

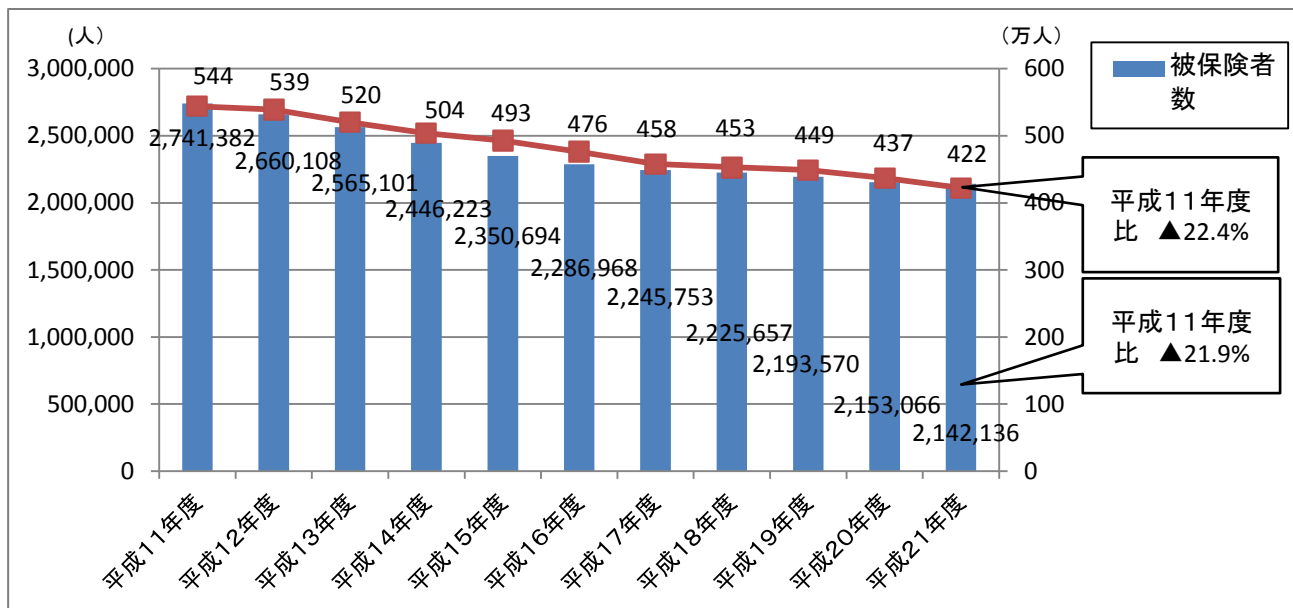
# 保険未加入企業の排除方策について

---

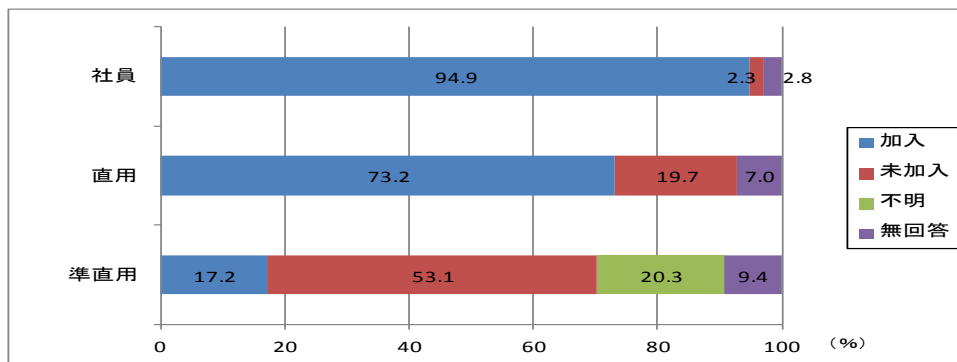
# 雇用保険の加入状況

- 雇用者数 544万人(H11) → 422万人(H21) ▲22.4%
- 雇用保険の被保険者数 274万人(H11) → 214万人(H21) ▲21.9%
- 技能労働者の雇用保険への加入は、社員では95%と多いが、直用では、73%

## ◆雇用保険の加入状況(建設業)



資料:総務省「労働力調査」、厚生労働省「雇用保険事業年報」



資料:(社)建設産業専門団体連合会「技能労働者の雇用労働条件に関する調査報告書」(平成20年3月)  
回答数(社員:215社、直用:71社、準直用64社)

# 社会保険の加入状況

○雇用者数 544万人(H11) → 422万人(H21) ▲22.4%

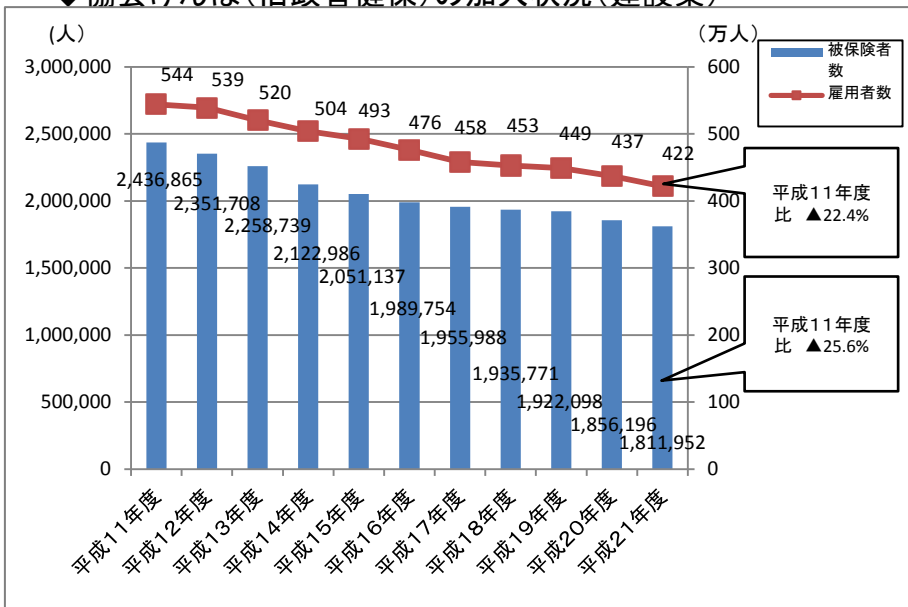
協会けんぽ(旧政管健保)の被保険者数 244万人(H11) → 181万人(H21) ▲25.6%

厚生年金保険の被保険者数 328万人(H11) → 261万人(H21) ▲20.3%

○技能労働者の健康保険への加入は、社員では94%と多いが、直用では、69%

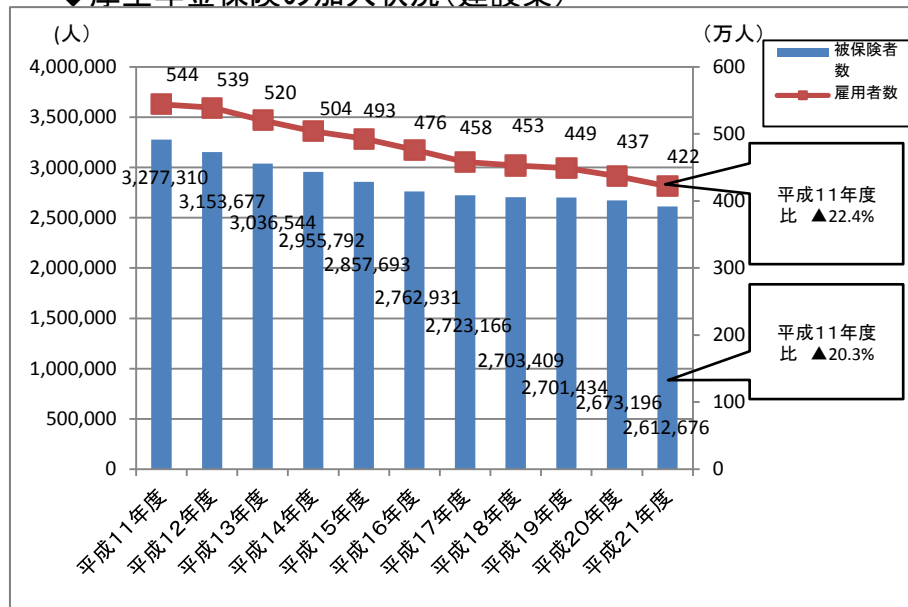
○技能労働者の厚生年金への加入は、社員では92%と多いが、直用では、56%

## ◆協会けんぽ(旧政管健保)の加入状況(建設業)

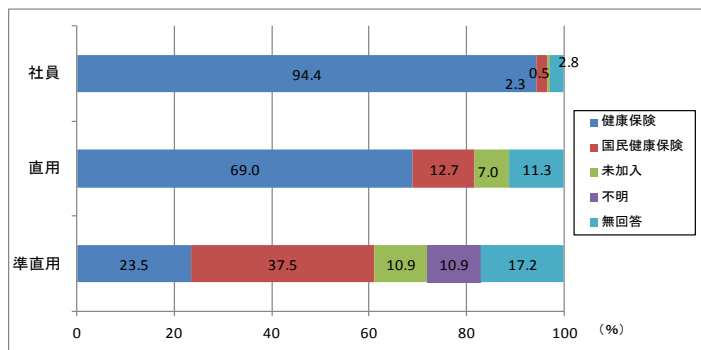


資料:総務省「労働力調査」、厚生労働省「厚生年金保険 業態別規模別適用状況調」

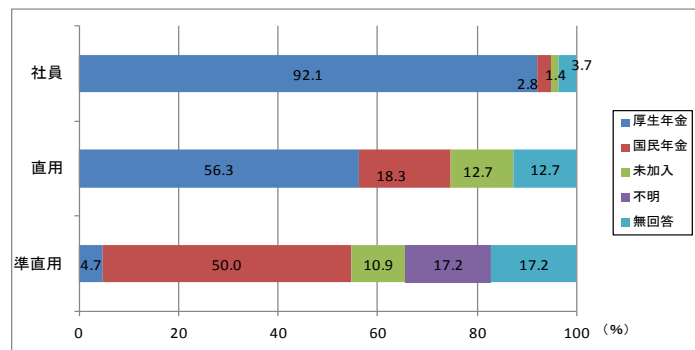
## ◆厚生年金保険の加入状況(建設業)



資料:総務省「労働力調査」、厚生労働省「厚生年金保険 業態別規模別適用状況調」



資料:(社)建設産業専門団体連合会「技能労働者の雇用労働条件に関する調査報告書」(平成20年3月) 回答数(社員:215社、直用:71社、準直用64社)



資料:(社)建設産業専門団体連合会「技能労働者の雇用労働条件に関する調査報告書」(平成20年3月) 回答数(社員:215社、直用:71社、準直用64社)

## 建設技能労働者の人材確保のあり方に 係る検討会

### 〔委員の意見〕

○建設業界において、非常に厳しい価格競争の中で、色々な労務へのしわ寄せ等が起こっている可能性が高い。建設労働者の働く環境が、社会保険に入っているとか入っていないとか、コンプライアンス上問題があるようなところまで波及しているようなことはあってはならない。

○価格競争をしている状態の中で、法定福利費や退職金のようなものは競争しないとする必要があるであり、経営者団体での合意を目指しているが、強制力の面からある程度法制上の合意が必要なのではないか。

○コンプライアンスや労働法制の保護・遵守という関連から見た場合に、労働者に当たるか当たらないかという点が非常に深刻な問題であり、労働者になると法定福利費を支払うことになる。どういう人が労働者に該当するかという基準を明確にして、会社の人たちに共通認識として持ってもらい、そして労働法令や労働保険・社会保険のルールを遵守させる必要がある。

## 人材確保に係るヒアリング

### 〔元請企業・専門工事業団体の意見〕

	元請企業	専門工事業団体
現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>二次下請以下の社会保険等の状況は把握していない。</u>(9社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>二次下請以下では、保険等の加入割合が低い。</u>(10団体)</li> <li>・法定福利費については、元請から経費をもらっていないので、<u>原資が確保されることが必要。</u>(10団体)</li> </ul>
今後の取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>法定福利費のようなどころまで競争されてしまっているのはおかしい。</u>(11社)</li> <li>・加入促進のためには、<u>国が徹底策を実施していくことが必要。</u>(8社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>取締りの強化は、下請によっては厳しいところがある。</u>書類作成等を行う事務の人が必要。(9団体)</li> <li>・加入促進のためには、<u>国が徹底策を実施していくことが必要。</u>(10団体)</li> </ul>

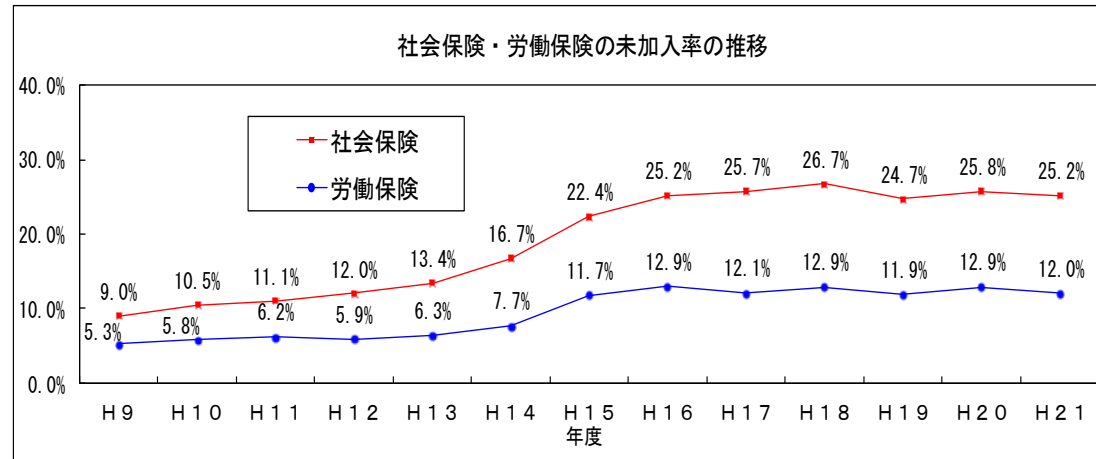
# トラック運送事業の社会保険等未加入事業者に対する行政処分強化

中小零細事業者の増加に伴う競争の激化



社会保険等未加入により、不適正に運送原価を引き下げる事業者が顕在化

不健全な競争状態の横行



※ 本表における未加入とは、適正化事業実施機関が巡回指導に入った際に把握した数

通報制度の導入(平成16年8月)

社会保険等未加入の事実を把握した際、運輸支局から社会保険事務局、労働局に通報することとしたが、実効性に課題

## 貨物自動車運送事業法に基づく措置の強化

【平成20年7月以後】

新規事業者に対する対応

事業許可の基準及び条件に社会保険等への加入を追加

行政処分の実施

→ 事業許可には社会保険等の加入が必要

既存事業者に対する対応

事業法上の違反行為として運用

→ 社会保険等に参加していなければ行政処分

(法第25条 第2項) 一般貨物自動車運送事業者は、一般貨物自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない。

【平成21年10月以後】

処分基準の強化

- ①一部未加入 初回違反 警告 → 10日車、再違反 20日車 → 30日車
- ②全て未加入 初回違反 20日車 → 30日車、再違反 60日車 → 90日車

平成21年度中における行政処分状況は、車両停止 105者(うち社会保険、労働保険ともに未加入 36者)、警告 259者(うち社会保険、労働保険ともに未加入 66者)

## 貨物自動車運送事業法に基づく措置

### 新規事業者への対応

事業許可に際し社会保険等への加入を条件化



事業許可には社会保険等の加入が必要

#### ○地方運輸局にて事業許可申請を審査。

<処理方針>(各地方運輸局で公示)

「健康保険法、厚生年金法、労働者災害補償保険法、雇用保険法に基づく社会保険等加入義務者が社会保険等に参加すること」

⇒運輸開始までに社会保険等に参加することの条件を付加

#### ○事業者は、運輸開始の届出時に、加入状況を報告。

(労働保険)関係成立届の写し

(健康保険・厚生年金保険)新規適用届の写しを添付

#### ○社会保険の加入が認められない場合:

巡回監査等を実施し、社会保険等関係機関へ照会の上、行政処分(車両停止)を実施。

(なお、地方貨物自動車運送適正化実施機関は、運輸開始後6ヶ月以内に新規巡回を実施し、改善不適・報告なしの場合、運輸支局へ通報する。)

### 既存事業者への対応

事業法上の違反行為として運用



社会保険等に参加していなければ行政処分

#### ○貨物自動車運送事業法 第25条第2項

「一般貨物自動車運送事業者は、一般貨物自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない。」

#### ○地方貨物自動車運送適正化実施機関(法第38条に基づき、各都道府県トラック協会を指定)にて巡回指導を実施

⇒社会保険については、運転者台帳等により従事の有無を確認。加入の有無、所定の保険料が控除されているかを加入台帳、賃金台帳により確認。

#### ○改善不適・報告なしの場合:

運輸支局に通報。地方運輸局・運輸支局では巡回監査等を実施し、社会保険等関係機関に参加状況を照会の上、行政処分(車両停止)を実施。



# トラック運送事業者の社会保険等未加入に対する行政処分(関係条文等)

<貨物自動車運送事業法(平成元年12月19日法律第83号)>

## 新規事業者—事業許可・条件

(一般貨物自動車運送事業の許可)

**第三条** 一般貨物自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

(許可の基準)

**第六条** 国土交通大臣は、第三条の許可の申請が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、同条の許可をしてはならない。

- 一 その事業の計画が過労運転の防止その他輸送の安全を確保するため適切なものであること。
- 二 前号に掲げるもののほか、その事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 三 その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。
- 四 (略)

(許可等の条件)

**第五十九条** この法律に規定する許可又は認可には、条件又は期限を付し、及びこれを変更することができる。

- 2 前項の条件又は期限は、許可又は認可に係る事項の確実な実施を図るため必要な最小限度のものに限り、かつ、当該許可又は認可を受ける者に不当な義務を課することとならないものでなければならない。

<処理方針(各地方運輸局で公示)>

### 8. 法令遵守

(2)健康保険法、厚生年金法、労働者災害補償保険法、雇用保険法(以下、社会保険等という。)に基づく社会保険等加入義務者が社会保険等に加入すること。

### 10. 許可に付する条件

(3)運輸開始までに社会保険等加入義務者が社会保険等に加入することの条件を付するものとする。

## 既存事業者—事業法上の違反行為・処分

(公衆の利便を阻害する行為の禁止等)

### 第二十五条

2 一般貨物自動車運送事業者は、一般貨物自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない。

(許可の取消し等)

**第三十三条** 国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の全部若しくは一部の停止を命じ、又は第三条の許可を取り消すことができる。

- 一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分若しくは道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号)第八十三条若しくは第九十五条の規定若しくは同法第八十四条第一項の規定による処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき。

(地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の指定等)

**第三十八条** 国土交通大臣は、貨物自動車運送に関する秩序の確立に資することを目的とする一般社団法人又は一般財団法人であつて、次条に規定する事業を適正かつ確実に行うことができると認められるものを、その申請により、運輸監理部及び運輸支局の管轄区域を勘案して国土交通大臣が定める区域(以下この章において単に「区域」という。)に一を限って、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関(以下「地方実施機関」という。)として指定することができる。

(事業)

**第三十九条** 地方実施機関は、その区域において、次に掲げる事業(以下「地方適正化事業」という。)を行うものとする。

- 一 輸送の安全を阻害する行為の防止その他この法律又はこの法律に基づく命令の遵守に関し一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者及び貨物軽自動車運送事業者(以下「貨物自動車運送事業者」という。)に対する指導を行うこと。

## 1. 業界団体の自主的な取組み

### (1) 自主的な取組みの可能性、困難性

#### ①現状

- ・社会保険等については、加入が徹底されておらず、未加入企業が存在。

#### ②企業単位の取組み

- ・保険料を適正に支払う企業は、未加入企業に比べてコスト増。  
→加入企業が競争上不利となるため、企業単位の取組みは難しい状況。

#### ③建設業者団体による取組み

- ・建設業者団体加盟企業と非加盟企業との間で②と同様の課題。

### (2) ヒアリング結果

- ・元請企業、専門工事業団体とも、国が徹底策を実施していくことが必要との意見が多数。

### (3) 行政が徹底策を行うことを前提とした自主的な取組み

- ・建設業者団体による啓発、自主的なチェック等が考えられないか。  
・就労履歴管理と保険加入を一体的にチェックすることはできないか。



## 2. 市場誘導方策

### (1) 公共工事による誘導可能性、限界

#### ○公共工事のシェアと誘導効果

- ・公共工事のシェアは、土木で7割程度、建築で1割程度。
  - 建設産業全体の取組みとしては、公共工事における誘導だけでは不十分ではないか。
  - 建設産業全体を射程とした徹底策が必要か。

### (2) 建設産業全体における徹底策を前提とした先行的な市場誘導

#### ○公共工事に求められる法令遵守

- ・公共工事は、税金を原資とした社会資本整備。
  - 法令を遵守した適正な労働者使用を率先垂範すべきではないか。

## 3. 法律上の規制方策

### (1) 建設産業全体に対する徹底策

○建設産業全体に対する社会保険等の加入徹底策が必要ではないか。

### (2) 具体的方策

○法令上、どのような対策が考えられるのか。

○建設業法監督部局と社会保険担当部局との連携が必要ではないか。

○元請企業による下請指導が必要なのではないか。

○周知期間等をどのように考えるべきか。

## 4. 保険未加入企業の排除に伴い想定される課題への対応

### (1) 保険未加入企業の排除と請負契約化

○直用化が進むのではないか。

- ・過去は、法定福利費負担の回避のため、雇用契約から請負契約化。  
→保険加入でなければ仕事ができないのであれば、直用化。

○請負契約化が進むのではないか。

- ・現状、未加入社員の法定福利費負担を回避  
→現状の未加入社員を、実質的な労働者のまま、請負契約化(偽装請負)。  
→労働者性、請負と派遣の判断基準等の周知、徹底などに取り組むべきではないか。

### (2) 法定福利費事業主負担分の労働者へのしわ寄せの抑止

○法定福利費の事業主負担分が下請企業にきちんと流れるようにすべきではないか。