

都市計画変更案についての意見書の要旨及び市の見解について

- 1 都市計画の種類及び名称
東村山都市計画道路 3・4・19 号小金井久留米線
- 2 実施期間
令和 8 年 6 月 8 日から令和 8 年 6 月 22 日まで
- 3 ご意見の数
17 件（16 名）
- 4 意見書の要旨と東久留米市の見解

意見書の要旨	東久留米市の見解
I 都市計画に関するもの（8 件） (1) ロータリーの変更に伴い、より便利かつ富士山が見える利点を生かし、かつお洒落な感じにして欲しい。計画にあるテラス部分を大泉学園駅のように陸橋のようにして、大通りの両脇から階段で昇れるようにして欲しい。テラスが広がることで、テラスから富士山が見やすくなるし、より大勢の人が見られるようになる。また、空間を開け、今ある大きな木を残して欲しい。駅という市の顔に緑を残し、大切にすることは、自然の豊かさをうたう市の理念と合致すると思う。	I 都市計画に関するもの (1) 東久留米駅西口昇降施設（以下、昇降施設）の改築にあたっては、「東久留米駅西口昇降施設の改築及び駅西口広場の整備に関する方針」（令和 7 年 10 月）（以下、整備方針）のとおり現在の市道 2514 号線における横断歩行者と通過車両の錯綜による安全対策のため、市道 2514 号線の上空に嵩上げ式の歩行者専用道を設けるものであり、また、富士見テラス部は国土交通省関東地方整備局の「関東の富士見百景」に選定された等の経緯を踏まえ、引き続き富士見テラス機能を確保するものです。 市道 2514 号線上の歩行者専用道や富士見テラス機能である歩行者専用道の設置については、限られた広場空間の中、事業費の抑制を図るとともに、必要な機能を確保した上で、地上の歩行空間の確保や、隣接する民間ビルへの影響等も考慮しながら、道路が持つ通行機能を有する歩行者専用道の位置付けとして整備していくこととしております。 また、駅西口広場（以下、広場）は、一般車両乗降場の新設や高齢者等の利用を考慮したバリアフリー化、バスの正着構造の確保等を目的としており、実施に向けては引き続き交通管理者との協議を踏まえ、整備を進めていくこととし

(2) 東久留米市の都市計画道路および富士見テラス再整備は、交通・バリアフリー・交流機能を含む複合的都市再編事業であるため、都市計画法第 53 条や建築基準法第 44 条の柔軟運用および立体道路制度の適用検討が必要である。既存施設の法適合性整理や改修活用を含め、東京都の主導による技術的検討と市との連携強化を要請するため、東久留米市民ならびに東京都民の立場から、『都市計画道路（および、「富士見テラス」）再整備に係る制度運用および連携強化に関する要請』を東京都に提出した。 (3) 計画道路を立体構造にし、且つ、バリアフリー対策のためエレベーターも設置することは斬新な案に思うが、通称富士見テラスを駅舎 2 階西面に道路（通路）を設け、富士見テラスの場を確保する計画に思える。しかしながらこの計画では通路状の道路を設置することで駅西口の諸問題解決策であるならば賛同は致しかねる。 通称富士見テラスと称される場合は道路であり出入口の時間封鎖などの設備設	ております。 みどり等、植栽につきましては整備に向けた取組を進める中、皆さまのご意見等を参考に維持管理の観点も考慮しながら樹種も含め検討してまいります。 (2) 本事業は、現在、昇降施設が法に適合されていないことから、現行法適合の対応として事業を進めており、また、広場については、限られた広場空間の中、バリアフリー化とともに、安全かつ円滑な交通処理等に資するため、整備方針において示す機能配置により整備することとしております。 既存施設の改修等の対応による再利用については、道路上の建築物が、建築基準法第 44 条において制限されていることから、これまでの東京都との調整等から、道路区域から外す必要性が生じ、これに伴い、都市計画道路区域からも外す必要が生じるため、外すことによるその減少分を補うものとして、新たに隣接地の土地の確保が必要となることから、大変困難なものでございます。 立体道路制度等の活用につきましては、その制度自体が建物と道路を一体的に整備することを目的としたものであり、本件のような既存建築物の法適合を目的としたものではないこと、また、既存の昇降施設の建築確認申請が建設当時に遡って行うことができないことから、困難なものでございます。 なお、東京都へ要請したことは、ご報告として承ります。 (3) 整備方針では、新たに改築する歩行者専用道に除却前と同様、引き続き富士見テラス機能を確保することにより、市民に親しまれたかつての富士山の眺望を確保することとしております。なお、交番の設置については、地域警察運営規則第 15 条（以下、警察運営規則）に「交番又は駐在所は、昼夜の人口、世帯数、面積、行政区画及び事件又は事故の発生の状況等の治安情勢に応じ、警察署の管轄区域を分けて定める所管区ごとに置
--	--

置は不可能と思われることからたまり場、高歌放吟、楽器演奏、スケートボード、物品販売等の迷惑行為が昼夜問わず発生する。現況は騒音発生などが頻繁に起きており、夜間では犯罪行為も発生しているようである。 上記から通路構造を立体化して通行障害などの課題解決に対しては良策と考えられるが、安全安心対策は何もされていない。この解決として私は交番設置以外に無いと考える。現状は東口交番が駅周辺の警備範囲となっているようだが、駅舎の東側道路沿いに設置され、西口には目が届かない位置関係であり効果度は薄いように思われる。 このような現状を踏まえ、この機会に是非とも交番設置を強く要請する。後々に後悔無きよう都市計画道路の変更案に加えていただきたい。さらに交番設置が叶わぬ場合は富士見テラスと称される予定の道路(通路)は計画から外していただくことも意見として付記させていただく。 (4) 駅舎2階西側に道路を新設しこの部分を富士見テラスと呼び景観場所と広場を作りエレベーターを設置とのことだが、この場所は道路のため、365日24時間通行(解放)が可能になる。これでは監視の目が無くおそらく迷惑行為が多発し、治安の悪化に繋がり市民にとっては大迷惑な道路設備になりかねない。これでは安全・安心の街づくりを目指す市にとっては本末転倒になってしまうのではないか。更には夜間の西口広場(ロータリー含む)広大な広場は無法地帯となり迷惑行為が多発して安全・安心をどうやって創っていくのか。鉄道の駅には必ずと言って良いほど交番が設置されており、無いのが不思議である。 (5) 『理由書』の「理由」に「駅へアクセスする利用者と通過する車両との錯綜が見られ、双方の安全の確保から課題が生じている」とあるが、事実としてどのような具体例が「錯綜」しているのか、不明であ	くものとする。」とされておりますが、引き続き市民の皆さまのご意見を参考にしながら、今後の警視庁との協議の中、交番の設置や夜間の防犯対策について、検討してまいります。 (4) 交番の設置については、上記Ⅰ(3)のとおりとなります。 夜間の防犯対策については、所轄警察を始めとして関係機関等と調整を行ない、検討してまいります。 (5) 広場の交通環境については、令和6年5月に東久留米駅西口周辺の利用状況等実態調査及び交通量調査を実施しており、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に歩行者数が多く、一日当たり、3万人以
---	---

る。説明会では、そのような点について明確な事例は話されていなかった認識している。

「高齢者や障害者が安心して利用できる」というフレーズについても、理念としては大切であるが、具体的にそのような目的のために聞き取り調査があったのか、不明である。公開による調査はあったのか。

何より、「面積を 5 5 0 0 m²に変更する」とあるが、「デッキ部分の 6 6 0 m²の追加」の根拠が乏しい。2月17日の説明会でもその説明はなかった。市民にはよくわからない説明であった。このまま、この変更案で進めていくのが正しい方針なのか疑問である。これしか方法はないのか疑問。これから、都市計画審議会ではどのような審議がされるのか、東京都とは、どのような協議を行ったのかが説明がないので、もう少し市民に分かりやすい情報を公開していただきたい。面積が決まってしまうと市民の出せる意見は限定されてしまうのではないか。市民参加による計画策定をすべきである。

- (6) 東久留米の住民になり、東久留米駅は小さいながらも出発する人、帰る人、降り立つ人にとってもほっとする空間だと感じている。駅前広場の真ん中にある年輪を重ねたケヤキ…「時の木」、湧水と川をあらわすモニュメント…「水の器」などは「湧水と緑のまち」を感じさせる。今は除却された「富士見テラス」からの富士の眺め、これらは、東久留米の顔であり、玄関でもあった。

富士見テラスからのダイヤモンド富士は全国的にも有名になった。「東京観光情報センター」のポスターにも東京都の見どころの一つとして富士見テラスからの写真（両側のビルの向こうにそびえる雪を頂いた富士山）が取り上げられている。

市長は「駅からはじまる新しいまちづくり」をかかげている。今回は嵩上げ部分についての面積変更だが、それに伴う市民の声を聞いて欲しい。

駅前広場面積の変更について

上の方がご利用されていることを改めて確認しております。その調査結果からも安全性の確保が必要であると認識しております。

嵩上部の追加面積 660 m²の「根拠」につきましても、市道 2514 号線の安全対策となる上空の歩行者専用道及び富士見テラス機能の再建による歩行者専用道における面積合算の結果であり、事業費の抑制を図るとともに、必要な機能を確保したものととなります。

なお、東京都とは、これまで昇降施設の法適合に向け、道路上における駅舎へ通じるアクセス通路について、協議を重ね、また、その他関係機関との協議を経て、市として方針を取りまとめたものでございます。

- (6) 富士見テラス機能部の歩行者専用道については、東久留米市都市計画マスタープランにおける「東久留米駅から富士山をのぞむ眺望を確保する」ことを踏まえ、エレベーター位置に左右されない「富士見テラスがあった同じ位置までが歩行者専用道の範囲」となるよう取組を進めております。従いまして、駅構内の大窓からの富士山の眺望を確保しつつ、エレベーターの設置位置等について検討してまいります。

「安全で快適な歩行空間を確保し、健全な市街地の発展に寄与する為変更する」とある。 交通広場に嵩上げ式の歩行者専用道を追加するという事で、このペデストリアンデッキによって、富士山を望む眺望の確保もできるとのことである。 しかし詳しい計画はできていないものの、イメージ図によると、駅に向かって左側、デッキに併設されるエレベーター棟によって、デッキから富士山は見えるが、駅の大きな窓から見えなくなるのではないかとみんな大変心配している。東久留米駅からの富士山は、富士見テラスからの富士と駅舎の大窓からの富士の二つがあつてこそである。電車に乗る人、電車から降りる人も、電車を利用しない人も楽しめることが魅力である。富士見テラスは「関東の富士見百景」(国交省関東地方整備局)、駅は「関東の駅百選」にも選ばれている。今は駅舎大窓に何の表示もない。 エレベーター棟の位置は確定してはいないようだが、基本的にはデッキの端のようである。この問題を解決していないのに、嵩上げ部分の面積660㎡が追加されるようである。これで、デッキと駅舎大窓からの富士山の眺望が確保されるかが大変心配である。何ともこの二つの眺望(デッキと駅舎大窓から)を確保して欲しい。 1994年の新駅舎については、市、鉄道駅、市民団体、大学など5者で協議がすすめられたそうである。今回も市民の願いを聞いて欲しい。また、市は、西武鉄道東久留米駅とも連絡を取っているとのことだが、本格的に協議し協力を得られないものか。東久留米駅にとっても駅舎大窓からの眺望は大切だと思う。 (7) 富士見テラスを、十分な広さと快適な空間を確保する為に、大泉学園駅南口のような既存の樹木はそのまま活かした部分二階建の構築物を設置し、その二階部分に富士見テラスを設置する案を提案したい。二階部分の詳細は、方針決定後に詰め	(7) 昇降施設の改築については、整備方針を踏まえ、限られた広場空間の中、事業費の抑制を図るとともに、必要な機能を確保した上で、地上の歩行空間の確保や、隣接する民間ビルへの影響等も考慮しながら、道路が持つ通行機能を有する
---	---

ていく。 駅西口広場の都市計画変更も、これに応じたものとして国土交通省に申請する。 現在の市の提案は、「嵩上部」を作ってデッキを確保するなどいわば姑息な手段にしか見えない。市民として実現したい形を先ず決めてから、これに応じた都市計画の変更を申請するべきと思う。 (8) ・エレベーターの位置を動かして、駅から富士山が見える状況を保持して欲しい。そのために、西武鉄道にも協力を求めてほしい。 ・水と緑の街の玄関口に相応しく、櫓などの緑を配置してほしい。湧き水をイメージしたモニュメントを残してほしい。 ・タクシー待機場所は、実態とかけ離れている。現在はタクシーが駅で待機する時代ではない。アプリで呼ぶ時代。タクシー待機スペースは真面目に検討し直してほしい。 ・現状のマイカーの使用状況は、理想に近いものである。公共交通機関は大切だが、マイカーでの駅への送迎のメリットも大切である。計画のようにしたら、市民の間に、どうしてこんな風になってしまったのか、と不満が沸き起こるのではないかと。知恵を働かせてほしい。	歩行者専用道の位置付けとして整備していくこととしております。 (8) ・上記Ⅰ（６）のとおりとなります。 ・みどり等、植栽につきましては整備に向けた取組を進める中、皆さまのご意見等を参考に維持管理の観点も考慮しながら樹種も含め検討してまいります。なお、既存のモニュメントは、新たに新設する一般車乗降場も含め、限られた広場空間の中整備を進めていくこととしており、これまでの警視庁との協議から、広場内の車両の安全な通行の確保の観点から撤去することとしております。 ・公共交通の運行事業者とは、今後も協議、調整を進めていくこととしておりますが、現時点において、タクシーの待機場所については、緊急自動車等の停車場所も兼ねることを想定しております。 ・広場は交通結節点という重要な役割を待つ空間であり、鉄道、バス、タクシー、一般車といった異なる交通手段をスムーズにつなぐための拠点となっています。 現状の一般車の駐車状況においては、広場内にそのスペースが確保されておらず、その駐車により公共交通への影響や、車道における歩行者の乱横断が見受けられております。 広場の整備については、限られたス
---	---

	ペースを有効活用するため、一度に多くの人を運ぶバスや、待機が必要なタクシーのスペースが優先的に確保されますが、一方で、一般車で送迎も重要な移動手段であるため、公共交通を優先しつつ、ルールを守って一般車も共存する形での運用を図ってまいります。
II 事業施行に関するもの（４件） （１）本件は単なる道路整備ではなく都市空間再編事業であり、事業目的や代替案比較、費用対効果の厳格な検証が必要である。 都市計画法第 53 条や建築基準法第 44 条は公共性の高い施設を排除する趣旨ではなく、立体道路制度の活用も含め柔軟な運用が求められる。改築優先やバリアフリー等も含め総合的再検討を要請する。 （２） ・整備時にロータリー内の交番設置を強くお願いしたい。近年、駅前治安悪化の傾向が強く、パトカーの出動率が高い。夜間、富士見テラスがたまり場となりトラブルが頻繁に起きることが十分に予見出来る。東口駅前交番はロータリーから離れているため認知度も低く、駅周辺の治安維持、駅利用者のトラブルや案内対応、ロータリー内の違法駐車監視・取締は出来ない。ロータリー内に交番がない駅も珍しいのではないかな。 ・財政が厳しい状況でこれほど立派な施設が必要なのか。EV 数、歩道橋、理想的ではあるが、初期投資・維持管理のコストを考えると財政に余裕のある市がやるレベルであり、市の財政、日中の利用者数、人口減を考えると次世代に大きな負担を背負わせるだけに感じる。大きな税収が見込める具体的な方針案を市民へご提示頂きたい。	II 事業施行に関するもの （１）本事業は、現在、昇降施設が法に適合されてないことから、現行法適合の対応として事業を進めております。その結果として、整備方針を踏まえ、その取り組みを進めております。 道路上の建築物については、上記 I（２）のとおりとなります。 （２） ・上記、I（４）のとおりとなります。 ・本事業は、現在、昇降施設が法に適合されてないことから、現行法適合の対応として事業を進めております。その結果として、整備方針を踏まえ、限られた広場空間の中、市道 2514 号線上の歩行者専用道や富士見テラス機能である歩行者専用道の設置等、必要な機能を確保し、整備をしていくこととしております。なお、整備に係る経費については、事業費の抑制を図るとともに国や都の補助金を最大限に活用

(3) 東久留米駅西口昇降施設の整備には大反対である。今現在、人口は増えたものの、東久留米駅西口は何一つ不自由は無く、長期間の工事になるため、その期間は大迷惑を被ると思われる。市の財政を、福祉などもっと大事なところで使ってほしい。新しく整備されたとしても、今までどおりエレベーターやエスカレーターや大きな共用トイレは残して欲しい。 (4) 東久留米駅から富士山が見える窓をエレベーターが塞いでしまうという既知の問題について、解決を計れていないのなら計画見直しのため中止または延期すべきである。旧テラス位置まで嵩上げ部を伸ばす口実のためにエレベーターを旧テラス位置に置くという発想からしておかしい。関連法の意味を無視した脱法行為と言われてもやむをえないのではないのか。 利便性先行で企図していれば、嵩上げ部はロータリーを跨いでまろにえ通りまで伸ばし、通りの南北両岸へ降りる階段・エスカレーターを設置するのが自然であり、そうすれば、結果的に富士山を望む景観は確保される。 また、市は「都市計画変更以外の部分はこれから」と、さも変更可能なように説明するが、今回のエレベーター位置の変更は新ロータリーのデザインを著しく制限する。そして、一方的な説明会を先行し、市民や西武鉄道へのヒアリングも不足した状態で進めた計画のため、新ロータリ	しながら整備を進めていくこととしております。 (3) 昇降施設については、令和2年第3回市議会定例会において、当該施設は建築基準法に定める建築確認申請がなされていないことが明らかとなり、これまでの関係機関との調整など、検討を進め、整備方針のとおり、昇降施設の改築及び広場の整備を進めていくこととしております。整備においては、市民を始め広場のご利用者に対し、大変、ご不便をおかけしますが、安全を第一に施工してまいりますのでご理解願います。なお、整備に係る経費については、事業費の抑制も図るとともに、国や都の補助金を最大限に活用しながら進めていくこととしております。また、既存施設に有するエスカレーター、エレベーター、階段及びトイレの設備については、整備方針のとおり、改築する施設に引き続き設置することといたしております。 (4) 富士見テラス機能部の歩行者専用道については、東久留米市都市計画マスタープランにおける「東久留米駅から富士山をのぞむ眺望を確保する」ことを踏まえ、エレベーター位置に左右されない「富士見テラスがあった同じ位置までが歩行者専用道の範囲」となるよう取組を進めております。従いまして、駅構内の大窓からの富士山の眺望を確保しつつ、エレベーターの設置位置等について検討してまいります。また、昇降施設の改築については、整備方針を踏まえ、限られた広場空間の中、必要な機能を確保した上で、地上の歩行空間の確保や、隣接する民間ビルへの影響等も考慮しながら、道路が持つ通行機能を有する歩行者専用道の位置付けとして整備していくこととしております。なお、整備に係る経費については、事業費の抑制を図るとともに国や都の補助金を最大限に活用しながら整備を進めていくこととしております。
--	--

一案についても一長一短でプラスになっているとは言い難い。 環境フェスで計画の詳細を知った市民の評価もひどいものだった。 そもそも「中身」(市が「これから」とする都市計画変更以外の部分)について詳細を詰めず、かかる予算も不明のままに、「器」の部分だけ先に確定するなど民間なら決してありえない。 事前の十分な調整もなく一案決め打ち、選択肢を提示することすらなく「ご説明」という態度も同様である。 このような 50 年に一度の規模の計画を、各種調査等の必要なプロセスを踏まらず、しかも結果としてプラスにならないビジョンのまま進めることが許されるとは到底考えられない。 市庁舎改修も見直される現状、なおさらこの計画を先行して進める道理はない。 まとめて、見直しをすべきである。	
Ⅲ その他の意見 (5 件) (1) 東久留米駅西口広場の「整備範囲拡張」による、歩行者の安全対策について要望したい。 現在進められている東久留米駅西口の改修では、西口ロータリー周辺の整備が予定されているが、ロータリー自体は現状でも大きな不便は感じていない。それよりも、日常的に多くの歩行者が利用する西口ロータリー周辺外の道路について、安全な歩行空間を確保することが重要ではないか。歩道の新設や道路拡幅、車道との分離、違法・迷惑駐車対策などを含め、駅前整備とあわせて安心・安全に歩ける道路整備を検討して欲しい。 (2) ・本件について、まず、どの部署が、どうして見過ごしてしまい、また、どうして、当時の市長、市役所、市議会議員が	Ⅲ その他の意見 (1) 本整備は、整備方針のとおり、昇降施設の現行法適合を図ると共に、バリアフリー化の観点から、高齢者や障害者の方などもより利用しやすい広場となるよう、広場全体を見直しの対象区域として整備していくこととしております。また、駅西側周辺道路については、東久留米駅西口地区土地区画整理事業として平成 6 年度に竣工しており、同事業において整備した幹線道路となる東 3・4・19 号線は、駅という交通結節点へ向かう交通を誘導し、幹線道路に接続する区画道路の通行車両をできるだけ排除するよう歩行者の安全を優先した整備が行われたものです。今後も周辺道路の安全確保に向けて、引き続き所轄警察と連携しながら、必要な対応を講じてまいります。 (2) ・昇降施設の建設当時に建築確認申請が行われなかったことについては、本件が確認された以降、内部調査を実施

それを見抜けなかったのかを総括して欲しい。第三者調査機関を3か月間設置し、失敗の原因を明らかにし(人に責任を求めるのではない)、今後のハコモノ行政のあり方への提言まで提示して欲しい。そういう総括なくして、新たなハコモノ投資でも、同様の誤りが再発することになると思う。 ・東久留米市行政経営ビジョン素案によると、「にぎわいあふれるまちづくり」とありますが、東久留米駅でにぎわいがどう生まれるのか。単なる通勤・通学・レジャーで駅を使うだけではないか。今のにぎわい状況がどれほど変わるのかを示す必要があると思う。 ・「にぎわいあふれるまちづくり」をうたうのであれば、すでに湧水の2つのきれいな川や森、自然、富士山、農業、魅力的なお店、素晴らしい市民という貴重な資源があるので、いこいの場をつくるべきである。観光などによる日本人および外国人によるにぎわいを検討する組織を市役所内に設置して、予算を投入し、中長期的な視点で「にぎわいを定義し、その戦略を設定し、具体的なにぎわい創出活動」をしていくべきではないか。	し、設計図、竣工図、構造計算書、工事監査報告書の存在が確認できたものの、当時の在職している担当に聞き取りを行いました。年数が経過したこともあり、把握には至りませんでした。また、特定行政庁である東京都多摩建築指導事務所や当時の施工業者にも問い合わせをいたしましたが、当時の資料は存在しないとの回答があり、結果として、これ以上、確認申請が行われなかったところの把握には至りませんでした。なお、再発防止については、建築物などを建設する際に、建築基準法に係る建築確認申請の手続を行うことも含め、設計業務を行う委託仕様書において、必ず手続を行うことと明記する等の取組により、再発防止に努めているところです。 ・(仮称) 東久留米市行政経営ビジョン2026-2029(素案)では、＜東久留米駅からはじまる”新しい”まちづくり＞の今後の方向性として、①東久留米駅西口昇降施設及び西口広場のリニューアル事業、②都市計画の視点から地域資源を活かしたにぎわいあふれるまちづくり、③公共施設マネジメントの推進を示しています。 東久留米駅周辺のまちづくりについては、令和3年10月に策定した「東久留米市都市計画マスタープラン」のとおりです。 ・「にぎわいあふれるまちづくり」については、上記のとおりとなります。
--	---

・西口開発という視点では、「観光案内所」の設置、小規模郵便局の設置、飲食店の設置（駅近郊にない、ハンバーガー店、焼き魚店、簡易そば・うどん店、美味しいパン屋、和菓子店、週替わりの店など）、小規模なイベント会場（簡易ステージ、スクリーン、マイク、席、東久留米各種イベントをサイネージ表示）を併設して欲しい。そこまで検討すれば、投資対効果は期待できるのではないか。 ・過去の失敗による、費用の発生、それらを含めた、今回の新たな投資による、経済効果を市民に示し、市民の同意を求めて欲しいと考える。 （３）何回か、市の報告会（意見交換会ではなく）に参加しました。市民の皆さんの意見をあまり聴く姿勢がないことが悲しかった。 以前の富士見テラスは市民の方々自身が作った自負があったとのこと。 市民の皆さんの意見を取り入れる工程を踏んで、市民の方々も、「自分達が作った」と自負がもてるものになると、市民の誇りとなり、より大事に使う、いいものになると思う。「市民の声を取り入れる機会」をなんらかの形で実現していただきたい。 （４）駅西口から見える富士山の風景を永遠に守れるように建物や景観の条例の整備をして欲しい。 面積に対して 30 パーセント緑化というような、駅前広場に緑の条例を作って欲しい。東久留米ならではの条例を希望する。	・駅周辺地域のまちづくりについては、東久留米市都市計画マスタープランに掲げる方針に向け、引き続き取り組んでまいります。 ・本事業は、現在、昇降施設が法に適合されていないことから、現行法適合の対応として事業を進めており、また、広場については、限られた広場空間の中、バリアフリー化とともに、安全かつ円滑な交通処理等に資するため、整備方針において示す機能配置により整備することとしております。 （３）市民や駅を利用される方々より、広く、また、時間的制約なくご意見を伺える方法として、ご意見フォームを設けております。今後も、施設整備やデザイン、意匠等につきましては、法適合の範囲で市民の皆さまのご意見等を参考にしながら、検討を進めてまいります。 （４）広場やまろにえ富士見通り周辺は、本市の中心市街地にふさわしい適正な商業・業務施設等の誘導を進めるとともに景観等を配慮した質の高い市街地環境を創出することを目標とした西口地区地区計画を定めております。 みどり等、植栽につきましては整備に向けた取組を進める中、皆さまのご意見等を参考に維持管理の観点も考慮しながら樹種も含め植栽を検討してまいります。
--	--

(5) 変更のことは良く分かった。できればこの機会に駅前広場の緑化を東久留米市独自で法制化して欲しい。	(5) 広場については、限られた広場空間の中、バリアフリー化とともに、安全かつ円滑な交通処理等に資するため、整備方針において示す機能配置により整備することとしております。 みどり等、植栽につきましては整備に向けた取組を進める中、皆さまのご意見等を参考に維持管理の観点も考慮しながら樹種も含め検討してまいります。
--	---