

2. 対象事業の名称、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 堺万博P&R^{※1} 駐車場^{※2}
- 事業の種類 : 駐車施設（2,000台以上）の設置
- 事業計画の位置 : 堺市堺区築港八幡町地内及び匠町地内（図 2.1-1 参照）

※1 輸送計画において一般の自家用車については会場外に設ける駐車場でバスに乗り換えるパークアンドライド（P&R）方式を採用することとしている。

※2 「大阪・関西万博来場者輸送具体方針(アクションプラン)第3版」（2023年11月、2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会）の公表に伴い、事業の名称を「会場外駐車場」から「堺万博P&R 駐車場」に変更している。



図 2.1-1 事業計画地位置図 (1/2)



(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。)

事業計画地



S=1 : 50,000



図 2.1-2 事業計画地位置図 (2/2)

2.2 事業の目的

(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」の会場外にパークアンドライド駐車場（P&R駐車場）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」と言う。）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

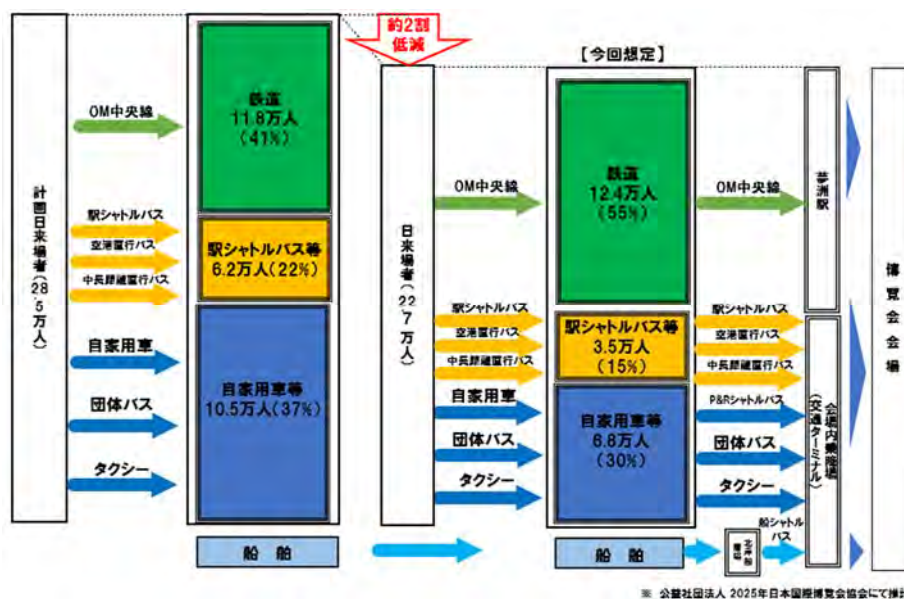
(2) 輸送計画

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进行を計画している。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。

一般の自家用車については、会場から概ね 15km 圏内に設ける万博 P & R 駐車場でバスに乗り換えるパークアンドライド (P & R) 方式を採用し、夢洲への乗り入れは、原則として禁止し、会場周辺の交通混雑を回避する。万博 P & R 駐車場の配置については、万博来場者の出発地の分布や来場ルート等から、舞洲、尼崎、堺の 3 箇所を予定している。会場となる夢洲には、障がい者用駐車場、団体バス、駅シャトルバス、P & R シャトルバス及びタクシー等の乗降空間となる交通ターミナルを設ける計画である。

なお、愛知万博の実績を踏まえると、来場者は会期終盤に集中し、輸送機関のかんりの負荷増大が想定される。このことから、入場券販売において、会期前半の料金割引入場券の販売等による需要平準化策が検討されており、これらの平準化策を実施すると日来場者数は当初想定していた 28.5 万人^{※3}から 2 割低減する 22.7 万人^{※4}と想定され、この値をベースに来場者輸送等の検討がなされている。



※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。

※3: 開催期間のうち上位 1 割の平均日來場者数。

※4: 令和 5 年 6 月に入場チケットの券種及び価格が確定したことに伴い、日來場者数を 22.9 万人から 22.7 万人に見直した。

(出典)「大阪・関西万博来場者輸送具体方針 (アクションプラン) 第 3 版」(2023 年 11 月、2025 年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会)

図 2.2-2 輸送手段別想定来場者数

2.3 事業計画の内容

2.3.1 事業計画の概要

事業計画の概要は、表 2.3-1 に示すとおりである。

表 2.3-1 事業計画の概要※

項 目		概 要
立地場所の概要	位 置	堺市堺区築港八幡町地内及び匠町地内
	開発区域面積	約91,000m ²
	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）
施設の概要	主要用途	駐車施設
	駐車台数	約 2,000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(日来場者22.7万人/日) 事業計画地（堺万博P & R 駐車場）： 約 2,000台/日

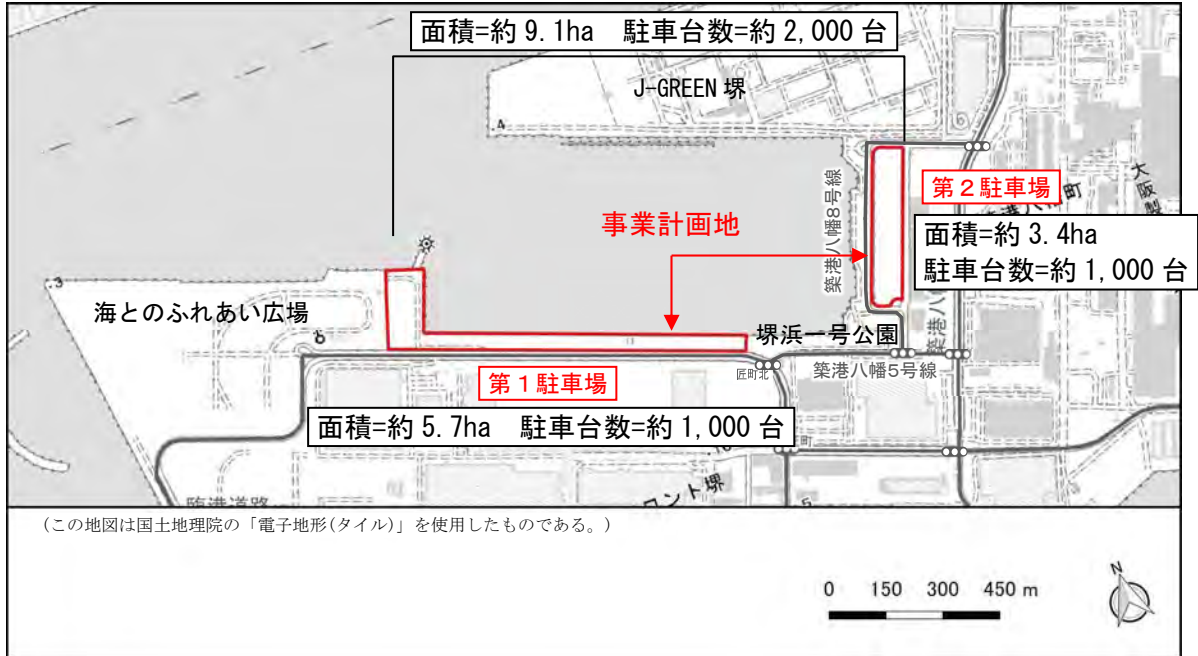
※ 実施計画書時点から、駐車台数を2,300台から約2,000台に、回転率を1.23から1.0に見直している。

※ 数値は現時点の想定であり、今後の検討により変更となる可能性がある。

2.3.2 事業計画

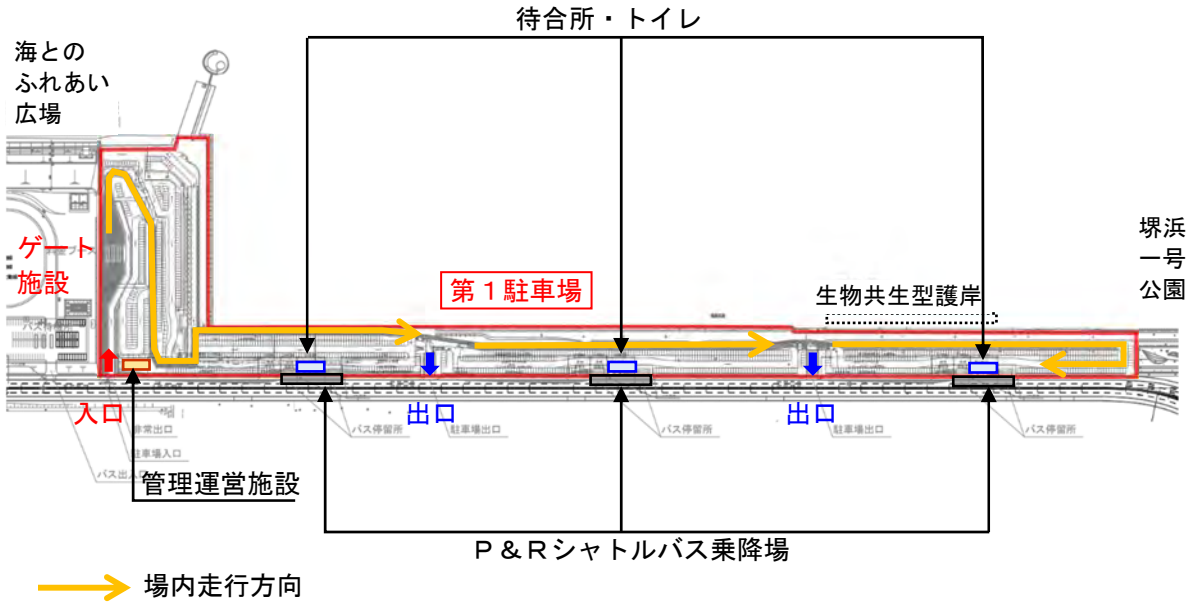
(1) 施設配置計画

施設配置は、現況地形・施設等を活かした平面構造とし、図 2.3-1～図 2.3-4 に示す計画とした。



※ 配慮計画書以降の検討で、事業計画地の範囲を一部変更している。

図 2.3-1 全体施設配置計画図



※ 配置は現時点の想定であり、関係者との調整や今後の事業計画の検討結果等により変更となる可能性がある。

図 2.3-2 第1駐車場施設配置計画図

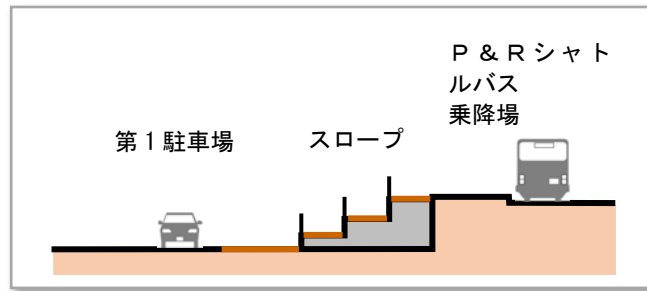
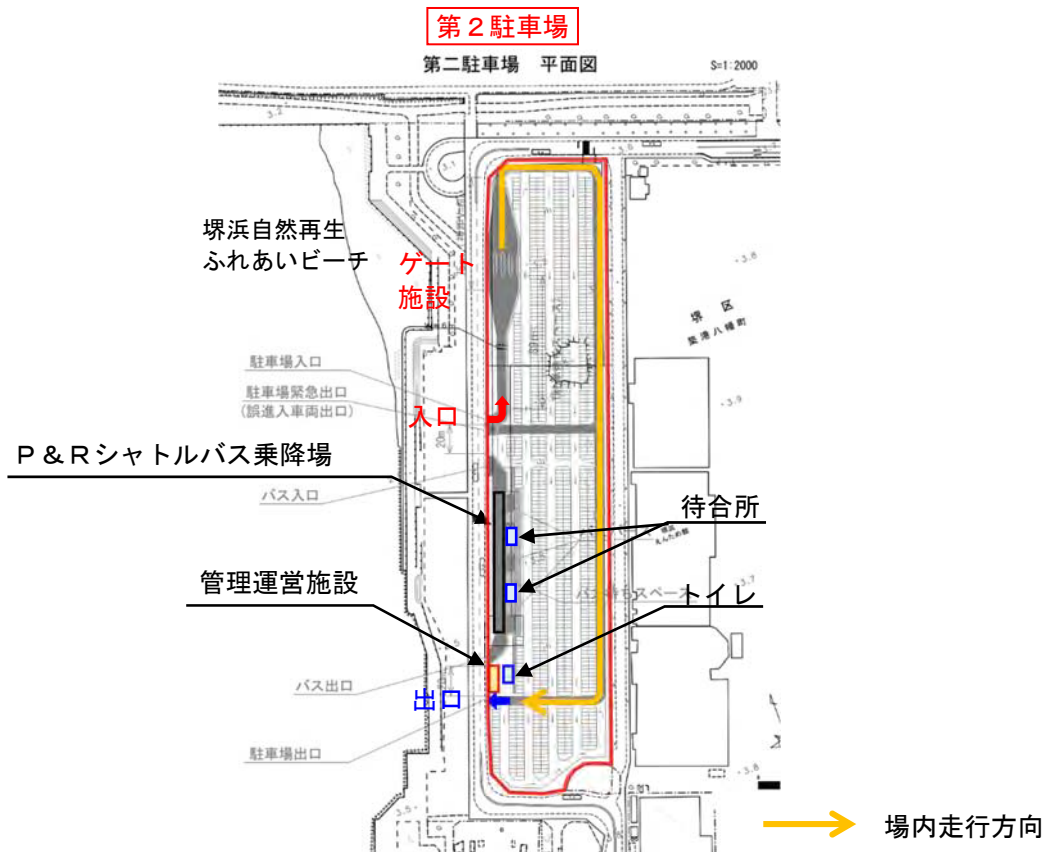


図 2.3-3 第1駐車場横断イメージ図



※ 配置は現時点の想定であり、関係者との調整や今後の事業計画の検討結果等により変更となる可能性がある。

図 2.3-4 第2駐車場施設配置計画図

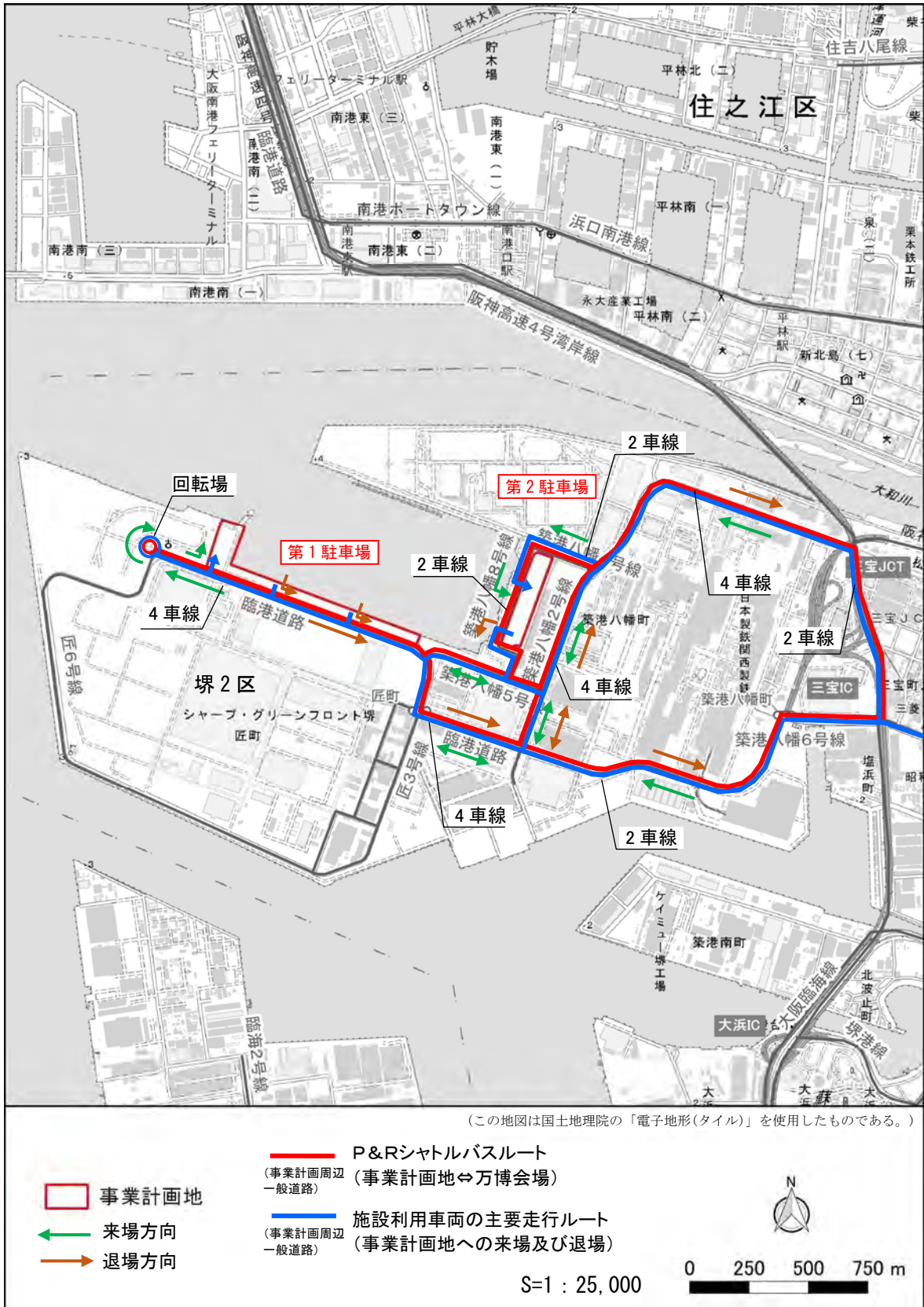
(2) 交通計画

事業計画地から万博会場まで輸送するP & Rシャトルバスルート、事業計画地へ来場及び退場する施設利用車両の主要走行ルートは、図 2.3-5、図 2.3-6 に示すとおりである。P & Rシャトルバスは、湾岸舞洲ICから三宝ICまでの区間の阪神高速4号・5号湾岸線と臨港道路、築港八幡2号線等を走行する計画である。施設利用者車両の来場・退場における主要走行ルートは、阪神高速6号大和川線を利用して三宝ICからアクセスするルートのほか、大阪臨海線等の一般道路を利用してアクセスするルートを想定している。



※ ルートは現時点の想定であり、関係者との調整や今後の事業計画の検討結果等により変更となる可能性がある。

図 2.3-5 P & Rシャトルバス及び施設利用車両の主要走行ルート図 (1/2)



※ ルートは現時点の想定であり、関係者との調整や今後の事業計画の検討結果等により変更となる可能性がある。
 ※ 三宝 IC を左折する北回りルートと三宝 IC 南側の臨港道路を経由するルートとの適切な分担について、今後、関係機関と協議のうえ検討する。

図 2.3-6 P & R シャトルバス及び施設利用車両の主要走行ルート図 (2/2)

(3) 工事計画

1) 工事工程

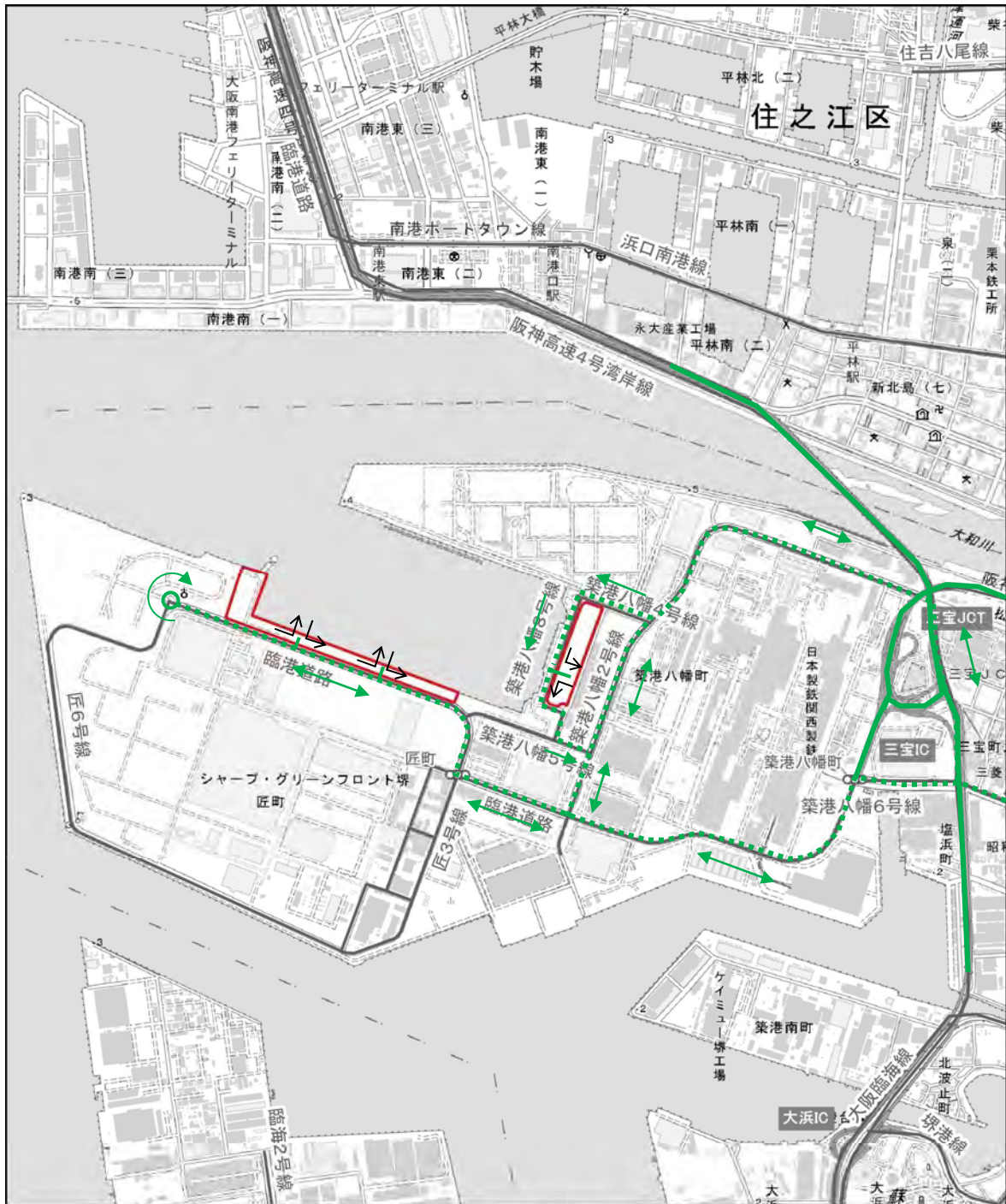
現況はほぼ平地であり、整備にあたり大規模な掘削工事や盛土工事は行わない。通路等を一部舗装し、乗降場や待合所・トイレ、管理運営施設等を整備する。会期終了後には舗装及び施設等の撤去を行い現状復旧する。工程は概ね表 2.3-2 に示すとおりである。

表 2.3-2 堺万博P & R駐車場の工事工程

工事内容	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
駐車場建設工事			■		
開催・供用期間				■	
解体工事（撤去・復旧）					■

2) 工事用車両走行ルート

基本とする交通経路は、図 2.3-7 に示すとおりである。工事用車両は、主として阪神高速と幹線道路を使用する。



(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。)

事業計画地

工事用車両の主要走行ルート(高速道路)

工事用車両の主要走行ルート(一般道路)



S=1 : 25,000

0 250 500 750 m

※ルート・出入口は現時点の想定であり、関係者との調整や今後の事業計画の検討結果等により変更となる可能性がある。

図 2.3-7 工事用車両の主要走行ルート

2.4 環境配慮の内容

本事業による環境配慮の方針及び内容を表 2.4-1～表 2.4-6 に示す。

表 2.4-1 環境配慮の方針及び内容(1/6)

区分	環境配慮の方針	環境配慮の内容
大気質	・低公害バスの導入	<ul style="list-style-type: none"> 万博会場と事業計画地を往復する P&R シャトルバスは、国の低排出ガス認定を受けた新車の導入など低公害型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。また、加速・減速の少ない運転やアイドリングストップなど運転手へのエコドライブの励行、回送の少ない効率的な運行を行う。
	・駐車場内における施設利用車両の環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場内の施設利用車両に対して、アイドリングストップの推進、空ふかし防止等呼びかける。 施設利用車両に対して案内看板等により敷地内を適切に誘導する。 施設利用車両に対して駐車マスの一部に自家用車向け充電器を設置する。
	・施設利用車両の交通量の抑制・分散	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用の呼びかけや、施設利用車両に関しては最寄りの阪神高速出口の利用を推奨し、推奨出口を利用した来場者の駐車料金を相対的に引き下げる等のインセンティブを検討する。 予約時に万博 P & R 駐車場の入庫時刻と退場する際の P & R シャトルバスの乗車時刻を登録することにより、時間帯ごとの予約枠を道路交通容量以下に抑えたものにする等、交通量の抑制・分散を図る。
	・建設機械の稼働や工事用車両の走行における環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> 使用する建設機械は、可能な限り最新の排ガス対策型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。 工事の効率化・平準化により、工事用車両台数の削減、建設機械の同時稼働や高負荷運転の回避に努める。 工事用車両の走行や建設機械の稼働にあたっては、過積載の防止、積み荷の安定化、空ふかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行・施工を指導する。 工事用車両の走行ルートや時間帯は、道路規格、周辺道路の状況、住居の立地状況等に配慮し、効率的で環境負荷が小さくなるよう、計画的な運行管理を行う。
騒音	・低公害バスの導入	<ul style="list-style-type: none"> 万博会場と事業計画地を往復する P&R シャトルバスは、国の低排出ガス認定を受けた新車の導入など低公害型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。また、加速・減速の少ない運転やアイドリングストップなど運転手へのエコドライブの励行、回送の少ない効率的な運行を行う。
	・駐車場内における施設利用車両の環境負荷低減	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場内の施設利用車両に対して、アイドリングストップの推進、空ふかし防止、低速走行等呼びかける。 施設利用車両に対して案内看板等により敷地内を適切に誘導する。 施設利用車両に対して駐車マスの一部に自家用車向け充電器を設置する。

表 2.4-2 環境配慮の方針及び内容(2/6)

区分	環境配慮の方針	環境配慮の内容
騒音	<ul style="list-style-type: none"> 施設利用車両の交通量の抑制・分散 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用の呼びかけや、施設利用車両に関しては最寄りの阪神高速出口の利用を推奨し、推奨出口を利用した来場者の駐車料金を相対的に引き下げる等のインセンティブを検討する。 予約時に万博P&R駐車場の入庫時刻と退場する際のP&Rシャトルバスの乗車時刻を登録することにより、時間帯ごとの予約枠を道路交通容量以下に抑えたものにする等、交通量の抑制・分散を図る。
	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働や工事用車両の走行における環境負荷の低減 	<ul style="list-style-type: none"> 使用する建設機械は、可能な限り最新の低騒音型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。 工事の効率化・平準化に努め、工事用車両台数の削減、建設機械の同時稼働や高負荷運転の回避に努める。 工事用車両の走行や建設機械の稼働にあたっては、過積載の防止、積み荷の安定化、制限速度の遵守、空ふかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行・施工を指導する。 工事用車両の走行ルートや時間帯は、道路規格、周辺道路の状況、住居の立地状況等に配慮し、効率的で環境負荷が小さくなるよう、計画的な運行管理を行う。
振動	<ul style="list-style-type: none"> 低公害バスの導入 	<ul style="list-style-type: none"> 万博会場と事業計画地を往復するP&Rシャトルバスは、国の低排出ガス認定を受けた新車の導入など低公害型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。また、加速・減速の少ない運転やアイドリングストップなど運転手へのエコドライブの励行、回送の少ない効率的な運行を行う。
	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場内における施設利用車両の環境負荷低減 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場内の施設利用車両に対して、アイドリングストップの推進、空ふかし防止、低速走行等と呼びかける。 施設利用車両に対して案内看板等により敷地内を適切に誘導する。
	<ul style="list-style-type: none"> 車両乗り入れ時の振動抑制 	<ul style="list-style-type: none"> 施設利用車両及び工事用車両の出入口は、可能な限り段差を低減し、振動の発生抑制に努める。
	<ul style="list-style-type: none"> 施設利用車両の交通量の抑制・分散 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用の呼びかけや、施設利用車両に関しては最寄りの阪神高速出口の利用を推奨し、推奨出口を利用した来場者の駐車料金を相対的に引き下げる等のインセンティブを検討する。 予約時に万博P&R駐車場の入庫時刻と退場する際のP&Rシャトルバスの乗車時刻を登録することにより、時間帯ごとの予約枠を道路交通容量以下に抑えたものにする等、交通量の抑制・分散を図る。
	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働や工事用車両の走行における環境負荷の低減 	<ul style="list-style-type: none"> 使用する建設機械は、可能な限り最新の低振動型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。 工事の効率化・平準化により、工事用車両台数の削減、建設機械の同時稼働や高負荷運転の回避に努める。 工事用車両の走行にあたっては、過積載の防止、積み荷の安定化、制限速度の遵守等、適切な運行を指導する。 工事用車両の走行ルートや時間帯は、道路規格、周辺道路の状況、住居の立地状況等に配慮し、効率的で環境負荷が小さくなるよう、計画的な運行管理を行う。

表 2.4-3 環境配慮の方針及び内容(3/6)

区分	環境配慮の方針	環境配慮の内容
土壌汚染	<ul style="list-style-type: none"> 関連法令に基づく、工事着手前の関係機関との協議、手続きの実施 	<ul style="list-style-type: none"> 大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づく要届出管理区域内において土地の形質変更をする場合は、同条例第 81 条の 13 に基づき、土地の形質の変更に着手する日の 14 日前までに、当該土地の形質の変更の種類、場所、施行方法及び着手予定日その他規則で定める事項を堺市長に届け出る。 土壌汚染対策法施行規則第 25 条、大阪府生活環境の保全等に関する条例施行規則第 48 条の 27 で定義する土地の形質変更が 3,000 m²以上となる場合、以下の手続き等を行う。 <ul style="list-style-type: none"> 土壌汚染対策法第 4 条第 1 項に基づき、土地の形質の変更に着手する日の 30 日前までに、土地の形質の変更の場所及び着手予定日その他環境省令で定める事項を堺市長に届け出る。 大阪府生活環境の保全等に関する条例第 81 条の 5 第 1 項に基づき、土地の形質の変更に着手する日の 30 日前までに、土地における過去の管理有害物質の使用の状況その他の規則で定める事項について調査し、その結果を堺市長に報告する。
	<ul style="list-style-type: none"> 上記法例に基づく適切な対応（汚染土壌が確認された場合） 	
	<ul style="list-style-type: none"> 土壌の飛散等の防止 	<ul style="list-style-type: none"> 土壌の掘削に際しては、適宜散水を行う等、土砂の飛散防止に努める。 工事用車両の出場にあたっては、タイヤ等洗浄を実施し、付着した土壌の事業計画地からの持ち出しを防止する。 地表面は舗装等を行い、供用中の土砂への接触・飛散防止を図る。
光害	<ul style="list-style-type: none"> 適切な照明配置 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場内の照明は、直接光が敷地外へ届かない配置等を検討する。
	<ul style="list-style-type: none"> 漏れ光の抑制 	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて、遮光ルーバー付照明を設置することで、周辺への照射が最小限となるように配慮する。
陸域生態系	<ul style="list-style-type: none"> 走光性昆虫類の誘引抑制に配慮した照明施設の設置 	<ul style="list-style-type: none"> 走光性昆虫類の誘引抑制に配慮した照明施設とするため、施設利用の安全性を確保しつつ、周辺への照射が最小限となる照明の配置や照度、点灯時間及び遮光ルーバー付き照明灯の設置等を検討する。
	<ul style="list-style-type: none"> 生物の生息・繁殖環境に配慮した工事計画 	<ul style="list-style-type: none"> 移動性が低い昆虫類の重要種であるツシマヒメサビキコリ、ジュウサンホシテントウについては、工事着手前にあらためて現地調査を実施し、捕獲された個体を場外で生息が確認された場所へ移動させる等の対策を行う。また、存置可能な草地は出来る限り保全する。 コチドリやケリの営巣時期に配慮し、工事工程の調整を行うとともに、工事着手直前に営巣有無の確認を行い、発見された場合は営巣区域への立ち入りを禁止する。

表 2.4-4 環境配慮の方針及び内容(4/6)

区分	環境配慮の方針	環境配慮の内容
人と自然との触れ合い活動の場	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働による影響の低減 	<ul style="list-style-type: none"> 使用する建設機械は、可能な限り最新の環境対策型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。 必要に応じて工事区域の周囲に仮囲いを設置し、事業計画地に隣接する人と自然との触れ合い活動の場への排ガス、騒音等の影響低減に努める。
	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両の走行による影響の低減 	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両の走行ルートや時間帯は、道路規格、周辺道路の状況、人と自然との触れ合い活動の場へのアクセス状況等を踏まえ、影響が小さくなるよう、計画的な運行管理を行い、必要に応じて警備員の配置を行う。
	<ul style="list-style-type: none"> レクリエーション利用が多い時期・時間帯への配慮 	<ul style="list-style-type: none"> 工事の効率化・平準化に努め、工事用車両台数をできる限り削減し、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とする。 工事期間中に生物共生型護岸で観察会等が行われる場合には、建設機械の稼働や工事用車両の場内走行について事前に主催者と調整を行い、利用の安全性を確保する。
	<ul style="list-style-type: none"> 人と自然との触れ合い活動の場へのアクセスに対する影響の低減 	<ul style="list-style-type: none"> ホームページ等で、道路の渋滞状況や施設の利用状況をリアルタイムで確認でき、事前予約できるシステムの導入を検討する。 事業計画地を利用する車両の出入りについては、交通誘導員等による適切な誘導を行い、周辺道路の渋滞をできる限り生じさせないように配慮する。 予約時に万博P&R駐車場の入庫時刻と退場する際のP&Rシャトルバスの乗車時刻を登録することにより、時間帯ごとの予約枠を道路交通容量以下に抑えたものにする等、交通量の抑制・分散を図る。 生物共生型護岸の周辺は、施設利用車両の走行・駐車を行わない計画であるが、施設の供用中に観察会等のイベントが開催できるように門扉等を設置し、アクセスを確保する。
地球環境 (地球温暖化)	<ul style="list-style-type: none"> 低公害バスの導入 	<ul style="list-style-type: none"> 万博会場と事業計画地を往復するP&Rシャトルバスは、国の燃費基準を達成した新車の導入など低公害型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。また、加速・減速の少ない運転やアイドリングストップなど運転手へのエコドライブの励行、回送の少ない効率的な運行を行う。
	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場内における施設利用車両の環境負荷の低減 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場内の施設利用車両に対して、アイドリングストップの推進、空ふかし防止等を呼びかける。 施設利用車両に対して案内看板等により敷地内を適切に誘導する。 施設利用車両に対して駐車マスの一部に自家用車向け充電器を設置する。
	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場施設の環境負荷の低減 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場照明灯は、利用者の安全性、快適性を確保できる効率的な配置・点灯時間とし、消費電力を抑えられるLED灯を採用する。 管理運営施設は、省エネ型の空調機器、電灯等を採用し、適切な機器運転に努める。

表 2.4-5 環境配慮の方針及び内容(5/6)

区分	環境配慮の方針	環境配慮の内容
地球環境 (地球温暖化)	<ul style="list-style-type: none"> 施設利用車両の交通量の抑制・分散 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用の呼びかけや、施設利用車両に関しては最寄りの阪神高速出口の利用を推奨し、推奨出口を利用した来場者の駐車料金を相対的に引き下げる等のインセンティブを検討する。 予約時に万博P&R駐車場の入庫時刻と退場する際のP&Rシャトルバスの乗車時刻を登録することにより、時間帯ごとの予約枠を道路交通容量以下に抑えたものにする等、交通量の抑制・分散を図る。
	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働や工事用車両の走行における環境負荷の低減 	<ul style="list-style-type: none"> 使用する建設機械は、可能な限り最新の排ガス対策型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。 工事の効率化・平準化により、工事用車両台数の削減、建設機械の同時稼働や高負荷運転の回避に努める。 工事用車両の走行や建設機械の稼働にあたっては、過積載の防止、積み荷の安定化、空ふかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行・施工を指導する。 工事用車両の走行ルートや時間帯は、道路規格、周辺道路の状況、住居の立地状況等に配慮し、効率的で環境負荷が小さくなるよう、計画的な運行管理を行う。
廃棄物等	<ul style="list-style-type: none"> 建設発生材の減量化や再資源化等の適切な処理の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 「建設工事に係る資源の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクルについて適切な措置を講じる。 掘削土は、可能な限り場内の埋戻し土として利用し、建設発生土の発生抑制を図る。 施設は、可能な限りリース品等を活用し、廃棄物の発生抑制を図る。 掘削時に埋設廃棄物が存在した場合は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」等に基づき、適正に処分する。 最新の「建設リサイクル推進計画」（国土交通省）が掲げる再資源化率等の目標を達成するように努める。

表 2.4-6 環境配慮の方針及び内容(6/6)

区分	環境配慮の方針	環境配慮の内容
安全 (交通)	<ul style="list-style-type: none"> 施設（駐車場）の出入口での警備員の配置 	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両や施設利用車両の出入口付近には、誘導員を適宜配置し、交通事故の防止に努める。 夜間や休日には工事関係者以外の者が工事現場に立ち入らないように出入口に施錠する等の対策を講じる。
	<ul style="list-style-type: none"> 施設利用車両の交通量の抑制・分散 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用の呼びかけや、施設利用車両に関しては最寄りの阪神高速出口の利用を推奨し、推奨出口を利用した来場者の駐車料金を相対的に引き下げる等のインセンティブを検討する。事業計画地周辺には、施設利用車両を適切に誘導する案内看板や誘導員を適切に配置する。 予約時に万博P&R駐車場の入庫時刻と退場する際のP&Rシャトルバスの乗車時刻を登録することにより、時間帯ごとの予約枠を道路交通容量以下に抑えたものにする等、交通量の抑制・分散を図る。
	<ul style="list-style-type: none"> 施設利用車両の適切な誘導 	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画地周辺には、施設利用車両を適切に誘導する案内看板や誘導員を適切に配置する。 駐車場内においては施設利用車両を奥から埋めていくなど、車両と歩行者が交錯しない運用を検討する。
	<ul style="list-style-type: none"> 施設利用車両の速度超過抑制 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場周辺や駐車場内を走行する施設利用車両に対して、制限速度の遵守を呼びかける。
	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両の計画的な運行管理 	<ul style="list-style-type: none"> 工事の効率化・平準化に努め、工事用車両台数をできる限り削減する。 工事用車両の走行に関しては、走行ルートや制限速度の遵守等、適切な運行を指導する。