

「規制影響分析（RIA）」要約シート（英 01）

< 概 要 >

項 目	内 容 ・ 概 要
名称・担当・発行年	2003 年免許法－2005 年規制（個人免許、建物免許、意見聴取・利害調整手続、移行期間、免許発行者登録、その他） （英国文化・メディア・スポーツ省：2005 年） Licensing Act 2003 – Regulations 2005 Department for Culture, Media and Sport (DCMS)
規制の概要	<p><b>【背景】</b></p> <p>2003 年 7 月に成立した 2003 年免許法により、従来それぞれの個別法を根拠に規定され、重複する形で併存していた酒類販売に関する 7 つの免許制度を、免許法という 1 つの法律の枠組下に統合し、個人免許と建物免許の 2 つの免許制度に簡素化することとなった。対象となる事業者とそれぞれに対応する旧来の免許制度は下記の通りである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・酒類販売（酒類販売個人免許／販売店・飲料店免許／会員制クラブ免許）</li> <li>・公共エンターテイメント（公共エンターテイメント免許）</li> <li>・劇場（劇場免許）</li> <li>・映画館（映画館免許）</li> <li>・深夜カフェ（深夜カフェ免許）</li> </ul> <p>これと同時に、同法が目的とする「犯罪・騒擾等の防止」「公衆衛生」「騒音防止」「子供に対する悪影響の防止」の 4 点を担保すべく、酒類販売・提供主体と近隣住民・地域コミュニティとの間での意思表示や、意見聴取・利害調整手続を統一的な形で担保することが要請された。具体的には、酒類販売・提供主体に対して、建物免許を申請する時点で、入居予定建物への掲示、地域新聞等での公告＜従来は免許発行者が実施＞、利害関係団体への事前申告等、事前（営業開始前）に近隣住民・地域コミュニティへ周知する義務を課すことで、事後（営業開始後）の問題発生を抑止することが意図された。</p> <p><b>【内容】</b></p> <p>過去に実施・公表している同法に関する RIA では、イングランド及びウェールズにおいて当該措置を講じることで、10 年間で総額 20 億£の規制遵守費用削減効果が酒類販売・提供事業者や娯楽業等に生じるとの分析を行っている。本 RIA では、同法の委任により個別・詳細に規定事項を定める 2005 年規制を対象として、当該措置の影響を詳細に再試算するものである。併せて、同法及び同法に関する RIA を基に実施したコンサルテーションを通じて得られた意見を加味して、コンサルテーション時に想定されていた措置内容が手続きの簡素化という観点から見直されており、その影響についても若干言及されている。</p> <p>本 RIA において対象とされている措置は下記の①～⑤である。</p> <p>①個人免許</p> <p>個人免許取得を必要としない者についての除外規定を設けるとともに、</p>

	<p>個人免許証及び同免許申請時の書面の書式を規定。</p> <p>②建物免許 2003年免許法第3部、第4部に規定する建物免許について、免許申請時期、申請時の書式及び提出が必要な資料、免許取得前の建物への掲示、新聞等での公告、利害関係団体への事前申告等の周知義務について規定。</p> <p>③意見聴取・利害調整手続 建物免許申請時に、申請者と近隣住民・地域コミュニティとの間で意思表明や、意見聴取・利害調整を行う際の手続き等について規定。</p> <p>④移行期間 2003年免許法の発効後の移行期間内において、既存免許の切り替えを行う際の手続き等を規定。</p> <p>⑤免許発行者登録、その他 免許発行者に対する記録保持義務等を規定。</p> <p>本措置により影響を受ける対象について、「関連事業者 18 万社」「個人免許取得者（現時点でビジネスを行っているかどうかを問わず）20 万人と被雇用者 100 万人」「会員制クラブ 2 万社」「免許発行者（ほとんどが地方行政機関）400 者」「警察」「その他の関連行政機関」としている。</p>	
規制の分類	<p>【分野】 産業（一般） 治安・防衛 規制緩和</p>	<p>【目的】 外部不経済の回避 産業の健全な育成</p>
	<p>【手段】 許認可 作為義務</p>	<p>【対象】 産業・企業</p>
検討した代替案	<p>以下の①～③を代替案として提示している。ただし、費用・便益の分析上では②と③はほぼ同様である（コンサルテーション結果を反映している分、③の方が利便性が高い）としており、実質的には「現状維持」ケースと「措置導入」ケースとの比較である。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2003年免許法を適用していない「現状」（既存の7つの免許制度が併存している状況）</li> <li>コンサルテーション実施時にDCMSが提示した「原案」</li> <li>コンサルテーションを通じて得られた意見を反映させた「修正案」</li> </ol>	

<便益要素>

便益のカテゴリー	便益要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)
<p>便益を説明する章は、当該措置の導入（コンサルテーション結果により簡素化した事項を含む）により影響を受ける利害関係者を列挙し、想定される便益を定性的に記述。</p>		
近隣住民、地域コミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>建物免許取得前の建物への掲示、新聞等での公告等により、意思表示・反映の機会が得られること。</li> <li>免許発行者が策定・提示することになる酒類販売・提供基準に対して、地域の実情・意思を反映できること。</li> </ul>	

酒類販売・提供事業者、娯楽業等	<ul style="list-style-type: none"> <li>申請書類作成、申請手続き等の簡素化。</li> <li>建物免許申請時に提出が要請される建築（利用）計画等の方式の明確化。</li> </ul>
地方行政機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>免許発行者としての周知・広報義務が解除されることにより、利害関係者等に対する意識・注意喚起をより効果的・効率的に実施可能。</li> </ul>
警察	<ul style="list-style-type: none"> <li>個人免許申請時のデータが法律に基づきデータベース化されることにより照会等が容易に。</li> </ul>

<費用要素>

費用のカテゴリー	費用要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)																																												
<p>費用を説明する章は、1. 産業界の規制遵守費用（及びその削減状況）、2. その他の費用（及びその削減状況）、3. 典型的な産業において発生する費用、の3つの項で構成されており、各項において代替案毎の費用が計算されている。</p>																																														
<p>産業界の規制遵守費用（及びその削減状況）</p>																																														
	<p>■代替案 1</p> <p>2003年免許法のRIAを引用して、現行規制による規制遵守費用を提示している。主たる費用要素としては「免許費」「手続コスト」「法曹サービス利用コスト（申請内容のチェックや、法的紛争が発生した場合の対応等を行う法律アドバイザーに対する対価）」の3つを挙げている。詳細な計算式等は提示されていないものの、10年間の免許申請等手続が16.6百万件であること、個別事案における意見聴取・利害調整手続きが10年間で24万件存在すること、個別事案において法的紛争等の問題が生じた場合等も加味した上で、幅をもった試算値（14～136億£）が提示されている。この試算結果をコンサルテーションにかけ、事業者等の相場観を聴取した結果、最終的には10年間の規制遵守費用を約40億£程度であると結論づけている（別途、①現行の「免許費」は10年間で約4億£であり、規制遵守費用総額の約10%を占めていること、②規制遵守費用のおよそ50～70%が「法曹サービス利用コスト」であろうと説明している）。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>建物数</th> <th>遵守費用（10年・建物あたり）</th> <th>総額（10年）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>パブ・レストラン等</td> <td>121,000</td> <td>10,000～70,000£</td> <td>1,200～8,500百万£</td> </tr> <tr> <td>ナイトクラブ等</td> <td>12,000</td> <td>12,000～320,000£</td> <td>144～3,800百万£</td> </tr> <tr> <td>小売店、スーパー等</td> <td>47,000</td> <td>1,000～15,000£</td> <td>47～705百万£</td> </tr> <tr> <td>新規免許（見込）</td> <td>40,000</td> <td>1,000～15,000£</td> <td>40～600百万£</td> </tr> <tr> <td>映画館</td> <td>600</td> <td>5,000£</td> <td>3百万£</td> </tr> <tr> <td>旅客船舶</td> <td>600</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>サーカス</td> <td>30</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>深夜営業カフェ</td> <td>2,000</td> <td>7,500～31,000£</td> <td>15～62百万£</td> </tr> <tr> <td>テイクアウト業</td> <td>3,000</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td colspan="3">現行レジーム下での規制遵守費用総額（10年）</td> <td>14億～136億£</td> </tr> </tbody> </table> <p>■代替案 2、代替案 3</p> <p>【A】規制遵守費用の軽減</p> <p>措置案導入後の移行期間、及びその後の定常的運営期間（各年）において、免許申請等手続や意見聴取・利害調整手続きがどの程度減少するかについての予測値を提示している。それぞれについて、コンサルテーションを通じて事業者等の相場観を聴取している。</p>			建物数	遵守費用（10年・建物あたり）	総額（10年）	パブ・レストラン等	121,000	10,000～70,000£	1,200～8,500百万£	ナイトクラブ等	12,000	12,000～320,000£	144～3,800百万£	小売店、スーパー等	47,000	1,000～15,000£	47～705百万£	新規免許（見込）	40,000	1,000～15,000£	40～600百万£	映画館	600	5,000£	3百万£	旅客船舶	600	—	—	サーカス	30	—	—	深夜営業カフェ	2,000	7,500～31,000£	15～62百万£	テイクアウト業	3,000	—	—	現行レジーム下での規制遵守費用総額（10年）			14億～136億£
	建物数	遵守費用（10年・建物あたり）	総額（10年）																																											
パブ・レストラン等	121,000	10,000～70,000£	1,200～8,500百万£																																											
ナイトクラブ等	12,000	12,000～320,000£	144～3,800百万£																																											
小売店、スーパー等	47,000	1,000～15,000£	47～705百万£																																											
新規免許（見込）	40,000	1,000～15,000£	40～600百万£																																											
映画館	600	5,000£	3百万£																																											
旅客船舶	600	—	—																																											
サーカス	30	—	—																																											
深夜営業カフェ	2,000	7,500～31,000£	15～62百万£																																											
テイクアウト業	3,000	—	—																																											
現行レジーム下での規制遵守費用総額（10年）			14億～136億£																																											

<免許申請手続等>

移行期間には既存免許の切り替えに伴う申請件数の一時的な増加が見られるものの、その後は申請件数が大幅に減少するとしており、10年間の免許申請等手続が2.3百万件（現状では16.6百万件）になるとしている。

<意見聴取・利害調整手続等>

建物免許を申請する時点で、入居予定建物への掲示、地域新聞等での公告、利害関係団体への事前申告等、事前（営業開始前）に周知を行う手続が統一されることにより、件数が大幅に減少するとしており、10年間の個別事案における意見聴取・利害調整手続が8.5万件（現状では240万件）になるとしている。

【B】規制遵守費用の変化

措置案を導入することにより、それぞれの申請者には下記の費用が生じることとなるとしている。

- 法曹サービス利用コスト。案件の複雑性、アドバイザーへの依頼内容等によって、現行より多くなることも、少なくなることもあり得る。
- 意見聴取・利害調整手続に要する時間（ヒアリング実施等）。現行より多くなることも、少なくなることもあり得る。
- 意見聴取・利害調整手続に要する費用（調査実施等）
- 周知・広報に要するコスト

【C】解釈

免許法上の要請・義務事項ではない「スタッフの教育コスト」及び「移行期間内コスト」を除外しつつ、代替案1と同様に個別事案において法的紛争等の問題が生じた場合等も加味した上で、幅をもった試算値（18.5～45億£）が提示されているが、措置を導入することで法的紛争に発展するケースは極めて少なくなるとの仮定の下で、最終的には10年間の規制遵守費用を約**20～22億£程度**であると結論づけている（この判断根拠については明確に示されていない）。なお、この規制遵守費用には周知・広報に要するコストも含まれているが、現行の規制下（代替案1）で要しているコストのおよそ4倍程度のコストになると説明している。

申請内容・行動	件数（10年・試算）	遵守費用（10年・試算）
個人免許の更新	200,000	10百万£
建物免許の更新	63,000	18.9～315百万£
建物免許への更新／切替え	117,000	46.8～585百万£
個人免許の新規取得	185,000	37百万£
住所変更	90,000	3.6百万£
建物免許の新規取得	100,000	40～500百万£
建物免許への切替え申請	168,000	67～840百万£
建物免許の移転	135,000	5.4～27百万£
意思表示手続	600,000	18百万£
暫定的な申告	2,000	0.8～10百万£
一時的な催事開催	400,000	10～40百万£
意見聴取・利害調整手続	83,000	83～415百万£
免許費（年次）	1,815,000	109～290百万£
★スタッフの教育訓練コスト （免許法の要請・義務事項ではない）	1,000,000	1,000百万£
★移行期間内コスト （既存制度併存により発生）	—	400百万£

新たなレジーム下での規制遵守費用総額		(1) 18.5～45 億£
(2) は★を除いた額		(2) 4.5～31 億£
その他の費用（及びその削減状況）		
警察による取締	<p>■代替案 1</p> <p>【A】 免許申請手続きは、①3 年おきに 180 万件（うち法的紛争に発展するケースが 30 万件）、②残り（間）の 2 か年は年間あたり 160 万件（法的紛争に発展するケースなし）の手続きがあるものと仮定。</p> <p>【B】 1 件あたりの所有時間は 5 分～2 時間と幅があるので、法的紛争に発展したケースは上限値である 2 時間を適用、それ以外の通常ケースは概ね 15 分と設定。</p> <p>【C】 警察官の時間賃金を 25£/時と設定。</p> <p>【D】 上記A～Cを用いて、10 年間で<b>160.7 百万£</b>の費用と算出。</p> <p>■代替案 2、代替案 3</p> <p>【A】 免許申請手続きは、①移行期間内に 43 万件、その後、②3 年置きに 15 万件、③残り（間）の 2 か年は 12 万件の手続きがあるものと仮定。</p> <p>【B】 1 件あたりの所有時間は同様に 5 分～2 時間と幅があるが、法的紛争に発展するケースが激減するので全ケースで 15 分と設定。</p> <p>【C】 警察官の時間賃金を 25£/時と設定。</p> <p>【D】 上記A～Cを用いて、10 年間で<b>9.75 百万£</b>の費用と算出。</p>	
免許発行機関	<p>■代替案 1</p> <p>現時点において、公共エンターテイメント免許を中心に年間 7 百万£の徴税ロスが生じているとの試算がある。</p> <p>■代替案 2、代替案 3</p> <p>現行の 7 つの免許制度が個人免許と建物免許に収斂されてから 1 年後に公共エンターテイメント免許は廃止されることから、年間 7 百万£のロス×9 年間で<b>63 百万£</b>分が徴収されることとなる&lt;最終総括表には記載されていない&gt;。</p>	
法曹サービス	<p>■代替案 2、代替案 3</p> <p>中長期的には、申請内容のチェックや、法的紛争が発生した場合の対応等を行う法律アドバイザーに対する対価（法曹サービス利用コスト）が支払われなくなることになる。その減少分を試算することは困難であるとしつつも仮に、現時点（代替案 1）の規制遵守費用のうちおよそ 50～70%を法曹サービス利用コストが占めていると仮定するのであれば、措置導入により規制遵守費用が 10 年間で 20 億£削減される結果、法曹サービスセクターの収入は 10 年間で<b>10～15 億£</b>減少するとしている&lt;最終総括表には記載されていない&gt;。</p>	
教育訓練機関	<p>■代替案 2、代替案 3</p> <p>免許法上の要請・義務事項ではない「スタッフの教育」が行われることにより、年間 1 億£、10 年間で<b>10 億£</b>収入増がある。ただし事業者側の取組如何によるため、あくまで最大規模として見積もった場合の金額である&lt;最終総括表には記載されていない&gt;。</p>	
地方新聞社	<p>■代替案 2、代替案 3</p> <p>広告収入が増加することにより、10 年間で<b>82～164 百万£</b>収入増がある&lt;最終総括表には記載されていない&gt;。</p>	

典型的な産業において発生する費用

新旧の免許制度における規制遵守費用を、酒類販売・提供形態に応じて場  
合分けして提示している。

■代替案 1

産業のタイプ	費用 (10年)
パブ・レストラン (建物免許。公共エンターテイメント免許なし)	10,000-70,000£
ナイトクラブ (建物免許。公共エンターテイメント免許あり)	12,000-320,000£
慈善団体に、毎年2回酒類販売に関する随意許可を得ているもの	1,200-3,200£
慈善団体に、毎年2回酒類販売に関する随意許可を得ており、かつ、 毎年2回公共エンターテイメント免許 (一時的) を得ているもの	4,200-6,200£
プレジャーボートで、酒類提供許可、公共エンターテイメント免許の 双方を得ているもの	—
毎年1回公共エンターテイメント免許 (一時的) を得ている個人及び 事業者	3,550£
映画館 (バーあり)	5,000£
映画館 (バー無し)	15,000-75,000£
劇場 (バーあり) で、演劇のみを行うところ	6,000-27,500£
劇場 (バーあり) で、演劇・公共エンターテイメントを行うところ	7,000-250,000£
ロンドン内の深夜営業カフェ (23~5時の深夜営業)	7,500-31,000£
ロンドン内のテイクアウト業 (23~5時の深夜営業)	7,500-31,000£
ロンドン外の深夜営業軽食店 (22~5時の深夜営業)	1,800-25,000£
テムズ川旅客船舶 (ディナー、ダンス)	—
サーカス (年間40箇所以上で開催し、500人以上の集客)	—
ロンドン外のテイクアウト業 (22~5時の深夜営業)	—

■代替案 2、代替案 3

産業のタイプ	年間費用	費用計 (10年)
パブ・レストラン (既に建物免許を有し、公共エンター テイメント提供許可を持たない)	180-5,560£	630-7,000£
パブ・レストランを300店舗以上展開するチェ ーン企業 (既に建物免許を有し、公共エンターテイメント 提供許可を持たない)	54,000-1.7百万 £	189,000-2.1百万 £
パブ・レストラン (新規に建物免許を取得し、公共エン ターテイメント提供許可を持たない)	350-5,760£	800-7,000£
ナイトクラブ (新規に建物免許を取得し、公共エン ターテイメント提供許可を持つ)		
酒類提供イベント (集客500人未満) を年2回 開催する慈善団体	40£	400£
酒類提供 兼 公共エンターテイメントイベント (集客500人未満) を年2回開催する慈善団体		
酒類提供、公共エンターテイメントを定期的に行 うプレジャーボート	350-5,760£	800-7,000£
酒類提供、公共エンターテイメントを集客500 人未満で年4回行うプレジャーボート	80£	800£
公共エンターテイメントを集客500人未満で年 1回行う個人及び事業者	20£	200£
映画館 (バーあり)	150-5,100£	600-6,350£
映画館 (バー無し)		
劇場 (バーあり) で、演劇のみを行うところ	350-5,760£	800-7,000£
劇場 (バーあり) で、演劇・公共エンターテイメ ントを行うところ		800-5,760£
サーカス (年間40箇所以上で開催し、500人以上の集客)	6,000-230,000£	34,000-280,000 £
ロンドン内の深夜営業カフェ (23~5時の深夜営業)	150-5,100£	600-6,350£
ロンドン内のテイクアウト業 (23~5時の深夜営業)		

ロンドン外の深夜営業店舗（22～5時の深夜営業）		600-5,100£
ロンドン外のテイクアウト業（22～5時の深夜営業）		

< 結 論 >

項 目	内 容 ・ 概 要													
結論（純便益等）	<p>分析結果をまとめた総括表として以下を提示している。</p> <table border="1" data-bbox="480 546 1390 1503"> <thead> <tr> <th></th> <th>費用（10年間）</th> <th>便益（10年間）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>代替案 1 2003 年免許法を適用せず、既存免許制度を維持</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>産業界に 40 億£の規制遵守費用</li> <li>警察に 160.7 百万£の行政費用</li> <li>16.6 百万件の免許申請等手続き</li> <li>2.4 百万件の意見聴取・利害調整手続き</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>以下に変化は生じない               <ul style="list-style-type: none"> <li>規制により影響を受ける関連事業者 18 万社</li> <li>一般国民、経済</li> <li>犯罪・騒擾等の防止、公衆衛生、騒音防止、子供に対する悪影響の防止</li> </ul> </li> <li>サーカス、プレジャーボート、ロンドン外のテイクアウト業は新たな免許制度による影響を回避できる</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>代替案 2 2003 年免許法適用。コンサルテーション実施時に示した原案</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>代替案 3 に類似</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>代替案 3 に類似</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>2003 年免許法適用。コンサルテーションを通じて得られた意見を反映させた修正案</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>産業界に 20～22 億£の規制遵守費用</li> <li>警察に 9.7 百万£の行政費用</li> <li>1.6 百万件の免許申請等手続き</li> <li>85,000 件の意見聴取・利害調整手続き</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>産業界の規制遵守費用は 19～20 億£削減</li> <li>警察の行政費用は 151 百万£削減</li> <li>免許申請等手続きは 15 百万件減少</li> <li>意見聴取・利害調整手続きは 2.3 百万件減少</li> <li>周辺住民・地域コミュニティに対する説明責任、意思表示機会を提供</li> <li>深夜時間帯経済の競争の活性化</li> <li>飲酒に起因する犯罪・騒擾、騒音の減少</li> <li>公衆衛生の確保</li> <li>子供に対する悪影響の防止、飲酒からの隔絶</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table> <p>本 RIA の結論として、代替案 3 を採用するとしている。その判断理由として、①関係する産業界のほとんどが規制緩和措置による恩恵を受けられること、②周辺住民・地域コミュニティに対する説明責任、意思表示機会を提供できること、③2003 年免許法の 4 つの目的——犯罪・騒擾等の防止、公衆衛生、騒音防止、子供に対する悪影響の防止——を達成できることを挙げ、これらは、一部の事業者に対して新たな負担を課すことを正当化しようと説明している。</p>			費用（10年間）	便益（10年間）	代替案 1 2003 年免許法を適用せず、既存免許制度を維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業界に 40 億£の規制遵守費用</li> <li>警察に 160.7 百万£の行政費用</li> <li>16.6 百万件の免許申請等手続き</li> <li>2.4 百万件の意見聴取・利害調整手続き</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>以下に変化は生じない               <ul style="list-style-type: none"> <li>規制により影響を受ける関連事業者 18 万社</li> <li>一般国民、経済</li> <li>犯罪・騒擾等の防止、公衆衛生、騒音防止、子供に対する悪影響の防止</li> </ul> </li> <li>サーカス、プレジャーボート、ロンドン外のテイクアウト業は新たな免許制度による影響を回避できる</li> </ul>	代替案 2 2003 年免許法適用。コンサルテーション実施時に示した原案	<ul style="list-style-type: none"> <li>代替案 3 に類似</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>代替案 3 に類似</li> </ul>	2003 年免許法適用。コンサルテーションを通じて得られた意見を反映させた修正案	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業界に 20～22 億£の規制遵守費用</li> <li>警察に 9.7 百万£の行政費用</li> <li>1.6 百万件の免許申請等手続き</li> <li>85,000 件の意見聴取・利害調整手続き</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業界の規制遵守費用は 19～20 億£削減</li> <li>警察の行政費用は 151 百万£削減</li> <li>免許申請等手続きは 15 百万件減少</li> <li>意見聴取・利害調整手続きは 2.3 百万件減少</li> <li>周辺住民・地域コミュニティに対する説明責任、意思表示機会を提供</li> <li>深夜時間帯経済の競争の活性化</li> <li>飲酒に起因する犯罪・騒擾、騒音の減少</li> <li>公衆衛生の確保</li> <li>子供に対する悪影響の防止、飲酒からの隔絶</li> </ul>
	費用（10年間）	便益（10年間）												
代替案 1 2003 年免許法を適用せず、既存免許制度を維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業界に 40 億£の規制遵守費用</li> <li>警察に 160.7 百万£の行政費用</li> <li>16.6 百万件の免許申請等手続き</li> <li>2.4 百万件の意見聴取・利害調整手続き</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>以下に変化は生じない               <ul style="list-style-type: none"> <li>規制により影響を受ける関連事業者 18 万社</li> <li>一般国民、経済</li> <li>犯罪・騒擾等の防止、公衆衛生、騒音防止、子供に対する悪影響の防止</li> </ul> </li> <li>サーカス、プレジャーボート、ロンドン外のテイクアウト業は新たな免許制度による影響を回避できる</li> </ul>												
代替案 2 2003 年免許法適用。コンサルテーション実施時に示した原案	<ul style="list-style-type: none"> <li>代替案 3 に類似</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>代替案 3 に類似</li> </ul>												
2003 年免許法適用。コンサルテーションを通じて得られた意見を反映させた修正案	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業界に 20～22 億£の規制遵守費用</li> <li>警察に 9.7 百万£の行政費用</li> <li>1.6 百万件の免許申請等手続き</li> <li>85,000 件の意見聴取・利害調整手続き</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業界の規制遵守費用は 19～20 億£削減</li> <li>警察の行政費用は 151 百万£削減</li> <li>免許申請等手続きは 15 百万件減少</li> <li>意見聴取・利害調整手続きは 2.3 百万件減少</li> <li>周辺住民・地域コミュニティに対する説明責任、意思表示機会を提供</li> <li>深夜時間帯経済の競争の活性化</li> <li>飲酒に起因する犯罪・騒擾、騒音の減少</li> <li>公衆衛生の確保</li> <li>子供に対する悪影響の防止、飲酒からの隔絶</li> </ul>												

<その他>

項目	内容・概要
コンサルテーション	<p>2003年免許法策定時に行った政府部内各省庁19機関、酒類販売関連団体等13機関に対するコンサルテーションの他、2004年9月から11月までの8週間、一般公開の形でコンサルテーションを行っている（全英の地方行政機関・警察機関・消防機関、及び関連団体36機関に対しては規制案・RIA案を直接送付してコメントを要請している）。</p> <p>その結果、269件の意見が寄せられている（内訳は、地方行政機関115、弁護士18、地方裁判所1、議員5、警察機関9、消防機関4、犯罪等撲滅パートナーシップ8、産業界49、その他21）。</p> <p>コンサルテーションで寄せられた意見を受けて、規制案の内容を以下の観点から修正している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・より容易に記入可能になるよう、合理的な理由があれば申請書類の書式変更を許容したこと。</li> <li>・混乱を生じさせないように、建物免許申請時に提出を要請する建築計画、利用計画等の方式を変更したこと。</li> <li>・電子申請手続きの位置づけの明確化</li> <li>・実務に即した形で規制を適用できるよう複数の規定内容を技術的修正</li> </ul> <p>さらに、コンサルテーションで寄せられた意見を受けて、一律に地方行政機関（市長等）を免許発行者とするのではなく、大都市等ではそれに代替しうる者が免許発行者となってもよいことを規定した。</p> <p>なお、コンサルテーションでは、建物免許取得前に地域新聞等で公告する義務を撤廃してほしいという意見が呈されているが、法律・規制の趣旨に基づき却下したとしている。</p>
中小企業に対する影響	<p>2003年免許法策定プロセスでDCMS内に設置したアドバイザリー委員会には業界団体、大企業・中小企業それぞれの経済団体が参画している。また、コンサルテーション実施時には、中小企業団体より、当該措置に対して賛同の意が表明されている。</p>
市場競争に与える影響	<p>2003年免許法により、深夜営業を行っている事業者に対してほぼ一律の規制を適用することにより、深夜時間帯の経済競争を活性化することにつながる。同セクターの約65%が深夜営業時間帯の延長申請を行い、2%弱が24時間営業申請を行うものと予測している。</p>
原単位等	—



<審査・メタ評価機関によるコメント>

項目	内容・概要
費用・便益	<p>産業界の「規制遵守費用」については形を変えて何度も再掲されているにもかかわらず、「その他の費用」については定量化されていても“参考”として提示されているのみで、総費用（総括表）には含まれていない。本来 RIA ではある特定の規制を導入することによる純効果（net impact）を詳細に説明することが必要であり、小規模なものであったとしても、それぞれの費用要素の限界費用（marginal cost）に着目して評価・分析を行うべきである。</p>
中小企業に与える影響	<p>様々な形でコンサルテーションを行っている点は評価できるが、中小企業に与える影響については説明していない。</p>
市場競争に与える影響	<p>フィルターテストを完了する前に、公正競争室（OFT）との十分な協議を行っていない。フィルターテストでは、市場競争に対する影響は限定的であると結論づけているが、当該規制は多くの産業・企業に影響を与える規制であり、OFT に相談してコメントを得るべきである。</p>

「規制影響分析（RIA）」要約シート（英 02）

< 概 要 >

項 目	内 容 ・ 概 要
名称・担当・発行年	ギャンブル法案（英国文化・メディア・スポーツ省：2004年10月） Gambling Bill Department for Culture, Media and Sport (DCMS)
規制の概要	<p><b>【背景】</b></p> <p>政府全体でギャンブルに対して規制を講じることの目的は、①犯罪・騒擾の基となるようなギャンブルを禁じ、②公明・公正な形でギャンブルを行うことを推奨し、③子供や弱者がギャンブルによって悪影響を受けたり、搾取されたりしないようにすることの3点にある。これまでは、全英規模の賭博委員会（Gaming Board）による監視、イングランド・ウェールズ地域における治安判事裁判所の許認可制度、スコットランド地域における委員会の許認可制度が併存する形で、ギャンブル業界に対する規制が区々で行われてきたという経緯がある。</p> <p>2001年、政府の第三者委員会であるギャンブル関連見直し委員会は「ギャンブル関連レビュー報告書」を公表、ギャンブルに対する既存の規制体系に対して176項目にわたる改善勧告を行い、既存の複数の規制体系を包括・統合化することを提言した。これを受けて、文化・メディア・スポーツ省では関係各者（経済団体、業界団体、地方規制当局、NPO等）との幅広い協議を行い、2002年3月に対処方針に関する報告書を公表、翌2003年11月にギャンブル法案（素案）として一般に公表している。</p> <p>これに先立ち、2003年9月に当該法案（素案）の審議のための両院合同委員会が招請、政府との間で2度にわたる報告・回答のやりとりが行われた。両院合同委員会は、当該法案の基本的枠組みについては同意しており、かつ包括的な法制化が急務であるとの認識ではあったものの、とりわけ観光地カジノの取り扱いや子供や弱者に配慮した対応について、英国政府としての慎重な対応が求められるとのスタンスに立ち、法案（ドラフト案）に対して139項目にわたる改善勧告を行った。これを受けて、政府は再度検討を行い、ほとんどの改善勧告を反映したが、一部、消費者保護の観点から、より厳しい規制内容とする形でギャンブル法案を策定した。</p> <p><b>【内容】</b></p> <p>既存の複数の規制体系、地域別に異なっている規制主体を、1つの法律によって包括・統合化するものである。主な措置は、新たに統一的な規制執行機関として「ギャンブル委員会（Non-departmental Public Body）」を創設すること、ギャンブル関連免許の発行等に対して地方行政機関の発言権を強化すること。</p> <p>本RIAは、同法案により影響を受けるギャンブル業界をセクター別にわけて、7つの個別RIAを作成するとともに、これらを総括する全体RIAが添付されている。本RIAで扱っているギャンブル業界のセクターは以下の通り。</p>

	<p>&lt;以下では「全体 RIA」を中心に説明&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ギャンブル機</li> <li>・ビンゴ</li> <li>・カジノ</li> <li>・宝くじ</li> <li>・賭け店</li> <li>・情報通信技術による遠隔操作式ギャンブル</li> <li>・懸賞金</li> </ul>	
規制の分類	<p>【分野】産業（一般） 治安・防衛</p>	<p>【目的】外部不経済の回避 産業の健全な育成</p>
	<p>【手段】許認可 作為義務</p>	<p>【対象】産業・企業</p>
検討した代替案	<p>設定した代替案は 3 つ。</p> <p>【代替案 1】 現状維持。現状においてギャンブル業界に課せられている複数の規制措置が並立している状況。情報通信技術による遠隔操作式ギャンブルについては規制の対象外であり、かつ消費者保護規定が存在せず。</p> <p>【代替案 2】 2003 年 11 月に公表したギャンブル法案（素案）に、両院合同委員会による勧告内容をそのまま反映した修正案</p> <p>【代替案 3】 政府によるギャンブル法案（採用案）。両院合同委員会による勧告内容の一部を修正し、消費者保護の観点から、より厳しい規制内容としたもの。具体的には下記の通り修正を加えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・カジノ業界で最も規模の大きい観光地カジノについてのみ、敷地の入口付近に設置するゲーム機の賞金に上限を設けないが、それ以外のカジノでは、法導入 6 年間は、入り口付近に設置するゲーム機の賞金に上限を設ける</li> <li>・代替案 2 で提案されたカジノに設置可能なゲーム機の上限値を、より小さくする</li> <li>・地方免許発行者に対して、管轄地域において新たにカジノを開設する申請があった場合、地域の事情に応じて拒否できる権限を与える</li> <li>・代替案 2 で提案された 5 年間隔で行う普及率調査を、3 年置きに短縮する</li> <li>・掛け金が最大 30 ペンスで賞品が当たるゲーム機について、代替案 2 で提案された賞品価値の上限 8 ￡ を上限 5 ￡ にする</li> <li>・代替案 2 で提案されたカジノ・ビンゴ会場内での胴元によるクレジット提供を免許の種類によっては認める措置を、全面的に禁止する</li> </ul>	

<便益要素>

便益のカテゴリー	便益要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)
	<p>【代替案 1】 現状維持ケース</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ギャンブル業界にとって、将来にわたって成長をし続けることの手助けになる可能性がある一方で、既存のギャンブル形態や今後生じてくる新たなギャンブル形態に対しては、有効な規制の手だてを講じることができない。</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>消費者にとって、選択肢の幅は広い状況が保たれる（例えば、現行の規制体系ではギャンブル場ではないフィッシュ&amp;チップス屋でも、低額ギャンブル機を自由に設置することが認められている）。</li> </ul>	
【代替案2】2003年11月段階の素案に勧告内容をそのまま反映した修正案	
よりよい規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>全てのギャンブルが単一の規制主体（ギャンブル委員会）により規制されること。これにより、以下が可能となる。 <ul style="list-style-type: none"> <li>ギャンブル業界のほとんどをカバーすることが可能</li> <li>市場状況や新技術に対して迅速に対応することが可能</li> <li>市場の参入、規制遵守状況の把握</li> <li>ギャンブル法・規制の不履行状況の調査</li> <li>免許履行状況等を勘案した許認可判断</li> </ul> </li> </ul>
弱者の保護	<ul style="list-style-type: none"> <li>明らかに有害である、もしくはその恐れのあるギャンブルについて規制措置を講じること、及び是正措置を講じる権限が明確になされることにより弱者が保護される。</li> </ul>
雇用機会の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在10万人（フルタイム換算）規模の雇用が拡大する。ただし、ギャンブル業界の雇用の拡大は、他産業の雇用の減少となり、両者は相殺される。とはいえ、これまでの規制によって抑制されてきた観光地カジノにおいては、例えば賞品上限を緩和することによる収益の拡大、それによる雇用の純増が期待される。</li> </ul>
消費者にとっての選択の幅	<ul style="list-style-type: none"> <li>ある特定の開催場所においては、これまでより多岐にわたるギャンブルを提供することが可能となり、また、多くの場所においてギャンブルを開催することが可能となる。これにより、消費者にとっての選択の幅が広がる。</li> </ul>
違法ギャンブルへの対処	<ul style="list-style-type: none"> <li>違法ギャンブルについての長期にわたる研究、ギャンブル委員会による定期的な普及率調査、ギャンブル業界組合による調査研究等を通じて違法ギャンブルを特定し、効果的な手だてを講じることが可能となる。</li> </ul>
【代替案3】政府によるギャンブル法案（採用案）	
<ul style="list-style-type: none"> <li>便益要素は代替案2と同様であるが、消費者にとっての選択の幅は若干狭くなり、カジノ及びギャンブル機に対する規制が若干強化されることにより、代替案2に比べて収益及び雇用の伸びは抑制される可能性がある。</li> <li>政府としては、代替案3は代替案2に比べて産業の成長度合いを若干抑制することになるものの、代替案3を採用することによって得られる社会的便益はそれを上回るものと信じている。</li> </ul>	
【代替案2】【代替案3】に共通する便益要素	
<ul style="list-style-type: none"> <li>経済的なインパクトとして、以下の3つが想定される。</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>＜ギャンブル業界での競争の促進＞ <ul style="list-style-type: none"> <li>業態を問わず。既存規制が簡素化されることにより、ビジネス上の機会が広がる。</li> </ul> </li> <li>＜ギャンブル業界でのビジネスの効率化・品質の向上＞ <ul style="list-style-type: none"> <li>競争が促進されることにより、事業者側の自助努力が進む。</li> </ul> </li> <li>＜新規ビジネス、雇用の創出＞ <ul style="list-style-type: none"> <li>ギャンブル業界、旅行業界における新たな投資の増加、それによる収益・雇用の創出が期待される。政府は、ギャンブル法案の成立後5年間で45～55億£の投資が新たに誘発され（2004年時点価格）、これは7.5～8.5万人のフルタイム雇用に匹敵する。特に観光地カジノへの影響が大きく、2003/4年時点で87億£の市場規模が40-45%拡大し、125億£市場にまで成長するものと予測している。</li> </ul> </li> </ul>	

<費用要素>

費用のカテゴリー	費用要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)
<p>■規制遵守費用（免許費）</p>	<p>【代替案 1】現状維持ケース</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 現時点で存在する複数の規制主体が規制・許認可活動に要する費用、及び司法、警察その他の監視のための費用は、免許申請者（事業者、個人）から聴取した免許費によってまかなわれている。免許形態別の免許費単価に年間申請者を乗じることで、<b>年間 7.4 百万円</b>と試算している。 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 賭博委員会は、カジノ、ビンゴ、ゲーム機、大規模くじを規制し、カジノ・ビンゴ会場、それらの従業員、及びゲーム機製造会社に対する許認可権限を有する。</li> <li>- 地方行政機関は、商店街、パブ、その他免許が必要な場所におけるギャンブル機の設置、宝くじ、球技くじ、競馬等を規制する。</li> <li>- 治安判事裁判所は、ブックメーカーを規制する。</li> </ul> </li> </ul> <p>【代替案 2】【代替案 3】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 規制、許認可主体である「ギャンブル委員会」と「地方行政機関」の2つと、申請内容の審査時に行う犯罪記録局（Criminal Records Bureau）への情報照会、免許発行・不発行の判断に対する不服申し立て手続きのために要する費用を計算。</li> <li>• 「ギャンブル委員会」の規制、許認可活動に要する費用は年間<b>10～14 百万円</b>と試算している（賭博委員会による意見を反映。詳細は不明）。ただし、試算の前提は免許申請者数の予想値であるため、あくまでこの試算結果はRIA読者の理解のために提示する参考情報であるとしている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>- カジノ（増加）、ビンゴ（不変） 696</li> <li>- ギャンブル機メーカー（不変） 50</li> <li>- ギャンブル機流通業者（増加） 700-800</li> <li>- 宝くじ 700</li> <li>- ブックメーカー4,000、 賭場 8,000（個人免許）</li> <li>- 情報通信技術による遠隔操作式ギャンブル 150</li> </ul> </li> <li>• 「地方行政機関」は事業所に対する規制、許認可活動を行い、その費用は<b>年間 5.8～6.9 百万円</b>と試算している（地方自治協議会による意見を反映。詳細は不明）。当初素案では全国一律の免許費を設定することを想定していたが、現段階では上限値のみをもうけて、地方の採用にゆだねることを想定している。</li> <li>• 不服申し立て時の審判所がギャンブル委員会から独立した形で設置される。審判費用は不服申し立てを行った者の負担によりまかなわれる予定である。<b>年間 40.5 万～55.0 万円</b>と試算している（司法省による意見を反映。詳細は不明）。</li> <li>• 犯罪記録局（Criminal Records Bureau）への情報照会料は 1 件あたり 29円、過去の犯罪記録を提出するようギャンブル委員会より要請されるケ</li> </ul>	

ースを全体の半数と仮定し、かつ、申請者の手続きに要する時間等（紹介料の半分程度）を勘案し、**年間 1.36 百万～1.626 百万£**と試算している。

■政策実施費用

- 立法化、規制の詳細について検討するための時間。
- 普及率調査（年間ベースに割り戻すと2百万£程度）の実施費用
- その他、免許費ではまかなうことのできない事務・雑務に要する時間。

■社会的費用

- 違法ギャンブルが存在することにより社会が被る損害。英国は先進国の中でも違法ギャンブルの割合が低く、1%未満であるとされているが、近年増加傾向にある。今般、新たな措置を導入することによって、この割合が低減することとなると考える。

<結 論>

項 目	内容・概要			
結論（純便益等）	分析結果をまとめた総括表として以下を提示している。			
		代替案 1	代替案 2	代替案 3
	費用／年	追加的な費用はない	20.3-25.4 百万£	代替案 2 に類似
便益／年	追加的な便益はない	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ よりよい規制</li> <li>▶ 違法ギャンブルの防止に有効</li> <li>▶ ギャンブル委員会、地方行政機関による効率的な意志決定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 代替案 2 と同</li> <li>▶ 代替案 2 に比べて産業の成長度合いを若干抑制することになるものの、社会的便益はそれを上回る</li> </ul>	

<その他>

項 目	内容・概要
コンサルテーション	• 中央政府機関、地方行政機関、同関連団体、業界団体等に対してコンサルテーションを行ったとしている（内容、結果については不明）
中小企業に対する影響	• 中小企業サービスに対する事前照会、検討プロセスにおいて大企業・中小企業それぞれを代表する団体に意見を聴取しており、特段の問題は指摘されていない。
市場競争に与える影響	• カジノ、ギャンブル機に関する個別 RIA の中で言及。免許発行前の需要料調査のような事実上の参入障壁が撤廃されることにより、新規参入が容易になるため、市場独占・寡占のような状況にはなりにくい。
原単位等	—

<審査・メタ評価機関によるコメント>

項目	内容・概要
規制の目的	<p>全体 RIA は比較的内容が明確であり、費用の定量化（一部は定性的説明）を実施しているものの、詳細を下位法令で定める方針のため、必然的に RIA の記載内容が曖昧である。RIA が極端に大部（8 つの RIA が同居）かつ冗長（全体で 132 頁）であり、内容が理解しづらい。</p> <p>現状の問題についての内容・問題の規模について明確な記述がない。少なくとも現時点での RIA 上の情報のみでは、新たな規制措置を講じることによる政府の介入の必要性が説明されておらず、その是非が判断できない。</p>
費用・便益 その他 (規制遵守)	<p>現時点の規制遵守状況を見逃している。近年の違法ギャンブルの増加等により、完全な規制遵守には至らない状況下での費用・便益の分析について、分析上では明確には言及されていない。</p>

「規制影響分析（RIA）」要約シート（英 03）

< 概 要 >

項 目	内容・概要																																																																																				
名称・担当・発行年	労働審判規制の改定 （英国貿易産業省：2004年7月） Amendment of Employment Tribunal Regulations Department for Trade and Industry (DTI)																																																																																				
規制の概要	<p><b>【背景】</b>                      これまで他の複数の規制体系によって担保されてきた雇用紛争の解決手段を、紛争の段階等に応じて体系化し、労働審判所（Employment Tribunal Service：ETS）の審判に至らない形での紛争解決手段の在り方について明確化する。2002年雇用法で規定する労働審判制度部分を改正すると同時に、2002年7月の雇用紛争解決・労働審判制度タスクフォース報告や、雇用紛争解決機関からの要望等を反映させ、雇用紛争解決・労働審判制度をより効率的な形で提供、手続きを合理化することにより、雇用紛争事案における判断を改善・迅速化することと、労働審判所の業務量を低減することが狙いである。</p> <p><b>【内容】</b>                      具体的には、利害関係者間での調停プロセスを一定期間設けることにより当事者間での紛争解決を促すものであり、労働審判所の手続きにおいて時間・費用のかかる諮問手続きを可能な限り回避することを意図している。雇用紛争案件の発生は業界によって異なっているが、規制措置を講じることによりこれらに対して全般的に機能することになり、労働審判申請件数の減少につながるとしている。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">雇用数 (産業 構成比)</th> <th rowspan="2">申請数 (産業 構成比)</th> <th colspan="5">申請内容内訳 (内容構成比)</th> </tr> <tr> <th>不当 解雇</th> <th>契約 不履行</th> <th>最低賃 金違反</th> <th>差別的 待遇</th> <th>給与支 払遅延</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>農林水産業、鉱業、インフラ</td> <td align="center">3</td> <td align="center">6</td> <td align="center">54</td> <td align="center">8</td> <td align="center">19</td> <td align="center">6</td> <td align="center">14</td> </tr> <tr> <td>製造業</td> <td align="center">22</td> <td align="center">21</td> <td align="center">69</td> <td align="center">8</td> <td align="center">12</td> <td align="center">4</td> <td align="center">7</td> </tr> <tr> <td>建設業</td> <td align="center">5</td> <td align="center">5</td> <td align="center">48</td> <td align="center">9</td> <td align="center">22</td> <td align="center">2</td> <td align="center">19</td> </tr> <tr> <td>卸・小売、ホテルレストラン</td> <td align="center">30</td> <td align="center">21</td> <td align="center">63</td> <td align="center">7</td> <td align="center">19</td> <td align="center">6</td> <td align="center">5</td> </tr> <tr> <td>運輸通信</td> <td align="center">7</td> <td align="center">8</td> <td align="center">68</td> <td align="center">7</td> <td align="center">18</td> <td align="center">3</td> <td align="center">4</td> </tr> <tr> <td>金融、レンタル</td> <td align="center">19</td> <td align="center">17</td> <td align="center">56</td> <td align="center">8</td> <td align="center">19</td> <td align="center">7</td> <td align="center">9</td> </tr> <tr> <td>公務、教育、医療等</td> <td align="center">15</td> <td align="center">23</td> <td align="center">63</td> <td align="center">9</td> <td align="center">11</td> <td align="center">10</td> <td align="center">7</td> </tr> <tr> <td>全体</td> <td align="center">100%</td> <td align="center">100%</td> <td align="center">—</td> <td align="center">—</td> <td align="center">—</td> <td align="center">—</td> <td align="center">—</td> </tr> </tbody> </table> <p>後述する費用・便益の分析の前提として、雇用紛争の発生及び労働審判案件の発生に関する以下のような将来予測を行っている。</p> <p>①2002/03年の労働審判申請件数が98,617件であった。</p> <p>②仮に規制措置が講じられれば、a) 長期的に見て規制が100%遵守されるのであれば年間あたり35,000~40,000件削減でき、b) 短期的に見て80%遵守されるのであれば、規制措置導入直後(2005/6年)に28,000</p>									雇用数 (産業 構成比)	申請数 (産業 構成比)	申請内容内訳 (内容構成比)					不当 解雇	契約 不履行	最低賃 金違反	差別的 待遇	給与支 払遅延	農林水産業、鉱業、インフラ	3	6	54	8	19	6	14	製造業	22	21	69	8	12	4	7	建設業	5	5	48	9	22	2	19	卸・小売、ホテルレストラン	30	21	63	7	19	6	5	運輸通信	7	8	68	7	18	3	4	金融、レンタル	19	17	56	8	19	7	9	公務、教育、医療等	15	23	63	9	11	10	7	全体	100%	100%	—	—	—	—	—
	雇用数 (産業 構成比)	申請数 (産業 構成比)	申請内容内訳 (内容構成比)																																																																																		
			不当 解雇	契約 不履行	最低賃 金違反	差別的 待遇	給与支 払遅延																																																																														
農林水産業、鉱業、インフラ	3	6	54	8	19	6	14																																																																														
製造業	22	21	69	8	12	4	7																																																																														
建設業	5	5	48	9	22	2	19																																																																														
卸・小売、ホテルレストラン	30	21	63	7	19	6	5																																																																														
運輸通信	7	8	68	7	18	3	4																																																																														
金融、レンタル	19	17	56	8	19	7	9																																																																														
公務、教育、医療等	15	23	63	9	11	10	7																																																																														
全体	100%	100%	—	—	—	—	—																																																																														



	<p>～32,000 件削減できる。</p> <p>③他方、柔軟な雇用形態を可能とする法令が 2003 年 4 月より導入されたことにより、2005/6 年で労働審判申請件数が 6,000 件、2007/8 年には 14,000 件増加する。</p> <p>④上記①をベースラインに、②③を勘案すると、<b>年間 75,000～80,000 件</b>程度で推移するものと予測する。</p>	
規制の分類	【分野】 雇用・労働	【目的】 その他
	【手段】 その他	【対象】 産業・企業 その他（労働審判所、勧告調停仲裁委員会）
検討した代替案	<p>4 種類の代替案を設定しているが、費用・便益の分析では、代替案 4 のみが分析対象となっている（代替案 4 を採用した時に追加的に発生する費用、及び費用節減効果を試算）。</p> <p>【代替案 1】 現状維持（何もしない）</p> <p>【代替案 2】 非規制的手段（IT 活用、ETS 職員の教育訓練等）</p> <p>【代替案 3】 規制的手段（欠陥のある申請を排除するための審判プロセス開始前の受諾判断や初期段階での回答の実施等、新たな措置の導入）</p> <p>【代替案 4】 規制的手段 + ベストプラクティス活用や労働審判所議長名による訴訟手続訓令の公開等より透明性の高いシステムへの改善</p>	

<費用・便益要素>

費用・便益の カテゴリー	費用・便益要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)
導入費用 (Implementation Costs)		
	<p>○新システムの習熟費用。</p> <p>● <b>措置導入時に一時的に発生する費用として計上。</b> 労働審判所 ETS、勧告調停仲裁委員会 Acas に発生し、産業界には発生せず。</p>	<p>■ ETS : <b>74 万£</b>の初期費用 (①～④の計)</p> <p>①新規事案処理システムの導入 32 万£</p> <p>②新規事案処理システム稼働のための追加スタッフ 12 万£</p> <p>③ETS 職員 500 人向け 3 日研修 14.4 万£  <small>人件費総額 15.1 百万£ ÷ 713 人 ÷ 220 稼働日 = 96£/日  96£/日 × 3 時間 × 500 人 = 14.4 万£</small></p> <p>④ETS 議長 (常勤・非常勤双方) 向け 6 時間ワークショップ 15.5 万£  <small>議長時間給 70£/時間 × 6 時間 × 386 人</small></p> <p>■ Acas : <b>11.4 万£</b>の初期費用 (⑤⑥の計)</p> <p>⑤調停担当・管理者向け 1 日研修 10.4 万£  <small>調停担当者 日給 280£ × 330 人 = 92.4 千£  調停管理者 日給 380£ × 30 人 = 11.4 千£</small></p> <p>⑥補助職員、アドバイザー向け研修 1 万£  <small>補助職員 日給 180£ × 100 人 × 0.25 日  アドバイザー 日給 320£ × 60 人 × 0.25 日</small></p> <p>■ 産業界 : 追加的費用は発生せず</p> <p>● 実際の申請手続きを経験すれば必然的に慣れるであろうとし、追加的な費用は発生</p>

		しないとしている。
政策コスト (Policy Costs)		
	<p>○労働審判所議長名による訴訟手続訓令の作成と、当該訓令の ETS Acas での徹底。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域間での解釈・手続齟齬等が解消されるという便益が期待</li> <li>● 便益の定量化はできないが費用を上回るものであると指摘（総括表には費用・便益共記載されず）。</li> </ul>	<p>■訴訟手続訓令の作成：5.3 万£/件の費用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 各労働審判所（25 地域）で平均 8 人の審判委員・事務スタッフがそれぞれ半日・終日を投じて作成し、全国レベルで集約。時間単価×投入時間で計算</li> <li>■訴訟手続訓令の徹底：3.6 万£/件の費用</li> <li>● 労働審判所、勧告調停仲裁委員会の全審判従事者が 1 時間程度。時間単価×投入時間で計算</li> </ul>
	<p>○申請書式の統一・義務化。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 書類不備時のやりとり、内容確認プロセスに要する時間を短縮するという便益が期待（定量か不能）。</li> </ul>	<p>■ETS：<b>3 万£/年の費用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 新書式の印刷費として。</li> <li>■産業界：追加的費用は発生せず</li> <li>● 申請・審判プロセスのいずれかにおいて必然的に報告が求められる事項を書式化しただけ。</li> </ul>
	<p>○審判プロセス開始前の受諾判断</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ①ETS スタッフによる様式審査、②ETS 議長による様式審査、拒絶判断、③ETS 議長による内容レビューの各手続を追加</li> <li>● これにより、正式な審判手続開始前に、不適切案件をスクリーニングすることが可能に。</li> </ul>	<p>&lt;費用&gt;<b>約 30 万£/年の費用</b> (①～③)</p> <p>■①ETS スタッフによる様式審査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 申請 1 件あたり 10 分=2.33£、申請総数 7.5～8.0 万件/年とすれば、年間 20 万£の費用増。</li> <li>■②ETS 議長による様式審査、拒絶判断</li> <li>● 申請 1 件あたり 15 分=17.5£、上記①の 5～10%が当該手続に付されるとすれば、年間 10 万£弱の費用増</li> <li>■③ETS 議長による内容レビュー</li> <li>● 申請 1 件あたり議長 2 時間+スタッフ 1 時間、上記②の 2%が当該手続に付されるとすれば、年間 1.5～3 万£の費用増。</li> </ul> <p>&lt;便 益&gt;</p> <p>拒絶判断に付された申請のうち 50～75%は再申請されると仮定（この場合の審理開始前の受諾判断は省略されることとなる）。残りの 25～50%&lt;1～2 千件&gt;が申請されなくなることで、ETS・Acas の審判手続に要する費用、雇用者側の対応費用が削減（申請者である被雇用者側の機会費用損失については考慮せず）。</p> <p>■ETS・Acas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 審判 1 件あたりに要する費用は 580£（年次報告より）であり、<b>年間 60～120 万£</b>の費用削減効果。</li> <li>■雇用者</li> <li>● 審判 1 件あたりに要する費用を 2,000 £と仮定すると、<b>年間 200～400 万£</b>の費用削減効果。</li> </ul>
	<p>○Acas による調停期間の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ETS による審判プロセスに入る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 調停成立か申請取下げに至る割合が 2～5%増加（その分、審判プロセスに至る事</li> </ul>

<p>前に行われる Acas の利害調整者間の調停手続きにより、現時点において、全体の 3 分の 1 が申請取下げ、38%が調停成立・和解に至り、24%のみが諮問手続きに移行している（調停不成立）。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 事案の性質に応じて、①7 週間、②13 週間、③期間制限無し の 3 分類を設定することにより、手続きの迅速化が期待される。</li> </ul>	<p>案が削減) されるものと仮定。</p> <p>&lt;期間制限無し&gt; 影響なし</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現時点で 17,000 件、2010/11 年には 25,000 件に増加すると予想。</li> <li>● 直接的な影響はないが、事案処理のスピードは早くなる。</li> </ul> <p>&lt;13 週間&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現時点で 48,000 件、2010/11 年には 31~33,000 件に減少すると予想。うち、300~700 件が諮問手続きに至らずに解決可能になる（過去事案統計より）</li> </ul> <p>■雇用者側</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 諮問手続きに 1 件あたり 19 時間を要し、かつそれに付随する法曹サービス対価が減少することにより、1 千£/件の費用削減効果、<b>年間 30~70 万ポンドの費用節減。</b></li> </ul> <p>■ETS：50~110 万£/年の費用節減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ETS の諮問手続きに要する費用 1 件あたり 1.3 千£の費用削減効果、年間 40~90 万£の費用が削減。</li> <li>● ETS スタッフによる管理費用 1 件あたり 160£が、手続きの迅速化により 2~4%、金額にして 1 件あたり 3~6£削減され、年間 10~20 万ポンドの費用が削減。</li> </ul> <p>&lt;7 週間&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現時点で 35,000 件、2010/11 年には 20~22,000 件に減少すると予想。うち、150~350 件が審判プロセスに至らずに解決可能になる（過去事案統計より）</li> </ul> <p>■雇用者側</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 同様に<b>年間 10~20 万£の費用節減。</b></li> </ul> <p>■ETS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 同様に<b>年間 30~60 万£/年の費用節減</b></li> </ul>
<p>○諮問を行わない形での「省略判断」の制度化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 諮問を行わなくとも雇用者側に非が認められると判断された事案について、諮問プロセスを経ずに判断可能とするもの。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全体の 15~20% (2~3,000 件) が該当するものと予想。</li> <li>● 文書での判決に要する費用 84£/件と、諮問プロセスの省略による費用削減効果 168£とを勘案して、<b>年間 20~30 万£の費用節減。</b></li> </ul>
<p>○判決事由の書面提供</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● これまで諮問手続き終了後の判決時に口頭で読み上げ、書面でも提供していた判決事由を、書面提供は要求者のみに行う形にする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 諮問手続きを行う事案が年間 1.5~1.6 万件、うち書面での判決事由が付されていた事案は 9,000~11,200 件。このうち 25% が書面提供を要請しないと仮定した時に、<b>年間 20~30 万£の費用節減。</b></li> </ul>

< 結 論 >

項 目	内容・概要																																																			
結論（純便益等）	<p>費用・便益の分析結果を、総括表として提示している。結果的に、規制措置を導入することによる、国庫（ETS、Acas）に対して若干の追加的費用が付加されるものの、全ての関係者に対して、より大きな便益（費用節減効果）が得られると結論づけている。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>年間便益</th> <th>年間費用</th> <th>初期費用</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>【雇用者】</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>審判プロセス開始前の受諾判断</td> <td>2.0-4.0百万£</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>調停期間の設定</td> <td>0.4-0.9百万£</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>&lt;雇用者計&gt;</td> <td>2.4-4.9百万£</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>【国庫（Exchequer）】</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>導入費用</td> <td></td> <td>0.03百万£</td> <td>0.85百万£</td> </tr> <tr> <td>審判プロセス開始前の受諾判断</td> <td>0.6-1.2百万£</td> <td>0.3百万£</td> <td></td> </tr> <tr> <td>調停期間の設定</td> <td>0.7-1.7百万£</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>「省略判断」の制度化</td> <td>0.2-0.3百万£</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>判断事由の書面提供</td> <td>0.2-0.3百万£</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>&lt;国庫計&gt;</td> <td>1.7-3.4百万£</td> <td>0.3百万£</td> <td>0.85百万£</td> </tr> </tbody> </table>					年間便益	年間費用	初期費用	<b>【雇用者】</b>				審判プロセス開始前の受諾判断	2.0-4.0百万£			調停期間の設定	0.4-0.9百万£			<雇用者計>	2.4-4.9百万£			<b>【国庫（Exchequer）】</b>				導入費用		0.03百万£	0.85百万£	審判プロセス開始前の受諾判断	0.6-1.2百万£	0.3百万£		調停期間の設定	0.7-1.7百万£			「省略判断」の制度化	0.2-0.3百万£			判断事由の書面提供	0.2-0.3百万£			<国庫計>	1.7-3.4百万£	0.3百万£	0.85百万£
	年間便益	年間費用	初期費用																																																	
<b>【雇用者】</b>																																																				
審判プロセス開始前の受諾判断	2.0-4.0百万£																																																			
調停期間の設定	0.4-0.9百万£																																																			
<雇用者計>	2.4-4.9百万£																																																			
<b>【国庫（Exchequer）】</b>																																																				
導入費用		0.03百万£	0.85百万£																																																	
審判プロセス開始前の受諾判断	0.6-1.2百万£	0.3百万£																																																		
調停期間の設定	0.7-1.7百万£																																																			
「省略判断」の制度化	0.2-0.3百万£																																																			
判断事由の書面提供	0.2-0.3百万£																																																			
<国庫計>	1.7-3.4百万£	0.3百万£	0.85百万£																																																	

< その他 >

項 目	内容・概要
コンサルテーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>政府部内関係機関、地方行政機関、ETS、Acas に対する複数回の協議を行うとともに、2003年6月に紛争解決アドバイザー会議を召集、産業界、中小企業団体、労働組合等の主要な利害関係者の意見を聴取した。</li> <li>規制内容の素案段階でこれらの関係者に提示しており、得られた意見については既に規制内容に反映している。</li> <li>なお、2002年雇用法の策定時に正式なコンサルテーションプロセスを経ている。</li> </ul>
中小企業に対する影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>大企業に比べて、中小企業は労働審判に至る可能性が大きいと予想される</li> <li>この点について、中小企業及びその関連団体に対して、非公式協議を行ったところ、総論に対しては異論はないものの、詳細部分についていくつかの改善提案があった。</li> </ul>
市場競争に与える影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>競争フィルターテストを実施したが、競争に対する影響は皆無もしくは無視できる規模であるとの結論を得た。本提案は、全ての企業に対して信販手続きの効率化という便益をもたらすものであり、市場競争に対して悪い影響を与える者ではない。</li> </ul>
原単位等	<ul style="list-style-type: none"> <li>ETS、Acas において雇用審判プロセスに関与する者（議長、調停者、事務スタッフ等）に支払っている年間の人件費総額を、人数（フルタイム換算）、稼働日・稼働時間（年間220日、1日7時間）で割り戻すことで、時間単価を導き出している。</li> <li>その他、雇用者側で労働審判に対応するために要している費用（諮問プロセスへの対応、法曹サービス利用費用等）は、過去のサーベイ結果を利用。</li> </ul>

< 審査・メタ評価機関によるコメント >

項目	内容・概要
代替案の設定	<p>導入予定である規制措置（代替案 3・4）の費用便益分析に終始しており代替案として設定している「現状維持（代替案 1）」「非規制措置（代替案 2）」についての分析がない。したがって、措置がもたらす正味の影響について比較・把握することができない。</p>
費用・便益	<p>調停期間に制限を加えることによって、逆に調停成立・和解に至る件数が少なくなり、審判プロセスに対応するための雇用者側・労働審判所側の費用が増大する可能性もある。今後注視する必要があるとは本文中にて定性的に記述されているものの、こうした懸念事項について費用・便益の総括表には記載されていない。したがって、RIA の読者は、雇用者側に何らかのコストが発生する可能性があるということを理解することができない。</p>

「規制影響分析（RIA）」要約シート（英04）

<概 要>

項 目	内 容 ・ 概 要	
名称・担当・発行年	労働許可制度、職種別スキーム制度を適用した場合の手数料の見直し（英国内務省：2004年6月） Proposals to review the fee for consideration of Work Permit/Sector Based Scheme Applications in the UK Department for Trade and Industry (DTI)	
規制の概要	<p>【背景】【目的】</p> <p>2002年国籍・移民・政治犯庇護法の規定により、移民者の雇用受入申請において労働許可制度、職種別スキーム制度を適用した際の事務処理手続対価として、相応の手数料を徴収することが認められている。移民者の雇用受入申請における労働許可制度の手数料は2003年4月から、同じく職種別スキーム制度の手数料は2003年5月から、それぞれ適用されている。</p> <p>財務省指針により、手数料の設定は、サービス提供に要するフルコストを賄うことができるように設定することが基本とされている。また一般納税者に対する負荷を軽減するためには、行政手続を行うために行政側に発生する費用も含めて手数料で賄うことが求められる。</p> <p>現時点における、労働許可制度の手数料95£、職種別スキーム制度の手数料74£は、内務省・財務省双方が合意した計算スキームによって設定されている。しかし、その時点で計算に必要なデータの全てが収集不可能であったために、結果的に2003/4年の実績では、手数料収入によってフルコストをカバーすることはできなかった。</p> <p>現時点で得られたデータを基に再計算し、労働許可制度、職種別スキーム制度共に153£という設定とし、2004年7月から適用するものである。</p>	
規制の分類	【分野】雇用・労働	【目的】その他
	【手段】許認可	【対象】産業・企業
検討した代替案	4つの代替案を設定 【代替案1】現行手数料（労働許可制度95£、職種別スキーム制度74£）をインフレ率勘案して変動 【代替案2】153£に値上げ（措置案） 【代替案3】個々に料金設定（スライド制） 【代替案4】現行手数料レベルを値下げ	

<便益要素>

便益の カテゴリー	便益要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)
潜在的便益 (Potential Benefit)		
	【代替案 1】労働許可制度 95£、職種別スキーム制度 74£ ● サービスを維持するためのコスト部分についてはカバーすることが可能。	
	【代替案 2】153£に値上げ (措置案) ● フルコストをカバーすることが可能。 ● サービス利用者は値上げ後もサービスを利用し続ける意思を表明しており、サービス非利用者・国民に負担は発生せず。 ● 雇用者は EU 域内からの採用を促進。	
	【代替案 3】個々に料金設定 (スライド制) ● 定額料金制よりも柔軟性が高い。申請者・申請内容・適用期間等により料金設定することが想定。例えば、中小企業の料金を低額に、大企業の料金を高額に設定することも可能。	
	【代替案 4】現行手数料レベルを値下げ ● サービスを維持するためのコストはカバーすることが可能。	

<費用要素>

費用の カテゴリー	費用要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)
潜在的不利益 (Potential Disadvantage)		
	【代替案 1】労働許可制度 95£、職種別スキーム制度 74£ ● 労働許可制度についてはフルコストをカバーすることが不可能。 ● 料金収入の不足分は一般納税者の税金により補填することになる。	
	【代替案 2】153£に値上げ (措置案) ● 料金増加が相応分になれば、雇用者は費用負担困難な財政的負担と感ずる可能性がある。 ● 料金上昇分を吸収しうる大企業に比べて、中小企業への影響が大きい。 ● 雇用者は海外からの雇用を躊躇。	
	【代替案 3】個々に料金設定 (スライド制) ● 計算が複雑になり、導入コストが上昇。 ● ある者は補填を受け、ある者は受益サービス以上の料金を負担する形になるために不公平に見える可能性あり。 ● 労働許可制度と職種別スキーム制度を同時に申請する場合、異なる料金設定は不公平に見える可能性あり。	
	【代替案 4】現行手数料レベルを値下げ ● 労働許可制度についてはフルコストをカバーすることが不可能。 ● 料金収入の不足分は一般納税者の税金により補填することになる。	
【参考】産業界に発生する追加的費用負担の試算		
	● 現行手数料 (労働許可制度 95£、職種別スキーム制度 74£) から 153£に値上げした際の追加的費用を、下記の前提に基づき試算。 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現時点で、労働許可制度利用の 30%は公共セクター (医療・教育)。民間セクターの 30%は中小企業による利用。</li> <li>● 現時点で、労働許可制度利用の 4%、職種別スキーム制度利用の 10%は特定国・地域からの移民受入により料金負担の適用除外。</li> <li>● 2004/5 年時点で、労働許可制度利用は 155,000 人、職種別スキーム制度利用は 15,000 人。</li> </ul>	

	申請件数	追加的費用負担	費用負担合計
労働許可制度	155,000人から、4%適用除外、30%公共セクター、30%中小企業を除外 =72,912人	72,912人×58 <sub>£</sub> =4.2百万 <sub>£</sub>	72,912人×153 <sub>£</sub> =11.16百万 <sub>£</sub>
職種別スキーム制度	15,000-10%適用除外 =13,500人	13,500人×79 <sub>£</sub> =1.07百万 <sub>£</sub>	13,500人×153 <sub>£</sub> =2.07百万 <sub>£</sub>
中小企業	31,248人	31,248人×58 <sub>£</sub> =1.81百万 <sub>£</sub>	31,248人×153 <sub>£</sub> =4.78百万 <sub>£</sub>
公共セクター	44,640人	44,640人×58 <sub>£</sub> =2.6百万 <sub>£</sub>	44,640人×153 <sub>£</sub> =6.83百万 <sub>£</sub>
合計（公共セクター分を除く）		<b>7.1百万<sub>£</sub></b>	<b>18.1百万<sub>£</sub></b>

<結論>

項目	内容・概要
結論（純便益等）	結論として代替案2を採用。

<その他>

項目	内容・概要
コンサルテーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>2004年1月～3月の間にパブリックコンサルテーションを実施し、約850機関に対して検討案及びそのRIAを送付している。その結果、雇用者、関係機関等より94件の意見が呈された。</li> <li>コンサルテーションでは、現行の手数料が関係者に与えている影響について把握する目的の他に、手数料の値上げした時に関係者に与える潜在的な影響についても意見を聴取している。加えて、手数料がミクロ経済、中小企業に対して与えるであろう潜在的な財務上・手続上の影響を試算するために、適用業界においてランダムサンプリングした企業、及び当該業界団体に対する調査を行っている。</li> <li>コンサルテーション時には、2003年秋時点での予測値である155～180<sub>£</sub>の幅で意見を聴取した。</li> <li>その結果、ビジネスに与える影響については、34%が肯定的なコメント（影響は軽微）、53%が否定的なコメント（影響が深刻、かなり深刻）であった。また、値上げ後の申請件数の変化については、38%が影響を受け、62%は影響を受けないとの回答であった。</li> </ul>
中小企業に対する影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>中小企業の移民者雇用申請実績の多い5業種について、現行手数料（労働許可制度95<sub>£</sub>、職種別スキーム制度74<sub>£</sub>）から153<sub>£</sub>に値上げした際の追加的費用を以下の通り試算。追加的費用負担が2.34百万<sub>£</sub>、中小企業における費用負担額の合計が5.78百万<sub>£</sub>と試算されている。</li> </ul>



	＜労働許可制度＞			
		申請件数 31,248 人の内訳	追加的費用負担 @58£	費用負担合計 @153£
	娯楽・レジャー (21%)	6,560 人	38 万£	100 万£
	コンピュータサービス (18.5%)	5,780 人	34 万£	89 万£
	対事業者サービス (14%)	4,370 人	25 万£	67 万£
	医療サービス (11.5%)	3,590 人	21 万£	55 万£
	接客業 (9%)	2,810 人	16 万£	43 万£
	その他 (26%)	8,138 人	47 万£	124 万£
	合計（公共セクターを除く）		<b>1.81 百万£</b>	<b>4.78 百万£</b>
	＜職種別システム制度＞			
割当て分	追加的費用負担 @79£	費用負担合計 @153£		
15,000－10%適用除外 =13,500 人 うち半分が中小企業である と仮定すると 6,750 人	6,750 人×79£ =0.533 百万£	6,750 人×153£ =1 百万£		
市場競争に与える 影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>公正競争室（OFT）の見解によれば、当該措置は EU 域外から雇用を行っている、もしくは行おうとしている全ての雇用者に影響を与え、結果的に多くの市場に影響を与え、一部の市場（英国において調達が困難なスキルを有する者を EU 域外から多く採用している市場・事業者）においては、その影響が集中的に現れるであろうとのコメントを得ている。</li> </ul>			
原単位等	—			

＜審査・メタ評価機関によるコメント＞

項目	内容・概要
規制の目的	不明確である。
代替案の設定	代替案として「現状維持（do nothing）」が明示されていない。
費用・便益の分析	費用・便益の定量的分析が不十分であり、いくつかの潜在的な要素（例えば、料金上昇により制度利用をやめる事業者の考慮等）が無視されている。規制遵守状況を 100%と仮定している点（料金上昇を全ての者が受け入れるという前提）は非現実的である。
コンサルテーション	コンサルテーションで得られた意見（値上げによりビジネスに影響を及ぼすと回答した者、申請件数に影響を及ぼすと回答した者）のほとんどについては、結果的に無視・不同意となっている。

「規制影響分析（RIA）」要約シート（英 05）

<概 要>

項 目	内 容 ・ 概 要	
名称・担当・発行年	2001 年民間セキュリティ産業法に基づくドアスーパーバイザ・車輪止めを行う者に関する規制の導入（英国内務省：2004 年 1 月） Regulations to Implement the Private Security Industry Act 2001 in Respect of Door Supervisors and Vehicle Immobilizers Home Office	
規制の概要	<p><b>【背景】</b></p> <p>2001 年に成立した民間セキュリティ産業法では、同業・同サービスの地位を悪用した犯罪を防ぐとともに、サービスの質を一定程度に担保することを目的として、同業に従事する者についての許認可制度（個人免許）を導入するとともに、その発行・監督機関として外郭公共団体（Non-Departmental Public Bodies：NDPB）としての『セキュリティ産業機関（Security Industry Authority）』を設立することを規定した。同法では、対象とする産業として 6 業種（ドアスーパーバイザ（パブ等の入口を監視するいわゆる用心棒）／車輪止めを行う者（私有地に放置された車に対して行う者）／警備パトロール／鍵管理業／セキュリティコンサルタント／私立探偵）を指定したが、許認可制度の具体化については下位法令に委ねることとした。</p> <p>内務省では、同法導入チームを組成して検討にあたり、まず、国民・省ともに、犯罪面・サービスの質の面に対する関心・懸念の強い「ドアスーパーバイザ」「車輪止めを行う者」の 2 業種について、先行して許認可制度を導入することとして、今回の規制措置を提案している。</p> <p><b>【目的】</b></p> <p>セキュリティ産業機関は既に 2003 年に発足しており、イングランド・ウェールズ地域を、警察管区と併せる形で 8 つに分割し、それぞれの地域で許認可制度を発足させることを意図している。具体的には、18 歳以上の者を対象とし、申請者の『過去の犯罪履歴』と『業務に対するコンピテンシー』の 2 つの側面から審査を行い、許認可の可否を判断する。許認可を受けていない者の開業、及び雇用が禁止される。これにより、①同業・同サービスの地位を悪用した犯罪が防止される、②同業・同サービスの専門性・コンピテンシーが向上する、③同業・同サービスの信頼性が確保される、④消費者は、高品質サービスを提供し、かつ有能な人材を雇用・教育している業者を判断できるようになる等のメリットが生じることとなる。</p>	
規制の分類	<b>【分野】</b> 産業（一般） 治安・防衛	<b>【目的】</b> 産業の健全な育成

	【手段】許認可	【対象】産業・企業 国民・市民
検討した代替案	<p>①同業では、既に犯罪歴のある者を雇用しないという業界自主規制が存在しているために、厳密な意味での「何もしない (do nothing)」という状況が想定できないこと、②同法策定時に公表された白書上の表現や、同法の国会審議過程において、許認可制度の導入については強く支持されていることを理由に、本 RIA では「現状維持」ケースを代替案として設定していない。</p> <p>分析の過程で検討している代替案は、許認可の可否を判断する際の基準という側面から、以下の3通りを設定している。</p> <p>【代替案 1】『過去の犯罪履歴』に関する閾値を低めに設定（重犯罪者のみを排除）し、『業務に対するコンピテンシー』の基準を設けない →申請者の10～11.5%が却下されると推定</p> <p>【代替案 2】『過去の犯罪履歴』に関する閾値を高めに設定（犯罪記録が残っている者（軽微なものは除く）全てを排除）し、『業務に対するコンピテンシー』の基準を設けない →申請者の25%が却下されると推定</p> <p>【代替案 3】『過去の犯罪履歴』と『業務に対するコンピテンシー』のバランスにより総合的に判断 →申請者の12～14%が却下されると推定</p>	

<便益要素>

便益の カテゴリー	便益要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)
	犯罪防止、サービスの質の担保 / 産業の維持・成長	
	<p>【代替案 1】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>犯罪防止、サービスの質の担保はあまり凶られず、国民・警察の信頼を確保するには至らない。</li> <li>措置の導入により、既存の被雇用者を解雇しなければならないケースはごく少数であるため、募集・新規採用に要するコストはそれほど生じないが、現状の低品質・高流動性（ドアスーパーバイザでは年間20～50%の者がやめる、車輪止めを行う者は不明）の状況は続く。</li> </ul> <p>【代替案 2】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>同業の企業・従業員は、国民・警察の信頼が得られ、そのことによるビジネスの成長が見込まれる。</li> <li>他方で、従業員の雇用・教育に要するコストは上昇する。また、新規雇用が困難になり、人材が不足する可能性がある。</li> </ul>	

- 【代替案 3】
- 犯罪防止、サービスの質の担保の側面と、産業としての維持・成長のバランスの取れた達成が図られる。

<費用要素>

費用の カテゴリー	費用要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)
A：賃金の上昇【原単位として利用】		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ドアスーパーバイザの賃金は時給 5～7 ポンド（車輪止めを行う者の情報はないものの、ほぼ同額と推定）であるが、規制の導入により、短期的には市場から非適格者が排除されることにより賃金は上昇（特に代替案 2 はそれが顕著に表れる）し、長期的には教育訓練による質の向上と併せてやはり賃金は上昇するであろう。</li> </ul>	
	【代替案 1】	5～7 ポンド/時（現状と変わらず）
	【代替案 2】	13～15 ポンド/時
	【代替案 3】	9～11 ポンド/時
B：免許取得に要する費用（申請料）		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 免許取得者個人が負担するか、雇用者が負担するか、それともサービスの対価に価格転嫁されることによってサービス利用者が負担するかはわからないものの、現時点では、下記の申請料が想定されている（ここには、犯罪履歴照会のための費用 28 ポンドが含まれている）。</li> <li>• セキュリティ産業機関は、この免許費用により機関運営に要する費用を賄うこととしており、税金の投入は予定されていない。 <ul style="list-style-type: none"> <li>－1 級免許 : 190 ポンド/年・人</li> <li>－その他 : 190 ポンド/3 年・人</li> </ul> </li> <li>• 免許取得者は、免許取得費用を税額控除対象として申請することができる。</li> <li>• ドアスーパーバイザの平均的な従業員規模は 50 人/社と設定</li> <li>• 車輪止めを行う者 の平均的な従業員規模は 10 人/社と設定</li> </ul>	
	【代替案 1～3】	
	ドアスーパーバイザ：	3,167 ポンド/社 （190 ポンド÷3 年 ×50 人）
	車輪止めを行う者	：1,900 ポンド/社 （190 ポンド ×10 人）
C：免許取得に要する時間		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 現時点での雇用者の 1 割にのみ適用。</li> <li>• &lt;ドアスーパーバイザ&gt;申請から免許発行までの 3 週間は業務に従事することができない。この間に、週末（金・土曜）が合計 6 日。1 日 8 時間労働として、合計 48 時間。</li> </ul>	

	<p>—48 時間×時間賃金（A・代替案別）×10%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>＜車輪止めを行う者＞申請から免許発行までの 15 日間は業務に従事することができない。1 日 8 時間労働として、合計 120 時間。</li> </ul> <p>—120 時間×時間賃金（A・代替案別）×10%</p>
D：教育訓練費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>セキュリティ産業機関の推定によれば、措置導入に伴い追加的に発生する教育訓練費用（＝教育訓練に参加する時間）を以下としている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>—ドアスーパーバイザ：80～100 ポンド/日 を 5 日間</li> <li>—車輪止めを行う者：500 ポンド（総額）</li> </ul> </li> </ul> <p>※これまで教育訓練がほとんど行われていなかった</p> <p>【代替案 1～3】</p> <p>ドアスーパーバイザ：2～2.5 万ポンド/社（80～100 ポンド×50 人×5 日）</p> <p>車輪止めを行う者：5,000 ポンド/社（500 ポンド×10 人）</p>
E：新規募集・採用に要する費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 人あたり 20～350 ポンド（広告、募集、審査等）と推定され、雇用者もしくはサービス利用者が負担することとなる。大手企業の負荷が大きくなるものの、時を追うごとに小さくなっていくものと考えられる。</li> </ul> <p>【代替案 1】低：20～130 ポンド/人 →50 人で 1,000～6,500 ポンド/社</p> <p>【代替案 2】高：240～350 ポンド/人 12,000～17,500 ポンド/社</p> <p>【代替案 3】中：130～240 ポンド/人 6,500～12,000 ポンド/社</p>
F：セキュリティ産業機関による規制実施（登録）に要する費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方自治体での現行の規制スキームでは、30～430 ポンドの規制実施（登録）コストが発生しており、平均して 30～150 ポンド程度となるものと考えられる。</li> </ul> <p>【代替案 1～3】</p> <p>ドアスーパーバイザ：1,500～7,500 ポンド/社（30～150 ポンド×50 人）</p> <p>車輪止めを行う者：発生せず</p>
F：セキュリティ産業機関による規制実施（登録）に要する時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>現時点での雇用者の 1 割にのみ適用。</li> <li>＜ドアスーパーバイザ＞登録に要する 1 日は業務に従事することができない。1 日 8 時間労働。 <ul style="list-style-type: none"> <li>—8 時間×時間賃金（A・代替案別）×10%</li> </ul> </li> <li>＜車輪止めを行う者＞なし</li> </ul>
費用計（ドアスーパーバイザ）	<p>【代替案 1】27,067～44,127 ポンド/社</p> <p>【代替案 2】40,307～57,367 ポンド/社</p>

	【代替案 3】 29,967～50,747 ポンド／社
費用計（車輪止めを行う者）	
	【代替案 1】 7,700～9,040 ポンド／社
	【代替案 2】 10,860～12,220 ポンド／社
	【代替案 3】 9,280～10,620 ポンド／社

<結 論>

項 目	内容・概要
結論（純便益等）	結論として代替案 3 を採用。

<その他>

項 目	内容・概要
コンサルテーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>政府機関 11、産業団体 51、特定企業（中小企業を含む） 11 社に対するコンサルテーションを実施。</li> </ul>
中小企業に対する影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>中小企業団体に対するコンサルテーションの他、2 業種とも中小企業に対する直接的なヒアリングを行っている。特に、車輪止めを行う者については小規模企業が多いことが想定されるが、産業分類等が区分されていないこともあり、実態がつかめない状況にある。</li> </ul>
市場競争に与える影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>フィルターテストの結果、市場競争には影響を及ぼさないと判断。</li> </ul>
原単位等	——

<審査・メタ評価機関によるコメント>

項 目	内容・概要
費用・便益の分析 代替案の設定	費用を定量面・定性面双方で分析している点については評価できるが、代替案として「現状維持」の状況を意図的に設定していないため、規制がもたらす正味の影響（特に便益部分）を明らかにできていない。
その他 （遵守状況）	現時点での、及び規制導入後の遵守状況に関する記述が存在せず、また、規制当局がどのようにしてその遵守率を高めていこうとするのかを説明していないため、読者に対する情報提供が不十分である。

「規制影響分析（RIA）」要約シート（英06）

< 概 要 >

項 目	内容・概要	
名称・担当・発行年	1999年鉄道法案（英国運輸省：2004年） Railways Bill 1999  Department for Transport (DfT)	
規制の概要	<p>【背景】</p> <p>1994年の分割民営化以降の鉄道産業に対する規制フレームワークには根本的な欠陥があると考えていた（注：民営化以降、鉄道の大事故が頻発していた）。民営化そのものを撤回すること自体は多大な費用が発生することになるため極めて困難ではあるものの、1993年鉄道法の構造的な欠陥を克服する必要があった。具体的には以下の通りである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民営化された鉄道事業者の長期戦略計画が欠如していること</li> <li>・フランチャイズ経営者に対して付託される旅客事業運営上での権限の幅がせまく、貨物事業運営上の権限は皆無であること</li> <li>・鉄道規制者とフランチャイズ経営者との間で、旅行者の権利を制限する権限・役割が不明確であること</li> <li>・鉄道規制者の発動しうる許認可権限が不十分もしくは扱いにくいこと</li> <li>・鉄道利用者の視点をより明確に反映する必要があること</li> </ul> <p>【目的】</p> <p>上記の構造的問題を解決すべく、以下の措置を行うものである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・戦略的鉄道委員会（Strategic Rail Authority：SRA）を新設 <ul style="list-style-type: none"> <li>－旅客鉄道フランチャイズ局（OPRAF）、英国鉄道委員会（BRB）の規制権限、旧環境・運輸・地域省が有していた貨物鉄道補助金の配賦決定権限、鉄道規制者の消費者保護の権限を集約</li> <li>－加えて、旅客・貨物鉄道利用者のニーズの一体的把握、多数存在する鉄道事業者の集約・交流の促進、産業成長のための長期的戦略ビジョンの策定、税金を投入することによる成果の最大化等の義務を負う</li> </ul> </li> <li>・より効果的かつアカウンタビリティの高い規制フレームワークを、産業界に対する追加的負荷を加えない形で導入 <ul style="list-style-type: none"> <li>－鉄道規制者の規制権限、許認可権限の明文化</li> <li>－規制策定プロセスにおける事前公表義務、公告期間のルール化</li> <li>－罰則規定の明文化 / 等</li> </ul> </li> </ul>	
規制の分類	【分野】 産業（一般）	【目的】 産業の健全な育成
	【手段】 許認可	【対象】 産業・企業 行政
検討した代替案	1999年鉄道法案では、戦略的鉄道委員会や鉄道規制者に対して、許認可・契約等に関するより効果的な権限を付与することとしており、現時点で合意	

	<p>が得られている事項については再検討される余地はない。したがって、政府は例えば許認可・契約等の権限を廃止する等の非規制的措置を想定・検討することはしない。</p> <p>【代替案 1】規制措置。戦略的鉄道委員会を設立し、鉄道業に対するより効果的でアカウンタビリティの高い規制を導入する。</p> <p>【代替案 2】現状維持。1993 年鉄道法に基づくフランチャイズ経営者、鉄道規制者への権限を維持。</p>
--	--

<便益要素>

便益の カテゴリー	便益要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)
	<p>複数の便益が存在するが、いずれも定量的に示すことはできないと説明。</p> <p>◎戦略的鉄道委員会を設立することの目的は以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道業全体に戦略的な視点を導入</li> <li>・政府の野心的な運輸政策目標の達成を支援</li> <li>・鉄道利用者を増加するという鉄道業のコミットメントの達成を支援</li> </ul> <p>◎1999 年鉄道法に基づき規制フレームワークの導入により達成する目標は以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用者（旅客・貨物）の増加を後押し</li> <li>・鉄道に対する大規模な投資を適切に行う構造を確立</li> <li>・旅客のより良い保護</li> </ul> <p>◎より効果的でアカウンタビリティの高い規制フレームワークを導入することにより、鉄道業に対する国民・産業界の信頼を高めること、それによりリスクを低減することが期待される。</p>	

<費用要素>

費用の カテゴリー	費用要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)
	<p>規制により影響を受けるのは、許認可を受けている事業者、フランチャイジー、鉄道運行事業者である。これらの事業者により雇用されている労働者は約 10 万人程度である。その他の産業——例えば、鉄道工事事業者、サプライヤー等、鉄道事業者とビジネスを行う者——についてはあまり影響を受けることは想定されにくい。</p> <p>【代替案 1：規制措置】</p> <p>上記に掲げた事業者に対する直接的な規制遵守費用は発生しない。追加的なコストが発生するか否かは、鉄道規制者による事業者評価（事業者が現行の許認可上の遵守事項をきちんと遵守しているかどうか）をどのように行うのかによって異なる。政府としては、ほとんどの事業者は、非遵守によって罰金が科せられることがないことを期待する。</p> <p>1999 年鉄道法の成立により、戦略的鉄道委員会・鉄道規制者がより効果的な権限を有することになるが、新たな規制レジームに対して事業者側がどのような反応</p>	



	<p>を示すかによってその影響は大きく変化するため、この影響を定量化することは困難であると考える。</p> <p>なお、戦略的鉄道委員会は既存機関の統合等により設立されるため、新たに追加的な費用（スタッフの人件費等）、税金の投入等は発生しない。</p>
	<p>【代替案 2：現状維持】</p> <p>現行の構造が変化しないのであれば、追加的な費用は発生しない。</p>

< 結 論 >

項 目	内容・概要
結論（純便益等）	結論として代替案 1 を採用。

< その他 >

項 目	内容・概要
コンサルテーション	正式なコンサルテーションプロセスは経ていないものの、本法案の基礎となった基本政策「運輸の出直し（New Deal for Transport）」については極めて幅の広いコンサルテーションが行われており、また出版もされている。
中小企業に対する影響	規制措置が中小企業に影響を与えることは想定されないため、中小企業に対するコンサルテーションは特段行っていない。
市場競争に与える影響	—
原単位等	—

< 審査・メタ評価機関によるコメント >

項 目	内容・概要
規制の目的	規制が対処する問題についての記述は明確であるが、運輸省や戦略的鉄道委員会がどのようにしてこうした問題に対処していくのかをきちんと説明していない。
費用・便益の分析	明らかに定量化が可能な費用・便益ですら対応がなされていない。運輸省によれば、規制を導入した後の事業者等の反応が読めないとして定量化が不可能としているが、定量化が困難としている箇所では定性的な説明すらきちんとなされていない。規制に関する責任・権限を移管・集約化することで、費用の節減や機関間の意思疎通等に費やす時間等の節減が起きるという前提に立っているものと考えられる。
代替案の設定	事実上、代替案の検討を放棄している（「規制措置案」と「現状維持」のみ）。その他の代替案を封じ込めるような表現は問題。

「規制影響分析（RIA）」要約シート（英 07）

<概 要>

項 目	内 容 ・ 概 要	
名称・担当・発行年	交通マネジメント法案（英国運輸省：2004年） Traffic Management Bill 1999 Department for Transport (DfT)	
規制の概要	<p><b>【背 景】</b>                      政府の向こう 10 年間の交通政策をまとめた「Transport 2010」において主たる目的・目標の 1 つとされた（運輸省の PSA 目標の 1 つでもある）都市部・都市周辺部の渋滞の緩和・解消を達成することを目的としている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模都市、及び都市間の幹線道路の渋滞を緩和・解消する</li> <li>・幹線道路ネットワークのより良い管理</li> </ul> <p>上記の他、関連する政府の政策目標として以下が挙げられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共交通機関のアクセシビリティ、移動時間、信頼性の向上</li> <li>・交通事故による死傷者の削減</li> <li>・交通犯罪及びその発生リスクの削減</li> </ul> <p><b>【目 的】</b>                      交通マネジメント法は、以下の 4 部により構成されている。いずれも、交通渋滞の原因となる道路工事、違法駐車、その他の事象について、所要の措置を講じる権限を、高速道路エージェンシー、地方自治体（交通管理者）等に対して付与するものである。</p> <p>①幹線道路の交通網マネジメント                      ②地方自治体による交通網マネジメント</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイウェイエージェンシーや地方自治体に交通管理者としての権限を与え、幹線道路における計画的な道路工事、計画に基づかない様々な事象を管理する「交通官（Traffic Officer）」の採用を許可する。</li> </ul> <p>③高速道路・地方道路建設に関する規制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路工事（通信・水道・ガス工事も含む）を請け負う事業者に対する新たな規制レジームを適用し、道路管理者による有効な管理が可能なるようにする。</li> </ul> <p>④交通・駐車に関する規制権限強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・違法駐車、障害物の移動・排除に関する権限を強化する。</li> </ul> <p>本 RIA は、4 つのパートに分かれたサブ RIA と、法案全体を束ねたメイン RIA によって構成されているが、本法案はいわゆる枠組法であって、内容の詳細は下位法令によって別途規定されることとなるため、本 RIA 上での分析は不完全なものである（内容の詳細化・具体化は、下位法令のコンサルテーションを行う際に行う）との説明がなされている。</p> <p>※以下では「メイン RIA」の記述を基に分析内容を整理。</p>	
規制の分類	【分野】 交通	【目的】 外部不経済の回避
	【手段】 勧告、指導等	【対象】 産業・企業 行政

<便益要素>

便益の カテゴリー	便益要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)
<p>◎規制措置により便益を享受する者は、道路利用者の多岐にわたる。特に、産業界においては、道路ネットワークに対する信頼性が高まることによりビジネス上の便益を享受でき、この点について、英国工業連盟（CBI）、英国商工会議所連合会（BCC）、中小企業連盟（FSB）も賛同の意を表明している。交通渋滞の緩和・解消による便益は以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転者は徐行運転により生じる時間ロスを削減でき、目的地に対してより早く到達可能。</li> <li>・渋滞地域（市民が生活し、仕事をする場所）における環境汚染の解消。</li> <li>・産業界とその顧客は、財のやりとりを信頼性をもって行うことが可能。</li> <li>・バスの到着時刻が正確になり、サービスの信頼性が高まり、利用者が増加。</li> </ul> <p>◎仮に規制措置の導入により、現在の幹線道路における渋滞の1%が緩和されれば、年間約6万ポンドの費用削減（遅延コスト）につながるという試算がなされている。</p> <p>◎1992年に公表された報告では、道路工事によって引き起こされている渋滞の機会費用は年間24億ポンドであり、仮にこの10%が削減されれば2.4億ポンドの便益（機会費用の低減）がもたらされることとなる。</p> <p>◎このほか、ハイウェイエージェンシーが行った試算によれば、以下の定量的便益が生じるとしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動時間の信頼性向上      67.0 百万ポンド／年</li> <li>・交通安全の向上              10.5 百万ポンド／年</li> <li>・警察の本業への専念        20.5 百万ポンド／年</li> </ul>		

<費用要素>

費用の カテゴリー	費用要素	算定方法 (含、使用データ、計算方法)
<p>規制措置により負荷がかかる者は、道路工事を請け負う事業者であろうが、下位法令による規制の具体化において、極力負荷を低減し、道路利用者が享受する便益とのかねあいで費用対効果を高めるようにする予定である。</p> <p>交通官制度を導入する事による費用は、初期費用（制度導入後2～3年間）で40万£、その後運営費用で毎年35万ポンドの費用が生じる。</p>		

< 結 論 >

項 目	内容・概要
検討した代替案	<p>以下の3つの選択肢を提示しているが、便益・費用の分析では事実上代替案3つについてのみ検討している。</p> <p>【代替案1】現状維持（Do Nothing）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイウェイエージェンシーや地方自治体は、渋滞緩和に向けた具体的かつ効果的な手だてを何ら講じられず、交通需要の増加によってさらに交通渋滞は悪化する。</li> </ul> <p>【代替案2】現行の法令措置の枠内での対応（Use Existing Legislation）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一部についてはこれで問題解決可能であるが、③高速道路・地方道路建設に関する規制、④交通・駐車に関する規制権限強化について新たな措置を講じなければ、渋滞の直接的・具体的な原因となる事象を有効に排除できない。</li> </ul> <p>【代替案3】規制措置（Legislative）</p>
結論（純便益等）	結論として代替案3を採用。

< その他 >

項 目	内容・概要
コンサルテーション	<p>幹線道路マネジメントの検討に際しては、主席警察官協会との協議を通じて内容を検討している。</p> <p>道路工事等についての検討に際しては、2003年1月にワーキンググループを設置し、事業者団体、OFTEL・OFWAT・OFGEM（それぞれ、通信・水道・ガスの規制主体）の参画の下で検討を行ってきている。</p> <p>違法駐車等については、パブリックコンサルテーションを行っており、概ね好意的な意見が寄せられている。</p>
中小企業に対する影響	—
市場競争に与える影響	競争に対する影響は生じない。道路工事を行う事業者に対しても不均衡な形で規制が適用されることは想定されない。
原単位等	—

<審査・メタ評価機関によるコメント>

項目	内容・概要
規制の目的 その他 (規制遵守)	枠組法であり、規制の詳細を規定するのは全て下位法令マターであるという説明の下、積極的な情報開示を行っていない。規制をどのように導入・執行するのか、その効果をどのようにモニタリングするのかについては記述すらなされていない。
代替案の設定	分析では「現状維持 (do nothing)」オプションのとらえ方を誤っており、現行の規制スキームが全く存在しない状況を想定している。実際には「現状維持＝現行の規制スキームをそのままの形で継続した場合」の状況をより正確に記載すべきである。
費用・便益の分析	費用・便益の定量化は不十分であり、彼らの主張の通り現時点では困難だとするのであれば、BRE のガイダンス・アドバイスに従い、下位法令検討時の RIA できちんと費用・便益を定量的に示すべき。