

第171回簡易アンケート自由意見（853件）

質問 1 1

公共交通に期待することやご意見、ご要望などがありましたら、自由にお書きください。

交通ネットワークに係る意見

1	「健康で文化的な最低限度の生活」が確保される程度の公共交通機関は整備して欲しい。
2	「公共」なので、「一人一人にあう」コトも重要ですが、県民一人一人に最低限こまでは用意できるということを考えないといけないのかな？と思います。 そしてそれを必要とするか、しないかは、県民一人一人の判断なので。 それが大前提にあり、それでもお買い物難民と呼ばれる人を助けるには…と知恵を出し合い、よりよい方向に持っていくことが大事だと思います。
3	「公共交通」と銘打つならば、いわゆる過疎と呼ばれる地域にも整備をしていただきたいと強く望みます。勿論、採算が合わないことは承知していますが、車を持っていないければ、生活が出来ない環境に住んでおり、こういう部分こそ「公」に乗り出していただきたいと思います。
4	・交通弱者の味方を期待する。 ・運転免許返納者の交通手段（我がまちではデマンドタクシー・巡回バス）への考慮
5	30年前まではバスが通っていましたが廃止になり不便を感じています。通学時間になると熊谷駅から6校の生徒が降り自転車にのりかえて街中を走り回っています 雨の日もかわいそうですし 保護者会の時は保護者が40分ぐらいあるいて学校に行っている 熊谷駅から学校を巡回出来るバスがあれば スクールバスと違い一般も乗れるし利用する人がいるのではないかとおもいます 駅の北口から熊高 熊女 熊農 南口から熊商 熊工 熊西を通るバスが朝夕あれば学生の交通事故なども減るのではと日々思っています
6	いつでも使いたいときに近くにあると利用する。
7	ショッピングモールのシャトルバスや、スクールバス、民間企業や塾などの送迎バスなどと、市町村がやっているバスと連携して、きめ細かいルートと時間で運営するようになれば、利用価値も上がるかと思えます。
8	スーパーや病院などを生活に必要な施設を巡回するバスの運行を見直して欲しい。（高齢者が車に乗らなくても生活に困らないレベルに）
9	バスといえば鉄道の駅から放射状にと決まっていますが、自治医大発・コクーン新都心・日赤経由・イオン与野モール経由・市民病院など、駅ちかを通るけど駅には寄らないコースがあったらいいと思う。アメリカみたいに、コミュニティセンター発公民館近くのバス停経由・川越骨董市とか巣鴨地蔵とか、長距離で予約制の月一お楽しみバスなどがあるとお年寄りや障害のある人にはありがたいと思う。環境センターなどの無料送迎バスは有料にして本数や行き先を増やす方が市民の平等意識に見合うと思う。
10	バスの利便性を高めてほしい。特に南北に走ってるJRと私鉄を、東西でバスで繋いで欲しい
11	バスの路線がなくなった箇所があります。例えば狭山ヶ丘や小手指方面から所沢などで。高齢社会になり電車に乗るより家の近くのバス停から乗れたら便利だなという声があります。
12	バスは行きにくい所にこそ行って頂きたいです。
13	バスは乗り継ぎができるネットワークとして整備してほしい。住宅地と駅との間の交通だけでは誰も乗らない。
14	バス停の近さやバス本数の多さは、利用するメリットが大きい。鉄道駅が遠くても、バス網が充実していれば、何とかなる。
15	バス利用しかない者は本当に困っています。駅まで出るのに、鉄道は便利になっているのにその駅までに行くのが大変とは時代遅れも甚だしいです。
16	へんぴな地区なので、市内バスは助かります。今は駅方面なのでもう少し多方面への路線が増えてほしいです。高齢者からの願望です。
17	レイクタウンから東京に伸びる路線を作って欲しい。乗り換えの駅まで遠い
18	運行地域の実態を見て、また、住民に定期的に意見を聞くなどして、柔軟にバス停の位置を変えて欲しい。
19	運行頻度が少ないとやはり自家用車でと考えてしまいます。私は比較的不便さを感じていませんが、田舎へ行くほど交通機関の不便さを感じます。高齢になった時、自主返納を考えてはいますが整っていないと考えてしまいます。
20	運行本数の増加までは望みませんが、維持はして欲しいと思います。
21	運行本数の増便や東武線の日比谷線直通運転（各駅停車）の久喜駅まで延伸など、加えて地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）の延伸計画の早期実現など期待しております。

22	駅からの離れている地域同士をつなぐ公共交通がない。横移動できればよいが、一度駅に出てからべつのバスに乗り換えて向かうしかない。駅から離れている地域には、高齢者も多く車で移動せざるをえない。免許返納しない要因だと思う。駅方面ばかりに用事があるわけではなく、地域のスーパー、病院、霊園、公園を循環するバスを充実させてほしい。高齢者が運転しなくて済む街を作りあげてほしい。
23	駅から遠い所に住んでいます。子供のころは道路整備が遅れていて雨の日は1時間バスに乗っていてよく遅刻していました。その頃は主要駅まで路面電車を整備していただきかった。今は前よりも道路網が発達しましたが、千葉市みたいに高速道路の脇にモノレールを整備してほしい。
24	駅から遠く、公共のバスも通っていない地域にはもっとコミュニティバスの運用を増やして欲しい。
25	駅に行く手段が徒歩or自転車しかないので、バス路線を追加してほしい。完全に陸の孤島と化している。
26	駅はもちろん、市立病院など公的病院に行くバス路線を充実させて欲しい。コロナで、自家用車のない世帯への、感染対策済みタクシーなどの利用を可能にして欲しい。
27	駅まで遠くても、バス停が近くにあり本数が多ければ利用しやすいと思います。
28	横に移動するものが少ないと思う。
29	学校、職場の選択の幅を広げるために、南北鉄道の延伸を早急にのぞみます。
30	近距離移動は100%近くマイカー。免許証返納を考える年齢(76歳)になったが、返納後の移動手段を考えると決断が鈍る。返納を後押し出来るような公共交通機関の充実を願う。
31	区役所など公的施設へのバス便の充実を望みます。私営バスがないところには、公営バスを運行して欲しいです。
32	県境住人は隣県に行けるアクセスが意外にないと思われる。利用者の問題はありますが隣県との調整があってもと思う。また所沢に住むが、そこまで来てるモノレールをもう少し所沢市役所までのばしたら、お互いに(東京と埼玉県)に良い交通網になると考えるが。
33	県内を横断する交通手段の強化
34	見沼たんぼの自然を守るため、埼玉高速鉄道の岩槻への延伸には反対です。
35	公共交通だけでなく、職場、買い物、レジャー等も公共交通で行けるようにならないと利用者は増えないと思う。
36	公共交通は使いやすい頻度にて。鉄道の場合、始発は早く、最終は遅くまで。コロナを理由に最終を繰り上げるJRの改悪は許せない。であれば料金を下げるべき。埼玉県内では、春日部・久喜エリアと川越・所沢エリアを直結する鉄道なりシャトルバスが欲しい。いちいち大宮に出るのは大変。それと都内との往復には、グリーン車に乗らなくても着席サービスは上げるべき。
37	広島市から羽生市に引越して来ました。バス 鉄道共に整備されていない実態に非常に驚きました。そして、とても不便です。政令指定都市と比較してはいけないと思いますが広島では車をなるべく使わない(環境汚染に配慮)というのが市民の認識なので まだ車生活には戸惑いがあります。超高齢社会でもありますし、埼玉県は高齢者の生活にもう少し配慮した交通網を敷いてあげて欲しいと感じます。羽生市で暮らすにあたって公共交通機関を色々調べてみましたが なかなかの不便さを感じ利用を諦めました。県民市民の皆さまが不便に慣れ 声をあげないのも改善がされない理由でもあると思いますが、埼玉県に来て50年前の広島にタイムスリップした感じがしています。頑張れ 埼玉県。
38	高齢化が進み、自動車・自転車の乗り方が危なっかしい方が増えました。もっと公共バスの便数を増やして、またバス路線も増やして、公共交通での利用をやすくしてほしいと思います。医療機関への通院もあるので、鉄道駅への便だけでなく、街中を巡回する便を復活させて欲しいです。川越では、私が子供の頃には、市内循環のバスがあって、川越駅の向こう側の地域に行きやすかったのですが、いつの間にかなくなってしまっていて、今でもあったら便利だったのにとよく思います。
39	高齢化率が、わが市でも30%を超えているが、地域での移動を考えるとバス路線の充実が欠かせない。特に市街地。
40	高齢者になって感じたことは、ノンステップバスがとても便利なことです。そろそろ免許返納を考えていますが、市営のバスのほうが小回りが利いて便利そう。ただルートが狭まっていることに戸惑います。
41	歳をとっても、自転車や自動車を使わなくても、公共施設に電車やバスを使っていけるように公共交通機関が整備されているように望みます。
42	埼玉は首都圏の近隣の県に比べ路線数が少なく限られていると思うので、本当の気持ちとしては、もっと路線を増やして欲しい。電車にトラブルがあっても他の路線などへの振替ができません。
43	埼玉は南北の公共輸送網に比して、東西の連絡が悪いので改善が求められる。南北といえば、京浜東北線の桶川までの延伸があれば最高ですが。
44	埼玉県と他都道府県の県境は公共交通機関の便が不便なところが多々あります。西武池袋線利用者も多い埼玉県ですが、駅まで出るのに徒歩か自転車しか手段がないです。新座市から保谷駅、ひばりヶ丘に出るのはお年寄りには不便です。是非保谷駅から直線で北に走る「にいバス」のようなものの検討もお願いしたいです。

45	埼玉県の横の移動が難しい。地方ほど車社会なのは分かるが、お金がなくて車を買えない若者や免許証を持っていないお年寄りなど公共交通機関を使わなければいけない人たちも暮らしやすくなってほしい。
46	埼玉県の横の公共交通（例えば大宮、さいたま新都心、浦和美園）をLRTなどの交通手段導入の検討実現努力を是非願いたい。首都高速道路が見沼で途切れているが、東北道とのコネクションを早期に図られたし。南北のインフラはある程度充実しているが東西を充実させ、埼玉県の活性化につなげて頂きたい。
47	埼玉県は、東西の交通手段が悪い。改善してほしい。
48	埼玉県は横の交通が不便なので、もう少し充実すると便利になると思う
49	埼玉県は池袋に向かうのは便利だけれど、県内の移動が不便すぎます。特に荒川を挟んでいる地域の移動が不便に思います。バスを増やすなどしてほしい。
50	埼玉県内の東西を移動する場合に不便に感じます。距離的にはそんなに遠くない場所も一旦、都内に出ないといけないため、時間がかかります。
51	埼玉高速鉄道を蓮田延伸だけでなく、途中分岐で大宮の地下経由ふじみ野、所沢に延伸希望
52	埼玉高速鉄道線の早期の8連化、埼玉駅の早期実現、安行地区の駅へのアクセスなどを改善してほしいです
53	市役所・市立病院・図書館・警察・公民館などの公共機関へのバス路線は存続させて欲しい。
54	私の居住する地区はバス本数が極端に少ないです。公共交通の充実がないと、高齢化などには対応不可能だと思われます。
55	私の住んでいる地区には駅がなく、市内の最寄り駅までは9.8kmあります。車の免許のほうの使用頻度が高く、電車やバスに乗る機会はほとんどありません。駅のない地区ほど、循環バスのルートを開通して欲しい。子供や高齢者は生活が不便です。
56	私はまだ先ですが、免許返納の方々にもっと公共交通の優遇処置をしてもいいのではないかと思います。あと埼玉県は、東京に向かう公共交通機関はとても便利ですが、埼玉県内で東西に行くのにとっても不便で時間が掛かり、県内の友人と会うときは、どうしても池袋や新宿や上野で会う方が早いので、都内で会う機会が増えてしまい、県内の飲食店を利用したいのに、なんかなあと思ったりします。圏央道みたいな東西の鉄道網が出来れば助かるのですが。
57	私自身は現在車か自転車での移動が殆どなので、バスを利用することが無くなっているが、観光客が道に迷っているのを見ると、バスの必要性を感じるがあります。
58	自家用車を所有しなくてもよい生活を確保するのに、公共交通機関の充実を願っています。
59	車が不要となるような交通体系の整備
60	小さいバスでも運行を定期的に隔々まで整備してほしい
61	政令指定都市なのにバスが殆ど走っていない。年々本数が減っている。もっと地域の実情を調査・改善して欲しい。
62	生活する上で必要不可欠なインフラですので、維持・拡充を望みます。
63	昔は、バスが通っていたらいいが、今は、通っていない。近所の高齢者は、免許証を返納したら、どうやって生活しようと悩んでいる。少し駅から離れた地域のことは、もっと真剣に考えてほしい。
64	草加市の巡回バスを増やして欲しい。特に「病院、スーパー、役所、公民館を巡回」「別路線の鉄道駅の接続」を重視し、高齢者の足となる巡回路線が好ましい。これでマイカー利用の抑制ができれば、環境にもよいと思う。
65	地域バスが国際興業のような一般のバスが通らない所を回ってくれるので助かっている。埼玉のバス路線は、鉄道の不足分を補うためにずいぶん多くの路線が準備されていると思う。
66	地方で鉄道路線の廃止はキビシイ。
67	地方都市の住民の高齢化に伴い公共交通網の整備も充実すれば良いと思います。
68	鉄道で異なる会社や路線の相互乗り入れにより大変便利となった一方、事故の影響が相互に影響するため、頻度も多くなっており、影響の軽減の検討をして欲しい。鉄道は埼玉県は東京との連携は良いが、県内移動の路線が少なく、不便である。
69	田舎になるほど、高齢者の多い地域ほど公共交通は必要だ。鉄道は無理としてもせめてバス等の整備を国も含めて細かく整備してほしい。
70	田舎のせいかバス便がほとんどなくて 車のない人はデマンド交通を予約しているとの話を聞く。そのデマンドバスも予約が必要で混んでいる。決まった場所しか行かないので不便。免許書返上したら 本当に不便で困るという話をあちこちで聞く。もう少し公共バスを使いやすく 循環バスのようにしてできないものか
71	田舎は公共交通が不便で困ります。
72	田舎ほど、交通が不便だと学校も会社も商店も病院もすたれて行きます。せめて、バスや電車は赤字でも絶やさないで欲しいです。
73	電車、バス共に、乗客数が減り大変だと思いますが、車を持たない高齢者には、必要です。頑張ってください

74	都市部に近い鉄道路線でも単線の区間があります。遅れ等の原因になるため最低でも複線化に期待しています。
75	都心部ならともかく、限界集落化が進み市営バスも通らない、ひっそりと消えて行くのみか？
76	東武東上線が、殿様商売なので、ライバル鉄道を作って欲しい。埼玉を横切る線路を作って欲しい。縦の、東京に向かう電車ばかりで、秩父から越谷方面の電車がいない。
77	同じ埼玉県でも、東と西へ行くのにかなりの時間がかかるため、短い時間で移動できる鉄道やバスがあれば便利だと思います。
78	鳩山ニュータウンでは、高齢化が進む中で、循環バスの交通網を近隣市町村と協力して広げてもらえたらと願っている人が多くなっています。各市町村単位ではガラガラのバス運行を見て、むなしく眺めているばかりです。運転免許証の返還を考える高齢社会なので、本当に何とかならないものなのでしょうか。医者通いと買物だけの日常なのに、乗り継ぎしなければ目的を果たせないのでは気が重くなります。
79	武蔵野線、国道16号以北の東西移動の手段が欲しい。
80	北川辺地区は加須市内向けのデマンドバスはあるものの、古河方面への公共的な移動手段が無く不便
81	北本市、鴻巣市のあたりは新築などの物件も増えている地域ですが、バスなどの整備が不十分で(ほとんど無い)、車なしでは思い通りに動きまわれません。高齢者の免許返納が必要とされている昨今です。鉄道の駅を作ることは難しいかと思いますが、車を持たなくても病院や買い物に行けるようにバスなどの公共交通機関の整備を早めに進めていただきたいです。地域のバス停設置状況をもっとしっかり調べていただきたいです。私の家の周りの高齢者は皆、車移動をしており、いつか事故に繋がるかと思うと怖いです。
82	老人や体が不自由な人向けに地域ミニバスやタクシーがあるといいと思います。
公共交通の運行に関する意見	
83	・バス～電車の連絡をよくすれば本数の減はしてもよい。 ・バスは、お買い物時間帯に増便を考えて欲しい。
84	・超高齢化社会で公共交通機関が益々重要です。特に農村山間部 ・公共交通機関の便利性が重要…今は駄目でじり貧状態 バスの場合：運行頻度、利用料金の更なる負担を望む
85	埼玉県民の都内痛勤地獄はすごかったです。私は県内に就職しましたが合併により都内に本社移転となり痛勤中です。今はテレワークと出勤を交替である痛勤ジゴクになる本数減はありえない。せいぜい15両編成を13両へ、バスも本数減は正確でないからキツイでしょう。
86	②東武東上線を利用しているが、池袋まで小一時間掛かり時短出切る様に特急の本数を増やしてもらいたい。
87	1本/時間ではほとんど利用しないと思います。雨が降れば遅延するし、しょうがないとは思いますが・・・バスの時間当たりの本数が増えれば自動車免許返納も考えますが、実際のところ返納しようというまでには至っておりません。超高齢化社会となるのですが、行政はどのようにこれを解決しようとしているのでしょうか？口先だけなのでしょうか？具体的な方策をとっていただきたいものです。
88	JRがよく遅延するのでとにかく改善してほしい。 遅延するならバスなどの臨時便を多く出してほしい。
89	JRは比較的早くから遅くまで運行しているが、 埼玉高速鉄道など、早い時間や遅い時間の運行がなくて、不便 運行時間の幅を検討してほしい。運賃の見直しもお願いしたい(高い)
90	JR埼京線が武蔵浦和止まりが増え大宮・川越行きが少なくなったことが不満です
91	SKIP橋ができたので、バス路線が変更になってほしい。
92	あまり混まない交通手段が良いです。
93	いわゆる都市部は沢山の人が出て、バスも沢山走っていますが、郊外の農村地帯はバスの本数が少なかったり走っていないところが多くあります。都市部も公共交通は必要ですが、郊外農村地帯の高齢者の多く住んでいる場所こそ、公共交通は必要です。
94	お年寄りが多いので、病院行きのバスを増やして欲しいです
95	ぐるっとくん もっと本数が多いと利用しやすいと思います。
96	ぐるっとくんなどのバス運行間隔が少ないうえにさらに時間的に偏りがありすぎると思います。せめて毎時1本は必ず運航するなどすれば、お年寄りも慣れて利用するようになるのではと思いますが。
97	コミュニティバスの乗降はどこでも良い様にしてください。
98	コミュニティバスが運行されていますが、路線と本数を増やすことはできないでしょうか？
99	コミュニティバスの運行拡大と低価格化 ・本数が1時間に1本では少なすぎる。せめて2本/1時間に
100	コミュニティバスの運行等の増便など地域住民の便利な交通手段となる施策を考えてください。

101	コミュニティバスの本数が時間帯によって少ないので改善されるよう市役所に依頼しています。
102	コミュニティバスの本数が増加することが望ましい。30分に1本程度は欲しい。
103	コミュニティバスを充実して欲しいです。鴻巣市では、高齢者や体の不自由な方がよく利用されています。1時間に1本も運行がない時間帯もあり、最低1時間に2、3本は運行していただけたら、そういう方々の外出の手助けになると思います。
104	これまで通り定時運行をしてほしい。
105	コロナが収束したら、それ以前の水準にまではならなくても公共交通はコロナ以前レベルの本数や始発・終電は維持してほしい。
106	コロナで移動自粛の時は、バスや電車がガラガラでした。そういう時は本数を減らしてもよいと思います。自転車や自家用車を使用することが多くなってしまいました。
107	東大宮駅に快速を止めてほしい。乗降客数は他の快速が止まる駅よりも多いと思います。宇都宮線は乱れることが多くなったように思います強風によるまたは人身事故が多発しているのでしょうか。改善を望みたいですが、時間がかかりそうですね。また、通勤時間帯は特にホームが混雑しています。出口がもう一つあれば相当緩和化されると思います。
108	さいたま市のバス土曜日、日曜日の運行をお願いいたします。
109	すぐに便数を減らしたり、路線を廃止したりしないでほしい
110	スマートフォン等の位置情報を利用した呼び出しシステム等がある次世代型の公共交通機関の開発を期待しています。
111	ダイヤの乱れがないこと
112	ダイヤは多い方が便利ですが、コストとの兼ね合いもあり、利便性との兼ね合いが難しいところだと思います。
113	ダイヤ通りに運行してほしい。
114	最終電車の運行時間を前倒しにすることは大変深刻なことです。特に埼玉県は都心への交通網があるから発展しています。県政として、交通網が劣化しないように監視することは極めて重要です。
115	とにかくダイヤどおりに動いてほしい。事故や故障が多くていつ復旧するのかわからないというのが困る。接続が悪いのも困る。終電が早くなるのもとても困る。動かなくて止まっているときに何もアナウンスがなく、状況がわからないのが一番困る。わかる範囲で正しい情報をください。乗換駅などのアナウンスは、乗り換えを進めておきながら後からきた電車のほうが先に発車するなどちぐはぐなことも多いので、混乱しているのはわかるけど、ずっと待っている人の気持ちも考え、情報は常に正確であってほしい。
116	どんどんバスが廃線になっていきますが、高齢ドライバーの事故等を見ると日常的に使いやすいバスは必要だと思います。現在の大きいタイプのバスではなく幼稚園バスくらいの小さいタイプで本数を増やしてもらえると利用しやすいです。
117	どんな状況でも安定的に運行を継続すること
118	バイパス経由のバスは、バス停の間隔がありすぎる。
119	バス・電車ともに日常生活を送る上で絶対的に必要です。朝は本数が多いが、日中になると極端に減ってしまうので、もう少し本数を増やして欲しい。特にバスは最低でも1時間に4本くらい欲しい。
120	バスが遅れがちで時間がよめず、子どもの通学に使えない。遅延扱いにもならないので夫と子どもを送って行く時がある。バスがもっと便利になれば、是非使いたいと思うし、親も車を手放せると思います。
121	バスが便利であれば年配の方も免許を返納しやすいと思う。バスマップが身近に欲しい。
122	バスが予定時刻を遅れるのが当たり前のようにしているので、利用者はいつもイライラしながら待っている。これから寒くなると高齢者には苦痛である。道路事情によることは分かっているが、改善の余地はないのかバス会社に聞きたい。
123	バスでも遅延情報が表示されているといい。
124	バスなども乗る人が小人数になるけど続けてほしい。
125	バスについて・・・同じようなルートなのに複数のバス会社が運行していて、それも同じ時刻に走っていることがあります。それもそんなに頻繁に走っているわけではなく空白の時間が生じているので、いつも利用者の身になっていないと思っています。そのようなことがないように行政などがコーディネートしていただく必要があると思います。
126	バスについては、交通の混雑事情により、目的地への到着時刻が想像できません。我が自治会では、所沢駅まで平均10分なのですが、途中の混雑により、その倍以上もかかることがあります。鉄道の発着時刻は把握していますので、逆に途中下車して歩いたほうが早いということもあります。以前バス優先という話を聞きましたが、道路をみてみると、それも無理なようですね。
127	バスに関しては、バス停以外でも乗り降りできる自由があると良いと思う。
128	バスに期待はしない方が良いと思います。バス停の位置や、運行頻度、変えられない部分が多いので使いにくいからです。

129	バスの運行は厳しいと思います タイアップしたり事業提携して増やしてほしいですね
130	バスの運行間隔にばらつきが多いのもう少し均等化して欲しいです。
131	バスの運行本数をもっと増やしてほしい。
132	バスの時刻やバス停がとにかくわからない。系統によっては、バス停が違ったりする。 (例えば、イオン入間の前のバス停で、入間市駅行きは二ヶ所になっている。道路隔てているからどちらのバスを待てばいいかわからない。) また、コミュニティバスなども、路線バスとともに検索すれば一度に分かるとよい
133	バスの場合運行時間が不安定で行ってしまったのか、来るのか停留所で待ち時間を長めにとって自宅を出る必要がある。
134	バスの便が不便ですね。市のバス経路を検討願いたいです。
135	バスの本数が少ないのが不満。コミュニティバスは特に、予算の関係で1時間に1本程度で、時間が合えば地元の移動にとっても便利なのに乗れない事が多い。
136	バスの本数が少なく不便なのもう少し増やして欲しいと思います。
137	バスの本数を増やして欲しいです
138	バスの本数多くしてほしい
139	バスの満員による見送りは発生しないよう仕組みを求めます。 雨天時の増発ダイヤを柔軟に。待機人数、乗車人数に応じたダイナミックプライシングの導入など主導していただきたいです
140	バスの利便性が向上すれば、バスを利用したいが、どこからどこに行くのか、何時に出るのかわかりにくく、結果的にバスは利用していない。自宅の目の前にバス停があるにもかかわらず。
141	バスは、始発を早くしてほしい。値上げしていいので、19-21時は30分に1本確保してほしい
142	バスは、路線によっては、元々の本数がとても少ないことがあります。そういう路線で、ダイヤ改正で更に本数が減ると、元々の時刻表に合わせて通学や通院等を決めていたのが、あてが外れるというか、ダメになることがあります。乗客数が少ない路線は致し方ないと思いますが、ダイヤ変更は慎重に行って欲しいと思います。
143	バスは時間通りに運行できないのが常識。 現在の道路状況からしてある程度致し方ないけど、停留所で遅延状況が分かるようにしてもらおうと助かる。私はスマホを持っていない。
144	バスは車がない人には重要な交通手段なので、せめて15分に一本はあると利用者が多いと思う。
145	バスは渋滞で来ないから不便。
146	バスは数年前に比べるとかなり減便されている(1時間に数本→1本以下)。ふだんは自転車を利用しているので、バスに乗るのは雨降りや長期の旅行のときなど限られているが、これ以上の減便はしないでほしい。
147	バスは停留所以外のところでも乗降車を可能にしたらよいのでは。
148	バスは定刻時間に運行されないのが待ち時間が長く利用する気になれません。余裕を保って運行管理して欲しい。
149	バスは本数を増やして欲しい。遅れすぎ。産業道路を早く二車線にしてほしい。
150	バスは本数少なくとも残してほしい。高齢者にとって命綱。
151	バスも電車も、とにかく本数が増えたらいいなと思う。
152	バスを小型化しても本数は確保
153	少子化や働き方改革等により通勤時間の広がり等で、路線バスの運行では採算悪化が進む。 ワンボックス程度の車で頻繁に運行ができる体制が欲しい。
154	バス運行を活性化して地域の足となって欲しいです。
155	バスを小型化して1時間に1本は通して欲しいです
156	バス停ではまさに「まな板のコイ」ここに留まり遅れているであろうバスをとことん待った結果予定表の5本後の時刻まで結果バスはこなかった。一時間に一本のバスを承知の上で待つのと、15分に一本のバスと5本先のバスに乗るのでは同一期間待つとしても意味が全く違ってくるのである。バス停ごと時刻表をHPに載せない理由は利用者の為とは考えにくい。今どこのバス停付近にいるのかぐらいライブ確認できる県民主体運用に期待。
157	バス停やバスの本数の増加。終電と終バスの連携
158	バス便の本数少ないです。長い距離を走るようで時間も不規則で遅れてくることが多いです。時間通りに来ないため駅まで徒歩にしています。
159	バス利用は勤務地の千葉県下です。地元埼玉ではJR不通時の臨時利用が主となりますが乗ると意外と便利ながらバス代はJRに比すと高いと感じがちです。居住地のJR埼京線は多くの方が最終便の時間延伸を希望しております。経年や仕事の関係で都心から深夜帰宅することが減り不便さはないもののやはりあと30分遅いと便利でしょうね。郊外は利用者数から経営効率悪いですが、公共アクセスとしては適度な頻度は欲しいと思います。

160	鉄道に関しては事故を未然に防ぐために、柵などの設置や防止策を早急にして、運航時刻に影響の出ないようにして改善してほしい。
161	バス路線の中間点あたりで、バスがダンゴになってしまうことが多い。このため次のバスがなかなか来ないことになる。コンスタントな間隔で運航してほしい。
162	マイカーが増えた時代ですが、運転できない人も多くいます。交通機関は経済面でも大変でしょうが継続を望みます。
163	マイカーを持たない方が県南部では増えていると思います。車はカーシェアリングで必要なときのみ使用する状況なので、公共交通機関は非常に重要な移動手段ではないでしょうか。本数を増やし頻度を上げるか、鉄道は、路線を増やしてほしいです。
164	もともと生まれが過疎地域の山奥なので、バスが1から2時間に1本より多ければありがたい。電車も、バスで1時間山を下りないと乗れないわけじゃないので、十分事足りている。
165	より多くの方が限られた時間に動きやすいように、もっと鉄道やバスの本数を増やしてもらいたいです。乗っている時間がリラックスできる時間になるように、。
166	ライフラインなので、現状は維持してほしい。終電は早めても良いと思う
167	ラッシュが朝夜すごいので、増やせる路線は増やしてくれたらなと思います
168	ローカル線でも1時間に2本程度の運行本数を確保していただきたい。そうすれば利用する機会があると思います。
169	安心して安全に利用できる交通手段。 高齢になり免許を返納すれば公共交通を利用するしかないのも便利であってほしいが特にバスは利用者の頻度によって本数に変化が生じることが悩みどころ。
170	ラッシュ時の混み方が緩和するように交通機関も積極的に動いていただきたい。
171	安定した運行と、遅れなどの情報をすばやく詳しく伝えること。最近、JRは各列車の走行位置や各駅の到着予想時刻がわかるので便利。反対に、東京メトロは遅れがひどくなると走行位置情報提供が停止されてしまう。この情報はダイヤが乱れたときに必要なものなのに肝心なときに使えない。利用者が必要な情報を必要なときに提供してほしい。
172	育休明けが、コロナ禍でしたので、会社に出社せずほぼ8割～9割在宅となりました。そんななか、出社がある際には公共交通を利用いたしますが、これだけ乗らなくなっても、遅延、事故による運転見合わせに遭遇することに驚きます。
173	雨が降るとバスがなかなか来ないし乗れないこともあるので、私は普段から徒歩で通勤している。電車の本数は満足しているのでいいが、バスは日中少ないと感じる（今足をけがしているのでバスを使っているため）。
174	運行パターン（停車駅の組み合わせ）が多すぎる。各停と急行のみで、急いでいる人と途中駅利用者を分ければ良いと思う。
175	運行時間を増やしてほしい。
176	運行遅延や運休をなるべく減らすようにして欲しい
177	運行本数が多く、速達性、定時運行
178	運行本数はあればあるほど、利用者は便利です。だけど、理想の様にはいかないのが現実です。実際、昨年に比べてバスの運行本数は減らされました。これ以上減れば、更に不便になるから、コロナで在宅が増えてもそのまま運行して欲しいです。
179	運転見合わせなどが多い印象があります。なかなか解消は難しいかもしれませんが、通勤ラッシュの時間帯は特に定刻運行できるようにしてほしいです。
180	駅から2kmほど離れていて、駅まで徒歩30分かかります。市内コミュニティバスのバス停までは徒歩5分ほどですが、本数が少ないためかなり不便です。（1時間に1本は走っていて欲しいです）。ただ乗客数を見るとこの本数でもしかたないようなにも思いますが、本数が少なくて使いにくくて使わない人もいるように思います。
181	遠方は新幹線、都内や県内など近郊は公共交通を利用します。 通勤時間帯以外の本数が少ないので、できれば増加を期待します。
182	家族が使っていますが、人身事故が多いので困ります。
183	各駅停車と快速・急行が交互にやって来てほしいです。
184	各鉄道やバスの時間の連携を望みたい。
185	間隔が均等であり、他の交通機関への乗り継ぎ（バス⇄電車など）も考慮されたダイヤの作成。
186	帰りはいいけど、行きは間に合わない困るから車を使うか直接駅まで送ってもらって。朝だけでも本数増えたら助かる。
187	近くにけんちゃんバスが走ってます。今は駅までは歩いて行けませんが、やはり年を取るとこういうバスを利用したいですね。もう少し本数が増えると利用しやすいと思います。
188	近くにバス停（徒歩3分）JRの駅（徒歩10分）がありますが、圧倒的に鉄道を利用します。それは、バスは時間通りには来ないからです。交通渋滞や事故等で送れるのは理解できますが、朝5時50分で車の通行も疎らな時間帯でも10分は確実に遅れてきます。それがほぼ毎日、なのでバス利用は止めました。その辺は行政指導は出来ないのでしょうか？繰り返しになりますが、道路状況や事故・トラブルでの遅延は十分理解できますが、朝5時台に毎日遅れて来るのは不誠実だと思います。

189	近くのバス停に停まるバス本数が出勤時間、帰宅時間のみの数本しか無くなってしまった。電車を使うならバスに乗って行きたいが本数が少ないので、駅に行くこと自体が面倒です。もうちょっと便利になったら車依存の人も減ると思います。
190	熊谷市のゆうゆうバスの最終便が終点までいかに、途中のバス停で止まるのはやめてほしい。
191	決まった停留所ではなく幾分臨時に留まれる停留所があってもいいのではないかな？
192	けんちゃんバス、朝日バス、ニューシャトルの料金が高く、本数も少ないので、もっとふやしてほしい。高齢者向けの送迎バスなどもあればうれしい。
193	ところバスなど1時間に1本どころか午前午後各1本なんてコースがある。利用者数採算はあるが、みなおす必要があると思う。私の感覚では、これが交通アクセスなどとは考えられない。
194	現在は、コロナの影響で公共の交通機関を利用できなくなりましたが、その前は毎日電車、バスを利用していました。高崎線を利用しているのですが、もっと本数をふやしてほしい。
195	現在はほとんど使わないので、なんとも言えないが、通勤時間帯の混雑が解消すればいいと思います。
196	現在交通機関を利用するには市内循環だけですが、1時間に1本 しかも午後はさらに少ない状況です。もう少し本数を増やして頂けたらと思いますが利用者が少ないこともあり難しいでしょうか？
197	現状の交通機関の運航で特に問題はありません。が、たまにしか利用しないので事故等での遅れ、運休の対応を利用者にわかり易く提示してほしい、
198	公共交通が頻繁に時間的に利用出来ると更に良いです。
199	公共交通であるならば、①時刻ダイヤに合わせた運行すること、②誰でも自由に利用できること、が期待することです。
200	公共交通は通勤はもちろんですが、高齢者や子供たちのためにはやはり無くってはならない存在です。コロナ後はこれまでのように深夜帯までカバーする必要は無いと思いますが、事業者の方の過度な負担とならない範囲で利便性も確保していただきたいです。
201	公共交通機関は、安心、信頼できるものとして利用しています。バスは、走っているが、本数が少ないので当てにできないので、利用は、少ない。多ければ、当てにして乗ります。
202	公共交通機関は赤字経営。と言われているが、乗降が多い時間と少ない時間と見極めて運行するなど自助努力もして欲しい
203	公共性の高い物だと思うので、安全を最優先にした上で利用しやすい運行本数を保っていただきたいです。
204	行きならバスが駅に到着してから電車が発車、帰宅なら電車が駅に到着してからバスが発車など電車、バスの発車時間を合わせてほしい。 空港などもなぜかバスが発車して到着など利用者としてはありえない。
205	高崎線は特に乗車率が高く、本数を増やして欲しい。上野止まりでもよい。人身事故が多いので、ホームドアの設置をお願いしたい。事故等で大幅に遅れる場合、他の交通機関と連携して、迂回する方法を増やして欲しい。バスは、たまに手荒な運転の方がいて、危ないと思う。本数に関しては、現状が適性正だと思う。
206	今は外で仕事をしていないので、ほとんど公共の交通機関は使いません。生活面では近隣のスーパーなどでほとんど用が足りてしまうため、遠くに出かけることはありません。唯一、実家の母のところへ月に二回ほど訪ねるので、その時は鉄道を使います。日中でも10分に一本程度の電車がくるので助かります。
207	今は外出を控えているのであまり公共交通を利用しないが、外出できるようになったらせめてバスは1時間に3本程度は運行してほしい。
208	今は月に2~3度しか使用しませんが、やはり通勤通学の時間帯の混雑緩和です。また過去の経験で、電車が止まった際の車内放送やホームのアナウンスをもう少し内容のあるものにしてもらいたい。見通しが立たない場合もあるでしょうが、迂回の案内や情報を詳細に伝えて欲しい。
209	今は専業主婦なのでなかなか公共交通に乗ることはありませんが、これからも地域の足として運行して欲しいです。よろしく願います。
210	今回のアンケートはグッドタイミングの良いテーマと思った。新型コロナで従来の常識を大きく変えざるを得ない状況下ではこれからの生活は大幅変更が必要と感じている。特に戦後の貧しい時代に比べ、今や裕福な社会となり、人の欲求はこの上なく限りなく、裕福すぎ、利便性の良すぎ、物があふれお金さえあれば、なんでも手に入る。明らかに豊か過ぎ、人間の欲望は限りない。今こそ、我に返り人間努力した生き方をもう一度原点に戻りインフラも同時に見直すべし。この機を生かすべく、知恵を出し合って。
211	最近、人身事故での遅延が多いです。沿線が伸びた分、遠くの事故の影響も受けます。そんなに延ばす必要があったのでしょうか。なるべくこじんまりと路線を設定してその範囲での正確な運行を目指す方がよいのではと思いました。あと、バス。終バスが早すぎます。

212	最低限の必要本数は必須、でも経営とのバランスが難しい。官民共同の考え方で方向を決めることが大事だと思います。
213	最低限の本数を20年は維持していただきたい
214	災害にある程度強い公共交通機関が必要。駅から自宅までのバスの本数が少なすぎて保育園から帰るのに時間がかかる。雨の日はタクシーもつかまらず途方にくれる。このことが仕事をやめる要因の一つになった。コミュニティバスや乗合タクシーもあるが、ちょうど良い時間帯に走っていないため、使いやすいように改善が必要だと思う。
215	細い道が多く高齢者の多い埼玉県、小型のバスでの交通手段や乗り合いタクシーなど、小さいコミュニティを行き来する交通手段を増やす事が大事だと思います。
216	埼京線の朝のダイヤ遅れをなるべく無くして欲しい。なるべく満員電車にならない配慮をお願いしたい。
217	埼京線の本数増やしてください。
218	埼京線はダイヤの乱れが非常に多い。例えば10回乗る機会があるとすれば、その内7回は時間通りに電車が来ない。何故、いつもいつもあんなに遅れが出るのか不思議であり、何故改善もされないのか？
219	埼京線沿線に住んでいるが、各駅停車の本数が減り大変困っています。
220	埼玉と東京とを結ぶ路線として京浜東北線がありますが、北行の「南浦和行」を「大宮行」にしてほしい。要するに、北浦和と与野が「おいてけぼり」になっている現状を解消してほしいということです。
221	東武東上線の事故を減らしてほしい。事故で遅延が多いので、直通運転している路線からのイメージが悪いです。
222	埼玉県は電車遅延などあった時に代替手段が少ないためもう少しバスの本数など増やしてくれると嬉しい。
223	埼玉県内の観光地（秩父など）は車ありきの所が多く、免許を持っていない人にとっては行きたくても行けない場所が多々あります。1日1本ずつでもいいのでバスや送迎があれば良いな〜といつも思っていました。
224	埼玉県南部の人口密集地でもバスの本数が少ないと思う。県北や秩父地方などは車社会かもしれないが、県南はそうではないのでやや不便。
225	埼玉高速鉄道線を利用しています。コロナが落ち着いて平常時に戻ったら、朝の通勤がとても混むので朝だけ1両増やすなどしてほしいです。
226	始発電車(バス)の時間の繰り下げはやめて欲しい。時差出勤を推奨しているのに意味が無い。コロナで始発電車を運休している鉄道事業者もいるが即刻復活して欲しい。お祭り等の行事で運行可能な時間まで運休するのはやめて欲しい。
227	市のバスの本数を増やして欲しい。
228	市を跨いでバスの運行を増やして欲しい。隣の駅にバスで行けないなど、不便です。
229	市内循環バスは小型で、4～5人乗車できれば良いが、運行頻度は5～10分なら利用価値もある。電話呼び出し方式が出来れば、なお、良い。
230	私の住む地域は道路事情が悪いせいかバスの便が悪い。常に渋滞が起きているので時間が読めないで利用する気にならないし、本数も少ない。バスの便がよければ仕事や外出の選択肢が広がる。それ以前に道路の整備が必要だと思う。鉄道に関しては通勤時間の密が避けられないので最近では利用していない。
231	私の住んでるところはバスが1時間に1本しか走ってません。私はほんとにたまーにしかバスを使わないんですが、もし自分が車とかなくてバスを使うってなったらすぐ近くにスーパーとかないからかなり不便だと思ってます。なのでもっとバスの運行を増やすかスーパーを作ってほしいなと思います。
232	私は駅まで歩いていくには時間を要します。そのためバスを利用しておりますが、本数が少ないです。しかしながら乗車状況を見ても、バスを利用している方は少ないのも事実です。費用対効果の観点から増便は難しいと思われれます。
233	私営バスやコミュニティバスの本数をもっと増やしてほしい。現状は不便。
234	事故によるダイヤの乱れないこと
235	事故による遅延の場合、鉄道会社をまたいで振替輸送が無料になるようにしてほしい。
236	事情が様々あれど、ミニバスでも短距離でも路線が多いほうが良い。路面電車でもよいから、あると良い。
237	時間で動いているので、定刻通りに運行してほしい。特にバスは道路事情もあるが、あてにできない。
238	時間どおりに運行してくれる事と、運賃の値上げを抑えていただきたい事です。
239	時間に正確であること。バスにおいては、乗降時の乗客へ気を使う運転をして欲しい。
240	時間通りに安全に運行して欲しい。

241	自宅からすぐのところにはバス停があるが、時間帯による運行本数・運転間隔にかなりバラツキがあり、利用しづらい。また、この10月にダイヤ改正があったが、運行本数が減った系統があり、もともと本数が少なく利用しづらかったなか、より不便になってしまった。鉄道についても、主に利用する路線の終電がほかの路線に比べて早いことが不便ではあった（コロナ流行以降は、夜の会食がなくなったので、あまり不便さは感じなくなった）。
242	自宅から駅までの時間をスムーズにしたい。
243	自宅周辺に公共交通機関があれば便利。無い地域の方には、駅やバス停周辺で駐車場を利用した際に補助が必要。
244	自動車を運転できないので、公共交通は頼みの綱。何とか維持してほしいです。環境負荷が高かったり、交通事故のリスクもある自家用車から公共交通利用にシフトするような施策を考えてほしいです。
245	車の運転も自転車も苦手な私にはバスが本当にありがたい存在です。でもどんどん本数が減らされてしまって使いたい時に使えない乗り物になっています。簡単にはいかないかもしれませんがバスの本数を増やして座席数を減らし、その空いたスペースを活用して宅配便や飲食のデリバリーなど他で収益が出ることに使う事は出来ないでしょうか。 埼玉は高崎線、宇都宮線などが走っているのでも18切符などを利用して旅している人が本来もっと降り立ってもおかしくない場所です。でも名所や素敵な施設は駅からは離れていて車かタクシーでないと行けない場所が本当に多いので諦めている人が多いのではないのでしょうか。 コミュニティバスなどが普通に乗換案内サイトで案内されて普通に乗れるようになると使う人がたくさんいると思います。 都会では自家用車を持たない人が増えているのに埼玉ではマイカー依存が多いというのは車がないと住めない土地になってしまっているのだと思います。お年寄りが車を手放さないのではなく手放せない状況なのがおかしいと思います。経営が厳しいとは思いますがなんとかバスを使いたい時に使えるバスにしていただけたらと思います。
246	主人は毎日電車に乗るのですがよく終電を逃します。24時間の電車があればいいのにと 思います
247	首都圏では、今と同じような運行形態を続けてほしい。
248	終バスが19時台で早いため仕事をそれまでに早く切り上げなければならない時期があり、とても困った経験があります。
249	終電が1時間早くなっても問題は無い。ただし、朝は現在と同じで。
250	終電の時間を早める事は賛成です。コロナで乗客が減ったとは思いますが、今まで通りの間隔で運行してもらえると助かります。初乗り金額を少し上げて良い気がします。
251	終電を伸ばしてほしい。
252	循環バスを最低1時間に4本位欲しいです。利便性が良くないと利用者も増えないと思います。停留所を日常頻繁に利用する人のことを考え計画する。住民アンケートを取り考慮する。
253	所沢市の地域バスが運行されているが、まずは1時間当たりの運行数が少ない。 公営と私営バスの運行時刻に差が無い（数が少ないのに同じ頃の時刻に設定されている） 時刻の改善余地あり！
254	小さいバスでも良いので、15分に一度来るなら、常用できそうです。
255	小型のバスの運行頻度を増やすべき。無料運行が望ましい。
256	小型バスで運行頻度を増やしてほしい（15分毎位）
257	少し前までは電車バス共に結構つかってましたが、原動機付自転車にのるようになってからは天気の悪い日以外あまりのらなくなりました。幸いバスも電車も本数が多く、時間調べなくても数分で来るのであまり気にしたことはありませんが、本数が少なくなってもちゃんと調べていくので少なくなっても大丈夫かなと・・・。
258	上下線でタイミングをずらし、長い間踏切がしまったままにならないようにしてほしいです。
259	乗り換えがスムーズになるダイヤになるようにしてほしい。ギリギリ間に合わないというのが多い。
260	乗り入れが多く遅延するとなかなか復旧しない
261	乗る人が多いときは車両を増やすが少なくなるときは減らすとかしてほしい。
262	乗換路線がそれぞれ時間調整されていて乗換時間が短くなれば良い
263	電車同士は乗り継ぎのための時間調整はあるがバスから電車の場合乗り遅れることもあるので、慢性的なバスの運行遅延は利用を控えたいと思っています。運行遅延で焦るのか荒っぽい運転の場合もあるので気になります。
264	新型コロナウイルス感染症発生以後は利用ゼロです。以前は週一くらいで利用していたのですが。
265	新型コロナですっかり利用しなくなりました。それでも、無いと困るものですから適正な運行を願います。

266	森林公園止まりを少なくして、小川町行きを増やしてほしい。東上線は事故が多すぎて困ります。止まるなら、事故のとき川越から小川町までの各駅に止まるバスをだしてほしいです。切に願います。
267	深夜帯の運行は徐々に減らし経費削減すべき
268	身近な交通機関として、バスは便利ですが・・・高齢で運転免許を返上してから、バスを使って病院など行きます。小型バスでもよいので運転回数を増やしてほしいです。
269	身体を壊してバスは運行回数が少ないので利用が出来ない。鉄道は便が多いので時たま利用してる。
270	人身事故で頻りに電車が止まる沿線在住なので鉄道会社に改善をお願いしたいが...
271	人身事故などが無い駅ホームを設置するなど。正確な運航ダイヤ。
272	西武バスを利用しています。5分程度の遅れは仕方ありませんが、それ以上は困ります。よろしく願います
273	西武新宿線の急行と準急の田無以降の停車駅を減らしてほしい。
274	川越線(大宮～川越)を複線に絶対してほしいです!!
275	川越線の本数が少なすぎる増やしてほしい
276	川越線を早く複線にしてほしい。最低、指扇まではなるべく早く複線に。(原則:大宮から川越まで、)
277	川口駅は、京浜東北線しかなく、遅延等の時に大変困ります。是非とも埼京線が止まるようにお願いしたいものです。
278	JRが遅延した為に、東武東上線の終電に間に合わない事がある。東上線が悪い訳ではないが、池袋駅から埼玉に帰れない!鉄道会社間で連絡、連携して帰宅難民が出ないようにしてほしい。
279	全体的に電車の本数を増やしてほしいと思います。
280	相互乗り入れが複数になり、便利な反面、各社の本来路線が機能を損なう場面も増えました。私は東武東上線朝霞ですが、東上線・副都心線・有楽町線の何れかに遅れが出ると、和光市から隣の朝霞へ行くのに30分かかることがあります。つまり急行が停車する川越のほうが早く着くわけで、腹立たしいこと夥しいです。
281	足の無い人は細かい時間割で交通機関が利用できるのが良いですね。
282	多少の遅れは仕方無いと思うが、どういう訳か二台続けて来るときがある
283	体の不自由な方やご年配の方々が安心安全に使えるようになって欲しいです。
284	大型車両と定時輸送は、極力使わず、マイクロバスのデマンド輸送でコスト節約は図れないのでしょうか? 従来通りのやり方を踏襲しては、赤字の山になるだけの様な気がしてなりません。
285	地域での買い物や、病院へ行くために 乗り合いバスの増設・増便をしてほしい。
286	地域的な格差が大きすぎると思う。県が肩入れした結果、電車の本数に変化が生じたり、そのために不利益をこうむった地域が出たりしているような気がする。難しいところだろうとは思いますが。
287	地元のバスの本数をもっと増やして欲しい。ただでさえ少ない本数が、コロナの影響でさらに減ってしまい、終バスが早くなってしまったため、仕事で遅くなってもバスが利用できず、困っている
288	地方に行ったときなど電車の本数が1時間に1本だと、待ち時間が長くなり苦勞します。1本電車に乗り遅れるだけで、タクシーを使用せざるを得なくなりますので大変です。ただそのような場所の方が多少時間がゆっくり流れているようにいいと思います。
289	遅れ、不通を無くす努力を
290	遅れるのは仕方ないが遅れないで欲しい。
291	遅延が無い事を希望します。 バスは道路状況での遅延は仕方ないですが、雨天などで普段乗らない人が乗る事で乗車率が上がる事で乗れなくなるケースもあるのでその際は臨時対応を速やかに行なって欲しいです。 電車は、運賃値上がりや年々増してありますが、ホームドアを設置し、人身事故や痴漢被疑者の線路への逃走での遅延を防いで欲しいです。 踏切に人が入るのは、通勤時間帯にありますますが全ての踏切に人は配置出来ませんが通勤時間帯だけでも対策して欲しいです。 乗車率オーバーでのドア破損での遅延、電気トラブルでの遅延も多々ありますが、電気トラブルは仕方ないですが、ドア破損など本数増やすなど対策して欲しいです。 人口増加率で、電車利用客増えるの分かる事なので。
292	遅延した際の対応を工夫していただきたいです。
293	遅延は状況においてやむを得ないことがある。しかし、公共交通といえども会社が異なれば、遅延したことによって本来乗車するはずの鉄道機関に乗車できないことが多々あった。特に終電を利用する際はその鉄道機関が遅延した場合は乗り継ぐ駅で違う鉄道機関を利用できないということがあり、非常に不便さを感じる。
294	遅延や運転見合わせのリカバリー

295	遅延をなくして欲しい。歩きスマホで人身事故が多いと思うので、その対応をして欲しい
296	秩父地域の本数を増やして欲しい
297	昼の本数を増やしてほしいです。高齢者用の座席を増やしてほしいです。
298	朝の通勤時間帯の遅延解消を強く期待します。交通機関の問題だけでなく、乗客のマナー向上も遅延解消には必要だと日々感じています(駆け込み乗車をしないとか、ドア付近の人が一旦降りて譲り合うとか)。
299	朝夕通勤通学時間帯のラッシュ緩和。電車の本数が増やせなければ車両を増やしてほしい。
300	通勤、通学の時間帯の混雑を緩和したい。
301	通勤・通学時間帯を除き、小型バスでよいから、30分に1本の割合で運行して欲しい。
302	その結果、ある程度の運賃の値上げ、本数の減便は県民として許容すべきことだと思います。特に普段、利用しない人々には。ダイナミックプライシングのように需要に応じて価格や本数が即時に最適化される仕組みになると良いかと思います。
303	通勤ラッシュが嘘みたい。今も座れないけれど、このくらいがちょうどいいと思う。ガラガラのバスを、よく見かけます。時間帯によるのでしょうか？
304	通勤ラッシュの緩和に尽きる
305	通勤時間以外であれば20分に1本ぐらいで良い。
306	通勤通学や買い物手段として、コロナ前と変わらない運行本数と運行時間(早朝や深夜を含む)を継続していただきたいです。
307	通勤通学時間帯には運行頻度を高くして、昼間帯でも買い物や観光客用に配慮してもらいたいです。
308	通勤通学時間帯以外であれば、車両数を短くしてでも運行頻度を上げた方がうれしい。
309	定刻通りにくること。
310	定時運行
311	定時運転をお願いしたい
312	鉄道、バスの乗り継ぎが便利なこと。乗り継ぎ時の待ち時間が少ないこと。
313	鉄道が、20分に一本なので、せめて、15分に一本にして欲しい。
314	鉄道とバスなどの乗り継ぎ連携をスムーズにすると利便性が向上する。
315	鉄道の本数確保及びバスに時間正確性または位置情報
316	鉄道は遅延、運転見合わせが頻繁で決まった時刻で行く用件があるときは、遅延を想定して相当早く家を出なければならぬ。もはや殆ど当てに出来ない。
317	鉄道もバスも本数が少なく不便ですし遠いです。駅にエスカレーターがありますが遠くて無理です。エレベーターも遠くて利用できません。
318	鉄道を利用する際はバスか自家用車で最寄りの駅に行きますが、運行本数の違いからバスと鉄道との連絡がスムーズにいかず不便を感じています。そのため、自家用車で出かけることが多くなります。できる限り公共交通機関を利用したいと考えていますので、多くの人が利用できるよう、バスの運行本数増加、市内一律運賃の設定を希望します。地域の交通網整備は過去からの課題です、便利で住みよいまちづくりのため本気で取り組んでほしい。
319	鉄道駅から遠い地域は、バス路線の充実を期待したい。30分~1時間に1本が理想だが、朝のみとか夕方のみではなく定期的に運行便があるのが最低限の要望。埼玉で言えば、仕事や近隣都県へ出かけ帰宅の時間が遅くなることも少なくない。夜、深夜帯の利便性と経済性のある公共交通機関の充実も課題だと思う。
320	電車については、時間の正確性。人身事故などときの速やかな回復や情報提供。
321	電車に比べてバスは運行本数が少ないです。バスの運行本数が増え使い勝手が良くなれば、高齢化社会ではバスのほうが利用者が増えるのではないのでしょうか。
322	電車の人身事故、故障などで運転見合わせにならないように対策をして欲しいです。
323	電車の直通運転をやめてほしい。もしくは減らして欲しい。神奈川でのトラブルで、埼玉まで影響が出るので。
324	都心に比べると、本数が少ない。とても不便です。
325	東京からさいたまに引っ越して思うことは、京浜東北や埼京線、上野東京ライン等色々な路線があれど、どれか止まったり遅延すると、他の線にも必ずといっていいほど影響が出て代替策がなくなることです。その辺りとラッシュの改善を期待します。
326	東武東上線は人身事故が多い路線のため、運転見合わせになることが多いです。それに加えて、東武東上線の各駅から他の電車の駅への路線バスのルートが限られています。人身事故等での運転見合わせの対策としても、異なる鉄道の駅同士を結ぶバスルートの設定は強化してもらいたいですし、路線バスの減便や廃止によって、お年寄りの生活への影響、また駅から離れた場所が廃れてしまうことになるので、どうか強化をお願い致します。

327	同じ市内でも頻繁にバスがある所と、コミュニティバスが一日二本の所があり、格差が激しい。私のいる地域は非常に使いづらく頼りにならないので歩くが、足腰の弱い人は不便なので、高齢者でも免許証は返還しないだろうと思われる。その為危険運転で轢かれそうになったことがある。もう少し日中のバスが増えてほしい。
328	南部の川越シャトルの運行を増やして欲しいです。新河岸駅、上福岡駅に行くシャトルは時間が合えばとても便利なのですが本数が少な過ぎます
329	日進駅ユーザーだが、マンモスマンションや戸建てなど、利用者数が増えているのに、相鉄線相互乗り入れの影響で本数が減って、しかも間隔もばらつきが出て不便になっている。日進駅は東武バスもないし、もっと気持ちよく利用できるようにしてほしい。
330	必要なので多少減らしても無くさないで欲しい。けど混雑も今は怖い。利用者のマナーの向上に期待したいです。アピールなどは運営会社だけではなく行政にもお願いしたいです。
331	部活動等の大会で学生がバスを使う時間が通勤時間と重なると、混雑により乗れず、仕事に影響することがあるため、臨時便等を考えてほしい。
332	別に座席指定料金が必要な列車が増えていますが、そのしわ寄せで今までの列車本数や頻度を減らさないで欲しいです。
333	便利に越したことはないけど、鉄道の利益もあるので、利用者が少なければ、本数も少なくなってしまうと思う。
334	北部が活性化するためにも、以前のように熊谷駅、鴻巣駅、大宮駅、赤羽駅、だけに停まる特別快速を復活して欲しい。浦和駅に停まらない電車が数本あっても、影響はないと思う。混雑解消にもつながり、県内の利便性は向上すると考える。
335	本数がもっとあればいいのにとおもいます。
336	本数が減ると混んでしまうので減らさないでほしい。
337	本数が少ないと利用者が減るので、本数を増やして欲しいです。
338	本数や車両増等による混雑緩和。
339	本数増は見込めないにしろ、乗り換えしやすいダイヤに組み替えし、企業の終業時刻に合わせた交通網集中は必要と思えます。
340	本数を増やしてください
341	密を避けるためにも、本数削減はさけてほしい。最近特に人の流れがかわってきているので、以前よりは変化を感じるも、現行のまま本数は維持してほしい。
342	民営バス。運転士が不在となった場合は代替者を用意する様に指導して欲しい。平日の間引きは通勤通学者が騒ぐのでばれる。土日は利用者苦情先分らず泣き寝入り状態。
343	無人駅化が進んでおり駅の利便性に不自由さを感じる。駅の機能や駅売店の機能を復活させて欲しい。
344	優等列車や座席指定列車の増発を行ってほしい。
345	与野駅にホームドアを付けて欲しい。 乗車人数が少ない時間帯はもっと本数を減らしてもいいような気がします。
346	様々な鉄道が乗入れしていて乗り換えが分かりづらい。スマホがなかったら困っていたと思う。
347	用事がある時しか利用しないですが、鉄道の場合はほぼ時間通りだけど、バスになると、遅れることが多いので、改善できるといいのですが・・・
348	利益が出ないところは全廃すべき。住民の支払い能力を超えたなら即座に廃止でいいです。
349	利益の追求も大切でしょうが、是非とも本数を増やして欲しいです。
350	利便性を考えれば、バスは特に運行本数が多い方がよい。
351	利便的には、本数が多くないと使おうという気にもなりません。
352	利用しやすい路線バスの拡充。
353	難しいのは承知ですが、事故が起きた後の復旧時間もう少し早くお願いしたいです。特に人身事故等は、本当に辛いです。
354	利用者が少ないと、運航本数を減らすのが当たり前になっていますが、地域の活性化のため、公共交通機関のバスなどは、適切な運航本数を確保していただくことが必要です。
355	利用者が多いのに、バスが小さいので、もう少し本数を増やすか、大きいバスにしてもらいたい。
356	利用者の利便性を最優先にした路線設定、列車やバスの運行頻度を考えていただきたい。
357	利用者数の減少でバスの運行は難しいのですが、電車の運行に関しては満足しています。
358	料金と経費のバランスの釣り合う範囲で言うならば運行本数が多いに越したことはないので利用者としては多いことは望ましいといえる
359	路線バスがなく、鉄道駅まで徒歩30分を要している。町の運行する町内循環バスがあるが、運行経路、運行時間間隔は実際的でなく利用に供しえません。小型バスでもいいが、路線バスの整備が望まれます。

360	公共交通機関に限定せず、徒歩・自転車（将来的にはMaaS）を含めた総合的な視点から政策を検討する必要がある。 マイカー利用中心の社会システムと、公共交通中心の社会システムは、相容れない概念なので、欧米諸都市で見られるように県政トップ（あるいは市町村首長）がどちらに舵を切りたいのか将来像・方向性を示す必要がある。
361	初見でも間違えない看板表記のわかりやすさ。バスはバス停に何番のバスがどこの停留所に止まるのか書いていないことがあるので初見だと分かりません。 子供の頃初めて1人でバスを利用した時に自動販売機のようにお釣りが出ると思っていたのが返ってこなくて、やり直しもさせてもらえずショックだった思い出があります。公共交通の利用の仕方って親も盲点なのか子どもに改めて教える機会が無いと思うので、積極的に利用してもらえるように子どもの頃から身近な存在になると良いと思います。 公共交通で私は痴漢などがイヤなので安全性も高まると思います。
362	①鉄道の複線化 東武野田線を利用しているが、春日部駅から柏駅方面は単線である。早期の複線化を望む。JR川越線の大宮駅から川越駅間の一部が単線である早期の複線化を望む。②駅の改良 東武野田線大宮駅は朝夕の通勤通学時間帯は大変な混雑である。早期の駅改良を望む。④バス バス停の整備を望む。雨天時等、バス待ちには大変な苦痛である。ある程度の雨や風をしよげる設備を望む。⑤さいたま市内の東武野田線の駅前が狭隘で、駅送迎等で大変不便な思いである。人口や利用者数を考えると駅前の早急な駅前整備を望む。
363	AI化する昨今最寄りの駅から目的地を検索する通信システムが欲しい。
364	CO2排出を抑制した動力源への切り替え。 貨物輸送の拡大。バス・タクシー業界の一層の規制緩和。
365	JRは、現状での問題点は感じられない。バスに関しては、一部を除き、人口比率や年代による居住密度の変化、自動車、レンタカーの普及で有り様が変わっており、時代に合わなくなってきたと感じている。
366	JR川越線は、日進以西が単線で、まるで、時間が止まっているようです。本腰をいれて、行政として、複線化に向けて奔走を。
367	事業者は利益の出る所は、何もしなくてもバスを走らせますが、利益の出ない所は行政の補助がないと、路線の維持が出来ません。埼玉県のどこに住んでいても、公共交通が利用出来るように、行政の補助と計画が必要だと思います。
368	こちらの希望が交通機関各社に届く仕組みがあると、よりニーズに合った路線が用意でき、利用率が上がるかもしれません。ウェブでの調査など、安価な方法も検討してはどうかと思います。とはいえ、公共交通機関を使う人は、高齢者などウェブにアクセスする環境が整っていないことも多いですが…
369	コミュニティバスの充実。いまは、コロナで乗る機会が減りましたが、とても便利に使っていました。
370	役所や病院などを使う時、頼りになるのはバスです。公共交通機関として残していく必要があると、県民が思い、負担を負うのなら、公的な機関として税金を使って運営する方法もありなのではないかと思っています。
371	さいたまの横を繋ぐ線を充実してほしいです。
372	さいたま市西大宮駅とさいたま市日進駅の間に駅を作ってほしい
373	デマンドの充実。運転免許証を返納した人への優遇実施
374	バス、タクシーの多様な利用方法を模索してほしい。
375	バス、電車などを組み合わせて出発地点から目的地までのルートを検索できるようにしてほしい。
376	バスが1時間に1本、駅まで歩ける距離でもなく、どうしても車移動になりますが、高齢化して、免許返納になった場合、スーパーすら歩ける距離にないので、一部の自治体でやっているような、呼べば来てくれるシステムが欲しいです。
377	バスについて、小規模地域での自動化運転による、時間本数の増加。
378	バスについては、採算性を考えると何処でも運用できなくなってしまうので、地元企業とタッグを組んで運用したらよいと思います。これから高齢者が増加します。買ったものを自宅まで配達するというサービスをしている所もあります。そこで地元のスーパーが何店か提携して小型バスを出し、人と一緒に運んでやる。病院や役所、地元商店会などと組んで、低料金で町の隅々迄バスが走るようにしていくのが良いと思います。
379	バスは交通混雑状況によりダイヤが乱れ、利用しにくいです。バス専用レーンを作る、遅延状況を案内できるものがバス停にある等、そうすると非常に利用しやすい。都内は徒歩15分歩けば4~5の駅が利用できる場所もあるが、埼玉ではそうはいきません。そういう中では、高齢者が免許返納はできない事情も出てきます。高齢者や障害者が利用しやすい交通環境は健常者にも利用しやすいものとなりますから、弱者の目線で公共交通が利用しやすい状態になることを期待します。
380	バスルートは市営、町営、民間それぞれルートを出しているが、乗り場やバス停などを検索しても非常に分かりにくい。民間のルートは複数の市町村をまたぐので、県でガイドマップ等を作成すれば利用者も増え、そこに費用もかけられると思う。

381	バス運転手不足の更なる深刻化が予想される。一方、高齢者増で需要は増す。イニシャルコストはかかるが、LRTや道路上橋上自動運転型など乗務員不要の乗り物を企業大学等と連携し検討してほしい。地域事情に即した検討必要性は言うまでもない。
382	マイカーの利用は公共交通機関の維持を阻害するものであるから、マイカー利用者に公共交通機関を維持するための費用を負担させるべき。そして、公共交通機関の利便性を維持、向上を図るべき。待たずに乗れなければ使い物にならないと思う。
383	まちづくりとリンクした公共交通機関のあり方を一考願いたい。
384	ミニバスは便利です。横浜はミニバス増やしています。お年寄りや子供のいる人は良く使います。住宅街まで入れるのでよく使います
385	安定かつ持続的な運行をお願いします。地域の足であるバスについては、民間企業の経営状況に左右されて減便、廃止がありますが、それでは公共交通としては困ってしまうので、自治体がバスを運営してくれると安心です。高齢者の運転免許返納促進にもつながるかと思えます。
386	一家に車3台の土地柄に住んでいます。埼玉の交通事情について、今でも心配です。
387	運行をあまり過密に利便性を追求するより、環境を考慮して利用者の行動で時間を余裕を持たせて行動するようにシフトしていけるような啓蒙が必要と思う。電車ですと開かずの踏切対策も必要ですし。
388	運行を始めたバス路線が、比較的短期間で廃止になり不便になりました。採算等の理由があるのでしょうか、事業者は便数を減らしたり小型のバスを使用するなど工夫し、さらに行政は事業者に補助金を拠出した上で、路線の維持をするように指導してほしいです。
389	営業バスがデマンドバスなどの障害になっていることがあるようです。このあたりを行政が後押しや援助しなければ不自由さがぬぐえない。
390	駅までのアクセスと治安が悪いので、車で目的地まで行ってしまいますことがほとんどであります。駅に駐車場があれば電車利用もできると思う。
391	駅周辺に、駐輪場・駐車場がもっとあるとうれしい。特にバイク駐輪場。また、バス・電車の本数が少なすぎてどうしても自家用車の利用が多くなる。
392	過疎化地域においては、デマンド交通の普及が重要と思う。高齢化、交通事故、免許返納したくも足がなくなる。結果、返納が進まない。
393	介護で埼玉に帰ることが多いのですが、最寄りの駅は無人だし、本数も少ないので離れた駅を利用しています。(バスも少ないため迎えを頼みます)車がないと生活ができないような地域なので、もう少し便利になると助かります。(高齢者も多いので運転が心配です)
394	環境問題を考えるうえでも公共交通を充実させてほしい
395	関東はこれ以上便利にすることないと思う
396	岩槻地区の各公民館に行くため東岩槻駅発着のコミュニティバスの運行の検討を検討していただくとありがたいと思いますが、県の対応事項ではないのでしょうか？
397	企業のご努力で、すべての面で便利になりました。ありがとうございます。自治体も市民の声に耳を傾け駅舎ホームのなかに休憩所など設置など協力しているようです。このように企業と当該自治体の協力でより良い交通網に発展していくと思います。
398	現在、マイカーを無くし、自電車、タクシー、公共交通を使用しております。レンタカー(シェア)で十分対応可能です。公共のレンタルサイクル、レンタル電動小型車等の充実をお願いします。
399	現在の住まいは駅が近いので不便はないですが、農村部は駅まで遠い上にバスの便が少ないです。運転をしない高齢者等にとって、住みづらいようです。バスの増便は採算が取れないようなので難しそうです。タクシーの割引券等の援助があると良いような気がします。
400	交通の便が悪い土地は、子供たちが交通の便利な土地に越してしまうので、空き家が増えている。我が家も二人とも東京に越したので、今の住まいは、100パーセント空き家になる。迷惑空き家の持ち主は、解体の料金が多いので放置が多い。交通の便が良ければ、空き家の数も軽減すると思う。交通によって、地域の繁栄もされ、伴って、人も集まると思う。鶏と卵の関係かな・・・？
401	交通過疎地域の公共交通を真剣に考えて欲しい。定期運行はのぞんでいないが、必要な時に近所まで来てくれるようなオンデマンドバス的な。
402	公共交通がない地方は買い物難民が増え住みにくい過疎が生まれる。この対策を充実してください。
403	公共交通と言いながらバスは民間企業独占。タクシーを含めて規制緩和が必要。また、公共財を効率よく活用できるまちづくりを目指すべき
404	公共交通にあまり期待・要望を出す事は経営維持の点から出しにくく、利用者減が全国的なものであり、国・地方行政と地域として、公共交通に替わる交通手段を検討して、代替えしていく必要がある。富士市でも岳南鉄道へ毎年、多額の支援しているが、これもいつまで持つのか難しいと思われる。

405	<p>公共交通は経営はたしかに厳しいが、コミュニティバスやデマンド交通も経営は厳しい。なぜなら時間本数が減らしたり利用者が少ないため、状況は変わりがない。原因は県内の家庭はほとんどが自家自動車や自転車の所有が目立っている。県は自家自動車・自転車を使わないためには健康維持をする目的としてキャンペーンやコバドトングッズ等の抽選当たるキャンペーンも工夫し、検討しなければならない。</p> <p>県の保健医療計画や健康計画21等の個別計画に沿って保健医療部、福祉部、企画財政部、都市計画部、教育庁局等の連携を行いながらさらに県民の皆さまの事情があるが、交通事故防止や高齢者による免許証をの返納制度を利用し、減免制度を導入すべきであると考える。そうすることで、公共交通、コミュニティバス、デマンド交通の利用者のが増加し、少しでも環境問題を考える機会になると思う。</p>
406	公共交通を利用する機会は少ないですが、その地域性に合わせた方法で、地域住民が利用しやすいよう官民で協力して欲しいです。
407	公共交通維持は、必要なことだと思いますが、利用率が相当程度低い路線は無理して維持する必要はないと思います。デマンド方式への切り替えも検討すべきです。
408	公共交通機関としてはバスしかなく、免許証を返納した後はバスに依存します。現在はこのバスも利用者少なくいつ減便されるか不安。人口過疎地に対する（人口減少化に伴う）赤字路線へのサポートをお願いする次第です。
409	公共交通機関は車の運転ができない高齢者や学生、障害者の生命線です。特に最近バス路線の廃止・減便が顕著ですが、場合によっては公費を投入しての存続も必要だと思います。
410	公共交通機関利用促進の工夫をお願いしたい。環境にも健康の為にも是非。
411	行き先や経路、停車駅（バス停）等がわかりやすくなるようにすべき。埼玉県は交通の便が良いために、様々な方面へ公共交通機関で移動できる。その利便性の良さを、公共交通機関に馴染みのない人まで活用できるように、官民挙げて取り組んでほしい。
412	行政職員、公共団体職員、公立教職員等の通勤に公共交通の利用を促進すべし。車での通勤は、駐車場の確保等に少ない予算が使われている。
413	高齢になると運転免許証の返納などで交通機関の利用頻度が高くなるので身近な交通利用が必要になります。電車、バス以外市内循環などのコミュニティバス、又高齢者用タクシー（特別廉価）などが必要です。
414	高齢化が進むなか、身近な交通手段としてバスの必要性は高いと思います。とくにコミュニティバスの本数を増やすなど、利便性をあげて欲しいです。
415	高齢化が進む中で、高齢者の方の交通事故や逆走、踏み間違えなどが多発しているのので、高齢になった方に免許を返納してもらうためには公共交通機関の整備が急務だと思います。
416	高齢化に伴い、免許の返納の必要性が重視されるようになり、公共交通の果たす役割は大きいと思う。反面、社会にかかる経済的負担の重さを考えると、様々な転換を視野に入れていくことになる。頭の固くなってきた年頃の者としては正直変化は苦手だが、人生100年時代の半分も残っているので、前向きに受け止めていきたい。
417	高齢化に伴う交通手段についてご検討下さい。
418	高齢化社会になり、またテレワークなどの勤務形態の変更で公共交通利用者数は減少し、その経営基盤に大変な影響が出てくるでしょう。健全な交通運営をしていくためには、その収支均衡が図られるよう、交通システムの合理的運用、経営に見合った利用料金のあり方、利用乗客に対応した交通システムの構築など、時代の変化にあった交通政策の展開が求められる。交通運営体の合理化努力、自助努力だけでは困難となる事態も予想され、国、地方自治体との関与も必要になってくるのではないかと。
419	高齢者のため、公共機関、買い物等の利便性に考慮してほしい。
420	高齢者の外出には公共交通機関が欠かせない。県からの補助金などにより公共交通機関のさらなる利便性向上をお願いしたい。
421	高齢者の車両運転に関する免許証の返納を促すためにも、税金で補填してでも公共交通を最低でも現状維持はして頂きたいです。
422	高齢者の占める割合が増えている地域が殆んどであり、高齢者による交通事故の増加を抑制する為にも、地域に密着した公共の交通機関が必要になってくる。小規模で住民の足となるミニバス、乗り合いタクシーなどを公共交通機関として整備すべきと考える。
423	高齢者は市役所や図書館には無料で行けるような手段が欲しい
424	高齢者向けの無料パスを沢山発行して免許返納を促進して下さい。
425	高齢者対策として、フリー乗降場所の導入。
426	国にも自治体にも総合的な交通政策が存在しないために混乱や不幸を招いている。公共交通は、単なる経済的採算性だけでなく、地球環境問題、エネルギー問題、住民福祉、人口減少対策、食料自給対策等を総合的に考えて決めなくてはならないのに、採算性だけで考えるから、過疎地の交通が無くなり、鉄道の災害復興ができないという不幸を招き、住民がその犠牲となっている。人・キロのエネルギー消費は、鉄道1、バス1.5、車7であることを考えれば、自動車道路を作るよりも、鉄道を拡充することが、地球環境対策上も最善であることは自明である。

427	今は家から1分のところにバス停があり、自転車がなくともバスで行けるのでとても便利ですが、子供が高校に通うようになると自転車になるので、自転車置き場や自転車の通路帯など確保して欲しいと思います
428	今回は、徒歩（健常者）での設問でしたが、障害者・杖歩行の方などシチュエーションが多様であるはずです。各市が工夫して循環バスやオンデマンド制度を導入した際に国・県からの支援がされるような制度ができるといい。引きこもり防止や介護保険利用者が減ることにつながります。
429	埼玉県は車社会で老後の免許返納後の生活に不安があるので、公共交通機関の充実と維持に努めて欲しい。赤字だから廃止は無責任。
430	又バスの運転手の労働環境、賃金の改善を強く求めます。
431	埼玉高速鉄道や多摩モノレールの延伸等鉄道路線の拡充について検討されていると思うが、テレワーク拡充後の予想乗客について検討していく必要があると思う。赤字路線ばかり作ってしまえば将来が心配。
432	私の居住している市ではデマンドバスを運行していますが、下記の点で使い勝手が悪い ①事前予約が必要ですが、病院等は帰りの時間がよめない。 ②以前に2度位予約をお願いしようとしたがすでに一杯で予約できなかった ③運賃が高い（現在片道400円で、R4年には500円の予定）デマンドバスの運賃分をタクシーの補助券のような券を発行してほしい
433	日高市の場合、地域（住民）によって、そこからの行き先（鉄道駅や公共施設）が上手くマッチしていないバス路線です。準公共的タクシーの設置の検討を希望します。
434	私は 現在後期高齢者で近々自動車の免許証返納を考えています。そうした人々のために身近な公共交通機関は極めて重要となります。きめ細かな公共交通機関の施策を希望します。
435	本当に乗車が必要な方には何か支援策があればと思います。当然審査を厳しくした上でタクシー乗車費用を上限いくらまでと設定した上で30%補助とか。今後とも宜しく願い致します。
436	私は市の交通安全指導員をしている。交通事故を減らすため、そもそも車の利用に反対。私は都内で育ったが、車を持たないほうがかっこいいという考え方は根強い。また、車から自転車へという考えもあるが、自転車は安全装置がないのでむしろ危ないともいえる。ヨーロッパでは公共交通は生活に必要なインフラで、採算をとるとい考え方がないという。交通安全、環境、生活の保障という観点から、公共交通の維持に力を入れてほしい。その一方で、テレワークやオンライン診療、オンライン授業、移動販売など、移動を最小限にする生活の在り方も工夫すべきだ。
437	自家用車からバス等の利用で通勤したいが、勤務時間に対応できないので仕方なく自家用車通勤をしている。市内バスの循環対応を希望したい。
438	自家用車等の利用をなるべく少なくするには公共交通の利用が不可欠でそのためには便利にしていくしかないかなと思います。
439	舎人ライナー延伸などを公約にしていた知事には進捗を適宜報告して説明責任を果たしてほしい。
440	車よりも電車の方が環境に優しいので、道路よりも電車に力を入れるべき。
441	車を持っていないので、公共交通機関にお世話になっています。家の付近はバスが全く走っていないので、バスの運行をお願いしたいです。市バスは走っていますが、高齢者の方が無料ということもあってか、いつも高齢者でバスがいっぱい。高齢者（もしくは乳幼児連れ）でないと乗りにくいような感じがあります。市バスは高齢者のために作っているのではないのでは？高齢者でなくても乗りやすいように、バスを大きくする、本数を多くするなど対策をお願いしたいです。
442	車優先の地域だが、高齢ドライバーが多く運転が危険な人がかなりおり、歩行者として、自転車利用者として恐怖を感じる事がある。高齢ドライバーの免許返上のためにも、もう少しバスの本数を増やし、東京都みたいにシルバーパス(有料)を利用しやすいようにして、車がなくとも気軽に出かけられるようにしてほしい。
443	住民税を多く負担している通勤の方が、お住まいの地の行政サービスをより多く受けるために、通勤時間帯と帰宅時間帯に、駅を循環しているコミュニティバスの本数を増やして欲しい。コミュニティバスが上記時間帯に定期的に本数多く運行されることにより、通勤の足として認知されるとともに、駅ロータリーの送迎用自家用車による混雑緩和や、駅の自転車置場の設置の問題も軽減されると思います。また、通勤の方は繰り返し利用するため、コミュニティバスの採算性も上がるのではないのでしょうか。
444	助成してでも利便性を増やすことが必要です。
445	将来的には人口減少が進行するが、公共交通は「経済性」だけの観点で、運行中止とか運行制限をしてはならない。
446	少子高齢化やコロナ禍による公共交通機関利用減少もあるでしょうが、免許証を返納した高齢者や公共交通機関が必要な全ての障がい者のことも念頭に置いた政策を要望します。

447	人口減少、少子高齢化、マイカーへの依存の高まりなどにより、鉄道、バス、タクシー等地域公共交通は厳しい経営環境にあるのは理解します。しかし更なる地域公共交通の充実を図ってマイカー（バイクなど含む）への依存を減らすよう努力してほしい。それによってより良い環境や事故の減少などに良い影響を与えてほしい。
448	人口減少により、バスの運行本数が減少しています。高齢者や足の不自由な障害者の人たちは、それにより日常生活に影響が出ています。コンパクトシティ構想がどの町でも進行していますが、それにより取り残される人が確実にいることも、行政は理解して頂きたいと思います。
449	生活のインフラとして最低限の整備は行政としてやってほしい。
450	相方含め、コロナ禍でも、都内に通勤されている方には申し訳ないのですが、今年は3月以降都内に出かけることが全く無くなりました。私の友人達も同じで、都内や他県からわざわざ埼玉県に集合してランチや買い物を楽しむようになりました。鉄道が赤字なのはメディアの報道で存じています。ランチタイムなどの時間帯は運行本数を減らすのですが、時差通勤されてる方々には不便でしょう。最低限の運行確保の為に国からの補助が必要だと思います。（元々国営だったことですし。勿論私鉄にも。）
451	地域にとって重要なインフラなので、細々とでも長く続けてもらいたい。そのために多少の公的資金の投入はやむをえないとも思う。
452	地域の足を確保する意味と環境保護のためにも、公共交通機関の利用促進策を進めていただきたい。また運行する会社には、補助等により支援いただけると嬉しいです。またJRの駅で、改札が無人になる時間が増え、不便を感じるとともに、緊急事態の際の対応等に不安を覚えます。以前のような有人改札を求めたいです。
453	地下鉄7号線の計画（浦和美園～岩槻～蓮田間）について、さいたま市民としては延伸することは嬉しいのですが、それがもし将来の負担になる可能性があるのであれば、事業の計画の判断は慎重になさって頂ければと思います。まず一度延伸ありきではなく今後大幅に人口減少が進むことを前提にして計画への投資が本当に最善のものなのかを判断する必要があります。
454	地球環境改善のためには公共交通の利用率増大が必要であり、バスの定時運行促進のために国・自治体主導の対策が大切だと考えます。
455	地方都市は「車社会」。その為公共交通機関が「衰退」。然し現在は、高齢化が進み、多少でも公共交通機関を使用できる地域に住んで居る高齢者は運転免許証の返納、車の廃止が出来るがその様な地域に住んで居ない高齢者は「生活の為」車を手放す事が出来ない。事故を起こす心配をしながら、という人も多い。実は私は4年前に免許証を返納した。（羨ましがっている仲間が多い）その当時は路線バスと市の「くるりんばす」で一時間に一本程度だが駅まで行けた。それが今年4月から「同時に」両方とも「廃止」された。新型コロナ騒ぎで外出が少なくなった時期なので困った事が発生する機会は少なかったが、通院の際は困った。電動アシスト付きの自転車を買って駅まで行くが雨の日はどうしようも無い。以前雨の日には通学の高校生が多く乗られていた。あの子達は雨の日はどうして居るのだろうと気に掛かる。困っている人を行政が全て援助する事は「絶対出来ない」。ではどうするか、私の提案は「なんと云うシステムが知りませんが、ボランティアの乗合」を公認する。タクシーとの競合をどの様にするかは其の地域によって事情が違っているので国や県は基本的事項をきめ、（指針を示し）各市町村単位で実施方法を決める事が出来る様にするとう良いと思う。
456	秩父地方の移動は自家用車が多く、公共交通は便が悪い。県は、高齢社会を迎えた今、過疎地域の公共交通を真剣に考えて欲しい。
457	通勤ラッシュの分散がされる事を望む。学生はラッシュ時以外の選択ができない為、社会人が分散されるような仕組みを作るべき。私立学校へ通う生徒が増える一方、通学面の負担は変わらない。子供達がより良い環境で学べるよう、社会がもっとサポートするべき。バスが余るなら、スクールバスを増やすなど、活用方法は有ると思う。道路も、バス専用車線又は優先レーンを作れば、もっと利用者は増えると思う。
458	電車は頻繁に来ているが、時折市営バス等を利用することがあり、障害者には乗車等の不便がある。それは踏み台が高すぎることです。乗り降りの踏み台が高すぎるのです。私は一人では、手伝ってもらわないと利用出来ないことが悩ましいです。
459	徒歩や自転車だけでは行動範囲が限定され、自動車の運転もしない人は公共交通が頼りになるので、手軽に利用できるような運行を期待しています。私は便利な場所に住んでいますが、特に鉄道の駅から離れた地域は尚更頼りにすることになります。良い対応を期待しています。
460	都市部にしか住んだ事が無いので、一般生活で不便に感じたことはほとんどない。ただ、旅行で地方に出た時など、昼間のバス本数の少なさに驚くことが多い。本県でも同様と思われる。今後高齢化がさらに進み免許の返上等自分の足を持たない住民の増加が考えられる。コミュニティバス、乗り合いタクシーなどの整備が必要になると思う。
461	土地の関係などで、今から電車の路線を増やすことは難しいと思うので、バスの路線や気軽に利用できるタクシーなどの検討をして頂けたら良いなと思います。

462	東京都では65歳以上の都民に対して都営バス、都営地下鉄が無料で利用できる制度がありますが、埼玉県でも何らかの形で高齢者への公共交通サービスの利用の便宜をはかることで高齢者の移動を促進し、それによる経済効果と高齢者の健康等へのプラスの効果をはかるようなことを実現していただければと思います。
463	東武バス、京浜東北線通勤に使用しており、とても便利で助かっております。特に東武バスは本数が多く、普段は時間の遅れもないので有り難いです。これから期待する事は、市民割引や子育て割引、シニア割引があったら嬉しいです。また、さいたま市は子育て家庭が増えておりますので、赤ちゃんや子供連れに優しいアナウンスを推奨して頂けたら、きっと利用者が増えていくと思います。
464	東武東上線の各種事故防止を希望します。人身事故も多いです。
465	東武東上線の自殺と故障の多さは異常であり、公共交通機関として役割を果たしていない。県として支援や規制を検討してください。
466	道路は採算が取れないところでも整備するように、公共交通と言っているのだから国のインフラ整備と考えて民営化の廃止。事業経営を委託する形でないと、鉄道もバスも廃路線が増えてしまうと思う。それこそ、マイナンバーカードでどこの公共交通は乗車可能になれば統計も簡単に取得できるし、防犯予防にもなる。
467	特にさいたま市は過剰に多すぎると思う。もっと絞って効率的に運用すべき
468	日本の公共交通は、定刻は厳守されてはいるが、融通性が乏しい。もっと、海外を見習うなりして、庶民の足の役割を担うことを重要視してほしい。まずは、オンデマンドの普及を進めてほしい！！
469	日本の公共交通機関の定時運行は、世界でも例を見ない精度です。我々、利用者はいつでも利用できればよいとおもいますが運行本数を増やすためには費用もそれだけ掛かるということを考えれば現在の運行頻度維持して頂ければ良しとしなければならぬと思います。
470	年金生活者には現在の交通費は高すぎます。社会福祉に関心が高かった時代は、高齢者の割引制度がありました。高齢者の行動が広がることは健康や経済活動を活発にするとおもいます。是非、一考をお願いします。
471	西武池袋線の飯能駅上りは10分に1本の頻度で運行されていますが、JR八高線は上下線ともに30分に1本の運行です。民間のバスは自宅から徒歩3分の場所にバス停がありますが、飯能市内、日高市内の運行頻度は、通勤時間帯以外は極端に少ないので、イベント会場に行くときや医療機関に通院するときに困るときがあります。高齢の方でマイカーでの移動が困難の方は、自転車を利用していますが、駐輪禁止の場所に自転車を止めたりしています。自治体の財政が厳しければ、国、県の補助で市営バス（マイクロバス）を運行していただきたいです。
472	不採算路線に税金を充当し公共交通を維持することは、そろそろ限界と考える。宅配サービスの浸透、ドローン等の最新機器の導入等、サービス内容を多角的に検討すべきではないか。
473	不採算路線の維持には、行政のある程度の支援も必要と思われれます。
474	周りに自家用車を利用する方が多いので、交通安全や環境のためにも公共交通の利用をどんどん促して欲しいなと思います。とくに高齢者の自動車運転に対しては免許の更新をより厳しくし、免許の自主返納をすすめて欲しいです。また、その際には公共の交通機関を不便なく使えるようにして欲しいです。
475	県としては本数を増やすための施策（資金、乗客増）を行うべきです。
476	慢性的な交通渋滞や高齢者による事故、二酸化炭素の排出などの諸々の理由を勘案しても、公共交通機関が充実していることは大切だと考えます。市民が一方向的にサービス向上を求めることは間違っていると考えますが、行政側に求めるものは利用したい人がいるのであれば継続することを大前提にした計画および実行です。今後のIT技術や環境の変化が人の移動にどのような影響を及ぼすかはわかりませんが、対面でのコミュニケーションが全くのゼロになるとは考えにくいので、人がいるのに継続できなくなったということのないようにしてください。
477	公的支援は大切です。この対策が無ければ、ますます過疎化します。
478	路線バスの経路や時刻表が、居住地から遠い場所でも簡単にわかるようにして欲しい。鉄道時刻表みたいな冊子が出ると有り難い。
新型コロナウイルス関連の意見	
479	3月から一度も公共交通機関の使用をしていません。
480	3密が不安
481	50数年前に越して来た時は通勤時間帯で30分に1回、日中は1時間に1本のダイヤだったが今は通勤時間帯は10分位、日中でも20分位に1本あるので助かっている。リタイア後は電車に乗る機会が減った。特にコロナの心配があるのでここ半年は電車に乗っていない。
482	COVID-19の感染が広がっており、密を避けるためにも、ある程度の運転本数は確保していただきたいです。
483	ウイルスが心配でなかなか安心して乗ることができません
484	オンラインなので使ってません

485	この時期ですので高齢ですので殆ど外出は控えています
486	コロナウイルスで、交通機関を利用して感染するかもしれないと考え、利用を避けるようになりました。飛沫感染等、なるべく感染しないシステムが出来ると助かります。
487	コロナが気になるので、バスや列車の混み具合がわかるとよいと思います。
488	コロナが終息したら利用したいと思う
489	コロナが心配なので、レストランのように席を離して欲しいと思う。相変わらず満員電車である。
490	コロナが流行した3月から、一度も電車やバスに乗っていません。感染が怖いので。
491	コロナによって出かけることがなくなったので、電車もバスも使わなくなってしまいました。バス会社さんの倒産の話などを聞くと、胸が痛みます。しかし、現在のように人の密集を避ける世の中がスタンダードになるのだとしたら、バスなどは利益を出すのが、難しくなってしまうと思います。
492	コロナの影響で、鉄道やバス等の公共交通機関が減収になっているが、社会的責任として、頑張っで経営していただきたい。
493	コロナの影響でいろいろ大変かと思いますが、コロナ対策頑張ってください。
494	コロナの影響で移動の際は公共交通の利用を控え、自家用車に依存しています。コロナに対する医療体制の脆弱さや国や自治体の対策のまずさがあり、これからも公共交通機関の利用を控える人は多くいると考えられます。感染対策には限りがありますが、事業者にはもうしばらく耐えて欲しいです。経営維持の為には料金の値上げや運行本数の削減等を検討しても良いのでは。
495	コロナの影響で鉄道はなるべく使わないようにしてます！日中電車よく見ると乗ってる人もかなり減ってますね！コロナ時刻表作成しないといつまでたっても鉄道関連は赤字でしょうね！
496	コロナの影響など厳しい状況があるでしょうが、本数を減らすことなく安定した運行を続けていることに感謝しています。
497	コロナの影響や、家族に障がいがあることから現状公共交通機関はほとんど使わずに過ごしています。 しかし、年齢を重ねた時など、公共交通機関の必要性は絶対だと思います。空で運行するのはコストがかかるので、ギリギリでも予約して必要な場合に効率良く運行できる仕組みがさらに発展することを期待します。
498	コロナの関係で、バスの運転席回りの座席の使用を2席禁止してあり、運転席回りにはビニールで囲ってある。客席は防護措置がしてない。乗客はマスクを使用しているが密の状態、感染防止策をバス会社は考えるべきだ。県としてバス、電車の乗車密の対策を考えるべきと思う。感染予防対策として真剣に対策を考えるべきと思う。
499	コロナの関係ですが・・・。電車が加速する時、減速するときに、大量の風が発生します。 これについて、マスクは取り上げていません。原因不明のコロナ感染があれば、電車の可能性があると思います。電車は、今年は、一度も乗っていません。
500	コロナの危機は去っていないのに、かなり電車の乗客密度が上がっています。埼玉から東京都への通勤では、始発に近い電車でもガラガラということはありません。帰宅時は早くても遅くても混んでいます。何かしらの感染症対策を実施してほしいです。
501	コロナの時期のため乗客率は少ないでしょうが、感染予防対策をしっかり行ってもらいたい。
502	コロナ以前は週1回～2回程度電車に乗っていましたが、ここの2月から9月まで3回ほどになりました。（仕事ではありません）
503	コロナ以前は働いていなくても、週に5日程度はボランティア活動や友人と出かけていたので、公共交通機関は利用していました
504	コロナ禍で、いつもと変わらず運行して頂いて、ありがとうございます。 私のような車を運転できない者にとって、必要不可欠なサービスです。 今後ともよろしくお願いいたします。
505	コロナ禍でも安心して利用できる乗客数等、調整していただければ幸いです。
506	コロナ禍でもきちんと運行しており、とても素晴らしいと思います。
507	コロナ禍で車内の換気の徹底をしてください。冬に向かって窓を開けるわけにはいかないでしょう。
508	コロナ禍、なるだけ公共交通を使わない形を取っている
509	コロナ禍で、バスの減便が続いており、とても不便になってしまいました。17号バイパスへの鉄道敷設計画を復活させてください。 それがだめなら、17号バイパス西部から大宮駅や浦和駅などへのLRTの敷設をお願いします。
510	コロナ禍で心配でどこにも行けない。ストレスだらけの生活が。早く収束するのを待っています。
511	コロナ禍での新生活様式（リモート勤務など）に合わせて、早朝、深夜、休日の合理的ダイヤを採用して合理化を図ってください。公共交通に勤務する方の休日、休養も考えてあげましょう、・・・

512	コロナ禍で大変かと思いますが公共交通機関は維持して頂きたいです。
513	コロナ禍の影響で、会社から電車通勤を禁じられマイカー通勤をしております。電車であれば通勤時間は1時間程度ですが、車だと道が渋滞しているため、酷い時は通勤に2時間くらいかかります。 時間が安定しているという点で、公共交通(特に電車)はやはり魅力的だと思います。公共交通が更に便利になることを期待しております。
514	コロナ禍外出自粛が、慣習化し特に今回要望はございません。有り難うございます。
515	コロナ感染症対策の徹底
516	コロナ感染対策でご苦労されていることと存じます。感謝申し上げます。
517	コロナ感染対策をきちんとしてほしい。
518	コロナ後は個人の要求事項が変わってくるものと思われま。個人的な要望では運行本数は多いほど、駅までの距離は近いほど自由度が高まります。経営者側は費用対効果・利用者の満足度の兼ね合いで設定するのでしょうか、運行設定が今までより相当厳しくなるだろうと思われま。
519	コロナ騒ぎから外出を自粛しており、近隣のみ移動で公共交通の利用は1月以降3回程程度です。しかし、現役世代には公共交通網維持は不可欠であり、今後共維持向上を切に希望いたします。
520	コロナ対応のために現在利用を控えているが、親しみやすい電車やバスを利用したい。乗客が乗り降りする時にやさしさが感じられる対応、特にお年寄りや小さな子供をに丁寧な雰囲気を感じられるようにしていただきたい。乗っているときにも同様です。そのことを押しつけがましく感じられないように乗客の皆様にも訴えてほしい。特にコロナに対応する大事なこの時に一番必要な気がします。県の広報でも思いやりが感じられるように努力したい。
521	コロナ対策
522	コロナ対策
523	コロナ対策において公共機関はとて迅速に対応しており、感心しました。いまだに人身事故(特に通勤ラッシュ時の)があり、今後は経済悪化・失業率増加でもっと多くなるのではないかと不安に思いま。
524	コロナ対策のため、定期的な換気やアナウンスなど、十分な対策がなされていると思いま。
525	コロナ対策も兼ねて、たくさん人が乗車してるものには乗りたくない。
526	コロナ対策をしっかりとしてほしい。
527	コロナ対策新設備導入を。東京メトロのように。
528	コロナ対策等どのようにしているのか、毎日大変だとは思いますが安全性を明確化していただけたら利用しようかと思いま。
529	コロナ予防を徹底して欲しい。
530	コンスタントに運行されることと幅広い時間帯運行していること。
531	スーパーには手を消毒するアルコールが置かれているのに、電車、バスにはそれがないのはおかしいと思う。つり革を触った手を消毒したい時があります。
532	テレワーク導入などで混雑はやや緩和されましたが、さらに混雑の緩和に向けた対策をお願いしたいです。
533	どうしてもマスクが出来ない人の存在を周知させて欲しい(ポスターなど)
534	トラブルを防ぐためにコロナ感染対策の周知を徹底してください。
535	バス、電車共に無くてはならない、有難い存在です。コロナで出掛ける人や機会が減って運営企業は経営が大変と思いま。給付金があればいいのですが、利用する際はどうしても頼りますので、現在の運行頻度を保っていただきたい。
536	マスクしてない人にもっとマスクをしてくださいと呼びかけてください。はり紙だけではしない人がいなくなるので怖い。
537	マスク着用を徹底してほしい。アルコール消毒液を各所に配置してほしい。
538	まだまだ心配で公共交通には頻繁には乗ることができない。どうしても利用しなくてはいけないときは、マスクを必ずつけて人と人との間隔を十分開けるようにしてほしいと思いま。
539	以前は、公共交通機関を利用して、頻繁に出かけていましたが、今年に入ってからは、コロナの影響で、電車などを使っての外出がゼロになりました。ただ、このような状況が一変すれば、かつてのように出かける機会も増えると思いま。やはり、公共交通機関は、安心、安全、正確で、社会には必要なものと思いま。
540	以前は週に2~3回は使っていましたが、コロナ禍になってから出来るだけ公共交通機関を使わない様になっています。自分が気を付けていてもマナーの悪い方がいるので感染が心配です。利用者の良心に訴えるだけでなく強制化して欲しい。
541	駅も電車も、かなり混んでいます。感染予防の対策は緩めないでお願いします。
542	感染対策をしっかりとしてほしい
543	換気にご配慮をお願いしたい
544	換気の強化

545	空いている電車ばかりではないので、換気がしっかりできているのかとても、気になります。これから、寒くなりますが、乗客が窓を開けるのは負担になると思いますので、換気のシステムがあれば助かると思います。また、無理に沢山の人が乗ることができないようにする工夫もほしいところです。
546	空気清浄機を設置してほしい。
547	現在は地方都市に住んでいるので、それほど気にならないが、首都圏は人口が集中しているので混雑してパーソナルスペースの確保が難しい。コロナの心配もあるのでいかに人との距離を確保出来るか考えていかなければならない。
548	混雑していて、ソーシャルディスタンスが取れないので、とても不安。
549	混雑緩和と乗車マナーの向上を期待しています。まだ、新型コロナが心配な状況ですが、混みあう車内でマスクを外して飲食をしている人も見かけます。残念ながら、ひとりひとりのモラルに任せるだけでは改善しないようです。鉄道会社や国や県などの呼びかけが必要だと思います。
550	混雑緩和を期待します。コロナ禍では必要性がかなり高いので、電車、バスに乗るのはとても不安です。
551	座席シートの消毒の実施についてアナウンスをして欲しいです。
552	最寄り駅まで5分なので、都内へ出る時や駐車場が確保出来そうにない場所への外出には電車を使う事がありますが、今年はコロナの影響があり、出かけてません。
553	最近利用していないのでわかりませんが、高校へ通学する息子たちがいるので、これからインフルエンザやコロナウイルスが流行る時期がくるとなると不安は尽きません。
554	埼玉から東京への通勤は、新型コロナ禍でも変わらず混んでおり、あまりよくないと思っております。
555	作るのが大変かもしれませんが、一人ひとりの仕切り（ちょっとした個室感）があると、利用したいと思うかたが増えるかな、と思います。
556	私は派遣社員のため、在宅勤務したくても派遣先が許可してくれないと在宅勤務できません。通勤時間帯がもう密になりすぎて、いつコロナにかかるか分からず恐怖の中通勤しています。窓も空いていないし、ソーシャルディスタンスも保てる状況ではありません。埼玉県からも強く「在宅勤務」を押し進めて欲しいです。
557	持病があるので、コロナが出ている間はなるべく使いたくない。でも、潰れたら困るので、PCR検査をもっと海外並みにして安心させてほしい。
558	コロナもあり益々公共交通を利用することが難しくなった。交通手段の在り方も配慮して仕事を選択しなくてはならなくなった。ますます働くことへの難しさを感じている。
559	新幹線の室内換気は5分で出来るという報道を見たが、乗客の無い状態の実験は現実的ではないと思った。
560	人との接触が怖いので、使っていません。
561	通常は大宮駅までの通勤にニューシャトルを利用してましたが、新型コロナウイルス感染防止のため、自転車に切り替えました。
562	冬の寒い時に電車の窓を開けるのは大変です。換気が行き届くようにお願いしたいです。
563	本数を増やして密を防ぐ
運賃に関する意見	
564	③鉄道運賃 JR大宮駅以北は運賃が高くなる。神奈川県内と同様の運賃体系を望む。
565	JRとバスの料金が安くなると良い。
566	いつも出かけるときは、車を使っていますが、公共交通がもっと安価に利用でき、停留所や駅ももっと増えれば、車を使わずにバスや電車を使うと思います。道の渋滞解消や温暖化対策にもなり県民も住みやすくなるのでは。
567	コミュニティバスの料金を渋谷のように一律100円にしてもらいたいです。
568	コミュニティバスの運行拡大と低価格化 ・東京並みに、全区間100円程度にほしい
569	さいたま市ではコロナ以前から、地元でもバスの本数がどんどん減っており、不便に感じております。バスの本数や路線を守るため、会社への支援が必要だと思います。
570	ニュース等で見ましたが、時間帯別の運賃はわかりづらいので反対です
571	バスの運賃を定額にして欲しい
572	バスの料金設定が高いと感じることがあります。まずは横浜（ほとんどが安い均一料金）の料金体系を取り入れれば運行経費の節約と、利用者増が見込まれるのではないかな。
573	運賃を安くして欲しいです。
574	運賃が今以上に値上げしない事。
575	運賃の値下げ
576	過疎進行地では便の本数以前の問題として採算がとれず運賃が非常に高額。高校生の通学定期代の工面を懸念して希望校に行けない者も居る。前のオリンピック時代からとは言えど 五年 十年 激化する一方です。授業料の無償化？ …… 桁違いの話です。

577	県内の東西を公共交通機関で移動するとなるととても不便で、鴻巣、桶川あたりから川越や東松山、また久喜や加須に行くバスをもう少し整備してほしい。本数を増やすというよりは価格を少し下げたり、接続をよくして欲しい。
578	現在の居住地は鉄道駅から離れていて、JR駅には私鉄バス路線があり、比較的本数も確保されているが、私鉄駅への直行バス路線がなく、車かタクシーになるのが辛い。今は車社会で、自家用車もあり、買い物や病院、食事や娯楽といった日常には車利用だが、これからの高齢化社会では、免許返納も考えられ、その代りとして気軽に公共交通が利用できれば有難いと思う。又、市のふれあいバス（ゆうゆうバス）は各市で運営されているが、まだ利用者数が少ない現状でも、将来的には、高齢者の利用が高まるので、継続して欲しい。現在の100円から値上げがあってもやむなしと思う。
579	交通機関の厳しい経営環境改善の為、定期券を段階的に廃止する。
580	公共交通、子供は中学生まで料金無料がいいですね
581	公共交通費が高すぎる。値段を下げてほしい。
582	公共交通機関の料金が高すぎます。もっと安くなりませんか？
583	高齢者が無料でバスに乗っているのが腑に落ちない。赤ちゃんがいる世帯も無料にするとか、若しくは高齢者のみの優遇をやめてほしい。不公平感が強く乗りたくない。何故私達は料金を払っているのに・・・と乗るのが嫌になってしまい、乗らなくなりました。
584	埼玉高速への助成を増やし値段を下げて欲しいです。
585	埼玉高速鉄道の料金を値下げして欲しいです。
586	市営バスによっては、乗り方や支払い方が異なるので、統一してほしい。
587	時間帯による運賃⇒ 昼間の運賃を安く（10時から5時くらい）
588	大宮以遠の運賃が高いが、本数が減らされるなどサービスが低下している。一方で多摩地区や神奈川の運賃が安いことから埼玉県民はJR東日本に搾取されていると感じる。
589	大宮以北の宇都宮線のJR運賃を東京と同等として欲しい。同じ首都圏です。
590	鉄道に関しては、十分だと思います。バスも本数は、少ないがやむおえないです。採算が取れないのも事実ですし、気楽にタクシーが使えたらと思います。タクシー料金が、欧米、アジアで見ても日本がダントツに高額です。韓国と比べても倍なので、見直して欲しいです。
591	優先席は必要な人が座れるように。若い人、元気なおじさんたちが平気に座っているバスがないと動きがとれないのに一時間に何本しかないのと同時間待ちしなければならないときあり、これは12時台が一時間空いているからです。こまる。 役所に行く直通のバスがほしい。バスに乗れる人数も少ない。もう少し多く乗れるのにしてほしい。またまだ60才は元気があるからと70才から無料になっているがいろいろな人がいる。安全を考えバスを使うが利用料金がふつう一般と同じ利用料金です。かなりつかうと負担があります！
592	利用時間帯による金額に差額をつける事には慎重に対応、検討して頂きたいです。 時差出勤等により早朝や夜間の利用を積極的に行っている人も多いかと思われまます。
593	利用者が少ないと公共交通が減るのは理解できるが、少なすぎると利用しなくなるので、僻地などはタクシー等が安く利用できると良いのでは。
594	料金が安く便利であること。
安全性に関する意見	
595	①事故のない安全確保をさらに高めてほしい
596	どこの鉄道においてもホームドア設置を希望しています。
597	とても厳しい経営環境ですが、蔵野線で学生の乗り降りが多い駅の転落防止（可動式ホーム柵）は導入を進めていただきたいです。ヒヤリとするシーンを何度も見かけます。
598	ともかく正確に無事故で
599	バス料金の引き下げをしてほしい。
600	ホームドアが設置されたおかげか、人身事故がとても減ったように思う。全ての駅に設置してほしい。
601	安全
602	安全、安心。 人身事故対策
603	安全、安心の運行。
604	安全・安心に細心の注意をして運行して下さい。車両点検・信号点検で遅れるケースがあるが、点検作業は日中・終車後に行い、通勤等に影響する時間帯を避けるようにして欲しい。
605	安全と安心に利用できる交通機関であって欲しい。利用しやすい交通機関に期待する。
606	安全な運行。時間の正確性と待ち時間の表示がスマホで確認できること
607	安全に時刻通り運行されることを望みます。
608	安全安心な運行管理を期待します。
609	安全運行と定時運行
610	安全運転。予定通りの運航。十分な換気。
611	安全性が一番だが、利便性、快適性も追求してほしい。
612	安全性と信頼性

613	安全第一をお願いします。
614	安全第一をお願いします。
615	一番期待する事は安全である事なので、日頃から点検整備を怠らず、またそれらに対応する事が出来る人材教育をして頂きたい。
616	引き続き世界一安心安全な運行を是非ともお願いします。
617	駅にホームドアを設置して欲しい。所沢駅の混雑時は、かなり危険。
618	高齢人口割合が今後急激に増加する埼玉県です。自治体として公共交通政策は最重要だと思います。広く、できるだけ多くの県民の声を聴き、県民の声に即した施策をお願いいたします。なお、駅ホームへのホームドア設置推進にもご尽力願います。
619	今回のアンケートには関係ないことかもしれませんが、ホームドアを早く全駅に設置してほしいです。
620	今回のアンケートの趣旨からはずれるかもしれないが、全ての駅のホームにホームドアを設置して頂きたい。鉄道自殺や視覚障害者の方の事故防止の為、公共的存在がなすべき責務だと思う。国や政権与党も誰かの葬式に多額の税金を使うくらいならば、こういう事に金を使って欲しいと強く思うが、まあそれは余談として（笑）
621	災害、事故時の対応
622	事故防止
623	人身事故が発生しないための機器の設置を要望します。
624	人身事故をなくすための活動
625	人身事故を減らす
626	全ての駅に安全ドアの設置を望みます
627	車両点検：日常点検不足、信号機故障：日常点検不足、人身事故：ホームドアの設置
628	鉄道はホームドアの設置を義務付けて欲しい
629	電車であれば踏切の安全性を高めていく。またホームドア化。
630	電車の本数が多くても、人身事故等で遅れが生じると日常生活に支障をきたします。全駅にホームドアの設置をお願いしたいです。
631	東武東上線の人身事故があまりにも多いので、早急にホームドアを設置してほしいです。
632	踏切を早急に改善してほしい。高齢化社会で認知症の方も多くなり踏切は以前と比べてとても危険な物になりました。にもかかわらず踏切は何の改善もしていません。安全対策が全くとられていません。踏切事故があった場合は鉄道会社に民事・刑事で責任を取らせ、安全対策に関心を持たせるべきだと思います。
駅、バス停に関する意見	
633	エレベーターの無い駅は高齢者の通院に不便です。
634	高齢化社会でもあるので、もっと多くバリアフリーにしていけたら、助け合い社会を目指していけたらと思います。
635	すべてのバス停に屋根をつけて欲しいです。また、現在バスがどこにいてあと何分で到着するのか表示する電光掲示板も欲しいです。
636	待っていると高速で車が通過し非常に危険です。停留所に雨除けや安全ガードあればよいと思います。
637	バスの停留所に雨に濡れないように屋根等をしてほしい
638	バス停にベンチがあり屋根がついてるととても便利です。
639	バス停の照明管理をしっかりして欲しい。暗くて自転車にひかれそうになる。防犯的にも明るい方がいい。
640	バス停は自宅の近くでないと利用する意味がない。
641	バリアフリーの環境を希望いたします。
642	ホームドアの早期の設置をお願いしたい
643	まず安心、安全が第一です。駅のアナウンスが多すぎると思います。営業時間は、朝は少し、遅めに、夜は終電を早め関係者全てが余裕がある生活ができるようにしたら良い。利用者はそのサービス時間に合わせた生活にかえたらよい。
644	雨の日にバス亭でバスを待つと濡れます。屋根付きだったらいいなと思います。
645	運行本数だけでなく、駅舎も使いやすいものにすべき（ホームの待合室や屋根の有無、駅舎内施設など）。同じ路線でも駅による違いが大きすぎる。
646	駅ホームの無人化が進んでいるが、高齢化の進行や体の不自由な方へのサポートなどで必ずホームに人がいることが求められている。ボランティアという形はとれないので元気な高齢者の活用などで対応してほしい。
647	駅まで歩けなくはないが少し距離があるため、雨の日など考えてしまう。改札が家の反対側にしかないため不便。使いやすい改札になると嬉しい。
648	駅中で様々な要件が済ませられる様にして欲しい。（携帯ショップ等々）
649	混雑緩和とバリアフリー化に今後一層努めていただきたい。

650	諸事情およびコロナ禍により職場への通勤は基本的に自家用車を利用しているため公共交通機関への意見・要望はありませんがしいて言うのであればJRと私鉄が交差するハブ駅での乗り換えのためのコンコースを整備していただきたいと思います。(北朝霞や南越谷駅)
651	乗降客が多い混雑する駅のホームでは、ホームの転落防止用の柵（ホームドア）がもっと設置されると良い。
652	昔から比べたら ずいぶん便利になりました。年を取ってきたので 駅が使いやすくなって欲しいです。
653	昔に比べてバスの運転も周りに優しくなった。JRは列車の扉の数や位置がまちまちなので、ホーム扉の設置が遅れている。費用もかかるのだろうが、早く設置してほしい。
654	時刻表よりも駅に着いてから目的ホームまでの時間がどこかに記載されているとありがたい。
655	鉄道の場合、ダイヤの乱れは仕方のないことであるが、そのような場合のターミナル駅等での発車番線の案内は的確に迅速にしていきたい。JR上野駅などは、13～16番線と5～12番線に変更があると、移動が大変である。
656	バスの場合、本数が少ない場合は、遅れてるのか、時刻表より早く通過してしまったのかわからない路線もある。スマホを使わない世代でも、バスの現在位置がわかるような案内板のようなものを開発してほしい。
657	電車とバスの乗り継ぎなどが、アプリを使ってもイマイチ正確に把握できない。これももっとわかりやすく把握できれば、使う頻度は上がると思う。また、バス停の名前がわかりにくく、施設名などがついていても、そこが上下線ともに最寄りであるとは限らない。実際の利便性にそぐわない場所が結構ある。電車は駅構内の案内が少なすぎて人もいないと本当に困ることが。
658	東武新田駅を利用していますが、改札口が一つしかありません。例えば、駅舎の前後に出入口があれば、多くの市民の利便性が向上します。
659	東武東上線は人身事故が非常に多い。特に事故が多い駅を優先的に、ホームドアの設置を進めて欲しい。ホームが狭いため、人に押されて転落しそうになることもある。
その他	
660	ずっとおかしいと思うのは教員の車通勤です。危険だし環境に悪いし駅近は公共施設を使うのが当然です。駅が遠くてもバスで通う生徒がいる以上合わせるべきです。
661	75才になる時点で自動車の免許証を返上し、以後は公共交通機関を利用しています。幸い、駅に近いのであまり不便を感じていませんが、電車に乗った混雑時に、近くに高齢者や赤子を抱いた親子がいても、電車内の優先席に時々若い世代の方が、知らないふりや寝たふりをしているのを見かけて、寂しくなることがあります。
662	JRは説明がない、JRは横柄だ。
663	JRを利用しています。人身事故の多さに腹がたちます。
664	いつもきれいで快適なので特にありません。
665	いつも時間通りの運行ありがとうございます。車内アナウンスで「お気をつけて行ってらっしゃいませ」は不要だと思います…(心が狭くてすみません)。心が狭いついでに私は必ず女性車両に乗りますがしれっと男性が乗ってきます。でも誰も何も言えません(私も)。車掌さん、ちゃんと見て下さい。最近通勤電車内はすっかり密です。仕方ないですよ。
666	エアコンの効き過ぎや外気温に対して合わない温度設定はやめて欲しい。
667	このアンケートで得られる情報が、真に県としての検討に役に立つのか疑問に思います。質問が雑過ぎませんか？
668	これからの時代、高齢者が増えて出歩かなくなると思うので、集団を運ぶ交通から乗り合いバスのような個人対応の少人数公共交通に変わっていくと思う。
669	コロナが心配なこんな時代にも公共交通機関に勤務されている方々に感謝しています。真夏の暑いさなかでもマスクが離せないなど、ご苦労されていたと思います。このような状況でも、時間通り運行されていることは世界に誇れる公共交通機関だと思っています。
670	さいたま市は便利なので良い意味で特にありません。
671	タクシーには、サービスが欲しいし、運転が荒い運転手が多くて、悪いイメージが有りすぎる。バスは、バス停に来たか来てないのが表示が欲しい、遅れてる時に知らずに諦めたら行ってしまいう事が多過ぎる。電車は、確実に乗る事が出来るから良いと思います。
672	タクシー運転手です。歩合給なのでコロナで死にそうです。
673	バスの運転手に、駅で停車する際、アイドリングをやめていただきたいと思っています。アイドリング・ストップ条例って何だったのかなと思います。
674	バスはどんどん利用しにくい状態になっており、自宅が駅から近くてほんとうによかったと思う。私は市内に通勤しているので車通勤だが他の家族は鉄道を使っているため、近いと送迎は必要ない。家族では大学生だけがオンラインで授業をしているため、定期券が不要になった。現在は心配ないが将来的に子供たちが独立し、夫婦だけになって免許証を返納するような事態になったとき、生活のための足がなくなるので不安ではある。
675	バスは環境負荷の少ないものを導入する様にしたい。

676	バスは電気自動車にできませんか？中国ではほとんどのバスが電気自動車です。
677	バスは路線図やバス停が分かりにくいのであまり使わない
678	バス会社によっては、バス停の位置や路線図、料金等が公式ホームページに掲載されておらず、著しく利便性が低い。
679	バス代よりは高く、タクシーより安い代金で手軽に使える市民限定の定額プランみたいなものがあれば利用が増えるのでは。
680	バス停が近くになくてとても困っている。霞ヶ関駅～上戸方面。なんとかしてください。
681	バス停が遠いし本数が少ない。市内のショッピングセンターに公共交通で行くのにバス電車バスで2時間かかる。タクシーのほうが早くて安い。
682	バス停で待つとき、乗る・乗らないの意思表示が出来るツールがあると、運転手さんも、円滑な運行が出来るのかなあと考えます。バスの運転手さんは、バス停にいる人が、乗るか・乗らないか…わからないのに、バスを止めドアを開けます。乗らない場合、気遣いや時間を無駄にします。待っている方も、乗らないのに…バスが止まってドアが開くので、気まずいと思います。
683	床のよごれや埃クモの巣など・・・掃除、除菌してるのかなと不安になるバスの運転手は何言ってるのかよく聞こえない土地勘が無いとバス停の名前でどこに行きたいか調べるのに苦労する。施設の最寄り駅名を調べやすくできないか
684	やはり、車椅子ユーザーは公共交通機関は、なかなか使いづらいです。車椅子は、場所を取るので、特に混雑時に周囲からの目が辛い時が、多々あります。なので、やはり遠慮してしまうことが多いです。もっと、車椅子でも当たり前のように使えと、行動範囲も広がり、自立につながると思います。電車もバスも、もう少し広いと良いと思います。
685	ゆったり座れる状態を望みます。
686	リタイアすると電車、バスは乗らなくなります。遠出等の他はマイカーです。
687	リモート勤務が増えたので衰退が心配。
688	レジャー等でしか使わないので便利にこしたことはない。
689	安全第一。公共交通機関同士の協力→何処の窓口でも手続きができる
690	以前、ニューシャトルを利用し都内に通勤していましたが、大宮までの時間がかかり過ぎるので短縮できればと思っていました。ニューシャトルの利便性が向上すれば、伊奈町の発展に貢献できると思っています。
691	運行情報の確実な提供
692	運転免許を返納したので、他の交通機関の運航時間等調べた。返納時に親切に対応出来ないものか。残念。
693	駅までバスを使う郊外では、鉄道と同様にコロナウイルスによる利用者減で、減便などを検討されている可能性があると思います。確かに、民間企業なので仕方のないことかもしれませんが、社会の動きとリンクさせて欲しいと考えています。日本では、社会全般でデジタル化がまだまだ遅れているので、世の中の多くの企業が出社ありきの仕事の仕方です。今も多くの会社がコロナ前の出社状況に戻りつつありますから。
694	駅まで車を使うならマイカー出勤する。バスも路線が減っていてほぼ利用はしません。公共交通機関は都心部でしか機能しないと思う。高齢者にはオンデマンドやタクシー券みたいなものを充実されるといいと思います。駅が遠い地域では基本。駐車場の有る無しで決める。
695	駅まで徒歩30分以上かかります。県北です。もう少し便利になると人口が減らなくてすむ若い働く世帯の市民がみんな転居してます。
696	快適に過ごせる工夫を教えてください
697	タクシーのドライバーの質の向上を望みたい。
698	客のマナーが悪いので改善してほしい
699	近距離移動についてはシェアサイクルでかなり助かっている印象があります（気候がいい時に限る）。
700	近年のバスはステップが低くなっていて利用が便利になっていると思います。
701	経営難と言うことであれば、短い時間間隔で運行することは難しいかと存じます。また、バスがとても空いていて走っているのを見ると勿体無いなど感じることもあります。そこで、新しいシステムを開発導入しましょう！乗り合いタクシーのようなものはどうでしょう。システム化して、乗りたい人同士（行き先や時間帯がほぼ同じ人同士）が判明するようにします。乗り合う人数が多いほど料金が安く済む仕組みにすれば、顧客同士が自分の意思で工夫して乗り合う努力をしてくれるのではないのでしょうか。スマホのアプリで実現したいです。乗り合いタクシーはGPSでスマホで見れるようにもしたいですね。
702	県市北部山間地に於いては孤立状態が当たり前になって働く若者は県南に移住している、現状高齢者のみの生活、昔ながらの生活に変化はない、移動販売等の生活物資調達しか高齢者を守る方法は無いように感じています。過疎化地域ほど住民に寄り添った福祉に税金を使って欲しい。
703	現在、近隣の交通機関が整っていて、とても満足しています。会社勤めのため、交通機関が整っていることが住居を決める上で、絶対条件です。

704	現在、自家用車で移動だけなので公共交通機関を使っていませんが、旅行の際などでも役に立っています。安全で効率の良い移動手段の維持に感謝しています。
705	現在、満足しているので、特に意見は無い（満足できる場所に20数年前に、東京から引っ越してきた）。
706	現在コミュニティバスの存続が危ぶまれていて、乗車を呼びかけてはいるが、通勤時間帯は多いが、その他はガラガラな状態です。デマンドバスも運行されてはいるのだが、時間が読めず、使い勝手が悪い。高齢化社会に向けていいアイデアがあればと思うのだが。病院も自費でタクシーを使って通院ではつらいですね。免許返納しなくてはいけないし。
707	現在では 不便はありません。
708	現在では市内循環バスがあり、また公共バスもあり満足している現状です。
709	現在のところ、たまに公共交通機関を利用しています。
710	現在のままで十分
711	現在の居住地域の鉄道・バスなどの運行には特に問題はないと感じている。一般的に人口減少の時代に入り都市部でも利用者は減少していくと思うので将来的には運行事業者の経営が厳しくなってくると心配している。コロナ禍でJR各社が大幅な利用者減となったのも一過性と思わず検証してもらいたいものだ。
712	現在は公共交通機関よりも自家用車の利用が多いけれど、今後高齢になり自動車の運転が困難になったときは、やはり公共交通機関が重要になります。しかし現状をみると、市内の巡回バスなども決して利用しやすいシステムではなく、不安です。
713	現在は自家用車で移動することが多くなっていますが、私はなるべく公共交通を利用しています。東武バスで高齢者向けの「ラブリーバス」を購入しているので、東武路線バスにはただどこまでも行くことができます。なお、「ラブリーバス」の定期券は1年間で31,000円（税込み）です。
714	現在は自粛生活で公共交通を利用することを控えている時期ですから、アンケートのタイミングとしてはあまりよくないのではありませんか？
715	現在は不自由を感じていない為、特に無し
716	現在便利な環境なので、特にこれ以上必要と感じません。
717	現状では特別問題なく意見&要望等特別ありません。
718	現状でよし。
719	現状で満足しております。
720	現状に満足
721	現状のままで良いです
722	現状の公共交通機関において、別段、不便は感じていない。
723	現状維持でお願いしたいですね。
724	現状維持を最低限守っていただきたい。
725	電車を利用するにあたり弱冷房車は何号車なのか乗車前に分かるといいな、と思っています。
726	交通機関が、かなり便利なところに住んでいるので、不満はありません。
727	交通機関各社で、換気や消毒の徹底など、コロナ対策を工夫されていて、利用客のひとりとして、頭が下がる思いです。車内の混雑状況が、リアルタイムで、ある程度把握できるアプリが開発されたりすれば、三蜜を回避しようとする乗客が出て、混雑緩和につながるのだろうかと考えます。
728	交通弱者が便利に使えるシステムを構築してほしい
729	交通定期券の期間より 短く、少ない利用回数になったが、全くなくなったわけではない。 そこで、回数券が再度注目されても良いのではないのでしょうか？ただ、利便性の点から交通系ICカード(アプリ含む)で磁気回数券と同じ機能ができると良いかと思えます。
730	公共交通については、ほとんど利用する機会がないのですが、住まいの近くを通る国道の様子を見てみると、鉄道への依存度が私の若い頃に比べると、格段に減っているのを感じて、時代の移り変わりを実感しています。
731	公共交通には自宅近くの地価が上がることを期待する。たとえば、富山市は6年連続で平均地価が上昇している。居住推進地区内は年々人口が増えている。公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりに取り組んでいるからだ。
732	公共交通は、影響が多方面につながっているため単純に言えない。
733	公共交通は、車のない我が家にとっては、必須なものです。とにかく、コロナに関して注意は、払う必要がありますが、これからも、大いに利用させていただきます。どうぞ、より安全、便利にますますご配慮をお願いします。
734	公共交通は、都心に向かう場合以外、ほとんど使わないので、意見はありません。

735	公共交通は、利用者以外には大変邪魔な存在です。鉄道においては開かずの踏切・バスにおいては埼玉県は片道1車線の狭い道路が多く、渋滞を発生させる事等。鉄道に関しては、本数を大幅に減らし開かずの踏切の環境を作らない・現状の本数のままでしたら高架若しくはアンダーパスにするようにお願いします。バスにおいても、片道2車線以上若しくは片道1車線でもバス停の車両停止場所を歩道と車道の間に設けないと運航行できないようにして頂きたいです。埼玉県は人口や交通量が増加しているにもかかわらず、道路改良・信号運用等何ら改善されていません。公共交通・道路環境含め、CO2排出削減等環境問題も鑑み、一刻も早く早急に解決して下さい。
736	公共交通はひと、ものを循環させる血管ですので社会活動全体の将来構想をどんな風にするかを議論するのが先です。社会活動の条件設定で夜遅い勤務がなくなれば飲食も伴い早い時間に終了し公共交通も早く終わる。そういった企業の運用を変化させる構想を作っていける事を希望しますし、検討をお願いします。 そういった中で複線にテレワークの取組みであったり働き方改革に繋がる企業インフラ、勤務形態に変化をもたらすものと考えます。そうした今と違った、変化した環境にしていくことで公共交通の経営状態を改善してやる事でしょう。 労働人口減少から必ずや公共交通の利用者はどんどん減ります。銚子電鉄と同じになります。右肩あがりは無いですから早く売上が減った状態でも小さい所帯の会社でも良いのでお年寄りが困らないだけの交通手段の確保だけはお願いします。
737	公共交通は安心して便利ですので、時代の変化等がありますが、ますます充実することに期待しております。
738	公共交通は老人には必要不可欠な足です。若い時には分からなかったが年々そう思います。皆さんも同じと思います。
739	公共交通への意見というよりも、乗客の質の低下が問題だと思う。
740	公共交通機関の量、質が住みたい街ランキングに大きく影響します。街の価値を向上させるためには、事業者、県、国の連携が大切だと思います。そしてその情報を市民が正しく共有でき、自助、共助、公助の役割を意識して一体となった街づくり推進が必要だと思います。
741	公共交通機関は、地域の心の支えである。安全運行に頑張ってください。
742	高齢者が使いたい時間帯に通勤で混雑していることが多いとのこと。 朝の本数を増やして通勤しているひとのストレスが減るといい。ちなみに都内から引っ越してきたので、未だに乗り方が後ろからなのかどうやるのか分からない
743	高齢者などの自動車運転対応など、公共交通機関に期待することは大いにあると思います。
744	高齢者に優しく
745	高齢者の健康寿命を伸ばす鍵と考える。
746	高齢者の自動車事故を考えるとバスやタクシーなどをチケット制などにする事が必要ではないかと思います。
747	高齢者の場合コロナ対応で外出控えがある（行政の要望もあって）ため、本アンケートに対しては適さないかもしれません。
748	高齢者や車いすの方にも乗りやすいように進んでスロープを出してくれるように心がけて欲しいです。
749	コロナなのと定年退職して自宅にすることが多いので適切な回答が出来ませんが、首都圏はやはり鉄道、バスは必須だと思います。
750	今のところの状況で満足している
751	今のままでよい
752	今のままで満足です。
753	今の運行頻度で非常に満足している
754	今の状態で十分だと思います。
755	今までのままで、良いのではないかと考えます。
756	今回のご質問内容から、「公共交通の利用実態と意識」をどのように分析されるのかと思いましたが、公共交通に関してはお体の不自由な方や妊娠をされている方、ベビーカーを使用されている方たちにもう少し優しくして欲しいと思います。
757	今現在は自転車での移動が可能なのでバスやタクシーをあまり使わないが年齢とともに転倒や体力的に遠方がきつくなってきており公共交通を使いたい時が増えてきている。市内循環バスが運行しているが本数が少なく行きたい方面や乗りたい時間が合わない利用できない。そのため客が1人も乗っていない状態で運行しているのを時々見受け赤字が続くと廃線になるのではと案じている。数年前から65歳以上はお出掛けサポートタクシーに乗ると半額補助が受けられるようになっていたが今年になって補助額の切り下げや利用回数制限が設けられ負担感が増した。高齢者にとって買い物や通院は不可欠であるし公民館や福祉センターでの行事参加も孤立化防止に大事な活動だと思うので利用しやすい公共交通のあり方を模索して頂けたらと思う。
758	今現在特に不便は感じていない。
759	今後、超高齢社会になり、高齢者は外出頻度が減ります。公共交通機関の経営にも大きく影響します。対策を講じなければ。

760	今後は、マイカーから公共交通の利用が重要と思います。
761	今後高齢者が自動車免許自主返納をしたり、若い人の車離れの流れもあるので、公共交通機関はある程度充実していて欲しいです。
762	混まない方がいいが仕方ない
763	混雑のないような本数、電車編成がのぞまれます。可能であれば、朝でも座れるかどうかぐらいの混雑度がいいです。
764	混雑の緩和をお願いします。
765	混雑緩和の対策に取り組んでほしい。
766	最近はお出かけすることがなくなりました。
767	最後に電車・バスを利用したのが高校生の時に何度か利用したのが最後なのでわかりませんが、自分の住んでる地域では、ほぼ公共交通利用は学生までで、何らかの運転免許を取得しないと生活は無理だと思う。おそらくその事がバス会社にしたら、運行数の減少にも繋がってると思うので、益々利用頻度が無いのかと。電車はまったくわかりません。
768	埼玉新都市交通（ニューシャトル）の駅を必要に応じ利用していますが、時間通りに運行されており大変便利に利用しています。日本の交通機関は最高です。
769	子どもが学校への通学で電車・バスを使います。駅や停留所に不審者がいるみたいなので、通学、下校時間に見回りをして頂けたら助かります。大人は見ても見ぬふりをするそうです！
770	子連れや赤ちゃん連れでも乗りやすい環境を整えてほしい。
771	私も、年々齢を重ね車の運転がしんどくなると思います。免許の返納となると、公共交通機関に頼らざるには身動きできなくなります。益々高齢者数は増える一方で今後は公共交通機関利用が多くなることと思います。
772	事故や遅延などで混乱が起きないように状況の案内をしっかりとってほしい。
773	事故対応に的確な情報提供をお願いしたいと思います。
774	持病のため混み合う状況や時間を自由に出来ない状況は精神的に苦痛のため、現在はほとんど利用しておりません。
775	時間が正確で運賃も安い。安全性もクリアしている。
776	時間を気にせず乗れる。安全に乗れる。昔（約30～40年前）に比べ、乗車マナーが悪くなった。自分のことしか考えておらず、乗り降りの際、降りる人が終わる前に乗り込んでくる。降りないのにドアの前に立っているなど。若者だけでなく、よい年の大人までもがマナーが悪い。公共機関もその点をもっと注意してほしい。
777	自家用車しか使っていないので公共交通機関はわかりません。
778	自殺行為が、ないような対策が、必要です。
779	自宅からすべての公共交通機関がほぼほぼ使えない場所に住んでいます。もっと新しい形の公共交通機関利用が生まれることが望ましく思える。
780	自動車がないので、公共交通機関が頼りです。
781	車が基本で、バス電車での通勤はなかった。
782	車で送迎しやすいように駅前整備してほしい
783	埼玉県内のデマンド交通についてちょっと覗いてみましたが、登録が難しすぎませんか？ 今はお年寄りでも大抵はLINEをなさっています。LINEを活用してもっと気軽に使えるものにしてみると利用客が増えるかもしれません。 試験運行で利用客が少なかったからと運行取りやめしているサービスを見かけましたが情報が行きわたっていないのと利用の難しさも問題かもしれません。
784	車の利用できる今はほとんど利用していませんが、将来的には是非となることは必然です。勝手ですね。
785	若い人はスマホをしていてシルバシートなのにどかない、ルールを守らない
786	首都圏にいと便利すぎるほど公共交通が発達していて嬉しい
787	周辺の市も含めて、買い物を中心とした外出が多く、もっぱら自家用車を利用することが多かった。電車などの利用は、会議があったりする場合に限られていた。コロナが収束の際は、電車で遠出（旅行や買い物）を計画したい。利用者の便だけでなく、運行会社の経営については、心配をしている。赤字続きが予想されるので、そちらの方も対策を講じる必要があると思う。
788	重い荷物等有る時配送システムがありましたら便利に使えると思う。
789	循環バス 予約制導入 乗降場に予約ボタンなり設置 本部にてマイクロバス ワゴン車振り分けるとか？アプリ導入して…は高齢者には向かないので難しい。
790	初めて使うバスはわかりにくい。どの会社のバスがどういうルートを通るのかよくわからないので使えない。自分の行きたい場所の近くを通っているのかどうか、駅や施設の名称だけでなく、住所とかで簡単に調べられたら利用頻度も増えると思う。
791	障害者対応の充実

792	少子高齢化で運転免許証を返納される方も増えているようです。また高齢者のみの世帯とか高齢の1人世帯も増えています。買物、医者通い、金融機関への外出、郵便局や公共施設への外出がままならない人に対するサービスがどうあるべきかは行政の頭の痛いところだと思います。現在押印廃止や会計書類への領収書添付の廃止、出向かなくてもネットで処理できることが増えると思いますが、携帯のアプリのように割となじみやすい方法でこれらの処理が可能になれば、相当行政は楽になると思います。
793	新型コロナの蔓延もあり、春3月以降いろいろな行事が中止になり、鉄道利用は1日だけでした。バスはゼロ。遠距離での不要不急の外出は極力控えています。公共交通機関を利用しなくても生活に不自由を感じない半年でした。
794	人口が減り、必要とされる交通形態も変わりますし、年寄りが気ままに車を運転するのも難しいです。居住地を集約する必要も出てくると思います。
795	人口が減少しているので便利な社会を作るのは無理があるのかもしれない。だと運転してしまうことになりませぬ高齢になっても。しっかり考えないといけないですね
796	西武池袋線と西武バスを主に使用していますが、本数も多いし、遅れも少なく、とても満足しています。車がないので、公共交通機関が頼みの綱です。コロナの影響で経営が悪化しないことを願います。
797	足に障害があるため車しか移動できない。運転できない時はタクシーを使っている。
798	足の具合が悪い時、杖を使うがバスの乗り降りが大変だった。フラットな車両をもっと増やして欲しい
799	対応の品質を良質に保つこと。非常時の接続連携。情報の共有。定期券を鉄道会社ごとでしか買えない状況の改善。(例えば、埼玉高速鉄道～南北線で、埼玉高速鉄道で定期を買ったとすると、区間をまたいでいるのに南北線側で定期の更新が出来ない)時々タバコ臭いバスがある。
800	待ち時間が少なく、かつ待っているバスがどの辺を走行しているかの電光掲示があれば助かる。どこを走っているか分からないのはいらいらする。
801	待ち時間を減らすため、バスの位置情報がわかるサービスの導入を検討していただきたいです。
802	退職して20年、ほとんど鉄道やバスに乗りません。移動手段は自家用車、自転車、徒歩でアンケートの趣旨に合いませんでした。
803	退職してから公共交通はあまり利用しない。移動はマイカーが中心。遠距離は公共交通が必要。
804	大学へ電車とバスで通っていますが、バス停の時刻表などがより簡易的に検索できるとお年寄りの方でもわかりやすいと思います。電光掲示板に「あと何分」と出るバス停はありがたいです。
805	大宮駅まで徒歩圏内に住んでいるので、特にない。
806	大宮駅周辺の道路渋滞がひどい。バスが充実していても渋滞が解消されなければ無意味だと思うので、道の整備が必要ではないか。
807	大阪市は地下鉄が民営化されサービスが向上され構内も大変清潔になりました。
808	誰もが利用しやすい公共交通のために、改善されて、地域に親しまれる電車やバスがいいなと思います。
809	地域に根ざしてください。
810	地域の基本インフラとしてバスの路線や運行は住民が気軽に利用できるようにしっかり整備 運用して行ってほしい。
811	地域の実情にあった何らかの公共交通があればその時間に合わせて利用したい。今は自家用車があるが、今後は考える。
812	地方では必要ない
813	地方に行くと、本数が少ないなりに生活を組み立てているので、便利に慣れると回答が偏るのかもしれない。先日、初めて乗った川越のバスは、日中に便のないバスで、それでは帰れず、大回りして帰りましたが、そういったものは仕方のないものかもしれません。
814	遅延の対応がリアルタイムで情報提供できれば良いと思います。
815	遅延や運休は仕方がないが、情報を的確に伝えて欲しい。
816	駅を作って欲しい。武蔵野線。南浦和と東浦和の間…畑や空き地に家が沢山建ちました。人口増えます。バス満員です。
817	通勤、通学、通院、観光等々、用途が様々。新設計画もあれば老朽化のところもあり、状況も様々。様々な視点から最適解を導けるようにしていきたいですね。
818	通勤、通学のほか、自動車を保有していない者にとって通院、買い物の足として必要不可欠の交通手段であることから、長期にわたり安定した運行を確保してほしい。
819	通勤での使用ではないので、特に問題はありません。
820	通勤は以前の状況に戻ることはなく、観光は戻る気もします。公共交通機関においてはこれを契機に交通事業以外を創出・強化し、生き残り、交通事業を持続して欲しい。また、リモートが叶わない職種の方々の足として、よりかゆいところに手が届くサービスを産み出して欲しい。
821	通勤電車にも、トイレがあれば助かります。

822	出かける際に利用する電車は時間が正しく家を出る時間が測れますが、バスの場合は時刻通りに来ない場合が多いため時間が測れませんので、少なくとも次のバスが何処を運行しているのか、インターネットとかで可視化ができればと思います。最寄りのバス停の看板には、いくつ前のバス停に来ているか表示がありました。故障か何かで長い間それが表示されておらず不便な状態です。早期復帰が成されないのは運営バス会社の状況でしょうか。
823	定年退職後は、近隣には自転車と徒歩が主流に外出の際距離により電車・バス等公共の乗り物を利用しています。
824	適温の設定をお願いします。夏はクーラー寒すぎない、冬はヒーターで暑すぎない、ようにしてください。
825	鉄道が信号機の点検-線路に侵入者がいる その他様々なトラブルが発生しています。局地的に一本の路線に一齐に乗り換えになると混雑になる。 振替輸送バス等を動かして載きたい。シャトルバス等でいくつかのエリアに分散して選択できるようにお願い申し上げます。本数と混雑が発生すると負担が大きいです。 優先席の確保が明確でないので利用者とのトラブルが発生しています。譲り合うように利便性を構築して下さい。高齢者-妊婦-お身体の不自由な方が快適に利用できるようにして下さい。無責任な状態が発生しています。気持ちのゆとりがなく自分勝手に優先席でも利用して譲ってまではしないのでどうしたら良いか？といつも心痛になる。
826	鉄道についてはたいへん満足しております。(さいたま市)ありがとうございます。
827	鉄道は全線高架にすべし
828	鉄道まで(大宮駅)約6Km バスピーク時間では3~4分間隔 便良し 他地域もバス路線の拡充を望む。
829	鉄道やバスのような大人数の移動手段ではなく、個人が気軽にオンデマンドで使える公共交通手段があれば、高齢者の免許返納にもつながると思います。
830	バスについては、川越駅を利用することがあるが、行き先だけだどの路線に乗れば良いか迷うことがあるので、例えば、〇〇に行きたいと住所を示すと、その時点で最適な路線を案内してくれるなど。
831	電車に乗っていて思うことは多いが、最近気づいたのは、お金を払っていない幼い子どもが一人分の席を占領していること。混んでいて足の悪そうな老人が立っているのに気づかないのか知らん顔をしている。でも、他人に子どもを膝の上に乗せて、あの人を座らせてあげてくださいとは言いにくい。混んでいるとき、一言車内アナウンスで、そういう注意をしてほしいと思う。
832	電車の中で「時差出勤やリモートワークに協力を」と呼び掛けても、結局その電車に乗っているのは末端の労働者であって決定権を持つものではないので意味がない。本当にそうさせたいなら行政が強制的力を持って経営者層へ指示すべき
833	電車等の利用時全員が座れるようなシステムが欲しい。
834	東京から埼玉県に企業誘致すれば、かなりの埼玉県民が電車で東京や千葉神奈川に移動しなくなると思う。
835	東大宮駅に快速を停めてほしい。蓮田駅より利用者は多いはずなのに…と思う。
836	東武東上線1本しかないのでは人身事故等で電車が止まってしまうともうどうにもなりません。振替輸送等聞きますが駅間の距離が短い区間ならいいですが私が住んでいるところはそうも行きませんし、電車が止まっていると道路の渋滞も酷いです。
837	踏切トラブルや人身事故が起きても電車が稼働できるようなシステムや線路等の体制づくり。
838	特にありません。現在余り利用してないので、
839	特にこれと言った要望はない、現状で不満も無し
840	特に不便は感じていません
841	必ず座れること
842	必要不可欠と考えますが働く現役の方々の動向に基き、必要の時間帯を適切に配分することが大切だと思います。現在は自家用車保有の時代でありますから、立ち合い調査など日々の乗車人数の把握が必要であると考えます。
843	頻度は高い方が良いに決まっていますが、地域の事情がありますので、臨機応変でよいと思います。コンパクトシティを目指して頂いたほうが良いと思います。最近ではコロナ禍なので、リモートが流行っています。サテライトオフィスの考え方もありますので、乗り換え駅は需要があると思います。どちらにしても通勤時間は短いに越したことはありません。
844	普段遠出することがあまりないのと、自身がペーパードライバーなので、徒歩や自転車での移動ばかりですが、公共交通機関が整っていてとても便利なので、将来子どもの進学や自分の再就職のことを考えるととても安心して過ごせています。
845	幅広い利用者に対応できるように、企業努力を続けて欲しい。
846	福祉重視の姿勢、経営をお願いしたい。
847	放送案内日本語の後で英語案内が今なし。あると良い
848	本庄児玉郡市、大里郡市を生活圏としているので公共交通機関を利用するほうが不便です。

849	満員電車の解消。車内での会話を禁止してほしい。
850	満員電車や満員バス、本当に解消してほしい。一般人のカじゃどうにも出来ないから、エライ人が鶴の一声で解消を進めて欲しい。特にこんな時代だから。心底願います。
851	毛呂山町のもろバスは使い物にならない。越生町の観光バスは割と快適。
852	利用者に利用ルールがあることを周知するべき。手段は色々あるので、言ったはず、伝わってるはず、ではなく、同じ方向を向いてもらうための対策と人員整備をお願いします。
853	老人優遇も結構、しかし経済を回す世代にも恩恵は欲しい(ライフライン限定で良いとは思いますが)