

All About SAFETY

安全をいかに創造するか

「安全である」ということは、すべての業界において共通の目標といえるでしょう。「All About SAFETY」は、様々な業界や企業がどのように安全を追求しているか、その考え方や具体的な取り組みを紹介し、皆様の安全活動の参考としていただくための連載記事です。
今回は、消防車・救急車を運転する方々の安全運転への取り組みを取り上げます。



中央研修所の「消防・救急緊急自動車運転技能者課程」は全国各地の消防署の機関員が受講している

消防車・救急車を運転する方々の 安全運転への取り組み 迅速な消火・救急活動につながる安全運転

消防車・救急車の運転者を 対象にした安全運転研修

災害や傷病人が発生した際、いち早く現場に駆けつけるのが消防車や救急車だ。その運転を担う消防職員等に安全運転に必要な知識と技能を身につけてもらうことを目的として、茨城県ひたちなか市にある自動車安全運転センター安全運転中央研修所（以下、中央研修所）では「消防・救急緊急自動車運転技能者課程」という研修を年12回開催している（2019年度）。同課程は消防車を想定した中型車（6t・4tトラック）と、救急車を想定したワンボックス車の2つのコースがあり、いずれも4日間に及ぶ。

1～3日目は中型車またはワンボックス車で急制動やスラローム、狭路走行、バック走行などの訓練に取り組む。夜間研修もあり、昼間との速度・距離感覚の違い、蒸発現象、歩行者の着衣の色彩による視認性の違いなどを体験する。最終日の4日目は中央研修所の模擬市街路で、サイレンを鳴らして本番さながらの緊急走行を受講者が一人ずつ実践。途中、教官が運転する原付や乗用車によって、いろいろな障害が作り出される。例えば、信号機が赤で交差点を左折する場面では、右側から乗用車が猛スピードで交差点内に入し、受講者のクルマと鉢合わせになる。受講者は安全に通行できるようマイクを使って乗用車に指示を出し、誘導する。この時の対応は交差点内に乗用車を停止させて通過するケースと、乗用車を先に行かせてから追い越すケースの2つに分かれた。この後、教室で行われた検討会で、教官の滝口雅彦さんは「交差点の中は危険な場所なので、クルマを止めてしまうのは好ましくありません。安全な場所で左に寄って止まってもらった後、追い越すほうが安全といえます」と講評した。そして、「一般のドライバーの協力があって、皆さんの仕事成り立っていることを忘れないようにしてください。一般車が止まって道を譲った時は『ご協力ありがとうございます』と付け加えましょう。そのドライバーは次も協力しようという気持ちになると思います」とアドバイスした。

緊急走行中は常に止まることを意識している

昨年12月に開催された「消防・救急緊急自動車運転技能者課程」の受講者の一人が、

東京消防庁秋川消防署（東京都あきる野市）で救急機関員を務める小澤良太さん。救急車・消防車の運転を担う消防職員は機関員と呼ばれる。小澤さんは普通機関技術と救急標準課程の資格認定を受け、4年前から救急車のハンドルを握っている。「研修を受講して、昼夜の視認性の違いを体験できたり、緊急走行の訓練では注意が足りていなかった部分が把握できました。また、座学での『ミスやエラーは省略行為があった時に起こる』という話も印象に残っています。細かい確認行動も疎かにできないと感じました」と研修を振り返る。

小澤さんは緊急走行中、常に止まることを意識しているという。「初心者や高齢者の方は後方からの救急車に気づいた時、ビックリしてその場で急停止してしまうことがあるため、追突しないように注意する必要があります」。緊急走行の際、赤信号や一時停止の標識のある場所でも徐行で通過することが法的には許されている。しかし東京消防庁では一時停止して、十分な安全確認を行ってから通過することを徹底している。サイレンを鳴らしていても気づかないドライバーは少なくない。「最近のクルマは気密性が高いため、窓を閉めて音楽を流していたらドライバーがサイレン音に気づきにくいようです。ルームミラーを見るドライバーは少ないと感じているので、サイドミラーに救急車が映る位置を走行するように工夫しています。マイクによる広報も大切です。例えば『道路の真ん中を走ります』など、具体的に広報するように心がけています」。傷病者を病院に搬送する際はハンドルやアクセル、ブレーキの操作にも細心の注意を払う必要がある。クルマに無駄な動きがあれば、それが傷病者にダメージを与えてしまうこともあるからだ。「加減速の調整はゆるやかに、カーブを曲がる時は極力、傷病者の身体が揺れないようハンドルとブレーキを慎重に扱っています」。



東京消防庁秋川消防署 救急機関員 小澤良太さん



中央研修所内の模擬市街路を利用した緊急走行の訓練



受講者がバスに乗りし、窓を閉めた状態と窓を開けた状態でサイレンの聞こえ方の違いを比較

状況を把握するための調査（警防調査）を行い、出場の際に住所を聞いただけで、目的地までのルートや電柱の張り出し具合など現場の様子が脳裏に浮かべられるようにしているという。「出場から帰署まで気を抜ける瞬間はほとんどありません。それでも、人の役に立てる仕事に就いていることが誇りですし、やりがいです」。

出場は早く、走行は安全に 現場はスムーズに

「クルマやバイクが子どもの頃から好きで、運転と人助けの両方ができる仕事として、消防士をめざしました」と語るのは、東京消防庁赤坂消防署（東京都港区）のポンプ機関員 松田裕さん。普通機関技術（ポンプ車や化学車など中型車両の運転資格）、特別操作機関技術（はしご車や空中作業車など塔体装置を有する車両の運転資格）の認定を取得しており、東京消防庁で保有する車両はほぼすべて運転できるという。

「出場指令が出ると、機関員は通信室で現場に向かうルートを確認します。最短距離で到着するだけでなく、到着後の水利（消火栓や防火水槽のこと）確保も考慮して、どの方向から現場にアプローチするかを決め、



東京消防庁赤坂消防署 ポンプ機関員 松田裕さん



緊急走行の後に行われる検討会では教官と各自の運転を振り返る



消防車を想定した中型車の研修では、トラックで狭い道をバックで走行する訓練などが行われた

他の機関員と共有します」。それを出場指令から消防車が出発するまでの約1分で終わらせるのである。

松田さんの機関員キャリアは12年を数えるが、それでも緊急走行は緊張の連続だという。「とにかく早く現場に着いて消火活動をしなければなりません。はやる気持ちを抑え、移動中はメリハリのある運転を心がけています」。

赤坂消防署の管内は都心部ということもあり、クルマはもちろん自転車や歩行者が行き交う場所を通行することが多い。こうした自転車や歩行者との事故にも注意しなければならない。「最近はやホンをして歩いたり、自転車に乗っている人が多いので、消防車に気づいてもらえないことが増えました。また、私たちは赤信号の交差点を通過する時に安全確認のため必ず停止線の手前で一時停止するのですが、その時に横断を始めてしまう歩行者もいるので注意しています」。

松田さんも小澤さん同様、警防調査に余念がない。自転車で管内の道路を巡り、水利の位置、駐車車両の状況を確認している。消火栓や防火水槽の近くに駐車車両があった場合は別の水利に移動しなければならないのだ。消火活動の妨げになるので、こうした場所には駐車しないでほしいという。

ポンプ機関員は運転だけでなく、現場到着後は消火栓とポンプ車の接続、放水圧力の調整、はしご車であればはしごの操作なども担う。「現場活動をできるだけスムーズに行えるための駐車技術も必須です。勤務の合間に署の駐車場で車両の細かい挙動を確認したりして、操作技術を維持向上させるようにしています。ただ、やはり最も大事なものは安全運転です。安全に現場に到着できなければ、消火活動ができないのですから」。