の減少による人材確保に向けた課題が顕在化している。産業の持続的な発展や産業の基盤を支える中小企業の魅力を向上させるためにも、組合員の賃金引き上げや労働諸条件などの改善に向け、価格転嫁を含む企業間取引の適正化に関する取り組みを進める必要がある。

自動車産業は多くの中小企業（自動車総連加盟組織全体の約7割が組合員300人未満の中小組合）によって構成されており、業種（部門）も完成車メーカー、車体・部品製造、販売、輸送、一般と多岐に渡り、規模間あるいは業種間における「働き方を含めた労働諸条件の底上げ・格差是正」が課題となっている。

そのような中、ワーク・ライフ・バランスの実現に向けた総労働時間の短縮の取り組みについては、加盟組合の意思がより強まっており、自動車総連としてもより産業の魅力を高める観点からも着実に取り組みを推し進める必要がある。

こうした環境下、春の総合生活改善の取り組み方針や各種労働政策を検討・議論していく上で、働く者の生活実態や意識を表す基礎データとして活用している「組合員生活実態調査」の概要と2023年調査結果の一部を紹介する。

2. 調査概要

本調査は、自動車産業で働く組合員の生活や労働条件などについて現状把握を行い、総合生活改善の取り組み方針策定などに役立てることを目的としており、「家計状況」、「労働時間の実態」、「テレワーク」、「職場生活の状況」、「暮らし方・働き方」、「賃金・一時金」の全6章で構成されている。

本調査の調査内容は、①自動車総連独自、②連合生活アンケートに自動車総連独自設問を追加、という2種類を交互に繰り返す方式をとって毎年実施している。今回は②連合生活アンケートに自動車総連独自設問を付加する形式で実施した。また、調査については紙の調査票とWEBを併用し実施している。実施期間は2023年6月～9月とし、調査の有効回答数は7,749件（紙：2,478件、WEB：5,271件）、有効回答率98.1%であった。なお、WEB調査の回収数が割当てを大幅に超えた組織については、調査配布数に合わせてサンプリングを行っている。

3. 調査結果

① 「今年の賃上げ額」について

今年の賃上げ額についてたずねた結果は、「下がった／0円」(5.3%)と「無回答」(5.2%)が合わせて1割程度あるが、少なくとも9割近くの組合員の賃金が上がっていることになる。「下がった／0円」を「0円」として計算した今年の賃上げ額は平均8,800円で、2021年調査(5,200円)を3,600円上回っている。

部門別に賃上げ額の平均をみると、メーカーが9,300円で最も高く、一般が8,900円、車体・部品製造が8,600円、販売が8,400円、輸送が7,600円である。2021年調査と比べると、販売と輸送は4,000円前後の増加となっている。(第1図)

第1図 今年の賃上げ額

| | は下 0が 円つ たも しく | 2 千 円 未 満 | 2 千 円 以 上 | 5 千 円 以 上 | 7 千 円 以 上 | 1 万 円 以 上 | 1 万 2 千 円 以 上 | 1 万 5 千 円 以 上 | 1 万 7 千 円 以 上 | 2 万 円 以 上 | 2 万 5 千 円 以 上 | 3 万 円 以 上 | 無 回 答 | 件 数 | 中 央 値 ・ 千 円 | 平 均 値 ・ 千 円 | 2 平 均 値 ・ 千 円 | 1 平 均 値 ・ 千 円 | 1 平 均 値 ・ 千 円 | |
|-------|----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|-------------|--------|----------------------------|----------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自動車総連 | 2023年計 | 5.3 | 6.6 | 16.8 | 17.0 | 14.8 | 14.9 | 7.3 | 3.4 | 1.6 | 3.1 | 0.9 | 3.0 | 5.2 | 7749 | 7.3 | 8.8 | | | |
| | 2021年計 | 12.9 | 16.1 | 26.0 | 20.5 | 7.7 | 5.2 | 1.1 | 0.8 | 0.4 | 1.6 | 0.5 | 1.8 | 5.4 | 7914 | 4.1 | 5.2 | | | |
| | 2018年計 | 5.8 | 18.8 | 24.5 | 17.8 | 12.0 | 6.6 | 1.8 | 1.2 | 0.6 | 1.9 | 0.5 | 2.4 | 6.0 | 7402 | 4.7 | 6.1 | | | |
| 部門別 | メーカー | 4.5 | 5.2 | 17.6 | 18.4 | 12.8 | 14.1 | 7.0 | 3.7 | 1.8 | 3.6 | 1.3 | 4.0 | 5.9 | 2276 | 7.3 | 9.3 | 5.8 | 7.0 | |
| | 車体・部品製造 | 6.3 | 7.3 | 16.0 | 17.2 | 15.6 | 14.5 | 6.8 | 3.6 | 1.6 | 3.3 | 0.9 | 2.8 | 4.0 | 3520 | 7.2 | 8.6 | 5.3 | 6.3 | |
| | 販売 | 4.0 | 6.7 | 17.0 | 15.8 | 16.9 | 17.2 | 8.9 | 2.8 | 1.2 | 1.5 | 0.3 | 2.1 | 5.4 | 1306 | 7.7 | 8.4 | 4.5 | 5.0 | |
| | 輸送 | 7.8 | 7.1 | 19.5 | 14.9 | 14.9 | 16.2 | 9.7 | 3.9 | 0.6 | ... | ... | 1.9 | 3.2 | 154 | 6.9 | 7.6 | 3.4 | 4.2 | |
| | 一般 | 4.3 | 7.2 | 17.7 | 14.2 | 12.1 | 18.8 | 8.0 | 2.4 | 2.4 | 2.9 | 1.1 | 2.4 | 6.4 | 373 | 7.8 | 8.9 | 5.8 | 5.3 | |

※下線数字は「自動車総連 2023年計」より5ポイント以上少ないことを示す

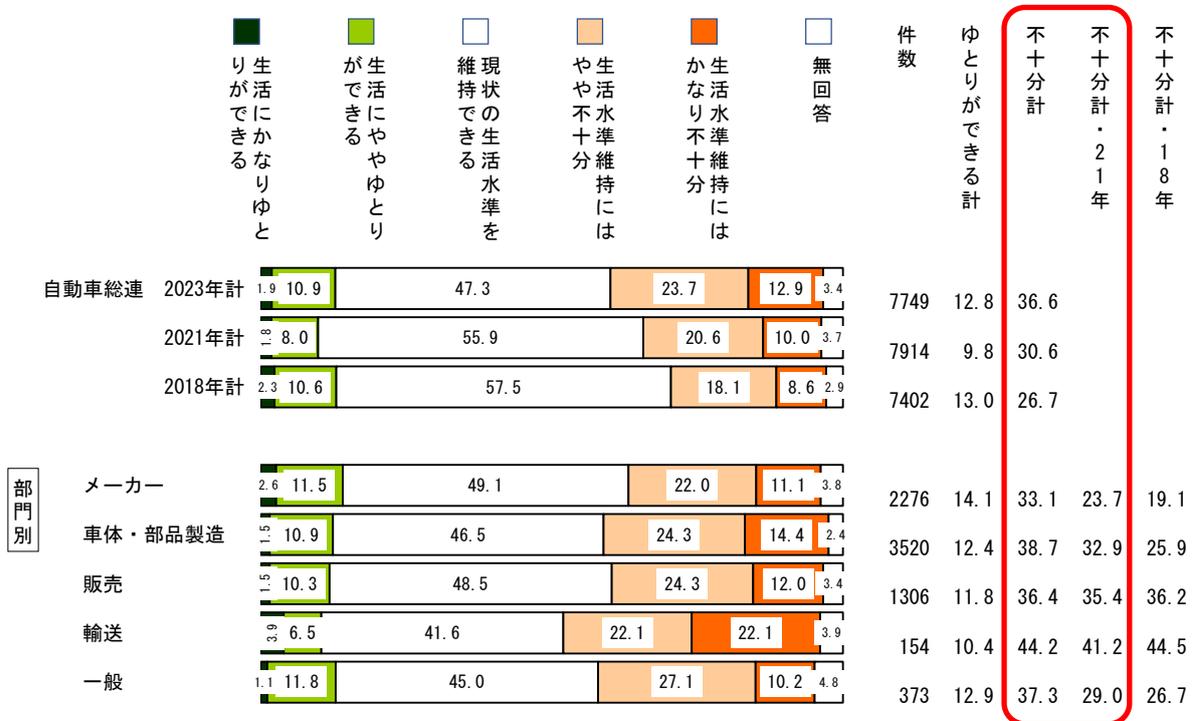
※薄い網かけ数字は「自動車総連 2023年計」より5ポイント以上多いことを示す

② 「今年の賃上げ額と生活」について

今年の賃上げ額と生活との関係についてみると、「現状の生活水準を維持できる程度の額であった」が47.3%と半数近くを占めるが、＜不十分＞が36.6%で、＜ゆとりができる＞（12.8%）は1割強である。2021年調査と比較すると、＜不十分＞が6ポイント増加している。生活が厳しくなっている層が増えていることは、物価上昇に賃上げが追いついていないと考えられる。

部門別に＜不十分＞の比率をみると、輸送で44.2%と4割を超えて多い。2021年調査と比べると、いずれの部門も＜不十分＞が増加しているが、なかでもメーカーは9ポイント、一般は8ポイントと大きく増加している。（第2図）

第2図 今年の賃上げ額と生活

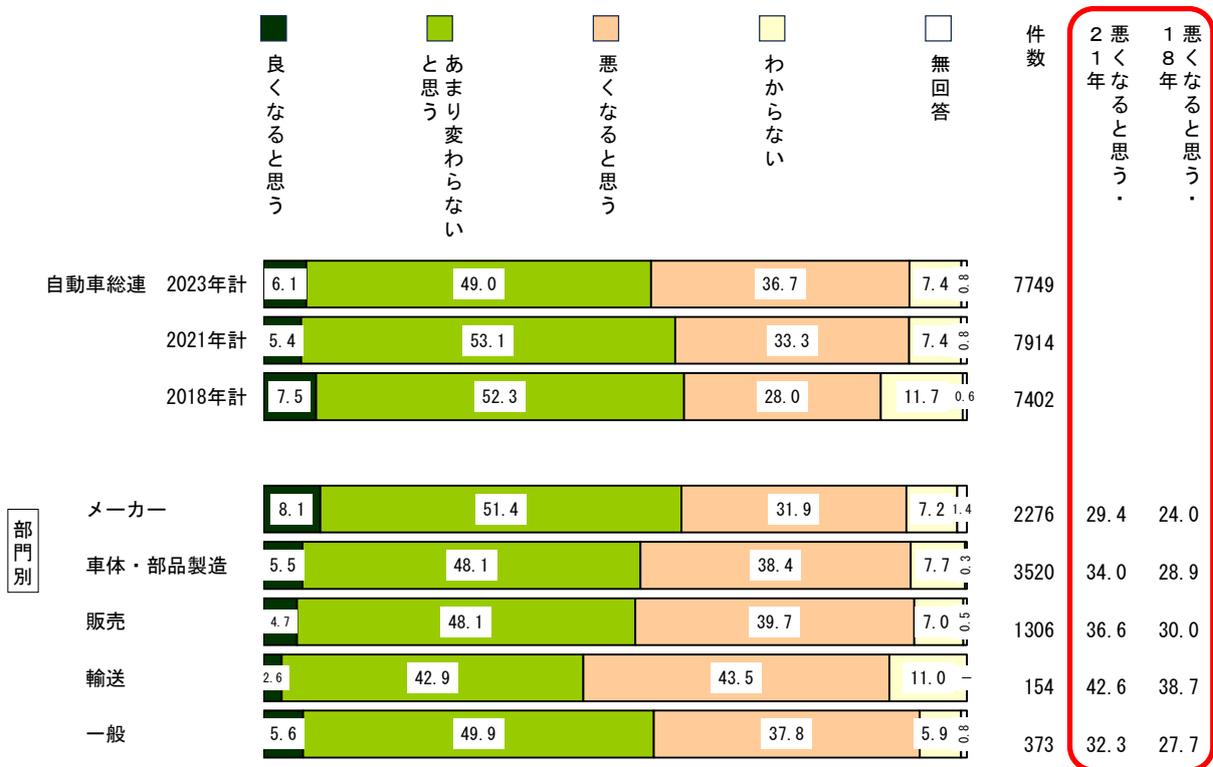


③ 「今後の生活の見通し」について

今後の生活の見通しについてたずねた結果は、「あまり変わらないと思う」(49.0%)が半数、「悪くなると思う」(36.7%)が4割弱占めており、「良くなると思う」(6.1%)との見通しを持つ組合員はわずかである。時系列でみると、「悪くなると思う」が増加傾向にある。

部門別にみると、「悪くなると思う」の比率は輸送で4割強と多い。2021年調査と比較すると、いずれの部門でも「悪くなると思う」が増加している。(第3図)

第3図 今後の生活の見通し

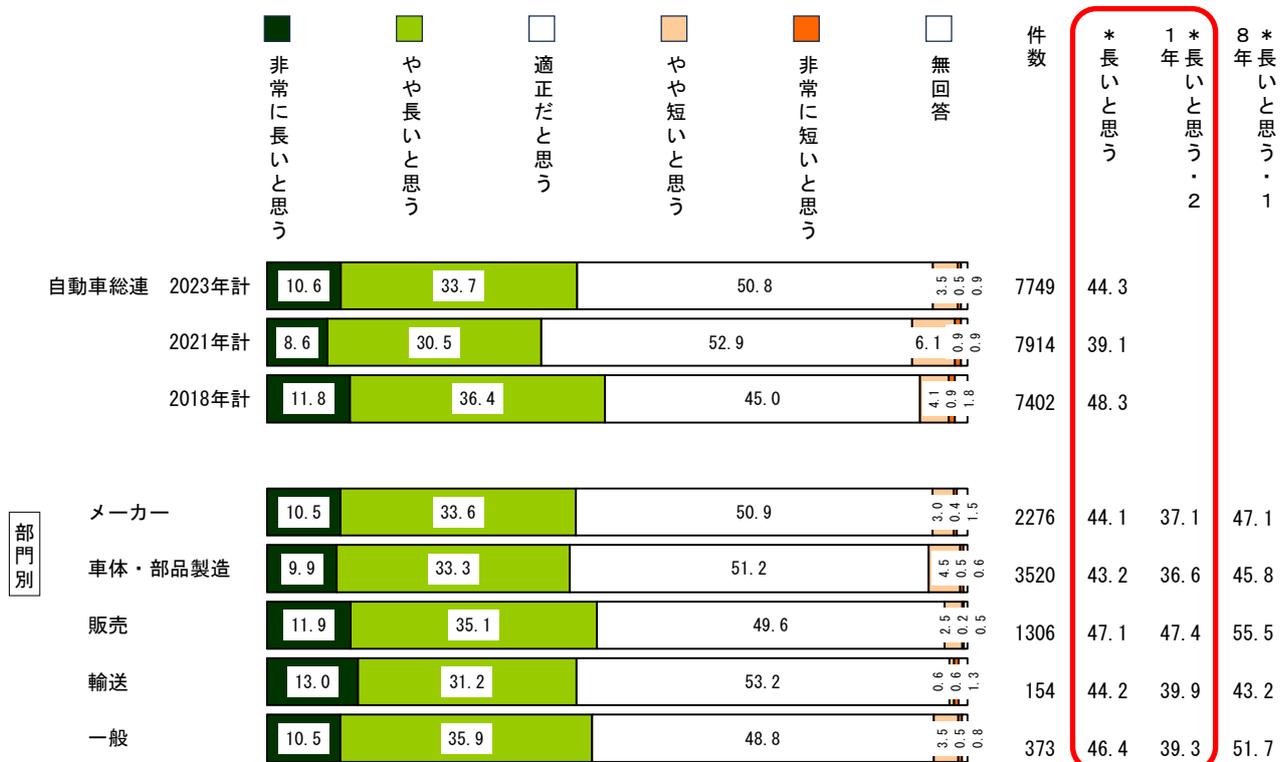


④ 自分自身の現在の労働時間

現在の自分自身の労働時間についてたずねた結果は、「適正だと思う」(50.8%)が半数を占めるものの、<長いと思う>(44.3%)も4割強に及んでおり、<短いと思う>(4.0%)はわずかである。

<長いと思う>は2018年調査(48.3%)から2021年調査(39.1%)にかけては減少したが、今回の調査では増加に転じている。部門別にみても大きな差はないが、2021年調査と比べると<長いと思う>はメーカー、車体・部品製造、一般で7ポイント増加している。(第4図)

第4図 自分自身の現在の労働時間

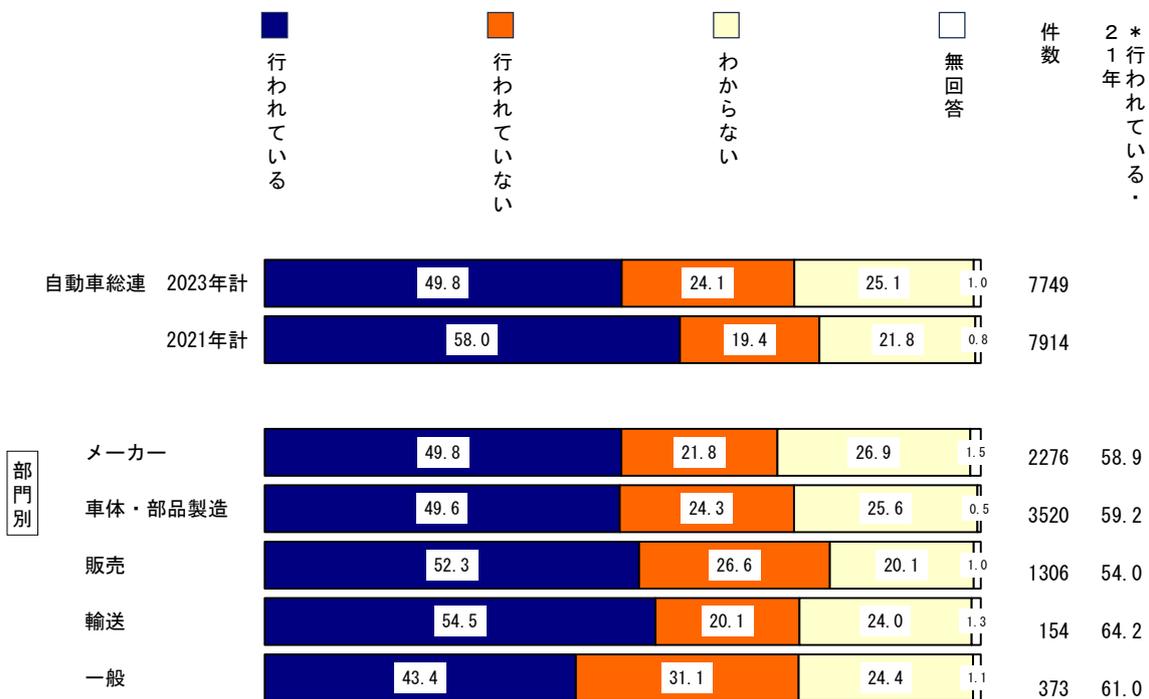


⑤ 長時間労働の是正に向けた取り組みの有無

勤務先で、長時間労働是正に向けた取り組みが行われているかをたずねた結果は、「行われている」（49.8%）は半数であり、「行われていない」（24.1%）が4分の1に及ぶほか、「わからない」（25.1%）の回答も4分の1を占める。2021年調査に比べ、「行われている」が減少し、「行われていない」が増加した。

部門別にみると、「行っている」の比率は、一般でやや低く4割強、それ以外の部門では5割前後となっている。販売以外の部門では、2021年調査から「行っている」が減少している。（第5図）

第5図 勤務先での長時間労働の是正に向けた取り組みの有無



4. 課題と今後の対応について

賃上げに対する社会的機運が高まる中、今回の調査結果をみると「①今年の賃上げ額」で9割の組合員において賃上げがあり、全体平均としては2014年に賃上げを再開して以降、もっとも大きい賃上げ額であった。

しかしながら、「②今年の賃上げ額と生活」にて、賃上げが行われても生活水準の維持には不十分であるという回答が増加していることから、昨今の物価上昇は組合員の生活に影響を及ぼしており、賃上げが物価上昇に追い付いていない現状が見て取れる。さらに、「③今後の生活の見通し」の結果をみると現在も今後においても組合員が不安を抱えながら生活をしているといえることから、総合生活改善の取り組み、物価高に負けない賃上げを実現させることで、働く者の将来不安の払拭に繋げる必要がある。

働き方の観点で見れば、「④自分自身の現在の労働時間」「⑤長時間労働の是正に向けた取り組みの有無」において、現在の自分自身の労働時間が適正ではないと感じている者が一定数いる一方で、勤務先での長時間労働の是正に向けた取り組みが減少に転じていることから、組合員の勤務実態に反して会社の取り組みが遅々として進まない現状も踏まえ、労働組合としての取り組みが重要であると捉えている。現在進めている総労働時間短縮の取り組みについて成果ならびに職種ごとの働き方も踏まえた課題を正しく捉え、今後の取り組みを検討していく必要がある。

以上、調査結果の一部を抜粋したが、本調査に関しては、今後も継続的に実施する中で、経年の変化を注視すると共に時勢に応じた改善を行い、信頼性ある調査を続けていきたい。一方で、自動車産業を取り巻く環境や組合員の意識、労働法制の見直しなど様々な変化に対し、その時々組合員の生活実態や課題感を正確に把握し、組合員の生活・労働条件の向上、魅力ある職場の実現に結び付けていく。