

★**コロナ特例終了 8月企業倒産最大 54%増**

ゼロゼロ融資や雇用調整助成金で事業を続けてきたが8月になり倒産数が増えた。ゼロゼロ融資は当初3年利払いを免除し、元本の返済も最長5年先送りできる制度だが、元本の返済開始を利払いの免除期間と同じ3年に設定した企業が多く、今年7月～来年4月に集中し約5万社で7月～返済が始まった。

ゼロゼロ融資と共に資金繰りを困難にしているのが、健康保険や厚生年金などの社会保険料の納付猶予の期限切れ。コロナ禍の特例で20年4月に猶予期間を最長3年に延ばしたが、未納分の支払いが始まった。社会保険料の未納分は分割できるが、猶予期間が終われば毎月の社会保険料に分割分が上乗せされ支払額は一気に増える。社会保険料を滞納する事業所は全国で約14万あり、日本年金機構が差し押さえ処分したのは、22年度で27784事業所と前年度の4倍に急増した。

★**医療保険、現役負担 4割増**

現役世代が負担する医療保険料の膨張が止まらない。厚労省によると、35歳～39歳の医療保険料はこの10年で一人当たり年21.8万円⇒30.8万円に増加、一方で75歳～79歳は一人当たり年7万円⇒8.5万円ほど。

年齢を重ねるほど病気のリスクは増え、75歳以上の一人当たり医療費は年90万円ほどで65歳未満の5倍近いが、高齢者は収入が公的年金などに限られているため負担を求めるのは難しく、現役世代からの拠出も限界に近い。

★**健保組合 4割赤字**

全国におよそ1380ある健康保険組合の4割で昨年度の収支が赤字になった。健康保険組合の2022年度の平均保険料率は9.3%弱で過去最高となった。小売りなど一部業種では10%を超え、健保組合の維持が難しくなりつつある。10%の保険料率は主に中小企業が加入する協会けんぽの平均料率。協会けんぽには公費も投入されており、10%を上回れば健保組合を維持するよりも協会けんぽに移行した方が負担が軽くなる「解散ライン」ともいわれる。

★**トラック中継拠点全国に**

トラック運転手の不足が懸念される2024年問題に備え、長距離輸送の貨物を引き継ぐ中継拠点の整備を官民が始める。国土交通省は主に中堅・中小企業向けに全国数か所に設ける。中継拠点の整備には複数の運転手で分担して運ぶことで日帰りできるようにする狙いがあり、拠点では貨物を他のトラックに積み替えたり、運転手が交代したりできる。

【従来】

片道600km、車中泊で2日かけて運行

【拠点設置後】

各片道300km、日帰り可能

専門家は「長距離運転手は月3～5回しか家に帰れない人もいるため、日帰りが可能になれば人材確保に効果がある」と話す。トラックなどの貨物自動車運送事業者数は6万を超え、内従業員300人以下の中小企業が99%を占める。

国は中継拠点整備以外の対策も進める。運転手1人で2台分を輸送する「ダブル連結トラック」の巨大駐車場を増やす。24年度にも新東名高速道路の一部に自動運転レーンを設け、深夜にトラックで完全自動に近い「レベル4」を目指す。24年問題の解消には政策を総動員する必要がある。

※24年問題とは、トラック運転手などの他、建設業、医師に、2024年4月から上限規制が適用され始めること。

★**バス運転手 3.6万人不足**

全国でバス運転手不足が深刻になっている。地方だけでなく都市部でも減便が相次ぐ。2030年度には全国で約3割の運転手が不足すると試算する。24年の残業上限規制、運転手の高齢化と問題は山積。



秋海棠(しゅうかいよう)