

令和7年度

第1回金沢市交通まちづくり協議会

令和7年8月26日
金沢市交通政策課

日時:令和7年8月26日(火)10時00分~

場所:金沢市役所第一本庁舎 7階 全員協議会室

1. 開 会

2. 挨 捶

3. 議 題

報告事項

報告第1号 第3次金沢交通戦略フォローアップについて

…2ページ

審議事項

議案第1号 生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)(案)について …27ページ

4. 閉 会

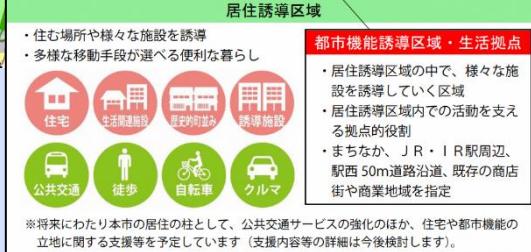
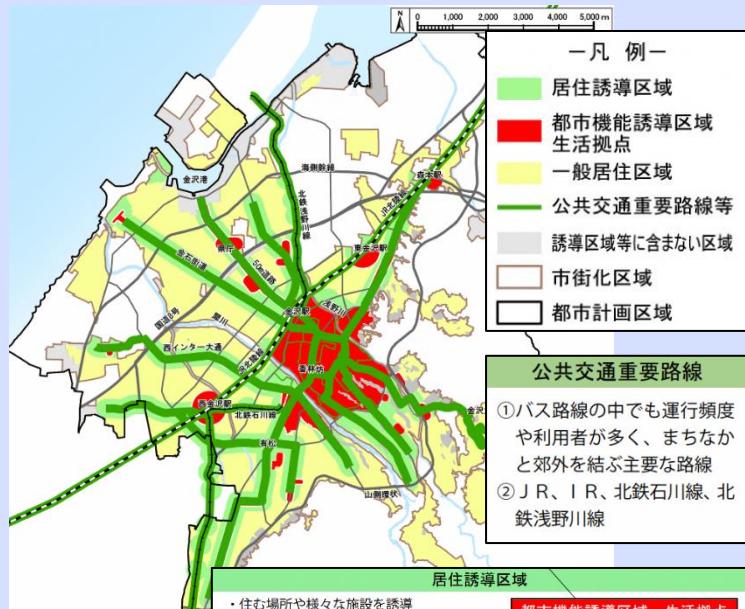
報告第1号 第3次金沢交通戦略フォローアップについて

本市におけるこれまでの交通まちづくり

- 平成27年度に策定した「第2次金沢交通戦略」では、鉄道・路線バス等の利便性が高い「公共交通重要路線」を軸として、その沿線に居住や各種施設を中長期的に緩やかに誘導することによる集約都市の形成を目指し、定住促進策等を進めてきた。

公共交通の方向性（第2次金沢交通戦略）

- まちなかを核にネットワークでつなぐまちづくり
- 歩行者と公共交通優先のまちづくり



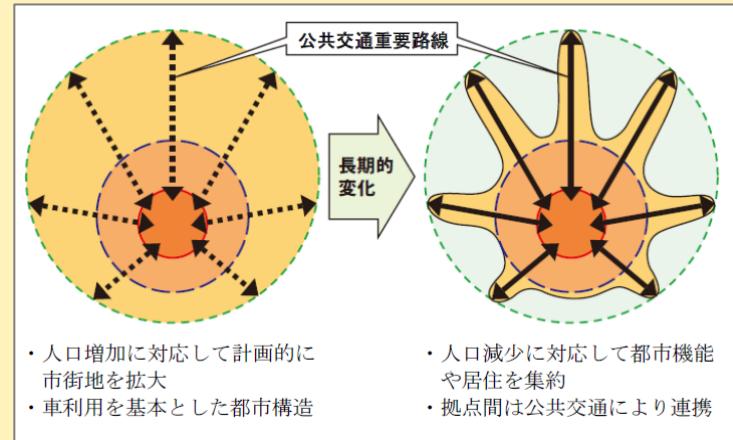
まちづくりの方向性

（都市計画マスタープラン・集約都市形成計画）

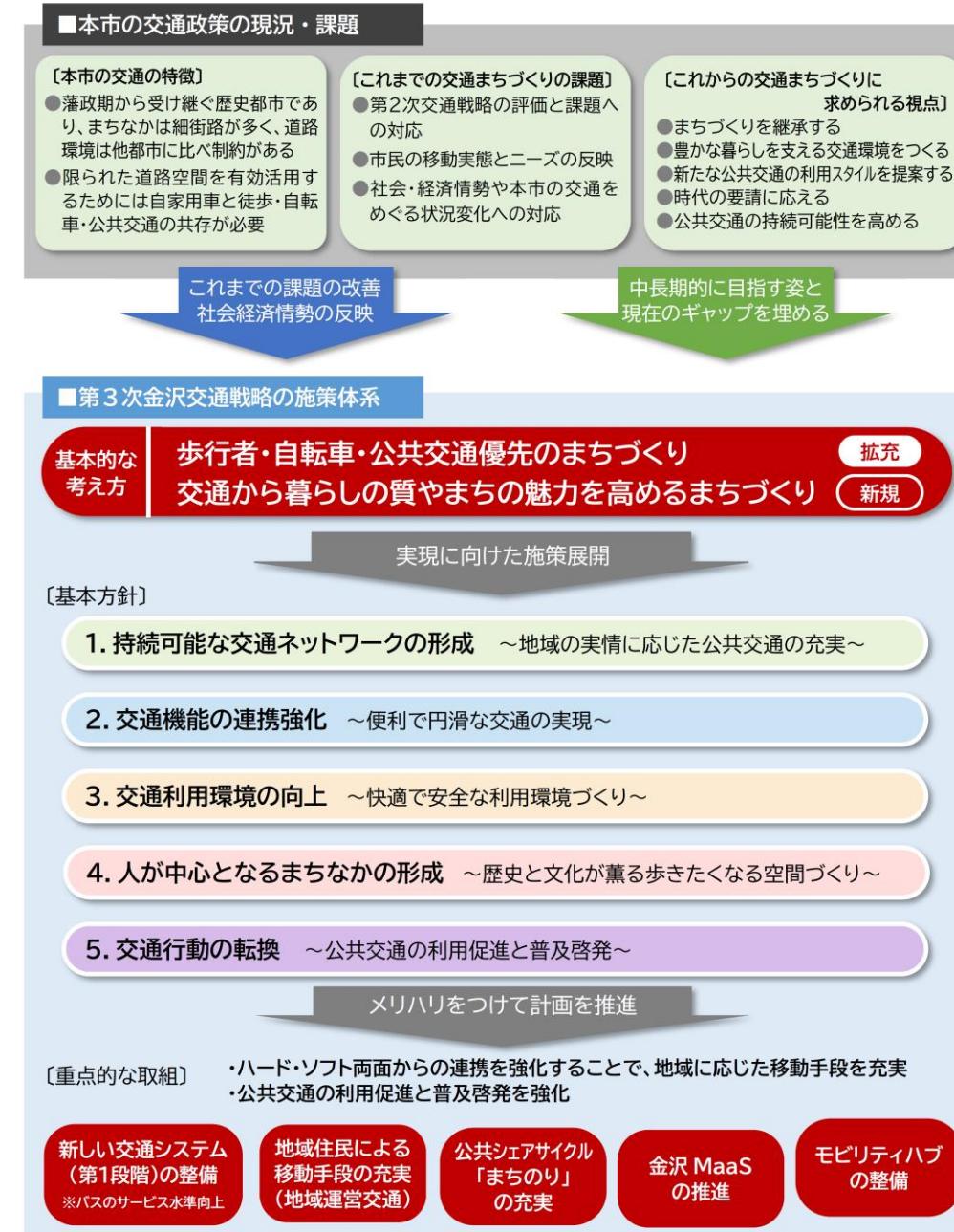
- 人口減少・超高齢社会に対応した「質の高い都市構造」への転換
- 土地利用・交通の両面から都市の使い方を見直す



持続的に成長する都市構造の実現



第3次金沢交通戦略①



第3次金沢交通戦略②

第3次金沢交通戦略が目指す姿

[基本的な考え方]

歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり

交通から暮らしの質やまちの魅力を高めるまちづくり

金沢港

地域運営交換

Page 10

・ MaaS マース



まちなみ

歴史や文化などの 魅力が楽しめる人中心の 移動環境の充実

- トータルデザインされた新しい交通システム(第1段階)を都心軸中心に導入
 - 人中心のウォーカブルな空間の整備
 - 自転車走行指導帯やまちのりの充実
 - 来訪者等にも分かりやすい案内や機能でラクラク移動

An illustration of a modern urban environment. In the foreground, a blue and white bus is on the left, and a red and white bus is on the right. In the middle ground, several people are walking and cycling. One person is riding a bicycle towards the camera. In the background, there is a large blue bridge, a city skyline with buildings, and a shop with a sign that says "Cafe & Coffee". The overall theme is sustainable urban mobility.

郊外 地域の実情に合わせた 柔軟な移動手段の確保

- 地域運営交通を使って、住民が地域の病院・スーパーに自家用車なしでも行ける
 - 地域運営交通と公共交通重要路線の鉄道・バスが、モビリティハイブで接続し、まちなかにも便利に行ける
 - MaaSにより乗り換えもスムーズ



まちなか
二十九年九月

居住誘導区域

公共交通で 便利に移動ができる 移動環境の充実

- 専用レーンによりバスの移動をスムーズに
 - モビリティハブによる交通連携
 - MaaSによりスムーズにバス・まちのりなどを利用



• Mobility Hub モビリティハブ

第3次金沢交通戦略③

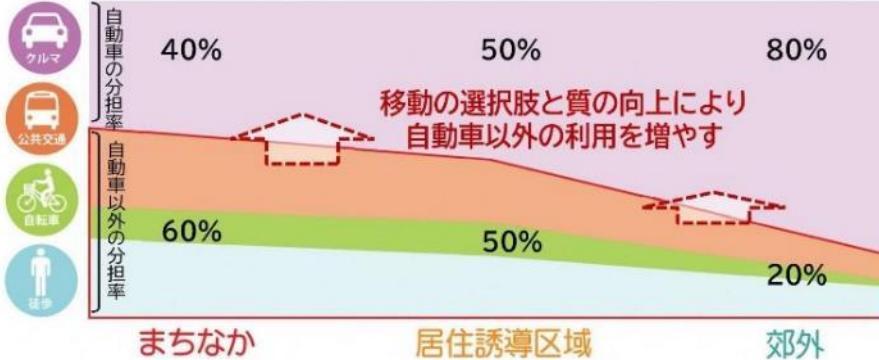
【第3次交通戦略で目指す公共交通ネットワーク】

- まちなかを核とした幹線公共交通ネットワークの構築
 - 地域の状況に応じ自宅から目的地まで過度に自家用車に頼らず移動できる環境の確保

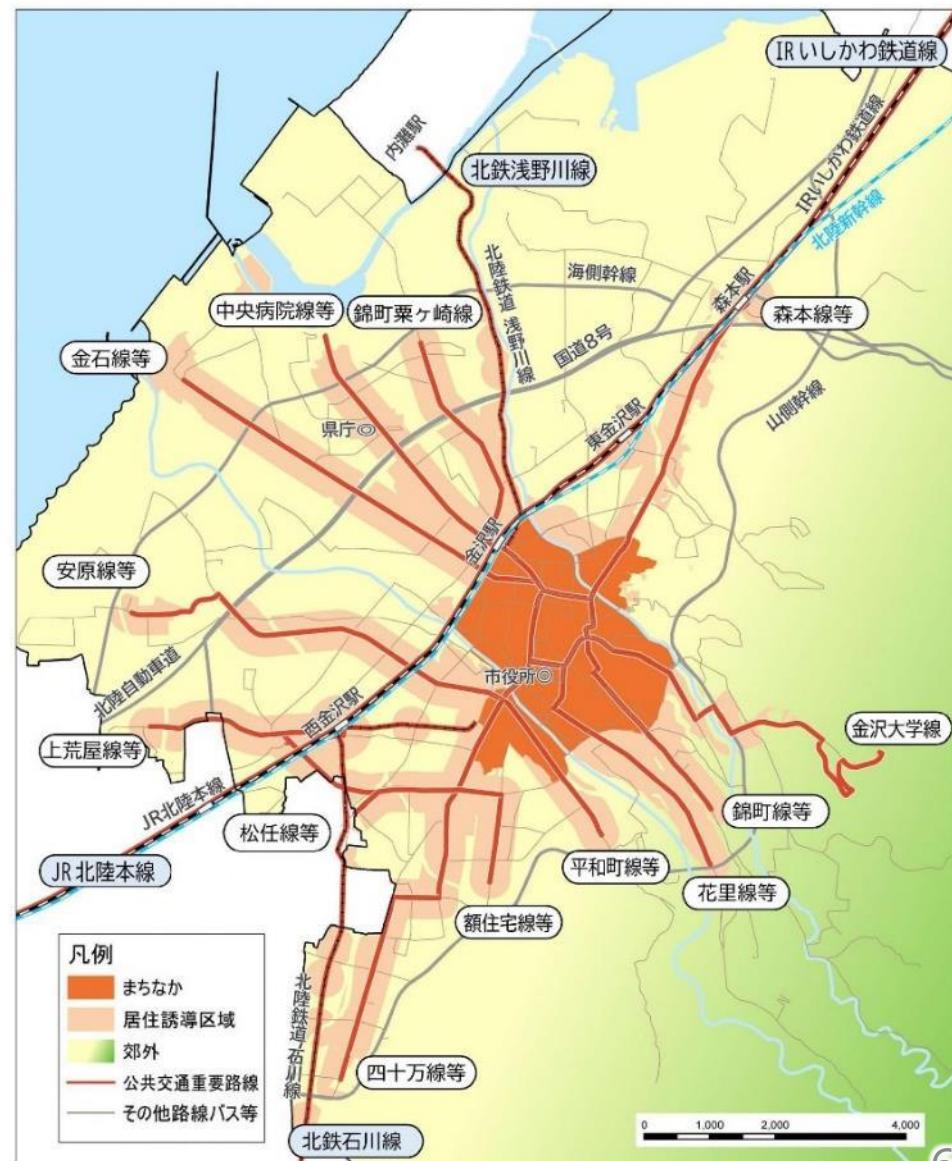
【各エリアにおける考え方】

- 自家用車等の流入を抑制し、徒歩・自転車・バス等の多様な交通モードが便利に利用できる人を中心の空間を形成する
 - 都心軸を中心とした「新しい交通システム（第1段階）」の整備により、まちなかと郊外におけるスムーズな移動を実現し、魅力をさらに高める
 - まちなかと郊外を結ぶ「公共交通重要路線」について、定時性や速達性などの利便性を高め、公共交通の便利な区域への居住の誘導を図る
 - 鉄道・バス等と他の交通モードを接続・乗継できるモビリティハブ※の整備を進め、多様な交通モードを便利に利用できる移動環境を整え、**自家用車からの転換を目指す**
 - 自家用車と公共交通を組み合わせながら、地域の特性に応じたフィーダー交通の導入を進め、移動手段の確保とともに、過度に自家用車に依存せず外出しやすい環境づくりを目指す

【各エリアにおける交通モードの利用イメージ】

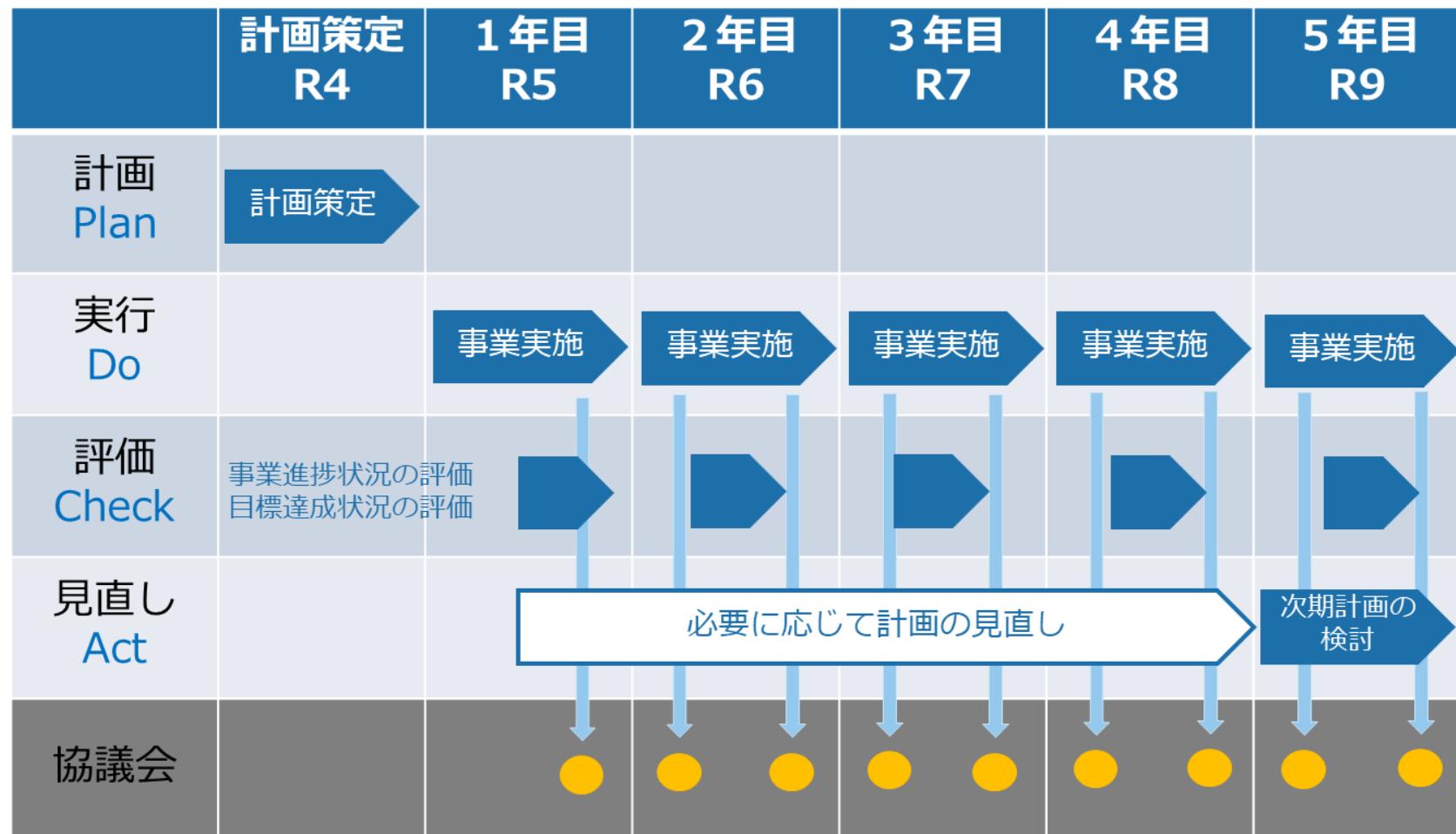


第3次金沢交通戦略における公共交通重要路線



第3次金沢交通戦略（令和5年3月策定）フォローアップについて

- 金沢市交通まちづくり協議会において、事業の進捗状況や目標指標の達成状況を評価
- 計画の達成状況を評価するため、進捗管理として観測指標（アウトプット）と、取組による成果指標（アウトカム）を設定



第3次金沢交通戦略（令和5年3月策定）フォローアップについて

【基本方針】

1. 持続可能な交通ネットワークの形成 ~地域の実情に応じた公共交通の充実~
2. 交通機能の連携強化 ~便利で円滑な交通の実現~
3. 交通利用環境の向上 ~快適で安全な利用環境づくり~
4. 人が中心となるまちなかの形成 ~歴史と文化が薫る歩きたくなる空間づくり~
5. 交通行動の転換 ~公共交通の利用促進と普及啓発~

施策の達成状況を評価

【観測指標(アウトプット)】

- ・公共交通平均所要時間
- ・公共交通のカバー率
- ・公共交通重要路線1時間当たり便数
- ・運転手確保の支援事業数
- ・モビリティハブの整備数
- ・パーク＆ライド利用者数・設置台数
- ・金沢MaaS取組件数
- ・歩けるまちづくり協定地区数
- ・交通事故死者数・重傷者数
- ・自動車走行指導帯の整備延長
- ・モビリティマネジメント事業の実施件数
- ・路線バス等への環境配慮車両の導入台数

施策の効果を評価

【成果指標(アウトカム)】

- ・公共交通の利用者数
- ・市内の公共交通分担率(平日)
- ・住まいの地区の移動満足度
- ・まちなかの歩行者・自動車・公共交通分担率(平日)
- ・まちなかの歩行者通行量(休日)
- ・まちなか区域／居住誘導区域の人口密度
- ・公共交通の収支率
- ・公共交通の公的資金投入額
- ・バス・鉄道運転手の採用者数

観測指標の状況

観測指標	基準値 (R4年度)	R5年度	現況値 (R6年度)	目標	基本方針
公共交通平均所要時間(有松→武蔵区間)	16分	16分	16.7分	短縮を目指す	持続可能な交通ネットワークの形成

調査方法:交通事業者提供のバスロケデータを活用した全数調査 (平日 7:00~19:00)

※R5年度以前の「現地乗り込みによるサンプル調査」から精度の高い調査方法に変更したことに伴い、小数点以下まで表示

<令和6年度の主な取組>

・都心軸バス優先レーン社会実験の実施



実施中	社会実験	実施中
7:30~9:00	9:00~17:00	17:00~19:00
バス専用レーン	バス優先レーン	バス専用レーン



観測指標の状況

観測指標	基準値 (R4年度)	R5年度	現況値 (R6年度)	目標	基本方針
公共交通カバー率	84%	84%	84%	維持・拡充を目指す	持続可能な交通ネットワークの形成

<令和6年度の主な取組>

・地域運営交通の拡充

「鈴見・若松地区のってこ号」 令和6年4月1日 本格運行開始



参考:地域運営交通導入事例(R7.4.1時点)

地域	大浦・川北地区	内川地区	北部地区 湖南・薬師谷、三谷、 花園、医王山、夕日寺	鈴見・若松地区
名称	おおらっこ・かわきた号	青竹号	チョイソコかなざわ	のってこ
本格運行 開始時期	平成26年度	平成26年度	令和5年度	令和6年度
主な目的地	東金沢駅 イータウン金沢 循環器病院	平和町バス停 大桑タウン 市立病院	イオン金沢 森本駅 浅ノ川総合病院	イオンもりの里 アルビス社の里 クリニック、コンビニ
交通手段	マイクロバス 29人乗り	小型タクシー 5人乗り ジャンボタクシー 10人乗り	ジャンボタクシー 10人乗り、2台	マイクロバス 27人乗り又は23人乗り
運行日・便数	定期:火曜・金曜 (2便)	定期:平日毎日 (2便) 予約:平日毎日 (最大5便)	予約:平日毎日	定期:水曜 (2便)
料金体系	登録・会費制 1世帯当たり 2,000円/年	登録・会費制 大人1人当たり 1,000円/月 小人1人当たり 500円/月	登録・運賃制 湖南・薬師谷 300円/回 その他 400円/回	登録・会費制 大人1人あたり 1,200円/月 小学生・同一世帯成人 600円/月
利用者数	6,311人 (令和6年度)	3,435人 (令和6年度)	6,030人 (令和6年度)	785人 (令和6年度)
補助率	80%	90%	90%	75%

観測指標の状況

観測指標	基準値 (R4.4)	R5年度 (R5.7)	現況値 (R6.12)	目標	基本方針
公共交通重要路線1時間当たり便数	1時間に1本以上	1時間に1本以上	1時間に1本以上	維持・増加を目指す	持続可能な交通ネットワークの形成

※公共交通重要路線:市民及び事業者が利用しやすい公共交通体系の実現を図る上で重要であると認められる路線(6p参照)

<令和6年度の主な取組>

公共交通重要路線における路線バスの利用促進を図るため、利便性を高める取組を実施

・キャッシュレス決済導入支援

生活路線バス等へのキャッシュレス決済の導入を支援



・分かりやすいバス案内表示

橋場町バス停及び広坂バス停に行先案内板等を設置



観測指標の状況

観測指標	基準値 (R3年度)	R5年度	現況値 (R6年度)	目標	基本方針
運転手確保の支援事業実施数	4件/年	9件/年	13件/年	維持・増加を目指す	持続可能な交通ネットワークの形成

<令和6年度の主な取組>

※数値は石川中央都市圏全体

・高校生・大学生向けバス運転士体験ツアーの開催（協力：北陸鉄道、石川運輸支局）

日時：令和6年8月7日(水) 参加者：3名(申込者6名)

・親子バス運転士体験講座の開催（協力：西日本ジェイアールバス）

日時：令和6年10月5日(土) 参加者：95名(うち子供48名)



観測指標の状況

観測指標	基準値(R4年度) R5年度 現況値(R6年度) 目標 備考					基本方針
	基準値(R4年度)	R5年度	現況値(R6年度)	目標	備考	
モビリティハブの整備箇数	0箇所	0箇所	0箇所	増加を目指す	R7年度は2箇所整備予定	交通機能の連携強化

鉄道・路線バス等と、公共シェアサイクル「まちのり」、地域運営交通、自転車、自家用車等の様々な交通モードを組みわせた移動の利便性向上のため、市内の交通結節点を機能強化し「金沢版モビリティハブ」として整備。

令和7年度整備箇所：香林坊(アトリオ前)・金石バス停

標準的な機能(タイプ別)

まちなか型 織ねまちなか区域内



■周辺施設とも連携した待合空間
(上屋・シェルター、ベンチ等)
■まちのりポート

準郊外型 中環状道路の内側



■上屋・シェルター、ベンチ等
■まちのりポート
■パーク・アンド・ライド駐車場
(Kパーク、公設駐車場等)
■駐輪場

郊外型 中環状道路の外側



■上屋・シェルター、ベンチ等
■パーク・アンド・ライド駐車場
(Kパーク、公設駐車場等)
■駐輪場

実施する取組

① 情報提供強化

- 共通案内サイン
- デジタルサイネージ
- 路線図・時刻表
- 周辺地図

② 乗継円滑化

- 駅・バス停・タクシー乗り場・まちのりポート・駐輪場・駐車場等の相互の乗継案内

③ 待合環境強化

- 周辺施設等とも連携した待合空間の拡充

M 地名
Place Name

共通案内サイン・デジタルサイネージのイメージ



観測指標の状況

観測指標	基準値 (R4.10)	R5年度 (R6.3)	現況値 (R7.3)	目標	基本方針
パーク・アンド・ライド 利用者数 (設置台数)	613人 (1,296台)	680人 (1,373台)	682人 (1,374台)	増加を目指す	交通機能の連携強化

※数値は石川中央都市圏全体

<令和6年度の主な取組>

・Kパーク駐車場の新規開拓

AOKI金沢有松店の追加

※Kパーク計20箇所(R7.3時点)



・Kパーク駐車場の広報周知(利用促進)

北陸鉄道バス外側額面3連広告の掲載

期間:令和7年2月1日～令和7年3月31日

掲載台数:4車両

エリア:南部・白山事業所エリア



観測指標の状況

観測指標

	基準値 (R3年度)	R5年度	現況値 (R6年度)	目標	基本方針
金沢MaaS取組件数	5件/年	13件/年	10件/年	維持・増加を目指す	交通機能の連携強化

※数値は石川中央都市圏全体

<令和6年度の主な取組>

デジタル交通サービス「のりまっし金沢」でのデジタル乗車券の販売

・石川線・バス等乗継円滑化実験

①石川線－金沢まちなかマル得きっぷ ②石川線・IR西金半額きっぷ



(令和6年度販売実績)

①石川線-金沢まちなかマル得きっぷ
2,806枚(前年比170%)

②石川線・IR 西金半額きっぷ
2,611枚 (前年比194%)

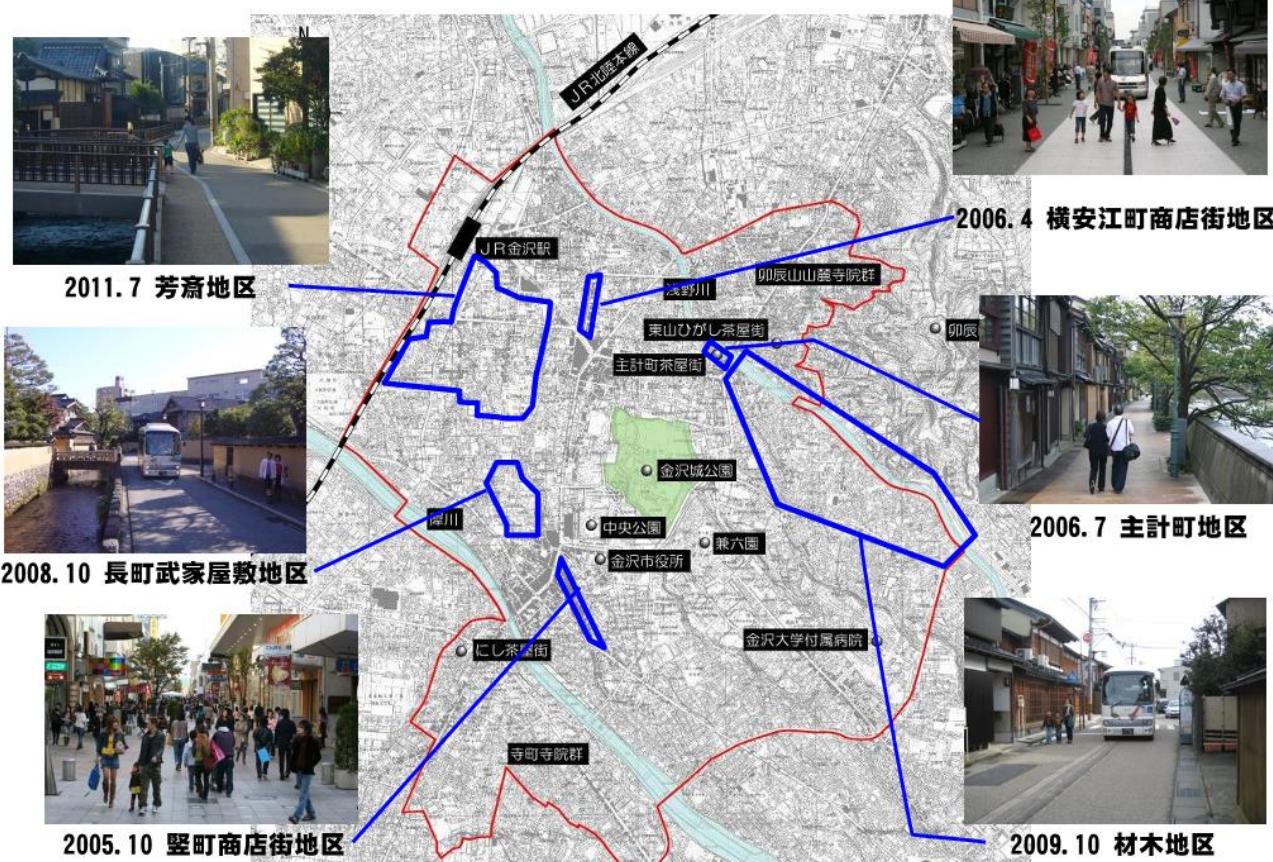
※実験は令和6年度末に終了し、令和7年度より北陸鉄道による石川線の利便向上策として本格実施

観測指標の状況

観測指標	基準値 (R4年度)	R5年度	現況値 (R6年度)	目標	基本方針
歩けるまちづくり協定地区数	6地区	6地区	6地区	維持・増加を目指す	人が中心となるまちなかの形成

令和7年度：材木・味噌蔵地区において、対象エリアや規制内容の見直し等を検討

歩けるまちづくり協定を締結した地区



観測指標の状況

観測指標	実績				基本方針
	基準値 (R3年)	R5年	現況値 (R6年)	目標	
交通事故死者数・重傷者数	死者4人 重傷者95人	死者5人 重傷者109人	死者11人 重傷者95人	死者7人以下 重傷者90人以下を目指す	交通利用環境の向上

<令和6年度の主な取組>

・幼児交通安全教室の開催

令和6年度実績:4,633人(88園)



・小学3年生自転車教室の開催

令和6年度実績:3,625人(56校)



観測指標の状況

観測指標	基準値 (R4.2)	R5年度 (R6.3)	現況値 (R7.3)	目標	基本方針
					人が中心となるまちなかの形成
自転車走行指導帯の整備延長	40.4km	44.0km	45.3km	60km以上(R11)	人が中心となるまちなかの形成

<令和6年度の主な取組>

整備箇所

まちなか:国道159号(大手町~兼六園下)

郊外 :1級幹線30号長坂・有松線(長坂~泉が丘二丁目)

着工前



完成



観測指標の状況

観測指標	基準値 (R4年度)	R5年度	現況値 (R6年度)	目標	基本方針
					基本方針
モビリティマネジメント事業の実施件数	3件	3件	3件	維持・増加を目指す	交通行動の転換

<令和6年度の主な取組>

・カーフリーデー2024 in 金沢の開催

日時:令和6年10月5日(土)

場所:金沢市役所庁舎前広場

来場者数:約3,000人



・大学生モビリティマネジメント事業

- ・金沢大学の学生と連携し、バスとまちのりを組み合わせた公共交通の利用促進策を検討
- ・学生による「まちのり」の運営



観測指標の状況

観測指標	基準値 (R3年度)	R5年度	現況値 (R6年度)	目標	基本方針
路線バス等への環境配慮車両の導入台数	0台	0台	1台	増加を目指す	交通行動の転換

<令和6年度の主な取組>

- ・金沢ふらっとバスへのEVバス導入(1台)
「此花ルート」にて令和7年4月9日より運行開始



車両デザインのコンセプト:「水引が結ぶ縊」

(制 作 者)

金沢美術工芸大学 美術工芸学部
デザイン科 製品デザイン専攻 関口 優月

(指導教官)

金沢美術工芸大学 美術工芸学部
美術科 油画専攻 教授 岩崎 純
デザイン科 インダストリアルデザイン専攻 講師 矢島 幹生



観測指標の総括

- 公共交通カバー率、公共交通重要路線1時間当たり便数については、路線バスの減便はあるものの、基準値(計画策定時の現況値)を維持している。
- パーク・アンド・ライド利用者数・設置台数、自転車走行指導帯の整備延長は順調に増加している。
- モビリティハブの整備数については、今年度中に2箇所整備される予定である。
- 運転手確保の支援事業実施数については、自治体だけでなく、交通事業者の取組も年々増えており、計画策定時より大きく増加している。
- 交通事故死者数・重傷者数について、計画策定時より増加傾向にあるため、交通安全対策のより一層の推進が求められる。
- 環境配慮車両の導入台数については、今年度、ふらっとバスにEVバスを追加導入する予定である。



観測指標について、各指標概ね基準値を維持あるいは改善傾向にあり、前年度実績値を上回る指標もあることから、**目標に向けて順調に推移している**。

(参考) 成果指標の状況

成果指標		基準値 (R3年度)	R5年度	現況値 (R6年度)	目標 (R9年度)
公共交通の利用者数		90,087人/日	110,791人/日	109,880人/日	128,000人/日以上 【長期目標:R14年度】 130,000人/日以上
公共交通の収支率	石川中央都市圏(北陸鉄道線・路線バス)	80%	99%	95%	100%以上
	ふらっとバス	29%	37%	37%	40%以上
公共交通への公的資金投入額		4.2億円/年	4.1億円/年	2.8億円/年	平均(R5~9年度) 2.3億円/年程度 を確保
鉄道・バス運転手の採用者数 (石川中央都市圏全体)		13人/年	28人/年	20人/年	平均(R5~9年度) 19人/年以上

※その他の成果指標(公共交通分担率、移動満足度等)は計画の最終年次において調査し把握することとしている。

第3次金沢交通戦略の一部修正について

計画 P18(一部抜粋)

修正前	修正後
<p>【成果指標(アウトカム)】 (詳細は参考資料3を参照)</p> <p>公共交通の利用者数※1 [重要成果指標]※2 ■コロナ禍前の利用者数まで回復を目指す 現況(R3) 8.6万人/日 → 目標(R9) 12.3万人/日以上 → 長期目標(R14) 13.0万人/日以上</p> <p>市内の公共交通分担率(平日)※1 [重要成果指標]※2 ■市全体の公共交通の分担率の上昇を目指す 現況(H30) 9% → 目標(R9) 9%以上 → 長期目標(R14) 10%以上</p> <p>住まいの地区的移動満足度 ■移動満足度の上昇を目指す 現況(R3) 26% → 目標(R9) 30%以上</p> <p>まちなかの歩行者・自転車・公共交通分担率(平日) ■歩行者・自転車・公共交通分担率の上昇を目指す 現況(H30) 55% → 目標(R9) 55%以上</p> <p>まちなかの歩行者通行量(休日) ■休日の主要箇所における通行量の増加を目指す 現況(R3) 7.6万人/日 → 目標(R9) 12.0万人/日以上</p> <p>まちなか区域／居住誘導区域の人口密度※3 ■公共交通の利用環境や居住環境をさらに高め、人口減少下においても現状維持を目指す (まちなか区域) 現況(H27) 70.3人/ha → 目標(R22) 70.3人/ha (居住誘導区域) 現況(H27) 62.9人/ha → 目標(R22) 62.9人/ha</p> <p>公共交通の収支率※1 ■利用を促進し収支率を高め、持続的な運行を目指す (都市圏全体) 現況(R3) 80% → 目標(R9) 100%以上 (ふらっとバス) 現況(R3) 29% → 目標(R9) 40%以上</p> <p>公共交通の公的資金投入額※1 ■必要な行政負担を確保する 現況(R3) 4.2億円/年 → 目標(R5-9) 平均2.3億円/年 程度を確保</p> <p>バス・鉄道運転手の採用者数(石川中央都市圏全体)※1 ■採用者数の増加を目指す 現況(R3) 11人/年 → 目標(R5-9) 平均19人/年以上</p> <p>施策の効果を評価</p>	<p>【成果指標(アウトカム)】 (詳細は参考資料3を参照)</p> <p>公共交通の利用者数※1 [重要成果指標]※2 ■コロナ禍前の利用者数まで回復を目指す 現況(R3) 9.0万人/日 → 目標(R9) 12.3万人/日以上 → 長期目標(R14) 13.0万人/日以上</p> <p>市内の公共交通分担率(平日)※1 [重要成果指標]※2 ■市全体の公共交通の分担率の上昇を目指す 現況(H30) 9% → 目標(R9) 9%以上 → 長期目標(R14) 10%以上</p> <p>住まいの地区的移動満足度 ■移動満足度の上昇を目指す 現況(R3) 26% → 目標(R9) 30%以上</p> <p>まちなかの歩行者・自転車・公共交通分担率(平日) ■歩行者・自転車・公共交通分担率の上昇を目指す 現況(H30) 55% → 目標(R9) 55%以上</p> <p>まちなかの歩行者通行量(休日) ■休日の主要箇所における通行量の増加を目指す 現況(R3) 7.6万人/日 → 目標(R9) 12.0万人/日以上</p> <p>まちなか区域／居住誘導区域の人口密度※3 ■公共交通の利用環境や居住環境をさらに高め、人口減少下においても現状維持を目指す (まちなか区域) 現況(H27) 70.3人/ha → 目標(R22) 70.3人/ha (居住誘導区域) 現況(H27) 62.9人/ha → 目標(R22) 62.9人/ha</p> <p>公共交通の収支率※1 ■利用を促進し収支率を高め、持続的な運行を目指す (都市圏全体) 現況(R3) 80% → 目標(R9) 100%以上 (ふらっとバス) 現況(R3) 29% → 目標(R9) 40%以上</p> <p>公共交通の公的資金投入額※1 ■必要な行政負担を確保する 現況(R3) 4.2億円/年 → 目標(R5-9) 平均2.3億円/年 程度を確保</p> <p>バス・鉄道運転手の採用者数(石川中央都市圏全体)※1 ■採用者数の増加を目指す 現況(R3) 13人/年 → 目標(R5-9) 平均19人/年以上</p>

注) □の指標は国ガイドラインで位置づける「標準指標」

※1 石川中央都市圏地域公共交通計画(R5.3策定)の目標と整合を図り設定

※2 第2次金沢交通戦略の考え方を踏襲し、アフターコロナを見据えた長期的な目標を設定

※3 金沢市集約都市形成計画(H29.3策定)の目標と整合を図り設定

注) □の指標は国ガイドラインで位置づける「標準指標」

※1 石川中央都市圏地域公共交通計画(R5.3策定)の目標と整合を図り設定

※2 第2次金沢交通戦略の考え方を踏襲し、アフターコロナを見据えた長期的な目標を設定

※3 金沢市集約都市形成計画(H29.3策定)の目標と整合を図り設定

第3次金沢交通戦略の一部修正について

計画(参考資料) P50

修正前			修正後																																						
(1) 公共交通の利用者数			(1) 公共交通の利用者数																																						
現況(R3)	目標(R9)	長期目標(R14)	現況(R3)	目標(R9)	長期目標(R14)																																				
86,073 人/日	123,000 人/日以上	130,000 人/日以上	90,087 人/日	128,000 人/日以上	130,000 人/日以上																																				
■現況値			■現況値																																						
交通事業者提供データ及び金沢市保有データより、市内を運行するJR北陸本線・IRいしかわ鉄道線・北陸鉄道線（市内の駅）、路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）、ふらっとバス、地域運営交通の利用者数を集計（年間数値を365で除して1日平均を算出し）、現況（令和3年度）の公共交通利用者数を86,073人/日とします。			交通事業者提供データ及び金沢市保有データより、市内を運行するJR北陸本線・IRいしかわ鉄道線・北陸鉄道線（市内の駅）、路線バス（北陸鉄道路線バス、城下まち金沢周遊バス、西日本JRバス）、ふらっとバス、地域運営交通の利用者数を集計（年間数値を365で除して1日平均を算出し）、現況（令和3年度）の公共交通利用者数を90,087人/日とします。																																						
■目標値：コロナ禍前の利用者まで回復を目指す			■目標値：コロナ禍前の利用者まで回復を目指す																																						
2060年の本市の人口は、2020年から約11万人減少すると予想されていますが、65歳以上の高齢者は多くの小学校区で増加すると予測されています（社人研推計（2013年）準拠）。			2060年の本市の人口は、2020年から約11万人減少すると予想されていますが、65歳以上の高齢者は多くの小学校区で増加すると予測されています（社人研推計（2013年）準拠）。																																						
また、ドイツでは、コロナ禍前の移動需要を取り戻す施策として、公共交通乗り放題（1ヶ月9ユーロ約1,300円）を実施し、公共交通機関を利用したことがなかった人の利用に繋がるなど目覚ましい成果をあげています。			また、ドイツでは、コロナ禍前の移動需要を取り戻す施策として、公共交通乗り放題（1ヶ月9ユーロ約1,300円）を実施し、公共交通機関を利用したことがなかった人の利用に繋がるなど目覚ましい成果をあげています。																																						
当面は、増加が予想される高齢者等の移動手段を確保するとともに、公共交通の利用促進策や利便性向上策などによる需要創出を図ることで、令和9年度の鉄道・バス利用者数は、コロナ禍前（令和元年度）の水準まで回復させることを前提に、更なる需要創出による利用者数の増加を目指すことから、目標値を123,000人/日以上と設定します。			当面は、増加が予想される高齢者等の移動手段を確保するとともに、公共交通の利用促進策や利便性向上策などによる需要創出を図ることで、令和9年度の鉄道・バス利用者数は、コロナ禍前（令和元年度）の水準まで回復させることを前提に、更なる需要創出による利用者数の増加を目指すことから、目標値を128,000人/日以上と設定します。																																						
▼鉄道・バス利用者数			▼鉄道・バス利用者数																																						
 <table border="1"> <caption>現況値　目標値</caption> <thead> <tr> <th>(人/日)</th> <th>2018年度</th> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> <th>2021年度</th> <th>2027年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道・バス</td> <td>125,808</td> <td>123,021</td> <td>78,676</td> <td>86,073</td> <td>123,000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>H30年度</td> <td>R1年度</td> <td>R2年度</td> <td>R3年度</td> <td>R9年度</td> </tr> </tbody> </table>			(人/日)	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2027年度	鉄道・バス	125,808	123,021	78,676	86,073	123,000		H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R9年度	 <table border="1"> <caption>現況　目標値</caption> <thead> <tr> <th>(人/日)</th> <th>2018年度</th> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> <th>2021年度</th> <th>2027年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道・バス</td> <td>131,481</td> <td>128,464</td> <td>82,232</td> <td>90,087</td> <td>128,000</td> </tr> <tr> <td></td> <td>H30年度</td> <td>R1年度</td> <td>R2年度</td> <td>R3年度</td> <td>R9年度</td> </tr> </tbody> </table>			(人/日)	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2027年度	鉄道・バス	131,481	128,464	82,232	90,087	128,000		H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R9年度
(人/日)	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2027年度																																				
鉄道・バス	125,808	123,021	78,676	86,073	123,000																																				
	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R9年度																																				
(人/日)	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2027年度																																				
鉄道・バス	131,481	128,464	82,232	90,087	128,000																																				
	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R9年度																																				
出典：交通事業者提供データ、金沢市保有データ			出典：交通事業者提供データ、金沢市保有データ																																						
参考-50			参考-50																																						

第3次金沢交通戦略の一部修正について

計画(参考資料) P58

修正前	修正後																																																
<p>(9) バス・鉄道運転手の採用者数（石川中央都市圏全体）</p> <table border="1"><thead><tr><th>現況(R3年度)</th><th>目標(R5～9年度)</th></tr></thead><tbody><tr><td>11人/年</td><td>平均19人/年 以上</td></tr></tbody></table> <p>■現況値</p> <p>交通事業者提供データより、北陸鉄道(株)および西日本JRバス(株)におけるバス・鉄道運転手の採用者数を集計し(JRおよびIRいしかわ鉄道は、採用者のうちの一部を運転手として養成しているため除く)、現況（令和3年度）の採用者数を11人/年とします。</p> <p>■目標値：採用者数の増加を目指す</p> <p>公共交通の持続的な運行のため、現況と同程度以上の採用を継続することで、バス・鉄道の運転手を確保します。このため、直近4か年（平成30年度～令和3年度）の平均値を上回るよう、目標値を19人/年以上と設定します。</p> <p>▼鉄道・バス運転手の採用者数</p> <table border="1"><thead><tr><th rowspan="2"></th><th colspan="5">現況値</th><th>目標値</th></tr><tr><th>2018年度 H30年度</th><th>2019年度 R1年度</th><th>2020年度 R2年度</th><th>2021年度 R3年度</th><th>2023～2027年度 R5～9年度</th><th></th></tr></thead><tbody><tr><td>鉄道・バス運転手の採用者数(人)</td><td>19</td><td>29</td><td>16</td><td>11</td><td>19</td><td></td></tr></tbody></table> <p>出典：交通事業者提供データ</p>	現況(R3年度)	目標(R5～9年度)	11人/年	平均19人/年 以上		現況値					目標値	2018年度 H30年度	2019年度 R1年度	2020年度 R2年度	2021年度 R3年度	2023～2027年度 R5～9年度		鉄道・バス運転手の採用者数(人)	19	29	16	11	19		<p>(9) バス・鉄道運転手の採用者数（石川中央都市圏全体）</p> <table border="1"><thead><tr><th>現況(R3年度)</th><th>目標(R5～9年度)</th></tr></thead><tbody><tr><td>13人/年</td><td>平均19人/年 以上</td></tr></tbody></table> <p>■現況値</p> <p>交通事業者提供データより、北陸鉄道(株)および西日本JRバス(株)におけるバス・鉄道運転手の採用者数を集計し(JRおよびIRいしかわ鉄道は、採用者のうちの一部を運転手として養成しているため除く)、現況（令和3年度）の採用者数を13人/年とします。</p> <p>■目標値：採用者数の増加を目指す</p> <p>公共交通の持続的な運行のため、現況と同程度以上の採用を継続することで、バス・鉄道の運転手を確保します。このため、直近4か年（平成30年度～令和3年度）の平均値を上回るよう、目標値を19人/年以上と設定します。</p> <p>▼鉄道・バス運転手の採用者数</p> <table border="1"><thead><tr><th rowspan="2"></th><th colspan="5">現況値</th><th>目標値</th></tr><tr><th>2018年度 平成30年度</th><th>2019年度 令和元年度</th><th>2020年度 令和2年度</th><th>2021年度 令和3年度</th><th>2023～2027年度 令和5～9年度</th><th></th></tr></thead><tbody><tr><td>鉄道・バス運転手の採用者数(人)</td><td>19</td><td>29</td><td>16</td><td>13</td><td>19</td><td></td></tr></tbody></table> <p>出典：交通事業者提供データ</p>	現況(R3年度)	目標(R5～9年度)	13人/年	平均19人/年 以上		現況値					目標値	2018年度 平成30年度	2019年度 令和元年度	2020年度 令和2年度	2021年度 令和3年度	2023～2027年度 令和5～9年度		鉄道・バス運転手の採用者数(人)	19	29	16	13	19	
現況(R3年度)	目標(R5～9年度)																																																
11人/年	平均19人/年 以上																																																
	現況値					目標値																																											
	2018年度 H30年度	2019年度 R1年度	2020年度 R2年度	2021年度 R3年度	2023～2027年度 R5～9年度																																												
鉄道・バス運転手の採用者数(人)	19	29	16	11	19																																												
現況(R3年度)	目標(R5～9年度)																																																
13人/年	平均19人/年 以上																																																
	現況値					目標値																																											
	2018年度 平成30年度	2019年度 令和元年度	2020年度 令和2年度	2021年度 令和3年度	2023～2027年度 令和5～9年度																																												
鉄道・バス運転手の採用者数(人)	19	29	16	13	19																																												

第3次金沢交通戦略の一部修正について

計画概要版 P10

修正前	修正後																																																																																											
<p> 第3次金沢交通戦略【概要版】</p> <h3>5 戰略の実現に向けて</h3> <p>■ 計画の目標と成果指標</p> <p>公共交通は、日常生活などの移動手段としての役割だけでなく、公共交通利用による交通渋滞の解消や環境負荷の低減、運動不足解消による健康増進、交通事故の減少、移動手段のない方の外出機会の創出や社会参加の促進など、多面的な効果（クロスセクター効果）があります。そのため、公共交通を維持・充実し、サービスレベルや利便性の向上による利用促進を進め、持続的な交通ネットワークを確立することにより、関連する各種まちづくりの取組が促進され、持続可能なまちづくりの推進につながります。</p> <p>本計画は、これらの観点から、計画の達成状況を評価するため、進捗管理として観測指標（アウトプット）を12項目と、取組による成果指標（アウトカム）を9項目（うち重要成果指標2項目）設定します。</p> <p>▼重要成果指標(第2次金沢交通戦略の考え方を踏襲した長期的な目標指標)</p> <table border="1"> <tr> <td>公共交通の利用者数</td> <td>市内の公共交通分担率(平日)</td> </tr> <tr> <td>■コロナ禍前の利用者数まで回復を目指す 現況(R3年度) 8.6万人/日 ➡ 目標(R9年度) 12.3万人/日以上 ➡ 長期目標(R14年度) 13.0万人/日以上</td> <td>■市全体の公共交通の分担率の上昇を目指す 現況(H30年度) 9% ➡ 目標(R9年度) 9%以上 ➡ 長期目標(R14年度) 10%以上</td> </tr> </table> <p>■ 計画の進捗管理</p> <p>本市では、行政、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民代表等から構成された「金沢市交通まちづくり協議会」が設置されており、同協議会において事業の進捗状況や目標指標の達成状況を評価し、必要に応じて計画を見直すものとします。特に、ウィズコロナ・アフターコロナの公共交通を巡る状況は大きく変化すると想定されることから、社会情勢や市民ニーズの変化に合わせ、これまで以上に柔軟に対応すべく、関係者と協議・検討しながら臨機応変に計画や事業の見直しを含め、必要な対応を図るものとします。</p> <p>評価に当たっては、定期的に調査する既存統計などを活用するほか、交通手段分担率や市民満足度等については、最終年次においてモニタリング調査を実施する等の手法により、定量的な効果を把握するとともに、交通ニーズの継続的な把握に努めます。</p> <p>▼進捗管理(PDCAサイクル)の進め方</p> <table border="1"> <tr> <th></th> <th>計画策定 R4</th> <th>1年目 R5</th> <th>2年目 R6</th> <th>3年目 R7</th> <th>4年目 R8</th> <th>5年目 R9</th> </tr> <tr> <td>計画 Plan</td> <td>計画策定</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>実行 Do</td> <td></td> <td>事業実施</td> <td>事業実施</td> <td>事業実施</td> <td>事業実施</td> <td>事業実施</td> </tr> <tr> <td>評価 Check</td> <td>事業進捗状況の評価 目標達成状況の評価</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>見直し Act</td> <td></td> <td>必要に応じて計画の見直し</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>次期計画の検討</td> </tr> <tr> <td>協議会 ・分科会</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> </table> <p> 第3次金沢交通戦略【概要版】</p> <h3>5 戰略の実現に向けて</h3> <p>■ 計画の目標と成果指標</p> <p>公共交通は、日常生活などの移動手段としての役割だけでなく、公共交通利用による交通渋滞の解消や環境負荷の低減、運動不足解消による健康増進、交通事故の減少、移動手段のない方の外出機会の創出や社会参加の促進など、多面的な効果（クロスセクター効果）があります。そのため、公共交通を維持・充実し、サービスレベルや利便性の向上による利用促進を進め、持続的な交通ネットワークを確立することにより、関連する各種まちづくりの取組が促進され、持続可能なまちづくりの推進につながります。</p> <p>本計画は、これらの観点から、計画の達成状況を評価するため、進捗管理として観測指標（アウトプット）を12項目と、取組による成果指標（アウトカム）を9項目（うち重要成果指標2項目）設定します。</p> <p>▼重要成果指標(第2次金沢交通戦略の考え方を踏襲した長期的な目標指標)</p> <table border="1"> <tr> <td>公共交通の利用者数</td> <td>市内の公共交通分担率(平日)</td> </tr> <tr> <td>■コロナ禍前の利用者数まで回復を目指す 現況(R3年度) 9.0万人/日 ➡ 目標(R9年度) 12.8万人/日以上 ➡ 長期目標(R14年度) 13.0万人/日以上</td> <td>■市全体の公共交通の分担率の上昇を目指す 現況(H30年度) 9% ➡ 目標(R9年度) 9%以上 ➡ 長期目標(R14年度) 10%以上</td> </tr> </table> <p>■ 計画の進捗管理</p> <p>本市では、行政、交通事業者、道路管理者、交通管理者、市民代表等から構成された「金沢市交通まちづくり協議会」が設置されており、同協議会において事業の進捗状況や目標指標の達成状況を評価し、必要に応じて計画を見直すものとします。特に、ウィズコロナ・アフターコロナの公共交通を巡る状況は大きく変化すると想定されることから、社会情勢や市民ニーズの変化に合わせ、これまで以上に柔軟に対応すべく、関係者と協議・検討しながら臨機応変に計画や事業の見直しを含め、必要な対応を図るものとします。</p> <p>評価に当たっては、定期的に調査する既存統計などを活用するほか、交通手段分担率や市民満足度等については、最終年次においてモニタリング調査を実施する等の手法により、定量的な効果を把握するとともに、交通ニーズの継続的な把握に努めます。</p> <p>▼進捗管理(PDCAサイクル)の進め方</p> <table border="1"> <tr> <th></th> <th>計画策定 R4</th> <th>1年目 R5</th> <th>2年目 R6</th> <th>3年目 R7</th> <th>4年目 R8</th> <th>5年目 R9</th> </tr> <tr> <td>計画 Plan</td> <td>計画策定</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>実行 Do</td> <td></td> <td>事業実施</td> <td>事業実施</td> <td>事業実施</td> <td>事業実施</td> <td>事業実施</td> </tr> <tr> <td>評価 Check</td> <td>事業進捗状況の評価 目標達成状況の評価</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>見直し Act</td> <td></td> <td>必要に応じて計画の見直し</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>次期計画の検討</td> </tr> <tr> <td>協議会 ・分科会</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> </table>	公共交通の利用者数	市内の公共交通分担率(平日)	■コロナ禍前の利用者数まで回復を目指す 現況(R3年度) 8.6万人/日 ➡ 目標(R9年度) 12.3万人/日以上 ➡ 長期目標(R14年度) 13.0万人/日以上	■市全体の公共交通の分担率の上昇を目指す 現況(H30年度) 9% ➡ 目標(R9年度) 9%以上 ➡ 長期目標(R14年度) 10%以上		計画策定 R4	1年目 R5	2年目 R6	3年目 R7	4年目 R8	5年目 R9	計画 Plan	計画策定						実行 Do		事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	評価 Check	事業進捗状況の評価 目標達成状況の評価						見直し Act		必要に応じて計画の見直し				次期計画の検討	協議会 ・分科会		●	●	●	●	●	公共交通の利用者数	市内の公共交通分担率(平日)	■コロナ禍前の利用者数まで回復を目指す 現況(R3年度) 9.0万人/日 ➡ 目標(R9年度) 12.8万人/日以上 ➡ 長期目標(R14年度) 13.0万人/日以上	■市全体の公共交通の分担率の上昇を目指す 現況(H30年度) 9% ➡ 目標(R9年度) 9%以上 ➡ 長期目標(R14年度) 10%以上		計画策定 R4	1年目 R5	2年目 R6	3年目 R7	4年目 R8	5年目 R9	計画 Plan	計画策定						実行 Do		事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	評価 Check	事業進捗状況の評価 目標達成状況の評価						見直し Act		必要に応じて計画の見直し				次期計画の検討	協議会 ・分科会		●	●	●	●	●
公共交通の利用者数	市内の公共交通分担率(平日)																																																																																											
■コロナ禍前の利用者数まで回復を目指す 現況(R3年度) 8.6万人/日 ➡ 目標(R9年度) 12.3万人/日以上 ➡ 長期目標(R14年度) 13.0万人/日以上	■市全体の公共交通の分担率の上昇を目指す 現況(H30年度) 9% ➡ 目標(R9年度) 9%以上 ➡ 長期目標(R14年度) 10%以上																																																																																											
	計画策定 R4	1年目 R5	2年目 R6	3年目 R7	4年目 R8	5年目 R9																																																																																						
計画 Plan	計画策定																																																																																											
実行 Do		事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施																																																																																						
評価 Check	事業進捗状況の評価 目標達成状況の評価																																																																																											
見直し Act		必要に応じて計画の見直し				次期計画の検討																																																																																						
協議会 ・分科会		●	●	●	●	●																																																																																						
公共交通の利用者数	市内の公共交通分担率(平日)																																																																																											
■コロナ禍前の利用者数まで回復を目指す 現況(R3年度) 9.0万人/日 ➡ 目標(R9年度) 12.8万人/日以上 ➡ 長期目標(R14年度) 13.0万人/日以上	■市全体の公共交通の分担率の上昇を目指す 現況(H30年度) 9% ➡ 目標(R9年度) 9%以上 ➡ 長期目標(R14年度) 10%以上																																																																																											
	計画策定 R4	1年目 R5	2年目 R6	3年目 R7	4年目 R8	5年目 R9																																																																																						
計画 Plan	計画策定																																																																																											
実行 Do		事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施																																																																																						
評価 Check	事業進捗状況の評価 目標達成状況の評価																																																																																											
見直し Act		必要に応じて計画の見直し				次期計画の検討																																																																																						
協議会 ・分科会		●	●	●	●	●																																																																																						

議案第1号 生活交通改善事業計画(バリアフリー化設備等整備事業)(案)について

国庫補助である地域公共交通バリア解消促進等事業補助金の申請を行う際に必要であるため、生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）を策定する。

○生活交通改善事業計画の取組

公共交通での移動のバリアフリー化を進めるため、以下の指標を策定する。

内容	台数・箇所数
ノンステップバス導入	17台
福祉タクシー導入	18台 (内訳) リフト付き 1台 スロープ付き 2台 UD1級 5台 UD準1級 10台
バス停上屋整備	1箇所（「笠舞一丁目」バス停）

議案第1号 生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）（案）

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

令和7年8月26日
金沢市交通まちづくり協議会
会長 新保 博之

1. 生活交通改善事業計画の名称

金沢市生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性

本市においては、少子高齢社会の進展、特に高齢者人口（割合）の増加とともに、高齢化や障害等によりマイカーを運転できなくなる住民に対応するため、公共交通による移動手段の確保が重要な課題となっている。

そのため、地域内の福祉タクシーの車両を増加させることにより、高齢者や障害者等が公共交通を利用しやすい環境を整備する必要がある。

（参考）

平成22年12月		令和6年12月	
金沢市全体	445,959人	443,123人	
うち 0～64才	351,439人 (78.8%)	319,709人 (72.1%)	
65才以上	94,520人 (21.2%)	123,414人 (27.9%)	
平成22年12月		令和6年12月	
市内運転免許保有者	291,599人	306,148人	
うち 65才以上	41,475人 (14.2%)	73,714人 (24.1%)	

3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果

（1）事業の目標

市内の公共交通分担率を、現況（H30）の9%から令和14年までに10%以上とする。
(「第3次金沢交通戦略」成果指標による)

令和7年3月31日時点で、地域内には54台の福祉タクシー車両が存在するが、令和7年内に18台導入して、72台まで増加させる。

（2）事業の効果

福祉タクシーを導入することにより、高齢者や障害者等の移動の円滑化が図られるとともに、マイカー利用（送迎含む）からの転換によるタクシーの公共交通の利用者が増加することが期待できるほか、本市が進める「第3次金沢交通戦略」、「交通バリアフリー基本構想」の実現につながる。

4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者

（1）事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）

（内容）

＜ノンステップバス導入＞

・大型バス車両：北陸鉄道株式会社 ・・・ 11台
北鉄金沢バス株式会社 ・・・ 6台

＜福祉タクシー導入＞

・リフト付タクシー車両：合同会社シースリー ・・・ 1台
・スロープ付タクシー車両：北陸さくら交通株式会社 ・・・ 2台
・ユニバーサルデザインタクシー 1級：富士タクシー ・・・ 5台
・ユニバーサルデザインタクシー 準1級：平和タクシー ・・・ 5台
石川交通株式会社 ・・・ 5台

※台数は、令和7年度の導入予定台数（令和8年度以降は未定）

＜バス停上屋整備＞

・北陸鉄道株式会社 「笠舞一丁目」バス停

（実施事業者（補助対象事業者）の身体・知的・精神の3区分における運賃割引率について）

・タクシー 身体・知的・精神 1割

（2）関連事項（以下、〈 〉内の事業に該当する場合に記載）

〈バス車両の導入に係る事業〉

金沢市内を運行する移動円滑化基準適合車両導入台数（関係分 令和6年度末現在）

・乗合バス 総車両台数 292台 うち 適合車両 292台（ノンステップ 191台）

〈福祉タクシーの導入に関する事業〉

〈バスターミナルに係る事業〉

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

7年度（当該年度）

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負 担割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
ノンステップバス	395,507千円	23,800千円	11,900千円	11,900千円	347,907千円
	100%	6.0%	3.0%	3.0%	88.0%
福祉タクシー導入	49,688千円	9,000千円	0千円	0千円	40,688千円
	100%	18.1%	0%	0%	81.9%
バス停上屋整備	5,607千円	1,869千円	934千円	934千円	1,870千円
	100%	33.3%	16.7%	16.7%	33.3%
合計	450,802千円	34,669千円	12,834千円	12,834千円	390,465千円
	100%	7.7%	2.8%	2.8%	86.6%

議案第1号 生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）（案）

※総事業費については見込み額を記載。

※列記の者以外に費用負担者がいる場合は、適宜修正の上、全体構成が分かるように記載。

8年度（翌年度）

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
	千円	千円	千円	千円	千円
	%	%	%	%	%
合 計	千円	千円	千円	千円	千円
	%	%	%	%	%

※総事業費については見込み額を記載

※列記の者以外に費用負担者がいる場合は、適宜修正の上、全体構成が分かるように記載。

6. 計画期間

以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（—）で記載。

●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載

事業の名称	令和7年度	令和8年度	令和9年度
	4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月
ノンステップバス導入	交付決定日以後着手 17台 2月 28 日完了		
福祉タクシー導入	交付決定日以後着手 18台 2月 28 日完了		
バス停上屋整備	交付決定日以後着手 笠舞一丁目バス停 2月 28 日完了		

7. 協議会の開催状況と主な議論

- 令和7年3月26日 計画（事業）内容について協議、合意
 - その他計画の詳細部については、以下の手続き等を行うことで合意
 - ・費用負担額（割合）は調整
- 令和7年8月26日 費用負担額（割合）について協議、合意（予定）

8. 利用者等の意見の反映

協議会において、利用者代表委員（金沢市町会連合会副会長）に確認したほか、都市交通戦略・地域公共交通計画策定分科会委員（金沢市身体障害者団体連合会会長）の意見を反映した「第3次金沢交通戦略」においても、福祉タクシーの導入促進が位置付けられている。

（参考）第3次金沢交通戦略 一部抜粋

- ・駅、バス停のユニバーサルデザインの配慮やノンステップバス及び福祉タクシー車両導入の支援

駅における視覚障害者誘導用ブロックや音声案内の整備、バス停における上屋・シェルター、バリアレス縁石の設置など、ユニバーサルデザインに配慮した公共交通環境の整備を推進します（地域公共交通利便増進事業の活用を想定）。

ノンステップバス及び福祉タクシーの車両導入を促進するため、支援を継続します。

9. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	石川県企画振興部交通総合対策監室
関係市区町村	金沢市都市政策局交通政策課
交通事業者・交通施設管理者等	北陸鉄道、西日本JRバス、JR西日本、IRいしかわ鉄道、石川県バス協会、石川県タクシー協会、私鉄バス労働組合協議会、金沢河川国道事務所、石川県土木部、金沢市土木局、石川県警察本部交通部
地方運輸局	北陸信越運輸局、石川運輸支局
その他協議会が必要と認める者	金沢大学教授、金沢工業大学准教授、北陸地方整備局、金沢商工会議所、金沢商業活性化センター、金沢市町会連合会、金沢市校下婦人会、金沢経済同友会

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所） 金沢市広坂1-1-1

（所 属） 金沢市都市政策局交通政策課

（氏 名） 宮澤 鴻希

（電 話） 076-220-2038

（e-mail） miyazawa@city.kanazawa.lg.jp