

第7回尼崎市都市計画審議会

諮 問

(都市計画分科会での検討状況の報告)

令和5年8月28日

尼崎市都市計画審議会

都市計画審議会及び都市計画分科会の意見要旨

No	分類	意見等の概要
1	第1章 1 まちづくりの 方向性	「つなぐ」まちづくりにおいて、人と人のつながりは重要であるため、「つなぐイメージ」の1つ目に「人と人をつなぐ」を入れてはどうか。
2	第1章 2 めぐすまちの 姿	災害に“不安を覚えない”まちは、市民の防災意識が下がらないように注意する必要がある。また、魅力を伸ばすまちづくりに直結しないのではないかな。
3	第1章 3 都市構造	南部の臨海地域まで交通網がつながっていないように見える。南部地域で働く人に交通網を「つなぐ」という意思として図に反映すべきではないかな。
4	第1章 3 都市構造	市役所や地域振興センター、あまがさき・ひと咲きプラザは都市計画を考える上で重要な拠点であるため都市構造に都市計画上の役割を記載し、位置付けてはどうか。
5	第1章 3 都市構造	広域的に「つなぐ」ことを意識して、近隣市とのつながりが分かるような記載が必要ではないかな。
6	第2章 2-1 土地利用	住工複合地については、市として重点的に検討することが分かるように、具体的な対応について踏み込んで記載すべきではないかな。
7	第2章 2-1 土地利用	ベイエリアは、場所によって規制の強化や緩和のメリハリをより強めるべきではないかな。
8	第2章 2-2 都市交通	都市交通は、早く便利に移動するだけが目的ではなく、楽しく移動する視点が重要である。また、自転車のまちづくりについては、拠点間を結ぶだけでなく、点と点を戦略的につなぐことが必要ではないかな。
9	第2章 2-2 都市交通	新たなモビリティを見据えた取組や一歩先取りしたウォークアブルなど、もう少し踏み込んだ記載があってもいいのではないかな。
10	第2章 2-3 市街地整備	密集市街地において土地がまとまるまで塩漬けにするのではなく、暫定的にコミュニティガーデンなどとして活用することで、経過措置的なまちづくりに魅力を感じる若者を呼び込むことができるのではないかな。
11	第2章 2-3 市街地整備	尼崎は自然や公園が少ないわけではないが、認知度が低いので更なる発信が必要と思う。阪急塚口駅のスカイコムや出屋敷の駅前など、使い方をわかりやすくすることで、市民が使いやすくなり、小さなイベントなどを活性化できるのではないかな。
12	第2章 2-3 市街地整備	市営住宅におけるREHUL(リーフル)の取組のように、空き家を活用して「人と人をつなぐ」ことや、「稼ぐ」ことはできないかな。利用したいという需要はあるのではないかな。
13	第2章 2-3 市街地整備	民間の開発事業を民間企業に全て任せるのではなく、官民連携による取組を考えていく必要があるのではないかな。
14	第2章 2-4 都市環境	尼崎に公園は多いが、活用されていない印象がある。地域を巻き込みながら公園を利用し、どういうまちを目指していくのか等、緑からのまちづくりを重視する必要があるのではないかな。

15	第2章 2-6 都市防災	行政が行うハード整備の記載が多いが、意識啓発も含め、市民にも役割や取組があることを記載したほうがいいのか。
16	第2章 3-4 地域別のまちづくり	臨海地域にある住宅地は、立地適正化計画において居住誘導区域外であるが、既存住宅の建替えを許容する方針となっている。防災の観点でもリスクを抱え、住環境としても騒音等の問題が想定される地域であるが、住宅地として保全する方針なのか。
17	第3章 2 居住誘導区域	浸水想定区域を居住誘導区域から外するのは現実的ではなく、うまくつきあっていく必要がある。例えば、某都市では、災害リスクを抱える居住誘導区域については、要安全配慮地域などと指定することで、リスクを認識してもらう取組をされており、安全のための情報提供が必要である。
18	第3章 2 居住誘導区域	居住誘導区域外に新しく住宅を建てさせないような工夫について検討する必要があるのではないか。
19	第3章 3 都市機能誘導区域と誘導施設	公共施設については、都市計画として誘導の方向性が示せるが、民間施設を用途地域によって間接的に誘導するというのであれば、民間施設の現状の分布図が必要ではないか。
20	第3章 3 都市機能誘導区域と誘導施設	都市機能誘導区域内にある施設が更新されるとまちの活力向上につながる。尼崎市のポテンシャルを生かして事業者を育てる環境を整えることが重要ではないか。
21	第4章 2 災害リスクの高い地域等の抽出	危機意識やリスクへの認識を高めたいという目的は理解できるが、必要以上に市民の不安を煽る必要はないのではないか。
22	第4章 2 災害リスクの高い地域等の抽出	地震については市全域にリスクがある。行政による対策だけでなく、建物の耐震化等の市民や事業者による対策も必要であるため、具体的にどのような取組が必要なのかをきちんと示す必要がある。
23	第4章 3 特にリスクの高い地域を対象とした課題整理	課題地域に該当しない地域は、災害リスクがないと市民に誤解を与えないよう見せ方について注意する必要がある。
24	第4章 4 具体的な取組及びスケジュール	取組を網羅的に記載するのではなく、市民がすべき取組について簡単に検索できるよう、防災指針の章の最後にQRコード(市ホームページ)を掲載してはどうか。
25	第5章 計画の推進に向けて	協働のまちづくりを計画の最後に記載すると、まちづくりの主体が市から市民、事業者へ唐突に変わる印象があり、これまでの章の内容と関係性が分かりにくいと感じる。

尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画 (素案)

(第 7 回都市計画審議会資料)

冊子のデザイン及びイラストや写真については、
パブリックコメント後に調整予定。

- ・ 挿入するイラスト及び冊子のデザインイメージは、
p10・11 を参照。
- ・ P11 は、配置予定のイラストの構成を示したもので
あり、イラストは今後作成予定。

令和 5 年 (2023 年) 8 月

尼 崎 市

目次

はじめに	1
1 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画について	1
2 改定にあたって	3
3 都市計画に係る本市の特徴等	5
第1章 まちづくりの基本方針	9
1 まちづくりの方向性	10
2 めざすまちの姿	11
3 都市構造	12
第2章 分野別・地域別のまちづくり	15
1 まちづくりの進め方	16
2 分野別のまちづくり	19
2-1 土地利用の方針	20
2-2 都市交通の方針	24
2-3 市街地整備の方針	27
2-4 都市環境の方針	30
2-5 都市景観の方針	34
2-6 都市防災の方針	37
3 地域別のまちづくり	40
3-1 阪急沿線地域のまちづくり	41
3-2 JR沿線地域のまちづくり	42
3-3 阪神沿線地域のまちづくり	43
3-4 臨海地域のまちづくり	44
第3章 誘導区域及び誘導施設	45
1 誘導区域とは	46
2 居住誘導区域	47
3 都市機能誘導区域と誘導施設	51
4 誘導施策	59
4-1 誘導施策	59
4-2 届出制度	60
5 具体的な整備事業	61

第4章 防災指針	65
1 防災指針とは.....	66
2 災害リスクの高い地域等の抽出.....	68
3 特にリスクの高い地域を対象とした課題整理.....	72
4 防災まちづくりの取組方針.....	73
5 具体的な取組及びスケジュール.....	74
第5章 計画の推進に向けて	77
1 評価と見直しの方法.....	78
2 目標値の設定.....	79
参考資料	83
1 用語集.....	84

はじめに

1 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画について

(1) 計画の位置付けと役割

本計画は、今後の都市計画を考える上で、時代の変化を見極め、的確に対応するため、地域特性のほか、上位計画である尼崎市総合計画や阪神地域都市計画区域マスタープランで示す方向性等を踏まえ、今後のまちづくりを進めるための指針です。この計画を定めるとともに、協働によるまちづくりを進めるため、将来のめざすまちの姿を市民等と共有します。

図 - 計画の位置付け

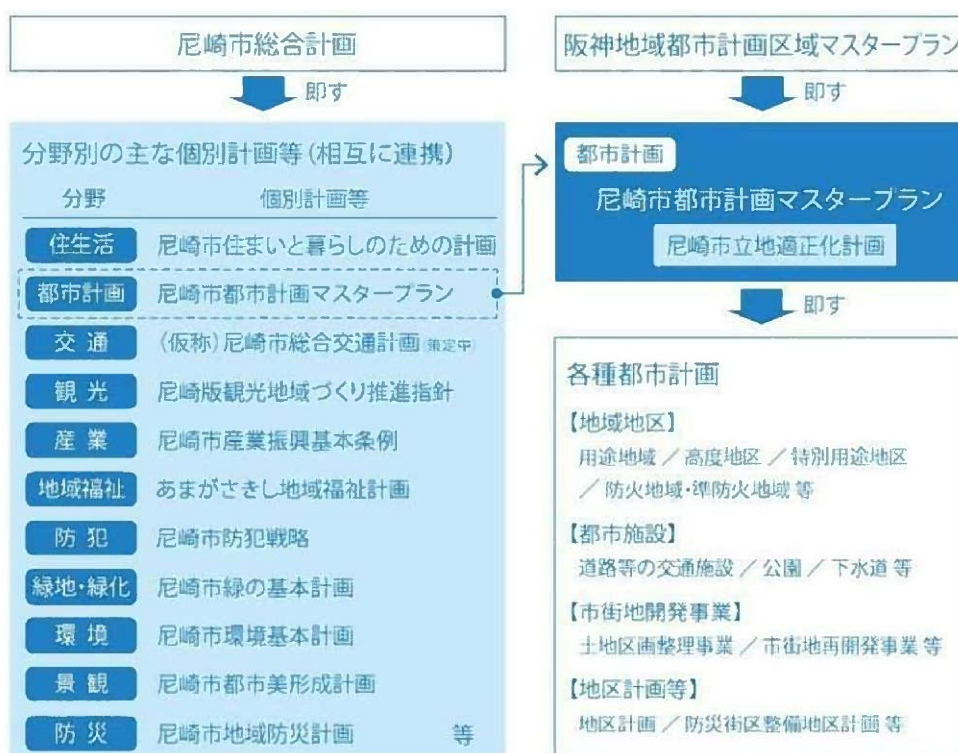


図 - 都市計画マスタープランと立地適正化計画の関係

根拠法	都市計画マスタープラン	都市計画の目標となる望ましい将来像と都市整備の方針、また、その実現のための施策を総合的、体系的に示す計画
都市計画法第18条の2	立地適正化計画	住宅や医療・福祉・商業施設等の計画的な配置及び公共交通の維持・充実を図ることで、人口減少や高齢者の増加に対応した持続可能な都市をめざす、都市計画マスタープランの一部となる計画
都市再生特別措置法第81条		

(2) 計画期間

おおむね20年後の令和25年(2043年)の都市の姿を展望しつつ、令和6年(2024年)から令和15年(2033年)までの10年間とします。

(3) 対象区域

本市は行政区域の全域が都市計画区域となっているため、全市域を計画の対象区域とします。

(4) 計画の構成

本計画は、都市計画マスタープランと立地適正化計画が一体となった計画であり、共通する記載内容を整理した構成としています。

図 - 本計画の構成



都：都市計画マスタープラン 立：立地適正化計画

2 改定にあたって

第3次となる都市計画マスタープランは、今まで市が取り組んできたまちづくりの経緯、社会情勢の変化等を踏まえ、立地適正化計画と一体の計画として策定します。

(1) 都市計画マスタープラン等の策定経緯

● 第1次都市計画マスタープラン [つくる]

市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）は、平成4年（1992年）の都市計画法の一部改正を受けて、それぞれの都市の特色を生かし、市民の意向を反映しながら、良好な都市空間の形成を図ることを目的に各自自治体で策定されるようになりました。

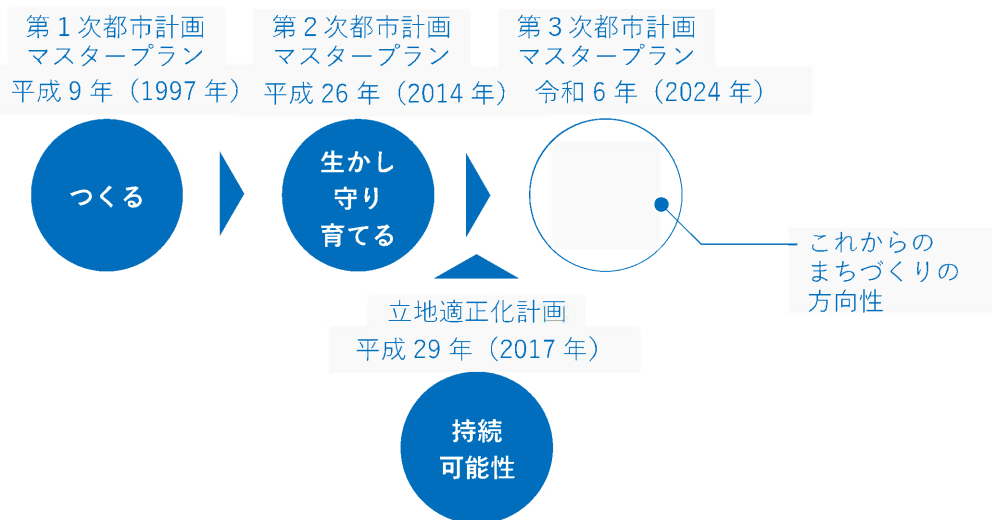
本市においても、平成5年（1993年）から検討を進め、平成9年（1997年）に初めての都市計画マスタープランを策定しました。この計画は、平成7年（1995年）の阪神・淡路大震災で傷んだまちを修復していくために、都市計画事業をはじめとする多くのハード整備事業を推進すべきものとして位置付けており、「つくる」ということに力点を置いていました。

● 第2次都市計画マスタープラン [生かし（※）、守り、育てる]

平成26年（2014年）に改定した第2次都市計画マスタープランは、第1次都市計画マスタープランを策定してから10数年が経過する中で、本格的な人口減少・少子高齢化社会の到来、地球環境問題の高まり、地方分権の進展や市民参加の拡大等、本市を取り巻く状況が刻々と変化していた中、「つくる」ことよりも「生かし、守り、育てる」ということに力点を置いていました。

また、平成26年（2014年）の都市再生特別措置法の一部改正を受け、生活に必要な医療・福祉・商業等の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、人口減少、高齢化への対応という視点を含め持続可能なまちづくりを推進するため、平成29年（2017年）に尼崎市都市計画マスタープランの一部として尼崎市立地適正化計画を策定しました。

（※）第3次都市計画マスタープランでは、常用漢字表の音訓を使用し、「活かす」ではなく「生かす」としています。



(2) 社会情勢の変化と時代の潮流

<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少社会の進行 ・多様化するコミュニティの形態と地域におけるつながりの希薄化 ・脱炭素社会の実現に向けた機運の高まり ・デジタル化の進展 	<ul style="list-style-type: none"> ・産業構造・労働環境の変化 ・災害対策など安全・安心への意識の高まり ・新型コロナウイルス感染症がもたらした新たな日常
--	---

(3) 主な法改正等

- 都市再生特別措置法等の改正 [H26 (2014)、H30 (2018)、R2 (2020)]
 - ・コンパクトなまちづくりの推進 (立地適正化計画制度の創設)、都市のスポンジ化対策、安全で魅力的なまちづくりの推進 (防災指針の作成、ウォークアブルなまちづくり)
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正 [H26 (2014)、R2 (2020)]
 - ・公共交通ネットワークの再構築の推進
- 都市農業振興基本法の制定 [H27 (2015)]、都市緑地法等の改正 [H29 (2017)]
 - ・都市における農地の必要性、民間による公園の整備等 (Park-PFI の創設)
- 気候変動適応法の制定 [H30 (2018)]、地球温暖化対策の推進に関する法律の改正 [R3 (2021)]
 - ・温室効果ガスの排出削減対策、2050年までの脱炭素社会の実現

(4) 上位計画、関連計画等の改定状況

- 第6次尼崎市総合計画 [R4 (2022) .6 策定]

ありたいまち	<p style="font-weight: bold; color: #e67e22;">ひと咲きまち咲きあまがさき</p> <p>尼崎で、人々が、まちが、花を咲かせ、実を結び、種を残し、また次の花を咲かせていく。</p>	<p>「みなぎる。つながる。わたしたちのチカラ」 (シチズンシップ・シビックプライド)</p> <p>「ほっとかない。だれも、なにも」 (社会的包摂・多様性)</p> <p>「きり拓く。ひと、しごと」 (産業・活力)</p> <p>「たかまる。便利でご機嫌な暮らし」 (利便性・都市機能)</p> <p>「ひろげる。一歩先の選択肢」 (持続可能性)</p>
--------	--	--
- 阪神地域都市計画区域マスタープラン [R3 (2021) .3 改定]
 - ・安全・安心な都市空間の創出、地域主導による都市づくり、持続可能な都市構造の形成
- その他本市の主な関連計画等
 - ・尼崎市自転車のまちづくり推進計画 [R3 (2021) .3 改定]
 - ・尼崎市気候非常事態行動宣言 [R3 (2021) .6 表明]
 - ・尼崎市公共施設等総合管理計画 [R4 (2022) .6 改定]
 - ・(仮称) 尼崎市総合交通計画 [R6 (2024) .3 策定予定]

3 都市計画に係る本市の特徴等

(1) 広域的に見た本市の立地の特徴

ゆとりある住環境軸としての特徴

本市では、鉄道沿線ごとに地域特性に応じた住宅地が形成されており、特に北部は、神戸や北摂を結ぶ地域にあり、ゆとりある戸建住宅が多く存在しています。

阪神間の緑豊かでゆとりある質の高い住宅地の軸では、豊かな住文化が培われて継承されており、良好な住環境が形成されています。

都市間交流軸としての特徴

大阪市及び神戸市に近接し、鉄道、幹線道路等による広域交通機能の整備が図られ、阪神間各都市へはもとより、大阪国際空港、関西国際空港及び神戸空港の3つの空港のほか、新大阪駅等へのアクセスにも優れています。

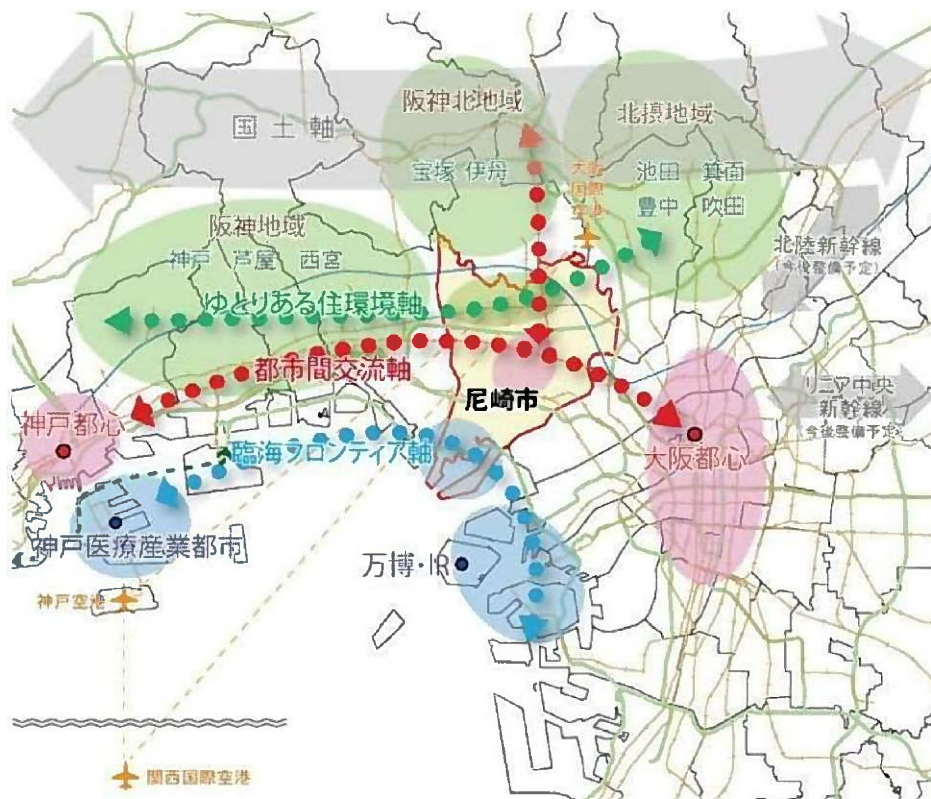
巨大な都心（大阪及び神戸）を結ぶ交通の軸によって、多様な都市機能が集積されており、人・モノ・情報を含めた都市間交流が生まれています。

臨海フロンティア軸としての特徴

尼崎西宮芦屋港は港湾法上の重要港湾として位置付けられ、大阪湾ベイエリアにおける重要な物流拠点の一翼を担う港湾施設として整備が進んでいます。

大阪湾臨海部は、阪神工業地帯の中核を担ってきましたが、産業構造の転換に伴い、神戸医療産業都市、大阪・関西万博会場、新産業の誘致や脱炭素インフラ等、新たな時代に向けた先進的なまちづくりを展開する軸が形成されつつあります。

図 - 広域的に見た尼崎市の立地特徴



(2) 本市の強みと弱み

本市は、平坦な地形で市街地がコンパクトにまとまっており、住宅地のほか、商店街がある地域、工場がある地域、農地がある地域、歴史的な建物が残る地域が点在するなど、様々な地域が共存し、鉄道沿線ごとに特性のある市街地が形成されています。

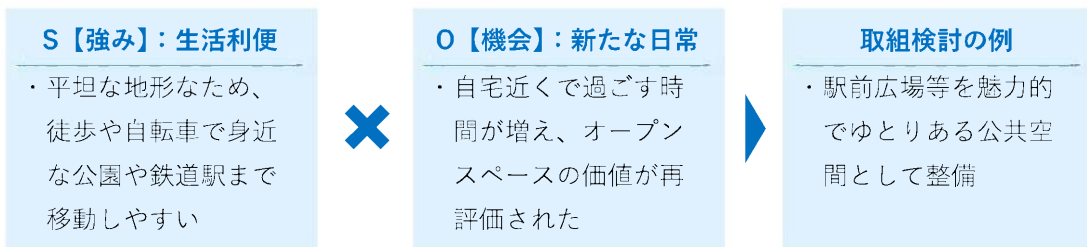
住宅地には小規模な生活利便施設が点在しており、日常生活において徒歩、自転車又は公共交通により容易に移動することができるのが強みです。

道路、上下水道、公園、緑地、公共建築物、公共交通等の社会インフラは、早い時期から整備し、高い水準にあります。整備から時間が経過し、長寿命化又は更新を図る必要があります。また、海拔ゼロメートル地帯が市域の約3分の1を占めていること、早い時期に建築された木造住宅が老朽化し、その耐震性も不足していること、幅員が狭い道路や危険な空き家が多い地域があること等から災害に対する備えが必要です。

社会潮流の変化に伴う機会や想定される脅威に対して、本市の強みを生かし、弱みを克服する取組を進めていく必要があります。

Strength 【強み】	Weakness 【弱み】
<ul style="list-style-type: none"> ■立地環境：大都市、国土軸に近接 ■交通利便：公共交通網（3鉄道+バス網） ■生活利便：地元商店街、下町感、平坦な地形 ■コミュニティ：多様性、自治のまちづくり ■住宅地：暮らし方を選べる多様な住宅地 ■土地利用：土地利用がしやすい平坦な地形 ■産業集積：工業地の物流・研究拠点化 ■職住近接：優れた就労（雇用）環境 ■環境都市：緑地・運河、環境教育 	<ul style="list-style-type: none"> ■臨海部の交通：交通渋滞・アクセス性 ■スポンジ化進行：空地、空家の発生 ■イメージ：住環境、マナー、治安 ■災害への脆弱性：水害リスク、密集市街地 ■土地利用の混在：商店、工場等跡地の住宅地化
Opportunity 【機会】	Threat 【脅威】
<ul style="list-style-type: none"> ■観光交流：大阪・関西万博、インバウンド ■拠点開発：うめきた、新大阪、三ノ宮 ■新たな賑わい：阪神タイガースファーム施設 ■新たな日常：働き方と住まい方の変化 ■産業の転換：流通事業の拡大 ■脱炭素社会：都市交通、再生可能エネルギー ■デジタル技術：デジタル化の進展、DXの加速 ■SDGs：誰一人取り残されない社会 	<ul style="list-style-type: none"> ■気候変動・環境問題への早急な対策 ■災害の激甚化：事前防災・減災の必要性 ■新たな感染症等の社会経済活動への影響 ■人口減少、少子高齢化の進展
<p>凡例 ■交通、都市機能 ■生活 ■産業 ■環境 ■防災 ■複合</p>	

【SWOT 分析による取組検討の例】



(3) 主な開発動向

(住宅地等の整備)

- ・市内北部を中心に新たな住宅地等を整備
〔市営住宅、学校等の公共施設再編に伴う〕
〔跡地や大規模工場跡地の土地利用転換〕

(交通施設の整備)

- ・阪急武庫之荘駅
…北側ロータリーリニューアル
- ・阪急塚口駅 …駅前広場リニューアル
- ・JR塚口駅 …東側ロータリーを整備
- ・都市計画道路の整備等の推進
- ・阪急神戸本線武庫川橋りょう上に新駅を設置

(駅周辺のまちづくり)

- ・JR尼崎駅周辺
…土地利用誘導方針等を定め、都市機能の集積や高度利用を誘導
- ・阪神尼崎駅周辺
…歴史文化資源の活用や観光・交流促進
〔尼崎城及び歴史博物館等の整備〕
- ・阪神大物駅周辺
…公園・緑地再整備基本方針に基づき、小田南公園等の再整備を推進中
(脱炭素先行地域の指定)

(臨海部の開発)

- ・大規模多機能型物流施設の整備・計画

図 - 市域内の都市整備・開発の状況等



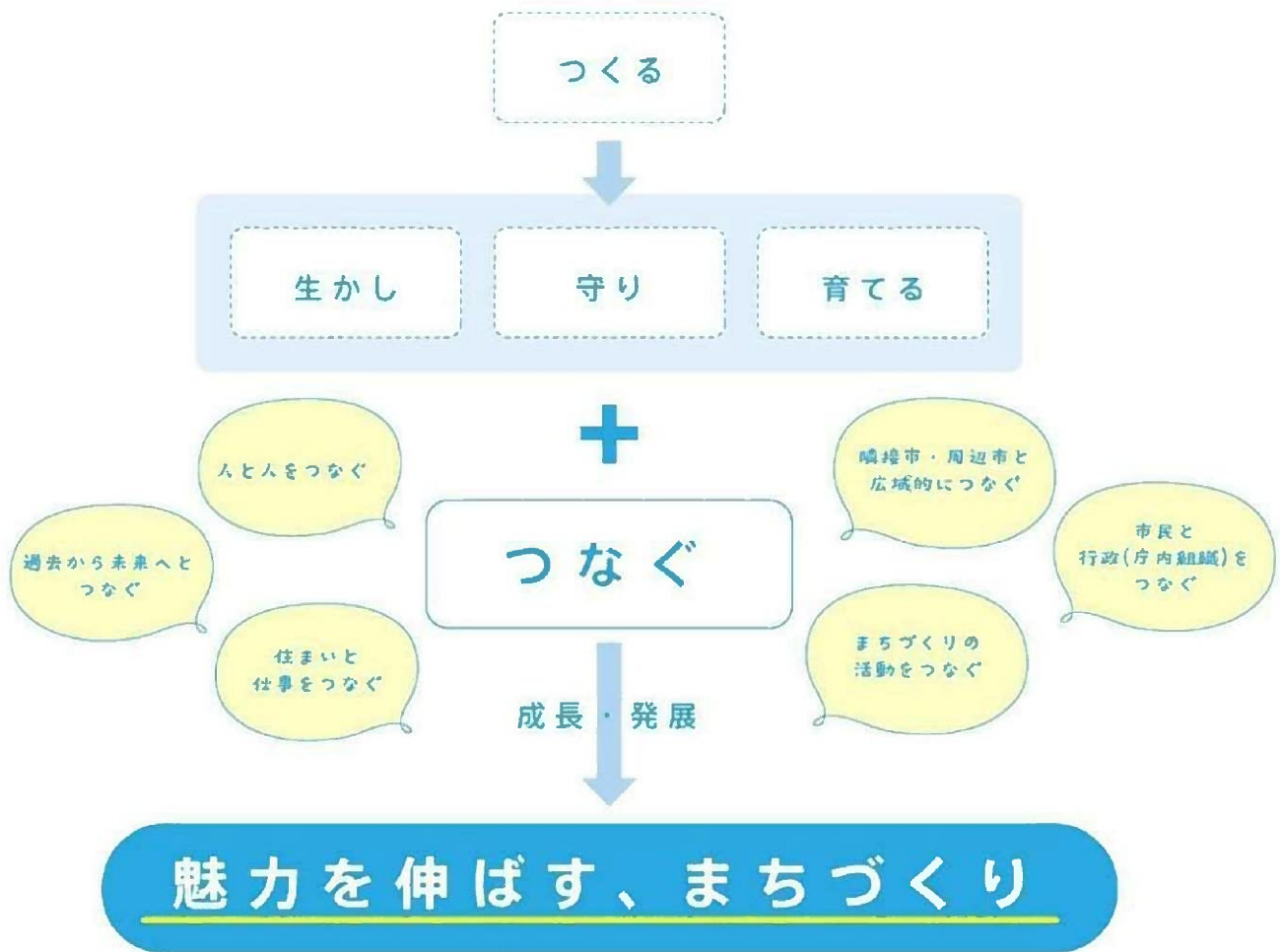
第1章 まちづくりの基本方針

1 まちづくりの方向性

尼崎のまちづくりは、「つくる」から「生かし、守り、育てる」まちづくりへと移行してきました。一方で、様々な社会情勢の変化に対応し、尼崎を100年後も続くまちにしていくためには、市民をはじめ多様な主体とともにまちの魅力を再発見し、さらなるまちの魅力向上が欠かせません。

尼崎のまちの魅力を高めるためには、これまでの「生かし、守り、育てる」まちづくりで築いてきたまちを礎に、市民と市民を『つなぐ』ことや、市民と行政を『つなぐ』ことで、新たなまちづくりの活動を創出するなど、様々なところで『つなぐ』まちづくりを進めていく必要があります。

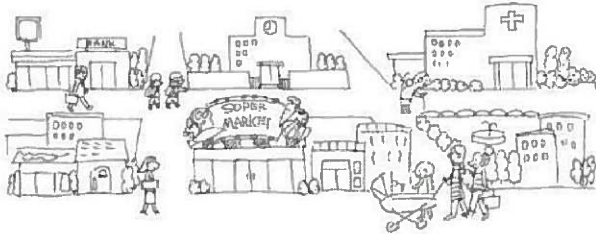
そのため、これからは、「生かし、守り、育てる」に加えて『つなぐ』まちづくりを進めることで、都市の成長と発展を促す「魅力を伸ばすまちづくり」を推進します。



2 めざすまちの姿

第6次尼崎市総合計画で示す「ありたいまち」の実現を目指し、都市計画の観点から、その実現を支える「めざすまちの姿」を設定します。

注：ラフスケッチであり、清書して着色予定



利便性が高く快適に“暮らせる”まち

医療、福祉、商業等の必要な都市機能が集積された鉄道駅周辺地域等と、日常利用される商業施設や地域の拠点となる公共施設等が配置された徒歩・自転車圏内のエリアとの間を公共交通等でつなげ、移動性を確保することで、誰もが出掛けやすく、快適に暮らせるまちを目指します。

注：イラスト内容のイメージ

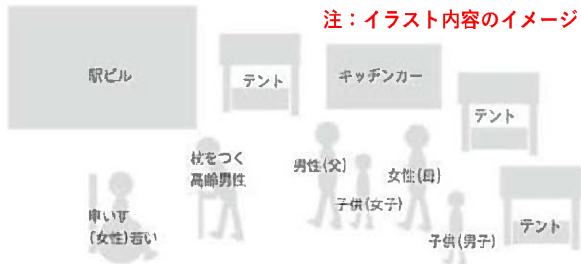
机を囲んでホワイトボード等を見ながら会議している



都市の活力があふれる“稼げる”まち

市内事業者等の力を引き出し、民間投資を呼び込むことにより、都市の活力を生み出すとともに、本市が有する優れた交通ネットワークと人・モノ・情報が集まる環境の強みを生かし、多様な産業が集積する、稼げるまちを目指します。

注：イラスト内容のイメージ



多様な主体がまちに関わる“誇れる”まち

快適な生活の基盤となる良好な環境の確保を前提に、駅前広場、公園、緑地、河川水辺等の地域資源の魅力を高めていくとともに、市民・事業者等が適切にこれらを利用して様々な活動に取り組み、その取組を通して、子どもからお年寄りまで尼崎で暮らす誰もが(まちに関わり)、誇れるまちを目指します。

注：イラスト内容のイメージ



地域の魅力が光る“住みたい・訪れたい”まち

鉄道沿線ごとに特性のあるそれぞれのまちの魅力と価値を向上させ、それを発信することにより、市外から見た尼崎のまちのイメージを変え、市外の住民にも尼崎に興味や親しみを持ってもらい、尼崎に住みたい、訪れたいと感じてもらえるまちを目指します。

注：イラスト内容のイメージ







災害を“みんなで乗り切る”まち

市域は、海拔ゼロメートルエリアがその約3分の1を占め、地震時の危険性が高い密集市街地を有するなど災害リスクを抱えているため、大規模災害への適切な対策を講じ、また一人ひとりが防災意識を高めることで、災害をみんなで乗り切るまちを目指します。




3 都市構造

日常生活に必要な施設がバランスよく配置された“歩いて暮らせるゾーン”と本市の職住近接を支える“産業ゾーン”等を基本に、鉄道駅周辺の“拠点”を“都市の骨格”が形成するネットワークでつなく、コンパクトで持続可能なまちを目指します。





(1) ゾーン

 歩いて暮らせるゾーン	主に住宅地で構成される区域を位置づけ、日常生活に必要な施設がバランスよく配置された、誰もが歩いて暮らせるゾーンの形成を図ります。
 緑ある空間に囲まれて暮らせるゾーン	低層の住宅地や農地で構成される区域を位置づけ、緑豊かでゆとりと潤いを感じられる、緑ある空間に囲まれて暮らせるゾーンの形成を図ります。
 都市型産業ゾーン	住宅地と工業地等の産業で構成される区域を位置づけ、今ある産業を保全しつつ良好な暮らしが可能となる、都市型の産業ゾーンの形成を図ります。
 産業集積ゾーン	臨海部の工業地で構成される区域を位置づけ、大規模工場や次世代型の高付加価値の産業、物流施設等が立地する産業集積拠点となるゾーンの形成を図ります。

(2) 拠点

 広域拠点	隣接市からの利用も見込まれる広域的な商業・業務施設等の高次都市機能の集積や都市型居住機能により、本市の魅力を高め、にぎわいを創出することができる広域的な拠点の形成を図ります。
 地域拠点	周辺住民の日常生活に必要な施設等が集積し、地域の魅力を生かした地域の中心となる拠点の形成を図ります。
 生活拠点	交通利便性を高め、良質な生活空間となる拠点の形成を図ります。

(3) 都市の骨格

 広域連携軸：幹線道路	国道、県道、高速道路等の幹線道路及び公共交通(鉄道)を位置付け、これらの機能強化により、都市間交流を生み出すなど、広域的に連携したネットワークの形成を図ります。
 広域連携軸：基幹的な公共交通軸	
 地域連携軸：基幹的な公共交通軸	拠点を結ぶ公共交通(路線バス)を位置付け、市民の生活利便性を確保するとともに、地域の連携や交流を深められる公共交通のネットワークの形成を図ります。
 水と緑のネットワーク	武庫川や猪名川等の河川や運河、また街路樹、緑地を位置付け、水と緑を身近に感じられるネットワークの形成を図ります。

(4) その他の拠点




 市役所	様々な行政サービスを提供することで、日常における市民の暮らしを支えるとともに、災害が発生した際は、速やかに市民の生命と財産を守る災害対応、復旧・復興支援の役割を果たします。
 地域におけるまちづくりの拠点	地域におけるまちづくりの拠点として地域振興センターを位置付けています。
 あまがさき・ひと咲きプラザ	子どもから大人まで、市民の学びと育ちを支える役割を果たします。

図 - 都市構造図

