

緊急自動車運転 10 則の制定について（例規通達）

道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）等（以下「法令等」という。）は、社会的に必要な緊急用務を迅速に達成するため、「緊急自動車」の制度を設けてその交通方法等の特例を定め、車社会における公共の福祉の実現を図っているところであるが、緊急走行中の警察車両は、一たび事故を起こすと、その緊急用務の達成が望めないばかりか、社会の厳しい批判を受け、警察に対する県民の信頼を損なう結果を招くこととなる。

緊急自動車による事故防止の基本は、全警察職員が治安維持のプロとして緊急自動車の交通方法等の特例（以下「緊急自動車の特例」という。）及びその運転上の注意義務を完全に身に付け、常に冷静な運転を実践することにある。この度、緊急自動車の運転に当たって遵守すべき基本的な事項を取りまとめ、別添の「緊急自動車運転 10 則」を制定したから、所属の職員に対する指導教養を徹底し、緊急自動車による交通事故の防止に万全を期されたい。

別添

緊急自動車運転 10 則

1 心構え

運転者等（同乗者を含む。以下同じ。）は、緊急走行が通常走行に比べ多くの危険が伴うことを自覚し、法令等で認められた緊急自動車の特例を必要最小限に行使するとともに、より高度な注意力をもって運転すること。

法令等は、緊急自動車にかなりの特例を認めているが、緊急走行の場合の要件を定めるとともに必要な注意義務を課しており、決して注意義務を免除したり、軽減してはいない。

また、法令等に明文の規定はないが、判例は、緊急自動車の運転者に対してより高度な安全運転の知識と注意力をもって運転することを期待している。

したがって、緊急自動車の特例は、無造作に行使すべきものではなく、少なくとも緊急自動車そのものの安全が確保されると認められる限度において行役すべきである。

このため、緊急自動車の運転者等は、その特例と注意義務等を完全に身に付けて運転しなければ、緊急用務を達成できないばかりか、何よりも自らの命が危ないということを肝に銘じておく必要がある。

2 冷静な運転の保持

運転者は、「焦りがないか、興奮していないか」を自問自答して冷静さを保ち、注意力を安全走行に集中するとともに、交差点等危険な場所においては喚呼運転を行うこと。

冷静さを保つということは、運転上はもとより、状況を正しく判断する上で最も大切なことである。しかしながら、一般車両を運転する場合でも「急ぎ」、「焦り」、「怒り」の心理が働くものである。まして緊急の用務があり、しかもサイレンを吹鳴しての緊急走行時にはこれが増幅され、平常心を失いがちになるのも至極当然のことといえる。このような心理状態から冷静さを取り戻すには、運転者自身がそれに気付くしか方法がないのである。

このため、運転者は、常に「焦りがないか」、「無理しようとしていないか」、「興奮していないか」を自問自答するとともに、深呼吸をしたり、声を出して安全確認を呼称す

るように努める必要がある。

3 助手等の任務

助手その他の同乗者（以下「助手等」という。）は、安全走行に必要な情報等を声に出して運転者に伝達するほか、車載マイクを活用して他の車両等を避譲させるなど、運転者に対する積極的な支援を行うこと。

また、運転者が冷静さを保つために、必要な助言を与えること。

緊急走行は、通常の走行時に比べスピードを出す場合が多く、障害物等の発見が遅れたり、状況判断を誤ったりするとブレーキが間に合わないことが多いため、事故に結びつく危険が著しく増大する。

したがって、助手等は、運転者と同じ気持ちになって、安全走行に必要な情報を声に出して運転者に伝達するほか、車載マイクを活用して他の車両等を避譲させるなど、運転者に対する積極的な支援を行うことが大切である。

また、運転者が冷静さを欠くことを前提として必要な指導や助言を行い、運転者に冷静さを取り戻させるとともに、スピードを控えさせるように努めなければならない。

このため、助手等は、照れずに安全確認呼称を行うとともに、地図等を見るため安全確認が出来ない場合は、その旨を運転者に告げて注意力の低下を来さないようにしなければならない。

また、地理不案内等の場合は、無線通信等を活用するなど運転者に対する積極的な支援を行わなければならない。

4 赤信号、一時停止標識のある交差点の通過

信号機のある交差点で信号が赤の場合又は一時停止の標識等がある交差点では、緊急自動車に気付かない車両等があることを考えて、徐行し、かつ、安全確認を確実にすること。

信号が赤の場合や一時停止の標識等がある交差点では、次の危険が予測される。

- 交差する道路を走行する車両の運転者が青信号を無条件に信頼している場合や、優先意識が強い場合は、極端に警戒心が薄く、不用意に交差点に進入してくること。
- 緊急自動車のサイレンや赤色警光灯に気付かない車両等があること。
- サイレンの音を聞いても遠くに感じたり、その方向がはっきりしないため、不用意に交差点に進入してくる車両等があること。

このため、運転者は、このことを十分計算に入れた運転をする必要がある。

特に、信号が赤の場合や一時停止標識等のある交差点に進入する場合は、直ちに停止できるような速度と方法で進行するとともに、左右の安全確認を確実にすることが大切である。

5 青信号、優先道路等の交差点の通過

信号機のある交差点で信号が青の場合又は進行中の道路が優先道路（注1参照）である交差点の場合は、交差点での危険性を考えて、できるだけ減速して安全確認に努め、かつ、ブレーキの準備をしておくこと。

また、進行中の道路が非優先道路で左右の見通しのきかない交差点（注2参照）では、徐行し、安全確認を確実にすること。

対面する信号が青の場合や、進行中の道路が優先道路である交差点では、次の危険が予測される。

- 交差する道路から他の緊急自動車が入り込んでくるかも知れないこと。
- 信号を見落とししたり、ルールを無視して交差点に進入する自動車、自転車利用者及び歩行者があるかも知れないこと。

このため、対面する信号が青の場合や、進行中の道路が優先道路である交差点に進入する場合は、「信号が青だから」とか「こちらの道路が優先道路だから」とかなどの甘い判断をすることは禁物であり、できるだけ減速して、安全確認を確実に行うとともに、万一の場合に備えてブレーキペダルに足を乗せるか、いつでもブレーキペダルを踏めるよう心の準備をしておくことが大切である。

(注1) 「優先道路」とは、道路標識等により優先道路として指定されたもの及び交差点の進行方向に道路標識等による中央線又は車両通行帯が設けられている道路をいうが、本県では、道路標識等により指定された優先道路はない。

なお、交差点の進行方向に中央線の標示がない場合は、交差する道路に一時停止標識があっても、進行中の道路は優先道路ではない。

(注2) 「左右の見通しがきかない交差点」とは、交差点の中において左右の見通しがきかないという意味ではなく、交差点に入る手前において、沿道の建物その他道路の状況（駐車中の車両、看板等のため左右の見通しがきかない場合も含む。）等により交差する道路の見通しがきかない交差点をいう。

6 右左折による交差点の通過

交差点で右左折する場合は、特に危険が伴うことを考えて、できるだけ減速して安全確認を確実にを行うとともに、一般車両を避譲させるために車載マイクを活用すること。

交差点での右左折時には、次の危険が予測される。

- 死角が生じやすい上に、安全を確認しないで横断する歩行者やルールを守らない自転車等が飛び出してくる場合があること。
- 緊急自動車に気付いていても、緊急自動車が徐行しているのを見て対向直進車両が突っ込んでくる場合があること。
- 避譲停止している対向直進車両の陰から二輪車等が飛び出してくる場合があること。

このため、信号機が青の場合であっても、このことを十分認識して、できるだけ減速し、かつ、入念な安全確認を行うとともに、他の車両等を避譲させるために車載マイクを活用することが効果的である。

7 単路の運転

単路では、交通、路面の状況等に対応した安全速度を保持し、かつ、飛び出しなどの危険を予測して、いつでもブレーキペダルを踏めるよう心の準備をしておくこと。

特に、追越しをする場合は、対向車両等はもちろんのこと追越しをしようとする車両等の動向を十分見極めること。

単路では、次の危険が予想される。

- 停止している車両等の陰や路地から歩行者、自転車等が飛び出すこと。
- 緊急自動車の接近に気付かない車両等が突然進路変更すること。
- 前方を走行している車両等が急停止すること。

○ 路面がぬれているなど滑りやすい状態のときに急停車すると制動距離が極端に長くなるばかりか、車の方向性を失うことがあること。

このため、運転者は、このような危険を十分計算に入れて、その状況に見合った速度と方法で運転する必要がある。

特に他の車両を追い越す場合は、対向車両との距離、追越しに要する距離等を十分確認するとともに、車載マイクを活用して他の車両等を避譲させ、その避譲状況等を確認しながら走行することが大切である。

8 カーブの通過

カーブでは、「遠心力」の危険性等に対処するため、その手前で十分に減速し、カーブ内でブレーキを使わない運転に徹すること。

カーブでは、次の危険が予測される。

○ 「遠心力」が介在し、ちょっとしたブレーキ操作でもタイヤが横滑りを起こして操縦安定性を失うことがあり、特に路面がぬれて滑りやすい状態のときの「遠心力」は、飛躍的に大きくなること。

○ カーブでの安全速度は、「カーブの半径+タイヤと路面との摩擦力」によって決まり、カーブを安全に通過する速度には限度があること。

○ カーブ内でブレーキを掛ければ、タイヤが横滑りを起こしやすくなり、その結果、車は安定性を失うこと。

○ カーブは、多くの場合見通しがきかず、先が読めないこと。

※ カーブに近切しなければ、カーブの大きさ、路面の状態、障害物等がわからないため、原則しないでカーブに入ると、急ブレーキを掛けることが危険であるとわかっていても急ブレーキを使わなければならなくなることが多い。

○ 左カーブでは、対向車両が中央線をはみ出してくることが多いこと。

このため、カーブを安全に通過するためには、カーブの手前で十分に減速するしか方法がないことを肝に銘じておくことが大切である。

※ カーブ内でやむ得ずブレーキを使用する場合は、タイヤがロックしないように、ポンピングブレーキ（ブレーキを数回に踏み分ける方法）を使用しなければならない。

しかし、「とっさ」の場合にこれがうまくできないこと及び相当のスピードが出ている場合は、これとても不可能であることに注意を要する。

9 踏切の通過

踏切では、見通しの悪いところでは一時停止、その他の場合は徐行して安全確認を確実に行うこと。

踏切の遮断機又は警報機の作動中は、その踏切に進入してはならない。

緊急自動車は、法令等の規定により、一般車両が停止しなければならない場合においても他の交通に注意して徐行すればよいことになっている。

このため、緊急自動車が踏切を通過するときは、踏切直前での停止義務は免除されることになる。しかし、徐行及び安全確認義務については免除されていないので、これを確実に行う必要がある。

特に左右の見通しがきかないところでは、踏切直前で一時停止し、安全を確認しなけ

ればならない。

なお、遮断機、警報機に対する義務規定は、緊急自動車であっても免除されないことに注意すること。

10 追跡する場合の措置

追跡する場合は、原則として地域部通信指令課及び所轄警察署へ即報すること。

緊急自動車による追跡は、運転する警察官及び逃走車両の運転者ばかりでなく、他の交通に対しても危険を及ぼす場合があるので、組織力を活用した捕捉措置を併用するほうが効果的である。

緊急自動車の走行と言っても、現場急行だけの場合と犯罪者が逃走する場合とでは、運転者の心理、技能等において格段の差があることを忘れてはならない。また、逃走者が悪質であればあるほど平常心を失いやすい傾向がある。

このため追跡する場合は、原則として地域部通信指令課及び所轄警察署へ即報するとともに、警察比例の原則等を念頭において、冷静沈着に対処する必要がある。