

2025年日本国際博覧会 会場外駐車場 配慮計画書 概要

公益社団法人
2025年日本国際博覧会協会

2021年9月

1. 事業計画の目的・内容

- 本事業は、国際博覧会条約に基づき、2025年に大阪府大阪市において開催される「2025年日本国際博覧会（以下「大阪・関西万博」という。）」の会場外駐車施設の設置を検討するもので、「堺市環境影響評価例」における、第2種分類事業（駐車施設2,000台以上）に該当する。

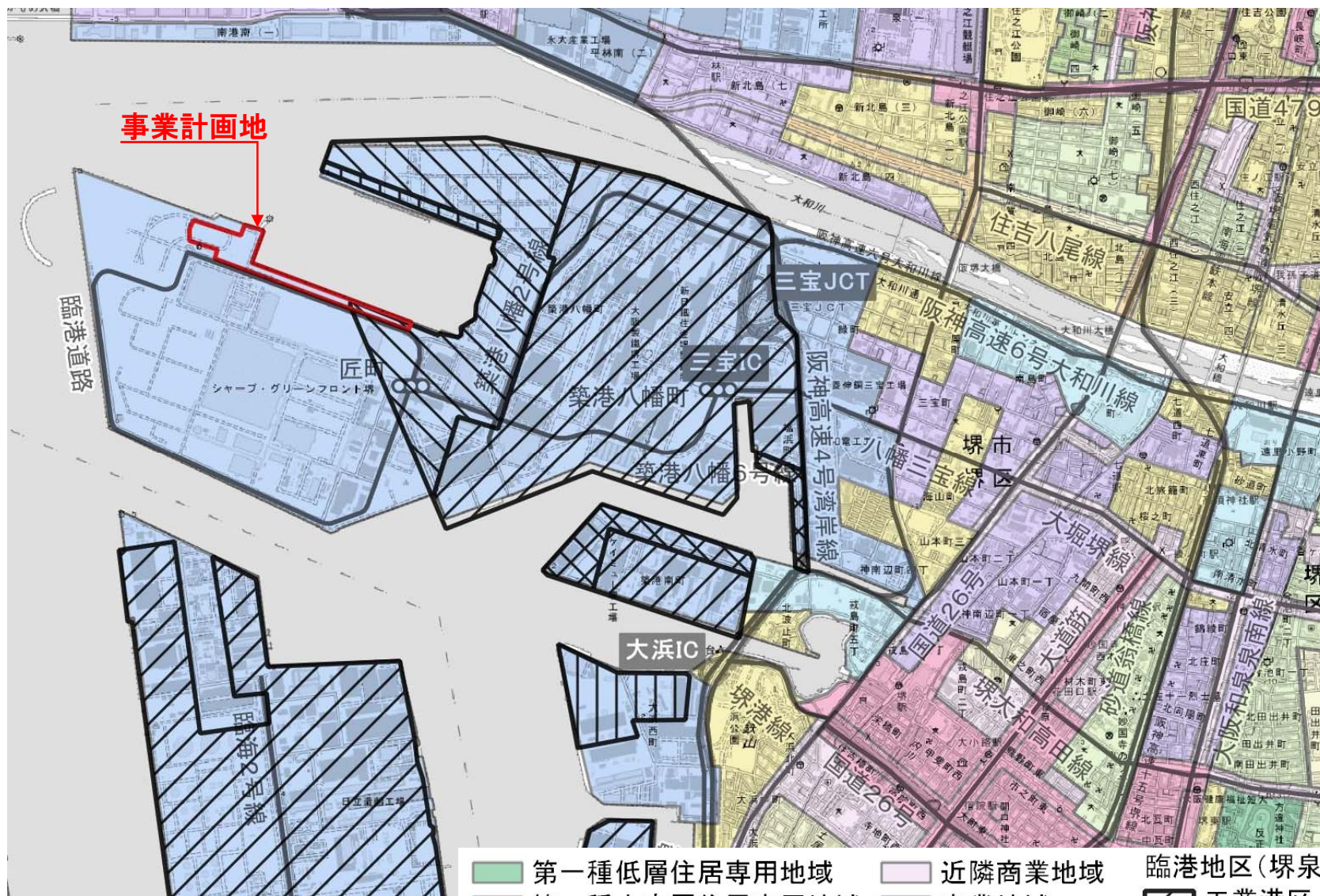


※この地図は国土地理院の「電子地形(タイル)」を使用したものである

| 項目 | | 概要 |
|---------|--------|-------------------------------------|
| 立地場所の概要 | 位置 | 堺市堺区匠町地内及び築港八幡町地内 |
| | 開発区域面積 | 約91,000m ² 以下 |
| | 用途地域 | 工業専用地域 |
| | 地区計画 | 堺市南部大阪都市計画築港八幡地区地区計画 (一部の範囲) |
| | 建ぺい率 | 60% |
| | 容積率 | 200% |
| 施設の概要 | 主要用途 | 駐車施設 |
| | 駐車台数 | 約 2,300台 |
| | 供用予定期間 | 2025年4月から2025年10月まで |
| | 想定来場者数 | 万博会場：約 2,820 万人 (計画日來場者28.5万人/日) |

※今後の関係機関協議により、数量等は変更となる可能性がある。

1. 事業計画の目的・内容



都市計画図

※この地図は国土地理院の「電子地形(タイル)」を使用したものである

- | | | |
|--------------|--------|----------------|
| 第一種低層住居専用地域 | 近隣商業地域 | 臨港地区(堺泉北港臨港地区) |
| 第一種中高層住居専用地域 | 商業地域 | 工業港区 |
| 第二種中高層住居専用地域 | 準工業地域 | 修景厚生港区 |
| 第一種住居地域 | 工業地域 | 商港区 |
| 第二種住居地域 | 工業専用地域 | 無分区 |
| 準住居地域 | | |



2. 輸送計画 (案)

大阪・関西万博の想定来場者数2,820万人の円滑な来場を実現するために、鉄道・道路・海路・空路等の既存交通インフラを最大限活用したアクセスルートを計画。

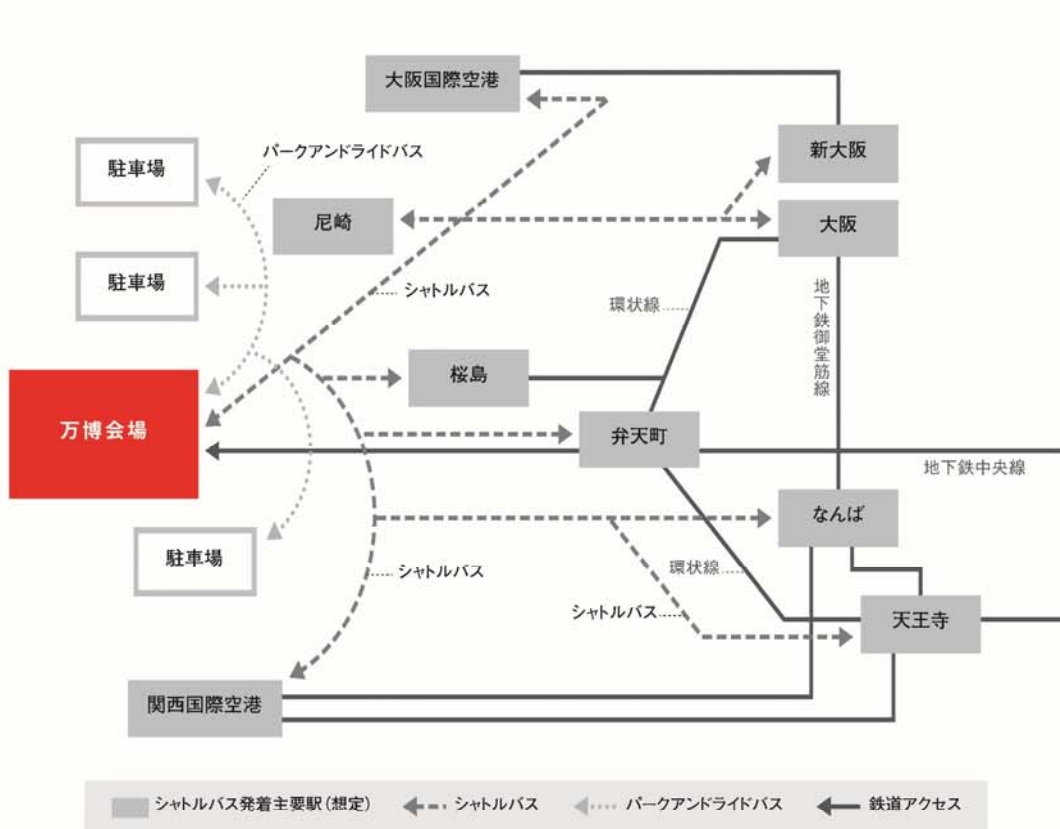


図 会場へのアクセスルート

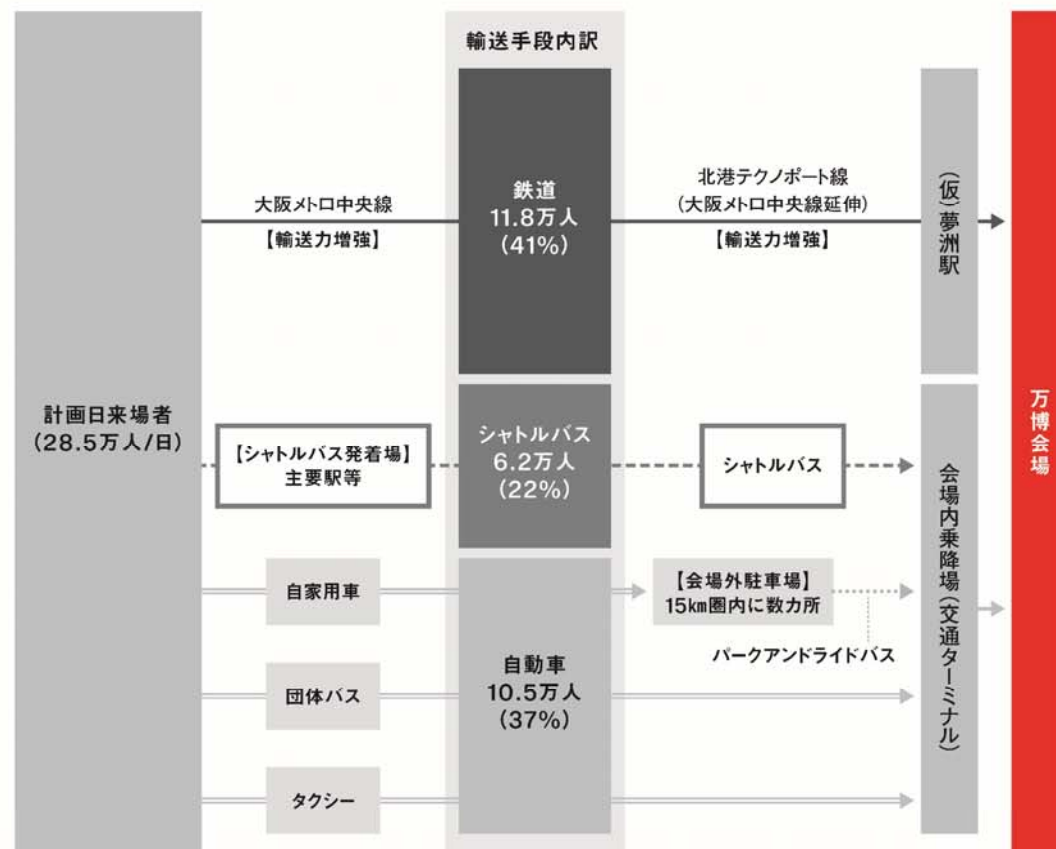


図 輸送手段別想定来場者数

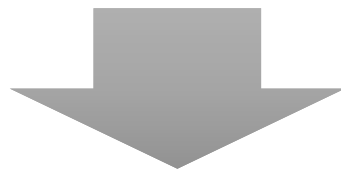
3. 事業実施の背景

●大阪・関西万博における会場外駐車場候補地の状況

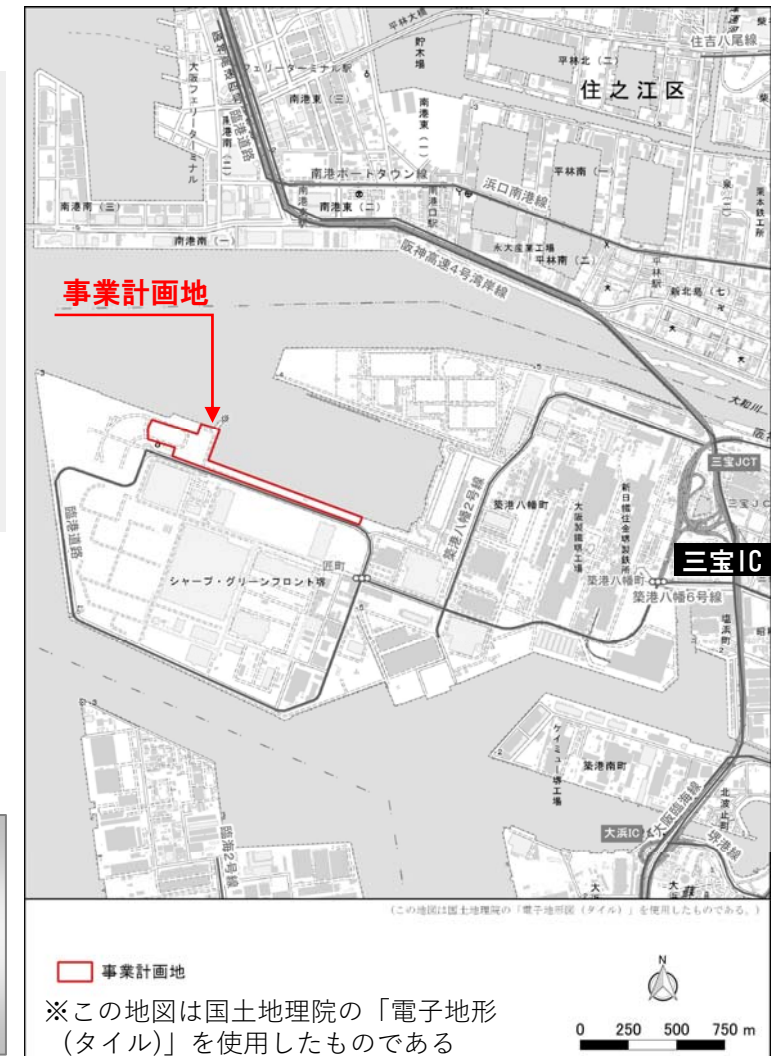
大阪・関西万博の会場外駐車場候補地は、複数箇所に設置する計画で、万博会場に最も近い舞洲の会場外駐車場候補地は、会場と合わせて環境影響評価の手続きを先行して進めている。

●本事業計画地の立地状況、周辺要素

- ・事業計画地周辺の用途地域は工業専用地域であり、住居系地域はなく、生活環境へ与える影響は少ない場所である。
- ・事業計画地近傍には、高速道路入り口やJCTが位置しており、会場外駐車場までのアクセス、会場外駐車場～会場を輸送するパークアンドライドバスのアクセスにも優れた場所である。

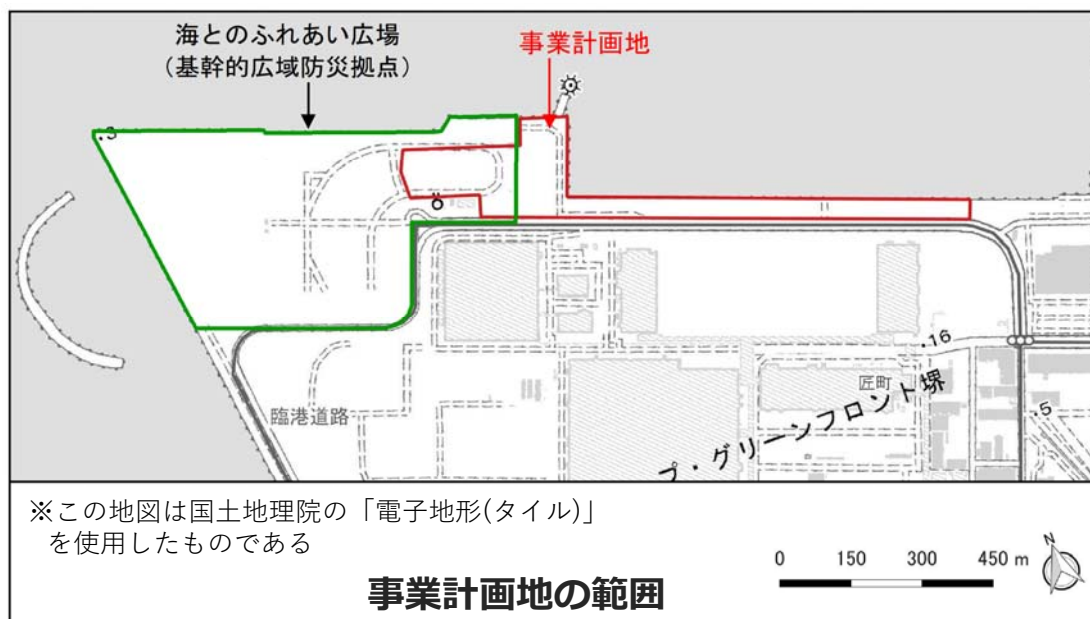


堺2区を会場外駐車候補地として選定。来場者の自家用車の駐車スペース（約2,300台）、万博会場との間を結ぶパークアンドライドバスの乗降場所、トイレ等を設置する。



4. 施設配置計画

- 大阪・関西万博の輸送計画、事業計画地の特性等を踏まえ、事業計画地において、敷地範囲、駐車場施設の構造、配置等が異なる3案を立案。

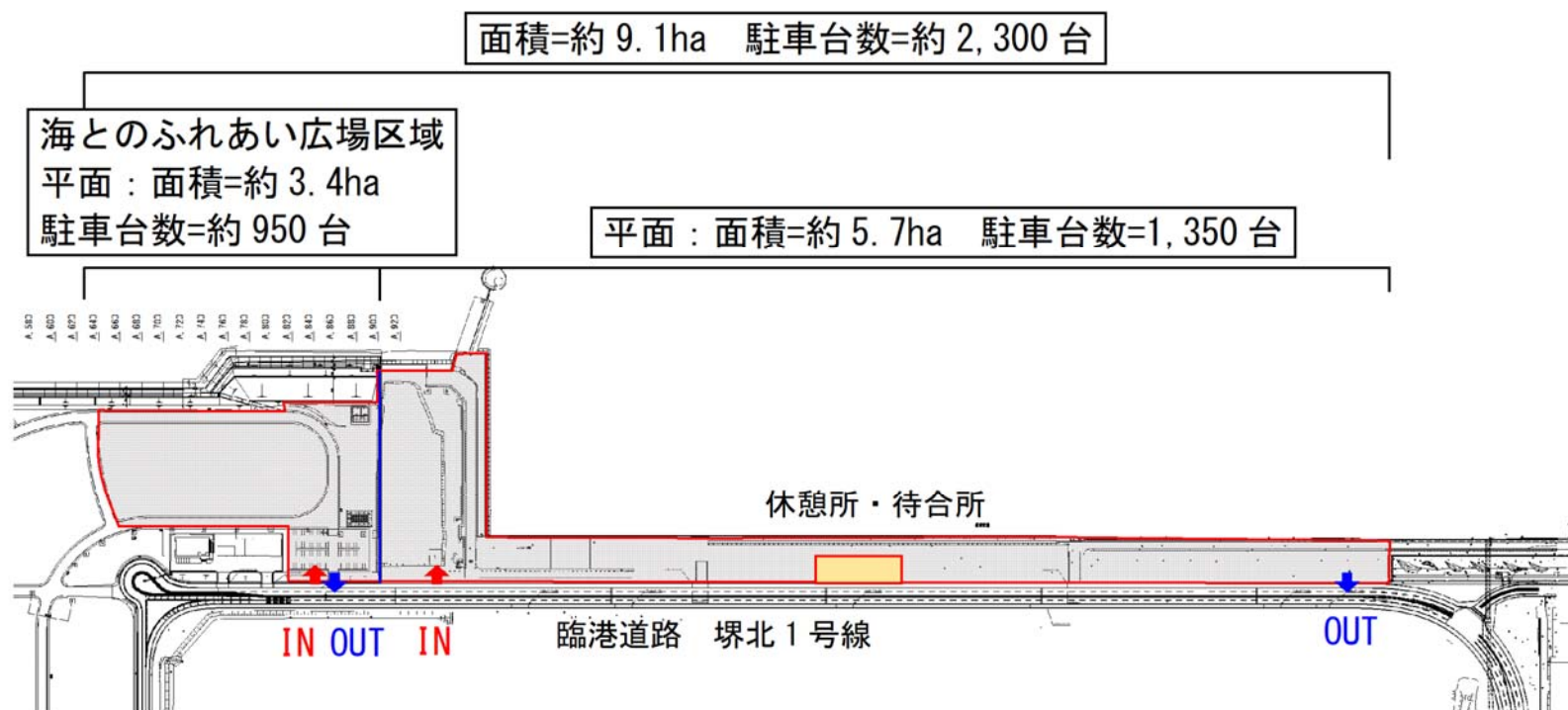


| | 構造 | 案の考え方 | 面積 | 駐車台数 |
|-----|-----------|--|--------|---------|
| 第1案 | 平面 | 現況地形・施設等を活かした平面配置案。 工期、工費等が最小限で復旧も容易な案。 | 約9.1ha | 約2,300台 |
| 第2案 | 立体 (2階3段) | 海とのふれあい広場以外の区域で駐車台数を確保するために駐車施設を立体化した案。 | 約5.7ha | 約2,300台 |
| 第3案 | 立体 (1階2段) | 立体化の規模を抑え、海とのふれあい広場の使用範囲を小さくした折衷案。 | 約8.0ha | 約2,300台 |

4. 施設配置計画

1案：現況地形・施設等を活かした平面配置案。工期、工費等が最小限で復旧も容易な案。

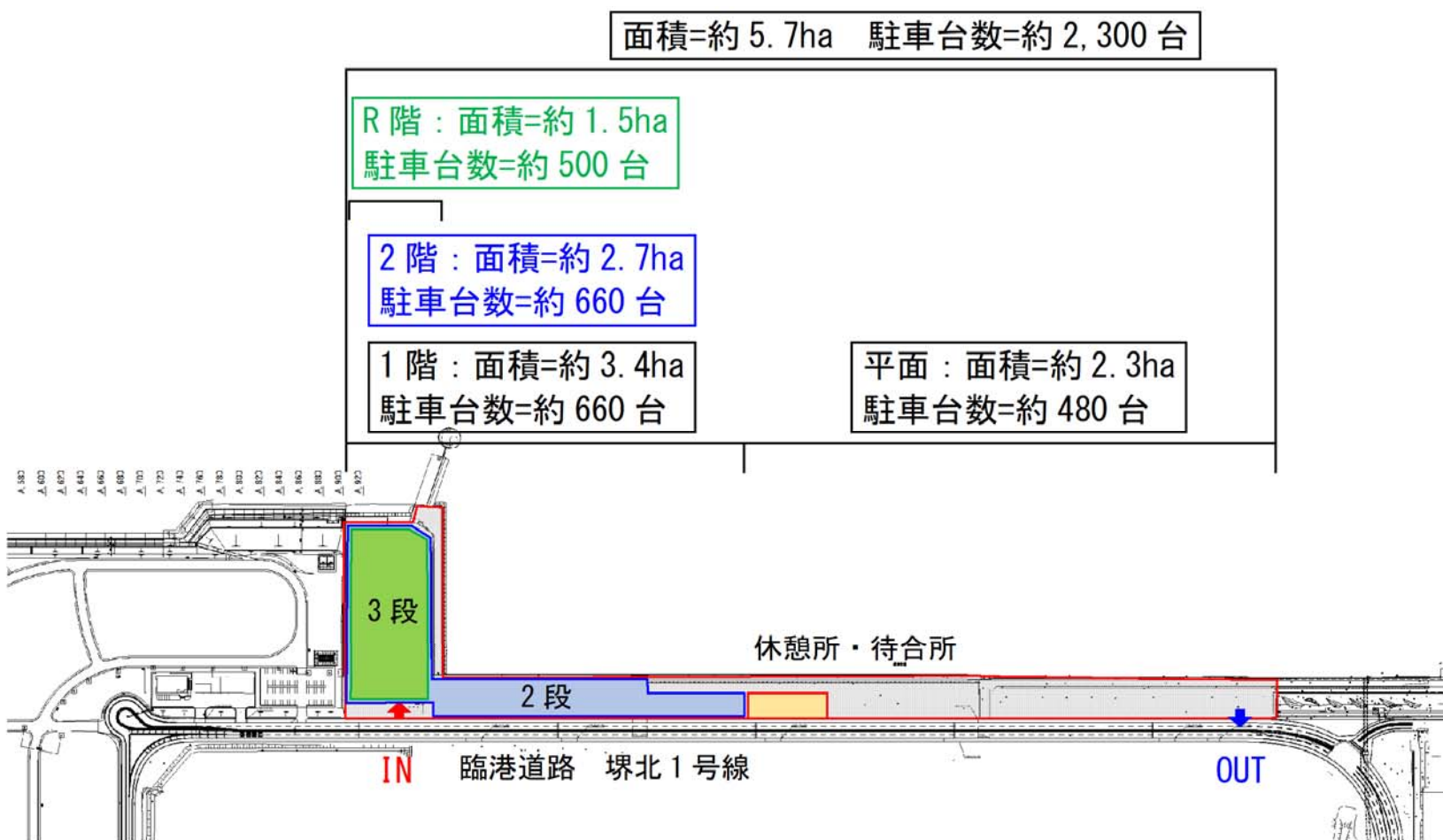
- 構造：平面
- 面積=9.1ha（うち、海とのふれあい広場区域3.4ha）
- 駐車台数=約2,300台



4. 施設配置計画

2案：海とのふれあい広場以外の区域で駐車台数を確保するために駐車施設を立体化した案。

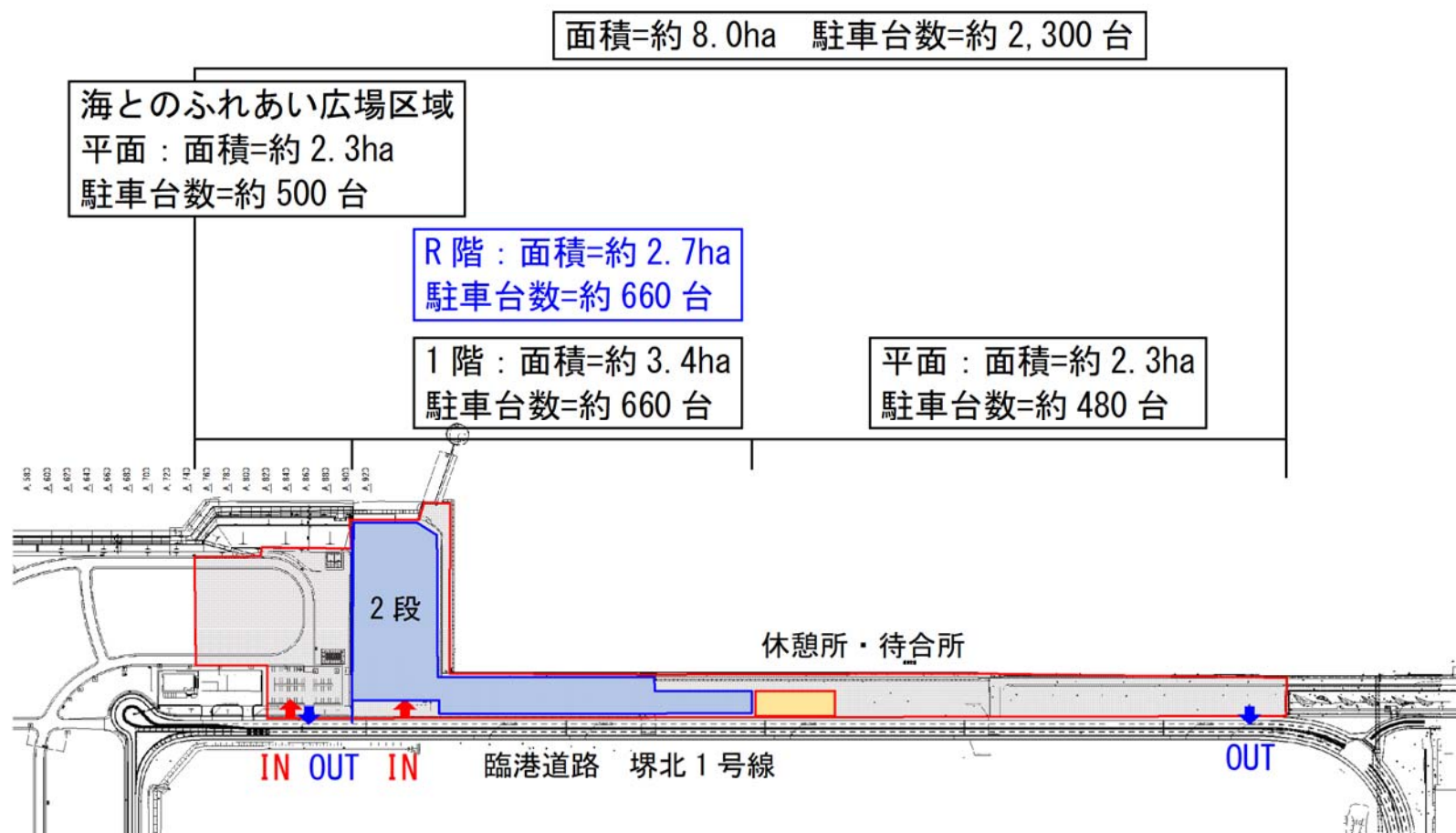
- 構造：立体(2階3段)
- 面積=5.7ha
- 駐車台数=約2,300台



4. 施設配置計画

3案：立体化の規模を抑え、海とのふれあい広場の使用範囲を小さくした折衷案。

- 構造：立体(1階2段)
- 面積=8.0ha (うち、海とのふれあい広場区域2.3ha)
- 駐車台数=約2,300台



5. 計画段階配慮事項の選定

- 堺市が定める「事前配慮指針」に基づき、本事業に係る工事が完了した後の「施設の存在」「施設の供用」について、事業特性や地域特性を踏まえて環境影響要因を抽出した。複数案間で工事による環境影響が大きく異なると想定される項目は、「工事の実施」についても環境影響要因に含めた。
- 抽出した環境影響要因について、「事前配慮指針」に基づき計画段階配慮事項を選定した。

■ 計画段階配慮事項の選定結果

| 環境要素 | | 環境影響要因 | | | | |
|--------------------|--------------------|----------|----------|---------|-------|----------------------|
| 項目 | 小項目 | 工事の実施 | | | 施設の存在 | 施設の供用 |
| | | 造成等施工の影響 | 工事用車両の走行 | 建設機械の稼働 | 施設の存在 | (施設利用車両の走行) 施設の供用 |
| 大気質 | 窒素酸化物 | | ○ | ○ | | ○ |
| | 浮遊粒子状物質 | | ○ | ○ | | ○ |
| 騒音 | | | ○ | ○ | | ○ |
| 振動 | | | ○ | ○ | | ○ |
| 土壌汚染 | 土壌汚染 | ○ | | | | |
| 光害 | 光害 | | | | | ○ |
| 陸域生態系 | 陸生生物 陸域生態系 | | | ○ | ○ | |
| 人と自然との 触れ合い活動の場 | 人と自然との 触れ合い活動の場 | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 景観 | 都市景観 | | | | ○ | |
| 地球環境 | 地球温暖化 | | ○ | ○ | | ○ |
| 破棄物等 | 産業廃棄物 発生土 | ○ | | | | |
| 安全 | 交通 | | ○ | | | ○ |

6. 予測・評価

6-1. 大気質

■ 予測・評価（大気質）

| 環境要素 | 影響要因 | 予測方法・条件等の概要 | 予測・評価の結果 |
|------|--------|---|--|
| 大気質 | 施設供用時 | <p>【定量予測（場外走行車両）】 < 予測項目 > 施設利用車両の走行により発生する排出ガス（二酸化窒素、浮遊粒子状物質） < 予測地点 > 事業計画地周辺の保全対象施設付近 < 予測式 > プルーム式、パフ式 < 気象条件 > 三宝局H29 < 交通条件 > 既往調査結果等より施設利用交通量を想定</p> <p>【定性予測（場内走行車両）】 想定される排出ガス量の程度の差から予測を行う。 < 予測範囲 > 事業計画地周辺</p> | <p>【定量予測（場外走行車両） 3案共通】 『二酸化窒素の日平均値の年間98%値』 0.032ppm（寄与率 2.2%） < 環境基準値※ > 0.04～0.06ppm以下 ⇒ 環境基準を下回る</p> <p>『浮遊粒子状物質の日平均値の年間2%除外値』 0.045mg/m³（寄与率 0.1%） < 環境基準値※ > 0.10 mg/m³以下 ⇒ 環境基準を下回る</p> <p>※事業計画地は工業専用地域であり環境基準は適用されないが参考として示している。</p> <p>【定性予測（場内走行車両）】 第1案：車路に勾配がないため、立体案である第2案、第3案と比べて影響の程度は小さい。 第2案・第3案：車路に勾配があるため第1案と比べて影響の程度が大きい。</p> |
| | 工事の実施時 | <p>【定性予測】 想定される工種、工期、工事用車両の走行等の程度の差から予測を行う。 < 予測範囲 > 事業計画地周辺及びその道路沿道</p> | <p>第1案：他案と比べて工種が少なく工期も短いため影響の程度は最も小さい。 第2案：建設機械の稼働時間、工事用車両の走行台数が多く影響の程度は最も大きい。 第3案：第1案より影響の程度は大きく第2案より小さい。</p> |

■予測・評価（騒音）

| 環境要素 | 影響要因 | 予測方法・条件等の概要 | 予測・評価の結果 |
|------|--------|---|---|
| 騒音 | 施設供用時 | <p>【定量予測】</p> <p>< 予測項目 > 施設利用車両の走行により発生する道路交通騒音（等価騒音レベル）</p> <p>< 予測地点 > 事業計画地周辺の保全対象施設付近（工場寮）</p> <p>< 予測式 > ASJ RTN-Model2018</p> <p>< 交通条件 > 既往調査結果等により施設利用交通量を想定</p> | <p>【3案共通】</p> <p>『騒音レベル』</p> <p>◇近接空間 昼間：63dB(増分6dB)、夜間：61dB(増分9dB)</p> <p>◇背後地 昼間：58dB(増分5dB)、夜間：57dB(増分9dB)</p> <p>< 環境基準※ ></p> <p>◇近接空間 昼間：70dB、夜間：65dB</p> <p>◇背後地 昼間：65dB、夜間：60dB ⇒環境基準を下回る</p> <p>※事業計画地は工業専用地域であり環境基準の類型指定はないが参考として工業地域の基準値を示している。</p> |
| | 工事の実施時 | <p>【定性予測】</p> <p>想定される工種、工期、工事用車両の走行等の程度の差から予測を行う。</p> <p>< 予測範囲 > 事業計画地周辺及びその道路沿道</p> | <p>第1案：他案と比べて工種が少なく工期も短いため影響の程度は最も小さい。</p> <p>第2案：建設機械の稼働時間、工事用車両の走行台数が多く影響の程度は最も大きい。</p> <p>第3案：第1案より影響の程度は大きく第2案より小さい。</p> |

■予測・評価（振動）

| 環境要素 | 影響要因 | 予測方法・条件等の概要 | 予測・評価の結果 |
|------|--------|--|--|
| 振動 | 施設供用時 | <p>【定量予測】</p> <p>< 予測項目 > 施設利用車両の走行により発生する道路交通振動（L₁₀）</p> <p>< 予測地点 > 事業計画地周辺の保全対象施設付近（工場寮）</p> <p>< 予測式 > 道路環境影響評価の技術手法記載の式</p> <p>< 交通条件 > 既往調査結果等より施設利用交通量を想定</p> | <p>【3案共通】</p> <p>『振動レベル』 昼間：46dB(増分6dB)、夜間：47dB(増分-) (夜間の現況交通量は予測式の下限值以下)</p> <p>< 要請限度* > 昼間：70dB、夜間：65dB ⇒要請限度を下回る</p> <p>※事業計画地は工業専用地域であり要請限度の区域区分はないが参考として工業地域の基準値を示している。</p> |
| | 工事の実施時 | <p>【定性予測】</p> <p>想定される工種、工期、工事用車両の走行等の程度の差から予測を行う。</p> <p>< 予測範囲 > 事業計画地周辺及びその道路沿道</p> | <p>第1案：他案と比べて工種が少なく工期も短いため影響の程度は最も小さい。</p> <p>第2案：建設機械の稼働時間、工事用車両の走行台数が多く影響の程度は最も大きい。</p> <p>第3案：第1案より影響の程度は大きく第2案より小さい。</p> |

■ 予測・評価（土壤汚染）

| 環境要素 | 影響要因 | 予測方法・条件等の概要 | 予測・評価の結果 |
|------|--------|--|--|
| 土壤汚染 | 工事の実施時 | 【定性予測】 想定される掘削で発生する汚染土壌発生量の程度の差から予測を行う。 <予測範囲> 事業計画地 | 第1案 ：一部の舗装、小構造物の設置程度で、汚染土壌の発生による環境への影響はほとんどない。 第2案・第3案 ：基礎掘削に伴う汚染土壌の発生が考えられ、影響の程度は平面案である第1案より大きくなる。 |

■ 予測・評価（光害）

| 環境要素 | 影響要因 | 予測方法・条件等の概要 | 予測・評価の結果 |
|------|-------|---|--|
| 光害 | 施設供用時 | 【定性予測】 想定される施設照明や光漏れによる周辺環境への影響の程度の差から予測を行う。 <予測範囲> 事業計画地周辺 | 第1案 ：他案と比べ光源の位置が低いいため光環境の変化の程度は最も小さい。 第2案 ：光源の位置が最も高くなり、より上層階まで光環境が変化する。 第3案 ：第1案より変化の程度は大きく第2案より小さい。 |

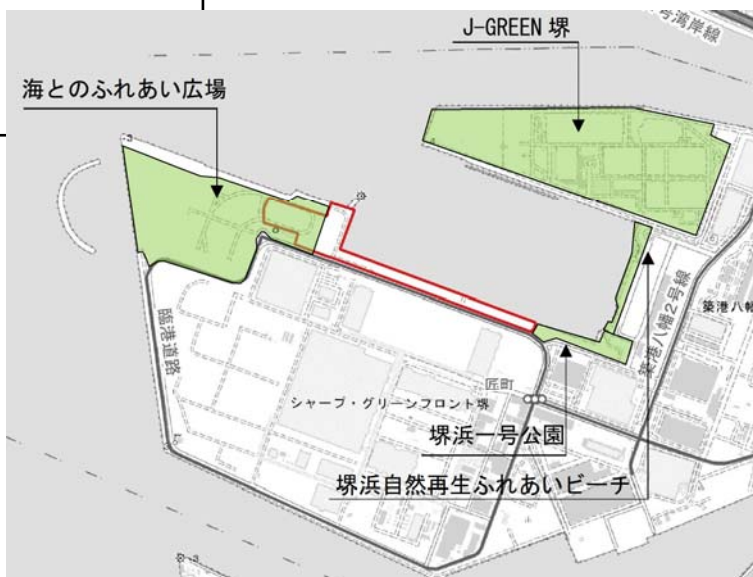
■ 予測・評価（陸域生態系）

| 環境要素 | 影響要因 | 予測方法・条件等の概要 | 予測・評価の結果 |
|-------|--------|---|---|
| 陸域生態系 | 施設の存在時 | 【定性予測】 事業実施に伴う生息・生育環境の改変による影響の程度の差から予測を行う。 <予測範囲> 事業計画地及び周辺 | 第1案・第3案 ：事業計画地内の「海とのふれあい広場」改変区域に存在する草地環境が一時的に改変され、動植物や生態系への影響が考えられる。 第2案 ：大部分は既に舗装されており、影響はほとんどない。 |
| | 工事の実施時 | 【定性予測】 想定される建設機械の稼働の程度の差から予測を行う。 <予測範囲> 事業計画地及び周辺 | 第1案 ：立体施設を建設しないため、周辺の陸域生態系に与える影響はほとんどない。 第2案・第3案 ：海とのふれあい広場の隣接地で杭基礎工事が必要となり、影響の程度は第1案より大きくなる。 |

6-7. 人と自然との触れ合い活動の場

■予測・評価（人と自然との触れ合い活動の場）

| 環境要素 | 影響要因 | 予測方法・条件等の概要 | 予測・評価の結果 |
|----------------|-----------|--|---|
| 人と自然との触れ合い活動の場 | 施設の存在・供用時 | 【定性予測】 人と自然との触れ合い活動の場の改変の程度、施設利用車両の走行による利用やアクセス性への影響の程度の差から予測を行う。 < 予測範囲 > 事業計画地周辺 | 第1案・第3案： 一時的に人と自然との触れ合い活動の場が改変されるため、第2案と比べると影響は大きくなる。 第2案： 人と自然との触れ合い活動の場を使用しないため影響はほとんどない。 |
| | 工事の実施時 | 【定性予測】 想定される工事関係車両の走行、建設機械稼働の程度の差から予測を行う。 < 予測範囲 > 事業計画地周辺 | 第1案： 建設機械の種類や稼働時間、工事用車両の走行台数が少なく、影響は最も小さい。 第2案： 建設機械の種類や稼働時間、工事用車両の走行台数が大きく、影響は最も大きい。 第3案： 第1案より影響の程度は大きく第2案より小さい。 |

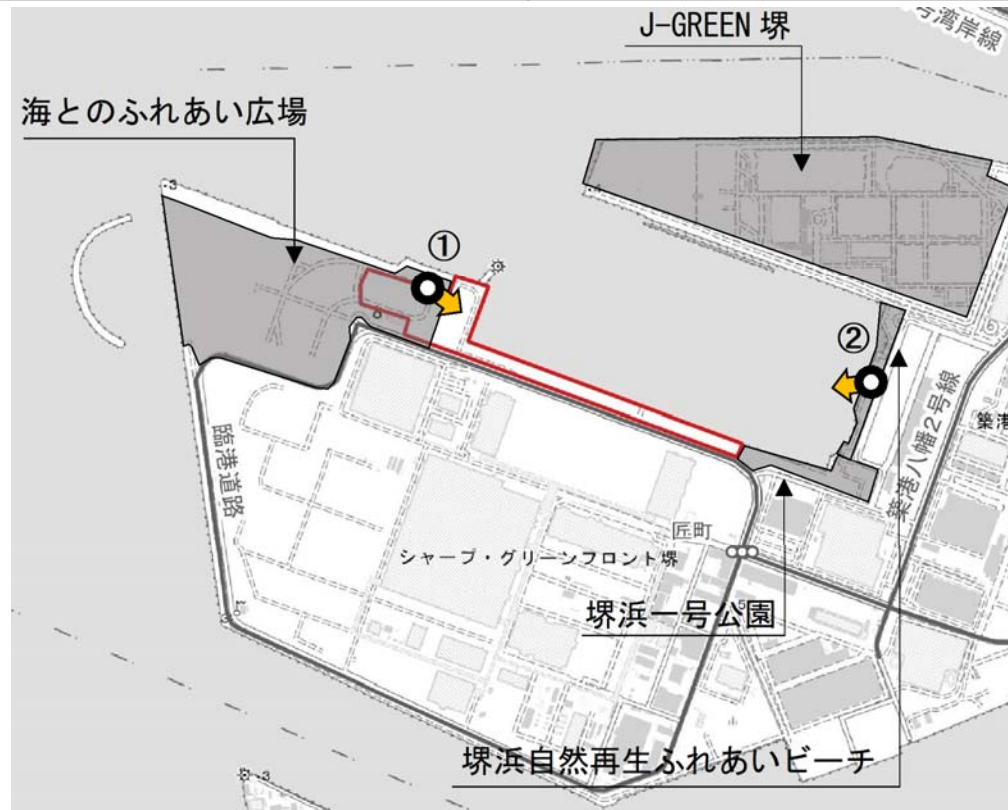


人と自然の触れ合い活動の場の分布状況図

※この地図は国土地理院の「電子地形(タイル)」を使用したものである

■ 予測・評価（景観）

| 環境要素 | 影響要因 | 予測方法・条件等の概要 | 予測・評価の結果 |
|------|--------|---|--|
| 景観 | 施設の存在時 | 【定性予測】 施設の存在が、周辺の眺望地点からの景観に及ぼす影響の差から予測を行う。 <予測範囲> 事業計画地及び周辺 | 第1案 ：平面案であるため、他案と比べて景観に及ぼす影響は最も小さい。 第2案 ：海とのふれあい広場からの眺望に圧迫感を感じ、景観に及ぼす影響は最も大きい。 第3案 ：第1案より影響の程度は大きく第2案より小さい。 |



眺望地点位置図

※この地図は国土地理院の「電子地形(タイル)」を使用したものである

6-9. 地球環境(地球温暖化)

■ 予測・評価 (地球環境 [地球温暖化])

| 環境要素 | 影響要因 | 予測方法・条件等の概要 | 予測・評価の結果 |
|-----------------|--------|--|--|
| 地球環境 (地球温暖化) | 施設供用時 | 【定量予測】 < 予測項目 > パークアンドライドバスの走行により発生する二酸化炭素排出量 < 予測範囲 > 事業計画地から万博会場まで < 予測式 > 施設利用者数 × 二酸化炭素排出原単位 × 走行距離 | 【3案共通】 < パークアンドライドバスの二酸化炭素排出量 > 1,734 (t-CO₂) < 自家用車の場合 (参考) > 4,271 (t-CO₂) 自家用車でそれぞれが移動する場合と比べて 6割程度 の二酸化炭素排出量低減効果が見込まれる。 |
| | 工事の実施時 | 【定性予測】 想定される工事関係車両の走行、建設機械稼働の程度の差から予測を行う。 < 予測範囲 > 事業計画地周辺 | 第1案 ：他案と比べて工種が少なく工期も短い ため影響の程度は最も小さい。 第2案 ：建設機械の稼働時間、工事用車両の走行台数が多く影響の程度は最も大きい。 第3案 ：第1案より影響の程度は大きく第2案より小さい。 |

■ 予測・評価（廃棄物等）

| 環境要素 | 影響要因 | 予測方法・条件等の概要 | 予測・評価の結果 |
|------|--------|---|---|
| 廃棄物等 | 工事の実施時 | 【定性予測】 想定される造成等の工事や解体工事に伴い発生する産業廃棄物量、発生土量の程度の差から予測を行う。 < 予測範囲 > 事業計画地 | 第1案 ：大部分を現況のまま利用するため影響の程度は最も小さい。 第2案 ：工事や撤去に伴う産業廃棄物や残土による影響の程度は最も大きい。 第3案 ：第1案より影響の程度は大きく第2案より小さい。 |

■ 予測・評価（安全〔交通〕）

| 環境要素 | 影響要因 | 予測方法・条件等の概要 | 予測・評価の結果 |
|------------|--------|--|---|
| 安全 (交通) | 施設供用時 | 【定性予測】 施設利用車両の主要走行ルートにおける交通安全への影響の程度から予測を行う。 < 予測範囲 > 事業計画地周辺 | 【3案共通】 現況の交通量と施設利用車両・パークアンドライドバス交通量の合計は、現況の4車線道路の交通容量内に十分収まるものであり、施設利用車両が市内の交通に与える影響の程度は小さいものと予測される。 |
| | 工事の実施時 | 【定性予測】 工事用車両の主要走行ルートにおける交通安全への影響の程度の差から予測を行う。 < 予測範囲 > 事業計画地周辺 | 第1案 ：他案と比べ工事用車両の走行台数が少なく影響の程度は最も小さい。 第2案 ：工事用車両の走行台数が多く影響の程度は最も大きい。 第3案 ：第1案より影響の程度は大きく第2案より小さい。 |

7. 環境配慮の方針

■ 総合評価

- 総合評価の結果、駐車場を全て平面配置とした「第1案」が、工事規模を最小限に抑えることができ、環境影響だけでなく、コストや工期の観点からも、最も優れている計画案であると評価した。

| | | 第1案(平面案) | 第2案(3段立体案) | 第3案(2段立体案) |
|--------------------|----------|----------|------------|------------|
| 大気質 | 工事の実施 | ◎ | △ | ○ |
| | 施設の供用 | ◎ | ○ | ○ |
| 騒音 | 工事の実施 | ○ | △ | ○ |
| | 施設の供用 | ◎ | | |
| 振動 | 工事の実施 | ◎ | △ | ○ |
| | 施設の供用 | ◎ | | |
| 土壌汚染 | 工事の実施 | ◎ | ○ | ○ |
| 光害 | 施設の供用 | ◎ | △ | ○ |
| 陸域生態系 | 工事の実施 | ◎ | △ | ○ |
| | 施設の存在 | ○ | ◎ | ○ |
| 人と自然との 触れ合い活動の場 | 工事の実施 | ◎ | △ | ○ |
| | 施設の存在・供用 | ○ | ◎ | ○ |
| 景観 | 施設の存在 | ◎ | △ | ○ |
| 地球環境 | 工事の実施 | ◎ | △ | ○ |
| | 施設の供用 | ◎ | | |
| 廃棄物等 | 工事の実施 | ◎ | △ | ○ |
| 安全 | 工事の実施 | ◎ | △ | ○ |
| | 施設の供用 | ◎ | | |
| 施設としての相応しさ(社会面) | | ◎ | | |
| 工期 | | ◎ | △ | ○ |
| 事業コスト(経済面) | | ◎ | △ | ○ |
| 万博利用後の原状回復 | | ◎ | △ | △ |
| 総合評価結果 | | ◎ | △ | ○ |

7. 環境配慮の方針

■ 環境配慮の方針（抜粋）

| 区分 | 内容 |
|--------------------------------|--|
| 大気質 騒音 振動 地球環境（地球温暖化） | ・ 低公害バスの導入（パークアンドライドバス） |
| | ・ 事前予約制の導入による交通集中の抑制 |
| | ・ 施設利用車両の駐車場内でのアイドリングストップの推進（看板設置） |
| | ・ 施設利用車両が走行する際の速度超過を抑制 |
| | ・ 案内看板の設置等による施設利用車両の適切な誘導 |
| | ・ 排出ガス対策・低騒音・低振動型の建設機械の使用 |
| | ・ 工事用車両の計画的な運行管理 |
| 土壌汚染 | ・ 土壌汚染対策法及び大阪府生活環境保全等に関する条例等に基づく、工事着手前の関係機関との協議、手続きの実施 |
| | ・ 上記法・条例に基づく適切な対応（汚染土壌が確認された場合） |
| 光害 | ・ 現地の状況に応じた適切な照明配置 |
| | ・ 必要に応じ遮光ルーバー付き照明の設置 |
| 陸域生態系 | ・ 走光性昆虫類の誘引抑制に配慮した照明施設の設置 |
| | ・ 生物の生息・繁殖環境に配慮した工事の工法、実施時期、実施時間の設定 |
| 人と自然との 触れ合い活動の場 | ・ 事前予約制の導入、適切なルートや混雑状況等の情報提供 |
| | ・ 工事用車両の適切なルート設定、警備員の配置 |
| | ・ レクリエーション利用が多い時期・時間帯に配慮した施工計画 |
| 景観 | ・ 周辺景観との調和、圧迫感軽減に効果的な施設のデザイン、色調等の採用 |
| 廃棄物等 | ・ 建設発生材の減量化や建設リサイクル法に基づく再資源化等の適切な処理の実施 |
| 安全 (交通) | ・ 施設（駐車場）の出入口での警備員の配置 |
| | ・ 事前予約制の導入による交通集中の抑制 |
| | ・ 案内看板の設置等による施設利用車両の適切な誘導 |
| | ・ 施設利用車両が走行する際の速度超過を抑制 |
| | ・ 工事用車両の計画的な運行管理 |