

東久留米駅西口昇降施設の 改築に伴う 都市計画変更原案説明会

東村山都市計画道路 3・4・19 号小金井久留米線
(駅前広場) の変更

令和 8 年 2 月 1 7 日

東久留米市都市建設部都市計画課

本説明会について

東久留米駅西口昇降施設改築の現行法適合に向けては、駅西口広場のバリアフリー化などとともに、これまで東京都や交通管理者等との協議・調整を進め、令和7年10月にその改築及び整備方針を策定したところです。

この方針に基づき、駅西口昇降施設を新たに都市計画道路として改築するため、都市計画法第16条に基づき、都市計画変更原案をお示しし、市民の皆さまにその内容をご説明させていただくものです。

本日の内容について

- 1 背景及び経過
- 2 課題の整理
- 3 改築及び整備に関する方針
- 4 整備スケジュール（案）
- 5 都市計画変更原案



令和8年1月15日
の資料と同様です

1 背景及び経過

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ております。



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、現在、富士見テラス部が除却されており、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ます。

富士見テラスとは



当時の富士見テラス



現在の同付近

背景及び経過

- ・令和2年第3回市議会定例会において、**駅西口昇降施設は平成5年度の建築当時に、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判明しました。**



- ・特定行政庁（東京都多摩建築指導事務所）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た調査の結果、**富士見テラス部については、壁面の基準耐力の不足が確認されました。**このため、市として安全性を考慮し、利用制限を行いました。



- ・富士見テラス部の補強を行うためには、施工の難易度、工期の長期化、多額な費用負担等から、総合的に勘案し、熟慮の結果、早期に安全対策を講じていくため、**富士見テラス部は除却を行いました。**

背景及び経過

- ・昇降施設部についても、施設が道路内の建築物であり、改修による建築基準法及び都市計画法の現行法適合は大変難しいとの結果に至りました。



- ・こうした結果を踏まえ、本施設の現行法適合に向けては、都市計画道路（歩行者専用道）として改築していくものとし、駅西口広場の安全かつ円滑な交通処理が可能とな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ました。

背景及び経過（現行法適合）

- 現在の駅西口広場は昭和37年7月26日に都市計画決定している東村山都市計画道路3・4・19号線の終点部に4,840㎡設けられた都市計画道路区域となります。

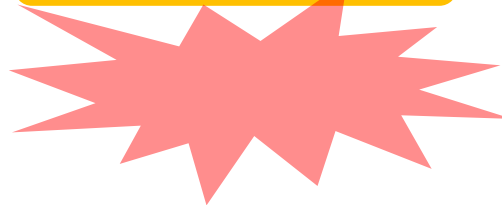
道 路

東村山都市計画(東久留米市区域) 昭和37年7月26日 建設省告示第1777号

<u>3・4・19</u>	小金井久留米線	前沢四丁目	本町一丁目	中央町	16	2,930	<u>終点部に駅西口広場4,840㎡設置</u>
					18	うち(320)	

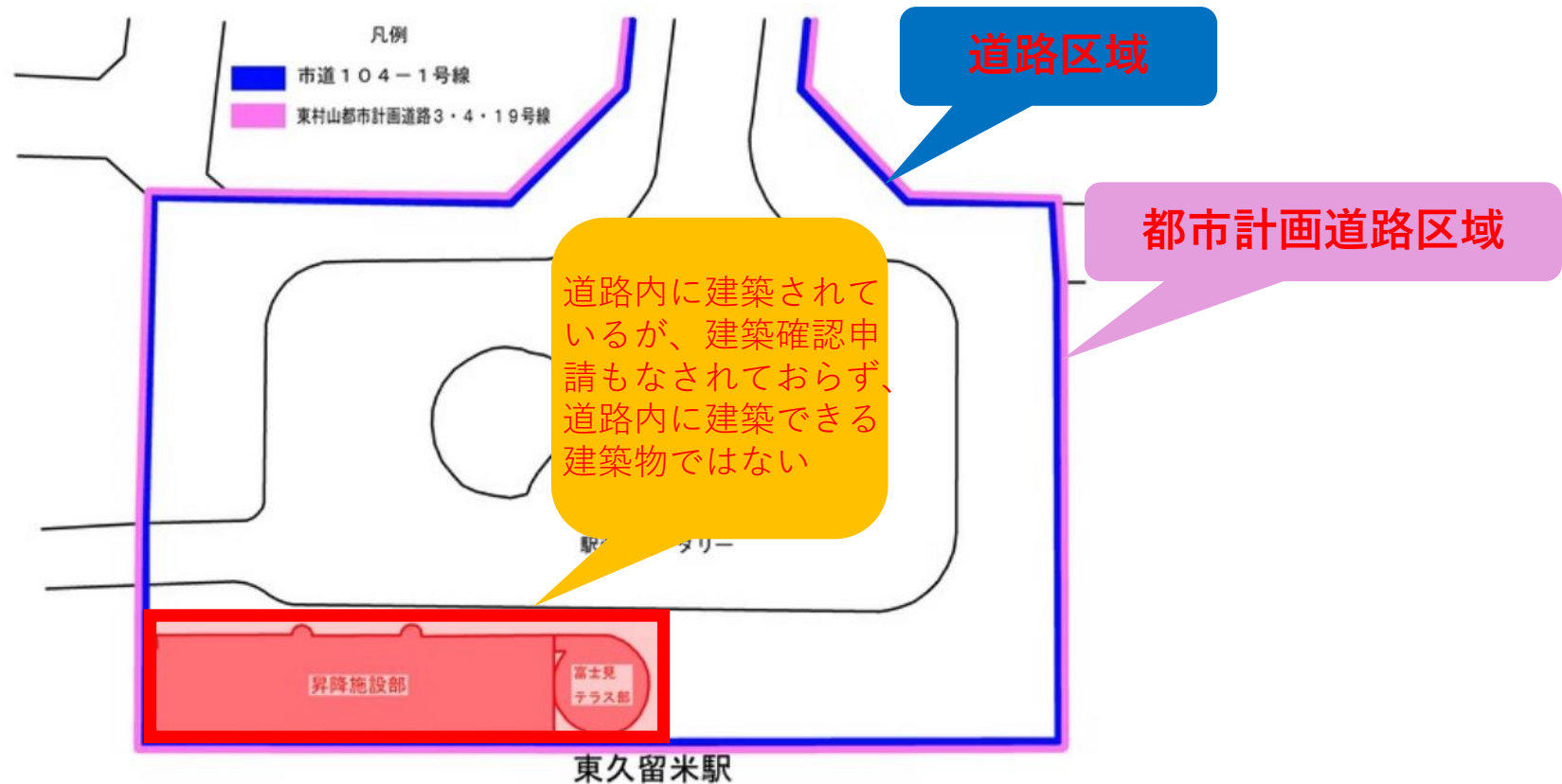
※東久留米市都市計画図より

- 一方で、駅西口昇降施設は、この道路区域に設置されています。



背景及び経過（現行法適合）

- ・ 建築基準法第44条では道路内の建築制限が定められており、例外を除き、原則道路内に建築物は建築できないことになっています。
また、本施設は建築確認申請もなされていないことが判明しました。



背景及び経過（現行法適合）

現状、道路内に建築された昇降施設部分について、解決が必要となります。

方法案	方法	対応可否
1	現在の昇降施設部を道路区域からも都市計画道路区域からも除き、その分の土地を新たに確保する	今から新たに駅前広場に隣接する敷地から土地を確保することは不可能（×）
2	現在の都市計画道路区域を変えず、道路に設置されている昇降施設部分を道路区域だけ除く	都市計画道路区域と道路法の道路区域の法的整合性が取れなくなるため不可能（×）
3	現在の昇降施設部を「建築物」でなく、「道路」として改築する	都市計画道路区域内に都市計画道路として改築すれば法的にも整合し可能（○）

都市計画施設とは

都市には、たくさんの人が集まって暮らしています。商工業といった各種産業の経済活動も盛んに行われています。こうした都市での諸活動を支え、生活に必要な都市の骨組みを形作る施設で都市計画に定めることができるもののことを「都市施設」といいます。

都市施設として都市計画に定めることができるものには、次のようなものがあります。

(都市計画法第11条第1項)

交通施設（道路、鉄道、駐車場など）

公共空地（公園、緑地など）

供給・処理施設（上水道、下水道、ごみ焼却場など）

水路（河川、運河など）

・・・（略）・・・

このように都市施設として定めることができるものには多くの種類がありますが、これらのうちからそれぞれの都市にとって必要なものを選択して都市計画に定めることになっています。

都市施設は、交通事情などの都市の現状や将来の見通しなどから考えて、適切な規模で必要な位置に定められます。

都市計画に定められた都市施設のことを「都市計画施設」といいます。都市計画施設の区域内では、将来の事業が円滑に実施できるよう、建築規制が課されます。

都市計画道路とは

1. 都市における道路の機能と道路種別

(2) 道路の種別

道路の都市計画を定めるに当たっては、主として交通機能に着目して次のような道路種別を設定し、これらを適切に組み合わせて、道路の機能が十分発揮できるようにする必要がある。

① 自動車専用道路

都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路

② 幹線街路

都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路

・
・
・

③ 交通広場の立体利用

周辺の土地利用が高度に行われており、平面的に区域の確保が難しい場合、あるいは歩行者と車両との交錯をなくしたサービス水準の高い歩行者交通ネットワークの形成を図ることが望ましい場合等においては交通広場を立体的に整備することも考えられる。特に、歩行者空間を立体的に計画する場合には、駅や周辺建築物等との動線を勘案することが望ましい。

2 課題の整理

- ・ 令和 6 年 5 月

東久留米駅西口周辺の交通実態調査を行い、計画・検討のための基礎資料を得る事を目的として、利用状況等実態調査及び交通量調査を実施しました。



課題の整理（歩行者数調査結果から）



現状では、階段・エレベーターが1か所、エスカレーターは上り方向のみ設置されている。

⇒西口エレベーターは全体の約1割弱の利用であるが、車椅子は100%、杖利用者も6～8割利用しており、昇降施設機能の充足が課題である。

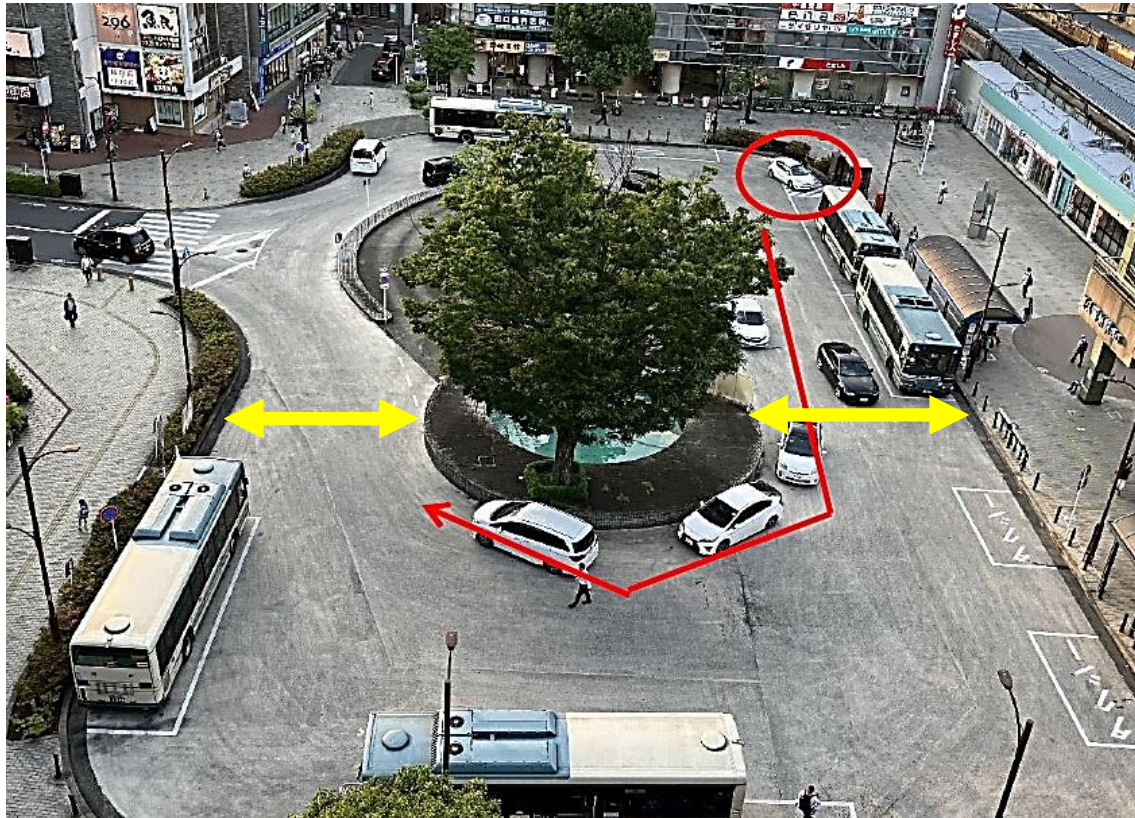
課題の整理（利用者数調査結果から）



バスがバス停に容易に寄せることができない道路構造になっている。また、身体障害者用（車いす）の駐車ますが設置されていない。

⇒これらを満たすロータリー内の再配置が課題である。

課題の整理（利用者動線調査結果から）



車道空間が広く、一般車の交通島側への駐車を誘発している。また、一般車がバス停などに停車していることもあるほか、送迎時にロータリー内の乱横断が横行している。

⇒ロータリー内に一般車の駐車を誘発しないような適正な車道幅員が必要であり、さらに一般車のロータリー内への停車場も確保する必要がある。

課題の整理（車両交錯状況調査結果から）



市道2514号線

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である。

⇒ロータリー内車両出口における安全な歩行空間の確保が必要である。



これまで富士山を眺望出来ていた富士見テラス部が除却された



タクシー待機スペースが数珠つなぎ状にしか停車ができない等、機能的に課題がある

3 改築及び整備に関する方針

交通実態調査の結果、東久留米駅西口は供用開始から既に30年以上経過しており、昇降施設部だけでなく、駅前広場全体にも課題が生じています。



駅西口昇降施設の改築とともに、現在及び今後の利用を見据えて、駅前広場内のレイアウトも含めて見直す方針としました。

改築及び整備に関する方針（イメージ図（上空から見た図））

※今後具体的な検討を進める中で変更となる可能性があります。



※今後具体的な検討を進める中で変更となる可能性があります。

現行との比較



改築及び整備に関する方針①

(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号線は、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があることから、安全性のさらなる向上を図るため、この上空を通る通路を設置し、都市計画道路の一部として位置付けるものです。また、通路終端部にエレベーターも設置します。



市道2514号線

改築及び整備に関する方針②



②富士見テラス機能の再建

→新たに改築する都市計画道路（歩行者専用道）に富士見テラス
除却前と同様、富士見テラス機能を確保します。





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昇降施設部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します。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します。



(2) 駅西口広場

④一般車乗降場の新設

→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します。



(参考) 国分寺駅北口一般車乗降場の例

改築及び整備に関する方針⑤



⑤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々が、より安全に移動できるよう、ロータリー内に専用駐車場を新設し、ここからエレベーターで上空通路に上がり、そのまま駅舎へ行き来できるようにします。



(参考) 久米川駅北口身障者等乗降場の例

改築及び整備に関する方針⑥



⑥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

→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乗り降りしやすいよう、バスがバス停と隙間を空けないで停車できる構造にします。



(参考) 久米川駅北口バス乗降場の例

改築及び整備に関する方針⑦



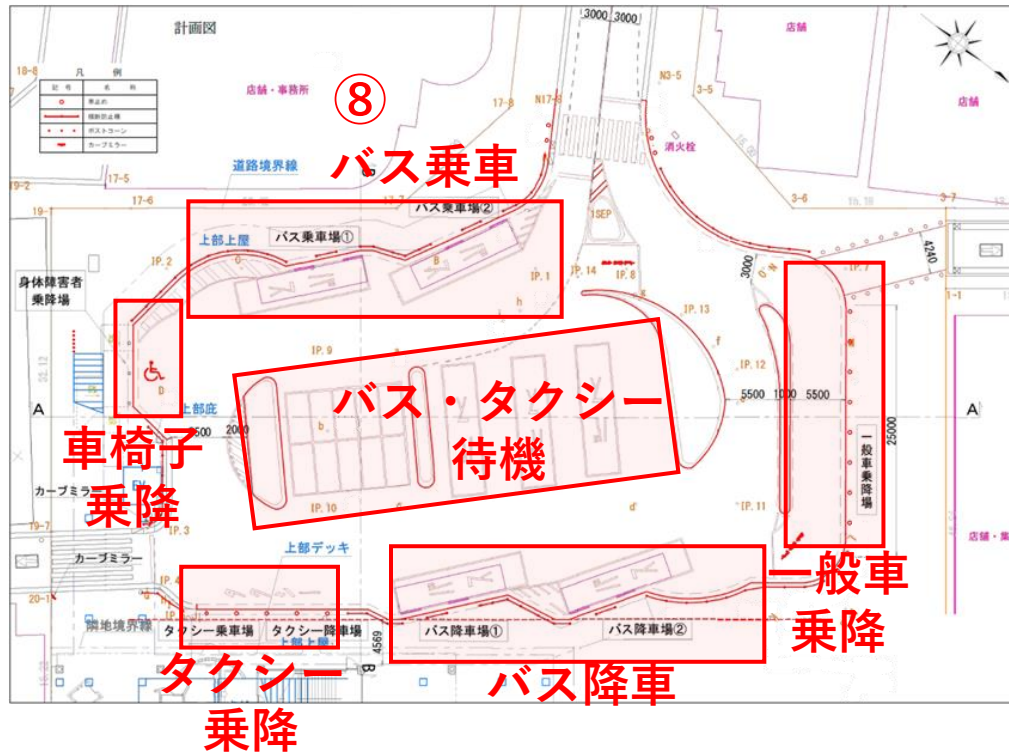
⑦バス及びタクシー待機場の確保

→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、ロータリー内の車両や歩行者が安全かつ円滑に移動できるよう、ロータリーの中央部をバス、タクシーの待機場として活用します。



(参考) ひばりヶ丘駅南口待機場の例

3 -12 改築及び整備に関する方針⑧



⑧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（警視庁）等との協議を踏まえ、左図のとおりとします。

4 整備スケジュール（案）

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）						

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
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			

都市計画変更原案

5 都市計画変更原案

5 -1 東久留米市都市計画マスタープランの位置付け



- ・令和3年10月に改訂した「東久留米市都市計画マスタープラン」は、本市が定める都市計画の指針となるものであり、まちづくりのガイドラインとしての役割を果たします。
- ・このうち、「地域別構想」では、市内を8つの地域に分け、地域の実情や課題に応じて地域ごとの特色を活かした、よりきめ細かいまちづくりの方向性を示しており、この内容に沿ったものとする必要があります。
- ・今回、都市計画変更を行う東久留米駅西口は8つの地域のうち、「駅周辺地域」に分類されます。

東久留米市都市計画マスタープランの「駅周辺地域」

- ・今回、新たに設置する駅西口昇降施設は「道路」に位置付けられます。

- ・駅周辺の道路は、安全に通行できる歩道・自転車走行空間を整備するとともに、富士見の景観を軸とした沿道の景観誘導・緑化の推進、地域のニーズを踏まえた新しい道路空間や沿道の商業施設と連携したまち歩きが楽しい道路空間の創出等により、居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまちづくりを推進し、回遊性の向上を図ります。

東久留米市都市計画マスタープラン「地域別構想」 4－3 駅周辺地域 (5)重点的な取組 より抜粋

⇒現状

西口駅前広場内を横断する市道2514号線は、駅へアクセスする利用者と通過する車両との錯綜がみられ、双方の安全性の向上が求められます。

- ・ 東久留米駅から富士山をのぞむ眺望を確保し、地区計画制度の活用などにより富士見の景観を保全します。

東久留米市都市計画マスタープラン「地域別構想」 4－3 駅周辺地域 (4)分野別の取組 より抜粋

⇒現状

これまで富士山を眺望できていた富士見テラスは除却している状況です。



安全で快適な歩行空間、富士山をのぞむ眺望の確保の取組が必要

5 -4 駅西口広場の都市計画変更原案（概要）

今回変更する都市計画原案の概要は以下のとおりです。

種別	名 称		位 置			区 域	構 造				備 考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・4・19	小金井久留米線	前沢四丁目	本町一丁目	本町三丁目	約 2,930m	地表式		16m	幹線街路と平面交差 4 か所	
		ただし	本町三丁目	本町一丁目		約 320m		<u>2 車線</u>	18m		
		その他	<u>なお、東久留米市本町一丁目地内に約 5,500m²の交通広場を設ける。このうち約 660m²は、歩行者専用嵩上式構造とする。</u>								

変更概要

名 称	変 更 事 項
東村山 3・4・19 号 小金井久留米線	<u>1. 交通広場の変更 面積 4,840m² → 約 5,500m²（うち嵩上部約 660m²）</u> (本町一丁目地内)
	<u>2. 車線の数決定 2 車線（本町三丁目～本町一丁目 延長約 320m）</u>

駅西口広場の都市計画変更原案（概要）

東村山都市計画道路 3・4・19号線

区分・規模 ・一連番号	路線名	起 点	終 点	主たる 経過地	幅 員 (m)	計画延長 (m)	備 考
3・4・19	小金井久留米線	前沢四丁目	本町一丁目	中央町	16	2,930	終点部に駅西口広場4,840㎡設置
					18	うち(320)	

※東久留米市都市計画図より

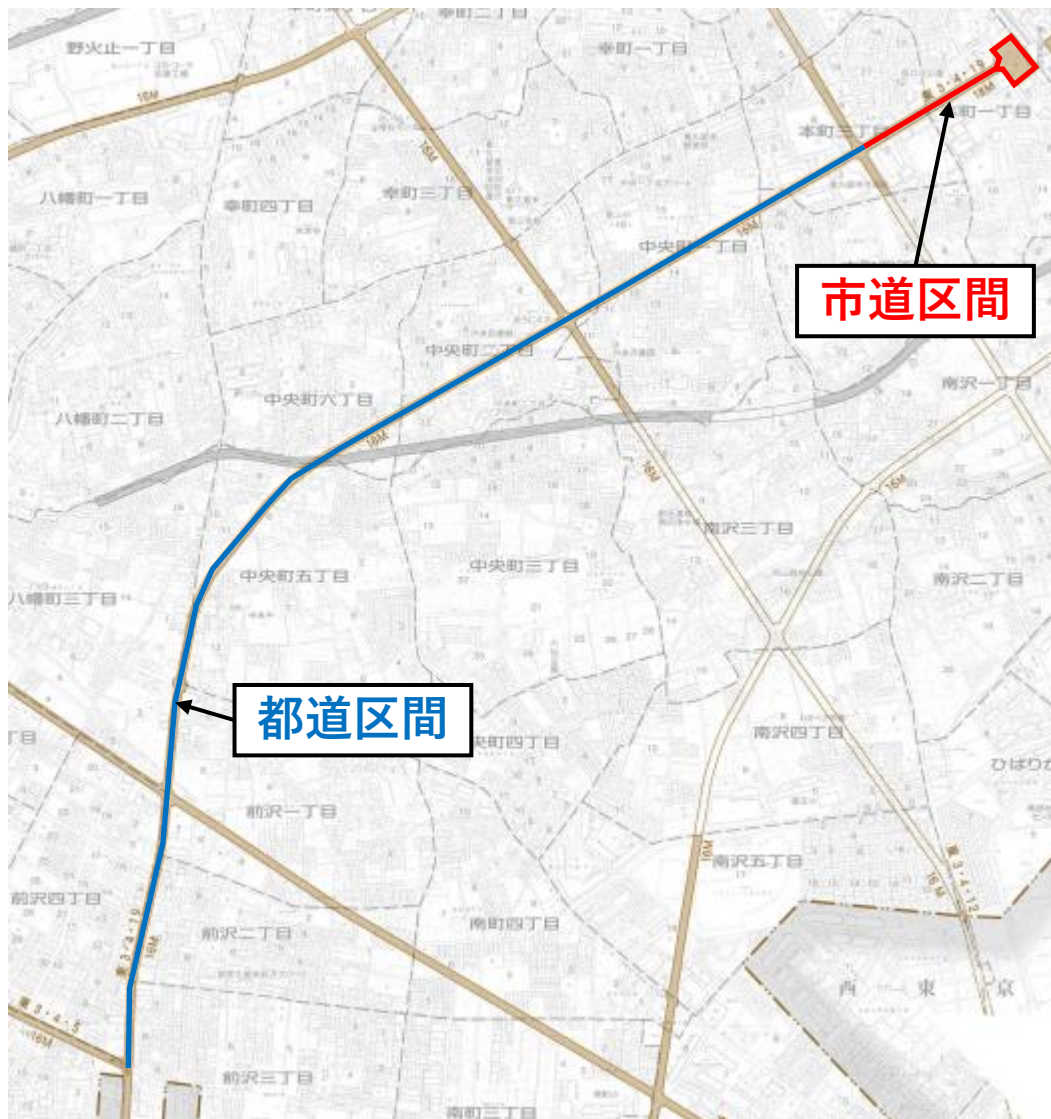
終点部に駅西口広場4,840㎡設置

終点 本町一丁目

起点 前沢四丁目

駅西口広場は、東村山都市計画道路 3・4・19号線の一部となっています。
今回、この「駅西口広場」の都市計画変更を行うため、
「東村山都市計画道路 3・4・19号線」の都市計画変更手続きが必要になります。

駅西口広場の都市計画変更原案（概要）



東村山都市計画道路 3・4・19 号線は

- ・ 都道区間（東京都管轄）（前沢四丁目～本町三丁目）
- ・ 市道区間（東久留米市管轄）（本町三丁目～本町一丁目）

に分かれ、

今回変更を行うのは、**市道区間** となります。

5-7 駅西口広場の都市計画変更原案（詳細）

今回変更する都市計画の詳細は次のとおりです。

①駅前広場面積の変更

変更前 4,840m² → 変更後 5,500m²
(地上部 4,840m² + 嵩上部 約660m²)

- ・ 現在の駅西口広場面積4,840m²に、新設する都市計画道路（歩行者専用道）のデッキ部分の約660m²を追加し、5,500m²に変更する都市計画変更を行います。
- ・ 新設するデッキ部分は地上部ではなく、高架部（高い場所）となるため、「嵩上部（かさあげぶ）」という表現を使用します。



■ 部分（約660m²）を
「嵩上部」として駅前広場面積
に追加します。



※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ります。

5-9 駅西口広場の都市計画変更原案（イメージ図）



※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ります。

駅西口広場の都市計画変更原案（詳細）

今回変更する都市計画の詳細は以下のとおりです。

②車線数の決定（本町三丁目～本町一丁目 延長約320m）

変更前 記載なし → **変更後** 車線の数 2車線

車線は駅西口方面へ向かう1車線、駅西口方面から離れる1車線、の合計2車線となります。

※車線数は平成10年の都市計画法の改正により都市計画決定事項に追加され、それ以前に都市計画決定された本路線については、これまで車線数を定めていなかったことから、今回の都市計画決定において決定するものであり、実質的な変更があるものではありません。

都市計画法施行令（昭和四十四年政令第百五十八号）

（都市施設について都市計画に定める事項）

第六条 ～（略）～、次の各号に掲げる施設について、それぞれ当該各号に定めるものとする。

一 道路 種別及び車線の数（車線のない道路である場合を除く。）その他の構造

道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）

（用語の定義）

第二条 この政令において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

五 車線 一縦列の自動車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分（副道を除く。）をいう

5-11 都市計画変更（決定）までのスケジュール

令和 8 年

2 月

3 月

4 月

5 月

6 月

7 月

8 月

都市計画法第16条に基づく
都市計画変更原案説明会
(本日)

都市計画変更案の作成

都市計画法第19条に基づく
東京都知事への協議

都市計画法第17条に基づく
都市計画変更案の公告・縦覧
(2週間) ・意見書の受付

東久留米市都市計画審議会

都市計画変更（決定）・告示

ご清聴ありがとうございました。

○都市計画変更原案についてのご意見は、市ホームページ内の

[トップページ](#) > [暮らしの情報](#) > [くらしと仕事](#) > [東久留米駅西口昇降施設](#) > (その17)

に令和8年2月18日から3月4日までご意見フォームを設けます。

※期間後、同ページ内にてご意見と市の回答を掲載いたします。



都市計画変更原案
ご意見フォーム二次元コード

○整備方針についてのご意見は、市ホームページ内の

[トップページ](#) > [暮らしの情報](#) > [くらしと仕事](#) > [東久留米駅西口昇降施設](#) > (その16)

に引き続き専用フォームを設けております。

こちらでご意見いただけますと幸いです。

また、いただいたご意見等は整備計画（仮称）に反映してまいります。



整備方針
ご意見フォーム二次元コード

これまでに寄せいただいた主なご意見①

	主なご意見（要約）	市の回答
1	説明会を複数回開催して欲しい。	説明会の資料を市ホームページに掲載するとともに、駅利用者の方々がいつでも、周りを気にせずご意見を言える場としてご意見フォームを設置しております。また、市民皆さまのご意見を伺う方法として、時間の確保が必要となる従来の参加型の方法以外につきましても、引き続き検討してまいります。
2	新しい通路に〇〇を設置できないか、バス停の屋根の形状は△△とにならないか、などのデザインや意匠に関するご意見。	今後定める「整備計画（仮称）」において決定していくものであることから、これらについては、引き続き皆さまのご意見を参考にしながら、法適合の範囲内で、財政的な面なども考慮しつつ、検討を進めてまいります。

これまでに寄せいただいた主なご意見②

	主なご意見（要約）	市の回答
3	一般車乗降場が5台では足りず、渋滞を招くのではないか。	駅前広場計画指針に基づき、東久留米駅の交通実態調査により算出された必要台数をもとに5台としています。雨天時などに多くの一般車両がロータリー内に一時停車をしていることは市としても把握していますが、利用者にはあくまでも道路交通法に基づいた利用をお願いしたいと考えております。 ※乗せる人を待つことは駐車とみなされる場合があるとされており、今回これを改善するものです。あくまでも一般車乗降場は一般車による駅への送迎を安全かつ円滑に行えるよう設置する停車場所であることから、引き続き道路交通法に基づくご利用をお願いするものです。
4	待機スペース内に一般車乗降場を設置してはどうか。	交通管理者（警視庁）より、ロータリー内への横断歩道の設置は認められておりません。待機スペース内に一般車乗降場を設けると、駅とのアクセスに横断歩道が必要になることから、設置は出来ません。また、バス停や障害者用乗降スペースの設置を考慮すると、ロータリー沿道に確保できるスペースには限りがあることをご了承ください。
5	待機スペース内のタクシーの台数が多いのではないか。	タクシーだけでなく、駅前広場に多くの緊急自動車等が乗り入れた際の利用も想定しています。

質疑応答

- ・本日いただいた内容は、改めて市ホームページ内に記載いたします。
- ・本日ご回答出来ない内容につきましても、改めてホームページ内で回答をお示しします。

○令和8年1月15日開催の説明会における質疑応答や、
ご意見フォームによるご意見につきましても、市ホームページ内の
[トップページ](#) > [暮らしの情報](#) > [くらしと仕事](#) > [東久留米駅西口昇降施設](#) > (その16)
に掲載しています。

※今後も随時更新してまいります。



東久留米市ホームページ
東久留米駅西口昇降施設 (その16)

○なお、本日の都市計画原案説明会における質疑応答や、
ご意見フォームによるご意見につきましては、市ホームページ内の
[トップページ](#) > [暮らしの情報](#) > [くらしと仕事](#) > [東久留米駅西口昇降施設](#) > (その17)
に後日掲載します。



東久留米市ホームページ
東久留米駅西口昇降施設 (その17)