

論説

コロナ禍における運転免許のデジタル化

江 崎 澄 孝

- I 新型コロナウイルス感染拡大と課題
- II 政府のデジタル化政策と運転免許のデジタル化

I 新型コロナウイルス感染拡大と課題

1 新型コロナウイルス感染防止とニューノーマル

本稿は、令和3年2月末現在の状況で記載している。現在、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う緊急事態宣言が発出されている。世界各国では感染防止のためのロックダウンが行われているものの、日本では公共の福祉(利益)と基本的人権のバランスを取り、ロックダウンのような強硬策ではなく、政策と国による財政支出を中心としている。主として国民の努力、自主的行動に頼るソフトな対応であるにもかかわらず、欧米等に比較して死者数や重症者数は少ない。ただ、国民感情としては、こうした対応に満足しているわけではない。マスク、手洗い、三密を避けるといった以外に具体的な感染防止対策が明示されているわけでもない。さらに、感染症医療体制の不足やコロナ感染症の治療薬などが無いなど対策が後手・後手になっているという批判もある。

個人的には、早期のワクチン接種に期待しつつ、個人としてできる「人と人との距離をとる (Social distancing; 社会的距離)」、「3つの密 (密閉・密集・密接)」の回避、マスクの着用、手洗いや手指消毒や咳エチケットの

励行など基本的な防衛に努めたい。

この対策のひとつとして、対面型重視の社会・経済活動から他者との接触機会をできる限り少なくするデジタル化がある。日本のデジタル化は、かなり進んでいると思っていたが、国の機関、地方自治体におけるデジタル化の遅れが露呈した。

本稿では、警察におけるデジタル化、中でも、多くの国民が保有している運転免許に関するデジタル化の推進について取り上げる。運転免許にかかる周辺制度は歴史的経緯から非常に複雑であり、自治事務として都道府県公安委員会ごとのデータ管理が行われており、また、安全教育・講習では多数の機関や団体との関係、費用徴収・収益等の整理も必要である。

紙幅の都合上、運転免許のデジタル化に関する基本的な部分について公開されている資料により、そのメリット、課題と解決の方向性について述べ、前提の警察 DX がなぜ必要かという背景については除いている。

なお、意見については私見であることをお断りして進めたい。

2 コロナ禍のデジタル化課題

(1) デジタル化の遅れ 国は、新型コロナウイルス感染症のまん延(以下、「コロナ禍」という)以前から自治体や政府機関(以下「行政機関」という)のデジタル化を推進してきたものの、民間の開発・導入スピードに比べると対応は非常に遅かった。そうした中で起きたコロナ禍において、各種の情報収集や感染対策の発信などについてもデジタル化の遅れが露呈した。例えば、コロナ禍のデジタル課題として、国民一人当たり 10 万円の特別給付金や中小企業や個人事業者に持続化給付金、雇用を守る雇用調整助成金を支給した他、国から都道府県に対してコロナ対策地域創生特別交付金等を支出、これを財源とする「協力金」や医療機関補助・給付金の交付を行っている。しかし、一律補助に対する不公平感、支給までのスピード感に欠ける等の批判が出ており、デジタル化が進んでいれば個別事情に配慮した支給、申請や審査手続きの加速化も可能だったとされている。

コロナ禍は大きなピンチではあるものの、今後も、感染症はゼロになることはない。政府では、ウィズコロナに対応する政府・自治体のデジタル化を

強力に推進するため、法制度の整備を行うとともに、司令塔として「デジタル庁」を設置して、全体をコントロールすることになった。遅延しているデジタル化推進のチャンスとしてももらいたい。

(2) その他のデジタル化課題(資料参照) 大学においても、突然、オンライン授業になった。大学当局のデジタル対応の遅れ、教員のデジタルスキル格差などもあるものの、自分事としては、大学の非常勤講師に対するオンライン授業に対する金銭的支援は全くなく、さらに、技術的支援も十分とはいえなかった。なにより驚いたことは、デジタルネイティブと思っていた学生のデジタルスキルが低いことであり、スマホ以外の情報インフラを持っていないこともあった。ただ、学生には金銭的支援も行われたようである。

反面、筆者にとって幸いであったのは、オンライン授業により対面以上に深い講義資料を作成することができたこと、なによりも通勤・移動時間が大幅に短縮され、デジタルスキルの向上に役立ったことである。

コロナ禍は不幸なことであるが、オンラインでできることや気づきも多くあり、良い刺激となったことも事実であった。

新型コロナウイルス感染症拡大により浮き彫りとなったデジタル化への課題

新型コロナウイルス感染症拡大により、社会が変容する中、多様な分野でデジタル化への課題が浮き彫り。



II 政府のデジタル化と運転免許のデジタル化

デジタル社会の目指す方向性案（基本原則）①10原則

第2回デジタル社会推進会議WG
(令和2年10月28日)

- デジタル社会の形成は、多様な国民がデジタルの活用によってニーズに合ったサービスを選択でき幸せになれる、「誰一人取り残さない」「人に優しいデジタル化」を旨として進めていく
- このため、以下の**10原則**を、**日本のデジタル社会形成の大方針**とする
- **官民連携**を基本とし、国は、**データ活用や連携基盤整備等の、多様な国民のニーズに応えるサービス提供に必要な環境整備**を行うとともに、**行政自らもユーザ視点に立った新しいサービスを提供**



デジタル社会の目指す方向性案（基本原則）②3原則

第2回デジタル社会推進会議WG
(令和2年10月28日)

国民が信頼でき、安全・安心に利用できる	1	オープン・透明	○標準化や情報公開により官民の連携を推進
	2	公平・倫理	○個人認証、ベース・レジストリ等のデータ共通基盤の民間利用を推進
	3	安全・安心	○AI等の活用と透明性確保の両立
	7	包摂・多様性	○利用者への説明責任を果たす
			○データのバイアス等による不公平な取扱いを起さない
			○個人が自分の情報を主体的にコントロールアクセシビリティの確保
			○デジタルでより安全・安心して暮らせる社会の構築
社会の変化にスピーディかつ柔軟に対応し、社会課題の解決及び持続的成長を実現する	4	継続・安定・強靱	○サイバーセキュリティ対策で安全性を強化
	5	社会課題の解決	○個人情報保護や不正利用防止で、デジタル利用の不安低減
	6	迅速・柔軟	○高齢・障害・病児・育児・介護と社会参加の両立
			○価値観やライフスタイルの多様化、WLBの実現
			○社会の活力の維持・向上（サステナビリティ確保）
			○機器故障、事故等のリスクに備えた冗長性確保
			○分散と成長の両立によるレジリエンスの強化
新たな価値を創造し、世界に羽ばたく	8	浸透	○デジタル社会に向けて、制度・ルール等の再構築
	9	価値創造	○国・地方・民間の連携強化・コスト低減により、成長のための基盤整備
	10	飛躍	○マイナンバーカード等を活用して災害や感染症に強い社会の構築
			○「小さく産んで大きく育てる」、デジタルならではのスピード化の実現
			○社会状況やニーズの変化に柔軟に対応できる制度・システム
			○アジャイル発想を活用し、費用を抑えつつ高い成果を実現
			○構想・設計段階から重要な価値を考慮しアーキテクチャに組み込む

デジタル社会の目指す方向性案（基本原則）③ 5 原則

第2回デジタル改革関連法案WG
(令和2年10月28日)

Transparency, Privacy and Accountability 透明、プライバシー、説明責任	○標準化や情報公開により官民の連携を推進 ○AI等の活用と透明性確保の両立 ○個人が自分の情報を主体的にコントロール ○アカウントビリティの確保
Safety, Security and Resiliency 安全、安心、強靱	○デジタルでより安全・安心して暮らせる社会の構築 ○サイバーセキュリティ対策で安全性を強化 ○個人情報保護や不正利用防止で、デジタル利用の不安低減 ○機器故障、事故等のリスクに備えた冗長性確保 ○分散と成長の両立によるレジリエンスの強化 ○マイナンバーカード等を活用して災害や感染症に強い社会の構築
Interoperability and Openness 相互運用性、オープン	○個人認証、ベース・レジストリ等のデータ共通基盤の民間利用を推進 ○官民のデータ資源を最大限に活用 ○アクセスビリティの確保
Operational and Financial Sustainability 運用・財政上の持続可能性	○社会の活力の維持・向上(サステナビリティ確保) ○デジタル社会に向けて、制度・ルール等の再構築、国・地方・民間の連携強化・コスト低減により、成長のための基盤整備 ○「小さく生んで大きく育てる」、デジタルならではのスピード化の実現 ○社会状況やニーズの変化に柔軟に対応できる制度・システム ○アジャイル発想を活用し、費用を抑えつつ高い成果を実現 ○付加価値を創出するイノベーションの促進により経済や文化を成長させる ○情態・設計視座から重要な価値を考慮しアーキテクチャに組み込む
Equity, Inclusion and Societal Impact 公平、包摂、社会的インパクト	○データのバイアス等による不公平な取扱いを起さない ○デジタル化する社会に誰一人取り残さない ○高齢・障害・病児・育児・介護と社会参加の両立 ○国民が「便利」「お得」を実感できるデジタル化と、使えぬ・提供する側双方への教育で「わかりやすい」「楽しい」デジタル化を目指す ○デジタル化が進んでいない分野こそ、デジタル3原則(※デジタルファースト、ワンスオンリー、コネクテッドワンストップ)の真意で一気に関心を高め、多様性のある社会を形成 ○価値観やライフスタイルの多様化、WLBの実現

6

デジタル化に向けた課題の検討状況

第1回デジタル改革関連法案WG
作業部会(令和2年10月28日)

1. 業務システム

【現状】政府情報システムは、3つに類型化され、一定の範囲でIT室・総務省が関与。

⇒ 業務効率化と利便性向上を図るため、政府情報システムを新たな基準で分類し直すとともに、デジタル庁が政府情報システム全体の整備方針を作成し、横断的に政府情報システムに関与する方向で検討。

2. 地方共通のデジタル基盤

【現状】地方公共団体の基幹系情報システム(住民基本台帳、地方税等)について、2025年度末までに標準準拠システムに移行するよう対応中。

⇒ 人的・財政的負担を減らし、サービスの利便性向上を図るため、全国規模のクラウド移行に向けて、デジタル庁が標準化に関する総合調整、政府全体の方針を策定する方向で検討。

3. マイナンバー

【現状】マイナンバー制度について、内閣官庁、内閣府、総務省等が役割分担して対応中。加えて、地方公共団体情報システム機構(J-LIS)がマイナンバーカードの発行等の事務を担っている。

⇒ デジタル庁がマイナンバーカードの普及を含むマイナンバー制度全般の企画立案を行う方向で検討。また、J-LISの体制について、国の責任と関与の下で強化する方向で検討。

4. 民間のデジタル化支援

【現状】総務省、経済産業省が、業所管府省を側面支援する形でモデル事業や支援ツールの開発等を実施。また、民間事業者向け基盤整備として、政府電子調達システム、GビズID、Jグランツ等を整備・運用。

⇒ 民間事業者向け基盤整備として実施する上記システム等について、デジタル庁に移管するとともに、各府省等の取組を強く後押しし、民間領域のDXを進めるための具体的な方策について検討。

5. 準公共部門のデジタル化支援

【現状】準公共部門(医療・教育・防災)については、所管府省が、所管業務の一環として情報システムの構築・運用等のIT施策を実施。IT室の関与は助言にとどまる。

⇒ 政府情報システムと同様、デジタル庁が準公共部門の情報システムに関する整備方針を作成するとともに、デジタル化を促す具体的な方策について検討。

6. データ活用

【現状】国・自治体・準公共分野の情報システムのID管理、ログイン機能、データベース等は、システム毎に別個に開発・実装。ID管理、本人認証、電子証明等の制度は整備されているが、個別システムへの導入は担保されていない。

⇒ デジタル庁が共通機能(ベース・レジストリ、本人認証、官民データ連携ツール等)を一元的に企画立案・整備し、各府省・自治体等がこれを利用する方向で検討。

7

以上引用 第2回デジタル改革関連法案 WG (令和2年10月28日) 資料

平成 12 年の高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部令により、IT 担当大臣が置かれ、「国及び地方公共団体のデジタル化を機動的かつ強力に進め、その成果を展開することによって、国、地方公共団体及び民間部門まで含めた社会全体のデジタル化を推進すること」とした。

高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部の下に、デジタル・ガバメント閣僚会議を開催、平成 30 年 6 月 8 日、デジタルファースト法案及び各府省デジタル・ガバメント中長期計画を定め、法律とデジタル庁という組織の両面で、一層の加速を図ることになる。

2 マイナンバーカードと合体が予定される仕組み

(1) いわゆるマイナンバー法の目的 正式名称は、「行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律」であり、その目的は、次の 4 つとされている。

① 行政機関、地方公共団体その他の行政事務を処理する者が、個人番号及び法人番号の有する特定の個人及び法人その他の団体を識別する機能を活用し、並びに当該機能によって異なる分野に属する情報を照合してこれらが同一の者に係るものであるかどうかを確認することができるものとして整備された情報システムを運用して、効率的な情報の管理及び利用並びに他の行政事務を処理する者との間における迅速な情報の授受を行うことができるようにすること

② ①により行政運営の効率化及び行政分野におけるより公正な給付と負担の確保を図ること、

③ ①の者に対し申請、届出その他の手続を行い、又は①の者から便益の提供を受ける国民が、手続の簡素化による負担の軽減及び本人確認の簡易な手段その他の利便性の向上を得られるようにすること、について、必要な事項を定めるほか、

④ 個人番号その他の特定個人情報の取扱いが安全かつ適正に行われるよう行政機関個人情報保護法、独立行政法人等個人情報保護法及び個人情報保護法の特例を定めること

であり、担当大臣は「最強の個人識別」の置づけと説明している。

(2) マイナンバーカードの普及が進まない理由とその解消施策

カードの発行を受けたかどうか以前に、個々人には、すでに各種の個人番号が振られている。ところが、国民に番号を振るという国の施策について国民には否定的な意見もあると報道されている。

また、令和2年9月からは、マイナンバーカードと電子決済を合体することによりマイナポイントを最大5,000ポイント(5,000円に相当)付与、健康保険証という資格者証も合体されることが予定されており、次のようなメリットをあげている。筆者は、この記事を書く以上、本人が保有していないのでは説得力がないと取得したものの、交通系ICカードは、最大2万円しかチャージできず、2000ポイントなのでメリットは感じない。

政府によれば、マイナンバーカードのメリットを図のように説明している。



住民基本台帳カードとマイナンバーカードの比較

	住民基本台帳カード	マイナンバーカード
1 券面の記載内容	 ○住民票コードの券面記載なし ○顔写真は選択制	 ○個人番号を券面に記載(裏面) ○顔写真を券面に記載
2 電子証明書	○署名用電子証明書(e-Taxでの確定申告等の電子申請に使用)	○署名用電子証明書 ○利用者証明用電子証明書(新規)(コピー交付やマイポータルのログイン等、本人であることの認証手段として使用) ○民間利用可能
3 手数料(電子証明書)	500円が主 (電子証明書を機読した場合は1,000円)	無料(電子証明書含む)
4 有効期間	○発行日から10年 ※電子証明書(署名用)は3年	○発行日から申請者の10回目の誕生日まで(ただし、20歳未満の者は容姿の変化が大きいため、申請者の5回目の誕生日まで) ※電子証明書(署名用・利用者証明用)は発行日から5回目の誕生日まで
5 利便性	○身分証明書としての利用が中心 ○市町村による付加サービスの利用(コピー交付、図書館利用等)	○身分証明書としての利用 ○個人番号を閲覧する場面での利用(就職、転職、出産育児、病気、年金受給、災害等) ○市町村、都道府県、行政機関等による付加サービスの利用(図書館利用等)の他、健康保険証、国家公務員身分証等 ○コピー交付利用の拡大(利用者証明用電子証明書の活用による) ○電子証明書による民間部門を含めた電子申請・取引等における利用

引用 総務省 HP (太線は筆者が追加)

国民全員に番号を振る施策は、過去にグリーンカード、国民基本台帳という制度が進められているが、機能しているのか説明はない。

批判的な意見の中には、戦中の国家総動員のような国家管理体制になるのではないかというものがあるというが、戦後生まれの筆者は、そのような危機意識は持ちえない。

かえって、過度な個人情報保護の意識が、災害等における避難や救助、福祉的な保護・支援に支障を期待していることにこそ危機感がある。

個人情報の提供に否定的な理由は、保護法の審議過程において、国民が不安になるような目的外使用例、セキュリティの課題をあげた議論があったことも影響したのではないかと考えられる。

しかし、国を信用できないとすると何を信頼すればよいのであろうか。

一方、国民は、国の管理について過度に反応するものの、金融機関、買い物、ポイントカード、さらにインターネット、SNS などでは個人情報を多数

の民間企業に提供していることを考えると非常に不思議なことである。

やはり、制度設計の際に、国から趣旨や個人情報管理に関する目的がきちんと説明されておらず、公務の効率性や「お得感」ばかりが述べられることに怪しさを感じているのではないだろうか。

もっと言えば、国民は、ポイント加算程度のメリットではマイナンバーカードを持つ必要に迫られていない、むしろ国管理のデジタルへの信頼性不足、デジタルデバイドも多いということではないだろうか。

マイナンバーカードの取得が国民の義務ではない以上、不安を払しょくすることはもちろん必要なことである。そして、一時的、かつ、限定的なメリットではなく、恒常的な国民的メリット、絶対安全がないと考えられるセキュリティ対策においても、リスクマネジメント、クライシスマネジメントまで考えられているという説明を尽くす必要があるだろう。

筆者としては、システムセキュリティや個人情報保護だけではなく、世界に比べて対応が全くできていないデジタル証拠の収集活用に関する法整備を進めてもらいたいと考える。

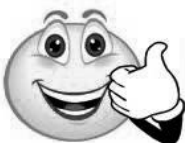
マイナンバーカードには、下図のような仕組みが搭載されている。

マイナンバーカード(ICチップ)の記録事項



マイナンバーカード(ICチップ)には、プライバシー性の高い
個人情報が記録されているので、カードを盗まれたり
落としたりしたときに情報が漏れるのではないかと心配。





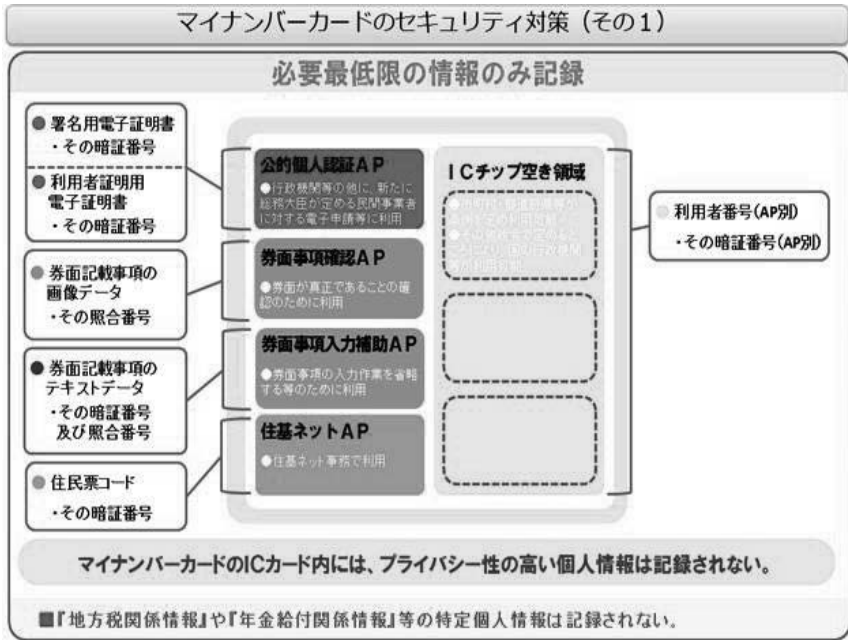
**マイナンバーカード(ICチップ)に、
プライバシー性の高い個人情報は
記録されない。**

■ マイナンバーカード(ICチップ)に記録されるのは、①券面記載事項(氏名、住所、生年月日、性別、個人番号、本人の写真等)、②総務省令で定める事項(公的個人認証に係る『電子証明書』等)、③市町村が条例で定めた事項等、に限られる。

■ 『地方税関係情報』や『年金給付関係情報』等の特定個人情報記録されない。



(表面) (裏面)



引用 総務省 HP

3 担当大臣の記者会見などから見る免許関係のデジタル化

警察のコロナ対策では、感染の減少を期待しつつ運転免許更新期間の延長などが行われている。更新時講習の密集を防ぐ意味はあるものの、いずれ、更新を行わなければならない。特に、実車講習がある高齢者講習では、これまでのような3人一組で1時間近く同乗することは避けたい。更新時・高齢者講習は典型的な例であり、他にも改善点があり、8,000万人以上の国民が保有している運転免許と普及が進まないマイナンバーカードの合体にも取り組むこととなったようである。

大臣の発言であることから、より正しく、その趣旨や目的を理解しなければならないものと考ええる。そこで、担当大臣の記者会見における発言を原文のまま取り上げ、その中から抜粋して、課題、意見を述べたい。

なお、下線及び記号は、筆者が課題とする事項を示している。

(1) 令和2年10月16日 小此木内閣府特命担当大臣記者会見要旨

ア 発言要旨 運転免許証のデジタル化の方向性をはじめ、河野大臣と平井大臣と意見交換をしてきました。この機会に、運転免許証のデジタル化に関する考えや今後の方向性についてお話をしたいと思います。(a)運転免許は若者からお年寄りまで8,000万人を超える方々が保有し、国民生活になくってはならないものになっています。その機能や役割を保ちつつ、デジタル化によって国民の皆さんにもっと便利に使っていただけるようにすることは、政府のデジタル化施策の中でも特に重要なものと考えています。

具体的な方向性として、(b)運転免許証の情報をマイナンバーカードのICチップに登録し、一本化することを柱とします。一本化したカードを活用し、手続のワンストップ化やオンライン化により、(c)運転免許に関わる手続の煩わしい部分を減らしたいと考えています。運転免許証をデジタル化し、国民の皆さんにとって、より便利なものとして実感していただけるような仕組みとしたいと考えていますが、それには、(d)単にマイナンバーカードと一体化するだけでは十分ではありません。より簡単で効率的な手続を実現するためには、その(e)前提として、全国共通の基盤となるシステムを構築する必要があります。

警察庁では、2年前から、内閣官房IT総合戦略室と連携してシステム開発を進めていますが、全国でシステムの統合を完了するには、令和4年度から令和7年度まで移行の作業がかかる見込みです。新たな仕組みは、その後、早ければ令和8年中にスタートできると考えていますので、これについてしっかりと打合せをしていきたいと思います。また、(f)警察が取締り等のために、マイナンバーのデータベースに自由にアクセスすることができないような制度的・技術的な措置を確実に講じる考えです。

例えば、2人から私に対し、(g)交通反則金の支払は、コンビニやクレジット払い等が今でもできるのではないかとの発言がありました。引き続き、国民の皆さんにとって(h)利便性が高く、国民の皆さんに安心して利用していただけるものとなるよう、機能や業務の在り方、セキュリティの確保等、セキュリティは特に大事だと思いますが、こういったことについて、関係機関と連携して検討を進め、実現に向けて強力に取り組んでまいりたいと思います。

また、防災の話も出ました。特に、災害における被災時の罹災証明書のデジタル化等については、さらに添付書類やワンストップ化等、利便性についてしっかりと検討して進めていくという確認を行いました。

私からは以上です。

イ 記者との質疑応答 (問) 河野大臣と平井大臣との会談が開かれましたが、改めて、会談の内容について、どのような意見が交わされたのか、お聞かせいただけますでしょうか。

(答) ほとんど運転免許証のデジタル化についての話合いでした。警察の場合は、警察庁と都道府県警察それぞれのシステムを1回統合しないといけません。この開発、統合化の作業に向けて、なるべく早い段階で皆さんが利用できるようにスピード感を持ってやっていこうということを話しました。しかし、デジタル化といっても、いろいろなことがあります。先ほどの罹災証明書がありますが、全体的な統一化を図るということも含めて、今できることはすぐにやりましょうという方針がなされました。特に皆さんにお話できることは、運転免許証の話ですが、それ以外にもできることはたくさんあると思いますので、加速をしていきたいと思いますということを話しました。

(問) 情報を一元化することによって、(i)クラウドサービスをどう利用するかということかと思うのですが、利用者にどういうメリットが、例えば、全国でカード発行ができたり、交付ができたりなど、そのようなことがあればお願いします。

(答) 運転免許証と一体化されたマイナンバーカードが活用されれば、例えば、(i)住所変更の手続がワンストップ化できる、また、お住まいの都道府県以外でも更新手続が可能になる、更新時の書類作成等の手間を省ける、といったことが言えるのではないのでしょうか。現時点では、そのように考えています。

(問) マイナンバーと運転免許証の一体化を、具体的にどのようなスケジュールで進めていくのでしょうか。

(答) 先ほど申し上げましたが、新たなシステムへの移行作業が令和4年度から令和7年度までかかる見込みです。これで全国でのシステム統合が完了することになりますので、このシステムを活用した新しい仕組みをスタート

できるのは、早ければ令和8年中ではないかと思います。こういったものをしっかりと構築し、移行を着実に進めながら、デジタル化の実現に向けたスケジュールについては、関係機関としっかりと進められるように情報共有しながら、(k)年内に工程表をまとめたいと思います。

(問) 利便性向上の一方で、マイナンバーの情報に警察がアクセスしたりする懸念もありますが、この点についてお願いします。

(答) 冒頭に申し上げましたが、データベースは警察が自由にアクセスできないように制度的・技術的な措置を確実に講じるということを考えています。

(問) 運転免許証とマイナンバーカードの一体化の、令和8年度中というスケジュール感について3大臣では合意したと理解してよろしいでしょうか。

(答) そのスケジュール感を申し上げ、それでいきましょうと共有しました。

(問) アプリ等を活用するアイディアは話し合われたのでしょうか。

(答) まだまだ先の話としては出ましたが、今言った統合システム、そして運転免許証とマイナンバーカードの話をしました。その後の話になります。

いろいろな話がありますが、(l)できるだけ早い時期に国民の皆さんにとつての利便性を高めるための取組を進めるという意味では、アプリよりも、まず現実的な話を今日はしたと思います。

(問) (m)マイナンバーカードを仮に持ちたくない方がいらっしゃった場合は、どのように進めるのでしょうか。

(答) そのような話は出ておりません。政府全体の話です。

(2) 令和2年11月10日 平井内閣府特命担当大臣記者会見

ア 発言要旨 本日15時30分より、マイナンバー制度及び国と地方のデジタル基盤抜本改善ワーキンググループ第4回を開催します。今回は、デジタル改革の基盤であるマイナンバーカードの利便性の抜本的向上や、運転免許証とマイナンバーカードの一体化等を議題に取り上げる予定です。まず(n)マイナンバーカードというものが、要するにリアルの世界でもデジタルの世界でも、自分を証明できる身分証明書の最高位のものであるということをもう一度国民の皆さんにお知らせした上で、今後健康保険証とか運転免許証としての利用の準備を着実に進めることに加えて、(o)マイナンバーカードの機能をスマートフォンへ搭載するということで、あらゆる場面でスマホで手

続が完了するよう、国民の利便性を徹底的に追求していかなければならないと考えています。このような考えの下、有識者の皆さんから御意見を伺いつつ、現在検討している目指すべきデジタル社会の基本原則に沿って、年末に向けてマイナンバーカードの更なる利用施策に関する工程表を取りまとめたと考えています。なお、基本原則についてもワーキンググループの方で御議論をいただいております、今鋭意作成中ということでございます。

私からは以上です。

イ 質疑応答 (問)マイナンバーカードのスマホ対応というところで、セキュリティの問題等々あるかと思うんですけれども、実現までの過程をどのぐらいのスケジュールで見積もっていらっしゃるのか教えていただければと思います。

(答)できれば、次の通常国会でそのための法改正をしたいと思っています。

(問)昨日あったデータ戦略のタスクフォースの中身についてお伺いします。データを活用する社会の将来像として、2030 年からデータが自由に官民含め使えるような社会を目指すと。そのためにこの5年間で基盤を整えるというような事務局案が示されたんですけれども、来年デジタル庁ができて、その先データ活用というのは非常に重要な部分かと思うんですが、少し、「10年後か」という印象を受けたんですけれども、そのスピード感について大臣の方はどのようにお感じでしょうか。

(答)私もできればもっと早くしたいと思うんですけれども、データというのは実はそんなに一朝一夕に利活用がどんどん進むというものではなくて、結構、前からお話ししているように、まずベースレジストリ、これも割と広範囲にわたって整備をしていかなくはいけないということとか、いろいろなルールとかも含めて考えると、各国、10年単位で考えているというのが一つの標準といったらおかしいんですが、一般的なスケジュールになっています。ただ、ここはもう日本にとっても死活問題というか、今後のデジタル社会、特に経済を前向きに動かしていくためには非常に重要なところなので、きっちりとやりたいということだと思います。ただ、10年というスパンを目標にしますが、常にできることからやっていくということは間違いないので、その間の工程表をやはり作っていく必要があると思います。

4 何のための免許行政のデジタル化を見失わないために

(1) **警察システムの目的** 警察は「国民の生命、身体、財産の保護」、「公共の安全と秩序維持」を目的とする組織である。運転免許制度は、道路交通法の目的である「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り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資する」ものであって、警察許可としての免許証制度という本質から逸脱しないものでなければならない。

紀要第 11 号でも述べたところであるが、免許管理システムの全国統一化は必要なものであるものの、免許証のデジタル化だけに終わることなく、それらデータを活用した交通安全、事故防止対策に資するように発展(改革)させなければならないことは警察 DX である以上、当然である。

(2) **交通事故防止** 著者は、紀要第 11 号で、高齢運転者の交通事故防止対策に関する考察を寄稿、その中で、交通事故防止に資する各種のデジタル化の提案を行っている。それから 2 年以上が経過し、都道府県ごとバラバラに管理していた運転免許データの統一的管理等が進み、全国で、交通事故防止、安全運転という同じ目的で利用される運転免許データの統一は不可欠、警察システムのデジタル化加速を期待している。

(3) **単にアナログのデジタル変換ではない** 期待するのは、単に国民の利便性だけではなく、紙管理データのデジタル変換だけでもない、データの一括管理という公務の合理化・省力化だけの目的でもなく、国民がデジタル化の恩恵として「交通安全」と「利便」になるものでなければならない。

国では、令和元年 5 月に情報通信技術の活用による行政手続等に係る関係者の利便性の向上並びに行政運営の簡素化及び効率化を図るための行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律等の一部を改正する法律（以下、「デジタル手続法」という）を公布しデジタル化政策を推進していたが、当時は、まだ、新型インフルエンザ等感染症の脅威認識は薄かった。しかし、行政のデジタル化の遅れは、当然に認識されていたと思う。

(4) **合体の場合** マイナンバーカード普及の手段として免許証と合体する場合でも、カード普及のためにいろいろな情報を一枚に載せると便利というだけではなく、それ以上に、本来目的の交通事故防止という目的を達成するものとして活用しなければならない。

ただ、理由はともあれデジタル化、データ統一化等が遅れていたことは事実であり、効率化・省力化、利便性向上に反応しなければならない。

「できない論」や「やれない理由探し」ではなく、積極的に能率化(デジタル化)し、施策推進によって生まれた人的資源を人間でしかできない重要な業務にパワーシフトすることである。

一方、デジタル化は、メリットだけが生ずるわけではなく、メリットの裏には「負の部分(サイバー犯罪等)」というデメリット、システム独特の初期附の不具合、改修の必要等の課題も存在する。国は、国民の命と暮らし、情報を守る、サイバー攻撃からシステムを守る、早期対処することは当然である。デジタル化社会に大きく後れを取りガラパゴス化している法制度、法適用、特にデジタル証拠収集、サイバー対策・体制の強化をも含めて推進されることを強く求めたい。サイバー関連の課題については、紙幅制限もあり、この程度として、以下、運転免許関連のデジタル化を中心として述べる。

5 運転免許証の基本的性格とデジタル化等

(1) 警察許可 運転免許は警察許可である。警察許可とは、公共の秩序、善良の風俗、公衆衛生の維持など警察(広義の警察)上の目的により法律が一般的に禁止している行為を、特定の場合に禁止を解除して適法にその行為ができるようにすることをいう。つまり、人を死傷させ、物を損壊する恐れのある自動車の運転は、一般的には禁止されているという前提の下で、運転適性・技能、道路交通に関する知識があると認めた場合、人に対して許可されるものである。

運転免許制度は刑法などに比べ、比較的、新しい法制度である。理由は、刑法など明治の法制時代には、自動車は一般的ではなく、一部の富裕層や軍隊しか使用できないうえ、運転免許証は存在していなかった。運転免許の前身は、乗合馬車などの悪質業者を排除する意味の営業許可管理として鑑札(木の札)から開始された。社会の変化に伴い自動車の事故が多発、一部の県知事が運転鑑札を発行、全国に広まり、自動車の増加に伴って、全都道府県で運転免許制度が開始されたのである。現在では、都道府県公安委員会にその事務が移されており、自動車の運転に関して道路交通法に規定する適正、能

力(技術・知識)などを検査・試験し、合格した場合に、法律によって自動車運転の禁止を解除している。全国どこでも運転できるが、その許可は、**都道府県公安委員会の行う「自治事務」**に分類され、**免許データも都道府県公安委員会が管理するもの**としてきた。今後、法律を変更し国家公安委員会許可としない限り国の事務「法定受託事務」ではない。現在進められている全国免許データを国が一括して保管するという施策は、都道府県ごとにシステムを運用・管理しているここにより標準的・統一的運用には課題がある。これらの課題を整理して、**一括保管・管理、運用するメリット(道交法の目的とコスト等)**が大きい。よって、データ作成は都道府県公安委員会が担い、警察庁が統一システムによりデータを一括保管し、実質的な活用は全国都道府県公安委員会(警察)において利用することが国民利便性も確保できるものと考えられる。

(2) 免許証に関する誤解 ひとつは、免許証は誰のものかということである。免許証は**対人許可**であるが、免許証を確認すると都道府県公安委員会と記載がある。つまり、免許証は取得者のものではなく、**都道府県公安委員会が交付する警察許可証**であり、有効期間が満了した場合や自主返納する場合には公安委員会に提出しなければならないものなのである。警察許可である以上、重大な交通違反や重大事故、適性を欠く場合などは公安委員会が免許を取り消し、停止することが認められている。

ふたつは、いわゆる自動車学校といわれる運転免許取得などのサポートサービスを提供する民間企業が存在している。道路交通法では、公安委員会に届け出して教習サービスを提供する「**届出自動車教習所**」を基本として、一定の設備や公安委員会の試験に合格した教習指導員、検定員などの人的条件をクリアし、公安委員会が指定する「**指定自動車教習所**」がある。また、学科教習だけを行うもの、ペーパードライバー専門の教習など多数の形が営業されている。自動車学校は、道路交通法の規定以前から存在していた民間営業であり、歴史的、既成事実を法が後付け、国民が求めた運転免許証の取得ニーズのために利用した仕組みであり、自動車学校が運転免許を販売しているのではない。

みつつは、指定自動車教習所の指定には何の特権も生じず、教習サービスを受ける客が教習所の卒業検定に合格し、公安委員会の行う運転免許試験に

際して、卒業証明証を持参することにより実技試験が免除されるという反射的なものであると説明されている。教習にはカリキュラムが規定され、卒業検定に際しては、公安委員会から指定された検定員(みなし公務員)が行い、公安委員会の実技試験に変えているのである。

よっつは、運転免許証は身分証明証でも国家資格者証でもない「警察許可」であるが、氏名、生年月日、住所、免許の条件、写真、番号が登録されているため、本人確認書面として利用されてきた経緯がある。マイナンバーカードとの合体でも、この基本的性格を守らなければならない。

(3) 運転免許管理システムの全国統一とマイナンバーカードとの合体等の課題

運転免許の性格を確認したうえで、課題を整理すると交付公安委員会がどの地域の交付であったとしても、自動車の運転は全国どこでも行える。それは、道路交通法という全国統一の法律によっている。すると、**運転免許証や交付の手続きは自治事務**だとしても、運用は全国的な交通事故防止のための性格も持ったうえで、マイナンバーカードとの合体も納得できる。

戦後、GHQ 政策などもあり、警察の政策・制度改革は警察庁が、実質的な治安維持の活動は都道府県警察が行う地方分権政策が重視されたが、複雑・多様化する社会において全国的な課題も多くなっている。マイナンバーカードとの合体の前に、運転免許管理システムの統一と全国データベースの構築がなければならない。システム不統一の課題は、コロナ禍以前から課題であったこともあり、この際、統一化、全国データベース構築が急がれるのは当然である。

6 大臣記者会見と施策推進

以下、大臣記者会見から課題、事情については、「」で括り、これに対して説明を加えつつ、意見を述べたい。

(1) 「(a)運転免許は若者からお年寄りまで 8,000 万人を超える方々が保有し、国民生活になくてはならないもの・その機能や役割を保ちつつ、 ・ ・ 国民の皆さんにもっと便利に使っていただけるようにする」としている。

自動車の運転を誤れば、人の生命、身体、財産に損害を与え、交通事故による交通遮断は社会経済の損失である。道路交通法の目的を逸脱せず、前記

の警察許可である免許証の性格、機能と役割を優先しなければならないはずである。確かに運転免許証は国民の多くが保有しなくてはならないものであるが、運転の際には携帯を義務としている。一方、マイナンバーカードは最強の身分証明証ではあっても、交付・所持、ましてや携帯は義務ではない。

合体した場合は、マイナンバーカードを携帯するのではなく、運転免許証を携帯するのであるという性格の違い、義務について説明しておかないと「免許証不携帯違反」が多くなってしまう可能性がある。

(2) 「具体的な方向性として、(b)運転免許証の情報をマイナンバーカードのICチップに登録し、一本化することを柱・・手順のワンストップ化やオンライン化により、(c)運転免許に関わる手順の煩わしい部分を減らしたい・・国民の皆さんにとって、より便利なものとして実感していただけるような仕組み」としている。

運転免許証のデジタル化の実現に向けて	
方向性の検討	運転免許証の情報をマイナンバーカードのICチップに登録して一体化
目指す効果	① 住所変更等のワンストップ化 ➢ 住所変更等の際、市区町村窓口でマイナンバーカードの住所を変更すれば、警察署に届け出ることは不要に。 ② 居住府県外における迅速な更新 ➢ 現状、約3週間かかって郵送により交付される免許証をより迅速に受取可能に。 ③ 免許更新時の書類提出・講習のオンライン化 ➢ マイナンバーカードの公的認証機能を用いてオンライン化された講習の受講を可能にするなど、更新手続をよりスムーズに。
課題	<u>システム連携（運転免許情報を管理するシステムの全国共通化）</u> ➢ 現在、運転免許情報を管理するシステムは、各府県警察で個別に整備し、データ標準化も不十分。 ➢ 警察庁においては、IT総合戦略室と連携し、平成30年から統一な共通基盤の整備に向けて準備。令和2年6月から開発を開始。 ➢ 令和4年度以降、順次、各府県警察が共通基盤に移行していく予定。 ⇒ 住所変更等のワンストップ化など、国民の利便性確保のためには、共通基盤の整備完了と市町村側の手続と連携するシステムの構築が必要 ※ 警察がマイナンバーカードのICチップのマイナンバー領域に自由にアクセスすることができないような制度的・技術的措置を講じる。 業務の実施方法 ➢ 一体化したカードの発行手続等について関係省庁と調整。
今後の予定	全国でのシステム統合完了には、現時点では、令和7年度までかかる見込み。令和8年中に一体化を開始予定であるが、さらに早期実現が図れるよう鋭意検討中。

マイナンバーカードに運転免許情報を一体化する場合（イメージ）

現行

- 券面の記載事項
(氏名、生年月日、住所、性別、有効期間、個人番号)
- 顔写真

※ 携帯端末を用いた交通反則切符の自動作成に活用

一体化後

共通の情報 氏名、生年月日、住所	
マイナンバー固有の情報 性別、有効期間、個人番号、顔写真	← 技術的に、警察がアクセスできないようにする方向で調整する予定
免許固有の情報 交付年月日、有効期間、免許種類、免許番号、本籍、顔写真等	● 携帯端末を用いた交通反則切符の自動作成に活用。 取締りに要する時間が短縮。 注）違反歴は含めない 取締り実務・セキュリティの観点から不要。

引用 運転免許証のデジタル化 令和2年11月10日警察庁

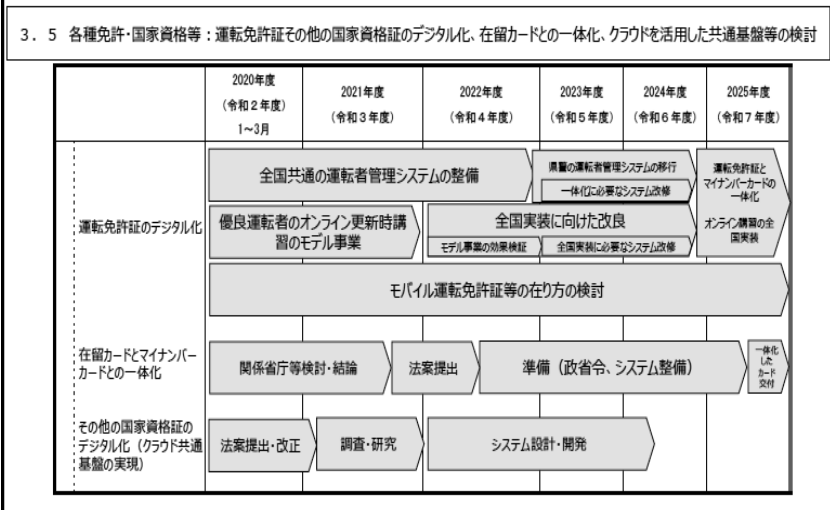
一方において、多数違反や交通事故を惹起した場合には、煩わしい手続きがあるからこそ、交通違反をしない、交通事故を起こさないというような意識が生まれることは事実である。

反面、いわゆるゴールド免許のメリットは少ない。

例えば、70歳未満は5年更新である。高齢者の事故が多いというのであれば、無事故・無違反の場合には、5年更新としシミュレーターやVRに講習などにより実車講習に替えるというような方法で三密、対面機会を減らすという方法もある。

極端な例であるが、現在、5年間に3点以下の違反、1回だけの場合のブルー免許保有者の更新は5年である。ゴールド免許保有者が軽微な違反をした場合、半年間違反がなければ、次期更新時にゴールド免許を継続することがあっても良いと考える。

これも、人海戦術的運転免許管理業務では難しいが免許システム統一化により、そう難しい設定ではないように思える。



引用 令和2年12月25日 閣議決定 「デジタル・ガバメント実行計画」マイナンバー制度及び国と地方のデジタル基盤の抜本的な改善に向けて一工程表一

(3) 「それには、(d)単にマイナンバーカードと一体化するだけでは十分ではありません。・・・その(e)前提として、全国共通の基盤となるシステムを構築する必要があります。警察庁では、2年前から・・・システム開発を進めていますが、全国でシステムの統合を完了するには、令和4年度から令和7年度まで移行の作業がかかる見込みです。新たな仕組みは、その後、早ければ令和8年中にスタートできる」としている。

この件については、政府のデジタル化推進により、さらに短縮できるとして計画の2年前倒しを発表している。上記令和2年12月25日の閣議決定により「運転免許証とマイナンバーカードの一体化」、「オンライン講習の全国実装」は令和6年度末としている。

ところで、開発期間を短縮するには、課題抽出を早くし、仕様を確定、IT技術者を大量投入することになるため、開発費が高くなるというデメリットもあるが実施を推奨したい。

(4) 「また、(f)警察が取締り等のために、マイナンバーのデータベースに自由にアクセスすることができないような制度的・技術的な措置を確実に講じ

る」としている。

この心配については、マイナンバーカードの目的、仕組みを考えれば当然に理解できることである。マイナンバーカードには、券面情報のみの登載とされ、それ以外の情報は、それぞれの目的によるシステムで管理されているのである。アクセス権がなければアクセスすることはできない。

警察として行政手続き上の必要、法執行のために必要な証拠収集は、法の規定によることも当然である。さらにいえば、警察の免許システムには違反者情報、処分情報なども含まれ警察内部ですら不必要なアクセスは制御されている。当然、他の行政機関などの外部システムから運転免許システムを含め警察システムには絶対アクセスできないよう、警察専用の通信網が整備されている。

筆者の認識によれば、他の行政機関でもインターネットなどのパブリックネットワーク（通信網）と行政機関内ネットワークは遮断されている。ただし、必要があつて、パブリックネットワークに接続しなければならない場合には、利用端末を限っている。逆に、その端末と行政機関のネットワークに接続できないようセキュリティが取られているものと認識している。国と都道府県、都道府県間は、J-LIS（地方公共団体情報システム機構）などのLGWAN（総合行政システム）が利用されているものと思う。

(5) 「例えば、2人から・・・(g)交通反則金の支払は、コンビニやクレジット払い等が今でもできるのではないかとの発言・・・(h)利便性が高く、国民の皆さんに安心して利用していただけるものとなるよう、機能や業務の在り方、セキュリティの確保等、セキュリティは特に大事だ」としている。

交通反則金の支払い方法は、現金納付が原則とされているが、クレジットカード払いなどは、国庫納付の方法を検討すればよいので可能なことであるが、違反者がコンビニを利用するかどうかはわからない。

義務ではないマイナンバーカードを普及するには、国民のほとんどが加入者となっている健康保険証、8,000万人以上が保有する運転免許証と合体させるという発想は当然である。ただ、3枚所持するより、1枚で済むというような利便性だけではなく、必要性を感じなければ合体しないであろう。

筆者としては、行政機関、データ管理組織におけるサイバーセキュリティ

対策、体制は当然として、特に、世界から極めて遅れているサイバー関連法の整備（ガラパゴス化と称される）である。リスクにゼロはない、人間が考えるセキュリティ対策には穴もある。その場合のクライシスマネジメントも考えておかねばなるまい。また、セキュリティはヒューマンエラーが一番多く、目的外活用、不適切な扱い、情報漏洩が起きることがある。ハード面のセキュリティのみでも、利便性向上最優先だけでも国民は納得しない。マイナンバー、デジタル化制度の目的、セキュリティ対策など国民の心配事に丁寧に答えで進めなければならない。

(6) 質疑の中で、「(i)クラウドサービスをどう利用するかということか」との質疑があった。大臣は、「運転免許証と一体化されたマイナンバーカードが活用されれば、例えば、(j)住所変更の手続がワンストップ化できる、また、お住まいの都道府県以外でも更新手続が可能になる、更新時の書類作成等の手間を省ける」と回答している。

この点について質問者の意図はつかみにくい、大臣答弁でパブリック・クラウド（民間のクラウドサービス）化に関する明確な回答はなく、利便性に重点が置かれた。

まず、運転免許証のワンストップサービスについて述べると、現在でも、優良運転者、いわゆるゴールドカードの場合には、長期出張や単身赴任などで住民票を移動していない場合でも、住所地（住民票のあるところ）以外の運転免許センターなどで免許証の更新をすることができる「経由申請」という方法がある。これを拡大して、住所変更、条件変更も追加しようということである。再度、取り上げると、交通安全は意識の問題であり、これも優良運転者に限るメリットとして提供することが望ましいと考える。

次にクラウドについて述べると、政府は生産性革命を実現し、人工知能、ロボット、IoT など、生産性を劇的に押し上げるイノベーションを実現する社会「Society5.0」の実現を提唱している。この中で、クラウド・バイ・デフォルト原則を掲げ、情報システムを導入する際にはパブリック・クラウドを第1候補として考えるという方針が出された。ただし、行政機関においては、民間クラウドに関する漠然とした不安があり行政機関にクラウド・サーバーを設置するという方法がとられてきた。これは、莫大な設備費用や保守費用

を必要とするため、今後は、行政システムにおいてもパブリック・クラウドを活用することが検討される。パブリック・クラウドのメリットには、「効率性の向上（コスト低減と導入期間の短縮）」、「セキュリティ水準の向上（クラウド事業者同士による激しい競争環境下で、新技術の積極採用、スケールメリットによる情報セキュリティレベルの効率的な向上）」、「技術革新対応力の向上（AI やビッグデータ、IoT などの新しい機能活用）」、「柔軟性の向上（リソースの追加や変更などが容易）」とされ、AI 活用では、パブリック・クラウドが多用される。

筆者の認識不足もあるが、パブリック・クラウド活用については、特に通信網のセキュリティについて万全を期さなければならないし、行政庁自体のセキュリティ対策（マシン（システム）のみならず、何より漏洩の危険が大きい人の管理、扱われている情報の管理を含め）は厳重にしなければならないことから、政府における G（ガバメント）クラウドが利用される。筆者は、警察関係は別途警察庁専用クラウドとなるのか G クラウドかに関心を持っている。

(7) 「(k)年内に工程表をまとめたい」, 「(l)できるだけ早い時期に国民の皆さんにとっての利便性を高めるための取組を進めるという意味では、アプリよりも、まず現実的な話を今日はしたと思います。」, 「(o)マイナンバーカードの機能をスマートフォンへ搭載すること」も検討としている。

現在、多くの行政機関では業務システムにアプリをインストールすることは禁止されている。例えば、スマートフォンにアプリを導入して免許証関係手続きを行う場合には、基幹システムとは別のシステムにおいて行うことなど、今後の検討が必要であろう。

(8) 問に「(m)マイナンバーカードを仮に持ちたくない方がいらっしゃった場合は、どのように進めるのでしょうか。」とあり、大臣は「そのような話は出ておりません。政府全体の話です。」と回答している。

このことは、マイナンバーカードそのものの保有義務がなく、結果としてマイナンバーカードと運転免許証との合体を求めない国民もいるということである。

現在、警察庁では、公安委員会から運転免許証も交付することとしている。

紀要 11 号でも取り上げたが、**運転免許証の効力発揮は交付主義**であり、運転免許試験に合格しただけでは自動車の運転はできない。運転免許証という証券を公安委員会から交付され（運転者が手にしてから）効力が出る。

道路교통法第 95 条は「免許を受けた者は、自動車等を運転するときは、当該自動車等に係る免許証を携帯していなければならない。免許を受けた者は、自動車等を運転している場合において、警察官から第 67 条第 1 項または第 2 項の規定による免許証の提示を求められたときは、これを提示しなければならない。」としている。つまり、マイナンバーカードであれ、スマホ登載であれ、携帯するとともに提示義務がある。

筆者の疑問として解決できていないことは、公安委員会交付の免許証とマイナンバーカードの IC チップ搭載の券面情報、さらにスマホに登載とする 3 形態を同時に行った場合、どれが正本で、どちらが副本になるのか、あるいは両方が正本なのだとすると正本が二本あるということはおかしなことになる。

現在、運転免許証のコピーを携帯して運転していた場合、スマホに画像として撮影している場合には、不携帯違反であることを考えるとコピーや画像ではなさそうである。免許証という券面を希望した場合には免許証を交付、マイナンバーカードに登載希望など複雑化することは避けたいところである。また、免許証不携帯は反則行為であり反則金を支払うが、行政処分の違反点数はない。この辺りは、どう解釈するか解決できていない。

(9) 平井内閣府特命担当大臣記者会見では、「(n)マイナンバーカードというものが、要するにリアルの世界でもデジタルの世界でも、自分を証明できる身分証明書の最高位のものである」，「次の通常国会でそのための法改正をしたい」としている。

この中には、これまで自治事務として都道府県警察で収集管理してきたデータを国が収集管理すること等の法的整理が行われると思う。また、国のデータを民間で活用する（もちろん個人情報情報は除いて）ことになれば、犯罪防止、交通事故防止、災害の被害最小化等に資する AI 活用分析による新しい発想も期待するところである。ところで、運転免許のデジタル化、講習のオンライン化などが進むと、関連団体・業界の業務縮小になってしまう可能性があるものの、本来の設置目的の整理も行われることになろう。ただし、これら

の団体の統一目的は交通事故防止であると明確にすること、自治体にも重複分散している交通事故防止対策及び予算の集約も行われる可能性もあろう。その場合、これまでの啓発事業だけではなく、交通事故多発地点の問題発見と改修、交通安全情報の提供方法や新たな交通安全教育の開発などに資することもあるのではないかと考える。

7 その他の課題や解決の提案

(1) 発行主体、有効期限の違いをどうするか マイナンバーカードに、いろいろな情報を登録することの利便性は理解できるが、発行主体の違いをどのように整理するのだろうか。マイナンバーカード及び健康保険証は市長村長、運転免許証は都道府県公安委員会であり発行主体は異なる。それぞれに法的性格、有効期限があり、更新や記載事項変更、発行、交付機関の変更などが存在する。マイナンバーカードは、身分証明証と電子署名の性格があり、マイナンバーカード自体の更新は 20 歳以上について 10 年ごと、かつ、利用者証明用電子署名及び署名用電子証明証は 5 年である。

運転免許証は、警察許可の性格で、5 年又は 3 年ごとである。

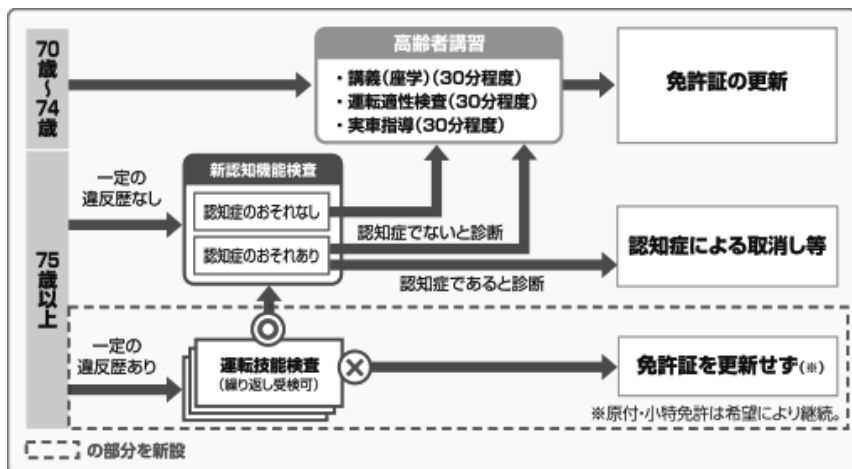
健康保険証は、資格者の性格で、自治体ごとに 1 年又は 2 年の有効期間であり、75 歳になると国民健康保険から後期高齢者医療制度へ切り替わる。また、いろいろな健康保険組合があり、有効期間は異なる。

このようにマイナンバーカードに登録される券面情報について、制度や性格が異なる以上仕方がないことであるが、有効期間や更新、変更などに混乱、間違いが起きる可能性もあり、特殊な事情を除いて統一した有効期間設定や開始時期の統一化が望ましいのではないだろうか。

(2) 高齢者講習制度の改正 令和 2 年 6 月 10 公布、2 年以内に施行する高齢運転者対策・強化を図るための改正があった。内容は下図のとおりである。

75 歳以上の運転者で一定の交通違反がある場合、運転技能検査を行って、適格な場合には、違反のない高齢者講習と同じように認知機能検査を行う。検査の結果、認知症でないと判定された場合には、1 時間 30 分の講習を受け、免許更新を行うというシンプルなものになった。これまでの制度については、複雑で、認知機能の低下程度により、講習時間や内容が異なり、一定

の違反がある場合には臨時認知機能検査を受けるなどが存在する。現行制度は、あと2年程度継続するが、混乱するので詳細の説明を省略する。



引用 一社)全日本交通安全協会資料

(3) 高齢者講習のうち運転技能検査や実車講習についての意見 コロナウィルス感染症なども含め、高齢者が感染すると重症化することが分かっている。そうした中で、高齢者講習が密状態になることを避け、対面ではない方法としてのデジタル化発想は有効であろう。デジタル化よりも大きな課題は、**高齢者講習の長期受講待ち問題**である。統計は存在していないが、長期受講待ち状態や更新を先行して高齢者講習を後から行うような特例措置の中で、万が一にも重大な事故が起きていない保証はなく、長期受講待ちは早期に解消しなければならず、その解消にもデジタル化が貢献すると考えている。

以下は、筆者の私見であるが、公安委員会における講習委託契約の発想が、公益財団法人である交通安全協会に対する事務委託契約と民間企業への事務委託契約が同じ思考で行われていることが遠因にあるのではないだろうか。

交通安全協会は設立の経緯や目的から見ても、その事業は、非営利性、継続性、確実性、公平性等であり、警察外郭団体とも称され、警察が直接行う事務と同じ思考、発想を持った団体である。

しかし、民間企業である自動車教習所は、土地や建物、高い人件費に投資

して、新規運転免許取得者の教習を主に事業展開する企業である。学生などが就職前に免許を取得するための教習期間（繁忙期）は、最も売り上げを上げるチャンスである。民間企業である以上、優先する思考は「利益性」であり、交通安全協会への委託契約とは全く違った発想で契約しなければならない。一例をあげると、公安委員会と教習所との講習委託契約では、単価（入札見積）、講習内容の確実性、書面の正確性に関する条件が設定されるが、予定されている講習実施数（つまり予想される売り上げ）が記載されていない。これでは、危なくて投資はできない。民・民の契約であれば、万が一、計画実施数に到達しない場合（売上貢献が期待できない）には補償、逆に予定数以上に実施した場合のインセンティブ、あるいは、予定通りに実施しない場合のペナルティ条項等も存在するものである。

高齢者講習等の委託講習は、自動車教習所の繁忙期とは関係がなく存在し、利益を上げられる繁忙期を無視すること自体が課題ではないだろうか。

最近、高齢者講習に特化した講習施設も出現しており、高齢者講習に利益性がないとは言えないのである。

免許関係業務のデジタル化を突き進めれば、実車やコース、対面講習や対面式座学という旧来型講習のうち、座学はオンラインに、実車はVR（バーチャルリアリティ）技術を活用した高度シミュレーターの開発が行われよう。公安委員会がこうしたデジタル講習を認定すれば、一気に加速開発が行われることが見えている。

デジタル講習では、高齢受講者の密が防げるだけでなく、実車では行えない危険運転や不注意による衝突事故体験、危険行為のスコア化（見える化）による個別的、エビデンスのある運転注意の指導ができる。さらにこれらのデータ蓄積・利用をすれば、高齢運転者の課題の抜本的対処への展開も期待できる。デジタル化とともに、ビジネス思考、より競争原理が効くアウトソーシング政策を展開することにより、既得権、既成概念を超え、高齢者講習の目的達成を一義にする実効ある委託講習制度へ抜本的に見直す時期に来ていると考える。ただし、公安委員会（警察）が実施する直営方式は、長期受講待ちによる交通環境への危険と直営のコストパフォーマンスを考えなければならない。

(4) 各種講習のコロナ対策 警察庁は、令和2年12月7日「運転免許行政

における今後の新型コロナウイルス感染症対策について」とする通達を発し、国民の更新時講習期間延長を行うこととした。この期間も、令和3年3月31日までであり、紀要が発行されているころにはコロナの一定の収束がみられ、失効することを期待する。また、更新時における優良運転者講習モデル事業としてオンライン実証実験を行うということである。

受講履歴確認、講習効果測定に関する懸念もあるが、これについては講習重点の質問に回答すること受講確認を担保しつつ効果確認も可能であろう。

筆者も、最近、更新時講習を受けたが、感染防止の面から更新手続きに多人数が並ぶこと、現金を扱うこと、講習室に多人数の受講者が入ることを考えるとオンライン申請・講習が可能であれば受講したのと考えられる。

ただし、先にも述べているが、オンライン申請や講習は優良運転者のメリットとすることが、結果として国民の求めている交通事故防止に資するものであると考えられる。

多数違反者は、やはり対面での講習が必要ではないだろうか。

令和3年1月23日の読売新聞紙面では、神奈川県警察において「指定自動車教習所を卒業した者」について、公安委員会の行う学科試験の受験予約をインターネット経由で行うとの報道があったが、学科試験教室における密を防ぐための管理のためにも事前予約は効果的と考えられる。

(5) 教習オンライン化は規制緩和で進む 講習と似たものにいわゆる自動車学校における教習もオンライン化できる。前記の通り、自動車教習所は民間企業であり、その学科教習サービスである。教習カリキュラムは公安委員会による指定を受けているので一定のコントロールはあるが、教習は絶対対面限定としてはいないように思う。公安委員が規制緩和を行えば、民間企業としての努力で可能、大学授業のオンラインと同じ理屈である。本件については、令和2年12月10日、「指定自動車教習所におけるオンラインによる学科教習の実施について」とする通達が警察庁から出され緩和されている。

(6) 読み取り装置 IC運転免許証、マイナンバーカード、スマホといろいろなものが存在した場合、確認のための警察装備品が多くなる。装備品が多くなることは、警察における管理が難しくなることでもある。

(7) 手数料徴収課題 今回は、現状で公開されている資料により、運転免

許のデジタル化について述べた。システム化に付随する課題は、まだ、多くある。例えば、これまでの住所地における更新主義からどこでも更新手続きができることになると、これまで都道府県の収入となっていた手数料の徴収方法やその分配方法をどうするのかという課題も存在する。

場合によっては、手数料収入を見込んだ予算化の見込みが狂う可能性がある。例えば、手数料徴収方法として、東京都は現金、多くの道府県では道府県収入証紙方式となっている。

証紙方式は特許の申請でも高額の見込みが狂っているというが、すべての手数料徴収方法が変わる可能性がある。

報道によると、茨城県警察ではクレジットカード決済も可能としたという。

運転免許手数料の徴収がクレジットカード決済できるということは、都道府県が行っている免許以外の手数料についても、同様にクレジットカード決済可能であり、更に、他の IC カード決済も可能であるということになる。

複雑に絡み合った公共交通機関ですら交通系 IC カード利用が可能であり、加速度的に普及が進むことになろう。システムが入ることにより多少の混乱も起き、統一化による費用対効果をどのように算定、活用するのかなど細かな疑問もある。これらは都道府県と警察、警察庁と都道府県警察で話し合いが行われるであろう。

8 おわりに

筆者は、交通警察部門におけるデジタル化や統計分析などを活用した事故防止、より国民に納得感がある交通取り締まりといったことについて述べてきた。いずれにせよ、デジタル化は避けられないのであるから、徹底したセキュリティ対策、厚労省システムのような不具合の連続、放置は許されない。免許は国民に密接しており、利便性の確保、道路交通法の目的達成、信頼性・安定性に期待している。

今回のテーマとは直接関係ないが、筆者は元警察官であり気になることとに「給付金詐欺」がある。本当に困っている事業者に給付や低利・無利子融資がスピード感をもって行われるべきである。ただ、詐欺行為は徹底した対応が必要であり、デジタル化が進んでいけば防止できたと考えられ残念であ

る。警察業務のデジタル化は、警察責務である犯罪や交通事故の未然防止、災害被害の最小化、公共の安全と秩序維持のために有効なものであって欲しい。単に紙帳票を電磁記録に、アナログをデジタルに置き換えるだけではなく、既存概念、既得権益、レガシーシステムを脱却しつつ、警察責務達成のため、「人間(国民)のために、人間(警察職員)しかできないことを」、Well-being、マネジメント発想の施策、いや、真の改革が実現できるよう期待している。

本稿は、令和3年2月の報道や国会、大臣記者会見からの外部的な資料の確認にとどまっており、また、能力不足から本質的な研究がなされていない。

皆様からの、ご批判、ご指摘いただければ幸甚である。

引用及び参考資料

- | | |
|---|--|
| 首相官邸 | 新型コロナウイルス感染症に備えて
～一人ひとりができる対策を知っておこう～ |
| 内閣官房 | 新型コロナウイルス感染症対策 |
| 厚生労働省 | 新型コロナウイルス感染症について |
| 内閣府 | デジタル化の現状と課題 |
| https://www.kantei.go.jp/jp/singi/digital_kaikaku/dail/siryou.pdf | |
| | 第1回デジタル改革関連法案WG(令和2年10月15日) |
| 内閣府 | 小此木大臣記者会見要旨 令和2年10月16日
平井内閣府特命担当大臣記者会見要旨 令和2年11月10日 |
| 内閣府 | デジタルガバメント閣僚会議資料 令和元年6月4日
「マイナンバーカードの普及とマイナンバーカード活用の促進に関する方針(案)・・・マイナンバー制度及び国と地方のデジタル基盤抜本改善」WG 令和2年6月30日 |
| 内閣府 | 「デジタル・ガバメント実行計画」 令和2年12月25日
閣議決定 資料 |
| 警察庁 | 警察庁デジタルガバメント長中期計画
警察庁説明資料(運転免許証のデジタル化) |