

東埼玉道路沿線地域におけるBRTなど 新たな交通システムの導入構想

埼玉県東部地域道路交通研究会

春日部市・草加市・越谷市・八潮市・三郷市・吉川市・松伏町

2026年(令和8年)4月

1. はじめに
2. 埼玉県のみちづくり施策
3. 技術の動向
4. 埼玉県東部地域の現状・将来
5. 埼玉県東部地域の課題
6. 地域の上位計画、要望
7. 将来像・整備の方向性
8. 今後の取り組み(案)

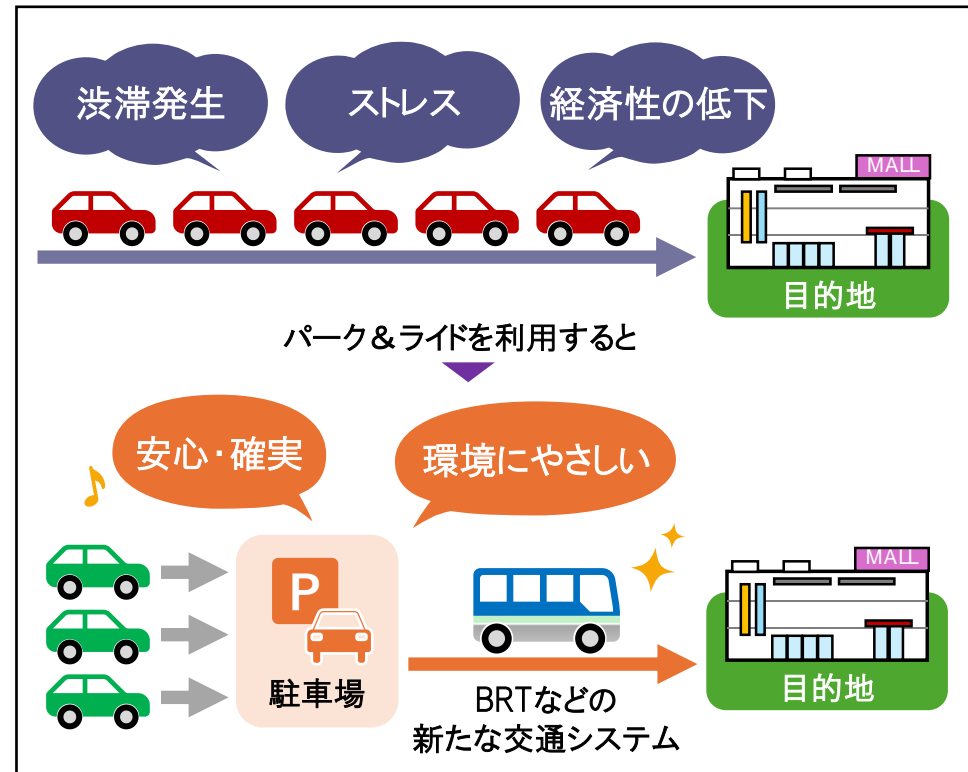
■埼玉県東部地域における課題

- 埼玉県東部地域では公共交通サービスの撤退問題、交通弱者や交通過疎の問題が存在する一方で、土日、祝日には大型商業施設周辺での交通渋滞が問題となっている。
- また、近年、少子高齢化とドライバー不足により公共交通サービスの縮小、撤退が起きており、高齢者や障がいのある方の移動や外出がますます困難となってきている。
- 今後は、(仮称)外環八潮PAや(仮称)外環八潮スマートIC(以下「八潮スマートIC」という)の整備が予定されており、完成すると、八潮スマートICを利用してイオンレイクタウン等の大型商業施設へと向かう車両の増加が予測され、東埼玉道路周辺では更なる交通渋滞の発生、そして渋滞による消防や救急等の緊急車両の通行に支障が出るのではと危惧される。

■構想の趣旨

- 慢性的な渋滞の解消に向け、埼玉県東部地域の自治体では目的地手前から公共交通機関の利用を促す「パーク&ライド」に着目してきた。
- 八潮スマートIC周辺から春日部市庄和ICまでの区間を繋ぐ自動運転専用道路を整備し、BRTなどの新たな交通システム導入により、松伏町までの区間で「パーク&ライド」を実現させ、ヒトやモノの流れを公共交通機関に振り替えることで渋滞の緩和、経済性・生産性の向上、二酸化炭素の排出量削減にもつながり、環境に与える負荷も軽減される。
- また、自動運転専用道路整備による緊急輸送や災害対応への効果も期待できる。
- このような背景から、埼玉県東部地域におけるBRTなど新たな交通システムの導入に向けて、本構想を策定した。

■パーク&ライドのイメージ



■埼玉県東部地域道路交通研究会の主な経緯について

<研究会における主な経緯>

日付	経緯
R4.12.21	6市1町(※1)から埼玉県知事へ要望活動
R4.12.27	埼玉県知事、6市1町から国土交通大臣へ要望活動
R5.2.10	埼玉県東部地域道路交通研究会設立総会
R5.5.31	第2回 埼玉県東部地域道路交通研究会
R6.4.15	第3回 埼玉県東部地域道路交通研究会
R6.11.11	第4回 埼玉県東部地域道路交通研究会
R6.11.20	国土交通大臣への要望活動
R6.11.28	関東地方整備局長への要望活動
R7.2.3	第5回 埼玉県東部地域道路交通研究会
R7.3.19	第6回 埼玉県東部地域道路交通研究会
R7.4.14	第7回 埼玉県東部地域道路交通研究会
R7.7.25	国土交通大臣への要望活動(※2)
R7.10.23	関東地方整備局長への要望活動(※2)
R7.11.10	第8回 埼玉県東部地域道路交通研究会
R8.2.16	第9回 埼玉県東部地域道路交通研究会
R8.4.27	第10回 埼玉県東部地域道路交通研究会

(※1)春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、吉川市、松伏町

(※2)国土交通大臣等への要望内容

- ①東埼玉道路での自動運転専用道路整備及びBRTなどの新たな交通システムの導入に向けた支援について
- ②自動運転実装実験実施に向けた新規補助金要望時の支援について
- ③道路整備財源の確保・拡充、対策の継続的強化

<部会における主な経緯>

日付	交通分析・システム 検討部会	災害、渋滞、地域振興 シミュレーション部会
R5.3.27	第1回部会	第1回部会
R5.8.23	第2回部会	—
R5.10.5	—	第2回部会
R6.2.9	第3回部会	第3回部会
R6.5.28	第4回部会	—
R6.7.8	埼玉工業大学(深谷市)視察	—
R6.10.23	第5回部会	第4回部会
R7.1.31	第6回部会	第5回部会
R8.1.22	第7回部会	第6回部会

■新たな交通システム導入にあたって必要なまちづくりの視点「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」

埼玉版スーパー・シティプロジェクトは、超少子高齢社会を見据え市町村の「コンパクト」「スマート」「レジリエント」の3つの要素を兼ね備えた持続可能なまちづくりを県が支援するプロジェクトである。これにより、コンパクトなまちづくりを進めつつ、スマート技術の活用により利便性を高め、災害に強く、エネルギーも途絶えない、持続可能なまちの構築を目指している。これは、東埼玉道路沿線地域におけるBRTなど新たな交通システムを検討する際に重要な視点となるものである。

<取組例>

コンパクト

医療、福祉、交流等の複合拠点整備、歩いて暮らせるまち

スマート

生活利便性を高めるMaaSや
デマンド交通の提供

レジリエント

再生可能エネルギー等を活用し、
災害にも強いまち






<まちづくりのイメージ>

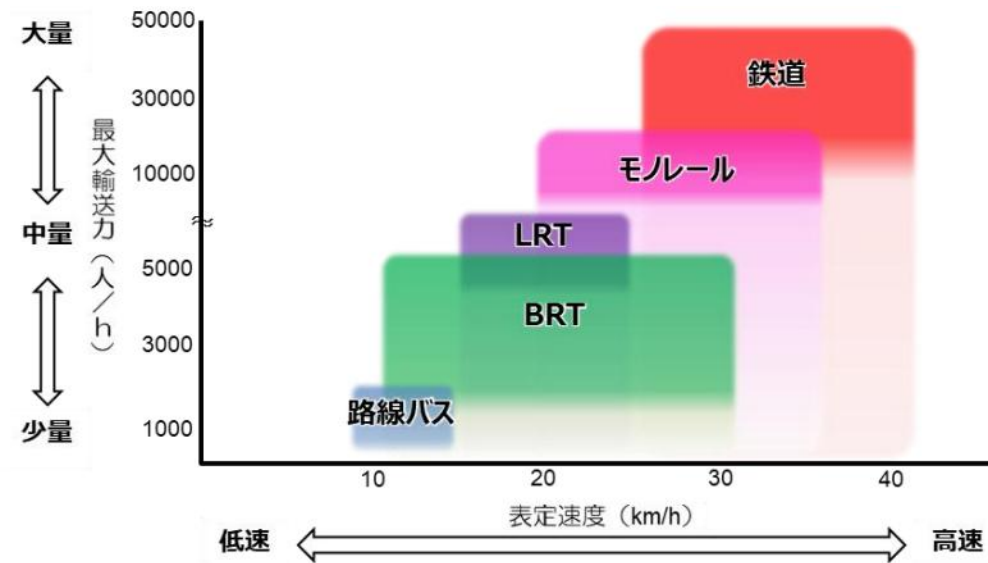


■ 新たな交通システムの種類

- ① 鉄道
 - 専用の用地にレールを敷設した線路上を車両が走行するシステムであり、専用軌道上を走行するので高速運転が可能であり、速達性と安全性を両立させている。
 - 多数の車両を連結して頻繁に運転できるため、大量輸送が可能である。
 - ルート設定が固定されるため、沿線に住居や事業所の立地や地域開発が進みやすい特徴がある。
 - レールや信号保安設備を整備する必要があり、コストは高い。
- ② モノレール
 - 主として道路に架設される軌道上を車両が走行するシステムであり、速度が高く、高頻度運行が可能なシステムである。
 - 輸送力は鉄道を除く他システムに比べて大きい。
 - 無人運転に対応した信号保安システムを導入するものもある。
 - ルート設定は固定されるため、沿線に住居や事業所の立地や地域開発が比較的進みやすい特徴がある。
 - 道路上空に専用走行路を整備する必要があり、コストは高い。
- ③ Light Rail Transit(LRT)(次世代型路面電車システム)
 - 道路上の併用軌道や専用軌道を車両が走行するシステムで、渋滞による影響は受けにくいですが、交差点での信号待ちが発生する。
 - 高頻度運行が可能であり、輸送力を高めることが可能である。
 - 道路上なので乗降しやすい。
 - ルート設定は固定されるため住居や事業所の立地や地域開発がされやすい特徴がある。
 - 道路上に専用軌道を整備する必要があり、コストは比較的高い。
- ④ Bus Rapid Transit(BRT)(バス高速輸送システム)
 - 走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫(バス専用道やバス専用/優先レーン、PTPS、連節バスなど)を施すことにより、従来のバスに比べ、速達性、定時性、輸送力を高め、利用者に高い利便性を提供するバスシステムである。
 - 走行空間の形態によって、定時性・速達性が大きく影響を受ける。道路上のバス専用/優先レーン区間の場合、渋滞による影響は受けにくいですが、交差点での信号待ちが発生する。
 - 道路上を走行するため、ルート設定の自由度が高い。
- ⑤ 路線バス
 - 一般道を主体に路線を設定して運行する。
 - 一般道を走行するため、渋滞等により、定時性・速達性が大きく影響を受ける。
 - 単車のため、1台に乗れる人数は少ない。
 - 道路上を走行するため、ルート設定の自由度が高い。

■各交通機関の特徴

名称	鉄道	モノレール	LRT	BRT	路線バス
イメージ					
概要	専用の用地にレールを敷設した線路上を車両が走行するシステム。軌道上を走行、高速運転が可能であり、迅速と安全を両立。多数の車両を連結して頻繁に運転できるため、大量輸送が可能。	専用走行路にガイドされた走行システムであり、速度が高く、無人走行による高頻度運行が可能なシステム。	道路上の併用軌道や専用軌道を走行するシステムで、渋滞による影響は受けにくく、高頻度運行などにより輸送力を高めることが可能。また、システムによっては鉄道との直通も可能。	走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫（バス専用道等やPTPS、連節バスなど）を施したバスシステムであり、速達性、定時性、輸送力を高め、利用者に高い利便性を提供するバスシステム。	一般道を主体に路線を設定して運行する。一般道を走行するため、渋滞等により、定時性・速達性が大きく影響を受ける。
導入費用	高価	導入費用			安価
ルート設定の特性	固定度が高い	走行ルート、停車箇所の特性			自由度が高い
<small>※ルート設定が固定される場合、沿線に住居や事業所の立地が促され、地域開発がされやすい特徴があり、ルート設定の自由度が高い場合、まちの広がりや分散にあわせた対応が可能という特徴がある。</small>					



出典：国土交通省：道路空間を活用した地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドライン，R4.9

■ 現状と課題を踏まえた必要な機能

現状と課題
<p>現状: ・地域の道路網の南北軸は国道4号に限定されるため、渋滞が発生 ・地域の中央付近には公共交通の南北軸が少ない</p> <p>課題: 地域の南北軸の強化</p>
<p>現状: ・レイクタウンには多数の来訪者 ・レイクタウン周辺道路では休日の速度低下が発生 ・東埼玉道路沿線には工業団地や観光施設等が立地し、通勤や観光需要が存在</p> <p>課題: 東埼玉道路沿線地域へのアクセス強化</p>
<p>現状: 特にバス便数が多い松伏町～越谷市間(東西軸)では、渡河部のルートが限定されるため、バスの定時性、速達性が低下</p> <p>課題: バスの定時性、速達性の確保</p>
<p>現状: 赤字や運転士不足によるバス路線の縮小・撤退が発生</p> <p>課題: 公共交通の持続的な運営</p>
<p>現状: MaaSの導入や自動運転の実証実験が広まっている</p> <p>課題: 新技術の利活用について検討が必要</p>
<p>現状: 交通弱者や交通過疎の問題が存在</p> <p>課題: 誰もが移動できる移動サービスの確保</p>
<p>現状: 東部地域全体では人口減少が見込まれる一方、東埼玉道路沿線地域においては人口増加が見込まれる</p> <p>課題: コンパクトで魅力あるまちづくりの推進</p>

必要な機能

需要に応じた輸送力の調整

定時性・速達性

低コスト・維持管理

新技術の導入

路線変更など柔軟性

コンパクトなまちづくりを推進する交通システム

3. 技術の動向

(2) 検討の方向性

特徴	鉄道(都市鉄道など)	モノレール	LRT(Light Rail Transit)	BRT(Bus Rapid Transit)
概要	大量輸送向けの鉄道システム。都市内外の広範囲にわたり、通勤通学輸送や長距離輸送を担う。高頻度運行が可能で、都市圏では最も一般的な公共交通機関。	主として道路に架設される軌道上を車両が走行するシステムであり、速度が高く、高頻度運行が可能なシステム。	小型で軽量の車両を簡易的な軌道で走行する軌道系の交通システム。従来の路面電車やトラムよりも高速・高頻度で運行でき、短距離輸送や都市部の細やかな輸送に適している。中量輸送交通として、都市内の交通を補完する役割。	バスをベースとした高速交通システム。専用レーンや公共車両優先システムなどの交通管理技術を活用し、通常のバスよりも速く、定時性を高めて運行。中量輸送交通として、都市内の交通を補完する役割。
走行路	専用の鉄道軌道	専用軌道	専用軌道または道路上	専用レーンまたは一般道路
輸送力	輸送力は最も大きい。長編成の車両と高頻度の運行が可能で、大量の乗客を一度に運ぶことができる。	輸送力は中量程度。バスやLRTよりも多くの乗客を一度に運べるが、都市間鉄道ほどの輸送力はない。	輸送力は中量程度。バスよりも多くの乗客を一度に運べるが、都市間鉄道ほどの輸送力はない。	輸送力は中量程度。車両のサイズや本数を柔軟に増減できるため、 交通需要に応じた調整が容易 。
定時性・速達性	速度は最も大きい。専用の鉄道軌道により定時性を確保。	速度は大きい。専用軌道により定時性を確保。	速度は鉄道システムより小さい。専用の道軌道により定時性を確保。	速度は鉄道システムより小さい。専用レーンやPTPSにより 定時性を確保 。
コスト	最も大きい。初期の整備コスト、用地取得費が非常に高い。特に都市部では地下鉄などの建設費が膨大。	鉄道システムよりは安価だが、BRTやLRTよりは高コスト。専用軌道や駅舎の建設費がかかる。	鉄道システムよりは安価だが、BRTよりは高コスト。専用軌道や駅舎の建設費がかかる。	鉄道システムよりも 低コスト で導入が可能。特に専用レーンや信号システムの整備のみで済む場合は、短期間で整備可能。
柔軟性	既存の線路を活用した延長は可能だが、新たな路線の建設には時間とコストがかかる。事故やトラブルが発生すると代替手段の確保が難しい場合が多い。	専用軌道を必要とするため、路線変更や臨機応変な運行は難しい。	専用軌道を必要とするため、路線変更や臨機応変な運行は難しいが、都市内の細かいルート設定が可能。	路線の変更や延長が容易 。一般道路も併用できるため、臨機応変に対応可能。



東埼玉道路沿線地域における交通の現状・課題、**必要な機能**に照らせば、**BRTが検討候補の1つ**に挙げられる。

1) BRTの動向

道路空間を活用した地域公共交通(BRT)等が目指すもの



道路空間を活用したBRT



モビリティ・ハブ



交通ターミナル



まちの賑わい・地域活性化

- ✓BRT等の導入により、広域のまちづくりと一体となった地域社会の形成や、都市や移動全体の低炭素化を図る
- ✓停留所においては、バス、タクシーや、シェアリング型の移動サービスが集約・接続するモビリティ・ハブを整備することで、さまざまな地域への移動を便利にするとともに、地域における多様で魅力的なスポットへの人の移動を増やし、地域の活動を活性化
- ✓地域の拠点においては、集約型公共交通ターミナルとの連携により、みち・えき・まちが一体となった新たなにぎわい空間を官民連携により創出して、道路ネットワークの機能を最大限発現し、地域の活性化や災害対応の強化、生産性を向上

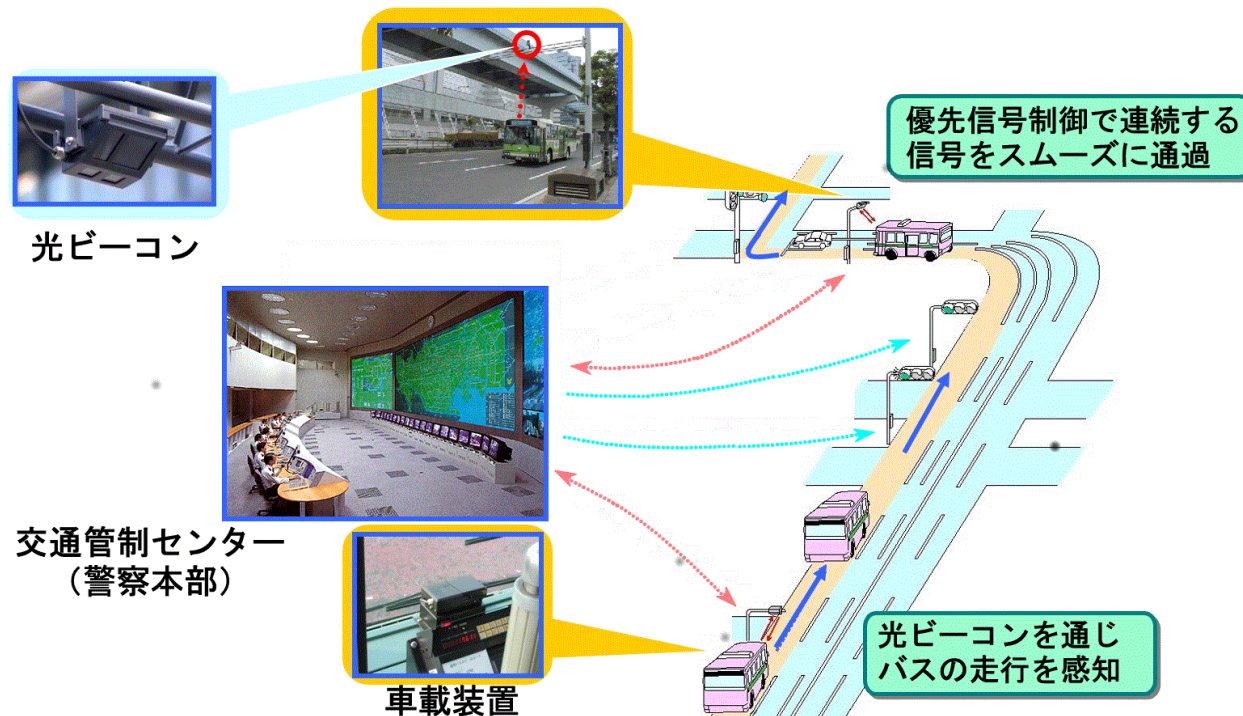
出典：国土交通省：道路空間を活用した地域公共交通(BRT)等の導入に関するガイドライン，R4.9

2) BRTの技術

- バスの速達性、定時性、輸送力を向上させるため、バス優先信号制御等を行うPTPS(公共車両優先システム)の導入や、バス専用・優先の走行空間を整備する場合がある。

■PTPS(公共車両優先システム、Public Transportation Priority System)

- PTPSとは、路上の車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告等により、バスなどの公共車両を優先的に通行させることで、バスの速達性、定時性の向上を図るシステムである。



PTPSの概念図

出典:警察庁HP

■BRTの走行空間(バス専用道、バス専用軌道、バス専用・優先レーン)

• バス専用道

例:気仙沼線BRT

東日本大震災にて甚大な被害を受けたJR気仙沼線と大船渡線の鉄道敷を、バス専用道として整備。



• バス専用軌道

例:ゆとりーとライン

ガイドレールを備えた専用軌道を整備。案内輪でガイドレールをトレースし、ステアリング操作が不要な半自動運転を実現。



• バス専用・優先レーン

例:名古屋市基幹バス

道路中央車線にバス専用・優先レーンを整備した中央走行方式を採用し、速達性・定時性を確保した名古屋市基幹バスを運行。



出典:経済産業省HP、名古屋ガイドウェイバス(株)HP、日本都市計画学会HP

1) 自動運転導入への取り組み

- 自動運転はレベル1(一方向だけの運転支援)からレベル5(完全自動運転)までの5段階に分けられる。
- 現在、レベル4を目指して主にレベル2の実証実験が全国で実施されている。

■ 自動運転レベルの概要

レベル	自動運転レベルの概要	運転操作の主体	対応する車両の名称
レベル1	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。	運転者	運転支援車
レベル2	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。	運転者	
レベル3	特定の走行環境を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。 ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切に応答しなければならない。	自動運行装置 (自動運行装置の作動が困難な場合は運転者)	条件付き自動運転車 (限定領域)
レベル4	特定の走行環境を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置	自動運転車(限定領域)
レベル5	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置	完全自動運転車


■ 自動運転導入への取り組み

【政府目標】
2025年度目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上の地域で実現

道路交通法の改正により2023年4月より
レベル4の自動運転が可能に

レベル5
完全自動運転

“ドライバー・フリー”



レベル4
特定条件下で
完全自動運転

実証事業
自動運転移動サービスの実現に向けて、全国各地で実証事業




BOLDLY HPより



道の駅での実証

“アイズ・フリー”



レベル3
特定条件下で
自動運転

※条件外ではドライバーが安全確保

自動運転移動サービス事業化
2021年3月に福井県永平寺町でレベル3の無人自動運転移動サービスを開始



1人の遠隔監視・操作者が
3台の無人自動運転車両を運行



遠隔監視・操作室

高速道路でのレベル3
2021年3月に販売開始(世界初)



ホンダ レジェンド ※ホンダHPより

※2023年5月よりレベル4での自動運転移動サービスを開始

“ハンズ・フリー”



レベル2
縦・横方向の
運転支援

“フット・フリー”



レベル1
一方向だけの
運転支援

衝突被害軽減ブレーキ
2019年時点で9割を超える新車に搭載

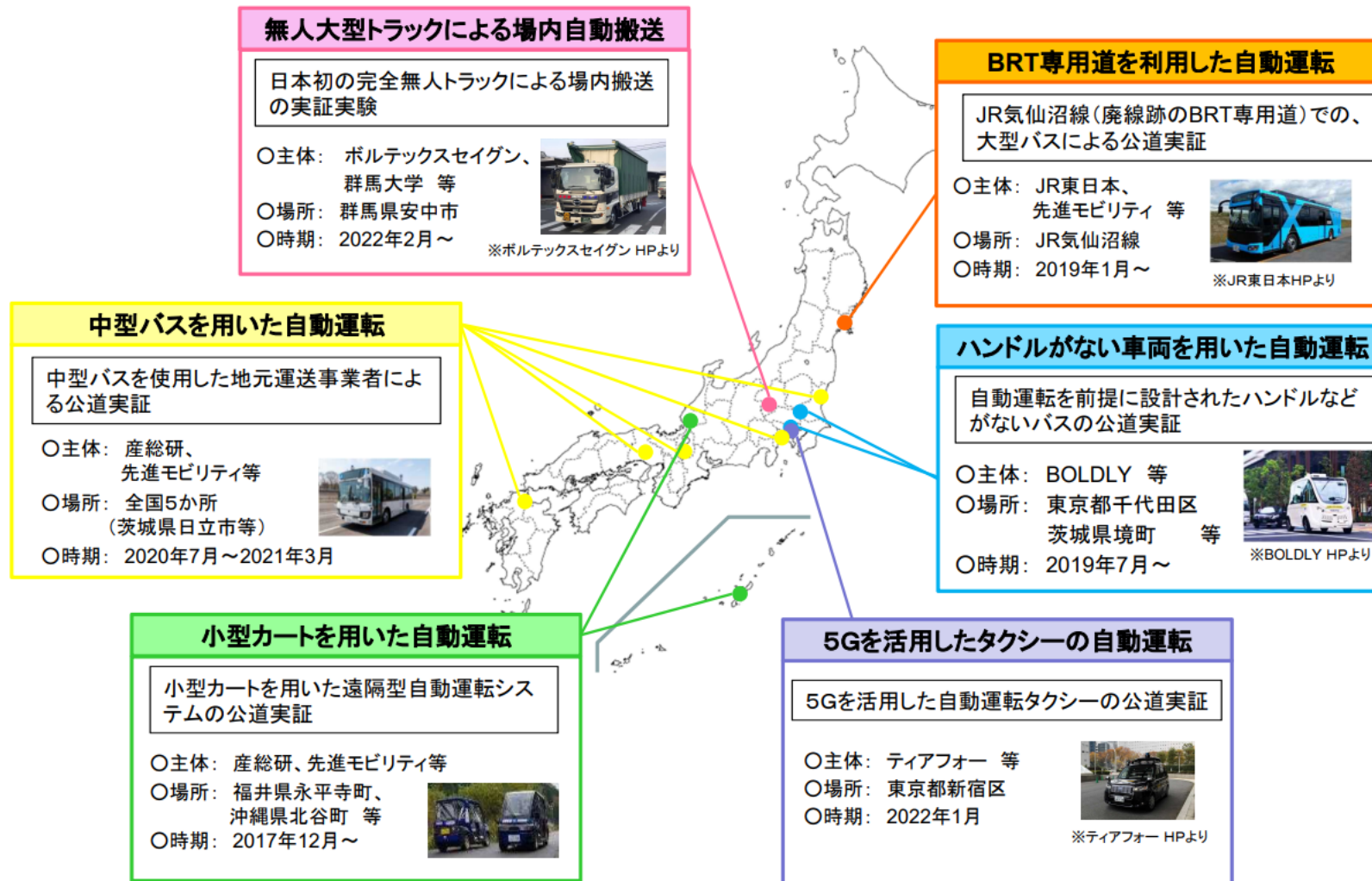


※トヨタHPより

出典：国土交通省：自動運転に関する取組進捗状況について，R5.1に加筆

2) 自動運転実証事例一覧

■ 主な自動運転実証事例



出典:国土交通省:令和4年度 第1回 自動運転車を用いた自動車運送事業における輸送の安全確保等に関する検討会資料, R4.6

3. 技術の動向

(4) 自動運転の動向

■ 道路インフラ側の支援による実証実験

【太地町】電磁誘導線の自車位置特定

- 走行ルートの中中に埋設した電磁誘導線、RFIDタグを利用し、自車走行位置を特定。
- 走行路内の障害物や周辺の歩行者等を車載センサで検知。
- 2022年11月より、本格導入を実現し、18便/日での運行を実施。



【呉市】路車協調(交差点センサ)による情報収集支援

- 走行ルート上の2箇所(交差点、ロータリー)にセンサ(LiDAR等)を設置し、周辺の一般車・歩行者・自転車等の位置・速度を自動運転車へ提供。
- 車載センサによる把握が困難な場所(交差点等)における、手動介入の低減効果を実証。



出典:呉市

【気仙沼BRT】磁気マーカによる自車位置特定

- 走行ルートの中中に埋設した磁気マーカ、RFIDタグを利用し、自車走行位置を特定。
- 走行路内の障害物や周辺の歩行者等を車載センサで検知。
- 2022年12月より、特定経路(廃線跡JR敷地)において、レベル2自動運転サービスを開始。



出典:JR東日本

【前橋市】路車協調(交差点センサ)による情報収集支援

- 走行ルート上の5箇所(交差点等)にセンサ(LiDARやカメラ)を設置し、周辺の一般車・歩行者・自転車等の位置・速度を自動運転車へ提供。
- また、路側や車内のカメラ映像は遠隔監視センターへ提供され、1名のオペレータで2台の自動運転バスの遠隔監視を実証。



出典:群馬大学

出典:国土交通省:第82回基本政策部会資料, R5.8

■ 国土交通省自動車局:地域公共交通確保維持改善事業費補助金(自動運転事業関係)の採択自治体

Press Release

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

令和6年7月5日
物流・自動車局
技術・環境政策課

**地域公共交通確保維持改善事業費補助金
(自動運転社会実証推進事業)の公募結果について**

自動運転は、人手不足など地域公共交通が直面する課題に対応する手段の一つとして期待されています。その実現に向けて、国土交通省では、地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービス等の自動運転に係る事業に対して補助を行っております。本年は、令和6年4月5日から令和6年5月7日まで公募を実施し、地方公共団体から申請のあった事業のうち、99事業について事業対象として交付決定を行いましたのでお知らせいたします。国土交通省としては、本事業等を通じて、引き続き、自動運転の社会実装に向けて取り組んでまいります。

・交付決定を行った地方公共団体

別紙資料に記載のある地方公共団体		
1 北海道帯広市	34 石川県小松市	67 大阪府四條畷市
2 北海道土佐町	35 福井県永平寺町	68 兵庫県養父市
3 北海道利尻富士町	36 福井県越前市	69 兵庫県三田市
4 北海道苫小牧市	37 山梨県富士吉田市	70 奈良県
5 北海道当別町	38 山梨県甲斐市	71 奈良県
6 北海道千歳市	39 長野県塩尻市	72 奈良県宇陀市
7 北海道網走市	40 岐阜県	73 和歌山県和歌山市
8 青森県	41 岐阜県岐阜市	74 鳥取県鳥取市
9 岩手県釜石市	42 岐阜県中津川市	75 鳥取県美郷町
10 宮城県仙台市	43 静岡県浜松市	76 岡山県備前市
11 秋田県小阿仁村	44 静岡県静岡市	77 広島県東広島市
12 秋田県大館市	45 静岡県沼津市	78 広島県福山市
13 山形県長井市	46 愛知県	79 山口県
14 福島県田村市	47 愛知県日進市	80 徳島県那賀町
15 福島県磐梯町	48 愛知県安城市	81 香川県土庄町
16 茨城県日立市	49 茨城県小牧市	82 香川県三豊市
17 茨城県常陸太田市	50 愛知県岡崎市	83 香川県高松市
18 茨城県境町	51 愛知県常滑市	84 愛媛県松山市
19 栃木県	52 愛知県豊橋市	85 愛媛県伊予市
20 群馬県前橋市	53 愛知県春日井市	86 高知県
21 群馬県渋川市	54 愛知県名古屋市長	87 福岡県北九州市
22 埼玉県深谷市	55 三重県多気町	88 福岡県宗像市
23 埼玉県和光市	56 三重県桑名市	89 佐賀県
24 千葉県横芝光町	57 三重県伊勢市	90 長崎県
25 千葉県松戸市	58 三重県明和町	91 熊本県熊本市
26 東京都	59 滋賀県	92 熊本県宇城市
27 東京都	60 京都府	93 大分県佐伯市
28 東京都大田区	61 京都府	94 宮崎県西都市
29 神奈川県川崎市	62 京都府宮津市	95 鹿児島県南さつま市
30 神奈川県平塚市	63 大阪府大阪市	96 沖縄県
31 新潟県弥彦村	64 大阪府大阪市	97 沖縄県豊見城市
32 新潟県佐渡市	65 大阪府大阪市	98 沖縄県石垣市
33 富山県富山市	66 大阪府河内長野市	99 沖縄県南城市

出典:国土交通省:地域公共交通確保維持改善事業費補助金(自動運転事業関係)の公募結果について, R6.7

3) 埼玉県内の自動運転実証実験事例

① 埼玉県深谷市: 中型バス

実験概要

- 実施主体: 埼玉県深谷市 ほか
- 実証期間: 2024年1月12日～2024年1月19日
- 運行ルート: 渋沢栄一記念館を発着地点としたルート
(一般道、一周約13.6km)
- 運行形態: 定時定路線、1日6便
- 料金 : 無料

導入背景・目的

- 市内公共交通における運転手不足や運転手の高齢化といった問題が深刻化しており、将来的な公共交通の維持・確保が重要な課題。
- 埼玉工業大学を始めとした7事業者と「深谷自動運転実装コンソーシアム」を結成し、国土交通省の「令和4年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(自動運転実証調査事業)」に採択。

運行ルート



出典: 深谷市HP

① 埼玉県深谷市: 中型バス

使用車両

- 車両名称 : 日野自動車「レインボー」
- 自動運転システム提供:
 - ・ 埼玉工業大学
 - ・ A-Drive 株式会社
 - ・ 株式会社ティアフォー
 - ・ アイサンテクノロジー株式会社
- 定員 : 定員58名
(試乗時: 着座のみ18席)
- 最高速度 : 60km/h
- 自動運転レベル : レベル2
- 自己位置推定方法 : 自律走行型

■ 自動運転バス車両



出典: 埼玉工業大学HP、埼玉工業大学プレスリリース

現地状況

■ 走行中の様子



■ 乗降場所の様子



出典: 埼玉工業大学HP、埼玉工業大学プレスリリース

3) 埼玉県内の自動運転実証実験事例

② 埼玉県和光市: 小型バス

実験概要

- 実施主体: 埼玉県和光市
- 実証期間: 2024年1月22日～2024年3月15日
※月・水・金のみ運行(祝日除く)
- 運行ルート: 和14系統
(和光市駅北口→SGリアルティ和光)
※片道運行
自動運転区間は、新倉ロータリー付近から
新倉北地域センター付近まで
(バス専用通行帯、約800m)
- 運行形態: 定時定路線、1日3便
- 料金: 200円(和14系統と同一)

導入背景・目的

- 北側の地域にバスが通れない狭隘道路や坂道が多く、公共交通網から取り残されている地域が存在。
- 道路幅員に余裕のある外環自動車道側道の道路空間を活用して、バス専用通行帯を新たに整備することで、自動運転バスにより地域公共交通の基軸を形成。その交通基軸から他の地域公共交通を枝葉のように派生させ、利便性の高い地域公共交通網を形成。
- 内閣府の「未来技術社会実装事業」に令和2年に選定。国や埼玉県の支援を受けるとともに、民間事業者である本田技研工業や東武バスウエストなどの協力のもと令和6年度末の本格実装を目指して実証実験を開始。

運行ルート



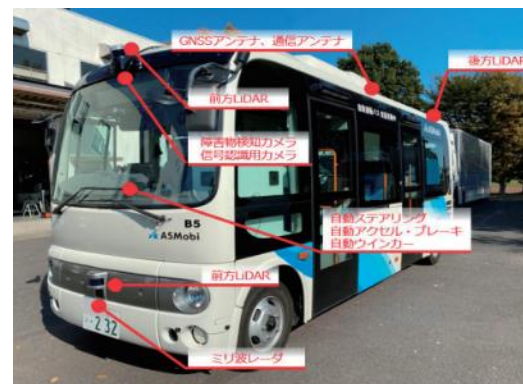
出典: 和光市チャンネル (YouTube)

② 埼玉県和光市: 小型バス

使用車両

- 車両名称 : 日野自動車(株)「ポンチョ」
- 自動運転システム提供: 先進モビリティ(株)
- 定員 : 定員34名
(自動運転化改造後)
※試乗時の定員(着座11名)
- 最高速度 : -
- 自動運転レベル : レベル2
- 自己位置推定方法: 自律走行型

■ 自動運転バス車両



出典: (一財)道路新産業開発機構、内閣府地方創生推進事務局

現地状況

■ バス専用通行帯



■ 走行中の様子



出典: 和光市チャンネル(YouTube)、SGホールディングス(株)HP

3) 埼玉県内の自動運転実証実験事例

③ 埼玉県さいたま市: 大型バス

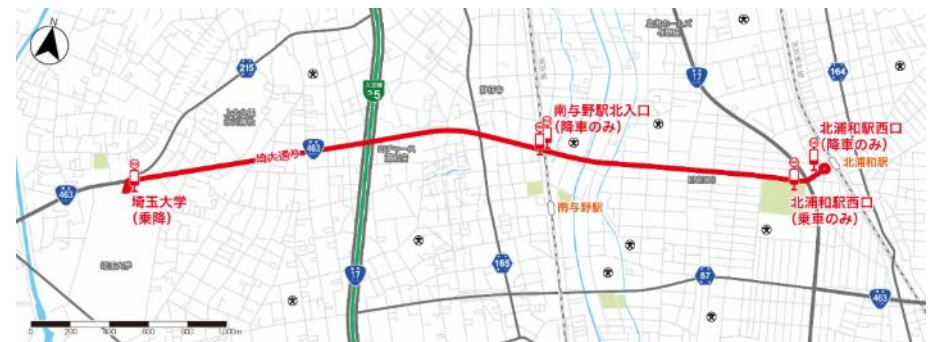
実験概要

- 実施主体 : 埼玉県さいたま市
- 実証期間 : (関係者試乗)
2025年10月27日～2025年10月31日
(一般試乗)
2025年11月4日～2025年11月12日
※土日除く
- 運行ルート: 北浦03系統(北浦和駅周辺～埼玉大学)
3.7km(片道)
北浦和駅西口(乗降可)、
南与野駅北入口(降車のみ)、
埼玉大学(乗降可)
- 運行形態 : 定時定路線、1日4便
- 料金 : 無料

導入背景・目的

- 2024年問題や働き方改革等の影響でバス運転手の確保も困難となっており、市内の一部バス路線において廃止や減便が行われていることから、運転手不足への対応が課題となっている。
- 幹線における大型バスの自動運転L4を実装することで、公共交通サービスの維持・向上を目指す。
- 令和7年度、自動運転技術を活用した持続可能な移動サービスの構築を目的とした、国土交通省「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(自動運転社会実装推進事業)」に採択。

運行ルート



出典:さいたま市HP

③ 埼玉県さいたま市: 大型バス

使用車両

- ・ 車両名称 : いすゞ自動車株式会社製
大型バス「エルガ」(自動運転仕様)
- ・ 自動運転システム提供: (株)ティアフォー
- ・ 定員 : 定員29名(自動運転時・着座の場合)
(自動運転化改造後)
※試乗時の定員(着座23名)
- ・ 最高速度 : 40km/h(自動運転走行時)
- ・ 自動運転レベル : レベル2
- ・ 自己位置推定方法 : スキャンマップ方式(NDT)

■ 自動運転バス車両



出典:さいたま市HP

現地状況

■ 走行中の様子



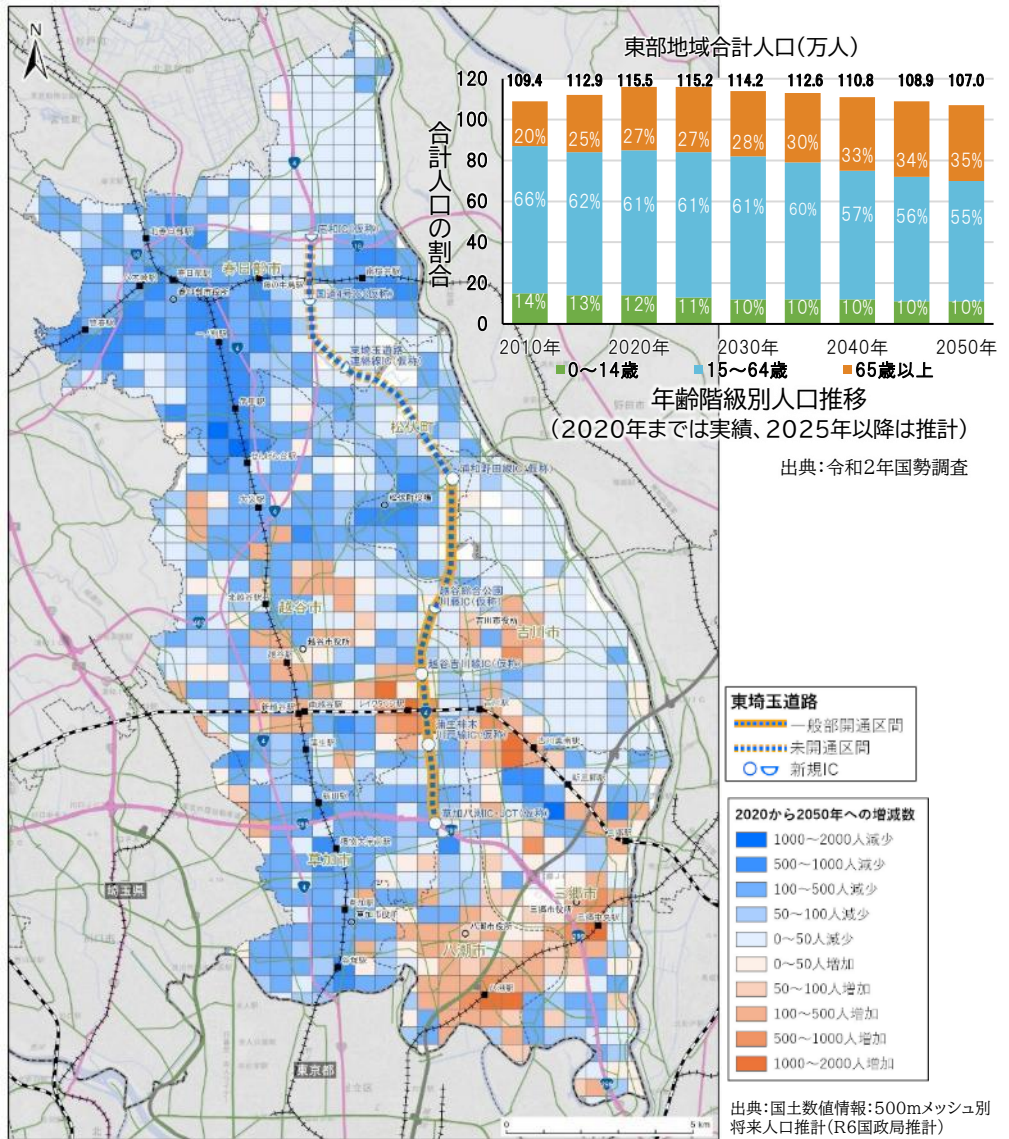
出典:さいたま市HP・資料提供

4. 埼玉県東部地域の現状・将来

(1)人口、産業等

- 東部地域合計人口は2020年～2025年にピークを迎え、その後減少する。高齢化が進み、2050年の65歳以上の割合は35%に達する見込みである。
- 東埼玉道路の沿線では、特に越谷レイクタウン周辺で人口増加が見込まれる。
- 東埼玉道路沿線には、多くの工業団地や住宅団地、大規模小売店舗、観光施設、休憩施設、公園・緑地が立地している。

■人口推移



2020年を基準とした、2050年の人口増減数(500mメッシュ)

■主な施設立地



出典: 埼玉県HP、草加市HP、越谷市HP、三郷市HP、北首都国道事務所HP、UR都市機構HP、地理院地図をもとに作成

4. 埼玉県東部地域の現状・将来

(2)東埼玉道路の位置づけ

- 東埼玉道路は、八潮市八條地先～春日部市下柳地先までの延長約17.6kmの道路である。
- 自動車専用部と一般部(国道4号バイパス)が併設する構造となっており、既に、一般部は起点から9.5kmが開通している。
- 埼玉県東部地域において、東埼玉道路は地域の中央付近(各市町の境界付近)を通過しており、南北軸として捉えられる。地域の課題解決に向けて、BRTなどの新たな交通システムを導入するために、東埼玉道路を活用する。

1) 東埼玉道路の概要

■広域図



■計画・諸元

区間	埼玉県八潮市八條地先～埼玉県春日部市下柳地先		
延長	17.6km	幅員	50m
規格専用部	第1種第3級	設計速度専用部	80km/h

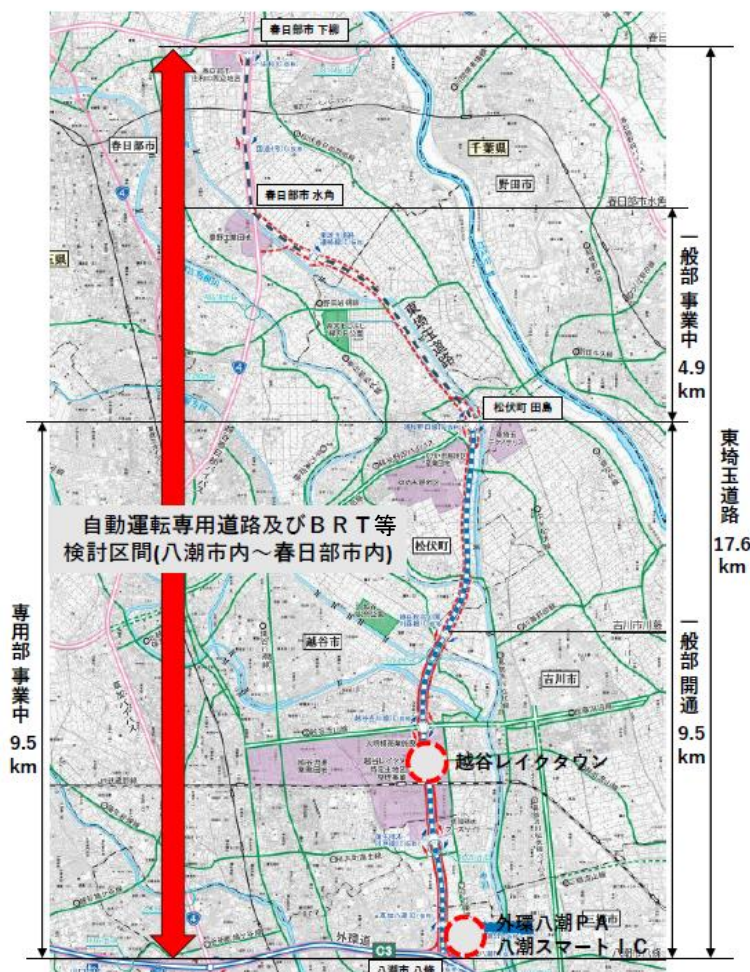
■標準断面図(橋梁区間)



出典:北首都国道事務所HP

2) 東埼玉道路の活用(自動運転専用道整備)

■自動運転専用道路の整備区間

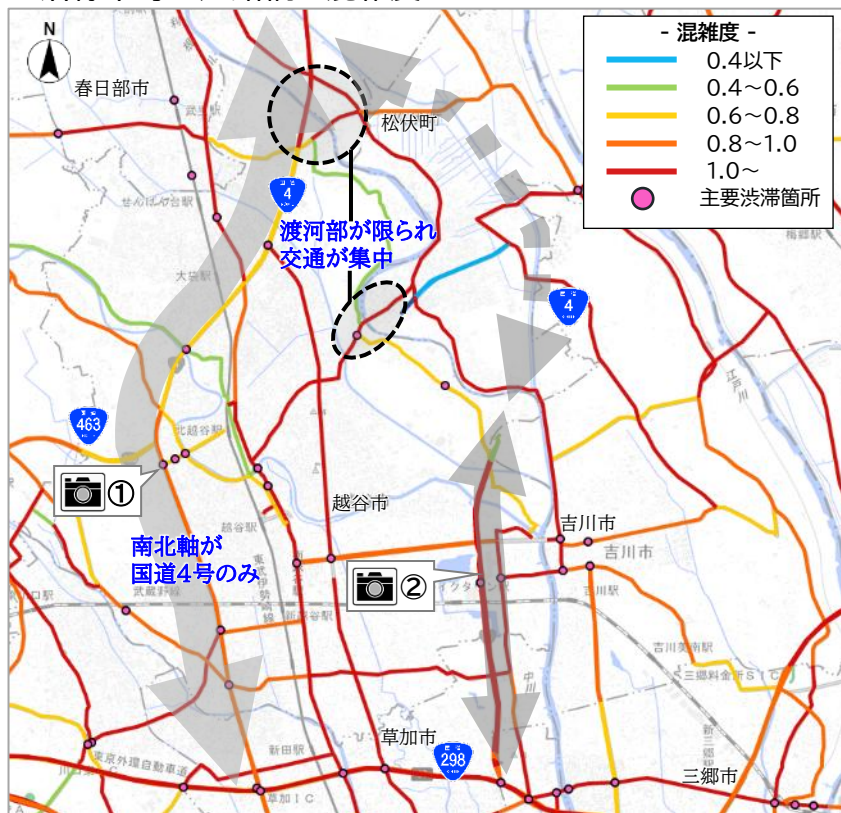


出典:埼玉県東部地域道路交通研究会:東埼玉道路における自動運転専用道路の整備と新たな交通システムの導入に関する要望, R7.7をもとに作成

5. 埼玉県東部地域の課題

- 埼玉県東部地域の道路網の南北軸は国道4号に限定されており、道路網全体で混雑度が高い。
- 特にバス運行本数が多い松伏町～越谷市は渡河部のルートが限定され交通が集中するため、バスの定時性、速達性の低下が懸念される。
- 埼玉県東部地域においても、バス路線の存続や運転手不足は課題であり、持続可能な公共交通サービスの検討が求められる。
- 東埼玉道路沿線には商業施設、観光施設、公園・緑地、休憩施設などが立地するが、これらにアクセスする公共交通手段が特に南北方向で乏しく、沿線を広域的につなぐ公共交通サービスが必要である。

沿線市町の道路網と混雑度



① 神明町交差点

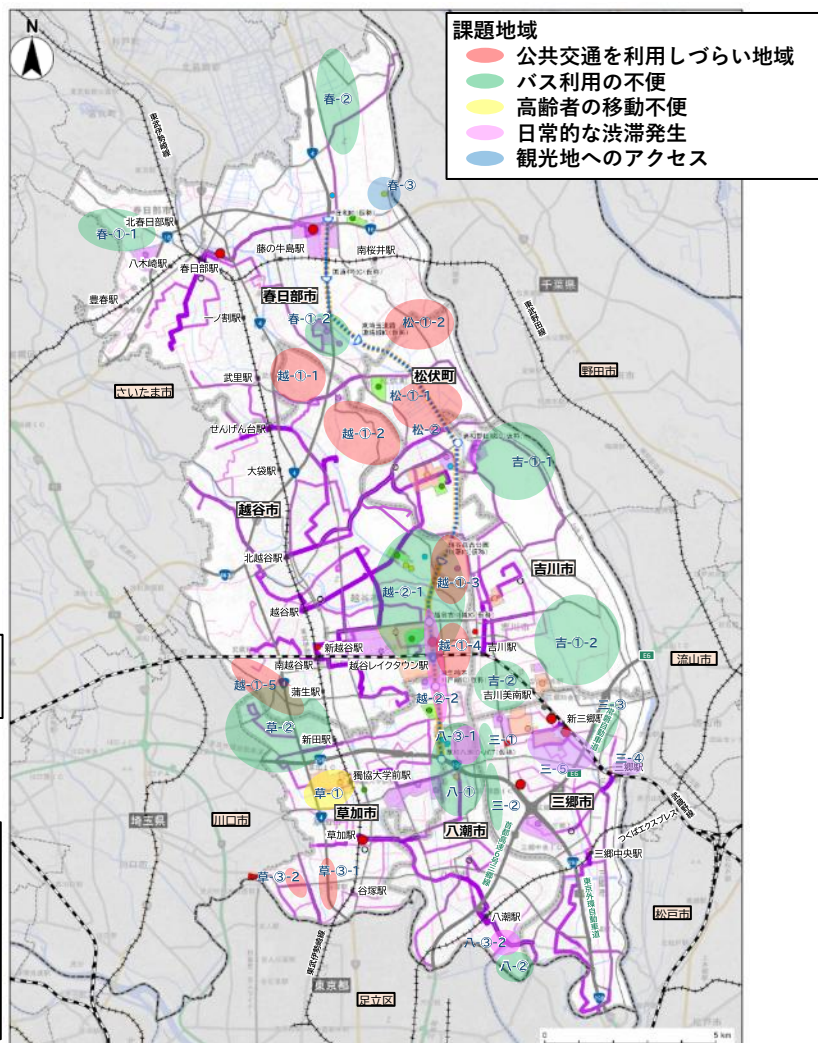


② レイクタウン交差点



出典：令和3年度
一般交通量調査結果、
北首都国道事務所HP

交通に関する課題のある地域(令和4年時点)



出典：R4北首都国道管内交通拠点検討調査業務 自治体ヒアリングに加筆

6. 地域の上位計画、要望

・東埼玉道路におけるBRTなどの導入促進や新たなモビリティの導入・検討、交通結節点や公共交通利用環境の整備、自動運転等の新技術の導入検討などについて多くの自治体で計画されている。

■整理した上位計画等一覧

県・市町	上位計画等
共通	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転専用道路の整備と新たな交通システムの導入及び道路整備に関する要望について, R4.12
埼玉県	<ul style="list-style-type: none"> 埼玉県5か年計画(埼玉版スーパー・シティプロジェクト) 埼玉県広域道路交通計画 まちづくり埼玉プラン
春日部市	<ul style="list-style-type: none"> 第2次春日部市総合振興計画(後期基本計画) 春日部市地域公共交通計画 春日部市都市計画マスタープラン
草加市	<ul style="list-style-type: none"> 第4次草加市総合振興計画 草加市地域公共交通計画 草加市都市計画マスタープラン
越谷市	<ul style="list-style-type: none"> 第5次越谷市総合振興計画(前期基本計画) 越谷市地域公共交通計画 越谷市都市計画マスタープラン
八潮市	<ul style="list-style-type: none"> 第6次八潮市総合計画 八潮市地域公共交通計画 八潮市都市計画マスタープラン
三郷市	<ul style="list-style-type: none"> 第5次三郷市総合計画 三郷市地域公共交通網形成計画 三郷市都市計画マスタープラン
吉川市	<ul style="list-style-type: none"> 第6次吉川市総合振興計画 吉川市都市計画マスタープラン
松伏町	<ul style="list-style-type: none"> 松伏町第6次総合振興計画 松伏町地域公共交通計画 松伏町都市計画マスタープラン



■地域の上位計画等の整理結果

- ・東埼玉道路におけるBRTなどの新たな交通システム導入促進【埼玉県、春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、吉川市、松伏町】
- ・新たなモビリティ(デマンド交通、パーソナルモビリティ等)の導入・検討【埼玉県、春日部市、草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町】
- ・地域の既存の多様な交通サービスの活用・連携【埼玉県、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、松伏町】
- ・交通結節点の整備【埼玉県、春日部市、越谷市、八潮市、三郷市、松伏町】
- ・MaaS等の公共交通利用環境の整備・検討【埼玉県、春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、松伏町】
- ・PTPS等の走行環境の整備【埼玉県】
- ・自動運転等の新技術の導入を検討【埼玉県、春日部市、草加市、八潮市、三郷市、吉川市、松伏町】
- ・埼玉版スーパー・シティプロジェクトによるまちづくりの推進【埼玉県、春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、松伏町】
- ・東埼玉道路沿線のポテンシャルの高まり等【埼玉県、春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、吉川市、松伏町】

7. 将来像・整備の方向性

■必要な機能

需要に応じた輸送力の調整

定時性・速達性

低コスト・維持管理

新技術の導入

路線変更など柔軟性

コンパクトなまちづくりを推進する交通システム

■地域の上位計画等における対応

- 東埼玉道路におけるBRTなどの新たな交通システム導入促進(自動運転専用道路の整備と新たな交通システムの導入及び道路整備に関する要望について, R4.12)
- 新たなモビリティ(デマンド交通、パーソナルモビリティ等)の導入・検討
- 地域の既存の多様な交通サービスの活用・連携
- 交通結節点の整備
- MaaS等の公共交通利用環境の整備・検討
- PTPS等の走行環境の整備
- 自動運転等の新技術の導入を検討
- 埼玉版スーパー・シティプロジェクトによるまちづくりの推進
- 東埼玉道路沿線のポテンシャルの高まり等

(1)考えられる基本方針

■BRTなどの新たな交通システム導入の基本方針

基本方針1

交通過疎地域を含め、将来にわたって持続可能な広域的な公共交通の形成

1. BRT等を軸とした広域公共交通ネットワークの充実
2. BRT等に接続する新たな交通サービスの導入
3. 地域の既存の多様な交通サービスの活用・連携



基本方針2

交通弱者など誰もが利用しやすい公共交通環境の整備

1. BRT等と他の交通サービスや自動車、自転車等を乗り継ぐ交通結節点の整備
2. MaaS等の公共交通利用環境の整備
3. PTPS等の走行環境の整備



基本方針3

自動運転等による新たな交通サービスの理解醸成

1. 新たな交通サービスの必要性に関する理解醸成
2. 自動運転技術に関する理解醸成
3. 新たな交通サービスの提供に向けた体制の確保



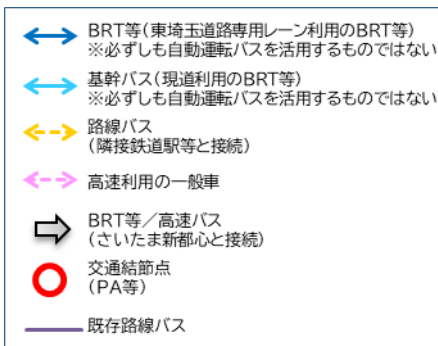
基本方針4

コンパクト・スマート・レジリエントに資するまちづくりの推進

1. BRT等の新たな交通システムの導入による魅力的な拠点の構築【コンパクト】
2. 先端技術を活用した交通システムの導入による地域の移動の利便性向上【スマート】
3. 災害時の応急・復旧に資する交通ネットワークの構築【レジリエント】

7. 将来像・整備の方向性

(2) 将来像



【共通：BRTなどに期待する効果】

- ・賑わいのある拠点の構築と各市町の拠点が有機的に結ばれた、コンパクトで魅力ある都市の形成
- ・先端技術を活用した交通システムにより地域における移動の利便性向上
- ・専用レーンを活用した緊急輸送等、災害対応に寄与する地域の創出
- ・短期間での整備が可能になるなど、鉄道システムに比べて低コストで導入可能

【越谷市：BRTなどに期待する効果】

- ・大型商業施設や越谷いちごタウンなどの観光資源へのアクセス向上、地域活性化
- ・越谷レイクタウン周辺の渋滞緩和

【草加市：BRTなどに期待する効果】

- ・そうか公園へのアクセス向上、にぎわいの創出
- ・渋滞緩和

【八潮市：BRTなどに期待する効果】

- ・道の駅が交通連結拠点となった場合、渋滞解消、災害対策、地域振興

【春日部市：BRTなどに期待する効果】

- ・交通空白地の新たな交通手段
- ・周辺の地域活性化

【松伏町：BRTなどに期待する効果】

- ・将来を担う交通網として期待
- ・結節点がパーク&バスライド及び各種交通のハブとなることで、地域や町の活性化、にぎわいの創出、関係人口の増加

【吉川市：BRTなどに期待する効果】

- ・県東部地域におけるにぎわいの創出

【三郷市：BRTなどに期待する効果】

- ・県東部地域における訪問者の増加及び人の回遊性



■イオンレイクタウン

- ・商業施設面積：183,000㎡(国内最大)
- ・店舗数：710店(国内最大)
- ・越谷レイクタウン駅の定期外利用者：約480万人/年



■越谷レイクタウン

- ・計画戸数：7,000戸
- ・計画人口：2万2千人(現在：約2万人)



出典：越谷市HP

■みさと団地

- ・総戸数：9,867戸
- ・居住者数：2万人 ※URで2番目に大きな団地



出典：UR都市機構HP

■沿線の工業団地(予定箇所除く)

- ・敷地面積：約280万㎡(東京ドーム約60個分)
- ・総企業数：約400社



出典：北首都国道事務所HP

■そうか公園

- ・敷地面積：17.8万㎡(東京ドーム約4個分)
- ・設備：テニスコート、多目的運動広場、キャンプ場等
- ・花火大会：5,000発、約8万人の出入



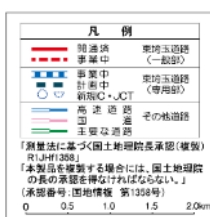
出典：草加市HP

■越谷いちごタウン

- ・敷地面積：1.9ha
- ・栽培面積：1.0ha
- ・来場者数：約3.5万人/年 ※関東最大級



出典：越谷市HP



【一般的なBRT導入による効果】

定時性

移動時間について高い信頼性を確保

速達性

従来の路線バスよりも早い所要時間での輸送サービスを提供

輸送力

多くの利用者に、効率的でストレスフリーな輸送サービスを提供



【埼玉県東部地域においてBRTなどに期待される効果】

春日部市	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地の新たな交通手段 周辺の地域活性化
草加市	<ul style="list-style-type: none"> そうか公園へのアクセス向上、にぎわいの創出 渋滞緩和
越谷市	<ul style="list-style-type: none"> 大型商業施設や越谷いちごタウンなどの観光資源へのアクセス向上、地域活性化 越谷レイクタウン周辺の渋滞緩和
八潮市	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅が交通連結拠点となった場合、渋滞解消、災害対策、地域振興
三郷市	<ul style="list-style-type: none"> 県東部地域における訪問者の増加及び人の回遊性
吉川市	<ul style="list-style-type: none"> 県東部地域におけるにぎわいの創出
松伏町	<ul style="list-style-type: none"> 将来を担う交通網として期待 結節点がパーク&バスライド及び各種交通のハブとなることで、地域や町の活性化、にぎわいの創出、関係人口の増加
共通	<ul style="list-style-type: none"> 賑わいのある拠点の構築と各市町の拠点が有機的に結ばれた、コンパクトで魅力ある都市の形成 先端技術を活用した交通システムにより地域における移動の利便性向上 専用レーンを活用した緊急輸送等、災害対応に寄与する地域の創出 短期間での整備が可能になるなど、鉄道システムに比べて低コストで導入可能

出典：埼玉県東部地域道路交通研究会 第3回部会資料，R6.2他 をもとに作成



- ① 東埼玉道路周辺はバス利用者が多く、渋滞に左右されず、定時運行が可能なモビリティへの需要が期待できる。
- ② 草加工業団地、草加・八潮工業団地、草加柿木フーズサイト、東埼玉テクノポリス、松伏田島産業団地、豊野工業団地に通勤する人たちの交通利便性の向上が期待できる。
- ③ 災害時等における消防や救急等の緊急車両用道路としての活用など、レジリエンスの向上が期待できる。
- ④ 先端技術を活用した新たな交通システムを拠点としたコンパクトかつスマートなまちづくりが期待できる。

「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」を活用したまちづくりの方向性

- ・将来像実現に向けては、持続可能なまちづくりを実現することを目的とした「埼玉版スーパー・シティプロジェクト」の3つの要素にも配慮したまちづくりが有効である。
- ・BRTなどの新たな交通システムを導入・推進することで、以下のような具体的な効果が期待できる。
- ・各市町においては、このような効果を意識しつつ、まちづくりと一体となった検討を実施することが重要である。

コンパクト

新たな交通システム(BRT等)整備による賑わいのある拠点の構築と各市町の拠点が有機的に結ばれた、コンパクトで魅力ある都市の形成

スマート

先端技術を活用した交通システム(BRT、自動運転等)により地域における移動の利便性を向上

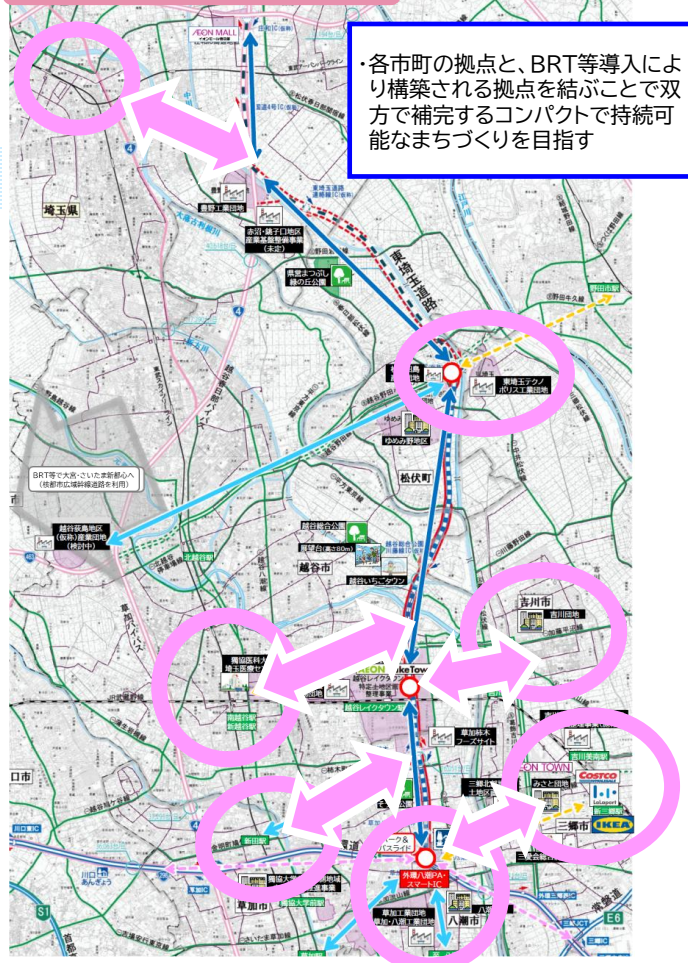
レジリエント

BRT専用レーンを災害時等における消防や救急等の緊急車両用や物資輸送用道路として活用するなど、災害対応に寄与

各市町の埼玉版スーパー・シティプロジェクトにおけるBRT等導入構想に関連する取組事例
※エントリーシートから抜粋

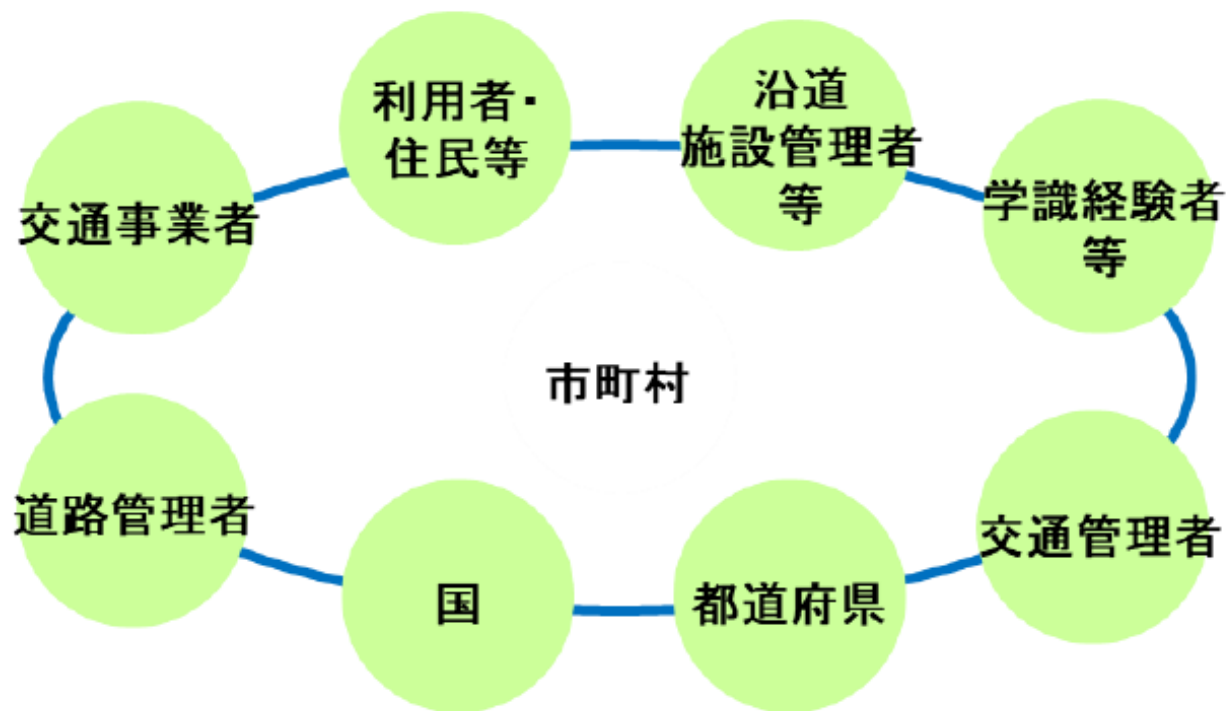
春日部市	(スマート) (レジリエント)	・無人運転にも対応できる道路づくり ・耐震性に優れたインフラの整備 ・災害時の一時避難場所の確保や避難誘導
越谷市	(スマート)	・新たな公共交通システムに関する調査検討
八潮市	(コンパクト) (スマート)	・市北部でのスマートIC・(仮称)道の駅等の整備による、交通利便性を活かした拠点の形成 ・拠点、地域資源をつなぐ、市内路線バスの再編等の公共交通網の充実や、BRT等の新たな移動手段の創出
三郷市	(コンパクト) (レジリエント)	・人や拠点をつなぐ地域ネットワークの構築 ・拠点や地域資源をつなぐ、公共交通網の維持 ・災害に強いインフラの整備
松伏町	(コンパクト)	・東埼玉道路におけるBRT等の新たな交通手段の導入及び公共交通網の充実に向けた拠点づくり

東埼玉道路沿線地域



- BRTなどの新たな交通システムの検討を進めるにあたっては、計画段階から運用を見据え、地域住民、地元自治体、交通事業者や道路管理者、交通管理者等と連携できる体制を構築していくことが重要である。
- 「道路空間を活用した地域公共交通(BRT)等の導入に関するガイドライン」(国土交通省)では、下記推進体制のイメージが示されている。
- 以上のことから、検討の主体としては埼玉県東部地域道路交通研究会及び各自治体等が考えられる。

■推進体制のイメージ










出典:国土交通省:道路空間を活用した地域公共交通(BRT)等の導入に関するガイドライン, R4.9

8. 今後の取り組み(案)

推進体制

- BRTの事業スキームについては、運営とインフラ整備を分割した上下分離(公設民営)方式が取られている事例が多い。計画段階から事業者の視点を組み込むなど、自治体と事業者で連携することが重要である。
- BRTの事業効果を高める観点から、貨客混載輸送など様々な可能性について検討していくことも重要である。

■BRTの事業スキーム

		公営バス	民営バス				鉄道廃線に伴う代替交通	
上下分離方式								
		公	民	民	民	民	民	民
所有・整備・運営	運営	公	民	民	民	民	民	民
	車両・停留施設	公	公	民	民	民	民	民
	走行空間	公	公	公	民	民	公	民(専用道) 公(一般道)
	土地	公	公	公	公(貸付)	民	公	民(専用道) 公(一般道)
	固定資産税	—	—	—	—	有	—	有(一部自治体において減免)
特徴		• 公共側が求めるサービスレベルを提供できる	• 公共側が一定の関与を行うことで公共側が求めるサービスレベルを維持できる	• 一般的なバス事業(BRT)の事業形態	• 特定の事業の目的に基づき、民間事業者が上下一体で運営している		• 鉄道廃線に伴い自治体がインフラ整備を行っている	• 鉄道廃線に伴い鉄道事業者がインフラを整備して運行を行っている
事例		ベイサイドブルー ※1事例	ゆとりーとライン(3セク) 基幹バス(2号系統) 萬代橋ライン ※3事例	幕張新都心 八王子バス など ※17事例	南海りんかんバス (土地は貸付) ※1事例	関西国際空港第2旅客ターミナル線 ※1事例	ひたちBRT かしてつバス ※2事例	気仙沼線BRT 大船渡線BRT 白棚線 ※3事例
負担		公	民					

出典:国土交通省:道路空間を活用した地域公共交通(BRT)等の導入に関するガイドライン, R4.9

- 本構想の具体化に向けて、現時点で想定される主な課題は以下のとおりであり、課題を整理しながら推進することが重要である。

①上位計画との整合性の確保

②費用対効果の精査

③導入に伴う既存バス路線等、周辺環境への影響の洗い出し、及び
対応策の検討

④東埼玉道路の事業段階に合わせたスキームの検討

⑤新たな交通システム(次世代交通)に関する技術・制度動向の注視

參考資料

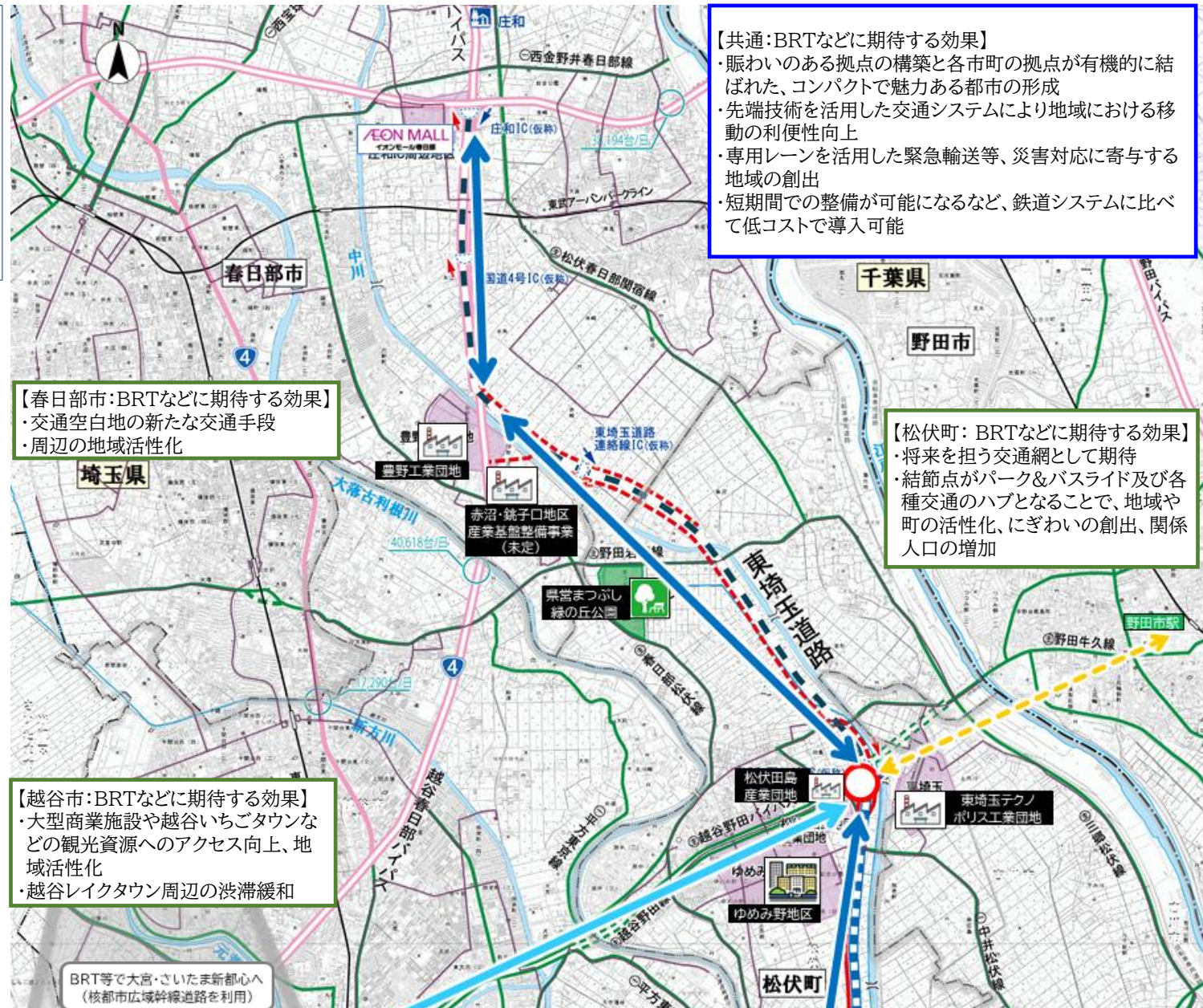
■春日部市、越谷市、松伏町付近拡大図

- ↔ BRT等(東埼玉道路専用レーン利用のBRT等)
※必ずしも自動運転バスを活用するものではない
- ↔ 基幹バス(現道利用のBRT等)
※必ずしも自動運転バスを活用するものではない
- ↔ 路線バス
(隣接鉄道駅等と接続)
- ↔ 高速利用の一般車
- ⇒ BRT等/高速バス
(さいたま新都心と接続)
- 交通結節点
(PA等)
- 既存路線バス

凡 例	
	開通済 東埼玉道路 (一般部)
	事業中 東埼玉道路 (専用部)
	計画 東埼玉道路 (専用部)
	計画 新規格・JCT
	高速道路
	国道
	主要な道路
	その他道路

「測量法に基づく国土地理院長承認(複製) R1JHf1358」
 「本製品を複製する場合には、国土地理院の長の承認を得なければならない。」
 (承認番号: 国地情複 第1358号)

0 0.5 1.0 1.5 2.0km



【共通:BRTなどに期待する効果】

- ・賑わいのある拠点の構築と各市町の拠点が有機的に結ばれた、コンパクトで魅力ある都市の形成
- ・先端技術を活用した交通システムにより地域における移動の利便性向上
- ・専用レーンを活用した緊急輸送等、災害対応に寄与する地域の創出
- ・短期間での整備が可能になるなど、鉄道システムに比べて低コストで導入可能

【春日部市:BRTなどに期待する効果】

- ・交通空白地の新たな交通手段
- ・周辺の地域活性化

【松伏町:BRTなどに期待する効果】

- ・将来を担う交通網として期待
- ・結節点がパーク&バスライド及び各種交通のハブとなることで、地域や町の活性化、にぎわいの創出、関係人口の増加

【越谷市:BRTなどに期待する効果】

- ・大型商業施設や越谷いちごタウンなどの観光資源へのアクセス向上、地域活性化
- ・越谷レイクタウン周辺の渋滞緩和

BRT等で大宮・さいたま新都心へ
(核都市広域幹線道路を利用)

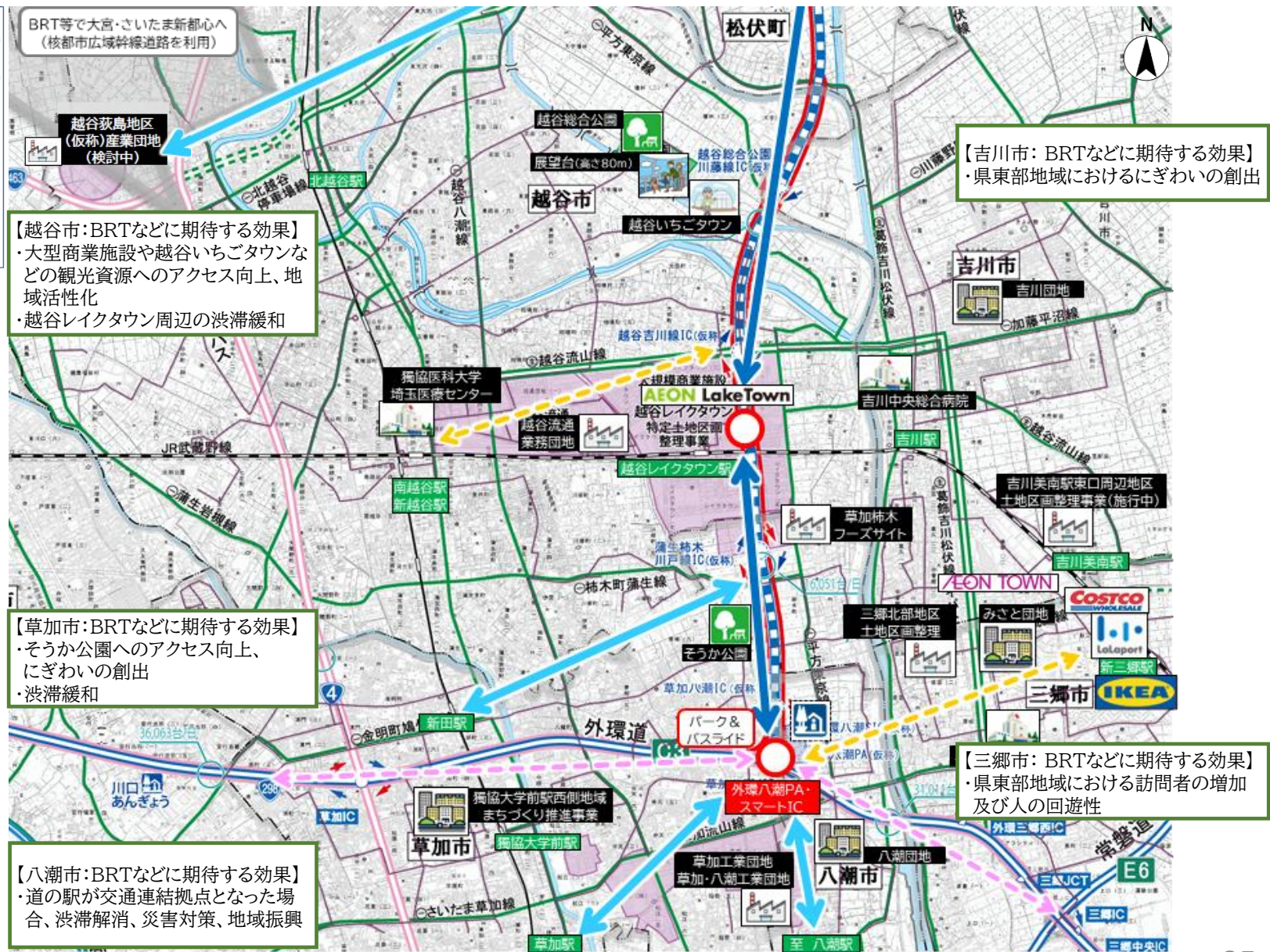
■草加市、越谷市、八潮市、三郷市、吉川市付近拡大図

- ↔ BRT等(東埼玉道路専用レーン利用のBRT等)
※必ずしも自動運転バスを活用するものではない
- ↔ 基幹バス(現道利用のBRT等)
※必ずしも自動運転バスを活用するものではない
- ↔ 路線バス
(隣接鉄道駅等と接続)
- ↔ 高速利用の一般車
- ⇒ BRT等/高速バス
(さいたま新都心と接続)
- 交通結節点
(PA等)
- 既存路線バス

凡 例	
	開通済 東埼玉道路 (一般部)
	事業中 東埼玉道路 (専用部)
	新規格・JCT
	高速道路
	国道
	主要な道路
	その他道路

「測量法に基づく国土地理院長承認(複製) R1JHf1358」
 「本製品を複製する場合には、国土地理院の長の承認を得なければならない。」
 (承認番号: 国地情報 第1358号)

0 0.5 1.0 1.5 2.0km



【越谷市: BRTなどに期待する効果】
 ・大型商業施設や越谷いちごタウンなどの観光資源へのアクセス向上、地域活性化
 ・越谷レイクタウン周辺の渋滞緩和

【草加市: BRTなどに期待する効果】
 ・そうか公園へのアクセス向上、にぎわいの創出
 ・渋滞緩和

【八潮市: BRTなどに期待する効果】
 ・道の駅が交通連結拠点となった場合、渋滞解消、災害対策、地域振興

【吉川市: BRTなどに期待する効果】
 ・県東部地域におけるにぎわいの創出

【三郷市: BRTなどに期待する効果】
 ・県東部地域における訪問者の増加及び人の回遊性