

# 高崎市交通安全アクションプラン

(令和3年度～令和5年度)

令和3年3月

高崎市



## 市長あいさつ

### ～交通事故のない 安心、安全なまちを目指して～



高崎市では、本市が持つ様々な地域特性を活かし、魅力あるまちづくりを引き続き展開することで、50万人規模の機能と活力を持った都市を目指し、各種施策に取り組んでいます。

これまで関係機関のご協力のもと、交通安全対策を強力に実施してまいりました結果、市内の交通事故発生件数、負傷者数、死者数とも減少傾向を示しているところではありますが、令和2年中の交通人身事故の発生件数は2,115件、負傷者数は2,688人、死者数は6人（高齢者3人）という状況で、交通事故をめぐる情勢は依然として予断を許さない状況にあり、更なる対策の実施が必要です。

高齢運転者の増加により、交通人身事故に占める高齢者が関係する交通事故の割合が高くなっている状況からも、交通事故を起こさない・交通事故に遭わないという両面から、特に、交通弱者と呼ばれる子どもと高齢者を守る施策の推進が重要です。

また、交通人身事故に占める自転車が関係する事故の割合が高くなってきていることから、事故に遭いやすい中高生の自転車乗車中のマナー向上が急務となっています。

本プランは、「高齢者の交通安全対策」「子どもの交通安全対策」「自転車の交通安全対策」「生活道路の交通安全対策」「地域公共交通網の形成促進」に主眼を置き、現行の高崎市交通安全アクションプランでの取り組みに加えて、新たにスピード感を持って取り組むべき施策について具体的に定めたアクションプランです。

交通事故の防止は、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組んでいかなければならない緊急かつ重要な課題であり、行政のほか、学校、家庭、職場、関係団体等が責任を持って役割分担しながら、その連携を強化していくことが大切ですので、関係者の皆様におかれましては、それぞれの立場から交通安全対策により一層のご協力をいただきますよう、よろしくお願いいたします。

最後に、本プランの策定にあたり貴重なご意見をいただきました関係各位の皆様にご心から御礼を申し上げ、あいさついたします。

高崎市長 富岡 賢治

# 目 次

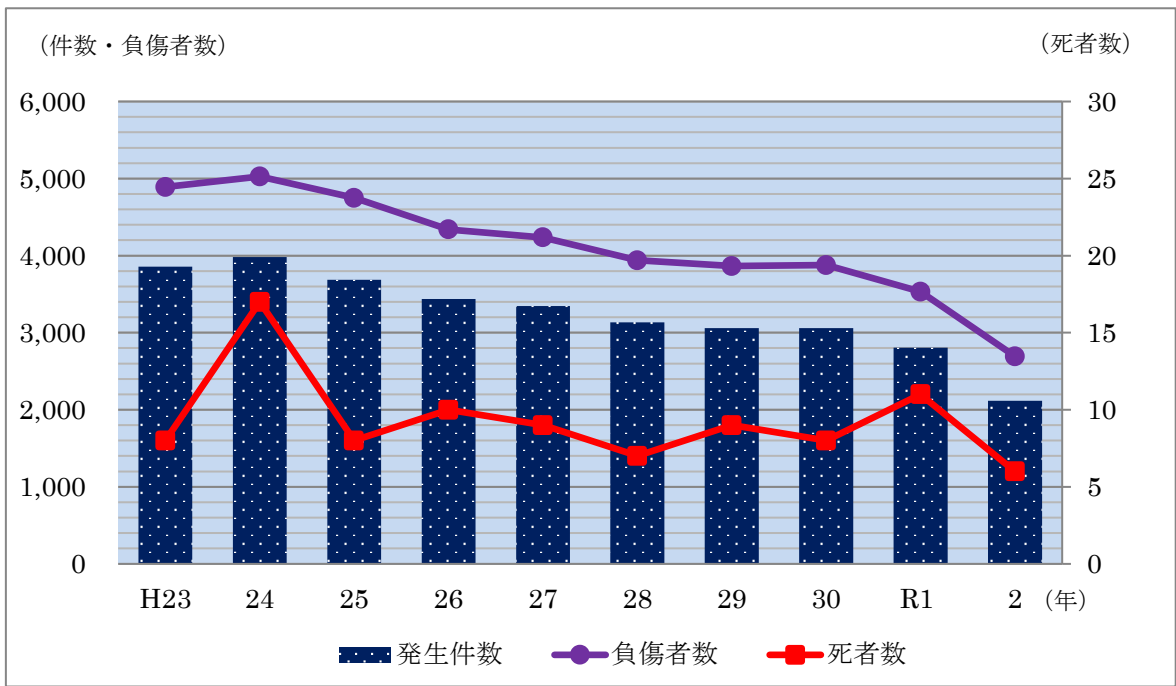
第1章 高崎市の交通事故の現状	1
1. 交通事故の推移（平成23年以降）	
2. 最近の交通事故の特徴（令和2年中）	
3. 高齢者が関係する交通事故の状況	
4. 子どもが関係する交通事故の状況	
5. 自転車が関係する交通事故の状況	
第2章 高崎市交通安全アクションプランの検証結果	6
第3章 主要施策の推進	8
1. プラン策定の趣旨	
2. プランの実施	
3. 主要施策	
4. 主要施策における取組	
<b>主要施策 1 高齢者の交通安全対策</b>	9
ア 運転免許証自主返納奨励事業の充実	
イ 高齢者に対する交通安全啓発活動の推進	
<b>主要施策 2 子どもの交通安全対策</b>	11
ア 子どもに対する交通安全啓発の強化	
イ 小学校等周辺道路における交通安全施設整備の推進	
<b>主要施策 3 自転車の交通安全対策</b>	13
ア 自転車通行空間の整備	
イ 高校生に対する交通安全啓発活動の強化	
ウ 自転車利用者に対する交通安全教育の充実	
<b>主要施策 4 生活道路の交通安全対策</b>	14
ア 速度抑制対策の推進	
イ 道路反射鏡（カーブミラー）総点検の実施	
ウ 交通事故多発地点等における交通安全対策の推進	
<b>主要施策 5 地域公共交通網の形成促進</b>	15
ア 地域における身近で便利な移動手段の確保	
イ 高齢者や運転免許自主返納者等に対する支援	
ウ 公共交通網の確保、維持、改善	
エ 公共交通に対する周知、啓発活動の推進	
5. プランの検証と改善	19

1. 交通事故の推移（平成23年以降）

ア 当市における交通事故死者数については、平成24年及び令和元年を除き、10人以下で増減を繰り返しながら推移しており、令和2年は6人と減少しています。

イ 当市における交通人身事故（以下、「交通事故」という。）の発生件数及び負傷者数については、平成24年（3,981件、5,027人）以降は減少傾向で推移しています。

【高崎市における交通事故の推移】

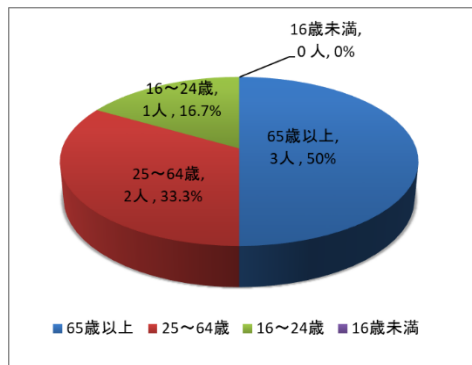


## 2. 最近の交通事故の特徴（令和2年中）

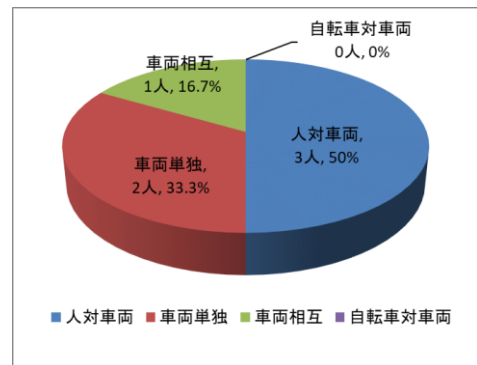
### ア 交通事故死者の特徴（全6人中）

- ①年齢別では、高齢者が50%（3人）と最も多く、次いで25歳から64歳が33.3%（2人）、16歳から24歳が16.7%（1人）となっています。【グラフ①】
- ② 事故類型別では、人対車両が50%（3人）と最も多く、次いで車両単独が33.3%（2人）、車両相互が16.7%（1人）となっています。【グラフ②】

【グラフ① 年齢別交通事故死者数】



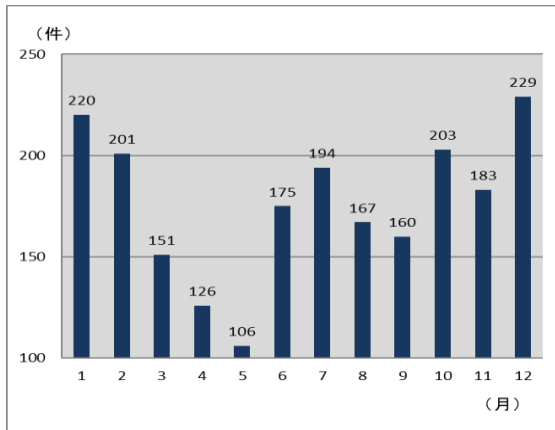
【グラフ② 事故類型別死者数】



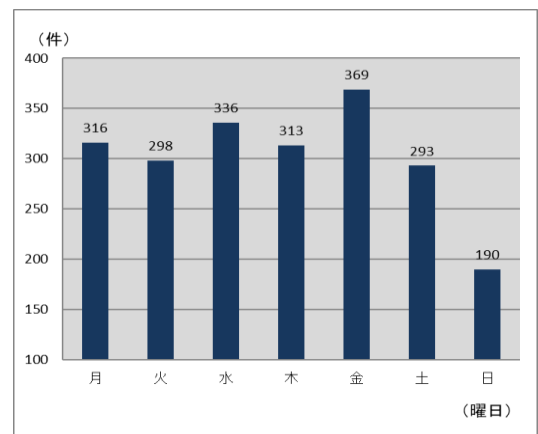
### イ 交通事故の特徴（全2,115件中）

- ① 月別発生件数では、12月が最も多く発生し、次いで1月の順になっています。【グラフ③】
- ② 曜日別発生件数では、平日に多く発生し（金曜日が最多）、土日の週末は減少しています。【グラフ④】
- ③ 時間帯別発生件数では、通勤、通学時間帯及び帰宅時間帯に最も多く発生しています。【グラフ⑤】
- ④ 場所別発生件数では、交差点内、交差点付近で多く発生しています。【グラフ⑥】
- ⑤ 死傷者数全2,694人中では、40歳代が最も多くなっていますが、交通弱者（子ども及び高齢者）の割合も22.9%と高い割合を占めています。【グラフ⑦】
- ⑥ 違反別発生件数では、うっかり、ぼんやりの運転等の安全運転義務違反が64.2%を占め、次いで一時不停止が7.9%を占めています。【グラフ⑧】

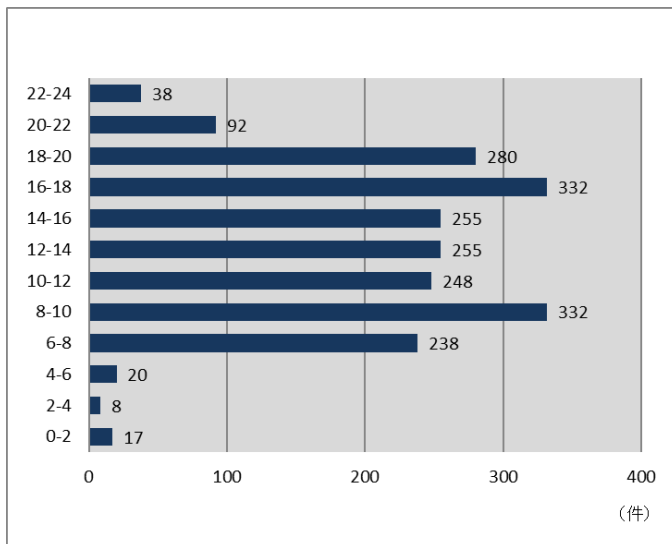
【グラフ③ 月別発生件数】



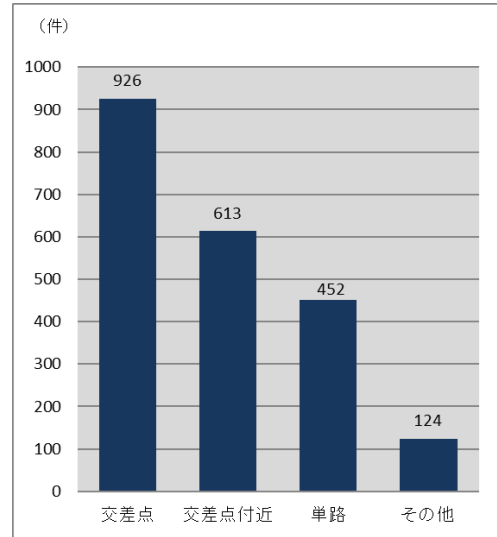
【グラフ④ 曜日別発生件数】



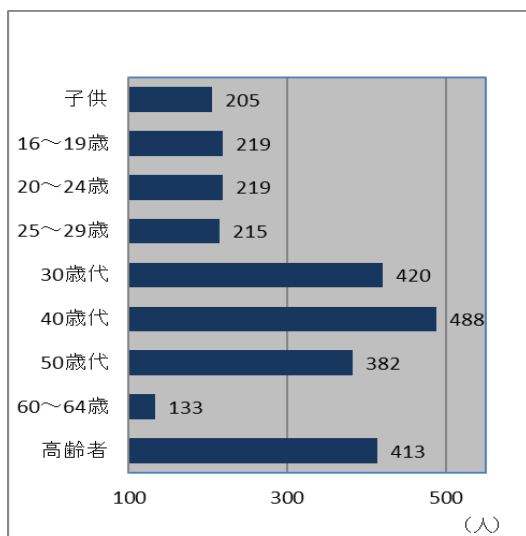
【グラフ⑤ 時間帯別発生件数】



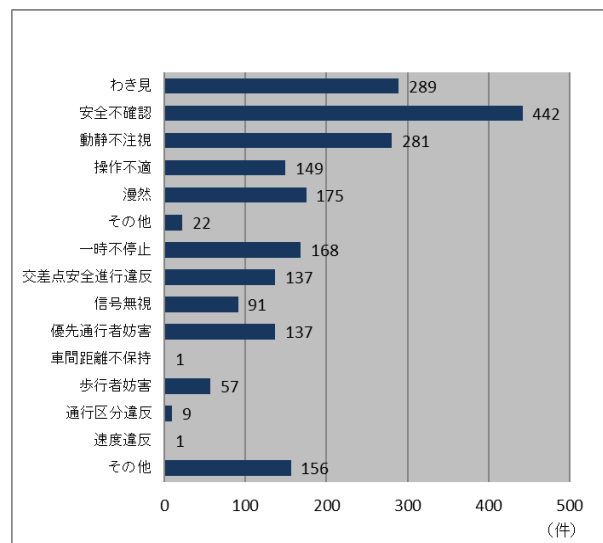
【グラフ⑥ 場所別発生件数】



【グラフ⑦ 年齢別死傷者数】



【グラフ⑧ 違反別発生件数】



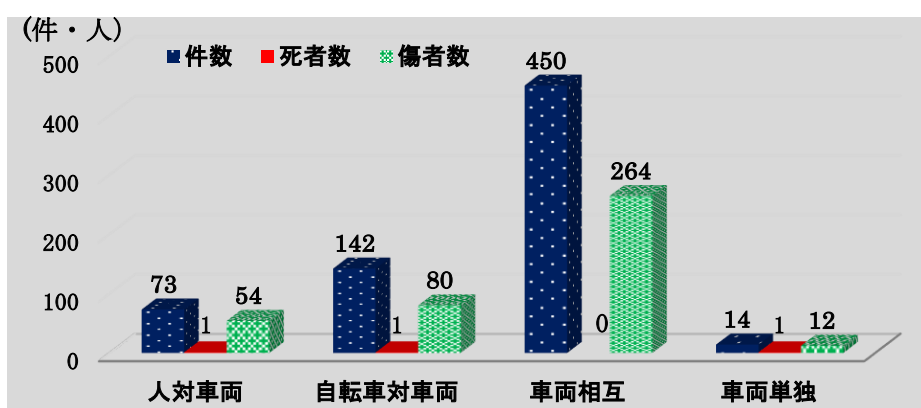
### 3. 高齢者が関係する交通事故の状況

市内の平成28年から令和2年までの過去5年間の交通事故死者数に占める高齢者の割合の平均は68.3%と高い数値で推移しています。

令和2年中、交通事故により亡くなられた高齢者3人の事故形態は、人対車両1人、自転車対車両1人、車両単独1人でした。

また、令和2年中に、本市の高齢者が関係した交通事故件数は679件発生しており、主な交通事故類型別では、車両相互による事故が450件（66.3%）、自転車と車両による事故が142件（20.9%）、人と車両による事故が73件（10.8%）と車両相互による事故が高い割合を占めています。

【高崎市内の高齢者が関係した事故類型別】（令和2年中）



### 4. 子どもが関係する交通事故の状況

近年、子どもが関係する交通事故件数は減少傾向にありますが、令和2年中の高崎市内における子どもの関係する事故は59件発生しており、全事故に占める割合は2.8%です。

また、同年中における子どもの交通事故による負傷者数168人のうち、車両同乗中が107人で63.7%となり、幼児や小学生では最も多くを占めています。

一方、小学生になると歩行中の事故が18人で22.5%と多く占めるようになり、中学生では、自転車乗車中が21人で48.8%と多くなっています。

【高崎市内の子どもが関係した交通事故の状況】（令和2年中）

区分	市内の子供負傷状況					合計
	自動車	自転車	歩行	その他		
幼児	42人	2人	1人	0人		45人
小学生	45人	16人	18人	1人		80人
中学生	20人	21人	2人	0人		43人
合計	107人	39人	21人	1人		168人

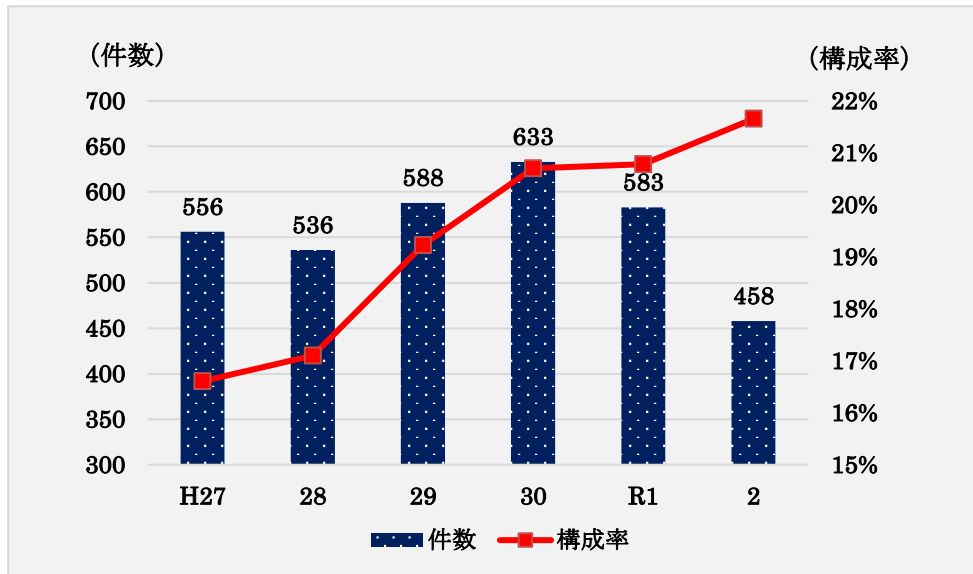
### 5. 自転車が関係する交通事故の状況



自転車に関係する交通事故については、平成30年の633件をピークに減少しているものの、交通事故に占める自転車事故の構成率は増加傾向で推移しています。

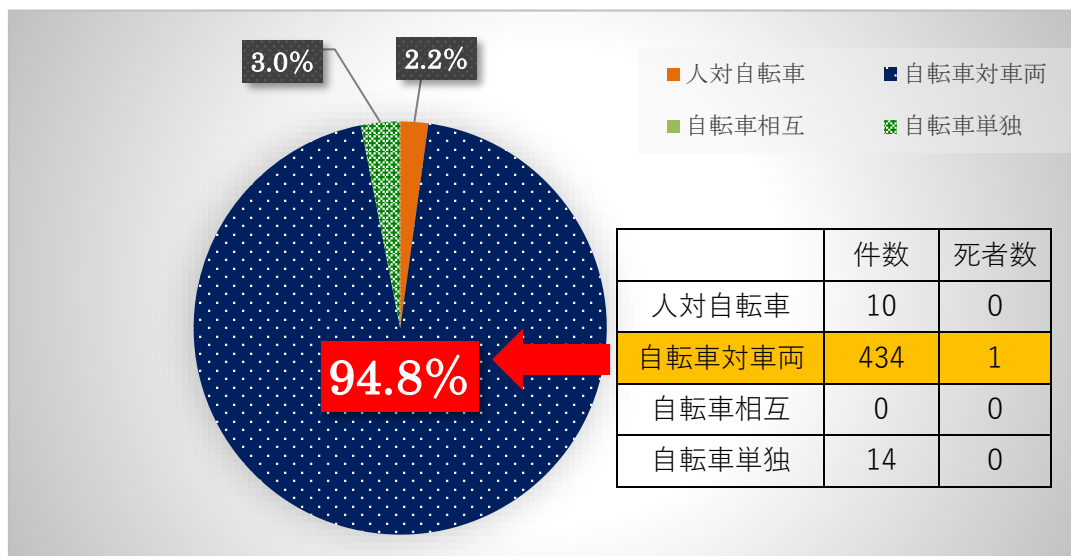
また、令和2年中に本市の自転車の関係した交通事故件数は458件発生しており、主な交通事故類型別では、自転車と車両による事故が94.8%、自転車単独による事故が3.0%、自転車と歩行者による事故が2.2%と自転車と車両による事故が高い割合を占めています。

### 【高崎市内の自転車に関係する交通事故の状況】



※構成率とは、高崎市内の交通事故に占める自転車事故の割合

### 【高崎市内の自転車に関係した事故類型別】（令和2年中）



	件数	死者数
人对自転車	10	0
自転車対車両	434	1
自転車相互	0	0
自転車単独	14	0

### 1. 主要施策1 高齢者の交通安全対策

「運転免許証自主返納奨励事業」窓口の一元化については、窓口設置により平成30年度は前年度と比較して申請者数は302人増加し、以降も増加しており、申請者の大幅な利便性向上が図れた。

「運転免許証自主返納者等サポート制度」については、市内の事業所に協力をいただき登録数は168店舗となった。

「高齢者に対する交通安全啓発のさらなる活動」では、「プチうぐいすクラブ」を新設し、高齢者が集まる機会を通じて交通安全講話を実施したほか、参加者への反射材配布等を行い、交通安全啓発に努めた。

### 2. 主要施策2 子どもの交通安全対策

グリーンベルト整備事業については、市内小学校における該当箇所を全て実施した。

市内各小学校周辺道路に段差を設けるハンプは44校区59箇所（令和元年度末）設置したことにより、子どもが関係する事故の減少につながり、一定の効果があった。

高校生を中心とした自転車利用者に対するマナーアップ活動を警察や交通関係団体等と協力し、平成30年度5回、令和元年度9回、令和2年度9回実施した。

### 3. 主要施策3 生活道路の交通安全対策

生活道路における道路反射鏡（カーブミラー）については、経年劣化した支柱を腐食しにくい材質の支柱に362本付け替えを実施するとともに、鏡面材質の改善のため、防滴機能が高く鏡面の曇り等を防ぐカーブミラーを採用し、新設するカーブミラーや経年劣化した鏡面を更新する際に734本の改善を図った。（令和2年1月末）

### 4. 主要施策4 地域公共交通網の形成促進

公共交通網の利便性の向上と利用促進については、市内循環バス「ぐるりん」大八木線及び白川線を浜川町方面へ延伸（平成31年2月）し、バス交通空白地域の解消を図った。

また、廃止代替バス路線「高崎駅～南陽台線」の増便（10便→12便、令和元年10月）を実施し、丘陵地域の団地におけるバス交通の利便性向上を図った。

高齢者の移動手段の確保については、「ぐるりん」で使用する低床型ノンステップバスを導入（平成30年度2台、令和元年度2台、令和2年度1台（予定））し、高齢者でもバスを利用しやすい環境整備に努めた。

また、運転免許証自主返納後の移動に要する経済的負担の緩和策として、「ぐるりん」等のコミュニティバスで利用できる自主返納者等専用回数券の販売（令和元年度900冊）及び自家用有償バス「よしいバス」の使用料半額減免（令和元年度874件）を実施し、一定の効果を得られた。

### 5. まとめ

高齢者の交通安全対策では、窓口の一元化により、利便性の向上が図れたものの、免許返納者への聞き取りでは、「運転経歴証明書の交付手数料を補助してほしい」との意見が多かった。

また、運転免許証自主返納者等サポート制度について、「知らなかった」との意見が多かった。

子どもの交通安全対策では、通学路等へのグリーンベルトの整備やハンプの設置で一定の効果を得ることができたが、子どもが関係する事故の減少に向けて交通安全教育に軸を置き、自らが考え行動できるように交通安全意識を向上していくことが求められる。

また、交通事故に占める自転車が関係する事故の割合が高くなってきており、自転車事故に遭いやすい中学生や高校生を対象とした交通安全教育が必要である。

生活道路の交通安全対策では、カーブミラーの付け替えや鏡面材質の改善により、一定の効果を得られたが、近年、抜け道として生活道路を通過する車両が増加していることから速度抑制対策が求められる。

地域公共交通網の形成促進では、路線の見直しや増便等で利便性の向上と高齢者の移動手段の確保等を図ることができたが、今後ますます重要性が高まるものと考えられる。

以上のことから、これらの検証結果を参考として、本プランでは、特に高齢者や子どもが関係する交通事故を減らす取組や自転車の関係する事故を減らす取組を重要課題として取り組んでいくものとした。

### 1. プラン策定の趣旨

全ての市民が生き活きと暮らすことができる「安心で安全なまち高崎」の実現のために、交通事故ゼロを目指した交通事故防止対策を講じていく必要があります。

地域の交通情勢を踏まえ、市が早急かつ継続性をもって効果的に取り組むべき交通安全の諸施策を推進しつつ、警察や交通関係機関・団体等と連携と協力を図り、安心で安全な交通環境の整備や交通安全意識の向上を図ります。

### 2. プランの実施

本アクションプランの推進期間は、基本的に2021年度（令和3年度）から2023年度（令和5年度）の3年間とします。

なお、社会情勢の変化や進捗状況等により随時必要な修正を加えます。

### 3. 主要施策

交通事故のない高崎市の実現に向け、今後総合的に取り組む施策の方向性として、次の5つの主要施策を定め、具体的な取組を推進します。

主要施策 1	高齢者の交通安全対策
主要施策 2	子どもの交通安全対策
主要施策 3	自転車の交通安全対策
主要施策 4	生活道路の交通安全対策
主要施策 5	地域公共交通網の形成促進

## 4. 主要施策における取組

### 主要施策 1 高齢者の交通安全対策

具体的施策・指標

#### ア 運転免許証自主返納奨励事業の充実



##### ① 運転免許証自主返納奨励事業奨励品の見直し

現在配布しているバスカードやタクシー利用券等の奨励品に加えて、運転経歴証明書交付手数料の補助等を取り入れたメニューを新たに追加し、自主返納に踏み出しやすい環境を整えていきます。

##### 【新設】

- 運転経歴証明書の補助（交付手数料 1,100 円と郵送手数料 900 円）と敬老バスカード 5,800 円分、よしいバス回数券 6,000 円分、タクシー利用券 4,000 円分のいずれか1つ

〈現行の奨励品〉

- 運転免許自主返納者等専用ぐるりん回数券 2,000 円分、敬老バスカード 5,800 円分のセット
- よしいバス回数券 6 組 7,200 円分
- タクシー利用券 1 組 6,000 円分



##### ② 孫等家族を活用した運転免許証自主返納推進活動

高齢者自身が運転を見直すきっかけや運転免許証の自主返納について家族で話し合える機会を提供するため、自主返納チェックができる動画の QR コードを添付した啓発チラシや啓発グッズ等を小学生に配布し、夏休みや冬休みの帰省の機会を通じて小学生から祖父母に手渡してもらいます。



##### ③ 運転免許証自主返納者等サポート制度の普及促進

運転免許証自主返納者に対し、運転免許証自主返納者等サポート制度を周知するため、ポスターの見直しや協力店には利用者が目に付くのぼり旗等の掲出を実施します。併せて、協力店の拡充を目指します。

## イ 高齢者に対する交通安全啓発活動の推進

### ① YouTubeによる交通安全啓発動画の配信

高齢者が交通事故の被害者・加害者にならないように高齢者を含めた家族で話し合えるきっかけとなる動画を制作し、YouTubeで配信を行います。

この動画は、高齢者の集まる施設で活用してもらうほか、高齢者が集まるイベントに出向き、多くの来場者に交通安全啓発動画を観てもらい一人一人の交通安全意識の向上を図ります。

### ② 交通安全啓発活動の強化

高齢者交通安全教室の開催のほか、公民館、長寿センター等でのイベント開催時や高齢者が集まる集会や野外活動（グラウンドゴルフ、ゲートボール等）行事の一部を活用し、短時間交通安全教室（プチうぐいすクラブ）を実施します。

教室では、交通安全を呼び掛けるとともに、反射材を配布し、その場で反射材の効果の説明や直接貼付を行い反射材着用推進に努めます。



### ③ 高齢ドライバーのための安全運転の活動（安全運転を続けられるための対策）

近年、高齢ドライバーの危険認知の遅れや運転操作の誤りによる重大な事故が多発している状況を踏まえ、先進自動車の普及促進のための安全運転サポート車（セーフティ・サポートカー）の乗車体験や運転適性検査、教習所職員による実車指導、交通安全講話等を同時に体験できるイベントを定期的実施します。



### ④ 交通安全注意喚起のチラシを作成し回覧・広報高崎により周知

高齢者が事故に遭いやすい事例や高齢者に注意してもらいたいことについて、視覚的に分かりやすい啓発チラシを作成し配布するほか、運転に不安を感じたり、家族から運転を控えるように伝えられている高齢者向けに自身の運転を見つめ直す機会となるような動画を庁舎備え付けモニター等により配信します。

## 主要施策 2 子どもの交通安全対策

具体的施策・指標

### ア 子どもに対する交通安全啓発の強化

幼児や小学生など各年代に応じた交通安全教育を行い、一人一人の交通安全意識を向上させる活動を推進します。

#### ① 交通安全啓発グッズの配布

小学生が関係する事故は、小学1年生が歩行中の交通事故にあう割合が高いことから、新入学時に合わせて、登下校時に活用できる交通安全啓発グッズを配布し、交通事故抑止を目指します。



#### ② 小学生に対する交通安全啓発活動の拡充（DVDを活用した交通安全教育）

飛び出しの危険や横断歩道の渡り方等の基本的な交通ルールを身に付けさせるため、低学年を対象としたDVDを活用した交通安全教育を新学期の早い段階で実施し、児童一人一人の交通安全意識の向上を図ります。

#### ③ 小学生による登下校時の通学路点検マップの作成

市内小学校で、児童自らが通学路の危険箇所を抽出し、通学路点検マップに記入する授業を取り入れるように各学校へ働き掛け、児童自身の交通安全意識を高めてもらいます。



#### ④ 子どもを持つ保護者に対する交通安全意識の向上

保護者が参加する行事において、保護者向けの交通安全啓発チラシを配布するほか、親子で交通安全の学習ができる交通安全教室を実施します。

また、幼児交通安全教室の機会を利用し、年長の子どもの持つ保護者に対して、小学校入学前までに気を付けてもらいたい交通ルール等をまとめた保護者向けの交通安全チラシの作成・配布に努めます。

幼児や小学生は、車両同乗中に事故で怪我をすることが多いことから、確実なチャイルドシートやシートベルトの着用を呼びかけます。





## イ 小学校等の周辺道路における交通安全施設整備の推進

児童の通学路の安全対策として、日ごろからカーブミラーの設置、グリーンベルトやハンプ等の様々な対策を実施しておりますが、カーナビゲーションシステムや携帯電話等の普及により、渋滞を回避するため、狭い路地へ車両が進入し、児童への危険が生じています。

そこで、車両運転手に対し、注意喚起を促すため下記の取組を実施します。

### ① 横断歩道の強調標示の推進

小学校の通学路で車両の交通量が多く、道路の横断が特に危険である横断歩道に対し、横断歩道の手前に5本～10本青色ペイントラインを施工することにより横断歩道の強調標示を実施し、ドライバーに横断歩道は歩行者優先であるという意識を醸成させます。



### ② 通学路等における安全対策の推進（バイブラライン）

路側帯が狭い箇所やカーブ箇所で見通しが悪い危険箇所において、グリーンベルトが設置してある外側線上に台形状のリブ（突起部分）を設置することで、音と振動によりドライバーに車線逸脱時の注意喚起を図り、交通事故の未然防止を図ります。





## 主要施策 3 自転車の交通安全対策

具体的施策・指標

### ア 自転車通行空間の整備（自転車専用通行帯、矢羽根型路面標示）

車道の路肩を活用し、自転車専用通行帯（路肩幅1.5m以上）または矢羽根型路面標示（路肩幅1.5m未満）の整備を図ります。

上記対策により、自転車が逆走することを防止するとともに車道を安全に走行できる通行空間を確保し、自転車の交通事故抑止を目指します。

### イ 高校生に対する交通安全啓発活動の強化

県内の高校生の通学中の自転車事故率は全国で最も高く、特に新入学生が事故にあう割合が高い状況です。

このため、市内の高校を指定し、高校生と教職員等を交えて、ヘルメット着用等に関する意見聴取を行い、万が一の交通事故に備え、自転車通学時におけるヘルメット着用の義務化や自転車保険の加入義務化に向けた働き掛けを行います。

※ 令和3年4月1日から群馬県交通安全条例の一部改正により、自転車保険の加入義務化及び自転車用ヘルメットの着用努力義務化となります。

### ウ 自転車利用者に対する交通安全教育の充実



#### ① 自転車向けの交通安全啓発動画配信

万が一の自転車事故に備えるため、事故時のヘルメットの有効性や自転車保険の重要性を紹介する啓発動画を制作します。

制作した動画については、SNSやYouTubeによる動画配信や自転車販売店に啓発動画が観られるQRコードを設置し、自転車購入の検討時に合わせて安全啓発を行います。

#### ② 各世代に応じた自転車マナーアップ運動の実施

中学生や高校生は、新入学生による交通事故が多いことから、生徒自らが交通安全について考えることによって、交通安全意識を高める必要があります。

よって、新入学時期に警察や交通関係団体と連携し、自転車の基本的な交通ルールの周知等を含めた自転車マナーアップ運動を実施するほか、自転車の交通事故多発地点において定期的に自転車マナーアップ運動を実施します。



#### ③ 保護者向けの自転車マナーアップ（保護者から子どもへ教育）

入学式やPTA等の保護者が集まる会議において、交通安全啓発チラシを配布することにより、保護者から子どもへ交通安全を呼び掛け、交通事故の未然防止を図ります。

## 主要施策 4 生活道路の交通安全対策

具体的施策・指標

### ア 速度抑制対策の推進

主に、日常で地元住民が使う生活道路については、渋滞回避の抜け道として住民以外の通過車両に利用されることが多く、物理的デバイスの設置により通過車両の速度を減速させるなど、その地域に最適な交通安全対策が必要となっています。

速度抑制対策の対策事例として下記のような取組を推進します。

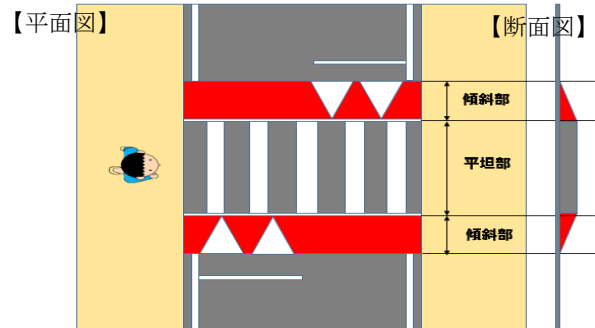
#### ① 狭さく

車両の通行速度の高い箇所において、ポストコーン等を設置することにより、自動車の通行部分の幅を物理的に狭くし、自動車の速度を抑制させる効果があります。



#### ② スムース横断歩道

既存の横断歩道の前後にハンプ構造の傾斜部を設置することにより、通行速度の低減を図るとともに、歩道と横断歩道の段差が小さくなり、歩道と横断歩道の通行がスムーズになる効果があります。



### イ 道路反射鏡（カーブミラー）総点検の実施

市内に設置してある約15,000本のカーブミラーの総点検を実施し、老朽化したカーブミラーの更新や曇りにくいカーブミラーへの更新を行います。

### ウ 交通事故多発地点等における交通安全対策の推進

交通事故の多発場所や通行量の多い地区の住民に対し、反射材の配布や交通事故事例を交えた交通安全講話を実施し、交通安全意識を高めるとともに、住民と地域の危険箇所を点検し、その地域に最適な交通安全対策を実施します。

## 主要施策 5 地域公共交通網の形成促進

具体的施策・指標

### ア 地域における身近で便利な移動手段の確保

支所地域や高度成長期に形成された郊外の住宅団地を中心に、公共交通が利用しにくい地域が存在しています。路線バス等の既存の公共交通では対応しにくい課題であり、タクシーを活用した新たな移動手段の導入など、地域における身近で便利な移動手段の確保に取り組みます。



#### ① お店ぐるりんタクシーの運行

既存の公共交通の形に捉われない、タクシーを活用した新しい移動手段として、令和元年6月から「お店ぐるりんタクシー」を中心市街地において運行しています。利用のための登録や予約は不要で、誰でも無料で乗車できます。

ルート上では乗り降り自由で車いすにも対応しています。毎日午前10時から午後6時まで、常時2台が15～20分間隔で運行しています。手軽な交通手段を提供し、まちなかの回遊性を高めます。



#### ② おとしよりぐるりんタクシーの運行

令和2年6月から「おとしよりぐるりんタクシー」を高齢化率の高い倉渕、榛名、吉井の3地域4ルートで運行しています。

ルート上ではどこでも乗り降り自由です。登録や予約が不要で、年齢にかかわらず誰でも無料で乗車できます。毎日午前9時から午後5時まで、30～40分間隔で運行しており、タクシーの位置は電話やインターネットで確認することができます。



#### ③ 移動困難地域における移動手段の確保

倉渕地域において交通空白地有償運送(倉渕買い物物

おでかけ便「せせらぎ号」と、倉渚地域高齢者移動支援事業（バス利用支援券）を引き続き実施し、過疎地域における高齢者の移動支援に努めます。



## イ 高齢者や運転免許証自主返納者等に対する支援

高齢者を中心に、運転免許証を自主返納する方が急速に増加しています。自家用車で移動が困難な方に対して、公共交通機関を利用する際の支援を引き続き実施します。

### ① 「敬老バスカード」の購入支援

バス利用促進敬老割引事業として、65歳以上の高齢者が購入・使用できる「敬老バスカード」の割引販売を実施し、日常生活における移動にかかる費用負担の軽減を図っています。今後も積極的に制度の周知を行い、高齢者の移動支援とバスの利用促進に努めます。



### ② 運転免許証自主返納者等に対する移動支援

運転免許証を自主返納した方及び運転免許を失効した方を対象として、「ぐるりん」等のコミュニティバスで使用できる「運転免許証自主返納者等専用回数券」を販売し、運転できなくなった後の移動支援を実施しています。

なお、「よいいバス」については同様の措置として、運転経歴証明書の提示による使用料（運賃）の半額減免を実施しています。



## ウ 公共交通網の確保、維持、改善

高崎市内には、鉄道（上越・北陸新幹線、JR在来線（高崎線、上越線（両毛線）、信越本線）、上信線）と、その駅（高崎駅、倉賀野駅、新町駅、高崎問屋町駅、井野駅、北高崎駅、群馬八幡駅、上信線各駅）を中心に運行するバス路線が展開し、タクシーを含め



た公共交通網を形成しています。

基幹となる鉄道や幹線の民間バス路線をしっかりと確保、維持するとともに、それらを補完する身近な交通手段としてコミュニティバスやタクシーを活用し、市民の誰もが利用しやすい公共交通網の実現に努めます。

### ① 鉄道やバス路線等の公共交通網の確保、維持と改善に向けた取組

民間の交通事業者や国、県、近隣市町村等と連携・協調し、基幹となる鉄道や幹線バス路線網の確保・維持のための取組を推進します。

### ② コミュニティバスの利便性と安全性の向上に向けた取組

市内循環バス「ぐるりん」、榛名地域循環バス「はるバス」、自家用有償バス「よしいバス」、高崎アリーナシャトル、その他廃止代替バスの運行について、地域の移動需要に応じた経路や時刻の改正、より安全で利用しやすい車両や機器の導入など、利便性と安全性の向上に向けて取り組みます。



### ③ 公共交通におけるバリアフリーの推進

障害者や高齢者をはじめ、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の普及を促進するため、タクシー事業者がUDタクシーを購入する際に補助金を交付することにより、市内の公共交通におけるバリアフリーを推進します。

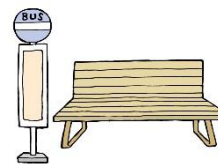


## エ 公共交通に対する周知、啓発活動の推進

高崎市を含む群馬県は、移動における自家用車への依存率が全国でも最上位に位置し、数百メートルの移動にも自家用車を使用するという傾向にあります。

自動車の運転免許を取得する前の児童・生徒や、退職して通勤しなくなった方などを対象に、公共交通を身近に感じてもらうための場を提供し、通勤・通学や買い物・通院といった日常の移動に公共交通を利用するきっかけとするため、バスの乗り方教室やイベ

ント等における周知・広報に積極的に取り組みます。



### ① 公共交通に親しむ場の提供

群馬県主催の公共交通教室、群馬運輸支局主催のバリアフリー教室のほか、市や交通事業者が開催するイベント等を積極的に活用し、公共交通に対する市民の認知度・理解度を高め、利用促進につなげる取組を推進します。



### ② 路線図・時刻表、バスカード・回数券など公共交通に関する情報提供の推進

「バスナビシステム」による「ぐるりん」の運行情報の提供、スマートフォンのアプリ（ぐんま乗換コンシェルジュなど）、市ホームページや町内会の回覧を積極的に活用するとともに、バスのりばや案内所等における各種案内表示、配布物の充実に努めます。

また、「ぐるりん」などのコミュニティバスの路線や時刻表の改正等の際には、市ホームページへの掲載はもちろん、安心ほっとメールなども活用し利用者への積極的な情報提供に努めます。

＝ 高崎市内循環バス ＝  
＝ バスナビシステム ＝



## 5. プランの検証と改善

各施策を着実に推進するとともに、その効果について定期的かつ総合的に検証を行います。創意工夫した施策を継続的に実施し、その進捗状況や効果について、適宜検証を行い、効果や問題点を抽出して、更に効果的な施策の推進に努めます。