

区連会 1 月 説明 資料
令和 8 年 1 月 1 9 日
脱炭素・GREEN×EXPO推進局

第 1 回 GREEN×EXPO 2027 交通円滑化推進会議



設立趣意書

(GREEN×EXPO 2027 交通円滑化推進会議)

1. 設置目的

2027年に開催される2027年国際園芸博覧会(以下「GREEN×EXPO 2027」という。)の会場は通勤、物流等に係る交通需要が集中している地域に立地しており、GREEN×EXPO 2027 期間中においては来場者輸送と一般交通が交錯し、住民生活や経済活動が大きな影響を受けるおそれがある。その影響は横浜市及びその周辺のみならず、広範囲に及ぶことから、都市活動の停滞を生じさせないことが重要となる。

そこで、来場者輸送と一般交通を適切に共存させ、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を経済界と一体となって検討する体制を立ち上げることが必要である。

このため、今般、横浜市、神奈川県をはじめ、GREEN×EXPO 協会、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(以下「推進会議」という。)」を設置する。

2. 検討事項

推進会議は、次の事項について検討を行う

- ・一般交通と来場者輸送の共存に係る協力体制の構築
- ・交通行動変容に係る関係者間の調整及び合意形成
- ・交通行動変容の機運醸成に向けた取組

3. 構成員

推進会議は、会長、副会長、委員及び協力委員をもって構成する

会 長：横浜市副市長、神奈川県副知事

副会長：GREEN×EXPO 協会事務次長

委員等：委員及び協力委員については検討状況に応じて追加、
変更を行うものとする

「GREEN×EXPO 2027 交通円滑化推進会議」設置要綱 （案）

（目的）

第1条 2027年に開催される2027年国際園芸博覧会（以下「GREEN×EXPO 2027」という。）期間中には、関連交通と通勤や物流等にかかる一般交通が輻輳するため、適切な対策を講じる必要がある。そこで、これらの交通の円滑化を図るために「GREEN×EXPO 2027 交通円滑化推進会議（以下「推進会議」という。）」を設置し、在宅勤務や時差出勤、会場周辺の迂回など、住民や企業等の交通にあたっての行動変容を促す取り組みを関係者が一体となって検討・調整し、広く協力を働きかけ、円滑なGREEN×EXPO 2027の来場者輸送と都市活動の両立をめざす。本要綱は推進会議の組織及び運営等に必要な事項を定める。

（所管事項）

第2条 推進会議は、GREEN×EXPO 2027 期間中の一般交通の抑制、分散、平準化を目的とした働きかけに関する協議・調整等を行い、交通の円滑化に向けた取組を推進する。

（組織）

第3条 推進会議は、別表1に掲げる職にある者をもって充てるものとし、各構成員は、目的の達成に向けて協力するものとする。

- 2 推進会議に会長及び副会長を置き、会長、副会長は、別表1に掲げる職にある者をもって充てる。
- 3 会長が必要と認めるときは、事務局に対し、別表1以外の者に委員（協力委員を含む。以下同じ。）の委嘱を求めることができる。
- 4 委員は、所管事項に関して知り得た情報（資料の内容のほか、会議における議事内容等を含む。）を秘密として保持し、委員の任期が満了した後も第三者に開示又は漏えいしてはならない。ただし、公表された情報についてはこの限りではない。

（会議の開催）

第4条 会長は推進会議を代表し、会議を招集するとともに会議を主宰する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故のある時にその職務を代理する。
- 3 会長、副会長及び委員は、指名した者をその代理として会議に出席させることができる。
- 4 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明もしくは意見を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。
- 5 会議の議事は、出席した委員（ただし議長を除く。）の過半数をもって決し、可否同数の場合は、議長の決するところによる。
- 6 会議については議事録を作成し保存しなければならない。

(幹事会)

第5条 推進会議の円滑な運営を図るため、推進会議に幹事会を置く。

- 2 幹事会は、別表1の者が所属する団体等が選任する実務担当者と構成するものとし、そのほかに幹事長、幹事長代理及び副幹事長を置く。
- 3 幹事長は横浜市脱炭素・GREEN×EXPO 推進局 GREEN×EXPO 推進部担当部長、幹事長代理は神奈川県県土整備局都市部交通政策課長、副幹事長は公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会（以下「GREEN×EXPO 協会」という。）交通対策室長とする。
- 4 構成員は、第3条第4項に定めるのと同等の義務を負う。
- 5 幹事長は幹事会を代表し、会議を招集するとともに会議を主宰する。
- 6 会議については議事録を作成し保存しなければならない。

(会議及び資料の取り扱い)

第6条 推進会議の会議及び資料は原則公開とする。ただし、会長は、委員の意見を聞いて、会議及び資料の一部又は全部を非公開とすることができる。

- 2 幹事会の会議及び資料については非公開とする。

(事務局)

第7条 推進会議及び幹事会の事務局は、横浜市脱炭素・GREEN×EXPO 推進局、神奈川県県土整備局及びGREEN×EXPO 協会交通対策室が担う。

(雑則)

第8条 この要綱に定めるもののほか、推進会議及び幹事会の運営に関し必要な事項は、会長が推進会議に諮って定める。

(附則)

本要綱は、2025年12月23日から施行する。

別表 1（第 3 条関係）

会長	横浜市 副市長、神奈川県 副知事
副会長	公益社団法人 2027 年国際園芸博覧会協会 事務次長
委員	横浜商工会議所 副会頭
	神奈川県中小企業団体中央会 会長
協力委員	国土交通省 大臣官房技術審議官（都市）
	国土交通省 関東地方整備局長
	国土交通省 関東運輸局長
	経済産業省 関東経済産業局長
	神奈川県警察本部 交通部長
	相模原市 副市長
	大和市 副市長
	町田市 副市長
	一般社団法人神奈川県バス協会 会長
	一般社団法人神奈川県タクシー協会 会長
	一般社団法人神奈川県トラック協会 会長
	相模鉄道株式会社 代表取締役社長
	東急電鉄株式会社 取締役 専務執行役員 鉄道事業本部長
	東日本旅客鉄道株式会社 執行役員 横浜支社長
	中日本高速道路株式会社 常務執行役員 東京支社長
	東日本高速道路株式会社 常務執行役員 関東支社長
	首都高速道路株式会社 常務執行役員
	公益財団法人日本道路交通情報センター 東京事務所長

交通需要マネジメントの必要性



1

GREEN × EXPO 2027 来場者輸送の概要

1. GREEN×EXPO 2027 来場者輸送の概要

開催概要

- 名 称 2027年国際園芸博覧会
- 開催場所 旧上瀬谷通信施設（横浜市瀬谷区・旭区）
- 開催期間 2027年3月19日（金）～9月26日（日）（192日間）
- クラス A1（最上位）クラス（AIPH承認+BIE認定）
- 参加者数 1500万人
 - ・地域連携やICT（情報通信技術）活用など多様な参加形態を含む
 - ・有料来場者数：1000万人以上



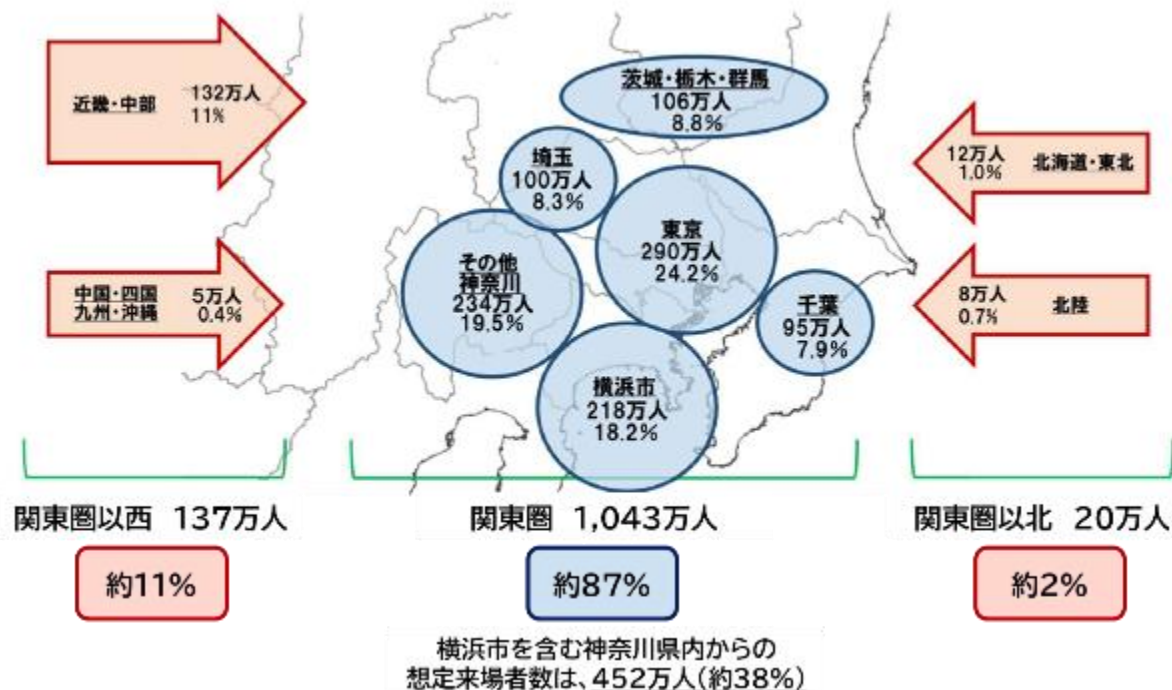
1. GREEN×EXPO 2027 来場者輸送の概要

来場者想定

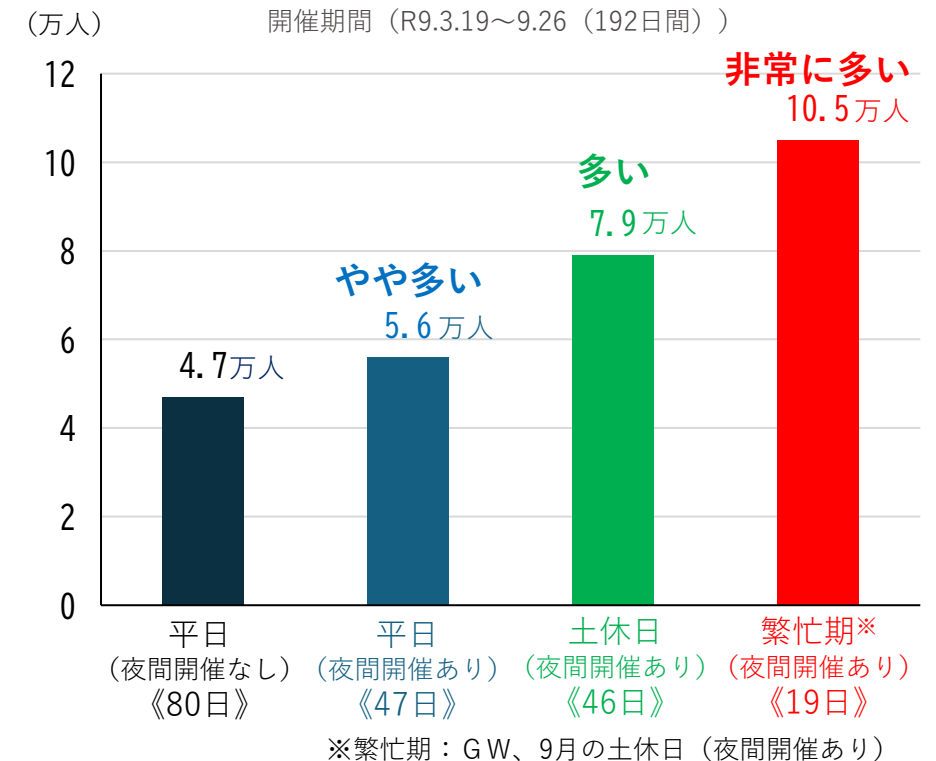
※来場者輸送実施計画初版（2025年5月）を基に作成

- 開催期間（R9.3.19～9.26（192日間））における総来場者数は、「2027年国際園芸博覧会基本計画」において、有料来場者数を1,000万人に設定しているが、来場者輸送実施計画では、余裕を持った輸送を実現するため、1,200万人を想定した計画を策定。
- 地域別の来場者数は、関東圏が約9割、特に開催地である神奈川県が約4割を占めると想定。
- 日別の来場者数については、開催時期・夜間イベントの有無等を踏まえ、開催期間192日を4ケースに分類。繁忙期の来場者数については、基本計画で定めた設計基準来場者数の10.5万人に設定。

■地域別総来場者数（想定）



■開催日別来場者数（想定）

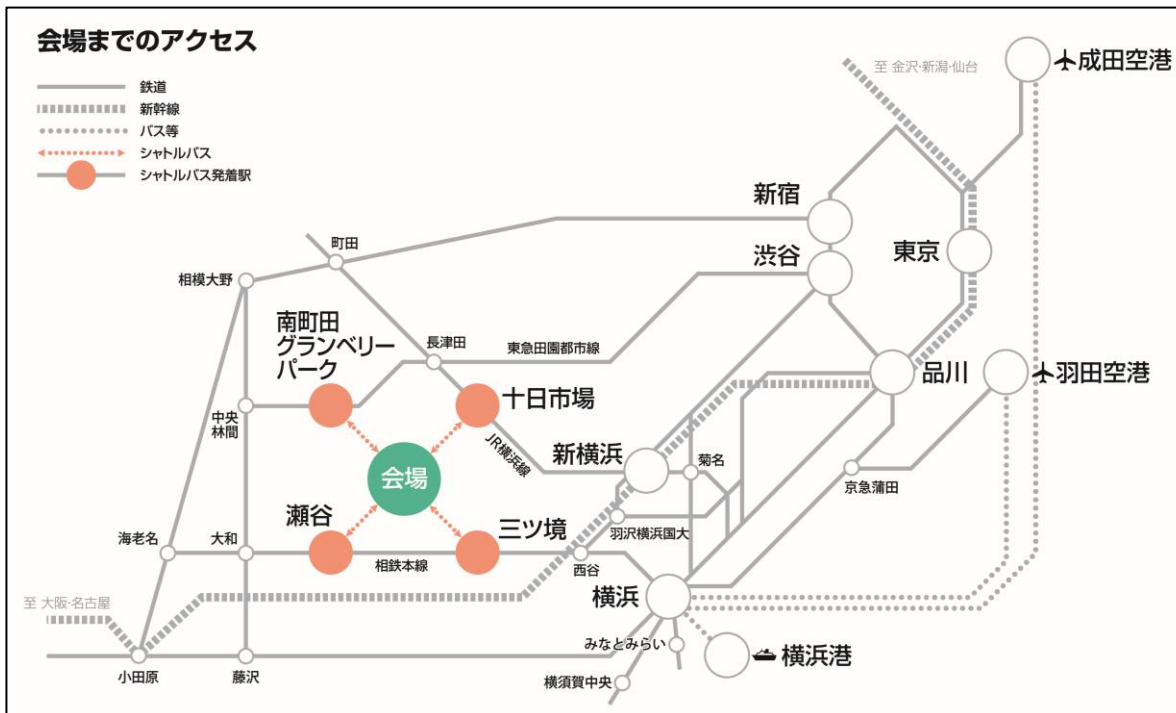


1. GREEN×EXPO 2027 来場者輸送の概要

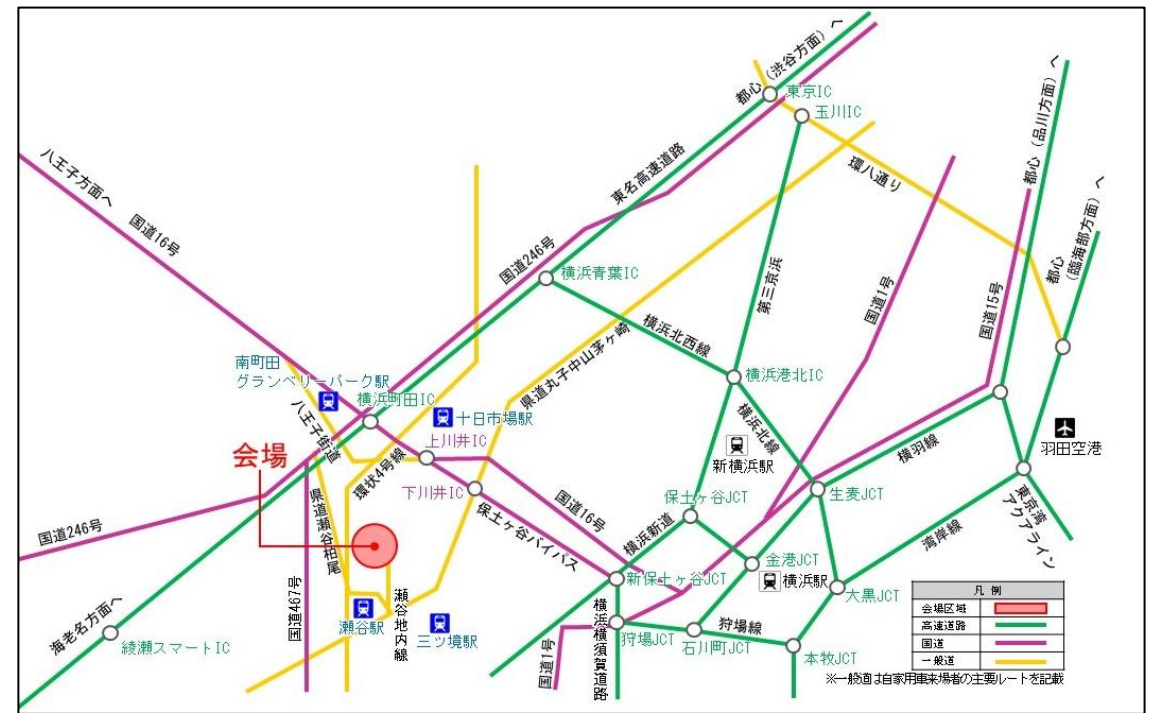
会場までのアクセス

- 会場直結の公共交通機関がないことから、会場までの主なアクセスとして以下を想定。
 - ・公共交通機関を利用し、会場近傍4駅からのシャトルバス、タクシー、主要ターミナル駅等からの会場直行バスによる来場
 - ・団体バス、自家用車（パーク＆ライド含む）による来場
- このため、アクセスルートとなる会場近傍4駅とその路線及び主要ターミナル駅（乗換含む）や主要幹線道路（東名高速・保土ヶ谷BP等）、会場周辺道路に負荷がかかることとなる。

■公共交通機関によるアクセス



■自動車交通によるアクセス



1. GREEN×EXPO 2027 来場者輸送の概要

交通機関別分担

※来場者輸送実施計画初版（2025年5月）を基に作成

- 繁忙期における交通機関別来場者数は、
- ・鉄道（＋シャトルバス）利用が4.4万人（直行バス・タクシー・瀬谷駅からの徒歩を含む）
 - ・自動車利用が5.6万人（団体バス2.4万人＋自家用車3.2万人）
 - ・自転車・徒歩・自動二輪利用が0.5万人

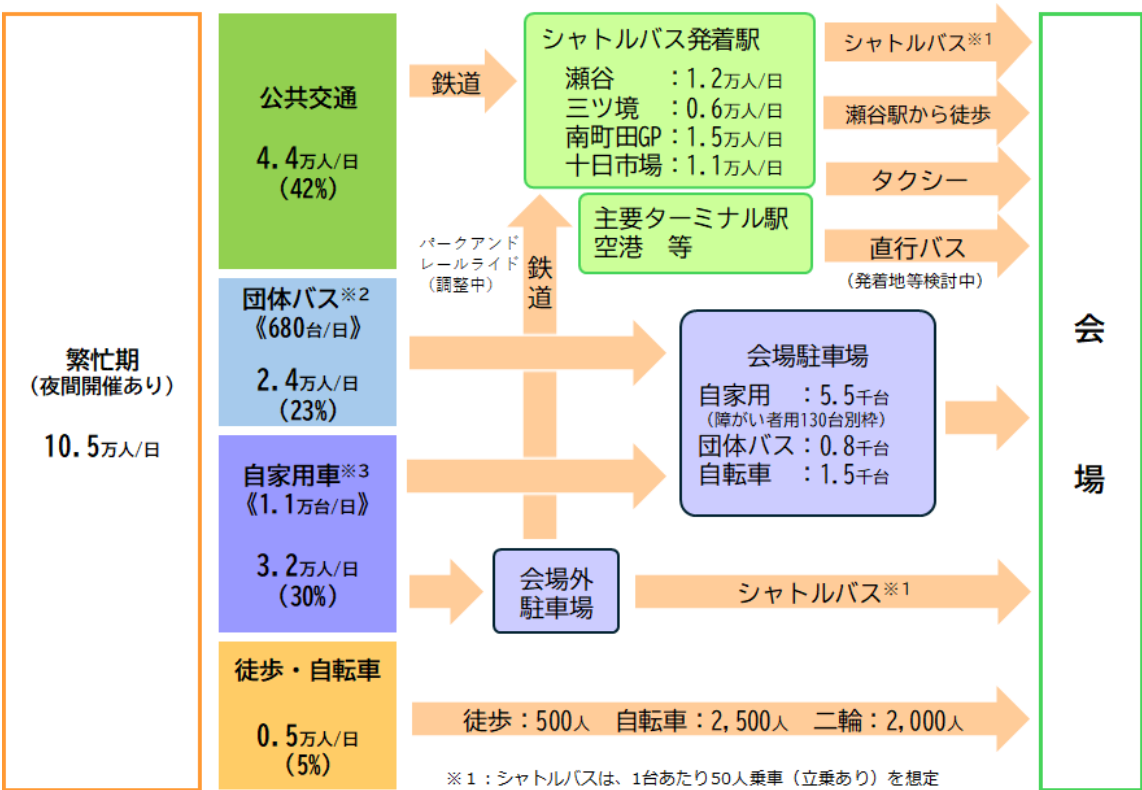
■交通機関別分担（4 ケース）（想定）

単位：万人/日

分類		通常期			繁忙期
		平日		土休日	
		夜間開催 なし	夜間開催 あり	夜間開催 あり	夜間開催 あり
開催日数		80日	47日	46日	19日
交通機関	公共交通	1.7	2.6	3.2	4.4
	団体バス	1.7	0.9	2.0	2.4
	自家用車	1.1	1.8	2.4	3.2
	自転車・徒歩	0.2	0.3	0.3	0.5
	計	4.7	5.6	7.9	10.5

※交通機関分担率は過去の博览会等を参考
※繁忙期：GW、9月の土休日（夜間開催あり）等

■交通機関別来場ルート（繁忙期）



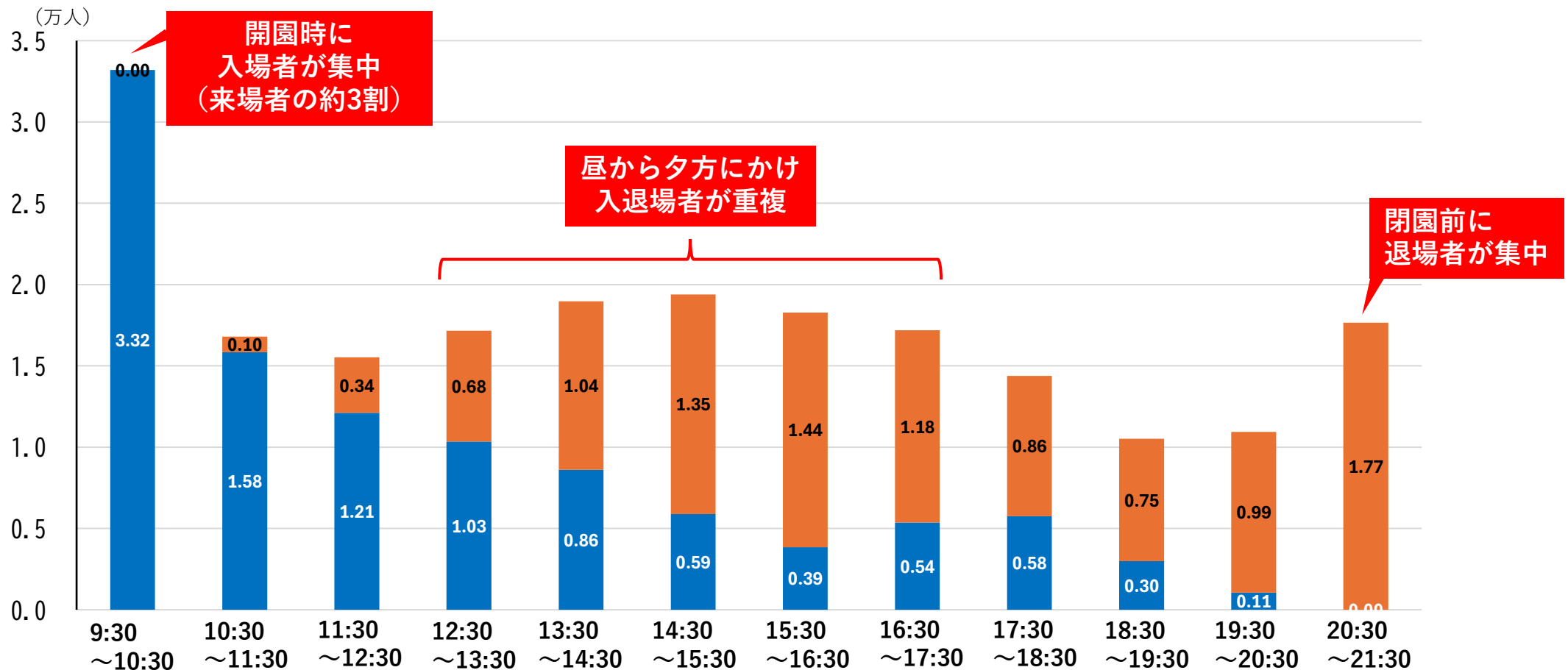
※1：シャトルバスは、1台あたり50人乗車（立乗あり）を想定
※2：団体バスは、1台あたり35人乗車（着席）を想定
※3：乗用車は、1台あたり3人乗車を想定

1. GREEN×EXPO 2027 来場者輸送の概要

1日の時間別入退場予測

- 繁忙期では、開園時（9～10時台）に来場者の約3割（3.3万人）が集中すると予測。
- その後、昼から夕方にかけて入退場者（2万人弱）が重複し、退場者は、閉園前の（20～21時台）に集中。

■繁忙期の入退場の推移予測（GW、9月の土休日（夜間開催あり））



2

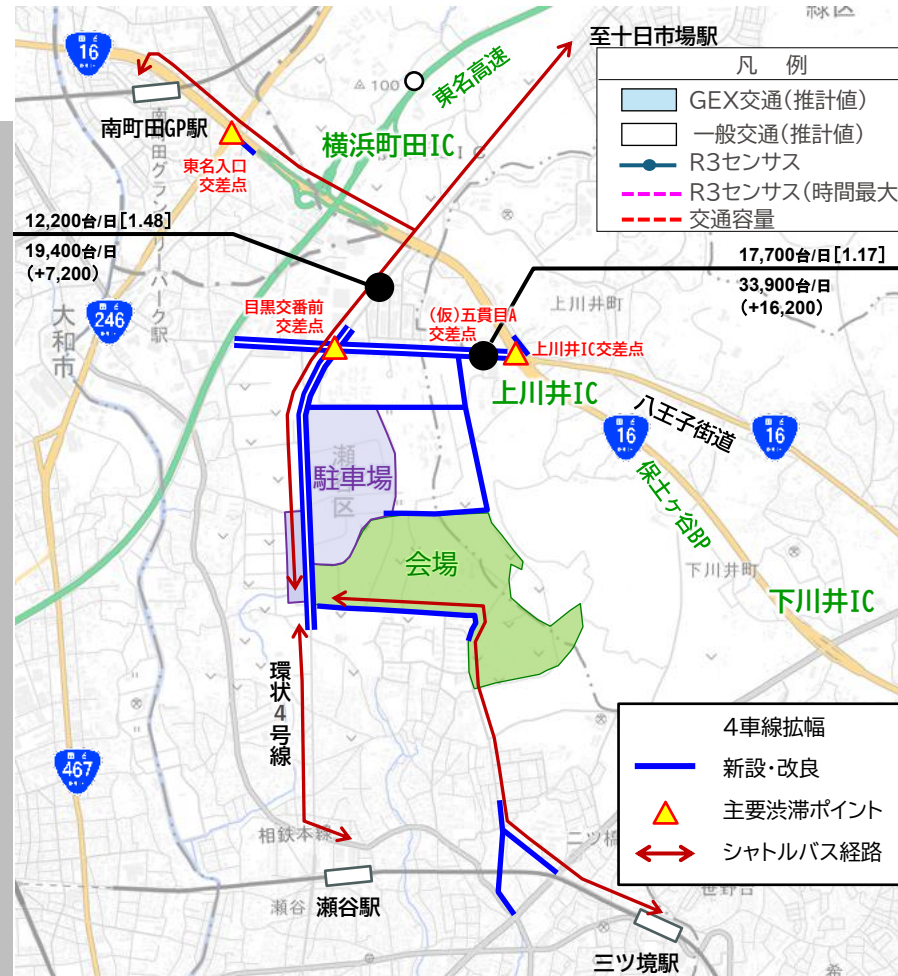
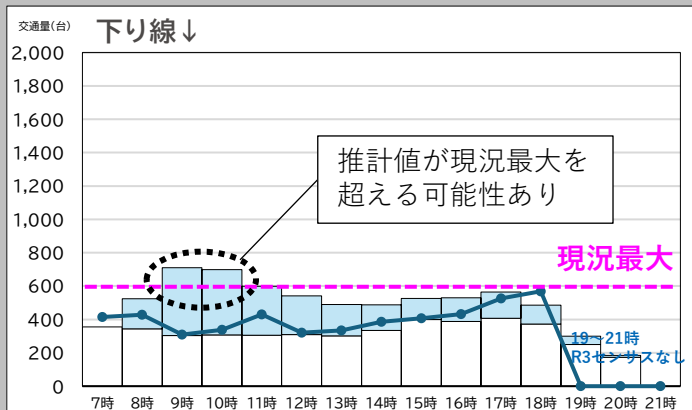
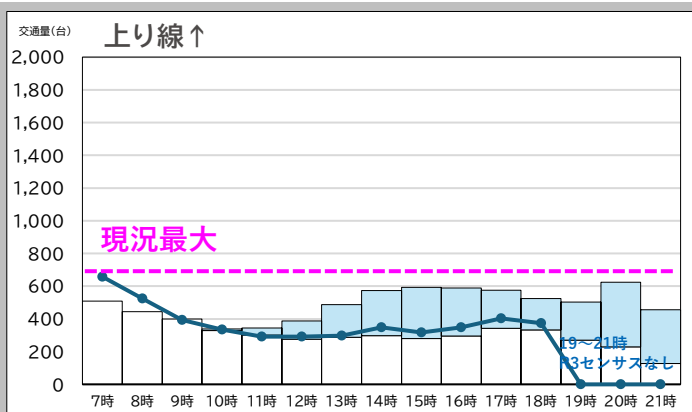
交通需要マネジメントの必要性

2. 交通需要マネジメントの必要性（道路）

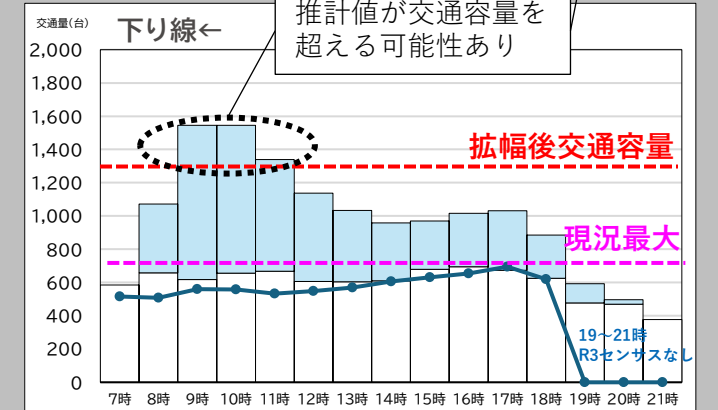
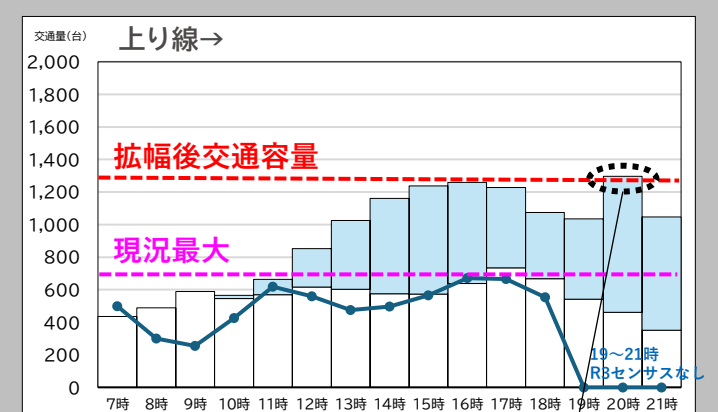
- GEX開催時の交通量推計を行ったところ、会場への主要なルートとなる環状4号線について、推計値が現況の時間あたり最大交通量を超過する時間帯が発生する可能性がある。
- 同じく主要ルートとなる八王子街道は、現況の2車線から4車線に拡幅となるが、一部の時間帯において推計値が拡幅後の時間あたり交通容量を超過する可能性がある。

■時間別推計交通量（繁忙期）

《環状4号線（4車線）》



《八王子街道（2車線⇒4車線に拡幅）》



2. 交通需要マネジメントの必要性（道路）

想定される主な混雑

- 上瀬谷周辺では、日常的な渋滞の解消と新たなまちづくりに向けて、4車線拡幅や交差点立体化など容量拡大を実施
- 繁忙期においても現状を大きく超える混雑は想定していないが、ひとたび渋滞が発生すれば、その緩和に時間を要しシャトルバス運行にも影響するおそれ

■会場周辺道路の旅行速度（R7.7.19（9～10時））



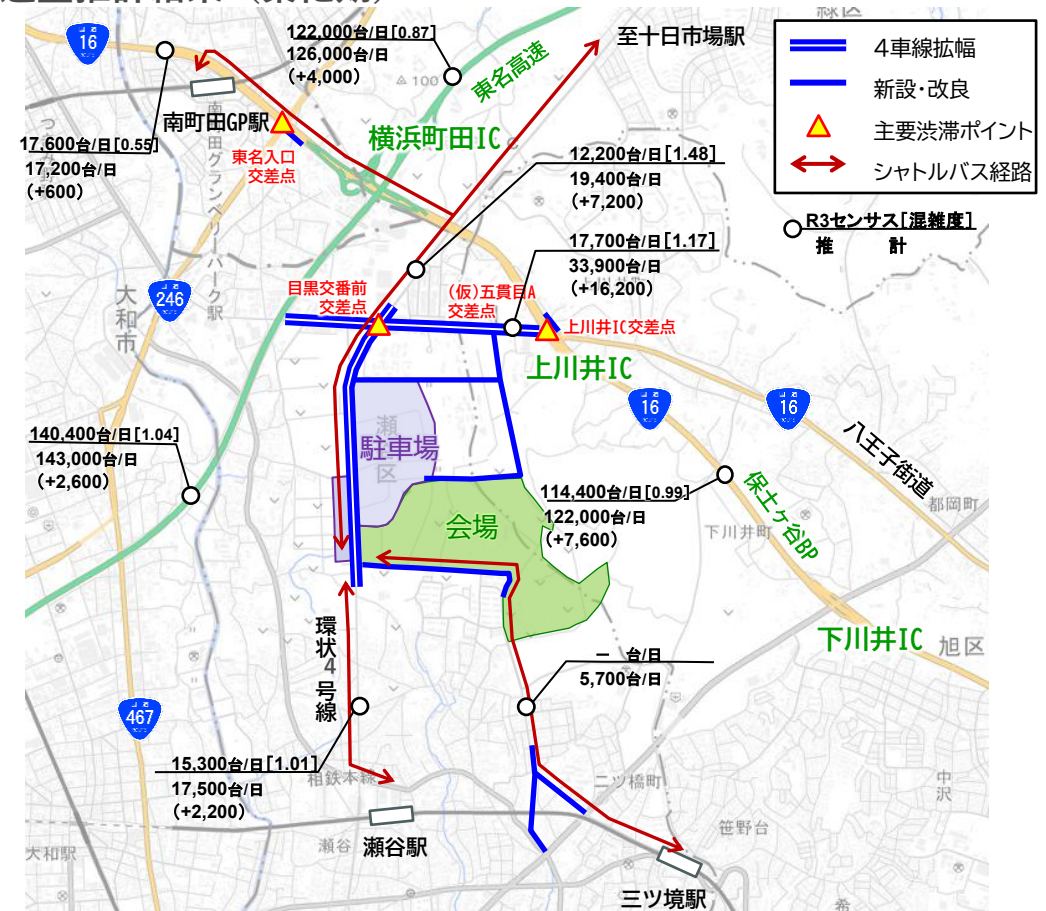
■対策後の交通量推計結果（繁忙期）

《GEX交通》

自家用車
(約22,000台/日)

シャトルバス
(約3,500台/日)

団体バス
(約1,400台/日)



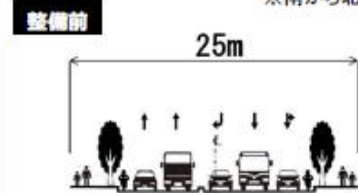
2. 交通需要マネジメントの必要性（道路）

会場周辺の道路整備 (ハード対策)

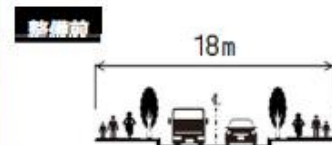
①環状4号線

《目黒交番前交差点立体化》

※南から北を望む

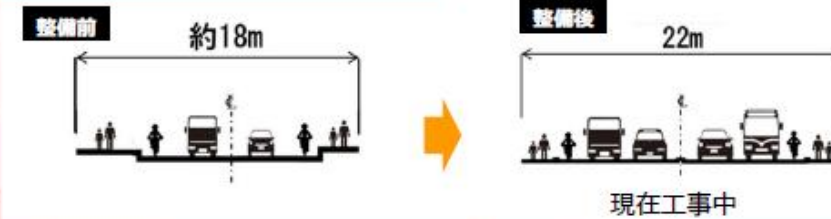


《4車線拡幅》



②八王子街道

《4車線拡幅》



③地区内道路

《新設》

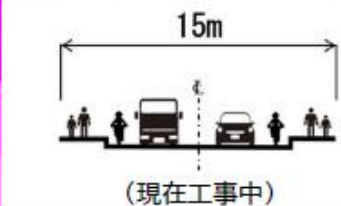


※一部区間



④瀬谷地内線

《新設(相鉄本線アンダーパス)》



⑤三ツ境下草柳線

《新設》

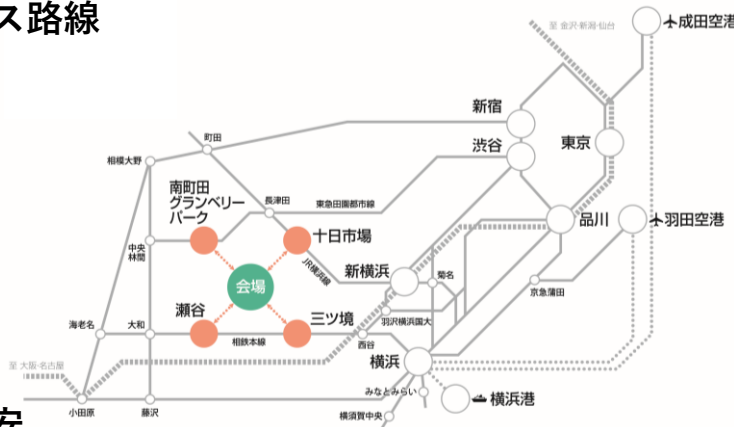


2. 交通需要マネジメントの必要性（鉄道）

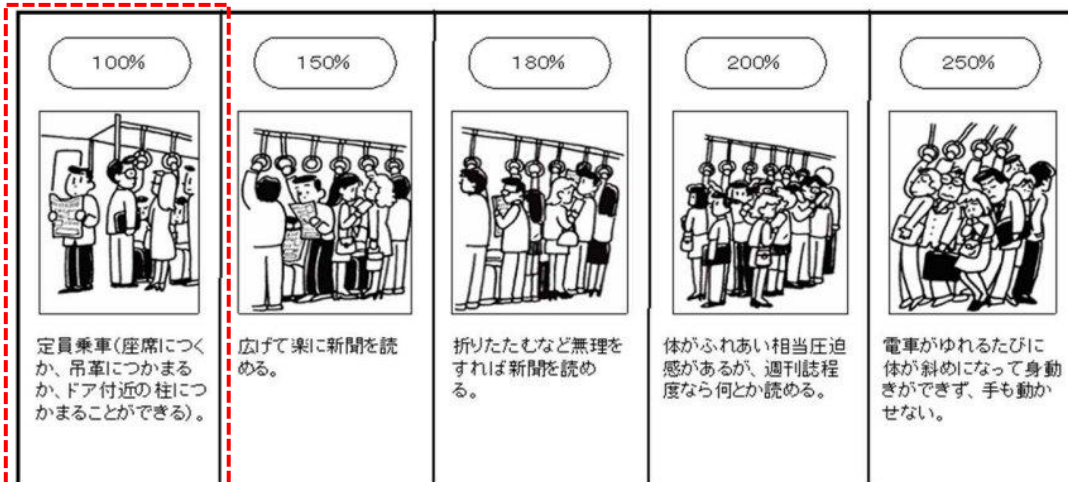
想定される主な混雑

- シャトルバス発着駅となる会場近傍4駅の相鉄線、東急田園都市線、JR横浜線にGEX交通が上乗せとなるが、繁忙期においても、混雑率は100%を超えない予測（一時的に100%超過あり）
- 横浜駅、新横浜駅などにおける乗換動線等、現況より混雑する可能性がある

■会場アクセス路線



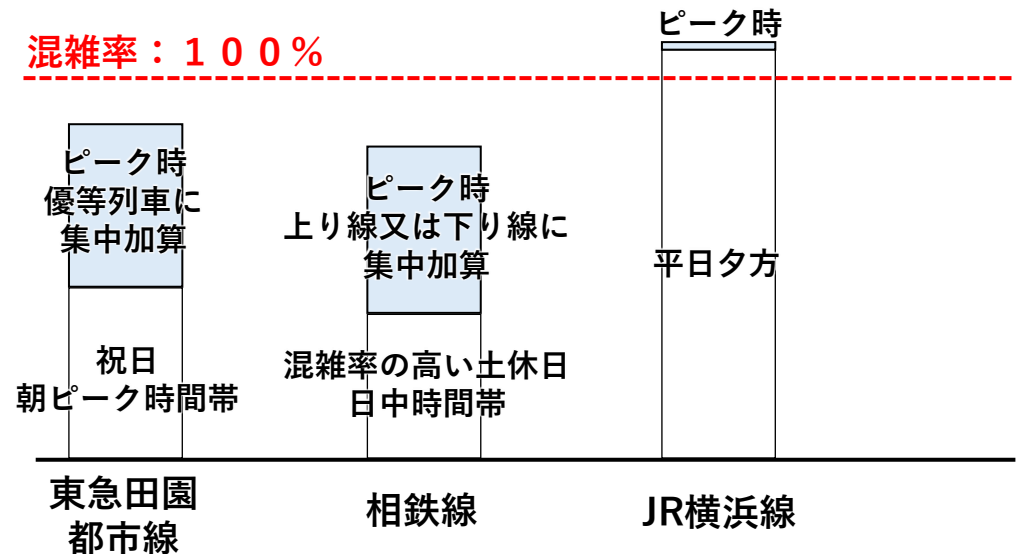
■混雑率の目安



出典) 国土交通省HPより

■最も混雑する時間帯での検証（各社ヒアリング）

- ・東急田園都市線では、祝日のピーク時間帯（9:30～10:30）に優等列車にのみに来場者が集中乗車したと仮定しても、混雑率100%に満たない。
- ・相鉄線では、混雑率の高い土休日の日中時間帯（11:00～13:00）に、上り・下り片方のみに来場者が集中乗車したと仮定しても、混雑率100%に満たない。
- ・JR横浜線では、平日夕方の通勤時間帯（17:30～18:30）に、来場者が乗車したとしても、通常の利用状況と大きな変化はない。



2. 交通需要マネジメントの必要性

交通需要マネジメントの必要性

■道路

- ピーク時間帯を中心に、現況の**時間最大交通量を超過**する時間帯も存在
- 繁忙期においても、現状を大きく超える混雑は想定していないが、ひとたび**渋滞が発生すれば、その緩和に時間を要し**シャトルバス運行にも影響

■鉄道

- 繁忙期においても、シャトルバス発着駅となる会場近傍4駅では乗車率は100%を大きく超過しない予測
- 乗換駅である横浜駅、新横浜駅などにおける乗換動線等、現況より混雑する可能性

一般交通の行動変容を促すソフト対策（交通需要マネジメント：TDM※）が必要

※TDM:Transportation Demand Managementの略

今後、具体的に検討する項目（案）

○削減目標値の設定

○交通量を低減するための取組

- ・働きかけ時期の設定（強弱）
- ・テレワーク等の実施
- ・公共交通機関利用への誘導方法
- ・大規模イベントの開催時間等の変更・調整
- ・物資の配送時間やルートの変更・調整

○企業や住民への協力依頼（インセンティブ設定）

- ・対象範囲の設定（呼掛ける住民、企業の範囲）



EXPO
2027
YOKOHAMA JAPAN

交通需要マネジメントの今後の進め方

1. 2025年大阪・関西万博におけるTDMの取組

- 2025年4月13日から10月13日まで開催された大阪・関西万博においてもTDMを実施
- 混雑時期において、混雑区間（鉄道・道路）における交通混雑回避行動への協力を呼びかけ

- 削減目標値 〔鉄道〕混雑率120%の達成(メトロ中央線)
〔道路〕渋滞長が通常時の最大を超えない(阪神高速)

■メニュー

移動量・配送量を削減	・テレワークの実施 ・会議をオンラインで実施 ・共同配送などによる移動量や配送量の削減
混雑する時間帯・時期を回避	・時差出勤やフレックスタイムの実施 ・納品時間の変更による混雑時間帯の回避 ・宅配便・社内便など定期的な発送の調整
交通混雑を避けた場所・ルートへ変更	・通勤ルート・交通手段の変更 ・サテライトオフィスの活用 ・混雑場所・ルートの回避

■TDMパートナー登録制度

一般交通の抑制や分散、平準化にご協力いただく企業の皆様をTDMパートナーとして登録する制度を実施



大阪・関西万博TDMパートナー

登録すると、交通混雑予測情報等をメールマガジンで受け取れるほか、各種インセンティブを用意

■企業等への呼びかけ

- ・企業に対し説明会や個別訪問等を実施
- ・鉄道(駅構内・車両内デジサイ等)、道路(横断幕等)、公共施設(ポスター)、Web、タレントを活用したTVCM(会期終盤)等で広報実施



車両内広告(ドア横)



道路横断幕



Web広告
(Instagram)

■TDMトライアルの実施

企業等のTDMへの参加促進及び課題の把握や、交通量低減におけるTDMの有意性の確認等を目的に、最も来場者が集中すると予測される会期末の約1年前にTDMトライアルを実施



トライアルポスター

2. 今後の進め方（案）

- GREEN×EXPO 2027の開幕に向けて、取組内容の検討を進め、段階的に実施
- 幹事会を設置し、削減目標値や取組メニューなど、具体的な内容について議論
- 協会が設置している輸送対策協議会とも連携しながら、検討の進捗状況に合わせ、重要な節目に本会議を開催

