

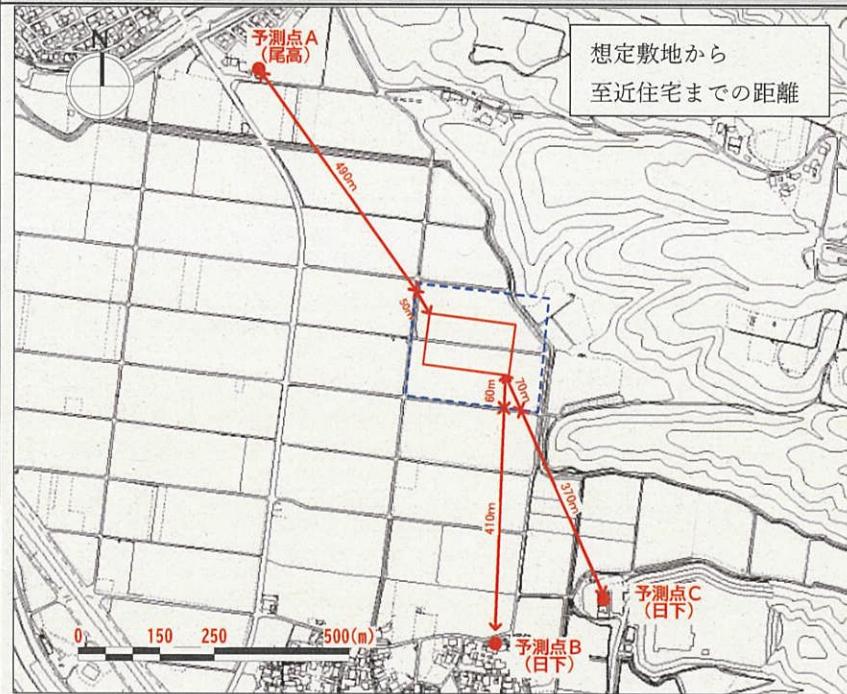
中間処理施設 - 騒音・振動

最終候補地

尾高・日下

- ・予測の結果、設定した各予測点への到達騒音は環境基準（昼間 55 dB、夜間 45dB）を、到達振動は人の感覚閾値（注1）を下回ることから影響は小さい。
- ・想定敷地から 370m 程度の位置に最寄りの住宅が位置する。

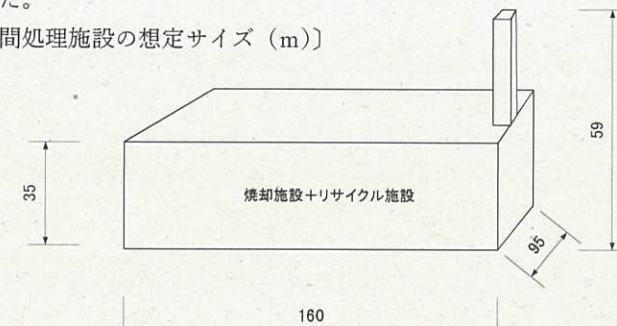
環境影響予測等予備調査の結果：中間処理施設が立地した場合の騒音・振動の影響について予測した。



〔予測条件〕

敷地境界線基準は、現時点で施設計画の詳細が未定であるため、自主基準として、騒音規制法、振動規制法に基づく敷地境界線基準値を想定した。また、配置計画等が未定であるため、建築物の形状を矩形の直方体として設定した。なお、建築高は安全側より最も高い位置にあわせた形状を想定した。

〔中間処理施設の想定サイズ (m)〕



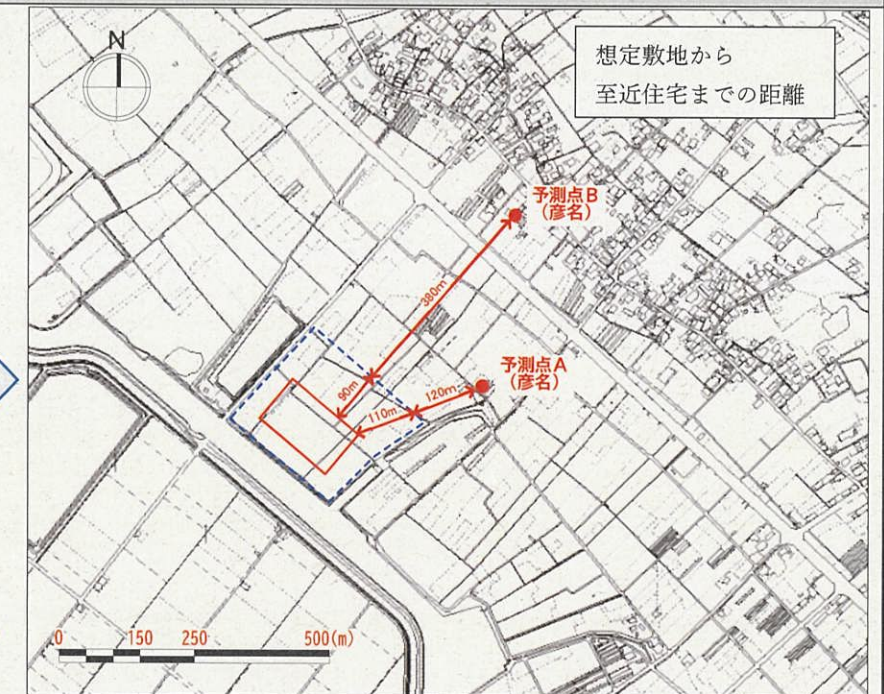
中間処理施設 - 騒音・振動

最終候補地

彦名町

- ・予測の結果、設定した各予測点への到達騒音は環境基準（昼間 55 dB、夜間 45dB）を、到達振動は人の感覚閾値（注1）を下回ることから影響は小さい。
- ・想定敷地から 120m 程度の位置に最寄りの住宅が位置し、比較して環境騒音へ及ぼす影響が大きい。

環境影響予測等予備調査の結果：中間処理施設が立地した場合の騒音・振動の影響について予測した。



〔尾高・日下：至近住宅への騒音到達レベルの予測結果〕

| 最終候補地 予測地点 | 想定敷地境界 からの距離 | 工場棟から敷地 境界までの距離 | 敷地境界 レベル | 工場棟壁面 レベル | 予測結果 | |
|---------------|-----------------|--------------------|-------------|--------------|---------|---------|
| 昼間 | 予測点A | 490m | 50m | 60 dB | 66.5 dB | 41.3 dB |
| | 予測点B | 410m | 60m | 60 dB | 66.1 dB | 42.1 dB |
| | 予測点C | 370m | 70m | 60 dB | 67.4 dB | 44.0 dB |
| 夜間 | 予測点A | 490m | 50m | 45 dB | 51.5 dB | 26.3 dB |
| | 予測点B | 410m | 60m | 45 dB | 51.1 dB | 27.1 dB |
| | 予測点C | 370m | 70m | 45 dB | 52.4 dB | 29.0 dB |

〔尾高・日下：至近住宅への振動到達レベルの予測結果〕

| 予測地点 | 想定敷地境界 からの距離 | 工場棟から敷地 境界までの距離 | 敷地境界 レベル | 予測結果 | |
|------|-----------------|--------------------|-------------|-------|---------|
| 昼間 | 予測点A | 490m | 50m | 60 dB | 39.3 dB |
| | 予測点B | 410m | 60m | 60 dB | 42.1 dB |
| | 予測点C | 370m | 70m | 60 dB | 44.0 dB |
| 夜間 | 予測点A | 490m | 50m | 55 dB | 34.3 dB |
| | 予測点B | 410m | 60m | 55 dB | 37.1 dB |
| | 予測点C | 370m | 70m | 55 dB | 39.0 dB |

〔彦名町：住宅への騒音到達レベルの予測結果〕

| 最終候補地 予測地点 | 想定敷地境界 からの距離 | 工場棟から敷地 境界までの距離 | 敷地境界 レベル | 工場棟壁面 レベル | 予測結果 | |
|---------------|-----------------|--------------------|-------------|--------------|---------|---------|
| 昼間 | 予測点A | 120m | 110m | 60 dB | 71.3 dB | 53.5 dB |
| | 予測点B | 380m | 90m | 60 dB | 69.6 dB | 45.6 dB |
| 夜間 | 予測点A | 120m | 110m | 45 dB | 56.3 dB | 38.5 dB |
| | 予測点B | 380m | 90m | 45 dB | 54.6 dB | 30.6 dB |

〔彦名町：至近住宅への振動到達レベルの予測結果〕

| 予測地点 | 想定敷地境界 からの距離 | 工場棟から敷地 境界までの距離 | 敷地境界 レベル | 予測結果 | |
|------|-----------------|--------------------|-------------|-------|---------|
| 昼間 | 予測点A | 120m | 110m | 60 dB | 53.6 dB |
| | 予測点B | 380m | 90m | 60 dB | 45.6 dB |
| 夜間 | 予測点A | 120m | 110m | 55 dB | 48.6 dB |
| | 予測点B | 380m | 90m | 55 dB | 40.6 dB |

敷地境界線基準等を
基に、騒音面音源距離
減衰式を用いて至近
住宅地点における騒
音到達レベルを予測

敷地境界線基準等を
基に、振動距離減衰式
を用いて至近住宅地
点における振動到達
レベルを予測

注1：人の感覚閾（しきい）値：50%の人が感じるレベルはおおよそ 60dB、10%の人が感じるレベルはおおよそ 55dB とされる。（引用：地方公共団体担当者のための建設作業振動対策の手引き、環境省水・大気環境局大気生活環境室、P22）

中間処理施設－景観 1

最終候補地

尾高・日下

- ・通常の通行において、正面に覚知して視野に大きく占めることとなる。
- ・スカイライン（空と山の稜線）と同レベルであるが、当該地の代表的な大山の景観に影響する。

環境影響予測等予備調査の結果：「地域の生活の場の眺望点」における景観の変化について検討した。

尾高・日下周辺の生活道路は、県道 53 号線並びに地域内の市道等である。県道 53 号線を南に進むと正面に最終候補地を見通すことができる。また、日下地区においては、北側に面した市道より同様に見通すことができる。

従って、多くの住民が最終候補地を見通せると考えられる県道 53 号線並びに日下地区の市道（2カ所）を眺望地点として選定、景観の変化についてフォトモンタージュ（想定施設との重ね合わせ）により予測を行った。

〔予測結果〕

従前



- ・ 県道 53 号線の尾高地区から南方向の眺望である。
- ・ 県道 53 号線を南側に通行する場合、正面に最終候補地を見通せる。そのため、尾高地区の南側の住宅からは同様の眺望となる。
- ・ 調査地の背後の山々は標高 110～120m 程度で、スカイラインとなっている。



整備後（予測結果）



- ・ スカイラインを形成する山々の前面に位置し、そのスカイラインを超えた高さとなり、大きく視野に留まることとなると予測される。
- ・ なお、建築物の右手に鳥取県産業技術センターの建築物を見ることができるが、その手前に位置することもあり、比較してその大きさが際立つと予測される。
- ・ 建築物の形状や色調、さらに修景のための植樹等に配慮が必要である。

中間処理施設－景観 1

最終候補地

彦名町

- ・通常の通行において、右手又は左手に覚知することから比較して影響は小さい。
- ・建物の外殻線が、スカイライン（空と山の稜線）を大きく超える。

環境影響予測等予備調査の結果：「地域の生活の場の眺望点」における景観の変化について検討した。

彦名町周辺の生活道路は、県道 47 号線（内浜産業道路）並びにこの県道に平行して北西から南東に通じる市道等であるが、建物（住宅等）により最終候補地を見通せる眺望はほとんどない。なお、最も南側に立地する住宅の 2 階窓からは調査地を見通せるものと考えられる。

多くの住民が最終候補地を見通せると考えられる県道 47 号線の交差点（2カ所）を眺望地点として選定、景観の変化についてフォトモンタージュ（想定施設との重ね合わせ）により予測を行った。

〔予測結果〕

従前



- ・彦名町の南側を通過する県道 47 号線（内浜産業道路）の北西側交差点付近からの眺望である。
- ・見通せる範囲は中海までのエリアであり、その背後には島根県の山並みが遠方に見え、スカイライン（空を背景として山岳の稜線などが描く輪郭線のこと）となっている。



整備後（予測結果）



- ・ 島根県の山並みであるスカイラインを大きく上回って視認される。
- ・ 建築物の形状や色調、さらに修景のための植樹等に配慮が必要である。

注 1：「地域を代表する眺望点」として選定した米子城跡、母塚山、安来市（中海対岸）の 3カ所」の予測結果は 12 ページに整理した。

注 2：建築物サイズ：先進地の事例等から、可燃ごみ処理施設、不燃ごみ処理施設を直列して配置した場合のサイズを L160m×W95m×H35m を仮定した。

中間処理施設－景観 2

最終候補地

尾高・日下

〔予測結果〕

従前



- ・ 日下地区の市道から大山方面（北東）の眺望である。
- ・ 調査地の背後の山々は標高 110～120m 程度で、さらに背後に孝霊山（751.3m）が位置しており、両者によりスカイラインが形成されている。なお、大山は本写真眺望外で右手に位置している。



整備後（予測結果）



- ・ 当該地域の景観を代表する孝霊山を上回るサイズで視認されることとなると予測される。建築物は、調査地の背後の山々（標高 110～120m 程度）のスカイラインと同レベルであるが、煙突は孝霊山と同レベルの大きさ（高さ）で視認されることとなる。
- ・ 建築物の形状や色調、さらに修景のための植樹等に配慮が必要であり、加えて建築高をできるだけ抑えることが求められると考えられる。

中間処理施設－景観 2

最終候補地

彦名町

〔予測結果〕

従前



- ・ 彦名町の南側を通過する県道 47 号線（内浜産業道路）の南東側交差点付近からの眺望である。
- ・ 見通せる範囲は中海までのエリアであり、その背後には島根県の山並みが遠方に見え、スカイラインとなっている。



整備後（予測結果）



- ・ No. 1 と同様に、島根県の山並みであるスカイラインを大きく上回って視認される。
- ・ 建築物の形状や色調、さらに修景のための植樹等に配慮が必要である。

中間処理施設－景観 3

最終候補地

尾高・日下

・いずれの眺望点からも最終候補地方面は遠景となるため、中間処理施設は、背後の山並み（スカイライン）を超えることはなく、凝視しないと視認できないか、あるいは視認できない。

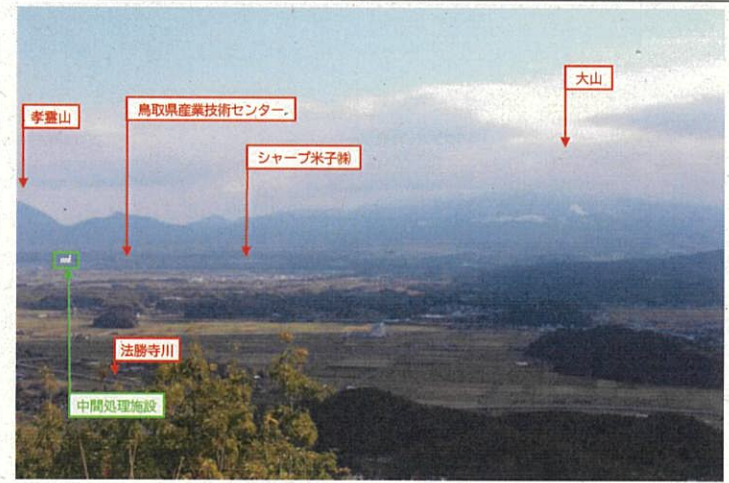
環境影響予測等予備調査の結果：「地域を代表する眺望点」における景観の変化について検討した。

〔予測結果〕

米子城跡よりの眺望



母塚山展望台からの眺望



中間処理施設－景観 3

最終候補地

彦名町

・いずれの眺望点からも最終候補地方面は遠景となるため、中間処理施設は、背後の山並み（スカイライン）を超えることはなく、凝視しないと視認できないか、あるいは視認できない。

環境影響予測等予備調査の結果：「地域を代表する眺望点」における景観の変化について検討した。

〔予測結果〕

米子城跡よりの眺望



母塚山展望台からの眺望



安来市十神山公園からの眺望



中間処理施設 - 交通量

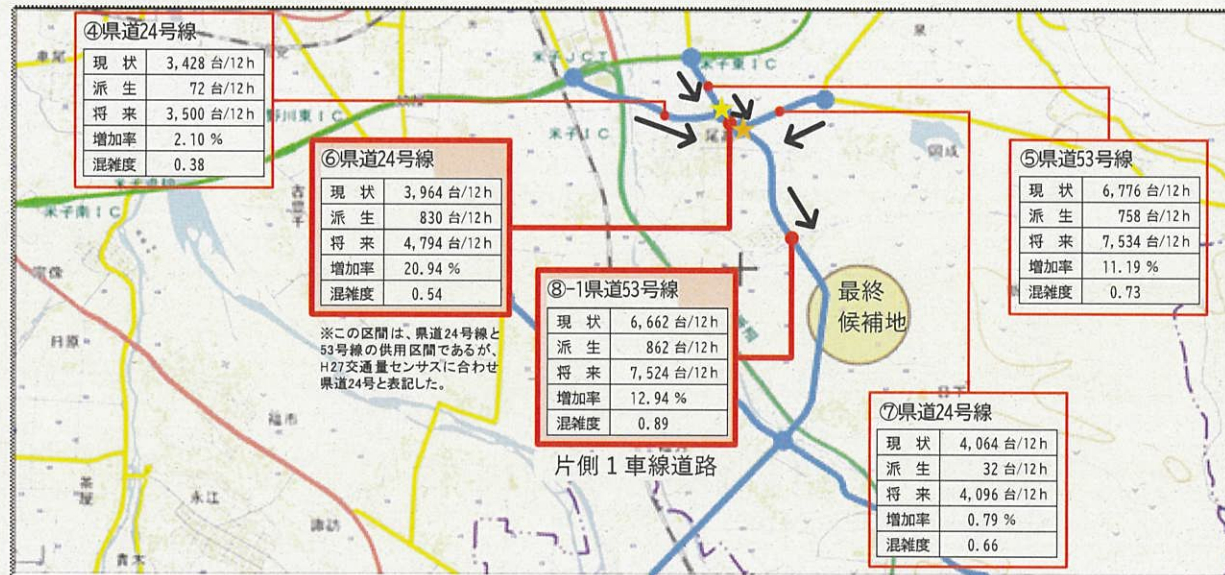
最終候補地

尾高・日下

- ・現在の県道 53 号線の 12 時間交通量（上下合計）は 6,662 台であり、最終候補地の北側米子市淀江町方面の区間（下記⑧-1）で増加率 12.94%、混雑度 0.89、最終候補地の南側伯耆町岸本方面の区間（下記⑧-2）で増加率 4.83%、混雑度 0.83 となる。⑥県道 24 号線で増加率 20.94% となり、最も増加率が高い。
- ・時間帯別にみると、午前において搬入が多いことから増加率が高くなる傾向にある。また、混雑度は現状で 1 を超えている時間帯がある^(注3)。

環境影響予測等予備調査の結果：施設立地による周辺交通量への影響を検討した。

〔予測結果〕



注1：最終処分場については、関係する一日あたり搬入車両台数が5～6台程度と想定される。従って、それぞれの対象道路の現状交通量に対してその影響は極めて小さいと推察されることから、本環境影響予測等予備調査の対象外とした。
 注2：混雑度とは、現道の交通状況を評価する指標の一つで「自動車通行可能な最大量」に対する「実際の通行量」の比で表される。この数値が1を超えるときは、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間ある状態となる。
 注3：現状で1を超える路線と時間帯は、調査路線⑧-1及び調査路線⑧-2の8:00～9:00、調査路線⑨の7:00～9:00、16:00～19:00、調査路線⑩の7:00～8:00である。予測の結果、調査路線⑧-1及び調査路線⑨の10:00～11:00で、新たに1を超えることになる。

中間処理施設 - 交通量

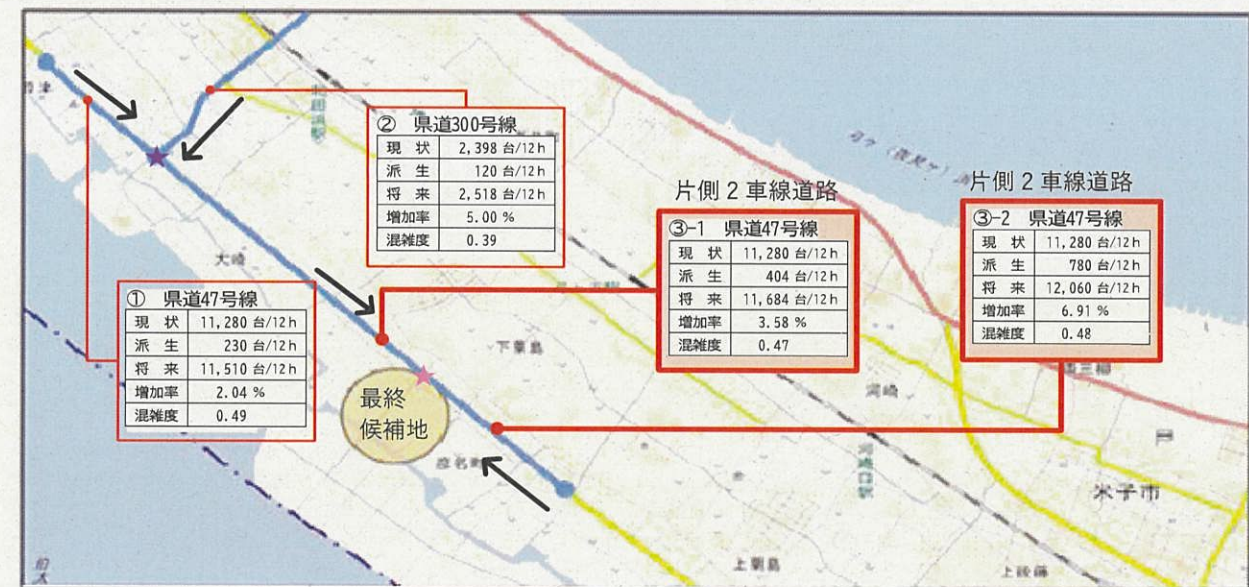
最終候補地

彦名町

- ・現在の県道 47 号線の 12 時間交通量（上下合計）は 11,280 台であり、最終候補地の東側米子市街地方面の区間（下記③-2）で増加率 6.91%、混雑度 0.48、最終候補地の西側境港市街地方面（上り）の区間（下記③-1）で増加率 3.58%、混雑度 0.47 となる。増加率は 2.04%～6.91% の範囲内となっている。
- ・時間帯別にみると、午前において搬入が多いことから増加率が高くなる傾向にある。また、混雑度は、現状において1を超える時間帯はなかった。

環境影響予測等予備調査の結果：施設立地による周辺交通量への影響を検討した。

〔予測結果〕



〔調査方法（各候補地共通）〕

施設整備後の交通量については、既往交通量（平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査結果/国土交通省）を現状交通量とし、米子クリーンセンター及びリサイクルプラザの令和 3 年度計量データ、市町村ヒアリング結果等から算出した派生交通量（搬入車両台数）を加えて将来交通量とした。この結果を基に、車両増加率と混雑度を算出した。

〔予測の方法（各候補地共通）〕

