

第4回富山市都市マスタープラン検討委員会 議事録

日 時 : 令和7年1月31日(金) 午後3時～午後5時
場 所 : 富山市役所 議会棟8階 第4委員会室
出席者 : <委員>
久保田委員、姥浦委員、本田委員、川本委員、中村委員
星川委員、布目委員、田中委員、上田委員、北岡委員、
佐藤委員(代理・事業対策官 飴谷氏)、川上委員
<事務局>
活力都市創造部長、活力都市創造部次長、
活力都市創造部次長(技術)、都市計画課長、その他4名

1 開会

2 議事

(1) 市民ワークショップ等に関する報告について(資料P2～6)

- 委員長 : まず、第3回検討委員会の主な意見と追加分析、市民ワークショップ等に関する報告をご説明いただいたが、この内容について意見、質問をいただきたい。
- 委 員 : 市民ワークショップに2回出席させていただいたが、参加者とプロジェクトの意図にずれがあったと思う。地域の魅力やアイデアを聞いていたが、参加者からは、交通で困っていることに関する資料をまとめてきたのに、話す機会がなかったということで、個別に連絡があった。
- 委員長 : 限られた時間の中ですべてを聞くのは難しいというのはあるだろう。
- 事務局 : そのような内容は事務局にも届いていた。委員が受けた内容も情報共有いただければと思う。
- 委員長 : 市民ワークショップに参加した学生と話す機会があったが、地域の方から公共交通に関するアンケートをとりたいため、分析の仕方について教えてもらえないかという問い合わせがあったようである。思いを持って来られていた方がいたということだろう。
- 事務局 : 皆様にご迷惑をかけることもあるかもしれないが、市民ワークショップに参加された方々から、これをやってみようという前向きな議論や検討していきたいという話がでてきたことはよかったと思っている。まだ拾えていない情報もあるが、共有いただければ、反映していきたい。

(2) まちづくりの理念と数値目標について (P7～28)

- 委員長 : ご説明いただいた部分について、ご意見いかがか。
- 委員 : 数値目標については、必ずしも人口で表現しないといけないのか。公共交通が便利なところに住む意味は、公共交通による中心部へのアクセスが良いということである。中心部は、行けば何でも揃い、便利である必要があり、人口集中は結果だと思う。以前の議論では、都心地区に駐車場が増えているという説明があったが、例えば、実際に使用されている容積率が設定容積率のどのくらいなのか、などで都心の集積率は図れるのではないか。都心地区に集中してくると、自然と団子と串にも集まってくるのではないか。人口以外の指標を考えてもよいと思う。
- 事務局 : 人口の数値目標以外の指標も含めて検討したいと考えている。
- 委員長 : 他にご意見いかがか。
- 委員 : 資料 23 頁に、「便利な公共交通軸」のバス路線と「拠点等を結ぶ公共交通軸」のバス路線に分けるとの記載がある。運行頻度が高いバス路線の区間に、「1 日あたりの運行本数が 60 本/日以上（朝夕のピーク時において片道 15～20 分以上に 1 本以上、昼間時において片道 30 分に 1 本以上）の運行本数がある～」とあるが、括弧書きは、且つということか。例えば 60 本以上であっても、昼間は 1 本/時のところもある。そういったところも運行頻度が高いバス路線として位置づけるのか。富山大学の路線でも、今年の 10 月の減便で昼間の呉羽方面は一部 1 本/時となり、大変不便になったため、考え方を聞きたい。また、20 頁で新たな拠点を設定しているが、11 頁の基本概念との関係を補足説明してほしい。
- 事務局 : 23 頁のバス路線の考え方について、括弧書きの内容であれば、60 本/時となる根拠として示している。実際は大体 60 本/時となるところを運行頻度の高い路線として設定しているので、もしかしたら日中は少ないかもしれないが、全体で 60 本/時という言い方で記載している。
- 委員 : 運行頻度というのが引かかる。今日もバスでここまで来る際、富山大学からだ 14 時台に 3 本あるが、1 時間のうちのある 10 分間に 3 本あるような状況であり、頻度にするとなかなか難しいと思う。本当はパターンダイヤだとわかりやすいのだが、それも含め便利な公共交通軸とあるので、伺った次第である。
- 事務局 : 中身も含めて検証する。また、拠点についてのご質問だが、20 頁では、この絵に示すように副次都市拠点では公共交通が複数路線接続しているなどの要素も入れ表現している。11 頁では、前回の資料では副次都市拠点を入れていたが、全体の流れから地域生活拠点の記載に修正した。機能の状況からみて、地域生活拠点が、副次都市拠

点や生活拠点、あるいは地域拠点となるイメージでいる。

委 員 : 地域生活拠点が必ずどれかに分類されるようになるということか。

事務局 : そうである。

委員長 : 17 頁にも図があり、関連すると思うが、可能であれば統一的な表現にされるとよい。

事務局 : 17 頁については、都心と拠点の関係性と公共交通の関係を表現したかった。いろいろな拠点があり、それが都心とどう繋がっていくのかなど、全体として包含してみるような形で表現した。

委員長 : 限界はあるが、その繋がりがわかりやすい形で表現されるとよいだろう。

委 員 : 17 頁の図はわかりにくい。全部読まないで頭に入ってこない。25 頁も何が書いてあるか私にはすぐに入ってこない。今まで2つであったものが3つになっているが、それもわからないので、一般の人はますますわからないのではないかな。注書きも多いので、もう少しわかりやすくしてもらえるとよい。

事務局 : 計画書をまとめる中で市民の方にもわかりやすい形を考えていきたい。

委 員 : 都心コア地区を設定されたのは興味深い。20 頁で都心地区と都心コア地区の説明をしているが、都心コア地区は、市内環状線の周辺で交流やウォーカブルな都市空間とする拠点像は納得できる。一方で、22 頁では各拠点の機能評価の中で、都心コア地区の機能評価がない。都心コア地区と都市コア地区以外の機能をどのように考えているのか教えてほしい。概ね市内環状線の周辺ということで何となくのイメージはつくが、どのあたりまでが地区なのかよくわからない。ウォーカブルな空間やまちの賑わいの部分をどこまで広げ、誘導していくのかは興味があるので、エリアの区分けと機能をもう少し明確にされるとよい。

事務局 : 都心コアの設定については、今後作成する立地適正化計画で設定をしたいと考えているため、あえて今回はぼやっと表現し、都心コアを設定していくことの意味表示を都市マスタープランでしたいと思っている。都心コアと都心コアではない所の区別は大きくはしていないが、都市計画的には、商業地域は都心コアエリアのメインになると考えている。都心地区外延部にある清水町や西田地方町は比較的住宅地が広がっており、環状線周辺とは土地利用が全く異なる。市としては再開発などを進めるエリアをしっかりと設定し、投資していきたいと考えている。

委 員 : 20～22 頁について、前回の計画では地域生活拠点が1種類、今回の計画では3種類あり、具体的にどれがどの地域に当てはまるのかを22 頁で整理されている。今後地域にも示していくと思うが、旧町村では、これまで地域生活拠点の1種類だったものが、生活拠点と地域拠点の2つに分かれている。これはどういった理由で分けられたのか、

それぞれの地域住民は気になるのではないかと思いますので、地域の方にもうまく説明できる理由があると思う。次に、27～28 頁の数値目標について、前回の計画では現状のあとに、人口誘導の考え方を示し、目標の数値が記載されていた。今回の案は、現状のあとに数値目標を示し、その後に人口誘導の考え方を記載しているが、構成を変更した理由があるのであれば教えてほしい。

事務局： 地域に向けてどのように説明していくのかというご意見であるが、22 頁は公共交通の結節性としてどういうところに駅があるかを説明しており、買い物場所、金融、病院などの都市機能が確実にあるのか、欠けているところなのか、どんな資源があるのかを整理している。地域に説明する際は、例えば地域拠点の場合は、こういった地域資源があるので、それをうまく使って拠点にしていきませんかと言いたい。一方で生活拠点については、生活の 3 つの機能が揃っている場所を現状では設定しており、周辺の資源を使ったまちづくりを地域の人を中心にやっていきたいと思っているが、都市計画としてもまず機能を維持することが大切だということを示したい。また、27 頁の順番の変更については、流れというよりは、紙面の枠組みの関係で順番を変更したが、流れに違和感があるとのことかと思うので、再度確認して検討したい。

委員： 9 頁はわかりやすい言葉で表現されている。上の方は難しい言葉で表現されており、市民の方にはわかりにくいと思うが、下の方は読めるだろう。ただ、上の内容の中で、個人の印象の部分になるが、「都市の再構築」の表現が強いと感じており、再開発をどんどんやっていくイメージがある表現ではないか。「都市空間の再構成」が今からやっていこうとしている内容にあっているのではないかと感じている。一つの参考として意見させてもらった。また、「串を使いやすく」、「団子の色付け」のうち、串は市が中心にやっていく部分で、団子の色づけは、資源を活かしながら住民が中心になってやっていかなければならない部分だと思う。そのため、ここに役割分担を追加してはどうか。串は市が中心、団子は住民が中心で市がサポートすることにしておくと、地域別構想でもわかりやすくなってくるのではないかと思います。次に、24 頁の図面に呉羽の先の小杉に至るバス路線が新たに記入されているが、他の頁の図面にはなかったりもする。これは間違いか。確認いただければと思う。

事務局： ご提案いただいた言葉を吟味し、わかりやすくしていきたい。公共交通軸の線の表現については、当初計画ではなかったが、ここは追加していかないといけない路線であり、26 頁の図面を修正する。

委員： 富山に限らず他の地域でもバスは減便されている。バスの運転手もいない中でバスが将来的な交通機関になるのかどうかは非常に厳しい目で見なければいけない。その際、このような考え方が適用されるかどうかは問題ではないかと思っている。他の地域では、減便されて

バスを乗ろうと思ってもバスがないところが増えており、富山もそうなりかねない。バスを中心に考えると厳しい部分もあるだろう。また、せっかくニューヨークタイムズで「2025年に行くべき52か所」に選ばれたこともあるので、できるかわからないサッカー場など、夢を持って市民に訴えるものがあるのもいいと思う。

事務局：バス路線は、富山市としては大事な公共交通機関であるのでしっかり維持することが大切な観点と考えている。どこまでどういう風に位置づけるかの判断はあるが、意思表示することが大事かと思う。ご意見を踏まえ、最終的にどうするかは再度検討していきたい。

委員：公共交通に関しては、自信を持ってほしい。市としてはここが命であり、ぜひ死守していく、そのためにこの計画を策定しているという返答をいただきたいと思った。それくらいの意気込みがあるから、公共交通の活性化が指定されていることが重要である。他の都市ではまずは頑張るが、どうなるかわからないという話となるところだが、富山の場合はここが命であるので、本プランにおいてもぜひ頑張っていただければと思う。

委員：バス運転手の問題は確かに課題ではあるが、便利にしていくと打ち出していくことは大事なことである。39頁に公共交通の活性化に対する投資との記載もあり、投資していくことは重要なポイントとなるので、書き込んでいくことはいいことである。

委員：市民にとって一番の不安は公共交通が維持できるかどうかである。今の都市マスタープランは、串と団子、公共交通活性化が大前提になっている計画である。いろんな自治振興会がバスの減便や運転手不足などで、地域モビリティとして自治振興会単位で地区センター、病院、スーパーを繋ぐバスを運行しようとしているが、とても不安な状況にある。地域公共交通については、富山市としてもバスだけでなく、富山地方鉄道の本線や上滝線などへの支援や働きかけをしていただけると市民の不安も少しは軽減すると思う。

事務局：串を使いやすくすることを関係部局と連携しながら進めていきたい。

委員長：10頁のまちづくりの基本方針に4項目の記載があるが、これはこれまでの3つの柱に4つ目の柱として都市マネジメントの推進が今回追加された。この3つ目の「中心市街地をはじめとした拠点の形成」の2段落目「このため、中心市街地では、公民連携や協働により、質の高い魅力的で寛容な都市空間～」とあるが、ここに市民の活動を積極的に促す表現を入れてほしい。一言で言うとエリアマネジメントである。富山でも駅北や駅周辺で活動が始まっている。賑わいの主役を民間側に委ね、それを市がサポートするという意味で公民連携や協働にもかかわると思う。例えば、「公民連携や協働・エリアマネジメント」などをいれていただきたい。エリアマネジメントが成立するような拠点を目指さなければいけないということが必要だと思うので、そ

の点も検討いただきたい。また、4つ目の都市マネジメントの2段落目、「また、激甚化する災害リスクなども踏まえ、社会インフラの老朽化対策や更新を進める～」とあるが、財政状況も重要なので、「激甚化する災害リスクや財政状況なども踏まえ～」と表現してほしい。その後の「社会インフラの老朽化対策や更新」だけでなく、今後の人口減少や財政状況を踏まえると、部分的な廃止の選択肢も視野に入れていかないといけないので、「廃止」という文言を入れていただくことも検討してほしい。この部分はまちづくりの基本方針となっているが、その後にまちづくりの目標があり、ここにも4項目ある。基本方針の4項目と目標の4項目が必ずしも対応しているわけではなく、盛り込まれてはいるが、その関係はわからない。特に基本方針の4つ目の都市マネジメントは目標の方では読み取れないように思う。その辺りの整合性を図る必要がある。基本方針と目標がどういう関係にあるのかがわかりにくい。その後の数値目標は定性的に書かれていて、この数値目標との関連性、整合性がとれているのかも確認してほしい。

事務局： ご指摘事項を踏まえて、確認、検討する。

(3) 分野別まちづくりの方針等の方向性について (P29～40)

委員長： ご説明いただいた部分について、ご意見いかがか。

委員： 35頁について、現在、農地については誰が10年間耕作していくかという地域計画が作られているところだが、誰がという色がつかないところがある。その多くが市街化区域と隣接しているところで、土地改良事業が行われない土地区画が扁平な部分である。なぜかという市街化区域への編入待ちで、土地改良をしたら8年縛りに引っかかってしまうなどでやりたがらない状況にある。こういった扁平なところは土地利用型の農業がやりづらく、近郊型の農業や施設園芸にするのも1つの手段ではあるが、広大なので農地を農地として維持していく必要があると思う。市街化区域への編入待ちをどうするかが問題である。37頁には市街化編入は原則として行わないという記載があったが、これはどの程度行わないということなのか。これまで市街化編入はちょっとずつ行われてきたため、期待している部分もあると思う。どの程度やらないのかを書かないと編入待ちは続くのではないか。どの程度をもう少し明記してあるとよい。次に、公園に関し、冒頭の追加分析の説明でも、子育て世代の50%ぐらいはあったほうが良いとの結果となっていた。既成市街地の中でも公園があるところは、人口の入れ替わりがあるのではないかという仮説がある。37頁に公園を整備していくなども記載があるが、調べてみると居住誘導区域でも250m以内に街区公園がないところが結構ある。その辺りは公園が配置されていると空き家の更新も進むかもしれないので、整備を考えてみてはどうか。

- 事務局：市街化区域の拡大を原則しないということについて、37 頁の「2 既存の市街地を使い直す開発等の推進」の3段落目、また以降に少し詳しく記載している。住居系土地利用については、コンパクトなまちづくりに即した便利な公共交通軸の徒歩圏に限定する、商業系土地利用は拡大に繋がらない範囲として、工業系土地利用は工業振興ビジョンなどその時の情勢によることもありいろんな可能性を残した記載としている。定量的な範囲で書けるかはこの後も検討していきたいが、現状ではこのような形でしかやらないということができる範囲で記載している。公園については、今日提示できなかった都市のアメニティの話や、社会インフラの更新は公園緑地課が現在緑の基本計画を策定中であるので、書ける内容を整理していきたい。
- 委員：推進方針について、基本的な基本方針なのでピンとこないところがある。例えば、「2 既存の市街地を使い直す開発等の推進」で、空き家空き地の問題もあるが、現状の状態から推進した場合に定量的にどのくらい改善できるか。そんな指標みたいなもの、あるべき姿、どのような状況になりえるのかを示せるとよい。
- 事務局：難しい質問である。現在、既成市街地がどういう状況なのか、南富山など一部は検討の中で分析してきたが、その中でやはり道路の整備を同時にしていかなないと空き地、空き家を使い直すことが難しいことが見えてきている。都市マスタープランの中でこういう形になるということが言えるかは正直わからないが、そういうところを使うことを検討し、住宅供給に繋がりたいと思って記載している。具体的な方法や姿はすごく難しい問題で正直結論がでてきていない状況にある。各地域でどんなまちができるのかは、都心地区、沿線エリア、郊外エリアでイメージ図を作成していきたいと考えている。その中で、少しあるべき姿の表現をしていきたい。
- 委員：40 頁の「6 郊外でのゆとりある生活環境の創出」に、郊外での「ゆとりある住宅の供給や～」と記載してあるが、このような表現は何となく郊外に拡がって行ってしまうのではと懸念する。
- 事務局：表現の仕方を検討する。6 番の言葉の意味は、公共交通志向圏域の外側にある用途地域をどうするかを考え、用途地域がかかっているため、建ててはだめとは言えないが、ちょっと庭が広い家に住むような、細かい街区での住宅整備ではなく、ゆとりある形で住んでいただくことで密度を高めないぐらいの住宅供給に抑えていくという前向きな形での記載であった。書き方を検討する。
- 委員長：12 頁の図に関しては、中心の徒歩圏が居住誘導区域になっていて、その外側に公共交通志向圏域として今回新たにエリアを設けている。さらにその外側にまだ用途地域が拡がり、用途地域自体も市街化区域の中にあるので、市街化を進めていくエリアということになるが、段階的にエリアがあることで、あくまで居住誘導区域は真ん中の徒歩圏の範囲ということである。その外側に公共交通志向圏域、用途地

域と段階的に分けてあることに対し、インセンティブを与えたり、規制をかけたりしていかないとおそらくこういう段階的な形にはならない。検討中だと思うが、どうやってこのエリア分けを実現していくかの具体的な方針を考えていく必要がある。また、絵の書き方について、赤い線の目指す人口分布があるが、居住誘導区域の真ん中にピークが立っているのではなく、絵としては、居住誘導区域に入ったところからぐっと高くなる、若干台形的な形状の表現になるのではないか。

事務局： 居住誘導区域はインセンティブを与えながらしっかり誘導、公共交通志向圏域は今の用途地域の決まりの中で建築を進め、公共交通を使う生活を目指し、その外側は建築規制をするつもりはないが、用途地域の建ぺい率や容積率を見直しながら少し建てにくくする、少し抑えることをイメージしている。ご指摘を踏まえ検討していきたい。

委員： 串と団子の中の団子でも、建ぺい率、容積率は非常に厳しいところが結構ある。低層住居専用地域は建ぺい率 40%、容積率 60%ぐらいで、2 階建て住宅ぐらいしか建てられない。それにカーポートを建てると違反になる。業界からも陳情はしているが、お団子においてはこの機会に見直ししていただき、まちなかであれば容積率の緩和、低層住居専用地域であれば、例えば、建ぺい率、容積率を緩和しないと、根本にあるまちなかに来てもらうプランは難しいと思うので、検討していただきたい。また、農地の納税猶予も邪魔している。納税猶予がかかっている農地は、将来的にどうしていくのかの方針も合わせて検討していただけるとよい。

事務局： 検討する。

委員： 39 頁の「2 都心地区でのメリハリあるまちづくりの推進」について、現計画の 3 つの柱があり、まちなか居住に向け様々な施策をしていくというものであり、今回の計画については、都心コアを定め、人の流れを作り、好循環を作ることでのぎわいを創出し、メリハリのある投資を行っていくということと理解しており、そのための再開発やエリアマネジメント、ウォーカブルな都市空間を構築していくということだと思う。どういう目的でこれらをやるかをもう少し書いた方がよい。主要な機能集積を高めるだけではなく、都心コアに来街者も含めた人の流れを作る、経済活動を活発にしていくなど、的を少し明確に書いた方がわかりやすい。また、今の計画でも歩きたくなるまちづくりの推進が掲げられていて、そのために自動車の走行速度の抑制や歩車共存など施策レベルの話が入っているが、今の計画で言っている歩きたくなるまちづくりと、ウォーカブルな都市空間はおそらく少し違うかと思うので、どういう違いがあるかを書けるなら書いたほうがよいと思うし、少し解説いただきたい。

事務局： ご指摘のとおり、人の流れを作りだしていきたいという意図のもと記載している。ウォーカブルについては、現在市でいろいろな施策を

実施している。担当のまちづくり推進課と細かく具体的な話をして、記載していきたい。今までやってきたことを仕組み化することを含め、人と出会えることが価値になるようなまちづくりを今後進めていきたい。

委員：39 頁の書き方の話であるが、10 頁にまちづくりの基本方針があり、39 頁の内容が目標を実現するための手段だと思うが、基本方針とどういう関係なのかをもう少し整理するとよい。何が必要で、何が抜けているか、それにより、図との関係も明確になってくると思う。ちなみに 39 頁はオーソドックスな都市マスタープランの書き方になっており、拠点を作る、まちをつくる、そのために公共交通を作るという感じで他の都市はこのように記載するだろう。富山市の場合は、10 頁にあるように、いきなり公共交通の活性化から入っている。おそらく他の自治体でこんな記載であれば、私はおかしいと指摘するが、これが富山らしさだと思っており、公共交通からはじまり、拠点の形成が次に来るような都市マスタープランはほとんどないと思う。やはり公共交通が富山の都市マスタープランの命と考えるのであれば、39 頁も公共交通からスタートして、その後、項目の 1 から実現していくために取組まないといけないという流れで記載いただくと、先ほど指摘した整理につながると思う。

委員長：それに関連し、37 頁にまちづくりの基本的な進め方がある。基本方針、目標、進め方、実現に向けた取組は表現的に似ているが、中身は違い、ちょっとわかりにくいとを感じるので、この辺りは整理いただけるとよい。

委員：進め方については、全体に関する話かと思うが、全体として構成をわかりやすくするとよい。

委員長：進め方には公共交通に関する言及はないが、それはいいのか。

事務局：指摘内容を踏まえて、全体的に構成を考えていく。

委員：富山市は SDGs 推進都市構想という計画があり、都市マスタープランは先のことを検討しているものであるが、都市機能としてどのようにエネルギーを削減するかなどについて、触れる必要はないのか。

事務局：富山市としてコンパクトなまちづくりを進めることで、環境負荷が低いまちをつくっていくということは言っているので、環境部局と記載内容について検討したいと思う。

委員長：自動車依存からの脱却は、CO2 排出量との関係性があるし、第 1 回の検討委員会でも人口減少により CO2 排出量やごみの排出量の変化も出していただいたので、その辺りも文脈に落としていただけるとよい。

委員：公共交通志向圏域が新しく出てきたが、圧倒的な車社会の富山で公共交通志向圏域が実現できると素晴らしいことである。徒歩圏にしても、公共交通志向圏域にしても、どこかに車がなくても暮らせるというキーワードがあるといいのではないのか。これが大事だと思うの

で、検討してほしい。

事務局：先ほどのウォークアブルな話も含め検討する。

(4) 地域別構想のとりまとめ方針について (P4 1～4 4)

委員長：ご説明いただいた部分について、ご意見いかがか。

委員：地域別構想にはインフラについて入っていないように見えるが、どこかにあるか。

事務局：現時点でインフラは入れていない。実際にどれだけのインフラがあるかはわかっているので、担当部局と相談しながら、どのような情報を出していけるかを検討する。

委員：43 頁の市民ワークショップでの提案はかなりサマライズされているようだが、せっかく来ていただいたので、6 頁にまとめてあるようなボリュームのものを入れ、それを元に主要方針を作成しているという形にしてあると、ワークショップに来た方、あるいは来られなかった方でもこれを読みながらこうやって作ったのがわかると思う。ただ、6 頁を見返すといいところと悪いところと両方書いてあるとよいかと思った。ワークショップでは地域の課題はあまり話されなかったのか。

事務局：そうである。

委員：承知した。ないものはしょうがない。

事務局：検討する。

委員：8 頁で現状の課題認識があって、まちづくりの理念を定めているが、この前の章ではいいところもたくさん記載してあったと思う。せっかくなので、良いところと悪いところについては、将来的に悪いところがさらに悪くなりそうだということや、良いところは将来的にさらに伸ばしていく必要があるということが現状の認識としてあり、それを基にまちづくりの理念が地区の話とパラレルにある形がよいのではないか。悪いところだけ取り出して理念を示すみたいな構成になっているので、良いところと悪いところを踏まえた上でどうするのかという形にした方がよいと思う。

事務局：検討する。

委員：富山は関東との二拠点生活が可能である。業界としても進めてはいるが、そういったことも都市計画の中で課題であり、知事も推進しているかと思う。まちづくりの理念の中では、シームレスで行けるといいう魅力を全面的に出してほしい。

委員：30 頁の分野別のまちづくりの方針の中に、都市の安全安心の方針として、防災減災の項目が出てくることになっている。地域別構想でも防災に関する記述が予定されているが、第 4 章のまちづくりの推進方針にはそれらしい記載が見当たらなかったもので、各所で連携をとれるように配慮をお願いしたい。

事務局　：　承知した。

(5) 今後の予定について (P 4 5)

委員長　：　ご説明いただいた部分について、ご意見いかがか。

＜意見なし＞

委員長　：　よろしいでしょうか。では、本日は活発なご意見をありがとうございました。本日予定した議事はすべて終了とする。事務局に進行を返すこととする。

事務局　：　委員長どうもありがとうございました。それでは以上をもちまして、第4回富山市都市マスタープラン検討委員会を閉会とさせていただきます。委員の皆様、本日はどうもありがとうございました。

以上