

消防車両等緊急運行時の事故防止要領

目 次

第1章 車両編

1	緊急自動車の要件	1
2	緊急自動車の交通事故防止の基本的心構え	1
3	緊急自動車の特例と安全対策	1
(1)	右側通行の特例と安全対策	2
(2)	停止義務免除の特例と安全対策	3
(3)	通行禁止道路の通行と安全対策	4
(4)	最高速度の特例と安全対策	5
(5)	交通事故を起こした場合の運転継続の特例と安全対策	6
(6)	座席ベルトの装着義務が免除される特例と安全対策	7
(7)	その他の特例事項と安全対策	8
4	緊急自動車でも特例を受けない行為	9
5	緊急運行上の留意事項	9
6	交通事故の責任	10
7	緊急自動車の10則	11

第2章 ポンプ編

◎ 可搬式ポンプの保守管理

1	燃料の注意	12
2	バッテリーについて	12
3	真空ポンプについて	12
4	積載車の可搬式ポンプ積載について	12
◎	可搬式ポンプの操作	
1	吸水上の注意	13
2	送水上の注意	13
3	放水後の保守	14

参考資料

◎日常点検

◎緊急自動車使用届出確認書

◎自動車検査証

◎自動車損害賠償責任保険証明書

◎保管場所標章番号通知書

◎リサイクル券（預託証明書）

1 緊急自動車の要件

緊急自動車とは、次の五つの要件を満たしてはじめて法上の緊急自動車となり、種々の優先や特例を受けることになる。

したがって、要件の一つを欠いても緊急自動車とはいえなくなり、優先や特例は認められないという厳格なものであることを認識する必要がある。

- (1) 公共・公益的な機関の自動車であること。
- (2) 公安委員会の緊急自動車使用届出確認済書を搭載していること。
- (3) 緊急用務を遂行する目的であること。
- (4) サイレンを鳴らし、かつ、赤色の警光灯をつけてていること。
- (5) 運転中のものであること。

また、次のような場合には緊急自動車とは言わない。

(6) 火災現場に到着して消火活動を開始している消防車や消火活動を終え帰署途上の消防車。

(7) 患者収容のため待機している救急車や患者を病院へ搬送した後の帰署途上の救急車。

※ 緊急出場中であっても、サイレンの吹鳴あるいは赤色灯の点灯のいずれかを作動させていない状況では緊急自動車とはいえないので注意が必要である。

ただし、継続するサイレン音の断続状態時の瞬時を捉えて吹鳴していないとはみなされない。

なお、警鐘の使用については法令上の緊急車の要件ではないが、消防法第26条第4項の中で「消防車は、消防署等に引き返す際、その他の場合には、鐘又は警鐘を用い一般交通規則に従わなければならぬ。」とされ、運用上他の緊急自動車と区別して火災の発生を一般住民等に広報する効果があり、併用して使用することが望ましいと解釈されている。

2 緊急自動車の交通事故防止の基本的心構え

- (1) 緊急自動車は、その業務の内容が特殊なため、法令の規定のうえで通行方法等について、かなりの優先的、特例的な扱いを受けるが、その反面、資格、要件、注意義務、違法阻却理由等についての制約が設けられている。

このため、常に優先通行権の過信を慎み、自らに与えられた権利と制約を完全に理解し、運転中の事故防止の万全を図ることが大切である。

- (2) 消防車両等の運行は、本要領に基づき隊として行動するのであるから、全員で安全管理を行うという意識を持たなければならない。

3 緊急自動車の特例と安全対策

緊急自動車は、その用務の特殊性から、法令の上で多くの特例を設けているが、特例を過信することなく、以下に安全対策を示すので、運行時にあっては順守すること。

(1) 右側通行の特例（道路交通法、以下「法」という。第39条第1項）と安全対策

緊急自動車の特例	緊急自動車については、「法第17条第5項に規定する場合のほか、追越をするため、その他やむを得ない必要があるときは、法第17条第4項の規定にかかわらず、道路の右側部分にその全部または、一部をはみ出して通行することができる」と規定し、右側通行の特例を認めている。
特例の解説	この規定は、いかなる場合でも無制限に右側通行が許されるというものではなく、「やむを得ない必要があるとき」に限って許されるものである。
安全対策	この場合、車両の間から横断する歩行者・自転車に十分注意し、左右の安全確認と徐行運転を原則とする。 ※注意 「徐行運転」を「減速」程度のイメージで理解してはならない。 「徐行」とは、法第2条第1項第20号に示されているとおり、直ちに停止できる程度、つまり、10km 毎時以下の速度をいう。

(2) 停止義務免除の特例（法第39条第2項）と安全対策

緊急自動車の特例	<p>緊急自動車については、「法令の規定により停止しなければならない場合においては、停止することを要しない」と規定して、一時停止しないで通行できる特例を認めている。</p> <p>法令で一般車両に停止義務を課している規定は、次のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 信号機の信号による停止 (2) 警察官または交通巡視員の行う手信号または灯火を振っての信号による停止 (3) 歩道または路側帯を横断する場合の直前の停止 (4) 乗降中の路面電車の後方停止 (5) 踏み切り停止 (6) 横断歩道を横断する歩行者保護のための停止 (7) 自転車横断帯を横断する自転車保護のための停止 (8) 一時停止標識での停止 (9) 身体障害者保護のための停止
特例の解説	<p>この規定は、高速のままノンストップで通行できるというものではなく、後段に<u>「この場合にはおいては、他の交通に注意して徐行しなければならない」</u>という強い義務を付しての特例である。</p> <p>したがって、他の交通に注意しつつ徐行し、危険な状態があれば一時停止すべきは当然であり、この規定をもって緊急自動車が安全運転の義務を免除されるものではない。</p> <p>むしろ、一般的に停止しなければならない場所を停止しないで通行できることは、より高度な注意義務と危険回避義務を負っているとみなされなければならない。</p>
安全対策	<p>○交差点の通過</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 進行方向が赤信号のとき、必ず一時停止して左右の安全を確認、徐行して進行すること。 (2) 進行方向が青信号のとき、左右の安全を確認し進行すること。 (3) 進行方向が黄信号のときは必ず一時停止し、左右の安全を確認、徐行して進行すること。 (4) 信号機の無い交差点は、一時停止して左右の安全を確認、徐行して進行すること。 (5) 信号機が変わり目のとき、スピードを上げて交差点を通過する車両があることを認識しておくこと。 <p>○踏み切りの通過</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 遮断機を設置している踏切では、踏み切り手前30mでサイレン吹鳴を止めて、踏み切り直前で一時停止し、左右の安全を確認して通過すること。 なお、遮断機の設置されていない踏切では、隊員1人が下車し安全を確認すること。 (2) 踏み切り通過に際し、通過後の自車のスペースが確保できない場合は進行しないこと。 また、踏み切り上では変速しないこと。

(3) 通行禁止道路の通行（法第41条）と安全対策

緊急自動車の特例	車両等は、さまざまな道路標識による通行禁止の規制に従わなければならぬが、緊急自動車はこれに従わなくてもよいという特例を設けている。
特例の解説	この特例の規定には、「徐行」とか「注意」の条件的な明文の義務規定を付していない。しかしながら、一般車両なら通行できないところを、緊急自動車なるが故に、通行できるという特例であるので、当然に最大の注意義務と安全運転義務（法第70条）があるといえる。
安全対策	自転車及び歩行者専用の標識を用いた規制は、法第9条により「特に歩行者に注意して徐行しなければならない義務」が付されており、緊急自動車といえども例外ではないので、歩行者天国や、スクールゾーンに進入する緊急自動車は、特に歩行者天国に注意して10km以下で進行しなければならない。

(4) 最高速度の特例（道路交通法施行令、以下「令」という。令第12条第3項及び第27条の2第2項）と安全対策

緊急自動車の特例	<p>緊急自動車の代表的な特例が、この最高速度の特例である。</p> <p>緊急自動車は、次のような特例速度を設け、迅速な用務達成を容易にしている。</p> <p>(1) 高速自動車国道の本線車道では、100km 毎時。</p> <p>(2) 一般道路等では、80km 毎時。</p>						
特例の解説	<p>(1) 高速自動車国道とは、高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）に基づく道路をいい、具体的には、東日本高速道路株式会社が維持管理するもので、本県では東名高速道路をいい、首都高速道路等は含まれない。</p> <p>(2) 高速自動車国道での緊急自動車の最高速度をバス・乗用車並みの100km 毎時とした理由は、それ以上認めるることは危険性が高く、かつ、100km 毎時で緊急用務は支障なく果たせると考えられたためである。</p> <p>(3) 一般道路等とは、具体的に次の道路が該当する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 国道、都道府県道、市町村道 ◎ 私道、広場等・・・一般交通の用に供している場所 ◎ 自動車専用道路・・・通常「高速道路」と称されているが、横浜横須賀道路、首都高速、第三京浜国道をいう。 ◎ 高速自動車国道の非分離部分の車線、加速車線、減速車線、登坂斜線、流入入路 						
安全対策	<p>一般道路では、80km 毎時となっているが、緊急運行時の場合であっても原則として法定最高速度に従うこととし、道路の状況に応じて必要な減速を行うこと。</p> <p>○法定最高速度とは</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>車 の 種 類</th> <th>法定最高速度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・大型乗用自動車 ・普通自動車（ミニカーを除く） ・自動二輪車（総排気量が250ccを超えるものに限る）</td> <td>60km 毎時</td> </tr> <tr> <td>・上記以外の自動車</td> <td>50km 毎時</td> </tr> </tbody> </table>	車 の 種 類	法定最高速度	・大型乗用自動車 ・普通自動車（ミニカーを除く） ・自動二輪車（総排気量が250ccを超えるものに限る）	60km 毎時	・上記以外の自動車	50km 毎時
車 の 種 類	法定最高速度						
・大型乗用自動車 ・普通自動車（ミニカーを除く） ・自動二輪車（総排気量が250ccを超えるものに限る）	60km 毎時						
・上記以外の自動車	50km 毎時						

(5) 交通事故を起こした場合の運転継続の特例（法第72条第4項）と安全対策

緊急自動車の特例	交通事故を起こした車両等の運転者、その他の乗務員は、直ちに車両等の運転を停止して、「負傷者の救護危険防止の措置をとり、警察官に報告」しなければならない（第72条の1項）が、緊急自動車等の運転者は、他の乗務員にこれを行わせて、自らはその緊急自動車の運転を続けることができる特例を設けている。
特例の解説	この特例は、停止義務まで免除しているのではなく、事故を起こせば必ず運転は停止しなければならない。 その後、他に乗務員がいるときは、乗務員に救護の措置と報告をさせ、自らは緊急自動車の運転を継続することができるのであって、単独運転で他の乗務員がいない場合、自ら全ての措置を行わなければならない。
安全対策	原則として、運転を停止して事故処理にあたり、その旨を上司に報告し指示を受けるものとする。

(6) 座席ベルトの装着義務が免除される特例（法第71条の3第2項）と安全対策

緊急自動車の特例	座席ベルトの装着義務が免除される特例（法第71条の3第2項）
特例の解説	一般的に運転者等は、座席ベルトの装着が義務付けられているが、緊急自動車を運転中の場合（緊急走行中に限る。）は、除外されている。
安全対策	安全管理の徹底を図る見地から、高速で走行するなどの危険性を考えると、むしろ座席ベルトを装着したほうがより安全であり、装着することが望ましい。

(7) その他の特例事項（法第41条第1項及び第75条の9）と安全対策

緊急自動車の特例	<p>法第41条第1項及び第75条の9に次の特例が設けられている。</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 安全地帯、立入禁止部分進入の特例 (2) キープレフトの原則除外の特例 (3) 歩行者の側方通過時の安全間隔保持、徐行義務免除の特例 (4) 車両通行帯に従わない通行の特例 (5) バス専用通行帯等の通行の特例 (6) 路線バス等優先通行帯通行の特例 (7) 路外に出る場合の右左折の方法に従わない特例 (8) 車両横断禁止標識、転回禁止標識等に従わない特例 (9) 進路変更禁止場所での進路変更の特例 (10) 二重追い越しの特例 (11) 追い越し禁止場所での追い越しの特例 (12) 交差点での右左折方法に従わない特例 (13) 進行方向を指定した通行区分に従わない特例 (14) 横断歩道接近時の減速義務免除の特例 (15) 自転車横断帯接近時の減速義務免除の特例 (16) 横断歩道及びその手前30m以内での追い抜き禁止除外の特例 (17) 自転車横断帯及びその手前30m以内での追い抜き禁止除外の特例 (18) 本線車道での横断、転回、後退ができる特例 (19) 加速車線を通行しないで、本線車道に流入できる特例 (20) 出口に接続する車線または減速車線を通行しないで、流出できる特例
特例の解説	<p>これらの規定のとおり緊急自動車は、道路交通法上多くの特権を与えられており、その反面一般車はそれに対応して避讓義務を負わされている。</p> <p>道路交通法上、自車及び他車の危険性を増大する運行方法をとるときには、前方及び周囲の道路と交通の状況を注視し、その安全を十分確認したうえで、これらの危険な運行の措置に出るべき注意義務が緊急自動車の運転者には法律上課せられている。</p>
安全対策	<p>歩行者及び一般車両に対し、避讓義務の励行を期待することなく安全運転に努め、特に降雨時・夜間等の運行、交差点付近の運行及び車両渋滞している道路の運行等に際しては、最大の注意を払うこと。</p>

4 緊急自動車でも特例を受けない行為

緊急自動車には前期のとおり数多くの特例が認められているが、次に掲げる事項については、緊急自動車といえども特例は認められておらず、これを順守しなければならない。

- (1) 歩行者用道路（歩行者天国等）での注意徐行義務（法第9条）
- (2) 歩道通行の禁止（法第17条第1項）
- (3) 軌道敷内通行禁止（法第21条第1項）
- (4) 急ブレーキの禁止（法第24条）
- (5) 車間距離の保持（法第26条）
- (6) 左側追越の禁止（法第28条第1項）
- (7) 割込み運転の禁止（法第32条）
- (8) 横断歩道のない交差点での横断歩行者の保護義務（法第38条の2）
- (9) 徐行場所での徐行義務（法第42条）※緊急自動車であっても徐行義務は免除されない。
- (10) 合図を行う義務及び不要な合図の禁止（法第53条）
- (11) 警音器鳴らせの標識に従う義務（法第54条第1項）
- (12) 安全運転の義務（法第70条）
※緊急自動車の交通事故発生時において、安全運転義務違反が指摘される場合が多い。
- (13) 事故発生時の運転を停止する義務（法第72条第1項）
- (14) 緊急自動車の速度の厳守（令第12条第3項、令第27条第2項）

5 緊急運行上の留意事項

隊長、機関員及び隊員は、消防自動車等の緊急運行にあたっては、次に掲げる事項に留意しなければならない。

- (1) 隊長
 - 周囲の交通状況、道路状態及び速度に注意し、機関員及び隊員に適切な指示をすること。
 - 特に交差点及び対向車線に進入し走行する際は、進入の指示及び安全走行に適切な対応をとること。
 - 車載マイク、モーターサイレン等の安全運行資機材を有効に活用すること。
- (2) 機関員
 - サイレンの吹鳴等によって、興奮することなく冷静を保つこと。
 - 優先意識を排除し、細心の注意をもって運転すること。
 - 事案の緊急性を冷静に判断し、いたずらに現場到着をあせらないこと。
 - 対面する信号機が赤色若しくは黄色を表示している場合または、見通しのきかない交差点では、必ず一時停止した後に徐行して、安全を確認のうえ通過すること。
 - 隊長の安全走行上の指示に従うこと。

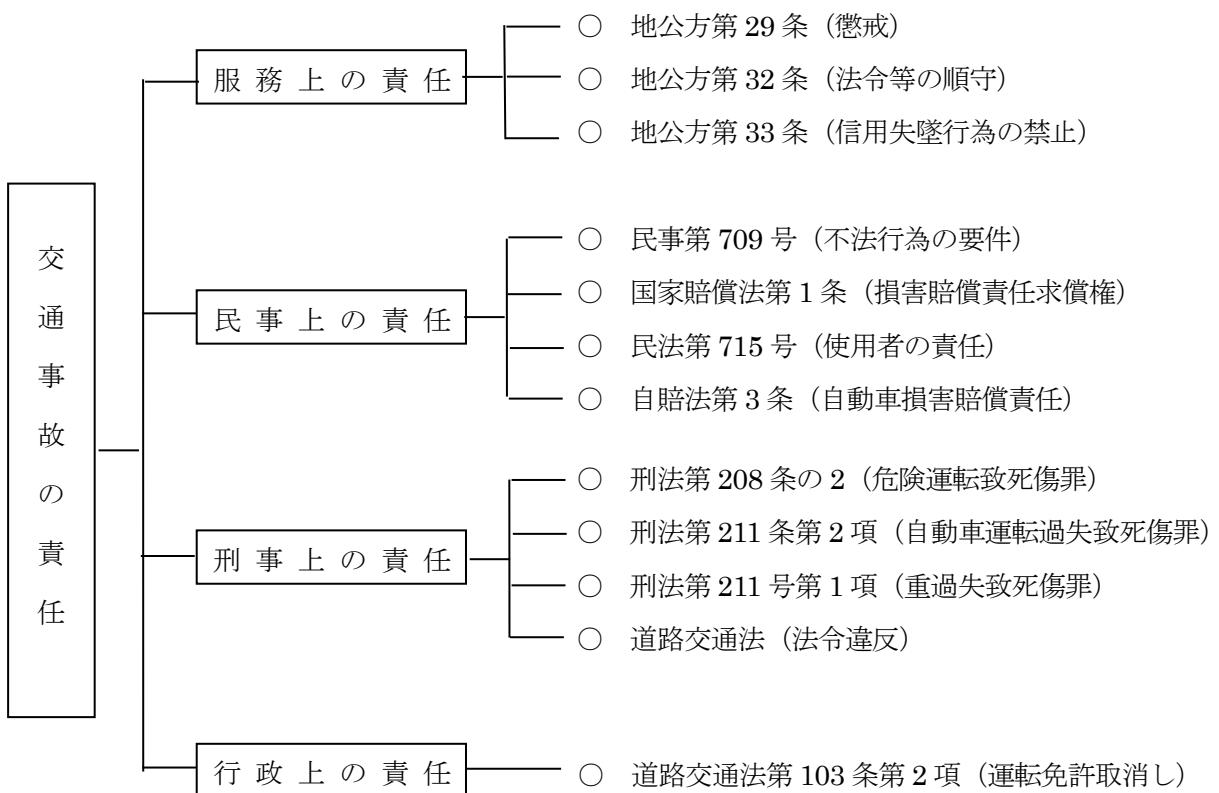
- やむを得ず対向車線を走行する場合は、対面の車両及び歩行者並びに自転車の飛び出しに注意し、徐行運転することを原則とする。

(3) 隊員

- 周囲の交通状況、道路状態及び速度に注意し、隊長及び機関員に適切な助言をすること。
- 隊長の安全走行上の指示に従うとともに、全員で事故防止に努めること。

6 交通事故の責任

交通事故の責任は、過失の度合いにより服務上の責任、民事上の責任、刑事上の責任及び行政上の責任がある。



7 緊急自動車の10則

緊急自動車の運行にあたっては、その職責を全うするうえからも、既に緊急自動車の「五則」とか「十訓」なるものを設け、創意工夫され実施しているところであるが、参考までに例示する。

- ① 心構え：優先権は過信するな
- ② 運転者の義務：機関員はベストコンディションで運転すること
- ③ 競争の禁止：現場到着を競わない
- ④ 予測運転の禁止：予測運転は絶対に避けよ
- ⑤ 安全確認：一時停止又は徐行の励行
- ⑥ 補助者の任務：安全運転呼称の励行
- ⑦ 飛出しの予測：歩行者の飛び出しに注意
- ⑧ 悪気象時の考慮：サイレンが聞こえない、赤色が見えないと判断して運行せよ
- ⑨ 責務の認識：指揮者以下全員が責任者であることを認識せよ
- ⑩ 車載マイクの活用：車載マイクを活用し、他の車両、歩行者に呼びかけよ