

## 国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事要旨）

---

### （開催要領）

- 1 日時 平成28年1月28日（木）14:03～14:41
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室
- 3 出席

#### <WG委員>

- 座長 八田 達夫 アジア成長研究所所長  
大阪大学社会経済研究所招聘教授
- 委員 鈴木 亘 学習院大学経済学部経済学科教授
- 委員 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

#### <関係省庁>

- 持永 秀毅 国土交通省大臣官房審議官
- 鶴田 浩久 国土交通省自動車局旅客課長
- 英 浩道 国土交通省総合政策局政策課政策企画官
- 坂井 英隆 国土交通省自動車局旅客課企画調整官

#### <事務局>

- 川上 尚貴 内閣府地方創生推進室長代理
- 藤原 豊 内閣府地方創生推進室次長
- 塩見 英之 内閣府地方創生推進室参事官

### （議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 過疎地域等での自家用車ライドシェア拡大について
- 3 閉会

---

○藤原次長 今日はいくつかのテーマについて、またワーキンググループで議論をいただきます。

最初にお越しいたきましたのは、自家用車ライドシェアの拡大についてということで、国交省の方々においでいただきまして、既に事務的にもいろいろな議論をさせていただいておりますけれども、指摘事項がいくつかございますので、それについての意見交換をさせていただきます。

八田先生からもお話があるかもしれませんが、ワーキンググループとしての関心としましては、例の最終的な意思決定の仕組みをどうするか、今、運営協議会などといった形で

やっているものを特区においてはどういう形にするのかという話と、実施主体の話、運送をする主体について、今の自家用有償制度については非営利の方々を中心なわけがございますけれども、その辺をどこまで広げられるかというところの議論だと思いますので、そのあたりを中心に御議論をいただければと思っております。

八田先生、よろしく願いいたします。

○八田座長 お忙しいところ、いつもお越しくださしまして、ありがとうございます。

早速、今の点について御説明をお願いいたします。

○持永審議官 今まで議論させていただいた課題について、3点に整理して私どもの現時点の考えを申し上げたいと思います。

1点目は、若干復習になるかもしれませんが、戦略特区の中で、新しいカテゴリーの自家用有償旅客運送制度をつくっていくことを考えたいということです。釈迦に説法ですけれども、昨年10月の諮問会議では、総理から過疎地での観光客の足ということで自家用車を使ってという御指示をいただいておりますし、このワーキングでももちろんそういうことを前提とした議論をさせていただきました。

これも新聞等で御存じのように、外国人、もう2,000万人突破目前ということで、これからの政府の全体の目標としては、東京、大阪といったようなゴールデンルートから、津々浦々に外国人を流し込んでいくということが大きなミッションになっていますので、そういった観光立国と整合する形で、国家戦略特区ということを最大限活用して、いわゆる交通空白地において外国人観光客をターゲットにする自家用有償旅客運送制度を新たにつくれないかということがございます。

法律改正の話はこの場でする話ではないのかもしれないのですが、特区法で改正していくようなことがあるのならば、その中でも当然外国人観光客向けということが明記される形での制度になるのだろうと思っております。

2点目が、運行主体なのですが、これも少し特殊になりますが、安全確保等々の観点から、自家用車の運転手任せということではできないということで、運行管理責任などをちゃんと担う主体が必要だということは、前からお話ししておいでございます。

今回の先ほど申し上げた新しい制度を仮につくるとした場合に、今の道路運送法での一般的な自家用有償旅客運送制度のさらに例外の特区に限ったものということになりますので、そういう意味では輸送の信頼性等々の観点をどう考えるかということになるのですが、私どもの結論から言えば、制度設計として、運行主体は市町村に限定したいと思っております。

民間会社とかNPOはどこに行ったのだという御質問が後であろうかと思っておりますけれども、海外から来たいろいろなお客様を運ぶということ、もう一つは、先般スキーバスで大変痛ましい事故が起こっております、国会関係も含め、旅客輸送については安全規制の大幅な強化、抜本的な見直しということが求められております。国交省でも、明日から抜本的な制度見直しということで検討委員会を立ち上げて、なるべく早く結論を得ること

になっています。そういった中で、一種の規制緩和の部分になるものですから、まずはミニマムで慎重にスタートすることが一番よいのではないかと考えています。

ただ、民間が出る幕がないという意味ではなくて、市町村が主体となったとしても、その運用の中では多分民間の事業者の方が受託して、市町村のしっかりとした管理のもとでやるというパターンが想定されますので、そういうところで大いに民間の方には御活躍いただきたいと考えています。

最後、3点目、地域の交通事業者の扱いでございます。これもいろいろな方といろいろなディスカッションをさせていただいておりますが、地域の交通事情に精通しているということでもありますとか、結局新しい自家用有償の制度だけでは地域の交通は完結しないので、そういうものとしっかりとリンクしながらシームレスな交通体系を作っていくということもありますので、私どもとすれば区域会議の中で、地域の交通事業者もインボルブしていただいて、進めていただけないかということです。

交通事業者は反対ばかりするのではないかと、言う方もいるのですけれども、一部そういう部分がこれまであったかもしれませんが、私どもとすると、新しい観光立国に向けた制度ということで、事業者がむしろ新しい制度に積極的に協力する、地域の足の確保にどんどん協力していくように強く指導して、全体としてスピード感を持って新しい制度が回るように行政として進めていくつもりでありますので、何とぞ斟酌いただければというお願いでございます。

とりあえず、私どもとしては以上です。

○八田座長 どうもありがとうございました。

それでは、委員の方から御意見を伺いたいと思います。

○藤原次長 念のための確認なのですけれども、今のお話の中で、外国人というお話があったと思うのですが、外国人に限った制度ということでは全くないと理解してよろしいですね。これは旅館業法でも同じ議論があって、それは当然外国人を念頭に置いて、例えば外国人用の案内板を民泊の施設できちんとつくらなければいけないという要件になっているのですが、当然日本人も活用するのですが、そこは内外無差別という形でやっているわけなのです。

万が一にも国籍によってサービスを受けられる受けられないということはあってはならないので、そのあたりは今まで全く議論もしていませんけれども、当然インバウンドを意識した政策ではあるのですが、その点は念のための確認ですが、よろしいでしょうか。

○持永審議官 おっしゃるとおり、この場でもそういう議論をしていないのですけれども、もっと言えば、私どももまだ制度設計が具体的にできているわけではないのですが、まずは地域での外国人観光客、まさにおっしゃったインバウンドのニーズにきちんと応えることをまずターゲットとして、制度を入れていくということは当然そういうことです。

国籍で差別するののかという話なのですけれども、例えば地域の方とか、日本人の観光客などをどういう形で乗せるかというところは確かに考えなければいけないと思っていま

すので、今の自家用有償でも排除していない部分も一部あるので、そういうところも見ながら、おっしゃるように国籍で排除するようなことにならないようにしていきたいと思えます。

○藤原次長 要するに、制度の趣旨としては、当然オリンピック、パラリンピックの議論もあってインバウンドと言うのですが、具体的な制度論としては、サービスを受ける主体が万が一にも外国人のみなどという話にはならないということで、そこはよくおわかりいただいていると思いますけれども、御確認ですが、その点はぜひよろしくお願ひしたいと思います。

○八田座長 御質問、御意見ございませんでしょうか。

鈴木委員、どうぞ。

○鈴木委員 びっくりしたのですが、市町村が運営主体になるということなのですが、もうちょっと具体的に、運営主体とはどういう意味なのですか。市町村が公務員を雇ってこれをやるというイメージなのですか。イメージがわからないので、もう少し詳しく教えていただけますか。

○持永審議官 現行制度で地域の足としてやられている自家用有償旅客運送制度を連想していくとわかりやすいのかもしれませんが、今でも市町村がやっていますが、もちろん市町村が自分で公務員として職員を雇って、市町村が車を買ってやるということは当然できますが、そういうパターンよりも、むしろ市町村が責任を持つけれども、現場の部分は民間の事業者アウトソースする形でやってもらう場合のほうが多いです。

○鶴田課長 補足いたします。

昨年のワーキングの場で御説明していたものですから、そこを省略した御説明になりましたけれども、今の自家用有償旅客運送の制度の中で市町村が主体になるというのはありますが、これは実際に運行するのは誰かということではなくて、運送責任を負う主体に市町村がなるということです。運行は、大体8割、9割ぐらいは委託しています。委託先はざっと3割ぐらいがタクシー事業者で、3割ぐらいがバス事業者、2割ぐらいがバス、タクシー兼業の事業者、広くいうと、バスやタクシーの事業者に8割ぐらい委託しています。残りの2割ぐらいはNPO、社会福祉法人などです。

○鈴木委員 そうしますと、市町村が運営の責任を持つということが担保できれば、その後の委託先としては、株式会社だろうと何だろうと、一切文句は言いませんということをおっしゃるのですね。わかりました。

もう一つ教えていただきたいのは、現状の自家用有償の運送制度というのは、NPOなどが実際にやっているわけですね。それは市町村の委託はなくやっているわけですね。そこでの整合性はどうなのですか。そこも縛ってしまうということなのですか。

○持永審議官 おっしゃるように、当然の疑問かとは思いますが。

まず、現行の制度から言うと、今の制度は市町村が委託という形をとりながらも外形上は直営でやっているようなケースと、市町村はかまなくてNPOがまさに実質的にやっている

部分と併存しているのが今の制度です。

NPOといっても結局地域の住民だったりするわけで、要は地域の互助、共助の世界でNPOという形をつくっていただいて、運行管理をきちんとしながらやっていただいているというのが今の自家用有償のNPOの世界の流れになっています。一方で、今回やろうとしている部分は、今の自家用有償の世界をもっと国家戦略特区という形の中で例外的に認めていこうということ、地域で見知った人が乗るというのではなくて、外国からいろいろなバックグラウンドの人が、場合によっては予備知識も余りなくお越しになる人もいるでしょうし、外から来る第三者がメインのターゲットになった輸送であるということ。

もう一つは、先ほど言ったことと重複しますが、今回のスキーバス事故の中で、抜本的な安全規制の強化について大変強い御要請をいただいている中で船出をするとすれば、やはりミニマム、一番安心感の強いところからまず打って出ないと、いろいろな世の中の皆様の御理解を得られないのではないかという判断等がミックスされて、先ほどの説明になりました。

○鈴木委員 まだよくわからないのですけれども、自家用有償制度という制度が既にあるわけですね。それをいろいろ利活用しようということで今回の提案が出ているわけなので、別に全く新しいジャンルのものでつくるという認識は、我々はしていないのです。つまり、外国人の観光用のための新たな制度をつくっているのだという認識ではなくて、先ほど藤原次長が言ったように、別に外国人だけではなくて日本人も使える制度なわけですね。だから、外国人の観光などが主な目標にはなっているわけですが、制度としては外国人に限っているわけではないので、現状の制度の拡張をやってはどうかということなので、その趣旨からすると、現状でNPOがやっていて、今のいろいろな基準があるわけですが、それが何で拡張した場合、市町村でやらなければならないか、もしそれがそうだとすると、現状の自家用の輸送制度でも外国人が使うわけなので、では、同じ基準にするのかという、そこの整合性はどうかというのが私の質問なのです。

○鶴田課長 バスの事故の対応も直にやっている者として、感覚も含めて御紹介させていただきますと、今回の事故で問われているのは、規制緩和というものがあつたけれども、あれは経済規制を緩和したのであって、安全規制は緩めていないのだな、社会的規制は緩めていないのだなというところが、与野党問わず共通の問題意識です。それは御指摘のとおりで、恐らくワーキングの委員の方々とも共有している部分だと思います。

そういった中で、根底にあるのは、民間企業に対して必要な社会的規制がないと、例えば安全コストをどんどん削って安全性が損なわれるということになるから、最低限守らなければいけないルールを決めろということだと思っております。

そういう図式がある中で、今回のこの自家用有償ですけれども、これも前回までの御説明の中で申し上げているのですが、安全性という意味でいうと、いわゆる緑ナンバーの事業用の規制の枠組みがありますけれども、そこと比べると一段落ちる仕組みになっています。

道路運送法の考え方というのは、事業としてお金をもらって人を運ぶのだったら、こういう安全基準を満たしてやれというのを許可制でもって担保しているわけですが、特に過疎地等に行けば事業者が事業として提供できないところがあります。一方、足の確保は必要であり、事業でやるのは基本といっても、一切移動手段がなくなるというのは困るので、その場合は、一段安全性で低い基準ですけれども、これはやむを得ないこととして法律上も枠組みをつくって、自家用有償旅客運送という制度でできるということになっています。

今回はその自家用有償を、訪日外国人ということで拡張しようということなので、そうすると、一段安全性の低いところを拡張するということなので、ここは慎重にやっていくことが当然、もともと求められていることなのかもしれませんが、特に今、肌身で感じている部分で、その部分は非常にセンシティブではないかという趣旨です。

○鈴木委員 大変御趣旨はよくわかるし、おっしゃるとおりだと思うのです。私はバスとこれはちょっと違う話だとは思っているのですけれども、今の情勢の中でこういう制度をつくとすると、そこは考えざるを得ないというのもおっしゃるとおりだと思うのですが、それだったら、ストレートな答えは安全基準をどうするかという話であって、市町村が運営主体になると安全基準を満たすというのは、論理に飛躍があるのではないですか。

○鶴田課長 有償で人を運ぶ際に求められる安全基準は何かというと、結局それは今の運送事業の基準ということになってしまうので、それでは提供できないでしょうという初めの課題に戻ってしまうのです。だから、運送事業の水準ではサービスが提供されないのだけれども、それでも移動手段が必要だというときに、どうやってそれを確保するかということだと思うのです。

○鈴木委員 だから、イチゼロの話ではなくて、そういうこの地域に合わせたような安全基準というものを考えるべきなのではないですか。

逆に、市町村がこれの運営主体になると、なぜ安全なのか。今、おっしゃった話だと、どこにでも委託できるわけですね。それはどうして安全だと言えるのですか。

○鶴田課長 一言で安全と申していますが、それを分解すると、安全・安心という言葉になると思うのです。いろいろな理解の仕方があると思いますが、仮に安全・安心としたときに、安全は事故防止と考えますと、それは運行管理ですとか、車両の整備の管理ということになるわけです。一方、安心のほうは、いざ事故が起きたときにどういう補償がされるのだということが主なことだと思うのですが、今、市町村に運営主体を限るべきというのは、むしろそちらの安心のほうも含める観点からです。あれほどの大規模のことが自家用有償で起こることはないとしても。

横道にそれですが、関越道の事故以降規制を強化しまして、保険は対人無制限で入るということを義務づけていたので、軽井沢のバスもそういう保険に入っていて、ああいう若い方が多数亡くなって逸失利益も非常に膨大なものがあると思いますけれども、保険という意味では金銭的にはカバーされます。ただ、お金が払われるからいいのかという問題

はあると思います、そういったことも含めて市町村ということです。

先ほどの外国人にとってのという意味でいうと、それも安全・安心と根っこは一緒かもしれないませんが、それはむしろ非常に砕けた言い方をすると、我々が海外を旅行するときも例えば『地球の歩き方』で、どこそこに行ったらタクシーを装って声をかけてくる人がいるから気をつけろみたいな次元から始まって、まちまちなものが世の中にあるわけです。日本に来たときに、先ほども申し上げた安全・安心も含めて、これは安心なのですよというのがよりわかりやすいというか、これは地方政府がやっているものですから。そういう意味で、旅客にかかわらず安全・安心というところと、特に外国人観光客といったときに全く事情のわからない人から見てもより間違いなく安心と言えらるだろうと、その両面があるのだと思います。

○鈴木委員 おっしゃることでよくわかったのは、要件として安全という面で、今、市町村を求めているわけではないということです。安心というところで市町村を求めている。市町村のほうがみんな安心だと思うだろうということなのですが、それをもっと具体的に言うと、要するに事故があった際にきちんと賠償能力があるということです。事故を起こすかどうかは別に市町村がやろうと民間がやろうと、どちらが危険かはわからないわけなので、安心というのは賠償能力という意味だとすると、民間であってもきちんと保険に入れるようなものであれば問題がないのではないかと、つまり、市町村でも賠償責任を負うといってもいろいろな訴訟などがあると時間がかかってしまうわけですので、そういう意味では、ちゃんと保険に入れて賠償能力があるということを中心と呼ぶのであれば、民間であっても問題ないのではないかと、国交省さんが求めている安心という基準ではそれでいいのではないかと、思うのですけれども、いかがでしょうか。

○鶴田課長 私の説明が荒っぽくて申しわけないのですが、安心というのでも狭い意味でいうと補償の話だけというのはあるかもしれませんが、先ほど申し上げた事故防止みたいな安全も、より確からしく確保されているだろうなという安心感を利用者にも与えるという意味でも、もちろん制度上は現にやっている市町村であろうとNPOであろうと、同じように事故防止の必要な措置をとるということになっていて、それはちゃんととられていると思いますけれども、よりどちらがそういう意味での安心感、確からしさを与えるのかということだと思います。

繰り返して恐縮ですけれども、NPO、民間と分類するのも乱暴かと思いますが、現になるべく規制をしても、それがあの手この手で結局守らない人がいるのではないかと、ところがすごく問われているのです。それをいかに実効性のある規制にするのだということもすごく大きな課題になっているものですから、冒頭、持永が申し上げたように、まず、制度のスタートとしてはより確実なところからやっていけば、目的の達成という面には適うのではないかと、趣旨でございます。

○原委員 全く理解できなくなってきました。

○鈴木委員 言っても無駄かなという意味でわかってきたのですけれども、例えば大阪で、

大阪市バスは安全だと思っているかを大阪の人間に聞くと、どうなのですかという感じなのですが、その理屈は我々は納得できないです。つまり、市町村がやったほうが安全で安心である、そういうイメージを人が持っているということは、具体的なエビデンスがないと我々は納得できないと思います。

○原委員 少なくとも、公的な交通機関と民営の交通機関で公営の交通機関のほうが安全だという証拠を示してください。

○鶴田課長 市が実際に運行するというのとは、またちょっと違うとは思うのですけれどもね。

○原委員 先ほど、そうおっしゃったのだから。

○鶴田課長 いえ、特にこの自家用有償では9割近くが民間に委託されているのです。

○原委員 では、自家用有償に限らなくていいです。一般に公営の交通機関と民営の交通機関、例えば国鉄は民営化されて事故はすごくふえたのですか。

○鶴田課長 そういうことを言っているのではないです。

○原委員 そういうことですよ。だって、市町村が運営主体として限るということについて、何が理由ですかという質問を鈴木先生がされて、安全・安心ですと、ちょっとよくわからないことを言われたので、安全は関係ないのですねと言われたら、安全も関係ありますと言われたわけですね。公営のほうが安全とおっしゃっているのですね。その理由を教えてください。

○鶴田課長 公営というのとはちょっと違う気がするのですけれども、要は、安全確保や被害者救済も含めて広い意味での運送責任。

○原委員 それは先ほど言った安心のほうでしょう。

○鶴田課長 運送責任を負う主体が公的主体であったほうがいいということで、実際に運行するのは多分大半の場合は民間になると思いますし、そういうところで民間のいいところを発揮してもらうということだと思うのです。

○鈴木委員 だから、具体的に市町村が運営責任を負っていて民間に委託している会社と完全に民間がやっている会社と、どちらが本当に安全なのかというのは確かめられるのですか。別に大阪市バスと阪急バスを比較しろとは言いませんけれども、おっしゃっている趣旨だと、運営責任をやっていて民間に委託しているところと完全に民間でやっているところで、どちらが安全かというのは、はっきりエビデンスをお持ちなのですか。

○八田座長 普通は、市は潰れないからいいかげんになりますね。民間の会社はひどいことをしたら潰れるから、一般的には安全ですね。

今回のバスのことに関して、保険があると言ったけれども、会社ごとに保険料率が全く違う形で入札しているのですか、それとも全国一律の保険でやっているのですか。要するに、保険会社が自分のお客を選ぶとしたら、相当に慎重に選別すると思うのです。もし安全・安心に力を入れるのならば、保険会社が個別の企業を顧客が選ぶ際に慎重にできるような仕組みをつくってやるほうが、市町村にやらせるよりははるかに安心・安全を担保で



きると思います。何となく、事故が起きたときに金銭的な負担をしなければいけない人が最終的に監督することになりますからね。今回は、その仕組みが必ずしもちゃんとなかったのではないかという気がするのです。

○鶴田課長 保険はそれぞれの会社の。

○八田座長 保険料率は全部違うのですか。

○鶴田課長 それはそれぞれの個別の契約で、我々が保険に入るのと一緒です。

○八田座長 でも、地震保険みたいなものは全部一律ですね。原子力保険も、全然原子炉の危険度に応じていないです。そういう意味では、何の意味もないですね。

○鶴田課長 確認させてください。恐らく、車の事故は原子力とか地震に比べると頻度が高いので、過去の事故の実績というものを反映して料率が決められていると思います。

○八田座長 それを各社一律にしてしまったら。

○鶴田課長 それはまさに保険会社が料率を決定する、金融庁の監督はもちろんあると思いますけれども。

○八田座長 そうなっていればいいと思いますけれどもね。

それから、このNPO法人の場合にかけている保険というのは、随分業種が全然違うから新式の保険なのかなという気がするのですけれども、これは何か特別な保険をおつくりになったのですか。

○鶴田課長 自家用の保険の中でやっているということです。

○八田座長 普通の自家用の保険の中でやっている。

○鶴田課長 それに登録の要件として、対人8,000万、対物200万以上の保険を契約してくださいということにはなっています。

○八田座長 しかし、随分頻度などが違うと、普通保険会社としては変えて、元来ならば保険料率をデザインすべきだとは思いますがね。

○鶴田課長 現状、恐らく自家用有償というのは、そういう意味ではむしろ運行頻度なども含めて営業用の車よりも自家用車に近いから、保険の世界でもそれを使っているということでしょうし、我々からすると、安全基準も事業とは段差をつけているというのは、その実態に合わせているということです。

○八田座長 例えば営業用の保険と同じような保険料率にすることを義務づけるとか、保険に関してきちんとした整備をするということは、安全・安心の観点から意味があると思います。

○鈴木委員 そうすると、プレッシャーになりますのでね。採算が合わないところは、そもそも手を出さないわけですね。

ただ、そのときに注意しなければいけないのは、何かあったときの保険に応じられるような基礎財産みたいなものがちゃんとあるということですかね。大体保険は、全額保証はしないので、一部負担が発生しますので、その一部負担に応じられるだけの基礎財産を持っているというのは不可欠な要素だと思います。その辺の基準をつくるということであ

れば、非常に意味のある安全・安心の基準になると思います。

○鶴田課長 御指摘はよくわかりました。悩ましいのは、保険も含めて営業用のいろいろな基準に合わせようとすると、どうしても安全コストということにかかるので、それだと成り立たないところで移動手段をどうしましょうかというのがもともとの出発点なのです。

○八田座長 でも、そういうところは、安全・安心は犠牲にする必要はないですよ。競争相手で、なるべくこういうものは新しく入ってきてほしくない従来の事業者も、そこに関してのイコールフットィングがあるならば、かなりそれなりに納得するかもしれないですね。

他にありますか。

○原委員 結構です。

○八田座長 安全・安心が重要だということは我々も全く同じなので、その担保の仕方として、市でやるというのは余り説得力がないのではないかということです。

○藤原次長 我々も今日初めてお聞きしたこともあるので、また引き続き事務的にも、きちんと詰めていきたいと思います。

気になったのが、今日最初に鈴木先生がおっしゃったのですけれども、今も自家用有償旅客制度があって、NPOで外国人も乗せられるという中で、では、今度我々がつくろうとしている特区での制度の付加価値がどこにあるのか。今日の御提案の話だと、むしろ主体のところなどは狭まってしまったり、今でも市が委託しているのだったらなおさらですけれども、現行制度のどこをどう拡大するのかという視点が重要ですので、その点だけ、ぜひ事務的にもよろしくお願ひしたいと思います。

○持永審議官 おっしゃることはわかるのですけれども、運行管理、安全管理が求められている中で、とにかく新しい制度をスタートさせるということをまず考えたときに、どうすれば皆さんが納得して一步を踏み出せるかというところの選択肢なのです。新しい制度などは10年後に考えればいいよというなら、またじっくり考えていきますけれども、そういうことを求められているのではないのだろうと思うからこそ、出口としては狭いかもしれないけれども、これで何とか頑張れないかと思います。

○鶴田課長 藤原次長のような緻密な議論に堪えないかもしれませんが、我々の意識としては、あえてざっくり言わせていただくと、地域の足は道路運送法でやっています、訪日外国人は特区でやりますということに尽きるのかと思っています。

○藤原次長 趣旨としてはわかるのですが、実態を見たときに内外無差別の制度に当然なるので、そのときに、この制度は題目はいいのだけれども、むしろ現行制度でもNPOと民間、あるいは市が民間に委託している部分がある中で、どこをどう拡充したのですかとといったときに、今のお話ですと、なかなか見える部分が少ないのではないかと思うのです。

NPOもやっているのですから、まさに安全性も担保されていると思いますし、それをまた、この制度に限って急に事業主体を狭めるということは、少なくとも説明がなかなかしづら

いのではないかと思うのです。

○八田座長　ほかの委員の方はどう考えられるか、私も必ずしもあれしいけれども、例えば保険料率を普通よりもちょっと高目にするぐらいの条件があって、だから、ごく自由に株式会社ができるということならば非常に納得できると思うし、市が関与するとしたら、市がどうしてもしてほしいのなら、その保険料の一部を市が負担しましょうという形の関与ならば当然あっていいだろうと思いますしね。最後は、事故が起きたときにきちんとやれる、大丈夫なところかどうかを保険会社が見る、そういう仕組みがどこかに必要なのではないかと思います。

どうもありがとうございました。前向きに進んでおることはわかりますので、またよろしく願いいたします。