

限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて  
旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を  
確保するためのガイドライン

令和元年6月  
国土交通省自動車局

# 目次

I	ガイドライン策定の背景・目的	1
II	ガイドラインの対象	2
III	限定地域での無人自動運転移動サービスにおける安全性・利便性の確保のための基本的考え方	4
	1. 旅客自動車運送事業者の基本的考え方	4
	2. 遠隔監視・操作者の基本的考え方	4
	3. 運転者以外の乗務員の基本的考え方	4
IV	限定地域での無人自動運転移動サービスにおける安全性・利便性の確保のために対応すべき事項	5
	1. 遠隔監視・操作者の監視等による安全確保措置を前提とした場合	5
	(1) 交通ルールを遵守した運行の安全の確保	5
	(2) 旅客の安全の確保	6
	(3) 点検・整備等による車両の安全の確保	6
	(4) 運行前の点検の実施の確認	6
	(5) 非常時等の対応、連絡体制の整備	6
	(6) 事故の記録	7
	(7) 事故やヒヤリハット事例を踏まえた対応	8
	(8) 運送実施のための体制整備	8
	(9) 旅客の利便性の確保	8
	(10) その他の対応すべき事項	8
	2. レベル4に係る技術の確立・制度の整備後における場合	8
	(1) 交通ルールを遵守した運行の安全の確保	8
	(2) 運行の記録	9
	(3) 事故やヒヤリハット事例を踏まえた対応	9
	(4) 遠隔監視・操作者の監視等による安全確保措置を前提としたものと同様に 対応すべき事項	9
	(5) その他対応すべき事項	10
	3. 地方運輸局等における確認	10

## I ガイドライン策定の背景・目的

自動運転技術は、交通事故の削減や地域の移動手段の確保等に資するものとして、近年、国内外においてその開発が急速に進展しています。

我が国においては、「自動運転に係る制度整備大綱」（平成 30 年 4 月 17 日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定。以下「制度整備大綱」という。）において、自動運転車の早期実用化を実現させるため、官民が一体となり、技術開発を更に進めるとともに、道路交通に関連する法制度の見直しを行うこととされ、必要となる道路交通関連の法制度の見直しに関する政府全体の方向性が取りまとめられました。

制度整備大綱においては、自動運転車の導入初期段階である 2020 年から 2025 年頃の、公道において自動運転車と自動運転システム非搭載の従来型の車両が混在し、かつ、自動運転車の割合が少ない、いわゆる「過渡期」を想定し、2020 年の限定地域<sup>1</sup>での無人自動運転移動サービス等の実現に向けた制度整備を行うこととされており、「現在の道路運送法では、運転者が車内にいることを前提として、輸送の安全及び旅客の利便性を確保することとしているが、新たに運転者が車内に不在となる自動運転車で旅客運送を行う場合においても同等の安全性及び利便性が確保されるために必要な措置を検討する」ことが示されています。

このような状況を踏まえ、国土交通省自動車局では、自動運転車の導入初期段階において、限定地域での無人自動運転移動サービスを導入する旅客自動車運送事業者が安全性及び利便性を確保するために対応すべき事項について検討していく際に必要となる基本的な考え方を示すものとして、このガイドラインをまとめました。

本ガイドラインに基づき、当分の間、旅客自動車運送事業者が導入する限定地域での無人自動運転移動サービスの安全性及び利便性の確保を図って参ります。

なお、本ガイドラインは、今後各地で行われる実証実験等を踏まえて、必要な改訂を行っていくことを予定しています。

---

<sup>1</sup> 2020 年までに実現を目指す限定地域は、過疎地等の比較的交通量が少なく見通しの良いエリア、大学構内や空港施設内等であって比較的走行環境が単純なエリアなどです。

## II ガイドラインの対象

本ガイドラインの対象は、旅客自動車運送事業が限定地域での無人自動運転移動サービスを導入するにあたり実現が期待される、以下の2類型とします。

### ① 遠隔監視・操作者の監視等による安全確保措置を前提とした場合<sup>2</sup>

公道における無人自動運転移動サービスの実証実験については、警察庁が基準<sup>3</sup>を策定し、全国の都道府県公安委員会規則が改正されたことにより、遠隔型自動運転システム<sup>4</sup>を用いて自動車から遠隔に存在し、監視・操作をする者（以下「遠隔監視・操作者」という。）による安全確保措置を前提として、道路交通法第77条の道路使用許可を受けて実施することが可能となっています。また、制度整備大綱においては、当面は、当該基準に則った遠隔型自動運転システムを使用した現在の実証実験の枠組みを事業化の際にも利用可能とするとの検討の方向性が示されています。

このことから、遠隔監視・操作者の監視等による安全確保措置を前提とした場合は、技術の確立・制度の整備を要するレベル4による場合に先んじて公道での無人自動運転移動サービスの実現が期待されることから、本ガイドラインの対象とします。

### ② レベル4に係る技術の確立・制度の整備後における場合<sup>5</sup>

運転者、遠隔監視・操作者が不在となるレベル4による旅客自動車運送事業については、運転者不足や、高齢化が進み人口が減少している地域等における移動手段の確保等のため、その実現が期待されているところ、旅客自動車運送事業者による将来の導入に向けた検討を促進する必要があります。

このため、レベル4に係る技術の確立・制度の整備後における場合を本ガイドラインの対象とします。

---

<sup>2</sup> 本類型の遠隔型自動運転システムの運転自動化レベルは、レベル2からレベル4までが想定されます。

※官民 ITS 構想・ロードマップ 2019（令和元年6月高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定）において、SAE International J3016 による各レベルの定義は以下のとおりとされています。

レベル2：操縦の主体が運転者であり、システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行するもの

レベル3：操縦の主体がシステム（作動継続が困難な場合は運転者）であり、システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行し、作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に应答するもの

レベル4：操縦の主体がシステムであり、システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への应答を限定領域において実行するもの

<sup>3</sup> 遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準（平成29年6月警察庁策定）

<sup>4</sup> 自動車から遠隔に存在する者が電気通信技術を利用して監視し、必要に応じその操作を行うことができる自動運転技術

<sup>5</sup> 専用空間等、道路使用許可の対象とならないルート・エリアを運行する限定地域での無人自動運転移動サービスの場合は、本類型が該当します。

また、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 78 条に規定する自家用有償旅客運送を行う者が限定地域での無人自動運転移動サービスを導入する場合においても、本ガイドラインを参照することにより、運転者が車内にいる場合と同等の安全性及び利便性を確保することが必要と考えられます。

### Ⅲ 限定地域での無人自動運転移動サービスにおける安全性・利便性の確保のための基本的考え方

限定地域での無人自動運転移動サービスにより旅客自動車運送事業を行う際は、旅客自動車運送事業者、遠隔監視・操作者及び運転者以外の乗務員は、以下の基本的考え方のもと、その業務を行うことが必要です。

#### 1. 旅客自動車運送事業者の基本的考え方

旅客自動車運送事業において、道路運送法第5条に規定する事業計画は、同法第6条の許可基準により、当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであることを要件としていることから、旅客自動車運送事業者は、運転者が車内にいる場合と同等の安全性を確保するため、所要の環境、体制等の整備、確認等について、責任を持って行うことが必要です。また、運行に関する状況を適切に把握し、運転者が車内にいる場合と同等の安全性及び利便性を確保するため、責任を持って所要の対応を行うことが必要です。

#### 2. 遠隔監視・操作者の基本的考え方

遠隔監視・操作者は、道路運送法上の運転者に課された義務を負います。

遠隔監視・操作者の監視等による安全確保措置を前提とした場合、遠隔監視・操作者は、道路運送法の運転者としての義務を負うことを認識した上で、道路交通法を遵守し、運行の安全の確保に努めることが必要です。

また、旅客自動車運送事業者は、遠隔監視・操作者が道路運送法の運転者に対する義務を負うことを認識した上で、遠隔監視・操作者について、第二種運転免許を受けた者に限定する、指導監督を行う等の同法で求められている対応を行うことが必要です。

#### 3. 運転者以外の乗務員の基本的考え方

かつての乗合バスは、運転者と車掌が乗車していましたが、車掌の業務を運転者が兼務することでワンマンバス化がなされました。限定地域での無人自動運転移動サービスにおいては、運転者が車内に存在しなくなるところ、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号。以下「運輸規則」という。）第15条（車掌の乗務）の要件に該当する場合や、非常時等の対応のために必要がある場合は、車掌等の運転者以外の乗務員を車内に配置することも想定されます。

運転者以外の乗務員は、非常時等において、適切に状況を把握し、運輸規則第49条（乗務員）、第50条（運転者）及び第51条（車掌）に規定する事項のうち、運行中に必要となるもの（運転に係るものを除く。）について対応すること等が、その遵守すべき事項（詳細は別紙1）となります。

また、旅客自動車運送事業者は、運転者以外の乗務員に対して所要の指導監督等を行うことが必要です。

## Ⅳ 限定地域での無人自動運転移動サービスにおける安全性・利便性の確保のために対応すべき事項

限定地域での無人自動運転移動サービスにより旅客自動車運送事業を行う際は、運転者が車内にいる場合と同等の安全性及び利便性を確保する必要があり、旅客自動車運送事業者として、以下に示す事項について具体的な対応方法を検討し、対応できることを確認することが必要です。

### 1. 遠隔監視・操作者の監視等による安全確保措置を前提とした場合

遠隔監視・操作者の監視等による安全確保措置を前提とした場合は、旅客自動車運送事業者として、以下に示す事項について対応することが必要です。

#### (1) 交通ルールを遵守した運行の安全の確保

遠隔監視・操作者の監視等による安全確保措置を前提とした無人自動運転移動サービスにおいては、車両の特性、運行する路線若しくは経路又は営業区域の道路及び交通の状況、運行に関して生ずる様々な危険等を確実に把握した上で、適切なルート・エリアとすることにより運行の安全を確保することが必要<sup>6</sup>です。また、当該サービスに使用する車両は、遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定制度に従い、操縦装置や視界に関する要件等を踏まえ、遠隔監視・操作者席において運転者席と同様の視界をディスプレイ上に映像として表示する等の十分な代替の安全確保措置を講ずること等により運行の安全を確保することが必要です。

その上で、旅客自動車運送事業者は、遠隔監視・操作者に対して、その運行の態様を踏まえて、道路運送法に基づき運転者に対して行うことが求められる指導監督を行うことにより、遠隔監視・操作者は、交通ルールを遵守した運行のほか、所要の対応を行うことが必要です。特に、遠隔型自動運転システムを搭載した車両を用いるに当たって、以下に例示することが重要となると想定されます。

(例)・遠隔型自動運転システムを搭載した車両の特性の把握（通信の遅延時間が生じること等）

・遠隔型自動運転システムを搭載した車両の機能への過信の防止

これらにより、運転者が車内にいる場合と同等の安全性を確保する<sup>7</sup>ことが必要です。

---

<sup>6</sup> 運転自動化レベルはレベル2からレベル4までが想定される中、レベル3又はレベル4の場合は、「Ⅳ 2. (1) 交通ルールを遵守した運行の安全の確保」の対応が必要で

<sup>7</sup> 運転者が車内にいる場合の運行では、第二種運転免許を受けた運転者に対して、運転者が遵守すべき事項に関する知識や、運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能・知識を習得するための指導監督を行うことにより安全性を確保しているところ、それと同等の安全性を確保することが必要です。

## (2) 旅客の安全の確保

### 1) 旅客の乗降時の安全の確保

乗降口の扉の開閉について、無人自動運転移動サービスにおいても、遠隔地から車室内及び車外の状況を把握できるカメラ等を活用しつつ旅客の状況に注意して扉を開閉する、運転者以外の乗務員により確認を行い扉を開閉する、旅客が自ら安全に扉の開閉を行うことができるようにする等、旅客が乗降するときに運転者が車内にいる場合と同等の安全性を確保することが必要です。

### 2) 乗車中の旅客の安全の確保

乗車中の旅客の安全の確保のため、遠隔地から車内にアナウンスする装置等を活用すること等により、走行中は旅客を立ち上がらせない、シートベルトが備えられている座席においてはシートベルトの着用を徹底させる等、旅客が乗車中に運転者が車内にいる場合と同等の安全性を確保する<sup>8</sup>ことが必要です。

また、乗降口の扉等は、発車後及び停車前には開かないようにすることが必要です。

## (3) 点検・整備等による車両の安全の確保

使用過程の車両の安全確保の観点から、車両の保守管理（点検整備）及びサイバーセキュリティを確保するためのソフトウェアのアップデート等の必要な措置を講じることについても、適切に対応できるようにすることが必要です。

特に、無人自動運転移動サービスに用いられる車両は、自動運転システム非搭載の従来型の旅客自動車運送事業に用いられる車両とはその特性が異なることから、それに応じた保守管理が必要になる可能性があるため、道路運送車両法に基づく点検整備の基準のほか、自動車製作者等が定める各車両に固有の点検整備方式にも十分に配慮して、これらが適切に行われるようにすることが必要です。

## (4) 運行前の点検の実施の確認

無人自動運転移動サービスによる運行前、旅客自動車運送事業者は、運行の安全を確保するために必要な車両、システム等の点検が実施されたことを確認することが必要<sup>9</sup>です。

## (5) 非常時等の対応、連絡体制の整備

無人自動運転移動サービスによる運行中、旅客自動車運送事業者は、次ページの①～⑦に示す非常時等の状況において、発生の有無及び発生した場合の旅客の状況、発生した場所等を適切に把握<sup>10</sup>することが必要です。

---

<sup>8</sup> 遠隔型自動運転システムは、事故の対象となるあらゆるものを検知する必要があるため過検知の状態になりやすく、ビニール袋が飛来してきた場合等でも急制動による車内事故のおそれがあること等に留意し、必要に応じて、立ち席を設定しない等の対応を行うことが必要です。

<sup>9</sup> 運転者が車内にいる場合の運行では、旅客自動車運送事業者は、乗務しようとする運転者に対して点呼を行い、点検の実施又はその確認について報告を求めています。また、交替で乗務する運転者による制動装置、走行装置その他の重要な部分の機能について点検を求めています。

<sup>10</sup> 状況を把握するための主体は、遠隔監視・操作者が想定されます（運転者以外の乗務員がいる場合は、これに加え、運転者以外の乗務員により把握することも可能）。



【対応すべき非常時等の状況】

- ①運行を中断したとき
- ②事故により旅客等が死傷したとき
- ③旅客が車内において法令の規定、公の秩序、善良の風俗に反する行為をするとき
- ④天災等（天災、異常気象、路線障害（土砂崩壊、路肩軟弱等）等）により輸送の安全の確保に支障が生ずるおそれがあるとき
- ⑤車両の重大な故障を発見し、又は重大な事故が発生するおそれがあると認めたととき
- ⑥安全な運行に支障がある箇所を通過するとき
- ⑦踏切内で運行不能となったとき

遠隔地からこれらの状況を把握するためには、車室内及び車外の状況を把握できるカメラやセンサー、音声通信設備、旅客からの通報装置等を設置することが必要です。また、状況の把握のために必要な通信が遮断されるおそれについても、通信ネットワークの冗長性を十分に確保するとともに、万が一遮断された場合においても安全を確保するための対応（路肩等の安全な場所に車両を自動で移動し停止させるミニマル・リスク・マヌーバーの設定等）が行われるようにすることが必要です。

非常時等の状況を把握した際は、それぞれの状況に応じて対応すべき事項について、  
（Ａ）運転者以外の乗務員を乗車させて対応すること  
（Ｂ）運転者以外の乗務員を乗車させず、死傷者のあるときに速やかに現場に急行することができるよう体制を整備する等、遠隔地から適切に対応するための体制を整備して対応すること

のいずれかにより、運転者が車内にいる場合と同等の安全性及び利便性を確保するように対応を行うことが必要（詳細は別紙2）です。

なお、それぞれの状況に応じて対応すべき事項があるところ、遠隔地から適切に対応するための体制を整備することができるまでは、「（Ａ）運転者以外の乗務員を乗車させて対応すること」により対応を行うことが必要です。

また、自動運転システムの故障等により予定どおり運行できない場合も想定されることから、当分の間は、通常の車両や手動運転によって代替運行ができる体制を整えることにより、自動運転システムによる運行ができない場合の対応ができるようにすることが必要です。

なお、非常時等の対応体制及び具体的な対応方法は、予め明確にして関係者間で共有することが必要です。

## （６）事故の記録

事故が発生した際は、自動運転システムの作動状況、車室内及び車外の映像等の事故の状況を把握するために必要な情報について、その他必要とされている事故の記録

とともに適切に保存することが必要です。

#### (7) 事故やヒヤリハット事例を踏まえた対応

事故やヒヤリハット事例<sup>11</sup>があった場合、旅客自動車運送事業者は遠隔監視・操作者に対して、これを踏まえた指導を行うとともに、必要に応じて、注意を要する区間を徐行させる等の自動運転システムの設定を行う、自動運転システムを用いた運行を中止した上で自動車製作者等に改善を求める等の対応が必要です。

#### (8) 運送実施のための体制整備

運転者が運送実施のために行っている以下の事項を、無人自動運転移動サービスにおいても行うことができるようにすることが必要です。

- 運行情報の入力
- 運行中における車両位置の把握
- 回送板の掲出（一般乗用旅客自動車運送事業者のみ）
- 早発の禁止（一般乗合旅客自動車運送事業者のみ）
- 運賃及び料金の払戻し等

#### (9) 旅客の利便性の確保

運転者が旅客に対して行っている以下の事項を、無人自動運転移動サービスにおいても行うことができるようにすることが必要です。

- 苦情処理、旅客及び公衆に対する応接等の対応
- 高齢者、障害者等に対する介助等の支援

#### (10) その他の対応すべき事項

(1)～(9)以外にも、運賃及び料金の收受等、対応すべき事項がないか確認し、対応することが必要です。

## 2. レベル4に係る技術の確立・制度の整備後における場合

将来におけるレベル4に係る技術の確立・制度の整備後においては、旅客自動車運送事業者として、以下に示す事項について対応することが必要と想定されます。

#### (1) 交通ルールを遵守した運行の安全の確保

レベル4に係る技術の確立・制度の整備後における無人自動運転移動サービスに使用する車両は、「自動運転車の安全技術ガイドライン」（平成30年9月国土交通省自

---

<sup>11</sup> 遠隔型自動運転システムを搭載した車両の運行中に他の自動車又は歩行者等と衝突又は接触するおそれがあったと認識した事例

動車局決定)等に基づき、設定された走行環境条件<sup>12</sup>の範囲内において、

- 交通ルールに関する法令を遵守するものであること
  - 車内事故等（自動運転システムが引き起こす人身事故であって合理的に予見される防止可能な事故）が生じないことについて、検証を行い確認すること
- 等の自動運転車の安全性に関する要件に適合させることが必要<sup>13</sup>です。

また、実際のルート・エリアについては、設定された走行環境条件の範囲内において、車両の特性、運行する路線若しくは経路又は営業区域の道路及び交通の状況、運行に関して生ずる様々な危険等を確実に把握したうえで、適切な範囲に設定することが必要です。

これらにより、運転者が車内にいる場合と同等の安全性を確保することが必要です。

## (2) 運行の記録

無人自動運転移動サービスにおいても、旅客自動車運送事業の記録として運行の記録を残すことが必要<sup>14</sup>です。

## (3) 事故やヒヤリハット事例を踏まえた対応

事故やヒヤリハット事例があった場合、注意を要する区間を徐行させる等の自動運転システムの設定を行う、自動運転システムを用いた運行を中止した上で自動車製作者等に改善を求める等の対応が必要です。

## (4) 遠隔監視・操作者の監視等による安全確保措置を前提としたものと同様に対応すべき事項

「1. 遠隔監視・操作者の監視等による安全確保措置を前提とした場合」において対応すべき事項である以下の事項は、レベル4に係る技術の確立・制度の整備後においても、同様に対応することが必要です。

---

<sup>12</sup> 走行環境条件としては、例えば次のものが挙げられます。

- ✓ 道路条件（高速道路、一般道、車線数、車線の有無、自動運転車の専用道路等）
- ✓ 地理条件（都市部、山間部、ジオフェンスの設定 等）
- ✓ 環境条件（天候、夜間制限 等）
- ✓ その他の条件（速度制限、信号情報等のインフラ協調の要否、特定された経路のみに限定すること、運転者以外の乗務員の乗車要否 等）

<sup>13</sup> 第198回国会において成立した道路運送車両法の一部を改正する法律の施行後（令和元年5月24日の公布から1年以内に施行）は、国土交通大臣が付す走行環境条件の範囲内において、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）の自動運行装置等の規定に適合させることが必要です。

<sup>14</sup> 運転者が車内にいる場合の運行では、旅客自動車運送事業者は、運転者が乗務したときは、必要な事項を運転者ごとに記録させています。

1. (2) 旅客の安全の確保
1. (3) 点検・整備等による車両の安全の確保
1. (4) 運行前の点検の実施の確認
1. (5) 非常時等の対応、連絡体制の整備<sup>15</sup>
1. (6) 事故の記録
1. (8) 運送実施のための体制整備
1. (9) 旅客の利便性の確保

### (5) その他対応すべき事項

(1)～(4)以外にも、運賃及び料金の収受等、対応すべき事項がないか確認し、対応することが必要です。

## 3. 地方運輸局等における確認

旅客自動車運送事業者は、地方運輸局又は沖縄総合事務局に対して、新たに行う無人自動運転移動サービスに関し、道路運送法に基づく各種申請を行う際や、遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定を受ける際等に、本章において運転者が車内にいる場合と同等の安全性及び利便性を確保するために対応すべきとされている事項について適切に対応できることを併せて示してください。

また、道路交通法第77条の道路使用許可を受けた場合等は、遅滞なくそのことについても示してください。

---

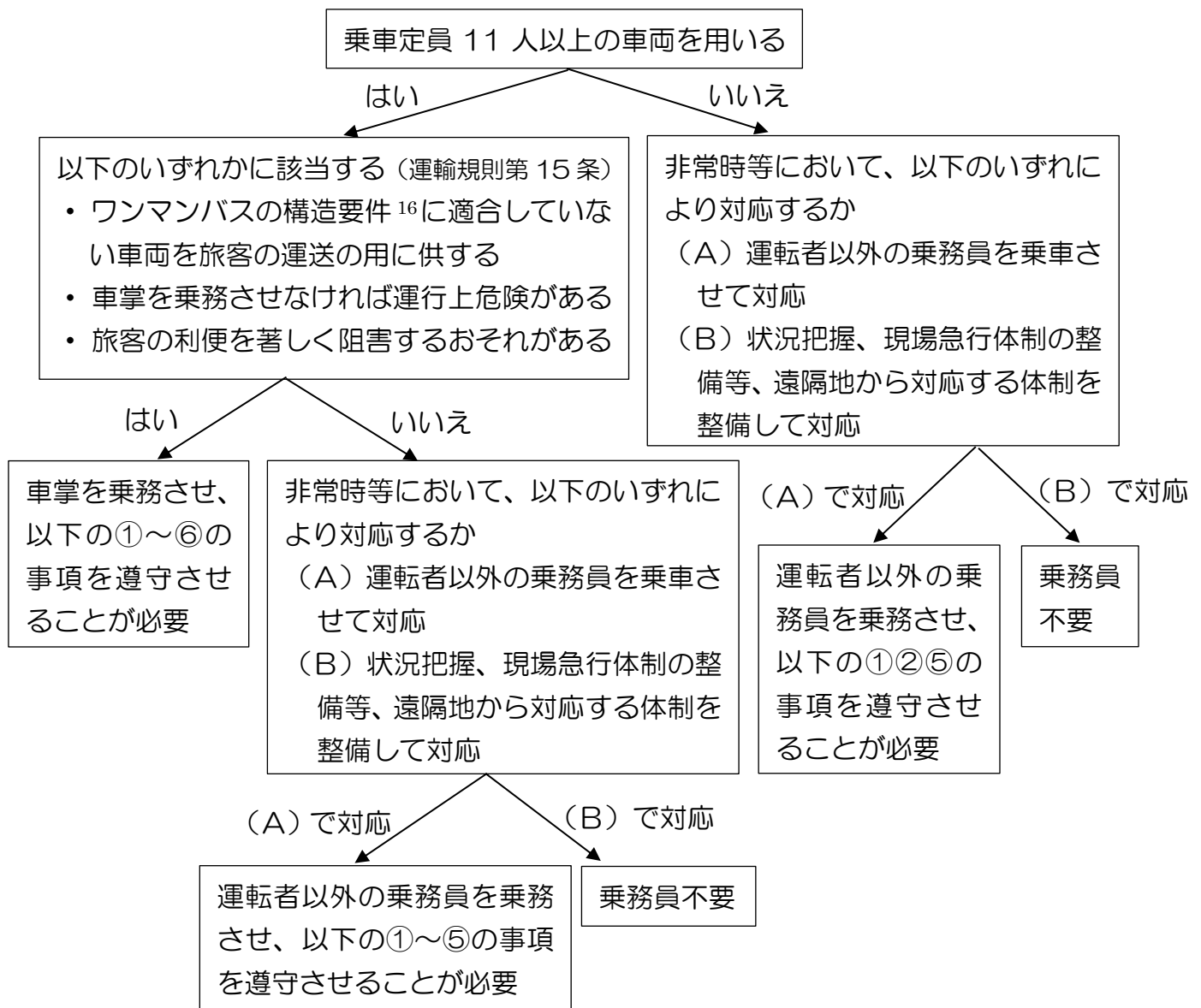
<sup>15</sup> 状況を把握するための主体は、以下が想定されます。

①運転者以外の乗務員がいる場合：運転者以外の乗務員による状況の把握（遠隔地からの状況の把握とすることも可能）

②運転者以外の乗務員が不在の場合：遠隔地からの状況の把握

また、旅客自動車運送事業者は、状況の把握を行う者に対しても過労防止等の措置を適切に行うことが必要です。

○ 運転者以外の乗務員が遵守すべき事項



① 旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者以外の乗務員は、事業用自動車の運行を中断し、又は旅客が死傷したときは、当該旅客自動車運送事業者とともに、運輸規則第 18 条第 1 項若しくは第 2 項又は第 19 条の各号に掲げる事項を実施しなければならない。この場合において、旅客の生命を保護するための処置は、他の処置に先んじてしなければならない。

② ①の運転者以外の乗務員は、次に掲げる行為をしてはならない。

ア 運輸規則第 52 条各号に掲げる物品（同条ただし書の規定によるものを除く。）を旅客の現在する事業用自動車内に持ち込むこと。

<sup>16</sup> 交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会報告書（2019 年 1 月 15 日）では、遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定制度について、事業化の際にも活用できるようにすべきと記載されています。

- イ 酒気を帯びて乗務すること。
  - ウ 旅客の現在する事業用自動車内で喫煙すること。
- ③ 一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者の事業用自動車（乗車定員 11 人以上のものに限る。）の運転者以外の乗務員は、②ア～ウに掲げるもののほか、次に掲げる行為をしてはならない。
- ア 運行時刻前に発車すること。
  - イ 旅客の現在する自動車の走行中職務を遂行するために必要な事項以外の事項について話をする事。
- ④ ③の運転者以外の乗務員は、旅客が事業用自動車内において法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反する行為をするときは、これを制止し、又は必要な事項を旅客に指示する等の措置を講ずることにより、運送の安全を確保し、及び事業用自動車内の秩序を維持するように努めなければならない。
- ⑤ 旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者以外の乗務員は、次に掲げる事項を遵守しなければならない。
- ア 事業用自動車の運行中天災その他の理由により安全な運行を継続することができないおそれがあるときは、その旨を当該旅客自動車運送事業者に申し出ること。
  - イ 旅客の現在する事業用自動車の運行中当該自動車の重大な故障を発見し、又は重大な事故が発生するおそれがあると認めるときは、直ちに、運行を中止すること。
  - ウ 安全な運行に支障がある箇所を通過するときは、旅客を降車させること。
  - エ 事業用自動車の故障等により踏切内で運行不能となったときは、速やかに旅客を誘導して退避させるとともに、列車に対し適切な防護措置をとること。
  - オ ⑥イは、運輸規則第 15 条の規定により車掌が乗務しない事業用自動車の運転者以外の乗務員に準用する。
- ⑥ 一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者の事業用自動車（乗車定員 11 人以上のものに限る。）の車掌は、乗務中次に掲げる事項を遵守しなければならない。
- ア 発車の合図は、旅客の安全及び事業用自動車の左側に、その運行に支障がないことを確認し、かつ、乗降口の扉を閉じた後に行うこと。
  - イ 乗降口の扉は、停車前に旅客の乗降のために開かないこと。
  - ウ 車掌の業務の実施に円滑を欠くおそれがある服装をしないこと。
- (以下、遠隔監視・操作者の監視等による安全確保措置を前提とした場合のみ)
- エ 警報装置の設備がない踏切又は踏切警手が配置されていない踏切を通過しようとするときは、踏切前で降車し、運行の安全を確認して遠隔監視・操作者を誘導すること。
  - オ 事業用自動車を後退させようとするときは、降車し、路肩又は障害物との間隔及び路面その他の道路の状況を遠隔監視・操作者に通告するとともに誘導すること。

## ○ 非常時等において想定される対応方法

以下の①～⑦の非常時等の状況について、状況を適切に把握し、それぞれの状況に応じて対応すべき事項について、以下の（A）又は（B）のいずれかの対応方法により、運転者が車内にいる場合と同等の安全性及び利便性を確保するように対応を行うことが必要です。

対応すべき非常時等の状況	無人自動運転移動サービスにおいて 対応すべき事項	対応方法	
		（A）運転者以外の乗務員がいる場合	（B）運転者以外の乗務員が不在の場合
① 運行を中断したとき  旅客の運送に附随して運送する貨物を積載しているとき ※ 一般乗合旅客自動車運送事業者のみ	旅客の運送の継続	旅客自動車運送事業者が、運転者以外の乗務員等とともに対応	旅客自動車運送事業者が、各種情報（カメラ、センサー、音声通信設備等から得た情報、防災情報、道路交通情報等）を踏まえ、遠隔地から ・システム ・速やかな現場への急行等により対応
	旅客の出発地までの送還		
	上記のほか、旅客の保護		
	貨物の運送の継続		
	貨物の発送地までの送還		
	滅失し、きそんし、又は損害を受けないような貨物の保管		
② 事故により旅客等が死傷したとき	死傷者のあるときは、速やかに応急手当その他の必要な措置		
	死者又は重傷者のあるときは、速やかに、その旨の家族への通知		
	遺留品の保管		
	上記のほか、死傷者の保護		
③ 旅客が車内において法令の規定、公の秩序、善良の風俗に反する行為をするとき ※ 一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者の乗車定員 11 人以上の事業用自動車のみ	当該行為の制止又は必要な事項の旅客への指示等の措置	運転者以外の乗務員等により対応	

対応が必要な非常時等の状況	無人自動運転移動サービスにおいて 対応すべき事項	対応方法	
		(A) 運転者以外の乗務員がいる場合	(B) 運転者以外の乗務員が不在の場合
④ 天災等（天災、異常気象、路線障害（土砂崩壊、路肩軟弱等）等）により輸送の安全の確保に支障が生ずるおそれがあるとき	運転者以外の乗務員に対する必要な指示 （運転者以外の乗務員がいる場合のみ） 輸送の安全のための措置	旅客自動車運送事業者により対応	旅客自動車運送事業者が、各種情報（カメラ、センサー、音声通信設備等から得た情報、防災情報、道路交通情報等）を踏まえ、遠隔地から ・システム ・速やかな現場への急行 等により対応
⑤ 車両の重大な故障を発見し、又は重大な事故が発生するおそれがあると認めたととき	直ちに運行の中止	運転者以外の乗務員等により対応	
⑥ 安全な運行に支障がある箇所を通過するとき	通過時の旅客の降車		
⑦ 踏切内で運行不能となったとき	速やかに旅客の誘導・退避 速やかに列車に対する適切な防護措置		

※ 事業用自動車非常信号用具、非常口又は消火器を備えたものであり、運転者以外の乗務員を車内に配置するときは、当該乗務員に対し、これらの器具の取扱いについて適切な指導をすることが必要です。