

○ ワーキンググループで協議する事項

項目	現行内容	問題点・根拠	提案	制度の考え方	主な議論	今後の方向性
運送の区域	旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域にあること。	運送の区域を運営協議会の単位とすることによって利用できるサービスのない利用者が出てくる。自治体の責任を確立しつつ、旅客の居住地、運送者の事務所や車庫の所在地などから、運送の区域は基本的に県域とすべき（福祉限定許可と同様に）。 【補足】 移動困難者が利用出来る移動手段の状況は、ある市区町村で福祉有償運送の必要性が認められればその隣接する市区町村でも必要であることが殆どである。全国的な福祉有償運送の状況を鑑みるに、特定の地域で福祉有償運送の必要性がないことはもはや考えられない。それぞれの市区町村で個別に必要性を確認することはやめるべきではないか。あるいは、利用者の「地域登録」によって運営協議会の単位（特に市町村単位）の制限を緩和し、利便性を確保できないか。介護タクシーなどの利用者は県域で認められているのに、同じ利用者が福祉有償では認められないと言うのはおかしいのではないか。	「原則として都道府県内に発地または着地のいずれかがあることとする。県境に事務所が所在する等、必要性が認められる場合は、発地または着地が隣接県にある場合も運送を認める。」	福祉有償運送については、地域の関係者によってその必要性について合意が得られている場合に認められるものであることから、運送の区域を合意を得られた地域に限定。	○ 道を挟むと隣の市で、その市にある運送団体を利用してもらうこととなり、回送料金が高くなり利用者にとってはデメリットである。 ○ 会員が、市外の施設にたまたま入居した場合、それまで利用できた有償運送が利用できなくなる。 ○ 運営協議会を県単位で開催する場合と市町村単位で開催する場合とで、運送の区域の設定が異なり、結果として利用者の利便性が左右されて良いのか。運送の区域を変更する場合に、必ずしも変更登録を受けなくても何らかの手段で確認することによって認めるような手立てがあっても良いのではないか。 ○ 地方部では隣接している市でも端から端までの距離が100km近くになることもあり得る。その距離を回送する場合には、安全性の確保や対価の適切性について、どのように確保していくのか問題。	○ 旅客の実態に応じて、複数の市町村が合同で、又は都道府県単位で広域的に運営協議会を設置することや、運送の区域を広域的に設定するなど、基本的には運用面で工夫することによって、現行制度の中でも対応可能である。 ○ 運送の区域を複数の市町村で設定する必要がある場合であっても、運営協議会を個別の市町村ごとに開催する場合には、運営協議会で協議する事項や運営協議会に提出する書類のうち、一部のものについては、簡素化・合理化して協議を進めることについて、提案していくことも考えられる。 ○ 輸送の安全の確保の観点から、運送の区域を一律に県単位まで拡大することは、困難である。
旅客の範囲	申請時点で運送しようとする旅客の範囲を示す。	旅客の名簿を実名で自治体に提出することは、個人情報保護に逸脱するため、やめるべき。また、旅客の範囲は既に規定されており、イロハニの区分を名簿化して提出する意味はない。 【補足】 旅客の障害の状況等態様を踏まえて必要性を判断するのであれば、申請時点では事業者の運送能力を確認するだけでなく、旅客の名簿や申請時点で該当する旅客がいなくても申請を拒む理由がない。	削除	自治体に提出する名簿については、参考様式第0号でも可。 福祉有償運送の必要性については、旅客の障害の状況等態様を踏まえて判断することとしており、イロハニの区分は必要。		○ 運営協議会の協議に使用する書類については、実名の載っていない「身体状況等、態様ごとの会員数」でも可能としている。
	申請日において該当する者がいない区分は申請することができない。	該当する者がいない区分の申請ができないことで、新規申し込みを受け入れられないケースが出ている。また、団体の新規参入を妨げている。 【補足】 軽微な事項の変更届出で済むとされながら、運営協議会での協議が必要とされており、矛盾が生じている。軽微な事項の変更届出以前に、ハニの利用希望を現場で断っている現状がある。 運送の対象とすることの妥当性等の確認は、運行管理責任者およびコーディネーターの役割。 「運送の対象とすることの妥当性等の確認」が客観性を欠いており、現に運送を必要とする旅客を認めない根拠も不明。結果として、旅客の不利益となっている。 本来はイロハニとも対象としての確認は必要と考えるが、税の投入のない現状では、公平性の担保は必要ない、利用者の選択権は最大限保障すべきではないか。	削除	福祉有償運送の必要性については、イロハニの区分ごとに、旅客の障害の状況等態様を踏まえて判断すること。 なお、旅客の範囲を増やす場合は、軽微な事項の変更として事後届出。 ○ 今現場で一番混乱しているのは、イロで申請をし、ハニもできることとしていても、運営協議会が始まると、ハニは駄目だという議論になる。 ○ セダン車両を入れるときに、ハニの話が絡んでくる。セダンを入れるのは、移動制約者ではないからなのではないかなどの意見が出てくる。福祉有償運送が必要な移動制約者として認められているのに、イロハニの区分があるがために、本来の議論から外れた話となってしまっている。 ○ 旅客の範囲が全て一緒ということであれば、限定事業者と同様の形態を描かなければならないという気がする。旅客の範囲が適切かどうかの議論は必要ということを残しておかないと仕組み自体が崩壊してしまうのではないか。 ○ 運営協議会における必要性の協議は、イロハニの全ての区分において行われるものであり、当初イロの区分で登録を受けた運送者であっても、ハニの旅客を追加した場合、事後で30日以内に届け出れば問題ない。 ○ 運用上の問題が色々出てくるのが問題だが、カテゴリーがあっても良いと思うし、運営協議会での議論があっても良いのではないか。	○ 旅客の範囲を拡大する手続きと、ハニの区分の旅客が福祉有償運送の対象として適当かどうかの議論は、本来別のものであり、運営協議会における旅客の範囲の妥当性の確認については、新規登録及び更新登録の際に行うこと、その間に、旅客の範囲を増やす場合は、30日以内の事後届出で足りることについて、周知徹底を図ることとする。	

項目	現行内容	問題点・根拠	提案	制度の考え方	主な議論	今後の方向性
	<p>(ハ) 要支援者、(ニ) その他の障害を有する者については運営協議会の確認がなされた者</p>	<p>運営協議会での確認が必要な根拠が曖昧、利用者不在の場で利用の是非が論じられる。利用の是非の判断基準が不適切であり、利用者の権利を違法に制限している。</p> <p>(ニ) 自閉症は発達障害の一つ。</p> <p>【補足】 軽微な事項の変更届出で済むとされながら、運営協議会での協議が必要とされており、矛盾が生じている。軽微な事項の変更届出以前に、ハニの利用希望を現場で断っている現状がある。 運送の対象とすることの妥当性等の確認は、運行管理責任者およびコーディネーターの役割。 「運送の対象とすることの妥当性等の確認」が客観性を欠いており、現に運送を必要とする旅客を認めない根拠も不明。結果として、旅客の不利益となっている。</p> <p>本来はイロハニとも対象としての確認は必要と考え、税の投入のない現状では、公平性の担保は必要ない、利用者の選択権は最大限保障すべきではないか。</p>	<p>(ロ) 所持する者はすべてこれにあたる。 (ハ) 削除 (ニ) 「自閉症」削除 「学習障害」の後に「傷病人等」加筆 (ホ) 2行目「透析患者の透析のための輸送、知的障害、精神障害」を「医療機関や」に差し替え</p>	<p>福祉有償運送の旅客は、他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者に限定。 特に、(イ)及び(ニ)の者については、運送の対象とすることの妥当性等の確認が必要。</p>	<p>○ イロハニの中の特にハニについては、運営協議会でつぶさに検討するのは個人情報問題もあり非常に難しい。ガイドラインでは3つの方法が示されているが、最も公平で合理的に判断できると思われるのが、第三者委員会を設置して専門家に判断してもらおうものだと思う。</p> <p>○ ハニについては、運営協議会で確認することになっているが、5つぐらいの運営協議会に出席しているが、事務局からこの問題について提起されたのは1つぐらいである。ハニについては、単独では公共交通機関を利用して移動することが困難な状況であるという要件を満たすかどうか客観的なデータ等に基づいて判断されることが必要であり、判定委員会で議論されることが最も公平で良いのではないかと。</p> <p>○ 一部の団体がチェックシートを作成していたが、登録の更新時に、各団体が一斉に提出することから、負担軽減のため、市や利用者の代表者を含めて検討し、統一のチェックシートを作成した。</p> <p>○ 運営協議会では判定委員会の設置を要望したができず、チェックシート方式で事務局が判定している。チェックシートもNPOが作成しているので信用するしかないが、チェックしないよりましということをやっている。</p> <p>○ 現実の運営協議会では、ハニについて、そもそも運送の対象とすることの妥当性を判断しようとする意識が、自治体の担当者、NPOにも感じられない。単独では公共交通機関を使えない者という大前提が崩れてしまう。</p> <p>○ 公共交通機関を利用できないかどうかのチェックは行うという仕組みであるのに、それを取扱ってしまおうというように聞こえる。</p>	<p>○ 各運営協議会における確認方法の事例を収集し、各地域において確認方法を検討するための参考情報として展開していくこととする。</p>
		<p>基準が不明確なため、無用の紛議が行われている。(タクシー業界)</p>	<p>運送の対象者を判断する第三者委員会を設置する。(事務費、審議時間の節約)</p>			
		<p>施行規則第49条3のハ及びニについては「他人の介助によらず移動することが困難で、単独では公共交通機関を利用することが困難な者」という要件を満たしているかどうかそのこと自体では判断できないので、客観的なデータに基づき個々に確認することが必要。この確認が厳格に行われないと運送の対象がむやみに拡大することとなり、白タク行為にも繋がってしまう。(労働組合)</p>	<p>「ガイドライン」で示されている方法のうち、判定委員会を設置し、利用者との面接などにより専門的、客観的立場から厳正に審査されることが最良と考えるが、少なくとも、客観的なデータに基づき厳格にこの点の確認が行われるよう国交省としての指導を強化してほしい。</p>			
なし		<p>妊産婦、要介護認定・障害認定を受けていない高齢者で疾患のある人、健常な児童も交通弱者であり対象と認めるべき。身体状況等から福祉有償運送の旅客であるべきものの、要介護認定・障害認定を受けていないために利用できない人も多い。要介護認定・障害認定はその制度の中で公費負担等の要否を決定する要素の一つではないはずが、福祉有償運送の旅客として利用可能か判断する絶対条件となっており、本来旅客であるべき人が外されている。</p> <p>妊産婦や一時的な傷病者、健常な児童といった交通弱者も地域の事情や他の自家用有償旅客運送の実施状況等</p> <p>【補足】 (ハ) (ニ) について運送の対象とすることの妥当性等の確認と同じ。旅客にとって不利益となっている。どのようにして判断するのか、具体的な対応を。</p>		<p>福祉有償運送の旅客は、要介護認定者や要支援者に限定されておらず、これらの認定を受けていない者であっても、何らかの障害があり、他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独では公共交通機関を利用することが困難な者については、旅客の範囲に含めることは可能。 妊産婦や健常な児童については、福祉有償運送の旅客の範囲には該当しない。</p>	<p>○ 旅客の範囲は、「NPO等によるボランティア有償運送検討小委員会」の議論を経て省令に定められたもの。</p>	<p>○ 妊婦や幼児については、移動困難な要介護者等とは態様が異なるものであり、こうした方々の輸送については、基本的にバス・タクシー等の公共交通機関によって対応すべきと考える。</p> <p>○ 福祉有償運送については、要介護者や障害者等の移動手段を確保するために、STSの普及促進が緊急性の高い政策課題となっている中で、福祉タクシー等の既存の運送主体だけでは十分に対応困難な状況にあることを踏まえて、それを補完するものとして、認められているものである。</p>

項目	現行内容	問題点・根拠	提案	制度の考え方	主な議論	今後の方向性
複数乗車	<p>複数乗車の必要性</p> <p>複数乗車は旅客と運送者間で合意があればよく、運営協議会で必要性を判断する根拠が不明。そのため、複数乗車は運営協議会での必要性の判断は不要とし、運送者と旅客との双方の合意のもと行うことができるものとするべき。</p> <p>【補足】 「個別輸送を原則とする」理由が不明。タクシーの延長ではなく、根本的な旅客の利便性を考えた制度が必要。 必要性とは何か？ 利用人数によってその都度利用料が変化することは、利用者にとっては不都合。 利用料は利用者が納得していればいいこと。会員制においては、問題とはならない。 例外的なものとして扱うことでいいのか、環境への配慮、福祉有償などの充実のためには積極的な展開が必要ではないか。 利用者の負担が少なく、かつ福祉有償を維持するためには2分の1規定ではなく、もう少し柔軟な規定が必要。</p>	<p>「透析患者の透析のための輸送、知的障害者、精神障害者の」を差し替え→「医療機関や」</p>	<p>福祉有償運送は、ドア・ツー・ドアの個別輸送を原則とするものであり、複数乗車については、例外的なものとして慎重に取り扱うことが必要であり、運営協議会における合意が必要。</p>	<p>○ 現在の原油高騰や環境面への配慮から、複数乗車による効率的な輸送があっても良いのではないかと考える。</p> <p>○ NPOは移送だけではなく、他の事業も行っている。その事業の一環で複数乗車を行わなければならないケースが結構出てくる。個別に1人ずつ送迎するのは時間的にも無理なので、利用者をまとめて送迎することになる。</p> <p>○ 現場では、複数乗車は透析患者、知的障害者、精神障害者の送迎しかできないという受け止め方をされてる。</p> <p>○ 個別輸送が原則であって、複数乗車は限定的なものであるから、別な取扱いをしなければいけないということが、利用者の立場から考えた場合に分かりにくい。前提の考え方が分かっていないので、透析患者等の『等』について限定的に判断してしまう。</p> <p>○ 通達の例示が『透析患者の透析のための輸送等』となっているので、現場では限定的に解釈してしまうかもしれないが、こういった輸送は十分に起こりうるものと思うので、例示に追加すれば運営協議会で協議されることも増えるのではないかと。</p>	<p>○ 運営協議会において、現に認められている複数乗車の事例について収集し、その必要性を検証した上で周知徹底を図っていくこととする。</p> <p>○ 複数乗車の対価については、対価の問題と含めて検討していくこととする。</p>	
複数乗車の対価	<p>複数乗車時に旅客から收受する対価は、乗車する旅客の人数や添乗者の有無・人数などから旅客と申請者の双方の合意する価格に設定することとするべき。</p> <p>【補足】 「個別輸送を原則とする」理由が不明。タクシーの延長ではなく、根本的な旅客の利便性を考えた制度が必要。 必要性とは何か？ 利用人数によってその都度利用料が変化することは、利用者にとっては不都合。 利用料は利用者が納得していればいいこと。会員制においては、問題とはならない。 例外的なものとして扱うことでいいのか、環境への配慮、福祉有償などの充実のためには積極的な展開が必要ではないか。 利用者の負担が少なく、かつ福祉有償を維持するためには2分の1規定ではなくもう少し柔軟な規定が必要。</p> <p>一定の場合に複数乗車が認められたことは地域における移送ニーズに対応したものと考えるが、運送の対価に関しては、乗車定員を最大限利用した場合と単独乗車の場合で同様の対価の設定（タクシーの1/2）とされるのでは事業の運営が困難であるとの意見がある。（神奈川県）</p>	<p>削除</p>	<p>複数乗車の対価については、旅客1人ずつから收受する対価が明確に定められており、かつ、当該自動車の乗車定員を最大限利用した場合における対価の総額がタクシー運賃の額と比較して概ね1/2の範囲内にあると認められるか、又は平均乗車人員が算出できる場合には、平均乗車人員で運行した場合の対価の総額がタクシー運賃の額と比較して概ね1/2の範囲内にあると認められるものか、いずれかにより定めることが必要。</p>	<p>○ 同時に何人運送したとしても、收受できる額がタクシーの1/2までということだと、実費の額は当然異なり、団体としては運営できないということが、現場で生じている課題なのではないか。</p> <p>○ 複数乗車であっても運転者は1人、走る距離もほぼ同じなのだから、実費はそんなに変わらないのではないかと。</p> <p>○ 複数乗車の問題は、個別輸送の料金をそれぞれの利用者からもらっている実態があるからではないかと。</p> <p>○ タクシーの1/2という基準があるので、それを超えて收受することはない。</p> <p>○ 複数乗車の実態があるにもかかわらず、運営協議会の協議を経ていないのは、法改正前の決まりがなかった時代に行われていた、一人分の運送の対価だけを收受していればよいとする取扱いが、そのまま行われているためだと思う。</p>		

項目	現行内容	問題点・根拠	提案	制度の考え方	主な議論	今後の方向性
運転者	運転者の要件	<p>運転者の増加や新規参加を妨げている。福祉有償運送は一般的には十分に認知されているとは言いがたく、新たに運転者となることを希望する人でも活動内容等を殆ど理解していないのが実態である。運転者が福祉有償運送について十分理解する前に認定講習を受講するのは、運転者、運送者双方の負担が大きく、新規の運転者による活動を制限している。また、運転者によって従事時間や活動実態は異なる。認定講習も頻繁には開かれていない。安全性と利用者の利益を確保しつつ、新規の運転者を増やす取り組みが必要。</p> <p>【補足】 猶予期間の延長が必要な状況が依然として続いている。猶予期間が設定されたが問題は生じていない。10月以降現場は大きく混乱する。福祉有償だけでなく介護タクシー関係も大きな影響を受ける。安全確保は重要だが、実態に合った方策を考えていただきたい。</p>	<p>運転者は一定の従事時間（6ヶ月等）までは「みなし期間」とし、みなし期間内は「みなし講習」を受講すれば従事可能とする。但し、みなし期間内に旅客を運送する場合は、事前に旅客の了解を得ることを条件とする。各団体の運行管理責任者が責任を管理し、みなし期間終了後に運転者として従事する場合、認定講習を修了すること。</p>	<p>輸送の安全の確保の観点から、有償運送の運転者として最低限必要なレベルの知識、技術を備える必要があることから、全ての運転者に対して一定の講習の修了等を求めている。</p>	<p>○ 自ら講習を実施するノウハウのない新規の団体を除き、ある程度実績を積んだ団体が行う自主講習を「見なし講習」とし、認定講習を受けるまでの期間に猶予を持たせる制度が作れないか。</p> <p>○ 運転者講習の制度は、輸送の安全を担保するために重要である。有償で旅客を運ぶ以上、試用期間という発想はまずいと思う。</p> <p>○ 受講者が少ないと講習会を開催するのは難しい。講習会を企画したが、実施されなかったケースもある。今後は大変になると思う。</p>	<p>○ 講習会の適宜開催や、講習会の開催情報の周知方法等について検討していくこととする。</p>
更新登録	登録の有効期間	<p>登録に有効期間を設定する根拠、及び新規登録時の有効期間を2年、更新登録時の有効期間を2年もしくは3年とする合理的な根拠がない。そのため有効期間の設定を行わない。</p> <p>《有効期間が設定される場合》 環境の変化が起きる期間、及び手続きに要する期間を考慮すると有効期間2～3年は短い。そのため有効期間は5年とする。 更新する場合は、継続の届出を提出する。</p> <p>【補足】 現在は、更新登録での必要書類や手順がほぼ新規登録と同じ。定期的なチェックであれば、簡素化及び異なる手続きで可能。</p>	<p>削除</p> <p>《有効期間が設定される場合》 有効期間を5年とする。</p>	<p>輸送の安全や旅客の利便の確保に必要な措置が適切・継続的に講じられていることや福祉有償運送の必要性について、登録後の状況の変化等を踏まえ、定期的にチェックする必要があることから更新制としている。また、確認のための期間としては、2年若しくは3年と定めている。</p>	<p>○ 運営協議会の下に事前審査を行う幹事会が設置される場合もあり、これを含めると幹事会や運営協議会、支局への登録申請と迫られるように手続きが必要になる。その都度、資料の作成が必要になるなど準備が非常に煩雑である。有効期間については5年ぐらいにして欲しい。</p> <p>○ 運営協議会は更新の時期にならないと、団体の実態が全く把握できない。更新の期間は長くない方が良いと考える。</p> <p>○ 80条時代は添付書類が多かったので、明らかにそれに引きずられている場合がある。今通達で求めているものが多いのかも知れないが、さらに多いものを自治体が求めている実態がある。</p>	<p>○ 登録の有効期間は現行のとおり。なお、運営協議会へ提出される書類の軽減については、実際に提出を求められている事例を収集し、加重と考えられるものについて周知徹底を図っていくこととする。</p>
対価	概ね1/2であること	<p>旅客から取受する対価を概ね2分の1とする根拠が不明。 運送者が提供するサービスの内容や公的な費用負担等を鑑み適切に設定すべき。 タクシーとの比較ではなく、福祉有償運送独自の料金設定基準の検討も必要。</p> <p>【補足】 別ワーキングで協議することを提案。 概ね1/2の範囲と言っているが、ほとんどの運協は1/2以下となっている。タクシー運賃と同額であれば誰も乗らない、便利なタクシーに乗る。あえて規定する根拠はないのでは、目安が規定になってしまっている。</p>	<p>削除</p>	<p>対価については、実費の範囲内であると認められること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であることなどが重要。その目安としてタクシー運賃の概ね1/2の範囲内であること等を示している。</p>	<p>○ 福祉有償運送とタクシーとは形態が全く異なる。タクシー運賃と比較するのではなく、福祉有償運送独自の基準を作って欲しい。</p> <p>○ 通達上は概ね1/2を目安にすることとされているが、地域によっては上限の基準として取り扱われて、1/2以下でなければ認められない地域もある。</p> <p>○ タクシー運賃と比較するのが『原則』であるとか、あるいは『概ね』という規定については、緩い方向で捉えてしまうと、様々なものが認められてしまう。対価については考え方を整理し、基準をもっと明確なものにしたほうが良いのではないかと。</p> <p>○ 運送の対価以外の対価については本当に実費の範囲内なのか疑わしい設定のものも実際に見られる。運送の対価以外の対価も含め、明確な基準ではないかと。</p> <p>○ 例えば降車～帰庫の間の回送については、実際に費用がかかっているのだから、実費を収受して然るべきだと思う。実費を見るのならば、実費がかかっている部分はきちんと見ていくべきだと思う。運送の対価を含めた全体の額でタクシーと比較することにより、実費がきちんと収受できない状態になってしまうことは問題ではないかと。</p> <p>○ NPOの運営の実態は非常に多種多様であり、団体ごとに個別に原価を計算して対価を決めていくとなると取捨がつかないような気がする。現行のタクシー運賃の概ね1/2以内という考え方については、ある意味では合理性があると思う。</p> <p>○ タクシー運賃の1/2だと収支のバランスを欠いているのが現実であり、運営が難しいのではないかとというのが実感である。</p> <p>○ 運送の対価について合意されないと、運営協議会における協議が不成立となるが、その場合の救済措置がない。合意されなかった場合の救済の手続きを整備する必要があると思う。</p>	<p>○ 地域におけるタクシーの運賃の概ね1/2の範囲内であるという運送の対価の考え方については、実費の範囲内であること、営利を目的としているとは認められない妥当な範囲内であることなどが求められている運送の対価の目安と考えているものであり、上限として設定されているものではないことや、運送の対価及び運送の対価以外の対価の基準を定めた通達の趣旨について、周知徹底を図っていくこととする。</p> <p>○ その他の論点については、適宜、関係者の意見を伺いながら、引き続き検討していくこととする。</p>
		<p>基準が不明確なため、無用の紛争が行われている。「安いタクシー」「有償運送タクシー」として運送対象者を拡大。自治体補助金等で運行当たり収入がタクシー運賃等より結果的に高い団体がある。（タクシー業界）</p>	<p>運送の対価の考え方を再整理し、明確化する。 ・対価の上限を国土交通省で定める。 ・運送の対価以外も含めた同種のタクシーサービスとの比較方式とする。</p>			
		<p>概ね1/2の範囲内であることについて、各運営協議会それぞれで一定の基準を設けて協議しているところと、そうでないところがある。いずれにしても紛糾することが多い。（労働組合）</p>	<p>比較対照する場合の統一した基準を設定することが必要ではないかと。 ・距離制で設定しているNPOの場合は、タクシーの距離制運賃の概ね1/2の範囲内であること。 ・時間制で設定しているNPOの場合は、タクシーの時間制運賃の概ね1/2の範囲内であること。 各運送団体から一定期間の（最低1ヶ月）の輸送実績を提出してもらい、個々のケースについてこの基準に相応するかどうか協議する。</p>			
		<p>降車から帰庫の間は運送の対価を取ってはいけないことになっているが、出庫から帰庫をベースに運送対価を決めている団体が多く見られる。これは正を図るべき。（労働組合）</p>				
		<p>運送の対価以外の対価については、運営協議会において協議すべき必要性や論点が明確になっていないため、協議対象とすることは是非も含めた検討が必要（神奈川県）</p>				