

# 交通安全運行要領



瑞 穂 消 防 署  
瑞穂区消防団連合会

# 目 次

## 運転者の責務

- 1 運転者の使命 P 1
- 2 安全運転の心構え P 1

## 道路交通法及び道路運送車両等の関係法規

- 1 緊急自動車の安全運行の意義 P 2
- 2 緊急自動車運行の心構え P 2
- 3 緊急自動車の要件 P 3
- 4 緊急自動車の特例 P 3

## 安全運転の基礎知識

- 1 運転操作の基本 P 9
- 2 運転と性格 P 9
- 3 正しい運転姿勢 P 10
- 4 防衛運転 P 11
- 5 安全な速度と停止距離 P 11
- 6 車間距離 P 12
- 7 交差点の通行 P 12
- 8 夜間運転 P 12
- 9 車から離れる場合 P 13
- 10 車両誘導 P 13
- 11 参考 P 13

## 交通事故処理

- 1 交通事故の場合の措置 P 16
- 2 交通事故に係る法的責任 P 17
- 所属への報告シート P 19

## 車両の点検

- 1 点検整備の目的 P 20
- 2 法的点検の意義 P 20
- 日常点検整備結果記録表 P 21

消防団緊急自動車の出動 P 22

広報車取扱要領 P 26

# 消防団（交通安全運行要領）教養

## 運転者の責務

### 1 運転者の使命

私たちの生活において自動車は切り離すことのできない文明の利器で、自動車の存在により、社会全体が飛躍的に発展したことは間違いない。

この大変便利な自動車も使い方を誤ると凶器となり、悲惨な交通事故を引き起こすこととなる。

運転に携わる者は「自動車は大変便利なものではあるが、一步間違えば、直ちに人命を奪いかねない危険性を併せ持っている。」ということ十分に認識する必要がある。運転をするものは、一人ひとりが車社会の担い手としての自覚と責任を考え安全運転に徹しなければならない。

そのために、運転者は道路状況や交通事情に精通し、正しい運転や整備の知識及び技術を習得する必要がある。

### 2 安全運転の心構え

自動車を安全に運転するためには、少なくとも次のような心構えが必要である。

#### (1) 人命の尊さを知る

運転者に要求されるのは、「人命の尊さを知り、他人に対して思いやりを持つ。」ことである。

#### (2) 交通法令を遵守

交通法令は、人や車が安全に通行できるようにするために定められたものであり、まず交通法令を守ることが安全運転の第一歩である。

#### (3) 譲り合いの気持ちを持つ

道路は、多数の人が譲り合って使わなければならない公共の施設である。運転者は自分本位の考え方を捨て、譲り合いの気持ちを持って運転しなければならない。

#### (4) 強い責任感を持つ

運転者には、交通法令を守って安全運転を行わなければならない義務があり、同時にハンドルを握ったら絶対に事故を起さないという強い責任感を持たなければならない。

#### (5) 運転技術を過信しない

運転技術の過信は、未熟運転よりも危険である。

特に、経験の浅い人はもとより、熟練者であっても気をゆるめることなく、常に謙虚な気持ちで運転さなければならない。

#### (6) 心身の良好な状態で運転する

交通事故の原因には、運転者の心理状態、健康状態が多分に影響するため、常に心身の状態を良好に保たなければならない。

#### (7) 安全速度で走行する

速度は、制限速度を越えなければよいというものではなく、道路や交通の状況、天候などにより安全速度は異なってくる。したがって運転者は、変化する道路や交通の条件を早く正しく認

知し、その場所の状況の応じた安全な速度で走行しなければならない。

(8) 「だろろう運転」はやめる

安全を確認せずに、「歩行者が横断しないだろろう」、「相手の車が一時停止するだろろう」などのだろろう運転（見込み運転）は、事故を起こす原因となることから、慎まなければならない。

(9) 交通弱者の安全を確保する

子供、老人などの歩行者、自転車に乗っている人など、いわゆる交通弱者は、交通規則をよく知らない人が多いことから、走行中これらの交通弱者を認めたときは、赤信号と考えて一時停止をしたり、速度を落としたりして、その行動を注視することが大切である。

(10) 安全確認、防衛運転に徹する

交差点とその付近は最も交通事故の多い場所であることから、特に交差点に進入するときは、徐行、一時停止等により、安全確認を徹底する必要がある。

また、安全運転義務違反に起因する事故も多いことから、これらの事故に巻き込まれないように、安全確認を励行すると同時に、相手の安全運転・遵法を過信しない防衛運転にも配慮することが必要である。

## 道路交通法及び道路運送車両法等の関係法規

### 1 緊急自動車の安全運行の意義

消防用緊急自動車等は、その任務の緊急性から消防法及び道路交通法により、交差点その他の通行の優先、停止義務の免除など走行時の優先通行権、特例が認められている。

しかし、これにより安全運行の注意義務が免除されるものではなく、むしろ、より高度な運行知識と運行技術、さらには、他の交通関係者への細心な安全配慮が要請されているといえる。

また一方において、安全運行により確実に現場に到着することが、組織目的を達成するための前提であると銘記しなければならない。

### 2 緊急自動車運行の心構え

緊急自動車による交通事故としては、優先通行権等を過信したことによる事故が多く発生している。

したがって、緊急自動車の運転者並びに同乗者は、次の点に心掛けるべきである。

- (1) 優先通行権は、あくまでも安全運行を基本条件としたものである。
- (2) 安全運行は、現場到着し、任務を達成するための大前提である。
- (3) 無信号交差点または赤もしくは黄信号時の交差点に進入するときは、その直前で徐行をするなどして安全を確かめながら通過する。
- (4) 避譲しない車、避譲した車のかげから飛び出す車や人もあることに注意し、一方的な見込み運転をさける。
- (5) 道路状況に応じた安全速度に留意し、現場到着を急ぐあまり、スピードを出しすぎない。
- (6) 同乗者全員が、安全運行に徹し、走行中の安全確認、運転者への助言及び車両誘導等に心掛ける。

(7) 交通事故の原因として、運転者の心理状態及び健康状態が大きく影響することから、運転者は常に良好な心身の状態を確保する。

### 3 緊急自動車の要件

緊急自動車とは、「消防用自動車、救急用自動車その他の政令で定める自動車で、当該緊急用務のため、政令で定めるところにより、運転中のものをいう。」(道路交通法(以下「道交法」という。)第39条第1項)と定義されている。

道交法第39条第1項中にある「政令で定める自動車」及び「政令で定めるところにより、運転中のもの」とは、道路交通法施行令、(以下「道交令」という。)第13条により、「次に掲げる自動車で、その自動車を使用する者の申請に基づき、公安委員会が指定したものとする。」

及び道交令第14条により、「道路運送車両法第3章及びこれに基づく命令の規定により設けられるサイレンを鳴らし、かつ、赤色の警光灯をつけなければならない。」とある。

その要件を簡潔に記せば以下の5要件となる。

- (1) 公共、公益的な機関の自動車で、
- (2) 公安委員会の指定等の済んでいるもので、
- (3) それぞれの緊急用務を遂行する目的で、
- (4) 赤色警光灯をつけ、かつサイレンを鳴らして、
- (5) 運転中のもの。

したがって、この、5要件の一つを欠いても緊急自動車とはいえず、道交法上の優先規程や特例規程は適用されない。

例えば、サイレンを鳴らしていても、訓練出動中は緊急自動車とはいえない。また、駐車して消火活動中の車両は、緊急自動車とはいえない。

なお、緊急自動車が他の自動車を誘導することについては、警察用緊急自動車及び自衛隊用緊急自動車(ただし、誘導されるのは自衛隊用自動車に限る。)のみに限定されており、消防用、救急用緊急自動車等には認められていない。(道交令第13条第2項)

### 4 緊急自動車の特例

緊急自動車には、その用務の緊急性から法令上、多くの特例が認められている。しかし、これらは安全運行の義務までも免除されるわけではない。緊急走行の性格から考えれば、むしろより高い注意義務と危険回避義務を負っていることを念頭において、安全運行に努めなければならない。

緊急自動車の特例

(法とは道路交通法、令とは道路交通法施行令)

項目	車両の遵守義務(要約)	緊急自動車の特例(要約)
通行の禁止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者または車両等は、道路標識等によりその通行を禁止されている。(法第8条第1項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急自動車は道路標識等に従わなくてもよい。(法第41条)</li> </ul>

<p>通行区分</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両は原則として道路の中央から左の部分を通行しなければならない。 (法第17条第4項)</li> <li>・ 車両は、安全地帯または道路標識等により車両の通行の用に共しない部分であることが表示されているその他の道路の部分に入ってはならない。 (法第17条第6項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急自動車はやむを得ない必要があるときは、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。 (法第39条第1項)</li> <li>・ 緊急自動車は進入してもよい。 (法第41条)</li> </ul>
<p>左側寄り通行等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両は左側の左寄り通行をしなければならない。(キープレフトの原則) (法第18条第1項)</li> <li>・ 歩行者の側方を通過するときは安全な間隔を保ち、または徐行しなければならない。 (法第18条第2項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急自動車は左寄り通行をしなくてもよい。 (法第41条)</li> <li>・ 緊急自動車はこの義務を免除される。 (法第41条)</li> </ul>
<p>車両通行帯</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両は通行帯の設けられている道路では中央寄り1車線は原則として通行することはできない。 (法第20条第1項)</li> <li>・ バス、貨物自動車、自転車など特定の車両の専用通行帯が設けられている場合には、他の車両はその専用通行帯を通行することは原則としてできない。 (法第20条第2項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急自動車はそこを通行できる。 (法第41条)</li> <li>・ 緊急自動車は専用通行帯に束縛されないで通行できる。 (法第41条)</li> </ul>
<p>路線バス等優先通行帯</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス優先通行帯が設けられている場合には、他の車両はバスを優先させなければならない。 (法第20条の2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急自動車はバス優先の行動をとらなくてもよい。 (法第41条)</li> </ul>
<p>最高速度</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両は指定速度または法定速度を超えてはならない。 (法第22条第1項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急自動車の一般道路等での最高速度は80km/hとする。 (令第12条第3項)</li> <li>* 都市高速等の自動車専用道路もこれに当てはまる。 緊急自動車が高速自動車国道の本線車道を通行する場合の最高速度は100km/hとする。 (令第27条第2項)</li> </ul>

		<p>* 最高速度の標識、標示に縛られることなく上記の法定速度に縛られる。</p>
高速外に出る場合の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両は路外に出るため左折する時は予めその前からできる限り道路の左側端に寄って徐行しなければならない。 (法第25条第1項)</li> <li>・ 車両は路外に出るため右折する時は予めその前からできる限り道路の中央に寄って徐行しなければならない。 (法第25条第2項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急自動車は予め左側に寄らず、徐行しなくてもよい。 (法第41条)</li> <li>・ 緊急自動車は予め中央に寄らず、徐行しなくてもよい。 (法第41条)</li> </ul>
横断等の禁止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両は道路標識等で横断、転回、後退が禁止されているところでは、その行為をしてはいけない。 (法第25条の2第2項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急自動車は禁止場所での横断、転回、後退ができる。 (法第41条)</li> </ul>
道路の変更の禁止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両は黄色ペイントで表示された進路変更禁止の標示を踏み超えてはならない。 (法第25条第2項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急自動車は踏み越えてよい。 (法第41条)</li> </ul>
追越しを禁止する場合	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両は二重追越しをしてはならない。 (法第29条)</li> <li>・ 車両は道路標識等により追越しが禁止されている部分及び次の場所では追越しをしてはいけない。 (法第30条)</li> <li>・ 道路のまがり角付近、上り坂の頂上付近、勾配の急な下り坂、車両通行帯のないトンネル、交差点及びその手前30m以内、踏切及びその手前30m以内、横断歩道及びその手前30m以内、自転車横断帯及びその手前30m以内。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急自動車は2重追越しができる。 (法第41条)</li> <li>・ 緊急自動車は左記の場所でも追い越しができる。 (法第41条)</li> </ul>
左折または右折	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両は左折するときには予めできる限り道路の左側端に寄り、左側端に沿って徐行しなければならない。 (法第34条第1項)</li> <li>・ 右折する時は予めできる限り道路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急自動車は右左折の方法に従わなくてもよい。 (法第41条)</li> </ul>

	<p>の中央に寄り、交差点の中心の直近の内側を徐行しなければならない。 (法第34条第2項)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一方通行路で右折するときは予めできる限り道路の右側端に寄り、交差点の中心の内側を徐行しなければならない。 (法第34条第4項)</li> </ul>	
指定通行区分	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両は交差点手前に進行する方向別に通行の区分が指定されているところでは、その区分に従って通行しなければならない。 (法第35条第1項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急自動車はその区分に従わなくてもよい。</li> <li>* 区分とは右折レーン、左折レーン、直進レーンと呼ばれるもの。 (法第41条)</li> </ul>
横断歩道等における歩行者等の優先	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両等は横断歩道、自転車横断帯に接近するときは、横断歩行者、横断自転車がないことが明らかな場合でない限り、横断歩道の直前で止まれるような速度で進行しなければならない。 (法第38条第1項)</li> <li>車両等は横断歩道及びその手前30mの範囲では、軽車両以外の車両等を追い抜いてはならない。 (法第38条第3項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急自動車はその義務がない。 (法第41条)</li> <li>緊急自動車は追い抜きができる。 (法第41条)</li> </ul>
普通自動車等の運転者の遵守事項(座席ベルトの装着義務)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車の運転手は、座席ベルトを装着しないで自動車を運転してはならない。 (法第71条の3第1項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急自動車を運転中の場合は除外される。</li> <li>* 疾病、その他政令で定めるやむを得ない理由があるときも除外される。 (法第71条の3第1項)</li> </ul>
交通事故の場合の措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故、物の損壊を起こした車両等の運転手その他の乗務員は、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。 (法第71条第1項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急自動車の運転手は、他の乗務員にこれを行わせ、自らはその緊急自動車の運転を続けることができる。 (法第72条第4項)</li> <li>* 他に乗務員がない場合は自ら全ての処置を行わなければならない。</li> </ul>
高速自動車国道等での横断等の禁止	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車は、本線車道においては、横断、転回、後退をしてはならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急自動車は横断、転回、後退をしてもよい。</li> </ul>

	(法第75条の5)	(法第75条の9)
高速自動車国道等での本線車道の出入の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車は、加速車線が設けられているところではその加速車線を通行して本線車道に流入しなければならない。 (法第75条の7第1項)</li> <li>自動車は予め出口に接続する車両通行帯を通行し、減速車線が設けられているところでは減速車線を通行して出口に向かわなければならない。 (法第75条の7第2項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急自動車はいきなり本線車道に流入できる。 (法第75条の9)</li> <li>緊急自動車はいきなり出口に向うことができる。 (法第75条の9)</li> </ul>
停止義務	<ul style="list-style-type: none"> <li>信号機による停止。 (法第7条)</li> <li>警察官または交通巡視員の行う手信号による停止。 (法第6条第1項)</li> <li>歩道または路側帯を横断する場合の直前停止。 (法第17条第2項)</li> <li>乗降中の路面電車の後方停止。 (法第31条)</li> <li>踏切停止 (法第33条第1項)</li> <li>横断歩道を横断する歩行者保護の停止。 (法第38条第1項、第2項)</li> <li>自転車横断帯を横断する自転車保護のための停止。 (法第38条第1項、第2項)</li> <li>一時停止標識での停止。 (法第43条)</li> <li>身体障害者保護のための停止。 (法第71条第2号)</li> <li>高齢歩行者保護のための停止。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緊急自動車については法令の規程により停止しなければならない場合においても、停止することを要しない。この場合においては他の交通に注意して徐行しなければならない。 (法第39条第1項)</li> </ul> <p>* 「徐行」とは法第2条第1項第20号に定義され、直ちに停止できる速度、10km/h以下の速度とされる。</p>

	(法第71条第2の2号) ・ 公安委員会が道路における危険を防止し、その他の交通の安全を図るため必要と認めて定めた事項。 (法第71条第6号)	
--	---	--

### 5 緊急自動車に特例を設けていない規程

緊急自動車には多くの特例が設けられているが、安全運行を基本としていることから、下記の事項については特例が認められない。

(法とは道路交通法、令とは道路交通法施行令)

内 容	備 考
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者用道路での注意徐行義務 (法第9条)</li> <li>・ 歩道通行禁止 (法第17条第1項)</li> <li>・ 軌道敷内通行禁止 (法第21条)</li> <li>・ 急ブレーキ禁止 (法第24条)</li> <li>・ 車間距離の保持 (法第26条)</li> <li>・ 左側追越し禁止 (法第28条第1項)</li> <li>・ 割り込み運転禁止 (法第32条)</li> <li>・ 横断歩道のない交差点での横断歩行者の保護 (法第38条)</li> <li>・ 徐行場所での徐行 (法第42条) →備考</li> <li>・ 合図をしなければならない場合 (法第53条第1項、第2項)</li> <li>・ 不要な合図禁止 (法第53条第3項)</li> <li>・ 警音器鳴らせの標識があるところでの警音器吹鳴 (法第54条第1項)</li> <li>・ 安全運転の義務 (法第70条)</li> <li>・ 事故を起こした場合の停止 (法第72条)</li> <li>・ 緊急自動車の速度の遵守 (令第12条第3項、令第27条第2項)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 法令上徐行すべき場所</li> <li>(1) 道路標識等により徐行すべきことが指定されている道路。</li> <li>(2) 左右の見とおしがきかない交差点または交差点内で左右の見とおしがきかない場所。(ただし、交通整理の行われている交差点及び優先道路を通行している場合を徐く。)</li> <li>(3) 道路のまがり角付近、上がり坂の頂上付近または勾配の急な下り坂。</li> </ul>

## 安全運転の基礎知識

### 1 運転操作の基本

運転操作の基本は、認知・判断・操作である。

つまり、運転の操作の基本、先ず、道路上の諸状況を認知し、次に、認知した状況からどんなことが起きるかを予測し、それに対して適切な運転方法を判断し、さらに判断したことを正確に手足に伝え、ハンドル、ブレーキその他の運転装置を操作することである。

これら一連の基本操作のミスが、交通事故の原因となっているといっても過言ではない。なお、認知の特性として、次の3点が上げられる。

(1) 変動性

認知力ないし注意力は、一定の水準に保つことができず、時間とともに減少する。

(2) 方向性

視線の焦点にあつたところはよく認知されるが、視線からはずれた部分は無視される。

(3) 選択性

片方に注意していれば、他方は必然的に不注意となる。

### 2 運転と正確

同じ条件、同じ環境のもとで運転をしながら、事故を何回も起こす人とまったく起こさない人がある。このことは、運転者個人の性格が運転に大きく影響していることを示している。

安全に運転するには、自分の性格や気質を知って、それをカバーするような運転をすることが大切である。

一般的に事故を起こしやすい性格は、次のようにいわれている。

(1) 自己中心性の強い人

何事も自分本位で、「ともかく自分の考えは正しい」「他人の都合は考えず、地球は自分中心に回っている」というタイプは、ルールや他人の迷惑を考えないので事故を起こしやすい。

——信号無視でつかまると「信号機は、為にならん。」と憤慨するタイプ——

(2) 気分の変化の激しい人

「お天気屋さん」といわれ、今喜んでいたと思ったら、たちまち怒りだすタイプは不安定な運転になって事故を起こしやすい。——信号無視でつかまると「俺のときばかり赤になりやがって。」といまいますがるタイプ——

(3) 協調性のない人

他人に協力しないひとりよがりのタイプは、交通の流れやリズムに逆らうので事故を起こしやすい。——信号無視でつかまると「俺がやったんじゃない！車がやったんだ。」としらを切るタイプ——

(4) 攻撃的な人

相手かまわずとことん追いつめるタイプは、脅かしや強行突破の動作が運転に現れて事故を起こしやすい。——信号無視でつかまると「赤い色だから突っ込んだんだ！闘牛をみ

る。」と攻めるタイプ——

(5) 自己抑制ができない人

欲しいものは何でもすぐ手に入れたがり、悲しいときには人目があるう泣きわめくタイプは、感情のおもむくままに運転するので事故を起こしやすい。——信号無視でつかまると「これで人生が破滅した。」と身を震わすタイプ——

(6) 神経質な人

一つのちりが気になったり、必要以上に抗菌性物品を使いたがるタイプは、気を使うことが多くて注意力が集中できず事故を起こしやすい。——信号無視でつかまると「汚らしい信号だ。」と眉をしかめるタイプ——

(7) 共感性のない人

他人や自然のすばらしさに感動の気持が湧かないタイプは、ゆずり合いを思いつかないので事故を起こしやすい。——信号無視でつかまると「あゝつかまったか。」と考えるだけのタイプ——

以上が「事故指向の7タイプ」であるが、困るのは、このようなタイプの人、自分のタイプを正しく認識できず、自分こそが標準タイプだと信じて疑わないタイプであることである。他人の忠告やかげ口、無礼講の酒席での指弾などは、意外に的を得ているものなので、これらを冷静に受けとめ、自己改革を試みる大切である。

また、緊急自動車の運転担当者を決めるに当たっては、これらの性格を十分に勘案する必要がある。ここで特に注意しなければならないのは、前記の(1)から(6)までのタイプの人、運転技能の面では、ときとしてすばらしい素質を発揮することもあるのでそれに惑わされないようにすることである。

### 3 正しい運転姿勢

運転時の正しい姿勢は安全運転に欠かすことのできない重要な要素である。

即ち、正しい運転姿勢は、①視野が広がる。②適正な運転停止等の操作ができる。③疲れにくい。というような大きなメリットが挙げられる。具体的な正しい運転姿勢は次のとおりである。

ドライビングポジションの合わせ方(自動車を確実にコントロールする7つのポイント)

目——情報を正確に早くより多く取ることが大切。

アイポイントは高めに。

手——ハンドルでメーターを隠さないように。

高さ調整(速度、インジケータランプ等)。

9時15分または10時10分の位置を持ち親指は握りこまずハンドルに添える。

肩——シートバックと肩が離れないでハンドル上部が手のひらで押せる位置にシートバックを起こす。

肘——ハンドルを回しても肘が伸びきらない余裕が有る事。

膝——左足はフットレストに踏んで張れる位置、右足はブレーキペダルを思いっきり踏み込める位置で両膝とも若干の曲がりが出るまでシートをスライドさせる。

尻——シートとの間に隙間が無いように深く座る。

足—ブレーキ操作は踵を着け親指付け根付近で踏み込む。

\* 腰椎の傾斜と大脳活動への影響

115度以上になると大脳活動レベル低下。

125度では殆ど居眠りに近い。

115度～120度は休憩に近い。

90度では始めは高いが10分運転後、急速低下し長時間運転には不向き。

105度位では最高活動レベルが最後まで下らない。

(理想的角度105度～110度)

#### 4 防衛運転

防衛運転とは、他の運転者や歩行者が仮に不適切な行動に出た場合、あるいは運転上、他の悪条件が発生した場合でも、常に事故を防止できるような運転のことである。

事故を起こさない、起こさせない運転のための防衛運転の主な留意点は、次のとおりである。

- ① 他車に近すぎないこと。
- ② 不必要に他車のそばにいないこと。
- ③ できるだけ、マヌーバー（巧みな操縦）を。
- ④ 視覚的に遠くから見えるようにして相手に印象づけること。
- ⑤ 常に目的を明確にし、相手にわかるようにして動けること。
- ⑥ 運転中、決して教師たろうとしないこと。
- ⑦ 決して不必要に相手の邪魔にならないこと。
- ⑧ ある状態では常に意識した運転を。
- ⑨ 混雑をできるだけ避けること。
- ⑩ 余裕を作り、それを大切にすること。

#### 5 安全な速度と停止距離

自動車を安全に運転するためには、自動車のもつ速度を道路や交通の状態、自動車の性能、自分の技量にあわせて、コントロールすることが大切である。

##### (1) 安全な速度

安全な速度とは、直ちに時速何kmというものではなく、法令による制限速度の中でしかも、道路や交通の状況、状態に合った速度を運転者自信の判断で決めることである。その判断の要素として、速度と制動距離の関係、速度と衝撃力等を十分に認識している必要がある。

なお、「制限速度」とは、各種の条件を考慮した安全速度の上限のことであり、「徐行」とは、直ちに停止できるような速度で進行することであることに注意しなければならない。具体的には、ブレーキを操作してからおおむね1m以内で停止できるような速度で進行することとされている。それを速度にするとおおむね10km/h以下の速度といわれている。

##### (2) 停止距離

運転者が危険を感じてブレーキをかけたとしても、車はすぐに停止させられるものではない。

また、路面が雨にぬれ、タイヤがすり減っている場合の停止距離は、乾燥した路面でタイヤの状態がよい場合に比べて2倍程度に延びることがある。

このようなことから、運転者は天候、道路状況などにより刻々変化する停止距離を考えて、危険が発生した場合でも安全に停止できる控えめな速度で運転することが大切である。

## 6 車間距離

車間距離は、確実な停止距離を確保するのが目的である。

車間距離をどのくらいにするかは、運転者のブレーキ反応の早い遅いによっても変わってくる。その他に、天候、路面やタイヤの状態、荷物の重さなどを考えに入れ、前の車が急に止まっても、これに追突しないような安全な車間距離をとらなければならない。

安全な車間距離は停止距離を目安にして考える。乾いた舗装道路の場合、30~60km/hで走行中の車間距離は、おおむね速度計の読みの数字から15を引いた距離(m)になる。

例えば：30km/hのとき…… $30 - 15 = 15$ m以上

60km/hのとき…… $60 - 15 = 45$ m以上

## 7 交差点の通行

交差点とその付近で交通事故の約6割、さらに死亡事故の約4割が発生しているといわれており、交差点では特に、次の点に留意することが重要である。

- (1) 交差点通過時は、信号を守ることは当然であるが、信号機がない交差点においては一時停止や徐行をして、歩行者、対向車の動きなど回りの安全を確認すること。
- (2) 信号の変わりめは、右折しようとする車が発進を開始するなど、危険要素が多いことから、特に注意しつつ進行すること。
- (3) 自車に優先権があっても、相手方が進路を譲ってくれたことを確認してから進行すること。
- (4) 自動車には、内輪差や死角があり、この死角は大型車ほど大きいことから、左折の際には、歩行者や自転車などの巻き込みに注意すること。

## 8 夜間運転

夜間運転の場合には、前照灯の照らす範囲だけに視界が限定されて、物が見えにくくなったり、他の車の速度や走行位置などの判断も著しく不正確になるため、次の事項に留意すること。

- (1) 視界に応じた速度で走行する。
- (2) 対向車のライトに眩惑されて、一瞬前方が見えなくなることがある。
- (3) 裏通りや、暗い道路を走行する場合で対向車のないときは、時折、前照灯を上向きにして前方の状況を確認する。
- (4) 自車と対向車の前照灯の光の交錯する中に、人が入ると、それが見えなくなることがある。

## 9 悪天候下の運転

雨や雪などの天候は、運転にとって悪条件である。このような場合、条件の悪さを認識し、これに対応する心構えを持ち、運転方法も変えなければならない。

- (1) 雨天の場合は視界が悪くなり、路面が滑りやすくなる。特に降りはじめは、埃や泥が水を含んで糊状になるため注意する。
- (2) 路面が水溜り状態になっている場合は、高速で走行すると、ハイドロ・プレーニング現象を起こし滑走する。また、ブレーキドラムに水が入ると、ブレーキが効かなくなる。
- (3) 歩行者が傘に隠れて、自動車の接近に気づかなかつたり、雨の音に遮断され、音の情報がとりにくく、車の接近がわからない場合がある。
- (4) 集中豪雨は、土砂崩れ等をもたらすので崖下や路肩部分に寄らない。
- (5) 雨の場合はスリップを起こさないよう、急加速、急ハンドル、急ブレーキは絶対避ける。
- (6) 道路から踏み外さないため、輪だちの跡を走行するように心掛ける。
- (7) 道路が冠水している場合、一般的にはおおむねタイヤの半径以下までが走行可能となる水深の目安である。

## 9 車から離れる場合

駐車中の自動車から離れる際にはオートマチック車にあつては「P」レンジにすることはもちろんのこと、車が動き出さないよう安全な措置をとるとともに、エンジンキーをはずし、他人に勝手にその自動車を運転させることのないようにしなければならない。特に、緊急車両は、盗難により、各種犯罪に利用された場合の重大性を認識していなければならない。盗難防止装置の装備についても配慮するとよい。

なお、坂の途中に駐車する際には、ハンドブレーキだけに頼ることは大変危険であるので必ず車輪止めをすることが必要である。

また、万一動き出した場合でも縁石が歯止めとなって停まるよう前輪の向きを、縁石と交差するように向けることが大切である。

\* 上り坂——ハンドルを右に一杯に切る。

下り坂——ハンドルを左に一杯に切る。

## 10 車両誘導

- ・ 誘導は、一般車両、通行人及び足元に注意して行う。
- ・ 後退する車両の直後で誘導しない。
- ・ 後退時の誘導は、運転手に手の甲を向け垂直から後方に動かす。
- ・ 合図は、用手又は警笛（連続して短二声）を用い、距離、幅員、高さ及びその他障害物を明確にして誘導する。
- ・ 夜間の誘導は、照明器具を活用する。
- ・ 歩きながらの誘導は、つまづき等に十分注意する。

## 11 参考

- ・ スピードと衝撃力
 

時速 20 km/h	——とび降りるときの高さ (ビルの階数)	2 m
時速 40 km/h	——とび降りるときの高さ (ビルの階数)	6 m ( 2階)

時速 60 km/h——とび降りるときの高さ (ビルの階数) 14m (5階)

時速 80 km/h——とび降りるときの高さ (ビルの階数) 25m (8階)

時速100 km/h——とび降りるときの高さ (ビルの階数) 39m (13階)

時速120 km/h——とび降りるときの高さ (ビルの階数) 56m (19階)

\* 走行中の車がコンクリート壁に激突したときの衝撃力をビルからとび降りた場合に換算。

#### ・ 見通し距離

見通し距離は、カーブの半径により、また道路の構造、天候により変化するので、見通し距離に応じた速度で運転することが必要である。

見通し距離 (m)	15	20	25	30	35	40	45	50
安全最高速度 (km/h)	20	25	30	35	38	42	45	48

\* カーブの角度がきつい程見通し距離は短く、安全速度も遅い。カーブが緩やかな程見通し距離は長く、安全速度も速くなる

#### ・ スピードと視野のせばまり

A 停止しているとき 200度

B 60 km/hのとき 100度

C 70 km/hのとき 65度

D 100 km/hのとき 40度

#### ・ スピードと視力 (静体視力1.2の人の場合)

速度10 km/h 視力1.0

速度29 km/h 視力0.8

速度54 km/h 視力0.7

速度72 km/h 視力0.6

\* 静体視力とは、車が止まっているときの視力

#### ・ 死角

運転者から見るできない範囲を死角といい、その死角の要素としては、

(1) 車の構造上からの死角……ドア、フレームなどによる死角

(2) 他の障害物による死角……他の車、道路上の障害物等による死角

(3) 目の機能からくる死角……目の位置を変えずに見わたせる範囲が限られることから生ずる死角

が、あげられる。

車を運転する場合、この死角の範囲をあらかじめ知っておくことが必要であり、運転席にいたならば、死角の範囲を確認する習慣が大切である。また、運転中は回りの交通状況を確認し、死角をつくらないことが安全運転上、重要である。

- **ペーパー・ロック現象とフェード現象**

下り坂でフットブレーキを使いすぎると、ブレーキシューとドラムの熱を受けてホイールシリンダーが過熱状態になり、ブレーキ液が沸騰してパイプ内に気泡が発生することがある。この状態になるとブレーキ・ペダルを踏んでも踏みこたえがなく、今まできいていたブレーキが急にきかなくなる。

この現象を「ペーパー・ロック現象」という。

フットブレーキを使いすぎて、ブレーキシューとドラムが加熱すると、ブレーキライニングが高温のため変質して摩擦係数が極端に小さくなり、ブレーキがきかなくなる。この減少を「フェード現象」という。

いずれの場合も、フットブレーキの使いすぎによるものである。

長い坂道を下るときは、エンジンプレーキを使い、必要に応じてフットブレーキをかけるようにすることが大切である。

- **ハイドロ・プレーニング現象（水膜現象）**

ハイドロ・プレーニング現象とは、タイヤがある程度の水の層（約10mm）の上を高速で通過するとき、タイヤと路面との間に水の膜ができ、水上スキーのように浮かび上がってしまう現象のことをいう。

この状態になると、ハンドルもブレーキもまったくきかず、場合によっては路外にとび出すことにもなりかねなく、大変危険である。

この現象は、時速90kmぐらいの速度で発生するが、必ずしも一定しておらず、タイヤが磨耗していると、もっと遅い速度であっても発生する。特に、降雨時の高速道路では速度を落として走行しないと非常に危険であり、この現象が起きると、車が急に油の上にも乗りあげたような感じがするので、すぐ気がつくが、このようなときには、両手でハンドルをしっかりと押さえ、エンジンプレーキを使って徐々に速度を落とすことが大切である。

- **スタンディング・ウェーブ現象**

スタンディング・ウェーブ現象とは、高速走行時に見られる現象で、タイヤが高速回転によって、接地面と離れるタイヤの一部分に、ふくらみが現れ、それが波を打ったよう広がり始めることをいう。

この現象が発生すると、タイヤは高熱を帯び、ついにはこの熱のためトレッドゴムが除々にちぎれてとび散るようになる。スタンディング・ウェーブ現象は、タイヤの空気圧が低いほど発生しやすいので、高速走行するときは、タイヤの空気圧を高めにする必要がある。

- **グレア現象（蒸発現象）**

ヘッドライトの主光軸と対向車の主光軸の交わった地点の一部が光の膜となり、その中にいる人を包んでしまい、突然見えなくなることがあるが、これをグレア現象（蒸発現象）という。

雨降りの夜間では雨つぶの乱反射と重なり、この現象がいつそう現れやすくなる。

対向車とすれ違う場合、ライトを下向きにしたり、減光してグレア現象を防ぐことが必要である。

- **内輪差**

内輪差とは、右左折する場合に後輪が前輪より内側を通るとようになるが、この前後輪の軌跡の

差を内輪差という。

内輪差は自動車のホイールベースによって異なり、ホイールベースが長くなれば内輪差も大きくなる。

最大内輪差は、ハンドルをいっぱいに切った状態でホイールベースの約1/3ぐらいになる。したがって、はしご車などの大型車は内輪差が大きくなる訳であり、また、左後方に運転者席からは死角となる部分があるので歩行者や自転車などを巻き込まないように十分に注意しなければならない。

## 交通事故処理

### 1 交通事故の場合の措置

#### 道路交通法第72条

- 1 車両等の交通による人の死傷又は物の損壊（以下「交通事故」という。）があったときは、当該車両等の運転者その他の乗務員（以下この節において「運転者等」という。）は、直ちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止あうる等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者（運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員。以下次項において同じ。）は、警察官が現場にいるときは当該警察官に、警察官が現場にいないときは直ちにもよりの警察署（派出所又は駐在所を含む。以下次項において同じ。）の警察官に当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。
- 2 前項後段の規程により報告を受けたもよりの警察署の警察官は、負傷者を救護し、又は道路における危険を防止するため必要があると認めるときは、当該報告をした運転者に対し、警察官が現場に到着するまで現場をさつてはならない旨を命ずることができる。
- 3 前二項の場合において、現場にある警察官は、当該車両等の運転者等に対し、負傷者を救護し、又は道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要な指示をすることができる。
- 4 緊急自動車若しくは傷病者を運搬中の車両又は郵便物運搬用自動車、乗合自動車、トロリーバス若しくは路面電車で当該業務に従事中のものの運転者は、当該業務のため引き続き当該車両等を運転する必要があるときは、第1項の規程にかかわらず、その他の乗務員に第1項前段に規程する措置を講じさせ、又は同項後段に規程する報告をさせて、当該車両等の運転を継続することができる。

#### \* 解説

##### 事故状況の把握

- ・ 事故が発生した場合は、直ちに車両の運転を停止して、被害者発生の有無、車両の破損状況等を確認すること。

##### 法令上の緊急措置

- ・ 人を救護する立場にあることを銘記し、負傷者救護を優先させること。

- ・ 二次的事故の発生を防止するため、路上の散乱物を速やかに片づかること。  
また、やむなく事故車両を移動させるときは、停止位置、車両の向き等を明確にしておくこと。
- ・ 軽微な事故であっても、警察への報告は必ずすること。

#### 救急車要請の可否判断

- ・ 負傷者が出た場合は、その軽重にかかわらず必ず救急車を要請すること。

#### 乗務継続の可否判断

- ・ 緊急自動車は道路交通法上、必要があるときは、乗務員に法令上の緊急措置等を講じさせ、運転を継続することができるが、市民感情等を考慮し、できるだけ運行を中止し、代替隊出動要請の措置を講じること。
- ・ 一般走行時の事故の場合は、業務継続の特例はないので、必ず現場にとどまり、警察官の指示を受けること。

#### 所属への事故報告

- ・ 業務執行体制の確保上、早急に対策を講じなければならない場合もあることから、どのような事故でも必ず速報すること。

#### 事故調査

- ・ 調査内容については、関係者以外には、みだりに口外しないこと。
- ・ 現場における確認事項は必ずメモしておくこと。

## 2 交通事故に係る法的責任

近年、交通事故の発生は全国的にも増加傾向にあるなかで、消防車等の緊急自動車の交通事故防止は特に重要な課題である。

もし、交通事故を起してしまった場合、現場への到着に支障が出るばかりでなく、次のような法的責任が発生する。

### 刑事上の責任

- ・ 刑法第211条 業務上過失致死傷罪  
「業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、5年以下の懲役若しくは禁固又は50万以下の罰金に処する。重大な過失により人を死傷させた者も、同様とする。」
- ・ 刑法第208条の2 危険運転致死傷  
「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で四輪以上の自動車を走行させ、よって、人を負傷させた者は10年以下の懲役に処し、人を死亡させたものは1年以上の有期懲役に処する。その運行を制御することが困難な高速度で、又はその進行を制御する技能を有しないで四輪以上の自動車を走行させ、よって人を死傷させた者も、同様とする。—以下略—」
- ・ 道路交通法  
無免許運転（免許証の有効期限切れ後や免許停止期間中に運転すればこれに該当する。）等の道路交通法違反

### 民事上の責任

- ・ 民法第709条 損害賠償責任

「故意又は過失に因りて他人の権利を侵害した者は、之によりて生じたる損害を賠償する責任に任ず。」

- ・ 自動車損害賠償補償法第3条

「自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる。—以下略—」

- ・ 国家賠償法第1条

「国又は公共団体の公権力の行使に当る公務員が、その職務を行うについて、故意又は過失によって違法に他人に損害を加えたときは、国又は公共団体が、これを賠償する責に任ずる。

前項の場合において、公務員に故意又は重大な過失があったときは、国又は公共団体は、その公務員に対して求償権を有する。」

### 行政上の責任

- ・ 道路交通法 運転免許の停止、取消し等の行政処分

### 服務上の責任

- ・ 地方公務員法 第28条 (降任、免職、休職等)

第29条 (懲戒)

第33条 (信用失墜行為の禁止)

### 参考文献

よくわかる消防自動車等の運転整備  
道路交通法解説

所属への報告シート

報 告 者	団 名		氏 名		
事 故 車 両	当 方	車両名・登録番号			
		運転者・職・氏名			
	相手方	車種・登録番号			
		運 転 者	住所		
			氏名・年齢		
電話番号					
勤務先名称・電話番号					
事 故 発 生 場 所					
事 故 概 要					
負 傷 者 等	当 方	□無 □有 (軽傷 人 中等傷 人 重傷 人)			
		(搬送先)		(対応救急隊)	
	相手方	□無 □有 (軽傷 人 中等傷 人 重傷 人)			
		(搬送先)		(対応救急隊)	
警 察 へ の 連 絡		(対応警察官所属・職・氏名)			

## 車両の点検

### 1 点検整備の目的

最近の自動車や装置の性能は大変よくなっているが、あくまでも動く機械である以上、使用しているうちには部品が劣化したり、機能が低下していくことは避けられない。

自動車や装置の整備が行き届かなかったことによって、運転者、歩行者の生命や財産に危害や損害を与えないように、あるいは環境に悪影響がないように、また消防活動に支障がないように、使用者は責任を持って維持管理することが必要となる。

このため日常的あるいは定期的に点検、整備を行い、安全で環境に優しい状態を保つ必要がある。

### 2 法定点検の意義

自動車は、保安基準に適合していることが運行要件とされており、道路運送車両法では、自動車を点検整備し保安基準に適合するように維持する責任は自動車の使用者にあるとし、具体的な点検整備として、自動車の使用者等は日常点検整備（車両法第47条の2）と定期点検整備（車両法第48条）を行わなければならないこととされている。

日常点検整備は自動車を運行するものが、1日一回、業務を開始する前に行う点検である。

この点検は、運転席に座ったり、エンジンルームをのぞいたり、また自動車の周囲を回りながらその状態をみることによって容易にできるものである。

点検の結果、不備がある場合は直ちに必要な整備を行わなければならない。

定期点検整備は、決められた期間ごとに点検の時期及び自動車の種別、用途によって、定められた技術上の基準（自動車点検基準）により自動車を点検するもので、使用者あるいは使用者が委託した者（整備工場等）のいずれかが実施することとなるが、点検の結果、道路運送車両の保安基準に適合しなくなるおそれがあるか、または適合しない状態にあるときは、日常点検基準と同様に必要な整備をしなければならない。

\* 車両は、日常点検整備、定期点検整備などが法律で定められていますので確実に行いましょう。そこで団会議や火災予防広報の機会をとらえて、日常点検整備を行うとともに定められた時期に定期点検整備を行います。

また、日常点検整備を行った場合は、確実に記録を作成し管理してください。

### 日常点検整備結果記録表

点検箇所	チェック	点検内容
ブレーキ		ブレーキ・ペダルの踏みしろは適当でブレーキのききが十分である。
		ブレーキの液量。
		駐車ブレーキレバーの引きしろは適当である。
タイヤ		タイヤの空気圧は適当である。
		亀裂及び損傷はない。
		異常な磨耗はない。
		溝の深さは十分である。
バッテリー		液量は適当である。
灯火装置及び方向指示器		点灯又は点滅具合は良好で汚れや損傷がない。
		サイレンの吹鳴音は良好である。
エンジン		冷却水の量は適当である。
		ファンベルトの張り具合は適当で損傷がない。
		エンジンオイルの量は適当である。
		エンジンのかかり具合は良好で異常音がない。
		低速及び加速の状態は適当である。
ウインドーウォッシャー及びワイパー		ウインドーウォッシャーの液量が適当で噴射状態は良好である。
		ワイパーの動きは良好である。
運行において異状が認められた箇所		当該箇所に異状がない。
特記事項		
点検日	点検者	
年 月 日		

# 消防団緊急自動車の出動

## 1 緊急自動車の届出を済ませていることを確認しましょう。

あなたの消防団の車に「緊急自動車届出確認証」が備え付けられてることを確認しましょう。

## 2 消防団の車が「緊急自動車」に変身するのはどんなときでしょうか？

赤色灯を点け、サイレンを鳴らして火災現場へ出動するとき、消防団の車は、緊急自動車として道路交通法の特例を受けることができます。また通行の優先権もあります。道路交通法の特例は沢山ありますが、主なものは次表のとおりです。

項目	緊急自動車の特例(要約)
停止義務	信号機による停止、踏切停止、一時停止標識での停止、横断歩道での横断者保護のための停止しなければならないところは、停止することなく徐行して進むことができる。 (法第39条第1項)
追越し禁止	追越し禁止区域で追越すことができる。(法第41条)
車両通行帯	右折・直進等の通行帯やバス専用レーンに制限されることなく通行できる。(法第41条)
通行の禁止等	道路標識等に従わなくてもよい。(法第41条)

通行の優先権とは次のとおりです。

- 交差点又はその付近において、消防団車両が接近してきたときは、他の車両は交差点を避けて、一時停止しなければならない。
- 交差点以外の場所において消防用車両が接近してきたときは、他の車両は消防用車両の通行を妨げてはならない。

「特例や優先権があるから」と安易な気持ちで緊急自動車を運転すると交通事故を引き起こします。常日頃から高い安全意識を持ち、的確な運転技術を身につけるよう努力しましょう。

## 3 緊急出動するとき、誰が運転できるのですか？

道路交通法では、火災予防のため学区を巡回するときの運転者は、自動車運転免許を持っているならば、誰でも運転できます。ところが、緊急出動するときには次の資格を満たす団員でなければなりません。

普通自動車 (軽自動車を含む)	普通免許を有する者で、免許歴が大型、普通または大型特殊のいずれかを受けていた期間が通算して2年以上の者 年齢の制限は、なし
--------------------	--

また、本市消防では、道路交通法の資格とあわせて、①消防団長から緊急自動車の機関員として指名されていることが必要であるとしています。

さらに、緊急自動車の機関員として指名をうけた者は、消防署等が行う運転講習を受講してください。年間教養計画に「安全運転教養」を示しますので、必ず受講しましょう。

#### 4 緊急出動するときの速度はどのくらいですか。

速度の出し過ぎで、事故を起こしては何にもなりません。また、追い越しを繰り返すような運転を行うことも危険です。周囲の道路状況を冷静に判断し、安全に現場に到着できる運転でなければいけません。

消防隊、救急隊の場合、実際の走行速度は40km前後です。周囲の自動車の流れに乗って走行し、赤信号の交差点ではいったん停止し、安全を確認し、徐行しながら横断するというが緊急出動の実際です。

#### 5 緊急出動するとき、シートベルトはつけるのですか？

緊急出動する場合はシートベルトを装着することを除外されていますが、安全対策から装着するようにしましょう。

#### 6 緊急出動するときの服装は？

活動服（防火衣）、保安帽及び半長靴（ゴム半長靴）が、出動時の服装ですが、機関員は、運転しやすい服装で運転し、現場に到着後、防火衣を着て半長靴を履いても差し支えありません。

#### 7 緊急出動するときの要領は次のとおりです。

##### 【1】詰所から出動するとき

火災現場の住所をしっかりと把握し、出動団員の乗車を確認して出動します。火炎、黒煙の上昇などが、平常心をなくしやすい状態となりますので冷静な気持ちで確実に現場へ到着するよう出動しましょう。

- ① シッター等が完全に上がっているか、障害物の有無を確認します。
- ② 赤色灯、サイレンを鳴らし、道路ぎわまで徐行しながら進みます。
- ③ 歩行者、自転車及び一般車両を確認し、安全を確かめて車線に入ります。
- ④ 安全確認は必ず同乗者全員で行いましょう。

##### 【2】交差点を通行するとき

「赤信号交差点」はもっとも注意を必要とする状況です。優先通行権を過信することなく、安全を十分確認してから徐行し進みましょう。消防隊も次の①～⑤を守り交差点を通行しています。

- ① 必ず、徐行しながら進入し、見通しが悪い場合は一時停止をするなど一般車両の停止を確認します。
- ② 徐行しながら交差点内に進入します。
- ③ 同乗者全員で左右の安全確認をしてください。
- ④ 運転者及び助手席同乗者は安全呼称をしながら通過します。
- ⑤ 同乗者全員が常に安全運行に最大の注意をしましょう。

「一時停止標識のある交差点または見通しの悪い交差点」は、出会い頭の事故が多く発生しています。危険を事前に回避する運転を行ってください。

- ① 徐行しながら進入し、見通しの悪い場合は、必ず一時停止をします。
- ② 徐行しつつ、前方に進み、一般車両の停止を確認した後、進みます。
- ③ 同乗者全員で左右の安全確認をしてください。
- ④ 運転者及び助手席同乗者は安全呼称をしながら通過します。

### 【3】渋滞の中を走行するとき

渋滞の中に入ってしまうことがあります。中央分離帯がある場合は、反対車線を走行することはありません。センターラインを超えて走行することは可能ですが、反対車線の車両は、「自分には関係ない」と思いがちです。無理な追越しは避けましょう。

- ① 安全を確認しつつ、車の流れに併せて運転をします。
- ② 一般車両に道を譲るようマイクを活用して協力を要請します。
- ③ 通行が不可能な場合は、一旦サイレンを停止し、通行可能な状況になってからサイレンを吹鳴し、緊急走行を継続します。
- ④ 決して無理な追越しや走行を行わないようにしましょう。

### 【4】火災現場へ到着したとき

歩行者や一般車両の通行に注意し、交通の障害とならない場所で後続の消防車の活動障害とならない場所に停車します。

- ① サイレンを停止し、原則として道路の左端に停車します。
- ② サイドブレーキを引き、必要ならば車輪止めを設置する。
- ③ エンジンをかけたままで赤色灯及びハザードランプを点灯しておくことで消防警戒区域の一部として使用できます。
- ④ 全員が長時間車両を離れるときは、エンジンを切り、キーを抜き、各種灯火を消しましょう。

### 【5】詰所へ帰るとき

現場を引き揚げ、詰所等へ帰所する場合は、赤色灯を消灯し、普通走行となります。

- ① 使用した積載資器材を確実に収容し、異状の有無を確認しましょう。
- ② 異状がある場合は、消防団指揮者に報告し、指示を受けます。
- ③ 詰所へ戻るまで、気をゆるめず、安全運転を励行しましょう。

#### 【6】交通事故をおこしたとき

万一、走行中に事故を起こした場合は、直ちに車両を停止し、被害者の有無、車両の破損状況を確認します。もし被害者がある場合は、その救護を第一に行い、必要があれば、救急車を要請します。

- ① 路上の危険防止を図り、2次災害の発生を防ぎます。
- ② 早急に警察及び所轄消防署へ連絡しましょう。
- ③ その後は、警察官の指示に従います。

### 8 車両の点検

車両は、日常点検整備、定期点検整備などが法律で定められていますので確実に行いましょう。

そこで団会議や火災予防広報の機会をとらえて、日常点検整備を行うとともに定められた時期に定期点検整備を行います。

また、日常点検整備を行った場合は、確実に記録を作成し管理してください。

#### 参 考

呼称する場合		呼 称 の 用 語
発 進		右よし・左よし・後よし
横断歩道		横断停止・横断よし
信 号	赤	信 号 停 止
	黄	信 号 注 意
	青	信 号 よ し
徐行場所		徐 行 注 意
右折・左折		右注意、右よし・左注意、左よし
一時停止		一時停止、右よし、左よし
踏 切		踏切停止、踏切よし

# 広報車取扱要領

第1条 広報車は、次の各号に掲げる場合における予防広報、警戒警備又は資器材搬送等に使用するものとする。

- 1 毎月19日の「防火の日」
- 2 春・秋の火災予防運動期間
- 3 年末特別消防警戒期間
- 4 火災及び水防出動
- 5 消防訓練、水防訓練及び防災訓練
- 6 その他、消防団長が必要と認めた時

第2条 広報車を運転する者は、消防団有車両調査表記載の運転者に限定する。

第3条 団長及び運転者は、毎月一回以上消防団有車両調査票に基づいて積載資器材並びに車両の点検及び整備を実施する。

第4条 運転者は、常に消防の使命を自覚し、交通事故防止に心がける。

第5条 広報車を使用した者は、運行日誌に必要な事項を記入する。