

消費者問題特別委員会 質問研究会 次 第

2010年2月3日(水) 8:00～
衆議院第二議員会館第1会議室

1. 開 会

2. 挨拶

3. 講 演 講 師：日本女子大学 家政学部 准教授 細川 幸一 先生
テーマ「サイレント・マジョリティの声を聞くことこそが『友愛政治』
～ ケネディ大統領の消費者問題特別教書から学ぶ」

4. 質疑応答

5. その他

サイレント・マジョリティの声を聞くことこそが『友愛政治』 ～ケネディ大統領の消費者問題特別教書から学ぶ～

細川幸一*

1. はじめに

消費者問題・生活者問題は自民政権下では経済発展の結果生じる付随的問題としか認識されてこなかった。「経済が発展し、企業が潤えば、消費者・生活者にも分配してやる」、そんな発想であった。公害や薬害などで健康被害を受けた経済発展の被害者に対しても小出しの救済を与えただけで済ませてきた。貪欲な「ノイズィー・マイノリティ」が政治を支配し、善良で控えめな市民すなわち「サイレント・マジョリティ」の声が政治・行政に届かなかったのである（例：「水俣はあまりに蝸ヶ間に遠すぎた」）。こうした声を反映した政治こそが「友愛政治」であり、その重要性に気づいた政治家がジョン・F・ケネディ米国大統領であった。

2. 消費者の三重苦

消費者が被害を受けてその被害回復を求めた場合、日本の法制度ではその実現はなかなか難しく、消費者には三重苦があると考えられる。

消費者被害は、通常、事業者の不当な行為や過失等によって生ずるから、まずは消費者自らが与えられた権利を当該事業者に対して主張し、最終的には司法手続きによって十分な救済がなされることが基本である。しかし、消費者自らが利用できる民事消費者法の整備は未だ十分とは言えず、司法が消費者にとって権利回復のための手段として必ずしも十分機能していないことは周知の事実である。これが第一番目の「苦」である。

消費者が自ら権利回復できないとすれば、行政が消費者に代わって事業者の違法行為を是正し、かつ消費者の被害救済に一定の役割を果たすことが期待される。実際には、日本の消費者法は私法ではなく、行政法規（取締り法規）が中心であった。従って、被害回復を含めて消費者のために行政が積極的に活躍してくれれば良いのだが、それも期待できない。これが二番目の「苦」である。いわゆる主務官庁は事業者に対する規制権限は有していても、その行使には従来は消極的であり、仮に何らかの行政処分をする場合でも非常に甘い処分しかしないことが多い。また、主務大臣の行政処分の内容には被害者の救済は含まれない。一方、国民生活センターや消費生活センターにおける被害救済は当事者の自主的な合意を促すことが基本であり、事業者が受け入れを拒否したり、あるいははじめから行政を相手にする姿勢がなければほぼお手上げの状態である。すなわち、消費者は十分な権利も与えられていないことに加え、行政も頼りにならないこととなる。

それでも行政の不作为を消費者が追及し、それを是正させることができれば良いのだが、なかなかそうはいかない。それが三番目の「苦」である。主婦連ジュース裁判がその典型である。行政による不利益処分を直接受けた者（消費者問題で言えば、事業者）には異議申し立て権が認められているが、行政が、消費者等の国民一般のための事業者に対する不利益処分をしなかったとか甘すぎるといった場合に、消費者等の一般国民の行政に対する不服申し立てはほとんど認められてこなかった（反射的利益論）。

* 日本女子大学家政学部准教授。専門は消費者政策、消費者教育。国民生活センター調査室長補佐、米国ワイオミング州立大学ロースクール客員研究員などを経て現職。主な著書に『消費者政策学』（成文堂）。一橋大学法学博士。

3. 消費者行政の意義と課題を語ったケネディ

ケネディ大統領の「消費者の利益保護に関する特別教書」（1962年）における消費者の4つの権利（安全である権利、知らされる権利、選ぶ権利、意見を聞いてもらう権利）は有名であるが、私は、教書を締めくくる以下の言葉に注目したい。

「我々全員が消費者である。従って以上述べてきたような消費者の利益のための行動、申し入れは、実は我々すべての者の利益に他ならない。このような諸計画を実行するのに必要な予算はそれほど大きなものではない。しかし、それは、我が国の自由競争を原則とする経済体制を強化し、我々の生活水準、保健衛生水準、更には伝統的に高い道徳律に貫かれてきた我が国の商業行為の典型を更に強化するのに大きな利益をもたらしてくれるものである。

私は、この特別教書の進言や要求が政府機関全体をして消費者の要望へ眼を向けさせるのに役立つことを心から願う。一般消費者の声は彼らが組織化されていないが故に、彼らより少数であるが効果的に組織化された団体の声程に強くワシントンまで届かないことがある。そして彼らの意見は明確に伝達されているとは限らない。しかし、我が国に経済的・政治的民主主義がある限り、政府が決定する事項のひとつひとつの中で、消費者の利益を保護する義務を分かち持つものである。その義務を政府が遂行できるようにするため、議会及びすべての行政機関に力を貸していただけるようお願いする。」

ここでの内容は以下の4点に集約できる。①消費者政策は我々すべての者の利益となる。②その実行のコストはそれほどでもないが、経済体制の健全化とそれによる国民が受ける恩恵は非常に大きい。③消費者の声はそれが組織化されていないが故に、政治に反映されにくい。④経済的・政治的民主主義の実現に向けて消費者の利益を確保することは政府の義務である。

消費者政策は声の大きい少数の者に影響されやすい。政府の決定により不利益を受けると感じる事業者・事業者団体は金、人を総動員して政治に働きかける。一方、通常、消費者被害は多数少額被害を特徴とし、消費者は市場に点在してお互いの接点をもたないから、結束できない。また、事業者はリピートプレーヤーとして問題の対応に長けているし、縦割り行政の中で官僚との交流も深く長い。一方、消費者は情報力、交渉力、資金力において事業者に比べて圧倒的に劣位にあり、また、行政との接点もなく、問題の処理の仕方を知らないワンショットプレーヤーであることが多い。従って政治はノイズィ・マイノリティに支配されることとなる。

1962年にケネディ大統領はそれに気づいたのである。民主党政権の「友愛政治」とは政治の舞台の主演をサイレント・マジョリティである市民に譲り渡すことを目指す政治といえよう。

4. 今、何が問題か？

(1) 「民事不介入原則」に固執する日本の行政

①行政庁は民事救済に行政権限は行使しないという原則から、各官庁による消費者被害の救済制度はない（例：景品表示法に違反した不当表示を消費者庁は排除措置するが、すでに騙された消費者の救済には一切関与しない）、②国民生活センター、消費生活センター等の消費者支援行政は、当事者の合意を基本とした非公式なあっせんによる被害救済を行政サービスとして行なっているため、救済が不十分であり、また苦情を申し出ない被害者の救済は皆無である。③許認可によって業を営む者が消費者に不当な契約を強いても民事上の契約問題であるとして行政は関与せず、行政処分を受けることはまずない（例：美容等の自由診療トラブル。特に包茎手術。美容整形クリニックで、10万円で包茎手術ができるという広告をみて受診してきた未成年者が、手術当日、診察室内で140万円のクレジット契約をさせられたトラブルなど多数）。

(2) 不透明な公共料金認可

国土交通省の運輸審議会は交通機関の運賃申請等について国土交通大臣からの諮問を受けて答申を出す。同審議会は消費者（利用者）を「利害関係人」とみなしていない。

2009年12月16日に京成電鉄は成田空港線の運賃認可申請を行なった（日暮里と成田空港を最速36分で結ぶ新線）。これは民主党政権誕生後初の大規模な公共交通機関の運賃認可申請であるが、その内容が既存の路線である北総線の沿線住民にとってきわめて不当な内容となっている（利用者の伸び悩みを理由に他の路線より2、3倍高い運賃を北総線利用者は長年押し付けられてきており、今回の成田空港への延伸で利用者数が大幅に伸びることから運賃値下げが期待されていたが、値下げがまったくない。関係自治体が税金を投入してわずか5%値下げする方向で合意したことに住民は反発）。物面に影響のある案件は旧・物面安定政策会議に諮られており、現・消費者委員会がその機能を引き継いでいるが、国土交通省鉄道局は消費者委員会に諮る意図はない模様。本年1月26日、28日の両日に公聴会が開かれ、不当な申請内容に対する批判が相次いだ。民主党政権が生活者を無視したこのような不当な運賃認可申請を認めるのかにつき注目が集まっている。

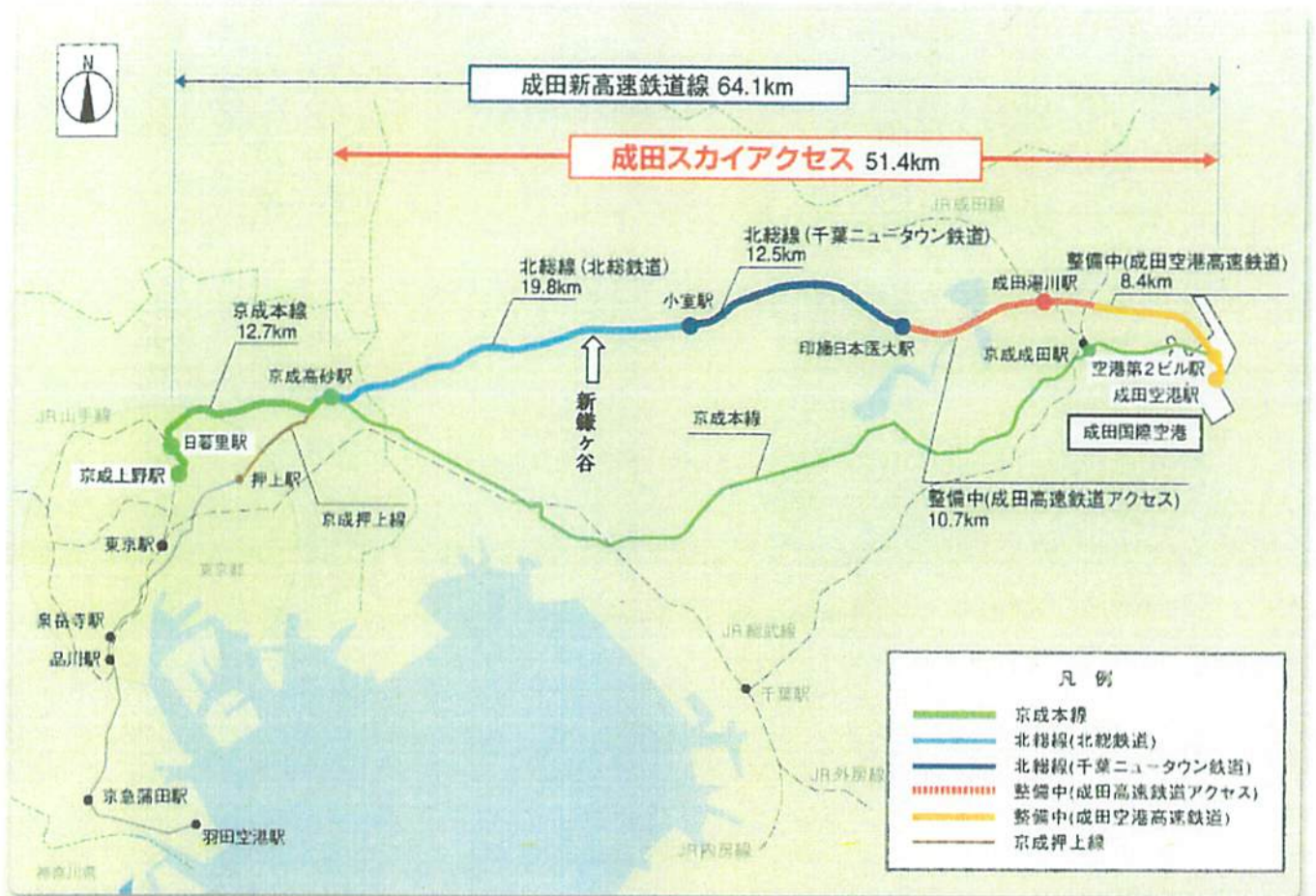
(3) 悪事のやり得を許す法制度

行政は民事救済制度を持たないことは前述したが、それは違法者の不当な利益が吐き出されていないことも意味する。すなわち悪事のやり得を許している。課徴金には不当な収益を吐き出させる機能があるが、それを定める法律は少ない（収益は国庫に入り、民事救済には使われない）。

民事訴訟による消費者被害救済を考えた場合も、民事消費者法の整備は遅れており、また消費者の举证責任は消費者にとって重圧であり、仮に消費者の被害が認定されても、過失相殺により、事業者の損害賠償額が減額されることも多い。民事訴訟の違法行為は正機能については、被害者すべてが裁判に訴えるような状況は稀であり、また、裁判所は原告以外の同様な被害者の救済には関与しないため、裁判所による被告への損害賠償命令が違法行為は正の動機となる不当利益の吐き出しには必ずしもつながらない。ただし、消費者契約法、景表法、特定商取引法上の違法行為については団体訴訟制度が創設され、適格消費者団体による差止め請求権が認められており、損害賠償請求権の付与が緊急課題である。さらに、行政が消費者に代わって違法者を民事裁判に訴え、損害賠償請求する「父権訴訟」も検討すべきである。

(4) 不十分な日本の消費者教育

行政が事前に規制をしたり、事後的に被害救済を試みるよりも、消費者が賢くなり、適切な選択をし、被害に会わなければそれに越したことはない。また、賢い消費者が存在してこそ、良い企業が市場で支持を受け、消費者・事業者ともに潤い、経済も発展する（win-win論）。しかし現実には消費者が情報を得て、それを判断し、適切に行動に移すことは難しく、かねてより消費者教育の重要性が訴えられてきた。しかし、文部科学省の理解不足、受験偏重の教育プログラムなどから、学校における消費者教育がなかなか進まない。大人を含めて「消費者力」が欠如している（例：金利の仕組み）。消費者庁にも消費者教育の専管部門がない。民主党は省庁再編を視野に入れ、「子ども家庭省」の新設などが言われているが、消費者教育のための「消費者教育局」がぜひとも必要である。また、官僚の消費者教育も重要である。官僚が消費者・生活者目線で仕事をするような研修制度の創設が急務である（審議官クラスの新規任官者への窓口研修制度は創設された）。国民生活センターの研修部はもともとは「消費者大学校」構想から出発している。公務員向けの「消費者大学校」の創設を提案したい。また、韓国で実施されている官庁幹部の公募制度である「開放型職位制度」も参考となる。消費者庁長官は公募で選ぶべきである。



(京成電鉄のHPより転載)

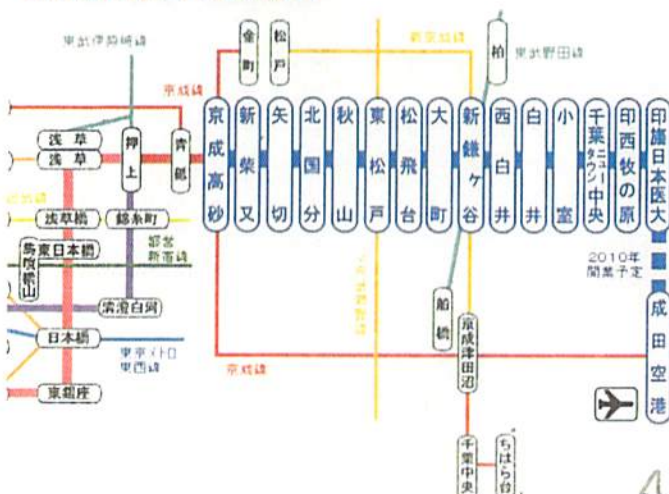
京成高砂から成田空港まで51.4km、北総区間(京成高砂～印旛日本医大)32.3km

運行免許を持つのは①京成高砂～成田空港間・・・京成電鉄、②京成高砂～印旛日本医大・・・北総鉄道

この「二重免許が降りている」ことが、北総線区間を京成がただ乗りできる法的根拠となっている。また、北総が京成の連結子会社であることも「京成の無謀とも言える運賃独り占め」をゆるす原因となっている。

駅区間	第一種事業者	第2種事業者	第3種事業者
上野～高砂 12.7 km	京成		
高砂～小室 19.8 km	北総鉄道 (北総線運行区間)	京成	
小室～印旛日医大 12.5 km		京成	千葉ニュータウン鉄道(株)
印旛日医大～土屋 10.7 km		京成	成田高速鉄道アクセス(株)
土屋～成田空港 8.4 km		京成	成田空港高速鉄道(株)

北総鉄道 路線図



北総線区間(京成高砂～印旛日本医大 32.3km)の内、京成高砂～新鎌ヶ谷間が**二期線**として1991年(平成3年)に開業した。二期線建設に当たって、将来空港への接続が前提となって、高規格の鉄道が建設され、多額の債務を北総鉄道が一手に引き受けているため、経常黒字で法人税も払っているのに、債務超過という不健全な財務状況が続いている。

近郊私鉄運賃の比較

会社名	区間	距離	運賃	倍率	通学定期 (1ヶ月)	倍率
京成成田空港線	高砂～印西牧の原	28.5km	790円		20,860円	
京成電鉄本線	高砂～志津	29.4km	420円	1.8倍	4,810円	4.3倍
東武鉄道	浅草～大袋	28.5km	400円	2.0倍	4,500円	4.6倍
西武鉄道	池袋～小手指	29.4km	360円	2.2倍	3,800円	5.5倍
新京成電鉄	京成津田沼～松戸	26.5km	250円	3.2倍	4,940円	4.2倍
東急電鉄	渋谷～南町田	29.2km	300円	2.6倍	4,570円	4.6倍
小田急電鉄	新宿～玉川学園前	27.9km	330円	2.4倍	4,910円	4.3倍
JR東日本	東京～武蔵小金井	29.1km	450円	1.8倍	7,000円	3.0倍

京成電鉄・北総鉄道・関連会社資本構成、役員相関表

※事実関係が明確でないところがあります。参考資料として取扱い願います。
(作成:北総線の運賃値下げを実現する会)

会社概要		京成電鉄	北総鉄道	千葉NT鉄道	成田高速鉄道アクセス	成田空港高速鉄道	新京成電鉄	東葉高速	官公庁
氏名		京成電鉄 鉄道事業 第1種・第2種 資本金 368億円 役員数 15人 従業員数 1747人 主要株主 日本マスター信託6.2% 日本生命4.3% 日本トラスティ信託口5.31%	北総鉄道 第1種・第2種 249億円 10人 293人 京成電鉄50% 千葉県22.3% UR 17.3% 松戸市他株主総数33名	千葉NT鉄道 第3種 1千万円 ? 4人 京成電鉄100% (公団より193億円譲受)	成田高速鉄道アクセス 第3種 190億8百万円 10人 ? 成田国際空港54.5% 千葉県・京成電鉄・ JAL・ANAほか	成田空港高速鉄道 第3種 91億円 6人 6人 JR東日本33% 京成電鉄33% 日本航空インター10%	新京成電鉄 第1種 59億3千万円 12人 488人 京成電鉄34.2% 京成保険4.67% 日本生命3.26% その他	東葉高速 第1種 396.4億円 ? 289人 千葉県26.4% 船橋市24.2% 八千代市23% 京成・新京成他	
花田 力	出生年 1944生 最終学歴 1966慶大商 初回就職 1966京成	代表取締役社長 ('04~現在)	監査役				取締役 ('02~現在)		
亀甲 邦敏	出生年 1942生 最終学歴 1965東大法 初回就職 1965運輸省	(元専務取締役他) ('98~ '05)	代表取締役会長('09~) ('98~ '02監査役) ('02~ '09代表取締役社長)	(元取締役) ('04~ '09)	(元監査役)				(元運輸省気象庁次長) (元船船整備公団理事)
笠井 孝悦	出生年 1947生 最終学歴 1970早大政経 初回就職 1970京成	代表取締役 (元専務取締役)	代表取締役社長 ('09~現在)	取締役 ('09~現在)	監査役 ('09~現在)		代表取締役副社長 ('08~現在)	取締役	
金子 賢太郎	出生年 1948生 初回就職 1972運輸省 2006京成	常務取締役 鉄道副本部長		代表取締役社長 ('08~現在)					(元海上保安庁次長)
澤田 諒	出生年 1938生 初回就職 1965運輸省 1998同省退職				代表取締役社長 ('02~現在)				(元鉄建公団理事) (元交通営団副総裁)
鈴木 朗	出生年 1949生 初回就職 ?年運輸省 2002同省退職?					代表取締役社長 ('07~現在)			(元国交省航空局次長) (元鉄道運輸機構理事) (元船員労働委員会事務局長)
片岡 忍一	出生年 1945生 最終学歴 1968慶大法 初回就職 1968京成	(元常務取締役)		(元代表取締役社長)		(出向経験あり)	代表取締役社長 ('07~現在)	(出向経験あり)	
三枝 紀生	出生年 1949生 最終学歴 1971中大経済 初回就職 1971京成	代表取締役専務 総務人事担当・鉄道本部長	取締役 ('05~現在)	(元代表取締役社長) ('05~ '08) 取締役 ('06~現在)	取締役 ('05~現在)	取締役 ('08~現在)	取締役 ('07~現在)		
石井 清昭	出生年 1947生 最終学歴 日本大? 初回就職 千葉県庁?		常務取締役 ('08~現在)						(元千葉県総務部理事) (元千葉県交通計画課長) (2008退職)
佐々木 芳男	出生年 1950生 最終学歴 ? 初回就職 UR?		常務取締役(UR出向者) ('08~現在)						URより出向中 (元千葉NT事業本部部長)
堀内 正明	出生年 1949生 初回就職 京成? 2004北総	(元鉄道本部電気部長)	常務取締役('05~現在) 運輸部長('04~現在)					(出向経験あり) ('98~ '98)	
大嶋 雅夫	出生年 1948生 初回就職 京成	(元特別工事部次長)	取締役('08~現在) 特別工事部長('05~現在)						
河野 三男	出生年 1953生 初回就職 運輸省	(子会社帝都自動車囃託) ('07~ '09)	取締役企画室長 ('09~現在)						(元国交省近畿運輸局部長)
宮本 一男	出生年 1948生 初回就職 京成	(子会社帝都自動車常務)	取締役 ('09~現在)						
原山 英之	出生年 1945生 初回就職 京成	(元開発本部次長)	常勤監査役 ('07~現在)						
宮田 弘幸	出生年 1951生 初回就職 1974京成	取締役経理部長 ('06~現在)	監査役	監査役 ('08~現在)					

9

解説と提言



細川 幸一

米ワイオミング大学客員研究員

め判決を言い渡す。
陪審員の意見が一致しないと
きは、審理無効となり、新しい
陪審員を選び、再審理を行う。
事決認定は一審の陪審の判断で

1997
の刑

被告人総数
公訴棄却
有罪答弁
不抗争答弁
陪審裁判
裁判官裁判

争見ある。
抗弁が
ない
※

通じているのか。
可法制度改革審議
会がどういふ進捗
感を示すのか注目
した。

東京モノレールの運賃が四月二十
四日から大幅値上げされた。普通運
賃は平均3・4%の値上げである
が、定期運賃は平均40・3%もの値
上げ(上乗率)である。東京モノ
レールは、京浜東北線羽田空港
港への乗り入れが乗客が激減したた
め、値上げしても同様に乗り移る乗
客の少ない定期客を狙って大幅値上
げするとして、減収分を補おうとし
たのである。

みなしていない。今回は競争関係に
ある事業者などの「利害関係人」か
らの申し出がなかったのだという。
したがって、沿線住民や従業員等の定
期客代を値上げしている運賃関係企業
には異議申し立てする機会が与えら
れなかったことになる。

現在の鉄道は運輸審議会が運
輸相の諮問を受けて答申を出し、運
輸相がそれを踏襲して認可する仕組
みである。このケースでは運輸審議
会が東京モノレールの申請に対して
認可するどころか答申を出さず、運
輸審議会側では運輸審議会は、
きつ限りの公聴会を開催しなればな
らぬと定めているが、今回の答申
では開催されなかった。「利害関係
人」からの申し出がある場合は必
ず開催しなければならぬが、運輸
審議会は利用者を「利害関係人」と

運賃認可に利用者参画必要

現在、規制緩和が進む
航空業界では新規参入が
実現している。鉄道では
線路の敷設が必要なた
め、新たな競争相手は登
場してこない。今回のケ
ースでは競争は起きたが、
乗り移りできない乗客が
一方的に犠牲となった形
である。競争相手が現れ
たと値上げが可能とな
らぬのは鉄道の特徴であ

線化工事の突然の無期延期(実質的
な中止)である。西武鉄道は、特定
都市鉄道整備促進特別措置法によ
り、運賃に特別加算する形で、同線
の複々線化工事費用を利用者から七
年間にわたり先取り徴収(総額百五
十五億円)していたが、住民らの
説明なしに突然、工事開始の延期を
申請し、運輸相は九五三年三月二十日
に認可した。この計画の延期は、運
賃の改定を伴うので、運賃の改定に
ついて運輸審議会に諮られた。なが
公聴会が開かれたのは計画延期認可

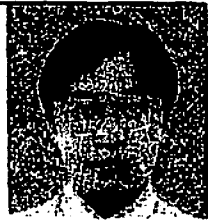
は昨年十月二十日、これを「軽微な
事案」と認定して審議せず、翌日に
運輸相が申請を認可した。例え
ば、品川駅から羽田空港駅まで二百
三十円のところ、特別加算して四百
円としたのである。同社は利用者へ
の特別加算の種別説明を拒否し
た。開通式では、運輸相までもが参
加しており、この開通の影響力の大
きさがうかがえる。それが軽微な事
案として処理されたのである。

このように、鉄道運賃の認可にあ
たって、利用者参画の機会が確保さ
れていないケースが多い。また、公聴
会が開かれても「単なるせしめ」
出席の役割を務めさせられたような
疲労感を感じる」と公述のむなしく
を語る消費者団体幹部もいる。公聴
会自体は公開されているが、運輸審
議会の議事は非公開であるため、
利用者の意見がどのようだったか
たのかわからないからである。
運輸審議会には議院のため、委員は
国家公務員特別職である。俸給月額
は百七十七万円余であり、現在の構成
は、会長〇三名、弁護士二名、運
輸会社〇三名、現職事務次官の
計七名となっている。委員に消費者
団体代表はいない。

現在の鉄道のサービス、運賃に不
満を持つ消費者は少なくないであら
う。利便性の向上を理由に値上げな
りの返りとなり、それを実感でき
ないことも多い。消費者重視の政策
が叫ばれているが、消費者の政策策
定への実質的参画がその遂行には不
可欠である。現行制度の改善が求め
られよう。

早大大学院客。国民生活センター
総務企画部主任などを歴任。消費
者法、国際政治学専攻。37歳。

国民生活センター調査室長補佐 細川 幸一



私の視点

悪徳商法がはびこっている。不正行為に対する制裁が甘いかである。違法行為がめれば、行政はそれを是正させるために着し止め命令や事業者名の公表、罰則といった制裁を行う。だが、事業者から不当に得た利益を吐き出させる権限まではもっていない。

一方、消費者には、民法あるいは消費者契約法といった民事ルールを活用して司法の場で自らの被害を回復する道が開かれている。

しかし、立証責任は重く簡単ではない。また、ある消費者が裁判に訴え、賠償金を得たとしても、裁判所は訴えを起さなかった多くの消費者への賠償金の支払い命令を出せないため、事業者はやり得のままだ。行政罰、罰金刑を受けても、簡単に会社を変えてまた

「行政は市民の親」という考え方だ。子供が権利・利益を侵害されたのなら親がその回復のために行動するのは当たり前という思想が基になっている。

米國は「規制緩和が進んだ自由競争の國」「消費者自立の國」のイメージがあるが、公益のために必要な

分野での公正取引委員会の権限を強化し、排除命令の内容に消費者への損害賠償を含めることを検討すべきである。また、行政だけが公益のために活動できるわけではない。国民生活審議会は5月、消費者団体に消費者に不利な契約内容などを是正させるための訴権を認めることができた。

国では1定期間告示し、被害を受けた消費者の申し出によって分配する仕組みになっている。また、一人ひとりの被害額が少なく、分配にあまり意味がない場合には、裁判所の裁量で、賠償金を消費者団体などの消費者啓発活動に使うことを認めることができた。

「父権訴訟」は、決して政府による不当な民事介入ではない。善悪の善が救われ悪意の善は悪意な悪意を受け取る公正な経済社会を形成するために必要なものだ。そのための知恵をこぼる努力を惜しんでほならない。

◆悪徳商法防止「父権訴訟」を導入しては

新たな悪徳商法をする事業者にとって、日本はまさに天国である。

これに対し、米國の消費者法は、消費者個人の損害賠償請求を認めることも行政が違法行為の差し止めを行い、消費者に代わって民事裁判を起して賠償金を取り立てる「父権訴訟」を行う権限まで与えて

政府介入は容赦なく行って、善悪の市民を守り、逸法行為のやり得は認めないという発想が強い。そうする中で市場が健全に発展し、消費者も事業者も潤うという考え方だ。

さらに、日本にも「父権訴訟」に類似した制度を導入することを提案したい。まず悪徳商法を取り締まる

与えることを提案した。さらには、契約内容の是正だけでなく、被害を受けた消費者に代わって損害賠償請求する権限を与えたいことも検討してよかろう。

予想される反論は、大勢の消費者に賠償金を分配することは不可能ではないか、という点だ。確かにその一面は否めないが、米

分配手続きが煩雑とか、悪質な消費者が不当に利益を得る可能性があるといった理由をつけて反対するのはやめよう。だからといって不正のやり得を放棄するべきではない。

悪徳商法がはびこる市場は、消費者からの信頼を失い、結果として健全な事業者の活動を萎縮させる。一

投稿規定 1300字程度。住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、〒104-8801 朝日新聞社企画報道部「私の視点」係へ。電子メール system@asahi.com 二重投稿、探査の問い合わせは遠慮ください。本社電子メディアにも収録します。原稿は返却しません。

架空請求や悪質な訪問販売等による消費者被害が絶え絶えない。国民生活センターによると、全国の消費者生活センターに寄せられた消費者相談は、二〇〇一年度に六十六万件であったものが、二〇〇三年度には百三十七万件と二倍になり、今年度はそれを大幅に超える勢いであるという。もうこれは特定の事業者の問題というより、国民経済の不健全さを物語る由々しき事態であると考える。

この解決策として、まず、違法な行為を働く業者に対して刑事罰等の制裁を加えることが考えられる。しかし、それは必然的に事後になるし、すべての違法行為者を制裁することは不可能である。そ

論点



こいち かわがわ
細川 幸子
日本女子大学 助教授

の義務である。

従来もその重要性が叫ばれてきたが、その由は十分に文部科学省や教育の現場に届いていない。第六次学習指導要領(一九八九年)で、消費者教育関連の学習項目が社会科(公民)および家庭科に、部

るものの、この科目でも力を入れている状況にある。受験に関係ないことは軽んじるといふ風潮もあり、ほとんど消費者教育を受けず、悪徳商法がはびこる社会に放り出されている若者も多い。

消費者が賢明な経済主体と利「が」たわれることも、消費者教育の必要性等が強調され、消費者施策の指針となる「消費者基本計画」が消費者政策会議により策定されることになった。会議の会長は首相が務める。事務局の内閣府国民生活局はすでに同計画

消費者教育のための基本指針の策定、学校での消費者教育の必修化、関係省庁による消費者教育連絡会議の設置等を提案している。

内閣府の素案を見る限り、学会の提案とは相違ない。消費者政策全体の事務局は内閣府だが、具体的に実施するのは各省庁である。学校教育は文科省の所管であり、消費者教育の充実を内閣府の事務局が主導するのは難しい。

消費者教育

適切知識 学校で教えよう

で、消費者自身が賢くなり、被害者とならないことが求められる。

だが、消費者は、ただ賢くなれと言っても、それは困難である。消費者が情報を正しく分析し、適切な行動を取るための知識や能力を身につけさせることを目的とした消費者教育の実施は、行政や学校

分的にはあるが、一度は書き込まれたものの、第七次指導要領(九八年)では、完全学校週五日制の導入等のおお

りを受けて、社会科系統からは削除され、家庭科でも後退している。

して自立できるようにつとめること、健全な経済社会をつくるための不可欠の要件だ。この認識に立って、政府は消費者教育に本腰を入れて取り組むべき時に来ている。

昨年六月、消費者保護基本法が、制定から三十六年ぶりに改正された。名称は消費者基本法となり、「消費者の権

の素案を公表しており、三月中に策定するとしている。

日本消費者教育学会は昨年十二月、計画に盛り込むべき消費者教育関連施策に関して提言書を同局長に提出した。系統的・計画的な消費者教育が欠如しているために消費者被害が拡大しているとの認識を示した上で、対策として、

専門は消費者政策、消費者法。43歳。

「定額方式リボルビング払い」を考える

定額方式リボルビング払い:借金・クレジットの利用件数や利用額にかかわらず、毎月定額(元金+金利)を返済する支払方法。

◎定額方式リボルビング払いの返済額をとりあえず1年間分計算してみよう!◎

条件:平成21年10月に30万円のショッピング 毎月5000円コース 年利18% 小数点以下切り捨て

支払い回数	支払い年月	支払い額	支払い元本	利息	元本残額
1	平成21年11月				
2	平成21年12月				
3	平成22年1月				
4	平成22年2月				
5	平成22年3月				
6	平成22年4月				
7	平成22年5月				
8	平成22年6月				
9	平成22年7月				
10	平成22年8月				
11	平成22年9月				
12	平成22年10月				
合計					

リボルビング払いの回答

利用金額	300,000 円
手数料・利率(実質年率)	18.00%
支払い内容	リボルビング・定額方式
毎月支払い金額	5,000 円
※残高スライド方式選択時 利用金額 10 万円加算時毎の支払い額増分額	0 円
ボーナス支払い月	
ボーナス支払い額	0 円
支払い回数	155 回
支払い総額	772,996 円

平成21年4月に30万円のショッピング

毎月支払い額 5000 円 年利18%

支払い回数	支払い年月	支払い額	支払い元金	利息	元本残額
1	平成21年11月	5,000	500	4,500	299,500
2	平成21年12月	5,000	508	4,492	298,992
3	平成22年1月	5,000	516	4,484	298,476
4	平成22年2月	5,000	523	4,477	297,953
5	平成22年3月	5,000	531	4,469	297,422
6	平成22年4月	5,000	539	4,461	296,883
7	平成22年5月	5,000	547	4,453	296,336
8	平成22年6月	5,000	555	4,445	295,781
9	平成22年7月	5,000	564	4,436	295,217
10	平成22年8月	5,000	572	4,428	294,645
11	平成22年9月	5,000	581	4,419	294,064
12	平成22年10月	5,000	590	4,410	293,474
合計		60,000	6,526	53,474	293,474