

2. 事業の名称、目的及び内容

2.1 事業の名称等

事業の名称 : 2025 年日本国際博覧会 会場外駐車場

事業の種類 : 駐車施設 (2,000 台以上) の設置

事業計画の位置 : 堺市堺区匠町地内及び築港八幡町地内 (図 2.1-1、図 2.1-2 参照)



図 2.1-1 事業計画地位置図(1)



図 2.1-2 事業計画地位置図(2)

2.2 事業の目的及び必要性

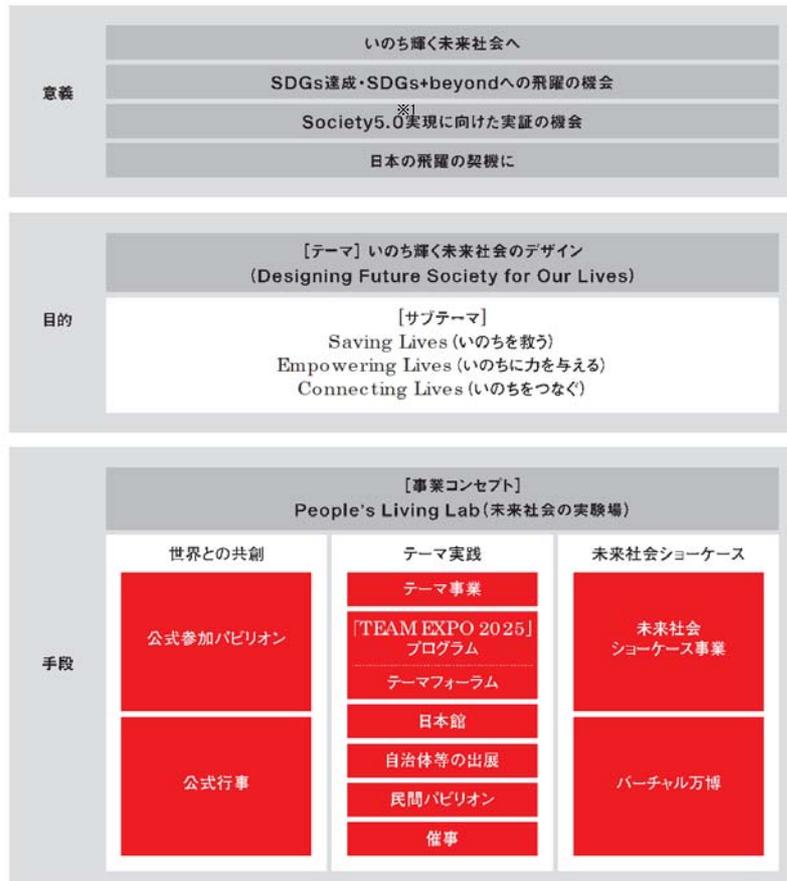
(1) 2025年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）の開催

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」の会場外駐車施設を設置するものである。

2025年日本国際博覧会（以下「大阪・関西万博」という。）は、『いのち輝く未来社会のデザイン』をテーマとしている。このテーマは、人間一人ひとりが、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、世界が共創していくことを推し進めるものである。

また、本万博は、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までの国際目標である「持続可能な開発目標（SDGs）」の達成に貢献するものである。

さらに、本万博は、その会場を「未来社会の実験場」として、新たな技術やシステムを実証する場と位置づけることで、多様なプレー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。



(出典)2025年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）基本計画（2020年12月 公益社団法人2025年日本国際博覧会協会）

※1：Society5.0：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society）。具体的には、IoT（モノのインターネット）、AI（人工知能）、ロボティクス、ビッグデータ等の先端技術を活用して様々な世界的な課題を解決する超スマート社会の実現を目指す日本の国家的な取組である。

図 2.2-1 大阪・関西万博の事業構成

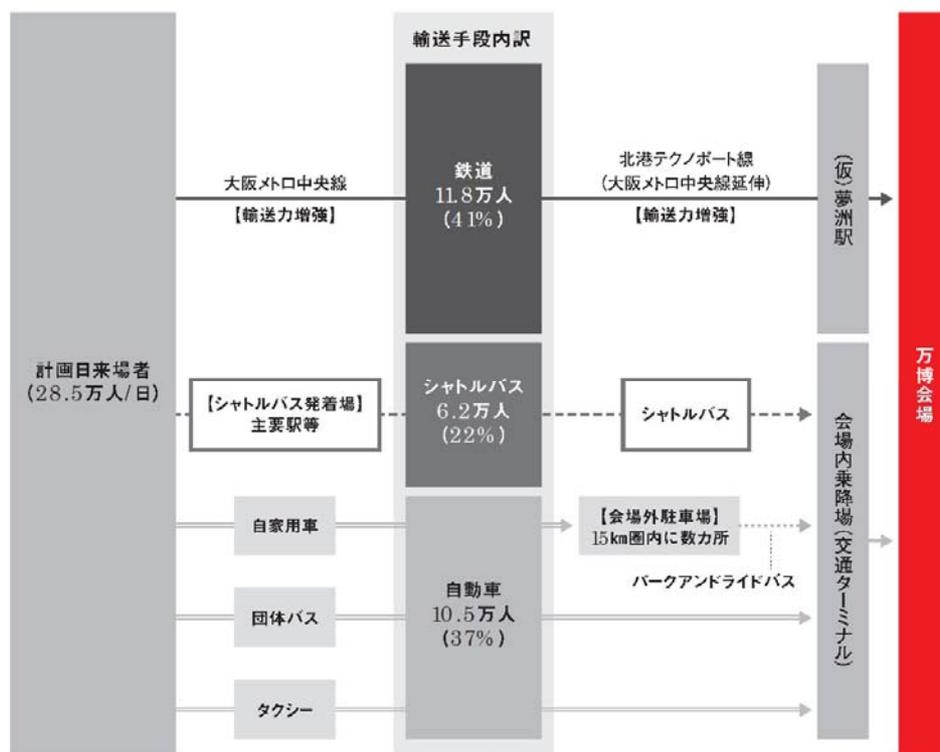
(2) 輸送計画

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描いている。各アクセスルートのバランスのとれた利用を図るため、ICT を活用し、各種誘導施策を展開するとともに、適切なルートや混雑状況等の情報を提供する。

また、大阪府内の企業へ時差出勤やテレワークの活用を呼びかけ、ピーク時間帯の交通負荷の軽減を図るとともに、鉄道やシャトルバスへの乗換が安全・円滑にできるよう、MaaS^{※2}等の新しい技術を積極的に取り入れながら、関係機関・事業者等と連携して混雑の解消に取り組むこととする。

輸送手段別の日來場者数は、鉄道が 11.8 万人（41%）、シャトルバス 6.2 万人（22%）、自動車 10.5 万人（37%）として想定している。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。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、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計画である。

本事業の対象地である堺 2 区は、一般の自家用車による万博来場者を対象とした会場外駐車場候補地の一つとして位置づけている。



※2：MaaS：Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人の個々の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。

(出典) 2025 年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）基本計画（2020 年 12 月 公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会）

図 2.2-2 輸送手段別想定来場者数（大阪・関西万博基本計画）

2.3 当該対象事業の実施に至る背景

大阪・関西万博の会場外駐車場候補地は、会場から概ね 15km 圏内において複数箇所に設置する計画である。

この内、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。

本事業計画地である堺 2 区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。

また、事業計画地の近傍には、阪神高速 4 号湾岸線及び 6 号大和川線の三宝出入口並びに 4 号湾岸線と 6 号大和川線を繋ぐ三宝 JCT が位置しており、会場外駐車場までのアクセス、会場外駐車場から会場まで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。

以上のことから、堺 2 区を候補地として選定し、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、トイレ他サービス施設等を設置する計画である。

2.4 事業計画の内容

2.4.1 事業計画地の位置及び面積

事業計画の概要は、表 2.4-1 に示すとおりである。また、事業計画地の位置は、図 2.1-1、図 2.1-2（既出）に示すとおりである。

表 2.4-1 事業計画の概要※

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(平均15.2万人/日、計画日來場者28.5万人/日) 事業計画地（会場外駐車場）： 約 2,300台×回転率1.23≒2,830台/日

※ 今後の関係機関協議により、数値等は変更となる可能性がある。

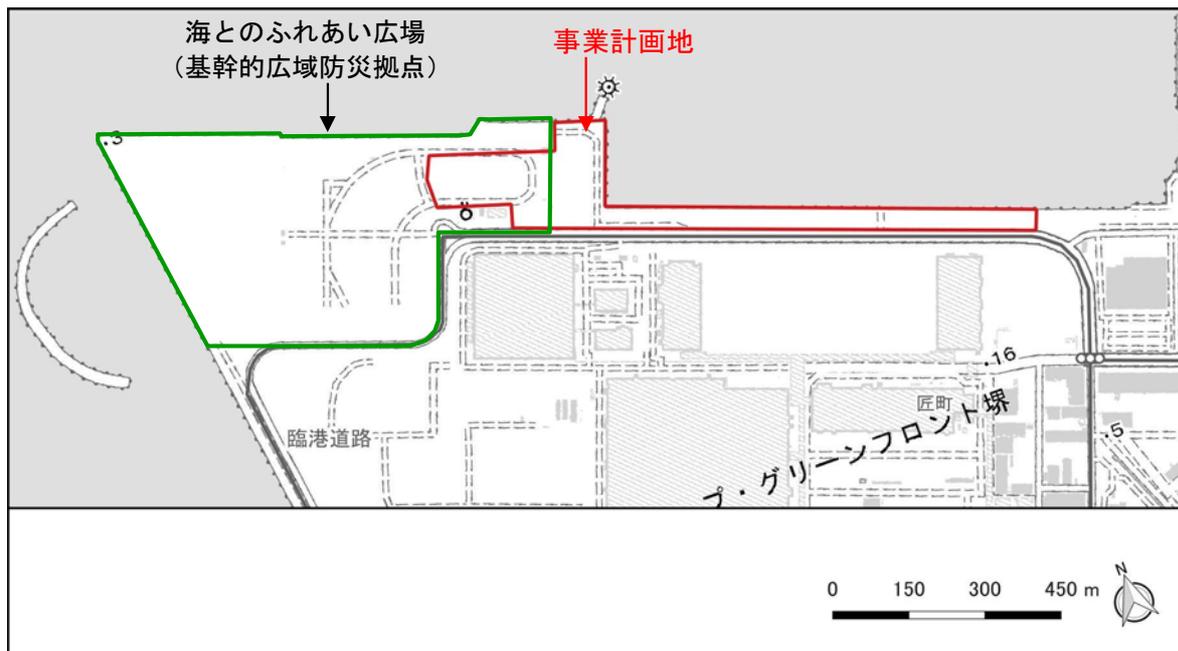


図 2.4-1 事業計画地の範囲

2.4.2 施設配置計画

事業計画地において、施設配置計画を複数案検討した。

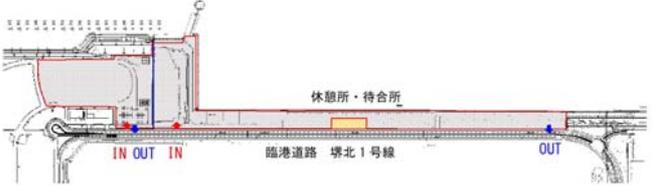
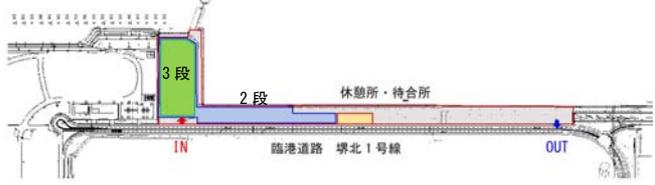
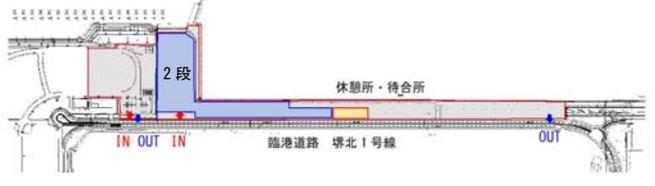
【施設配置計画における基本的な事項】

大阪・関西万博の輸送計画、事業計画地の特性等を踏まえ、基本的な事項を以下のとおり設定した。

- ・ 駐車台数は2,000台以上を目標とする。
- ・ 約半年間という短期間の供用であるため、出来る限り工事規模を最小限に抑え、経済性や復旧の容易性にも配慮した計画とする。
- ・ 駐車場への出入は臨港道路の東行き一方向からとする。
- ・ 工業専用地域であるため建ぺい率60%以下を目安とする。

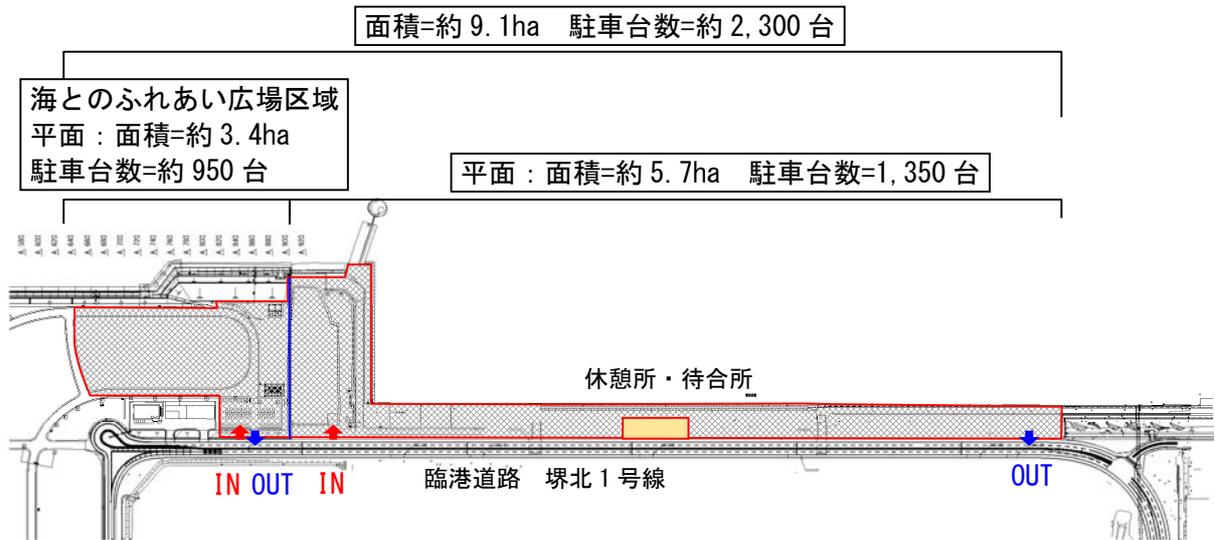
上記の基本的な事項を踏まえ、事業計画地の敷地範囲、駐車場施設の構造、配置等が異なる3案を立案した。

表 2.4-2 施設配置計画複数案一覧表

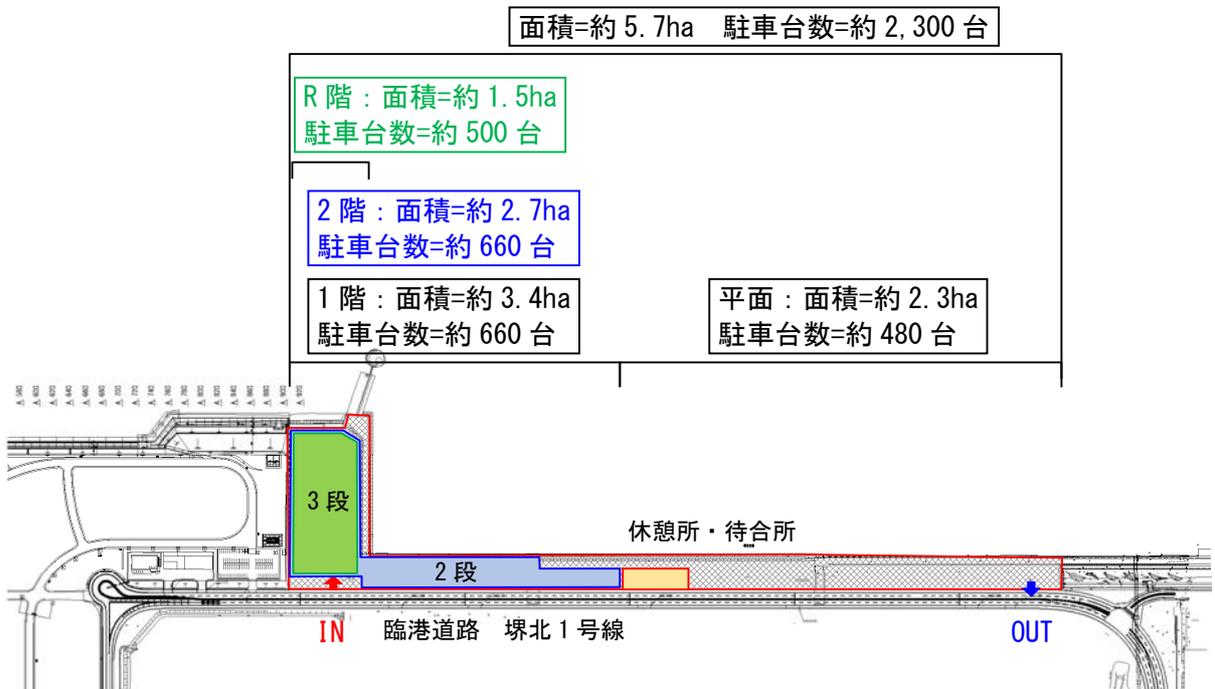
案	構造	案の考え方	事業計画地面積・駐車台数・配置イメージ図
第1案	平面	現況地形・施設等を活かした平面配置案。工期、工費等が最小限で復旧も容易な案。	面積=9.1ha (うち、海とのふれあい広場区域 3.4ha) 駐車台数=約 2,300 台 
第2案	立体 (2階 3段)	海とのふれあい広場以外の区域で駐車台数を確保するために駐車施設を立体化した案。	面積=5.7ha 駐車台数=約 2,300 台 
第3案	立体 (1階 2段)	立体化の規模を抑え、海とのふれあい広場の使用範囲を小さくした折衷案。	面積=8.0ha (うち、海とのふれあい広場区域 2.3ha) 駐車台数=約 2,300 台 

(注) 駐車台数は概略値

【第1案】 平面案 (面積: 約 9.1ha [うち、海とのふれあい広場区域 3.4ha])



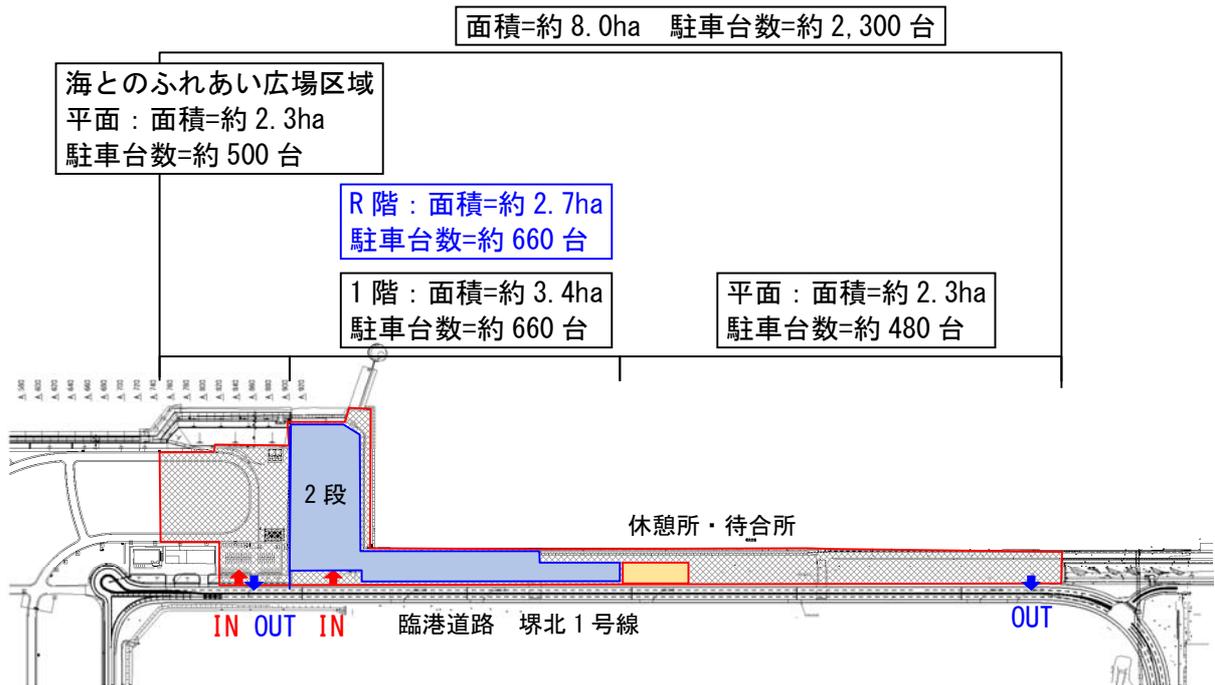
【第2案】 2階3段立体案 (面積: 約 5.7ha)



建ぺい率: $2.7\text{ha}/5.7\text{ha} = 47.4\%$ (+休憩所) < 60%

容積率: $(1.5+2.7=4.2\text{ha})/5.7\text{ha} = 74\%$ < 200%

【第3案】 1階2段立体案 (面積: 約8.0ha[うち、海とのふれあい広場区域2.3ha])



建ぺい率: $2.7\text{ha}/5.7\text{ha}=47.4\%$ (+休憩所) $< 60\%$
 容積率: $2.7\text{ha}/5.7\text{ha}=47.4\% < 200\%$
 ※海とのふれあい広場区域を除く敷地面積にて算定