

厚生年金基金制度に関する要望について

平成24年12月10日
全国トラック総合年金基金連合会

厚生年金基金制度は、公的年金を補完する制度として果たしてきた役割は極めて大きいと考えますが、近年の市場環境の低迷は著しく、運用による収益が減少する中で、基金運営の安定化に向けて多くの基金は掛金の引上げ等の対応を行ってきました。

しかし、平成19年度、20年度における世界的な金融危機を受け、実体経済が急速に悪化する中で市場運用を前提としている厚生年金基金の資産にも深刻な影響を与えております。

さらに本年2月に発生したA I J問題を契機として、顕在化した厚生年金基金等の企業年金をめぐる課題について、厚生労働大臣のもと有識者会議において議論されたところです。

中小企業の従業員である総合型厚生年金基金の加入員にとっては、基金のプラスアルファ部分が唯一の退職給付である例が多く見られることから、当業界といたしましても厚生年金基金制度は、従業員の福祉の増進に必要であると考えております。制度としての厚生年金基金制度を守っていくためにも制度廃止を前提とした検討ではなく、まずは「給付設計の弾力化」や「財政運営の弾力化」等の規制緩和策に加え、「財政中立化の徹底」など加入する中小企業のための様々な方策の検討を進めることが最重要であると考えます。

つきましては、厚生年金基金制度が維持可能な制度として役割を果たしていくために、下記要望事項を取りまとめましたので、早期に実現されるよう特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます

記

1. 最低責任準備金の算定方法の見直し

(1) 代行給付相当額の適正化 (0.875 問題)

最低責任準備金を算定する際の控除項目である「代行給付相当額」の算定方法は全基金8号方式（代行給付相当額＝代行年金額×0.875）を使用している。8号方式では、現在「0.875」が一律適用されているが、「0.875」の影響による代行給付差損益は基金の成熟度に大きく左右されるので、成熟度別の数値の設定をご検討いただくとともに、平成11年10月まで遡って計算し直すよう改めていただきたい。

(2) 給付現価負担金交付基準の見直し

平成16年法改正時に最低責任準備金は「当分の間、受給者等に代

行給付を支払うのに必要な資金」と位置付けられ、最低責任準備金が過去期間代行給付現価の1/2に相当する額を下回った場合にのみ国から給付現価負担金が交付される基準になった。

この基準では、将来的にも代行部分が必要額に満たない「積立不足」のまま運営を余儀なくされることから、上記基準を見直し、最低責任準備金が過去期間代行給付現価を下回ったら、下回る額の1/5に相当する額、最低責任準備金が1/2に相当する額を下回ったら全額補填する仕組みに改めていただきたい。

(3) 非継続基準の廃止

非継続基準の最低責任準備金の計算は、厚生年金本体の1年9カ月遅れの運用利回りが付利利率として用いられ、この期ズレ（タイムラグ）が基金運営のリスク要因となっている。

特に、平成24年度の財政検証から適用される非継続基準では非常に多くの基金が抵触し、大幅な掛金の引上げは基金制度の継続を不可能にしかねない。非継続基準を廃止し、長期的視野に立った財政運営基準の再検討をお願いしたい。

2. 給付減額基準の緩和

(1) 給付減額手続き要件の同意について

現行の2/3以上を1/2以上に緩和していただきたい。

(2) 赤字事業所割合基準の廃止

給付減額時、理由要件として「経営悪化」や「掛金負担困難」を使用する場合、その審査基準として赤字事業所割合を基準とすることを廃止していただきたい。

(3) 受給権者給付減額時の一時金の撤廃

受給権者給付減額時の最低積立基準額に相当する一時金は減額措置の整合性を欠くので撤廃していただきたい。

3. 解散要件の緩和

(1) 解散時の理由要件は給付減額と同様に、「経営悪化」や「掛金負担困難」を使用する場合、その審査基準として赤字事業所割合を基準とすることを廃止していただきたい。

(2) 特例解散（分割納付特例）適用の際、分割納付期間中の倒産事業所の負担する債務に関する「連座制」は、業界全体が連鎖倒産に陥る危険性があるので、即刻廃止していただきたい。

以上の要望事項を総合的に勘案し、基金の財政運営制度を根本的に見直しするよう要望いたします。

以上

全国トラック総合年金基金連合会会員（35基金）

（設立年月日順）

東京トラック事業厚生年金基金
東京貨物運送厚生年金基金
大阪府貨物運送厚生年金基金
神奈川県貨物自動車厚生年金基金
愛知県トラック事業厚生年金基金
兵庫県トラック運輸厚生年金基金
静岡県トラック運送厚生年金基金
三重県トラック事業厚生年金基金
山口県トラック厚生年金基金
北海道トラック厚生年金基金
広島県トラック厚生年金基金
東北六県トラック厚生年金基金
埼玉県トラック厚生年金基金
香川県トラック厚生年金基金
岡山県運輸厚生年金基金
鹿児島県トラック事業厚生年金基金
長野県トラック事業厚生年金基金
京都府トラック事業厚生年金基金
福岡県佐賀県トラック厚生年金基金
熊本県トラック運送厚生年金基金
群馬県トラック事業厚生年金基金
茨城県トラック厚生年金基金
千葉県トラック厚生年金基金
栃木県トラック厚生年金基金
富山県トラック厚生年金基金
愛媛県トラック厚生年金基金
山陰トラック事業厚生年金基金
山梨県トラック厚生年金基金
宮崎県トラック事業厚生年金基金
滋賀県トラック厚生年金基金
徳島県トラック厚生年金基金
福井県トラック厚生年金基金
和歌山県トラック厚生年金基金
長崎県トラック厚生年金基金
岐阜県トラック厚生年金基金

全国トラック総合年金基金連合会

・概 況

事 項	内 容
加 盟 基 金 数	35基金 (平成24年3月末)
事 業 所 数	7,323所 (平成24年3月末)
加 入 員 数	269,292人 男子 239,350人 女子 29,942人 (平成24年3月末)
受 給 者 数	211,840人 (平成24年3月末)
資 産 額	785,551,814千円 (平成24年3月末)

厚生年金基金ヒアリング 説明資料 ～トラック運送業界の概況～

平成24年12月10日



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association



トラック運送業界の現状

国内貨物輸送量

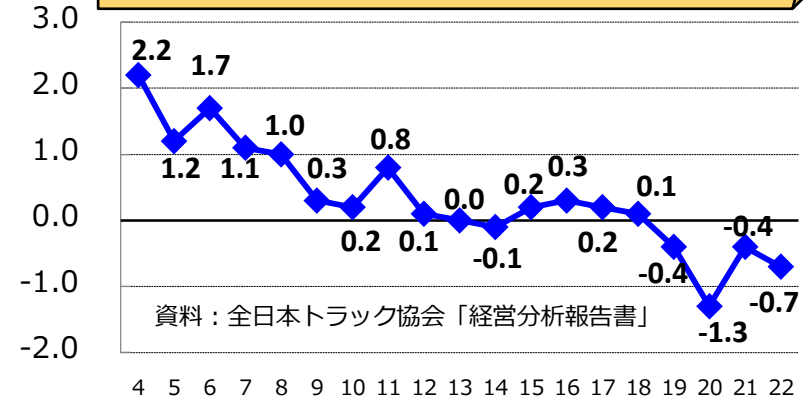
トラック輸送はわが国の国内物流の基幹的輸送機関として国内貨物輸送の約6割を占める(トンキロベース)。

トラック事業者の規模

事業者の99%が中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下)の脆弱な業界体質。

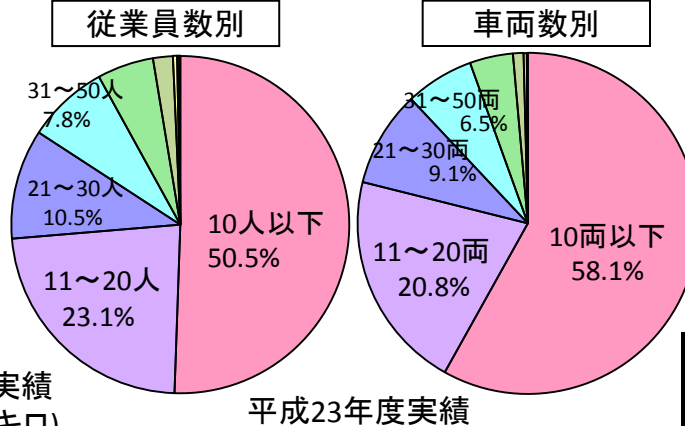
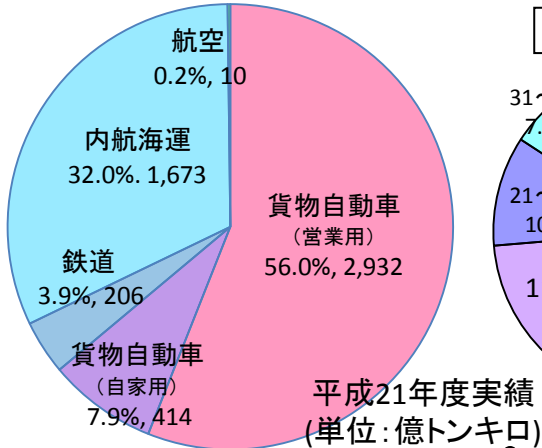
営業利益率の推移

トラック運送業は、本来の事業活動では平成19年度以降赤字傾向となっており、苦しい状況が続いている。



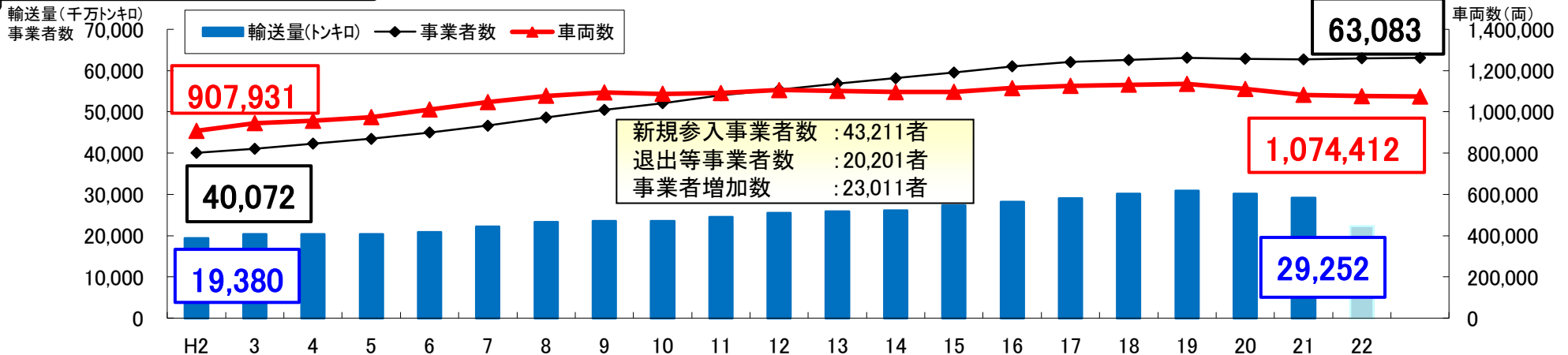
事業者数	売上高	総従業員数	車両数
63,083者	122,437億円	115万人	107万両

(事業者数、車両数：平成23年度 国土交通省調べ
売上高、総従業員数、輸送量(トンキロ)：平成22年度 国土交通省調べ)



事業者数・輸送量・車両数

(貨物軽自動車運送事業を除く)



※平成22年度の輸送トンキロは、統計手法の変更があったほか、北海道運輸局と東北運輸局の数値(平成23年3月分)を除く。

産業別平均月間労働時間・現金給与額、時間当たり賃金（平成22・23年）

月間労働時間を産業別にみると、道路貨物運送業が最も長く、全産業平均よりも約37時間も長くなっている。現金給与額は卸売業・小売業、サービス業よりは高いが、労働時間が長いため、時間当たりの賃金は低く、全産業平均よりも約550円も低い水準となっている。

（単位：時間、円）

業種	項目	平成22年			平成23年		
		月間労働時間	月間現金給与額	時間当たり賃金	月間労働時間	月間現金給与額	時間当たり賃金
全産業		146.2 (10.0)	317,321	2,170	145.6 (10.0)	316,792	2,176
製造業		161.5 (13.9)	362,340	2,244	161.0 (14.0)	368,340	2,288
卸売業・小売業		138.7 (6.2)	265,471	1,914	137.6 (6.4)	262,413	1,907
金融・保険業		151.7 (11.9)	478,494	3,154	151.7 (11.8)	473,836	3,124
サービス業		147.6 (11.7)	271,959	1,843	146.5 (11.3)	270,497	1,846
運輸業・郵便業		174.5 (23.4)	333,882	1,913	174.8 (24.0)	332,539	1,902
道路貨物運送業		183.6 (27.5)	296,424	1,615	184.9(29.1)	300,213	1,624

資料：厚生労働省「毎月勤労統計調査」（事業所規模5人以上）

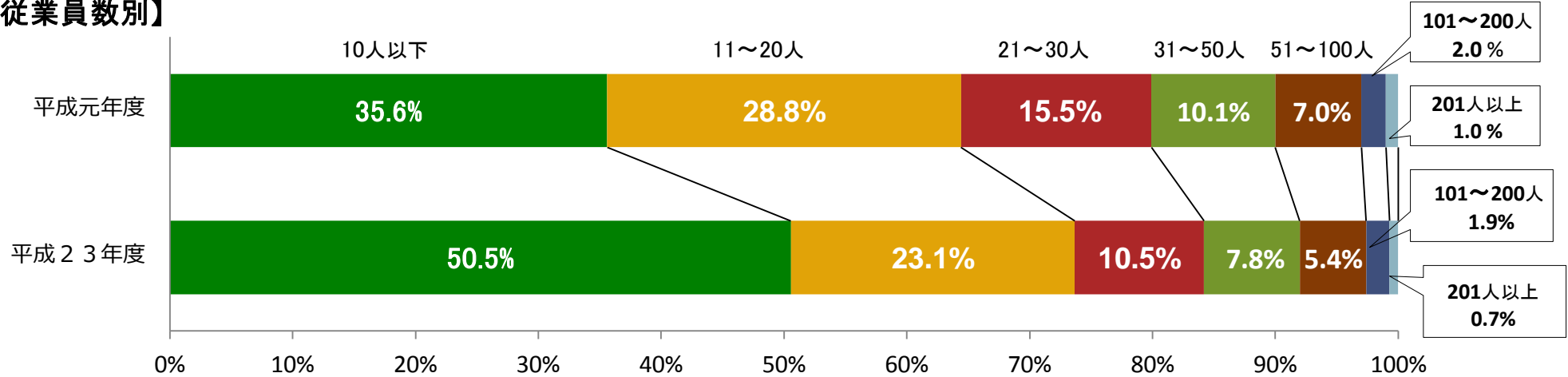
（注）月間労働時間の（ ）内数字は所定外労働時間数（内数）

トラック運送事業者の規模

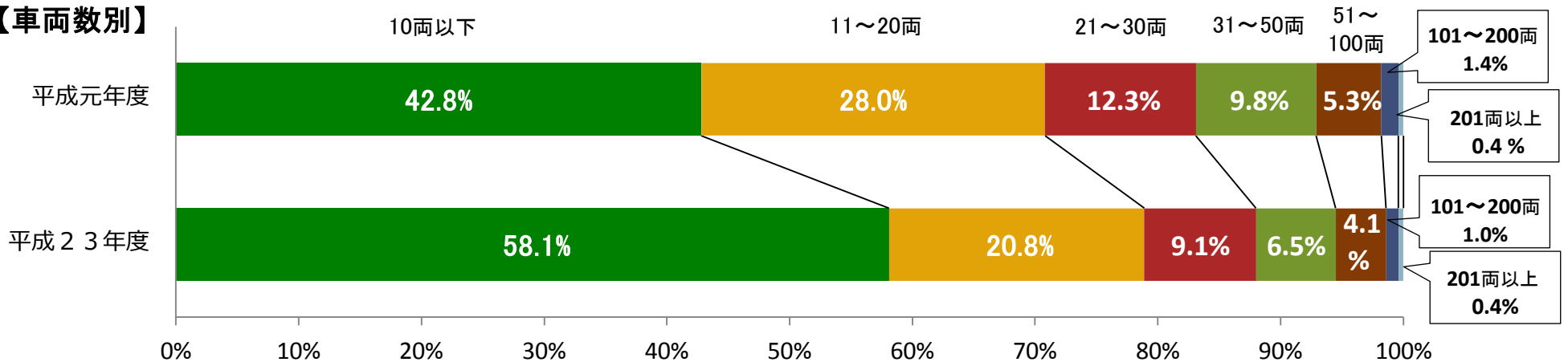
事業者の99%が中小企業（資本金3億円以下又は従業員300人以下）であり、脆弱な業界体質の状況が規制緩和後さらに深刻化している。

平成23年度においては、従業員10人以下の事業者が全体の半数以上、車両数10両以下の事業者も全体の6割弱を占めている。

【従業員数別】



【車両数別】

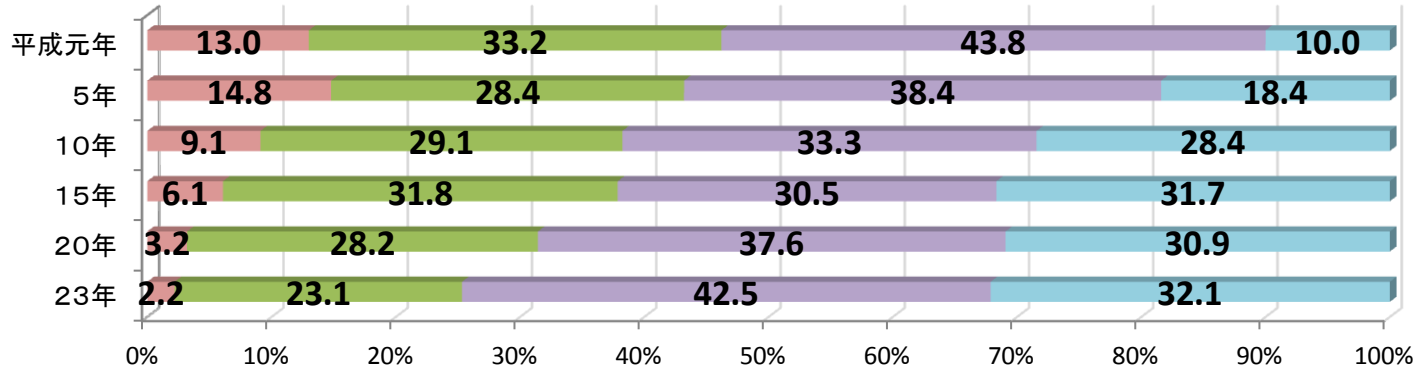


資料：国土交通省

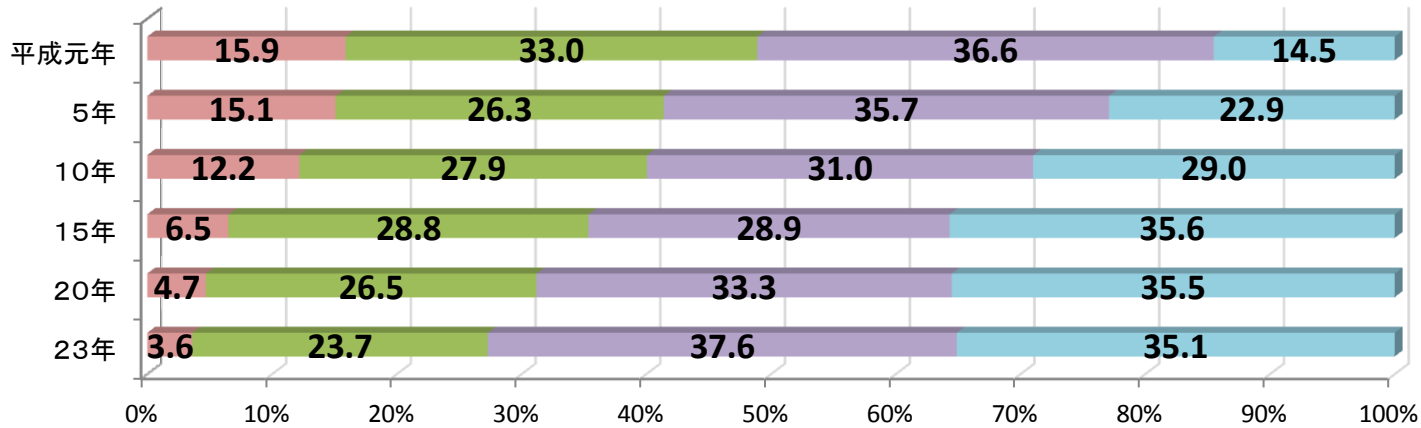
トラック運転者の年齢構成比の推移

(単位: %)

けん引



大型



- 19歳以下
- 20歳以上
- 30歳以上
- 40歳以上
- 50歳以上

普通

