

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

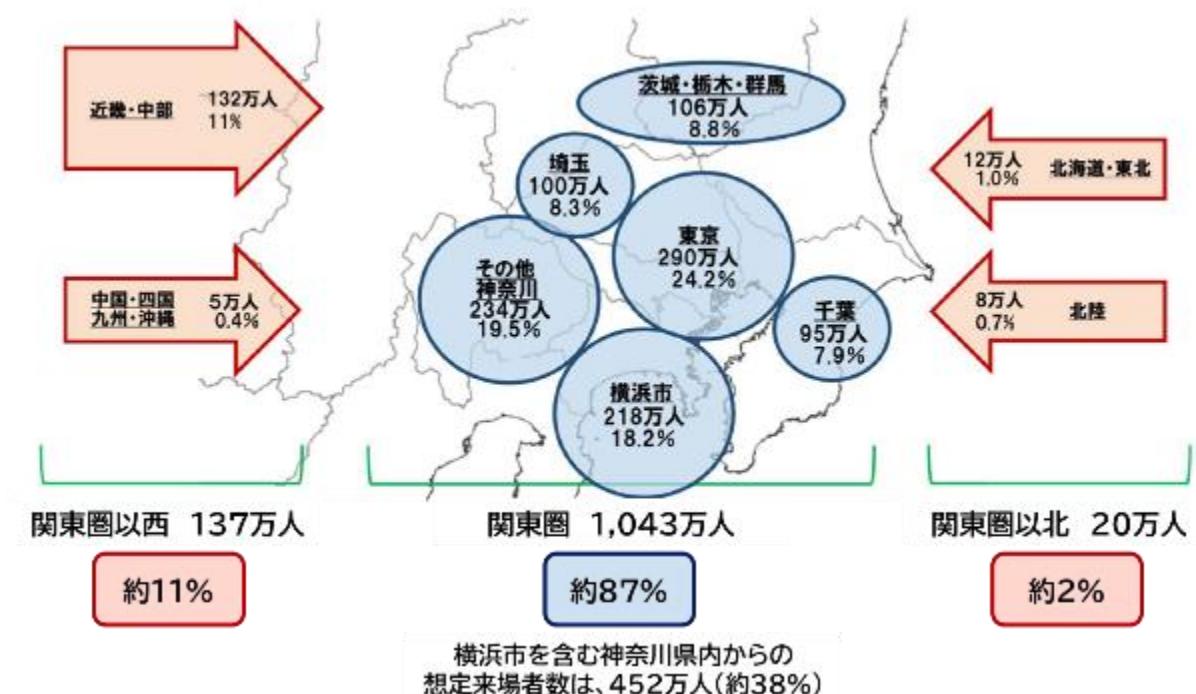


来場者想定

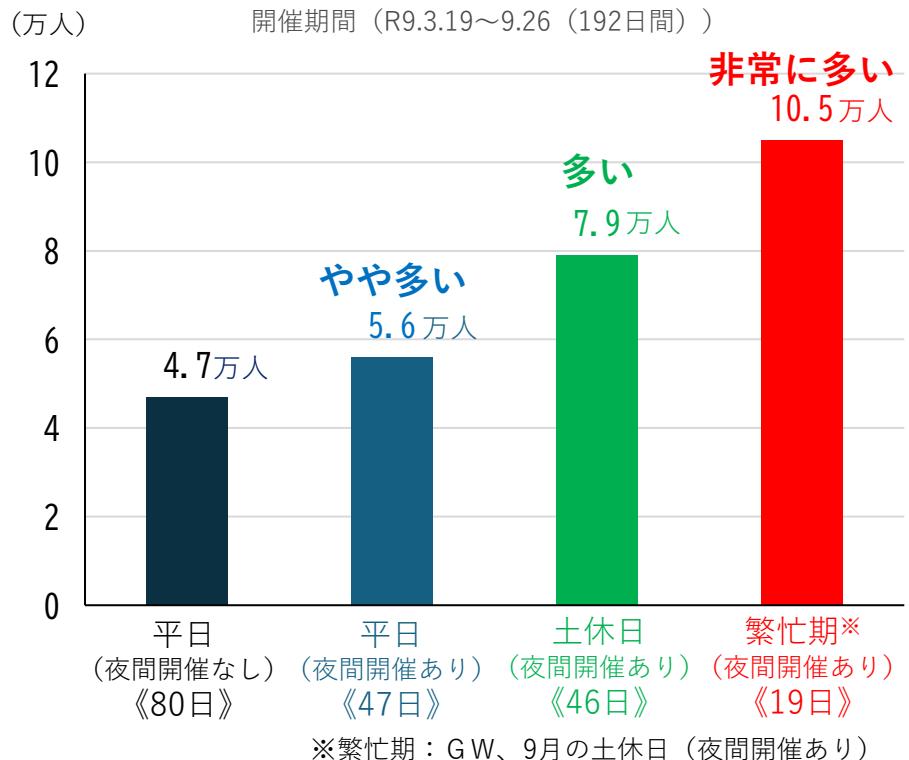
※来場者輸送実施計画初版（2025年5月）を基に作成

- 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）



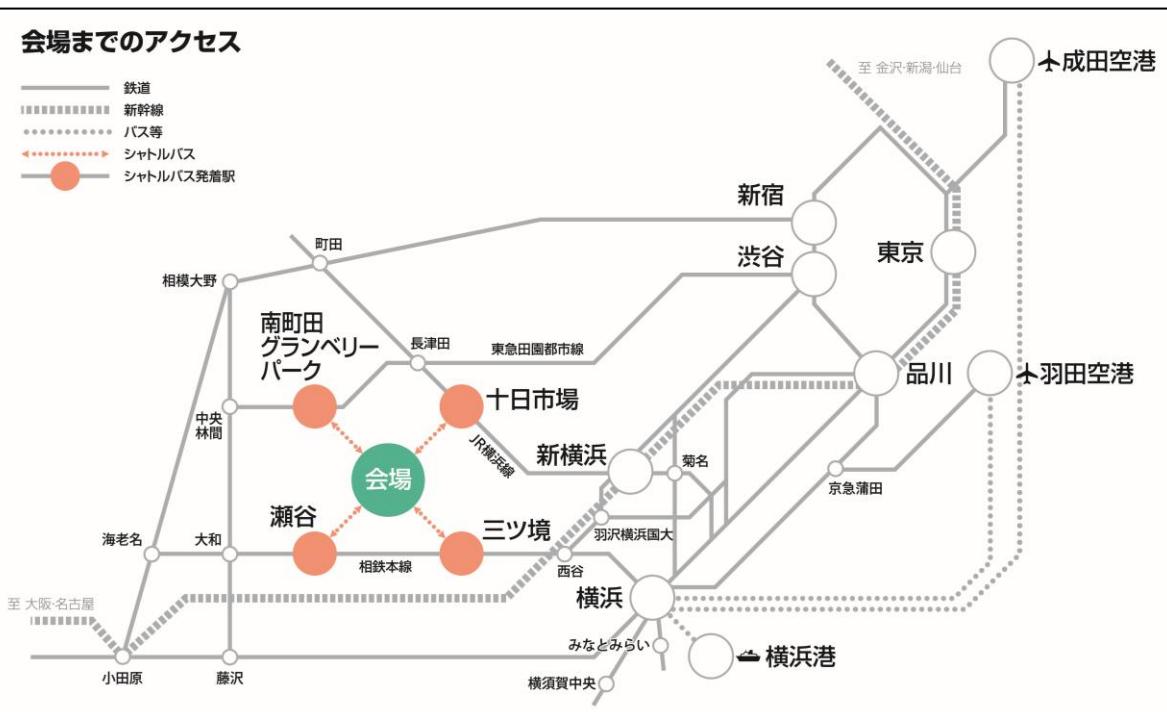
1. GREEN × EXPO 2027 来場者輸送の概要



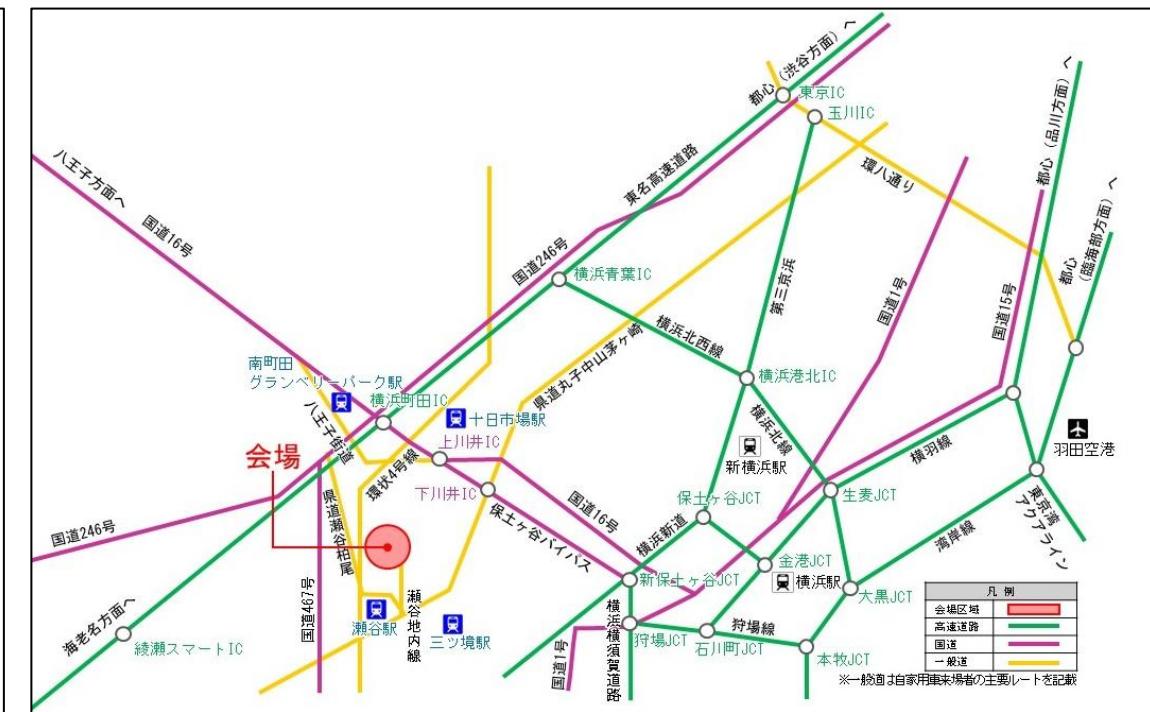
会場までのアクセス

- 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

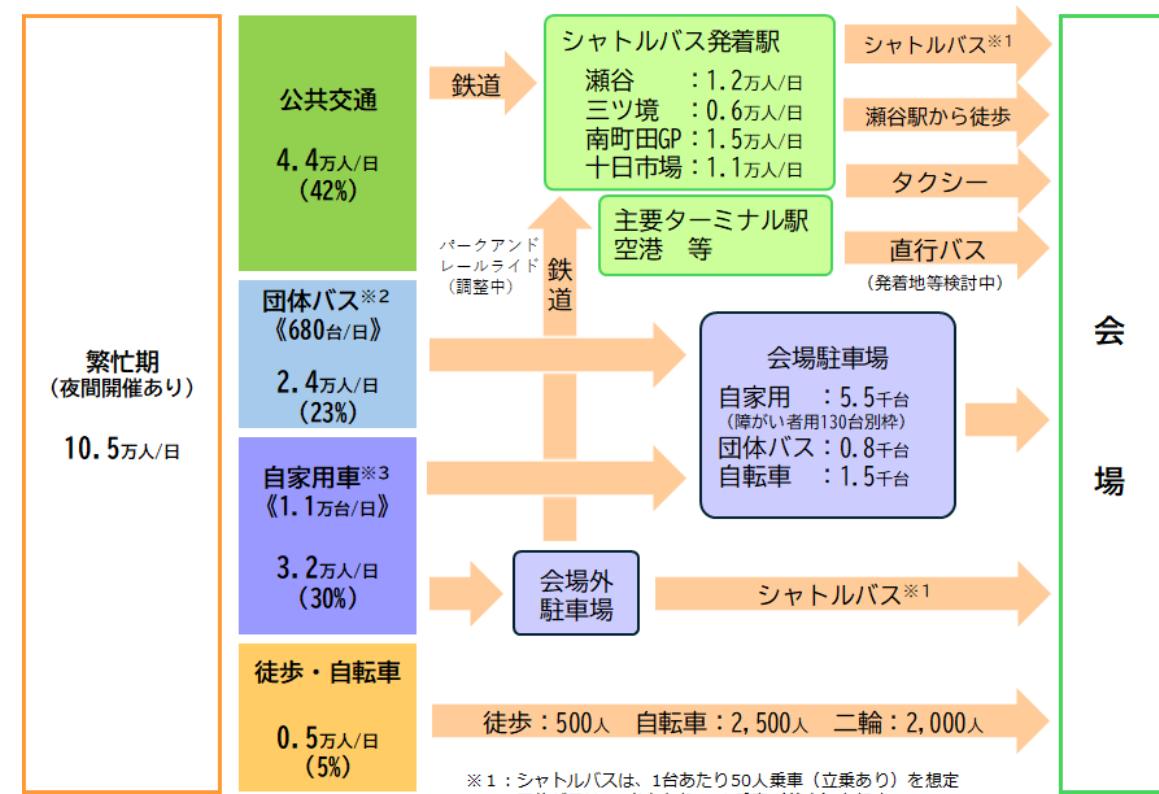
- 繁忙期における交通機関別来場者数は、

- ・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）

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	
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

■交通機関別来場ルート（繁忙期）



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

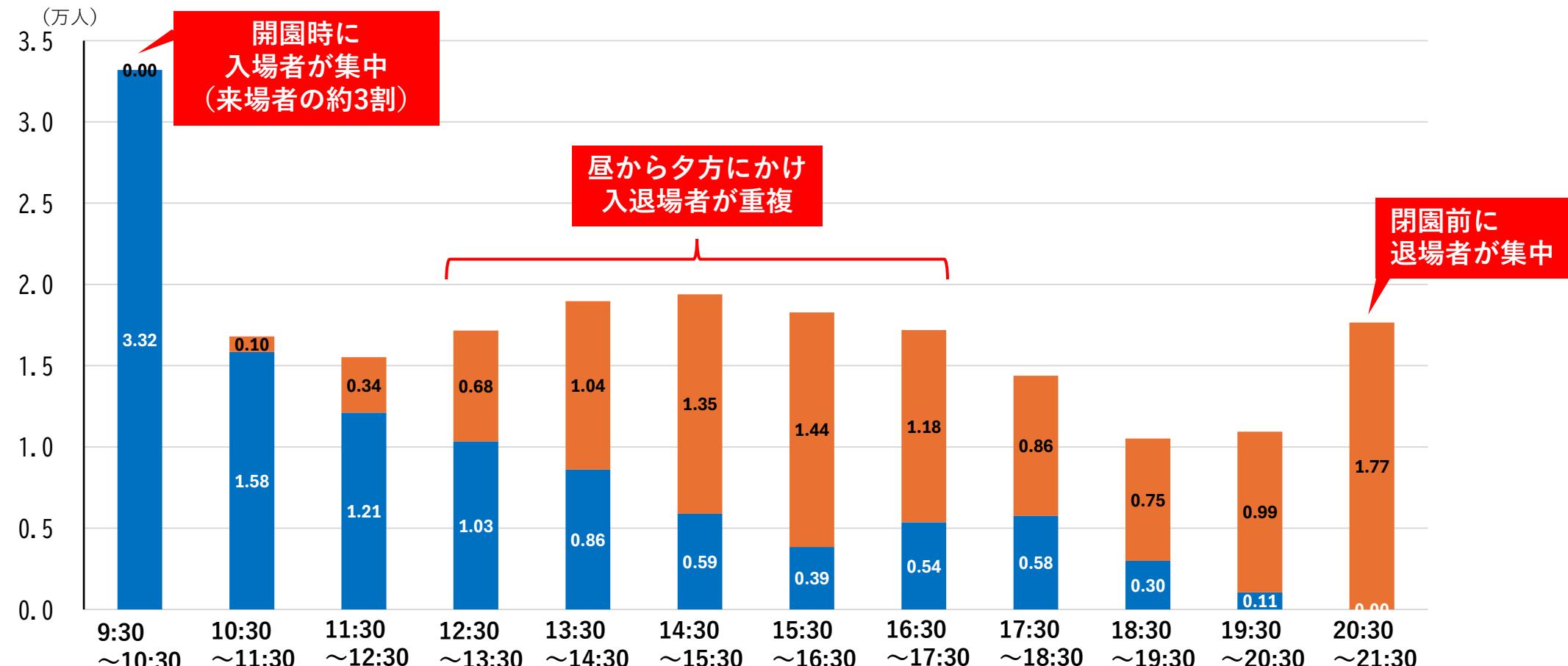
1. GREEN × EXPO 2027 来場者輸送の概要



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

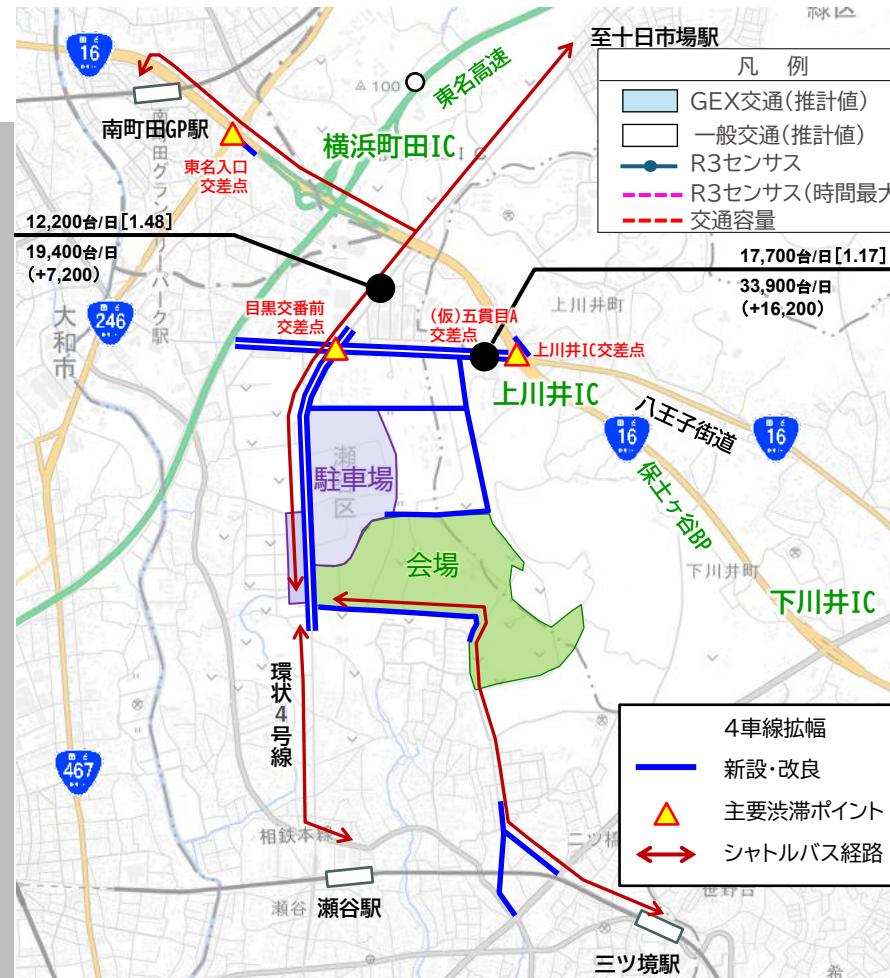
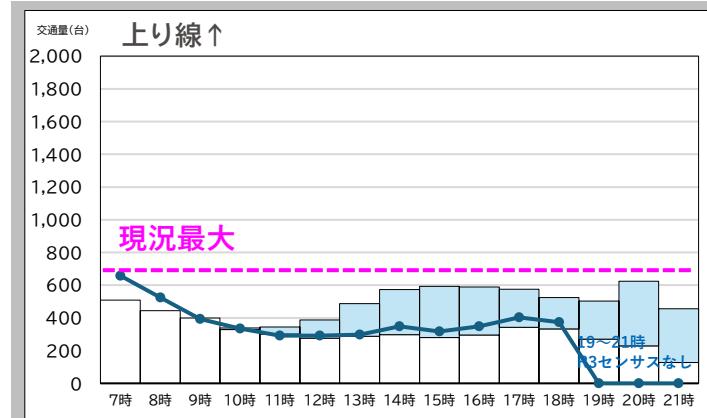
交通需要マネジメントの必要性

2. 交通需要マネジメントの必要性（道路）

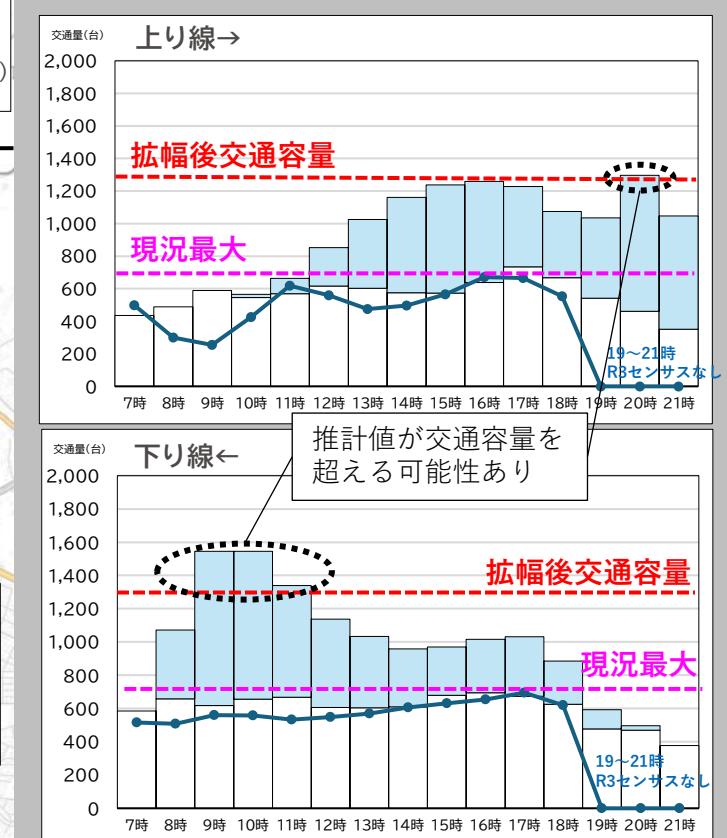
- GEX開催時の交通量推計を行ったところ、会場への主要なルートとなる環状4号線について、推計値が現況の時間あたり最大交通量を超過する時間帯が発生する可能性がある。
- 同じく主要ルートとなる八王子街道は、現況の2車線から4車線に拡幅となるが、一部の時間帯において推計値が拡幅後の時間あたり交通容量を超過する可能性がある。

■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）

想定される主要混雑

- 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、その緩和に時間を使い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))



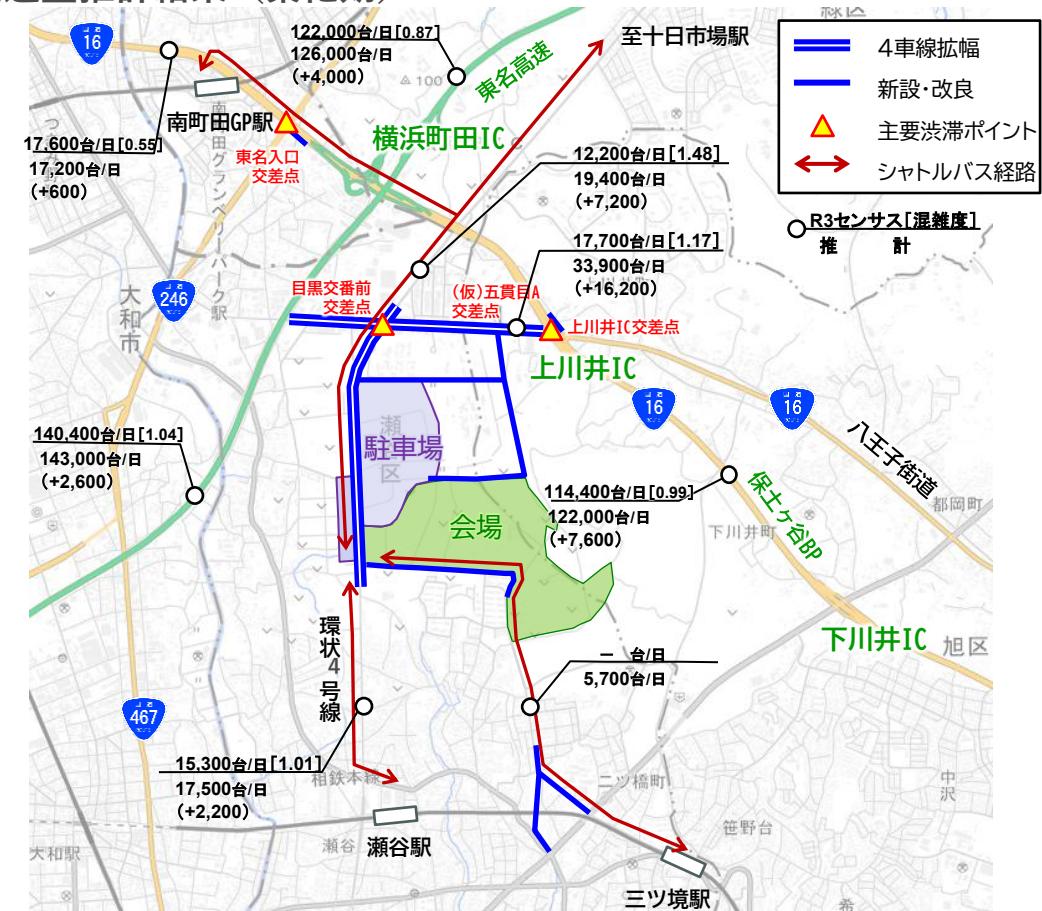
■対策後の交通量推計結果（繁忙期）

《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)



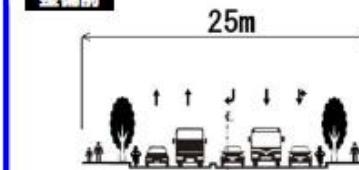
2. 交通需要マネジメントの必要性（道路）

会場周辺の道路整備 (ハード対策)

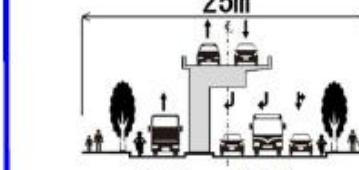
①環状4号線

《目黒交番前交差点立体化》

※南から北を望む

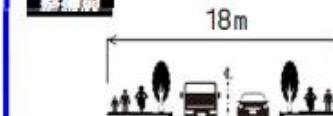


整備後



《4車線拡幅》

整備前



整備後



②八王子街道

整備前

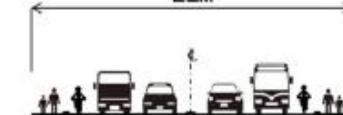
約18m



《4車線拡幅》

整備後

22m



現在工事中



③地区内道路

《新設》

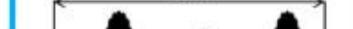
26m



(現在工事中)

※一部区間

15m

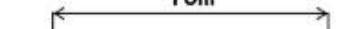


(現在工事中)

④瀬谷地内線

《新設(相鉄本線アンダーパス)》

15m



(現在工事中)

⑤三ツ境下草柳線

《新設》

18m



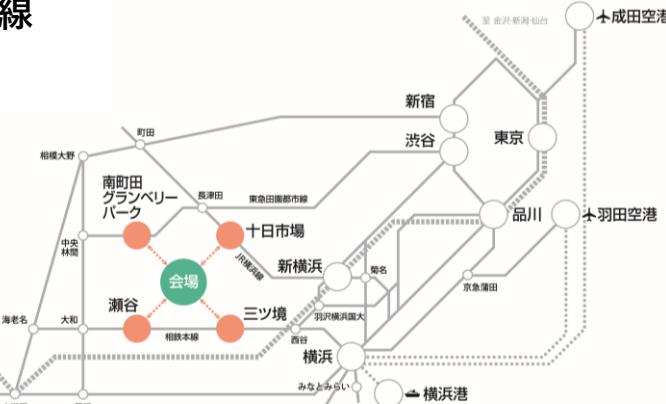
(現在工事中)

2. 交通需要マネジメントの必要性（鉄道）

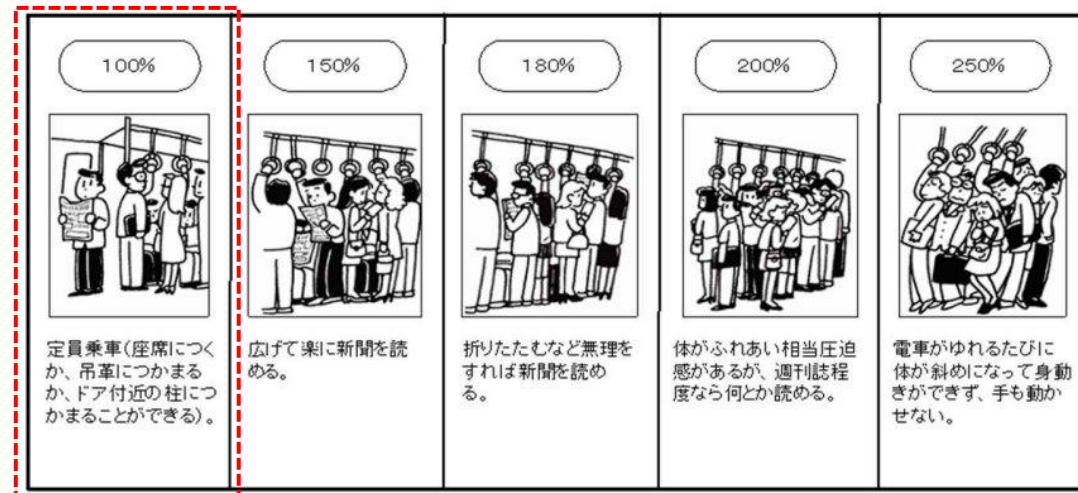
想定される主な混雑

- 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

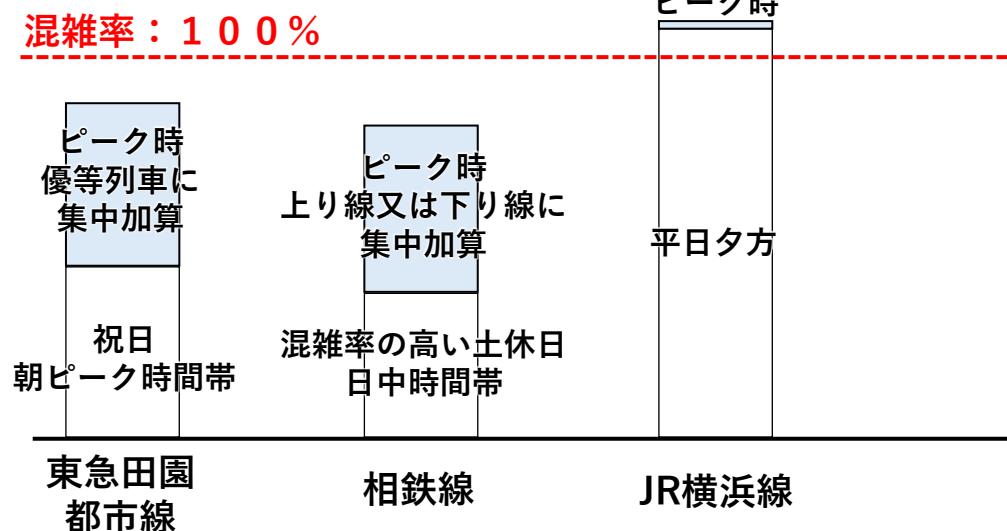


■混雑率の目安



■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、その緩和に時間と空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

今後、具体的に検討する項目（案）



※TDM:Transportation Demand Managementの略

○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） | ・大規模イベントの開催時間等の変更・調整 |
| ・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 | |

○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）

