

消費者問題をよむ・しる・かんがえる

ウェブ版

# 国民生活11

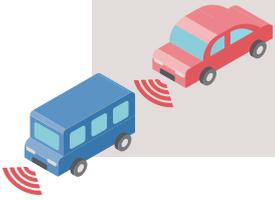
NO.123 (2022)

## 特集 自動運転をはじめとした「自動車」の進化と暮らしへの影響

特集1	自動車の運転自動化技術の現状とこれからの展望	1
特集2	自動運転の社会実装・普及に向けた課題と取り組みの在り方	5
特集3	運転支援技術とドライバーの注意点	10
消費者問題アラカルト	意外と知らない「お酒の表示」 － 適正な飲酒環境の醸成に向けた商品情報の発信－	12
中古住宅を買うとき売るとき	住宅取得に関する税制特例	16
契約の基礎知識—自動車編—	車を買う前に① 車について 	19
多様化・重層化するキャッシュレス決済	キャリア決済 (1)	22
海外ニュース	<ドイツ> 飼い犬のために安全な玩具を <スイス> 進化を続ける生理用品だが <イギリス> ロイヤルティ・ペナルティの禁止 <アメリカ> 自動車や自動車部品の盗難を避けるために	25
消費者教育実践事例集	将来を考えた臨場感のある体験から「契約」を学ぶ	27
気になるこの用語	ミリ波とサブロク	29
相談情報ピックアップ	家電から出る蒸気による乳幼児のやけどにご注意！	31
暮らしの法律 Q&A	ほとんど価値がない亡母名義の山林でも登記変更すべき？	32
暮らしの判例	マラソン大会の参加者募集後に、台風により公園が使用できない可能性が生じたにもかかわらず（中止になっても参加費用は返金されない）、その可能性を告知せず募集を続けた主催者の損害賠償責任が肯定された事例	33
誌上法学講座	説明義務・書面交付義務 (2)	37

自動車の運転自動化技術の現状と  
これからの展望

鈴木 彰一 Suzuki Shoichi 東京大学生産技術研究所 准教授  
2000年に建設省(現国土交通省)に入省。国土技術政策総合研究所等で、道路行政の観点から高度道路交通システムに関する研究開発及び実務に従事。  
2021年4月より現職にて、自動運転の社会実装にかかわる研究に取り組む



## はじめに

2020年3月末現在、日本においては約8200万台もの自動車が登録されており\*1、自動車は私たちの生活にとって、とても身近、かつ不可欠なものとなっています。しかし、一方で、自動車は交通事故や渋滞による環境負荷といった外部不経済をもたらします。一例として、わが国では2021年の1年間で約31万件もの交通事故が発生し、2,600人を超える人が亡くなっています。また、特にわが国では少子高齢化が進むなかで、トラックドライバーやバス・タクシー運転手等の運輸サービスにおける担い手不足が見込まれており、地域によっては既にバス路線の廃止・縮小といった影響も出始めています。

このような課題に対して、近年、自動車の運転自動化の取り組みが、行政、産業界、学术界を巻き込んだかたちで進められており、また、わが国のみならず、世界的な潮流となっています。

本稿では、自動車の運転自動化技術について、近年、国際的に使用されている基礎的な分類を紹介するとともに、わが国における最近の技術開発の取り組み、今後の展望等について述べます。

## 運転自動化技術の定義

人の力を用いず移動・輸送を実現する方法として、紀元前3300年～3100年頃には、メソポタミア地方において車輪が発明され、牛に引かせる四輪荷車が登場したとされています。これにより、都市・地域間の交易の拡大が可能となり、文明の発展に大きく寄与したとされます\*2。移動に使用される動力として、家畜に代わり原動機が使用されるようになった18世紀後半が、いわゆる「自動車」が社会に出現した時期といえますが、実際には20世紀の初めにアメリカでT型フォードが販売された頃から、自動車が広く社会で利用されるようになり、飛躍的な社会・経済の発展がもたらされました。一方で、自動車の広範な普及に伴い、世界中で、前述したような道路交通に係る課題が生じるようになりました。自動車を運転する人間の作業を「自動化」する取り組みは、このような課題への対応もその1つの要因になっています。

「自動運転車」と聞いて、読者の皆さんはどのような車をイメージされるでしょうか。人によっては、運転手がハンドルやアクセルを操作しなくても走ってくれる車をイメージするかもしれ

\*1 国土交通省ウェブサイト「数字で見る自動車2021」「自動車保有台数の推移」<https://www.mlit.go.jp/common/001405879.pdf>

\*2 黒田勝彦・小林ハッサル柔子共著『文明の物流史観』(成山堂書店、2021年)

ませんし、運転手が乗っていない、運転席も存在しないロボットカーのようなものをイメージする人もいます。近年、多くの車に装備されるようになってきているペダル踏み間違い急発進抑制装置、横滑り防止装置や自動緊急ブレーキなどの予防安全システムや、車線維持支援装置などの運転者支援システムなども、自動運転の一部ではないかと考える人もいるでしょう。このように「自動運転車」「自動運転」といった用語が、企業や消費者によって、あるいは国や地域によって、さまざまな異なる意味で用いられることは、適切な商品の情報提供や使用の観点からは望ましくない状況といえます。

そこで、自動車の自動運転に関する定義として、アメリカに本拠を置く自動車技術者協会(Society of Automotive Engineers : SAE)が「SAE J3016」として公表した規格が共通的に参照されることが多くなっています。わが国でも2018年から、SAEの規格を基に公益社団法人自動車技術会が「自動車用運転自動化システムのレベル分類<sup>および</sup>定義」と題した技術文書<sup>\*3</sup>を発行し、この中で定められた用語がわが国の関係者間で広く共通的に使用されています。

この文書で、「運転自動化システム(運転自動化技術)」は、「持続的に、DDT(動的運転タスク)の一部<sup>または</sup>全部を実行することができるハードウェア及びソフトウェア」とされ、後述する運転自動化レベル1~5を可能とするシステムとされています。一方で、「自動運転システム」はレベル3~5の運転自動化システムを指すものとされています。すなわち、運転自動化システムが持続的に<sup>すべて</sup>全ての動的運転タスクを実行するものを「自動運転」と呼び、運転者が対象物・事象の検知や応答といった動的運転タスクを担うものは「自動運転」ではなく「運転支援」といった呼び方をする<sup>こと</sup>とされています。

ここでいう「動的運転タスク」とは、車両の運

表1 動的運転タスク

- 1) 操舵による横方向の車両運動の制御
- 2) 加速及び減速による縦方向の車両運動の制御
- 3) 物及び事象の検知、認識、分類、反応の準備による運転環境の監視
- 4) 物及び事象に対する反応の実行
- 5) 運転操作計画
- 6) 照明、信号及び身ぶり手ぶりなどによる被視認性の向上

※3)、4)は合わせて「対象物・事象検知及び応答」と呼ばれる  
※技術文書<sup>\*3</sup>を基に筆者が一部改変

転を行うために、リアルタイムで行う必要がある全ての作業のことです。具体的には表1に示すように、ハンドルやアクセル・ブレーキを用いた横方向、縦方向の車両運動の制御や、物及び事象の検知・認識・分類等の運転環境の監視及びそれに対する応答などの一連の作業を指します。一時的な動的運転タスクの実行にとどまる自動緊急ブレーキ等の予防安全システムは、運転自動化とはみなされないとしています。

「運転自動化システム」が作動するように設定されている特定の条件を、「限定領域(Operational Design Domain : ODD)」と呼び、具体的には地理的な範囲や特定の道路交通環境、走行速度の条件等が設定される場合が考えられます。例えば、「高速道路上を時速○km/h以下で走行中に」といった条件が「限定領域」として設定されることが考えられます。

そして、運転自動化の分類としては、表2のような定義がされています。運転自動化が実施されず、動的運転タスクを全て運転者が実行する状況をレベル0として、レベル1及びレベル2は、一定の限定領域において、運転自動化システムが横方向、縦方向の動的運転タスクのいずれか、又は両方を実行するものです。自動化されていない動的運転タスク、具体的には対象物・事象の検知及び応答については、運転者が対応する必要があり、あくまで車両を運転する運転者が不可欠な運転自動化レベルです。

レベル3~5、すなわち「自動運転」と呼ばれるレベルでは、運転自動化システムが、持続的に動的運転タスクを実行します。レベル3では

\*3 公益社団法人自動車技術会「JASO TP 18004:2022 自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義」(2022年3月18日改正)  
[https://www.jsae.or.jp/08std/data/DrivingAutomation/jaso\\_tp18004-2022.pdf](https://www.jsae.or.jp/08std/data/DrivingAutomation/jaso_tp18004-2022.pdf)

限定領域を外れるなどシステムが作動を継続できなくなった状況では、「介入の要求」が発せられ、これに運転者が応答し、動的運転タスクを引き継ぐことが期待されます。一方、レベル4では作動継続困難な場合においても、限定領

表2 運転自動化レベルの定義の概要

※技術文書\*3を基に筆者が一部改変

レベル	定義概要	動的運転タスク(注)		作動継続が困難な場合への応答
		車両運動制御	対象物・事象の検知及び応答	
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行				
0	運転者が全ての動的運転タスクを実行(予防安全システムにより支援されている場合も含む)	運転者	運転者	運転者
1	システムが縦方向又は横方向のいずれかのみの車両運動制御を限定領域において持続的に実行	運転者とシステム	運転者	運転者
2	システムが縦方向及び横方向の両方の車両運動制御を限定領域において持続的に実行	システム	運転者	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				
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持続的に実行 利用者は自動運転システムの介入の要求を受け入れ、適切に応答することが期待される	システム	システム	作動継続が困難な場合は利用者(運転者)
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持続的に実行	システム	システム	システム
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持続的かつ無制限に実行	システム	システム	システム

(注) 目的地の決定及び移動すべきタイミングなどの、運転タスクの戦略的側面を含まない

域においては、運転自動化システムがリスクを最小化するような必要な応答(例えば安全に車両を停止させるなどの車両制御)も含めて、全ての動的運転タスクを実行します。そして、レベル5では条件(限定領域)の制約なく、全ての動的運転タスクを運転自動化システムが実行します。すなわち、レベル4又はレベル5の運転自動化システムを備えた車は運転者を必要としません。

なお、運転自動化レベルの1~4は、技術的な難易度を直接的に表すものではありません。表1の定義概要から分かるとおり、レベル1~4の運転自動化システムは特定の限定領域において作動するものであり、たとえレベル4であったとしても、時速6kmでほかの移動体が存在しない専用空間でのみ作動できる、といった限定領域が設定されているものであれば、制限速度100km/hの高速道路で作動するレベル2の運転自動化システムよりも、社会実装に当たっての技術的難易度は低いことも考えられます。

## 自動運転技術の研究開発

わが国における自動運転技術の研究開発としては、1990年代に先駆的な取り組みがみられ

ました。しかし、本格的かつ大規模なものとしては、2013年に閣議決定された日本再興戦略、及び科学技術イノベーション総合戦略に基づき「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)」が創設され、2014年に制度面も含む自動運転に係る国家戦略として「官民ITS構想・ロードマップ」が策定され、その下で府省庁横断・官民連携により自動運転技術の研究開発及び社会実装に向けた制度整備が進められてきたことが挙げられます。「官民ITS構想・ロードマップ」に示された、自動運転システムの市場化・サービス実現期待時期の実現に向け、2014年度に開始されたSIP第1期においては「自動走行システム」が、2018年度に開始されたSIP第2期においては「自動運転(システムとサービスの拡張)」が実施されてきました。そして、これらのプログラムの中で、自動運転技術のうち協調領域とされる「地図情報の高度化」「センシング能力の向上」「サイバーセキュリティ」「安全性評価技術」等の研究開発が省庁横断・産学官連携の体制で進められるとともに、各地で実証実験が行われてきました。

これらの取り組みの結果\*4、ホンダ・レジェンドが2020年11月に世界に先駆けてレベル3の

\*4 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 これまでの取組と今後のITS構想の基本的考え方」(2021年6月15日) [https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/its\\_roadmap\\_20210615.pdf](https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/its_roadmap_20210615.pdf)

型式指定を国土交通省より取得し、2021年3月に自動運転システムの市場化が実現されました。また、福井県永平寺町において、限定地域での遠隔型自動運転システム(レベル3)による無人自動運転移動サービスの運行が開始されています。

自動運転を実現させるうえで重要な基礎技術の1つである高精度3次元地図については、SIPにおけるオールジャパン体制での取り組みを足掛かりに、ダイナミックマップ基盤株式会社が設立されました。そして2018年度末までに全国の高速度道路と自動車専用道路を合わせた約3万km分の高精度3次元地図を整備し、商用配信を開始しています。

自動運転車両の開発・社会実装に必要な基礎技術としては、ほかにも自動運転システムの安全性評価技術が挙げられます。自動運転システムの多くは、動的運転タスクのうち、対象物・事象の検知を、カメラ、レーダー(電波を用いて検知・測距を行うセンサー)、LiDAR(光を用いて検知・測距を行うセンサー)等、長所・短所の異なる複数のセンサーを組み合わせることで実行し、必要となる応答を、ソフトウェアを用いた車両制御により実行します。そのため、複合的な要素を考慮した安全性評価が必要となります。そのような評価に当たっては、実環境下と同様の自動運転システムの評価が行える仮想空間でのシミュレーションが有効です。そこで、SIPの下で「仮想空間における安全性評価用環境プラットフォーム」が産学官のオールジャパン体制により構築され、2022年9月からは製品化、販売も開始されています\*5。

また、社会実装という観点からは、全国各地でレベル2移動サービスの実証が進められており、制度面についても2018年4月に策定された「自動運転に係る制度整備大綱」に沿って、関係府省庁での法令・ガイドライン等の整備が進

められています。実際、2022年4月に改正された道路交通法では、レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転を「特定自動運行」として位置づけた許可制度が設けられ、無人自動運転移動サービスの社会実装に向けた制度整備が図られています\*6。

## 今後の展望

本稿では近年、国際的に広く用いられている運転自動化技術のレベル分類を紹介するとともに、政府における研究開発推進の取り組みについて紹介しました。「自動運転」と呼ばれるレベル3、レベル4の運転自動化技術を実装した車両、モビリティサービスの実現は、2022年現在ではまだまだ限定的ですが、政府は2025年には全国40カ所以上、そして2030年までに全国100カ所以上の地域で無人自動運転移動サービスを実現することを目標として掲げています。

現状、一般に体験可能な技術は、レベル1又はレベル2の「安全運転支援技術」がほとんどであり、レベル3～5の「自動運転技術」は身近とはいえません。しかし、動的運転タスクのうち検知を担う、カメラ、レーダー、LiDARなどのセンサーに関する技術、そして検知の精度を高め、適切な応答を担う人工知能ソフトウェア技術など、運転自動化を支える各種技術は、日々進化するとともに、低コスト化が進められています。

スマートフォンの登場、そして普及の際にみられたように、自動運転技術もさほど遠くない未来、「使い方」のイノベーションが起きた時点で、爆発的な普及が始まり、私たちの日々の暮らしを大きく変化させるかもしれません。自動車の発明以後、100年に一度の変革期と呼ばれるこの時代にめぐり会えた幸運を感じながら、自動運転技術が世の中をどのように変えていくのか、体感していきたいものです。

\*5 内閣府ウェブサイト「SIP自動運転の成果を活用した安全性評価用シミュレーションソフトの製品化～戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)研究成果を社会実装へ～」(2022年9月6日公表) <https://www8.cao.go.jp/cstp/stmain/20220906divp.html>

\*6 警察庁ウェブサイト「特定自動運行に係る許可制度の創設について」 <https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/selfdriving/L4-summary.pdf>

## 自動運転の社会実装・普及に向けた課題と取り組みの在り方

百嶋 徹 Hyakushima Toru (株)ニッセイ基礎研究所 社会研究部 上席研究員

1985年(株)野村総合研究所入社、証券アナリスト業務、財務・事業戦略提言業務に従事。1998年ニッセイ基礎研究所入社。専門は企業経営、イノベーション、AI・IoT・自動運転、スマートシティ、企業不動産・オフィス戦略、CSR・ESG経営等。明治大学経営学部 特別招聘教授を歴任



自動運転は、ヒューマンエラーに起因する交通事故の発生、路線バスなど公共交通の衰退に伴う自治体の財政負担(補助金)の増加、高齢者など移動弱者の増加、運送業界のドライバーの高齢化・人材不足といった、地域・都市が直面している喫緊の交通課題の解決に向けて、AI(人工知能)などデジタル技術の利活用分野として大いに期待がかかっています。

しかし、地域・都市での自動運転の導入状況は、実証実験止まりとなっているケースが多くみられるなど、社会実装に向けた課題はまだ多いと思われます。本稿では、自動運転の社会実装に向けた課題と取り組みについて考察します。

### AIは限定領域で大きな成果

センサーやソフトウェアなどの車載システムを中心に構成される自律型の自動運転技術では、車両制御の判断・命令などの中核的機能にAIが用いられます。AIの社会実装には、留意しなければいけない重要なポイントがあります。

ディープラーニング(深層学習)で学習したAIモデルの場合、AIが判断した経緯や根拠を使う側の人間が理解できないという「ブラックボックス」の問題に加え、学習過程で学んでいない想定外の事象に対して、臨機応変に対応できないという問題があります。したがって、複数のタスクをこなせない現在のAI(特化型AIと呼びます)は、想定外の事象が無限に起こり得る複雑な現実世界では、その力を発揮できなくなる一方、ルールが明確で想定外の事象が起こりにくいよ

うデザインされた「閉じた環境」での限定的シーンでは、特定のタスクを明確なルールに基づいて実行させると、高精度に作動し非常に大きな成果をもたらします。

AIの開発・実装においては、AIに関わる科学者・開発者や経営者など、人間が特化型AIの性能を最大限に引き出すべく、AIが解くべき問題およびAIを利活用する環境・領域をしっかりと設定することこそが最も重要である、と言っても過言ではありません<sup>\*1</sup>。現状のAIの実力・強みや限界を十分に理解したうえで、AIを上手に使いこなす工夫を凝らし、社会課題解決のツールとして利活用することが重要なのです。

### 自動運転も限定領域での実用化を先行

基本的に現実社会の複雑な環境下で用いられる自動運転システムへのAIの実装は技術的難易度が極めて高く、とりわけ運転自動化レベルの最上位に位置づけられる、限定条件なしでシステムがすべての運転タスクを行う「レベル5」は、「AIの社会実装における最大のチャレンジ」である、と言っても過言ではありません。

自動運転システムにAIを搭載する場合も、究極の自動運転であるレベル5への到達をいきなりめざすのではなく、「閉じた環境」での実用化を先行させることが定石でしょう。まずは「運行設計領域(ODD: Operational Design Domain)」の限られた時空間での実用化を先行させることが望まれるのです。

\*1 百嶋徹「自動運転とAIのフレーム問題」基礎研レポート(ニッセイ基礎研究所、2019年11月18日)にて指摘

実際、日本政府は、移動サービス向け業務用車両(サービスカー)の公道実証プロジェクトの推進において、自動走行実現に向けた基本的なアプローチとして「社会課題の解決に向けたニーズの高い場所で、適切に安全を確保しながら、社会受容性を高め、簡単なシーン(専用空間、地方)から複雑なシーン(一般道路、都市部)へ活用を拡大」していくことを想定してきました。

自動運転システムが高精度に作動し得る、限定された狭いODDの具体例としては、過疎地など地方エリアでの低速走行、高速道路や専用レーンでの走行のほか、デジタル技術を駆使して多様な社会課題を解決し、人々の利便性・快適性の向上をめざす先進都市である「スマートシティ」での走行が挙げられます。

スマートシティの新規開発では、自動運転に適した道路交通インフラを最初から組み込んだ街のデザインが可能です。実際、中国など海外での最先端のスマートシティ開発プロジェクトでは、最初から自動運転システムを街の交通体系に組み込むのが、世界的な潮流になっており、そこでは巨大デジタル・プラットフォーマーなどの大企業が重要な役割を担っています。

わが国では、トヨタ自動車が富士山麓<sup>さんろく</sup>の工場跡地で、自動運転のほか、パーソナルモビリティ、ロボット、スマートホーム、AIなど多様な先端技術・サービスを素早く導入・検証できる実証都市として、「Woven City(ウーブン・シティ)」と名づけたスマートシティを建設中です。

一方、オーナーカー(自家用車)の領域では、本田技研工業が、レベル3(自動運転システムからの運転の引き継ぎ要請時などを除き、限定条件下でシステムがすべての運転操作を行う条件付き自動運転)の自動運行装置を含む安全運転支援システムを搭載した高級セダン「レジェンド」を2021年3月に発売しました。世界初のレベル3の量産車となった同車は、高速道路での渋滞時であること、強い雨・降雪・濃霧などの悪天候でないことなど一定の自動運転走行環境

の条件が付されています。

## 遠隔監視型システムの普及を 急ぐ日本政府

限定されたODDのもとであっても、完全な専用道ではなく一般公道を走行する限りは、想定外の事象は起こり得ます。実はそのような事例は枚挙にいとまがなく、例えば、車載センサーが風で揺れる街路樹の枝葉や積雪を障害物と誤認識し、車両が停止した事例などがあります。このため、AI主導の自律型自動運転システムの実装を優先するよりも、柔軟な思考と責任を持った判断というAIにはない人間の強みを活かして、人間が介在・補完するシステムの構築も一法と考えられます。例えば前橋市は、わが国の自治体の中で、自動運転バスの社会実装に向けていち早く取り組んできましたが、同市での実証実験に使用されてきた自動運転シャトルバスには、遠隔監視型システムが用いられており、中核的機能としてのAIは搭載されていません。

日本政府が策定する「官民ITS構想・ロードマップ」の2021年版では、2022年度を<sup>めど</sup>目途に限定地域での遠隔監視のみ(レベル4)で無人自動運転移動サービスを実現し、2025年度を<sup>めど</sup>目途に同サービスの40カ所以上への展開をうたっており、移動サービスの分野では、必ずしもAIによる判断の自動化に頼らない遠隔型自動運転サービスの普及が強調されています。

この政府方針を受けて、主として自治体主導で遠隔監視型サービスカーの実証実験(主としてレベル2)が数多く実施されています。その中でも、福井県永平寺町では、遠隔監視者1名が2台の車両(小型電動カート)を運用する世界初の公道実証(レベル2)を2018年11月に開始し、2020年12月より1名の遠隔監視者が運行する車両を3台に増やしたのに続き、車両を高度化し国内で初めて認可を受けた遠隔監視・操作型のレベル3での運行を2021年3月に開始したことで、大きな注目を集めています。車両が道路

に敷設した電磁誘導線とRFID<sup>\*2</sup>による走行経路を最高時速12キロの低速で追従するもので、2022年度内にレベル4をめざすといえます。

### 枯れた技術を地域課題解決に活用

このようにわが国では、移動サービス領域でレベル4の遠隔型自動運転システムを実用化することを急いでいます。これは、AI・自動運転の先進国であるアメリカと中国で、AI主導のレベル4をめざしている自動車メーカーや巨大デジタル・プラットフォーマー、スタートアップなどが、ロボタクシー(無人タクシー)など自動運転サービスカーに頭脳として搭載するAIモデルの精度向上のため、実走行試験やシミュレーションを重ねて膨大な走行データの収集に日夜しのぎを削っている動きとは対照的といえるでしょう。

AI主導の自律型自動運転システムなど最先端技術のみにこだわらず、AIをあえて使わない遠隔監視型システムなど既存の成熟した「枯れた技術」を使い倒して活かし切り、地域が足元で直面している喫緊の交通課題の解決にできるだけ迅速にアプローチすることは、社会的意義が極めて高いといえます。とりもなおさず、喫緊の社会課題の迅速な解決が目的であって、技術はそのためのツールであるため、課題解決に資する最適な技術であれば、最先端であろうと成熟化しているものであろうと問題はないからです。電磁誘導線やICタグなど既存の成熟技術で実現する遠隔型自動運転システムは、最先端のAIシステムを搭載した自律型システムに比べコスト優位性が非常に高いため、喫緊の交通課題を抱える自治体にとって導入に踏み切りやすい側面も大きいとみられます。また、自動運転オペレーターという新たな専門人材の雇用創出につながり得ることも重要な視点です。

前橋市や永平寺町などでの先進的な取り組みは、限定領域であれば、最先端のコンピュータ

やAIを使わなくとも自動運転を実現することができ、地域の交通課題の解決に果敢に挑むことができることを示しているのです。

自動運転の実用化においては、限定領域から広い領域へ面的拡大していくというやり方は難易度が極めて高く、なじみません。地域ごとに走行環境が異なるため、おのおのに最適なシステムを構築することが基本であるからです。自動運転システムが高精度に作動する狭い限定領域という「点」をいくつも作り出すことができれば、それが「線」や「面」にならなくても、社会的意義の高い活動といえます。

### 最先端技術は技術ポートフォリオに欠かせず

私は、わが国では、当面の地域の課題解決のためにフル活用すべき枯れた技術に加え、「テクノロジードライバー(科学技術の抜本的進化を駆動する技術要素)」と位置づけるべき最先端技術を併せ持つことが、国レベルでの技術ポートフォリオ上、不可欠であると考えています<sup>\*3</sup>。最先端分野に関わるイノベーションを、科学技術の発展ひいては中長期的な地球規模の課題解決に向けて先導することは、欧米とともに先進国としてのわが国が産学官を挙げて取り組むべき責務、いわば先進国としての「国家の社会的責任」であり、またそれに成功すれば、結果としてわが国の産業競争力の抜本的な強化につながっていくと考えられるからです。わが国には、枯れた成熟技術と最先端技術を併せ持つ、テクノロジーの「二刀流戦略」が求められるのです。

技術的難易度が高い最先端の研究開発のリスクに耐え得るだけの強い企業体力を有する日本を代表する大企業や、社会課題解決という「社会的ミッション」の実現に向けてハードルの高い研究開発に挑み、それをやり抜く気概を持つ起業家精神旺盛な企業など一部の選りすぐられた

\*2 電波の送受信により非接触でICタグのデータを読み書きする自動認識技術の1つ(「RFID Room」ウェブサイトより引用)

\*3 百嶋徹「製造業を支える高度部材産業の国際競争力強化に向けて(後編)」基礎研レポート(ニッセイ基礎研究所、2017年3月31日)にて考え方を提示

企業が、最先端分野のイノベーションを主導することが望まれます。最先端分野の研究開発では、個社での自助努力に加え、国・政府系関係機関の競争的研究資金などによる産学官連携プロジェクトへの研究開発助成や、産学官連携促進の触媒機能を担うオープンイノベーションの拠点整備などの行政支援も欠かせません。

自動運転分野では、最先端・高性能のAI・コンピュータ・通信技術を活用した「広いODDで人間の操作が介在しないレベル4以上の完全自動運転システム」が、やはり最先端領域となるでしょう。とりわけレベル4からODDの限定を取り払ったレベル5という究極の目標への挑戦には、従来の延長線にない、より大胆な発想に基づく挑戦的な研究開発、いわゆる「ムーンショット」に果敢にチャレンジする強い使命感・気概・情熱を持って、高い志を成し遂げようとする確固たるスタンスが欠かせません。

現時点では、サービスカーでもオーナーカーでも自動運転の実用化段階は、限定された走行環境条件下ではレベル3、広いODD(オーナーカーが中心)ではレベル2におおむねとどまっているとみられます。中長期的には、長期間の実走行試験・シミュレーションを続けることで、自律型自動運転システムの中核を担うAIの学習が日々進みAIにとって想定外の事象が減少していけば、技術的難易度は高いものの、広いODDでより高い運転自動化レベル(レベル4など)が徐々に可能となっていくでしょう。ただし、実世界では、いくら学習を重ねてもAIにとって想定外の事象がゼロにはならない<sup>\*4</sup>ため、最終的には、自動運転の安全性評価(自動運転による事故率がどれくらいの水準であれば安全とみなすのかという安全水準の設定)と社会的受容性の醸成の問題に収れんしていくと考えられます。

トヨタ自動車は、最先端のレベル4以上の完全自動運転システムである「ショーファー」の開

発に果敢に挑んでいます。一方で、この究極の目標に取り組むプロセスにおいても、できる限り多くの人命を極力早く救うことを追求しなければならないとの認識のもとで、当面、人間が運転することを前提に広い走行領域に適用され得る、高度安全運転支援システムである「ガーディアン」の普及を急いでいます。両システムの開発・普及に同時並行で取り組むのは、同社の高い志・社会的責任意識に裏打ちされたものといえ、自動運転技術の二刀流戦略の企業レベルでの先進事例として高く評価できるでしょう。

## 人間とデジタル技術が共生するシステム

人間とデジタル技術の強みを活かし合う「コラボレーション(ハイブリッド)型システム」である遠隔型自動運転システムは、AIを含めたデジタル技術と人間がよきパートナーとして協調・共生することの重要性を示唆しています。

「AIは雇用を奪う」とのAI脅威論は、依然として根強いですが、私は「AIを『人間と共生するよきパートナー』と位置づけるべく、ビッグデータから人間では気づけない関係性やわずかな予兆をとらえるなど、AIにしかできない役割や、画像認識など既にAIが人間の能力を上回っている機能をAIに担わせるように、科学者・開発者や経営者などの人間自身が強い意思を持って導くことが重要である」「AIは、人間の潜在能力を引き出し能力を拡張させるために利活用すべきである」と主張してきました<sup>\*5</sup>。

AIなどのデジタル技術は、決められた合理的なプロセスを高速で追求し続けることは得意ですが、合理的プロセスから外れた偶発的事象に対して臨機応変に対応することはできませんし、人間のように柔軟に思考したり責任を持って判断したりすることもできません。自動運転システムでも、遠隔監視型のように、人間とデ

\*4 「AIのフレーム問題」と呼ばれ、AI研究の最大の難問とされる。AIのフレーム問題に関わる詳細な考察は、脚注1の論文を参照

\*5 百嶋徹「AI・IoTの利活用の在り方」ニッセイ基礎研究所報(2019年6月)Vol.63等にて考え方を提示

デジタル技術が互いに得意分野を担って協働するしくみが大きな効果を発揮し得るのです。

一方、オーナーカーを中心にAI主導の自律型自動運転システムでも、人間が運転に関与するレベル3までは、人間とシステムの協働が欠かせません。前述のトヨタの高度安全運転支援システム「ガーディアン」は、「人間の能力を置き換えるのではなく増大させるという考え方」で開発されており、「人間と自動運転システムがチームメイトとしてお互いのベストの能力を引き出すようなシームレスで調和的な運転システム」\*6であるといいます。ガーディアンは、人間の能力を拡張させるための技術であり「人間とデジタル技術のコラボレーション型システム」の先進事例といえるでしょう。

## 自動運転の社会実装の促進に向けて

今、自動車産業は「100年に一度の大変革の時代」に入っているとされ、この大変革の時代のキードライバー(ある事象を推進・駆動する重要な要素)は「CASE」であるといわれています。CASEは、「Connected(インターネットへの常時接続)」「Autonomous(自動運転)」「Shared & Service(シェアリング・サービス化)」「Electric(電動化)」を指します。C、A、Eは技術領域、Sはサービス領域に分類できます。

4要素の商用化・量産化については、「C = コネクテッドカー(インターネットでつながる車)」が大きく先行し、続いて「E = EVやプラグインハイブリッド車などの電動車両」がカーボンニュートラルの国際的機運が高まるなか、大手自動車メーカーの製品ラインアップが充実し本格化しようとしています。またSでは、クルマのサブスクリプションなど新たなサービスの事業化が進展しています。

一方、「A = 自動運転車両」は、技術的難易度が相対的に高く、C、S、Eに比べ商用化の進捗は

大幅に遅れているように思われます。運転自動化レベルは前述のとおり、狭い限定領域でのレベル3まではおおむね実用化に到達していますが、今後、社会実装が本格化するためには、技術的ハードルが極めて高いレベル4以降の完全自動運転へのチャレンジが欠かせません。このように現時点では、自動運転車両の量産化が相対的に遅れているため、4要素間のシナジーを通じたCASEの抜本的進展は、自動運転の進化にかかっている、と言っても過言ではありません。

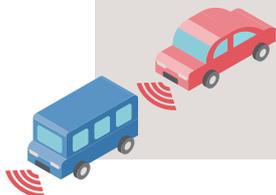
自動運転車両はコネクテッドカーと電動車両の要素を併せ持ち、とりわけCとの一体的な進化が欠かせません。今年7月に発生した大規模通信障害により、緊急通報サービスなどコネクテッドカーの一部機能が使えなくなりましたが、クルマの走行そのものへの影響はなかったといえます。自動運転のもとで通信障害が起こっても、人間による運転操作が可能なレベル3までであれば、手動運転により走行への影響を回避できますが、システムがすべての操作を行うレベル4以降の完全自動運転では、走行への影響が懸念されます。完全自動運転の実現には、無線通信に極めて高い信頼性が求められるのです。

すべてのモノがインターネットにつながるIoT時代を見据えて、通信障害ができるだけ起こらないように通信ネットワークの強化が欠かせませんが、万一の通信障害に備えた対策としては、通信側では緊急時に他の事業者のネットワークを利用する事業者間ローミング、車両側では無線通信回線の複線化などが考えられ、コストはかかりますが回線の冗長化が必要となるでしょう。この通信障害対策は非競争領域として、自動車関連メーカー(完成車、部品)や通信キャリア、ITベンダーなどが連携し、業界横断かつ産学官で取り組むべき重要課題です。

自動運転の社会実装の促進には、通信や電動化を含め、産学官が一体となったオープンイノベーションの取り組みがいっそう求められます。

\*6 「」内は、トヨタ自動車2019年1月8日付ニュースリリースより引用

## 運転支援技術とドライバーの注意点



岩貞 るみこ Iwasada Rumiko モータージャーナリスト

内閣府SIP自動運転推進委員会構成員。国際交通安全学会会員。「ドライバーのクルマ生活向上」「こどもの安全」をテーマに活動。イタリア在住経験を活かし、グローバルなユーザー視点から交通政策に対して積極的に発言するほか、命の大切さを子どもたちに伝えるため、児童／ノンフィクション作家として著書多数。最新刊に「法律がわかる！ 桃太郎こども裁判」(講談社、2022年)



### ドライバーを支援する

近年、クルマにはさまざまな先進技術が搭載されています。「先進運転支援システム」「安全運転支援技術」「自動運転技術」など呼び方はいろいろありますが、ここでは「運転支援技術」という言葉で説明していきます。

運転支援技術は言葉のとおり、ドライバーを支援する技術です。事故を起こさないために直接支援するもののほか、ドライバーの疲労を減らすことで集中力を保たせ、事故を起こしにくくするものもあります。

直接支援する代表的なものの1つは、**衝突被害軽減ブレーキ**です。ドライバーが前方の人やクルマなどに気づくのが遅れたとき、ドライバーに警告灯や警告音で伝え、それでもドライバーがブレーキを踏まない場合は代わりに急制動をする技術です。衝突被害軽減ブレーキは自動ブレーキと呼ぶ人もいます。自動ブレーキというと、ぶつからないイメージがありますが、絶対にぶつからないわけではありません。走行速度が高過ぎたり、路面が濡れてブレーキが利きにくかったり、目の前に人が突然飛び出してくるなどすれば、衝突を防ぐことはできません。ただ、少しでも速度を落とすことができれば被害は軽減できます。(公財)交通事故総合分析センターのデータによると歩行者事故の場合、衝突時の速度が時速30km以下になると、死亡重傷率が極めて低くなることが分かっています。

ドライバーの疲労を減らす技術としては、

**ACC(Adaptive Cruise Control)**があります。クルーズコントロール、クルコンと呼ばれることもありますが、高速道路を走行中に任意の速度をセットすれば、その速度で走り続けてくれる技術です。近年装着されているものは、Adaptive(メーカーによってはActiveなど)というように、前方に遅い車両がいる場合はその車両と一定の車間距離を維持するように速度を保つ機能も付いています。ドライバーはアクセルペダルで速度を調整する必要がなく、トンネルやサグ(上り坂)を起点に速度が落ちることによって発生する高速道路の渋滞緩和にも効果がある技術です。

運転支援技術にはこのほかにも、駐車場から発進するときにアクセルとブレーキを踏み間違えても(シフトレバーの前進と後退を入れ間違えた場合なども)、障害物に向かっての急加速を抑制する**ペダル踏み間違い時加速抑制装置**などがあります。また、高速道路では車線の中央を走るようハンドルを支援する**レーンキープアシスト**やドライバーが居眠り状態でふらふら走っていると警報などを出す(車種によって警報の出し方が異なります)**ふらつき警報**。また、車線変更をするためにウィンカーを出すと自動で車線変更をする、前方の車両が遅ければ自動で追い越しをする(**写真**)、さらに、一定の条件がそろえば手放しで走れるクルマも登場しています。

### 事故の責任は、ドライバーにある

気をつけたいのは、こうした運転支援技術は

写真 追い越し提案機能の画面例



※運転席のコックピットディスプレイに表示される

万能ではなく、すべて限界があるということです。前方の人や車両をとらえるセンサー部分に雨や雪が付着すれば、機能は停止します。また、白線がかすれていたり、強烈な西日でアスファルトの路面が照らされているような所では、白線を読み取ることができません。正常に作動できていない状況は、速度計の周辺に警告が表示されドライバーが把握できるようになっています。ドライバーは表示されているマークが何を示しているのか、いま一度、取扱説明書を読み、ぜひ、理解しておいてください。

こうした運転支援技術は、あくまでも支援であり自動運転ではありません。つまり、事故が起きた場合の責任はすべてドライバーにあります。よく誤解されますが、手放し運転自体は違法ではありません。道路交通法第70条の安全運転の義務に「運転者は、ハンドル、ブレーキなどを確実に操作し(一部抜粋)」とありますが、ハンドルを握り続ける必要はなく、「放してもいいが、周囲を常に監視して、いざというときはすぐにハンドルを的確に操作できるようにすること」という意味です。現在、販売されているクルマは、すべて運転支援技術を搭載したクルマであり、周囲の状況を監視する監視義務、および事故を起こさないように運転する責任はドライバーにあるため、ハンドルから手を離れた状態で事故を起こせば「クルマが曲がってくれなかった!」という言い訳は通用しません。同様に、被害軽減ブレーキも事故を起こした場

合は、止まることができずにぶつかるような状況を作ったドライバーが責任を問われます。

これが自動運転車になれば、事故が起きたときはクルマの責任になります。周囲の監視義務などをクルマが負うことになるからです。ただし、2022年9月時点で、世界のどこにも自動運転車は販売されていません。2021年にホンダのレジェンドが高速道路の渋滞時のみ自動運転として走れる技術を搭載しましたが、リース販売であり、現在は販売を終了しています。

### 自分のクルマを正しく理解する

残念なことに、「自動運転」という言葉を使った広告や、動画投稿サイトに手放しで走行する動画が多数投稿されており、ユーザーが自身のクルマも自動運転であると誤解する流れがあることは否めません。この状況を重くみた国土交通省は、「運転支援であると分かるように表示せよ」という指導を行い、少なくとも広告はなくなったと感じています。ただ、一度入った情報はアップデートされにくいようで、自動運転と誤解して手放し運転をしたり、前方不注意で追突事故を起こすケースが発生しています。

同じ名前の運転支援技術であっても、メーカーによって性能に違いがある場合もあります。国土交通省と自動車事故対策機構(NASVA)では、ユーザーが安全なクルマを選ぶように、自動車アセスメントを行っており、予防安全性評価として衝突被害軽減ブレーキ試験の結果も公表しています。こうした情報もぜひ、参考にしてほしいと思います。

運転支援技術は進化を続け、2021年11月には軽トラックを含めすべての新型車に衝突被害軽減ブレーキが標準装備されることになりました。とはいえ、いくら運転支援技術が搭載されても、自分のクルマを理解し、最後まで責任を持って走らせるという基本は変わりません。技術の限界を知り、甘えず過信せずに安全運転をお願いします。



## 意外と知らない「お酒の表示」 — 適正な飲酒環境の醸成に向けた商品情報の発信 —

市田 浩恩 Ichida Hirooki アルコール健康医学協会常務理事(広告審査委員会兼務)  
札幌国税局長、税務大学校副校長等を経て、現在、公益社団法人 アルコール健康医学協会。論文、寄稿文等あり

### 多種多様な「お酒の表示」

お酒は、冠婚葬祭等での飲食も含め、昔から日本の社会文化に深く浸透していますが、お酒の容器やテレビコマーシャルにはさまざまな表示があるのをお気づきでしょうか。アルコール度数、原材料(例：米、麦)など食品に必要な表示、特定名称(例：吟醸酒)、地理的表示(例：なだごころ灘五郷[清酒]、北海道[ぶどう酒])等の品質情報を提供する表示がある一方で「お酒は適量に」と飲み方を注意する表示まであります。

本稿では意外と知らない「お酒の表示」を紹介します(本稿で意見にわたる部分、新規作成等は執筆者の個人的な見解であり、飲酒に関する連絡協議会、アルコール健康医学協会の公式見解を示すものではありません)。

### 多面的な性格を有する「お酒」

お酒<sup>\*1</sup>は日本食品標準成分表では嗜好品<sup>しこう</sup>に分類され、食品表示法・食品表示基準では加工食品に該当します。国家財政上の観点では酒税が課される、いわゆる「財政物資」です。さらに、医学的な観点からは致酔性(成分にエチルアルコールを含む)があり、例えば、健康日本21(第3次国民健康づくり運動)では「節度ある適度な飲酒行動」が求められています<sup>\*2</sup>。こうした多面的な性格を有する「お酒」に対するさまざまな要請が、簡潔に「表示」というかたちとなって、酒

類業界から消費者の皆様への商品情報として提供されています。

### お酒の表示の種類

#### (1) 法令に基づいた表示

お酒の表示には法令に規定された表示があります(表1)。

#### (2) 酒類業界の自主基準に基づいた表示

酒類業界(自主基準策定者は「飲酒に関する連絡協議会」)では、法令で規定の「20歳未満の飲酒の防止に関する表示基準(表1⑤)」を拡大し、消費者への広告宣伝活動(テレビCM等)の「表現」等まで自主的に規制する「酒類の広告・宣伝<sup>およ</sup>及び酒類容器の表示に関する自主基準(以下、自主基準)」を策定しています<sup>\*3</sup>。

### 自主基準の概要

#### (1) 基準制定の趣旨

酒類業界が自主基準を定めた趣旨が基準の「I 基本的な考え方」に次のとおり書かれています。

【1】酒類は致酔性飲料としての特性を有することから、酒類の製造販売に携わる事業者としては、20歳未満の者の飲酒や飲酒運転など法律を逸脱する行為のほか、不適切な飲酒を防止し、適正な飲酒環境を醸成するなどの社会的責任を果たしていく必要がある。

2 酒類事業者は、このような社会的な要請に

\*1 本稿で紹介する「お酒」は、酒税法第2条、第3条で規定する「アルコール分1度以上の飲料」が該当する(詳細は同法参照)

\*2 アルコール健康障害に関する関連情報は厚生労働省ウェブサイト「e-ヘルスネット」参照  
<https://www.e-healthnet.mhlw.go.jp/information/alcohol>

\*3 酒類の広告審査委員会ウェブサイト <http://www.rcaa.jp/standard/pdf/jishukijun.pdf>



応えていく観点から、酒類の広告・宣伝や酒類容器の表示に当たり、法令を遵守することはもとより、それに加え、自ら尊重すべき基準としての「酒類の広告・宣伝に関する自主基準」を定め、その遵守に努めてきたところであるが、近年の酒類を取り巻く環境変化を踏まえ、今後の酒類産業の健全な発展と消費者利益の一層の確保を図る……(以下、略)

基準の個別規定内容も勘案すれば、「酒類には致酔性の特性があるため、事業者が適正な飲酒環境を醸成する等の社会的責任を果たし、今後の酒類産業の健全な発展と消費者利益の一層の確保を図る」ことを目的として自主基準が策定され、必要情報を「表示」化して消費者に訴求していることが読み取れます。

## (2)法令に基づいた「20歳未満の者の飲酒防止の表示」等(概要)

法令に準拠した「20歳未満の者の飲酒防止の表示基準(告示)」の概要が表2です。

## (3)自主基準による致酔性関連表示等の拡大

自主基準では、法令に規定のある「20歳未満の者の飲酒防止」に加えて、「妊産婦の飲酒防止」「酒類の消費と健康」「飲酒運転禁止」等も「表示」の対象とし、広告宣伝(テレビコマーシャル、新聞広告等)での「表現」も対象に加えています。お酒に該当しない「ノンアルコール」飲料も表示等の対象とされており、

表1 法令に基づいた「お酒の表示」(概要)

表示義務の根拠法令	表示の目的	表示内容
酒類業組合法(第86条の5)	酒税の保全	・製造業者の氏名又は名称・製造所の所在地 ・内容量 ・品目 ・アルコール分 など
酒類業組合法(第86条の6)	酒類の取引の円滑な運行及び消費者の利益に資する	(以下は全て国税庁告示) ①清酒の製法品質表示基準(平成元) 【表示例】 ・特定名称(吟醸酒、純米酒、本醸造等)、精米歩合、原材料名、製造年月日等 ②果実酒等の製法品質表示基準(平成27) 【表示例】 ・日本ワイン、原産国名(輸入ワイン)、原材料名等 ③酒類における有機の表示基準(平成12) 【表示例】 ・有機純米吟醸酒、有機農産物加工酒類等 ④酒類の地理的表示基準(平成27) 【表示例】 ・沓岐(蒸留酒)、薩摩(蒸留酒)、灘五郷(清酒)、新潟(清酒)、山梨(ワイン)、北海道(ワイン)等 ⑤二十歳未満の者の飲酒の防止に関する表示基準(平成元)【詳細な内容は表2参照】
食品表示法(第4条)	食品を摂取する際の安全性の確保及び自主的かつ合理的な食品の選択の機会の確保	・製造業者の氏名又は名称 ・製造所の所在地 ・内容量 ・品目 ・アルコール分 など

※国税庁発行「酒のしおり(令和4年3月)」67～93ページの掲載情報を筆者が加工して作成

表2 法令に基づいた「20歳未満の者の飲酒防止の表示基準」(概要)

表示の実施対象区分	表示の記載場所	表示文言の内容(他に使用活字のポイント数も指定)
1酒類容器等	酒類の容器又は包装	・「20歳未満の飲酒は法律で禁止されている。」旨
2酒類の陳列場所	営業店舗の酒類陳列場所	・「酒類の売場である又は酒類の陳列場所である。」旨 ・「20歳以上の年齢であることを確認できない場合には酒類を販売しない。」旨
3酒類の自動販売機	自動販売機の前面	・「20歳未満の飲酒は法律で禁止されている。又は20歳未満の者には酒類を販売しない。」旨 ・免許者の氏名又は名称、酒類販売管理者の氏名、並びに連絡先等 ・販売停止時間「午後11時から翌日午前5時まで販売を停止している。」旨
4酒類の通信販売	・酒類の広告又はカタログ(含むインターネット上) ・購入申込書等の書類(含むインターネット上の申込画面) ・購入者に交付する納品書等の書類(含むインターネットでの通知)	【広告又はカタログ】 ・「20歳未満の飲酒は法律で禁止されている。又は20歳未満の者には酒類を販売しない。」旨 【納品書等の書類】 ・「20歳未満の飲酒は法律で禁止されている。」旨

※本表は「二十歳未満の者の飲酒防止に関する表示基準」(平成元年11月国税庁告示第9号)に基づいて筆者が作成

自主基準で拡大した表示対象等が表3の網掛け部分です。

## 自主基準の具体的な規定内容の紹介

自主基準の規定は詳細かつ多岐であるため、一部を例示します。

**表3 「お酒の表示等」に関する法令と自主基準の対象範囲の比較(※1)**

表示の根拠規定		酒類業組合法(第86条の6)	酒類自主基準
表示の目的等			
表示の目的	20歳未満の者の飲酒防止	規制対象	自主規制対象
	アルコールと健康関連等	—	・妊産婦の飲酒防止 ・適量飲酒 ・飲酒運転禁止※2
表示規制の対象	酒類の容器等	・酒類容器、包装	・酒類容器、包装
		・酒類の店舗等 ・酒類の自動販売機 ・酒類の通信販売のカタログ、申込等の書類	(法令準拠を明記) ・ノンアルコール飲料
	広告宣伝活動(広告媒体、禁止箇所等)	—	・テレビ、ラジオ、インターネット等 ・新聞、雑誌、ポスター等

※1 酒類業組合法(長官告示)と酒類自主基準に基づいて筆者が作成 ※2 テレビ広告では任意とされているが、概ね表示されている

## 自主基準の規定(一部を例示)

### (1) 酒類の広告宣伝関係の規定

#### ① 20歳未満の者の飲酒防止関連

##### 【基準が適用される媒体】

新聞、雑誌、ポスター、テレビ、ラジオ、インターネット、消費者向けチラシ(パンフレット類を含む)(※適用媒体が限定される場合は媒体を注記)

##### 【注意表示内容の例示】

「お酒は二十歳になってから」などとする

##### 【広告宣伝手法(表現、場所等)の自粛】

・視聴者の70%以上が20歳であるという企画のもとに制作されたことが確認できた番組において、酒類の広告を行うよう配慮する

(テレビ、ラジオ)

- ・20歳未満の者を広告のモデルに使用しない
- ・25歳未満の者を広告のモデルに使用しない。25歳以上であっても、25歳未満に見えるような表現は行わない(エキストラ等は除外)(テレビ)
- ・小学校、中学校、高等学校の周辺100m以内に、屋外の張替式大型商品広告板は設置しない

#### ② アルコールと健康問題等関連

##### 【基準が適用される媒体】

新聞、雑誌、ポスター、インターネット、消費者向けチラシ(パンフレット類を含む)である(※適用媒体が限定される場合は媒体を注記)

##### 【注意表示内容の例示】

- ・妊産婦関連の例示が「妊娠中や授乳期の飲酒は、胎児・乳児の発育に悪影響を与えるおそれがあります」
- ・酒類の消費と健康関連の例示が「飲みすぎに注意」「お酒は適量を」
- ・飲酒運転関連の例示が「飲酒運転は法律で禁じられています」

##### 【広告宣伝手法(表現、時間帯等)の自粛】

##### ○ 広告・宣伝の際、使用しない表現

- ・過度の飲酒につながる表現
- ・「イッキ飲み」等飲酒の無理強いつながる表現
- ・妊娠中や授乳期の飲酒を誘発する表現
- ・重大事故につながりやすい作業時の飲酒を誘発する表現
- ・飲酒運転につながる表現

- ・喉元のどを通る「ゴクゴク」等の効果音は使用しない(テレビ)
- ・お酒を飲むシーンについて喉元アップの描写はしない(この運用に際しては、肩から頭部が描写されているように配慮する)(テレビ)

##### ○ テレビ広告を行わない時間帯

- ・5時00分から18時00分まで(企業広告及びマナー広告は除く)

### (2) 酒類容器関係の規定

#### ① 20歳未満の者の飲酒防止関連(法令に準拠)

#### ② アルコールと健康問題等関連

##### 【注意表示内容の例示】

宣伝広告と同じ4項目の表示を求めているが、2.0リットル以下の容器は4項目のうち1項目以上の任意選択が可

#### ③ 清涼飲料等との誤認防止関連

- ・酒類の容器又は包装の表示に際しては、清涼飲料、果実飲料等の酒類以外の飲料と誤認されないよう、色彩、絵柄等に配慮
- ・アルコール分10度未満の酒類の容器は酒マークを表示(対象容器は全ての缶容器と300ml以下の缶以外の容器)

【酒マークのイメージ図】(一例)350ml未満(20ポイント活字)

##### ① 円形



##### ② 楕円形だえん



### (3) ノンアルコール飲料関係の規定

#### ① ノンアルコール飲料の定義\*4

アルコール度数0.00%で、味わいが酒類に類似しており、20歳以上の者の飲用を想定・推奨しているもの

#### ② 広告宣伝での表現の自粛

ノンアルコール飲料固有の「酒類と誤認させるような表現は行わない」「健康上の理由で禁酒、断酒している人や妊産婦をターゲットとした広告やキャンペーン、サンプリングは行わない」等の規定以外も酒類と概ね同じレベルで表現を自粛する規定がある

#### ③ ノンアルコール飲料の容器表示等

- ・製品に20歳以上の者を対象としている旨を表示する
- ・既存のアルコール飲料と同一のブランド名及び誤認を招くような類似する意匠は使用しない

\*4 近年、酒類、ノンアルコール飲料に該当しない微量なアルコール分(0.5%、0.7%等)を含んだビール風味、ハイボール風味の飲料が販売されているが、これらについては、基本的に広告自主基準策定の趣旨を踏まえ、ノンアルコールではなく、ビール等に準じた表記が行われている



## 「お酒の表示」等の実効性の確保

### (1) 法令関連

法令に準拠した「表示」は、酒類産業の所管官庁(国税庁)等が法令に基づいて指導監督します。

### (2) 自主基準関連

#### ①「酒類の広告審査委員会」の設置

自主基準は1988(昭和63)年に策定され、今まで16回改正されており、当初は各事業者の自主的な対応で遵守していました。

表示の「文言」の客観的審査は容易ですが、視覚、音声による広告宣伝の「表現」は抽象的な規定で実務的に客観的審査が難しいことから、自主基準の遵守の一層の徹底と審査の客観性の強化に努めるため、基準の遵守状況を第三者的立場で審査し、審査結果を酒類業界にフィードバックする「酒類の広告審査委員会」が2007(平成19)年1月に発足しました。

#### ② 広告審査の客観性確保の枠組

審査委員会は審査を最終的に判断する本委員会、本委員会の審査の事前準備をする実務者委員会等で構成されています。

本委員会の委員は法曹関係、医療関係、消費者関係、マスコミ関係、行政関係(厚生労働省の局長経験者)と全員が酒類業界以外の者となっており、実際の広告宣伝活動に関する自主基準の遵守状況の審査の客観性を確保しています。

審査結果等の活動概要は審査委員会ウェブサイトで公開しています\*5。

## 「適正な飲酒環境の醸成」について

### (1) 「適正飲酒」について

自主基準の「基本的な考え方」にある「適正な飲酒環境の醸成」について補足します。酒類業界は「適正飲酒」の表現も使用していますが、「適

正飲酒」の起源は厚生省が「第1次国民健康づくり対策」を策定した1978(昭和53)年当時、アルコール依存症対策の予防面強化の標語として使用し始めた時期に遡ります。

広告審査委員会を運営するアルコール健康医学協会は1980(昭和55)年に「適正な飲酒習慣に関する思想の普及」を目的として、厚生省(現在、内閣府所管)により設立されてから、飲酒に関する医学的情報等を発信しており、「適正飲酒」の文言には40年を超える歴史があります\*6。

### (2) 自主基準の遵守と「適正飲酒」の関連性

前述のとおり、自主基準は「適正な飲酒環境の醸成のために必要な情報提供や対応」を目的として定められたものと読み取れます。ここで、アルコール健康医学協会で作成した「適正飲酒の10か条」\*7と自主基準の規定と比較したものが表4となります。すべてが関連しており、自主基準の遵守による「適正な飲酒環境の醸成」は、自主基準で規定されている表示等の内容から、消費者に向けた「適正飲酒の思想の普及啓発」ともなっていると受け止めています。

表4 「適正飲酒の10か条」と「自主基準」の関連性

	適正飲酒10か条の各条項における提案内容	自主基準の規定内容との関連性
適正飲酒の10か条	1 談笑し 楽しく飲むのが基本です	○
	2 食べながら 適量範囲でゆっくりと	○
	3 強い酒 薄めて飲むのがオススメです	○
	4 つくろうよ 週に二日は休肝日	○
	5 やめようよ きりなく長い飲み続け	○
	6 許さない 他人(ひと)への無理強い・イッキ飲み	○
	7 アルコール 薬と一緒に危険です	○
	8 飲まないで 妊娠中と授乳期は	○
	9 飲酒後の運動・入浴 要注意	○
	10 肝臓など 定期検査を忘れずに	○
	(併記)しない させない 許さない 20歳未満飲酒・飲酒運転	○

\*アルกอฮอล์健康医学協会ウェブサイト、各種出版物を参考として筆者が作成

\*5 酒類の広告審査委員会ウェブサイト <http://www.rcaa.jp/standard/index.html>

\*6 「適正飲酒」40年の沿革は、市田浩恩「アルコール健康医学協会40年の歩みと酒類業界との連携 - 責任ある飲酒行動(適正飲酒)の普及啓発に向けた協会の取組 - 」日本醸造協会誌第116巻6号(2021年)を参照

\*7 アルコール健康医学協会ウェブサイト <https://www.arukenkyo.or.jp/health/proper/index.html>



## 中古住宅を 買うとき 売るとき



# 住宅取得に関する税制特例

中戸 康文 Nakato Yasufumi 一般財団法人不動産適正取引推進機構 調査研究部 上席研究員  
不動産適正取引推進機構では、不動産取引に関する紛争事例や行政処分事例等の調査研究を行っており、それらの成果を機関誌『RETIO』やウェブサイトにて情報提供している <https://www.retio.or.jp/>

## 住宅取得に関する税制特例



良質な住宅の取得推進のため、購入やリフォーム等における税金等に関して、いろいろな優遇制度が設けられています。税制特例については、国税庁や国土交通省のウェブサイト<sup>\*1</sup>などにおいて、利用できるものがないか、確認をしてみましょう。

### ⚠ 税制特例を利用できるかは、購入者自身が税務署・税理士に確認を！

税制特例の利用には、物件や購入者の収入などについて、一定の要件を満たす必要があり、どのような特例があるかや、利用できるかなどについては、購入者自身が税務署・税理士に確認をする必要があります。

なお、税理士法は税理士資格を持たない者が税務相談(無償でも)を行うことを禁じています。**税理士資格を持たない宅地建物取引業者等に、税金に関する個別具体的な調査・確認等を依頼することはできません。**

## 住宅の購入と税制特例 (2022年1月1日現在)



### (1) 住宅ローン控除

無理のない負担で居住ニーズに応じた住宅を確保することを促進するため、住宅ローンを借り入れて住宅の新築・取得<sup>また</sup>又は増改築等をした場合、一定の要件を満たすときには、年末のローン残高(借入限度額の範囲内)の0.7%を所得税

(一部、翌年の住民税)から最大13年間控除する制度です<sup>\*2</sup>(表1)。

### (2) リフォームに関する税の特例

中古住宅について、一定の耐震、バリアフリー、省エネルギー(省エネ)等のリフォーム工事を行った場合、一定の要件を満たすときには、必須工事については、対象工事限度額の範囲内で標準的な費用相当額の10%、その他工事(必須工事の対象工事限度額を超過する部分及びその他のリフォーム)については、必須工事全体にかか<sup>およ</sup>係る標準的な費用相当額の同額までの5%が、改修工事を完了した年の所得税額より控除される制度です(表2)。

また、一定の要件を満たすリフォーム工事については、市区町村へ所定の手続きを行うことにより、工事翌年度の建物固定資産税の減額措置を受けることができます。

### (3) 登録免許税の軽減特例

土地・建物の所有権移転登記における登録免許税(不動産の価格<sup>\*3</sup>×税率)について、一定の要件を満たす住宅用家屋(登記面積が50㎡以上、1982年1月1日以降建築など)は、移転登記や住宅ローンに関する抵当権設定登記の申請に際して、所定の手続きを行うことにより、税率の軽減措置を受けることができます。

あらかじめ法務省のウェブサイト<sup>\*4</sup>等にて、特例の確認をしておき、登記申請前に依頼する司法書士と打ち合わせをしておきましょう。

\*1 国税庁「マイホームを持ったとき」[https://www.nta.go.jp/publication/pamph/koho/kurashi/html/05\\_1.htm](https://www.nta.go.jp/publication/pamph/koho/kurashi/html/05_1.htm)  
国土交通省「各税制の概要」[https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku\\_house\\_fr2\\_000011.html](https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_fr2_000011.html)

\*2 国土交通省「住宅ローン減税」[https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku\\_house\\_tk2\\_000017.html](https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk2_000017.html)

\*3 固定資産課税台帳に登録された価格がある場合は、その価格(固定資産税評価額)

\*4 法務局「令和4年4月1日以降の登録免許税に関するお知らせ」[https://houmukyoku.moj.go.jp/homu/page7\\_000025\\_00002.html](https://houmukyoku.moj.go.jp/homu/page7_000025_00002.html)

**表1 住宅ローン控除の概要**

※国土交通省ウェブサイト\*2を基に筆者作成

	住宅の環境性能等	借入限度額		控除期間
		令和4・5年入居	令和6・7年入居	
中古住宅 (a)	長期優良住宅 (c)・低炭素住宅 (d) ZEH水準省エネ住宅 (e) 省エネ基準適合住宅 (f)	3000万円	3000万円	10年間
	その他の住宅①	2000万円	2000万円	
新築住宅	長期優良住宅・低炭素住宅	5000万円	4500万円	13年間
	ZEH水準省エネ住宅	4500万円	3500万円	
再販住宅 (b)	省エネ基準適合住宅	4000万円	3000万円	
	その他の住宅①	3000万円	0円②	

① 省エネ基準を満たさない住宅

② 2023(令和5)年末までに新築の建築確認を受けた住宅に2024・2025(令和6・7)年に入居する場合は、借入限度額2000万円・控除期間10年間

(a) **中古住宅**：1982年1月1日以後に建築された、もしくは、地震に対する安全性に係る基準に適合するものとして耐震基準適合証明書等による証明がされた、建築後使用されたことがある住宅で一定の要件を満たすもの

(b) **再販住宅**：宅地建物取引業者が一定の増改築等(リフォーム)を行って販売した住宅で、前述(a)中古住宅の要件を満たすものであること、取得時において新築された日から10年を経過した家屋であること等の一定の要件を満たすもの

(c) **長期優良住宅**：長期にわたり良好な状態で使用するための措置が講じられた優良な住宅として、所管行政庁より認定を受けた住宅で一定の要件を満たすもの

(d) **低炭素住宅**：「エネルギーの使用の合理化等に関する法律」(省エネ法)の省エネ基準に比べて、一次エネルギー消費量が△10%以上となること、その他の低炭素化に資する措置が2項目以上講じられていること、などの基準を満たす低炭素建築物と行政より認定を受けた住宅で一定の要件を満たすもの

(e) **ZEH(ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス)水準省エネ住宅**：日本住宅性能表示基準における、断熱等性能等級5かつ一次エネルギー消費量等級6の性能を有する証明がされた住宅で、一定の要件を満たすもの

(f) **省エネ基準適合住宅**：日本住宅性能表示基準における、断熱等性能等級4以上かつ一次エネルギー消費量等級4以上の性能を有する証明がされた住宅で一定の要件を満たすもの

※適用要件等は、国税庁ウェブサイト「マイホームを持ったとき」

[https://www.nta.go.jp/publication/pamph/koho/kurashi/html/05\\_1.htm](https://www.nta.go.jp/publication/pamph/koho/kurashi/html/05_1.htm)等を参照

**表2 リフォームに関する所得税の特例**

※国土交通省ウェブサイトを基に筆者作成

所得税				
必須工事(控除率10%)		その他工事(控除率5%)		最大控除額 (必須工事と その他工事合計)
対象工事 (いずれか実施)	対象工事 限度額	対象工事 対象工事限度額		
耐震	250万円	〈対象工事〉 必須工事の対象工事限度額超 過分及びその他のリフォーム	〈対象工事限度額〉 必須工事に係る標準的な費用 相当額と同額まで(②)	62.5万円
バリアフリー	200万円			60万円
省エネ	250万円 (350万円)①			62.5万円 (67.5万円)①
三世帯同居	250万円			62.5万円
長期優良住宅化	耐震+省エネ+耐久性	500万円 (600万円)①		75万円 (80万円)①
	耐震or省エネ+耐久性	250万円 (350万円)①		62.5万円 (67.5万円)①

①カッコ内の金額は、太陽光発電を設置する場合

②最大対象工事限度額は必須工事と併せて合計1000万円が限度

※適用要件等は、国土交通省ウェブサイト「住宅-各税制の概要-住宅のリフォームに利用可能な税制特例」

[https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku\\_house\\_fr2\\_000011.html](https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_fr2_000011.html)等を参照

#### (4) 不動産取得税の軽減特例

不動産取得税(不動産の価格<sup>\*5</sup>×税率)は、不動産の取得に対して、その所在地の都道府県が、その不動産の取得者に課税をする税金です。

一定の要件を満たす住宅・住宅用土地については、住宅1戸当たりの控除額があるなどの特例がありますので、都道府県の不動産取得税に関するウェブサイトにおいて、あらかじめ確認をしておきましょう。

#### (5) 住宅取得等資金の贈与に関する特例

個人(贈与者)から贈与を受けた個人(受贈者)は、贈与税が課税されますが、直系尊属から、住宅取得等資金の贈与を受けた場合、一定の要件を満たすときは、次の制度の適用を受けることができます<sup>\*6</sup>。

##### ● 住宅取得等資金の非課税

2022年1月1日から2023年12月31日までの間に、父母や祖父母など直系尊属から、住宅取得等資金の贈与を受けた場合、一定の要件を満たすときは、次の非課税限度額まで贈与税が非課税となります<sup>\*7</sup>。

##### 〈贈与税非課税限度額〉

省エネ等住宅 <sup>*1</sup>	左記以外の住宅
1000万円	500万円

- ※1 ①断熱等性能等級4以上もしくは一次エネルギー消費量等級4以上  
②耐震等級2以上もしくは免震建築物  
③高齢者等配慮対策等級3以上のいずれかに適合する住宅  
※2 特例の対象となる、受贈者、住宅等の要件については、国税庁ウェブサイト<sup>\*8</sup>等を参照

##### ● 相続時精算課税選択の特例

相続時精算課税は、60歳以上の親又は祖父母から18歳以上の推定相続人や孫への贈与について、受贈者の選択により、暦年課税(通常の贈

与税の課税方式)に代えて、贈与財産について贈与税(特別控除額2500万円<sup>\*9</sup>)を支払い、相続時にその贈与財産と相続財産を合計した価格を基礎とした相続税額から、支払った贈与税を控除することにより、贈与税・相続税を一体化して納税する制度です。住宅取得等資金の贈与については、2023年12月31日まで、贈与者が60歳未満でも、相続時精算課税を選択することができます<sup>\*10</sup>。

なお、相続時精算課税を選択した場合は、相続時まで継続され、途中で撤回することはできません。

##### 〈計算イメージ〉

###### 贈与時の贈与税額計算

(受贈金額－特別控除額2500万円)×20%

###### 相続時の相続税額計算(贈与税精算)

(受贈金額＋相続財産額)による相続税額  
－贈与時に支払った贈与税額

※特例の対象となる、受贈者、住宅等の要件については、国税庁ウェブサイト<sup>\*11</sup>等を参照

#### (6) 中古住宅購入後に耐震工事を行う場合におけるローン控除等の適用について

現行の耐震基準に適合しない中古住宅を購入した場合、入居前までに耐震工事を行い現行の耐震基準に適合する証明を受けるなど、一定の要件を満たした場合は、

- ・住宅ローン減税
- ・住宅取得等資金に係る贈与税の非課税措置
- ・住宅取得等資金に係る相続時精算課税制度の特例措置
- ・住宅に係る不動産取得税の課税標準の特例措置

を受けることが可能な場合があります<sup>\*12</sup>。

\*5 固定資産課税台帳に登録された価格がある場合は、その価格(固定資産税評価額)

\*6 国税庁「財産をもらったとき」[https://www.nta.go.jp/publication/pamph/koho/kurashi/html/05\\_4.htm#tokurei](https://www.nta.go.jp/publication/pamph/koho/kurashi/html/05_4.htm#tokurei)

\*7 暦年課税制度(基礎控除額110万円)または相続時精算課税制度いずれかと重複適用が可能

\*8 国税庁「直系尊属から住宅取得等資金の贈与を受けた場合の非課税」<https://www.nta.go.jp/taxes/shiraberu/taxanswer/sozoku/4508.htm>

\*9 累計2500万円まで、複数年にわたって利用できる

\*10 住宅取得資金贈与と重複適用可能、暦年課税制度(基礎控除額110万円)とは重複適用ができない

\*11 国税庁「相続時精算課税選択の特例」<https://www.nta.go.jp/taxes/shiraberu/taxanswer/sozoku/4503.htm>

\*12 国土交通省「中古住宅取得後に耐震改修工事を行う場合について」[https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku\\_house\\_tk2\\_000031.html](https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk2_000031.html)

# 契約の基礎知識

## —自動車編—



# 車を買う前に① 車について

## 一般社団法人自動車公正取引協議会

消費者庁・公正取引委員会から認定された表示のルールである「自動車公正競争規約」の運用を通じ、消費者と販売店を結ぶ「信頼されるクルマ販売」を推進するための活動を行っている

**Q** 中古車情報誌のウェブサイトで気に入った中古車を見つけたのですが、自動車の購入は初めてなので、購入する際の注意点を教えてください。

### ▼ クルマ選びの際は……

クルマ選びの際は、予算のほかにも、用途や大きさ(車庫に入るか等)、排気量(税金の額が違います)など、目的や条件が合っているか、購入前に十分に検討しておく必要があります。

自動車の購入は初めてとのことですので、まずは新車と中古車の違いについて説明しましょう。

自動車は法律に基づき、登録(届出)しなければ運行してはならないことになっていますが、自動車を販売する際の表示のルールである自動車公正競争規約(以下、規約)では、登録(届出)される前の車両を「新車」、登録(届出)された車両を「中古車」と定義しています。

つまり、「中古車」とは、一度ナンバーが付いたことのある車両のことを指しますので、使用されたことがあるかどうかは関係ありません。自動車の中には、登録(届出)されたものの、何らかの事情で使用されないまま流通した車両が「登録(届出)済未使用車」と称して販売されることがありますが、そのような車両は「中古車」となります。

中古車は、新車とは異なり、使用による品質の劣化が生じていることや、使用する環境等の違いにより、たとえ車種や年式が同じであっても、車両の内外装やエンジン等の品質は1台ごとに異なります。また、保証は付くのか、定期点検整

備は実施されるのかなど、販売店によって販売方法や条件が異なることにも注意が必要です。

以上のことから、高価な買い物でもありますので、たとえ気に入ったクルマが見つかったとしても「衝動買い」には十分に注意が必要です。自分にとってピッタリのクルマを見つけるために、まずはいろいろな情報を収集することから始めましょう。

### ▼ 情報収集の際は……

自動車業界では、消費者が安心して自動車を購入できるよう、新車と中古車の規約を定めています。当協議会会員店の広告や店頭展示車のプライスボードには、販売するクルマの性能や品質、価格や取引条件等が表示されていますので、情報収集の際は、それらの内容を必ず確認してください。

例えば、中古車の場合、購入後の保証の有無や販売時の定期点検整備の実施、走行距離数や修復歴等、その中古車の販売条件や車両の品質に関する情報を1台ごとに表示しています。

ここでは、中古車を購入する際に確認しておきたいポイントを紹介します。

#### ① 車両価格・支払総額

販売する中古車には、店頭において車両を引渡す場合の消費税を含めた「車両価格」か、その車両価格に諸費用を加えた額であり、購入の際に必要なすべての費用を含めた「支払総額」のいずれかの販売価格が表示されています。

複数の販売店や車両を比較しながら購入を検討する際、「車両価格が高いか安いかに注目しがちですが、車両価格には、保証や整備の費用

が含まれているのか、いないのかの違いもありますし、また、諸費用の額(登録手続代行費用等)も販売店によって異なります。購入の際は、必ず支払総額で比較するようにしましょう(ディスプレイボードや広告に支払総額の表示がない場合は、見積書をもらえば確認できます)。

### ②定期点検整備実施状況

販売する中古車に「定期点検整備(法定12カ月定期点検整備以上)」を実施するかどうか、また、実施する場合の整備費用は車両価格に含まれているかどうかが表示されています。

### ③保証の有無

販売する中古車に「保証」が付くかどうかが表示されています。

当協議会には、「現状販売(保証なし、定期点検整備なし)で購入したが、納車後すぐに故障した」などのトラブル相談が多く寄せられています。中古車は1台ごとに品質が異なりますので、定期点検整備が実施され、保証が付いている中古車を選んだほうが安心です。

### ④走行距離数

販売する中古車の走行距離数が表示されています。走行距離計に示されたキロ数が実際の走行距離数と異なっている場合は、次のように表示されます(店頭展示車にはコンディション・ノート等の書面にも表示されます)。

- 走行距離計が取り替えられている場合、「メーター交換歴車である」旨と「取り替え前・後のキロ数」
- 走行距離数に疑義がある場合、「？」や「不明」
- 走行距離計が改ざん(巻き戻し)されている場合、「改ざんされている」旨

走行距離数は中古車の品質等を判断する重要な項目ですので、購入する際は必ず確認しましょう。

### ⑤修復歴の有無

販売する中古車に修復歴(車体の骨格に当たる部位の修正あるいは交換歴)があるか、ない

かが表示されています。

「修復歴あり」の場合、店頭展示車にはコンディション・ノート等の書面に「修復歴がある」旨と修復箇所が表示されます。

自動車業界では、事故歴の有無ではなく、事故等による修復歴の有無を表示しています。

修復歴の有無も走行距離数と同様、中古車の品質等を判断する重要な項目ですので、購入する際は必ず確認しましょう。

インターネットでも、キズやヘコミ等の車両の状態は画像である程度確認することができますし、前述の規約に基づく表示内容を確認することにより、保証の有無や定期点検整備の実施等の販売時の条件、また、走行距離数や修復歴の有無等の車両の品質も分かりますので、クルマ選びに不便を感じることは少ないかもしれません。

しかし、画像に写っていないキズやヘコミ、画像では分からないエンジンやミッション、エアコンやカーナビ等の状態、シートの座り心地、タバコ臭やペット臭の有無等は、実際に車両を見て確認しないと分かりません。例えば、「大したキズはありませんよ」などと言われても、感じ方は人それぞれですから、気に入った中古車を見つけたら、販売店が遠方であっても足を運んで車両の状態を確認することをお勧めします。

また、車両の状態と同様、必ず確認しなければならないのは、万が一故障した際の対応方法です。故障した場合、遠方の販売店まで車両を持ち込まないといけないのか、それとも近隣の販売店で修理対応してくれるのか、その際の修理費用や車両の運搬費用はどちらの負担になるのかなど、納車後のトラブルを防止するためにも忘れずに確認しましょう。

当協議会には、現車確認せずに購入したところ、「納車されたがキズだらけだった」「納車当日に壊れた」などの相談も多く寄せられています。このようなトラブルが発生した場合、販売店に修理等の対応を求めたとしても、販売店が遠方

となると、電話やメールによる交渉となることが多く、思った以上に交渉に手間と時間がかかる場合や、なかには解決しない場合もあるようです。そのようなトラブルに巻き込まれないためにも、実際に自分の目でよく見て確認し、分からないことは何でも販売店に聞いて納得したうえで決めることが重要です。

### ▼ 商談の際は……

広告やプライスボード等の情報を収集し、自分の目で車両の状態を確認したら、次は見積書の作成を依頼しましょう。

クルマを購入する際は、車両代のほか、登録(届出)の際に必要な税金や保険料等の諸費用(付帯費用)がかかりますので、商談の際は必ず見積書を作成してもらい、それらの費用の内容や金額を確認しましょう。諸費用には、購入者に支払義務がある費用(税金や自賠責保険料、自動車リサイクル料金[預託金相当額])のほか、本来は購入者が行うべき手続きを販売店が本人に代わって行うための費用(車庫証明手続き代行費用、登録手続き代行費用等)があります。これらの手続きを販売店に依頼する場合、販売店によって金額が異なりますので、複数の見積書を比較すると、諸費用の額などの違いが分かります。

また、オプションの金額に間違いはないか、販売店に勧められるがまま不要なオプションを購入していないかなど、しっかりと確認してください。契約すると、後から内容を変更することができない場合があります。不当に高額な諸費用を請求されていないか、不要なオプションを購入していないかなど十分に確認し、不明な点などあれば、契約前に納得するまで確認しましょう。

### ▼ 契約の際は……

商談がまとまると、注文書や契約書(以下、注文書等)を交わすこととなりますが、その前

に、予算的に問題ないか、家族に反対されないかなど、契約しても大丈夫なのか再度確認しましょう。

そして、注文書等を提示されたら、すぐにサインせず、車名やグレード、車両価格や諸費用の明細、特に中古車の場合は保証や定期点検整備の費用等、これまで商談してきた内容が注文書等に正確に記載されているか確認することが重要です。口約束はトラブルのもとです。ちょっとしたことでも、約束したことは注文書等の備考欄に必ず記載してもらうようにしましょう。

また、注文書等の裏面などに記載されている約款(契約に関する条項)も必ず確認しましょう。

その中でも重要なのが、「契約の成立時期」に関する条項です。自動車業界の自動車注文書標準約款では、現金販売の際の契約成立時期を、「①登録がなされた日 ②購入者の注文に基づく修理・改造・架装に着手した日 ③自動車を引き渡した日、のいずれか早い日」としていますが、すべての販売店でこの条項が記載された書面を使用しているわけではありません。なかには、「注文書等に署名・捺印なついでんした時点で契約は成立する」との条項を採用している販売店もあります。約款の内容はとても重要です。よく読んで、分からないことがあれば販売店に必ず確認し、納得してから署名・捺印するようにしましょう。

当協議会には、「注文書等は交わさず、口約束で契約したため、言った言わないのトラブルになっている」「約款の内容をよく確認しなかったため、キャンセルを申し出た時点では既に契約が成立していた」などの相談も多く寄せられています。注文書等は、契約上の問題が発生した際に購入者と販売店の双方が契約内容を確認するための重要な書面ですので、契約前に熟読したうえで署名・捺印し、控えは大切に保管しましょう。

# キャリア決済(1)

山本 正行 Yamamoto Masayuki 山本国際コンサルタンツ代表  
明治学院大学・関東学院大学講師、決済サービス事業の企画、戦略立案を専門とするコンサルタント。消費生活相談員を対象とした研修も実施。講演、執筆多数

今回はキャリア決済について解説します。

## キャリア決済とは

キャリア決済は、スマホやフィーチャーフォンから利用したコンテンツ利用料を通信・通話料金と併せて支払う方式です。モバイル通信事業者からの利用明細には通信料に加えてキャリア決済利用分が「コンテンツ利用料」などと区別して記載されます。

もともとはフィーチャーフォン専用で、NTTドコモ、au(KDDI)などのモバイル通信事業者による公式コンテンツの利用代金を支払う手段としてのサービスでした。しかし、クレジットカードの申込み、審査などの手間が不要で、携帯電話の契約がある人なら誰でも利用できる手軽さから消費者に受け入れられ、利用範囲が広がりました。今ではスマホばかりでなくパソコンからも利用でき、スマホのアプリなどに限らず一般的なインターネットショップでも利用できる所が増えました。インターネットでの支払手段では、クレジットカード、コンビニ払い、銀行振込、インターネットバンキングの次に多く利用されており、消費者の利用機会は中程度といえるキャッシュレス決済手段です。

総務省の「令和2年通信利用動向調査(世帯編)」によれば、過去1年間にインターネットで商品等を購入した15歳以上の人のうち、15.9%が決済方法としてキャリア決済に当たる「通信料金・プロバイダ利用料金への上乗せによる支払い」を利用しています。全体をみると決済方法は多い順に①クレジットカード ②コンビニ払

い③代金引換 ④銀行・郵便局の窓口・ATMでの振込・振替 ⑤インターネットバンキング・モバイルバンキングによる振込の次に当たります。

国内では大手4モバイル通信事業者(NTTドコモ、au、ソフトバンク、楽天モバイル)がすべてキャリア決済を提供しています。サービスの概要を表にまとめました。

## サービス拡大の経緯

開始当初はモバイル通信事業者が運営する公式サイト限定の支払手段でした。まだスマホもなかった2000年当時、公式サイトは、NTTドコモのiモード、auのEZwebなどのモバイル通信事業者が運営するサービスで、データ通信に対応する携帯電話からの利用にほぼ限定されました。さらに公式サイトへの出店はモバイル通信事業者による審査に合格した事業者に限定されていたため、キャリア決済が利用できるサービスの提供事業者も一定の水準に維持されていました。

その後、キャリア決済が比較的普及することになった2つの転機がありました。1つ目の転機は各モバイル通信事業者が、それまで公式コンテンツでの支払いに限定していたものを一般のコンテンツやインターネットショップでも利用できるよう解放したこと、次の転機はキャリア決済がスマホで利用できるようになったことです。国内では人気のiPhoneですが、日本で発売開始された2007年当初はキャリア決済に対応していませんでした。iPhoneがキャリア決済に対応したのは意外に遅く、auとソフトバンク

表 キャリア決済の種類

通信事業者	サービス名称	利用可能デバイス	利用上限金額	備考
NTTドコモ	spモードコンテンツ決済サービス	スマホ	・利用者が利用限度額を設定可能 ・設定可能利用限度額 19歳まで10,000円/月 20歳以上で契約期間が1～3カ月目：10,000円/月 20歳以上で契約期間が4～12カ月目：30,000円/月 20歳以上で契約期間が13カ月目以降：3・5・8・10万円/月 (ドコモによって変更される)	
	ドコモ払い	スマホ/パソコン	・自動設定で月最大100,000円 ・利用者が利用限度額を設定することも可能(上限月10万円)	2022年5月末まで6月以降はd払いとしてサービス提供
	d払い	スマホ	・契約、利用、支払い状況などに応じて1万・3万・5万円/月の範囲内でドコモが設定・変更 ・所定の条件を満たすと最大10万円/月 ※電話料金合算払いの場合。クレジットカード払いを選択した場合は異なる	2022年6月より開始
au(KDDI)	auかんたん決済	スマホ/パソコン	～12歳：最大1,500円/月 13～17歳：最大10,000円/月 18～19歳：最大50,000円/月 20歳～：最大100,000円/月 ※上記金額を上限に、利用者が限度額を設定可能	
ソフトバンク	ソフトバンクまとめて支払い	スマホ/パソコン	満12歳未満：最大2,000円/月 満20歳未満：最大20,000円/月 満20歳以上：最大100,000円/月 ※上記金額を上限に、ソフトバンクが利用可能額を設定	
楽天モバイル	楽天モバイルキャリア決済	スマホ	13歳以下：最大10,000円/月 14歳～17歳：最大20,000円/月 18歳～19歳：最大50,000円/月 20歳以上：最大200,000円/月 ※上記金額を上限に、利用者が限度額を設定可能 ※クレジットカード払い、デビットカード払い以外を選択している場合利用不可	

※各事業者のウェブサイトを基に筆者作成(年齢区分等の表記などはウェブサイトのまま)

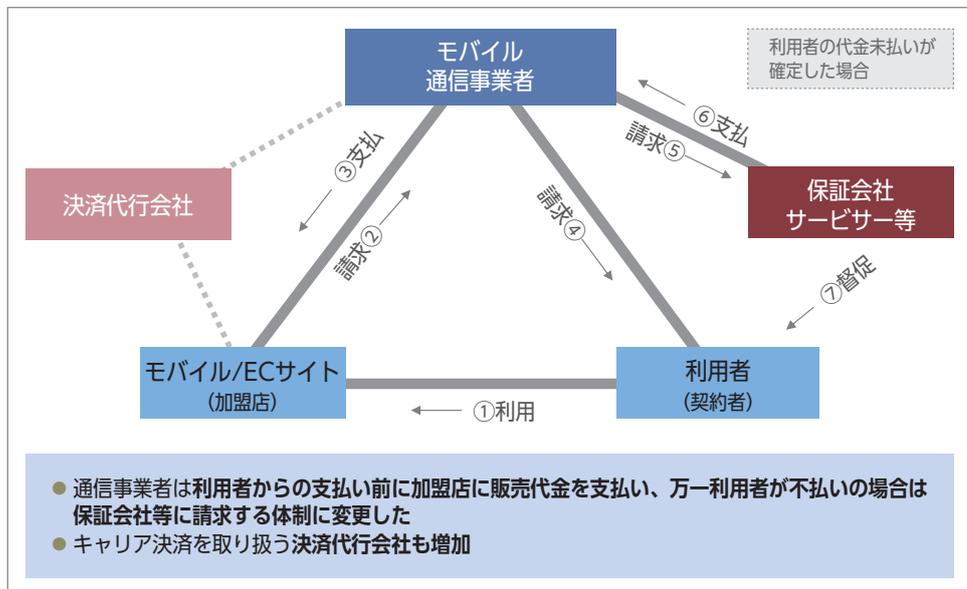
が2016年、NTTドコモが翌2017年です。

キャリア決済を公式コンテンツ以外に解放する過程では、モバイル通信事業者が決済代行会社と契約し、より多くのインターネットショップなどでも利用できるようにしました。さらに、モバイル通信事業者から、加盟店に当たるコンテンツ提供事業者やインターネッ

トショップなどへの支払いのサイクルを早めるために立替払いを行うようになったことと、不払い者などへの督促、回収業務の一部を保証会社やサービサー(債権回収会社)、弁護士事務所などに委託するようになったことも大きな変

図 キャリア決済の取引の流れ

※筆者作成



化といえます。そのため、通信費の支払いができなくなった利用者には、程なくして弁護士事務所などから督促の郵便物が届くようなことも起こりました。

先にも述べたとおり、キャリア決済はイン

ターネット販売では中程度の利用頻度といえますが、コンテンツ利用に限定すればクレジットカードの次によく利用されているようです。結果的に、①決済代行会社によって利用できるインターネットショップやコンテンツが大幅に増えたこと ②iPhoneでも利用できるようになり若年層にもキャリア決済の利用の裾野が大きく広がったことなどが、消費者トラブルを増やすことになったといえるように思います。

## 規制のないキャリア決済・重層化の傾向も

キャリア決済は、本連載の第1回目「キャッシュレス決済の基礎知識」でも述べたとおり広い意味で後払い方式といえますが、利用から通信料と一緒に支払うまでの期間が「2カ月以内」に設定されていることから、割賦販売法の規制対象とはなりません。先にも述べたとおり、キャリア決済はクレジットカード並みに決済代行会社も介入する立派な支払手段に成長したといえます。キャリア決済が絡む消費者問題もあり、何らかの規制を求める声が強くなっているのも事実です。

モバイル通信事業者との契約者には毎月の通信料の支払いをクレジットカードで行っている人が多いことも特徴の1つです。通信料がクレジットカード払いに設定されている場合にコンテンツを利用してキャリア決済で利用料を支払うと、当月末、モバイル通信事業者からの請求時にクレジットカードで支払うこととなります。そのため実際の支払いは翌月あるいは翌々月に繰り延べになります。さらにクレジットカードの支払方法がリボ払いの場合、キャリア決済の利用代金が翌月、あるいは翌々月からリボ払いで支払われることとなります。最近増えているキャッシュレス決済の重層化の一例で、同様なケースは前払式支払手段への残高チャージをクレジットカードで支払った場合、BNPL（後払い

決済)の支払いをクレジットカードで支払う場合などがあります。

相談の現場でこのように重層化した支払いの事例があった場合 ①実際に取引で用いられた支払手段 ②その際の決済額を支払う二次的な支払手段(二次支払手段)を分解して整理してください。割賦販売法や資金決済法は、①の実際に取引で用いられた支払手段に対する規制は明確ですが、重層化した二次的な支払手段にも制度を拡大解釈することが難しく、そのために二次的な支払手段に支払停止や払戻しを求めても、なかなか対応してもらえないことがあります。

### ● キャリア決済の重層化パターン

#### 〈重層化していない場合〉

- ①取引時：キャリア決済
- ②通信料の支払いが銀行口座払い  
→当月末に通信料とコンテンツ利用料を支払い

#### 〈重層化している場合〉

- ①取引時：キャリア決済
- ②二次支払手段：クレジットカード  
→翌月、あるいは翌々月にクレジットカード会社の請求に基づき利用料を支払い

次の例で、重層化の場合をもう少し整理してみましょう。

### (例) iPhoneでゲームなどの有料コンテンツを利用した場合

- ①取引時：キャリア決済  
支払手段提供者：モバイル通信事業者  
取引が行われた加盟店：Apple(デジタルプラットフォーム)
- 利用サービス：ゲーム内の課金(ゲーム運営会社)
- ※この例ではゲーム運営会社がプラットフォームの店子に当たるかどうかは特定しないでいきます
- ②実際の支払い(二次支払手段)：キャリア決済の代金をクレジットカード決済  
支払手段提供者：クレジットカード会社(包括信用購入あっせん業者)  
取引が行われた加盟店：モバイル通信事業者

今回は、キャリア決済のトラブルについて解説します。



## ドイツ

## 飼い犬のために安全な玩具を

●商品テスト財団「テスト」2022年9月号

<https://www.test.de/Schadstoffe-in-Hundenspielzeug-Manche-Spielzeuge-sind-stark-belastet-5907364-0/>

飼い主が投げたボールを追いかけたり、ロープの引っ張り合いをしたりと、犬はおもちゃで遊ぶのが大好きである。しかし、犬には物を噛む性質があるため、素材の安全性が気になる。そこで商品テスト財団は、有害物質が含まれていないかという観点から、犬用玩具のテストを行った。対象は、ボール型、骨型、ロープ型、ディスク型、動物型等の計15商品。暗闇で光る、音が鳴る、餌を入れられるなど、さまざまな機能が付いていた。

その結果、11商品には問題物質が含まれていなかった一方で、4商品から発がん性物質であるニトロソアミン類が相当量検出されたという。素材は3商品がラテックス、1商品が天然ゴムだった。EUには、犬用玩具を対象とする有害物質の規制値は存在しないが、こどもと犬と一緒に遊ぶことを想定し

て、同財団はEU玩具指令の値を参考に評価した。こどもの玩具に犬用玩具が紛れ込む可能性は、事業者も認識しているようで、今回テストした半数以上の商品に、同指令に基づくCEマークが付いていた。ただし、CEマークは企業責任により自ら表示するもので、客観的な安全性の証明にはならないと同財団は強調する。事実、発がん性物質が検出された3商品にも同マークが表示されていたという。

さらに同財団は、玩具による窒息のリスクについて警告する獣医師の声を紹介している。飼い主が投げた小さなボールをキャッチするとき、口の奥に入り込んだり、玩具を噛み切って破片を誤飲するおそれがあるのだという。そこで、小さ過ぎないボールを選ぶこと、壊れた玩具は使わせないことが重要だとする。



## スイス

## 進化を続ける生理用品だが

●ロマンド消費者連盟ホームページ <https://www.frc.ch/culotte-menstruelle-lessayer-cest-ladopter/>

ヨーロッパではナプキン、タンポンに続く生理用品として、月経カップが普及しつつあるが\*、最近の注目アイテムは、吸水シートと一体化した月経ショーツである。吸水力がある布の層が下着本体に縫い付けられているため、ナプキンやタンポンを使う必要がないのだという。交換の手間が省けるうえ、繰り返し洗って使えることから、廃棄物削減にもつながると宣伝されている。

しかし、比較的新しい商品であるため、性能や使用感に関する情報が少ない。そこで、ロマンド消費者連盟は月経ショーツ10商品を対象にテストを行った。女性ボランティア83人がテスターとして、希望の商品を2~3サイクル着用し、漏れの有無や使用感を判定した。その結果、6割近くのテスター

が、ピーク時でも月経ショーツだけで十分だったと答えた(ただし、これらの女性は普段から経血量が少なめ~中程度であることに注意を要する)。また、商品による差が大きく、1商品は漏れがひどいと評価された。「快適さ」では8商品が高評価だったが、湿気や臭いが気になるという声もあった。

さらに同連盟は、環境配慮度と経済性の観点から、従来の生理用品との比較を行った。月経ショーツは1枚約25~60スイスフランとかなり高め。1サイクルに必要な枚数や耐用年数等を考慮すると、1人の女性が生涯で支出する費用額が、他の生理用品と比べて最も高価と推計された。一方、廃棄物の量は月経カップに次いで少ないと推計されたが、データ不足のため、正確な値の算出は困難だったとのことである。

\* ウェブ版「国民生活」2021年7月号「海外ニュース」参照 [https://www.kokusen.go.jp/wko/pdf/wko-202107\\_08.pdf](https://www.kokusen.go.jp/wko/pdf/wko-202107_08.pdf)



## イギリス

## ロイヤルティ・ペナルティの禁止

● Which? ホームページ

<https://press.which.co.uk/whichpressreleases/despite-loyalty-penalty-ban-many-insurance-customers-seeing-price-rises-which-research-finds/>

● FCA ホームページ

<https://www.fca.org.uk/news/press-releases/fca-confirms-measures-protect-customers-loyalty-penalty-home-motor-insurance-markets>

ロイヤルティ・ペナルティは、新規顧客に低価格を提供する一方で既存顧客の価格を段階的に引き上げる行為で、イギリスでは保険や通信の業界で多くみられる。2018年、市民相談を行う Citizens Advice がこの慣行を組織的詐欺であるとして苦情申し立て（スーパーコンプレイント）を行った。これを受けて FCA（金融行為規制機構）は2021年5月、住宅保険と自動車保険の事業者によるロイヤルティ・ペナルティの禁止、自動更新解除の簡易化などを含む消費者救済措置を発表し、2022年1月に発効した。

FCAの市場調査で、保険会社が自動更新しそうな顧客を特定しその保険料を毎年値上げする、別契約や他社を検討するための情報を提供しないなど、不適切な行為で既存顧客の保険料を値上げする一方、格安の保険料で新規顧客を勧誘していることが判明。

FCAは、救済措置により消費者は今後10年間で約42億ポンド（約6500億円）節約できると推計する。

Which?は今回のロイヤルティ・ペナルティ禁止で保険料の価格に変動があったか、会員14,000人以上に調査した。2021年5～12月に支払った保険料を2022年の上半期と比較したところ、自動車・住宅保険ともに平均値はわずかに減少したものの、住宅保険の契約者の約半数と自動車保険の契約者の約4割は保険料が高くなったと回答した。一方、割引交渉した場合は自動車・住宅保険ともに約55ポンド、保険会社を切り替えた場合は自動車保険で43ポンド、住宅保険で103ポンドも安くできたという。

Which?は、保険を無為に自動更新すべきではないとして、保険会社との交渉の想定問答例を紹介し、助言している。



## アメリカ

## 自動車や自動車部品の盗難を避けるために

● CR ホームページ

<https://www.consumerreports.org/money/theft/how-to-keep-your-car-from-getting-stolen-car-theft-a2434454434/>

<https://www.consumerreports.org/theft/how-to-prevent-catalytic-converter-theft-a6785016673/>

● NICB ホームページ <https://www.nicb.org/news/blog/rise-vehicle-theft>

アメリカでは自動車の盗難が増加しているという。非営利組織のNICB（全米保険犯罪局）によると、2021年の自動車盗難件数は2019年より17%増の93万件以上。盗難防止装置のない古い型式の自動車では鍵が車内に放置されている場合が最もねらわれやすいが、電子ツールを使ったハイテク盗難もある。盗難防止のために ● 夜間駐車は人通りの多い明るい駐車場に ● 必ず施錠し、キーや貴重品を車内に放置しない ● 自宅の駐車場にはモーションセンサー付照明を設置 ● ハンドルロックなど目に見える盗難防止用具も有効、などと助言している。

また、自動車部品の触媒コンバーターの盗難も急増。プラチナやパラジウムなどのレアメタルと有毒ガスを反応させて排ガス中の窒素酸化物や一酸化炭素を減らすしくみで、多くの州で安全性・排ガス検査

に合格するために必要な部品だ。装着位置が車体の外側下部で外しやすく、特にトラック（潜り込みやすい）やハイブリッド車（2個装備）で盗まれやすい。

取り外しを困難にする鋼板や衝撃アラームなど、盗難対策には費用も要するが、盗難された場合の交換費用よりは安価だ。さらに、出入り口が施錠された明るくて安全な駐車場に駐車することも重要とNICBは助言している。また、一部の州では盗難品の売りさばきを困難にするため、金属スクラップ業者が中古触媒コンバーターを購入する際に車両の証明文書等の提示を求めることを義務づけた法案が可決した。CR（コンシューマーレポート）は、多くの州で同様の法案の立法化を促すために、触媒コンバーターの盗難被害にあった際は積極的に警察や保険会社に届け出るよう勧めている。

# 将来を考えた臨場感のある体験から「契約」を学ぶ

石川 圭史 Ishikawa Keishi 島根県立石見養護学校高等部教諭

特別支援学校における消費者教育の必要性を感じ、教材づくりに取り組んでいる。現在も障がいのある子どもたちが関心を持ち、理解しやすい消費者教育の実践を研究中である

## 消費者教育 実践事例集

特別支援学校に在籍している生徒は、ほとんどが卒業後すぐに社会人となるため、生徒たちにとって、契約や消費者トラブルを身近に感じさせる学習が必要です。そこで今回は、生徒たちの将来を考えた「契約」の学習を紹介します。

### 単元設定に当たって

今回の学習は、生活単元学習の一環として計画しました。生活単元学習とは、学習指導要領にある各教科の目標や内容を合わせた指導形態の1つです。今回は、社会、家庭、道徳の目標と内容を合わせて実施しました。

社会	社会参加ときまり、公共施設の役割と制度
家庭	消費生活・環境(消費生活・消費者の基本的な権利と責任)
道徳	自由と責任

本校の生徒に在学中、消費者教育として取り寄せたい内容は多くあります。しかし、障がいにより生活経験が限定され、本人が実感としてとらえきれない内容が多くあります。そこで、卒業後の生活を考えた臨場感のあるかたちでの体験的な学習を計画しました。

### 単元計画 - 2つの体験を中心に -

高等部3年生5名を対象にして、校外学習での買い物体験と自動車購入時の契約体験を中心に本単元を計画しました(表)。校外学習はショッピングセンターでの買い物をする場面として計画し、自動車購入は比較的金額の大きい商品を購入する場面として取り上げました。

(1)単元名 「契約について考えよう」

(2)単元のねらい

- ①金銭の大切さや計画的な使い方について理解し、必要な情報を収集したり整理したりする。(知識および技能)
- ②買い物体験や契約の疑似体験などを通し、消費活動に必要なことについて思考を深め、工夫して活動する。(思考力、判断力、表現力等)
- ③消費活動やそのしくみについて関心を持ち、よりよい消費生活をめざして判断したり決定したりする。(学びに向かう力、人間性等)

### 校外学習での買い物体験

生徒たちはこれまでの学習の中で買い物の体験をしていましたが、日常生活では買い物のほとんどを保護者に任せているため慣れていないことが分かりました。そこで事前学習は、予算

表 単元の計画

1	「契約」ってなに？ ①社会にあるさまざまな契約について知る。 ②身近な例を挙げ、お金の機能について知る。 ③買い物の仕方について考える。
2	校外学習事前学習 ①買い物に必要な費用を考え、校外学習の計画を立てる。 ②どんな視点で買物をしたり商品を選んだりするのか考える。 ③会計簿の使い方を確認し、当日の動きに合わせて記入を練習する。 校外学習(当日) ①計画を確認しながら自主的に行動し、使用した金額を会計簿に記入する。 ②分からないことを店員に質問したり、困った時に友達や教師に相談したりする。 校外学習事後学習 ・お金のトラブルやクーリング・オフ制度について知り、よりよい消費活動について理解する。
3	自動車購入契約(疑似体験) ①高額商品の購入方法を知り、自動車の購入体験をする。 ②契約を結ぶ疑似体験を通して、選択・決定の際に考えることや相談先、相談の仕方を学ぶ。

写真1 販売担当者からの説明



内で何を購入するか生徒同士で相談しました。そして校外学習当日は、金額と希望に沿う商品を検討しながら実際に買い物をしました。

事後学習では買い物場面を振り返り、生徒たちの気づきをまとめました。お店によって商品の陳列や金額の表記が違うこと、買い物しやすかった点、難しかった点などについて意見が出ました。生徒たちは今回の学習を通して、計画的な買い物の仕方しかたやよりよい商品を選ぶことなどの意識を高めることができました。

### 自動車購入時の契約体験

この時期には、自動車教習所に通い始めた生徒もあり、自動車購入に対する関心が高まっていました。そこで自動車購入時の契約体験を計画しました。今回は、生徒たちが本物に近い、臨場感ある体験ができるよう、日産サテオ島根浜田店の協力を得ました。

まず、販売担当者から自動車購入を考える際のポイントとして、①車種②装備③金額などの説明がありました(写真1)。同じ車種でもグレードで、装備も金額も異なることや、自動車税など、本体価格以外の費用も加わることが分かりました。さらに支払方法について、一括、分割、ボーナス払い併用などがあることを学びました。

説明を聞きながら、「考えられません」「家で相談していいですか」と発言する生徒や、契約書が提示されると手が震える生徒もいました。自分が決めた車種、合計金額、支払方法などを見ると、いよいよ緊張感が高まっているようで

写真2 契約体験に臨む生徒たち



した(写真2)。「契約書に署名してもすぐに納車されるわけではありません。しかし、クーリング・オフは適用されません」という担当者の話を聞くと、さらに緊張感が高まりました。「緊張した」「ドキドキしたけど自分で決めることができた」と生徒たちは、自分が高額契約した満足感を表していました。また高額契約に際しては、家族や知人に相談することやお店の人に質問することの必要性に生徒たちが気づいたことも大きな学びになりました。

今回の学習では、車種、グレード、支払方法が異なる契約書を販売店が作成してくださいました。そのおかげで、契約書の内容やその見方、記入の仕方を、本物に近いかたちで経験できました。何よりも契約する際の緊張感や責任感を体感しながら学ぶことができました。

### まとめ

刻々と変化していく情報化社会のなか、生徒は将来、自立した一消費者として対応しなくてはなりません。在学中に、消費者トラブルや消費活動の落とし穴等の情報、対処の仕方、賢い消費活動を行うための知識や経験などをできるだけ学んでおく必要があります。

生徒たちが自立した消費活動が行えるよう、さまざまな“考える”きっかけをどう提供することも大切です。特別支援学校の小学部から高等部までの12年間、系統立てた単元を計画し、将来の生活を見通した学習の積み重ねを検討していきます。

嶋 是一 Shima Yoshikazu

NPO法人 日本Androidの会 理事長

MCPC 人材育成委員会 モバイルシステム技術検定プロジェクト 副主査

モバイル技術の普及促進活動として、KDDIテクノロジー CTOの任とともに、執筆、コンソーシアム、コミュニティー、大学非常勤講師などの活動に取り組む。趣味はストリートピアノ

## ミリ波とサブロク

「さぶろく じゅうはち」これは九九の3×6の計算ですが、今回説明するサブロクはSub6という5G通信の電波の話題です。ぜひ**サブロク**と**ミリウェーブ**という言葉が記憶に残ってもらえるとうれしいです。

### 5Gと電波方式

スマートフォンやタブレットなどのモバイル端末は、電波を使って通信を行います。特に移動体通信事業者(携帯電話会社)で採用している「5G」「4G」「LTE」等の通信方式はモバイル通信と呼ばれ、無線LAN(Wi-Fi)やBluetoothなどと異なり、電話番号を用いて、広い範囲での通信を可能にします。

最も新しい通信方式である5Gは、国内では2020年から始まり、利用できるエリアが順次拡大しつつあります。移動体通信事業者や地域ごとのばらつきがありますが、人口カバー率は30～90%ほどといわれており、2023年度末には95%とする目標(総務省の整備方針)が示されています。その頃には当たり前のように5Gが利用できるようになるでしょう。

5Gの通信を行うには、5Gに対応したスマートフォンと、5Gの電波とその基地局が必要となります。この5Gの電波を提供する無線通信のしくみを5G-NR(New Radioの頭文字)と呼びます。

スマートフォンのアンテナマークの横に「5G」と表示されることが多くなりました。この新しい通信方式の5Gは、実は2つの特徴(周波数)が異なる電波が使われています。どのような違いがあるのか紹介します。

### 電波の特性

5G-NRが扱う電波には2つの種類があります。1つは「Sub6」、もう1つは「ミリ波」です。

「5G」マークがついても、どちらの電波を使っているのか利用者は分かりませんが、この2つの電波には異なる特徴があります。その特徴を出しているのは「使っている無線周波数の違い」です。

無線を使って高精細な動画を再生しようとしたときには、高速な通信速度が必要となります。なぜならば短い時間に多くの映像情報を、スマートフォンに送り届ける必要があるためです。この高速な通信を無線を使って行う場合、多くの電波(周波数帯域、使う周波数の幅)が物理的に必要となります。電波はみんなでも共有して使わないとならないため、公共財ともいわれており、1人だけがたくさん電波を使っていたら、他の人が使えなくなるので不公平です。そのため公平に使えるよう周波数帯域を分配します。

移動体通信事業者の間でも同じです。自社の移動体通信サービスを提供するに当たって、他社よりも多くの周波数帯域が割り当てられれば、より高速に、より多くの加入者に向け、より混雑のない快適なサービスが行えます。そのため、移動体通信事業者の周波数割り当ては、国により公平に行われます。

## 2つの周波数

このような広い周波数帯域を確保するためには、一般的に高い周波数を用います。低い周波数は、既に多様な用途で使われていること、そして高い周波数は、技術革新により新たに実用できるよう開拓されていることがその理由です。モバイル通信方式も、世代が上がるにつれ高い周波数を利用し、広い周波数帯域を確保することで、より高速な通信を実現してきました。

しかし高い周波数の電波にはデメリットがあります。直進性が強く、障害物に弱いため電波が遠くまで届きません。どこでも電波を届かせるためには、より多くの基地局を設置する必要がありコストの増加に直結します。できることならば、電波が届きやすい低い周波数で、広い周波数帯域を確保したいのですが、それはありません。そこで5Gでは、低い周波数だけ帯域が狭い電波である「Sub6」と、高い周波数だけ帯域が広い「ミリ波」の2つを使うことにしました。

## Sub6とミリ波

Sub6はサブシックスと呼びます。日本では6を「ろく」と読み、**サブロク**とも呼ばれています。これは、6GHzより下(sub)の周波数という意味で使われます。このSub6は周波数はLTEに近い、3.7GHzと4.5GHzの周波数が使われています。そのため電波が伝わる特性はLTEのときと似ており、同じような使い勝手に利用できます。なお、周波数はGHz(ギガヘルツ)という単位で記載されますが、3Gや5Gの「G」(このGはGenerationのGです)とは関係がありませんので、混同しないようにしてください。

一方、ミリ波は「mmWave」と書き、**ミリウェーブ**と呼ばれます。この電波の波の長さが

mm(ミリメートル)程度と短いことに由来しています。28GHzの周波数が用いられ、Sub6に比べて約7倍高い周波数が使われます。それだけ直進性が強く、建物の壁やガラスなどの通過が難しいため、限られた狭い範囲ごとに基地局を設置する必要があります。

Sub6で利用できる周波数帯域は、割り当て1枠当たり100MHz分の幅があります。ミリ波は400MHz分の幅があり、4倍の広さを活かした高速通信が可能となります。ミリ波を使うことで、利用者1人当たり割り当てられる通信速度を高くできるため、Sub6を使ったときに比べ、より高速な通信を実現しやすくなります。

総務省による電波の割り当ては「枠」で行われました。Sub6は、NTTドコモが2枠、KDDI/沖縄セルラーが2枠、ソフトバンクが1枠、楽天モバイルが1枠となっています。ミリ波では、おのこの移動体通信事業者が1枠ずつ割り当てられました。この枠の中で5G通信サービスが行われています。

## 今後の展望

5Gで提供されているエリアは、ほぼSub6のエリアです。ミリ波のエリアは、まだまだ各社ともに限定的です。それは移動体通信事業者にとって5Gの人口カバー率を増やしたい現在においては、ミリ波の基地局を設置しても電波特性的にエリアが広がらないという事情もありそうです。今後ミリ波にも対応した基地局が増えることで、消費者からすると5Gに特化したサービスがより快適に利用できるようになるでしょう。

サブロク、じゅうはち。十八番。消費者が便利に感じるサービスが「事業者のおはこ」として数多く登場し、消費者も5Gの恩恵が多く受けられるようになることが期待されます。

第40回

## 家電から出る蒸気による 乳幼児のやけどにご注意!

### 乳幼児がやけどを負ったという事故情報

- ・キッチンの床に置かれた電気ポットでお湯を沸かしているときに、湯気が出ている蒸気口に手を当ててしまい、やけどを負った。キッチンに柵は設置されていなかった。

(10カ月、男児・手指Ⅱ度熱傷\*1)

- ・炊飯器をキッチン内の高さ60～70cmの引き出しの上に置いていた。普段はキッチンに柵をしているが開いていた。母親が泣き声で気づくと炊飯器の蒸気口に両手を置いていた。

(1歳2カ月、男児・手指Ⅲ度熱傷\*2)

家電の中には、電気炊飯器、電気ポット、電気ケトル、加湿器(スチーム式)など、使用中に高温の蒸気が出るものがあります。これらの高温蒸気に触れてしまうと、やけどを負う可能性が高く、大変危険です。

### ●テスト結果をもとにしたアドバイス

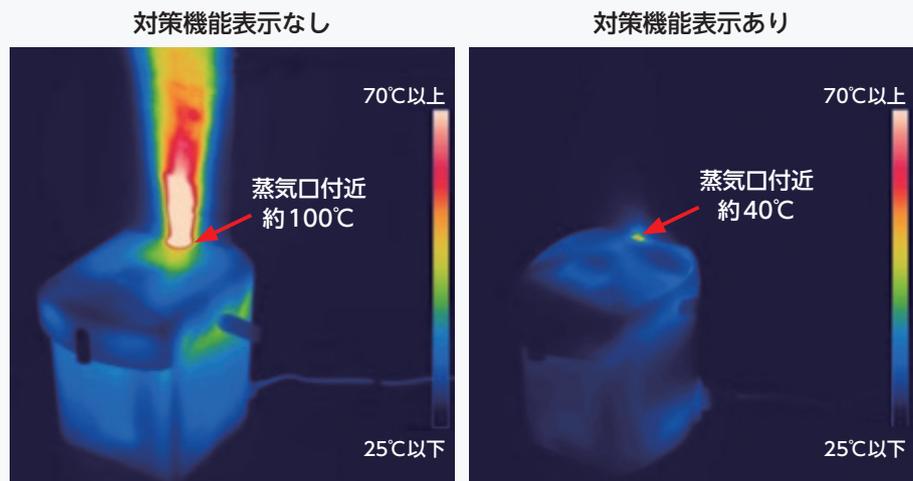
(1) 高温蒸気が出る家電の蒸気口や注ぎ口の真上では100℃近く、上方10cmの位置でも約80℃になるものがありました(写真左)。

高温蒸気は数秒間触れただけで、やけどを負うおそれがあります。特に乳幼児は、大人より皮膚が薄いため、やけどのダメージが皮膚の奥深くにまで及び、重傷化します。乳幼児が蒸気に触れることがない位置に置くようにしましょう。

(2) 高温蒸気が出る家電の中には、蒸気レス、蒸気カット、蒸気セーブなど高温蒸気への対策機能を表示したものもあります。そのような電気ポットの蒸気口付近は、対策機能の表示がないものより60℃以上低い温度でした(写真右)。

高温の蒸気が出る家電を購入する際、特に乳幼児のいる家庭では、やけど防止のための対策機能が表示されたものをご購入することを積極的に検討しましょう。

写真 電気ポットの湯沸かし中の温度分布状況



\*1 やけどは深さによって、大きく分けると3段階に分類される(熱傷深度分類)。Ⅰ度は表皮まで、Ⅱ度は真皮まで、Ⅲ度は皮下組織まで傷害が及んだもの。一般社団法人日本創傷外科学会「やけど(熱傷)」<https://www.jsswc.or.jp/general/yakedo.html> より

\*2 Ⅲ度熱傷部位に細菌感染症を併発したため入院

参考：国民生活センター「家電から出る蒸気による乳幼児のやけどにご注意！-炊飯器、ポット、ケトル、加湿器(スチーム式)について-」(2021年9月2日公表) [https://www.kokusen.go.jp/news/data/n-20210902\\_3.html](https://www.kokusen.go.jp/news/data/n-20210902_3.html)



# ほとんど価値がない 亡母名義の山林でも登記変更すべき？

## 相談者の気持ち

最近になって、20年前に亡くなった母名義の土地があることが分かりました。母の故郷にある山林で、ほとんど価値はありませんが、登記変更手続きをしたほうがよいのでしょうか？ 相続人は兄と私の2人です。



萩谷 雅和 Hagiya Masakazu 弁護士

第一東京弁護士会所属。企業法務を中心に、一般民事事件、家事事件などを広く手がける。著書に『知識ゼロからの働き方改革で変わる労働法入門』（共著、幻冬舎、2019年）ほか



結論からいえば、名義変更の登記をしたほうがよいでしょう。

お兄さんとの話し合い次第ですが、普通に考えれば、お兄さんとあなたが各2分の1の持分を有する共有の登記ということになります。2人の話し合いで、いずれかの単独所有とすることも可能です。

旧来の法律制度では、相続した土地について、相続人が名義変更の登記をしなければならない、という制度にはなっていませんでした。そのため、いわゆる過疎地に多いのですが、有効に活用するとか売却するといったニーズがない土地については、先代や先々代の登記名義のまま放置されるケースが増えてきています。

そこで、こうした相続登記がされずに放置されている土地について、次のような問題が指摘されてきました。

- 所有者の探索に多大な時間と費用が必要（戸籍・住民票の収集、現地訪問等の負担が大きい）
- 所有者の所在等が不明な場合には、土地が管理されず放置されることが多い
- 公共事業や復旧・復興事業が円滑に進まず、民間取引が阻害されるなど、土地の利活用を阻害

## ●土地が管理不全化し、隣接する土地へ悪影響が及ぶ など

このような問題を回避するために、近年、法律が改正され、相続登記が義務づけられました。法律は既に公布されていますが、実際に施行されるのは、2024(令和6)年4月からです。これを怠ると、過料が科されることとなります。

さらに、相続登記に要する費用を安くするための制度として、相続登記の登録免許税の免税措置の延長・拡充なども図られています。具体的には、評価額(地方自治体が定めている固定資産税評価額と考えてよい)が100万円以下の全国の土地が対象になります。

それでもなお、もう、この土地を所有してたくない、という場合もあるでしょう。そうした場合に、相続により取得した土地を手放して、国庫に帰属させることを可能とする制度が創設されます(「相続等により取得した土地所有権の国庫への帰属に関する法律」が2023[令和5]年4月施行)。ただし、その土地の管理が特別に面倒でないことなど一定の要件が設定されており、審査手数料のほか、10年分の土地管理費相当額を負担する必要があります。ちなみに、現状の国有地の標準的な管理費用(10年分)は、原野など特に管理を要しない土地の場合で20万円程度とされています。



# 暮らしの判例

国民生活センター 消費者判例情報評価委員会



消費者問題を考えるうえで参考になる判例を解説します

## マラソン大会の参加者募集後に、台風により公園が使用できない可能性が生じたにもかかわらず(中止になっても参加費用は返金されない)、その可能性を告知せず募集を続けた主催者の損害賠償責任が肯定された事例

マラソン大会の主催者Yは、参加者の募集開始後、台風による被害のため、予定していた公園が使用できなくなり大会の開催ができない可能性があることを容易に予見できた。そのため、その後も募集を続けるのであれば、Yは、募集に際して、大会開催は未定であり、公園の復旧業務の進捗<sup>しんちよく</sup>によっては開催の中止もある旨(その場合には参加費は返還されないことになっている)を告知すべき信義則上の義務を負っていた。Yは、これに違反して参加者募集を続けており債務不履行が認められ、支払った参加費が相当因果関係にある損害となりその賠償義務を負う。なお、2017年改正民法(2020年4月施行)が適用にならない事例である。

(東京地方裁判所令和3年2月17日判決、LEX/DB掲載)

原告：X(消費者)  
被告：Y(マラソン大会主催者)

## 事案の概要

### 1 事実関係

Yは、関東地方にある公園(以下、本件公園)を会場とする2020年2月上旬を開催予定日とするマラソン大会(以下、本件大会)を企画し、2019年9月頃、参加者の募集を開始した。ところが、本件公園は、その後の同年10月中旬の台風(以下、本件台風)により、全域が冠水し、園内に土砂が堆積<sup>たいせき</sup>した。そこで、公園が立地する自治体Pは、2019年11月頃、本件公園の南側については同年11月下旬から翌年2月下旬を、本件公園の北側については同年12月上旬から翌年2月下旬を、本件公園の復旧工事<sup>かか</sup>に係る委託期間として設定し、工事業者に対して復旧業務を委託した。そこで、本件公園の管理を担うA財団は、2019年10月中旬頃、本件公園全域の閉鎖を決定し、Yを含む本件公園の利用予定者らに対して、本件公園の利用再開日時につい

ては未定である旨を連絡した。

自治体Pは、2019年11月頃、本件公園の開放時期について、同年12月下旬の一部開放、翌年3月上旬の全面開放を目標として公表したが、具体的な開放時期や、復旧業務の業務完了の<sup>め</sup>目途については公表していなかった。A財団は、本件公園の復旧業務の進捗<sup>しんちよく</sup>に応じ、2019年12月中旬頃、本件公園の一部開園を決定した。A財団は、この頃、Yを含む本件公園の利用予定者らに対し、復旧業務の進捗等を説明したが、マラソン大会の実施の可否については未定である旨案内した。その最中に、Xは、2019年12月中旬、本件大会への参加を申し込み、同日、Yに対し、参加費として1万4000円を支払った。

本件公園の復旧工事に当たっては、本件大会当日に本件大会のコース予定地に工事車両が往来する予定が組まれた。Yは、2020年1月上旬までにこれを知るに至り、同日、本件大会を中止とする内容の電子メールを、Xを含む参加予

定者らに送信した。Yは、本件大会への参加申込者に対し、本件規約への同意を求めていた本件規約第1項(理由の説明参照)に従い、参加費の返還をしなかった。

## 2 主位的請求(損害賠償請求)

Xは、YがA財団から連絡を受けた2019年10月中旬時点で、Yは、本件公園の利用再開の目途が立っておらず、本件大会の開催が困難であることを認識しながら、参加者の募集を継続し、Xから、参加費1万4000円の支払を受けた行為は、Xに対する債務不履行を構成すると主張する。損害賠償請求の内訳は、①参加費 ②電話通話料 ③請求書郵送費用 ④法律相談料 ⑤人件費である。

Yからは、Xから本件大会への参加申込みを受けた時点で、Yは本件公園において本件大会が開催できないことを認識し得なかったのであるから、Xの主張は、その前提からして失当であると反論されている。

## 3 予備的請求(不当利得返還請求)

Xは予備的に次のように主張する。本件大会は、Yの責めに帰することができない事由によって中止になったのであるから、XのYに対する参加費支払債務は消滅し(民法536条1項[改正前規定])、Yは、Xに対し、不当利得に基づき、参加費1万4000円を返還する義務を負う。Xは、本件大会への参加申込みに際し、本件規約に同意をしていない。また、本件規約第1項は、民法1条2項に規定する基本原則に反して消費者の利益を一面的に害するものであり、消費者契約法10条により無効である。

## 4 原審判決(請求棄却)

原審判決(簡易裁判所が原審の事件である)は、その理由は不明であるが、Xのいずれの請求も認めずに請求を棄却した。

# 理由(Xの主位的請求認容)

## 1 Yの損害賠償責任の有無

Yは、本件公園の全面閉鎖が決定して以降、A

財団から、本件公園の利用再開日時や本件大会の実施の可否については未定である旨の説明しか受けていなかったのであるから、Xから本件大会への参加申込みを受けた2019年12月中旬の時点において、復旧業務の進捗によっては本件大会が開催できない可能性があることを容易に認識し得たものというべきである。

Yは、本件大会の参加申込者に対して本件規約への同意を求めており、本件規約第1項には、「地震・台風・降雪・事件・疾病等の主催者の責によらない事由で、大会の開催が短縮・縮小・中止となった場合、参加費の返金は一切行いません」と定められていたことに照らせば、本件台風を原因として本件大会が中止となった場合、参加申込者は、支払済みの参加費の返金を受けられないという不利益を被るおそれがあったといえる。そうだとすれば、Yは本件大会の中止を認識し得た以上、信義則上、本件大会への参加申込者が申込みをするに先立ち、参加申込者に対して、本件マラソン大会の開催は未定であり、本件公園の復旧業務の進捗によっては開催の中止もあり得る旨を告知すべき義務を負っていた。しかるに、Yは、Xに対し、本件大会への参加申込みに先立ち、前記のような告知をしていない。したがって、Yは、前記告知義務の違反について、Xに対する損害賠償責任を負うものと認められる。

## 2 債務不履行——損害の内容及びその額

Xは、Yから前記のような告知を受けられないまま本件大会への参加を申込み、参加費1万4000円を支払ったのであるから、当該参加費は前記債務不履行と相当因果関係がある損害と認められる。他方で、電話通話料、請求書郵送費用及び法律相談料は、いずれもYによる前記債務不履行と相当因果関係がある損害とは認められない。したがって、Yの債務不履行によってXに生じた損害は、1万4000円であると認められ、Yの損害賠償債務は、遅くともYが本件大会の中止をXに連絡した2020年1月上旬ま

では、履行遅滞になっていたと認められる。以上の次第であって、Xの請求は、1万4000円及びこれに対する2020年1月中旬から支払済みまで年5分の割合による金員の支払を求める限度で理由があるから、この限度で認容し、その余は理由がないから棄却する。

 解説

## 1 マラソン大会の参加者募集に際する主催者の告知義務

### [1] 本判決の意義

本判決は、マラソン大会の主催者に、大会実施が危ぶまれる事情がある場合に、参加者募集を止めるまでの義務はないが、中止の可能性がある、その際には参加費用は戻ってこない、そのことを覚悟のうえで参加するのかどうか決定すべきことの、いわば警告義務を認めた興味深い判決である。しかも、当初から中止の危険があったのではなく、参加者募集開始後に中止の可能性が出てきたのであり、既に応募した者は、この保護の対象にはならない。

### [2] 本判決の内容の確認

本判決は、本件大会の主催者は、①参加規約に、不可抗力による大会中止の場合には参加費の返還は受けられない不返還条項があることから、②募集開始後に不可抗力により大会の開催が危ぶまれる状況になった場合、③そのことを「容易に認識し得た」ことを要件として、その後も募集を続けるのであれば、大会開催が未定であり中止もあり得ることを告知する信義則上の義務を認め、これをせずに募集を続けて、開催中止の可能性を知らないXから参加の申込みを受け参加費を支払わせたことを、Yの債務不履行と認めた初めての判決である。

①が要件なので、不返還特約がない場合、<sup>すなわ</sup>即ち不可抗力による場合に参加費を返還する場合には、本判決の結論は当てはまらないことになる。本判決の射程が、どのような事例にまで及ぶのかは、①が要件になっているために微妙である。①

がなくても、応募したのが無駄になる可能性がある以上、やはり主催者には警告とまではいなくても、情報提供義務はあると考える余地はある。

なお、Xが近く of 住民で事情を熟知し中止の可能性あることを知って応募した場合には、告知義務違反はあっても義務違反によって生じた(=因果関係)損害はないことになるか、または、過失相殺がされることになる。

## 2 債務不履行とした点について

前記告知義務違反の責任につき、本判決はXが債務不履行と主張していたことから、これをあえて不法行為ではなく債務不履行と構成して認めた。参考判例①は、「契約の一方当事者が、当該契約の締結に先立ち、信義則上の説明義務に違反して、当該契約を締結するか否かに関する判断に影響を及ぼすべき情報を相手方に提供しなかった場合には、上記一方当事者は、相手方が当該契約を締結したことにより被った損害につき、不法行為による賠償責任を負うことがあるのは格別、当該契約上の債務の不履行による賠償責任を負うことはない」という。この射程は本件にも及ぶものと思われる。本判決は原告の主張をそのまま採用したが、参考判例①と抵触し、不法行為を認めれば足りた。

本件では時効は問題になっておらず、いずれと責任の性質決定をしようと結論に変わりはない。ただ弁護士費用や賠償義務の遅滞時期については差が出てくるはずである。弁護士費用は本人訴訟のようであり請求していないが、遅滞の時期を「遅くともYが本件大会の中止をXに連絡した令和2年1月10日までには、履行遅滞になっていた」と判断しており、催告を要件とはしていない。この点は不法行為的である。大会が開催されれば損害はないことになるので損害は未確定であり、中止が決まった時点で確定したという趣旨かもしれない。損害賠償の範囲は、いずれの責任も民法416条によるが、弁護士への相談費用などについては相当因果関係が否定されている点で参考になる。



### 3 市民マラソン大会の中止に残された問題

#### [1]大会の中止と債務不履行

最後に、マラソン大会の開催中止をめぐる、関連問題について説明をしておきたい。まず、主催者は、参加者との参加契約により、約束された期日に約束された内容の大会を開催することを義務づけられ、中止は債務不履行にならないか検討してみたい。

大会を実施しなければ債務不履行になるが、民法415条1項ただし書きの債務者の責めに帰し得ない事由による場合には、主催者は損害賠償責任を免れる。当日、大雪が降り続いて走者が転倒する危険性があるなど天候といった自然現象が原因であれば、主催者は責任を免責される。新型コロナ禍において参加者が密になることが避け得ないという場合にも、免責を認めてよい。本件のようにコースの一部である公園が使用できない場合、事情変更の原則により主催者は代替コースへの変更が可能であり、代替コースで開催しても債務不履行にはならない。

一方で、書類不備などで公道の使用許可、公園の使用許可が得られなかったならば、帰責事由を免れない。その場合、参加者は契約解除ができ、主催者は用意した参加商品などを送って参加費用を返還しない、また差額分のみしか返還しないという主張はできない。

#### [2]不返還特約は有効か

##### [a]危険負担の規定による保護

本件事例でも、警告義務が成立する以前に申込んでいた参加者には、本判決の救済は当てはまらない。では、主催者の帰責事由によることなく大会が開催できなかった場合、主催者は損害賠償義務を負わないが、契約を履行していないので、参加費用を請求できないはずである。不可抗力による履行不能ということになり、参加者は、危険負担を理由にその反対給付の支払を拒むことができるが(民法536条1項)、通常は先に参加費用は支払っているので履行拒絶は問題にならない。参加者は、契約を解除して返

還請求をするしかない。

##### [b]契約解除による保護——既履行分の報酬の支払義務を免れない

履行不能の場合には、債務者の帰責事由の有無を問わず、債権者は契約を解除できる(民法542条1項1号)。また、その場合、全面的に債務を免れるのではなく、準委任契約(民法656条)として、民法648条3項により委任者は「既にした履行の割合に応じて報酬を請求することができる」ので、大会開催のための参加商品等を用意し、大会の準備をしていたならば、その履行した分に依じた報酬の請求ができる。参加者には、大会が開催されなくても、参加費用が全面的には戻ってこないことになる。

##### [c]一切返金しない不返還特約条項

ところが、大会の規約などで、支払った参加費用の返還はしないことが定められているのが普通である。そうすると、定型約款として条項が契約内容に組み入れられていることが必要になる(民法548条の2第1項)。

組入が認められても、その効力が問題になり、民法648条3項により既履行分の報酬しか請求できないのに、一切返還しないと規約で定めるのは、消費者契約法10条により無効にならないのかが問題になる。

実際にレースないし大会に参加するという満足を得ておらず、参加していないのに参加者グッズだけ送ってこられても、レースないし大会が実施されたのとはまったく満足が異なる。一切返還を認めない条項は違約金に準じて、大会準備にかかった費用を差し引いて差額について、平均的損害を超えて返還しない金額は無効と考える余地がある。今後の議論が期待される問題である。

#### 参考判例

- ①最高裁判所平成23年4月22日判決(『民集』65巻3号1405ページ、裁判所ウェブサイト)
- ②東京地方裁判所平成29年12月14日判決(LEX/DB(マラソン大会の記録の訂正請求))

## 説明義務・書面交付義務(2)



齋藤 雅弘 Saito Masahiro 弁護士

日弁連消費者問題対策委員会委員、国民生活センター客員講師のほか、一橋大学法科大学院、早稲田大学法科大学院・法学部、亜細亜大学法学部の非常勤講師(消費者法)、総務省「ICTサービス安心・安全研究会」消費者保護ルールの在り方に関する検討会」専門委員(～2022年6月)

## 説明義務の履行方法

## (1) 説明の方法

電気通信事業法(以下、事業法)が求めている「説明」とは、消費者(利用者)が当該事項に関する情報を一通り聞きあるいは読むなどして、その事項についてその消費者の理解が形成された状態におくことです。説明は、原則として説明事項を分かりやすく記載した書面を交付し、平均的な消費者が理解できると推定できる程度に分かりやすい内容及び方法による必要があります(総務省「電気通信事業法の消費者保護ルールに関するガイドライン[令和4年9月最終改正]」[以下、ガイドライン]28ページ)。

## (2) 書面交付による説明

## ア 書面交付が原則

説明義務の履行は原則として書面を作成し、それを交付して行う必要があります(事業法施行規則[以下、省令]22条の2の3第3項柱書き)。他方、①電子メールの送信、②ウェブページへの掲載、③CD-ROM等の記録媒体の交付、④ダイレクトメール等広告での表示及び電話など、書面交付以外の代替的方法が例外として認められています(同項1～6号、ガイドライン33ページ以下)。

しかし、代替的方法による説明は、消費者が了解したときに限り可能とされています(同項)。また、この場合の「了解」とは、消費者が代替的方法による説明を自ら積極的に求める場合のほか、これらの方法による説明を行うことを了解する意思表示を明示的に行った場合、及び明示はなくても了解の意思表示があると十分に推測される場合も該当するとされています(ガイド

ライン33ページ)。ただし、電話による意思表示の場合は、次のイのルールに従う必要があります。

## イ 電話勧誘の場合の書面交付

近時、電話勧誘による光回線サービスの契約トラブル等が多発していたこと等を背景に省令が改正され(2022年7月1日施行)、電話による電気通信サービスの勧誘に対する規制の強化がなされました。この改正では、電話勧誘の場合に消費者が十分な認識のないまま代替的方法による説明を「了解」し、トラブルに繋がる事例が多いことから、これを防止するため、電話勧誘の場合(消費者からの架電の場合も含む)は、消費者が前記の代替的方法による説明を求める理由が、書面の交付を求めないことを条件とした利益の供与であるとき、又は事業者による誘導に起因するものであるときは、代替的方法によることはできず、原則どおり書面による説明が義務とされました(省令22条の2の3第3項柱書き括弧書き、ガイドライン34ページ)。

また、消費者が説明書面の交付ではなく代替的方法を求めたと認められるためには、事業者が「書面交付による方法」と「代替的な説明方法」の両方を提示したうえで、消費者が「代替的な説明方法」を選択したという状況であることが必要です。したがって、「今、この場で申し込めば安くします」など書面交付の回避を条件とした利益提供の提示や、電話による説明の利点のみを伝え、書面交付の利点を伝えないなど、代替的な説明方法を求めるよう仕向ける目的で事業者が誘導する行為は、消費者の自発的な要請とは認められません(ガイドライン34ページ)。

## ウ 説明書面の集中化・一括化の原則

説明書面の記載事項は、一連のページにまとめて記載すること(集中化・一括化)が求められます。また、利用者が支払うべき対価等については、①毎月の支払総額、②拘束期間のある場合はその期間中の支払総額(③他商品等とのセット契約による割引では、その合計額と割引適用を受ける拘束期間全体の支払総額の目安の表示、④支払総額における通信料金、端末料金[端末料金の割賦払いの場合は残債金額の表示]及び初期費用[事務手数料]の内訳、⑤利用者の料金プラン等の条件下で支払総額の目安を示す必要あり)、③解約時の費用については、一連のページにまとめて記載するなど(図1はガイドラインの例示)により、利用者の正確な理解が得られるように分かりやすく記載することが求められます(ガイドライン29～33ページ)。

### (3)「適合性の原則」に合致する説明

事業者による提供条件の概要説明は、「利用者ならの知識及び経験並びに当該電気通信役務の提供に関する契約を締結する目的に照らして、当該利用者に理解されるために必要な方法及び程度によるもの」「(適合性の原則)に合致するもの」である必要があります(省令22条の2の3第4項)。

適合性の原則については、①利用者の契約締結時点における電気通信サービスの利用実態等

の正確な把握を前提にして、それに応じた適切な対応が必要であること、②利用者の年齢・性別、知識・経験等の属性等を的確に把握して適切な対応をすること、③高齢者、障がい者、未成年者など特に配慮が必要と考えられる利用者に対する説明における配慮などが要請されています(ガイドライン39、40ページ)。

## 説明義務の適用除外となる契約

事業法は、説明義務の対象外となる場合を次のとおり省令で規定しています(省令22条の2の3第6項)\*1。

### ア 法人契約等

法人その他の団体(以下、法人等)であって、かつ、次の③又は④を満たす利用者との間で締結される契約(以下、法人契約)は説明義務の対象外となっています。

③法人等である利用者とその営業のために又はその営業として締結する契約(同項1号)

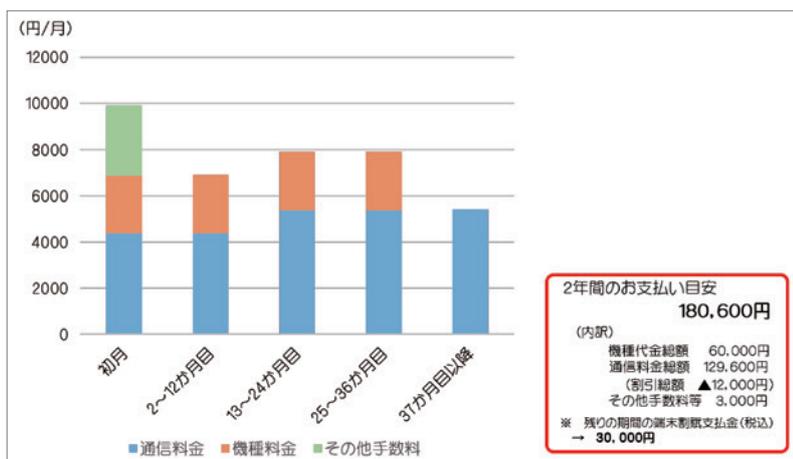
④非営利の法人等の場合は、その事業のために又はその事業として締結する契約(同項1号括弧書き)

法人等のうち「法人」は、株式会社、一般社団・一般財団法人、学校法人、NPO法人など、法律に基づき「法人格」を有する団体のことです。「団体」は、法人格の有無を問わず、⑦管理・運営に

組織性がある人の集まり、又は財産であり、⑧その運営の機構や機関が存在し、⑨組織に継続性のある存在を意味します。

法人等には権利能力なき社団及び財団は含まれますが、小規模な個人事業主は専らその営業として締結する契約でない限り、法人等には含まれません(同項1号、ガイドライン12、13ページ)。したがって、個人事業主の場合は、事業の規模、性質などの要素から「団体性」が認められる

図1 説明書面における総支払額明示イメージ



出典：総務省「電気通信事業法の消費者保護ルールに関するガイドライン」33ページ

\*1 届出媒介等業務受託者が指導等の対象となる行為を行ったか否かの場面で法人契約か否かにより違反の有無が異なるが、電気通信事業者の指導等の措置義務(事業法27条の3)と法人契約とは直接の関係はない

場合及び専らその営業として締結する契約は適用除外となりますが、それ以外の場合の契約では説明義務の規定が適用されます。

### イ 自動締結契約

みなし契約やローミング契約など、利用者が電気通信サービスの提供を受ける際に元々契約を締結している事業者以外の他の電気通信事業者との間で締結されることになる契約(自動締結契約)は説明義務の対象外です(同項2号)。

### ウ 都度契約

公衆電話、クレジット通話及びコレクトコールのように、利用の都度、契約締結の申込みがなされ契約が締結されるような契約(都度契約)も対象外です(同項3号)。

### エ 接続・共用契約

インターネットに接続するためのアクセス回線事業者とプロバイダ間の契約や、MVNO(仮想移動体通信事業者)がMNO(移動体通信事業者)の回線を利用して利用者に電気通信サービスの提供をする場合のように、複数の電気通信事業者が協働して利用者にサービス提供するような契約(接続・共用契約)では、協働する1つの事業者が説明していれば他の事業者には適用が除外されています(同項4号)。

### オ 一定の変更・更新契約

契約の変更や更新の場合も契約締結の一場面ですから、契約が締結されることに着目すると説明義務の対象となり得ると考えられます。しかし、変更や更新の場合は変更内容や更新内容によっては、従前の契約と実質的には変更がなかったり、軽微な変更の場合も少なくありません。そのため、これらの場合はわざわざ重ねて説明をする必要性に乏しいことから、表1のとおり、説明義務の対象外とされているものがあります(同項5号)。

## 契約変更・更新時の説明義務

事業法は、一定の変更契約(既存契約の一部

表1 変更・更新契約の説明義務

※筆者作成

番号	変更する提供条件	変更の申出者	利用者にとって有利な変更か不利な変更か	説明すべき事項
①	電気通信役務の種類	問わない	問わない	すべての基本説明
②	電気通信役務の種類以外の基本説明事項	利用者	問わない	変更しようとする基本的説明事項
③	電気通信役務の種類以外の基本説明事項	電気通信事業者	不利	変更しようとする基本的説明事項
④	電気通信役務の種類以外の基本説明事項	電気通信事業者	有利	説明不要
⑤	基本説明事項以外の契約内容(付加的機能等)又は変更なし	問わない	問わない	説明不要

の変更)と更新契約(期間満了時に既契約を継続することを内容とする契約)については説明義務の対象外としていますが、これらの契約については変更や更新の内容に応じて新規契約の締結とは異なる事項について説明を義務づけているものがあります。

### (1)自動更新以外の場合の説明義務

変更契約、更新契約では、基本説明事項に該当する変更を伴う場合は、表1の区分に応じて当該事項の説明が必要とされています(省令22条の2の3第2項)。

### (2)自動更新の場合の通知義務

基本説明事項の変更を伴わない更新契約でも自動更新<sup>\*2</sup>の場合は、省令は更新中止が可能な期間の到来前に、①自動更新をしようとする旨、②自動更新後の契約に期間及び違約金の定めがある旨、③自動更新後の契約期間及び違約金の定めがある旨、④自動更新後の違約金の額、⑤利用者から更新しない旨の申し出に関する事項及び⑥自動更新に伴い基本説明事項に変更がある場合は、変更する基本説明事項を通知する義務を規定しています(省令22条の2の3第2項)。

この場合は、新規契約の場合と異なり、書面交付等を原則とする説明方法ではなく、通知によって行うことで足り、また、通知の方法も特段の限定はありません。通知は電子メールの場合が多いと考えられますが、電子メールによる通知の場合は、前記のうち①、②及び⑤(違約金なしで解除可能な具体的期間)は電子メール本

\*2 自動更新とは、①利用者から更新しない旨を申し出ない限り更新され、②更新後の契約に期間拘束があり、かつ③期間制限に違反した場合の違約金の定めがあるものをいう

文に記載することが求められます(ガイドライン43ページ)。

## 書面交付義務

事業法は、説明義務の対象となる電気通信サービスの提供契約が成立したときには、電気通信事業者に対し、省令に規定されている内容を記載した書面を省令の定める手段、方法により利用者に交付する義務を課しています(法26条の2)\*3。

### (1) 交付義務を負う場合

電気通信事業者が書面交付義務を負うのは電気通信サービス提供契約が成立した場合です。この場合の「契約」は携帯電話、光回線サービス、ケーブルテレビ等の主要な電気通信サービスの提供を対象とする契約を意味し、これら主要なサービスを含まないオプションサービスのみ契約は、本条の書面交付義務の対象ではありません。

### (2) 契約書面の記載内容

電気通信事業者は、成立した契約内容を記載した書面(その利用者の個別の契約内容を明

かにした書面)を交付すべき義務があります。その具体的な内容には、①基本記載事項と②追加的記載内容(事項)があります。

#### ア 基本記載事項

基本記載事項は、表2のとおりです。

前回説明しましたが、説明義務の対象事項ではなかったオプションサービスについても、契約書面には一定の記載をすることが義務づけられています(事業法26条の2、省令22条の2の4第5号)。

#### イ 追加的記載事項(内容)

基本記載事項のほかに、表3の左欄の事項に該当する場合は、同表の右欄の事項(追加的記載事項[内容])を記載した書面を交付することが義務づけられています(省令22条の2の4第2項)。

なお、減免等のしくみが複雑な場合には図2のように、割引中及び割引終了後の割引後料金額(その他の経費を含む)の変化と支払総額の計算方法を図示する必要があります(ガイドライン51ページ)。

### (3) 書面交付義務の適用除外

説明義務の対象となる電気通信サービスの提供契約が成立した場合であっても、①法人契約、②自動締結契約、③都度契約、④接続・共用契約の場合は、書面交付義務の対象外とされています(事業法26条の2第1項<sup>ただし</sup>書き、省令22条の2の4第6項)。

また、⑤初期契約解除が適用されない場合に限られますが、契約前に契約書面に相当す

表2 基本記載事項

※筆者作成

基本記載事項		
書面記載事項	1 基本説明事項(電気通信役務の内容・料金等)	①電気通信事業者の名称及び連絡先等(契約書面なので、媒介等業務受託者の名称、連絡先等は除かれている) ②電気通信役務の内容 ⑦名称 ⑧種類(※説明義務同様にどの区分に当たるか分かるように記載) ⑨品質 ⑩対応エリア ⑪緊急通報に係る制限、青少年フィルタリング、その他通信に係る制限(帯域制限等) ⑫電気通信役務の料金その他の経費 ⑬期間限定の減免(割引)の条件(※詳細は別紙可) ⑭契約変更・解約の連絡先及び方法 ⑮契約変更・解約の条件等(※詳細は別紙可。ただし違約金額は不可)
	2 契約を特定するに足りる事項	契約年月日、契約者番号等
	3 料金の支払時期・方法	料金支払いの時期・方法
	4 サービス提供の開始予定時期	
	5 付随有償継続役務の内容を明らかにする名称、料金、変更・解除の条件等	付随する有料オプションサービスの内容(名称・料金・解約条件等)(※詳細は別紙可)
	6 契約書面の内容を十分に読むべき旨	
記載の態様	①記載事項は8ポイント以上の大きさの文字を用いなければならない ②解除妨害後の交付書面では、9ポイント以上の大きさの活字にプラスして赤字赤枠で記載が必要 ③下線を付した事項(主要内容)については、一覧性を持ったかたちで1つの書面に記載することが必要 ④それ以外の事項については、別紙(重要事項説明書等も可)による旨を記載したうえで、同封する、同時に交付する等により、利用者から見て一体性を保つかたちでの交付とする ⑤法令により別途の書面交付が義務づけ等されている付随有償継続役務は、一覧性については最低限の記載で可	

\*3 届出媒介等業務受託者は契約当事者ではないため書面交付義務は規定されていない

る書面(記載事項などが事業法及び省令に基づき契約書面に關する規律に従って作成した書面)を交付した場合(省令22条の2の4第3項)\*4、⑥一定の変更・更新契約の場合も書面交付義務の適用が免除されます(省令22条の2の4第6項)。

#### (4) 契約書面の交付の手段・方法及び態様

##### ア 交付の手段・方法

契約書面は紙媒体の書面の交付が原則です。交付すべき時期は、契約成立から「遅滞なく」とされています。しかし、一定の要件を満たせば、紙媒体ではなく「情報通信の技術を利用する方法(電磁的方法)」で交付することも可能です(事業法26条の2第2項、省令22条の2の5)。

電磁的方法による提供が認められる要件は省令で定めるところにより、あらかじめ、①契約締結する利用者から承諾を得ること、②電子交

付方法等の種類及び内容を示して承諾を得ること、③書面又は電磁的方法等で定める方法により承諾を得ることです(事業法26条の2、電気通信事業法施行令2条、省令22条の2の5)。

##### イ 電磁的方法による書面の到達

契約書面の受領は、初期契約解除が可能な期間の始期とされています。

意思表示がいつ到達したのかの判断は、民法の原則では相手方の了知し得る勢力範囲内に入ればよいと解されています(最高裁昭和36年4月20日判決、民集15巻774ページ)が、事業法では書面に代わる電磁的方法が利用者の使用にかか係る電子計算機に備えられたファイルへの記録がされたときに当該利用者<sup>にか</sup>に到達したものとみなされています(事業法26条の2第3号)。

メールによる意思表示については、経済産業省「電子商取引及び情報財取引等に関する準則」によると、読み取り可能な状態でメールサーバーに記録されたときに到達したと解されていますので(同準則I-1-1参照)、この考え方が参考になります。

##### (5) 更新・変更契約の場合の書面交付義務

契約締結時の交付書面の記載事項とされている事項について契約の変更・更新があった場合は、書面の内容をよく読むべき旨及び変更・更新された事項(変更部分)を記載した書面の交付義務があります(省令22条の2の4第3項)。

しかし、①契約変更・更新があっても記載事項に変更のない場合、②利用者の利益保護に支障ない軽微な変更(利用者の住所等)(省令22条

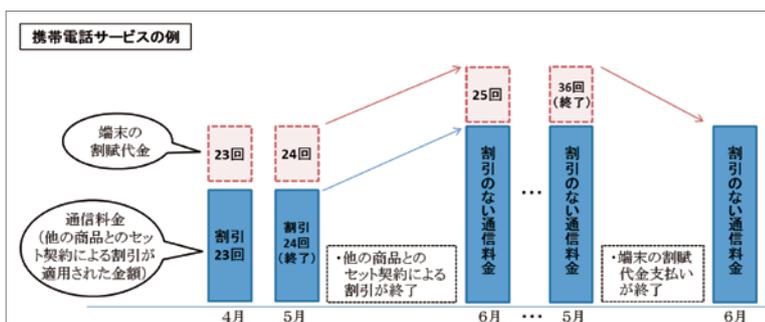
の2の4第3項1号)、③付加的機能の変更(付加的機能の追加、解除、変更等)(同項3号)、④事業者の申し出により利用者<sup>に</sup>有利な変更(料金の引き下げ、通信速度の向上等)のみの場合(同項2号)には、変更・更新に伴う書面交付義務は免除されています。

表3 追加的記載事項(内容)

※筆者作成

下記の左欄の場合には、右欄の事項が明らかにされていることが必要	
1 初期契約解除制度が適用される契約の場合	①契約解除できる旨 ②契約できる期間+解除妨害があった場合の解除期間の停止 ③書面送付の宛先住所など、標準的な手順 ④契約解除に伴い利用者が支払う金額の算定方法 ⑤契約解除に伴い解除されない付随契約(特定解除契約※)がある場合は、その旨及び解除に関する事項等 ※「特定解除契約」とは初期契約解除をしても自動的に解除されない他の契約(電気通信事業者が締結又は媒介等したもの)
2 確認措置を講じている場合	確認措置により契約解除する場合に利用者が支払うべき金額の算定方法等、確認措置の内容
3 他の契約を条件として通信料金等が減免される場合	①減免期間経過後の総支払額の算定方法 ②複雑な割引のしくみについて支払額の変化とその支払総額についての図示(ガイドライン52ページに例示あり)
4 料金の減免に相当する経済的利益等(キャッシュバック等)を提供する場合	経済的利益の内容、当該利益の提供に条件がある場合はその条件等

図2 図示の一例(携帯電話サービス)



出典：総務省「電気通信事業法の消費者保護ルールに関するガイドライン」51ページ

\*4 初期契約解除制度の適用のある電気通信サービスでは、契約書面の交付が解除権行使の始期になるので、契約書面の交付義務は免除されていない



独立行政法人

国民生活センター

編集・発行

## 『くらしの豆知識』

2023年版『くらしの豆知識』  
好評発売中！



◆購入についてのお問い合わせ先◆

独立行政法人国民生活センター

広報部地方支援課販売担当 電話:03-3443-6215

定価 550 円(税込み)