

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	道路交通法改正の内容と主な国会論議 ーレベル4の自動運転の実現に向けた制度の創設、電動キックボードの交通ルールの整備などー
著者 / 所属	上原 啓一 / 内閣委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	449号
刊行日	2022-9-9
頁	3-13
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/ripou_chousa/backnumber/20220909.html

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください (TEL 03-3581-3111 (内線 75013) / 03-5521-7686 (直通))。

道路交通法改正の内容と主な国会論議

— レベル4の自動運転の実現に向けた制度の創設、 電動キックボードの交通ルールの整備など —

上原 啓一

(内閣委員会調査室)

1. はじめに
2. 道路交通法改正案の提出の経緯
3. 道路交通法改正案の概要
4. 主な国会論議
5. おわりに

1. はじめに

令和4年4月19日、道路交通法の一部を改正する法律案（閣法第52号。以下「道路交通法改正案」という。）が成立した（令和4年法律第32号、4月27日公布）¹。

今般の道路交通法改正案は、①運転者がいない状態での自動運転に係る許可制度の創設、②電動キックボード等の交通ルールに関する規定の整備、③運転免許証と個人番号カードの一体化に関する規定の整備を主な内容としている。

本稿では、道路交通法改正案の提出の経緯及びその概要について改正項目ごとに解説した後、主な国会論議について紹介する。

2. 道路交通法改正案の提出の経緯

（1）自動運転に係る許可制度の創設

自動車の自動運転については、運転者のミスに起因する交通事故の削減や、円滑な交通による渋滞緩和を図る等の観点から、官民一体でその制度整備が進められてきており、既

¹ 道路交通法改正案の審議経過等に関する情報については、参議院ウェブサイト「議案情報」〈<https://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/kousei/gian/208/meisai/m208080208052.htm>〉を参照。本稿に掲載されているウェブ情報の最終アクセスは令和4年8月23日。

に、以下の図表 1 に示す自動運転レベル 3 までについては、令和元年の道路交通法の一部改正により必要な措置が講じられた。その後政府は、レベル 4 に対応するために必要な措置について検討を進めてきた。

図表 1 運転自動化レベルの定義の概要

レベル	概要	操縦の主体	対応する車両の呼称
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行			
レベル 0	運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者	—
レベル 1	システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	運転支援車
レベル 2	システムが縦方向又は横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	
自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転タスクを実行			
レベル 3	システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム （作動継続が困難な場合は運転者）	条件付自動運転車 （限定領域）
レベル 4	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム	自動運転車 （限定領域）
レベル 5	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行	システム	完全自動運転車

（出所）高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「官民 ITS 構想・ロードマップ」（令和 3 年 6 月 15 日）より筆者作成

政府は、ITS²・自動運転に係る政府全体の戦略として「官民 ITS 構想・ロードマップ」（令和 3 年 6 月 15 日 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議）を策定し、2022 年度（令和 4 年度）目途で限定地域における遠隔監視のみ（レベル 4）の無人自動運転移動サービスを実現し、2025 年度（令和 7 年度）目途に同サービスを 40 か所以上へ展開することを目標とした。

また、「成長戦略フォローアップ」（令和 3 年 6 月 18 日閣議決定）においては、2022 年度（令和 4 年度）目途に限定地域で、遠隔監視者 1 人での 3 台以上の車両の同時走行を可能とするため、引き続き技術開発・実証を行うとともに、遠隔監視者の関与の在り方等について結論を得て、2022 年度のできるだけ早期に必要な制度整備を行うとされた。

道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）を所管する警察庁では、令和元年度から、レベル 4 の自動運転の実現に向けた調査研究が行われており、令和 3 年 12 月に公表された「令和 3 年度自動運転の実現に向けた調査検討委員会検討結果報告書」で、以下の方向性が示された。

・「運転者」の存在を前提としない自動運転システムであることについて、道路運送車両法令に適合していることが必要

² Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）の略。道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称である。

- ・自動運転システムでは履行できない「運転者」の義務に対応するための措置を義務付け、その実施体制等を都道府県公安委員会が審査
- ・遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスが導入される地域の理解を得ることが必要
- ・計画に記載された事項を遵守していない場合等には、行政処分を行うことができるようにすることが必要

(2) 電動キックボード等の交通ルールに関する規定の整備

近年、技術の進展等により、電動キックボード、自動配送ロボット等の多様な電動モビリティが開発されており、これらの更なる活用を目指して各地で実証実験が行われている³。

このような新たな電動モビリティについては、我が国の既存の交通ルールの下では十分にその性能や利便性を生かすことができない可能性が指摘されており、政府は、新たな交通ルール等の在り方の見直しに向けた検討を進めてきた。

「成長戦略実行計画」（令和3年6月18日閣議決定）においては、電動キックボードの公道での走行について、「最高速度等に応じた新たな車両区分の設定、走行場所、ヘルメットや免許の可否等、交通ルールに関する制度改正を検討し、その結果を踏まえ、本年度のできるだけ早期に、関連法案の提出を行う」とされた。



電動キックボード（筆者撮影）

警察庁では令和2年度から「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」（以下「有識者検討会」という。）を開催し、新たなモビリティに係る安全性や利便性について詳細に分析するとともに、専門家の意見を聴きながら、多様な交通主体全てにとっての新たな交通ルールの在り方について検討を行ってきた。有識者検討会は令和3年12月に報告書を公表し、電動モビリティについて、以下の方向で交通ルールを策定することが適当であるとした。

- ・一定の大きさ以下の電動モビリティを最高速度に応じて3分類（①歩道通行車、②小型低速車、③既存の原動機付自転車等）

³ 例えば、電動キックボードについては、令和元年10月、生産性向上特別措置法（平成30年法律第25号）の新技術等実証制度（いわゆる「規制のサンドボックス制度」）に基づいた新技術等実証計画が認定され、シェアリング事業の実施に向けた実証実験が開始された。なお、同法は、令和3年6月、産業競争力強化法等の一部を改正する等の法律（令和3年法律第70号）の施行により廃止され、規制のサンドボックス制度は、産業競争力強化法（平成25年法律第98号）に移管された。同制度は、新しい技術やビジネスモデルを用いた事業活動を促進するため、期間や参加者を限定すること等により、既存の規制の適用を受けることなく、新しい技術等の実証を行うことができる環境を整えることで、迅速な実証を可能とするとともに、実証で得られた情報・資料を活用できるようにして、規制改革を推進する制度である。

- ・電動キックボード等の小型低速車については、運転免許の必要性までは認められないが⁴、一定の年齢制限を設けることが適当
- ・小型低速車及び自転車の運転者のヘルメット着用を促進するため、法的義務や啓発の在り方の検討が必要
- ・自動配送ロボット等の無人走行する歩道通行車については、走行させる主体を行政機関が把握するための制度を整備

（3）運転免許証と個人番号カードの一体化に関する規定の整備

平成25年5月に「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」（平成25年法律第27号。以下「マイナンバー法」という。）を始めとする番号関連法が成立し、行政事務の効率化、国民の利便性向上、公平・公正な社会の実現のための社会基盤として、平成28年1月からマイナンバー（個人番号）制度が実施されている。

個人番号カード（マイナンバーカード）は、マイナンバー法第17条第1項の規定に基づき、本人がその交付を申請することにより交付され、個人番号カードの券面には氏名、生年月日、住所、個人番号（マイナンバー）と本人の顔写真等が表示され、個人番号カードのICチップには、券面の記載事項が記録されているほか、電子証明書の機能が搭載されている。個人番号カードの交付状況は、交付枚数約5,815万枚、人口に対する交付枚数率約45.9%（令和4年7月末現在）である⁵。

政府は、令和2年6月から、「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」（以下「ワーキンググループ」という。）において、マイナンバー制度の利活用範囲の拡大を目指し、運転免許証その他の国家資格証のデジタル化について検討を進め、同年11月、警察庁は、運転免許証の情報を個人番号カードのICチップに登録して一体化するとともに、運転免許情報を管理するシステムの全国共通化に向け、警察庁がIT総合戦略室（当時）と連携して統一的な共通基盤を整備し、各府県警察が共通基盤に移行していく方向性を示した⁶。

令和2年12月11日にワーキンググループで取りまとめられた報告では、「運転免許証について、2024年度（令和6年度）末にマイナンバーカードとの一体化を開始する。双方のシステムを連携させることにより、住所変更手続のワンストップ化、居住地外での迅速な運転免許証更新やオンラインによる更新時講習受講が可能になる。これに先立ち、警察庁及び都道府県警察の運転免許の管理等を行うシステムを2024年度（令和6年度）末までに警察庁の共通基盤上に集約する」とされた。同報告は「デジタル・ガバメント実行計画」の一部としてデジタル・ガバメント閣僚会議において決定され、令和2年12月25日に閣議決定された。また、令和3年12月24日に閣議決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」においても、同様に「マイナンバーカードと運転免許証との一体化の実現」が盛

⁴ 現行の道路交通法では、電動キックボードと呼ばれるものの多くは原動機付自転車に分類され、その運転には運転免許が必要とされている。

⁵ 総務省ウェブサイト<https://www.soumu.go.jp/kojinbango_card/kofujokyo.html>を参照。

⁶ 令和2年11月10日のワーキンググループにおける警察庁の説明。

り込まれている。

3. 道路交通法改正案の概要

(1) 自動運転に係る許可制度の創設

ア 特定自動運行の許可

①レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転（特定自動運行）を行おうとする者は、都道府県公安委員会の許可が必要であるとし（第75条の12第1項）、許可を受けようとする者に対し、特定自動運行計画を都道府県公安委員会に提出することを義務付け（同条第2項）、②都道府県公安委員会は、許可をしようとするときは、市町村の長等の意見を聴かなければならないこととしている（第75条の13第2項）。

イ 許可を受けた者（特定自動運行実施者）の遵守事項

特定自動運行の許可を受けた者（特定自動運行実施者）の遵守事項として、①特定自動運行計画に従って特定自動運行を実施（第75条の18）、②遠隔監視装置を設置し、遠隔監視を行う者（特定自動運行主任者）を配置（第75条の20第1項第1号）、③特定自動運行主任者等に対する教育の実施等（第75条の19第1項）を定めることとしている。

ウ 自動運転システムで対応できない場合の措置

自動運転システムで対応できない場合の措置として、交通事故の場合等には、特定自動運行主任者等による対応を義務付けることとしている（第75条の23等）。

エ 行政処分等

都道府県公安委員会は、特定自動運行実施者等が法令に違反したときは、指示、許可の取消し等を行うことができることとするとともに（第75条の26、第75条の27）、警察署長は、特定自動運行において交通事故等があったときは、許可の効力の仮停止ができることとしている（第75条の28）。

(2) 電動キックボード等（特定小型原動機付自転車）の交通ルールに関する規定の整備

ア 定義（最高速度、車体の大きさ等）

現在、電動キックボードと呼ばれるものの多くは、道路交通法上の原動機付自転車に分類されるが、道路交通法改正案では、原動機付自転車のうち、車体の大きさ及び構造が自転車道における他の車両の通行を妨げるおそれのないものであり、かつ、その運転に関し高い技能を要しないものである車として内閣府令で定める基準に該当する車両⁷（第2条第1項第10号ロ）を「特定小型原動機付自転車」と定義することとしている（第17条第3項）。

イ 運転することができる者

現行の道路交通法では、原動機付自転車の運転には運転免許が必要とされているが、道路交通法改正案では、特定小型原動機付自転車の運転には運転免許を要しないこととするとともに（第84条第1項）、16歳未満の運転を禁止することとしている（第64条の2

⁷ 最高速度：20km/h以内、車体の大きさ：長さ190cm×幅60cm以内（普通自転車相当）が想定される。

第1項)。また、特定小型原動機付自転車の販売やシェアリング事業を行う者に対し、特定小型原動機付自転車の購入者又は利用者への交通安全教育を行う努力義務を課すこととしている（第108条の32の4）。

ウ 通行場所

特定小型原動機付自転車は、車道通行（第17条第1項）を原則とするとともに、特定小型原動機付自転車のうち、最高速度の制御⁸とそれに連動する表示をした場合等には、例外的に歩道（自転車通行可の歩道のみ）、路側帯の通行を可能とすることとしている（第17条の2及び第17条の3）。

エ 乗車用ヘルメット

現行の道路交通法では、原動機付自転車の運転者には乗車用ヘルメットを着用することが義務付けられているが、道路交通法改正案では、特定小型原動機付自転車の運転者に乗車用ヘルメット着用の努力義務を課すこととしている（第71条の4第3項）。

オ 違反者に対する措置

今回の道路交通法改正案で「特定小型原動機付自転車」を規定し、道路交通法第125条以下に規定されている交通反則通告制度及び同法第51条の4に規定されている放置違反金制度の対象とすることとなる。また、自転車の運転と同様に、運転免許制度における取消・停止処分等ができない特定小型原動機付自転車の運転について、悪質・危険な違反行為を繰り返す者に対し、都道府県公安委員会が講習の受講を命ずることができることとしている（第108条の3の5第1項）。

図表2 現行の原動機付自転車と特定小型原動機付自転車の比較

	原動機付自転車（現行）	特定小型原動機付自転車
運転免許	必要	不要（ただし、16歳未満の者については運転を禁止）
通行場所	車道	車道、普通自転車専用通行帯、自転車道 ※最高速度の制御（6 km/h）とそれに連動する表示をした場合には、例外的に歩道（自転車通行可の歩道のみ）、路側帯の通行可
乗車用ヘルメット	義務	努力義務

（出所）警察庁資料より筆者作成

（3）運転免許証と個人番号カードの一体化に関する規定の整備

ア 一体化の方法等

①免許を受けようとする者や免許証を所持する者から申請があれば、免許センター等において、運転免許に係る情報（以下「特定免許情報」という。）を個人番号カードに記録することができること（第95条の2第1項）、②本人の希望に応じ、特定免許情報が記録された個人番号カードのみを所持することも、個人番号カードと免許証の両方を所持することも可能とすること（第95条の2第6項、第7項）、③自動車等を運転するときは、

⁸ 6 km/h以内が想定される。

免許証又は特定免許情報が記録された個人番号カードのいずれかを携帯することが必要であること（第95条の2第7項）等を規定している。

イ 住所変更手続等のワンストップ化

特定免許情報が記録された個人番号カードのみを所持する者は、転居等の際に個人番号カードの住所等を変更すれば、警察への届出を要しないこと等を規定している（第95条の5第3項）。

4. 主な国会論議

（1）レベル4の自動運転

ア 自動運転レベル4において道路交通法改正案が対応している範囲

道路交通法改正案の審議においては、自動運転レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転のうち、道路交通法改正案が対応しているもの（特定自動運行）の範囲について議論がなされた。二之湯国家公安委員会委員長（当時。以下「二之湯大臣」という。）は、「現在の技術水準を踏まえて、運転自動化のレベル4に相当する運転者がいない状態での自動運転のうち、限定地域における遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスを念頭に置いている」と答弁した⁹。

また、道路交通法改正案では、個人が自動運転を行うことも想定されているのか否かについて、警察庁は、「個人が特定自動運行を行うことを排除するものではないと考えているが、今回の改正案では、限定地域での遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスを念頭に置き許可基準を定めるところでもあり、通常は事業者等の法人によって行われるだろう」と答弁した¹⁰。

さらに、自動運転車の高速道路走行について、警察庁は、「限定地域における高速道路を一部利用した特定自動運行も排除するものではなく、対象になるとは考えている」と答弁する一方で、「まだまだ技術的にはハードルが高いのではないかとともに述べた¹¹。

イ 特定自動運行実施者の遵守事項（特定自動運行主任者等に対する教育）

道路交通法改正案では、特定自動運行の許可を受けた者（特定自動運行実施者）の遵守事項の一つとして、遠隔監視を行う特定自動運行主任者等に対する教育の実施が義務付けられている（第75条の19第1項）。この教育の内容について、警察庁は、「特定自動運行に必要な交通ルール、使用する自動運行装置の性能や使用条件、遠隔監視装置の使用方法等のほか、特定自動運行において交通事故が発生した場合における対応の手順などを定めることを検討している」と答弁した¹²。

ウ 自動運転システムで対応できない場合の措置（交通事故時の対応）

道路交通法改正案では、交通事故の場合等には、特定自動運行主任者等による対応を義務付けることとしている（第75条の23等）。特定自動運行中の事故時の人命救助対策に

⁹ 第208回国会参議院内閣委員会会議録第9号12～13頁（令4.4.12）。以下、発言部分のかぎ括弧（「」）内の文章は、逐語的な引用ではなく、一部を省略したり、文体を整えるなどの調整を行ったものである。

¹⁰ 第208回国会衆議院内閣委員会会議録第19号11頁（令4.4.15）

¹¹ 第208回国会衆議院内閣委員会会議録第19号19頁（令4.4.15）

¹² 第208回国会参議院内閣委員会会議録第9号13～14頁（令4.4.12）

ついて、警察庁は、「今回の改正案では、遠隔監視を行う特定自動運行主任者を配置する義務を課すとともに、特定自動運行主任者が交通事故発生時に消防機関に通報するなど必要な対応を行わなければならないこととしており、その対応が適切に実施されることを担保するための基準を定めた上で、これを履行するための措置を特定自動運行計画に記載させ、都道府県公安委員会が審査することとしている」と答弁した¹³。

エ 特定自動運行中の交通事故における責任の在り方

特定自動運行中の交通事故における刑事責任について、法務省は、「一般論として、特定自動運行に関して過失がない場合には、人が死傷したとしても、刑法第211条前段の業務上過失致死傷罪は成立しない」と答弁した¹⁴。また、民事責任について、国土交通省は、「国土交通省の有識者検討会における検討結果等を踏まえた政府決定により、自動車損害賠償保障法に基づき、運行供用者が損害賠償責任を負うこととしているが、運行供用者が、自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと等の法定の免責要件を証明した場合には損害賠償責任を免れることとなる」と答弁した¹⁵。

(2) 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通ルール

ア 電動キックボードに関する交通ルールを規定するに至った背景等

今回の道路交通法改正案によって電動キックボードに関する交通ルールを規定するに至った背景等について、警察庁は、「電動キックボードは、いわゆるラストワンマイルの問題を解決するための交通手段となり得るものであり、観光等における移動手段としても活用し得るものであることから、地方自治体や公共交通機関により電動キックボード等の活用に向けた取組が行われているほか、製造事業者により三輪タイプの開発が進められており、若年層に限らず、高齢者も含めた幅広い年代での手軽な移動手段として活用が見込まれるなど、一定の社会的有用性があると考えている」と述べた上で、「今回の改正案では、電動キックボードのうち、性能上の最高速度や大きさが自転車と同程度のものを原動機付自転車から切り出して、自転車と同様の交通ルールを定めることにより、守るべき交通ルールが明確化され、その内容を周知徹底することにより、交通秩序の確立につながる」との考えを示した¹⁶。

イ 電動キックボードに係る交通事故の検挙件数に対する評価

電動キックボードに関する交通違反の検挙件数が令和3年9月から令和4年2月までの6か月間で168件あった。これに対する政府の見解を問われ、二之湯大臣は、検挙数の評価を一概に述べることは困難としつつ、「今回の改正を契機として電動キックボードの事故が急増することのないように、電動キックボードの守るべき交通ルールについての広報啓発や悪質、危険な違反に対する厳しい取締りを徹底することが大変重要であり、引き続き、関係省庁や事業者と連携して安全対策にしっかりと取り組むよう警察を指導

¹³ 第208回国会衆議院内閣委員会議録第19号19頁（令4.4.15）

¹⁴ 第208回国会参議院内閣委員会議録第9号13頁（令4.4.12）

¹⁵ 同上

¹⁶ 第208回国会参議院内閣委員会議録第9号4頁（令4.4.12）

していきたい」と答弁した¹⁷。

ウ 電動キックボードの運転における運転免許の要否

電動キックボードの運転に運転免許を要しない理由について、警察庁は、「電動キックボード等の特定小型原動機付自転車については、その大きさ、性能上の最高速度が自転車と同程度であることから、今回の改正案では自転車と同様の交通ルールを定め、免許を要しない形にしている」と答弁した¹⁸。

エ 電動キックボードに関する交通ルールの規制緩和の是非

電動キックボードが普及した海外では、接触事故等の問題が相次ぎ、歩道の通行禁止や免許の義務化など規制を強化する国がある中で、我が国において規制を緩和する点について、警察庁は、「警察庁の有識者検討会の調査によって明らかになった外国の制度も参考としつつ、我が国の実情に応じた交通ルールを定めることとした」と答弁した¹⁹。また、二之湯大臣は、「今回の改正案の内容は、道路交通法における原動機付自転車に関する規定の内容を踏まえつつ、特定小型原動機付自転車という車両の特性に応じてふさわしいルールを作成したものであり、単に規制を緩和したという指摘は当たらない」との考えを示した²⁰。

オ 電動キックボードの外観表示の必要性

電動キックボードの車両について、特定小型原動機付自転車と既存の原動機付自転車では、適用される交通ルールが異なるにもかかわらず、両者が外観上酷似しているため、両者の区分が瞬時に認識できるような外観表示の必要性が質疑の中で指摘された。国土交通省は、「特定小型原動機付自転車には、既存の原動機付自転車を含む他の車両区分と外観上区別するため、周囲の歩行者等から見て判別可能な一定の周期で点滅する識別点滅灯火の設置を義務付けることとしている」旨答弁した²¹。

カ 乗車用ヘルメットの着用促進策

乗車時におけるヘルメットの着用は、事故による致死率の低下につながるものであるが、道路交通法改正案では、電動キックボード等の特定小型原動機付自転車の運転者のヘルメット着用が努力義務とされている（第71条の4第3項）。乗車用ヘルメットの着用義務化の考えはないのか問われ、警察庁は、「電動キックボード等の特定小型原動機付自転車については、その大きさ、性能上の最高速度等が自転車と同程度であることから、自転車と同様の交通ルールを定めることとし、ヘルメットの着用についても同様に取り扱いたい」との考えを示した上で、「警察としては、着用促進に向けて広報啓発に努めるなど、しっかりと取り組んでいきたい」と答弁した²²。

また、電動キックボード等の運転者に対するヘルメット着用の努力義務に関連して、全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務（第63条の11）が規定さ

¹⁷ 第208回国会参議院内閣委員会会議録第9号5頁（令4.4.12）

¹⁸ 第208回国会参議院内閣委員会会議録第9号16頁（令4.4.12）

¹⁹ 第208回国会参議院内閣委員会会議録第9号20頁（令4.4.12）

²⁰ 同上

²¹ 第208回国会参議院内閣委員会会議録第9号2頁（令4.4.12）

²² 第208回国会参議院内閣委員会会議録第9号16頁（令4.4.12）

れることを踏まえ、自転車乗用者のヘルメット着用促進策について、二之湯大臣は、「ヘルメット着用率の向上を図るためには、頭部の保護の重要性やヘルメット着用による被害軽減効果を更に周知する必要がある」との考えを示した²³。

キ 電動キックボードに関する安全教育、交通ルールの周知徹底

電動キックボードに関する安全教育の在り方や交通ルールの周知徹底についても質疑がなされた。警察庁は、「事業者と関係省庁とで組織した官民協議会において、利用者に対する実効的な交通安全教育の在り方を検討していくこととしているほか、電動キックボード等に関する交通ルールをまとめたパンフレット等を作成して配布するなど、広く国民に対して広報啓発を実施していきたい」旨答弁した²⁴。

(3) 運転免許証と個人番号カードの一体化

ア 運転免許証と個人番号カードの一体化の普及の見通し

政府は、運転免許証と個人番号カードの一体化を2024年度（令和6年度）末に開始するとの方針を示しているが、その普及の見通しについて質疑があり、警察庁は、「一体化の推進はデジタル社会の実現に資するものであり、本改正案が成立した場合には、警察と関係省庁、市町村等が連携しながら、警察署の窓口や自動車教習所などにおいて一体化することの意義やメリットを広報することによって運転免許証と個人番号カードの一体化が広く普及するように取り組んでいきたい」と答弁した²⁵。

イ 個人番号カードに関する情報の保護

個人番号のデータが、犯罪捜査等、他の目的に使われないことの制度的担保について、二之湯大臣は、「電子署名等に係る地方公共団体情報システム機構の認証業務に関する法律の規定に基づき、個人番号カードに関する情報を管理する地方公共団体情報システム機構のシステムから最新の住所、氏名及び生年月日の情報の提供を受けることとなっているが、個人番号を含め、それ以外の個人番号カードに関する情報を取得することができる仕組みではなく、また、マイナンバー法において、何人も法令の規定によらずに個人番号を収集・保管してはならないとされており、警察が必要のない個人番号カードに関する情報を収集・保管することとならないように、制度的にもシステムの的にも担保することとされている」と答弁した²⁶。

ウ 免許情報記録個人番号カードの提示による免許情報確認

個人番号カードの提示のみでは視覚的には免許情報が確認できないため、免許情報記録個人番号カードの提示による免許情報の確認が行われる際には、これまでよりも時間が掛かり、取締り等の効率が悪くなるのではないかとの指摘がなされた。二之湯大臣は、「運転免許証と一体化された個人番号カードの免許情報の読み取りについては、それぞれの警察官が携帯端末を用いて行うこととしているため、取締り等に支障は生じない」

²³ 第208回国会参議院内閣委員会会議録第9号9～10頁（令4.4.12）

²⁴ 第208回国会参議院内閣委員会会議録第9号3頁（令4.4.12）

²⁵ 第208回国会参議院内閣委員会会議録第9号12頁（令4.4.12）

²⁶ 同上

と答弁した²⁷。

5. おわりに

道路交通法改正案の国会審議の際には、電動キックボードの試乗等の視察が行われたほか、各改正項目について広範多岐にわたる質疑が行われているが、質疑の中では、レベル4の自動運転に関する制度の在り方や電動キックボードに係る交通ルールの整備等について議論が集中した。

こうした新たな制度の運用に先立ち、道路交通法改正案の国会質疑において、自動運転については、自動運転を実施する者に求められる能力等が問われ、また、電動キックボードについては、新たな交通ルールの周知徹底、交通安全教育、指導取締り、乗車用ヘルメットの着用促進等の課題が指摘されており、参議院及び衆議院の内閣委員会における附帯決議²⁸においても、これらの課題に言及している。

今後、改正道路交通法は段階的に施行（公布後6月以内～3年以内）されることになるが、政府においては、これら諸課題に十分対応できるよう、附帯決議等を踏まえて適切な措置を講ずることが求められる。

(うえはら けいいち)

²⁷ 第208回国会参議院内閣委員会会議録第9号21頁（令4.4.12）

²⁸ 道路交通法改正案に対する附帯決議の情報については、参議院ウェブサイト「議案情報」〈https://www.sangiin.go.jp/japanese/gianjoho/ketsugi/208/f063_041201.pdf〉、衆議院ウェブサイト〈https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_rchome.nsf/html/rchome/Futai/naikakuBB5F57D962B8735549258828002A2E4E.htm〉を参照。