

◇この議事速報（未定稿）は、審議の参考に供するた
めの未定稿版で、一般への公開用ではありません。
◇後刻速記録を調査して処置することとされた発
言、理事会で協議することとされた発言等は、原
発言のまま掲載しています。
◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますの
で、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と
受け取られることのないようお願いいたします。

○大串委員長 次に、辰巳孝太郎君。

○辰巳委員 日本共産党の辰巳孝太郎でございます。
す。

ヒトゲノム取扱い規制法案については賛成です
が、確認をしたいと思っています。

今回、基礎研究については、主務大臣が指針を
定め、研究者に研究計画の届けを求め、その計画
が指針に適合しない場合や、実際に開始した研究
においてヒトゲノム編集胚の取扱いが指針に適合
していない場合に措置命令を出すことができます。
指針は、明確に定めたとしても、必ず曖昧な部
分が生じます。その際に、措置命令を出す官公庁
において実際の運用に照らして指針の解釈を示す
など、丁寧な相談体制がなければ、危うきに近寄
らずとなつて、基礎研究が萎縮することになりか
ねないと思います。そのような体制づくりをどの
ように考えているのか、お答えください。

○佐々木政府参考人 お答えいたします。

まず、委員御指摘のとおり、刑罰を科す以上、
曖昧な部分ではできるだけ小さくする、ないのはい

いということはそのとおりでございますので、ま
ずは指針の策定において、先ほど来申し上げてい
るような対応をいたしますし、相談する窓口を設
けるといふ点につきましても、当然ながら届出も
受けるわけですから、それに応じての相談体制の
構築をします。

さらには、御相談があった場合、厚生労働省に
とどまらず、主務官庁であるほかの省庁とも連携
しながら、ここは丁寧に対応してまいりたいと考
えております。

○辰巳委員 しっかりとやっていただきたいと思います。
ます。

さて、六月十日の質疑で、私は、通勤や通院等
のために認められた生活保護世帯の自動車の保有
を他の用途で利用することが緩和をされた、この
問題を取り上げました。しかし、生活保護におけ
る自動車は資産とみなされて、原則売却するなど
してその資産を活用することが求められておりま
す。

今日は、生活保護を利用する一人親家庭の自動
車保有をめぐる問題について聞いていきたいとい
うふうに思います。

まず、厚生労働省に確認しますけれども、生活保護
における自立の概念とはどういうものでしょうか。

○鹿沼政府参考人 お答えいたします。

生活保護制度における自立の概念につきまして
は、二〇〇四年に取りまとめられた社会保障審議
会生活保護制度の在り方に関する専門委員会報告
書、こういったものでも記載がございました、就
労による経済的自立のみならず、それぞれの被保

護者の能力やその抱える問題等に応じ、身体や精
神の健康の回復、維持や生活管理等により日常生
活において自立した生活を送る日常生活自立や、
社会的なつながりを回復、維持するなど、地域社
会において自立した生活を送る社会生活自立があ
るというふうに整理されております。

○辰巳委員 そうなんです。生活保護における
自立というのは、単に生活保護制度を利用するこ
とがなくなったということではないわけですね。
車なしでは、今答弁があったような日常生活自立
や社会的自立が困難な地域が存在をいたします。

NPO法人ひとり親家庭サポート団体全国協議
会の一人親家庭千九百六十七人が回答したアンケ
ート調査で、七九・二％、約八割の一人親家庭が
自動車を保有していると回答をしています。子供
の中学校、高校、部活の送り迎え、子供の通院な
どに使われて、毎日自動車を使うという人が七割
に上ります。自動車は、生活全般を支えて、社会
とつながるための欠かせないものとなっているこ
とが分かります。

ところが、この調査では、生活保護を利用をし
ている母子世帯のうち、車を保有しているのは三
一・二％ということも分かりました。今日、資料
に、二ページ目以降につけていますけれども。そ
ういうことなんです。

つまり、一人親全体では八割の方が自動車を保
有しているのに、生活保護利用世帯は三割しか持
っていない。それは、泣く泣く手放しているんじ
やないかと私は思うんですね。つまり、そもそも
車の保有が認められない原則ですね。あるいは、

ハードルが高いからと、本来は生活保護利用の権利があるにもかかわらず生活保護申請を諦める母子家庭、一人親家庭が相当数いるのではないかと推測されるデータなんですよ。

それを裏づけるように、この調査では、福祉事務所に行ったにもかかわらず生活保護の申請を諦めたという人の中で、一番多かった理由が、生活保護を利用すると車の保有ができないと説明されたからということですね。

自動車の普及率が高い地域というのがあるわけですが、まずそれだけ生活上のニーズがそういう地域にはあるからですよ。鉄道やバスなどの公共交通機関が縮小する中、誤解を恐れずに言うならば、車なしでは暮らしていけないという地域が存在するわけです。車があるからこそ、地域社会において対人関係を保ったり、また子供に教育も含めた様々な経験を体験をさせることもできます。

このことを困窮者であり生活保護制度を利用したい側から見ますと、自動車の保有が認められないと、生活が脅かされ、もつと言え、社会との断絶を余儀なくされるということになるわけでございます。

そこで、今日、一枚目の資料ですね。グラフを作ってみました。驚くべきことが分かりました。

これは都道府県ごとの、横軸が自動車の普及率です、縦軸が母子家庭の生活保護利用率ですね。都道府県ごとです。

これを見ますと、自動車の普及率が高い都道府県であればあるほど、母子家庭の生活保護利用率

が低くなっているんですよ。ちなみに、これは決定係数というんですけれども、決定係数は〇・七四ですから、母子世帯の保護利用率の分布を自動車保有の状況で七四％が説明できるということなんです。つまり、これはかなり相関性が高いということなんです。

大臣、これを見ていただいて、このデータから強く推認されることは、自動車を処分しなければならぬというこの原則の要件が、自動車がなければ生活もできない、そういう地域において、これは強烈な水際作戦として作用しているということではないかというふうに思うんですけれども、いかがでしょうか。

○上野国務大臣 ちよつと水際作戦という意味がよく分かりませんでした。生活保護制度では、生活に困窮する者が、その利用し得る資産、能力その他あらゆるものをその最低限度の生活の維持のために活用することが要件とされております。また、その維持費が生計を圧迫することも踏まえ、原則として自動車の保有は認めていないところがあります。

その上で、障害のある方、あるいは、公共交通機関の利用が著しく困難な地域に居住する者が通勤、通院、通所又は通学のために自動車を必要とする場合などであって一定の要件を満たす場合には例外的にその保有を認めているところであり、その考え方につきましては、先般のこの委員会でも局長の方から御説明をさせていただいているとおりであります。

こうした考え方の下で、申請時に自動車の保有

を認めるかどうかについては、地域の交通事情や個々の世帯等の状況を勘案して、保護の実施機関において適切に判断をしていただく必要があるものと考えております。

○辰巳委員 水際作戦というのは、申請をさせないように仕向けていくということなんですけれどもね。これは度々、申請権の侵害として問題になつてきたわけですから。

先ほどのデータから分かることは、所得の状況から見れば、本来は申請すれば生活保護が利用できるにもかかわらず、車の保有が原則認められない、例外的にしか認められないことで、車なしでは生活できないということ、まさに申請には至らないということですね。

ちなみに、母子世帯も含めた全世帯の保護利用率でのデータも、私、作ったんですけれども、こちらは決定係数が〇・四一なんです。つまり、母子世帯だけの利用率のデータの方が保護利用率が低い。強い相関を示しているんですね。つまり、母子家庭、子育て中の世帯には、自動車の原則処分というのがより強い水際作戦として作用をしている。それだけ申請権が侵害されているとも言えると思うんですね。

私は、この自動車保有については、もう制限を撤廃するべきじゃないか、原則認めるべきじゃないかというふうに思います。

大臣、今答弁あったんですけれども、だけれども、やはり、データを見たら、もう一度答弁いただきたいんですけれども、少なくとも、公共交通機関の利用が著しく制限された地域で、そして子

供がいてる一人親家庭であれば、原則、自動車の保有を認める、そういう方向に向かうべきじゃないかというふうに思いますけれども、どうでしょう。

○鹿沼政府参考人 お答えいたします。

まず、先生の議論のベースになっている資料でございませけれども、この手の数字を見るとときには、いろいろ慎重に議論しなければいけないと思っております。

都市部であれば、一般的に、一人親の方が仕事を見つけないために来られるというケースが多くなつてきて、被保護率が高まるということがございます。一方で、地方の方が一世帯当たりの車の台数というのは当然多い、駐車場代も安いですし、持家率も高いということなので、それが先生のおっしゃっていることの因果関係なのか、そうではないのかというのは、議論があらうかと思っております。

ちなみに、私どもの方でも、先生からこういうものをいただきましたので、母子世帯の保護率と、世帯当たりではなくて車の保有率というデータの相関を見ましたが、基本的にそのような高い相関はないというふうに理解をしております。

その上で申し上げれば、先ほど大臣も答弁をさせていただいたとおりでございますけれども、現行の取扱いにおいて、公共交通機関の利用が著しく困難な地域に居住する者が通勤、通院、通所又は通学のために自動車を必要とする場合で一定の要件を満たす場合にはその保有を認めているところでございます。

御指摘のように用途等を限定せず自動車保有の取扱いを緩和することについては、生活保護制度の基本原理の一つである保護の補足性の原理ですとか、また、自動車の維持費は生計を圧迫する側面もあることから、最低生活の需要を超えない範囲で保護を行うという生活保護法の趣旨との関係、こういったことを踏まえ、慎重な検討が必要だというふうに考えております。

○辰巳委員 今局長からあったデータ、これはデータをもちだと思しますので、委員会への提出を求めたいと思います。委員長。

○大串委員長 理事会で協議いたします。

○辰巳委員 いや、私、因果関係とまでは言っていないんですよ。強い因果関係があるということと言っているわけですよ。データを見れば明らかじゃないですか。議論しましょうよ。だったら議論するべきですよ、この問題は。

維持費が大変だとおっしゃるんですけども、だったら加算をつけましょうよ。加算をつけたらいいんですよ。障害加算、母子加算、いろいろ加算がありますよ。車がなければ生活できないところに住んでおられるんだったら、そういう加算をつけて、保護利用者をきちんと、社会的な自立、経済的な自立だけではなくて、厚労省が掲げる自立の助長、自立のためにやるべきですよ、日常生活自立。

かつて、エアコンもぜいたく品だと言って生活保護世帯は認められてこなかった時期があったんですよ。

九〇年代に、ある埼玉のところで、エアコンを

取り上げられて七十九歳の女性が熱中症で入院されたということが問題になって、厚生労働省は、大体一般家庭の七割で普及しているんだったら認めようじゃないかという方針に、エアコンについては変わったじゃないですか。

自動車で八割、九割認めているんだったら、その地域は自動車が必要なんです。そういう方針に変えていく。大臣も、先ほど、今、うんうんとなずいてくれましたけれども。大臣も滋賀県出身じゃないですか。自動車がなければなかなか生活できないじゃないですか。生活保護世帯だったら自動車要らないとか、やはりそういう劣等処遇の考え方を改めて、原則認めていく。一人親家庭は認めていく。困難な地域は認めていく、そういう方針に変えるべきだということを改めて提起して、私の質問を終わります。

またやりますので、よろしくお願いします。以上。