

尼崎市 立地適正化計画 〈概要版〉

趣旨・目的

我が国においては、平成 20 年(2008 年)に始まった人口減少が、今後加速度的に進むと見込まれており、この人口減少社会における課題を認識し、今後取り組むべき方向性を明確にするため、平成 26 年(2014 年)12 月に日本における人口の現状と将来展望を提示する「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」及び今後5か年の取り組みの方向性を示す「まち・ひと・しごと創生総合戦略」が閣議決定されました。

一方、都市づくりの面では、今後の急速な人口減少下においても道路、水道、下水道や公共建築物などの老朽化への対応や医療、福祉、子育て支援、商業などの生活サービスの維持が求められています。

このような課題は全国的に顕著となっており、平成 26 年(2014 年)8 月に都市再生特別措置法(以下「法」という。)が改正され、市町村は立地適正化計画を策定できるようになりました。(法第 81 条第 1 項)

本市の立地適正化計画では、概ね 20 年後を見据え、人口や土地利用、公共交通、生活に必要な施設などの現状分析や将来予測を踏まえながら、これまで整備してきた道路、水道、下水道や公共建築物などの施設の既存ストックを「活かし、守り、育てる」考え方を基本とします。また、本市がこれまで取り組んできた土地利用施策をはじめとする各種施策を踏襲しつつ、生活に必要な都市機能や居住機能の配置を示し、施設の更新及び既存ストックを活用するとともに、特に人口減少、高齢化への対応という視点も含め持続可能な都市構造をめざすため、新たな誘導施策を活用し、各種施設を緩やかに誘導することで、「尼崎市都市計画マスタープラン」で示した持続可能なまちづくりに取り組んでいきます。

位置づけ

尼崎市立地適正化計画は、「尼崎市都市計画マスタープラン(尼崎市の都市計画に関する基本的な方針)」の一部として策定します。

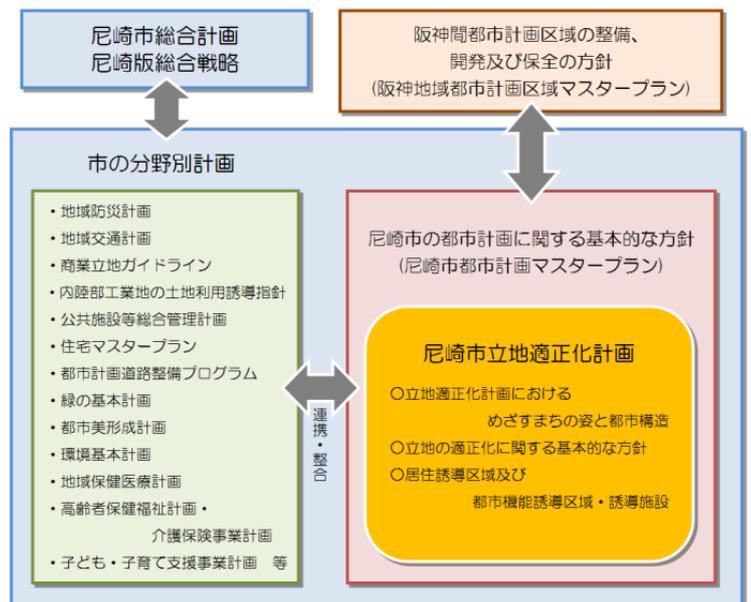
対象区域

本市における立地適正化計画の対象区域については、市域全体(本市における都市計画区域全体)とします。

計画期間

本計画の期間は、概ね 20 年後の平成 48 年(2036 年)の都市の姿を展望しつつ、本市の都市計画に関する基本的な方針を定めた「尼崎市都市計画マスタープラン(尼崎市の都市計画に関する基本的な方針)」の目標年次である平成 35 年(2023 年)とします。

体系図



立地適正化計画におけるめざすまちの姿

立地適正化計画は、人口減少、少子高齢化社会において誰もが安心できる、健康で快適な生活環境を実現すること、そして厳しい財政状況のなかで持続可能な都市経営に取り組むことを主眼としています。特に、今後増加する高齢者が徒歩や公共交通ネットワークの活用により活動的に暮らせるような都市構造とすることによって、健康寿命を延ばし、社会で活躍し続けることができるまちをめざす必要があります。

そこで、これまで尼崎市が取り組んできた産業活力の維持、向上を重視しながら、尼崎らしい利便性の高い都市居住を実現するという観点に立った、立地適正化計画におけるめざすまちの姿を設定します。

【立地適正化計画におけるめざすまちの姿】

●みんなが暮らしやすいまち ～ 安全性・利便性・快適性の維持向上

日常生活利便施設が充実し、交通利便性が確保された質の高い住まい・まちづくりが進むことで、健康、安全に暮らし続けることができる住み続けたい、住んでみたい尼崎をめざす



●みんなが働きやすいまち ～ 職住近接の強みを活かす

交通利便性に優れ、業務集積地である大阪に近接しているだけでなく、市内にも多くの就労の場があるという強みを活かし、ワーク・ライフ・バランスの実現ができる尼崎をめざす



●みんなが惹かれるまち ～ シビックプライドの醸成

歴史資産集積と文化学習の拠点や子どもたちの「生きる力」を育むための新たな「学びと育ちを支援する」拠点の形成が進み、市全体の魅力や新しいイメージの高まりとともに、まちに対して市民が誇りと愛着を持てる尼崎をめざす



都市づくりの視点と立地の適正化に関する方針

立地適正化計画におけるめざすまちの姿を実現するための 5 つの「都市づくりの視点」と、各都市づくりの視点について現状と将来予測等を踏まえた「立地の適正化に関する方針」を設定します。

みんなが暮らしやすいまち
～ 安全性・利便性・
快適性の維持向上

みんなが働きやすいまち
～ 職住近接の強みを活かす

みんなが惹かれるまち
～ シビックプライドの醸成

都市づくりの視点 ①

既存ストックを活かした多様な都市空間を提供できる都市づくり

⇒立地の適正化に関する方針①

本市は早い時期から市街地形成が進み、道路等のハード面の都市づくりだけでなく、地区計画等の市民が参画するソフト面の都市づくりにも取り組んできました。これらの既存ストックを活かすことで、まちの更新や残された自然環境の保全によるゆとりある住環境を形成し、災害に備えながらライフステージに応じて住み続けられる住まい・まちづくりを図ります。

都市づくりの視点 ②

市民生活や経済活動を支える
交通ネットワークづくり

⇒立地の適正化に関する方針②

更なる高齢化の進行を踏まえ、過度に自家用車に頼らない誰もが安全・安心に暮らすことができるユニバーサル社会を形成するため、公共交通利便性の向上と自転車利用者・歩行者の安全性の確保にもつながる自転車利用環境の向上を図ります。

都市づくりの視点 ③

安全で利便性の高い、
健康で快適な都市居住が
維持できる都市づくり

⇒立地の適正化に関する方針③

既にほとんどの地域において徒歩圏内に商業・医療等の生活利便施設は充実しているため、歩いて暮らせるまちの構造となっています。加えて、日常生活の中で歩くことは健康寿命を延ばすことにもなりますので、引き続き、現在の地域に多くの人が住み続けることで、健康、快適で暮らしやすい都市居住の維持を図ります。

都市づくりの視点 ④

安心して
働くことができる
都市づくり

⇒立地の適正化に関する方針④

市内に就労の場が多く、また鉄道駅が多いため市外への通勤も便利で、距離的にも時間的にも「職住近接」であり、ワーク・ライフ・バランスが実現しやすいまちの構造になっています。今後もこれを維持していくために、土地利用の多様性と産業活動が継続できる環境を維持していくとともに、時代に応じた立地誘導を図ります。

都市づくりの視点 ⑤

新たなイメージを
発信できる
都市づくり

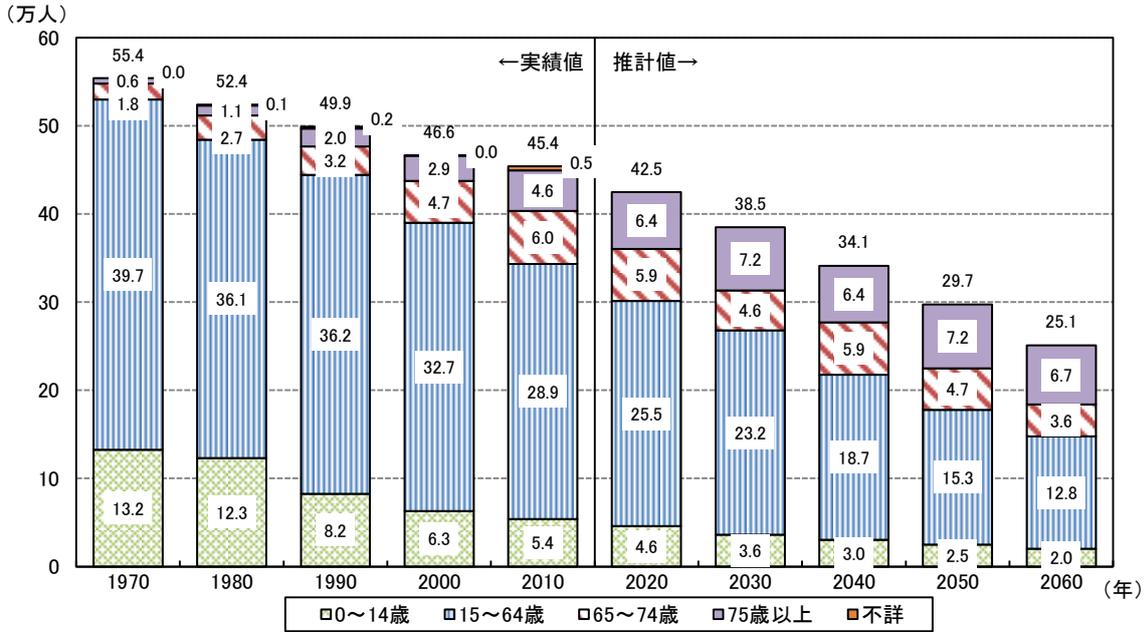
⇒立地の適正化に関する方針⑤

歴史文化、教育面など新たな都市イメージづくりとこれまで取り組んできた緑・都市景観など良好な都市環境の形成による都市イメージの向上を進めることで、新たな交流と賑わいを創出し、シビックプライドの醸成を通じて、魅力ある都市の実現を図ります。

尼崎市の概況

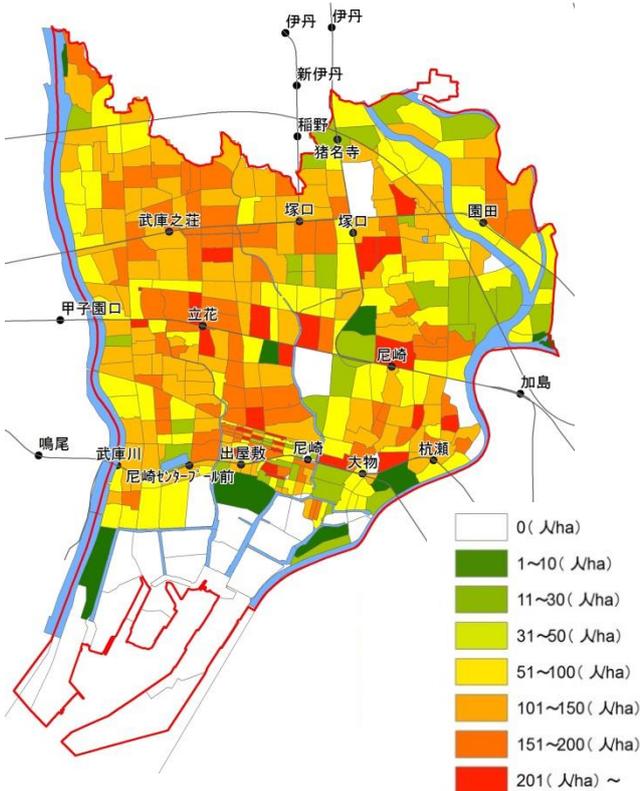
人口は対策を講じずこのままの傾向が続くと、平成 42 年 (2030 年)には 38.5 万人となり、これまでより早いペースで減少が進みます。将来の人口密度は駅前であっても低下し、阪神沿線などでは 30 人/ha を切ると見込まれる地区が広がりますが、その地区は工業地や公共施設等、住宅以外の利用が大部分を占めています。

将来推計人口

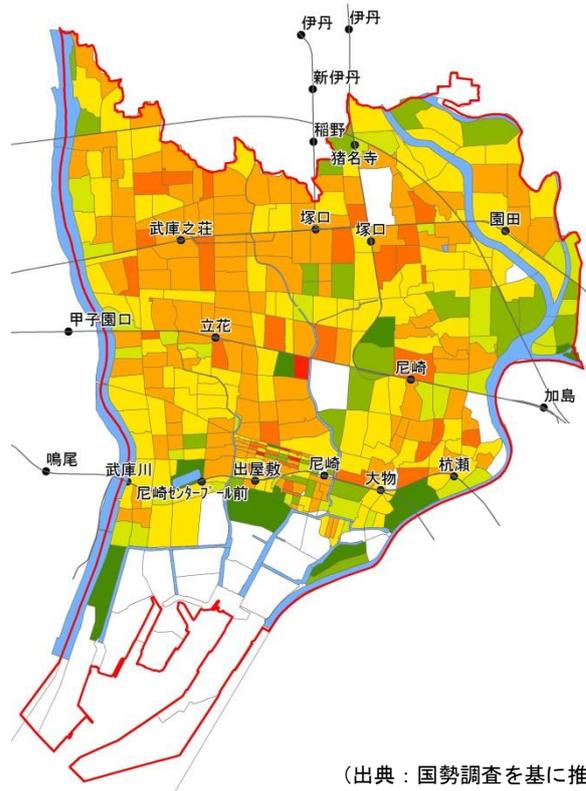


(出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」)

町丁目別人口密度 (平成 22 年 (2010 年))

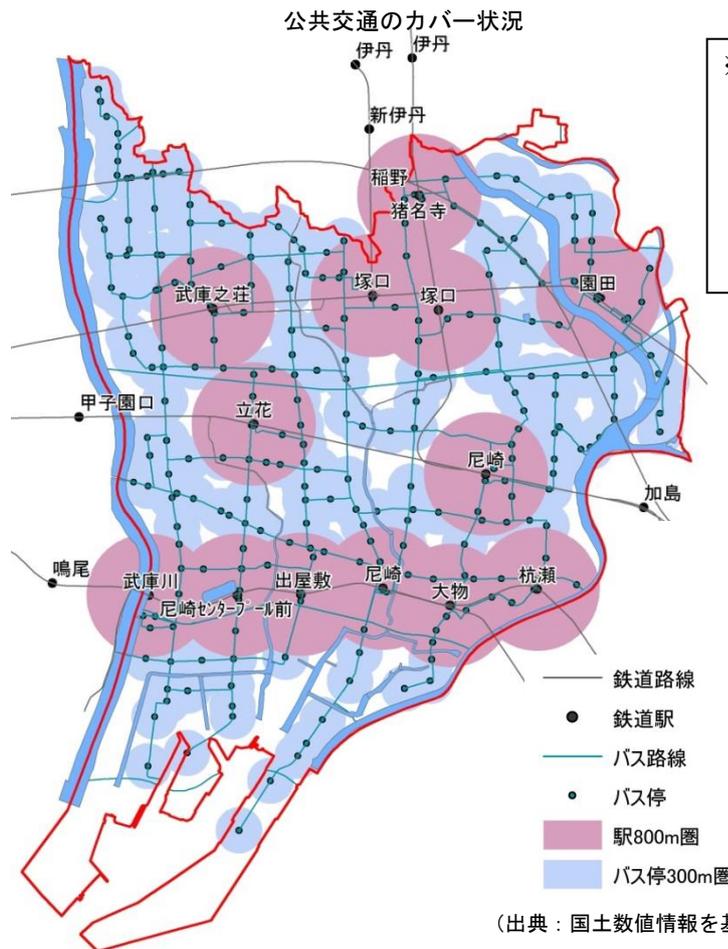


町丁目別人口密度 (平成 47 年 (2035 年))

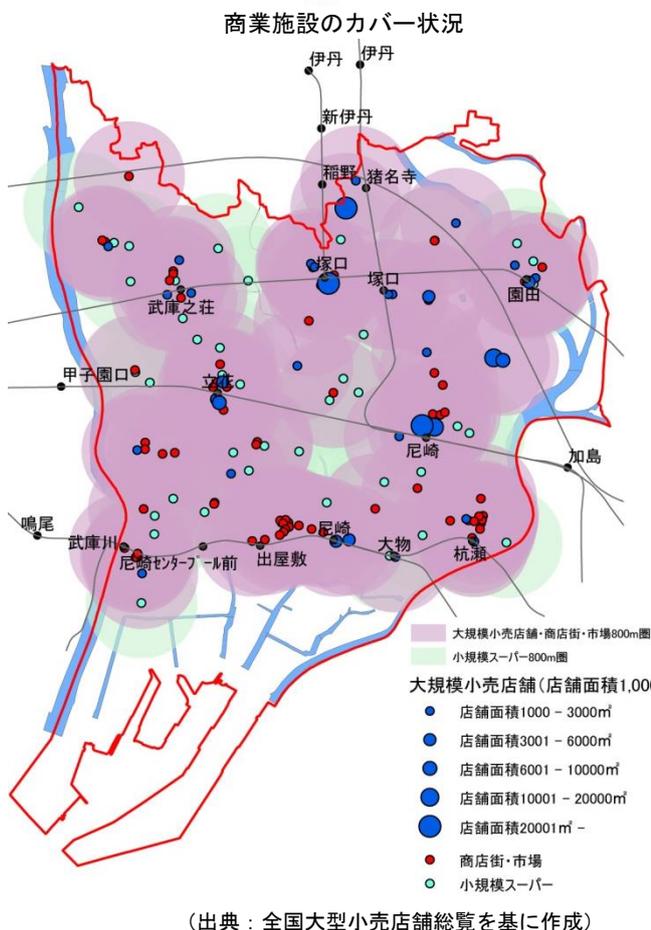


(出典：国勢調査を基に推計)

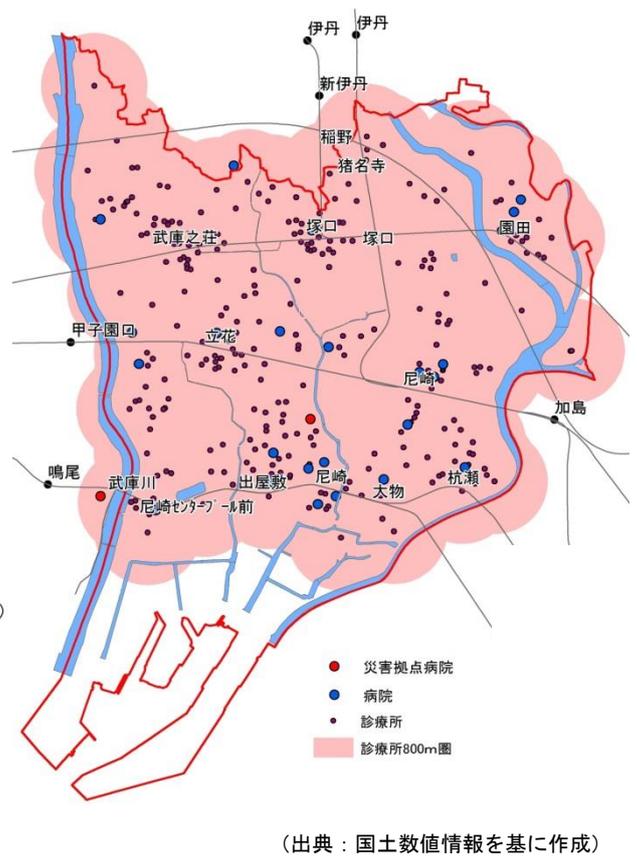
市域のほとんどが公共交通徒歩圏*となっています。また、商業施設、病院・診療所(内科あるいは外科がある診療所)とも市域のほぼ全域が800m圏内に位置しています。



※公共交通徒歩圏：
国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」において、鉄道駅については800m、バス停については300mを徒歩圏としている。



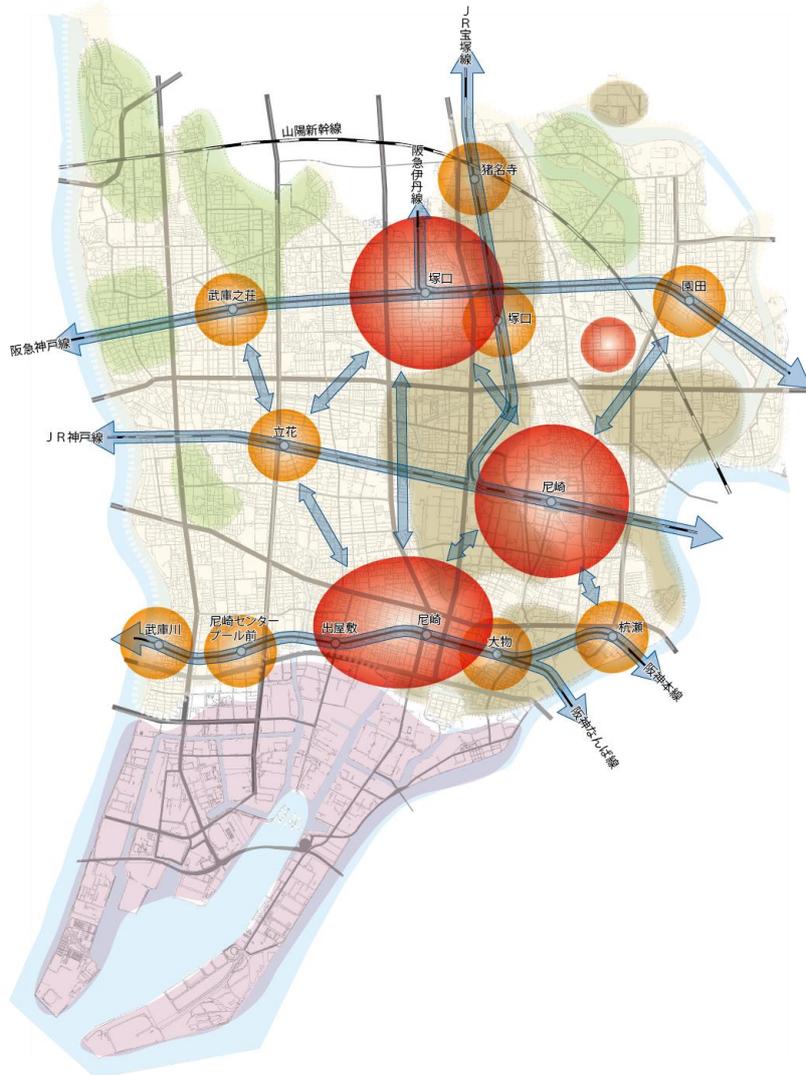
病院・診療所(内科あるいは外科がある診療所)のカバー状況



立地適正化計画における都市構造

都市計画マスタープランのめざすまちの姿や都市構造、また、これまでに述べた立地適正化計画におけるめざすまちの姿、都市づくりの視点、立地の適正化に関する方針を踏まえ、既に成熟したコンパクトな市街地が形成されている尼崎において「どのような暮らしを実現したいのか」を暮らしのイメージとしてエリア別に描き、土地利用及び公共交通ネットワークの方針を示した立地適正化計画における都市構造を示します。

立地適正化計画における都市構造と暮らしのイメージ

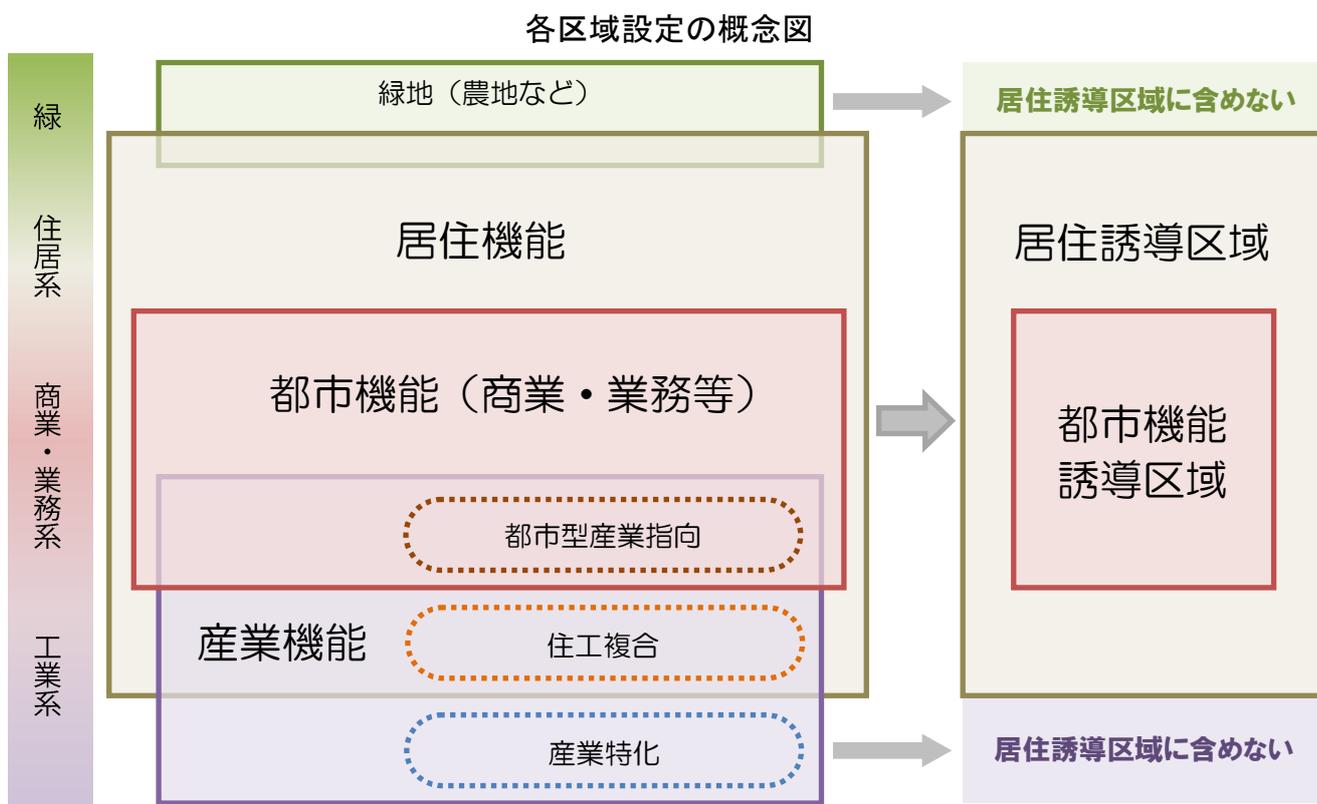


-  • 公共交通が充足しており、日常生活の利便性が確保されている地区
(誰もが歩いて暮らせるまち)
-  • 隣接市からの利用も見込まれる都市機能誘導区域の集積があり、本市の魅力を高め、賑わいを創出することができる地区(広域の拠点)
-  • 便利で快適な都市居住が可能となる地区(多様な機能が集積するまち)
-  • 地域の利便性を確保するための拠点となる地区
(地域の拠点)
-  • 緑ある空間に囲まれた暮らしが可能となる地区
(ゆとり、潤いを感じられるまち)
-  • 今ある産業を保全しつつ、良好な暮らしが可能となる地区
(職住近接/産業保全)
-  • 大規模工場や次世代型産業保全、流通施設等が立地する産業集積拠点となる地区
(産業集積拠点の推進・強化)
-  • 基幹的な公共交通ネットワーク

区域設定の基本的な考え方

立地適正化計画では、法に基づき、人口減少の中にあっても生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導もしくは維持すべき区域(居住誘導区域)と、居住誘導区域内において、医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導もしくは維持することにより、各種サービスの効率的な提供が図られるような区域(都市機能誘導区域)を定める必要があります。

居住誘導区域や都市機能誘導区域の設定にあたっては、これまでの本市の土地利用政策を踏襲しつつ、本市の立地適正化計画における都市構造の具現化を図るために、居住機能、都市機能、産業機能を適切に誘導する区域として下図のように設定します。

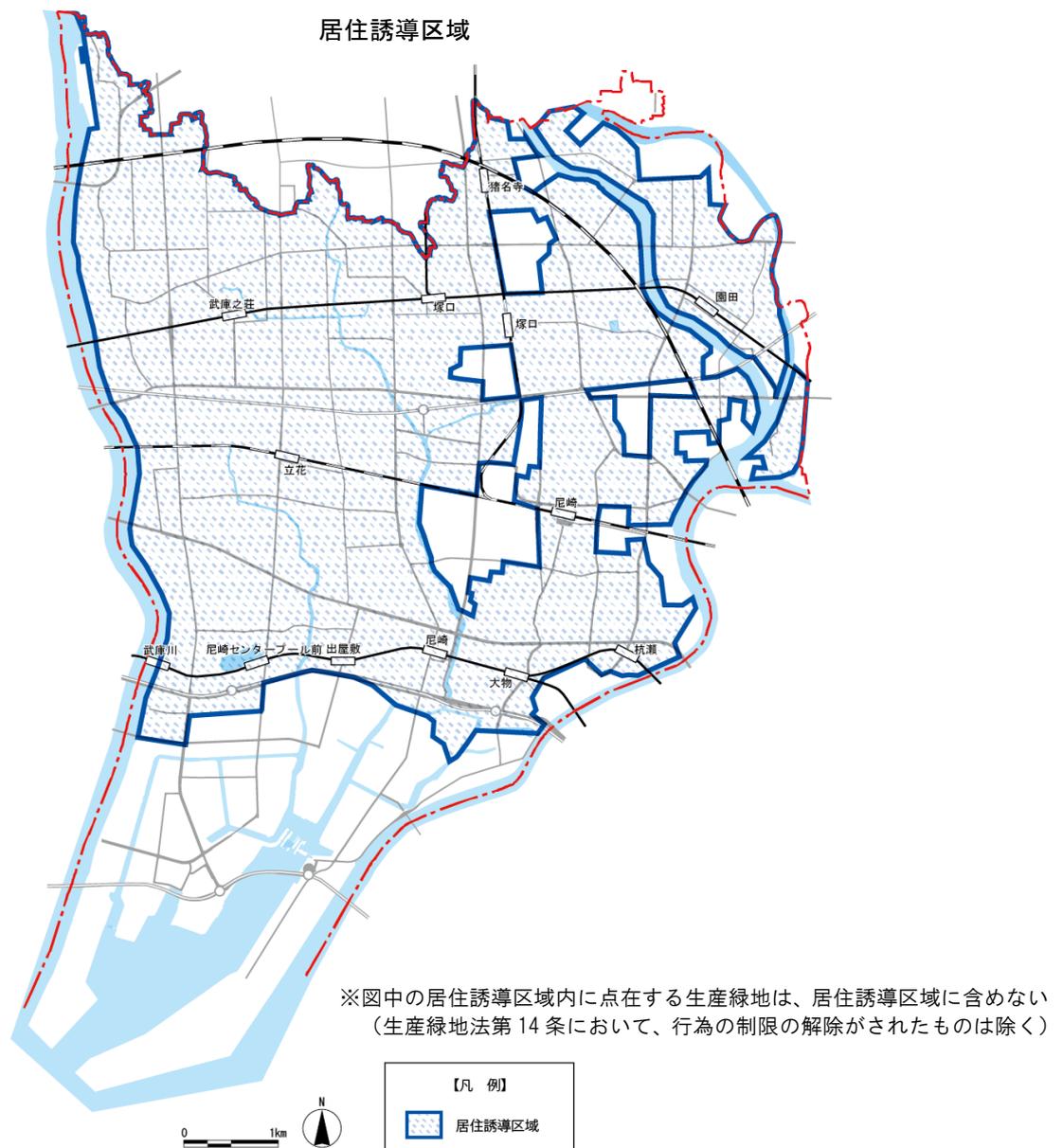


居住誘導区域

本市は、平成 47 年(2035 年)においても居住エリアでは比較的高い人口密度を維持していることから、極端に人口が減少し生活利便施設や公共交通(鉄道・バス)の減少に伴うサービス低下等が起こる地域はほとんどないと予測しています。また、市域のほとんどが公共交通徒歩圏(鉄道駅から 800m、バス停から 300m)であり、地形的な特徴から自転車や徒歩移動も比較的容易な環境となっており、更に必要な生活利便施設等の都市機能は市内全域で概ね整っています。また、工業専用地域を除く可住地の平成 47 年(2035 年)の人口密度は約 90 人/ha と予測され、都市機能の維持に必要な人口密度は十分確保できる推計結果となっています。

このような観点から、道路、上下水道、公共建築物だけではなく、生活に必要な医療、福祉、商業、子育て支援、教育などの各種施設、公共交通がすでに整っている、現在居住がなされている地域を居住誘導区域として設定し、現在の市民の暮らしの満足度や利便性の維持を図ります。

なお、本市は洪水や高潮、津波の被害を受けやすい地形となっており、災害リスクが高いエリアも存在するものの、河川堤防や防潮堤、下水道施設、情報伝達設備、避難所である公立学校の耐震化等のハード面の整備とともに、防災訓練や防災意識の啓発等のソフト面の双方で災害対策に取り組んでいることから、そういった区域も居住誘導区域に含めることとします。



【居住誘導区域に含めない区域】

- 市街化調整区域
- 住宅の建築が禁止されている工業地
 - ・工業専用地域(臨海部)
 - ・工業保全型特別工業地区(扶桑町)
- 住宅の増加を抑制する工業地
 - ・工業地域(ただし、住工共存型特別工業地区、JR塚口駅東側及びJR尼崎駅南側の一部を除く)

注)JR尼崎駅南側については、都市計画マスタープランにおいて広域拠点として多様な都市機能の誘導を図ることとされているため、居住誘導区域に含める。

 - ・準工業地域(「尼崎市内陸部工業地の土地利用誘導指針」における工業保全ゾーン)
- 保全すべき農地等(生産緑地、佐璞丘公園、猪名川公園、藻川公園)

居住誘導区域外での建築等の届出等

居住誘導区域外において、一定規模以上の住宅開発等を行おうとする場合には、原則として下記のような行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所等について市長への届出が必要となります。(法第88条第1項)

【開発行為】	<ul style="list-style-type: none"> ・3戸以上の住宅の建築目的の開発行為 ・1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの
【建築等行為】	<ul style="list-style-type: none"> ・3戸以上の住宅を新築しようとする場合 ・建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等とする場合

都市機能誘導区域

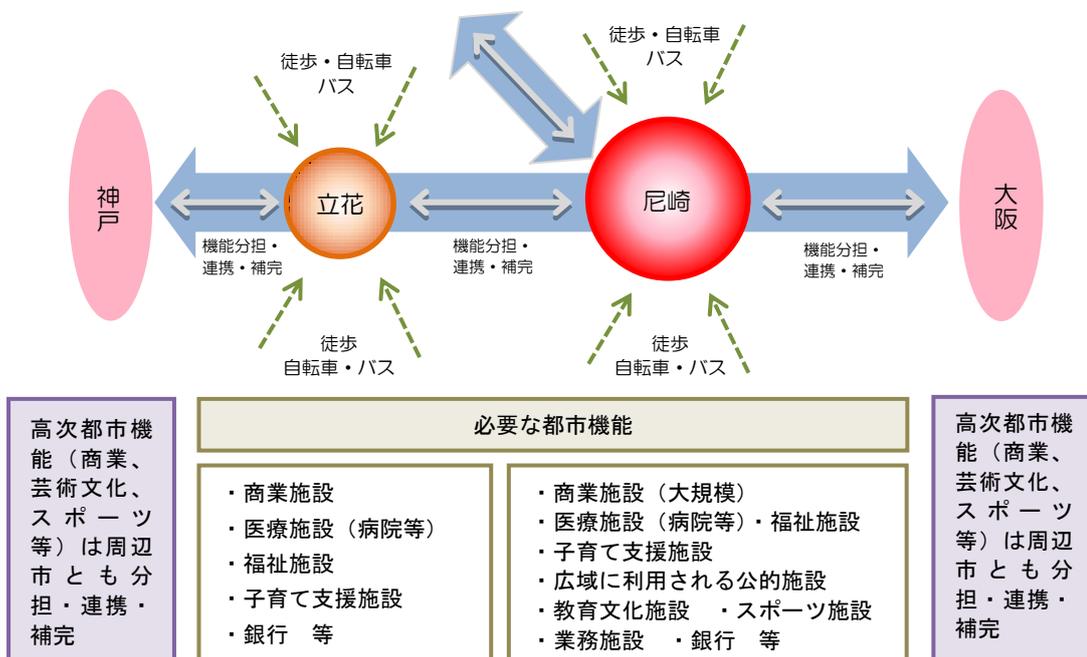
長期的に人口減少、並びに高齢化が進展することを踏まえると、鉄道駅周辺においては必ず生活に必要な都市機能を確保することが重要であり、また、公共施設の集約化などを行う場合は、鉄道駅周辺などの利便性の高いエリアに必要な都市機能を段階的に配置していくことが望ましく、市民の暮らしの満足度や利便性の維持につながります。さらに、歴史文化・観光・交流機能の強化及び産業機能の維持・保全を図ることで、市内外から人が集まり交流人口が増え、賑わいの創出につながります。

また、本市は大阪、神戸に挟まれた阪神間に位置しており、東西方向に鉄道網が充実していることから、市内外問わず鉄道を軸とした沿線で都市機能を分担・連携することが考えられます。

この特長を大いに活かしながら各拠点の都市づくりの方向性に即した都市機能誘導を図り、より利便性を高め、賑わいを創出するといった拠点性の向上や生活利便性の維持・向上を図っていきます。

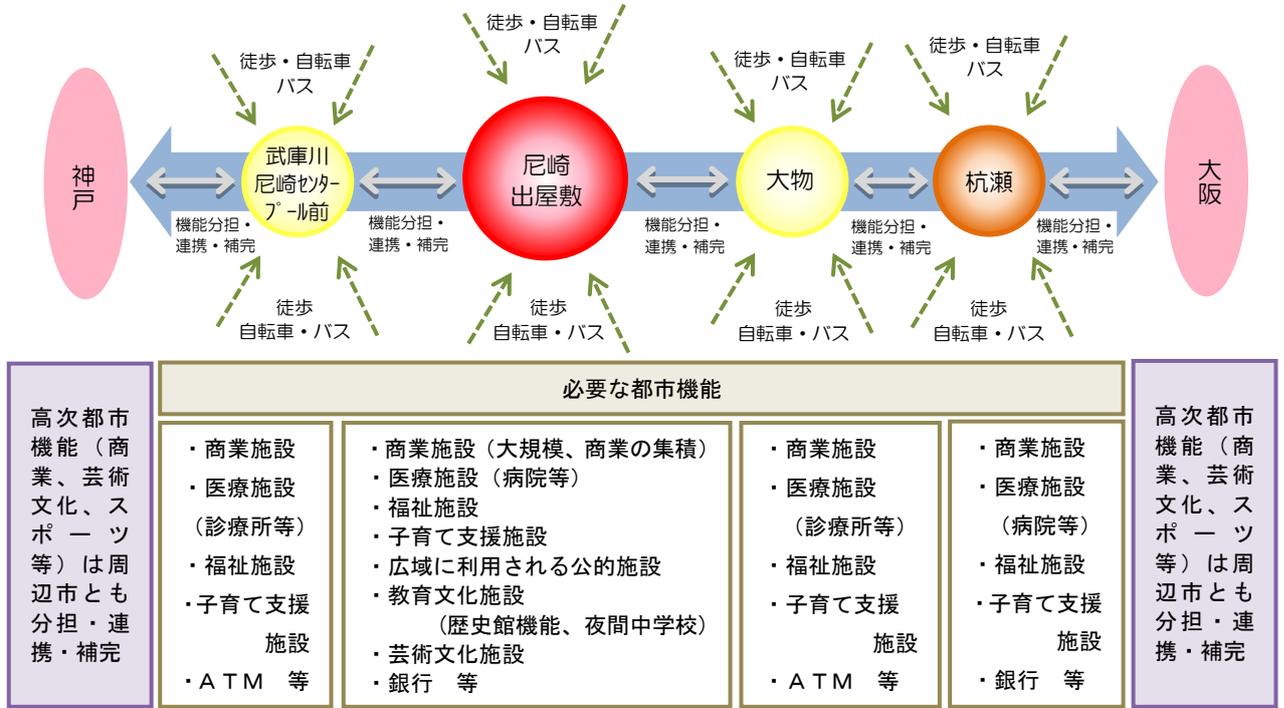
JR沿線における都市機能誘導の考え方

- ・ 広域性を有する拠点であるJR尼崎駅周辺には既に高次都市機能の集積が進みつつあることから、その拠点性をさらに高める機能集積を図る。
- ・ 地域拠点である立花駅周辺は生活利便性の確保を第一とする都市機能の集積を図る。
- ・ また、高次都市機能は大阪、神戸など市外の都市拠点との機能分担・連携・補完も行う。



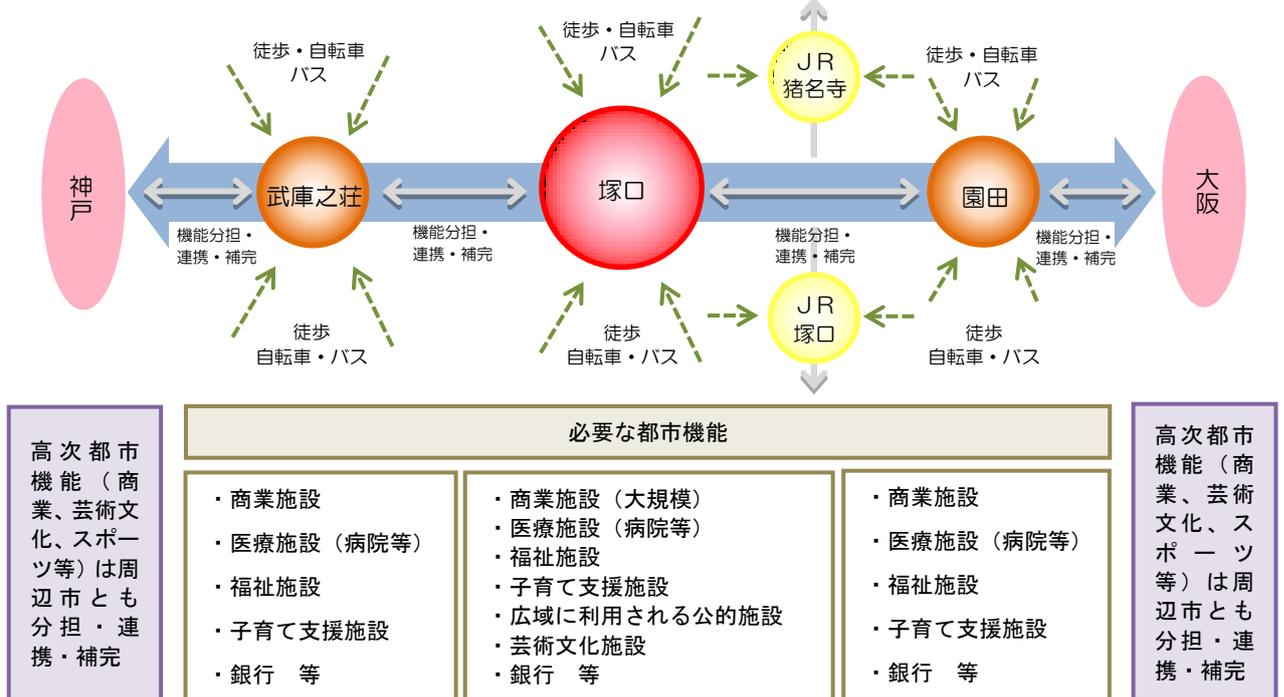
阪神沿線における都市機能誘導の考え方

- ・ 広域性を有する拠点である阪神尼崎・出屋敷駅周辺については高次都市機能を含む機能集積を図りつつ、本市の歴史文化を活かしたイメージ形成にも資する機能集積を図る。
- ・ 地域拠点である杭瀬駅周辺、生活拠点であるその他鉄道駅周辺は生活利便性の確保を図る。
- ・ 高次都市機能は大阪、神戸など市外の都市拠点との機能分担・連携・補完も行う。



阪急沿線における都市機能誘導の考え方

- ・ 北部の拠点である阪急塚口駅周辺は高次都市機能を含む機能集積を図りつつ、地域拠点である武庫之荘駅周辺、園田駅周辺には生活利便性の確保を第一とする都市機能の集積を図る。
- ・ また、高次都市機能は大阪、神戸など市外の都市拠点との機能分担・連携・補完も行う。



【都市機能誘導区域の設定の基本的な考え方】

- ◆都市計画マスタープランに位置づけのある拠点(駅周辺)を都市機能誘導区域とする。
- ・広域拠点(JR尼崎駅、阪神尼崎駅・阪神出屋敷駅)
- ・地域拠点(阪急塚口駅、阪急園田駅、阪急武庫之荘駅、JR立花駅、阪神杭瀬駅)

その他、次の区域については都市機能誘導区域としての位置づけは行いませんが、都市機能誘導区域に準ずる区域として、生活拠点、その他重要な拠点として位置づけます。(市独自の位置づけであり、届出等の対象となりません。)

【市独自の区域の設定の基本的な考え方】

- ・生活拠点(前述以外の鉄道駅周辺) …… 概ね半径300m
⇒周辺の生活圏における利便性確保を最優先に掲げ、必要に応じた都市機能の誘導を図る。
(その他重要な拠点)
- ・学びと育ちを支援する拠点 …… 旧聖トマス大学周辺
⇒様々な人の学びの場として活用し、「学びと育ちを支援する」をテーマとした新たな拠点形成を図る。
- ・産業誘導区域 …… JR尼崎駅西側周辺の産業集積地
⇒操業環境の維持・保全を基本としつつ、既存産業の高度化や研究開発機能の集積など都市型産業への転換などを可能とする地区として、土地利用、並びに都市機能の誘導を図る。

誘導施設

誘導施設とは、生活に必要な施設で、都市機能誘導区域に立地を誘導もしくは維持すべき施設のことです。本市の場合は、既に駅周辺のみならず、工業専用地域を除く市内全域に様々な生活利便施設が立地していますが、今後は人口構造の推移を十分に踏まえながら、市民の利用頻度や施設が有する特徴(広域性、もしくは地域密着性など)を考慮して、必要に応じて段階的に誘導を図っていく必要があります。

本市の20年後の人口密度は比較的高い水準を維持する推計結果となっているため、既に市内に分散して多数の立地がみられる生活に密着した施設(スーパーマーケット、コンビニエンスストア、診療所、学校、幼稚園、保育所、高齢者施設等)は、日常生活を送る上で利用頻度が高い施設であり、高齢者の外出機会の増加に寄与するため必要な施設であるため、市内に分散配置することで生活利便性の維持・確保を図ります。

一方、都市づくりの方向性に大きく寄与し、より利便性を高め、賑わいを創出するなど拠点性を高めることで本市の魅力を高める機能を持つ施設かつ、市外もしくは、市内全域から利用される施設を中心に誘導施設として位置づけ、そのうち、今後誘導すべき施設と維持すべき施設とを分けて示すこととします。

誘導施設の設定に向けた基本的な考え方

誘導施設	設定に向けた基本的な考え方
商業施設（大規模）	<ul style="list-style-type: none"> 大規模商業施設は、用途地域や「尼崎市商業立地ガイドライン」による規制誘導を行っており、広域性を有する拠点では充足しています。 広域性を有する拠点では大規模商業施設の立地がその拠点性を高めることから誘導施設（維持）として位置づけます。
商業施設（商業の集積）※	<ul style="list-style-type: none"> 商店街など商業の集積がある地域は、賑わいの創出に寄与することから、市独自の誘導施設（維持）として位置づけます。
公的施設 （広域に利用される公的施設等）	<ul style="list-style-type: none"> 行政窓口や交流機能を持つ、市外もしくは、市内全域から利用される公的施設については、利用者数が多く、立地箇所数が少ないことから、誘導施設（誘導・維持）として位置づけます。
子育て支援施設 （交流・相談機能）	<ul style="list-style-type: none"> 子育て世代の定住・転入促進を目指す視点により、交流・相談機能を持つ施設について、利便性の高い駅周辺にもあることが望ましいことから、誘導施設（維持）として位置づけます。
教育文化施設 （歴史館機能等）	<ul style="list-style-type: none"> 本市の歴史、文化、教育環境などの向上に寄与する施設においては、賑わいの創出等に寄与することから、誘導施設（誘導・維持）として位置づけます。
芸術文化施設 （芸術文化ホール、劇場） スポーツ施設※ （広域に利用される運動公園等）	<ul style="list-style-type: none"> 広域に利用される芸術文化、スポーツ施設においては、賑わいの創出に寄与することから、誘導施設（維持）として位置づけます。
業務施設※ （産業に係る事業所や研究所等）	<ul style="list-style-type: none"> 本市の地域経済をけん引する重要な役割を果たす産業に係る業務施設（事業所や研究所等）については、市独自の誘導施設（誘導）として位置づけます。
子ども・青少年施設※ 教職員研修施設※	<ul style="list-style-type: none"> 市独自の区域を設定し、複数の機能が連携し、既存施設・機能の集約・複合化をするため、市独自の誘導施設（誘導・維持）として位置づけます。

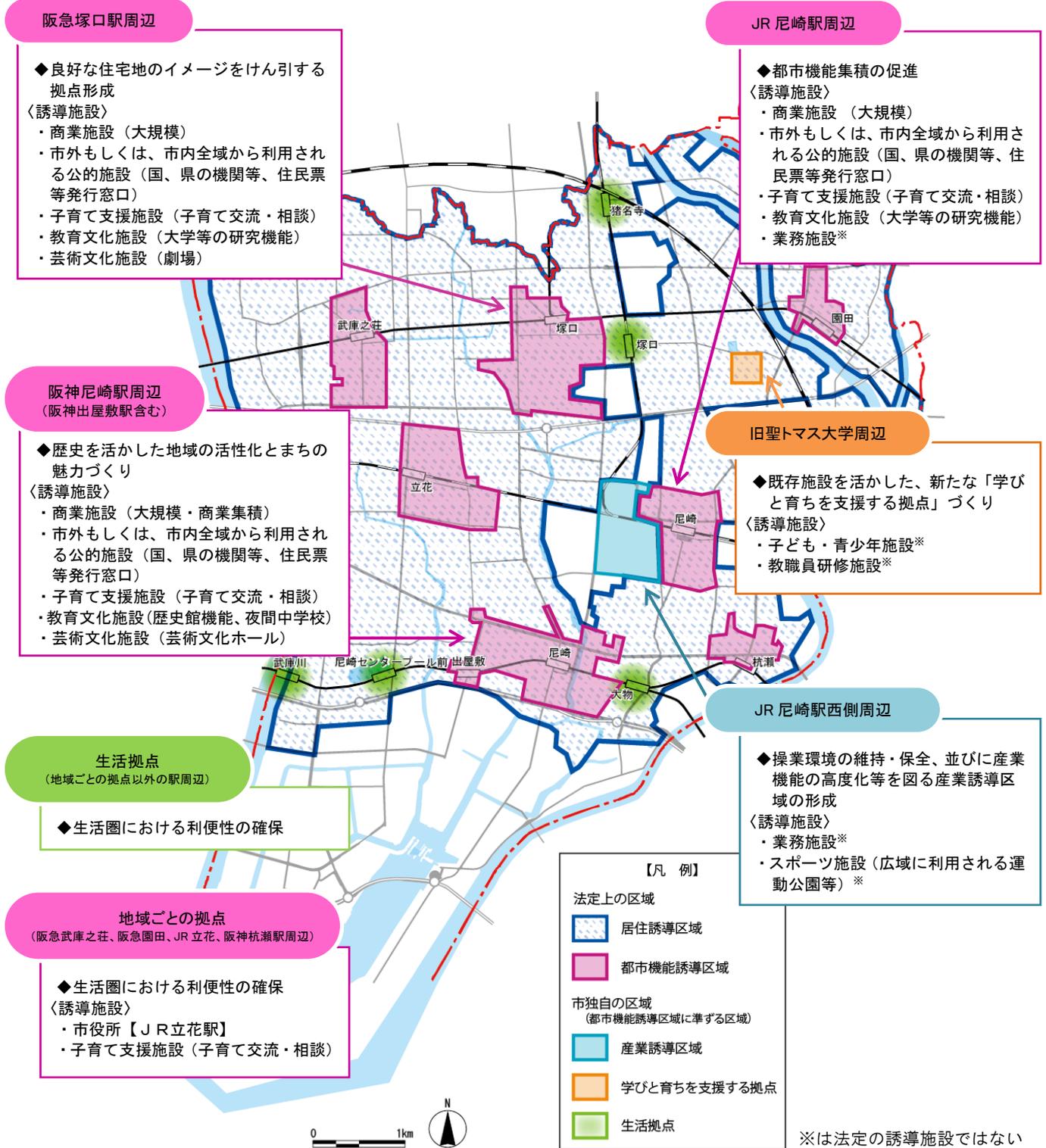
※は法定の誘導施設ではない。

誘導施設の整理（●：誘導、■：維持）

誘導施設	（法定の）都市機能誘導区域				都市機能誘導区域に準ずる区域		
	J R 尼崎駅 周辺	阪神尼崎駅 周辺 （出屋敷駅含む）	阪急塚口駅 周辺	地域ごとの 拠点 阪急武庫之荘駅 阪急園田駅 J R 立花駅 阪神杭瀬駅 周辺	生活拠点 J R 猪名寺駅 J R 塚口駅 阪神尼崎 センター前駅 阪神武庫川駅 阪神大物駅 周辺	学びと育ちを 支援する拠点 旧聖トマス 大学周辺	産業誘導区域 J R 尼崎駅 西側周辺
法定の位置づけ							
商業施設 （大規模）	■ （店舗面積 1万㎡以上）	■ （店舗面積 1万㎡以上）	■ （店舗面積 1万㎡以上）	—	—	—	—
市外もしくは、市 内全域から利用 される公的施設	● （国、県の機関等） ■ （住民票発行等の 市民窓口）	● （国、県の機関等） ■ （住民票発行等の 市民窓口）	● （国、県の機関等） ■ （住民票発行等の 市民窓口）	— ■ （市役所） 【J R 立花駅】	—	—	—
子育て支援施設	■ （子育て交流・ 相談機能）	■ （子育て交流・ 相談機能）	■ （子育て交流・ 相談機能）	■ （子育て交流・ 相談機能）	—	—	—
教育文化施設	■ （大学等の 研究機能）	● （歴史館機能） ■ （夜間中学校）	■ （大学等の 研究機能）	—	—	—	—
芸術文化施設	—	■ （芸術文化ホール）	■ （劇場）	—	—	—	—
市独自の位置づけ							
商業施設 （商業の集積）	—	■※	—	—	—	—	—
スポーツ施設 （広域に利用される 運動公園等）	—	—	—	—	—	—	■※
業務施設 （産業に係る 事業所や研究所）	●※	—	—	—	—	—	●※
子ども・青少年施設	—	—	—	—	—	●※	—
教職員研修施設	—	—	—	—	—	■※	—

※は法定の誘導施設ではない。

都市機能誘導区域と都市づくりの方向性・誘導施設



都市機能誘導区域外での建築等の届出等

都市機能誘導区域外において、誘導施設の整備を行おうとする場合、原則として下記のような行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所等について市長への届出が必要となります。（法第108条第1項）

【開発行為】	<ul style="list-style-type: none"> ・誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為 ・誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 ・建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合 ・建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合
【建築等行為】	

誘導施策

「立地の適正化に関する方針」ごとに、次のとおり各誘導区域における誘導施策の推進を図ります。

立地の適正化に関する方針①に関する施策

- 都市基盤の整備・維持による安全空間の創出
- 市民主体のルールづくりや規制・誘導による良好な住環境の継承
- 市民が地域の住環境に関心を持ち、交流・協力してまちづくりに取り組める環境づくり
- 良質な住まいの確保/住まいの質の向上 ●都市農地の保全と活用 ●防災対策の充実

立地の適正化に関する方針②に関する施策

- 鉄道やバス交通の機能維持及び利用促進
- 歩行者や自転車利用者の安全性や快適性の向上 ●放置自転車の抑制と駐車秩序の確立

立地の適正化に関する方針③に関する施策

- 地域特性に応じた、利便性の高い魅力的で賑わいのあるまちづくりの推進
- 公共建築物の適正配置

立地の適正化に関する方針④に関する施策

- ものづくり産業の集積の維持・保全と活性化
- 内陸部工業地における操業環境の維持・保全を基本とした、地区の特性に応じた土地利用の誘導

立地の適正化に関する方針⑤に関する施策

- 城内地区における都市再生整備計画事業の活用（都市再構築戦略事業）
- 学びと育ちを支援する拠点形成（旧聖トマス大学）
- 市民が地域の住環境に関心を持ち、交流・協力してまちづくりに取り組める環境づくり
- 誇りや愛着を持てる活力のある美しいまちづくり

計画の評価・見直しの方法

立地適正化計画は、法において、概ね5年毎に施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとされています。本市では、平成26年(2014年)3月に都市計画マスタープランを改定し、概ね5年後の中間見直しと10年後の定期見直しにあたって、PDCAによる施策・事業のチェック(都市計画事業等については原則、毎年進捗を把握)を行うものとしています。

立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部であり、都市計画マスタープランとの綿密な連動が必要であることから、都市計画マスタープランの進捗管理の仕組みと連携しながら効率的に評価・フォローアップ作業を進め、両計画の適切な改定を図るものとします。

見直しの時期については、社会経済状況の変化等により必要に応じて柔軟に対応します。

尼崎市

AMAGASAKI CITY

尼崎市 企画財政局 政策部 地域交通政策推進担当
TEL 06-6489-6148 FAX 06-6489-6793
尼崎市 都市整備局 都市計画部 都市計画課
TEL 06-6489-6604 FAX 06-6489-6597
〒660-8501 尼崎市東七松町一丁目 23 番 1 号

