

## 改正道路交通法(2022年5月13日施行)について (改正の背景と概要)

馬場美年子\*

\*慶應義塾大学医学部総合医学研究センター[〒160-8582 東京都港新宿区信濃町35]

\*Center for Integrated Medical Research, Keio University, School of Medicine

### 1. 緒言

道路交通法（以下、道交法）は、「交通の安全を図ること」、「交通の円滑を図ること」、「交通に起因する障害の防止に資すること」を目的として、1960（昭和35）年に施行された。その後、社会の状況や時代の変化をふまえて、3つの目的の調和を図るべく、数々の改正が行われてきた。

2022年5月13日に新たに改正道交法が施行された。改正のポイントは、「高齢運転者対策の充実・強化」と、「第二種免許、大型・中型免許の受験資格の見直し」である。

本稿では、「高齢運転者対策の充実・強化」を中心に、今回の道交法改正の背景と概要についてまとめた。

### 2. 道交法改正の背景

#### 2・1 高齢運転者対策の充実・強化に向けた改正の背景

##### ① 高齢運転者による交通死亡事故の割合の増加

75歳以上の運転免許保有者数は、2015年末の478万人から2020年末には約590万人に増加しており、今後も増加していくと推計される<sup>1,2)</sup>。

近年、交通死亡事故件数は減少しているが、75歳以上の運転者による死亡事故件数が全体に占める割合は増加傾向にある<sup>3)</sup>。また、免許人口10万人当たりの交通死亡事故件数をみると、75歳未満の1.2人に対して75歳以上では2.6人と約2.2倍となっている（2019年）<sup>4)</sup>。

##### ② 高齢運転者の死亡事故に特徴的な人的要因

交通死亡事故の人的要因をみると、75歳未満の運転者では安全不確認が28.5%と最も多く、操作不適は14.1%

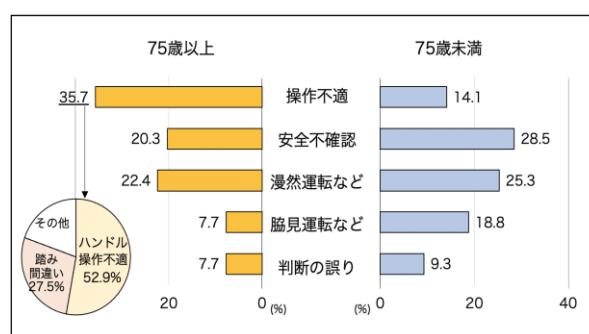


図1 年齢層別死亡事故の人的要因比較<sup>4)</sup>

であるのに対し、75歳以上の運転者では操作不適が35.7%と最も多い<sup>4)</sup>（図1）。操作不適の内訳をみると、ハンドルの操作不適が過半数を占め、続いてブレーキとアクセルの踏み間違いが4分の1以上を占めており、高齢運転者の死亡事故に特徴的な要因となっている。

##### ③ 認知機能検査第3分類判定者の事故率

2019年中に認知機能検査を受検した者は2,160,365人で、第1分類（認知症のおそれあり）が2.4%、第2分類（認知機能低下のおそれあり）が22.8%、第3分類（認知機能低下のおそれなし）が74.8%であった<sup>5)</sup>。一方、死亡事故前に認知機能検査を受検していた376人についてみると、第1分類が1.3%、第2分類が38.6%、第3分類が60.1%であり、死亡事故の6割以上は認知機能低下のおそれがないと判断された者による事故であった<sup>5)</sup>（図2）。

##### ④ 交通事故と違反歴の関係

75歳以上の運転免許保有者約483.7万人のうち、過去3年間に何らかの違反をしたことがある者は約82.4万人で全体の約17.0%であった（2012～14年、2013～15年、2014～16年、2015～17年、2016～18年の各期の該当者数の平均）<sup>5)</sup>。

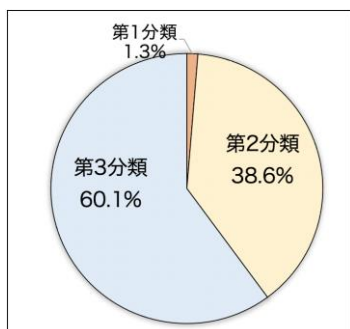


図2 死亡事故前の運転者の認知機能検査判定<sup>5)</sup>

死亡・重傷事故発生件数は、75歳以上の運転者全体では10万人当たり約57.0件であるのに対し、過去3年間に何らかの違反をしたことがある者では約101.7件で、全体と比べて約1.8倍であった<sup>5)</sup> (図3)。

#### ⑤ サポートカーの交通事故抑止効果

普通乗用車および軽乗用車を対象として、全体とサポートカーSワイド(対歩行者衝突被害軽減、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報装置、先進ライトを搭載する車両)で、登録台数10万人当たりの人身事故件数を比較したところ、全体では509.20件であったのに対し、サポートカーSワイドでは297.19件と6割弱(41.6%減)であり、一定の交通事故抑止効果が認められた<sup>6)</sup>。

#### ⑥ 実際の事故発生

2016年10月、横浜市で87歳男性が運転する軽トラックが小学生の列に突っ込み、9人が死傷した。運転者は3年前の認知機能検査で問題はなかったが、事故後の鑑定留置でアルツハイマー型認知症と診断された。この事故を機に、「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」が開催された。

また2019年4月、豊島区池袋で87歳男性が運転する乗用車が交差点横断中の自転車に衝突するなどして母子2名が死亡、4人が負傷した。同年5月には、大津市で保育園児ら16人が死傷する事故が発生するなど、子供が犠牲となる事故、高齢運転者による事故が相次いで発生したことから、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定された。

以上のように、近年、① 高齢運転者による交通死亡事故の割合が高いこと、⑥ 事故発生を機に対策を求める世論が高まったこと、などの状況から、高齢運転者の交通事故対策が喫緊の課題であることが明らかとなった。調査・検討の結果、② 高齢運転者の死亡事故では操作不

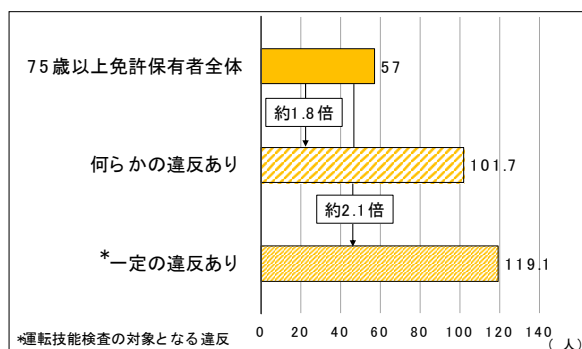


図3 死亡・重傷事故と違反歴(75歳以上運転者数10万人あたり)<sup>5)</sup>

適(ハンドル操作の誤り・ブレーキとアクセルの踏み間違い)の割合が高いこと、③ 高齢者による死亡事故の6割以上は認知機能検査では問題がなかった運転者によるものであること、④ 過去3年間に何らかの違反歴がある者の方が死亡・重傷事故件数を起こしやすいことが明らかとなり、高齢者の免許更新の際に、認知機能検査で運転能力の判断をするだけでなく、運転技能に係る検査が必要と考えられた。

また、⑤ サポートカーの事故抑止効果を踏まえて、条件を付すことにより運転能力に不安を覚える者の運転の継続を認めていくサポートカー限定免許の導入が提案された。さらに、認知機能検査・高齢者講習の見直しについても検討が進められ、2020年6月10日に道交法の一部を改正する法律が公布された。制度の準備・整備が進められ、2022年5月13日施行となった。

## 2・2 第二種免許、大型・中型免許の受験資格の見直しに向けた改正の背景

バスやタクシーなど旅客を運送する目的で運転をする場合、第二種免許が必要である。第二種免許には、年齢要件と経験年数要件が設けられている。より高度な運転技術が求められる大型・中型免許についても、同様に年齢要件と経験年数要件が設けられている。近年、運輸業界では運転者の不足や高齢化が深刻化しており、タクシー業界・バス業界から政府に対して第二種免許の受験資格要件引き下げの要望書が出されていた。またトラック業界からは、警察庁に対して大型免許などの受験資格に関する要望書が出されていた。

こうした要望を受け、少子高齢化の進行に伴う運転者不足、自動車技術の進展・安全確保の観点な

改正内容		主な条文
本文3・1 高齢運転者対策	(1) 運転技能検査の導入	101条の4第3項・4項
	(2) サポート車限定免許	91条の2
	違反の罰則	119条第1項15号
	(3) 高齢者講習の一元化	101条の4第1項
	(4) 認知機能検査の見直し	(101条の4第2項後段削除)
	診断書提出による認知機能検査の免除	101条の4第2項
本文3・2 受験資格	(5) 検査の認定（運転免許検査受検者等教育の認定）	108条の32の3
	施設の認定（運転免許取得者等教育の認定）	108条の32の2
	(6) 診断書提出命令（一定の病気が疑われる場合）	102条第4項
	(7) 第2種免許受験資格の特例	96条第5項
	大型・中型免許受験資格の特例	96条第2項・3項
	(8) 若年運転者講習	102条の3
	若年運転者期間の特例取得免許の取消し	104条の2の4

図4 改正道路交通法の概要（2022年5月13日施行）

どから、受験資格の見直しが検討され、有識者会議において、「適切な安全対策を講ずることができる場合には、受験資格の特例的な引き下げを認めるべき」という提言がなされた（2019年）。

### 3. 改正道交法の概要

主な改正点について、図4に示す。

今回の改正では、高齢運転者対策の充実・強化のために、(1) 運転技能検査、および(2) サポート車限定免許が新たに導入された。さらにこれらの新制度の導入に関連して、(3) 高齢者講習の一元化、(4) 認知機能検査の見直し(分類・検査項目の変更など)、(5) 検査の認定に関する規定の整備などについて定められた。また、高齢運転者に限らず、(6) 診断書提出命令（一定の病気が疑われる場合）が可能となった。

一方、運輸業界からの要請を受けて、第二種免許、大型・中型免許の受験資格について、(7) 受験資格の引き下げが特例として定められ、(8) 若年運転者講習制度が導入された。

#### 3・1 新しい高齢運転者対策（75歳以上高齢者免許更新手続きにおける改正後の変更点）

改正道交法施行後の75歳以上高齢者免許更新手続きの流れを図5に示す。

##### (1) 運転技能検査の導入

###### 【運転技能検査の概要】

75歳以上の高齢者のうち、普通免許の更新までの3年間（免許証の有効期間が満了する日の直前の誕生日の160日前の日前3年間）に政令で定める一定の違反行為（図6）があった者に対して、「運転技

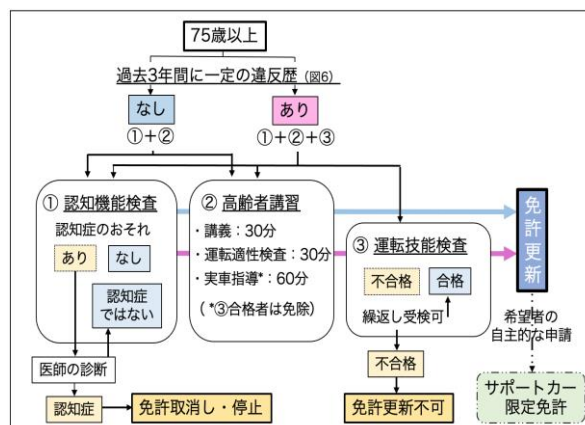


図5 75歳以上高齢運転者の免許更新の流れ

能検査」が導入されることになった。免許更新時に従来の認知機能検査・高齢者講習に加えて、運転技能検査を受けなければならない。運転技能検査は免許更新日の6ヶ月前から受検可能で、不合格となっても繰り返し受検することができる。免許更新期間が満了するまでに合格できない場合は、免許の更新はできない。運転免許が失効した後6ヶ月以内の者（特定失効者）が免許再取得のために試験の一部免除を受ける際も、一定の違反歴がある75歳以上の場合は運転技能検査の受検が必要となる。

前掲[2・1(4)]の通り、過去3年間に何らかの違反をしたことがある高齢者は、死亡・重傷事故を起こす率が高かった。運転技能検査の対象となる一定の違反行為違反は、特に重大事故との関連が強いと考えられた11項目が挙げられている。一定の違反行為があった場合、事故率はさらに高いという結果であった<sup>5)</sup>（図3）。

なお、6ヶ月前から受検が可能となるため、実際には2022年10月12日以降に誕生日を迎える75歳以上の高齢者で一定の違反歴がある者が対象となる。

###### 【検査内容と採点基準】

運転技能検査はコース内を走行して、「指示速度による走行」、「一時停止」、「左折・右折」、「信号通過」、「段差乗り上げ」の課題を実施し、運転行為の危険性に応じて減点方式で採点を行う（図7）。第一種免許は70点以上、第二種免許は80点以上が合格となる。

75歳以上の高齢者218人を被験者として実車走行実験を実施したところ、合格者は171人（78.4%）

1	信号無視
2	通行区分違反
3	通行帯違反
4	速度超過
5	横断等禁止違反
6	踏切不停止等・遮断踏切立ち入り
7	交差点右左折方法違反等
8	交差点安全信仰義務違反等
9	横断歩行者等妨害等
10	安全運転義務違反
11	携帯電話使用等

図6 一定の違反行為（基準違反行為）

課題	回数	減点項目	判断基準	点数
指示速度による走行	1	課題速度	指定速度よりおおむね10km/h以上遅い又は早い速度で走行	-10
一時停止	2	一時不停止(大)	標識による一時停止の指定場所で、車体の一部が → 停止線を越えるまで停止せず、かつ、交差点に入るまでに停止しない	-20
		一時不停止(小)	→ 停止線を越えるまで停止しなかったが、交差点に入るまでには停止	-10
右折・左折	各2	右側通行(大)	車体の全部が、中央線から右にはみ出して通行	-40
		右側通行(小)	車体の一部が、中央線から右にはみ出して通行	-20
		脱輪	縁石に車輪を乗り上げ又はコースから車輪が逸脱	-20
信号通過	2	信号無視(大)	赤信号で、車体の一部が停止線を越えるまでに → 停止せず、かつ、横断歩道に入るまでに停止しない	-40
		信号無視(小)	→ 停止しなかったが、横断歩道には入るまでには停止	-10
段差乗り上げ	1	乗り上げ不適	タイヤの中心が段差の端からおおむね1m越えるまでに停止しない	-20
【全課題共通】		補助ブレーキなど	危険回避のため、検査員がハンド・ブレーキ操作などの補助・補正を指示	-30

図7 運転技能検査の検査内容・採点基準<sup>5)</sup>

不合格者は47人(21.6%)であり、所要時間は平均約7分半であった<sup>5)</sup>。2022年の75歳以上の免許更新予定者は212.5万人で、このうち運転技能検査対象者は15.3万人(7.2%)、1回目の検査で合格基準に達しない者は3.5万人(1.6%)と試算されている<sup>5)</sup>。

なお、免許更新期間内に合格基準に達しなかった場合、普通免許の更新はできないが、原付免許や小型特殊免許のみの免許の更新は可能である。

## (2) サポートカー限定免許の導入

運転免許の自主返納件数は、池袋高齢運転者暴走事故が発生した2019年をピークとして減少傾向にある<sup>7)</sup>。返納者の約95%は65歳以上の高齢者であり、自分の運転能力に不安を感じながらも、モビリティの確保の点などから自主返納をためらう高齢者も多い。前掲[2・1(5)]の通り、検証の結果、サポートカーには一定の交通事故抑止効果が認められた。そこで運転能力に不安を感じる運転者の新たな選択肢として、運転できる自動車を安全性の高いサポートカーに限定して運転を継続することが可能となるサポートカー限定免許が導入された。

### 【サポートカー限定免許の概要】

限定条件を付与できる免許は普通免許のみで、免許の更新申請時に限らず、年齢を問わず、自主的にいつでも申請できる。申請者が大型免許などの上位免許を保有している場合、条件外の車を運転することができることになり、実益がないため条件は付与されない。免許の一部(大型免許など)取り消しの上、申請することは可能である。基本的には申請により免許の条件が変更されるが、公安委員会が必要と認める場合は、条件付与が適当であるか審査が行われる。条件が変更されると、免許証

の「免許の条件等」の欄に、「普通車はサポートカーに限る」と記載される。

現在の技術水準ではサポートカーがあらゆる危険に対応できるわけではなく、効果は限定的であるため、サポートカー限定免許保有者であっても運転技能検査が免除されることはない。免許更新の際に運転技能検査不合格、または認知機能検査後に医師から認知症と診断されたなどにより、普通免許を更新できなかった場合、サポートカー限定免許の申請を行うことはできない。

### 【サポートカー限定免許で運転できる車】

サポートカー限定免許で運転ができる車は、以下のいずれかに該当するものに限られる<sup>8)</sup>(図8)。

- 1) 衝突被害軽減ブレーキ(道路運送車両法の保安基準に適合)
- 2) 衝突被害軽減ブレーキ + ペダル踏み間違い時加速抑制装置(いずれも国土交通大臣による性能認定を受けたもの)

なお、後付けの装着は対象とならない。

具体的な対象車両については、警察庁のHPに掲載されている<sup>8)</sup>。

### 【免許条件違反】

サポートカー限定免許でサポートカー以外の普通自動車を運転した場合は、罰則(3ヶ月以上の懲役または5万円以下の罰金)が科される。また、違反点数は2点である。

なお、道交法上の普通自動車とは、車両総重量が3.5t未満、最大積載量が2t未満、車両定員が10人以下の条件を満たす自動車で、大型特殊自動車・特定二輪車を含む自動二輪車・小型特殊自動車に当たらないものを指す。

1) A（道路運送車両法の保安基準に適合） または 2) A+B（国土交通大臣による性能認定）	
<b>A</b>	<b>衝突被害軽減ブレーキ（対車両、対歩行者）</b> 車載レーダー等により前方尾車両や歩行者を検知し、衝突の可能性がある場合には、運転者に対して警報し、さらに衝突の可能性がある場合には、自動でブレーキが作動する機能
<b>B</b>	<b>ペダル踏み間違い時加速抑制装置</b> 発進時やごく低速での走行時にブレーキペダルと間違えてアクセルペダルを踏み込んだ場合に、エンジン出力を抑える方法により、加速を抑制する機能

図8 サポートカー限定免許の対象となる車両<sup>8)</sup>

【限定の解除】

サポートカー限定の条件の解除を希望する場合は、運転技能など公安委員会の審査を受ける。指定自動車教習所において限定解除のための教習を受けた場合は、運転技能の審査は免除される。

**(3) 高齢者講習の一元化**

高齢者講習は、改正前は認知機能検査の結果に基づいて行くと規定されていたが（改正前道交法101条の4第2項後段）、当該規定が削除され、70～74歳の高齢者が受講する講習も含めて一元化された（図9）。認知機能検査と高齢者講習の順序を問わないこととなり、さらに同日実施も行いやすくなるため、検査・講習の受検・受講待ちの改善につながると考えられる。

**(4) 認知機能検査の見直し（判定分類・検査項目の変更）**

改正前の認知機能検査は、第1分類（認知症のおそれ）、第2分類（認知機能低下のおそれ）、第3分類（認知機能低下のおそれなし）に分類されていたが、改正後は、認知症のおそれありとなしの2分類となった（図5、図9）。おそれありと判定された者は、臨時適性検査の受検、または医師の診断書の提出が必要で、認知症と確認された場合は免許取消しとなる。

検査項目は、従来の時間の見当識、手がかり再生、時計描写の3項目から、時計描写を除外した2項目へ簡素化された（図9）。

また、免許更新期間満了前6ヶ月以内に認知症の疑いがないという旨の医師の診断書を提出した場

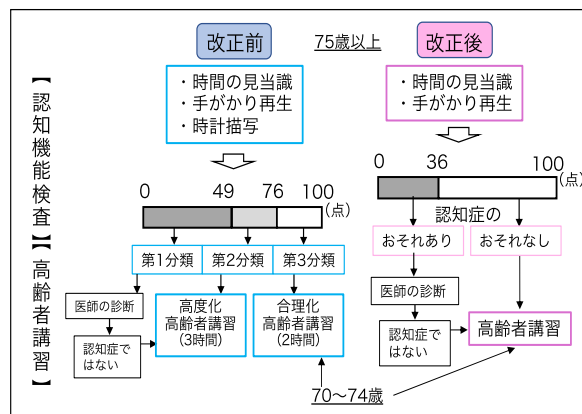


図9 認知機能検査と高齢者講習

合は、認知機能検査の受検義務が免除されることになった。

**(5) 認定を受けた検査の法的効果**

従来から免許関係事務の実施について、自動車教習所などに委託できるものとされていたが、認知機能検査の結果判定については委託できないとされていた。しかし、今回の改正では、自動車教習所などの施設が公安委員会に申請をして認定された検査（認知機能検査・運転技能検査）については、公安委員会が行う検査と同じ法的効果を持つものとして取り扱われることになった。このため、自動車教習所などの施設において、交通安全教育と運転技能検査、認知機能検査を合わせて行うなどの取り組みが可能となり、更新手続きの利便性の向上、効率化が期待される。

**(6) 診断書提出命令（一定の病気など）**

今回の改正により、高齢運転者に限らず、一定の病気など免許取消し事由（図10）に該当することが疑われる免許保有者に対して、公安委員会は、臨時適性検査のほか、一定の要件を満たす医師の診断書を提出するよう命ずることが可能となった。

**3・2 第二種免許、大型・中型免許の受験資格の見直し**

道交法では、第二種免許の受験資格を21歳以上かつ普通免許などの保有期間3年以上と定めている。大型・中型免許についても同様に、大型免許は21歳以上かつ普通免許などの保有期間3年以上、中型免許は20歳以上かつ普通免許などの保有期間2年以上と定めている。

・統合失調症	安全な運転に必要な能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈しないものを除く
・てんかん	再発のおそれがないもの、再発しても意識障害・運動障害がないもの、睡眠中のみの再発を除く
・再発性の失神	脳の虚血により一過性の意識障害をもたらす病気で、再発のおそれがあるもの
・無自覚性の低血糖	血糖調節できるものを除く
・そううつ病	安全な運転に必要な能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈しないものを除く
・重度の眠気の症状を呈する睡眠障害	
・その他、安全な運転に必要な能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈する病気	
・認知症	
・目が見えないこと、その他安全な運転に支障を及ぼすおそれがある身体の障害	
・アルコール、麻薬、大麻、あへん、覚醒剤の中毒者	

図10 公安委員会が診断書提出を命ずることができる一定の病気など

今回の改正では、運輸業界の要請を受けて、年齢および普通免許保有期間を引き下げる特例が設けられた。

### (7) 受験資格の特例

政令で定める教習(受験資格特例教習)を修了した者は、第二種免許および大型・中型免許について19歳以上かつ普通免許保有1年以上で試験を受験できる特例が設けられた(図11)。

受験資格特例教習は、36時間(座学7時間・技能29時間)で、受験資格要件として求められる自己制御能力、危険予測・回避能力を養成するものである。

なお、改正前は、第二種免許については、旅客自動車教習所の教習修了者は21歳以上かつ普通免許保有2年以上、大型・中型免許については、自衛官は19歳以上(普通免許の保有不要)で受験ができるという特例が定められていた。

### (8) 若年運転者講習

今回の改正による特例で運転免許(特例取得免許)を取得してから本来の年齢要件である21歳(中型免許は20歳)に達するまでの間は、「若年運転者期間」となる。この間に基準に該当する違反(違反行為で累積3点以上)を行った場合、「若年運転者講習

	第2種免許・大型免許	中型免許
基本(改正前後)	21歳以上 普通免許保有3年以上	20歳以上 普通免許保有2年以上
改正後特例	受験資格特例教習 修了	19歳以上 普通免許保有1年以上

【若年運転者期間】基準に該当する違反 → 若年運転者講習  
基本の年齢に (違反行為で累積3点以上) 達するまで  
 ↓  
・受講しない  
・再度基準該当違反  
 特例で取得した  
免許取り消し

図11 第二種免許、大型・中型免許の受験資格と若年運転者期間

習の受講が義務付けられている(図11)。若年運転者期間中の違反行為にかかる点数は全て特例取得免許の取消にかかる点数として計上される。

若年運転者講習は9時間で、受験資格特例教習のカリキュラムのうち自己制御能力の養成に関する内容を主として、指定講習機関で行われる。通知を受けてから1ヶ月以内に受講しなかった場合、および受講後に再び違反を行った場合は、特例取得免許は取り消しとなる。特例取得免許を取り消された者は、教習による自己制御能力などの養成が期待できないと考えられるため、本来の受験資格要件が定められる年齢まで、第二種免許および大型・中型免許の試験を受けることができない。

## 4. 結言

1997年に75歳以上の高齢者に対して、免許更新の際に高齢者講習が導入された。その後、免許の自主返納制度の導入(1998年)、認知機能検査の導入(2009年)、一定の病気に関する質問票義務化(2014年)など、高齢運転者対策が進められてきた。今後、免許保有者の高齢化が一層進んでいく中、交通の安全とモビリティの確保の両立を目指して、さらに高齢運転者をめぐる状況の調査・検証を継続していくことが必要だと考えられる。

## 利益相反

開示すべき利益相反はない。

## 文献

- 1) 警察庁交通局運転免許課：年齢別、男女別運転免許保有者数の構成率。運転免許統計平成27年版、2017,

URL:[https://www.npa.go.jp/toukei/menkyo/pdf/h27\\_main.pdf](https://www.npa.go.jp/toukei/menkyo/pdf/h27_main.pdf) (2022年5月16日引用)

2) 警察庁交通局運転免許課：年齢別、男女別運転免許保有者数の構成率。運転免許統計令和2年版, 2021.

URL:[https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/r03/r03\\_main.pdf](https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/r03/r03_main.pdf) (2022年5月16日引用)

3) 警察庁：原付以上運転者（第1当事者）の年齢層別死亡事故件数の推移（表3-1-2）。道路の交通に関する統計, 2021.

[https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00130002&tstat=000001027457&cycle=7&year=20210&month=0&result\\_back=1&tclass1val=0](https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00130002&tstat=000001027457&cycle=7&year=20210&month=0&result_back=1&tclass1val=0) (2022年7月12日引用)

4) 警察庁交通局：令和3年上半期における交通死亡事故の発生状況, 2021.

URL:<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bunseki/kamihanki/030728R03kamihanki.pdf> (2022年5月16日引用)

5) 警察庁：改正道路交通法（高齢運転者対策・第二種免許等の受験資格の見直し）の施行に向けた調査研究, 2021.

URL:[https://www.npa.go.jp/koutsuu/menkyo/kaisei\\_doukouhou\\_r02/final\\_report.pdf](https://www.npa.go.jp/koutsuu/menkyo/kaisei_doukouhou_r02/final_report.pdf) (2022年5月16日引用)

6) 警察庁交通局：第6回高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究」分科会配布資料, 2020,

URL:<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/koureijuntten/menkyoseido-bunkakai/prevention/6/siryou6-1.pdf> (2022年5月16日引用)

7) 警察庁：警察庁交通局運転免許課：申請による運転免許の取消件数の年別推移。運転免許統計令和3年版, 2022.

8) 警察庁：サポートカー限定免許について（令和4年5月13日以降）,

URL:[https://www.npa.go.jp/policies/application/license\\_renewal/support\\_car.html](https://www.npa.go.jp/policies/application/license_renewal/support_car.html) (2022年5月16日引用)