

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 1 0 月

都市建設部都市計画課

## 目次

1	背景及び経過.....	1
2	施設の現状 .....	2
3	課題の整理 .....	3
4	改築及び整備に関する方針.....	4
5	整備スケジュール（案） .....	6
6	今後について.....	7
7	参考資料.....	8



# 1 背景及び経過

東久留米駅西口昇降施設は「東久留米駅西口土地区画整理事業」による駅前広場の整備に合わせ、平成6年3月より建設に着手し、同年11月16日に橋上駅舎とともに供用開始されたところである。

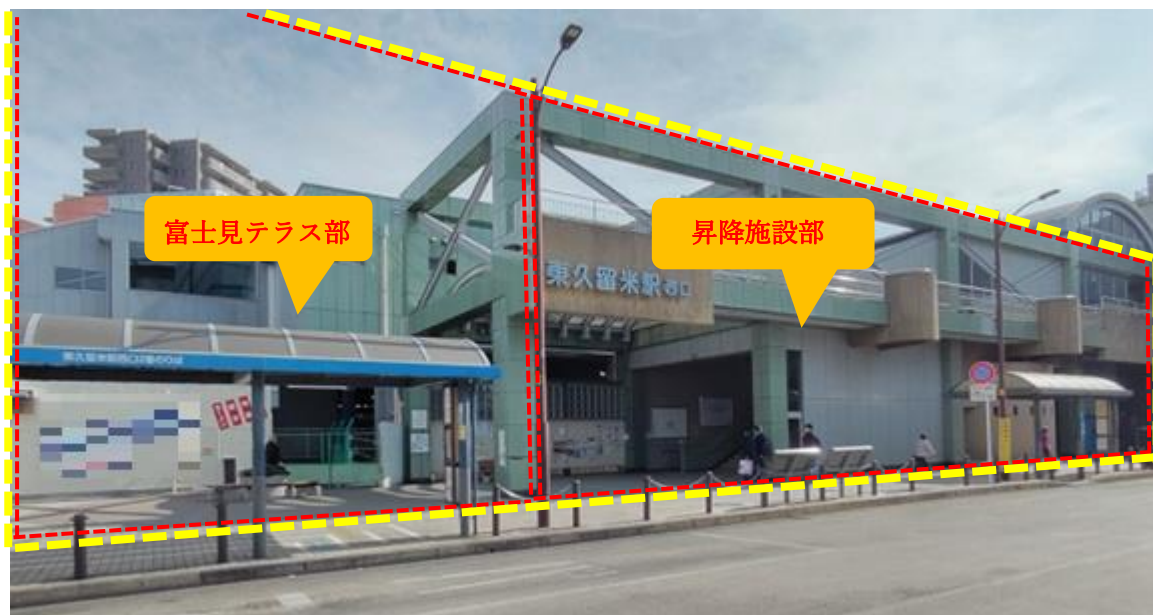
令和2年第3回市議会定例会において、当該施設は建築基準法に定める建築確認申請がなされていないとの指摘を受け、本事案に関する経緯を調査したところ、建築確認申請に関する文書の存在を確認することができず、また、特定行政庁や当時の施工事業者へも建築確認申請に関する確認をしたが、当時の建築確認申請に関する文書は存在せず、また、これに関する記録等もないことが明らかとなった。

当該施設への対応として、特定行政庁と調整を進め、現状施設の建築基準法に係る適合状況について現状確認を含め調査を実施し、施設内の鉄骨造の階段部分については、構造上の基準を満たしていることが把握できたが、富士見テラス部については、鉄筋コンクリート造の壁面の基準耐力不足が確認された。この補強を行うには、施工の難易度が高くなるほか、工期が長期化すること、費用負担も多額になること等の理由から、総合的に勘案する必要があり、熟慮の結果、早期に安全対策を講じていくため、除却を行った。

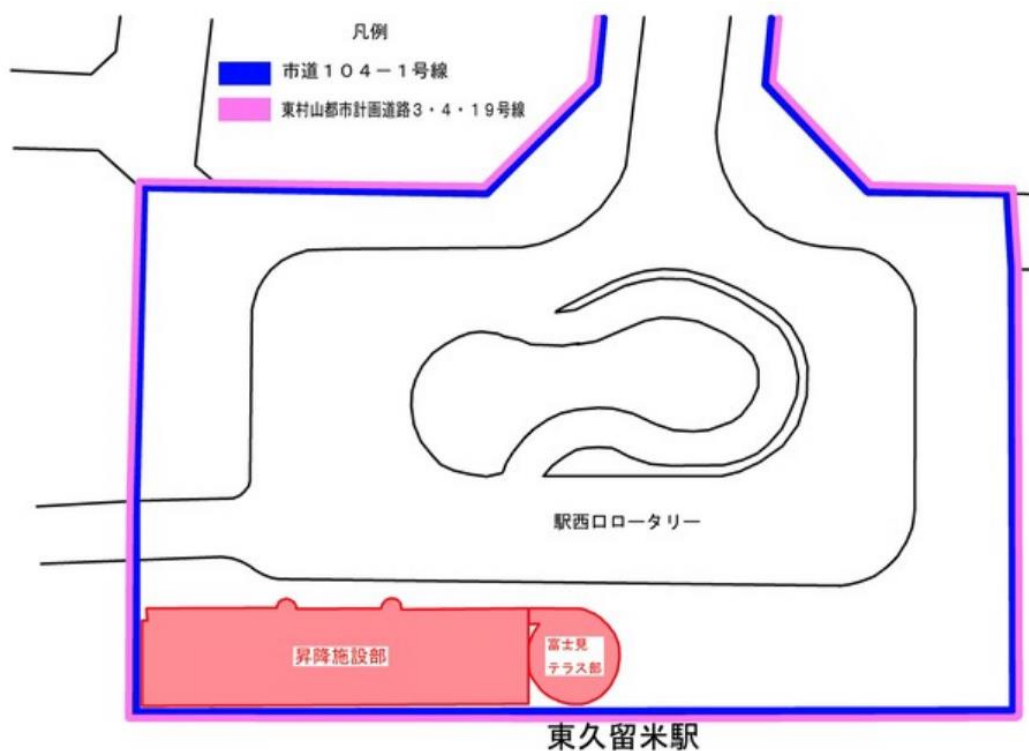
一方、昇降施設部については、施設が道路内の建築物であるため、当該施設の敷地を道路区域と都市計画道路区域から除外することは必須であるが、そのことにより、都市計画道路区域については、当該減少面積分を駅前広場に隣接する敷地から新たに確保する必要が生じるなど、駅前広場全体の都市計画を変更することとなり、改修による現行法適合は大変難しいとの結果に至った。

こうした結果を踏まえ、本施設の現行法適合に向けては、市道2514号線の上空を通過し、駅前広場歩道部へと連絡する富士見テラス機能を付加した都市計画道路（歩行者専用道）として改築するものとし、また、駅西口広場の安全かつ円滑な交通処理等に係るレイアウト等の見直しとともに、バリアフリー化の観点からも、高齢者や障害者の方などもより利用しやすい駅前広場となるよう、駅西口広場全体を見直しの対象区域として、あわせて整備していくこととした。

## 2 施設の現状



現在、かつて昇降施設部と富士見テラス部で構成された東久留米駅西口昇降施設は、上述のとおり、富士見テラス部は除却されており、駅西口広場と橋上駅舎の改札と行き来する昇降施設として供用が継続されている。



### 3 課題の整理

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向け、課題整理及び概略検討を行うことを目的とし、駅西口昇降施設等において令和6年5月に利用状況等実態調査を実施し、現在の課題を整理した。

利用状況等実態調査結果	課題
<b>【歩行者数調査】</b> ○西口E V利用は全体の約1割弱の利用であるが、車椅子は100%、杖利用者も6～8割利用	・現況では階段・E Vが1か所、E Sは上り方向のみ設置 ⇒昇降施設機能の充足
<b>【利用者数調査】</b> ○バス ・系統別に利用バス停が異なっている ・朝6～8時の時間帯の利用が多い ○タクシー ・乗車が多く、降車は約2割 ・朝夕ピーク時の10分間でも最大2台の利用	・バスがバスバースに正着できない道路構造 ・バスのバック走行による停車状況も現地にて確認 ⇒道路幾何構造の充足  ・身体障害者用（車いす）の駐車ますが設置されておらず、移動等円滑化経路が確保されていない ⇒身体障害者ますの設置
<b>【利用者動線調査】</b> ○一般車がバス・タクシーバース内も通行 ○一般車の交通島側への停車が多く停車時間も長い。またバス・タクシーバース内にも停車 ○一般車の停車時間は日中（13～14時）に約20分程度、停車台数は17時以降1分以上の停車台数が約20台以上と多くなる傾向 ○バスがバスバース以外にも停車	・車道空間が広く、一般車の交通島側への駐車を誘発 ⇒ロータリー内への一般車の駐車を誘発しない適正な車道幅員  ・一般車の交通島側への駐車やバス・タクシーバースへの停車などが散見 ・交通島側に一般車の停車多数あり、送迎時にロータリー内の乱横断が横行 ⇒一般車のロータリー内への停車場確保
<b>【車両交錯状況調査】</b> ○ロータリー内からの車両出口を有する ○通勤通学時間帯を中心に歩行者数が多く、交通量も多いため車両との交錯状況がみられる	・車両出口がロータリー内にあり、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に歩行者数も多いことから、自動車との錯綜が危険 ⇒ロータリー内車両出口における安全な歩行空間の確保

## 4 改築及び整備に関する方針

東久留米市都市計画マスタープラン（令和3年10月）では、当該地域（駅周辺地域）の将来像として「東久留米の玄関口として、様々な人々が集い行き交うにぎわいあるまち」を掲げ、「駅周辺の良好な歩行空間の創出」や「東久留米駅周辺の誘導・規制等による富士山をのぞむ眺望を軸にした景観の維持」などの主要課題を踏まえ、さらに上記「3 課題の整理」、関係機関との協議及び現行法適合の状況等も踏まえ、次のとおり改築及び整備に関する方針を示す。

### （1）駅西口昇降施設

#### ①安全で快適な歩行空間を確保した都市計画道路（歩行者専用道）としての位置付け

駅西口広場内から南東に横断する市道2514号線において、駅を利用する歩行者と同広場内から横断する車両との接触の危険を避け、安全性のさらなる向上を図るため、駅舎から市道2514号線の上空を通過し、広場歩道部へ連絡させる都市計画道路としての嵩上式の歩行者専用道を駅西口広場内に追加する都市計画変更を行う。また、その嵩上部終端にはエレベーターを新設する。

#### ②富士見テラス機能の再建

駅西口広場から富士山に見える方向に伸びる道路は、トチノキ（まろにえ）が植えられていることから、「まろにえ富士見通り」と名付けられており、駅西口は富士山の眺望が楽しめる市のランドマークとしての位置付けがされており、東久留米駅が国土交通省関東運輸局の「関東の駅百選」に選定されただけでなく、富士見テラス部においても国土交通省関東地方整備局の「関東の富士見百景」に選定されたところである。このことから、新たに改築する都市計画道路（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。

#### ③既存設備の確保及び下りエスカレーターの新設

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は、引き続き新たに改築する駅西口昇降施設に配置するとともに、あわせてバリアフリー化及び利便性向上の観点から、上りエスカレーターのみ設置された現状を見直し、上下エスカレーターとする。なお、エレベーターについては配置位置を変更して引き続き設置する。

### （2）駅西口広場

#### ①一般車乗降場の新設

一般車の交通島周辺への駐車やバス等乗降場への停車による交通の妨げを解消するため、一般車乗降場を新設する。

#### ②高齢者や障害者の方などの利用を考慮したバリアフリー化

##### ア 高齢者及び身体障害者等専用乗降場の新設

高齢者や障害者の方などの移動等円滑化経路確保のため、駅舎から広場歩道部へ連絡させる歩行者専用道に設置するエレベーターに近接する専用乗降場を新設する。

イ バス乗降場の正着構造の確保

高齢者や障害者の方などが円滑に乗降できるようバスが乗降場との隙間を空けずに停車できる構造とする。

③バス及びタクシー待機場の確保






現状、バスがバス乗降場以外にも停車しているという調査結果や関係機関との協議を踏まえ、駅前広場内の車両や歩行者が安全かつ円滑に移動するため、駅西口広場中央部をバス、タクシーの待機場として活用する。

一方で、現在の駅西口広場中央部はモニュメントだけでなく交通島を一体とした、彫刻家故井上武吉氏の監修による作品となっており、整備に際し作品の撤去が必要となるが、現在の著作権者からの撤去同意を得ている。

④円滑な交通処理等に資するロータリー内の機能配置

ロータリー内における、一般車、バス及びタクシー乗降場などの車両レイアウト及び車両移動経路等の機能配置については、交通管理者等との協議を踏まえ、(別図) 駅西口広場概略図のとおりとする。

## 5 整備スケジュール（案）

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
方針策定		 ★ 整備に関する方針策定 ・ 駅西口調査検討業務委託による 現地調査 等							
都市計画決定			 ★ 都市計画決定 ・ 都市計画手続 （法 § 16,17,19,20等）						
事業認可取得				 ★ 事業認可取得 ・ 事業認可手続 （法 § 59,62,66等）					
施設整備				 ★ 整備計画（仮称）策定 ・ 事業手法の検討					
						 ・ 設計含む			

## 6 今後について

### (1) 市民周知及び市民意見を伺う機会の確保

当該方針決定後、市広報及びホームページで周知するほか、市民説明会などを通じてご意見を伺う機会を設けていく。また、いただいたご意見については、現行法に適合する範囲の中で検討・判断することとし、ご意見に対する検討結果の公表の後、整備計画（仮称）のなかで取りまとめていく。

### (2) 西口昇降施設の都市計画決定について

引き続き関係機関との協議・調整を図り、令和8年度の東久留米駅西口昇降施設の都市計画決定に向けた準備を進めていく。

### (3) 事業手法の検討

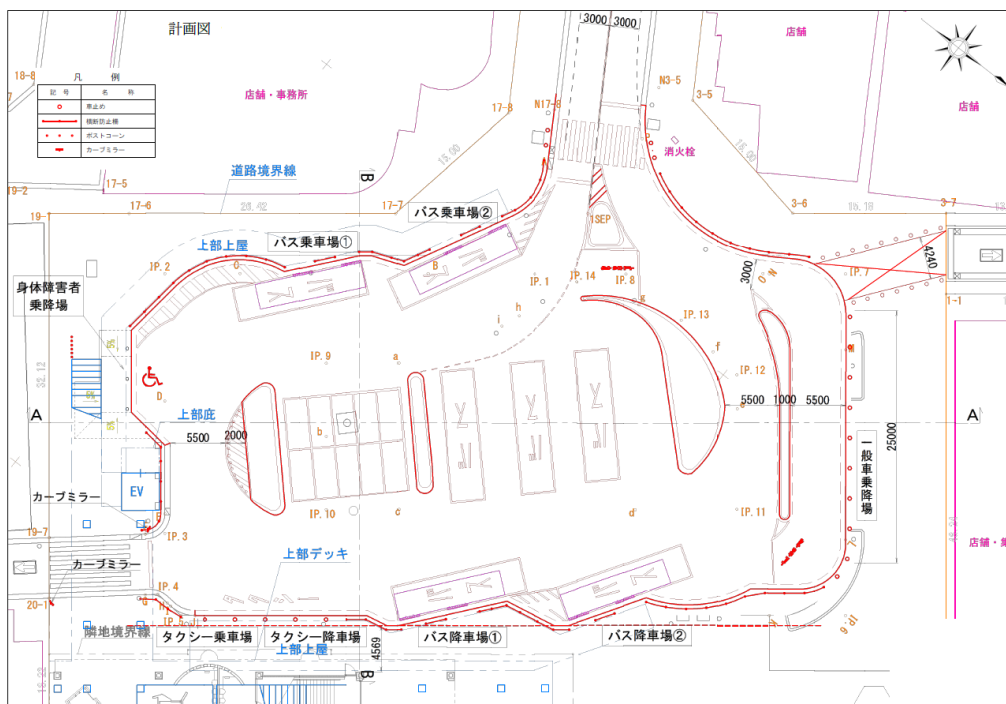
本改築及び整備に当たっては、多様なPFI等手法の導入が適切かどうかを、自ら公共施設の整備を行う従来型手法とあわせて検討していく。

### (4) 都市計画事業としての実施

西口昇降施設は上述のとおり嵩上式の歩行者専用道である「都市計画道路」と位置付けて改築するものであり、一方、駅西口広場の整備は東村山都市計画道路3・4・19号小金井久留米線終端部に位置する既存の都市計画道路について、バリアフリー化等に資するために整備するものであることから、国や都の補助金を活用しながら、いずれも都市計画法に基づく都市計画事業として実施していく。

## 7 参考資料

(別図) 駅西口広場概略図



(別図) イメージ図



※これらの概略図やイメージ図は、今後具体的な検討を進める中で変更となる可能性がある。