

第247回アンケート自由意見（805件）

質問12

地域公共交通に関して、交通事業者（バス・タクシー）や支援機関（国・県・市町村）に期待することやご意見、ご要望などありましたら、自由にお書きください。

「バス・タクシー」に関するご意見

1	小型のバスでの高頻度交通網を整備して欲しいです。
2	バスについて、同じようなルートを通るバスが同じような時刻に走っていたりするので、事業者で話し合いをしていただきいろいろなルートを走るなど便利にしてほしいと思います。それについては市町村が住民からの要望をきちんと聞き取っていただき、便利な地域とそうでない所の格差が生じないようにしてほしいと思います。
3	現在は交通機関のバスはほとんど利用していないが、（月に2～3回）これから利用したいと思っています。現在利用時は往路は良いが復路が大変。（終行時間が早い為）帰路がタクシーになる時が多い。終行時間がpm9:00ごろですと大変便利です。
4	武蔵浦和駅より徒歩20分（現役時代は13分）の距離に自宅があります。電車で遠出をするときは、駅まで自転車を使います。バスをもっと使いたいのですが、本数が少なく、来るのか来ないのかわからずあまり利用していません。バス停に次のバスが今どこを走っているのかわかればもっと利用すると思います。
5	バスは、生活に密接に結びついています。ですから、値上げをするのは、すこし控えて頂きたいです。この数年で運賃が2倍になるのは、本当のところ、庶民には、きついです。
6	定期バスがあれば助かります。タクシーも最近では来てくれなくなりなりました。
7	昼間なら駅から徒歩で帰るが夜遅くなった時は怖いからバスを利用する。最近タクシーが駅にいないから本数は少なくとも確実に来るバスはありがたい
8	利用者が減るとバスの本数も減ってしまう。バスの本数が減ると利用しづらくなるので利用しなくなる。結局はバスの本数維持が利用者を増やす策となるのではないのでしょうか。
9	近所のバス路線が廃止となり、現在は市が運営しているタクシー会社によるタクシーしか公共交通がないのが現状。 住んでいる地域（地区）では高齢者が割と多く住んでいるため、他の公共交通が増える事が望ましい。 （地元の市議会議員にも提案はしているが、早急な実現は難しいとのこと。）
10	バスタクシーには乗らない
11	公共交通を利用しやすくするために、最寄り駅やバス停に駐車場駐輪場（パークアンドライド）の設置や終電終バスの時間を延ばして（運賃は割増しにしてもいいと思う）確実な利便度向上が必要。バスが遅くまで運行していると治安も良くなるのではないか。タクシーを増やしても多くの方は運べないので、バスの強化の方が重要。
12	バスにしろ、タクシーにしろ、バリアフリー化を進めてほしい。
13	時々国際興業バスを利用していますが、駅までのバス便が日中ですと1時間に1本！とでも少なく不便です。遅れも日常茶飯事、雨の日は激混みでバス停にいても乗れない状態だったり。コミュニティバスの本数も増やして欲しいです。
14	現在 最寄りの駅まで行くバスが 日に1本しか無く、大変不便です バス運転者が不足しているのがその理由とのことですが 行政の支援を切にお願い致します
15	バスの本数を増やしてほしい
16	バスの運行に支障が無いように、自転車の専用道路の整備、路上駐車の取り締まりの強化、またバス運転手の待遇の向上が重要だと思う
17	バスは不可欠です。残してもらいたい。
18	高齢者なので、歩行困難なためバス、タクシーを利用しますが、バスは通勤通学の時間帯以外は便数が少なく不便です。タクシーもなかなか来ません。 どちらも充実させて欲しい。
19	運行本数が増えたと、もっと利用すると思います。
20	駅から遠い町なので、バス等の交通機関は大変重要ですが、本数が減りがちなので、気にしています
21	路線バスのルートを変更する取り組みが何年か前からされてきているが、一向に実施されないでいる。 今後の方針などをはっきりしてほしいと思う。

22	無料または低料金バスを運行して、交通渋滞を解消し、炭酸ガス排出量低減に資する。
23	最寄り駅までのバス便が少ない。 また、そのバスが巡回バスなので、最寄り駅まで遠廻りになり、時間がかかる（徒歩と変わらない）。地球環境を考え、バスを利用したいが、そんな理由から自家用車を使ってしまう。
24	タクシーを定額利用したい
25	もっとタクシーやバスが乗りやすいようにたくさん数を走らせてほしい 今移動がしばらく日々の買い物の不便なので
26	路線を整理して欲しい。鉄道に沿ったバス路線では鉄道を縦につなぐバス路線が欲しい。
27	冬のバス停が寒すぎるし雨や雪の時も困るので何かいいバスを待つところを考えてほしい。
28	バス停で時刻運行予定表をみて待っていても、予定時間の20分前からバス停で待っているにもかかわらず予定時刻を15分以上過ぎても始発場所から遠いバス亭になるとあたりまえのようにバスは来ない。本来20分に一回で1時間に3本来る予定表なのに。こんな日常茶飯事。いまバスはどこら辺を走っているのか？工事なのか事故に巻き込まれたのか累積遅れでもう来るのか？それとも約束に遅れないように歩きはじめて目的地に向かい始めるべきなのか？本来交通量が少ないはずなのに。でも、タクシーより安価なバスだ。
29	身体障害者の割引をバスと同じようにタクシーも5割引きにしていきたい。 高齢で身体障害者は病院に行く時、やむなくタクシーを利用することが多い。
30	運転手の待遇改善で採用を増やすことにより、便数も安全も確保してほしいです。 そういう公共交通を守るのを、民間だけに任せるのは、限界があります。
31	バスは大事なインフラなので、ドライバーの待遇を上げた方がいい。
32	バスも難しい高齢者は、タクシー無料にするとかにしてほしい。
33	運転手の不足から公共のバスが減便にならないように、行政として対応していただきたい。
34	バス停まで距離があることと、本数少なく、待合室ない、定時運行の信頼性低く 利用しにくく、人口も減少化し、利用者減の悪循環になっている。 低価格でフットワーク良く小まめに動く、活用できる手段があれば良い。
35	自宅近くでは徒歩圏内に駅があるので考えたこともなかったが、別宅の近くにはバス停も近くにない上、バスの本数が年々少なくなってしまってとても不便です。最終バスも早くなってしまって、利用価値がなくなって来ている。悪循環に陥ってしまっていて廃止の状況になりかねない。 タクシーも運転手の高齢化となり手がいなくなって困っている。 自身で運転することになると高齢者にとっては生活できないことや事故の恐れが出ている。簡単に公共交通機関と言えない状況がある
36	特にバスはどこをどこ行きのが走っているかよくわからないので、それが簡単にわかるようになる といいと思いますし、利用頻度が格段に上がると思います。
37	何しろ自宅から近くに停留所があることが大事です。 自治会内に停留所を設置してください。
38	全国的にバス、タクシーが減っています。利用者が減っているためそうになってしまうのはやむを得ないことかもしれませんが、そのまま支援機関の援助がないと、ドンドン生活する場の減少を加速することになるのではと思います。思い切った支援が必要と考えます。
39	近くにバス停なし。主要道路にバス路線を設定してほしい。
40	バスの到着時刻が大幅に遅れる場合は、バス停に何か表示できるようにしてほしい。
41	1時間に1本程度のバスで、非常に使い勝手が悪いです。
42	タクシー台数の減少を痛感しています。かなり困った経験もあります。 その対応にはライドシェアが不可欠と考えています。 タクシー会社に関わらないようにしないとライドシェアの本来のメリットが出にくいと思います。 定年後の個人事業主を中心に試験運用しては如何でしょうか。私もライドシェアが上記条件で解禁されたら、是非開業したいと思います。
43	うちの近所は、バスがありません。コミュニティバスの路線からも外れています。住み始めて、20年以上経ち、義母やご近所の方も高齢化が進み、移動手段に困っています。もっと地域に根ざした公共交通を考えてもらいたいです。最近86歳の義母は、自転車で転び、骨折してしまいました。本当にバスは、必要です。
44	交通の便が良くない地域柄自家用車での移動が多いのですが、できれば公共交通機関を利用したい と考えています。バスの本数の増加、タクシーの台数確保が課題と思います。

45	白岡駅までのバスの運行本数の少ないので とても不便です。通勤時間帯であっても少なくても驚きますが 東口方面は全く無いので それよりはマシなのかと思うようにしています。
46	自治会館や公民館の前にバス停を設置してほしい
47	自宅のそば方最寄り駅へ行くためにバス利用をしています年々バスルートの運行廃止 運行時間の大幅削減により不便を感じている(1時間に1本・10時-12時は0本) 駅まで徒歩20分はつらい 過疎地と比較すればまだいい方と思ってますが
48	医師会が「蕨・戸田」となっているので、検査など戸田市の病院に行く必要があっても、戸田市の病院に行くバスがない。これから高齢になるのに不安だ。
49	バスを小さくして、運転手が楽になるようにしないと運転手がいなくなると思う。 無人運転も小さいほうが良いのでは。 昔ながらの路面電車復活すれば、観光の魅力が増すと思う。 魅力的な埼玉県作りをお願いします。
50	利用頻度の少ない路線でも、あるという安心感があるので簡単には廃止しないで欲しい。
51	さいたま市在住ですが、バス路線がどんどん減って、不便になっています。 バス路線を維持してもらうために、私達県民は、何をすればいいのでしょうか。
52	東武東上線はよく事故で止まる事があるが、振替輸送など無いところに住む利用者の事を考えてほしい。東武はバスも所有しているのだからできないはずがない。田舎では早々タクシーもつかまらないので改善してほしい。
53	個人的には駅が近いので、通常は電車を利用している。買い物等は自家用車で、不便は感じない。 複数の電車がないために、いったん電車が止まった時が一番困っている。タクシーはない、バスは近くの駅までしか行かない。 バスもタクシーも運転手不足で増やすことは難しいと思う。
54	自分は車を運転出るので不便を感じた事がないけど、バスを利用したい人は、赤字路線だからという理由で廃止になったり、タクシーを利用したくても運転手不足の為、来てくれなかったり不便だと聞く事が多くなった。
55	路線があっても、本数が少なかったり、待合場所が快適でないと、とても使う気になれない。
56	埼玉県に引越してきて、バスの本数が少ないことにびっくりしました。今までが便利過ぎていたこともありあまりにも不便で必要に迫られて車に乗っています。(今まで住んでいた所はパークアンドライド推奨の街でした)ボンバスのような車はありますがとにかく便数が少なくて利用も出来ないのが現状です。もっとルートや便数を整備して欲しいです。
57	既存の路線バス網は地域交通として根付いているため、維持することは元より状況に即してダイヤ改正を実施し、運行本数の増便や始発時刻を早めるなど混雑解消に向けて行政として取り組んで頂きたいと思うところです。大変切実な問題と思います。(参考路線：国際興業バス・武蔵浦和駅／浦和駅西口行き)
58	私の住む地域には、駅に行くバスがきません。 若いうちは歩きや自転車もいいけれど、年齢的にこれからは、交通手段が困ります。 志木市幸町町内にぜひぜひ、志木駅と柳瀬川駅を繋ぐバス路線を作ってください。
59	明らかにマンション、戸建て、商業施設が増えているのにバス路線ができない 何故なのか理由がわからない謎の地域です 早く計画してほしい
60	バスやタクシーの運転手さん不足は気になっている
61	バス代も値上げになります。自分で運転できるうちはマイカーで出かけつもりです。乗りたい時にいつでも乗れるのはやはり便利です。
62	高齢者がタクシーを利用しやすくしてほしい 料金など
63	都県境に住んでいます。 都内から乗車客を乗せて来たタクシーは県内で乗車客を乗せられないのはもったいない 規制緩和すべき
64	高齢となり運転免許証を返納バスで移動していますが 昨今の運転手不足の影響かバスの運転本数が減ってきています、移動に時間がかかるようになりましたが我慢しています。これ以上の減少がないことを願っています。 国際興業バスです。
65	雨の日は、タクシーが来ない
66	バスがどんどん減って、ますます乗る機会が無くなっています

67	東上線の上福岡からJR南古谷駅に行けるバスがあるのだが、上福岡駅前の名でも駅のロータリーにはバスが入らないから歩かなければならず結局上福岡駅から電車にして川越駅で乗り換え等がある。しっかりと駅前から乗車出来れば、利用客は増えると思う。
68	近年、バス運転手不足の影響か運賃高騰と本数減少が気になります。本数が多ければ便利で乗るのに、ということも多く、補助金支給なので対策が可能ならば嬉しい限りです。
69	小型バスを活用し、運行頻度を高めてほしい。
70	路線バス停まで自宅から遠く、また、本数が少ない上、代金が高くて利用したいとは思わない。タクシーも近くでも料金がなくて驚いたことがある。もう少し料金が安く、誰もが利用しやすいものがないか日頃から思っています。
71	雨の日にはバスが必要なので、維持いただきたい。
72	バスはない、タクシーは夜営業がない。自家用車以外の移動手段は考えられない。運転できなくなったら住めない。
73	バスの本数が少なくても定時運行していれば利用しやすいが、5—10分の遅れが常態化しており、時間に余裕がないときは他の手段を使わないといけなことが多い。バス事業者にはなによりもまず定時運行を守ってほしい。
74	要望を言ったらきりが無いので、せめてバスの本数を減らさないように、現状維持で願っております。
75	雨天時の病院行きが辛い・・・バスが遅れたりして・・・タクシーが予約できなかつたり・・・
76	数回市の路線バスを利用していますが本数がすくないのと他のバスとの接続が悪くはっきりいって使いづらいです??いき目的地に行けても帰るバスがなく電車を使いぐるっと回って帰ることがよくあります。バスプラス電車代がかかりますのでお金がよけいかかってしまいますし時間もかかります。何度もその事はいっていますがなかなか利用者の意見は聞いてもらえず困った話しです??乗り合いバスやタクシーがあるといいです。何しろ買い物へいくにも遠くまでいけない不便さがあります
77	タクシーの運転手の確保。タクシーやバスの予約でネットの中間業者に余計にお金を取られないように頑張ってください。タクシーやバスの運転手や事業者にお金が行くように。
78	車を運転できなくなった時、バスの大切さを感じます。
79	埼玉県内でも、一部のバス路線が廃止や運休になっているという新聞記事を昨年読んだことがあります。採算性、運転手の確保と住民の移動手段の確保を考慮して、判断いただくことを希望します。
80	深夜バスの増便
81	池袋新宿へは行き易いが、東武東上線や大宮へ非常に行き難い。そっち方面へ行く為のバスの本数増加
82	マイカーによる移動をなるべく減らして、バスやタクシーをなるべく増やすべきだと思います。
83	バスは運転が荒く、車を運転していて怖い思いをしたことが何度もあります。たまに乗ったときも、モタモタしている乗客に声を荒げたり。質がとにかく悪いです。タクシーは老人が運転手で、ヒヤヒヤしたことやルールを守らない姿を何度も見えています。県や市は、運転手不足を気にして厳しい指導を出来ていないのかもですが、しっかりやって欲しいです。
84	バスの本数を増やして誰もが便利に使えるように増やして欲しい。
85	バス停、バスの時刻表がわかりにくい。たまに利用する、イオン入間の前のバス停から入間市駅に行く場合、2箇所のバス停があって、今の時間はどちらを待たばいいのかわからない。バスが近づいたら分かるような表示がほしい
86	自分は自家用車があって支障なく生活できているが、親が住んでいる、県北東の高齢者は、買い物、病院難民であり、バス停に行くにも遠すぎるので、バス停の間隔を狭くしてあげた方が良いでしょう。
87	バス停とバス停の距離を均等化してほしい。

88	札幌でバス路線の減少を代案なしに実行したため高齢者が外出したくともできない状況になりました(雪でタクシー呼んでもなかなか来ない)。事前に代案と情報の周知徹底は大事です。特に高齢者への情報提供が大事です。(若者と中年はインターネットで調べるので何とかかなる)なにかする時はしっかり時間をかけて、情報提供(お年寄りとは町内の回覧板が有効)してあげてください。免許返納した後は、交通機関で病院に行くので、。
89	朝霞市は都心から近く人口が多いにもかかわらずバス路線が貧弱かつ地域格差が酷いので何とか公共交通の維持と充実を図ってほしい。
90	タクシーは高過ぎる それこそ薄利多売がベストな業種だと思うが
91	地域のタクシーの参入障壁(タクシー業界の強過ぎる縄張り意識と同業他社への過剰な遠慮)を取っ払って住民がタクシーを使いやすくし。競争原理を働かせて欲しい。
92	春日部の南桜井駅からのバスを増やしてほしいです。本数も一時間に2~3本程度
93	バスの運転手の賃金の値上げが必要だと思います。その為に少くらしい運賃が値上がりしても良いです。
94	駅まで徒歩で40分くらいかかります。以前は公共のバス(西武)が本数もあり利用しやすかったのですが、昨年頃から本数を減らされ数時間に一本くらいしかなく駅や病院に行ってしまうのに不便になった。前のように本数を増やして欲しい
95	手軽にタクシーが利用できるようになると助かります
96	自宅付近のバス停(徒歩10分)から、ルートによっては駅までバスで30分かかるので、バスは使いません(駅まで徒歩25分)。バスに乗りたくても、時間がかかり過ぎて、実用がありません。陸の孤島です。新しい路線が出来ることに期待します。
97	住民や運転手ともに高齢化が進むなかで、免許証を返納した際に頼るのはバスやタクシーになります。AIが近い将来には人の変わりをする事になると思いますが、支援機関には事業者が存続及び継続するために会社間の合併による規模の拡大や人の確保などを専門に行う部署を枠を越えた形で作って頂きたいと思います。
98	バスの位置情報サービスを充実化して欲しい。バスは運行が時刻表通りにいかないことが多く、通勤で遅刻してしまいそうになるので、躊躇する。
99	住んでいる地域は整ってるが親の住むさいたま市北区はバスも少ないからこれからの歳をとってからの移動が気にはなる。高齢者のタクシー同乗サービスとかあるか分かりませんがと良いかと思う。
100	タクシーが、バスと同じくらいの金額で活用できるとありがたい。
101	とにかく時間どおりに来ないです。40分待たされて風邪をひきました。朝日バスにきつく言って下さい。ひどいです。
102	個人的なことかもしれませんが、21時以降にタクシー待ちで駅から乗ることがあります。個人タクシーの場合、深夜になればなるほど、スピード違反、信号無視などが目立ちます。ライドシェアが今後予想されていますが、どのように管理されるのか気になります。ドラレコでタクシー会社にしっかりと運行が記録されているのであれば相談することもできるでしょうが、現状個人タクシーでは家も知られているので不安しかなく警察に相談するのも躊躇うほどです。その点も踏まえて、バスの本数が増えるなら、タクシーよりもそちらを利用していきたいと思えます。
103	市内の中心部はバス交通が充実しているが、外れの方になると、とても不便さを感じます。同じ市民なので格差なくしてほしい。
104	近くにバス停がありますが、本数が少なく使った事がありません。本数を増やして頂けるとありがたいです。
105	まるけん交通に助かっています。大成ルートなくさないで欲しいです。
106	大宮国際中等教育学校の生徒が利用するバス路線が登下校の時間帯にとっても混雑するので、本数を増やして欲しい。狭い道路にあるバス停は、生徒が大勢並び道路に溢れそうになり、とても危険。
107	バスやタクシーは地域インフラとして機能していて、今後重要性を増していくと考えているので行政も持続可能な方策を考えて欲しいです
108	タクシーが不足し、移動手段を持たない高齢者が困っています。何とか対策をお願いします。
109	三芳町には路線バスが無い。ライフバスは有るが 一日に5本程度がこれでは役場に行くにも不便。東上線が止まると迂回路が無いので 働く世代はどんどん都心へ出ていく。路線バスを増やして東武東上線以外の路線へ迂回出来るようにして欲しい。大型バスでなく マイクロバスでも良い。富山のようなトラムなら高齢者も段差なく安心して乗れると思う。観光にもつながるのでは?

110	羽生市の東口の方には、バスが通っていますが本数があまりにも少なく、同じバス停からは羽生駅、市役所を除き1日2本しかありません。バス停の場所を見直し、最低限スーパーなどの施設へ行けるようにして欲しい。車があるでしょと思われませんが、バスがないから免許が返納できていない人もいます。少しでも事故が減るようお願いします。
111	現状のバスルートが減らさないように指導してほしい。高齢化により免許返納後の交通手段が絶たれる地域が増える。
112	栄えている地域では、少し待てばバスが来るが、ちょっと田舎になると待てども待てどもこないことが多い。観光などで訪れた時は不便だと思う。曜日や時間帯でバスの大きさを変えてもいいので、せめて1時間に5本くらいは欲しいと思う。また今、タクシーが乗り場にはないことが多く、全国的にタクシー不足と聞く。行政がバスやタクシー業界への金銭的な支援をもっと行った方がいいと思う。
113	鉄道とバスの連携が必要と感じます。 東武鉄道駅の場合、東武バスが急行電車の待ち合わせをしたりすることがごくたまにありますが、私鉄利用のお客さんは関係ないので、バスまで走っているのに、目の前でバスの扉をしめられて発車することも、一度や二度ではありません。 値上げと、バスのサービスでバスの利用は最低限におさえたいと思っています。 そのためか、最寄駅は送り迎えの自家用車であふれ、バスの動きがとれなくなっているときもあります。 バス停の安全な降車乗車場所の確保と、駅のバス停は、自家用車で送り迎えの場所を別に確保することなど、駅前を整備することの必要性をどの駅でも感じます。 バスの本数を増やし、サービスもよければ、利用しや
114	道路の渋滞が酷いためバスの時間が読めず、使いにくいです。バス停が歩道の狭い道にあり、バス利用者としてもドライバーとしても危険と思っています。 一方で将来的には不便なところから高齢化や人口減少が進むため、道の拡張やバス専用レーンの整備は現実的では無いとも考えます。 現在の埼玉県交通事情にはそぐわないかもしれませんが、将来的にはIT技術を利用したデマンド型公共交通の整備が必要と考えます。
115	ところバスの本数が少な過ぎて利用できません。もう少し本数を増やして頂けましたら助かります。
116	開発途上国を中心に世界中に普及している乗車定員10～15人のミニバスシステムを日本にも導入して欲しい。既にタクシー会社が導入しているジャンボタクシーを活用すれば、直に実現出来ると思う。
117	・ノンステップバスなど障害者を想定したバスが増えたことにより、乗車可能人数が減って困惑している。お題目はいいからきちんと大量輸送機関としての機能を維持してほしい。 ・コミュニティバスが小さすぎる。固定客のような高齢者しか乗れない。 ・タクシーの偏在が激しいし、駅前の乗り場にもいつ来るのかわからずに困惑する。 ・大雪の日にバスがダイヤを無視して運行していたが、なんの案内もなく困惑した。 ・以上のような状況であり、公共交通機関を普通の人々が気軽に利用できるとは到底言えない。自家用車との棲み分けなど、行政としてどうしたいのかが見えてこないし、やる気があるのか疑問を感じる
118	心疾患(子供)の受診のため定期的にタクシーを使うのですが、割引券などの支援があるといいなと思う。
119	バスなど公共交通の運転手の待遇をよくしてほしい。そのために運賃が上がるのは構わないと思う。
120	バス停に屋根をつけて欲しい。雨の日など。
121	バスの終電が早すぎて仕事が終わる帰宅する際はもうバスがない。不便すぎて使えない。都心までの時間は1時間くらいで便利はずなのに。だからバス利用者が減りバスの便も減るという悪循環。バスの便が多ければ使いたいの。また都心までの電車賃が他地域に比べて高すぎる。あんなに混雑してるのに。
122	近年はバス減便が全国でおこなわれ、埼玉県内も特に郊外は同じです。このような地域だと自家用車が便利であることが理由と思われそうですが、運転免許がない人や自家用車の無い人等、公共交通機関が不可欠な人が必ずいます。このような人でも移動手段に困らないよう、埼玉県さんや国・県内市町村のこれまで以上の取り組みに大いに期待いたします。
123	親が要介護になり、病院、各クリニック、美容室、買い物など全てがタクシーを利用する生活になり感じた事は、タクシーの台数が少ないのかな、と感じている。予約がとれない時がある。タクシーチケットを廃止し、要支援、要介護の人が利用しやすいバスや乗り合いタクシーなど交通費も含めて、改善してほしい。タクシーチケットは不公平感がある。
124	免許の返納を進めるためには、既存の路線だけでなく、廃止した路線の復活も含め(新開拓しなくて済むため)もっと違うルートを作してほしい。

125	川越市からさいたま市に引っ越してきて、バスが多く、大変便利でありがたく思っています。これからも利用させていただきたいです。
126	既存の路線バスやタクシーの維持・確保を期待しています。
127	上尾市原市から上尾中央病院までバス停は遠く本数も少ないため父をタクシーで病院に付き添うと片道2500円してしまい月に三回以上通うので年金が厳しいです
128	県北部や秩父地域にレジャーで出かけたときにバスの本数が限られていて不便な思いをしました。日常的に利用者が少ない路線であればやむを得ないのかなと思います。田園地域の日常生活の利便性を確保する方策として漫然とほぼ誰も乗らないバスを走らせ続けるのではなく、タクシー利用への補助や、訪問診療車や移動スーパーを走らせるなどもコスト比較して検討すべきだと思います。また、予定されている埼玉高速鉄道の岩槻への延伸を実現してほしいです。
129	高齢者の運転免許返納制度によって、バスの重要性は高まりました。また別に2024年問題のように、ドライバーの数が減っております。5年先を見据えた、10年先を見据えた、国・県・市町村に期待します。
130	高齢者への免許自主返納を推奨しているのに、個人タクシー運転手や公共運転手の高齢化、年齢制度の改正については反対である。怖すぎる。
131	志木市はほとんどバスがとっていないので、とっているようだったら利用したい。
132	今後、自動車免許を返納する人も増えてくるのが予想される。県内の殆どの電車路線は、都内から埼玉県へ、という構造になっている路線が多く、隣の市へ行く為に大きく迂回しなくてはいけない市町村が多い。バス、タクシー事業者に対し、新規路線を検討してほしい。市町村に対しては、市内のコミュニティバスではなく、隣接する市町村まで行けるような路線を作してほしい。
133	運転しない世代のためにも、あらゆる箇所にバス停を増やしてほしいです。
134	バスは酔ってしまうため利用を控えています。コミュニティバスは本数が少なく、バスを待つならば歩いたほうが早い事がとても多く、期待していないのが正直なところです。路線バスも、利用を考えていたバスの本数が少ないことにビックリ。山の奥地の時刻表を見ているようです。理由があるのでしょうか、使えません。行きはよいよい帰りは怖い…です。ワガママですね。
135	バス停が近くにあれば利用します。特に雨の日はありがたいかと思えます。バスよりも小さなハイエースのような車でもいいので、1時間に一本以上運行があれば使うかもしれません。今は雨の日に歩きたくなければタクシーを使います。駅から自宅までは700円ほどです。家族みんなで乗るなら利用しますが、一人でタクシーに乗ることはありません。バスなら料金的に乗りやすいと思います。
136	市役所へ行くために、市内なのに最寄りのバス停からは直通便がなく、バスを乗り継がないといけないので、市内での格差を感じることもある
137	越谷レイクタウン近辺のバスがとても不便なので路線を見直ししてほしい
138	踏切でよくバスが送れる 最大20本 遅れることもあるので 踏切 周りの交通を整備してもらいたい
139	バスは、本数を減らしてでも維持して欲しい。タクシーは、初乗り料金の距離を短くし、低料金で乗れるようにして欲しい。高齢者の買い物のを良くするため。バス停から歩かなくて済む。
140	県境を超えての路線バス等が充実すると良いかもしれない。特に、埼玉県の大動脈の1つである高崎線は、事故や故障で不通になると回避路線が無いので、高崎線沿線を結ぶ、路線バスがあると良いと思う。採算性の面で、難しいとは思いますが。
141	自宅から数分でバス停があり、いざという時に利用させてもらっています。30分に一本あるかと言ったところですが非常に便利です。個人が所有すれ車社会の現実ではありますが、公共の交通機関を利用出来る利便性はそのまま維持出来たら有難いと思ってはいます。今後における取り組みと感ずるのは、駅までの歩く事への抵抗を無くす、歩く事の大切さや健康であり続ける事への大事さをもっと広げてゆく事だろうと思います。
142	22時過ぎると栗橋ではタクシーすらない
143	バスの路線などがどれがどこへ行くのかわからず、バスの利用を避ける傾向があるので、利用しやすいように路線図やアプリなど利便性を上げる取り組みが必要
144	タクシー、バス乗務員の確保のための補助金をお願いしたいです。

145	<p>最近は路線バスの廃止やタクシー不足と聞きます。燃料高騰は交通事業者にとって重要な課題であり、また、運転手不足は労働環境や低賃金が大きな課題でしょう。</p> <p>タクシーは歩合制で給与が低く、生活がギリギリだと聞いたことがあります。</p> <p>ある程度の高い固定基本給とプラス歩合にし、ドライバーが離職することのないようにすることが必要なのではないのでしょうか。</p> <p>もちろん、交通業者にそのようなお金はないと思うので、人件費にしても燃料費にしても、国が補助金を出すべきなのではと考えます。</p> <p>高齢者にとってバスやタクシーは必要不可欠な交通手段です。バスやタクシーが減っていく中で運転免許まで返納したら、生活なんてできません。事故を起こしてまでも運転せざるを得ない状態であることを、国はまだまだ意識が薄いのではと思います。</p>
146	夜中でもバスがあれば嬉しい
147	<p>富士見市は路線バスが路線バスとして成り立っておらず、徒歩しか移動手段がない人には不便である。</p> <p>鶴瀬駅西側、三芳方面へは全然バスが走っていないので、もっと便利になってほしいのに、ライフバスの本数も減った。</p>
148	<p>国民年金暮らしゆえタクシーは値段が高くて利用しづらい。</p> <p>バス停までは徒歩10分JRまでは徒歩13分かかる。是非ともバス停を徒歩3分以内に設置して欲しい。会津地方でしたか？予約で自宅から目的地までバス代程度で移動出来るシステムが有ったかと。そう言うのがこちらにも有れば助かります。</p>
149	<p>タクシーの人員不足は承知していますが志木駅(新座側)のタクシーが不足していて使いたい時に使えない印象。タクシーターミナルなど充実させてほしい。</p> <p>志木駅から新座総合体育館方面のバス本数をもっと充実させてほしい。自家用車がないと行きづらい</p>
150	<p>自宅から駅まで徒歩15分くらいだが、荷物が多かったり疲れている日はバスを利用しています。子連れで出かける時も利用することが多いです。</p> <p>バス停は短い間隔であるので便利です。バス停が減ると、通勤時間帯は一つのバス停に人が集中しすぎてしまうように感じます。</p>
151	<p>バスやタクシーの地域交通において、需要と供給のバランスがあっていないと思います。ニーズはあるのですが、予約やオンコールでの対応だと高くなってしまいう点がハードルになっていると思われる。予約配車を充実させて、不要な待機時間を減らして単価を下げる形で料金体系を見直すのが良いと思います。</p>
152	<p>駅からタクシーで帰宅したい日もあるが以前タクシー運転手のマナーが悪い人にあたっしまい(返事しない、急ブレーキを掛けるなど)家人に電話で自家用車迎えを頼むことが多くなった。バスも急ブレーキ、スピードを落とさず右左折など乗りたくない理由も多い。公務員は地方交通機関の実態をもっと知ってから次世代の交通手段、協定企業を決めるべきだと思います。</p>
153	<p>熊谷市近郊は、車がなければ買い物にも行きづらい地域です。お年寄りが免許返納しなければならなくなった時に、普段の生活に困ることがないように、バスやタクシーなどを気軽利用できるように支援していただきたいです。</p> <p>通学にもバスの本数や停留所を増やして、駅に行きやすいようにしていただくと助かります。</p>
154	<p>バスを利用していますが、本数が少なく不便です。</p> <p>タクシー会社とも一緒になり、何か移動手段が増えれば嬉しいなあと思います。</p>
155	<p>タクシーに関しては、出産後に健診などでよく利用させていただきました。(外出しなければならぬ時に電車に乗るのはキツくタクシーならば休みながら移動できるので)今後も継続していただき、無くならないで欲しいと思います。</p> <p>バスに関しても、イオンモールに家族で行く時や、鳩ヶ谷近辺から川口駅に行く時などの横の移動(電車が通っていない区間や電車乗り換えが大変な区間)で重宝しております。むしろ川口市は横の移動が大変なのでバスが無いととても不便になります。</p> <p>このご時世どの業界も大変かとは思いますが、バスやタクシー業界を存続できるように県でもご検討いただければ幸いです。</p>
156	<p>バスは大型ではなく小道にも入れる小型マイクロバスで充分、そして15~20分にと間隔せまくして数を出して欲しい</p> <p>大型バスを昼間みてもほぼ人は乗ってないのでガソリン経費等無駄だと感じる</p>
157	<p>日頃タクシー利用していません。</p> <p>一方、昨年秋に子供が産まれた際、妻が家から病院に行くまでのタクシーの手配に困りました。</p> <p>都内のようにすぐに来てくれない、タクシーが小さい、など</p>

158	東京に比べて、埼玉県は乗り換えの多いターミナル駅でもタクシーが、決まった時間帯(夕方)少ない。また今だに現金のみしか使えないタクシーも存在しており、クレジットや電子マネーが使えるタクシーが増えてほしい。
159	タクシーは高齢者ドライバーが多いのが不安。若いドライバーが適切な勤務時間で安定した収入が得られるように支援してほしい。 高齢者施設の送迎や幼稚園バスも高齢者が多いので、タクシー会社やバス会社が提携して若いドライバーが担えば、高齢者ドライバーの事故をなくせるのではないか。
160	路線バス、タクシーは運転手の確保が厳しい状況にあり、便利さを求めるための増便は更に難しいものになると思います かと言って通勤通学には欠かせないものであり、また他の移動手段を持たない高齢者などにとっても欠かせないものです これからは今の業態を個別に維持するのではなく、交通事業全体で町に合った業態に変えていかないと、地域住民がますます利用しづらくなってしまいます バスも大型のものから小型に変えて(私の周りのバスはいつも空いています)コスト削減したり、ルートと利用時間の見直しを計るなどでも削減できるものはあるかと思ひます タクシーとバスの融合的な事もできるのでは？ バス停で近くを通るタクシーを呼べるとか
161	現在のバス運行を続けられるか、懸念している。
162	雨天時のバスがかなり逼迫しており、通過されることが往々にしてあるので、本数を増やすなど、手当が必要と思っています。
163	バス・タクシーを普段ほとんど利用しませんが、利用者や状況を見ていて気になる点があります。 ・タクシーの急停止及び乗降車の位置の危険性 ・夏のバス停の日陰の有無(屋根あり・なし) ・様々な人が待ちやすいようなスペース(椅子・広さ等) 何かしらの危険を伴う場所にバス停が設置されていることを多く目にします。バス・タクシー共に様々な安全性を見直し整備をしていただきたいです。
164	バスにもシートベルトがあってもいいと思う
165	地域のタクシー会社の迎車専用番号に繋がったことがない。 私はアプリが使えるがスマホを持っていない高齢者はとても困っている。 また、緊急時は電話が楽。 電話が繋がらない原因と改善話求めます。
166	子どもが生まれてから、バスを利用する事が増えた。市のバスは便利だが本数が少ない。利用料金が上がっても良いので、もう少し本数が増えたらと思う。 他の市はわからないが、住んでいる地域の市バスは支払いが現金のみである。キャッシュレスがすずみ、現金をあまり持たない場合もある為、現金以外の支払いもできたらと思う。
167	バスについては、高齢者と運転免許がない学生などが利用するので、私は対象外かもしれないが、雨の日だけたまに利用すると、混んでいる。
168	多子世帯の人も気軽に利用しやすいように今あるバス停に加えてバス停を増やして欲しい
169	同じ市内の中でも、過疎地域では、バスが待てど暮らせど来ないイメージがあり、道路状況によってなかなかダイヤが難しいところがありますし、そうすると、自家用車持ってる家族や、親族に連絡して、お買い物や病院へというパターンが多く、バス利用が遠のいて行く感じがします。市内には、乗り合いタクシーもあるので、もっと知名度を広め、予約方法とかも分かりやすくして、台数も増やして、過疎地域や、細かい地域ごとでも、もっと活用出来れば良いのになあと思っています。乗り合いタクシーとか、とても良い交通手段だと思うのですよね。だからこそ期待したい。
170	路線の少ない地域に、路線拡充してほしい。
171	普段車での移動ですが、これから先、自動車免許を返納したら、市内バスを利用したいと思ひます。免許を早く返納するためにもバスを利用しやすいようにして欲しいです。
172	最終便が早いです。
173	①川越⇄かすみ野のバスの本数を増やしてほしい(不便な場所への交通手段の改善) ②高齢者のバス無料化
174	既存路線の減便をしないこと。
175	時刻ダイヤを維持するのは大変であります、出来る限りの運行をお願い致します。
176	バスの時刻表について 毎時同じ時刻に発着する時刻表だとたまに利用する者にとっては利用しやすいかな
177	自宅から駅までや駅から自宅までをタクシーで利用したいと思うが、いつも駅にタクシーが停まっているわけじゃない。たまにしか電車や新幹線は使わないが、それが不便だと感じる

178	運転免許を持っていますが 大型バスの運転は 怖いです。小さなバス(幼稚園バスの小型)位のバスがあれば 運転して高齢者や地域に貢献したいです。
179	バスの利用増加は、電車のような時刻の正確性が必要だと思います
180	既存のタクシー会社は、早朝の予約が出来ず、また営業時間も7時以降などで、早朝の駅などに行く際、利用不可能で困ってる。旅行に行く際、JRの始発や6時台の電車に荷物を持って乗るために、駅まで2kmを歩いて行かねばならない。 タクシー会社に、早朝営業に関して、客扱いの回数に応じて何らかの報酬など定め、インセンティブを与えるようにしたら、如何でしょうか？
181	バスの中で表示される停留所等の案内の文字は、英語と日本語だけにしてほしいです。
182	自家用車がないと 生活しにくい場所に住んでいるので 路線バスの運行があればよいと思います 病院や 商業施設に行けるルートがあれば 今より暮らしやすくなると思うので 切に希望します
183	最寄り駅までのバス便は朝の通勤通学時間帯以外は乗客数が大変少なく、営業が成り立つのか心配になるほどです。利用率が上がるような対策を講じるべきではないかと思えます。例えば、ポイント制にするとか、電車利用でのアドバンテージを付与するとか…。将来、車の運転を手放した時の足の確保には不安しかありません。
184	抱っこ紐とベビーカー両方で移動するのが大変なので車を運転できる主人がいないときはタクシーを利用したが、迎車料金がさらに追加されて高額に。家計の負担がない移動手段があるとありがたいです。
185	高齢者化社会なので、バスなどの路線を増やしてもらえるといいと思います。
186	タクシー運賃が安くなるようにしてもらいたいことと、公共交通での感染症予防が先進的な技術を使ったものになってほしい
187	私自身、あまりバスに乗る機会は少ないですが、利用する時に思う事は、小さな子供を連れて乗る時にベビーカーなどを動かないように固定できると良いのかな。と思いました。
188	無料・割引運賃の導入によるバス料金の低価格化など、県からのサポート。
189	込み入った住宅街にバスを走らせることは無理だと思いますが、小型バスや乗り合いのワゴン車などで、バス停を作り走らせると、そこに住む方、特に年配の方など気兼ねなく使用できるのでは… と思いました。 バス停が幹線道路まで出ないと無い住宅街に住んで感じました。
「コミュニティバス・デマンド交通」に関するご意見	
190	市町村のコミュニティバスが乗り継ぎできるようなバス停の設置及び時間の調整していただければ、行ってみたい場所も増えてバスに乗る回数も増えます。 ぜひ各市町村が検討してください。
191	車椅子利用者など交通弱者は、オンデマンドタクシーが対応していないので不便ではないのか？ コミュニティバスも値上がり傾向があるので使い勝手が悪くなっているのでは、対策を練ってほしい。
192	運行回数の増加や近くのバスまでの延伸などコミュニティバスの利便性の向上をお願いいたします。このための補助金増額や市町村の指導をして下さい。
193	コミュニティバス、タクシーのルートを増やしてほしい。
194	コミュニティバス、ほとんど乗っている人を見ていませんが、利用率はどのくらいなのでしょう か。
195	東西の交通網がない コミュニティバスが貧相 それが埼玉です
196	乗り手も少なく需要にあった運行形態が維持されていない現行のコミュニティバスの運行は地域にとっても無駄の大きな出費で有り、新たな手段を試みるべきものと考えます。宇都宮方式が代替えとして有望であると考えます。
197	コミュニティバスの充実及び拡大
198	コミュニティバスがあっても本数が少ない、コースが限られる等で利用しづらい
199	高齢化が進み、一人暮らしの高齢者も多くなってきている。車の運転もしなくなるから、公共交通機関やコミュニティバスなどの重要性がある。誰でもワンコインで駅や病院へ行けるような乗り合いバスがあったら良いと思う
200	オンデマンドバスを広げてほしい。 循環バスの本数が少ない。坂が多く、高齢者の歩行は大変で、車を運転する高齢者が多い。
201	高齢化社会なので、公共交通の利用は増加の一途であろう。コミュニティバスがあるが運転本数が少なく、利用頻度が限られ、また、行く先も限られる。 多様な動きに連動した公共交通の開発を期待したい。

202	コミュニティバスを使って、公民館などへ行っておりますが。土日祝日に、運行していません。バス代が高くても、運行をよろしく願います。
203	高齢者なのでバスは必要です。 コミュニティバスなどの運用を広く活用できる範囲を広げてもらうと便利なのですが・・・現実には・・・難しいかも・・・
204	コミュニティバスが役場の施設を中心に回るので、はっきり言って使いづらい
205	さいたま市のコミュニティバスは、参議院議員の利権団体やその施設を回るようになっていて、遠回りが多く利用しにくいので皆使いません。こうしたことは無駄なので止めさせるべき。
206	家からすぐの所に、ぐるっとくんのバス停がありますが、上尾駅に行くまでにかかなりの時間がかかるので通勤・通学に使うのはかなり難しいです。 もう少し上尾駅まで短時間で着けるのであればもう少し使うようになると思います。b
207	県民の住む場所のバス状況（時刻表）と利用率を把握することは難しいかもしれませんが、アプリや電話で呼べるタクシーがあり、コミュニティバスもあります。県民の利便性は整備されているかと思えます。民間を利用することが多くなるのか、それとも従前のようにコミュニティバスを利用するのかによって課題は異なり、施策が変わってくるため、引き続き意識をもって情報をキャッチしていきたいと思えます。
208	大宮市内は道路が狭く大型バスはあまり賛成できません。コミュニティバスでいいのではないでしょう。
209	高齢に伴い自家用車を手放すことになり公共交通機関が必要になってきた。コミュニティバスがあるが自宅から離れているので使いづらいと感じている。
210	チョイソコの会員になっているが、まだ自家用車があるので利用してないが、スマホで予約、決済までするのは便利でとても良いと思うが、高齢者にはなかなか難しく躊躇するのではないかと思う。
211	最寄り駅まで2kmほどだが駅までの路線バスは運行していない。 コミュニティバスを極力利用したいが本数が少なく、また終了時間が早く、利用機会が限定的となってしまう。 (通勤に使うのが難しい、市外へ出かけるときの時間と合わない、など) また、市を跨いだバスがあると便利です。通勤及び大半の外出は自家用車の利用となってしまう。
212	現在、公共のバスを利用しているが本数が少ないので増やして頂きたい。
213	後期高齢者の3年生となったが、自家用車や自転車での移動が主で、まだバスなどの利用はまだ先のことと考えている。車の運転ができなくなれば活用に迫られると思う。 よって今のうちから、市のデマンドバスのテスト利用をしたい。 やはり、健康維持のためには病院やら、公共の施設等の巡回バスの利用度の向上やら、各県をまたぐデマンド、コミュニティバスの連携網を県として構築してほしい。
214	市内にコミュニティバスが走っていますが、どの時間帯でもガラガラ走行を見かけます。運賃の設定方法なのか、または、あちこちのバス停を廻っての運行で目的地まで到着するのに時間がかかり、つい乗車しない。という人が多いと考えますが、いい方法が見つければよいのですが。貴重な足であるバスを存続させていくことは大切ですが。
215	通勤通学時間以外は、コミュニティバスやデマンド交通を活用する思い切った取り組みが必要と思えます。
216	コミュニティバスの利用しないでも不便を感じた事がない。
217	過疎地域の移動手段確保が最重要と思う。デマンドタクシー（バス）
218	コミュニティバスもデマンド交通も私の市にはありませんが、県が全ての市町村に実施するように指導していただきたい。
219	狭山市は空気運ぶコミュニティバスと聞いて行きたいところを周って走ってほしい。
220	自分の住んでいる茨城県牛久市ではコミュニティバスが有ります利用していますが無理でしょうが夜は無いです
221	今後高齢化が進み、反面人口が少なくなっていく中で、公共事業のバスやタクシー会社等の維持が大変になってくると思えます。 コミュニティバスやデマンド交通等が必ず必要になってきます。 なるべく早くこの問題を第一に考えて、早期に実施していただきたいです。
222	コミュニティバスは一回100円で利用しやすいです病院や駅に行くのに便利でそのまま持続して欲しいです。
223	市営のバスがあるが本数が少なく利用しにくいところに、値上げと減便をすることは如何なものか？判断に苦しむ。 高齢者が増える中で、少なくとも30分に一本程度は運行して貰いたいし、本数があれば利用者も増える。このことを為政者は理解の上適切な判断をしてもらいたい。 少子高齢化の政策は金をばらまくだけでは解決しない。抜本的な政策の実行を待ち望んでいる。
224	高齢者になると、どうしても通院や入院することが出てきますので、できたらdoor to doorで公的なタクシーを利用できるようになるとありがたいです。身体が衰えているとバス利用はきつい感じがします。
225	高崎線のための、電車の本数をふやしてほしい。 バス(コミュニティバス)の本数を増便してほしい

226	デマンド交通は、高齢者の外出にとっても便利で、助かると思いました。高齢者が外出するきっかけにもなると思います。
227	観光で関東のとある自治体のコミュニティバスを利用したが、日曜午後3時なのに、客は私1人で驚いたことがあります。その時は乗客数調査とそれに基づく柔軟な路線廃止・変更も必要ではないかと思いました。公共交通機関は「あればいい」という人が多いので、事前のニーズ調査はあまり当てにならないと思います。
228	幸手市はろくに検証もしないでデマンド交通から循環バスに戻ってしまった。また、路線バスに関しても高齢化が進んだ時代変化に対しても何の対処もせずに主要施設を通らず住宅と駅だけを結ぶニーズの変化に対応せずに結果として廃線になった。地域間交通など補助金など持続可能な手法を指導していただきたい。よろしくお願いします。
229	乗合タクシーが普及すれば良い
230	今住んでいる市のコミュニティバスは、一日に数本しか無いので、利用したくても利用できません。利用者があまりいないので数本しか無いのかもしれませんが、数本しか無いので利用者がいないのだと思います。一日に数本ではなく、一時間に数本にすれば、利用者は増えると思います。高齢者の自動車免許自主返納を増やすためにも地域公共交通をもっと使いやすくして欲しいです。
231	日高市に以前あった市の公共バスですが、循環型のルートですが本数がなく、例えば午前中にそれを利用してある施設へ行ったら、夕方まで帰れるバスがないという使えないものでした。日高市のような人口の少ないところでも成り立つように、例えば電車の駅と主な施設・場所をピストンで運行する等の工夫をして活用できる公共バスが維持できれば、免許返納へも前向きになれるし人々の利用度も上がっていくのではないかと考えていました。
232	わたくしの実家にデマンド交通があるが、AI配車システムが導入された。予約自体はネットでできるようになり便利になったようであるが、発地から着地の間に利用希望者があると、配車の都合でかなり遠回りになってしまう場合があり、利便性が低下したということであった。デマンドも個人ベースとするか、乗り合いベースとするかを明確にしておかないと、利便性が低下する可能性があると感じた。
233	割安・利便性など、高齢者・子ども・病人を含むすべての人に好都合の運用を望みます。市のコミュニティバス・タクシーでは、市境を越えたと行ってもらえないことがありました。そのへんを改善して欲しいです。
234	当市でも市議の努力のお陰で地域コミュニティバスが運行されていて、既存民間バスの通らない経路を網羅しているのが、通院買い物等の高齢者利用に優しいとっていて、利用できる時間帯では極力利用したいとは思っている。後数年で免許返納も考える歳になり、これらのバスの存在は不可欠と思うので、皆で利用機会を増やしてなくならないようにしたいものだと思うし、支援機関にも大いに期待するもの。
235	私が住んでいる市は利用客が少なくなった路線バスはほぼ廃線な感じです。一日に2本しかないバスをあてにする事はまずできません。そうするとより一層公共バスの利用客は減る一方なので、市は予算でコミュニティバスの運行をして欲しいと思っています。免許返納もすんなりいくきっかけにもなると思います。
236	予約しなくてよい、久喜市全体を動く循環バスを栗橋内にもお願いしたい。予約するデマンドタクシーは予約取れないときいたし、すぐに使うことができないので。
237	近く(歩いて約5分)にあるコミュニティバス停を1度利用した。バス停や経路が分り難く、その後ほとんど乗っていない。MaaSの略語は新聞でも見たことがなくアンケートに乗せるにはまだほど遠い略語。デマンド交通も名前は聞いたことはあるが話題にはあがらない。幅広い年齢層からの回答を得るにはアンケートの項目・内容をもっと深掘りし(注釈等もつけて)、わかりやすくした方が良い。
238	ぐるっとくんが本数を減らしたのはなぜですか？予算をかけて運用してもっと免許を持たない人に優しい運営をしてほしい 利便性を平等にしてほしい
239	個人的には自転車を利用しバスは利用しないが、駅から遠く、交通に不便なところはコミュニティバスがカバーしてほしい 現実には、利用者が少ないなどを理由に縮小傾向にある 利用者が多いのなら民間企業が参入するので、コミュニティバスの目的や意義を理解してほしい
240	市の中心部に病院が移転してきたが、交通手段がなくなってしまった(コミュニティバス)。以前は車でも行けたのだが、今は、遠く、渋滞する道路を使っている。 病院へは市の東西南北からの交通網が必要なのでは？医師も不足してるみたいだけどね。
241	デマンド交通を利用したい。
242	住んでいる町のデマンドタクシーは受付の人の言葉が横柄なので使わないが、年寄りを病院に連れて行けない時使ってもらおうがいつもちゃんと話せと怒られると、言っているの、町がもっとタクシー会社の人にも、老人相手の話し方を、教育してもらいたいです。そうすれば使いやすくなります。
243	デマンドバスは、乗り合いで対応が悪い。一番遠い人から送りので最後になると時間が無駄になる。ルールを決めてほしい。

244	単に既存の公共交通機関を維持しろとの意見には、運営コストとその補填原資は税金である事を丁寧に説明して、無理難題を行政側に求めすぎないようにする事が必要。特にコミュニティバスの運営など、乗らない人が乗る人の分まで負担している事等、しっかり理解してもらう必要があると思う。
245	利用しているバスが年々本数が減ってしまっていて不便に（平日3本、土日1本のみ）。さいたま市のコミュニティバスも大宮区には無く、大宮駅や区役所へ簡単に行けなくなった。とても政令指定都市の交通とは思えない状況に辟易している。
246	熊谷市のコミュニティバスは近々運行ダイヤと運賃を改定するが、現状はあまり使いやすいとは言えず、午前10時台の次のバスが午後4時台だったりする。しかも乗客は多くなく、前述の運賃改定で運賃が2倍になる。埼玉県からの補助でなんとかなると良いのだが。
247	北浦和駅東口のバスターミナルが駅直結なら、市立病院に行く人が便利になると思います。見沼の自然保護のためには、岩槻への地下鉄延伸で工事をせず、オンデマンドタクシーの充実などを進めていただきたいです。
248	先日ときがわ町のデマンド交通を利用しました。私の市のコミュニティバスより、頻度が多く便利だと感じました。デマンド交通の拡大を希望します。
249	コミュニティバスはあるが、本数が少なく利用できない。自動車運転免許を返納した高齢者にとっては、日常生活で必要とする目的地までアクセスする手段の確保は死活問題です。MaaSの導入が望まれます。
250	コミュニティバスは便利なので県内のコミュニティバスの路線図や料金や時刻表を記載した冊子を作ってほしい。
251	コミュニティバスの運営は大変だと思いますが、とても便利で継続して利用したいと思ってるのでこれからも住みやすい町の象徴としても継続的な安定運営をお願いします。
252	公民館、病院（岩槻区の丸山総合病院：土・日も開業）にコミュニティバスを利用したいが土・日は休業のため利用できないことが多い。せめて土曜日の営業はできないのでしょうか。運転士は公務員の身分なので無理とは聞いていますが。
253	コミュニティバスを使って市内観光に出掛けていますよ。
254	コミュニティバスの利用がなかなか進まないのは、本数が少ないため、市民がバスを当てにして鉄道駅を利用することができないと思います。また、現状のコミュニティバスの政策は、高齢者保護ないし福祉に偏っていると思います。主な市県民税の納税者及びその子である60歳以下の層が、納税している恩恵を受けるよう、通勤通学時間帯に駅と自宅最寄り間のコミュニティバスの本数を増やすべき。雨の日もバス通勤通学も可能であり、需要があると思うとともにコミュニティバス事業の利益の増加につながるのではないかと思います。またそれにより、駅ロータリーのお迎えの駐車や駅前自転車駐輪の数を減らすことができると考えます。
255	地元コミュニティバスがあるがバス停までは一キロ以上離れているうえ、公共の電車バスを利用するより料金が全く意味がない。こういう問題を解決できたらいいのと思う。
256	コミュニティバスの終わりが早く、利用したい時間には運行がない。
257	乗合タクシーの利用範囲を拡大して欲しいです。行きたい場所に行けるのに乗る場所が近くにないので利用出来ません。
258	病院で知り合った人が娘の送迎なら15分で病院に来れるが巡回バスだと45分かかると行っていた私は乗りたくないと思います同居の母も45分かかるとトイレが心配で乗れないと行っています
259	市内で生活は完結しないのに、居住地のコミュニティバスやデマンド交通は基本的に市内にしか対応していない。結局の所使い道があまりない。
260	コミュニティバスの路線図、もう少し分かりやすくしてほしい
261	地方のバスは料金が上がるので、学生や年金生活者からしたら、ハードルが高い。上限(補助)をして欲しい。コミュニティバスも結局はバス停まで遠いのと、バス停が細かく乗車時間がかかってしまい使いにくい。
262	コミュニティバスの運行状況、時刻表、路線図を見やすくして欲しい。今のものでは確認できる人のほうが少ないと思う。そういったところも利用者の少なさに影響していると思う
263	現在コミュニティバスの運行は1時間に1本→30分に1本に 始発時間も遅い→もう少し早時間に お昼頃にダイヤが空いているのも埋めて欲しい 是非改善していただければと思います もっと便利になれば必ずしも高齢者無料でなくても良いのではないかと思います

264	幸手市のコミュニティバスが、市内を走っているのですが、僻地に住んでるせいか、幸手駅を利用したくてもコミュニティバスを乗り継がないと行けなくて、利用しにくい。運行時間も、利用したい昼間の時刻の便が少なく、結局、隣の茨城県のコミュニティバスを利用している。 通院先が、隣の市、がんセンターなので、県内各地もう少し道路を拡張して、バス停留所を車道の脇に待避所の様な空間を造る努力も必要だと思います。 各地、自動運転必要になる機会が増えるならば、尚更ではないのでしょうか
265	コミュニティバスを利用することがあるのですが、本数がとても少なく不便に感じています。
266	免許返納後にバス等利用したくても、坂戸市のコミュニティバスは、不便すぎて使えない。川越のデマンドを以前テレビで取材していましたが、使い勝手が良さそうでした。コミュニティバスは誰も乗ってなくても時刻通りに運行するのはガソリン等もったいないと感じます。タクシーのように小回りがきく低料金のコミュニティのデマンドタクシーが増えると便利なのではないでしょうか
267	居住している地域（上尾市）にもコミュニティバスがありますが、滅多に来ないので利用する住民はほとんどいません。少なくとも15分から30分に1本は日中の時間帯でも走らせるべきだと思います。それができないなら、無駄に税金を使うべきではないと思います。他市でも実施しているからなどの考えでの運行は止めて欲しいです。
268	西武バスのバス位置情報でところバスも検索できるようにしてほしい。
269	いずれ自分で運転する事が難しくなると思うが今のコミュニティバスの状況は使い難いだろうと思ってしまう。
270	最近、タクシーが少なくなってきています。市のコミュニティバスは路線が少ない上、市境の為、市のコミュニティバスの停留所がありませんので、利用出来ません。交通弱者が増えないようにして欲しいです。
271	地元の路線バスが廃止になり、日常生活に影響が出ています。採算の問題もあるかと思いますが一概に言えませんが、コミュニティバスの路線延長など何かしら検討していただきたいです。
272	コミュニティバスはあるが、住まいのある地域まで来ない。
273	都内のコミュニティバスは、結構利用した事があります。大変便利で、小回りが利いて良いです。住んでいる市内のコミュニティバスは、ルートが利用しない区域になっていて、全く利用した事がないので不便です。
274	コミュニティバスはメインで利用するには本数が少なすぎます。またさいたま市の一部の2社の路線バスですが、同一区間を運行しているのに料金が異なります。地域公共交通が維持に苦労しているのは分かりますが、最低限同一区間は同一料金にしてほしいです。本来は政令指定都市であれば、市営バスを整備してほしいのが正直な気持ちです。埼玉県は自動車利用が多いのかもしれませんが、住民全員が自動車利用ではありません。高齢者の方など公共交通が大切な足になっている人も多いと思いますし、免許返納の可能性もあります。そうした政策との整合性も鑑み、地域公共交通については最低限でも現状維持を希望します。
275	コミュニティバスを利用したいと思うが、バス停までベビーカーを利用しなければならず乗る際に畳まなければならないのが大変です。バス停、路線が少なすぎる気がします。
276	自家用車のごとくの使い勝手の交通手段。コミュニティバスなどは、狭い道の自宅までは来てくれない。この辺りは道が狭過ぎる。街づくりが失敗していると思う。
277	公共交通は社会の重要なインフラであると考えます。地域のコミュニティバスは1時間に1本と使い勝手も悪くルートもぐるぐる回って時間もかかります。たまに乗っても時間帯によっては誰も乗っていないということも…。また、タクシーアプリでタクシーを呼ぶことが多いのですが、時間帯によっては全くつかまりません。公共交通がないとどこにも出かけられなくなってしまいます
278	川越市のコミュニティバスが近所を通っていますが1日に3本しかないので使い物になりません。
279	もっとコミュニティバス&シェアサイクルなど活用してほしい！
280	民間路線バスの経営を圧迫しないよう、コミュニティバスは、民間の路線バスの空白域を埋める形で路線を敷いてほしい。
281	現在の市内循環バスの走行範囲を少し広げていただければと思っております。自分の住んでいる場所が市内でも端の方にある場合、隣の市の方が近い場合があります。歩いて行くと30分かかかるスーパーですがバスなら5分で行けるほどなので隣の市ですが行ってもらえたら便利だと思います。
282	現在普通の市営バスがないので、あると年配の方は楽だと思います。コミュニティバスは、予約して乗るようなので、急な予定には対応できないので。
283	フラワー号の最終が早すぎる。
284	現在、さいたま市浦和区領家7丁目に住んでいますが、大原中学校へ徒歩30分の通学が忍びなく思っています。せめて、高齢者の買い物も含めて、北浦和駅東口から、領家交差点、木崎経由、大原中前経由で、新都心へのコミュニティバスを実現していただきたく思います。
285	コミュニティバスの拡充をお願いしたいです。 小さな子供と病院などへ移動するのは、特に雨の日など大変でした。本数と路線が増えると助かります。

286	コミュニティバスは日中は1時間に2本は運行してほしい。自宅の目の前にバス停があるが、本数が少ないためほとんど乗る機会がない。 もっと本数が増えれば乗客も増えると思う。 昨今、タクシー運転手が減少気味のように、終電、始発の頃に駅前にはタクシーがいないことが多い。運転手のなり手が少ないのであれば、終電、始発時のコミュニティバスの運行もしてほしいと思う。
287	コミュニティバスは、時間や路線によってガラガラのことがあり、燃料費がもったいないので、時間帯や路線によって車の大きさを変えた方がいいと思う。カーシェアリングは、知らない人と狭い空間で一緒に乗ることよりも、セダンのような大きい車にした方がいいと思う。
288	公共のバス停での乗換推進で、 公共のバス路線維持とコミュニティバスの空気輸送改善を
289	市役所直通も欲しいです。 トコバスの逆回りも欲しいです。
290	今あるコミュニティバスの本数が少なすぎて利便性皆無。例えばイベント（健診など）の際には臨時便を出すなど部分的でも良いのでなんとかして欲しいと思いました。
291	コミュニティバスの充実した運用に期待したいです 循環コースで利用者の利便性を継続して欲しいです
292	コミュニティバスは本数が非常に少なく利用するのが難しいので、バスの台数が増えると良いと思う。 一般ドライバーによる送迎は事件事故の心配があり利用したくない。
293	コミュニティバスの本数が足りないと感じます
294	川越比企地域（東松山）で一人暮らしをしている母は、国営武蔵丘陵森林公園に行くと元気がもらえると話すのですが、隣町のため、バスと電車を乗り継がなくてはならず、行くことが大変な様子です。 オンデマンドタクシーの乗降ポイントに指定できるようになるとありがたいと思います。 また、月に1、2回でも、近隣市町村の公園やお寺などに停まるコミュニティバスが運行されると、小さなバス旅ができていいなと思います。
295	所沢市ではところバスを運行しているが、バスは殆どガラガラで利用客が少ない。航空公園駅から東所沢の角川ミュージアムに行こうとしたら、凄い遠回りになり利用しにくい。利用する人が少ない原因に使い勝手が悪いこともあると思う。
296	川口市内の実家の近くを、みんななかまバスというコミュニティバスが通っていました。今も、あるかは不明です。コミュニティバスは、料金は安い、運転間隔はとて広く、乗るタイミングがいつも合わず、利便性はとて低いこと、民間のバスが通るルートと同じルートを通ることから、コミュニティバスの存在意味はないと思います。コミュニティバスがまだあるなら、廃止して、民間バス用の割引券を配布したり、民間バスの維持のための補助に使った方がいいと思います。
「MaaS・自動運転・BRT等」に関するご意見	
297	茨城県境町の自動運転コミュニティバスに乗ってりましたが、とても良かったです。未来はこうなると思いました。
298	自動運転を早く取り入れて欲しいです。
299	新交通システムで浦和駅から浦和美園駅までの開通 同じく北浦和駅から埼大前までの開通を希望します。
300	何でもスマホで予約をさせるような傾向にあるが、年寄りがスマホ・携帯を使いこなせていない現状、MaaSなど、どれだけの方が利用するかが疑問？！
301	自動運転で安全安心なものを利用したいです。
302	大宮駅⇄さいたま新都心駅⇄浦和美園駅間のBRT モノレール 地下鉄 の整備が望まれる
303	労働人口が減少する中、新たなシステム導入など先進技術を積極的に活用、支援をして頂きたい。
304	MaaSがどの程度普及するかによりますが 高齢者にとっては自由度が高くなると思い利用しやすいのではと思います
305	茨城県堺町のような無人運転公共交通機関をどんどん取り入れるべき。 我が三郷市は南北に長く、北西部、北東部、北部、中央、南部とエリアが分断されているため、地域の一体感が醸成されない。行き来も活発にはならない。
306	シェアサイクルでMaaSを利用していますがとても便利なので、もっと利用できる地域を増やしてほしいです。できれば幼児載せ自転車があると、もっと助かります。 浦和美園、大門、釣上あたりは公共交通機関が無いので、現状は移動がかなり不便ですが、施設が増えてきているので行かざるを得ない場面があり、困ることがあります。便利な移動手段が増えてほしいです。
307	我が家は駅に近く、市街地からも近いので徒歩で十分間に合う環境。 高齢化により運転免許を返納したので不便を感じることもあった。 車いすでの移動はバス・タクシーを頼ると乗り降りにかなり不便なうえ、他に迷惑をかけるので考えてしまう。 自動運転の車が早く一般的に利用できるようになれば良いなと思う。
308	自動化を早期に進めて料金を安くしてください。

309	質問9の「MaaS」だが、現時点で乗換案内のようなアプリは大量に存在しているので新しいアプリは必要ない。自治体や企業が何処もかしこも独自アプリを入れさせようとするのに辟易している。タクシーのライドシェアはあまりにも狭い空間に他人と密接して同乗することになるので怖いと感じる。
310	バスよりも鉄道のほうが定時性、わかりやすさ等で有利であるが新規の鉄道は財政上難しい。宇都宮のようなLRTも整備費用はかかる。BRTが有効だと考える。特に埼玉県内では東京都心から見て環状的な公共交通網が足りない。この部分はBRTで補うことが有効であると考えている。混雑する道路では専用レーンや優先レーンを作ることから初めても良いと思う。
311	複数の移動手段をアプリで、まとめて選択出来ると便利だと思います。車を持ってない人、足が不自由な人でも、アプリを通じて移動しやすい社会になってほしいです。
312	自動運転の早期実用化
313	今後の高齢者社会と働き手の減少を勘案すると自動運転技術などの導入を考えていかないといけないと思う
314	大宮を起点に、西方面（R17バイパス西側、荒川方面）一体をカバーできるような公共交通（例えば、R17バイパスにLRT導入とか、西方面一帯をカバーできるようなデマンド自動運転バスの導入など）を、検討してほしい。バスの運転手不足が叫ばれる中、今のバス交通が将来にわたって維持される保証がない。
315	MaaSの英語文字は意味が分かりにくい、漢字、平仮名、片仮名、で書いて欲しい、日本語をを大事にしよう、日本に来る外国人は日本の文化が良いから来るのだから、英語は最低限の使用にとどめるべきだ。
316	高齢社会、人口減少を考えた時、自動運転MaaSなど先進技術を活用した街づくりが必要。今から実験しながら、取り入れていくことが必要！
317	Maas、Grabはこれからの時代に有用ではないかと思えます。
318	MaaSなど先進技術を使った利便性の高い地域公共交通がこれからは主流になって行くのだろうが、利用者がどれだけ居るのかわからず、採算面も考えるとなかなか厳しいと思えます。
319	病院の駐車場はたいいて狭く、しかしお年寄りも多く、自動運転の巡回バスが実現することを期待しています。また、ドローンや宅配ロッカーの活用など、車が必要ない仕組みも整えてほしいです。
320	MaaSの場合、一括検索できるのはいいが、予約・決済機能は要らない。
321	自動運転、電気自動車などをフルに使う時代がいよいよ来たと期待させる改革ですね！未来は人が死なない事が少子化対策になるはずです。
322	県民として、病院、公共機関、銀行、郵便局、スーパーなど定期的に利用する場所へのアクセスとして、最低限の交通システムが確保されることが重要だと思います。東北などのAIを利用した乗り合いバスなども参考にしてほしいです。
323	狭隘な道路が多いので、拡幅など安全性を確保していただきたい バスは本数が多いと思うが、最近タクシーが減っていると思うので、人手不足の折、e-PalletやMaaSなどの新技術を採用してサービスインしていただきたいです。
324	自動運転が出来るようになり本数が増え停車場も増え安かったら利用するのではないかと思います
325	いざ利用しようと思った時に、一から調べるのが少し面倒なので簡単に調べられる方法を「まいたま」などで周知しておいてもらえるといいと感じます。
326	バスの専用のアプリを作り、乗り方、時刻表、進行表などを見られるようにして事前決済も可能にして乗り降りをスムーズに行えるようにして欲しい。
327	自動運転のタクシーが公道を走れるようになったら、ぜひすぐに取り入れてほしい。
328	自動運転等、人材不足に対応する取組を進めてほしい。
329	MaaS等の先進技術は、今後画期的な進歩を遂げるとは思いますが、現時点における信頼性や安全性には疑問もあり、実現には年月がかかるように考えています。また、電子機器になじみのないお年寄りには操作上の課題があるように思われます。現時点では、公共交通の利便性（お年寄り、障害者、乳幼児を連れた方等の使いやすさ）を高めることが先決かなと考えます。
330	MaaSのように決算までできなくても、バスの検索がし易いようにしていただけると有り難いです。

「ライドシェア」に関するご意見	
331	ライドシェアは、女性・子どもには危険です。怖くて乗れません。ケガをした時、タクシーに助けられました。タクシーの維持は大切だと思いますが、一番利用したい早朝・深夜は走っていません。
332	自家用車が空いているときに自家用車で送迎する登録制を設けて、サービスを提供してもらえるシステムを構築する。ただし運転免許証上の制約や事故発生時の保障問題など難しい問題が多そうだが、安心出来る交通手段を高齢者が確保出来るにはこれ以外にないと考える。
333	気楽に仲間・知人等をお願い出来る仕組み作り（お礼程度の謝礼で頼める）
334	本当に地域の住民のことを一番に考えるならタクシー会社の反対に屈してライドシェアを導入しないのはおかしい。言ってることとやってることが矛盾している。
335	ライドシェアはどんな人が運転しているのか、どのくらい運転技術があるのかわからないので不安ですし、こわいです。
336	バスの利用は、正確な時間で運行出来る事が必要。ライドシェアは、タクシー待ちの時間解消に繋がれば良いのと、安心・安全である事が必要と考える。
337	高齢者で自動車免許返納した家族にもう少し手厚いサービスがほしい。タクシー無料券や、もっとライドシェアのような車を伊奈町、上尾、蓮田地区に設置してほしい。
338	現在の白タクを早急に排除して欲しい。お金だけ稼いで責任の所在が無い。ライドシェアも運行管理、責任の所在がはっきりさせてから施行して欲しい。
339	白タクは犯罪の面だけがリスクと感ずますが、海外で利用する個人ツアーと変わらないように感じました。 信用を担保できるような仕組みが構築されれば積極導入を希望します
340	ライドシェアシステムの防犯対策（使用したお客がまもられるシステム）をよくPRしてください。
341	両親が高齢で免許証を返納したのは良かったのだがその後の買い物や移動手段がとても不便だと言っています。 公共交通機関や乗り合いタクシーなどは利用しているが利用者が多く混んでいたり乗れなかったり で不自由な様子です。 自動運転はまだまだ法整備で時間がかかりそうなのでライドシェアを進めるべきではないでしょうか？ 高齢者に免許返納を促すのは良い事だと思いますが県内でも少し離れるとクルマなしの生活の弊害をどうにか考えるべきだと思います。
342	今は運転ができるので不便を感じていませんが、将来的に高齢になって免許を返納した後がどうなるのか心配ではあります。運転手のなり手がいないと話題にもなりますが、自分の身を守る意味でもライドシェアだけは絶対に嫌です。公共交通機関に勤める方々に、きちんと仕事と見合ったお給料を保証してほしいです。そうすれば、自ずと運転手のなり手は増えるはずですから。
343	ライドシェアは、治安維持の面からみると、危険ではないかと不安になります。まずは既存の交通事業者さんが営業を持続できるように、市や県、国単位で支えていく体制を整える方がよろしいのでは、と考えます。
344	タクシー会社の利権にとらわれず、市民の利便を最優先に考えて、早くライドシェアの導入などを実現してほしい
345	超高齢化社会に突入する現在、「ライドシェア」などの適宜な運用と、行政のバックアップに力を注いで貰いたい、
346	介護、高齢者用のタクシーの充実。ライドシェアを導入するなら、交通弱者と「運転してもいいよ」という人を、うまくマッチングさせてほしい。 高齢者（一人暮らしなら、なおさら）は、交通の便のいい所に住めないケースが多いので、そういう人たちの足を考えて欲しい。
347	ライドシェアを進めていただきたい。
348	人口の高齢に伴う労働人口の減少によりライドシェアの普及は必要
349	交通事業者（バス・タクシー）の運転手不足はこれから更に加速していくのは避けられないので、ライドシェアの段階的導入は避けられないと思います（特に人口密度の低い地域から）。
350	「ライドシェア」導入の動きがありますが、事業主体が個人単位ではなく、タクシー会社などに所属し、事故時の対応がしっかりできる組織に所属していることが大切です。
351	ライドシェアは、ドライバーの格付けや保険の義務化等が必須だと思う。
352	現在では事業を兼ねた車を所有し毎日利用しているので公共交通機関を利用する機会はありませんがライドシェアや自動運転車両等の普及は必要と考えます。
353	ライドシェアには大反対です。言葉の通じない外国人や粗暴な人が来たらどうしたら良いかと考えただけで途方に暮れる思いです。やはり責任を持って運んでくれる人を高給で確保すべきだと思います。
354	Tncサービス型のライドシェアは導入を急ぐべきである。シンガポールやマレーシアで体感したが圧倒的に便利で安全でタクシーと比べても安価でありドライバーも評価方法が確立されて個々の評価が開示されて利用者がドライバーを選ぶことが出来るので日本で懸念されているような交通安全の問題や車内でのトラブル問題など発生しにくいと思う。

355	ライドシェアは既存会社に縛られない運用が望ましい。適正な需要と供給を促し、時代について行けない会社は退場いただく。既成概念にとらわれず、規制緩和を積極的に。刷新が必要です。タクシーに限らず、公共交通機関は総合的に連携を考えるべき。 そして、コンパクトシティの実現実行です。まちづくりは徐々にしかできないので、地味に戦略を持って行いましょう。行政が積極的に動かなくてだれかやる。実務は民間に。市町村や県ができる事は何かを真剣に考えましょう。
356	どんな人が運転しているのかわからないライドシェアはまだ利用する気がない。外国人による白タクも多く、法整備も取り締まりもできていない。人が足りないのはわかるが、誰でも参入できる業種になるのは抵抗がある。
357	ライドシェアは安全、特に交通に関するのではなくドライバーの質が一番だと思うので、運転する人の資質に関して担保できる方策が必要だと思います。
358	一般ドライバーのライドシェアは安全面に問題がある
359	ライドシェア解禁に期待しています。ただ、お客さん・運転手双方のモラルの問題を懸念しています。法規制では解決しなような問題ではありますが、車内カメラ設置、運行記録義務付け等を徹底して、安易にドライバーにはなれないハードルは必要かと思えます。タクシー会社に運行管理させるといふより、運転や運行管理の指導をさせる方に力を入れた方が良いでしょう。いくら運行管理しても、お客さんに対する性的暴行や運転手に対する暴行等はなくなると思いません。もしもの対応を定期的に指導する機会や、車内映像や運行記録はタクシー会社・自治体・国がいつでもチェックできれば多少のハードルになるかと思えます。お客さん・運転手双方で簡単でも評価システムがあれば、双方共に悪い行いはある程度しづらくなるかと思えます。
360	一般人によるライドシェア、接客教育もされていない、倫理観がどうかかわからない人といきなり車という個室に閉じ込められる。そんな恐ろしい・・・利用は考えられない。 機嫌が急変して、殺されなくても殴られるとか、自宅を突き止められて後日嫌がらせを受けるとか、問題が起きそうで怖いです。現在のタクシー/バスの待遇(報酬)を良くして従事者を増やして欲しい。
361	二種免許の存在意義を無視しながらも、タクシー業界へ負担と責任を負わせるような歪な構造に加えて、一種免許で参入出来る事から、実質的な白タクの合法化となり、旅客運送業の質や治安を悪化させる事が懸念されるライドシェアの導入はしない方がマシです。 シカゴ大学の研究などでは、ライドシェアにより事故が増えたのでは？というデータも見受けられます。 二種免許の試験内容の見直しや、タクシー運転手の賃金や労働環境を改善して、就職したいと思わせる事へ協力する方が大事だと考えます。
362	スマホを活用できると思います。バスの位置からバスの待ち時間が分かるようにする ライドシェア解禁する。
363	タクシー乗務員をしております。 現在ライドシェアに関しては海外主要国では非導入の方向で進んでいます。 日本だけなぜか他の国が導入に否定的な動向を示すものに注力するのが謎でしかありません。 日本は2種免許による高い運転技術および高品質のサービス水準を根拠として旅客サービスを免許制にしています。 埼玉県としては政府の意向にただ沿うのではなく、死亡事故件数も国内でワーストに入るという事実を踏まえ、安全・安心の道路行政を貫くよう願うばかりです。
364	ライドシェアは「白タク」を認可することになりますよね？ 国が進めていることなので何とも言えませんが。 Maas等構築してほしいです。
365	個人としてはライドシェアを利用したいと思わないが、今後人口減少を見据えると必要な事と思う。 何らかの安全な交通手段の維持に期待します。
366	ライドシェアは怖くて使いたくない とても狭いうえに通勤通学時の自転車・自動車が多い道がある きちんと把握した上でバスが通りやすい道への迂回ルートやルール作りが必要と思われる
367	海外では一般的に普及しているライドシェアサービスを解禁してもらいたいと思います。一部の既得権益者の権益を守るために、社会全体の利益をないがしろにするのは正しい行政判断だと思えません。
368	白タク問題等があるのにドライバーさんの不足を理由に免許資格のない人間に業務を肩代わりさせようというのはありえないと思っております。
369	スマホ操作ありきだと高齢の方は使える人とそうでない人が出そうな気がする。ライドシェアはトラブルが心配。
370	ライドシェアは行うならせめて電気自動車のみ参入可能にしてほしい。佐賀県の元武雄市長の樋渡氏がライドシェアの利点ばかり政府に吹聴しているが、海外でライドシェアを利用すると、予定通りに来ない、怪しい人が来るなど問題点が多い。タクシーをもっと有効活用し、ライドシェアはやめてほしい。
371	ライドシェアは論外。自動運転の実現を目指すべき。

372	10年ほど前の海外勤務でライドシェアを経験。何事も自由が基本で問題あれば規制を設ける国と異なり、日本では何事も基本禁止、国や自治体の審査、許認可が必要で、新しい発想自体が生まれて来ず、外国の前例を取り入れるかどうか何年もかけて議論が続く。日本が停滞する根本的な原因を考える必要がある。
373	残念ながら、自家用車がこれだけ普及した状態で、地域公共交通を事業的に成立させることは困難だと思う。 が、それも自分で運転できるうちの話で、運転できなくなると、途端に交通弱者になってしまう。そうならないためには、たとえば自家用車依存を抑制するような税制に変え、その税金を使って、便利と思わせられるような運行状況を作るのが理想だろうが、個人の権利を尊重する日本ではそれこそ困難だろう。 私はライドシェアには反対だが、現在のタクシーの二種免許規制は緩和してもいいと思う。タクシーという乗用車なら、普通免許保持者は難なく運転できる。 ライドシェアより二種免許規制の見直しが先で有効だと思う。
374	富士見市では、東上線の踏切のため、路線バスの定時運行ができないので、市の西側から東側に行く公共交通がない。 鉄道との立体交差を進めて欲しい。 ライドシェアは一般個人ではなく、普段から送迎を行っている幼稚園やデイサービスの車両・運転者を使うと安心できる。
375	国はライドシェアの施策を推進しようとしていますが、どんなに基準、規程を整備しても、運転手の資質は管理者が厳しく管理しないと信用出来ません。その点を国を始めとした行政機関は、どのような考えているのか疑問です。
376	ライドシェアは反対です。 女性や子供は犯罪にあうと思いますし、実際に犯罪にあわなくても警戒しながら利用しなければならない場面が出てくるなら無い方がいいです。 タクシーやバスの維持をお願いします。
377	日本は世界的に見てライドシェアのしくみが無さすぎる。タクシー業界への忖度せずに進めていくべき。
378	ライドシェア事業と配車アプリを連携し、乗りたいときに乗りたい場所ですぐに配車できる機能があれば、移動手段が格段に上がる。
379	ライドシェアは反対です。日本語も話せない、土地勘もない、そんな人の車は、正直タクシー会社が運行管理していても、何かあった時にはどれだけ対応してくれるのか？ 責任取ることが出来るのか？何かあったからでは遅いという危機感はないのでしょうか？
380	ライドシェアは、どんな人が運転手かわからない怖さがあり、利用したくないですし、安易に広げてほしくありません。アメリカで性暴力被害があると報じられています。今の地域交通を維持し、利用者側に立った利便性を確保してほしい。とくに年配者への配慮は欠かせないと思います。年配女性で「コミュニティバスのバス停まで歩いていけず困っている」と聞いたことがあります。こういう声に対し対策を考えることが大切だと考えています。
381	ライドシェアについて。 車の整備、ドライバーの素質、知らない人の自家用車に乗るのは不安があります。
382	日本以外の国ではかなり以前からライドシェアが一般的で品質も良いです。 早急なライドシェア実現を望みます。 交通事業者は「ライドシェアありき」の前提で、何が出来るか？を検討すべきだと思います。例えばスマホが使えない高齢者などはライドシェア利用が難しいのでその対応とか。
383	公共交通機関の運転手の中にも運転の荒い方もいます。急発進急ブレーキ等ドキッとする場面に遭遇したこともありました。 ライドシェアで一般の方が、と考えた時に安全面が心配です。運転技術を除いても、ドライバーへの信用がないと難しいかなと思います。
384	外国人運転手の試験基準の甘さをネットで見た事があり、とても不安に思っています ライドシェアも海外では失敗に終わっているのになぜやろうとしているのか不安で仕方ありません。 人手不足の中でバスの運転手さんの雇用を守れることを期待しています
385	勤め先の勤務時間外でのライドシェアが可能であれば参加したい気持ちはある。
386	1点目は陣痛タクシーの普及をお願いしたいです。出産予定の産婦人科までは車で移動しないといけない距離でしたが、市内には陣痛タクシーがありませんでした。もし主人が不在のタイミングで陣痛が始まったらどうしようかと不安な生活を送りました。 2点目はライドシェアの普及をお願いしたいです。今の時代、どこかの海外に行っても大抵Uberやgrab等のライドシェアが利用できます。最寄りの駅などでは雨の日や終電近くの時間になると明らかにタクシーの台数が足りておらず、実際寒空の下何分も外でタクシーを待たなくてはならず辛い思いをすることもありました。 また、ライドシェアは事前に行き先、決済情報等が確定するので、乗車後の運転手と客とのやり取りは基本的に不要です。その特性を活かして、海外では耳の不自由な方が運転手のお仕事をなさっていました。そのような雇用の創生にも繋がるのではと思います。

387	<p>私が住む秩父地域では、過疎化+住民の高齢化となっており、全ての生活の面において、高齢者が高齢者を支援している状況である。</p> <p>このような状況から公共交通について考えると、ライドシェア制度の導入が現実的な解決策であるのではないかと思う。</p> <p>ライドシェアの問題点である、いわゆる白タク行為も、特区制度のように一旦、許容して、まずは実施してみてもどうか。</p> <p>都会とは違い、同じ地域に住む住人どうしと考えると、問題も発生しづらいのではないかと思う。</p>
「免許返納」に関するご意見	
388	運転免許も返上しバス利用が多いのでどうぞバス便を充実させてほしい
389	スーパーマーケットなど買い物して、買い物物を自宅まで運搬できる交通機関。安くて利便性がよいもの、免許返納して車も売却し自転車だけです、買い物が多いと自転車は無理です。
390	先月免許返納したところです。 自転車の利用や徒歩も検討してください。
391	飯能市に在住中です。自宅から最寄りのバス停（西武バス）⇄飯能駅（西武池袋線）区間を運行している本数は1時間あたり4本～6本あり、恵まれています。飯能市内の他の区間では、年々、バスの運行本数が減らされています。人口が少ないことや自家用車を利用する人が多いことが理由だと思います。高齢になって自動車の運転免許証を返納した後の移動手段に困る人が、今後、増えていくと推測します。人を乗せた運行と民間の宅配業者の荷物運送を兼ねた、ハイブリット活用バス（コミュニティバスを含めて）を推進し、運行本数を増やす取り組みを推進したら良いと思います。
392	免許の返納時期になったら引きこもり状態になってしまうと思い、辛く悲しいので、都内か交通の便の良いところに引っ越しを考えています。ごめんなさい。
393	免許を返納したので公共交通機関を利用するしかない 移動手段はどんな方法でもよいと思う
394	昼間のすいている時間帯の割引料金の実施。 高齢者に免許返納を求めるなら公共交通機関の料金割引を考えてほしい
395	運転免許証を持つ高齢者が返納しやすいよう、通院や買い物など目的ごとの利便さを案内しつつ返納を求めていけるようにしてほしい。
396	免許返納がしやすくなるよう、安心して、安全に、楽に乗れるような仕組みができると嬉しいと思います。
397	高齢者の自動車運転免許の返還に躊躇、返還後の移動手段がなく、生活の方法が見えない。格安タクシーの採用等あれば免許返還は、早めにした。今後高齢化社会に益々突入する、何か基本的な対策が必要ではないか？
398	80過ぎて免許返納したが、デマンドタクシーは市街はいかないし、乗り合いタクシーはなかなか予約が取れないし凄く不便です。全市共通の乗り合い制度を思考し、病院通いの人・免許返納した人・身体の不自由な人等々の為にも全国又は埼玉県共通のパスポートの様なカードをお願いしたい。
399	高齢の親がいますが免許返納をしてくれませんが、しかし実際車がないと買い物にもいけないので気持ちはわかります。でも実際危険なので、返納しやすいようにもっとバスやタクシーチケットなど発行してほしいです。返納反対された時に買い物に行けないと言われると何も言えなくなっています…
400	今は車を運転すれば行きたい所に行けますが、いずれバスやタクシーのお世話になるときが来ると思います。そのときのために、地域交通網はしっかり確保しておいてほしいと思います。乗りやすく、使いやすい、そして手頃な価格なら、免許返納のあとでも困らないと思うのです。地域に根差した乗り物がなければ高齢者でも運転しないわけにはいかないの、代替手段は必須です。近くにあるバス停にはいつ来るのかわからないような、1時間どころか2時間待ちのような時刻表。それでは使い勝手が悪いのでバスには乗れません。相乗りでいいので、市民の足をしっかり確保してほしいです。スマホなどで、使いたい時間を入れればルートを組み込んでもらえるようなシステムを開発してください。
401	運転免許証返納後の移動手段が心配です。 自治会・町内会等で住民に公共交通の利用の仕方を伝える努力が必要。 高齢者が多くなり、利用の仕方のわからない方への支援を検討したい。 デマンド交通バスが余り乗っていないのを見ると、利用しにくいのかと思います。
402	まだ自分が自動車を運転出来るが、免許返納した義母の送迎が増えた。自分の時はどうなるかなと不安はある為、せめて現存のバス路線位は維持してもらいたい。
403	吉見町に住む限り、自動車は必須だが、高齢になって家族からの反対で更新をしなくなった人、超高齢で返納した人。 民生委員としてそのような方々を見てきて、認知が進む率が大きく早いと感じている。 吉見町に住む限り、移動の期待をあまりできない。
404	4年以内に免許返納予定なので、公共交通機関の維持をお願いしたい。

405	私は3年前に身体障害者になり運転免許を自主返納して以来、滑川町のデマンドタクシーや福祉タクシー、民間タクシーに頼る生活になりました。滑川町は埼玉県の他の自治体と比べてかなり恵まれた支援をしてくれていると感じています。デマンドタクシーも週3日から週5日の運行に変わり、年配の方なども多く利用しているようです。それでも体調不良で病院へ行きたい時など、そういったタクシーを利用するには申し訳ない、移してしまうかも、と受診を躊躇してしまいます。滑川町は田舎の為、ファストドクターなどの往診の利用が出来ません。そういった点を県で改善していただけると有難いです。私の場合、高校生の子どもの送迎も出来ないの、対象者だけでなく家族の利用も出来ると望ましいです。中途障害者になって分かる不便さや改善希望などは多くあります。引き続きよろしくお願ひいたします。
406	運転免許返納が進まないのは、代替交通手段が少ないからである。もっと過疎地に目を向けて取り組んでほしい。
407	免許証を返納された方たちのご意見を積極的に聞きいただき、その要望にできる限り応えて欲しいと思います。 また、自動車を所有しておられる方たちのほとんどは土曜日や日曜日だけ使用するという方も多く、それ以外の時は駐車場に止められたままというのが実態かと思ひます。 しかし、地震とかが発生した場合は車は大変役に立つということが多くの場面で証明されています。 車の台数を減らしながら有事の際に役立てるといふ、言わばトレードオフの関係をいかに両立させるかも知恵の出どころと思ひます。
408	あと数年で免許証返納かと思ひると大事な問題だと思ひます。
409	もう少しして住替えを考えています。 駅近、スーパー近くに。 理由は、車の免許返納したら足がなくなるからです。 この地域では、車を前提に組み立てられています。車がないと非常に不便です。 もう少しまめにバスがあるとたすかるのですが。 今後は、もっと高齢者運転が増え、事故も増え、免許返納で、不便な地となりそうです。
410	高齢になった時に普段の生活が便利な交通手段があれば、免許返納を積極的にできると思ひます。
411	町内に限られる公共交通ではほとんど用を足せないの、県がかかわって調査を立ち上げて交通事業者の意見もききながら、検討すべきではないかと思ひます。 どこに行くにも、乗り換えが多くて時間がかかりすぎます。高齢者は運転免許証の返還で後悔している現実があります。
412	居住地域は、車は生活にはかせません。高齢者も免許返納を躊躇している方が多いです。過疎地域にこそ、交通手段の見直しをお願いいたします。
413	私の住んでいる地域は高齢者の方が多く住んでいますが、住宅が多く、道が狭いせいもあると思ひますが、バス停が遠く、近くを通っているコミュニティバスも1日2本くらいと、車を持っていない高齢者が過ごしにくい環境にあると思ひます。 故に免許を持っている高齢者は車がないと生活ができないため、80代でも運転している方もいて、たまに危険な運転をしている高齢者も見かけます。 車を持っていなくても移動手段に困らない地域になることを心から祈っています。
414	少子高齢化など急激に進んでいる中、免許証返上などさらに大変な状況になって行く。ボランティアなどに期待せず安全安心な輸送システムを皆で考えたい。
415	いずれ免許を返納する時が来るので、小回りコースの交通システムを希望します。
416	安価で便利な交通手段が構築できれば、高齢者の免許返納も提案しやすいなと思ひます。
417	・高齢者ドライバーの免許返納へのアドバンテージの高いサービス（安価な定期←高齢者は買い物や病院は決まった所を利用） ・既存の路線バスや商業施設の送迎バス、コミュニティバスの横断的な支援（人手不足を埋める事を含む）
418	過疎化により、公共交通機関が減少していることから、交通機関を準備する必要がある。 高齢化社会で、高齢者がいつまでも運転免許証を手ばなせない社会がいつまでも続くのは、残酷な結果を生み出すのではないかと危惧しております。
419	車を運転する高齢者の免許返納率が上がり、高齢者の運転による事故が減るように、高齢者の公共交通の利用が当たり前になるよう様々な制度を整えてほしい。
420	免許証返納の年齢になりました。免許取得から60年 運転は自信があります。すごく残念です
421	高齢化社会、高齢者の免許返納問題には地域公共交通が不可欠です。 特に過疎地や山間部など、普段から交通の便が悪い地域はなおさらです。 安心して暮らせるようにするために、一日も早く実現させてください。
422	高齢者の免許返納を役所として進めたいなら、路線バスの本数を維持するのが当然、バス会社が路線バス維持で赤字なら、役所として補てんすべき、役所として補てん分が無いなら、市が独自に税収アップの知恵を絞るべき。
423	高齢者が免許証を返納しても生活に困らないように、気軽に便利に利用できる交通の整備は急務です。一人暮らしでも出かける手段があれば暮らしが豊かになり、寝たきりや認知症の予防になり、医療費も減り、健康寿命が長くなります。

424	私自身は交通の利便性の高いところに住んでいるので、特に希望はありませんが、バスのような公共交通機関は、自動車の運転免許を持たない高齢女性にとっては極めて重要なものであると思いますので、そうした人たち、また女性の移動のあり方について調べていただき（通勤通学以外の目的での利用があるはずですが）、そうした人たちのニーズに対応できるようにしてほしいと思います。
425	居住地域の公共交通機関が、市内の他地区に比較してかなり不便に感じている代替手段として、自家用車や原付を所有しているが、将来的に免許返納を考慮せざるを得なくなった場合にとっても不安
426	自分自身は都内に通勤しており、日中家にいないため不便を感じていませんが、父母は免許返納したため買い物など近々困ることになると思います。高齢者はスマホの使い方など不慣れだったりもするので、例えば図書館などに事前に予約出来るタブレットを設置し、必要であれば係の方にお尋ね出来る体制などがあれば予約システムを活用できるのではと思います。
427	さいたま市在住なので不便を感じることはないが、県北の実家では車がないと生活は苦しいと感じます。 高齢の父が、亡くなるまで運転免許を手放したくなかった気持ちはよくわかります。
428	今は自分で運転して病院など行けるので良いが、運転免許を返納した時の移動手段の選択がいくつかあると良いと思います。それに対する補助金もあればいいなあ思います。
429	高齢者が運転免許証を返納しても、交通手段が確保できるサービスが必要。運転免許証を返納すると、生活を維持できない（通院・買い物）現状があり、事故につながる。 要介護3以上、高齢者のみの世帯に対してタクシー代金の補助サービス。
430	バス(コミュニティバス含)のおかげで、子供が小学生の時から子供もよく利用した。今後、さらに継続や充実を図って、高齢者の自動車運転が減ると良いと思う。後期高齢者になったら免許返納して欲しい。法律で定めて欲しい。 そのためには、バスやタクシー、旅行など、様々企業とタッグを組んで、国が本気で取り組んで欲しい。 私は、駅近にしか住んだことが無いので、車の免許はいらないと思った。しかし今後、親の介護には送迎が必要になるのか。タクシーは高額で贅沢品のイメージが強い。
431	同居のおじいちゃんが車の免許をもっていますが返納させたいです。 ちかばのスーパーでも気軽に毎日いける交通手段があればすぐにでも免許を手放させたいです。
432	住宅地に大型の乗り物が参入するのは賛成できませんが、高齢社会なので、公共の乗り物はできたらあった方が、免許返納への躊躇いも軽減できると思いました。
433	現在は、自家用車で交通手段を確保できていますが、これからの益々の高齢化社会に向けて、運転免許証を返納しなければならない年齢に達した時に、高齢者が自立した生活を送るためにも公共交通機関の確保は欠かせないと思います。さいたま市等々、人口が多く発展している市では実現可能でしょうが、人口が少なく目立たない地域では行政支援が置いてけぼりにされそうな気がしてならないです。そういった地域ほど、過疎化が進み支援が必要な場所だと思えるのですが。
434	免許返納後の交通手段で、介護タクシー的なものが手軽に使えるための支援があると助かります。
435	自動車免許証を返納した人に無料バス券を1ヶ月に何枚かの支給があったら良いと思います。 返納する事で交通事故も減少し無料バス券の支給で高齢者が病院、買い物にお金を気にしないで使用できます。
436	公共交通機関は、利用が増えれば活性化できるのではないかと？高齢者の自動車免許返納の年齢を決めてはどうかと思う。ただ年齢で一律に、ではなくて 居住地区などの配慮は必要。 高齢者の自動車運転は怖く感じることもある。

その他のご意見	
437	埼玉県南は坂道が少ないので、公共交通の整備は勿論であるが、自転車移動しやすい道路整備を充実したら良いと思います。 自転車道を作るには予算も時間も多大に掛かるが、埼玉県では駅周辺等以外は、歩行者が殆ど居ない歩道なので、自転車の歩道通行を認めるなど道交法の改正を強く求めます。 自転車に交通ルールを周知する事も重要です
438	東京都のシルバーパスのようなものがあると助かります。
439	交通無料がキーポイント。待つのは15分以内。
440	乗り合いタクシーやカーシェアの運転手付きのシステム
441	日高市では既存のバス路線廃止減便が続いていて、ますます不便になっている。以前市のコミュニティバスがあったがルートが悪く乗客が少なくすぐ廃止になってしまった。市の運営では限界があると思うので県が主体となった近隣の市町村を含めた新しい交通手段を考えてほしい。
442	料金が半額になる「お出掛けサポートタクシー」を利用しているが配車時間帯の制限・利用回数の制限・割引の上限金額がある上台数が少ないので出払っている時もある。自家用車自転車で通院するのが困難になった高齢者の利用頻度が今後増えると思うので出来るだけ制限を減らす方向で運営してほしい。
443	既存のものの充実を！
444	公共交通機関も社会的インフラと考えた場合には、スモールシティーを目指していくべきだと思う。 私は北本在住なのでほぼ歩きか自転車で日常の用事は済ますことができるので上記の回答になりましたが・・・
445	自家用車を所有できなくなります。(高齢化) 移動手段の確保に、行政の協力が必要ですのでよろしくをお願いします。
446	今はまだ、自分で運転して病院等に行けますが、近い将来近くの日常行く個人病院さえ行かなくなるのが怖いです
447	現在は、マイカーがあるが、いずれ乗れなくなったらバスなどが必要
448	さいたま市でかつてLRTを実現する機運がありました。いつの間になし崩しとなり、非常に残念に思いました。掛け声だけに終わらない、サステナブルな交通施策を希望します。
449	地域公共交通の基本は、少子少子高齢化社会の進展や地域社会の危機や災害に強い体制づくり等の取り組みが重要であります。国・県・市町村の支援機関の組織に対して、新しい時代を切り開いて戴くため県民・市民等の命や生活を守ることに、ますます期待しております。そのためには県民・市民等の一人一人が、納税や地域の役割等について責任をはたすことが必要です。よろしくご意見申し上げます。
450	定期的、定時に運行されて、最終的に駅に向かう路線にして欲しい。料金は経費をカバーできる少し高めの設定でも運行される事が優先だと思います。安ければ利用する、と言うのは今後成り立たないと考えます。
451	公共交通は、特に高齢者向けに必要性がますます思うが、近くに商業施設や病院があるため、自分自身に関しては、必要性を感じることはないです
452	要らない。
453	今の所、マイカーで生活しているが、将来的には必要になると考える。
454	やはり、時間が制限されることが嫌です。
455	市町村内で利用できる定額サービス(定期券・フリーパス等)があると利用しやすくなるのでは。ICカードもしくはQRコードで、市内のどのバス会社でも乗れると利用しやすい。
456	以前に比べて、電車の本数も増え、東京へのアクセスもとても便利になったと思います。後退だけはしないでほしいです。
457	移動手段だけでは無く、道路も大切で、吉川市の工業団地内の道路は、狭いのに大型が頻繁に通る。 いつもひかれそうになるし、いつかは事故が起きると思うので、広げてほしい。
458	1事業者関係①バス共同運行を目指し、現行路線の維持に努める。②タクシー運行について、駅構内での営業方法を駅前に客待ちがないタクシープールには構内権のタクシー会社の営業認め、利用者の利便性の向上に努める。構内権のあるタクシーが来た場合には、移動する。2行政関係①東京都同様に高齢者に対しては、県内利用時、バス乗車無料の乗車定期券を発行し、無料乗車を認める。②タクシーバスの自動運転の開発に税金を活用し、どこでも誰でも乗車できるシステムを構築する。③無人運転可能な交通機関を誘致する。④県は埼玉高速鉄道の延伸ではなく、都心の交通機関の整備に努める。宇都宮市のLRTの積極導入等。浦和美園周辺でも定住人口の増加は難しいと思う。既存駅前(大宮、浦和、川口等の駅間公共交通機関の整備に努力する。)

459	市場が縮小する中でも乗り物をうまく活用してほしい。
460	今は不必要だが、運転できなくなれば必要性は高い。
461	運転手という職業への感謝やプライドを作らないととっかえひっかえでは人材は育たない。竹中自由主義論でのアベノミクスの、人をモノのように切ったり、はったりして調達する考え方を止めなければならない。雲助がのさばる社会が始まっている。
462	交通手段をもたない高齢者への配慮が必要となるので、高齢利用者と支援機関と連携できるシステムを作ってほしい。
463	電車の遅延や運休に対応できる輸送手段があると良い
464	自宅が駅に近いので、あまりピンと来ないが、高齢になり働かなくなったら、公共交通機関に頼りたいと思う
465	道路整備。狭い道路が多く、建物が多く、危ない箇所も多い。
466	高齢者には無料パスを出す。
467	公共交通機関弱者の地域なので、自分で確保しないと生活が出来ません 自分で確保出来なくなった際には、パスがなくなると、10km離れた私鉄の駅まで歩きか、自転車しかとなります 自分で確保出来なくなったら、転居するほかないと考えている
468	運転手の確保が重要だと思います。
469	小型でいいので、大通りから住宅地に来てくれるバスがあるといいな。シェアサイクルが身近になるといいとおもうけど、駅前の駐輪場使いにくいのか何とかして。
470	いろんな試行錯誤をしてみるのもOKです。
471	当市は高齢者は一律移動費補助としてパスモチャージ年間2,000円のみです。 介護予防、フレイル防止に外出奨励と言いながら、この金額はほぼ不思議な金額です。 後期高齢者になったら、増額していくなど。また、一律補助のほかに、年間10,000パスなら乗り放題とか・・・多様な支援方法が必要かと思えます。結果的には介護保険の原資が減らない・・・元氣高齢者が増えることと思えます。
472	障害やハンディのある方の利用を促進してほしい。
473	市内に住んでいて、最寄りの駅又は市役所に公共の交通機関でいけなければ（徒歩で1km以上）の所は「陸の孤島」と定義つけて、解消策を考えて欲しい、又市に指導して欲しい??
474	当市の支援事業としてのタクシーを利用していますが、タクシードライバーと話をすると利用者（乗客）に対して「税金を使っているのだから・・・」の様な、上から目線である事に驚かされます。事実はタクシー会社こそ税の支援を受けているのだと思いますが、埼玉生まれの人の中にはこの様な差別意識を持っている人が案外多いのです。埼玉県人の保守的な特徴と思われるが、小生も埼玉人の一人として残念なことだと思います。
475	現住の市は、公共の交通機関がないので、取り残されている。
476	過疎地域の交通機関の存続問題と高齢化問題は迅速に解決しなければならないと思います。 埼玉県は、都市部に近く割と問題は少ないと思いますが、北海道は公共交通機関、特に鉄道の廃線が増加しているため過疎地域の住民は多くが高齢者であるため移動手段が少なく問題は深刻です。 政府は以前から少子高齢化等の問題を先送りしてきたつけが来ていることを認識すべきである。 埼玉県は全国モデルになるように頑張ってください。
477	民業を圧迫せず、しかしながら、公共交通の不便な地域をサポートできる交通網が理想的です。 しかし、それを実現・維持するには大きな継続的コストが必要です。コストのみで判断すべきではないと思いますが、財源が有限な地方自治でコストを度外視しすぎれば、住民負担に跳ね返ります。 調整が難しい課題とは思いますが、どんな人でも心身の健康を保持増進したり、県内外の人の動きの活性化による経済的メリットもあると思います。 バランスの良い施策推進を期待します。
478	国政を越えて実施できる施策があるのであれば挑戦してほしい。大野さんでは無理でしょう。
479	現状、歩くを基本に歩けるところは、（30分くらい、2キロ位は）歩くようにしています。雨天の時は、ちょっと困りながらも歩いています。、、 また、友人などが助けてくれるときは、遠慮なく頼みます。 これから・・・80歳過「ちょっとどうしようとの思いがありますが、幸いなことに川口駅、西川口駅まで10分くらいのところに住み、毎日ウォーキング10kmをやって足腰鍛えています。歩くことを楽しんでます。 しかし、他の町に行く時はなやみます。それぞれの都市の状況で公的な視点で支援機関が、地元の人と積極的に話し合うことが重要ではないでしょうか。 相乗りなどの援助等への支援策を考えてもらいたいですね。

480	乗る人が居ないから便数を減らす・減ったから利用しないの悪循環のサイクルをどこで止めるか何か解決策を???
481	自宅の車以外、なかなかバスを使うことがないので、特に意見はありません
482	高齢者が増えているので、高齢者が利用しやすい公共交通機関や無料、若しくは格安の送迎のサービス
483	地域に活用してもらえらる輸送を考えてほしい
484	後数年、数十年後にやってくる地域公共交通のあり方を考える官民が一体となった未来の公共交通を考え、青写真を作りながら、時代に見合った変更に変更を重ねて、その時代の公共交通への支援をしてほしい。 近い将来運転ができないお年寄りがどのくらいになるのだろうか？交通機関そのものにも問題が山積していると思える。
485	道幅を広げて欲しい
486	公共交通機関にて環境保全上、ユーグレナを活用すべき。
487	住まいが鉄道駅の近くであり又車が有るためバスを利用することは殆どありません。
488	数を多くして、利用者のわがままが通るようなシステムにしてほしいとおもいます、
489	誰でも利用しやすい様、割安に利用出来たら嬉しいが。
490	値下げ。公共たる料金をキープする支援をすべし。
491	路線や時刻を固定してしまう定期路線は維持管理が難しいので、もっと柔軟な必要な時に必要なだけといった交通手段の運用が良いと思う。とにかく高齢者や体の不自由な者が使いやすいように
492	今は自由に動けるが、これからどうなることか、自分の身体だが、判らない。
493	携帯やPCを所有しない、操作できない高齢者への周知の拡充。
494	障害があるためバス停までも移動が困難で自家用車を手放せない状態。アクセルの踏み間違いなどを防止する安全装置の付いた車を購入する際に補助をしてほしい。運転は更新の際に厳しい検査や試験があるので、更新があれば高齢者でも運転は続けられると考えている。
495	高齢者でも簡単に利用できる交通機関は必要だなとは思う。
496	優先レーンの設置
497	埼玉高速鉄道の延線
498	他人の運転は危険
499	自家用車を利用するコストを相対的に高くすることで、公共交通機関の利用を促すようにしてほしい。
500	高齢化になるんだから、料金を安くしてほしい。そうすれば、利用者もふえ、活気につながる
501	安全・安心が担保されることが利用の鍵と思います。
502	第一交通のテレビで放映されているような実施しているようなシステムの導入
503	そもそもバスが走っていない。
504	便利なものは利用したいが、便利ばかりを目指して安全への考慮を無視した見切り発車はやめてもらいたい。行政が推奨すれば信用してしまうが、行政の安い企業への委託運営というものには不安は拭えない。
505	少子高齢化で運転手の確保が難しくったり、高齢者ドライバーが増えると思われるので、地域公共交通を維持するために、既存のものに縛られない色々な試みがあるといいと思います。(失敗を恐れず社会実験を繰り返すなど)
506	たまに利用、今はそれ程必要ない。
507	交通状態で仕方ないとは思いますが、通退勤、通学時間帯が酷すぎて…3台一緒。と言う事もあり、信号効率など、何とかして欲しい。
508	本庄市 歩道の凸凹が多すぎる。 木の根が原因かと思うが歩くにも自転車もベビーカーも通行しにくいから車道に出ることがある。
509	高齢の母はバスやタクシーを勧めても車が手放せません。もっと気軽に手軽に利用できるというのがいいのですが。
510	病院や商業施設の送迎バスに加え、ホテル、旅館、学校などの送迎バスも地域公共交通機関に協力してもらおうなど、あらゆる私設の車を洗い出して連携する仕組みの構築。
511	本数が多くなればもっと地域公共交通を利用したいと思います。

512	申し訳ありませんが、今のところ不自由していないので、関心がありませんでした。さらに高齢になった場合は関心もわき、利用もするのでしょうか。
513	継続的に現在の運行スケジュールを保持すべき。必要な費用は国民負担できそう。
514	地域公共交通運用のための空間・スペースを早急に確保する。 そのための目的税創設（あるいは都市計画税などの増税推進）、寄付の促進を図る
515	弱者、高齢者が困らないように地域交通を考えてください。
516	地域公共交通の整備は、生活の利便性に直結するので、ぜひとも設備の維持・向上に努めてほしいです。
517	熊谷市には、さいたまスポーツ文化公園がある。熊谷駅から歩いていくには、かなり遠い。バスもあるが、イベントがあるときは、混んでしまう。早く熊谷市に、宇都宮LRTを導入すべき。熊谷駅からスポーツ文化公園行、熊谷駅から立正大、森林公園駅、大東文化大学までつなぐべき。まあ予算や、採算があわないとやらないので、先に上尾バイパスを熊谷バイパスに早くつなぐべき。また、熊谷市役所と県庁を一体化すべき。あと10年以内にやらないといけないので、早くやらないといけない。やらなければ、首都圏災害時には、熊谷市に避難してきても助けられない。また、熊谷までおそらく到着できないだろう。危機意識が大事であり、災害はいつ来るかわからない。能登半島は壊滅している。すぐに関東にもくるだろう。熊谷市には災害基地をつくらないと、首都圏災害では、さいたま市周辺には壊滅状態だから、避難所にはならないので、早く県北部に避難基地をつくるべき。埼玉県でやらないと他県は助けてくれない。早く上尾バイパス延伸を完成させないといけない。首都高延伸はあとまわしでもいいのでは？
518	高齢者に、優しい、社会を、作ってほしいです。
519	電車の本数が増えれば良い
520	これからますます重要になるテーマなので、人口動態も踏まえて長期的に維持可能な地域公共交通を検討してほしい。
521	少子・（いき高齢が進む人口減少・働き手の少ない社会（地域）が近づいてきているらしい。従来の政策では対応が難しい場面が到来するだろう。設備や制度が整っても働き手が確保できないなどびっくりする時代にどう対応するのか知りたい。
522	互換性のある乗車券があると、より便利だと思います。
523	地域交通は欠かせない存在であります。 しかしながら交通事業者は運転手による不足が多数ありますし交通事業者による休日取得、休憩が取れない状況が続いています。 国は地域交通の在り方による議論をしていく必要があります。しかしながら交通事業者による支援はもちろんですが、コンパクトシティの推進、ルート、鉄道とバスを合わせた一日乗車券の販売、休憩と休日取得できる形にしていだかないと地域交通の推進の理解には得られないと思う。 国は真剣に考えていただきたいです。
524	議会のある日の一日を公共交通を利用する日と決めてみてはどうか？どれくらい大変か判るのでは？？？
525	高齢化に伴う過疎化が進んだ状況では公共の施設へは公共交通が必要となるので将来の事想定して有料でも公共交通網、施設の整備をしておく必要がありますね。
526	県は公共交通に対する取組や支援を市町村に任せ過ぎではないか 既にバスの抱える諸問題は単一市町村の範囲を超えたものになっていると感じる
527	少しに距離なら歩くのが苦にならないので現状で良い。
528	「地域公共交通会議」に埼玉県は参加している。まずは平成29年2月定例会代表質問質疑質問・答弁全文（西山淳次議員）↓を参照したい。 https://www.pref.saitama.lg.jp/e1601/gikai-gaiyou/h2902/c050.html
529	これ以上運行本数減らさぬこと
530	最寄り駅まで、800メートルの距離に住んでいる。今は徒歩のみ。今後の体調不良になったら、大変になるだろう。

531	公共交通機関を利用する高齢者割引券はあと良いが！
532	公共施設への交通がもっと便利になってほしいです。今の状態は使いにくいです。
533	市町村に期待できないほど、絶望感が強いです。
534	高齢化社会に対応した交通機関の実現
535	お年寄りの声やニーズをつかんで欲しい。 地域により様々なので、他がやってるから、とか、他ではやってないから、とかで策を決めないで欲しい。その地域で、必要なら自信を持って行うべきです。
536	キャッシュレス決済を採用していないバス路線が多いので国や県が支援してほしい。高齢化が早い地域を優先してバス停や本数を増やし、家族の送迎負担を軽減してほしい。
537	自家用車に頼る日常生活から、身軽に移動しやすい公共交通機関の発展に期待します。 外出しやすくなれば、ネット購入しなくて済む。地産地消に繋がる。
538	不自由なく動ければ交通機関を使うでしょうけどギックリ腰4回もやっちゃったので自家用車が一番良いです。電車などの階段丸つきりダメですね。5年前白内障手術の時 電車乗ったりタクシー乗ったりしましたね。
539	バスがどんどん廃線されていく状況はどうにかならないのでしょうか。バス運転手さんの人手不足も原因の一部かと思いますが、お給料が安い上に運転手さん同士のイジメやパワハラがあるそうで、せっかく就職しても辞めてしまう事も多いそうで…そちらの改善もしてほしいです。 蕨市は南町が軽視されていて、市役所に行くにもバスの乗り換えが必要なのが不便です。雨の日に自転車に乗りたくないからバスを利用したくても、乗り換えが面倒で諦めてしまいます。しかも近くのバス停もなくなってしまい、ますます不便になりました。北の方は路線が充実しているのに、なぜなのでしょう。せめて保健所とか市役所には直通のバスを運行してほしいです。 ライドシェアは好ましくないと。いくら管理されていても一般ドライバーの車に乗るのは怖いですし、埼玉県は外国人が多いので（特にクルド人は要注意）犯罪に巻き込まれる可能性が高いと思います。
540	よく使うならそれなりの金額にしてほしい（定期のような値段とか）
541	本数や経路を増やしてくれるとありがたい。
542	運賃の改訂や利便性向上。制度改正。
543	高齢者の増加で介護タクシーの需要が高まっていると思いますが、夜、病院が紹介した県内の介護タクシーを利用したら、30分乗車で降りる時に約5万円かかりました。介護タクシーの料金のガイドラインを県が示してほしいです。
544	渋滞も減らさなきゃ意味ないと思います
545	あまり期待はしていません。
546	スクールバスや社用車の有効活用は良い試みだと思いました。
547	東日本大震災の時に運行本数が減り、それが今も続いたまま。通勤通学の時間に電車との乗り継ぎも悪く不便を感じる。このままではすんでいる地域はさらに人口が減ると思う。
548	ダイチャリのようなレンタサイクルを充実してほしい。 また、ヨーロッパの様にセグウェイや電動キックボード、原付きなどのレンタルも実施してもらえると嬉しい。 バスは便利だが時間通りに来なかったり、目的地に遅く着いてしまうことが多いのが難点。 また、川口市はカーシェアも少ないのでこちらも増やしほしいなと思いました。 欲を言うと信号や自動車が介入しないサイクリング（及び散歩）ロードを地下鉄のように作って欲しいなと思ってます。
549	車や自転車で買い物に行けない高齢者、働く両親が増え、子供が一人でも利用しやすいと良いです。
550	値上げしないでください。それと、安く済む方法と大型車での送迎をしてほしいです。バスの貸切とか。
551	運行経路及び本数を増やしてほしいです。
552	車輛購入費用のみならずその維持（ハードとソフト（人件費等））には相当な費用が必要となります。運用に際しての取捨選択では経費バランスだけではなく必要度をどこまで加味するかの匙加減は難題ですね。

553	今後運転手不足・買い物難民の発生等が社会問題になり、便利な地域とそうでない地域との交通格差が大きくなる可能性がある。配慮が欲しい。
554	いつも利用するなら、運賃をもっと安くして欲しい。
555	鉄道でもいえることですが、大宮中心を考えると駅近隣のアクセスが良くなりたくない限り利用は増えないと思っています。 バスターミナルも必要でしょう。
556	超高齢化社会になってるので誰もが安心して利用できる先進的な公共交通が必要だと思う。また歩行者や自転車を利用の人が安心して利用できる道作りも期待したいです。
557	交通のニーズは、地域性、住民の年齢構成など様々な要素によって異なるのではないかと。一律に判断することはできないと思う。 公共交通の運転手不足もあり、地域連携がますます必要となってくるのではないかと。
558	お年寄りが気軽に低価格で便利に使用できる移動手段の充実
559	日本で最先端を行くサービス、システムが埼玉県発でできて、日本のデファクトスタンダードになれるような動きがあれば良いなあと思います。 (特に人口が減りつつある地域までカバーできれば、減少を止められるようになるのではないかと考えます)
560	足の不自由な人は交通費が大変です
561	許認可と監査、罰則以外には一切関わらない。 全て各業者と各利用者個人の努力にまかせる。
562	居住地の市(さいたま市)ではJR線が便利で電車移動が基本でバスを利用することはほとんど無い。 自宅からは最寄りのバス停が600mほどに対して最寄り駅が700mなのでバスは使う必要もない。 東京都内など埼玉よりバス路線が充実したエリアに行ったときや、郊外の田舎で鉄道以外の交通機関が無いときはバスを利用することも。 バスより電車に対してさらに支援するべき。(ホームドア設置費用など上乗せや、千葉県のようにダイヤ改正改悪に対してきちんと埼玉県が意見を言うなど)
563	現状、鉄道駅への、もしくは鉄道駅からの移動に適したバス路線になっている。ところが高齢者が増えて、鉄道駅を越えて市内の病院や役所、公共施設に行くことが増えており、とても利用しにくい。この傾向は拡大するだろうし、高齢者の車や自転車移動は危険が多いので、対策が必要だと思う。
564	おかげ様で今の所足腰が丈夫なので、移動は(片道10km程度でも)自転車で間に合っています。又、公共施設や商業施設等の駐輪場についても満足しています。
565	学生優先
566	住まいの市町村内にある主要な施設(商業施設・病院等)に移動しやすい地域公共交通の実現
567	上記と同様です。よろしくお願い致します。
568	交通事業者(バス・タクシー)や支援機関(国・県・市町村)間で人の流れ、量・利用時間の把握と共有をトレンドで監視するシステムの構築。 併せて監視データの把握をし活用することで減・増便の判断ができ運転手負担軽減、運転手不足の解消に繋げる。
569	地球温暖化や高齢者の自動車事故などを軽減するためにも公共交通が充実するようにして欲しい。 また使い方を簡単にしたい。
570	乗務員不足で(平日通勤時間帯も含めた)減便や路線な廃止とならないか非常に不安。職場の就業規則で自転車や車の利用は認められていないため、片道バス15分のところを50分掛けて毎日歩くと職場まで片道2時間かかる。 通勤に困る事態になれば、引っ越しも考えなければならない。仮に転職出来たとしても、年収が大幅に下がるのは避けられないので、現状維持を強く希望する。
571	低運賃にしてもらいたい。駅を近くに建設してもらいたい、西大宮-日進間。
572	行政や国は安全で快適な道路網の整備。
573	MaaS? デマンド交通? ライドシェア? カタカナ言葉が多くて読みにくいです カタカナ言葉の効果でさぞかし良い事を進めているような感じだが伝わってこない 最近のアルファベットの略称案件は胡散臭い感じしかない
574	車椅子だと1000円増しはキツイです。
575	利用者数が減るとすぐに廃止されてしまうので、少数であっても継続してほしいです。
576	行政でも積極的に地域公共交通機関の情報をSNSで発信してもらいたい。特に埼玉県はたての交通網が不足しています。たての地域公共交通機関を増やしてもらいたい。
577	交通弱者(買い物・通院・好楽、運転免許返納者等)への配慮
578	バスの走る通りは、総て駐停車禁止にすべきである。というか、総ての道路を駐停車禁止にすべきだと思う。 併せて、自転車のルール違反(信号無視、右側通行、車道と歩道をいったりきたり)でバスの運行に支障がある場面をしばしば見かけるから、公共交通の円滑な走行のためにも、違反自転車の取り締まりを厳しくおこなうべきである。
579	自治体の交通行政は、何に主眼を置いているのか、よくわかりません。もっと、わかりやすい行政を維持されるよう、せつに、希望いたします。
580	2種免許保持者の運転手として外国人を採用することは絶対やめてほしい。 政府の対応は狂っています。

581	地元が埼玉の田舎の方ですが、バスが少なく高齢者でも車が欠かせません 事故になってからでは遅いので、何とかしてほしいです 身内で説得するのなかなか難しいものがあります
582	今後、運転手の成り手が少なくなる中で、人が居ないからと安易に廃止とせず、他路線との統合 や国からの支援を求め、維持させるなどしないと厳しいと思われる その反面、利便性がよくないと選択肢からは外されてしまうので、台数の維持も必要と思う。 県が主体で、複数地域の主な駅、病院、大きな商業施設、人口密集地などを巡回するバスや相乗り タクシーを運行するなど出来ないのでしょうか？
583	現在、不便と感じたことがない為 意見、要望は有りません
584	交通手段は、街作りとセットで計画・整備しなければなりません。
585	運転手の不足やコストの問題がある中でどこに重点を措くかが大事だと思います。もっといろいろ 議論できる場が欲しいです。
586	地域バスの充実を希望。 ルートもわかりにくく、利用しにくい。 市を超えたバスルートを希望。（東川口地区から南浦和駅へのバス。道路がまっすぐ通っているの に、バスの路線がない。）
587	乗合サービスについてよい点ばかりをPRするのを目にするも、問題点や利用者の不安を払しょくさ れないとあまり広がらないと思う。
588	安全、確実。そして余計なぶら下がり（中抜き）等を排除した低コストで民に負担の掛からない仕組 みと次世代を一番に考えた政策を。
589	商業施設や病院など日常生活に欠かせない足の便は、高齢化社会の進行の中で重要度は増すばかり と思う。
590	バスの鉄道との連携、他バス路線との連携など効率的な運用をお願いしたい。バス路線のPRが弱い ように思える。また、自治体・バス会社のホームページにおける路線図が、地図上に落とされてい ないものがあり、特に他自治体にてバスを利用するとき、どこを通るのか分かりづらい。地元以外 の人も利用しやすいように、路線図を地図に落とししてほしい。また自治体のホームページによっ ては、路線バスの路線図や時刻表が載っていない。何社ものバス会社のホームページを開かなくとも検 索できるように、まとめたものを掲載してほしい。少なくとも、リンクでも良いので各社のホーム ページを張ってほしい。
591	利用しやすい公共交通機関がないので、自家用車に頼らざるをえない。 市からも、見放されていると思う。ましてや、県は考えていないと感じる。
592	埼玉県の高齢化が、進むのに買い物難民、病院などに行く手段等対策を真剣に早急に考えないと遅 いと思います。 手探りでもいいので、いくつかの市町村で、モデルケースで始めてみたらどうですか？ 埼玉県に住む人少なくなると思いますよ。
593	日中は乗客を乗せていないバスが多いので、増やしてほしいとは言いにくい。 事故の保障等や採用は行政が行い、ボランティアを活用した循環ハイヤー的なものの導入の検討も 必要ではないかと思った。
594	バスドライバーも含め市民生活に直接関わる仕事の多くが低賃金で人手不足に陥っている。支援し たくても高齢化の進んだ地域ほど財政が苦しい。インフラの維持は生活に欠かせない上、地域経済 の基盤。国や県の積極的な支援が重要。
595	運賃値下げ
596	広域大規模災害時の活動能力保持者とかと同様 人材・資格者の掘り起こしが必要だと思います 市町村も含め 泥臭いそんな活動 今は民生委員だっただけで名ばかりだし 自治体のやることじゃないです よね 批判ばかりで恐縮ですが 災害の様に突然起きてから、分かっていたのに放置状態だったから どの りも 住民の大変さは大きなものが
597	現実的に無理のない交通網に再編していくことがこれからの人口減少社会では必要と思います。
598	路線の廃止、運賃の値上げ、本数の減少、等の課題を解決することが高齢社会には急務である。路 線内ならどこでも上下車できるシステムなど検討が必要と考える。
599	既に想定されている「人口減少」を前提に県全体でスモールタウンを目指すべき。 現状の分散居住を解消すれば、自然に地域の公共交通も効率化でき便利に生活できる。 地域公共交通から考えないことです。
600	交通手段の料金が高すぎる。年寄りには無料とすべし。
601	まずは国民の所得を上げることです。 これが解決すれば、色んな問題が解決します。

602	<p>上尾市瓦葺在住ですが、乳幼児検診や、発達支援センターへ行く際、車が運転できないので、子供2人を連れて1時間に1本しかないバスに乗って、バス停からも距離があり、帰りのバスはなく、電車で大宮へ、乗り換えて東大宮へ、そこからバスにのり帰宅と本当に大変な思いをしました。</p> <p>上尾市にも乗り合いタクシーなどがあればとても助かるのになと思ってます。</p> <p>今現在も息子が発達支援センターへ行く事があるので、その時は晴れていれば1番最短時間で行ける自転車で40分かけて行っています。</p> <p>この状況、未就園児を抱える親としては改善していただきたいと、長女を産んだ17年前から変わっていない現状です。</p> <p>これから子育てをする方の為にも良くなることを願っています。</p>
603	<p>地域公共交通充実のため地下鉄7号線の延伸を実現してください。</p>
604	<p>地域公共交通について、民官の共有できるような社会を維持する。</p> <p>適切な法律を遵守して運用を進めてください。</p> <p>安全性を保守してからの提案を考えることが重要です。</p> <p>利便性を重視して無法地帯にならないようにきちんと整備して審査してから開始する。</p> <p>適切な利用して安心できるような地域公共交通機関を活用することを願います。</p>
605	<p>全バスのバリアフリー化をお願いしたいです</p>
606	<p>現在あるサービスに学校や病院に通っている人たちにもサポート支援を行って、利用者を増やしていけばインフラの必要性が高くなると思います。</p> <p>老人のみや障害者だけでなく、通学している児童もサポート、支援が必要な存在だと思います。</p>
607	<p>今後の新規投資は、ランニングコスト面など勘案し、お金の無駄遣いになる為、やるべきではないと考える。</p>
608	<p>蓮田SAに無料のドッグランがあるのですが我が家には車がない為、犬を乗せられるバスを運行して欲しいなと思います。ドッグランはあるのに犬は車がなければ連れていけないのは矛盾してると思います。</p>
609	<p>レンタル自転車なども増えたが、自宅から近いところには無いのもっと増やして欲しい。タクシーは呼んでも来ないのに、近所の公共広場の前で路上駐車して立ちションしている(複数回目撃している)運転手がいて困っている。またゴミのポイ捨てなども見かけるのでタクシー運転手のマナー向上に努めて欲しい。</p>
610	<p>地域バスは良いことだと思いますが、市町村をまたぐ路線があるといい。本数が少ない。</p>
611	<p>西武新宿線のサービスが悪すぎる。特に入管の利用者をバカにしている。エスカレーターは昇が1基だけ。屋根がない、風よけがないホームが長く続く。待合室もない。人身事故などがあると、上りでは狭山市発の各駅停車が運休となり、復旧後も連射間隔が長いまま。また、ホームの電光表示板が1個ずつで階段などに邪魔され、見えない場所が多い。</p>
612	<p>自宅から徒歩でバスに乗り市役所や文化センター、健康センターに行きやすい利用したいと思えるルートを通って欲しいです。</p>
613	<p>選択と集中を実施し、交通不便地はむしろ撤退を検討しても良い</p>
614	<p>鉄道・バスが貧弱な地域なので、充実させて欲しい</p>
615	<p>利用するには使い勝手が良くないと利用出来ない。便利さをもっと強めてもらいたいと思う。</p>
616	<p>市役所への交通手段は15分に1本は準備して欲しい</p>
617	<p>埼玉県は、東京へは行きやすいが、東西の交通の便が悪すぎる。県央から八潮や草加、三郷や所沢なんぞ池袋や新宿より時間が掛かり行こうと思えない。</p>
618	<p>我が家の一番近い駅は朝霞台駅だが、一日に数本しか家近くを通らない。その為少し遠い朝霞を利用するしかない状況。</p> <p>是非回数を増やしていただきたい。</p> <p>そうすれば車に乗る回数も減らすことが出来る。</p>
619	<p>地域公共交通についても他の物流系と同様にドライバー不足になることが予想されます。網羅的に整備するための人財が足りない中で利便性を確保するためには事業者の努力だけに頼るのではなく、行政が街のあり方から見直して旗を振る必要があるように思います。</p>

620	<p>地域公共交通はまちづくりと密接にかかわっていると思う。 その地域に住んでいる人がどういう人たちか、エリアの分析をしっかりと行えば、必要な公共交通のスタイルもおのずと決まってくるのではないと思う。 逆に、市町村としてはこの地域の人にはこうしてほしい、なぜならこういう市町村を目指しているから、というまちづくりのメッセージを出してもいいのではないと思う。 例えば駅前道の渋滞はよくある課題だと思うが、そもそも駅近の便利な土地は高く、ある程度資産がないと購入できない。しかし資産のある人はアクティブな人が多く、車の所持率も高いように感じる。せっかく駅近に住んでも電車やバスを使わない人も多いのでは。 だとしたら、駅前に住む場合には車の所持に対して税金を取るとか、または住ませない、または持っただけでも混雑時の出庫には課金など、公共の福利に合う要求をすればいいのではないか。 そして、その分の収入で郊外の困りごとのある地域に公共交通を敷くなどの工夫も必要ではないだろうか。 駅近の人からは不公平だと不満が出るだろうが、そもそも電車もバスも充実しているエリアに住むのに自家用車を持つのは、環境にも交通にも負荷をかけている。そして、このエリアに住めるということ自体資産に余裕があるのだから、その負荷の分負担をしてもらってもいいのではないと思う。 個人にとっての便利さや速さ、快適さだけを追求する志向は持続可能な社会を否定する。自治体はそういう志向を減らせるようなまちづくりを行ったらいいのではないと思う。 そして、そのまちづくりのイメージを企業や住民に共有し、まちの必要性に沿って交通網も整備する。なんとなく集まってきた人たちをまとめるというより、まちに沿った人が集まるように設計するようにしたらいいのではと思う。 公共交通だけのことを考えても、いちごっこになり、根本から問題が解決することはないように思う。</p>
621	<p>田舎のほうでは、もともと、自家用車を持っているので、利用しようという気がおきない。 そんな中で、便利に利用できるほどの運行本数にならなければ、やはり利用しようという気にはならない。</p>
622	<p>将来的にはすべての人が買い物、病院には不便を感じないような交通網の整備を期待します。</p>
623	<p>所沢在住だが、浦和や大宮へのアクセスが不便である。特に新幹線の駅である大宮へのアクセス向上を検討してほしい。 武蔵野線だけではなくもっと横の移動ルートを増やしてほしい</p>
624	<p>最寄りの駅まで近いのでバスは利用したことがほとんどありません。けれどこれから年を重ねると自動車免許を返納すると思うので市内を移動するとき病院や市役所などへ行くときはバスの方が便利だと思います。バスよりも歩道の整備をしていただけると安心して歩けると思うので歩道の整備をお願いしたいです。</p>
625	<p>あまり利用しないので。</p>
626	<p>改善をする際は、実施を前提として市民の意見を聞くのではなく、実施するかどうかの段階から市民に意見を聞いてほしいです。 また、知人がすいっとプロジェクトという地域公共交通の提案などを行っております。関心がある方の意見を吸い上げて、よりよい交通が実現されるとよいなと思っています。 https://suito.info/ 個人的には、環境負荷の削減が一番の関心事項となっており、テレワーク・時差通勤の推進や電気自動車など利用しやすい環境の構築など考えていただけると嬉しく思います。自家用車でコムスという車を購入しましたが、冬は通勤で往復するのに充電が足りません。会社で充電させてもらえれば使えるのですが、会社の規約上、EV等の充電器を使用させてもらえない状況です。（加須市）近くに公共施設のEV設備がありますが、16時までであり、またコンセント充電ができません。こういった不便の解消がされると個人的にはとても嬉しいです。</p>
627	<p>公共交通も重要ではあるが、マイカーを無視しないでほしい、うまく共存できる道を探してほしい。</p>

628	<p>自分は一応現役世代で自家用車を持っているのでバスやタクシーをあまり利用することはないが、高齢になったときには必要なのだと思う。特に、家から近く、段差がなく安全で楽に乗降できる必要がある。</p> <p>また、バスを待っている間、雨風や暑さ寒さを凌げると多少本数が少なくても安心して利用できると思う。</p> <p>今現在でも、行きたい場所にバスで行けるのであれば利用したい。</p> <p>例えば自分の周りでは(市の問題かもしれないが)、普通に歩いて行ける駅(西武線・武蔵藤沢駅)行きのバスしか通っていない。だから、バスに乗る意味がない。</p> <p>少し離れた駅(入間市駅)や入間市役所まで行けるバスは全然ない。あれば利用したい。八高線金子駅や西武新宿線入曽駅まで行くバス、多摩モノレール上北台駅まで行けるバスもあれば便利だと思う。</p>
629	安心安全であってほしい
630	年寄りの自転車、運転者本人も歩行者も危険なことが少なくないと思います。代替え手段(公共交通)がないのでしょうか。
631	ウーバータクシーを 利用したい。
632	法律の整備を。
633	不便な地域にお住まいの高齢者の方々の移動手段のサービス向上を願う
634	自己負担金軽減もある工夫をしたり、移動手段として、気兼ね無く活用できるように整備できたら、素晴らしいですね。
635	<p>埼玉南部と北部の長距離移動をして欲しい</p> <p>バイクシェアをもっと普及してほしい</p> <p>川口駅のホームを広くして欲しい</p> <p>駅とイオンを結ぶバスが欲しい</p>
636	<ul style="list-style-type: none"> ・さいたま市内の東西の行き来が極めて不便。 ・宇都宮線のバイパスとしての埼玉高速鉄道の蓮田延伸。
637	参入障壁を無くし新たな民間業者が入れるような仕組みが必要
638	<p>関東は東京郊外しか私鉄が残らなかった。公共鉄道は限られた歴史がある。</p> <p>しかし戦後はバスが流行ったが公共ではなかった。国鉄バスも無かった歴史がある。</p> <p>そして自家用者が発達して。バス交通も廃れた。</p> <p>今後は再びバスを発展させるべきである。</p> <p>特に北関東はそれしかない。自動運転技術もあるが都内バスのような間隔でなくてもよいがもう少し「バス」を自治体を考えるべきである。</p> <p>本庄市もほとんど考えていない。出来ない、やりたくない、今のままで良いと言う市政しかない。</p> <p>これじゃ次に乗るのは「葬儀場の車」しかない。</p>
639	自転車で充分。貧困で利用不可です。
640	交通に関してではなく恐縮ですが、家族構成の質問項目の選択肢がわかりづらかったので、「上記のどれでもない」の項目を作るなど、改善してほしい。(高齢者ではない両親との同居の場合や、小学生以上の子供がいる場合などはどれにも当てはまらないため)
641	<ul style="list-style-type: none"> ・あればありがたいものだと思いますが、供給側(事業者、自治体)からすれば商売の問題が入るので増やせない事情もあるかと思っています。需要と供給のアセスメントの継続は必要。 ・個々のつながりを活用するのを推進していく。
642	埼玉県内だと南部と秩父エリアでは圧倒的に公共交通機関格差が生じている認識です。免許返納または人口減少エリアへの誘致にはやはり公共交通機関がある程度機能していないと難しいかと。
643	キャッシュレスが望ましい風潮ですが、高齢者や若者でも個人情報保護の観点から、現金決済を望む方も多いため、現金決済は残して欲しい。
644	通勤は電車、プライベートは自家用車か電車利用が主なのでバスは利用していません。今後はわからないのでバス路線も維持していける社会であって欲しいです。
645	事業者だけでなく、ヒッチハイクをスマホで簡単にできるようなシステムがあると、地域の人々のコミュニケーションや利便性が高まると思う
646	公共交通機関に乗れないので利用しないが、あれば便利だと思う。
647	市内は市町村、市外は県が担当して、共通の仕様の地域公共交通で高齢者を含む全ての年齢の人が県内を移動できる交通機関を要望する。
648	高齢者が増加するので公共の交通手段の増強確保が大切と思う。また、道路事情の安全性の増強と整備改善が重要と思う。
649	シェアサイクル自転車での移動がしやすいよう設備を充実させてほしい。コンビニにあるとありがたい。
650	バスやタクシーよりも歩きやすい道を作るべき
651	現在、ほぼ自家用車ですが、今後高齢になったとき必要となるものなので、継続して運行をお願いしたい
652	大学や高校のスクールバス、企業が従業員を輸送するための運行するバスを市民が有償で利用できると良いなと思っています

653	例えば、高齢者や障がいがある方を対象に、社会福祉法人法人間の送迎協力の実現を話し合う機会を希望します。
654	都内の様に高齢者に対して年会費を納めて年間パスポートのシステムの導入を検討してほしい。特に中山間部やそれに類する場所に関しては優先で。すべての交通システム（バス・電車）が使えるとなお助かる
655	買い物難民に成らない様な地域公共交通を、期待します。
656	道路に出る身の意見ではバスの運転に邪魔するドライバーを何とかするべき バスの本数増えてもこういうアホが多いと意味がない
657	バスを利用時、電車との乗り継ぎがわかりやすくなるといいです
658	自家用車を持ってない方のために、公共交通機関は現在と同程度は、残しておくべきだと思う。そのためには、支援機関の支援が欠かせない。
659	地域公共交通の利用料についての質問はないのでしょうか？ 本数など増やしても高ければ利用しないと思います。 さいたま市在住ですが、バスよりも何よりも自転車が多すぎる。 交通ルール違反、駐輪場不足、道路が狭すぎることによる自動車やバスとの弊害など、MaaSやライドシェアなどよりも先に解消すべきことはあると思うが。 何でも新しいことをすればよいわけではない。県は最近、他所より先駆けて新しいことをしようとする傾向が見られるが、もっと足元を見るべきなのでは？
660	埼玉は東京方面へ移動するには電車があるが、埼玉県内を移動するには車がないと生活しにくい。埼玉県内を移動できる電車や地下鉄があれば1番良いが、それができないならせめてバスで県内をどこでも移動できるようにしてほしい。
661	渋滞のない、路面電車って、いいですよね！
662	スクールバス 地元住民優先の雇用を 見守りや 高齢者への声掛けとかにも有効
663	身障者にとって、バスは半額になる制度が有る。一方、タクシーは1割引きのみの為、もう少し何とかして欲しい。
664	ベビーカーや車椅子でも乗れます(畳めば積めます)という旨のステッカー等が貼ってある車両にも関わらず運転手さん本人に乗車拒否されたことがバス・タクシー共に経験があります。電車で拒否された経験はありません。他のお客様に迷惑をかけている身であることは重々承知しているため、乗ってもいいと書いてあるのに拒否されると言い表せない悲しい気持ちになります。子供や障害者でも利用しやすい社会作りだけではなく、利用しやすい心持ちの講習等も推進して欲しいです。心配り、気遣いまで欲しいとは言いません。
665	どこからでも乗っていい、どこでも降りれる、観光地にあるバスの方法を採用してほしい。年を取るとそのぐらいでなくては便利とは言えない。
666	市内のバス路線が近くまであったが、近年無くなり困ってます。デマンド登録もありますが、予約必須で時間がかかるので、時間に余裕がある方向けに思います。難しい問題です。
667	とにかく本数が少ないのとベビーカーのまま乗れるような工夫を。
668	今のままで良いと思います
669	さいたま市の中心部に居住し自家用車を使う恵まれた環境のため、不便は感じない。 しかし埼玉県内では公共交通機関（特に鉄道）が偏在している。 中心から離れた領域の高齢世帯は生活に不便であろう。 近年経済原理一辺倒の論理から、「地方鉄道の廃線化一過疎の進行ーさらにバス輸送も終了ー廃村」といった切り捨てが横行している。 北海道を旅すると、その過酷な状況に暗澹たる思いである。 公共交通の基本は鉄道であり、鉄道は公共財である。ライトレール等の技術を駆使して、鉄道網を拡充して欲しい。 バスでは駄目。交通渋滞を起こす上に環境に悪く、バス会社の思うままに減便される。 経済原理一辺倒ではない、真に長期的視野に則った施策を望む。
670	ステラタウンのバスを遅い時間まで運行して欲しいです。
671	シニアだけではなく、子育て家庭も気軽に使用できるとありがたいです。 車の維持費がかかるので
672	志木市に住んでいた時は、保健所や福祉センターを回る無料のマイクロバスが走っていて、息子が赤ちゃんの頃は予防接種や3カ月健診などでよく利用し、大変ありがたかったです。 富士見市に引っ越して、公共のバスはありましたがやや大型で、公共施設だけでなく駅も回るようになっていて、有料でした。通勤に使う人には駅に行くバスは便利なのかもしれませんが、地域住民が地域施設を利用するためのバスなら、小さくていいので無料あるいは低額の方が利用しやすいと思います。税金を使って運行するのなら、高齢者や乳幼児など低所得者が使いやすいシステムを考えてほしいです。それが民間ではできない、公共交通機関の使命だと思います。

673	高齢者がどんどん増えていくのだから、利用しやすい交通機関を作ることは必須である 地域による格差がないようにしてほしい
674	今あるものを継続してもらいたいです。
675	私は車イスでバスを利用していますが地域によって車内での固定方法のバラツキがあります。輪止めも何もしてくれない時もあるし過剰な時もあります。途中停留所で混んでいるバスに乗った時過剰な固定をされると他の乗客の視線が怖く利用しづらいと思ってしまいます。将来的な自動運転になった時に車イスは対応してもらえるのですか？
676	運転手のなり手不足が話題になっていますが、運転手のクオリティを下げることや、高齢化だけは避けてほしいです。
677	公共交通機関が維持出来るように十分な支援を行って下さい 今のような状態では車を持っていない人が生活出来なくなってしまいます
678	今大都市部の他県からの転入、車のない生活をしていて、埼玉県は交通手段がかぎられているので、就労場所や保育園、幼稚園の選択肢が限定されると感じている。 功罪はあるが、全国の道路鉄道が整備されたことで人や物の流通が増加し、高度経済成長が促進されたことを考えると、目的を限定せずにより交通網を発達させることは散財する資源をつなぎ活用するため必要だと感じます
679	利用者減→減便→利用者減・・・の悪循環にならないよう、移手段の確保をしてほしい。
680	電車站のない地域のバス路線確保、維持。
681	利用する者からしたら運賃を下げしてほしい
682	浦和美園と浦和・大宮へのアクセスをバス以外でも便利にしてください
683	高齢者や障害を抱えてしまった人は 便のよいところに引っ越しをしなくてはならないことが多いか と思います 住み慣れた場所がよくても そうもいかないのが現状です とんでもない提案ですが 埼玉県で過疎化となっている町や村を県で買い取り そこに高齢者や障害者が入居できる完全バリアフリー化した県営住宅を・福祉の街を作る…そこに公共の交通機関を整備・充実させる 丸ごと県営の市街地とし、そこで収入を得る人からの税収のもとと県の負担とでこの街を維持整備運営する 今現在 過疎化している自治体の財源では無理があることが多すぎるのではないかと思います
684	ニューシャトルの延長をお願いします。
685	過疎地域の公共交通の維持。
686	高齢者になり運転不可能になった場合、必要で特に病院へのアクセスとしては必要。
687	2015年に締結されたパリ条約による温室効果ガスを削減する観点から自家用車の利用から公共交通の充実により利用拡大を図ることが、国や自治体の責務だと痛感しています。
688	白タクはきちんと取り締まってほしい。 地域の住民のニーズに合わせた支援をお願いします。
689	信頼できる手段なのか、考えること自体が苦痛である。とにかく、?が多い社会ゆえできるだけ自分でできることは自分でしようと思っている。時間がかかろうとも。
690	・にいばすは存続してほしいが、本数が少なすぎて使いづらい。広告収入やクラファンなどで資金調達できないか。 ・ラウンドワンやスパジャポとかのバスと連携できないか。 ・大江戸線の誘致は真剣にやっているのか。県としてやる気がないなら止めてはどうか。新座三中和新座高校を併合して中高一貫化し、そこまで大江戸線と呼び込む気運を作れないか。
691	アウトレットや空港へのリムジンバスが、減ったりなくなったりしたので、かなり不便。バスは本数が少ないので、乗りたい時に乗れず、利便性がない。
692	町に地域公共交通に関して、利便性の良いものを備えていくだけの財政力があるとは思えないし、また、過疎化や高齢化の進みが著しく速いため、それに携わる労働力も今後欠落していくのは目に見えており、とても心配です。
693	なり手が少ないと思うので、残業抑制、なり手が集まる給与の保証が必要と感じる。
694	柔軟剤や洗剤等による香害がひどいので、最近では自転車に乗ることが多いです。香害を無くすための取り組みを進めて欲しい。公共の場のフレグランスフリーを進めて欲しい。どんなに交通手段が整備されても乗れないのでは意味がない。
695	越谷に関しては、レイクタウンに行くバスや、スーパー、病院付近にバス停を設ける。 高齢者が車をてばなした後も移動手段に困らないように環境整備を期待します。
696	利用できる選択肢が広がればよい
697	私の住む街はそれ程過疎地ではないので 交通には恵まれているのであろうと思っています
698	相乗りやヒッチハイクを根付かせてほしい。日本のタクシーは質が高いと思うが、料金も高いし必要な時に捕まらないことも多い。女性は怖いかもしれないが、ある程度行先が近い人を、途中までもいいから相乗りさせてもらうだけで交通の利便性は上がると思う。
699	私の家の近くの私鉄駅発着のバスが通っていないため、電車の事故が発生した場合、対応ができない状況となっている。もっと公共交通のあり方をバス、電車等々総合的に考え不便のないシステムができることを望む。

700	人口減少社会を見据え、必要な投資のひとつが交通手段の確保だと思います。MaaSの発展を中心に、具体的な政策が国を中心に検討され、施策が地方公共団体に提示されることを望んでいます。
701	東京都のような無料化
702	本数が少ないので、乳幼児を連れて病院や役所へ行った際に、帰る時間とバスの時間が合わないと、違うルートで帰るしかないのがとても不便です。また、バス亭に屋根がないところや、歩道の狭いところ、車道の脇などが多く、待つ時に苦痛や危険を感じるので、改善していただきたいです。
703	車に乗れなくなったら、日用品を買う事ができない。本当に困っている。ネットでと言っても限界がある。
704	超高齢化社会に向けて、本人が移動するのが無理になることが想定されます。すると、巡回みたいな、来てくれるサービスが望まれると思います。巡回図書館、巡回買い物サービス、巡回歯医者、巡回診療等です。
705	交通事業者は一民間企業ですが、とても公共性が高いと思うので、駅や病院、行政施設などが目的地の交通機関への支援機関からの手厚いサポートは大賛成です。 別の鉄道会社の駅間をつなぐバス路線は、代替交通の選択肢として大変ありがたいです。
706	民間の定期バス以外に、小回りの利くバス路線の活用を期待します。高齢者が多く利用しており、本数の増加を期待します。
707	障がい者、高齢者の福祉タクシー券があると良い。
708	大江戸線東所沢早期延伸を期待する。多摩都市モノレールも所沢市へ
709	岩槻のバスは時間に正確でないので、そのあとに続く電車に乗れない時が結構あって、困ります 高齢社会なのに、移動手段に乏しく、生活しにくいので、イベントに合わせたバスもあつたらいいなあと思います
710	先日、新幹線が与野本町で停車していましたが、交通機関及びあらゆる面で手抜かりのない点検維持、大変と思いますが、よろしく願いいたします。
711	人やモノの移動は地域にとって大変重要なものです。鉄道や自転車、徒歩も含めて皆が安全で快適な移動ができるような全体最適を公共機関が中心となって推進をお願いいたします。
712	運転士の運転技術の教育をもっともっともっとと徹底して戴けたらと思っています
713	ご高齢、障害をお持ちの方々が日々買い物に行くことができずにいます。地域ごとに曜日や時間を決めて大きなスーパーに行けるような公共バスがあつたら助かると思います。
714	高齢者の自動車事故が増加している現状から、今後さらに公共交通機関を充実させてもらいたい。
715	運転手冷遇をやめて人手確保して欲しいです。
716	JR7社にしたことによって現状の北海道や中国地方のように路線の存廃の議論が相次いでいる また、新幹線開通後の第三セクター移行もその地域住民にとっては不便になるだけであり車への移行を国が自ら勧めているとしか思えない JR7社の全路線とJR線と物理的に行き来できる第三セクターの全路線は国が買収すべき せめてJR7社を全てくつつける必要はある
717	今は車に乗れているので、公共交通機関の必要性がありませんが、車に乗れなくなったときに、身近なインフラが代わりに行きたいところに連れて行ってくれるようなシステムがちゃんとあるといいなとは思いますが、学生が乗らない時間帯のバスは採算が取れているのか、このまま維持できるのか、気になります。
718	早く宇都宮に負けず、路面電車を作るべきだと思います。 埼玉高速鉄道の延伸はハッキリと諦めて、美園地区は路面電車で繋がるべきではないでしょうか。
719	従業員さんの待遇改善（賃金、福利厚生、休日、休暇等）をお願いします。
720	渋滞の緩和、電車網を補完する公共交通など、力を入れて欲しい。 特に川口は東西方向への移動が弱いと感じる
721	加須タクシーは 見ていて乱暴な運転が目につきます。不快です。
722	安全安心な運営を期待しています。
723	高齢化に伴い、公共交通機関に頼る事が多くなって来ます。住居の近くで乗降でき、使いたい時にすぐに利用出来るような利便性の高い物であって欲しいです。
724	公共機関の充実もいいが、通勤通学（特に通勤の社会人）の自転車を取り締まり強化して欲しい。 好き放題危ない自転車が多すぎる。 車も歩行者も危険運転の自転車に突っ込まれないかヒヤヒヤしてるのを知っていますか？
725	車がなくても行きたいところに行ける手段
726	やはり運行本数の確保、運航路線の利便性。 北戸田駅へ向かうバス路線が少ない。
727	子供たちが利用しやすい環境や乗車価格

728	<p>現在60代後半で、70歳を超えても働くつもりでいるので、自家用車があれば今のところは一番便利ですが、仕事を辞めて、もっと歳をとってからは、公共の移動手段に頼らなければなりません。</p> <p>病院の送迎などで、家族に迷惑をかけたくないの、その頃にはコミュニティバスなどを利用せざるを得ないと思います。県の支援に期待しています。</p>
729	<p>いつも大変お世話になっております。</p> <p>公共交通機関は都市部は、充実していると思います。問題は、これからの郊外の高齢化です。これまでは、車で移動していたけど、団塊の世代の多くが、免許返納の動き、自家用車離れになると、買い物難民が表面化するかも知れません。</p> <p>今朝、ウォーキングしている時、個人商店の閉店が気になりました。</p> <p>インボイス制により、継続経営を断念したのかも知れません。</p> <p>消費税廃止で、楽市楽座の復活を考えています。</p> <p>車時代の大型ショッピングセンターから、歩いて行ける個人商店の復活が、これからの時代に必要になるかも知れませんね。</p> <p>アマゾンのネット通販は便利だけど、これからの物流の流れは鈍化しそうです。</p> <p>埼玉県庁の皆様のご健康とご活躍を祈ります。</p>
730	<p>障害者割引と同様に、母子手帳割引をお願いしたい。経済的な負担軽減と、安全な移動が可能になる</p>
731	<p>埼玉県においても、南部の比較的利便性の高く、商業ベースに乗ることが可能な場所と秩父地方では、自ずとサービス内容が異なる。地方自治体がカバーすべき交通手段を体系的に整理する必要があり、このアンケートのようなレベルでは大きな齟齬を生じると考える。</p>
732	<p>高齢者の車を使わなくても良い交通整備を充実させて欲しい</p>
733	<p>本数が増えればもう少し使いやすくなると思う</p>
734	<p>さいたま市や東京近辺の地域交通の支援は不要。それ以外の埼玉県内の市の公共交通の便をよくしてほしい。</p> <p>特に、東武東上線沿線は電車が止まった時に使える迂回バス路線・本数がないので困る。川越周辺の市から川越駅や大学病院行きのバス路線を作してほしい。</p>
735	<p>事業者に対してはダイヤ改正によって本数が減ると利用者も減る悪循環になりやすいと思うので日中時間帯でも10分程度に1本の本数は確保してほしいと感じました。</p> <p>また、利用状況に応じて本数や今後のあり方を調整する際には自治体と周辺地域の住民へしっかり説明する機会や周知を徹底してほしいと感じました。</p>
736	<p>何らかの理由で自動車免許を取得できない人に対して公共交通機関での移動支援をしてほしい。私は空間認知が弱くて自動車免許を取得できないので移動に制限がある。地元の飯能は路線バスの本数が少なく、バス代も高い。移動手段の限られた人に対してバス代を補助するなど、移動支援をしてほしい。</p>
737	<p>長距離(県外)への移動を電車で行うには地方の乗り継ぎや終電時間が繋がりにくく結果飲酒などの付き合いが難しく付き合いの幅が狭くなっているように感じる。</p> <p>無人化や自動運転が発展して時間を気にせず付き合いに参加出来たらと期待してしまいます。</p>
738	<p>もう少し、地域の人が利用しやすい交通手段を地域の人の声を聞いて考えてほしい。また、市町村の支援項目なども、周知されてないこともあるので、当てはまる人には個人的にお知らせをしてもよいのではと思います。</p>
739	<p>鉄道に関しては、鉄道事業者の経営を優先するのではなく(赤字路線の廃止等)、いわゆる上下分離を行い「路線」を存続させるための方策を考えるべきだと思います。事業者の存続は優先事項ではないはず。</p>
740	<p>公共施設と商業施設と居住エリアの移動を自家用車を使わなくても簡単に移動出来るようになって欲しい。</p>
741	<p>一般ドライバーの促進、保有する車の安全装備、緊急通報装置付き車両購入への100%補助 オプション含む 山間部など過疎地域からの移住促進 ライフラインの削減。医療機関に通わない様に未病の予防策の推進。メンテナンスコストや医療費の削減、寝てる議員の消滅</p>
742	<p>利用者が少なくなると運営が厳しくなると思うのですが、無くすと不便な思いをする人が増えます。</p> <p>本数を減らしてもダメなら高速リムジンバスみたいに予約制にしてもいいのかなと思いました。ただ、予約も管理が必要で課題が多そうですね。</p> <p>介護タクシーとかも増えていますし、色々考えてくれているんだなあと感じます。</p> <p>高齢者が増えて介護タクシーや目的に合わせた移動手段が増えていくと、高齢者の自動車事故も減るのかなと思います。</p>
743	<p>1人年間2~3万円で、今回掲げられた公共交通機関、タクシー、ライドシェア等で埼玉県を網羅し、24時間自由に活用出来るよう10年後の将来像を実行計画策定、実施下さい。</p>
744	<p>道路状況でバスが遅れてしまうのは仕方ないと思うのですが、運行状況がスマートフォンやバス停で確認できたら(何分遅れ、運行位置情報など)嬉しいです</p>
745	<p>居住地区にはコミュニティバスのみで、駅までの交通機関がない。</p> <p>今は運転が出来るが先を考えると不安になります。</p> <p>県内での格差をなくし交通弱者を減らすことを考えて欲しい。</p>

746	利用者が、少なく維持するのが困難かもしれないが、必要なものは残して欲しいと思う
747	子どもがまだ未就学だが、小中学校合併などが進んでおり通学が遠くなってしまおうとのこと。スクールバスなどの支援に期待しています。
748	バスの路線で浦和駅から南浦和駅西口行きはあるが東口行きがなく、西口行きは川口市寄りを経由するので時間が大幅にかかってしまう。東口行きがあれば通勤が楽になると思っていますが、このように路線について色々な要望があると思います。浦和地区は自転車があれば不便で移動しづらいですが、公共交通機関がもっと利用しやすくなるとありがたいです。
749	埼玉県は交通の主となる鉄道がいくらか走っているので、駅と駅から離れた主要施設とを繋ぐバス等の公共交通網を確保・維持すべきと考えます。
750	エネオスが実証実験を行っていたカーシェアサービスを利用しようとしたが、目的地に返却ステーションが無い（あるいは満車で返却できない）といったことがあり、数度利用を断念したことがあります。 取り組みとしては、現代に即した内容だとは思いますが、提供範囲（場所・台数）に課題があるのでは無いかと思っています。提供範囲を拡充することで利用者は増えていくのではないかと考えましたので、コメントとして記載させていただきました。
751	現在ベビーカーに子供を乗せてバスを利用しているのですが、運転席側の出入り口が狭く通れないバスがまだ多くあり、困っております。行政の補助等ご検討いただき、ベビーカーに限らず、誰もが利用しやすい環境整備をお願い致します。
752	埼玉市は交通インフラが悪すぎるとにかく渋滞が多い。よって、路線バスも遅れがちなので利用メリットが無い。道路整備が急務と考えます。
753	特に辺鄙な所に住んでいたり、車等を持たない方々が行きたい時に、行きたい所に行けるような仕組みが必要と思う。無人運転で、有料でも良いので、スマホから呼んだりできると便利だと思います。
754	埼玉は、縦に公共交通機関が繋がっているというイメージが強く、横の繋がりが脆弱であると思います。 もっと、横の繋がりを強化しないといけないと思います。
755	駅周辺のバス停、駐輪場の利便性、多様性があるといいと思います。
756	高齢者が利用できる移動する安価な手段を増やす
757	埼玉高速鉄道の延伸は事業費が莫大な割に事業効果が薄いので、中止した方が良いと思う。その分の事業費を市立小中学校の給食費無償化や学校の建て替え、福祉に使った方が有意義。さいたま市は福祉にお金を使わなすぎる。
758	運転手の年齢層を下げる対策を考えてほしい。
759	安全運転をお願いします。 バス本数、行き先を増やして貰いたい。
760	パーソナルコンピューター普及に向けての補助の拡充、認知度向上の啓蒙
761	国際興業バスは、運転マナーが非常に悪いです。
762	コロナ後、交通インフラの維持が難しいとマスコミの報道が目につくが もしそうだとしたら、その重要性を認識せず 雇用状況をサポートできなかった国や各自治体の責任ではないかと思う。 又新しい交通手段というが、就業を希望する人達がいるにも関わらず、白タクのような政策をあたかも新しい交通手段という言葉に書き換えてるだけだとも思う。 運転業務に関わる人達の専門性を軽くみてはいないだろうか。 道路など整備など、又運転業務に関わる人達をきちんと雇用し、安定して働けるサポートをお願いしたい。
763	もうすぐ2歳になる息子が居て、いつも出かける時はコミュニティバスや路線バスを利用させてもらっています。最寄りの駅まで徒歩30分かかる距離に住んでいるので、急いでいる時はタクシーを利用することもあります。タクシーアプリでタクシーを呼びますが、なかなか捕まらないことが多いです。地域のタクシー会社に電話をしてお願いしても、捕まらないですと言われることも多いです。アプリでは対象エリアではないので予約ができないので、急いでいる時は困ってしまいます。車を所持してる世帯の方が多い印象なので、バスやタクシーなどの公共交通機関を利用する方は少ないのかなと思います。自分のような免許を持ってなくて、移手段が公共交通機関を使用するしかない人たち(老人の方なども)にとっては、タクシーが予約できるようになるなど、利用しやすくなる状況になるといいなと思います。でもタクシーは高いので、バスを利用したいのが本音です。自分の地域は最寄り駅に行くのがコミュニティバスしか出てないので、1時間に1本でも良いので路線バスも増やしてもらえると有難いなと思います。(コミュニティバスの本数が少ないので…) ライドシェアは実現したらすごく便利だなとは思いますが、一般の方が運転する車に乗るとというのが、子持ちの身としては少し怖いかな…?と感じます。(どういう管理状況になるかななどは分からないので、何とも言えませんが…)
764	利用者数を多くするにはどうしたら良いか。現状のニーズを的確にとらえているのか。今後のニーズにどのように対応していくのか。成功している市町村があれば参考にすべき。
765	気軽に利用できる料金設定や申込み方法(アプリ)が必要だと思えます。

766	鉄道線が無い所はバスが主要な交通手段となるが早晩少子化過疎化で廃止され限界集落だらけとなるだろう。人が集まる所には移動手段が不可欠である。負のスパイラルに陥らないよう配慮願いたい。
767	県立高校への利便性向上に期待します。どこも駅から遠いので、何とかしてあげて欲しいです。雨の日は本当に大変。
768	防衛医大の入口に直接行くバスがあったら嬉しい。1番近いバス停が航空公園駅や市役所なので結構歩く。病気の人や妊婦には辛い。
769	住んでいる地域に大通りができ大変便利になってきて、商業施設や住宅地も増えました。人が増えてきているところで公共のバス路線を作って貰えとお年寄りや学生、運転免許がない方にも便利な地域は魅力的だと思います。
770	さいたま市緑区大谷口に住んでいる家族に会うには2通りあり、JR浦和駅からJR東浦和駅に行き、緑区役所行きバスに乗るが、本数が1時間に2本と待ち時間が長い。また、中丸団地内の駐車場が変更され、最寄りの中丸公園口の駐車場が廃止され、駐車場が遠くなった。 もう1通りの行き方は、浦和駅東口から浦和美園行きに乗車。 その場合は1時間に3本くらいで、緑区役所で降車し徒歩20分で中丸団地内の家族の家に着く。 ほんの少し前まではバスの本数も回る道も広範囲で便利でしたが、現在の状況は近い距離なのに、不便になったと実感。 通勤通学時は大型バスでも、昼間や時間帯で乗客が少ない場合には、コミュニティバスで本数を増やしてもらえないか検討してほしい。
771	現状でほぼ満足しているので、今以上の増便等は求めないが、減便にならないように望みます
772	電車の方が安くて時間も読めるし使いやすい バスは時間が読めないのはしょうがないが値段が安ければもっと使うと思われる
773	安く利用できればと思います
774	公共交通は地域を支えるインフラであり、ネットワークを長期的に安定して維持することが重要。ただし、人口減少などによりすべて一律に維持するのが難しい場合は、地域のハブを確保して変化に対応しやすいアメーバ状の形態が望ましいと思います。
775	特にないです。無料で利用できないなら不要です。
776	埼京線・川越線の駅のホームドアの設置を推進して頂きたいと思います。同線は人身事故等が発生した場合に直通運転がすぐに見合わせになるなど、遅延の影響が激しいです。
777	難しいかもしれませんが、都バスみたいに一律料金にしてほしいです。
778	川越や大宮、県南で運行している東武バスの運転手不足が深刻であり、通勤で利用している路線がコロナ禍前は23時台まで運行されていた本数を、かなり削減されてしまい今では21時丁度のバスが最終となってしまっており、それ以外でも日中や通勤時間帯も削減や運行頻度の偏りが起きています。 勤める会社もその影響でパートの募集をかけても通勤のしづらさを理由に集まらず、正社員でもまた併設している社員寮へ入寮する人でも、休日に出かける際に朝夕の混雑が激しい上、日中は本数が少なく非常に困っている状況で、勤務先としてかなり評判が悪いです。 東武バス自体で入社祝い金の支給を行ったりしているようですが、県からも大型バス免許の援助や郊外への工業団地・住宅地を結ぶ特定路線への維持援助をお願いできないでしょうか？
779	地域交通のアンケートですが、よく考えてください。東京と結びつく強固な連絡網が必要。 3月のJR東日本 千葉支社にて京葉線快速電車廃止の発表で自治体が知事、市町村長の方々が反対のコメントを出しました。一方、宇都宮線、高崎線の最終の快速電車がなくなります。マスコミ上、何ら反論は見当たりません。 都心からさいたま市まで便利ならば良いのでしょうか？ 埼玉高速鉄道では、岩槻までの延伸計画がどうなっていくかわかりませんが、大動脈から考え、行動して頂きたい。
780	・スマートフォンでバスの運行状況が把握できる アプリまたはWEBサイトがあると便利（時間通りに来ないことが多いため。） ・気候変動問題を考慮した仕組みや車両導入を 推進してほしい
781	我が家のまわりには後期高齢者が多い、行きたい気持ちがあっても、行きたいところへ容易に行けない高齢者が多い。それはさいたま市全体の問題であるかと感じます。商業施設、病院、駅、コミュニティの場（公民館や娯楽会場）、コンビニへ行くにはバスだけでは不可能な場合も多い、タクシーをもっと自由に安価で利用出来たら行動範囲も増え、自宅から目的地へ、帰りは目的地から自宅へ移動できるのに、と感じます。高齢者が自宅に籠ってしまうケースが多いですが、そのような支えがあったら安心して行動範囲も広げ、心身ともに元気になったら健康増進に繋がると感じます。年金生活でも利用しやすい後期高齢者向けのタクシー利用券や割引などを国や県、市がサポートして下さったらと願います。私たちの税金を少子化対策ばかりに費やさず、後期高齢者のサポートにもお金をもっと使ってほしい。都内のように高齢者にバスの無料化も実現してほしい。年寄りが買い物にもっとお金を使ってくれたら、商業施設も、そして国も潤うはず、です。

782	<p>今、路線バスの廃止や運行便の減少など、身近に使える手段が減ってきていることは、もう10年以上前から思っていました。利用者の減少や採算の関係で致し方ないとは理解するのですが、残念でなりません。今後は更に高齢者が増加していく社会になることは明らかなのに、手軽に利用できる交通機関が身近にないと買い物や通院にも不便をきたすことは誰でもわかることなのに、これからどうなるのでしょうか?不安でいっぱいではありません!</p> <p>3年前に右足首を骨折したため、外出時は車椅子利用しているため、現在はバスの利用がなくなりました。主に主人が運転する自家用車です。電車を使うこともあります、エレベーターがある所しか動けません。時間ばかりかかります。不便を感じる事が沢山あります。もっと障害者に優しい街づくりを期待していますので、よろしくをお願いします!</p>
783	<p>将来に向けた街づくりを見据えて考えていく必要がある。支援機関においてはそうした視点も加味して戦略的に検討してもらうことで、県民が将来に希望や夢をもてる取り組みとなるようお願いしたい。合地域住民と話し合い将来像を共有しながら進めていくことも大事と思う。</p>
784	<p>埼玉県最大の課題は高齢者の増加である。高齢者が街の主要施設（病院や駅など）に移動しやすい交通網を確保してほしい。</p>
785	<p>自家用車がなくてもストレス無く生活ができる交通網を実現してほしいです。</p>
786	<p>2種免許取得料金の見直軽減 免許を売っているのと変わらない運転免許に関わる団体の再構成</p>
787	<p>コロナなど病気になった時にも乗れるタクシーを確保してほしい</p>
788	<p>思いやりを持った安全運転の励行、折角案内されているのにボソボソとした全く聞き取れない、やれば良いアナウンスは却って耳障りなので、しっかりとアナウンスをして欲しい。 特にウイルス等流行時のマスクやお喋り禁止等のマナーの徹底。 5分以上遅れた時は簡単で良いので遅延理由をアナウンスして欲しい。寒さや暑さに耐えてかなりのストレスと乗り換えの場合焦りで待っているのだから。</p>
789	<p>利用しやすい価格帯にすること（現状値上げの連続で高騰している為） ベビーカー移動がしやすい交通インフラの整備を望みます。</p>
790	<p>今後想定されるコンパクトシティ化に対応出来る交通方法のあり方を考えるべき。</p>
791	<p>年金生活者にとっては交通機関の料金が負担に感じます。また、埼玉県は範囲が広く、住まいの西部から県の公共施設を利用することが交通手段の面からもたいへん不便です。 県の事業実施にはオンライン活用や実施場所の工夫などの検討をお願いしたいと思います。</p>
792	<p>居住市外に出掛ける際、駅によって目的地までバスを使う事が有ります。電車到着時間とバス停車時間の接続時間を軸に設定頂きたいです。また、県内観光地は見どころがある所でも、駅からのアクセスやバスの本数がなく、断念する事も。見どころのPRより、先ずアクセスから出掛ける際は選ぶと思います。検討頂ければ幸いです。</p>
793	<p>安全且つ親切であること。</p>
794	<p>都市部では、バスを利用できても渋滞のため徒歩の方が速い場合があるかと思えます。渋滞緩和の措置もご検討いただくと助かります。</p>
795	<p>わかりやすさを重視してほしい。利用方法や車両、乗降場所などがわかりづらいと、利用を躊躇する。 スマホありきの情報提供も、対象層に合致するか考慮してほしい。</p>
796	<p>高齢者が使いやすいように便利になればいいと思います。いま、どのあたりの電子掲示板があると便利だと思います。</p>
797	<p>多様な価値観の中 現状維持をしていくことの大変さを感じます バス タクシー運転手さんのマナーの徹底等 2度と使いたくないと思うようなこともあります 利便性だけにとどまらず 質の向上にも目を向けていただけたら嬉しいです。</p>
798	<p>利用したいが出来ない（不便）な仕組みになっていると聞く。本数が多い方が良いがそれも利用者が少ないと運行出来ないのもわかる。臨機応変に運行ルートが調整出来るアプリなど作って利用できれば良いと思う。</p>

799	<ul style="list-style-type: none"> ・最新技術を駆使して、街全体の交通網を整備し、公共施設や観光施設、商業施設、住む場所を徒歩圏内にまとめる等、住民にとっても観光客にとっても便利でスマートな街をつくってほしいです。 ・地域で発電した電気で動くEVバスやEVカーシェアリングを導入してほしいです。 ・すべての電車の駅を商業施設や観光施設等と合体させ、複合施設化してほしいです。
800	さいたま市浦和区在住ですが渋滞が多いので、車線の拡張をもっと進めて欲しいです。浦和区や北区、中央区や南区あたりで感じますが、一車線の道で、歩道がかなり広く取られているけれど歩行者があまりいない道をよく見かけます。こういう道は二車線にならないものだろうかと思ってしまう。
801	<p> 昨年の8月末に、他県から小鹿野町へ移住し、美容室を経営しております。 先日、遠方（東京都練馬区・埼玉県所沢など）からお客様がご来店下さった際、バスの本数が少ない為、お帰りのバスが丁度良い具合に無く、秩父駅まで自家用車で送迎致しました。 バスの本数が、もう少し多いと、便利で良いのに…と感じました。 私は、50代後半ですので、今のところ車の運転が自由に出来ます。 その為、生活に、全く不自由は有りません。 それでも、後10年、15年経った頃には、バスやタクシーを利用させて頂くことになると思いますので、利用しやすいサービスであります様、期待致します。 現在、小鹿野町では高齢者が多い様ですので、そういった方々は皆さんご不便が無いのでしょうか。 移住前の地域では、街中を中心に、ぐるっと一周、100円位の低価格で運行するバスが有りました。そういった感じで、スーパーやドラッグストア、食堂、病院、その他商業施設などに行けるバスやタクシーが、低価格で有ったら、とても便利かもしれません。 ※移住したばかりで土地感が無いので、乗合タクシーの行き先が良く解らず申しておりますので、ご了承下さい。 又、高齢になればなる程、スマホやパソコンが使えない方が増えます。 せっかく良いサービスが出来上がったとしても、デジタル化に追いついて行けない方々は、敷居が高く、サービスを受けにくくなります。 アナログな方法で、電話受けなど、確実に継続して欲しいと思います。 </p>
802	埼玉県内の縦断する電車がなく、不便。西武線、他線が連携出来ていないので、埼玉の利便性が改善しない、もしくは発展されない元凶。
803	浦和駅西口～北浦和駅西口方面の交通手段が電車しかないため、困っております。北浦和公園やイオンに子供と気軽に行けるような手段があるとありがたいです。
804	高齢化社会に向けて、受益者負担とのバランスを取りながらいかに黒字にし、公共交通を維持、発展させていくか工夫を官民協働で進めていく必要があると思います。
805	道路白線の確認、標識の設置安全策