

建設中及び建設予定の新線等

路 線 名	総事業費 (億円)	備 考
都市高速鉄道11号線 (営団半蔵門線)	1,849	水天宮－押上間(6.1Km) 平成15年開業予定 二子玉川園－渋谷間(東急田園都市線、9.4Km)及び 渋谷－水天宮間(営団半蔵門線、10.8Km)は開通
都市高速鉄道13号線 (営団13号線)	2,407	池袋－渋谷間(8.9Km) 平成19年度開業予定
つくばエクスプレス (常磐新線)	10,473	秋葉原－つくば研究学園都市間(60Km) 平成17年度開業予定
りんかい線 (東京臨海高速鉄道 臨海副都心線)	4,902	新木場－大崎間(12.2Km) うち、新木場－天王洲間(7.8Km)は開通 天王洲－大崎間(4.4Km)は平成14年度開業予定
日暮里・舎人線	1,315	日暮里－見沼代親水公園間(9.8Km) 平成15年度開業予定
東京臨海新交通臨海線 (ゆりかもめ)	502	有明－豊洲間(2.8Km) 平成17年度開業予定 新橋－有明間(12Km)は開通
合 計	21,448	

注 東京都都市計画局資料等に基づき作成

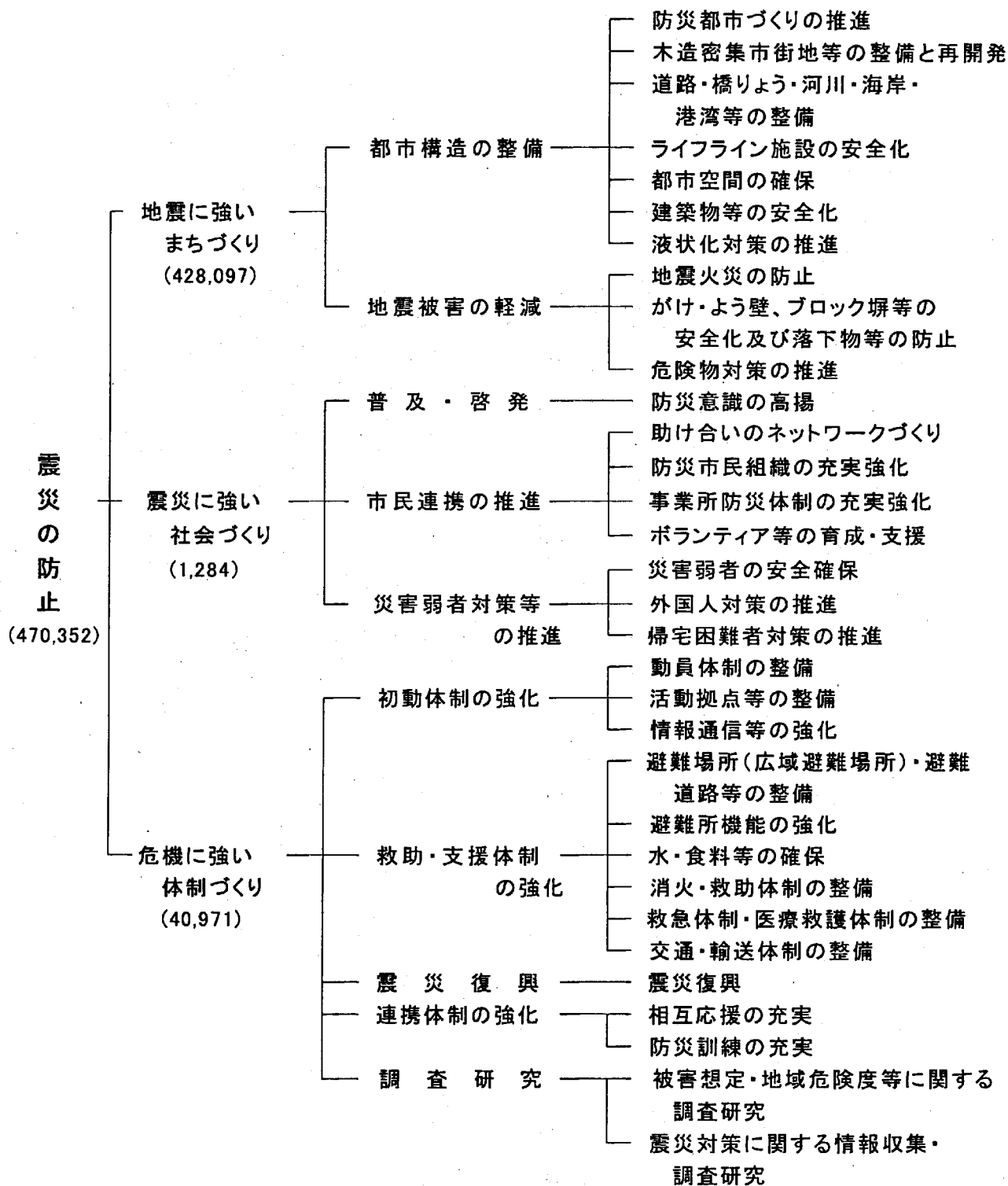
連続立体交差事業の概要

路線名	区 間	延長 (km)	踏切 除去数	施工年度 (予定)	総事業費	備 考
小田急電鉄 小田原線	世田谷代田 ～喜多見	6.4	17	平成6年 ～平成16年	約 1,900億円	
西武鉄道 池袋線	江古田 ～中村橋	3.9	16	平成2年 ～平成14年	約 1,200億円	
JR東日本 南武線	稲田堤 ～府中本町	4.3	15	平成4年 ～平成13年	約 600億円	事業期間 延伸予定
東急電鉄 目蒲線	目黒～洗足	2.8	18	平成7年 ～平成15年	約 800億円	事業期間 延伸予定
JR東日本 中央線	三鷹～立川	13.1	18	平成7年 ～平成15年	約 1,950億円	事業期間 延伸予定
京成電鉄 押上線	押上～八広	1.5	8	平成10年 ～平成17年	約 280億円	
京浜急行 本線・空港線	平和島 ～六郷土手 京急蒲田 ～大鳥居	6.0	28	平成12年 ～平成31年	約 1,900億円	
京成電鉄 押上線	四つ木～青砥	2.6	11	平成14年 ～平成24年	約 460億円	平成14年度 事業認可予定
京王電鉄 京王線・相模原線	柴崎～西調布 調布～ 京王多摩川	3.8	18	平成14年 ～平成24年	約 1,000億円	平成14年度 事業認可予定
小田急電鉄 小田原線	代々木上原 ～梅ヶ丘	2.2	9	未定	約 1,400億円	環境アセス中
事業費合計					約11,490億円	

注 東京都都市計画局、東京都建設局、事業者の資料に基づき作成

東京都の災害対策関係事業の体系と予算額

(数値は平成13年度の予算額、単位:百万円)



注 「第7次 東京都震災予防計画」(東京都総務局)による。

治安・警察に係る経費について

1 都道府県における警察官数等の状況

区分	警察官数(人) A	人口(千人) B	人口千人当たり 警察官数(人) C=(A/B)	全国平均に引き なおした警察官数 (人) D=(B*1.82)	全国平均との 差異(人) E=(A-D)
東京	42,028	11,837	3.55	21,543	20,485
京都	6,069	2,633	2.30	4,792	1,277
大阪	19,492	8,801	2.21	16,018	3,474
兵庫	10,922	5,484	1.99	9,981	941
長崎	2,980	1,525	1.95	2,776	205
長野	3,038	2,223	1.37	4,046	△ 1,008
群馬	2,770	2,030	1.36	3,695	△ 925
栃木	2,713	2,012	1.35	3,662	△ 949
茨城	3,902	3,002	1.30	5,464	△ 1,562
埼玉	8,703	6,929	1.26	12,611	△ 3,908
全国	230,236	126,686	1.82	—	—

注1 人口千人当たりの警察官数の多い順に5団体、少ない順に5団体をそれぞれ抽出した。

2 D欄の全国平均の引きなおした警察官数は、各々の団体における人口千人当たりの警察官数が、全国平均の1.82人と仮定して算出した。

3 全国ベースとの差異は、警察官数の実数と警察官数(全国ベース)の差異である。

4 総務省「社会生活統計指標」平成11年度データに基づき、東京都主税局において算定した。

2 都における警察官のうち、全国平均を上回る部分にかかる職員費の推計

20,485人×900万円(=平均的な人件費)=約1,844億円

廃棄物処理場の建設計画

区 分		中央防波堤外側	新海面処分場
埋 立 地 整 備	埋立免許取得	昭和 49 年 7 月 22 日	平成 8 年 7 月 5 日
	しゅん功期限	平成 17 年 3 月 27 日	平成 26 年 8 月 19 日
	埋立地面積	3,139 千㎡	4,800 千㎡
	護岸建設期間	昭和 49 年～平成 6 年度	平成 8 年度～
	外周護岸延長	10,121 m	6,494 m
	事業費	1,728 億円	約 7,440 億円
事業費の合計		約 9,168 億円	

注 「東京都港湾局事業概要(平成 13 年度版)」による。

水源開発に要する費用

水 系	事 業 名 (所在地)	事業主体	開発水量 (m ³ /秒)	都の負担 (億円)
利根川水系	霞ヶ浦導水 (茨城県水戸市・ 石岡市ほか)	国土交通省	12.70	129
	八ツ場ダム (群馬県吾妻郡 長野原町)	国土交通省	14.07	325
	戸倉ダム (群馬県利根郡 片品村)	水資源開発公団	1.69	203
	利根中央 (埼玉県羽生市・ 加須市ほか)	水資源開発公団	3.81	29
		農林水産省		64
荒川水系	滝沢ダム (埼玉県秩父郡 大滝村)	水資源開発公団	4.60	176
合 計				926

注1 東京都水道局資料による。

2 平成11年度末現在

物流の効率化に係る東京都の事業

(単位:百万円)

区 分	13～15年度 計画費総額	年度別計画費		
		13年度	14年度	15年度
	27,422	7,388	9,621	10,413
都市内物流の整除化				
輸配送時のタイムロスや違法駐車の原因となっている都市部でのトラック積卸し作業の効率化を図るため、荷さばきスペースの設置を促進する。				
国際物流への対応				
船舶の大型化に対応した外貿コンテナふ頭の機能強化や、東京港の24時間365日フルオープンの実現に向けた取組みを進め、国際的に遜色のない港湾機能を確保する。				
モーダルシフトの推進				
モーダルシフトの推進に寄与するRORO船等に対応したふ頭の整備を進める。また、公共工事で発生する建設副産物等、静脈物流のモーダルシフトに取り組む。				

注「東京構想2000」(東京都政策報道室)による。

都における大都市特有の主な財政需要

答 申 の 項 目	主 な 財 政 需 要	主 な 事 業	事 業 費
公 共 交 通 の 基 盤 整 備	○ 鉄道新線、地下鉄、 新交通システムの整備	○ 建設中及び建設予定の新線等(総事業費)	2兆1,400億円
道 路 交 通 の 円 滑 化 の た め の 基 盤 整 備	○ 環状道路等の整備 ○ 渋滞の緩和	○ 3環状高速道路の整備(総事業費) ○ 鉄道の連続立体交差化事業(都内分の総事業費)	9兆円 1兆1,500億円
安 全 な 都 市 づ くり	○ 防災対策 ○ 治安・警察	○ 都の災害対策関係事業(平成13年度) ○ 全国平均を上回る都の警察官(平成13年度の職員費)	4,700億円 1,800億円
快 適 な 都 市 環 境 の 創 出	○ 環境対策 ○ 水資源・エネルギーの確保 ○ 教育・文化	○ 中央防波堤外側、新海面処分場の建設事業 ○ 水源開発(総事業費の都負担分) ○ 教育文化関連対策の充実	9,200億円 900億円
経 済 活 力 と 産 業 育 成 の 都 市 づ くり	○ 物流の効率化 ○ リーディング産業の育成	○ 都市内物流等の効率化(平成13年度～15年度) ○ 情報・通信関連産業等の育成	300億円

注1 総事業費については、国、都、他自治体及び事業者の事業費の総計

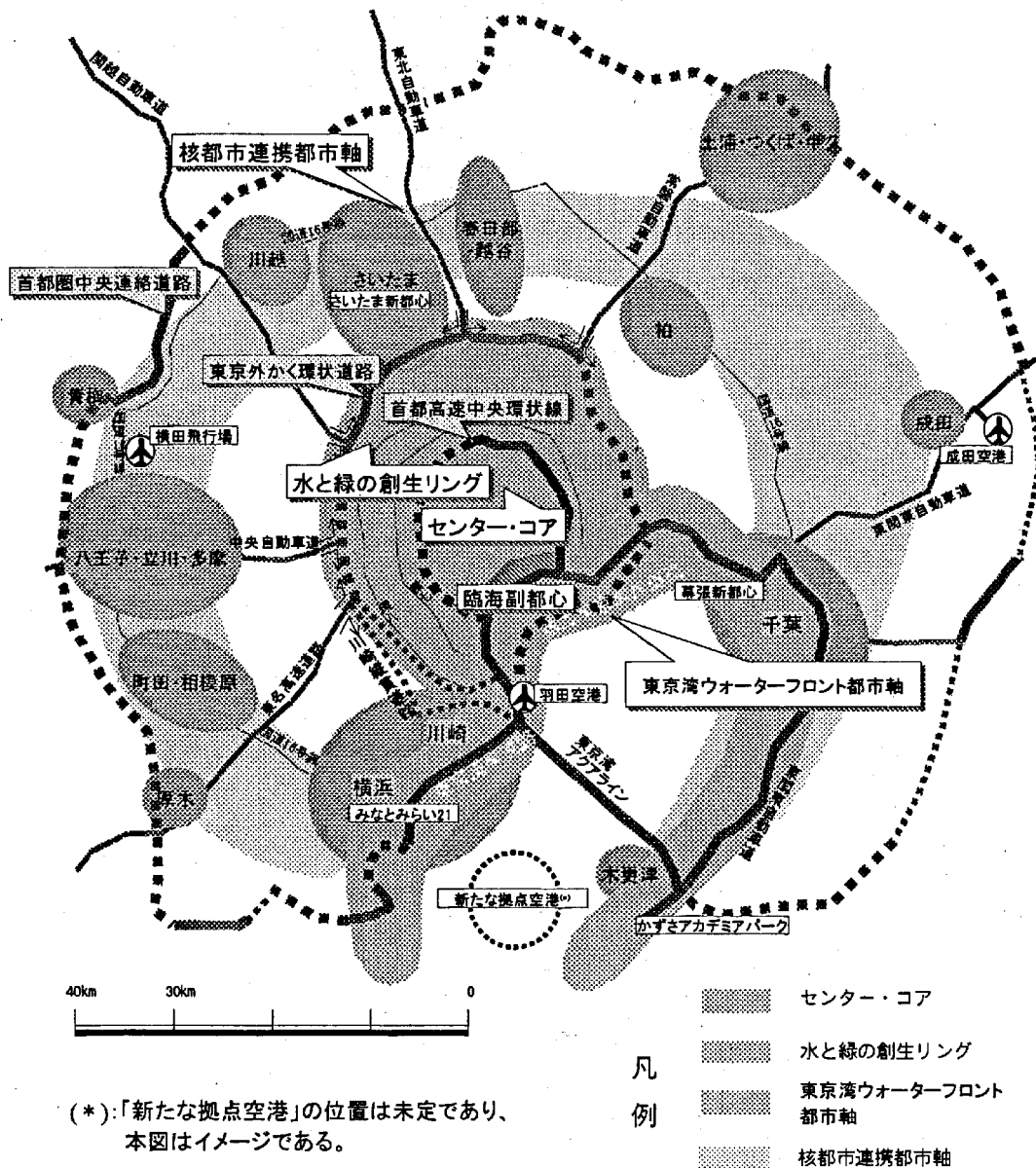
2 国土交通省及び東京都関係局の資料に基づき作成

業務核都市について

業務核都市とは、東京都市圏にある広域連携拠点として、第5次首都圏基本計画（平成11年3月旧国土庁決定）により定められている下記の都市をいう。

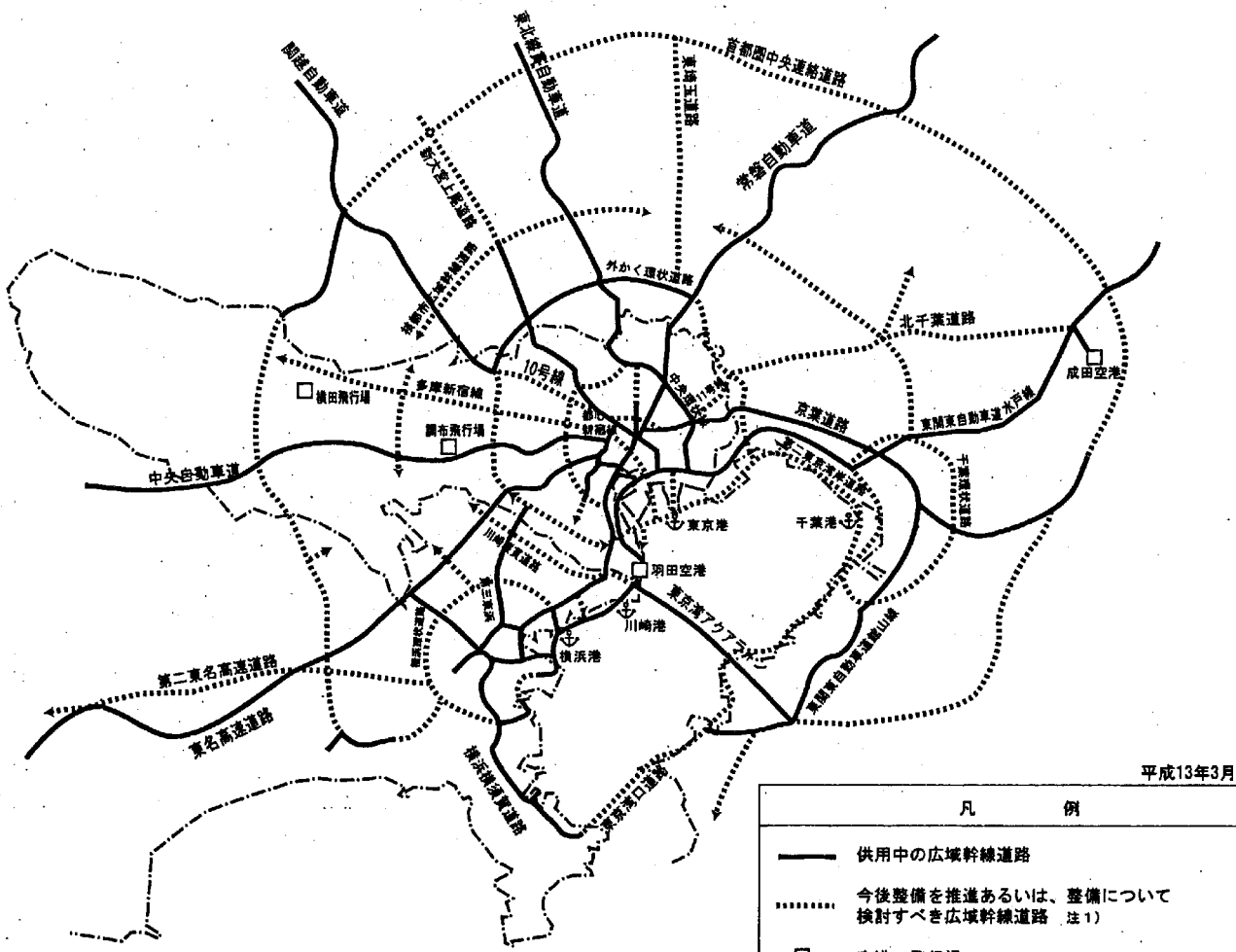
地域	広域連携拠点
東京都市圏西部	横浜・川崎、厚木、町田・相模原、八王子・立川・多摩、青梅
東京都市圏北部	川越、熊谷、浦和・大宮、春日部・越谷、柏、土浦・つくば・牛久
東京都市圏東部	成田、千葉、木更津

環状メガロポリス構造



注 「東京の新しい都市づくりビジョン」(東京都都市計画局)による。

東京圏の広域幹線道路網



平成13年3月

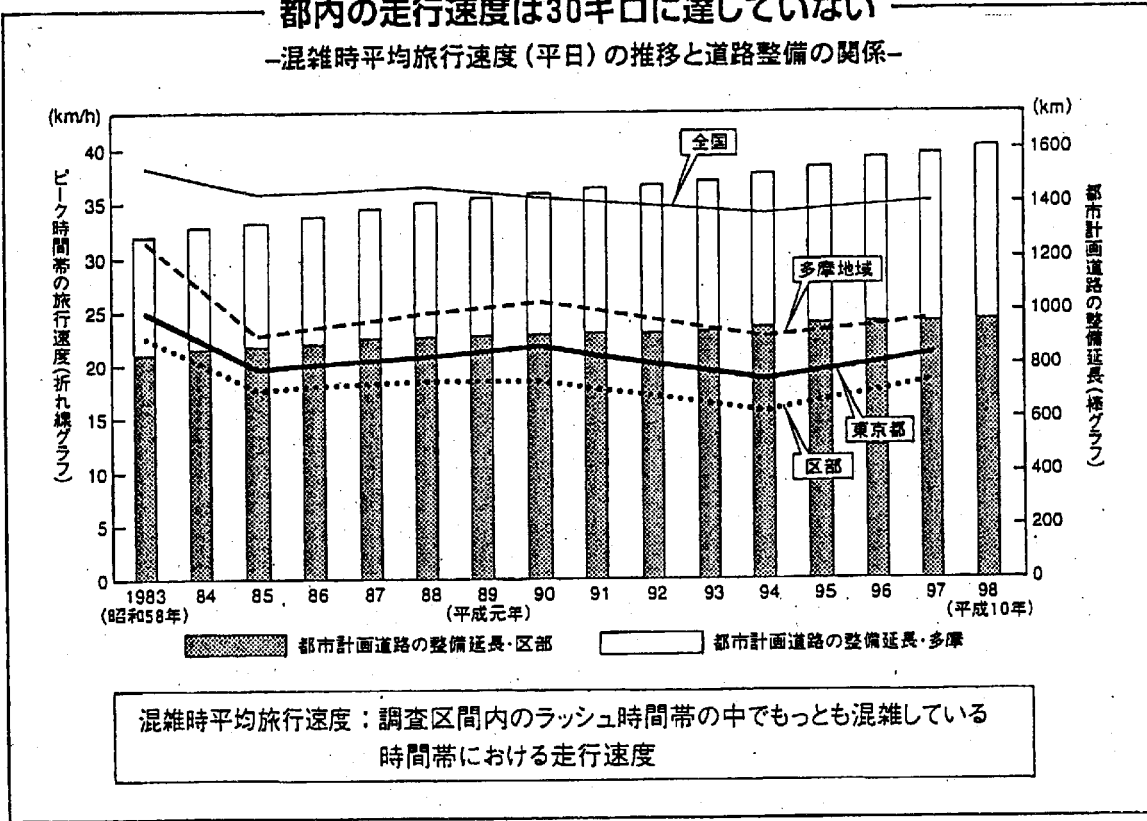
凡 例	
—	供用中の広域幹線道路
.....	今後整備を推進あるいは、整備について検討すべき広域幹線道路 (注1)
□	空港・飛行場
⚓	港湾

注1) 新道路整備五箇年計画(平成10~14年度)の計画、事業中及び供用予定の路線を表示。この他に、構想路線有明・荒川アクセスを表示

注「東京の新しい都市づくりビジョン」(東京都都市計画局)による。

東京都における道路交通の現状

都内の走行速度は30キロに達していない
 -混雑時平均旅行速度(平日)の推移と道路整備の関係-



出典：建設省道路交通センサス(昭和58年～平成9年)

●経済損失

道路容量以上に自動車の集中する交通渋滞が多く発生し、東京の産業・都市活動に年間約4兆9千億円もの大きな経済損失を与えています。

交通渋滞による年間4兆9千億円もの経済損失

-交通渋滞に伴う東京の経済損失-

平均旅行速度が18km/hから30km/hになった場合の直接便益(年間)の差を試算



この計算では、環境に関する便益を考慮していない

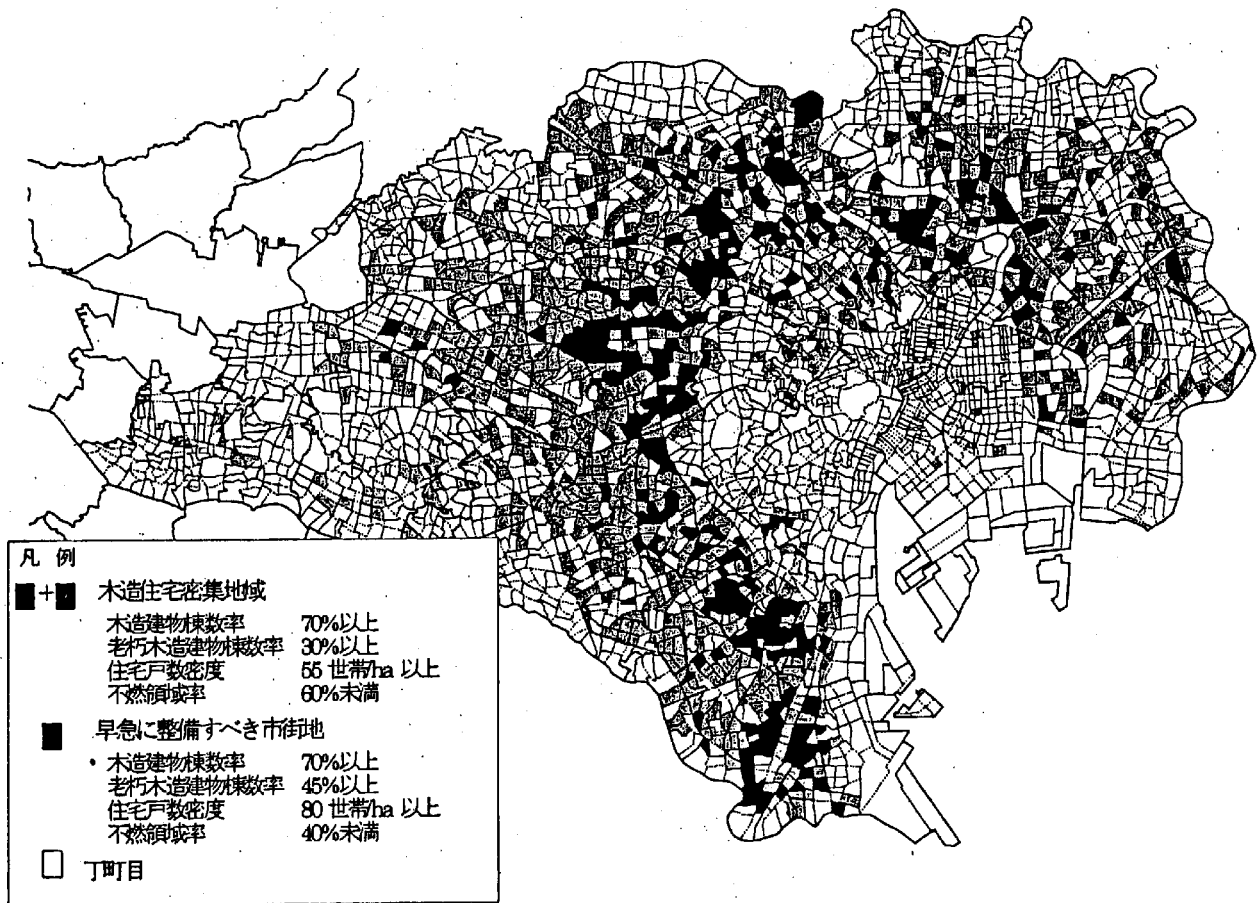
建設省道路交通センサス(平成6年)より東京都試算

注「TDM(交通需要マネジメント)東京行動プラン」(東京都政策報道室)による。

木造住宅密集地域について

都内には山手線、中央線沿線を中心に約 24,000haの木造住宅密集地域が広がっている。このなかには、防災上有効な道路や公園といったオープンスペースが著しく不足するなど、延焼等の危険性が高く、早急な整備が必要とされている地域が約 5,800ha存在する。

これらの地域では、従来から延焼の危険度を減少させることが求められているが、生活道路等の公共施設が未整備であることや敷地が狭いこと、居住者が高齢化していることなどから、整備が進みにくい状況になっている。



注「東京構想2000」(東京都政策報道室)による。

東京都における主要文化資源の状況

区 分		全 国 A	東京都 B	割合(B/A)
文化施設数	劇場、ホール	2,615	262	10.0%
	美術館	571	103	18.0%
	博物館	2,279	163	7.2%
	ギャラリー	1,388	770	55.5%
	計	6,853	1,298	18.9%
芸術家人数	文芸家・著述家	27,629	12,673	45.9%
	彫刻家・画家・工芸美術家	31,383	10,878	34.7%
	音楽家	114,173	22,598	19.8%
	俳優・舞踊家・演芸家	64,460	25,945	40.2%
	計	237,645	72,094	30.3%
団体数	音楽団体	1,656	272	16.4%
	劇団	2,244	1,014	45.2%
	オペラ団	62	9	14.5%
	舞踊団	1,095	270	24.7%
	計	5,057	1,565	30.9%
演劇公演件数	新劇	9,911	9,119	92.0%
	商業演劇	6,980	3,972	56.9%
	ミュージカル	2,739	1,310	47.8%
	歌舞伎	1,849	1,132	61.2%
	文楽	396	149	37.6%
	計	21,875	15,682	71.7%
音楽演奏会件数	オーケストラ	2,634	854	32.4%
	ピアノ	1,442	515	35.7%
	室内楽	1,334	543	40.7%
	オペラ	461	202	43.8%
	計	5,871	2,114	36.0%
舞踊講演件数	日本舞踊	897	404	45.0%
	バレエ	584	233	39.9%
	現代舞踊	292	218	74.7%
	児童舞踊	38	26	68.4%
	計	1,811	881	48.6%

注 「東京都における文化環境及び文化活動に関する調査」(東京都生活文化局)による。

個別社会資本の維持更新費のまとめ

(単位:十億円)

区 分		2001～2030年度計	2001～2030年度 単年度平均	過去10年 (87～96年度) 単年度平均
地下鉄	維持費	245	8	4
	更新費	159	5	-
	計	404	14	-
道路	維持費	612	20	14
	更新費	1,137	38	33
	計	1,749	58	47
橋梁	維持費	390	13	7
	更新費	1,348	45	-
	計	1,738	58	-
上水道	維持費	4,607	154	90
	更新費	4,619	154	42
	計	9,277	308	133
下水道	維持費	1,557	52	51
	更新費	2,476	83	-
	計	4,033	134	-
合計	維持費	7,411	247	166
	更新費	9,739	325	-
	計	17,201	572	-

- 注1 「東京都が管理する社会資本の維持更新需要額将来推計」(東京都政策報道室)による。
 2 金額はすべて95年度価格で実質化されている。
 3 金額は過去(1987年～1996年度)を含めすべて推計値