

GREEN×EXPO 2027 来場者輸送実施計画

第3版



©Expo 2027

公式マスコットキャラクター
トゥンクトゥンク

2026年7月

公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会

【目 次】

1. 目的.....	1
2. 想定する来場者.....	3
2.1 前提条件.....	3
2.2 想定する総来場者数.....	4
2.3 想定する交通機関別分担.....	5
3. 交通機関別の輸送の考え方.....	8
3.1 公共交通機関.....	8
3.2 団体バス.....	11
3.3 自家用車.....	12
3.4 自転車.....	14
3.5 徒歩.....	14
4. 公共交通機関.....	15
4.1 会場近傍4駅の来場者想定.....	15
4.2 4駅シャトルバス運行計画.....	16
4.3 4駅シャトルバスの乗降場所.....	18
4.4 会場近傍4駅での来場者誘導方法.....	21
4.5 会場ターミナル.....	24
4.6 4駅シャトルバス速達性等確保策.....	27
4.7 環境配慮型車両の導入.....	27
4.8 直行バスの運行計画.....	28
4.9 タクシーの利用計画.....	28
5. 団体バス.....	30
5.1 団体バス駐車場の整備・運用計画.....	30

6. 自家用車	32
6.1 会場駐車場の整備・運用計画	32
6.2 会場外駐車場（パークアンドライド駐車場・提携駐車場）	36
6.3 生活道路流入対策	40
7. 自転車	43
7.1 自転車利用	43
7.2 シェアサイクル利用	44
8. 徒歩	45
8.1 徒歩	45
9. 輸送供給拡大対策	47
9.1 道路	47
10. 輸送円滑化対策	49
10.1 需要平準化対策	49
10.2 情報発信による混雑緩和	49
10.3 アクセシビリティ対応	50
11. 交通需要マネジメント	51
11.1 一般交通への働きかけ	51
11.2 目標設定	52
11.3 呼びかける範囲	54
11.4 呼びかける時期	55
11.5 具体的な取組	56
12. その他検討・対応が必要な課題	57
13. 今後のスケジュール	58

1. 目的

○GREEN×EXPO 2027の来場者の安全・円滑な移動の実現

○来場者の利便性と地域の生活環境の双方に配慮した、バランスの取れた輸送アクセス体系の構築

○GREEN×EXPO 2027は、横浜市旭区・瀬谷区に位置する旧上瀬谷通信施設を会場に、「幸せを創る明日の風景」をテーマに南関東（一都三県）では初めて開催される国際博覧会である。

○開催地となる横浜は、羽田空港や横浜港からのアクセスも良く、鉄道、道路ネットワークも充実した立地である。一方、会場周辺地域は市街化が進んでおり、周辺の道路や鉄道駅については地域の生活環境に配慮が必要となる。

○また、会場付近に直接乗り入れる鉄道や軌道等の大量輸送手段は存在しないため、来場者輸送の手段としては、会場近傍駅からのシャトルバスをはじめとした複数の交通手段を想定している。

○来場者の輸送の検討にあたっては、来場者の利便性と地域の生活環境の双方に配慮した、特定の交通手段や経路に集中しないバランスの取れた輸送計画を立案することが必要であり、その計画を着実に実行するために十分な準備が必要となる。

○2024年3月には、「2027年国際園芸博覧会 来場者輸送基本計画」（以下「基本計画」という。）を策定し、来場者輸送の「目指すべき姿」や「交通機関別の輸送の考え方」などの基本的な事項を定めた。

○基本計画では、会場周辺の交通特性を踏まえ来場者の利便性と地域の生活環境の双方に配慮し、バランスの取れた輸送アクセス体系をめざすとともに、既存の交通インフラを最大活用し、シャトルバス等の輸送手段の導入を念頭に、快適で円滑なアクセスルートを構築することとした。

○基本計画から更なる検討や、関係機関との協議を進め、公共交通の分担率を見直し、原則、公共交通機関の利用を呼び掛けるなど環境負荷低減にも配慮した「GREEN×EXPO 2027 来場者輸送実施計画」（以下「実施計画」という。）の初版を2025年5月に策定した。

○その後の検討状況を踏まえ、2026年2月に実施計画第2版を公表した。

○今般、実施計画 第2版から更なる検討を進め、実施計画第3版を策定する。

※ GREEN×EXPO 2027での交通アクセスに関するユニバーサルデザインについては、別途、アクセシビリティ・ガイドライン検討会において検討を行い、2025年3月に「2027年国際園芸博覧会アクセシビリティ・ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）を策定・公表した。

2. 想定する来場者

想定する来場者数や交通機関別分担は、以下のとおりとする。

2.1 前提条件

○開催期間

2027年3月19日（金曜日）～9月26日（日曜日） 192日間

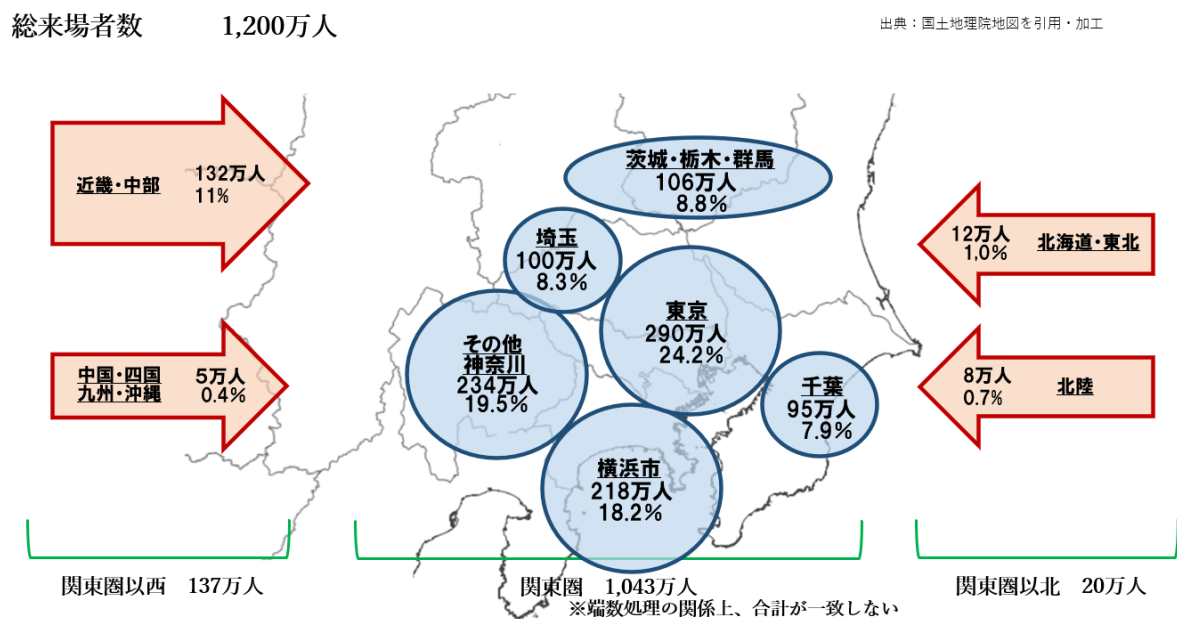
○開場時間

9:30～21:30

2.2 想定する総来場者数

○「2027年国際園芸博覧会基本計画」において有料来場者数1,000万人を目標としているが、より余裕を持った輸送を実現するため、総来場者数約1,200万人に対応できる計画として検討する。

○総来場者の方向別内訳を以下のとおり想定する。（図1）



（海外来場者は、関東圏内の滞在先から来場するものと想定）

図1 方向別内訳（想定）

○開催期間中の日別来場者数は、2.1に記載する前提条件をもとに日別来場者数を算出している。

なお、繁忙期においても、基本計画で定めた設計基準来場者数の10.5万人/日を上回らないよう、来場者の平準化を行う。

2.3 想定する交通機関別分担

○公共交通機関（駅シャトルバス等）、自家用車等の交通機関別分担は、それぞれの日の来場者特性に応じて変わるため、会期中 192 日を以下の 4 ケースに分類する。各ケースの交通機関別分担は表 1 に示すとおりである。

・通常期

平日（GW¹を除く夏休みまで） 5.0 万人/日（80 日）

平日（GW及び夏休み以降²） 5.6 万人/日（47 日）

土休日（繁忙期を除く） 7.9 万人/日（46 日）

・繁忙期（GW・9 月等の土休日） 10.5 万人/日（19 日）

○各交通機関の輸送力、ターミナルや道路の処理能力等の検証を実施し、さらにケースに応じた必要な対策などを行い、輸送能力の確保を図る。

表 1 分類別 交通機関別分担（4 ケース）

分類		日程	公共交通機関 (4 駅シャトルバス・主要ターミナル駅からの直行バス等)	団体バス	自家用車	周辺地域からの自転車・徒歩等	総来場者
通常期	平日 (GWを除く 夏休みまで) 80 日	A 日程	約18,000人/日 (36%)	約18,000人/日 (36%)	約12,000人/日 (23%)	約2,000人/日 (4%)	約50,000人/日 (100%)
	平日 (GW及び 夏休み以降) 47 日	B 日程	約26,000人/日 (46%)	約9,000人/日 (16%)	約18,000人/日 (32%)	約3,000人/日 (5%)	約56,000人/日 (100%)
	土休日 (繁忙期を除く) 46 日	C 日程	約32,000人/日 (41%)	約20,000人/日 (25%)	約24,000人/日 (30%)	約3,000人/日 (4%)	約79,000人/日 (100%)
繁忙期 (GW・9 月等の土休日) 19 日		D 日程	約44,000人/日 (42%)	約24,000人/日 (23%)	約32,000人/日 (30%)	約5,000人/日 (5%)	約105,000人/日 (100%)

(数値は千単位で端数処理、比率と合計が一致しない場合がある)

¹ 4/29～5/5

² 7/20以降

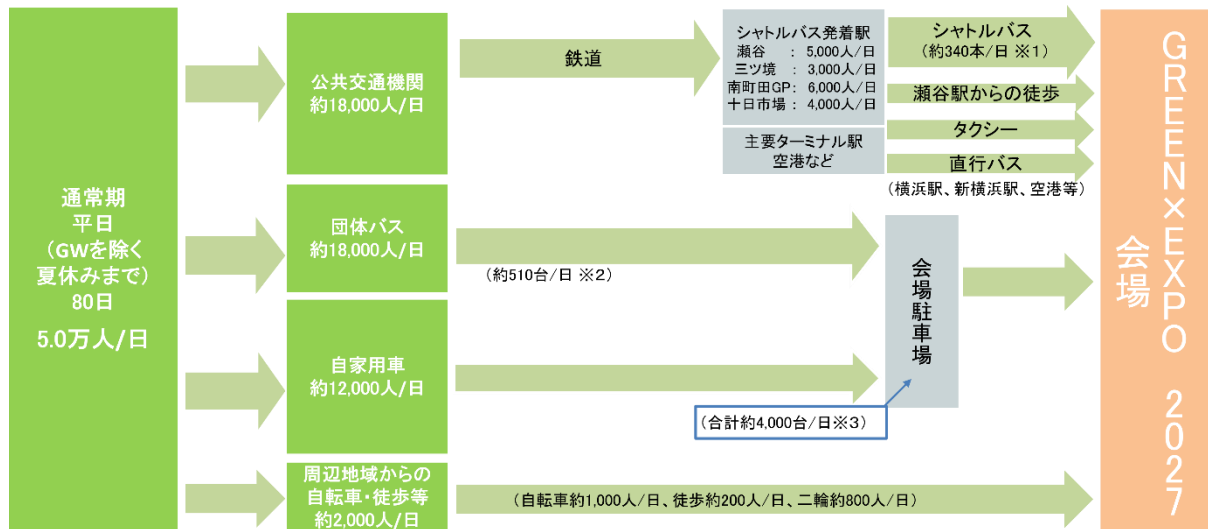


図 2 交通機関別分担 A日程：通常期（平日（GWを除く夏休みまで））

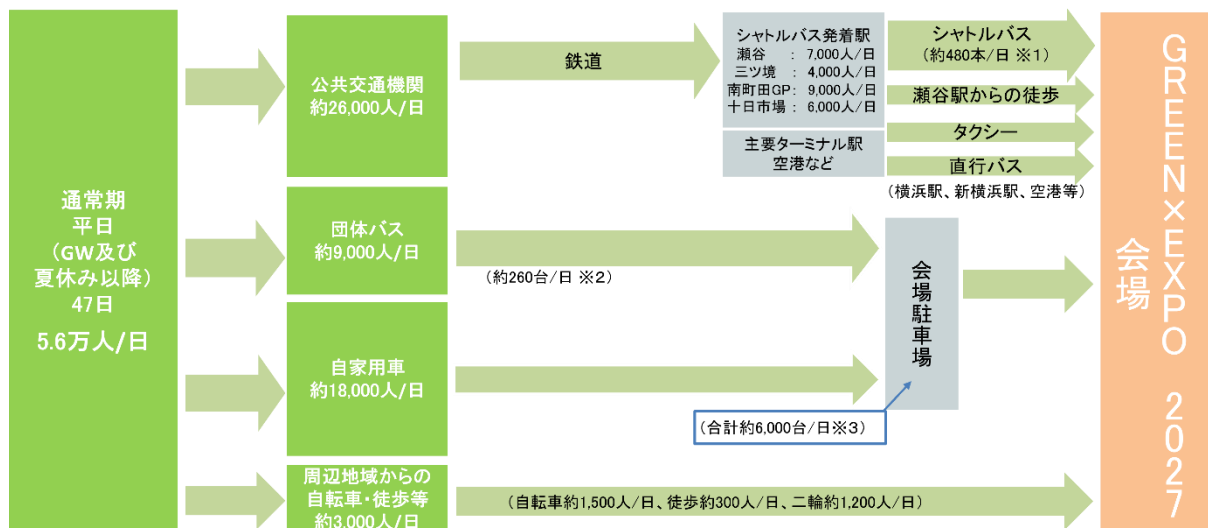


図 3 交通機関別分担 B日程：通常期（平日（GW及び夏休み以降））

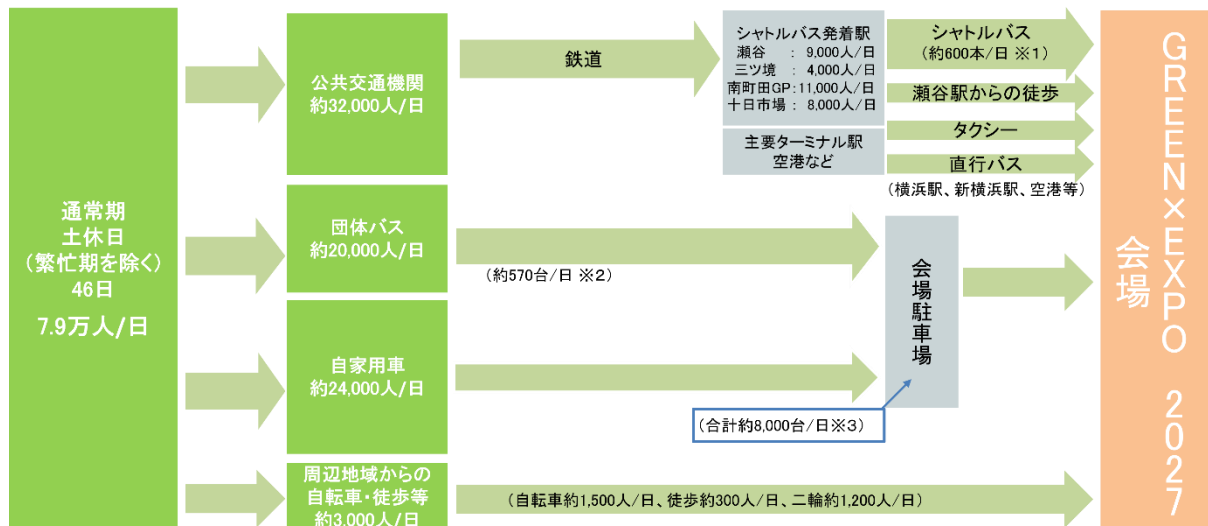


図 4 交通機関別分担 C 日程：通常期（土休日（繁忙期を除く））

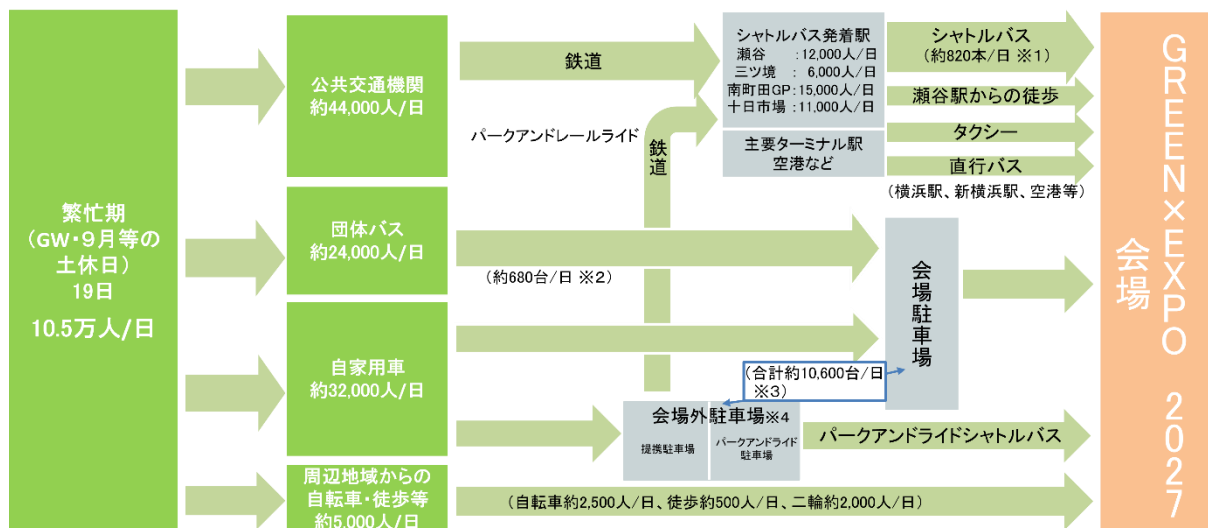


図 5 交通機関別分担 D 日程：繁忙期（GW・9月等の土休日）

(図 2～図 5 共通)

※ 1：シャトルバスは 1 本あたり 50 人乗車（立乗りあり）で想定

※ 2：団体バスは 1 台あたり 35 人乗車（着席のみ）で想定

※ 3：自家用車は 1 台あたり 3 人乗車で想定

※ 4：繁忙期には会場外駐車場（パークアンドライド駐車場・提携駐車場）を用意する。

3. 交通機関別の輸送の考え方

3.1 公共交通機関

- 1) 会場近傍4駅からシャトルバス（以下「4駅シャトルバス」という。）を運行し、来場者を輸送する公共交通機関として中心的な役割を担う。
- 2) 主要ターミナル駅、空港などからの直行バスによる輸送も行う。
- 3) 4駅シャトルバス等の利用が難しい方の来場を想定し、タクシーによる輸送も活用する。

1) 4駅シャトルバス

- 発着駅については、4駅シャトルバス発着場の確保状況、会場へのアクセス性および運行効率等を踏まえ、会場近傍の相鉄本線瀬谷駅、三ツ境駅、東急田園都市線南町田グランベリーパーク駅及びJR横浜線十日市場駅の4駅とする。
- 会場近傍4駅については、通勤・通学などの一般の駅利用者への影響が最小限となるよう、来場者の鉄道駅からシャトルバスへの乗換について、駅前広場空間などを活用しながら、適切な誘導案内を行う。また、シャトルバスを事前予約制とし、需要の平準化を行い、駅周辺の混雑緩和を図る。
- 車両については、環境に配慮したEVバス等を導入し、会場ターミナルに設置する充電器を活用した充電計画も含めた効率的な運行計画を策定する。
- 会場ターミナル内に4駅シャトルバスの乗降場所を確保し、方面別に乗り場を分けるなど円滑な来場者誘導に配慮する。



図 6 会場ターミナル位置図

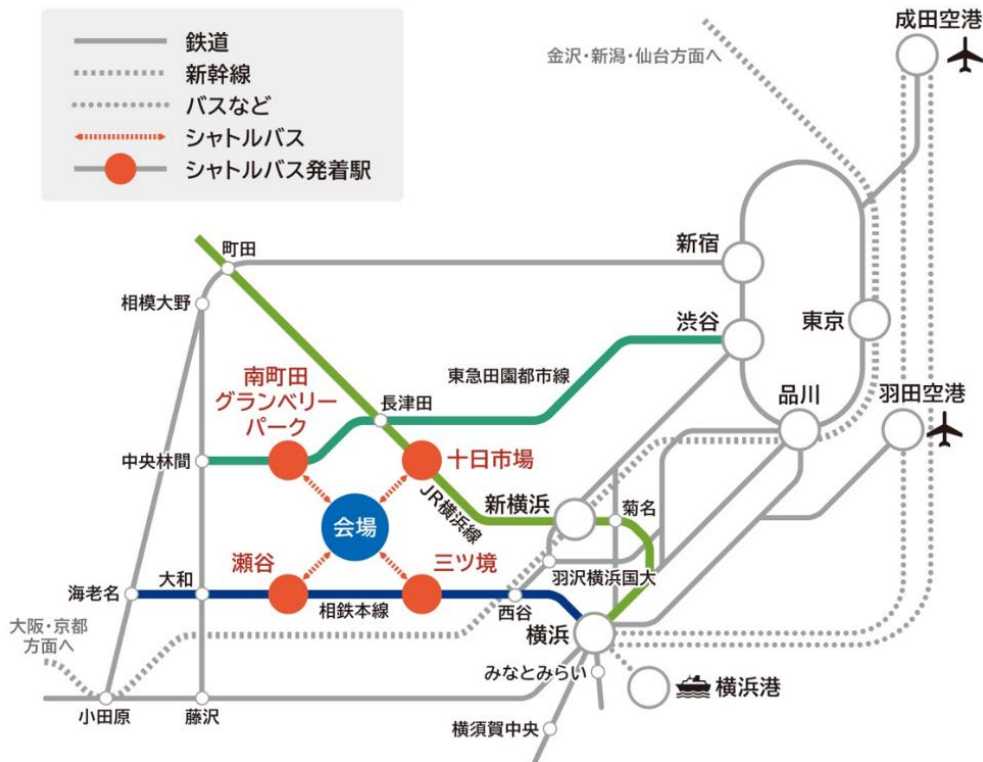


図 7 4 駅シャトルバス発着駅（会場近傍 4 駅）

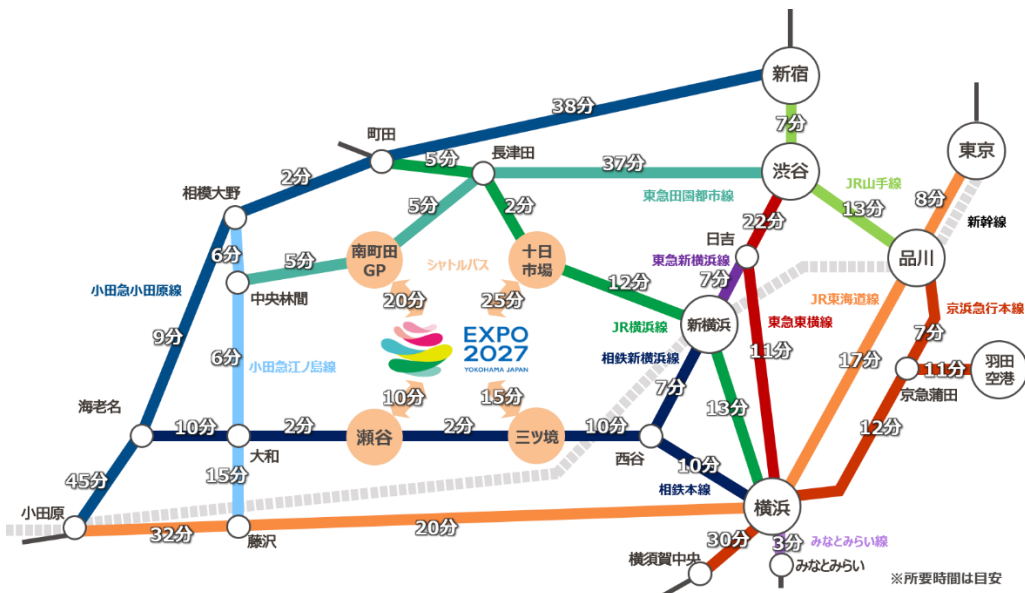


図 8 会場までの主な移動経路と所要時間（想定）

2) 直行バス

- 主要ターミナル駅等から会場までの直行バスについては、4 駅シャトルバスの補完及び来場者の利便性向上を目的として実施を進める。
- 直行バスは、横浜駅、新横浜駅などの主要ターミナル駅や羽田空港を発着地として設定し、関係者と調整を進める。（図 9）
- 運行にあたっては、道路状況や交通混雑への影響を踏まえ、運行ルート、運行本数、乗降場所等について関係者と調整を進める。

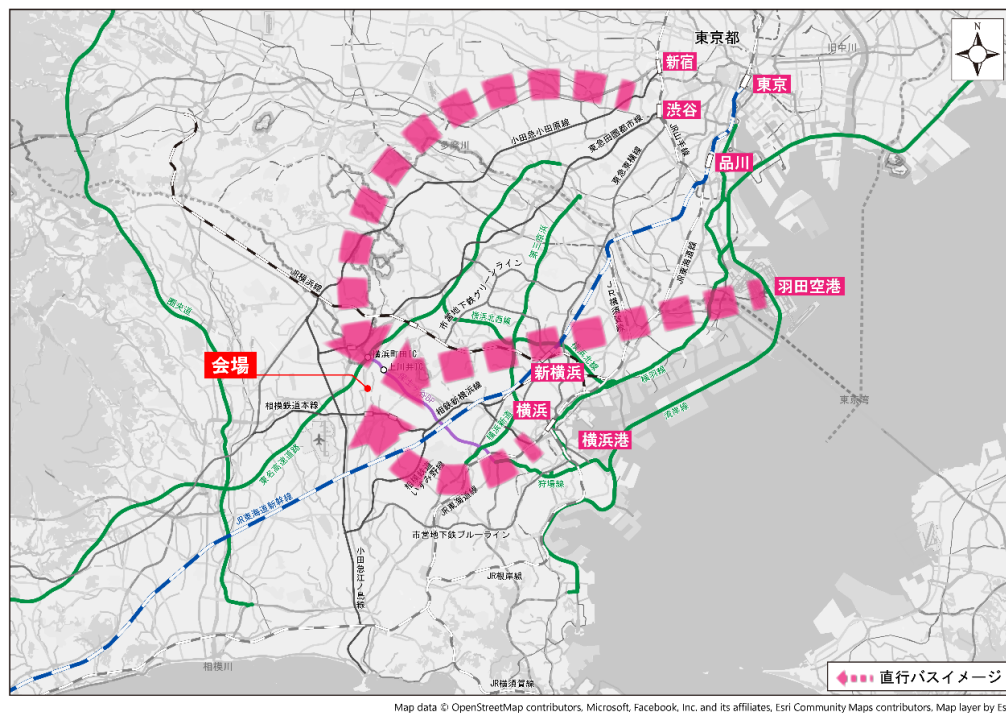


図 9 主要ターミナル等からの直行バスイメージ

3) タクシー

- タクシーについては、4 駅シャトルバス等の利用が難しい方の来場を想定し、補完的な交通手段として活用する。
- 会場ターミナル内にタクシーターミナルを設置し、来場時および退場時の円滑な乗降が可能となるよう周辺動線や待機スペースを確保する。また、会場周辺道路における混雑を抑制する観点から、タクシーの待機については、運用方法を定めた上で適切に管理する。
- あわせて、会場近傍 4 駅の既存のタクシー乗り場から会場までの走行ルート等について、タクシー事業者等と連携し、円滑な運行を検討する。

3.2 団体バス

○教育旅行や観光ツアーなど団体バスでの来場が多く見込まれるため、会場には繁忙期でも十分に受入可能な団体バス駐車場を整備するとともに、事前予約による入場管理、団体バス専用ゲートからの入場など駐車場の効率的な運用を行う。

○4 駅シャトルバスルートや自家用車ルート上の交通混雑緩和策や会場周辺道路の安全・円滑な交通を確保するため、会場周辺道路等における団体バス乗降を行わないよう周知・対策を行う。

○団体バス駐車場の利用については、事前予約制を導入し、来場時間帯や入退場ルートをあらかじめ指定することにより、会場周辺の交通状況に配慮し、円滑な入退場を図る。

3.3 自家用車

○原則、公共交通機関の利用を呼びかける。

○自家用車を利用する来場者に対して、会場に隣接する駐車場を整備するとともに、事前予約による入場管理を行う。また、繁忙期には会場外駐車場（パークアンドライド駐車場・提携駐車場）を用意する。提携駐車場は地元住民の通常利用も考慮しながら、会場近傍4駅から離れた駅周辺のコインパーキングを活用する。

○自家用車の利用については、会場周辺の交通混雑および地域の生活環境への影響を最小限に抑える観点から、公共交通機関の利用を基本としつつも、公共交通機関の利用が難しい来場者や、移動に配慮が必要な来場者等の利便性を想定し、会場に隣接する駐車場を整備する。

○会場に隣接する駐車場又は会場外のパークアンドライド駐車場を利用する場合は事前予約制とする。これにより、来場時間の平準化及び会場周辺道路への交通集中の抑制を図る。

○会場は、東名高速道路の横浜町田ICや国道16号保土ヶ谷バイパスの上川井ICに隣接しており、主要ルートとしては、東名高速道路や国道246号、保土ヶ谷バイパスが想定される。また北駐車場及び西駐車場への入退場ルートは幹線道路である環状4号線、八王子街道を予定している。

3.4 自転車

○環境負荷の低減や多様な移動ニーズに応えるために、自転車での来場を想定し、会場に隣接する自転車駐車場を整備する。

○自転車については、環境負荷の低減および多様な来場手段の確保の観点から、主に会場周辺地域からの交通手段として想定する。

○自転車利用の促進にあたっては、横浜市及び町田市など会場周辺自治体と調整しながら、安全で円滑な推奨ルートへの誘導を行う。

○会場に隣接して自転車駐車場を整備し、自転車駐車場内の動線整理や誘導員の配置等により、安全かつ円滑な運用を図る。

○自転車駐車場内にシェアサイクルポートを用意する。

3.5 徒歩

○環境負荷の低減や多様な移動ニーズに応えるために、会場周辺から会場までの徒歩での推奨ルートを設定し案内する。

○徒歩については主に最寄りの瀬谷駅からの来場手段として想定する。

○徒歩による来場の促進にあたっては、横浜市と連携しながら、会場までの歩行空間を推奨ルートと設定し周知するとともに誘導を行う。

○来場者が安全かつ円滑に移動できるよう、案内サインの設置や誘導員の配置等により、適切な誘導を行う。

4. 公共交通機関

4.1 会場近傍 4 駅の来場者想定

○会場近傍 4 駅において、通常期、繁忙期の来場者数を踏まえ、各駅の分担を想定する。

○ 4 駅シャトルバスに事前予約制を導入する。

○駅前での混雑緩和や交通機関等への負荷低減のため、4 駅シャトルバスに輸送量に応じた事前予約制を導入し、来退場時間の平準化及び近傍 4 駅の来場者数の分散化を図る。

表 2 シャトルバス発着駅となる 4 駅における 1 日当たり来場者数（片道）の想定

	A日程	B日程	C日程	D日程
瀬谷駅	約5,000人	約7,000人	約9,000人	約12,000人
三ツ境駅	約3,000人	約4,000人	約4,000人	約6,000人
南町田GP駅	約6,000人	約9,000人	約11,000人	約15,000人
十日市場駅	約4,000人	約6,000人	約8,000人	約11,000人

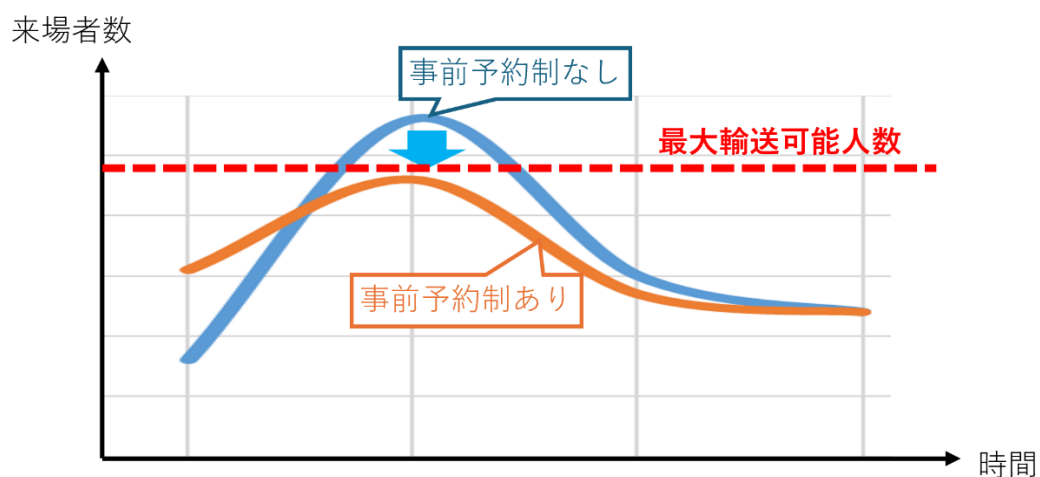


図 11 事前予約制導入による平準化のイメージ

4.2 4 駅シャトルバス運行計画

○会場近傍 4 駅及び会場での乗降時間を短縮し、定時性・速達性の確保のため、路線バスタイプの車両を主として 4 駅シャトルバスを運行する。

(図 12)

○4 駅シャトルバスについて、輸送需要に応じた適切な運行本数が確保できる車両台数を調達し、一般貸切旅客自動車運送事業³による運行とする。

4 駅から会場までの距離及び想定走行時間（目安）

【瀬谷駅】 距離：約 2 km、 想定走行時間：約10分

【三ツ境駅】 距離：約 4 km、 想定走行時間：約15分

【南町田グランベリーパーク駅】 距離：約 4 km、 想定走行時間：約20分

【十日市場駅】 距離：約 6 km、 想定走行時間：約25分

想定走行時間については、目安であり、道路の混雑状況等により変動する。



出典：国土地理院地図を引用・加工

図 12 会場近傍 4 駅からのシャトルバスルート

³ 道路運送法第 3 条 1 号ロ

表 3 シャトルバスの運行本数等（想定）

駅 名	乗車バス数	運行本数※
瀬 谷 駅	3 バース	約20～40本/h (1 バースあたり約 6～12本/h)
三 ツ 境 駅	2 バース	約10～30本/h (1 バースあたり約 3～15本/h)
南町田 グランベリーパーク駅	4 バース	約20～60本/h (1 バースあたり約 5～15本/h)
十日市場駅	4 バース	約20～60本/h (1 バースあたり約 5～15本/h)

※ 通常期（173日）の最小値、繁忙期（19日）の最大値を記載。

時間帯によって、運行本数やバス数を変化させて運用することがある。

（参考）例えば、現況の十日市場駅南口バスロータリーは、ピーク時（8時台）に約70本/h、1バースあたり最大で約20本/hを運行している。

○シャトルバスの調達や運行計画策定にあたっては、エージェントへの委託によりバス車両借上げ・運転士確保・運行管理等を実施する。

○シャトルバスの調達台数は、以下のとおりとする。

・通常期

平 日 （GWを除く夏休みまで） A日程：約 90台/日（80日）

平 日 （GW及び夏休み以降） B日程：約110台/日（47日）

土休日 （繁忙期を除く） C日程：約120台/日（46日）

・繁忙期 （GW・9月等の土休日） D日程：約160台/日（19日）

○シャトルバス運行時間

開場時刻の1時間前から閉場時刻の1時間後までをシャトルバスの運行時間とし、以下のとおりとする。

・8:30～22:30

○シャトルバス運行が一般道路の混雑へ影響を与えないように配慮した運行を行う。

4.3 4 駅シャトルバスの乗降場所

○ 4 駅シャトルバスの乗降場所及びバース数について、瀬谷駅は北口交通広場内に 3 バース、三ツ境駅は北口バスターミナル内に乗車場所 2 バース、楽老南公園前の道路上に降車場所 2 バース、南町田グランベリーパーク駅は北口広場内に 4 バース、十日市場駅はGREEN×EXPO 2027開催前までに改良が予定されている北口ロータリー内に 4 バースを設置する計画とする。



図 13 瀬谷駅のシャトルバス乗降場所（3 バース）



図 14 三ツ境駅のシャトルバス乗降場所（乗車 2 バース、降車 2 バース）

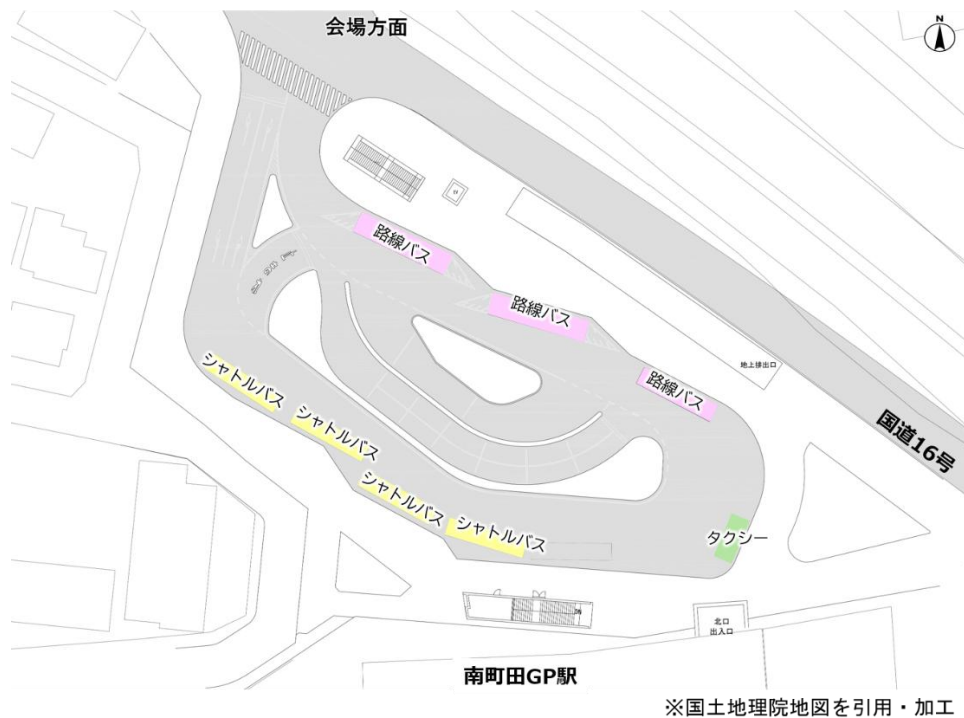


図 15 南町田グランベリーパーク駅のシャトルバス乗降場所（4 バース）



図 16 十日市場駅のシャトルバス乗降場所（4 バース）

○また、各駅側においては、シャトルバス乗降場所の近傍に4駅シャトルバスの待機所を設けることで、速達性・定時性を確保しつつ、安全で円滑なシャトルバス輸送計画とする。

○ 4 駅シャトルバスの待機所

瀬谷駅は、会場に最も近いことから会場ターミナル内を待機所とする。三ツ境駅は、北口バスターミナルに 3 台程度確保する。南町田グランベリーパーク駅と十日市場駅は、駅近隣にそれぞれ 6 台程度確保する。

○ 乗車場所には、日除けの屋根（テント）を設置し、暑熱対策を講じる。

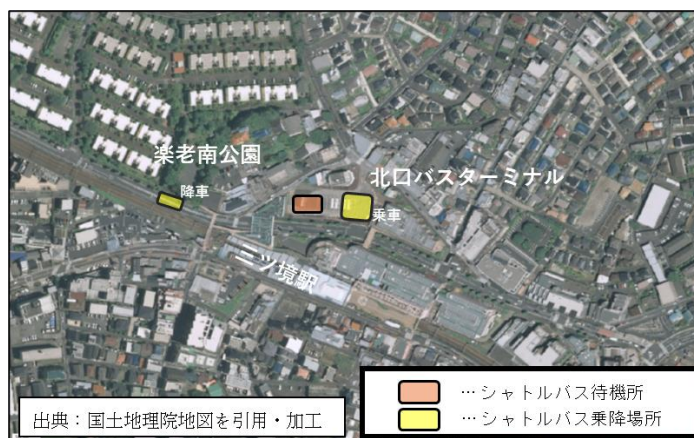


図 17 三ツ境駅のシャトルバス待機所

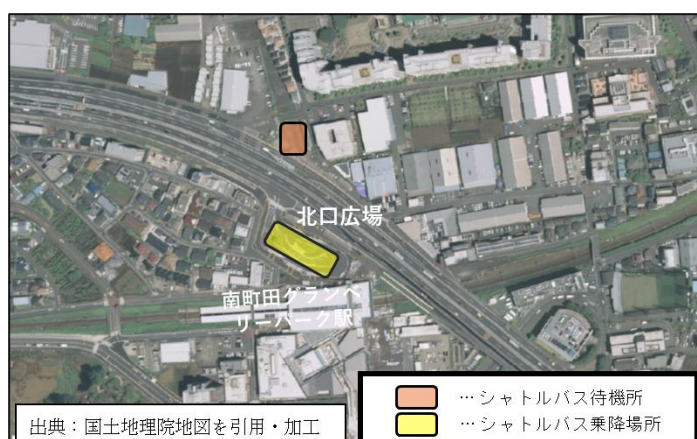


図 18 南町田グランベリーパーク駅のシャトルバス待機所

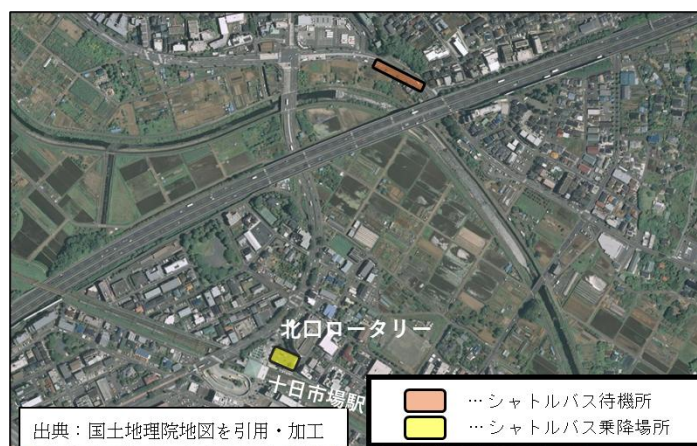


図 19 十日市場駅のシャトルバス待機所

4.4 会場近傍 4 駅での来場者誘導方法

○来場者が円滑にシャトルバスへ乗り換えができるようシャトルバス乗降場所を適切に案内するとともに、待機列の状況に応じた誘導案内を実施する。混雑状況によっては、駅前の広場空間などを待機スペースとして活用できるよう確保しておく。

○シャトルバスは事前予約制とし、予約時間に基づいた利用を基本とする。予約時間より早く到着した来場者については、指定の待機場所へ誘導する。

○シャトルバス待機列の設定にあたっては、来場者以外の一般歩行者の動線や、既存の路線バス利用者などの駅利用者に十分配慮する。

○駅からシャトルバス乗降場所までの来場者誘導については、誘導員の配置及び案内看板の設置により円滑な誘導を行うとともに、来場者以外の一般歩行者の動線も確保する。

○シャトルバス乗車の待機列は、誘導員が列の長さや一般歩行者等の状況に応じて誘導を行う。

○車いす利用者や待機列で待つことが難しい方には、別に待機場所を設け、円滑にシャトルバスに乗車できるよう動線を確保し誘導員が安全に配慮しながら誘導する。

○駅周辺での混雑や歩行者動線の交錯を回避するため、誘導員による声かけや案内看板の設置など、来場者だけでなく一般歩行者にもわかるよう工夫する。



図 20 瀬谷駅シャトルバス乗車場所・案内動線・待機スペース

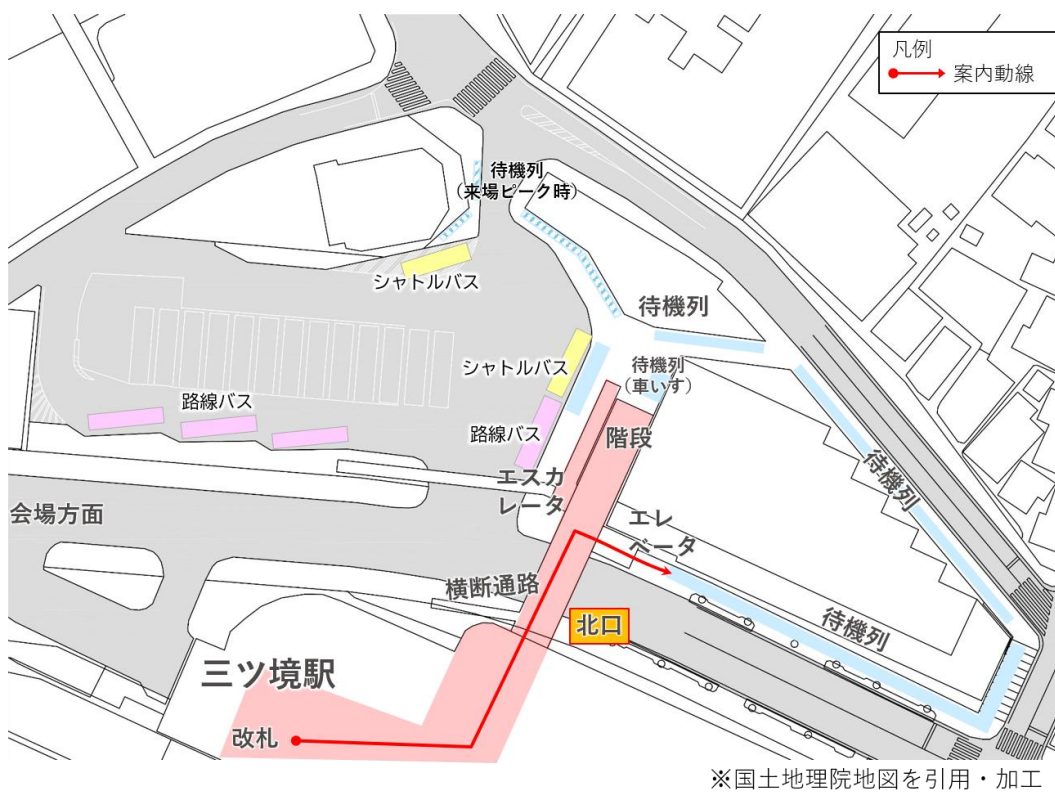


図 21 三ツ境駅シャトルバス乗車場所・案内動線・待機スペース



図 22 南町田 GP 駅シャトルバス乗車場所・案内動線・待機スペース

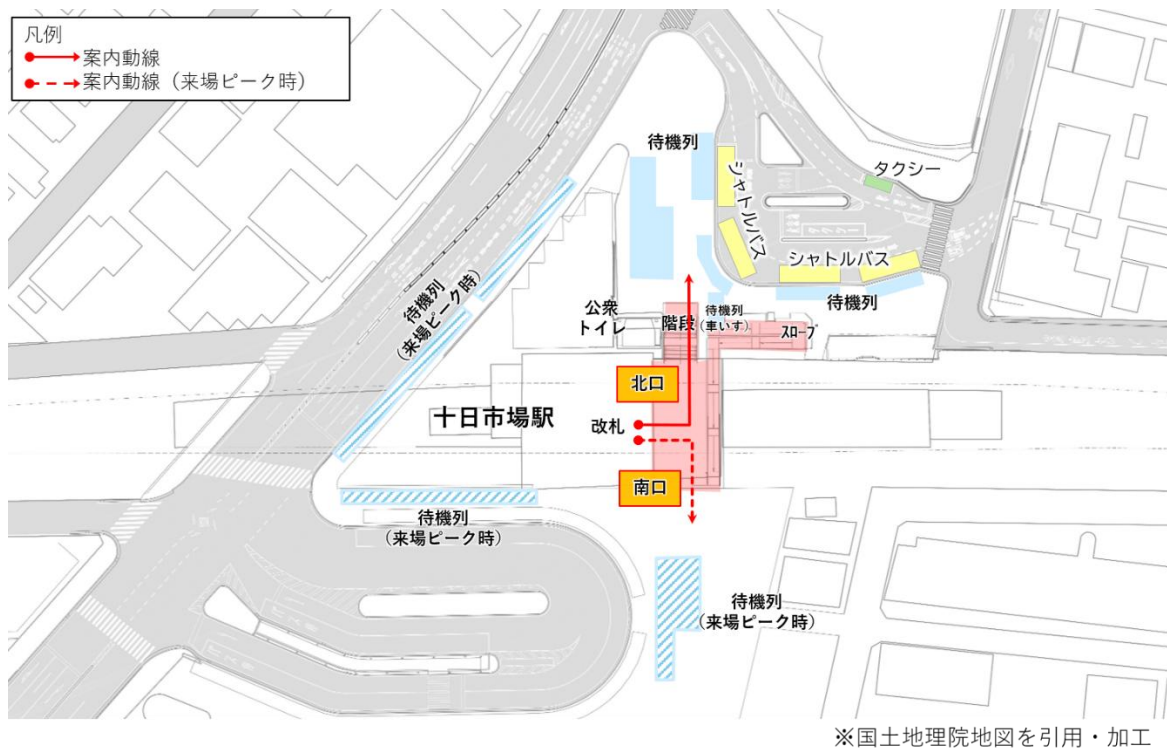


図 23 十日市場シャトルバス乗車場所・案内動線・待機スペース

4.5 会場ターミナル

- 会場ターミナルには、北方面と南方面からのアクセスルートを想定し、方面別に2つのバスターミナルを整備する。
- 北方面の北ターミナルには、南町田グランベリーパーク駅と十日市場駅の2駅からのシャトルバスの発着場として乗車7バース、降車8バースを整備する。
- 南方面の南ターミナルには、瀬谷駅と三ツ境駅の2駅からのシャトルバスの発着場として乗車6バース、降車8バースを整備する。
- ターミナルの中央部には、シャトルバス待機所を設け、EVバスの充電器を設置する。
- 会場ターミナルのメインゲート付近にタクシーターミナルを設置する。

- 乗車場所には、日除けの屋根（テント）を設置し、暑熱対策を講じる。
- 会場ターミナル内においては、多くの人が入退場することが見込まれる時間帯でも来場者の安全確保及び円滑な移動を図れるよう、利用目的に応じた動線を設定するなど関係者と検討する。
- 会場ターミナル内に各交通手段に応じた専用ターミナルを確保し、各交通手段の動線を配慮した運用を行う。
- 車いす利用者や待機列で待つことが難しい方には、別に待機場所を設け、円滑にシャトルバスに乗車できるよう動線を確保し誘導員が安全に配慮しながら誘導する。



図 24 会場ターミナル内の配置図



※三ツ境駅SBルートについては、現在協議中



※国土地理院地図を引用・加工

図 25 会場ターミナルへのアクセスルート

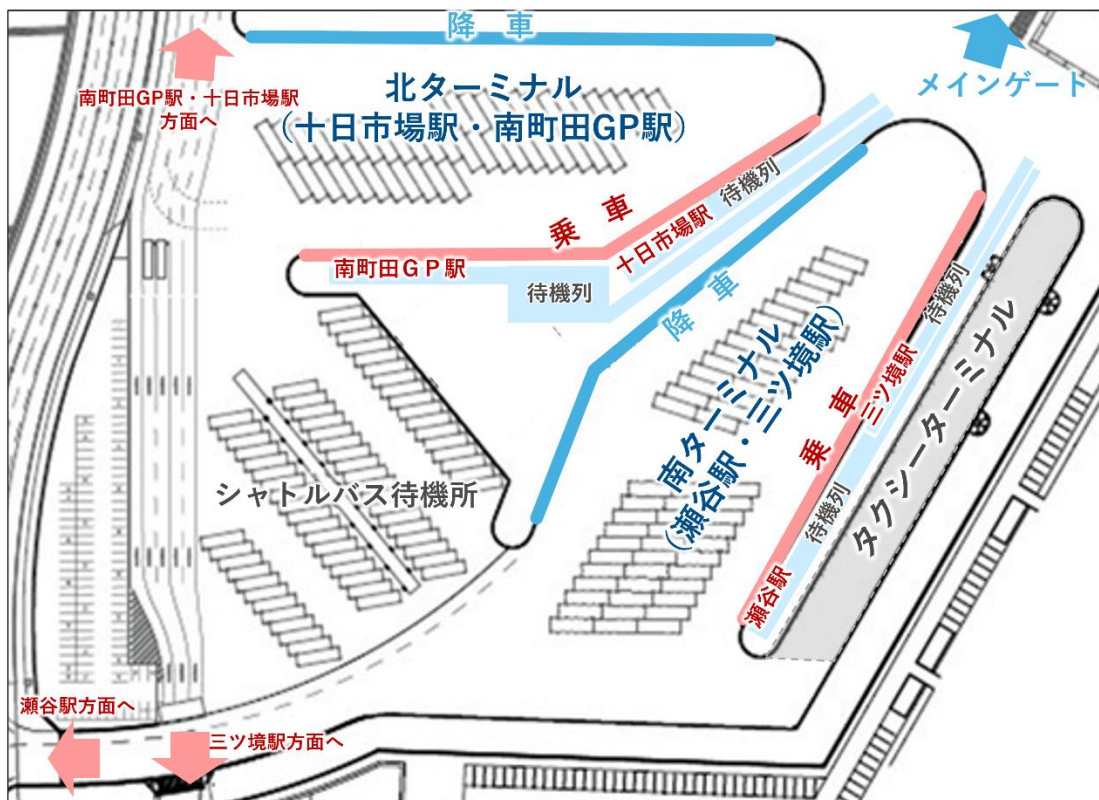


図 26 会場ターミナルにおけるシャトルバス待機列 (想定)

4.6 4 駅シャトルバス速達性等確保策

○4 駅シャトルバスについては、来場者を安全かつ円滑に輸送するために、速達性・定時性を確保する方策を実施する。

○4 駅シャトルバスルートにおいて、右左折時の歩行者横断待ちによる速達性等の低下が懸念される主要交差点では信号調整等の対策を行うよう調整する。

○4 駅シャトルバスルートにおいて、ボトルネックになると想定される箇所では、右折車線の延伸など速達性等に寄与するハード整備（改良案）について道路管理者及び警察と調整し、対策を行う。

○4 駅シャトルバスルートにおける路上駐車などによる混雑を回避するため、路上駐車（路上での停車を含む）が多い箇所で注意喚起看板の設置により路上駐車抑制を図るとともに、会場周辺の必要な箇所に駐停車禁止の交通規制を導入するよう警察と調整を行う。

○事故渋滞など不測の事態に備えて、迂回ルートを設定する。

4.7 環境配慮型車両の導入

○4 駅シャトルバスの車両については、環境に配慮したEVバス等を導入する。

○EVバスの運行にあたり、会場ターミナルに設置する充電器による充電計画も含めた効率的な運行計画を策定する。

○毎日使用するバス車両約90台を、環境に配慮したEVバス等とし、会場周辺および駅周辺における温室効果ガス排出量および騒音の低減を図る。

○EV車両の運行にあたっては、事前に充電体制および運行計画を適切に整備し、会期中を通じて安定的な輸送が確保されるよう運行管理を行う。

4.8 直行バスの運行計画

○横浜駅、新横浜駅などの主要ターミナル駅や羽田空港からの直行バスについて、道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業⁴による路線延長や道路運送法第21条等による運行を想定し、バス事業者を含めた関係者とともに、乗降場や運行計画、運行ルートについて調整し輸送を行う。

○直行バスの運行にあたっては、会場ターミナル内のパークアンドライドバス・直行バスターミナルや各発着駅の乗降場の運用について、バス事業者を含めた関係者とともに検討を行う。

4.9 タクシーの利用計画

○会場ターミナルのメインゲート付近にタクシーターミナルを整備する。
(図 24)

○利用しやすいタクシーターミナルとなるよう、2～4台の複数台同時乗車場所、降車場所、待機場所等を整備するとともに、多くの一般タクシーが会場ターミナルに入構し、導入路が渋滞することがないように対策を関係者間において検討する。

○会場周辺道路への影響を避けるため、周辺道路上で配車アプリの乗車位置の指定ができないよう配車アプリ各社と調整を行い、別途配車アプリの乗車指定位置を検討する。(図 27)

○メインゲート付近のタクシーターミナルについては、図 28のように一般タクシーや福祉タクシー、ハイヤー等の乗車及び降車場所を整備する。

○タクシーは朝・昼・夜で乗車と降車の需要が大きく変動することから、時間帯に応じてメインゲート付近のタクシーターミナルは乗り場の数の変更を行うなどの運用上の工夫を行う。

○タクシーターミナルでの利用者の乗車待ちやタクシーの待機スペースにおける待機状況等について、必要に応じてタクシー事業者等に情報を提供する。

○タクシーが不足する際の対応については関係者間で調整を進める。

⁴ 道路運送法第3条1号イ



図 27 タクシー配車アプリ等乗車ポイント（想定）

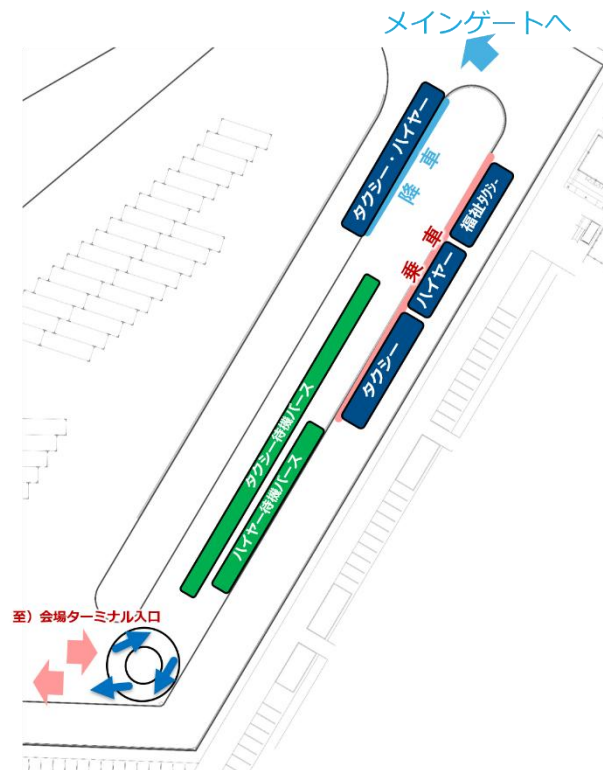


図 28 タクシーターミナル（想定）

5. 団体バス

5.1 団体バス駐車場の整備・運用計画

○団体バスの駐車区画は、想定される来場ルートを検討し北駐車場と西駐車場を整備する。

○団体バスの駐車区画は事前予約制を導入し、会場周辺道路上での乗降を禁止するなど、周辺交通への影響やシャトルバスの速達性・定時性にも配慮する。

○団体バスの駐車区画の位置と台数は、北駐車場に約410台分を整備し、西駐車場に約220台分を整備する。また、予約状況に応じて団体バスと自家用車の区画を転用する。

○団体バス駐車場の利用は、事前予約制とし、利用時間帯等の必要情報を事前に登録することで、特定の利用時間帯への集中を防止する。

○会期中は、会場周辺における乗降に伴う交通影響を押さえるため、注意看板を設置するとともに、警察と協議を行い、駐停車禁止を導入する等対策の調整を行う。

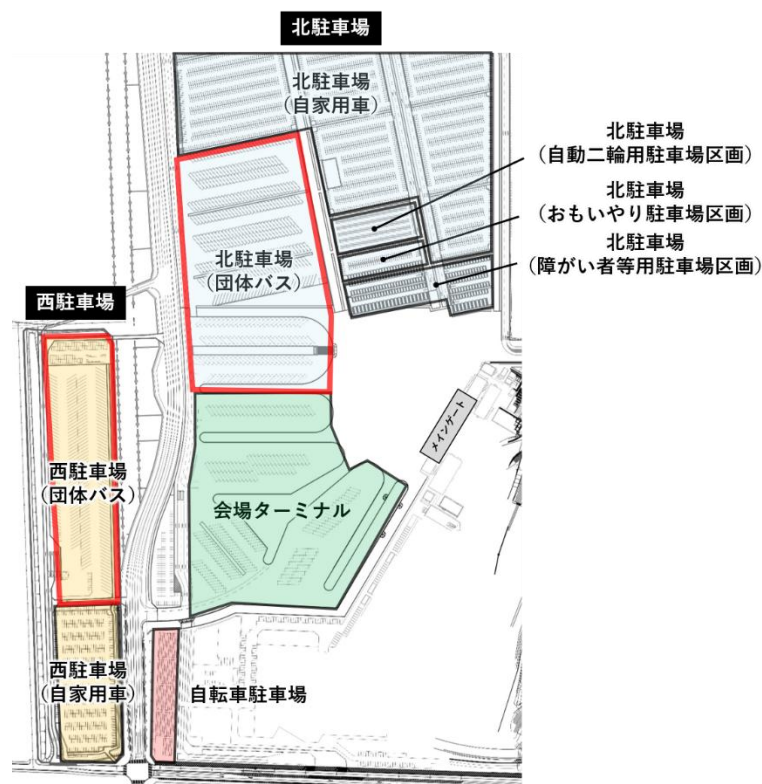


図 29 団体バス駐車場位置図

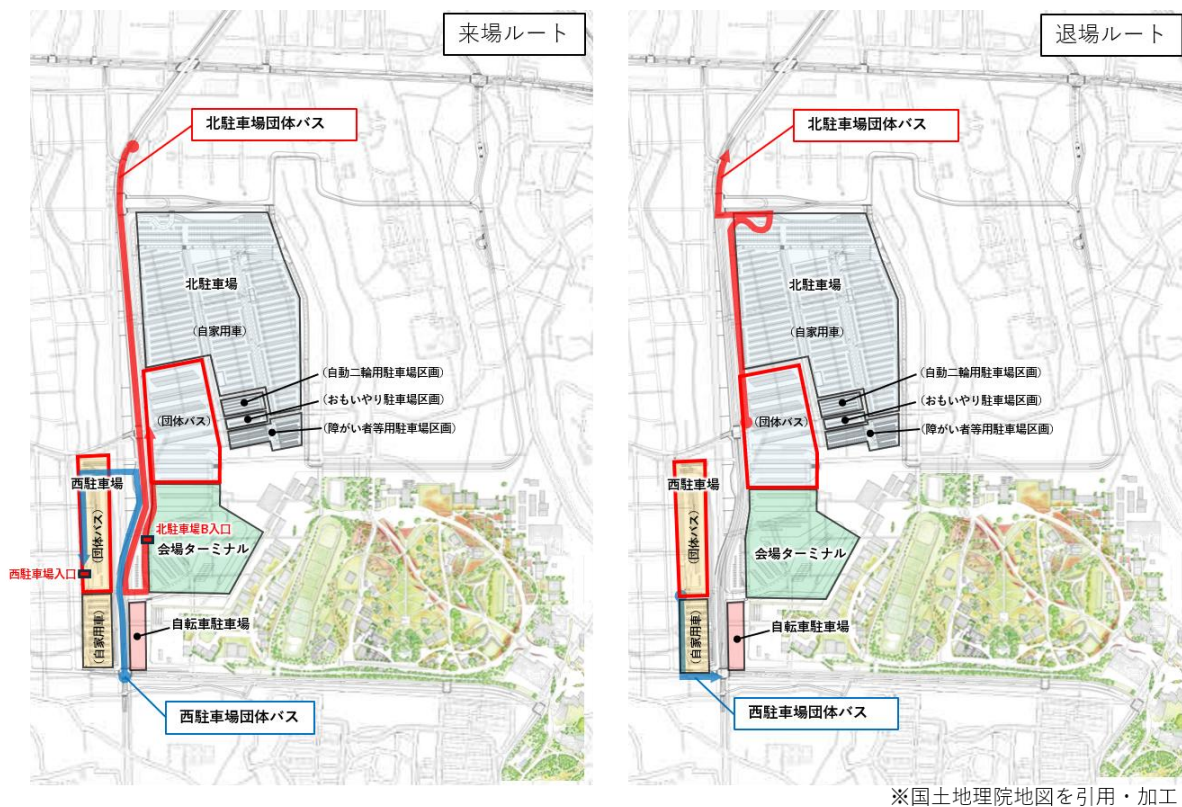


図 30 団体バス駐車場へのアクセスルート

6. 自家用車

6.1 会場駐車場の整備・運用計画

- 自家用車の駐車区画は、想定される来場ルートを考慮し北駐車場と西駐車場を整備する。
- メインゲートに近い北駐車場には、障がい者等用駐車場区画を整備する。
- 自家用車の駐車区画及び障がい者等用駐車場区画は、事前予約制とする。

○自家用車については、横浜町田ICや上川井ICなどがある北側の方面からの来場が多くなると想定し、北駐車場に約5,690台分、西駐車場に約540台分を確保することで、方面別に対応した駐車場配置とする。また、自動二輪車については、北駐車場に約1,000台分確保する。また、予約状況に応じて団体バスと自家用車の区画を転用する。

○北駐車場には、約5,690台分とは別に、ガイドライン⁵を踏まえメインゲート近傍に障がい者等用駐車場区画を約200台分整備する。なお、障がい者等用駐車場区画のサイズ・台数は、以下のとおりとする。

- ・4.6m×9m区画：約30台
- ・3.5m×6m区画：約170台

その他に、障がい者に限らず移動に配慮が必要な人（高齢者・妊産婦・けが人等）も利用できる「おもいやり駐車場区画」を約110台分整備する。

○周辺道路の混雑緩和策として会場駐車場は事前予約制を導入する。また、予約時に、来場する方面別に駐車場入口の位置や主要道路からの推奨ルートを案内するとともに、誘導員等を適切に配置して、駐車場への円滑な入場を促す。（図32、図33）

○駐車場の予約にあたっては予約システムを導入し利用日、利用時間帯等の必要情報を事前に登録することで、駐車場利用状況を事前に把握し、来場車両の集中を防止する。

⁵ 2027年国際園芸博覧会アクセシビリティ・ガイドライン

- 駐車場入口ゲートは、道路から会場敷地内通路を経由し十分に引き込んだ位置に設置することで、道路上での入場待ち渋滞が生じない対策を講じる。
- 通常期（土休日）・繁忙期等における自家用車での来場需要に対応するため、回転（車両の入れ替わり）とともに、団体バス駐車区画を自家用車の駐車区画に転用することを想定する。
- 会場駐車場周辺のうろつき交通を抑制するための対策を検討する。
- 送迎を目的とする会場周辺の路上での駐停車を防止するため、注意喚起の看板設置や誘導員の配置、HP等で周知を行うとともに、会場周辺で駐停車禁止を導入する等対策の調整を行う。
- 中長距離の来場者が利用する高速道路等のICやJCTにおける適切な案内表示について、各路線の道路管理者と連携・調整を図る。また、自家用車とその他の来場車両が輻輳する箇所では、誘導方法について検討し、推奨ルートへの誘導が適切に行われるように案内表示を設置する等対策を行う。

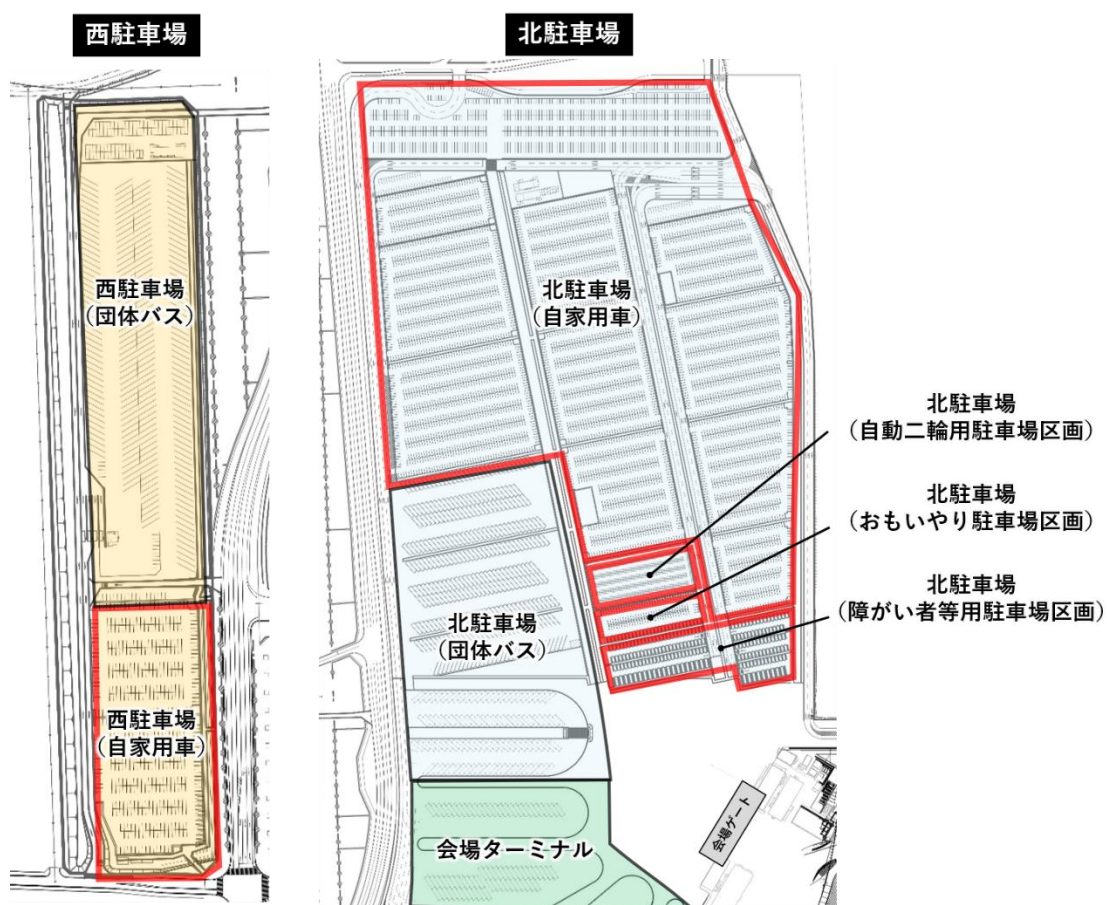


図 31 自家用車駐車場位置図

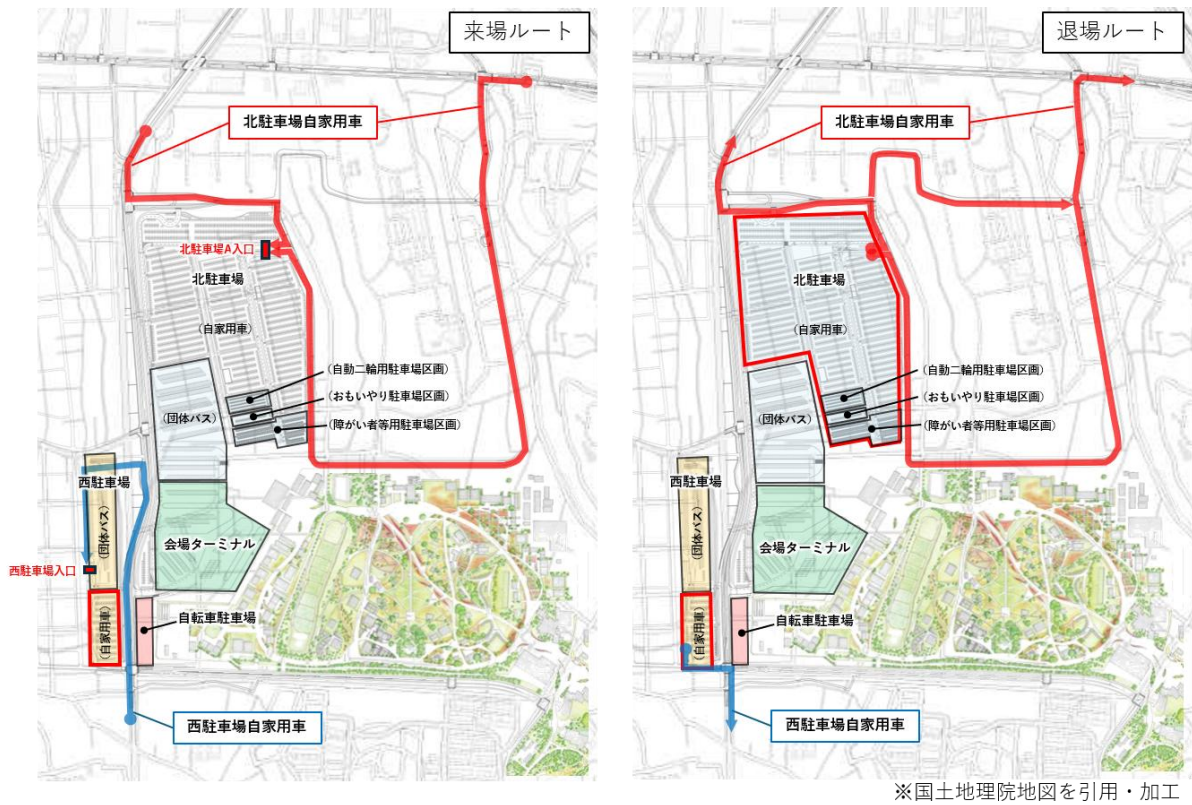


図 32 自家用車駐車場へのアクセスルート



※国土地理院地図を引用・加工

図 33 自家用車の推奨ルート

6.2 会場外駐車場（パークアンドライド駐車場・提携駐車場）

○繁忙期には、突出した自家用車の来場需要へ対応するとともに生活環境への影響を低減するため、会場外にパークアンドライド駐車場（以下「P&R駐車場」という。）を用意し、会場までのシャトルバスを運行する。

○P&R駐車場は、周辺道路でのうろつき交通が発生しないよう事前予約制とする。

○P&R駐車場は、既存施設の駐車場を有効活用し、イオンモール大和駐車場（大和市下鶴間1-2-1）・イトーヨーカドー大和鶴間店駐車場（大和市下鶴間1-3-1）に約500台、及び相模大野立体駐車場（相模原市南区相模大野4-4-2）に約200台を用意する。

○P&R駐車場は、周辺道路の混雑抑制及び安全な交通環境の確保を図るために事前予約制とする。

○P&R駐車場から会場までを結ぶシャトルバス（以下「P&Rシャトルバス」という。）は復路も（会場からP&R駐車場まで）事前予約制とする。

○各P&R駐車場からP&Rシャトルバス乗り場までの来場者誘導については、誘導員の配置および案内看板の設置により円滑な誘導を行う。

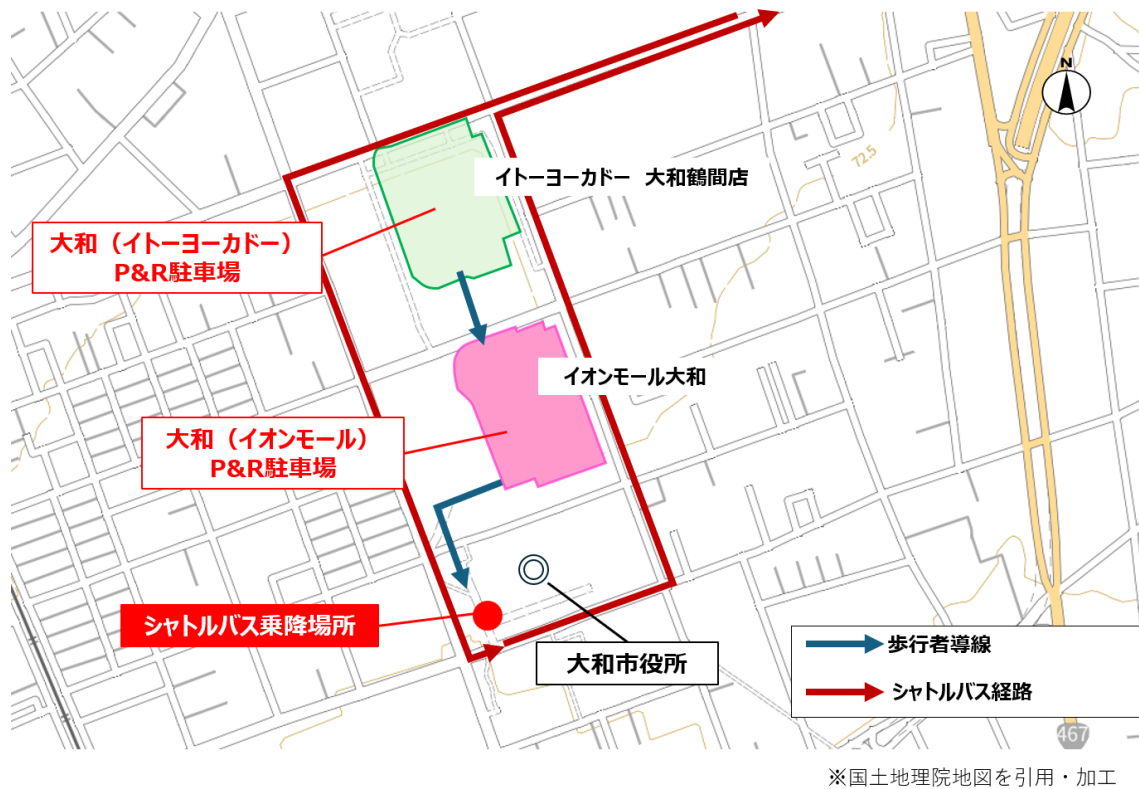


図 34 大和 P&R 駐車場シャトルバス乗り場位置図



図 35 相模大野 P&R 駐車場シャトルバス乗り場位置図



図 36 P&R シャトルバスルート

○提携駐車場は、繁忙期に会場近傍4駅より離れた駅周辺の駐車場（コインパーキング）を活用し、提携駐車場から4駅まではパークアンドレールライド⁶を案内する。（図 37）

⁶ 鉄道駅周辺の駐車場に自家用車を駐車し、当該駅から鉄道を利用し、会場近傍4駅までアクセスする方法。

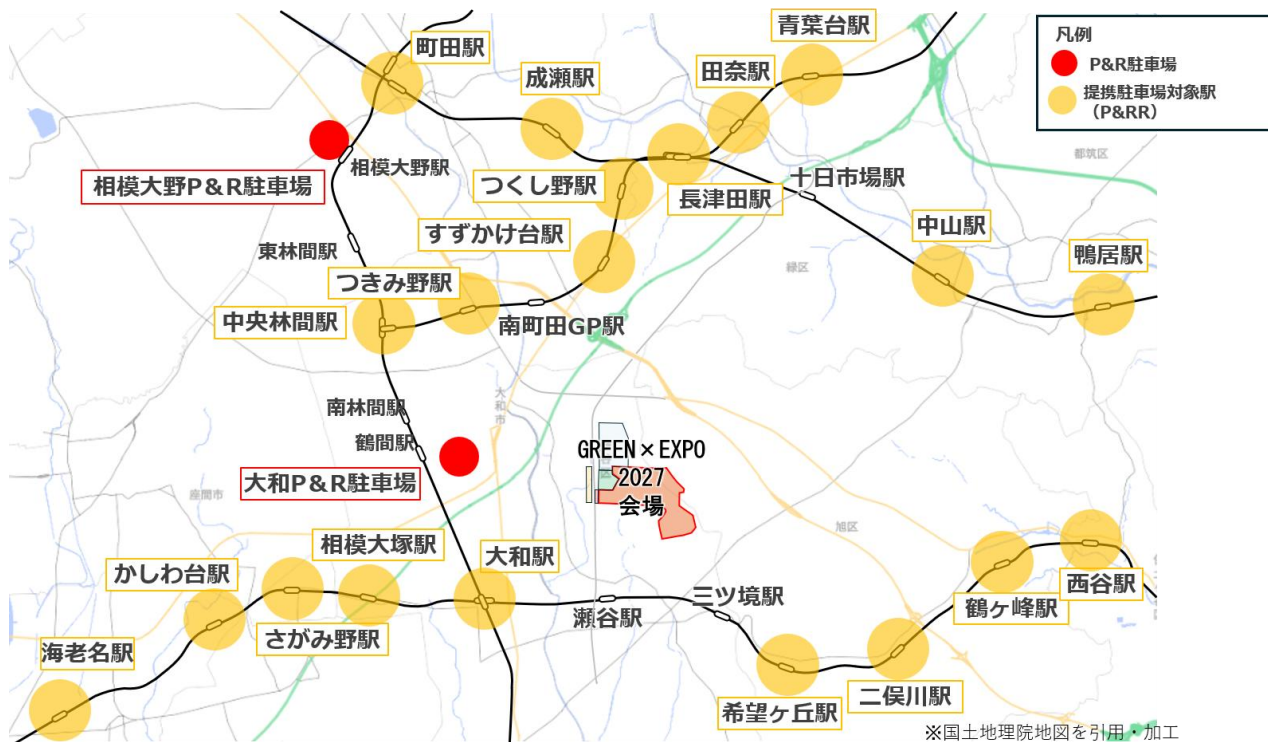


図 37 P&R駐車場及び提携駐車場の位置図（想定）

6.3 生活道路流入対策

○周辺環境への配慮や安全性の確保を目的に、生活道路への流入を抑制するためのハード対策やソフト対策を検討し、関係者と調整を行った上で、必要な対策を講じる。

○北駐車場及び西駐車場に接続する主要道路を軸に、生活道路への流入が増加しないよう、エリア分けを行い、安全対策、推奨ルートの周知・利用徹底、案内サインの設置、誘導員の配置などの対策を行う。（図 38～図 40）

○生活道路への流入抑制を目的とする対策は以下のとおりとする。

- ・推奨ルートの周知・利用徹底

来場者（自家用車）が生活道路を利用しないよう、北駐車場及び西駐車場までの推奨ルートを設定する。（図 33）推奨ルートは、4 駅シャトルバスルートや周辺交通への負荷等の状況を考慮し、幹線道路を主な動線として設定する。また、推奨ルートの周知や利用の徹底を図るため、北駐車場及び西駐車場の予約時やホームページにおいて推奨ルートを確認できるようにするとともに、推奨ルートの利用を徹底するよう呼びかけを行う。

- ・案内サインの設置

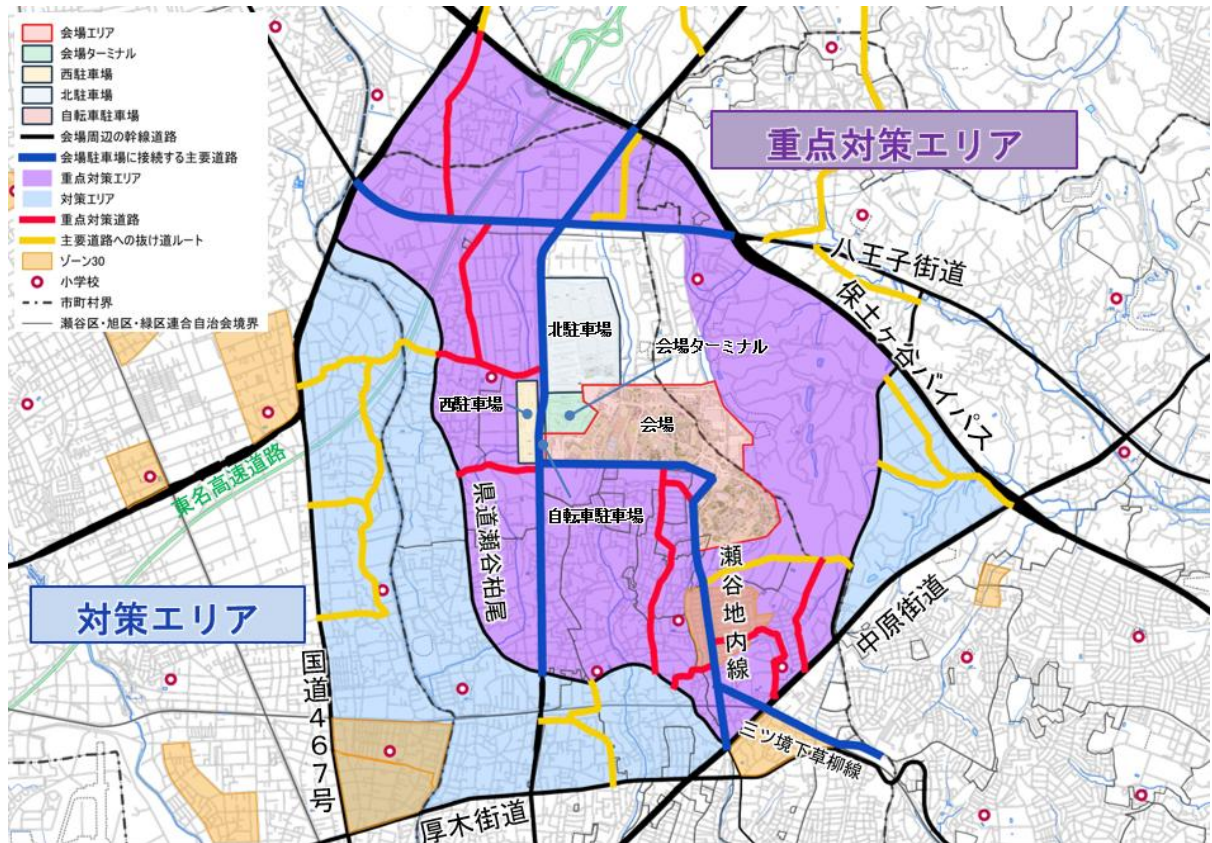
来場者（自家用車）が推奨ルートを通行するよう、道路上に案内サインを設置する。特に、抜け道として利用されるおそれのある道路の出入口等においては、推奨ルートへ誘導する案内サインを重点的に設置する。（図 39、図 40）

- ・誘導員の設置

来場者（自家用車）の集中が想定される繁忙期を中心に、より効果的に推奨ルートへの誘導を図るため、来場者（自家用車）が集中してくる会場周辺の道路において、必要箇所に誘導員の設置を行う。

○目的地までの経路を案内するカーナビや地図アプリなどを運営する事業者と協力し、生活道路への流入を抑制するための対策を行う。

○これら対策に加えて、既存の区画線や道路標示等が見えづらくなっている箇所の補修等地域の安全確保につながる安全対策について道路管理者及び警察と調整を行う。



※国土地理院地図を引用・加工

図 38 生活道路への流入対策のエリア



図 39 案内サインによる誘導

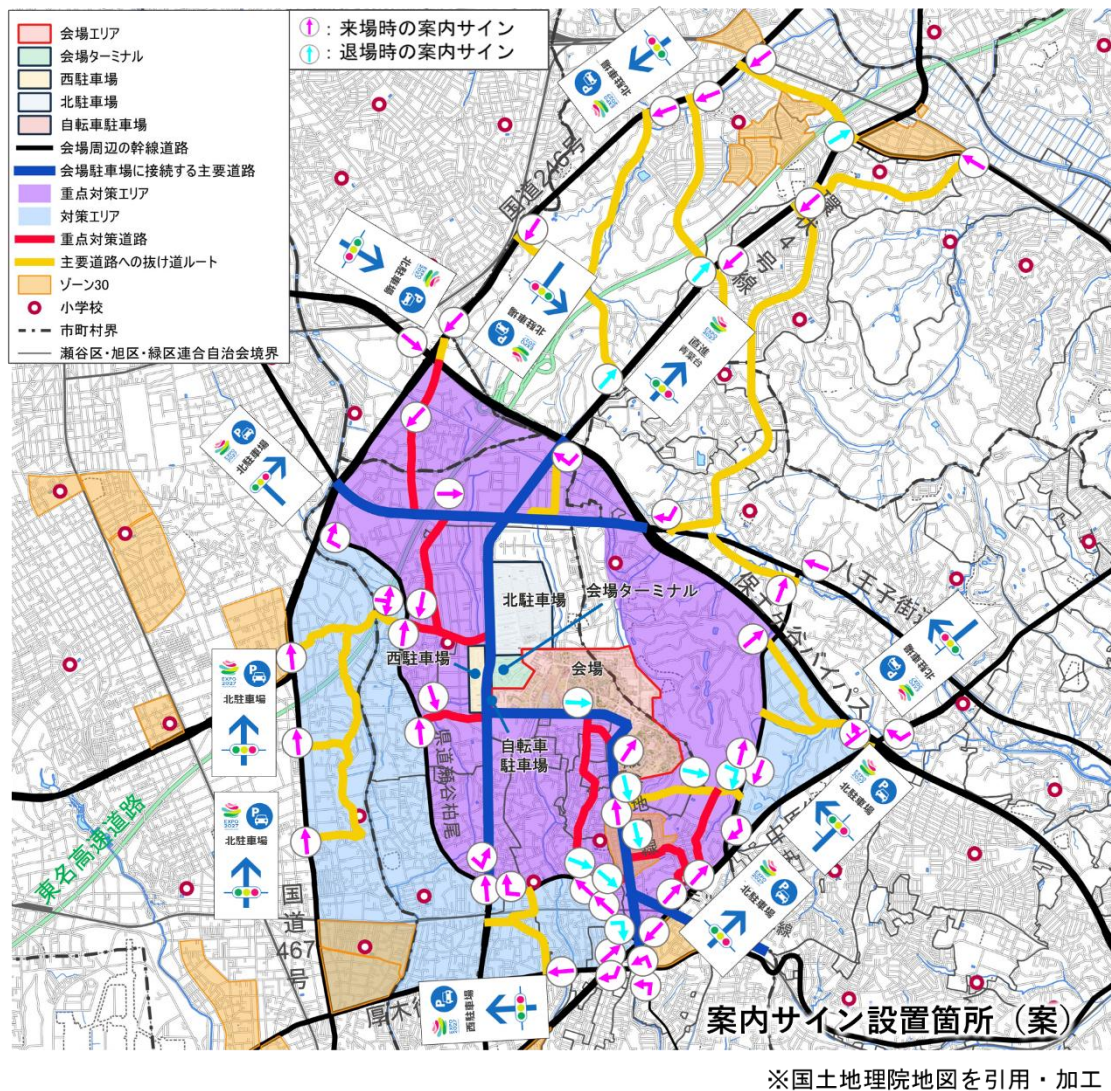


図 40 案内サインの設置による流入抑制

7. 自転車

7.1 自転車利用

○自転車での来場に対し、会場ターミナル入口南側に自転車駐車場（約1,700台分）を整備する。

○広域的な既存の自転車通行空間の活用やGREEN×EXPO 2027を契機に整備される自転車専用通行帯、矢羽根型路面表示にあわせ、推奨ルートを以下のとおり設定する。（図 41）



※国土地理院地図を引用・加工

図 41 自転車による来場の推奨ルート

- 会場周辺は一般交通に加え、4 駅シャトルバスや物流等の大型車両、来場者・関係者の車両などの交通集中が想定されるため、案内看板や誘導員を配置するなど、安全性の確保と適切な誘導を行う。
- 歩行者が多い会場周辺の交差点では、誘導員による自転車の押し歩きの呼びかけ等を行う。
- 特例特定小型原動機付自転車については、北駐車場（自動二輪用駐車場区画）に駐車するものとする。
- 自転車駐車場以外への駐車は禁止し、警備員等による呼びかけなどを行う。

7.2 シェアサイクル利用

- 会場近傍 4 駅を中心に、シェアサイクル事業者や会場周辺自治体等の関係者と連携を行いながら、シェアサイクルポートの新設又は増設を行う。
- シェアサイクルを利用した来場者にも対応できるよう、自転車駐車場内にシェアサイクルポート約100台分を設置する。なお、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）のポートは設置しない。

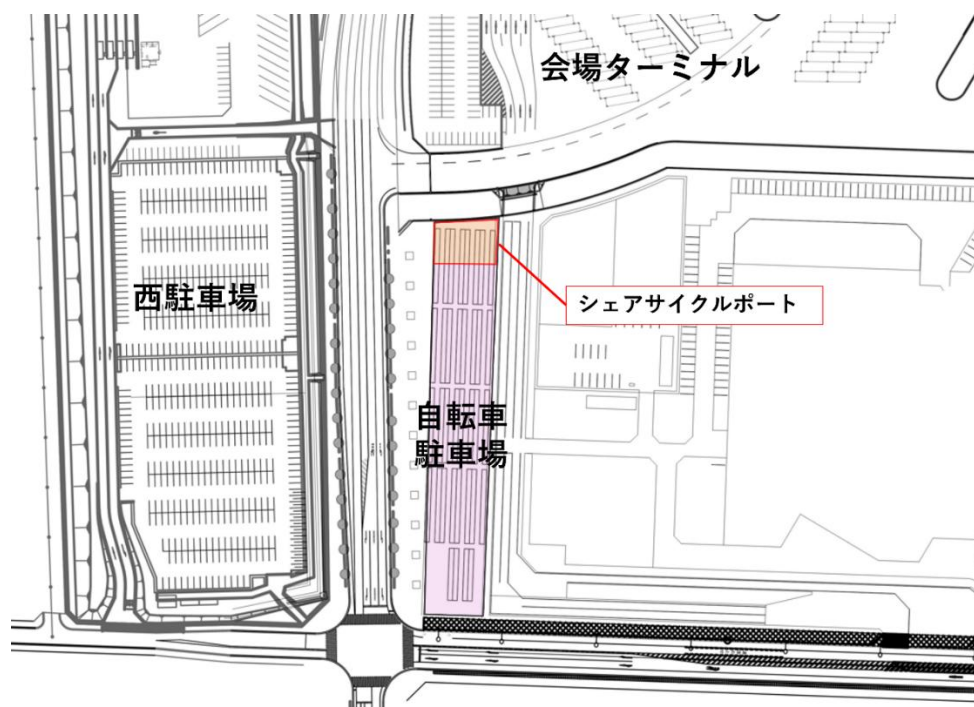


図 42 シェアサイクルポート及び駐輪場の配置図

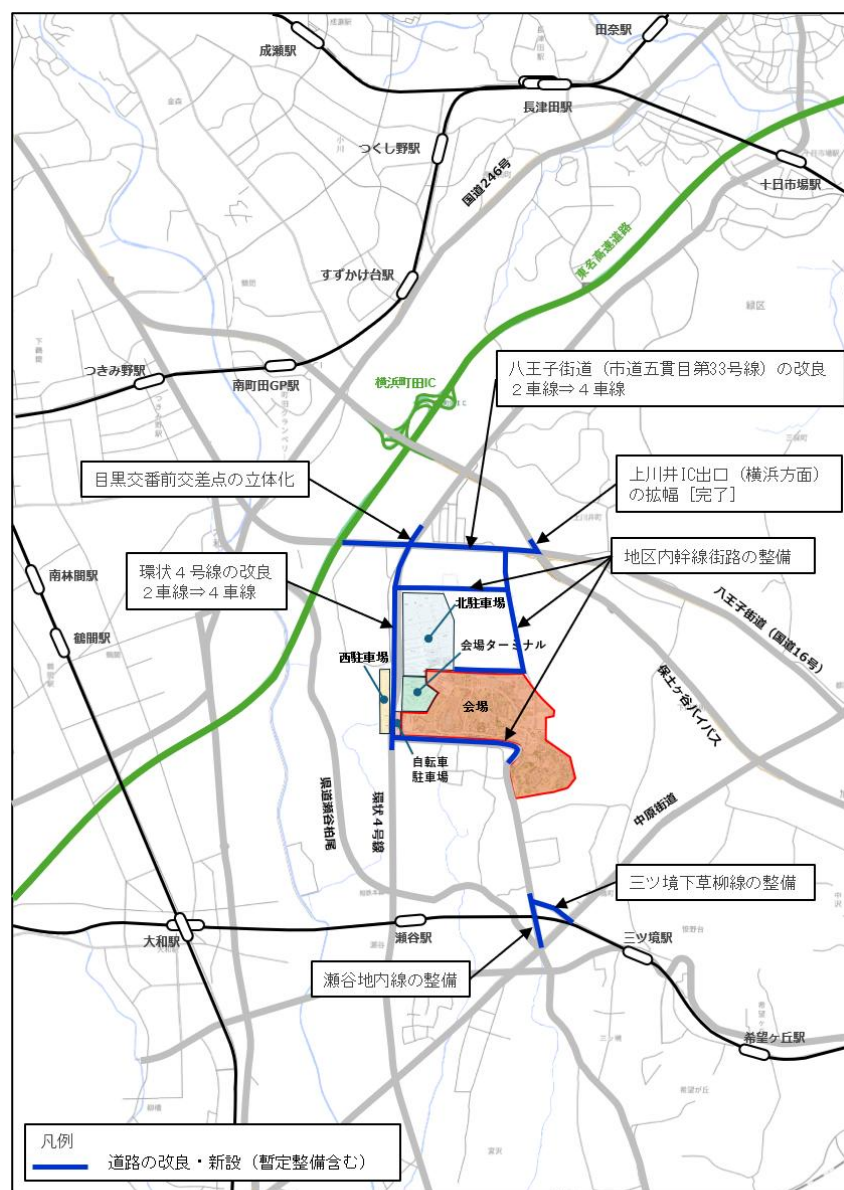
- 会場周辺には、案内看板や誘導員を配置するなど、安全性の確保や地域の生活環境への配慮を目的とした適切な誘導を行う。
- 会場の最寄り駅である瀬谷駅からは、徒歩での来場者が多いことを想定し、横浜市と連携して沿道におけるごみの発生抑制ならびに騒音への配慮を含む環境対策を実施する。
- 瀬谷駅から会場までの歩行空間については、横浜市と連携し、日陰づくりやミスト設置など、様々な暑さ対策に取り組むとともに、花緑による彩りやGREEN×EXPO 2027が感じられ高揚感が高まる装飾を行う。

9. 輸送供給拡大対策

9.1 道路

○会場周辺道路における、交通容量拡大等の交通円滑化対策を実施する。

○上瀬谷周辺では、横浜市が日常的な渋滞の解消と新たなまちづくりに向け、八王子街道（市道五貫目第33号線）の改良、上川井IC出口の拡幅、目黒交番前交差点の立体化、環状4号線の改良、地区内幹線街路の整備、三ツ境下草柳線、瀬谷地内線の整備を行っている。これらの整備を進め、会場周辺の交通容量拡大等にも活用する。



※国土地理院地図を引用・加工

図 44 GREEN×EXPO 2027 開催までに改良・新設を予定している道路

○さらに、周辺道路の交通の円滑化等を図るとともに、開催時の交通容量拡大等にも活用するため、道路管理者等関係者が以下の対策を実施する。（図45）



※上図記載の他、国道16号保土ヶ谷バイパスにおいて一部交通円滑化対策を実施

図 45 交通容量拡大等のための対策実施箇所

10. 輸送円滑化対策

10.1 需要平準化対策

- 来場者の集中を緩和するために、シャトルバス及び会場駐車場について事前予約制を導入することにより来場時間帯や利用需要の分散を図るなど平準化対策を検討する。
- 会場駐車場について、入場による周辺交通への影響を最小限に抑えるため、事前決済とすることで、駐車場内へスムーズな入場を促す。
- 退場時についても、イベント終了時間の調整などを実施し、交通の分散化を図る。
- シャトルバスへの大型手荷物の持ち込みについては、車内等における混雑の原因になる可能性があるため、事前にロッカー等に預けてから来場いただくことを広く周知するとともに、関係者等と調整し対策を行う。

10.2 情報発信による混雑緩和

- 来場者が円滑に入退場できるよう、移動経路や手段などの基本的な情報をはじめ、交通状況や運行状況などの混雑緩和に向けた情報を速やかに発信する。なお、混雑日や混雑時間の予測情報については、引き続き検討を行う。
- 開催前から段階的に、公式ホームページ等の活用、横断幕や看板等の案内サインの設置、道路情報板やメディアの利用等により、関係機関と連携しながら、様々な発信ツールを活用し来場者へ幅広く情報提供を行う。
- 公共交通機関について、4 駅シャトルバス及びタクシーに関する基本情報に加え、4 駅シャトルバスの遅延情報等の速やかな情報の発信を行う。
- 団体バスや自家用車について、北駐車場及び西駐車場までの推奨ルート等の適切な案内を行うとともに、退場時においても混雑状況等の適切な情報提供を行う。
- 自転車、徒歩について、適切かつ安全な推奨ルートの発信を行う。
- 案内サインは、GREEN×EXPO 2027に係るものであることが明確になるよう視覚的に明瞭かつ統一的なデザインを採用する。

10.3 アクセシビリティ対応

○会場までの交通アクセスについて、様々な交通手段によりGREEN×EXPO 2027を訪れるすべての人々が安全で快適に会場まで移動できる環境の実現を目指す。

○配慮が必要な来場者の困りごとを踏まえ協会が整備・管理する施設については、ガイドラインに基づき整備を行う。

○メインゲートに近い北駐車場には、ガイドラインの推奨基準である全駐車台数の3%に相当する約200台分の障がい者等用駐車場区画を整備する。また、メインゲートへのアクセスが良い位置に、おもいやり駐車場区画を約110台整備する。

○自家用車の障がい者等用駐車場区画の利用は、障がい者や車いす利用者を対象としているが、おもいやり駐車場区画の利用は、障がい者や車いす利用者に限らず、移動に配慮が必要な人（高齢者・妊産婦・けが人等）も対象とする。

○自家用車の障がい者等用駐車場区画の利用については、事前予約制とする。

○団体バスの車いすリフト・スロープ付バスの利用については、団体バス駐車場の予約に加え、会場ターミナル内の乗降場所の事前予約が必要となる。

○4 駅シャトルバスにおいて、車いす利用者や待機列で待つことが難しい方には、別に待機場所を設け、安全な乗車に配慮する。

11. 交通需要マネジメント

11.1 一般交通への働きかけ

○輸送供給拡大対策や来場者に対する輸送円滑化対策に加え、来場者輸送と一般交通⁷を適切に共存させ、都市活動を支える円滑な交通の実現が図られるよう、GREEN×EXPO 2027期間中の住民、企業等の交通行動変容を促す取組として、交通需要マネジメント（TDM）を実施する。

○GREEN×EXPO 2027の開催期間は約6か月間となるため、長期間にわたって円滑な輸送を行い、来場者交通と一般交通を適切に共存させるためには、一般交通を対象としたTDMの取り組みが不可欠である。また、早い時期からTDMの必要性などを丁寧に説明するなど、広く協力が得られるような取組を進める必要がある。

○TDMの実施にあたっては、住民の理解・協力はもとより企業や団体の協力が不可欠であるため、横浜市、神奈川県をはじめ、協会、関係機関、関係自治体及び経済界等が一体となって検討、調整する場として「GREEN×EXPO 2027交通円滑化推進会議⁸」（以下「TDM推進会議」という。）を2025年12月に設置し、一般交通の行動変容を促すソフト対策について検討を進めている。

○今後、GREEN×EXPO 2027の開幕に向けて、トライアル・検証を行いながら検討を具体化し、段階的に実施していく。

⁷ GREEN×EXPO 2027来場者、GREEN×EXPO 2027関係者以外の交通

⁸ 会長に横浜市副市長、神奈川県副知事、副会長にGREEN×EXPO協会事務次長、委員に横浜商工会議所副会頭及び神奈川県中小企業団体中央会会長並びに協力委員に国・自治体の関係機関や民間の関係企業・団体の代表者等で構成されている。

11.2 目標設定

- TDMを実施するうえで、道路及び鉄道の2つの項目において削減目標を設定する。
- 道路については、「主要ルートとなる八王子街道や環状4号線の道路混雑により、日常の交通への影響が懸念されることから、会場周辺の混雑を現況より増大させない」こととする。
- 鉄道については、「乗換駅である横浜駅、新横浜駅などにおける乗換動線が錯綜し、利便性や安全性が損なわれる可能性があることから、駅における乗換利便性を低下させない」こととする。

- 道路においては、来場者交通の集中が想定される、会場周辺の幹線道路で囲まれた範囲（最重点範囲）（図 46）を、一般交通の分散・平準化を図るエリアとする。
- 鉄道においては、来場者の多くが乗換で利用することが想定され、日常的な利用者も多い横浜駅及び新横浜駅において、交通の分散・平準化を図る。なお、会場アクセス路線についてはモニタリングを行う（図 47）。
- 目標の達成状況を検証する指標として、道路は「平均旅行速度」を、鉄道は「通路の混雑度」及び「乗り換え所要時間」とする。

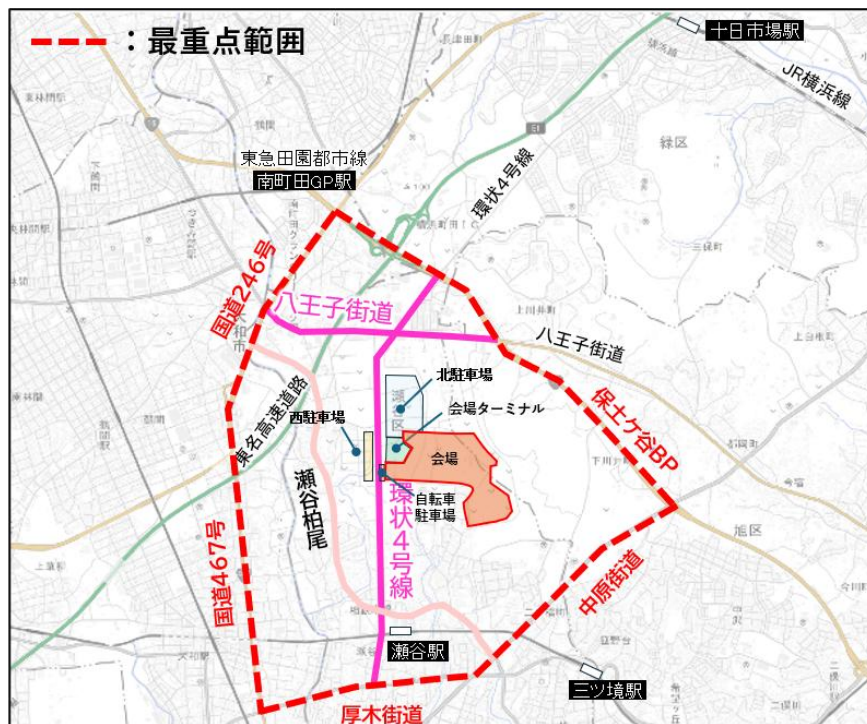


図 46 交通の分散・平準化を図るエリア（道路）

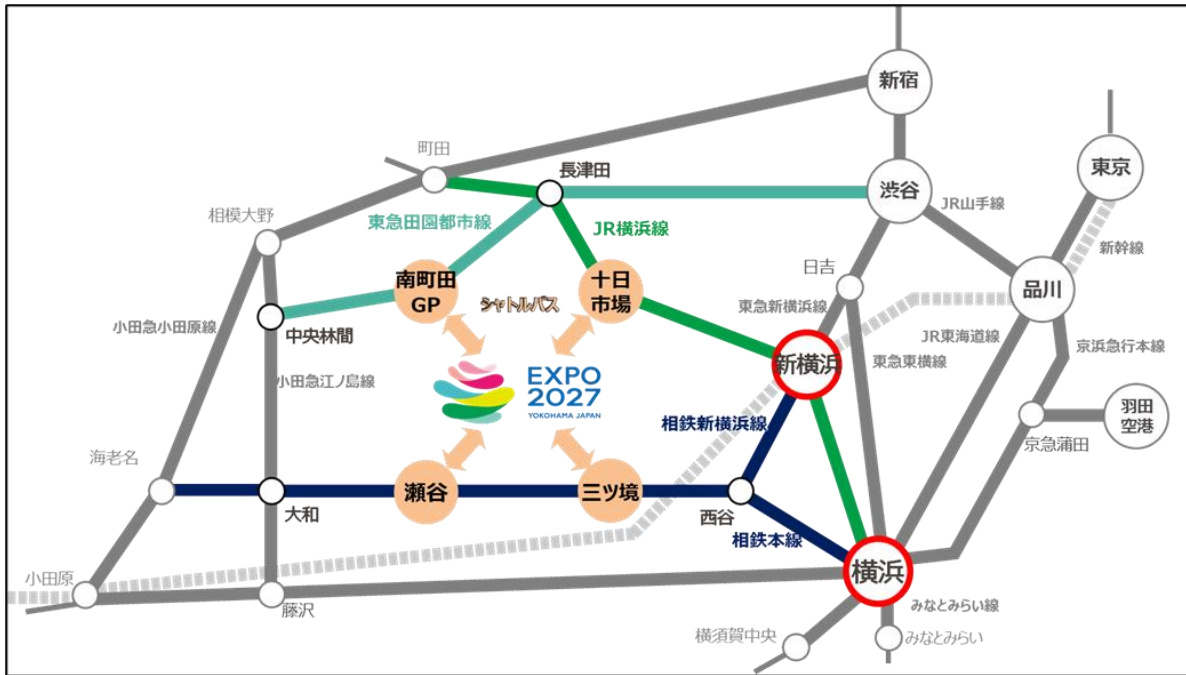


図 47 交通の分散・平準化を図る駅（鉄道）と会場アクセス路線

11.3 呼びかける範囲

○交通の分散・平準化を図るエリア・駅を利用する交通の発着が多い地域に対し、重点的にTDMへの協力を呼びかける。

○会場周辺道路を通行する車両の出発、到着が多い地域（市・行政区）において、企業等に対し、重点的にTDMへの協力を呼びかける。広域交通を担う道路の利用者に対する道路上での周知など、より広い範囲での呼びかけについても今後検討する。

○横浜駅・新横浜駅を利用する通勤利用者の多くの勤務先が立地する両駅周辺エリアにおいて、企業等に対し、重点的にTDMへの協力を呼びかける。来場者の利用が見込まれるアクセス路線の駅や車両広告を活用した周知に加え、より広い範囲での呼びかけについても今後検討する。

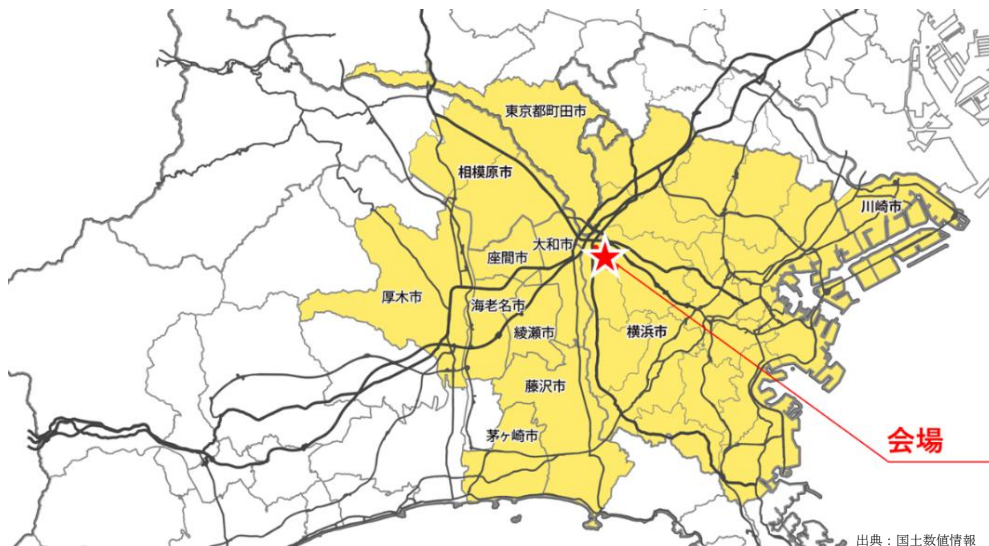


図 48 TDM 重点呼びかけ範囲（道路）

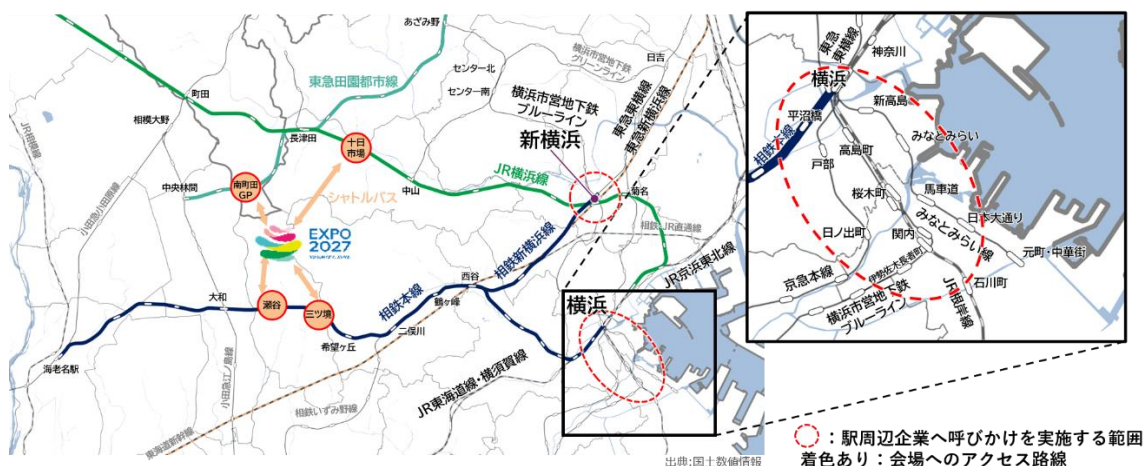


図 49 TDM 重点呼びかけ範囲（鉄道）

11.4 呼びかける時期

○会場周辺道路の状況や来場者数を踏まえ、特に協力を呼びかける期間を「GW」「お盆」「会期終盤（9月）」とし、閉幕までの残り2週間は更に強く呼びかける期間とする。

○呼びかけ期間・強さは、今後の来場者の予約状況に応じて柔軟に対応する。



図 50 呼びかけ期間

11.5 具体的な取組

○TDMの実施を企業や住民等へ呼びかけ、一般交通の分散・平準化を図る。

○TDMの実施にあたっては、企業等を対象とした「GREEN×EXPO 2027 TDMパートナー」登録制度を導入し、多くの企業に協力いただけるよう働きかける。また、一般利用者・住民への働きかけについても、適切な時期を考慮して実施する。

○開催期間中の円滑な交通の実現のため、企業や一般利用者・住民に示す取組内容を提示し、協力を呼びかける。

○また、「GREEN×EXPO 2027 TDMパートナー」登録制度を設け、企業がTDMの取組を検討する際の参考となるよう、他の企業の先進的・先導的な取組事例の発信や、開催期間中の混雑情報をプッシュ型で提供する等により、多くの企業に協力いただけるような環境を整える。

○住民・一般利用者への働きかけについては、機運の高まりの時期等を勘案し、開催の100 日前を目途に開始することとしている。

○さらに、閉幕1年前にあたる2026年9月に、TDMトライアルを実施し、取組状況や課題等を検証する。また、TDMトライアルの周知により「GREEN×EXPO 2027 TDM」の認知度向上を図る。

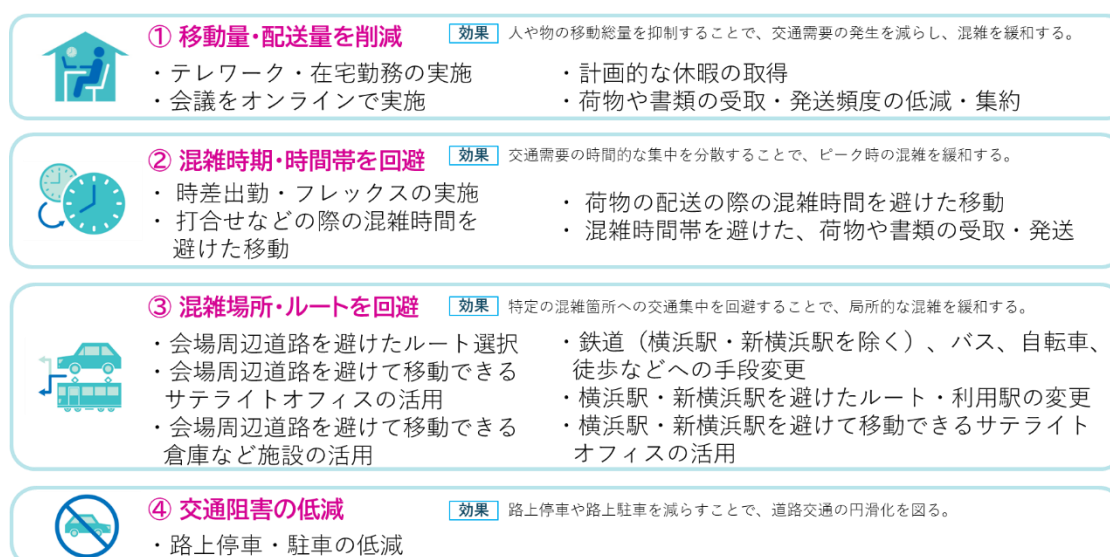


図 51 取組内容

12. その他検討・対応が必要な課題

○以下の課題について具体的な対応を検討する。

○雑踏等に備えた警備誘導

- ・鉄道からバスへの乗換え等の輸送能力が異なる箇所等、会場までの道のりで雑踏災害に注意が必要な箇所について、適切に警備誘導が出来るよう対策を行う。
- ・会場ターミナル入口について、シャトルバス・タクシー・徒歩・自転車等複数の移動手段が輻輳する箇所についても適切な誘導が出来るよう対策を行う。
- ・開場直後及び閉場直前の移動についても雑踏等が予測されることから、適切に警備誘導を行う。

○鉄道輸送障害時における対応

- ・鉄道路線で輸送障害が発生した際には、駅シャトルバスの振替や運休等も含めた、運行方法の変更を検討するとともに、関係機関と連携し、状況に応じた旅客誘導及び速やかな情報発信を実施するための体制構築についても検討する。
- ・ターミナル内や会場内に留まることや、徒歩やタクシー等の代替手段など、来場者の案内方法を検討する。

○災害・事故発生時における対応

- ・会場までのアクセスルートにおける災害・事故発生時の対応については、関係機関と連携し、状況に応じた誘導のあり方や、速やかな情報発信を実施するための体制構築を検討する。
- ・会場ターミナル・駐車場における災害・事故発生等における対応については、誘導員を適切に配置し、避難経路の確保、避難場所への誘導方法を検討する。

○夏季の暑さ対策

- ・会場ターミナル及び4駅シャトルバス乗車場所においては、日除けの屋根（テント）を設置するなど、来場者への暑さ対策を講じる。

○開催期間中の体制について

- ・開催期間中の円滑な来場者輸送を実現するため、シャトルバスの運行や駐車場・バス乗降場所の運営、交通情報の収集等を一元的に行う交通輸送本部を設置する。
- ・開催中、混雑等の課題が生じた場合に、関係機関と連携して迅速かつ横断的な対応が行える体制を構築する。

13. 今後のスケジュール

○実施計画については、今後の状況を踏まえつつ、2026年12月を目途に更新版（第4版）をとりまとめ、策定することを目指す。

○今回とりまとめた実施計画第3版をもとに、輸送対策協議会など関係機関、事業者等との調整を進める。

2026年7月
公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会

20260731