

最新の取組状況の紹介

- 渋滞対策の取り組み(厚木市)
- 環状4号線(横浜市栄区)笠間^{かさま}交差点(横浜市)
- 道の駅「湘南ちがさき」周辺の渋滞対策(神奈川県、茅ヶ崎市)
- 主要渋滞箇所における渋滞緩和に向けた取組(神奈川県)
- 首都高 快適走行ビジョン2040の策定(首都高速道路株式会社)
- GREEN×EXPO 2027 来場者輸送実施計画(GREEN×EXPO協会)

令和8年3月2日(月)

5 最新の取組状況の紹介

5-1 厚木市内の渋滞対策の取り組み (WEBによる渋滞情報提供、サイクル&バスライド)

○厚木市では、渋滞対策の取り組みとして郊外のバス停周辺に駐輪場を設けることによる、バス利用の促進を目的とした「サイクル&バスライド」を実施。また、交通安全の向上と交通混雑の解消を目的として車両の走行ビッグデータを活用した渋滞情報提供を実施している。

WEBによる厚木市内の渋滞情報提供



> 時間分けのルール

時間帯	説明
朝方	6:00から8:59まで
夕方	16:00から18:59まで

> 色分けのルール

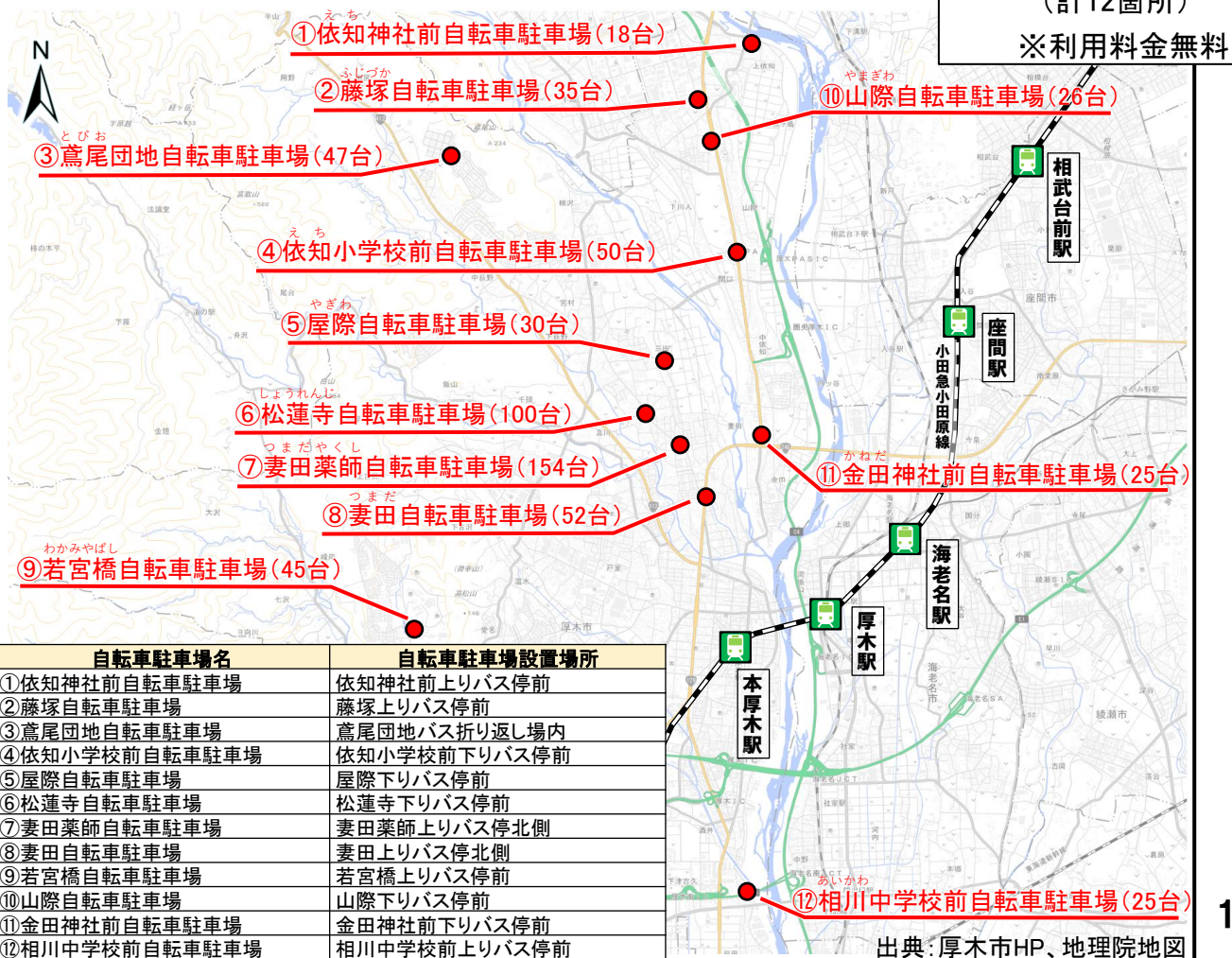
色	説明
紫色	渋滞度ランキングの上位
赤色	〃 の中位
黄色	〃 の下位

渋滞度とは、平均車速が10km/hを下回る走行車両の割合

交通量とは、計測時間における走行車両の平均台数

平均車速とは、計測時間における車両の平均走行時速

サイクル&バスライドによる交通転換促進



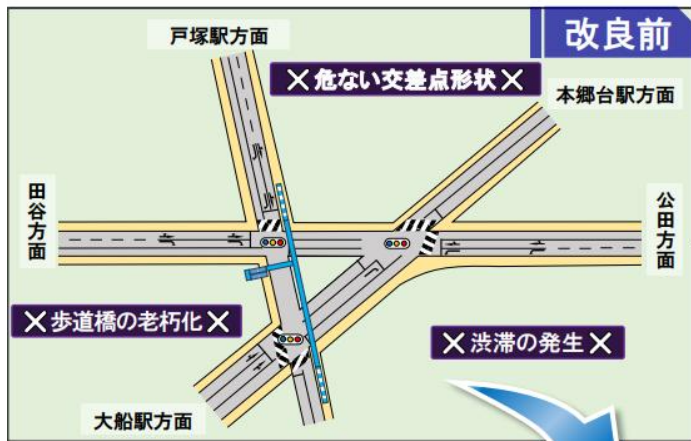
5 最新の取組状況の紹介

5-2 環状4号線(横浜市栄区)笠間交差点 道路改良事業

○主要渋滞箇所の一つでもある笠間交差点は、環状4号線(主要地方道原宿六浦)、県道大船停車場矢部、市道笠間第139号線、市道笠間第142号線が変則的に交差しており、当該交差点に起因する慢性的な渋滞が生じている。

○市では、慢性的な渋滞の解消、車両及び歩行者の安全性向上を図るため、交差点形状の改良、環状4号線の4車線化等の工事を実施しており、令和7年10月1日から、交差点形状が6差路から4差路に切り替わっている。

○笠間交差点の改良



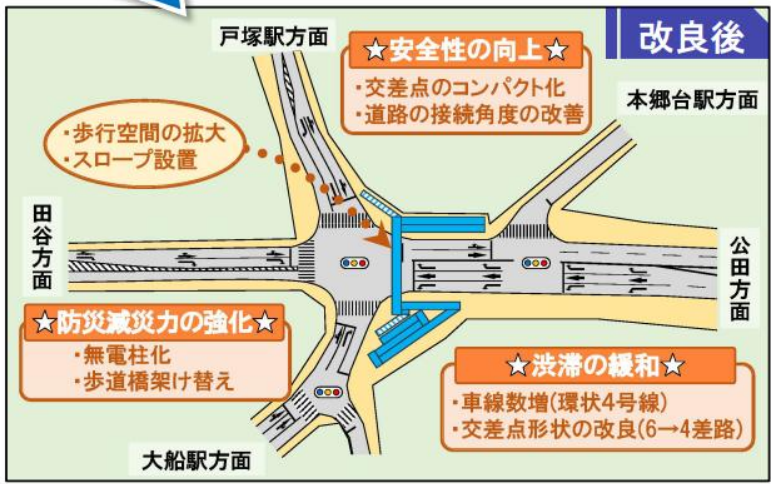
DATA 事業概要

横浜市HPから詳細をチェック!

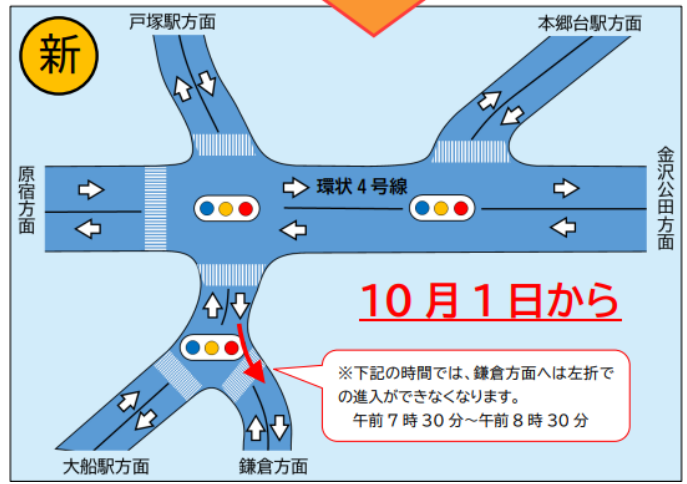
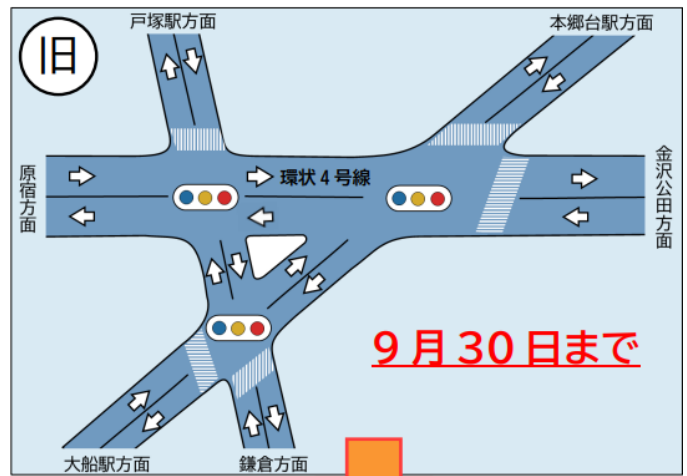
整備区間	栄区笠間三丁目15番5号地先 ～笠間五丁目32番1号地先
整備延長	655m
標準幅員	14.5～24.0m
車線数	2車線・4車線
事業化	平成12年度

Topics 交差点が4差路になりました

令和7年10月1日に笠間交差点が4差路に切り替わりました引き続き環状4号線の4車線化工事を進めていきます



○交差点形状の切替え

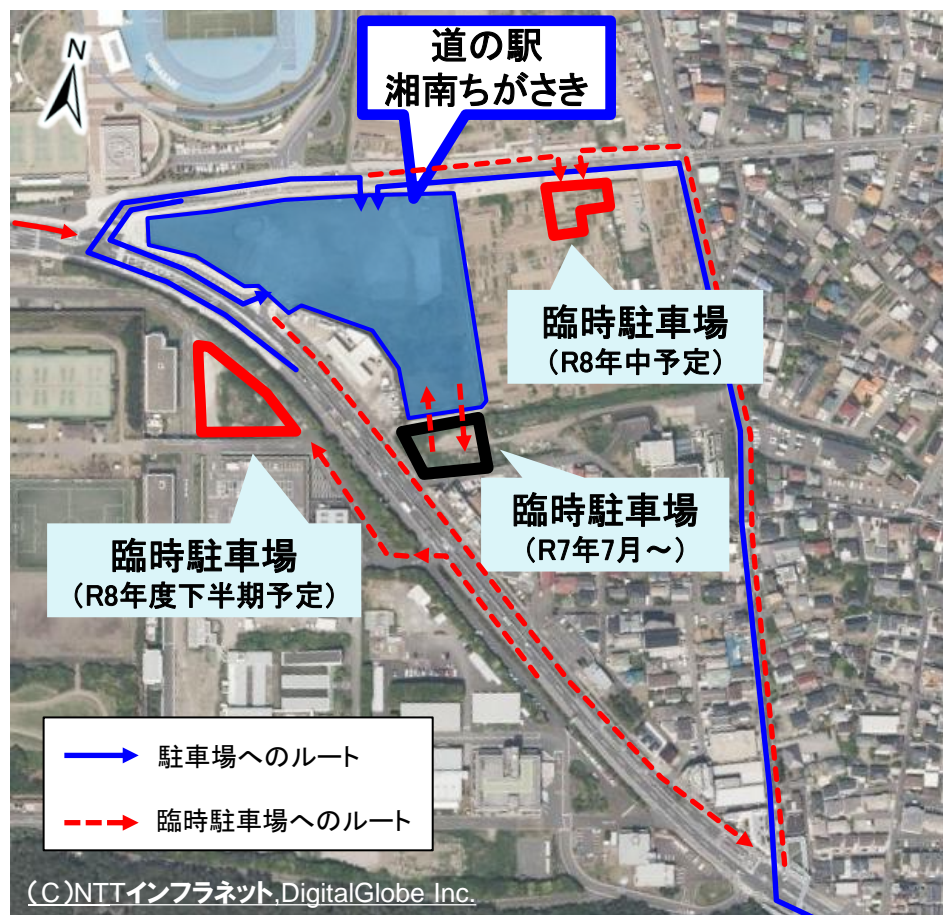


5-3 道の駅「湘南ちがさき」^{しょうなん}周辺の渋滞対策

■臨時駐車場の設置、道の駅駐車場の混雑情報提供等

- 国道134号で、休日を中心に駐車場入場待ちによる渋滞が発生しており、対策を検討中。
- 駐車場の容量不足を補うため、下図に示す箇所に臨時駐車場を設置(予定含む)。
- 国道134号の渋滞緩和を図るため、道路情報板や道の駅HPで、駐車場の混雑情報を提供。
混雑時には、看板や交通誘導員による来訪車両の迂回誘導を実施。

■臨時駐車場の設置



■道の駅駐車場の混雑情報提供・迂回誘導

迂回誘導

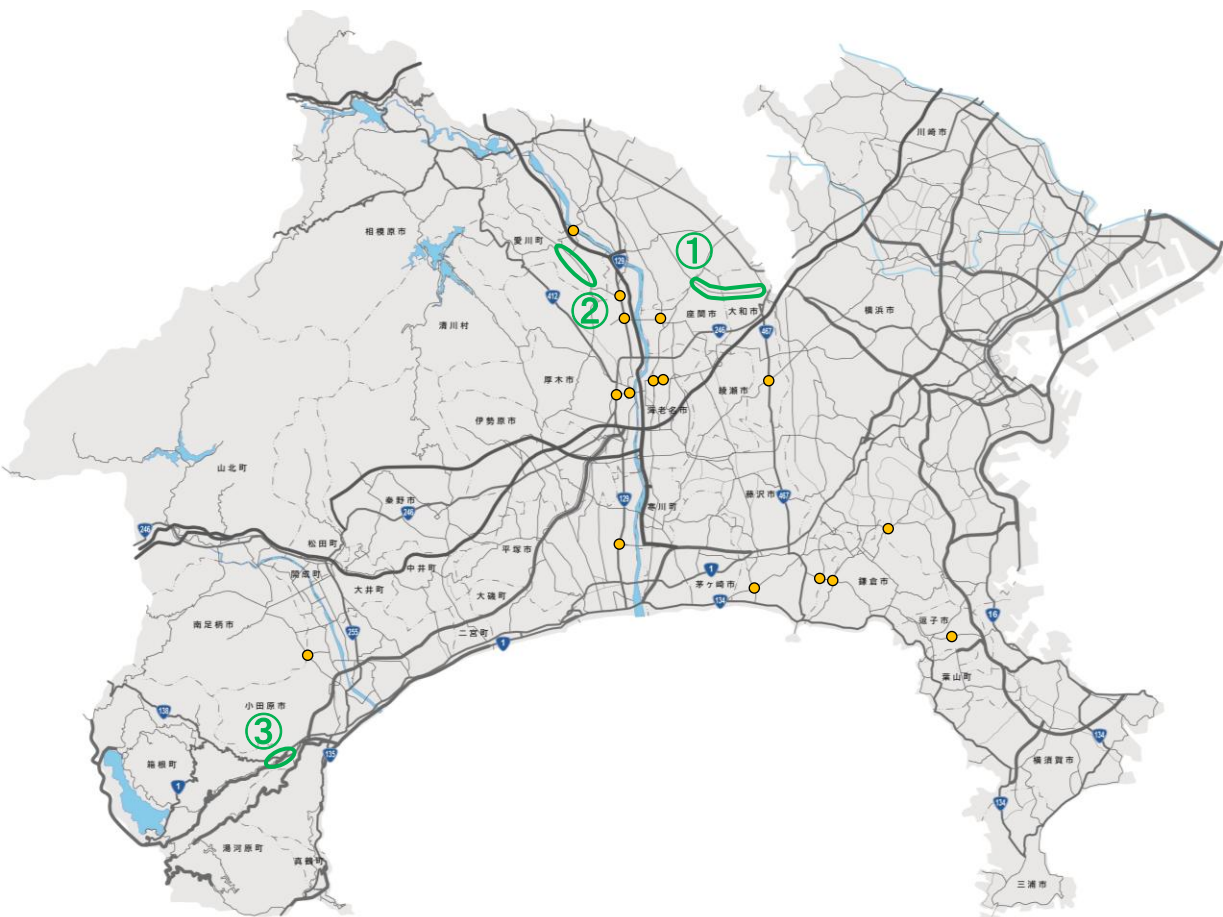
国道134号沿いの道路情報板

道の駅HPでの情報提供例

出典: 道の駅湘南ちがさきHP

5-4 主要渋滞箇所における渋滞緩和に向けた取組について

- 令和8年3月に改定予定の「かながわのみちづくり計画」に、主要渋滞箇所における渋滞対策を位置付け。
 - ・県管理道路における交差点改良などの局所対策を推進。
 - ・主要渋滞箇所が連坦しているなど、深刻な渋滞が発生している箇所において、効果的な渋滞対策を検討。



- 令和8～12年度までの5ヶ年の取組
 - ・交差点改良などの工事实施を目指す主な箇所。

16箇所 [県道45号(丸子中山茅ヶ崎) 桜ヶ丘交差点 等]

- ・渋滞対策の検討を行う箇所。

3箇所 [①県道50号(座間大和) ②県道63号(相模原大磯)及び 県道65号(厚木愛川津久井) ③国道1号]

※ETC2.0プローブデータを活用し、交通状況の分析等を実施の上、必要な対策の検討を想定。

凡例

- : 自動車専用道路等
- : 県道
- : 主要市道等
- : 交差点改良
- : 渋滞対策の検討
- : 市町村境

5-5 首都高 快適走行ビジョン2040の策定

- 2015年3月の中央環状線全線開通およびJCT改良をはじめとした各種施策により、この四半世紀で渋滞が1/2に減少したが、社会情勢等の変化により**現在も主要渋滞箇所を中心に混雑が残っている状況**
- 首都圏で事業化されている高速道路網が概成する2040年に向けて、首都高は更なる利便性向上を追求するため、以下の3本柱に基づき各種施策を進め、**渋滞半減**を目指す

柱① 円滑な首都高

柱② 時間の読める首都高

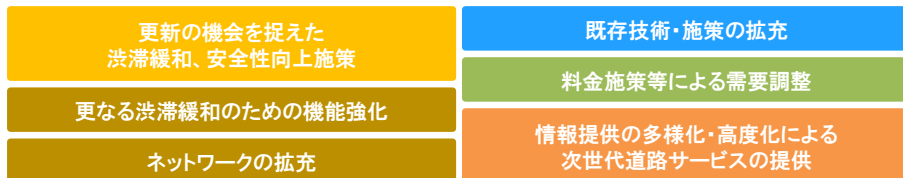
柱③ 誰にでも優しい首都高

将来にわたってより快適な走行空間を提供するため、渋滞発生箇所の交通容量増加や偏在する交通需要に対してネットワークを効果的に活用するパフォーマンスマネジメント※1に取り組む。

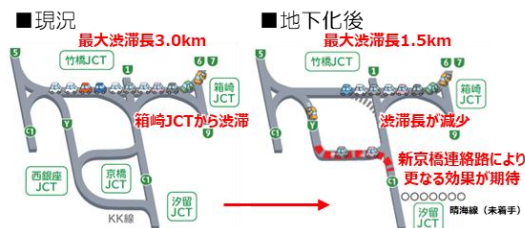
適時的確な情報提供により行動変容していただくモビリティマネジメント※2にお客さまと協働で取り組むことで、利用しやすい首都高を目指す。

最先端技術を用いた情報や道路サービスを提供することにより利用体験を変革し、普段首都高を利用されない方や運転が苦手な方でも使いやすい首都高へ進化する。

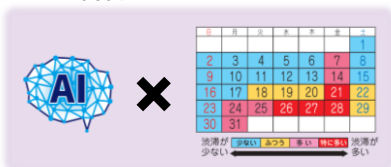
快適走行ビジョン2040の施策



施策例)日本橋区間地下化事業・新京橋連絡路事業



施策例)AI活用による渋滞カレンダーの高度化



17時台(タピーク)の渋滞状況

<現在(2023年)>



<将来(2040年)>
(高速道路網概成時)

渋滞が
半減



※1 旅行速度や通行止めリスク等のサービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的なサービス向上を図るもの。時間別・箇所別・方向別のデータからパフォーマンスが低い箇所を分析し、局所的・面的な渋滞対策や付加車線設置の対策につなげる(国土交通省道路局 WISENET2050・政策集 R5.10より引用)。
 ※2 一人一人のモビリティ(移動)が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通施策(国土交通省 モビリティマネジメントパンフレットより引用)。

5-5 首都高 快適走行ビジョン2040の策定

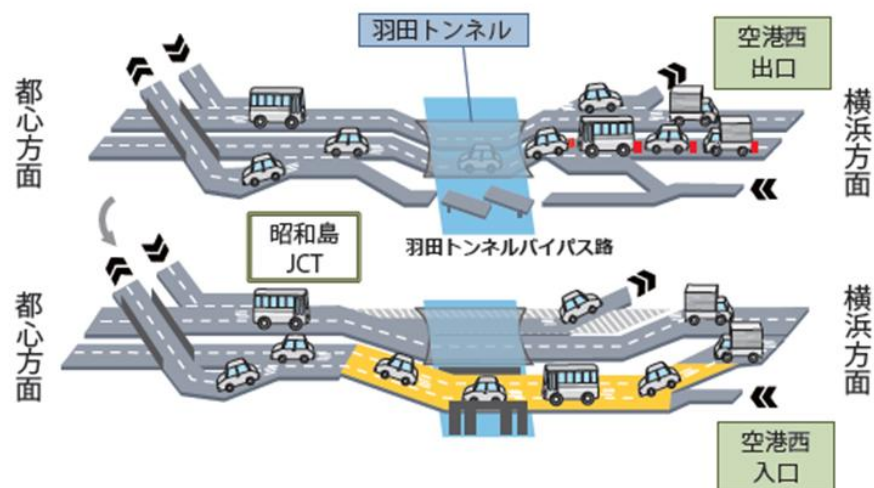
快適な首都高を実現する施策

更新の機会を捉えた渋滞緩和、安全性向上施策

都市高速道路ネットワークを更に強化し利便性を向上させるために、更新の機会を捉えて渋滞緩和に取り組み、所要時間の短縮を図るとともに、交通安全対策を推進して定時性・安全性を向上させます。

羽田トンネル付近更新事業

長期的な安全性の確保を目的として更新工事を実施します。更新工事中は羽田トンネルバイパス路をう回路として活用し交通影響を軽減します。更新工事後は、う回路を本線運用し、上り方向を高架3車線化、トンネル内を下り専用とする運用に見直し、通常時の渋滞を緩和させます。



5-6 GREEN×EXPO 2027 来場者輸送実施計画



神奈川県移動性(モビリティ)
向上委員会
2026年3月2日
GREEN×EXPO協会
交通対策室

**GREEN×EXPO2027
来場者輸送実施計画について**

2026.3



5-6 GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画



GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画について

目的・想定する来場者

○実施計画は、

- ① 来場者の安全・円滑な移動の実現
- ② 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を目的に策定する

■前提条件

開催期間

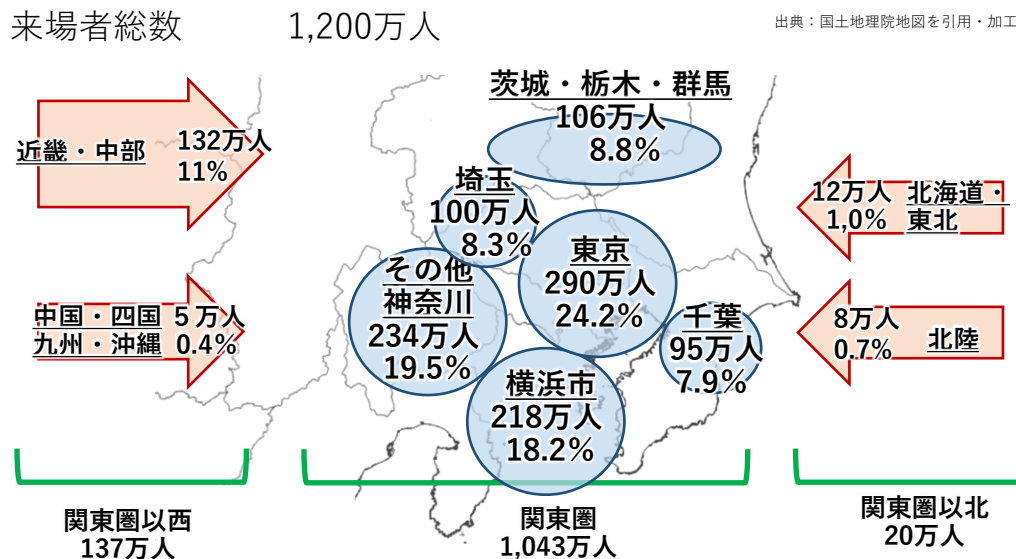
2027年3月19日（金）～9月26日（日）
192日間

開場時間（現時点での想定）

9:30～21:30

■想定する総来場者数（輸送計画）

約1,200万人



※端数処理の関係上、合計が一致しない

5-6 GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画



GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画について

交通機関別分担

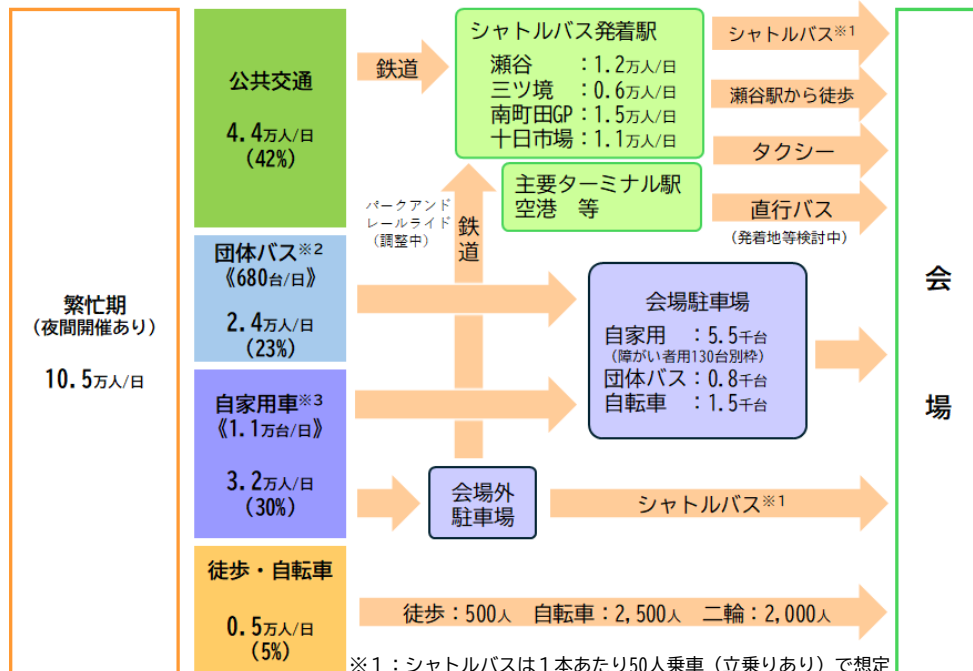
- 繁忙期における交通機関別来場者数は、
 - ・ 鉄道（+シャトルバス）利用が4.4万人（直行バス・タクシー・瀬谷駅からの徒歩を含む）
 - ・ 自動車利用が5.6万人（団体バス2.4万人 + 自家用車3.2万人）
 - ・ 自転車・徒歩・自動二輪利用が0.5万人

■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		
開催日数	80日 GWを除く夏休みまで	47日 GW及び夏休み以降	46日 繁忙期を除く	19日 GW・9月等の土休日	
交通機関	公共交通	1.8	2.6	3.2	4.4
	団体バス	1.8	0.9	2.0	2.4
	自家用車	1.2	1.8	2.4	3.2
	自転車・徒歩	0.2	0.3	0.3	0.5
	計	5.0	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
 ※GW : 4/29~5/5
 ※夏休み以降 : 7/20以降

※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

5-6 GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画

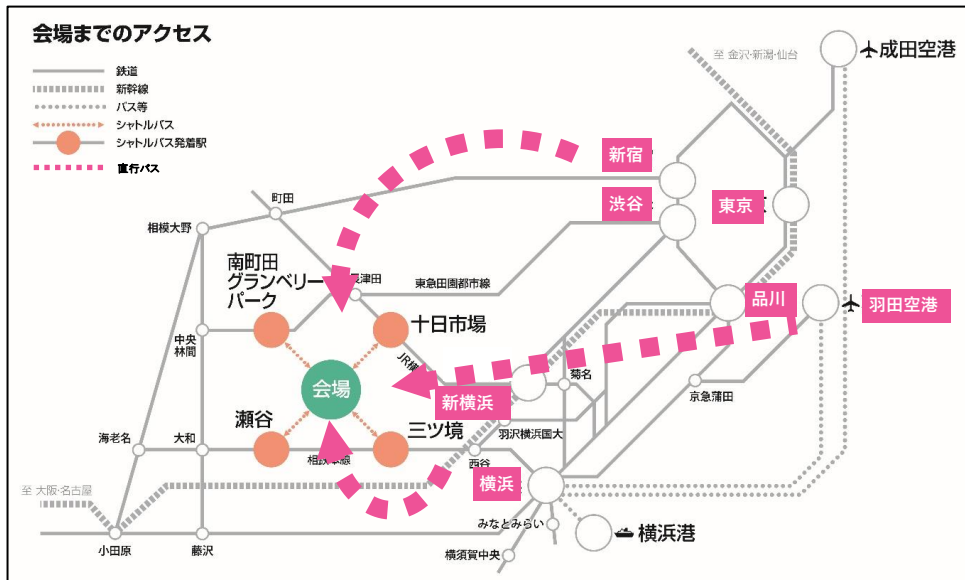


GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画について

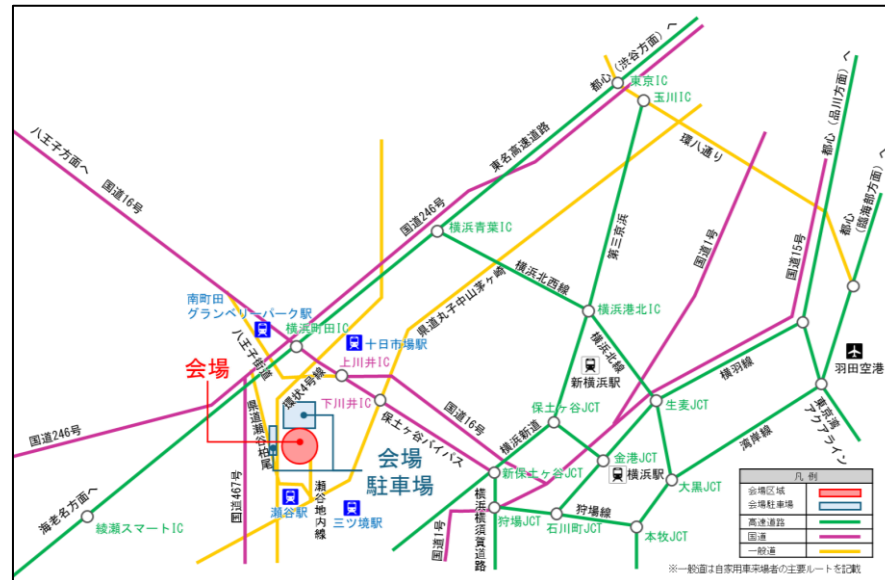
交通機関別の輸送の考え方

- 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）からシャトルバスによる輸送を実施
- 横浜駅、新横浜駅などの主要ターミナル駅、空港などからの直行バス、タクシーによる輸送を行う
- 自動車の利用者に対して、会場に隣接した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、会場ターミナル内の混雑解消のため、タクシーアプリ迎車車両はターミナル外での乗車検討を行う
- 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

■公共交通機関によるアクセス及び直行バスイメージ



■自動車交通によるアクセス



5-6 GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画



GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画について

公共交通機関

- 4 駅シャトルバスに事前予約制を導入する
- 乗降時間の短縮による定時性・速達性の確保のため、路線バスタイプの車両を主とする
- 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による運行とする

■各駅の来場者想定

(事前予約制を導入しない場合)

	せや 瀬谷駅	みつぎょう 三ツ境駅	みなみまちだ 南町田GP駅	とおかいちば 十日市場駅
日来場者数	約 5,000～ 12,000人/日	約 3,000～ 6,000人/日	約 6,000～ 15,000人/日	約 4,000～ 11,000人/日
時間最大 来場者数	約 1,300～ 3,100人/h	約 800～ 1,500人/h	約 1,500～ 3,900人/h	約 1,100～ 2,800人/h

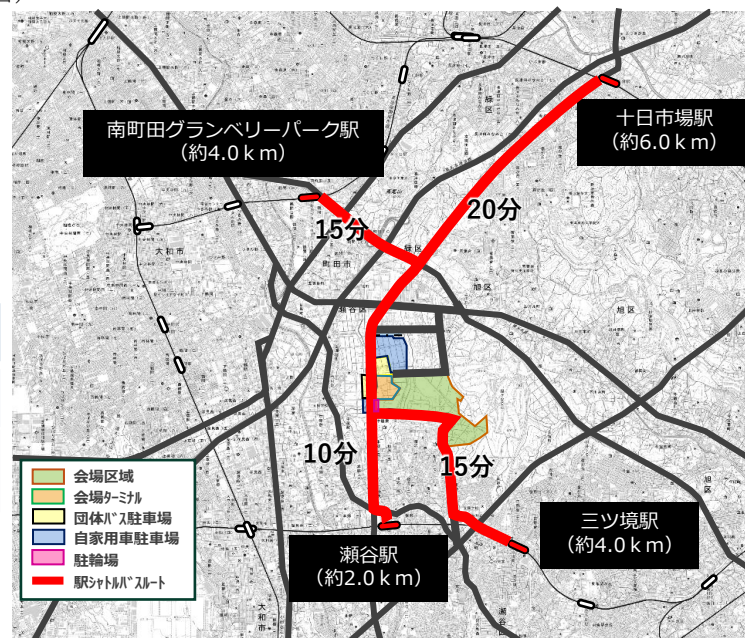
■各駅のシャトルバス運行計画

	せや 瀬谷駅	みつぎょう 三ツ境駅	みなみまちだ 南町田GP駅	とおかいちば 十日市場駅
バース数	3バース	2バース	4バース	4バース
運行本数 (1バースあたり)	約20～40本/h (6～12本/h)	約10～30本/h (3～15本/h)	約20～60本/h (5～15本/h)	約20～60本/h (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

○シャトルバスの調達台数

- ・ 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)



出典：国土地理院地図を引用・加工

5-6 GREEN×EXPO 2027 来場者輸送実施計画

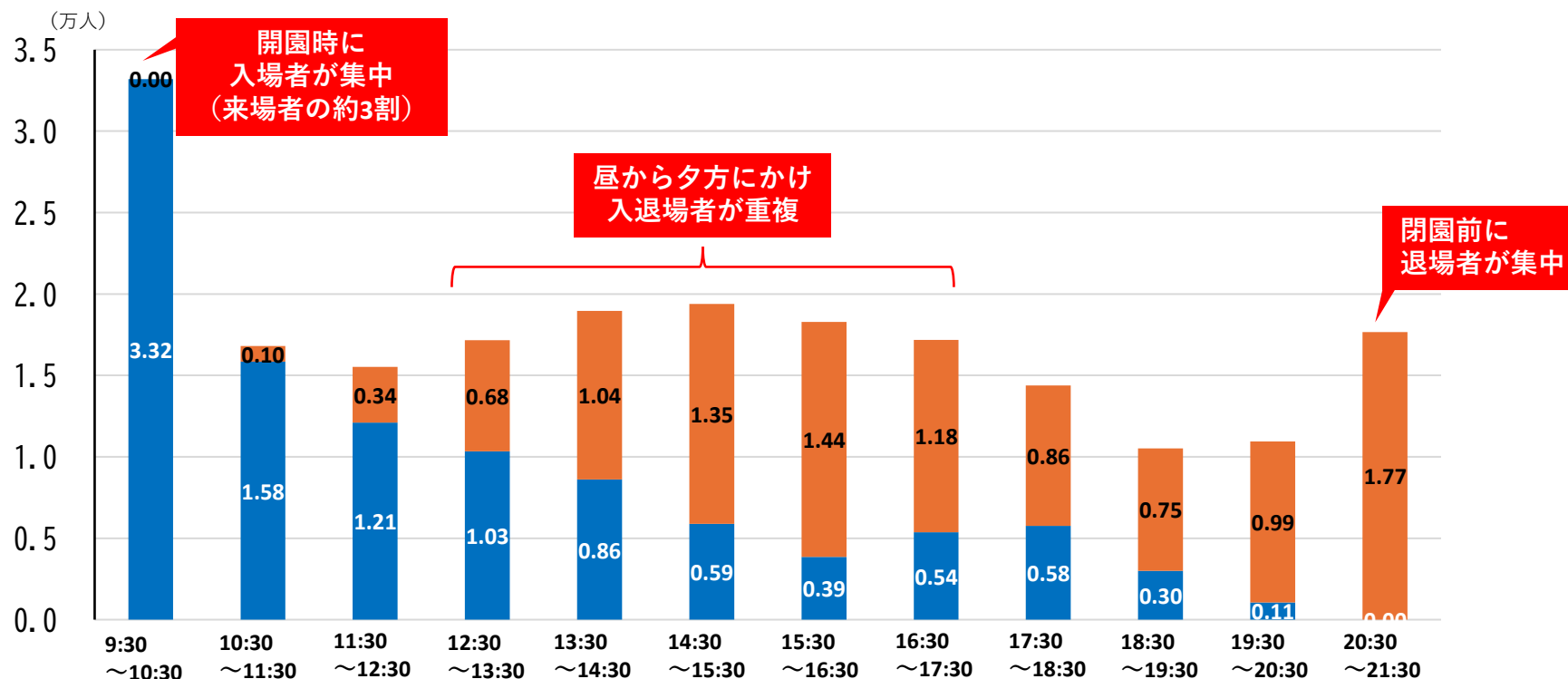


GREEN×EXPO2027 来場者輸送実施計画について

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



5-6 GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画

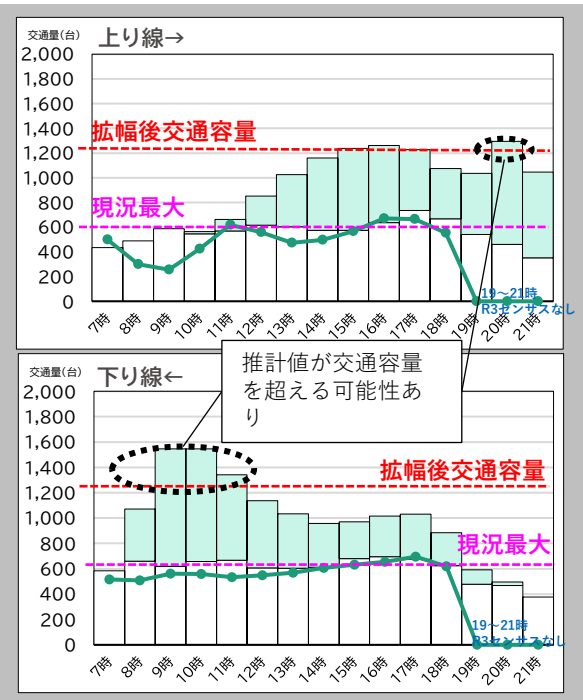
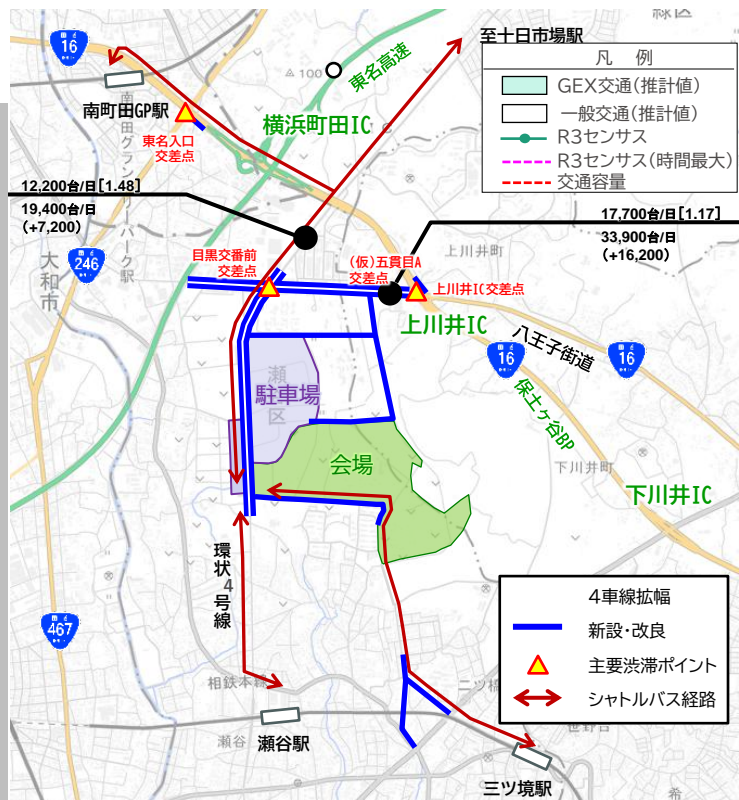
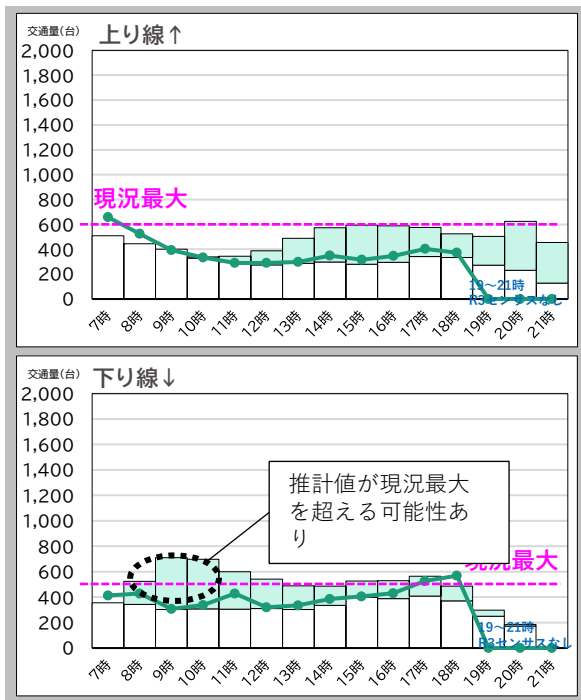


GREEN × EXPO2027 来場者輸送実施計画について

- 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）》



5-6 GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画



GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画について

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

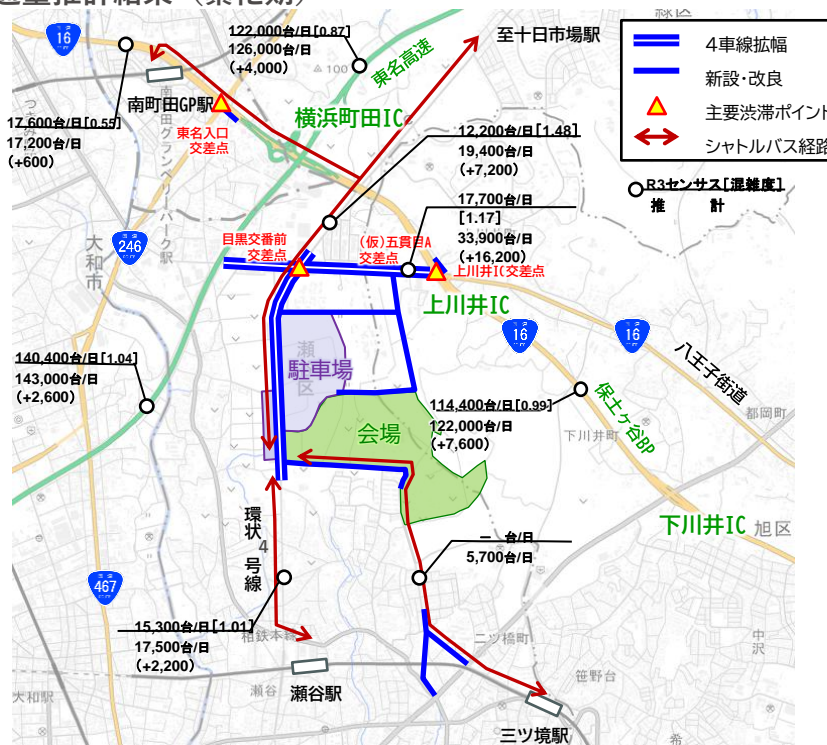
■会場周辺道路の旅行速度 (R7.7.19 (9~10時))



■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)



5-6 GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画

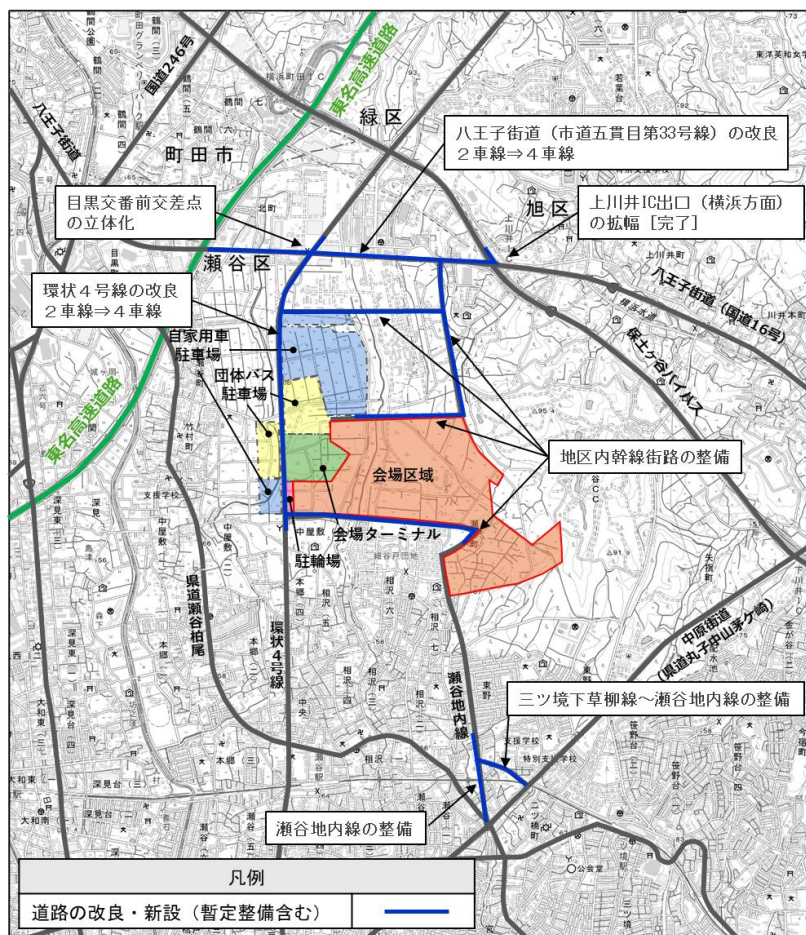
GREEN × EXPO2027 来場者輸送実施計画について



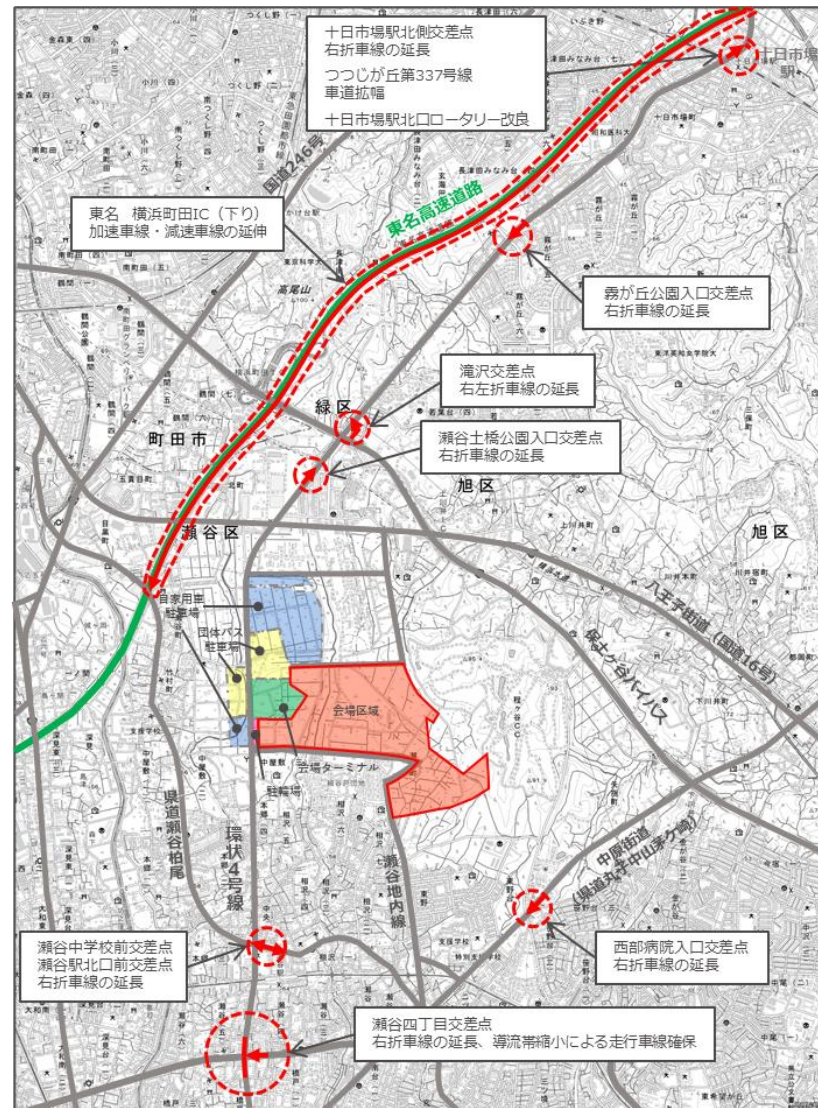
輸送供給拡大対策

※来場者輸送実施計画第2版（2026年2月）を基に作成

○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



※国土地理院地図を引用・加工



※上図記載の他、国道16号保土ヶ谷バイパスにおいて一部交通円滑化対策を実施

5-6 GREEN×EXPO 2027 来場者輸送実施計画



GREEN×EXPO2027 来場者輸送実施計画について

輸送円滑化対策

○需要平準化対策

- ・来場者の集中を緩和するために、シャトルバス及び駐車場に事前予約制を導入することにより、平準化対策を検討
- ・駐車場は事前決済とすることでスムーズな入場を促す
- ・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

○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、移動経路などの基本的な情報をはじめ予測情報、リアルタイム情報の発信について検討する

交通マネジメント

○一般交通への働きかけ

- ・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

その他検討・対応が必要な課題

○災害・事故発生時における対応

- ・災害・事故発生時の対応は、関係機関と連携し体制など検討する

○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、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

5-6 GREEN × EXPO 2027 来場者輸送実施計画

GREEN × EXPO2027 来場者輸送実施計画について



その他

GREEN × EXPO2027 来場者輸送実施計画の詳細については、

こちらをご覧ください

https://expo2027yokohama.or.jp/news/news_20260227/