

2027年国際園芸博覧会 来場者輸送基本計画



2024年3月

公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会

はじめに

2027年国際園芸博覧会（以下「園芸博覧会」という。）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、日本では1990年の国際花と緑の博覧会「大阪花の万博」以来37年ぶりとなるA1クラス（最上位）の国際園芸博覧会であり、BIE（博覧会国際事務局）認定の万博である。

本博覧会は「幸せを創る明日の風景」をテーマとし、自然・人・社会が「共に持続するための最適解」の発信・共有をめざし、日本のみならず世界各国から様々な人々の参加が想定され、2023年1月に策定した「2027年国際園芸博覧会基本計画（以下「基本計画」という。）」では、想定有料来場者数1,000万人以上としており、すべての人が安全・円滑に来場できるような輸送体系の構築が求められている。

この安全・円滑な来場者輸送を実現するためには、「来場者の利便性」、「地域の生活環境」、「環境負荷低減」に配慮した、バランスの取れた輸送アクセス体系が重要であり、関係機関との連携を密に検討を進め、十分な準備のもと、計画を具体化し、確実に実現していくことが重要である。

ここに、園芸博覧会の来場者輸送における「めざすべき姿」や「交通機関別の輸送の考え方」など基本的事項について、「2027年国際園芸博覧会 来場者輸送基本計画（以下「本計画」という。）」として定めるものである。

【目 次】

1. 基本方針.....	1
2. めざすべき姿.....	3
3. 来場者輸送基本計画検討の前提条件.....	6
4. 交通機関別の輸送の考え方.....	9
4.1 公共交通機関による輸送の考え方.....	10
4.2 団体バスによる輸送の考え方.....	11
4.3 自家用車による輸送の考え方.....	12
4.4 徒歩等に対する考え方.....	14
5. 検討すべき対策等.....	15
5.1 シャトルバスの速達性確保の取組.....	15
5.2 会場周辺の混雑緩和.....	16
5.3 交通需要マネジメント.....	17
5.4 その他.....	18
6. 今後の推進体制.....	19
7. 今後のスケジュール.....	20

1. 基本方針

園芸博覧会開催期間中の来場者の安全・円滑な移動を実現するため、次の3項目を基本方針とする。

1. 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た、パランスの取れた輸送アクセス体系をめざす。
2. 来場者の動向にあわせ、既存の交通インフラの最大活用や、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。
3. シャトルバスの速達性及び定時性の向上、チケット制度と連動した来場者の平準化等のTDM^{※1}（交通需要マネジメント）の取組、経路選択や決済などがスムーズに進むMaas^{※2}など、ICTを活用した円滑な輸送対策の実現を図る。

園芸博覧会の会場となる旧上瀬谷通信施設は、横浜市の郊外部に位置し、羽田空港や横浜港からのアクセスも良く、首都圏からの鉄道、道路ネットワークも充実した立地である。（図1）

会場周辺の交通状況としては、広域的なネットワークを形成する東名高速道路の横浜町田ICに加え、首都高速や横浜新道に接続する国道16号保土ヶ谷バイパスの上川井ICに隣接しており、また、複数の鉄道路線に囲まれ、多様なアクセス手段が利用可能である。（図2）

一方で、会場周辺地域では市街化が進んでおり、平日の通勤・通学等による朝夕を中心とした一般道路や高速道路、鉄道駅での混雑や、休日のレジャー・観光等により交通集中が生じている区間・場所もある。

これらを踏まえ、上記項目を基本方針とし、以下、本計画を策定する。

※1：TDM（交通需要マネジメント）とはTransportation Demand Managementの略で、発生交通量の抑制や集中の平準化など、交通需要の調整を行うために、移動者に交通行動の変更を促す諸施策。

※2：MaasとはMobility as a Serviceの略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位で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、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。



図1 会場位置図（広域）



出典：国土地理院地図を引用・加工

図2 会場位置図（会場周辺）

2. めざすべき姿

基本計画で定めたそれぞれの輸送手段（公共交通機関、団体バス、自家用車、徒歩等）について、既存の交通インフラや新たに整備される道路インフラ等を最大限活用したアクセスルートを計画するために、1章に整理した基本方針に基づき以下のめざすべき姿を定める。

なお、計画にあたっては、国・地域、文化、人種、性別、世代、障がいの有無にかかわらず、すべての人が安全で快適に移動できるような取組を進めるとともに、地域の生活環境に与える影響や、環境負荷低減に配慮するものとする。

<めざすべき姿>

- 利便性の高い公共交通体系の構築
- 会場周辺道路や広域的なアクセス道路における混雑の緩和
- 交通マネジメントの推進

(1) 利便性の高い公共交通体系の構築

会場周辺の公共交通機関として、南側に相模鉄道本線、北側に東急田園都市線、JR横浜線があり、複数の鉄道駅が利用可能であることから、「周辺の鉄道駅からのシャトルバス」を基幹手段とする。あわせて、主要ターミナルからの直行バス、タクシーなど、あらゆる輸送手段を活用して利用しやすい公共交通体系を構築する。（図3）

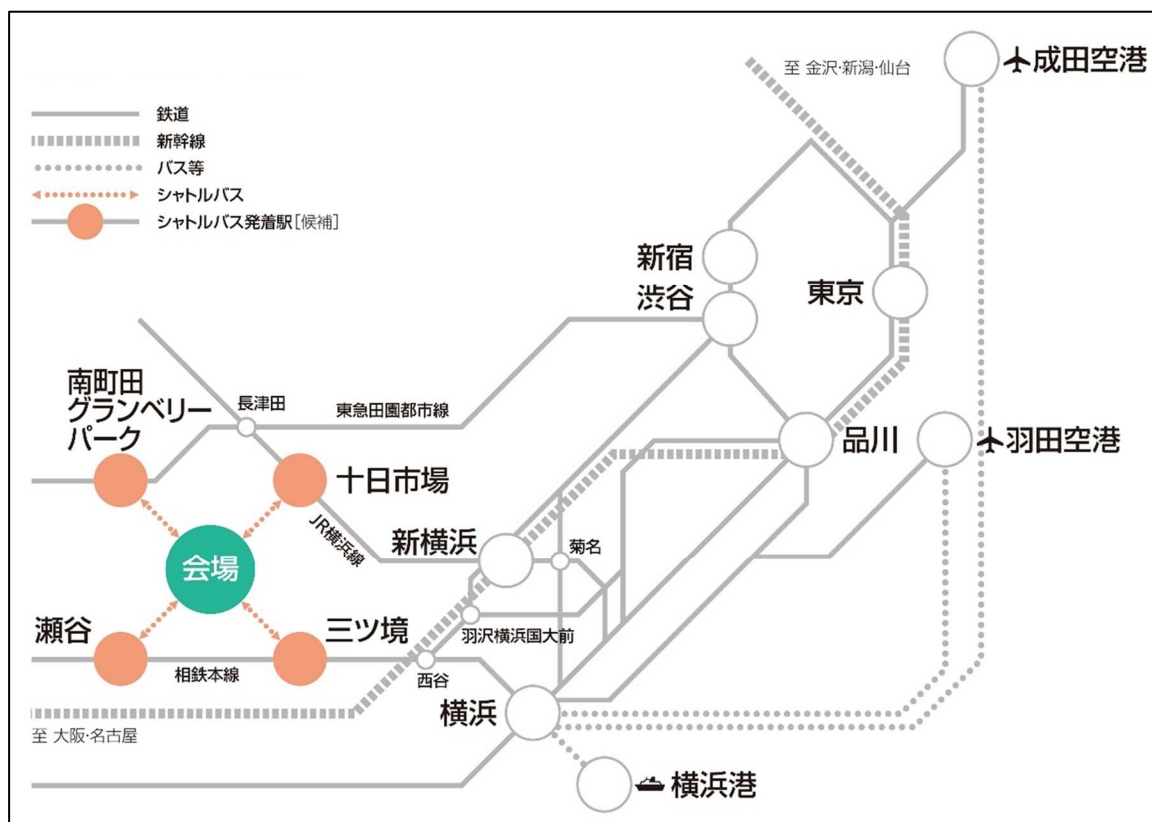
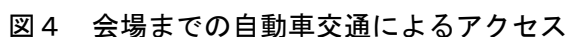


図3 会場までの公共交通機関によるアクセス

会場は、東名高速道路横浜町田ＩＣや保土ヶ谷バイパス上川井ＩＣに加え、地域の方が生活道路として利用する環状４号線などの道路に隣接しているが、周辺の東名高速道路や保土ヶ谷バイパス等の幹線道路では曜日、時間帯によって渋滞が発生している。



(3) 交通マネジメントの推進

園芸博覧会において、公共交通及び自家用車等による輸送アクセスが計画的かつ効果的に機能し、来場者の集中による交通渋滞や混雑等の緩和が一層図られるよう、入場券などと連動した日来場者の平準化や来場時間帯の分散、情報発信による経路分散などの交通マネジメントを推進する。（図5）

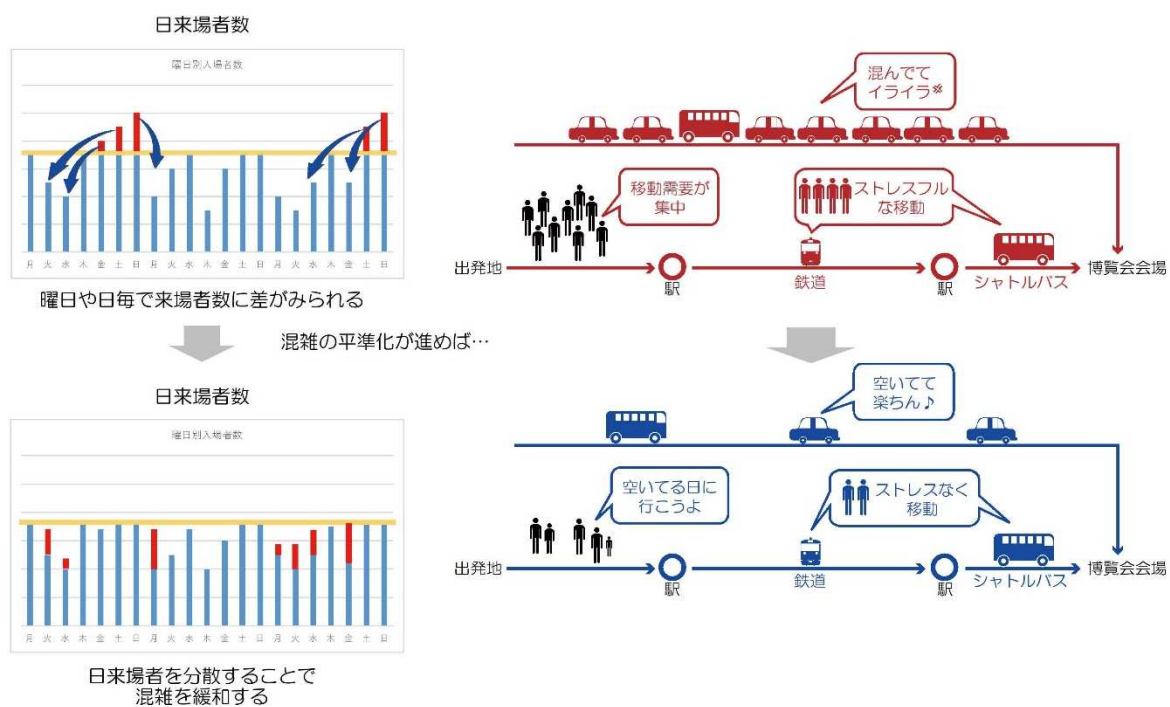


図5 交通マネジメントによる混雑緩和（イメージ）

3. 来場者輸送基本計画検討の前提条件

本計画における前提条件は、過去の類似の大規模イベントを基に推計した来場者数や交通機関分担率を用いて、以下のとおり想定する。なお、今後詳細な検討を進める中で、必要に応じて前提条件（数値）の見直し、更新を行う。

(1) 開催期間

2027年3月19日（金曜日）～9月26日（日曜日）

(2) 総来場者数

基本計画（2023年1月）において有料来場者数1,000万人以上を想定していることから、本計画においては、想定に対し1,200万人程度に対応できる計画を検討する。なお、エリア別総来場者数は以下のとおり想定する。

表1 エリア別総来場者数（想定）

	横浜市	その他神奈川県	東京・埼玉・千葉	その他全県	合計
来場者数	約220万人	約230万人	約475万人	約275万人	約1,200万人
割合	約18%	約19%	約40%	約23%	100%

(3) 来場者交通機関分担率

開催期間中の全来場者の交通機関分担率は以下のとおり想定する。

表2 開催期間中の全来場者の交通機関分担率（想定）

交通機関	公共交通機関	団体バス※	自家用車	徒歩等	合計
分担率	約33%	約27%	約34%	約6%	100%

※例：教育機関の教育旅行や観光ツアーによるバスなど

(4) 平均日来場者数

過去の類似の大規模イベントを基に来場者数を推計した場合、平均日来場者数は、平日平均（約130日）で約5.3万人/日、また、過去事例の傾向からゴールデンウィークや会期終盤といった来場者が集中する日（特異日・約10日間）を除くと休日平均（約50日）で約7.7万人/日を想定する。

表3 平均日来場者数（想定）

	公共交通機関	団体バス	自家用車	徒歩等	総来場者
平日平均 （約130日）	約17,000人/日	約16,000人/日	約17,000人/日	約2,600人/日	約53,000人/日
特異日を除く 休日平均 （約50日）	約25,000人/日	約21,000人/日	約28,000人/日	約3,700人/日	約77,000人/日

※交通機関分担率は日別で異なることから、表2の「開催期間中の交通機関分担率（想定）」とは一致しない。

※休日は土曜日、日曜日、祝日とする。

(5) 設計基準来場者数

本計画では来場者の利便性と地域の生活環境の双方に配慮した来場者輸送計画とするため、過去の類似の大規模イベントを基に来場者数を推計した際の特異日を除いた日來場者数の最大値から設計基準来場者数を10.5万人/日と設定する。一方で、設計基準を上回る特異日については、来場者の平準化を検討する。（図6）

表4 設計基準来場者数（想定）

	公共交通機関	団体バス	自家用車	徒歩等	総来場者
設計基準来場者数	約40,000人/日	約16,000人/日	約43,000人/日	約6,000人/日	約105,000人/日

※交通機関分担率は表2の「開催期間中の全来場者の交通機関分担率」とは異なる。



図6 過去の類似の大規模イベントを基に推計した日別来場者数（想定）

(6) 入退場の時間別推移

過去の類似の大規模イベントを基にした来場者の入退場の時間帯別推移は以下を想定する。（設計基準日10.5万人/日）

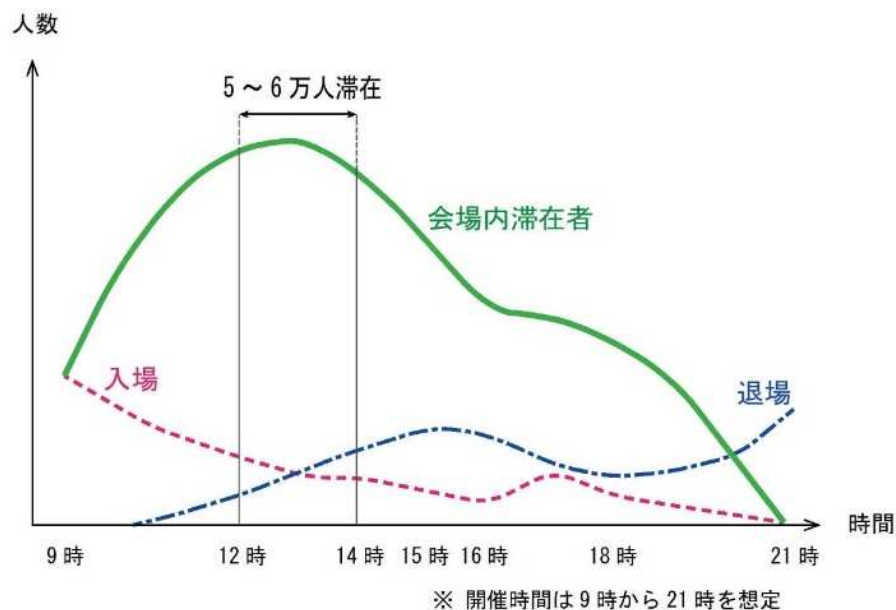


図7 過去の類似の大規模イベントを基に推計した会場内滞在者と入退場の推移イメージ

(7) 園芸博覧会開催までに改良・新設を予定している道路

本計画では、横浜市が園芸博覧会開催までに改良・新設を予定している道路を前提条件とする。(図8)

横浜市では、園芸博覧会開催までに八王子街道(市道五貫目第33号線)の改良、上川井 I C 交差点の改良、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、瀬谷地内線の整備を予定している。

また、道路の改良・新設区間の一部において、自転車専用通行帯又は矢羽根型路面表示の整備を予定している。

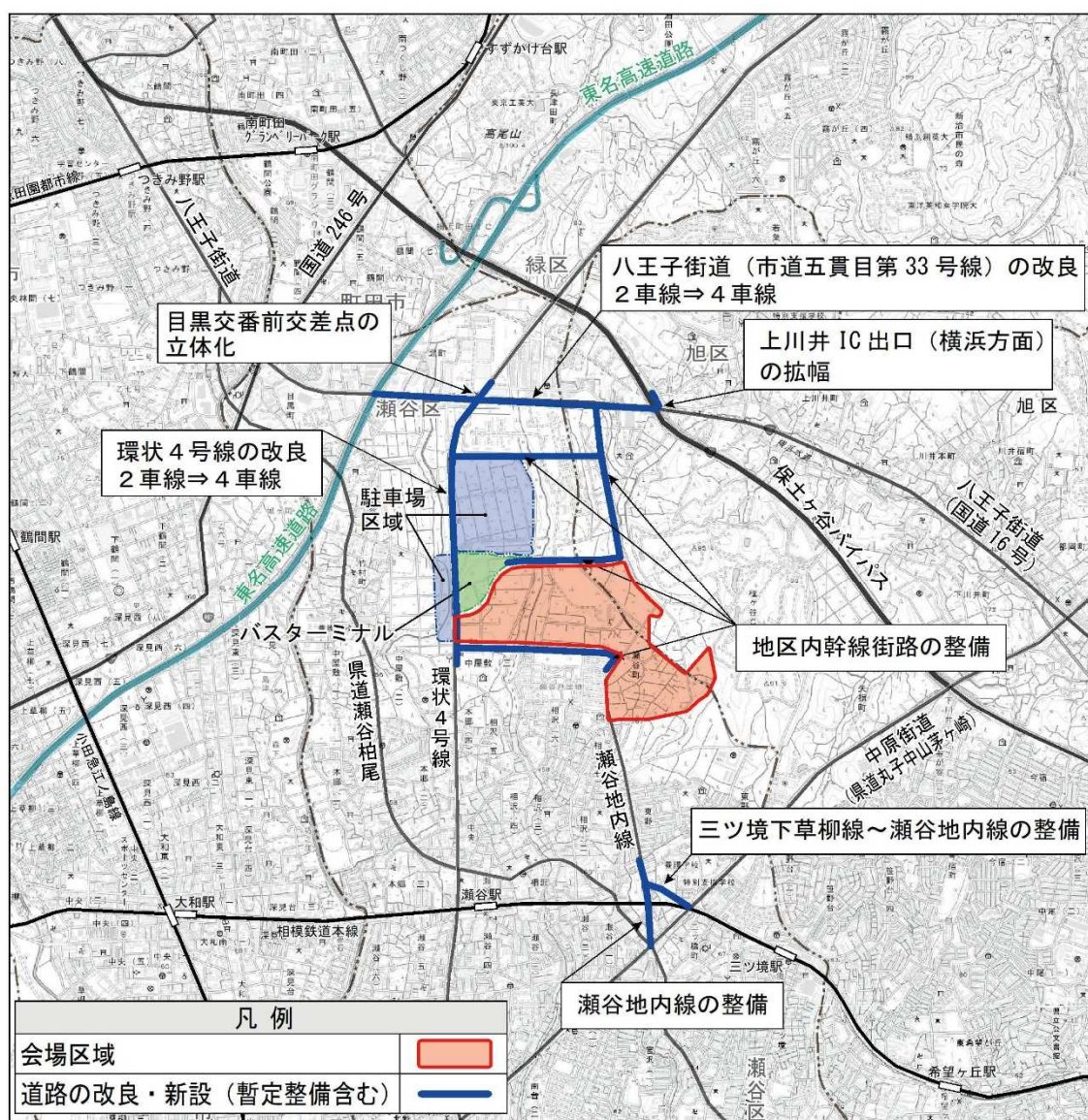


図8 園芸博覧会開催までに改良・新設を予定している道路

4. 交通機関別の輸送の考え方

前項の前提条件と交通アクセスを踏まえ、来場者の輸送手段は図9を想定する。

輸送手段内訳については、設計基準日（多客日・10.5万人）の値を表示している。

なお、今後詳細な検討を進める中で必要に応じて、前提条件（数値）や考え方の見直しを行う。

次ページ以降に各交通機関別の輸送の考え方を示す。

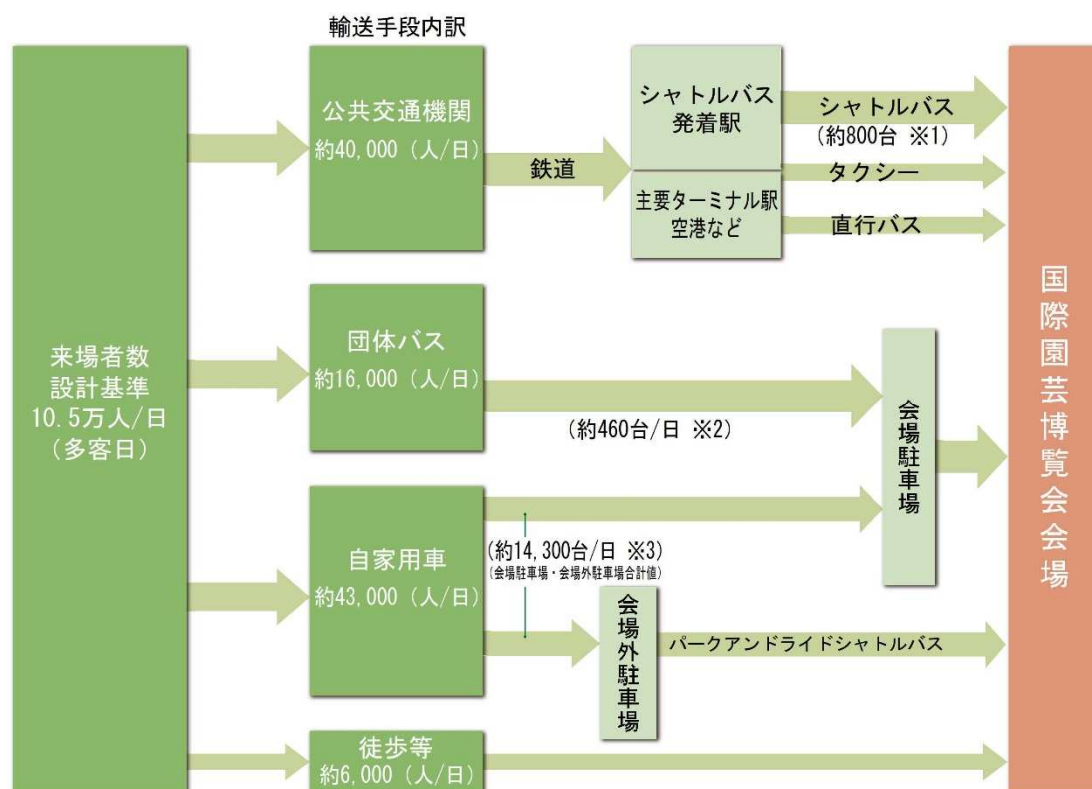


図9 来場者の輸送手段

※1：シャトルバスは1台あたり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

4.1 公共交通機関による輸送の考え方

複数の鉄道駅が利用可能である特性を生かし、公共交通機関で来場する場合は、会場近傍の鉄道駅まで鉄道を利用し、駅から会場までのアクセスは、シャトルバスでの輸送を基本とする。また、その他主要ターミナル等からの直行バスやタクシーについても検討する。

(1) 会場近傍の鉄道駅からのシャトルバスについて

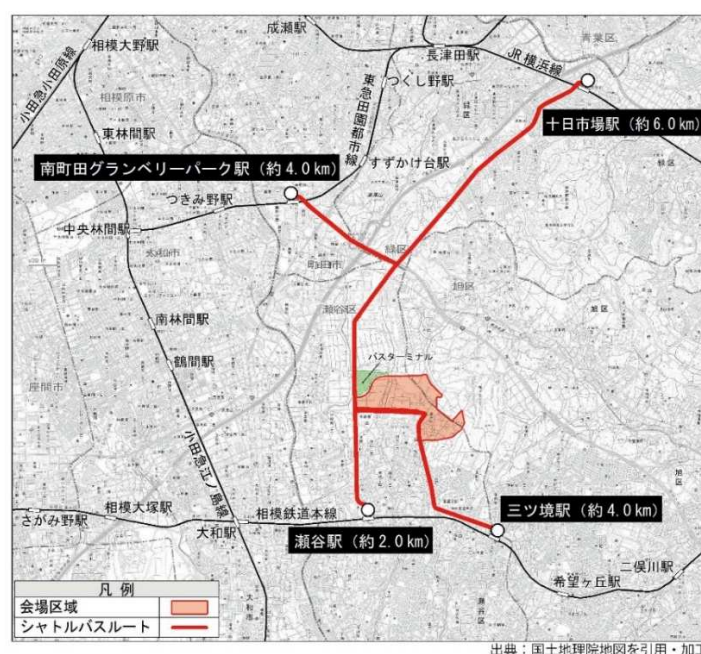
会場近傍の鉄道駅からのシャトルバスについては、バス発着場が確保でき、会場へのアクセスが容易で効率的に運行できる4駅（瀬谷駅、三ツ境駅、南町田グランベリーパーク駅、十日市場駅）からの運行とし、図10のルート进行想定している。

ここでは、表4に示す設計基準（10.5万人/日）に対して想定する各駅を利用する来場者数（日、混雑時）、シャトルバス運行本数を表5に示す。

今後、本計画を基に、各駅における既存バスターミナルの活用やシャトルバス利用者の滞留空間の確保、会場におけるバスターミナルの整備、入出庫動線等を検討する。

また、必要に応じて駅からの徒歩来場やバスの運行本数及び各駅の来場者配分の見直し等の検討も進めていく。

運行する車両については環境配慮型車両（EVバス等）の導入の促進を検討する。



※輸送時間、道路の混雑状況等によりルートが変更になることがあります

図10 各駅からのシャトルバス輸送ルート（想定）

表5 シャトルバスの発着駅の来場者数及び運行本数の想定（設計基準10.5万人/日の場合）

駅名	日来場者数	混雑時の 時間最大来場者数	混雑時の 時間最大運行本数
瀬谷駅	約11,000人/日	約2,200人/h	約40本/h
三ツ境駅	約6,000人/日	約1,100人/h	約20本/h
南町田GP駅	約10,000人/日	約2,000人/h	約40本/h
十日市場駅	約13,000人/日	約2,500人/h	約50本/h
合 計	約40,000人/日	約7,900人/h	約150本/h

※各発着場において、複数バス（3～4バス）の設置を検討

(2) その他主要ターミナル等からの直行バスやタクシーについて

会場近傍の鉄道駅からのシャトルバスを補完するための輸送手段として、羽田空港や横浜駅、新横浜駅、東京都心部の主要ターミナル駅など複数箇所から会場まで直接輸送を行う直行バスの運行について、発着場所等の検討を進める。

また、バリアフリー対応として、シャトルバス発着駅及びその他会場近傍駅からの乗合いなどを含めたタクシーの利用についても検討を進める。（図11）

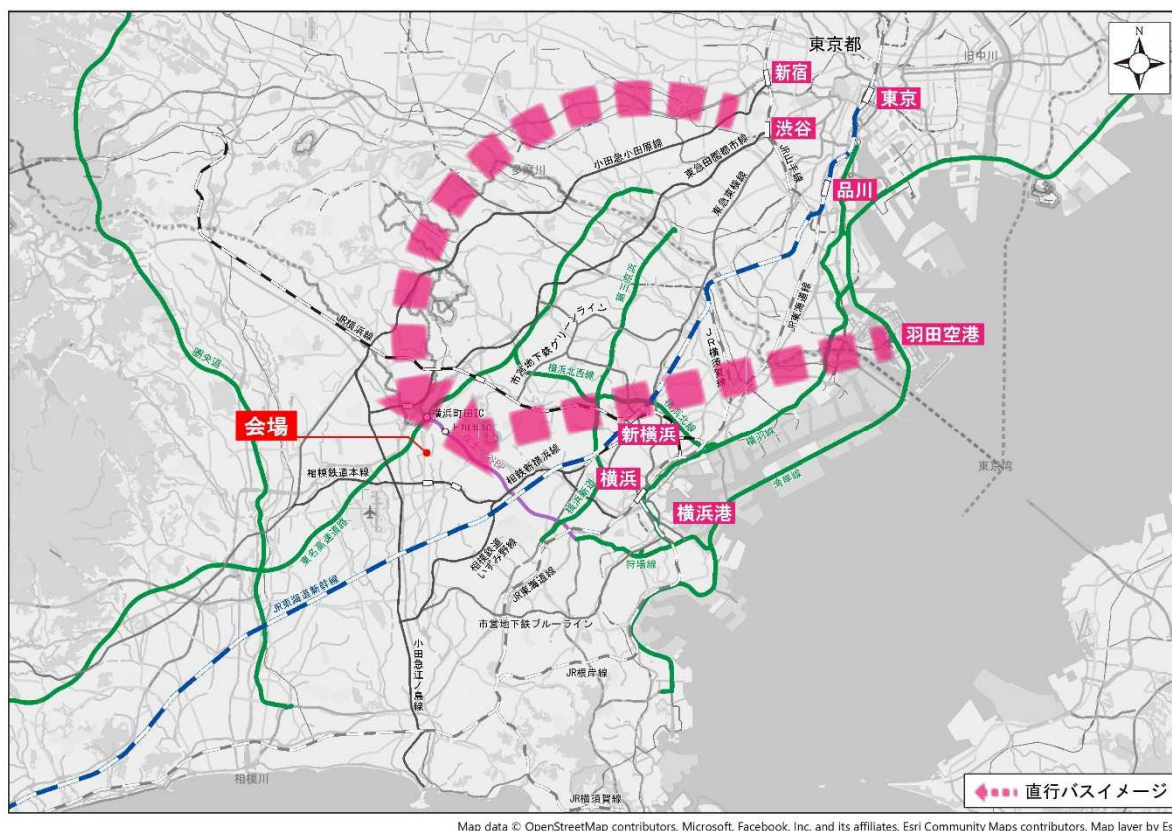


図 11 主要ターミナル等からの直行バスイメージ

4.2 団体バスによる輸送の考え方

教育旅行や観光ツアーなど、団体バスでの来場を受け入れられる団体バス駐車場（約800台※）を自家用車駐車場とは別に整備するとともに、来場ルート指定、団体バス駐車場における入出庫時間の事前予約の導入など運用についても検討を進めていく。

※最大必要台数から設定

4.3 自家用車による輸送の考え方

公共交通機関の利用による来場を促す一方で、来場者の利便性を考慮し、車いす使用者用駐車施設を含む自家用車のための会場駐車場を整備する。

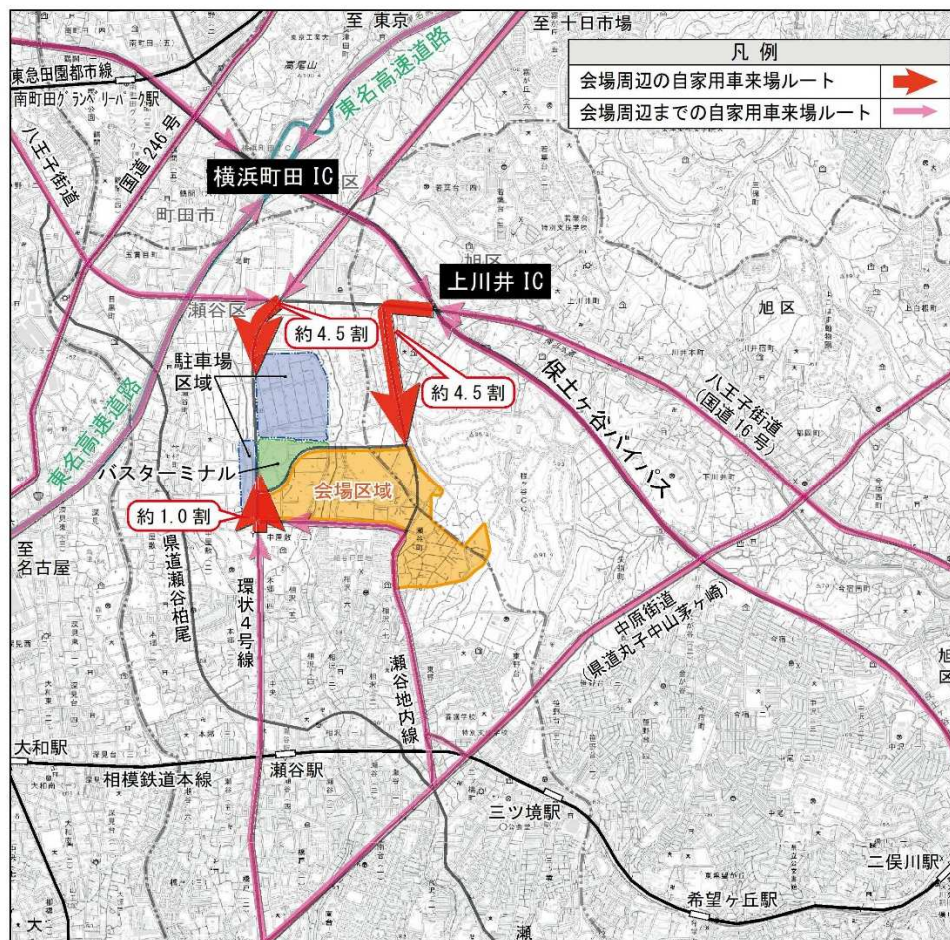
あわせて、自家用車による来場の集中や駐車場の混雑により会場周辺で渋滞等が極力生じないようにするため、事前予約の導入や会場外駐車場の確保及び会場までシャトルバスを運行するパークアンドライドなど会場周辺地域への交通流入の抑制を検討し、生活環境への配慮を図る。

(1) 自家用車によるアクセスと会場駐車場について

園芸博覧会は、広域的なエリアからの来場が想定され、来場する主要道路は図12に示すとおり横浜町田 I C や上川井 I C などが会場北側にあるため、北側の主要道路からの来場が約 9 割、瀬谷駅方面など南側から約 1 割が来場すると想定する。

このため、駐車台数は約5,400台※を想定し、来場する方面に応じて、会場の北側（北側からの来場者用）及び西側（南側からの来場者用）に会場駐車場を整備する。

※設計基準日に想定する自家用車台数のうち会場駐車場の回転（車両の入れ替わり）を考慮して設定（パークアンドライドのための会場外駐車場は除く。）



出典：国土地理院地図を引用・加工

図 12 各方面からの自家用車による来場の割合（想定）

(2) 会場外駐車場の設置と活用について（パークアンドライド）

生活環境への配慮として、自動車による来場が多く見込まれるなど、会場周辺地域への交通流入の抑制が必要と想定される日には、会場外駐車場から会場までシャトルバスを運行するパークアンドライドを行う。（図13）

会場外駐車場については、4,000台程度を目標に候補地を検討するとともに、効率的かつ円滑なシャトルバス運行を計画する。

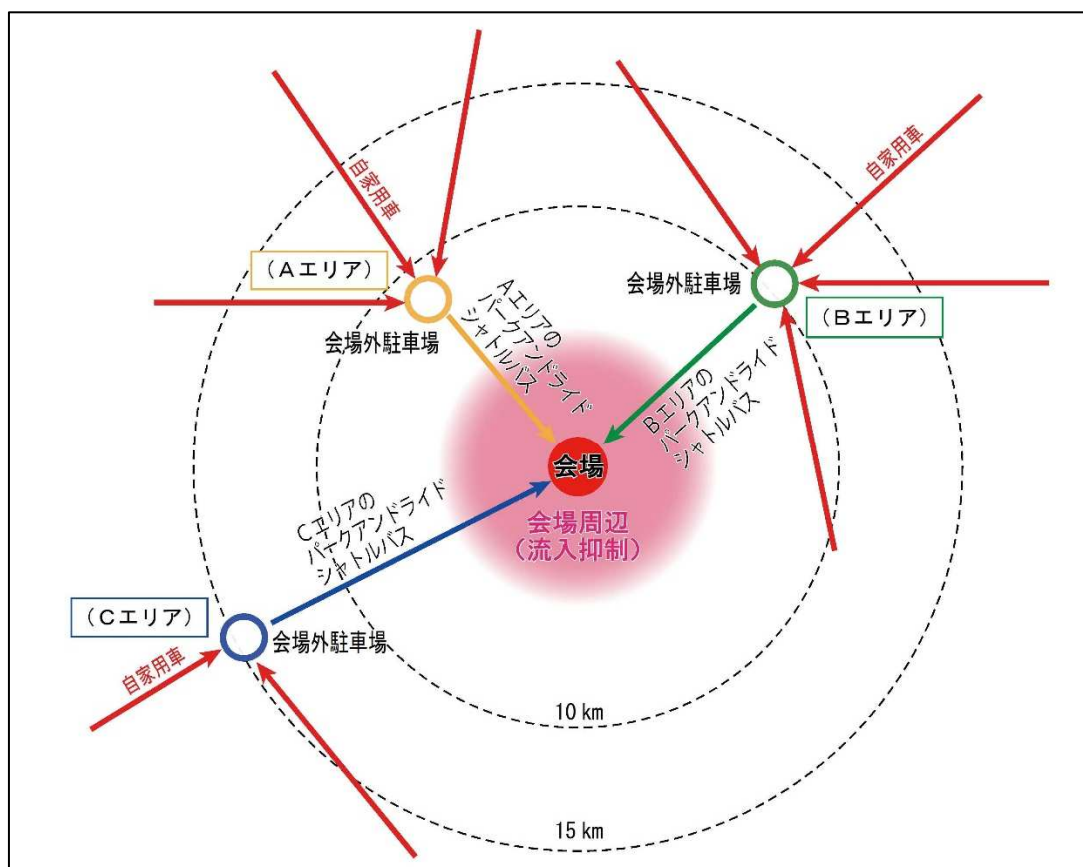


図 13 パークアンドライドによる会場周辺地域への交通流入を抑制する効果イメージ

4.4 徒歩等に対する考え方

会場近隣から会場までの歩行者空間・自転車通行空間については、横浜市の歩道整備状況に合わせた安全な経路設定や誘導案内、周辺環境への配慮（ゴミ・騒音対策）、来場者が快適さやおもてなしが感じられるような演出・装飾などを検討する。

また、環境負荷の低減や多様な移動ニーズに応えることを目的に、自転車での来場に対し、会場隣接自転車駐車場（駐輪場）（約1,500台）の整備を検討する。また、会場隣接自転車駐車場（駐輪場）内には、既存のシェアサイクルを利用して来場する人にも対応できるよう、シェアサイクルポートの設置を検討する。

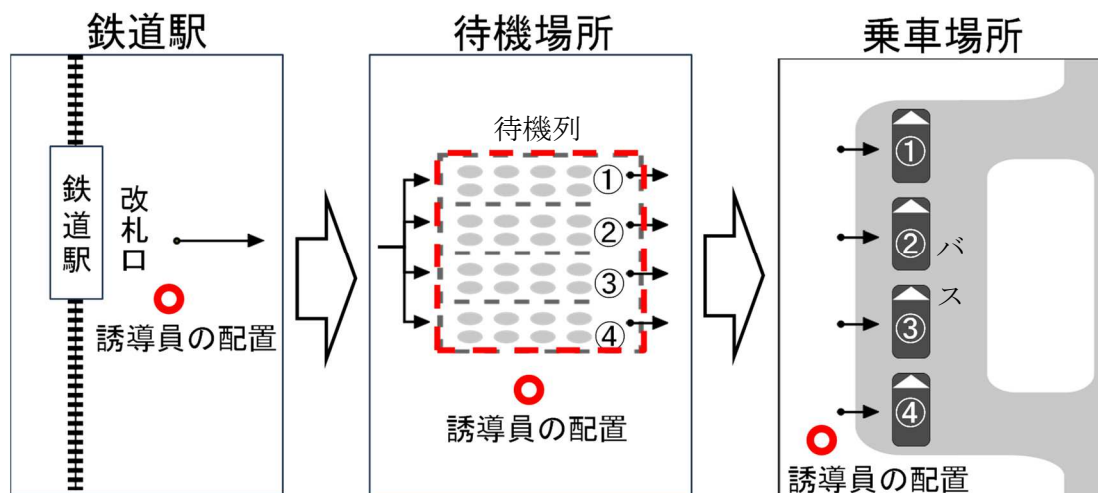
5. 検討すべき対策等

2章で定めた「めざすべき姿」を実現するために、以下の対策について今後検討を進める。

5.1 シャトルバスの速達性確保の取組

公共交通機関による来場者の安全性・快適性を保ち、混雑が予想される日や来場者が集中するピーク時間帯においても、シャトルバスの速達性、定時性が確保できるよう対策について検討する。

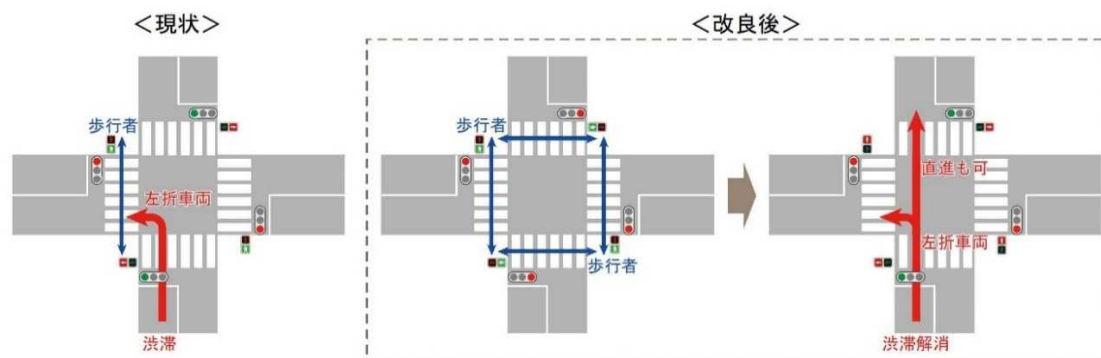
【対策例①】待機列からの乗車誘導など、効率的な乗降方法の検討



【対策例②】シャトルバスルートや会場周辺の路上駐車等による通行障害の解消方策の検討



【対策例③】交差点渋滞解消の為の信号システムの検討（歩車分離等）



5.2 会場周辺の混雑緩和

(1) パークアンドライド駐車場による会場周辺への交通流入抑制

会場周辺地域への交通流入の抑制を目的に行うパークアンドライド駐車場については、来場者が利用しやすくなるよう、会場までの方面別のルート上で、アクセスしやすく、一定規模の台数が確保できる場所を選定するなど検討を行う。

また、パークアンドライドの効果を適切に発揮するための周知方法や適切な誘導案内方法、パークアンドライド駐車場から会場へのシャトルバス輸送の速達性・定時性などについても検討を行う。

(2) 生活道路への流入抑制

来場する自家用車等が会場周辺の生活道路に流入することのないよう、来場者に対し会場駐車場までのアクセスルートについて周知するとともに、アクセスルートの利用が徹底されるような方法等について検討する。

また、会場周辺での案内看板や、誘導員の配置など、生活道路への流入抑制対策及び、会場周辺のうろつき交通を抑制するための検討も行う。

(3) 入退場時等での交通の円滑化・混雑対策

来場者の各種動線については、安全かつ円滑な計画となるよう検討・調整等を行うとともに、開園や閉園前後の時間帯では、入退場の車両が集中するため、時間や入退場ルートの分散化による混雑対策の検討を行う。

5.3 交通需要マネジメント

(1) 来場者の平準化等の取組

園芸博覧会来場者の安全性・快適性を保ち、混雑が予想される日や来場者が集中する時間帯の混雑を緩和するために、入場できる期間や時間帯を限定した入場券などを検討する。

また、入場日事前予約制度の導入を検討することで、来場日の集中を避け、道路や公共交通機関が過度に混雑しないように対策を図る。

駐車場についても事前予約制の導入を検討し、自家用車の来場日、来場時間帯の集中をさけるとともに、会場周辺の混雑緩和を図る。

(2) 来場者への情報発信（経路選択や混雑回避）

来場者が、特定の交通手段や入退場時間に集中することなどを回避して、円滑に来場ができるよう、適切な経路選択や混雑回避が可能となるような、会場までのアクセス経路や手段などの基本的な情報から、各経路の運行状況や混雑状況などリアルタイムの情報提供について検討する。また、情報の発信にあたっては、ICTツールの活用、案内板や掲示物等の設置、メディアの利用等により、来場者に幅広く情報提供が可能な仕組みを検討する。

また、会場駐車場までのアクセスルートについて周知を行うと共に、閉園時は、会場周辺の混雑状況を把握し、幹線道路までの円滑なルート案内など情報発信を行うことを検討する。

あわせて、開催期間中の交通状況において、混雑等の課題が生じた場合に、関係機関と連携して横断的な対応が行えるような体制についても検討する。

(3) 一般交通※への働きかけ

多客日など交通混雑が予測される日は、事前に広報や園芸博覧会公式ホームページ等での情報発信を行い、来場者ピークの時間帯の情報や、周辺企業等に対し適切な情報提供を行うなど、会場周辺の一般交通への情報発信内容を検討する。

特に、多数の来場者が予想される時間帯においては、関係機関と連携して周辺道路の混雑状況等をリアルタイムで情報発信することなどを検討する。

※園芸博覧会関係者、来場者以外の通過交通

5.4 その他

・バスの運転士の確保

運転士不足の問題から、各駅シャトルバスの輸送力確保が課題となるため、事業者及び関係機関と連携して運転士の確保に向けて取り組む。

・環境配慮型車両（EVバス等）の導入

国際的な園芸博覧会であり、世界に向けた環境への取組をPRする機会と捉え、シャトルバス輸送については、レガシーとして残る環境配慮型車両（EVバス等）の導入の促進を検討する。

・自動運転技術等の新たな技術の試験導入

日本のみならず、世界各国からの来場者が想定される国際園芸博覧会であることから、2027年の社会情勢を見据えながら、関係機関及び関係企業等と協力し、日本の技術を海外へアピールできる自動運転技術等の新たな技術の試験導入等について、会場内での移動も含めて検討を行う。

・雑踏等に備えた警備誘導

鉄道からバスへの乗り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、適切に警備誘導ができるよう対策の検討を行う。

・災害・事故時における対応

災害、輸送障害等の事象発生時における来場者輸送に関して、情報提供すべき内容、誘導のあり方について検討する。

6. 今後の推進体制

本計画策定後は、具体的な目標や取組事項等をまとめる「（仮称）来場者輸送実施計画」の策定に向けて検討を進める。

今後は引き続き、公益社団法人２０２７年国際園芸博覧会協会が中心となり、２０２７年国際園芸博覧会輸送対策協議会（各ワーキング）及び２０２７年国際園芸博覧会来場者輸送技術検討会において協議・調整を行う。（図14）

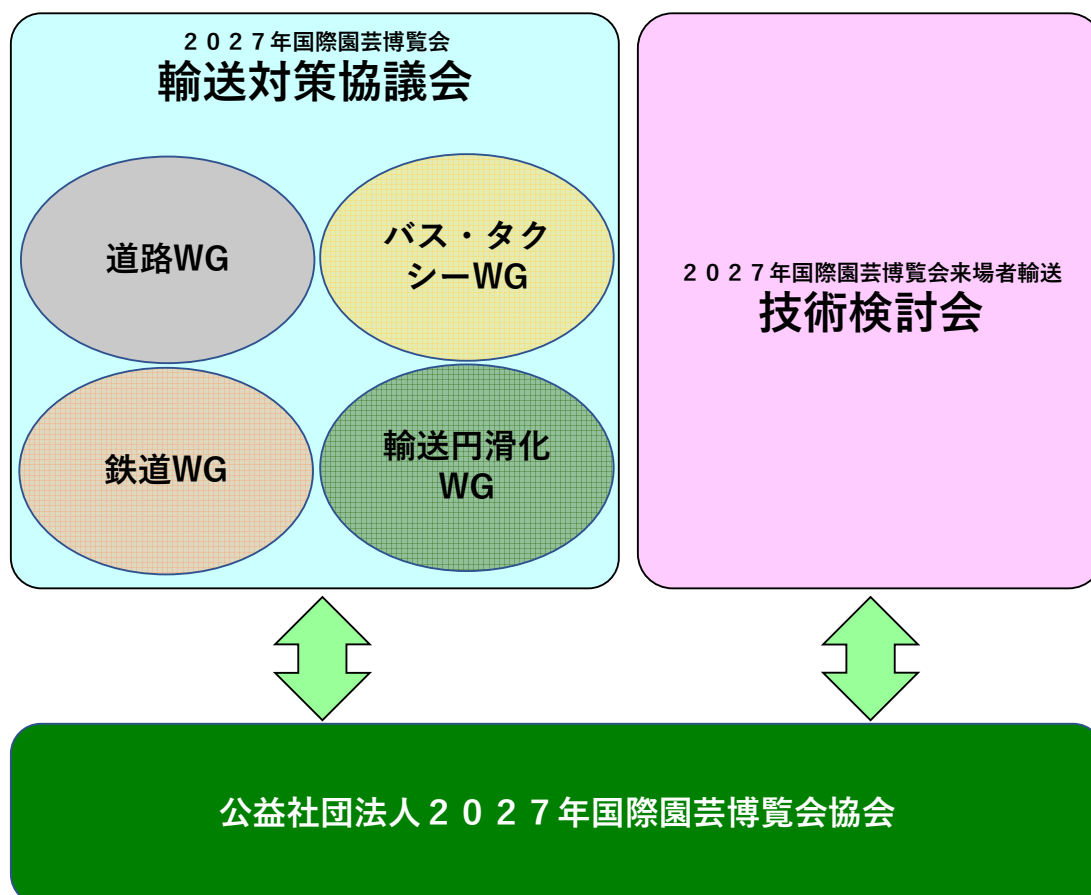


図 14 「（仮称）来場者輸送実施計画」の策定のための推進体制

<各会議体の設置目的>

【輸送対策協議会】来場者の円滑かつ安全な輸送の計画策定に向け、主要な輸送経路となる道路・鉄道について、関係する行政機関及び関係団体の意見や知見を踏まえ、協会が作成した来場者輸送の具体的な対策について、協議、調整を行う。
構成委員：政府関係機関、地元自治体など関係機関、交通関係団体、事業者、２０２７年国際園芸博覧会協会

【技 術 検 討 会】来場者の円滑かつ安全な輸送の計画策定に向け、特定の事項について、技術的な見地から専門的な検討を行う。
構成委員：学識経験者、２０２７年国際園芸博覧会協会

7. 今後のスケジュール

2024年度内を目途に、交通機関別の輸送実施計画や、検討すべき対策の目標や取組内容についての具体化を図り、実行していく。（図15）

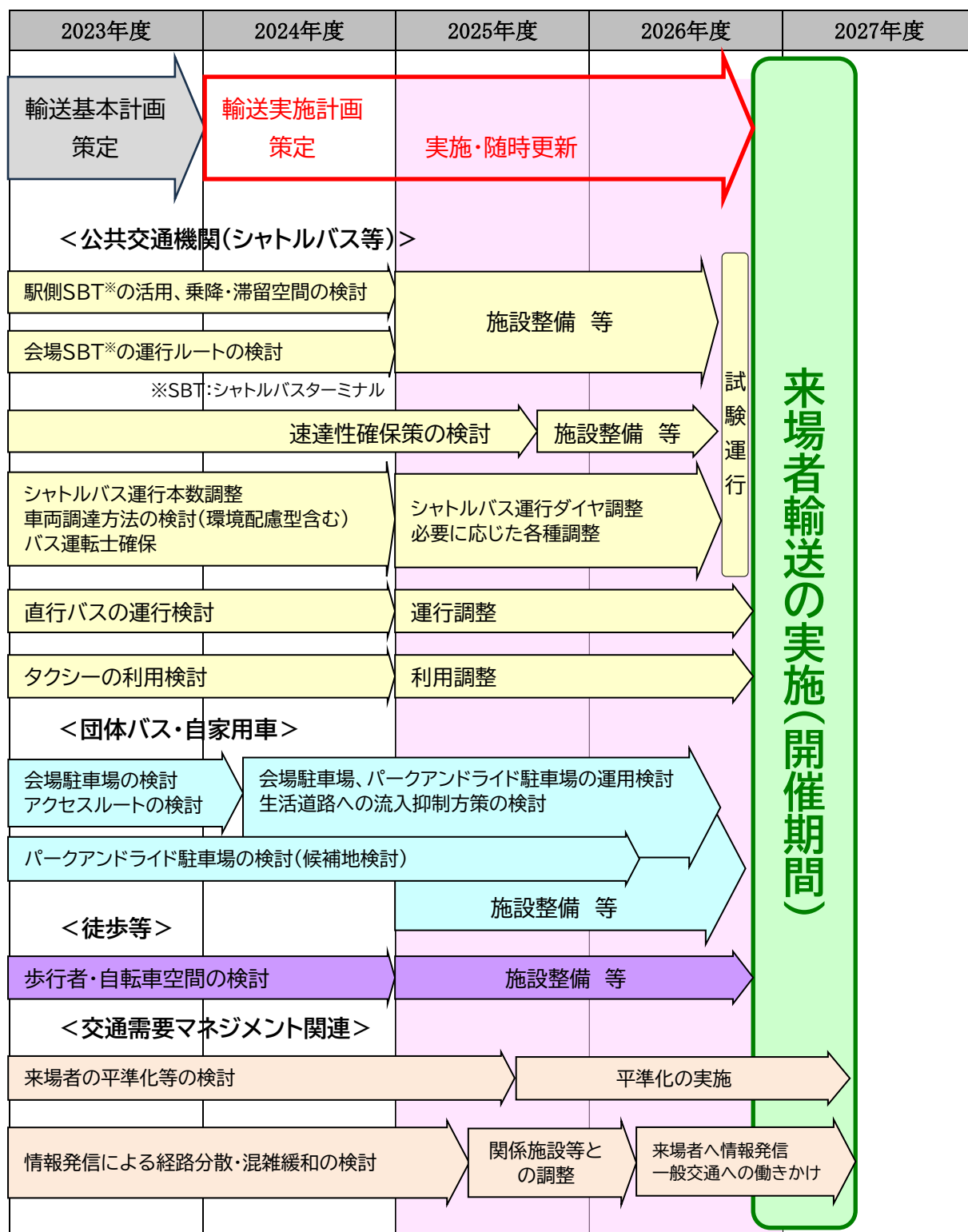


図 15 今後のスケジュール

2024年3月

公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会