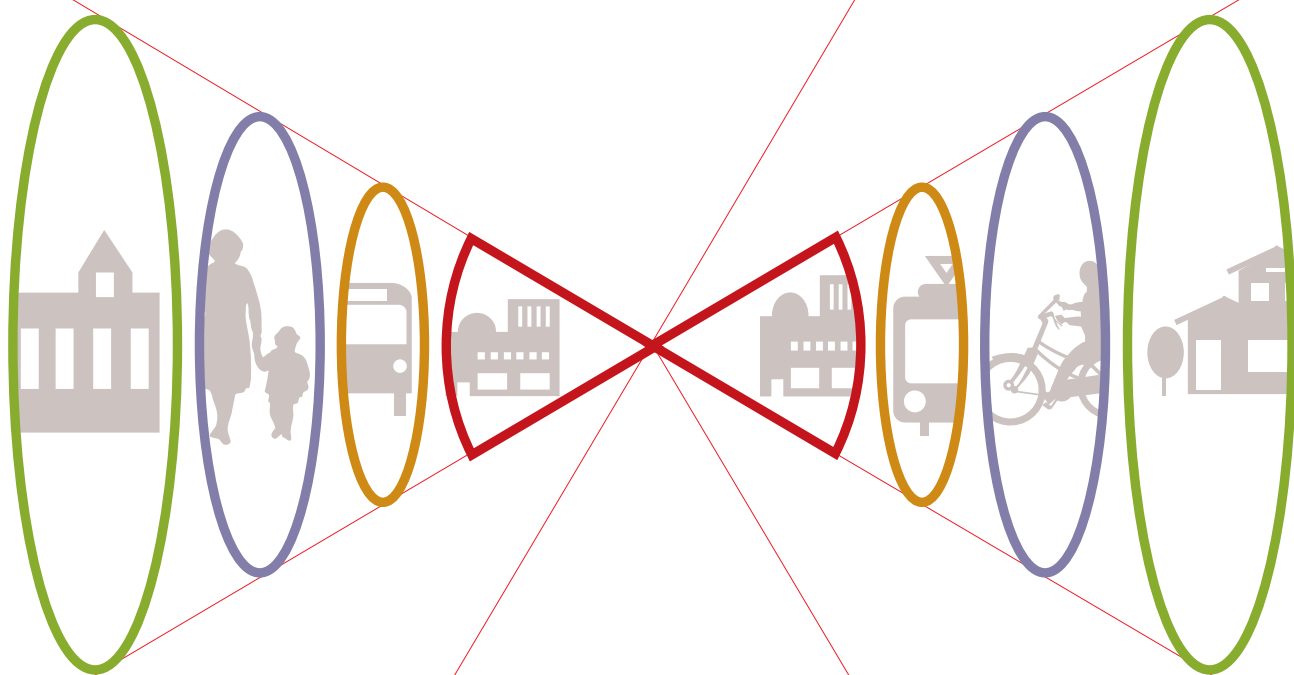


『集約型都市構造の実現に向けて』

都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開



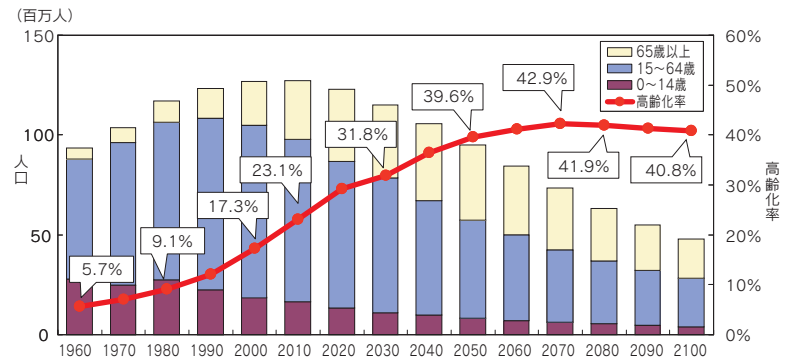
1

経済社会情勢の変化と都市を取り巻く課題

(1) 経済社会情勢の変化

● 少子・超高齢社会の到来

本格化する少子・超高齢社会において、日常の買物や通院に際して、自家用車の運転ができなくなることにより、不自由な生活を強いられる高齢者等が増大。

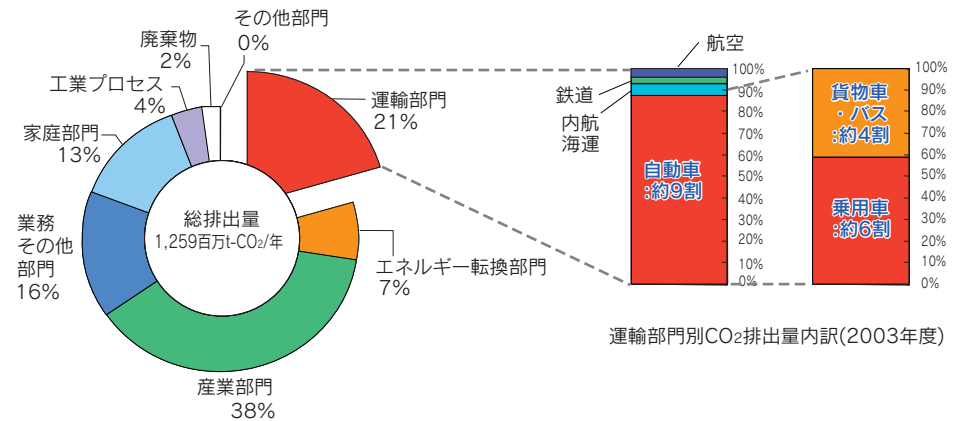


資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（2006年12月推計）
 -日本の将来推計人口（～2055年、中位推計）、参考推計（超長期推計）（2056年～）

● 環境負荷の高まり

都市機能が拡散、散在することで、自動車利用の一層の高まりや移動距離の増大等によりCO₂排出量が増加し、環境への負荷をより高めることが懸念。

■ CO₂ 総排出量は、運輸部門が全体の21%。うち9割が自動車からの排出



部門別CO₂排出量内訳(2003年度) 出典：温室効果ガスインベントリオフィス (GIO) 資料より作成

● 中心市街地の一層の衰退

広域的な都市機能の拡散は、中心市街地の一層の衰退を招くばかりか、「まち」の質の低下と防災、防犯、子育て環境等、多様な問題が増大。

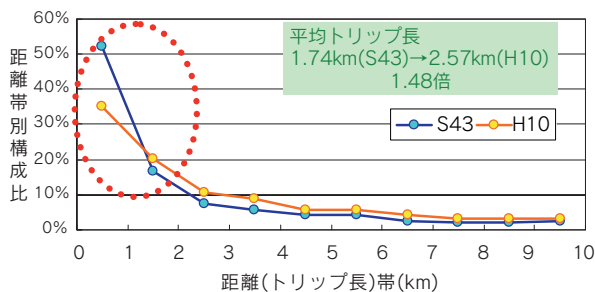
● 都市財政の圧迫

市街地の更なる外延化は、都市施設の維持管理、福祉サービス等の行政コストの増大を招く恐れ。

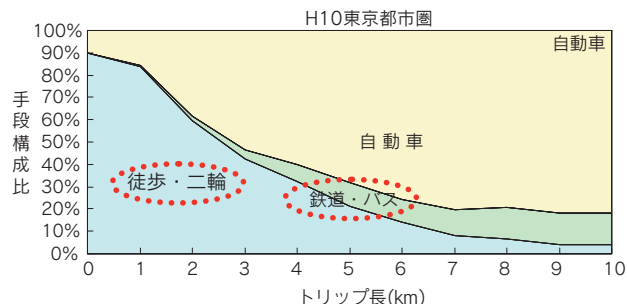
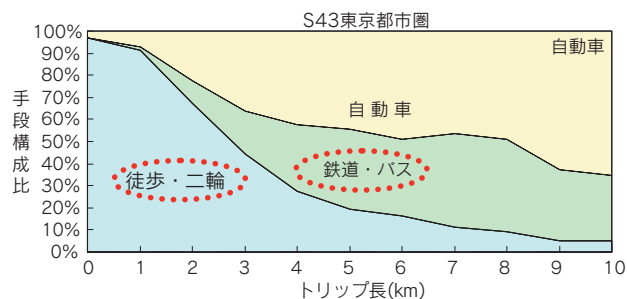
●公共交通の地位低下

モータリゼーションの進展は、日常生活における自家用車の依存を高め、利用者の大幅な減少に伴う公共交通機関の減便や廃止が進み、市民の足としての公共交通の地位は大幅に低下。

■自動車の利便性向上と移動距離の増大が、都市内交通における徒歩、二輪利用を減少させ自動車の利用を拡大



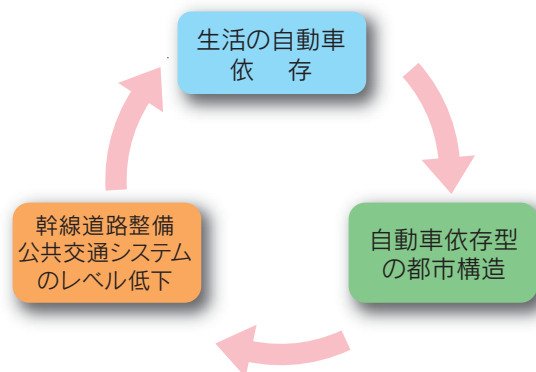
資料：東京都市圏パーソントリップ調査データ
(トリップ時間をもとに平均的な速度で距離に換算)



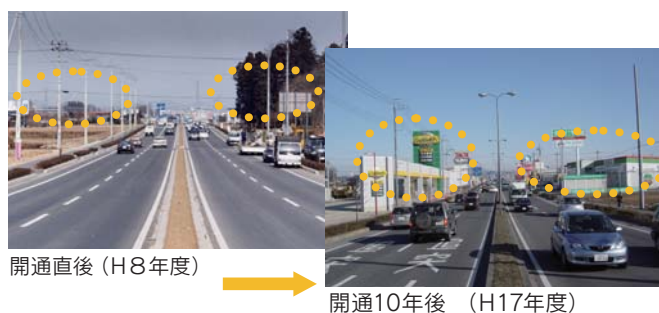
●モータリゼーション・スパイラル

交通需要の高まりにあわせ、郊外に幹線道路を整備した結果、大規模商業施設等が立地し自動車依存型の都市構造に変容。新たな交通需要の発生が更なる幹線道路整備の必要性を高め、道路整備による利便性向上が自動車依存を高めていくというモータリゼーション・スパイラルが発生。

■モータリゼーション・スパイラルのイメージ



■沿道開発状況の変化

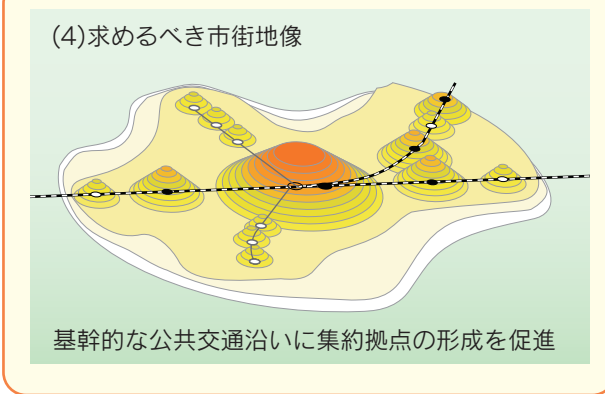
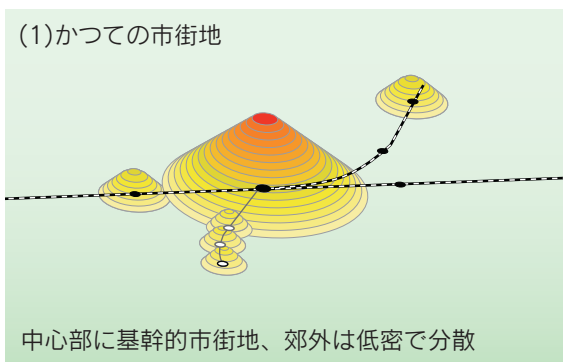


(2) 拡散型から集約型都市構造への再編の必要性

各都市における市街地は公共交通沿線に形成されてきたが、高度成長期以降の急激なモータリゼーションの進展とともに、市街地が外延化し市街地密度が低下。

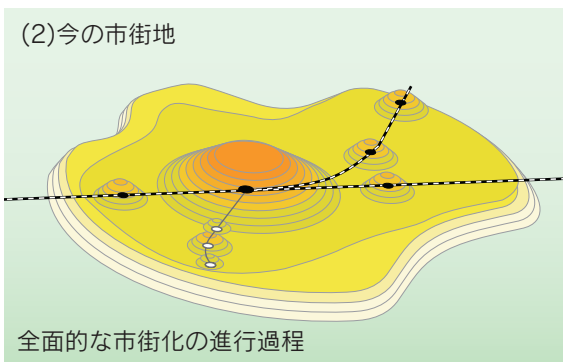
今後は、少子・超高齢社会に対応した「歩いて暮らせるコンパクトな集約型都市構造」への再編が不可欠。

今後、望まれる拡散型から集約型都市構造への再編イメージ

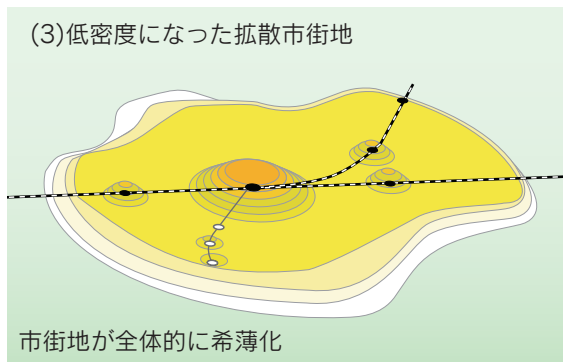


今までの市街化の傾向

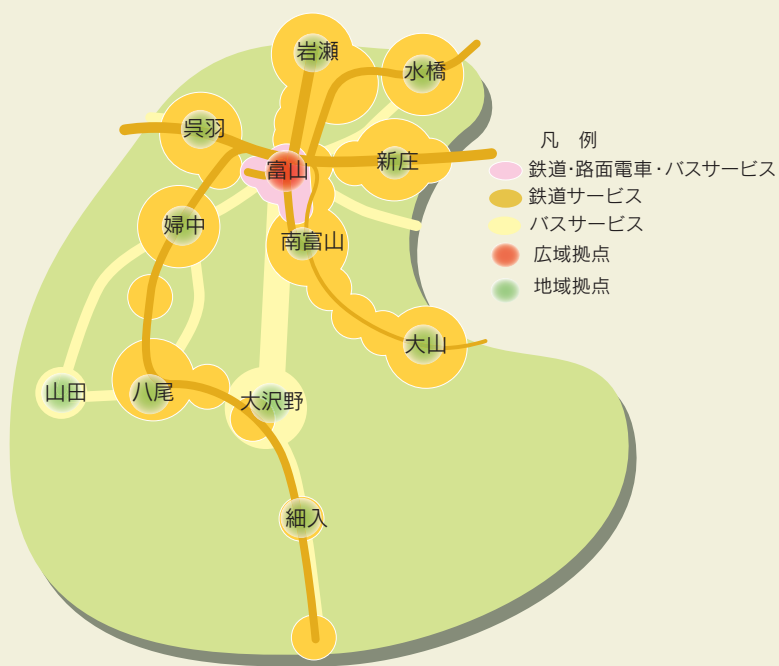
都市構造改革



低密化を放置



富山市が目指す「コンパクトなまちづくり」
—公共交通を軸とした将来都市構造(模式図)—



富山市資料より

2 集約型都市構造のあり方

(1) 集約型都市構造に基づく都市像の実現

- 都市内の幹線道路や公共交通の整備状況、都市機能の集積状況など各都市の特性に応じて、集約型都市構造へ転換。
- 集約拠点相互を鉄軌道系やサービス水準の高い基幹的なバス網等の公共交通機関により連絡するとともに、都市圏内のその他地域からの集約拠点へのアクセスを可能な限り公共交通により確保。
- 集約拠点については、必要に応じて市街地の整備を行うことにより、居住、交流等の各種機能を集積し、「歩いて暮らせる環境」を実現。
- その他の地域においては、市街化を抑制するとともに、また郊外部等の空洞化する市街地については、生活環境が極端に悪化することがないように低密度化を誘導。
- CO₂排出量やエネルギー消費量が少ない環境負荷低減型の都市活動を実現。

(2) 公共交通沿いの集約拠点に諸機能が集約して、歩いて暮らせる環境



集約拠点においては、高齢者をはじめとする住民が自家用車に頼ることなく生活できる環境を創出。

生活に必要な諸機能が備わっていることを基本とし、徒歩、自転車で安全、快適にアクセスできることが理想。

3 集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組

(1) 多様な主体及び施策の連携による「総力戦」へ

都市交通、市街地整備、土地利用、福祉をはじめとする多様な分野の関係施策の連携を一層強化するとともに、地方公共団体等の行政機関と交通事業者等の民間事業者などが、ひとつの目標を共有して展開していく、いわば「総力戦」による取組へ。

(2) 「総力戦」に基づく都市交通施策と市街地整備施策の連携

集約型都市構造に基づく都市を実現するためには、都市交通と市街地整備の両面から相互の施策を連携しつつ、徹底した取組を行うことが不可欠。あわせて、郊外部において開発を抑制するための土地利用規制を行う方向へ。



(3) 国の支援の必要性

集約型都市構造への転換は、我が国が直面している人口問題や環境対策の面から今後全国の都市で取り込まれるべき緊急の課題であり、その成否は国民生活に大きな影響を与えることから、国としても積極的に支援。

具体的には、①集約型都市構造を実現するための技術的助言の提示、②地方公共団体等による施策について、その効果の評価を踏まえつつ資金助成等の総合的な支援を実施。

4 都市交通施策のあり方

(1) 集約型都市構造を目指した都市交通施策の戦略的取組

都市交通施策を集約型都市構造実現のための主要な施策として位置づけ、総合的かつ戦略的に推進。これまでのような自家用車への過度な依存から脱却。

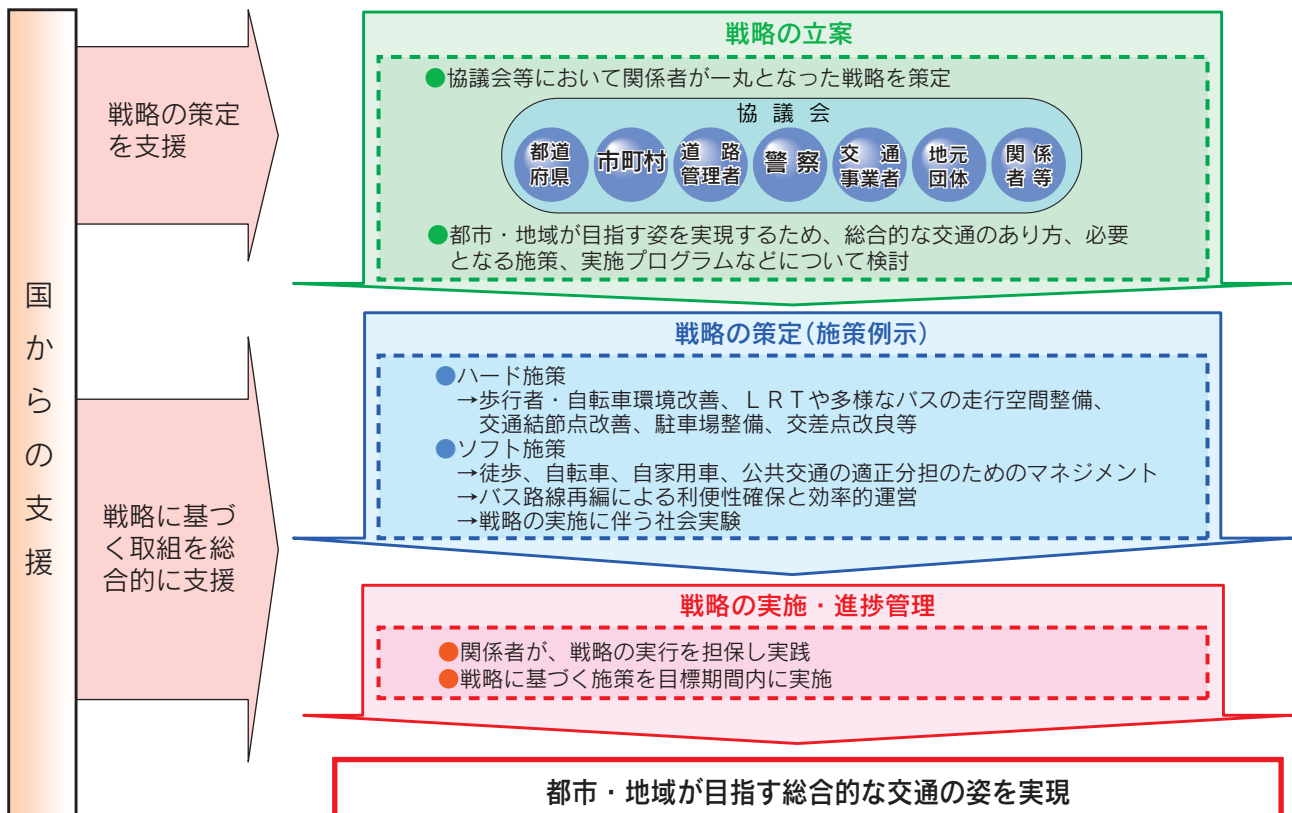
徒歩、自転車及び公共交通による移動が自家用車による移動と比べ遜色なく両立し、市民の日常的な移動に際して、徒歩、自転車及び公共交通の選択が可能となるよう総合的な取組を推進。

(2) 総合的な都市交通施策の推進体制

総力戦として、徒歩、自転車、自家用車、公共交通などのモードの適切な役割分担、及び多岐にわたる関係者、担い手との連携促進を総合的かつ重点的に進めることが必要。

具体的には、地方公共団体が中心となって関係者からなる協議会を設立し、経済合理性を考慮しつつ目標とする将来都市像や都市交通のサービスレベルを明確にした上で、必要となる都市交通施策や、実施プログラム等を内容とする「都市・地域総合交通戦略（以下「総合交通戦略」という。）」を策定し、確実に推進する体制を構築。

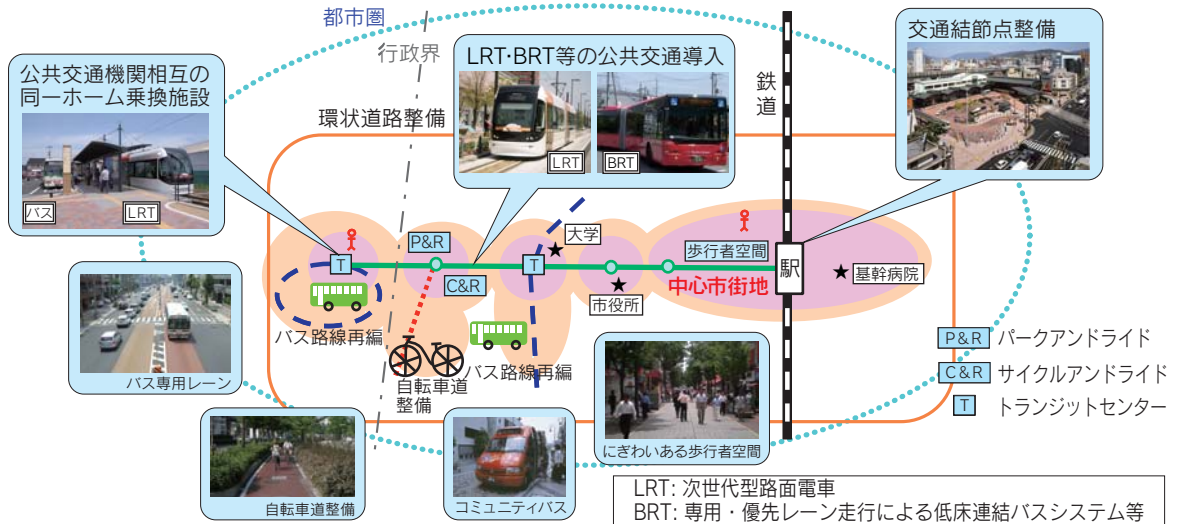
■ 都市・地域総合交通戦略による取組のイメージ



(3) 集約型都市構造を実現するための「総合交通戦略」の確実な推進

都市交通の課題へ適切に対応するには、環状道路の整備、公共交通の導入、歩行者・自転車の環境改善といった交通施策と「まちづくり」が一体となって、総合的に展開されることが不可欠。関係する主体が共通の目標のもと連携・連動し、必要な施策・事業を適切に組み合わせ、ハード・ソフト一体で推進するパッケージアプローチ型へ。

■総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ



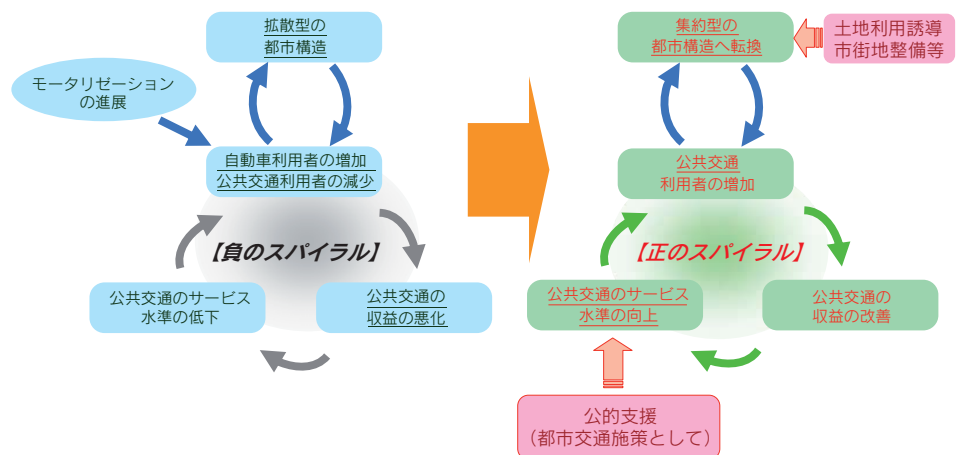
- 基幹的な公共交通を導入し、中心市街地や集約拠点相互を連絡
- 交通結節点からアクセスするフィーダーバス、コミュニティバス等のバス網を整備
- 各交通モード間の連携を促進するため、P&R、C&R等の駐車場や駐輪施設を整備

(4) 集約型都市構造の実現に向けた公共交通の重要性

公共交通は都市において本来備わるべき「都市の装置」であり、集約型都市構造の実現にとって必要不可欠。このため、地方公共団体が地域住民や交通事業者等と協働し、必要な路線、サービス水準等に関する目標を設定。

この際、地域活性化等の外部経済効果は市場で評価されることがないため、「市場への働きかけ（適切な公的関与）」を行い、公共交通機関の利用促進を支援。

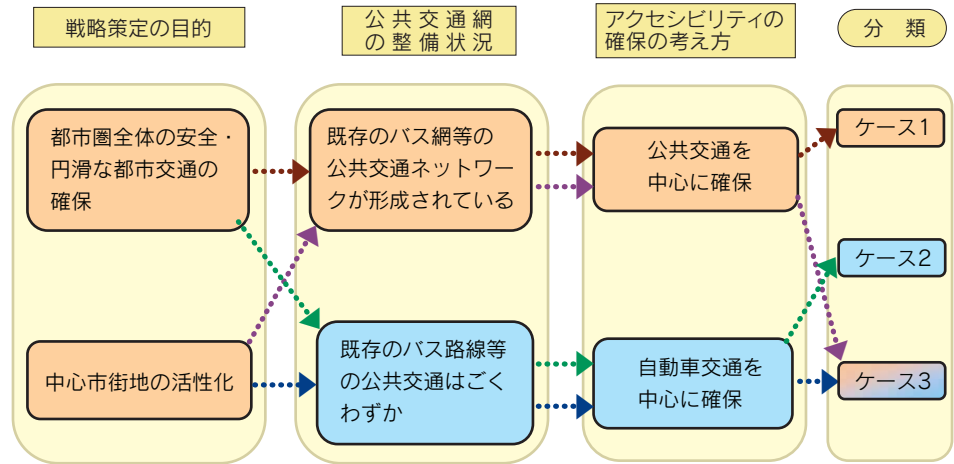
■公共交通の整備と集約型都市構造の実現のシナリオ



(5) 総合交通戦略に基づく交通施策の展開 (例示)

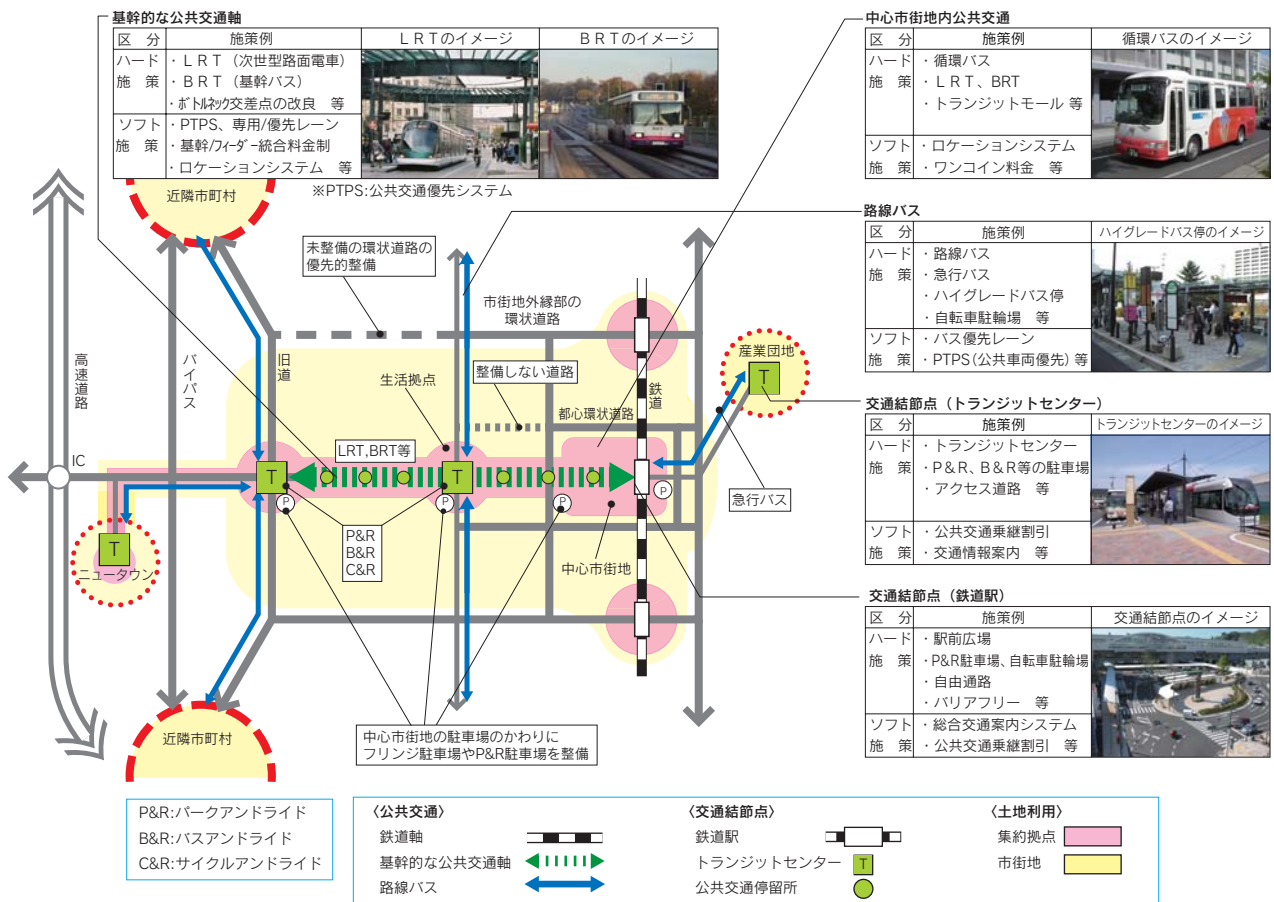
総合交通戦略に基づく施策パッケージのイメージ

～様々なテーマ課題に対応した総合交通戦略の構成例～



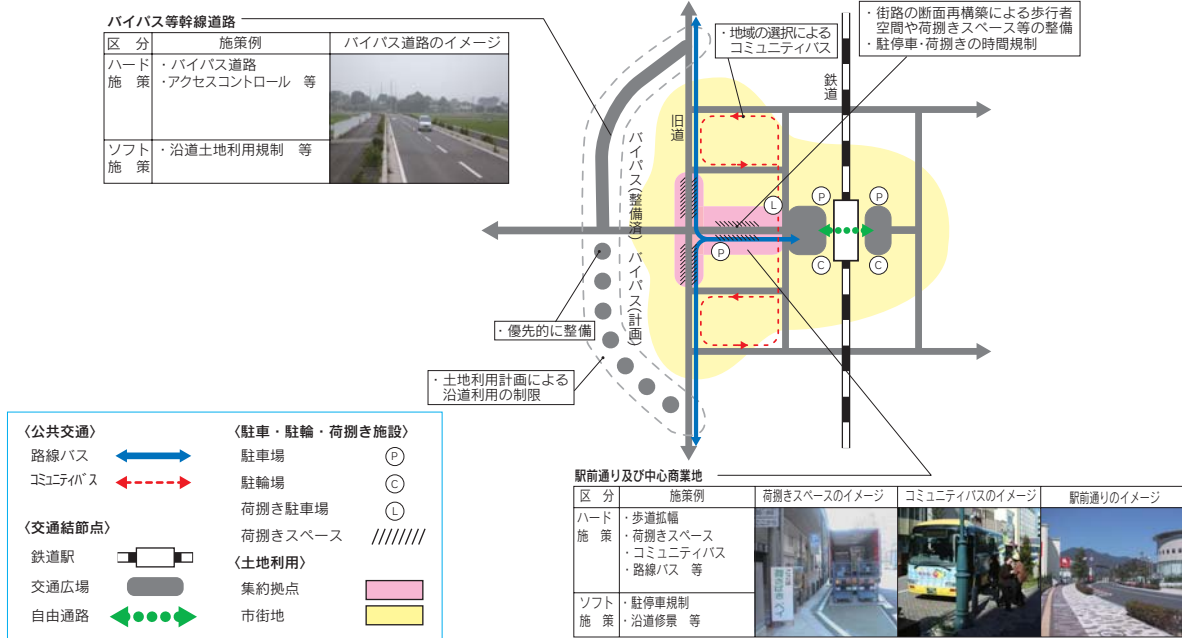
(ケース1) 基幹公共交通を軸とした都市交通施策の展開

- 比較的人口密度が高く、市街地が集約され、一定の公共交通ネットワークが存在する都市においては、鉄軌道やバス等による複数の基幹的な公共交通軸を整備し市街地の集約を促進
- 都市計画道路については、目指すべき将来の都市像を踏まえ、優先的に整備する路線か否かを総合交通戦略へ明確に位置づけ



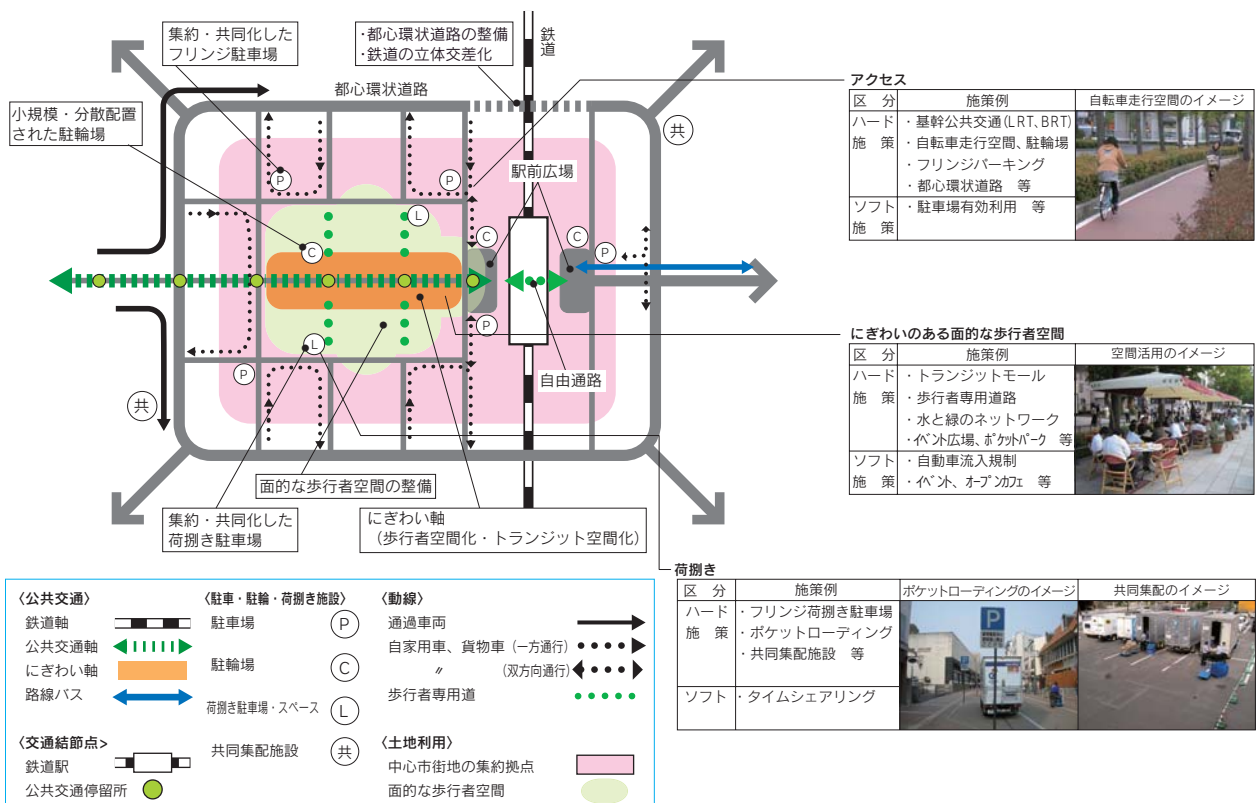
(ケース2) 自動車交通を中心とした都市交通施策の展開

- 人口密度や市街地の形態により、公共交通の確保が困難な都市については、自動車交通を中心としつつも、過度な自家用車利用を抑制する都市交通施策を展開
- 都市計画道路については、目指すべき将来の都市像を踏まえ、優先的に整備する路線か否かを総合交通戦略へ明確に位置づけ
- 高齢者等の移動、中心市街地へのアクセスの確保にあたっては、コミュニティバス等を適宜活用



(ケース3) 中心市街地等拠点の市街地における都市交通施策の展開

- 安全・快適で、にぎわいある拠点の市街地を形成するため、「つなぐ(結節点改善・アクセス)」「めぐる(回遊性)」「たまる(滞留、荷置き)」の3つを機能強化



(6) 展開すべき主要な施策

1) 道路整備の重点化



①道路整備の選択と集中

路線の必要性、機能検証、連携事業とのスケジュール等を考慮し整備戦略を構築。

②環状道路の重点的な整備の推進

環状道路の整備を集中的に進め、市街地内への通過交通を排除。

③トラフィック機能の強化

主要交差点の立体化、踏切の解消、沿道土地利用との連携等によりトラフィック機能を確保。

④都市内道路の再構築

道路空間を、自動車から歩行者・自転車や公共交通等を重視した空間へ再構築。

⑤道路整備と連動した沿道の土地利用の実現

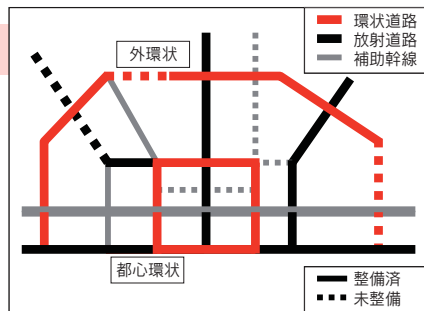
沿道を含めた空間の一体的な整備・管理を行う仕組みを検討。

道路整備の重点化に基づく戦略的な道路ネットワークの構築

【現状】

■ 4車線以上の環状道路等の整備率は約6割

- ・都市計画道路の改良率は平成16年度で54.9%と高まっているが、その進展ペースは遅い
- ・一方、4車線以上の環状道路等の整備率は約6割
- ・これまでは、自動車交通の処理を中心にした道路整備

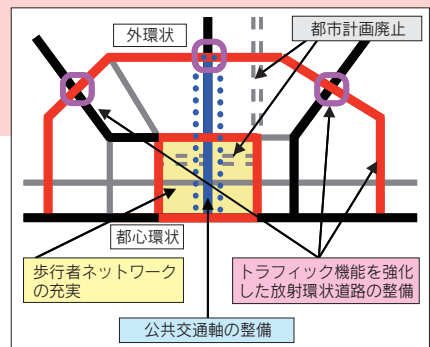


【ネットワーク整備の進め方】

■ 骨格的な放射・環状幹線道路のネットワーク整備とトラフィック機能強化で都市全体の自動車交通に対応(ネットワーク欠落部分、ボトルネック、環状道路を重視)

■ 骨格的な幹線道路以外の道路の整備のあり方を再検討(不要な都市計画道路は縮小・廃止)

- ・トラフィック機能に卓越した骨格的な幹線道路の整備や公共交通軸を整備・強化することにより交通需要に対応(自動車交通への対応は、面から線による対応へ)
- ・骨格的な幹線道路に囲まれた地区内の道路は、アクセス機能、地域特性や市民ニーズ等に対応した自動車交通以外の多様な機能の確保が可能に



2) 歩行者空間の復権と積極的整備

集約拠点においては、環状道路等の整備、フリンジ駐車場・荷捌き施設の配置を計画的に進めるなど、地区内への自動車流入抑制策を講じることにより、適切な拡がりをもつ歩行者空間を形成。

面的拡がりをもつ戦略的な歩行者空間の形成

【現状(例えば)】

■ 地区内の現状、道路特性・交通の把握

- ・整備済みであっても補助幹線道路の緑は不十分
- ・歩道のバリアフリー化の遅れ
- ・自転車利用環境の未整備
- ・地区内区画道路は自動車優先で、安全、快適な歩行者・自転車空間ではない
- ・路上駐車、路上荷捌きが多い
- ・公共交通は衰退 等

【再構築後(例えば)】

■ 自動車交通の処理を中心とした考えから、地域の特性や市民ニーズに対応した歩行者中心の道路整備へ

- ・地域特性や市民ニーズに対応した、「沿道アクセス」「歩行者」「自転車」「公共交通」「防災」「環境・景観」「にぎわい」などの多様な機能を設定(路線によっては重複)
- ・それぞれの機能を発揮させるため、道路断面や舗装等を再構築
- ・歩行者優先エリアでは沿道サービスのために必要な自動車に進入を限定

■ 物理的な自動車交通抑制

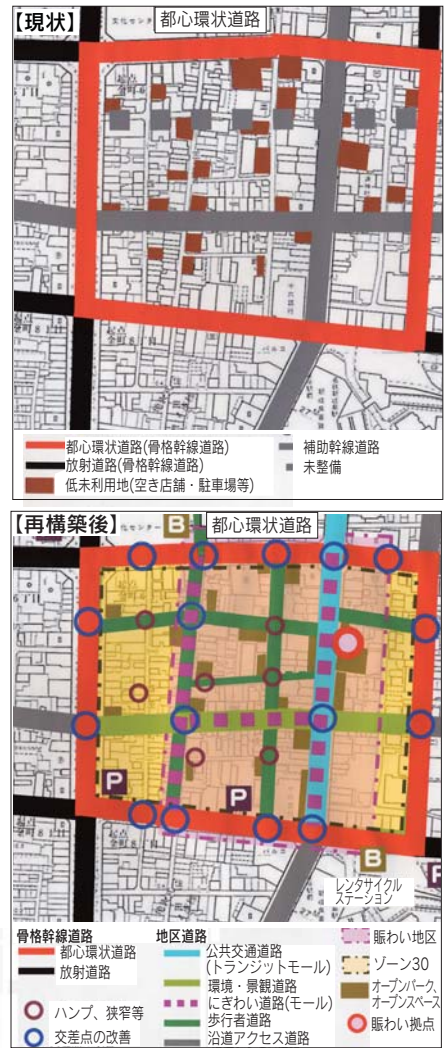
交通抑制時



通行可能時



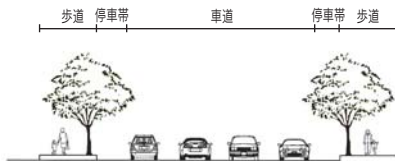
ライジング ボラード



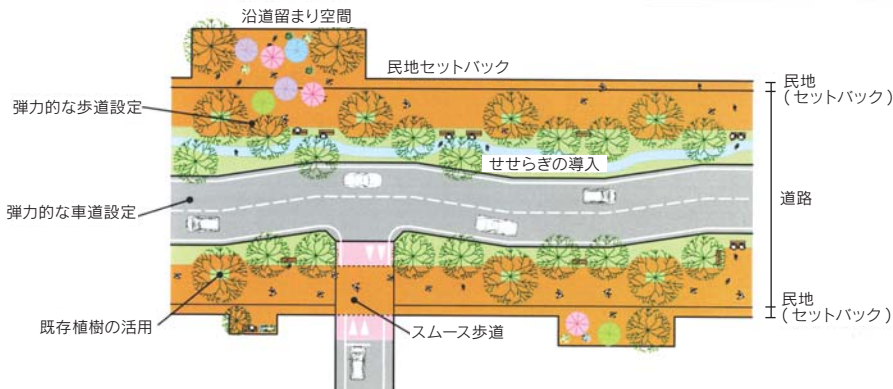
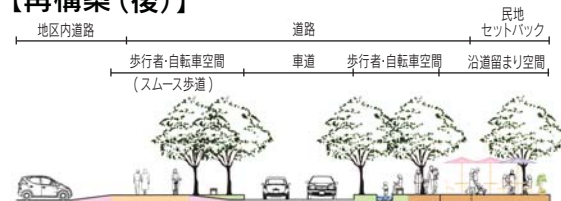
道路空間の再構築

- 既存街路空間の断面を再構築し、歩行者・自転車空間や水・緑のための空間を確保
- 沿道と一体となって、望ましい空間を実現するために、土地利用計画と連携を強化するとともに、沿道を含めた空間の一体的な整備・管理を行う仕組みも検討

【再構築(前)】



【再構築(後)】



道路空間の再構築として
トランジットモールも一案
(金沢市)

3) 公共交通の整備・再生

①整備・再生のための推進方策

利用者負担に基づく事業者の独立採算による運営の原則を踏まえつつも、公益性が高いにもかかわらず、交通事業者のみの負担では事業採算が確保できない路線については、公的関与による整備・運営を図ることも必要。

また、地方公共団体等の公的主体が公共交通の基盤を整備し、民間の能力・ノウハウを活用してサービスを調達する公設民営方式も重要な選択肢。

企業や市民が負担する「市民的経営」のような取組など、地域住民との連携も不可欠。



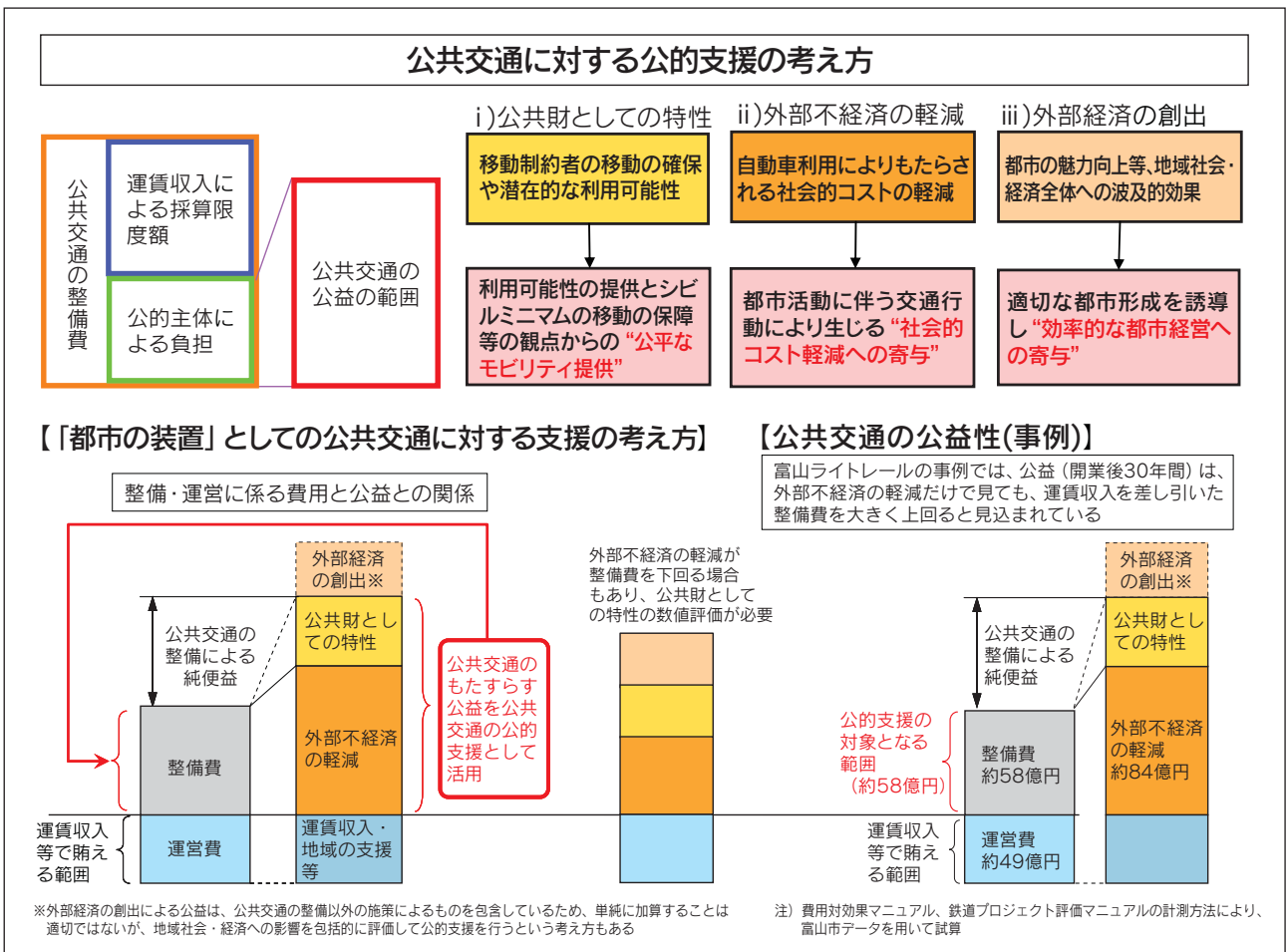
②国及び地方公共団体による支援

現行の独立採算性を前提とする方式で、必要とする公共交通が実現できない場合には、負担の公正及び公平性にも配慮しつつ公共が支援。

公設民営方式では、投資的経費にあたる資本部（インフラ部等）に要する費用が大きい場合は公的負担により整備し、運営的経費は利用者負担が原則。

すなわち、公的負担は、

i) 公共財としての特性、ii) 外部不経済の軽減、iii) 外部経済の創出といった公益性の範囲内で税その他による財政的支援や地域による支援等を公共交通に関して行うことが必要。



4) つなぎの施設（交通結節点、駐車場）の整備

①駐輪施設の適切な配置・整備

中心市街地においては、自転車の主要な走行動線上に、駐輪施設を適切に配置。

②駐車場の戦略的な配置・整備

P & R（パークアンドライド）のための駐車場やフリンジ（中心市街地等の縁辺部）への共同化・集約化等、戦略的につなぎの施設を配置。

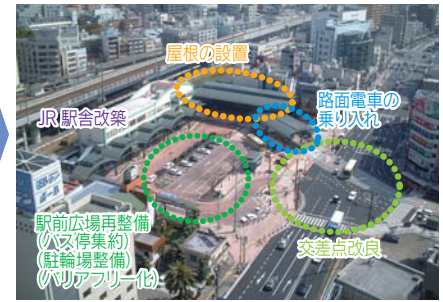
■総合的な施策による交通結節点改善

《事例》JR横川駅周辺地区（広島市）
 ・JR、バス、路面電車の連携強化、移動の連続性の強化を図るため、路面電車の駅前広場の乗り入れ、バス停の集約、屋根の設置、駐輪場の設置、駅前交差点を改良、併せてJR駅舎の改築が行われた。

●再整備（前）



●再整備（後）



5) 物流交通への対応

①骨格的な放射環状ネットワークの形成

物流拠点からの交通を総合的に検討し、骨格ネットワークを計画的に整備。

②物流交通の規制誘導

環状道路内の中心市街地等への大型貨物車の流入抑制等を検討。

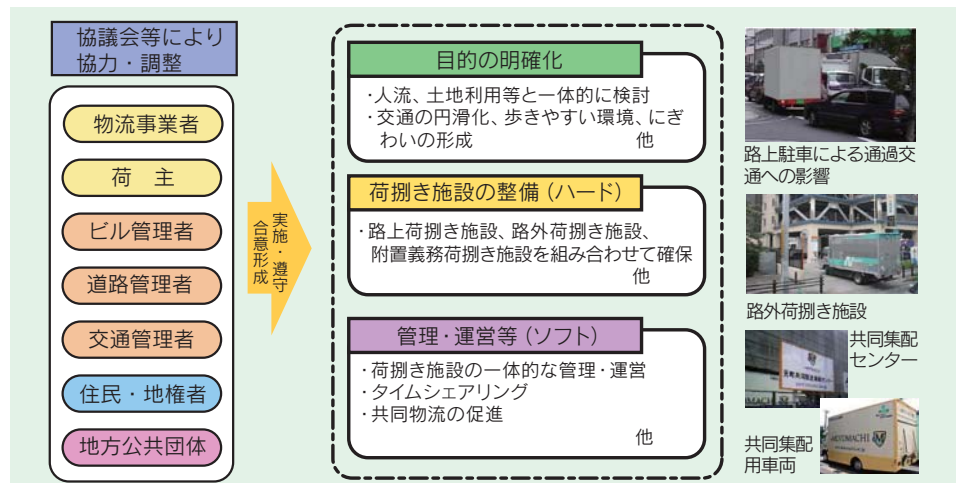
③物流拠点への対応

広域的な物流拠点については、インターチェンジ、空港、港湾周辺等に整備を促進。

④荷捌きへの対応

ハード・ソフトを組み合わせた総合的な施設整備と運営等を実施。

■ハード・ソフトを組み合わせた総合的な荷捌きへの対応



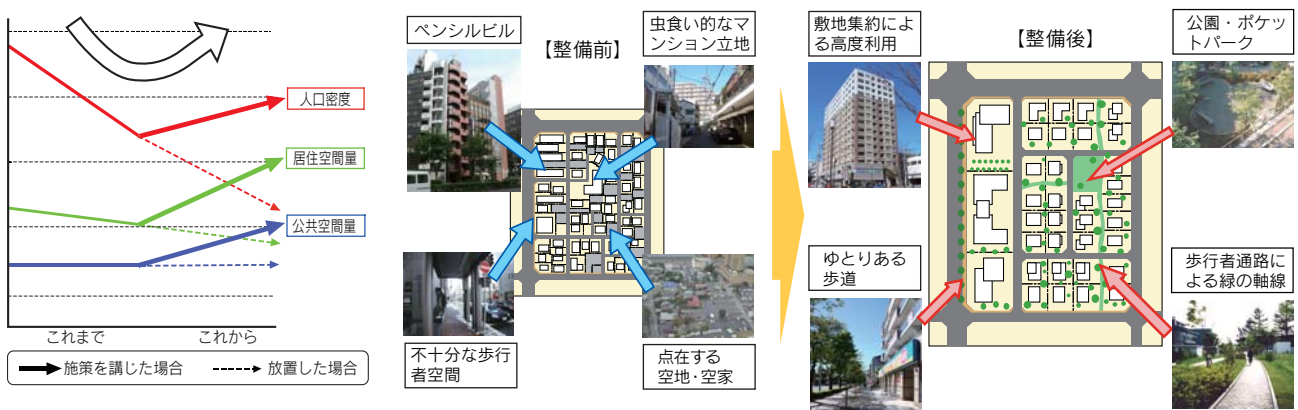
5 これからの市街地整備施策のあり方

(1) 集約型都市構造を目指した市街地整備施策の戦略的取組

集約型都市構造を実現するため、総合交通戦略と連携し、主要な駅周辺等において、以下のような視点で、居住機能等の多様な都市機能が集積した拠点的市街地を形成。

- ①世代、用途ミックスの歩いて暮らせるまち
- ②生活空間が質的にも量的にも充足したまち
- ③持続的発展に向けてコミュニティが形成されているまち

■量的にも質的にも充足したまちのイメージ



(2) 負の遺産の解消と新しい価値の創造

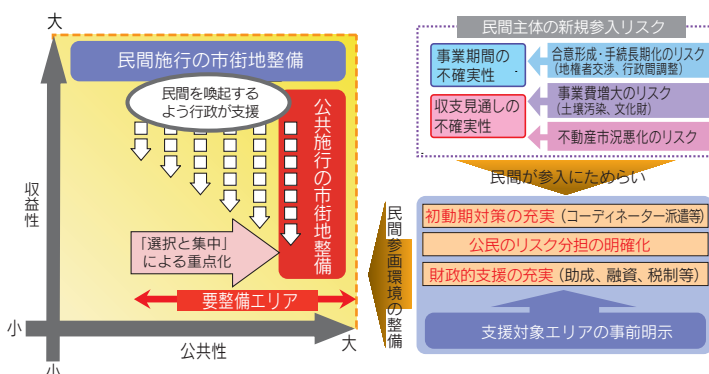
都市構造の再編とともに、市街地の密度低下による環境劣化が懸念される郊外市街地への対応や基盤の整備水準の低い既成市街地等の環境改善といった負の遺産の解消も必要。

また、今後の市街地整備にあたっては、「都市美空間の創造」、「安全で安心な都市の構築」、「省エネルギー・省資源型都市の形成」等を内部目的化していくことが必要。

(3) 展開すべき主要な施策

1) 「選択と集中」による重点化と、民間参画環境の構築

■ 公民の役割分担のあり方



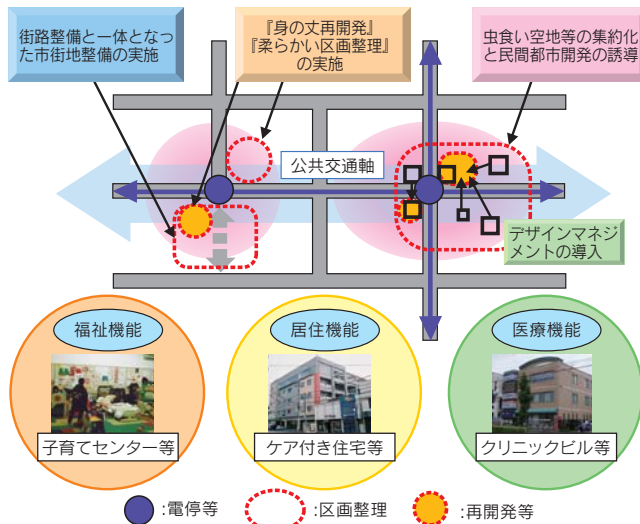
整備が必要な市街地は広範に存在している中、公的主体のみの取組ではおのずと限界。

このため、市街地整備に係る公共投資は、密集市街地など特に公共性、緊急性が高い事業に重点化。加えて、初動期支援策の充実等により民間主体の市街地整備を促進。

また、重点的に整備改善すべき市街地をあらかじめ明示する取組を推進。

なお、区画整理の長期未着手地区等については点検と大胆な見直し。

2) 集約型都市構造を支える拠点的市街地の形成



都市交通施策と連携しつつ、中心市街地、公共交通軸上の主要駅周辺地区等において、徒歩や自転車で移動できる範囲内に多様な都市機能が集積した魅力的な拠点的市街地の形成を推進。

このため、幹線道路等と沿道市街地の一体的整備、都心居住施策、商業施策、福祉施策、教育・文化施策等と連携した多様な機能の集積、公民協働による公共的空間の形成、良好な景観形成に向けたデザインマネジメント等を推進。

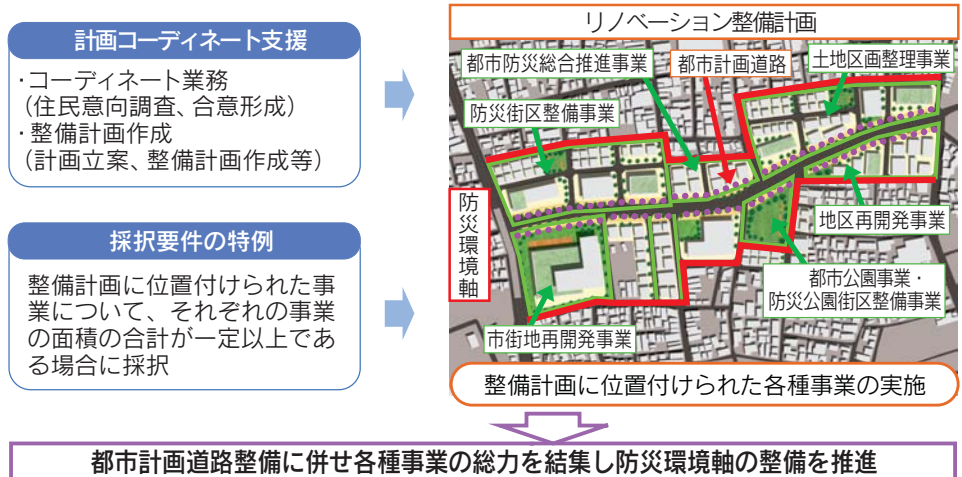
3) 密集市街地の整備等、安全・安心の確保

幹線街路整備と沿線建築物の不燃化等による防災環境軸の形成を重点的に推進。

面的整備手法、建築規制の合理化、受け皿住宅の整備等に総合的かつ機動的に取り組むとともに、土地利用規制の活用等により密集市街地の再生産を防止。

市街地整備と併せ、雨水浸透柵や地下貯留池の設置等の水害対策を推進。

■密集市街地緊急リノベーションの推進

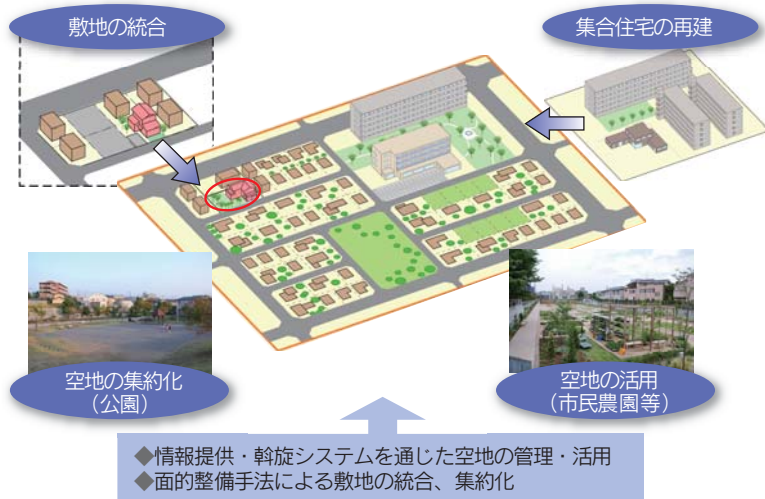


4) 郊外市街地の賢い縮退 (スマートシュリンク)

人口の減少や集約型都市構造への再編が進む中で、今後、交通の利便性の低い郊外市街地等では空地・空家の発生等の未利用地化が進行し、ゴミの不法投棄等による生活環境の悪化や商業施設の衰退等による都市機能の低下が、ひいては市街地の維持自体が困難となることも懸念。

こうした市街地における急激な密度低下による著しい生活環境の悪化が生じないように、当面、情報提供・斡旋等による空地の適切な管理・活用等に取り組むとともに、市街地整備手法による敷地の統合、集約化についても検討。

■ 郊外市街地での適切な管理・活用のイメージ



5) 市街地の持続的発展に向けた地球環境問題等への対応

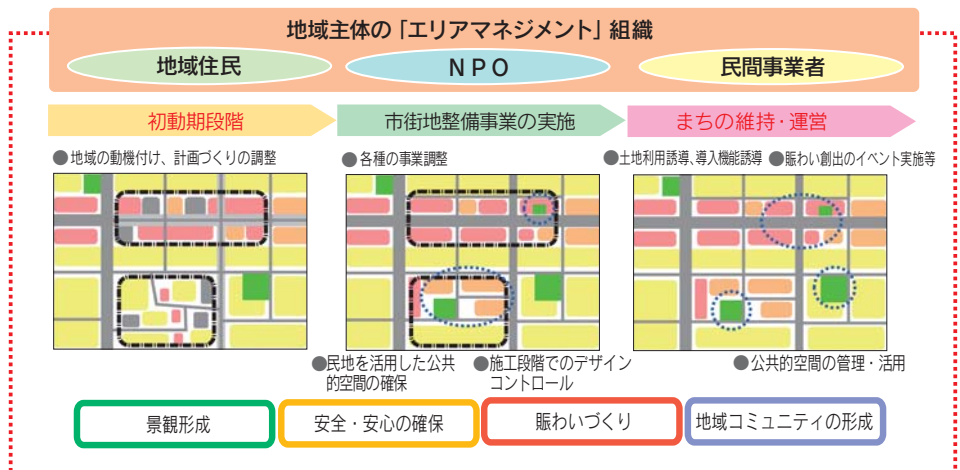
市街地整備による地区の更新等を契機として、省 CO₂ など高水準の環境貢献基準を達成する地区・街区レベルでの公民協働の総合的な都市環境対策を推進。

6) エリアマネジメントの推進

これまでの市街地整備においては、事業の施行自体に重点が置かれ、初動期段階や事業完了後の取組が不十分。

このため、地域が主体となって、初動期段階から事業完了後に至るまで、市街地を一元的に維持・運営する「エリアマネジメント」の取組を推進。

■ エリアマネジメントのイメージ



7) 多様で柔軟な市街地整備手法の提示と活用

「柔らかな区画整理」や「身の丈にあった再開発」など、既成概念にとられない市街地整備手法の柔軟な活用が必要。

今後増大が見込まれる老朽集合住宅等の建替や、地籍混乱地区での地籍整備等にも面的整備手法の活用が有効。

空地における虫食いのスポット開発（インナースプロール）への対策や公有地も含めた遊休地を事業の種地等として有効活用することも必要。

■多様で柔軟な市街地整備

区画整理における既成概念

- 区画整理は減歩を行うもの
- 道路に囲まれるなど一定・一体の施行地区が必要
- 照応の原則により現位置換地が基本 等

再開発における既成概念

- 再開発では容積の極大化が必須
- 第一種・組合施行が定番
- 一街区・一棟での共同化が必須
- 保留床が売れないので再開発が不成立 等

「柔らかい区画整理」

- 小規模・短期間・民間主導の事業展開
- 公共施設の再配置と土地の交換分合を主体とした事業（公共減歩を伴わない事業）
- 敷地規模等に応じ保留地減歩と負担金を柔軟に選択
- 事業目的や地域の状況に応じた柔軟な区域設定と集約換地 等

「身の丈にあった再開発」

- 適度な規模の再開発と複数連鎖的な事業展開
- 高度利用よりも地域の状況や景観への適合
- 地域の床需要に合わせた保留床の規模の決定によるリスクの最小化 等

■「柔らかい区画整理」の一例

●現位置換地にとらわれない柔軟な集約換地
(彦根本町地区(滋賀県彦根市))

- ・施行主体 組合施行
- ・施行面積 17.7ha

施行前 → 施行後

四番町スクエア まっぷ

長曽根銀座河原線(昭和新道)

●地権者の負担金で事業を実施
(南青山二丁目地区(東京都港区))

- ・施行主体 個人施行
- ・施行面積 0.3ha

施行前 → 施行後

保留地減歩をとらず、地権者の負担金により事業を実施

青空駐車場

・地権者の合意の下、従後の土地利用を勘案して、集約換地を行うことにより、集客施設等の立地を実現

■「身の丈にあった再開発」の一例

(田原中央地区(愛知県田原市))

施設建築物のボリューム

容積率	162%
延べ床面積	16,042㎡
容積率の最高限度	400% (第Ⅰ街区) 200% (第Ⅱ街区)
容積率の最低限度	100%

・当該地区においては、それぞれ、第Ⅰ街区においては400%、第Ⅱ街区においては200%の容積率が指定。
・しかしながら、地域の実態等に即し、容積の極大化を図ることなく、「身の丈にあった」再開発事業を施行。

長期未着手地区等の見直しにおける「柔らかい区画整理」の活用

■見直しの例(根幹的公共施設の整備に重点を置いた事業区域等の見直し)

凡例

- 事業区域
- 都市計画道路
- 主要な区画道路
- 公園

8) 市街地整備の担い手支援

経験豊かな団塊世代の退職に備え、街づくり技術の継承やこうした人材のまちづくりコーディネーターとしての活用とともに、新たな人材の育成が必要。

6 今後取り組むべき課題

(1) 集約型都市構造の実現に向けた関係施策の連携

集約型都市構造の実現を「総力戦」で取り組むため、都市交通と市街地整備の両面から相互の施策を連携しつつ、徹底的な取組を行う枠組みの検討と関係省庁の連携強化。

(2) 都市交通施策に関する課題

1) 総合交通戦略の更なる推進方策

関係主体が責任を明確にした取組を着実に展開していく仕組みの検討が必要。

2) 駐車場の戦略的整備方策

駐車場の戦略的な配置が可能となるような制度的対応の検討が必要。

3) 中心市街地等での歩行者空間の確保方策

トランジットモール化や面的なにぎわいのある歩行者空間が実現する仕組みの検討が必要。

4) 公共交通の公益の評価手法の検討

公共交通に関する公益、特に公共財としての評価手法について一層の検討が必要。

■トランジットモール



(ドイツ・フライブルグ市)

(3) 市街地整備施策に関する課題

1) 既成市街地の再構築を進める制度の充実

民間の参入や各種機能の集積等を促進する観点から融資、税制、整備手法、規制等の検討が必要。

2) エリアマネジメントを促進する各種方策の検討

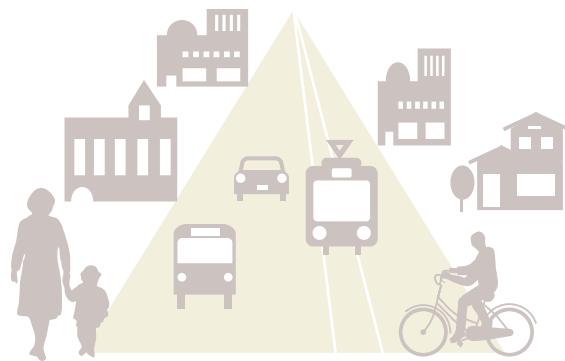
人材の育成方策、組織運営の支援方策、ノウハウ等の提供方策等の検討、エリアマネジメントのあり方、支援方策の検討が必要。

3) 地方都市等の市街地整備における民間資金の活用方策の検討

民間投資の誘導方策や市民出資の促進方策等の検討が必要。

4) 郊外部における市街地の賢い縮退を推進する方策の検討

市街地の縮退問題について様々な観点から、対応方策、制度の充実等の検討が必要。



本資料は、平成19年7月20日 社会資本整備審議会「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか(第二次答申)」をもとに、国土交通省においてとりまとめたものであり、「都市交通・市街地の現状と課題を踏まえ、拡散型都市構造に起因する諸問題に対して、集約型都市構造を選択する都市圏における都市像と、その実現に向けた戦略的な取組の方向性、国としての支援の考え方、今後取り組むべき課題を示したもの」である。

お問合せ先

国土交通省 都市・地域整備局 街路課、市街地整備課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

TEL:03-5253-8111(代表) 内線(都市交通担当32843、市街地整備担当32733)

H19.08