「吾妻線下り列車から接続する下校送迎バス」実証実験の利用実績及び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10月27日

目 次

１．実証実験の目的・概要 ・・・p. ３
２．応募・利用実績 ・・・p. ６
３．アンケート結果の概要 ・・・p. 10
４-１．通学実態（実証実験前） ・・・p. 14
４-２．通学実態（実証実験中） ・・・p. 17
５．満足度 ・・・p. 28
６．利用意向 ・・・p. 34
７．費用感に関する集計（PSM分析） ・・・p. 41
８．まとめ ・・・p. 45

1. 実証実験の目的・概要

実証実験の概要

(1)実施目的

吾妻線(長野原草津口・大前間)を利用する学生の半数以上が家族による送迎を必要としていることから、家族による送迎負担の軽減を図ることを目的に、下校時に吾妻線下り列車を利用する学生が利用しやすい交通手段として、吾妻線下り列車から接続する送迎バスを運行する。

(2)実施時期

2026年5月25日～7月21日までの土日・祝日を除く41日間

(3)対象者

①吾妻線を利用して通学している長野原町・嬬恋村に在住の学生
②長野原高校・嬬恋高校に通っている学生(居住地は不問)
③長野原町・嬬恋村に在住の方

(4)実施方法

①下記の方法で案内文書を掲載・配布し、参加者の募集を実施
・長野原町・嬬恋村のHP、広報誌等に参加者募集の資料を掲載
・各町村に在住する高校生に対して、役場から案内文書を配布
・長野原高校生に対して学校経由で案内文書を配布

②案内文書に記載のwebフォームへ応募した方に対して、「下校送迎バス利用証明書」を配布。参加費用は無料

③下校の時間帯に合わせて吾妻線下り列車から接続する下校送迎バスを、長野原草津口駅/万座・鹿沢口駅～各停車場所に向けて運行

④応募した学生および長野原高校生とその保護者、一般応募者に対して、webアンケート回答を依頼

⑤非応募者(長野原草津口駅、群馬大津駅、万座・鹿沢口駅で降車し、下校送迎バスを利用せずに帰宅しようとしている吾妻線利用者)に対して、webアンケート回答を依頼

(5)応募者数とアンケート回答者数

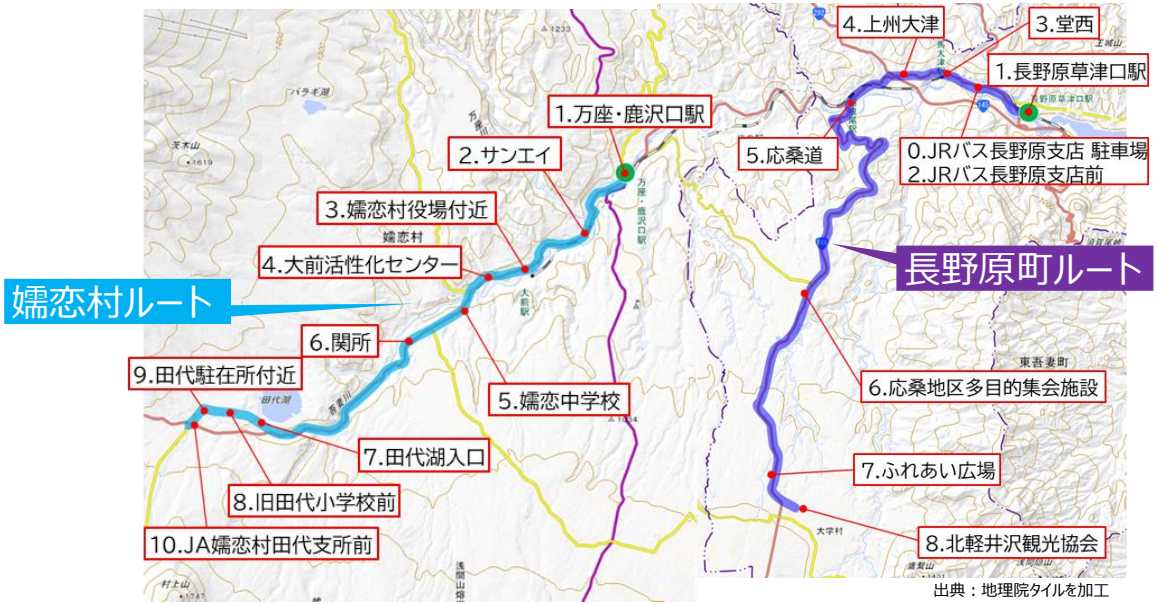
・応募者総数は80名であり、全員実証実験に参加できた(表)

(表) 応募者数／アンケート回答者数

属性	応募者数	回答者数	回答率
学生	64	48	75.0%
保護者	―	51	79.7%
長野原高校生	10	7	70.0%
保護者(長野原高校生)	―	6	60.0%
一般応募者	6	3	50.0%
総数	80	―	―

下校送迎バスの送迎ルート、停車場所及び運行時刻

送迎ルート　：嬬恋村ルート　　⇒万座・鹿沢口駅から嬬恋村 田代地区まで
　　長野原町ルート　⇒長野原草津口駅から長野原町 北軽井沢地区まで
運行本数　　：嬬恋村ルート 5本／日、長野原町ルート 4本／日



出典：地理院タイルを加工

※副次的な取組として、バス関東長野原支店から長野原草津口駅までの回送運転を活用し、吾妻線**上り列車を利用する長野原高校生**の下校しやすさについて検証

＜嬬恋村ルート　運行時刻表＞

No.	バス停車場所	嬬恋村ルートA便	嬬恋村ルートB便	嬬恋村ルートC便	嬬恋村ルートD便	嬬恋村ルートE便	乗車/降車の可否
－	*参考:万座・鹿沢口駅 列車到着時刻*	*17:07*	*17:56*	*18:52*	*19:50*	*21:01*	－
	（乗換え時間　5分確保）	↓	↓	↓	↓	↓	
1	万座・鹿沢口駅　送迎バス出発時刻	17:12	18:01	18:57	19:55	21:06	乗車
2	サンエイ付近	17:14	18:03	18:59	19:57	21:08	乗車/降車
3	嬬恋村役場付近	17:17	18:06	19:02	20:00	21:11	乗車/降車
4	大前活性化センター	17:18	18:07	19:03	20:01	21:12	降車
5	嬬恋中学校前	17:21	18:10	19:06	20:04	21:15	降車
6	関所	17:23	18:12	19:08	20:06	21:17	降車
7	田代湖入口	17:31	18:20	19:16	20:14	21:25	降車
8	旧田代小学校前	17:33	18:22	19:18	20:16	21:27	降車
9	田代駐在所付近	17:36	18:25	19:21	20:19	21:30	降車
10	JA嬬恋村田代支所前	17:37	18:26	19:22	20:20	21:31	降車

＜長野原町ルート　運行時刻表＞

No.	バス停車場所	長野原町ルートA便	長野原町ルートB便	長野原町ルートC便	長野原町ルートD便	乗車/降車の可否
0	JRバス長野原支店　駐車場	17:30	18:30	－	－	A・B便のみ乗車
1	長野原草津口駅　送迎バス到着時刻	17:33	18:33	－	－	A・B便のみ降車
－	*参考:長野原草津口駅　列車到着時刻*	*17:36*	*18:35*	*19:33*	*20:44*	－
	（乗換え時間　5分確保）	↓	↓	↓	↓	
1	長野原草津口駅　送迎バス出発時刻	17:41	18:40	19:38	20:49	乗車
2	JRバス長野原支店前	17:43	18:42	19:40	20:51	乗車/降車
3	堂西	17:45	18:44	19:42	20:53	乗車/降車
4	上州大津	17:47	18:46	19:44	20:55	乗車/降車
5	応桑道	17:50	18:49	19:47	20:58	降車
6	応桑地区多目的集会施設	18:02	19:01	19:59	21:10	降車
7	ふれあい広場	18:09	19:08	20:06	21:17	降車
8	北軽井沢観光協会	18:11	19:10	20:08	21:19	降車

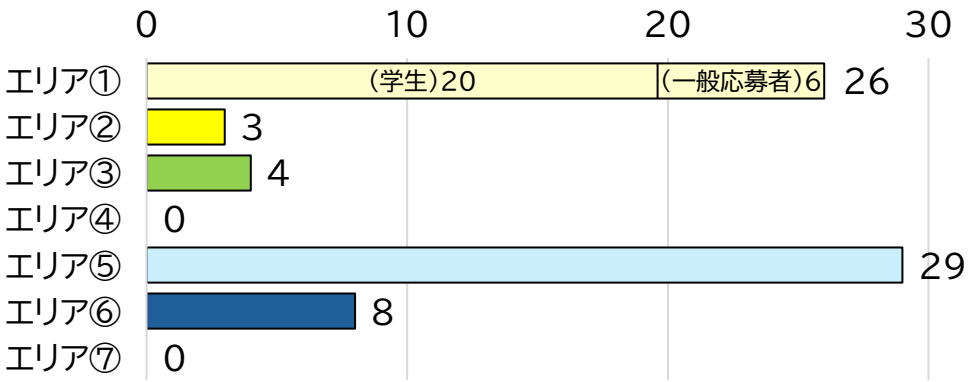
2. 応募・利用実績

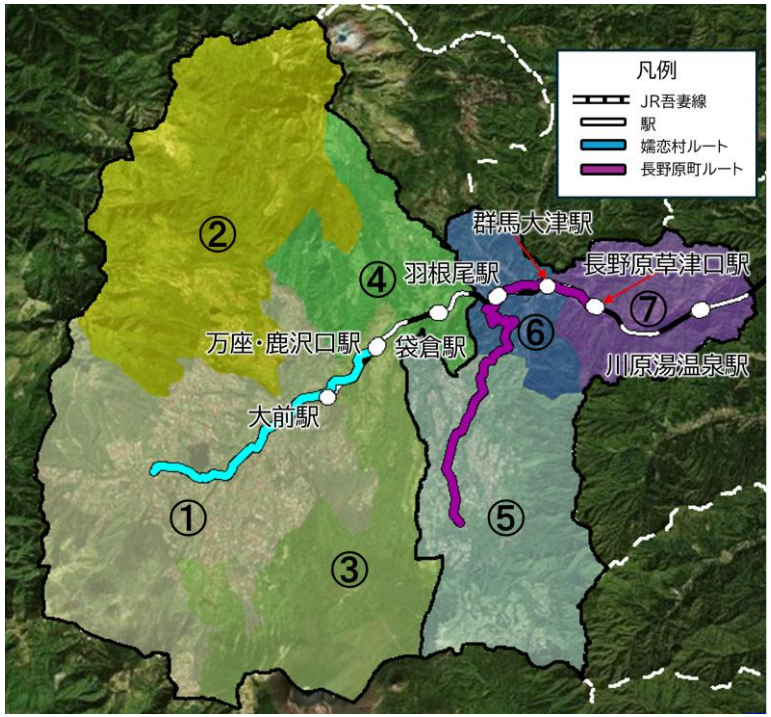
実証実験の応募者数

- 「学生」は64人、「一般応募者」は6人、「長野原高校生」は10人で、計80人
- エリア別の応募者数については、下校送迎バスの運行ルートが通っていて、吾妻線の各駅から距離の離れたエリア①やエリア⑤が多かった

エリア別　実証実験応募人数(人)

居住地		学生	長野原高校生	一般応募者	計
嬬恋村	エリア①	20	-	6	26
	エリア②	3	-	0	3
	エリア③	4	-	0	4
	エリア④	0	-	0	0
	計	27	-	6	33
長野原町	エリア⑤	29	-	0	29
	エリア⑥	8	-	0	8
	エリア⑦	0	-	0	0
	計	37	-	0	37
エリア外		-	10	-	10
計		64	10	6	**80**





実証実験対象地域のエリア区分

【嬬恋村エリアの分け方】
- エリア①→田代、大笹、大前
- エリア②→干俣
- エリア③→西窪、三原、鎌原、門貝
- エリア④→今井、芦生田、袋倉

【長野原町エリアの分け方】
- エリア⑤→応桑、北軽井沢
- エリア⑥→大津、羽根尾、古森、与喜屋
- エリア⑦→川原畑、川原湯、「横壁、林、長野原

下校送迎バスの利用実績

- 下校送迎バスの延べ利用者数は、嬬恋村ルートが458人（総運行回数205回）、長野原町ルートが653人（総運行回数164回）であった
- 時間帯別に見ると、両ルートともA便（17:12万座・鹿沢口駅発 / 17:41長野原草津口駅発）およびB便（18:01万座・鹿沢口駅発 / 18:40長野原草津口駅発）の利用が多かった
- 乗車場所は、万座・鹿沢口駅および長野原草津口駅のみであった

【嬬恋村ルート】時間帯（便）別の下校送迎バスの利用者数（左表）、各停車場所の降車人数（右表）

便	1日あたりの平均利用者数（人）	延べ利用者数（人）	便別割合
A	2.7	111	24.2%
B	3.6	149	32.5%
C	2.1	85	18.6%
D	1.5	62	13.5%
E	1.2	51	11.1%
計	11.2	458	100.0%

便	万座・鹿沢口駅	サンエイ付近	嬬恋村役場付近	大前活性化センター	嬬恋中学校前	関所	田代湖入口	旧田代小学校前	田代駐在所付近	JA嬬恋村田代支所前	延べ利用者数
A	-	3	2	10	25	40	0	16	12	3	111
B	-	52	7	3	32	24	2	1	24	4	149
C	-	8	8	3	21	33	0	4	3	5	85
D	-	3	0	1	7	21	0	6	14	10	62
E	-	0	0	1	21	6	0	14	4	5	51
計	-	66	17	18	106	124	2	41	57	27	458

※嬬恋村ルート（万座・鹿沢口駅発） A便 17:12発 B便 18:01発 C便 18:57発 D便 19:55発 E便 21:06発

【長野原町ルート】時間帯（便）別の下校送迎バスの利用者数（左表）、各停車場所の降車人数（右表）

便	1日あたりの平均利用者数（人）	延べ利用者数（人）	便別割合
A	5.2	215	32.9%
B	5.0	205	31.4%
C	3.2	131	20.1%
D	2.5	102	15.6%
計	15.9	653	100.0%

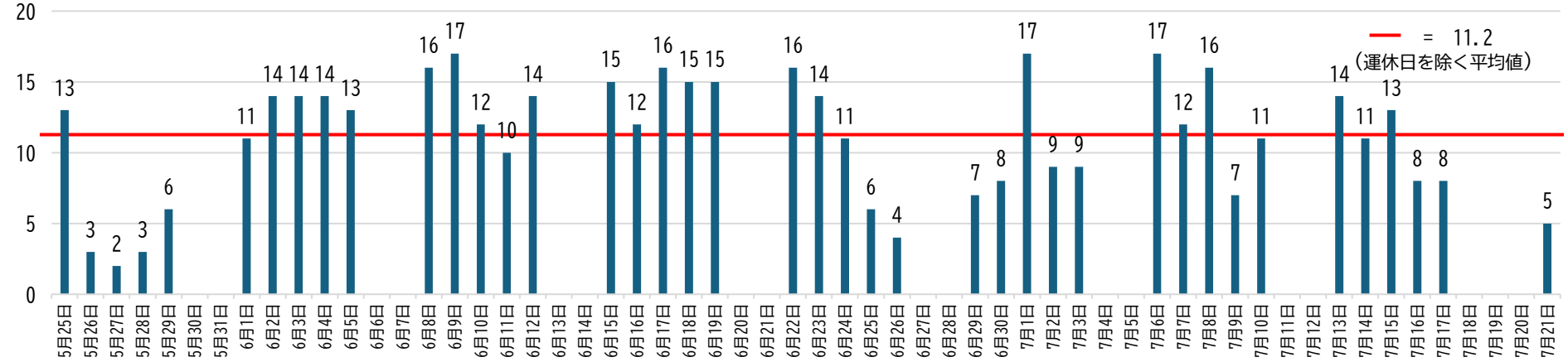
便	長野原草津口駅	JRバス長野原支店	堂西	上州大津	応桑道	応桑地区多目的集会施設	ふれあい広場	北軽井沢観光協会	延べ利用者数
A	-	0	0	16	1	108	13	77	215
B	-	0	0	20	0	82	30	73	205
C	-	0	0	10	0	38	40	43	131
D	-	0	0	23	0	33	17	29	102
計	-	0	0	69	1	261	100	222	653

※長野原町ルート（長野原草津口駅発） A便 17:41発 B便 18:40発 C便 19:38発 D便 20:49発

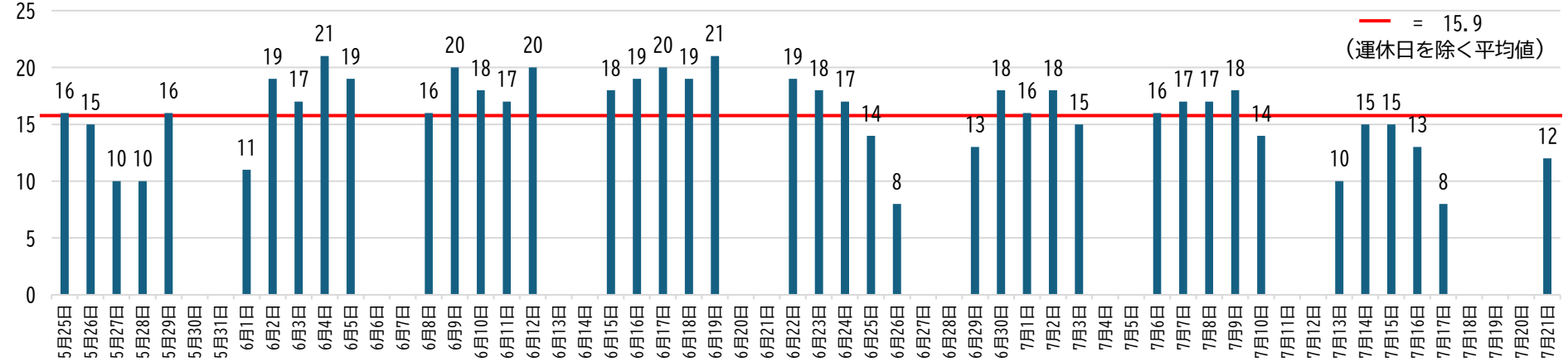
下校送迎バスの利用実績

- 1日あたりの平均利用者数は、嬬恋村ルートでは11.2人、長野原町ルートでは15.9人であった

【嬬恋村ルート】日別の下校送迎バス利用者数の推移（A～E便合計の人数）



【長野原町ルート】日別の下校送迎バス利用者数の推移（A～D便合計の人数）



3. アンケート結果の概要

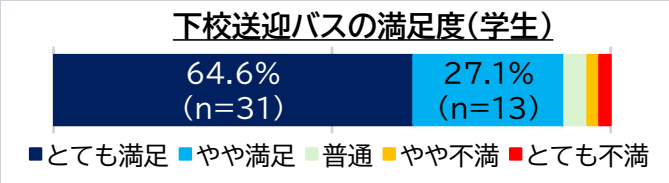
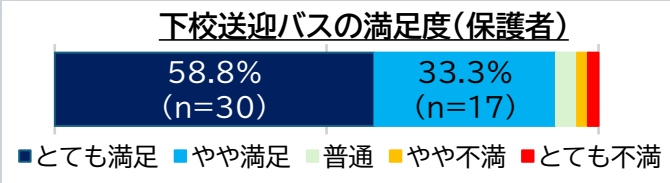
学生/保護者向けアンケート　結果概要

学生 / 保護者

★回答件数

	学生向けアンケート	保護者向けアンケート
回答件数	48件の回答 （うち3件は1度も下校送迎バスに乗車せず） 回収率　75.0% （実証実験応募者数：64件）	51件の回答 （うち3件は1度も下校送迎バスに乗車せず） 回収率　79.7% （実証実験応募者数：64件）

★アンケート集計結果の概要

	学生向けアンケート	保護者向けアンケート
実証実験前の実態	• 回答者の9割以上が吾妻線利用者（非利用者は嬬恋高校生）	• ほぼ全ての家庭で子供の通学時に送迎を行っている。
実証実験中の実態	• 下校送迎バスを**約半数が毎日利用**と回答 • 下校送迎バス利用によって、約4割が下校にかかる所要時間が増加、約2割が所要時間短縮	• 約半数の家庭は、下校時の**家族による送迎が不要**になった。 • 残りの約半数の家庭は、近くの**バス停まで送迎**していた。
満足度	• 学生の**9割が下校送迎バスの運行に満足**  • 下校送迎バスの諸条件（運行本数、降車場所）についても、約8割が満足	• 保護者の**9割が下校送迎バスの運行に満足**  • 下校送迎バスの諸条件（運行本数、降車場所）についても、約9割が満足
利用意向	• 下校時の運行を望む：約9割 • 登校時の運行を望む：約6割 • 休日の運行を望む：約6割	• 下校時の運行を望む：約9割 • 登校時の運行を望む：約6割 • 休日の運行を望む：約4割

長野原高校生/保護者/一般応募者向けアンケート　結果概要

学生 / 保護者

★回答件数

	長野原高校生向けアンケート	保護者(長野原高校生)向けアンケート	一般応募者向けアンケート
回答件数	7件の回答 回収率　70.0% (実証実験応募者数:10件)	6件の回答 回収率　60.0% (実証実験応募者数:10件)	3件の回答 回収率　50.0% (実証実験応募者数:6件)

★アンケート集計結果の概要

	長野原高校生向けアンケート	保護者(長野原高校生)向けアンケート	一般応募者向けアンケート
実証実験中の実態	• 下校送迎バスを毎日利用と回答したのは2人 • 3回/週以上の利用者が約7割(5人)	—	• 帰宅目的での利用が2人、会議・懇親会目的での利用が1人 • 利用した理由は主に「家族や友人の送迎の負担が減少する」 • 回答者全員が1回/週以下の利用頻度
満足度	• 回答者7人中6人が下校送迎バスの運行に満足 (理由:歩いて駅まで行かなくて良い、下校にかかる時間を短縮できる) • 運行時刻、運行本数、所要時間に満足と回答したのは3人 • 降車場所、設備等に関しては全員が満足	—	• 全員が下校送迎バスの運行に満足 (理由:家族や友人の送迎負担が減る) • 運行時刻、運行本数、所要時間は2人が「満足」、1人が「普通」 • 降車場所に関しては全員が「満足」 • 設備に関しては2人が「満足」、1人が「普通」
利用意向	• 下校送迎バス、休日のバスともに6人が「利用したい」 • 6人が「友人にも下校送迎バスを勧めたい」	• 下校送迎バスは5人が「運行を望む」 (理由:下校にかかる時間を短縮できる、徒歩より安全) • 登校送迎バスは全員が「運行を望む」 (理由:登校にかかる時間を短縮できる) • 休日のバスは1人が「運行を望む」、3人が「どちらともいえない」、2人が「運行は不要」	• 下校送迎バスと休日の運行は全員が「運行を望む」と回答 • 登校時は2人は「運行を望む」、1人が「どちらともいえない」

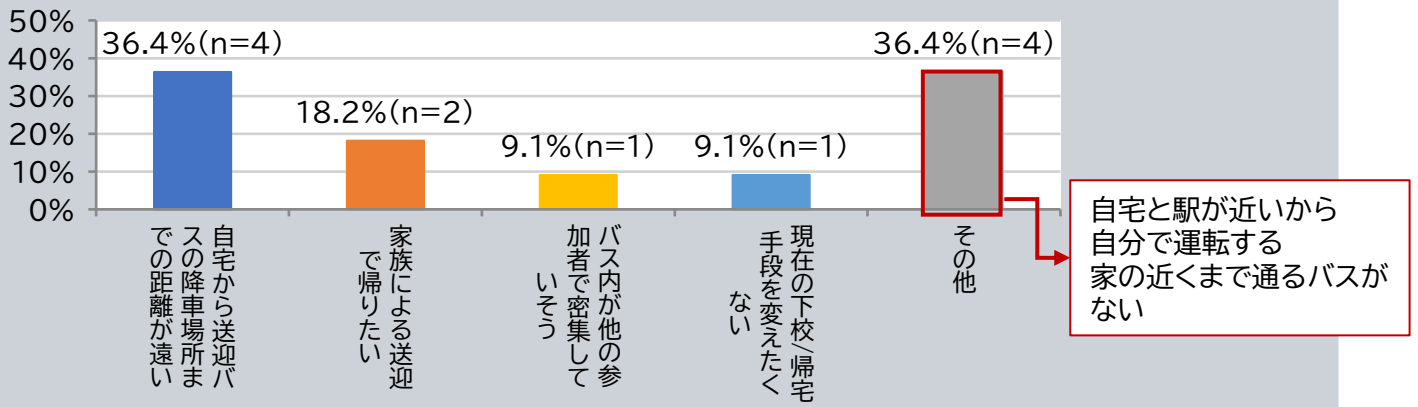
非応募者向けアンケート　結果概要

学生 / 保護者

★回答件数

	非応募者向けアンケート
回答件数	15件の回答 （うち2件は実証実験応募者）

★アンケート集計結果の概要

	非応募者向けアンケート
実証実験前（普段）の実態	• 回答者の8割以上が家族の送迎によって、自宅～最寄駅間を移動
実証実験の認知、応募検討	• 回答者の8割以上が実証実験が実施されていることを認知していた • 実証実験を認知しており、応募しなかった11人中、8人が「実証実験の参加について保護者と話しあった」と回答
実証実験に応募しなかった理由	

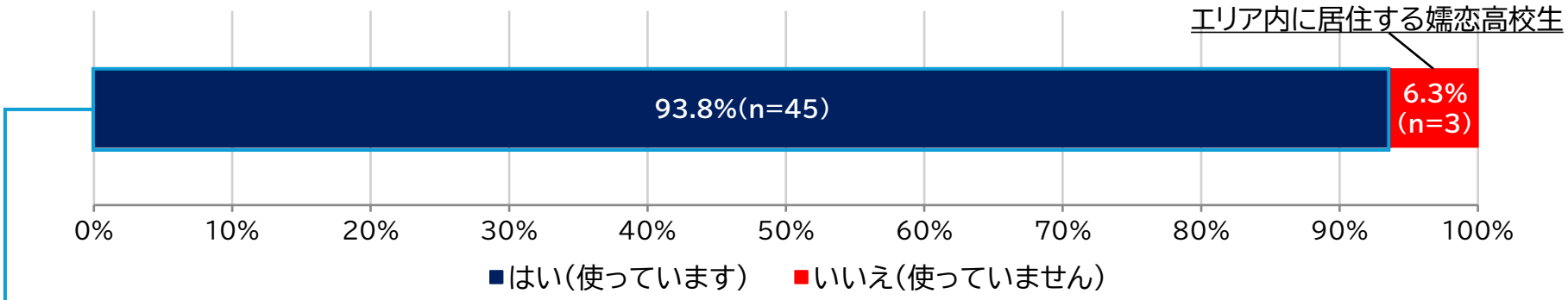
4-1. 通学実態（実証実験前）

（実証実験前）下校時の吾妻線利用有無

学生

- 実証実験前の時点で、JR吾妻線を利用していた回答者は9割以上
- 回答者の多くは下校時に「長野原草津口駅」もしくは「万座・鹿沢口駅」のいずれかを利用しており、それぞれ約4割であった

実証実験前におけるJR吾妻線の利用有無（下校時）（n=48）



実証実験前におけるJR吾妻線の降車駅（下校時）（n=45）

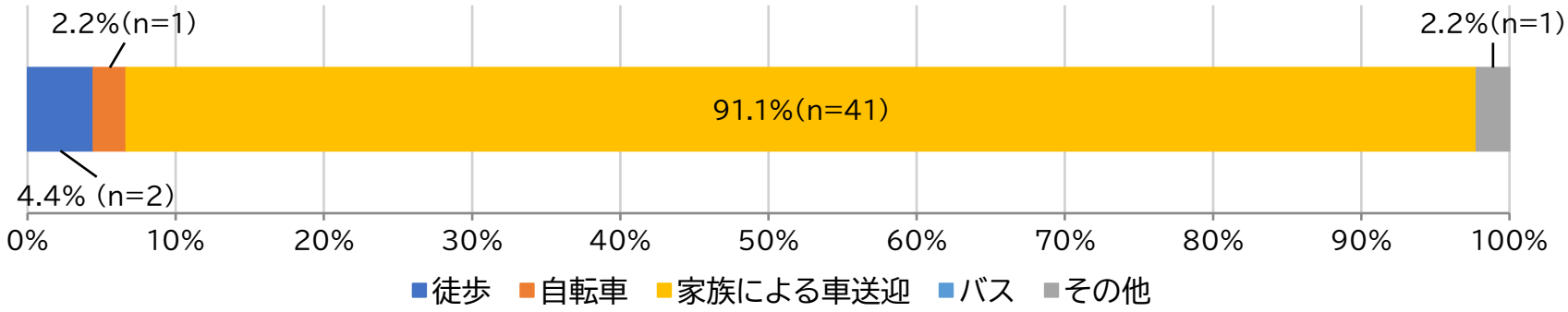
選択肢	回答数	比率
長野原草津口駅	17	37.8%
群馬大津駅	7	15.6%
羽根尾駅	2	4.4%
袋倉駅	0	0%
万座・鹿沢口駅	19	42.2%
大前駅	0	0%
合計(n)	45	100.0%

（実証実験前）吾妻線利用者の下校時の降車駅ー自宅間の移動手段

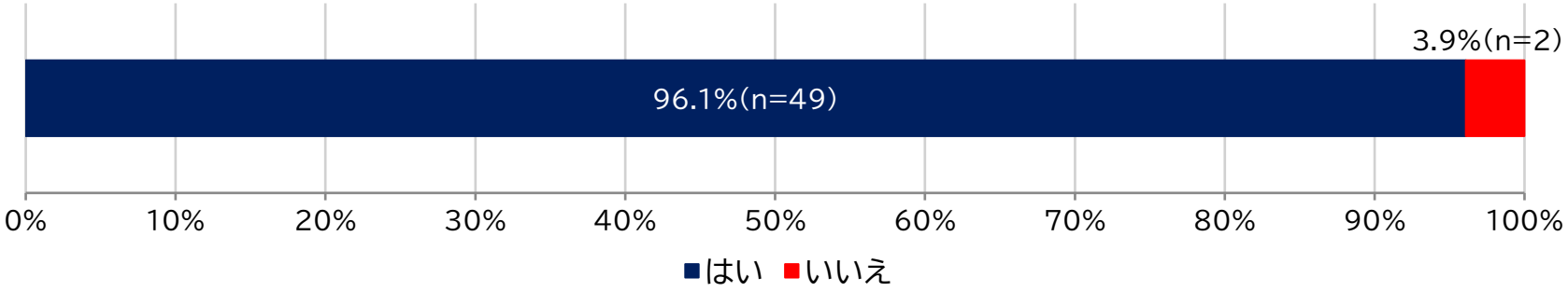
学生 / 保護者

- 学生・保護者ともに9割以上が「家族による車送迎」と回答

【学生】実証実験前における降車駅から自宅までの移動手段（n=45）



【保護者】実証実験前におけるJR吾妻線等を利用した通学時の送迎有無（n=51）



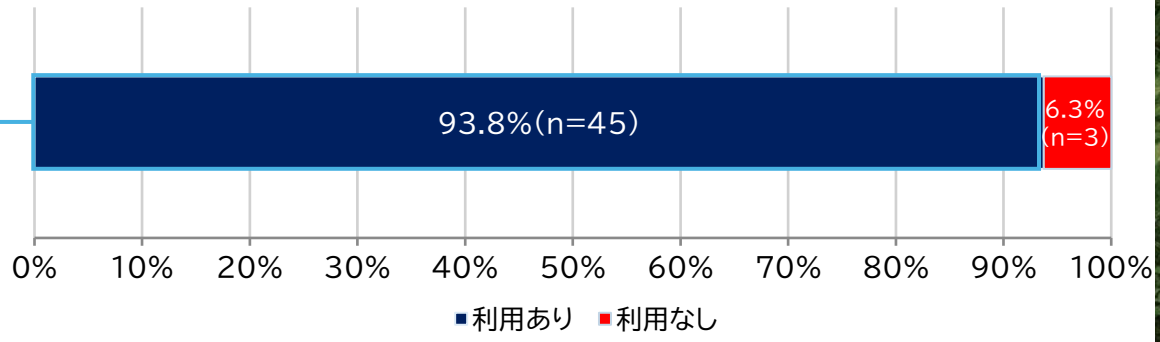
4-2. 通学実態（実証実験中）

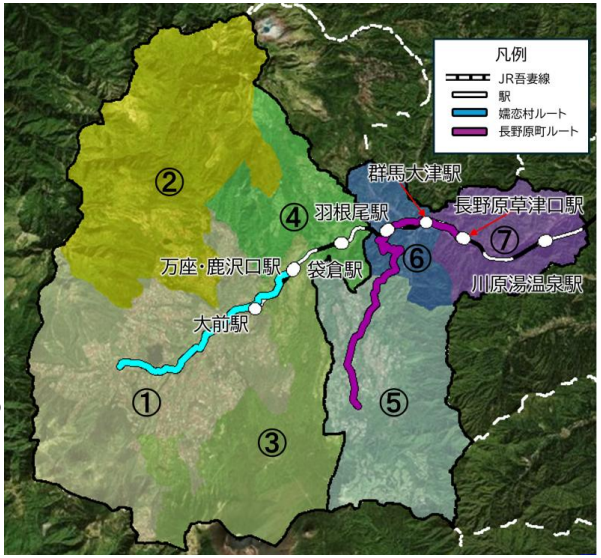
（実証実験中）下校送迎バスの利用有無および利用したルート

学生

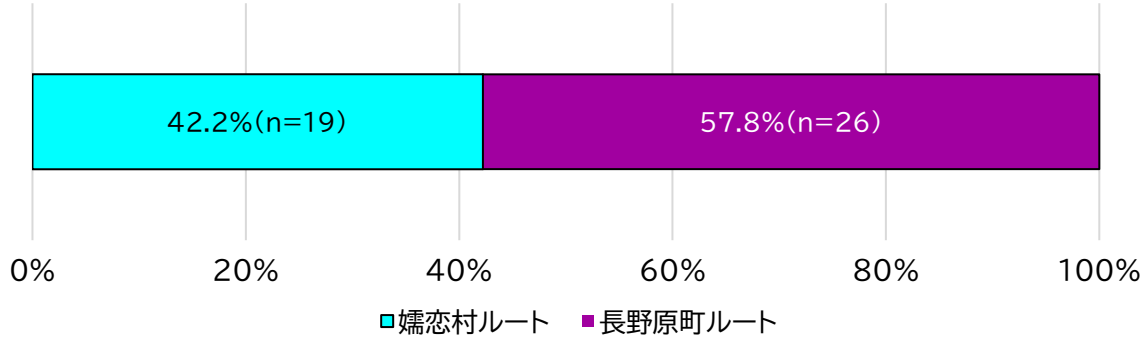
- 回答者の9割以上が、下校送迎バスを1回以上利用した
- 利用した下校送迎バスのルートについて、嬬恋村ルートは19人、長野原町ルートは26人であった

下校送迎バスの利用の有無（n=48）





利用した下校送迎バスのルート（n=45）



【嬬恋村エリアの分け方】
- エリア①→田代、大笹、大前
- エリア②→干俣
- エリア③→西窪、三原、鎌原、門貝
- エリア④→今井、芦生田、袋倉

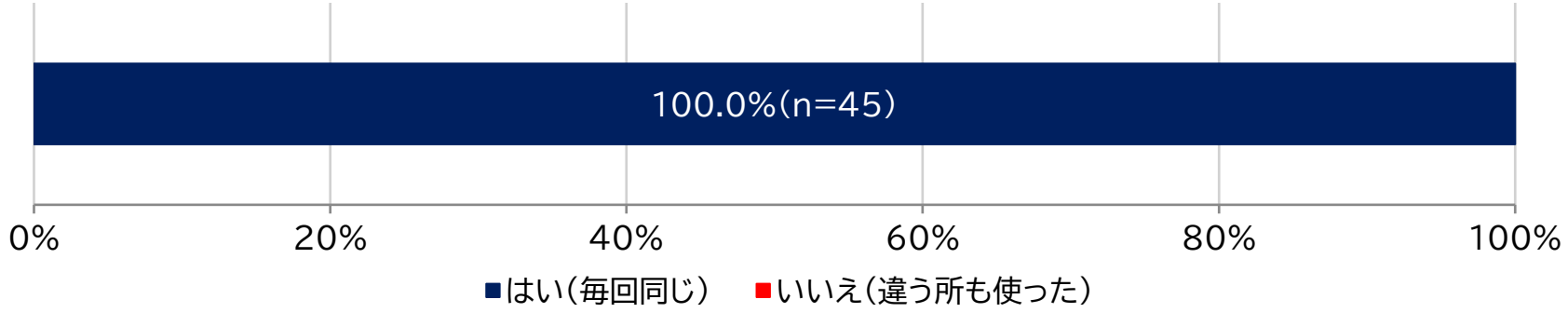
【長野原町エリアの分け方】
- エリア⑤→応桑、北軽井沢
- エリア⑥→大津、羽根尾、古森、与喜屋
- エリア⑦→川原畑、川原湯、横壁、林、長野原

(実証実験中)利用する乗車場所

学生

- 複数の乗車場所が利用可能であったが、毎回同じ乗車場所が利用された
- 乗車場所は長野原草津口駅および万座・鹿沢口駅のみであった

いつも同じ乗り場(乗車場所)を利用しましたか。 (n=45)



利用した乗り場(乗車場所)を選んでください。 (n=45)

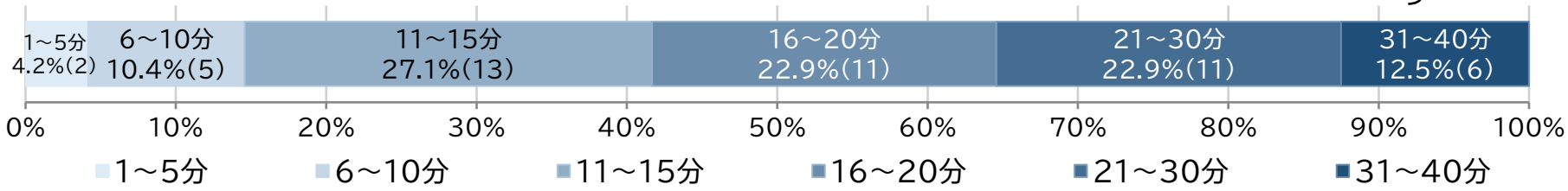
	選択肢	回答数	比率
長野原町ルート	長野原草津口駅	26	57.8%
	JRバス長野原支店前	0	0%
	堂西	0	0%
	上州大津	0	0%
嬬恋村ルート	万座・鹿沢口駅	19	42.2%
	サンエイ付近	0	0%
	嬬恋村役場付近	0	0%
	合計(n)	45	100.0%

（実証実験前→実証実験中）降車駅・学校から自宅までの所要時間、実証参加による変化

学生

- 下校送迎バスの運行によって所要時間が長くなった学生と変わらなかった学生がそれぞれ約4割、短くなった学生が約2割であった
- 所要時間の増加は最大で16～20分であったのに対して、短縮は最大で31分以上であった

（下校時吾妻線利用者）実証実験が始まる前の手段で下校する際の降車駅から自宅までの所要時間（n=45）
（下校時吾妻線非利用者）実証実験が始まる前の手段で下校する際の学校から自宅までの所要時間（n=3）
（n=48）

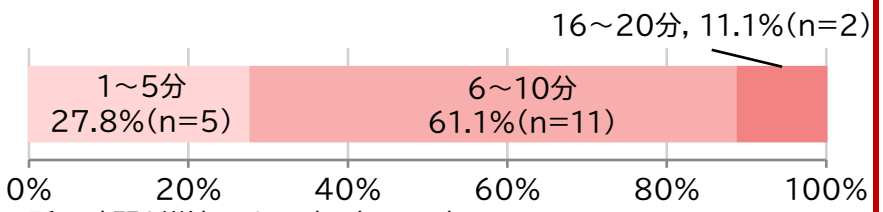


下校送迎バスの運行によって

実証実験参加による、学校から自宅までの所要時間の変化（n=45）

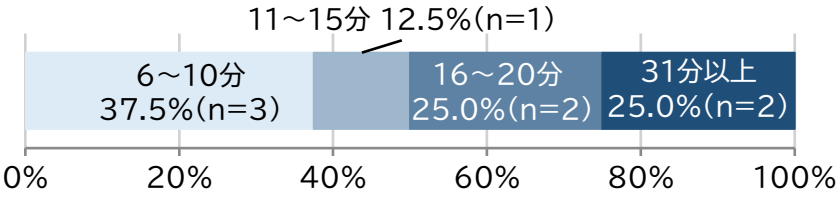


学校から自宅までの移動における増加時間（n=18）



所要時間が増加した理由（n=18）
- 車よりバスの方が時間がかかる（12件）
- 車送迎は不要になったが降車場所から自宅まで歩く距離が増えた（6件）

学校から自宅までの移動における短縮時間（n=8）



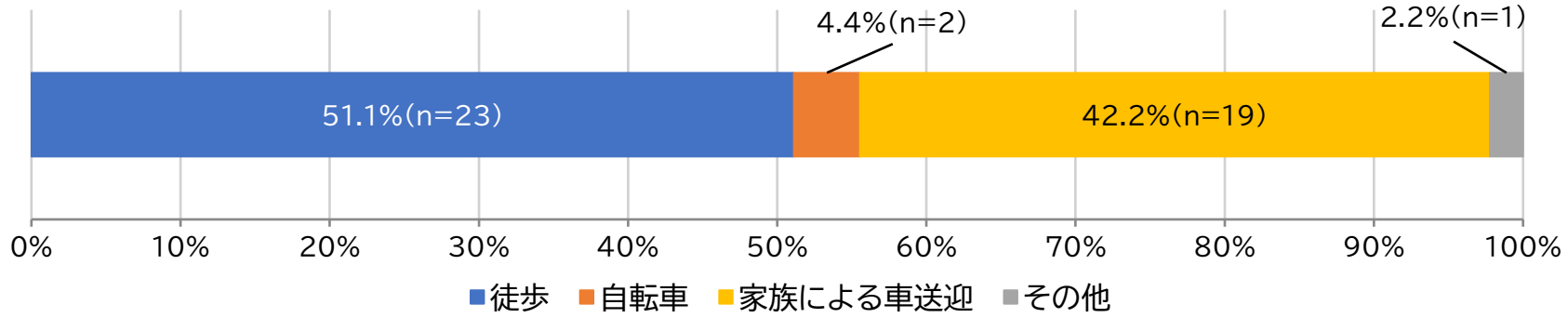
所要時間が短縮した理由（n=8）
- 駅で家族の送迎を待つ時間が無くなった（4件）
- 徒歩や自転車より下校送迎バスのほうが時間がかからない（4件）

（実証実験中）降車場所から自宅までの移動手段と所要時間

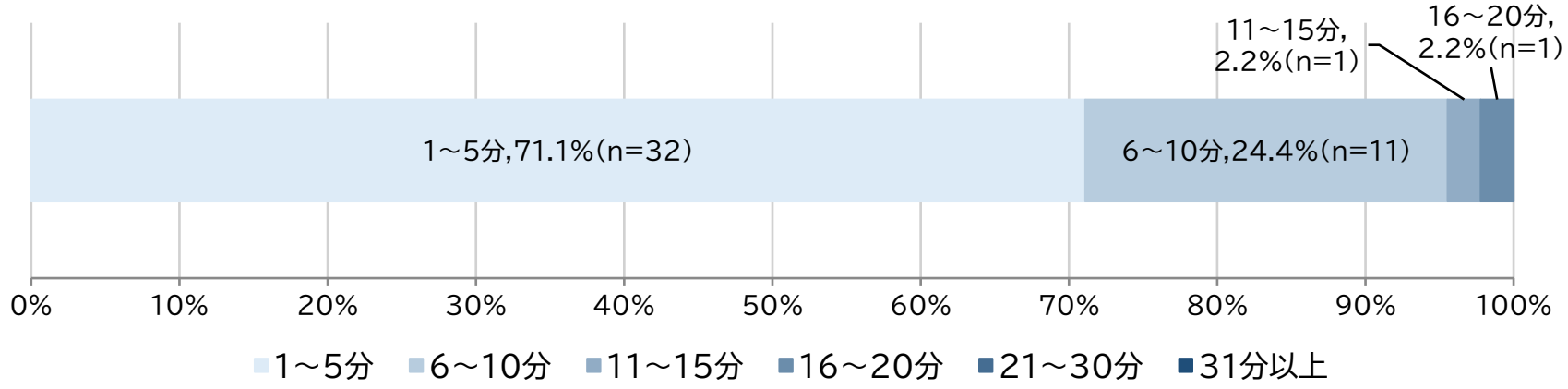
学生

- 移動手段について、「徒歩」と「家族による車送迎」がそれぞれ半数程度
- 所要時間は10分以下が9割以上

降車場所から自宅までの移動手段（n=45）



降車場所から自宅までの所要時間（n=45）

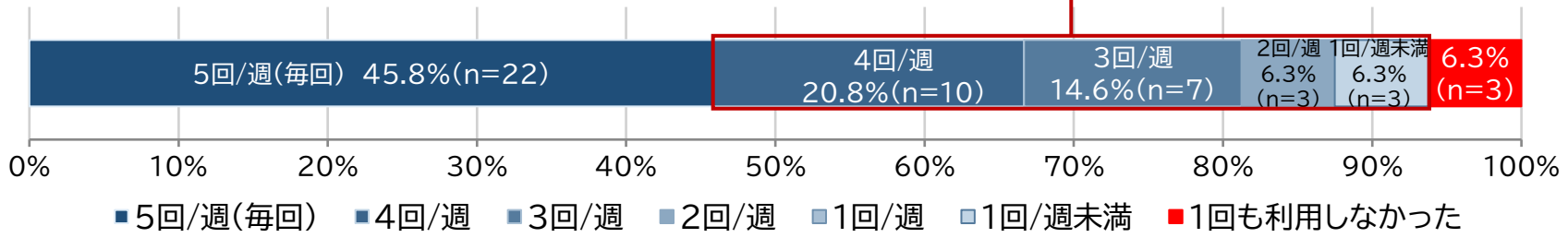


（実証実験中）下校送迎バスの利用頻度と非利用時の移動手段・理由

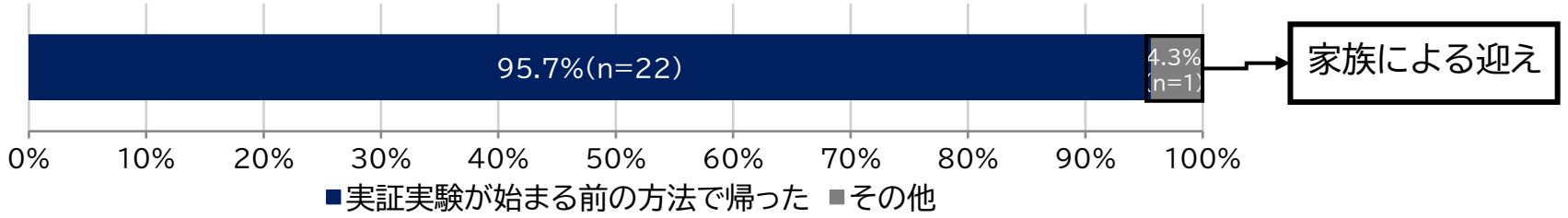
学生

- 約5割が毎回利用と回答
- 下校送迎バスを利用しなかった理由について、「基本は送迎バスだが、たまに家族に迎えをお願いした」「下校送迎バスに接続する電車を利用しなかった」が多く挙げられた

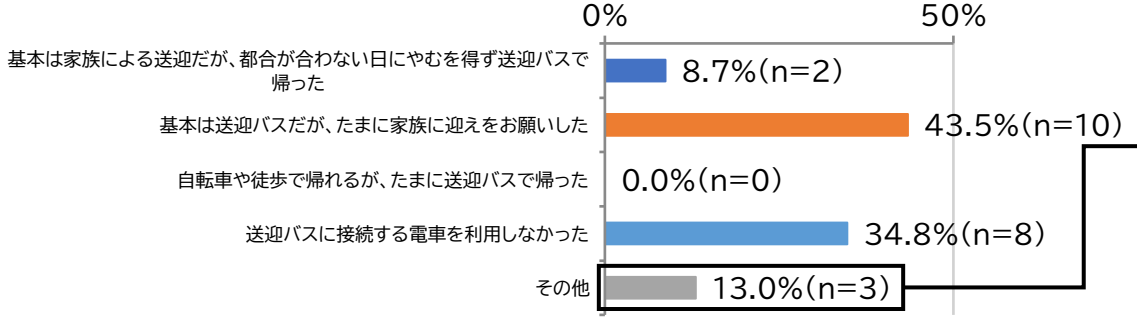
1週間の利用頻度（週によって異なる場合はおおよその平均）（n=48）



下校送迎バスを利用しない日の帰宅手段（n=23）



下校送迎バスを利用しなかった理由（n=23）



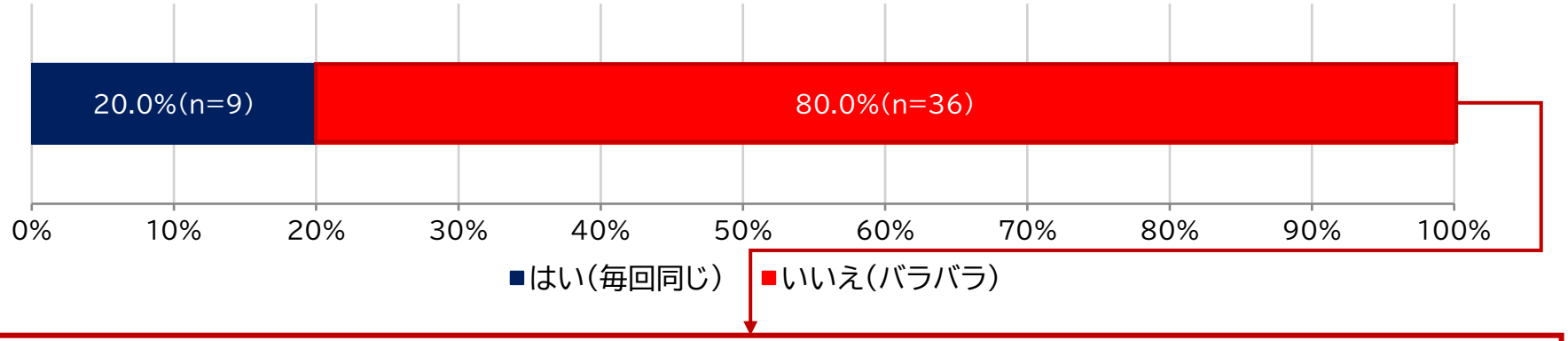
- テスト期間中はバスの中で勉強出来るので利用した
- 家族が買い物等の用があり、そのまま迎えに来た
- 試験や面談で学校が早く終わった

（実証実験中）下校送迎バスの利用便の傾向

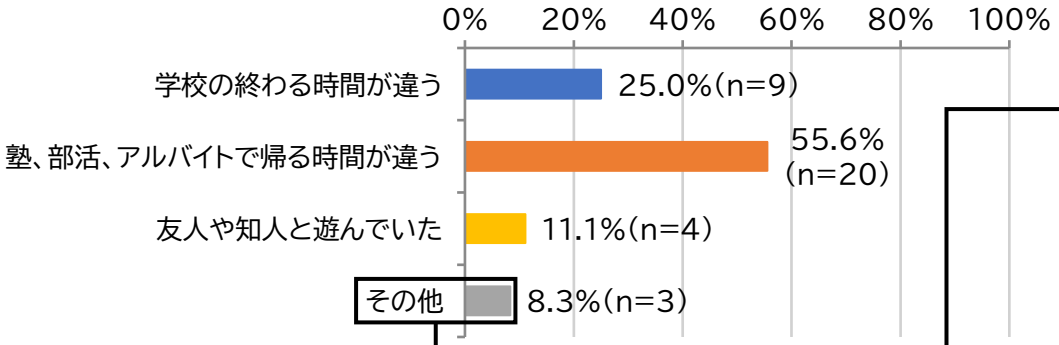
学生

- 日によって異なる時刻の下校送迎バスを利用していた回答者が8割
- 利用時刻（利用便）がバラバラになった理由として、約6割が塾などで帰宅時間が一定でないと回答

いつも同じ時刻の下校送迎バスを利用したか（n=45）



下校送迎バスの利用時刻がバラバラになった理由（n=36）



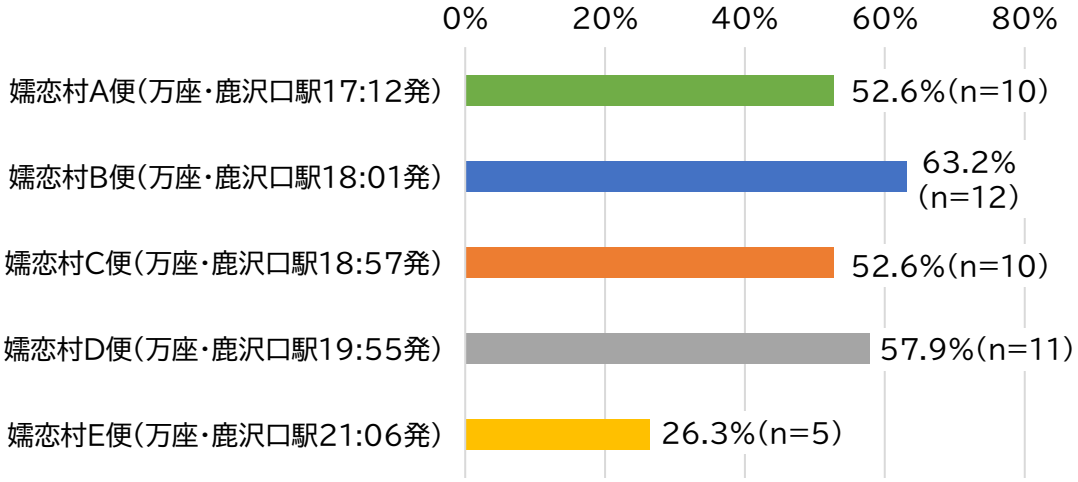
- 自習をしていた
- 全部
- テスト期間があり、早帰りの週があったから。

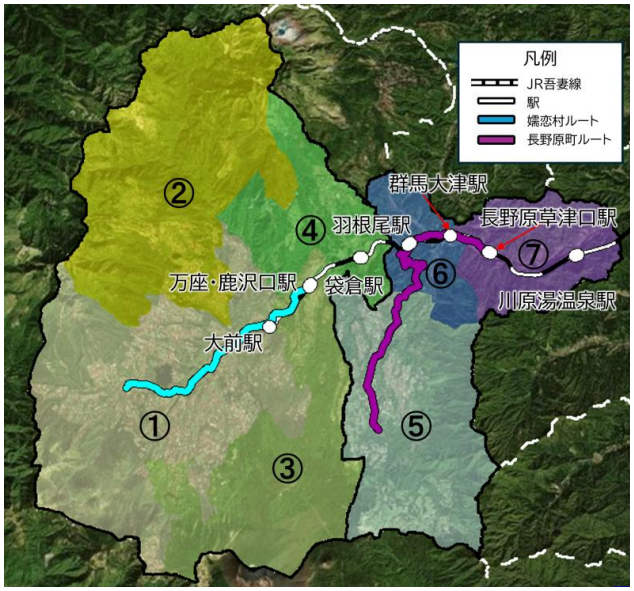
（実証実験中）下校送迎バスの利用便の傾向

学生

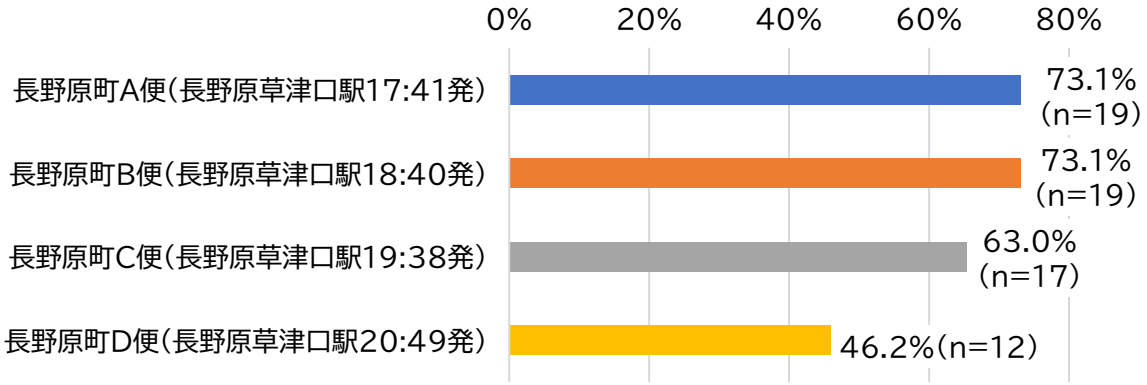
- 両ルートとも、17時から19時台の利用が多かった
- 両ルートとも、他の便と比べると21時前後の利用は少なかった

嬬恋村ルートで利用したことのある便（複数回答可）（n=19）





長野原町ルートで利用したことのある便（複数回答可）（n=26）



【嬬恋村エリアの分け方】
- エリア①→田代、大笹、大前
- エリア②→干俣
- エリア③→西窪、三原、鎌原、門貝
- エリア④→今井、芦生田、袋倉

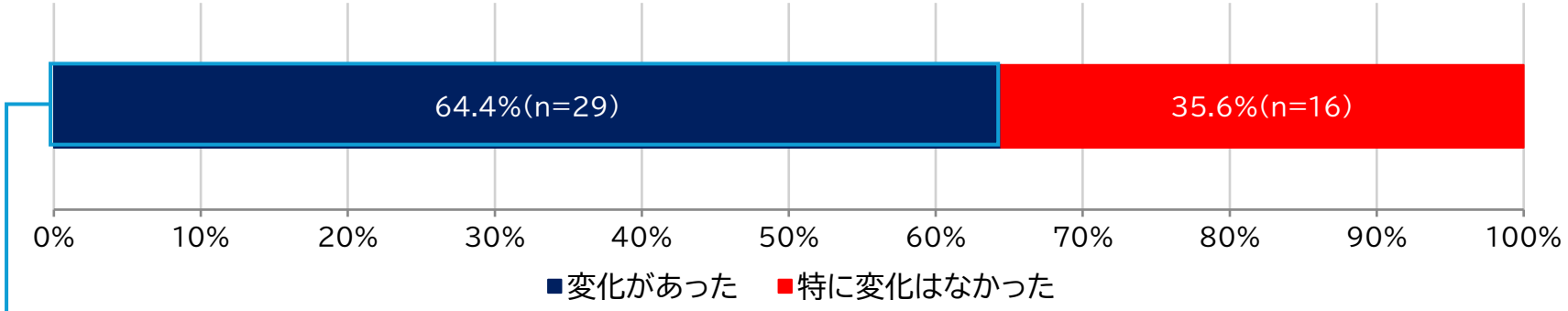
【長野原町エリアの分け方】
- エリア⑤→応桑、北軽井沢
- エリア⑥→大津、羽根尾、古森、与喜屋
- エリア⑦→川原畑、川原湯、横壁、林、長野原

（実証実験前→実証実験中）下校送迎バス利用に伴う生活の変化

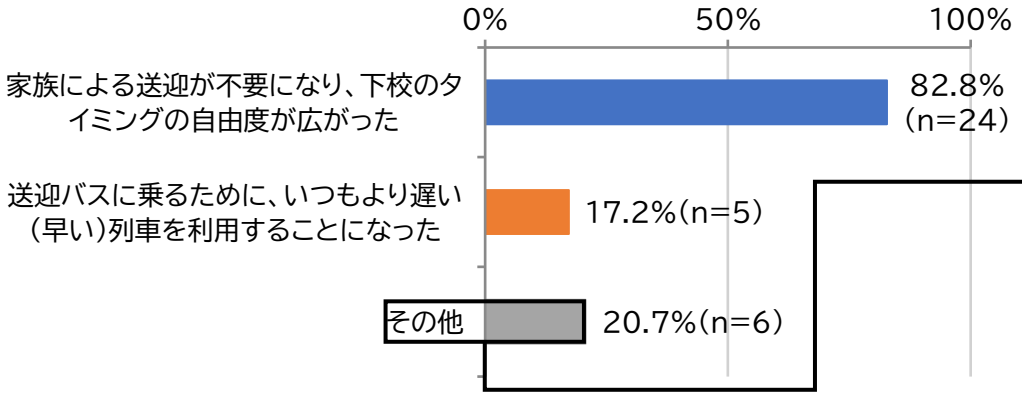
学生

- 約6割が生活に変化があったと回答
- 具体的な変化内容として「家族による送迎が不要になり、下校のタイミングの自由度が広がった」が多く挙げられた

下校送迎バス利用による、生活の変化の有無（n=45）



具体的にどんな変化があったか（複数選択可）（n=29）



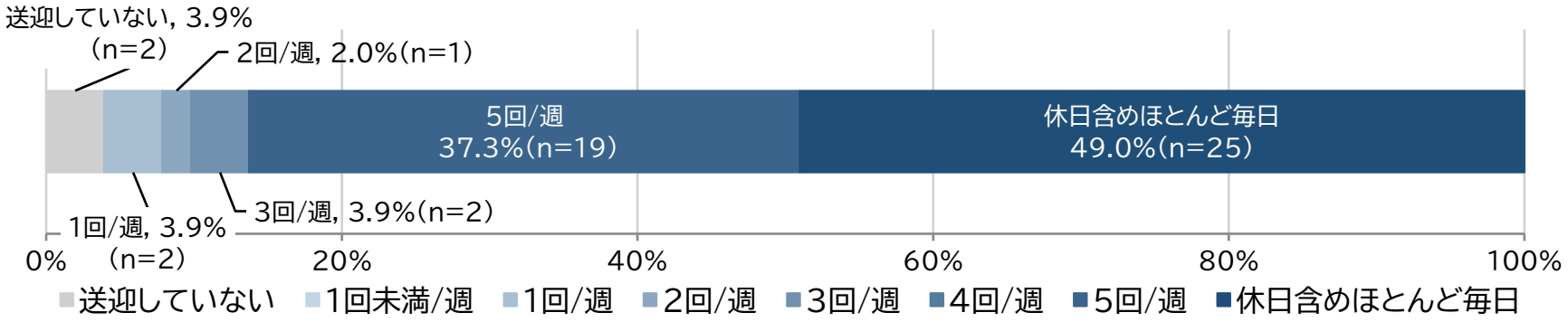
- 家族が働きやすくなった。（仕事を早く切り上げなくて良い）
- 親が働きやすくなった
- 待ち時間が長く、少し疲労が溜まった
- 「バスで帰宅」という新感覚な体験により、下校時の楽しみが増えた。
- 両親の負担が減った

（実証実験前→実証実験中）送迎頻度

保護者

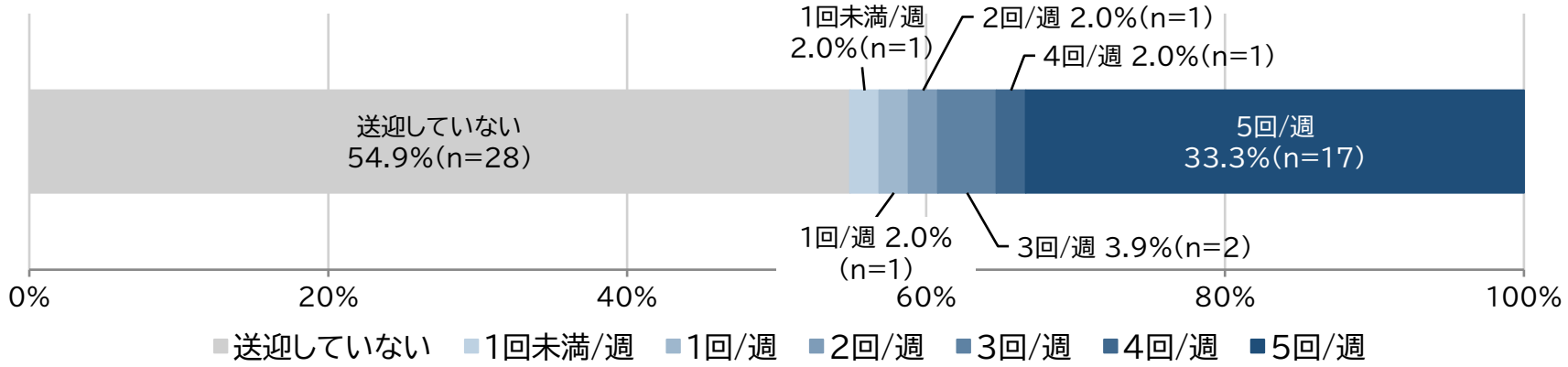
- 下校送迎バスの運行によって半数以上の保護者で送迎が不要となった

実証実験前の下校手段による、1週間の送迎頻度 （週によって異なる場合はおおよその平均） （n=51）



下校送迎バスの運行によって

下校送迎バスを利用したことによる、1週間の送迎頻度（週によって異なる場合はおおよその平均） （n=51）

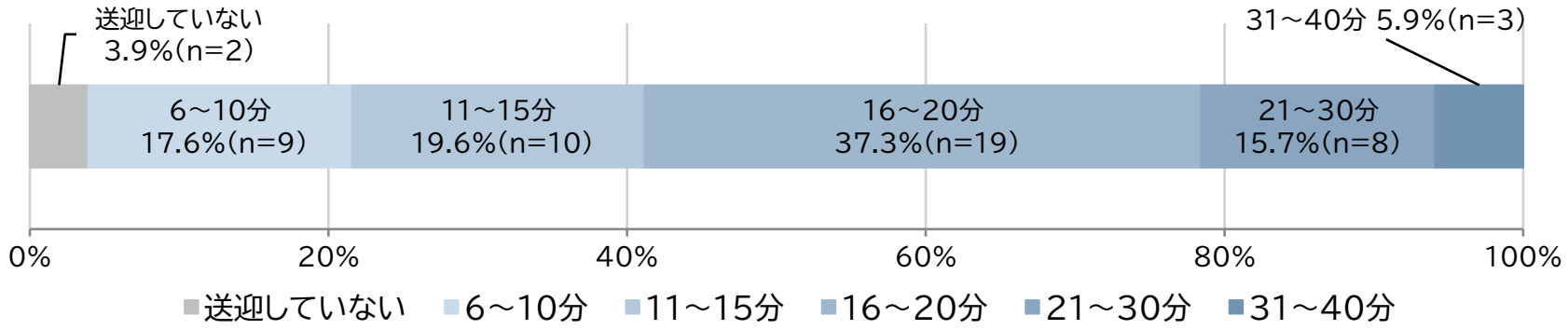


（実証実験前→実証実験中）送迎の所要時間

保護者

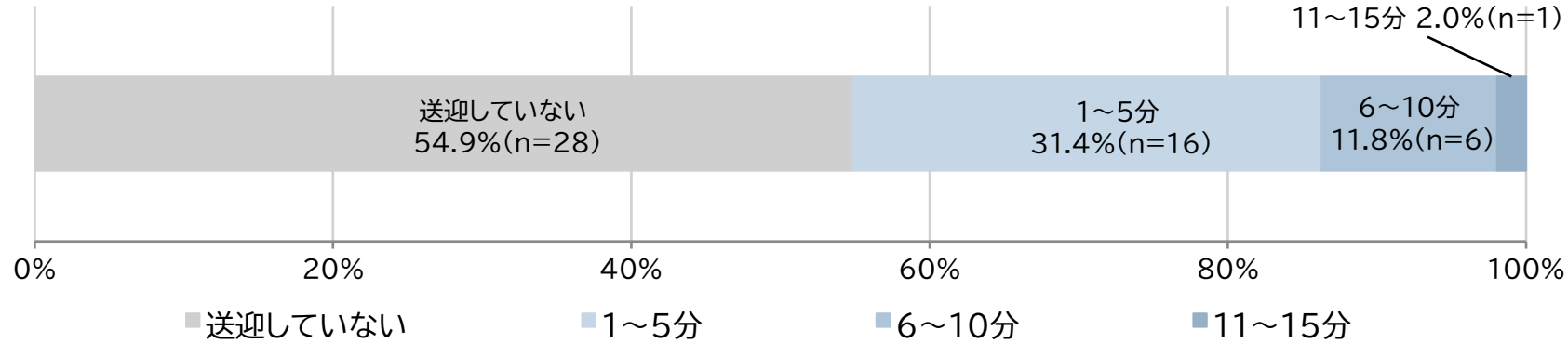
- 送迎が必要な場合でもほとんどの保護者で所要時間が10分以下となった

実証実験前の下校手段による、送迎時の所要時間（片道）（n=51）



下校送迎バスの運行によって

下校送迎バスを利用したことによる、降車場所からの送迎時の所要時間（片道）（n=51）



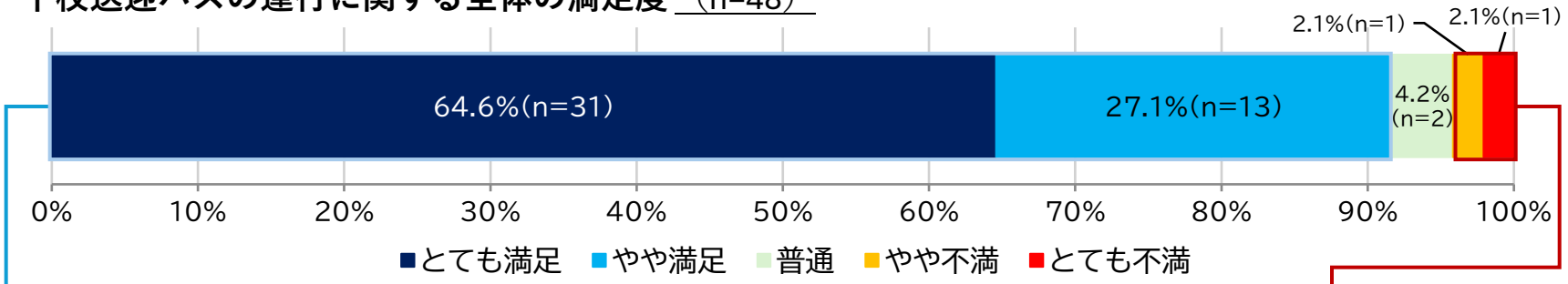
5. 満足度

全体の満足度

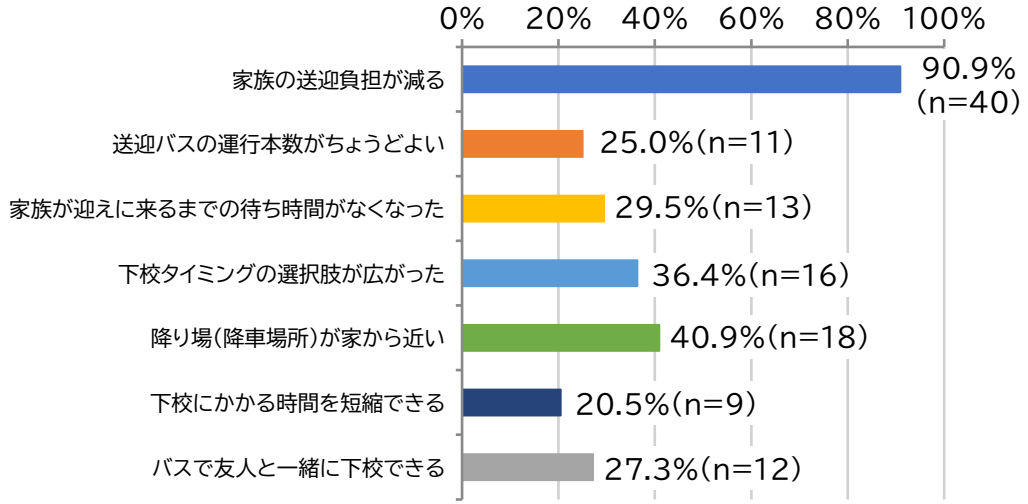
学生

- 学生の9割以上が満足と回答
- 満足の理由として、9割以上が「家族の送迎負担が減る」と回答し、最も多かった
- 不満の理由として、「下校にかかる時間が長くなる」、「送迎バスの運行本数が少ない」、「降車場所が家から遠い」と回答

下校送迎バスの運行に関する全体の満足度（n=48）



やや満足、とても満足と答えた理由（複数選択可）（n=44）



やや不満、とても不満と答えた理由（複数選択可）（n=2）

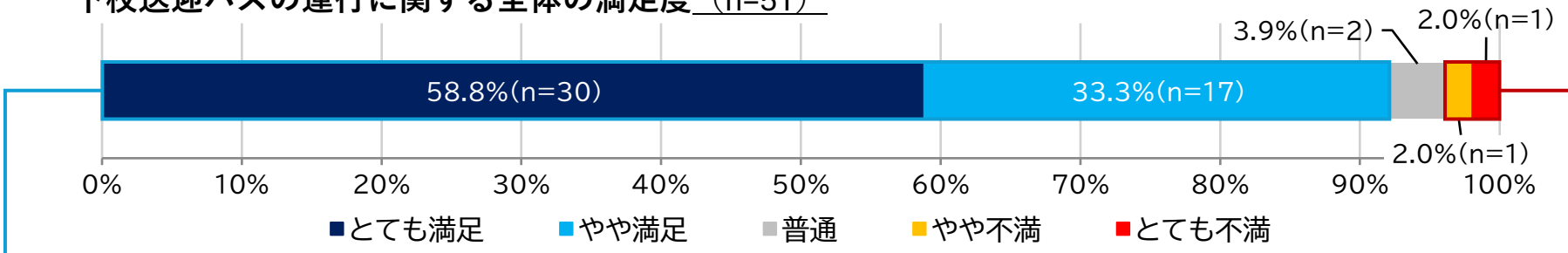
- 下校にかかる時間が長くなる
- 送迎バスの運行本数が少ない
- 降車場所が家から遠い

全体の満足度

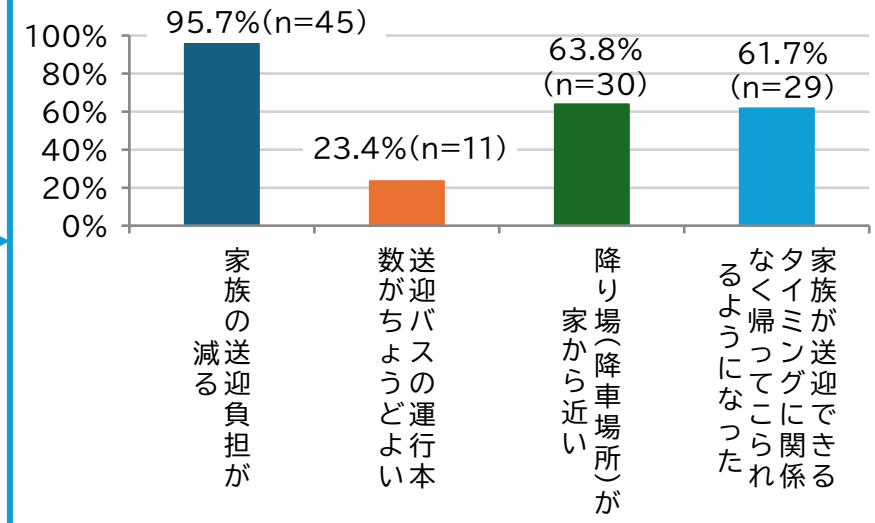
保護者

- 保護者の9割以上が満足と回答
- 満足の理由として、9割以上が「家族の送迎負担が減る」と回答し、最も多かった
- 不満の理由として、「送迎バスの運行時刻が生活に合わない」、「降り場(降車場所)が家から遠い」と回答

下校送迎バスの運行に関する全体の満足度（n=51）



やや満足、とても満足と答えた理由（複数選択可）（n=47）



やや不満、とても不満と答えた理由（複数選択可）（n=2）

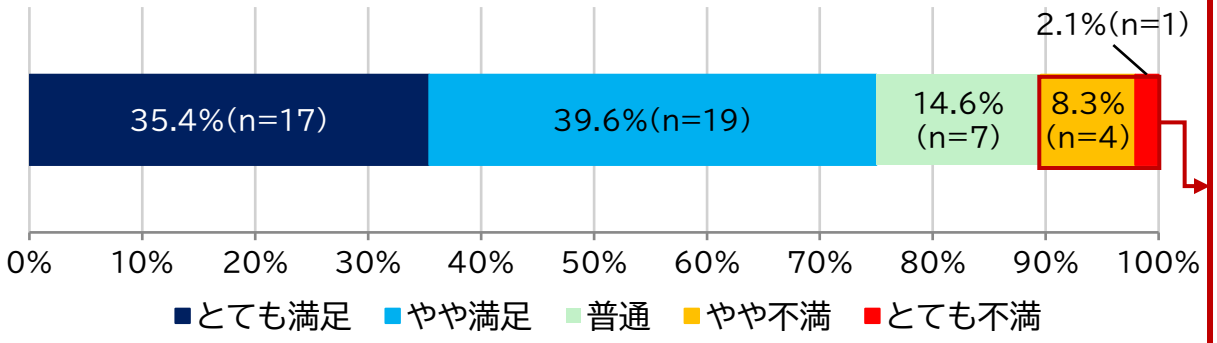
- 送迎バスの運行時刻が生活に合わない
- 降車場所が家から遠い

下校送迎バスの運行時刻、運行本数、所要時間の満足度

学生 / 保護者

- 学生・保護者ともに、7割以上が満足と回答
- 不満の理由として、バスの運行本数の少なさや所要時間の長さ、待ち時間の長さ等が挙げられた

【学生】下校送迎バスの運行時刻、運行本数、所要時間に関する満足度（n=48）

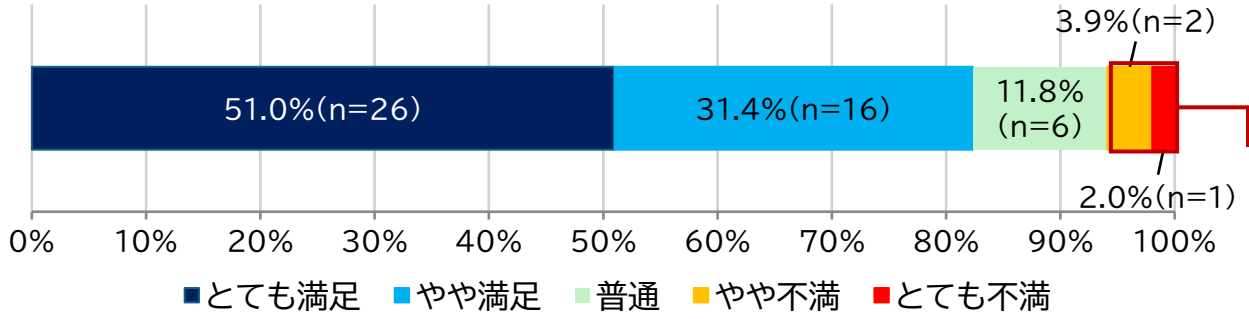


やや不満、とても不満と答えた理由

（**複数選択可**）（**n=5**）

- 送迎バスの運行本数が少ない（3件）
- 送迎バスに乗って移動する時間が長い（2件）
- （前略）本来なら下校が20分で済むとこを待ち時間の都合で1時間かかった。（後略）
- 家から近いバス停が無かったため、バスを下車してからも所要時間にして10分ほどの保護者の送迎があった。

【保護者】下校送迎バスの運行時刻、運行本数、所要時間に関する満足度（n=51）



やや不満、とても不満と答えた理由（**複数選択可**）（**n=3**）

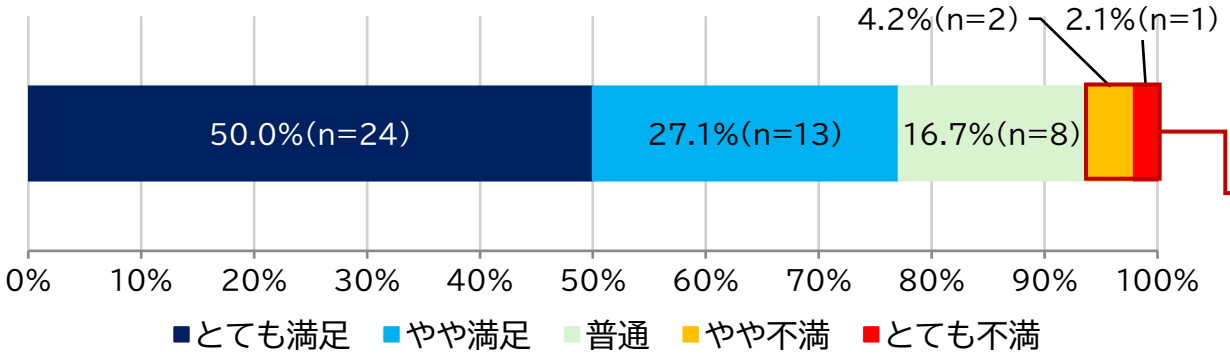
- 送迎バスの運行本数が少ない
- 土日の運行がないため
- バス降り場が少なすぎる

下校送迎バスの降車場所に関する満足度

学生 / 保護者

- 学生・保護者ともに、7割以上が満足と回答
- 不満の理由として、バス停が自宅から遠いこと等が挙げられた

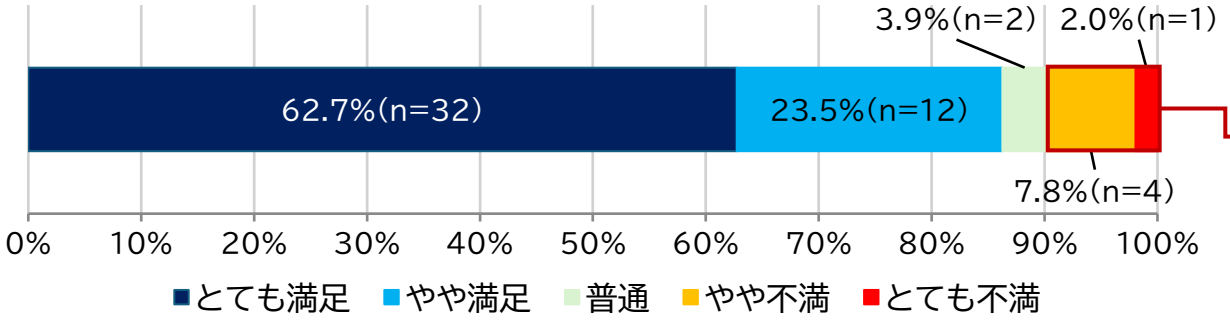
【学生】 下校送迎バスの降車場所の満足度（n=48）



やや不満、とても不満と答えた理由（複数選択可）（n=3）

- 家から遠い（2件）
- 降りた時に、バスで来る車が見えなくて危ないと思った

【保護者】 下校送迎バスの降車場所の満足度（n=51）



やや不満、とても不満と答えた理由（複数選択可）（n=5）

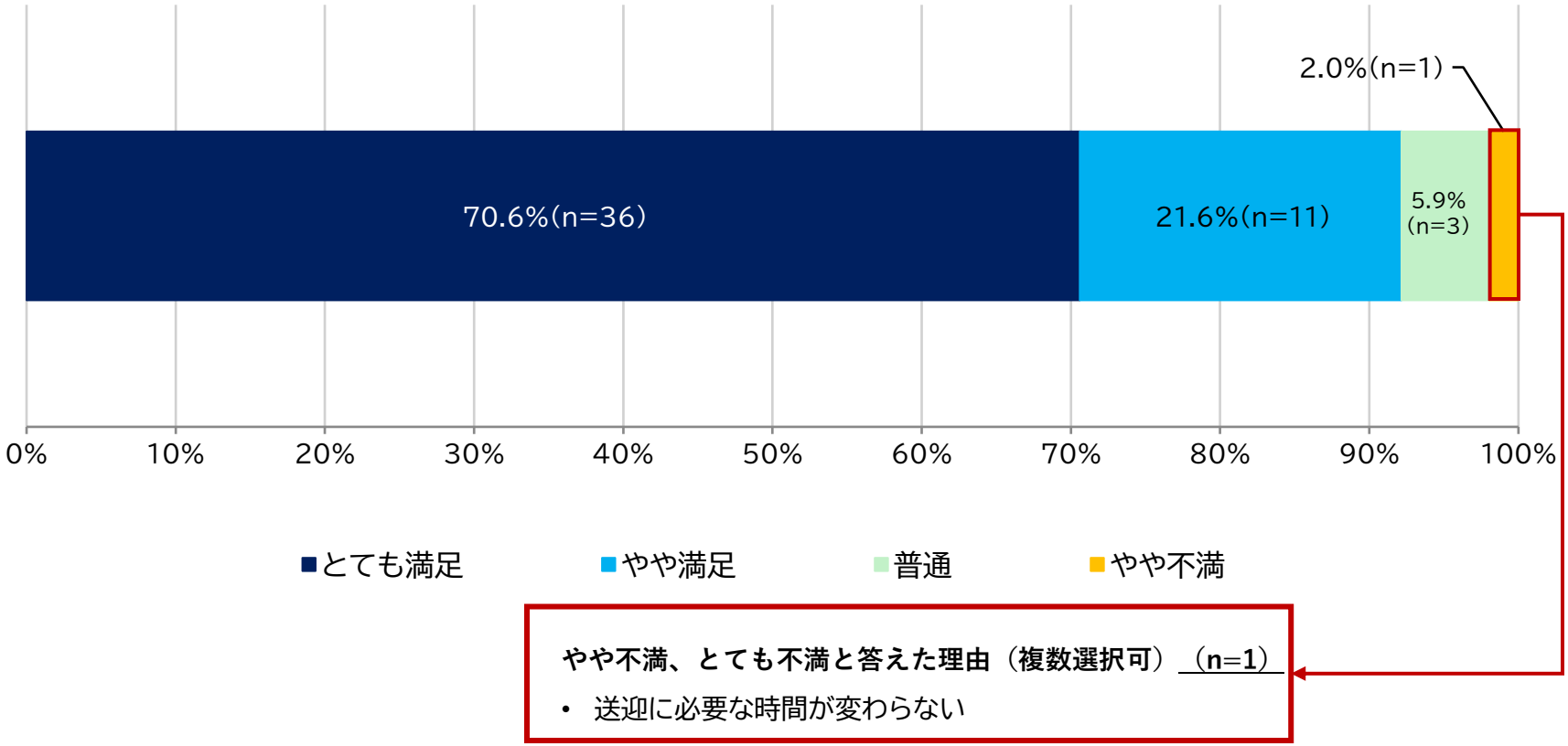
- 家から遠い（4件）
- 車道が近く危険と感じた
- バス停までは車で行かなければならない

家族による送迎負担の変化に関する満足度

保護者

- 9割以上が家族による送迎負担の変化について満足と回答
- 不満の理由として、「送迎に必要な時間が変わらない」と回答

本実証実験による「家族による送迎に関する変化」に対する満足度（n=51）



やや不満、とても不満と答えた理由（複数選択可）（n=1）

- 送迎に必要な時間が変わらない

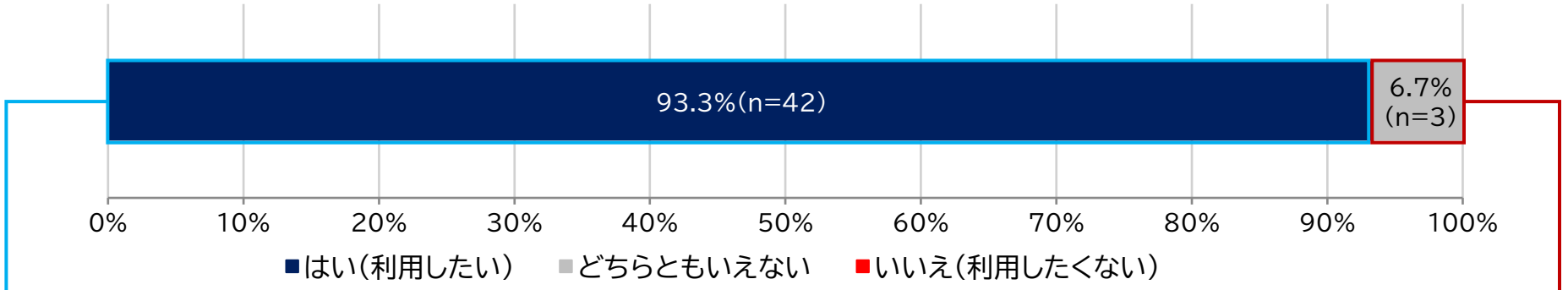
6. 利用意向

下校時の送迎バスの利用意向

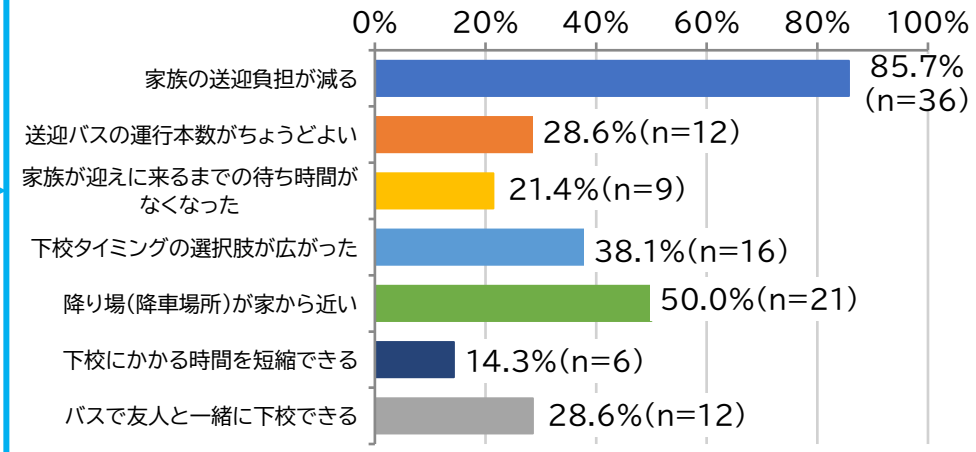
学生

- 9割以上が「利用したい」と回答し、「利用したくない」の回答はなかった
- 利用したい理由として、8割以上が「家族の送迎負担が減る」と回答

今後も「下校送迎バス」を利用したいか（n=45）



「利用したい」と答えた理由（複数選択可）（n=42）



「どちらともいえない」と答えた理由（複数選択可）（n=3）

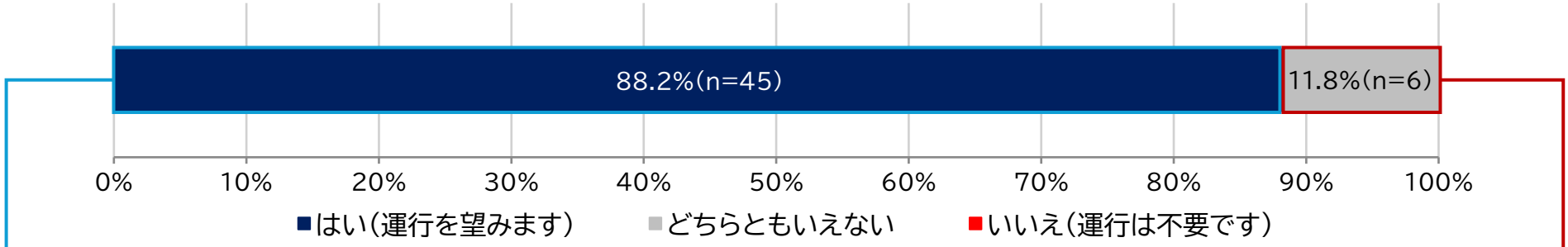
- 下校にかかる時間が長くなる
- バスに乗りたくない
- たまに家族の都合が悪い時に利用したい
- 学校のスクールバスに乗りたいから

下校時の送迎バスの利用意向

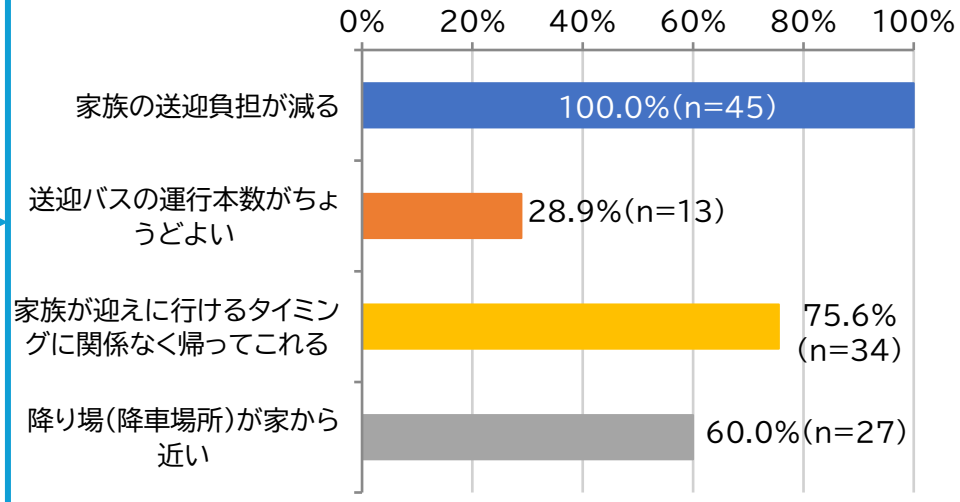
保護者

- 約9割の保護者が下校送迎バスの「運行を望む」と回答
- 「運行を望む」と回答した理由として、回答者全員が「家族の送迎負担が減る」と回答
- 「どちらともいえない」と回答した理由として、「一度も乗らなかったから」、「帰宅する時間が遅くなる」等が挙げられた

今後も「下校送迎バス」の運行を望むか（n=51）



「運行を望む」と答えた理由（複数選択可）（n=45）



「どちらともいえない」と答えた理由（複数選択可）（n=6）

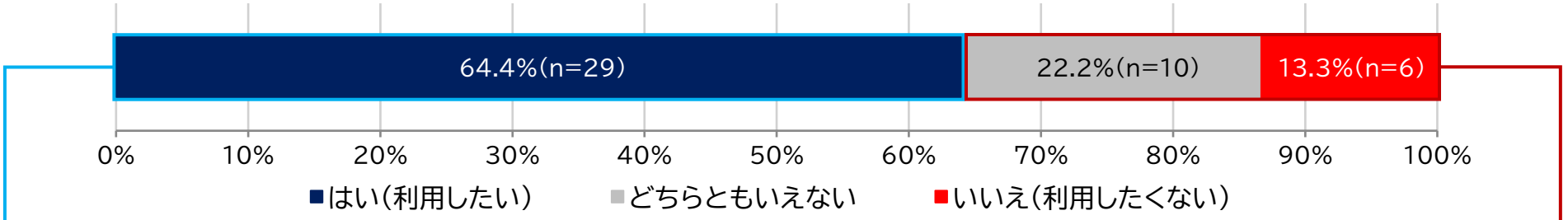
- 帰宅する時刻が遅くなる（2件）
- 送迎バスの運行時刻が生活に合わない
- 降車場所が家から遠い
- 土日の運行がないため
- 一度も乗らなかったから（3件）

登校時の送迎バスの利用意向

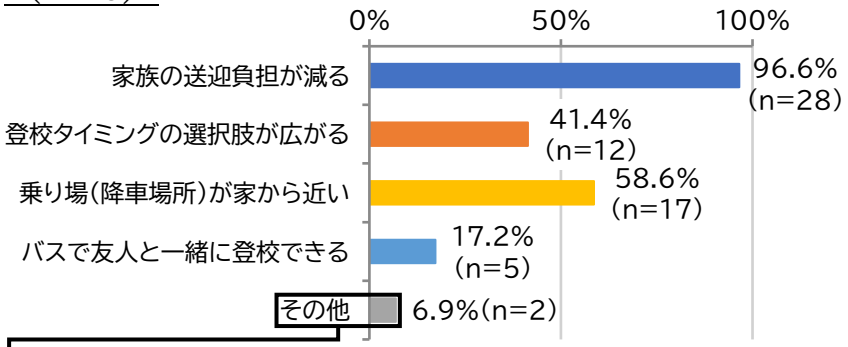
学生

- 6割以上が「利用したい」と回答
- 利用したい理由として、9割以上が「家族の送迎負担が減る」と回答
- 「どちらともいえない」、「利用したくない」の理由として、6割以上が「自宅を出る時刻が早くなる」と回答

登校時（朝）に駅に向かう送迎バスがあったら利用したいか
（ルートは同じものとし、登校に適した列車に接続するものとする）（n=45）

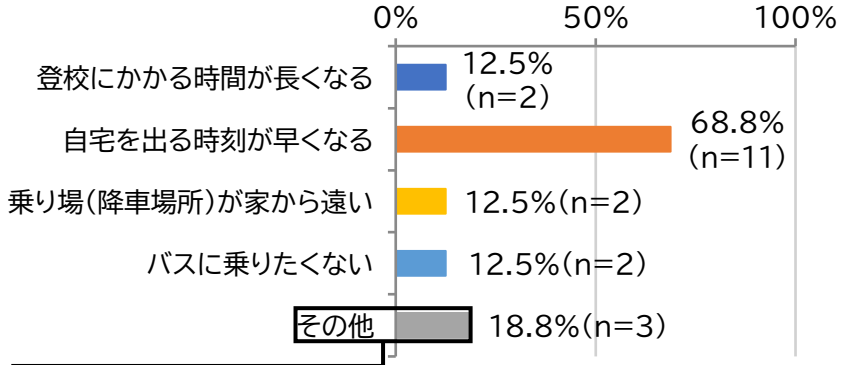


「利用したい」と答えた理由（複数選択可）
（n=29）



- 雨の日は駅まで歩きづらい，道が滑りやすい。歩いて登校すると時間がかかるので朝ごはんを食べる時間がない。親が働いているので，祖母が登校時のみ送ってくれることもあるが、高齢なので運転が心配。
- 朝ごはんを食べる時間ができる。雨の日は道が滑りやすく歩きにくい，車がスピードを出していて危ない

「利用したくない」、「どちらともいえない」と答えた理由（複数選択可）（n=16）



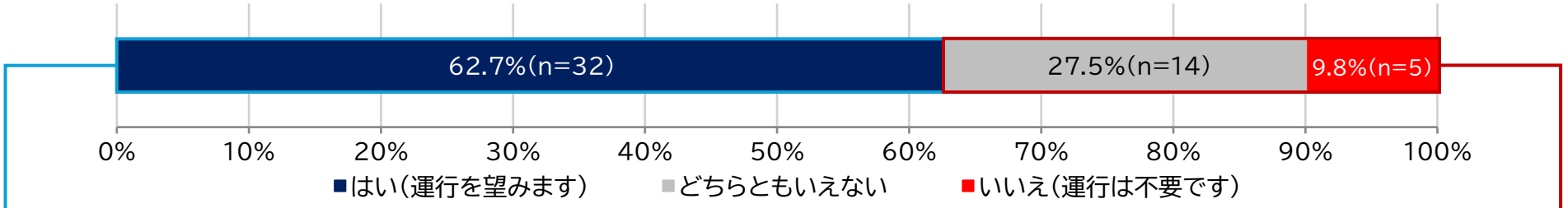
- すでに村でバスをだしてもらって乗車している
- 行きは家族も送迎できるので、必要性を感じない
- 利用する機会がとても少ないから

登校時の送迎バスの利用意向

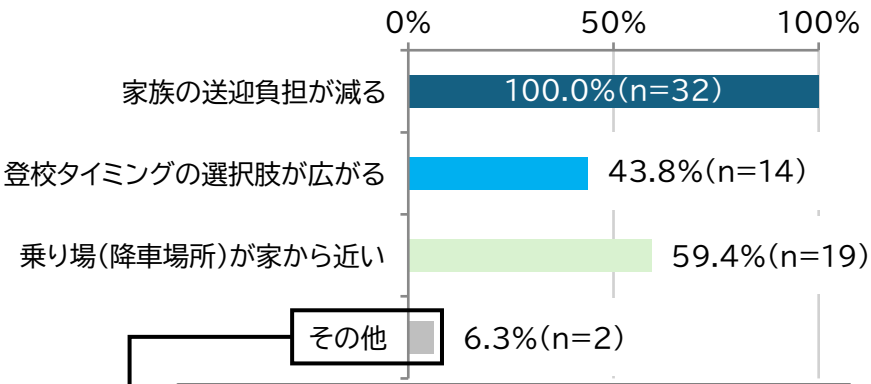
保護者

- 6割以上が「運行を望む」と回答
- 運行を望む理由として、全員が「家族の送迎負担が減る」と回答
- 「どちらともいえない」「運行は不要」の理由として、6割以上が「自宅を出る時刻が早くなる」と回答

登校時（朝）に駅に向かう送迎バスの運行を望むか
（ルートは同じものとし、登校に適した列車に接続するものとする）（n=51）

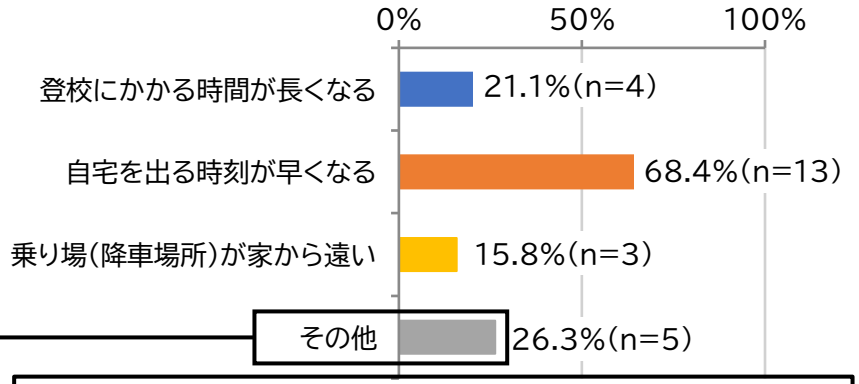


「運行を望む」と答えた理由（複数選択可）
（n=32）



- こどもの自立心が育つ。また、バス1台の運行で済むので、環境にも暮らしにも優しい。
- 朝の車の交通量が多い道を歩かせるのは危険。

「運行は不要です」、「どちらともいえない」と答えた理由（複数選択可）（n=19）



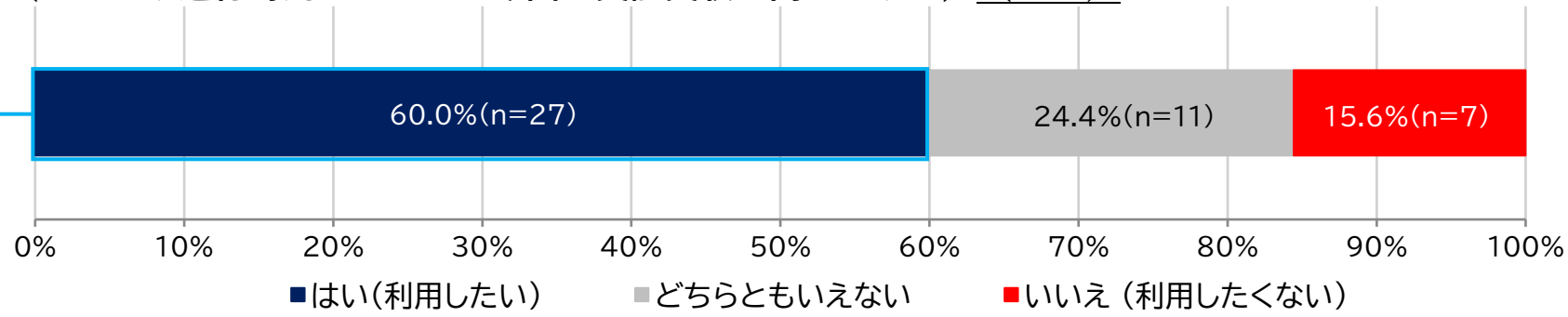
- 朝は村から送迎のバスがある(2件)
- 今回の利用は登下校目的ではなくクラブ活動利用の為
- 徒歩で行ける
- 駅まで送る時間が親子のコミュニケーション時間になっているため

休日における下校送迎バスの利用意向

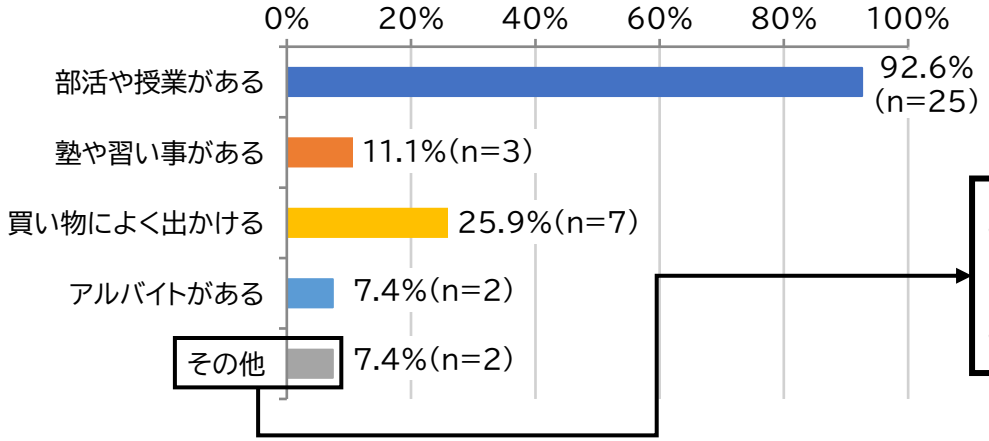
学生

- 6割が「利用したい」と回答
- 利用したい理由として、9割以上が「部活や授業がある」と回答

休日も「下校送迎バス」を利用したいか
（ルートや運行時刻については今回の実証実験と同じとする） （n=45）



「利用したい」と答えた理由を教えてください。（複数選択可） （n=27）



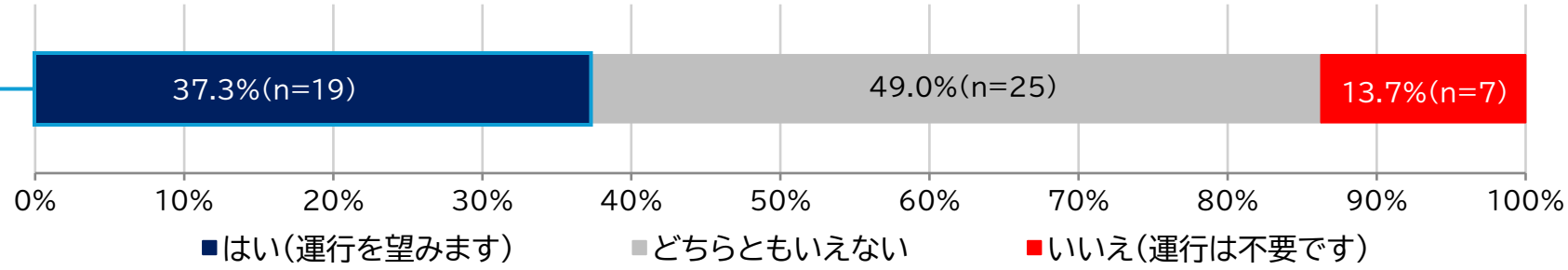
- 模試や土曜補習で休日も学校がある。親の仕事が土日もあり、送迎が難しい
- 土曜補習模試テストなどで学校に登校するから

休日における下校送迎バスの利用意向

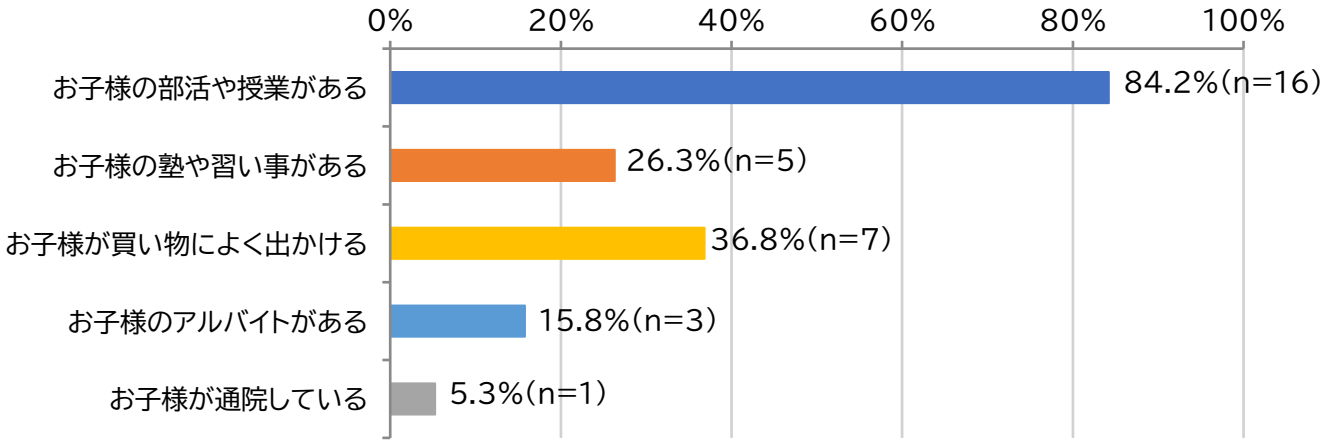
保護者

- 約4割が「運行を望む」と回答
- 運行を望む理由として、8割以上が「お子様の部活や授業がある」と回答

休日も「下校送迎バス」の運行を望むか
（ルートや運行時刻については今回の実証実験と同じとする） （n=51）



「運行を望む」と答えた理由（複数選択可） （n=19）



7. 費用感に関する集計（PSM分析）

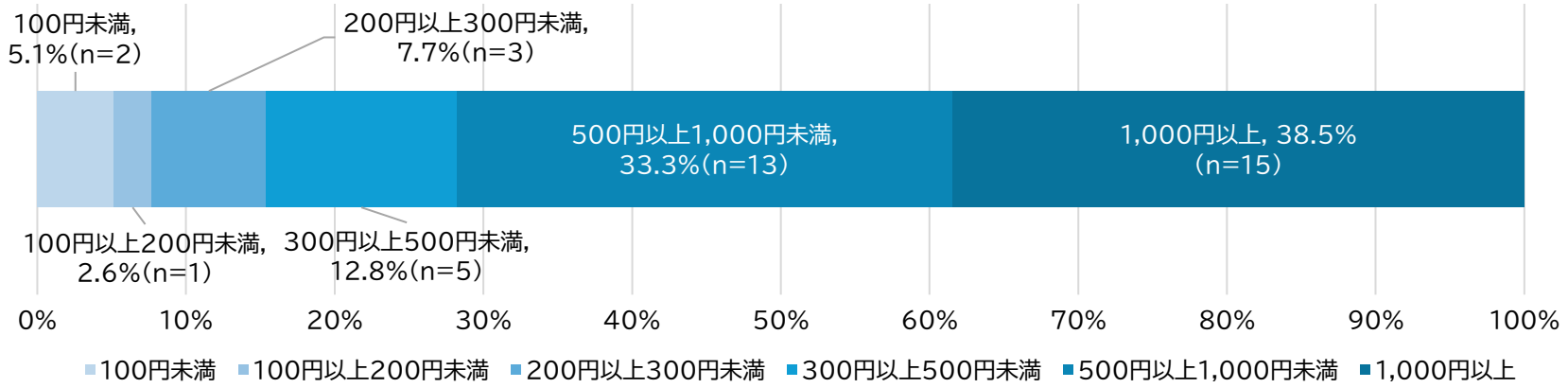
送迎バスの1回あたりの費用感について①

保護者

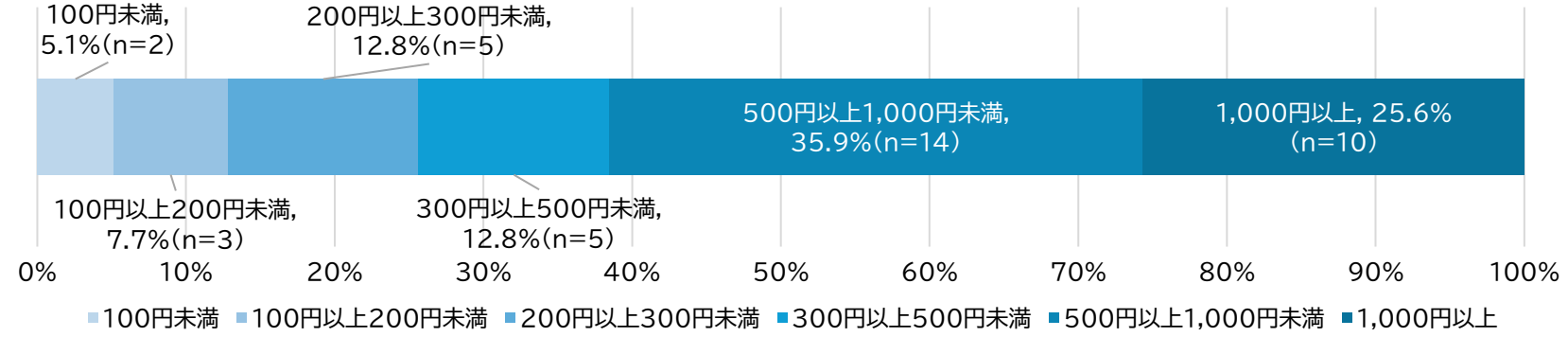
- 「これ以上の金額になると高すぎて送迎バスを利用させられないと感じ始める金額」の回答として、最小値は0円であり、最大値は10,000円であった
- 「支払えるが高いと感じ始める金額」の回答として、最小値は0円であり、最大値は10,000円であった

※回答の整合性を確認した結果、51名中12名が『支払えるが高いと感じ始める金額』が『高すぎて送迎バスを利用させられないと感じ始める金額』を上回る回答が確認された。設問の誤解によるものと判断し、当該回答は集計対象外とした。

これ以上の金額になると高すぎて送迎バスを利用させられないと感じ始める金額（n=39）



支払えるが高いと感じ始める金額（n=39）



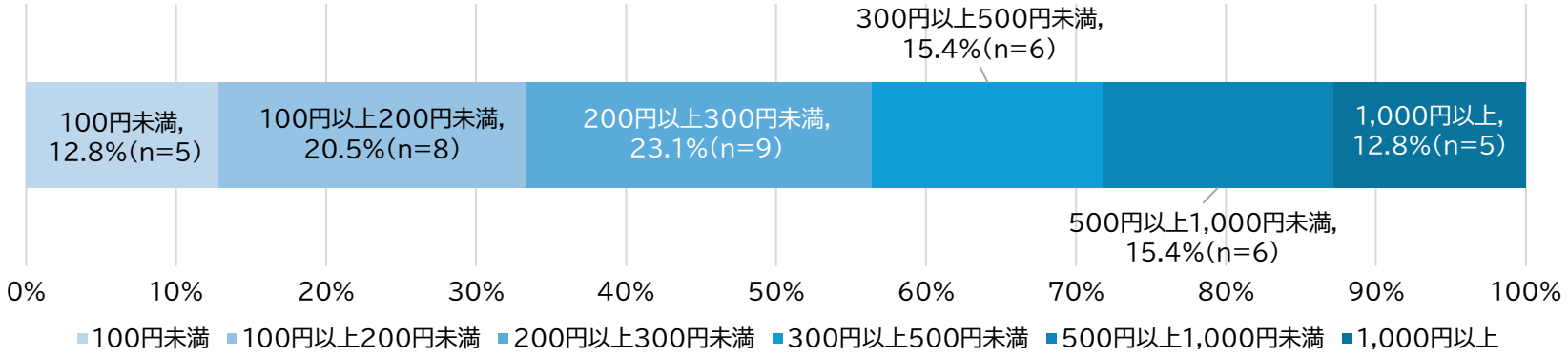
送迎バスの1回あたりの費用感について②

保護者

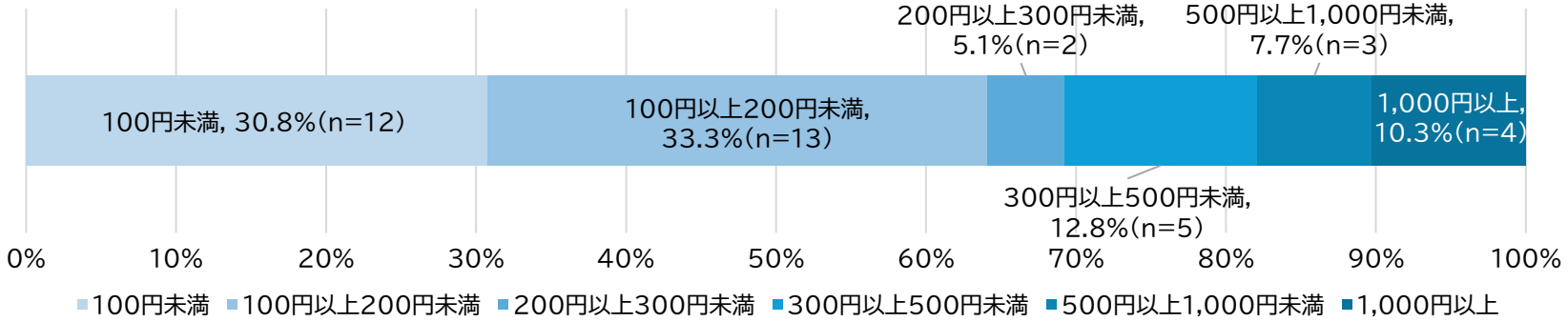
- 「これなら支払える、かつ安いと感じ始める金額」の回答として、最小値は0円であり、最大値は5,000円であった
- 「これ以下の金額になると、安すぎて、安全やサービスに不安があると感じ始める金額」の回答として、最小値は0円であり、最大値は5,000円であった

※回答の整合性を確認した結果、51名中12名が『支払えるが高いと感じ始める金額』が『高すぎて送迎バスを利用させられないと感じ始める金額』を上回る回答が確認された。設問の誤解によるものと判断し、当該回答は集計対象外とした。

これなら支払える、かつ安いと感じ始める金額（n=39）



これ以下の金額になると、安すぎて、安全やサービスに不安があると感じ始める金額（n=39）

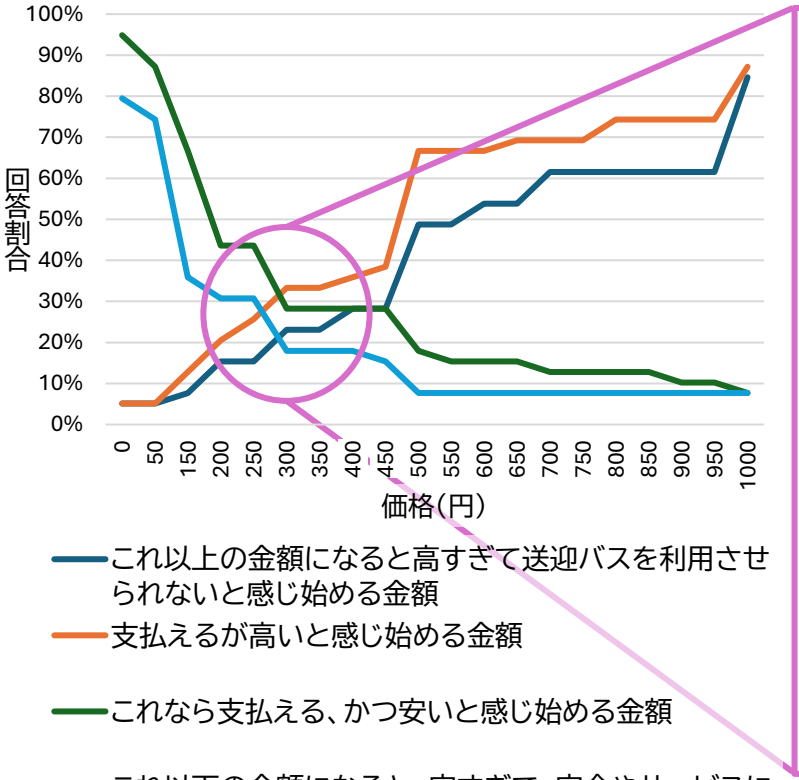


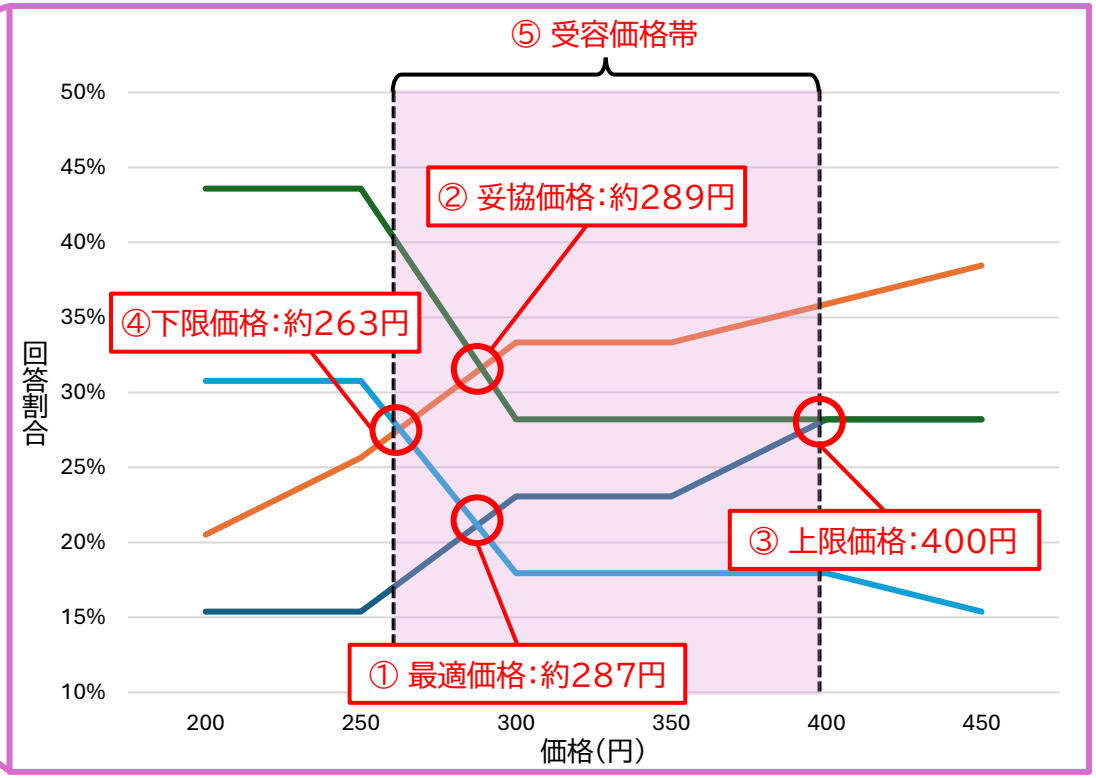
送迎バスを利用する際の費用感について（PSM分析）

保護者

- 保護者に対して実施した「バスを利用する際の費用感（1回あたり）」に関する回答結果を用いて、価格感度分析（PSM分析）を実施した。PSM分析では以下5つの指標を算出することができる。

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 受容価格帯：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）





※回答の整合性を確認した結果、51名中12名が『支払えるが高いと感じ始める金額』が『高すぎて送迎バスを利用させられないと感じ始める金額』を上回る回答が確認された。設問の誤解によるものと判断し、当該回答は集計対象外とした。

8. まとめ

まとめ1－1

実証実験の結果

【実証実験全体への満足度】

- 学生の9割以上、保護者の約9割が「満足」と回答した。
- 「満足」と回答した理由として、学生・保護者ともに9割以上が「家族の送迎負担が減る」を挙げた。

【下校送迎バスの利用頻度】

- 一定の運行頻度と列車との接続性が確保されたことから、学生の8割以上が3回/週以上（3回/週、4回/週、5回/週）の頻度で利用すると回答した。

【下校にかかる所要時間】

- 「駅で家族の迎えを待つ時間がなくなった」などの理由から、学生の2割で下校にかかる所要時間が短縮された。
- 一方で、「車よりバスの方が時間がかかる」などの理由から、学生の4割で所要時間が増加した。

【家族送迎について】

- 保護者による送迎頻度については、半数以上の家庭で送迎が不要となった。
- 送迎が必要な場合についても、その所要時間は概ね10分以下となった。

実証実験の結果

【生活の変化について】

- 6割以上の学生が「生活に変化があった」と回答した。
- 主な理由として、「家族による送迎が不要となり、下校のタイミングの自由度が広がった」との回答が多かった。

【利用意向】

- 下校時の送迎バスについては、学生の9割以上が「利用したい」、保護者の約9割が「運行を望む」と回答した。
- 登校時の送迎バスについては、学生の6割以上が「利用したい」、保護者の6割以上が「運行を望む」と回答した。
- 休日の下校送迎バスについては、学生の6割が「利用したい」と回答した一方で、「運行を望む」と回答した保護者は4割程度にとどまった。

【費用負担イメージ】

- 1回の乗車あたり300円程度が目安になると考えられる。

まとめ2

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

第４回検討会議資料

評　価

① 下校送迎バスは一定の運行頻度と列車との接続性が確保されていたことから、下校時間の増加が見られる場合でも利用者の満足度は高く、利便性が評価されていたものと考えられる。

② 3回/週以上の頻度で日常的に下校送迎バスを利用した学生が8割を超えており、学生・保護者双方の行動変容が速やかに生じたことから、家族の送迎負担軽減に対するニーズの高さがうかがえる。

③ 一定の運行頻度を確保した下校送迎バスの運行により、学生は時間にとらわれることなく、より柔軟に下校できる環境が整い、家族にとっても下校時の送迎が不要または削減となることで負担が軽減され、自由時間の創出につながったと考えられる。

今後の考え方

- これまでは当該区間の主な利用者である学生を対象に実証実験やアンケートを実施してきたが、今後は当該区間の全ての利用者や長野原町・嬬恋村の企業・団体等も対象とした利用実態調査を実施し、当該区間の移動目的や利用頻度の把握を進める予定である。