

コロナに負けない 労働組合運動を進めるために

コロナ禍における労働組合の職場アンケート調査結果

自粛はしても、委縮はしない
要求こそ労働組合運動の推進役



2021年7月

愛労連民間部会

2020年、これまで経験したことのないコロナ禍が全世界に蔓延しました。人と人が接する機会が奪われ、自由に語り合うことができなくなりました。こうしたなか、労働組合はこれまでのような対話を中心とした運動が困難な状況に陥りました。

生活と仕事を守るため、多くの労働組合は苦闘を重ねました。組合運動の原動力と言える“要求”はコロナ禍で多様化しました。

各労働現場に押し付けられたコロナ禍での影響はどのようなものであったか、そしてどのような苦労と創意工夫があったか、そんな思いを共有できないものか。愛労連民間部会は、アンケート調査に乗り出しました。

2020年秋に中立労組や愛労連傘下の労働組合を対象に行なった「職場活動アンケート」は、予想を超える215組合から集約されました。今回、労働問題研究者を含めて分析を行ない、ここに調査結果がまとめられましたので、冊子としてまとめました。今後の活動の一助になれば幸甚です。なお、今後第2弾のアンケートにも取り組んでいきます。

2021年7月

愛労連民間部会

「コロナ禍における労働組合の職場活動アンケート調査」分析結果について

1. はじめに

この報告書は、2020年12月から2021年1月にかけて、愛労連が実施した「コロナ禍における労働組合の職場活動アンケート調査」を、分析したものです。当アンケートは、愛労連傘下の労働組合から49、愛労連にも連合にも参加していない労働組合から166の回答があり、当初の予想を超えて多くの回答をいただきました。ご協力をいただいた労働組合のみなさん、ありがとうございました。

アンケートを実施した当初は、コロナウィルスの感染拡大によって、社会・経済が大きく制約を受け、それに対して労働組合がどう対処しているのかを調べようと思っていました。しかし、回収されたアンケートを見ると、厳しい状況の中で苦悩しながらも、試行錯誤する労働組合のみなさんの姿が垣間見られ、ただ現状を知るだけでなく、困難な事態を打開するために共にできることは何なのかを、考えることが求められているのではないかと考え直しました。

そこでこの報告書では、みなさんからのご回答をもとに、コロナ禍における労働組合の職場活動を、

- ・コロナ禍の状況について（2, 経営や先行きの不透明さに対する不安）
- ・雇用の状況について（3, やはり非正規に集中する緊急時の解雇）
- ・労働組合の状況について（4, 試行錯誤で進めた労働組合の活動）
- ・企業のコロナ対策について（5, 休業とテレワークによるコロナ対策）

の4つに大別して分析し、その上で共にできることには、どのようなものがあるのかを考察、提案します。

なお、アンケートに記載してもらった業種は29種類となっていますが、調査結果の検討においては、産業分類を大別し、建設業、製造業、貨物運送業、旅客運送業、卸売業、医療福祉保育教育業、サービス業、その他業種の8種類に統合・一部分割し、分析しました。アンケート結果の詳細については、付属の資料をご参照ください。

2. 経営や先行きの不透明さに対する不安

アンケート調査の自由解答欄で最多数だったのが、経営や先行きの不透明さに対する不安を訴える声でした。特にタクシーや観光業（旅客運送業）は、急速に業績が悪化しており、危機的な状況にありました。

またそれ以外の分野でも、製造業や貨物運送業、建設業では、景況の悪化によって生産・営業が縮小され、それが人員の削減につながるという状況にあり、景況の悪化に対して不安を抱いている様子が、はっきりと読み取れました。2020年3月期決算（前

期決算)での業績が前年を下回ったとの回答は131組合(61%)、受注・売上の見込みでは厳しい見通しの職場が104組合(48.4%)、資金繰りについては苦慮していると回答した職場が37組合(17.2%)と、かなり厳しい状況であったことが分かります。

このように景気という個別の企業では対応が難しい要因によって、経営が大きく左右される環境に置かれている企業が多い中、雇用調整助成金を除いて公的な支援がないことは、景況が悪化したときの経営の選択肢を大きく狭めています。政府の支援を受けられないために、事業所ごとに個別に対応をせざるを得ず、経営の悪化を人件費で調整するために、正規社員の賞与減と非正規社員、特に派遣社員の雇用調整で対応するため、結果として派遣切りをせざるを得ないしくみ(社会構造)になっています。

3、やはり非正規に集中する緊急時の解雇

雇用調整のあった職場では、圧倒的に派遣社員の契約満了が主でした。パートやアルバイト労働者も解雇されていましたが、その割合は少数です。また正規社員については、調査時点では雇用が守られている様子でした。

正規社員に対し、人員削減・リストラが実施されたのは9組合(4.2%)となっており、賃金減額などがほとんどで、人員削減が実施されたという結果にはなっていませんでした。非正規社員に対する人員削減の実施については、1割程度の21組合で確認され、その業種は、製造業11組合、運輸業6組合となっており、運輸の中でも旅客運送業は2割の組合で実施されていました。

一時金については、去年の実績を上回った組合が13、下回った組合が83(38.7%)となり、一時金によって経営の悪化を調整している様子が見えます。

派遣社員の雇用について少し詳しく見てみると、契約満了がほとんどで、2009年度に社会問題となった派遣切りのように、契約期間中の解雇は行われていない様子でした。また今回のアンケートとは別に、愛労連で行っている労働相談の様子からも、寮から追い出されるというような強引な事態はなく、法令と契約に則った対応がなされているようです。

非正規社員の雇用については、派遣社員にも雇用調整助成金を支給し、派遣切りをしなくてもコロナ禍の経営危機を乗り越える方策があるのではないかと考えられます。派遣社員が雇用調整助成金を受給するには、派遣元の会社の申請が必要ですが、派遣先の労働組合からの発案で、派遣先企業から派遣元の会社に要請をすれば、場合によっては雇用の維持が可能なのではないでしょうか。ともに働く派遣社員が雇用を維持され、景気が回復した後も一緒に働き続けることができれば、現場の負担も大きく軽減されます。

4、試行錯誤で進めた労働組合の活動

労働組合の活動状況については、現場に行けない、会合ができない、イベントを中止したという声が寄せられました。その結果、組合員とのコミュニケーション不足や、職場の実状を把握できないといった状況が報告されており、労働組合による日常的な職場の監視機能が、果たせなくなっている様子が伺えます。労働組合の会合を、Zoomなどのオンラインツールを積極的に使って行うなど、工夫をしている労働組合もありますが、会合以外の活動をどのように展開したら良いのかという点は、課題が残されています。

執行委員会ができなかった、組合員同士の交流会ができなかった職場が172組合(80%)、団体交渉ができなかったのが19組合、組合員交流ができなかったのが124組合ありました。特に旅客運送業では、營收の落ち込みが激しかったため、団体交渉に至らなかったことがうかがえました。

また、コロナ禍での組合活動について、情報共有を求める意見もありました。調査時点では全体的に、コロナ禍に応じた新しい活動を展開している様子はなく、従来通りの対応に留まっており、どうしてよいのか困惑している様子がうかがえました。非正規社員の解雇や雇い止めが行われていると回答した職場の労働組合も、それ以上の言及がなく、どう対応してよいのか方策がないのではないかと考えられます。

他方で、人手不足に陥っている職場の労働組合から、可能であれば他の職場の余剰人員を一時的にでも受け入れたいとの、重要な提起がありました。雇用の情報を熟知している労働組合同士が、職場を越えて連携し、共同で転職を含む雇用の継続支援をすることができれば、労働者に対する解雇や雇い止めによる影響も、かなり緩和されるのではないかと考えられます。長期的な人手不足の傾向にある中で、企業で育成した人材を無駄に切り捨てることのないように、職場間（労働組合間）で大切に扱うことが、これからは求められるのではないのでしょうか。

5、休業とテレワークによるコロナ対策

感染防止のため、多くの職場で一時休業やテレワーク（在宅勤務）が導入されていたことが明らかになりました。一時休業（在宅勤務を含む）が実施された組合が138(64.2%)で、産業別に見ると、卸売業で85.7%、サービス業で80.0%、その他業種で75.0%、建設業で69.0%、製造業で62.3%と高くなっていました。全体的に一時休業とテレワークが、企業によるコロナ対策の主な方法でした。生産・営業が縮小されたことによって勤務が減った側面と、職場の過密による感染拡大を防止する側面の、両面があったものと考えられます。

また、勤務が減少したことを前向きに捉え、技能継承の機会として活用している職場もありました。このようなやむを得ない事情による休業を前向きにとらえるために、

政府の雇用調整助成金は有効なのではないかと考えられます。

アンケート調査の回答を見ても、国や自治体に求める政策として、「雇用調整助成金の拡充や期限の延長」、「雇用調整助成金をはじめとする各種助成金・給付金・支援金などの申請事務支援」を求める回答が多くありました。今回のアンケートとは別に、雇用調整助成金の申請事務作業が煩雑で、特に中小・零細企業では申請をすることが難しいという声も届いています。

雇用調整助成金は、雇用を維持し、経営を守るために設立された制度で、今回のコロナ禍においては早くから活用が進められていました。また厚生労働省が、わざわざ派遣社員向けの申請案内を作成し、派遣切りの発生を抑制しようとしていたことも、今回のコロナ禍の特徴です。しかし、申請手続きが煩雑であることが、申請手続きを抑え込んでいることは問題です。申請制度の改善を要求するとともに、労働組合間の協力によって、例えば申請手続きの共同学習会や、あるいは共同での書類作成作業を行うなどの、新しい取り組みが求められます。

6. 共にできること

以上の分析から、愛労連として労働組合のみなさんと共に取り組みたいことを考察します。

まず第一に、アンケート調査の継続実施です。今回のアンケートでは、コロナ禍に際して労働組合が直面している状況を明らかにするために、様々な設問を用意しました。思いの外たくさんのご回答をいただいた上に、愛労連と労働組合のみなさんと、共にできることがあるのではないかと思います。今後は労働組合のみなさんの思いやニーズを把握し、共にできることを追求していきたいと考えます。また同時に、コロナ対策を含め、政府に有効な対策を求めるための、調査も進めます。

第二に、労働組合間の情報共有が十分になされていないことが明らかになりました。今後は意見交流会や学習会などを開催し、情報共有を進める必要があります。特に、非正規社員の解雇が日本の労働組合のアキレス腱となっていますが、労働組合間の離職者の支援活動や、雇用調整助成金の共同の取り組みなど、できることはあります。

愛労連は、今後も労働組合のみなさんと共に、力を合わせて活動を推進していきますので、引き続きご協力をお願いします。

以上

日本福祉大学非常勤講師 天池洋介

コロナ禍における労働組合の職場活動アンケート調査結果

実施時期 2020年12月～21年1月

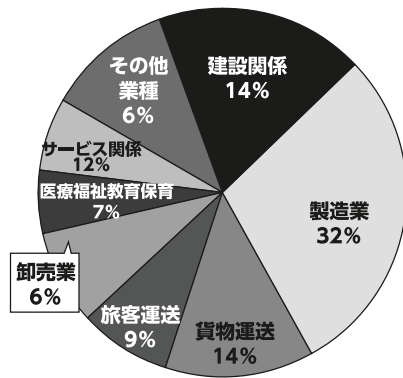
集約組合数 215組合（愛労連傘下：49組合、中立組合：166組合）

業種 アンケートに記載してもらった業種の分類は、総務省の産業分類表を参考にした分類を行ない29種類となっているが、調査結果の検討に向けては、産業分類を大別し、8種類に統合した。

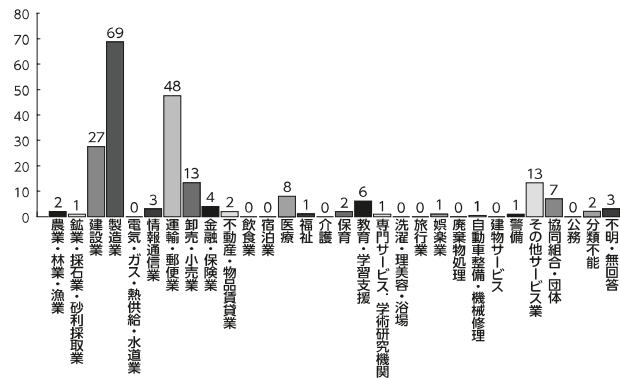
- ③建設業 29組合(13.6%) 建設業と砕石・砂利採取業を統合
- ④製造業 69組合(32.2%) *変更なし
- ⑦運輸業 49組合(22.9%) *郵便を削除、一部回答を変更、旅客と貨物を分離
 - ⑦(1)貨物運送業 29組合(13.6%)
 - ⑦(2)旅客運送業 20組合(9.3%)
- ⑧卸売業 14組合(6.5%) *変更なし
- ⑬医療福祉保育教育業 16組合(7.5%) 医療・福祉・保育・教育学習を統合
- ⑳サービス業 25組合(11.7%) 情報通信・金融保険・不動産物品賃貸・専門サービス・自動車整備機械修理・警備・その他サービスを統合
- ㉑その他業種 12組合(5.6%) 農林漁業・娯楽業・協同組合団体・分類不能業種を統合

なお、アンケート集約のうち1組合は無回答であった。

集約業種



F1 業種別回答企業数



問(1)

F1. 下記の産業分類表より、貴職場の事業が該当する業種をお選びください。

幅広い分野で事業展開している場合は、中心となる事業をお選びください。(SA)

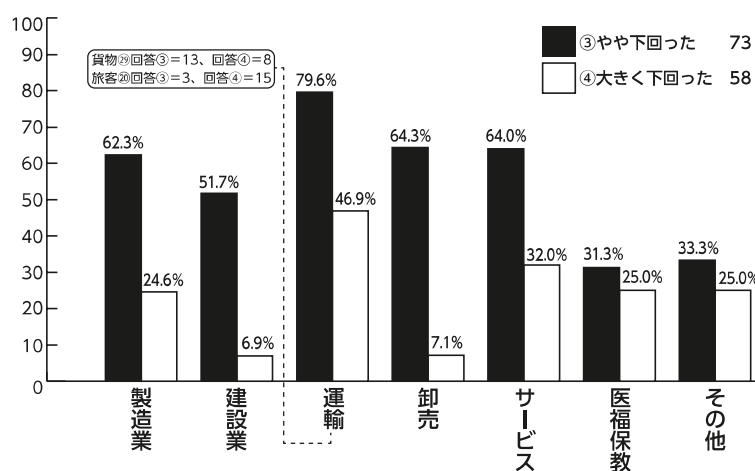
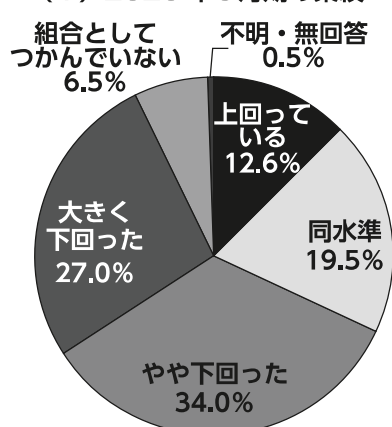
No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	農業・林業・漁業	2	0.9	0.9
2	鉱業・採石業・砂利採取業	1	0.5	0.5
3	建設業	27	12.6	12.7
4	製造業	69	32.1	32.5
5	電気・ガス・熱供給・水道業	0	0.0	0.0
6	情報通信業	3	1.4	1.4
7	運輸・郵便業	48	22.3	22.6
8	卸売・小売業	13	6.0	6.1

9	金融・保険業	4	1.9	1.9
10	不動産・物品賃貸業	2	0.9	0.9
11	飲食業	0	0.0	0.0
12	宿泊業	0	0.0	0.0
13	医療	8	3.7	3.8
14	福祉	1	0.5	0.5
15	介護	0	0.0	0.0
16	保育	2	0.9	0.9
17	教育・学習支援	6	2.8	2.8
18	専門サービス、学術研究機関	1	0.5	0.5
19	洗濯・理美容・浴場	0	0.0	0.0
20	旅行業	0	0.0	0.0
21	娯楽業	1	0.5	0.5
22	廃棄物処理	0	0.0	0.0
23	自動車整備・機械修理	1	0.5	0.5
24	建物サービス	0	0.0	0.0
25	警備	1	0.5	0.5
26	その他サービス業	13	6.0	6.1
27	協同組合・団体	7	3.3	3.3
28	公務	0	0.0	0.0
29	分類不能	2	0.9	0.9
	不明・無回答	3	1.4	
	全体	215	100.0	212

(1) 2020年3月期決算（前期決算）での業績は、昨年実績に比べてどうでしたか？（SA）

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	上回っている	27	12.6	12.6
2	同水準	42	19.5	19.6
3	やや下回った	73	34.0	34.1
4	大きく下回った	58	27.0	27.1
5	組合としてつかんでいない	14	6.5	6.5
	不明・無回答	1	0.5	
	全体	215	100.0	214

(1) 2020年3月期の業績



20年3月期決算で前年を下回ったとの回答は131組合(61%)を示し、2-3月期だけでも決算に大きな影響を与えていることを物語っている。

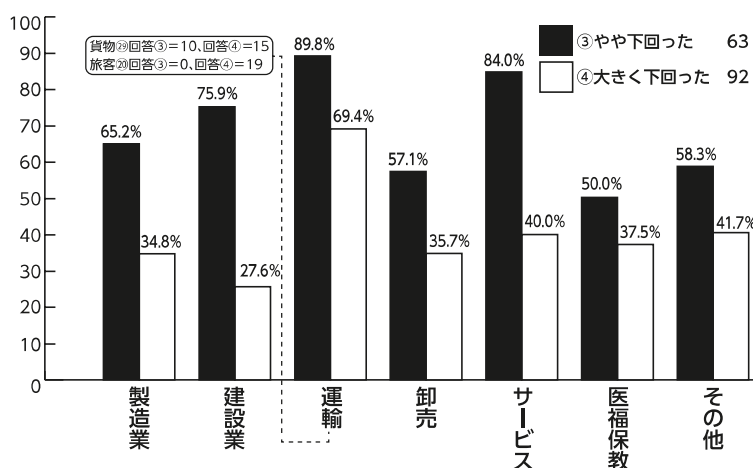
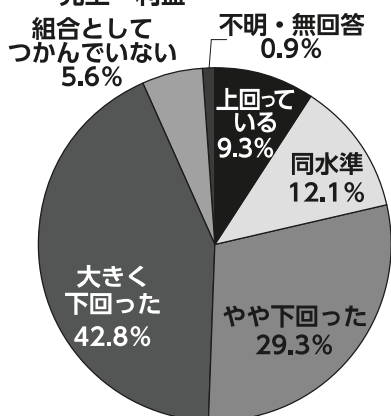
業種をみると、運輸業79.6%、卸売業64.3%、サービス業64%、製造業62.3%、建設業51.7%となるが、「大きく下回る」と回答したのは、運輸業46.9%、サービス業32%、製造業24.6%となり、いずれも運輸業がトップである。なかでも、運輸業のうち、旅客に関わる業種は影響が大きく75%の企業で「大きく下回る」と回答している。

問(2)

(2) 4月-6月四半期決算での売上・利益は、昨年実績に比べてどうでしたか？(SA)

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	上回っている	20	9.3	9.4
2	同水準	26	12.1	12.2
3	やや下回った	63	29.3	29.6
4	大きく下回った	92	42.8	43.2
5	組合としてつかんでいない	12	5.6	5.6
	不明・無回答	2	0.9	
	全体	215	100.0	213

(2) 4月-6月四半期決算での売上・利益



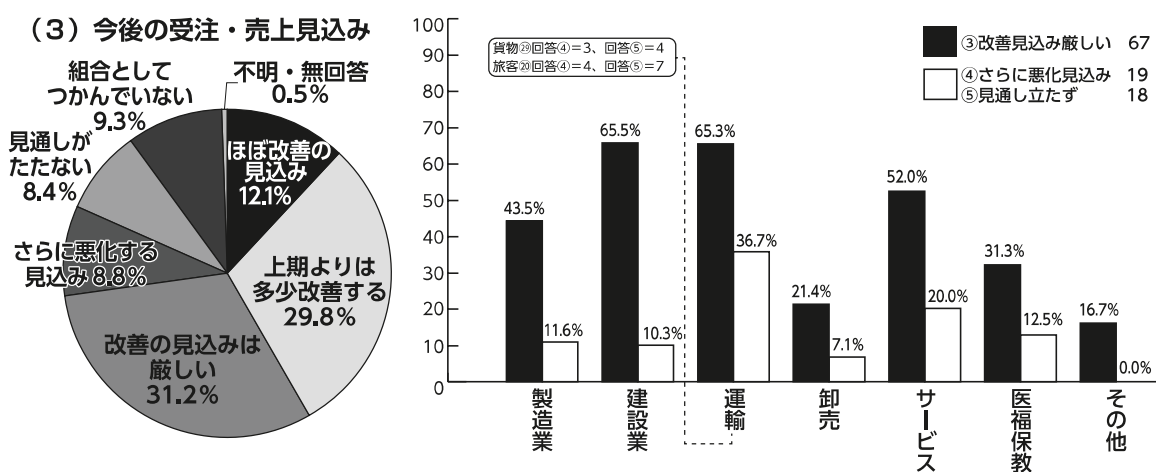
4-6月期の4半期決算状況については、201組合(93.5%)がつかんでおり、うち前年比減が155組合(72.1%)あり全般的な業種に影響を与えている。

業種をみると、運輸業89.8%、サービス業84.0%、建設業75.9%、製造業65.2%、その他業種58.3%となるが、「大きく下回る」と回答したのは、運輸業69.4%、その他業種41.7%、サービス業40.0%となり、いずれも運輸業がトップである。なかでも、運輸業のうち、旅客に関わる業種は影響が大きく、4-6月期の落ち込みがあると答えた組合のすべてが「大きく下回る」と回答している。同じ運送でも貨物関係の「大きく下回る」との回答は、全体の51.7%と旅客関係より少なくなっているが、他の業種よりも多くなっている。

問 (3)

(3) 今後（下期）の受注・売上の見込みはどうか？（SA）

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	ほぼ改善の見込み	26	12.1	12.1
2	上期よりは多少改善する	64	29.8	29.9
3	改善の見込みは厳しい	67	31.2	31.3
4	さらに悪化する見込み	19	8.8	8.9
5	見通しがたたない	18	8.4	8.4
6	組合としてつかんでいない	20	9.3	9.3
	不明・無回答	1	0.5	
	全体	215	100.0	214

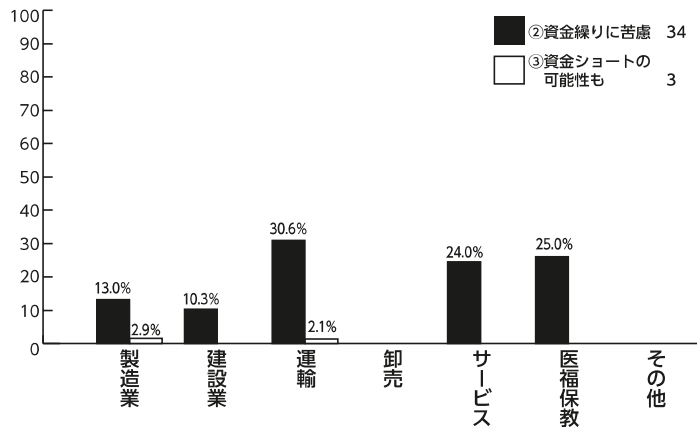
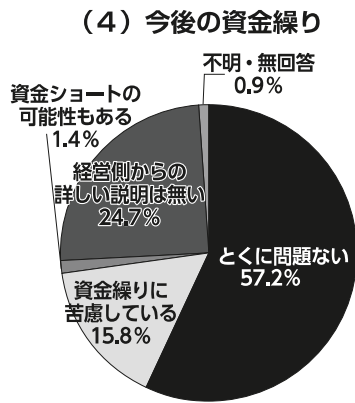


受注見込みでは、90組合41.9%で回復見込みが期待されているが、改善の見込みは厳しい③、あるいはさらに悪化する見込み④や見通したたず⑤と答えているところが104組合48.4%示している。業種を見ると、回答③④⑤を回答しているのが、建設業65.5%、運輸業65.3%、サービス業52.0%、製造業43.5%、医療福祉保育教育業31.3%となっている。さらに④⑤の回答が多いのは、運輸業・サービス業・医療福祉保育教育業と対人業種が多く、特に移動に制約が付けられている旅客運輸は、11組合55%となっている。旅客運輸業界の先行き不透明感が色濃く表れている。

問 (4)

(4) 今後の資金繰りはどうか？（会社はどう説明していますか？）（SA）

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	とくに問題ない	123	57.2	57.7
2	資金繰りに苦慮している	34	15.8	16.0
3	資金ショートの可能性もある	3	1.4	1.4
4	経営側からの詳しい説明は無い	53	24.7	24.9
	不明・無回答	2	0.9	
	全体	215	100.0	213



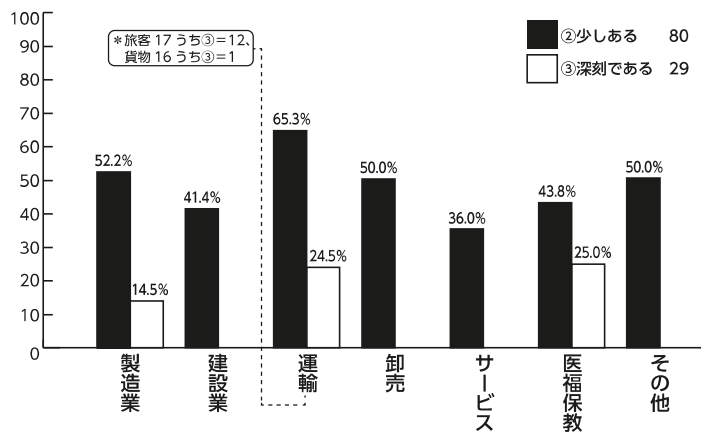
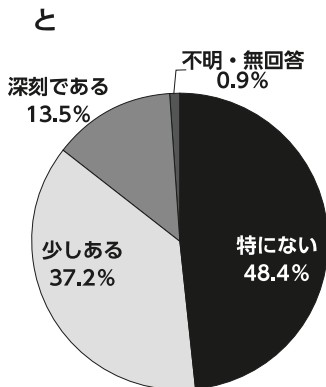
資金繰りについて、各企業が組合に対しどこまでの情報を開示しているのかは定かではないものの、資金繰りに苦慮あるいは資金ショートの可能性にまで言及したところは37組合17.2%回答していることは、深刻な状況であったことを浮き彫りにさせている。特にこの回答は、運輸業界15組合(32.7%)サービス業6組合(24.0%)、医療福祉保育教育4組合(25.0%)とやはり対人業種が多くなっており、運輸のなかでも旅客関係が9組合(45%)と群を抜いている。

問(5)

(5) 親会社や主要取引先、市場の動向などで気がかりなことはありますか？ (SA)

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	特にない	104	48.4	48.8
2	少しある	80	37.2	37.6
3	深刻である	29	13.5	13.6
	不明・無回答	2	0.9	
	全体	215	100.0	213

(5) 今後の経営で気がかりなこと



気がかり材料について詳細な状況は不明だが、深刻であると答えた29組合中運輸業が13組合24.5%、製造業が10組合14.5%、医療福祉保育教育業が4組合25.0%となっている。運輸業の中でも旅客が12組合と6割の高率を示している。また、病院現場で2組合、自動車学校、乳児保育現場からも「入所が無い」ことを理由に「深刻」と回答している。人の密を避ける行動が、対人業種に対し深刻な影響を表していることが伺われる。

問5-記述欄 (86 組合)

- ・ 車両製造の工場閉鎖等による、売上減への対応
- ・ グループ企業の大幅な落ち込み
- ・ 関連会社が、人員不足により、当社との関連事業から手を引く可能性がある。
- ・ コロナ禍で夜の町が動いていない。(タクシードライバー)
- ・ 乗務員の売り上げが激減
- ・ 他社の競争が激化している。
- ・ コロナによる仕事量の低下。
- ・ 観光バスの需要回復にはまだまだ時間がかかると思われる。
- ・ 業績悪化
- ・ 減産による受注の低下
- ・ 合理化を進めていく可能性あり。
- ・ 賃金等
- ・ 荷動きが悪く、業績悪化につながる
- ・ 取引先の業績の動向
- ・ 商流が回復しておらず、取引先に依存している為
- ・ 取引先(中小、零細)の倒産リスク増
- ・ コロナウイルスの影響で外食市場が落ち込み、オリパラの需要も計画通りではない。量販では競合に負けている。
- ・ 工事現場での作業がとまる
- ・ コロナの影響による市場縮小
- ・ 自動車業界や製造業の動向
- ・ 経営
- ・ 行動制限のある中での動向が読めない
- ・ 取引先の生産状況
- ・ 新型コロナの影響による顧客の投資計画の見直しなど
- ・ メーカー等設備投資計画の見直し
- ・ コロナ禍による取引先の設備投資縮小
- ・ 市況が悪化するニュースしか流れてこない
- ・ 親会社の赤字
- ・ 自動車関連コロナ以前にもどったとの報道があるが、そこまで受注が増えない
- ・ 自動車業界の今後の動向が気になる
- ・ 新型コロナが世界的に落ち着かないと人の移動が制限されるため、市場が静止状態に

ある

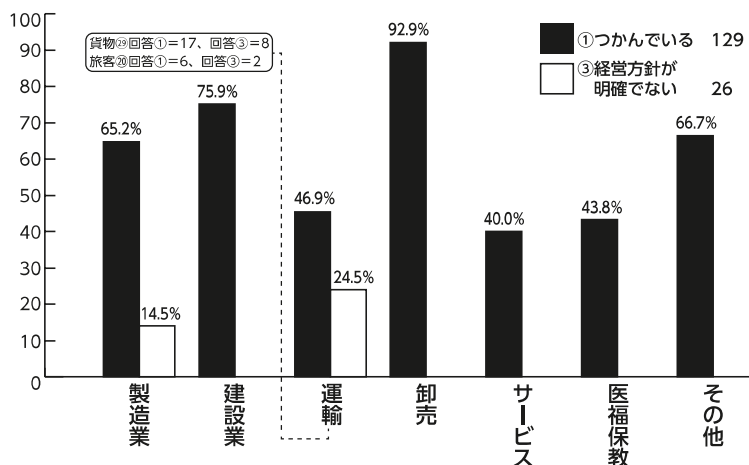
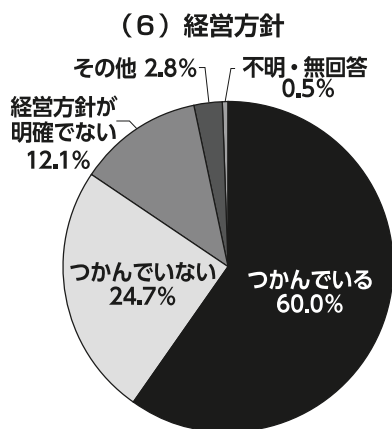
- ・ 旅行業界の苦境が心配。大きな広告主なので
- ・ 店舗数の減少により、営繕等の業務の減少
- ・ 主要取引先の1つが解散
- ・ 市場の回復がいつになるか分からない
- ・ お客様から「厳しい」という声を聞く、受注数が減っている
- ・ 1. 自粛要請にともなう人の移動の制限 2. 新しい生活様式に業界自体が対応しようとしていない。 3. コロナ禍により失業者が増大し就業者が増える傾向に有るが市場規模は縮小傾向に歯止めどころか加速傾向にある
- ・ 親会社が赤字になった
- ・ 自動車部品の変更が心配、ガソリン車から電気自動車など
- ・ コロナ禍で業績が悪化しないか心配です。
- ・ 製造ラインの縮小
- ・ 事業市場の縮小化
- ・ 主力製品が減産傾向
- ・ 主要取引先からの受注が激減
- ・ コロナ禍の影響を受けて厳しいと説明有
- ・ 受注・消費税等
- ・ 改善見込みの要素が見当たらない。
- ・ 市場の回復見込みがまったく見えない
- ・ 主要取引先の業績の悪化
- ・ 取引先の減少や親会社の資金
- ・ コロナ禍でパートの手作業が減っているので先行が不安。
- ・ 海外取引減
- ・ 世界的なコロナ拡大により得意先や海外市場の動向が気がかりである
- ・ 受注の減少
- ・ 主要取引先の業績回復が遅れている。ガソリンから電気への移行も心配である。
- ・ コロナ禍の影響
- ・ グループ全体で業績が悪化しており、製造拠点の再編成で事業所の閉鎖の可能性がありうる。
- ・ 物流の停滞
- ・ 主要取引先のコロナによる売上減による影響
- ・ 車の売り上げ+生産量
- ・ 電動化に政府もシフトしているので
- ・ 設備投資の凍結、事業の縮小
- ・ 取引先は零細企業で代表者高齢な所が多い。店閉まり増える
- ・ コロナによる外出の減少により同業のこれから
- ・ 今後の見通しが不透明なため不安な日々を送っている
- ・ 子どもの入所が少ない
- ・ コロナ禍で収入が減る

- ・乗客の減少
- ・コロナ禍での見通しが分からない
- ・タクシー利用客がへった
- ・コロナによる収客の減少
- ・内容が悪すぎ
- ・取引先の生産量が下がっている
- ・コロナ禍の影響で、これまで進めてきた設計業務が延期や取止めになる可能性がある
- ・荷扱い量減による同業他社のダンピングのため仕事が流れている
- ・雇用調整助成金なしでの利益確保の策が明確でなく、迷走している感がある
- ・生産・海外市場
- ・海外情勢により左右される
- ・JR 東海は新幹線での収益により持っているので先行きが見通せない以上大変深刻。
- ・コロナで物流がどうなるか不安
- ・授産施設では商品の販売ができず利用者に工賃が払えない。
- ・国や自治体による自粛要請により開催が左右される事が多い
- ・新規事業に取り組まなければならない状況。
- ・経営難、品物・原料の調達
- ・コロナ、米中関係など
- ・2021 年度春闘に対しどう取り組んでいくか

問 (6)

(6) 会社の当面の経営方針をつかんでいますか？ (情報開示されていますか) (SA)

No	カテゴリ	件数	全体 (%)	除不 (%)
1	つかんでいる	129	60.0	60.3
2	つかんでいない	53	24.7	24.8
3	経営方針が明確でない	26	12.1	12.1
4	その他	6	2.8	2.8
	不明・無回答	1	0.5	
	全体	215	100.0	214

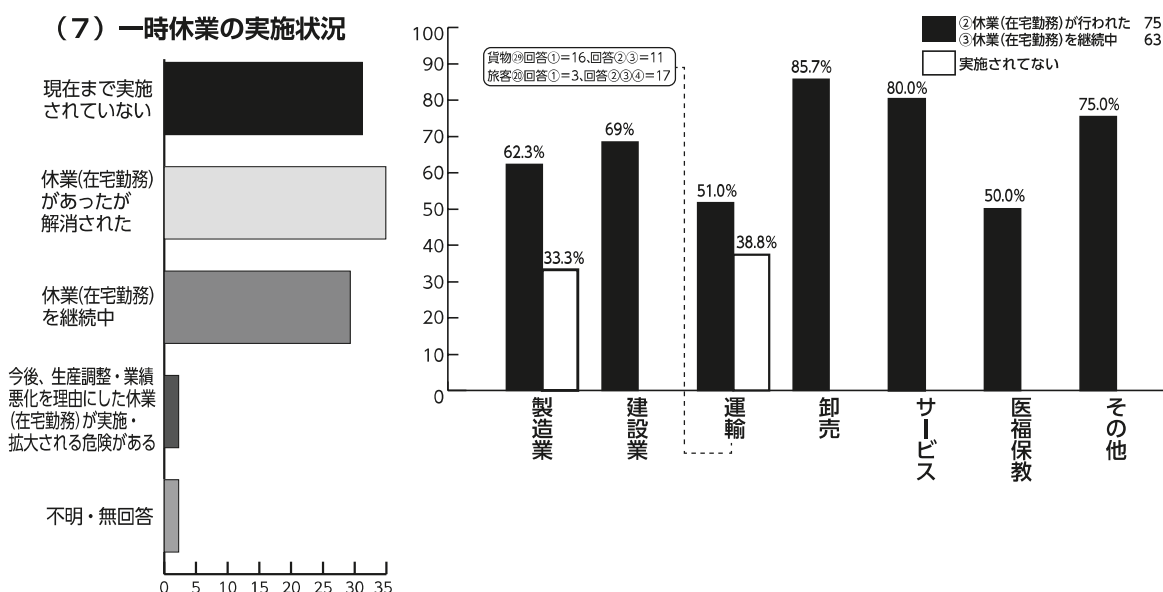


経営方針について組合が129組合（6割）でつかんでいることは、健全な労使関係が保たれていることが伺われる。しかし、つかんでいない組合が53組合・1/4にのぼっていることは、組合の形骸化も懸念される。経営方針が不明確と回答した26組合では、組合側に問題があるのか、経営側の問題なのか定かではないが、受注に頼ってマンネリ化した経営状態が続いているのかもしれない。この傾向は、受注産業である貨物運送業、サービス業が多く、次いで製造業に多く見られた。

問（7）

(7) コロナ禍による一時休業（在宅勤務を含む）は実施されましたか？（SA）

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	現在まで実施されていない	67	31.2	31.9
2	休業（在宅勤務）があったが解消された	75	34.9	35.7
3	休業（在宅勤務）を継続中	63	29.3	30.0
4	今後、生産調整・業績悪化を理由にした休業（在宅勤務）が実施・拡大される危険がある	5	2.3	2.4
	不明・無回答	5	2.3	
	全体	215	100.0	210



コロナ禍での一時休業やテレワークが実施されたのが138組合（64.2%）にも及んでいるのは驚きである。ただし、テレワークと一時休業とでは、意味合いが異なってくるので、一括りでの議論が良いかどうかは疑問となる。自由記載欄からは記載のあった36組合のうち12組合がテレワークを実施したと答えている。この比率で考えると、2/3が一時休業で1/3がテレワークとも推測される。一時休業やテレワークの実施した企業は、全業種にわたっているが、卸売業で85.7%、サービス業で80.0%、その他業種で75.0%、建設業で69.0%、製造業で62.3%となっているが、運輸業では旅客と貨物の格差が大きく旅客で85%なのに対し貨物は34%にとどまり、今後の対応についても貨物では拡大する可能性はなくなっている。

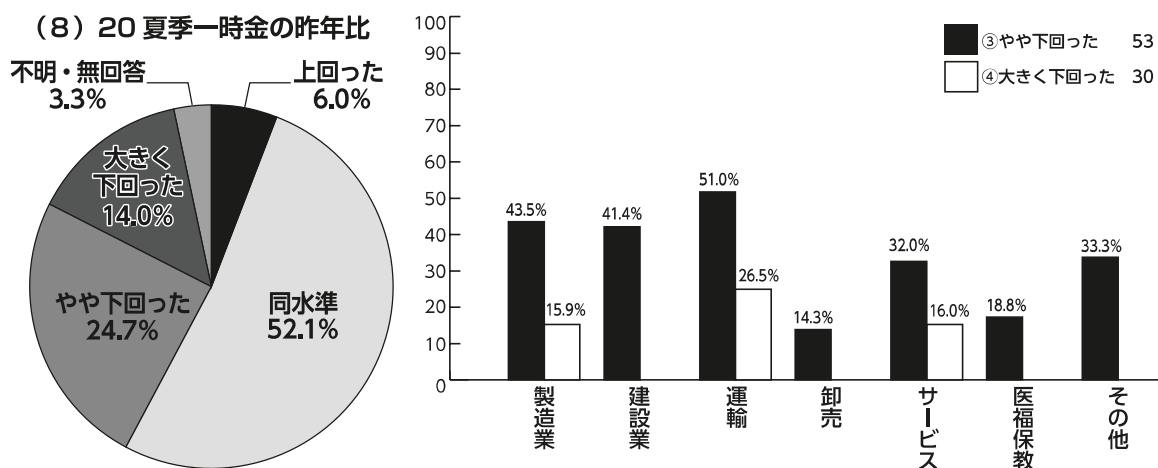
問7-記述欄 (36 組合) *注: 網掛は在宅ワーク

- ・交代での割当休業の取得
- ・3月～4月は、休業
- ・社員の一部を交代にて在宅ワークにしている。
- ・違う支社では継続している部署もある
- ・緊急事態宣言期間の旅行支店を休業させた。
- ・加工量の減少に伴う
- ・現場の不稼働の為、休業を実施
- ・在宅勤務によるテレワークの実施
- ・生産調整・業績悪化ではなく新型コロナウイルス感染予防策として時差出勤・在宅勤務を推奨中
- ・2ヶ月(4月・5月)の在宅勤務の実施
- ・リモートワーク(在宅勤務)を実施した。
- ・感染防止のための在宅勤務は実施しています。
- ・週1日勤務でその他は帰休。
- ・支店内の在宅勤務率50%と、本社より指示があり現在実施中。
- ・売上げ採算ベースに達せず当社として独自に市場供給量を減少させ、一定水準の確保する施策をとっている。雇用助成金を利用しないと組合員の一定水準の収入を確保するのが困難との認識
- ・東京の営業所で一部の人が在宅勤務を不定期にしている
- ・事業所内の一部の課で 12月末まで実施
- ・過去に生産調整有り、今後も継続される可能性有
- ・製造ラインの休業
- ・一部社員を全休業、出勤日数を制限し、休業補償対象にしている。
- ・生産量の低迷
- ・営業部は在宅勤務
- ・休業を行ない部署によっては、在宅勤務を行なっている
- ・売上げが減少しているので国に休業保障の申請をしている。
- ・工場、営業店所の一斉休業又は工場のみ休業実施
- ・仕事減
- ・日別の作業量、得意先の稼働状況を考慮しながら雇用調整している
- ・毎週金曜日を対象に休業日を実施中。
- ・客先からの注文減による生産調整
- ・休業
- ・コロナの影響によるテレワーク、生産量減少による一部休業
- ・交替で特別休暇が与えられた。
- ・製造業なので在宅はできないが少し休んでもらったり技術継承をしたりしている。
- ・一部の従業員が在宅勤務を行ったが、一時休業は行われなかった。
- ・感染防止対策のため
- ・業務減少

問（8）

(8) 夏季一時金の回答は昨年に比べてどうでしたか？ (SA)

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	上回った	13	6.0	6.3
2	同水準	112	52.1	53.8
3	やや下回った	53	24.7	25.5
4	大きく下回った	30	14.0	14.4
	不明・無回答	7	3.3	
	全体	215	100.0	208



コロナ禍の中で、中小企業では社員の退職を防ぐため、夏季一時金を昨年水準に維持してきたことはよく耳にした。このため、昨年水準の維持に資金繰りを含め経営側の努力が見られる結果となった。上回った企業は、13 組合あるが、貨物運送で 5 組合となっており、製造業も 3 組合（自動車関連業種以外）あった。下回った・大きく下回った企業は、83 組合 38.7% にのぼり、大きく下回ったと回答した 30 組合は運輸業 13 組合、製造業 11 組合、サービス業 4 組合となっており、運輸業の内訳では旅客が 7 組合、貨物が 6 組合となり、旅客運送では 20 組合中 9 組合が前年を下回っている。旅客運送は、業界とともに労働者の生活も脅かしている。これを裏付けるように、21 年 3 月には県下で 4 社のタクシー会社が破産し、タクシー労働者の賃金もこの 1 年間で、年収約 100 万円も下がっている。（愛自交・組合員調査）

問8-記述欄（57 組合）

- ・ 4～6 月のコロナによる自動車業界の売上減少
- ・ 業界全体が下方気味である。
- ・ 新型コロナウイルスの感染拡大による、物流の低下
- ・ 一時金は、もともと無し。
- ・ コロナ禍による受注減
- ・ コロナにより先の見通しが立たないことから
- ・ 経済に影響されるため

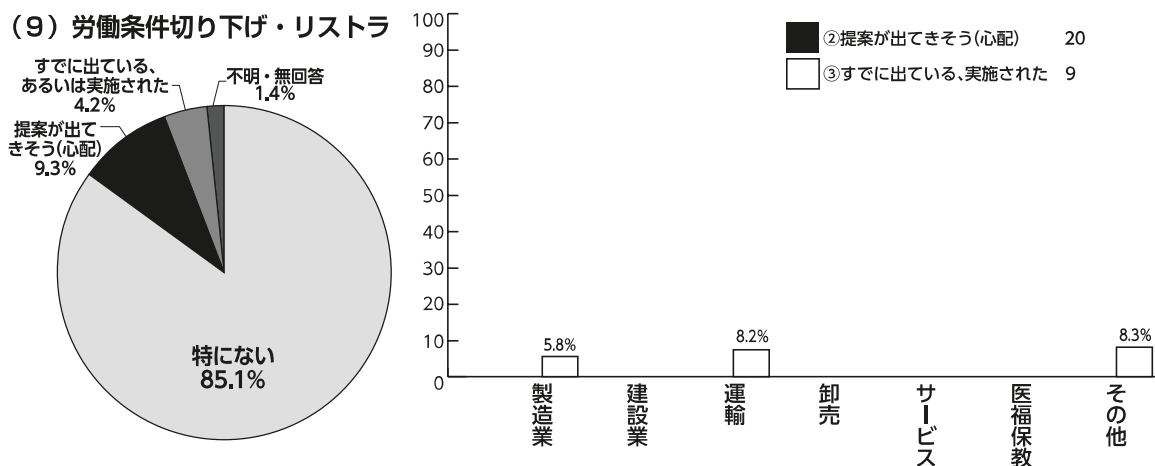
- ・作業量の減少
- ・コロナ禍による売上減、先行不透明
- ・新型コロナウイルス感染拡大によるものではなく、当社経営都合によるもの。
- ・コロナ禍による売上減少
- ・コロナ禍による業積悪化
- ・利益水準の低下
- ・やや業績が低下したため
- ・業績悪化
- ・昨年に対し減益予想のため
- ・新型コロナによる業積不振。
- ・コロナによる売り上げ減少
- ・コロナウイルスの影響で先行きがまったく見えないため。
- ・市況の悪化 コロナと市場規模の縮小と
- ・売上ダウン、今後も下がることが予想される為
- ・コロナで仕事量減となった為。
- ・コロナの為（上期）受注減で売上が減った為
- ・コロナウイルス感染症による受注減のため、売上げが下がったため。
- ・仕事量が下った（特に主力製品）
- ・コロナ禍の影響を受けて、厳しいと説明有
- ・賞与無し
- ・コロナ禍による先行きの不安による。
- ・コロナ禍における大幅な業績悪化。
- ・営業利益が下回る予想だった
- ・収入が減ったから。
- ・対前年比の売上・利益 DOWN
- ・コロナ
- ・コロナ禍による業績悪化の為
- ・会社の業績悪化のため。
- ・コロナにより、経常利益が大きく下がった。今までにない不景気で先行きが見えなかった。
- ・利益が昨年同等確保が難しい為
- ・昨年度より業績は良くなったが赤字である。・グループの損益も厳しい状況が続く。
- ・コロナによる収支悪化
- ・売上減
- ・コロナ禍で先が不透明なところに原因があった
- ・コロナの影響による売上減少
- ・業績が前年比2割減。
- ・売り上げの悪化。コロナで物が動かない
- ・コロナによる受注・生産の減少
- ・ゼロ回答

- ・売上がさがった
- ・コロナが原因
- ・単年度黒字（昨年度）がでたものの車両代替等経費負担が懸念されるため
- ・収支の悪化
- ・海外での生産がコロナにより一時ストップしたこと
- ・参考 2020年冬の一時金は昨年を0.7ヶ月下まわった。夏季は春斗時に妥結 昨年(同水準)
- ・コロナ拡大を理由にされた
- ・コロナ感染症
- ・売上げ減少
- ・13工場全体で売上げが下がったのか
- ・コロナ感染による休診、入院受け入れ停止、受診者減など

問（9）

(9) 正規労働者について：コロナ禍のもと、労働条件の切り下げや人員削減などリストラ提案の動きはありましたか？（SA）

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	特にない	183	85.1	86.3
2	提案が出てきそう（心配）	20	9.3	9.4
3	すでに出ている、あるいは実施された	9	4.2	4.2
	不明・無回答	3	1.4	
	全体	215	100.0	212



正規社員に対し、人員削減・リストラが実施されたのは9組合（4.2%）となっているが、賃金減額などがほとんどで人員削減が実施された、という結果にはなっていない。業種をみると製造業で4組合、運輸で4組合（うち3組合が旅客）、その他業種で1組合となっている。問8と同様、社員の退職防止に努力され、雇用調整助成金を活用しても賃金減額を食い止めることはできなかったのではないかとと思われる。

問9-記述欄（8組合）

事務職など内勤者の役職手当の暫定的な減額（7月から来年6月まで、役職に応じて10～60%カット）

給与改正

時短によるさまざまな手当の不支給

会社の統廃合の話有。

出勤制限

人員削減の話はあった

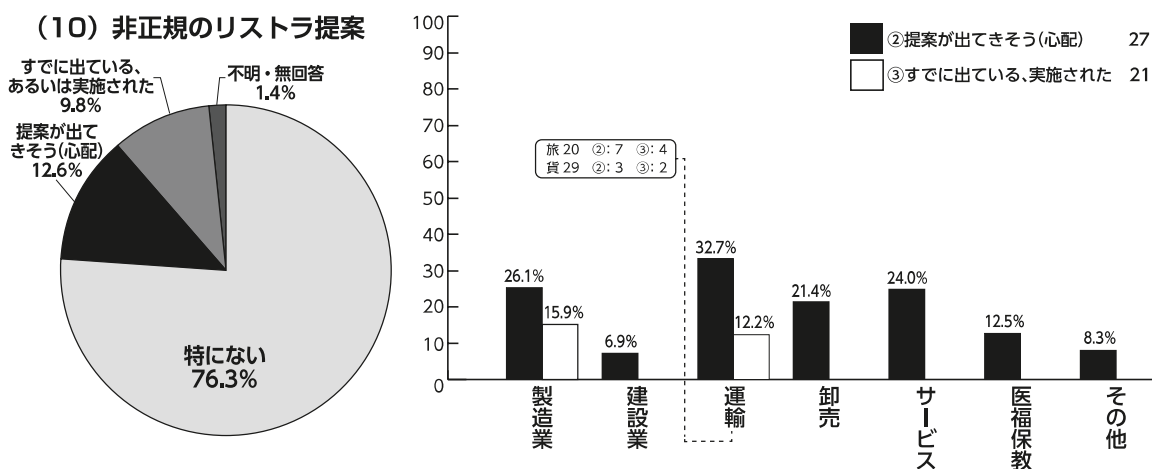
ボーナスカット

成果の指標、相対評価から絶対評価、ボーナスの査定に影響

問（10）

(10) 非正規労働者（派遣・パート・契約社員など）について：コロナ禍のもと、労働条件の切り下げや人員削減（雇い止めを含む）などリストラ提案の動きはありましたか？（SA）

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	特にない	164	76.3	77.4
2	提案が出てきそう（心配）	27	12.6	12.7
3	すでに出ている、あるいは実施された	21	9.8	9.9
	不明・無回答	3	1.4	
	全体	215	100.0	212



問9に比べ、非正規に対する人員削減は容易に行われる傾向が表れている。東京商工リサーチの調査によると、21年2/1現在での経営破たん件数は1000件となり、解雇・雇止めは84883人にのぼると発表されている。非正規であるアルバイト・パートのシフト削減も正規に比べ容易に行われたものであることは免れない。

アンケートでは、非正規に対する人員削減の実施について、1割程度の21組合で確認されるが、その内容は記述回答でも判るように、契約・派遣社員、高齢者・パートに表れている。また、その業種をみれば、製造業11組合、運輸業6組合が多く、運輸の中でも旅客運送は2割の企業で実施されている。問3あるいは問7との関連性が強いことを示している。

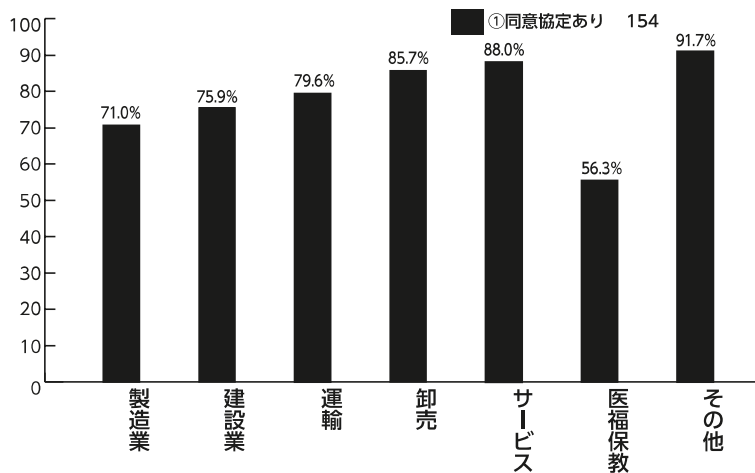
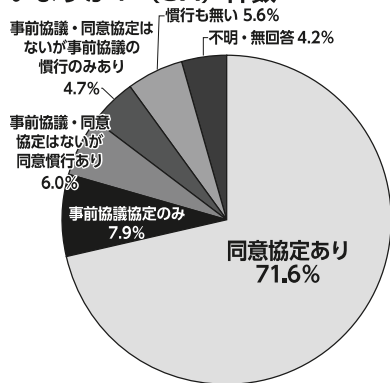
問 10-記述欄 (23 組合)

- ・自動車工場の夜間非稼働による派遣人員縮小
- ・65歳以上の契約社員の雇い止め（6月末）パート、アルバイトへも雇い止めがされていく
- ・派遣社員3名について、契約期間の更新が無かった（契約期間の満了をもって退職）
- ・派遣社員の契約打切
- ・正規労働者のみ雇用
- ・派遣社員契約終了
- ・業績悪化による派遣社員の契約打ち切りなど。
- ・派遣社員の契約解除
- ・派遣社員の雇い止め。
- ・派遣の人数を減らす
- ・数名のパート社員が辞めた
- ・高齢者（70才以上）の再契約の見直し
- ・派遣切りは行われている。
- ・パートの労働時間削減、120時間→80時間へ。
- ・派遣社員の雇い止め
- ・一部派遣社員の契約を解消した
- ・会社の統廃合の話有
- ・出勤制限
- ・生産にともない人員削減あり。
- ・生産減による予算見直しで期間満了の派遣社員に退職してもらった。
- ・更新できない方もいた
- ・契約期間満了を理由とした雇い止め。
- ・派遣職員の雇い止め。特に事務系職員。

(11) 雇用・労働条件についての事前協議・同意協定は締結されていますか？ (SA)

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	同意協定あり	154	71.6	74.8
2	事前協議協定のみ	17	7.9	8.3
3	事前協議・同意協定はないが同意慣行あり	13	6.0	6.3
4	事前協議・同意協定はないが事前協議の慣行のみあり	10	4.7	4.9
5	慣行も無い	12	5.6	5.8
	不明・無回答	9	4.2	
	全体	215	100.0	206

(11) 雇用・労働条件についての事前協議・同意協定は締結されていますか？ (SA) 件数



問 (11)

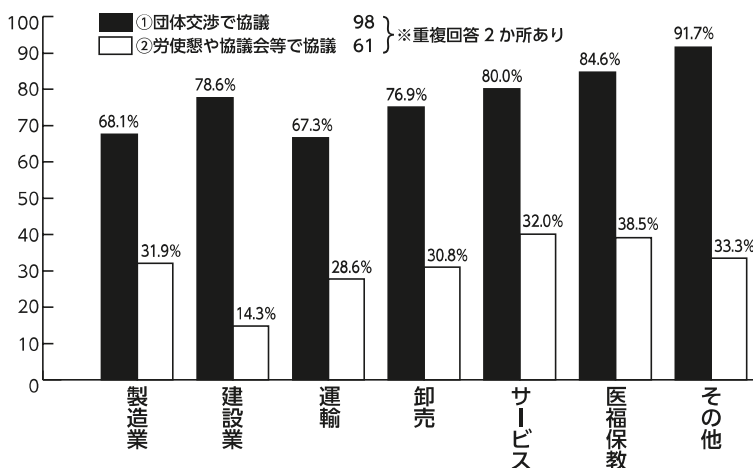
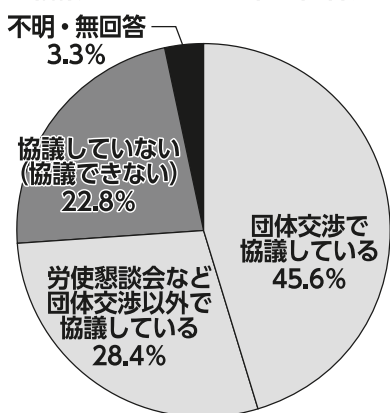
同意協定及び事前協議協定の存在は、労働組合の存続年数の歴史を物語っている。S40～50年代に結成した労働組合は、最大の要求項目として、ストを背景にこの同意協定等の締結に力を注いでいた。最近（平成時代以降）結成した組合において、こうした協定を結ぶことに注力することよりも、具体的要求事項の前進に力を注がれるようになってきている。同意協定は、組合と会社の相互信頼の上に存在しているものであり、こうした背景があるから問3や問6の回答につながっているものと思われる、さらに問12の経営協議にも結び付いている。その際、重要なのは組合が経営側の補完的な道具として利用されず、キッチンと労働者側からの目線でモノを言っているかどうかとなる。

アンケート結果では、同意協定の締結割合はかなり高く154組合74.8%となっている。業種では、医療福祉保育教育業が50%台であるが、他の業種は7割以降となっており、特にその他業種では9割も同意協定の締結を行なっている。ただ、愛労連関係と中立労組を比べた場合、中立労組が131組合79%を占めたのに対し、愛労連系は23組合47%に留まっている。これは、愛労連系労組に少数組合が多いことが起因されると思われる。

(12) 経営方針・生産計画・経営組織などの経営問題について労使で協議していますか？ (SA)

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	団体交渉で協議している	98	45.6	47.1
2	労使懇談会など団体交渉以外で協議している	61	28.4	29.3
3	協議していない(協議できない)	49	22.8	23.6
	不明・無回答	7	3.3	
	全体	215	100.0	208

(12) 経営方針・生産計画・経営組織などの経営問題について労使で協議していますか？ (SA) 件数



問 (12)

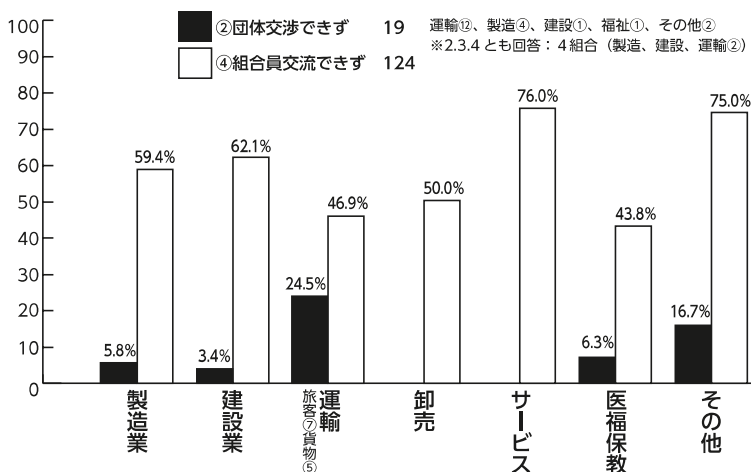
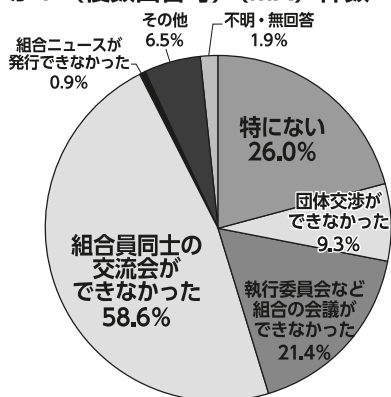
経営問題での協議内容についてはまだわからないものの経営計画を労使協議していくことは、重要な取り組みである。しかし、その協議が組合活動の足かせにならないように注意しなければならないことは言うまでもない。団体交渉の場での論議は、それほど深く入り込まないと思うが、できれば経営協議会などを設置し、経営計画に対し労働者目線でモノをいう事は重要である。

アンケート結果では、団体交渉や各種協議会で協議しているのは全体の7割以上となっている。この結果は、愛労連傘下組合と中立組合とを比較しても大差ない。しかし、協議会などで協議しているところに絞ってみると、61組合と3割弱になり、建設業界での比率は少なくなっている。また、愛労連系と中立労組系を比べた場合、愛労連系が2割程度なのに対し、中立系は3割程度となっている。ここにも愛労連系労組に少数組合が多いことが伺われる。

(13) コロナ禍のもとで、組合運営に支障をきたしたことは何ですか？ (複数回答可) (MA)

No	カテゴリ	件数	全体 (%)	除不 (%)
1	特になし	56	26.0	26.5
2	団体交渉ができなかった	20	9.3	9.5
3	執行委員会など組合の会議ができなかった	46	21.4	21.8
4	組合員同士の交流会ができなかった	126	58.6	59.7
5	組合ニュースが発行できなかった	2	0.9	0.9
6	その他	14	6.5	6.6
	不明・無回答	4	1.9	
	全体	215	100.0	211

(13) コロナ禍のもとで、組合運営に支障をきたしたことは何ですか？（複数回答可）（MA）件数



問 (13)

コロナ禍の元で、まさしく労働組合運動が直面している課題はこのことである。経営は、上位下達で成り立つものの、労働組合運動は多くの意見を反映した組合民主主義が貫かれなければならない。執行委員会ができてなかった、組合員同士の交流会ができなかったと回答したところは、172 組合 80% にも上っている。

団体交渉ができなかったと回答したのは 19 組合であるが、運輸が 12 組合（24.5%）とダントツに多く、その中でも旅客が 7 組合（35%）を占めている。

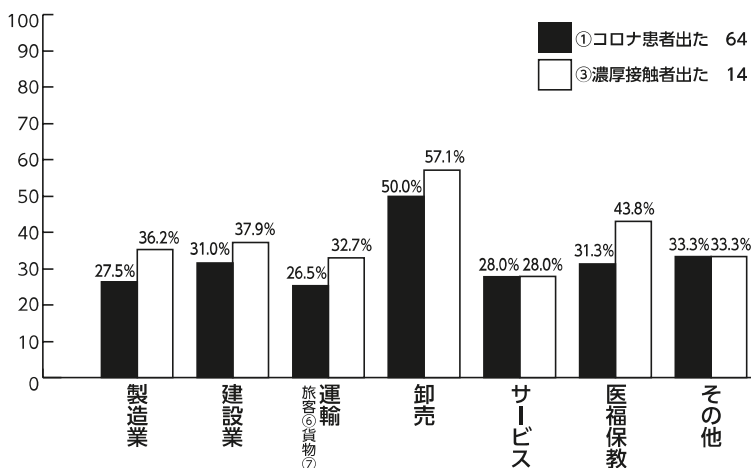
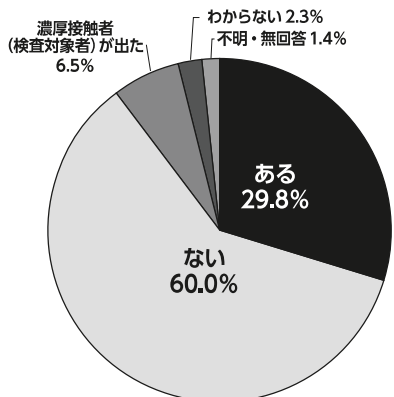
組合員交流ができなかった回答した 124 組合では、サービス業 76%、その他業種 75%、建設業 62.1%となっているものの運輸業は 46.9%にとどまっていた。これらのことから旅客運送では、組合員交流ができる・できないに関わらず、営収の落ち込みが激しかったため団体交渉に至らなかったことを物語っている。

なお、回答の 2. 3. 4 すべてができなかったと回答した組合も 4 組合あった。対面行動を警戒するあまり、組合運動にどのような支障が出たのか、さらに詳細な分析が必要かとも思われる。

(14) 職場で新型コロナ陽性者が出たことはありますか？（SA）

No	カテゴリ	件数	全体 (%)	除不 (%)
1	ある	64	29.8	30.2
2	ない	129	60.0	60.8
3	濃厚接触者（検査対象者）が出た	14	6.5	6.6
4	わからない	5	2.3	2.4
	不明・無回答	3	1.4	
	全体	215	100.0	212

(14) 職場で新型コロナ陽性者が
出たことはありますか？(SA) 件数



問 (14)

愛知県内のコロナ患者数は2020年12月末現在で16500人を数え、県内人口比0.22%となっている。陽性者及び濃厚接触者のアンケートでの発生率は78社36.3%と1/3以上となり、業種をみるとほぼ全業種で30%前後となっており、卸売業で50%となっている。職場面積の広い職場(多数店所を含む)であれば、すぐに我が身とはならなくても良いかと思うが、感染予防対策、あるいは感染時の対応は万全を期すことが求められる。また、感染ないし濃厚接触対象者となった際の休業補償制度がどのようなものであったか、各組合の労使交渉の動向も調査する必要があるかとも思われる。

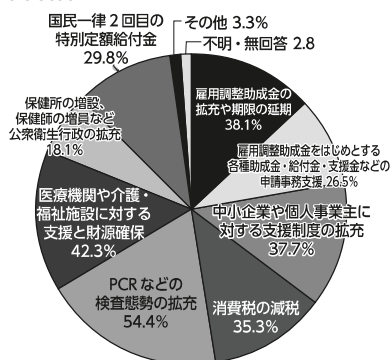
(15) コロナ禍終息の見通しが立たないもとで、必要だと思う国や自治体の対策についてお答えください。(複数回答可)(MA)

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	雇用調整助成金の拡充や期限の延期	82	38.1	39.2
2	雇用調整助成金をはじめとする各種助成金・給付金・支援金などの申請事務支援	57	26.5	27.3
3	中小企業や個人事業主に対する支援制度の拡充	81	37.7	38.8
4	消費税の減税	76	35.3	36.4
5	PCRなどの検査態勢の拡充	117	54.4	56.0
6	医療機関や介護・福祉施設に対する支援と財源確保	91	42.3	43.5
7	保健所の増設、保健師の増員など公衆衛生行政の拡充	39	18.1	18.7
8	国民一律2回目の特別定額給付金	64	29.8	30.6
9	その他	7	3.3	3.3
	不明・無回答	6	2.8	
	全体	215	100.0	209

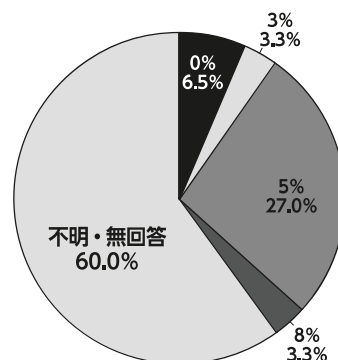
(15)-2 (15)で「④消費税の減税」を選んだ方にお聞きます。何%に引き下げるべきだと思いますか？(SA)

No	カテゴリ	件数	全体(%)	除不(%)
1	0%	14	6.5	16.3
2	3%	7	3.3	8.1
3	5%	58	27.0	67.4
4	8%	7	3.3	8.1
	不明・無回答	129	60.0	
	全体	215	100.0	86

(15) コロナ禍終息の見通しが立たないもて、必要だと思う国や自治体の対策についてお答えください？（複数回答可）（MA）件数



(15) - 2



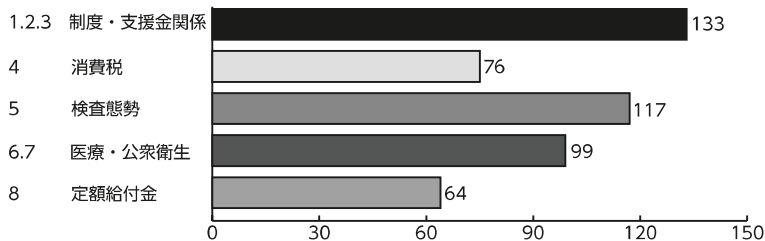
問 (15)

アンケートの回答は平均で3つの複数回答を行なっている。このため、個人の休業支援・生活防衛、国の支援策などの回答で選択されたものと思われる。

回答分類を、A類（回答1. 2. 3：制度・支援金関係）、B類（回答4：消費税引き下げ＝生活防衛）、C類（回答5：検査体制充実）、D類（回答6.7：医療公衆衛生充実）、E類（回答8：個人生活防衛）に分類した場合、それぞれのグループの何らかに回答した組織は、A 133 組合、B 75 組合、C 117 組合、D 99 組合、E 64 組合となる。そうすると、制度・支援金関係への要望が6割を超えてくる。家計とともに経営を守る要望を多くの組合で内包していることが伺われる。また、検査体制の充実を求める声も5割を超えており、コロナが蔓延するなかで“安心”が担保できる施策の充実を求めている。安心と安定は、労働者の多くの願いであり、これらの充実を国はしっかりと受け止める必要があるだろう。

雇用調整助成金などの事務支援も57 組合 26.5%を示しているが、申請について経験したところの回答が多かったのではないか、と思われる。私たちの元に届く声も、「事務作業が多すぎて中小・零細企業ではなかなか雇用調整助成金を使いにくい、それを受けるために費用が掛かるのでは、何のための支援策かわからない」というようなものであり、事務作業の簡素化・迅速処理が求められている。特にこの傾向は、今回雇用調整助成金の申請を始めて行なった運輸業に多い。この点も国は、真摯に受け止める必要がある。

医療機関等への支援策を求める回答が91 組合 42.3%、保健所等公衆衛生への要望も39 組合 18.1%と多かったのは意外だった。消費税減税については、76 組合 35.3%と意外に冷ややかにみている感があり、現実性の問題に配慮した格好となっている。ただ、減税幅についての要望は、5%が主流の回答となっている。



1.2.3:②選択 57 組合うち運送業 22 組合 38.6%、運輸内の比率は 45%
4:(0%⑬、3%⑥、5%⑩、8%⑥)