

御意見の概要	これに対する考え方
<p data-bbox="153 197 782 318"><u>(1) 「処理基準・許可基準におけるポリ塩化ビフェニル(P C B)廃棄物の収集運搬に係る規定の創設」</u>について</p> <p data-bbox="153 407 782 488"><u>(2) 「ポリ塩化ビフェニル汚染物の適正な処理方法の追加」</u>について</p> <p data-bbox="181 533 782 698">廃プラスチック類、金属くずに係る「処理方法告示」を整備されたい。また、汚染物を分解する方法による処理後の判定基準も整備されたい。</p> <p data-bbox="153 788 782 913"><u>(3) 「保管基準における使用済自動車等に係る保管の高さ及び数量に関する規定」</u>について</p> <p data-bbox="197 958 782 1039">保管場所の囲いの高さについても上限を規定されたい。</p> <p data-bbox="197 1303 782 1429">使用済自動車等をラックを用いて保管する場合の保管の高さの上限を別途規定されたい。</p> <p data-bbox="197 1684 782 1809">圧縮された解体自動車についても、別途保管の高さの基準及び保管の数量の基準を設けられたい。</p> <p data-bbox="197 1989 782 2051">使用済自動車等の車体の屋根を重機等で軽くつぶす作業は圧縮にあたるのか。</p>	<p data-bbox="842 197 1449 322">現在政令と合わせて内容を検討中であり、今後政令のパブリックコメントと合わせて回答させていただく予定です。</p> <p data-bbox="842 542 1449 703">金属くず等の検定方法告示の改訂作業については、現在作業を進めております。なお、分解する方法により生じた残さの検定方法については、今後検討致します。</p> <p data-bbox="842 967 1449 1258">保管場所の囲いに関する規定としては、使用済自動車等の保管の高さは、囲いからの距離に応じて適切な高さを規定していること、囲い自体は保管する使用済自動車等の荷重に対して構造耐力上安全であるものに限られることにより、生活環境保全上の支障は生じないものと考えます。</p> <p data-bbox="842 1303 1449 1639">直接積み上げて保管する場合の高さの基準とは別に、保管する使用済自動車等の荷重に対して構造耐力上安全であるラックを利用して保管する場合の高さの基準は、使用済自動車等の搬出入に当たり、使用済自動車等の落下による危害が生ずるおそれのない高さを超えないこととしています。</p> <p data-bbox="842 1684 1449 1935">圧縮された解体自動車は、自動車の形態をなしておらず、現状でも50%勾配基準に従って積み上げている状況にあるため、通常廃棄物の場合の保管の高さの基準及び保管の数量の基準を適用することが妥当であると考えます。</p> <p data-bbox="842 1989 1449 2024">圧縮に該当します。</p>

圧縮した使用済自動車等と圧縮していない使用済自動車等が混在する場合に、保管基準の適用がどうなるのか。

使用済自動車の引取りは、一般廃棄物、産業廃棄物のいずれも一体として行われるものであり、同一の保管基準とすべきではないか。

自動車リサイクル法の本格施行前に引取業者に引き渡された使用済自動車と、本格施行後の使用済自動車とでは、リサイクル料金の預託という点で適正処理のインセンティブが異なることから適用を区別すべきである。

廃棄物の荷重が困いにかかる構造である場合の規定を設けられたい。

(4)「BSEに係る産業廃棄物処理業の業の許可の特例の創設」について

化製業者等とは具体的になにを指すのか。

地域によっては既に専門の産業廃棄物処理業者によって適正に収集運搬・処分がなされるシステムが構築されているところもあり、今回の特例措置はこうしたシステムに混乱を招くため反対である。

保管の高さの上限については、使用済自動車等の形状を踏まえて規定したものであり、又作業工程においては圧縮した使用済自動車等と圧縮していない使用済自動車等を区別して取り扱うことが効率的であると考えられ、各々規定されている基準を適用することとなります。

保管の高さの上限については、一般廃棄物及び産業廃棄物のいずれについても同様の基準が適用されます（保管の数量の上限については、もともと産業廃棄物のみ適用される規定です）。

今回創設された使用済自動車等に係る保管の数量に関する規定は、自動車リサイクル法の本格施行後（平成17年1月1日以降）に引取業者に引き渡された使用済自動車等に適用されます。従って本格施行前に引取業者に引き渡された使用済自動車等については、従来の保管の数量に係る基準が適用されます。

使用済自動車等の荷重が困いにかかる場合には、他の廃棄物同様、困いが構造耐力上安全である場合に限られます（令第3条第1号ト（1）（イ）参照）。

収集運搬については家畜商等を、処分については化製業者のみを指します。

今回の「牛の死体」の特例措置はBSEの発生という突発的な事情に伴い、全国レベルでの廃棄物の適正な処理を確保する上で必要不可欠な特例措置として講じるものです。

なお、「牛の脊柱」については、脊柱の排出者などの実態が明らかでない部分があるため、今回特例措置を設けることは見送り、実態を踏まえて今後検討することとしました。

既に産業廃棄物処理業の業許可を取得している者に対して、今回の改正によって不公平が生ずるのではないか。

今回の特例措置は時限措置とするべきではないか。

「牛の死体」及び「牛の脊柱」を収集運搬及び処理を行う場合、業許可を不要とする特例は化製業者のみに限定していただきたい。

「牛の死体」及び「牛の脊柱」について、収集運搬業の許可を不要とする場合、保冷車その他の運搬施設を有するなど腐敗防止措置を図る必要があることを明確にされたい。

産業廃棄物処理に係る収集・運搬業の許可を有している業者でかつ、「牛の死体」の保管の際に「悪臭対策等」を構築している業者に対しては、「保管」に係る業の許可について不要としていただきたい。

農家同士あるいは農協などによる運搬についても特例措置の対象としていただきたい。

「牛の死体」以外の産業廃棄物でないものを一緒に運搬する場合も特例の対象となるよう明確化されたい。

「牛の脊柱」についても、処分業の特例措置の対象とされたい。

今回の特例の対象は「牛の死体」に限られ、「牛の脊柱」については、脊柱の排出者などの実態が明らかでない部分があるため、今回特例措置を設けることは見送り、実態を踏まえて今後検討することとしました。

今回の特例措置はBSEという特殊な事情をかんがみて設けようとするものであるため、今後BSE問題が終息する等の状況の変化が生じた場合には、特例措置を廃止することも検討いたします。

処分の業許可の特例については、化製場で処理を行う者に限られます。収集運搬については、化製業者に限らず家畜商をはじめ様々な主体によって行われている実態にかんがみ、特に化製業者に限定せずに業許可の特例を認めることとしております。

「牛の死体」を収集運搬する者について、今回の特例措置の結果、廃棄物処理法上の処理基準は適用されませんが、産業廃棄物を処理することに変わりはなく、廃棄物処理法による報告徴収や立入検査等の措置により、適正な処理を確保していく考えです。

廃棄物処理法上、「保管」は「収集運搬」の業の許可の一部となっており、今回の特例措置の対象となります。

農家同士あるいは農協による「牛の死体」の収集運搬についても、今回の特例措置の対象となります。

産業廃棄物でないものを運搬する場合にはそもそも廃棄物処理法上の許可は不要です。

上記のとおり、実態を踏まえた上で今後検討いたします。

「牛の脊柱」について、「ただし、脊柱とその他肉残さが明確に区別されていること」という収集運搬にあたっての条件を追加されたい。

上記のとおり、実態を踏まえた上で今後検討いたします。