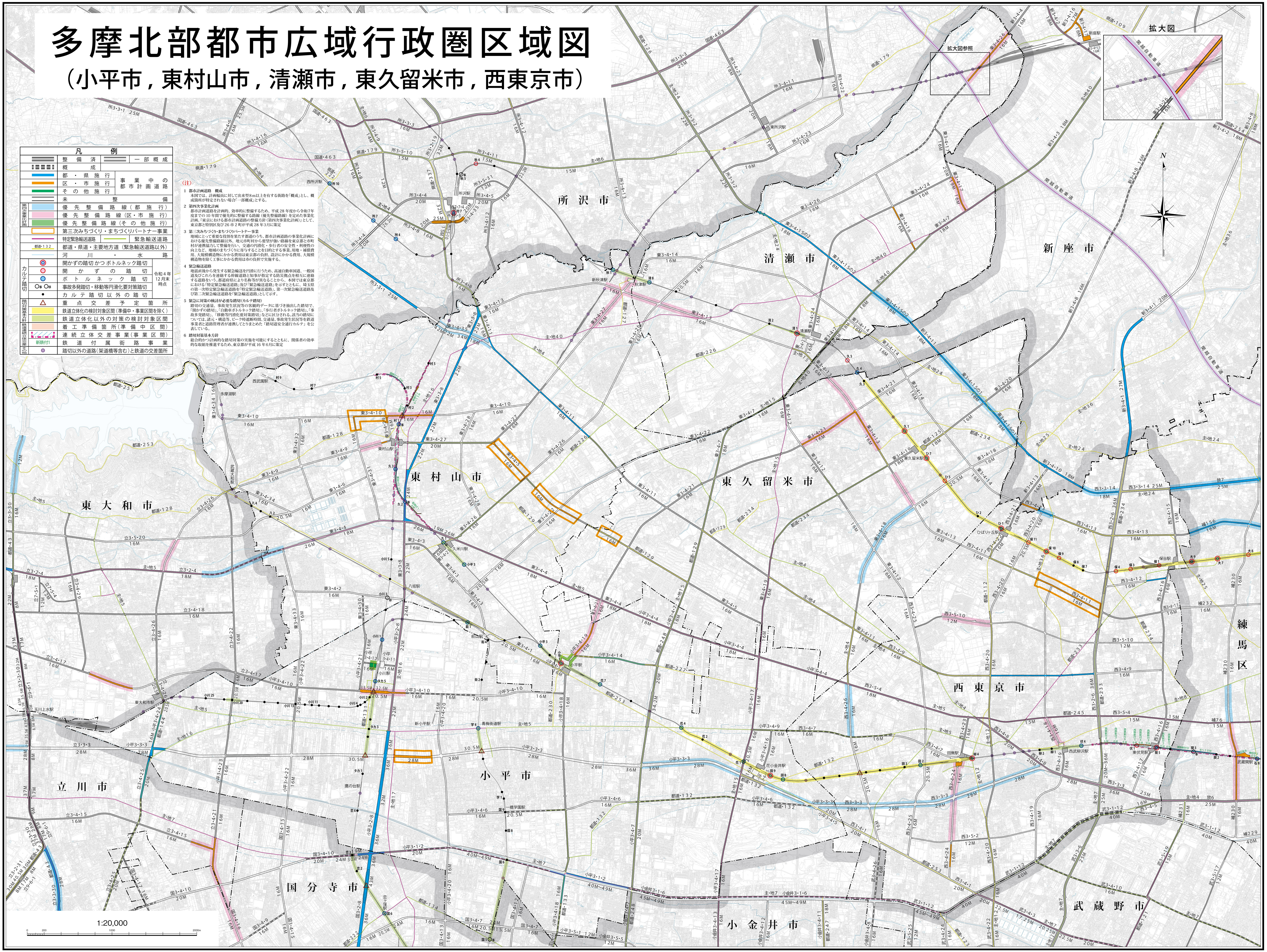
令和六年三月作成

# 多摩北部都市広域行政圏区域図
## （小平市，東村山市，清瀬市，東久留米市，西東京市）



凡例

| | | | |
|---|---|---|---|
| | ▬ | 整備済 | 一部概成 |
| | ▬ ▬ ▬ | 概成 | |
| | ▬ | 都・県施行 | 事業中の都市計画道路 |
| | ▬ | 区・市施行 | |
| | ▬ | その他施行 | |
| | ═ | 未整備 | |
| 第四次事業化計画 | 🟦 | 優先整備路線（都施行） | |
| | 🟥 | 優先整備路線（区・市施行） | |
| | 🟩 | 優先整備路線（その他施行） | |
| | ▭ | 第三次みちづくり・まちづくりパートナー事業 | |
| | ― | 特定緊急輸送道路 | 緊急輸送道路 |
| | 都道・132 | 都道・県道・主要地方道（緊急輸送道路以外） | |
| | ― | 河川・水路 | |
| カルテ踏切 | ◎ | 開かずの踏切かつボトルネック踏切 | 令和4年12月末時点 |
| | ○ | 開かずの踏切 | |
| | ● | ボトルネック踏切 | |
| | ○事 ○移 | 事故多発踏切・移動等円滑化要対策踏切 | |
| | • | カルテ踏切以外の踏切 | |
| 踏切対策基本方針 | △ | 重点交差予定箇所 | |
| | ▬ | 鉄道立体化の検討対象区間（準備中・事業区間を除く） | |
| | ▬ | 鉄道立体化以外の対策の検討対象区間 | |
| 鉄道連続立体交差 | ▬ | 着工準備箇所（準備中区間） | |
| | ▨ | 連続立体交差事業（事業区間） | |
| | 新鉄付1 | 鉄道付属街路事業 | |
| その他 | ● | 踏切以外の道路（架道橋等含む）と鉄道の交差箇所 | |

（注）

1 **都市計画道路　概成**
本図では、計画幅員に対して出来型8m以上を有する街路を「概成」とし、概成箇所が特定されない場合「一部概成」とする。

2 **第四次事業化計画**
都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、平成 28 年度から令和7年度までの 10 年間で優先的に整備する路線（優先整備路線）を定めた事業化計画。『東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）』として、東京都と特別区及び 26 市 2 町が平成 28 年3月に策定

3 **第三次みちづくり・まちづくりパートナー事業**
地域にとって重要な役割を果たす都道のうち、都市計画道路の事業化計画における優先整備路線以外、地元市町村から要望が強い路線を東京都と市町村が連携協力して整備を行い、交通の円滑化・歩行者の安全性・利便性の向上など、地域のまちづくりに寄与することを目的とする事業。用地・補償費用、大規模構造物にかかる費用は東京都の負担、設計にかかる費用、大規模構造物を除く工事にかかる費用は市の負担で実施する。

4 **緊急輸送道路**
地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路をいう。都道府県により名称等が異なることから、本図では東京都における「特定緊急輸送道路」及び「緊急輸送道路」を示すとともに、埼玉県の第一次特定緊急輸送道路を「特定緊急輸送道路」、第一次緊急輸送道路及び第二次緊急輸送道路を「緊急輸送道路」として示す。

5 **緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）**
踏切の交通量、事故発生状況等の客観的データに基づき抽出した踏切で、「開かずの踏切」、「自動車ボトルネック踏切」、「歩行者ボトルネック踏切」、「事故多発踏切」、「移動等円滑化要対策踏切」などに区分される。該当の踏切については、諸元・構造等、ピーク時遮断時間、交通量、事故発生状況等を鉄道事業者と道路管理者が連携してとりまとめた「踏切道安全通行カルテ」を公表している。

6 **踏切対策基本方針**
総合的かつ計画的な踏切対策の実施を可能にするとともに、関係者の効率的な取組を推進するため、東京都が平成 16 年6月に策定

多摩北部都市広域行政圏協議会

昇寿チャート株式会社調製

「この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。（承認番号）5都市基交著第110号」「（承認番号）5都市基街都第259号、令和5年12月21日」
「この成果は、所沢市長の承認を得て所沢市の測量成果を使用して得たものである。（承認番号）令和5年12月18日　所都計第238号」
「この成果は、新座市長の承認を得て新座市の測量成果を使用して得たものである。（承認番号）令和5年12月21日　新都収第179号」

無断複写を禁ず