

第1章 事業計画

1.1 事業者の氏名及び住所

名 称：公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会

代表者：会長 十倉雅和

所在地：大阪市住之江区南港北一丁目 14 番 16 号

1.2 対象事業の名称、目的及び内容

1.2.1 対象事業の名称

対象事業の名称：2025 年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）

1.2.2 事業の種類

- ・都市計画法第 4 条第 12 項に規定する開発行為を伴う事業（施行区域の面積が 50 ヘクタール以上であるものに限る。）
- ・自動車ターミナル法第 2 条第 4 項に規定する自動車ターミナルその他の自動車の駐車のための施設の新設の事業（同時に駐車することのできる自動車の台数が 1,000 台以上である駐車場等を設けるものに限る。）

1.2.3 事業の目的及び経緯

1. 事業の目的

本事業は、2025 年に、大阪府大阪市において、国際博覧会条約に基づく国際博覧会を開催するものである。

大阪・関西万博のテーマは、『いのち輝く未来社会のデザイン』である。「いのち輝く未来社会のデザイン」というテーマは、人間一人一人が、自らの望む生き方を考え、それぞれの可能性を最大限に発揮できるようにするとともに、こうした生き方を支える持続可能な社会を、国際社会が共創していくことを推し進めるものである。

言い換えれば、大阪・関西万博は、格差や対立の拡大といった新たな社会課題や、AI やバイオテクノロジー等の科学技術の発展、その結果としての長寿命化といった変化に直面する中で、参加者一人一人に対し、自らにとって「幸福な生き方とは何か」を正面から問う、初めての万博になる。

近年、人々の価値観や生き方がますます多様化するとともに、技術革新によって誰もがこれまで想像しえなかった量の情報にアクセスし、やりとりを行うことが可能となった。このような進展を踏まえ、大阪・関西万博では、世界の叢智とベストプラクティスを大阪・関西地域に集約し、多様な価値観を踏まえた上での諸課題の解決策を提示していく。

2. 誘致・開催決定の経緯

国際博覧会（万博）は登録博覧会（旧一般博）と認定博覧会（旧特別博）の 2 種類がある。日本では過去に大阪万博（大阪：1970 年一般博）、沖縄海洋博（沖縄：1975 年特別博）、つくば博（茨城：1985 年特別博）、大阪園芸博（大阪：1990 年特別博）、愛・地球博（愛知：2005 年登録博）を開催している。

大阪府は、2025 年登録博覧会の大阪誘致に向けた検討を行う、行政、経済界、有識者から成る

「国際博覧会大阪誘致構想検討会」（2015 年）、「2025 年万博基本構想検討会議」（2016 年 6 月）の議論を経て、「2025 日本万国博覧会基本構想案」（2016 年 11 月）を取りまとめ、国へ提出した。

大阪府からの提案を受けて、経済産業省は、万博立候補に向けた国としての検討を行うために、「2025 年国際博覧会検討会」を設置（2016 年 12 月）し、パブリックコメントを経たうえで報告書を作成（2017 年 4 月）した。国は、本報告を踏まえ立候補及び開催申請の閣議了解を経て、2017 年 9 月に博覧会国際事務局（BIE）へ立候補申請文書を提出した。その後、2018 年 11 月の第 164 回 BIE 総会での開催国決定の投票により、2025 年国際博覧会の開催国が日本に決定した。また、2020 年 12 月 1 日には、第 167 回 BIE 総会が開催され、登録申請が承認されている。

なお、一般社団法人 2025 年日本国際博覧会協会は、2019 年 1 月に設立、同年 5 月に「平成 37 年に開催される国際博覧会の準備及び運営のために必要な特別措置に関する法律」第 14 条第 1 項に基づく博覧会業務を適切かつ確実に行うことができるものとして「博覧会協会」に指定された。また、2019 年 10 月に公益社団法人として認定され、移行した。

3. 開催場所の選定の経緯

開催場所の選定は、2025 日本万国博覧会基本構想案の策定にあたり大阪府が設置した「2025 年万博基本構想検討会議」において、「会場用地 100ha 以上」と「交通基盤」を条件に、図 1.2.1 に示す 7 か所（「彩都東部・万博記念公園」、「服部緑地」、「花博記念公園鶴見緑地」、「舞洲」、「夢洲」、「大泉緑地」、「りんくうタウン」）が検討された。

その結果、100ha 以上の会場用地や、会場への交通アクセスも確保でき、埋立地を活用することによる自然への負荷が少ないことに加え、既存の大都市機能を活用できることから夢洲が選定された。



出典：2025 年万博基本構想検討会議 第 1 回整備等部会資料

図 1.2.1 万博会場候補地

1.2.4 事業の内容

1. 事業の位置

会場予定地が位置する此花区夢洲は、図 1.2.2(1)に示すとおり、大阪市の臨海部にある面積約 390ha の埋立地であり、大阪港に位置している。夢洲内の東側は、高水準のコンテナ物流拠点として、夢洲コンテナターミナルが既に供用している。西側は、廃棄物埋立処分場であり、その一部に大規模太陽光発電施設（メガソーラー）が設置されている。会場予定地は、図 1.2.2(2)に示すとおりであり、約 159ha となる。また、来場者のための駐車場を此花区舞洲に整備する。（仮称）舞洲駐車場予定地は、図 1.2.2(2)に示すとおりであり、約 31ha となる。

また、（仮称）舞洲駐車場予定地が位置する此花区舞洲は、図 1.2.2(1)に示すとおり、夢洲に隣接する面積約 220ha の埋立地で、スポーツ公園等の野外活動施設、焼却工場（大阪広域環境施設組合舞洲工場）及び下水汚泥処理施設（大阪市舞洲スラッジセンター）等が存在している。



図 1.2.2(1) 事業計画地の位置図（概要）

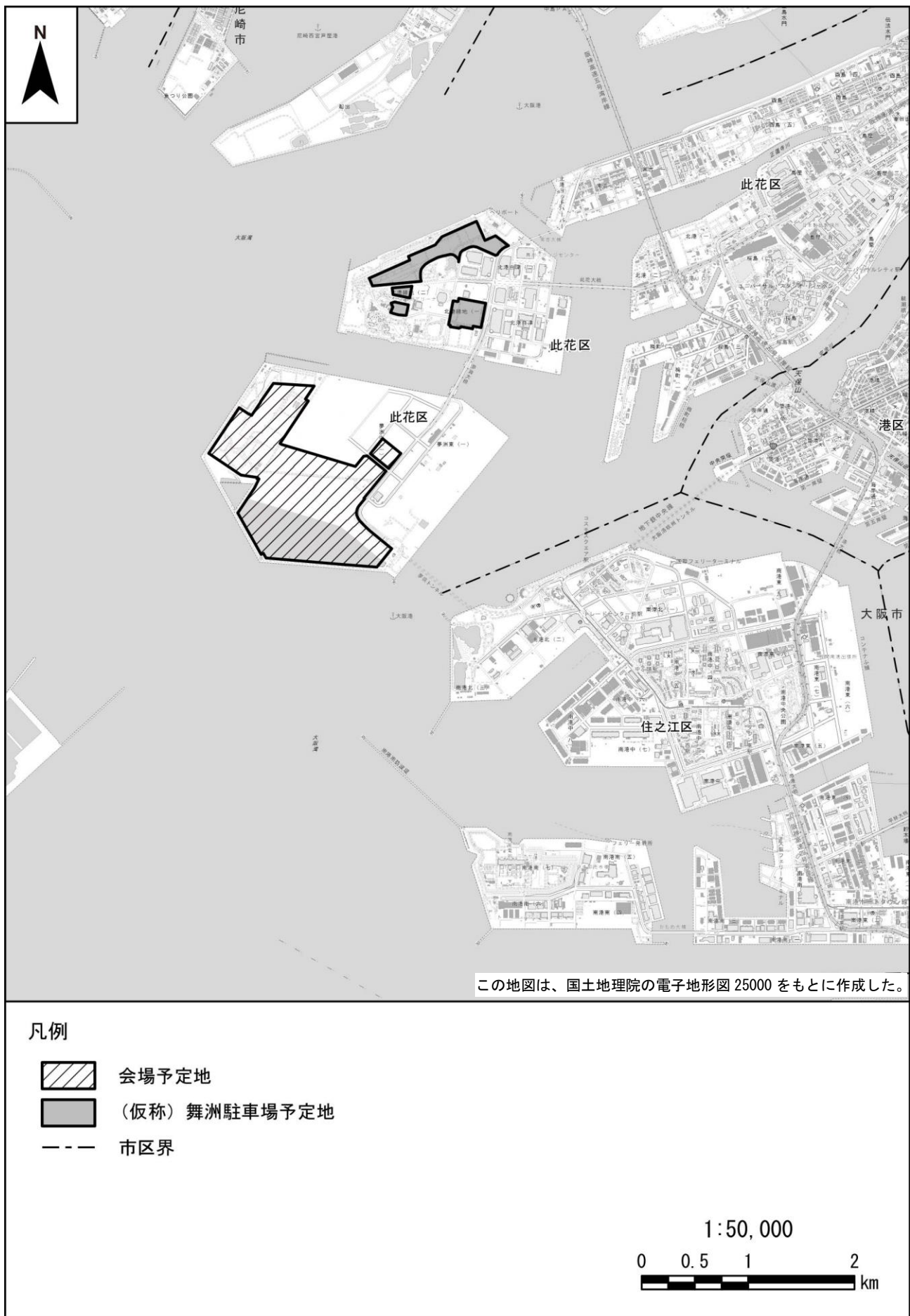


図 1.2.2(2) 事業計画地の位置図（詳細）

2. 事業の概要

- ①開催期間（予定）：2025 年 4 月 13 日から 2025 年 10 月 13 日まで
- ②想定入場者数：約 2,820 万人（計画日来場者 28.5 万人/日）
- ③開催時間（予定）：午前 9 時から午後 10 時まで

3. 会場計画

【会場デザインコンセプト】

会場は、四方を海に囲まれたロケーションを活かし、世界とつながる「海」と「空」が印象強く感じられるデザインとする。円環状の主動線を設け、主動線につながるように離散的にパビリオンや広場を配置することで、誘致の時から「非中心・離散」の理念を踏襲しつつ「つながり」を重ね合わせた「多様でありながら、ひとつ」を象徴する会場を創出し、無数の異なるものたちが一つの世界を共有しているという感覚を来場者が体感することが出来るような場を目指す。

会場の完成イメージは図 1.2.3、会場内モビリティ走行ルートは図 1.2.4、敷地の位置及び会場配置計画は図 1.2.5 に示すとおりである。



図 1.2.3 会場の完成イメージ

【会場エリア】

会場全体の面積は約 159ha であり、会場内は大きく 3 つのエリア（パビリオンワールド、グリーンワールド、ウォーターワールド）に区分する。

パビリオンワールドは、会場の中央部に位置し、パビリオン等の施設が集まるにぎわいのエリアである。東と西の 2 か所にエントランスゲートを設置する。主要施設としては参加国・企業・国際機関のパビリオン、日本館、自治体館、テーマ館、飲食・物販施設、管理施設、各種供給施設がある。

グリーンワールドは、密度の高いパビリオンワールドと対照的に、開放的で緑あふれる空間とし、万博体験の幅を広げる役割を持つ。屋外イベント広場や、ベストプラクティスエリア、先進的なモビリティを体験するエリア等が配置される。西向きに瀬戸内の海を直接望む

ことができる場所でもあり、飲食・物販施設を適切に配置することによって海の上の万博会場を満喫することができる。なお、ベストプラクティスエリアでは、「TEAM EXPO 2025」プログラムにより集まった「いのち輝く未来社会のデザイン」を実現するための活動等のうち、特に優れた取組について「ベストプラクティス」として位置付け、会場内に設けた本エリアで展示・展開する。

ウォーターワールドは、海の上の万博会場を象徴する場所である。堤防によって作られた内海をさらに大屋根（リング）によって囲い取ることで「海の広場」を作り出す。この三日月状の水辺空間は水上イベントを始めとした親水空間での様々な活動に供される。内海に張り出した大屋根（リング）の上は展望歩廊であり、「海の広場」や会場全体を見下ろせる場所であり、南西方向に広がる瀬戸内の海を見渡せる場所ともなる。

【主要な施設】

会場内には、参加国・企業パビリオン、テーマ館、催事ホール、エントランス施設、管理施設、インフラ等供給施設、日本館、自治体館、営業施設（物販及び飲食店舗）等の建築物を整備する。このうち、パビリオン（当協会が整備するものを除く）は参加国や企業等の出展者が、日本館は日本政府が、自治体館は自治体が計画し整備する。その他の建築物は当協会が整備する。

会場配置計画に示すとおり、大部分の建築物はパビリオンワールドに、一部の建物はグリーンワールドに整備する。原則として建物は会期終了後に敷地から撤去される予定であり、比較的簡易な仮設構造とする計画である。

会場の修景と良好な環境維持のため、当協会において、ガイドラインを策定することを予定している。

【その他各種施設】

①催事施設

会期中に行われる様々な催事に対応できるよう、パビリオンワールドに大催事場、小催事場、メッセ、小型のステージ、庭園、グリーンワールドに屋外イベント広場、ベストプラクティスエリア、ギャラリーを設置する。

②基盤設備

上水道は、会場用地内に受水槽を設け各施設に対して配水することで、安全な水を来場者に安定的に供給する。下水道は、汚水発生量の時間変動に応じた貯留施設等を設け確実に排水・処理するとともに、雨水についても会場内に適切に雨水配管を設置する等会場内に降った雨水が排出されるように計画する。

電力は特別高圧にて系統を2重化した受電を行い、ガスは供給信頼性の高い中圧ガスを引込む等、合理的で機能性、信頼性、安全性の高い供給システムを導入する。また、半年間という短期間の開催であるため、経済性も考慮した供給方式を検討する。帯水層蓄熱や太陽光発電の設置等、再生可能エネルギーの活用について検討する。

③緑地

会場内には、グリーンワールドにおいて緑地の整備を計画している。また、パビリオンワールドについても静けさの森の整備やオープンスペース等に可能な限り緑化する計画であ

る。

静けさの森は、万博会場の喧騒の中にあって、ひととき静かで落ち着いた場所として、パビリオンワールド内のリング状のメインストリートから離れた、奥まったところに配置する計画である。

【エントランス、交通ターミナル（乗降場）及び団体バス駐車場等】

会場には、北港テクノポート線（仮称）夢洲駅、交通ターミナルからそれぞれアクセス可能なエントランス広場を整備する。エントランス広場には、入場券対応窓口、セキュリティチェック及び入場ゲートを配置するとともに、計画日來場者数 28.5 万人/日におけるゲート等での待ち行列に対応できるように十分なレーン数及び検査人員を確保する等安全性の確保に努める。

また、来場者を輸送する団体バス駐車場等を整備する計画である。

【熱源計画】

パビリオンワールドは地域熱供給システムを導入し、冷水供給設備は電気式及びガス式を併用する。冷水供給設備は会場内の 4 か所に設置する。

【会場内輸送】

会場内での来場者の移動については、徒歩を主な手段として想定するが、高齢者、障がい者、子連れの家族等、様々な来場者が快適に会場内を移動できるように、先進的なモビリティを体験する機会を得られるよう、多様なモビリティを導入する計画である。また、これらを来場者が便利に利用できるよう、統合的な情報サービスを提供する。

その他、物資及び廃棄物の運搬等についても、先端技術を活用しつつ効率的な輸送を実現する。

①外周トラム

主に会場の東西を結び、東西のエントランスや屋外イベント広場等の間を行き来できるよう、会場の外周道路を主な走行ルートとするモビリティ（乗車可能人数：数十人程度/台）を導入する計画としている。外周トラムの走行ルートは来場者動線とは完全に分離する。

②小型モビリティ

誰もが会場内を快適に移動できる手段を提供するとともに、高齢者や障がい者等の移動制約者を支援するため、会場内の街路を主な走行ルートとするモビリティ（乗車可能人数：1～数人程度/台）を導入する計画としている。時速 6km/h 以下のモビリティとし、来場者とモビリティが同じ空間を一緒に共有できるようにする。

③空飛ぶクルマ

先進的なモビリティの体験機会を提供する一環として、空飛ぶクルマの導入を検討する。空飛ぶクルマはグリーンワールドのモビリティエクスペリエンスエリアに設ける離発着ポートで離発着することを計画している。

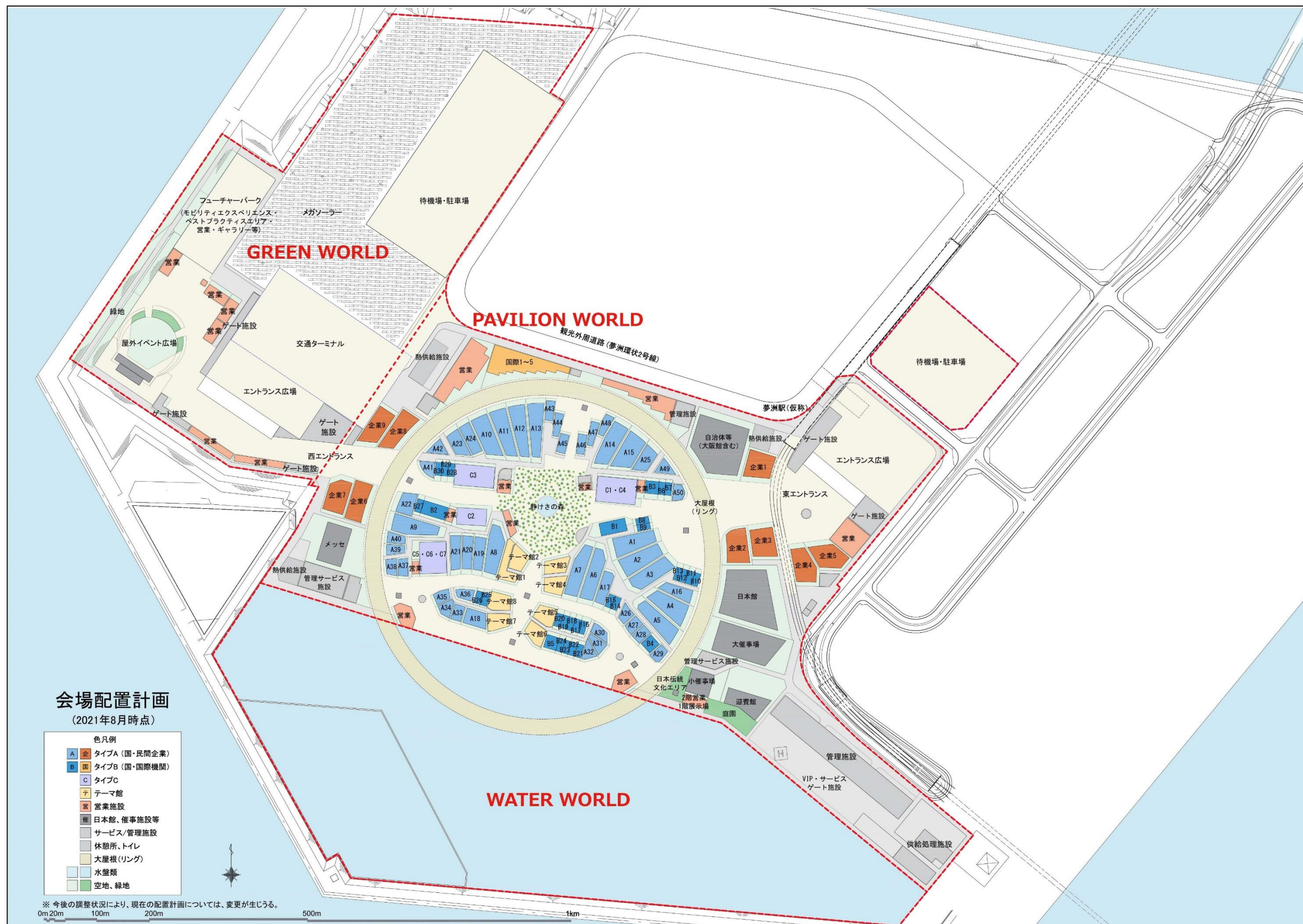


図 1.2.5 会場配置計画

4. (仮称) 舞洲駐車場の計画

(仮称) 舞洲駐車場予定地は、来場者のパークアンドライドシステムを構成する万博の会場外駐車場として来場者の自家用車の駐車スペース（約 9,000 台）、会場予定地との間を結ぶパークアンドライドバスの乗降場所、トイレ他サービス施設等を設置する計画である。(仮称) 舞洲駐車場予定地は現況が裸地、草地または舗装地の箇所を候補に設置する計画である。

(仮称) 舞洲駐車場予定地を利用する来場者の乗用車の走行経路は、図 1.2.8(9) 及び図 1.2.8(10) に示す経路のとおり、阪神高速道路の湾岸舞洲出入口・淀川左岸舞洲出入口まで阪神高速を走行し、此花大橋を経由して(仮称) 舞洲駐車場予定地に至る経路を基本とする。ICT 等の技術活用により湾岸舞洲・淀川左岸舞洲出入口利用者にインセンティブを付与する等の方法により、この走行経路を利用するよう誘導すること等を計画している。

(仮称) 舞洲駐車場予定地と会場予定地との間のパークアンドライドバスは、夢舞大橋を経由する。

5. 輸送計画

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する（図 1.2.6、図 1.2.7）。

輸送手段別来場者数については、将来の交通量を予測するための標準的な方法とされている推計法（4 段階推計法）を用いて、各移動ルートや移動手段における、移動時間、乗り換え時間、料金等の設定を行い、万博開催期間中のピーク時来場者数 28.5 万人/日に対する鉄道、シャトルバス、自家用車等の移動手段の割合を推定しており、各アクセスルートのバランスの取れた利用を図る計画である。

また、万博来場者の集中による交通渋滞や混雑等を軽減するため、入場できる期間や時間帯を限定した入場券の設定や入場事前予約制度の導入、(仮称) 舞洲駐車場の利用についても事前予約制とすることや、鉄道・道路における経路誘導・経路分散、MaaS 等を活用し、道路渋滞情報等をリアルタイムで提供するなど、最適な推奨ルートの提供等について検討する。

さらに、万博交通のマネジメントを行ったうえで、沿線企業等にテレワーク、時差出勤、渋滞箇所の通過を避けるようお願いするなど、一般交通の抑制、分散、平準化を目的とした取組をはたらきかける TDM の実施について検討する。

これら来場者輸送の基本的な方針については 2022 年 6 月に「大阪・関西万博 来場者輸送基本方針」として公表しており、具体的な取組内容については引き続き検討を行い、適宜公表する。

以下に各交通インフラの計画を示す。

①鉄道

大阪メトロ中央線のコスモスクエア駅から会場となる夢洲に鉄道（北港テクノポート線）が延伸され、新たな駅が建設される予定であり、これらが主な公共交通ルートとなる。

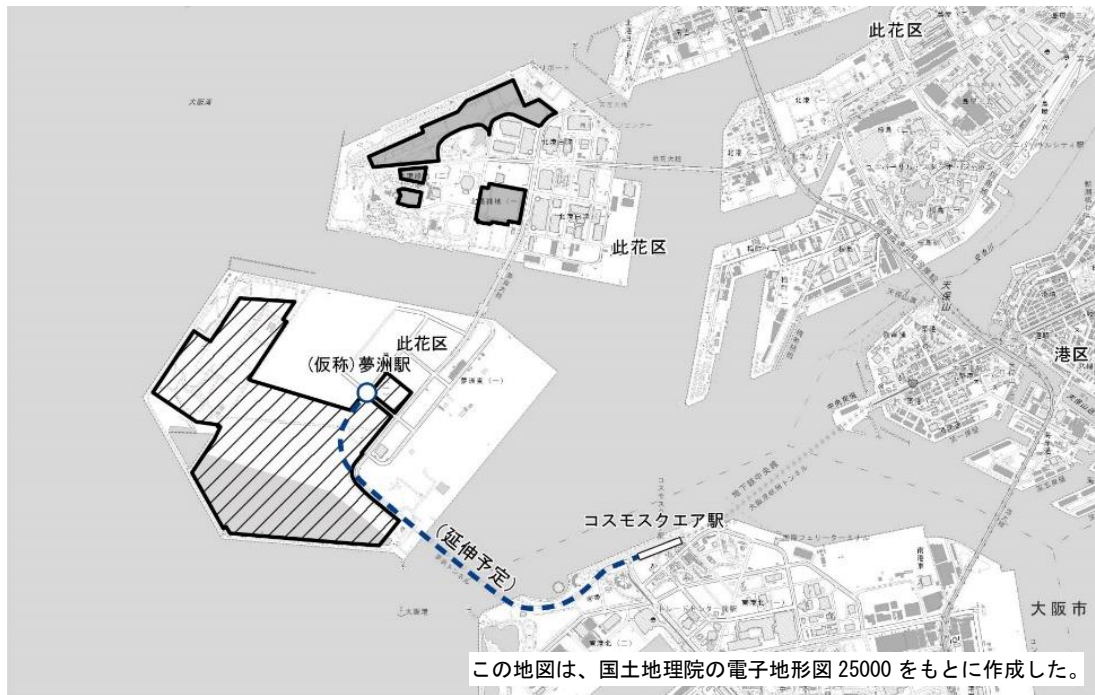


図 1.2.6 建設予定の（仮称）夢洲駅

②自動車

一般の自家用車については、会場から概ね 15km 圏内に設ける会場外駐車場でバスに乗り換えるパークアンドライド方式を採用し、夢洲への乗り入れは、原則として禁止とする。

また、会場周辺への交通集中を回避するため、出発地に応じて最適な会場外駐車場を案内するなど、各駐車場の適切な運用について 2025 年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会において検討するとともに、会場周辺の民間駐車場に料金調整等の協力を求め、会場周辺への自家用車の集中による混雑を回避するよう努める。

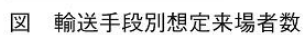
なお、会場となる夢洲には、団体バスや障がい者専用の駐車場（団体バス約 810 台、障がい者用約 200 台を計画）、シャトルバス、パークアンドライドバス及びタクシーの乗降空間となる交通ターミナルを設ける。

③シャトルバス（主要駅・空港）

鉄道主要駅及び空港から万博会場まで直通で運行するシャトルバスを設ける。シャトルバス乗降場は、会場西ゲートに隣接する交通ターミナルに設ける。

④海路・空路

会場が島というロケーションを活かして、民間企業等による船によるアクセスの導入も検討されている。旅客の乗降場は夢洲の北側エリアが想定されている。



12

【車両の走行経路】

供用時の施設関連車両の主要な走行ルートは、図 1.2.8(1)、(2)に示すとおりである。

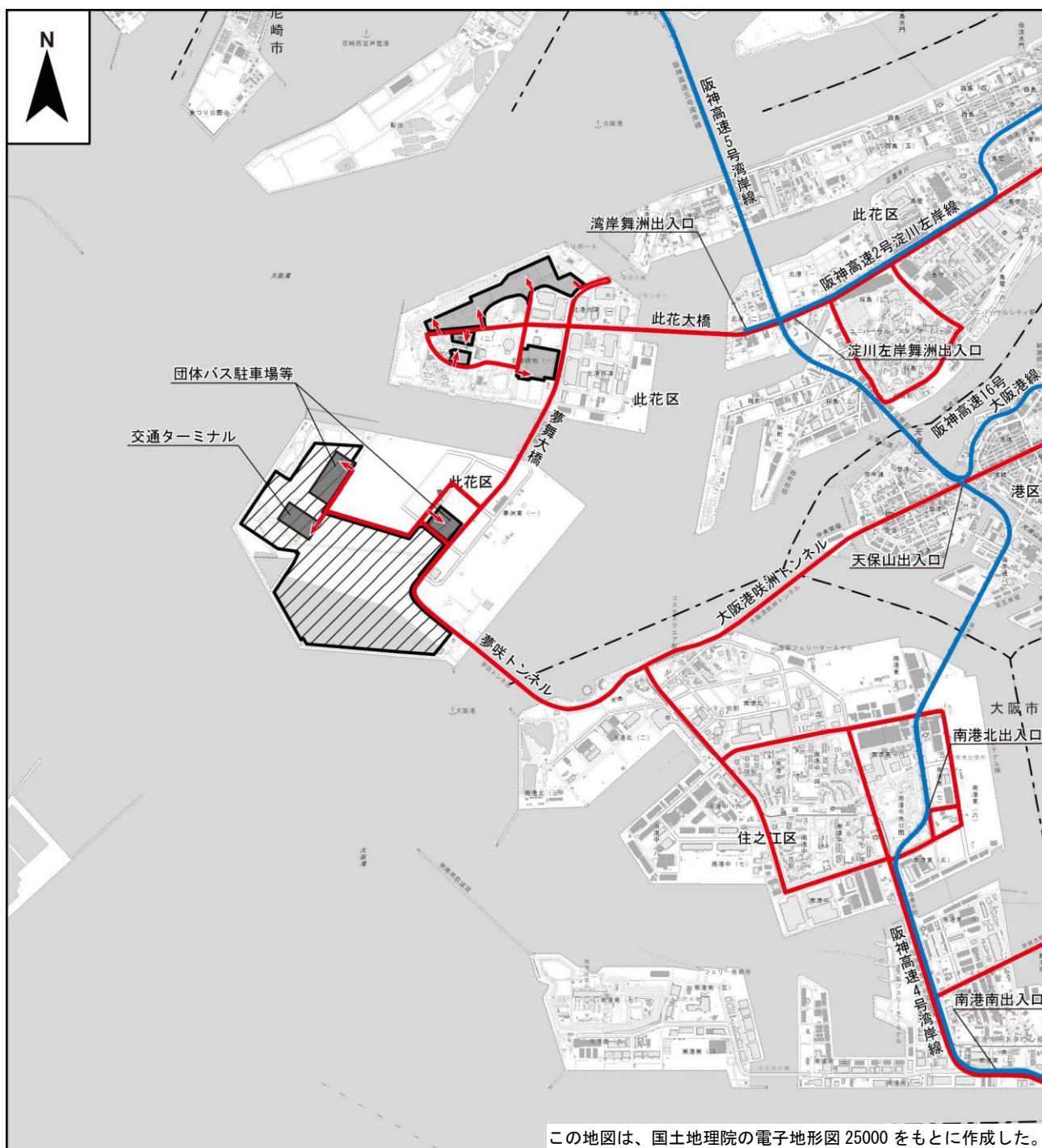
シャトルバスの走行経路は、図 1.2.8(3)、(4)に示すとおり、阪神高速道路の湾岸舞洲出入口・淀川左岸舞洲出入口まで走行し、此花大橋、夢舞大橋を経由して夢洲の会場予定地に至る経路を基本とする。

団体バス、障がい者用車両、タクシー、貨物輸送車両、管理用車両は、図 1.2.8(5)、(6)に示すとおり、夢舞大橋または夢咲トンネル経由で夢洲の会場予定地に至る経路を基本とする。

パークアンドライドバスは、図 1.2.8(7)、(8)に示すとおり、阪神高速道路の湾岸舞洲出入口・淀川左岸舞洲出入口まで走行し、此花大橋、夢舞大橋を経由して夢洲の会場予定地に至る経路を基本とする。(仮称) 舞洲駐車場予定地からはパークアンドライドバスにより夢舞大橋を経由して夢洲の会場予定地に至る経路とする。

乗用車は、図 1.2.8(9)、(10)に示すとおり、阪神高速道路の湾岸舞洲出入口・淀川左岸舞洲出入口まで走行し、此花大橋を経由して舞洲の(仮称) 舞洲駐車場予定地に至る経路を基本とする。

なお、大阪市においては、国際博覧会開催決定を契機に、夢洲における国際観光拠点形成に向けた基盤整備として、此花大橋・夢舞大橋等における車線増加や、夢洲内における港湾物流交通と観光交通の分離等の事業が進められている。



凡例



会場予定地



(仮称) 舞洲駐車場予定地



市区界



車両入口

供用時の施設関連車両主要走行ルート（来場）



都市高速道路



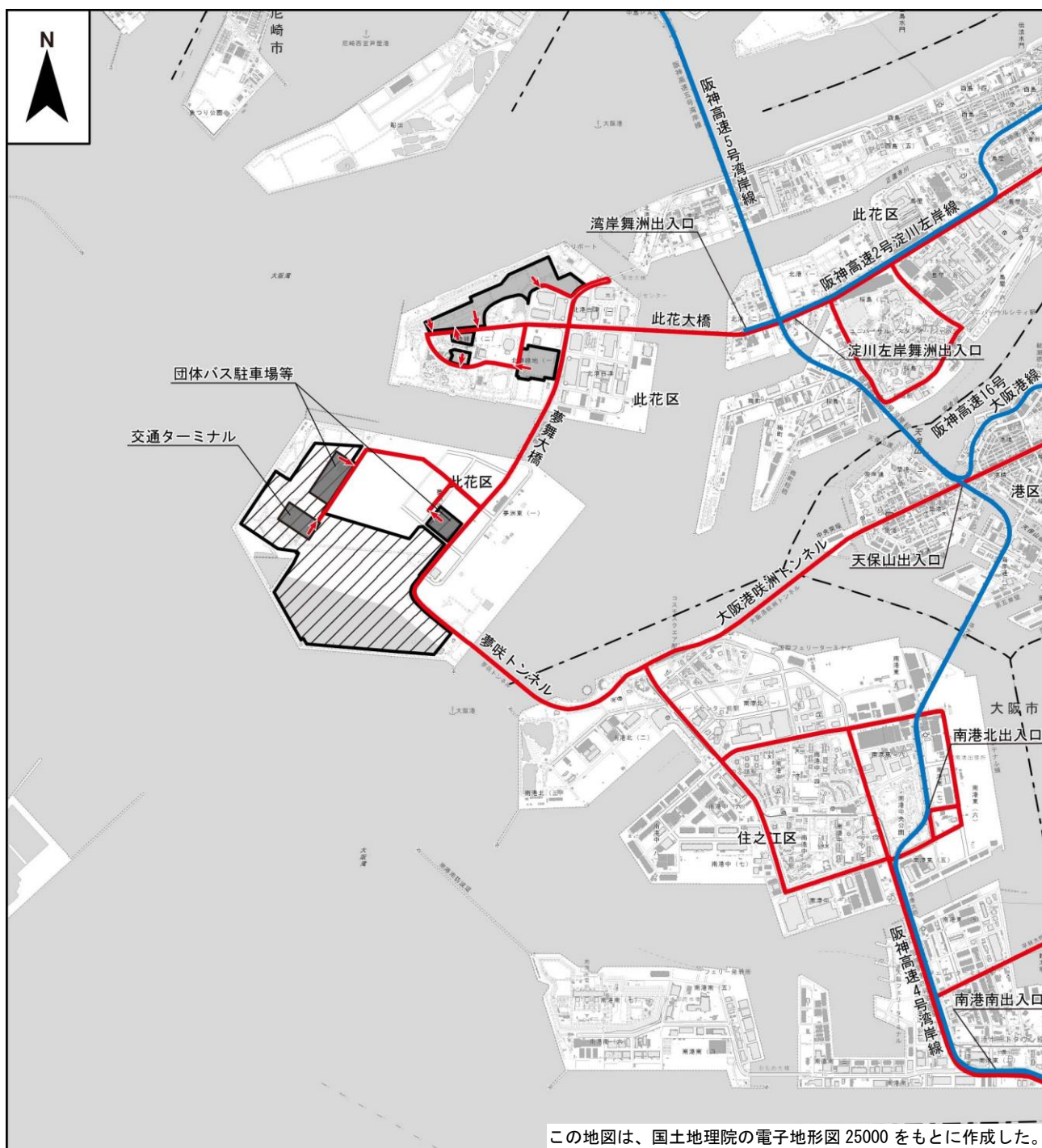
一般道路

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
入口については代表的な位置を示している。

1:50,000

0 0.5 1 2 km

図 1.2.8(1) 供用時の施設関連車両の主要な走行ルート（来場）



凡例

-  会場予定地
-  (仮称) 舞洲駐車場予定地
-  市区界
-  車両出口

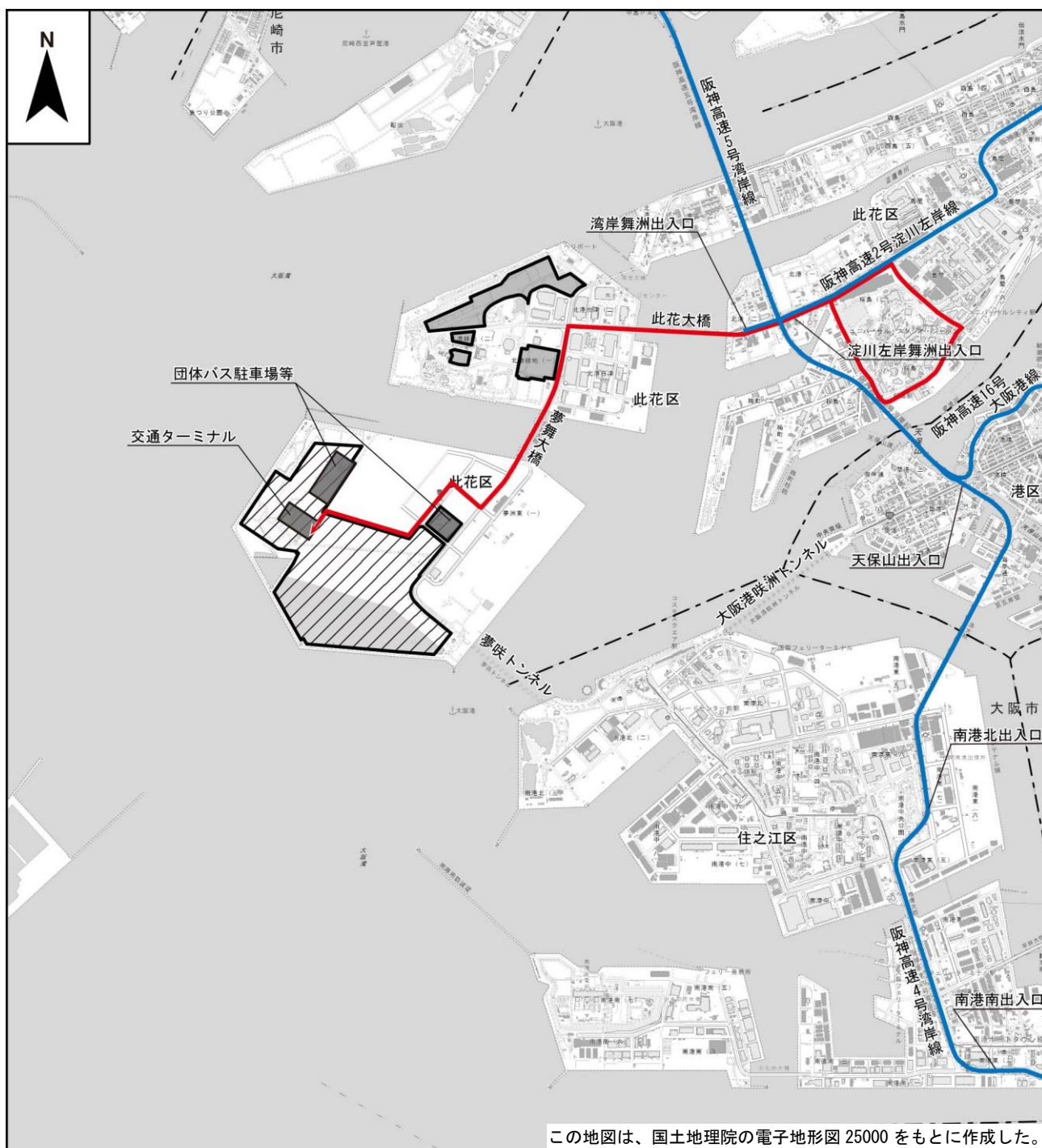
供用時の施設関連車両主要走行ルート（退場）

-  都市高速道路
-  一般道路

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
出口については代表的な位置を示している。



図 1.2.8(2) 供用時の施設関連車両の主要な走行ルート（退場）



凡例



会場予定地



(仮称) 舞洲駐車場予定地



市区界



車両入口

供用時の施設関連車両主要走行ルート（来場・シャトルバス）



都市高速道路



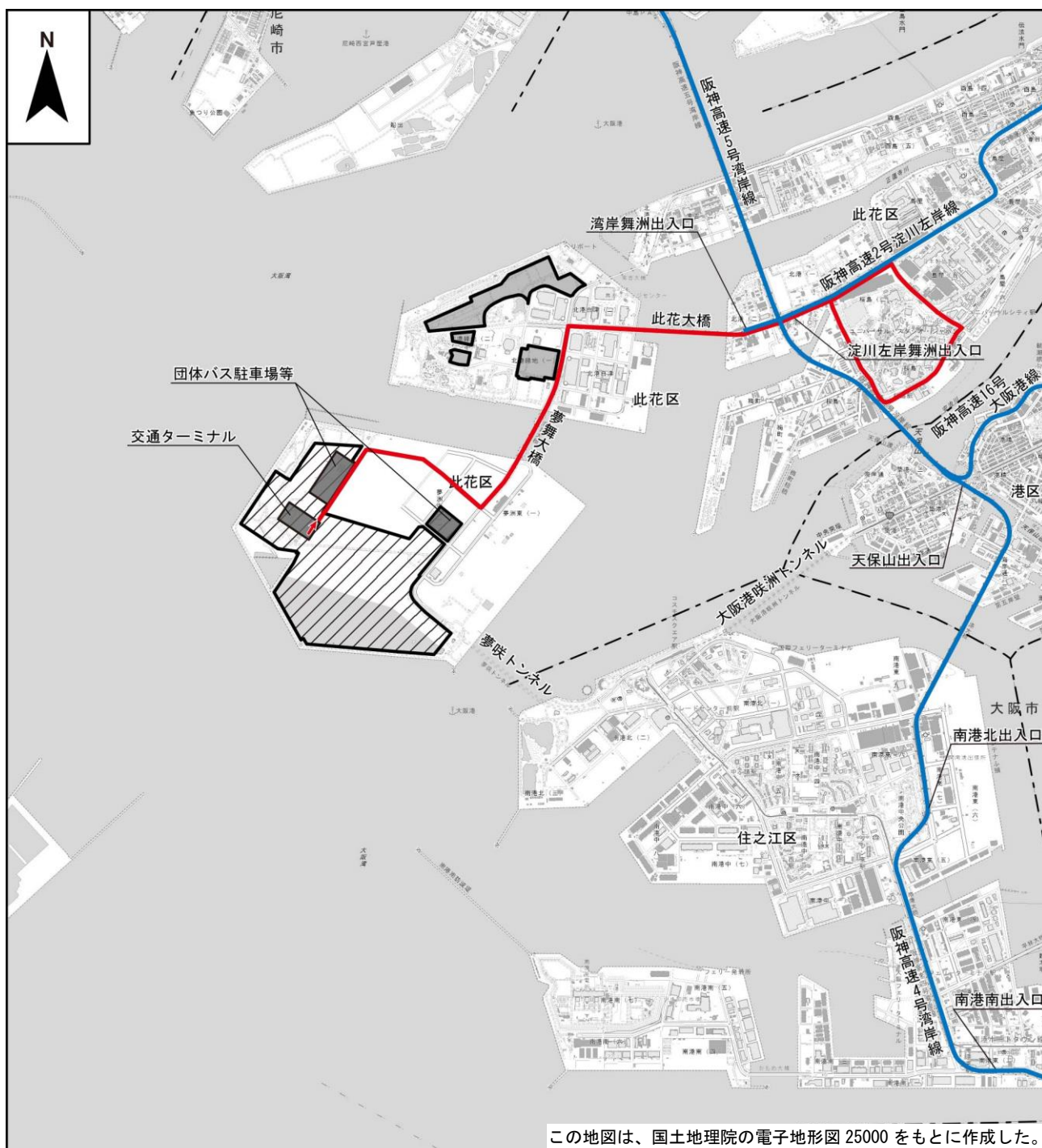
一般道路

1:50,000

0 0.5 1 2 km

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
入口については代表的な位置を示している。

図 1.2.8(3) 供用時の施設関連車両の主要な走行ルート（来場・シャトルバス）



凡例



会場予定地



(仮称) 舞洲駐車場予定地



市区界



車両出口

供用時の施設関連車両主要走行ルート（退場・シャトルバス）



都市高速道路



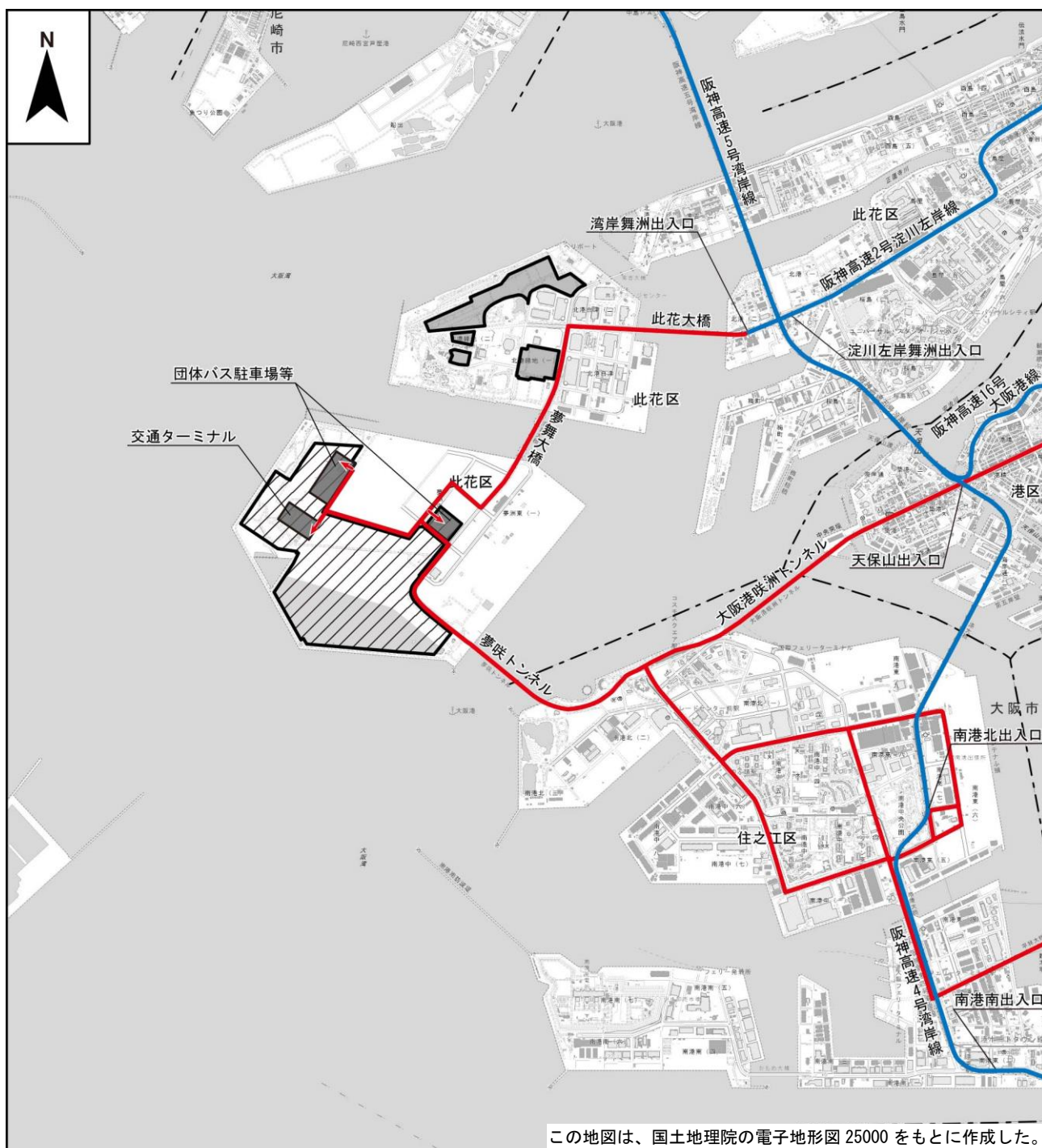
一般道路

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
出口については代表的な位置を示している。

1:50,000

0 0.5 1 2 km

図 1.2.8(4) 供用時の施設関連車両の主要な走行ルート（退場・シャトルバス）



凡例

- 会場予定地
- (仮称) 舞洲駐車場予定地
- 市区界
- 車両入口

供用時の施設関連車両主要走行ルート（来場・団体バス、タクシー等）

- 都市高速道路
- 一般道路

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
入口については代表的な位置を示している。

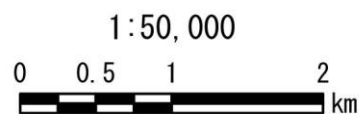
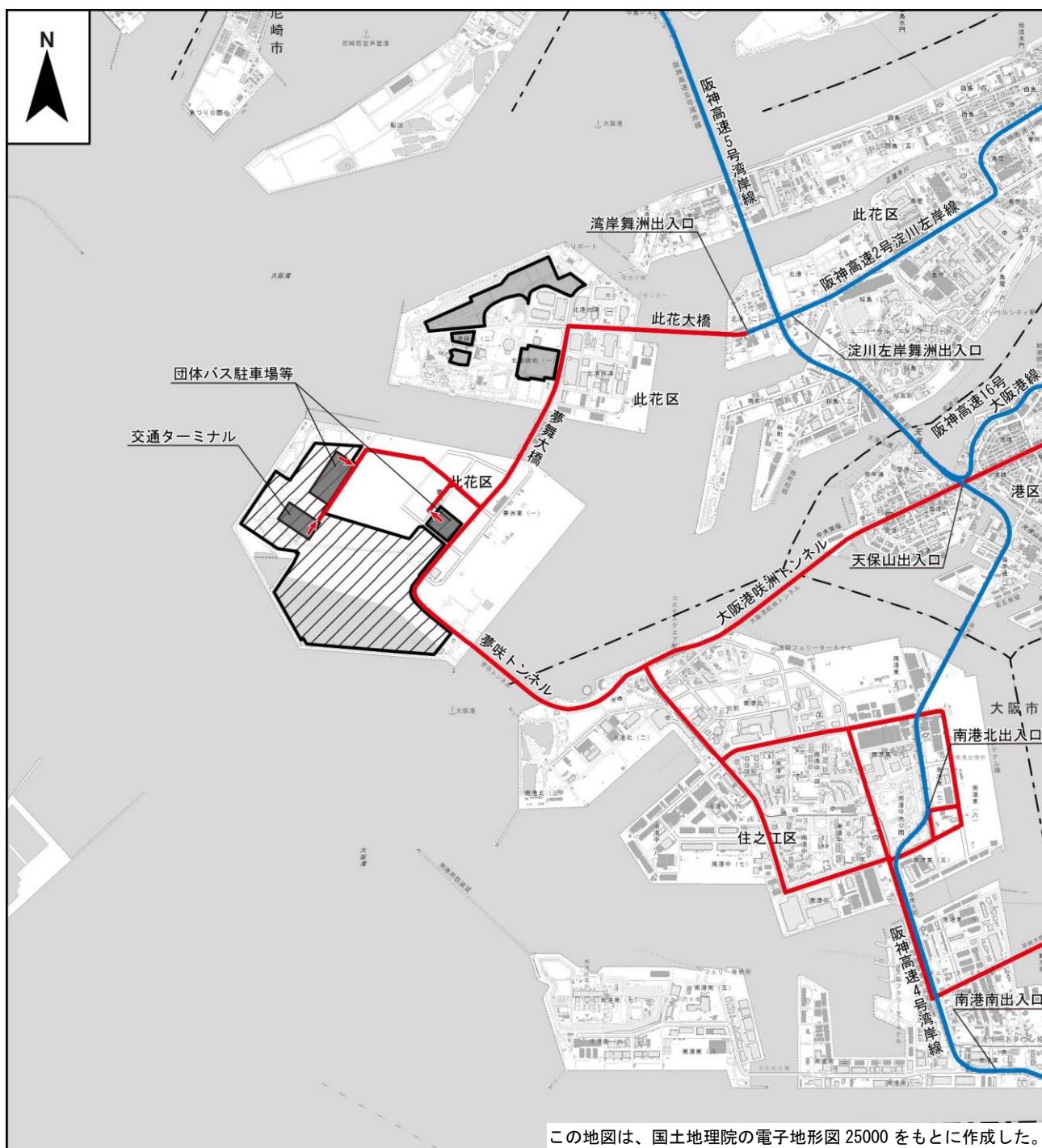


図 1.2.8(5) 供用時の施設関連車両の主要な走行ルート（来場・団体バス、タクシー等）



凡例

- 会場予定地
- (仮称) 舞洲駐車場予定地
- 市区界
- 車両出口

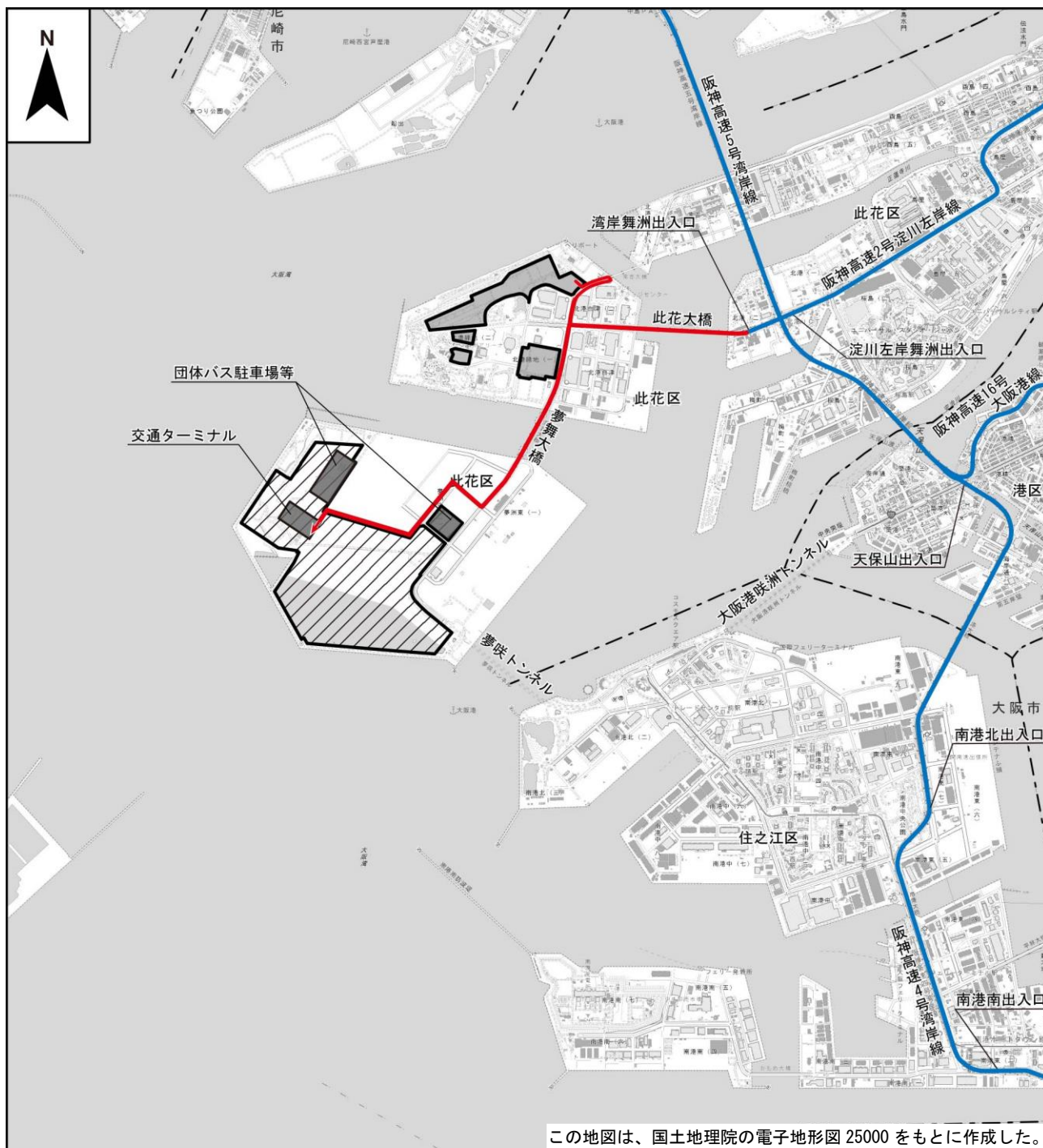
供用時の施設関連車両主要走行ルート（退場・団体バス、タクシー等）

- 都市高速道路
- 一般道路

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
出口については代表的な位置を示している。



図 1.2.8(6) 供用時の施設関連車両の主要な走行ルート（退場・団体バス、タクシー等）



凡例



会場予定地



(仮称) 舞洲駐車場予定地



市区界



車両入口

供用時の施設関連車両主要走行ルート (来場・パークアンドライドバス)



都市高速道路



一般道路

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
入口については代表的な位置を示している。

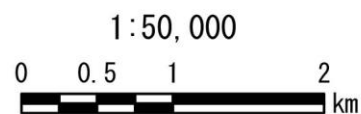
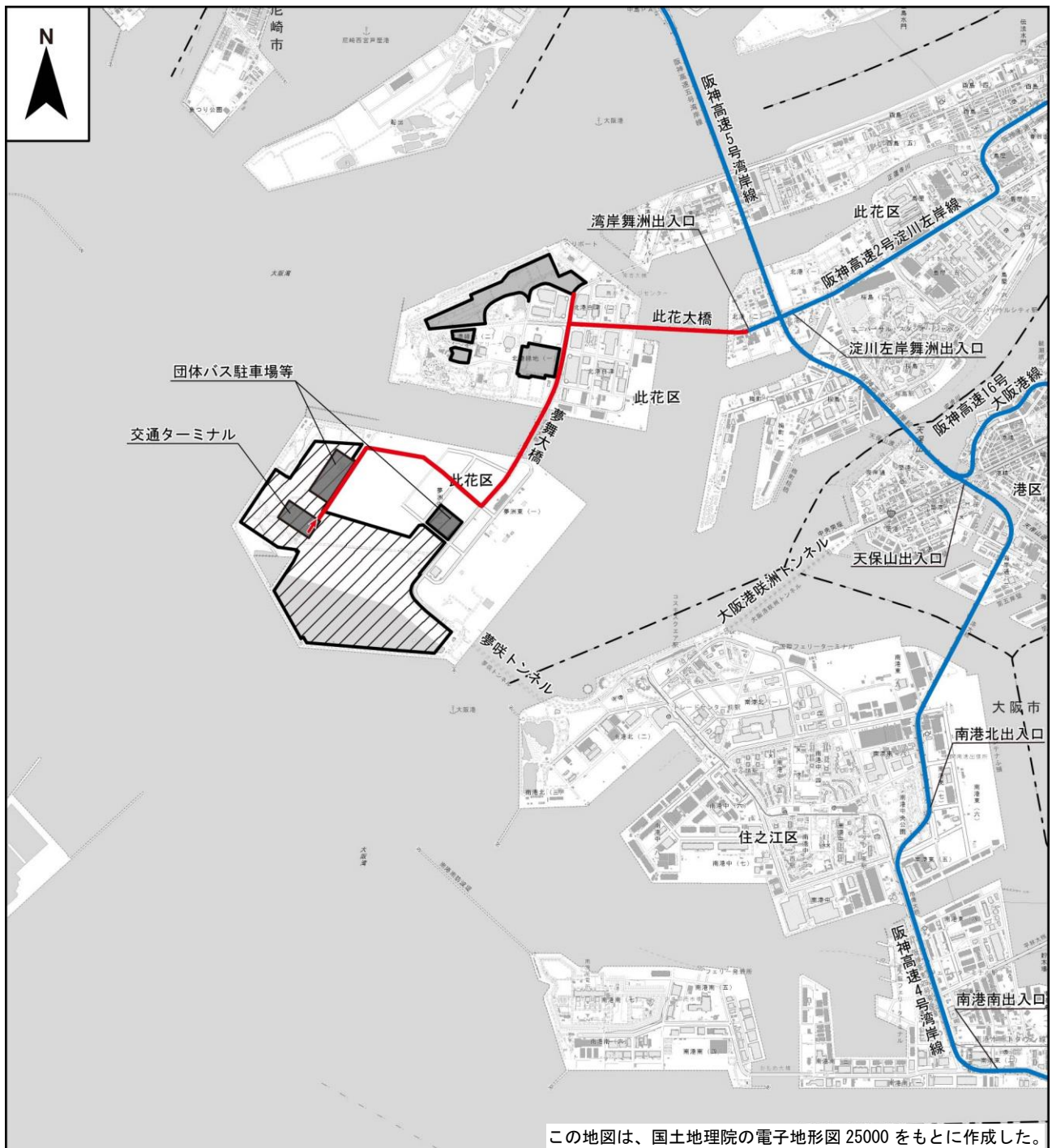


図 1.2.8(7) 供用時の施設関連車両の主要な走行ルート (来場・パークアンドライドバス)



凡例



会場予定地



(仮称) 舞洲駐車場予定地



市区界



車両出口

供用時の施設関連車両主要走行ルート（退場・パークアンドライドバス）



都市高速道路



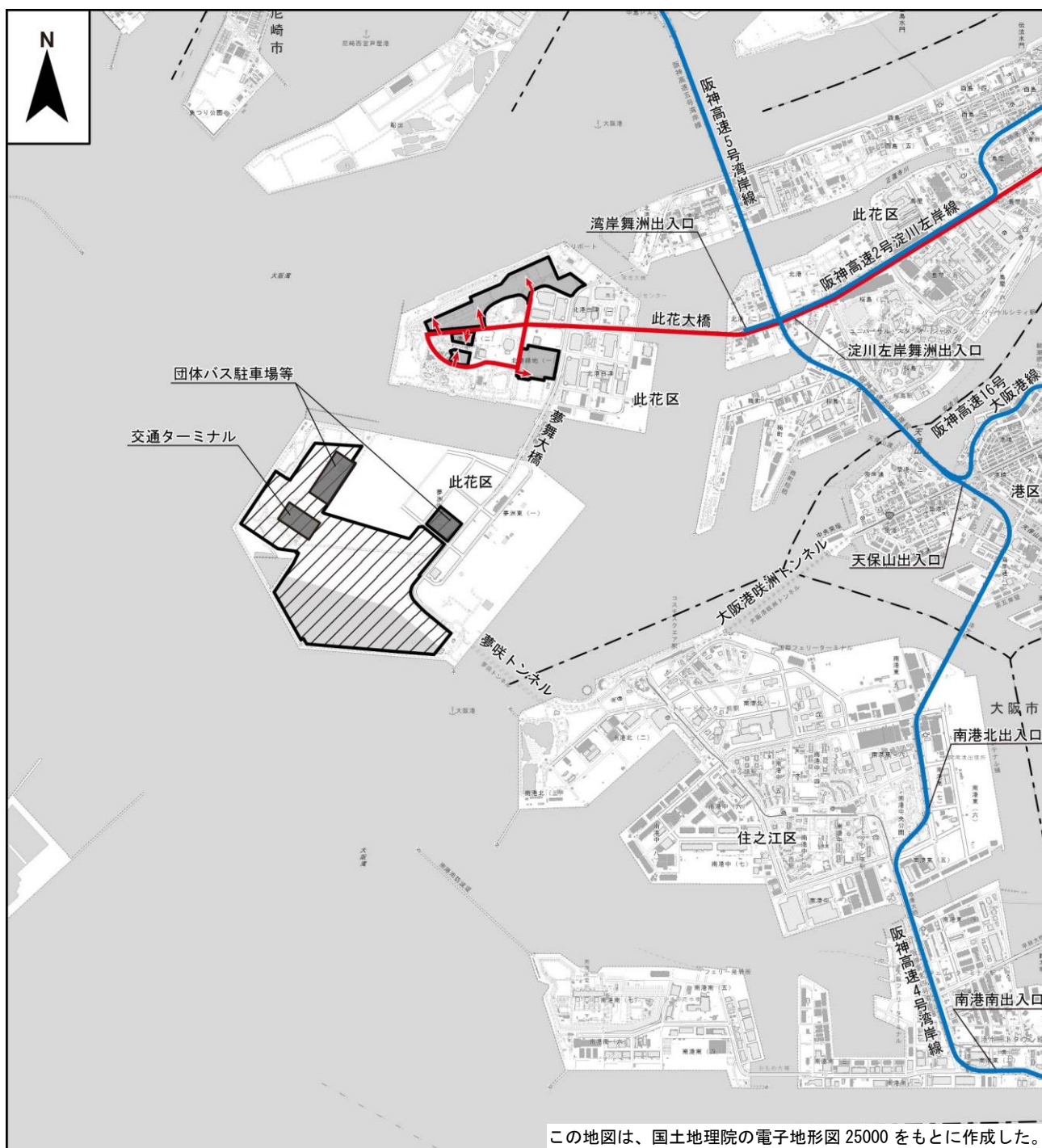
一般道路

1:50,000

0 0.5 1 2 km

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
出口については代表的な位置を示している。

図 1.2.8(8) 供用時の施設関連車両の主要な走行ルート（退場・パークアンドライドバス）



凡例



会場予定地



(仮称) 舞洲駐車場予定地



市区界



車両入口

供用時の施設関連車両主要走行ルート（来場・乗用車）



都市高速道路



一般道路

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
入口については代表的な位置を示している。

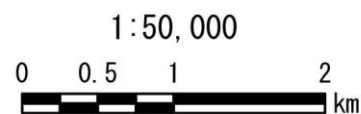
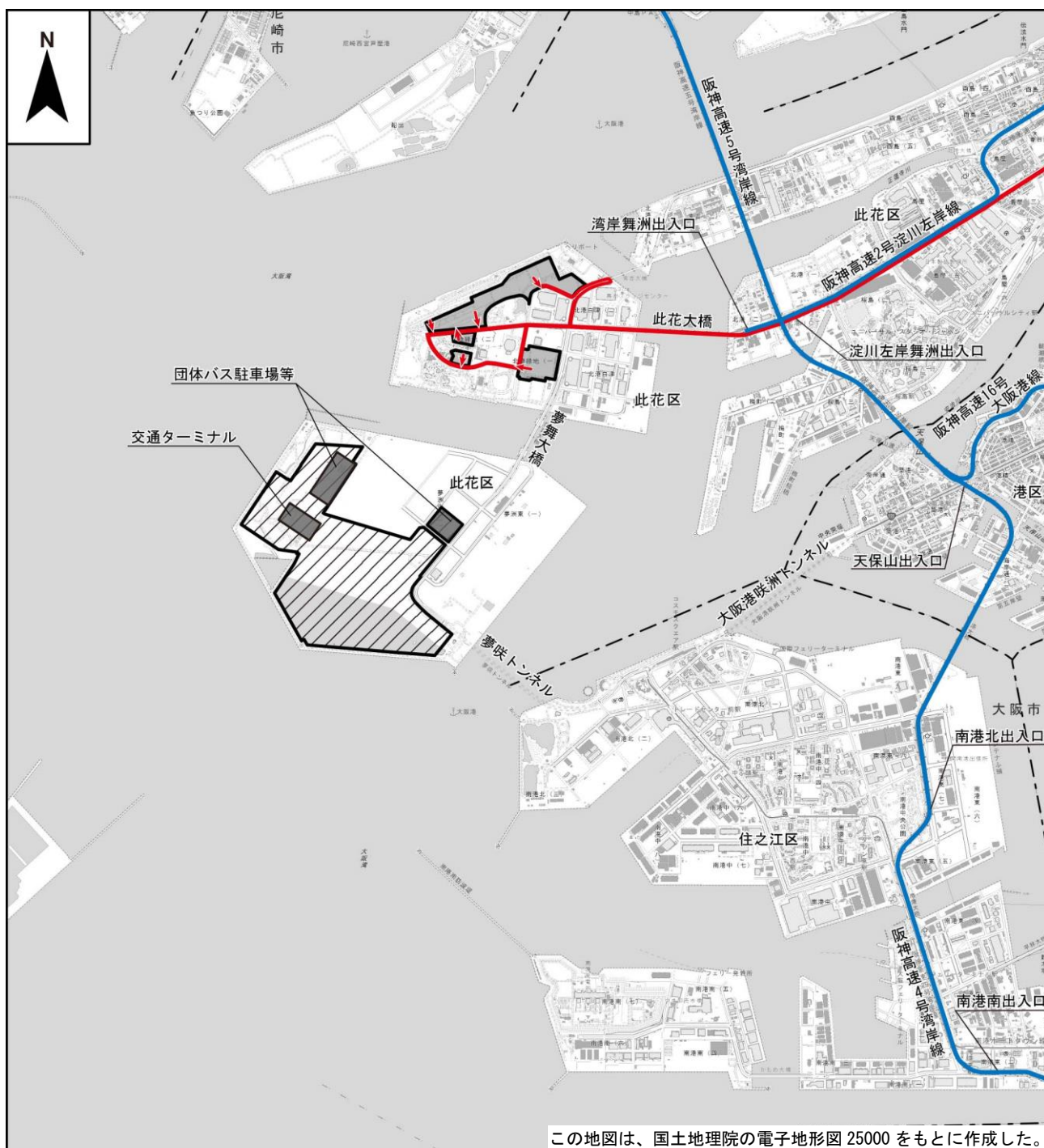


図 1.2.8(9) 供用時の施設関連車両の主要な走行ルート（来場・乗用車）



凡例



会場予定地



(仮称) 舞洲駐車場予定地



市区界



車両出口

供用時の施設関連車両主要走行ルート（退場・乗用車）



都市高速道路



一般道路

1:50,000

0 0.5 1 2 km

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
出口については代表的な位置を示している。

図 1.2.8(10) 供用時の施設関連車両の主要な走行ルート（退場・乗用車）

【事業計画地周辺の交通処理計画】

交差点需要率評価地点及び混雑度評価地点を図 1.2.9 に示す。

なお、万博開催期間中に、舞洲や咲洲でイベントが開催される際には、イベントの規模や開催時期を踏まえ、周辺環境への影響が考えられる場合は、関係者と調整を行い、適切に対応する。また、今後夢洲での取扱貨物量が増加する場合の対応として、大阪市は、開催期間中における船舶着岸場所や空コンテナ返却場所を、一時的に夢洲から咲洲に変更する「咲洲シフト」等を検討している。

①交差点需要率

万博車両の会場へのアクセスは北ルートから舞洲に入る地点に最も集中することから、(仮称)舞洲駐車場の近傍及び舞洲に流入する手前の地点 No. 4 の近傍で交通処理検討を行った。そのほか、南ルートで最もアクセスが集中する箇所として地点 No. 5 の近傍において交通処理検討を行った。

一般車両の交通量については令和 2 年度の調査結果等を用い、特に万博交通が集中する舞洲 3 交差点(①～③)については万博車両の来場・退場のピーク時間帯、島屋交差点④と咲洲トンネル西交差点⑤については万博交通と一般交通の合計が最大となる午前・午後の時間帯を想定して検討を行った。万博車両のピーク時間帯及びピーク率の設定は愛知博の実績を用いている。

検討の結果、地点①～⑤のいずれの交差点も交差点需要率は 0.9 を下回った。

なお、交差点需要率は全て信号現示の調整を考慮したものであることから、今後、対策の実施について関係機関と協議していく。

②混雑度

各予測地点の混雑度を確認しており、いずれの地点も 1.0 以下となった。

各予測地点の混雑度は表 1.2.1 に示す。

以上のことから、交通処理は可能と判断される。

表 1.2.1 予測地点の混雑度

地点	評価基準 交通量 (pcu/12h)	予測 交通量 (pcu/12h)	うち施設関連車両 交通量 (万博)	混雑度 (12h)
No. 1	42,518	42,426	22,243	1.00
No. 2	17,692	15,795	11,803	0.89
No. 3	44,529	20,813	3,666	0.47
No. 4	38,632	26,234	2,261	0.68
No. 5	29,071	28,975	5,434	1.00
No. 6	17,256	14,572	720	0.84



図 1.2.9 交差点需要率評価地点及び混雑度評価地点

1.2.5 工事計画

1. 工事工程

【会場予定地】

会場整備は、大阪市による埋立・盛土工事が完了した部分から着手する。埋立形状は平地であり、会場整備にあたり大規模な掘削工事や盛土工事は想定されない。インフラ工事のあと、会場内の通路及び建築物敷地を整備し、路面舗装、各敷地におけるパビリオン等施設の建築や設備設置工事、緑地整備工事等を行う。

会期終了後には原則としてすべての建築物及び設備等の撤去工事（解体または移設）を行うが、一部はレガシーとして現地で再利用するための改修工事等を行う可能性がある。

以上の工程は概ね表 1.2.2 に示すとおりである。

なお、夜間及び休日の工事は原則行わないが、やむを得ず工事を行う場合は、騒音等に十分配慮して実施する。

表 1.2.2 会場予定地の工事工程

工事内容	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
造成・インフラ工事					
パビリオン等建築工事					
開催・供用期間					
撤去工事					

【(仮称) 舞洲駐車場予定地】

現況はほぼ平地であり、整備にあたり大規模な掘削工事や盛土工事は想定されない。敷均しのあと、駐車スペースや通路等を舗装し、乗降場やサービス施設等を建設する。会期終了後には舗装及び施設等の撤去工事を行う。工程は概ね表 1.2.3 に示すとおりである。

なお、夜間及び休日の工事は原則行わないが、やむを得ず工事を行う場合は、騒音等に十分配慮して実施する。

表 1.2.3 (仮称) 舞洲駐車場予定地の工事工程

工事内容	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
敷均し・敷地造成工事					
建築・設備設置工事					
開催・供用期間					
撤去工事					

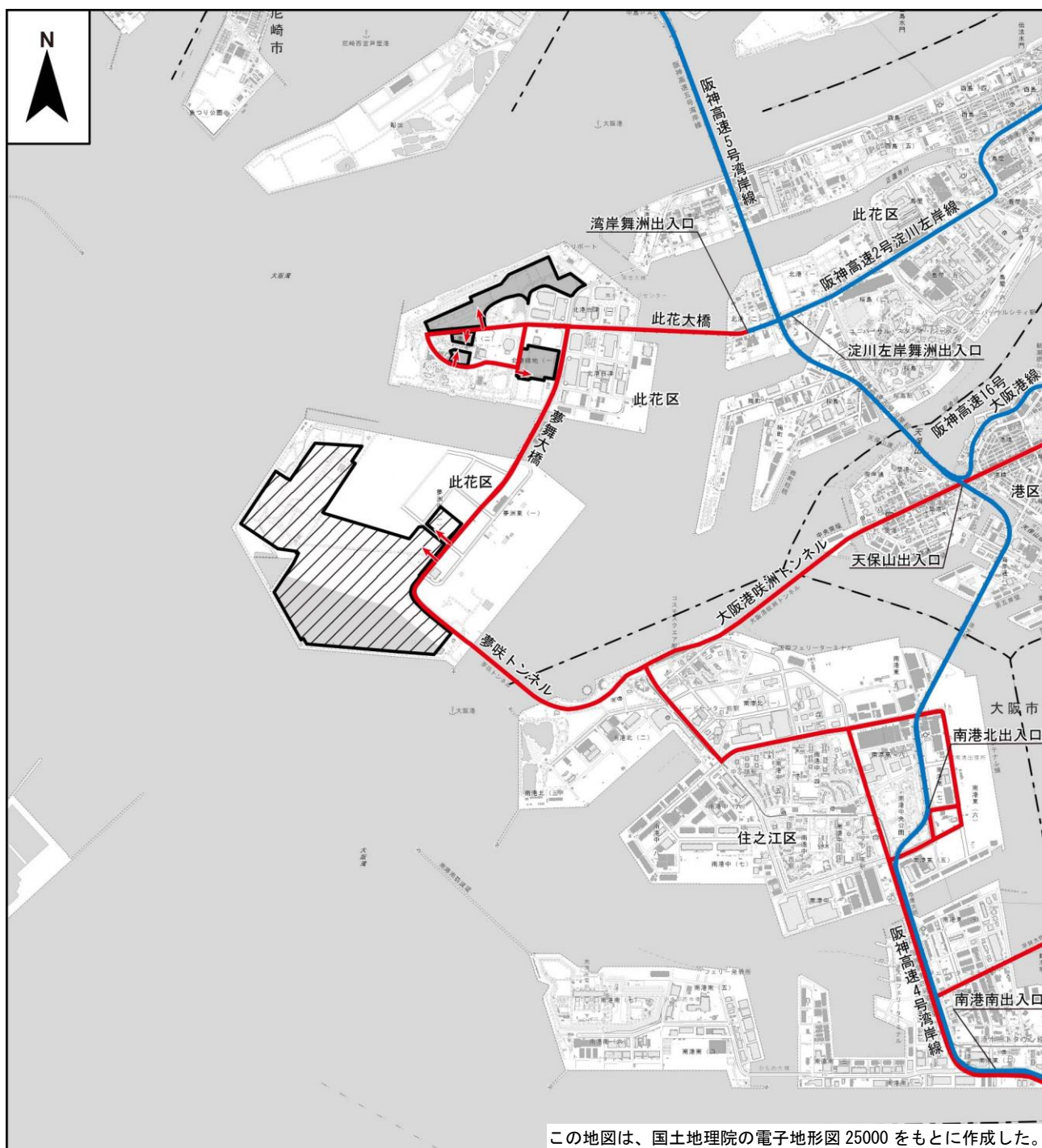
2. 工事関連車両走行ルート

会場整備工事に伴い、建設機材の搬出入、資材や設備の搬入、廃棄物の搬出等の車両の交通が発生する。撤去工事に伴い、機材の搬出入、再利用資材や廃棄物の搬出等の車両の交通が発生する。その他、従事者の輸送等に伴う乗用車の交通も想定される。

基本とする交通経路は、図 1.2.10(1)、(2)に示すとおりである。方法書においては、此花大橋、夢舞大橋を経由して会場予定地、(仮称)舞洲駐車場予定地に至る経路としていたが、大阪市との協議、調整の結果、周辺道路の交通量の調査結果や周辺の交差点改良等の計画を踏まえて、道路混雑を避ける観点から、夢咲トンネルを経由して夢洲に至るルートの追加を行っている。なお、此花大橋、夢舞大橋を経由するルートについては、住居地域への影響を抑制する観点から、可能な限り阪神高速道路を利用する計画としている。また、工事資材輸送は可能な限り此花大橋、夢舞大橋を経由するルートを優先し、夢咲トンネルを経由するルートの工事車両・通勤車両の利用を最小限に抑える計画とする。

また、工事期間中に、舞洲や咲洲でイベントが開催される場合においては、関係先と調整の上、走行時間帯や走行ルートについて配慮を行う等、周辺環境への影響を低減できるよう努める。

なお、船舶による資材搬入等についても検討を行っており、資材を搬入する船舶は夢洲北側の護岸に接岸することを想定している。



凡例



会場予定地



(仮称) 舞洲駐車場予定地



市区界



車両入口

工事関連車両主要走行ルート（来場）



都市高速道路



一般道路

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
入口については代表的な位置を示している。

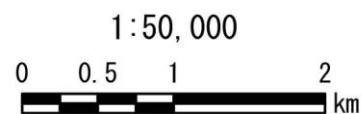
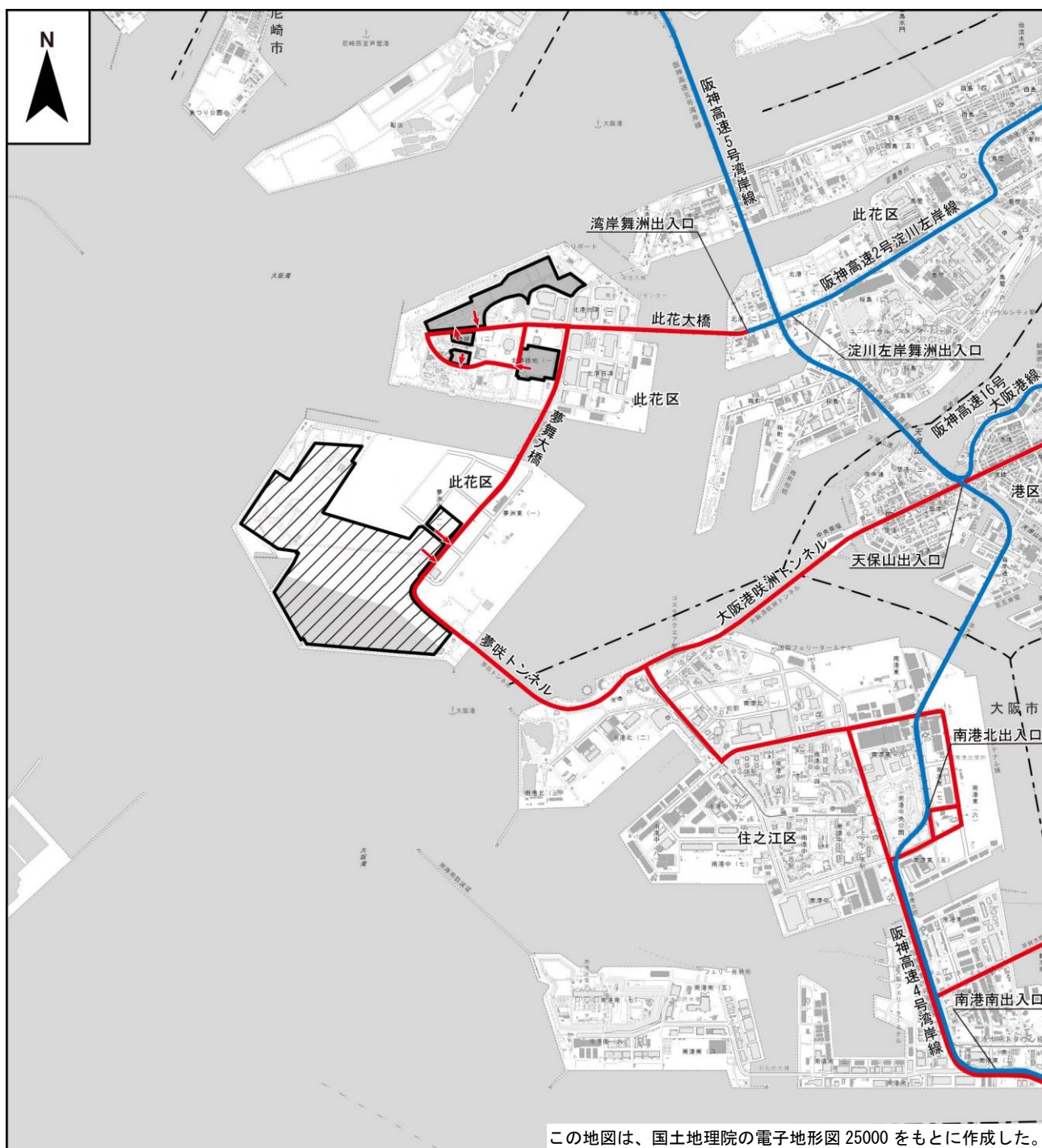


図 1.2.10(1) 工事関連車両の主要な走行ルート（来場）



凡例



会場予定地



(仮称) 舞洲駐車場予定地



市区界



車両出口

工事関連車両主要走行ルート（退場）



都市高速道路



一般道路

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
出口については代表的な位置を示している。

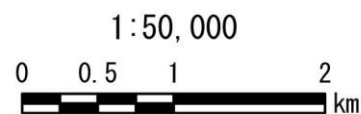


図 1.2.10(2) 工事関連車両の主要な走行ルート（退場）

1.3 SDGs 達成への貢献

1.3.1 SDGs 達成における本事業の位置づけ

1. 事業開催の意義

大阪・関西万博のテーマは「いのち輝く未来社会のデザイン」である。このテーマの下で行われる一連の活動は、「誰一人取り残さない」という誓いに裏打ちされた持続可能な方法で多様性と包摂性のある社会を実現することを究極の目的とする国際連合の SDGs と合致するものである。

大阪・関西万博では開催の意義の 1 つとして、「SDGs 達成・SDGs+beyond への飛躍の機会」を掲げている。大阪・関西万博が開催される 2025 年は、SDGs の目標年である 2030 年の 5 年前であり、SDGs 達成に向けたこれまでの進捗状況を確認し、その達成に向けた取組を加速させる絶好の機会となる。同時に、中長期的な視野を持って未来社会を考えることを通じて、2030 年の SDGs 達成にとどまらず、その先（+beyond）に向けた姿が示されることも期待される。

2025 年に日本において大阪・関西万博を開催することは、SDGs 達成・SDGs+beyond への飛躍の機会となる。

2. 事業コンセプト

大阪・関西万博のコンセプトは「People's Living Lab（未来社会の実験場）」である。これは、テーマを実現するアプローチであり、万博のスタイルをより実践的な行動の場へと進化させることを狙うため、本万博で行われる事業のガイドラインの役割を果たす。本万博の会期前から多様な参加者がそれぞれの立場からの取組（例えば、健康・医療、カーボンニュートラル、デジタルをテーマにしたもの等）を持ち寄り、SDGs 達成に資するチャレンジを会場内外で行い、未来社会をただ考えるだけでなく、行動することによってリアルに描き出そうという試みが、本万博の最大の特徴と言える。万博会場を新たな技術やシステムを実証する場と位置づけ、多様なプレイヤーによるイノベーションを誘発し、それらを社会実装していくための巨大な装置としていく。

3. レガシーの継承

大阪・関西万博は、後述の事業構成に示すとおり、「世界との共創」、「テーマ実践」及び「未来社会ショーケース」を万博会場内外、また会期前から実践していく。

これらを通じて、来場者や参加企業・団体が、後の社会に根付く新たな技術、サービス及びシステムに触れること、また、SDGs 達成や SDGs+beyond に向けて自らが取り組むことにより、それぞれの考え方に変化が起これ、会期後の行動変容に繋がっていく。このように、大阪・関西万博がてことなり、その理念・成果をレガシーとして後世に継承していくことも本万博の開催意義の一つである。

1.3.2 SDGs 達成への貢献が期待される取組み

SDGs 達成への貢献に向けた取組として、大阪・関西万博では、万博の目的であるテーマの実現に向けて、People's Living Lab（未来社会の実験場）というコンセプトのもと、「世界との共創」「テーマ実践」「未来社会ショーケース」の 3 つの事業を実施する。

1. 世界との共創

世界との共創は、大阪・関西万博の 3 つのサブテーマを通じて、テーマの実現を目指す。世界

各国の公式参加者（参加国や国際機関）が、それぞれの立場から SDGs 達成に向けた優れた取組を持ち寄り、会場全体で SDGs が達成された未来社会の姿を描く。

・公式参加者の取組

公式参加者は、「いのち」について各国が展示するトピックスを設定する際の視座として、サブテーマである 3 つの Lives から 1 つ以上を選択、さらに、SDGs の掲げる 17 の目標のいずれか 1 つ以上に取り組むこととする。

公式参加パビリオンのテーマ展開トピック例

サブテーマ	目的	潜在的なトピック		SDGs 17のゴール
		個人の取組、 自分自身の 意識改革、習慣、 啓発による気づき	グループ、コミュニティ、 企業、政府、国、 経済・社会・環境システム等 による取組	
Saving Lives (いのちを救う)	「いのち」を守る、救う	生活の中の健康、健康寿命の延伸、心(精神)の健康、季節と衣食住、食と生活	ライフサイエンス(最先端医療技術等の医療の発達)、労働環境の改善、貧困問題の解決、児童死亡率の低減、人権問題の解決(人身売買、児童婚)、健康と福祉、防災・減災、自然との共生・環境の保護、農業と食料生産、公衆衛生の改善、水源確保・水を届ける、再生エネルギー・新エネルギー、マイクロファイナンス、動物愛護	
Empowering Lives (いのちに力を与える)	「生活」を豊かにする、可能性を広げる	自己実現、自己表現、季節を感じる生活、ファッション、道徳・マナー、笑い、観光・探検・旅行、文化・文学・芸術・哲学・音楽、スポーツ、学び・遊び、瞑想・禅・マインドフルネス・折り、AI・ロボット	遠隔教育の提供、人間の可能性の拡張、ボランティア活動、市民参加、寄付・募金、多様なライフ・ワークスタイル、産業高度化(AI活用等)、エンジェル投資、起業家精神、フロンティアへの挑戦(海洋・宇宙・深海・地底等)、食の未来(新たな食材、昆虫食等)	
Connecting Lives (いのちをつなぐ)	一人一人がつながり、コミュニティを形成する、社会を豊かにする	デジタル活用、地球環境を意識した行動、気候変動への適応、信仰、出会い、多様さや異文化理解の促進	ネット・コミュニティ、オンライン・プラットフォーム、パートナーシップ・共創の力、新たなファイナンス(クラウド・ファンディング等)、未来の産業、サーキュラーエコノミー、ソーシャルインクルージョン、伝統技術、ビッグデータの活用、スーパーシティ、スマートシティ、産官学のパートナーシップ	

2. テーマ実践

テーマ実践は、「いのち輝く未来社会」を大阪・関西万博の会場に描き出すことでテーマの実現を目指す。主催者が中心となり、様々な参加者と共創し事業を企画し、企業や NGO/NPO 等、行政と共に、テーマが実現された未来社会の姿を会場内に創り出す。

・テーマ実践の例：「TEAM EXPO 2025」プログラム

会期前より 2025 年に向けて、大阪・関西万博のテーマである「いのち輝く未来社会のデザイン」を実現し、SDGs の達成に貢献するために、多様な参加者が主体となり、理想としたい未来社会を共に創り上げることを目指す取組である「TEAM EXPO 2025」プログラムを推進する。

このプログラムでは、国内外において、大阪・関西万博のテーマの実現に向けた様々なアイデアやノウハウを持ったチームによる主体的な取組を募集・支援していくとともに、テーマを軸として多くの実践者や有識者が議論を行うテーマフォーラムを開催し、テーマの浸透・発信を行う。

このようなプラットフォームの提供を通じて、テーマの実現に向けた活動を促進し、より実践的で優れた取組（ベストプラクティス）の創出へと繋げていく。ベストプラクティス等については、未来社会の実験場たる大阪・関西万博内でも注目されるよう会期中に会場内のベストプラクティスエリアで展示・展開するとともに、会場外やオンライン上でも発信し、その成果を披露する。

対象は、企業、教育・研究機関（大学・研究所等）、国・政府関係機関、国際機関、自治体、NGO/NPO、市民団体等多くのステークホルダーの参加を期待している。

「TEAM EXPO 2025」プログラムの参加方法は2つあり、「共創チャレンジ」と「共創パートナー」である。「共創チャレンジ」とは、大阪・関西万博のテーマである「いのち輝く未来社会のデザイン」を実現するため、自らが主体となって未来に向けて行動を起こしている、または行動を起こそうとしているチームの活動のことである。「共創パートナー」とは、当プログラムに賛同いただき、自らが主体的かつ継続的に当プログラムに合った独自の活動を展開していただくことで、多様な共創チャレンジの創出・支援を担っていただく法人・団体のことである。

「TEAM EXPO 2025」プログラム参加状況（2022年3月末時点）

共創チャレンジ登録数 460 チーム /

共創パートナー登録数 162 団体

TEAM
EXPO
2025

みんながつくるワクワクが、きっと未来の社会にかわる。



TEAM EXPO 2025

ワクワクはまだ見えないことに、胸がざわいでおどる。それはいのちを輝かせるためのエネルギー。

ワクワクした人たちが、ワクワクすることを実現していくために共創する。

TEAM EXPO2025は様々な人たちがチームとなり、多様なチームと活動で万博とその先の未来に挑む、みんながつくる参加型プログラムです。



3. 運営計画における配慮

大阪・関西万博は、その運営においても SDGs 達成を実現するため、環境や社会への影響を適切に管理し、持続可能な万博の運営を目指す。

- ・サステナブルな万博運営

会期前の計画段階から会期中、会期後にわたり、脱炭素社会の構築や循環型社会の形成、自然との共生や快適な環境の確保に取り組み、サステナブルな万博運営を実現する。

省 CO₂・省エネルギー技術の導入や再生可能エネルギー等の活用により、温室効果ガスの排出抑制に取り組むとともに、リサイクル素材やリユース・リサイクル可能な部材を積極的に活用する等 3R に取り組み、資源の有効利用を図る。

- ・インクルーシブな万博運営

大阪・関西万博は世界各国、また多様な人々の協力により成立する事業である。来場者やスタッフを含む参加者において多種多様な人々が積極的に、また安心して参加できる環境を整えるとともに、本万博からテーマに基づく多様な考え方を発信できるよう、インクルーシブな万博運営を実現する。

万博運営において幅広い参加機会を提供することや、大阪・関西万博に携わるスタッフの就業環境の整備等、参加者一人一人を尊重した万博運営を目指す。

加えて、万博会場ではテーマに基づき、いのちや食、学び等の多様な価値が創出されるよう取り組むことで、SDGs の達成に貢献する。

大阪・関西万博の準備、運営を通じて持続可能性の実現に向けた方策を検討するため、2021 年 12 月に持続可能性有識者委員会を設置した。

本委員会では、脱炭素、資源循環など持続可能性の観点から配慮すべき分野などについて、専門的見地から意見及び提案を行うと同時に、持続可能な万博運営に関して議論を行い、第 1 回委員会を 2021 年 12 月に、第 2 回委員会を 2022 年 1 月に、第 3 回委員会を 2022 年 2 月に開催し、2022 年 4 月に「持続可能な大阪・関西万博開催にむけた方針」及び「EXP02025 グリーンビジョン（2021 年 6 月に公表したものを改定）」を公表した。

持続可能な大阪・関西万博開催にむけた方針では、大阪・関西万博の 3 つのサブテーマである、「Saving Lives（いのちを救う）」、「Empowering Lives（いのちに力を与える）」、「Connecting Lives（いのちをつなぐ）」をもとに、5 つの大目標「People（いのち、ひと、健康、福祉）」、「Planet（生態系、環境）」、「Prosperity（サプライチェーン、バリューチェーン）」、「Peace（平和、公正、インクルーシブネス）」、「Partnership（協働）」を掲げ、活動の方向性を示した。

また、持続可能性に配慮した調達のあり方などについて検討するため、本委員会の下部組織として、2022 年 3 月に「持続可能な調達ワーキンググループ」を設置した。地球温暖化や資源の枯渇などの環境問題や人権・労働問題の防止、公正な事業慣行の推進や地域経済の活性化等への貢献を考慮に入れた調達を実現するための基準や運用方法等を定めた調達コード（案）についても、公表に向けて議論を行っていく。

今後、脱炭素・資源循環・自然共生を含む各分野において、個別目標や取り組み事例を洗い出し、持続可能性有識者委員会やワーキンググループで外部の声も聞きながら議論・ブラッシュアップを行い、2022 年度末には、個別目標や取り組み事例をまとめた「持続可能性計画」を作成・公表する予定である。この計画については、PDCA サイクルでの進捗管理、取組の継続的な改善・最適化を図る。また、それぞれの進捗状況についても、適宜、協会ホームページ等で発信していく予定である。