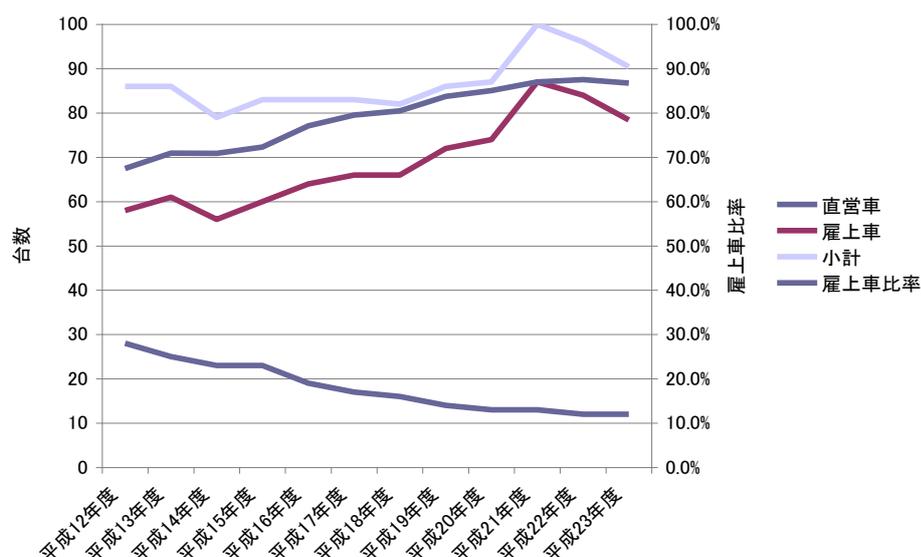


<表Ⅲ-1> 清掃車台数の推移（保有者別）

(単位:台数)

	直営車	雇上車	小計	雇上車比率
平成12年度	28	58	86	67.4%
平成13年度	25	61	86	70.9%
平成14年度	23	56	79	70.9%
平成15年度	23	60	83	72.3%
平成16年度	19	64	83	77.1%
平成17年度	17	66	83	79.5%
平成18年度	16	66	82	80.5%
平成19年度	14	72	86	83.7%
平成20年度	13	74	87	85.1%
平成21年度	13	87	100	87.0%
平成22年度	12	84	96	87.5%
平成23年度	12	78.4	90.4	86.7%



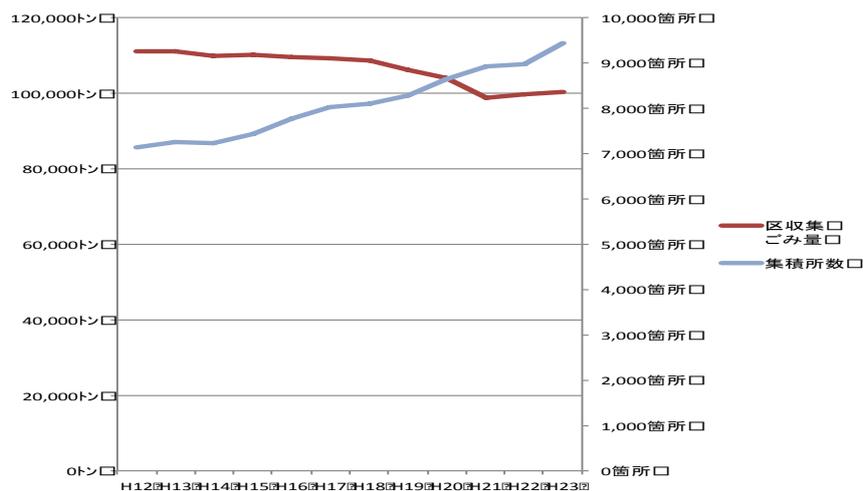
東京都から清掃事業が移管された平成12年4月1日には直営車と雇上車を合計して86台体制で収集・運搬していたが、平成23年4月1日には90.4台と4.4台増(+5.1%)となっている。

2) 清掃車の台数について

清掃車の台数を決定する要因としては、人口、ごみ収集量、ごみ集積所数等が考えられるが、それぞれの要因の経年推移は次のとおりである。

<表Ⅲ-2> 江東区の人口・区収集ごみ量・集積所数の推移

年度	人口	区収集ごみ量	集積所数
H12	391,160人	110,999トン	7,137箇所
H13	397,267人	110,961トン	7,265箇所
H14	395,725人	109,754トン	7,224箇所
H15	404,432人	110,124トン	7,437箇所
H16	412,496人	109,543トン	7,780箇所
H17	422,668人	109,135トン	8,017箇所
H18	434,730人	108,544トン	8,098箇所
H19	441,666人	106,114トン	8,279箇所
H20	450,378人	104,063トン	8,630箇所
H21	460,365人	98,645トン	8,931箇所
H22	467,835人	99,671トン	8,978箇所
H23	474,274人	100,401トン	9,447箇所



江東区の人口は平成12年度の391,160人から平成23年度は474,274人と83,114人(+21.2%)と増加したものの、区収集ごみ量は110,999トンから100,401トンと10,598トン(△9.5%)減少している。多くの区民が環境配慮型のライフスタイルを実践し、ごみの発生抑制の取組を行った結果として区民一人当たりのごみ収集量が減少したことによるものと考えられる。

その一方で、集積所数は7,137箇所から9,447箇所へと2,310箇所(+32.4%)増加している。区民増に伴う集積箇所の増加の他に、近隣トラブル等による個別収集への移行という要因も集積所数増に影響しているものと考えられる。

また清掃車台数の推移を見ると、平成21年度は100台と前年度の87台から13台(+14.9%)増加している。

Ⅲ. 監査の結果及び意見

平成 21 年度から容器包装プラスチックのリサイクルが開始され、従前は燃えないごみとして収集されていたプラスチックを資源若しくは可燃ごみとして収集することになった。このため可燃ごみ排出量が増加すると予想された。

また、人口増などにより粗大ごみが年々増加していたにも関わらず、平成 20 年度までは配車台数などの収集体制の見直しを行わなかったため、週 1 回しか収集することができず、粗大ごみの収集の申込日から収集日まで 1 ヶ月ほど要していた。

これらの問題を解決するためにごみ清掃車を増加させたと、江東区側は説明している。区の説明を検討するために、清掃車両の内訳の推移と、清掃事務所の収集ごみ量の推移を次に掲げる。

<表Ⅲ - 3> 直営車の内訳の推移

	直営車							備註
	新大型特殊車	小型ダンブ車(可燃)	小型ダンブ車(粗大)	大型ダンブ車	小型特殊車	小型プレス車	軽小型貨物車	
平成12年度	10	0	0	2	0	9	7	28
平成13年度	9	0	0	2	0	6	8	25
平成14年度	7	0	0	2	0	6	8	23
平成15年度	5	0	0	2	0	7	9	23
平成16年度	3	0	0	2	0	6	8	19
平成17年度	3	0	0	0	0	6	8	17
平成18年度	2	0	0	0	0	6	8	16
平成19年度	0	0	0	0	0	6	8	14
平成20年度	0	0	0	0	0	5	8	13
平成21年度	0	0	0	0	0	5	8	13
平成22年度	0	0	0	0	0	5	7	12
平成23年度	0	0	0	0	0	5	7	12

<表Ⅲ - 4> 雇上車の内訳の推移

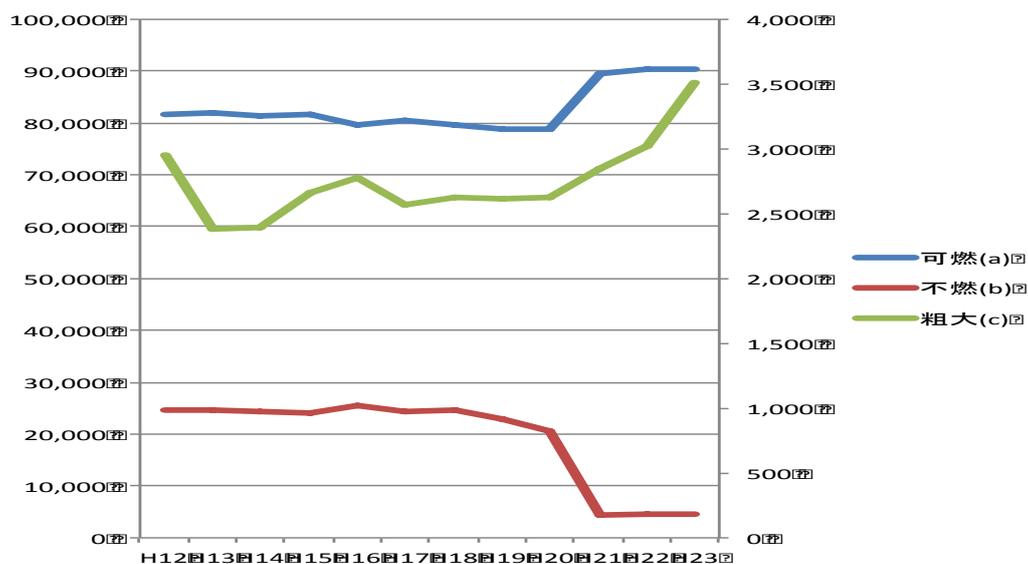
	雇上車								
	新大型特殊車	小型ダンブ車(可燃)	小型ダンブ車(粗大)	大型ダンブ車	小型特殊車	小型プレス車	中型プレス車	軽小型貨物車	雇上計
平成12年度	4	6		1	2	43	2	0	58
平成13年度	4	6		1	2	46	2	0	61
平成14年度	5	4		1	2	42	2	0	56
平成15年度	7	4		1	2	44	2	0	60
平成16年度	10	4		1	2	45	2	0	64
平成17年度	10	4		3	2	45	2	0	66
平成18年度	12	4		2	2	44	2	0	66
平成19年度	14	4		2	2	48	2	0	72
平成20年度	14	4		2	2	49	2	1	74
平成21年度	14	1	6	3	2	55	2	4	87
平成22年度	14	1	7	3	2	51	2	4	84
平成23年度	14	1	7	3	1.7	45.7	2	4	78.4

<表Ⅲ - 5> 清掃事務所が収集するごみ量の推移

単位：トン

年度	可燃(a)	不燃(b)	粗大(c)
H12	81,603	24,638	2,956
H13	82,083	24,708	2,377
H14	81,299	24,275	2,394
H15	81,773	23,944	2,665
H16	79,653	25,428	2,775
H17	80,376	24,275	2,569
H18	79,579	24,542	2,629
H19	78,888	22,812	2,611
H20	78,812	20,667	2,629
H21	89,589	4,367	2,852
H22	90,394	4,543	3,022
H23	90,472	4,649	3,514

Ⅲ. 監査の結果及び意見



平成 21 年度に清掃車両が 13 台増加しているが、全て雇上車である。平成 21 年度までは小型ダンプ車（可燃）及び小型ダンプ車（粗大）は合計 4 台であったが、それぞれ 1 台と 6 台へ、小型プレス車が 49 台から 55 台へ、軽小型貨物車が 1 台から 4 台へと増加している。

一方で可燃ごみ収集量は、平成 20 年度の 78,812 トンから平成 21 年度の 89,589 トンへと 10,777 トン（+13.7%）の増となり、江東区が想定したように増加している。また粗大ごみ収集量は、平成 20 年度の 2,629 トンから平成 21 年度の 2,852 トンへと 223 トン（+8.5%）の増となり、その後も増加し続けている。担当者にヒアリングしたところ、4 台体制だった平成 20 年度までは、申込日から収集日まで 1 月要していたが、6 台体制となった平成 21 年度では 2 週間、7 台体制となった平成 22 年度からは 1 週間へと改善されたとのことである。

検証のため、監査人も平成 24 年 11 月 15 日に粗大ごみ受付センターにアクセスしたところ、11 月 23 日に収集可能と表示されており、回収までに要する日数は 8 日間であった。

<意見事項 5> 適正配車について

平成 21 年度の雇上車増加は、可燃ごみが増加すると想定されたことや粗大ごみ収集期間の短縮という理由があったことから合理的な判断であったとも言えるが、しかし 13 台の増が妥当であったとの判断は難しい。

平成 21 年度以降のごみ収集量の推移を追えば、粗大ごみの収集量は増加しているものの、可燃ごみと不燃ごみの合計の収集量には大きな変化はない。

一方、雇上車は、平成 21 年度の 87 台から平成 23 年度の 78.4 台（平成 23 年度から曜日によって異なる台数を雇い上げするようになったため、一週間で平均すると端数が生

Ⅲ. 監査の結果及び意見

じてしまう) へと 8.6 台減少している。

平成 21 年度のごみ量は平成 23 年度よりも少なく、なおかつ粗大ごみの申込日から収集日までの期間が長期であったことを考慮すれば、平成 21 年度は平成 23 年度よりもむしろ少ない台数で対応できたと考えられる。

平成 21 年度に実施された大幅な分別方法の見直しにより、プラスチックが可燃ごみ化となり、収集ごみ量の大きな変化が予想された。この環境変化の際に、ごみの取り残しがないように余裕を持った台数を用意するというのも合理的な判断だと思われるため、一概に不適切な対応であったとは言えないものの、結果として平成 21 年度は過大な配車であったと言える。

今後の配車計画策定に当たっては、適切な配車が望まれる。

3) 清掃車の経費について

清掃車の経費について区の担当者に資料を求めたところ、次の資料が提供された。

(平成 23 年度実績)

ア. 直営車 (小型プレス車) 1 台あたりの年間稼働経費 17,960 千円

(単位:円)

1. 車両関係(保有台数7台に係る1年当たりの平均経費)		
① 車両購入費	8,149,813	購入経費累計/6年
② 車両維持経費		7台分
ア. 車検料	505,400	
イ. 自動車重量税	245,000	
ウ. 自賠責保険料	131,040	
エ. 任意保険料	400,960	
オ. 車検代行手数料	51,450	
カ. 自動車整備人材派遣	1,092,525	
キ. 燃料費	2,677,836	
ク. 消耗品費	686,469	
ケ. 修繕費	862,337	
②計	6,653,017	
①+②	14,802,830	
2. 職員関係(小型プレス車担当職員9人に係る1年当たりの平均経費)		
① 人件費	74,573,577	9人分
② 被服・保護具	426,177	8,285,953 円/人
①+②	74,999,754	
3. 小型プレス車稼働台数5台に係る1台当たりの年間経費		
	17,960,517	(1+2)/5台

※車両購入費は小型プレス車の償却期間(6年間)に対応する期間の車両購入費総額を償却期間で除している。

※小型プレス車は5台稼働している。バックアップのために予備車が1台待機し、故障対応等のための予備車1台と合わせて7台保有している。

※人件費は、給料、職員手当、共済費、災害補償金、負担金を含み、退職金及び人事管理経費（研修費、健康管理費、その他）を含まない。

イ. 雇上車（小型プレス車）1台あたりの年間稼働経費 15,986千円

① 平日 @48,580×295日×1.05	15,047,655 円
② 休日 @55,867× 16日×1.05	938,566 円
①+②	15,986,221 円

ウ. 直営・雇上比較（ア-イ） 1,974千円（89.0%）

直営車（小型プレス車）1台あたりの年間稼働経費は1,796万円、雇上車（小型プレス車）1台あたりの年間稼働経費は1,599万円であり、雇上車は197万円コスト減（△11.0%）であるという結果となった。なお直営車の年間稼働経費には、清掃事務所維持補修費等の間接費配賦を行っていない。

4) 清掃車の担当職員数について

稼働している小型プレス車が5台であるにも関わらず、担当職員が9名配置されている理由を区の担当者にヒアリングしたところ次のとおりであった。

- ア. 小型プレス車が5台稼働している際には、バックアップのために1台待機しており、所要の職員が1名必要。
- イ. 作業日は日曜日を除く週6日間であるが、作業員の勤務は週5日間であるので、6台の小型プレス車を維持するには6名÷5日間×6日間=7.2名となり、8名を要することになる。
- ウ. 年間20日間の有給休暇、病欠等を考慮すると+1名の9名が必要となる。
- エ. 平成23年度実績では、6名体制が維持できた日数は全作業日数311日のうちの279日(90%)であった。32日(10%)は5名以下の出勤であり、予備車が全くない状態だった。なお予備車がない場合、当日の7時までに連絡すれば雇上会社から配車が可能である。

<意見事項6> 清掃車の担当職員数の見直しについて

直営5台体制を維持するために9名の担当者が必要な理由を更にヒアリングすると、その中心となる方針は「ごみの積み残しや、ごみの時間外収集を行わない」ということであった。

ごみ収集事業の特徴の一つに、ごみが通常の時間どおり収集されないと区民からのク

Ⅲ. 監査の結果及び意見

レームが入るといふことがある。ごみが積み残されるということとは問題外であるにしても、ごみが通常どおりの時間に収集されないだけで、清掃事務所に区民からクレームの電話が入るといふことである。そのため決してごみを積み残さず、通常の間どおり収集するためある程度余裕がある体制が必要であるといふことであつた。

確実にごみが収集できる体制を維持するためには、ある程度余裕がある体制が必要であるとの主張には合理性があるが、過度な余裕は区民の過度な負担となる可能性もある。

江東区の説明によると、有給休暇や病欠等を考慮すると9名が必要だといふことだつた。しかし年間出勤日数を240日（ $\div 365 \text{日} \times 5 \text{日} \div 7 \text{日} - \text{有給取得等} 20 \text{日}$ ）とすると、必要な人員数は、

$$6 \text{名} \div 240 \text{日} \times 311 \text{日（作業日数）} = 7.775 \text{名}$$

となり、8名で足りる。上記式から逆算すれば8名体制のときの年間必要出勤日数は、233.25日となる。なお祝日については、休日手当を加算して職員が出勤している。

同様に上記式から逆算すると現行9名体制の年間必要出勤日数は、207.3日となる。通常の間出勤日数240日に比べて32.7日余裕があることになり、病欠等対応に必要な日数としては過大ではないだろうか。

したがって、過大な職員配置となっている可能性が考えられる。

今後、予備車についても見直しを行い、仮に直営車により予備車が確保できなかった際は、現行「朝7時まで」となっている雇上会社への依頼制限をあと1,2時間延長してもらえれば当日の急な欠勤等にも対応することが可能となるので、このような改革案を区としても清掃協議会に働きかけていくなど、雇上会社を活用する施策を一層進めていくべきであると考えます。

5) 清掃車の経費の経年比較について

直営車と雇上車に要するコストの経年比較をすると次のとおりである。なお直営車と雇上車のコスト及び人件費のデータは区から提供を受け、他のデータは監査人が加えた。

(単位:円)

	1台当たり 直営車 コスト	うち 1台当たり 人件費	1台当たり 雇上車 コスト	雇上/ 直営 コスト比率	直営車 コスト 推移	人件費 推移	雇上車 コスト 推移	消費者 物価指数 推移
H23	17,960,517	14,914,715	15,986,221	89.0%	92.8%	91.5%	95.0%	98.2%
H22	18,764,185	15,620,400	16,263,232	86.7%	97.0%	95.8%	96.6%	98.5%
H21	19,417,770	15,861,600	16,799,397	86.5%	100.3%	97.3%	99.8%	99.3%
H20	19,487,100	16,340,400	16,838,779	86.4%	100.7%	100.2%	100.0%	101.0%
H19	19,352,452	16,306,200	16,833,986	87.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※消費者物価指数は、東京都区部（品目別価格指数・総合）である。

※直営車コスト推移、人件費推移、雇上車コスト推移、消費者物価指数推移については平成 19 年度を基準年度としている。

直営車のコストは平成 19 年度 19,352,452 円であったが、平成 23 年度には 17,960,517 円と 1,391,935 円の減、コストは 92.8%にまで圧縮されている。

直営車のコストの 8 割以上を占める人件費も同様に平成 19 年度の 16,306,200 円から平成 23 年度は 14,914,715 円と 1,391,485 円の減、コストは 91.5%にまで圧縮されている。

雇上車のコストも平成 19 年度の 16,833,986 円から平成 23 年度の 15,986,221 円にまで 847,765 円の減、コストは 95.0%にまで圧縮されている。

コスト圧縮を評価するための一指標として、東京都区部における消費者物価指数の推移を掲記した。

消費者物価指数の推移と、雇上車コストの推移はほぼ同一であるが、直営車コストと人件費の推移は消費者物価指数を上回る圧縮率を示している。なお消費者物価指数と雇上車コストの推移が同一傾向を示す点には理由があるが、その点については後述する。

以上のことから直営車コスト、とりわけ人件費についてはコスト圧縮に向けた取組の成果が上がっているものと評価できると思われる。

<意見事項 7> 直営車と雇上車の割合について

直営車がなぜ必要なのかという理由について担当者にヒアリングしたところ、災害時・緊急時には区職員による民間業者への適切な指示を行うことが必要であり、そのためにも区内の道路状況や業務経験に基づく様々なノウハウの蓄積が重要であるとのことである。

直営車でなければ対応できない事態の例として東日本大震災・中越地震における被災地への支援活動が担当者から説明された。

雇上車のコストは、直営車のコストの 9 割以内に抑えられている。また平成 23 年度実績で雇上車比率は 86.7%となっており、十分な実績を有している。これらの要因を考慮すると、更なる民間委託を進めることに特に問題はないと思われるので、更なる民間委託を進めることが望ましい。

Ⅲ. 監査の結果及び意見

⑤ ごみ収集作業員

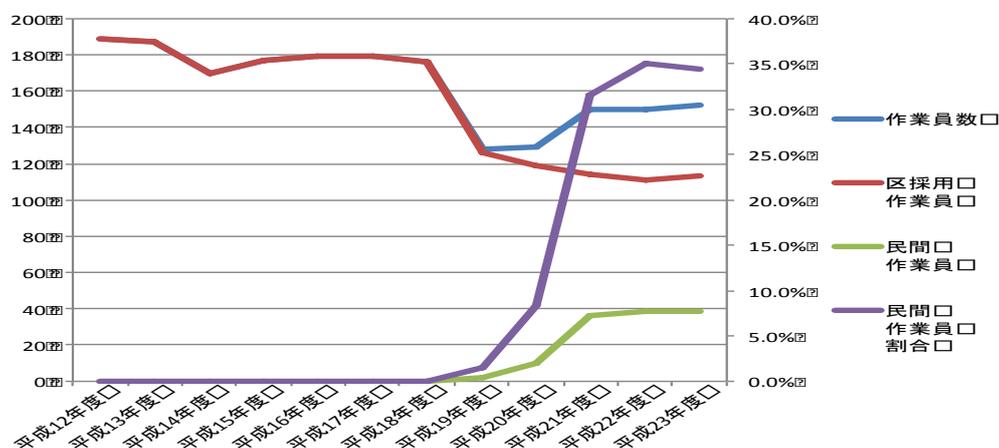
1) 概略

江東区において、ごみ収集に従事する作業員を官民別に集計すると次のとおりである。

<表Ⅲ - 6> ごみ収集作業員数の推移（乗車先・雇用区分別）

(単位:人)

	作業員数	作業員乗車先別区分		作業員雇用別区分		
		直営車に乗車する作業員数	雇上車に乗車する作業員数	区採用作業員	民間作業員	民間作業員割合
平成12年度	189	63	126	189	0	0.0%
平成13年度	187	55	132	187	0	0.0%
平成14年度	170	49	121	170	0	0.0%
平成15年度	177	46	131	177	0	0.0%
平成16年度	179	37	142	179	0	0.0%
平成17年度	179	29	150	179	0	0.0%
平成18年度	176	26	150	176	0	0.0%
平成19年度	128	20	108	126	2	1.6%
平成20年度	129	18	111	119	10	8.4%
平成21年度	150	18	132	114	36	31.6%
平成22年度	150	17	133	111	39	35.1%
平成23年度	152	17	135	113	39	34.5%



平成18年度まではごみ収集作業は全て江東区職員が行っていたが、平成19年度からは雇上会社の職員もごみ収集作業に従事するようになった（同作業員は「車付作業員」と呼称される）。平成23年度では全作業員152人中、39名が車付作業員となり、34.5%を占めるに至っている。

参考までに、作業員を直営車に乗車する作業員と雇上車に乗車する作業員に分類すると次のとおりである。

Ⅲ. 監査の結果及び意見

<表Ⅲ - 7> 乗車先別作業員数の内訳の推移

	直営車に乗車する作業員数							直営計
	新大型特殊車	小型ダンプ車(可燃)	小型ダンプ車(粗大)	大型ダンプ車	小型特殊車	小型プレス車	軽小型貨物車	
平成12年度	30	0	0	8	0	18	7	63
平成13年度	27	0	0	8	0	12	8	55
平成14年度	21	0	0	8	0	12	8	49
平成15年度	15	0	0	8	0	14	9	46
平成16年度	9	0	0	8	0	12	8	37
平成17年度	9	0	0	0	0	12	8	29
平成18年度	6	0	0	0	0	12	8	26
平成19年度	0	0	0	0	0	12	8	20
平成20年度	0	0	0	0	0	10	8	18
平成21年度	0	0	0	0	0	10	8	18
平成22年度	0	0	0	0	0	10	7	17
平成23年度	0	0	0	0	0	10	7	17

	雇上車に乗車する作業員数								雇上計
	新大型特殊車	小型ダンプ車(可燃)	小型ダンプ車(粗大)	大型ダンプ車	小型特殊車	小型プレス車	中型プレス車	軽小型貨物車	
平成12年度	12	18		4	4	86	2	0	126
平成13年度	12	18		4	4	92	2	0	132
平成14年度	15	12		4	4	84	2	0	121
平成15年度	21	12		4	4	88	2	0	131
平成16年度	30	12		4	4	90	2	0	142
平成17年度	30	12		12	4	90	2	0	150
平成18年度	36	12		8	4	88	2	0	150
平成19年度	42	12		8	2	42	2(2)	0	108(2)
平成20年度	42	12		8(8)	2	44	2(2)	1	111(10)
平成21年度	42(6)	2(2)	18(6)	12(12)	2	50(8)	2(2)	4	132(36)
平成22年度	42	2(2)	21(21)	12(12)	2	46	4(4)	4	133(39)
平成23年度	42	2(2)	21(21)	12(12)	2	48	4(4)	4	135(39)

※()内の数値は、その数値に占める民間作業員数
 ※民間作業員は、委託業者との契約書上「車付作業員」と呼称される。

2) 作業員の人件費

作業員一人当たりの人件費を官民別に示すと次のとおりである。

<表Ⅲ - 8> 直営作業員と車付作業員の人件費

直営作業員の人件費		
小型プレス車担当職員の人件費(9名)	74,573,577	円
÷9	8,285,953	円/人
×年間作業日数(311日)÷年間想定出勤日数(240日)	10,737,214	円/人
車付作業員の人件費		
平日単価14,600円×1.05×295日	4,522,350	円/人
休日単価18,840円×1.05×16日	316,512	円/人
計	4,838,862	円/人
直営作業員÷車付作業員の人件費倍率	2.2	倍

※直営作業員の人件費は平成23年度の直営車の運転手の人件費を援用している。

※車付作業員の人件費は平成24年度の契約単価を計上している。

直営作業員の人件費は、運転手の人件費と同一体系であるため、上記「④3)ア直営車一台あたりの年間稼働経費」で示した直営車コスト計算で使用した数値を援用している。また、直営作業員の年間想定出勤日数は240日(365日×5日÷7日〔週休二日〕-20日〔年次有休日数〕)としているが、車付作業員は年間作業日数311日全てに出勤することを想定している。出勤日数を調整し、両者の人件費を比較した。

その他にも直営作業員には妊娠出産休暇、慶弔休暇、夏季休暇、介護休暇、育児休業等が認められているが、今回の試算では含めていない。

これによると直営作業員の人件費を年間業務日数311日全日を担当するとして換算した場合の人件費相当額は、10,737,214円となり、車付作業員の年間人件費の4,838,862円と比較すると、直営作業員の人件費は車付作業員に比して約2.2倍となる。

3) 直営作業員と車付作業員の相違点

直営作業員と車付作業員は区民の目から見れば同様にごみ収集を行っている作業員として写ることが多いかと思われるが、両者の間には公務員という身分の有無という差異があるために、区民への対応という点で差異がある。

区民の中には不適切なごみの排出を行う方もいる。燃えないごみの日に、燃えるごみを出される区民の方々がいた場合、直接注意できるのは公務員たる直営作業員だけであるということが、現行の役割分担である。車付作業員は「警告シール」を添付することしかできない。

江東区では、区民への注意を総称して「ふれあい指導」としている。「ふれあい指導」は、江東区清掃リサイクル条例第4条「区長は、廃棄物の減量及び適正な処理を確保するため、必要と認めるときは、区民及び事業者に対し、指導又は助言を行うことができる。」に基づき実施している。

ふれあい指導を定量的に説明すると、いわゆる現場で清掃車1台当たり日々5～6件(収集箇所約10,000ヶ所)行われている。またふれあい指導を定性的に説明するために、江東区の担当者に情報提供を求めたところ、次の資料が提出された。

Ⅲ. 監査の結果及び意見

収集班業務日誌【ふれあい指導】

平成 24 年 10 月 29 日 (月)

×班×組 氏名 ××

住所	指導対象者名	指導内容	取り残し
××	不明	不燃ごみ排出、シール添付し残す	1 個
××	不明	不燃ごみ排出、シール添付し残す	2 個
××	不明	不燃ごみ排出、シール添付し残す	2 個
××	不明	不燃ごみ排出、シール添付し残す	1 個
××	不明	不燃ごみ排出、シール添付し残す	1 個
××	寮の居住者	混合 1 調査するため分別し、不燃 1 残訪問し、寮長不在とのことでしたがごみ出しは当番担当との事でしたので、責任者に伝えて頂くようお願いし、了承を得ました。冊子・カレンダーを 1 部ずつ手渡しました。	1 個
××	清掃員	混合 6 (一時多種排出) 本日、引越する様でもう出さないとのこと。もし混合があったら、分別して頂けるとの事でした。本日は、こちらで分別し収集。不燃 1 残	1 個
××	不明	粗大ごみ×2 敷地内のため審査無し 不燃ごみ×1	3 個
××	不明	不燃ごみ×1	1 個

収集班が行うふれあい指導の他に、現場指導ができない車付作業員や、現場指導ができて十分な対応時間が確保できない直管作業員をカバーする役割を担っているのが「ふれあい指導班」である。「ふれあい指導班」は「ふれあい指導」を、清掃事務所の中核となって推進する役割を担っており、ふれあい指導の専属班とも言える。平成 24 年度は 8 名 3 組体制で、7:40 から 16:25 までの間、巡回を行っており、作業員から指導依頼の連絡が入ると、現場へ赴き、指導を行っている。指導のためふれあい指導班には清掃作業員としての経験が必要となる。

車付作業員は区民に直接指導ができないという制約があったため、平成 24 年度まではホッパー収集作業のみ行っていた。ホッパー収集作業とは大型のダンプ車による作業であり、団地のダストシュートから直接ごみを収集するもので、区民へ指導する機会がない。

しかしながら、平成 25 年度からは一部現場による作業も行う予定である。収集全 23

Ⅲ. 監査の結果及び意見

組体制のうち、1～2組の作業員は全て車付作業員が配置されるとのことである。

なお、ふれあい指導と同様にふれあい指導班の活動状況について情報提供を求めたところ、次の資料が提供された。

ふれあい指導実施結果連絡表（表1）

平成24年10月23日（火） 天候 雨

指導地域 管内

指導担当者 ××・××・××

調査	家庭	曜日違い	17
指導	家庭	訪問指導	1
		指導書投函	1
集積所巡回			13
住民要望等の対応	集積所	排出方法	8
	その他	集積所看板	1
		警告看板	1
		ごみ等の回収	14
		その他	4

指導内容詳細

①住所××	××管理人××氏よりごみ散乱防止ネット（大）の要望を受け、現地訪問。話を聞いたところ（大）では、大きいとのこと、（中）に変更し、貸し出し申請書に記入してもらい、貸し出し。
②住所××	××ビル××より、事業系パンフレット1部の要望を受け、お届け。
③住所××	××接骨院角集積所 玄関前にごみ・資源コンテナが排出されるので、どうかしてほしいとの案件で、ペットボトルの資源コンテナをネット出しに変更する案を伺ったところ、了承を得れたため、ネットを引っかけるフックを設置。その際、集積所看板を交換し、「お願い・・・」ビラを設置。ごみ散乱防止ネットについては、××氏と話ができなかったため、後日、再度訪問し、了承が得れば貸し出しする。
④住所××	××前集積所 資源収集前、曜日外排出を確認。燃やすごみ（70L×5・20L×1）うち、20L×1・70L×2 から同住所××判明、同マンション1F 管理会社××を訪問、事情を説明し、管理会社の方から注意してもらおうようお願いし、ごみは引き取ってもらう。他の排出物も同じ袋だったため××氏だと思われるが特定できるものが無かったため回収にて処理。

<意見事項 8> 直営作業員と車付作業員の役割分担について

「2) 作業員の人件費」で述べたように直営作業員の人件費は車付作業員の人件費に比べて約 2.2 倍の開きがある。

また、直営作業員は車付作業員が担うことができないとされている区民への指導・助言という機能を発揮することが可能であり、「収集班業務日誌【ふれあい指導】」「ふれあい指導実施結果連絡表（表 1）」からは直営作業員が、ごみ適正排出のために指導に励んでいる現状の一端が理解できる。

区民へのごみ適正排出指導は、ごみ収集時に啓発することに効果があり、また適時に啓発を行わないと、不適正排出が拡散するという傾向があるとされる。

このため常にごみ適正排出指導が行われる体制を維持する必要があると考えられ、ごみ適正排出指導が行える直営職員が必要であるという江東区側の説明には合理性があると考えられる。

しかしながら、江東区から提供を受けた「清掃事務所 業務状況表」平成 24 年 10 月の状況を査閲すると、燃やすごみ、燃やさないごみの調査・指導業務の総件数は 21,772 件であったが、そのうち直営作業員のみしか行えない訪問指導の件数は、142 件、全体の 0.65%であった。全体のうち 71.1%、15,477 件の業務はスプレー缶の不適正排出に対する警告シールの貼付であった。むしろ、直接区民に指導した 1 件と、警告シールを貼付した 1 件が不適正排出防止に及ぼす効果には差異があると考えられるものの、単純に件数から見れば、人件費がより低廉な車付作業員でも可能な業務がほとんどであると判断せざるを得ない。

したがって直営作業員は必要であるものの、その総数や、車付作業員との比率が適正であるかどうかについては、検討する必要があるものと考えられる。

また直営作業員以外は直接指導することができないという現行の役割分担についても、「みなし公務員」制度等、民間活力の導入を一層検討する必要があるかと考える。

<意見事項 9> 車付作業員の位置付けについて

江東区が雇上会社と締結している契約書には次の条文がある。

「第 1 条第 2 項（雇上会社）は、（江東区）の指示により荷積荷卸作業員（以下「作業員」という。）を付けた供給車とすることができる。」

すなわち車付作業員は荷積荷卸作業員であるというのが、契約書上の位置づけであるが、荷積荷卸作業員が担う業務とは何かという定義は、明文化されていない。

荷積荷卸作業員が担う業務についての解釈は、江東区と雇上会社との協議によって定まるのではなく、江東区から後述する清掃協議会への照会により定まっている。過去に江東区から清掃協議会に、どのような業務を行うことができるのかの明文規程を求めたところ、そのような明文は存在していないという回答であったとのことである。

現在、車付作業員は、不適正排出されたごみに警告シールを貼付しているが、これも

過去に東京二十三区清掃協議会が「荷積荷卸作業員」の解釈として、警告シールの貼付がその業務に含まれると回答したことが、その業務の根拠となっている。

これとは別に、例えば年末年始には、年末年始のごみ収集カレンダーが集積所に掲げられるが、同業務は車付作業員の業務には含まれていないと解釈されている。同様に、江東区ではごみ出しサポート事業を行っているが、これも車付作業員の業務には含まれない。

これらは、車付作業員ができる業務の範囲を、江東区が主体的に決定できず、また江東区の意向が十分反映されないままに東京二十三区清掃協議会が決定しているという現状に問題が起因しているのではないかと思われる。

車付作業員が担う業務の範囲については、江東区の意向が反映されるような契約形態に変更することができるよう区としてもしっかりと清掃協議会に働きかけをしていくことが必要である。

⑥ 雇上会社

1) 東京二十三区清掃協議会の概要

既に述べたように江東区のごみ収集運搬体制は、直営車と雇上会社から雇い上げた雇上車により構築されているが、雇上会社の選定事務は江東区が行っているのではなく、東京二十三区清掃協議会（以下、この章にて「清掃協議会」という。）が行っている。

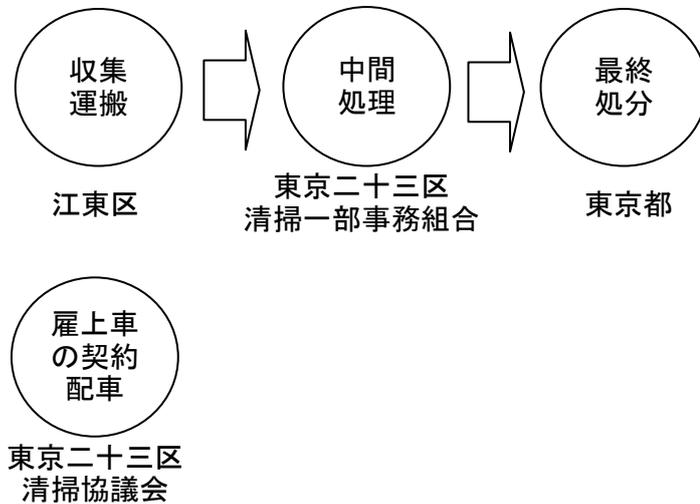
清掃協議会は自らの組織を次のとおり述べている。

「平成 12 年 4 月 1 日から、東京 23 区の清掃事業は各区が実施しています。中間処理については 23 区が設立した、清掃一組で、共同処理を行っています。また、最終処分については、東京都の最終処分場を使用するなど、関係機関で役割を分担しながら運営しています。『東京二十三区清掃協議会』は、事務を共同で管理執行するとともに、連絡・調整を図る機関として、23 区と清掃一組が設置した地方自治法上の組織です。」

「清掃協議会の事業の内容

- ★ ごみの収集及び運搬に係る雇い上げ車両の請負契約の締結に関する事務を各特別区長の名において一括処理しています。(管理執行事務)
- ★ また、雇い上げ車両の各区への配車、清掃車両の架装基準等についての調整など、管理執行事務に関して、各区及び清掃一組間の連絡調整を行っています。(連絡調整事務)」

<図Ⅲ-1> ごみ処理に係る役割分担



ア. 中間処理とは主として清掃工場での焼却処分を指す。

イ. 最終処分とは主として中央防波堤における埋立処分を指す。

2) 清掃協議会の組織等

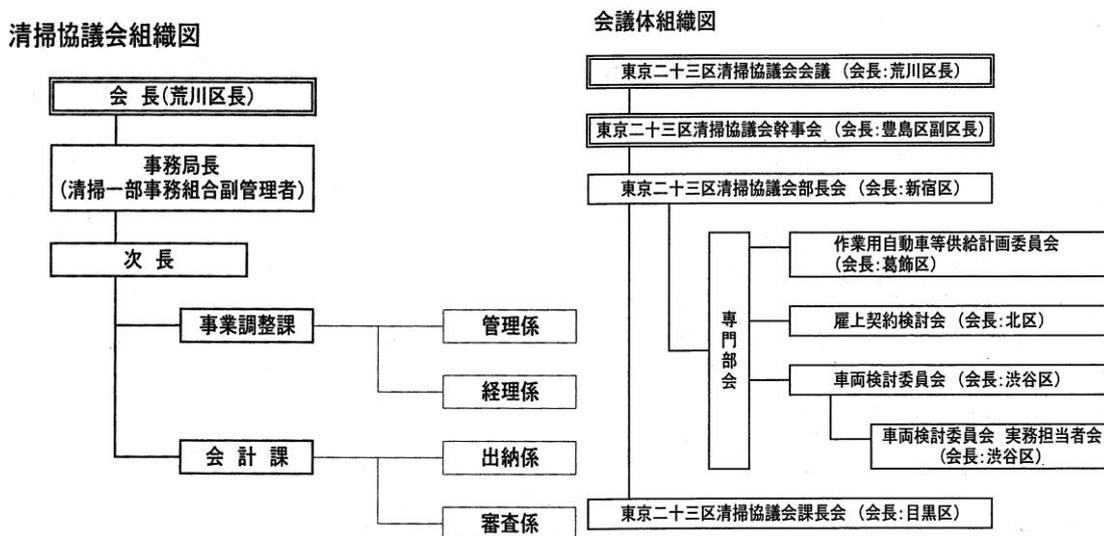
東京 23 区において、ごみ処理に係る上記 4 者のうち、清掃協議会のみが、法人格を有していない。また公式ホームページもないことから、清掃協議会について一般の区民が知りうる機会はほとんどないと言ってよい。

今回の江東区包括外部監査においては、江東区及び清掃協議会の協力を得て、資料の提供を多数受けた。提供を受けた資料を今時の報告書で開示し、区民への情報提供の一環としたい。

清掃協議会の組織や予算の執行状況については次のとおりである。

III. 監査の結果及び意見

<図III-2> 清掃協議会組織図



平成23年度予算の執行状況

1 歳入

款	項	予算額 (円)	収入額 (円)	収入率
1	負担金	2,300,000	2,300,000	100.0%
	1 負担金	2,300,000	2,300,000	100.0%
2	諸収入	1,000	312	31.2%
	1 預金利子	1,000	312	31.2%
3	繰越金	1,588,000	1,497,659	94.3%
	1 繰越金	1,588,000	1,497,659	94.3%
歳入合計		3,889,000	3,797,971	97.7%

2 歳出

款	項	予算額 (円)	執行額 (円)	執行率
1	総務費	2,388,000	2,467,587	103.3%
	1 総務管理費	2,107,000	2,219,898	105.4%
	2 管理執行費	180,000	155,295	86.3%
	3 連絡調整費	101,000	92,394	91.5%
2	予備費	1,501,000	0*	0.0%
歳出合計		3,889,000	2,467,587	63.5%

*予備費のうち450,000円を総務費(総務管理費)へ充当
 仙台市への支援隊派遣旅費等として充当(派遣期間4月13日～5月7日、派遣職員6名分)

(出典:「東京二十三区清掃協議会 平成23年度 事業報告書」)

- ※ 清掃協議会の職員は、清掃一組の職員が兼任しており、兼任職員の人件費は清掃一組が負担している。
- ※ 組織図上の各会長職は平成23年度当時の担当区であり、当該担当は適時変更されるため固定的なものではない。

3) 清掃協議会設置の経緯について

清掃協議会が設置された経緯について、江東区から提供を受けた資料は次のように述べている。

「清掃協議会設置の経緯について（案）

各特別区（東京 23 区）は、「地方自治法等の一部を改正する法律（平成 10 年法律第 54 号）」の施行（平成 12 年 4 月 1 日施行）に伴い、一般廃棄物の収集、運搬及び処分に関する事務のすべてに責任を負い、主体的に清掃事業を運営することとなりました。

特別区が実施する清掃事業は、

ア. 特別区が自らの責任で独自に行うもの

イ. 各特別区間で連絡調整を図った上で、各特別区が行うもの

ウ. 特別区全体で共同で行うもの

の 3 類型により運営することとなりました。

上記のうち、ア 及び イ については、各特別区の自主性、自律性を尊重しながら特別区の統一性を確保するために各特別区間の調整を図り、また効率性の観点から事務を共同して管理執行する必要があることから、自治法第 252 条の 2 による清掃協議会を設置することとしました。

清掃協議会の担当する事務は、清掃事業に関して管理し及び執行する事務と、清掃事業の管理及び執行に関して連絡調整を図る事務を併せて行います。」

4) 雇上会社の選定手続について

ア. 概要

雇上会社の選定手続は、別添の（資料 5）「清掃事業の特別区移管にあたっての関係事業者（雇上会社）に関わる覚書（平成 12 年 3 月 1 日）」が次のとおり定めている。なお同覚書は清掃事業の東京都から特別区への移管にあたり東京都知事と特別区長会会長（特別区間の連携を図り、特別区政の円滑な運営と特別区の自治の進展に資するため、昭和 22 年 5 月 1 日に設立された特別区 23 区長が組織する任意団体の会長）との間に締結された文書である。

関係事業者への対応

(1) 内容

ア 業者選定

清掃車両の雇上げについては、各特別区及び東京二十三区清掃一部事務組合（以下、「清掃一組」という。）の作業計画及び雇上車両計画に基づき、地方自治法第 252 条の 2 に基づく東京二十三区清掃協議会（以下、「清掃協議会」という。）において「過去の実績等を踏まえて」業者を選定する。臨時のごみ・し尿処理対策、夏期及び年末年始対策に必要な車両についても、清掃協議会において過去の実績等を踏まえて業者を選定する。

イ 契約

雇上車両に関する契約は各特別区長及び清掃一組管理者を代理して清掃協議会で行い、集中処理する。契約後の履行確認・料金の支払い等は各特別区及び清掃一組において行う。なお、運賃については、各事業者が貨物自動車運送事業法に基づいて、関東運輸局長に届出た料金による。

「過去の実績等」については、別添の（資料 2）東京都、社団法人東京環境保全協会※1 及び東京都環境衛生事業協同組合※2 との間に締結された「確認書（平成 6 年 12 月 15 日）」が、次のとおり定義している。なお同確認書の内容は、別添の（資料 3）にあるとおり、当時の特別区制度改革推進本部清掃委員会委員長も了知している。

第 2 対応策の「関係事業者への対応（1）ーア 業者選定」について

- 1 「過去の実績等」とは、雇上業者がこれまで都と雇上契約を締結し、都の清掃事業に果してきた役割や実績などを意味する。
- 2 現在、雇上車両の需給関係からみて、事実として新規参入はない。状況の変化がなければ区移管後も同様である。

※1 社団法人東京環境保全協会とは、平成 24 年 11 月 30 日現在、雇上会社 51 社が全て加盟する協会であり、清掃協議会が雇上会社との契約についての協議先として認めている団体である。

※2 東京都環境衛生事業協同組合は、社団法人東京環境保全協会の会員を構成員として、同協会と相互協力の関係にある組合である。

以上は雇上会社の選定手続の根拠となる基本文書の一例である。

基本文書からは選定手続の詳細が読みとりにくいが、清掃事業が東京都から特別区に移管された平成 12 年度から平成 24 年度の現在に至るまでの選定手続の結果は監査人が判断するところ、次のとおりであった。

- ①清掃協議会が雇上契約を締結する会社は社団法人東京環境保全協会の会員である。清掃協議会は各特別区長（江東区を含む）の名前で雇上会社と契約する。
- ②契約形態は、一部競争入札の要素を取り入れた随意契約である。

結果的に見れば、社団法人東京環境保全協会の会員でなければ雇上会社として選定されることはなかった。

社団法人東京環境保全協会の会員のみが雇上会社となることができる理由については、清掃協議会の資料を査閲したところ、「雇上業者の選定にあたっては、これまでの

歴史的沿革を十分尊重し、現行方式を継承するものとする。」(別添資料1)という理由しか見当たらない。

5) 「これまでの歴史的沿革」について

「これまでの歴史的沿革」を十分尊重するとは具体的にどのようなことを指すのかを述べる資料として、別添の(資料4)「関係事業者に関わる清掃事業年表」を入手した。

さらに、監査人が独自に入手した資料のうちに、歴史的沿革の一端が伺えるものがあった。社団法人東京環境保全協会の関係者が語る資料が東京都立図書館に保存されていたため、同資料から引用した。

当時の社団法人東京環境保全協会会長が、民間清掃事業史について述べた一節がある。(「清掃事業 300 年：江戸から東京へ」東京ライフ社 昭和 52 年)。東京における民間清掃事業者の経緯を述べている。

「関東大震災は都市の復興に画期的な機運を醸成した。東京市は、保健局を設置、清掃課をおいたが、し尿処理には下水工事を急速に進め、(中略) 当面するし尿の処分は逆に緩慢となる有様であった。(中略) 当時政府である民政党、浜口内閣の緊縮政策はうまくゆかず、ことに井上蔵相によって行われた金解禁、財閥のドル買い、ロンドン軍縮条約をめぐる政府と海軍の対立、統帥権干犯問題、満洲事変など世情騒然たる有様で、浜口首相の狙撃事件など右翼テロ事件ほかが続出し、財政緊縮政策による不景気風は一層の拍車をかけ、失業者が増大した。

このため、し尿清掃が自由営業であることと、処分地のない問題に乗じて雪崩れを打つように続出した第三人の清掃業者或いは所謂親分衆の参入によって不当競争から必然的に不良清掃行為がひん発した。(中略)

実にこの無秩序、無方針なし尿の不良処分の続発は大正初期にも増して市民の保健衛生上に憂うべき事態を招来した。

この事態を深く憂い、江戸以来正規の伝統を持つ業者の良心は徒らにこれを傍観し、悪事態の放置は許されないとする者も少なくなかった。

私も、何とか、この恐るべき混乱と無秩序を是正し、清掃事業の正常化を計り業権を守りつつ円滑な運営を願うための唯一の方策は「許可営業」の確立以外にないと考え、(中略) 根気よく運動を続けて漸く八年六月一日、目的を達することができた。」

自由営業が結果として不良清掃行為の頻発を招いたことが記されている。

また社団法人東京環境保全協会の協会史である「五十年の歩み」(昭和 57 年)も東京都立図書館に保存されていた。同資料は次のように述べている。

「営業補償運動 徳川幕府時代から長い間、各個自由に従事していた東京の汚物取扱業者も、制度の変革や都市の整備に伴って、作業の特殊性と保健衛生の重要性を考慮して過当競争を防ぐとともに、清掃事業の健全なる発展を求め、許可営業として確立されるまでには、多くの困難とたゆみない努力が積み重ねられた。

そして、許可制度確立の運動が当局の認めるところとなり、塵芥は昭和 3 年、屎尿は昭和 8 年 6 月にそれぞれ警視庁から許可営業として認可された。当時は収集から運搬まで一貫作業であったことは無論である。

一方、昭和 5 年 5 月汚物掃除法の改正により、汚物を掃除し清潔を保持することは市の義務となった。(中略)

ところが、旧市域の市営義務化に当たり江戸時代から刻苦継承してきた業者の営業権については、全然顧みられない計画であったため、東京清掃同業組合聯合会は再三の対市交渉並びに関係方面との折衝ののち、

「汚物掃除法により都市のし尿は市営にて処理すべきものなりと定めた国家に対し、業者に何等補償の規定なきは、業者の既得権無視甚しく営業補償を請願する」ことを決定した。この請願に対しては、(中略) 再度における審議の結果、(中略) (衆議院が) 採択するところとなった。

東京市にこの報が伝わるや、理事者側も業者の主張を認め、「東京市に対し重大なる欠点がない限り、作業は永久に請負わせる」旨の文書を交付、業者の営業権が確立され、請願運動は目的を果たした。

しかし、市営とは云え、市には何等の器具器材もないので、業者は、契約により汲取りから運搬まで一貫した作業を続けることができた。

このように、国会が清掃業者に対し、営業補償の妥当性を認め、東京市もまた業者の強い要望を採り入れて、営業権の永久保証をしたことは、今日の業界の活動の指針ともなり、特別措置法成立の基礎ともなった。」

以上のように国会（帝国議会）の請願採択を受けて、東京市が清掃業者に対して、営業権の永久保証をしたことが記されている。

同営業補償については、「五十年の歩み」の序文のなかで、当時の社団法人東京環境保全協会会長が次のように述べている。

「制度の変遷に伴って起きた業界の不安定要素と、先輩が業界安定のために努力された数々の業績は、忘れることのできないことであり、永遠に記録に留めおかなければならないと思うのであります。

化学肥料指向から起こる汲取り業の苦難、吸収業の市営化、戦争中の企業合同、労

力と資材の不足等々その苦難の途は枚挙にいとまがありませんが、業界の先輩は、企業防衛のために努力しました。特に昭和9年の営業補償のために行った国会への請願運動、これを採択決定させた先輩の政治力は、まさに、わが業界史上特筆すべきものと思うのであります。」

雇上会社側は、昭和9年の営業補償について「わが業界史上特筆すべきもの」として評価しており、別添の（資料4）「関係事業者に関わる清掃事業年表」にて最も広い紙面を確保して記載されている。ちなみに営業補償に係る文書は戦災にて焼失したと記されている。

なお清掃協議会側に昭和9年の営業補償の法的効力の継続性について質問したところ、「『雇上会社に関わる覚書関係資料集』のとおり、現在は、清掃事業の区移管に伴い交わされた覚書に基づいて雇上会社と契約をしている。」との回答であった。

6) 広報体制の確立について

関係者にヒアリングしたところ、清掃協議会が明確な会議体としての形態を有していない理由の一つは、清掃協議会が特別区そのものとしての性格を有するように制度設計されているとのことであった。清掃一組のように、別の法人格を持った組織が契約主体になる場合、特別区としての主張を清掃協議会の業務執行に反映させることが困難になることが予想される。そこで、法人格を持つことができない清掃協議会という組織にあえて事務執行を行わせることで、特別区が直接業務執行をすることができると整理を行った。このため、清掃協議会が行う事業については清掃協議会が説明するのではなく、各特別区が説明するべきであるとされたので、ホームページ等を持ち合わせていないとのことである。

更に、清掃移管の当初の予定では、清掃協議会と一体的に運営されている清掃一部事務組合が担う可燃ごみの共同処理は平成17年度末を目処に廃止することとされていた。共同処理はあくまでも自区内処理の実現に至るまでの経過的対応と整理されていたのである。

しかし、当初の方針が大幅に転換され、清掃一部事務組合や清掃協議会も当分の間存続されることとされている。加えて平成25年度以降は、一旦各特別区に移管された一般廃棄物処理業の許可等の業務が再び清掃協議会に移管される予定とのことである。

清掃協議会が今後とも継続し、のみならず業務が充実していくのならば、特別区と清掃協議会の役割分担の整理という課題は残っているものの、清掃協議会は事業継続を受けて、広報体制の確立など、組織の充実を図るべきではなかろうか。

特別区と清掃協議会の間で、どちらが清掃協議会の業務の説明責任を果たすのかと言った議論も必要かと思われるが、清掃協議会は事実として特別区とは別の法人格を有している清掃一組の事務局と一体となっている現状を鑑みれば、清掃協議会自らが、

特別区の住民に対して直接説明をすることが、早期に説明責任を果たすことに繋がるのではないかと考える。

<意見事項 10> 清掃協議会の情報公開

江東区が清掃事業を行う際には、江東区、清掃一組、東京都及び清掃協議会の4者が関与しているが、唯一法人格を持つことができない清掃協議会は、ホームページ等を持ち合わせていない。清掃協議会は、自らのホームページを構築するなどの情報公開の体制を整えるべきかと考えるので、区としても清掃協議会に対して情報公開体制の構築を推進できるよう積極的に関わっていくことが望まれる。

7) 歴史的経緯等の説明について

これまで検討したように特定の協会の会員のみで雇上会社としての業務が委託されてきた。歴史的経緯を振り返れば、一定程度その理由については理解できるところがあるものの、清掃協議会自らが、歴史的経緯とはどのようなことなのかという点も含めて、特定の協会の会員のみを随意契約により雇上会社としている理由を説明する必要があるかと考える。

公的業務の発注は、公平性・公正性という観点から、一般競争入札が原則である。随意契約は、あくまでも原則の例外である。ならば例外としている理由としては、具体的な理由を説明するべきではないかと考える。

今日の東京 23 区の清掃事業は、俯瞰して観察すれば滞りなく行われていると思われる。しかし今後とも滞りなく清掃事業を継続していくためには、一層の説明責任の徹底こそが、清掃事業の充実に資することだと思われる。

また今後とも特定の協会の会員のみが雇上契約を締結できる仕組みを継続していくならば、当該協会の会員資格の取得・喪失条件の明確化、財務情報の公開など、少なくとも公益社団法人に求められる要件に等しいガバナンスの整備を求めていく必要があると考える。

8) 清掃協議会への照会について

監査人は、江東区長に代わり雇上会社と契約を締結している清掃協議会が適正に業務を遂行しているのかどうかについて、江東区を通じ、清掃協議会側に照会を行った。照会に対して、清掃協議会から提供された資料を閲覧した後に、江東区を通じて質問を行った。その結果を以下に記す。

8)-1 清掃協議会の会議について

ア. 手続の概要について

監査人は、清掃協議会の会議が合理的に運営されていることを確認するため、確認

できる資料について照会を行った。

東京二十三区清掃協議会規約、東京二十三区清掃協議会会議規程などの会議根拠規程は、整備されている。また各種会議には概要、議事録等が作成されていた。何点か確認を要する点があったため、質問を行ったが、その内容と回答は次のとおりである。

Q. 清掃協議会会議、幹事会、部長会、課長会、専門部会などの各種会議については、全て概要若しくは議事録等記録を残しているか。

A. 協議会会議、幹事会はいずれも作成していない。部長会、課長会は概要、専門部会は議事録を作成している。

Q. 部長会、課長会には概要があり、作業部会には議事録があるが、その差はなにか。

A. 部長会は専門部会の検討結果を承認する会議体で、課長会は部長会の了承事項を報告受け、周知することが主な役割である。そのため、作業部会は具体的な検討内容の議事録を、部長会、課長会は概要としている。

Q. 各種会議が各会議規定に基づいて開催されていることが確認できる資料（例：定足数の充足等）は残しているか。

A. 各種会議に定足数の規定はないが、事前に出欠の確認を行い、会議の運営は各種会議の規定に基づいて運営している。

Q. 部長会、課長会の会議時間が短い（おおむね 10 分以下）のはなぜか。

A. 清掃協議会の事務は雇上契約と付随する連絡調整事務であることから、協議、報告する案件そのものが少ないためである。

イ. 監査の結果

提供を受けた資料の閲覧と質問からは、特に問題となる項目は検出されなかった。

8)-2 清掃協議会の業務執行に対する牽制機能について

ア. 清掃協議会への照会について

清掃協議会は、先に述べた清掃事業に関与する江東区、清掃一組、東京都、清掃協議会の4者の中で、唯一執行機関への監督機能を有する議会を有していない。またホームページを有していないため、区民からの監視を受ける機会も僅少であると考えられることから、清掃協議会の業務執行に対する牽制機能についても照会を行った。

その手法は先に述べたように、資料の閲覧と質問によって行った。その結果は以下のとおりである。

Q. 「逐条地方自治法」には協議会のモデル規約がある。予算・決算・監視に関するモデル規約にある予算・決算・監視に関する条文が協議会規約に入っていない。その理由はなにか。

- A. 第 20 条 3 項（歳入歳出予算の調整） → 協議会規約第 14 条、14 条の 2
 第 24 条 2 項（決算等） → 協議会規約第 17 条
 第 29 条（監視権） → 協議会規約第 20 条の 2

Q. 協議会規約第 20 条には、監査委員は、協議会の出納を検査することができるかとされているが、事務の執行について検査することはできるか。また、これまでに監査委員が協議会の出納を検査した実績はあるか。

- A. 毎年、清掃一組の監査委員が、歳入歳出決算書、協議会事業報告及び関係証書類について審査を実施している。

イ. 清掃協議会の規約について

「逐条地方自治法」（「新版逐条解説地方自治法＜第 6 次改訂版＞」 松本英昭著 学陽書房）とは、歴代自治相事務次官が著者を務める、地方自治法の「解釈」「運用」の定本（出版元）とされている。同書には協議会の規約例が記載されており、清掃協議会の規約と比較すると次のとおりとなる。

協議会の規約例	清掃協議会の規約
<p>（歳入歳出予算の調製等）</p> <p>第二十条 協議会の会長は、毎会計年度歳入歳出予算を調製し、年度開始前に協議会の会議を経なければならない。</p> <p>3 第一項の規定により歳入歳出予算が協議会の会議を経たときは、会長は、当該歳入歳出予算の写しを速かに各関係市（町村）に送付しなければならない。この場合においては、会長は、当該歳入歳出予算の実施計画、当該年度の事業計画その他財政計画の参考となるべき事項に関する書類をこれに添えなければならない。</p>	<p>（歳入歳出予算）</p> <p>第十四条</p> <p>2 会長は、毎会計年度歳入歳出予算を調製し、協議会の会議の決定を経なければならない。</p>
<p>（決算等）</p> <p>第二十四条 会長は、毎会計年度終了後二月以内に協議会の決算を作成し、協議会の会議の認定を経なければならない。</p>	<p>（決算等）</p> <p>第十七条 会長は、毎会計年度終了後二月以内に協議会の決算を作成し、協議会の会議の承認を経なければならない。</p>

Ⅲ. 監査の結果及び意見

<p>2 前項の規定により決算が協議会の会議の認定を経たときは、会長は、当該決算の<u>写しをすみやかに各関係市（町村）長に送付</u>しなければならない。この場合においては、会長は、<u>証書類の写し</u>、当該年度の<u>事業報告書</u>その他必要な書類をこれに添えなければならない。</p>	
<p>(事務処理の状況の報告等) 第二十八条 2 各関係市（町村）長（何々委員会）（何々委員）が協議して定める市（町村）の監査委員は、毎月例日を定め、協議会の出納を検査することができる。この場合においては、監査委員は、監査の結果に関する報告を他の市（町村）長に提出しなければならない。</p>	<p>(事務処理の状況の報告等) 第二十条 2 関係団体の長が協議して定める関係団体の監査委員は、協議会の出納を検査することができる。この場合において、監査委員は、監査の結果に関する報告を他の関係団体の長に提出しなければならない。</p>
<p>(各関係市（町村）長（何々委員会）（何々委員）の監視権) 第二十九条 <u>各関係市（町村）長（何々委員会）（何々委員）</u>は、必要があると認めるときは、協議会の<u>管理し及び執行した事務</u>について<u>報告</u>をさせ又は実施について<u>事務を視察</u>し若しくは<u>出納を</u>検閲することができる。</p>	

<意見事項 11> 清掃協議会の規約整備について

規約例には記載されている、予算の実施計画・事業計画の写しの送付、決算の証憑書類・事業報告書の写しの送付、各関係市長の監視権が、協議会の規約には見あたらない。したがって、上記規約例と比較すると、清掃協議会の規約は、予算・決算・監査についての規律は、規約例と比べて弱いと判断せざるを得ない。

予算・決算・監査についての規律が弱いということは、機動的な運営が可能になるものの、適正な運営の担保という観点に立てば問題がある。清掃協議会と一体的に運営されている清掃一部事務組合が今後とも継続してごみの共同処理を行う方針となり、また清掃協議会自体の業務が拡大していくなれば、会議体の適正な運営の担保のために予算・決算・監査についての機能充実が求められると考えるので、区としても清掃協議会に対し上記規約の整備の必要性を訴え、積極的に推進していくことが望まれる。

8)-3 雇上会社の選定等手続について

ア. 手続の概要について

監査人は、雇上会社の選定等手続について照会を行った。雇上会社の選定等手続は、次の専門部会が行っている。

◆作業用自動車等供給計画委員会

会長は、清掃協議会部長会から、委員は、清掃協議会課長会から各ブロック及び東京二十三区清掃一部事務組合1名をもって構成。雇上会社ごとの車種別の供給車両台数に係る計画の作成・変更を行う。また、雇上契約の業者選定にあたり、雇上会社の適格性について協議するとともに、法令違反等があった場合には、当該事業者に対する処分を決定する。

◆雇上契約検討会

会長は、清掃協議会部長会から、委員は、清掃協議会課長会から各ブロック1名をもって構成。雇上契約（廃棄物運搬請負契約）に関する事項を協議し、契約方法及び車種ごとの契約目途額、付加金額等について決定する。

◆車両検討委員会

会長及び委員は、清掃協議会課長会から各ブロック及び東京二十三区清掃一部事務組合1名並びに各ブロックの車庫を所管する管理職1名をもって構成。

作業用自動車について、車両架装基準、雇上車両の架装に対する指導、低公害車の導入調整、その他必要事項を協議する。

監査人は、清掃協議会から提供された資料を閲覧し、「清掃協議会は、各雇上会社を自由に選定しているのか。」と質問を行ったところ、以下の回答を得た。

(回答要旨)

雇上会社の選定には特別な制約はなく、清掃協議会の裁量で選定している。選定にあたっては、作業用自動車等供給計画委員会において決定した会社別・車種別の供給台数に基づき、下記の配車計画策定の考え方に沿って配車先の割り付けを行っているとのこと。

(配車計画策定の考え方)

- ①各清掃事務所への影響を少なくするため、前年度配車計画を基本とする。
- ②予備車を含め、少数稼働車種の新規購入を最小限に抑えるため、少数稼働車種は、既に保有している雇上会社を基本に割り付ける。

- ③燃料費等の経費抑制、事故防止、環境配慮等の観点から、雇上会社の車庫からの近距離配車を考慮する。
- ④区側の支払い事務等が煩雑にならないようにするため、1台だけの配車をなるべく少なくする。
- ⑤雇上会社のスト等、不測の事態に備えるため、各清掃事務所への配車が1社に集中しないようにする。
- ⑥所在区との関係に配慮するため、雇上会社の本社所在区への配車を考慮する。

当該配車計画の策定の考え方については、基本的に効率よく業務遂行できるよう配慮されていると思われるので、特に問題はないと思われるが、「雇上会社の選定には特別な制約がない」という清掃協議会の主張を検証するために、さらに各雇上会社の年度別市場シェアの推移を分析した。

平成12年度を基準点とした平成12年度から平成24年度までの会社別契約台数シェアの推移を分析した結果、A社が平成12年度のシェア0.3%から平成24年度のシェア4.7%と、186.7倍の増加、B社が平成12年度のシェア0.9%から平成24年度は0.0%へと皆減した点を除けば、平成12年度から平成24年度にかけて全て0.4倍から1.6倍のレンジでシェアが変化している。なお、平成12年度から平成24年度にかけてどれだけシェアが変化したのかの分布についても、平成12年度を基準点として市場シェアの変化が80%から120%であった雇上会社は全体の71.15%である。即ち、12年間での市場シェアは顕著に変化していないと判断できる。

イ. 選定手続の改善について

清掃協議会は「雇上会社の選定には特別に制約はなく、清掃協議会の裁量で選定している。」と回答している。一方、選定結果が反映される各雇上会社の市場シェアの推移を注視すると、業界全体では平成12年度から平成24年度の12年間のシェアの変化が±20%であった雇上会社は全体の71.15%である。

したがって、「清掃協議会は特別な制約を受けず、雇上会社を選定していると考えられるものの、各雇上会社の市場シェアには顕著な変化が見られなかったことから、基本的には前年度実績を受けた選定を行ってきた」と言えるのではないかと。

前年度実績を受けた選定を行ってきたとすると、各雇上会社の業務実績の良否が翌年度以降どのように反映されているのかという点に疑問点が残る。

清掃協議会から提供を受けた資料の中には、雇上会社が法令等違反（清掃車の交通事故等の道路交通法違反、信用失墜行為等）を行った場合に、雇上会社へ課せられるペナルティについての詳細な定めや、実際に処分が協議される委員会報告や議事録が含まれており、これら資料から雇上会社が不適切な行為を行った場合について適当な処分が実施されている点については、確認できたが、雇上会社の良好な業

務執行が翌年度以降の契約にどのように反映されるのかという点については、提供を受けた資料からは確認できなかった。

上記から、今後の雇上会社との契約の中で、雇上会社の業務執行の良否が翌年度以降の契約に反映されるような仕組みづくりに区としても積極的に協議会に働きかけ、取り組んで行くことが望まれる。

8)-4 雇上会社の運賃等について

ア. 清掃協議会からの提供資料について

監査人は雇上会社の運賃等について検証するため、江東区に対して資料の提供を求め、清掃協議会から頂いた資料から、雇上運賃積算方法について要約した。これらの資料は、平成 20 年度の雇上契約検討会資料として作成されたものであり、今後の雇上運賃の算定について重要な資料であると思われる。

イ. 雇上運賃積算手法について

(1) 貨物自動車運送事業法の運賃決定方式（平成 15 年法改正前）

雇上会社 51 社は、貨物自動車運送事業法に基づき、運輸省（現国土交通省）から、「一般貨物自動車運送事業」の許可を受け、所謂、青ナンバーにより営業している。貨物自動車運送事業法が平成 15 年 4 月 1 日に改正されるまでは、雇上各社が事前に運輸省関東運輸局に届出た確定運賃制をとっていた。

この事前届出運賃を関東運輸局に届け出る際には、運輸省が定めた原価計算要領に基づき作成された「原価計算書」の添付が義務付けられていた。

(2) 総括原価方式とは

この事前届出による確定運賃に添付する「原価計算書」は、総括原価方式に基づくものとされている。

公共料金等を決定する際の基本的な考え方は、製造業の場合の一般的な原価計算から算定された原価に、適正な利潤（事業報酬）を加えたものとされており、この「効率的な事業に要する費用＋適正な事業報酬」を、料金決定の根拠とすることを総括原価方式と言っている。

公共料金等の決定の際に総括原価方式を算定基準として用いる理由は、公共料金の性格から、企業経営の結果として生み出される（経常）利益も、適正な利潤の範囲内として制約を受けるということであり、さらに、経営費用を受益者負担による収入で賄い、外部からの補助を受けずに経営しなければならないという両面からの要請に基づくものである。

また、事業に要する費用（コスト）の前提条件として、「効率的」と規定されるのは、総括原価方式のもとでは、「コスト＋適正利潤」が、料金（＝受益者負担）となるものであるから、放漫経営による原価を算定することを排除する必要があるためである。

(3) 平成 15 年の法改正以降

平成 15 年 4 月 1 日以降、雇上運賃の決定は、貨物自動車運送事業法改正をうけ、それまでの、雇上各社が事前に運輸省関東運輸局に届出た確定運賃制から、事後報告制となり、関東運輸局による事前審査も廃止された。これに伴い、問題のある運賃料

金については、届出時の変更命令が廃止され、事後報告後に事業改善命令が行われることとなった。

一方、雇上運賃は、清掃事業の区移管前の平成 10 年 10 月 1 日の運賃改定後、平成 12 年度の区移管を挟み、平成 14 年度雇上契約運賃まで運賃改定は行われなかった。そのため、平成 15 年 4 月 1 日の貨物自動車運送事業法改正により、平成 14 年度に、翌年度（平成 15 年度）の雇上契約運賃を、初めて特別区側（清掃協議会の管理執行事務として）がイニシアティブをとって決定していく必要が生じた。

清掃協議会旧管理課経理係では、平成 15 年度雇上契約に係る運賃算定の根拠として、法改正前の原価計算要領に基づき、運賃・料金変更の際に必要な「原価計算書及び増収率算定表」による平成 15 年度の所要増収率を、主要雇上会社に対してサンプル調査を実施した。

清掃協議会では、この調査に基づき、平成 15 年度雇上契約に向けて、雇上会社 52 社全社から見積を徴取のうえ、個別に減価交渉を行い、前年度契約額と比較して平成 15 年度雇上運賃は、全車種加重平均マイナス 2.75 となった。

(4) 平成 16 年度以降の雇上運賃算定手法

平成 16 年度以降の雇上契約に係る契約目途額の算定にあたっては、平成 15 年度の契約確定金額で各車種の原価計算書の勘定科目を再算定したものを基準に、各々の勘定科目に適した算定指標の数値を乗じる等の補正を行い、契約目途額を算定している。（消費者物価指数が算定指標に含まれる。既に検討した江東区の雇上車コスト年度推移が消費者物価指数年度推移と同一である理由はこの点にある。監査人記す。）

清掃協議会では、雇上契約検討会において、各車種別の契約目途額が了承された後、契約目途額の範囲内で予定価格を設定し、最低価格同調方式により随意契約の中に競争原理を導入し、契約額を決定している。

(5) 平成 16 年度以降の雇上運賃算定手法の課題

貨物自動車運送事業法改正前の総括原価計算方式における、運賃決定は、公共料金決定の手法と同様、前提条件として、「効率的な経営の下におけるコスト」であることが必要である。放漫経営による原価をそのまま算定することは、結果として荷主（＝特別区側）が損害を被ることになる。

しかし、平成 16 年度以降の雇上運賃契約目途額の算定にあたっては、雇上会社各社の経営環境及び経営状況の把握が困難であることから、平成 15 年度契約額を基本に、原価計算書の各勘定科目に、算定指標の数値を乗じる等の補正算定を行い、翌年度の契約目途額を算定している。

この結果、雇上各社が「効率的」な経営努力によりコスト削減に努めた成果があった場合でも、これを適正に原価と算定することができなかった。

ウ. 総括原価方式における適正利潤について

総括原価方式における適正利潤がどのように定められているのかについて、資料の提供を求めたところ、「原価計算要領について」（平成 6 年 2 月 15 日 自貨第 12 号 自動車交通局貨物課長から各地方運輸局自動車第二部長、沖縄総合事務局運輸部長あて通達）が提供された。同資料によると、適正利潤とは次のとおりである。

【適正利潤の計算】

$$\begin{aligned} & \text{翌（翌々）年度ベースとなる資産} \times \text{自己資本比率} \times 0.1 \div (1 - \text{法人税等税率}) \\ & \text{ベースとなる資産} = \text{事業用固定資産} + \text{運転資本（営業費} \times 4\% \text{）} \end{aligned}$$

総括原価は翌 2 年間で想定して算定するため、翌（翌々）年度ベースの資産という表現となっていると思われる。

なお総括原価方式における原価には、現業部門の従業員に係る給料などの他に、役員報酬も含まれる。

ベースとなる資産の意味を簡便に表現すると、事業を行うために必要な土地・建物・車両運搬具の価額に、およそ半月分の営業費に相当する運転資金を含めた額ということかと推測される。仮に雇上会社が、全額出資金により設立され、運転資本以外の余剰資産が留保されていない状態だと仮定すると、当期純利益（税引後）は純資産の 10% であるのが適正であると定義しているに等しい。これは自己資本当期純利益率（ROE）に近似するものと言えるが、東京証券取引所の決算短信集計結果（平成 23 年度（平成 23 年 4 月期～24 年 3 月期））によると、上場企業の全産業平均 ROE は 2.79%、陸運業 5.40% であった。

また総括原価は、適正利益を原価にプラスして算定されるが、既に述べたように原価には役員報酬も含まれる。過大な役員報酬は税法上原価（損金）としては認められないものもあり、認容される役員報酬の範囲についての規程は提供を受けた資料の中にはない。

エ. 雇上単価の過去の改定状況

雇上単価と消費者物価指数の過去の推移については、次のとおりである。雇上単価については昭和 60 年度から平成 19 年度までは清掃協議会から提供を受けた資料からデータを抽出し、平成 19 年度から平成 23 年度までは江東区から提供を受けた資料からデータを抽出している。消費者物価指数は東京都区部の総合である。共に昭和 59 年度の価格を基準点としている。

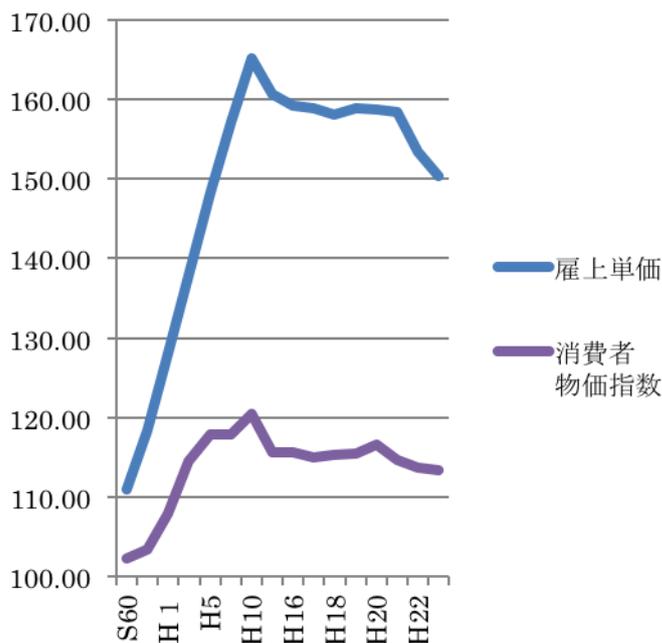
雇上単価と消費者物価指数の推移を追うと、基本的に同様に推移しているが、

Ⅲ. 監査の結果及び意見

昭和 60 年度から平成 10 年度までは雇上単価の上昇率が、消費者物価指数よりも大きく、平成 10 年度以降は同様に推移しているのがグラフから読み取れる。したがって平成 10 年度までは雇上単価の改定幅が、消費者物価指数の推移よりも大であったことがわかる。

<図Ⅲ-3>

	年度	雇上単価	消費者物価指数
認可制	S60	110.93	102.28
	S62	118.24	103.53
	H1	127.97	107.98
半前届出制	H3	137.83	114.60
	H5	148.30	117.90
	H7	157.15	117.90
	H10	165.12	120.52
半後届出制	H15	160.58	115.74
	H16	159.12	115.62
	H17	158.78	115.05
	H18	158.10	115.39
	H19	158.78	115.51
	H20	158.75	116.65
	H21	158.38	114.71
	H22	153.40	113.80
	H23	150.30	113.45



<意見事項 12> 雇上会社の経営状態の把握について

清掃協議会等から提供を受けた資料からは、雇上単価についても清掃協議会が真摯に検討を加えている状況を伺うことができるので、区としても清掃協議会と協議し、雇上会社の経営状態を把握するための施策を実行していくことが望まれる。

雇上会社の経営状態を把握する資料としては、平成 19 年度から財務諸表(貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書)を徴しているのみであり、原価や人件費の内訳も把握可能な営業報告書と比較して、得られる財務的情報は僅少となるので、営業報告書や財務諸表(法人税の確定申告書等の添付を含む)の提出を求め、客観性を担保することも検討されたい。

2. リサイクル

(1) 概要

江東区は、ごみ問題に関して歴史的にも関わりが深く、東京都が清掃事業を所管していた時代から、「自区内処理」「迷惑負担公平」の原則を掲げ、区政の最重要課題の一つとして取り組み、自ら率先してごみの減量・資源化に努めてきた。平成12年4月の清掃事業移管後は、従来から江東区が実施してきたリサイクル事業と清掃事業を一体的に実施することが可能となり、平成14年度にごみの集積所を回収ステーションとして使用することを基本とした分別回収システムを整備した。平成21年3月には、燃やすごみ、燃やさないごみの分別を大きく変更するとともに、新たに発泡スチロール、容器包装プラスチックを資源として回収を始めた。

平成23年度においては、週1回、集積所で「古紙（新聞、雑誌・雑紙、ダンボール）」、「びん・缶・ペットボトル」、「容器包装プラスチック」及び「発泡トレイ・発泡スチロール」の回収を行っている。また、拠点回収として、「ペットボトル（店頭回収）」、「乾電池」、「蛍光管」及び「古着・古布」を回収している。

江東区では、これまでの大量生産・大量消費・大量廃棄の社会経済システムを見直し、循環型社会を形成していくことを重要な課題と捉え、3R（リデュース・リユース・リサイクル）を基本にごみの減量を推進してきた。今後、一層のごみ減量を推進するため、3Rの考え方を一歩進め、リフューズ・リペアを加えた5R（リフューズ・リデュース・リユース・リペア・リサイクル）を基本に、環境負荷の少ない循環型社会の形成を目標としている。江東区長期計画（平成22年度～平成31年度）では、施策として循環型社会の形成を挙げ、施策を実現するための取り組みとして「循環型社会への啓発」「5Rの推進」を掲げ、その実現のための事業を行っている。主な事業は、資源回収事業、リサイクルパーク管理運営事業である。

Ⅲ. 監査の結果及び意見

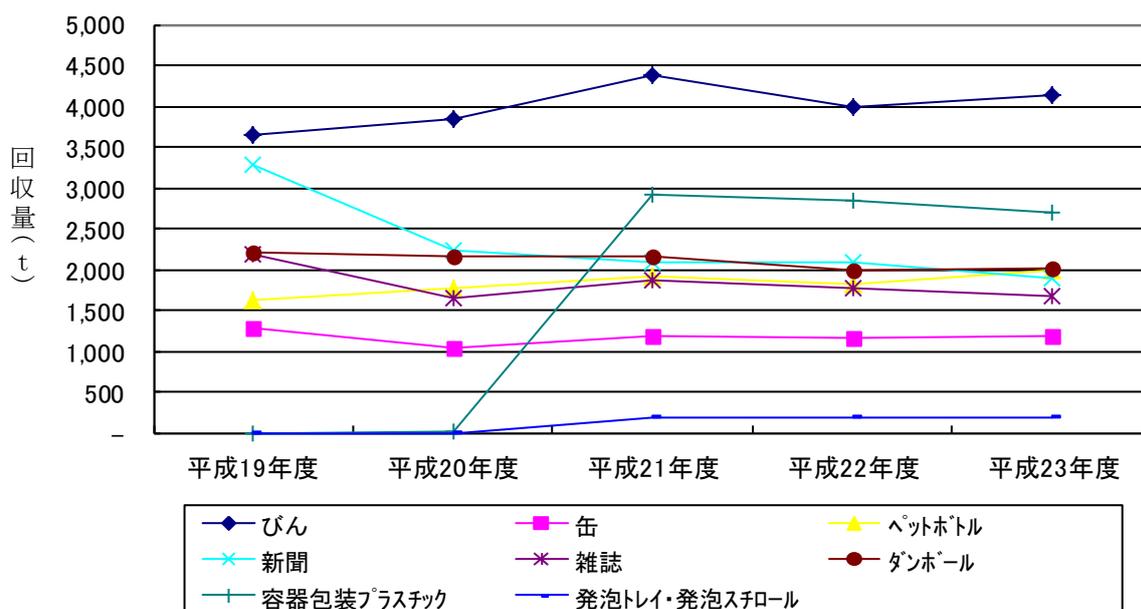
平成19～23年度の資源回収量の推移は、以下のとおりである。

(単位:トン)

		平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
集積所回収	びん	3,666	3,858	4,376	3,991	4,134
	缶	1,295	1,055	1,182	1,176	1,196
	ペットボトル	1,619	1,780	1,921	1,830	1,987
	新聞	3,287	2,245	2,089	2,104	1,907
	雑誌	2,195	1,660	1,871	1,788	1,688
	ダンボール	2,203	2,170	2,176	1,998	2,019
	容器包装プラスチック	-	9	2,928	2,841	2,696
	発泡トレイ・発泡スチロール	-	1	183	190	200
	合計	14,265	12,776	16,727	15,918	15,827
拠点回収	ペットボトル店頭回収	145	135	131	124	118
	乾電池	13	12	15	16	16
	発泡トレイ	0.2	0.5	-	-	-
	蛍光管	0.7	5	12	13	12
	合計	159	153	158	153	146
集団回収		17,054	16,357	15,900	15,845	15,651
資源回収量合計		31,477	29,286	32,785	31,916	31,624

※拠点回収の発泡トレイは、平成19年5月から21年3月までの区施設12カ所での回収分である。

集積所回収量推移



Ⅲ. 監査の結果及び意見

平成19～23年度までの5年間の歳入額及びリサイクル推進費の歳出額は、以下のとおりである。

(単位：千円)

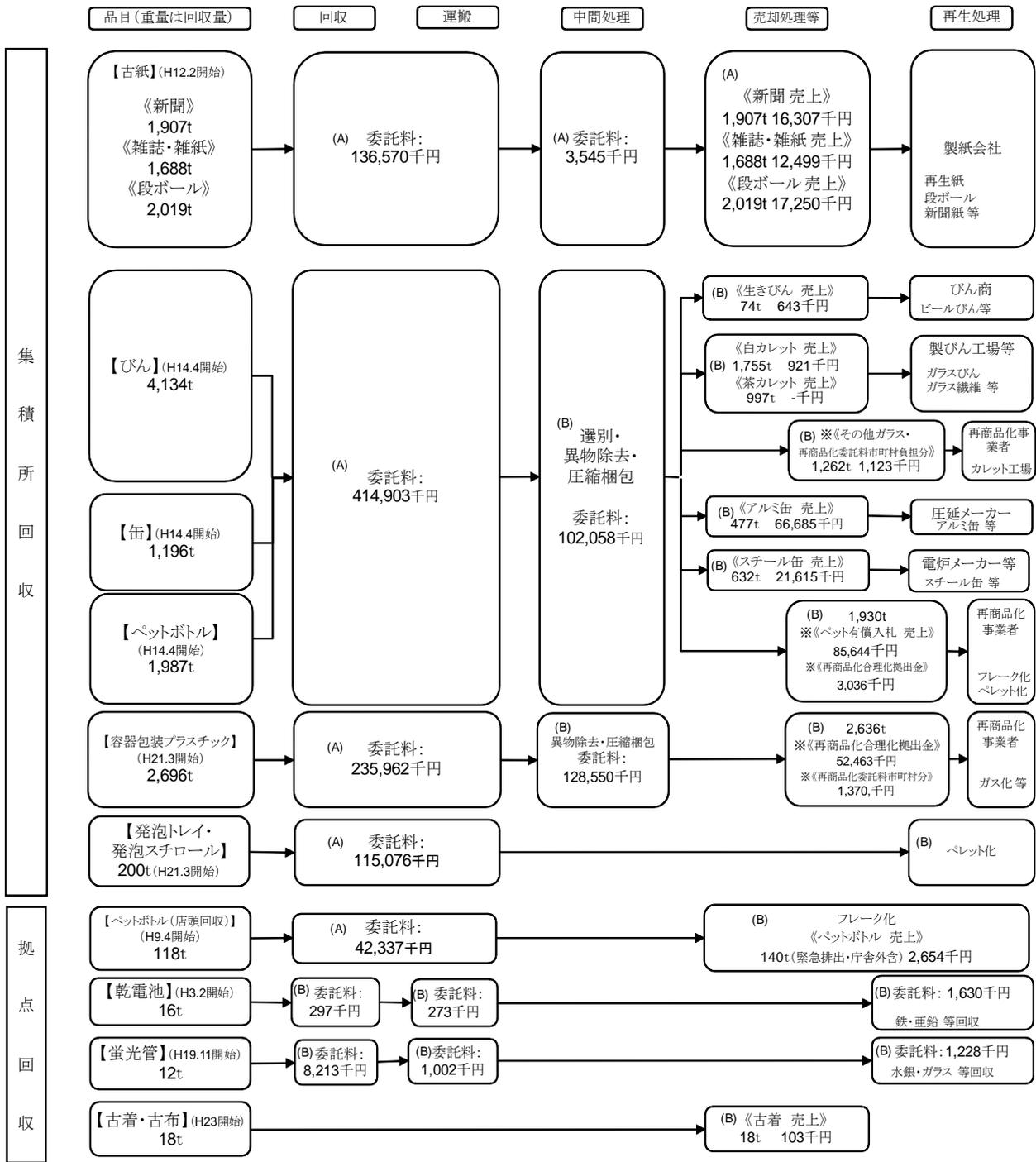
	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
【歳入】					
エコ・リサイクル基金運用収入	3,365	5,632	8,636	8,463	9,132
エコ・リサイクル基金繰入金	6,603	230,875	-	-	43,000
古紙売払収入	63,370	55,013	18,140	42,723	46,057
分別回収資源売払収入	145,940	118,317	67,101	121,512	178,277
再商品化合理化拠出金	-	-	-	41,242	55,500
【歳出】					
<リサイクル推進費>					
資源回収事業	542,849	583,301	1,198,263	1,092,734	1,109,936
委託料	487,398	546,741	1,176,244	1,075,903	1,096,736
その他	55,451	36,560	22,019	16,831	13,200
集団回収団体支援事業	114,071	110,781	106,226	106,784	103,664
報奨金	102,871	99,534	95,449	95,688	103,343
その他	11,200	11,247	10,777	11,096	321
集団回収システム維持事業	107	982	6,285	10	3
集団回収業者育成及び支援補助金	92	978	6,265	-	-
郵便料	14	3	20	10	3
本庁外施設資源回収事業	5,670	5,942	6,109	12,799	12,243
運搬料	-	-	79	4,931	4,862
委託料	5,670	5,942	6,030	7,868	7,381
リサイクルパーク管理運営事業	92,039	92,171	98,761	102,412	109,827
委託料	78,280	84,832	89,526	91,156	92,301
その他	13,759	7,339	9,235	11,256	17,526
エコ・リサイクル基金積立金	220,697	199,667	63,442	178,246	237,967
積立金	220,697	199,667	63,442	178,246	237,967
リサイクルパーク改修事業	5,565	-	-	-	-
委託料	5,565	-	-	-	-
リサイクル推進費合計	980,999	992,846	1,479,089	1,492,988	1,573,642

※ 平成21年3月より、容器包装プラスチック、発泡トレイ・発泡スチロールの集積所回収を開始した。

IV. 別紙

江東区における資源リサイクルの流れは、以下の図のとおりである。

<図III-4>



(A) : 清掃事務所所管

(B) : 清掃リサイクル課所管

※日本容器包装リサイクル協会と事業者が契約して買い取った金額が区に入っているものであり、区と事業者との売却契約ではない。また、合理化拠出金は法律に基づく事業者負担金であり、通常の売却とは異なる。

金額は平成23年度の決算数値。上記以外に、リサイクル課所管の「集団回収」「本庁外施設資源回収」を行っている。「集団回収」の回収品目は紙類15,301t、布類11t、缶331t、びん5tの合計15,650tであり、区は回収実施団体に報奨金を103,664千円支出。「本庁外施設資源回収」の回収品目は新聞10t、雑誌171t、段ボール94t、びん2t、缶6t、ペットボトル4t、プラスチック20t、蛍光管1t、乾電池0t。全品目合計で12,243千円の委託料を支出している。

【集積所回収】

ごみ集積所に排出された資源物を区が回収する方法である。資源回収の日と容器包装プラスチック回収の日がそれぞれ週1回設けられており、月曜日から土曜日までのうち地区ごとに決められた曜日に、古紙（新聞、雑誌・雑紙、ダンボール）・びん・缶・ペットボトル・発泡トレイ・発泡スチロールは資源回収の日に、容器包装プラスチックは容器包装プラスチック回収の日にごみ集積所において収集し、これを回収、運搬している。

<古紙（新聞、雑誌・雑紙、ダンボール）>

古紙の集積所回収は、平成12年2月から開始された。集積所から回収、古紙問屋に運搬し、再分別の中間処理を経て、売却される。集積所からの回収運搬業務、中間処理を委託している。

<びん・缶・ペットボトル>

びん・缶・ペットボトルの集積所回収は、平成14年4月から開始された。集積所から回収、江東区リサイクルパークへ運搬し、同所において選別・異物除去・圧縮減容等の中間処理を行っている。集積所からの回収運搬業務を委託している。

中間処理を行っている江東区リサイクルパークは、びん・缶・ペットボトルの中間処理施設として、平成7年7月に稼動し、管理・運営については委託している。

中間処理後、いきびん、白カレット、茶カレット、アルミ缶、スチール缶については売却等され、いきびん・白カレット、茶カレット以外のガラス、ペットボトルについては、日本容器包装リサイクル協会(※)に引き渡される。

<容器包装プラスチック>

容器包装プラスチックとは、商品が入っている容器や商品を包んでいる包装のことであり、プラマークが目印となっている。商品そのもの（プラスチック製のバケツ、ストローなど）は対象としていない。

容器包装プラスチックの集積所回収は、平成21年3月から開始された。集積所から回収、中間処理業者まで運搬し、異物除去・圧縮梱包の中間処理を行った後、日本容器包装リサイクル協会(※)に引き渡される。集積所からの回収運搬業務、中間処理を委託している。

プラマーク



<発泡トレイ・発泡スチロール>

平成19年5月より、発泡トレイを対象として拠点回収を開始し、平成21年3月より、発泡トレイのほか、発泡スチロールを対象に加え、集積所回収を開始した。集積所からの収集運搬業務を委託している。

【拠点回収】

コンビニエンスストア等の店頭で回収したペットボトル、区施設に設置した乾電池回収ボックスで回収した乾電池、区施設や電器店、生活用品店などで回収した蛍光管を、民間業者に引き渡しリサイクルしている。

＜ペットボトル(店頭回収分)＞

ペットボトルの店頭回収は、平成 9 年 4 月から開始され、コンビニエンスストア等の店頭で回収したペットボトルを、委託した業者が回収し、リサイクル業者に搬入し売却している。

＜乾電池＞

乾電池の回収は、平成 3 年 2 月から開始され、庁舎・出張所・図書館等 26 か所に設置された回収ボックスで回収し、委託した業者が回収、運搬し、区役所で一時保管している。一時保管された乾電池はリサイクル業者に運ばれ、リサイクル処理を委託している。

＜蛍光管＞

蛍光管の回収は、平成 19 年 11 月から開始され、区内電器店等 39 店舗、区施設 12 箇所に設置してある回収ボックスで回収し、委託した業者が回収、運搬し、清掃事務所旧白河庁舎で一時保管している。一時保管された蛍光管はリサイクル業者に運ばれ、リサイクル処理を委託している。

＜古着・古布＞

古着・古布の回収は、平成 23 年度から開始され、環境フェア、区民まつりにおいて回収を行い、回収業者に売却した。

【集団回収】

町会・自治会等の回収実践団体と民間業者が直接契約を結んで資源を回収する方法である。区は、実践団体に対して報奨金を支給するなど、側面的な支援を行っている。

(※)公益財団法人 日本容器包装リサイクル協会

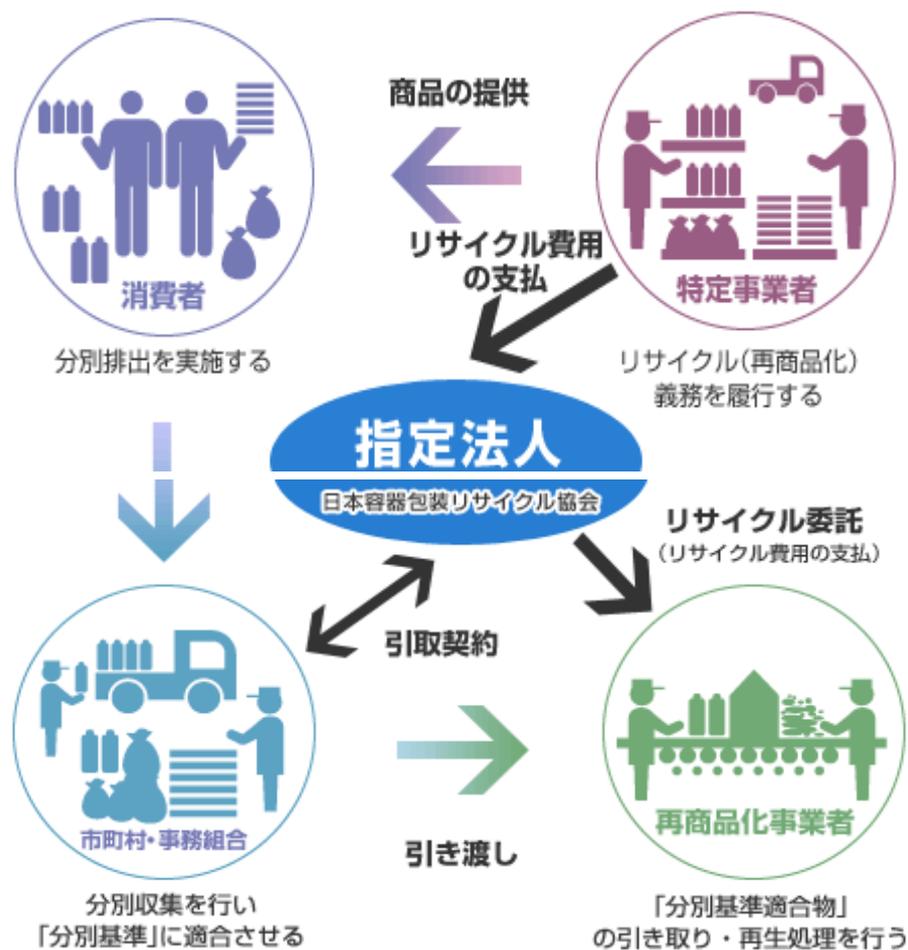
家庭から一般廃棄物として排出される容器包装廃棄物のリサイクルシステムを確立するため、平成 7 年に容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律（以下、「容器包装リサイクル法」という）が制定された。同法は、「消費者が分別排出」し、「市町村が分別収集」し、「事業者が再商品化(リサイクル)」するという各々の役割分担を規定するものであり、ごみ減量と再生資源の利用を図り、生活環境の保全等に寄与することを目的

としている。

容器包装リサイクル法では、「容器」「包装」を利用して中身を販売する事業者、「容器」を製造する事業者、「容器」および「容器」「包装」が付いた商品を輸入して販売する事業者（「特定事業者」と呼ばれる）は、市区町村が分別収集計画により分別収集した一定基準の容器包装について、自らまたは指定法人やリサイクル業者に委託して、再商品化する義務を負うこととされた。指定法人とは、主務5省（財務・厚生労働・農林水産・経済産業・環境）が容器包装リサイクル法に基づき指定する再商品化業務を行う法人であり、現在、指定されているのが、公益財団法人日本容器包装リサイクル協会である。

<図III-5> 容器包装リサイクル法の仕組み

容器包装リサイクル法の仕組み



(経済産業省HPより転載)