

國學院大學學術情報リポジトリ

イギリスにおけるたばこ規制：新たな動き(その1)

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-02-06 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 捧, 剛 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.57529/00001141

〔研究ノート〕

イギリスにおけるたばこ規制—新たな動き（その1）

捧 剛

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| 0. はじめに | 3. 標準化パッケージの導入 |
| 1. たばこ製品等の代理購入の禁止 | 4. 電子たばこ等の規制 |
| 2. 未成年者が同乗する自家用車内等における喫煙の禁止（以上本号） | 5. 2014年たばこ製品に関するEU指令 |
| | 6. おわりに |

0. はじめに

2013年までのイギリスにおけるたばこ規制については、すでに見てきたところであるが、それ以降、いくつかの新たな動きがあったので、本稿では、それを紹介することにする。

新たなたばこ規制のほとんどは、代理購入の禁止や標準化パッケージの導入といった、これまで何度となく、議会の内外において議論の俎上に載せられてきたものの、実現にはいたらなかったものである。そして、それらに共通する目的は、たばこの害からいかに児童および青少年を保護するか、またはいかにして自身の健康に有害な喫煙を児童および青少年に始めさせないようにするかということにある。そう考えれば、そうした規制をついに実現したのが、2014年児童保護および家族法（Children and Families Act 2014. 以下、2014年法とする）第91条から第95条とそれらに基づく下位立法であるとしても不思議ではないであろう。しかし、実際のところ、それらの規定

は、2014年法案が庶民院を通過し、貴族院に送られた段階では全く盛り込まれておらず、後に、貴族院における委員会審議から第3読会にかけての議論の中で、政府提案または議員提案の修正が認められた結果として、付け加えられたものである。そして、一部には、こうしたたばこ規制は、労働党の政策にありがちな過保護国家 (nanny state) 化を推し進めるものであるとして、規制に賛成する労働党議員を非難したり、逆に、特定のたばこ規制に反対する姿勢を典型的な保守党気質と揶揄したりする論調も見られるが、基本的には、今回のたばこ規制をめぐる動きは、非党派的なものであり、議論の中でもそのことが強調されている⁽⁴⁾だけでなく、採決もすべて自由投票で行われている。そこで、本稿では、そうした議会での議論を中心に見ていくことにしたい⁽⁵⁾。

なお、たばこ製品に課される税率は、2013年度以降も、次頁の表0-1⁽⁶⁾が示すとおり、毎年引き上げられており、2015年の改訂により、平均して、20本入りのたばこ1箱がおよそ16ペンス、5本入りの小さい葉巻1箱が5ペンス、25グラム入り手巻き用たばこ1袋が16ペンス、および25グラム入りパイプ用たばこ1袋が9ペンス、それぞれ値上がりする計算となる。こうした税率の引き上げは、元来は、インフレによって実際上の税価値が下がらないように、インフレ率にあわせて実施されるものであったが、2010年の予算編成にあたって、当時の労働党政権がたばこ規制の一環として、2014-2015年度まで、毎年、小売物価指数 (retail price index) に2%を上乗せして税率を決するものとし⁽⁷⁾、その後の連立政権も、この施策の維持を確認している⁽⁸⁾。なお、2011年には、やはりたばこ規制政策として、安価なたばこ製品にかかる税額を増やす目的のために、従価税 (ad valorem duty) と従量税 (specific duty) のバランスが変更され、従価税が16.5%に引き下げられる一方で、従量税は、小売物価指数に25%を上乗せする形で、その税率が大幅に引き上げられた⁽⁹⁾。

表 0-1 イギリスにおいてたばこ製品に課される税 (1995年以降)

改定年月日	紙巻きたばこ		葉 巻 (ポンド/キログラムあたり)	手巻きたばこ (ポンド/キログラムあたり)	その他 (ポンド/キログラムあたり)
	従価税 (%)	従量税 (ポンド/1,000 本あたり)			
1995年11月28日	20	62.52	91.52	85.94	40.24
1996年11月26日	21	65.97	98.02	87.74	43.10
1997年12月 1 日	21	72.06	105.86	87.74	46.55
1998年12月 1 日	22	77.09	114.79	87.74	50.47
1999年 3 月 9 日	22	82.59	122.06	87.74	53.66
2000年 3 月21日	22	90.43	132.33	95.12	58.17
2001年 3 月 7 日	22	92.25	134.69	96.81	59.21
2002年 4 月17日	22	94.24	137.26	98.66	60.34
2003年 4 月 9 日	22	96.88	141.10	101.42	62.03
2004年 3 月17日	22	99.80	145.35	104.47	63.90
2005年 3 月16日	22	102.39	149.12	107.18	65.56
2006年 3 月22日	22	105.10	153.07	110.02	67.30
2007年 3 月21日	22	108.65	158.24	113.74	69.57
2008年 3 月12日	22	112.07	163.22	117.32	71.76
2008年11月24日	24	112.07	169.74	122.01	74.63
2009年 4 月22日	24	114.31	173.13	124.45	76.12
2010年 3 月24日	24	119.03	180.28	129.59	79.26
2011年 3 月23日	16.5	154.95	193.29	151.90	84.98
2012年 3 月21日	16.5	167.41	208.83	164.11	91.81
2013年 3 月20日	16.5	176.22	219.82	172.74	96.64
2014年 3 月19日	16.5	184.10	229.65	180.46	100.96
2015年 3 月18日	16.5	189.49	236.37	185.74	103.91

1. たばこ製品等の代理購入の禁止

(1) 端 緒

まず、議会において、何度となく議論の俎上にのぼりながら、常にその導入が見送られていたたばこ製品の代理購入 (proxy purchase) の禁止であるが、2014年法第91条によってついに実現されることとなった。

この問題が、2013-2014年会期において最初に提起されたのは、たばこ製品に関する EU 指令についての庶民院での質疑の際に、スコットランドにおいてすでに導入されているたばこ製品の代理購入禁止⁽¹⁰⁾をイギリス全土に拡大

する意図があるか否かを自由民主党の Lorely Burt が質した時である。⁽¹¹⁾ その際に、保健担当政務官 Jane Ellison は、児童が喫煙を始めないようにすることは、政府の最優先政策の1つであるとし、スコットランドの立法の効果を注視していると述べつつも、スコットランドは規制の構造がやや異なる点を指摘し、同様に酒類も規制の構造が異なるので、酒類において代理購入が犯罪とされているからといって、そこから単純に類推することはできないとした。さらに、次のように述べて、代理購入を犯罪とすることの実効性に疑問を呈している。すなわち、「販売可能年齢を含む、きわめて多くのたばこ規制立法の執行は、地方政府の取引基準監督官の責務です。…現在のところ、取引基準監督協会 (Trading Standards Institute) は、未成年者のたばこ製品の入手に対抗するいかなる追加的な措置についても、原則として支持を表明する一方で、我々 [政府] に対して、酒類に関する犯罪からの経験は、たばこ製品の代理購入を犯罪として取り締まることの実施が困難である蓋然性が高いであろうことを示していると回答してきています。実際のところ、犯罪であることの立証は、時に困難ですし、また、効果的な法の執行は、買い物客と販売店の行動の監視を必要とし、それは、時間の浪費と資源の集中的な投入になり得るもの⁽¹²⁾です」。

ただし、「代理購入の犯罪化の潜在的効果について証拠を有している議員の皆さんには、特に、それら [の証拠] が、効果的な執行のための実際的な可能性に関する、取引基準監督官からのフィードバックである場合には、私に書面にてお知らせ下さるよう促したいと思います⁽¹³⁾」と述べ、議論の扉を完全に閉ざしはしなかった。この政府の姿勢は、以下に見るように、2014年法案の修正案としてたばこ製品の代理購入を犯罪とする規定の導入を自らが提案するまで、基本的に、かわることはなかった。

(2) 貴族院：反社会的行為および犯罪取締法案の委員会審議

その後、反社会的行為および犯罪取締法案 (Anti-social Behaviour, Crime and Policing Bill) に関する貴族院での委員会審議の際に、より具体的な形で、この問題が再度議論されることとなった。⁽¹⁴⁾ 労働党所属の Baron-

ess Thornton が、以下の条項を新たに法案に付け加えるよう求めたので⁽¹⁵⁾ある。

(児童に代わってのたばこ製品の代理購入)

第(1)項 18歳未満の者に代わってたばこ製品または手巻きたばこ用紙を購入し、または購入しようとする者は、刑法上の犯罪につき処罰されるものとする。

第(2)項 第(1)項に基づく犯罪につき有罪とされた者は、略式起訴犯罪について有罪とされ、⁽¹⁶⁾刑罰基準スケール第 5 級以下の罰金を科されるものとする。

提案の主たる理由として、Baroness Thornton は、未成年者にたばこ製品を売ることが犯罪とされている中であって、代理購入を処罰の対象としないことが重大な抜け穴になっていることを指摘する。すなわち、他者に購入を依頼することが未成年者がたばこ製品を入手する主要な方法の 1 つであり、取引基準監督局の推計では、未成年の喫煙者の約 46% が代理購入によってたばこ製品を入手している事実がある以上、すでに述べた庶民院での質疑において、代理購入を犯罪とすることの効果疑問視した Ellison 政務官の見解には賛成しかねるとしている。また、スコットランドがすでに代理購入を禁止しているだけでなく、北アイルランド行政府も禁止を検討していることを⁽¹⁷⁾指摘する。

さらに、酒類については、すでに代理購入が禁止されていること、加えて、コンビニエンス・ストア協会 (Association of Convenience Stores) が、たばこ製品も酒類と規制を同一にすべきであるとして、たばこ製品の代理購入禁止を公式に支持している点も根拠としてあげている。また、この修正案の定める罰も、酒類の代理購入と平仄をあわせたものであると説明している。最後に、たばこの代理購入は、重大な問題であり、それは、18歳未満の者にとって、その残りの人生の間ずっと、健康に害となる影響を与えるもの⁽¹⁸⁾のだとして、政府に対して、代理購入を犯罪とすることをもって禁止するこの修正案の受け容れを求めている。

この修正案に対しては、まず、労働党の Baroness Crawley が、次のように述べている。

「たばこの代理購入に対抗するいかなる動きも、取引基準監督官からの十分な支持が得られるでしょうが、有効な執行と適切な監視という大いなる懸念材料が存在しています。代理購入に関する最近の調査では、…販売者側から立法化に対する強い要望があることがわかりました」が、「…さらなる対策を講じる前に、より詳細な調査が必要であると結論づけられています。それは、国レベルで定期的に行われている喫煙に関する調査に、代理購入の本質と範囲についてより正確に把握し得るような調査項目を含めるべきだと示唆⁽¹⁸⁾しています」。

Baroness Crawley は、ほかにも Kent の取引基準監督局との協力のもとに実施された未成年者による酒類入手に関する調査が、増加する代理購入の問題には、より広範な地域社会による取り締まりとより厳しい処罰をもって臨むべきだと勧告していることをあげ、それらがたばこ製品にも適用し得るだろうとした上で、法律があってもなお、その執行方法が重要だと強調する。そうした上で、スコットランドにおけるたばこ製品の代理購入処罰の立法がどのような効果をあげているか、政府は調査をしているのかを質している。

Baroness Crawley がスコットランドにおける法の執行状況に疑問を抱く根拠は、自らがスコットランド中西部の Renfrewshire の取引基準監督官から得た情報として、当該地域では、13歳児童の54%、15歳児童の55%がたばこ製品を他者から入手しており、しかも、13歳児童の35%は、面識のない第三者から入手していると報告されていることにある。しかし、立法には原則として賛成するものの、取引基準監督局がその執行の職責を担うという方法についての疑問を繰り返す Baroness Crawley の意図は、結局のところ、次の発言に集約される。すなわち、「過去3年間に、この国のあらゆる地域で取引基準監督局が直面している職員と予算配分の削減を考えると、[この立法]の執行は、きわめて困難でしょう。…大臣は、この提案されている立法

の執行、そして、実際のところ、既存の立法の執行について、政府が、地方政府に資源を配分するという形で、何らかの援助をすることを考えていると言うことができますか⁽¹⁹⁾。

これらの主張に対して、政府を代表して、保守党所属の Lord Ahmad は、児童や青少年に代わってたばこ製品を購入することが悪であるということは、議会の一致した考えであろうこと、および中毒性を有する喫煙は、一般的に、仲間、友人、その他喫煙を勧める誰かからの圧力によって、少年期または青年期に始められるものであることを認めた上で、これまでのたばこ規制により、若い世代における喫煙率は減少してきてはいるものの、イングランドにおいては、毎年、30万人以上の16歳未満の者が喫煙を始めようとしていると見積もられていることを指摘し、「児童および青少年のたばこ製品の入手を減じることは、今でも政府の最優先事項であり、また、青少年の喫煙率を減少させることも [達成されるべきこととして] 決定されていること⁽²⁰⁾です」と、この問題に対する政府の一般的な姿勢を説明した。さらに、「小売店の大部分は法を遵守し、販売方法について良心的です。私は、18歳未満の青少年への販売を強く拒否することを含め、法に従ったたばこ製品の販売を確保する上で、小売店の果たす役割が重要であることを認識しています。そうしたことが困難であり得ることは承知しておりますし、議員の一部と小売店の一部が18歳未満の者に代わるたばこ製品の購入を犯罪とすべきであると感じる理由も理解しています⁽²¹⁾」とも述べ、代理購入禁止に一定の理解を示している。

しかし、「現時点において、代理購入という新たな犯罪を規定することが進むべき正しい道であるか否かは、慎重に検討される必要があります⁽²²⁾」というのが政府の結論である。というのも、児童および青少年へのたばこの提供の問題は、単純な問題ではなく、多くの児童および青少年が親や他の家族の一員、友人、またはつきあいのある成人からたばこを入手しているという事実があることから、代理購入の犯罪化は、たばこ製品の供給をめぐる広範な問題に対処することには、必ずしもならないからであるとする。たとえば、

校庭において、友人からたばこを1本購入するといったことは起り得るが、代理購入の犯罪化は、こうした問題を抑止することにはつながらないからだというのである。

さらに、Lord Ahmad は、Ellison 保健担当政務官と同じように、次のように述べて、代理購入禁止の実効性にも疑問を呈する。すなわち、「取引基準監督協会は、青少年によるたばこ製品の入手を制約するいかなる政策をも、広く支持しています。しかし、我々に対して、酒類の代理購入犯罪化を執行してきた経験から言って、たばこ製品について同様の犯罪を導入することが、効果的に執行されるのは困難であろうとも述べています。[そうした政策] 実施は、特に、起訴を成功裏に行うために求められるであろう立証責任のために、地方政府が資源を集中投入することにつながるでしょう。… [犯罪とした場合の] 代理購入の立証は困難となり得ます。効果的な執行は、⁽²³⁾ 買い物客および小売店の監視を必要とし、それは時間の浪費になります」。

また、Baroness Crawley の指摘については、基本的には、地方政府の資源配分の問題であるとした上で、仮に、地方政府がこの政策を実施するために取引基準監督官を増員したとしても、代理購入の犯罪化を効果的に執行するためには、すべての小売店を監視する必要があり、それは、相当に困難であろうとしている。また、スコットランドにおける代理購入禁止の導入については、その実施状況を注視しているが、現在のところ、それにより有罪とされた者の人数に関する情報は報告されておらず、実効性の評価も未だなされていなしとの回答を得ていると説明した。

いずれにせよ、「政府は、18歳未満の者がたばこ製品を入手しないよう確保するためのあらゆる適切な措置を講じたいと考える一方、代理購入を新たに犯罪とすることが、それ自体で、児童および青少年による喫煙を抑止する解決策であるということに納得して⁽²⁴⁾い」ないという、すでに述べた政府の基本的な姿勢を繰り返すに止まっている。そして、政府は、青少年の喫煙の実態に満足しているわけではないのであって、テレビを活用して、児童を受動喫煙から保護するよう喫煙者に促すキャンペーンを継続的に実施するなど、

種々のたばこ規制政策をこれからも実施していくとし、代理購入の問題についても、引き続き議論を重ねる準備があるので、それらの効果を示す証拠があれば示して欲しいとした上で、修正案の撤回を求めたのである。

修正案の提案者である Baroness Thornton は、政務官の発言が、「ある提案が問題全体を解決しないのであれば、それは導入されるべきでない」とする、これまでの保守党の主張と全くかわるところがないと、失望感を表明した後、次のように反論した。「我々は、児童に代わってのたばこ製品の代理購入を犯罪とすることが、完全な解決策ではないことを、標準化パッケージの導入が完全な解決策でないことを理解しているのと同じくらいに、また、スーパーマーケットにおいてたばこ製品を覆い隠すことが完全な解決策でないことを理解しているのと同じくらいに、理解しています。我々は、我々が議論しているこの規定が完全な解決策でないことを理解していますが、そのことは、それを検討することが重要でないということを意味しません⁽²⁵⁾」。しかし、最終的に、政府に議論を続ける用意があるということであれば、委員会審議報告の段階で、再度、この問題を取り上げるとして、修正案を取り下げたのである。

修正案に賛成する者と、それに応じることに慎重な政府の立場は、それぞれ、次のようにまとめることができる。まず、修正案を支持する者の論拠は、①喫煙習慣は、未成年のうちに身につくことが多いので、未成年者が喫煙を始めないようにする必要があり、そのためには、未成年者によるたばこ製品の入手を困難にすることが重要であること、②代理購入は、未成年の喫煙者がたばこ製品を入手する重要な手段であり、未成年者に対するたばこ製品販売禁止の抜け穴になっていること、③酒類については代理購入が犯罪とされていることと平仄があっていないこと、④酒類と規制を同一にした方が販売が容易になることから、たばこ製品の代理購入禁止は、業界団体も支持していること、および⑤スコットランドでは、すでにたばこ製品の代理購入が禁止され、北アイルランドも禁止を検討していることを考えると、イングランドおよびウェールズだけが、それを禁止しない状態になることである。

これに対する政府の主張は、①代理購入の問題は認めつつも、それを犯罪とすることで、抑止できるとする証拠がないこと、および②酒類における代理購入の禁止も、スコットランドにおける代理購入禁止の導入も、イングランドにおける代理購入の犯罪化を正当化するだけの十分な証拠を提供しないとすることである。

(3) 貴族院：反社会的行為および犯罪取締法案の委員会審議報告

Baroness Thornton の予告通り、この問題は、反社会的行為および犯罪取締法案の委員会審議報告⁽²⁶⁾の場において、再度議論されることとなった。ただし、今回、委員会審議の際に提出されたものと同じ修正案⁽²⁷⁾を提出したのは、労働党の Lord Rosser である。結論から言えば、委員会審議の時と同じ議論が繰り返されたので、以下では、委員会審議の段階では現れてこなかった情報または主張を中心に見ることとする。

まず、Lord Rosser は、修正案の提出に際して、2012年において、児童の8%が自身に代わってたばこを購入するよう誰かに頼んでおり、10人に9人の割合で、少なくとも1回、それに成功しているという最近の調査結果をあげ、代理購入は、未成年者がたばこ製品を入手する唯一の方法ではないが、主要な方法であることを強調し、そして、この修正案が、コンビニエンス・ストア協会のみならず、たばこ製造業者協会 (Tobacco Manufacturers' Association) からの支持も受けていることを指摘している。また、修正案を支持する無所属の Baroness Finlay からは、たばこの害と酒類の害は異なるが、前者を過小評価すべきでないとの指摘もあった。

他方、修正案に消極的な立場からは、自由民主党の Baroness Hamwee が、「…スコットランドでは、すでに発効したこの規定は、人びとが期待していたほどは効果がなかったように思われます。私は、酒類の代理購入を禁ずる法がきわめて効果的であったとは確信していません。私は、我々が望む結果を達成できないさらなる政策の導入が、より効果的な [他の] 政策導入⁽²⁸⁾の妨げになることを危惧するものです」と述べている。

内務政務官の Lord Taylor が述べるこの問題に対する政府の立場は、修

正案の支持者に対して、代理購入の犯罪化が効果的であることの証拠を示すよう促す点を含め、これまでと大きくかわらない。すなわち、「我々は、代理購入という犯罪を設けることが、児童および青少年のたばこの入手方法に影響を及ぼすか否かを、そして、青少年の間の喫煙率を減じることに十分意味のある影響をもたらすか否かを慎重に考える必要があります。小売店からのたばこ製品の入手は、青少年がたばこ製品を入手する多くの方法の 1 つにしか過ぎません。我々は、児童および青少年が広範囲の入手先からたばこ製品を入手していることを知っています。自己の親、その他の家族の一員、または年長の友人からたばこ製品を入手している青少年もいます。そうした場合にあっては、いかなる代理購入もなされていません。代理購入を新たな犯罪として導入することは、そうした特定のたばこ製品の入手方法に対処することにはならないでしょう。私は、たばこ製品の代理購入を犯罪とすることが、コンビニエンス・ストア協会および全国小売りニュースエージェント連合会 (National Federation of Retail Newsagents) を含む、複数の小売業界団体によって支持されていることを承知しています。たばこ製品が年齢制限を定めた現行法に従って販売されることを確保する上で、小売店が果たす重要な役割を私が理解していることを明らかにさせて下さい。私は、また、近年、小売業界団体が、年齢制限の要件を満たすことについて、その会員を支援するために果たしてきた重要な役割を認めたいと思います。私は、複数の小売店が直面している困難を認識していますし、18歳未満の者に代わってたばこ製品を購入することを犯罪とすべきであると感じる者がいる理由を理解しています。また、…代理購入を犯罪とすることを、たばこ産業が支持していることも理解しています。しかし、私は、議員の方々が、効果的で、かつ、実施可能な立法は証拠によって支持されるべきだということに同意するであろうと確信しています。代理購入の領域における政府の現在の見解は、我々は、青少年によるたばこ製品の入手を減じること、ならびに児童および青少年に代わってたばこ製品を購入するつもりのある成人に対する抑止効果を有することの双方について、代理購入の犯罪化が効果的であろうという証

拠を示してもらいたいというものです。実際のところ、私は、現在入手可能な証拠のいくつかは、代理購入の犯罪化は、限定的な効果しかもたらさないだろうと示唆していることを案じています。たとえば、2013年に公表されたスコットランドの調査は、スコットランドの低所得地域で生活する若い喫煙者のたばこ製品入手方法を調べていますが、その調査は、スコットランドにおける代理購入犯罪化の導入は、認識し得る影響をほとんど有していなかったとの結論に達しています。それでもなお、そのことは、証拠が存在しないと言うことを意味するものではありませんので、私は、この修正案を支持する方々に、よりいっそうの検討のために、代理購入の犯罪化がもたらす可能性の高い公衆衛生上の利点を示す証拠を保健省に提供するよう促すもの⁽²⁹⁾です」。

なお、スコットランドにおける状況については、これまでのところ、反則告知書 (penalty notice) が1件交付されたのみで、有罪とされた者はおらず、抑止効果は不明であると説明された。

その後、修正案の提出者らは、代理購入禁止を支持する側にだけ証拠の提示を求め、政府がこの問題について積極的に証拠を探すつもりはないのかという点、およびスコットランドの状況に関する政府の説明が委員会審議の際と異なっているのはなぜかという点について質したが、結局、「政府が、実際に、証拠の評価において積極的な行動をとることを意図し、その提供について他者に依存するだけとしない…⁽³⁰⁾ということ⁽³⁰⁾を期待」すると述べた上で、修正案を取り下げた。

(4) 貴族院：2014年法案の第3読会

しかし、2014年法案の委員会審議報告段階で、標準化パッケージの導入が検討されている際に、保健省の政務官 Earl Howe から、同法案の第3読会において、政府が代理購入を新たな犯罪とする規定を追加する修正案を提出することが明らかにされ⁽³¹⁾、事実、以下のような新規定の法案への挿入が、同政務官から提案された⁽³²⁾。

(18歳未満の者に代わるたばこ製品等の購入)

第(1)項 18歳未満の個人に代わってたばこ製品もしくは手巻きたばこ用紙を購入し、または購入しようとする者は、罪を犯したものとする。

第(2)項 この条に基づく犯罪につき起訴された者については、次の各号に掲げる事項が抗弁となる。

(a)号 依頼主が18歳未満であると疑ういかなる理由も存しなかったこと

(b)号 手巻きたばこ用紙を購入し、または購入しようとした場合にあっては、依頼主が手巻きたばこの用紙として利用する意図を有している
と疑ういかなる理由も存しなかったこと

第(3)項 この条に基づく犯罪につき有罪とされた者は、略式起訴犯罪につき有罪とされ、刑罰基準スケールの第 4 級以下の罰金を科される。

第(4)項 イングランドおよびウェールズの取引基準監督局 (local weights and measures authority) は、その管轄区内において、この条の規定を執行しなければならない。

第(5)項 2006年保健法第 9 条および別表 1 (喫煙に関する一定の犯罪に対する反則告知書の交付) は、2006年保健法の第 6 条第(5)項および第 7 条第(2)項に基づく犯罪について適用されるのと同様に、この条に基づく犯罪にも適用されるものとする。ただし、適用に際しては、次の各号に掲げる修正を受ける。

(a)号 「執行機関」の語は、「取引基準監督局」に読みかえられる。

(b)号 「執行機関の権限を有する職員」の語は、「この条に基づいて生じることがらについて活動することを取引基準監督局により書面で授権された何人 (取引基準監督局の職員であると否とを問わない)」に読みかえられる。

第(6)項 2006年保健法第11条および別表 2 (執行権限を有する監督官の職務を妨害する罪および立ち入り調査権) は、2006年保健法の第 1 編第 1 章の目的のために適用されるのと同様に、この条の目的のために適用されるものとする。ただし、適用に際しては、次の各号に掲げる修正を受ける。

14 (175) イギリスにおけるたばこ規制—新たな動き(その1) (捧 剛)

(a)号 「執行機関」の語は、「取引基準監督局」に読みかえられる。

(b)号 「執行機関の権限を有する職員」の語は、「この条に基づいて生じることがらについて活動することを取引基準監督局により書面で授権された何人(取引基準監督局の職員であると否とを問わない)」に読みかえられる。

(c)号 「2006年保健法第1編第1章」の語は、「この条」に読みかえられる。

(d)号 第11条第(5)項は、無視される。

(e)号 別表2の第1条は、無視される。

第(7)項 この条において、「たばこ」とは、1933年児童および青少年保護法第7条(児童にたばこ製品を販売する罪)のそれと同じ意味を有するものとする。

これまでの立場から一転して、代理購入の犯罪化に踏み切った理由を、Earl Howe は、次のように述べている。

「[反社会的行為および犯罪取締法案審議での] 議論の後、政府は、議員の方々によりなされた力強い主張を慎重に検討しました。政府は、また、たばこ製品の代理購入を犯罪とするよう長い間にわたって主張してきた、小売店およびその業界団体の見解を考慮しました。そして、児童にたばこ製品を販売する小売店に対する犯罪を規定していながら、代理購入をいかなる犯罪ともしていない現在の制定法は不公平であると感じています。…代理購入という犯罪は、地方政府に属する取引基準監督官により取り締まられることになるでしょうが、監督官は、犯罪が行われたと確信する場合にも、起訴するのではなく、むしろ反則告知書を交付するという柔軟な対応ができるものとされるでしょう。提案されている新规定が、地方政府に対して、恒常的な執行体制を整えるよう求めておらず、したがって、地方政府に新たな規制を実施する重大な責務を課していないことは、重要な点です。…この修正案は、地方政府が必要であると判断した場合に、代理購入を取り締まりの対象とすることを認めるものです。…効果的な執行をめぐる主張は、すでに繰り返した

されており、私は、今日、再度その問題に深く立ち入るつもりはありません。しかし、スコットランドの経験は、有罪となる者を大量に出すことはまずないであろうことを我々に教えてくれます。しかし、重要なこととして、新たな規定は、相当な抑止効果をもたらすでしょうから、起訴件数だけでその政策が成功したか否かをはかるべきではありません⁽³³⁾。

この修正案に対しては、両院葉巻・パイプ愛煙家クラブ (Lords and Commons Cigar and Pipe Smokers' Club) に属している労働党の Lord Stoddart から、この規定だけでなく、たばこ規制を定めるすべての修正案に対して、喫煙者のことも考慮して欲しい旨の、一般的な、しかし控えめな異論が出されたこと、および無所属の Baroness Howarth から、修正案には賛成するが、この規定の実施についての具体的なタイムテーブルを示して欲しいとする要望が出された以外は、党派を超えて、賛意を示す意見だけが出され、この修正案は認められることとなった。なお、実施のためのタイムテーブルについては、利害関係を有する者と協議する必要があること、および技術的な問題をつめる必要があることから、提示することは困難であるとし、さらに、スコットランドの状況を確認したいとしつつも、この政策が先に進められるべきことは明白であると述べられている⁽³⁴⁾。

(5) 庶民院：貴族院による法案修正の審議

貴族院を通過した後、2014年法案は、貴族院で法案に付された修正について審議するために、庶民院に戻された。代理購入禁止に関する修正は、貴族院修正第121号として諮られたが、その際、Ellison は、貴族院における Earl Howe とほぼ同じ内容をもって、修正案の趣旨を説明している。すなわち、「代理購入に関しては、我々は、喫煙を新たに始める者の数を減らしたいのであれば、青少年の間におけるたばこ製品の需要と供給の双方を対象とする措置を講じなければならないと確信しています。…議会の両院において、代理購入を犯罪とすることに対する支持があり、政府は、これまでになされてきた主張を慎重に検討しました。小売店は、小売店が児童および青少年にたばこ製品を販売することが犯罪になるにもかかわらず、児童および青

少年に代わって購入することが犯罪とならないのは不公平であると感じています。また、酒類の代理購入が犯罪であるのに対して、たばこ製品のそれが犯罪とならないのは一貫していないとも感じています。政府は、青少年がたばこ製品を入手する問題に、引き続き対処していきたいと考えます。そのことが、この修正を提案する理由です。…地方政府は、たばこ製品販売の年齢制限について執行することを求められているような方法で、[代理購入禁止を] 恒常的に執行する態勢をとることを求められませんから、この犯罪導入が、新たな規制を執行する重大な責務を課すことにはならないだろうと信じています。…我々は、公衆衛生分野について、地方政府に対して、広範な分権と使途を限定した予算を与えてきましたが、この修正案は、地方政府が、必要であると考える際に、対象を代理購入に絞って法を執行することを可能にするもの⁽³⁵⁾です」。

この代理購入の問題については、労働党・協同組合党 (Labour Co-operative) の Luciana Berger から、罰金額も酒類にあわせるために、2,500ポンドから5,000ポンドに引き上げるべきではないかとの意見が示されたほかは、ほとんど議論されることはなく、最終的には、標準化パッケージの導入および電子たばこ等の規制とあわせて採決にかけられ、453対24の賛成多数で可決された⁽³⁶⁾。

(6) 内 容

以上のように貴族院修正第121号は、修正されることなく、2014年法第91条として成立した。これにより、18歳未満の者に代わってたばこ製品を購入し、または購入しようとした者は、略式起訴犯罪につき有罪とされ、刑罰標準スケール第4級 (2,500ポンド) 以下の罰金を科されることになった。その他、この規定の執行は、たばこ製品等の販売年齢制限の規定と同じく、取引基準監督官が担うこととなり、起訴する代わりに反則告知書を交付する裁量権および効果的な執行のための立ち入り調査権が監督官に認められることについては、2006年保健法の規定が準用される。

なお、この規定を含め、たばこ規制を定めた2014年法の規定はすべて、

2015年10月1日に発効するものとされた。⁽³⁷⁾

そして、第91条を補完するものとして、2015年たばこ製品およびニコチン含有製品等の代理購入（反則告知書）規則（Proxy Purchasing of Tobacco, Nicotine Products etc. (Fixed Penalty Notice) Regulations 2015⁽³⁸⁾）、および2015年たばこ製品およびニコチン含有製品等の代理購入（反則金額）（イングランド）規則（Proxy Purchasing of Tobacco, Nicotine Products etc. (Fixed Penalty Amount) (England) Regulations 2015⁽³⁹⁾）が制定されている。前者は、2006年保健法別表1の第4条が、反則告知書のフォーマットは適切な国の機関によって制定される規則において指定されなければならない旨を規定していることから、第91条によって新たに導入された代理購入者に対して交付される反則告知書のフォーマットを定めることを目的とするものである。後者は、その反則告知書により支払われるべき反則金の額を定めるもので、通常は、90ポンドとされ、告知書の交付を受けてから15日以内に支払う場合には、それが60ポンドに減額される。この金額は、すでにある酒類の代理購入に対する反則金にあわせたものである。⁽⁴⁰⁾ 両規則とも、2014年法第91条の施行にあわせて、2015年10月1日から施行されるが、施行までの期間は、執行機関の職員を教練し、新たな法律の内容を小売業者および市民に周知させるために利用することが予定されている。⁽⁴¹⁾

2. 未成年者が同乗する自家用車内等における喫煙の禁止

(1) 端緒

次に、児童を受動喫煙から保護することを目的とした、自家用輸送手段内での喫煙の禁止についてみていくことにする。これは、基本的には、2014年法第95条により実現されたものである。

2006年保健法に基づいて、2007年に公共の場および職場における禁煙政策が実施されて以降、家宅内または自家用車内といった私的な領域における受動喫煙、とりわけ児童が被るそれが、ますます問題視されるようになった。2010年当時未だ政権の座にあった労働党が公表した『禁煙環境の将来：イン

グランドのための包括的たばこ規制戦略 (A Smokefree Future : A Comprehensive Tobacco Control Strategy for England)』は、政府が、この問題に対して、次のような対策を講じていくとしている。すなわち、受動喫煙の害、とりわけ、児童に対するそれについての認知度を引き続き上げていくこと、地域社会にあって、家宅内および自家用車内を禁煙とすることについて住民を援助できる関係者間の協力関係構築を奨励すること、喫煙率の最も高い地域社会に政策的努力を集中させること、公衆衛生の専門家が児童に対する喫煙の影響について喫煙者に伝えることを奨励すること、および、以上の政策を実施してもなお、児童が受忍し得ないほど高いレベルの副流煙にさらされ続けていることが判明した場合には、児童の権利を保護するための立法措置を検討するというものである。⁽⁴²⁾

一方、政権交代後の保守党と自由民主党の連立政権のもとで2011年に公表された『健康な生活、健康な市民：イングランドのためのたばこ規制計画 (Healthy Lives, Healthy People : Tobacco Control Plan for England)』では、2006年保健法による禁煙政策がよい影響をもたらしたことは、証拠から明らかであること、および、公共の場や職場における禁煙の禁止が家庭内における未成年者の受動喫煙を増大させるのではないかという懸念があったが、実際には、喫煙している親でも、家庭内を禁煙にする傾向があることから、家庭内において副流煙にさらされる未成年者の数は引き続き減少していることを指摘した上で、それでも、家宅内および自家用車内では受動喫煙の害を被る可能性が今もってなお、きわめて高いので、喫煙者が自身の家族を副流煙にさらさない家庭環境を創出することを奨励したいと考えているとし、その方法としては、現在の法律に基づく禁煙政策を拡大することよりも、人びとが副流煙の危険性を認識し、進んで、自身の家宅内および自家用車内を禁煙とする決断をするよう奨励することの方が望ましいとしている。さらに、家宅内および自家用車内を禁煙とすることを地域社会レベルで住民に奨励できるような関係者のネットワークの構築を促進すること、受動喫煙の害についての認知度を高め、喫煙者に対して、自らの家宅内や自家用車内

での受動喫煙から家族や他者を保護するよう行動変化を促すことについて、地域社会を支援すること、および、地域社会支援のために、児童に対する受動喫煙の害については、その認知度を高めることを目的とした啓蒙活動を全国的にメディアと協力しながら進めていくことなどが、対策として掲げられて⁽⁴³⁾いる。

両文書の内容を見る限り、いずれの政党も、家庭内における児童の受動喫煙を減じる方法として何らかの立法措置を講じることには、高い優先順位を与えていないことがわかる。そのような状況のもとにあって、一部の議員、とりわけ、喫煙と健康に関する超党派議員グループ (All Party Parliamentary Group on Smoking and Health)⁽⁴⁴⁾ に属する議員が、会期毎に法案を提出することによって、この問題の立法的解決をはかってきたという状況で⁽⁴⁵⁾ある。

ところで、この喫煙と健康に関する超党派議員グループは、2011年に自家用車内における喫煙に関する独自の調査結果を公表している⁽⁴⁶⁾。そこでは、自動車内での喫煙には、たばこの煙を吸引することにより喫煙者が被る健康上の害、同乗者が受動喫煙により被る健康上の害、成人が喫煙するのを目撃した児童や青少年が喫煙をあたりまえのものと認識し、新たな喫煙者となる危険性の増大⁽⁴⁷⁾、ならびに運転者が一時的に注意を逸らすことによって他の運転者、同乗者および歩行者が事故に巻き込まれる危険性という 4 つのデメリットがあるが、身体的な害については、すでに十分に立証されているとされる。そのような背景のもので、特に非喫煙者を受動喫煙から保護することを目的として禁煙立法が成立したが、近年では、未成年者が同乗している場合に限定するか、またはあらゆる場合とするかに違いはあるものの、王立医師会、王立小児医療・保健協会 (Royal College of Paediatrics and Child Health)、イギリス医師会 (British Medical Association) といった医師の団体が、自家用車内の喫煙を禁じるよう勧告しており、それにも関わらず、政府は、そうした立法措置に消極的であるとの現状分析を示している。また、受動喫煙の害は明白だとしても、その危険性は、副流煙の濃度およびさ

らされる個人の脆弱性によってかわってくるのであり、前者については、一般的に、狭い空間であればあるほど、副流煙の濃度は高まり、健康へのリスクも増大すること、および、窓を開ける、または空調機を使用するといった措置では十分に副流煙の濃度を下げることができないということこそ、自動車内での受動喫煙を減らす政策について議論する上で鍵となる事実であるとしている。さらに、後者については、児童や、成人であっても、たとえば呼吸器系の疾患をかかえている者などは、副流煙に含まれる有害物質に対して脆弱であると考えなければならないとする。

報告書は、さらに、受動喫煙に関する市民の意識についても、調査結果をまとめている。まず、2007年に現行の禁煙政策が実施されて以降、その遵守率は98%ときわめて高く、また制度導入⁽⁴⁸⁾に関わる議論が受動喫煙に関する市民の認知度を高め、喫煙者の間での行動変化を促したと、2006年保健法の効果を評している。そして、その影響は、2006年保健法が対象とする公共の場および職場にとどまらず、私的な領域にも及んでおり、家庭における児童の受動喫煙は、減少してきており、たとえば、自宅を禁煙とする家庭の割合は、2007年には67%であったのに対し、2011年には80%に達している。その一方で、自宅において喫煙を制限している家庭は21%から12%へ、全面的に喫煙を認めている家庭は、13%から8%へと減少しているとする。また、未成年者が同乗する自家用車内での喫煙を禁止することについては、成人の78%が、そして、喫煙者の62%が賛成しているとの調査結果も、あわせて紹介されている。このように状況に改善が見られる一方で、受動喫煙の危険性についての市民の認知は、普遍的とは言えず、また、喫煙者の多くが、その害を過小評価しているとのことである。特に、未成年者が同乗していても自家用車内で喫煙する者は、受動喫煙の危険性を信じない傾向にあると言う。そのため、家宅内および自家用車内は、未だ、最も受動喫煙が生じやすい場所となっており、喫煙者および非喫煙者の双方をさらに啓蒙していく必要があると指摘する。ただ、自動車内での受動喫煙の問題に取り組むためには、立法措置も含めた政策上の選択肢について意見聴取を行うことによって、より

広範なメディアの関心と市民の間での議論を喚起する余地があるだろうとしている。

以上の認識にたつて、報告書は、次に自動車内の喫煙の法的規制について検討している。報告書によれば、現在の禁煙立法を自家用車にも拡大することには、実務上の問題と倫理上の問題があるとのことである。実務上の問題は、主として、法執行の問題であり、具体的には、次の 4 点が考えられ得るとされる。

第 1 に、とりわけ走行中の自動車内で喫煙が行われていたことの証拠を得ることがきわめて困難だという事実である。たばこが車中であっても、火をつけていなかったということはでき、臭いは隠蔽しがたくとも、電子たばこを使用していたと言い逃れることが可能である。第 2 に、いかなる場合に法が適用されるかが、必ずしも常に明白ではないことである。現在においても、1 名で使用する限りにおいては、業務用車輛であっても法の適用を受けず、逆に、自家用車であっても、主として業務目的に使用すれば法の適用を受けるが、実際のところ、こうした区別は容易にはつかない。第 3 に、執行を担う地方政府の職員は、警察の協力がなければ、車輛を停止させる法的権限を有していないことである。第 4 に、地方政府の職員は、運転者または同乗者に身分を証明させ、またはそれらの者を拘束する権限を有していないことである。さらに、これらの問題にも増して、同乗している児童の年齢を特定すること、および自動車内に児童がいることの視認は、困難であろうとされる。こうした問題のために法が執行不能に陥り、そのことが不評につながると、自主的な法の遵守にも悪影響を及ぼすことになる指摘されている。また、未成年者が同乗している場合に禁煙とすることには、当該未成年者が同乗する前に喫煙され、未だ副流煙の残る自動車内に未成年者が乗ることを防止できないという欠点があるが、かといって未成年者が定期的と同乗するすべての自動車を禁煙としても、そうした自家用車を他と区別することは、ほとんど不可能であろうという点も問題とされる。以上の問題は、シート・ベルトの着用義務同様、対象を未成年者が同乗する自家用車に限定せず、す

すべての自動車とすることである程度解決し得るが、今度は、倫理上の問題への影響が出てくるとのことである。

その倫理上の問題は、権利のバランスの問題であるとされる。すなわち、自家用車における受動喫煙から児童を保護するという公衆衛生上の論拠は強力ではあるが、自動車の利用者の自由およびプライバシーとの間でバランスがとられなければならないということである。このバランスを考慮するが故に、未成年者がいる個人の家宅内での喫煙の禁止は、未成年者が同乗する自家用車で喫煙の禁止よりも困難となる。すなわち、狭い空間であり、かつ、同乗することについて児童に選択の余地がほとんどない自家用車における喫煙の禁止には、他の部屋等へ移動できる家宅内での喫煙の禁止と比べた場合に、より強力な公衆衛生上の論拠とより少ない程度のプライバシー侵害が生じるということだと、報告書は説明する。さらに、実務上の問題とも関連するが、自家用車内を常に禁煙とした場合には、児童のみならず、成人、とりわけ副流煙に対して脆弱な状況にある成人に対しても多大なよい影響をもたらすことができる一方で、未成年者よりも成人の方が喫煙者の行動に異を唱えることが容易であり、同乗することについての選択肢も多いことから、自家用車の使用者のプライバシーを侵害することの重みが増すことになる。ただし、成人であれば、必然的に副流煙の危険性を認知しているわけでも、喫煙者の行動に影響を及ぼせるわけでもないこと、および、自動車は、家宅と同じようには私的な領域であるわけではなく、その使用は、常に、公道のような公的な空間や他の道路利用者との関わり合いを有していることに留意すべきことが付記されている。

以上の分析の上にならって、報告書は、最終的に、次の8項目について勧告⁽⁴⁹⁾している。

- ① 受動喫煙の危険性および自動車内を禁煙とすることの利益を強調する啓蒙活動およびメディア・キャンペーンが必要である。
- ② 自動車内における受動喫煙の危険性を考えると、非立法的な対応だけでなく、立法措置も政府によって検討されるべきである。

- ③ 執行の容易さを考えると、未成年者が同乗している自家用車内での喫煙の禁止だけでなく、すべての自家用車内での喫煙の禁止も選択肢として検討されるべきである。
- ④ 最適で、かつ最も効果的な立法内容を見いだすため、および制度改革に対する市民の支援を得るために、幅広い層の市民からの意見聴取が必要である。
- ⑤ 議員は、自動車内における喫煙に関する議論をさらに進め、また、政府に立法措置を講じるよう促すために、議員提出法案を含めたあらゆる方策を今後もとっていくべきである。
- ⑥ 超党派議員グループのメンバーは、自動車内における喫煙に関する議論をさらに進めるための議員提出法案を支援すべきである。
- ⑦ 2012年の春に政府が実施した、受動喫煙の危険性についてのメディア・キャンペーンは、喫煙者および非喫煙者双方の認知、態度および行動に与えた影響を評価されるべきである。
- ⑧ 政府は、立法措置および非立法的政策についての意見聴取を通じて、受動喫煙の害および自動車内での喫煙の危険性に関する全国レベルでの議論を喚起すべきである。

もちろん、これらの勧告には、いかなる拘束力も存在しないが、以下に見る議会での審議に影響を及ぼしたことは明らかである。

(2) 庶民院：委員会審議

さて、2014年法案をめぐってこの問題が最初に提起されたのは、庶民院における委員会審議の際である。⁽⁵⁰⁾ すなわち、委員会審議の最終日に、労働党の Steve Reed により、2006年保健法第 8 条の後に以下のような内容を持った第8A 条を加えることを趣旨とする新たな条文を2014年法案に追加する修正が提案されたのである。

すなわち、①自家用輸送手段の全部または一部に18歳未満の者が同乗している場合は常に、当該輸送手段内が禁煙となるようにすることは、当該輸送手段の運転者の義務であること、②上記義務を果たさないことは犯罪となる

こと、③上記義務を果たさなかったとして有罪とされた者には、初犯の場合に限り、輸送手段内禁煙認知講習 (smoke-free driving awareness course) への参加が、罰金の支払いに代わる選択肢として認められること、④初犯でない場合および上記講習へ参加しない場合には、略式起訴犯罪とされ、60ポンドの罰金が科されること、⑤担当大臣は、上記罰則の基準を変更する規則を制定することが可能であること、ならびに⑥担当大臣は、この条の発効後6箇月以内に、上記の罪に関連するあらゆる規則を更新し、輸送手段内禁煙認知講習の構成を規定する規則を制定することである。

この修正案について、Steve Reed は、まず、肺がんの主たる要因が受動喫煙を含む喫煙にあり、また、受動喫煙の児童の健康への害はよく証明されているとし、公共の輸送手段および業務用の輸送手段においては、公衆は受動喫煙から保護されているにもかかわらず、多くの児童が自家用車内において副流煙にさらされており、それは、ぜんそく、気管支炎および肺機能の低下の原因となり、毎年、16万5,000人以上の児童が受動喫煙に関連した疾患の影響を受け、そうした疾患の治療等に要する医療費は、年2,300万ポンドにのぼるとする。ここで児童の自家用車内での受動喫煙が特に問題とされる理由は、次のように説明される。

まず、受動喫煙が特に児童の健康に悪影響を及ぼすのは、児童の肺が大人のそれに比して未だ小さいために、呼吸回数が多いこと、および免疫システムが未発達であることによると言う。

さらに、自家用車が特に問題とされるのは、それが狭い空間であるためである。窓を半分開けて移動する自家用車内での1回の喫煙により、後部座席の児童が被る副流煙の量は、たばこの煙の充満したパブの3分の2に相当するが、窓を閉め停止している自家用車内では、それは11倍にも達する。およそ5人に1人の児童が、頻繁に自動車内での副流煙にさらされ、半数近くの児童が、自動車内での受動喫煙を経験している。児童は、成人と異なり、受動喫煙の危険性を十分に認識しておらず、また、自身の近辺で成人が喫煙するのを止めさせることもできない。

締めくくりとして、2011年には、前述の喫煙と健康に関する超党派議員グループが、シート・ベルトの着用が25%から91%に上昇したことを例に出して、児童の受動喫煙を減少させるためには、啓蒙活動と並行して、立法措置が必要であると結論づけたこと、また、全英肺基金 (British Lung Foundation) の調査によれば、喫煙者の83%を含む、86%の回答者が自家用車内での喫煙禁止に賛成していることを指摘して、修正案への同意を求めた。

これに対し、まず、労働党の Sharon Hodgson および労働党・協同組合党の Andy Sawford が賛意を示し、保守党の Chris Skidmore は、趣旨には賛成するが、その規制がどのようなコストを生じるか、より詳細な情報が欲しいとした。

教育省の児童および家族政策担当政務官である Edward Timpson は、修正案の趣旨にも、また、児童の受動喫煙に関する主張についても、賛意を示したものの、立法が、目的を達成するための最もバランスのとれ、適切でかつ効果のある手段であるか疑問を呈している。そして、同じく、超党派議員グループの2011年の報告書を引いて、児童の同乗する自動車内における喫煙を禁止する法は、成人の弱者を保護し得ないこと、およびその執行が容易ではないことを指摘する。

この問題をめぐる連立政権の立場は、2011年の白書に示されているとおり、禁煙立法を拡大するのではなく、受動喫煙の危険性を周知させ、家宅内および自家用車内を任意に禁煙とするよう促すことであるとされ、この観点から、政府は、2012年の4月から5月にかけて、児童が近辺にいる場合の両親およびその他の喫煙者の行動変化を奨励する啓蒙キャンペーンを実施し、その効果を測定したところ、調査対象者の87%が受動喫煙の児童への害を認め、70%が、このキャンペーンによって、ドアや窓を開けての喫煙は児童の健康へのリスクを減じるには十分でないことを認識させられたと回答するなど、十分な成果が得られたと自己評価している。また、政府は、超党派のグループの勧告に従って、2013年6月から、キャンペーンを再開させ、その効果を厳格に評価するつもりであるともしている。そのように述べた上で、保

健大臣は、その評価の際にこの問題を検討するとすでに約束しているとして、修正案の撤回を求めた。

Steve Reed は、コストに関する問いに対しては、この規定を遵守しなかった者に、未成年者が同乗する際には禁煙にしなければならないことについての講習を実施することがコストであるが、それは、受動喫煙により害される健康に比べれば、はるかに小さいコストであると答えた後、委員会審議報告段階で再度、この問題を提起するとして、修正案を取り下げた。

(3) 庶民院：委員会審議報告

2014年法案の委員会審議報告に先だって、まず、同日に行われた保健省に対する口頭での質疑において、労働党の Alex Cunningham が、児童が同乗する自動車内での喫煙を禁止する新条項⁽⁵¹⁾の2014年法案への追加を認めるか質している。それに対し、保健担当政務官の Anna Soubry は、よい公衆衛生政策と過保護国家とのそしりを受けないようにすることの間で正しくバランスをとることが肝要だとしつつも、Cunningham に喜んで力添えすると答えた⁽⁵²⁾。

それを受け、Cunningham は、委員会審議報告の際に、次のような論拠を主張して、新条項の追加を求めた。すなわち、未成年者が同乗する自家用輸送手段内での喫煙禁止は、それに反対する者が指摘するような過干渉な国家へとつながるものではなく、輸送手段内での喫煙を禁じることで児童を守る行動を起こすか、または不快な状態だけでなく、甚だしい健康上の問題をも児童に被らせるままにしておくかの選択であること、Action on Smoking and Health が2,000人の喫煙者を含む1万人を対象として、最も頻繁に利用される私的な輸送手段である自家用車内での喫煙に関して実施した調査では、いつでも好きな時に喫煙できるべきだと回答した者は6%に過ぎず、71%は、完全に禁止すべきであると、そして、9%は、非喫煙者または児童が同乗している場合には禁止すべきと答えたほか、調査会社 YouGov による調査でも、イングランド北東部の85%の成人が未成年者が同乗する自家用車における禁煙を支持していることである。また、この問題において、児童が

他の集団とわけて扱われるのは、身体が発達途上であることなどから、受動喫煙による害をより強く被るにもかかわらず、輸送手段内で副流煙にさらされることについて、発言する機会がほとんどないからであるとする。⁽⁵³⁾さらに、委員会審議の際に、コスト上の疑問が呈されたことを受け、禁煙認知講習を新条項から削除し、違反者には60ポンドの罰金を科すのみとしたことを強調した上で、この問題に対して政府の実施する啓蒙キャンペーンは歓迎すべきものであるが、受動喫煙が危険であるというメッセージは、より広範囲に知られなければならない、受動喫煙から人びとを完全に保護する唯一の方法は、家宅および自家用車内を全面的に禁煙とすることであり、未成年者が同乗する自家用車内を禁煙とするのは、そのためのよい出発点であると主張した。⁽⁵⁴⁾しかし、結局、新条項の追加は、この段階でも実現しなかった。

(4) 貴族院：委員会審議

次に同じ修正案が提出されたのは、貴族院での委員会審議段階で、Baroness Finlay によるものであった。⁽⁵⁵⁾内容は、Steve Reed 提出のものと同じであり、よってたつ論拠も、ほぼ同じである。すなわち、「法によってそうされることが求められているため、自己の安全確保を目的として、[シート・ベルト等によって] 自動車内で固定されている児童は、同乗する成人の喫煙行動に対してほとんど、または全くどうすることもでき」ない上に、「自動車内での喫煙は、狭い空間内でなされるために、特に懸念を抱かせるもの」である。「我々は、受動喫煙の危険性を承知しており、実際のところ、それを禁ずる法律を有して」いるにも関わらず、「現在、我々がしていることは、かつて成人がさらされていたよりも高い危険性 [がある状態] に、[肺が小さく、傷つきやすい上に、免疫システムが未だ十分に発達していない] 児童をさらしたままにしている」ことであると主張する。また、家宅においても副流煙にさらされ、さらに自家用車内で密度の高い副流煙にさらされることにより発現する165以上の疾患が存在し、そうした受動喫煙が年間約40件の幼児の突然死、約30万件の一次診療および約1万件の入院の原因となり、そうした一次診療のための通院および加療、とりわけぜんそく治療の

ために、年間2,300万ポンドの費用がかかると概算されていることを示した上で、何度となく引用されている全英肺基金による2011年の調査では、調査対象である児童の86%が、政府に対して、自動車内での喫煙から自身が保護されるための法の導入を求めているとして、今こそ、対策を講じる時だと⁽⁵⁶⁾する。

修正案の共同提案者である自由民主党の Baroness Tyler も、多くの児童が自動車の中で副流煙にさらされながら、喫煙している成人に止めるよう求めることができないでいること、5人に1人の児童が日常的に自動車内で副流煙にさらされている現状にあっては、これ以上、事態が改善するのを「待つ」ことはできないこと、および児童が同乗する自家用車内の禁煙については、すでに言及されている86%の児童ばかりでなく、多くの市民および保健機関からの支持があることを理由として、政府に対して、修正案の受け容れを⁽⁵⁷⁾求めた。

その他にも、多くの議員が、党派を問わず、この修正案に賛意を示している。たとえば、労働党の Baroness Massey は、これは児童の権利の問題であるとし、啓蒙活動や行動変化を促すことに加えて、立法措置が必要であると主張し、同種の法案を提出したことがある保守党の Lord Ribeiro は、2006年にスコットランドにおいて実施され、そして、2007年にイングランドにおいて実施された禁煙立法のおかげで、すでに計測し得る公衆衛生上の成果が、とりわけ、非喫煙者であるバー従業員の間に見られていること、そして、そうした利益は、バー従業員に限定されず、成人が喫煙している狭い自動車内におかれている児童も享受すべきであることを主張した。⁽⁵⁸⁾ また、ウェールズ民族党の Lord Wigley は、輸送手段の中で勤務する者を受動喫煙から保護する立法がある以上、同じような状況にある児童も保護すべきだとした後で、次は家宅における喫煙が禁止されるのではないかと危惧する声もあるだろうが、成人が喫煙している部屋から他の部屋へと児童が移動することのできる家宅内と、それに相当することができない自動車内とは事情が異なると主張し、Baroness Howarth は、自動車を運転しながらの喫煙は、たばこ

やそれに火をつける道具を探す際や、火をつける際などに、路上から目を離させ、または、注意を散漫にさせる原因となり、着火後も片手運転になるなど、安全上の問題があることから禁止されるべきだとした。⁽⁶⁰⁾ また、自由民主党の Lord Storey は、いくつか穴を開けたブリキの箱に煙を充満させ、そこに自分の子を入れた上で、その箱に車輪をつけて走らせろと言え、正気を疑われるであろうが、児童が同乗する自動車内で喫煙することは、それに等しく、「文字通り、児童を殺そうとしている」のだと強く非難し、さらに、低所得者家庭の児童ほど副流煙にさらされており、受動喫煙が児童の精神の発達や学校の欠席率に影響があるという証拠があることから、この問題を放置することは、より公平な社会の構築に向けた社会階層の流動性を増進させようとする努力を掘り崩すものだとして、修正案への賛意を示した。⁽⁶¹⁾

上述した Steve Reed の主張にもあるように、この修正案に賛成するにあたって、過保護国家の政策であるという批判をかわすレトリックとして、シート・ベルトの例をあげる議員は少なくない。たとえば、労働党の Lord Judd は、次のように述べている。「なぜ、我々がこの問題について言い逃れをするのか、私には理解できません。きわめて単純に言いましょう。それは、殺人者です。我々は、児童が事故で亡くなることがあるので、自動車内のシート・ベルト着用について規則が存すべきだと、ためらいもなく言っています。弱者であるが故に、自動車内における児童について、特別な規定が存在するのです。シート・ベルトやその他のことについては、それを真剣に捉えるのに、なぜ、たばこについて、同じように真剣に捉えないのでしょうか」⁽⁶²⁾。さらに、Lord Storey も、「乳母 (nannies) は、子を守り、その世話をするためにいるのですから、nanny state は、子の世話をし、子を保護するために存在すべき」⁽⁶³⁾だと主張している。

さらに、この問題に対処する方法としては、犯罪化よりも、政府が行ってきた啓蒙活動の方が適切であるとする考え方についても、それを否定する論拠として、シート・ベルトの例が利用されている。たとえば、Baroness Tyler は、シート・ベルトの着用についても、初期の段階では啓蒙活動が行

われただけであり、結果として、25%の着用率を達成できたに過ぎなかったのに対し、法律による義務化がなされると、すぐに91%にまで上昇したことを指摘し、啓蒙活動と立法の双方を並行してやっていくことが必要だと述べ⁽⁶⁴⁾ている。

こうした賛成派の主張への政府の対応は、保健省政務官の Earl Howe の次の意見に見られるように、これまでと同様に、主張されている事実はすべて認め、修正案の目的には賛成するが、犯罪化という方法が最善であるか不明であるというものである。すなわち、「我々はみな、どの場所においても、児童が副流煙にさらされるのを見たくないという点について、同意しています。受動喫煙の害に関する証拠は明白ですが、未だに多くの児童が、自家用車および家宅の双方において、副流煙にさらされています。この議論によって示された論点は、立法化が、この問題に対処する均衡のとれた、かつ実行可能な方法であるかということです。我々は、その論点を慎重に検討する必要がありますし、私としては、修正案の理念は支持するものの、…政府は新たな犯罪を設けることが正しいアプローチであるということについて納得していないと言わなければなりません⁽⁶⁵⁾」。また、2007年に実施された禁煙法は、確かに有効であったが、そのことから、自動的に、禁煙法の適用範囲を自家用車にまで拡大することが正しいということにはならないのだと説明する。

政府が犯罪化の効果を疑問視する論拠の1つは、すでに述べた代理購入のそれとはまた別の執行の困難さである。2006年保健法に基づく現在の禁煙政策は、地方政府の環境衛生局が執行を担っているが、その職員は、車輛を停止させる権限も、停止させた車輛に乗っている者を拘留する権限も有していないため、警察からの援助が必要である。しかし、交通安全上の目的でなく、公衆衛生上の目的のために、警察に今以上の職責を負わせることは困難であろう。さらに、小さな児童を走行している自動車の外から視認することが困難であるため、どの車輛が禁煙とする必要があるのかを特定することの難しさもあるほか、喫煙していた証拠の確保、運転者および同乗者の特定、ならびに児童の年齢の証明にも困難が予想されるとする。そうであるなら

ば、これまでの啓蒙活動を継続した方がよく、事実、啓蒙活動の効果をはかった調査では、調査対象者の73%が、窓やドアを開けるだけでは児童を受動喫煙から守るのには不十分であることをキャンペーン広告を通じて認識したと述べ、また、自己の子の受動喫煙を減ずるための行動を起こした者は、2012年より8ポイント高い37%に達するなど、喫煙者の意識をかえることにおいて、一定の効果が認められるのである。⁽⁶⁶⁾

なお、自動車事故防止の観点から運転中の喫煙を禁ずるべきとした主張には、安全に運転することは、喫煙とは関わりがなく、一義的には、常に運転者の義務であるとした上で、2006年道路安全法 (Road Safety Act 2006)⁽⁶⁷⁾ 第26条により、1988年道路交通法 (Road Traffic Act 1988)⁽⁶⁸⁾ に、自動車を適正に操縦でき、または道路および前方の交通状況を完全に視認できる姿勢で運転しないことを処罰の対象とする第41D条が挿入されており、それで十分対処できるであろうと述べている。⁽⁶⁹⁾

修正案を提出した Baroness Finlay は、Lord Storey によるブリキの箱のたとえを引いて、それはまさに児童虐待であって、警察が関わってよい事案であろうとし、さらに、政府は、啓蒙活動に信頼をおいているが、それにどれほどの費用がかかっているのか、一方、この修正案が実現された際に、警察が必要とするであろう費用はどの程度であると見積もられているのかなどを主張して、Earl Howe に反論したが、最終的に、委員会審議報告の際に、再度、提出するとして、修正案を撤回した。⁽⁷⁰⁾

(5) 貴族院：委員会審議報告

委員会審議報告段階では、この問題をめぐって、2つの修正案が提出されることになる。まず、労働党所属の Lord Hunt らから、次のような条文を2014年法案に追加するための修正案が提出された。⁽⁷¹⁾

「児童の健康の保護：自家用輸送手段内における喫煙の罪
担当大臣は、1人以上の児童が同乗する自家用輸送手段内における喫煙防止を怠ることを犯罪とし、当該輸送手段の運転者を処罰する規則を制定することができる」。

さらに、Lord Ribeiro らによって、Steve Reed により提出されたものと同じ内容の修正案が提出された⁽⁷²⁾。ただし、Lord Hunt は、自己の修正案が認められた場合、どのような種別の罰則を科すべきか等、さらに検討すべき事項もあるので、党派を超えて意見聴取をすることになるだろうこと、そして、罰則については Lord Ribeiro の修正案以上のものは想定していないことを強調している⁽⁷³⁾。一方、Lord Ribeiro は、Lord Hunt の修正案は、狭い空間における児童の受動喫煙の害を認識させるのに十分ではないと指摘し、「そのことを実現するためには、市民、とりわけ、親は、受動喫煙が小さな児童の肺に与え得る害について教育される必要があ⁽⁷⁴⁾」⁽⁷⁴⁾るとしている。これに対して、Baroness Finlay は、ウェールズにおける同種の啓蒙活動の例をあげ、その初年度には、喫煙者の22%が、随時、自動車内で喫煙していたとの結果が出ており、啓蒙活動自体は支持するものの、その効果を過度に期待することはできないので、啓蒙活動と立法措置を並行してやることが望ましい⁽⁷⁵⁾とした⁽⁷⁵⁾。

委員会審議報告の段階では、標準化パッケージの導入のための修正案も提出されたこともあって、2つの争点が並行して論じられることとなったが、自家用輸送手段内における喫煙の禁止に関する議論は、次のようにまとめることができる。まず、代理購入をめぐる議論同様に、受動喫煙は身体、とりわけ成長途上にある児童の身体に害となること、および多くの児童が家宅や自家用車内において副流煙にさらされていることという事実、ならびに、児童を受動喫煙の害から保護すべきであるという目的については異論は出されず、その目的を達成する手段として、自家用輸送手段内を禁煙とし、それに違反した者を処罰することが妥当であるか否かということが主たる論点となる。そして、方法として妥当ではないと説く者がよってたつ根拠は、主として、次の3点となる。すなわち、①自家用車のような、私的な空間における個人の活動に対して、あまり政府が干渉すべきではなく、とりわけ刑罰をもって臨むことは望ましくないということ、②自家用輸送手段だけを対象とすることに合理性がないこと、および③執行することがきわめて困難であるこ

とである。

まず、修正案を提案した者の主張から具体的に見ると、Lord Hunt は、次のように述べて、修正案提出の理由を明らかにしている。すなわち、この 15年間に、青少年の喫煙率は、50%以上減少してきており、これには、たばこの広告を禁じたことの影響が大きいと、それ以外の一連のたばこ規制ももちろん寄与している。今後も、この流れを継続させ、喫煙の害から次世代を保護すべきである。そうした点から、標準化パッケージの導入を含む政府の修正案は歓迎されるべきものではあるが、政府には、もっと多くのことができるはずである。また、政府は、この問題に対する最も効果的な策は、立法による規制ではなく、すでに一定の成果が得られている啓蒙活動にあると主張しているが、そうした啓蒙活動に加えて立法措置が必要なこともあるであろう。⁽⁷⁶⁾さらに、アメリカ、カナダおよびオーストラリアでは、それぞれ一部の州において、すでに同種の規制が導入していることも指摘されるべきである。

Lord Ribeiro は、すでに述べたように、受動喫煙の害を市民に周知させるための啓蒙活動の重要性を強調し、罰金の支払いに代わる輸送手段内禁煙認知講習を設ける自らの修正案の優位性を説く。しかし、その一方で、自らの修正案は、政府から次の 2 点について言質を引き出すためのものであるともする。第 1 に、政府がすでに実施し、Lord Ribeiro もその効果を認めている啓蒙活動の継続と、それによって行動変化が実際に起こっていることを確認することを目的とした評価の実施である。そして、第 2 に、狭い空間における受動喫煙から児童を保護するために、何らかの立法措置が必要か否かの意見聴取を広く実施することである。そして、その中で、妥協点が見いだされることを期待するという立場であるとしている。⁽⁷⁷⁾

次に、修正案に反対する立場の主張であるが、上に述べた 3 つのパターンに属するものを見る前に、より総合的な見地より、修正案に反対した Lord Stoddart の意見をあげておく。Lord Stoddart は、まず、「喫煙者は、不幸なことに、社会的なけ者として扱われていますが、国の財政に毎年 105 億

ポンド余の寄与をしていることを忘れてはなりません。喫煙者が⁽⁷⁸⁾のけ者であるならば、それらの金銭を受け取るべきではないでしょう」と述べ、さらに、規則の数を削減していく議論をしている現在において、政府が規則を増やすようなことをしており、しかも、この修正案は、最も質の悪い例だとする。さらに、自動車内には、ディーゼル車からのPM10やガソリンの煙霧が入り込んできており、したがって、自動車内にいる児童は、たとえ喫煙者がいなくとも、危険な物質を吸い込んでいるのだとした上で、そうだからといって、自動車自体を禁止することはできないであろうと主張する。⁽⁷⁹⁾

禁煙に反対する側の3つの論拠のうち、第1のそれに属する見解、すなわち、私的な領域に国家が介入することを望ましくないと考え、私的な輸送手段内での喫煙を罰則をもって禁じようとする修正案に反対する主張は、基本的には、喫煙規制に対する保守党の伝統的立場であったと言ってよい。この修正案をめぐる⁽⁸⁰⁾も、たとえば、Lord Cormackなどが、そうした主張を展開している。

一方、私的な領域に国家が安易に干渉すべきでないとの批判に対する、修正案に賛成する側からの反論には、次のようなものがある。たとえば、Baroness Tylerは、「我々の子の健康という、最も貴重なものを保護するために、今、行動を起こすことには、[国家の過干渉を避けることより]優先されるべき論拠があります。我々は、多くの人が、概して、たばこ業界の人ですが、喫煙者の権利を主張するのを耳にします。しかし、誰が児童の権利を代弁するのでしょうか。すべての親は、自身が望むのであれば、喫煙することができますが、すべての児童が、自動車の中にいる場合も含め、安全な環境下におかれる権利を有するべきことは確かでしょう」。⁽⁸¹⁾

また、Baroness Howarthは、私的な領域における児童を保護する法として、すでに、家宅内における児童虐待から児童を保護する法が存在しているのであって、それらもまた、取り締まりや執行が困難なものとして理解されているが、そうであるからといって、私的な領域における現実の害から児童を保護することを確保する立法を控えるべきだということにはなっていない

⁽⁸²⁾
だろうとする。

もちろん、そういった反論には、喫煙は、完全に合法的行為であるという点において、児童虐待とは、全く異なるのであって、完全に合法的活動を行う個人を起訴するような政策は、行き過ぎであるとの再反論⁽⁸³⁾があり、さらにそれに対して、「児童に対するネグレクトやたたくといった、我々が主張した行為は、家庭において、常に違法であったわけでは」なく、「それらが、特に児童の福祉にとって有害であるが故に、違法とされたもの」であると指摘した上で、「我々は、児童を保護する必要性から、私的な領域に侵入したので」あり、「我々が知っている自動車内での喫煙の害の程度を考えれば、ここでも、同じ主張が適用されるべき」だとの反論⁽⁸⁴⁾がなされている。

第 2 の論拠である自家用輸送手段内における喫煙だけを対象とすることに対する疑問は、児童の保護を目的とするのであれば、家宅における喫煙も含めるべきではないかと主張し、禁止対象の拡充を求める考えの者と、私的な領域への政府の干渉に反対する立場から、自家用車内の喫煙規制を認めると、いずれは規制が家宅にまで及ぶのではないかと危惧する者の双方から発せられている。

前者の立場からする主張は、無所属の Lord Patel の発言に見られる。Lord Patel は、自動車内での喫煙は、児童にはもちろん、成人、とりわけ、呼吸器系や心臓に疾患を有する高齢者および妊婦にとっても有害であること、ならびに、たばこの煙に含まれる有害物質には、長くとどまるものがあることから、公衆衛生上最善の効果が得られるのは、自動車内での喫煙を完全に禁止することであると主張する。⁽⁸⁵⁾

後者の立場は、保守党所属の貴族院議員に多く見られる。たとえば、Lord Forsyth は、自動車対象とされる一方で、狭いフラットのリビング・ルーム⁽⁸⁶⁾は対象とされないのかと疑問を呈しており、また、Lord Cormack も「個人的には、我々は、私的な領域を侵すべきでない」と述べた上で、自動車の中にいる 1 人の児童と小さなフラットのリビング・ルームにいる 4 人の児童との間に論的な相違はないと主張している。⁽⁸⁷⁾

これに対して、修正案に賛成する側は、①狭い車内において児童が吸引する副流煙の量は、フラットにおけるそれに比べてはるかに多いこと、および②一般的に言って、個人の自宅には、通常、喫煙の用に供されていない部屋があり、したがって、副流煙を避けるためのより多くの選択肢が存在するのに対して、自動車内では、児童は自己の安全のためにシート・ベルトで固定されており、加えて同乗する成人の行動を統制できないことの2点において、自家用車と自宅は異なるとする⁽⁸⁸⁾。さらに、修正案は、確かに自動車内における児童の受動喫煙を対象としているが、「その目的は、単に児童を保護することだけではなく、同乗者がいる場合には、もはや人が自動車内で喫煙しなくなるように、市民の態度および行動の変化を進めること」でもあり、「ちょうど職場を対象とした[禁煙]法が、自宅における喫煙に多大な影響を及ぼしたように、この修正案によって、あらゆる年齢の非喫煙者への害が減ぜられることが期待され⁽⁸⁹⁾」るとの主張や、コンバーティブルの自動車は対象となるのか、ヨットはどうかなどと問うのではなく、それが正しいと思うのであれば、それを推し進めるべきだとの主張⁽⁹⁰⁾もある。

結局、この争点については、審議の後半に、Lord Forsythが、「児童が逃れることのできない自動車と、たとえば、喫煙者がいる狭いフラットの部屋とをどこで区別するのでしょうか。ベッドの中の乳児はどうですか。そうした乳児は他の部屋に移動することができません」と問うたのに対して、労働党のBaroness Hughesが、次のように応えて議論を終えている。すなわち、「乳児は、自身では、他の部屋に移動することはできません。しかし、…副流煙にさらされているすべての児童に対する害を、すべての状況において取り除くことはできないという事実は、そのことをもって、最も危険な状況におかれている大多数の児童に対する害を減ずるために措置を講じないこと⁽⁹¹⁾の論拠にはなりません」。

なお、上記の議論に関連して、自家用輸送手段には、どのようなものが含まれるのかということも争点の1つではあった。たとえば、無所属のLord Scottは、Lord Huntの修正案に対して、「モーター・ボート」は含まれる

のかと問⁽⁹²⁾い、Lord Cormack は Baroness Finlay の案について、スポーツ・カーのような屋根のない自動車における喫煙をも対象とするか質している。さら⁽⁹³⁾に、Lord Scott は、修正案の「自家用輸送手段」の文言では、子馬の引く二輪の軽馬車 (ponies and traps) がそこに含まれてしまうなど、広すぎるので、自動車に限定すべきだとして⁽⁹⁴⁾いる。ただし、議論の中で実際に想定されているのは、自家用車であって、ほとんどの議員が、「自動車 (cars) 内での喫煙」として言及している。

最後に第 3 の論拠である執行の困難さについては、Lord Ribeiro も、次のように述べて、それを認めている。「立法が機能するためには、それが均衡のとれ、かつ実施可能なものでなければならないということは、私も理解するところです。この点、私の修正案は、思うに、取り締まること、および執行することについて、立法されはしたものの取り締まりが困難な [自動車運転中の] 携帯電話 [の使用] の場合と同じように困難でありますので、欠点があると言えるかもしれませ⁽⁹⁵⁾ん」。

携帯電話の例をあげての批判は、Lord Stoddart からもなされている。すなわち、「公道を走行する者であれば誰でも、実際のところ、すべての大型貨物自動車 (lorry) の運転者が [運転中に] 携帯電話を使用していることをよく知っています。しかしながら、そうした運転者のほとんどが、そのことをもって起訴されることはなく、罰金を科されるだけであることも知っています。[修正案に基づく規則の] 執行は、きわめて困難⁽⁹⁶⁾でしょう」。

これに対して、Baroness Tyler は、次のように応えている。「…進むべき道を見つけ出すことは可能であるに違いありません。警察は、すでに、シート・ベルト、運転者の酩酊レベル、携帯電話、およびチャイルド・シートの使用を含め、自家用車 [の運転] に際する複数の義務を扱っています。それらの執行は、常に容易であるわけではなく、未だうまく実施できていないかもしれません。それでも、私は、主として警察によって担われるその役割が、慎重に考えても、児童の同乗する自動車における喫煙に関して、担われ得ないとする理由を見いだせません」。そして、「今日、我々が、この議場か

ら声を大にして、そして明確に、あなたの子を自動車内で副流煙にさらすことは、単純に、容認し得ないことなのだというメッセージを発することを期待しています」として、啓蒙活動と立法措置を並行して実施することが最も効果的であるということ⁽⁹⁷⁾を主張した。

この修正案に対する政府の見解は、自家用車内であれ、家宅内であれ、児童が副流煙にさらされることが望ましくないことは明らかであるが、そのことが発生する原因は、主として、受動喫煙の危険性が理解されていないことにあるので、政府としては、他の方法で十分な効果が得られなかった場合には、立法措置も必要だという含みを残しつつ、これまでの啓蒙活動を続けることを通じて親を含む成人の喫煙行動を変化させ、そのことによって児童の受動喫煙を削減させていきたいというものである。政府を代表する Earl Howe の論拠は、すでに繰り返し述べられてきたものとかかわらず、児童が同乗する自動車内を禁煙とすることは、執行が困難だということである。議論の中でしばしば引き合いに出されたシート・ベルトは、道路交通安全上の施策であって、公衆衛生を目的とする修正案とは、単純に比較することはできないとしている。また、2006年保健法による公共の場および職場での禁煙政策が受動喫煙を減じるのに絶大な効果を持っていたことから、それを拡大すべきではないかとの意見に対しては、禁煙政策の効果は認めつつも、現在問題となっている領域は、啓蒙活動が効果的に機能する領域であり、それによって自家用車内ばかりでなく、家宅内での受動喫煙をも減じることができるとし、さらに、現在、いくつかの地域では、施設内のみならず、校庭のように、屋外であっても児童が集まるような場所での禁煙を推奨するようになってきていると、その効果を強調した上で、「公衆衛生における成果を達成するには時間がかかるでしょうが、我々は、正しい方向に向かって進んでいますから、重要なことは、現在生じている勢いを維持することです」と述べている⁽⁹⁸⁾。

しかし、今回は、Lord Hunt は、修正案を取り下げず、その結果、同修正案は採決にかけられ、賛成222、反対197で、可決されることとなった⁽⁹⁹⁾。第

3 読会では、委員会審議報告段階で可決されたこの修正案について、当該修正を進めてきた議員と政府の共同提案⁽¹⁰⁰⁾として、修正案を法的に実施可能なものとするための「技術的な修正」⁽¹⁰¹⁾が求められたが、これは、特に議論されることなく認められ、議論の場は、庶民院に移された。

(6) 庶民院：貴族院による法案修正の審議

貴族院の第 3 読会で認められた修正案は、庶民院においては、保健担当政務官の Jane Ellison によりその趣旨説明がなされたが、まず、これは、あくまでも児童を受動喫煙から守るための手段の 1 つであって、啓蒙活動は、引き続き行われていくことが確認された⁽¹⁰³⁾。また、この修正案が規定するのは、私的な輸送手段内における児童の受動喫煙を防止するための規則の制定権限を政府に与えることのみであって、したがって、政府は、児童が同乗している自動車内での喫煙を禁止するための規則を制定する権限が政府に与えられるべきかどうかという、重要な原則に関して、議会が何を言うかを注意深く聴いた上で、次に何が必要とされるかを検討することになると述べて⁽¹⁰⁴⁾いる。

いずれにせよ、庶民院における議論も、その内容は、貴族院におけるそれとかわらず、修正案に賛成する議員、すなわち、自家用輸送手段内での喫煙禁止に賛成する側が依拠する事実やデータは、基本的に同じものであり、また、修正案に反対する議員の論拠が、私的な領域に国が干渉すべきではないこと、喫煙の禁止を輸送手段、とりわけ自動車に限定する合理的な理由がないこと、および執行が困難であることの 3 点であることもかわらない。以下に、貴族院における審議では見られなかった主張を中心に、双方の立場の意見をまとめることにする。

庶民院での審議において、輸送手段内における喫煙禁止を求める側には、シート・ベルト着用義務のアナロジーに加えて、運転中の携帯電話の使用禁止やチャイルドシートの義務づけなどの類似性を指摘する主張が多く見られる。また、とりわけ、執行の困難さをめぐる議論では、2006年保健法に基づく禁煙政策の成功を引き合いに出して反論する姿勢が見られる。たとえ

ば、労働党の Ian Mearns は、シート・ベルトの着用義務や運転中の携帯電話等の使用禁止と同じように、大多数の者がその規定に従えば、それは、受動喫煙の害を被る児童の健康によい効果をもたらすことを意味すると主張⁽¹⁰⁵⁾し、同じく労働党の David Winnick は、執行が困難である、または市民の自由を著しく侵害するものであると言った批判は、1976年にシート・ベルトの着用を義務づける法案が審議された時と全く同じであるが、その法律が成立して30年以上を経た現在、誰もその法律を廃止しろとは言わないと論じて⁽¹⁰⁶⁾いる。また、自由民主党の John Leech 議員が、2006年保健法によって公的な場所および職場での禁煙を導入しようとした際にも、執行が困難だとの主張⁽¹⁰⁷⁾はあったが、結果として、禁煙政策は十分に機能していると述べていることに加え、労働党・協同組合党の Luciana Berger は、啓蒙活動のみをもってこの問題を解決していくとするこれまでの政府の方針に異を唱える中で、次のように述べている。

「よりよい啓蒙活動をすることが必要であること、および市民の認識を改善しなければならないとする大臣の発言には、賛成します。成人や親には、責任ある行動をする義務があります。しかし、我々は、啓蒙活動と立法措置が並行して行われた場合に、大きな行動変化をもたらすことができることを経験的に知っています。だからこそ、我々は、運転中に携帯電話を使用しないことから、チャイルド・シートの使用を義務づけることまで、自動車内においてできること、およびできないことに関する法をすでに有しているのです。また、職場や公共の場における喫煙を違法とする禁煙立法がすでに存在しているのも、その理由からです。自動車内における受動喫煙から児童を保護⁽¹⁰⁸⁾するためのこの提案は、そうした先例の上に成り立っているのです」。

一方、修正案に反対する立場の主張は、次のようなものである。

まず、私的な領域に国が干渉すべきでないとする意見としては、親は、国よりも、自己の子にとって何が最善であるかを決定するよりよい立場にあること、および自由な社会では、人は、自己の不動産の中では、望むように行動することができるのであって、自家用車が個人の不動産である以上、児童

が同乗している自家用車の中での喫煙を望む者がいるのであれば、その者の判断に任せるべきであり、国がそこに干渉すべきではないとする保守党の Philip Davies や、「人は、自動車の中であると、外であるとを問わず、さらに、家の中であろうと、他のどこであろうと、児童の近辺で喫煙すべきではありませんが、それは、国が罰金と犯罪歴をもって脅すからではなく、愚かな行動だからです。…我々は児童の健康および福祉の保護に共感するべきではありますが、[そのためには、] 親を援助すべきであって、親にとって代わって、その役割を果たそうとすべきではありません…」とする保守党の Tim Loughton の主張がある。

こうした主張に対しては、Steve Reed が、法律を制定することは、しばしば、競合する権利の間でバランスをとることであり、現在問題になっているのは、成人喫煙者の喫煙する権利と健康に成長する児童の権利とのバランスの問題であって、後者をより保護すべきとする修正案が、反自由主義的であり、過保護国家につながるものであると考えるのは、誤りであると反論している。⁽¹¹¹⁾

次に、自動車内の喫煙に限って禁止する根拠がないとする主張としては、狭い空間に閉じ込められている児童を副流煙にさらすことが犯罪となるのであれば、喫煙する妊婦も罰せられなければならないのではないかとする Tim Loughton の主張や、⁽¹¹²⁾ 居住の用に供され得る移動住宅は、同時に輸送手段でもあるが、自動車による移動が、通例、短時間であるのに対して、移動住宅が居住のために使用されている場合には、はるかに長い時間、副流煙にさらされることになることを理由として、児童を受動喫煙から保護する目的のためにそこでの喫煙も禁止されるとなると、次には、家宅内での喫煙が禁止されることになるだろうとする Philip Davies の主張がある。⁽¹¹³⁾

これとは別に、喫煙だけを禁止することに合理的根拠がないとする意見もある。たとえば、保守党の Charles Walker は、およそ、次のように述べて、修正案に反対している。すなわち、まず、この規定が実現されると、喫煙ただけで、愛情ある親を犯罪者としてしまうことが懸念される。さら

に、繰り返してこの犯罪を行う親は、子を虐待していることになる。いずれにしても、どの年齢の誰に対しても車内における飲酒を禁じると同時に、どの年齢の誰に対しても喫煙を禁じるべきである。この修正案を推し進めると、きわめて多くの親を犯罪者とすることになるであろうから、上に述べたようにすることの方がはるかに公正なやり方である。庶民院は、偽善に満ちており、「善人によって行われることだとは思われない」という理由で喫煙を禁じることを望む一方で、自身の習慣でもあることから、酒類についてははるかに寛容な者が多くいる。ここにいる議員が、純粹に児童の福祉について懸念しているのであれば、たばこではなく、酒類こそ問題であると気づくべきである。⁽¹¹⁴⁾

また、保守党の Anne Main は、次のように述べて、やはり、喫煙だけを禁じることの不合理性を指摘している。すなわち、自動車内に2名の17歳の者がおり、その一方が喫煙していた場合のように、処理が困難な事案があり得る。喫煙後の煙が充満した自動車に児童を乗せることは、禁止の対象外となる。移動住宅で生活をしている者が、車内で喫煙をすれば犯罪となるが、住宅であれば、子をあやしなながら喫煙していても犯罪とはならない。このような例を探し出すことは容易である。であるならば、なぜ、児童の近辺で喫煙することを、または喫煙そのものを禁止しないのか。それは、我々が、家庭内に干渉することは自由に反すると考えるからである。しかし、自動車が居住場所である者もいるのである。さらに、児童を保護したいのであれば、肥満の原因となる食品を禁止すべきことになる。我々は、市民を啓蒙し、親が、自己の子に最善のことをするようにすべきであって、制定法によって、あらゆるリスクを存在しないようにすることはできないのである。⁽¹¹⁵⁾

これらの主張に対して、たとえば、David Winnick は、つまらない例を出して修正案を批判することは容易ではあるが、議会には、喫煙の影響から児童を保護することができるのであれば何でも実施する責任があり、修正案に機能する可能性があるのであれば、少なくとも、試してみる価値はあるだろうと反論している。⁽¹¹⁶⁾

最後に、執行の困難性に関する主張であるが、次のようなものがその典型である。すなわち、取り締まり方法として、警察は、小さな児童が後部座席に乗っていないか確かめるために走行中の自動車にできる限り近づくこと以外には何もできないだろうこと、運転者が後部座席の同乗者が18歳以上であると証明するのは、時に困難であること、および警察が自動車を停止させた際に、運転者がたばこを投げ捨てた場合には、それまで運転者が喫煙していたことを立証するのは困難であることを指摘する Philip Davies⁽¹¹⁷⁾の主張、ならびに第1に、警察には、この問題に対処するに十分な資源がないことを認識すべきであり、第2に、現行の道路運転規則 (Highway Code) 第148条⁽¹¹⁸⁾が、自動車内において運転者が喫煙することを禁じているので、修正案が適用されるのは、運転者の行為ではなく、同乗者の行為ということになり、それは、取り締まるのがより困難だということを意味するとする、アルスタ⁽¹¹⁹⁾一民主統一党の Ian Paisley の主張である。

また、Charles Walker からは、この規定を実施すると、警察と取り締まりの対象となる者との対立を生じさせることになるが、それは、避けるべきであるとする意見も出された⁽¹²⁰⁾。

これらの主張に対しては、Alex Cunningham が、およそ次のように、詳細な反論を展開している。すなわち、警察が、すでに、自家用車に関していくつかの職務を負っている事実を想起すること、および児童が同乗している際の喫煙を違法とする政策の実施に要する付加的な費用は微々たるものであると認識することが重要である。シート・ベルトの非着用も見つけることが困難であるが、警察は、その法律が確実に遵守されるよう、日常的に運転者および同乗者をモニタしている。2006年に12歳未満または身長135センチメートル未満の児童についてチャイルド・シートの装着が義務づけられた (道路運転規則第99条) 際にも、それらは複雑だと考えられ、今回と同じような懸念が表明されたが、成功裏に実施されている。したがって、警察官が自動車内における喫煙を発見し、または、児童が同乗しているか否かを確認することが余りにも困難であり、かつ過度の負担となるということは、理由には

ならないし、そもそも、警察官の能力を過小評価している。実際のところ、それは、適切なチャイルド・シートが使用されているかを確認するために着席している児童の身長を計測するより、はるかに簡単である⁽¹²¹⁾。

また、David Winnick は、模範的な社会においては、常に、人ができることとできないことについて様々な規則を定めることが必要とされているとした上で、この修正案の執行が困難であることは認めるし、その困難さを過小評価するつもりはないが、試してみる価値はあるし、公衆衛生に関わる多くの組織が賛成している以上、どれほど執行が困難であっても、市民は、この修正案が議会によって可決されたものであるという事実を受け容れ、それが遵守されるようにしようとするだろうと述べ、さらに保守党の Andrew Selous は、適切に執行されていない法律も多々存在するが、たとえば、そうした法律の一例である運転中の携帯電話等の使用の禁止を廃止すべきだと主張する者はいないとし、加えて、完全な世界であれば、啓蒙活動だけで状況を改善し得るだろうし、そうする必要がないのであれば、何かを禁止することは控えるべきだが、毎日、多くの児童が受動喫煙を受忍させられている以上、その状況を改善する立法が必要である旨を主張している⁽¹²²⁾⁽¹²³⁾。

なお、Ellison 政務官は、この種の立法の効果は、摘発された者の人数ではなく、副流煙にさらされる状況が減少したか否かで判断すべきであるとす⁽¹²⁴⁾る政府の一般的な立場を示したが、審議の終わり近くになって発言した Cunningham によって、一部の州ですでに同様の制度を導入しているカナダにおけるある調査では、実施後、比較的短い期間で、受動喫煙が減少し、喫煙場所が家宅内に移動するといった効果も認められなかったことが指摘されている⁽¹²⁵⁾。

以上のような審議を経て、最終的に、この修正案は、その他の修正案と切り離して、単独で採決にかけられ、376対107の賛成多数で可決された⁽¹²⁶⁾。ただし、このようにして成立した2014年法第95条は、あくまでも大臣に対して、自家用輸送手段内での喫煙を禁じる規則を制定する権限を付与しただけであるので、具体的にどのような規制がなされるかは、制定される規則の内容次第

第ということになる。そこで、次に、その規則制定の経緯と内容を見ることにする。

(7) 意見聴取

2014年法第95条が成立したことを受け、保健省は、禁煙（自家用輸送手段）規則 [Smoke-free (Private Vehicles) Regulations] 案を作成し、2014年7月15日から8月27日まで、意見聴取を実施した。

規則案は、2006年保健法の禁煙規定を拡大し、未成年者が同乗する自家用輸送手段内において喫煙すること、およびそれを制止しないことを犯罪とするものであり、自家用輸送手段内における受動喫煙による健康への害から児童を保護すること、受動喫煙から児童を保護しようとする喫煙者の行動を奨励すること、および、ひいては、受動喫煙が原因である児童の健康不良を減ずる結果につなげることを目的とする。意見聴取のために発行されたコンサルテーション・ドキュメントは、『2012年イングランドにおける青少年の喫煙、飲酒および薬物使用 (Smoking, Drinking and Drug Use among Young People in England in 2012)』を引いて、調査対象となった11歳から15歳までの中学校 (254校) の生徒7,589名のうち、前年に副流煙にさらされた経験のある者は全体の67%にのぼり、55%は、他者の家宅内において、43%は、自己の家宅内において、30%は、他者の自動車内において、および26%は、自己の家の自動車内において副流煙にさらされており、また、自動車内における喫煙は、窓を開け、または空調機を働かせてもなお、煙が滞留するので、高い濃度の副流煙をもたらし、したがって、喫煙時間が短くとも、相当量の副流煙にさらされることになる事実を指摘している⁽¹²⁷⁾。

そうした家宅および自動車内における受動喫煙の問題に対して、保健省は、ソーシャル・マーケティングを利用して、自家用車および家宅内における親およびそれ以外の喫煙者の喫煙行動を変化させるための啓蒙活動を実施してきており、今後も、引き続き、実施していく予定であるとしている⁽¹²⁸⁾。

さて、以上のような事実を背景として作成された規則案の具体的な内容は、次のとおりである。

まず、閉ざされており、2人以上が乗っており、かつ、同乗者に未成年者がいる自家用輸送手段の全部または一部は、禁煙とすることが求められる(第2条第(1)項)。「閉ざされている」ことの定義は、すでに業務用輸送手段について存在する規則同様、「屋根およびドアまたは開けることのできる窓によって全体的に、または部分的に囲まれている状態とされる(第2条第(2)項)。さらに、屋根には、キャンバス地、織り地、その他の被覆材を含む、車輛の全部または一部を覆うことのできる固定式もしくは可動式の構造物または装置が含まれるが、それらが完全に収納でき、車輛の全部または一部を覆わない場合には、屋根にはならない(第2条第(3)項および第(4)項)。したがって、コンバーティブル車やオートバイは、規則の適用対象から外れることになる。

また、自家用輸送手段とは、2006年保健法によって禁煙の対象とされていない路上輸送手段、すなわち、次のいずれにも該当しない路上輸送手段とされる(第1条第(3)項)。

- ① 対価が支払われる、または賃借りされていると否とを問わず、公衆または公衆の一部により利用される。
- ② 利用時間が異なり、または間欠的であっても、2人以上の者により、有給または無給の業務のために利用される。

なお、輸送手段の所有者、または、特定の旅程に限定されずにある輸送手段を使用する権利を有する者が、主として私的な目的のために当該輸送手段を利用する場合には、有給または無給の業務のために利用されることにはならない。

また、自家用の航空機、船舶およびホバークラフトも適用除外とされることは、業務用の輸送手段と同じである(第2条第(5)項)。

人およびその所有物を輸送でき、かつ、利用者に対して、移動性をともなう生活の場を提供することを可能とするような設備を常設した輸送手段として、トレーラー・ハウスやキャンピングカーがあるが、これは、道路外において移動させない状態にある限りにおいて、キャンピングカーのように駆動

装置を有すると、またはトレーラー・ハウスのように駆動装置を有しないに関わらず、この規則の適用を受けない。なお、「道路」の定義については、1988年道路交通法第192条の規定に従い、公道および公衆がアクセスできるその他の道であるとされ、公道またはその他の道がその上を通過する橋も含まれるものとされる。公衆がアクセスできるその他の道が含まれるため、路肩 (verge)、待避車線 (lay-by) および駐車場も含まれ得る (第 1 条第(3)項)。

そして、業務に供される輸送手段については、2012年喫煙禁止 (表示) 規則によって、禁煙であることを明示する標識を設置する必要があったが、この規則が適用される自家用輸送手段については、その必要はない (第 3 条)。

次に、いかなる行為が犯罪とされるかであるが、基本的には、2006年保健法に基づいて禁煙とされる業務用の輸送手段と同じである (第 4 条)。すなわち、禁煙とされる自家用輸送手段内で喫煙をすることはもちろんであるが、当該輸送手段の運転者は、2006年保健法第 8 条の規定により、当該輸送手段内において喫煙をしている者に対して喫煙を止めさせる義務を負っているため、それを怠る場合も、やはり犯罪とされる。なお、規則案には、年齢に基づく適用除外が規定されていないので、上記のいずれかに該当する場合には、年齢に関わりなく犯罪につき有罪とされ得る。ただし、未成年者が単独で自家用輸送手段を運転し、かつ喫煙する場合には、「2名以上が乗る」という要件を満たさないため、規則案の適用対象とはならない。

上記の罪を犯した者に対する罰則として、禁煙とされる自家用輸送手段内で喫煙をした者については、刑罰基準スケール第 1 級以下の罰金が、喫煙を制止しなかった者については、第 4 級以下の罰金が、それぞれ科されるが、執行権限を有する者の裁量により、反則告知書の交付で処理されることもある。この場合、交付を受けた者は、50ポンドの違反金を支払うか、それを拒否して、裁判所における審理を受けるか、選択することができる。

起訴された場合に利用できる抗弁についても、2006年保健法の規定が準用され、禁煙とされる自家用輸送手段内で喫煙をした者については、禁煙であ

ることを知らず、かつ、それを知ることが合理的に期待できないこと、喫煙を制止しなかった者については、喫煙を制止するための合理的な措置を講じたこと、喫煙している事実を知らず、かつ、それを知ることが合理的に期待できないこと、および義務を遂行できないその他の合理的な理由が存することが、それぞれ抗弁となる。

2006年保健法第1部第1章の目的のために、各警察の上級警察官(chief officers)⁽¹³⁰⁾が、その管轄圏内においては、この規則の執行機関となる(第5条)。これは、道路交通安全を目的とした既存の法に基づいて、警察官が、犯罪の嫌疑がある場合に、車輛の停止を求めることができるためである。規則案に基づき、地方政府の権限を有する職員も執行機関となり得るが、走行中の車輛を停止させることはできないとされる。それでも、コンサルテーション・ドキュメントにおいては、2006年保健法に基づく禁煙政策と同じように、高い遵守率を達成するためにも、それらの職員が警察と協働することが重要であると記されている。

なお、この規則の効果については、起訴され、または処罰された者の数ではなく、喫煙者を含む市民の行動および態度ならびに健康状態における変化を基準としてはかられることが特記されている⁽¹³²⁾。

コンサルテーション・ドキュメントと同時に公表された規則案の影響評価では、「副流煙が、その濃度が非常に高くなり得る自動車内において、児童の健康に対して悪影響を及ぼすことを防止するためには、政府の介入が必要であると信じられて」おり、さらに「成人の同乗者とは違い、副流煙にさらされることになる自動車から降りるという選択肢を行使しがたい」児童に代わって権利を実現するためにも介入が必要であるとした上で、①現在実施されている啓蒙活動以外には何もしない、または②現在実施されている啓蒙活動に加え、2種の新たな犯罪の導入を含めて、現行の禁煙立法が、自家用輸送手段にも適用されるようにするという、2つの政策上の選択肢を設定し、⁽¹³³⁾それぞれの選択肢について、コストとベネフィットを概算している。それによると、もちろん、新たな施策を一切とらない第1の選択肢については、コ

ストもベネフィットも生じないが、第 2 の選択肢については、以下のようなコストとベネフィットが、それぞれ存在するとされる⁽¹³⁴⁾。

まず、コストについては、新たな犯罪を導入することによって、裁判手続きに関して、35万2,000ポンド、警察関係では、反則告知書 1 通あたり50ポンド、総計で86万ポンド、運転者が支払う罰金の処理についても、86万ポンド、トータルで約210万ポンドのコストが発生すると、見積もられている。一方のベネフィットの方は、喫煙に関連する疾患の治療のための国民健康保険の支出が減少し、その分を他の疾患の治療に充てることができるので、質調整生存年 (Quality-adjusted life-year) が540から1,087までの間で増加し、それぞれが 6 万ポンドの金銭的価値があるとすると、総計で3,200万ポンドから6,500万ポンド、運転者が支払う罰金から得られる歳入増が86万ポンド、総計で3,290万ポンドから6,590万ポンドのベネフィットが見込めると⁽¹³⁵⁾する。

以上のような規則案について、意見聴取のために、以下の 6 つの問いがたてられている。すなわち、①規則により新たに導入される犯罪について意見はあるか、②移動住宅について、住居として使用されている場合には規則の適用を受けず、輸送手段として使用されている場合には適用を受けることについてどう考えるか、③規則案の執行について意見はあるか、④規則案の実効性について、特に主張すべきことがあるか、⑤児童が同乗する自家用輸送手段内での喫煙を禁止することが、健康格差を減減することを示す追加の証拠があるか、および⑥この規則案の影響評価について、推測および評価を補完し得る証拠または情報があるかである。

(8) 意見聴取に対する回答と政府の対応

上記意見聴取に対して、201の回答がよせられ、そのうちの118 (59%) が、保健機関または地方政府といった組織からの回答で、市民からの回答は 61 (30%) であった。また、11の回答者は、たばこ業界と直接または間接の⁽¹³⁶⁾つながりを有していた。

回答者の78%は、規則案を支持し、とりわけ組織からの回答の90%が、規

規則案の内容に賛意を示した。規則案に反対の意思を表したのは15%で、残る約7%の立場は不明である。市民からの回答には、賛否双方が見られた。規則案に反対するものも、すべて、規則案の意図するところには賛同の意を示した。議会での議論同様、児童の受動喫煙を減じることの重要性には、すべての回答者が賛同するものの、その方法について意見の不一致があったのである。また、規則案に賛成する回答者の中にも、同乗者がいる場合には、その年齢に関わらず禁煙にすべきだとする意見があるなど、バリエーションが見られた。さらに、規則案に代わってか、または規則案と並行してかの違いはあっても、この問題に対処する方策としての啓蒙活動の重要性は、回答者のすべてが認めるところであった。

回答をよせた組織の1つである自動車協会 (Automobile Association) は、2014年8月に独自の調査を実施し、その結果、会員の約70%が規則案を支持していることが判明したことを示し、喫煙者を対象として、同様に独自の調査を行ったたばこ製造業者協会は、独自調査への回答者の12%が、児童が同乗している場合であっても喫煙を継続するだろうと回答し、70%以上の回答者が規則案は執行が困難か、または不可能であると回答したとする結果を回答に付記してきた。

問い毎の回答を見ると、まず、規則により新たに導入される犯罪については、その内容に賛成する回答が多かったものの、未成年者をも処罰の対象としていることには、たとえば、実際問題として、未成年者に多額の罰金を支払えるか疑問であると回答するなど、少なからず懸念と疑問が示された。そして、年齢に基づく適用除外を設けることや、同乗者の年齢を自動車運転可能最低年限にあわせて、16歳以下にすべきとする対案が示された。一方、喫煙者が未成年者であった場合には、運転者により重い責任を負わせるべきだとする回答もあった。

これに対して、現行の禁煙政策に基づくと、禁煙とされている公共の場で喫煙をした場合には、年齢に関わらず処罰の対象となることから、それと制度内容をあわせる必要があるとするのが、政府の考えである。しかし、執

行に柔軟性を持たせることには同意し、事実、現行の禁煙政策および規則案の双方ともに、執行機関に、刑事裁判にかけるのではなく、反則告知書の交付をもって事案を処理する裁量を与えており、また、現行の禁煙政策のもとにおけるこれまでの経験によれば、刑事裁判になる例は多くないだろうとしている。

次に、移動住宅については、多くの回答者が、他の輸送手段と等しく、規則を適用すべきであるとしたのに対し、少数ではあるが、それはプライバシーの侵害になると回答し、または、そもそも自身の家宅や自動車内で個人がすることを規制する立法をすべきでないと回答するものもあった。特に、ロマのように移動しながら生活をしている者の権利を侵害する潜在的な危険性については、規則案の定義で十分に防止できるとする意見と、不公正な偏見を防止するためにもいっそうの明確化が必要であるとする意見とにわかれた。

政府は、この規則がロマのような集団に特に影響することを認識しつつも、そのコミュニティで生活する児童にも他と同様の保護を与えるべきであると考えているとしている。しかし、移動住宅が路上に駐車し、かつ住居として使用されている場合もあることが明らかになったので、新たな適用除外を追加する予定であることを明示した。

第 3 に、規則案の執行についてであるが、まず、執行機関に関しては、多くの回答者が、執行機関としては警察が最適であるとしている。警察にこれ以上の職務を付加するのは望ましくないとする回答も少なからずあったが、現行の禁煙政策のもとですでに執行の経験を積んでいる地方政府との協働によって、警察の負担を軽減することができるだろうとも指摘されている。なお、執行に関しては、具体的に、いくつかの問題点が指摘されている。たとえば、走行する自動車内で喫煙しているか否かをどのように判断するのか、車内に児童がいることを視認できるか、年齢について虚偽の情報が与えられた際に、どのように真偽を確かめるのか、たばこ電子たばこを見誤る可能性はないかなどである。さらに、運転者がたばこを隠そうとし、そのことが

運転中の注意を散漫にさせる危険性も指摘されており、そうしたことから、規則案の執行可能性を疑問視する回答や、執行を容易にするために、適用対象をすべての輸送手段に拡大した方がよいといった提案もあった。その一方で、規則案は、広く市民に支持されているので、市民は、自主的に遵守するだろうとの回答もあった。

これらの回答について、政府は、すでに述べた移動住宅の扱いや、ここで提起された問題点への対応も含め、執行機関の間で情報を共有すべく、ガイドラインを策定するとしている。

第4の問いである規則案の実効性については、ほとんどの回答者が、規則案は、児童の受動喫煙の危険性だけでなく、禁煙に関する法がかわったことをも周知させる啓蒙活動によって後押しされるべきだとしている。さらに、複数の回答者が、他のたばこ規制立法にもおかれている、規則の効果測定の要件を含めるべきであるとしている。

政府の対応は、規則に関する啓蒙活動および効果測定の重要性は十分に理解しており、啓蒙活動については、現在実施されているものに加えて、規則の施行前に、規則の内容の周知を目的としたソーシャル・マーケティングを行い、また、効果測定については、施行から5年以内にそれを実施する要件を含めるというものである。

最後に、規則案が健康格差を減じることを示す証拠、および規則案の影響評価を補完し得る証拠または情報であるが、前者については、喫煙する親や親類のもとで育った子は、自身も喫煙者となる蓋然性が高く、したがって、規則案には、青少年が喫煙を始めることを減じる効果があるであろうことを示す調査結果がよせられ、後者については、子どもの受動喫煙を減じること、喫煙をめぐる社会の規範を作りかえられること、ならびに喫煙が原因の交通事故および路上の吸い殻を減少させることといった、ベネフィットの指摘があった。その他、格差の問題については、ロマに対する不当な影響がないよう保障すべきであること、および、症状の緩和のためにニコチンを要する一定の精神疾患を有する者に規則が不利に働く可能性があることの指摘が

あり、影響評価については、児童が同乗する自動車内で喫煙する者の数は主張されているより少なく、したがって、規則案は均衡を失しているとの回答があった。

政府は、健康格差について、この規則案が、喫煙率の高い社会層に属する青少年の健康により大きな効果をもたらし、喫煙が原因である健康格差を縮小する助けとなるだろうこと、およびこの規則案が、違法な差別等を創出し、または増進させることはないと評価していると回答している。さらに、影響評価については、引き続き、受動喫煙が健康に対する重大な危険であり、副流煙には危険のないレベルなど存在しないと考えている旨を述べている。なお、政府としては、この政策が経済活動には影響しないことを最終的に確認したいとしている。⁽¹³⁷⁾

(9) 内 容

以上の過程を経て、2015年2月12日に議会の承認を得て成立した、2015年禁煙（自家用輸送手段）規則（Smoke-free (Private Vehicles) Regulations 2015）⁽¹³⁸⁾は、次のような内容を持つ。

（児童の同乗する自家用輸送手段—2007年禁煙（適用除外および輸送手段）規則の改正）

第 2 条

第(1)項 2007年禁煙（適用除外および輸送手段）規則第11条は、次の各項が規定するように改正される。

第(2)項 第(1)項の後に、次のような第(1A)項を挿入する。

「第(1A)項 第(1)項の規定によって禁煙とされない輸送手段、または当該輸送手段の一部は、次の各号の要件をすべて満たす場合には、禁煙とされる。

(a)号 閉ざされていること

(b)号 当該輸送手段内に2名以上の者が乗っていること

(c)号 当該輸送手段内に18歳未満の者が乗っていること」

…

54 (135) イギリスにおけるたばこ規制—新たな動き(その1) (捧 剛)

第(5)項 第(6)項の後に、次のような第(7)項および第(8)項を付加する。

「第(7)項 第(1A)項は、次の各号に掲げる輸送手段には適用されない。

(a)号 駆動装置を有すると有しないに関わらず、道路外において移動させない状態にある移動住宅

(b)号 駆動装置を有すると有しないに関わらず、道路上において移動させない状態にあり、かつ居住施設として利用されている移動住宅

第(8)項 この条における定義は、次に定めるものとする。

「駆動装置を有しない移動住宅」とは、路上での使用が企図され、かつ、移動性をともなう居住空間を提供する被牽引車をいう。

「駆動装置を有する移動住宅」とは、旅客およびその所有物を輸送するために建造または改造された自動車で、かつ、その利用者に対して、常設の施設として、移動性をともなう居住空間を提供することを可能とするために合理的に必要な設備を有するものをいう。

「道路」とは、1988年道路交通法第192条第(1)項において定義されるものをいう」。

(禁煙表示—2012年禁煙(表示)規則の改正)

第3条

第(1)項 2012年禁煙(表示)規則は、次の各項が規定するように改正される。

第(2)項 第1条第(3)項⁽¹³⁹⁾(b)号は、削除される。

…

(反則告知書)

第4条 2007年禁煙(適用除外および輸送手段)規則第11条第(1A)項によって禁煙とされる輸送手段に関して、人が2006年保健法第8条第(4)項に基づく罪を犯したと信じる理由がある場合には、執行機関の権限を有する職員は、当該罪に関して、その者に反則告知書を交付することができる。

…

(執行方法—2006年禁煙(対象施設および執行方法)規則の改正)

第 6 条

第(1)項 2006年禁煙（対象施設および執行方法）規則は、次の各項が規定するように改正される。

第(2)項 第 3 条第(5)項の後に、次のような第(6)項および第(7)項を付加する。

「第(6)項 各警察署の上級警察官は、2006年保健法第 1 編第 1 章の目的のために、執行機関に指定される。

第(7)項 第(6)項に基づいて指定された執行機関は、次の各号に掲げる条件を満たす輸送手段に関して、執行権限を有する。

(a)号 2007年禁煙（適用除外および輸送手段）規則第11条第(1A)項によって禁煙とされていること

(b)号 該当する警察署の管轄内にあること」

(評価)

第 7 条

第(1)項 評価期間が終了する前に、担当大臣は、次の各号に掲げる事項を実施しなければならない。

(a)号 この規則の評価

(b)号 評価の結果を示す報告書の作成

(c)号 報告書の公表

第(2)項 報告書には次の各号に掲げる項目が含まれていなければならない。

(a)号 この規則が創出する規制により達成されることが意図されている目的の記述

(b)号 当該目的が達成された範囲の評価

(c)号 当該目的が引き続き適切であることの評価、および適切である場合には、より緩和された規制によって達成され得る目的の範囲

第(3)項 「評価期間」とは、この規則の施行日から起算される 5 年の期間をいう」。

意見聴取の際に示された規則案が、全体として、単独の規則の体裁であったのに対し、成立した規則は、主として、既存の規則を改正する形をとっている。内容的に大きくかわった点として、まず、規則案では、移動住宅が適用除外となるのは、道路外にあって、移動させない状態にある場合のみとされていたが、2015年禁煙(自家用輸送手段)規則では、道路上にあって、居住施設として使用されている場合には適用除外とされるようになった。さらに、規則案にはなかった、規則自体の評価に関する規定が盛り込まれた。これらは、すでに見たように、みな、意見聴取に対する回答を受けての変更⁽¹⁴⁰⁾である。

それ以外は、児童が同乗している自家用輸送手段内で喫煙をすること、および当該輸送手段内における喫煙の制止を怠ることが犯罪となること、年齢に基づく適用除外が規定されていないこと、罰則として、禁煙とされる自家用輸送手段内で喫煙をした者については、刑罰基準スケール第1級以下の罰金が、喫煙の制止を怠った者については、第4級以下の罰金が、それぞれ科されること、執行権限を有する者の裁量により、裁判所による審理に代えて、反則告知書の交付で処理され得ることなどは、規則案の内容とかわらない。

なお、この規則の施行日も、2015年10月1日である。

(1) C 6.

(2) たとえば、貴族院による法案修正を庶民院で審議する際の Philip Davies の発言など。575 *Hansard* (HC) [10 Feb 2014] col 614.

(3) たとえば、上述 Philip Davies の発言に対する、David Winnick の発言など。*Id.*, col 626.

(4) たとえば、Alex Cunningham の発言など。*Id.*, col 620.

(5) 拙論、イギリスにおけるたばこ規制、國學院法学第50巻4号(2013年3月)および第51巻1号(2013年7月)と重複する説明は、必要最小限にとどめたので、2013年以前のたばこ規制とその成立の経緯については、拙論を参照していただきたい。

(6) 表0-1は、イギリス歳入および関税庁(HM Revenue & Customs)が公表しているデータおよび2013年から2015年の予算法[Finance Act]の内容に基づいて筆者が

作成した。<https://www.gov.uk/tobacco-products-duty> (2015年7月1日アクセス) および Finance Act 2013 (c 29) s 181, Finance Act 2014 (c 26) s 77 & Finance Act 2015 (c 11) s 55.

- (7) Her Majesty's Treasury, *Budget 2010, Securing the recovery : Economic and Fiscal Strategy Report and Financial Statement and Budget Report* [24 Mar 2010] para 5.85.
- (8) Her Majesty's Treasury, *Budget 2014* [19 Mar 2014] para 2.141-2.142 & Her Majesty's Treasury, *Budget 2015* [18 Mar 2015] para 2.147.
- (9) Her Majesty's Treasury, *Budget 2011* [23 Mar 2011] para 2.125.
- (10) Tobacco and Primary Medical Services (Scotland) Act 2010 (asp 3) s 6.
- (11) 569 *Hansard* (HC) [28 Oct 2013] col 731-736.
- (12) *Id.*, col 736.
- (13) *Ibid.*
- (14) 750 *Hansard* (HL) [4 Dec 2013] col 274-280.
- (15) Amendment 56NC.
- (16) 5,000ポンド以下の罰金に相当する。なお、刑罰基準スケールに基づく罰金額については、2012年法律扶助および犯罪者の処罰に関する法律 (Legal Aid, Sentencing and Punishment of Offender Act 2012, c 10) 第87条がそれを制令によって改定する権限を担当大臣に付与しており、2014年には、2012年法律扶助および犯罪者の処罰に関する法律 (略式起訴犯罪の刑罰基準スケールの改定) 令 (Legal Aid, Sentencing and Punishment of Offender Act 2012 (Amendment of Standard Scale of Fines for Summary Offences) Order) 案が作られ、第1級が200ポンドから800ポンドに、第2級が500ポンドから2,000ポンドに、第3級が1,000ポンドから4,000ポンドに、第4級が2,500ポンドから10,000ポンドに、それぞれ引き上げられる予定であったが、未だ実現していない。ただし、第87条第(1)項により、第5級は改定の対象に含まれない。
- (17) 北アイルランドは、Tobacco Retailers Act (Northern Ireland) 2014 (c 4) の第18条により、代理購入禁止を犯罪とする法改正を実施した。
- (18) 750 *Hansard* (HL) [4 Dec 2013] col 276.
- (19) *Id.*, col 277.
- (20) *Id.*, col 278.
- (21) *Ibid.*
- (22) *Ibid.*
- (23) *Ibid.*
- (24) *Id.*, col 279.
- (25) *Id.*, col 280.

- 58 (131) イギリスにおけるたばこ規制—新たな動き(その1) (捧 剛)
- (26) 751 *Hansard* (HL) [14 Jan 2014] col 136-142.
- (27) Amendment 85.
- (28) 751 *Hansard* (HL) [14 Jan 2014] col 138.
- (29) *Id.*, col 138-139.
- (30) *Id.*, col 142.
- (31) 751 *Hansard* (HL) [29 Jan 2014] col 1219.
- (32) Amendment 35.
- (33) 752 *Hansard* (HL) [5 Feb 2014] col 228.
- (34) *Id.*, col 227-237.
- (35) 575 *Hansard* (HC) [10 Feb 2014] col 606.
- (36) *Id.*, col 600-634.
- (37) Children and Families Act 2014 (Commencement No. 6) Order 2015 (2015/375 c 20) s 3.
- (38) SI 2015/896. 制定は、2015年3月26日で、積極的承認手続きによる。
- (39) SI 2015/936. 制定は、2015年3月26日で、議会への提出は、3月27日である。
- (40) *Explanatory Memorandum to the Nicotine Inhaling Products (Age of Sale and Proxy Purchasing) Regulations 2015 and the Proxy Purchasing of Tobacco, Nicotine Products etc. (Fixed Penalty Amount) Regulations 2015*, para 7.24.
- (41) *Id.*, para 7.23.
- (42) Department of Health, *A Smokefree Future : A Comprehensive Tobacco Control Strategy for England* [Feb 2010] para 5.8-5.11.
- (43) Department of Health, *Healthy Lives, Healthy People : Tobacco Control Plan for England* [Mar 2011] para 7.3-7.7.
- (44) 超党派議員グループは、特定の国または分野について結成されるグループである。1985年以降、登録されることを要するが、非公式のグループであるので、議会から何らかの権利や財政的な支援が付与されることはない。グループの活動は、政策課題の情報交換といったものには必ずしも限定されず、チャリティを目的としてスポーツを行うグループもある。喫煙と健康に関する超党派議員グループは、1976年に設立されたグループで、2015年3月30日段階でのリーダーは、自由民主党の Paul Burstow である。2014年法の審議において発言した議員としては、Lord Ribeiro、Lord Faulkner、Alex Cunningham および Baroness Finlay などがメンバーとして登録されている。なお、グループの事務運営が外部の組織に委託されることも少なくなく、たとえば、喫煙と健康に関する超党派議員グループは、1971年に王立医師会 (Royal College of Physicians) によって設立された Action on Smoking and Health が事務局となっている。
- (45) たとえば、今回の修正案とほぼ同じ内容を持った議員提出法案 (Smoke-free

Private Vehicles Bill) が、2012-2013年会期に、保守党所属の Lord Ribeiro より貴族院に提出されている。この時には、貴族院を通過し、庶民院では第 2 読会まで進んだものの、そこで審議未了の廃案となっている。また、Lord Ribeiro 法案の庶民院における審議をリードし、今回の修正案提出にも関わった Alex Cunningham が、2010年に同様の法案を庶民院に提出しているが、この時は、第 1 読会より先には進めなかった。

- (46) All Party Parliamentary Group on Smoking and Health, *Inquiry into Smoking in Private Vehicles* [2011].
- (47) この点について、報告書は、割合にすると、非喫煙者の家庭で育ち、かつ喫煙者になる者10人に対して、喫煙者家庭で育った者については、27人が自らも喫煙者となると指摘している。 *Id.*, para 16.
- (48) これに対して、1930年に導入された都市部での自動車の速度制限の遵守率は、現在でも54%であるとされる。 *Id.*, para 37.
- (49) *Id.*, 8-13.
- (50) 561 *Hansard* (HC) [25 Apr 2013] col 755-759.
- (51) New clause 17.
- (52) 564 *Hansard* (HC) [11 Jun 2013] col 158.
- (53) 8歳から15歳までの児童1,000人を対象とした全英肺基金の調査によれば、調査対象である児童の51%が車内で副流煙にさらされた経験がある中で、31%が喫煙を止めるよう求めたのに対し、34%は、怖れまたはきまり悪さから、求めることを控えたとされる。
- (54) 564 *Hansard* (HC) [11 Jun 2013] col 263-264.
- (55) Amendment 263.
- (56) 749 *Hansard* (HL) [18 Nov 2013] col GC365-GC366.
- (57) *Id.*, col GC369.
- (58) たばこの煙にさらされたことを示すマーカーである、ニコチン代謝物のコチニン濃度が86%減少したとする調査結果が例としてあげられている。
- (59) *Id.*, col GC370.
- (60) *Id.*, col GC406-GC407.
- (61) *Id.*, col GC407-GC408.
- (62) 749 *Hansard* (HL) [20 Nov 2013] col GC405.
- (63) *Id.*, col GC408. 後に、シート・ベルトのレトリックおよびバイクを運転する際のヘルメット着用のアナロジーも使用している。 *Id.*, col GC409.
- (64) *Ibid.* このほか、Lord Storey は、この修正案が受け容れられない場合には、次善の策として、引き続きこれを行うべきであるとし、無所属の Baroness Howe は、啓蒙活動は重要な対策であり、継続されるべきではあるが、それだけでは、明らかに

60 (129) イギリスにおけるたばこ規制—新たな動き(その1)(捧 剛)

不十分だとしている。*Ibid & id.*, col GC411.

(65) *Id.*, col GC412.

(66) *Id.*, col GC412-GC413.

(67) C 49. なお、第41D条は、携帯電話またはその他の通信機器を手を持ったまま運転することを、特定の禁止しているが、Earl Howeは、そこにたばこを付け加える必要まではないであろうとしている。*Id.*, col GC414.

(68) C 52. スコットランドについては、1991年道路交通法(c 40)別表4第78条第(2)項により、若干修正されている。

(69) *Id.*, col GC413-GC414.

(70) *Id.*, col GC416-GC417.

(71) Amendment 57BB.

(72) Amendment 62.

(73) 751 *Hansard* (HL) [29 Jan 2014] col. 1224.

(74) *Ibid.*

(75) *Id.*, col 1227-1228.

(76) *Id.*, col 1220-1222.

(77) *Id.*, col 1225-1226.

(78) *Id.*, col 1244.

(79) *Id.*, col 1245.

(80) *Id.*, col 1234.

(81) *Id.*, col 1231.

(82) *Id.*, col 1234-1235.

(83) *Id.*, col 1235.

(84) *Id.*, col 1247.

(85) *Id.*, col 1233-1234. Baroness Howarthも、この立場を支持しているほか、無所属の Baroness Mashamは、ぜんそく患者も加えるべきであると主張している。*Id.*, col 1235-1236.

(86) *Id.*, col 1222.

(87) *Id.*, col 1223.

(88) *Id.*, col 1222.

(89) *Id.*, col 1238.

(90) *Id.*, col 1243.

(91) *Id.*, col 1248.

(92) *Id.*, col 1224.

(93) *Id.*, col 1227.

(94) *Id.*, col 1243-1244.

- (95) *Id.*, col 1226.
- (96) *Id.*, col 1245.
- (97) *Id.*, col 1231-1232.
- (98) *Id.*, col 1251-1254.
- (99) *Id.*, col 1254-1257.
- (100) 修正案に名を連ねた議員は、Earl Howe、Lord Hunt、Baroness Finlay および Lord Ribeiro である。
- (101) 575 *Hansard* (HC) [10 Feb 2014] col 607.
- (102) Amendment 41. 技術的な修正とはいえ、実際には、前修正案 (Amendment 57BB) の内容は、全面的に変更されている。具体的な規定のうち、重要なものを、以下に記す。
- 第(1)項 2006年保健法は、以下の各項が規定するように改正されるものとする。
- 第(2)項 第5条 (輸送手段内における禁煙) については、次の各号に規定するように改正されるものとする。
- (a)号 第(1)項の後に、次の項を挿入する。
- 「第(1A)項 この条に基づく規則は、自家用輸送手段内に18歳未満の者が乗っている場合には、その輸送手段が禁煙とされることを特に規定することができる」
- (b)号 省略
- 第(3)項 第9条 (反則告知書) の第(1)項の後に、次の項を挿入する。
- 「第(1A)項 適切な国の機関は、規則によって、当該規則が規定する状況において、自己の管轄権に属する輸送手段に関連して、第8条第(4)項に基づく罪を犯したと信じる理由を有する執行機関の権限を有する職員が、当該罪を犯した者に対して、その罪に関して反則告知書を交付できることを規定することができる」。
- 第(4)項～第(6)項 省略
- (103) 575 *Hansard* (HC) [10 Feb 2014] col 607-608.
- (104) *Id.*, col 609.
- (105) *Id.*, col 608.
- (106) *Id.*, col 611.
- (107) *Id.*, col 608.
- (108) *Id.*, col 613.
- (109) *Id.*, col 614.
- (110) *Id.*, col 625-626.
- (111) *Id.*, col 625.
- (112) *Id.*, col 611.

62 (127) イギリスにおけるたばこ規制—新たな動き(その1) (捧 剛)

(113) *Id.*, col 614-615.

(114) *Id.*, col 617.

(115) *Id.*, col 623-624.

(116) *Id.*, col 611.

(117) *Id.*, col 615.

(118) 「一般的な助言」をおく第8章の1条である第148条は、次のように定めている。

第148条 自動車またはオートバイの安全な運転は集中力を必要とするので、以下のような注意を散漫にさせる行為を運転中にすることは避けなければならない。

- ・他の音を遮断してしまう可能性があるほど大音量で音楽を聴くこと
- ・地図を見ようとする事
- ・カセット・テープもしくはCDを挿入し、またはラジオの選局をすること
- ・同乗者または他の道路利用者と口論すること
- ・飲食をすること
- ・喫煙すること

(119) 575 *Hansard* (HC) [10 Feb 2014] col 618. なお、Paisley 議員は、ニュー・ジラランドが同様の政策を実施した際には、0.13%の者が喫煙していることが確認されたに過ぎないので、我々は、きわめて些細な問題に対して立法で臨もうとしているとも述べているが、この数値については、自由民主党の Paul Burstow 議員から疑問が呈されている。*Id.*, col 622.

(120) *Id.*, col 618.

(121) *Id.*, col 621. なお、Burstow 議員も同趣旨の主張をしている。*Id.*, col 622.

(122) *Id.*, col 626.

(123) *Id.*, col 619.

(124) *Id.*, col 609.

(125) *Id.*, col 621-622.

(126) *Id.*, col 627-630.

(127) Health and Social Care Information Centre, *Smoking, Drinking and Drug Use among Young People in England in 2012* [2013] 17.

(128) Department of Health, *Smoking in Private Vehicles Carrying Children - Consultation on Proposed Regulations to Be Made under the Children and Families Act 2014* [2014] para 2.7

(129) *Id.*, para 2.8.

(130) 副 (deputy) ・ 補 (assistant) を含む警察署長 (chief constable)。London 警視庁 (Metropolitan Police) および London 市警察 (City of London Police) では、Commander から Commissioner まで。

(131) Department of Health, *op. cit.* supra note 128, para 3.17.

- (132) *Id.*, para 3.20.
- (133) Department of Health, *Impact Assessment (Consultation Stage) : Smoke-free (Private Vehicles) Regulations 2014* [2 Jul 2013] 1.
- (134) *Id.*, at 2-3.
- (135) なお、意見聴取後の最終影響評価では、罰金の支払いにかかる費用が金銭的コストから外されたほか、警察に関連するコストが41万6,000ポンドに減額された。また、ベネフィットについても、予想される質調整生存年が、最も低い540とされ、したがって、金額も3,260万ポンドとされた。よって、金銭的なコストの総額は、80万ポンド、ベネフィットの総額は、3,350万ポンドとなった。Department of Health, *Impact Assessment (Final Stage) : Smoke-free (Private Vehicles) Regulations 2014* [12 Nov 2014] 3.
- (136) Department of Health, *Government Response to the Consultation on Smoking in Private Vehicles Carrying Children* [Dec 2014] para 2.4 & 2.6.
- (137) *Id.*, para 3.2-3.32.
- (138) SI 2015/286. 制定は、2015年2月12日で、積極的承認手続きによる。
- (139) 禁煙としなければならない輸送手段を定義する規定で、次のような内容のものであった。
- (b)号「禁煙とされる輸送手段」とは、2006年保健法第5条によって禁煙とされる輸送手段をいう。
- (140) *Explanatory Memorandum to the Smoke-free (Private Vehicles) Regulations 2015*, para 8.4, 8.6 & 8.7.