

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 警察庁 第2次回答

管理番号	368	提案区分	A 権限移譲	提案分野	産業振興
提案事項 (事項名)	省エネ法に基づく特定事業者等に対する指導・助言、報告徴収、立入検査の都道府県への権限移譲				
提案団体	九州地方知事会				
制度の所管・関係府省	経済産業省、農林水産省、国土交通省、警察庁、金融庁、総務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、環境省				

### 求める措置の具体的内容

エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく指導・助言、報告徴収及び立入検査権限を、並行権限として、希望する都道府県に移譲すること。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

【必要性】エネルギー政策基本法第6条においては、「地方公共団体は、基本方針にのっとり、エネルギーの需給に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、その区域の実状に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。」こととされている。地方公共団体は、本規定に基づき、特に地域として取り組むべき「エネルギー使用の合理化(省エネルギー)の促進」「再生可能エネルギーの普及」の施策の充実等に努めている。

これらの取組みをより効果的なものとするため、「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく、特定事業者等に対する指導・助言、報告徴収及び立入検査権限を、並行権限として、都道府県に移譲する必要がある。

【具体的な効果】地方公共団体においては、省エネルギー促進のための取組みを行っているが、地域におけるエネルギーの使用状況等を把握することができないため対象を重点化等することができず、また指導・助言する権限もないため、取組の成果が限定的となっている。例えば、本県においては、工場・事業場等の省エネルギー診断事業を無料で行っているが、エネルギー多消費事業者の情報を把握し、これら事業者に対し省エネ診断の活用を指導・助言することが可能となれば、地域内におけるエネルギー使用の合理化が大幅に進むことが期待される。

【効果的な取組みとするための工夫】「求める措置の具体的内容」にあわせて、当該法令に基づき国において収集した事業者等情報を、都道府県の求めに応じ提供することで、より効果的な取組とすることができる。

### 根拠法令等

エネルギーの使用の合理化に関する法律第6条、第53条、第60条、第67条、第87条

前回の国から地方への事務・権限の移譲等に関する検討過程において、平成25年11月22日付けで、全国知事会から、一の都道府県で完結する特定事業者等に対する指導・助言、報告徴収、立入検査に関する権限の移譲の受け入れが困難である旨示されている。

## 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

昨年度検討されたのは「全国一律・一斉の権限移譲」であるが、全国知事会と各府省の見解が一致せず、権限移譲が実現しなかったものである。本年度の提案は、全国一律・一斉の権限移譲ではなく、「希望する自治体への権限移譲」であり、昨年度の結論をもって拒否することは不適切と考える。

本会としては、手挙げ方式で行うことにより、全国知事会の主張する包括移譲の必要性も具体的に検証できるものとする。

## 全国知事会からの意見

・指導、助言、報告徴収、立入検査の権限のほか、特定事業者等の指定、定期報告書の受理、中長期計画書の受理や合理化計画に係る指示及び命令などの権限についても包括的に移譲すべきであり、全国一律の制度化に向け、問題点等を検証するために、手挙げ方式や社会実験による実現を検討すべきである。  
・自治事務に区分されるものと考えられるため、国による指示権は原則認められず、また、基準の設定については、義務付け・枠付けのメルクマールの範囲内とすべき。  
・なお、平成25年11月22日付け文書では、権限移譲後の責任ある対応を取ることができない報告徴収・立入検査等の事務のみの受け入れについて困難と記載したもの。

## 全国市長会・全国町村会からの意見

【全国市長会】  
提案団体の意見を十分に尊重されたい。

## 各府省からの第2次回答

エネルギーに係る施策は、我が国の経済活動に欠くことのできないエネルギーを安定的に供給することが目的であり、海外から安定的に燃料を調達する施策と、燃料資源を有効に利用するための施策とで構成されている。後者の規制が省エネ法であり、エネルギーを使用する事業者に対して一定の義務を課している。

国は省エネ法の目的にある「エネルギーの使用の合理化を総合的に推進する」ため、「事業者全体の状況」と「個々の事業者の状況」の両者を踏まえて事業者の取組を評価し、指導や立入検査等を実施する必要がある。このため、国の指示権の行使及び統一的な基準に基づく運用は必須である。

また、特定事業者等の指定、定期報告書の受理、中長期計画書の受理や合理化計画に係る指示及び命令などの権限を移譲した場合、事業者全体の状況を把握し、勘案した上での事務を実施することが不可能となる。

さらに、省エネ法では、事業者における省エネルギー対策の強化を図る観点から、事業者が複数の所在地に設置している全ての事業所について全体としての効率的かつ効果的な省エネルギー対策の実施を義務付けるため、事業者単位での規制を行っているところであるが、今回の九州知事会の提案のように、自治体が自らの管内の事業所のみを対象として立入検査等を行う場合、複数の都道府県に事業所を有する事業者にとっては、同一事業者でも事業所ごとに立入検査等を行う主体が異なることとなり、法の趣旨に反する。この

際、全国知事会の意見のように国の指示権を認めず自治体毎に異なる運用が行われた場合は特に、事業者の混乱を招くおそれがある。また、自らの管内に本社がある事業者が有する他自治体の事業所を対象として立入検査等を行う場合は、当該事業所が立地する自治体又は国との調整が不可欠であり、現実的ではない。

加えて、手挙げ方式により都道府県に権限を移譲し、全国知事会の意見のように国の指示権を認めない場合は、対象事業者の範囲に関わらず当該「事業者全体の状況」を踏まえた対応が困難であり、法目的の達成が困難となる。

以上のことから、移譲の対象とはできない。

# 平成26年 地方分権改革に関する提案募集 提案事項

## 警察庁 第2次回答

管理番号	684	提案区分	A 権限移譲	提案分野	消防・防災・安全
提案事項 (事項名)	緊急通行車両の確認(通行許可)権限の指定都市長への移譲				
提案団体	横浜市				
制度の所管・関係府省	内閣府、警察庁				

### 求める措置の具体的内容

現在、緊急通行車両の許可は、政令市で判断できず、各事業所が知事又は都道府県公安委員会に申請を行うこととなっている。災害時の緊急通行車両の確認権限を指定都市にも付与すること。

### 具体的な支障事例、地域の実情を踏まえた必要性等

#### 【提案事項】

災害時においては、緊急通行車両の許可の手続きについて迅速な対応が求められることから、規模・能力のある政令指定都市も窓口となり、緊急通行車両の許可について判断を行うことができるようにすべきであるとする。

#### 【制度改正の必要性】

また、実際の災害の状況によりどのような車種が必要になるか、その際にどの車両が使用可能であるかは、発災後初めてわかるものであり、緊急通行車両として申請が必要な車両は、事前にすべてを予測し得るような性質のものではなく、「事前届出制度」で全てを対応できると結論づけるには限界がある。

また、今後の震災時の対応についても、例えば民間の運送会社等を利用する際に、今現在、どの車両が本市近辺に在しており、使用可能であるかは、発災の際にわかることであり、事前の申請のみでは対応できない事態も容易に想定される。

#### 【支障事例】

東日本大震災においては、本市に対して被災地から救援要請があり、迅速な対応が求められた。物資の搬送や本市職員の応援派遣にあたり申請を行ったが、その申請の度に手続きを行わなければならない、事前届出を行っていない車両に関しては審査が省略できないなど、申請確認に時間を要した実態がある。この権限が本市にあれば、さらに迅速な対応ができたとする。

結果として14件の申請を行ったが、その中には災害対策用の車両のみならず、被災地からの要請に応じ、給水車や市営バスの車両等を活用するなど、想定とは異なる車両も活用している。

#### 【制度改正の効果】

このように、発災時には混乱が生じ、申請確認に時間がかかることが想定されるが、仮に権限が指定都市にあれば、より迅速かつ多様な応援派遣等の実施が可能となる。

### 根拠法令等

災害対策基本法第76条第1項  
災害対策基本法施行令第33条第1項及び第2項

災害応急対策に従事する者又はこれに必要な物資・資材の広域にわたる輸送を確保するため、都道府県公安委員会(以下「公安委員会」という。)は、災害対策基本法(以下「法」という。)第76条第1項の規定に基づき指定した道路の区間(以下「緊急交通路」という。)において、緊急通行車両以外の車両の道路における通行を禁止し、又は制限することができることとされている。

緊急交通路として交通規制を実施する範囲は、道路の交通容量(復旧状況)、交通量等に応じて順次縮小し、通行を認める車両の範囲は、交通状況、被災地のニーズ等を踏まえ、優先度を考慮しつつ順次拡大することとなるため、公安委員会は、緊急通行車両として確認された車両の台数を迅速かつ正確に把握する必要がある。

このため、本来的には、緊急交通路に係る交通規制を実施する公安委員会が、一元的に緊急通行車両に係る確認を行うことが望ましい。

仮に、当該確認の主体が拡大すると、公安委員会が緊急通行車両として確認された車両の台数を迅速かつ正確に把握することが困難となり、適切な緊急交通路に係る交通規制の実施に支障が生じるおそれがある。

したがって、本件提案への対応はできない。

なお、公安委員会においては、災害発生後、迅速に緊急通行車両に係る確認が受けられるよう、運用上、事前届出制度を従前から設けており、事前届出によって届出済証の交付を受けた車両は、各都道府県警察の警察本部、警察署、インターチェンジの検問所等で当該届出済証を提示すれば、確認及び標章等の交付を速やかに受けることができるため、本件提案を実現しなくても、災害発生時の迅速かつ適切な緊急通行車両に係る確認が可能である。

また、事前届出制度の対象となる緊急通行車両は、地域防災計画等に基づき、法第50条第1項に規定する災害応急対策を実施するために使用される計画がある車両で、指定行政機関等(営利企業、業界団体等であっても、災害発生時に災害応急対策を実施する運送会社、インフラストラクチャー関連企業等も含まれる。)が保有し、若しくは指定行政機関等との契約等により、常時、指定行政機関等の活動のために使用されるもの又は災害発生時に他の関係機関・団体等から調達するものであるため、災害発生時の多様な応援派遣も可能である。

なお、災害対策法制における都道府県知事と指定都市の長との関係については、都道府県と市町村の役割分担そのものに関わるものでもあり、国と指定都市のみならず、都道府県等を含む各関係者の御意見を踏まえた慎重な検討を行うべきであり、緊急通行車両の確認権限のみに限って早急に結論を得ることは困難であると考えている。

#### 各府省からの第1次回答を踏まえた提案団体からの意見

公安委員会が緊急通行車両数を迅速かつ正確に把握することの必要性は理解できるが、実際の発災時には困難であるとする。

「事前届け出制度」について、実際の災害の状況によりどのような車種が必要になるか、その際にどの車両が使用可能であるかは、発災後初めてわかるものであり、緊急通行車両として申請が必要な車両は、事前にすべてを予測し得るような性質のものではない。指定都市市長への確認権限の付与が難しい場合も、「事前届け出制度」に指定都市が状況に応じて、柔軟かつ適切に車両を選択できる裁量枠を設けるなど、制度の見直しを検討するべきと考える。

東日本大震災時において、実際、事前届出を行っていない車両に関して審査等に時間を要した経緯があり、迅速な応援活動ができるような対策について、運用面での対応を含め、災害対応法制における役割分担について、都道府県を交えての議論を早急に進めるべきと考える。

#### 全国知事会からの意見

災害時の緊急通行車両の許可の主体は、引き続き都道府県とするべきである。

## 全国市長会・全国町村会からの意見

### 【全国市長会】

提案団体の提案を十分に尊重されたい。

## 各府省からの第2次回答

回答区分 C 対応不可

災害時の交通規制では、標章の交付枚数(緊急通行車両として確認された車両の台数)を把握して、緊急交通路の交通容量等を踏まえた規制の見直しに反映することとしており、実際に、東日本大震災においては、交付枚数を把握することにより交通規制を実施する区間の縮小や通行を認める車両の範囲の拡大等の交通規制の見直しを行った。

第1次回答のとおり、確認の主体が拡大すると、公安委員会が緊急通行車両として確認された車両の台数を迅速かつ正確に把握することが困難となり、適切な緊急交通路に係る交通規制の実施に支障が生じるおそれがあるため、本件提案への対応はできない。

また、災害対策法制における役割分担は、災害対策基本法において、指定都市を含む市町村は、当該市町村の地域並びに当該市町村の住民の生命、身体及び財産を保護する一義的な責務を有する一方、都道府県は、区域内の市町村が処理する防災に関する事務又は業務の実施を助け、かつその総合調整を行うものとされている。こうした観点からも、緊急通行車両の確認主体に、指定都市を含む市町村を加えるべきではないと考えているところ、全国知事会の御意見も同趣旨であるものと思料される。

(別紙あり)

(別紙)

災害時の交通規制では、標章の交付枚数（緊急通行車両として確認された車両の台数）を把握して、緊急交通路の交通容量等を踏まえた規制の見直しに反映することとしており、実際に、東日本大震災においては、交付枚数を把握することにより交通規制を実施する区間の縮小や通行を認める車両の範囲の拡大等の交通規制の見直しを行った。

第1次回答のとおり、確認の主体が拡大すると、公安委員会が緊急通行車両として確認された車両の台数を迅速かつ正確に把握することが困難となり、適切な緊急交通路に係る交通規制の実施に支障が生じるおそれがあるため、本件提案への対応はできない。

また、御指摘の「柔軟かつ適切に車両を選択できる裁量枠」の意味するところが必ずしも明らかではないが、事前届出制度の対象となる緊急通行車両は、第1次回答のとおり、地域防災計画等に基づき、災害応急対策を実施するために使用される計画がある車両であるところ、当該車両をどのように選択するかは、地方公共団体等の裁量に委ねられており、公安委員会は当該車両が地域防災計画等に基づき使用することが計画されているものであれば、その事前届出を受理することとしていることから、事前届出制度の見直しは不要である。

さらに、事前に予測し得ないような車両については、発災時、真に人命救助等の災害応急対策に従事する緊急通行車両の円滑な通行を確保するという災害時の交通規制の責務を果たすため、公安委員会が、その使用目的・用途について確認し、標章交付事務の斉一を図るべきであると考えます。

なお、事前届出制度は、発災時、標章交付事務の混乱によって災害応急対策に支障を来すことがないように、緊急通行車両として使用されることが想定される一定の車両について確認すべき事項を事前に点検することで、発災後の確認事務手続の簡素化を図るものである。当該制度では、事前に届け出る車両が特定されているからこそ、発災後に、現に運転中の車両に対して、事前届出受理時に点検した車両に関する事項に変更がないかどうかについてのみを確認することで手続の簡素化を図ることが可能となっているものである。

したがって、仮に、御指摘の趣旨が、車両を特定しない台数のみの事前届出の受理を求めることであれば、発災後、改めて、災害応急対策に使用される車両の使用目的・用途について確認を行わなければならない、発災後の確認手続の簡素化というメリットがなくなるため、当該提案への対応はできない。

また、災害対策法制における役割分担は、災害対策基本法において、指定都市を含む市町村は、当該市町村の地域並びに当該市町村の住民の生命、身体及び財産を保護する一義的な責務を有する一方、都道府県は、区域内の市町村が処理する防災に関する事務又は業務の実施を助け、かつその総合調整を行うものとされている。こうした観点からも、緊急通行車両の確認主体に、指定都市を含む市町村を加えるべきではないと考えているところ、全国知事会の御意見も同趣旨であるものと思料される。

なお、緊急通行車両の確認の事前届出制度の周知を目的として、「大規模災害時における緊急交通路の交通規制に係る緊急通行車両の確認について」（平成25年6月28日付け府政防第589号 消防災第255号）を通知したところであるので、そちらも御参照いただきたい。