

送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置の性能認定及び評価等の実施要領

1. 目的

送迎用バスに備える車内の乗員置き去り防止を支援する装置であって、降車時に幼児等の所在の確認が確実に行われることを目的とした「後付け置き去り防止を支援する安全装置」（以下「後付け置き去り防止支援装置」という。）の性能認定及び評価等を送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置のガイドライン（令和4年12月20日送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置の仕様に関するガイドラインを検討するワーキンググループ取りまとめ）に基づき公益財団法人 日本自動車輸送技術協会（以下「JATA」という。）が行うことを目的とする。

2. 適応範囲

後付け置き去り防止支援装置の性能認定のための評価等については、本実施要領によるものとする。

3. 対象装置

（1）装置の分類

後付け置き去り防止支援装置は、以下の①、②又は③のいずれかとする。

① 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置

後付け置き去り防止支援装置のうち、運転手等により車内に置き去りにされた乗員がいないか確認することを促す機能を持つ装置。

② 自動検知式後付け置き去り防止支援装置

後付け置き去り防止支援装置のうち、カメラ等のセンサーにより車内に置き去りされた乗員を検知する機能を持つ装置。

③ 併用式後付け置き去り防止支援装置

上記①、②の機能を有する装置。

4. 装置の機能要件

（1）降車時確認式後付け置き去り防止支援装置及び自動検知式後付け置き去り防止支援装置は以下に掲げる要件に適合すること

① 後付け置き去り防止支援装置の作動又は作動の停止、警報の送信若しくは乗員の置き去りの検知などを目的として無線送信又は検知波の発信を行う置き去り防止支援装置は、電波法（昭和25年法律第131号）等の規定に適合すること

② 後付け置き去り防止支援装置は、当該装置が自動車に取り付けられた状態において、当該自動車が道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第76号）の技術上の基準に適合すること

③ 後付け置き去り防止支援装置は、作動を停止している際に自動車の性能に影響を及ぼすおそれがないものであり、かつ、当該自動車の安全な運行に影響を及ぼすおそれがないこと

④ 後付け置き去り防止支援装置は、当該装置が自動車に取り付けられた状態において、当該装置の故障又はその電源の故障により、当該自動車の安全な運行に影響を及ぼすおそれがないこと

⑤ 後付け置き去り防止支援装置は、運転手等が容易に作動を停止できないように設計されていること

⑥ 後付け置き去り防止支援装置及びその構成部品並びにこれらの装置により制御される装置は、運転手等の誤操作等により簡単に壊れる設計でないこと

- ⑦ 後付け置き去り防止支援装置が正常に作動している場合にあっては、少なくとも次のいずれかの方法により、少なくとも原動機始動時に運転手等に対しその旨を通知すること
- (ア) 運転手等が明確に確認できる位置に設置されたステイタスディスプレイ（LED、パイロットランプ又はインジケータを含む。以下同じ。）を青色又は緑色に点灯又は点滅させる方法
 - (イ) 音声による方法
- ⑧ 後付け置き去り防止支援装置は、 $-30^{\circ}\text{C}\sim 65^{\circ}\text{C}$ （ダッシュボード等の直射日光の当たる位置に取り付けるものにあつては、 $-30^{\circ}\text{C}\sim 85^{\circ}\text{C}$ ）の温度条件下において正常に作動すること
- ⑨ 後付け置き去り防止支援装置は、電源電圧が $\pm 20\%$ の間で変動した場合において正常に作動すること
- ⑩ 後付け置き去り防止支援装置は、製作者の指示に従って取り付けられた状態において、適当な耐用期間にわたり車内の環境に耐えることができるように、設計及び製造されること。特に、次の点に注意したものであること。
- (ア) 当該装置の取付けの際のリード線の断線、接点の安全等
 - (イ) 当該装置の取付けの際の自動車の電気回路の電気特性への悪影響
 - (ウ) 当該装置の取付けの際の保護等級（防水・防塵性能）、耐候性
 - (エ) 当該装置の振動に対する耐性
- ⑪ 後付け置き去り防止支援装置は、その機能、性能及び仕様等を踏まえ、装備可能な車両の範囲を明確にした上で、装置ごとに装備可能な車両に装備されること
- (2) 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置は、以下に掲げる要件に適合すること
- ① 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置は、以下に掲げる構造及び機能を備えること
- (ア) 原動機の停止等の後、運転手等が車内に置き去りにされた乗員がいないか確認した上で確認操作を行う確認装置
 - (イ) 原動機の停止等後、車内警報を発生して運転手等に車内の確認を促す機能
 - (ウ) 車内警報が行われたまま一定時間確認操作がなされない等により、運転手等が車から離れようとしていることが想定される場合には、車外警報を発生して乗員の置き去りの可能性があることを車外に知らせる機能
- ② 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置は、少なくとも以下に掲げるいずれかの時間において作動すること
- (ア) 原動機始動から、原動機停止等の後に、確認操作を行うまでの間
 - (イ) 降車時確認式の装置に加え、自動検知式の装置に係る機能も備える場合にあっては、原動機の始動から、原動機の停止等の後に自動検知式の装置の機能の作動が完了するまでの間（自動検知式の装置の作動中にセンサーにより置き去りにされた乗員を検知した場合にあっては、確認操作又は原動機の再始動が行われるまでの間）
- ③ 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置は、その機能を維持するためのものとして以下に掲げる要件を満たすこと
- (ア) 原動機の始動から原動機の停止等までの間において、当該装置が作動していない少なくとも以下に掲げる機能不全状態を検知したときは、運転手等が明確に確認できる位置に設置されたステイタスディスプレイを赤色に点灯若しくは点滅させる方法又は断続的な音声による方法によりその旨を通知すること
 - 1) 制御装置（置き去り防止を支援する装置の作動及び作動終了のための機能を有する装置をいう。）の配線の断線
 - 2) 制御装置の電源喪失（ただし、車載バッテリーから電源を取得している装置にあっては、バッテリー上がりに起因する電源喪失を除く。）
 - 3) 確認装置が確認操作の位置で固着する等、確認操作が設計仕様を越えて連続している状態（確認操作が一定時間継続される場合にこれが無効化される場合を除く。）
 - (イ) 電源喪失が起りやすい電源の取得方法（シガーソケット又はコンセントからの電源の取得等）を採用し

ている装置以外の装置にあつては、4.(2)③(ア)2)の故障を検知できない場合、4.(2)③(ア)の規定に関わらず、4.(1)⑦の作動の通知を行わないことをもって、当該故障の通知を行ったものとみなしてもよい。この場合において、装置全体の作動の安定性を向上させるため、電源又は制御装置の回路等を二重系とする等、冗長性を持たせた設計とし、当該故障の通知方法について、運転手等に明確に見える位置に表示すること。(表示例：「本置き去り防止を支援する装置は、光／音による故障の通知が行われている場合に加え、原動機の始動時に光／音による正常作動の通知が行われない場合にも、故障しています。」と記載したシールを貼付。)

④ 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置は、4.(2)②に規定した装置の作動範囲において以下に掲げる警報を行うこと

(ア) 少なくとも次の範囲において車内警報を行うこと

(開始時点)

原動機の停止等の直後又は原動機の停止等の後確認操作が行われない状態で一定時間が経過した時点

(終了時点)

次のいずれかの時点

- ・車外警報が開始する時点
- ・確認操作が行われた時点
- ・原動機の再始動が行われた時点

(イ) 少なくとも、製作者等が定めた時間確認操作が行われない時点から確認操作又は原動機の再始動が行われるまで、車外警報を行うこと

(ウ) 車内警報及び車外警報は両者が同時に作動している時間があっても構わないが、両者ともに確認操作又は原動機の再始動が行われた時点で終了すること

(エ) 車外警報は、原動機の停止等から15分以内に作動を開始すること。また、車外警報は車内警報よりも前に作動してはならない

⑤ 4.(2)④の車内警報は、音による警報で、車内の運転手等に対して十分に聞こえる音圧で、容易かつ明確に認識できるものであること。なお、警報が継続している時間の長さを示すため、音による警報が変化してもよい

⑥ 4.(2)④の車外警報は、音による警報で、少なくとも他の音源に妨げられない場面において、車から50m離れた地点においても十分に聞こえる音圧で、容易かつ明確に異常が認識できるもので、ブザー、アラーム又はホーン等の緊急性を感じる音であること。なお、警報が継続している時間の長さを示すため、音による警報が変化してもよい

⑦ 4.(2)①の確認装置は、確認操作を行う過程において、運転手等が運転席又は乗降口を離れて車内に置き去りにされた乗員がいないか確認できるよう、車両後方の位置に少なくとも1つ以上設置されること

⑧ 4.(2)①の確認装置は、乗員がいたずら等で簡単に確認操作を行えないような構造上又は設置場所上の工夫がなされていること

(3) 自動検知式後付け置き去り防止支援装置は以下に掲げる要件に適合すること

① 自動検知式後付け置き去り防止支援装置は以下に掲げる構造及び機能を備えること

(ア) 原動機の停止等の後、センサーにより車内に置き去りにされた乗員を検知する機能

(イ) 原動機の停止等の後、センサーにより車内に置き去りにされた乗員が検知された場合において、車外に向けて警報を発してその旨を知らせる機能

(ウ) センサーにより置き去りにされた乗員が検知された場合において、運転手等が車内に置き去りにされた乗員がいないか確認した上で確認操作を行う確認装置

② 自動検知式後付け置き去り防止支援装置は、少なくとも、原動機の始動から、原動機の停止等の後に製作者等が定めた時間が経過する時点までの間（当該時点までの間にセンサーにより置き去りにされた乗員を検知した

場合によっては、確認操作又は原動機の再始動が行われるまでの間)において作動すること

③ 自動検知式後付け置き去り防止支援装置の機能を維持するためのものとして、次に掲げる要件を満たすものであること

(ア) 自動検知式後付け置き去り防止支援装置が原動機の始動から、原動機の停止等の間において、当該装置が作動していない少なくとも以下に掲げる機能不全状態を検知したときは、運転手等が明確に確認できる位置に設置されたステータスディスプレイを赤色に点灯若しくは点滅させる又は断続的な音声による方法によりその旨を通知すること

1) 制御装置(置き去り防止を支援する装置の作動及び作動終了のための装置をいう。)の配線の断線

2) 制御装置の電源喪失(ただし、車載バッテリーから電源を取得している装置にあっては、バッテリー上に起因する電源喪失を除く。)

3) 確認装置が確認操作の位置で固着する等、確認操作が設計仕様を越えて連続している状態(確認操作が一定時間継続される場合にこれが無効化される場合を除く。)

(イ) 電源喪失が起りやすい電源の取得方法(シガーソケット又はコンセントからの電源の取得等)を採用している装置以外の装置にあっては、4.(2)③(ア)2)の故障を検知できない場合、4.(2)③(ア)の規定に関わらず、4.(1)⑦の作動の通知を行わないことをもって、当該故障の通知を行ったものとみなしてもよい。この場合において、装置全体の作動の安定性を向上させるため、電源又は制御装置の回路等を二重系とする等、冗長性を持たせた設計とし、当該故障の通知方法について、運転手等に明確に見える位置に表示すること。(表示例:「本置き去り防止を支援する装置は、光/音による故障の通知が行われている場合に加え、原動機の始動時に光/音による正常作動の通知が行われない場合にも、故障しています。」と記載したシールを貼付。)

④ 自動検知式後付け置き去り防止支援装置は、4.(3)②に規定した装置の作動範囲において次の警報を行うこと

(ア) 原動機の停止等の後に、センサーにより置き去りにされた乗員が検知された時点から、確認操作又は原動機の再始動が行われた時点まで、車外警報を行うこと

(イ) 車外警報は、確認操作若しくは原動機の再始動が行われた時点で終了する

⑤ 4.(3)④の車外警報は、4.(2)⑥の規定に従うこと

⑥ 自動検知式後付け置き去り防止支援装置は、センサーの発する検知波がこどもの身体へ及ぼす影響を十分に考慮した上でセンサー及び検知波の強度を選定するものとし、特に故障時においても出力が上昇することがないよう、対策が講じられていること

⑦ 4.(3)①(ア)のセンサーによる検知は、原動機の停止等から15分以内に開始すること

⑧ 4.(3)①(ア)のセンサーは、車両の乗員の座席全体を検知できるよう、取り付ける位置及び個数に配慮すること

⑨ 4.(3)①(ウ)の確認装置は、4.(2)⑦及び⑧の規定に従うこと

5. 使用上の説明責任

(1) 後付け置き去り防止支援装置の販売又は取り付けを行う者は、少なくとも下記の点について、送迎用バスの管理者等に対し、文書等の手段を用いて説明を行うこと

① 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置にあっては、使用方法、注意事項、機能の限界、4.(1)⑦の作動の通知及び4.(2)③(ア)の故障の通知の対象、4.(1)⑦及び4.(2)③(ア)のステータスディスプレイの推奨設置箇所並びに4.(2)③(ア)の検知可能な故障の範囲

② 自動検知式後付け置き去り防止支援装置にあっては、使用方法、注意事項、機能の限界(当該装置のセンサーにより検知可能な対象・状況(時間帯等)を含む。)、4.(1)⑦の作動の通知及び4.(3)③(ア)の故障の通知の対象、4.

(1) ⑦及び4.(3)③(ア)のステータスディスプレイの推奨設置箇所、4.(3)③(ア)の検知可能な故障の範囲並びにセンサー不良に係るリスク及び適切な点検整備の実施の重要性(センサー不良を検知できない場合に限る)

この場合において、下記の事項については、送迎用バスの管理者等が送迎用バスの運用実態と当該装置の整合性を正確に判断するため、より重要な事項として明確に説明し、送迎用バスの管理者等の了解を得ること

(ア) 4.(3)③(ア)の検知可能な故障の範囲並びにセンサー不良に係るリスク及び適切な点検整備の実施の重要性(センサー不良を検知できない場合に限る)

(イ) 当該装置のセンサーにより検知可能な対象・状況(時間帯等)について

(2) 送迎用バスの管理者等が適切に点検整備を実施できるよう、点検整備の際に確認すべき場所、確認方法等を示した文書を送迎用バスの管理者等に提供すること

この場合において、自動検知式の装置の機能を備えるものであって、センサー不良の検知が行えないものにあつては、センサー不良に係るリスクを考慮し、点検整備の頻度・実施方法等を設定することとする。

(3) 後付け置き去り防止支援装置はあくまでもヒューマンエラーによる置き去りを防止するうえでの補助的な役割を果たすものである旨、送迎用バスの管理者等に説明の上、理解頂くこと

(4) 後付け置き去り防止支援装置の温度耐性について、次の説明を行うこと

① 当該装置の温度耐性の上限値が85℃を満たさない場合にあつては、当該装置の製作者等は、装置の取り付けをする者に対し、当該装置を直射日光が当たる場所等の比較的温度の高い場所に設置することができない旨、説明を行うこと

② 当該装置の温度耐性の下限値が-40℃を満たさない場合にあつては、当該装置の販売又は取り付けを行う者は、送迎用バスの管理者等に対し、当該装置の温度耐性の下限値よりも低温の環境下では使用できない旨、説明を行うこと

6. 不具合情報等の収集

送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置に係る苦情や不具合情報を収集し、改善に必要な体制を備えていること

7. 保証期間

動作保証期間を定め、販売時・取り付け時に送迎用バスの管理者等に説明をすること。

8. 申請

(1) 申請者の要件

本要領の対象となる申請者は、後付け置き去り防止支援装置の製造者、又は後付け置き去り防止支援装置の製造者との契約に基づき当該装置の販売を行う者であつて製造者から当該装置の試験及び評価に必要な情報の提供を受けることができる者(以下「製造者等」という。)とする。

(2) 申請方法

① 申請者は、申請に必要な書類を電子メール(電子メール等の記録を出力することにより書面を作成することができるものに限る)、郵送又は直接持ち込む方法により、(4)の申請書類提出先へ提出すること(郵送の場合は、書留郵便等の配達記録が残る方法に限る)。ただし、電子メールにて申請書等を提出する場合、ファイル形式はPDFとすること。なお、持参する場合の受付時間は、平日の10時から17時まで(ただし12時から13時の間は除く。)とする。

(3) 申請に必要な書類及び提出部数

認定を申請する者は、次に掲げる書類等をJATAに提出すること。

① 提出書面一覧(別紙)

- ② 申請書（第1号様式）
 - ③ 装置の外観写真
 - ④ 装置概要説明書 記載すべき内容は、少なくとも次に掲げる事項（(エ)は該当する場合に限る。）とする。
ただし、必要に応じて内容を追加することは差し支えない
 - (ア) 装置の名称
 - (イ) 装置の製作者名
 - (ウ) 装置の機能及び作動条件
 - (エ) 装置の構成、機構及び作動原理
 - ⑤ 装置の外観図及び構造図
 - ⑥ 自己確認表（別記様式1） 少なくとも次に掲げる資料を自己確認の根拠資料として添付すること。また、根拠とする部分は、マーカーで強調する、付箋を付す等により明確にすること
 - (ア) 装置のパンフレット等
 - (イ) 取扱説明書
 - (ウ) 運転者への説明内容及びその方法を記載した書面
 - (エ) 点検整備要領
 - (オ) 品質管理要領
 - (カ) 保証書
 - (キ) 取付方法及び使用方法に係る問合せ先及び受付時間を記載した書面
 - ⑦ 取付け可能な車両
 - ⑧ 不具合情報収集体制等
 - ⑨ 当該装置の導入費用（別記様式2）
 - ⑩ その他認定に当たって必要と認められる書面（追加機能等）
- ※上記①～⑩の書類及びその写し（1部）を提出すること。

(4) 申請書類提出先 公益財団法人 日本自動車輸送技術協会（調査部）

<JATA> 〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番5 全日本トラック総合会館8階
E-mail: chousa@ataj.or.jp

※郵送又は直接持ち込む場合、申請に必要な書類は封筒に入れ、宛名面に「送迎バスの置き去り防止を支援する安全装置に係る申請書類」と明記すること。

(5) 申請に関する問合せ先 公益財団法人 日本自動車輸送技術協会（調査部）

<JATA> TEL: 代表 03-6836-1202

※受付時間は平日の10時から17時まで（ただし12時から13時の間は除く）

(6) 審査

- ① 提出された(3)に掲げる申請書及びその添付書面に不足（必要事項が記載されていない場合又は(3)⑥の資料において根拠となる部分が明確にされていない場合を含む。）がないことを確認した上申請の受付、審査を開始するものとする
- ② 提出された申請書類は、その事由の如何にかかわらず、変更又は取消しを行うことはできない
また、提出された申請書類の返却は行わない
- ③ 申請者の要件を満たさない者が提出した申請書類又は虚偽の記載をした申請書類は、無効とする
- ④ 必要に応じて、JATAから追加資料の提出や説明、当該装置の現品及び当該装置を装着した車両の提示、デ

モンストレーションの実施を求めることがある

- ⑤ 申請及び変更等に係る費用（送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置の性能認定及び評価等に係る手数料規程（上記④に係る費用を含む。））は、申請者の負担とする。

9. 廃止届及び変更時の届出

① 認定を受けた申請者は、8.（3）②から⑥までに掲げる書面（⑥の添付書面を含む。）の内容に変更がある場合であって当該変更内容に関する販売を終了する等により認定を廃止しようとするときは、その旨について記載した廃止届出届（第2号様式）をJATAに提出しなければならない。

② 認定を受けた申請者は、8.（3）④から⑧に掲げる書面の内容に変更があった場合には、速やかにその旨について記載した変更届出書（第4号様式）の当該書面を添付して、JATAに提出しなければならない。

なお、変更の内容に当該装置が認定に係る基準又は条件に適合しなくなった場合は、再申請となる。

附則 この要領は、令和5年1月12日から実施する。

附則 この要領は、令和6年4月1日から実施する。