

2025年日本国際博覧会 会場外駐車場整備事業

環境影響評価書

令和6年2月

公益社団法人 2025年日本国際博覧会協会

目 次

ページ

第 1 章 事業者の氏名及び住所	1-1
第 2 章 対象事業の名称、目的、位置及び規模その他対象事業の内容	2-1
2.1 事業の名称	2-1
2.2 事業の種類	2-1
2.3 事業の目的	2-1
2.4 事業計画地の位置	2-1
2.5 事業の規模	2-1
2.6 事業計画の内容	2-4
2.6.1 事業実施の背景及び事業計画の策定経緯	2-4
2.6.2 土地利用計画、施設計画、交通計画、工事計画、関連事業の状況等	2-7
2.6.3 事業予定期間	2-15
2.6.4 その他基本的な諸元	2-15
第 3 章 対象事業が実施される区域及びその周囲の概況	3.1-1
3.1 社会の概況	3.1-3
3.1.1 人口等	3.1-3
3.1.2 土地利用	3.1-4
3.1.3 産 業	3.1-6
3.1.4 利水等	3.1-11
3.1.5 都市施設等	3.1-12
3.1.6 交 通	3.1-22
3.1.7 文化財	3.1-26
3.1.8 関係法律・条例などによる指定・規制など	3.1-30
3.2 自然の概況	3.2-1
3.2.1 地 象	3.2-1
3.2.2 水 象	3.2-6
3.2.3 気 象	3.2-11
3.3 環境の概況	3.3-1
3.3.1 大気質	3.3-1
3.3.2 騒音・振動	3.3-14
3.3.3 悪 臭	3.3-17
3.3.4 水 質	3.3-19
3.3.5 底 質	3.3-47
3.3.6 土壌汚染	3.3-50

3.3.7 廃棄物及び資源循環	3.3-52
3.3.8 動植物	3.3-53
3.3.9 地球温暖化	3.3-58
3.3.10 人と自然との触れ合い活動の場	3.3-60
3.3.11 景 観	3.3-62
3.3.12 その他	3.3-62
第4章 事前環境配慮の内容	4-1
第5章 対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法	5-1
5.1 環境影響要因の抽出	5-1
5.2 環境影響評価項目	5-2
5.3 調査、予測及び評価の手法	5-4
5.3.1 現況調査	5-4
5.3.2 予 測	5-7
5.3.3 評 価	5-9
第6章 環境影響評価の結果	6.1-1
6.1 大気質	6.1-1
6.1.1 調査結果	6.1-1
6.1.2 予測及び評価の結果	6.1-8
(1) 工事関連車両の走行に伴う大気質の影響（工事中）	6.1-8
(2) 船舶の運航に伴う大気質の影響（供用）	6.1-22
6.2 騒 音	6.2-1
6.2.1 調査結果	6.2-1
6.2.2 予測及び評価の結果	6.2-4
(1) 工事関連車両の走行に伴う騒音の影響（工事中）	6.2-4
6.3 振 動	6.3-1
6.3.1 調査結果	6.3-1
6.3.2 予測及び評価の結果	6.3-4
(1) 工事関連車両の走行に伴う振動の影響（工事中）	6.3-4
6.4 水 質	6.4-1
6.4.1 評価の結果	6.4-2
(1) 施設の整備・撤去に伴う水質の影響（工事中）	6.4-2
(2) 施設の稼働に伴う水質の影響（供用）	6.4-4

6.5 底 質	6.5-1
6.5.1 評価の結果	6.5-1
(1) 施設の整備・撤去に伴う底質の影響（工事中）	6.5-1
6.6 廃棄物	6.6-1
6.6.1 調査結果	6.6-1
6.6.2 予測及び評価の結果	6.6-3
(1) 施設の整備・撤去に伴う廃棄物の影響（工事中）	6.6-3
6.7 資源循環	6.7-1
6.7.1 調査結果	6.7-1
6.7.2 予測及び評価の結果	6.7-2
(1) 施設の整備・撤去に伴う資源循環の影響（工事中）	6.7-2
6.8 安全性	6.8-1
6.8.1 調査結果	6.8-1
6.8.2 予測及び評価の結果	6.8-8
(1) 工事関連車両の走行に伴う安全性の影響（工事中）	6.8-8
第7章 対象事業に係る環境影響の総合的な評価	7-1
第8章 準備書に対する意見の概要及び事業者の見解	8-1
8.1 準備意見の概要及び事業者の見解	8-1
8.2 準備書の記載事項についての修正	8-5
第9章 環境影響評価を行った者の氏名及び住所	9-1
第10章 その他	10-1

第 1 章 事業者の氏名及び住所

事業者の名称：公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会

代表者の氏名：会長 十倉 雅和

事業所の所在地：大阪市住之江区南港北一丁目 14 番 16 号

第2章 対象事業の名称、目的、位置及び規模その対象事業の内容

2.1 事業の名称

2025 年日本国際博覧会 会場外駐車場整備事業

2.2 事業の種類

駐車場の整備

2.3 事業の目的

本事業は、国際博覧会条約に基づき、2025 年（令和 7 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」の会場外駐車場（以下「万博 P & R 駐車場」¹⁾という。）の整備を目的としている。

2.4 事業計画地の位置

事業計画地の位置は、図 2.4.1 に示すとおりであり、尼崎フェニックス事業用地（尼崎市船出地先）内である。

2.5 事業の規模

駐車台数及び敷地面積は以下に示すとおりである。

- ・ 駐車台数 約 3,000 台
- ・ 敷地面積 約 10.3ha

（注） 1． 一般の自家用車については、会場からおおむね 15km 圏内に設ける万博 P & R 駐車場（環境影響評価準備書では会場外駐車場と表記）でバスに乗り換える P & R（パークアンドライド）方式を採用し、夢洲への乗り入れは、原則として禁止し、会場周辺の交通混雑を回避する。



図 2.4.1(1) 事業計画地の位置

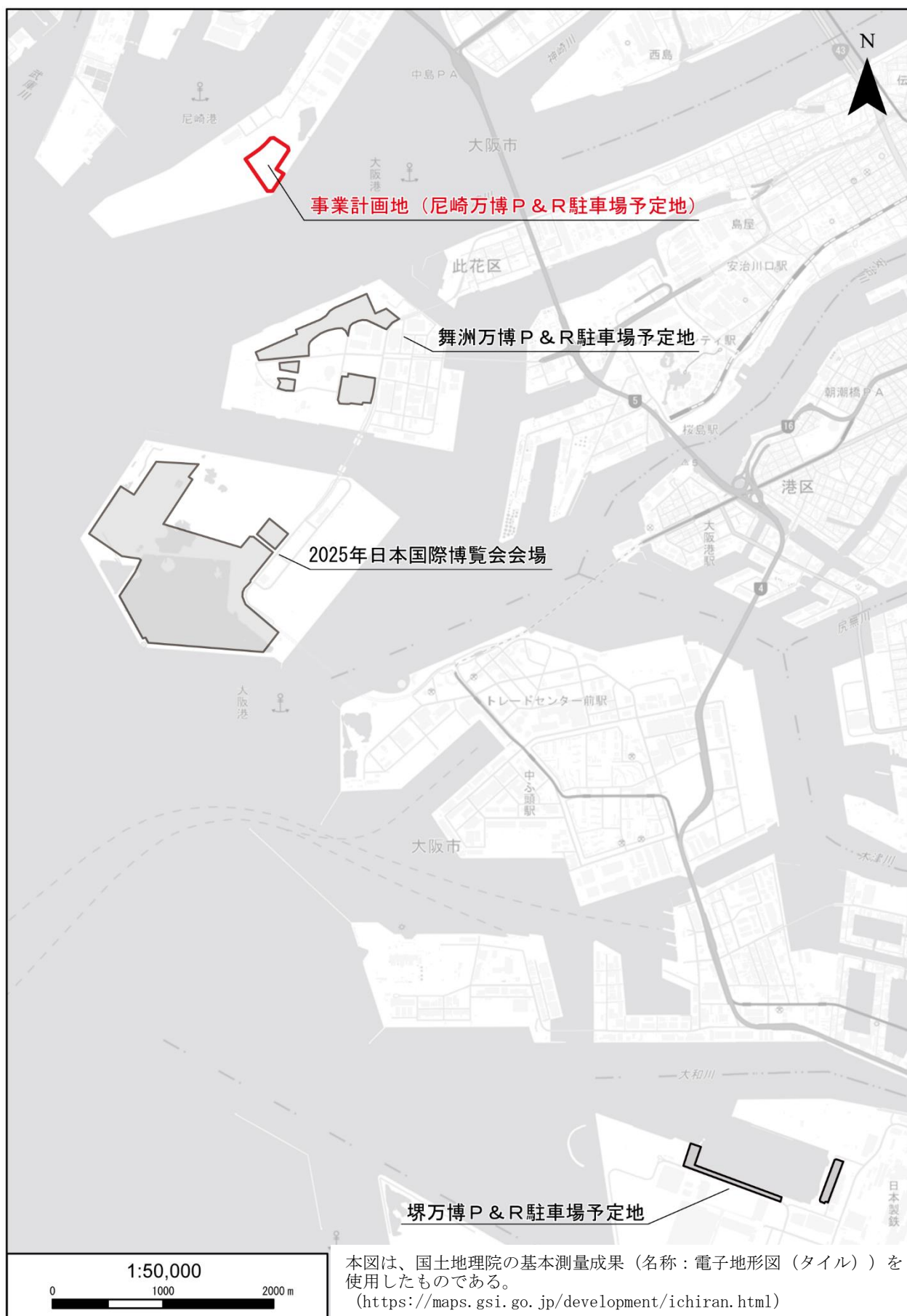


図 2.4.1(2) 事業計画地の位置

2.6 事業計画の内容

2.6.1 事業実施の背景及び事業計画の策定経緯

(1) 事業実施の背景

(a) 2025 年日本国際博覧会の開催

2025 年日本国際博覧会（以下「大阪・関西万博」という。）は、国際博覧会条約に基づき、2025 年（令和 7 年）に大阪府大阪市において開催されるものである。

大阪・関西万博の開催場所は、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。

また、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、A I (Artificial Intelligence: 人工知能) 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、世界の叡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。

(b) 大阪・関西万博の輸送計画

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、I C T (Information and Communication Technology: 情報通信技術) 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。

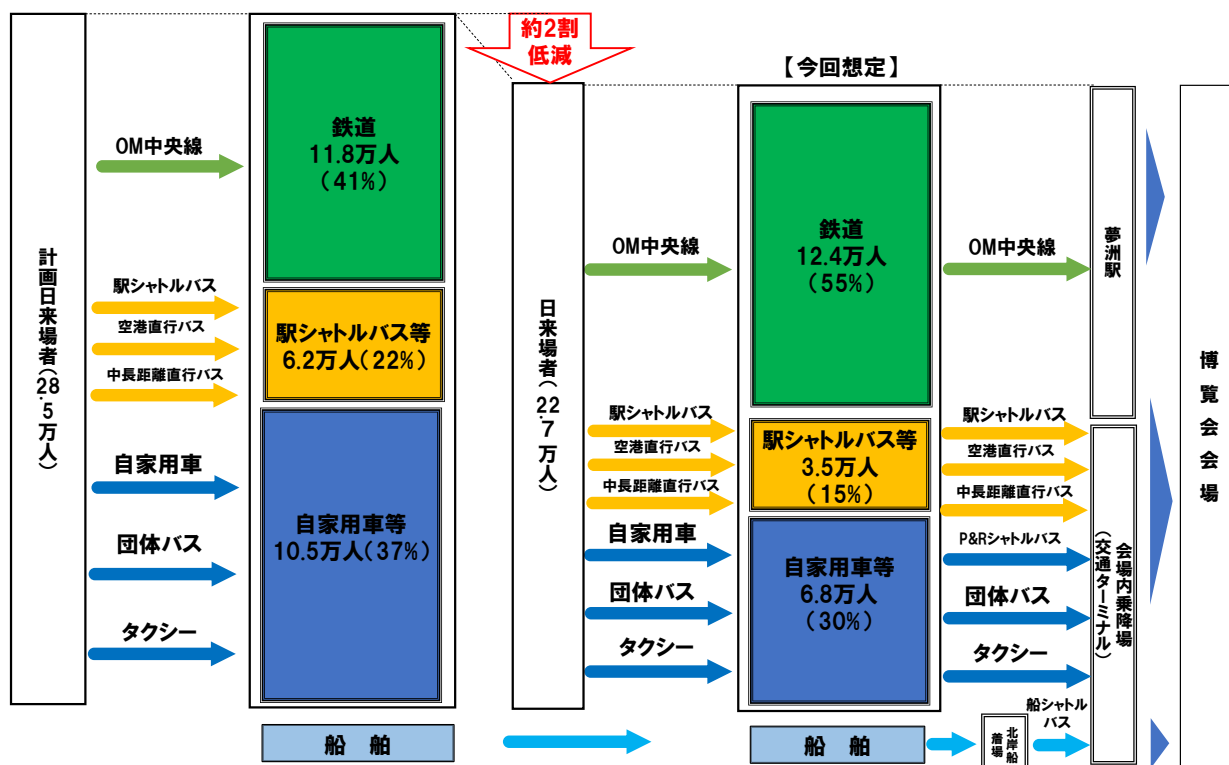
また、大阪府内の企業へ時差出勤やテレワークの活用を呼びかけ、ピーク時間帯の交通負荷の軽減を図るとともに、鉄道や駅シャトルバス等¹⁾への乗換が安全・円滑にできるよう、MaaS²⁾等の新しい技術を積極的に取り入れながら、関係機関・事業者等と連携して混雑の解消に取り組む。

(注) 1. 駅シャトルバス等：駅シャトルバス、空港直行バス、中長距離直行バスを示す。

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。

一般の自家用車については、会場からおおむね 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（以下「P&R」という。）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、団体バスや障がい者専用の駐車場、駅シャトルバス等、万博P&R駐車場シャトルバス（以下「P&Rシャトルバス」という。）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。

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、輸送機関のかかな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來場者数は当初想定していた 28.5 万人¹⁾から 2 割低減する 22.7 万人と想定され、この値をベースに来場者輸送等の検討がなされている。よって、本環境影響評価書ではこの値を前提として検討を行った。



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 2.6.1 輸送手段別想定来場者数

(注) 1. 開催期間のうち上位 1 割の平均来場者数。

(2) 事業計画の策定経緯

大阪・関西万博の万博P&R駐車場は、会場からおおむね15 km圏内において複数箇所に整備する計画である。

このうち、万博会場に最も近い舞洲の万博P&R駐車場は、会場と合わせて環境影響評価の手続きを先行して進め、完了している。

本事業計画地である尼崎フェニックス事業用地（尼崎市船出地先）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。

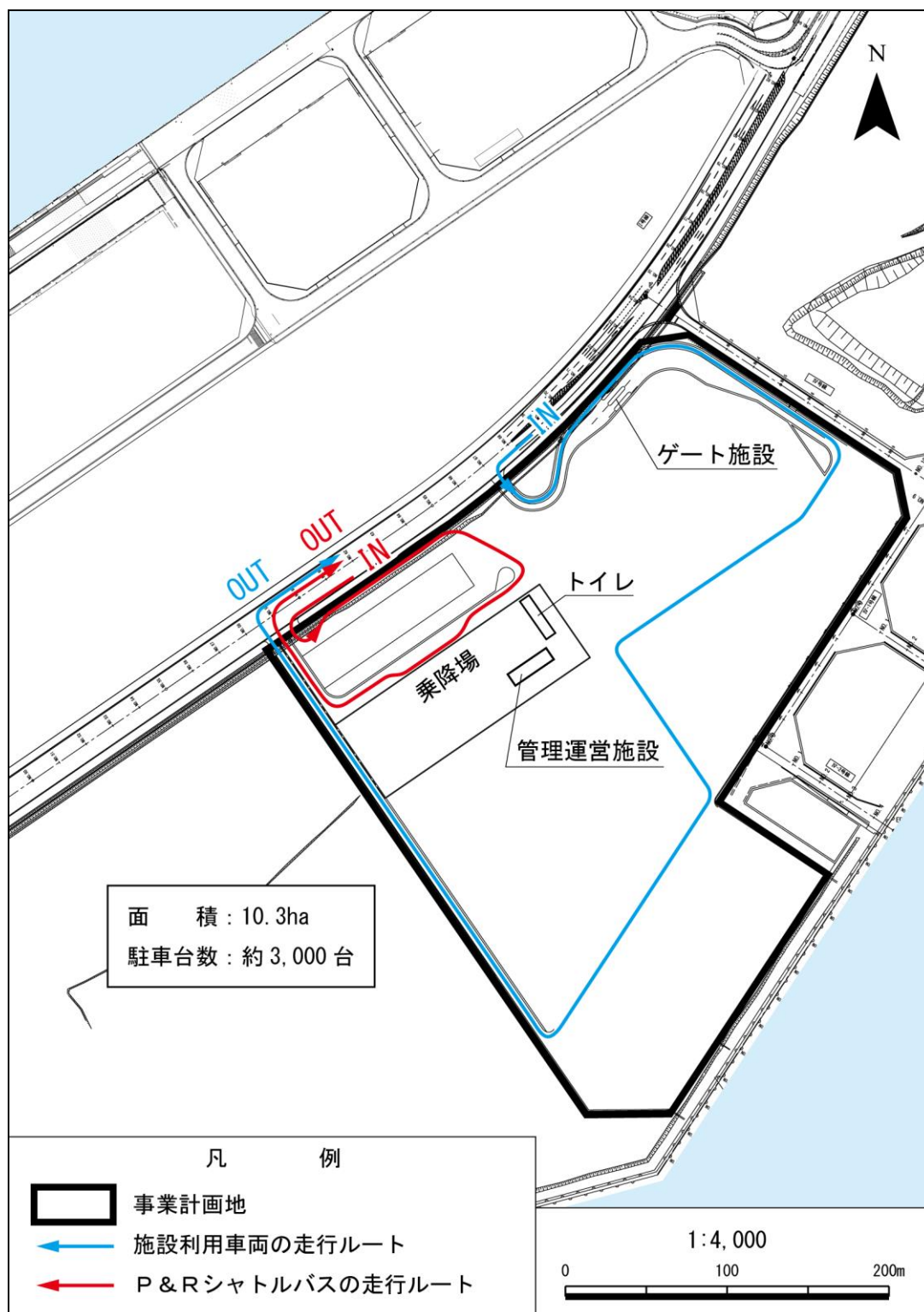
また、事業計画地の近傍には、阪神高速5号湾岸線尼崎東海岸出入口、中島出入口が位置しており、万博P&R駐車場までのアクセス、万博P&R駐車場から会場まで輸送するP&Rシャトルバスのアクセスにも優れた場所である。

以上のことから、尼崎フェニックス事業用地（尼崎市船出地先）を万博P&R駐車場の予定地として選定し、来場者の自家用車の駐車スペース（約3,000台）、万博会場との間を結ぶP&Rシャトルバスの乗降場、トイレ他管理運営施設等を整備する計画である。

2.6.2 土地利用計画、施設計画、交通計画、工事計画、関連事業の状況等

(1) 土地利用計画

土地利用計画は図 2.6.2 に示すとおりであり、尼崎フェニックス事業用地（尼崎市船出地先）の 10.3ha において、平面駐車場（約 3,000 台）を整備する。



(注) 今後の関係機関協議により、数値・レイアウト等は変更となる可能性がある。

図 2.6.2 事業計画地の範囲

(2) 施設計画

施設計画の概要は、表 2.6.1 に示すとおりである。

表 2.6.1 施設計画の概要^{注)}

項 目		概 要
立地場所の概要	位 置	尼崎フェニックス事業用地（尼崎市船出地先）
	開発区域面積	約 10.3ha
	用途地域	工業専用地域
施設の概要	主要用途	駐車場
	駐車台数	約 3,000 台
	事業予定期間	2025 年（令和 7 年）4 月 13 日～10 月 13 日
	想定来場者数	万博会場：約 2,820 万人（日來場者 22.7 万人/日） 事業計画地（万博 P & R 駐車場）：約 3,000 台/日

（注）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。

(3) 交通計画

(a) 施設関連車両の走行ルート

事業計画地と万博会場を往復するP&Rシャトルバス及び事業計画地への来場・事業計画地から退場する施設利用車両（以下「施設関連車両」という。）の走行ルートは、図2.6.3に示すとおりであり、施設利用車両は、阪神高速5号湾岸線の尼崎東海岸出入口の利用に誘導することとしている。施設利用車両も含む万博来場者の輸送については、「大阪・関西万博 来場者輸送具体方針（アクションプラン）」（以下「アクションプラン」という。）としてとりまとめ、現在第3版を2023年11月に公表している。阪神高速5号湾岸線への誘導方策としては、事業計画地をはじめとする万博P&R駐車場の利用は全て事前予約が必要な運用とし、予約時に来場推奨経路の情報を提供すること、発地を確認し利用可能な駐車場を提示すること、尼崎東海岸出入口を利用した施設利用車両の駐車料金についてはETC情報を活用し相対的に引き下げる等のインセンティブを付与すること等を検討している。事業計画地周辺の交通量の増加による影響を回避・軽減させる方策としては、予約時に、事業計画地をはじめとする万博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とともに、尼崎東海岸出入口の一時停止規制の変更・清掃局第2工場前交差点における信号現示調整等についても検討している。

なお、高齢者（75歳以上を想定）や、乳幼児、妊婦の同乗等のやむを得ず当駐車場利用が必要な施設利用車両については、予約時に周辺環境及び交通に影響を与えることが少ない尼崎宝塚線及び大物線の利用を推奨することを検討する。想定される走行台数は最大200台/日（片道台数）（各道路の現況交通に対する増加割合は最大でも9%）であることから、周辺環境及び交通に及ぼす影響はほとんどないと考える。

これらの具体化に向けて、更なる検討を進め、アクションプラン第4版を2024年夏に公表する予定である。

(b) 施設関連車両の計画台数

施設関連車両の走行台数は、P&Rシャトルバスが430台/日、施設利用車両が3,000台/日（いずれも片道台数）を想定している。

(4) 工事計画

(a) 工事計画の概要

事業計画地は現況平地であるが安定型廃棄物埋立跡地であることから、駐車場の整備に伴う掘削範囲は、土壌汚染のおそれのない覆土の表層付近のみとし、埋立層の土壌には影響を与えないような施工を計画しており、大規模な掘削工事や盛土工事は想定していない。駐車場整備工事では、駐車スペースや通路等を舗装し、乗降場やゲート施設等を整備する。会期終了後には舗装、施設等の撤去工事を行う。

(b) 主な工事内容

主な工事内容は表 2.6.2 に、工事工程は表 2.6.3 に示すとおりである。

表 2.6.2 主な工事内容

区 分	工 種	工事内容
駐車場整備工事	準備工	計画準備を行う。
	土 工	地表面の掘削・盛土、不陸整正を行う。 歩道乗り入れ部の既存構造物を撤去する。
	排水構造物工等	雨水側溝、暗渠、集水桝を設置する。歩車道境界の縁石ブロックを設置する。
	舗装工等	路盤材、アスファルト混合物の敷均し・締固めを行う。車線中央線、境界線、駐車場区画線を施工する。
	付属施設工等	標識、仮設防護柵（ガードレール）、万博 P & R 駐車場への立入防止柵、照明柱を設置する。
	建築一式工事	乗降場、管理運営施設等を設置する。
駐車場撤去工事	建築物撤去工等	乗降場、管理運営施設等を撤去する。
	付属施設撤去工等	標識、仮設防護柵（ガードレール）、万博 P & R 駐車場への立入防止柵、照明柱を撤去する。
	構造物取壊し工	路盤、舗装の縁石を破碎・切断・撤去する。
	排水構造物撤去工等	雨水側溝、暗渠、集水桝を撤去する。歩車道境界の縁石ブロックを撤去する。
	土 工	整地を行う。

表 2.6.3(1) 工事工程（駐車場整備工事）

工 種	1カ月目	2カ月目	3カ月目	4カ月目	5カ月目	6カ月目	7カ月目	8カ月目	9カ月目	10カ月目	11カ月目
準備工	■										
土 工		■	■	■	■						
排水構造物工等					■	■	■	■			
舗装工等								■	■	■	■
付属施設工等								■	■	■	■
建築一式工事					■	■	■	■	■	■	■

表 2.6.3(2) 工事工程（駐車場撤去工事）

工 種	1カ月目	2カ月目	3カ月目	4カ月目	5カ月目	6カ月目
乗降施設撤去工等	■					
附属施設撤去工等		■	■			
構造物取壊し工		■	■	■		
排水構造物撤去工等				■	■	
土 工				■	■	■

(c) 工事関連車両の走行ルート

工事関連車両の走行ルートは、図 2.6.4 に示すとおりである。

工事関連車両は、可能な限り阪神高速 5 号湾岸線を利用して尼崎東海岸出入口又は中島出入口からアクセスするルートを優先し、一般道路を経由する県道 57 号の利用を最小限に抑える計画である。

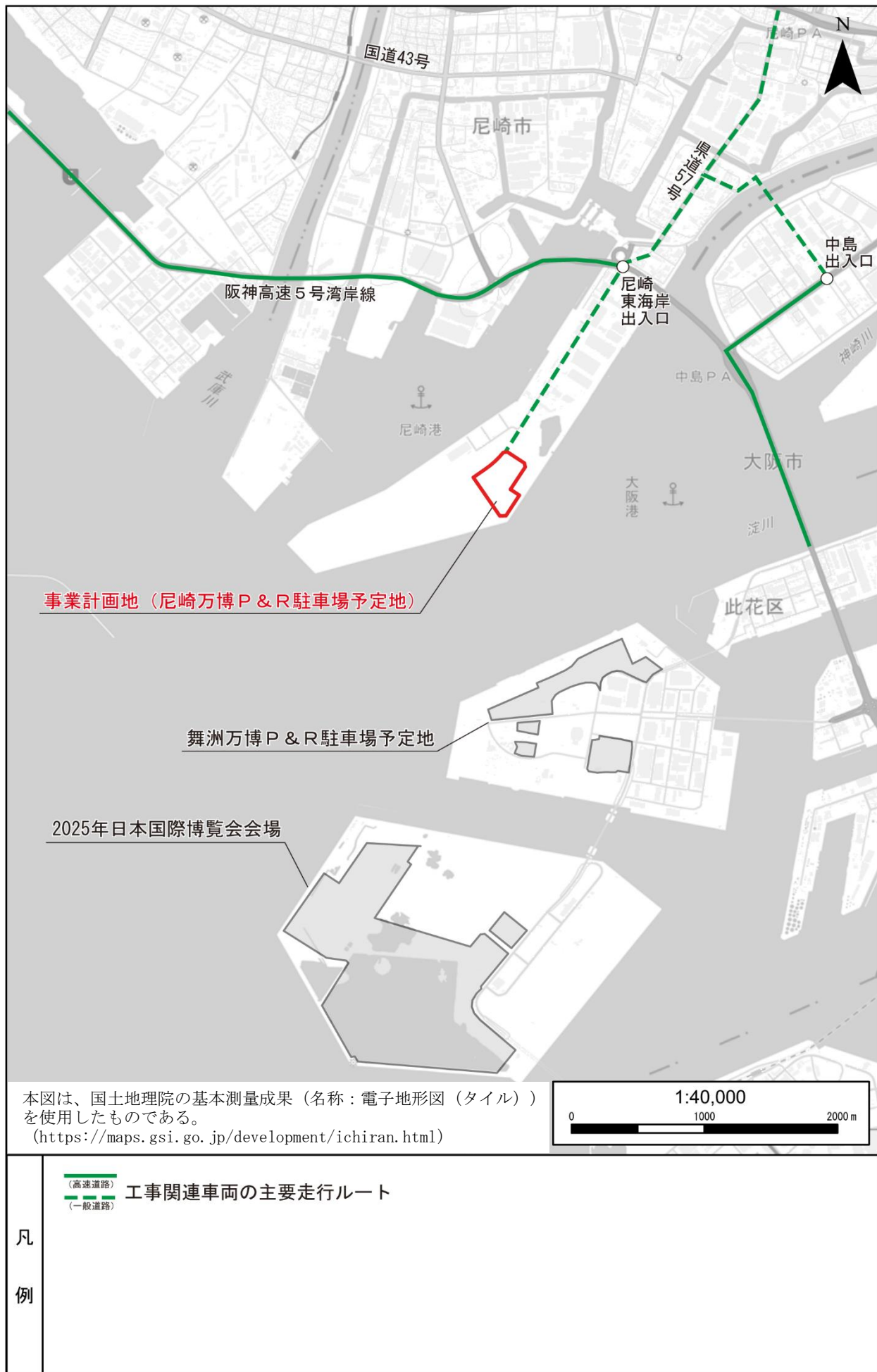


図 2.6.4 工事関連車両の走行ルート

(5) 関連事業の状況

大阪・関西万博の開催期間中、船舶による事業計画地から万博会場へのアクセス導入が検討されている。船舶は、公益社団法人2025年日本国際博覧会協会が主体として運航するものではないが、関連事業として、図2.6.5に示す運航ルートを想定し、予測及び評価を行った。

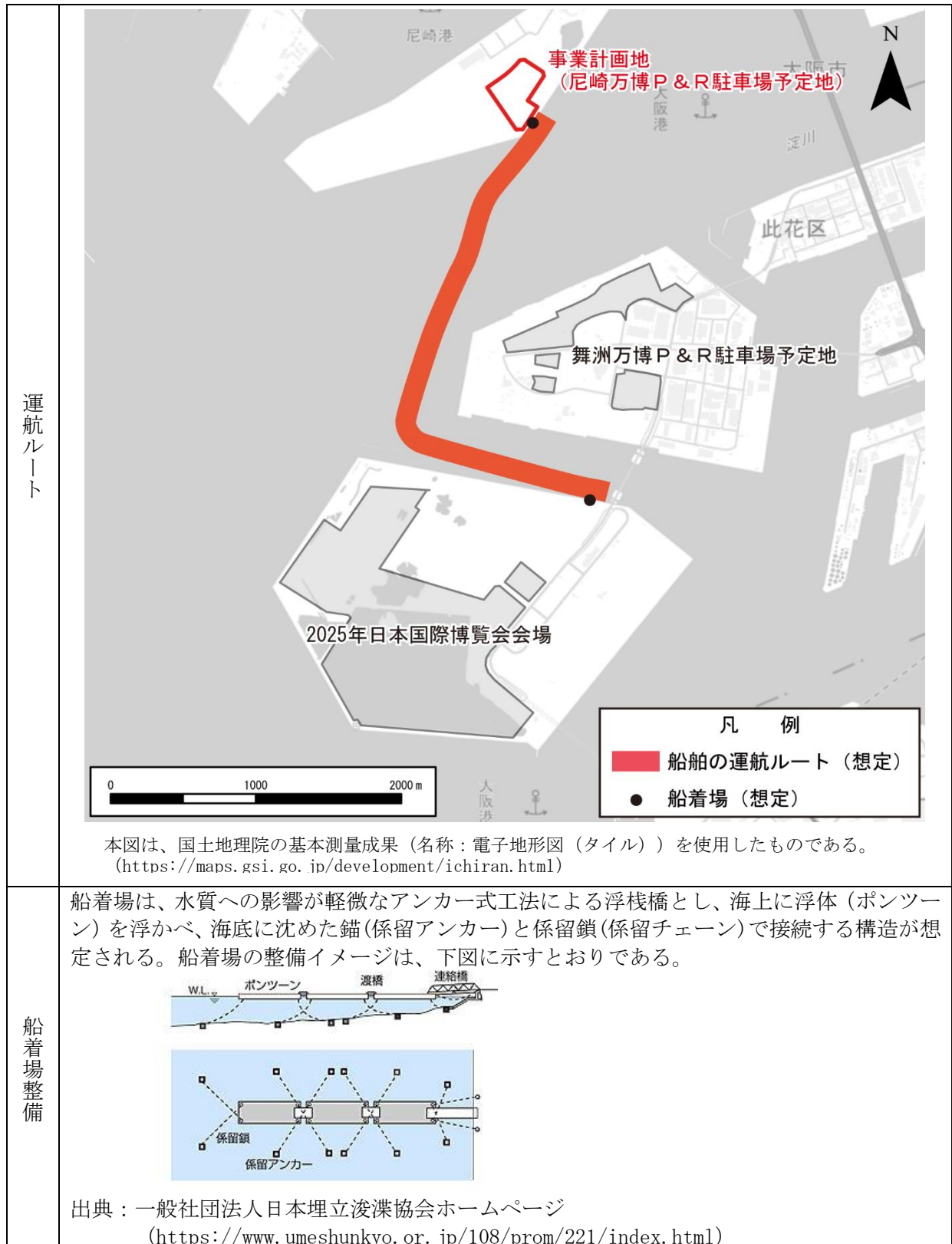


図2.6.5 船舶による事業計画地から万博会場への運航ルート・船着場整備（想定）

2.6.3 事業予定期間

事業予定期間は、表 2.6.4 に示すとおりである。駐車場供用期間は、2025 年（令和 7 年）4 月 13 日～10 月 13 日の予定である。

表 2.6.4 事業予定期間

区 分	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
駐車場整備工事				
駐 車 場 供 用				
駐車場撤去工事				

2.6.4 その他基本的な諸元

(1) 環境保全措置等

施設の計画に際しては、環境保全措置の実施及び規制値の遵守によって、周辺環境への影響を最小限にするよう努める。

施設の計画段階から検討している各環境影響に対する環境保全措置等は、以下に示すとおりである。

(a) 工事中

(ア) 大気質

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 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。
- 工事関連車両は、可能な限り阪神高速 5 号湾岸線を利用して尼崎東海岸出入口又は中島出入口からアクセスするルートを優先し、一般道路を経由する県道 57 号の利用を最小限に抑える。
- 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。
- 工事関連車両は、過積載の防止、積み荷の安定化、空ぶかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行を行う。
- 工事関連車両に対して、兵庫県の「環境の保全と創造に関する条例」（平成 7 年条例第 28 号（最終改正：令和元年条例第 13 号））に基づく流入車両規制を遵守する。
- 工事関連車両の走行ルートや時間帯は、道路規格、周辺道路の状況、住居の立地状況などに配慮し、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。
- 適宜散水を行う等、粉じんの発生抑制に努める。

(イ) 騒 音

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 工事関連車両は、可能な限り阪神高速 5 号湾岸線を利用して尼崎東海岸出入口又は中島出入口からアクセスするルートを優先し、一般道路を経由する県道 57 号の利用を最小限に抑える。
- 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。
- 工事関連車両は、過積載の防止、積み荷の安定化、制限速度の遵守、空ぶかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行を行う。

(ウ) 振 動

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 工事関連車両は、可能な限り阪神高速 5 号湾岸線を利用して尼崎東海岸出入口又は中島出入口からアクセスするルートを優先し、一般道路を経由する県道 57 号の利用を最小限に抑える。
- 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。
- 工事関連車両は、過積載の防止、積み荷の安定化、制限速度の遵守等、適切な運行を行う。

(エ) 水 質

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 工事において大規模な掘削は行わないことから工事排水の発生はほとんどない見込みである。
工事用地内に降った雨水等の濁水は、排水経路に泥溜め部を設けることで海域への SS の負荷を低減させてから公共用水域に放流する。
- 船舶の運航による夢洲へのアクセスのために船着場を整備する場合は、直杭式横棧橋（海底に支柱を打設しその上に床板を乗せた構造）、陸岸に設置して設けられる接岸施設である岸壁等ではなく、浮棧橋（海上に浮体（ポンツーン）を浮かべ海底に沈めた錨と係留チェーンで接続する構造等）とすることで、海底への支柱打設を行わないよう整備主体に求める。

(オ) 底 質

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 船舶の運航による夢洲へのアクセスのために船着場を整備する場合は、直杭式横棧橋（海底に支柱を打設しその上に床板を乗せた構造）、陸岸に設置して設けられる接岸施設である岸壁等ではなく、浮棧橋（海上に浮体（ポンツーン）を浮かべ海底に沈めた錨と係留チェーンで接続する構造等）とすることで、海底への支柱打設を行わないよう整備主体に求める。

(カ) 廃棄物

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 撤去工事においては、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成12年法律第104号（最終改正：令和4年法律第68号））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、可能な限り盛土として使用する。
- 建設資材（仮設含む）については、指定材料を除き、リユース・リサイクル材や撤去後にリユース・リサイクルを行いやすい材料の活用を検討する。
- 工事期間中に発生する紙ごみ・プラスチックなどの再資源化可能物については、分別収集・リサイクルを実施し、発生量の抑制に努める。

(キ) 資源循環

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 撤去工事においては、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成12年法律第104号（最終改正：令和4年法律第68号））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、可能な限り盛土として使用する。
- 舗装工の表層及び路盤は、可能な限り再生資源を活用する。

(㌘) 安全性

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 工事関連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。
- 工事関連車両は、可能な限り阪神高速 5 号湾岸線を利用して尼崎東海岸出入口又は中島出入口からアクセスするルートを優先し、一般道路を経由する県道 57 号の利用を最小限に抑える。
- 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。
- 工事関連車両は、走行ルートや制限速度の遵守等、適切な運行を行う。

(b) 施設の存在・供用

(㍑) 大気質

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 事業計画地と万博会場を往復する P & R シャトルバスは、可能な限り低公害型の車種の採用を検討する他、効率的な運行、適切な点検・整備を実施する。
- 公共交通利用の呼びかけや事前予約制として予約枠をコントロールすること等により、交通量の発生抑制に努める。
- 施設利用車両に対して、車マスの一部に自家用車向け充電器の設置を予定している。また、アイドリングストップ、空ぶかし防止、制限速度の遵守等と呼びかける。
- 事業計画地へ誘導する案内看板の適切な設置を検討する。
- 船舶の運航による夢洲へのアクセスが可能となる場合は、船舶は適切に整備・点検を行い、整備不良による排出ガス中の大気汚染物質の増加を抑制するよう、また、船舶の運航に当たっては航行速度の最適化に努め、高負荷運転を行わないよう関係者への周知徹底を図る。

(㍒) 騒音

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 公共交通利用の呼びかけや事前予約制として予約枠をコントロールすること等により、交通量の発生抑制に努める。
- 施設利用車両に対して、車マスの一部に自家用車向け充電器の設置を予定している。また、アイドリングストップ、空ぶかし防止、制限速度の遵守等と呼びかける。
- 施設利用車両に対して、看板の設置等により事業計画地内での低速走行と呼びかける。
- 事業計画地へ誘導する案内看板の適切な設置を検討する。
- 事業計画地と万博会場を往復する P & R シャトルバスは、可能な限り低公害型の車種の採用を検討する他、効率的な運行、適切な点検・整備を実施する。

(ウ) 振 動

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 公共交通利用の呼びかけや事前予約制として予約枠をコントロールすること等により、交通量の発生抑制に努める。
- 施設利用車両に対して、車マスの一部に自家用車向け充電器の設置を予定している。また、アイドリングストップ、制限速度の遵守等を呼びかける。
- 施設利用車両に対して、看板の設置等により事業計画地内での低速走行を呼びかける。
- 事業計画地へ誘導する案内看板の適切な設置を検討する。
- 事業計画地と万博会場を往復するP & Rシャトルバスは、可能な限り低公害型の車種の採用を検討する他、効率的な運行、適切な点検・整備を実施する。

(エ) 水 質

- 施設の供用中に設置するトイレ等については、可能な限りバイオトイレ（汚水を浄化しリサイクルすることで汲み取りや排水のないトイレ）を導入することにより、排水量を低減する。
- 施設の供用中に設置するトイレ等から発生する汚水について、浄化槽を設置して処理する場合には、一般排水基準を十分下回るよう、高度処理型浄化槽を設置する。

(オ) 廃棄物

- 駐車場管理運営施設において発生する廃棄物については、「尼崎市廃棄物の減量及び適正処理に関する条例」（昭和48年条例第21号（最終改正：令和4年条例第32号））に基づき、分別収集・紙資源のリサイクル等により発生量の抑制に努める。来場者に対してごみの持ち帰りを呼びかける等、発生量の抑制に努める。

(カ) 安全性

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 公共交通利用の呼びかけや事前予約制として予約枠をコントロールすること等により、交通量の発生抑制に努める。
- 施設利用車両に対して、アイドリングストップ、空ぶかし防止、制限速度の遵守等を呼びかける。
- 事業計画地へ誘導する案内看板の適切な設置を検討する。
- 施設関連車両の事業計画地出入口付近には、誘導員を適宜配置し、交通事故の防止に努める。
- 施設関連車両に対して、事業計画地内への看板の設置等により低速走行を呼びかける。