

GREEN×EXPO 2027 来場者輸送実施計画
第2版



©Expo 2027

公式マスコットキャラクター
トウクトウク

2026年2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	10
3.3 自家用車	11
3.4 自転車	13
3.5 徒歩	13
4. 公共交通機関	14
4.1 会場近傍4駅の来場者想定	14
4.2 4駅シャトルバス運行計画	15
4.3 4駅シャトルバスの乗降場所	17
4.4 会場近傍4駅での来場者誘導方法	20
4.5 会場ターミナル	23
4.6 4駅シャトルバス速達性等確保策	25
4.7 環境配慮型車両の導入	25
4.8 直行バスの運行計画	25
4.9 タクシーの利用計画	26
5. 団体バス	27
5.1 団体バス駐車場の整備・運用計画	27

6. 自家用車	29
6.1 会場駐車場の整備・運用計画	29
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）	33
6.3 生活道路流入対策	34
7. 自転車	37
7.1 自転車利用	37
7.2 シェアサイクル利用	38
8. 徒歩	39
8.1 徒歩	39
9. 輸送供給拡大対策	41
9.1 道路	41
10. 輸送円滑化対策	43
10.1 需要平準化対策	43
10.2 情報発信による混雑緩和	43
10.3 アクセシビリティ対応	44
11. 交通マネジメント	45
11.1 一般交通への働きかけ	45
12. その他検討・対応が必要な課題	46
13. 今後のスケジュール	47

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。

○基本計画から更なる検討や、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。）の初版を2025年5月に策定し、今後詳細な検討を進める中で、必要に応じて見直し、更新を行うこととしている。

○今般、実施計画 初版から更なる検討を進め、実施計画第2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。

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

（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）

9:30～21:30

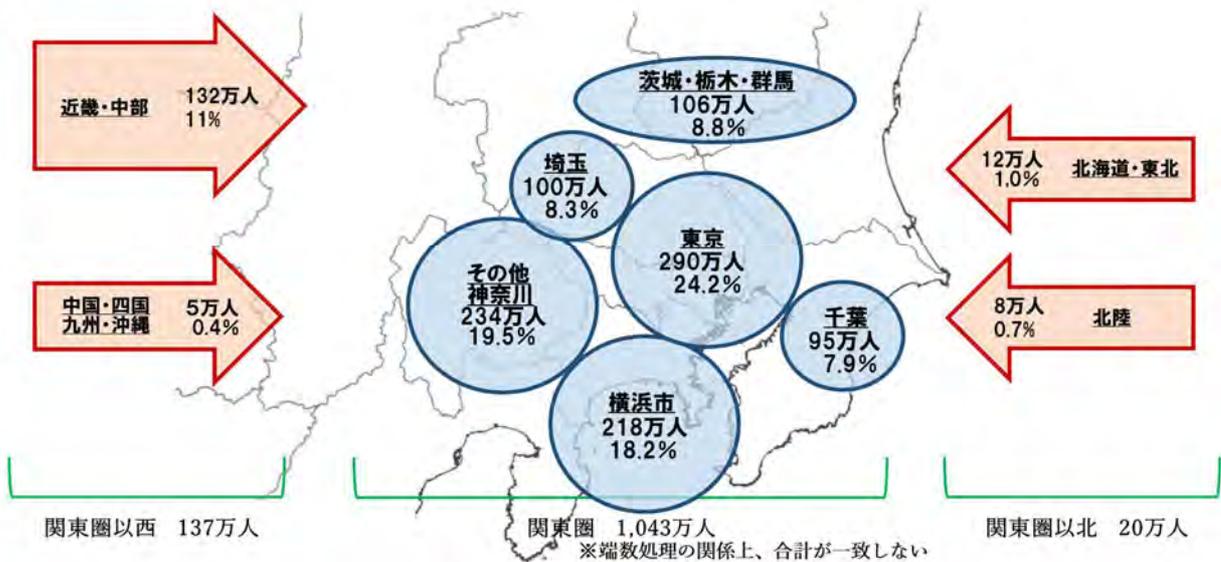
2.2 想定する総来場者数

○「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）

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の検討を行い、輸送能力の確保を図る。

○今後詳細な検討を進める中で、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 <small>（4 駅シャトルバス・主要ターミナル駅からの直行バス等）</small>	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 <small>（GWを除く 夏休みまで）</small> 80日	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 <small>（GW及び 夏休み以降）</small> 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 <small>（繁忙期を除く）</small> 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 <small>（GW・9月等の土休日）</small> 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%)

（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

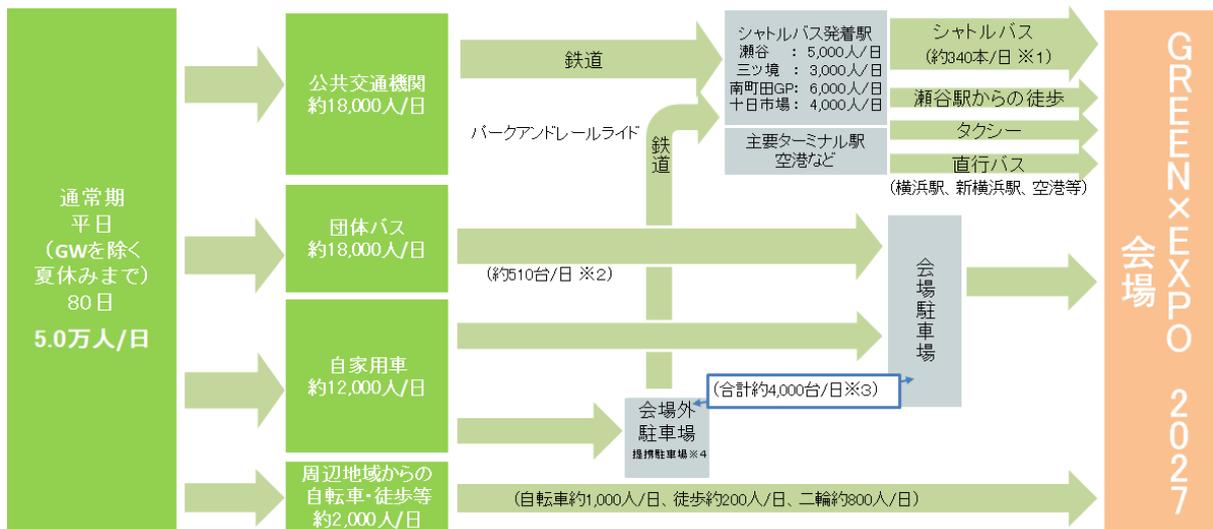


図 2 交通機関別分担 通常期 (平日 (GW を除く夏休みまで))

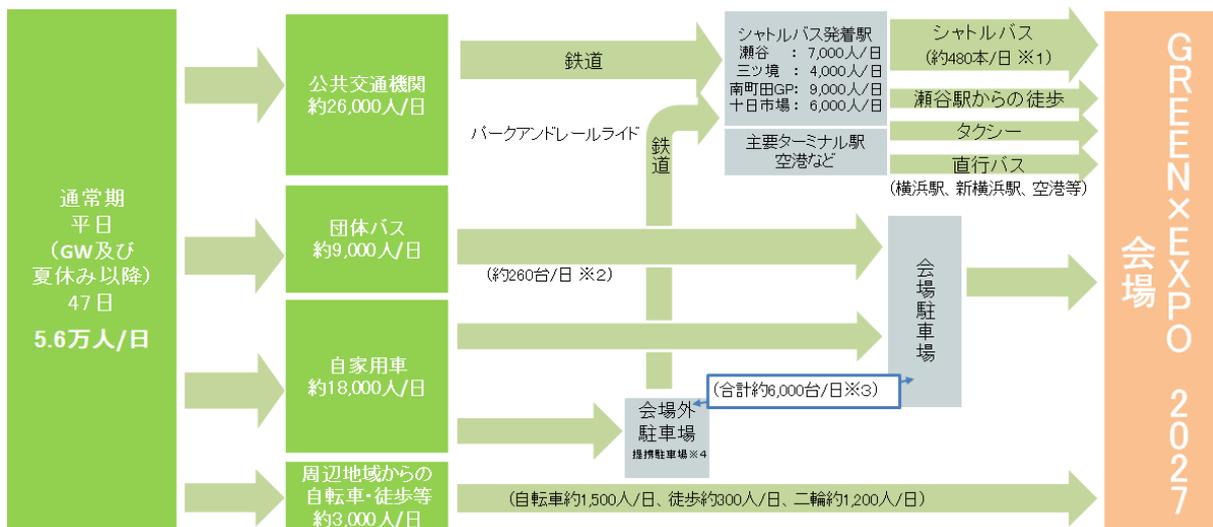


図 3 交通機関別分担 通常期 (平日 (GW 及び夏休み以降))

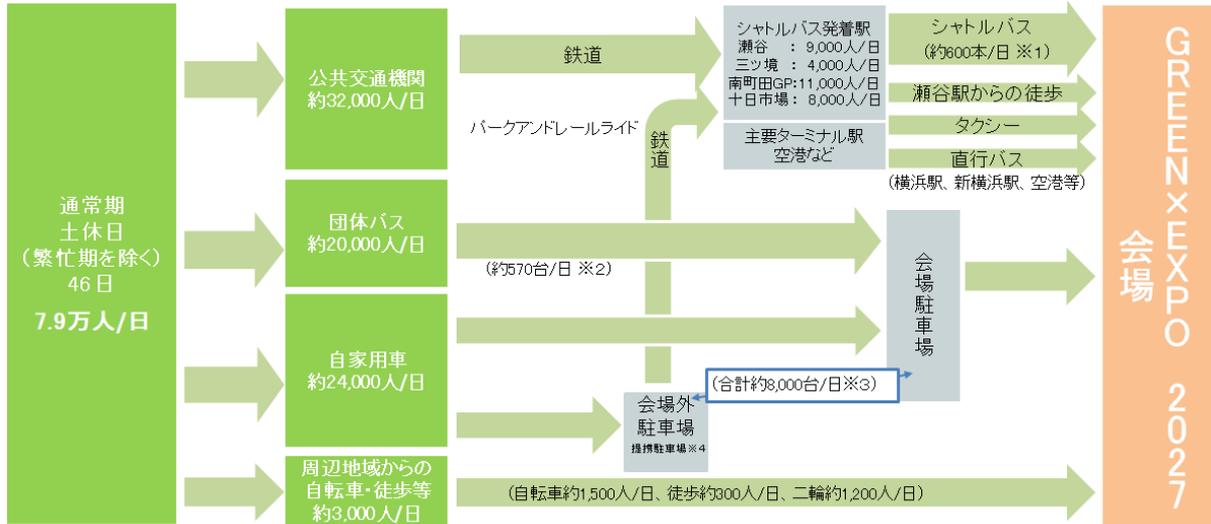


図 4 交通機関別分担 通常期 (土休日(繁忙期を除く))

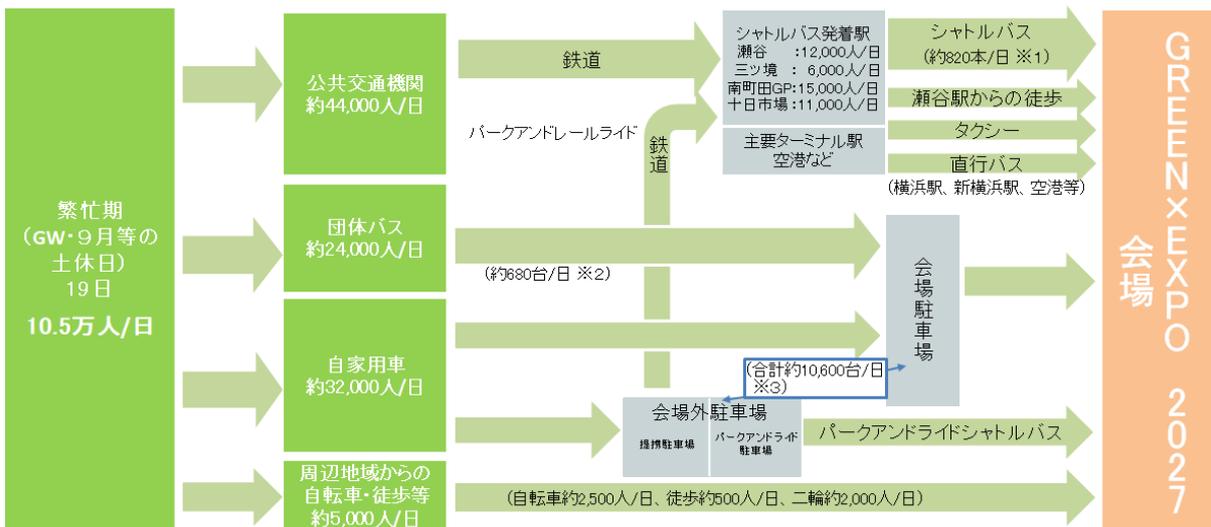


図 5 交通機関別分担 繁忙期 (GW・9月等の土休日)

(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 : 通常期においても、会場駐車場の予約状況から利用が見込まれる日については、会場外駐車場 (提携駐車場) を確保する。

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。）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、タクシーによる輸送も行う。
- 3) 会場近傍4駅のうち最も近い瀬谷駅からは、徒歩による来場者も想定し適切な誘導案内を行う。

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。
- 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、駅前の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。

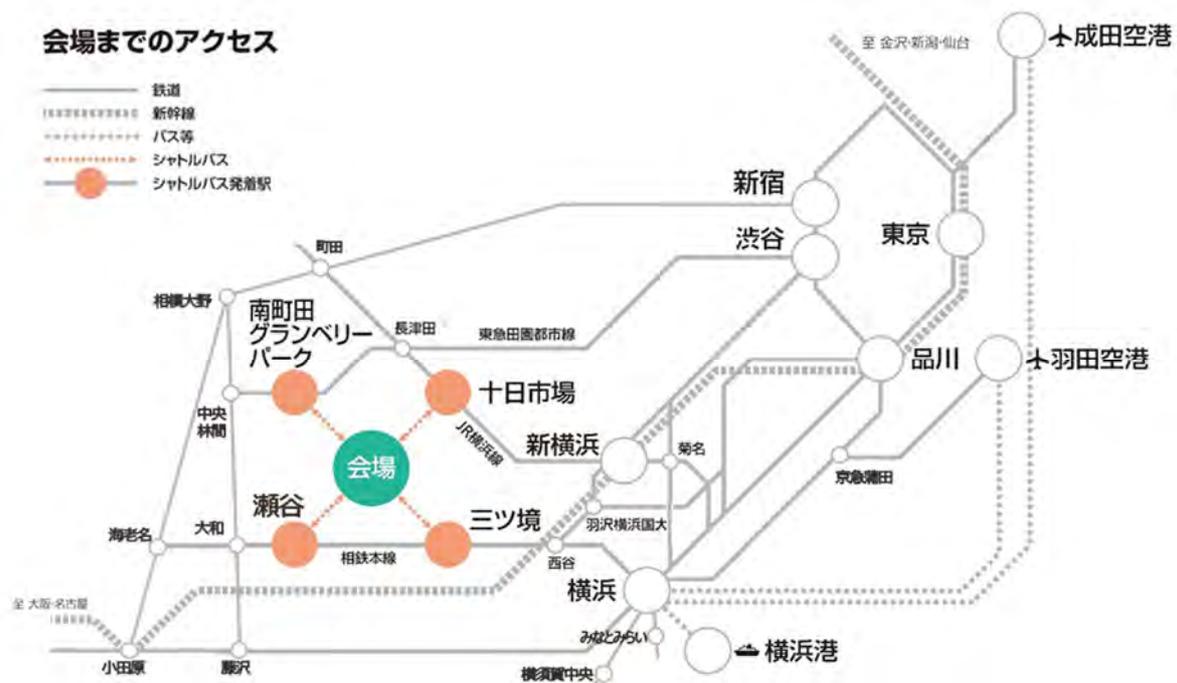


図 6 会場近傍4駅

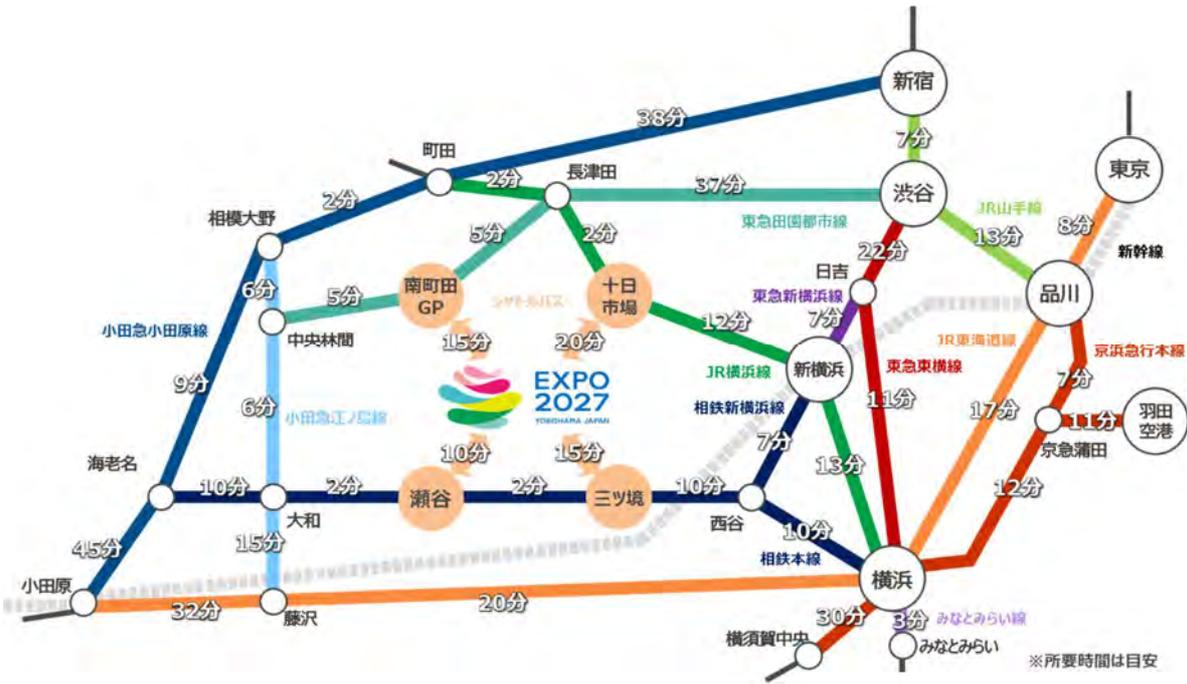


図 7 会場までの主な移動経路と所要時間（想定）

2) 直行バス、タクシー利用

○4 駅シャトルバスの混雑の分散化や来場者の利便性を考慮し、横浜駅、新横浜駅などの主要ターミナル駅や空港からの直行バスの運行を検討する。検討にあたっては、乗降場や運行計画、運行ルートについて、バス事業者を含めた関係者と調整を図る。（図 8）

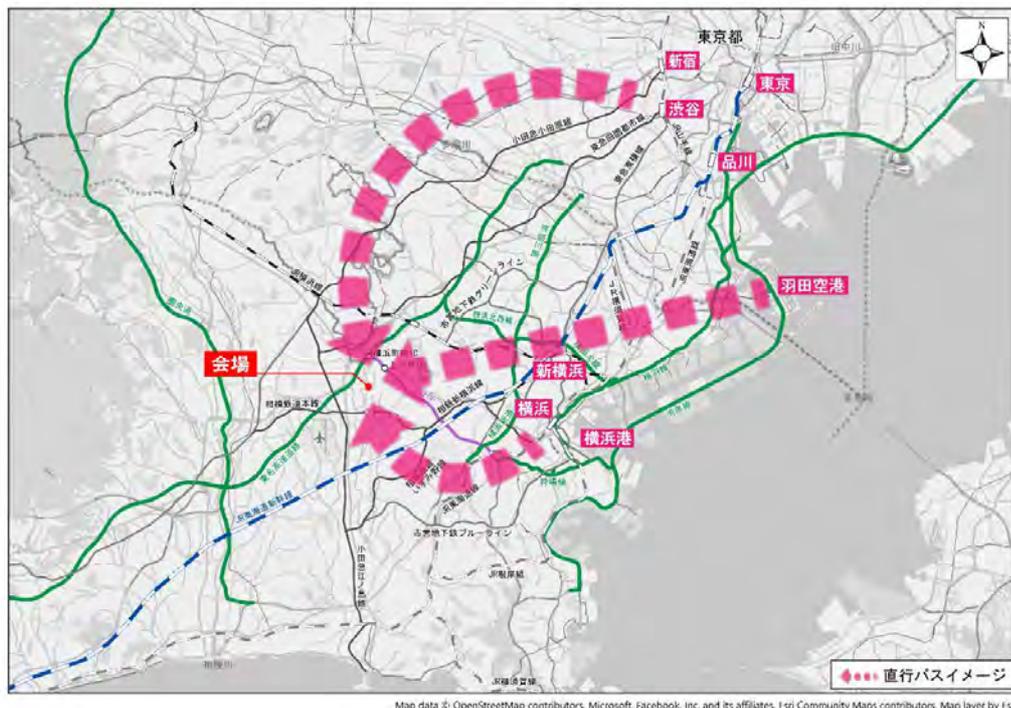


図 8 主要ターミナル等からの直行バスイメージ

- 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、会場近傍 4 駅の既存のタクシー乗り場の活用や会場ターミナルにタクシー乗降場所の設置を行う。

3) 瀬谷駅からの徒歩

- 瀬谷駅から徒歩で来場する人が安全かつスムーズに移動できるよう、歩行者空間の整備を踏まえた適切な誘導案内を行うとともに、推奨ルートの設定、周知を行う。

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、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。通常期でも会場駐車場の予約状況から利用が見込まれる日については、会場外駐車場（提携駐車場）を用意する。

○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、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。また会場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。



図 9 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、交通量の集中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、4 駅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、推奨ルートの設定や駐車場の事前予約制を導入する。

- 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、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。

○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を確保する。

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。

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。

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

○通常時の時間帯別の鉄道路線の輸送能力や会場近傍 4 駅等の施設容量等について鉄道事業者を確認を行った上で、一般利用者に配慮した検討を行い、必要に応じて対策を行う。

(参考) 各駅における 1 日当たり来場者数 (片道) の想定

(事前予約制を導入しない場合)

・ 瀬谷駅	約5,000人～約12,000人 (平均約400人/h～約1,000人/h) (最大約1,300人/h～約3,100人/h)
・ 三ツ境駅	約3,000人～約 6,000人 (平均約300人/h～約 500人/h) (最大約800人/h～約1,500人/h)
・ 南町田グランベリーパーク駅	約6,000人～約15,000人 (平均約500人/h～約1,300人/h) (最大約1,500人/h～約3,900人/h)
・ 十日市場駅	約4,000人～約11,000人 (平均約300人/h～約900人/h) (最大約1,100人/h～約2,800人/h)

() 内の最大は開場直後の午前 9 時台を想定

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 10)

○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。

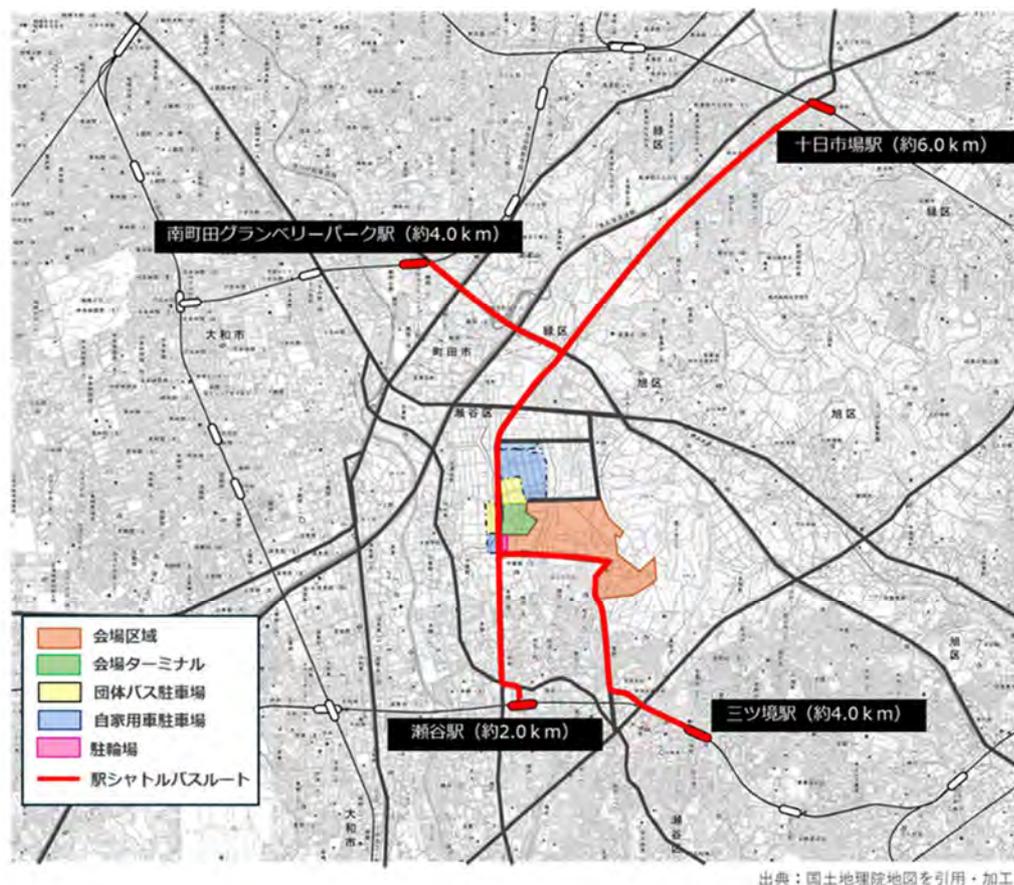


図 10 会場近傍 4 駅からのシャトルバスルート（想定）

³ 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	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。

○4 駅シャトルバスに事前予約制を導入するため、各駅需要の分散化、来場時間の平準化を考慮した運行計画を策定する。

○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。
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（GWを除く夏休みまで）：約 90台/日（80日）

平日（GW及び夏休み以降）：約110台/日（47日）

土休日（繁忙期を除く）：約120台/日（46日）

・繁忙期（GW・9月等の土休日）：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。

・8:30～22:30

○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、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、十日市場駅は今後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 1 1 瀬谷駅のシャトルバス乗降場所（3 バース）



図 1 2 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 1 3 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 4 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の検討状況

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は、駅近隣に6台程度確保する。十日市場駅は、駅周辺に6台程度確保する。

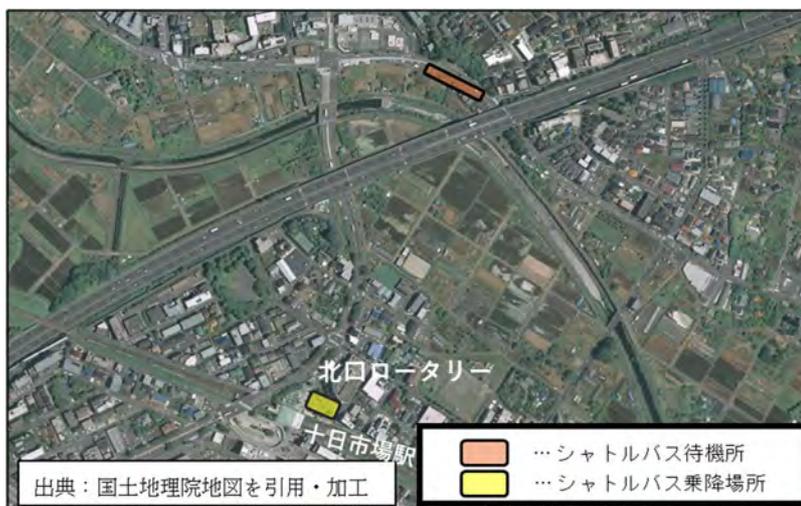
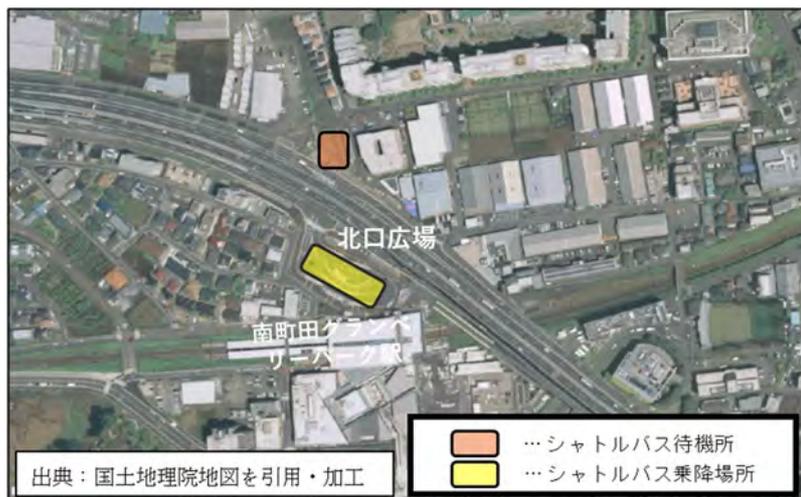
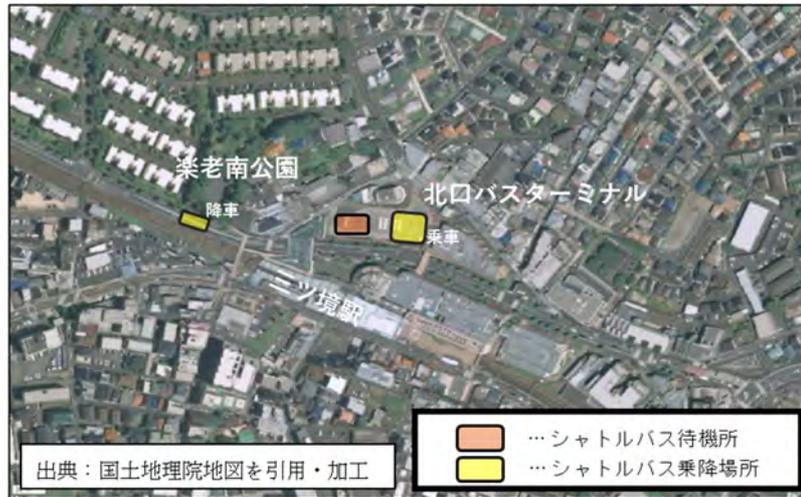


図 15 シャトルバス待機所（想定）

- シャトルバス乗降場所、シャトルバス待機所等については、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、シャトルバスの事前予約制を導入するため、予約時間より早く着いた来場者や事前予約をしていない来場者等の対応や適切な案内誘導方策などについても検討する。検討にあたっては、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 16 瀬谷駅シャトルバス乗車場所・案内動線・待機スペース（想定）



図 17 三ツ境駅シャトルバス乗車場所・案内動線・待機スペース（想定）



図 18 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（想定）



図 19 十日市場シャトルバス乗車場所・案内動線・待機スペース（想定）

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。
- 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。

- 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20 会場ターミナル

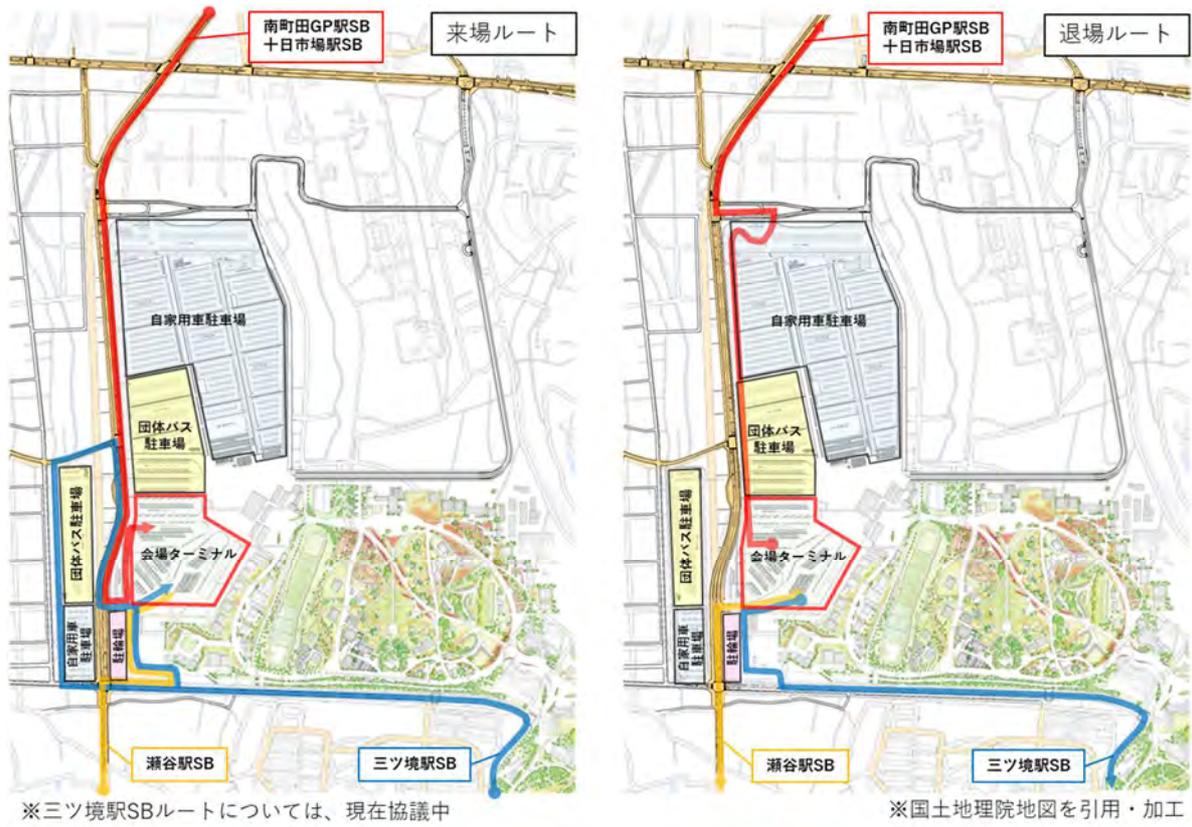


図 2 1 会場ターミナルへのアクセスルート（想定）

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。具体的な方策として、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、会場周辺で駐停車禁止の交通規制の導入を管理者と調整する。

○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。

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、乗降場や運行計画、運行ルートについて検討を進める。

⁴ 道路運送法第3条1号イ

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20)

○利用しやすいタクシー乗降場所となるよう、2～3台の複数台同時乗車場所、迎車用の乗車場所、降車場所、待機場所等を整備するとともに、シャトルバスの速達性を確保する観点から会場ターミナルでの混雑緩和のために必要な運用について関係者間において検討を行う。

○会場近傍4駅の既存のタクシー乗り場の活用、会場近傍4駅から会場までの走行ルートなどについても、タクシー協会やタクシー事業者と検討を行う。

○タクシーアプリでの迎車車両による会場ターミナル内の混雑を解消するため、ターミナル外での乗車場所の検討を行う。

○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。

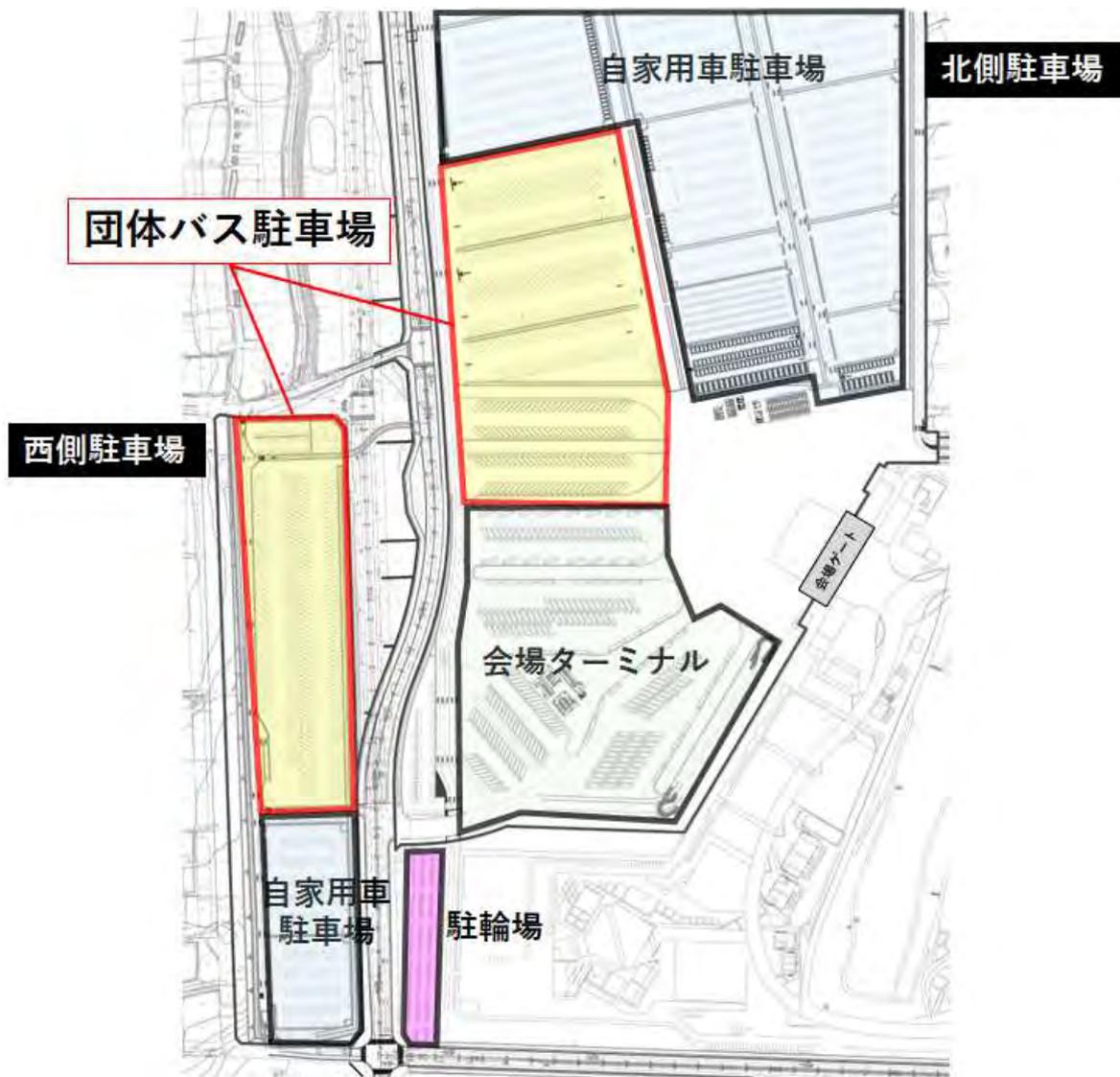
5. 団体バス

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側駐車場と西側駐車場を整備する。

○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、北側駐車場に約430台分を整備し、西側駐車場に約250台分を整備する。



※駐車場区画については、今後変更となる場合がある

図 2 2 団体バス駐車場



※国土地理院地図を引用・加工

図 2 3 団体バス駐車場へのアクセスルート（想定）

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用駐車区画は、事前予約とする。

○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、北側駐車場に約5,900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。また、自動二輪車については、北側駐車場に約1,000台確保する。
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こととする。

○北側駐車場には、約5,900台分とは別に、ガイドライン⁵を踏まえ会場ゲート近傍に障がい者用駐車区画を約200台分整備する。なお、障がい者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」を約90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ゲート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、警備員等を適切に配置して、駐車場へのスムーズな入場を促す。（図 25、図 26）

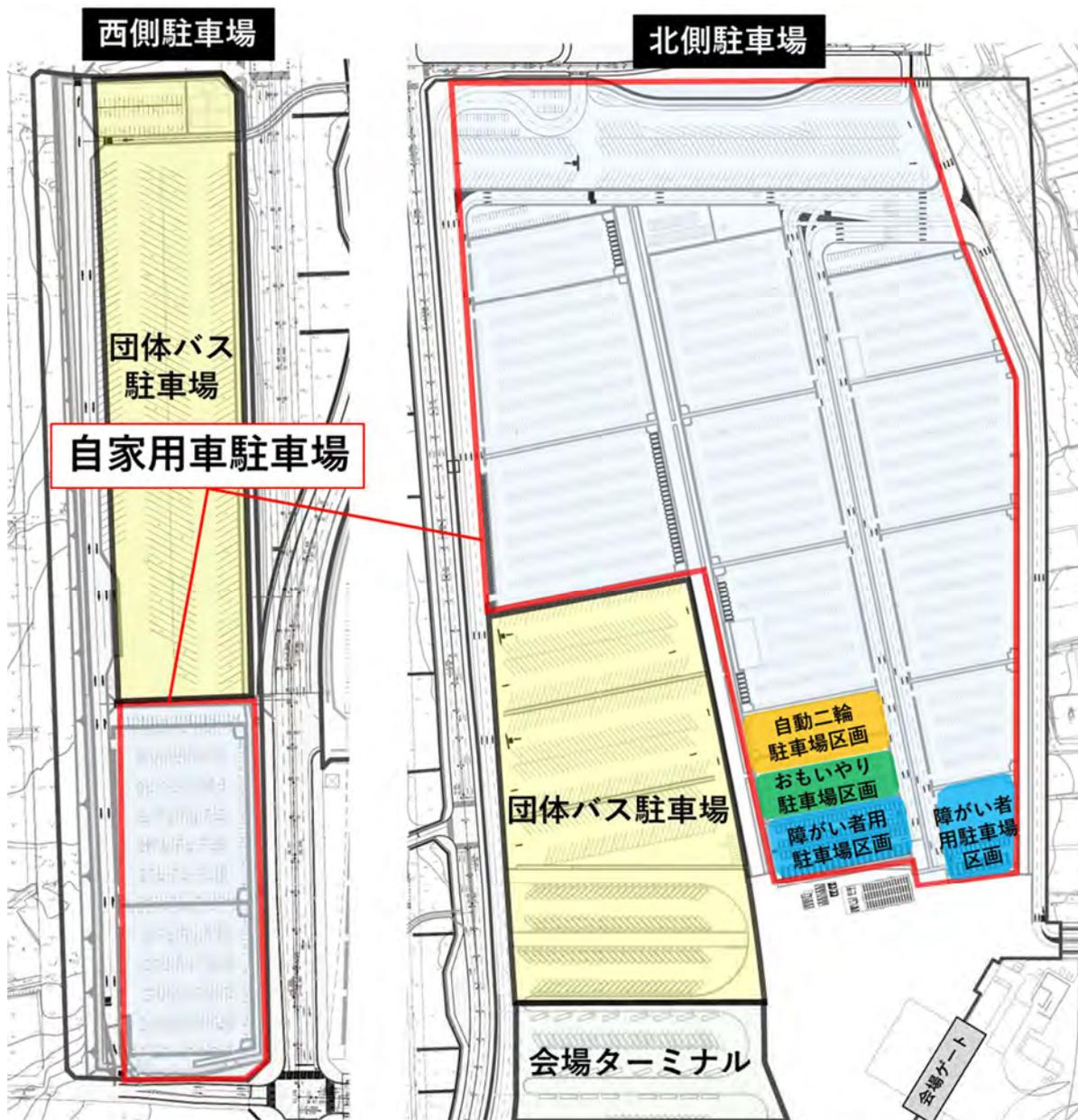
○駐車場ゲートは、道路から会場敷地内通路を經由し十分に引き込んだ位置に設置することで、道路上での入場待ち渋滞が生じない対策を講じるなど運用の検討を行う。

○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、回転（車両の入れ替わり）を想定するとともに、夕方以降の団体バス駐車場の一部空き区画を自家用車の駐車区画に転用する。

⁵ 2027年国際園芸博覧会アクセシビリティ・ガイドライン

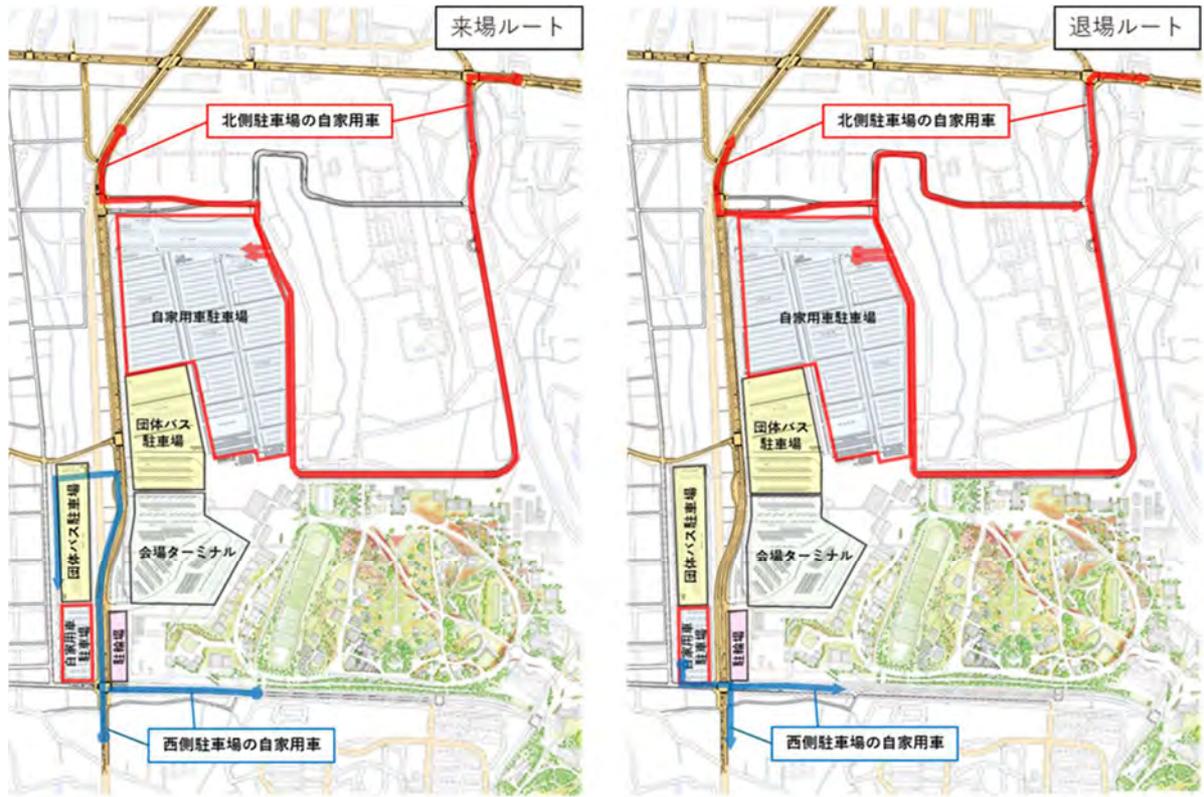
○会場駐車場周辺での案内や未予約車両への対応など、うろつき交通を抑制するための対策を検討する。

○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の交通規制の導入を警察と調整する。



※駐車場区画については、今後変更となる場合がある

図 24 自家用車駐車場



※国土地理院地図を引用・加工

図 25 自家用車駐車場へのアクセスルート（想定）

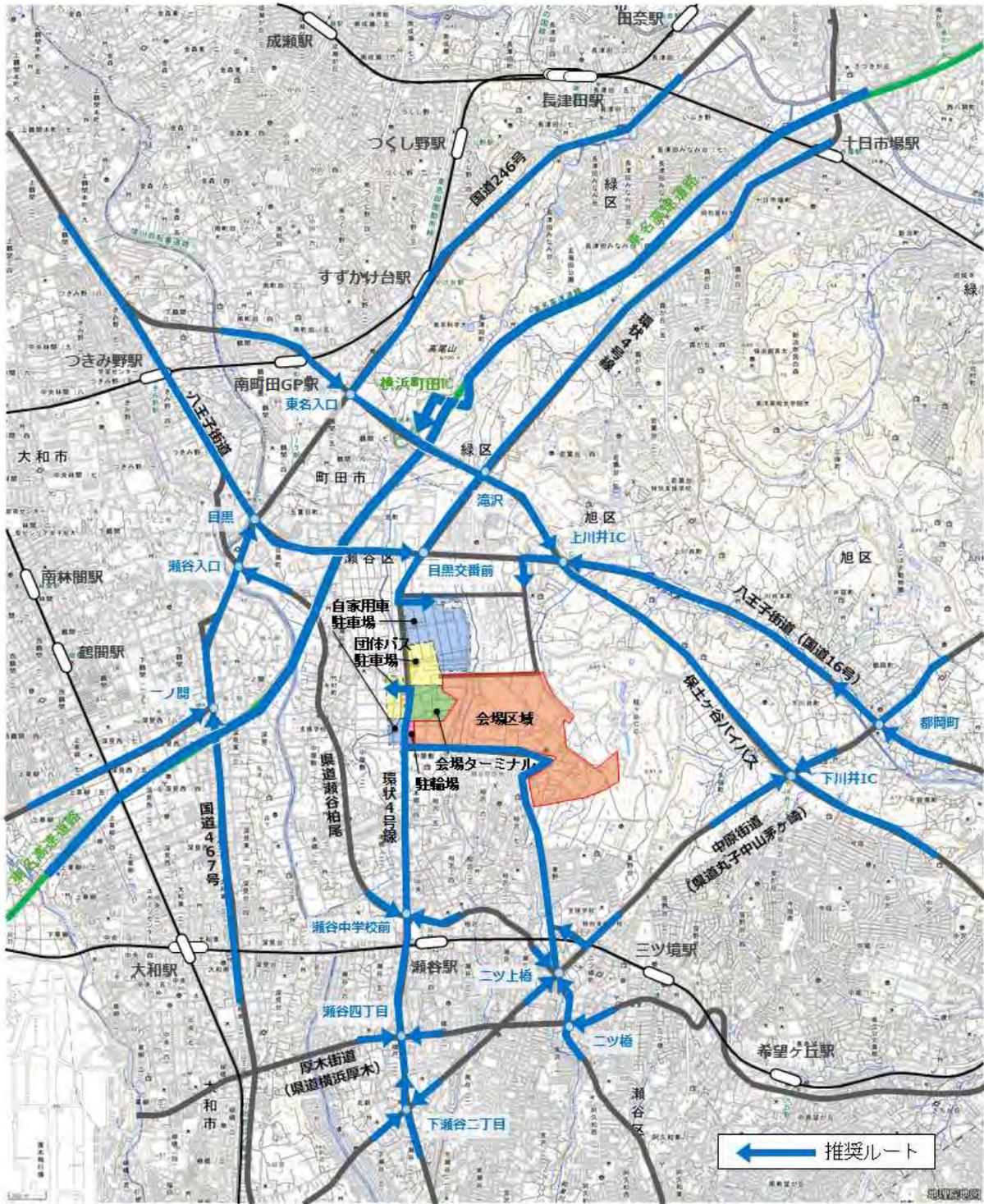


図 26 自家用車の推奨ルート（想定）

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、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を用意し、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。

○パークアンドライド駐車場は、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。

○提携駐車場は、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 27）

○提携駐車場は、会場駐車場等が満車の際の補完として、主に繁忙期に活用するが、会場駐車場の予約状況から利用が見込まれる日については、通常期も活用する。

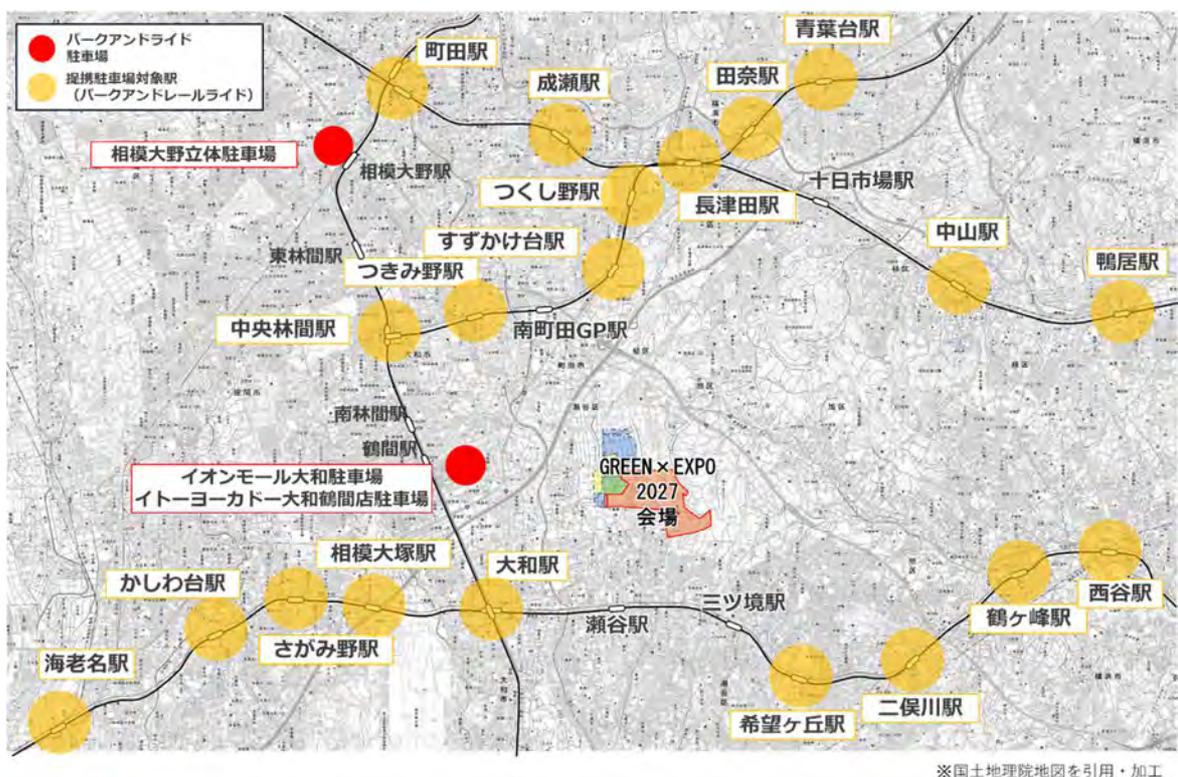


図 27 パークアンドライド駐車場及び提携駐車場の位置図（想定）

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。

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、誘導員の配置などの対策を行う。（図 28～図 30）

○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、会場駐車場までの推奨ルートを設定する。（図 26）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ながら、幹線道路を主な動線として設定する。推奨ルートの周知・利用徹底を図るため、会場駐車場の予約時やホームページ上で推奨ルートを確認することができるようにするとともに、利用を徹底するよう呼びかけを行う。

・案内サインの設置

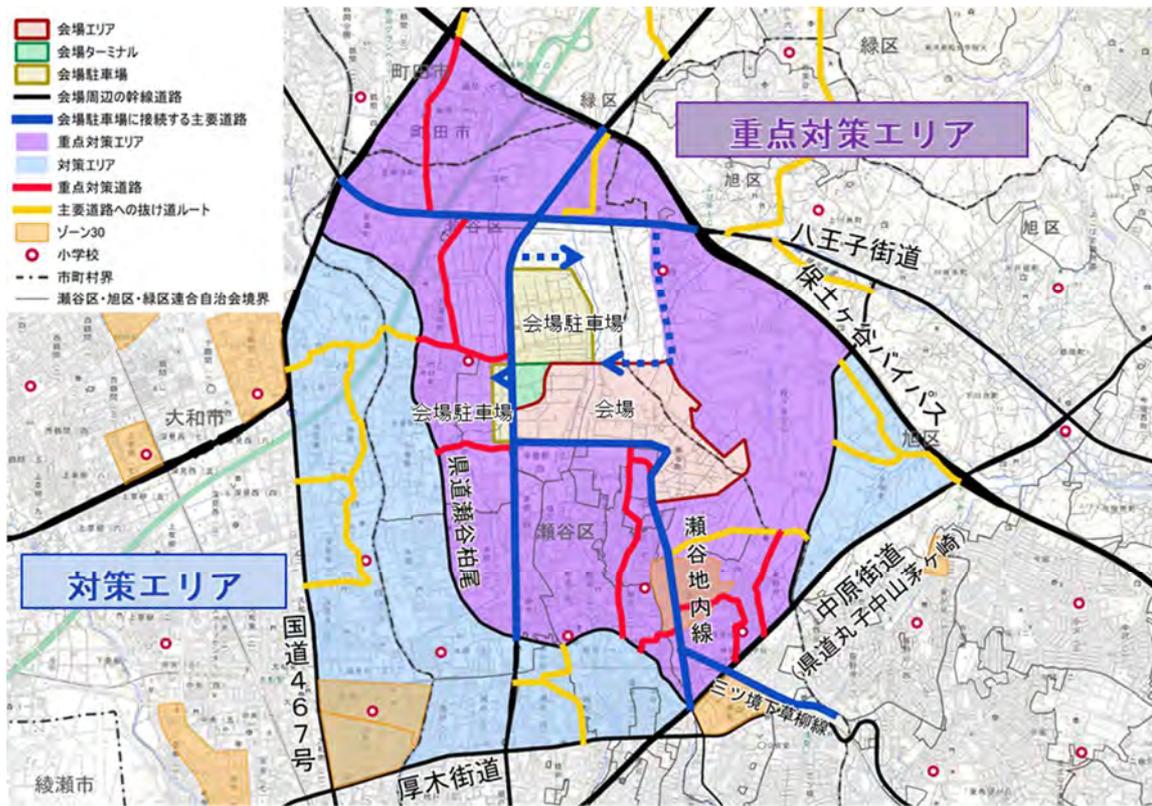
来場者（自家用車）が推奨ルートを通行するよう、道路上に案内サインを設置する。特に、抜け道と想定される道路の出入口等には、推奨ルートに誘導する案内サインの設置を行う。（図 29、図 30）

・誘導員の設置

来場者（自家用車）が多いと想定する繁忙期を中心に、より効果的に推奨ルートに誘導するため、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に対して、生活道路への流入を抑制するための対策について協力を依頼する。

○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、地域の安全確保につながる安全対策の実施などについて、管理者と調整する。



※国土地理院地図を引用・加工

図 28 生活道路への流入対策のエリア（想定）



案内サインのデザインは今後検討

図 29 案内サインによる誘導（イメージ）

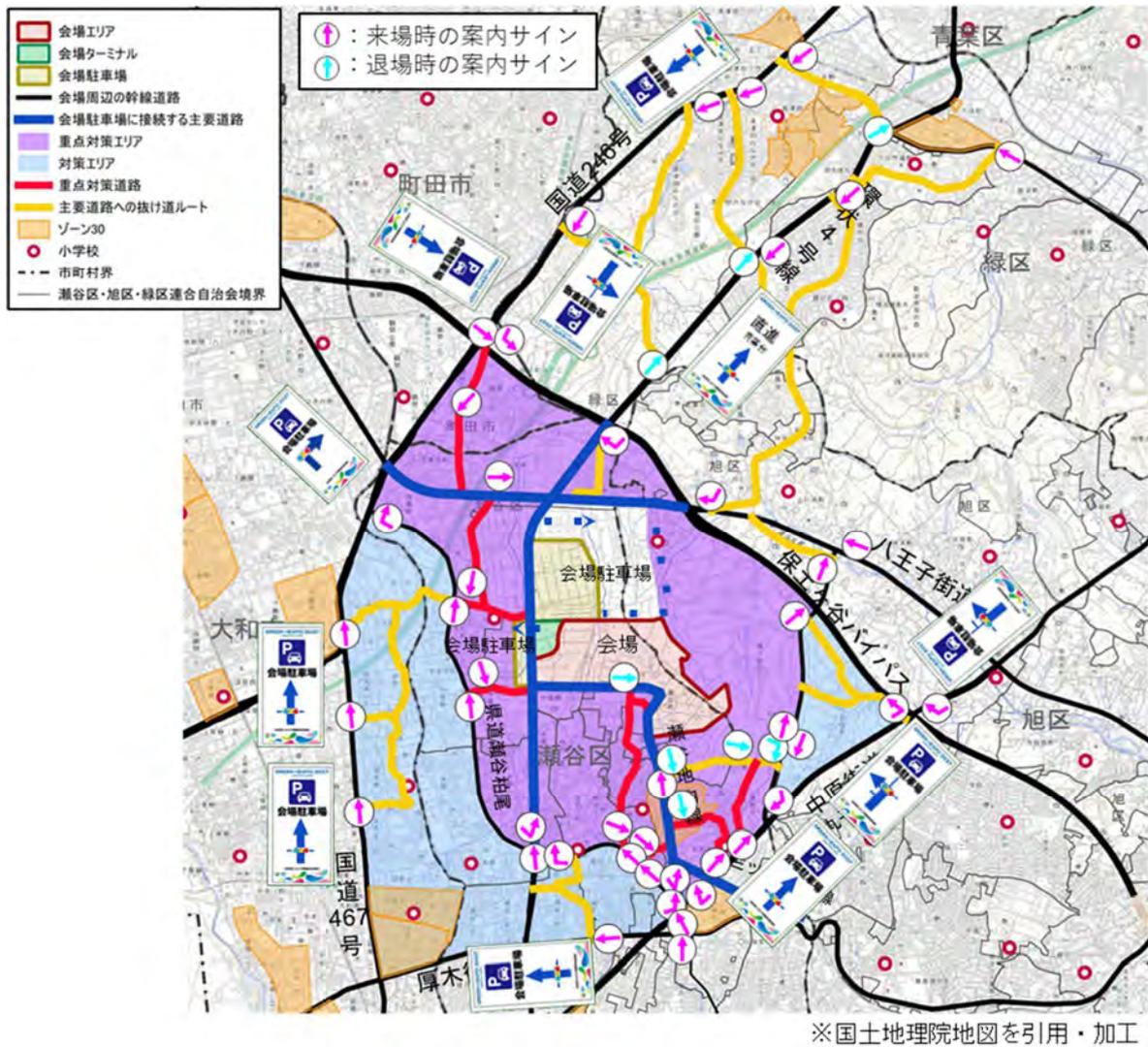


図 30 案内サインの設置による流入抑制 (想定)

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1,700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 31）

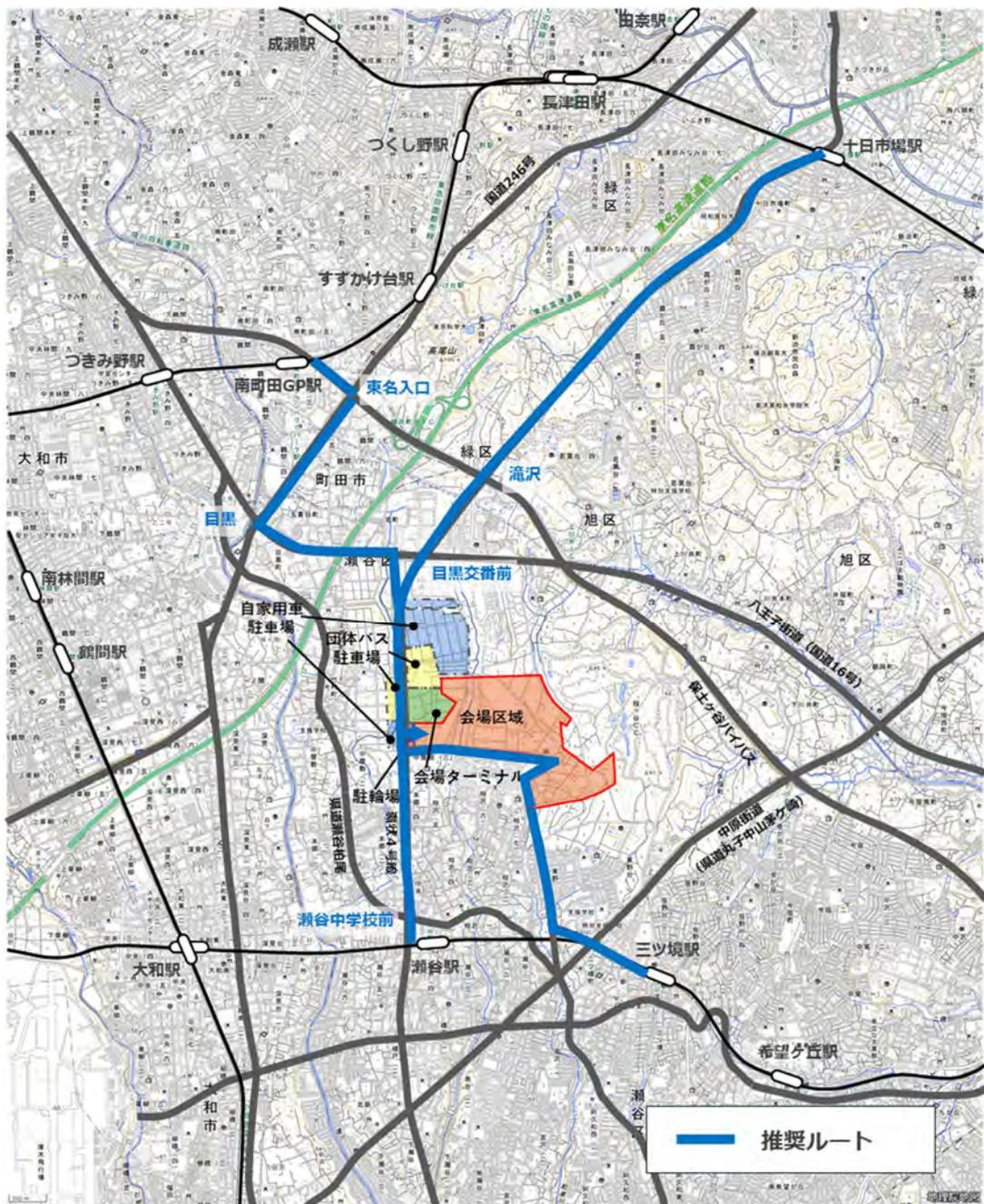


図 31 自転車による来場の推奨ルート（想定）

- 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。

7.2 シェアサイクル利用

- 会場近傍 4 駅を中心に、シェアサイクルポートの新設又は増設について、シェアサイクル事業者と調整を進める。
- 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を設置する。

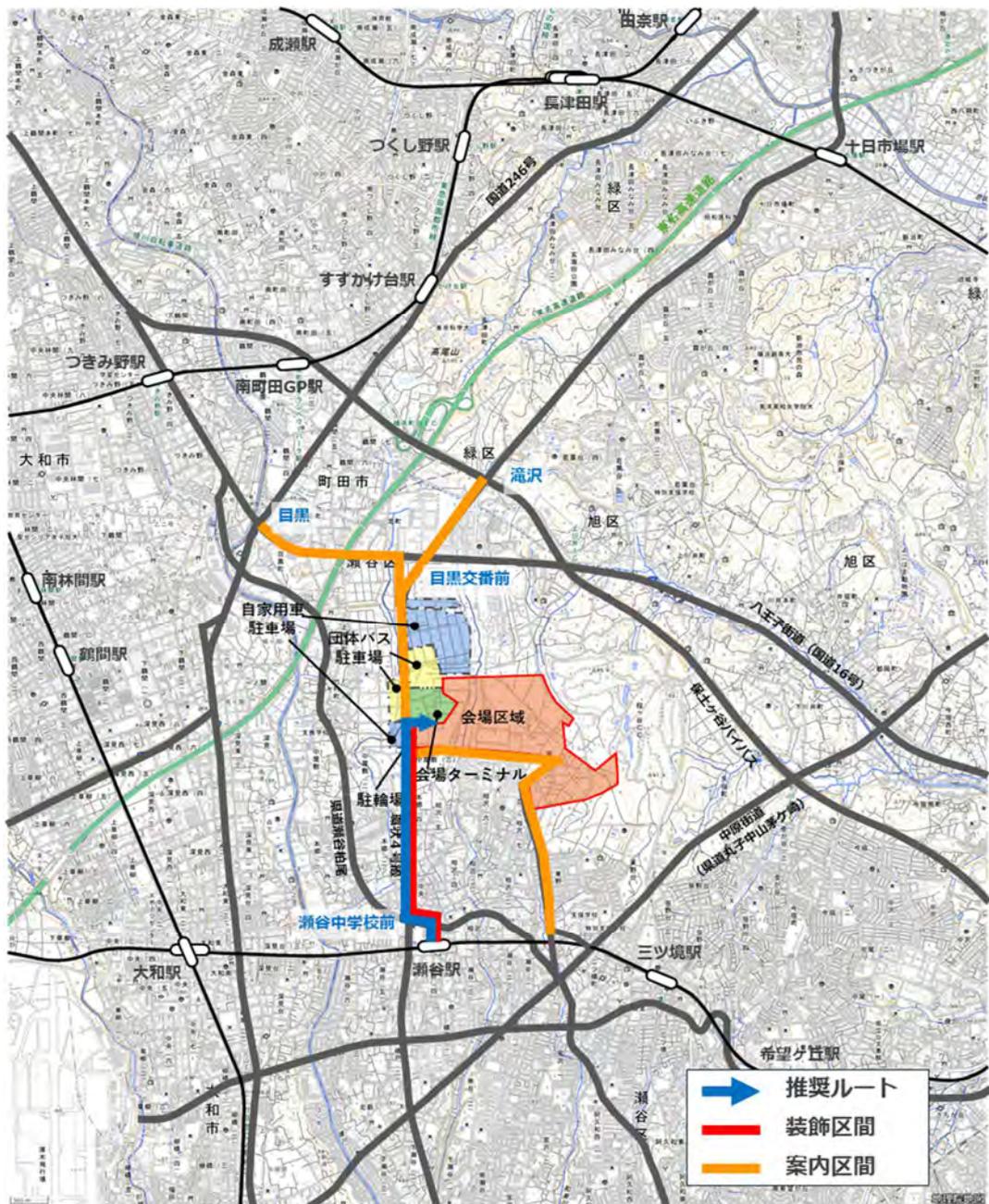
- 道路や駅前広場などで、ポートの新設又は増設が可能な用地の情報提供や設置調整、整備の協力について関係者と連携を行う。

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および設定し、適切な誘導と安全性の確保、周辺環境への配慮を行う。(図 3 2)

○推奨ルートは、横浜市の歩道整備状況などを考慮するとともに、来場車両やシャトルバス、関係車両との交錯を可能な限り低減したルートとする。



※国土地理院地図を引用・加工

図 3 2 徒歩による来場の推奨ルート (想定)

- 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。

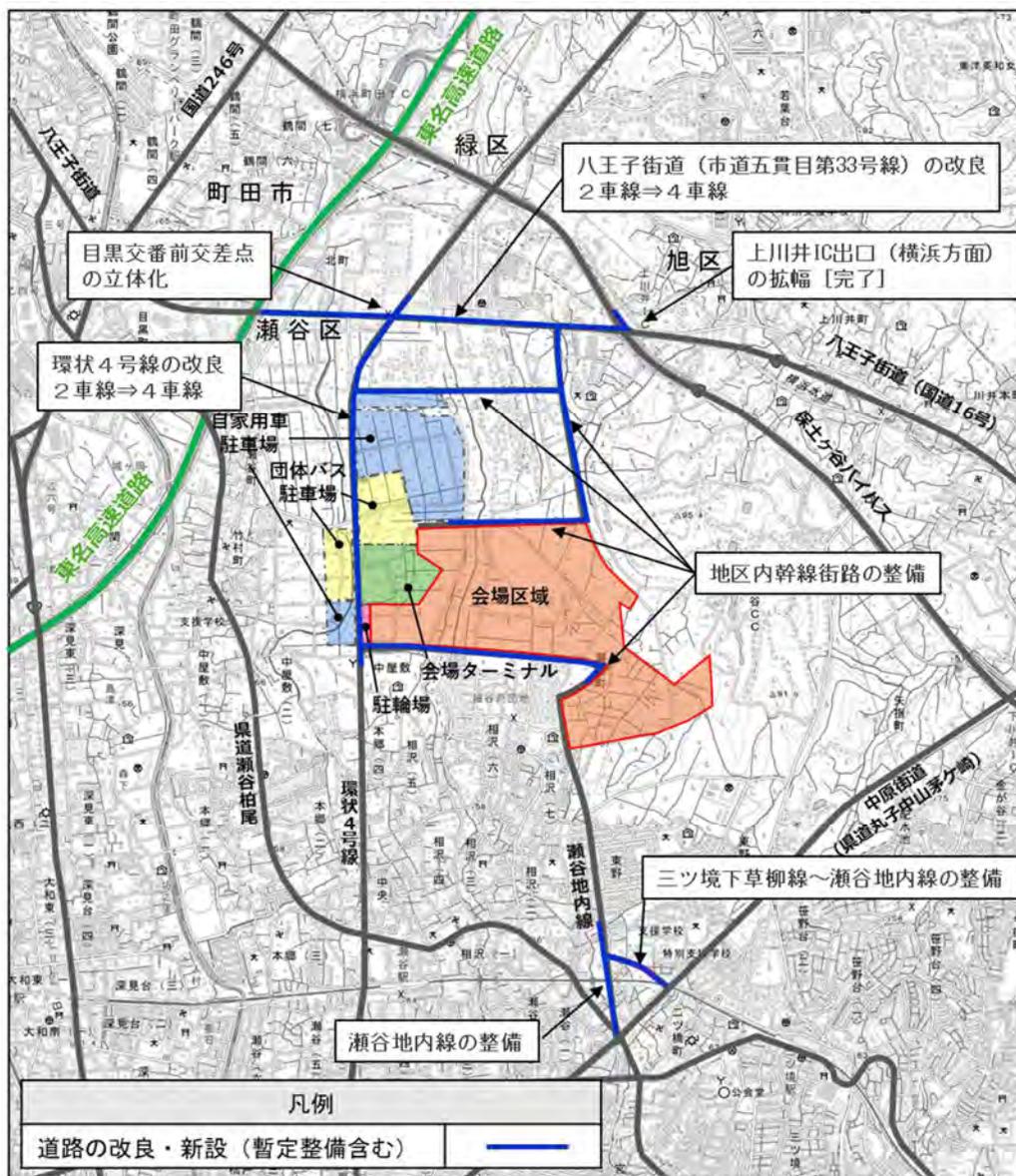
- 鉄道駅からの徒歩は、会場までの距離を踏まえ、会場の最寄り駅となる瀬谷駅からの来場を想定し、横浜市と連携して高揚感が高まる装飾や、暑熱・ゴミ・騒音などの対策を行う。

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、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 33 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予定である。(図 3 4)

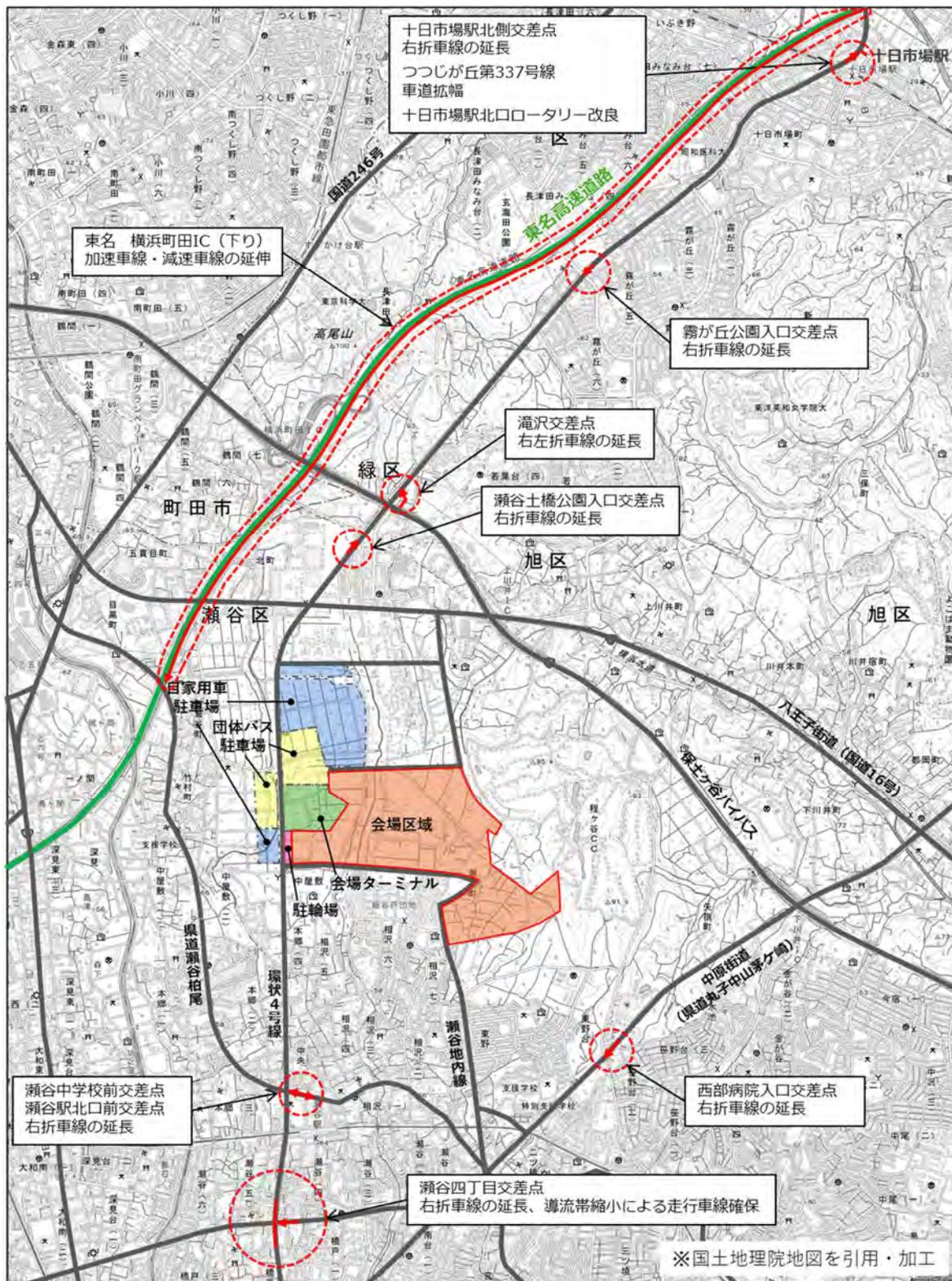


図 3 4 交通容量拡大等のための対策実施箇所

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、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、会期中に行う行催事を含めた運営上の工夫など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、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 駅シャトルバスの混雑予測情報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、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、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。
- 会場ゲートに近い北側駐車場には、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台分の障がい者用駐車区画を整備する。
- 会場駐車場及び4駅シャトルバスにおいては、事前予約できる制度を導入し、車いす使用者等が利用しやすいよう予約枠の設定や待機レーンを分けるなど配慮する。

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、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）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行う。

○TDM推進会議において具体的に検討する項目は以下のとおりである。

- ・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
 - 物資の配送時間やルートの変更・調整
 - 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
- ・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（呼びかける住民、企業の範囲）

○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。

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。
- ・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案内が出来るよう対策の検討を行う。
- ・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、適切に警備誘導ができるよう対策の検討を行う。

○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、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。
- ・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、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、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年夏頃を目途に更新版（第3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10月13日閉会）の交通や来場者輸送の実績等も参考に検討を進める。

○今回とりまとめた実施計画第2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2月
公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会

20260227