

## 母子世帯の生活保護率が低い理由は、車の保有が原則禁止されているから

### 参議院予算委員会：田村智子(日本共産党)

田村智子：「その地域で自動車の保有がもう当たり前だというような地域では、子育てに欠かせないものとして(車の保有を)見直すべき」(2019年3月26日参議院予算委員会)

※1面に掲載した田村智子さんの質問のつづきです。

■田村智子 生活保護と自動車保有の問題についてもお聞きしたいんです。

法政大学の藤原千沙教授が、母子世帯の暮らしと生活保護に着目した研究を行っています。国勢調査を基にした推計で、母子世帯の保護率は、二〇一五年度、一番高い東京都と一番低い富山県で三十一倍の開きがあると。人員保護率の格差は九倍なので、非常に大きな開きだと指摘をしています。この藤原教授が自治体と協力をして児童扶養手当を受給している母子世帯にアンケート調査をしたところ、生活保護を利用しない理由として、車を使いたいからと答える方が三割に上っているんですね。

資料二は、沖縄県が高校生のいる世帯に行った調査です。ここでも、車両保持を認められないことを保護を利用しない理由として挙げる割合が一人親のところで高いんです。ですから、県の調査報告書では、この結果について、一人親ほど時間に追われる日常生活を支える手段として車両の保持を必要としている現実があると推察されると指摘しているんです。

これ、相対的に交通網が少ない地方では、母子世帯にとって自動車保有が生活保護受給の障壁になっているんじゃないかと思いますが、大臣、いかがでしょう。

◆厚生労働大臣(根本匠) 生活保護は、利用できる資産、能力、その他あらゆるものを活用することを要件としています。自動車については資産に該当し、その維持費は生計を圧迫すると考えられることから、原則として保有を認めておらず、これを一律に緩和することは難しいと考えております。

一方で、障害者や公共交通機関の利用が著しく困難な地域に居住する者などが通勤や通院に利用する場合などは、福祉事務所の判断で自動車の保有や使用を認めているなど、これまでも、不断の見直しにより、個々の生活保護受給者の方の状況や生活実態に応じた対応ができるよう配慮しているところであります。

■田村智子 そういう対応ができていっているのかなんですけど、生活用品としての自動車保有について、別冊問答集、いわゆるQ&Aではどう書いていますか。

◆厚生労働省社会・援護局長(谷内繁) お答えいたします。

議員御指摘の別冊問答集の中では、「生活用品としての自動車は、単に日常生活の便利に用いられるのみであるならば、地域の普及率の如何にかかわらず、自動車の保有を認める段階には至っていない。」という旨を示しているところでございます。

■田村智子 滋賀県で、常時通勤はタクシーを利用すればよいとって福祉事務所が保護受給者に自動車処分を求めたことに対し、不服審査請求が行われています。二〇一六年二月二十五日に出された知事の裁決の内容はどういうものですか。

◆厚生労働省社会・援護局長(谷内繁) お答えいたします。

昨日の質問レクを受けまして滋賀県に確認しましたところ、お尋ねの裁決は、自動車の処分を求める文書指示に従わなかったことをもって生活保護を停止した処分を取り消したものと承知しております。

個別の案件でございまして、詳細な内容を御紹介することは差し控えますが、裁決の理由は大まかに言えば二点あったというふうに承知しております。一つは、生活保護法に定める手続を適正に踏んでいないこと。具体的

には、生活保護の停止をする際に本人に弁明の機会を付与していなかったこと。二つ目には、対象者の健康状態や勤務状況、交通事情等を十分かつ慎重に検討していないこと。この二点と承知しております。

■田村智子 これ、厚生労働省が余りに限定的な見解をさっきのQ&Aでも示しているから、タクシー通勤すればいいというおよそ考えられないような福祉事務所の対応まで惹起しているんですね。

先ほど紹介した藤原教授のアンケート調査、車を持っていないことで何が困るか、母子世帯です。第一は仕事の選択肢が限られる。これは収入に結び付かなくなっちゃいますね。第二に日常の買物の不便さ。第三に子供の送迎。クラブ活動や地域活動に子供が参加が困難になってしまうと、自動車持っていないくて。また、子供を連れて休日に出かけることができないって記述もあるんです。子供の貧困問題に取り組むあすのばの皆さんのアンケート調査でも、低所得世帯の子供たちが様々な体験を諦めているということが今問題になっているんですね。

今日、宮腰大臣にもお聞きしたいんです。とりわけ地方で子供の貧困対策として自動車保有の問題、これは検討が必要だと思いますが、いかがでしょうか。

◆内閣府特命担当大臣(宮腰光寛) 子供の貧困対策に関する大綱におきましては、貧困の状況が社会的孤立を深刻化させることのないよう、子供や保護者の対人関係の持ち方や社会参加の機会にも配慮して取り組むことを基本的な方針の一つとして掲げています。

生活保護制度における自動車保有につきましては、厚生労働省において社会環境や生活実態を踏まえた不断の見直しを行っていることと承知しており、引き続き厚生労働省と連携してまいります。

また、現在、子供の貧困対策に関する大綱の見直しに向け、有識者会議において議論いただいております。その中で、諦め体験など貧困の状況にある子供が抱える課題についても必要な検討を行ってまいりたいと考えております。

■田村智子 これは資料三でお配りしたんですけど、今、厚生労働省も地方自治体に意見聞いているんですね。そうすると、四分の一ぐらゐの自治体が、意見を聞いた自治体のうちの四分の一が、やっぱり自動車保有の要件広げべきだと答えているんですよ。

それはそうなんです、自動車保有率、今上がっているんですよ。児童扶養手当を受給する母子世帯でも八五%が持っているわけなんですよ。日弁連も、生活保護における自動車保有、原則として認めるよう意見書を出しています。

買物だとか学校や病院の送迎だとか、緊急のときにやっぱり車で駆け付けなきゃできないような、そういう地域というのはあるわけですね。地域の格差、このことを見ても、やっぱり生活用品としてその地域で自動車の保有がもう当たり前だというような地域では、これやっぱり子育てに欠かせないものとして私は見直しに踏み出すべきだと思いますが、最後、大臣に求めて、質問を終わります。

◆厚生労働大臣(根本匠) 自動車の保有要件の緩和については、一般世帯との均衡や自動車の維持費をどのように捻出するかという課題もあることから慎重に検討すべき課題であると考えています。

一方で、そうした原則の中で従前から社会環境や生活実態を踏まえた見直しも行っており、引き続き、地方自治体からの御意見を伺いつつ、不断に検討していきたいと考えています。

■田村智子 終わります。

注) 議事録は未定稿。

アンダーラインは、編集者。

