

国 自 旅 第 7 2 号

平成13年 8月 29日

一部改正 平成14年 7月 1日

一部改正 平成16年 6月30日

一部改正 平成17年 4月28日

一部改正 平成18年 9月15日

一部改正 平成19年 7月25日

一部改正 平成20年 6月27日

一部改正 平成21年 9月29日

一部改正 平成22年 8月18日

一部改正 平成26年 1月24日

一部改正 平成28年12月20日

一部改正 令和 5年12月28日

一部改正 令和 6年 3月15日

一部改正 令和 7年 3月31日

各 地 方 運 輸 局 長 殿

沖 縄 総 合 事 務 局 長 殿

物流・自動車局長

一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針

1. 需給調整規制の廃止等を内容とする道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律（平成12年法律第86号）が平成14年2月1日から施行されることとなるが、この改正は、需給調整規制の廃止等により事業者間の競争を促進し、事業者の創意工夫を生かした多様なサービスの提供や事業の効率化、活性化を図るとともに、輸送の安全及び利用者利便の確保について十分な措置を講じることを目的としたものである。

改正後の道路運送法の施行に当たっては、その周知徹底に万全を期すとともに、上記の法改正の趣旨目的及び衆議院運輸委員会及び参議院交通・情報通信委員会において行われた附帯決議の趣旨を踏まえ対応することとされたい。

本省においても、これらを踏まえ今後、順次施行に必要な運用基準を示していく予定である。

2. 一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処分の処理については、別紙のとおり処理方針を定めたので、各地方運輸局及び沖縄総合事務局（以下「各局等」という）にお

いては、その趣旨を十分理解の上、各局等において定めている審査基準について所要の改正を行うこととされたい。

各局等において本処理方針に基づき新たな審査基準を定めるときは、その内容を事前に本省と調整されたい。

また、本処理方針は、国土交通大臣権限の申請に対する処分の審査基準としても適用することとする。

なお、本件については、公益社団法人日本バス協会会長及び一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会会長あて、別添のとおり通知したので申し添える。

別 紙

1. 許可（道路運送法（以下「法」という。）第4条第1項）

（1）運行の態様の定義

- ① 路線定期運行とは、路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態をいう。
- ② 路線不定期運行とは、路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行の形態をいう。
- ③ 区域運行は、路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態をいう。

（2）事業の適切性

- ① 路線定期運行又は路線不定期運行を行う場合にあっては、路線の設定が、事業用自動車の運行上問題のないものであること。
- ② 区域運行を行う場合にあっては、営業区域の設定が、原則、地区単位（大字・字、町丁目、街区等）とされていること。ただし、地域の実情により、隣接する複数の地区を 営業区域とすることができる。
- ③ 路線不定期運行及び区域運行は、利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられているもの（地域公共交通会議又は道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号。以下「規則」という。）第4条第2項に規定する協議会（以下「地域公共交通 会議等」という。）で地域交通のネットワークを構築する観点から協議が調っていること。ただし、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要がない場合はこの限りではない。）であること。

（3）路線定期運行に係る事業計画等

①営業所

配置する事業用自動車に係る運行管理及び利用者への営業上の対応を行う事務所であって、次の各事項に適合するものであること。

（イ）申請者が、土地、建物について3年以上の使用権原を有するものであること

（ロ）建築基準法（昭和25年法律第201号）、都市計画法（昭和43年法律第100号）、消防法（昭和23年法律第186号）、農地法（昭和27年法律第229号）等関係法令に抵触しないものであること。

（ハ）事業計画及び運行計画を的確に遂行するに足る規模のものであり、適切な運行

管理が図られる位置にあること。

②事業用自動車

- (イ) 申請者が使用権原を有するものであること。
- (ロ) 道路構造上運行に支障を与えない大きさ、重量であること。
- (ハ) 乗車定員は、11人以上であり、かつ、事業計画及び運行計画を的確に遂行するに足るものであること。ただし、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合には11人未満の乗車定員とすることができる。
- (ロ) 建築基準法（昭和25年法律第201号）、都市計画法（昭和43年法律第100号）、消防法（昭和23年法律第186号）、農地法（昭和27年法律第229号）等関係法令に抵触しないものであること。

③最低車両数

1営業所ごとに、最低5両の常用車及び1両の予備車を配置するものとする。ただし、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合はこの限りでない。

④自動車車庫

- (イ) 原則として営業所に併設するものであること。ただし、併設できない場合は、営業所から直線で2キロメートル（特別の事情があると認められる場合においてはこの限りではない。）の範囲内にあって運行管理をはじめとする管理が十分可能であること。
- (ロ) 車両と自動車車庫の境界及び車両相互間の間隔が50センチメートル以上確保され、かつ、営業所に配置する事業用自動車の全てを収容できるものであること。
- (ハ) 他の用途に使用される部分と明確に区画されていること。
- (ニ) 申請者が、土地、建物について3年以上の使用権原を有するものであること。
- (ホ) 建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令に抵触しないものであること。
- (ト) 車両の出入りに支障のない構造であり、前面道路が車両制限令（昭和36年政令第265号）に抵触しないものであること。なお、前面道路が私道の場合にあつては、当該私道の通行に係る使用権原を有する者の承認があり、かつ、当該私道に接続する公道が車両制限令に抵触しないものであること。
- (チ) 着地において長時間停留する高速バス路線については、着地においても自動車車庫又は駐車場が確保されていること。

⑤休憩、仮眠又は睡眠のための施設

- (イ) 原則として営業所又は自動車車庫に併設されているものであること。
- (ロ) 事業計画を的確に遂行するに足る規模を有し、適切な設備を有するものであること。
- (ハ) 申請者が、土地、建物について3年以上の使用権原を有するものであること。
- (ニ) 建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令に抵触しないものであること。

こと。

(ホ) 着地において長時間停留する高速バス路線については、着地においても睡眠施設が確保されていること。

⑥停留所

(イ) 事業用自動車の運行上問題のないものであること。

(ロ) 申請者が、原則として3年以上の使用権原を有するものであること。

(ハ) 道路法（昭和27年法律第180号）、道路交通法（昭和35年法律第105号）等関係法令に抵触しないものであること。

⑦運行計画

一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領について（平成13年9月27日付け国自旅第90号）に定めるところによるクリームスキミング的運行を前提とするものでないこと。

⑧自動運行旅客運送を行う場合の取扱い

規則第6条第1項第8号に規定する自動運行旅客運送の用に供する事業用自動車の自動運行装置に係る使用条件が記載された書類が提出されていること。

⑨特定自動運行旅客運送を行う場合の取扱い

(イ) 規則第6条第1項第9号に規定する特定自動運行旅客運送に係る道路交通法第75条の12第2項に規定する申請書の写しその他の同条第1項の許可の見込みに関する書類が提出されていること。

(ロ) 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）第15条の2に規定する特定自動運行保安員の選任数及びその考え方並びに配置場所が明示され、かつ事業計画を遂行するにあたり輸送の安全の観点から適切なものであること。

(ハ) 特定自動運行保安員が乗務しない場合にあっては、旅客自動車運送事業運輸規則第15条の2第2項第2号イに定める装置が当該特定自動運行旅客運送の用に供する事業用自動車に備えられていること。

(4) 路線不定期運行に係る事業計画等

① 営業所、事業用自動車、自動車車庫、休憩仮眠施設は、(3) ①②④⑤に準ずるものであること。

② 最低車両数は、1営業所ごとに、最低3両を配置するものとする。ただし、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合等、地域の実情に応じて事業計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合はこの限りでない。

③ 当該運行系統の設定が、事業用自動車の運行上問題のないものであること。

④ 乗降地点が、(3) ⑥に準ずるものであること。

⑤ 運行系統に係る時刻の設定については、次のいずれかによるものとする。

(イ) 発車時刻のみが設定されているものであること。

(ロ) 到着時刻のみが設定されているものであること。

(ハ) 発車時刻又は到着時刻のいずれもが設定されていない場合には、他の交通機関の終着時刻に依存するものであること又は旅客の需要に応じたものであること。

⑥ 自動運行旅客運送を行う場合の取扱い

(3) ⑧に準ずるものであること。

⑦ 特定自動運行旅客運送を行う場合の取扱い

(3) ⑨に準ずるものであること。

(5) 区域運行に係る事業計画等

① 営業所、事業用自動車、自動車車庫、休憩仮眠施設は、(3) ①②④⑤に準ずるものであることとし、営業所は営業区域内にあることを要するものとする。ただし、地域の実情により、適切な運行管理が図られる地理的範囲内に営業所があると認められる場合は、この限りでない。

② 最低車両数は、(4) ②に準ずるものであること。

③ 当該運送の区間の設定が、事業用自動車の運行上問題のないものであること。

④ 運送の区間ごとに発車時刻若しくは到着時刻又は運行間隔時間のいずれかが設定されているものであること。なお、発車時刻は、営業所について、到着時刻は、目的地について定めることを原則とする。ただし、運行間隔時間を設定する場合であって、地域公共交通会議等の協議結果に基づく一定の時間帯別の運行回数等が明示されているときにはこの限りでない。

⑤ 通信施設等を利用して事前予約等に応じた乗合運行の形態となっているものであること。

⑥ 自動運行旅客運送を行う場合の取扱い

(3) ⑧に準ずるものであること。

⑦ 特定自動運行旅客運送を行う場合の取扱い

(3) ⑨に準ずるものであること。

(6) 管理運営体制

① 法人にあつては、当該法人の業務を執行する常勤役員のうち1名以上が専従するものであること。

② 営業所ごとに、配置する事業用自動車の数により義務づけられる常勤の有資格の運行管理者の員数を確保する管理計画があること。

③ 運行管理を担当する役員等運行管理に関する指揮命令系統が明確であること。

④ 自動車車庫を営業所に併設できない場合は、自動車車庫と営業所が常時密接な連絡をとれる体制が整備されるとともに、点呼等が確実に実施される体制が確立されていること。

⑤ 事故防止等については、教育及び指導体制を整え、かつ、事故の処理及び自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）に基づく報告等の責任体制その他緊急時の連絡体制及び協力体制について明確に整備されていること。

⑥ 上記②～⑤の事項等を明記した運行管理規程等が定められていること。

⑦ 原則として、常勤の有資格の整備管理者の選任計画があること。ただし、一定の要件を満たすグループ企業（会社法（平成17年法律第86号）第2条第3号及び第4号に定める子会社及び親会社の関係にある企業及び同一の親会社を持つ子会社をいう。）に整備管理者を外部委託する場合は、事業用自動車の運行の可否の決定等整備管理に関する業務が確実に実施される体制が確立されていること。

⑧ 利用者等からの苦情の処理に関する体制が整備されていること。

(7) 運転者等

- ① 事業計画を遂行するに足る員数の有資格の運転者を常時選任する計画があること。
- ② 規則第6条第1項第9号に規定する特定自動運行旅客運送を行う場合にあっては、事業計画を遂行するに足る員数の特定自動運行保安員を常時選任する計画があること。
- ③ これらの場合、適切な乗務割、労働時間を前提としたものであること。
- ④ 運転者及び特定自動運行保安員は、旅客自動車運送事業運輸規則第36条第1項各号に該当する者ではないこと。

(8) 資金計画

- ① 所要資金の見積りが適切であり、かつ、資金計画が合理的かつ確実なものであること。なお、所要資金は次の(イ)～(ト)の合計額とし、各費用ごとに以下に示すところにより計算されているものであること。
 - (イ) 車両費 取得価格(未払金を含む)又はリースの場合は1年分の賃借料等
 - (ロ) 土地費 取得価格(未払金を含む)又は1年分の賃借料等
 - (ハ) 建物費 取得価格(未払金を含む)又は1年分の賃借料等
 - (ニ) 機械器具及び什器備品 取得価格(未払金を含む)
 - (ホ) 運転資金 人件費、燃料油脂費、修繕費等の2か月分
 - (ヘ) 保険料等 保険料及び租税公課(1年分)
 - (ト) その他 創業費等開業に要する費用(全額)
- ② 所要資金の50%以上、かつ、事業開始当初に要する資金の100%以上の自己資金が、申請日以降常時確保されていること。なお、事業開始当初に要する資金は、次の(イ)～(ハ)の合計額とする。
 - (イ) ①(イ)に係る頭金及び2か月分の分割支払金、又は、リースの場合は2か月分の賃借料等。ただし、一括払いによって取得する場合は、①(イ)と同額とする。
 - (ロ) ①(ロ)及び(ハ)に係る頭金及び2か月分の分割支払金、又は、2か月分の賃借料及び敷金等。ただし、一括払いによって取得する場合は、①(ロ)及び(ハ)と同額とする。
 - (ハ) ①(ニ)～(ト)に係る合計額

(9) 法令遵守

- ① 申請者又は申請者が法人である場合にあってはその法人の業務を執行する常勤の役員が、一般乗合旅客自動車運送事業の遂行に必要な法令の知識を有するものであること。なお、一般乗用旅客自動車運送事業者が、区域運行の態様に限定して許可を受ける場合にあっては、当該運行に必要な法令の知識を有するものとみなす。
- ② 健康保険法、厚生年金法、労働者災害補償保険法、雇用保険法(以下「社会保険等」という。)に基づく社会保険等加入義務者が社会保険等に参加すること。
- ③ 申請者又は申請者が法人である場合にあってはその法人の業務を執行する常勤の役員(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。以下同じ。)(以下「申請者等」という。)が、次の(イ)から(ニ)までのすべてに該当する等法令遵守の点で問題のないこと。
 - (イ) 法、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)、タクシー業務適正化特別措置法(昭和45年法律第75号)及び特定地域及び準特定地域における一般乗用

旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成２１年法律第６４号）等の違反により申請日前３ヶ月間及び申請日以降に５０日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。

（ロ）法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前６ヶ月間及び申請日以降に５０日車を超え１９０日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。

（ハ）法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前１年間及び申請日以降に１９０日車を超える輸送施設の使用停止処分以上又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。

（二）申請者等が、一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業の許可の取消しを受けた事業者において当該取消処分を受ける原因となった事項が発生した当時現に運行管理者であった者であって、申請日前５年間に法第２３条の３の規定による運行管理者資格者証の返納を命じられた者ではないこと。

（１０）損害賠償能力

旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示（平成１７年国土交通省告示第５０３号）で定める基準に適合する任意保険又は共済に計画車両全てに加入する計画があること。ただし、公営の事業者はこの限りでない。

（１１）許可に付す条件

- ① １（９）①により、区域運行に必要な法令の知識を有するものとみなした場合においては、当該運行の態様に限定する条件を付すこと。
- ② 運輸開始までに社会保険等加入義務者が社会保険等に参加する旨の条件を付すこと。

（１２）申請時期

許可の申請は、随時受け付けるものとする。

（１３）その他

一般乗合旅客自動車運送事業の許可書を交付する際には、別途通達するところにより、社会保険等の加入の指導の徹底を図ること。

2. 事業計画の変更の認可（法第15条第1項）

- (1) 1(2)～(8)、(10)の定めるところに準じて審査すること。なお、1(9)
- ①の規定により、区域運行の態様に限定して許可を受けた一般乗合旅客自動車運送事業者による他の運行の態様の追加に係る事業計画の変更の認可申請については、前段に加えて、1(9)①の定めるところに準じて審査すること。
- (2) 事業規模の拡大となる申請については、申請者等が以下のすべてに該当するものであること等法令遵守の点で問題のないこと。ただし、申請者の営業政策の主たる目的ではないと明らかに認められる場合においてはこの限りではない。
- ① 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前3ヶ月間及び申請日以降に50日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
- ② 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前6ヶ月間及び申請日以降に50日車を超え190日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
- ③ 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前1年間及び申請日以降に190日車を超える輸送施設の使用停止処分以上又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
- ④ 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により、輸送の安全の確保、公衆の利便を阻害する行為の禁止、公共の福祉を阻害している事実等に対し改善命令を受けた場合にあっては、申請日前にその命令された事項が改善されていること。
- ⑤ 申請日前1年間及び申請日以降に自らの責に帰する重大事故を発生させてないこと。
- ⑥ 申請日前1年間及び申請日以降に特に悪質と認められる道路交通法の違反（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検（無保険）運行及び救護義務違反（ひき逃げ）等）がないこと。
- ⑦ 旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年運輸省令第21号）及び自動車事故報告規則に基づく各種報告書の提出を適切に行っていること。

3. 事業の譲渡及び譲受の認可（法第36条第1項）

- （1）事業を譲り受けしようとする者について、1（2）～（11）の定めるところに準じて審査すること。
- （2）譲渡譲受の対象となる財産のうち、国庫補助金により取得した財産であって、補助要綱等で定める処分制限期間内の財産の有無を確認し、当該処分制限期間内の財産がある場合には、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号）（以下「補助金適正化法」という。）第22条に基づく財産処分の承認を受けさせること。
- （3）対象となる路線における事業の全部を譲渡譲受の対象とするものに限り適用することとし、それ以外の事業の一部譲渡については、事業計画及び運行計画の変更の手続をとらせること。

4. 合併、分割又は相続の認可（法第36条第2項又は法第37条第1項）

- （1）合併若しくは分割により事業を承継する法人又は相続人について、1（2）～（11）の定めるところに準じて審査すること。
- （2）分割の認可については、分割後において存続する事業者が、運行態様に応じ1（3）③、1（4）②、1（5）②の基準を満たさない申請については認可しないこととする。
- （3）分割の認可については、商法等の一部を改正する法律（平成12年法律第90号）附則第5条及び分割に伴う労働契約の承継等に関する法律（平成12年法律第103号）に基づき、会社の分割に伴う労働契約の承継等が行われているものであること。
- （4）合併及び分割並びに相続対象となる財産のうち、国庫補助金により取得した財産であって、補助要綱等で定める処分制限期間内の財産の有無を確認し、当該処分制限期間内の財産がある場合には、補助金適正化法第22条に基づく財産処分の承認を受けさせること。

5. 事業の管理の受委託の許可（法第35条第1項）

平成16年6月30日付け国自総第139号、国自旅第79号、国自整第51号、平成24年7月31日付け国自安第55号、国自旅第236号、国自整第78号及び令和7年3月31日付け国自安第207号、国自旅第352号、国自整第271号に定めるところによる。

6. 運送約款の認可（法第11条第1項）

- （1）公衆の正当な利益を害するおそれがないものであること。
- （2）規則第12条各号に掲げる事項が明確に定められているものであること。

7. 協定の認可（法第19条）

契約又は協定が公衆の利便を増進するものであること。

8. 運賃等上限の認可（法第9条第1項）

別途定めるところにより行うものとする。

9. 挙証等

申請内容について、客観的な挙証があり、かつ、合理的な陳述がなされるものであること。

附 則（平成14年7月1日 国自旅第67号）

本処理方針は、平成14年7月1日以降に処分を行うものから適用するものとする。

附 則（平成16年6月30日 国自旅第75号）

本処理方針は、平成16年8月1日以降に処分を行うものから適用するものとする。

附 則（平成17年4月28日 国自旅第23号）

本処理方針は、平成17年4月28日以降に申請を受付たものから適用するものとする。

附 則（平成18年9月15日 国自旅第146号）

本処理方針は、平成18年10月1日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（平成19年7月25日 国自旅第107号）

- 1 本処理方針は、平成19年9月10日以降に申請するものから適用するものとする。
- 2 「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」（平成15年3月18日、国自整第216号）の一部改正に伴い、整備管理者の外部委託が禁止される者について、同通達の施行時点で外部委託を行っている一般乗合旅客運送事業者については施行日から2年間、施行前に一般乗合旅客自動車運送事業の許可を申請したものについては、その申請による運輸の開始の日から2年間、外部委託を継続することを可能とする。

附 則（平成20年6月27日 国自旅第106号）

本処理方針は、平成20年7月1日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（平成21年9月29日 国自旅第145号）

- 1 本処理方針は、平成21年10月1日以降に申請を受け付けるものから適用するものとする。

附 則（平成22年8月18日 国自旅第90号）

本処理方針は、平成22年9月1日以降に申請を受け付けるものから適用するものとする。

附 則（平成26年1月24日 国自旅第434号）

本処理方針は、平成26年1月27日以降に申請を受け付けるものから適用するものとする。

る。

附 則（平成２８年１２月２０日 国自旅第３０２号）

本処理方針は、平成２８年１２月２０日以降に申請を受け付けるものから適用するものとする。

附 則（令和５年１２月２８日 国自旅第２７２号）

本処理方針は、令和５年１２月２８日以降に申請を受け付けるものから適用するものとする。

附 則（令和６年３月１５日 国自旅第３９６号）

本処理方針は、令和６年３月１５日以降に処分を行うものから適用するものとする。

附 則（令和７年３月３１日 国自安第２０９号、国自旅第３５７号）

本処理方針は、令和７年４月１日以降に申請を受け付けるものから適用するものとする。