

質問11 今後の鉄道やバス整備に対して期待することやご意見、ご要望などがありましたら、ご自由にお書きください。	
1	ミニバスを活用し幹線道路から一歩中に入り込んでほしい
2	鉄道やバスの整備と並行して車内やホームなどでのマナー向上も取り組んでほしいと思う。歩きスマホなどは携帯会社の社員なども巻き込んで実施してほしいと思う。また7人掛けなのに5人くらいで占領しているのを見かけるので、座席を工夫したりしてほしい。さらに優先席を利用していただく立場の方が安心して座っていただく環境づくりが必要だと思う。(学校や職場などでの教育など) 埼玉県が鉄道・バスの利用マナー日本一と言われるようにしたい。
3	踏切や駅構内での事故が多すぎます。早い対策を望みます。
4	鉄道が(東海道線、総武線、常磐線、高崎線、東北線など)相互乗り入れした関係で、どこかで遅延が発生した場合影響がでるようになった。 また、事故で運転取止めになることもあるので、影響を少なくする意味で新線の実現を期待している。
5	乗り継ぎをやすくしてほしい
6	高崎線を利用しているのですが、混雑緩和策の手っ取り早い方法は、特に朝夕のラッシュアワー時、グリーン車に使われている2階建て車両を増やすことだと思います。これがとりあえずコスト的にも妥当なものだと思います。
7	市や都営は無料にするべき(県民税都民税を支払っている人には無料のパスを配布)
8	特にバスの乗り降りについてバリアフリーを図ってほしい。
9	バス路線の渋滞解消の為に道路整備をして欲しいです。 (ボトルネック)
10	路線によって、本数の多いものと少ないものがある。少ない路線は、利用者が少ないわけではないので、本数を増やしてほしい。
11	鉄道、バス共に、運賃が高過ぎる。 運賃の1/2とか1/3を地元行政体が負担するとか、利用の促進策を計ることも必要。
12	いつ誰が決めたのか…? 駅のエスカレーター(左側に乗る)疑問 先日足の不自由な友人とエスカレーターを利用した。友人が安全に乗る為、私が横に乗った。後ろから来た若者に「ジャマ」と云われた。 私の意見=1人巾のエスカレーターにすればいいし、又、おかしい法則は止めるべきだ。多額の金額でエスカレーターを設置し、あのような使い方は不合理と思う。
13	表題に関係ないですが、スイカは前金で完全徴収しますがなぜ割引がないのか理解できない。定期は相応の割引率がありますが?
14	赤字路線を抱えている会社は撤退でなくて黒字路線を中心に赤字路線の本数制限で継続を検討してほしい。
15	特にない。これからも安全最優先で運行してほしい
16	埼玉県の場合、現状東京都心部への相互乗り入れが大分便利にはなっている。しかし、更に欲を言えば、道路の圏央道に相当する路線の新設が望ましく。茨城北部～千葉北部～埼玉東南部～埼玉西部～東京都西部～神奈川西部のように大首都圏回遊式の路線による関東地方中部地域の横の連絡路線があっても良いのではなかろうか。圏央道を利用したモノレール等も考慮できると考える。
17	南浦和駅、武蔵浦和駅等、東西南北の路線が合流する駅の利便性を増してほしい。 例えば、両駅とも中距離電車(湘南新宿ラインなど)の発着が可能になれば、東西(武蔵野線沿線の方)の利便性が増すと思います。
18	バス停に上屋根を設置してほしい。雨の日に傘をたたみ乗車する折、濡れるので不快です。

19	鉄道に比べバスはアイデアが出しきれていない。 関東の鉄道は朝の下りの活用(高齢者のハイキングなど) バスも高齢者のバス利用を考えては如何?
20	赤字路線の見直しと混雑区間の改善。
21	混雑緩和と本数を増やしてほしい。
22	踏切や高齢者の事故が多いので何とかしてもらいたいです
23	安全で安価な運賃確保
24	雨の日のバスはいつくるかわからず、運行状況を見てもあまり意味のないくらい遅れます。どうかしてほしい。
25	発着場に近郊地図と自分の行き先の分る装置(行先ボタンを押すと系統表示・乗り換え地点表示等)
26	現在の住居で生活していれば、バスの利用は必要ない。 鉄道に対しては私鉄とJRとの駅の相互乗り入れをもっとスムーズにしてほしい。 例、大宮駅のJRと私鉄(東武)との駅の相互乗り入れを図ってほしい。
27	遅延がなくなるとありがたいです
28	限界集落化しており、何とか走っている町営バスは本数が少ない。 本数も早い時間も遅いのも屁の役にも立たない。
29	相互乗り入れが増え、鉄道事故による遅延が増え、不便になった 無理してまで相互乗り入れする必要はない
30	事故防止のため、運行管理を徹底してほしい。
31	私は、買い物なども、自家用車を利用しているので、鉄道やバスには、さほど、不便は感じません。 「橋」について、関心度の調査をお願いします。 埼玉東部の中川の八条橋は常に混んでいます。 東行きの右折車の対策が喫緊の課題なんです。
32	鉄道では、他線との乗り入れが進んで便利になったという考えもありますが、他線での事故などがすぐにこちらにも影響が出て、かなり、離れた地域の事故のために、すぐに電車が遅延したりします。正直いって、乗り換えが便利ならば、どれもこれも、乗り入れを一本化しなくてもよいのではないかと思います。さらなるご検討を願います。なお、どの駅にも、エレベーターやエスカレーターを設置をさらに充実してほしいと思います。また、ホームの安全性の努力もお願いしたいと思っています。
33	スイカ、パスモ等持っていないので、鉄道等を使うのが余計に面倒
34	県内の横移動が不便で時間がかかり過ぎる、行く必要があっても、どうしようかなと、躊躇する。東京まで出て、大回り。移動に便利な交通網を期待します。
35	年齢的に遠出する事が少なくなったので、乗る回数が少なくなりました。時々、買い物や通院で利用しますが、運賃が高いので大変です。
36	東海道線と直通運転になってから、事故が多く、遅れることが多くなった。
37	待合室の充実化を図って欲しい。 暑い夏や寒い冬は外で待っているのがきつい。
38	バスの路線が通っていない地域なので、利用したくても利用できません。 杉戸町で運営しているコミュニティーバスは一日に二本だけで利用価値がありません。オンデマンドバスの検討をしていただきたい。
39	高齢者のためにもバス停にベンチの設置が欲しい
40	春日部駅～新越谷駅の高架化を早くしてほしい。
41	とにかく安全に安く
42	年寄りや子供、身体障がい者、妊娠中の女性などの弱者に対応できる車両を増やしてほしい。
43	道路交通も含めたインフラ整備に期待しています。
44	鉄道は、回数を減らした。バスは、東武バスのラプリーパス(年間3万円で乗り放題)で近場で食材を求める毎日です。81歳の私にとって快適に過ごしています。
45	近年のJRは、各種安全点検やら、故障やらで列車の遅延が増えている。採算性を追求するあまり、設備投資、人的資源の厳選・再教育などが後回しになっているのではないだろうか。

46	地方から埼玉に越してきました。 バスに乗車する際、前からか後ろからかわかりませんでした。 小銭を用意しなかったのが悪かったのか、お釣りをもらえませんでした。 地方の人のために乗車の仕方、小銭の用意などバス停などに書いてあればいいのにと思いました。
47	現在は利用していませんが、高齢者になって自家用車に乗らなくなったときバリアフリーを望みます。駅まで特に近い場所に住んでいますが、階段やホームの安全を望みます。
48	鉄道とバスの連携の改善による効率アップ
49	JRの山手線は快適である。 地元〇〇会社とは天地の差がある
50	地元路線で相互乗り入れをしているのが理由で踏切で待ち時間が増えた(車を運転している立場から意見をしました)
51	けんちゃんバスの復活希望
52	少子高齢化が更に進み、人口減少が継続するでしょうから、鉄道に関しては、新規路線をいままから整備するよりも、既存路線の充実や高度化、バリアフリー化など、進めるべきだと思います。またバスについては、コミュニティバスなど小回りのきく、低価格な路線の充実に期待します。
53	鉄道とバスの組み合わせを上手くしてほしい
54	バスが鉄道の駅に到着する時刻が、電車の発車時刻である、あるいは電車の発車時刻までに1、2分しかない、というのは利用者にとって時間のロスが大きいですので、できれば電車の発車時刻を考慮してバスの時刻表を作るなど、配慮していただくと大変うれしい。
55	満員電車が苦手で、かなり早めに通勤しています。混雑緩和にもなると思いますので、早朝割引など検討してもらえると嬉しいです。
56	設備もそうだが〇〇会社の職員の態度 西武や京急を見習っていただきたい。 設備に関しては各鉄道会社が色々な取り組みを行っており、これからも自治体などと手を組んで取り組んでほしい。
57	鉄道について、通勤時間帯の運行本数の増加を図り、もっと楽に通勤できるようにしてほしい。
58	はじめてその電車やバスに乗る人が見てもすぐわかるような表示が欲しい。
59	列車の本数が多くなり、時間も短縮された一方で、売店が異常に多くなり、騒音がひどい。 駅だけが繁盛し町が寂しくなった。
60	採算最優先は理解できるが、住民の利便性優先に考えるべき。
61	電車→始発駅の隣の駅なのに優先席まで満席(優先と思えない人で)です。始発駅でも、構わず優先席まで競争(優先と思えない人で)状態。 ※優先と思えない人→携帯・スマホでゲーム、美しくなるための化粧、飲酒・飲食等。 バス→雨がふっていると『満員で～す、次をお待ちくださ～い。』のアナウンスのもと、5～6台のバスがバス停を通過、雨のなかバス停で30～40分立ちんぼ、反対に雨以外の日はガラガラ!、バス会社も大変ですね。(雨の日のみ、利用する乗客でいっぱいなのでしょう)
62	高崎線・宇都宮線は、東海道線との直通運転開始以降、東海道線内での事故等による連鎖遅延が増えました。鴻巣～浦和間しか、高崎線を利用しない身にとっては甚だ迷惑です。
63	高齢になると自家用車や自転車での移動に危険を感じるが増えて来るが、路線バスや循環バスは利用者が少ないと本数が減ったり廃線になったりし、必要としている人にとってますます利用しにくくなり、生活上の行動範囲が狭くなる。高齢になっても自力で用事を足せる公共交通のあり方を模索して欲しい。
64	最近、事故が多く驚かされます
65	車内が冷えすぎたりすることがある。空調の適正化をもっと検討願いたい。

66	現在の居住地区は、駅まで10分くらい歩けば鉄道を利用できるが、家から便利なのはコミュニティバスである。しかし運行本数が少なく、ほとんど利用していない。高齢者パスなどの交付を受けたがあまり利用していない。車で買い物、通院など足が必ず必要な地域である。高齢化が進み、車に頼らない公共バス(乗合ワゴンでも良い)の運行本数を確保して、駅とか病院などへ、いつでも行くことができる路線の検討を地域ごとに行ってほしいと思います。
67	・高齢者の足の確保で公共交通整備が重要課題ですね。(私鉄に任せるのみでなく行政も積極的に参画と支援をお願いします) ・過疎化地域は交通機関が無く衰退で悪循環、採算面で行政の補助の充実を望みます。
68	とても便利になっていると思います。 宇都宮線と高崎線の電車のカラーを変えて、判別しやすくなればと思います。
69	あまり利用しないので
70	コミュニティバスが整備され以前よりもバスを利用する機会が増えましたが、本数が少ないことと定時性が確保されていないことが、問題と思います。 バスは鉄道と比べて、高齢者の方々が利用しやすい公共交通機関だと思いますので、利用者が便利になるような方策を期待します。
71	地方自治体と連携を取り整備を進めるのが一番良いと思う。 整備等をする前に必ず、住民の意見を取り入れて進める様にすることが好ましい。(一部、無視した感じで進められた例があった。)
72	高崎線が上野から延長され、湘南方面まで乗り換えなしで行けるようになり便利になったものだど期待していた。ところがいざ開通すると事故や遅延が多く、安心して利用できなくなった。乗客の利便性を考えて進めた事が却って乗客に苦痛を与えているように思う。
73	環境問題のためにも、できるだけ公共の電車やバスを利用する方が増えればよいと思いますが、最近JRの遅延が多く、不満を感じています。 利用者のマナーの悪さや飛び込みなどの理由も多々ありますが、利用することに不安を感じます。
74	埼玉県内第三位の利用者数がある川口駅の混雑はもうすでに限界で、市民の不満がずっと募っている状態です。本腰を入れてこの問題に取り組んでいただきたいです。そうしないと中核市への昇格など望めないのではないのでしょうか。
75	川口市の規模と、川口駅の設備が釣り合っていない。快速(湘南新宿ラインなど)を止められないのなら、車両を増やすなど、早急な対応をしてほしい。
76	浦和美園から蓮田への路線延長は利用人数が少ないと思うし採算が合わないと聞いており延長は止めて欲しい
77	利用にあたっては本数は増やしてほしいですが、お金がかかることは必要ない
78	一般車との完全分離。
79	鉄道もバスも民営化されているが、公共交通と呼んでいるのだし、道路と同じようにインフラ整備ととらえるべきである。乗車率100%以上でも採算が取れないなどと言っていることのほうがおかしい(道路や橋は交通量が少なくても通行禁止にはならない、上下水道や電気は利用者が少なくても整備している)。
80	お年寄りなどのことを考えると、駅中心に考えるより、バスを絶やさないようにすべきではないかと思います。電車は充分ではないのでしょうか。
81	朝、急病人が出て止まってしまい、遅れるのはなんとかならないかといつも思います。 混んでる中次々具合悪くなる人がふえて悪循環ですし。
82	全駅でホームドアを設置してほしい。
83	草加市に住んでいるが越谷レイクタウン駅が近いのにバスがない。自転車通勤している子供たちは雨の日困るのでバス会社に問題があるらしいがバスを通してほしい。
84	安全第一でお願いします
85	快速が止まらず不便。
86	現状で満足しています。個人的には、あまり他の路線に乗り入れしない鉄道の方がわかりやすくして良い(鉄道に詳しくない人・ご高齢で乗り慣れない方に優しい)のかな?とは思いますが。。
87	現在、都内へ出るときにしか鉄道は利用していません。混雑したところが嫌いなので混雑しない時間であればたくさん利用したいです。
88	鉄道駅からバスに乗るとき初めての場大変わかりにくいです。(志木、みずほ台、鶴瀬、とくにわかりにくかった)

89	現在住んでいる地域の交通網に、特に不便を感じておりません。しかし、県下全体で考えると改善を要する地域も存在していると思料されるので注力をお願いいたします。
90	埼玉県の場合、東京方面の南北のラインは充実しているが、東西の行き来が非常に不便であるので、これの解消に期待する。
91	東上線は遅延が多い。なんとかならないものか。
92	バスの車両は少しコンパクトにして、もう少しバス停や路線を増やして欲しい。自家用車の乗り入れ規制をしてでも公共交通網の充実を。
93	遅延に対してもう少し積極的に改善してほしい。
94	バス経路図が読めない。バス停とバス停ごとの時刻表を地図上にマッピングして表示してほしい。
95	身近なバスですが、駅に向かうバスが時刻表通りに来ません。雨だと遅れてきてなおかつ満車だと通過されてしまいます。本数がとても少なく不便です。
96	事故をなくし、時刻表通りを徹底して欲しい。
97	特急列車の止まる駅を見直してほしい。
98	何らかのトラブルが発生したら速やかに回復してほしいです。難しいのはわかっていますが新しい考えで構築してほしいです。
99	川口駅にホームを増設し、複数の線の利用を可能にして欲しい
100	川口駅から戸田公園駅に行くバスがないので不便を感じています。路線を作っていただきたいです。
101	駅のバリアフリー化を進めてもらいたい。
102	鉄道の駅ホームの安全性の向上やトイレの改善(清潔、複数便器の設置などを図って欲しいです。
103	運行会社毎の連携を強化し、乗継ぎの案内板を整備すべきである。
104	川島町に住んでる者として、駅が遠い。時々、高崎線と東上線を利用するが、どちらも同じ位の距離の為、不便だ。高崎線には、直接のバスの便が無いので、困る。この不便さが、若者の川島町離れになっていて、近くの団地でも、空き家が増えつつあるのは、交通の不便が、1番だと思う。
105	バスの本数を全体的に増やして、時刻表通りに運行してほしいです
106	交通状況にもよるので、”所要時間を短縮してほしい”、”時刻表通りに運行してほしい”は厳しいと思う。だからといって”運賃を安くしてほしい”も厳しいと思う。本数が少ない路線バスの区間が廃止されないようにしてほしい。
107	最近の鉄道は本当に遅延が多いので、整備してほしい。
108	バスの始発、終発を電車と合わせてほしい。特に終電よりかなり前にバスの運行が終了は、タクシーを使用しなければならなくなり、かなり不便を感じる。終電と接続している駅もあるので改善してほしい。
109	さいたま市西区に西大宮駅から市民医療センター(往復)へのガラガラバスが走ってますが値段が中途半端。一律低料金で利用者を増やした方が得策では？
110	運営サイドが実際に現場に立ち、現状を把握することが肝要。大きな設備投資をせずとも、工夫により改善できる点が多々あるかと思います。
111	首都圏(埼玉県もふくめ)ではこれ以上新路線を作る必要はないと思う。 バスの整備を図るべき
112	東武バスのバス定期券購入場所が不便。
113	バスをもっと利用したいがわかりにくい。
114	西武新宿線の急行は、止まる駅が多く急行らしさを感じません。もう少し早く西武新宿まで着くようにしてほしいです。
115	現状に概ね満足している。出来れば高齢者の割引運賃制度を考慮して欲しい。
116	バリアフリーにすることです。
117	埼玉スタまでの交通をもっと便利にしてほしい。特に鉄道。 バスの本数が多くても、大渋滞を引き起こすだけなので。 6万人規模のキャパに、あの輸送レベルは見合っていないように感じる。 東京オリンピックに向けて、どうにか改善してほしいです。

118	鉄道に関しては首都圏である以上、駅の間隔を2kmにしてほしい。駅を増やすことにより、駅近くの放置自転車が減る。駅前に商店ができれば町が活性化し、県税収にもつながると思う。
119	列車の遅延が多い。飛行機の時間に間に合わない、約束に遅れるなどのリスクがあるので本当に必要な時に安心して利用できない。はるかに遠方での人身事故などの影響でしばしば止まる。相互乗り入れなどが増えたせいかもしれないが、鉄道は確実な移動手段を最大の使命と考えて時間通りの運行を心掛けてほしい。
120	鉄道路線は今のままで十分かと思います。バスがもっと停留所が増えて、本数も増えて、路線も細かくなると、利用しやすいと思います。小さなバスがあちこち走ってくれるといいなと思います。
121	人身事故による遅延が多発しているので、質問6にあったホームドアの整備を是非全てのホームに設置してほしいです。(特に人身事故の多い沿線)
122	熊谷市では、熊谷市のバスをだしていますが、乗客は多くありません。安いので利用したいのですが、とにかく遅い、本数が少ない、バス停は、バス路線のないところの補助との意味合いから少ない。ガラガラのバスを走らせているのはもったいない。本来のバスとのかねあいもあるとおもいますが、ガラガラのバスを見るとお役所仕事の典型的な気がします。
123	少子高齢化の時代であり、公共交通は整備すべきと思うが、予算が限られる以上順位を決めて整備するのはやむを得ない。
124	もっと小型バスにして、安くしてほしい。
125	ホームドアの設置は最優先課題だと思う。事故防止はもちろん、鉄道自殺などで電車が遅延する事による社会的な損失は計り知れない。是非進めて頂きたい。
126	埼玉県内の鉄道は、とにかくすべての面で使いづらく、できるならば使用を避けたいほどなので、何とか改善してほしい。
127	バスの路線が不便、運賃も若干高く感じる。100円バスがあったら電車よりもバスを使うと思う。春日部市の武里から東岩槻を通るバスがあったらとても便利になる。
128	雨の日のバスの遅延や混雑がひどく困っています。道路や駅前広場の整備と併せて改善をしてほしいと思っています。また、バス停に、ベンチはいりませんが、ひさしをつけていただけると助かります。
129	バスが定時運行でき、本数が増えればもっと利用者が増えるはず。バスの専用レーンの設置(朝夕のラッシュアワー時)など
130	まだバリアフリーになってない駅があります。遅れている駅は早急に対処してください。
131	新線の整備は限界であると思います。既存路線の整備や安全に関する経費を確保して贅沢な改善はそろそろ限界にきているように感じます。
132	相互乗り入れをもっと採用して！ 例、JRの大宮～春日部、京浜東北線と川越線など。二階建てによる、複線化。
133	鉄道事故を防ぐための予防策と、バスの本数を増やすこと、もう少し運賃を安く抑えていただきたいこと、なるべく時刻通りに運行していただけると大変助かります。
134	埼玉県を横断する路線が必要
135	駅の構造や駅前ロータリーのつくりが地域によってかなりの格差があるので、整備が遅れているところをなおしてほしい。春日部駅はスペースや相互乗継は多い駅なのに50年ぐらい前の造りのままあまりにもひどすぎると感じます。早期改善を望みます。
136	飛行場行のバスが地元を經由してほしいです。
137	特にバス 遅延情報がほしい

138	バスの停留所は利用者の多いところほど諸事情があると思われるが、整備が出来ていない気がする。
139	JR、私鉄共に相互乗り入れの充実で便利になってきていることは事実である。しかしながら運賃を見るとJRが私鉄に比べ格段に高い。JRの企業努力に期待したい。
140	バスは、路線がわかりづらく、運行本数が少ないイメージがあります。もっと積極的に利用したいので、これらの改善が図ればよいと思います。
141	電車やバスの終電時間を遅くして欲しい。 特に武蔵野線は、終電が早く、本数も少ないので増やして欲しいと思う。
142	自家用車を持たないと生活しにくい地域に住んでいると思っています。その一番大きな理由が市内の交通網です。循環バスはありますが、利用しにくい印象です。公共交通機関を利用するのは主に観光や娯楽のために遠隔地に行くときの利用なので、身近な交通機関という意識はありません。
143	郊外、過疎地は鉄道の利用者が少ないが、通勤通学で必要なので、車両数を減らす、朝夕の本数を増やし、日中はバスが代替運送で利用できるとありがたい。
144	富山市のように、今後の高齢社会をにらみ、自家用車にかわる、方面、本数ともに整備された公共手段を早急に考案すべきと思います
145	定時に運行してほしい。
146	現在は幸い駅に比較的近い場所に住んでいるし、車の運転もするのでこれといった不自由さは感じません。しかしいつまでも夫婦そろって健康でいられる保証はありません。将来は通院や日々の買い物考えると地域の交通網が頼りになるので、高齢者の立場に立った整備を考えてほしいと思います。
147	安全第一で事故等を絶対に起こさない、安全管理を地域社会として実行すること。 外国人が増加しており、案内や標識などの充実が求められているのでないか。 バスはお客の数に合わせて、大型バス・中型バスで効率を上げることも大事でないか。
148	鉄道への要望： 車両内に現在時刻を表示 二階建て車両 ビジネス向け机つき有料車両 体調が悪い人用のプライベートを意識したもの(リラックスシート等、有料で) 自転車ごと乗り込める車両(オランダでは現存している) 食事ができる車両 など、付加価値を付けた車両を希望します。
149	埼玉県は特に東西の鉄道が整備されていません。また、南北の差が拡大しているので、とくに北部の整備をお願いしたい
150	わかりやすく見やすい路線図の作成。
151	新駅や既存の駅周辺の整備を実施してほしい。
152	鉄道の整備よりバスの整備の方を充実してほしい。さいたま市などの大都市ではバスの本数路線が充実しているが、高崎沿線では極端にバスの本数が少なく利便性が悪い市が多い。そのため自家用車を持たない人や高齢者が不便を感じているはず。各自治体ではそれなりに工夫はしていますが使い勝手がわるいのも多々あります。以前TVで見ましたがタクシーの乗り合いをしている町がありました。そのようにタクシーに市が補助してクーポン券を出すとかしてもっとタクシーを活用する方法を考えたらいかがでしょうか？
153	終電を遅くして、出入り口を増やす等の利便性を高めてほしい
154	地下鉄7号線延伸、埼玉高速鉄道の延伸を希望
155	バスの小型化による運行効率アップを加速的に進めて頂きたい。

156	駅の前に住んでいるのでバスは使わない。 県内の移動でもバスを使うところには行かない。
157	現状に満足、特に要望はありません。
158	埼玉高速鉄道線の延長を望む
159	バス乗り場がいつも見つからなくて困る
160	さいたま市や川口市の人口増加に伴って、東京方面・新宿方面の電車が混み合います。鉄道事業者と協力し、混雑緩和に取り組んでほしいです。
161	健康のため努めて歩くことを勧める。
162	年々、年を取るのでマイカーから電車・バスに移行しつつある。
163	ハコモノの整備より、乗る人の意識改革を期待します。 スマホしながらのながら歩き、優先席に陣取る健康に見える人、大きな声でしゃべる乗客、泥酔して迷惑な人・・・あげればきりがありません。 埼玉は、埼京線という「まず乗りたくない」路線を抱えているので、乗客が多くてぎゅうぎゅうなのは仕方ないとして、少しでも迷惑をかけないように一人ひとりが心がけることって大事なんじゃないかな、とたまーに満員電車に乗ると思います。
164	最近人身事故が多い、それに伴う電車の遅れが段々多くなる。何とかならないですか？
165	まずは、安全に。そのためには、運転手さんの健康、資質の向上、マナーの向上等、人への教育、投資をお願いしたい。
166	自動車がこれだけ普及している状況で、いまさら、バスかと思う。しかし、車を所有していない、運転できない人もいるので、効率的な運用方式を考慮する必要あり。
167	①東武鉄道伊勢崎線は終電が早すぎます。 ②羽生ターミナルはその後どうなったのでしょうか。
168	利用しやすい整備を期待。
169	バス時刻正確性
170	所沢市内をバスが走ってるが日常の買い物などには不便である。
171	もっとスピード出してほしい。 昔は、特急がいっぱい走っていたのですが、この頃遅く感じる。 あと、快速、特別快速をたくさん増やさないと今後も利用する人がどんどん減っていくのが確実に。 車が便利なのでどんどんシフトしていく方向に向かうのを早く改善しないと。
172	現在タウンバスを時々利用するがもう少し本数を増やしてもらえると大変ありがたいと思う。
173	東海道線直結や新宿回り等利便性向上は評価出来るが、人身事故等による遅延がこのところ目立って多い。早急なホームドアの設置が望まれる。また利便性向上で乗車率も上がっていると思われ、10車両は15車両にすべし。50キロ以上の通勤客も多いので通勤快速を増やすべし。
174	他の都県では高齢者の優遇措置が行われていることがあるが、出来たら埼玉県でも検討してもらいたい。
175	同じ西武線でもバスが充実している駅と、ほとんど利用価値のない駅と差がある、ここ西所沢は観光道路が幅を利かせバスを利用することなどできない。公平に駅からのバス利用を改善すべきである。
176	バスと電車、運賃を比べると、バスが高い。本数も少ないと、利用者も電車に頼ることになる。
177	公共交通機関なので、駅の利便性とかよりもまずは価格を安くして、どんな国民でも誰でも気軽に乗れる乗り物になってほしい。

178	詰め込み乗車をしなくても、快適に乗車できるようにしてほしいです。子連れだと更に切に願うようになりました。
179	バスは道路事情によって遅れるのが、使いにくい。
180	特に路線バスの本数があまりにも減らされて、不便である。高齢化が進む中、もう少し利用者の利便を考えてほしい。
181	小さなバスの運行等本数維持に配慮してほしい。
182	必要以上の整備はしないで欲しい。原宿駅など歴史的建造物の保護などにも少しは関心を持って欲しい。旧国鉄カラーの特急急行が無くなってしまいとても残念。県境に住む人の1番大変なのは、バスの乗り継ぎ。必ず県境で途切れるのでとても不便。
183	既存路線の整備(複線化、JR川越線(大宮⇄川越駅間、東武野田線(春日部から千葉方面)や夜間の運転本数の増発を希望する。朝の時間帯は本数も多いと思うが、夜間(午後9時以降)の時間帯は本数が極端に少なくなり混雑が激しい。混雑度をみてほしい。飲酒の客等、朝の混雑も激しいが、酒のにおいほどにかならないものか)、飲酒者専用の車両を設定してほしい。朝の女性専用ではないが検討してほしい。さらに、駅施設の整備を希望する。雨漏りする駅等、通常ではあり得ないような施設がある。傘をさして駅ホームを利用することがあるがどうかしてほしい。雨漏りやホームが雨のときに滑りやすく、危険である。何十年たっても駅も変わらずどうかしてほしい。
184	もっと車両で男女別を作って欲しいです。女性にとっての混雑時の不快感はたまらないです。共働き時代なのでもっと快適になって欲しいです。
185	バスの運転手の運転の操作が荒い時が時々あり、発進、停車の時からだが前後に押し倒されることがある。運行管理者がそれらを点検することが急務であろう。
186	席を譲る人が増えて来たが、ラッシュの時間には期待できない。 寝たふりのサラリーマン。 バス利用には地域バスを含みます。
187	さいたま市南区在住ですが、人口ばかり増えた結果、通勤時間帯の電車は混雑する一方。人を受け入れるならば相応の交通機関の充実を期待しています。
188	質問7の回答は困りました。お金を掛けるのであれば、何もしないほうが良い。
189	認知症高齢者の増加に対応した社会にする必要がある。 今、「認知症高齢者が自由に徘徊できる社会」作りを呼びかけている。 この目標さえ理解し、改善を図る気になれば、できることが多くある。 ①鉄道線路敷きに侵入できないようにする (3月1日JR東海、最高裁判決の事故もかかる視点から見直すべきだろう、ホーム端から容易に降りることができないようにする。フェンスの開口を塞ぐ等々) (踏み切りは、今後は電車が進行していないとき、踏切から線路へ人が入れないように、現在の遮断機の向きと直交方向の遮断機も付加した踏切となる) ②高速道路の逆走防止(やる気さえあれば、直ぐ可能) ③顔認証カメラの街中・駅・ホーム・バス停等への設置 (徘徊追跡システム、顔認証で本人を確認し、位置情報も提供する。防犯カメラの性能変更で対応可能) ④自動運転の自動車の普及 ⑤(鉄道・バスに関係ないが)今の認知症サポーター制度の充実
190	立地が悪いので、鉄道もバスも利用しません
191	努力は認める。特にJRは日々変化しているいろいろ手を入れているんだと思う。日本の公共機関が素晴らしいことは海外へ行くとよく分かる。反面、正確さを高めすぎて戻れなくなっている面もあると思う。運賃が高いのはそのせいでしょう。人口減少への対応が困難だと思うのでそこは自治体が情報を提供するなどで(必ずしもお金だけではない)既存インフラをよりよくしていけると思う。

192	埼玉高速鉄道が黒字になったようであるが、東京メトロとの直通を考えると料金が高すぎる。赤羽岩淵～川口元郷までが210円に対して、東京メトロは赤羽岩淵～後樂園までで200円である。しかも運賃は別計算。3セク運営ではなく、一体運営できないものか。
193	駅までバスで移動しますが、時間どおりに到着したことは100%ないですが、安全運転で走ってくれれば、現在のままでいいと思っています。
194	踏切を無くしてほしい。相互乗り入れを減らして欲しい。
195	鉄道とバスの乗り継ぎをよくするなど工夫してほしい
196	バスの遅延が多いので せめて 後何分で到着するのか 数字を出してくれたら イライラが少し緩和すると思う
197	鉄道が運転見合わせの時の振り替え輸送可能な路線がないため、大変不安(東上線が止まるとどこにも行けなくなってしまう)。バスの路線で他の鉄道に行けるルートがほとんどないため。これは、早急に対策してほしい案件である。 南北に走る鉄道を新設してほしいのはもちろんだが、バスももっと有効性のある路線を開発し、本数がある程度確保してほしい。
198	安全第一
199	最近あまりバスに乗らないので特に書くことはありません。
200	まさに埼玉高速鉄道はこの課題にふさわしい路線だと思います。沿線が延びれば 周辺人口は増え路線価も上がる。都心から近くに家も建てる希望も増える。今、運賃は非常に高いが路線が延びることで低価格になるのかは微妙だと思います。バスも小型化にして 路線を増やせばいいと思います。一度にたくさん運ぶ大型は時間が読めません。遅延することも多々ありますので、コミュニティーバスの運行を路線拡大で走らせて欲しいです。
201	JRの場合、駅舎内商店街の整備を優先しているのではないかとさせるケースが見られる。鉄道本来の路線改善にもっと注力すべきではないか。
202	採算が取れないから本数が減り、減るから更に利用者が減ると言う負の連鎖が一番困ると思う。生活を豊かにするために、人口増加の為にバス、鉄道の充実を避けて通れないと思います。無駄に税金を使う事が無いよう、じっくり調査、見込みを出したうえで充実した交通網を作って行って欲しい。
203	自分はほとんど利用しないので、特に意見はない
204	東上線は人身事故が多すぎるので、早急になんとかしてほしいです！
205	鉄道を整備する際は、是非駅前も整備してほしい。公営の駐輪場や時間貸しの駐車場も一緒に整備したほうがいいと思います。
206	このアンケートの不備・配慮不足点 1. ここで鉄道とは短距離の通勤路線を考えているようだが、新幹線のような長距離路線も考慮に入れた将来像の検討が必要ではないのか 2. 現状を脱却するには、新路線の整備が最重要課題だと思うが、どこに新路線が必要か県民の夢を描き時間を掛けて実現に向かわせることが必要ではないか
207	埼玉県は横の路線が弱いと昔から言われていますが、あまり改善が見られない。縦の路線はずいぶんと利便性が良くなっている。最近では(特にJR)車両故障などでの列車遅延・運行中止などが多すぎる。鉄道会社に対する指導強化も望みます。
208	もっと本数を増やして欲しい
209	バス停で待っているときに、あとどのくらい待てば良いかわかるようにしてほしい。

210	県の施設やセミナー等は、さいたま市が多いですが、武蔵野線が使いづらくて、なかなか行けません。武蔵野線が使いやすくなるか、可能であれば、代わりになる路線ができるといいと思います。 隣の市なのに、鉄道では遠回りになり、バスは本数が少なく、行きづらい所があります。せめてバスの本数が増えたら、と思います。
211	埼玉、東京の鉄道やバスMAPの充実
212	東京スカイツリーラインの谷塚駅から、つくばエクスプレスの八潮駅までのバスを運行して欲しい。
213	自家用車利用増から、バス路線の不採算、路線廃止になって行く。しかし、高齢化社会では自家用車の活用もいずれ出来なくなる。 最寄り駅を中心に巡回するバス路線を充実すべく、駅前の拡張、整備計画を推進することだと思ふ。
214	公民館などで参加するのに、循環バスなどが無いと、活動出来ない。
215	公共機関として、生活を支える大切なもの。整備して使いやすくして欲しい。
216	始発が遅く、終電が早い。 乗降者客数は、ここ15年で間違いなく増加している。 でも変わらないというのは、利用者にとって 不便極まりない。 西武狭山線、下山口駅利用者より
217	交通不便→過疎→交通不便の循環の打破
218	ダイヤ改正で、快速などができ、利用客数の関係で自分の利用駅が止まらず、非常に不便になったので、何かしらの恩恵を非停車駅にもほしい。
219	高齢者にとって、高齢者や乳幼児連れ親子優先席の拡充を望みます。
220	もっと便利になる方向を見つけるべき。
221	①通学生の利便 ②外国人観光客が便利に県内で観光地を満喫出来る、ルートの交通整備 ③大規模な病院での利用者を考慮した交通網
222	埼玉高速鉄道の岩槻方面への延伸を実現してほしい。
223	コミュニティバスの価格が徐々に上がっていて、気軽に乗るのに抵抗がある。近距離なら歩いてしまう。乗客が減るから、本数も減る。すると、不便だから乗らない。という悪循環。 別件だが、このアンケートの最後、確認とクリアボタンが使いづらい。確認ボタンの色を変えることはできないか。次のページで、送信ボタンは右側なのに、このページでは右ボタンでクリアされてしまう。
224	特にありませんが、駅のロータリーなどがタクシーに占領されていて、車で家族を送迎する際に停め場所が無くて困る事が良くあります。改善して欲しいですね。
225	高齢者が駅等の施設を出来るだけ理解できるようにして欲しい。
226	川口駅への宇都宮線、高崎線、湘南新宿ラインの停車
227	バスの発着特に駅前発着は電車の時間に合わせて欲しい。バスを利用したいと思ってもバスが電車到着の2分前に発車のタイムテーブルです。誰も乗っていないバスをみると何やってるんだと思います。
228	自動車の活用が急速に展開しつつあります、そうした環境下ではダイヤの正確性が重要だと考えます。また 高齢者の増加や、子育ての支援を考えると、乗り換えがしやすいこと、また乗り心地のよさなどをさらに進めるべきとおもいます。
229	航空公園駅から墓参する時にバスを利用しますが、このバス会社は、時期により墓のある所まで「臨時直通無料バス」を出してくれております。大いに助かっております。
230	利用の少ない路線はますます運行本数が減り、不便を感じている人も少なくない。
231	県北への速達化を改善してほしい。本庄早稻田駅の在来線との連絡バスを増やしてほしい
232	高齢者、ベビーカー使用者に対するエレベーターを整えてください。
233	埼京線の各駅停車の本数の増加 特に 朝8時台の 下りの本数を増やしてほしい また 昼間 20分以上開くのは本当に困る 5分に1本くらいの各駅が走ってほしい (大宮 - 新宿間)
234	春日部駅を高架にしてみたい。

235	春日部駅の乗り換え通路が狭すぎる。 また駅舎が東西に分かれていて非常に不便である。 県も市・鉄道側と積極的に話し合い推進を強力にお願いしたい。 早期の実施を望みます。
236	自分の住んでいる所では、比較的便利に利用していますので、特にありません。
237	埼玉県は横に移動するのに不便である。武蔵野線しか乗る術がない。 しかも、武蔵野線は各駅停車しかないの、端っこの千葉方面に行くのに時間が掛かっている。快速も検討する余地ありと思う。
238	バス運賃の値下げ
239	電車の終電にあわせて終バスの時間を遅くしてほしい
240	地方のバスはとても不便です。本数も少なく値段も高い。 既存の路線の整備もいいが、地方の路線整備等も必要と思います。 費用対効果の問題もありますが…
241	新線等の採算の取れない事業には、手を出すべきではない。 県内を横に横断するような、手段があると面白いかな
242	現状に満足している
243	自家用車を使うより、鉄道を使いたいとは思いますが、こまめに使うには混雑や運賃のことが気になってしまいます。特に通勤時間帯の混雑が少しでも緩和されればよいのですが…。
244	線路や車両の保守点検、周辺への騒音の軽減などにも期待します。
245	日ごろ利用している路線バスは、駅前まで到達していない。そのため、バス終点から駅まで大混雑の道を5~6分歩くこととなる。降雨の日は自動車も多く大変である。このようなことになってはならないのでよろしく願います。
246	飯能市内の宮沢湖周辺に、ムーミンランド「メツア」の開園が予定されています。西武池袋線飯能駅北口から宮沢湖まで、3kmの地点にあり、民間の路線バスが1時間に1本程度、運行されています。ムーミンランドへのアクセス(送迎バス、路線バス、道路)は、検討中かと思いますが……、宮沢湖は、JR八高線の東飯能⇄高麗川の間地点に位置しているので、「ムーミンランド駅」を新駅として開設してほしいです。JR線で八王子や川越からも、電車でこられるようになるので、集客と地域創生が期待できると思います。
247	・バスの乗降ステップを低くする ・バスで時間通りで無いとき、そのことを待っている人に知らせる。時刻表の時間がぎりぎりの時、すでに出ってしまったのかまだ来ていないのか不明で困ることが何回かあった。
248	こんなに充実した交通網は地方ではなかなか見られません。なので埼玉に来てから、特に不満を感じていません。
249	交通網の整備は地域の発展のためにも必要と思われる
250	東武鉄道の小川町と武蔵嵐山の間を複線化してほしい。小川町駅北口の改札を開設してほしい。
251	今、交通弱者の視点で既存交通網の改善、充実をどうするかを考えるべきであって、新規路線など検討する時代ではない。 むしろ自動車の高度な普及状況と高齢化社会を見たとき、路線の整備でなく、新たな交通システム(自動運転システムを利用した都市内、都市間交通システム、交通方法)を考案する時代なのではないか。
252	この頃は年齢も重ねてあまり遠出はしなくなりました。乗り換えがともしんどく感じています。悔しいですね。季節を感じながら花をめで、少しだけ歩くそしてお弁当でもいただいて、友と談笑できることが、楽しみです。1、2時間くらいの乗車時間で行ける場所を探しています。主人は大宮発むさしの号が好きでまた府中の大国魂神社へ計画しています。あまり乗り換えのない座れる電車が好きです。便利な交通手段はありがたいです。よろしく願います…
253	日中の運行本数の増加を。

254	安全な運行を期待します。
255	東武東上線沿線に居住していますが、県の催し物や研修等がさいたま市方面(JR沿線)で行われることが多く、行き来が大変です。JRと私鉄との繋がりの悪さに毎回辟易します。バスについても不便な路線が多いと感じています。 交通整備を行う際に採算面は重要ですが、運転免許を返上する高齢者が増える中で、生活上必要な路線は維持する、市区町村が運営しているコミュニティバス路線と連携する等、工夫して交通整備を行っていただきたいと思います。
256	東京では高齢者の鉄道やバス利用は無料のところがある。こちらでも65歳からは半額にしてあげてほしい。活動範囲を増やしてあげてほしいので。
257	バスは、小型化を図り、本数を増やすこと。電車は、車両数を増やし、本数を減らすこと。
258	マナーが悪いのが気になる。荷物を混んでいるのに床に置く、混んでいるのにリュックをしょったままの者が多いなど、マナー向上に取り組んでもらいたい。
259	ホームへの転落防止、踏切の進入禁止への改善
260	最近の利用者のマナーの悪さが気になる。 気分がよくないので、可能な限り電車やバスを利用しないようにしている。
261	利用頻度が少なく特に意見はない
262	うちは最寄駅が西川口駅だけど、電車が止まったときの振替輸送の手段を考えて、普段から川口駅まで行っています。 川口駅なら、埼玉高速鉄道の川口元郷までバスが運行しているし、何とか歩いて行くこともできる。 西川口駅の駅員さんにも振替輸送時ほどのような状況かを聞いたら、埼玉高速鉄道までのバスは出していないとの事だった。 緊急時は振替輸送が利用しやすいかも駅を選ぶ理由になる。バスとの連携を図ってほしい。 あと、駅付近の駐輪場も必要量配備してほしい。西川口駅はそういう点からも川口駅より使いづらい。
263	ホームドアの設置を各駅でお願いしたいと思います。
264	駅の構内の表示をもっとわかりやすくしてほしい たまにしか乗らないのでいつも迷う
265	鉄道は人身事故削減、バスは定時運行及び安全確保
266	遅延が多すぎます。 強風や大雨等で直ぐ遅延や運休になります。人身事故も多くホームの改善が、急務です。
267	もっと皆で公共交通機関を利用しましょう。
268	バスは専用レーンがあるといい。優先されないと時間通りに運行できない。鉄道は遅延が多すぎる。ホームの安全は絶対必要だ。
269	無駄に整備をしないでほしい。
270	以前、関西に住んでいたが、電車の遅延は本当に少なかったのに、埼玉に住んで関東の電車を利用する様になって、遅延の多さに驚き。埼京線を利用するが、10回乗ったとすれば、何らかの理由で、8回は多かれ少なかれ遅延している。 理由は人身事故・ポイント故障・非常停止ボタンが押された等。それと、時間帯によっては、運行間隔が15分以上空く場合もある。
271	JR武蔵野線を利用していますが、北朝霞の駅が狭くて危険です。 事故が起きる前にホームの拡張をお願いします。 私鉄(東上線、西武線)に比べて、JRは料金が高くせに、駅が汚いです。 特に新秋津は利用するたび、気分が悪いほどです。乗り換え駅で利用者も多いのですから、JRは武蔵野線の駅を順番にきれいにしてほしいです。 地下鉄大江戸線、東所沢駅までの延伸を望みます。 昨今の通勤時間の込み具合を見ると、かなり乗り換え需要があると思います。

272	自宅付近から駅までのバスがないので利用できません。 駅までのバスがあれば、利用したいです。
273	便利で不満は何もありません
274	女性専用車両があるなら、高齢者、身体障害者、幼児等の区画を車両に設けるべきだ、特に通勤時間帯
275	バスに慣れていないので、いざ使いたいときに調べてもよく分からずに困っています。
276	運賃が安いのでサービスもこれが限界か〜とってしまう。もっと便利になれば利用者も増えると思う。
277	遅延が常態化していることへの対策が急務。
278	武蔵野線と埼京線の乗り換え時の混雑を緩和して欲しい
279	高崎線に対する要望事項 高崎線は埼玉県経済の大動脈です。また高崎線が止まってしまった場合、県北から都内や県南部への通勤の代替交通手段がありません。このようなことから、県民の通勤環境の改善を、埼玉県よりJR東日本に強く要請していただきますようお願いいたします。 1. 高崎線の遅延を少なくしていただきたい。特に上野東京ラインが開通してから増加しています。 2. 人身事故が発生した場合の電車運行再開までの時間を30分程度に短縮していただきたい。 3. 京浜東北線など他の路線の人身事故などによる高崎線運行への影響を最低限にしていいただきたい。 4. 高崎線のラッシュ時は15両編成で運行していただきたい。
280	ニューシャトルの運賃をもっと安くしてほしい。大宮のJRまで歩くのに時間がかかるため、動くエスカレーターもほしい。また、空調がきかないので、混雑時には涼しくする配慮を。
281	車両数を増やして混雑緩和してほしい
282	バス路線の廃止が多いが、鉄道・バスあわせて住人の足を意識して整備してほしい。もっとコミュニティバスを活用しても良いと思う。
283	埼玉高速鉄道の延長と料金引き下げ。
284	埼玉高速鉄道の岩槻延伸を切に願っています。
285	鉄道は路線の乗り入れが増えて便利になったように見えるが、トラブルが発生すると遠方で起こっていても影響してくるので電車遅延が毎日のように起こる。改善を希望します。
286	埼玉高速鉄道を浦和美園駅から浦和駅を通り県庁まで開通してほしい。
287	上尾市に在住していますが、最寄り駅がニューシャトルであり、大宮には出やすいが、上尾駅周辺に直接行く(乗り換えなし)にはぐるっとくんしか方法が無い 時間に余裕がある場合は良いが、仕事の合間に行こうと思うとかなり厳しい (現在は専業主婦ですが、以前はフルタイムで共働きをしていました) 市庁舎や警察署、中央病院など主要の機関がそろっているところに行くのにかなり不便なのはどうしたものだろうか、、、いつも思っている。
288	車椅子利用者や障害のある高齢者にはバスや鉄道は不便であることが多いように感じます。実際に介護をしていますが、人ごみの中では大変危ないのが現状です。車椅子利用者優先のホームやスペースをより多く作っていただけたらと思います。介助ボランティア(学生や一般市民)も取り入れ、教育を十分に行った上でボランティア活動をお願いすることも一つの案だと思います。どうぞよろしくお願い致します。(ボランティアをしてくれた方には、全くの無償ではなく、ある程度の実績が上がったら運賃のサービスなどしても良いかと思っています)
289	バス同様に鉄道も短距離利用でも障害者割引を行って欲しい。

290	<p>鉄道は二酸化炭素排出を抑えられ、バスは目的地近くまで行けます。高齢化に伴い、免許証の返却願いをしていますが、交通の便が悪ければ、自家用車は必需品となります。現状、鉄道は、超満員電車の緩和(複数の路線を増やす)と、遠距離まで通過できる利便から、どこか1か所不具合があると全線ストップは困る。バスは、交通混雑によるダイヤの乱れが非常に多く、まだ来ていないのかも来てしまったのかすらわからない。バス路線専用車線などを作り、他の車が入り込めないようにするとダイヤは守られるかもしれない。将来的には歩行者を守るためには、歩行者と車と別にすべきだと思う。駅のコンコースのように上下段に分け、上段を歩行者、下段を車両といったように分ける必要もあるかもしれない。</p>
291	<p>バスの本数が不足、駅中心のバス路線の整備⇒現在は市町村単位でバス路線整備されており、遠くの駅まで行く事になる。 例:蓮田で白岡に近い地区なのに蓮田駅へのバス路線しかない、料金も割高になっている上、時間もかかる。利用者を基本としたバス路線の整備が課題と考える。埼玉はもっと市町村合併を推進すべきである。住む市町村によっての生活条件、サービス格差拡大は住民目線での施策必要と考える。</p>
292	<p>通勤ラッシュ混雑緩和対策を利用者の勤める企業官庁へ向け提言してほしい。 また、同じ陸路公共インフラである「バス」の価値を高めるための対策として、全停留所別の時刻表の更新をWEBで公開する責任を果たしてほしい。</p>
293	<p>熊谷のゆうゆうバスの本数を増やしてください。</p>
294	<p>鉄道、バスとも運行は安全第一である。ホームのドアの整備も進行して欲しい。</p>
295	<p>鉄道やバスなどの事故が多発しています。安全運転を心がけて頂きたい。</p>
296	<p>新たな路線を考慮する場合は新交通システムの導入を。 また、具体的には埼玉大学から浦和駅を経由して越谷街道沿いを浦和美園駅までの路線を優先してください。大宮地域は野田線や川越線など東西をつなげる路線があるが、浦和地域は東西が断裂しています。</p>
297	<p>エコカー減税などに力を入れるのなら、より環境に優しい交通機関である公共交通機関の利用にも、力を入れて欲しい。</p>
298	<p>特に〇〇会社の運行時間のいい加減さにあきれ。 さいたま市中央区にはコミュニティバスが必要。</p>
299	<p>地下鉄南北線を岩槻、蓮田まで延長して。 埼玉新都市交通のモノレールは遅いので、早いのに変更して。 川越駅はJRと西武鉄道の線路をつないで。 JR新秋津駅と西武鉄道秋津駅を統合して。</p>
300	<p>ある年代になってきたので、残念ながら使用頻度が減って来た。 まだ、車の運転をしているので、ついつい車を使ってしまうネ・・・!?</p>
301	<p>高齢者の交通事故(発信元)環境改善等あらゆる面から「公共交通機関を充実させて、自家用車の使用を削減すべき」であると思う。又貨物輸送も莫大なエネルギーを消費して増えている。今後益々増えるであろう。第二東名高速を作るより「貨物新幹線を作った方があらゆる面から国家的メリットが有った」(東大で検証した)貨物新幹線の事は誰も取り上げなかった、私も最近知った。公共交通は幅広い分野からの意見・希望を聞いて計画すべきでしょう。最後に県民として大宮から成田まで直通の電車出来ればリアでの新設を検討して欲しい。埼玉の活性化に役立ちますよ。</p>
302	<p>バス路線を増やしてください。</p>
303	<p>鉄道、バスなどの公共交通機関の路線網を充実させ、車がなくても便利に生活できるようにしてほしい。</p>
304	<p>安全なダイヤ運行の充実。</p>
305	<p>バスの利用者数は少ないのに大型車体のバスを使っている。バスの路線、利用者数、運行本数などをよく調査して車体を、中型、小型を使用すべきである。バス路線の採算が合わないというのは管理者の責任だと思う。今後の日本の人口動態を考えるとバスの交通手段はなくてはならないものになると思う。現下のバス行政は住民の生活から乖離している。だから利用者が少ない。利用者にこれ以上の不便をかけないで頂きたい。</p>

306	利用客の安全確保とバリアフリーの推進
307	車両(鉄道&バス)に弱者優先の座席を増やしてもらいたい。
308	東武スカイツリーラインは、人身事故が多過ぎる。早期に高架及びホームドアの設置を希望。開かずの踏み切りも交通渋滞となっている。
309	駅がなく、バスの運行本数の少ない地域では、移動手段は自家用車しかありません。地域内を活性化して地域内で文化的な面を含めて快適にしていく検討をしてください。
310	北浦和駅、浦和駅のバス停やタクシー待機場などの駅前広場の整備をお願いします
311	家から近いバス路線が廃止され、子連れでバスに乗ることはバス停に行くまでが大変になり、結果バスも鉄道ものらなくなりました。駅までのアクセスの整備をしてほしい
312	ホームドアの設置をもっと増やしてほしい
313	PASMOによって、多数の電車バスが利用しやすくなりました。東武東上線に色々な路線が乗り入れし、どこに行くにも便利になりました。踏切事故がなくなるといいと思いますので、整備を希望します。
314	LRTやバスなど今後は人口減少に対応した設備をしてもらいたいです。
315	北本南(桶川北)駅の整備を要望します。 圏央道との連携(圏央道は、駅整備に対応している！) バスターミナルの整備(参考事例:JR新宿駅)(JR宇都宮線にも整備が好ましい) →羽田空港、成田空港、関東域の観光拠点 効果:高崎線、上越新幹線、長野新幹線利用客の利用が望める
316	最近、人身事故による交通遮断が多くあります。ホームドアなどの安全対策が必要であると思います。
317	<ul style="list-style-type: none"> ・路線が少ない ・本数が少ない ・行きたいところの路線がない ・利用されていないコミュニティーバスは、税金の無駄遣い ・高齢者が利用できるバスにしてほしい
318	駅の駐車場を安く利用できるように改善してほしい
319	優先順位をつけることや事業であれば採算が採れないからやらない、という発想より自治体、企業、政府系銀行などと組み、工夫し、どうしたらよいかといったニーズに応えるような考え方と長期的なビジョン、短期的なビジョンを踏まえて実現すべきであると思う。
320	JRと私鉄の乗り換え改善(どちらが悪いのか、費用負担の問題か) 例えば、東武スカイツリー線新越谷駅とJRの南越谷駅との乗り換え、どれだけ多くの人のエネルギーと時間の損失か計り知れないと考える。
321	人が少ない昼間狭い道路を大型バスを走らせないで中型車で対応できないか。
322	優先席は本当に必要でしょうか。将来年寄の社会になりますよ。
323	本庄駅から寄居方面にバスを利用したい時午後6時にはバスが無くてタクシー利用しかなくとても不便を感じています。
324	リニアも良いがまず生活バス路線を作って欲しい
325	宇都宮線は運賃が高すぎるのもっと安くしてほしい。
326	退職してから電車・バスに乗る機会が極端に少なくなりました。また家族と出かけることも多くなりましたので自家用車を使用することも多く、電車・バスの利用が少なくなりました。たまに乗車しますがよく考えられていると思います。もちろんバス停が近くにあるほうがいいのですが特に不便を感じたことはありません。
327	バス路線の増加と運行本数の増加
328	時刻表通りに運転してほしい！それだけです！
329	上野東京ラインを利用しています。通勤時間のように混んでいる時間帯は、座席を上げて、より多くの人を乗せるようにすべき。

330	鉄道よりもバス路線の充実を願う。バスは、遅れているのか早く行ったのかわかるようにしてほしい。
331	ホームと車両の段差を無くしてほしい
332	本数多く、早朝深夜の運行、車両の整備全てに遅れている。
333	相互乗り入れを推進してほしい
334	安全面の充実
335	度々人身事故が起きているので、安全性向上は優先するべきだと思います。
336	大宮駅について、東武線とJRの乗り継ぎをスムーズにできるようにしてほしい。通路の壁を取っ払い、自動改札機を設置すれば、すむはず。ルミネの店舗からの出入りはできるのに東武線からの乗り換えが不便なのはなぜか？さいたま市や埼玉県が率先して取り組むべき課題。
337	バスが遅延した場合運転者が理由を車内放送してほしい
338	川口駅は京浜東北線だけですが、高崎・宇都宮線や湘南新宿ラインなどが素通りしていきま す、ホームを改良して止まるようにしてほしい。
339	埼玉県はどうしても自動車が移動の手段となってしまう環境や交通事故という部分で多額の 社会コストを払っている。これから人口減少という中で新規路線の整備は難しいかもしれない が、高齢社会の到来や住むのに魅力を感じる埼玉県となるためには鉄道の整備は優先順位 をあげて取り組んでほしい。
340	埼玉県は若い労働世代や子どもたちがまだまだ多いにもかかわらず、インフラ投資が後手に 回りすぎている。「いずれ少子化時代を迎えるから」という論法が通じるのは地方や県下でも秩 父北部と言ったあたりに限られるもので、南部では今後数十年を見据えて投資すべき。
341	交通手段は住居の移動で大きく変わります。人口減少が著しい市町村ほど、駅を中心に住居 を集めた方がよいように思います。もちろん、最終的には個人の判断ですが、将来を見据えた 選択肢と方針を提示してはいかがでしょうか。
342	世界に誇る埼玉スタジアム2002へのバスのアクセスと大袋駅を考えてほしい。
343	高校サッカー(埼玉スタジアム)等でもシャトルバス運行を希望する。
344	バス・鉄道の始発時刻を早くしてほしい。旅行の集合が六時台、しかも東京の場合間に合わない。 高齢でそのうち免許証返上の予定。東京都のようにタクシー、バスの割引など検討願いた い。最近バス、鉄道の遅れ、不通が多すぎます。
345	費用を掛けずに、既存の物の改善が大事です。
346	バスおよび鉄道の連結や運行時の混雑改善及び始発時間をもっと早くしてほしいです。可能な 限り公共交通機関を利用したいと思っておりますが、住まいから県内各所に公共交通機関では 大変不便な場所も多くあり困っています。
347	車を持たなくても、不便がないようにしてほしい。
348	利用者は事業者のいう通りに利用しているだけ。利用客がいないので廃止などというのは事業 者の勝手。 本当に真面目に考えるなら、交通量調査でなく、利用者に本当に必要なものは何かをアンケ ートを取り、その結果を中心に路線やダイヤを決めるべき。少なくともムダは絶対に減らし、利用 者も増える。
349	北東部に住んでいると鉄道もバスも本当に使いにくいものが多い。バスが不便なのは車を代 わりに使えば良いが、鉄道は代わりがないので本当に困る。 事故が起こればそのまま帰宅難民になってしまう。都内のような駅構内の施設の充実もないの で、座る場所すらない。また常に遅延が当たり前で、時刻どおりに電車が来ない。本数も少な い。本当にひどい。改善してほしい。
350	住まいの近くをバスが運行していない

351	<p>埼京線を利用していますが、混雑がひどいので朝夕の本数を増やして欲しい。また武蔵浦和始発など都心に近い人にもメリットがある電車をもっと増やして欲しい。</p> <p>最近では遠方からの相互乗り入れ路線ばかり増えて、問題が起こった場合の混雑が非常に増えているのでそういうことも見直すべき、遠方優先が甚だしい。</p> <p>埼京線についてですが終電が早すぎて困ります。ここまで早い路線も珍しいです。</p>
352	<p>最近では見るからに年齢を感じさせてしまうようで、座席を空けてくれる方が多くなった。たいへん感謝しています。</p>
353	<p>条例等を整備して、鉄道・バス業者の安全に対する投資を義務付けるべき。</p>
354	<p>高齢化からコミュニティ的な小回りの利いたバスが必要です。</p>
355	<p>年度当初に多発する人身事故による電車遅延の対策を行ってほしい。</p> <p>ホームドアの整備や人員の配置増など。</p>
356	<p>現在住んでいるところは、あまり不便ではないので特にありませんが、北千住迄出る時に、時間がかかるので区間快速を増やして欲しいです。</p>
357	<p>人口減少で電車バスの利用者も年々減少してくると思いますが、県内には不便な地域がまだまだたくさんあります。そういうところは採算を無視してでも交通の整備を図る必要があります。近年採算面ばかり重視している傾向にあります、公共団体は営利団体ではないので、住民のことを最重点に進めていただきたい。</p>
358	<p>安全面より利便性を重視するのはやめてもらいたい。</p> <p>安全第一。</p>
359	<p>難しいのですが、乗客の教育等も不可欠</p>
360	<p>埼玉は人口が増えているようですし、東京の職場や学校に通う人が多いと思います。それにはもうひとつ都営三田線の西高島平と埼京線の浮間舟渡の連絡が出来ないものか。</p> <p>ただし東京方向ばかりで埼玉間の連絡が悪いから、武蔵野線、埼京線以外にもう少し何かあると良いと思います。</p>
361	<p>駅での待ち時間がわかるようなシステムを設置してほしい。</p>
362	<p>このアンケートの主旨からいえば、地域性が強くなると思う。このアンケートの主旨としてその辺をはっきりさせないといけないと思う。特に県の北部西部の人(住民が)がどう望んでいるのかをデータとして提起すべきではないか。</p> <p>典型的な問題は、埼玉高速鉄道の扱いからして、何の目的で(本当に住民の利便性なのか、現在途中経過としたらとかの問題論議などどこからも聞こえてこない。)計画をGOした時の背景が見えなかったが、結果行き詰っているのではないかと思う。もっと、地元の要望を聞くべきで、利便性だけで、売り込む土地所有者・不動産業者の代替え起案は考え物だ。</p>
363	<p>特に不便は感じていないが、年をとって来て優先席に若い人が平気な顔で座っており携帯をいじって知らん顔をしているのが嫌ですね～～車内アナウンスをもっとして欲しいと思います。</p>
364	<p>安全第一</p>
365	<p>初めて韓国に行ったときに利用した電車やバスが分かりやすく時間も正確で利用しやすかったのに驚きました。日本の電車は乗り換えが分かりづらく、バスは時間通りに来なくて待ち合わせに困ることが多い。</p> <p>電車は乗り換えの通路や出口など、とてもわかりづらい。</p> <p>バスは会社ごとに大きく違って、〇〇会社は対向車に譲ることが多く時間にルーズで10分から30分は遅れてくる。</p> <p>〇〇会社は、乗った人がフラフラするくらい、すぐに発車してスピードが速いせいか急ブレーキも多く運転が荒いが時間には正確。等があります。</p> <p>整備するなら電車では高齢者でも乗り換えが分かりやすい表示や通路・出口にして欲しい。バスでは時間に正確が一番なので道路の整備やバス停での表示があると思います。</p>
366	<p>埼玉高速鉄道の延伸を実現してほしい</p>
367	<p>埼玉県の交通機関は東京へ向かって整備されている。横の連絡の整備が望まれる。</p>
368	<p>武蔵野線快速がほしい。</p>

369	時間帯よってのバスの小型化や車両数の減少などで経費の節減を図り本数増加を検討して欲しい。
370	南北線、埼玉高速鉄道の整備ですね。やはり終点が浦和美園というのは鉄道の利用価値的に勿体無いと思います。さいたま新都心か大宮に繋げるべきですね。
371	駅から離れた地区の客は、特に、年配の方は自動車での外出は少なく、どうしてもバスで最寄の鉄道の駅に行き、そこから鉄道で目的地に出かける必要があるため、バス路線の整備、運行本数の増便が対応できたら、今よりは便利になると思います。
372	高齢者や子供に優しい鉄道・バスであってほしい。また通勤時の混雑具合は相当なものなので、本数を増やすなどの対策をしてほしいと思う。
373	運賃が高すぎるので安くしてほしいです
374	単線の路線ばかりで不便、せめて複線にはしてほしい。 川越線、越生線、八高線など 路線バスがなく市の運行するコミュニティーバスはあるが、本数が少なく利用しにくく、市をまたいだ運行がないため不便。 また夜間は(深夜でなくても)運行されておらず、タクシーしか交通手段がない。 公共交通機関の充実は必須と感じています。
375	鉄道よりバスの有り様を再考する必要があると思う。マイカーの影響でバスなど空気を運んでいるとも言える。 通勤時は大型で運行し、その時間外には小型路線バスの運行に切り替えることがあって良いと思う。高齢者・幼児連れの家族などのための運行システムに切り替えて運行サービスの変化を考えることも必要では無いか。
376	現状だけではなく中長期的な観点にたち地域開発と関連した鉄道の構築を行うべきである。
377	田舎になればなるほど、人口も少ないので、バスの運行状況が悪く、運賃も高い。だが、高齢者は田舎や不便な土地に多く、車を持たない高齢者もいる。採算が取れなくて、線路の整備や運行本数の拡充も難しいとは思いますが、なるべく田舎にも目を向けて、線路や運行状況、運賃に目を向けて、改善し、さらに若い世代でも移住の対象になるような街づくりを計画してほしい。
378	京浜東北線の久喜までの延長
379	鉄道空白地帯や鉄道が止まると身動きができない地域の救済の為にバス路線は増やして欲しいです。
380	広島県の福山市は車社会でひとり1台の家庭が多いように思います。市内を走るバスは本数が少なく不便です。郊外に住む方々が高齢になって運転が出来なくなったときの暮らしは…。さいたま市でも郊外に住む方々に配慮を…と思います。在来線も本数が少なく運賃も高いです。交通機関の事だけでなく地方都市で生活する大変さを感じています。さいたま市は恵まれていると思います。
381	複数路線への乗り入れが出来るようになったことで、トラブルがおきると被害影響が大きくなっているように思います。 便利にすることを優先するならば、仕方ないことなのかもしれませんが、利便性だけではなく、リスクについても、もっと重要度をおいて考えてほしいと思います。
382	改善を図って運賃をもう少し安くして欲しい。
383	私鉄とJRの乗継の利便性。乗り継ぎ時間
384	1. 鉄道はデラックスな車両のサービスを新規に追加する 2. バスは時間の正確性を上げるために、右折レーンの新設等、道路整備を総合的に実施すべきではと思う。
385	鉄道やバス会社が工夫できるような施策をしてほしい。 新たに作るのではなく、既存をうまく利用して欲しい。 (年寄り用のバスを新たに走らせるのではなく、既存のバスに支援する等)

386	高齢者の自動車運転による交通事故や、トラブルが増える中、免許証返上が進まないのは高齢者家庭の移動手段が無くなるという問題があると思う。 今後、ますます高齢化社会となるので、公共交通機関の充実を検討してほしいと思う。
387	渋滞が多くバスは利用できない
388	問. 7 case by case で、優先順位は異なるのでは？ 何よりも、「福知山線の事故」、「軽井沢の事故」のような安全を無視した経営は根絶して欲しい。
389	鉄道そのものではないのですが、駅構内や駅前にある、周辺の施設などが載っている地図が分かりにくい。スマホで地図を撮っても外だと画面が見えにくい時があるし、ただでさえ人が多い場所なのにずっと立って見るのも気が引けます。
390	既存の設備を効率的に利便性を上げる方法を考えていただきたいです。
391	バスは小型化して運行本数の改善、経路地では乗り換えをした時に継続運賃制また、バス会社間で運賃の相互乗り入れを考慮し利便性を追求してほしい。
392	とにかく高齢者の負担が少ない駅にしてほしい。
393	地方にいと鉄道、バスがすごく不便です。
394	鉄道については、路線は現状で十分であり、もし地域開発などで需要が生じた場合には開発事業者はその全部又は一部を負担させる仕組みを作るべきだと思う。バスは、運行本数が一定本数を下回ると路線の有用性は急激に下回るが、一部の都市近郊地域を除き、すでにこの危険レベルにある。必要な路線についてはバスを小型化して本数を増やすなどの対策を講じる必要がある。
395	費用が掛かるから難しいと思いますが、駅構内の安全性をもっと向上させてほしい。
396	採算がとれない路線を増やすことは避けたい。 本数を増やすより、安全な運行を確保してほしい。 そうすれば、よりよい運行ができると思う。
397	埼玉は駅が少ないので自宅から最寄り駅まで行くだけでも疲れてしまう。駐輪場も料金がかかるのでバカにならない。 疲れなくて駅まで行ける方法を考えて欲しい。
398	増進して欲しい
399	人口減少社会になるので、箱物整備よりもダウンサイジングを目標にしてほしい。
400	運行の情報を携帯で提供いただけると、待ち時間が少なくなるし、道路状況による対応がしやすくなる、思考してほしい
401	外国人に分かりやすい説明をしてほしい。
402	川口市北部はバス路線が脆弱なので整備してほしい。 埼玉高速鉄道は運賃を下げてほしい。
403	事故等のトラブルの発生時に、JRの駅の構内放送や車内放送は、同じことを繰り返すのみで、役に立たない。いつ・どこで・何が起き・現在どのような状況なのか・いつごろに運転が再開されるのか、的確な情報提供をするべきと考える。
404	少子高齢社会、そして障がい者差別解消法が制定され、ユニバーサルデザインと安心安全を最優先に整備改善をして欲しい
405	バスの運賃(とくに国際興業バスの運賃が高すぎる)をもっと安くしてほしい。
406	バスの遅延が酷い。 時刻通りの運行や運行情報の見える化などを進めてほしい。 バス停に着いて5分後に来る予定が20分後のバスまで来ないことなど多くある。 すでに時刻前に出発してるのか運行がなかったのか、それとも〇〇分遅れてるのか、まったくわからないまま不満を抱くことが多いので、改善を求めます。
407	客のマナーが悪すぎる。
408	設備投資ではなく、サービス向上に注力してほしい。その際、会社の論理(利益追求)ではなく、住民・利用者への責務を中心に考えてほしい。
409	駅ナカを充実して欲しい。

410	バスは、土地勘の無い人でも乗ることが出来るように、案内を増やすことや、バス停にあと何分で次のバスが来るかなどの情報を出してほしい。
411	1 鉄道事業の整備で、道路の圏央道のように放射線状に伸びている路線に横ぐし路線を通し、利便性を高めてほしい。 2、JRしかない路線の中間に、私鉄がほしい。
412	雨の時も想定して整備してほしい
413	今では、駅のエレベーターなどの施設もかなり改善され、便利になってきた。ただ、例えば、同じJRの駅によって、エレベーターのある場所の表示にも、分かりやすい駅とそうでない駅のばらつきがある。広い視点で比べて、いいところを水平展開して欲しい。また、ホームでのスマホの使用禁止など強いアピールもして欲しい。
414	乗継の利便性、特にバス
415	鉄道の人身事故の遅延については、対策方法があれば対処してほしい。
416	これからの人口減少により将来的には利用者が減少するので、無駄な公共事業をやる必要はないと思う。
417	埼玉高速鉄道線の延伸は、次世代に借金を残すことになるので、絶対反対である。
418	どちらかといえば、私は、最寄り駅がシャトルの駅の羽貫駅なので、バスより便利で、電車より運賃が高いが、満足しています。
419	バス路線の整備
420	電車はおおむね不満は少ない。バスは遅延や本数が少ないので検討いただきたい。神奈川県はバスがとても充実している。
421	東武線とJRの駅が交差している駅でとても便利。特に不満は有りません
422	駅まで日に2本ほどしかない。今は歩くかマイカーだが免許返納後のことを考えると外出が億劫になるのでは？不安。
423	鉄道事業は新設整備より、大雨や大地震直後も徐行運転できる体制作りを優先してほしい。帰宅困難者をどうしたらなくせるのか。
424	県内の交通空白地帯に新たな路線を引くことは、その地域が整備され居住者の増加などにより活性化が図られることを意味する。このことは県にとっても意義のあることであり、是非新設を推進すべきである。
425	終発を遅くして欲しいです。
426	埼京線の8時台の本数増やして欲しい。
427	JR宇都宮線の快速は必要ないのではないか？！快速運転で遠距離利用者だけが優遇されても地域の発展にどれだけ貢献しているのだろうか？これが無ければもっと運行本数が増えるはず！大宮駅東口の再開発が遅れているためか？バス停に至る歩行ルートのバリアフリーが不完全！エレベーターがバス停からかなり離れた位置にあること、バス路線表示が解り難い。さいたま市は各路線経営者に改善の指示を出しているのか？それとも、再開発が出来るまで何年も見て見ぬふりを通すつもりなのか？
428	私の住んでいる駅は、利用者がとても多いわりに、快速が止まらないので不便に思う。
429	大宮から南浦和まで京浜東北線を使い、武蔵野線に貨物線などを利用して乗り入れ、南越谷で伊勢崎線に乗り入れ(これが一番大変)春日部から野田線に乗り、大宮に戻るといいうさいたま山手線構想というのはいかがでしょうか？路線価格も上がるとは思いますが、新しい路線作るよりは安価で採算とれると思えますが。
430	駅前が混み合っていることがストレスなので、地下道や、ウォークエレベーター？のようなもので、スマートに駅前に行けるといいなあと思っています。
431	今後の高齢者増加を考慮すれば公共交通機関の整備・充実を図るのは当然であるが、遠い将来には整備したインフラも無用の長物となる可能性が大であると思われる。(人口減少に伴う過疎化を含め) 先を見誤らない判断が必要である。
432	年々、駅の階段が運動にもなりますが大変です。 目の不自由な、弱いかたは階段の境目がわかりづらいです。次の段の境目に目印の色があると、助かると思っています。

433	乗り入れが増えれば利便性はあがるが、例えば京浜東北線が遅れたら高崎線や宇都宮線も止まる。これでは意味がない。
434	赤羽以南と以北ではエアコンを入れる時期や始発や終電の扱い運賃の扱いが全く異なる。東京を起点として30km内を首都圏とし、どの路線も同一の扱いにしてほしい。時間とお金がかかるものと思うが、長期計画を立て、整備してほしい。「埼玉に住みたい」をビジョンとした場合、まだまだ、やるべきことがいっぱいある。ぜひ、ビジョンの実現をお願いしたい。
435	JRの緊急停止が多すぎる。非常ボタンを押す人が多すぎる。気分が悪くなったぐらいで気楽に押す人が増えている。人身事故が起きたときに警察の検証が長く、停止時間が長すぎる。警察とも連携し、スムーズな運転再開に努めていただきたい。
436	バス路線で本当に必要なと思われるような1日1本の路線とかはなんとかならないのか
437	とにかく、満席でラッシュをなんとかしてほしい
438	本格的な鉄道は莫大な費用がかかる、バスは道路交通上の優先度が低いし、輸送量が少ない、等のことを考えると、路面電車の、導入が好ましいとかがえます。高齢化社会になると徒歩での生活行動が前提にならざるを得ないため、外出時の、最寄りの駅までの交通手段として、バスの代替えとして、路面電車を導入すべきと考えます。その結果、マイカーが減少し、地球温暖化防止、石油資源の節約、交通事故の減少、老人の活動範囲の拡大、地域の活性化などに寄与するものと考えます。
439	電車が止まってしまったときに振替輸送のためのバス等がなく、移動手段がないときがあるの で臨時でバスが出れば、それほど遅刻せず目的地につけると思います。
440	駅構内に自家用車が多くて 電車に間に合わない
441	与野駅西口にコミュニティバスを乗り入れてほしい。
442	うちの近所は、バスが通っていない。駅までの足がなく、自転車に頼るしかない。
443	今はだいたい自転車で移動しているから駐輪場がほしい。 バスは遅くて高い、鉄道も安くない。もう少し先になったらタクシーがいいかも。 バスも鉄道も運賃が安くなるといい。また自転車など持ち込めたらgood。
444	最近電車の遅延が多いので、直接事故のあった路線以外はすぐに運行するようにしてほしい。
445	埼玉高速鉄道など新線の運賃が異常に高すぎるので改善をお願いしたい。2、3駅の運賃が、 東京メトロの端から端まで乗る運賃(距離が数倍)より高いというのはおかしい。
446	車を運転できない人にとって、バスは欠かせない乗り物。採算だけで判断しないでほしい。
447	バスの運行本数を増やしてほしいです。 バスの停留所にベンチを置いてほしいです。
448	現在の場所に住んでいるならば、不便を感じない。高齢になった時に、バリアフリーが気になる とは思いますが。
449	高齢者、障害者等の席ということを座席にも明示(席の布地に例えば高齢者席と書く)すること をお願いします
450	埼玉高速鉄道は東京メトロに買ってもらい、運賃を今のうち安くし、人々に優位性を感じてもら い、新しい近隣住人を他県よりも増やさないと、人口減少、利用者の減少は必須なので、赤字 化する絵が見えないと思います
451	乗客の乗っていないバスを、赤字で運営するよりタクシーチケットを配布したほうが良いように 思うこともある。

452	<p>情報提供について、さらに進めて欲しい。 例えば、昔はボードにある時刻表で電車がいつ来るかを知っていましたが、現在では電光掲示板での表記は当たり前で、次に来る電車がいくつ前の駅にいるかも表示されます。遅れがあれば、何分遅れかも表示されます。 こういった情報は目が見える人はわかりますが、視覚障害者にはわかりませんし、電光掲示板が死角になってしまう位置にいる人にもわかりません。 音声でのアナウンスも同時に、頻繁に流してもらえると良いです。特に事故などで電車が遅れている場合、駅員に詰め寄ってしまうくらいにみんなイライラしていますが、見通しがつけば我慢できるものです。 複数の方法で頻繁な情報提供を期待します。</p>
453	<p>バスもICカードが使えるようになって非常に便利です。 ただ、定額運賃で一度かざせばいい場合と、乗車降車で2回かざす場合などわかりにくい。しっかりわかりやすい掲示をしてもらいたいです。</p>
454	<p>採算性や利用率が優先されがちですが、県の地域格差を少なく出来るよう、県庁所在地の変更等も含め、鉄道やバスの整備をすることはできないでしょうか？</p>
455	<p>質問4について、日本が抱える高齢化問題を考慮するとはたして採算重視でいいのか、反面借金を次世代に押し付けていいのであろうか？どちらにしても難儀である。</p>
456	<p>今は車の運転が出来るからバスを利用することはありませんが、もっと高齢になり免許証を返納した場合、やはり駅に行ったり病院に行ったり、そんなバス路線が欲しいです。</p>
457	<p>都市鉄道ネットワークの基本的な意図するところは通勤通学の利便だと思う。意見や要望は20代・30代など若い人から受けるべきと思う。</p>
458	<p>鉄道駅の自転車置き場の整備。バス優先信号を増やすこと。</p>
459	<p>1. 交通の利便性の向上は、大変ありがたいことです。オリンピックもあり、国交省の計画の推進や会場移動のための道路整備はおねがいします。 2. その他のインフラ、関連の鉄道路線は、「バブル期の新設路線(整備・工事)場所」の路線の保全・整備を徹底的に見直して保全を行ない、「人身の安全」の確立を願いたい。 3. あまり言いたくないが、バブル期の工事・技術が悪いわけではないにしても、失礼だが、陸橋、橋の見直しは、作業怠慢、人員不足、で計画的管理が杜撰で甘かった。 4. 40~50年経過する箇所は、今になってポロポロと事故が出てくる時期なのです。事故は企業の大損害と国の損失につながり、事故防止が必要となります。 5. 今は、少子化が進み人口減少し、各企業では労働人口不足になってきた。今後は更に人口減少が進み人手不足による整備・保全管理作業が遅滞する傾向にあるので、嚴重な整備の管理で二重に手間や経費が増加するのを防止する。無理な期限短縮・整備・新設計画は逆に後からの経費負担増になる。人員不足で海外からの人員補填が余儀なくさらに作業管理が厳しくなる。 6. 現在、大会社の倒産、統合、投資の緩慢は、バブル人間の卒業時期が来ていること、また、団塊ジュニアの経営時代に入りだしていますので要注意。 とにかく、バブル時代は3ヶ月で利益計画を達成、後は、適当にやってくれと、何もしなくても儲かった時代の人間と、今の人は違うことを再確認し計画達成してください。厳しい心がけが必要な時代、ご苦労様です。84歳の駄弁御免なさい。</p>
460	<p>市街地から鉄道の駅が遠いため、駅までバスか車を利用することが多いのですが、鉄道とバスの乗り継ぎの時間が合わず不便を感じています。 バスも鉄道の本数に合わせるのには難しいと思いますが、鉄道から乗り換えようとしているにもかかわらず、目の前で出発してしまうこともあります。 そういう理由で、公共の交通機関を利用しようとしても、車の便利さを優先してしまいます。このことが改善できれば、公共の交通機関を利用します。</p>
461	<p>電車が遅延した場合、バスの発車を遅らすべき。</p>
462	<p>鉄道の本数が過密になり、朝夕など踏切の遮断機がなかなか上がらないことがあるので、高架にしてほしい。</p>

463	バリアフリー等駅ホームの改善が必要
464	鉄道の乗り継ぎが可能な限り短縮できることを望む。特に、私鉄とJR間の往来が不便、くわえてバス路線が大変わかりにくく、利用者にとって不便。
465	運賃の値下げ
466	東武野田線とJRの相互乗り入れを切に要望します。
467	バスは新白岡駅にはないので入れてほしい。
468	車を運転しない人も今後増えると思われるので、シャトルバスを充実させていく必要があるのではないかと思います。
469	スイカなどがどのバスでも利用できると、使いやすくなります。
470	採算の見込みが立たないものを新規に整備するというわけのわからんことはせず、今あるハードをうまく利用、充実する方向でお金ではなく知恵を絞ってほしいです。
471	今の路線の地上部の利用(モノレール~もう1路線増加)し思い切った策を考える。
472	災害時(地震・台風・豪雨・豪雪等)に地域沿線自治体とタイアップして安全に住民の避難輸送が行われること。埼玉県においては高速道路と首都高速・圏央道と地域交通機関が常時連絡網の確認の励行を希望致します。
473	現在乗用車で移動していますので鉄道利用回数が少なくすみません。
474	現在住んでいる場所は車でないと、バス停にも駅にも行く事が出来ず大変不便である。
475	公費の投入は不要
476	西武新宿線のダイヤ改善をお願いします。 停車時間が長すぎて困ってます。
477	〇〇会社は顧客に対する対応が悪すぎる。小川町方面から都内へ出る路線を整備してほしい。
478	最近歩きながらスマートフォンをしている人が多いのでホームドアの整備をしてほしいです。スマートフォンをしている人とぶつかって、子どもがホームから落ちたら恐いので気をつけていますがホームドアがあると安心です。 新たな路線を整備することについてですが、採算が取れないと子どもや孫に負担になるのでやめましょう。便利になることはよいことですが、子どもたちの負担が大きくなります。
479	蓮田駅は「陸の孤島」と言われています。 事故などで列車が動かなくなっても別路線で行く事が出来ない… バスで岩槻駅に行くと思っても、あまりにも遠回りすぎて。それをするぐらいなら再開まで待っても同じ。大宮に出るのに1時間半ぐらいかかってしまうから。 どうにかして欲しい。
480	バスののり方が分からないので、ものすごく詳しい説明がほしい。
481	バスは運転が荒いイメージがあるので乗りません
482	ちょっとしたことで運休することが多い なるべく早く利用できるようにしてほしい
483	駅前広場が無いのはあまりないと思います。そんな駅を無くしてほしい。
484	私の住んでいる場所は鉄道はありますが、バスは通っていません。そのため、電車が運転見合わせの際には移動手段が限られてしまいます。せめて駅と駅を繋ぐバスが通っていてくれればと思っています。
485	都心から放射線状の路線は比較的便利と思うも、環状線が少ないので不便を感じる。
486	市内のバスが充実して市内の循環がよくなれば個人の車が減るのでは、とおもいます。
487	駅内店舗新設
488	身障者に対する利便性を図って貰いたい。
489	駅で電車による事故が多発し利用者に迷惑である。ホームドアの早期設置と駅員の見張りをお願いしたいものです。
490	バスを小型化しハイブリットなどCO2などを減らしてもっと近距離でチョイノリ利用することができるよう工夫してはいかがでしょう
491	現在は鉄道もバスも全く利用してないので何とも言えないのですが、周りからの聞く話では、バスの本数と路線増やしてほしいと聞いてます。
492	公共交通の充実が車依存の生活を脱却する大きな解決策であり、これにより、利便性の向上だけでなく高齢者が引きこもらず外に出る環境作りになるので、特に交通網の弱い地方部、過疎地域において、導入利活用を積極的に進めるべき。
493	鉄道車両はコストダウンをやめ、ボルスタレス台車の廃止、ボディ剛性を高めるなど安全性を高めるべきです。

494	私鉄(秩父鉄道)は運賃の高さがネック、JR高崎線はダイヤの乱れがネックです。
495	マイカーを使用するより鉄道やバスを利用したほうがメリットを享受できるような交通政策をとってほしい。
496	年金暮らしのものにとっては料金が高すぎて外出に二の足を踏む。
497	コンピュータによる制御をもっと活かして、また、運転手の質を一定に保ってほしい。
498	あまり利用しないので何ともいえませんが、利用しやすいとは思いません。
499	乗車切符はバス停の近くで販売してほしいです。乗り降りの時の精算は焦ります。
500	自宅周辺にはバス路線がありません。何とかして下さい。
501	駅から離れた場所に行く時に、バスがないととても不便を感じる。 バスについて、路線やバス停をもっと増やしてほしい。 また、高齢者が気軽に乗れるようなバスを増やしてほしい。
502	さいたま市近辺の道路が狭いので、バス停付近が渋滞となりやすい
503	ホームドアを早く設置してもらいたいです。あまりにも人身事故や線路への立ち入りが多く、電車が止まったり遅れがあまりにも多すぎるので、設置に期待をしています。
504	現在通院でバスを利用中です。 バス便が充実している地域もありますが、そのバスは30分に1本です。しかも市営と国際興業の両便がありますが、どちらも30分に1本、しかも時間が被るか数分違い。通院する体調の中で、30分近く待つことも… 市と運行会社の連携をうまくとれば、このようにならないはずと思うと残念です。
505	バスの運行本数を増やしてほしい。 現状では通勤の手段として考えることができない。 鉄道は京浜東北線の遅延の多さを改善してほしい。
506	川口駅は利用者が多いにも関わらず、京浜東北線しか停車しない、一時期川口に湘南新宿ラインを停車させると、運動していましたが、その後の声は聞こえてきません。どうなっているのでしょうか？
507	蕨駅に駅ビルを作ってほしい
508	鉄道とバスの乗り継ぎでほんの少し時間的な配慮が欲しい。
509	開かずの踏切の時間帯(ラッシュ時)に踏切を通る度に、早く高架化しないかなとも思います(路線拡張などよりも先決課題…拡張しても我が家が全く関係のないところに住んでいるせいでもあります)。駅のトイレなどは昔よりも大分綺麗になって、トイレトーパーも切れていることも少なく、満足していますが、駅に郵便局や役所の出張所があればもっと便利になるのと思います。駅付属の保育所があると兼業主婦の人たちは助かるでしょうね。ディズニーランドのように駅の真下などに宿泊施設があってもいいですね。
510	安全性向上や防犯対策を整備拡大してほしい
511	雨で、駅ホームバスを待つ時に屋根が少ししか無いために、傘をさしたり閉じたりしなくてはいけないので、全て屋根付きにし濡れないようにしてほしいです。直射日光も遮るし、人が出入りする駅周辺は、工夫が必要だと思います。
512	たまに利用する者にとってわかりにくいので、もっとわかりやすくしてほしい
513	コミュニティバスがあり小回りがきいて便利です。運賃は安いのですが高齢者には無料券のサービスがあってもいいのでは。
514	埼玉県の東西方向の交通網が少ないと思う。 県内と都内とのJR運賃が違うのは不満。
515	乗り継ぎに時間がかかります。
516	バスや電車の運行状況がスマホなしでもわかるようにしてほしい。
517	蓮田市にもコミュニティバスを走らせてほしい。そうすれば本数も増えるので利用したい。
518	埼玉県内の、東西？移動(例えば、飯能から浦和への移動)が大変に不便。また、八高線は本数が少ない。他線との乗り換えに道路を歩かなければならない箇所が多い(飯能・秋津・川越など)、何とかしてもらいたいと長年思っている。
519	鉄道路線では、自殺しにくくなるように、ホームドアや高架事業をもっと早く進めてほしい。また、子ども達への安全に関する教育を進めてほしい。
520	混雑の緩和

521	舎人ライナーの延長希望。川口市高木地区に駅新設希望
522	昔よりバス停などとてもキレイでわかりやすくなったなと思います。鉄道はホームドアが整備されると事故が減るかなと思います。
523	バスと電車の互換性が低らしく、乗り換え不便。駅前の路上駐車を何とかしてほしい。
524	市内循環バスは運行回数が少なく利用できない状況にある。今後ますます高齢化する。各市町村任せでなく、広域的に実施すべきだ。
525	運行トラブル時、公共交通移動手段として知りたいのは、遅延時間ではなく営業運転しているのか、今どこを運行しているか、振替運送実施かを教えて欲しい。どのような行動をとればいいのかの判断情報が、運行会社から欲しい。今は、遅延して申し訳ないと言い訳ばかりで、身動きが取れない。
526	埼玉県は現在でも人口は増加傾向にあります。したがって利便性の向上は必要なことだと考えます。県の経済発展のためには必要不可欠でもあります。したがって、現在の利用者の駅頭での聞き取り調査や、アンケートなどを優先して意見を聴取して検討していただきたい。県経済の発展のためには利用者の利便性をいかに向上させるかが重要です。利用者の意見を検討することが優先でしょう。同時に運行事業者の中長期計画とも照らし合わせて先行投資を促すことも欠かせません。事業者、利用者との会合を積み重ねて意見要望を集約するように希望します。
527	自家用車を持っていないため、公共交通機関が頼りです。住居地と同じ富士見市内にあるらば一とも交通の便が悪いので1回行ったきりです。まだ、30代なので歩けますが、年をとったら買い物難民にならないように、公共交通機関の充実を望みます。
528	鉄道とバスの乗り継ぎのスムーズさ。鉄道とバスの便を増やす事。バスの所要時間帯を維持する為に、道路が混雑した場合、バス優先にすること。一番利用者が困っている事は、いつバスが目的地に着くのか、時間が読めない事。
529	高崎線は事故や故障で運行停止が多すぎます。最終に間に合わずに、車で1時間もかけて迎えに行かなくてはいけないことも多々あります。時間に余裕をもって出かけても、途中で止められると間に合うか気が気ではありません。列車の運行を止めずに、毎日スムーズに走らせてください、願いはそれだけです。運行が停止になった場合の、情報のなさも問題です。駅員はスムーズに正しい情報を流してください。駅で右往左往させられて、結局あとから来た電車のほうが先に発車されたり、正しい情報がなくてみなさんくたくたです。いつも安定した運行ができるように努力してください。
530	車で行けば一直線なのに電車利用だと乗り継ぎ乗り継ぎで、不便に感じるがあります。赤ちゃん連れでも楽しめる、電車やバスツアーやお得なフリー切符があるといいなあ。
531	東京オリンピックまでの整備は必須として、その後地域住民が利用しやすい状況にしてほしい。
532	駅をはさんで東口と西口があります。西口にはバスはありません。東口も1時間に1本程度で不便極まりないです。
533	県境なのでバス路線が繋がらない不便さを感じる。
534	家の近くにバス停がほしい。
535	埼京線の運賃代が高すぎる。バスと埼京線の本数が少ない。だから集中し混んでしまうのではないかと思います。
536	高崎線のお他路線からの影響が大きいので、人身事故を抑止してほしいです。

537	電車の運行表示を運行実態に合った表示にして貰いたい。東上線の下り線案内表示。急行や準急電車の場合、各駅停車に移行する駅以降の運行にも関わらず、そのまま急行、準急のままの表示(電車も駅ホームも)である。(利用者のための案内だと思いますので)(相互乗り入れの副都心線は、各駅停車運行区間に入ると、アナウンスも車両表示も各駅運行に合わせたものになる)
538	バリアフリーなど段差のない、斜面をゆるやかに。
539	すみよい埼玉を作ってほしい
540	私鉄とJRとの乗り継ぎ駅の改善して欲しい。 川越駅のJR・私鉄(東部・西部)の乗り換えが一つの駅で乗り換え出来る様にして欲しい。
541	1. 地元自治体の要望を協議・把握し、安全・高齢化・利便性の向上を図ってください。 2. 利用者のマナー向上に資する掲示物、職員と利用者の声かけ指導も期待します。(年齢を問わず、眉をひそめるふるまいがみられる)
542	近年鉄道での人身事故等による遅延がかなり多く、へたをすると通勤の行き帰り共に遅れていることがあり、大変困ります。また、5分以内の遅れは「遅延」とみなさないのか、駅での状況説明がないことが多いので不満です。 JR北海道管内での出来事で今回のアンケートにはそぐわないかもしれませんが、以前人身事故のため札幌近郊の列車が長時間にわたりストップしてしまい、予定していた特急・新幹線の乗り継ぎがすべて駄目になってしまったことがありました。しかしJR北海道の車掌さんたちが後続の列車の座席を確保してくださり、無事に帰宅することが出来ました。そのような対応に大変感謝しております。
543	税金を使わないに越したことはないですが、多少の投入は致し方ないと思っています。
544	電車の運行状況は駅の掲示板等で確認できるので便利。バスも最近はスマートフォンで「あと何分でバスが来る」等のお知らせを利用できるので大変便利になった
545	要するに大混雑の電車に乗りたくないの、前の回答でダイヤグラムの整備や人身事故時の的確な情報提供を求めている次第です。 バリアフリーも良いですが、混雑しているとそもそも車いすの方が乗れません。 そしてそのためにはまずは金より知恵で。埼玉県や自治体、関係団体も10時出勤の人を募るとか、時差出勤してはいかがでしょうか。あるいは企業に推奨しては。混雑が減るし、職員の方も比較的空いた電車に乗れるまさにwinwinの政策だと思いますが。
546	自家用車がいきわたった現在、路線バスの運行は過疎な地域や、利用者が少ない路線においては、採算上その運行数を減らしているが、高齢化の時代を迎えての過疎地域ほど足の便の確保は必要不可欠と思う。限定された地域でのコミュニティーバスの普及などさらに図ってはどうか。
547	現在のところ、車を所有し運転していますが、年も年ですので近々にはバスや電車を利用することになると思います。しかし、特にバスは「交通渋滞により、目的地までの時間が見通せない、当てにならない」というイメージがとて強い。そのため、路線の交通量等にもよりますが、「バスの最優先路の拡大」を図り、渋滞解消に努めれば、バス利用者がこれまで以上に増え、排ガスを抑え、一挙両得の施策になると考えます。
548	埼玉県は、縦の交通の便は良いが、横が弱い。 圏央道、川越線はあるものの、横移動を活性化させることで、埼玉県の経済も活性化できると思う。
549	通勤電車では、車両を増やしてほしい。

550	鉄道もバスもまず運賃を安くすべきだと思います。日常生活して行く上、欠かせない手段です。整備する予定があるなら、しっかりとアンケートをとって、皆さんの声に応えてほしいです。
551	基本的には現状維持で良いが運賃は安くする努力をしてほしい
552	鉄道車両のつり革を増設、バスの乗降口を上下に稼働出来る様改善し利用時に作動させる事を希望します。
553	バスは日常的には利用する必要がないが、鉄道に関しては運賃をもう少し安くして欲しい。
554	埼京線の混在の緩和
555	バスの路線整備を希望する。
556	都営交通の舎人ライナーを埼玉高速鉄道の鳩ヶ谷駅に延伸し相互乗り入れの検討をして、鉄道の改善をお願いしたい。
557	JR高崎線の運賃が高いので都内などへ行く機会が少なく、お出かけするにもお金がかかり、いろいろなカルチャーに触れる機会を逃している気がする。
558	乗換駅で間引き運転されることが不便です。都心へのアクセスがスムーズになれば幸いです。
559	栗橋にも走らせて欲しい
560	バス利用で電車に乗り継ぐが、バスの本数が少なく、時間もかかる。もう少しスムーズに電車に乗り継ぎたい。
561	電車通勤をしている人を尊敬してしまうような、発展途上な鉄道・バスでは悲しいです。特に埼玉は、東京都に隣接しているにもかかわらず、車がなければ暮らせないような交通網であるところが多すぎると思います。雨が降っても傘を持たずに移動できるくらいの交通網を持ちつつ、緑に囲まれた自然環境が充実した田舎であってほしいです。
562	埼玉高速鉄道は料金が高いです。東武野田線まで乗り入れてくれると、沿線の利便性向上と活性化につながると思います。路線図が分かると、もっとバスは乗る頻度が増える気がします。
563	東京と違い埼玉、特に北本市は遅れている。
564	最近事故等で遅延運休が遅く、子供達の通学に非常に影響がでている。バスと鉄道が連携して早めに振替輸送、または復旧して欲しい。
565	駅前の駐輪場を無料にしてほしい。
566	車の運転をしなくなればバスや鉄道を利用せざるをえませんが、せめて安全な乗り物で、あつて欲しいです。
567	春日部市在住、駅の高架を早くしてほしい。
568	利用するバスが廃止になった。
569	運行回数を増やしてほしい。高架にして安心して乗れるようにしてほしい。
570	バスの路線の数を増やしてほしい
571	既存の路線、特に山手線から外、郊外部分の新線を望みたいと思っています。例えば、武蔵野線から西武新宿線と東武東上線の間にも新線を望みたいと思います。同様に都営三田線を高島平から延長して川越線南古谷駅に向けての延長をすると良い様におもわれます。
572	松原団地駅に特急が止まるようにして頂きたい
573	鉄道に関しては何もありませんが、しいて言えば人身事故が多いので何とかしてほしい。
574	鉄道の整備には多額の投資が必要となるので、柔軟にバス路線で交通網の整備を図るのが望ましいと思います。
575	バス、電車の現在地がわかるようにしてほしい。アナウンスが何もないので、どう対応して良いかわからない。
576	バスは天候に大きく左右され、雨・雪で遅れが目立つ。天候が悪い日の利用が多いので不満が高い。雨天の遅れを補うその時だけの増設を運行会社に指示してほしい。
577	現在遠距離介護中なので、鉄道やバスにも航空会社のように介護割引制度のようなものがあつたら助かります。

578	鉄道の相互乗り入れで便利になった反面、行き先が増えて、しかも連続して同じ行き先になるので、従来の都心部への行動が不便になっている。 特に東武東上線の横浜方面へは便数は多いが、急行 快速 準急 普通と停まるのか通過するのか、マチマチで年寄りには不便になっている。
579	バス料金を都内と同じく均一に、かつ先払いにしてほしい。降りるときに時間がかかる為。
580	利用できるバス路線がないのです！先日隣町に行き、目的のショッピングモールまで1.2キロの距離と、暑かったので駅前に止まっていたバスの利用を考えましたが、本数が少なく、断念、歩きました。マイクロバス程度で良いので、定額料金で町内図書館、役場などの公共施設を一巡する(ひたすらぐるぐる巡回するのみ。時刻表なんか不要。バスは1台、運転手さんは2交代制くらい)バスがあったら良いと思います。余計なお世話かもしれませんが、自分のところの客寄せでぜひ停車して欲しい商店、アスレチッククラブなど民間の施設には協賛金を拠出してもらうという手もあるでしょう。
581	埼玉県は特に私鉄網が未発達(未開通)のところが多い。とくに高崎線沿線は、これ以外の鉄道網がないため、不通になったりするとともに影響が出る。並行する私鉄(できれば東京の地下鉄私鉄網との相互乗り入れ可能なもの)網の整備を不可欠でお願いしたい。
582	東武東上線の運行がスムーズになるように改善してほしい。
583	個人で車で移動することが多くバスは利用しない。でも利用する人はいるので、なくしてほしくない。電車は相互乗り入れで便利になった分事故等の遅れが多発頻発しているように思う。日本の電車は時間通りにくるのがあたりまえになっているのでぜひそのよい点は残してほしい。
584	鉄道に比べバスは道路の都合から、時間通りに運行するのは大変難しいと感じます。どの駅からどの駅までバスで繋いでくれているのか、情報がもっとわかりやすく駅に掲示してもらえると助かるかなと思いました。時間通りに運行できなくても、駅とバスの接続がもっとわかりやすくなれば利用者が増えると思います。
585	安全面から立体交差を進めてほしい、各駅のホームドアをこれからも進めてほしいと思います。
586	鉄道が遅延した時の代替えとして、もっとバスが機能してほしい。
587	南浦和駅の改善と中距離列車の停車
588	個人的な意見で申し訳ないが、川越線の本数増(日進～川越の複線化が必要?)、大宮・日進間に新駅設置などが実現できればうれしい。
589	交通手段の整備は高齢化社会の健康寿命の延伸にもつながる重要要件である。 特にバスは車の免許証を返納した高齢者の重要な足になるべき交通手段。 私の住んでいる幸手には幸手駅と杉戸高野台駅を結ぶバスがあるが、周囲の施設(病院、行政施設、店舗など)を通らず最短ルートを走り利用者が少ない。 営業努力を全く感じられない。ルートの見直しなどしやすいように規制を見直していただきたい。
590	終電、終バスが早すぎるので改善してほしい
591	特にバスは全てノンステップにしてほしい
592	現在は足腰が元気なため特に不満はありません あと10年後にはコミュニティバスの運転をしてもらいたいです たぶん歩くのがしんどくなっているのです
593	鉄道やバスは大切な公共交通機関であり、環境問題にも関係するので、これからも利用したいと考えています。バスについては、路線図を分かりやすく、また、停留所位置を分かりやすく地図などに記載してほしい。また、運賃表も必ず明確にしてほしいです。
594	自宅近くにバス停がないですが、車があるので大丈夫。でも最寄りの駅をつなぐバスがあれば便利です。

595	千代田線、南北線の延伸。
596	どこの路線の新設が候補に上がっているのかがさっぱりわからないので、広く認識出来る宣伝がほしい
597	バスは渋滞で時間通りに運行できないというのが最大の弱点だと思います
598	車を手放した高齢者が利用しやすいようにしてほしい
599	いまだにホームドアのない駅がたくさんある。利用客が多い駅ほど必要。朝のラッシュ時はとくにホームを歩くのが怖いです。人身事故を防ぐためにも至急取り付けてほしい。
600	県北なので車移動です。子供が大学などに通う際には利用すると思うので、学生運賃を安くしてほしいです。
601	南北はいいが東西はだめ。どうしても車社会になる。田舎県なのでしかたないが。
602	鉄道バス双方の横の連絡体制の充実が望まれる。例えば、圏央道に類した路線。なぜなら、小生の住まいから県西部に行くには都内での乗り継ぎが県央などでの乗り換えである。したがって、自家用車利用が増える。しかし、40%を超える高齢化の現在不安が残る。
603	鉄道の新設は難しいと思うので、最寄りの主要駅までのバス路線を整備するのが良いと思います。
604	埼玉県の弱点である東西の行き来を改善してほしい。
605	運賃が高い。
606	鉄道は路線が出来れば、その路線区が発展していくので是非拡大して行って欲しいものです。多少の負担は仕方ないのでは……
607	必要としている時間帯に本数が少ない。又、最寄りにバス路線(バス停)が無い。
608	最近では電気系統での遅延が多くなっているため早めの整備をお願いしたい。
609	他社路線だけでなく、西武池袋線と新宿線は乗り入れをしてほしい。ホームドアはすぐに設置すべき。
610	バスの需要は高齢化により増えると思う。バス優先や専用車線を作るべき
611	具体的な路線名を出しますと、「埼玉高速鉄道」は明らかに地下鉄ではありません。1駅だけで300円未満の運賃がかかります。建設費など経費が嵩んだ結果ですが、沿線住民が増え乗車率も良くなっているとはいえ運賃値下げを断行できる改革が急務と言えます。
612	鉄道はホームドアを設置することにより、定時運行が確保されるので是非とも整備のピッチを上げてほしいと思います。
613	バスの運行本数が少なく不便です。鉄道は、高崎線が以前のように池袋行きがあったり、快速の本数が増えると便利です。
614	上野東京ラインなど、乗り入れが便利になった反面、遠方で起きた事故などが影響するようになったのは甚だ迷惑。そうならない、策を講じてほしい。
615	自宅が駅から遠いので、駅前の駐輪場を安く利用できるようにしてほしい。
616	便利さもいいがとにかく安全最優先であってほしい
617	女性の社会参加を促す上で、安心して乗れることと、駅に保育所があることが必須だと思う。自家用車を所有するには経費がかかるので、鉄道やバスが自家用車より上位に位置づけられる社会になることを望む。
618	埼玉からは東京方面への通勤通学利用が多い。毎日の通勤通学のストレス緩和することは効果が大きいはず。例えば、待てば座れる。料金を出せば座れる。などの施策を検討してほしい。
619	目的地まで遠いので、絶対に座らないとダメなので、ラッシュ時などは大変です。高齢化社会になるので、全部指定席とかそういうのもこれからありかなと思いました。
620	川越線の複線化、増発、料金減額。
621	埼玉県内のすべての交通機関は無料にしてほしい。財源は防衛費の削減からの補助金を毎年得る。入間市の駅を特急が停車する駅に相応しく再構築して、生活の場を広げる駅ビルを作ってほしい。西武本川越駅とJR川越駅をつなぐ路線を整備してほしい。非常に不便である。観光名所の多い川越を更に発展させる為にも必要である。
622	鉄道網をカバーできる路線を増やしてほしい 具体的には坂戸一日高一狭山とか

623	鉄道やバスの利用客数を増加させる。通勤通学が主体でそれ以外は眼中になし。近距離、日常生活に便利さを求めます。
624	鉄道では、乗り入れが増えて便利になったが、部分的な障害が遠方路線にも影響を及ぼす。車両故障が以前より増えたような気がする。日本の車両は優秀だとは言われているが、本当に優秀なのか疑問にすら思う。人身事故も、無理な乗車をしようとする人のマナー改善を働きかける等と、ホームドアの設置推進が必要。コストもかかるし、地道な継続的な努力が必要。
625	上述の遅延放送がない事を含め「乗客はお客様」という認識に欠ける。並行して競合路線があれば他社を利用したいが、都内と違い不可能。先般特急乗車時、流れたアナウンスは「コウシュウ(多分公衆)が線路内に立ち入った影響で一時停止している」旨の放送に対して、乗客の一部から「子牛が線路内に入った」からと雑談が聞こえた。このほか「客扱い」などの業界用語は使用すべきでない。電車遅延の場合の車掌のアナウンスで「お詫びします」に心がこもっていない。駅員の対応や要望を伝えるべく駅長事務室に行っても居留守を使って駅長は対応しない。地域独占公共企業として胡坐をかいている。職員再教育を望む。回送電車でも車内蛍光灯を消灯せず、また逆に昼間の駅ホームでは点灯させており、温暖化、資源ロス、運賃に反映されるコストとしての意識が軽薄、・・・これらについても駅員に伝えても無対応。
626	私は実感がありませんが、主人から、宇都宮線がしょっちゅう遅れるし本数が少ないとよく愚痴を聞かされます。高崎線は本数が増えたのに、宇都宮線は混んでいても本数が増えない、とのこと。
627	特に、緊急な不便を感じていることはありません。
628	1.バスの利用をしやすくしてほしい。 ①翌日利用する申告をしたら停まってくれる停留所を増やす(申告がなかったら普段は通過する停留所を作る。但しそのため終点の到着時刻の遅れは標準時刻として公表している時刻より10分以内の予想にかぎる運行とする。) ②通勤時間帯を除き無人運転を可能とする道路環境の整備と車両の開発を進める。それを受け入れる市町村あるいは地域の都市整備の推進を図る。まず、パイロット事業をすぐ始める。 2. バス事業者の法令順守状況の公表・周知を義務付ける。①半年ごとに。②改善状況も同じ。③業界団体にもバス事業者と同様に求める。④監督官庁にも所管業務に関して同様に求める。3. 地方公共団体が住民の移動の自由を保証しようとする施策のための財源を与える。 4. タクシー業界の奮起を促す。
629	バスはどう行けば目的地に着けるのかわからないことが多いので、乗り換えを含め行き方などを分かりやすくしてほしい。お年寄りなどにもわかりやすいように、鉄道の大きな路線図のようなものがあるといいと思う。
630	車があるから現在は必要性を感じないが、年を取ったら必要になるので、安全で安心できるバスや電車運行してほしい。 東武東上線は人身事故や故障が多すぎ。 西武線は停まる場所も正確だし心配りがある。
631	路線案内・時刻システムを多くの人に知ってもらおう
632	自殺防止対策を強化してください！
633	すべてを解消するのは難しいのかもしれませんが、安全と利便性のために、改善してほしい。
634	JRやバスの運行本数が東京エリアに比べ少なすぎる。もっと便利なら、人の移動もスムーズになり、経済も活性化する。車を持たなくても生活できれば、エネルギー消費も減らせて、地球温暖化解消に貢献できるのではと思う。

635	新座から西国分寺まで武蔵野線を利用しているが、朝7時半前後の府中本町方面の列車本数は、旅客数と輸送力があまり釣り合っていない。反面、8時少し過ぎからは、輸送力が過多になる。東浦和～南浦和の再混雑時間帯に列車を集中されているのだと思うが、7時半前後の府中本町方面の列車があと1～2本あれば、助かると思う(特に新秋津から多く乗るので、東所沢始発府中本町行きを1～2本入れるだけでも、新秋津からの混雑は緩和されると思う。)
636	埼玉北部の市町村では市内の公共交通網が未発達のため、高校生や大学生の通学、通勤が非常に不便で、親としても子どもを駅に送迎することが負担になる。それが転出者が多かったり、逆に転入する人が少ない理由に繋がっている。どうにかならないものか。
637	複々線等線路増強による、スピードアップ及び本数の増便(例:東上線, 志木～ふじみ野)
638	鉄道の新規路線を設ける場合、乗り継ぎの便利な駅(大宮など)に接続するような設計にして欲しい。 バスについては、地方自治体が運営するケースがあるが、車両の維持やバス運転手の雇用を考えるとコストが高く、タクシー利用に補助を出す方がコストがかからないのではないかと考えている。
639	インターネット等で運行状況が見えると、利用する人が増えると思う。
640	バスは2時間に1本くらいしかないので使えない。
641	自分が住んでる熊谷市は、高崎線と秩父線しかない。東京までいくのに、1000円以上かかるし、時間も一時間以上かかる。池袋新宿に行きづらい。 基本的に北鴻巣駅が都心部に通勤する限界だと思う。 高崎線は遅いし、高いし、サービス悪いのであらかじめ、東武東上線に乗りたいが、熊谷から森林公園駅までの直通バスがない。立正大前で乗り換える必要がある。理由は利用者が少ないのが原因らしいが、利便性が良ければ使う人が増えると思う。川越に友達がいるが、飲みに行くのもためらうことになる。 電車がなかったので、車で行くことになる。熊谷から森林公園駅までモノレールはつくれないですか？路線バスでもいいし、横のつながりが必要だと思う。 鴻巣駅から大東文化大に行くバスが出て、熊谷と森林公園、さらに高坂駅までつながれば利用すると思う。立正大駅、大東文化大駅までモノレールでつながればいいと思う。帝京大に通っていたが、昔はモノレールがなかったので不便だった。東京は立川駅周辺はモノレールでだいぶ発展したと思う。 熊谷も立川市のような中核都市の役割をしてほしい。 そのためには熊谷市の人間では情報が全く入ってこないし、実行力のある人も人材不足なので、県からチームで熊谷市に人間を、入れたほうがいい。 熊谷駅から森林公園駅から立正大駅、森林公園駅、大東文化大駅とモノレール、バス、路面電車、なんでもいいので、つくってほしい。 最悪秩父線を東武東上線とつなげることはできないでしょうか？ 熊谷発の東上線があれば池袋、川越に行くのに乗ると思う。
642	駅や、バスの、身障者に対する優しさを、持って欲しいです。
643	suicaカードにシニア料金の適用をお願いします。
644	●初めての場所や、乗りなれない場所で、乗りたいバスが既に通過したのか、未だ来ていない(遅れている)のか判らず困る。 ●降りたバスの逆方向で帰りたい時、近くにバス停が見える時は良いが、無いときはどこで待つか本当に困る、すぐ反対ならOKだが、交差点を曲がった見えない・・・時は困る。＝バス停に反対方向バス停の場所を告知してほしい。
645	既存の鉄道を活用し相互乗り入れで便利にすべき、例えば浦和～秩父等埼玉は横の交通網がなく全く不便を感じる。
646	バスは少なすぎる
647	きちんとデータとって合理的に運行していただきたい

648	多くの路線が、合流している地区に住んでいるが、家族から以前より、本数が少なくなって利用しなくなったとの話を聞いた。本数を減らすのであれば、バス停に掲示なりで、通知をするのと採算のとれない路線は、どんどん廃止して、運賃値上をしないようにしてほしい。
649	バスはわかりにくいので、避けてしまっています。使い易ければもっと利用します。
650	たまにしか乗らないので、快速、急行、準急などなど、ありすぎて、乗るのにとまどうことがあります。
651	混雑の緩和を
652	埼玉は鉄道では横の移動が難しいのがたまに困っています。
653	少なくとも、1時間に5本の発着が期待できないと、バス路線の利用を、生活には活かせない。
654	安全優先で整備が整えば嬉しいです。
655	今後は鉄道よりもバスの充実を優先的に考えるべき。
656	弱い立場の方々が便利に安心して利用できる
657	費用はともかく、やると決めたことを実行するスピードがあまりに遅い。
658	特に鉄道は混雑する時間は本数と長い編成車両で良いが昼間の時間帯についてはカットしても良い様に思います。また、東武の車両のドアには何とかしてほしい、ホームドアの早期実現をして欲しい。
659	埼玉県でも、BRTやLRTのような新交通システムを導入して、全国に「交通先進県」としてアピールしてほしい。
660	本数があまりにも少ない。
661	少子・高齢社会にとって新たな施設整備は慎重に(維持運営までコストを確認)する必要があると考える。既存施設(鉄道・道路)の橋などの維持整備も莫大な費用が予想される。既存設備の維持・改良の研究を少子化・人口減を考慮して従来の考え方を根本から見直す時期に来ていると思う。交通弱者のためにも拡大か縮小の2面だけでなく考え直すべきと思う。
662	JR駅に近いので、大変重宝させて頂いております。ありがとうございます。 近くに新駅が出来ることを知り、家を建てました。しかし、家族4人(夫・中学生と小学生の娘)のうち、恩恵を被った者は後期高齢者の私だけです。 現在地に住んで50年になります。
663	バス路線そのものが居住地近隣にない。今は車を利用しているが、運転できなくなった時にはバス路線は必須だと思う。
664	大宮駅西口～東口行きが一日3本しかない。乗客が少ないからと思いますが、高齢者が日赤へ通うときの唯一のバスです。来春から日赤は新都心に移ります。 採算の事もありますが公共機関として、大宮西口～新都心の本数の確保をお願いします。
665	交通渋滞(幹線)を避け定時運行可能な路線に変更する(バスの小型化必要)。 いつくるかわからぬバスを排気ガスを吸って待つのは苦痛 幹線道路の渋滞対策にもなりサブ路線の方が安全安心に乗降でき定時運行が可能(乗降客は幹線道路沿いには居住してなく、むしろ住宅地に近い停留所が利用しやすい)
666	埼玉県は縦のアクセスはある程度整っているが横のアクセスが明らかに不足しており、車を持っていない人でも自由に移動できるような交通手段を確保していくことが望まれると考える。
667	人身事故を無くして

668	埼玉県は鉄道を利用しての横への移動が非常にしにくい。 バスを利用するにしても、川が多いせいか、混雑して時間が読めない。 結局、鉄道で遠回りしながら、乗り換えを繰り返して移動するか、混雑覚悟で車で移動するかになってしまう。 高速道路の環状線のような路線があると面白いと思う。
669	宇都宮線と高崎線にある駅間の輸送を充実させてほしい。 例えば、上尾、伊奈、蓮田をつなぐ路線など
670	基本一人だと自転車で行ける範囲しかいかない。運賃を払ってまで行く価値があると思えない。高齢になり車も手放したらバスや電車に頼るようになるかもしれないが、近くに停留所も駅もないので不便だなと想像はしている。
671	ホームドアの設置、埼京線の混雑緩和、電車遅延の多さをどうにか解消してほしいです。
672	最寄り駅での人身事故が多いので、ホームの転落防止柵を付けてもらいたい。
673	北本に住んでいると、電車がストップしてしまうと代替手段がありません。 せめてニューシャトルに接続するようなバス路線があるとよいと思います。
674	高崎・宇都宮線の遅延率・事故発生率は全国屈指でなんとか改善は必要。 ①朝は3分の1程度の列車を大宮駅通過にする。 ②簡易的でも良いのでホームドアの設置を推進する。 ③自殺の多い踏み切りはハード、ソフト両面から改善を図る。 ④久喜付近、鴻巣川里付近に通勤特化の新幹線新駅を設置する。 帰着起点駅は上野駅とする。 ⑤パターンダイヤへの移行(見直し) ⑥ホーム幅の拡張 自治体の強い要望としてならJRも掛け合ってくれるのではないだろうか。
675	土日になると電車が混んで、これから夏になるともっと乗車する事が辛いです。休日の混雑の緩和がこれからの課題になるのではないのでしょうか？
676	東上線はとにかく人身事故が多い！駅前後の踏切は無くしてほしい。
677	放射状に伸びる鉄道を繋ぐルート、鉄道で言うなら武蔵野線のようなルート、を充実して欲しい。
678	駅前の施設の改善や、快速本数を増やしてほしい。
679	鉄道に関しては地震や災害時にも使えるように耐震施工の実施。 踏切渋滞の解消。高架の場合、高架下の有効利用。
680	鉄道に関しては、新規だと用地買収や踏切による道路渋滞などの問題があるので、可能な限りつくばエクスプレスや埼京線のような高架線もしくは地下での建設が妥当かと思われます。 放射線状に都心に向かう路線もよいのですが、武蔵野線や東武アーバンパークラインのような環状線の設置も周辺住民の利便性のみならず、新規住民の移住を促す意味でも有効かと思われます。
681	運賃を安くしてほしい
682	鉄道は乗り入れ路線が増えたのはいいのですが、ちょっとした事故でも全路線が止まってしまう。そこをなんとかしていただきたいです。 バスはミニバスにして小回りが利くように希望します。老人が増えていく社会、タクシーでは負担が多すぎます。
683	採算が合わずに自治体に過度な負担を強いると後々の人口減少時に税収が上がらず負担が増す可能性が高いので、慎重に検討をして頂きたい。
684	混雑しない快適さがイメージアップにつながると思います。
685	人口減の世の中で現実的な計画を期待します。
686	埼玉県議会の議会中継を見ていると、交通の便よい東部地区ばかりに県の予算が投じられ、交通の便がよくなっている。しかしながら、埼玉県の地理上、西部地区が交通の便が悪い。もっと、公平に予算が使われるべきだと思う。
687	ネット情報の充実
688	鉄道を利用するまでの手段、バス路線を整備してほしい
689	県の東西を結ぶ路線の充実化を望む(鉄道・バス路線ともに)

690	鉄道の遅延は、スマホに気を取られて、降りるのが遅くなっているのと、年配者が増えたからだと思う。駅での停車時間を少し長くして余裕を持たせて、定時運転できないか？ バスは、時間が遅れすぎだと思う。当てにできないので、始発以外は使うことは無い。
691	質問6に同じ。事故・遅延の原因に現実になっている訳だから、何を差し置いてでも早急にやるべきこと！！
692	今ある路線を減らさない。運行の間隔を減らさない。
693	今までは駅に行くのに路線バスか徒歩だったけれど新たに2つの方法でバス路線ができ便利になった。相互乗り入れで目的地が遠い時は大変便利になった。途中駅の場合どこで降りたら連絡が良いのか面倒になった。贅沢な悩み。ホームドアはもっと早くつけてほしい。
694	環境問題や交通事故などを考えると、大量輸送手段として、鉄道バスの重要性は将来も高まってくると思います。しかし、経済性を無視した建設敷設はいずれ破綻をきたしますから、不便な過疎地の人たちの救済は別途政治が考えないといけませんネ。
695	鉄道の安全運行を第一に考えてほしい。毎日のように遅延や事故が発生している現状の対策をお願いしたいです。すぐには無理でも中長期的な考えのもとに行ってほしい。場当たり的な対策では解決しないと思います。多くの不満が寄せられていると思いますが、どういった対策を考えどうしていくかをアナウンスしてもらえれば現状の不満を持つ人も徐々に理解を得ることができると思います。
696	我が家は駅も徒歩では遠くバスもないのでバス路線も増やしてほしい
697	年々、車の運転が厳しくなる年令となっており、また訪問先の駐車場の問題から、公共交通機関を利用する機会が多くなっています。今後とも鉄道・バスの整備への取り組みに期待します。
698	インフラ整備に関して、もっともっと市民、県民の意見を聞く必要があります。埼玉県は縦方向には色々な路線が有りますが横断している路線があまりにもなさすぎますね！！但し、現有路線についても満足はしていませんので既存路線での改善が最優先に検討して欲しいものです。
699	自治体運営のバス、民営のバスの相互利用が可能となること
700	踏切の遮断が早過ぎる。 ・・・ルールはどうなっているのでしょうか？
701	今後、高齢者ドライバーの交通事故がますます増加すると見込まれますので、運行本数やバス停を増やしたり、鉄道・バス相互間の乗り換え・乗り継ぎをしやすくするなど公共交通機関の整備を推進することが喫緊の課題であると思います。
702	遅延をなくしてほしい。
703	埼玉高速鉄道の運賃の値下げ。
704	バスは便利だけど利用者が少ない感じがします。 なくなると不便なので、なくさないようにしたい。
705	知事・公務員・議員がよく言われます様に、財源には限りがございますので、極力税金を使わないようにお願いします。
706	電車が遅延するとホームに人があふれます。最近安全確認や非常ベルや急病人救護が非常に多く感じます。安全確保のためには致し方ないことでしょうかね。
707	最近では事故による運行遅延が増えていると感じます。安全性の確保と運行遅延防止の対策をお願いいたします。
708	東京都のような高齢者無料パスを発行してほしい
709	利用駅から目的駅まではいつもそんなに不便は感じていませんが、子供が小さいので最寄り駅から最寄りのバス停までの便数が増えてくれれば、電車利用の回数も増えると思います。

710	最近、電車の遅延が多いように思います。過密ダイヤかもしれませんが、何とかして頂きたいですね。 東大宮駅を利用する者ですが、学生が多く、乗降客数が久喜、蓮田駅より多いですが、急行、快速が止まりません。過去の経緯があるでしょうが、見直しを検討して頂きたいと思っています。(市民団体には参加していませんので、署名等での要求はしませんが)
711	短距離でも運賃が高いので出来るだけ、安くできるよう改善を望みます。
712	安全、安心が第一です。鉄道はホームドアを出来るだけ早く設置して下さい。 それまでは、通勤通学時には時間限定で保安員を置いてください。バスは次何時来るのか案内の方法を工夫して下さい。バス停には椅子、屋根をつけてください。
713	運転する人も乗客も安全であるように、たとえば酔っ払いとか薬物とか、危険なことから身を守る逃げ道とか、安全装置の設置とかを考えないといけないと思う。ベビーカーや老人も安心して気兼ねなく、使えるようになったらよいと思います。
714	スピードアップを望む
715	天気などの影響を受けにくくするための、整備の改善が必要。 まずは既存のもの改善から行って欲しい。
716	「リニア新幹線」的な発想は現状に合わないと思う。道路行政と合わせて、温暖化防止を重視していくべし。車の交通量を減らし、公共交通の利用を推進するのが肝要。
717	乗り場が分かりにくい 行先、降りる場所がどこなのか分かりやすく
718	バスは家の近くまで来ますが、駅前が混んでいると、待ち合わせの時間に間に合わせるには時間が読めないのではなかなか使いづらいです。
719	日本の鉄道やバスは世界的に見てもかなり充実していると思いますが、さらなる発展が出来れば良いと思う。 特に、バスのリアルタイム運行電光掲示板等での表示などが有るバス停を増やせればと思う。いたずらするやつが多いから難しいとは思いますが…
720	埼玉の大宮以北は人身事故などで運行が止まると代替手段がないので困る。 南北の路線ばかりで、東西の路線もあった方がいい。
721	バス同士やバスと大型車がすれ違いにくい路線が多く、交通のボトルネックと化している。道路拡張整備も追いついていないので、ダウンサイジング、燃費改善をはかりつつ、本数を増やす方向で考えてもらいたい。
722	バス専用レーンをもっと増やせば、時刻表通りに運行しやすくなると思う。
723	各自治体が運営するバスの他自治体との連携
724	バスが2台続けて来て間が空くのは、2台目が途中で時間調整するべき。
725	JRと東武東上線通勤で利用していますが、乗り継ぎが悪く不便です。昔は遅延があった場合に調整をされていたと聞きました。 料金が高いだけでも不満な上に不便さが加わってしまうと、将来高齢になって通院することも増えるし永住は難しいなと考えてしまいます。
726	スマホの普及で乗り継ぎや料金を検索して分かるようになったとは思いますが、スマホを持たない子供や年配の方にも分かりやすく表示があるといいなと思います。
727	最近、事故による遅延変更が多いと思う。時間に追われて乗っているのが心配になる
728	座れる電車を整備して欲しい。
729	路線バスは、小さい車両で本数を増やし、利便性を図って欲しい。
730	人身事故による遅延が多すぎる。 ホームドアの設置や線路内に立ち入れないようにできたら良い。 様々な悩みや事情があるかも知れないが何百～何万人もの人に迷惑はかけてほしくない。
731	バス路線の整備は難問だと思いますが、解決策の手がかりの一つとして、デマンド輸送のシステムのブラッシュ・アップが上げられるのではないかと考えます。
732	埼玉北西部に住んでいるので、鉄道はほぼ高崎線を利用しているが、終電の時間が早いと思っている。

733	路線、本数など、自家用車が不要になるくらいの充実があったらいいですね。
734	バス停を10メートル移動させるのに霞ヶ関(国交省)のハンコがいる。公の仕事の担い手がどうしてすべて公務員でなければならないのか。地元のバス会社と住民の合意形成で「バス停」を自由に再編したい。
735	高齢社会ですので、人口が集中するところだけではなく、まんべんなく交通手段が確保できるとよい。
736	都内と違い地下鉄がないので、電車が遅延したり運休のとき代替の選択肢がない。運行本数をもっとふやせないか。始発も遅すぎる。土呂発は5時50分だ。あと30分くらい早くならないか。
737	交通の便がよくなること
738	新幹線を久喜駅でも停車させてほしいです
739	都心ばかり充実して、田舎や地方の交通が不便になっては困るので、利用者は都心に比べて少ないと思うが高齢化している田舎の交通整備も忘れないでほしい。
740	既存路線間の相互乗り入れ、バスとの連携を重点的に配慮するだけでも利便性が高まると思われる。アーバンライナーと既存JRとの相互乗り入れなど。
741	鉄道路線・バス路線の新設は、地域の活性化だけでなく、2020年に向けたオリンピックにおける観光客の取り込みや移住する住民などが大いに期待できるため、率先して取り組むべきと考える。
742	高崎線の遅延が多い 改善できないものか
743	マイクロバスを活用し幹線道路以外の道路にも走らせて欲しい。
744	高齢者シートを増やしてほしい。
745	大宮以北に高崎線以外の代替手段がなく、かつ事故も多く通勤に困ることが多い。京浜東北線の籠原駅までの延長をお願いします。
746	<ol style="list-style-type: none"> 1. 公共交通機関として第一に安全対策をお願いした。 2. 次に時刻通りの運行ができるよう運行管理の改善をお願いしたい。 3. 高齢者にとっては、運賃が高いので、安くしてほしい。 4. 本当に必要な人が利用できるような「優先席」にしていきたい。 5. 大量輸送の公共機関としての役割もあるが、そればかりでなく、趣味や集いの交通機関としての役割があっても良い。
747	退職してからは鉄道やバスはほとんど利用していない。従って鉄道やバスの整備については期待する事も無くなってしまった。ただ鉄道沿線に住むものとして鉄道の線路についてつなぎ目の無い線路にして欲しい。電車が通るたびにガタガタときしむ音がうるさすぎる。これは沿線住民にとっては大変な迷惑である。是非改善して欲しい。
748	道が狭くバス停にバスが停車すると渋滞が起こる。 川越方面から大宮は特に電車も埼京線も止まってしまうので改善すべき。
749	嵐山町の市内循環バスを復活させてほしい。
750	バス停またはインターネットによるバスの運行状況(どの辺りを走行していて待ち時間はあとどのくらいか)の表示、提供。 アメリカの広告収入により設置を進めている情報表示機能型バス停など見倣うべき。 また、バスの運転手のマナーも改善して欲しいと思うことがある。
751	川越線がいまだに単線である！しかも20分に1本しか動いていない。何十年も不便きわまりない。新設路線をつくるお金があるなら、まず川越線を複線化することに注力すべき。指扇駅も昨年やっと改修されて綺麗になった。西区はさいたま市のはずれという事で県や市は軽くみているのか、各種改善に費用をつぎ込んでいない。
752	時刻通りの運行をしてほしい

753	採算の取れない新路線というのはどのような問題を解決するための方法なのかが不明。今まで使えなかった人のために作るというのなら分かるが、そのような問題は今回ない。今回の問題に関していえば、採算が取れないということは効果がないということ。全般的には、日本の交通サービスは世界トップレベルだと思う。
754	秩父市だから、秩父郡だからとか分けて考えてほしくない、秩父市から郡への学校に行く子供もいるので、子供の教育の幅を狭めているだけなので、郡市一体となってトrolleyバスなんかを作る仕組みを考えて、少しでも交通の便を良くした方が得策だと思う。あと、運賃が高いのでどうしようもない。通学の定期などもバカ高いのでなんとかしてほしい。親の負担ばかり増えて、ちゃんと教育する費用もままならない。
755	徒歩で15分→バスで10分→電車で10分→徒歩で25分でボランティア活動車を捨てた定年後の生活です。時間はあるけど引きこもりになりそうです。
756	埼玉県に限って言えば、地域によって整備事情に格差が激しいと思います。また、駅から遠隔地に住んでいる人ほどバスを必要とするのに、どんどん廃線になっていくという状況は改善してほしいと望みます。
757	整備は最近問題がおきているので必要だと思うが、その他として冷房の温度を混雑していないときはもう少し上げてもらいたい
758	もっと混雑を減らしてほしい
759	バリアフリー化を望みます。
760	鉄道は特にホームからの乗り換えで人間渋滞になるので、これの緩和を図ってほしい。階段が狭すぎる。
761	電車の中で混んでる時にバギーが入ると、申し訳ないですが邪魔です。子供がいるなら、混んでるなら、畳んでおんぶした方が子供にもいいと思う。私はそうして、子育てしてきた。今の人は、なんか勘違いしてる。オシャレしながら子育てしてる。
762	駅のバリアフリー化等の駅の整備、エスカレーターの設定の場合かならず上り、下りを2本整備してほしい。足の悪い高齢者が利用しやすくしてほしい。
763	南北線と直結する埼玉高速鉄道線をアピールしてもっと利用される環境作りを。そのためには運賃改定や駅周りの盛り上げなどが必要なのではないか。
764	公共交通機関は県民活動のインフラです。社会的課題ニーズに応えるには、駅前などの公共機関の整備などと複合的に考えていく必要があります。
765	徒歩圏内にバスの停留所がない 東大宮駅前までのバス路線の早急な整備をお願いしたい またバスの駐車場を含めた駅前の整備をお願いしたい
766	春日部でバスの本数が少なすぎて困っている。(1日に6本)
767	昔に比べると、ラッシュ時などでも、かなり乗り心地が良くなってきている 鉄道会社が採算をとれるように、沿線の開発投資も効果的かもしれませんね
768	遅延が多くて遅延を計算して行動しないと行けないので、遅延の発生をなくしてほしい。
769	最近遅延が多いので改善して欲しい
770	鉄道会社やバス会社毎のネットワークではなく地域としてのネットワーク作りを考えるべき。高齢化が進むのだから乗換の不便さをもっと改善すべき。駅舎の中にバスが乗り入れたって構わないのでは？ ICカードの普及で乗換時の初乗り等の運賃の不満を上手に誤魔化したなどの印象。しかし問題の根本的解決にはならない。運賃体系を会社毎から地域毎へ転換することも視野に入れるべき。
771	混雑を緩和してほしい
772	地域バスの休日運行や本数を増やすなど、安価で利用しやすいようにできると、さらに使いたいと思っています。

773	駅のない町や電車の運行数の少ない地域にバス整備をお願いしたい。また、初めて行った場所でも案内や運行情報などがすぐにわかるようなものがほしい。バス停や乗り場、乗り降りの仕方が統一でないことなどやバスの時刻表などの情報が電車に比べて手に入りにくい。改善してほしい。
774	路線バスが廃止され、駅までいく事が不便になった。市営バスのバス停等も家より遠く本数が限られる為に不便である。バスの利便性が上げればよいと思う。
775	駅員の質の向上(最近では運転しながらのマンガなどの読書、スマホ使用などのニュースが多い)乗客の命を預かっているという意識を第一に、務めていただきたい。
776	開かずの踏切をなくしてほしい。
777	新規に線路を作る事は、費用的に考えても困難だと思います。既存の路線等を利用して整備する事が重要だと考えます。
778	安全を最優先に取り組んでいただきたい
779	国はリニア新幹線を作るという構想を持っているが、その必要性がどうしても理解に苦しみます。既存の新幹線で十分だと思います。
780	<ul style="list-style-type: none"> ・東武東上線でいえばTライナー以上の車両と配車計画 ・乗り継ぎ時の無駄な通路延長や昇り降りを再設計し改善する。 ・案内板や駅・ホームが汚い、トイレが不便 ・案内やBGMの質の悪い音 ・とにかくサービス業とは思えない運営と計画
781	東武東上線を利用しているが、最近人身事故が多いうえ、事故処理など再開まで時間がかかり、不便なことが多い。ホームドアの設置など早急にねがいたい。
782	鉄道に関しては、駅のホームに椅子をもっと増やして頂きたいことと、バスに関しましては、路線図や系統が私にはわかりづらいので、見やすく、わかりやすくなったら嬉しいです。
783	高齢者の自動車運転事故が問題になっていますが、車を乗らないでも自由に目的地に行けるような利便性が要求されているのかもしれない。
784	障害者への配慮
785	地元以外のバス網がわからない。各社ホームページに路線図があってもバス停名称では地図上のどこなのかわからず、目的地までの交通手段として計画しづらい。地元民以外への使いやすい情報提供を求めます。
786	路線を見直すか、増やしてほしい。
787	運賃を安くしてほしい
788	鉄道は混雑の解消と安全性の確保を期待します。バスは高齢者や子供連れの方の利用が多くみられる割には、座席の高さや通路の広さ、ベビーカー固定場所など工夫ができるのに改善が見られない点が多いので、これらが解消されることを期待します。
789	私は車の免許がありません。どうしても、公共機関を利用しなければいけませんが、発達障害の娘を連れて利用しづらいです。これから、超高齢化社会、障がい者の地域生活のサポートを、公共機関にも期待します。
790	時間帯によっては、極端に本数の少ない時間帯があります。特にバスはこの傾向が強く感じます。
791	首都圏に住んでいると混雑や鉄道とバスの乗り継ぎが悪いなど要望がありますが、実際はとても便利でそれほど困ることはありません。地方の鉄道がなくバスも少ないところに予算を回して、足がなく困っている人たちのために活用してほしいです。
792	鉄道やバス整備には採算を考える事も大事ですが、利用者の立場を同時に考え、埼玉を生活しやすい魅力的な街に変えていく事が大事だと思います。
793	鉄道の本数や車両をふやしてほしい。
794	運行本数の増加、運賃の値下げ
795	関西ですと、平日の昼間、土曜、日曜、祝日は割引の切符があり、それで乗車するとかなりやすい。首都圏で同様な割引を望む。

796	まずは既存の路線の課題を解決してほしい。
797	質問1で、週に4日鉄道を利用する場合、選ぶべき選択肢がありません。
798	安全第一で、高齢化社会・環境破壊対策になるように対策して欲しいと思います
799	バスを待つ間、雨宿り出来るような屋根付きベンチがほしいです。
800	車がないので、電車やバスはよく使います。都内のようになればいいなとも思うのですが…安心安全であることを願います。
801	埼玉県における鉄道網について、南北のラインは発達しているが、東西のラインは発達が遅れている。 そのため、東京都内で働くような若い世代は、通勤が困難なため県北西部や秩父地方には定住しない傾向がある。 県南部への人口集中、そして東京都への人口移動を抑えるためにも、インフラ面への投資はしていくべきと考える。
802	バスは乗り間違えた時の絶望感がすごいので、本数を増やす、路線を分かりやすくする、などの救済処置が欲しい。 復路のバス停の位置を分かりやすくしてほしい。
803	通勤・帰宅時間帯の本数をもう少し増設してもらえると助かると思います。
804	西武バスの本数が少なくなってしまったので、改善してほしい
805	頻繁に乗らないので、ほぼ満足してます。
806	踏切に関してですが幅の狭い踏切がほとんどで、入り込む道路より狭くしなければならない規制でもあるのかな？と思えるほどです。 踏切内で人は横に渡ろうとするし、車は人をよけてハンドルをきる有様です。 安全化をはかれないものでしょうか。
807	子供・高齢者に優しい施設になるよう工夫してほしい
808	上野東京ラインの運行など、利便性のよい(他路線への相互乗り入れなど)工夫がされてありがたいのですが、他路線の点検や事故などの影響を受けやすくなり、複数の路線で同時に運転見合わせや遅延が多く発生するようになりました。 ヘビーダイヤの過密状態にさらに無理を重ねているのかもしれないですね。 利便性の向上と安定した定時安全運行を両立する良い方法が見つかるといいなと思っています。
809	地価が安く、地方には乗り継ぎが便利であることが1番ではないか。給料が安くても子育てもしやすいのではと思う。
810	埼京線がうるさいので、防音壁を設置してほしいです。
811	乗り換えが不便。特に、秋津、新秋津間。 武蔵野線から大宮に直接行ける電車を増やしてほしい。
812	最近列車遅延の理由に人身事故が多く、心を痛めています。簡単に飛び込んだり、落ちたりしないように、ホームドアの整備を進めてください。
813	日本の人口減少時期に入ったので、無駄な拡張はやめたほうがいい。路線拡張して、ニュータウン形成したところとか、もう見る影もない…。 埼玉県に限って言えば、東京には出やすいが県内の移動手段が少ないという難点があるので、相互乗り入れなど活用できればよいと思う。
814	とにかく電車の乗り継ぎが悪い。東上線と高崎線を繋げて欲しい。バスは会社によって運賃にかなりの開きがありすぎる。東武バスだけ高い！これを改善して欲しい。

815	<p>鉄道は新たに建設などは必要なく、今ある路線をいかにもっと使いやすくするかを考えたほうが良いと思います。 特に埼玉から都内への通勤の混雑や遅延がひどいので、その改善をしてほしいです。</p>
816	<p>北本市に住んでいた頃は、もうちょっと便が良かったら…と思っていた 始発が遅い、終電が早い、高崎線が止まってしまうとどうにもならない(バスが並行して走っていない) 通勤に便利になって欲しかった</p>
817	<p>鉄道利用のために最寄りの駅にバスを利用する。が、バス到着と鉄道発車の時間があわない。利用してみればわかるはずだが、ありえない。</p>
818	<p>質問10の整備費については、自治体も何らかの負担をすべきである。 通勤通学の時間帯に、バス専用ラインを設ける。</p>
819	<p>こどもはバスや電車が大好きですが、乗せるとなると迷惑かけないかな?と不安になります。子連れ車両を作ってもらって気がねなく乗りたいです!</p>
820	<p>埼玉県は、縦に走る電車はあるけど、横に走る電車がいないから不便です。 秩父方面から、滑川、嵐山辺りを通り越谷、春日部方面へ行ける電車が欲しいです。 だから、都内で職場を探すようになってしまう。 特に、東上線は池袋方面に行くしかなく、通勤、通学時間帯が混んでしまいます。 乗客同士の喧嘩を毎日目撃します。 置き引きも多発してます。</p>
821	<p>公共交通機関を利用しやすいように、駅前やバス停に駐車場や駐輪場の整備を進めてほしい。また、運賃の高い路線(ニューシャトルなど)は、利用者が増えて収益が改善されているのであれば、値下げをして適正利益の確保に努めてほしい。</p>
822	<p>所沢市は渋滞が慢性的にひどくバスはほとんど走っていない。とてつもなく道路状況が悪い。道路の整備をしようにもすでに住宅地だらけなので難しいかもしれないが、不便この上ない。高齢者も多く住んでいるので、なんとか改善できないものかと思う。</p>
823	<p>JRの乗り継ぎの終電が早すぎる バスの停留所が駅周辺しかない</p>
824	<p>子供が毎日、帰宅で使うバスの本数が減ってしまい困っています。 17時台のバスが減らされて、バス停は長い列ができています。バス会社へ電話をしたら、調査の結果減らすことになったといいますが、納得できません。バス停で30分近く待つことになりました。減らすのであれば、電車との乗り継ぎなども考慮してからにしてほしいです。減らすことに納得はできませんが。</p>
825	<p>鉄道やバスは住民生活の足になるのみならず、観光や文化芸術を体験するためにも必要不可欠な基盤となるものである。観光等の活性化により地域創生を図るためにも、交通インフラの利用者負担を削減し、住民がより積極的に利用できるような環境を整備することが求められる。コミュニティバスなどはまさにその先駆けと言えるが、採算性が問題視されているため、民間活力を利用して低価格を実現でき得る新たな手法を模索する必要があると考える。</p>

826	<p>定年退職までは電車通勤でしたが、8月からの再就職先は徒歩圏内なので、これからも交通機関の利用は上の回答のような状況です。</p> <p>埼玉スタジアムから浦和駅まで路線バスも開催日には時間帯を限って増便するといった柔軟な対応もあるかと。京王線が飛田給でしているような。シャトルバスとの関連といった問題はあるでしょうが。</p> <p>また、駅の安全対策で人身事故の減少を図ったり、バリアフリーを推進することは最優先課題である事は疑問の余地はないと思います。</p>
827	<p>鉄道の整備よりは、バスの整備をしていただきたいです。</p> <p>同じバスの停留所名でも、場所が離れていて、わかりにくい事があります。</p>
828	<p>満員電車の解消。ラッシュアワーに小・中・高生が乗らなくてもよいように学校と家庭、鉄道会社で協議する。(時差通学)</p>
829	<p>遅延時の待ち時間の長さをできるだけ短くしてほしいです。振替輸送などできるように、他の路線との接続なども増えるとさらに利用しやすいと思います。</p>
830	<p>税金の無駄をしないほしい</p>
831	<p>パニック障害のため、満員電車に乗れません。電車、バスともに着席サービスの充実を希望します。電車通勤を断念し、車通勤に切り替えた経緯があります。</p>
832	<p>和光市駅から北戸田駅を結ぶバス路線の整備を要望する。</p>
833	<p>鉄道、バスの利用が少なくなり、自動車道路への整備や期待が高いことから、意見も少なくなりました。埼玉県は赤字路線の廃止も無く恵まれています。</p>
834	<p>まずはマタニティマークやハートプラスマークの周知広告をJRや駅構内などにたくさん掲示してほしい。私鉄では既にやっているのにJRがやってないのはおかしい。知らない人が多いから文句を言われたりする。優先席以外も必要としている人に譲るように、マイクアナウンスでも周知してほしい。設備投資より、まずこちらを優先してほしい。</p> <p>鉄道やバスには関係ないが、タクシーが公園付近で仮眠を取っているのは交通や横断の妨げになる。特にある公園のわきの一方通行の狭い道で寝ているドライバーもいる。あそこは駐停車禁止であったはず。公園付近で仮眠を取るならば他の交通の妨げにならない場所や、民間施設の駐車場の一部をタクシープールみたく、仮眠専用駐車場を設けて、一般道での仮眠をやめてほしい。ドライバーにとって休憩は大事だが、コンビニで寝ているのも迷惑。バスの車庫を借りるのもいいと思う。</p>
835	<p>鉄道やバスは観光目的でも使用されます。</p> <p>こういった交通機関に対して、地域ごとの県の魅力を伝える事業を更に追求すべきではないでしょうか？</p> <p>また、都内を経由して埼玉県へのアプローチも、魅力的な車輛の導入を促すとか、バスに関しても鉄道空白地帯に限って県境を越えるシステムがあっても良いと思います。</p>
836	<p>24時間運行</p>
837	<p>高崎線は長時間の遅延が多い。遅延時間少なくすべき。</p>
838	<p>JR大宮駅などが該当するが、改札を間違えるとベビーカーなど持ってる人はホームに行きにくくなってしまったりするのでバリアフリー等の改善はしてほしいです。</p>
839	<p>子ども連れの場合、静かにして暴れないよう気を遣ったり、席に座れず抱っこしたりするので電車の利用をためらってしまいます。現に電車利用の子ども連れは少ないように感じます。</p> <p>女性優先車両のようなもの、新幹線のデッキのような場所、または車両内の子どもが居られるスペース(囲いだけでも、また昼間だけでも)あれば、家族連れの利用が増えるのではないかと思います。</p>
840	<p>バスはあまり乗らないので、たまに乗るときにどのバスに乗れば良いのかわからない時がある。いつも運転手さんに聞いてしまう。止まるバス停などがもう少しわかりやすいとよいと思う。</p>

841	私はさいたま市の中心に住んでいます(大宮駅に歩いてでも行ける)ので、鉄道については、現役時代(東京品川区に通勤)も含め、強い不満はありませんでした。ただ、高齢化が進む中、自家用車利用から公共交通機関へのシフトを前提とした公共交通網の充実の観点から、県内全体としてバス路線については方向性を定めて整備して頂ければと思います。
842	町内循環の安いバスがあったり違う市町村へ行くバスの本数が増えるといいと思います。
843	埼玉県内の東西の鉄道網が貧弱であり、県民のまとまりが少ない原因だと思います。また東京都の地下鉄網との接続、便利性向上のため、交通網に関しては、東京都との合併を前提としての構想が必要だと思います。
844	南北方向に走る鉄道路線を東西につなぐ交通網の充実を進めてほしい。
845	今まではあまり必要性やありがたさを感じてこなかったが、昨年妊娠、今年出産を経験して、エスカレーターやエレベーターのありがたさを感じている。階段でも(ベビーカー以外では)使えないわけではないが、転倒しないか心配で、安全を考えると抱っこ紐や妊娠中でもやはりエレベーターやエスカレーターをできる限りは使いたいの、あるとありがたい。改札によってはそういった設備がなく遠回りすることも多いので、なるべくいろんな箇所にあると助かる。また、どうしても目的や所要時間によってはベビーカーで大人ひとりで出かけることもあるので、そういった時の段差などはたとえ数段でも大きな支障となるときがあるので、ノンステップバスやベビーカーを畳まず乗れる電車の車椅子・ベビーカー用のスペースなどもとても重要。維持が難しいのはわかるが駅に授乳室もあるととても移動しやすい(たとえばみどりの窓口の一角のついたてとかでもいいので、提供してくれるとありがたい)。最近ヒヤットしたのはカーブのきつい駅(具体的には川口駅、都内だが飯田橋駅)での電車の乗り降りで、周りが見かねて手伝ってくれることも多いが、ベビーカーだとホームと電車の隙間が相当な支障になる。乗る駅はともかく降りる駅は初めて降りる駅だとそういった情報がないので、降りるその時に初めて戸惑うことになる。そういった情報や、授乳室・オムツ台など子供連れの人が使えそうな駅マップがあると、お出かけの際便利だと感じる。
846	子供が鉄道好きなので、イベントや地域サービスを増やして、さらに愛着がわくようにして頂けると有り難いです。大宮浦和近辺は高崎線・宇都宮線・湘南新宿ライン上野東京ライン・京浜東北線など路線が複雑で、行きたい駅に停まるのかさっぱり分からず、一苦労します。またどちらが先に行きたい駅に到着するかなども、アナウンスや表示の工夫がほしいです。
847	埼玉高速鉄道の岩槻経由の蓮田までの延伸計画は、ぜひ実現して欲しい。都心に行くのが便利になれば、岩槻や蓮田に住み続ける住民も増えるはずですが、このインフラ整備は民間企業ではできません。都営大江戸線の新座までの延伸も実現して欲しいですが、まあこれは東京都さんにもある程度費用負担して欲しいので、難しいかな。
848	車の免許が無いので役場に行くのにも1時間くらいかかってしまう。徒歩で移動できるところにも限界がある。ひざが痛くなってしまった。もう少し便利になって欲しい。
849	川島町に鉄道を通して欲しい。駅が欲しいです。
850	現在浦和駅の改良工事中ですが、鉄道の新設や駅の改良には当然時間がかかると思います。県には将来設計があるのでしょうかが県民にはあまり知らされていないような気がします。またどこの駅前を整備しようとしているのかもわかりません。
851	埼玉高速鉄道の運賃が他の交通機関と比べて違い過ぎる。
852	北部地域に住んでいると、自動車を利用する事がほとんどで、バスなど乗った事が無いが、子供や高齢者などは、バスが無いと不便で生活ができないと思う。自分も高齢になったら、電車やバスに一人で乗るのは、不安です。
853	運賃がもう少し下がれば・・・
854	整備してのお金がかかると思うので現状維持でいいと思う。どんどん運賃が値上がりしていくような気がします。

855	高齢者の増加を考えると、最寄り鉄道駅までのバス路線の充実が(足の確保)必要と考えます。
856	市が運営するコミュニティバスは採算度外視した固定運賃ですが、サービス拡充を図るには、利用運賃の底上げをした方がいいとおもいます。
857	どのくらいでくるかもっと情報がほしい
858	遠方などの時、あまり車に乗らないのでバス利用する、路線によっては、縮小したり、廃止になっているところがある。できるだけ維持してほしい。蓮田一岩槻間も、昼間は、運行がなくなったが、どういう理由だったのだろうか？利用が少なかったのかもしれないが、良く調査をし、周知してほしい。 県内の中山間地では、デマンドバスなどになっているが、確かに利用者も少ないが、高齢化、人口減の中で何とか維持していただきたい。
859	老若男女問わず埼玉県はストレスフリーな居住地になるよう取り組んでもらいたいです。少し駅から離れるとバスが1時間に1本程度になってしまい、車を所有しなければ生活できないくらいです。公共の交通網が充実すれば車はいらないし渋滞緩和にもなると思います。
860	鉄道の各駅と準急の乗り換えタイミングの改善をお願いしたいです
861	駅は、人が集まる場所なのだから、より良い施設として充実されることを望みます。
862	南越谷-新越谷の乗り換えに時間がかかりすぎるため、連絡通路や武蔵野線本数増加などの整備を期待します。 料金ももう少し安くなると利用回数も増えると思います。
863	駅前の充実を図って欲しい
864	県としても有楽町線の野田市までの延伸を早期に実現すべく取組を強化してほしい。
865	運行時間が不確実過ぎる。
866	電車がある時間には、バスは運行していて欲しい。終電後大宮駅からの下り方面の深夜バスを復活して欲しい。
867	バスは1台が混雑しすぎて乗る気になれない。
868	利用客の多い駅でのホームドアの設置が必要と感じる。ホームに階段やエスカレーター、エレベーターがある場所では、ホームの歩ける面積の幅がぐっと少なくなり狭い。ぶつかってホームから落ちる方もいるかも知れない。スマホなどを利用してのホームへの転落、酔っての転落も聞く。視覚障害の方の転落もあると言う。また、自殺などもあるらしい。が、ホームドアの設置で、そのようなこともなくなる。
869	私は上尾から川越までを電車で移動しています。 もう少し埼玉県を横断する鉄道があってもいいのではないのでしょうか？ 今から整備するのは難しいですが…地下鉄とか。 単線でももう少し本数を増やしてほしいです。
870	車内アナウンスを聞き取りやすくしてほしい。既成音声は聞き取りやすいが、男性車掌の生放送は聞き取りにくい。音量不足なのか、機器の老朽化なのか？地下鉄車両の放送は良く聞こえます。車内駅名の電光表示はドア部だけでなくもう少し増やしてほしいと思います。
871	高崎線と東武東上線の相互利便性の向上。
872	安全第一を貫いて欲しい。
873	採算がとれずに最終的に税金で赤字補填をすることになる場合、当初の見込みが甘いこと、もしくは意図的に甘くしていることが多いです。よくよく練った上での計画をお願いしたいです。

874	栗橋の駅から1日に2便しかないバスは全く利用価値が感じられない。自家用車の利用が多くてバスの便を増やす必要がないのか、バスが少な過ぎて自家用車を使うしかないのか。デマンド交通の仕組みもあるが、それも結構制約があるし。高齢者の事故多発で免許返納が言われているが、公共交通が不便だと自家用車に頼ることになる。
875	JR線沿いでなければなかなか鉄道が利用しにくい。新たな路線整備によってアクセスが便利になれば地域活性につながると思います。今便利な地域も大切ですが、地方地域にも是非目を向けていただきたいです。
876	バスの短い距離の運賃を安くしてほしい。
877	遅延はせめて15分くらいまでに抑えられるようにしてほしい。
878	私が一番懸念しているのは、人身事故の多発です。 鉄道の人身事故は、損害も大きいし、残された者の悲しみも大きいと思います。鉄道会社と行政、市民が一体となって真剣に取り組めば、必ず減らせると思います。 今の現状だと乗客も当たり前、マスコミも当たり前、これでは増えるばかりです。 県として市民を巻き込んで何か対策委員会を立ち上げてはいかがでしょうか
879	鉄道の人身事故を減らす対策を考えてほしいです。
880	皆が快適に過ごせたらいいです。 健常者、高齢者、妊婦、サラリーマン等。
881	今回は公共交通についてのアンケートでしたが、主に鉄道に関しては公共交通として安く乗車できることが大切なのはもちろんですが、他方、割り増し料金を取る代わりにより快適に移動できる手段としての位置づけがあってもいいと思います。JRや一部私鉄等では既に導入されていますが、普通車グリーン席や着席保証のある切符等は今後需要が多くなると考えます。また、採算割れするような路線にあっては、安易に切り捨てるのではなく、地元自治体の負担も含め慎重に扱って頂きたいと思います。日本の鉄道は世界に誇れるものです。維持に莫大な費用がかかることは承知ですが、今後も新たな鉄道文化を創造して欲しいですね。
882	高崎線を利用していますが、遅延の無い運行をしてもらいたい。 吹上からバスを利用していますが、客が乗らないからといって本数を減らすのはやめてほしい。
883	やはり、安全には一番神経を使ってほしい。その事で言えば、駅のホームドアの設置は、さらに進めてほしい。勤務中の運転手のスマホ使用は、もつてのほか。 教育を徹底してほしい。
884	終電が早いです。
885	川口駅など京浜東北線上から新宿や池袋に直通で行けるようになってほしいです。 今市長が言っている湘南新宿ラインを通そうとしている案はとても良いと思います。 それと赤羽-南浦和の間がとても混雑しているのでどうにかなればなと思います。 あと猛暑日の弱冷房車はいらないと思います。
886	マイスカイ交通の三郷駅から新三郷駅までのバスの本数を増やしていただけたら嬉しいです。
887	バスは小型でいいから1時間3本ぐらい走らせてほしい
888	ホームでの人身事故の発生件数を減らすことが、ゆくゆくは鉄道の機能向上につながると思います。電車のホームは、死ぬための場所ではないので、そのように考える余地を、より少なくして欲しいと思います。
889	埼玉高速鉄道の延伸計画については、採算と将来性を十分に検討して判断して欲しいと思います。

890	高麗川駅前にコンビニをつくってほしい。
891	もっと運賃を安く、もっと使いやすくしてほしい
892	今のところ通勤通学での利用がないので頻繁には利用しないのですが、買い物などでちょっと電車にのろうかなという気にならない。運賃が高く尻込みしてしまう。また秩父へのフリーきっぷの様なワクワクしてしかも運賃がお得なプランをもっと用意しても良いと思う。そしてそれを宣伝し埼玉への観光客を増やすようにするといいいかな、と思います。
893	所沢市に居住しており、バスを主に利用していますが、運行本数がどんどん削減されており、廃止になってしまった路線も多いです。もっと充実していれば日々の移動も便利になるのに…と感じています。是非バス路線の充実にも取り組んでいただければ幸いです。
894	バスの停車駅をもっと増やしてほしい
895	鴻巣市に於いては行政が、誰かからの力関係があるのか解りませんが、何も考えていないので、現体制でバス運行等については変える事は難しいですが、運行経路、利用者に合わせた鴻巣市に於けるフラワーバスのサイズについても検討が必要だと思ひます。
896	安全第一で、更に運賃を安くして欲しい。
897	バスと鉄道との接続がうまくいっていない例もある。またバスは最近ミニバスでの運行も多くなっているが、雨の日などは満員で乗れない路線もある。(例 松本循環)雨の日に限らず、天候にも対応したバスの柔軟な臨時の対応を明示してほしい。
898	大宮駅を利用しているので大きな不満はありません
899	鉄道が遅延、運休等で使用できない場合の対応をもっと充実してほしい。(増便など)
900	バスの本数が多ければ待ち時間は少ないと思いますが、1時間に一本くらいの所だと停留所の整備をして、夏の暑いときには日陰をつくり、冬の寒いときには囲いをつくるような仕組みがあればいいなと思います。
901	採算がとれるのなら整備したり拡張することも賛成ですが、最初から無理なら税金がもったいないのでやめてほしい。その代わりにバスやタクシーでお得に使用できるような住民へのサービスがあるといい。
902	埼玉高速鉄道が高い。採算がとれてるなら、値下げを開始して欲しい。JRと埼玉高速鉄道の2路線を使える場所に住んでいるので、便利で助かる。
903	今後、東京オリンピックなどで海外からの旅行者が増えると思います。海外では、LGBTについての理解度は、日本より数段進んでいます。日本でも、トイレ事情に困っている人はたくさんいるので、ぜひともこの機会に多目的トイレの増設をお願いしたいです。
904	渋滞や混雑は誰でもストレス。事故がなければ遅延や渋滞、混雑は緩和出来る。まずは、どこにリスクがあるかリサーチし、リスクを取り除くことが大切。安全のための投資であれば新路線の構築に市民は理解できるかもしれない。長期的にメリットがあれば良いと思う。
905	●バスも鉄道も初めて乗る人にもわかるように。 (2020年の東京オリンピックなどの訪日者に備えて) ●事故などによる遅延の場合の対応が不十分と思う。 (特に外国人や障がい者に対して)
906	バスの運行と連携したウェブサービスやスマートフォンアプリの開発。 バスが遅れることが多いので、いつ来るのか、今どこにバスがいるのかわかりやすくしてほしい。