

## 枚方市駅周辺地区第一種市街地再開発事業などに伴う地元説明会（主な質問と回答）

### 【駅前広場・高架下について】

Q. 南北駅前広場をつなぐ高架下の道路について、一般車両を「抑制」するとありますが、通行不可ではないのでしょうか。

A. 【枚方市回答】現在の北口駅前広場のロータリーは、バスやタクシーと一般車両が混在しております。新たな駅前広場については、枚方市として、バスなどの公共交通を中心とする区域を設けたいと考えており、一般車両については規制による通行不可ではなく、路面表示や市民の方々への周知などによる抑制を検討しています。

Q. 南北駅前広場をつなぐ高架下の道路について、日中は一般車両の通行を可能にするなど、時間ごとに規制をかけるなどの検討はしていますか。

A. 【枚方市回答】枚方市としては、枚方市駅周辺を中心部にできる限り車両を流入抑制し、ひとが中心のまちづくりを目指しており、北口駅前広場の整備に合わせて、時間ごとに規制するといったことではなく、北口駅前広場への一般車両の通過交通抑制を図りたいと考えています。

Q. 過去に、第3工区の場合に、東口ターミナルの構想はありましたか。

第3工区内にターミナルを作れば、テイクツービルを壊す必要はなかったのではないのでしょうか。

A. 【枚方市回答】今回の計画は、平成25年3月に策定した「枚方市駅周辺再整備ビジョン」に基づき、北口駅前広場を拡張することとしており、第3工区内に駅前広場を設ける計画はありません。北口駅前広場へアクセスするバス路線もあるので、北口には駅前広場が必要となります。

Q. 説明会資料のP.32の北口駅前広場の図面に記載されている「6.0m」の表記は何を示していますか。

A. 【枚方市回答】歩道の幅を表記しています。

Q. 説明会資料のP.32の「一般車両の通行抑制」の具体策を教えてください。

A. 【枚方市回答】交通管理者である警察との協議で、交通規制が伴わない、路面表示や案内板の設置に加え、枚方市のホームページ・広報誌での周知などによる対策を考えています。

Q. 南北駅前広場をつなぐ高架下の道路について、令和4年度に先行して整備することですが、高架下の整備後すぐにバスルートを切り替えるのでしょうか。

A. 【枚方市回答】令和4年度に行う高架下の先行整備では、まず相互通行できる構造としますが、相互通行が必要となるバスルートの切り替え時期については、北口駅前広場の拡張工事の進捗状況を踏まえ、交通管理者や公共交通事業者などとの協議により決定していきます。

工事の進め方としては、できる限り地域の方や市民への影響が少なくなるように、一時期に工事が集中しないようにする必要があることや、北口駅前広場拡張後には、高架下の相互通行ができるようになっていく必要があることなどから、先行して令和4年度に高架下の整備を行うこととしています。

Q. 南北駅前広場をつなぐ高架下の道路について、既存駐輪場を撤去し歩道を拡幅することですが、歩道幅はどれくらいになりますか。

A. 【枚方市回答】整備内容の詳細については設計中のため未確定ですが、歩道幅は現状を維持して約4mとする予定です。

Q. 南北駅前広場をつなぐ高架下の道路について、4mの幅員の歩道にバスの乗降スペースと歩道を設けるのでしょうか。

現状、スターバックス前の歩道幅が4mで、バス乗降客と歩行者で混んでいます。高架下には店舗や枚方市駅へ行き来する人もいるため、幅員4mだとバス乗降者や歩行者の混雑状態は改善できないのではないのでしょうか。

A. 【枚方市回答】可能な範囲で歩道幅を確保していきたいと考えています。

Q. 南北駅前広場をつなぐ高架下の新しいバス乗り場について、南口からバスが入り、北口ロータリーを回って南口へ抜けるのであれば、北口駅前広場を通るバスの本数は減らないのではないですか。

A. 【枚方市回答】今後、バス事業者により検討されることとなりますが、現状の運用と同様であれば、基本的には北口駅前広場の中を通るバスの台数は変わりません。

Q. 北口駅前広場の面積は増えることですが、バスロータリー自体の面積は小さくなっているように思いますが、北口駅前広場を通るバスが変わらないのであれば、現状より良くなるのではないですか。

A. 【枚方市回答】現況の北口駅前広場の面積は、約2,900㎡であり、整備後は、北口駅前広場全体で約4,800㎡となる予定です。今回の整備により、バス・タクシー・一般車両が輻輳している現状を、バス・タクシー・一般車両を切り分けることで、実質的にバスが利用している空間が広がることなどにより、混雑が改善されるなどの効果があると考えています。

Q. 枚方市駅周辺には観光バス用の乗降場や駐車場がありません。新たにホテルができるということであれば、観光バスによる顧客の取り込みを計画していくべきと考えます。駅前広場用地内に観光バス用の乗降場や駐車場を設けることは可能でしょうか。

A. 【枚方市回答】駅前広場の配置については、交通管理者や公共交通事業者と協議中であり、確定したものではありませんが、北口駅前広場のロータリー内で観光バス用の駐車場を確保することは難しいと考えています。今後、市駅南側エリアなど、市駅周辺再整備を進める中で、いただいたご意見を参考にさせていただきます。

Q. 南北駅前広場をつなぐ高架下の道路について、現状、かなり暗いと思います。また、バスの停留所は必要なのでしょうか。

A. 【枚方市回答】高架下へのバス乗り降り場の配置は必要と考えており、運用などについては、バス事業者と協議中です。高架下が暗いというご意見については、いただいたご意見を踏まえて今後、道路管理者と協議・検討したいと考えています。

Q. 枚方市駅周辺の一般車の抑制により、川原町から関西医大方面へ車を出るときに不便になるのではないのでしょうか。

A. 【枚方市回答】枚方市駅中心部は、歩いて楽しめるまちづくりを目指しており、これまでのご利用からご不便をお掛けすることも出てくると思います。いただきましたご意見については、今後、市駅南側エリアなど、市駅周辺再整備の検討を進める中で、参考にさせていただきます。

Q. 南北駅前広場をつなぐ高架下の道路は、バスの双方向通行が可能となる一方、一般車は通れないという認識でよいですか。

A. 【枚方市回答】一般車の通行に関しては、交通管理者である警察による交通規制はかからない場所となるので、一般車が通行したからといって罰せられることはありませんが、樟葉駅の駅前広場と同様に、市民の皆様にご協力いただき、一般車両の通過交通が無い駅前広場にしたいと考えています。

Q. 枚方市駅へどうしても車で行かなければならない場合もあります。一般の人が利用しにくい駅前広場整備を枚方市が進めるのはどうかと思います。市民の生活があるという前提で考えてもらいたいです。

A. 【枚方市回答】駅に用事のある方については、北口駅前広場にも一般車両とタクシーのロータリーを整備しますので、ご利用いただければと思います。一方で、現状は、駅に用事がなく、通過するためだけの車両もあり、混雑の原因にもなっています。枚方市駅中心部での歩いて楽しめるまちづくりとするために、バスなどの公共交通は高架下を通れるようにし、一般車両の通過交通を抑制したいと考えています。

Q. 南北駅前広場をつなぐ高架下がバスの相互交通となれば、ますます新町（京街道）から市駅前線に車がでにくいと思います。

A. 【枚方市回答】南北駅前広場をつなぐ高架下の整備により、これまで北口駅前広場から府道京都守口線へ出ていた路線バスが軽減されるとともに、一般車の通行を抑制することで市駅前線の交通量が減ると想定しています。

Q. ロータリーが広がってもバスの発着が増えれば、いたちごっことなり意味がないと思います。行先などを制限するのはどうでしょうか。

A. 【枚方市回答】今後、バスの発着が増えるなどの変更がある場合には、バス事業者と協議して検討していきたいと考えています。

Q. 南北駅前広場をつなぐ高架下について、バスの相互交通となれば、北口ロータリー側の横断歩道に信号の設置がなければ歩行者が渡れなくなるのではないのでしょうか。また、反対車線から来た車からの視認性が悪いと思います。

A. 【枚方市回答】警察との協議では信号の設置は難しいと言われていています。一般車の通行が抑制され、バス・タクシーといった公共交通がメインとなるので、全体的な交通量は減少すると考えています。安全対策については、公共交通事業者へ安全確認の徹底を呼び掛けるなどを行う考えです。

Q. 南北駅前広場をつなぐ高架下の道路について、なぜ対面通行にするのでしょうか。現状のままでもよいのではと思います。警察からの指導があったのでしょうか。それともバス事業者からの要望でしょうか。事故が起こってから対策では遅いと思います。

A. 【枚方市回答】まちづくりとして枚方市駅周辺の通過交通の抑制や、府道京都守口線の交通量の軽減、それに伴うバス右折減少による歩行者の安全確保、バスの定時性確保などの観点から、市として、高架下の相互通行を計画しており、公共交通事業者や交通管理者などとも協議をしています。

### 【駐輪場について】

Q. 京阪の高架下を通る道路の歩道にある駐輪場（以下、高架下の駐輪場）は、雨や日が当たらず使いやすいのですが、令和4年度の半ばに撤去され、C-1棟の駐輪場が完成するまでの約2年間については駐輪場が足りなくなると思います。

駅に近い新町地区では、今でも道に迷惑駐輪されることもあるため、工事中の対策や案内、仮駐輪場を設けるなどしてほしいです。

A. 【枚方市回答】高架下の市営駐輪場は106台ありますが、高架下駐輪場が無くなっても枚方市駅周辺全体としての駐輪台数としては、他の駐輪場も含めると足りている状況です。現時点で工事期間中の対策等を講じる予定はありません。

Q. 高架下の駐輪場を廃止するとありますが、C-1棟に整備される駐輪場は、駅前に来る一般の人も利用できる駐輪場でしょうか。

また、いつから使えるのでしょうか。

A. 【再開発組合回答】C-1棟の駐輪場は施設利用者用ではありますが、利用者は特定しておりません。C-1棟の駐輪場を含む第3工区の竣工時期は2024年第1四半期を予定しております。

Q. C-1 棟の駐輪場や天野川沿いに整備される駐輪場のよう、多くの台数を収容できる駐輪場よりも、店先にあった方が利用しやすいと思います。  
A. 【再開発組合回答】C-1 棟の駐輪場から店舗に至るルートを設定したり、区画道路沿いの駐輪場についても店舗入口を近くに設けるなど、利便性も踏まえた計画としています。

Q. C-1 棟の駐輪場には何台駐輪できますか。施設利用者用という説明ですが、通勤通学の一般の人も利用できますか。

A. 【再開発組合回答】C-1 棟の駐輪場の台数は、約 300 台です。この駐輪場は施設利用者用を想定していますが、利用者は特定しておりません。

Q. 天野川沿いに整備される駐輪場の台数と想定利用者、ルートを教えてください。

A. 【再開発組合回答】区画道路沿いの駐輪場の台数は約 200 台です。この駐輪場は施設利用者用を想定していますが、利用者は特定しておりません。  
利用ルートについては、駐輪場の 2 階に出入口を設けて区画道路からアクセスすることになります。

Q. 高架下の駐輪場がなくなるとのことですが、新たに駐輪場の設置予定はありますか。

A. 【枚方市回答】高架下の市営駐輪場が無くなっても枚方市駅周辺全体としての駐輪台数としては、他の駐輪場も含めると足りている状況のため、高架下の市営駐輪場の代替駐輪場を新たに設置する予定はありません。

【再開発組合回答】なお、再開発事業として設置する駐輪場は、C-1 棟に約 300 台の駐輪場、区画道路沿いに約 200 台の駐輪場をいずれも施設利用者用として整備しますが、利用者は特定しておりません。

Q. 高架下の駐輪場の撤去にあたり、代替駐輪場は新たに設置しますか。再開発に伴い、人流が増加する一方で、駐輪場が確保できていないと違法駐輪が増えると思います。

A. 【枚方市回答】高架下の市営駐輪場が無くなっても枚方市駅周辺全体としての駐輪台数としては、他の駐輪場も含めると足りている状況のため、高架下の市営駐輪場の代替駐輪場を新たに設置する予定はありません。枚方市駅周辺を駐輪禁止エリアに指定しているため、枚方市として定期的に巡回して取り締まりも行っています。

【再開発組合回答】なお、再開発事業として設置する駐輪場は、C-1 棟に約 300 台の駐輪場、区画道路沿いに約 200 台の駐輪場をいずれも施設利用者用として整備しますが、利用者は特定しておりません。

Q. 本再開発事業で駐輪場台数が大幅に増加するとありますが、いずれも駅から遠い場所にあります。T-SITE や京阪百貨店等の周辺施設に来られる

方も居るので、もっと駅に近い場所に設置しないと、不法駐輪が増加しそのしわ寄せが新町にくるのではないかと危惧しています。不法駐輪があれば、直ぐに駆けつけてもらえるような体制をつくってほしいです。

A. 【枚方市回答】公的な場所の違法駐輪については、枚方市にご連絡いただければ対応させていただきます。また、枚方市駅周辺を駐輪禁止エリアに指定しているため、枚方市として定期的に巡回して取り締まりも行っています。

### 【市駅前線について】

Q. 枚方市駅前線での停止抑制となる路面標示について、京街道から府道守口線へ出るときは青信号になるまで待たなければいけないのでしょうか。京街道からずっと出られないといったことがないように、出入のどちらを優先すべきか考えてほしいです。

A. 【枚方市回答】府道京都守口線から京街道へ入ろうとした場合に、出入りが不便なことがあり、地域の方からの要望がありましたので警察協議等を鋭意進めているところです。なお、停止抑制ゾーンは、道路交通法上の規制はかかりません。

Q. 市駅前線での停止抑制となる路面標示について、対応が遅いです。

A. 【枚方市回答】警察協議等で時間を要していましたが、ようやく形が見えてきましたので、早急に対応したいと考えます。

Q. 京都守口線の関西医大交差点のエスカレーター設置協議の際に出した意見についても立ち消えになっていますが、どうなっているのでしょうか。

A. 【枚方市回答】以前よりご意見をいただいている内容は認識しています。枚方市駅周辺の再整備に向けて、③街区については組合と調整しながら市民のためのまちづくりを推進していきたいと考えます。枚方市駅前線での停止抑制となる路面標示については早急に対応したいと考えます。

Q. 以前に枚方市駅から枚方市総合文化芸術センターへ向かう徒歩ルートとして、大阪方面側の歩道よりラポール枚方前交差点のエスカレーターを利用するルートを推奨すると伺いました。しかし、京都方面側の歩道からそのまま横断歩道を渡って来る人が多いのが現状です。今後の対策について教えてください。

A. 【枚方市回答】周辺に数カ所、施設までのエスカレーターを利用するルートを案内する看板またはラミネートを設置する予定です。

Q. 京街道と枚方市駅前との交差点に新設する路面標示について、法的規制がかけられないとのことですが、路面標示の内容を分かりやすく強調するようなことはできないのでしょうか。

A. 【枚方市回答】路面標示の内容として、実線の方がより強調されることとなりますが、路面標示を新設する際には、破線標示にするよう道路管理者

より指導されています。

### 【交通量について】

Q. 天津橋から、かささぎ橋までの区間に道路が開通するというのですが、かささぎ橋の信号が原因で、特に朝の時間帯の京都守口線の混雑が酷いです。対策は検討していますか。

A. 【枚方市回答】 京都守口線は府道であり、この道路の対応については、広域の交通ネットワークの中で検討が必要です。

Q. 説明会資料の P.34 のバスの台数について、回送バスの本数も数えていますか。

A. 【枚方市回答】 時刻表から数えており、回送バスの台数は含んでいません。

Q. 説明会資料の P.40 の交通量について、ピーク時間は再開発施設の事務所や店舗が稼働する午前9時以降で考えているとのことですが、朝夕の通勤時間の方がピークになるのではないのでしょうか。

また、P.39 で京都守口線の交通量が5%上がるのに対して、枚方市駅前線は交通量が4,690台→3,140台に下がっています。P.40 で枚方市駅前線の交差点需要率では、現状より数値が上がっているのはなぜでしょうか。

Q. 説明会資料の P.38 の交通量について、10時、12時で検証していますが、朝の通勤時間や現状との比較が必要ではないのでしょうか。今示している数字が増加数なのであれば、現状の数字を示さないと比較や評価ができません。

A. 【再開発組合回答】 内容が分かりにくいところもあるので、補足説明資料を作成し、組合HPに掲載する等の対応で再度説明をいたします。

### 【施設建築物について】

Q. 北口ロータリーが完成した時に、枚方団地の中を通過していた道路はなくなるのでしょうか。代わりの道路はつくらないのでしょうか。

A. 【再開発組合回答】 整備前から枚方団地内に北口駅前広場とつながる道路はありません。ただし、整備前に枚方団地敷地内を歩行者が通り抜け通路として利用されていたルートの代わりとして、第1工区内に通り抜け通路を確保します。

Q. 第2工区で緑化計画とありますが、敷地周辺の落ち葉が気になります。適切な管理を要望します。

A. 【再開発組合回答】 いただいたご意見を踏まえて、今後、樹種を検討します。

Q. 第3工区の施設建築物はいつ完成の予定でしょうか。

A. 【再開発組合回答】2024年の春頃の竣工を予定しています。

Q. 第3工区の建築主はどこですか。また、第3工区の住宅は賃貸なのか分譲なのか教えてください。

A. 【再開発組合回答】建築主は再開発組合です。住宅は賃貸住宅となる予定と聞いています。

### 【通路1・2号について】

Q. 区画道路から通路1号を通過して入ってきた荷捌き車両搬入車が京街道へ流入しないか懸念しています。

A. 【再開発組合回答】荷捌き等の業者車両については、京街道を通行しないように指導をします。

Q. 京街道の通り抜け車両について、建替え後の公社住宅の住民車両に対しては何も制限をしないのでしょうか。

A. 【再開発組合回答】建替え後の公社住宅の住民の方は、新町地区と同じ地域にお住まいになる住民の方でもあり、この住民の方だけ制限を設けることは考えておりません。

Q. 店舗用の搬入車等が区画道路から通路1号を通過してくるとのことですが、通路1号の幅員はどの程度でしょうか。また、搬入車の離合は可能ですか。京街道への通過交通の流入があった場合に、組合解散後はだれが具体的に指導するのでしょうか。

A. 【再開発組合回答】再開発組合解散後は再開発ビル管理者へ引継ぎを行い対応していきたいと考えております。通路1号の計画については、今後の新町地区への通路1・2号に関する説明会で説明いたします。

### 【外周道路（区画道路）について】

Q. これまでに、この事業の説明会では、大阪府が主催だったかと思えます。当時の質疑に対し、まだ明確な回答が得られていません。また、外周道路は再開発事業区域外も含めて開通するのでしょうか。

A. 【枚方市回答】本事業に関する説明会は、再開発組合と枚方市が主催であり、大阪府は主催者としては関与していません。外周道路については、本事業と合わせて整備を進めて行く計画であり、枚方藤阪線から京都守口線までの区画を開通させる予定です。また、再開発区域内である枚方藤阪線から京阪本線高架下までの区間は再開発事業で、京阪本線高架下から京都守口線までの区間は枚方市で整備していきます。京阪本線高架下から京都守口線までの区間については、現在、用地取得に向けて地権者と協議中です。外周道路の開通時期は未定です。



Q. 外周道路の整備を前提にした説明ですが、地権者との交渉がある中で、整備後とはいつのことを指しているのでしょうか。

A. 【枚方市回答】外周道路含めて2024年度に整備完了を予定していますが、地権者との交渉があるので確定ではありません。

Q. 区画道路沿いの歩道幅はどれくらいになりますか。

A. 【枚方市回答】駅側の片側歩道となります。幅員は設計計画段階ですが、枚方藤阪線から本事業で整備する施設の入口までは、約3.5m、それ以外は、約2.5mで検討を進めています。

### 【駐車場について】

Q. 駐車場について、本事業で利便性が向上すれば、枚方市駅周辺への流入車両が増加すると考えます。高槻駅は約2,000台もの地下駐車場がありますが、本事業の計画では460台のみで、住宅も202戸に対し80台分しかありません。地下駐車場の計画はないのでしょうか。また、月極の設定があれば、少ない駐車区画の計画台数がさらに減ることになります。台数は足りるのでしょうか。

A. 【再開発組合回答】地下駐車場については、整備費が非常に高額となり、費用対効果が見込めないことから、計画はしておりません。また、月極については、できる限り避け、固定の区画を極力少なくするように計画する予定です。

Q. 駐車場棟について、仮設駐車場とされると説明がありましたが、工事中の仮使用が終了すれば解体するのでしょうか。もったいないので解体せず活用してはどうでしょうか。

A. 【再開発組合回答】駐車場棟は、第3工区の再開発ビルの工事が終わるまでの間は、高架下店舗の駐車場として仮使用します。工事完了後は解体せず、そのまま本設の駐車場として利用します。

### 【工事について】

Q. 工事車両の経路について、天野川の先のイズミヤ前の道路を通るルートはありますか。イズミヤ前の道路の下は、村野の方まで延びている水道管があり、車両重量による通行規制がかかっています。配慮してください。

A. 【大林組回答】イズミヤ前の道路は『大型貨物自動車等通行止め』の規制範囲となっているため、工事車両の経路として使用しておりません。

Q. 京都守口線から右折で流入する大型ダンプ等工事用車両の通行が連なっています。また、ほとんどの公共事業で行っているように、通行の際には、どこの工事の車両なのか、わかりやすく掲示してほしいです。誰が見てもわかるような掲示をすることで運転も丁寧になると思います。

A. 【大林組回答】大型車両の通行に関してはご不便をおかけしており、申し訳ありません。分散した通行に向けて、今後も引き続き、指導を徹底していきます。大型車両の掲示については、ダッシュボードに現在もしておりますが、より見えやすい箇所に掲示することを検討したいと考えます。

Q. 近隣への月間工程表の配布をしっかりとしてもらっていますが、これはいつまで実施するのですか。

A. 【大林組回答】工程表の配付は今後も継続して実施します。

### 【その他】

Q. 喫煙所について、令和4年4月から大阪府受動喫煙防止条例において飲食店で喫煙できなくなり（努力義務）、市町村に対してもガイドラインを出して屋外喫煙所設置を推奨しています。枚方市はどこに屋外喫煙所や分煙所を計画予定でしょうか。

A. 【枚方市回答】北口駅前広場では、枚方市の喫煙所は設置する予定はありません。南口整備にあたっては、今後、検討したいと考えます。

Q. 説明会資料のP.7の「民間活力導入エリア」や「基本計画対象範囲」の用語をわかりやすく教えてください。また、③街区以外の①、②、④、⑤街区の整備は、③街区の整備後、続けて進めるのでしょうか。今後の整備スケジュールを教えてください。

A. 【枚方市回答】

- ・「都市再生緊急整備地域」：内閣府所管の「都市再生特別措置法」に基づき指定する区域で、枚方市が目指すまちづくりに寄与する民間の整備にかかる税や都市計画の特例が図れる区域です。
- ・「基本計画対象区域」：魅力にあふれ賑わいのあるまちを具体的に構築するため、重点的に再整備を進める区域として枚方市駅周辺再整備基本計画に定める区域です。
- ・「民間活力導入エリア」：より魅力的なまちづくりとするため、今回の③街区のように、民間事業者の力を借りながら進めていきたいと考えているエリアです。

枚方市では、令和3年3月に策定した枚方市駅周辺再整備基本計画に基づき、新たなまちづくりの取り組みを進めています。既に、まちづくりの動きとして、令和3年8月には市民会館の機能を担う枚方市総合文化芸術センターの開館や今回の③街区での市街地再開発事業が進んでおり、今後、市駅南側エリアについても連鎖的にまちづくりを進めていきたいと考えています。事業スケジュールについては、本市の財政状況や地権者との合意形成などにより、確定していくこととなります。

Q. 観光関係について、現在、枚方市駅東改札口前に枚方市の観光ステーション等がありますが、開発に伴い退去すると聞いています。枚方市駅と第3工区の施設の間はすべて通路になるのでしょうか。将来像がどうなるのか教えてください。

A. 【枚方市回答】観光ステーションは、早ければ2022年10月に現在の枚方市駅の場所を退去する予定です。仮移転先については検討中です。

【再開発組合回答】退去後の枚方市駅高架下の計画については再開発事業とは別となるため、こういった計画課は把握しておりません。

Q. 開発後は、防災上の課題は解消されると考えていますか。

A. 【再開発組合回答】再開発事業によって建物の耐震性能等の防災性能が向上します。

Q. 再開発の区域内の課題において防災上の課題とあるが、再開発の整備後に通路1号や通路2号に隣接する場所で、火災などが発生した際、はしご車は入ってこられるのか。特に1・2工区の状況が心配です。

A. 【再開発組合回答】緊急車両のルートは行政の関係担当課と協議しながら各工区設計者が計画をまとめています。また、通路1号、通路2号においてははしご車等の緊急車両の通行は可能です。改めて補足資料を用いて組合HPへの掲載や新町地区への説明会で回答します。

【大阪府住宅供給公社回答】第2工区は、消防活動に利用する避難梯子をバルコニーに設けたり、14階建て相当の高さに放水できる設備を計画する事により、はしご車を利用しない方法での消防活動を消防署と協議しています。※別紙補足説明資料も合わせてご覧ください。

以上