

第1章 あなたのライセンス

車を運転することは法的な特権を行使することであるが、同時に責任を担うことでもある。有効なドライバーライセンスを持たずに一般道路及び高速道路で車を運転することは法に反する。有効なドライバーライセンスを持たないならば、エンジンがかかった車の運転席に座ったり、押すか引くかして動かされている車のハンドルを握ることさえ違法である。

新規ライセンスを得る

ノースカロライナ州のドライバーライセンス試験官は、公正に試験し、手際よく親切に受験者を指導するよう訓練されている。試験の一部で不合格となった場合、試験官は次の試験に備えて受験者の誤りを個別に指摘してくれる。

試験場の業務時間は午前8時～午後5時である。大都市の試験場は月曜日から金曜日まで開いているが、小さい市町村の試験場は業務が特定の曜日に限られることがあるし、2週間に1日のこともある。ドライバーライセンス取得試験の予約をすることもできる。地元のドライバーライセンスオフィスに問合わせよ。

すべての種類の新規ドライバーライセンスに対し、以下の試験がなされる：

- ・視 力 ・交通標識
- ・運転知識 ・運転技能（路上試験）

運転練習許可証

- ・ 18歳以上の者には運転練習許可が与えられる。
- ・ 運転練習許可により、許可証所有者は特定の車種及びクラスの自動車を、許可証を携帯した上で運転することができる。
- ・ 許可証所有者は、高速道路で自動車を運転する場合、その自動車を運転するドライバーライセンスを持つものに許可証所有者の隣に同乗してもらわなければならない。
- ・ 運転練習許可証は18ヶ月間有効である。
- ・ 取得するには、視力、交通標識、交通法の知識の試験を受ける必要がある。

オートバイ運転練習許可証

- ・ 申請者が16歳以上18歳未満である場合、DMVが発行した正規仮ライセンスを所有していなければならない、親または後見人の署名を必要とする。
- ・ 申請者が18歳以上である場合、申請者はDMVが発行したライセンスを所有していなければならない。
- ・ オートバイ運転練習許可証により、オートバイを同乗者なしで運転する許可が与えられる。
- ・ 運転練習許可証は18ヶ月間有効である。
- ・ 取得するには、視力、交通標識、オートバイの知識の試験を受ける必要がある。

ドライバーライセンス試験では各テストにそれぞれ合格する必要がある。A又はBクラスライセンスの希望者はCDL Handbookの一般知識の章を学習せよ。A、B及びCクラスCDLライセンスの希望者はCDL Handbookの必要な章を学習せよ。オートバイの許可又は練習許可証の希望者はMotorcycle Handbookを学習せよ。（ドライバーライセンスの種類を参照のこと。）

新規ドライバーライセンス取得要件

視 力

練習許可証、新規ライセンス、又はライセンス更新を希望する者には、視力が所定の基準を満たすことを確認する視力検査が行われる。視力が所定の基準を満たすよう矯正が必要であるならば、運転時は常に矯正することが義務付けられる。この場合ドライバーライセンスに矯正眼鏡が必要なことが明記される。適正な矯正眼鏡を着用せずに運転した場合、ドライバーライセンスなしに運転した場合と同様の罰則が課される。

交通標識

このハンドブックには交通標識の試験に関する全ての情報が含まれている。交通標識試験に合格するには、交通標識をその色と形状によって識別し、それが何を意味するか説明できねばならない。

運転知識

筆記試験は、道路交通法と安全運転に関する知識を問うものである。識字能力に問題がある者は、申し出により、口頭試験を受けることもできる。

運転技能試験

運転技能試験は運転能力を路上で試験するものである。上述の全ての試験に合格したら路上試験を受けねばならない。ライセンスを初めて申請する場合は路上試験は必須であり、ライセンス更新では場合によって要求されることがある。運転練習許可証申請者はこれを受ける必要はない。

路上試験は、基本運転動作を実行し、他の車のあるなかで安全に運転できる能力を示す場である。

健 康

安全運転の妨げになるような精神的・肉体的問題を抱えるものにはライセンスが与えられないことがある。障害者には、障害が安全運転の妨げにならない場合に限り、制限付きライセンスが与えられることがある。

路上試験で観察評価される技能：

- | | |
|--|--|
| スリー・ポイント・ターン
(切返し方向転換)
のヒント | ・ 交差点、一時停止標識、及び交通信号への接近；
・ 急停車?指示されたとき出来るだけ迅速にしかも安全に停止する；
・ 後退； |
| (1) 道路の右端からスタートする。周囲を見渡し、他の車がなければ、ハンドルを左一杯に切 | ・ 停止、発進、及び駐車；
・ クラッチの使い方（標準トランスミッション車の場合）；
・ 下り坂での低速ギヤへの切換え；
・ 方向指示器、警音器の使用；
・ 右左折；
・ 車線変更； |

りながらゆっくり前進する。道路の左端から数インチ内で止まる。

- ・車間距離；
- ・追い越し及び追い越され；
- ・歩行者や他の車に対する先行権の譲渡；
- ・運転姿勢；
- ・スリー・ポイント・ターナー方向転換。

(2) ハンドルを右一杯に切りながらゆっくり後退する。道路の右端から数インチ内で止まる。

(3) ハンドルを左に切りながらゆっくり前進する。これで完全に方向転換できなければならない。そうでない場合、上記動作を繰り返す。

新規ライセンス希望者は全員が路上試験を受ける。しかしながら、路上試験を行わない場合もあり得る。

ライセンス、許可証及び証明書の種類

ノースカロライナ州にはクラス別ドライバーライセンスと業務用ドライバーライセンス（CDL）がある。運転しようとする車の種類によりどのドライバーライセンスが必要かが決まる。運転技能試験は、所望のライセンスクラスの車を使って行なわれる。

クラス別ライセンス

Aクラス—Aクラスライセンスを所持する者は、CDLを必要としない車両に限り、被牽引部が10,000ポンドを超えており、総車両重量（GVWR, Gross Vehicle Weight Rating）が26,001ポンド以上となる車又は連結車を運転することができる。また被牽引部が10,000ポンドを超えるならば、総車両重量が26,000ポンド以下であってもこのAクラスライセンスが必要である。

Bクラス—Bクラスライセンスを所持する者は、CDLを必要としない車両に限り、総車両重量が26,001ポンド以上の車又は連結車を運転することができるが、但し、牽引する場合は被牽引部の総車両重量が10,000ポンド以下でなくてはならない。

Cクラス—Cクラスライセンスを所持する者は、CDLを必要としない車両に限り、総車両重量が26,001ポンド未満の車又は連結車を運転することができるが、但し、牽引する場合は被牽引部が10,000ポンド以下でなくてはならない。自家用車や小型トラックを運転するにはCクラスライセンスを所持すれば十分である。

業務用ドライバーライセンス (CDL)

旅客又は貨物を運搬する下記の種類の車両を運転するドライバーは、報酬の有無に関わらず、CDLを必要とする。

Aクラス車—Aクラス CDL を所持する者は、被牽引部が 10,001 ポンド以上であり、総車両重量が 26,001 ポンド以上となる車又は連結車を運転することができる。

Bクラス車—Bクラス CDL を所持する者は、

- ・総車両重量が 26,001 ポンド以上の車
 - ・牽引部の総車両重量が 26,001 ポンド以上であるが、被牽引部の総車両重量が 10,001 ポンド未満である連結車両
- を運転することができる。

Cクラス車—Cクラス CDL を所持する者は、A又はBクラスに含まれない車又は連結車のうち、

- ・ドライバーを含み定員が 16 名以上の車両
 - ・危険物を運搬し、表示が義務付けられている車両
- を運転することができる。

レクリエーション車、軍用機材運搬車、消防自動車及び／又は非常物資運搬車、或いは所定の農業用作業車を運転するのに CDL は必要でない。但し、適正なクラス別ライセンスは常に必要とされる。

危険物運搬、乗客輸送、二重トレーラー牽引、タンク車運転にはその旨特記された CDL が要求される。更なる情報は North Carolina Commercial Driver License Handbook 参照。

許可記載 (Endorsement)

オートバイ

オートバイを公道で運転するには少なくとも、オートバイ許可記載のある第3段階Cクラスライセンス又はオートバイ練習許可証を所持する必要がある。

スクールバス／スクールアクティビティバス

スクールバスのドライバーは 18 歳以上であり、条件 S の付いた B 又は C クラス CDL ライセンスか、P 許可記載のある A、B 又は C クラス CDL ライセンスを持ち、更にスクールバスドライバー認定証を所有していなければならない。スクールアクティビティバスのドライバーは 18 歳以上であり、条件 S の付いた B 又は C クラス CDL ライセンスとスクールバスドライバー認定証を所有するかまたは P 許可記載のある A、B 又は C クラス CDL ライセンスを所有していなければならない。スクールバスドライバー認定証を取得するには、特定の訓練を受け、スクールバスを運転するのに必要な健康状態と適性を計る試験に合格せねばならない。訓練と認定は、DMV に任命されたドライバー教育専門家が行う。

段階的ライセンス

制限付き練習許可証

15 歳以上の者が、ノースカロライナ州の公認ドライバー教育課程を終了し（公立学校によって発

行された) 運転資格証を提示し得るならば、Cクラスライセンスを必要とする車を運転するための第1段階制限付き練習許可証を申請することができる。

- 15歳以上且つ18歳未満で、ノースカロライナ州に在住のこと。
- 筆記試験、標識認識試験、及び視力検査に合格すること。
- 全ての同乗者はシートベルトか幼児用安全シートを装着すること。
- 運転者と運転指導者のほかは前部座席に座ってはならない。
- 最初の6ヶ月間は、第1段階許可証では、運転指導者同伴のもとに午前5時から午後9時の間だけ運転が許される。
- 第1段階許可証発行から6ヶ月を経たならば、運転指導者同伴のもとにいつでも運転してよい。

注：第2段階に進むには、第1段階許可証を最低12ヶ月間所持し、最後の6ヶ月間に走行違反やシートベルト未着用の判決を受けていないことが必要である。

第2段階制限付き仮ライセンス

- 16歳以上且つ18歳未満であること。
- 全ての同乗者はシートベルトか幼児用安全シートを装着すること。
- 運転指導者が運転者の横に座っていること。
- 午前5時から午後9時の間、或いは職場との往復や、メンバーであれば火事、救難、又はEMS（緊急時医療サービス）などのボランティア活動のときは、運転指導者なしで運転してもよい。

注：第3段階に進むには、第2段階ライセンスを最低6ヶ月間所持し、最後の6ヶ月間に走行違反やシートベルト未着用の判決を受けていないことが必要である。

運転指導者：運転指導者は、練習許可証かライセンス所有者の親、祖父母又は後見人、或いは親又は後見人が認めた責任者であること。運転指導者は有効なドライバーライセンスを持ち、運転経験（ライセンス所有期間）が5年以上の者とする。

第3段階正規仮ライセンス

・6ヶ月の間、走行違反やベルト未着用の判決を受けていなければ、第3段階ライセンスに進むことができる。

15歳以上18歳未満の転入者

15歳以上18歳未満のノースカロライナ州への転入者で、練習許可証、制限付きライセンス、又は正規ライセンスを所持するものは、地元のドライバーライセンスオフィスに問合せ、いずれのライセンス又は練習許可証の資格を有するか明らかにせよ。

仮ライセンス

18歳未満のドライバーは仮ライセンス保持者となる。このようなドライバーは衝突事故率がとても高いので、特別な法が適用される。18未満のドライバーは：

- 練習許可書又はライセンスの試験を受ける前に、ノースカロライナ州公認のドライバー教育課程を終了した証明書を提示せねばならない。
- DMVは運転記録をより念入りに調査し、所定の種類の交通法違反又は衝突事故を起こしている場

合、連絡をとることがある。

- ・ 仮ライセンス保持者がアルコール又は薬物を服用した後又は服用しながら車を運転することは法に反する。かかる違法行為に対しては1年間のライセンス取消しとなる。
- ・ 未成年者に対しては親又は法的後見人の署名が必要である。

制 限

安全のため、ドライバーライセンスに制限又は条件が付帯することがある。例えばドライバーは、矯正レンズ着用時のみとか、制御機器を使用してのみ、車を運転することが許される。ライセンスに制限のある者は制限の範囲内でしか運転してはならない。そうでない場合はライセンスなしで運転していると見なされる。

ライセンス試験に合格した障害者には、自動車を安全に操作するのに必要な機器を使用するよう限定されたドライバーライセンスが発行される。

制限付きライセンスを発行された場合、ライセンス期限満了日前に再審査のため召喚されることがある。

中途退学を考えている？

1998年8月1日より、18歳未満のドライバーライセンス申請者がノースカロライナ州運転練習許可証又はライセンスの有資格者たるには、「運転資格証」、高校卒業証書、又は等価の書類を所持せねばならない。運転資格証は、申請者が現在在学中であり卒業を前提に学習に励んでいること、或いは申請者がドライバーライセンスを持たないならば申請者又はその家族に著しい困難がもたらされることを証明する、申請者の学校の担当指導者の署名がされていること。

18歳未満の者に対して、その学校の担当者から当事者が運転資格証に値しないという通知を受けた場合、DMVはその者のドライバーライセンスを取消さねばならない。この取消しは、運転資格証、高校卒業証書、又はGED証明書が得られない限り、当事者の18歳の誕生日まで効力を持つ。

自制心を失う／ライセンスを失う

2000年7月1日より、生徒が連続10日以上停学処分を受けるか、又は連続10日以上懲戒処分に基づき別の教育施設へ収容された場合、ライセンスを失うことがある。ライセンスの停止は、12ヶ月間又は運転資格証が得られるまでとする。

必要条件

住民であることの証明

NC身分証明書、運転練習許可証、又はドライバーライセンスを初めて発行してもらうためには、氏名とNCにおける現住所とが記載され住民であることを証明するものが必要である。これは年齢及び身分の証明に更に加えられるものである。下記の書類が有効と認められる：

(1) 米政府又は他国政府から発行された書類、例えば；

- ・ 入隊命令
- ・ 有効なパスポート
- ・ 移民局（INS）の書類
- ・ 退役軍人管理局からの書簡

- メキシコ政府発行の **Matricula Consular**（登録証）
- ソーシャルセキュリティ管理局からの書簡

(2) NC 州又はその地方自治体（カウンティ，町），他州，プエルトリコ，又は米国テリトリーから発行された書類，例えば；

- 有効な NC 州自動車登録証
- ソーシャルサービスからの書簡又はサービスカード
- 適正な納税書
- 図書館利用カード
- NC 州選挙登録カード

(3) 予め印刷された銀行その他法人からの文書（例えば貯金明細書）

(4) 予め印刷されたビジネスレターヘッド

(5) DMV が信頼性があるとする書類，例えば；

- アパートの賃貸契約，住居提供契約，住宅ローン証
- 公共サービスの請求書（電気，ケーブル，水道など）又は公共サービスの契約書
- ドライバー教育修了証を含む，学校職員により署名された学業記録
- コンピュータ出力の納税記録
- 現在有効な，生命保健，健康保険，不動産保健，自動車保険の契約書または仮契約書
- ホームレスシェルターからの書簡
- ソーシャルサービスからの書類
- コンピューター出力のチェックの半片

上記文書の一つが入手できない場合，宣誓供述書を使うことができる。未成年の場合，親または法的後見人が供述書に署名せねばならない。一般法では，宣誓供述書の行使には手数料\$2.00 が要求される。

安全運転を阻害するような精神的又は身体的問題を擁する者にはライセンスは発行されない。障害者には，障害が安全運転の妨げにならないという条件で，制限付きライセンスが発行される。

年齢及び身分の証明

18 歳の以上の者は任意の種類のノースカロライナ州ドライバーライセンス及び／又はオートバイ許可を申請することができる。CDL 申請者には別の条件が付加されることがあるので，CDL ハンドブックを参照されたい。

DMV は，ドライバーライセンス偽造を防ぐため，氏名，年齢，及びソーシャルセキュリティナンバー（SSN）の証明を求める。これに対して，DMV 発行の有効な又は失効後のドライバーライセンス又は特別な身分証明書，或いは他州又は米国領地，プエルトリコ，カナダで発行された写真付きドライバーライセンス又は身分証明書，或いはメキシコ政府発行の“Licenta Federal de Conductor”を提示することができる。

上記のいずれも所持しない場合には下記のいずれか 2 つの書類を提示することができるが，そのうちの 1 つは出生日を明示するものであらねばならない。

同じ範疇に属する2つの証明書は容認されない。例えば、学校の成績表と成績証明書は2つの身分証明書類とはみなされない。

- 出生届けの謄本又は原本；
- ソーシャルセキュリティカード，又はソーシャルセキュリティナンバーと氏名を含む他の文書；コンピュータで作成された納税書又は給与明細控え；銀行，保険会社，証券ブローカーなどからの金融明細；政府発行の文書，例えば米軍 ID カード；ソーシャルセキュリティ管理局からの手紙又はコンピュータ出力；
- 学校職員の署名のある正式な学業記録，例えば，成績表，ドライバー教育課程修了書，卒業証書，運転資格証，成績証明書；
- 除隊証明書（DD-214 又は **Cartilla Nacional**）又は軍の写真付き ID；
- 任意国発行の認証印のある写真付きパスポート；
- 納税書（個人が記入したものは除外），W-2 フォーム，1099 フォーム，資産税納税記録，又は四半期納税給与明細；
- 認証印のある，政府発行の結婚許可証又は婚姻届け；
- 制限付き運転権利証（有効又は失効）；
- 有効期限内の車両登録証又は権利証書（タイトル）；
- 移民局（INS）発行の公文書，外国人登録証，外国人滞在証，労働許可証，一時滞在証，米国市民証（写真付き），帰化証（写真付き），OMB3116-0008 交換訪問者有資格証，OMB1115-0051 非移民有資格証，I-797Notice of Action，I-797C Notice of Action；
- **Servico Militar Nacional** 即ちメキシコ国防省発行の軍 ID カード；**Consular Matricula** 即ちメキシコ外務省発行の登録証；
- メキシコの **Instituto Federal Electoral** 発行の **Credencial Para Votar** 即ち有権者 ID カード；
- **Cedula**（写真付き）；
- 出廷通知又は離婚判決書（任意の州）。

ノースカロライナ州ドライバーライセンスを入手したならば，他の州で発行されたドライバーライセンスは返納せねばならない。また，所持する全ての有効なノースカロライナ州身分証明書も返納せねばならない。

18 歳未満の申請者に対しては，練習許可証又はドライバーライセンスの申請書類に親又は法的後見人の署名を必要とする。

ソーシャルセキュリティナンバー（SSN）

身分証明書，運転練習許可証，又はドライバーライセンスを申請するか，或いはこれらの再発行を申請する場合，法に従い，有効なソーシャルセキュリティナンバー，又はソーシャルセキュリティナンバーを取得する資格のない者であれば個人納税者番号（ITIN）を DMV に知らせねばならない。法により，DMV は，下記の場合に限りソーシャルセキュリティナンバーを開示することがある：

- ドライバーライセンス法を実効するための開示；
- 児童保護の親権を確立するため又は児童保護命令を行使するための保健厚生局児童保護プログラムへの開示；
- 納税者の身分証明のための納税局への開示。

申請時のソーシャルセキュリティナンバー又は ITIN は秘密に保持され、ドライバーライセンス、運転練習許可証、又は身分証明書には印刷されない。

下記の書類が SSN の提示に容認される：

- ソーシャルセキュリティカード（金属又はプラスチック製のカードや他の複製ではない）；
- コンピュータ出力 W-2 納税フォーム、或いは IRS 又は州若しくはカウンティ税務局が出した他のコンピュータ出力文書；
- 給与明細書控え；
- SSN を含む金融明細（銀行明細、保険会社明細、証券ブローカー明細など）；
- SSN を示す政府発行の文書、例えば米軍 ID；及び
- ソーシャルセキュリティ管理局からの手紙又はソーシャルセキュリティ管理局からのコンピュータ出力文書。

個人納税者番号（ITIN）

有効なソーシャルセキュリティナンバーを持たないか、それを得る資格のない場合、納税局によって発行された個人納税者番号を提示することができる。法により、ソーシャルセキュリティナンバーを取得する資格のないという宣誓供述書を作成することが要求される。

次の書類が ITIN を証明するものとして容認される：

- 納税局からの書簡；
- 納税明細；
- 銀行、クレジットカード会社、証券会社からの財務明細。

注：業務用ライセンスまたは業務用運転練習許可証の申請には ITIN は容認されない。

経済的責任能力

ノースカロライナ州議会は、ノースカロライナ州ドライバーライセンスを取得するために自動車損害賠償責任保険の証明書を提出することを一部の（全員ではない）ドライバーライセンス申請者に求める法を制定した。

自動車損害賠償責任保険の証明は下記の者に適用される：

- 州外からの移転を含む、新規ライセンスを申請する者；
- 取消し又は停止の後、ライセンスを回復する者；又は
- 裁判所によって“制限付き特権”ライセンスを与えられている者。

損害賠償責任保険証書として、DMV の書式 DL-123、或いは損害賠償責任保険契約書原本、仮保険証、又は保険証を提出せねばならない。

かかる書類には下記の項目が明記されていること：

- 申請者の氏名；
- 発効日；
- 失効日；及び
- 契約書発行日。

書式 DL-123, 仮保険証, 及び保険証は発行日から 30 日間のみ有効であり, ノースカロライナ州営業許可証を持つ保険会社からのものであること。

損害賠償責任保険を義務付けられているが, 実際に登録車両を所有又は運転しない者は, ドライバーライセンスオフィスで免除証明書 (DL-123A) に署名せねばならない。免除措置により, ドライバーは“Fleet Vehicles Only”の処遇を受ける (会社などが所有し保険のかかった車のみ運転できる)。制限を破棄するには, 手数料\$10 を支払った上で, DMV に書式 DL-123 を提出せねばならない。

経済的責任能力を証明する必要がある場合, ドライバーライセンスオフィスでの手間を省くため, 書式 DL-123 を前もって保険会社又はドライバーライセンスオフィスからもらっておくのがよい。

転入者

転入者は転居後 60 日以内にノースカロライナ州ドライバーライセンス又は練習許可証を取得せねばならない。その場合：

- 15 歳以上であること。そして 18 歳未満の者は, 公認ドライバー教育課程を終了していなければならない。
- 16 歳又は 17 歳の転入者で, ドライバー教育が義務付けられていない他州の有効なドライバーライセンスを所持する者には一時的ドライバー許可証が発行される。この許可証をもって, ノースカロライナ州ドライバーライセンスを取得するのに必要なドライバー教育課程を受講する目的で車を運転することができる。

C クラスライセンスを申請する 18 歳以上の転入者には下記の試験が要求される：

- 筆記試験；
- 視力テスト；
- 交通標識認識試験；及び
- 運転技能試験（試験官が必要と認めた場合）。

非居住者

ノースカロライナ州の非居住者とは, 届け先住所がノースカロライナ州以外の州, 領地, 又は管轄区域, 或いは外国にある者をいう。

非居住者の例：

- 住居が他州にあり, ノースカロライナ州で営業活動中のセールスマン；
- 州外からの学生で, 卒業後は地元の州に戻る予定の者；
- 他州から来てノースカロライナ州に駐留している軍人で, 地元の州に戻る予定の者；

- ・ ノースカロライナ州に駐留している非居住者である軍人の配偶者。

ノースカロライナ州の新しいドライバーライセンスと ID カード

1996 年秋期、NCDMV は、ドライバーライセンスと ID カードのデザインを一新した。旧デザインのライセンスと ID カードは、正規の更新日の到来により 2005 年までには全てが置き換えられる。

新しいドライバーライセンス／ID カードは現行のドライバーライセンス制度を徹底的に見直すものであり、特にその保全を目指すものである。

デジタル画像処理と呼ばれる方法により、所有者の写真と署名を取込んで保存する。デジタル画像と共に、新しいドライバーライセンスは各所有者の個人データを含むバーコードを備えている。これにアクセスできるのは NCDMV と警察のみである。

ライセンスの更新及び再発行

更 新

1995 年 1 月 1 日よりドライバーライセンス更新日は、新制のライセンス 5 年制度（次頁参照）に従い年齢によって異なる。

ライセンスの期限が切れる前に DMV は、有効年数を記した通知を郵送する。更新時に現行の又は期限切れのライセンスを所持していない場合、本人であることを示す 2 つの書類を試験官に提示せねばならない（p 6 参照）。

ライセンス更新時、視力テストと交通標識認識試験は常に要求される。

注：30 日間以上一時的にノースカロライナ州外に居住している場合、或いは任務遂行中又は州外駐屯中の隊にいる場合、ライセンスを郵送で更新することができる。発行されるライセンスは一時的なものであり、誕生日に基づく更新から 5 年後、又はノースカロライナ州に戻ってから 60 日後、どちらか早いほうの日付で期限切れとなる。

再発行

ライセンスを紛失したり又は盗難にあった場合、最寄りのドライバーライセンスオフィスに行き、再発行を申請する。紛失又は盗難のあったライセンスを再発行してもらう場合、DMV が認める身分証明書 2 つを試験官に提示せねばならない。（p 6 参照）。

住所変更

転居した場合、60 日以内に新住所を記した新たなドライバーライセンスを取得せねばならない。転居していないが自治体により住所が変わった場合は、この法の違反を問われないことがある。

氏名変更

氏名を変更した場合、60 日以内に新しい氏名を記したドライバーライセンスを再発行してもらう。その際、下記のいずれかの書類を基に変更することができる：

- ・ 公的機関が発行した結婚証明書；
- ・ 氏名変更が公的になされたことを証明する裁判所又は登記所の証明書；

- ・ 氏名変更を含む離婚決定書。

フルネームの要求

「身分の盗難」や自動車記録の誤りを防ぐため、DMVは、ドライバーライセンスと自動車登録処理にフルネームを使用することを要求する。ニックネームやイニシャルの使用はもはや容認されない。現在ニックネーム、イニシャル、名前の一部などを使用している場合は、次回ドライバーライセンスオフィス又は車両登録所を訪れた時に記録を更新するよう心掛けられたい。その際、フルネームを示す書類を持参すること（p6 参照）。

ID カード

11 歳以上のノースカロライナ州居住者には特別の ID カードが発行される。これを得るにはドライバーライセンスと同じ身分証明書類が必要である。ID カードは 5 年間有効であり、誕生日に期限切れとなる。

有権者登録

ノースカロライナ州ドライバーライセンス又は特別 ID カードを申請すると同時に、有権者登録、又は現在の有権者登録の変更を行うことができる。

臓器提供プログラム

臓器提供の意志がある場合、ドライバーライセンスにその旨示すことができる。これについては、家族と話し合い、家族が認識していることが推奨される。

手 数 料	クラス別	C D L
新規ライセンス, 更新, 再発行		
申請料	N/A	\$20.00
A クラス	\$3.75/年*	\$10.00/年*
B クラス	\$3.75/年*	\$10.00/年*
C クラス	\$2.50/年*	\$10.00/年*
オートバイ許可 (通常の保険があること)	\$1.25/年*	\$1.25/年*
CDL 許可	N/A	\$1.25/年*
再発行	\$10.00	\$10.00
練習許可証その他		
練習許可証	\$10.00	\$10.00
オートバイ練習許可証	\$10.00	
再発行	\$10.00	\$10.00
特別 ID カード	\$10.00	
回復手数料	\$25.00	
講習費	\$25.00	
手数料	\$50.00	
DWI 回復手数料	\$50.00	

段階的ライセンス

制限付き練習許可証（第1段階）	\$10.00	N/A
制限付き仮ライセンス（第2段階）	\$10.00	N/A
仮ライセンス（第3段階）	\$2.50/年*	N/A
再発行	\$10.00	N/A
一時的練習許可証	\$10.00	N/A

*1995年1月1日付けでノースカロライナ州は5年更新制度を施行した。誕生日に従ってライセンスは4～8年で更新される。ライセンス料は、ライセンスの種類により年単位で計算される。従って20歳でライセンスを取得すれば、すべてのドライバーは5年毎にライセンスを更新することになる。

第2章 アルコールと法

血中アルコール濃度が0.08%あるとどんな人でも運転に影響がでる。多くの人がこれより低いレベルで影響を受ける。調査によると、アルコールレベルが0.05%あると衝突事故の危険性が高まり、0.08%では致命的な事故の危険性が非常に高い。

DWI の運転

1983年ノースカロライナ州議会は安全道路交通法を制定した。これにより、酒気帯び運転に関する従前の法は廃止され、「Driving While Impaired?DWI（impairには「減じる」「損なう」などの意味がある）」という単一の違反に置き換えられた。

DWIで職務質問された場合、呼気又は血液の化学反応検査を受けるよう要請される。これを拒否すると、30日以上ライセンス取消しが即刻言い渡され、更にDMVから最低12ヶ月のライセンス取消しが宣告される。場合によっては、意図的な拒否による6ヶ月間の取消しの後、判事が制限付き運転権を発行することがある。

アルコール濃度テストでアルコール濃度が0.08%以上（業務用車両を運転していた場合は0.04%以上）であることが判明すると、即刻最低30日間の取消しが言い渡される。更に、化学反応検査の結果又は検査拒否の事実法廷で証拠として容認される。

DWIは下記のどちらかで判定される：

- ・ドライバーの身体的又は精神的常態がアルコール、薬物、又はこれら両方によって明らかに損なわれていることが判明する；或いは、
- ・ドライバーの血中アルコール濃度が0.08%以上であることが判明する。

DWI法は下記の効力を有する：

- ・DWIを取り締まるため道路を閉鎖することができる；
- ・運転中、ドライバーがビールなどのアルコール飲料を飲むことを禁ずる；
- ・ドライバーがアルコールを飲んでいる場合、又はアルコールがドライバーの体内にある場合、封印のない容器に入ったアルコール飲料の輸送を禁ずる；

- 公道又は公共駐車場においては、業務用車両の乗務員座席に（開封の有無に関わらず）アルコール飲料を所持することを禁ずる；
- 違反の程度によって種々のレベルの罰則を与える；
- 2回目の DWI の判決を受けた者に懲役を命ずる；
- DWI 違反者を罰する一方で、彼らが抱えているアルコールに伴う問題の解決を助ける；
- DWI 常習犯や血中アルコール含有量の高い者に対して、アルコール問題を抱えていないか検査する；
- 血中アルコール含有量の低い者に、アルコール安全教室を受講するよう要請する；
- DWI 有罪判決を受けた者に、運転権回復の前に中毒検査を受けるよう要請する。

既に DWI 有罪判決を受けてライセンスが取消されている間に再度 DWI と判決された場合、裁判所は被告の車を押収・売却するよう命ずることがある。

DWI 有罪判決を受けた場合：

初めての場合一 1年間のドライバーライセンス取消し

2回目の場合一 最初の違反から3年以内に起こした場合、4年間のドライバーライセンス取消し。

3回目の場合一 過去5年以内に少なくとも1回の違反を犯している場合、ドライバーライセンスは永久に取消される。

4回目の場合一 ドライバーライセンス永久取消し。過去3回の DWI 違反が過去7年以内に起こっている場合、4回目の違反は重罪と見なされる。

アルコール濃度制限

2000年7月1日より、DWIによる停止後のライセンスの回復、又はDWI有罪判決後の制限付き運転権の発行の際、アルコール濃度制限が要求される。

初回の回復に対してはアルコール濃度制限は0.04である。2回目以降のアルコール濃度制限は0.00である。また、業務用車両においてDWIが認められた場合、21歳未満の者がアルコールや薬物を使用していた場合、及び悪質な死亡事故の場合、アルコール濃度制限は0.00である。

また、血中アルコール濃度が0.16を超えていたか又は過去7年以内に別のDWI違反があった場合のDWIに対しては、車にイグニッションインターロックを装着することが要求される。

アルコールと若年のドライバー

ノースカロライナ州でアルコール飲料を購入できる法定年齢は21歳である。21歳未満の者がアルコールを買うこと、また買おうとすることは違法である。

下記の者には、法によって1年間のドライバーライセンス取消しがなされる：

- ・ アルコール飲料を買おうとした又は買った未成年者；
- ・ アルコール飲料を買おうとした又は買った未成年者を助成又は扇動した未成年者；
- ・ 偽造のドライバーライセンス若しくは他の ID，又は他人のドライバーライセンス若しくは ID を使用したか又は使用を試みて，アルコール飲料を入手した又は入手しようとした未成年者：或いは，
- ・ 未成年者に自分のドライバーライセンス又は他の ID を使用させ，アルコール飲料を買わせた又は買わせようとした者。

21 歳未満のドライバーが，量に関わらず体内にアルコール又はドラッグが含まれる状態で運転する違反を犯した場合，ライセンスは1年間取消される。

第3章 運 転 権

ポイント制度

ドライバーライセンスポイント

ノースカロライナ州内で交通違反した場合，ドライバーライセンスポイントが運転記録に加算される。7ポイントに達すると，ドライバー再教育講習に行くよう指示される。講習料は\$25である。講習で十分な教育を受けると運転記録から3ポイント引かれる。3年以内に12ポイントまで達すると，ライセンスは停止される。ライセンス回復から3年以内に8ポイントに達すると，2回目の停止を受けることになる。

ポイント制度によってライセンス停止となる場合，その期間は下記の通りである：

- ・ 1回目は60日間の停止；
- ・ 2回目は6ヶ月間の停止；そして，
- ・ 3回目は12ヶ月間の停止。

運転権が回復した時点で，過去のすべてのポイントは抹消される。

種々の違反に対して下記のポイントが与えられる：

違 反	ポイント値
生徒を乗車又は下車させるため停車中のスクールバスの追い越し	5
無謀運転	4
当て逃げ，物損のみ	4

過剰接近追走	4
道路の不正な側の走行	4
違法追い越し	4
一時停止標識の無視	3
55mph を超えるスピード違反	3
スクールゾーン内でのスピード違反	3
先行権譲渡の不履行	3
ドライバーライセンス不所持又は1年以上期限切れ	3
赤信号の無視	3
サイレンを聞いたときの一時停止不履行	3
安全地帯の走行	3
事故の報告義務の不履行	3
損害賠償保険未加入	3
スクールゾーン内でその表示制限速度を超えたスピード違反	3
その他の走行中の違反	2
子供を拘束手段またはシートベルトに適正に拘束しない	2
走行中のごみ投げ捨て	1

業務用車両を運転していた場合の違反に対しては下記のポイントが与えられる：

違 反	ポイント値
停車中のスクールバスの追い越し	8
Rail-highway crossing violation	6
G.S.20-140(f)違反による不注意・無謀運転	6
G.S.20-140(j3)違反によるスピード違反	6
無謀運転	5
当て逃げ，物損のみ	5
過剰接近追走	5

道路の不正な側の走行	5
違法追い越し	5
一時停止標識の無視	4
55mph を超えるスピード違反	4
赤信号の無視	4
ドライバーライセンス不所持又は1年以上期限切れ	4
サイレンを聞いたときの一時停止不履行	4
安全地帯の走行	4
損害賠償保険未加入	4
事故の報告義務の不履行	4
スクールゾーン内でその表示制限速度を超えたスピード違反	4
業務用車両の乗務員席近辺におけるアルコール飲料の所持	4
優先走行権譲歩の不履行	4
その他の走行中の違反	3
車を使用して行った場合の G.S.14-399 に従うごみ捨て	1

以下の違反に対してはポイントは課されない：

車長オーバー
 車幅オーバー
 車高オーバー
 違法駐車
 隠れた武器の所持
 不適正なプレート
 不適正な登録
 不適正なマフラー
 ライセンスプレートまたはディーラータグの不適正な表示
 標章及び記章の不法表示
 最新の車検証の表示不履行

業務用車両運転時のポイントが適用される違反を犯した者は、法により罰金及び罰則が二倍となる。

保険ポイント

保険会社は異なる点数制を使用して保険料を査定する。保険点数に関して質問がある場合は、個々の

保険会社に問合せること。

停止と取消し

裁判所が執行する処罰のほか、交通違反によって運転権を喪失することがある。

- 55mph 以上の速度で走行していた場合で、制限速度より 15mph 以上超過のスピード違反をしたときは、少なくとも 30 日間運転権が取消される。
- 1 年以内に、走行速度 55mph 以上で且つ制限速度より 15mph 以上超過のスピード違反を再び犯した場合、或いはスピード違反と同時に無謀運転した場合、60 日間運転権が取消される。

DMV は下記の理由でライセンスを停止することがある。

- 12ヶ月以内に 55mph 超過スピード違反を 2 回犯した場合；
- 1 年以内に、55mph 超過スピード違反と無謀運転の両方を犯した場合；
- 計画されたものであるか否かに関わらず、他の車と意図的に競争した場合；
- 保留中の判決又は判決の一部で、特定の期間車を運転してはならないとしている場合；及び／又は、
- 75mph 超過のスピード違反を犯した場合。

上記のような場合、DMV は、裁判所から判決文を受理し次第、運転権を停止する。運転権が停止された場合には所轄の法廷で事情陳述を行う権利を持つ。事情陳述を要求するには、ローリーDMV に電話又は書簡で申し出る。そうすると郵便で事情陳述の時間と場所が知らされる。事情陳述に際しては、運転権の復権又は停止期間の短縮を主張するに足ると思われる事実を陳述する。

運転権が剥奪されるべきではなかったし、事情陳述が無意味であったと考えるならば、30 日以内に DMV の判決を所轄の上級裁判所に上訴することができる。上級裁判所は、運転権の剥奪に適正な根拠があったか審査する。

違 反	停止期間
過失致死	1 年
死亡事故	1 年
運転障害となる物質の作用下での過失致死	永久
自動車を用いた暴行	1 年
事故に関与したときの停止及び救援の不履行	1 年

拘引を逃れるため走行速度 55mph 以上で且つ制限速度より 15mph 以上超過の
スピード違反

1 年

高速道路上での他車との計画的な競争

* 3 年

計画的競争の観戦，賭け，車の貸与

* 3 年

血液又は呼気検査の意図的な拒否

1 年

12 ヶ月以内に 2 回の無謀運転

1 年

虚偽によるライセンス又は練習許可証の取得

1 年

***計画的に競争した車を貸与したり，又は運転したと警察官が認めた場合，警察官は車を押収する。被
疑者が有罪と認められた場合，裁判所は車を競売で売却するよう命じることがある。**

州外での違反

ノースカロライナ州外で起こした違反でも，州内で起こしたものと同様にライセンスが停止又は取
消しされ得る。

出廷及び／又は罰金支払いの不履行

ノースカロライナ州又は他州で受けた召喚に対して法廷に出頭しなかったり罰金を支払っていない
という報告が裁判所から DMV になされた場合，運転権が取消される。出廷及び／又は罰金支払い不履
行の場合，DMV が，召喚が遂行されたという報告を受けるまで運転権の取消しが継続される。有罪と
判決されたときには，召喚に応じたからといって実際の違反の結果が軽減されることはない。

仮ライセンス（18 歳未満）

18 歳未満の者には別の規則が適用される。仮ライセンス所持者に対しては，下記の期間だけライ
センスが停止される：

- 12 ヶ月以内に 2 回目の走行違反の判決を受けた場合は 30 日；
- 12 ヶ月以内に 3 回目の走行違反の判決を受けた場合は 90 日；
- 12 ヶ月以内に 4 回目の走行違反の判決を受けた場合は 6 ヶ月。

走行違反の例：

- 停車中のスクールバスの追い越し；
- 無謀運転；・ 当て逃げ；
- 過剰接近追走；
- 道路の不正な側の走行；
- 違法追い越し；
- 一時停止標識又は赤信号の無視；
- 先行権譲渡の不履行；
- 緊急自動車サイレンに伴う停止の不履行；及び
- スピード違反

ドライバーライセンスの回復

ノースカロライナ州法によれば、ライセンスの停止、取消し、又は抹消を回復するには、\$25 の回復手数料を DMV に支払う必要がある。（健康診断の結果医学的又は健康上の理由でライセンスが取り上げられた場合はこの手数料は請求されない。）DWI による取消しに対しては\$50 の回復手数料が請求される。更に、停止又は取消しの実効日より前にライセンスが裁判所に提出されるか又は DMV に郵送されていない場合、取消し又は停止されたライセンスを回復するのに\$50 の手数料が請求される。

運転権を回復するには下記のことが必要となる：

1. ドライバーライセンスオフィスに行き；
2. 回復料及び／又は手数料を支払い；
3. ドライバーライセンスを再申請し；そして
4. 必要な場合には該当の試験を受ける。

第 4 章 運 転

ドライバーは優れた運転技能を養い、常にそれを実践すべきである。また、自分の肉体的・精神的限界を認識し、過度に疲労していたり眠いときは車を運転すべきでない。長距離を走るときは、事前に計画を立て、経路を確認し、走行条件に注意せよ。一人一人が自動車を安全に運転できれば、本人だけでなく、他者の命も救うことになる。

ドライバーの安全

ドライバーの健康状態

肉体的及び精神的な健康状態は運転に影響する。ドライバーライセンスを取得するためには良好な健康状態でなければならない。深刻な健康上の問題を長い間抱えているなら、DMV の目に止まることとなろう。風邪や頭痛、流感といった一過性の健康問題はしょっちゅう起こるのが普通である。気分がよくないときには運転が変わり得ることに留意すべきである。平常より注意力が散漫になったり、反応が鈍くなったりするものである。

疲 労

ちょっと配慮すれば、過労の状態で車を運転するのは避けられるはずである。居眠り運転による事故は驚くべき数で起こっている。

医 薬

処方薬も市販薬も運転に影響を与えることがある。薬を飲む前に自分に与える影響を明らかにしておくこと。どんな薬でも服用したならば運転はできるだけ控えること。運転しなければならないときは特に注意する。通常ほど注意力が働かないことがある。

アルコール

留意すべきこと：

- 交通事故死の約 **38%** にアルコールが関与する。
- アルコールはまず判断力に影響する--できないのに安全に運転できると思ってしまう。
- 1 オンスショットのウィスキー， 3 オンスグラスのワイン，そして **12 オンス** ボトルのビールは同量のアルコールを含む。
- ブラックコーヒー，新鮮な空気，冷たいシャワーなどは酔覚ましにならない--時間だけが助けとなる。

若年のドライバー

なぜ若年ドライバーの事故率はこんなに高いのだろうか？ 一般に若年ドライバーはとても健康である。視力もよいし，反射神経も優れている。しかし彼らはドライバーとして未熟である。何歳で運転を始めようと，熟練ドライバーになるには年数がかかる。ドライバー教育課程では限られた時間内で基本的な技術を習うだけであり，多くのことを実際の路上で学ぶ必要がある。

高齢のドライバー

老い方は人によってまちまちである。70 代の人でも 40 代，50 代の人より注意力があることがある。しかしながら，年をとるにつれて，運転中の障害に対して迅速に反応する能力は少しずつ失われる。視力，特に夜間の視力が劣るようになったり，耳が聞こえにくくなったり，健康上の問題も生じやすくなる。

高齢のドライバーは，できるだけ，

- 慣れた道路を運転する；
- 短距離の運転にとどめる；
- 能力に応じて運転の仕方を変える；
- 混んだ道や高速運転を避ける。

自分自身と同乗者の保護

誰も事故から完全に保護され得ないし，他のドライバーが何をするか予想できない。

平均運転寿命の間で，約 3 分の 1 が自動車事故で重傷を負うか死亡している。

シートベルト

シートベルトを備えた旅客自動車の前部座席に座るドライバーと 16 歳以上の同乗者は，車がノースカロライナ州の公道を走行中は常に，シートベルトを適正に装着すること。

安全ベルト規制法の例外：

- 安全ベルトの使用を妨げることが承認されている身体状態の者；
- ベルト恐怖症と分かっている者；
- 農村部で職務遂行中の郵便配達員；
- 所定の配達用，営業用，及び農業用作業車のドライバー（車両がそれらの目的で使用されている時のみ）；
- 安全ベルトの装備が義務付けられていない車のドライバー；
- ノースカロライナ州外に登録されている車；
- 緊急自動車。

同乗幼児安全規制法の例外：

- 子供の世話をしている者；
- 安全ベルトを備えた座席が全て占有されている場合；
- 安全ベルトの装備が義務付けられていない車。

子供の安全

16 歳未満の同乗者を輸送する全てのドライバーは，製造時点で実効の連邦基準に則った幼児保全县又はシートベルト内にかかる同乗者を適正に固定すること。5 歳未満で体重が 40 ポンド未満の幼児は体格に合った幼児保全县に適正に固定せねばならない。助手席側の前部にエアバッグがある車で後部座席があるならば，幼児保全县がエアバッグと共に使用されるような態様でない限り，5 歳未満で体重が 40 ポンド未満の幼児は後部座席に適正に固定されねばならない。1999 年 10 月 1 日以前に 4 歳に達した幼児については，この要件はシートベルトで固定されることで満足される。

子供用安全シート

ノースカロライナ州では，毎年多数の子供が自動車事故で重傷を負ったり死亡している。実際，小さい子供の命を最も脅かしているのは自動車事故である。衝撃試験に合格した子供用安全シートを使いさえすれば，このような無意味な悲劇を減らすことができる。小さい子供は自身で安全に対する選択ができないのであるから，車に乗る都度，大人が子供たちを確実に保護せねばならない。幼児は，衝撃試験に合格した幼児専用の安全シートに座らせなければならない。安全シートを正しく使用すれば，そうでなかったなら死亡したであろう子供 10 人のうち 7 人の命が救われる。安全シートを使用するときは常に製造業者の説明書を熟読し，それに従うこと。子供にとって一番良いのは，車に乗るときいつも使う安全シートがあることである。それは車に合っていて，子供にちょうど良い装帯（ハーネス）を持つべきである。また，いつでも喜んで使用できるものであるべきである。安全シートは，地元の奉仕グループ，病院，厚生部などで安価で借りられることも多い。

子供用安全シートに関する情報の問い合わせは，

UNC, Highway Safety Research Center
730 Airport Road, Bolin Creek Building

子供のためのブースターシート及び安全ベルト

体重 40 ポンドぐらいに成長して標準の安全シートを使えなくなったが、シートベルトを締めるには十分でない子供には、ブースターシート（補助シート）を使用し得る。ぴったり合うようになるまでは子供に大人用シートベルトを使用させるべきではない。ラップベルトは、子供のお腹ではなく腰の周りにちょうど合うようにすべきである。ラップ／肩掛けベルトの肩掛け部分は、顔やのどにはかからず、肩と胸にかかること。肩掛けベルトが適合しない場合には、ラップ及び肩掛けベルトにぴったりはまるように子供を持ち上げるブースターシートが容易に入手し得る。

肩掛けベルトは子供の顔やのどにかかってしまうがブースターシートもないような場合は、子供を後部座席に座らせてラップベルトを使うか、ラップ／肩掛けであれば、肩掛けベルトを子供の背側に通し、ラップベルトのみを使用する。但しこれは前部座席で行なうべきではないし、決して肩掛けベルトを子供の腕の下に通してもいけない。緊急時で安全ベルトがない場合、ひとりで座ることができる幼児には大人用安全ベルトを使用してもよい。

自動式装具

この種の装置は、衝突時に膨張するエアバッグから座席に座った人を自動的に包む肩装帯まで様々である。前部座席に座る者は、エアバッグを装備している車であっても、安全ベルトの装着が義務付けられている。自動肩装帯が備えられている場合でもラップベルトを自身で装着せねばならない。

子供とエアバッグ

エアバッグは命を救う。エアバッグが最も有効となるのは、全員がシートベルトをし、子供達は後部座席に固定されているときである。事故でエアバッグが飛び出したとき、前部座席にいた子供が重傷を負ったり死亡することがある。エアバッグは大きな柔らかい枕ではない。その重要な役割を果たすため、エアバッグはダッシュボードから時速 200 マイルで飛び出して来る。瞬きよりも早く。近過ぎるとエアバッグの威力で負傷することがある。下記の安全のポイントに従えば、ドライバーはエアバッグに伴う負傷から大人も子供も護ることができる。

子供に対する安全ポイント

- ・ 12 歳以下の子供は後部座席にベルトを装着して座らせること。
- ・ 後ろ向きの子供用安全シートに座らせた幼児は、助手席側にエアバッグを備えた車の前部座席には絶対に置かないこと。小さな子供は、年齢・体格に見合った幼児用安全シートを使って後部座席に乗せること。
- ・ 1 歳を超える子供を、エアバッグを備えた前部助手席に乗せねばならないときは、前向きの幼児用安全シートかブースターシートに座らせるか、又はぴったり合うラップ／肩掛けベルトを使う。そして、座席を出来る限り後方にずらすこと。

大人に対する安全ポイント

- ・ 常にラップベルトと肩掛けベルトの両方を装着すること。エアバッグは追補的な保護手段である。
- ・ ラップベルトはお腹の下と腰の周りに巡らせる。肩掛け部分は、首は避けて鎖骨あたりから胸骨

の上を通す。最近の車ではほとんどの肩掛けベルトが、うまく適合するように側柱上で調節できる。

- ・ 運転席と助手席は出来るだけ後方にずらすこと。特に小柄な者は注意を要する。

ピックアップトラックの荷台に子供を乗車させることに関する法

1995 年 1 月 1 日より、12 歳未満の子供をピックアップトラックの無蓋荷台に乗せることを禁ずる独立した法が制定された (NCGS § 20-135.2B)。無蓋荷台とは、頭上を覆う恒常的な遮蔽構造のない荷台を言う。無蓋荷台を持つ車両の運転手は、法に従う責任がある。しかしながら幾つかの例外もある。適正な子供の保全のための法は下記の場合には適用されない：

- ・ 荷台に大人が同乗して子供を監督する；
- ・ 連邦自動車安全基準 208 条に則って製造され、各々が 5,000 ポンド以上の負荷に耐えるよう据え付けられた、コミッショナー公認のタイプのシートベルトで子供が固定されている；
- ・ 緊急時である；
- ・ 車が有効な許可を得たパレードのなかで運転されている；
- ・ 車が農作業のなかで運転されている；又は
- ・ 車が、人口が 3,500 を超える合併域のないカウンティ内で運転されている。

違反者にはチケットが発行され、罰金 \$ 25.00 が課される。当該違反は「義務不履行 (fractions)」と定義され、裁判所手数料、ドライバーライセンスのポイント、保険金割増には影響しない。

下記の 32 のカウンティは、人口が 3,500 を超える合併域がないことから、「ピックアップトラック」法から除外される：Alexander, Alleghany, Ashe, Avery, Bertie, Camden, Caswell, Cherokee, Clay, Currituck, Duplin, Franklin, Gates, Graham, Green, Hyde, Jackson, Jones, Macon, Madison, Mitchell, Montgomery, Northhampton, Pamlico, Pender, Perquimans, Plok, Swain, Tyrrell, Warren, Yadkin, 及び Yancey。

通常の運転

ドライバーと歩行者

車を運転している者は常に先行権を歩行者に譲らねばならない：

- ・ 交通信号のない交差点では、歩行者が横断歩道内にいる場合又は歩道の延長となる仮想の線で囲まれた仮想横断歩道内にいる場合、歩行者が先行権を持つ。
- ・ 通常の交通信号で制御された交差点では、歩行者は同方向に進むドライバーと同じ信号に従わねばならない。歩行者は赤又は黄色の信号の間に歩き始めてはならない。
- ・ 青信号で道路をわたる場合、歩行者はその進路を横切って右左折するものを含むすべての車に対して先行権を持つ。
- ・ 歩行者が道路内にいるうちに交通信号が黄又は赤色に変わった場合、ドライバーは歩行者を安全にわたりきらせねばならない。

交差点によっては専用信号が歩行者に「進め (Walk)」又は「止まれ (Don't Walk)」を指示する。専用信号が作動中の場合歩行者は通常の交通信号ではなくこれらに従わねばならない。

- ・ 歩行者が専用信号に従って横断するとき、青信号で渡るときと同じ先行権を有する。
- ・ ドライバーが青信号に従って交差点に進入したとき、赤信号にも関わらず歩行者がその進路を遮ろうとしたならば、警音器で警告せよ。

ドライバーは、右左折、停車、又は駐車位置から発進する時などで歩行者に影響があり得る場合は常に警音器を使用することが義務付けられている。それで歩行者が止まらないならば、ドライバーが停止せねばならない。ドライバーが先行権を失うよりも歩行者の命を守ることの方が常に重要である。歩行者に先行権があってもなくても、ドライバーは歩行者に先行権を譲るのが安全である。

盲人に対する特別な配慮

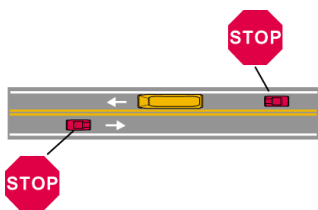
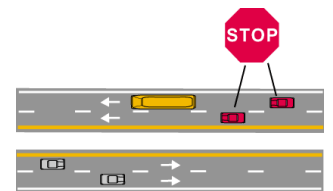
交通信号のない交差点では盲人に特別の配慮をする。盲人歩行者が白い杖（先が赤いものもある）を差し出したり、盲導犬を使って横断の意志を示した場合、交差点に入ろうとするすべての車は停止せねばならない。そして盲人歩行者が完全に渡りきるまで止まったままにいること。

特別の配慮を要する車両

スクールバス

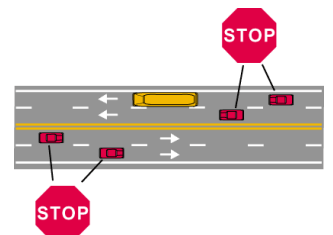
スクールバスの最高制限速度は 45mph である。スクールバスは一日に 50 万マイル以上走り、毎登・下校時、約 75 万人の子供たちを輸送する。スクールバスが走る時間帯（通常は午前 7?9 時と午後 2?4 時）、ドライバーは特に警戒する必要がある。

- ・ 中央分離帯のある 4 車線以上の道路：スクールバスが生徒を乗り降りさせるため停車しているとき、同方向に進む車は停車せねばならない。



- ・ 2 車線の道路：スクールバスが生徒を乗り降りさせるため停車しているとき、いずれの方向に進む車も停車せねばならない。

- ・ 中央分離帯のない 4 車線の道路：スクールバスが生徒を乗り降りさせるため停車しているとき、いずれの方向に進む車も停車せねばならない。



- ・ 中央左折車線のある 4 車線以上の道路：スクールバスが生徒を乗り降りさせるため停車しているとき、同方向に進む車は停車せねばならない。

バスを待つ子供たちやバスから降りた子供たちが車道に飛び出すことがある。スクールバスが視界にないときでも、停留所にいた子供たちが車道に突然飛び出すことがある。スクールバス及び停留所の近辺では常に警戒すること。

緊急自動車

点滅灯又はサイレンを伴うパトカー、救急車、消防車、及び救護車は常に先行権を持つ。

緊急自動車に近付くとき又は近付かれたときは下記の指示に従う。

1. 緊急自動車が（前方又は後方から）近付いたとき、道路の右端に寄って完全に停止する。
2. 緊急自動車が通過するまで、又は交通巡査によって動くよう指示されるまで、停止したままでいる。
3. 事故調査又は救護のために停車中の緊急自動車から 100 フィート以内に駐車してはならない。
4. 火災通報に対処中の消防車から 1 ブロック以内で走行・駐車してはならない。
5. 消火ホース上を踏み越えてはならない。

すべての車両は、進行方向に関わらず、接近する緊急自動車に先行権を譲らねばならない。

基本的な運転技能とルール

走行サイド

車は道路の右側を走行することになっている。左側の走行は一方通行路や追い越しをするときなどの特別な場合を除き違法である。複車線高速道路で指定制限速度より遅い速度で走行するならば、追い越し、左折、又は障害物を避ける場合を除き、最も右側の車線を走行せよ。

運転条件と速度

運転速度によって必要な停止距離は決まる。更に停止距離はドライバーの反応時間にも依存する。ドライバーが反応する間にも車は走行する上、完全に停止するまでの制動距離も長くなるので、速度が大きいほど停止距離は長くなる。理想的な状況下でさえ、時速 55 マイルで走っていれば、完全に停止するまで約 211 フィートを要する。

速度が増すほど車の制御は難しくなるので、高速運転はより危険なものとなる。重傷又は死亡事故の可能性も高まる。

一方で、指定制限速度以下での走行もまた危険を孕む。ゆっくり走らねばならないときでも、最低制限速度は遵守すべきである。追い越しが危険な所でゆっくり走っていると、他のドライバーは後ろに付かざるを得ないし、また無理に追い越そうと危険を冒すかもしれない。坂道を上り切ったあとやカーブを曲がり終えた所でのノロノロ運転は特に危険であり、後続の車が減速しきれないでノロノロ運転車に追突することがある。このため、重量トラックや農業用作業車などの低速車両には特に注意が必要である。後続車が数珠つなぎの場合、道路の右端に停車し、追い越しさせるのがよい。

指定制限速度をかなり下回った速度で走る車は、通常速度で走る車より、事故を引き起こしたり事故に巻き込まれやすい。

速度に関する重要なルール：

- 指定制限速度を超える速度で又は所与の条件下で不合理な又は無謀な速度で運転してはならない；
- 前方車との間に十分な車間距離をとること（「[2秒ルール](#)」）；
- 高速であるほど、十分な停止距離を取れるだけの先が見えること。

運転時、状況は常に変化する。見通しのきく郊外、住宅地、スクールゾーンなど、様々な場所を運転することになるが、変わっていく状況をよく把握し、それに合わせて速度を変えよ。

特に指定のない限り、市街地の制限速度は 35mph である。特定の地域には特定の制限速度が標識で示されている。安全運転のためには指定制限速度よりゆっくり走る必要があることも多いが、決して速く走ってはならない。

最高制限速度

市や町の中	35
スクールバス	45
スクールアクティビティバス	55
市や町の外	55
州間幹線道路	70

カーブを曲がる

上手にカーブを曲がるには：

1. カーブに入る前に十分に速度を落とし、カーブ内でブレーキを踏む必要をなくす。
2. カーブを曲がるときに車をうまく制御するのに必要な（道路とタイヤの間の）摩擦力を維持するよう次第に速度を増す。
3. カーブ内でブレーキを踏む必要が生じたときは、ブレーキを踏み込んでも安全であると確信できるまで徐々にブレーキを踏む。
4. 道路が曲がり始める直前でハンドルを切り始める。
5. 道路の右側を保ち、できるだけ右端に寄る。

下り坂でカーブを曲がるときは：

1. 重力の作用を考慮する。
2. 下り坂に入る前に低速ギヤに切り換える。
3. 早めにブレーキを踏み、平坦な道よりも遅い速度でカーブに近付く。

右左折

右左折を行う前には速度を落とし、それから徐々に加速する。右折するには、道路の右端に近付き、別の車があなたと縁石の間に入り込めないようにする。左折するにはできるだけセンターラインに寄る。下記の図は交差点での左折の方法を示す。

右左折の間、オートバイや自転車は特に見えにくい。常に適切なシグナルを発し、右左折する前に安全を確認すること。

追 走

車間距離の短かすぎる追走は交通事故の主な原因である。前方車との間に十分な車間距離をとること。前方の車が急停車した場合に反応する余裕も必要である。見通しのきく所では、追い越した車が割り込むことができるよう前方車との間に十分な車間距離をとる。[「2秒ルール」](#)に従うことに留意する。

車線の変更

車線変更時の重要なルール:

1. 移る方向を予め方向指示器で知らせる；
2. サイドミラーとバックミラーをチェックする；
3. 肩越しに見て死角に車がないかチェックする；
4. 車線を変更する。

複車線の高速道路では、移ろうとする車線のほか、もう1つ隣の車線からも別の車が同じ車線に移ろうとしていないかチェックする。

追い越し

1. 前方と後方を見て、追い越しが安全かどうか見極める。
2. 追い越しが安全であるならば、前方と後方のドライバーが対応できるよう彼らに追い越しの意図を知らせる。
3. 後方のドライバーには、左折指示器を出し、あなたが車線移って追い越すことを知らせる。
4. 前方のドライバーには警音器を鳴らして知らせる。

警音器を鳴らすことで、あなたが追い越そうとしている車のドライバーには追い越しを助成する義務が生じる。追い越しに際しては、十分な余地があること、安定な速度を保つこと。よく前方を見、対向車が来る前に元の車線に戻れるという確信がなければ、安全な追い越しはできない。追い越そうとする車又は自転車と自分の車との間には少なくとも2フィートの間隙があらねばならない。追い越された車があなたを正しい車線に戻すため減速しなくてはならないようなら、それは安全な追い越しにならない。追い越しの間も指定制限速度を超えてはならない。

追い越しが常に危険であり、通常は違法とされる場所：

- 市街地の交差点、又は踏切；
- 郊外の標示された交差点；
- 少なくとも 500 フィート前方の見通しのきかないカーブ又は坂道；
- 自分の走行車線の左側に黄色の実線の引かれた道路；
- 黄色の二重実線の引かれた道路；
- 歩行者を通すために車が止まっている交差点又は横断歩道；及び、
- 安全な追い越しに十分な見通しの利かないところ。

右側での追い越し

右側での追い越しは、特に許されている場所を除き、違法である。右側で追い越そうとすると、あなたの車はあなたが追い越そうとする車の死角に入る。あなたが追い越そうとする車が予期せずして右折したり、道路の右側に停車することも考えられる。

右側での追い越しが許されている場所は：

- 各方向 2 車線以上の幹線道路；
- すべての車が同一方向に走行する一方通行路；
- 左折車線にいる車を追い越すとき；
- 右折用車線を走行しているとき。

3 車線の幹線道路では、中央車線があなたの走行方向での追い越し車線に指定されている部分を除き、追い越してはならない。但し、中央車線にいる車が左折しようとしている場合は例外である。

追い越される場合

追い越される場合、あなたは相手のドライバーに協力せねばならない。追い越そうとする車のドライバーが警音器を鳴らしたならば、道路の右側に寄る。決して加速してはならない。

1995 年 12 月 1 日より、あなたが加速して追い越し車に道を譲らなかったために人身又は物損事故が起こった場合、あなたに軽罪が課せられる。

後 退

後退せねばならないときは下記のルールに従う：

1. 乗車する前に車の背後に小さなもの又は子供がいらないか確認する一運転席に座ってしまうと見えにくい。
2. 後方がよく見えるよう保ち、左手でハンドルを操作し、右肩越しに後方を見るミラーのみに頼ったり、側部の窓から見てはいけない。

3. 10mph 以下の極めて低速で後退する－後退時は制御も停止もより難しい。

駐 車

一方通行路を除き、常に道路の右端に駐車すること。

縦列駐車から出るときは、接近する車などに注意し、左折指示器を点灯する（但し、一方通行路の左端に駐車したときはこの限りでない）。

運転中、前方で縦列駐車から出る車があることに気付いたならば、減速して停止の準備をする。

駐車してはいけない場所：

- 交差点、及びドライブウェイ（車の乗入れ口）の前；
- 交差点の縁石線から 25 フィート以内、及び縁石のない交差点では交差道路から 15 フィート以内；
- 横断歩道、歩道、及び橋の上；
- 消火栓及び消防署入口から 15 フィート以内；
- 幹線道路の舗装部分又は主要走行部分?路肩に駐車する場合、どちらの方向から接近する車も 200 フィート以上の距離からその車を認めることができなければ違法となる；
- 別の車の道路側（二重駐車）；
- 駐車禁止の標識のある所；
- 市街地の場合火事場又は消防車から 1 ブロック以内、郊外の場合火事場又は消防車から 400 フィート以内；
- 州間幹線道路の優先道路上（但し、指定された駐車域及び非常時は除く）；
- 障害者専用スペース（障害者ライセンスプレート又は標示のない車の場合）。

特殊な運転条件

交差点、道路、路地、及び幹線道路

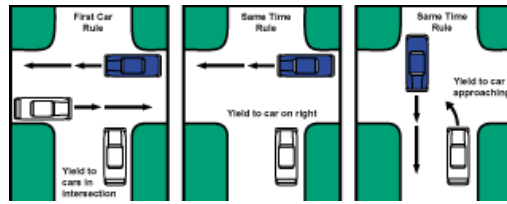
2 つ以上の道路が交わる所が交差点である。衝突事故が多発するのは交差点で、街路及び幹線道路上で最も危険な場所である。自動車に関わる死亡事故の 3 分の 1 以上が交差点で発生している。

中央分離帯で 30 フィート以上離された 4 車線の幹線道路では、各十字路はそれぞれ別の交差点を構成する。たとえ先行権があっても、交差点に近付いたならば減速することが法で義務付けられている。

交通標識又は信号のない交差点での先行権：

- 先に交差点内に入った方の車が先行権を持つ；
- 2 台以上の車が同時に交差点にきた場合、右側にいる車が先行権を持つ；
- 先行権を持つ車は直進、右折、又は左折することができる（但し、右左折ができるのは、それが許された交差点でシグナルを出したあと）；

- たとえ先行権があっても、他の車及び歩行者に衝突しないよう注意すること。



2台の車が対向方向から同時に交差点に入ろうとする場合の先行権は若干異なる。両車とも直進又は右折はしてよいが、一方のドライバーが直進し、他方が左折する場合は、左折しようとする側が待たねばならない。更に左折しようとするドライバーは適切なシグナルを出し、安全に左折できるようになるまで待たねばならない。即ち、このような場合、直進する車が先行権を持つ。また、交差点を通過する間に車線を変えてはならない。

交差点での先行権

一時停止標識のある交差点に差し掛かったときは、一旦停止し、優先道路上の車に道を譲る。安全が確認されるまで、直進も右左折もしてはならない。

交通信号のある交差点でも警戒し、信号によって直進・右左折が許されるまで待たねばならない。

ロータリーは特別な態様の交差点である。ロータリーに入るすべての車は右方向に進路変更して入り、半時計回りにロータリーに沿って走り、自分が進みたい道路・街路まできたら右方向に進路変更してロータリーを出る。ロータリーに2車線以上ある場合、ロータリーを出ようとする場所に来る前に最も外側の車線に入ること。右折や車線変更する場合、よく確かめてからシグナルを出すこと。内側の車線から右折してはいけない。ロータリーはそれ全体が交差点である。先にロータリーに入った車に先行権がある。

私有のドライブウェイを出るときは、停止し、すべての車両及び歩行者に道を譲る。何の標示もなくしてしかも見通しのきかない交差点では、一旦停止し、それからゆっくり注意して進む。

インターチェンジ

道路が高低差を持って相互に交差する場所が数多く見られるが、これはインターチェンジと呼ばれるもので、交差の態様は様々である。インターチェンジに差し掛かったときは減速し、どのように方向変換するか示す標識に十分な注意を払う。

踏 切

踏切に近付いたときは：

- 速度を落とし；
- 周囲を警戒し；
- 踏切の信号を確かめる。

黄色と黒の“RR”標識は、まもなく鉄道踏切があることを示す。踏切に近付いたら、列車が来ていないか目と耳でよく確かめる。列車が踏切に接近している可能性は常にある。一時停止標識があったなら、渡る前に完全に停止せねばならない。

踏切自体には斜め十字形の踏切標識が設置されており、2軌道以上ある場合には斜め十字の下に軌道数が示されている。多くの踏切が赤の点滅灯、又は赤の点滅灯と遮断機を備えている。警告信号が作動したときは、まだ遮断機が降りる前でも停止せねばならない。**遮断機が降ろされたときに踏切内に立ち入ることは違法である。**

踏切では下記の点に留意すること：

- 踏切に斜め十字形の標識と共に赤の点滅灯が設置されている場合、交通信号の赤の点滅灯と同様に一時停止せねばならない。
- 列車の通過を待つとき、イライラしないこと。
- 列車の通過後すぐに進んではいけない?反対方向から別の列車が来るかもしれないし、すぐに後続の列車があるかもしれない；
- 必ず赤信号の点滅が止むまで待ってから進む。
- スクールバス、有料旅客車両、爆発物又は危険物積載車（かかる車両には標示がある）などの踏切で一時停止が義務づけられている車両を見かけたら停止の準備をすること。

安全に渡りきれることが確実となるまで踏切内に入ってはいけない。

- 踏切を渡り始めてから警告灯が点滅したり遮断機が降り始めたときは止まらずに前進すること！このような場合、列車が来る前に踏切を渡り終えるのに十分な時間は与えられ、反対側の遮断機で踏切内に閉じこめられることはない。止まって戻ろうとするとエンストする可能性もある。
- 遮断機によって閉じこめられることはないが、先行車が妨げとなることはある。先行車のために前へ進めず踏切内に閉じこめられることのないよう注意すること。
- 踏切内に閉じこめられたり、エンストした場合、すぐに全員が車から出ること。
 - 列車が来ないか各方向をよくチェックする。
 - 視界に列車がなければ、車を踏切の外へ押し出すか、再スタートを試みる（エンストの場合）。

常に車より人命が大切。

ノースカロライナ州では列車の運行が増加しており、これまで以上に踏切での安全確認を実行することが重要である。列車によっては1マイル以上の停止距離が必要となる。列車は急に止まれないが、あなたの車は止まれる。

自転車専用車線

道路に沿って自転車専用車線が設けられている場合、交差点内及びその付近で特に注意すること。自転車は自動車の右側を走行するので、交差点で直進する自転車と右折する車とが衝突する危険性は高い。

市街地での運転

市街地での運転を好まないドライバーも少なくない。都市部は交通が激しく、横道から出て来る車にも注意せねばならない。混雑したところでは急停車する車に注意すること。後ろから追突されないようにバックミラーを頻繁にチェックし、背後に危険がないか警戒せよ。右折又は左折したいのに正しい車線にいないと分かったきは次の交差点まで行き、そこで曲がること。

市街地を運転するとき従うべきその他のルール：

- ・ 判断を下すに十分な間隔をとること?自分の車の周囲に「安全のための余地」を残す。
- ・ あなたがしようとすることを他の車のドライバーに伝える。
- ・ 前方をよく見て危険となりそうな状況を察知し、適切な防御措置をとること。
- ・ 並行走行、特に他の車の死角内での走行を避ける?先行車のバックミラーが見えなければあなたは先行車の死角内にいる。
- ・ 車の間を「縫って」行かない?できれば同じ車線に留まり、車線変更は前以て決める；
- ・ いつでもブレーキをかけられる状態でいること。
- ・ 駐車していた車の発進や、駐車中の車の間から飛び出す通行人に注意せよ。また、駐車中の車が邪魔して、交差方向の車、ドライブウェイ、路地などが見えないこともある。
- ・ 一方通行路では直進には中央車線を、右左折には外側の車線を使う。

見通しのきく道路

郊外の幹線道路は2車線の狭い道路か複車線の高速道路である。郊外の道路の運転は市街地の交通量の多い道より危険なことが多い。何故ならば：

- ・ 道路がそれ程広くなく；
- ・ 照明がよくないことが多く；及び／又は、
- ・ 速度が速いことが多い。

二級道路

二級道路は必ずしも激しい交通や高速運転に適しているとは言えない。その多くは、主要幹線道路としてではなく、現地の往来用に建設されたものである。これらの道路では一級道路より坂は険しくカーブは急であり、見通しがきかないことも多い。二級道路を一級道路並の速度で走るのは安全とは言えない。

州間高速道路

州間高速道路は、走行する方向で車線が分かれており、車が出入りする箇所も少ないので、比較的
安全な道路である。更に州間高速道路は、踏切、急なカーブ、一時停止標識、及び交通信号もない。

州間高速道路を走行するときは下記のルールに従う：

- 予め旅程を立てること。
- 出発前に、冷却水、オイル、タイヤ、及びガソリンをチェックする。
- 高速道路にどこで入り、どこで出るかを予め決めておく。
- 州間高速道路に入るときは、加速車線を使用して自分の車の速度を他の車の速度に合わせ、それから安全に合流する。
- 右側の車線を維持し、追い越しのときに左側の車線を使用する。
- 他の車にぴったりつけて走らないこと。

運転するとき下記の点に留意されたい：

- 速度が速いほどより遠くを見る。
- 隠れた交差点やドライブウェイに特に注意する。
- 道路の変化を知らせる警告標示に注意する。
- 他の車、特に超大型車両及び低速車両に注意する。
- 安全車間距離を保つ。
- 視界不良のときはヘッドライトを使用する。
- 分離帯のない2車線の幹線道路では対向車との間隔が数フィートしかないので、すれ違う車に特に気を付ける。
- 数珠つなぎの車を見たら、そのなかで追い越しを計ろうとするドライバーに注意する。
- 対向車との衝突を避けられるような「逃げ道」を常に用意しておく。
- 右左折や停車する場合少なくとも **100** フィート手前からシグナルを出す。速度が速いほど、早くからシグナルを出すこと。

- 走行速度に対する安全車間距離を維持する?州間高速道路上で最も起こり易い衝突事故は追突によるものである－「2秒ルール」を守る；
- 速度が増すほど停止距離も停止時間も長くなる。；
- 頻繁に、好ましくは少なくとも **100** マイル毎に標示された休憩エリアで休む。
- 走行車線内で止まってはいけない。
- 故障により止まらねばならないときは道路の外へ移動する。ラジオアンテナか左側ドアのハンドルに白い布を結び、ボンネットを上げる。故障が夜間に発生した場合は、非常灯か駐車灯を点ける。また、故障を発見した場合にはハイウェイパトロール又は現地警察などに速やかに通報する。

- 高速道路を出るときは十分前以て方向指示器で知らせ、速度を落とさずに減速車線に入り、それから指定出口速度で走行する。
- 隣の車線の車に気を配る。

州間高速道路に誤った方向で入ってしまった場合、右側路肩に寄り、停止する。通行が絶えたならUターンして正しい方向へ走行する（進入禁止（DO NOT ENTER）標識に注意し、このような間違いは避けること）。

州間高速道路では車は一般道路よりはるかに速く走る。指定制限速度よりずっと遅く走るのは危険である。速度違反することなくできるだけ車の流れに従うこと。車の流れに沿わずにノロノロ運転する車があると衝突が起こり易い。

州間高速道路への出入り

州間高速道路でドライバーが侵す危険な誤りは、出口を逸した後なんとか高速道路を出ようとすることである。出口を逸しても、減速したり、後退したり、方向変換してはいけない。次の出口まで行き、そこで高速道路を出よ。逸した出口までの道は必ず見つかるものである。

多くの州間高速道路にクローバー（四つ葉）形インターセクション、即ち立体交差がある。これは1つの道路が他の道路の上を橋で超えるもので、方向変換はすべて右回りで行われる。

安全運転のヒント

- 予め計画を立てる。
- 頻繁に休憩できる時間的余裕を持つ。
- 少なくとも 100 マイル毎に止まり、車から出て歩き回る。
- 眠気を感じたら止まって休むか、何か食べる。
- 定期的に前方の道路を見る。但し、1つの物を数秒以上見たり、遠くを凝視するのはよくない。
- 後方の車の追突を避けるため、バックミラーやサイドミラーを常に確認する。
- 危険と思われる状況を見たらいつでも減速する。
- フロントガラスや窓に視野を妨げるものを貼らない（公認車検ステッカーやライセンスプレートの代わりに使用される市章はフロントガラスの左下隅に貼ることが許可されている）。
- 荷物は、ドライバーの視野を妨げないよう積み込む。
- 運転中は食べたり、飲んだり、たばこをすったりしない。
- 手信号を出す場合を除き、ドライバー及び同乗者は走行中の車から腕、頭、及び足を出してはならない。

安全運転のため、車には良好に機能する用具を備えておくこと。

ライト

すべてのライトが点灯することを確認する。

- 夜間ハイビームヘッドライトを点灯したときは 200 フィート前方の人を確認できねばならない。ロービームヘッドライトを点灯したときは 75 フィート前方の人を確認できねばならない。
- ヘッドライトが調整不良だと、対向車のドライバー、自転車の乗り手、歩行者が眩しく感じる。車の振動が調整不良の原因となり得る。
- ヘッドライトを定期的に検査・調整することが望ましい。
- 後部に過剰の負荷をかけると、前部が傾き、ときには対向車、自転車、歩行者にとって危険なライトによる眩暈の原因となることがある。
- テールランプは赤色とし、少なくとも 500 フィートの距離から見えなければならない；
- 少なくとも 50 フィートの距離から数字が見えるようライセンスプレート上に白色灯を点灯することが法で義務付けられている。
- 1955 年以降に製造された車は、ブレーキ又は方向指示器を使用したとき赤色又はアンバー（琥珀）色のライトがつかなければならない。これらのライトはテールランプに併設してもよいし別個でもよいが、通常の日光の下で少なくとも 100 フィートの距離から見えなければならない。
- 手信号は夜間見えにくいので、ライトは、きれいなレンズで適正に動作することが重要である。

ミラー

運転を始める前に、ミラーをチェックし、調整する。バックミラーはすぐ後ろに何があるか映さねばならない。サイドミラーは、車の左側後方及び右側後方を写すよう調整し、自身の車の側部はほとんど映らなくてよい。

ブレーキ

良好なブレーキなくして安全運転はできない。

- 公道を走るすべての車は、車の動きを適正に制御するため、車を停止するため、及び静止を保つためにブレーキを備えていなければならない。
- すべての車は適正に機能するブレーキを備えていなければならない？ブレーキを作動させる 2 つの別個の手段を持つこと。
- ブレーキペダルをいっぱい踏み込んだとき、床板とのすき間が踏む前の少なくとも $1/3$ はあること。そうでない場合はブレーキをチェックし、必要であれば修理する。
- 足の重みでペダルが次第に下がるようであれば、油圧系をチェックする必要がある。
- ブレーキを踏んだとききしみ音がするようであればブレーキに問題があり得るのでチェックしてもらうこと。ブレーキが不良となるようなことがあってはならない。

タイヤ

ノースカロライナ州の一般道路及び高速道路を走るすべての車は、安全に走行でき且つ一般市民に不必要な害を与えないタイヤを装備していなければならない。タイヤが切断したり、ひび割れたり、

摩耗してタイヤコードが露出しているものは危険と見なされる。また、眼に見える溝の分離、欠損、又は溝の深さが 2/32 インチ以下になったときもタイヤは危険と見なされる。

タイヤは車を停止させるのにも重要である。すり減ったり地の部分が見えたタイヤで運転してはならない。空気の十分でないタイヤは早く摩耗し、パンクし易い。空気が入り過ぎていると（路面との）摩擦力が小さくなり、接地面の中央部が特に摩耗する。

タイヤの空気圧は少なくとも週一回チェックすべきである。安全運転及びガソリンの経済性からもタイヤには適正量の空気を入れるべきであり、製造業者の推奨に従うこと。空気圧チェックに最も適しているのは、タイヤが冷たいうちである。空気圧ゲージを持っていないならば、最寄りのサービス店へ車を持って行き、タイヤをチェックしてもらう。

警音器とサイレン

- ライセンスを持つすべての車は適正に作動する警音器を装備していなければならない。
- 警音器は少なくとも 200 フィート離れたところから聞こえるものであり、不合理にやかましかったり、耳障りな音を出すものであってはいけない。
- 警音器が故障したならば直ちに修理すること。
- 警音器は合理的な警告手段として使用すること。不必要に又は不当に使用してはならない。

パトカーと緊急自動車のみが非常灯又はサイレンを持つことができる。

マフラーと排気系

すべての車は適正に作動するマフラーを装備していなければならない。マフラーは排気と過剰な騒音の濾過作用を施す。排気系の 1 つの機能はエンジンから車の後部まで有害なガスを運び、放出させることである。排気系に漏れがないか度々チェックせよ。排気系の漏れにより、有害な一酸化炭素ガスが車内に入り込むことがある。一酸化炭素中毒は致命的となり得、たとえ少量であっても眠気や意識不明の原因となり、車の制御を失うことがある。このため、窓を常に 1 インチほど開けておくことが推奨される。

サスペンション系

車がかってにふらついたり、右左折の際に一方向へ大きく傾いたり、続け様にバウンドするならば、サスペンション系に問題があるかもしれない。衝撃吸収系を含めサスペンション系を自動車修理工にチェックしてもらい、欠陥は直ちに修理すること。サスペンション系不良は車の制御を失う原因となる。

非常警告灯

大部分の車は、4 つすべての方向指示器を点滅させることで非常を知らせる手段を持っており、他の車に危害があるかもしれないこと、車が停止中又は走行不能であることを知らせる。

防御的運転

運転技能は2つに大別される：

- 他者の運転ミスによる衝突を避けることができる防御的技能；及び
- 右左折，追い越し，後退，駐車といった基本的技能。

防御的運転技能

防御的運転に必要な技能には下記のものが含まれる：

◆スキャンング（監視）

防御的運転には何を見るかが重要である。

- 優れたドライバーは10～15秒先（約1ブロック先）を見るよう心掛ける。先見することにより、急停車や寸前の車線変更などの間際の動作を避けることができる。
- 約10毎にミラーを見て、後方の車が近付きすぎていないかチェックする。
- 車線変更時，後退時，減速時，または長い下り坂では，後方及び死角内の車をチェックすることが重要である。
- ミラーをチェックするとき，道路から眼を離すのは一瞬に留める。前方の車が急停車するかもしれない。
- 常に「客観的」であること。

ミラーは有効ではあるが，全部を映してはいないことに留意すべきである。ミラーにはあなたの視界の死角がある。「死角」は，ドライバーの側からミラーを使って見ることのできない車左右後方の隅である。従って，車線変更又は右左折の前には素早く肩越しに振り返り，死角に何かないか確認する。まぶしいライトや汚れたフロントガラス，交差点近くに駐車中の車，バス，及び／又は建物なども違った死角を作り得る。このような場合，はっきり見定めることができるまでゆっくり進む。また，他のドライバーの死角に入ることも避けたい。

◆コミュニケーション

コミュニケーションとは，衝突を避けるため，あなたが何をしようとしているか十分早く他のドライバーに知らせることを意味する。減速，停止，右左折，車線変更，沿道からの発進などをしようとするとき，その旨をシグナルで知らせねばならない。路上に車が見えないときでもシグナル発信を習慣付けよ。但し，シグナル発信前に，それが安全に行えるかどうか確認する必要がある。

◆手信号

手信号はドライバー席の窓から差し出される左腕と手で行われる。

- ・ 左折－腕をまっすぐ突き出し、更に人差し指で方向を示す。
- ・ 右折－突き出した腕を肘から垂直に上に曲げる。掌は前向きに。
- ・ 停止及び減速－突き出した腕を肘から垂直に下に曲げる。掌は後ろ向きに。

◆方向指示器

右左折のための方向指示器の点滅は手信号に代わる合法的な手段であるが、これらは見にくい時間帯がある。早朝や夕方近くにはレンズが日光を反射し、方向指示器が点滅しているか否か判断しにくくなる。夜間は点滅灯は手信号よりずっと見やすい。最もコミュニケーションしやすいと思うタイプの方向指示器を使用せよ。昼間、特に太陽が低い早朝と夕方近くは、手信号と方向指示器の両方を使うのがよい。夜間は方向指示器だけで十分である。

少なくとも右左折又は停止する 100 フィート手前から方向指示器で知らせる。制限速度が 45mph 以上であるならば、少なくとも右左折の 200 フィート手前から方向指示器を発する。速度が早いほど早めに方向指示器を出すべきである。

◆安全空間を保つ

他の車と距離を保つことであなたの周囲に安全空間を確保する。安全に追い越し又は停止するのに十分な余地が前後にあることを確認せよ。前方の車が急停車しても十分な距離にいるか確認するため、「2 秒ルール」を使う。

2 秒ルール

「2 秒ルール」とは、前方の車が所与の地点を通過してからあなたの車が同じ地点を通過するまで 2 秒間あることを言う。

安定した速度で走行し、他の車が接近し過ぎないように、減速又は停止するときは十分に前もってシグナルを発する。他の車があなたの車に接近し過ぎていたら、別の車線へ移り、そのドライバーに追い越すよう指示する。車線の中央を走行し、左右に余裕を持とう。あなたの車と駐車中の車と対向車との間に十分な余地があることが肝要。

◆調 整

同時に 2 つ以上の危険に遭遇しそうな状況では、最も危険な、又は最も起こりそうな事象に最大の余地を与えることで対処する。左側に車が近付いており、右側に自転車に乗った子供がいるような場合、子供は急な動きをしやすいので、子供の方に最大の余地を与えること。但し、このことで対向車

により接近することになるかもしれない。危険が同等な場合，例えば対向車と駐車中の車であれば，停止し，対向車を安全に通過させてから進む。

要注意時の運転

道路状況に合わせることがうまい運転の秘訣である。

- 危険な状況を察知し，それに合わせて運転する。
- 場合によっては，危険なので運転をやめた方がよいと判断することも重要である。

ワークゾーン

一般道路又は幹線道路のワークゾーンは，使用中の道路上又は傍らで建設又は保守作業が行われていることを警告する。ワークゾーンは正常な車の流れに影響を及ぼすこともあるし及ぼさないこともあるが，ドライバーの注意を促したり，走行を中断するような作業を含むのが普通である。ワークゾーンでは「警戒」することが大切であり，不慮の状況に安全に対応できるよう常に心掛けることが肝要である。

ワークゾーンを走行する際に指定された制限速度を超えた速度で走行するのは違法である。ワークゾーンは，ワークゾーン開始を示す最初の標示からワークゾーン終了を示す最後の標示までである。ワークゾーン内でのスピード違反は，ワークゾーン開始を示す標示に罰則が明示されている場合，\$ 250.00 の罰金となる。この罰金は，スピード違反そのものに課される罰金の上に加えて要求されるものである。

幹線道路のワークゾーンは，ワークゾーンの直前に独特のオレンジ色の警告標識があるので容易に分かる。オレンジ色に黒文字の標識はワークゾーン専用に使われる。ドライバーがワークゾーンに近付いていることを警告するほかに，オレンジ色?黒文字の標識は，ワークゾーン内を通行する際の特別な情報や指示を担う。オレンジ色に黒文字の標識はワークゾーンを示すことに留意せよ。

典型的なワークゾーンの標識

「旗（フラッグ）」による標示は，オレンジ色のベストを着て旗を持った誘導員が交通整理すべき場所に立ち，前方の道路上で建設又は保守作業が行われていることをドライバーに示すものである。誘導員は，車に停止又は徐行を指示するため，「STOP／SLOW」のパドルを使う。「旗を持った誘導員」を見たときは警戒し，停止の準備をしておく。



警告標識は、ドライバーにこれから遭遇する通常とは違う状況を知らせるものである。

ワークゾーン警告標識にどう対処すべきか？

- オレンジ色に黒文字の標識を見たら、あなたはワークゾーンに入ろうとしているので、警戒せねばならないことを認識する。
- ワークゾーン標識が前以てあるときは、車線の変更など何らかの動作が要求されることがある。
- 何らかの動作を期待されているときは、オレンジ色に黒文字の標識に前以て指示が書かれており、あなたはそれに従うのに十分な余裕が与えられる。
- 動作を起こすのに寸前まで待つ必要はない?標識は、車の流れが乱れないようドライバーに十分な対処時間を与えるためのものである。

周りの車より遅く走行することはワークゾーンでの追突事故の主な原因となる。ワークゾーン内では通行域は制限されており、前方車に予想外に近付き過ぎた車がうまくかわす余地も逃げ道もない。ワークゾーンではドライバーを安全に誘導するよう防柵、円錐体（コーン）、ドラム缶、旗などが交通整理に使用される。

ワークゾーンを通行するときは、

- 警戒を保つ—器機や作業員が道路の極近くで作業中である；
- 標示に従う；
- 特に指示されない限り、車の流れに沿った安定な速度を維持する；
- 突然減速してはいけない?後方の車に危険を生じ得る。

夜間の走行

夜間の走行は昼間よりずっと危険である。何故ならば：

- 夜間はよく見えない；
- 夜間は平常でない状態の（impaired）ドライバーが多い；
- ドライバーは疲れていることが多く、従って警戒心が薄れている；
- 対向車のヘッドライトで眼が攪乱されることがある；
- 汚れたフロントガラスやライト不良が問題となる場合もある。

夜間の走行のヒント

- 日没から日の出までと、視界が 400 フィート以下のときは、ヘッドライトを使用する。
- 夜間に市街地を走行するときはロービームヘッドライトを使用する。見通しのきく道路で、他の車に接近又は追走していないときは、ハイビームヘッドライトを使用する。

留意すべきこと：

- 接近してきた車がヘッドライトを減光していないときは、ハイビームを 1 回点滅させることにより対向車ドライバーに気付かせる。
- 対向車のドライバーがなお減光しない場合、ロービームを維持する。
- 道路の右側を維持し、道路の右端を案内路として使用する。
- 速度を落とし、出来るだけ遠くを見る。このとき、わずかに右側を向くようにして対向車のヘッドライトを直接見ないようにする。
- 夜間、前方の見える範囲内で停止できない程の速度で走行してはならない。
- 常によく見る?明るいヘッドライトで車自体は見えにくくなる。

高速道路上に夜間駐車する場合：

- 非常灯を点滅させる。
- 夜間駐車したときヘッドライトを付けっぱなしにしてはいけないー対向車のドライバーの目をくらます。

日 光

直接又は間接的な日光がドライバーにとって危険となることがある。この問題を低減するため、サンバイザーを調整したり、サングラスを着用する。効果のないときは道路脇に停止し、安全に走行できるようにするまで待つ。

雨

雨は視界を悪くするほか、舗装路は危険となる。視界が数フィートとなることもある。従って通常よりもゆっくり走行し、ヘッドライト及びフロントガラスワイパーを使用せねばならない。乾燥した舗装路と比べ、雨で滑りやすくなった舗装路での停止距離は 2?10 倍にもなる。減速し、少なくとも通常の 2 倍の車間距離をとること。

雨が降り始めた直後、特にしばらく雨が降っていなかった後、道路は危険である。最初の 10?15 分間に雨が、アスファルトや車から出た油質や、埃、粉塵、ゴム質などと混じり、路面は滑りやすくな

る。従って極度に警戒して運転すべきである。濡れた舗装路では、乾燥時よりも5?10mph 遅い速度で走行せよ。車の横滑りにも警戒が必要である。

ハイドロプレーニング（横滑り現象）

路面とタイヤの間に水の薄膜ができ、道路との接触が失われると、ハイドロプレーニングが起きる。そうすると車は路上でアイススケートするような動きを始める。ハイドロプレーニングは、30mph ぐらいの低速でも、また8分の1インチ程度の水量でも発生し得る。

速度が増せば増すほど、ハイドロプレーニングの可能性も増大する。車を減速・停止させることはかなり難しくなる。一旦ハイドロプレーニングが始まると、不意な車輪の動きや、更には突風でさえ制御不能なハイドロプレーニングを導き、事故となることがある。ハイドロプレーニングが起こったら、アクセルから足を離す。ブレーキを使いたい衝動を押さえよ。ハンドルを真っ直ぐに保ち、タイヤが再び路面を掴んで制御できるようになるまで、車の動きを静める。

雨天の中を出掛ける前にはタイヤをチェックせよ。深くえぐられた溝は水を逃し、普通でならハイドロプレーニングを防止する一助となる。溝が摩耗していたり空気圧が十分でないタイヤは路面を掴みにくく、ハイドロプレーニングの可能性を増大する。横滑りに正しく対処するためには、製造業者仕様の下限よりは上限のタイヤ圧にしておく方がよい。

ハイドロプレーニングの原因となり得る路上の溜まり水を暗示する事象に警戒せよ。即ち、水面に映る影；雨滴が水面を打ったときの波紋；タイヤが水を跳ね上げる音；及び、ハンドルの放縦感覚などである。大雨の後に運転するときも警戒を保つこと。雨後何時間も、時には数日間も路上には水溜まりが残り、ハイドロプレーニングの原因となる。

フロントガラスワイパー／ヘッドライト

ノースカロライナ州のすべてのドライバーは、悪天候のためフロントガラスワイパーを使用するときは常にヘッドライトも使用することが要求される。

霧

霧の中を走行せねばならないときは：

- ロービームヘッドライトを点灯する。
- 減速し、前方の車のテールランプを注視する。
- 後方の車にも注意を払う。

視界が極度に悪いときは：

- 車道から離れたところに車を寄せ：
- 停車し、駐車ブレーキをかけ、非常灯を点灯し；及び／又は、

- 助手席側から車を出て、車から離れている。

雪や氷

雪や氷で路面はとても滑りやすくなる。気温が氷点下なら尚更である。固まった雪は横滑りの危険性を増す。日陰、橋、高架路などは気温が下がったとき最初に凍結し始めるので、特に注意を要する。雪嵐のなかを運転せねばならないときは、速度を落とし、フロントガラスワイパーを使い、ロービームヘッドライトを点灯する。固結した雪道では速度を半分以上に、氷上では徐行することが推奨される。必要であれば摩擦力を得るためチェーンを使用するが、チェーンやスノータイヤでさえ固まった雪や氷の上では横滑りすることを忘れてはいけない。このような状況では、発進、停止、その他の操作を素早く行なうことは不可能である。他の車にも注意せよ。

雪又は氷の道を出発するとき：

- 速度を徐々に上げる；
- ハンドル操作とブレーキ摩擦をテストすることで、「道路の感触」を掴む；
- 2速以上のギヤでスタートし、クラッチをゆっくりはずす（マニュアルシフトの場合）；
- 減速し始めたとき、通常時の少なくとも3倍の停止距離を想定する；
- （停止するときは）ブレーキから足を外し、エンジンプレーキを使って減速する；及び、
- 前方の車との間に余分な距離を維持する。

非常事態

機械的な問題が起こったときや通常でない状況に陥ったときどうするか知っておくことは重要である。最も大切なことは、あわてず、非常事態に対して速やかに且つ適切に対処することである。非常事態に対するヒントと指示を下記に示す。

ブレーキ故障

- 低速ギヤにシフトし、クラッチペダルを離し（マニュアルトランスミッションの場合）、ハンドブレーキをかける。
- オートマティクトランスミッション車の場合、ハンドブレーキをかけ、ギヤコントロールレバーをロー位置に移す。

上記処置はハンドブレーキ及びトランスミッションに損傷を与えることがあるが、ブレーキが故障した場合にはこれ以上の方法はない。

ブレーキの濡れ

ブレーキを乾かすには：

- 短距離を走行する；及び
- ブレーキペダルを軽く踏む。

ブレーキとブレーキドラムとの摩擦によって生じた熱が、ブレーキのライニングの水分を蒸発させる。

長い坂や急勾配を下るときブレーキの過度の摩耗を防ぐためには、ブレーキペダルで速度を制御する代わりに低速ギヤを使用する。坂道の上で、下り始める前に低速ギヤにシフトするのが最も良い。

アクセルペダルの固着

アクセルペダルが動かなくなったならば：

- スロットル接続を離脱するようアクセルペダルを足で軽くたたか、押し上げてみる；
- ニュートラルにシフトし、車輪を固定しない程度にブレーキを踏む；及び／又は、
- 安全な場所を見つけて車を完全に道路から出す。

パンク

パンクしたときは：

- ハンドルをしっかり握り、車を道路の正しい位置に維持するよう努力する；
- 減速する；
- エンジンブレーキによって車が減速し制御できるようになるまで、ブレーキをかけてはいけない；そして、
- 安全な場所を見つけて車を道路から出す。

特に理由もないのにふらつきを感じたら、停車してタイヤをチェックする。パンクは、大きな音が、車が逸脱し始めることで分かる。

パンクしたタイヤを交換する前に：

- 車を完全に道路の外へ出す。
- 駐車ブレーキをかけ、（所持していたならば）非常発煙筒を使って他の車に警告する。
- すべての同乗者を助手席側から降ろす。タイヤ交換の間車内に人を残してはいけない。同乗者を道路又は路肩の外へ出す。車の前後に立たせてはいけない。
- 非常点滅灯と駐車灯を点灯する。
- 車が転がらないよう車輪を固定する。

故 障

他の車の通行に曝される場所で車を修理しようとしてはいけない。警察を呼んで救助を得るよう通りかかったドライバーに頼むこと。

車が故障したならば：

- 道路の車道部分から出る一車を完全に路肩まで移動させる。
- 必ず助手席側から車を出る。同乗者を車内に残してはいけない。
- 道路及び車から離れて立つ。車の前後に立ってはいけない。
- 救助が必要な場合、左側ドアハンドル又はラジオアンテナに白い布を結び、車のボンネットを開けておく。
- 暗い場合、駐車灯又は非常点滅灯を点灯させる。万一に備え車には懐中電灯又は発煙筒を常備すること。

思いがけない非常事態

対向車がセンターラインを超えてあなたの車線に入ってくるのは危険である。

あなたがすべきことは、

- 直ちに減速し；
- 警音器を鳴らし；
- 道路を外れてでも右に寄る。

舗装路を外れて路肩に乗ってしまったなら：

- すぐにブレーキを踏んだり、戻ろうとしてはいけない。横滑りしたり、制御を失ったり、横転する恐れがある。
- アクセルからゆっくり足を離し、ハンドルをまっすぐ維持する。
- エンジンブレーキを使って減速する。
- 車が完全に又はほぼ停止したら、接近する車をチェックし、安全が確認できたら徐々に後退して道路に戻る。

横滑り

濡れた路面、氷、固結した雪といった所定の条件下では横滑りが起こりやすい。

上記道路条件で走行中の横滑りを避けるには：

- 速度を徐々に落とす。
- 2速以上のギヤでスタートし、クラッチをゆっくりはずす（マニュアルトランスミッションの場合）か、或いは2速ギヤを使用する（オートマティクトランスミッションの場合）。
- 減速するにはブレーキを静かに、断続的に踏む。ブレーキを断続的に踏むことでタイヤに（路面との）よりよい摩擦力が得られる。

横滑りしたら：

- アクセルから足をゆっくり離し；
- 車の後部が滑っている方向にハンドルを切り；そして
- 車の向きが真っ直ぐになりかけたらすぐに反対方向へハンドルを切り返せば、ハンドルを切り過ぎることがない。

農業用作業車に関わる安全運転

農業はノースカロライナ州で最も雇用の大きい産業の一つである。ゆっくりと走行する農業用作業車は、都市近郊を含めノースカロライナ州のあちこちで見受けられる。農業用作業車と道路を共有する際は注意を要する。

農業用作業車を巻き込んだ事故の大半が、晴天の日中及び／又は乾燥した舗装路で起こっている。典型的な農業用作業車事故は、横打ちと出会い頭の事故である。

このような事故は通常、農業用作業車が左折しようとするとき、別の車がそれを追い越そうとして起こる。農業用作業車の運転手が左手で信号を送るが、ドライバーはそれを追い越せの合図と勘違いすることがある。農業用作業車が左折しようとして減速したとき、後続の車はそれを追い越そうとして衝突する。多くの農業用作業車の運転手が、右左折や停止の折りに他のドライバーに知らせるため手信号を用いることを知っておくことは肝要である。

農業用作業車と道路を共有するときは、道路交通法に従わねばならない。追い越し禁止域で農業用作業車を追い越すことは違法であるし、たいへん危険である。農業用作業車は後方から見えるより幅広であるかもしれないし、両車線に十分なスペースを必要とするかもしれない。更に、対向方向からの車を見ることが難しいこともある。

農業用作業車と道路を共有する際の安全のポイントは辛抱することである。農業用作業車が交通遅延を引き起こしていたら、運転手は最寄りの適当な場所で道路から離れ、車を通すべきである。これが、公道で農業用作業車を追い越す唯一の好機である。

種蒔きと収穫の時期は農業就労者はより長時間労働し、早朝と晩に路上に出ることが多い。農業用作業車は、1つの白色灯を前部に、500フィートの距離から確認可能な1つの赤色灯を後部に備えることが義務付けられている。後部赤色灯に代えて、直径が少なくとも4インチの赤色反射体2つを備えてもよい。

農業用作業車に接近するときは、それが低速なために接近時間はずっと短くなることに留意せよ。農業用作業車には常に警戒して接近せよ。

農業用作業車はノースカロライナ州内のほとんどの公道を走行する権利を有する（但し、州間高速道路は除く）。

衝突

衝突しそうなときは：

- 警音器を鳴らし；
- 右側通行を遵守し；
- 道路からはみ出すことになっても対向車を避け；そして／或いは
- 道路を逃れ、できれば広い場所に出る。

後方から追突されそうになり、前方に車がないときは：

- アクセルを踏み、できるだけ早く逃れ；
- 前進する余地がなくなったときのためにブレーキを踏む準備もし；
- ハンドルと座席シートの間で自分自身をしっかり保ち；そして
- 頭をヘッドレストにしっかり押しつける。

側部から追突されそうになったら：

- ハンドルをしっかり握りしめ；そして
- 素早く方向変換して車を制御できるように準備する。

前方から追突されそうになったら：

- 破損ガラスから守るため腕と手で顔を覆い；そして
- ハンドル又はフロントガラスにつっこまないように座席にしっかり寄りかかる。

衝突事故に合ったら：

- すぐに停車せねばならない？停車しないのは違法である。
- 更なる事故を防ぐ予防策をとる。
- 負傷者を助けるべくできるだけのことを行う。
- 最寄りの警察に通報する。又は誰かが警察に通報したことを確認する。

故意の不正行為又は無謀なふるまいがない限り、事故現場で停車し救助を行った者に責任義務が課されることはない。

死傷者がある場合、又は車その他の破損物の総額が\$1,000 以上と見られる場合、事故を最寄りの警察官又は警察署に通報することが法で義務付けられている。通報を怠った場合は起訴され、あなたのドライバーライセンスが停止されることがある。更に、事故にあった場合は必ずあなたの保険会社にも報告する。場合によっては、ノースカロライナ州法により、報告が必要な事故のドライバーは、DMV 所定の書式で経済的責任能力の証明書（賠償責任保険証）を提出せねばならない。かかる書類は記入の後 DMV に保管される。

事故に合ったらしなければならないことは：

- 氏名、住所、ドライバーライセンス番号、車両登録番号、及び保険会社名を告げる。
- 事故の相手から同じ情報を得ることも忘れない。
- 相手の車のドライバー・同乗者又は破損物の所有者が分からないときは、できるだけ多くの情報を書き記し、警察官に提出する。

第5章 交通信号、標識、及び路上標示

円滑で秩序ある交通の流れを生み出すため、交通信号、標識、及び路上標示が使用される。それらの意味を理解することは重要である。

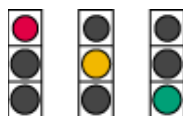
交通信号

交通信号は、交差点又は横断歩道で車と歩行者を制御するために使用される。

- 円形の緑信号は「進め」を意味するが、左折は「保護されない」ので、対向車に道を譲らねばならない。
- 円形の黄信号は「注意」を意味し、信号がもうすぐ赤に変わることを示す。
- 円形の赤信号は「止まれ」を意味する。

留意すべきこと：

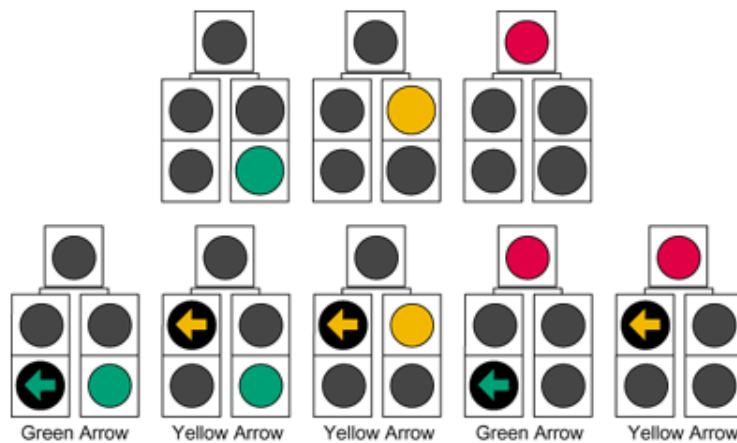
- 交差点に近付き過ぎていて安全に停止できないときを除き、黄信号では停止する?止まれなかった場合は注意して交差点を通過する。
- 赤信号を免れようと黄信号で加速しないこと。
- 「赤信号での右折禁止」の標識がなければ、赤信号でも右折してよい。但しこの場合、一時停止し、安全を確かめてから右折する。ノースカロライナ州では赤信号は信号機の一番上に、緑信号は一番下におくことが義務付けられている。



矢印信号もまた重要な交通信号である。

- 緑矢印は、交差点で対向車の来ない「保護された」右左折を意味する。但し、Uターンする車は交差点に入るすべての車に対して道を譲らねばならない。
- 赤矢印は、右左折する車は停止せねばならないことを意味する。
- 黄矢印は、「保護された」緑色矢印がまもなく通常の緑丸信号若しくは赤丸信号、又は赤矢印に変わることを示す。

交通量に従い、「保護された」右左折矢印信号と「保護されない」丸信号が併用されることもある。このような交差点で、矢印信号が点灯されないときは、直進車も右左折車も丸信号に従う。矢印と丸とが両方点灯される場合は、右左折車は矢印信号に従い、直進車は丸信号に従う。複合信号の例を下記に示す。



点滅信号

赤色の点滅信号は一時停止標識と同じ意味を持つ。一時停止し、他の車の通行を妨げることなく交差点に入れることを確認してから前進する。黄色の点滅信号は警告標識と同じ意味を持つ。減速し、注意して進む。

交通標識

種々の標識はその形状と色から一見して識別することができる。

交通標識は大きく 3 種類に分類される：

1. 規制標識

八角形の標識は一時停止標識である。赤地に白で“STOP”と書いてある。八角形はこの標識のみに使用されている。一時停止標識は一般に交差点の6?50フィート手前に立てられている。この標識に近付いたら、完全に一時停止することが義務付けられている。車がないことを確かめてから再び進む。

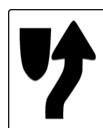


一時停止標識、赤信号、点滅信号、又は他の交通整理手段が交差点で車に止まることを要求しているとき、ドライバーは指定された停止線で停止せねばならない。停止線や横断歩道がない場合は、交差点に入る直前の交差方向の道路が見える所で停止する。



“Yield（道を譲る）”標識は下向きの三角形である。これも赤と白の標識で，“YIELD”と大文字で書かれている。この標識に近付いたときは減速し、道を譲らねばならない。交差方向の車によっては一時停止する必要がある。車の通行を妨害しないよう、止まってそれが通過するまで待つ。

通常は黒と白か又は黒と白と赤の正方形又は長方形の標識は制限速度その他の規制を示すのに使用される。かかる標識は“NO U-TURN（Uターン禁止）”，“KEEP RIGHT EXCEPT TO PASS（追い越し以外は右側厳守）”といったメッセージを担う。これらの標識に従わないと危険だけでなく、交通法違反となる。



身体障害者駐車標識は、身体障害者ライセンスプレート又はダッシュボード標示が認められたドライバーに用意された駐車スペースである。



2. 警告標識



ペナント形の黄色の警告標識は、長方形の“DO NOT PASS（追い越し禁止）”に変わるものでなく、強意を示すものである。ペナント形標識は道路の左側に設置され、追い越し禁止ゾーン（車線の左側に黄色の実線）の始まりを示す。

菱形の標識も警告又は注意の標識である。通常は黄色地に黒の図柄であるが、オレンジ色地に黒の図柄の場合は、建設又は保守作業域を示す。このような標識を見たときには、特に注意して走行する。最も重要な注意標識は“STOP AHEAD（この先で一時停止）”標識である。カーブや他の障害物があってドライバーの視界が届かない場合に、一時停止標識の手前にこの標識が置かれる。



オレンジ色地に黒の図柄を持つ菱形の注意?警告標識は建設又は保守作業域について警告する。高速道路ワークゾーンは第3章運転権により詳しく述べられている。

注意又は警告標識の例



黄色地に黒い斜めの十字と文字“RR”が書かれた円形の標識は前方に踏切があることを示す。この標識を見たら減速する。必要であれば、安全に踏切を渡ることができるか確認するため停止する。

踏切自体には斜め十字の標識があり、白地に“RAILROAD CROSSING”と黒で書かれている。複数の軌道がある場合には下にその数が示される。踏切番、信号、又は遮断機などが列車が接近していることを示すときは常に停止せねばならない。遮断機が上がるか、信号又は踏切番が進んでも安全であることを示すまで、止まったままにいること。踏切を渡る前には落ち着いて両方向を2回ずつチェックする。





五角形の標識はスクールゾーン又は学童横断路を警告する。このような場所では子供に十分注せよ。多くのスクールゾーンで所定の時間帯，制限速度が下げられる。

3. 案内／情報標識

案内／情報標識は，方向，経路，距離などを示したり，種々のサービスを表す。

州間，US，及びNC 幹線道路の番号と標示。

- 奇数番号の幹線道路は一般に南北に走る。
- 偶数番号の幹線道路は一般に東西に走る。
- US 幹線道路の路線マークは盾形である。
- ノースカロライナ州道の路線マークは菱形である。
- ノースカロライナ州 2 級道路のマークは長方形である。
- 州間高速道路のマークは赤，白，及び青色の盾形である。



- 近隣の病院，ハイウェイパトロールステーション，又は電話を示す標識は青と白である。
- これも長方形の案内表示は緑，茶，又は青色であり，方向や距離を示す。道に迷った場合，距離と方向を示す表示は有効となり得る。標識を読むために道路の中央に停車し，他のドライバーを危険に曝してはいけない。路肩に移動し，今どこに居るのか，そしてどの道を行けばいいのか分かってから再出発する。

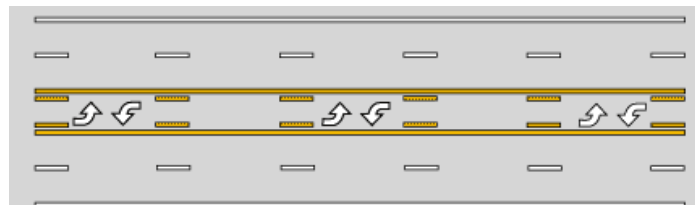


路上標示

黄色の線は反対方向に向かう走行車線を区切り，白線は同方向に向かう走行車線を区切る。黄色の破線は各 1 車線の両方向道路のセンターラインとして使用され，十分注意した追い越しが両方向で許される。センターラインが 2 本の黄色の実線であるときは，いずれの方向でも追い越しはできない。2 車線の道路で，自分の走行車線側に黄色の破線が引かれている場合は，十分に注意して追い越ししてもよい。

1 本の白い実線は道路の右端として使用され，同方向に走行する車を導く。1 本の黄色の実線は，分割された幹線道路の左端として使用される。この逆を見たら，あなたは間違った方向に走行している。

複車線の幹線道路で，両方向からの左折に対して特別なセンターラインが設けられている場合がある。両方向左折車線は，追い越し，追い抜き，又は合流のために使用してはならない。このような車線を下記の図で示す。



白と黄の路上「標示」は，夜間で特に道路が濡れているとき線を見えやすくするため路上に使用される反射体である。赤の標示はドライバーが間違った方向へ走行していることを示す。

交通巡査

特定の状況下では警官が車の流れを指示することがある。そのような場合，通常交通信号又は標識ではなく，交通巡査の手信号に従う。多くの交通巡査が，止まれの合図として，腕を真っ直ぐ伸ばし，掌を車の正面に向け，「ピー」と長く笛を吹く。進め又はそのまま前進の合図として，手招きと共に「ピッ，ピッ」と短く笛を鳴らす。夜間は交通巡査は灯火を用いて信号を与えることがある。

規 制 標 識



No Bicycles



Left Turn Only



Thru & Left



No Left Turn



Keep Left



Keep Right



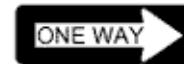
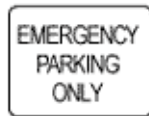
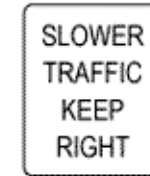
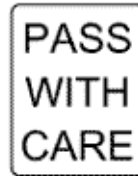
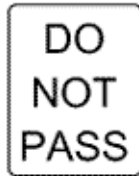
No Right Turn



No U Turns



Double Left Turns



警告標識



Signal Ahead



Merging Traffic



Lane Drop



Divided Highway



Cattle Crossing



Deer Crossing



Low Clearance



Right Turn



Curve Right



Farm Machinery



Side Road



Divided Highway Ends



Two Way Traffic



Hill



Slippery When Wet



Bike Crossing



Side Road



Cross Road



Winding Road



Stop Ahead



School



School Crossing



Railroad Crossing

第6章 道路の共有

一般道路も高速道路も日まじに混雑している。従って、ドライバー又は歩行者として、交通法を知り実行することが肝要である。周りの車に常に警戒し、非常事態に備えるべきである。

自転車

自転車は特に通勤・通学に重要な交通手段である。ドライバーは場所・時間によらず常に自転車に警戒せねばならない。自転車は車両であるので、自動車と同じ交通法に従わねばならない。

ドライバーと同様に、自転車に乗る人は：

- 道路の右側を走る；
- 一時停止標識及び赤信号で停止する；及び
- 手信号を出す。

自転車に乗る人は、その自転車の定員を超えた人数を乗せてはいけない。また、両手は常に自転車を自由に操作できるようにする。

多くの事故は、ドライバーが自転車を十分に早く発見できなかったために発生する。ノースカロライナ州の自転車事故は、住宅地で、特に夏場及び土曜日に多い。日中、真っ直ぐな乾いた道路、交差点、路地、ドライブウェイなどで衝突が起きやすい。見通しの利いた郊外の道路で起きる事故は最も致命的なものとなる。

ノースカロライナ州では自転車は大抵の道路を通行する権利を持つ。自転車のスローペースはドライバーにとって問題にもなるが、路上での自転車の権利を尊重するのは重要である。車と同様に自転車にも先行権を譲ること。できれば、特に交差点では、自転車の乗り手と視線を交わすことである。警音器を鳴らす必要があるときは、乗り手を驚かさないよう控えめに鳴らす。道路のでこぼこは車より自転車の方が問題となる。乗り手が道路の穴ぼこなどの障害を避けるため迂回することがあるので、自転車に十分な余地を与えておくこと。自転車と衝突した場合、重傷を負うのは通常は自転車の乗り手である。

ドライバーは自転車に特別の注意を払わねばならない。下記の予防策をとること：

- 先に自転車に交差点を通させてから、右折又は左折を行う。ドライバーが最も起こしやすい誤りは、向かって来る自転車を見ずに左折して自転車の経路内に入り、停止が間に合わないというものである。また、追い越したすぐ後にその自転車の目前を右折し、ひっかけて事故となることも多い。
- 自転車を追い越すときは、減速し、乗り手が自分の車に気付いていることを確認する。自転車と車の間に十分な余地を残すこと。対向車のために十分な余地がとれないときは対向車が過ぎるまで待つから追い越す。自転車の左側少なくとも2フィート空けて追い越すことが義務付けられているが、車の風圧で乗り手がバランスを失う危険性もあるので、できればもっと空けるべきである。
- 自転車の速度を推測する際に注意が必要である。自転車はあなたが思うより速いかもしれない。自転車の速度を見誤ったため、車が自転車の目前に急に割り込むことになる場合もある。

- 事前にほとんど又はまったく気配を見せずに、あなたの目前で自転車が急に進路を変えたり右左折することに警戒せよ。自転車は左折のために突然道路の中央に出ることがある。
- 自転車の通行の多い朝と夕方は特に注意を要する。
- 自転車は夜間は常に灯火や反射物をつけていると考えないこと。前方から自転車が近付いたらヘッドライトをローに変える。
- 16 歳未満の子供にとって自転車は主要な個人交通手段である。あなたの子供が自転車の正しい乗り方を教授されていること、そして必要な標識、交通信号、ルールなどの知識があることを確認せよ。
- 16 歳未満の自転車の乗り手及び同乗者は公認の自転車用保護ヘルメットを着用し、サドルに座っていないなければならない。
- 体重 40 ポンド未満または身長 40 インチ未満の同乗者は自転車用拘束具付きシートに座っていないなければならない。

あなた自身及びあなたの子供の自転車の乗り方について詳しい情報は下記に問合せよ：

North Carolina Department of Transportation

Bicycle Program

P.O.Box 25201

Raleigh, North Carolina 27611-5201

TEL (919) 733-2804

歩行者

ドライバーとしては路上の歩行者に警戒すべきである。市街地では、自動車事故で死亡する約 5 人のうち 2 人は歩行者である。郊外ではこれは約 10 人に 1 人となる。また犠牲者のほとんどは子供、お年寄り、又は飲酒した人である。歩行者は、自分自身をよく見えるように心掛け、ドライバーが事故を防げるようにする。

歩行者は常に：

- 道路の左側を車に向かって歩行する；
- 何か白いものを身に付けるか携帯する—ドライバーがあなたを見えると考えてはいけない；
- ドライバーに見えるようにできるだけことをせよ；
- ドライバーがあなたを見えなかったときのため、逃げる準備をしておく；
- 夜間はドライバーがより見えにくいことに留意する—懐中電灯を使用する。

トラックその他の車両

以下の理由により、乗用車よりも大きなトラックを運転する方が難しい：

- 重量のあるトラックは乗用車ほど速く加速できない。坂道ではこれは尚更である。一方で、サイズが大きいことから、トラクター・トレーラーは実際よりゆっくりと走っているように見えることも多い。
- 大型トラックは、後輪が前輪と同じ経路をとらないので、右左折の際により大きな空間を要する。トラクター・トレーラーに続くときは、追い越そうとする前に右左折方向指示器を確認せよ。もし左折するかに見えたならば、追い越そうとする前にトレーラードライバーがどこを目指しているか確かめよ。
- 下り坂ではトラックのブレーキは熱を発する。こうなるとトラックの停止距離は長くなる。

大きなトラックや大型車の隣を走行するときは、それらが起こす風圧にハンドル操作が影響されることがある。トラックには十分な余地を与えること。大きなトラックの後ろを走行するときは視界が遮られる。追い越しするときは十分な注意が必要である。

No-Zones

トラックドライバーは乗用車ドライバーの2倍の高さに座っているのに、より遠くが見渡せと多くのドライバーが誤って考えている。しかしながら、トラックドライバーには、一台の車が視界から消えてしまうという大きな死角、即ち NO-ZONES がある。運転台の前方 20 フィートと、トラクター・トレーラー、特に運転台の両側と、後方 200 フィートがこれに当たる（下図参照）。



NO-ZONES 内をフラフラしている車があると、トラックドライバーは危険を避けるための回避行動がとれなくなる。トラクター・トレーラーと道路を共有する際の経験則は、「トラックのサイドミラーにそのドライバーが見えなければ、トラックドライバーはあなたが見えない」ということである。

レクリエーション車及びトレーラー

- モーターホーム、キャンピングカー、旅行用トレーラーを含む多くのレクリエーション車は、乗用車と比べ、その長さ、高さ、幅が大きい。
- レクリエーション車及びトレーラーは乗用車より加速・停止の点で緩慢であり、右左折により多くの余地を必要とする。
- レクリエーション車に対しては視界が大きな問題となる。レクリエーション車に近付けば近付くほど、視界がより妨げられることに留意されたい。
- レクリエーション車の死角は乗用車より大きいので、そのドライバーはあなたを見失う可能性が高い。

トレーラーを牽引する車に近い付いたなら：

- 横風や滑りやすいカーブなど、いかなる危険性にも気を配る；
- 急ブレーキをかけるとトレーラーがくの字形（ジャックナイフ形）に屈曲することがあることに留意せよ；
- トレーラー及び牽引車を追い越すときは特別の注意を払うー安全に追い越すには半マイル必要かもしれない。

トレーラーやボートを牽引するには特別な技術を要するほか、各ドライバーの立場を配慮する必要がある。

オートバイ及びモペット(又はモーペッド)

オートバイやモペット（モーター付き自転車）は乗用車より目に入りにくいことは自明である。しかしながら、このような車両でも幹線道路を使用する権利を有し、配慮されねばならない。オートバイ及びモペットの利用は確実に高まっている。ドライバーはオートバイやモペットと道路を共有しており、それらに特別な注意を払い、以下のことに留意されたい。

- オートバイ及びモペットにも他の車と同じ先行権を与える。
- オートバイは車線の全幅の権利を有する。オートバイを追い越すには、自動車に対するのと同様に車線を変更してから追い越す。
- モペットは道路の右端を走行せねばならない。モペットを追い越すには、少なくとも2フィート左側に寄らねばならない。
- 風圧で乗り手がバランスを失わないように、追い越す際は十分な余地を与えねばならない。

交差点で右左折又は車線変更するときや、ドライブウェイから道路に出るとき、オートバイ及びモペットに特に警戒すること。モペットやオートバイは見えにくく、死角にすっぽり入ってしまう。左折するときオートバイやモペットは余計見えにくい。右左折、車線変更、又は発車の際には、他の車と同様にオートバイ・モペットもよく見る。

二輪車に出会ったら：

- オートバイやモペットをせき立ててはいけないー近付き過ぎると、万一の場合に反応する余裕がなくなる。
- 路面が滑りやすいときは余分な距離をとること。オートバイやモペットは二輪車であるのでより不安定になりやすい。
- 踏切や路面が悪い道路では十分な余裕を与えよ。踏切がでこぼこだったり、急勾配だと、速度が極端に落ちるかもしれない。
- 架橋の接合部や金属格子部など金属面は二輪車の乗り手にとって危険であるー車と二輪車の間に十分な余地を残すこと。

オートバイ

ノースカロライナ州のオートバイ事故の約3分の2に車に関与しており、その大部分で車のドライバーに過失がある。ドライバーは、オートバイが見えなかったというのが常である。オートバイの乗り手はほとんど又はまったく保護されていないので、重傷を負ったり死亡することが多い。

小さなオートバイは急加速できないし、上り坂や向かい風では速度を維持できないことがある。また、オートバイの停止距離はまちまちである。大抵の場合乗用車より迅速に停止できるが、同乗者があるときや、急ブレーキを踏むと転倒しやすい悪路を走行しているとき、オートバイはゆっくり停止せざるを得ない。

前を走行するオートバイが、砂、砂利、濡れ落ち葉、水たまりなどが路上にあって制御を失うことがある。乗り手が転倒する恐れのある状況に留意すること。発進時にふらついたり発進がスムーズでなかったり、進路にまごついているオートバイの乗り手には注意を払うこと。彼らはオートバイ初心者であり、十分な余地を与えること。

モペット

ノースカロライナ州法ではモペットは、排気量 50cc 以下のモーターを備えた外部シフト機構のない二輪又は三輪車と定義される。法的にはモペットの最高速度は 20mph を超えてはいけない。最高速度が 20mph を超えるモペットも市販されているが、それらのノースカロライナ州内での使用は違法である。購入前にモペットのサイズと最高速度を確認すること。そうしないと、合法的に乗車できないかもしれない。

ノースカロライナ州の公道でモペットを運転するには、16 歳以上であらねばならず、ヘルメット着用も義務付けられている。他の車両に適用される DWI 法がモペットにも適用される。公道でモペットに乗るとき、すべての道路法に従わねばならない。

更に、下記のモペット乗車ルールに従わねばならない：

- できるだけ車から離れるようにする。
- 交通量の少ない経路を選ぶようにする。
- 距離を十分にとることー常に他の車との間に適当なスペースを空けること。
- 車線の右端を走行するーできるだけ多くのスペースをとる。
- 他の車より遅いので、追い越されることがある?追い越し経路からできるだけ離れるようにする。
- 他の車と車線を共有してはいけない。
- 交差点で、駐車中の車や走行中の車の間を「ぬって」走行してはいけない。
- 他のドライバーから見えるよう心掛けるー淡い又は明るい色の服装をする。
- できれば方向指示器を備える。そうでなければ、右左折又は停止の際は手信号を使用する。
- 視線をできるだけ先に向ける。
- 道路を横断するときは、減速し、停止し、十分に確認してから進む。
- 車の流れに入るときは肩越しに見、駐車中の車があるときは常に注意する。
- 身体を防御するー身体を覆って保護する衣服を着用し、靴は必ず履く。
- 公道を走行する場合、モペットの乗り手にはヘルメット着用が義務付けられている。

燃料の経済性

燃料の経済性に対して基本的に心がけることは：

- 適当な、安定した速度で走行する。
- 車の機械的状态を良好に維持する。
- 適正なタイヤ圧を保つ。
- 急発進・急停車を避ける。
- 計画を立て、不必要な走行を減らす。

ゴミのない道路の維持

ノースカロライナ州では道路へのゴミの投げ捨ては違法である。車からゴミが投げ捨てられたときは車のドライバーに責任が生じ、違反が明らかになると最低\$250.00、最高\$1,000.00の罰金が課される。先の違反から3年以内に2回目又はそれ以上の違反を犯すと、\$500.00～\$2,000.00の罰金が課される。

Adopt-A-Highway (AAH) プログラム

ノースカロライナ交通局 (North Carolina Department of Transportation, NCDOT) は1988年4月に Adopt-A-Highway プログラムを開始した。7,000を超えるボランティアグループに約15,000マイルの州保管道路が割り当てられており、国内で最大規模の AAH プログラムとなっている。

プログラムに加入するには、市民、職場、社会、又は家族のグループが、州保管の道路の2マイル区間を少なくとも年4回ゴミ拾いすることに同意するすればよい。NC 交通局は大抵のグループに2組の標示板を与える。標示板は割り当て道路区間を示すと共に、グループの貢献を公示する。更に NCDOT は、安全ベストを提供したり、参加者にトレーニングを施すこともある。

AAH プログラムにはリサイクル要素も加えられ、1990年2月以降各ボランティアグループは回収したゴミをできるだけリサイクルするよう要請された。このリサイクルで、AAH ボランティアはコミュニティの環境にいつそう貢献することになった。

AAH プログラムの大成功によりノースカロライナ州の美観は誇り得るものになった。ボランティアの方々に感謝の意を表し、ノースカロライナ州法に従ってゴミの投げ捨てはしないようお願いしたい。

Adopt-A-Highway プログラムに対する詳しい問合せは：

North Carolina Department of Transportation

Beatification Programs

P.O.Box 25201

Raleigh, North Carolina 27611-5201

TEL (919) 715-3188

第7章 DMVのサービス

DMV (Division of Motor Vehicle) は、幹線道路の安全の向上を責務とするほか、ドライバーライセンス、車両登録、車検制度などを通してノースカロライナ州民に貢献している。

DMV 移動サービスセンター

ノースカロライナ州民へのサービスの拡大と向上が DMV のゴールである。このゴールに追従するため、DMV は、3つの移動式ユニットに最新のドライバーライセンステクノロジーを備え、移動サービスセンター (Mobile Service Centers, MCS) として生まれ変わった。MCS は常設のオフィスと同様のサービスを提供し、混雑緩和の役を担う。かつては DMV オフィスまで 30 乃至 40 マイル運転しなければならなかった地域の人々に、今では DMV がドライバーライセンスサービスを送達する。

MSC では下記のことができる：

- ・ ドライバーライセンスの筆記及び技能試験を受ける。
- ・ 新規ドライバーライセンスを受け取る。
- ・ 再発行ドライバーライセンスを受け取る。
- ・ 業務用ドライバーライセンスの筆記試験を受ける (運転技能試験は受けられない)。
- ・ 業務用ドライバーライセンスを受け取る。
- ・ ドライバーライセンスの個人情報を更新する。
- ・ 写真付き ID カードを得る。

運転記録

封書又は来訪により所定の手数料を払うと、運転記録のコピーを入手できる。

NC Department of Transportation
Division of Motor Vehicles
Driver License Section
1100 New Bern Avenue
Raleigh, NC 27697-0001

DMV 本部や DMV ウェブサイトで入手できる Driver Privacy Protection Act Request Form (DL-DPPA-I)を提出してからでないと運転記録を取得できない。用紙は www.dmv.dot.state.nc.us/driverlicense/forms/ で入手できる。

手数料

証印付きの記録	\$7
3年以内の抄本	\$5
謄本	\$5

保健や就職のためには通常 3～7 年の運転記録が必要になる。認証印付き記録には出廷が要求される。

チェックは NCDMV 宛てとすること。

DL-DPPA-I フォームと該当額のチェックを下記に郵送のこと：

NC Division of Motor Vehicles
Driver License MVR Unit
3113 Mail Service Center
Raleigh, NC 27699-3113

車両登録

モペット，例外とされる農業用作業車，及び例外とされる道路建設機械の所有者を除き，すべての車両の所有者はその車両を DMV に登録する義務がある。

車両を登録するには：

- 所有者は所定の申請書に記入する；そして，
- 所定の登録手数料を納める。

車両登録申請が受理されたとき：

- DMV は登録カード，タイトル証書（権利証書），登録プレート（ライセンスプレート），有効ステッカーを所有者に発行する。
- 登録カードは常に車内に保管し，要求のあったときは警察官に提示できねばならない。
- ライセンスプレートはその車両に割り当てられた固有の番号，登録有効期限，及び車両がノースカロライナ州に登録されていることを示す。
- ライセンスプレートは法で義務付けられたように表示せねばならない。

車両を登録する際，留意することは：

- 車両をノースカロライナ州で登録する前に，DMV は適正な所有権の証明書を要求する。
- 新車に対しては，製造業者の出荷証明書が公式移管文書である。
- 既登録の中古車を購入した場合，前所有者によって適正に譲渡されたタイトル証書を提示せねばならない。
- 中古車をノースカロライナ州で初めて登録する場合，以前にその車両が登録してあった州のタイトル証書を提示せねばならない。
- 中古車が無タイトルのものである場合，裏面に所有権の移管が公正に行われたことを示す公証のある最新の車両登録カードか，公証のある前所有者の売却証書と前所有者の購入証明書を提示する必要がある。

保険及び経済的責任能力

所有権の証明のほか、ノースカロライナ州法は、車両のライセンスを与える前に、車に賠償責任保険がかけられているか、現金又は債権が州当局に預託してあるか、或いは自己保険（賠償責任保険に匹敵する十分な貯金）があるかを所有者が証明することを義務付けている。この法は、過失のあったものが賠償責任をとることを実効するものである。

賠償責任保険の法定最低限度額は：

- 事故の負傷者 1 人に対して \$30,000 ；
- 事故の全負傷者に対して \$60,000 ；及び
- 事故の全物損に対して \$25,000。

業務用車両に要求される賠償責任保険額は \$ 750,000.00 である。

車の所有者が適正な賠償責任保険なしに自動車を運転していることを DMV が認知した場合、保険証が提示されねば、その車のライセンスプレートを 30 日間取消すことがある。

ノースカロライナ州法により、すべての登録車両の所有者は継続的な賠償責任保険を義務付けられている。保険提供会社は、ノースカロライナ州内での業務許可を受ける必要がある。賠償責任保険契約書は発効日の午前 12 時 01 分に有効となり、6 ヶ月間有効が保たれ、6 ヶ月後の午前 12 時 01 分に失効する。ノースカロライナ州では保険の支払い猶予期間はない。

賠償責任保険が期限切れになるか又は契約を取消す前に車両の有効ライセンスプレートを返還しないと、罰金又は罰則が課せられる。

車両登録の更新

車両登録期限が切れたら、所有者は更新書類を提出し、所定の手数料を支払い、登録を更新せねばならない。所定の手数料を支払うと、DMV は新しい有効登録期間を示したライセンスプレートステッカーを発行する。DMV は車両登録に期間差方式を導入している。この方式だと登録更新が 1 年（12 ヶ月）間に振り分けられる。

車両の移管

車の所有者がその所有権を他の誰かに移管したいとき、タイトル証書の裏面にあるセクション A を使用し、所有権の譲渡を行わねばならない。移管が有効となるためには、譲渡は公証人の面前で行われてから、実際の車の引渡しが行われねばならない。

ライセンスプレートの移管

所有権が同名義であり、保険保証が継続しているという条件で、ライセンスプレートのある車から同種の他の車へ移管することができる。

失ったタイトル又は登録カードの再発行

タイトル証書が紛失したり盗難にあった場合、タイトル再発行申請書に記入し、所定の手数料を支払えば、タイトルを再発行してもらうことができる。DMV が申請書と手数料を受領してからタイトル再発行まで 15 日間を要する。申請用紙は地元の DMV 車両登録所で入手できる。

登録カードは所定の手数料を支払えば再発行してもらえる。申請用紙は地元の DMV 車両登録所で入手できる。

資 産 税

資産税法により、カウンティは、DMV に登録された自動車の価格を評価し、税徴収書を発行する。車両登録・更新日の 3 ヶ月後、所有者は税徴収書を受け取り、翌月の 1 日までに支払う。

資産税法により、カウンティは、未納者に対して滞納金を課す。所有者が資産税未納の車両に対して、ライセンスプレートの（登録）更新を凍結することがある。

カウンティの税務課は、少なくとも 4 ヶ月間の滞納か又は \$ 5.00 以上滞納の車両の登録を「凍結」することがある。カウンティが車両登録を「凍結」した場合、所有者が規定の納税領収書を DMV に提示しない限り、DMV はその車に対してライセンスプレートを更新することはできない。

DMV は、資産税に対する価格評価には関与しない。登録車両のメーカーと車種の情報を与えるだけであり、それに従って地元のカウンティの評価担当官が税額を決定する。

新法は、下記の例外を除き、全ての車に適用される：

- ・ ノースカロライナ州法により例外と認められた車両；
- ・ モービルハウス；
- ・ モービルクラスルーム及びオフィス；
- ・ 複数年登録されたセミトレーラー；
- ・ 公的サービス機関の所有又は借上げしている車両；及び、
- ・ 特殊任務をもつ車両。

車両を登録していないか又は車両登録を更新していないノースカロライナ州住民は、毎年 1 月 31 日までに居住カウンティに所有の車両を報告する必要がある。

氏名又は住所の変更

氏名又は住所に変更のあった場合、60 日以内に DMV に書簡で届け出ねばならない。

North Carolina Division of Motor Vehicles

Vehicle Registration Section

1100 New Bern Avenue

Raleigh, North Carolina 27697-0001

氏名・住所変更届け用紙は地元の DMV オフィスで入手できる。

車 検

ノースカロライナ州に登録されたすべての車両は、毎年機械的安全を検査されねばならない。DMV は検査過程を監督する。車検の目的は、自動車に関わる一般市民の安全の確保である。

ノースカロライナ州の車検は、ノースカロライナ州ライセンスプレートを受領してから 10 日以内、又はフロントガラスにある車検ステッカーに記載された月の最終日までに行われねばならない。

ノースカロライナ州車検は、全州にまたがり約 7,500 件あまりの公認車検所で行うことができる。ほとんどのサービスステーション、自動車ディーラー、修理工場が車検所として公認されている。

車が安全基準を満たさなかった場合、現行ステッカーの期限を過ぎて走行してはならない。しかしながら、所有者は欠陥を修理するのに 30 日間の猶予が与えられ、欠陥を修理した後に同じ車検所で初回の検査のレシートを提示すれば、追加手数料なしで再検査を受けることができる。

車検時の検査項目：

- ブレーキ
- ライト
- 警笛
- ハンドル操作
- ワイパー
- 方向指示器
- タイヤ
- バックミラー
- 排気系
- 色つきガラス

排ガス検査

年次車検と同時に排ガス検査も行う場合、手数料は\$19.40 となる。ディーゼル駆動式の車両及びオートバイはこれを免除される。初回の検査に不合格となった車は、所有者が欠陥を修理した後に初回の検査のレシートを提示すれば、30 日以内であれば追加手数料なしに再検査を受けることができる。

下記の 9 つのカウンティに登録された製造後 25 年未満のすべての車両は年次排ガス検査に合格せねばならない：

- Cabarrus
- Durham
- Forsyth
- Gaston
- Guilford
- Mecklenburg
- Orange
- Union
- Wake

車が排ガス検査を受ける必要がある場合で、現在の検査ステッカーの4ヶ月以内に安全排ガス検査に合格しなかった場合、車の所有者には罰金が課され、その車が排ガス検査に合格するまで登録を更新することはできない。

2003年7月1月をもって、Catawba, Cumberland, Davidson, Iredell, Johnston, 及び Rowman カウンティに登録されている製造から25年未満の車両は年次排ガス検査を合格することが義務付けられる。

色つきガラス

工場出荷後に窓ガラスに彩色した車両は、年次車検で35%可視光を通さねばならない。

年次車検料のほか、工場出荷後のガラス彩色に対して手数料\$10が追加される。色つきガラスについての質問は最寄りのDMV オフィスに又は(919) 861-3185 に連絡せよ。

休憩エリアの安全確保

ノースカロライナ州内を運転する人々にとって休憩エリア及び高速道路がより安全なものとなるように「Operation Rest Assured（休憩エリアの安全確保）」が発足した。

州内のDMV 担当官は休憩エリア及び高速道路沿いのパトロールを強化し、利用者の安全に努めている。

パトロール強化に加え、58カ所の休憩エリアに警察と直結する非常用番号を掲示した。

不自然又は疑わしいと思われる挙動を見たら即刻通報し、協力されたい。

「Operation Rest Assured」から、DMV が州内の休憩エリアの安全を最優先に考えていることが分かる。

Sample Q & A

1. A driver license is required for which of the following?

- I. Sitting in the driver's seat of a car while the engine is running.
- II. Steering a car while it is being pushed or towed by another vehicle.

- A. I only
- B. II only
- C. Both I and II
- D. Neither I nor II

(C)

2. If a law enforcement officer swears that a driver has refused a legal chemical test, the Division of Motor Vehicle must:

- A. place the driver on probation.
- B. wait for a court decision before taking action.
- C. assign the driver to the Driver Improvement Clinic.
- D. revoke the driver's license for at least 12 months.

(D)

3. Which of the following happen(s) under the point system?

- I. A driver is sent a warning letter when he/she gets 4 points within 3 years.
- II. A driver who gets 12 points within 3 years may lose his/her license.

- A. I only
- B. II only
- C. Both I and II
- D. Neither I nor II

(B)

4. When a driver has a total of 7 points, which of the following may happen?

- I. The driver can be required to file proof of financial responsibility.
- II. The driver can have 3 points deducted if he/she satisfactorily completes a Driver Improvement Clinic.

- A. I only
- B. II only
- C. Both I and II
- D. Neither I nor II

(B)

5. Conviction for which of the following carries the highest number of points?

- A. reckless driving
- B. hit and run with property damage
- C. driving without a license
- D. passing a stopped school bus that is unloading children

(D)

6. A driver will lose his or her license if he or she is convicted of:

- A. driving without a license
- B. passing a stopped school bus
- C. failing to yield the right of way
- D. speeding more than 70 mph in a 55 mph zone.

(D)

7. To have a revoked drover license restored, a person must do which of the following?

- I. Obtain permission from the Driver License Section in Raleigh to reapply for a license
- II. Go to a driver license office, pay the restoration fee, and reapply for a license.

A.I only

C .Both I and II

B .II only

D .Neither I nor II

(C)

8. About 38% of all traffic fatalities involve which of the following?

- I. a drunken person
- II. more than one car

A.I only

C .Both I and II

B .II only

D .Neither I nor II

(A)

9. The percentage of highway deaths caused by drunken persons is about:

- A. 10%.
- B. 25%.
- C. 38%.
- D. 67%.

(C)

10. Which of the following statements about pedestrian death is (are) correct?

- I. In cities, 2 of every 5 people killed in motor vehicle crashes are pedestrians.
- II. Most of the pedestrians killed in all traffic crashes are teenagers.

A.I only

C .Both I and II

B .II only

D .Neither I nor II

(A)

試験問題例と解答

1. ドライバーライセンスが要求されるのは次のうちどれか？

- I. エンジンが作動している車の運転席に座る。
- II. 別の車に押されているか又は牽引されている車のハンドルを操作する。

- A. I のみ
- B. II のみ
- C. I と II の両方
- D. I と II のどちらでもない

(C)

2. ドライバーが化学反応検査を拒否したと警察官が証言した場合、DMVは、

- A. ドライバーを執行猶予とする。
- B. 裁判所の判決を待って処置をなす。
- C. ドライバーを再教育講習に行かせる。
- D. ドライバーライセンスを最低 12 ヶ月取消す。

(D)

3. ポイント制で下記のどれが発生するか？

- I. 3 年以内に 4 ポイントになると警告文書が送られる。
- II. 3 年以内に 12 ポイントになったドライバーはライセンスを失う。

- A. I のみ
- B. II のみ
- C. I と II の両方
- D. I と II のどちらでもない

(B)

4. ドライバーが合計 7 ポイント持ったとき、下記のどれが生じるか？

- I. 経済的責任能力の証明書を提出するよう要求される。
- II. ドライバー再教育講習を終えれば 3 ポイント差し引かれる。

- A. I のみ
- B. II のみ
- C. I と II の両方
- D. I と II のどちらでもない

(B)

5. 下記の違反のうちポイントが最も高いのはどれか？

- A. 無謀運転。
- B. 当て逃げ・物損事故。

(D)

- C. ライセンス不所持の運転。
- D. 生徒を下車させているスクールバスの追い越し。

6. ライセンスを失うことになるのは下記のうちどの違反か？

- A. ライセンス不所持の運転。
- B. 停車中のスクールバスの追い越し。
- C. 先行権譲渡の不履行。
- D. 55mph 道路で 70mph 以上のスピード違反。

(D)

7. 取消しになったライセンスを回復するには下記のうちどれをせねばならないか？

- I. ライセンスを再申請するためローリー市ドライバーライセンス部から許可を得る。
- II. ドライバーライセンスオフィスに行き、回復手数料を支払い、ライセンスを再申請する。

- A. I のみ
- B. II のみ
- C. I と II の両方
- D. I と II のどちらでもない

(C)

8. 交通事故死の約 38% が関与するのは下記のどれか？

- I. 酒気帯び運転。
- II. 1 台以上の車。

- A. I のみ
- B. II のみ
- C. I と II の両方
- D. I と II のどちらでもない

(A)

9. 酒気帯び運転が原因の幹線道路での死亡者の割合は：

- A. 約 10%
- B. 約 25%
- C. 約 38%
- D. 約 67%

(C)

10. 歩行者の死亡について正しい記述はどれか？

- I. 都市部では自動車事故で死亡する 5 人に 2 人が歩行者である。
- II. 交通事故で死亡する歩行者の大部分は 10 代の若者である。

- A. I のみ
- B. II のみ
- C. I と II の両方
- D. I と II のどちらでもない

(A)

