

群馬県交通イノベーション推進課 御中

# 分析レポート

日常生活で感じる群馬県の公共交通の  
改善点を教えてください！



2025年3月27日

PoliPoli Gov事業部

NEC デジタル・ガバメント推進統括部



# 意見募集の概要・実施結果

- 実施内容：日常生活で感じる群馬県の公共交通の改善点に関する意見募集を行った。
- 調査方法：デジタルツール「PoliPoli Gov」を用いたインターネットリサーチ
- 意見募集のテーマ
  - 日常生活で感じる群馬県の公共交通の改善点を教えてください！
- 調査期間：2024/12/11～2025/02/02（54日間）
- 調査地域：全国オンライン
- ページ閲覧数：5,047PV
- 総コメントユーザー数：533人（\*ユーザーIDの重複を削除した値より、ユニークユーザー(UU)数を算出）
- 総コメント投稿数：593件（\*コメント公開基準に抵触する非公開コメントを除外した値を算出）
- 回答者の属性（必須回答）：
  - あなたと群馬県の関わり：群馬に居住・通勤・通学している、過去、群馬に居住・通勤/通学した、観光などで群馬を訪れた、群馬を訪れたことはない
  - あなたの年代：10代以下、20代、30代、40代、50代、60代、70代以上

## 意見募集の仕組み

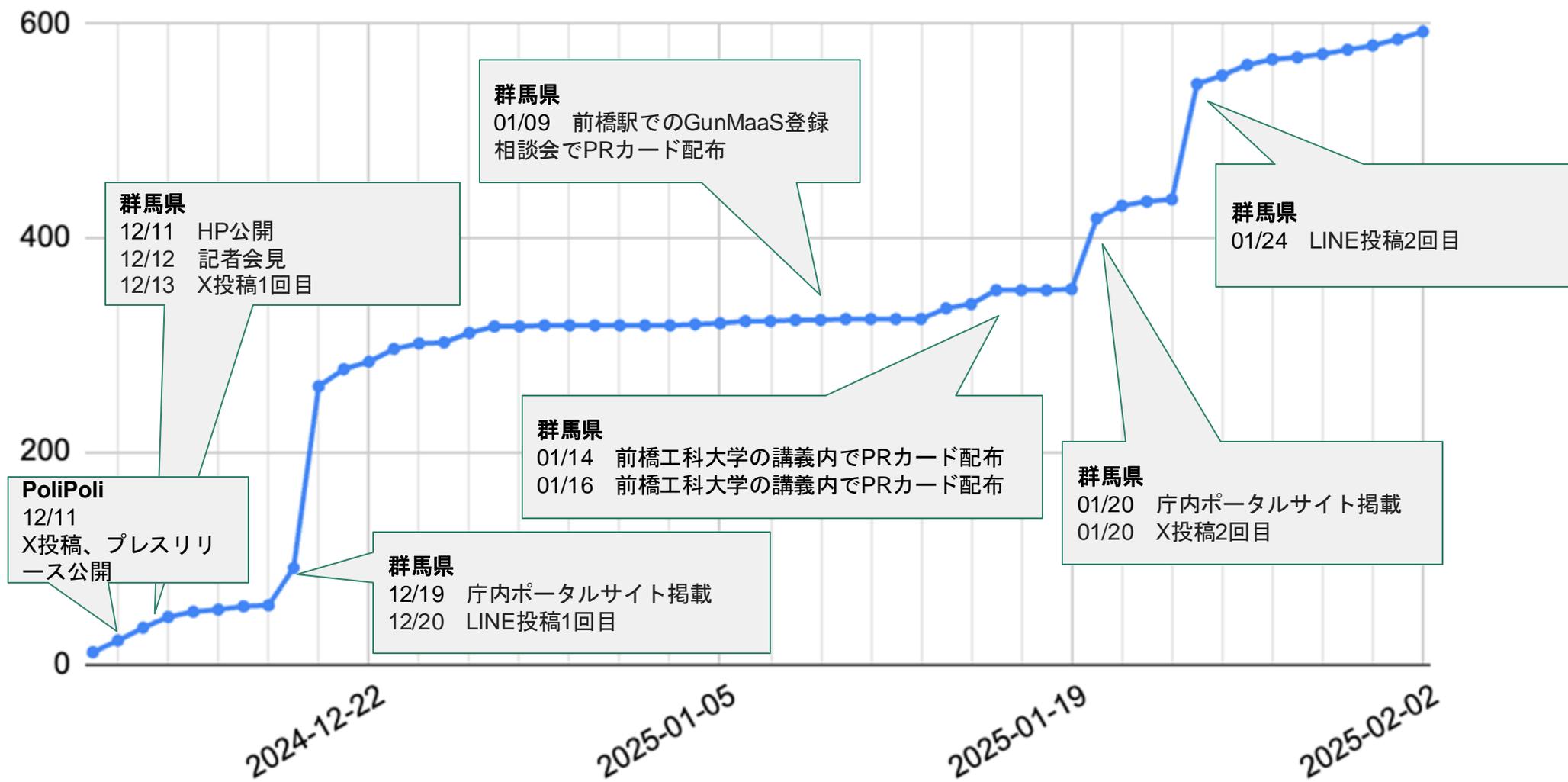


※プラットフォーム内のコミュニティを健全に保つため、投稿されたコメントが攻撃的な内容や広告目的と判断された場合に、運営側でコメントを非公開としています。



# 意見募集の概要・実施結果 | コメント数の日次推移

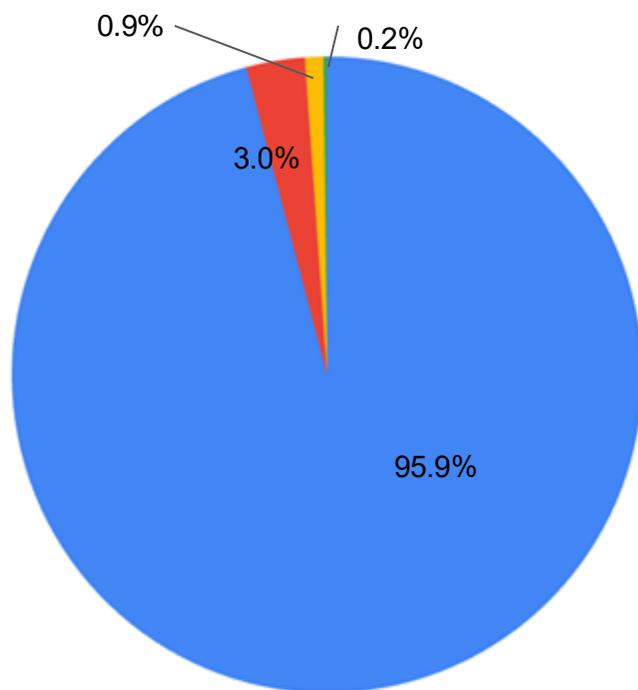
## コメント数推移 (日次)



# 意見募集の概要・実施結果 | 全コメントにおけるユーザー属性

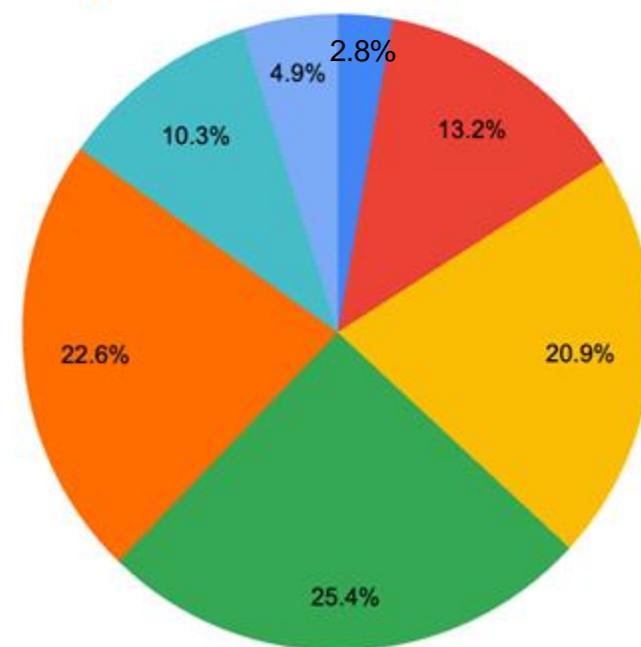
あなたと群馬県の関わり (UU 533人)

- 群馬に居住・通勤・通学している
- 過去、群馬に居住・通勤/通学した
- 観光などで群馬を訪れた
- 群馬を訪れたことはない



あなたの年代 (UU 533人)

- 10代以下
- 20代
- 30代
- 40代
- 50代
- 60代
- 70代以上

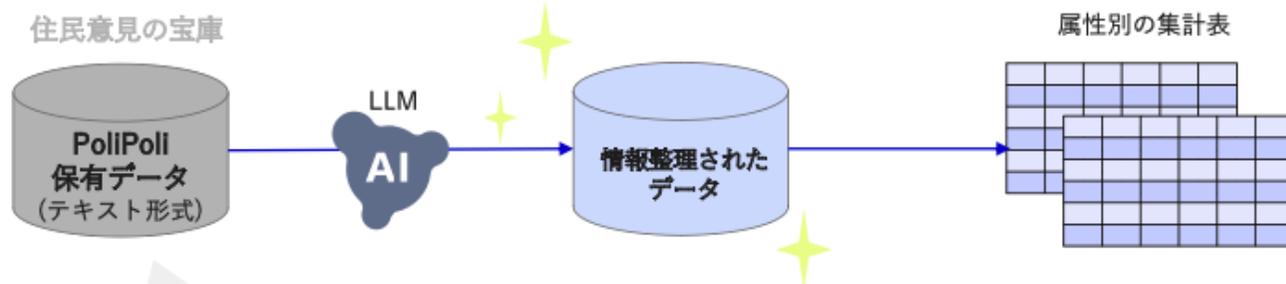


※UU=ユニークユーザー数。複数コメントした場合でも同一ユーザーとしてカウント

# 分析と考察

## 分析① LLMを活用した課題のカテゴリライズ

LLM(大規模言語モデル)を活用し、自由記述のコメントから「公共交通に関する困りごと」と「困りごとのカテゴリ」を整理しました。さらに表形式に集計・要約も行い、属性ごとに集計しました。



### データイメージ

- ・バス停まで遠くて使いにくい
- ・電車の中の冷暖房の効きが悪くて快適に利用できない
- ・〇〇鉄道が紙切符を事前に購入する必要があり利用に手間がかかる

### 特徴・強み

- ・人手による集計よりも**高速**に集計できるため、はやく分析概況を知りたいシーンでの活用で有効
- ・コメントの中でも**困りごとにフォーカスして情報を整理**できるため、困りごとの全体傾向等が把握しやすい

### 改善点

#### ・正確性の保証

※100%の精度を求めることが不可能なのはAI全般に言えるため、「どのように不確実性を排除するか?」「不確実な情報に相対した際にどのように対処するか?」の検討が必要

# 分析① LLMを活用した課題のカテゴリライズ(1/3)

※本集計はLLMを使用して実行しているため、正確性の保証はできない点をご留意ください。

自由記述のコメントをカテゴリライズすることで、回答者の属性により困りごとの特徴がないかを検討しました。どの属性においても「公共交通の提供量」「利便性」に関する困りごとが多いことがわかりました。

## ◆ 群馬県との関わり

群馬との関わり	アンケート回答数	公共交通の提供量	時間の正確性	利便性	支払い手段	運賃	公共交通の設備	車社会	GunMaaSの認知度	新しい交通手段	その他	記載なし etc
過去、群馬に居住・通勤/通学した	17	16	1	6	0	1	1	3	1	4	1	0
観光などで群馬を訪れた	5	1	0	2	1	1	0	1	0	1	0	0
群馬に居住・通勤・通学している	567	471	28	276	12	39	44	58	32	39	33	7
群馬を訪れたことはない (非回答)	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0	2	0
	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
総計	593	488	29	285	13	41	45	63	34	46	36	7

## ◆ 年代

年代	アンケート回答数	公共交通の提供量	時間の正確性	利便性	支払い手段	運賃	公共交通の設備	車社会	GunMaaSの認知度	新しい交通手段	その他	記載なし etc
10代以下	15	9	1	4	0	1	1	1	0	0	0	3
20代	86	65	2	37	3	12	13	5	6	8	3	1
30代	118	95	13	60	4	7	5	12	9	8	9	0
40代	158	134	3	74	4	13	10	21	10	11	11	1
50代	125	109	6	67	2	5	13	9	4	9	6	1
60代	62	54	4	28	0	1	2	9	1	8	5	0
70代以上	27	22	0	15	0	2	1	6	4	0	2	1
(非回答)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
総計	593	488	29	285	13	41	45	63	34	46	36	7

## 分析① LLMを活用した課題のカテゴリ分け(2/3)

※本集計はLLMを使用して実行しているため、正確性の保証はできない点をご留意ください。

自由記述のコメントをカテゴリ分けすることで、回答者の属性により困りごとの特徴がないかを検討しました。どの属性においても「公共交通の提供量」「利便性」に関する困りごとが多いことがわかりました。

### ◆ GunMaaS認知度

GunMaaS認知度	アンケート回答数	公共交通の提供量	時間の正確性	利便性	支払い手段	運賃	公共交通の設備	車社会	GunMaaSの認知度	新しい交通手段	その他	記載なし etc
1.全く知らない (聞いたことがない)	190	157	4	92	1	15	12	22	3	11	9	5
2.知らない (聞いたことはあるが、利用したことがない)	259	218	15	129	7	16	21	29	15	18	17	1
3.知っている (聞いたことがあり、利用したことがある)	105	90	8	49	2	8	8	10	12	7	6	1
4.よく知っている (聞いたことがあり、よく利用する)	39	23	2	15	3	2	4	2	4	10	4	0
総計	593	488	29	285	13	41	45	63	34	46	36	7

### ◆ 現在の群馬県の公共交通への満足度

現在の群馬県の公共交通への満足度	アンケート回答数	公共交通の提供量	時間の正確性	利便性	支払い手段	運賃	公共交通の設備	車社会	GunMaaSの認知度	新しい交通手段	その他	記載なし etc
1.不満がある	362	320	21	178	3	26	21	43	18	37	18	0
2.やや不満がある	154	122	6	74	5	11	13	14	6	7	9	1
3.どちらでもない	46	27	1	19	0	3	6	6	8	2	8	3
4.やや満足している	27	16	1	14	4	1	5	0	2	0	1	2
5.満足している	4	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
総計	593	488	29	285	13	41	45	63	34	46	36	7

## 分析① LLMを活用した課題のカテゴリ化(3/3)

※本集計はLLMを使用して実行しているため、正確性の保証はできない点をご留意ください。

自由記述のコメントをカテゴリ化することで、回答者の属性により困りごとの特徴がないかを検討しました。どの属性においても「公共交通の提供量」「利便性」に関する困りごとが多いことがわかりました。

### ◆ 公共交通の利用頻度

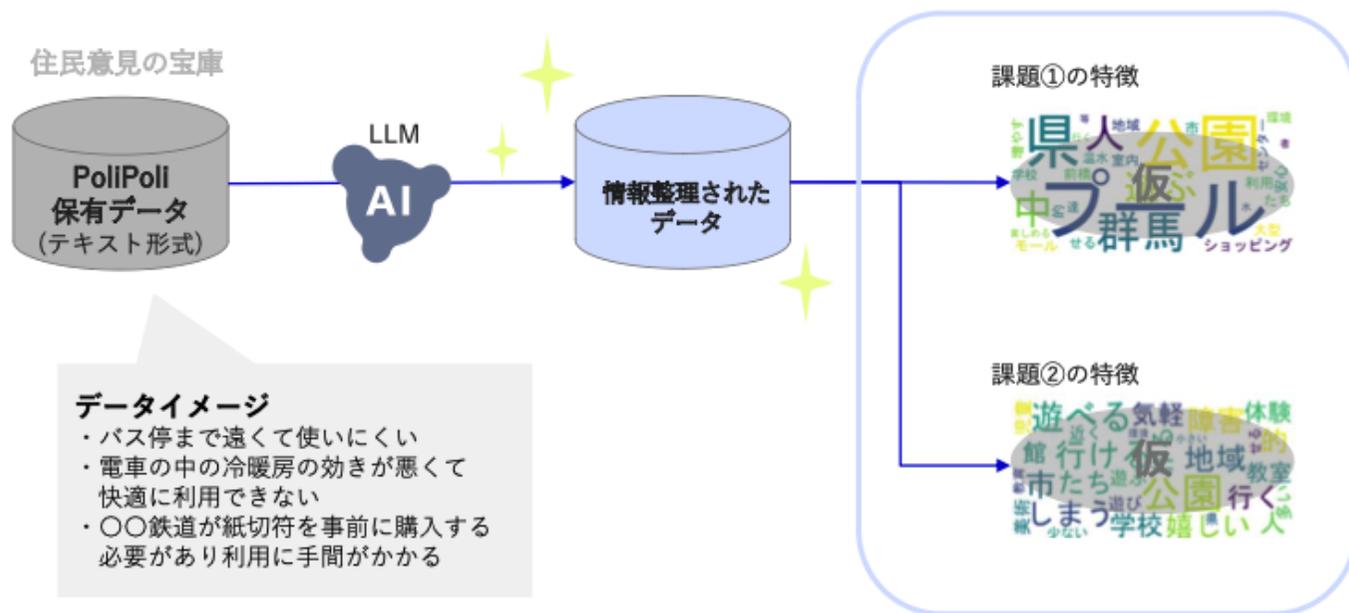
公共交通の利用頻度	アンケート回答数	公共交通の提供量	時間の正確性	利便性	支払い手段	運賃	公共交通の設備	車社会	GunMaaSの認知度	新しい交通手段	その他	記載なし etc
1.ほぼ利用しない	291	246	8	145	1	22	22	35	14	23	11	5
2.月1,2回	175	144	9	79	6	12	12	21	10	10	19	1
3.週2,3回	25	19	0	10	1	0	4	0	1	6	2	0
4.週4,5回	102	79	12	51	5	7	7	7	9	7	4	1
総計	593	488	29	285	13	41	45	63	34	46	36	7

### 事実&考察

- 回答者の95%以上が群馬県に居住・通勤・通学をしている人で、そのうち80%以上の方が公共交通の提供量に対する困りごとを回答している。また、群馬県に居住・通勤・通学をしている回答者の半数近くが、公共交通に関する利便性についての困りごとを回答している。
- 回答者は40代を中心に、年代が低くなる/高くなるにつれて減っている。  
新しいシステム/サービスに抵抗のある世代の回答が多いわけではないが、回答者の半数以上がGunMaaSを利用したことない人である。GunMaaSをよく利用する人は、利用頻度が低い/もしくは利用したことがない人に比べて新しい交通手段に期待を抱いている割合が多い。
- 現状の公共交通機関について不満を抱いている人が多いが、満足している人は現状の利便性に対しての困りごとがない。
- 公共交通の利用頻度は全体的に低く、通勤通学で週4,5回利用する人は回答者全体の20%弱にとどまっている。  
テレワークの普及等もあるかとは考えられるが、多くの方が公共交通の提供量を理由に、通勤通学手段としての公共交通の利用をしていないことが考えられる。(不満が多く利用が少ないことを踏まえると、本当は利用したいが、利用を諦めているとも考えられる。)

## 分析② ①の結果とワードクラウドによる課題の可視化

分析①の結果である「公共交通に関する困りごと」をカテゴリごとにワードクラウドにて可視化することで、直感的に深層心理に潜む困りごとを捕捉できるようにしました。



### 特徴・強み

- ・単語の頻出回数より文字の大きさを構成しているため、**定量的に訴求回数が多かったキーワードを直感的に抽出しやすい**
- ・分析結果を読み取るのに、**高度なスキルや経験値が不要**

### 改善点

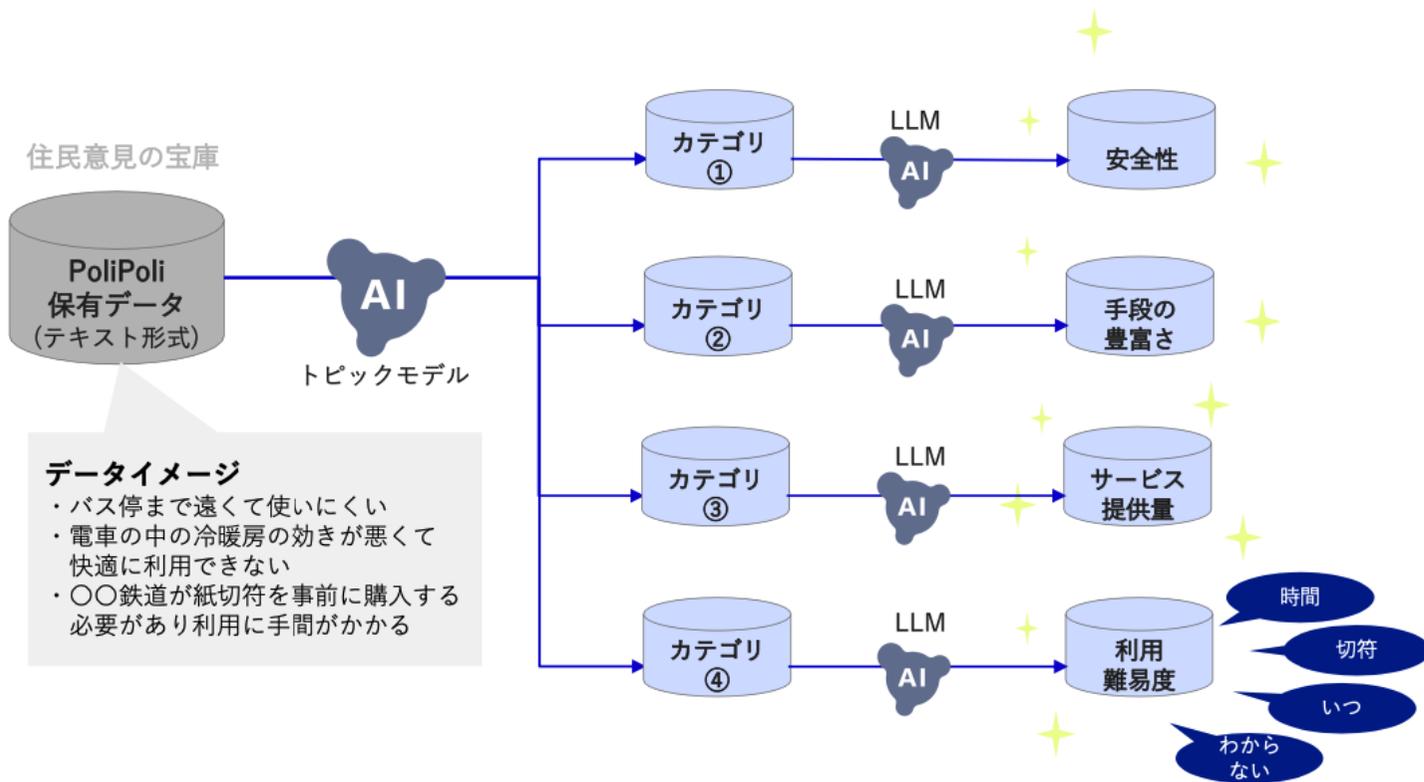
- ・**単語そのものの意味としてしか把握することができないため、文章の流れを考慮できない**（逆説的な表現など）
- ※本分析では、分析①にて困りごとに絞り込み、困りごとの文脈で使用される単語で可視化することで、なるべく文脈による認識齟齬を回避できるように工夫しております。





## 分析③ トピックモデル(LDA)を活用したカテゴリライズ

トピックモデル(機械学習)でコメントを複数のカテゴリに分類し、LLM(大規模言語モデル)も利用しながらトピック名を付与することで、手動で実施していたカテゴリライズを簡単かつ高速に実施できるようにしました。



一般的に、カテゴリライズによりデータの傾向やパターンを把握して、データの視認性向上や戦略立案に役立てることが多いです。

**データイメージ**

- ・バス停まで遠くて使いにくい
- ・電車の中の冷暖房の効きが悪くて快適に利用できない
- ・〇〇鉄道が紙切符を事前に購入する必要があり利用に手間がかかる

### 特徴・強み

- ・機械的にカテゴリライズできるため、人力でカテゴリライズするよりも**高速**
- ・機械的にカテゴリライズできるため、**担当者のスキル差が生じない**アウトプットになる

### 改善点

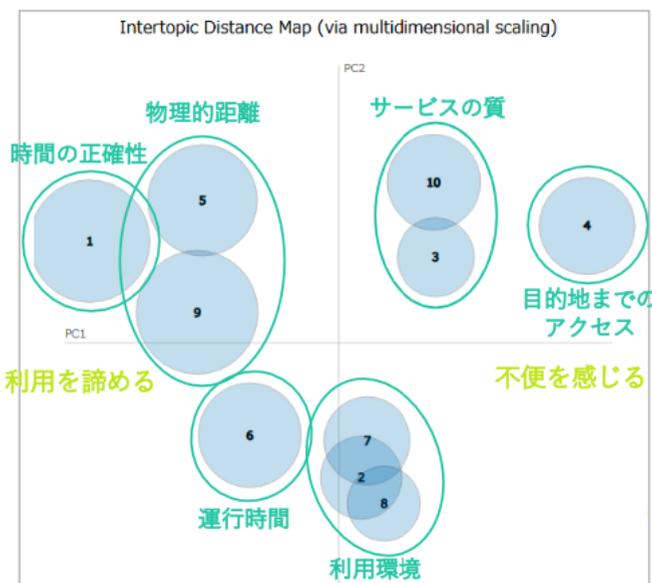
- ・機械学習されたアルゴリズムに則ってカテゴリライズされるが、そのアルゴリズムは人間は把握できない (**ブラックボックス**)

## 分析③ トピックモデル(LDA)を活用したカテゴリライズ

LLMとは別の手法で、コメントに含まれる特徴的なキーワードから10個のカテゴリを作ることで、手動で実施していたカテゴリライズを簡単かつ高速に実施できました。

No	トピック名	出現確率の高い単語
1	時間の正確性	少ない, 本数, バス, 電車, 時間, 不便, 利用, 分かる, 通り, 来る
2	利用環境	バス, 利用, わかる, バス停, 多い, 運行, 改善, づらい, 希望, 環境
3	運賃	高い, バス, 料金, 運賃, 必要, 少ない, 利用, 交通, 改善, 化
4	アクセス	交通, 公共, 必要, バス, 車, 不便, 整備, アクセス, 改善, 希望
5	高齢者の移動手段	バス, 本数, 少ない, 利用, 免許返納, 増やす, 高齢者, 後, 不安, 希望
6	運行時間	バス, 悪い, 時間, 早い, 終電, 利用, 接続, 電車, 希望, 通学
7	車社会	不便, バス, 悪い, 自家用車, 行く, 利用, 早い, 必要, 不十分, 便
8	GunMaaS	GunMaaS, バス停, 不十分, 運行, 不便, 希望, 接続, 線, 情報, 到着
9	駅・バス停までの距離	駅, 本数, 少ない, バス停, 不便, バス, 遠い, 利用, 移動, 電車
10	運行本数・路線	公共, 交通, 利用, 少ない, 提案, 必要, 車, 使う, 本数, 路線

(参考)トピック間の距離



※少しでも被りのあるトピックでまとめた場合

### 事実&考察

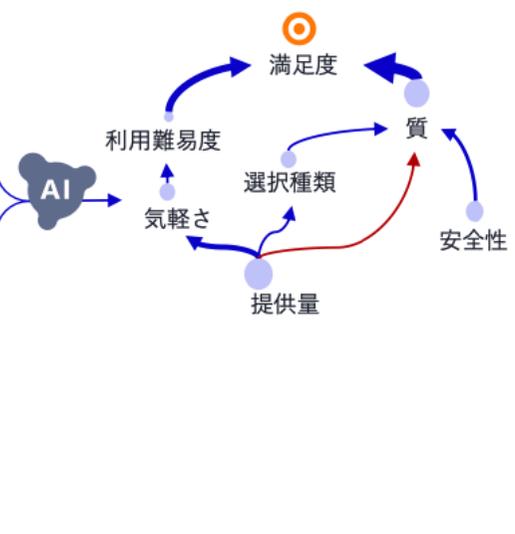
- 運賃や運行本数などのサービスの質、目的地までのアクセス、バス停/ホーム等の物理環境・加速する車社会による社会環境・GunMaaSをはじめとする情報環境を含む公共交通の利用環境の悪さ等、**利用に際して不便を感じる要因になっているトピックと、時間の正確性や公共交通機関を利用するまでの物理的距離、深夜や通学に適応できない運行時間等、公共交通機関の利用を諦める要因になっているトピックがあると考えられる。**(分析①の考察も考慮)

## 分析④ ③の結果を活用したカテゴリグループ間の因果分析

因果分析にて「公共交通に関する困りごと」のカテゴリの構造を可視化することで、従来の集計や分析とは異なるアプローチによる多面的な示唆を得られるようにしました。

データ変換

	安全性	手段の豊富さ	サービス提供量	利用難易度
Aさん	50% 1位=3点	2% 4位=0点	34% 2位=2点	14% 3位=1点
Bさん	32%	38%	18%	12%
Cさん	12%	76%	8%	4%
Dさん	15%	11%	43%	21%
Eさん	2%	89%	6%	3%
Zさん	12%	3%	18%	67%



### 特徴・強み

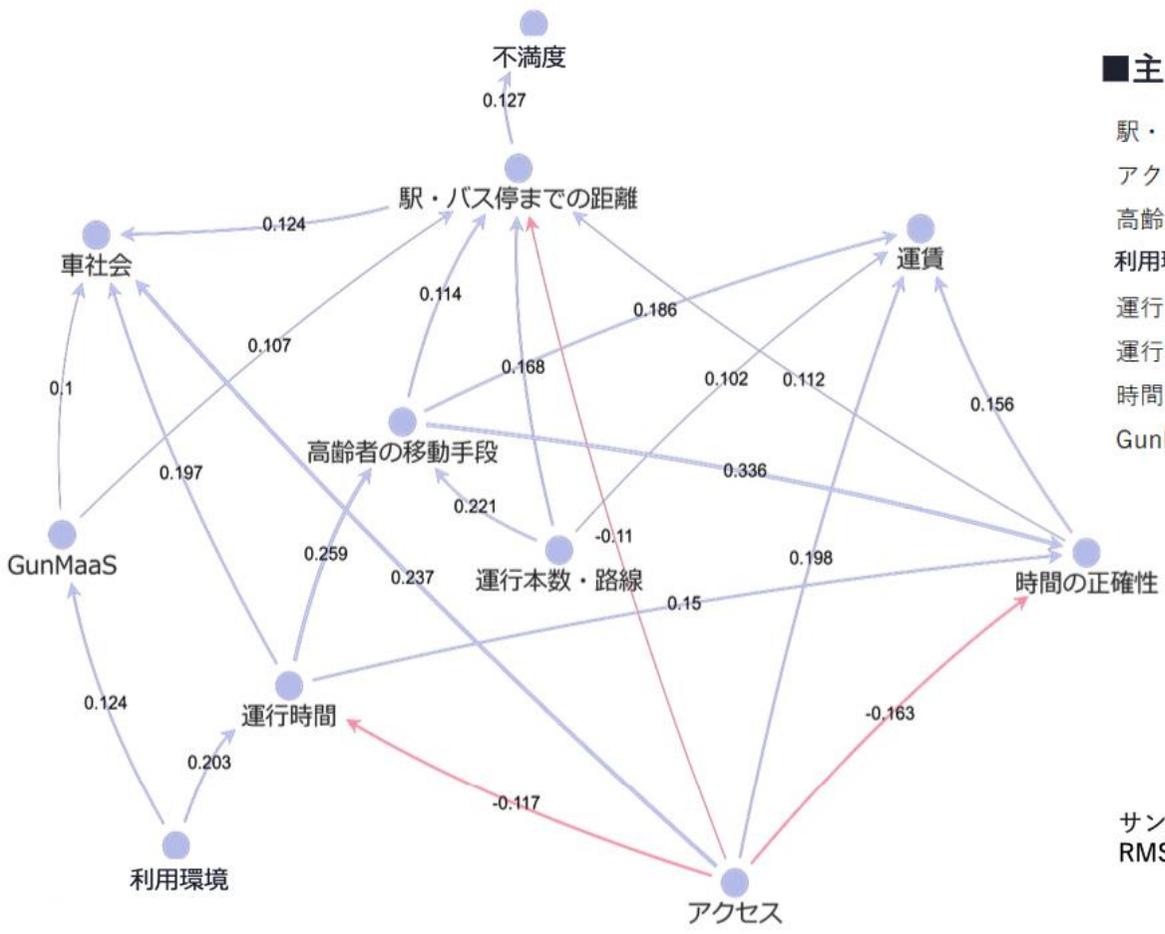
- 因果構造(原因と結果)がわかることで効率的なアプローチが実施できる
- 単純集計ではわからない新たなインサイトが得られる

### 改善点

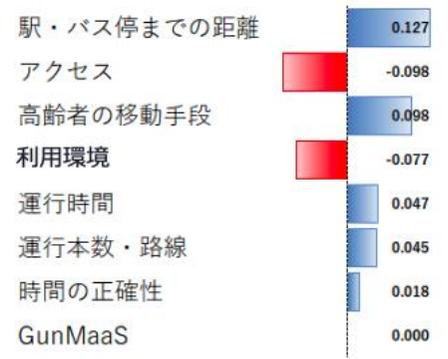
- トピックモデルの結果を活用して変数を設定しているため、**変数設定を思い通りにコントロールできない。**
- 因果分析に適応させるためのデータ加工において、トピック割合の数字は絶対的ではなく相対的なものとして扱ったため、**トピックモデルの結果を活かしきれない。**

# 分析④ ③の結果を活用したカテゴリグループ間の因果分析

トピックモデルの結果をデータ加工し因果分析することで、公共交通の満足度の因果関係を模索しました。「駅・バスまでの距離」が現在の不満に直接的に因果関係があり、大きな影響を与えていることがわかりました。



## ■主要因子ランキング



サンプル数：593  
RMSEA = 0.03、CFI = 0.95、GFI = 0.89

## 事実&考察

- 「駅・バスまでの距離」が、直接的に群馬県における公共交通の満足度(不満度)に影響を与えている。駅・バス停までの距離が遠く、車や自転車が必要な距離であることを言及するコメントもあり、**本当は公共交通を利用したいが、利用を諦める原因になっている**と考えられる。
- 「車社会」に対する困りごとや、「運賃」に関する困りごとは公共交通へ満足度(不満度)には間接的にも影響を与えていない。
- 目的地までの「アクセス」に対する困りごとが、公共交通の満足度(不満度)に間接的に負の影響を与えている。目的地までのアクセスが良くなり困りごとが改善されると、次の困りごととして運行時間や駅・バス停までの距離・時間の正確性が気にかかるようになると考えられる。  
※全体的な因果の強さが弱いため、誤差とも捉えられる。

# 総評

## 提言の全体像 <TOP 2の課題に対して>

寄せられたコメントには、群馬県の公共交通に関する提供量や利便性に対する困りごとが多く含まれており、市民の不満が顕在化した。特に大きくは、以下の点について意見が集中していた。

『1. 公共交通の提供量の不足』

『2. 公共交通の利便性の向上』

※コメント件数順

上記2点に関して、AIにて要約を出しているところではあるが、「解釈」と「補足」をしながら提言としてまとめたい。

- 1 キーワードから読み取れる客観的な示唆と課題整理
- 2 1と群馬県交通まちづくり戦略との照合
- 3 2の結果と実現可能性を加味した具体的な施策提言

# 政策提言：『1. 公共交通の提供量の不足』

公共交通の提供量に関する困りごとのキーワードとして、「バス」「電車」「本数」「少ない」「必要」「不便」などが挙げられる。

住民の必要とするタイミングでの交通手段がないことから、本数が少ない(=公共交通の提供量に課題がある)と感じる結果につながったと考えられる。

## 公共交通の提供量



### 1 キーワードから読み取れる客観的な示唆と課題整理

#### ① 供給と需要が合っていない

「少ない」「本数」「不便」から、公共交通の運行頻度がニーズと合っていない可能性が高い。

特定の時間帯やエリアでの運行不足が特に問題視されている可能性があり、地域ごとの詳細な利用状況の把握が必要。

#### ② 最も身近な交通手段の課題

「駅」「バス停」から、既存の鉄道・バスが一定機能しているが、駅やバス停の量的な側面で不便であると考えられる。

また「高齢者」「自家用車」という単語が散見されるため、公共交通だけでは生活の足として十分でなく、高齢者などがやむを得ず自家用車に頼っている可能性。

#### ③ GunMaaSの認知不足

GunMaaSの普及度が低い点と、ワードクラウド上での「接続」「連携」から、公共交通と新サービスとの接続が十分に機能していない可能性がある。

#### ④ 公共交通の維持と採算性

「料金」「高い」から、経済的な負担となっている可能性がある。運行本数の増加にはコストが伴うため、サブスクリプションモデルの導入も検討の余地がある。

# 政策提言：『1. 公共交通の提供量の不足』

## 2 1と群馬県交通まちづくり戦略（以下、「交通戦略」という。）との照合

- 需要と供給が合っていない  
「基本方針④：まちづくりと連携した基幹公共交通軸の確保・維持（市町村域を越える広域的な公共交通）」と「基本方針⑤：地域的な暮らしの足の確保」が重要な施策となっており、今回の課題である公共交通の提供量の不足と一致する。
- GunMaaSの認知不足  
「基本方針②：DX・新技術導入による公共交通サービスの効率化・高度化」にてMaaSの導入・普及が明示されているが、普及がビハインドしている。

## 3 2の結果と実現可能性を加味した具体的な施策提言

### （1）公共交通の接続改善やダイヤ最適化のための情報収集と実行

- 乗り継ぎ時間が長い、ダイヤが合わないといった不満を軽減するため、データを分析しながら既存の交通機関の利便性を最大化し、新たな設備投資なしで効果を出す必要がある。
- GunMaasでは、時間帯ごとの乗り降りデータ、乗り継ぎ時間の可視化、乗り継ぎが悪いため利用を避けている要因分析など、利用者の移動データを分析し、ダイヤ改正のための情報を各交通事業者へデータダッシュボードとして提供することで最適なダイヤ改正のための活用を促す。
- また、GunMaaS内で「乗り継ぎフィードバック」機能として、「乗り継ぎ時間、長いと感じましたか？」とポップアップし、利用者の不満ポイントをデータにて蓄積することが有効と考える。
- 中期的には、GunMaasでの乗り継ぎアシスト機能を強化し、既存のリアルタイム運行状況を統合し、利用者にタイムリーな乗り継ぎ通知機能を実装する。

#### ■ 【想定される効果】

利用者の満足度向上→公共交通全体の最適化とMaaSの定着

## 政策提言：『1. 公共交通の提供量の不足』

### (2) GunMaaSの認知拡大キャンペーンの実施

- GunMaaS認知拡大については大きなポテンシャルがあり、未利用者への周知や、初回利用ハードルの低減、継続的な利用を推進する必要がある。
- X、Instagram、LINEなど、スマートフォンでの操作にシームレスに移行できる媒体での発信は未利用者へ情報を届ける手段として有効と考えられる。
- また、GunMaaS無料トライアルキャンペーンという体裁で、公共交通機関の利用料を免除あるいは割引することで初回ハードルを格段に下げるとともに、GunMaaSの利便性を直に感じることで継続利用にも繋げられる。

#### ■ 【想定される効果】

MaaS普及による公共交通の利用促進（バス・鉄道利用者増加）→利用増加による各公共交通機関の接続向上



# 政策提言：『1. 公共交通の提供量の不足』

## 2 1と群馬県交通まちづくり戦略（以下、「交通戦略」という。）との照合

- 交通手段の選択肢が限られている

「施策12-4（地域内の多様な移動手段の確保）」と「施策14-1（駅・バス停へのアクセス性向上）」によりラスト／ファーストワンマイルのモビリティ確保の動きと一致する。

- ※ 交通提供量の問題と共通する利便性の課題と、乗り継ぎ・接続の問題については、1. 公共交通の提供量の不足に収れんされます。

## 3 2の結果と実現可能性を加味した具体的な施策提言

### （1）デマンド型交通の実証導入の推進

- 鉄道駅やバス停からの移動を補完し、公共交通利用を促進させる必要がある。
- 交通不便地域でデマンド型交通を試行し、利用者の移動パターンを分析し、持続可能な運行モデルを確立することが有効と考えられる。
- 群馬県では既に乗合バス補助金事業を展開しているが、補助率の向上や、利用者数増加に連動したインセンティブ設計、補助事例とその効果を取りまとめた事例を発信することでさらにデマンド型交通を拡大させ、県内での持続可能な運行モデルの輩出を促進することができる。
- 乗合バスの利用促進も含めて、路線などの実装時には、利用者への無料トライアルキャンペーンを行うなど、利用者確保によるデータ収集にも視点を置きながら、最適なモデルを確立することが有効と考えられる。
- GunMaasでは、デマンド型交通の利用状況データを活用することで補助率の最適化や、事例通知、無料トライアルキャンペーンとの連動を図る。

- 【想定される効果】

交通不便地域における移動手段の確保→持続可能なデマンド型交通モデルの確立

# 代表的なコメント

## 代表的なコメント | 公共交通の提供量

- 路線バスの運行便数を2020年の水準まで戻す。路線バスの運行便数が減少し、利用しづらい為。(30代 / 1.ほぼ利用しない)
- バス便が少ない最終が16:30なんて誰が設定しているのか不思議、朝利用しても帰りは使えない。せめて20時位までは1時間に1本の設定して欲しい。待つてでも使用したい人はいると思います。(50代 / 2.月1,2回)
- 電車の本数ご少なく、移動するのに不便。だから自動車を使うことご多い(40代 / 1.ほぼ利用しない)
- バスの本数が少ないので自家用車を利用してます。市の循環バスが20時までであるとありがたいです。(50代 / 2.月1,2回)
- バスの本数が少ない最終バスが早い(終電の時間までは動いていてほしい)(40代 / 3.週2,3回)
- 鉄道駅が少ない。駅間距離が長いところを中心に、新駅の設置にもっと積極的に取り組んでください。(50代 / 4.週4,5回)
- 駅が遠い。駅の駐車場が少ない。バス停が近くにない。(30代 / 1.ほぼ利用しない)
- バスの本数を増やしてほしい。(40代 / 1.ほぼ利用しない)

## 代表的なコメント | 利便性

- バスと電車の乗り継ぎを考慮した時刻設定をしていただけると、利用しやすいです (50代 / 2.月1,2回)
- バスに関してで、タクシーでは載せられないような大きめの荷物も乗せられると、高齢者の人はより利用したいと思うかもしれません。(30代 / 1.ほぼ利用しない)
- そもそも駅やバス停までが遠い為、車もしくは自転車を使用する必要があるが、安全に簡単に予約無しで利用できる駐車場駐輪場が無い。葦川は数が足りていない。(40代 / 1.ほぼ利用しない)
- まずは、高校生がバス通学しやすいように整備してみてはどうか。(40代 / 1.ほぼ利用しない)
- 高崎駅や前橋駅など、朝夕に混雑するのに、混雑対策(整列乗車や動線改善)がなされていない点。東京都心の駅やバス停を参考にすれば、いくらでも改善できるはず。(20代 / 4.週4,5回)
- 乗り継ぎが分かりづらい? 観光地に行く時はどうするか? バス停から行けそうな所がわからない? 事がありました (60代 / 1.ほぼ利用しない)
- 群馬というか、主に自転車の学生さんや婦人、壮年全般に安心して通れる場所がなくて可哀想に思います。(50代 / 4.週4,5回)
- バスの時刻表、バス停の位置がわかりにくい。(30代 / 1.ほぼ利用しない)

## 代表的なコメント | 時間の正確性

- 雨のときにバスを使うが、時々バスが定刻で来ないことがある (10代以下 / 4.週4,5回)
- 電車はJRとの接続が悪く、次の発車までの待ち時間が1時間近く空いてしまうため利用する気になれない。バスは時間通りに来ないし、時々時間前に過ぎて行ってしまうこともある。(50代/ 1.ほぼ利用しない)
- 公共交通機関を使いたいが、定時性が低く、日常的に使いにくい。将来的に、西毛広域幹線道路で、定時性に優れたBRTを導入して欲しい。(30代/ 1.ほぼ利用しない)
- バスをもっと利用したいが渋滞による遅延が頻繁なので、通勤時だけでも優先通行帯に出来ないか前橋駅は改善がみられるが、新前橋駅のバス発着を改善して欲しいローカル線のターミナル駅なのだから (50代 / 4.週4,5回)

## 代表的なコメント | 支払い手段

- バスはSuicaやPASMOをそのまま使えるが、地域鉄道が紙切符を事前に購入する必要がある手間 ( 40代 / 2.月1,2回 )
- 上電でSuicaを使えるようにして欲しいネットで定期が買えるようにして欲しい ( 30代 / 4.週4,5回 )
- Suicaなど交通系ICが使えない駅があるので、切符だけでなく交通系ICを使えるようにして欲しい。 ( 20代 / 2.月1,2回 )
- 伊勢崎在住で東京の企業に勤める者です。伊勢崎駅-本庄駅間のバスをたまに利用します。現金あるいは回数券のみの取り扱いのため、ICカードも利用できるようになると嬉しいです。 ( Suica/Pasmoなど ) ( 20代 / 2.月1,2回 )

## 代表的なコメント | 運賃

- 市内循環バスを安く均一や最低1時間に1本、タクシーも年関係なく市民割など。(40代 / 4.週4,5回)
- 県民割引があるとタクシーはさらに使いやすくなるかもしれないなと思いました。(30代 / 1.ほぼ利用しない)
- 私鉄電車の値段が高い電車の本数が少ない元勢多郡地域にはバス路線がほとんどない(40代 / 2.月1,2回)
- 市内循環バスを安く均一や最低1時間に1本、タクシーも年関係なく市民割など。(40代 / 4.週4,5回)
- 便数を増やしてほしいです。通勤も通学も公共交通を使いにくい(駅が遠い、バス運賃が高い)ので、結局車を使う羽目になります。肩こりや体調不良で車の運転が苦手だと、生きていくのも大変だと感じたことがあり、思い切って高崎駅近くに転居しました。それなのに、仕事の人事異動でじゃないと通えないところに異動になってしまい、退職することにしました。群馬県の多くの方が不便に感じていると思います。(50代 / 1.ほぼ利用しない)

## 代表的なコメント | 公共交通の設備

- 障害のある人達にもイラストなどで分かりやすいような交通アクセス表記にして欲しいし温泉街に向かう交通機関などをバリアフリーにして欲しい。(20代 / 2.月1,2回)
- バス停が暗いバス停に雨風を防げるものがない(40代 / 3.週2,3回)
- バス停留所や私鉄の駅に、待合所が無く、寒い時期はしんどい。(50代 / 1.ほぼ利用しない)
- バス停について①学生の時に少しバスで通学していました。バス停は屋根も古く、風よけも空っ風の前には意味をなしておらず、また椅子も古いものしかなかったので待つのが苦痛で仕方なく、自転車通学に切り替えました。せめて風よけだけでもきれいな状態になっていれば嬉しかったと思います。②夜徒歩で帰宅中に変質者につけ回されたことがあります、スマホの充電がギリギリで、家までついてこられて家を特定されるのも怖く、家に帰れなかったことがあったので、近くにあったバス停に110番通報の出来るボタンや、すぐ通報できる電話、防犯カメラでもあれば嬉しかったと思いました。(20代 / 1.ほぼ利用しない)
- 東京では駅まで遠くても、お店が沢山あり、軽く休憩もできるので、駅まで歩いていても苦にならないので、電車を使いたいと思える。群馬だと駅まで何もないので、同じ距離を歩いていても、休憩やトイレもないので、駅まで歩くのは命に関わる。(40代 / 1.ほぼ利用しない)

## 代表的なコメント | 車社会

- あまりにも公共交通が脆弱すぎて自家用車に頼らざるをえない（50代/1. ほぼ利用しない）
- 車社会でマナーも悪い。利用しやすいバスがあれば、そちらの利用を優先させたい。（40代/1. ほぼ利用しない）
- 車中心であり、公共交通機関の整備が遅れている。高齢者も足が無いため運転を継続しており、今後事故の増加が不安。宇都宮ライトレイルのような取り組みに倣って欲しい。（40代/2. 月1,2回）
- 車社会だしという諦めを感じるどうせみんな車乗るし、ではなくて、しっかりと公共交通にも投資して欲しい車利用者から税金を取ってもいいので、今あるバスや電車の本数をしっかり残して欲しい老後とかの交通の便が心配だと、若者の群馬への移住にも支障が出るかと思う（30代/4. 週4,5回）

## 代表的なコメント | GunMaaSの認知度

- バスなどの公共交通の認知度が低い (30代 / 1.ほぼ利用しない)
- バスの路線、時刻表、停留所が一括で検索できるサイトがなく、バスを使おうとした際に不便ですので、一括検索できるサイトを作成していただきたいです。(40代 / 1.ほぼ利用しない)
- GunMaaSは重くすぐに他のサービスに飛ばされるので使いづらい。サービスをまとめたアプリで出してほしい。(20代 / 2.月1,2回)
- どのバスにも共通しますが、〇〇行きは分かるが道中のバス停が分かりづらいと思います。以前GunMaasを使用してみようと思い、サイトで行先等入力してみたところメインとしてマイバスを利用したかったのですが、全く反映されず希望通りに出来なかったことがありました。行先から目的地までのルート(停車するバス停)と時間が見えるのは大変便利と思いますので「マイバス利用はこちら」といったページがあると便利と思いました。(20代 / 1.ほぼ利用しない)
- 各ローカル線同士の接続が悪すぎ。GunMassで駅を選択したときに、駅に乗り言えれしているバス停を指定することになっているが、バス会社を指定せず、駅に来るすべてのバスを表示してほしい。バス予報も使用しているが、バス停が表示されないというエラーがある。循環バスだと、最短で駅に行きたいときにどっちに乗ればいいのかよく分からない。ここに早く着くには？と言うのが分からない。(50代 / 4.週4,5回)

## 代表的なコメント | 新しい交通手段

- 宇都宮や富山のライトレールは魅力的。線路がないライトレールみたいな連結バスも良さげ。新幹線の高架下を利用できないか。(40代 / 1.ほぼ利用しない)
- 長野原草津口と草津温泉との間、および、渋川市内（渋川駅、あるいは、上越新幹線と吾妻線との交点）から伊香保温泉間は、路線バスの依存度を下げる狙いで、ロープウェイやZipInfrastructure株式会社の都市型索道（ロープウェイ）Zipparを活用できないでしょうか？(40代 / 3.週2,3回)
- 吾妻線の小野上から長野原草津口間はミニ新幹線化。小野上駅を境とするのは、坂道の傾斜に加え、小野上駅にJR東日本の重要施設「バラスト基地」がある点を考慮。吾妻線は直流電化であるが、速度が高くないことと、VVVFインバーターを動かすには一旦直流電力に変えるタイミングが必要なため「やりよう」は有るはず。(40代 / 3.週2,3回)
- 伊勢崎駅か駒形駅、前橋大島駅のどこかから高崎の駅につなげて環状路線を作るのはとても良いと感じました。土地の問題などもあると思うので道路の上に千葉都市モノレールのようなものを作るのはどうでしょうか？そうすれば、土地も線路を作るよりは安く済みそうですし、踏切の建設費や事故の削減にもなりますし脱車社会に近づくと感じました！どうでしょうか？（（非回答） / 4.週4,5回)
- 駒形駅と倉賀野駅などを繋げてみれば環状線の路線になると感じました！そこが繋がればこの提案のようになると感じました(20代 / 4.週4,5回)

*PoliPoli* Gov