

## (2) 事業の概要

- ①開催期間（予定）：2025年5月3日から2025年11月3日まで
- ②想定入場者数：約2,820万人  
（平均15.2万人/日、最大計画日來場者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

本万博は、国際博覧会条約に基づき開催される万博であることから、外国政府の出展スペース等、条約上必要となる諸機能を有すること、また、多数の入場者が集まる場所であることから、観客への基本的なサービス、移動等、快適な博覧会会場として必要となる機能を有することが求められる。

そのため、次に示す施設を設けることを想定しているが、詳細な計画については、今後さらに検討を進めていくものとする。

- ・パビリオン
- ・会議、セミナー及びプレゼンテーション施設
- ・エントランスゲート、メディアセンター
- ・迎賓館
- ・サポート施設（飲食・物販施設、休憩スペース、トイレ、緊急看護施設・警護施設、案内所、博覧会協会本部・バックヤード）

### 【ゾーニング】

敷地の位置は図1.2.3のとおり会場全体は約155ha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、東と西の2か所にエントランスゲートを設置する予定である。また、参加国・企業・国際機関のパビリオン、政府館、自治体館、テーマ館、飲食・物販施設、管理施設、各種供給施設等を建設する他、「空」と呼ばれる広場を設置する予定である。

グリーンワールドは会場の西側に位置し、緑地エリアやイベント広場などを設置する予定である。なお、グリーンワールド内には、民間事業者が運営する太陽光発電施設（約18ha）が設置されている。

ウォーターワールドは会場の南側に位置する水面のエリアであり、来場者が水に触れることができる広場の設置やイベントを行うこと等を検討している。

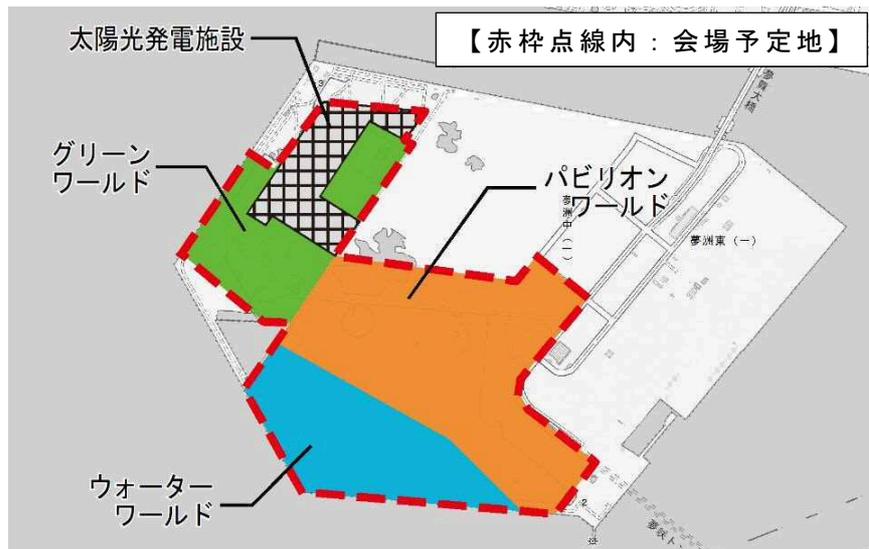


図 1.2.3 会場内ゾーニング

【エントランス、交通ターミナル（乗降場）及び貸切バス等駐車場】

会場エントランスは、図 1.2.4 に示すとおり、会場の東と西の 2 か所に配置し、西側エントランス付近にバス及びタクシーの乗降のための交通ターミナル（乗降場）（約 5 万㎡）を整備する計画である。

また、来場者を輸送する団体バス等の車両を駐車させるための、貸切バス等駐車場（約 7 万㎡）を整備する計画である。

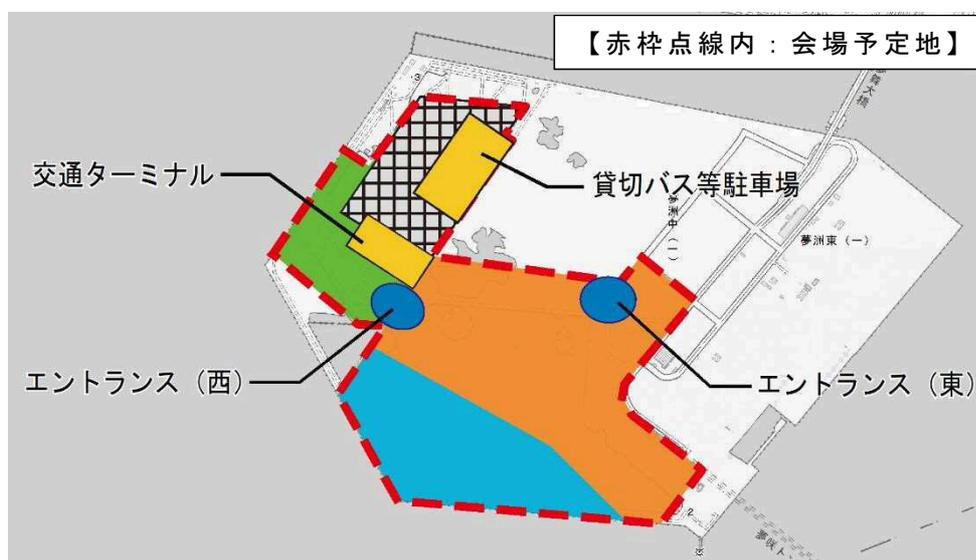


図 1.2.4 エントランス、交通ターミナル、貸切バス等駐車場の配置計画

## 【建築物】

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、日本政府館、自治体館、営業施設（物販及び飲食店舗）、など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）は参加国や企業などの出展者が、営業施設は企業が、日本政府館は日本政府が、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。

大部分の建築物はパビリオンワールドへの配置が想定されており、ごく一部の建物がグリーンワールドやウォーターワールドでも想定される。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、比較的簡易な仮設的構造とする見通しである。（ただし、万博後の夢洲まちづくりの検討状況に応じて、恒久的建築物を建設する可能性もある。）

建築物の延床面積は約 25.5 万㎡を計画している。会場の修景と良好な環境維持のため、当協会において、建築ガイドラインを定めることを予定している。

## 【その他各種施設】

### ①広場

会場内には、イベントが開催できる屋外スペースの整備を検討している。

### ②インフラ設備

会場内には、インフラ（電気、ガス、通信、上水、雨水、汚水、空調用冷水を想定）に伴う設備を設置する。設備の種類ごとに、集中設置あるいは会場内の複数の場所に分散配置する方法から適切な方法を検討する。

空調用冷水については、電気又はガスによる冷却設備を設置する予定であるが、設備の種類、配置及び供給方法は今後検討を行う。

汚水は公共下水道への放流、または会場内に設置する排水処理設備により処理を行った後、海域への放流を行う予定である。

雨水排水は雨水配管等により集水し、海域放流を行う予定である。

### 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内のオープンスペース等についても、可能な限り緑化を図る計画である。

### ④その他の設備

先進技術の展示と、会場の需要を補完する目的で、研究開発機関または企業などの出展者による環境エネルギー施設が今後検討される可能性がある。これらの施設は、計画策定段階において環境への影響を十分に考慮し、影響を抑制した計画となるよう検討を行う。

#### (4) 動線計画（来場手段）

##### 【会場へのアクセス】

来場者のアクセスは、大阪メトロ中央線（北港テクノポート線）が全体の約40%、空港や主要駅からのシャトルバスが約20%、そのほかの自家用車・団体バス・タクシー等が約40%の分担率になるものと想定している。

具体的には、大阪メトロ中央線（北港テクノポート線）からのアクセスは、図1.2.5に示す、北港テクノポート線の延伸により、会場エントランス（東側）に接して建設される（仮称）夢洲駅を利用する。

空港や主要な鉄道駅から運行するシャトルバス、団体バス及びタクシー等によるアクセスは、会場エントランス（西側）に予定する交通ターミナル（乗降場）を利用する。

また、自家用車による来場者は、身体的ハンディキャップを持つ方やVIPを除き、パークアンドライドシステムとし、舞洲の他市外の数か所に設置予定の駐車場からシャトルバスにより交通ターミナル（乗降場）にアクセスする。

（その他、貨物輸送車両、管理用車両（トラック、乗用車）の走行も想定される。）

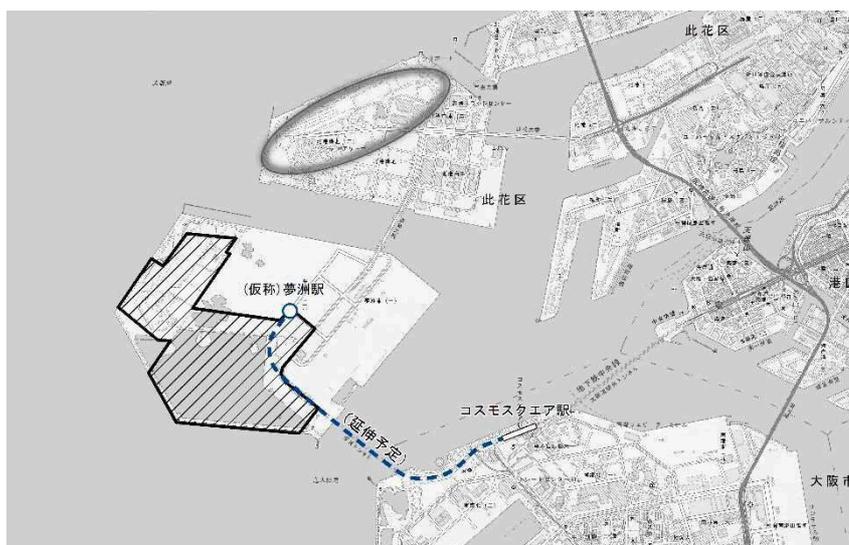


図 1.2.5 建設予定の（仮称）夢洲駅

##### 【車両の走行経路】

シャトルバスの走行経路は、図1.2.6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、夢舞大橋を經由して夢洲の会場に至る経路を基本とする。

団体バス、タクシー、貨物輸送車両、管理用車両は、図1.2.6に示すとおり、夢舞大橋または夢咲トンネル経由で夢洲内の会場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などの事業が進められている。



図 1.2.6 供用時の施設関連車両の主要な走行ルート