

中高一貫教育校

平成18年4月から、新たに都立中高一貫教育校が3校開校した。6年間の一貫した教育の中で、教養教育を重視しながら、各校の特色ある授業を展開する。社会の様々な場面・分野において活躍する、人材の育成が期待される。

1 中高一貫教育校の概要

(1) 導入の目的

従来の中学校・高等学校の制度に加えて、生徒や保護者が6年間の一貫した教育課程や学習環境の下で学ぶ機会をも選択できるようにすることにより、中等教育の一層の多様化を推進し、生徒一人一人の個性をより重視した教育の実現を目指すものである。

表1 中高一貫教育校導入までの経過

年月	項目
昭和22年 (1947年)	教育基本法・学校教育法の制定。 小学校6年 - 中学校3年 - 高等学校3年に改編。
昭和46年 (1971年)	中央教育審議会(以下「中教審」という。)'今後における学校教育の総合的な拡充整備のための基本的施策について(答申)」で、中高一貫教育の構想を提起。
昭和60年 (1985年)	臨時教育審議会「教育改革に関する第一次答申」 6年制中等学校の創設を提言。
平成9年6月 (1997年)	中教審「21世紀を展望した我が国の教育の在り方について(第2次答申)」。「中高一貫教育の選択的導入」を打ち出す。
平成10年6月 (1998年)	学校教育法等の一部を改正する法律が成立。 平成11年4月より、中高一貫教育制度が導入可能。

国立や私立の学校においては、事実上の中高一貫教育が既に行われてきたが、公立の学校でも実施できるようになった。

(2) 実施形態

中高一貫教育には、中等教育学校、併設型、連携型の3つの実施形態がある。

図1 中高一貫教育校の実施形態

中等教育学校

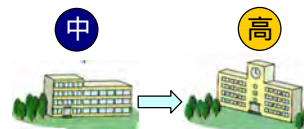
一つの学校として、6年間一体的に中高一貫教育を実施。
公立の中等教育学校の入学については、学力検査は行わず、それぞれの学校の特色に応じて、面接、実技、推薦等の方法を組み合わせて行う。

併設型

高等学校入学者選抜を行わずに、同一の設置者による中学校と高等学校を接続。

連携型

既存の区市町村立の中学校と都道府県の高等学校が、教育課程の編成や教育・生徒間交流等の連携を深める形で中高一貫教育を実施。

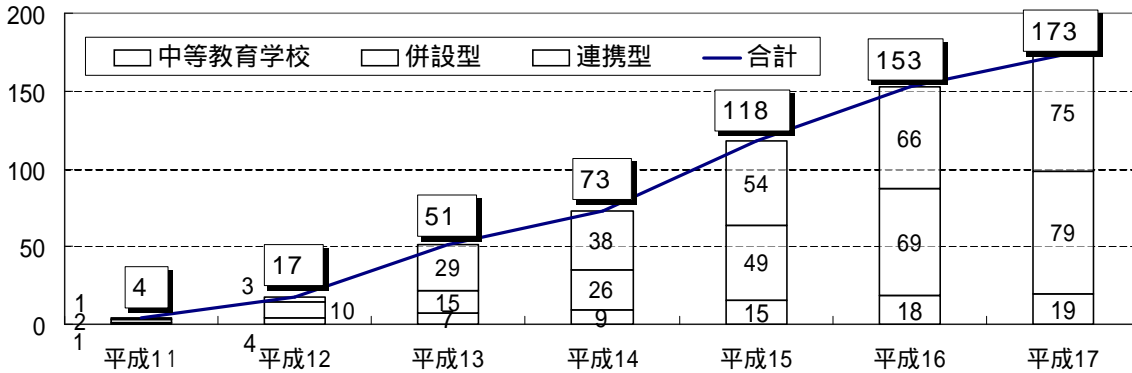


(3) 設置状況

平成17年4月現在の設置状況は、173校(公立:120校、私立:50校、国立:3校)となっている(図2)。公立の中高一貫教育校は、42都道府県で設置されている。

図2 中高一貫教育校設置数の推移(H17.4現在)
(校)

出典:文部科学省



国立や私立で事実上行われていた中学校・高等学校は対象外。

注目の中高一貫教育校～海陽中等教育学校～

平成18年4月、愛知県蒲郡市に日本初のボーディングスクール(社会のリーダーを養成する全寮制学校)が開校した。

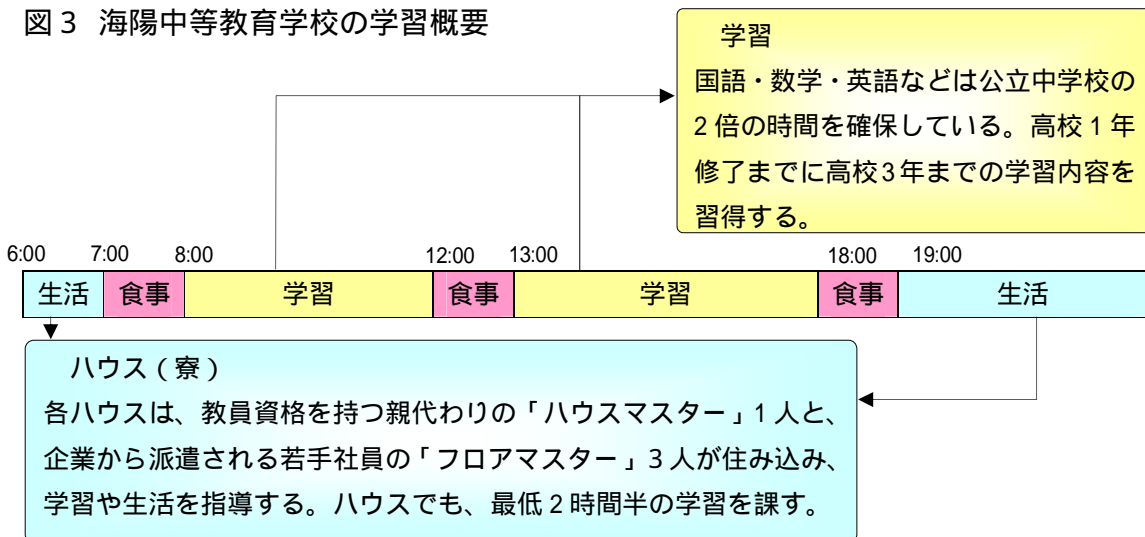
トヨタ自動車やJR東海、中部電力を中心に中部財界の肝いりで誕生した。

全寮制で生徒と教師が寝食を共にし、リーダーとしての教養と人格を身につける。これは、イギリスのパブリックスクールなどで実施される教育システムである。



海陽中等教育学校の校舎。右上がハウス、中央が教室棟

図3 海陽中等教育学校の学習概要



全国6都市で実施された入試には、120人の募集に全国から920人が志願した。学費は、寮費や食費を含め年間約300万円。寮があるラ・サール中学(鹿児島市)の約2倍かかるが、「塾の費用や送迎の労力、教育環境を考えると高くない」という親も多い。

2 東京都立の中高一貫教育校

(1) 導入の経過

平成11年10月「都立高校改革推進計画・第2次実施計画」では、中等教育学校をパイロットスクールとして設置することとした。平成13年「都立高校に関する都民意識調査」では、公立の中高一貫教育校の必要性について、「都全体で10校以上必要」との回答が56.2%あり、都民の期待の大きさが明らかになった。

同年10月には、「中高一貫教育校の整備に関する検討委員会」を設置した。平成14年4月には、最終報告を取りまとめ、都が中心となって整備する中高一貫教育校の整備の基本的な考え方として、次のねらいを挙げている。

ねらい

中高一貫教育の中で、教養教育を行い、子どもの総合的な学力を培うとともに、個の確立を図り、個性と創造性を伸ばす。また、使命感・倫理感、社会貢献の心、日本人としてのアイデンティティなど社会的な役割についての認識を深め、国際社会に生き、将来の日本を担う人間として求められる資質を育てる。このような中高一貫教育を行う中で、**社会の様々な場面、分野において人々の信頼を得てリーダーとなり得る人材を育成する。**

(2) 実施計画

平成14年10月「都立高校改革推進計画・新たな実施計画」において、都立の中高一貫教育10校を設置することを発表した(表2)。

表2 都立中高一貫教育校設置計画

学校名	対象校	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
白鷗高等学校附属中学校	白鷗高等学校	開校					▶
小石川中等教育学校	小石川高等学校	▶	開校				▶
両国高校附属中学校	両国高等学校	▶	開校				▶
桜修館中等教育学校	都立大学附属高等学校	▶	開校				▶
立川地区中高一貫6年制学校	北多摩高等学校		準備室設置	▶	開校		▶
武蔵野地区中高一貫6年制学校	武蔵高等学校		準備室設置	▶	開校		▶
中野地区中高一貫6年制学校	富士高等学校				準備室設置	▶	開校
練馬地区中高一貫6年制学校	大泉高等学校				準備室設置	▶	開校
八王子地区中高一貫6年制学校	南多摩高等学校				準備室設置	▶	開校
三鷹地区中高一貫6年制学校	三鷹高等学校				準備室設置	▶	開校

東京都内には、平成18年4月に区立初の千代田区立九段中等教育学校が開校した。

教員の配置等

都立中高一貫教育校では、公募制によって公立の中学校・高等学校に勤める教員を募集した。

実際に勤務をするにあたっては、中学校及び高等学校の免許状を共に有し、東京都教職員研修センターで実施する「中高一貫教育校教員養成研修」を修了していることが必要となる。

6年間を見通した学習指導や生活指導、進路指導等について理解を深めるとともに、中高一貫教育校における教育課程の編成と教科指導の実践力を身につける。



教員むけに配布している中高一貫教育校の募集パンフレット

都立の中高一貫教育校

白鷗高等学校附属中学校（台東・併設型）

- ・歴史と文化に恵まれた台東地区の特性を生かし、日本の伝統文化の学習を重視するとともに、世界の中の日本人としてのアイデンティティを育成する。
- ・地域の文化施設や地場産業（江戸木版画・紙器など）からの日本の伝統技術や文化を学び、地域社会との交流を行う。
- ・1年次から学んだ三味線音楽を更に深めるとともに、長唄や様々な和楽器を体験し、邦楽の理解を深め豊かな感性を養う。



日本の古典芸能の一つである「落語」「太神楽」の鑑賞会が開催。



コンピュータールーム。インターネットを活用し、情報収集能力を身につける。

小石川中等教育学校（文京・中等教育学校）

- ・「自ら志を立て（立志）自分が進む道を自ら切り拓き（開拓）新しい文化を創り出す（創作）」を教育理念として、小石川高等学校の建学以来の精神を継承する。
- ・“理科好き、数学好き”を育てるため、実験や観察を中心にした自然科学教育を実施することにより、基礎知識を体験的に学ぶとともに、科学の発展などとの関連を図りながら、科学的なものの見方・考え方を養う。

3 今後の検討課題 受験の機会の確保

平成18年度の入学決定のための適性検査は、各学校において実施した。そのため、試験会場の収容力から、書類審査で約1,100人が適性検査を受けられなかった。

表3 平成18年度都立中高一貫教育校募集状況

学校名	募集 募集人員 (A)	応募人員 (B)	応募倍率 (B/A)	適性検査を受けられなかった人数 (C)	適性検査を受けられなかった割合 (C/B)
白鷗	144	901	6.26	-	-
小石川	155	1,907	12.30	260	13.6%
両国	120	1,295	10.79	335	25.9%
桜修館	160	1,544	9.65	508	32.9%
合計	579	5,647	9.75	1,103	19.5%

試験会場とし （注）募集人員の区分は一般枠募集のこと

て、学校の教室だけでなく、都の施設などの活用を検討し、希望者が適性検査を受ける機会を確保することが必要である。

社会で活躍する人材の育成

日本が成熟した民主主義社会になるには、偏差値エリートではなく、文化、歴史、科学、芸術などの教養と広い視野を身につけた人材が社会で活躍することが求められる。

6年間の一貫したカリキュラムの中で、基本をしっかりとしながら、同時に社会の変化に合わせた学習内容を取り入れる必要がある。

L R T ～次世代型路面電車～

L R Tとは、従来の路面電車が高度化され、洗練された公共交通システムである。減少の一途を辿った路面電車だが、海外では各種行政課題の対応策として見直され、復活・導入が行われてきた。日本でも、この4月29日、実に58年ぶりに富山で路面電車(L R T)が開業する。都内でも、豊島区や江東区で導入の構想が持ち上がっている。

1 見直される路面電車

日本では、急速なモータリゼーションの進展によるバスや地下鉄への転換に伴い、都市内公共交通の主力を担っていた路面電車の廃止が相次いだ。路面電車は、1960年代より減少の一途を辿り、現在ではピーク時の約1割、路線延長約220km(全国17都市18事業者)が営業しているのみである(表1参照)。

都内でも営業を続けているのは、東京都交通局の都電荒川線(早稲田 - 三ノ輪間)、東京急行電鉄の世田谷線(三軒茶屋 - 下高井戸間)の2路線である。

海外に目を向けると、地球環境、高齢社会、財政等の課題に対して、コンパクトで環境負荷が小さく、まちの活性化やまちづくりに役立つという点で着目され、1978年のエドモントン(カナダ)を皮切りに、毎年、数都市で路面電車の復活・導入が進み、現在、70超の都市でL R T(次世代型路面電車)が運営されている(図1参照)。

< 商業施設前を通るボルドーのL R T >



出所：国土交通省「まちづくりと一体となったL R T 導入計画ガイダンス」

このような中、この4月29日には富山市が、J R西日本から譲り受けたローカル線を路面電車化し、日本初の本格的L R T“富山ライトレール線”として営業を開始する(運営は第三セクターの富山ライトレール株式会社)。

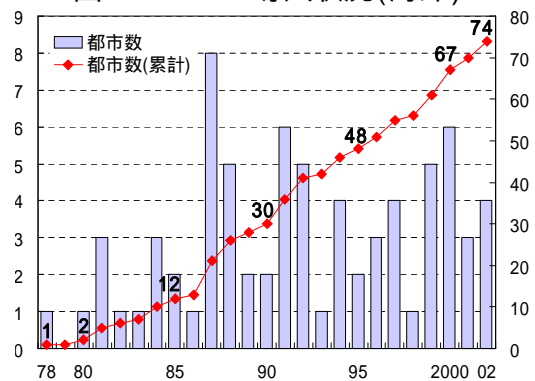
このほか、宇都宮、堺、京都、また都内においても、豊島区の池袋駅東口、江東区の亀戸 - 新木場間で、L R Tの導入推進に向けた気運が高まっている。

表1 全国の路面電車

都市名	事業者名等	路線延長	停留所数
札幌	市交通局	8.5 km	23
函館	市交通局	10.9 km	26
東京	都交通局	12.2 km	30
	東京急行電鉄	5.0 km	10
豊橋	豊橋鉄道	5.4 km	13
富山	富山地方鉄道	6.4 km	20
高岡	万葉線	12.8 km	24
福井	福井鉄道	21.4 km	23
大津	京阪電気鉄道	21.6 km	27
京都	京福電気鉄道	11.0 km	20
大阪	阪堺電気軌道	18.7 km	40
岡山	岡山電気軌道	4.7 km	15
広島	広島電鉄	18.8 km	57
松山	伊予鉄道	9.6 km	28
高知	土佐電気鉄道	25.3 km	75
長崎	長崎電気軌道	11.5 km	37
熊本	市交通局	12.1 km	35
鹿児島	市交通局	13.1 km	35
計	18事業者	219.4 km	-

出所：国土交通省鉄道局「平成16年度 鉄道要覧」より作成

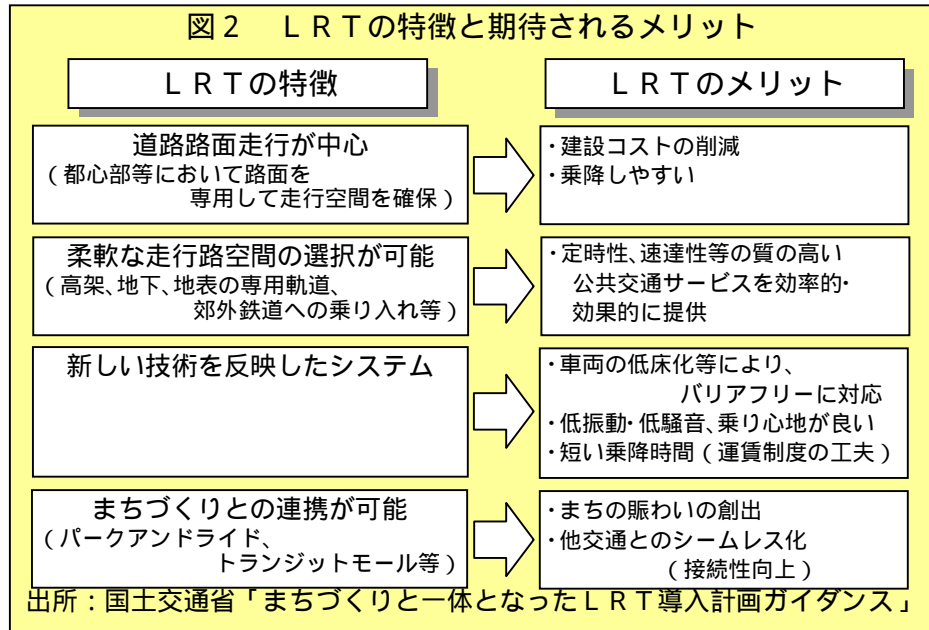
図1 L R T導入状況(海外)



出所：日本交通計画協会 H P より作成

2 LRTの特徴とメリット

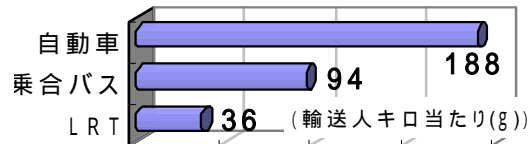
LRTとは、Light Rail Transitの略で、車両の低床化などユニバーサルデザインが徹底され、外観も美しくデザイン化されるとともに、走行路も道路路面だけでなく地下鉄や高架、都市間鉄道乗り入れなど多様な空間を活用し速達性の向上が図られるなど、より高度な公共交通サービスを提供するために様々な工夫が施されたシステムである。



(1) 地球環境への対応

LRTの二酸化炭素排出量は、乗合バスの約4割、自動車に対しては2割程度(図3参照)であり、環境負荷が小さい。

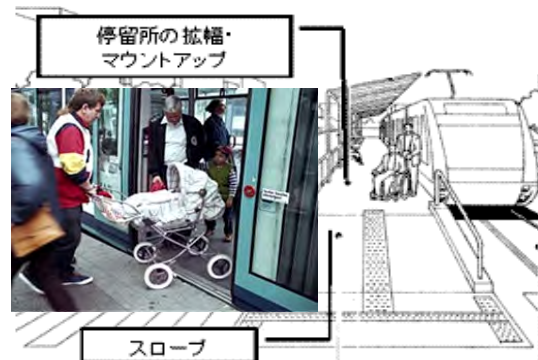
図3 二酸化炭素排出量



(2) 高齢社会等への対応

LRTに使用される車両はLRV(Light Rail Vehicle)と呼ばれる低床式の新型路面電車車両であり、停留場のバリアフリー化とあわせて乗降時の段差解消が図られるなど、誰もが利用しやすい(図4参照)。

図4 バリアフリーなLRT



出所：国土交通省HP

(3) 財政への対応

LRTと同様に中量輸送機関に区分される新交通システムや都市モノレール、大量輸送機関に区分される地下鉄と比較して、建設費は約2~5割程度(表2参照)、開業後の運営費も含め、コスト面でも優れている。

表2 都市内公共交通機関の比較

項目	地下鉄	新交通システム 都市モノレール	LRT	路面電車	路線バス
輸送単位(/編成)	800~1,400人	300~400人	50~150人	50~150人	60~80人
最大輸送力(/h)	40~50千人	10~20千人	6~20千人	5~15千人	~3千人
表定速度(/h)	25~30km	15~30km	18~40km	10~15km	10~15km
駅間隔	1~1.5km	0.7~1.2km	0.4~0.8km	0.3~0.5km	0.3~0.5km
走行路	地下	高架・地下	高架・路面・地下	路面	路面
建設費(/km)	80~300億円	50~150億円	20~40億円	15~20億円	-
CO ₂ 排出量(/人km)	16g	27g	36g	36g	94g

出所：学芸出版社「路面電車とまちづくり」(RACDA編著)及び

国土交通省「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス」より作成

3 導入事例

(1) 富山ライトレール線(富山県富山市)

富山市では、富山駅から北に延びるJR西日本のローカル線、富山港線を譲受け、JRの高架化計画に併せ、路線の一部について新たに道路上に軌道を敷設し、路面電車化する。日本初の本格的LRTを謳い、導入予定車両は全て低床車両としている。

サービスレベルの向上(運行間隔の短縮、終電の延長、駅数の増加)日中(9:00~16:30)及び土日祝日の運賃割引(半額)などにより、乗車需要を喚起する。併せて、中心市街地の活性化も目指す。

開業にあたっては、次のような「公設民営」の考え方を導入し、富山市が施設の整備や改良を行い、運行は新たに設立した第3セクターの新会社(富山ライトレール株式会社)が行う。

富山市:施設の整備を行い、その維持、管理、更新及び改良について責任を持つ。

新会社:鉄軌道施設を運営し、市民に公共交通サービスを提供することに責任を持つ。

新会社の経営については、その経営責任を明確にする意味から、自助努力で路面電車の運営を行っていくこととし、赤字補填的な支援は行わない。



<富山ライトレール線の低床車両>
プラットフォームからの乗降及び車内の移動時に、全く段差のない低床車両



進化する路面電車

広島、岡山、鹿児島、富山県高岡等の従来から運行している路面電車も、高性能低床型車両の導入や停留場のスロープ化等により、よりLRTに近い形への整備が進められている。



広島電鉄の5連接低床車両 Green Mover max



軌道敷が緑化された鹿児島市電

(2) ストラスブール(フランス)

ストラスブールは、ドイツとの国境となるライン川西岸に広がるアルザス地方の首都で、市自体で人口約25万人、広域都市圏共同体で約43万人の規模を有する。

ストラスブールでは、市内の混雑緩和と大気汚染や騒音等の環境問題対策のため、自動車交通の抑制に向けた中心市街地の交通規制の見直し(通過交通の排除)と併せて、過去に廃止した路面電車を新たにLRTとして復活させた。

1994年のA線(9.8km)開業後、現在までにB、C、D線の計4路線(総延長約25km)が整備されている。

LRT導入と都市交通施策・まちづくり施策を一体的に展開したことにより、

- ・都心部周辺の自動車交通量の減少と都心環境の向上
 - ・LRT沿線における公共交通分担率の向上
 - ・中心市街地の活性化
- 等の整備効果が上がっている。



ストラスブールの街中を走るLRT

= 東京のLRT構想例 =

東京でも、LRTの導入構想が持ち上がっているところがある。

(豊島区)

豊島区の策定した「池袋副都心再生プラン(中間まとめ)」では、池袋東地区は区を中心地、また東京都の副都心であり、来街者にとって快適な街となるよう再整備を行う必要がある等としている。プランでは、池袋駅からサンシャインシティ方面・東池袋方面へのアクセス、副都心地区としてのイメージアップ戦略、歩行支援装置・ユニバーサルデザイン装置としての役割を目的として、LRTの導入を検討している。

ルート案は、東池袋ルート(0.8 km)、雑司が谷ルート(0.9 km)、サンシャインルート(1.0 km)の3つであり、は、将来的に都電荒川線との接続も可能である。

豊島区のLRT導入プラン



出所：豊島区HP

江東区のルート案



出所：江東区HP

(江東区)

江東区は、日本PFI協会からのJR小名木川線(貨物線)を活用したLRT事業(亀戸-新木場間:約6km)のPFI事業化提案書を受け、平成14年度には、専門家で構成される「LRT基本構想策定調査委員会」を設置し、まちづくりを含む事業全般にわたる調査を実施した。

江東区の南北交通の充実は長年の課題であり、また、LRTが速度・定時性・輸送力等の面でバスを上回る機能を発揮できる交通機関であることから、沿線住民の8割近くが実現を望んでいる、既成市街地の活性化や臨海部の開発促進など、まちづくりの面からも強力な推進力となる、明治通りの交通量抑制による環境改善、高齢社会にあってバリアフリー交通の実現が可能となる、等としたが、事業化には慎重な態度をとっている。

4 LRT導入に向けた課題

導入事例等でも見てきたように、LRTは、まちづくりのツールの一つと考えられることから、既存公共交通との連携等の都市交通施策、中心市街地活性化策等のまちづくり施策、利用しやすい料金体系等のソフト施策と一体的に計画する必要がある。

国土交通省では、平成17年10月に「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイドランス」を取りまとめ、LRT導入の実現化に向けた計画のポイントを整理している(図5参照)。

図5 LRT導入の実現に向けた計画のポイント

計画づくりの

フレームワークの工夫

まちづくりの目標の明確化

LRT導入と連携して実施すべきまちづくりの一体的な計画づくり

計画の初期段階からの市民との協働の推進

具体化に向けて地域が支援する方法の検討

導入効果を

高めるための工夫

都市交通施策との統合

まちづくりとの統合

ソフト施策との統合

円滑な実現を図る

ための工夫

従来の考え方にとらわれない柔軟な路線計画

限られた道路空間の賢い活用

透明性の高い需要予測と官民連携を見据えた経営採算見込みの検討

整備効果と影響の明示

事業経営に関する工夫

出所：国土交通省「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイドランスの概要」

豊洲2・3丁目開発 (IHI跡地)

工場跡地を中心とした大規模な開発が進む江東区の豊洲2・3丁目地区。3月27日には新交通「ゆりかもめ」が有明から豊洲まで延伸となり、新橋～豊洲間が約30分で結ばれた。今秋開業の大型商業施設を始め、今後数年間にマンションやオフィスビルが続々と完成する。

1 豊洲地区の現況

ウォーターフロント最大の民間開発である豊洲地区の再開発が進んでいる。新橋 有明間を結ぶ「ゆりかもめ」は、有明 豊洲間(約2.7キロ)が延伸となり、有明テニスの森、市場前、新豊洲、豊洲の新4駅が開業。豊洲駅では東京メトロ有楽町線との乗換えが可能で、都心へのアクセスが向上した。

道路も整備され、晴海通りが延伸し、晴海と豊洲を結ぶ晴海大橋が3月25日に開通した。将来的に新橋から豊洲を抜けて有明につながる環状2号線も整備中で、築地市場が豊洲に移転する平成24年度には完了する予定である。

豊洲は長い間、港湾施設としての利用が多く、交通事情が良いとは言えなかったが、交通機関等の整備により今後は「都心部から近い」ことを魅力に打ち出そうとしている。開発期間としては、今後20年間程度を見込んでいる。開発の中心は石川島播磨重工業(IHI)工場跡地。工場のイメージしかなかった豊洲が大きく変貌しようとしている。

< 図1 臨海地域全体図 >



2 豊洲・晴海地域の開発

(1) 豊洲・晴海開発整備計画

豊洲・晴海地域は、戦後の東京の発展を支えてきた港湾物流施設の移転・再配置、ガス・発電などのエネルギー関連施設の機能縮小・停止などにより、既成市街地に比べ大規模な未利用地が多く存在している。また、この地域は、都心と臨海副都心の間に位置するという特性も有している。これらの点を踏まえ、この地域において、活力ある業務・商業・居住・文化などが調和した複合市街地の形成を目指すこととし、平成2年6月には「豊洲・晴海開発整備計画」を策定した。その後、社会経済状況の大きな変化を踏まえた臨海副都心開発の見直しと併せて、平成9年4月には同計画の改訂を行った。

これに基づき、業務・商業、居住などの都市的な土地利用への転換の取り組みを進め、豊洲地区では、平成9年12月に^{注1}土地区画整理事業（大街区方式）に着手したが、平成13年12月に策定した「第7次東京都卸売市場整備計画」において築地市場を豊洲地区へ移転することが決定された。これに伴い、豊洲地区の土地利用計画等を変更する必要が生じてきた。

こうした点を踏まえ、地元関係者の理解と協力を得て今後も豊洲・晴海地域の開発を着実に進めていくために、平成14年9月には「豊洲・晴海開発整備計画 再改定（豊洲）案」が策定され、これに基づき、事業を推進している。

^{注1}土地区画整理事業（大街区方式）とは、広幅員の道路などの骨格となる基幹的施設のみを整備し、大きな街区を単位とした区画に整理することにより、個々の街区の開発を地権者に委ねる方式。

(2) 開発目標

ア 職住近接の都市型居住のまちの形成

豊かな水辺環境や大規模敷地などの好条件を活かしながら、多様化する都市生活に対応した質の高い居住機能を積極的に導入し、職住近接の都市型居住のまちの形成を図る。

イ 業務・商業、居住、文化などが調和した複合市街地の形成

まちの活性化やにぎわいの創出を図るため、居住機能に加え、業務・商業、市場、文化など、多様な機能を複合的に配置し、魅力的なまちとする。

ウ 東京の海の玄関にふさわしい文化と交流のまちの形成

東京の海の玄関である晴海客船ふ頭を中心として、国際交流拠点や豊洲の文化・交流・レクリエーション拠点を整備するとともに、市場とそれにぎわい施設を中心とした食の提供などにより、世界の人々や都民に開かれた文化と交流のまちを形成する。

<表2 豊洲・晴海地域の開発フレーム>

地区名	面積 (ha)	就業人口 (人)	居住人口 (人)
豊洲地区	110	44,000	13,000
晴海地区	107	39,000	31,000

(注) 豊洲・晴海開発整備計画 - 再改定（豊洲）案 - (平成14年9月)による。

3 豊洲地区開発の概要

(1) 東京臨海地域をめぐる状況と豊洲地区

東京臨海地域は、環状メガロポリス構造の中央部分に位置し、首都東京の中核機能を担うセンター・コア・エリアとも重なっている。また、羽田空港と東京港を擁し、都心に近接した陸海空の結節点として、人・モノ・情報の広域的な交流を支える拠点性の高い地域である。同地域は、都市の活動を支えるとともに、新しい活力や魅力を創造し発信するなど、様々な可能性を持つ空間であることから、都心を中心とする内陸部と東京臨海地域とを一体的に捉えながら、今後、東京再生のため、東京圏全体の活力を向上させる重要な役割を担っている。とりわけ、豊洲地区は、センター・コア・エリアとも重なるほか、都心と臨海副都心を結ぶ軸線上にあるなど、東京の都市構造上、重要な位置を占めている。

江東区においても、『水彩都市・江東』にふさわしいまちづくりの一環として、この地区を、商業・業務・文化・生活等の広域的な機能を担う都市核と位置づけている。

(2) 豊洲1～3丁目地区のまちづくり

地区の特性を活かした特徴ある魅力的な拠点を形成するため、都が策定した「豊洲1～3丁目まちづくり方針」(平成13年10月)では次の開発コンセプトを示している。

次世代型の産業・業務拠点

ITや新エネルギーなど次世代型の産業・業務を立地し、東京の活力をリードする新たな拠点とする。

水辺に開かれた賑わい空間

水辺や造船所のドッグ跡を活かして、東京の新たな観光スポットとなるような、人々が楽しみ、やすらげる空間にしていく。

魅力的な都市型の居住空間

都心への近接性と良好な眺望を活かして、高品質な居住空間としていく。

臨海部における交通結節点

ゆりかもめの延伸にあわせて交通広場などを整備し臨海部への新たな玄関口とする。

(3) 進む豊洲地区の再開発

豊洲再開発の中心地は石川島播磨重工業(IHI)の造船所跡地などである。約60ヘクタールの敷地は湾岸再開発で最大級。大規模開発で話題の汐留シオサイトの約2倍。

同地区に本社を構えるNTTデータや日本ユニシスなどの大手企業だけでなく、IHIや芝浦工業大学が加わることで、職・住・遊・学の複合した街となる。

三井不動産と石川島播磨重工業(IHI)による商業・住宅一体の街「アーバンドッグパークシティ豊洲」(約1500戸)が平成20年3月完工予定。人口増に対応するため、平成19年には区立豊洲北小学校も開校する。隣接した今秋開業予定の大型商業施設「アーバンドッグららぽーと豊洲」は、子ども向け職業体験テーマパーク「キッズニア」や映画館など約200施設が入る予定。造船所の面影を残そうと造船ドッグを活用した設計である。

石川島播磨重工業(IHI)本社の隣には、芝浦工業大学豊洲キャンパスが4月に開校。IHIと芝浦工大は産学連携の協定を結び、今後、共同研究を行う予定である。

豊洲地区の再開発は、ウォーターフロント最大の民間プロジェクトである。民間の発想や活力を活かしながら、今後のウォーターフロント開発のモデルとなり、東京の都市再生に資することが期待される。

(参考) 豊洲2・3丁目地区現況図



(参考資料) 豊洲2・3丁目地区まちづくり協議会 web <http://www.toyosu.org/deve.html>

消費者団体 訴訟制度

- 消費者契約法改正 -

平成18年3月3日、消費者団体訴訟制度を導入する消費者契約法の改正案が国会に提出された。消費者団体訴訟制度とは、内閣総理大臣の認定を受けた適格消費者団体が、消費者全体の利益を擁護するため、事業者の不当な行為に対して訴訟を提起することを認めるものである。

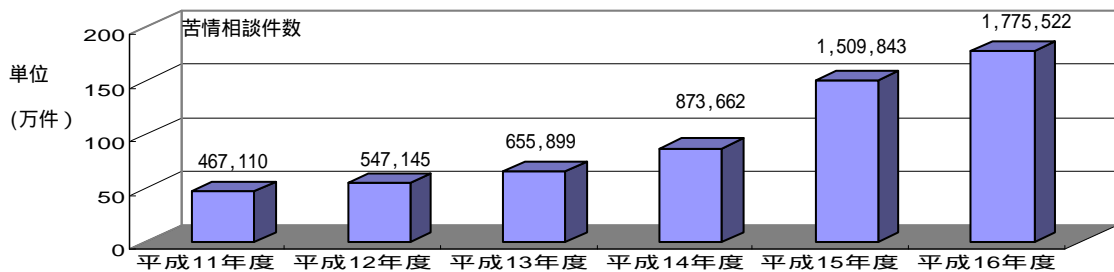
1 現状

消費者契約に関するトラブルは年々増加しており、国民生活センターや全国の消費生活センターに寄せられる苦情・相談件数は、平成16年には177万件に上り、5年前の約3.8倍にまで増えている(図1)。

被害が少額などの理由により相談しない被害者もあり、更に多くの消費者がトラブルに巻き込まれていると想定される。

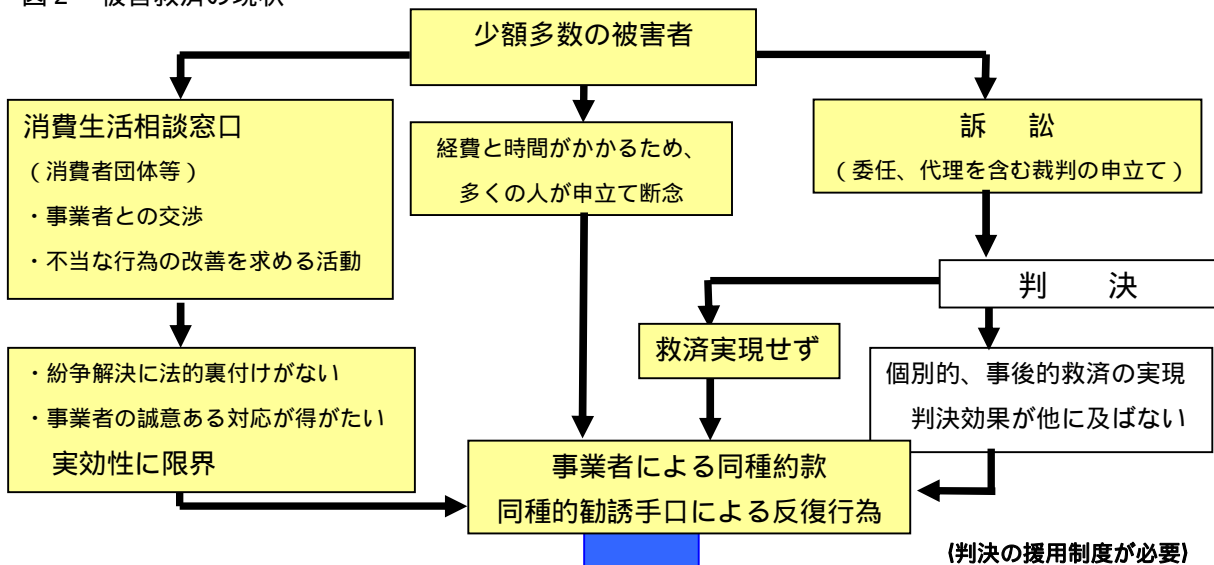
消費者団体が実態を把握し、事業者に対して改善を求めても、法的な裏付けがないため誠意ある対応が得られず、被害が拡大するケースがある。(図2)。

図1 消費生活に関する苦情・相談件数の推移



出所：国民生活審議会消費者団体訴訟制度検討委員会報告書(17.6.23)より作成

図2 被害救済の現状



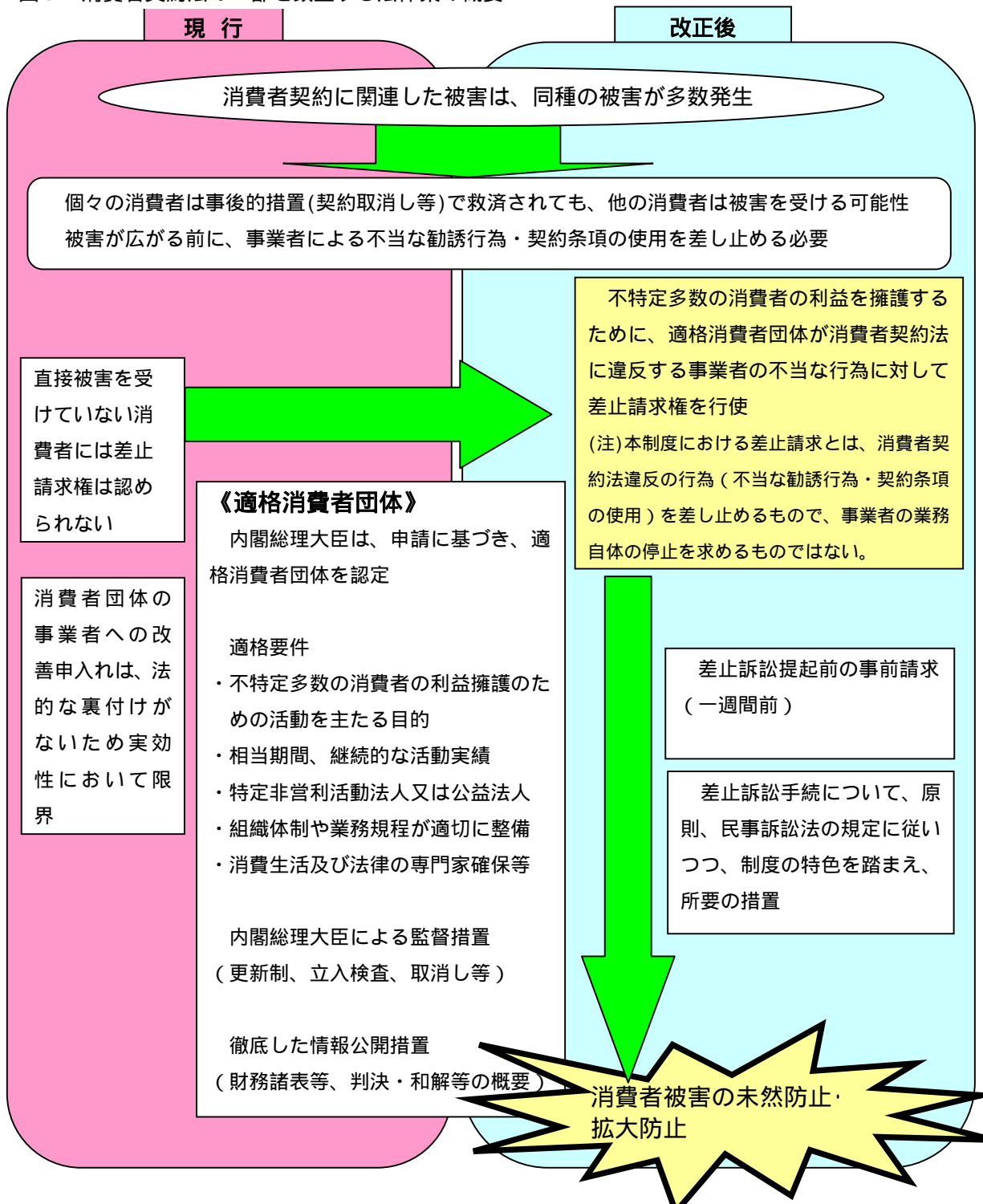
出所：月刊「国民生活 2005年3月号」より作成

繰り返し被害が発生
訴訟援助制度が必要

2 法改正の背景と概要

平成12年消費者契約法の成立時に、衆議院商工委員会、参議院経済産業委員会で附帯決議がされており、消費者団体が消費者全体の利益のために訴えを提起することを認める制度（消費者団体訴訟制度）の検討が進められてきた。平成18年通常国会に改正案が提出されており、平成19年度中にも施行される予定である（図3）。

図3 消費者契約法の一部を改正する法律案の概要



出所：内閣府国民生活局「消費者契約法の一部を改正する法律案の概要」より作成

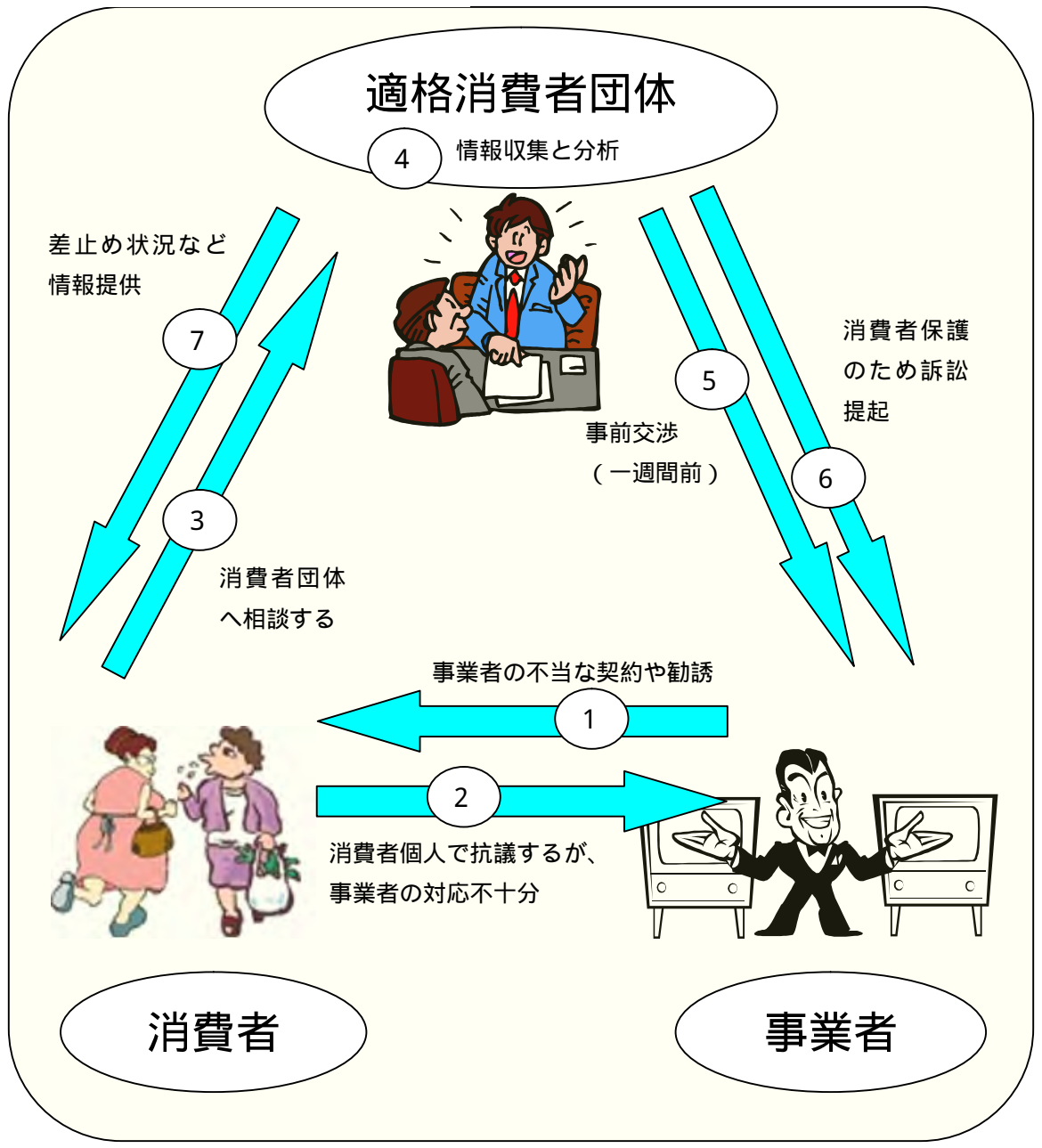
3 消費者団体訴訟制度の概要

今回の消費者契約法改正案は、内閣総理大臣の認定を受けた適格消費者団体が、事業者等に対し消費者契約法に規定する不当行為（不実告知・断定的判断の提供・不利益事実の不告知・不退去・監禁などの不当勧誘行為、事業者の損害賠償責任を免除する条項・消費者が支払う損害賠償額を予定する条項・消費者利益を一方的に害する条項などの不当契約条項）の差止めを請求することができることとし、消費者保護の実効性を確保するものである。

また、この適格消費者団体の認定や制度の特色を踏まえた訴訟手続きの特例（管轄する裁判所として営業所の所在地も認めるなど）を定めている。

法施行後は、複数の消費者を代表して法的裏付けを持った適格消費者団体が、事業者との交渉を行うことにより、将来にわたる消費者保護を実現する（図4）。

図4 消費者団体訴訟制度のイメージ図



4 諸外国の状況

内閣府国民生活局では、諸外国における消費者団体訴訟制度に関する調査を行い、ヨーロッパ諸国における制度の仕組みや活用実態などを整理した。

参考：平成16年8月 内閣府国民生活局「消費者団体訴訟制度海外調査報告書の概要について」より作成

	ドイツ	フランス	イギリス	オランダ	イタリア
請求主体	消費者団体 事業者団体 商工会議所 手工業会議所 事業者	消費者団体	不公正条項規則に記載された組織(公的機関、準公的機関、消費者協会)等	消費者団体 事業者団体その他あらゆる団体	消費者団体
差止請求 不当な契約条項	不当約款条項の使用・推奨の禁止、推奨の撤回請求	政令で禁止された違法条項の禁止(民事訴権) 不当条項の禁止(不正行為差止訴権)	不公正条項使用の差止請求	不当約款条項の不当宣言、使用・促進の差止、使用推奨の撤回請求	不当約款条項の使用に対する差止
差止請求 消費者利益を損う違法行為	消費者保護法規違反行為に対する差止請求 不正競争行為の差止請求	刑罰の科される消費者保護法規に違反する行為の差止(民事訴権) 一定の消費者保護法規違反行為に対する差止請求 刑罰の科されない消費者保護法規に違反する行為について、先行する消費者個人の訴訟に参加して行う差止請求(訴訟参加)	消費者保護法規違反行為に対する差止請求	他者の持つ同種の利益の保護のため、あらゆる消費者保護法規違反に対して訴え提起可能	消費者の利益を侵害する行為及び対応に対する差止請求
損害賠償請求	消費者個人損害賠償請求権の譲渡に基づく請求 事業者が不当に得た利益を国庫に納付させる請求	刑罰の科される消費者保護法規に違反する行為・違法条項の使用に対する損害賠償請求(民事訴権) 消費者個人の損害賠償請求権の委任に基づく請求(共同代理訴権)	競争法違反につき、消費者個人の損害賠償請求権の委任に基づく請求	消費者個人の損害賠償請求権の代理及び委任に基づく請求	認められていない。 ただし、現在導入に向けた議論がなされている。

5 今後の課題

(1) 損害賠償請求権

今回の法改正により、消費者団体が消費者契約法に違反する事業者の不当な行為に対して差止請求が可能となり、被害の拡大を防止できる。しかし、消費者個々の損害額の返還までは至っていない。諸外国での消費者団体訴訟制度の導入実例などを参考に、損害賠償請求権の導入を検討する必要がある。

(2) 適格消費者団体

適格消費者団体では、情報収集するための人件費や弁護士費用、裁判を起こすための訴訟費用など資金の確保が深刻な問題である。NPO法人企業社会責任フォーラム()では、企業からの寄付金等で運営する「消費者支援基金」により適格消費者団体への援助を行うことを検討している。適格消費者団体が円滑な活動を行うため、情報提供、資金提供など様々な角度から支援する必要がある。

(役員：一橋大教授、弁護士、会計士など14名)