

高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送

～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～

平成 30 年 3 月

国土交通省

総合政策局公共交通政策部交通計画課

自動車局旅客課

- ・ 地域における移動手段の確保にあたっては、まずは公共交通機関の確保・充実を基本とし、今後も、高齢者の移動を念頭に置きつつ、きめ細やかな公共交通サービスの充実等を図っていく必要があります。しかし、その一方で、歩行距離の制約がある高齢者の生活実態や、公共交通機関の厳しい現状を鑑みると、従来の公共交通を補完するボランティア団体や地域の助け合いによる輸送サービスの提供も今後重要性を増すものと考えられます。
- ・ このパンフレットは、地域における高齢者の移動手段の確保を図るにあたり、公共交通機関や、登録を受けた自家用有償旅客運送に頼ることが困難な場合に、ボランティアや地域の助け合いといった活動において、道路運送法上の許可・登録を受けずに車両を用いた輸送サービスを行える類型を例示し、そうした活動を行う際の参考として頂くためのものです。
- ・ 地方公共団体（特に市町村）の担当職員の方々と、それ以外の社会福祉法人、NPO 法人や地域住民といった方々で、必要とされる情報やモデルが異なることから、「地方公共団体（特に市町村）の担当者の方々へ」と「社会福祉法人、NPO 法人、地域住民等の方々へ」のふたつに分けた構成となっております。読まれる方のお立場に合わせて、ご参照ください。
- ・ なお、今回、このパンフレットにおいて列挙したパターンはあくまで実施可能な類型の例示ですので、実際に個々の輸送サービスを検討・実施する際には、所管の運輸支局までご相談ください。

地方公共団体（特に市町村）の担当者の方々へ

1. 検討を始めるにあたって（有償運送の検討）

地域における高齢者の移動手段の確保について検討するにあたっては、（１）道路運送法の許可や登録に際しては輸送の安全や旅客の利便性確保に関する措置が担保されること、（２）利用者からの運賃収入があることでサービスの持続可能性が高まることから、まずは、利用者が運送の対価（このパンフレットにおける「運送の対価」とは、輸送サービスの提供に対して支払われる金銭等を指しますが、実際の運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車料金は含まれません。）を負担する有償運送によるサービス提供の検討から始めることが基本となります。

（１）地域のバス事業者やタクシー事業者によるサービス提供

まず第一に、輸送サービスに関するプロフェッショナルであるバス事業者やタクシー事業者を活用するという方法が考えられます。地域に既に存在する交通事業者と協議し、サービスを地域の移動ニーズに合ったものに見直すことで、求められている移動手段の提供が可能となることも多くあります。

また、これは結果的に地域の既存交通事業者の利用促進を行うことにもなるため、ひいては、地域全体の安全で持続可能な地域公共交通網の維持にも繋がります。

【モデル：バス事業者によるサービス提供】

- A市の高台にある団地において、団地からバス停まで距離と高低差があり、高齢化した住民が利用しづらくなっていたため、市が、バス事業者、地域住民を交え、運行形態を協議する場をセッティング。
- 事業者は、地域住民の要望に応じて、利用しやすいルート（バスが団地内やスーパー構内まで乗り入れるなど）やダイヤに変更。運行時の責任は、事業者が負う。
- 地域住民は当該サービスを積極的に利用し、運営にも積極的に関与。

※さらに活用可能な手法の例

- ◇ 市町村から事業者への補助
- ◇ 市町村の負担による、高齢者向けの割引運賃の設定

（２）市町村が自ら主体となって自家用有償旅客運送を実施

公共交通機関（バス、タクシー）では対応できない場合、市町村自らが道路運送法上の登録を受けて、輸送サービスを提供することが考えられます。

自家用有償旅客運送（３（２）用語集参照）の登録にあたっての手続きについては、運輸支局に事前にご相談下さい。

【モデル：市町村が自ら登録を受けてバス等を運行】

- B市の公共交通空白地域において、市が自ら自家用有償旅客運送の登録を受けて、バスや乗合タクシーを運行。

- 運送の対価は市の収入となる。運行経費を市が負担し、運行時の責任は市が負う。

※さらに活用可能な手法の例

- ◇ 運転手・車両・運行管理などを、バス・タクシー事業者や NPO 等に委託

(3) 自家用有償旅客運送を行う NPO 等によるサービス提供

公共交通機関（バス、タクシー）では対応できない場合に、NPO 等が、道路運送法上の登録を受けて自家用有償旅客運送を行っている場合もあり、これらの団体等に対して、市町村から補助等の支援を行うといった形も含め、活用していくことが考えられます。

【モデル：NPOの自家用有償旅客運送によるサービス提供】

- C 市の公共交通空白地において、地域の住民が NPO を立ち上げ、自家用有償旅客運送の登録を受けて、バスを運行。
- 運行時の責任は、NPO が負う。

※さらに活用可能な手法の例

- ◇ 市町村から NPO 等への補助
- ◇ 市町村所有車両の NPO 等への貸与

2. 「互助」による（有償にあたらぬ）輸送の検討

1. のような有償での輸送サービスの利用が困難な場合、ボランティアや地域の助け合いといった活動において、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送として、地域の足の確保が行われている場合があります。

その際、地域住民やボランティア団体等の民間の活動に委ねるのではなく、市町村自身が費用の全額を負担して運行主体となり、利用者から運送の対価を一切得ない形とすることで、道路運送法上の許可・登録を受けずに市町村が主体となった輸送サービスの提供を行うという方法も考えられます。

◆実施可能なモデル：市町村が全額負担し運行

- D 市が主体となって 利用者は一切負担しない形式でデマンドバスや乗合タクシーを運行（道路運送法上の許可登録を要しない運送）。
- 車両は、D 市が使用権限を有する車両（市の所有車又はリース車両）を使用。運行時の責任は D 市が負う。

※運転業務は NPO 法人等に委託することも可能。その場合は、運転者の人件費、車両保険、搭乗者保険を含め必要な費用は委託費として、D 市が全て負担。

◆「互助」による輸送の留意事項

(1) 運輸支局への相談

実際に輸送を検討する際は、まずは、運輸支局（3（2）参照）に事前にご相談ください。交通事業者への相談のお手伝いや、他の地域での事例の紹介、検討している事例が道路運送法上の許可・登録を要する輸送、許可・登録を要しない輸送の何れに当たるのかのご相談、実際に許可・登録を要しない輸送を行うにあたって注意すべき事項など幅広く対応させていただきます。

(2) 安全確保のための措置

道路運送法上の許可・登録を受けないということは、道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないということです。運行主体において、運転者の運転技能や知識をどのように確保するのか十分検討し、輸送の安全確保や利用者保護に努める必要があります。

また、講じている安全の確保に関する措置、任意の自動車損害保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、運行主体が、利用者に対し、わかりやすく周知することも必要です。

なお、運転者に対する教育については、自家用有償旅客運送制度における国土交通大臣の認定する講習を運転者に受講させるという方法も考えられます。

(3) 「互助」による輸送の Q&A

Q. 運転を受託する者に法人格の有無などの要件はありますか？また、運転を委託する場合、運転者の免許は1種普通免許でも良いですか？

A. 法人格の有無も含め、受託する者に特段の要件はありません。また、使用する車両の運転が可能なものであれば、1種2種の別は問いません。

ただ、道路運送法の許可・登録を受けないということは、道路運送法に定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されないということです。運行主体となる市町村において、受託する者がきちんと運行管理や整備管理を行えるのか、運転者が必要な運転技能や知識を有しているのか等を確認し、安全確保や利用者保護に努める必要があります。

また、講じている安全の確保に関する措置、任意の自動車損害保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、利用者に対し、わかりやすく周知することも必要です。

3. その他（相談先、用語集、関係法令等抜粋）

(1) お問い合わせ先

（道路運送法の適用関係、具体の輸送の可否等について）

- ・ 地方運輸支局担当【別添1】

（本パンフレットについて）

- ・ 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課

(2) 用語集

- ・ 道路運送法：道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする法律。旅客自動車運送事業や自家用有償旅客運送等について規定されている。
- ・ 運輸局・運輸支局：国土交通省の機関で、地方運輸局は全国9ブロックに設置。運輸支局は都府県ごとに設置（北海道は7支局）
- ・ 自家用有償旅客運送：過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては十分に提供されない場合に、例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送すること。国土交通大臣の登録を受けるためには、地域公共交通会議又は運営協議会における地域の関係者の合意が必要。

(3) 関係法令等

○道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）（抄）

第四条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イから八までに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

（有償運送）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

（登録）

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

○「道路運送法の許可又は登録を要しない運送の態様について（平成十八年九月二十九日国土交通省自動車局旅客課長事務連絡）」（平成三十年三月三十日の改正後のもの）【別添2】

社会福祉法人、NPO法人、地域住民等の方々へ

1. 検討を始めるにあたって（有償運送の検討）

地域における高齢者の移動手段の確保について検討するにあたっては、（１）道路運送法（３（２）用語集参照）の許可や登録に際しては輸送の安全や旅客の利便の確保に関する措置が担保されること、（２）利用者からの運賃収入があることでサービスの持続可能性が高まることから、地域の移動手段の確保を図るにあたっては、まずは、利用者が運送の対価（このパンフレットにおける「運送の対価」とは、輸送サービスの提供に対して支払われる金銭等を指しますが、実際の運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車料金は含まれません。）として運賃を負担する有償運送によるサービス提供の検討から始めることが基本となります。

（１）地域のバス事業者やタクシー事業者によるサービス提供

まず第一に、輸送サービスに関するプロフェッショナルであるバス事業者やタクシー事業者を活用するという方法が考えられます。地域に既に存在する交通事業者と協議し、サービスを地域の移動ニーズに合ったものに見直すことで、求められている移動手段の提供が可能となることも多くあります。

また、これは結果的に地域の既存交通事業者の利用促進を行うことにもなるため、ひいては、地域全体の安全で持続可能な地域公共交通網の維持にも繋がります。

【モデル：バス事業者によるサービス提供】

- A市の高台にある団地において、団地からバス停まで距離と高低差があり、高齢化した住民が利用しづらくなっていたため、市が、事業者、地域住民を交え、運行形態を協議する場をセッティング。
- 地域住民の要望に応じて、バス事業者は利用しやすいルート（バスが団地内やスーパー構内まで乗り入れるなど）やダイヤに変更。運行時の責任は、事業者が負う。
- 地域住民は当該サービスを積極的に利用し、運営にも積極的に関与。

※市町村から得られる可能性のある支援の例

- ◇ 市町村から事業者への補助
- ◇ 市町村の負担による、高齢者向けの割引運賃の設定

（２）自家用有償旅客運送を行うNPO等によるサービス提供

公共交通機関（バス、タクシー）では対応できない場合には、NPO等が、道路運送法上の登録を受けて、自家用有償旅客運送（３（２）用語集参照）を行うことが考えられます。

【モデル：NPO等の自家用有償旅客運送によるサービス提供】

- B市の公共交通空白地において、地域の住民がNPOを立ち上げ、自家用有償旅客運送の登録を受けて、バスを運行。

※市町村から得られる可能性のある支援の例

- ◇ 市町村から NPO 等への補助
- ◇ 市町村所有車両の N P O 等への貸与

2. 「互助」による（有償にあたらぬ）輸送の検討

1. のような有償での輸送サービスの利用が困難な場合、地域の移動ニーズに対応するためには、地域における助け合いも今後重要性が増すと考えられます。利用者から運送の対価を得ないで輸送サービスを提供する場合、すなわち道路運送法上の許可・登録を要しない輸送を行おうとする場合には、利用者から受け取ることができる金銭等の額は、運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代のみです。そのため、そうした実費では賄えない経費は別の方法で賄う必要があります。輸送サービスの提供方法や経費の負担方法に応じ、例えば、以下のようなモデルであれば実施可能となります。

◆実施可能なモデル

（1）【モデル：利用者が燃料代等の実費のみ負担】

- NPO 法人 H が、輸送サービスを提供。
- 利用者は実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を負担する。
- 上記の利用者の実費負担を超える費用は、H が別の活動で集める寄付金などで賄う。
- H が所有する車両を使用。
- 運転手は H の職員又はボランティア（ボランティアへの支払いは利用者の支払う燃料代、道路通行料及び駐車場料金の範囲内でのみ可能）。

※市町村から、H が所有する車両の購入費・車検等の法定の整備費用、任意の自動車損害賠償保険料について補助を受けることも可能。

※運転ボランティアが持ち込む所有車両を使用することも可能。

（2）【モデル：利用者が会費や施設利用料等を負担し、運送の対価を負担しない】

- 利用者が会費や施設利用料等を負担する場合、会の運営全般に関する経費や施設使用に係る経費として負担している限りにおいては、運送の対価を負担していることにはなりません。ただし、以下のような点についてはご注意ください。
- ① 利用者が、会（自治会等）の運営全般に要する経費として会費を支払う場合に、希望する会員に輸送サービスを提供し、運送の対価は求めない。
 - ◇ 運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められ、運送に対する反対給付の関係が特定される場合は、会費と称して対価の収受が行われているものと考えられるため、許可・登録が必要となります。
 - ② 利用者が施設利用料を支払って、高齢者サロンやデイサービス等の施設の利用をしている場合に、当該施設へ利用者を送迎するための輸送を提供し、送迎に係るコストは求めない。

- ◇ 個々から運賃を求める場合や、送迎サービスを利用する者と利用しない者の間で金額や提供されるサービスに差を設ける場合には、許可・登録が必要となります。
- ③ 家事・身辺援助の提供が中心となるサービスにおいて、そのサービスの一環として輸送サービスを提供し、運送の対価を求めない。
 - ◇ 車両を用いない外出支援（徒歩での付き添い）と車両を用いる輸送を含む外出支援とで時間単価が異なる場合や、「車両送迎分」と「付き添い分」の対価がそれぞれ区分されている場合は、許可・登録が必要となります。
 - ◇ 運送を行う場合と行わない場合とで対価が異なる場合や、提供するサービスの中に運送が含まれており、運送に対する反対給付が特定される場合には、許可・登録が必要となります。

(3) - 1【モデル：利用者負担なし・市町村補助なし】

- 地域のボランティアが、同地域の社会福祉法人 I の空き車両を使用し、地域の輸送サービスを実施。
- 運転手はボランティア。
- 利用者の負担は一切なし。
- 一切の費用は、ボランティアの自己負担や I が別の活動で集める寄付金などで賄う。

※運転ボランティアが持ち込む所有車両を使用することも可能。

(3) - 2【モデル：利用者負担なし・市町村補助あり】

- NPO 法人 J が所有する車両を使用して、輸送サービスを実施。
- 運転者はボランティアを募り、無報酬。
- 利用者の負担は一切なし。
- 市町村からの補助あり：J が所有する車両の購入費・車検等の法定の整備費用、任意の自動車損害賠償保険料、輸送サービスの利用調整に係る人件費並びに実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金
- 市町村からの上述の補助以外の費用は、J が別の活動で集める寄付金などで賄う。

※運転ボランティアが持ち込む所有車両を使用することも可能。

◆「互助」による輸送の留意事項

(1) 運輸支局への相談

実際に輸送を検討する際は、まずは、運輸支局（3（2）参照）に事前にご相談ください。交通事業者への相談のお手伝いや、他の地域での事例の紹介、検討している事例が道路運送法上の許可・登録を要する輸送、許可・登録を要しない輸送の何れに当たるのかのご相談、実際に許可・登録を要しない輸送を行うにあたっての注意すべき事項など幅広く対応させていただきます。

(2) 協議会との関係

有償にあたらぬ輸送サービスが、他の移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワーク

の形成に資するよう、有償にあたらぬ輸送サービスの実施主体は、地方公共団体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力することが望まれます。

(3) 安全確保のための措置

道路運送法上の許可・登録を受けないということは、道路運送法が定める輸送の安全や利用者保護の措置が担保されていないということです。運行主体において、運転者の運転技能や知識をどのように確保するのか十分検討し、輸送の安全確保や利用者保護に努める必要があります。

また、講じている安全の確保に関する措置、任意の自動車損害保険の加入状況や、事故の際の責任の所在がどのようなものとなるかといった点について、運行主体が、利用者に対し、わかりやすく周知することも必要です。

なお、運転者に対する教育については、自家用有償旅客運送制度における国土交通大臣の認定する講習を運転者に受講させるという方法も考えられます。

(4) 「互助」による輸送の Q&A

【道路運送法の許可・登録を要しない運送において利用者から受け取って良い対価の範囲】

Q.1 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を受け取ることに加えて、利用者からある時、「うちでたくさん取れたからお裾分け」と自宅で作った果物を渡されました。その果物を、運転者がそのまま受け取り、食べてしまって良いのでしょうか。

A. 利用者の自発的な気持ちから提供された物品は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取って差し支えありません。

Q.2 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を受け取ることに加えて、利用者から、「いつもありがとう。」と少額ながら現金を渡されましたが、運転者が受け取って良いのでしょうか。

A. 利用者の自発的な気持ちから支払われた謝礼（金銭）は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取って差し支えありません。

Q.3 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金の精算時にそれら費用を超える金額を渡され、「お釣りは要らないから」と言われましたが、運転者が受け取って良いのでしょうか。

A. QA.2 同様、利用者の自発的な気持ちから支払われた謝礼は、道路運送法上の「運送の対価」とならないため、受け取り可能です。

Q.4 利用者から実際の運行に要した燃料代、道路通行料及び駐車場料金を都度計算して受け取るのではなく、利用者から輸送一回につき100円と決めて受け取る場合、「有償」にあたらぬのではないのでしょうか。

A. 金額の多寡や名目が問題ではなく、燃料代・道路通行料・駐車場代の範囲を超えるか否かが問題です。毎回燃料代・道路通行料・駐車場代の範囲におさまる場合は受け取ることができますが、そうでない場合は、受け取ることはできません。

Q.5 利用者から実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を受け取ることに加えて、輸送一回300円を運転者が利用者から受け取っているが「付き添い費」ということにしているため、「無償で運送している」ことにならないのでしょうか。

A. 道路運送法上の許可・登録を必要とする対価の受け取りかどうかは、その名目の如何を問わず、また、直接であるか間接であるかを問わないため、実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を受け取ることに加えて、輸送一回毎に300円を運転者が利用者から受け取っている場合は、道路運送法上の許可・登録を必要とする有償運送となります。

Q.6 利用者の所有する車両を、ボランティアが運転して利用者を輸送する場合に、利用者から一回の運転につき一定額の金銭を受け取る場合、道路運送法上の許可や登録を必要としますか？

A. 自動車の提供とともに行われる輸送サービスではなく、単に利用者に代わって運転するのみであれば、道路運送法の対象とはなりません。

Q.7 利用者と運転ボランティアとの仲介を行う仲介者が手数料を受け取る場合、実際の運送は行わない仲介者や運送を行う運転ボランティアは、道路運送法上の許可や登録を必要としますか？

A. 手数料が運転ボランティアに渡り、実際の運行に要した燃料代・道路通行料・駐車場代を超えた金銭を収受することとなる場合には、道路運送法の許可・登録が必要となります。そのため、仲介者が仲介の手数料を受け取る場合には、仲介手数料が運転者に渡らないよう分別管理すること、利用規約等に運転者に仲介手数料を直接又は間接に支払ってはならないことを規定すること、収受する金銭の内訳を利用者に周知すること等により道路運送法違反とならないよう対策を講じることが必要となります。

3. その他（相談先、用語集、関係法令等抜粋）

（1）お問い合わせ先

（道路運送法の適用関係、具体の輸送の可否等について）

- ・ 地方運輸支局担当【別添1】

（本パンフレットについて）

- ・ 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課

（2）用語集

- ・ 道路運送法：道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする法律。旅客自動車運送事業や自家用有償旅客運送等について規定されている。
- ・ 運輸局・運輸支局：国土交通省の機関で、地方運輸局は全国9ブロックに設置。運輸支局は都府県ごとに設置（北海道は7支局）
- ・ 自家用有償旅客運送：過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な

輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては十分に提供されない場合に、例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送すること。国土交通大臣の登録を受けるためには、地域公共交通会議又は運営協議会における地域の関係者の合意が必要。

(3) 関係法令等

○道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）（抄）

第四条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イから八までに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

（有償運送）

第七十八条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

（登録）

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

○「道路運送法の許可又は登録を要しない運送の態様について（平成十八年九月二十九日国土交通省自動車局旅客課長事務連絡）」（平成三十年三月三十日の改正後のもの）【別添2】