

GREEN×EXPO 2027 来場者輸送実施計画 初 版



©Expo 2027

公式マスコットキャラクター
トゥンクトゥンク

2025年 5 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	2
2.1 前提条件	2
2.2 想定する総来場者数	3
2.3 想定する交通機関別分担	4
3. 交通機関別の輸送の考え方	7
3.1 公共交通機関	7
3.2 団体バス	9
3.3 自家用車	10
3.4 自転車	12
3.5 徒歩	12
4. 公共交通機関	13
4.1 会場近傍4駅の来場者想定	13
4.2 4駅シャトルバス運行計画	14
4.3 4駅シャトルバスの乗降場所	16
4.4 会場近傍4駅での来場者誘導方法	18
4.5 会場ターミナル	19
4.6 4駅シャトルバス速達性等確保策	20
4.7 環境配慮型車両の導入	20
4.8 直行バスの運行計画	20
4.9 タクシーの利用計画	20
5. 団体バス	21
5.1 団体バス駐車場の整備・運用計画	21

6. 自家用車	23
6.1 会場駐車場の整備・運用計画	23
6.2 会場外駐車場（パークアンドライド）	25
6.3 生活道路流入対策	26
7. 自転車	27
7.1 自転車利用	27
7.2 シェアサイクル利用	27
8. 徒歩	28
8.1 徒歩	28
9. 輸送供給拡大対策	29
9.1 道路	29
10. 輸送円滑化対策	30
10.1 需要平準化対策	30
10.2 情報発信による混雑緩和	30
11. 交通マネジメント	31
11.1 一般交通への働きかけ	31
12. その他検討・対応が必要な課題	32
13. 今後のスケジュール	33

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ところであるが、今般、さらなる検討や、関係機関との協議を進め、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。）を策定する。

○なお、今後詳細な検討を進める中で、必要に応じて見直し、更新を行う。

※ 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月にガイドラインを策定・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。

なお、今後詳細な検討を進める中で、必要に応じて見直し、更新を行う。

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

○開場時間等

（現時点での想定であり、今後詳細な検討を進める中で、必要に応じて見直し・更新を行う）

夜間開催なし 9:30～19:00 80日間

夜間開催あり 9:30～21:30 112日間

（夜間開催日 土休日、4月30日、7月19日～9月26日の平日）

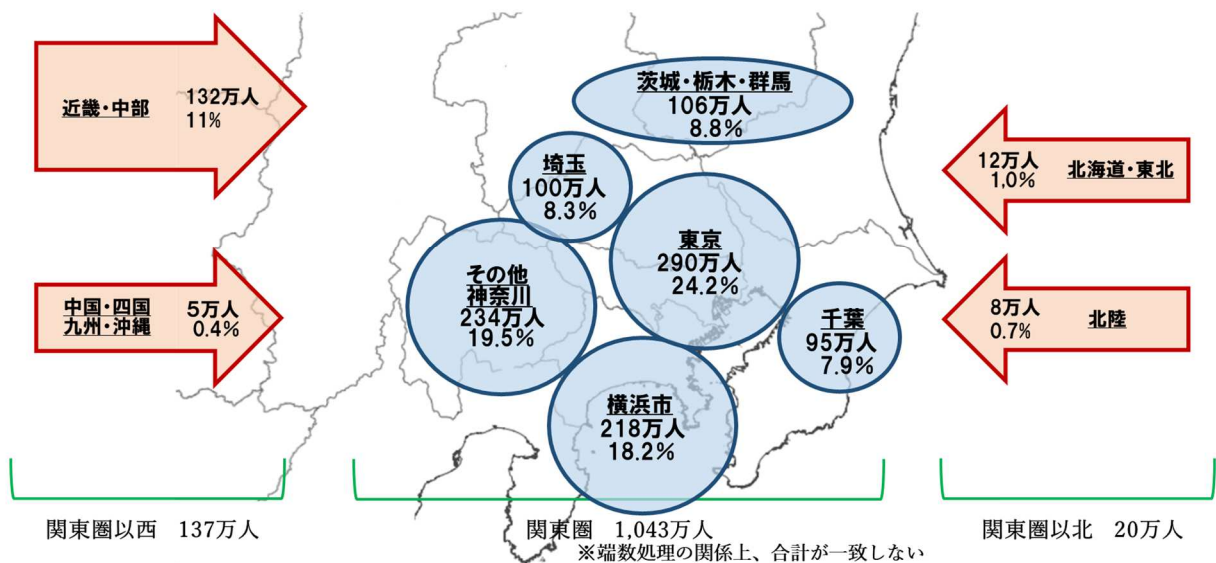
2.2 想定する総来場者数

○「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）

来場者総数 1,200万人

出典：国土地理院地図を引用・加工



（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、来場者の平準化を検討する。

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）、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（夜間開催なし） 4.7万人/日：平日夜間開催なしの平均（80日）

平日（夜間開催あり） 5.6万人/日：平日夜間開催ありの平均（47日）

土休日（夜間開催あり） 7.9万人/日：繁忙期を除く土休日の平均（46日）

・繁忙期（夜間開催あり） 10.5万人/日：GW（ゴールデンウィーク）、9月の土休日等（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の検討を行い、輸送能力の確保を図る。

○検討の深度化の状況によっては、必要に応じ、交通機関別分担の数値を見直し、更新していく。

表 1 分類別 交通機関別分担（4 ケース）（想定）

分類		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 (夜間開催なし) 80日	約17,000人/日 (36%)	約17,000人/日 (36%)	約11,000人/日 (23%)	約2,000人/日 (4%)	約47,000人/日 (100%)
	平日 (夜間開催あり) 47日	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 (夜間開催あり) 46日	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月の土休日等) (夜間開催あり) 19日		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%)

(端数処理の関係上、合計が一致しない)

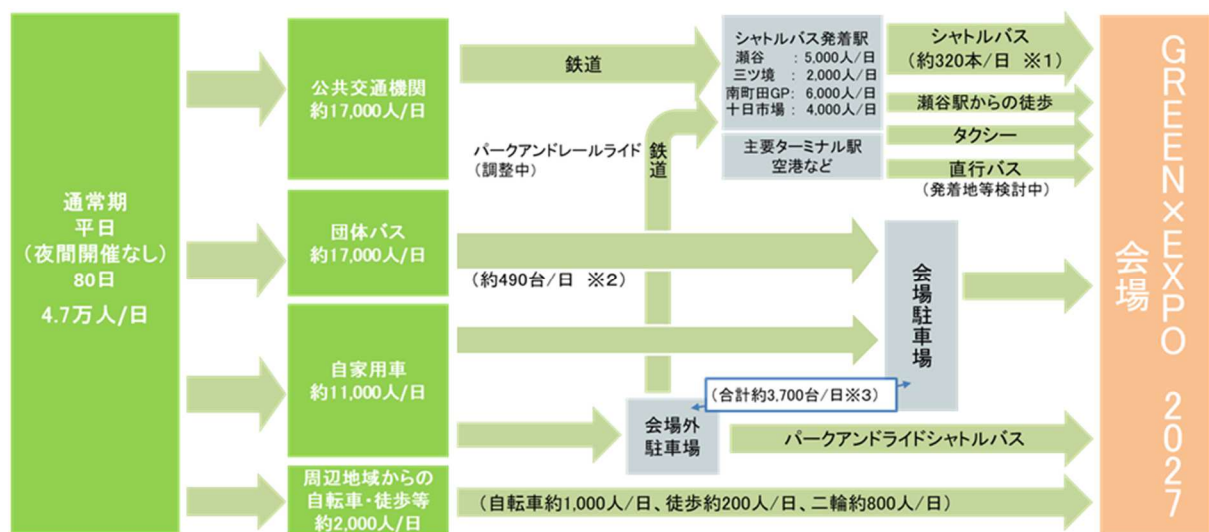


図 2 交通機関別分担 通常期（平日（夜間開催なし））

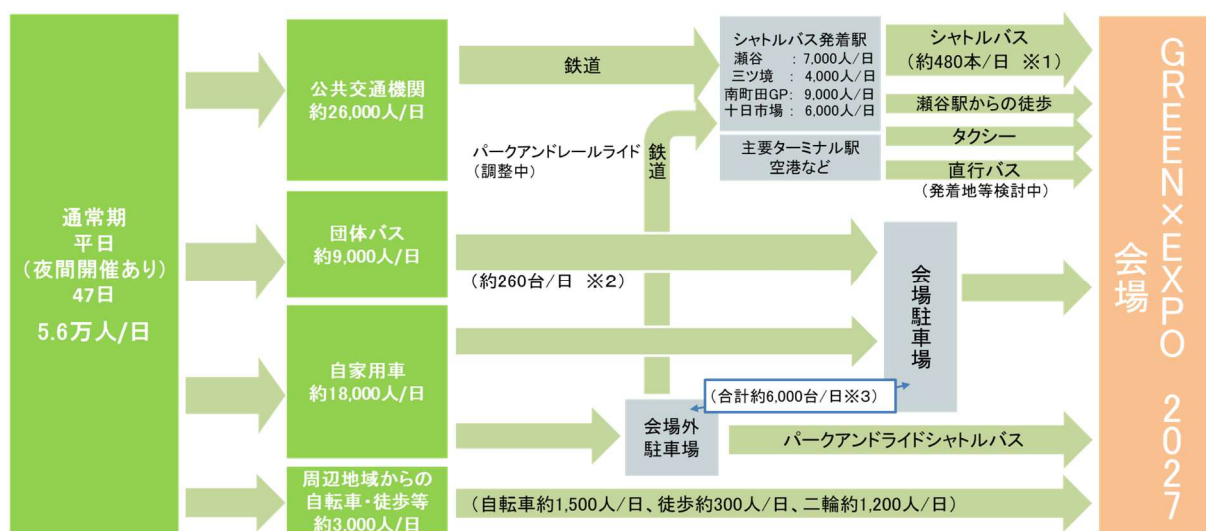


図 3 交通機関別分担 通常期（平日（夜間開催あり））

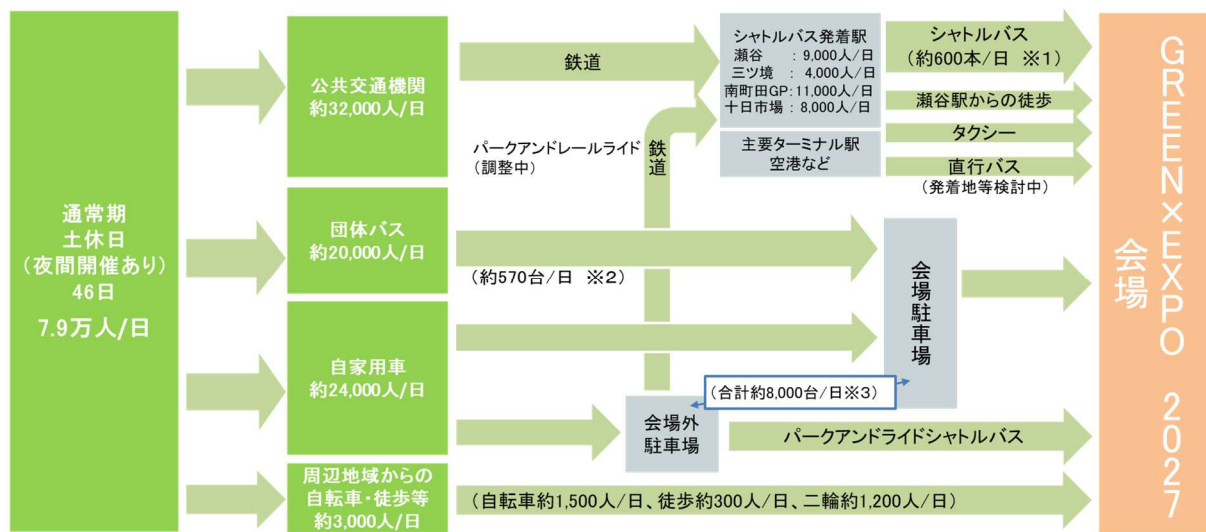


図 4 交通機関別分担 通常期（土休日（夜間開催あり））

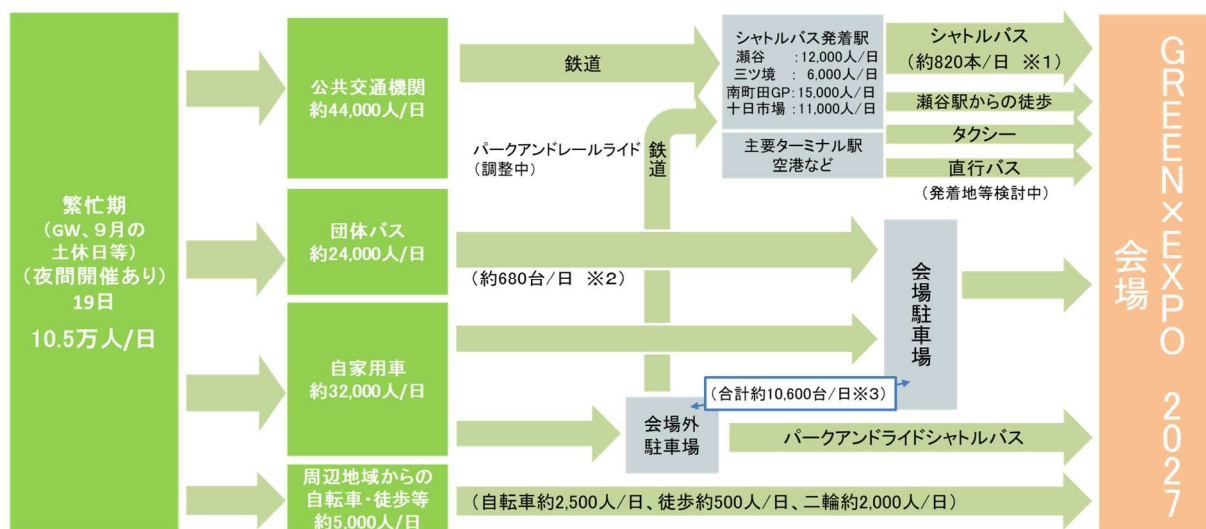


図 5 交通機関別分担 繁忙期（GW、9月の土休日等）（夜間開催あり）

(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

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。）による輸送を行う。
- 2) 主要ターミナル駅、空港などからの直行バスやタクシーの利用についても検討する。
- 3) 会場近傍4駅のうち最も近い瀬谷駅からは、徒歩による来場も検討する。

1) 4駅シャトルバス

- 会場近傍4駅（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、JR横浜線十日市場駅）から会場までは、シャトルバスによる輸送を行う。
- 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、来場者の鉄道とシャトルバスとの乗換方法（誘導・待機列等）について、十分検討を行う。
- 車両については、環境に配慮したEVバス等を導入し、充電計画も含めた効率的な運行計画を策定する。

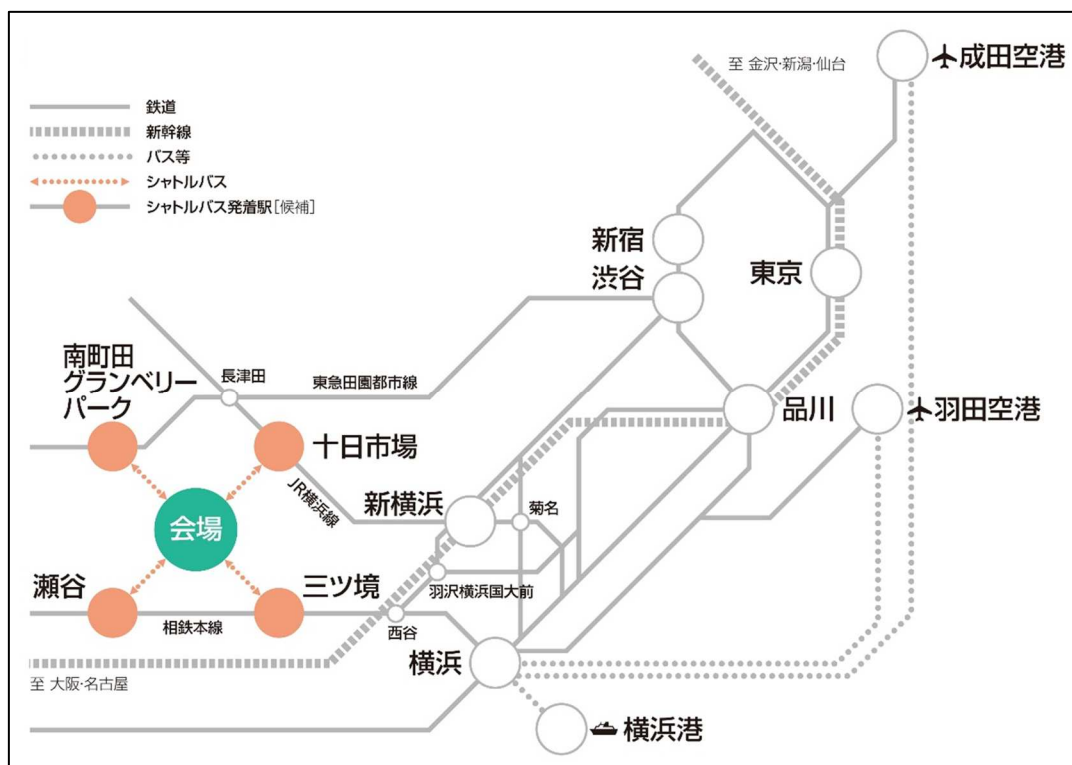


図 6 会場近傍4駅

2) 直行バス、タクシー利用

- 4 駅シャトルバスを補完するための輸送手段として、主要ターミナル駅や空港などからの直行バスについては、4 駅シャトルバスの確保を優先としつつ、今後、バス事業者を含めた関係者とともに、検討を進める。（図 7）

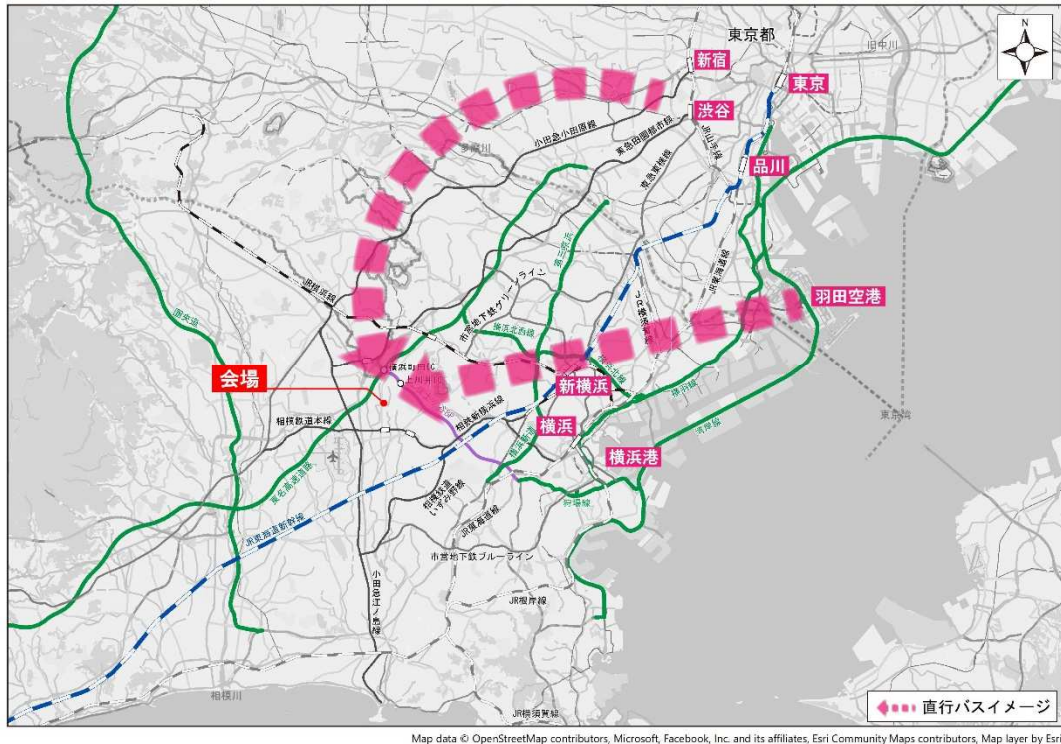


図 7 主要ターミナル等からの直行バスイメージ

- 4 駅シャトルバスでの来場が難しい方などの来場も想定し、会場ターミナルにタクシー乗降場所の設置などタクシー利用についても検討を行う。

3) 瀬谷駅からの徒歩

- 瀬谷駅から徒歩による来場を検討するにあたり、歩行者が安全で円滑に来場できるよう、適切な誘導案内や歩行空間の整備等について関係者と調整を行う。

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、会場には団体バス駐車場を整備するとともに、車両の効率的な運行・乗客の利便性確保の観点から専用の乗降場所もあわせて整備する。

○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・対策等の検討を行う。

○団体バス駐車場は事前予約制とし、予約時に入退場のルートを指定することで、周辺の交通状況にも配慮した検討を行う。

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、パークアンドライドを行うための会場外駐車場の検討を行う。

○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、東京方面からの主要ルートとしては、東名高速道路や国道246号が想定される。また駐車場への入退場ルートは幹線道路である環状4号線、八王子街道が想定される。



図 8 会場までの自動車交通によるアクセス

- 開場直後や退場時など、交通量の増大が想定される時間帯では、地域の生活環境や地域物流への影響の低減のため、来場者の自動車交通には一定の制約が必要となる。
- 自家用車利用については、できるだけ抑制を図り、公共交通機関の利用を呼びかけるとともに、シャトルバスの定時性確保という面からも、道路の改良等の機能強化の状況を踏まえつつ、駐車場の予約制度を導入する。さらに、推奨ルートの設定、会場周辺の自動車交通量の抑制のためのパークアンドライドの導入等、必要な対策を検討する。
- 主要ルートやアクセス道路の現在の交通量を定量的に把握し、対策を検討する。

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、会場に隣接する駐輪場を整備する。

○自転車利用の促進にあたっては、関係自治体が策定する諸計画との連携を図っていくとともに、安全で円滑なルートへの誘導を図っていく。

○また、シェアサイクルの利用も想定し、シェアサイクルポートの設置について事業者働きかける。

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、会場周辺駅や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。

4.2 4 駅シャトルバス運行計画

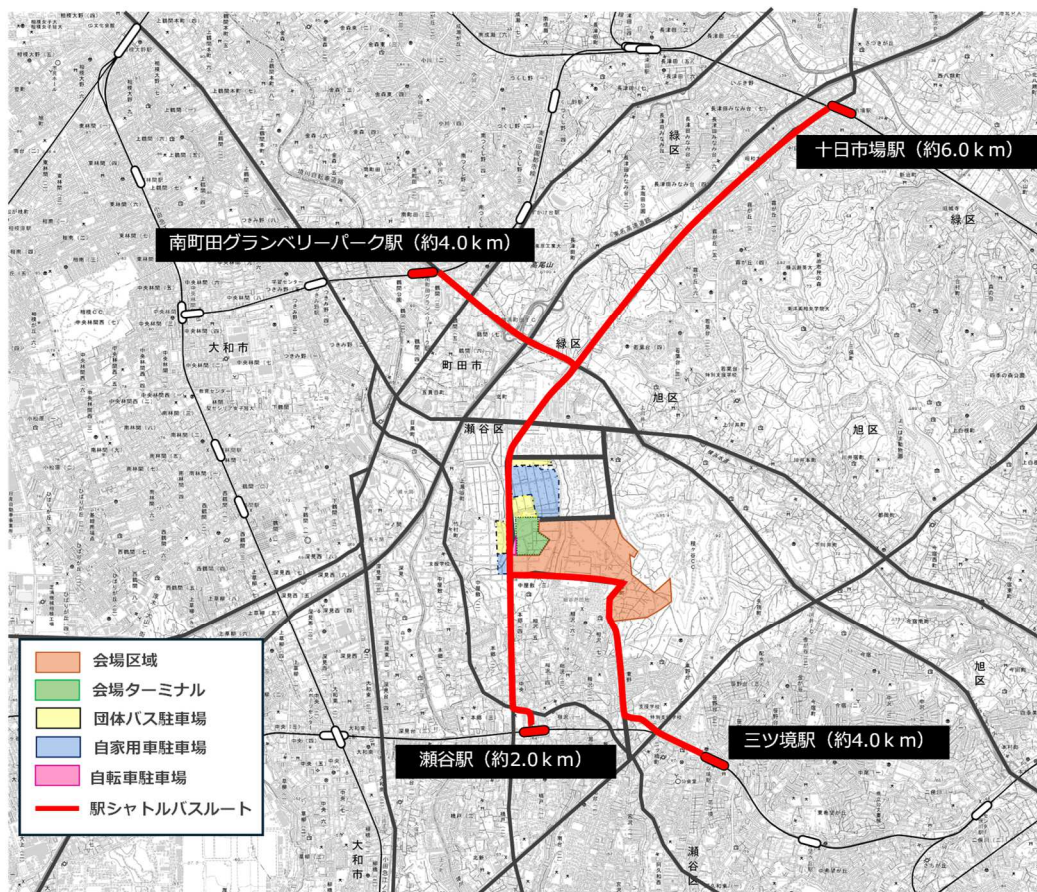
○会場近傍 4 駅及び会場での乗降時間を短縮し、定時性・速達性の確保のため、路線バスタイプの車両を主として 4 駅シャトルバスを運行する。（図 9）

○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するため、一般貸切旅客自動車運送事業¹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15分
【十日市場駅】	距離：約 6 km、	想定走行時間：約20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 9 会場近傍 4 駅からのシャトルバスルート（想定）

¹ 道路運送法第 3 条 1 号ロ

表 2 シャトルバスの運行本数等（想定）

駅 名	バース数	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 ～ 3 バース	約10～40本/h (1 バースあたり約 3～12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、運行本数やバー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。

○瀬谷駅・三ツ境駅は同一路線の駅であるため、混雑時など必要に応じて来場者の駅間誘導を行う。

○シャトルバスの調達にあたっては、より確実に必要台数を確保する観点から、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予定であるが、バス業界における運転士不足の課題が大きいことも考慮し、引き続き、事業者及び関係機関と課題解決に向けた連携を図っていく。

○シャトルバスの調達台数は、以下を想定する。

・通常期

平 日 （夜間開催なし）：約 90台/日（80日）

平 日 （夜間開催あり）：約110台/日（47日）

土休日 （夜間開催あり）：約120台/日（46日）

・繁忙期 （夜間開催あり）：約160台/日（19日）

○シャトルバス運行時間（想定）

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。

・夜間開催なし 8:30～20:00 80日

・夜間開催あり 8:30～22:30 112日

○シャトルバス運行が一般道路の混雑に与える影響についての検討を実施する。

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は、瀬谷駅は駅北口バスターミナル内に 3 バース、三ツ境駅は楽老南公園前の道路上に 2 ～ 3 バース、南町田グランベリーパーク駅は駅北口広場内に 4 バース、十日市場駅は今後改良が予定されている駅北口ロータリーを活用し 4 バースを設置する計画とする。



図 10 瀬谷駅のシャトルバス乗降場所（3 バース）



図 11 三ツ境駅のシャトルバス乗降場所（2 ～ 3 バース）

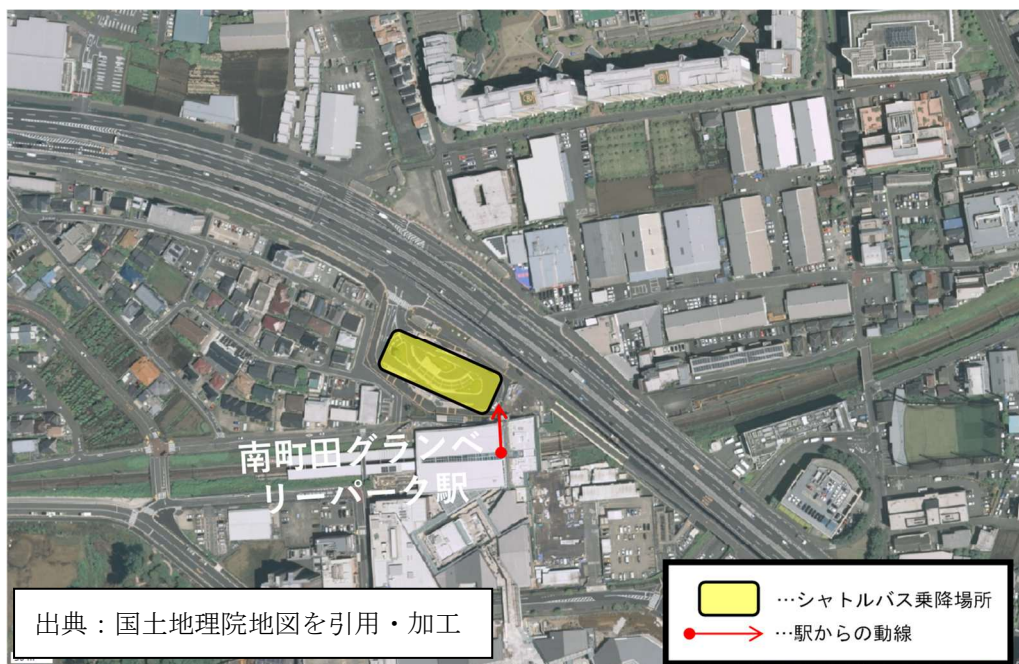


図 1 2 南町田グランベリーパーク駅のシャトルバス乗降場所（４バース）



図 1 3 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。
- シャトルバス乗降場所、シャトルバス待機所及び駅からの動線等については、今後、関係者協議等を行った上で決定する。
- 乗車場所には、日除けの屋根（テント）を設置することを検討し、暑熱対策を講じる。

4.4 会場近傍 4 駅での来場者誘導方法

○来場者が速やか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。

○駅からシャトルバス乗降場所までの円滑な誘導案内、動線の確保、シャトルバス乗車待ちの整列方法、スムーズな乗降についても検討を行う。また、ピーク時における待機スペースの確保、誘導方策などについても検討する。

○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。

4.5 会場ターミナル

- 会場ターミナルには、北方面と南方面の方面別に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8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8バース、降車8バースを整備する。
- 各ターミナルの中央部には、シャトルバス待機所を設ける。



図 14 会場ターミナル

- 乗車場所には、日除けの屋根（テント）を設置することを検討し、暑熱対策を講じる。

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検討する。

○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の交通実態を把握した上で対策を検討し、管理者と調整を行う。

○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）を検討し、管理者と調整を行う。

○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方策を検討し、管理者と調整を行う。

○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バス等を導入し、充電計画も含めた効率的な運行計画を策定する。

4.8 直行バスの運行計画

○4 駅シャトルバスを補完するための交通手段として、主要ターミナル駅や空港などから会場まで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²による路線延長等により検討を行う。

4.9 タクシーの利用計画

○会場ターミナルの会場ゲート付近にタクシー乗降場所を整備する。
(図 14)

○利用しやすいタクシー乗降場所となるよう、会場ターミナルにおける複数台の乗車・降車・待機場所等の運用について関係者間において検討を行う。

○タクシーが不足する際の対応についても関係者間において検討を行う。

² 道路運送法第3条1号イ

5. 団体バス

5.1 団体バス駐車場の整備・運用計画

- 会場ターミナルには、北側と西側の方面別に団体バス駐車場を整備する。
 - 団体バス駐車場の駐車区画及び乗降場所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。
- 団体バスの乗降方式は、団体バス乗降場所で乗降し、離れた駐車場に待機する方式（ショットガン方式）と団体バスの駐車区画で乗降し、そのまま留め置く方式（留め置き方式）の2方式とする。
 - ショットガン方式の場合、団体バスの駐車区画と乗降場所の利用はセットで予約するものとし、団体バス乗降場所を時間制とすることで、あらかじめ乗降場所への進入・退出時間等をコントロールする。
 - 団体バスの駐車区画の位置と台数は、北側駐車場にショットガン方式用に約200台分、留め置き方式用に約320台分を整備し、西側駐車場に留め置き方式用の予備として約250台分を整備する。



図 15 団体バス駐車場

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側駐車場と西側駐車場を整備する。
- 会場ゲートに近い北側駐車場には、障がい者等用駐車区画を整備する。
- 自家用車の駐車区画及び障がい者等用駐車区画は、事前予約とする。

○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、北側駐車場に約4,900台分、西側駐車場に約600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。

○北側駐車場には、約4,900台分とは別に、国のガイドライン³等を踏まえ会場ゲート近傍に障がい者等用駐車区画を約130台分整備する。

○周辺道路の混雑緩和策として駐車場は完全予約制を導入する。また、予約時に、来場する方面別に駐車場ゲートの位置や主要道路からの推奨ルートを案内するなど、駐車場へのスムーズな入場を促す。

○駐車場ゲートは、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など運用の検討を行う。

○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、団体バスの駐車区画の一部を自家用車の駐車区画に転用し、自家用車の駐車区画を増やす計画とする。

³ 道路の移動等円滑化に関するガイドライン



図 16 自家用車駐車場

6.2 会場外駐車場（パークアンドライド）

○自家用車による来場が多く見込まれる日には、生活環境への影響を低減するため、会場外駐車場から会場までのシャトルバスを運行するパークアンドライドの検討を行う。（図 17）

- 会場外駐車場は完全予約制とし、周辺道路でのうろつき交通が発生しないよう検討を行う。
- 会場外駐車場の候補地の選定にあたっては、既存施設の駐車場の有効活用等もあわせて検討する。
- 会場外駐車場を鉄道駅周辺に確保した場合は、パークアンドレールライド⁴等、会場周辺道路への交通負荷のさらなる低減にも配慮した輸送方法についても検討を行う。

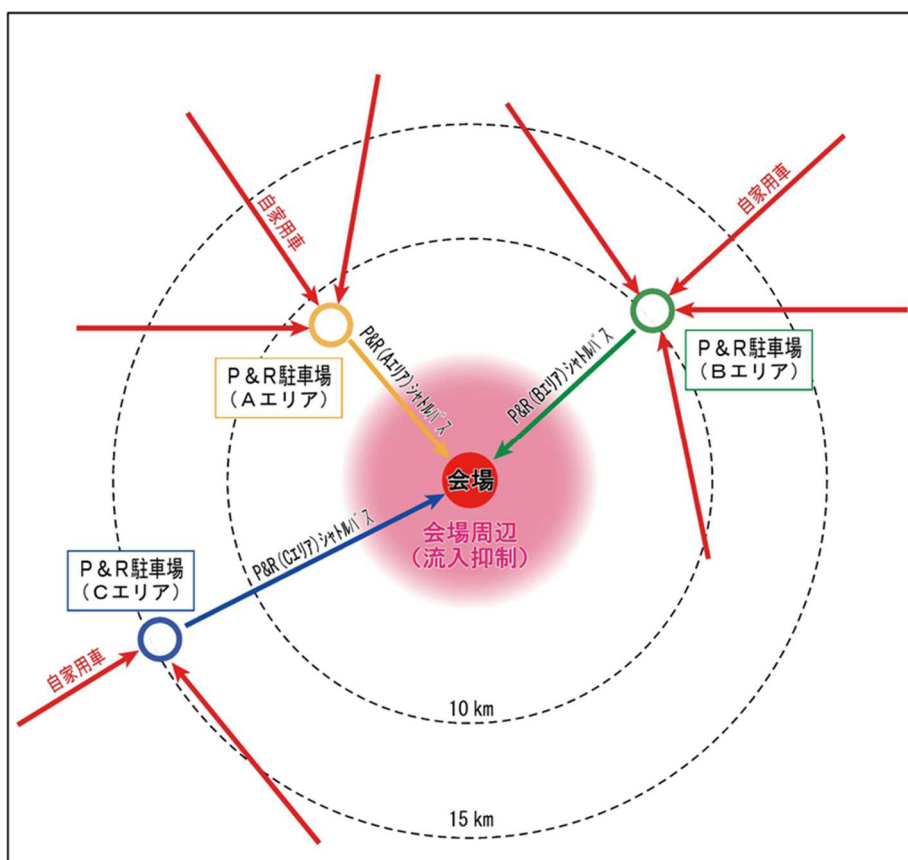


図 17 パークアンドライドによる会場周辺地域への交通流入を抑制する効果イメージ

⁴ 鉄道駅周辺の会場外駐車場に自家用車を駐車し、当該駅から会場近傍 4 駅までは鉄道を、会場近傍 4 駅からはシャトルバスを利用し、会場までアクセスする方法。

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。

○会場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、効果的な対策を検討する。

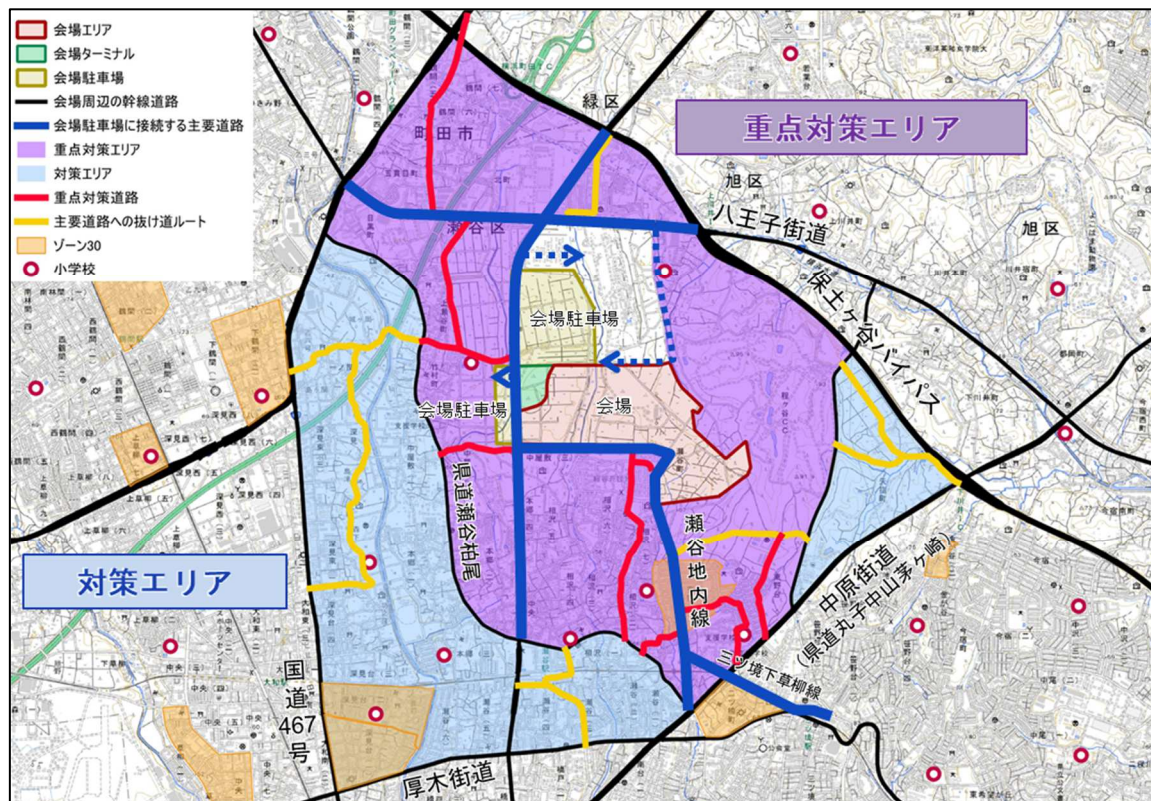


図 18 生活道路への流入対策のエリア（イメージ）

○会場駐車場周辺での案内や未予約車両への対応など、うろつき交通を抑制するための対策を検討する。

7. 自転車

7.1 自転車利用

- 自転車での来場に対し、駐輪場（約1,500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た、推奨ルートを設定する。
- 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方法を検討する。
- 混雑時における臨時の駐輪場についても検討を行う。

7.2 シェアサイクル利用

- シェアサイクルを利用した来場者にも対応できるよう、駐輪場内にシェアサイクルポートの設置をシェアサイクル事業者に対し働きかける。
 - 会場近傍4駅を中心に、シェアサイクルポートの新設又は増設について、シェアサイクル事業者に対し働きかける。
- 道路や駅前広場などで、ポートの新設又は増設が可能な用地の情報提供や設置調整、整備の協力を関係者に働きかける。

8. 徒歩

8.1 徒歩

○会場周辺から会場までの徒歩での推奨ルートを設定し、適切な誘導と安全性の確保、周辺環境への配慮を行う。

○推奨ルートの設定にあたっては、横浜市の歩道整備状況などを考慮する。また、来場車両やシャトルバス、関係車両との交錯を極力少なくするルートとする。

○会場周辺には、案内看板や誘導員を配置するなど、安全性の確保と適切な誘導方法を検討する。

○会場の最寄り駅となる瀬谷駅については、来場者が快適さやおもてなしを感じられるような演出・装飾やゴミ・騒音などの対策について、管理者と調整を行う。

○その他、周辺駅から徒歩での来場を想定し、それらの駅周辺の既存のウォーキングコースなどを活用した、地域と連携した歩きたくなるルートの設定についても関係者と調整する。

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、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。

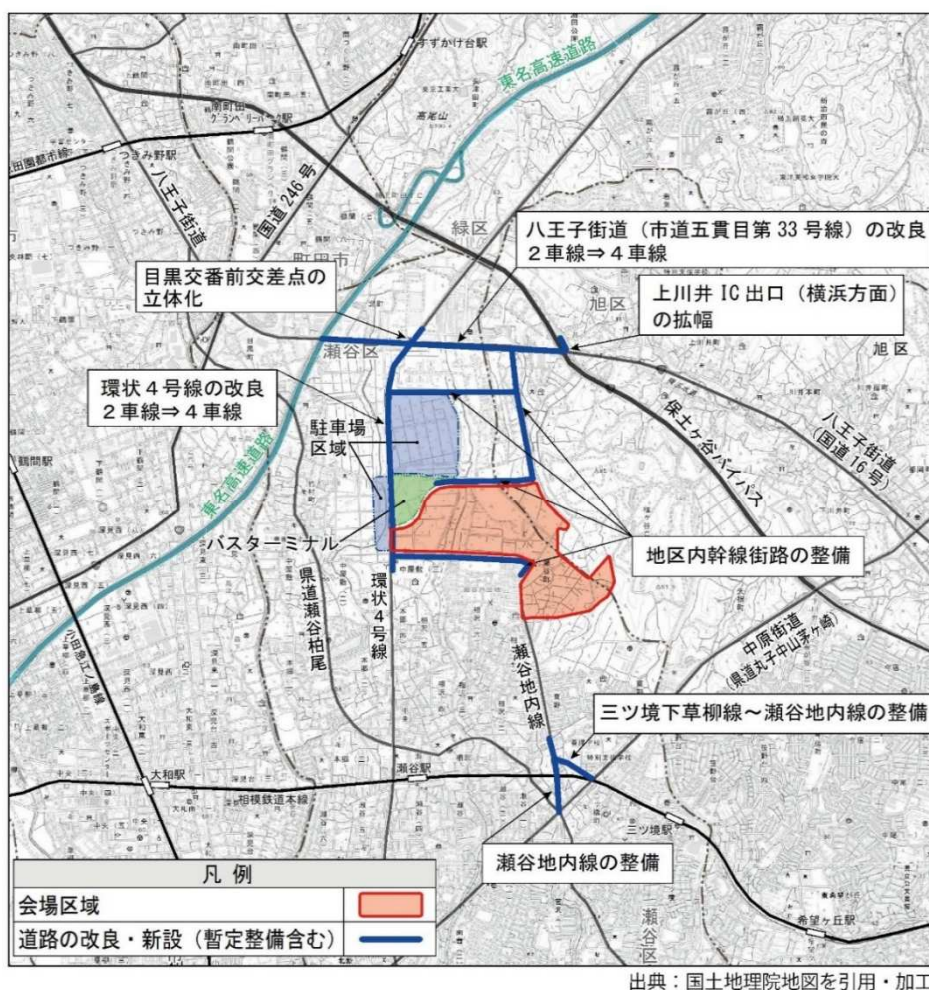


図 19 GREEN×EXPO 2027 開催までに改良・新設を予定している道路

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、会期中に行う行催事を含めた運営上の工夫など、平準化対策を検討する。
- 開場直後の駐車場入場による周辺道路の渋滞等が発生しないよう駐車場は完全予約制で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などの運用を検討する。
- 退場時についても、閉場間際の退場者の分散化対策を検討する。

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、各経路の混雑日や混雑時間を事前に案内する予測情報、運行状況や混雑状況などのリアルタイム情報の発信について検討する。
- 開催前から段階的に、公式ホームページやSNSの活用、横断幕や看板等の案内サインの設置、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は、4 駅シャトルバスに関する基本情報や混雑予測情報に加え、待ち時間や遅延情報等のリアルタイム情報の発信を検討する。
- 団体バスや自家用車については、会場駐車場までの適切なルート等の案内や混雑状況の提供方法について検討するとともに、退場時においてもリアルタイムでの混雑状況の提供や円滑な退場方法を検討する。
- 自転車、徒歩については、適切かつ安全な推奨ルートの発信を行う。

11. 交通マネジメント

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、一般交通⁵の抑制、分散、平準化を目的に、交通需要マネジメント（TDM）等の総合的な交通マネジメントを実施する。

○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うにはTDM等の総合的な交通マネジメントを行うことが不可欠である。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の具体的な取組内容の検討や、推進体制などについては、関係者間で調整を進め、今後の更新において詳細を示す予定である。

⁵ GREEN×EXPO 2027来場者、GREEN×EXPO 2027関係者以外の交通

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の検討を行う。

○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、誘導のあり方や、リアルタイムでの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駅シャトルバス乗降場所においては、日除けの屋根（テント）、ミスト等を設置するなど、来場者への暑さ対策を検討する。

○開催期間中の体制について

- ・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について検討する。

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、2025年内を目途に更新版をとりまとめ、策定することを目指す。

○2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）（2025年4月開催）の交通や来場者輸送の状況等も参考に検討を進める。

○今回とりまとめた実施計画をもとに、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。

2025年 5 月
公益社団法人 2 0 2 7 年国際園芸博覧会協会

20250530