別紙

令和　　年　　月　　日

提出書面一覧

１．申請者について

|  |  |
| --- | --- |
| 申請者の氏名又は名称 | （フリガナ） |
|  |
| 住 所 | 〒 |
| 連絡先 | 担当者名 |
| 所属・役職 |
| 電話番号 | FAX |
| メールアドレス |

注）会社概要パンフレットを添付すること。

２．申請装置について

|  |  |
| --- | --- |
| 分 類（○をつける） | （　　　）① 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置（　　　）② 自動検知式後付け置き去り防止支援装置（　　　）③ 併用式 |
| 申請装置の名称（製品番号） |  |
|  | （ | ）１．提出書面一覧 | （別紙）※本紙 |
| 添付書類 | （ | ）２．申請書 | （第１号様式） |
| （○をつける） | （ | ）３．装置の外観写真 |  |
|  | （ | ）４. 装置概要説明書等 | （様式自由） |
|  | （ | ）５. 装置の外観図及び構造図 | （様式自由） |
|  | （ | ）６. 自己確認表 | （別記様式１） |
|  | （ | ）７. 取付け可能な車両 | （様式自由） |
|  | （ | ）８. 不具合情報収集体制等 | （様式自由） |
|  | （ | ）９. 装置の導入費用 | （別記様式２） |
|  | （ | ）10. その他 | （必要時のみ） |

第１号様式（送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置性能認定の申請書）

|  |
| --- |
| 受付番号（※）受付年月（※）送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置性能認定の申請書公益財団法人 日本自動車輸送技術協会会長　内藤　政彦殿令和　年　月　日申請者の氏名又は名称住 所装置の名称及び型式、装置の種類　【装置の名称】　【装置の型式】　【装置の種類】① 降車時確認式② 自動検知式③ 併用式（降車時確認式、自動検知式）装置の認定に係る基準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備考 |

（日本産業規格Ａ列４番）

備考

(1)※印の欄は、申請者が記入しないこと。

(2)申請書の提出は、電子メールを用いた方法（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）とすることができる。

第２号様式（送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置性能認定の廃止届）

|  |
| --- |
| 受付番号（※）受付年月日（※）送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置性能認定の廃止届公益財団法人 日本自動車輸送技術協会会長　内藤　政彦殿令和●年●月●日届出者の氏名又は名称住 所装置の名称及び型式　名称：　型式：装置の種類及び認定番号① 降車時確認式（Ａ―　　　）② 自動検知式（Ｂ―　　　　）③ 併用式（降車時確認式、自動検知式）（Ｃ―　　　）装置の認定に係る基準廃止を行う日備考 |

（日本産業規格Ａ列４番）

備考

（１）※印の欄は、届出者が記入しないこと。

（２）廃止届の提出は、電子メールを用いた方法（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）とすることができる。

別記様式２（送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置の導入費用）

|  |
| --- |
| 装置の導入費用１．導入費用（１）装置の価格（２）取付費用 |

注 本様式で記入し難い場合は、様式自由にて別添とすること

第４号様式（送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置性能認定の変更届）

|  |
| --- |
| 受付番号（※）受付年月日（※） 送迎用バスの置き去り防止を支援する安全装置性能認定の変更届公益財団法人 日本自動車輸送術協会会長　内藤　政彦殿 令和●年●月●日 届出者の氏名又は名称 住 所 装置の名称及び型式 　名称：型式：装置の種類及び認定番号 ① 降車時確認式（Ａ―　　　）② 自動検知式（Ｂ―　　　　）③ 併用式（降車時確認式、自動検知式）（Ｃ―　　　）装置の認定に係る基準 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変更内容備考 |

（日本産業規格Ａ列４番）

備考

（１）※印の欄は、届出者が記入しないこと。

（２）変更届の提出は、電子メールを用いた方法（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）とすることができる。

別記様式１（自己確認表）

自己確認表

別記様式１－１ **降車時確認式の後付け置き去り防止を支援する装置**

１．申請者（適であること。）

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 項目 | 内　　　容 | 適　否 | 詳　　　　細 | 根拠資料（必須） |
|  | 次に掲げる者であること。①後付け置き去り防止支援装置の製造者②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っ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 | ①(適)・②(適)・その他(否) |  |  |

２．一般規定（全て適であること。）

| 項目 | 内　　容 | 適　否 | 詳　　細 | 根拠資料（必須） |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ガイドラインへの適合は、一般規定、各方式の装置の機能要件（降車時確認式又は自動検知式）、使用上の説明責任、不具合の対応、保証期間に規定されている要件を満たしたものであること | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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を支援する装置は、電波法（昭和25年法律第131号）等の規定に適合すること | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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 | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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、安全な運転に影響を及ぼすおそれがないこと | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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、自動車の安全な運転に影響を及ぼすおそれがないこと | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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たものであること | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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 | 適・否 |  |  |
| 【任意】乗員のいたずら等にも配慮された設計が望ましい。 | 適・否 |
| ４．（１）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、下記のいずれか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）　青又は緑のステイタスディスプレー（LED、パイロットランプ又はインジケータなどを含む。）を運転手等から明確に確認できる位置で点灯又は点滅により通知（イ）　音声により通知【任意】灯光及び音声による通知を両者とも行うことがより望ましい。 | ア(適)・イ(適)・否・ア＋イ(適) |  |  |
| ２．（１）⑧ | 後付け置き去り防止支援装置は、-３０℃～６５℃（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っては、-３０℃～８５℃）の温度条件下において正常に作動すること【任意】-40℃～85℃の温度条件下において正常に作動すること | -30～65℃(適)・否・-40～85℃(適) |  |  |
| ４．（１）⑨ | 後付け置き去り防止支援装置は、電源電圧が±２０%の間で変動した場合において正常に作動すること | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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た状態において、適当な耐用期間にわたり自動車内の環境に耐えることができるように、特に下記の点に注意して設計及び製造されること（ア）　当該装置の装備による、リード線の断線 、接点の安全等（イ）　当該装置の装備による、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 | （ア） 適・否 |  |  |
| （イ） 適・否 |
| （ウ） 適・否 |
| （エ） 適・否 |
| ４．（１）⑪ | 後付け置き去り防止支援装置は、装備可能な車両の範囲が明確にされたうえで、装備可能な車両に装備されること | 適・否 |  |  |

３．機能等（装置機能等に該当する箇所が全て適であること）

| 項目 | 内　　　容 | 適　否 | 詳　　　　細 | 根拠資料（必須） |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ４．（２）① | 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置は、以下に揚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 | （ア）適・否 |  |  |
| （イ）適・否 |
| （ウ）適・否 |
| ４．（２）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）　原動機の始動から、原動機の停止等の後に、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） | 適・否 |  |  |
| ４．（２）③（ア） | 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置は、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ー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 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。）【任意】（４．（２）③（ア）２）の故障を検知した上で、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であることが望ましい。) 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。）【任意】灯光及び音声による通知を両者とも行う等、運転手等のみに通知を行うのではなく、複数名に対して通知を行う工夫 がなされていることが望ましい。 | (ア)１)適・否(ア)２)+2重系(適）・(ア)２)(適)・(イ)(適)・(ア)３)適・否音＋光 |  |  |
| ４．（２）③（イ）（４．（２）③ア２）の故障を検知できない場合のみ） | 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置は、電源喪失が起こ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．（２）④ | 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置は、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・車内警報が開始してから一定時間が経過して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、制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又は同時に作動をしてはならない | (ア）適・否 |  |  |
| (イ）適・否 |
| (ウ）適・否 |
| (エ）適・否 |
| ４．（２）⑤ | ４．（２）④の車内警報は、音による警報で、車内の運転者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 | 適・否 |  |  |
| ４．（２）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 | 適・否 |  |  |
| 【任意】４．（２）④の車外警報は、車両に設置された装置からの音による警報のみならず、無線送信により保育所等の関係者に対してメール、アプリ、SMS又は園外での音による警報等の警報信号を発する機能等を有することが望ましい | 適・否 |
| ４．（２）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 | 適・否 |  |  |
| ４．（２）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 | 適・否 |  |  |

４．体制等（全て適であること）

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 項　目 | 内　　　容 | 適　否 | 詳　　　　細 | 根拠資料（必須） |
| ５．(１)① | 降車時確認式後付け置き去り防止支援装置を販売又は取付けをする者は、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）のステイタスディスプレー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等について、文書等の手段を用いて送迎バスの管理者等に対して説明を行うことが規定されていること | 適・否 |  |  |
| ５．(２) | 点検整備を実施できるよう、どのように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等を送迎バスの管理者等に提供すること | 適・否 |  |  |
| ５．(３) | 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を管理者等に説明することが規定されていること | 適・否 |  |  |
| ５．(４) | 後付け置き去り防止支援装置の温度耐性について1. 後付け置き去り防止支援装置の温度耐性の上限値が８５℃を満たさない場合にあっては、装置の製作者等は装置の取付けをする者に対して、当該装置は直射日光が当たる場所等の比較的温度の高い場所には設置できない旨説明を行うことが規定されていること
2. 後付け置き去り防止支援装置の温度耐性の下限値が－４０℃を満たさない場合にあっては、当該装置を販売、又は取付けをする者は、送迎バスの管理者等に対して、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が規定されていること
 | 上限温度85℃(適)・65℃+②(適)・否 |  |  |
| 下限温度-40℃(適)・-30℃+①(適)・否 |
| ６． | 装置の使用にあたって不具合が発生した場合にはその発生原因を調査し、設計・製造上の不具合であると判断された場合には、ただちに送迎バスの管理者等に不具合の内容を連絡するとともに、問題が生じる恐れのある装置の改修を実施する体制を整えていること | 適・否 |  |  |
| ７． | 後付け置き去り防止支援装置の動作保証期間が定められていること | 適・否 |  |  |
|  | 後付け置き去り防止支援装置を取り付けた自動車を特定できる車台番号等の情報が申請者又は取付事業者等により管理されていること | 適・否 |  |  |
|  | 後付け置き去り防止支援装置の不具合等に対して修理を行う体制が整備されていること | 適・否 |  |  |
|  | 後付け置き去り防止支援装置のガイドラインへの適合性や均一性を確保して製作されるよう品質管理が行われていること | 適・否 |  |  |

以下の認定に係る留意事項を確認した場合は、□にチェックすること。

* 認定が行われた装置が認定に係る基準及び条件に適合するよう維持しなければならないこと。
* 認定が行われた装置について、書面の提出、装置及び後付け置き去り防止支援装置搭載車の提示並びに業務に関する報告（以下「報告等」という。）を求められた場合は、それに応じること。
* 認定が行われた装置について、次のいずれかに該当するときは、認定を取り消すことができること。
	+ 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とき。
	+ 不正の手段により認定を受けたとき。
	+ 求められた報告等をせず、又は虚偽の報告等を行ったとき。
	+ 当該装置又は当該装置の認定について著しく事実に相違する表示をし、又は実際のものよりも著しく優良若しくは有利であると人を誤認させるような表示をしたとき。

別記様式１（自己確認表）

自己確認表

別記様式１－２ **自動検知式の後付け置き去り防止を支援する装置**

１．申請者（適であること。）

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 項目 | 内　　　容 | 適　否 | 詳　　　　細 | 根拠資料（必須） |
|  | 次に掲げる者であること。①後付け置き去り防止支援装置の製造者②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っ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 | ①(適)・②(適)・その他(否) |  |  |

２．一般規定（全て適であること。）

| 項目 | 内　　容 | 適　否 | 詳　　細 | 根拠資料（必須） |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ガイドラインへの適合は、一般規定、各方式の装置の機能要件（降車時確認式又は自動検知式）、使用上の説明責任、不具合の対応、保証期間に規定されている要件を満たしたものであること | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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を支援する装置は、電波法（昭和25年法律第131号）等の規定に適合すること | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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 2 6 年運輸省令第 7 6 号）の技術上の基準に適合すること | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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、安全な運転に影響を及ぼすおそれがないこと | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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、自動車の安全な運転に影響を及ぼすおそれがないこと | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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たものでないこと | 適・否 |  |  |
| ４．（１）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 | 適・否 |  |  |
| 【任意】乗員のいたずら等にも配慮された設計が望ましい | 適・否 |
| ４．（１）⑦ | 後付け置き去り防止を支援する装置が作動している場合には、下記のいずれかにより少なくとも 原動機 始動時に 運転手 等 に正常作動している旨を通知すること(ア)青又は緑の ステイタスディスプレー（LED 、パイロットランプ又は インジケータなどを含む。）を運転手等から明確に確認できる位置で点灯又は点滅 により通知(イ)　音声により通知【任意】灯光及び音声による通知を両者とも行うことがより望ましい。 | ア(適)・イ(適)・否ア+イ(適) |  |  |
| ４．（１）⑧ | 後付け置き去り防止を支援する装置は、-３０℃～６５℃（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っては、-３０℃～８５℃）の温度条件下において正常に作動すること【任意】-40℃～85℃の温度条件下において正常に作動すること | -30～65℃(適)・否・-40～85℃(適) |  |  |
| ２．（１）⑨ | 後付け置き去り防止支援装置は、電源電圧が±２０%の間で変動した場合において正常に作動すること | 適・否 |  |  |
| ２．（１）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た状態において、適当な耐用期間にわたり自動車内の環境に耐えることができるように、特に下記の点に注意して設計及び製造されること(ア)　当該装置の装備による、リード線の断線 、接点の安全等(イ)　当該装置の装備による、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 | （ア）適・否 |  |  |
| （イ）適・否 |
| （ウ）適・否 |
| （エ）適・否 |
| ２．（１）⑪ | 後付け置き去り防止支援装置は、装備可能な車両の範囲が明確にされたうえで、装備可能な車両に装備されること | 適・否 |  |  |

３．機能等（装置機能等に該当する箇所が全て適であること）

| 項目 | 内　　　容 | 適　否 | 詳　　　　細 | 根拠資料（必須） |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ４．（３）① | 自動検知式後付け置き去り防止支援装置は、以下に揚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 | （ア）適・否 |  |  |
| （イ）適・否 |
| （ウ）適・否 |
| ４．（３）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）において作動すること | 適・否 |  |  |
| ４．（３）③（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イタスディスプレー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、バッテリー上がりに起因する電源喪失を除く。）【任意】（４．（３）③（ア）２））の故障を検知した上で、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であることが望ましい。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。）【任意】灯光及び音声による通知を両者とも行う等、運転手等のみに通知を行うのではなく、複数名に対して通知を行う工夫 がなされていることが望ましい。 | (ア)1)適・否(ア)2)＋2重系(適)・(ア)2)(適)・(イ)(適)(ア)3)適・否音＋光 |  |  |
| ４．（３）③（イ）（４．（３）③ア2）の故障を検知できない場合のみ） | 電源喪失が起こ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．（３）③（ア）２）の故障を検知できない場合、４．（３）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．（３）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１）　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２）　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 | １）適・否 |  |  |
| ２）適・否 |
| ４．（３）⑤ | ４．（３）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 | 適・否 |  |  |
| 【任意】４．（３）④の車外警報は、車両に設置された装置からの音による警報のみならず、無線送信により保育所等の関係者に対してメール、アプリ、SMS又は園外での音による警報等の警報信号を発する機能等を有することが望ましい | 適・否 |  |  |
| ４．（３）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 | 適・否 |  |  |
| ４．（３）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 | 適・否 |  |  |
| ４．（３）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 | 適・否 |  |  |
| ４．（３）⑨ | ４．（３）①ウの確認装置は、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 | 適・否 |  |  |
| ４．（３）①ウの確認装置は、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 | 適・否 |

４．体制等（全て適であること）

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 項　目 | 内　　　容 | 適　否 | 詳　　　　細 | 根拠資料（必須） |
| ５．(１)② | 自動検知式後付け置き去り防止支援装置を販売又は取付けをする者は、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）のステイタスディスプレーの推奨設置箇所、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）等について、どのような手段（文書等）を用いて送迎バスの管理者等に対して説明を行うことが規定されていること | 適・否 |  |  |
| ５．(２) | 点検整備を実施できるよう、どのように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バスの管理者等に提供すること | 適・否 |  |  |
| ５．(３) | 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を管理者等に説明することが規定されていること | 適・否 |  |  |
| ５．(４) | 後付け置き去り防止支援装置の温度耐性について1. 後付け置き去り防止支援装置の温度耐性の上限値が ８５℃を満たさない場合にあっては、装置の製作者等は装置の取付けをする者に対して、当該装置は直射日光が当たる場所等の比較的温度の高い場所には設置できない旨の説明を行うことが規定されていること
2. 後付け置き去り防止支援装置の温度耐性の下限値が－４０℃を満たさない場合にあっては、当該装置を販売、又は取付けをする者は、送迎バスの管理者等に対して、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の説明を行うことが規定されていること
 | 上限温度85℃(適)・65℃+②(適)・否 |  |  |
| 下限温度-40℃(適)・-30℃+①(適)・否 |
| ６． | 装置の使用にあたって不具合が発生した場合にはその発生原因を調査し、設計・製造上の不具合であると判断された場合には、ただちに送迎バスの管理者等に不具合の内容を連絡するとともに、問題が生じる恐れのある装置の改修を実施する体制を整えていること | 適・否 |  |  |
| 　　７． | 後付け置き去り防止支援装置の動作保証期間が定められていること | 適・否 |  |  |
|  | 後付け置き去り防止支援装置を取り付けた自動車を特定できる車台番号等の情報が申請者又は取付事業者等により管理されていること | 適・否 |  |  |
|  | 後付け置き去り防止支援装置の不具合等に対して修理を行う体制が整備されていること | 適・否 |  |  |
|  | 後付け置き去り防止支援装置のガイドラインへの適合性や均一性を確保して製作されるよう品質管理が行われていること | 適・否 |  |  |

以下の認定に係る留意事項を確認した場合は、□にチェックすること。

* 認定が行われた装置が認定に係る基準及び条件に適合するよう維持しなければならないこと。
* 認定が行われた装置について、書面の提出、装置及び後付け置き去り防止支援装置搭載車の提示並びに業務に関する報告（以下「報告等」という。）を求められた場合は、それに応じること。
* 認定が行われた装置について、次のいずれかに該当するときは、認定を取り消すことができること。
	+ 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とき。
	+ 不正の手段により認定を受けたとき。
	+ 求められた報告等をせず、又は虚偽の報告等を行ったとき。
	+ 当該装置又は当該装置の認定について著しく事実に相違する表示をし、又は実際のものよりも著しく優良若しくは有利であると人を誤認させるような表示をしたとき。