

ダイジェスト版 資料

一般社団法人 大阪市一般廃棄物適正処理協会
平成24年5月24日

2

新規許可編

根拠なき新規許可は許さない

「直営」と「許可業者」による 「家庭系」と「事業系」の処理状況(平成17年度)

3

	直営収集	許可業者収集
家庭系ごみ	<ul style="list-style-type: none"> 48.3万t/年間 無料回収(全額税投入) 「普通ごみ」(週2回収) 「資源ごみ」(週1回収) (「粗大ごみ」は、随時・有料回収) 	<ul style="list-style-type: none"> 8万t/年間 許可業者とごみの排出事業者間で個別に契約を締結する。 条例に定める料金を個別に徴収する マンション等における毎日収集など直営サービスでは対応できない部分 (有料回収)
事業系ごみ	<ul style="list-style-type: none"> 11.7万t/年間 10(kg/日)未満事業所は無料回収 (家庭系と同等の扱い) 10(kg/日)を超える事業所は条例に定める料金を個別に徴収する 	<ul style="list-style-type: none"> 82.2万t/年間 許可業者とごみの排出事業者間で個別に契約を締結する。 条例に定める料金を個別に徴収する

排出者と個別に収集運搬契約を結んで廃棄物の収集運搬をしている(市からの委託ではない)
この部分が、「新規許可」のターゲットになっている

※平成19年4月19日 第35回大阪市廃棄物減量等推進審議会資料に基づき作成

5月17日発表のパブコメ

4

案件名	「大阪市廃棄物の減量推進及び適正処理並びに生活環境の清潔保持に関する規則」ほか3件の改正等について
概要	<p>大阪市では現在、361業者に一般廃棄物収集運搬業の許可を行っているが、ごみの分別リサイクルの推進等、ごみ収集業務は高度化が求められている中で、許可業者の半数近くがごみ収集車両の保有台数が1台であり、これに十分対応できない状況も想定される。また大阪府外に営業拠点をもつ許可業者が約半数あることから、排出事業者からの苦情へ迅速に対応できないことが懸念される。さらに許可業者の営業活動について、自由競争を妨げるような「不法不当な営業」があるとの苦情が排出事業者から多数寄せられる等の現状がある。</p> <p>このため次のとおり大阪市一般廃棄物収集運搬業に関する許可基準を定めるほか、関係する規定を整備する。</p> <p>1. 許可基準の設定</p> <p>(1) 「大阪市廃棄物の減量推進及び適正処理並びに生活環境の清潔保持に関する規則」の改正関係</p> <ul style="list-style-type: none">承認車両台数の複数化 <p>分別収集対応のため専用の車両確保の必要性から車両保有台数は2台以上(うち1台は分別収集対応の軽四輪トラックとすることができる)を確保すること。</p> <ul style="list-style-type: none">大阪府内の営業拠点の確保暴力団排除規定 <p>大阪市暴力団排除条例に基づいた規定を設定する。</p> <ul style="list-style-type: none">その他 <p>一般廃棄物処理業の許可等の申請を行う未成年者の法定代理人が法人である場合の申請書の記載事項等を定める。</p> <p>(2) 「一般廃棄物処理業の許可基準に関する細目」の制定関係</p> <p>上記(1)で改正する府内事業所、保有車両等に関する細目を定める。</p> <p>2. 関係する規定の整備</p> <p>(1) 「大阪市一般廃棄物処理業許可事務取扱要綱」の制定関係</p> <p>許可(更新を含む)申請時に廃棄物の処理及び清掃に関する法律に規定する許可申請者の能力を証明する書類(講習会の修了証等)の提出を求めるほか、承認車両に関する規定等や臨時使用車両に関する手続について定める。</p> <p>(2) 「一般廃棄物収集運搬業者に対する処分及び指導に関する要綱」(以下「処分要綱」)の改正関係</p> <p>「不法不当な営業行為」に対する処分や、過去の処分実績において件数が多い「受入基準」等の違反行為について処分を強化するとともに、一般廃棄物処分手数料の滞納について新たに違反行為に加える。</p> <p>3. 実施時期</p> <p>平成24年6月下旬(予定)以降の新規許可(※)および更新許可から適用する。また、「処分要綱(案)」についても同時期から適用する。</p> <p>※これまで新規許可を行っておりませんが、今回の規定整備に併せ新規申請に対する許可を行うこととします。</p>

環境局の主張は正しいか①

- 「許可業者の半数近くがごみ収集車両の保有台数が1台であり、これに十分対応できない状況も想定される。」

<反論>

- 「承認車両」(ごみを運搬するため焼却工場に継続的に搬入することを認められた車両)は1台であっても、リサイクル対応・産廃対応のための車両は別に「保有」しているので、「保有車両」は既に複数台である。
- 「想定」されるなら、既存許可業者を指導監督すればいいだけであり、「新規許可」は不要である。

環境局の主張は正しいか②

- 「大阪府外に営業拠点をもつ許可業者が約半数あることから、排出事業者からの苦情へ迅速に対応できないことが懸念される。」

<反論>

- 「苦情へ迅速に対応」するためなら、「大阪府下」を条件とするのではなく「大阪市内」を条件とすべきである。あえて「大阪府下」とすることが不自然である。
- 「懸念」とあるが、苦情の対応の迅速性について実際に支障のあった事例はどれくらいあるのか。「懸念」だけで、「新規許可」とは乱暴すぎるのではないか。

環境局の主張は正しいか③

7

- 「許可業者の営業活動について、自由競争を妨げるような「不法不当な営業」があるとの苦情が排出事業者から多数寄せられる」

<反論>

- 許可業者が収集している約12万事業所の中で、当局から報告を受けている苦情の件数は年間約50件(0.04%)である。契約関係はわずか2年間で3件であるが、これが「多数」?

		交通法規 関係	騒音関係	契約関係	その他	合計
平成 22 年度	市民の声	9	5	0	13	27
	環境局あて	2	9	3	5	19
	計	11	14	3	18	46
平成 21 年度	市民の声	7	4	0	1	12
	環境局あて	4	16	0	2	22
	計	11	20	0	3	34

※平成23年12月1日 環境局 行政連絡会 資料①

「市民広聴事項の報告と交通法規の遵守徹底等について」より抜粋

根拠なく「新規許可」が
出されようとしている。

「新規許可」が出ると、大阪市民である我々事業者やその従業員、そして排出者に何か起こるのか、わかっているのか？

今何が起きているのか

9

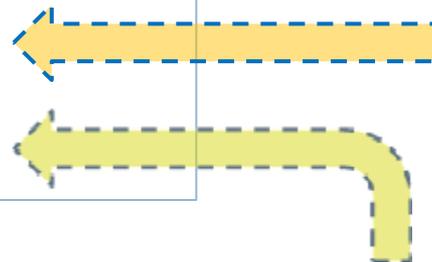
- 既存許可業者に対する厳しい見方
 - 環境局(許可権者)から
 - 議会(市民代表)から

公共サービスの性質を無視した安易な競争論

本来許可行政として行うべき
規制・指導という行為が不十分な状態のまま
「新規許可を認める」という結論

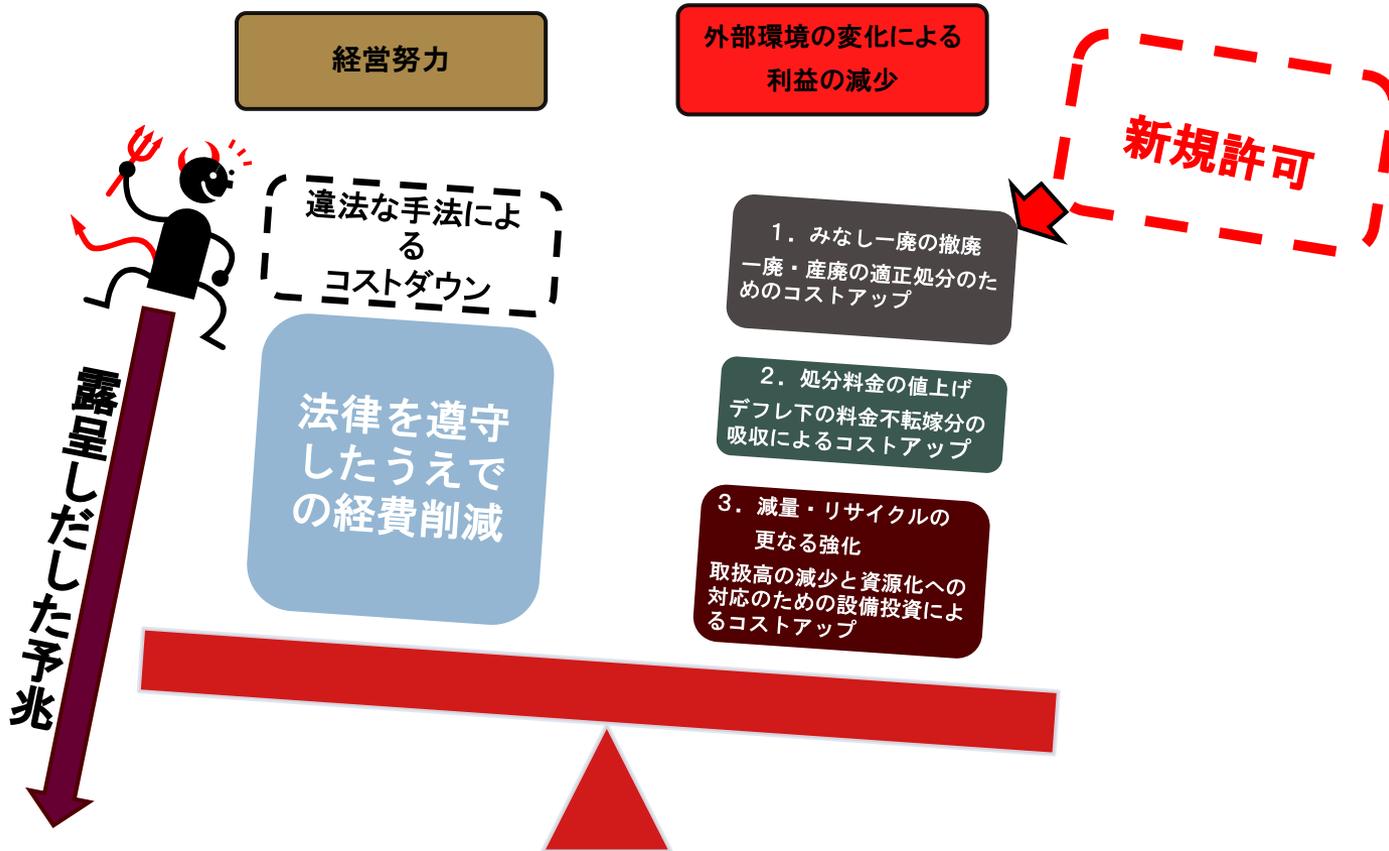
民間企業
化を
控えた
直営部門

新規許可
を望む
事業者



大阪市の許可業者の「経営の限界」を知らせる予兆

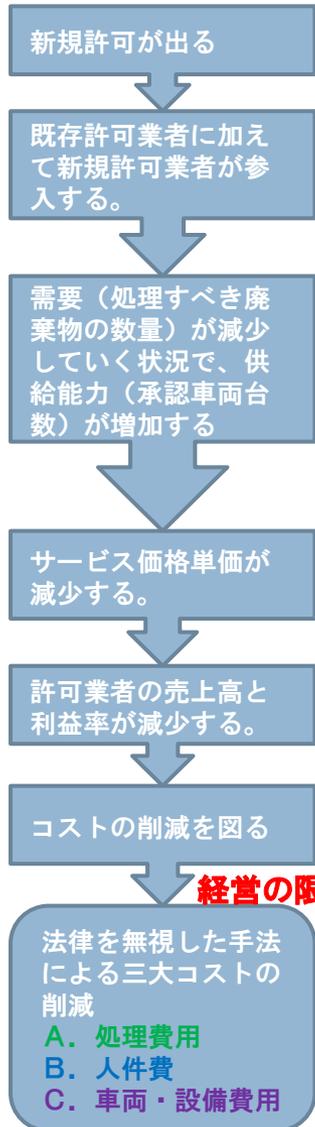
許可業者を取り巻く経営環境の変化



- ・過重労働により安全作業への注意が損なわれ、一般人を巻き込む重大事故が発生した。
- ・業務効率を上げるために、交通法規を無視した行為が頻発している。(逆走・信号無視・スピード違反・ステップ乗車・歩道走行・過積載)
- ・労働条件の悪化に伴い労使間の紛争が激化している。
- ・一部の事業者に社会保険の不適正加入の状況が現れてきている



年々需要(廃棄物の量)が減っていく市場(一般廃棄物の収集運搬市場)における新規許可の影響



経営の限界に近づくと...

A. 処理費用
・焼却施設への持ち込み量を減らす。



- ・不法投棄が発生する。
- ・環境破壊とその後始末が必要となる。
- ・原状回復のために、適正処理と比べより多くの費用がかかり、しかも本来必要でないはずの市税が投入される。

A. 「処理費用」の補足は
「不法投棄対策の現状と課題」
岩手大学人文社会科学部
笹尾俊明純教授を参照。

B. 人件費 → 労働条件の改悪
①過重労働の強制
・安全作業の不徹底
・労働争議による業務への悪影響
②賃金カット
・作業員の意欲の低下
③福利厚生条件の悪化
・社会保険の非付保化



- ・サービスレベルの低下
- ・事故の誘発
- ・ワーキングプアの拡大

C. 車両・設備費用
・任意保険の非付保化
・未整備車両の使用
・路上駐車等による車両保管



- ・車両トラブルによる業務の継続性への悪影響
- ・重大事故が発生し、甚大な被害をもたらす。

「安くなったサービス費用」に見合わない
「サービスレベルの低下」と「社会的・経済的損失」が引き起こされる

まとめ

- 既存許可業者が排出事業者と個々に締結している収集運搬契約の単価は、公務員が同業務を行った場合の原価を上回らない単価を上限として市条例に規定されているが、実勢の契約単価は条例単価から大幅に割り引かれた水準(数十%引)となっており、三百数十社の間で既に価格競争のシステムは十分有効に機能している。
- サービスレベルについても環境保全上大きな支障をきたしたような事例はなく、全体として公共サービスとしての安定性・継続性・安全性を保ったうえで業務が遂行されている。
- しかし従来とは異なり、現在は種々の経営環境の変化がでてきているため、事業者の多くは公共サービスを安定的・継続的・安全に提供するために必要な最低減の利益水準の確保が難しく、「経営の限界」が近付いてきている。
- こういう状況の中で、「新規許可」を開放し、供給能力を過剰にし、過当な競争状態をもたらすことは、一時的なサービス価格の低下というメリットをもたらすかもしれないが、長期的な視点から見れば、マーケットから優良な事業者が淘汰され、悪質な業者が残ることによる社会的・経済的な損失は甚大であり、取り返しがつかないことが十分に予想されるので、「新規許可」は開放すべきではない。