

「新幹線を利用した通学」実証実験の アンケート結果報告書

JR吾妻線(長野原草津口・大前間)沿線地域交通検討会議
2026年2月17日

1.「新幹線を利用した通学」実証実験について

- 実証実験の目的、概要、実施方法
- 送迎車の利用実績

2. 実証実験の実施経緯

課題

- ①通学時間が2時間程度かそれ以上となる高校生が半分以上
- ②鉄道利用者の半数以上は、家族が自動車等で送迎を行っている
- ③交通環境により、高校生の約4割が進学先等を自由に選択できなかった経験有

議論

通学時間の長い「高崎駅など遠方を最寄り駅とする学校」に通う学生の通学時間短縮を検討すべき。通学時間短縮で「進学先等の選択の自由度向上」も期待できる

JR吾妻線沿線以外にも住居が密集したエリアが多数ある。通学用の送迎車を運行し、居住エリア近くで乗車できれば送迎負担軽減が期待できる

・北陸新幹線を利用して遠方通学エリアへ通学することで時間短縮を図る

・居住エリア付近で乗車可能な、送迎車を運行し送迎負担を軽減する

・早朝のJR吾妻線への送迎車運行は、自治体で実証実験等を行ったが、利用頻度は低かった

まずは
「新幹線を利用した通学」の
実証実験を実施

「下校時における
長野原草津口駅からの送迎」
の実証実験

<その他期待される効果>

- ・下宿が必要であった学校にも自宅から通学できる
- ・今よりも自宅を出発する時間を遅くできる
- ・副次的に学生やそのご家族にとって住みやすさが向上する

実証実験の概要

(1)実施時期

2025年9月16日～12月15日までの3ヶ月間を下記3期間に分けて実施
(1期:9/16～10/15、2期:10/16～11/15、3期:11/16～12/15)

(2)対象者

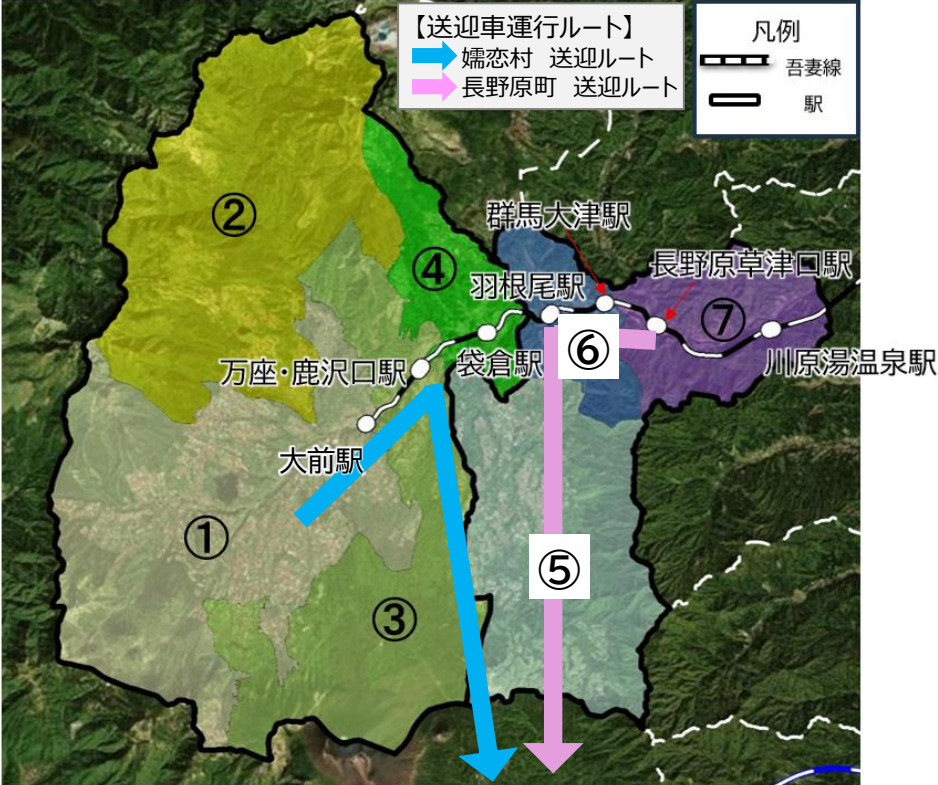
長野原町・嬬恋村に在住しており、遠方(高崎市、前橋市、安中市等)に通学する学生

(3)実施方法

- ①長野原町・嬬恋村在住の高校生あてに各役場から案内文書を配布
- ②案内文書に記載のwebフォームへ応募した学生に対して、軽井沢～通学先最寄り駅までの新幹線定期券を貸与
- ③送迎車(定員10人のミニバン)を用いて各乗降場所～軽井沢駅間を登下校の時間帯に合わせて運行し、軽井沢駅～高崎駅間は新幹線を利用した通学を実施
- ④参加者(学生・保護者)に対して、webアンケート回答を依頼(複数期間に参加した場合、回答は最低1回で可とした)

(4)応募者と参加者人数、回答数

- ・遠方通学者総数85名※に対し、22名が実証実験に参加
 - ・応募された方は全員実証実験に参加できた
- ※長野原町・嬬恋村の中学卒業時に実施した進学先調査による人数



エリア別 実証実験参加人数

居住地		1期	2期	3期	計
嬬恋村	エリア①	6	3	6	7
	エリア②	0	0	0	0
	エリア③	3	2	3	3
	エリア④	1	1	1	1
	計	10	6	10	11
長野原町	エリア⑤	5	6	8	8
	エリア⑥	2	2	2	3
	エリア⑦	0	0	0	0
	計	7	8	10	11
計		17	14	20	22

実証実験対象地域のエリア区分

【嬬恋エリアの分け方】		【長野原エリアの分け方】	
エリア1	→田代、大笹、大前	エリア5	→応桑、北軽井沢
エリア2	→干候	エリア6	→大津、羽根尾、古森、与喜屋
エリア3	→西窪、三原、鎌原、門貝	エリア7	→川原畑、川原湯、横壁、林、長野原
エリア4	→今井、芦生田、袋倉		

アンケート回答者数

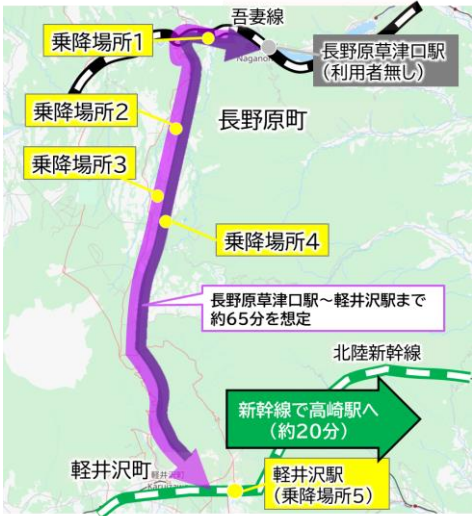
	嬬恋村	長野原町	回答率
学生	11	11	100%
保護者	11	10	95%

実証実験の実施方法

本実証実験では、web応募フォームへ申し込みのあった学生を対象に新幹線定期券(軽井沢～学校最寄りの在来線駅)を配布。下記2ルートを行く送迎車(定員10人ハイエースバン)を登下校の時間帯に合わせて運行することで、参加学生を各乗降場所から軽井沢駅へ送迎したうえで、新幹線を利用して高崎駅まで移動する運用とした

【長野原町】

<運行ルート及び乗降場所>



<各時間帯別 運行時刻表>

No	乗降場所	A (朝:登校時)	B (朝:登校時)	C (タ:下校時)
	長野原草津口駅	5:30	6:00	20:05
1	セブンイレブン 長野原大津店	5:37	6:07	19:58
2	応桑地区 多目的集会施設	5:52	6:22	19:43
3	ふれあい広場	5:58	6:28	19:37
4	北軽井沢観光協会	6:01	6:31	19:34
(5)	軽井沢駅	6:35	7:05	19:00
新幹線	軽井沢駅	6:44	7:15	18:53
	高崎駅	7:03	7:34	18:33

【嬬恋村】

<運行ルート及び乗降場所>



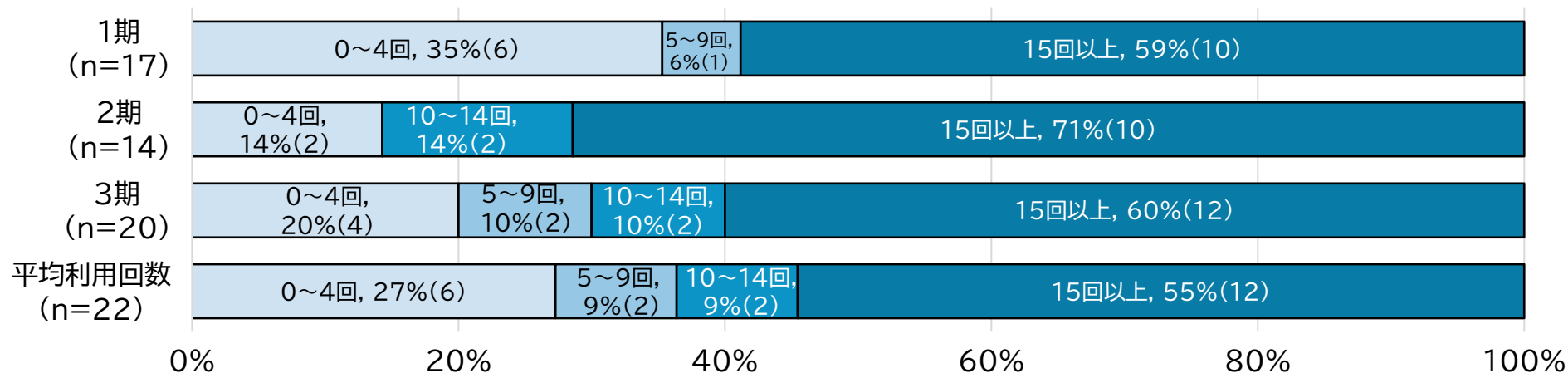
<各時間帯別 運行時刻表>

No	乗降場所	A (朝:登校時)	B (朝:登校時)	C (タ:下校時)
	田代郵便局前	5:20	5:50	18:30
1	東電 鹿沢発電所前	5:25	5:55	18:25
	長井 (北山地区とのT字路)	5:27	5:57	18:23
2	関所	5:30	6:00	18:20
3	中央大前	5:35	6:05	18:15
4	万座・鹿沢口駅	5:41	6:11	18:09
5	あさまのいぶき	5:45	6:15	18:05
6	上ノ原料金所手前	5:48	6:18	18:02
7	プリンスランドバス停	5:55	6:25	17:55
(8)	軽井沢駅	6:35	7:05	17:15
新幹線	軽井沢駅	6:44	7:15	17:08
	高崎駅	7:03	7:34	16:48

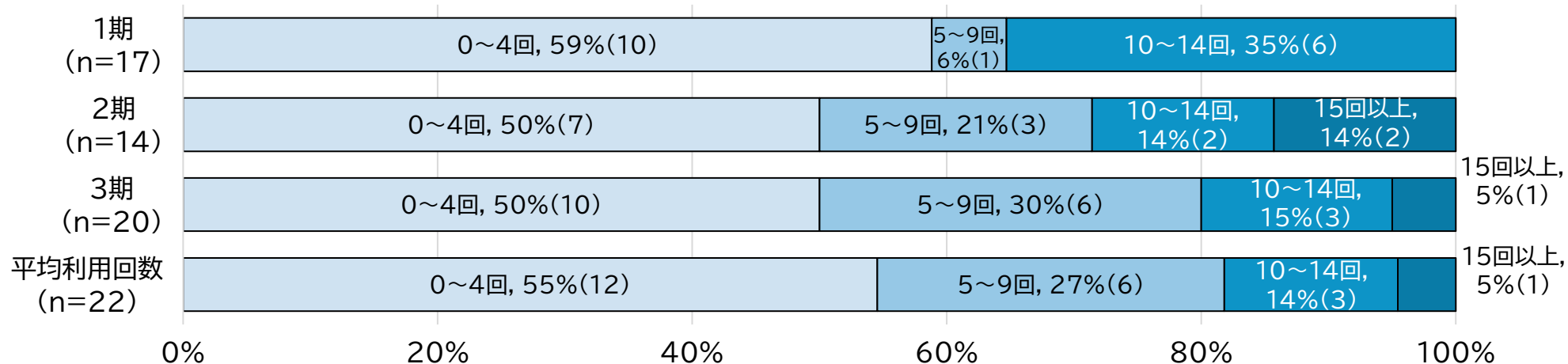
送迎車の利用実績

- 利用実績を登下校別で確認すると、全ての期間において登校時の利用数が15回以上の参加者が5割以上であるのに対し、下校時の送迎車利用数は5回未満の参加者が5割以上となった

各期間ごとの送迎車の利用回数の割合(登校時)



各期間ごとの送迎車の利用回数の割合(下校時)



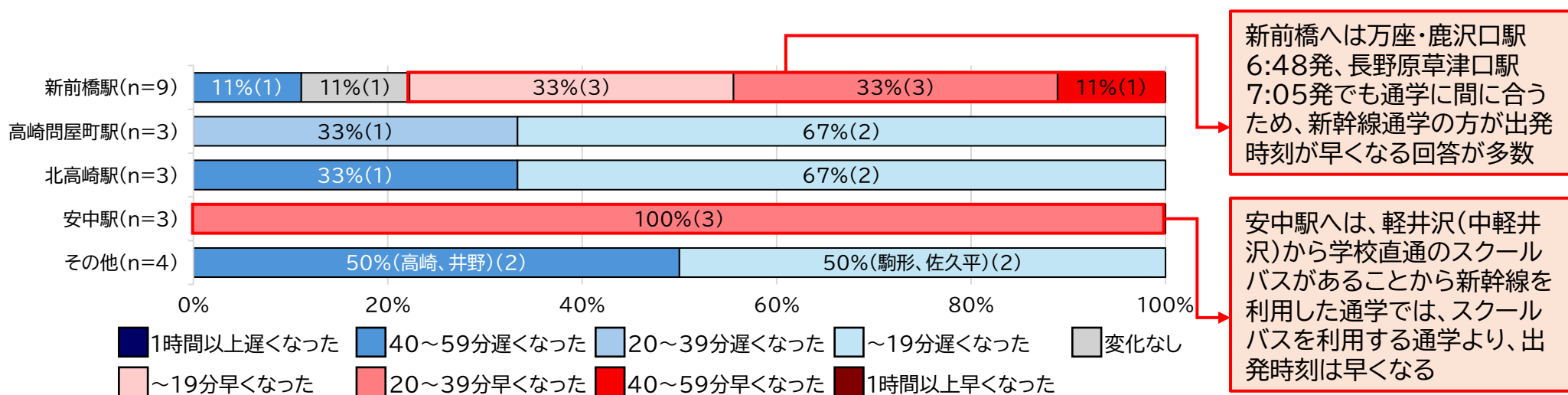
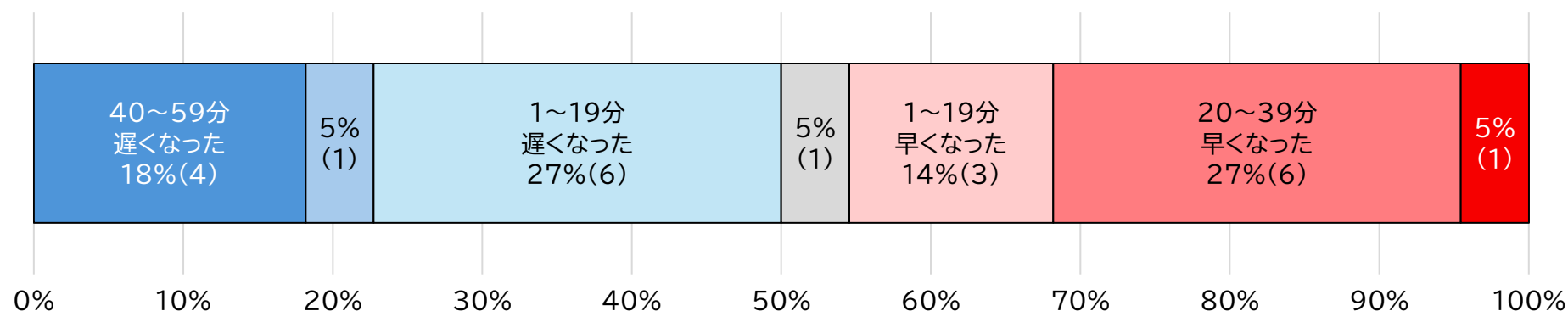
2. 実証実験参加者のアンケート結果について

(1) アンケート集約、分析結果【学生編】

- 従来 of 通学と比較した、自宅出発時刻、所要通学時間の変化
- 新幹線を利用した通学の満足度
- 生活の変化、選択肢の拡大、通学手段の選択意向

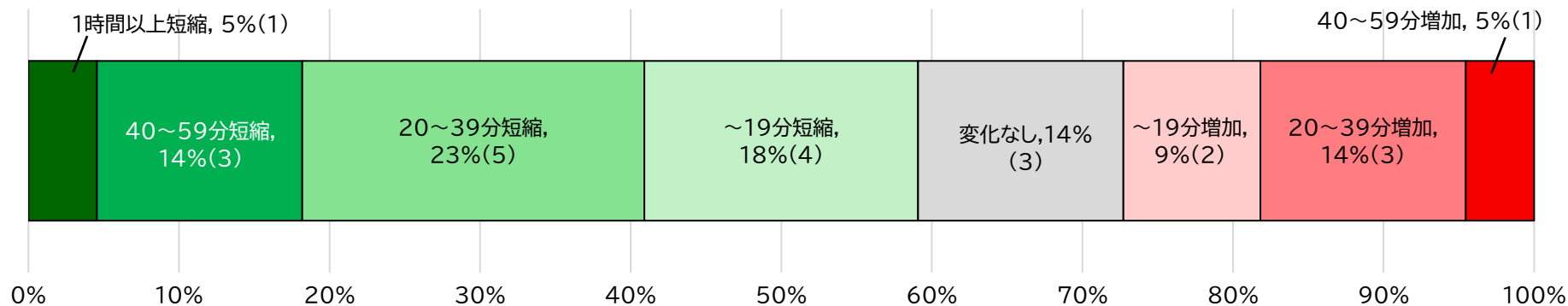
- 新幹線(送迎車)の利用によって出発時刻が遅くなった学生は全体の5割

【学生】登校時の出発時刻の変化(n=22)

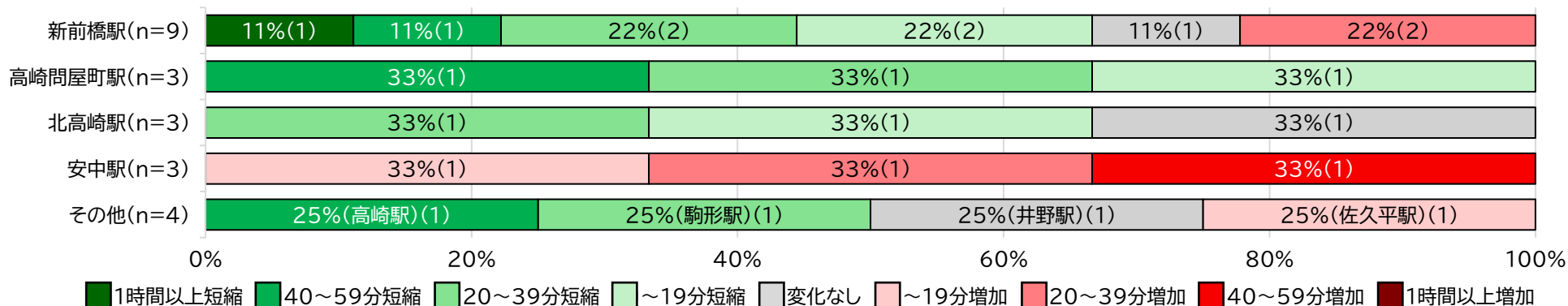


- 新幹線(送迎車)を利用した通学によって6割の学生の通学時間が短縮

【学生】新幹線を利用した通学時間の変化(n=22)



【学生】降車駅別 新幹線を利用した通学時間の変化(n=22)

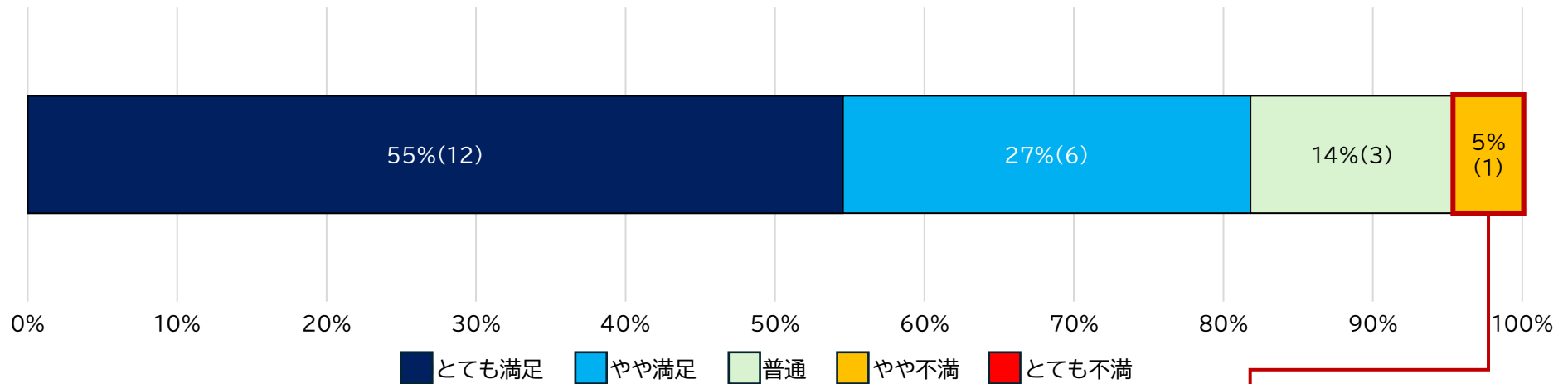


【通学時間が増加した6名の内訳】

新前橋に通学2名:新幹線を利用すると、スクールバスの待ち時間が発生し、通学時間が増加した
 安中や佐久平に通学4名:従来の通学手段としてJR吾妻線を利用していないため、通学時間が増加した(通学の多様性を求めて参加)

- 8割以上の学生が満足意見を回答

【学生】「新幹線を利用した通学」の満足度(n=22)

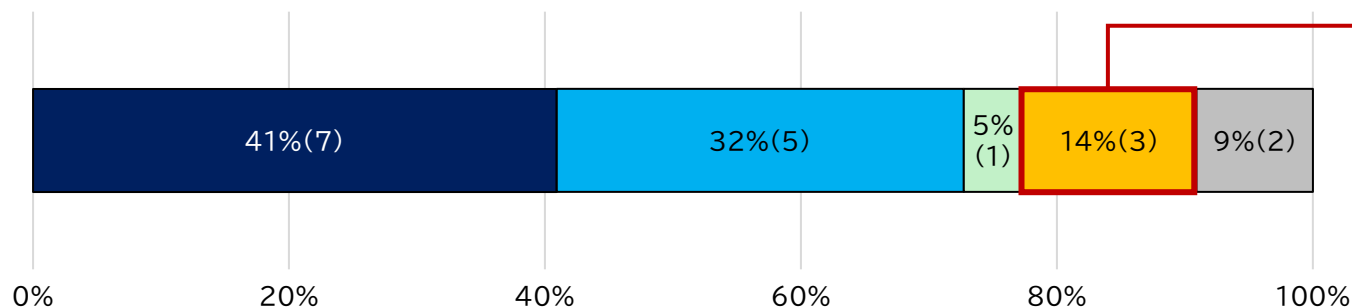


「やや不満」と答えた理由

- 通学にかかる時間が増加した

- 登校は6割以上が満足回答。「やや不満」と感じている理由としては所要時間と運行時刻を理由として回答
- 下校時に送迎車を利用した学生の満足度は通学时よりも低下。登校時と比べて下校時は送迎車・新幹線の利用数が少なく、学生の不満理由として「送迎車の運行本数が少なすぎる」が挙げられている

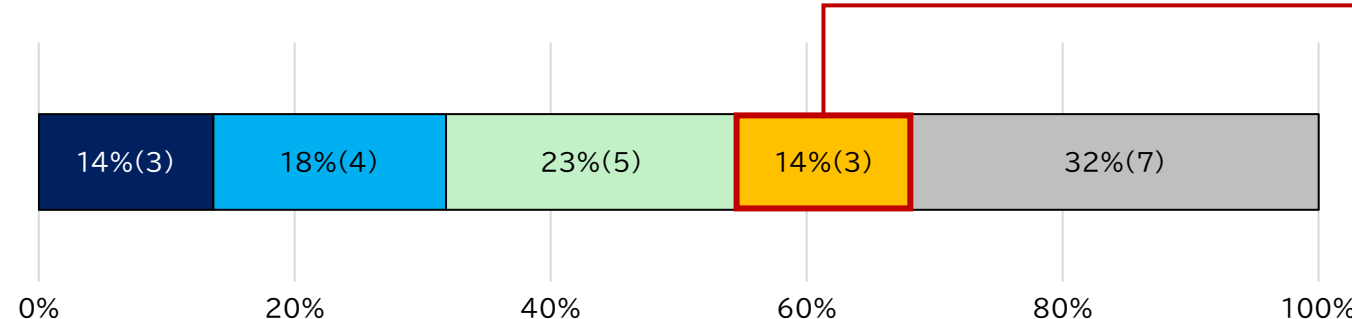
【学生】送迎車の運行時刻(登校時)の満足度(n=22)



「やや不満」と答えた理由
(複数選択)

- 送迎車の所要時間がかかりすぎる(2名)
- 乗車時刻が早すぎる(1名)

【学生】送迎車の運行時刻(下校時)の満足度(n=22)

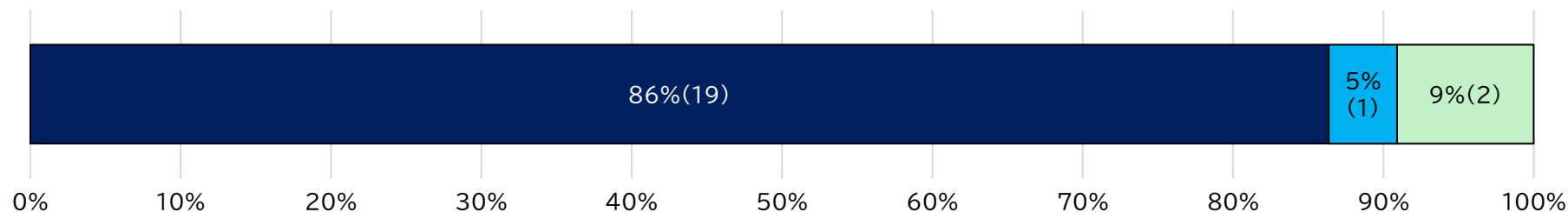


「やや不満」と答えた理由
(複数選択)

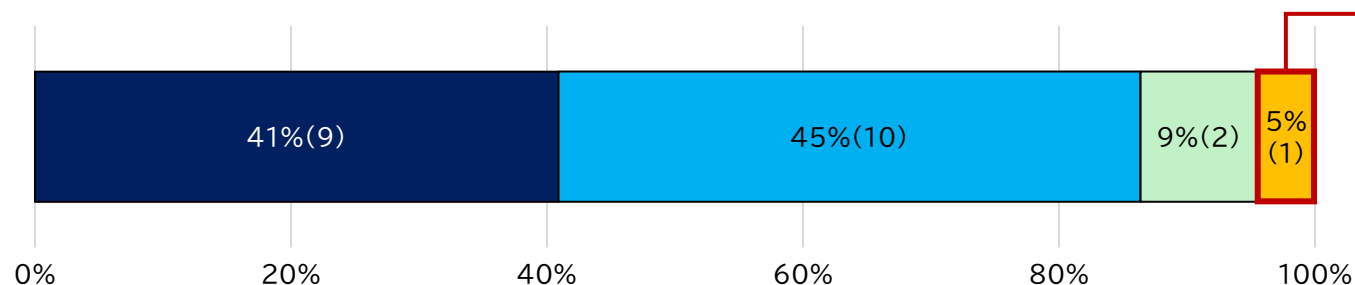
- 送迎車の運行本数が少なすぎる(3名)
- 送迎車の所要時間がかかりすぎる(1名)
- 部活が終わってからのちょうど良い時間がなく、利用できる機会が少なかった(1名)

- ・ 送迎車乗り場(降り場)については9割の学生が「とても満足」と回答
- ・ 送迎車設備については、9割の学生が満足意見を回答

【学生】送迎車乗り場(降り場)の満足度(n=22)



【学生】送迎車設備(座席の大きさ、間隔等)の満足度(n=22)

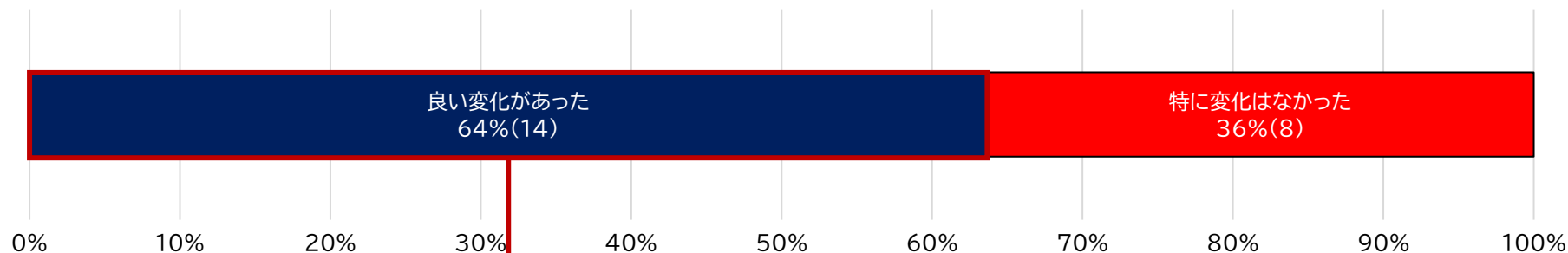


「やや不満」と答えた理由 (複数選択)

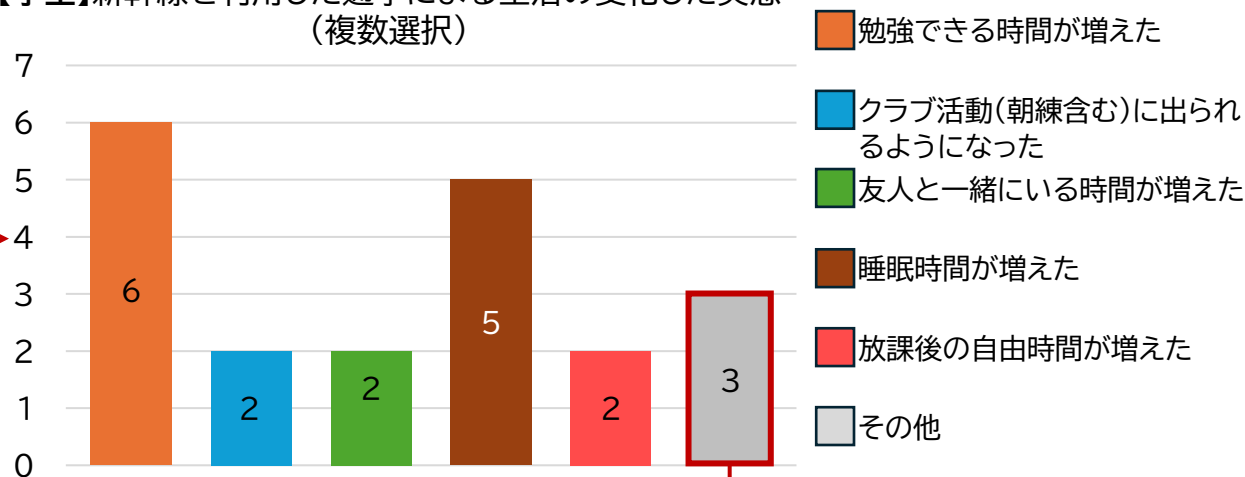
- ・ 車内や座席が狭い(1名)
- ・ 座席数が少なく不安(1名)
- ・ 空調が適温ではない(寒い、暑い) (1名)

- 6割の学生が新幹線を利用した通学によって(良い方向に)生活が変化したと回答

【学生】新幹線を利用した通学による生活の変化有無(n=22)



【学生】新幹線を利用した通学による生活の変化した実態
(複数選択)

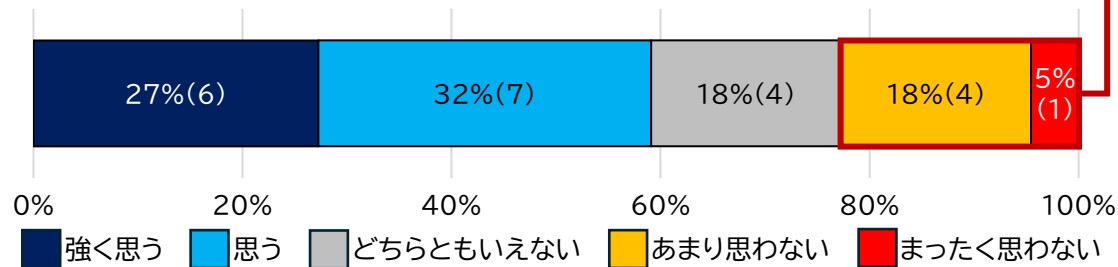


その他の意見

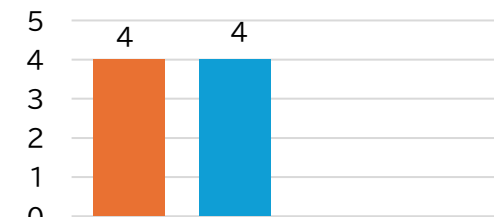
- 電車でのストレスが多かったのがそのストレスがなくなった
- 違う方法で帰れるようになった
- 余裕をもって登校に間に合うようになった

- 学生の半数以上が「強く思う」・「思う」と回答した
- 「あまり思わない」・「全く思わない」と回答した理由について、送迎車の運行本数についての言及であった

【学生】新幹線を利用した通学が今後も継続された場合、進学先や習い事、クラブ活動などの選択肢の自由度が広がると思うか(n=22)



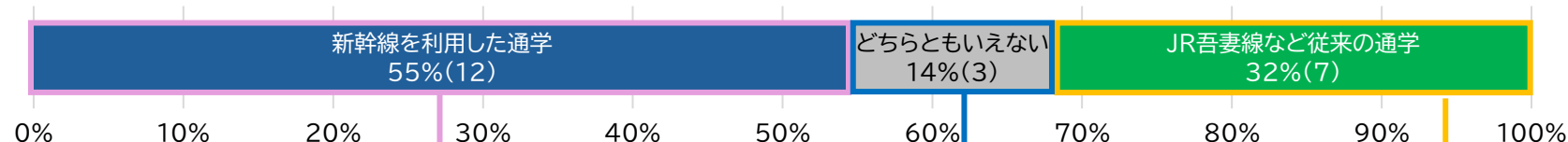
「あまり思わない」、
「まったく思わない」と答えた理由



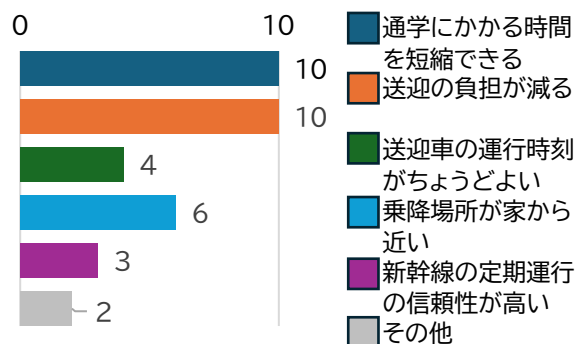
- 登校時の運行本数が少なく選択肢が狭い
- 下校時の運行本数が少なく選択肢が狭い
- 送迎車の乗降場所が人通りが少なく、夜間に利用させたくない
- その他

- 料金を気にしない場合、「新幹線を利用した通学」を選ぶと回答した割合は6割であった

【学生】料金を気にしないとすれば、「新幹線を利用した通学」と、「JR吾妻線など従来の通学」のどちらを選ぶか(n=22)



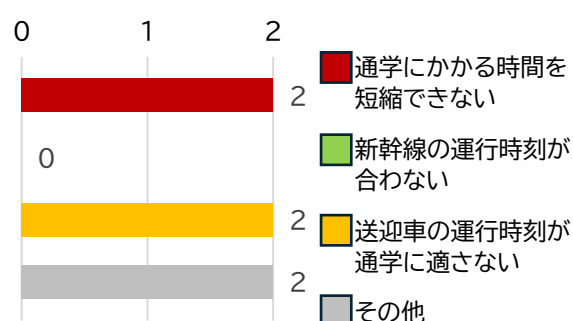
【学生】「新幹線を利用した通学」を選んだ理由(複数選択)



その他の意見

- 電車に乗る時間が少なく、送迎車と新幹線の乗り心地も快適
- ストレスが減って精神的にも健康的な生活が続けられる。

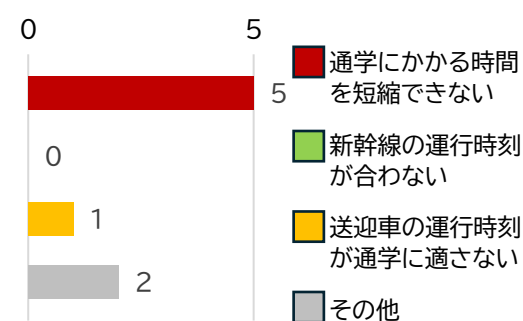
【学生】「どちらともいえない」を選んだ理由(複数選択)



その他の意見

- 両方朝の時間が早いから
- 乗換回数が多く睡眠時間が少ない

【学生】「JR吾妻線など従来の通学」を選んだ理由(複数選択)



その他の意見

- お金がすごくかかって申し訳ないいつもより早く起きないと行けないので。
- 恋人の友達とみんなと一緒に登校したい

- 通学時間の短縮が、新幹線を利用した通学に対する利用意向に大きく影響している
- 新幹線を利用した通学を選択した理由として、「送迎負担の軽減」が挙げられた

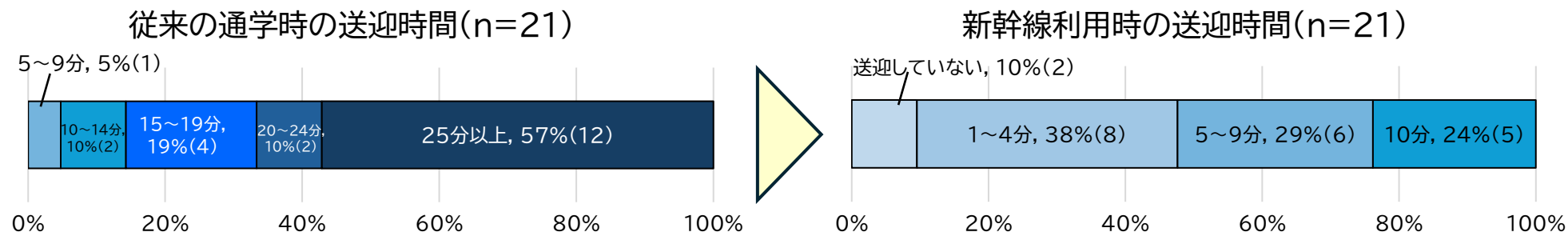
2. 実証実験参加者のアンケート結果について

(2) アンケート集約、分析結果【保護者編】

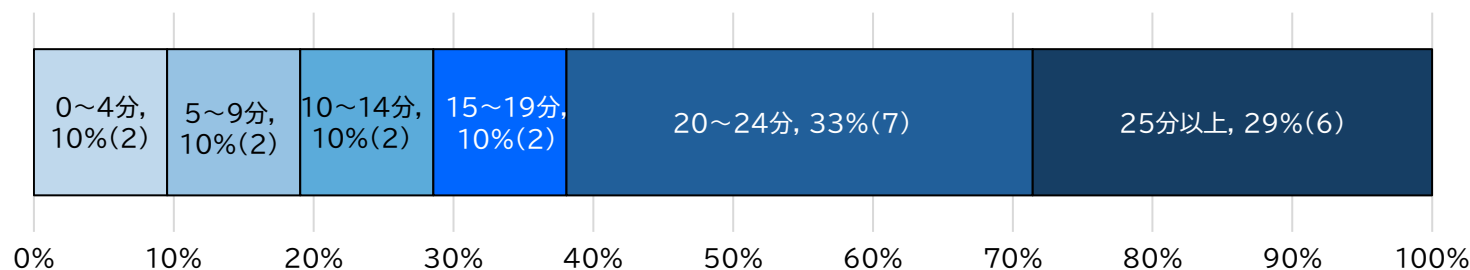
- 従来 of 通学と比較した送迎時間の変化
- 新幹線を利用した通学の満足度

- ・新幹線(送迎車)を利用した通学によって6割以上の参加者(保護者)の送迎時間が20分以上短縮
- ・新幹線(送迎車)を利用した通学によって、全参加者(保護者)の送迎時間が10分以下になった。

【保護者】従来/新幹線利用別の送迎時間



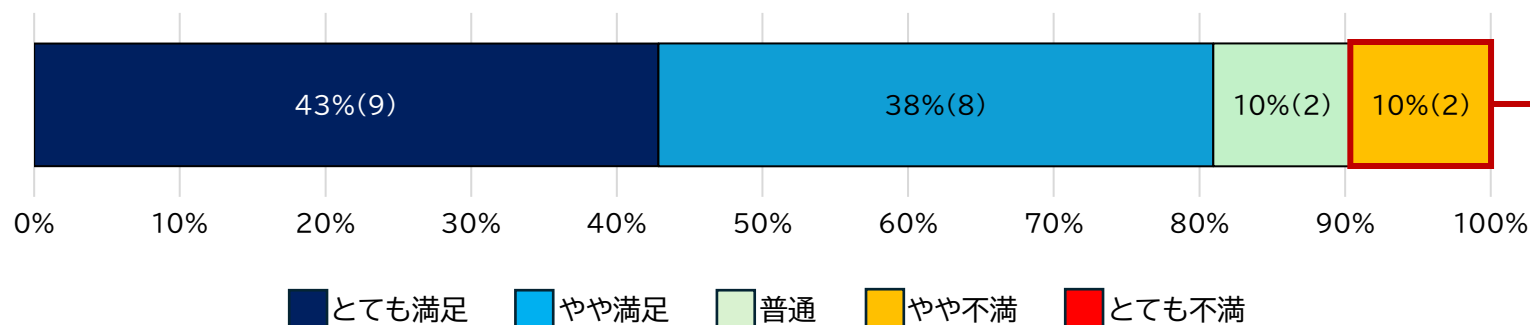
【保護者】新幹線(送迎車)利用によって短縮された送迎時間(n=21)



平均19分間の時間短縮

- 送迎時間の変化の満足度は全体の8割が満足と回答
- 不満意見の理由としては「出発時間が早くなった」「時間が合わない」が挙げられた

【保護者】送迎時間の変化に対する満足度の割合(n=21)



- 時間が合わなかった。
- これまでより朝が早い

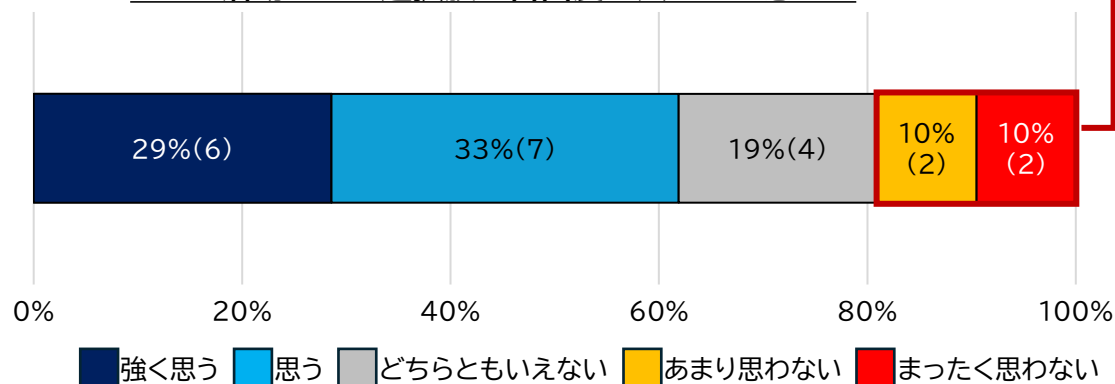
2. 実証実験参加者のアンケート結果について

(2) アンケート集約、分析結果【保護者編】

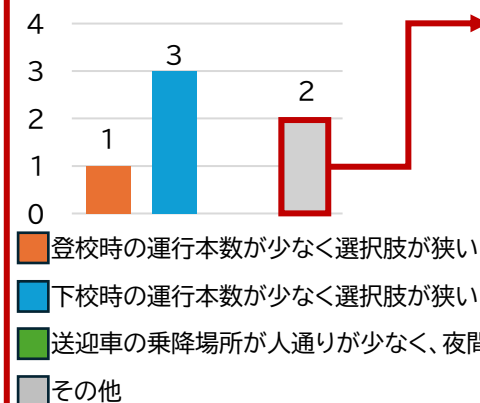
- 選択肢の拡大、利用意向、費用負担可能額等

- ・ 保護者においても、半数以上が「強く思う」・「思う」と回答した
- ・ 「あまり思わない」・「全く思わない」と回答した理由について、送迎車の運行に関する言及であった

【保護者】新幹線を利用した通学が今後も継続された場合、進学先や習い事、クラブ活動などの選択肢の自由度が広がると思うか



「あまり思わない」、
「まったく思わない」と答えた理由

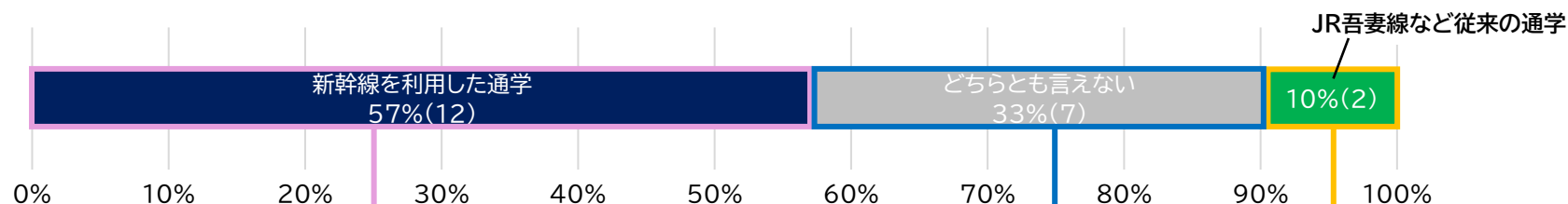


その他の意見
(一部抜粋)

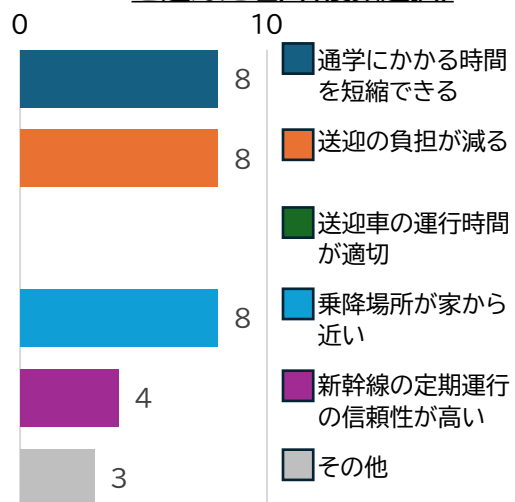
- ・ 土日は、送迎車が運休なので、部活や講義に参加するためには吾妻線を利用しなければならないので
- ・ 10分程度短縮されただけで、選択肢が広がるまでのことはなかった

- 料金を気にしない場合、「新幹線を利用した通学」を選ぶと回答した割合は6割であった

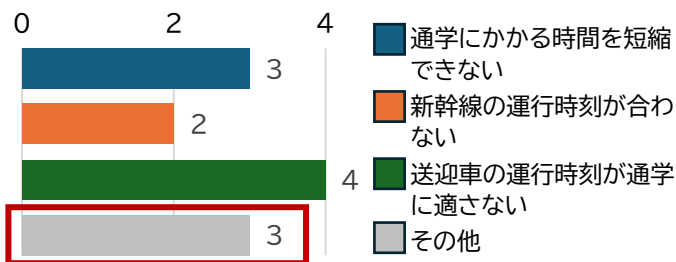
【保護者】料金を気にしないとすれば、「新幹線を利用した通学」と、「JR吾妻線など従来の通学」のどちらを選ぶか(n=21)



【保護者】「新幹線を利用した通学」を選んだ理由(複数選択)



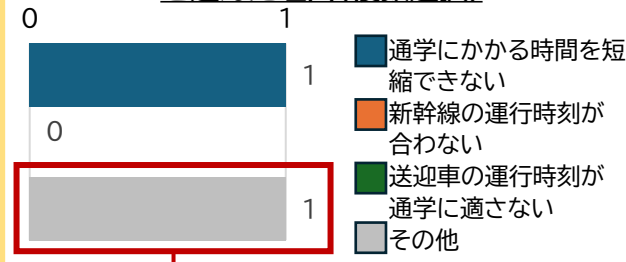
【保護者】「どちらともいえない」を選んだ理由(複数選択)



その他の意見

- 帰りの送迎車の時間が複数回ないと、部活をやりたい人にはむかない。テスト期間に合わせて送迎車を出してほしい
- 新幹線通学は、土日のバス送迎がないので
- 朝の通学は、送迎場所が近く夏場は徒歩で行けるため良いが、帰宅時間は、現在の運行時間だと早い時間帯では帰宅出来ない為、不便

【保護者】「JR吾妻線など従来の通学」を選んだ理由(複数選択)



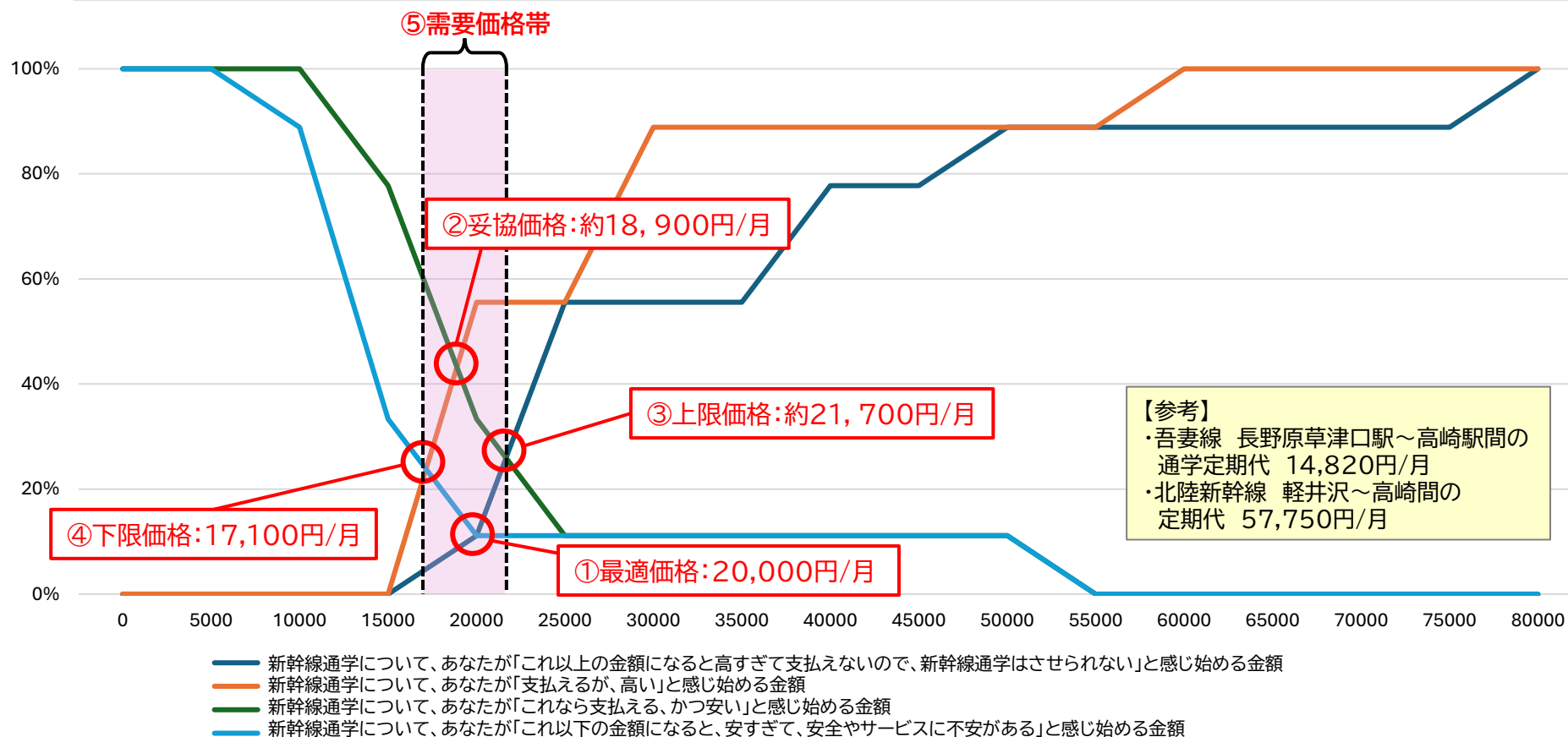
その他の意見

- 放課後、土日の部活に参加するので、吾妻線の駅まで送迎の方が近い。軽井沢駅までの送迎は遠いし雪の季節の運転が心配。

- 各費用感に関する設問の回答が『これ以上は支払えない金額』 $\geq$ 『支払えるが高い金額』 $\geq$ 『支払える、安い金額』 $\geq$ 『これ以下では安全やサービスに不安がある金額』を満たす9名の回答結果を用いて、PSM分析を行った
- PSM分析では以下5つの価格指標を算出することが出来る

- ① 最適価格 : 最も価格拒否感がないとみられる価格
- ② 妥協価格 : 高いと安いに評価が分かれる価格
- ③ 上限価格 : これ以上高くなると、消費者に購入されなくなるとみられる価格
- ④ 下限価格 : これ以上安くなると、消費者が「品質が悪いのではないかと不安になる」と感じる価格
- ⑤ 需要価格帯 : 上限価格と下限価格の間

※参考：総務省統計局HP (https://www.stat.go.jp/naruhodo/15_episode/toukeigaku/kakaku.html)



3. 実証実験非参加者のアンケート結果について

- アンケート概要
- 実証実験の認知度、参加の有無(学生・保護者)

非参加者アンケート概要

【調査概要】

調査日時: 2025年12月8日(月)

調査対象: ①長野原草津口5:22発 高崎行

②長野原草津口6:04発 高崎行

に乗車している実証実験の参加経験がない
遠方エリアに通学している学生

- ・学生向けアンケートは上記2つの便の列車に乗車している学生に対してアンケート配布・回収を行った
- ・保護者向けアンケートは、アンケートに回答した調査対象の学生を經由して配布した

アンケート配布数と回答者数、回答対象者数

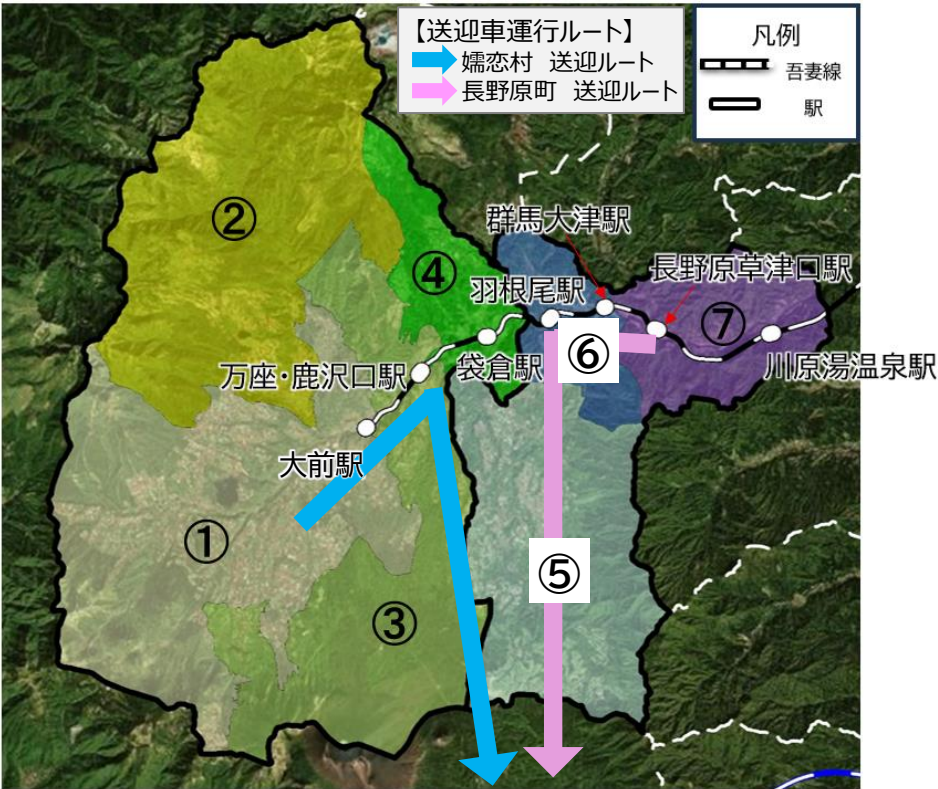
	アンケート 配布数	回答者数	調査対象者数	調査対象外 (草津町在住者、対象 エリア外へ通学 等)
学生	23	23	10	13
保護者	11	4	—	—

学生の回答者内訳

居住地		計
嬬恋村	エリア①	0
	エリア②	0
	エリア③	1
	エリア④	1
	計	2
長野原町	エリア⑤	1
	エリア⑥	3
	エリア⑦	4
	計	8
計		10

保護者の回答者内訳

居住地		計
嬬恋村	エリア①	0
	エリア②	0
	エリア③	1
	エリア④	1
	計	2
長野原町	エリア⑤	1
	エリア⑥	1
	エリア⑦	0
	計	2
計		4

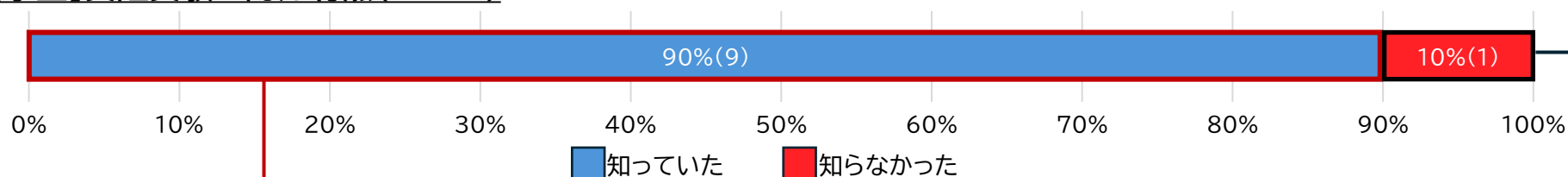


実証実験対象地域のエリア区分

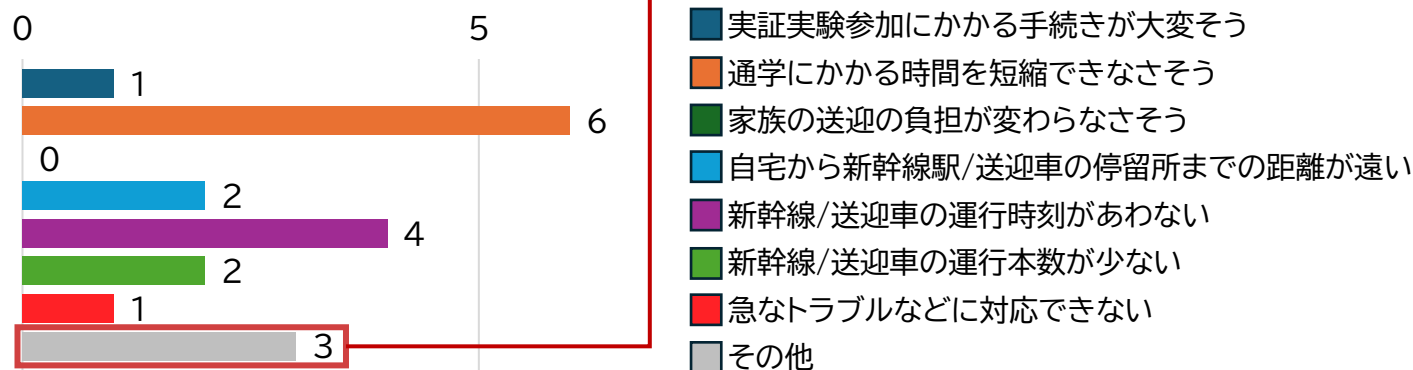
【嬬恋エリアの分け方】	【長野原エリアの分け方】
エリア1 → 田代、大笹、大前	エリア5 → 応桑、北軽井沢
エリア2 → 干俣	エリア6 → 大津、羽根尾、古森、与喜屋
エリア3 → 西窪、三原、鎌原、門貝	エリア7 → 川原畑、川原湯、横壁、林、長野原
エリア4 → 今井、芦生田、袋倉	

- アンケート回答者のうち、学生の9割以上、保護者全員が新幹線を利用した通学の実証実験について認知していた
- アンケート回答者10名のうち、1名が実証実験の参加者であった

【学生】実証実験の認知有無(n=10)



【学生】実証実験に参加しなかった理由(複数選択)



その他の内容

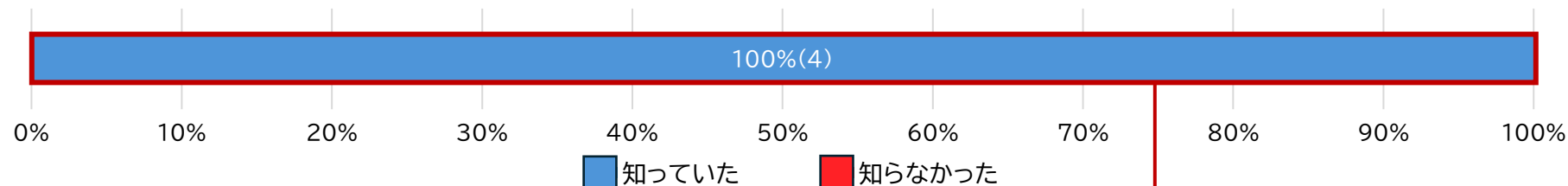
- 参加する気がなかった
- 帰りの時間がまに合わない(部活)
- もうすぐ卒業なので生活スタイルを変えたくない

参加したいと思わない

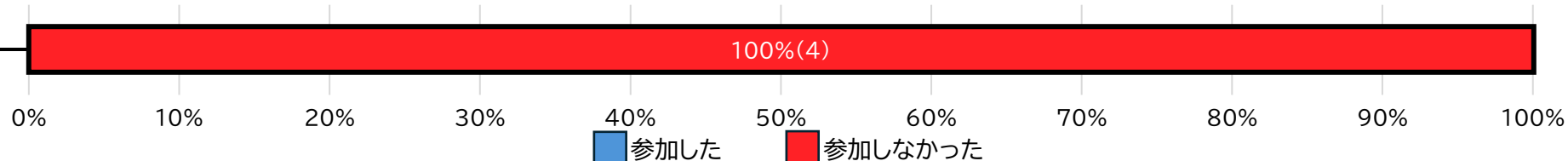
自宅から送迎車の乗降場所が遠い

- アンケート回答者のうち、保護者全員が新幹線を利用した通学の実証実験について認知していた

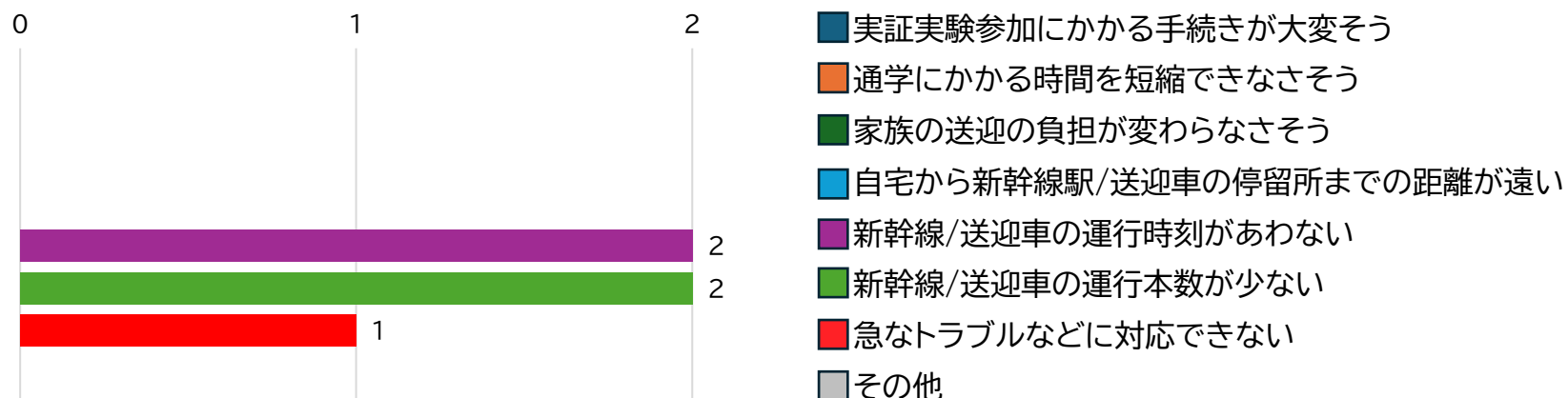
【保護者】実証実験の認知有無(n=4)



【保護者】実証実験の参加有無(n=4)



【保護者】実証実験に参加しなかった理由(複数選択)



4. まとめ

第4回検討会議資料

2. 実証実験の実施経緯

課題

- ①通学時間が2時間程度かそれ以上となる高校生が半分以上
- ②鉄道利用者の半数以上は、家族が自動車等で送迎を行っている
- ③交通環境により、高校生の約4割が進学先等を自由に選択できなかった経験有

議論

通学時間の長い「高崎駅など遠方を最寄り駅とする学校」に通う学生の通学時間短縮を検討すべき。通学時間短縮で「進学先等の選択の自由度向上」も期待できる

JR吾妻線沿線以外にも住居が密集したエリアが多数ある。通学用の送迎車を運行し、居住エリア近くで乗車できれば送迎負担軽減が期待できる

・北陸新幹線を利用して遠方通学エリアへ通学することで時間短縮を図る

・居住エリア付近で乗車可能な、送迎車を運行し送迎負担を軽減する

・早朝のJR吾妻線への送迎車運行は、自治体で実証実験等を行ったが、利用頻度は低かった

まずは
「新幹線を利用した通学」の
実証実験を実施

「下校時における
長野原草津口駅からの送迎」
の実証実験

<その他期待される効果>

- ・下宿が必要であった学校にも自宅から通学できる
- ・今よりも自宅を出発する時間を遅くできる
- ・副次的に学生やそのご家族にとって住みやすさが向上する

新幹線を利用した実証実験の結果

- 通学時間は、学生の6割で短縮され、満足度は、学生の8割が「満足」との回答であった。
- 送迎時間は、片道平均19分間短縮され、満足度は、家族の8割が「満足」との回答であった。
- 生活の変化では、学生の6割が「良い方向に変化した」「進学先や習い事など選択肢が広がる」との回答であった。
- 送迎車に対する満足度は、学生の9割が「満足」との回答であった。
- 新幹線を利用した通学に対する費用負担は、2万円程度が妥当な金額との回答であった。
- 実証実験に参加しなかった学生と家族に対し本実証実験の認知度を確認したところ、9割以上が「知っている」との回答であった。

<課題>

- 下校時の送迎車について「運行本数が少ない」「下校時刻が日々バラバラなため、1便しかないと乗れない」など、運行本数の少なさを指摘する回答があった。
- 行先によっては、通学時間の短縮につながらない利用者もみられた。
- 料金を考慮しない前提でも、「新幹線を利用したい」との回答が学生と家族共に6割に留まり、4割が「JR吾妻線など従来の通学方法」または「どちらとも言えない」との回答であった。

2. 実証実験の実施経緯

課題

- ①通学時間が2時間程度かそれ以上となる高校生が半分以上
- ②鉄道利用者の半数以上は、家族が自動車等で送迎を行っている
- ③交通環境により、高校生の約4割が進学先等を自由に選択できなかった経験有

評価

- ①「通学時間を短縮できる交通手段」と同様に「時間の選択肢」も、重要な要素と考えられる。特に下校時刻は学生により個人差があるため考慮する必要がある。
- ②「送迎時間が短縮された」ことに対する満足度は、家族だけでなく学生からも非常に高かった。送迎負担の軽減が、この地域にとって重要であることが分かった。
- ③ 通学時間及び送迎時間の短縮による「進学先、習い事等の選択肢の拡大」は、学生と家族の6割から可能性があるとの回答であり、一定の効果が認められた。

今後の考え方

「下校時における長野原草津口駅からの送迎」の実証実験については、「送迎負担の軽減」を目的とし、かつ個人差がある下校時でも利用しやすい交通手段として、一定の運行頻度を確保した送迎バスの実証実験を計画する。

議論

通学時間の長い「高崎駅など遠方を最寄り駅とする学校」に通う学生の通学時間短縮を検討すべき。通学時間短縮で「進学先等の選択の自由度向上」も期待できる

JR吾妻線沿線以外にも住居が密集したエリアが多数ある。通学用の送迎車を運行し、居住エリア近くで乗車できれば送迎負担軽減が期待できる

・北陸新幹線を利用して遠方通学エリアへ通学することで時間短縮を図る

・居住エリア付近で乗車可能な、送迎車を運行し送迎負担を軽減する

・早朝のJR吾妻線への送迎車運行は、自治体で実証実験等を行ったが、利用頻度は低かった

まずは「新幹線を利用した通学」の実証実験を実施

「下校時における長野原草津口駅からの送迎」の実証実験

<その他期待される効果>

- ・下宿が必要であった学校にも自宅から通学できる
- ・今よりも自宅を出発する時間を遅くできる
- ・副次的に学生やそのご家族にとって住みやすさが向上する