

国土計画・地域計画

国土計画・地域計画関係の最近1年間の動きを列記すれば次のとおりである。
 ① 北海道第三期総合開発計画(昭和46～55年度)の策定(昭和45年7月10日閣議決定)、② 沖縄長期経済開発計画の策定(昭和45年9月7日)、③ 公害関係14法の制定(昭和45年12月25日)、④ むつ小川原総合開発会議の設置(昭和46年3月22日)——経済企画庁他9省にて構成、⑤ 地方税法の一部改正(昭和46年3月30日)——市街化区域内農地の固定資産税および都市計画税の適正化、⑥ 臨時総合交通問題関係協議会新設(昭和46年4月16日閣議決定)、⑦ 公害防止に関する事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律制度(昭和46年4月28日)、⑧ 農村地域工業導入促進法制定(昭和46年5月

名 称	テ	ー	タ
北海道第三期総合開発計画の策定	計画対象地域：北海道	計画主体：北海道開発庁(計画立案)	計画期間：昭和46.4.1～55.3.30 計画予算：計画期間中の投資予定額(44年度価格)は政府投資・約8兆5500億、民間企業等投資・約12兆2000億円(見込み)
沖縄長期経済開発計画の策定	計画対象地域：沖縄	計画主体：琉球政府	計画期間：昭和46.4.1～55.3.30
新全総の具体化に関する研究会報告			
近畿圏基本整備計画(全面改訂)の変更	計画対象地域：近畿圏	計画主体：近畿圏整備本部	計画期間：目標年次昭和60年 目標年次人口：① 既成都市区域および近郊整備区域1699万人(昭和45年1297万人)、② 地方開発区域522万人(同404万人) 目標年次生産所得：29兆3000億円(昭和40年価格、昭和45年は5兆3000億円)
㈱むつ小川原総合開発センター設立(センター所在地、東京都港区)	事業実施箇所：青森県下北半島	事業主体：むつ小川原総合開発センター	資本金：払込資本金3億5000万円、投権資本5億円

道 路

昭和46年度は、第六次5ヵ年計画の第2年度として、① 国土開発幹線自動車道の建設促進、② 一般国道・地方道の整備推進、③ 有料道路による道路整備促進、④ 交通安全対策推進、⑤ 都市交通対策推進、⑥ 道路管理強化、⑦ 本四連絡架橋関連の調査、環境保全関係の調査研究、大型コンテナ関連道路の整備促進などを重点として、当初、一般道路事業9091億円・有料道路事業4005億円・地方単独事業4722億円(見込額)、合計1兆7818億円をもって事業の促進がはかられた。さらに補正予算で事業費991億円が追加された。
 昭和46年度の道路事業の特筆すべきは次のとおりである。高速自動車国道は、国土開発幹線自動車

名 称	テ	ー	タ
高速自動車国道北海道縦貫自動車道(道央自動車道)	事業実施箇所：北海道千歳市～北海道札幌郡広島町	事業主体：日本道路公団	工事期間：昭和46.11.15 事業予算：160億円(4車線対象) 総延長：24.0km 車道幅員：14.0m(4車線対称) 設計速度：120km/h 最小曲線半径：2700m 構造規格：高速自動車国道等の構造基準1級 インターチェンジ箇所数：3ヵ所(起終点を含む) 施工業者名：清水建設・大成建設・日本舗道
高速自動車国道東関東自動車道(新空港自動車道)	事業実施箇所：千葉県千葉市～同印旛郡富里村	事業主体：日本道路公団	工事期間：昭和43.5.1～46.10.16 事業予算：277億5000万円(千葉～富里間に対応) 総延長：23.1km(千葉～富里間に対応) 車道幅員：14.5m(特来21.5m) 設計速度：100km/hおよび120km/h 最小曲線半径：600m 構造規格：高速自動車国道等の構造基準1級および2級 インターチェンジ箇所数：5ヵ所(起終点を含む) 施工業者名：清水建設・横河橋梁・前田道路
高速自動車国道九州自動車道(植木～熊本間・九州自動車道)	事業実施箇所：熊本県鹿本郡～熊本市	事業主体：日本道路公団	工事期間：昭和41.10.25～46.6.29 事業予算：68億7000万円 総延長：14.8km 車道幅員：25.0m 設計速度：100km/h 最小曲線半径：2000m 構造規格：高速自動車道の構造基準2級 インターチェンジ箇所数：3ヵ所(起終点を含む) 施工業者名：大林組・青木建設J V、大林道路・世紀建設J V、藤田組・佐藤組J V

24日)、⑨ 新全総の具体化に関する研究会報告(昭和46年6月)——解説後記、⑩ 環境庁設置(昭和46年7月1日)、⑪ 近畿圏基本整備計画の変更——全面改訂(昭和46年7月30日)、⑫ (株)むつ小川原総合開発センター設立(昭和46年10月27日)、⑬ 土地改良法一部改正案、第65国会に提案(継続審議)——創設換地等による工場用地等の確保。

次に施設または事業関係の最近の動きを列記すれば、次のとおりである。

① 新空港整備5ヵ年計画(昭和46年2月5日閣議了解)——昭和46～50年度、事業費総額5600億円、② 新港湾整備5ヵ年計画(昭和46年2月5日閣議了解)——昭和46～50年度、事業費総額10兆3500億円、③ むつ小川原開発(株)設立(昭和46年3月30日)、④ (財)青森県むつ小川原開発公社の設立(昭和46年3月31日)、⑤ 自動車重量税法の制定(昭和46年5月24日)。

概	要	特	色
	北海道開発法に基づいて策定され、現在実施中の第二期北海道総合開発計画が昭和45年度で終了するため、昭和46年度を初年度とする第三期計画を策定したものである。計画は、北海道の有するすぐれた潜在発展力を効果的に発現し、産業構造および社会生活構造の革新をとおして、生産と生活が調和する豊かな地域社会の先駆的実現をはかり、わが国経済社会の繁栄に積極的に寄与することを目的としている。なお、目標年次の生産所得は5兆7540億円(43年度価格)で、43年度の約3倍である。		
	琉球政府の経済開発審議会から答申されたもので、沖縄の経済社会が本土の体制に円滑に組み入れられることを前提とし、10年後の県民生活の望ましい姿を明らかにし、経済社会のめざす基本的発展方向を示すとともに、あわせてその実現に向けて総合開発を推進するための基礎計画としての性格を持つものである。基本目標は、本土との格差の大きい所得水準・産業基盤等を是正することとし、経済成長率13.9%を想定、1人あたり県民所得は754ドルから2492ドルに増大させるとしている。		
	新全総計画で提唱された大規模開発プロジェクトの具体化をはかるため、昭和45年3月国土総合開発審議会総合調整部に、総合交通・大規模畜産・大規模工業・観光レクリエーション・ニュータウン・大都市交通の6研究会が設けられ、以来約1年間鋭意検討が重ねられ、46年6月報告書が公表された。6研究会においては、それぞれ独自の課題のほかに、共通課題として、① 豊かな環境の創造、② 自然と人間との調和、③ 集中から分散へ、④ 地域総合開発、⑤ システム化などがおのおのの角度から検討された。		
	近畿圏基本整備計画は昭和40年に策定されたが、その後過密・過疎現象がさらに深刻化し、地域住民の生活環境においては、社会資本整備の立ち遅れ等が目立ち、きびしい状況に立ち至っている。このような状況をふまえて、この計画では長期的視点から人間性豊かな環境と高度経済を実現し、西日本の中枢としての役割をはたすため、広域的・根幹的社會資本の整備を効率的に推進する総合的な開発施策を示すことを目的としている。		
	新全総計画にうたわれるむつ小川原大規模工業基地建設の具体化の一つとして本会社が設立された。当会社は、青森県むつ小川原地域の総合開発計画策定のために必要な研究および調査設計に関する事業およびそれに関連する一切の事業を営むことを目的としており、株主構成は国(東北開発株式会社)4万株2億円、青森県1万株5000万円、民間(むつ小川原開発株式会社)2万株1億円となっている。		

道1900kmを昭和49年度に供用するべく建設を促進し、東関東自動車千葉一成田間等において供用開始がなされた。一般国道は一次改築が頭打ちとなり、重点は二次改築となり、継続事業の促進とともに掛川バイパス等9つの大規模事業に着手した。地方道は、生活圏構想に基づくものを優先的に整備する。日本道路公団の一般有料道路は、国道バイパスのうち自動車専用道路となるものに限定し4路線に着手した。首都高速道路公団は高速3号2期を完成、新規2路線に着手、阪神高速道路公団は、大阪守口線を完成し、阪神山手線に着手した。地方公共団体の有料道路も継続事業とともに新期17路線に着手した。

以上の結果、国・都道府県道の改良率、舗装率はそれぞれ56、60%に達したが、市町村道を含めた一般道路全体では22%、21%に過ぎず、公害・環境保全等困難な問題をかかえながらも今後一層の努力が必要である。

概	要	特	色
	高速自動車国道北海道縦貫自動車道の一部としての千歳市—広島町間は、現在の一般国道36号で結ばれる千歳市と札幌市間の交通混雑解消とともに、第11回札幌オリンピック冬期大会の関連事業として建設された。なだらかな丘陵と農地を貫く北海道初的高速道路は、自然に調和した大らかな曲線を描いている。積雪寒冷地のため、堆雪スペースを設け舗装断面も厚くしている。今回完成したのは、片側の2車線であるが、引き続き4車線への工事が進められている。		
	鹿島京葉の両臨海工業地帯を結び、あわせて北総地帯の開発を目的とした東関東自動車道鹿島線のうち、千葉市—成田市間は新東京国際空港への主交通路としての使命を持っている。このうち千葉市から富里村までの区間が完成した。将来の拡幅のために広くとられた中央分離帯、PC橋に採用された集中管理によるプレキャストブロック工法、軟弱地盤を処理し工事全体を異例の早さで進めたことが、工事上の特色としてあげられる。		
	灰土は阿蘇火山の噴出物であり、熊本県の菊水植木地方にかけて分布している。試験盛土によって、灰土の土質・工学的特性を把握し、設計・施工上の指針を得て、その成果を植木工事に活用した。		

名 称	デ ー タ
一般国道5号札幌新道新設工事 (第二次改築)	事業実施箇所：札幌市 事業主体：北海道開発局 工事期間：昭和44.9.21~46.11.15 事業予算：80億2000万円 総延長：6.61 km 幅員：総幅員50~64 m 設計速度：60 km/h 規格：第4種第2級 最小曲線半径：1500 m 最急縦断勾配：4.0% 施工業者名：田中組・三井建設・草野作工
一般国道18号改築事業 (第二次改築・碓氷バイパス)	事業実施箇所：群馬県碓氷郡松井田町横川一長野県北佐久郡軽井沢町長倉 事業主体：建設省関東地建・道路公団東京支社 工事期間：昭和41.7~46.11 事業予算：44億5000万円(建設省9.4億円・道路公団35.1億円) 延長：17.3 km (直轄施工4.2 km・公団施工13.1 km) 幅員：6.5 m (2車線) 設計速度：50 km/h 最小曲線半径：60 m 最急縦断勾配：8% 舗装：アスファルトコンクリート 施工業者名：熊谷組・鹿島建設・戸田建設
一般国道1号改築事業 (第二次改築・西湘バイパス)	事業実施箇所：神奈川県中郡大磯町一岡小田原市風祭 事業主体：建設省関東地建・道路公団東京支社 工事期間：昭和38.4~47.1 事業予算：186億4000万円(建設省111.4億円・道路公団75億円) 延長：20.9 km 幅員：19.0 m (4車線) 設計速度：80 km/h (一部60 km/h) 最小曲線半径：300 m 以上(一部150 m 以上) 最急縦断勾配：3%(一部5.8%) 舗装：セメントコンクリートおよびアスファルトコンクリート 施工業者名：西松建設・大成建設・三井建設
一般国道1号改築事業 (第二次改築・富士由比バイパス)	事業実施箇所：富士市一清水市 事業主体：建設省中部地建 工事期間：昭和37.4.1~46.3.31 事業予算：118億円(うち受託費16億円) 総延長：22.9 km (うち昭和46年に13.9 km 供用開始) 幅員：9(完成17)・11(完成21)・17(完成32)m 規格：三種一級準用 設計速度：80 km/h 最小半径：300 m 最急縦断勾配：3.5% 施工業者名：前田建設工業・熊谷組・大林組
一般国道53号改築事業 (第一次改築)	事業実施箇所：岡山市一鳥取市 事業主体：建設省中国地建 工事期間：昭和38.4~47.3 事業予算：105億円 総延長：135.4 km 幅員：7.5~8.5 m 設計速度：60 km/h 最小半径：100 m 最急縦断勾配：6% 施工業者名：奥村組・森本組・鹿島建設
一般国道54号改築事業 (広島市・松江市)	事業実施箇所：広島市一松江市 事業主体：建設省中国地建 工事期間：昭和38.4~47.3 事業予算：131億1000万円 総延長：175.5 km 幅員：8.5~9.5 m 設計速度：40~60 km/h 最小半径：100 m 最急縦断勾配：6.7% 施工業者名：前田道路・五洋建設・大成道路
一般国道2号改築事業 (第二次改築・西広島バイパス)	事業実施箇所：広島市庚午北町一岡佐伯郡廿日市町地御前 事業主体：建設省中国地建 工事期間43.4~47.3 事業予算：102億5000万円 総延長：15.7 km 幅員：23, 21 m 設計速度：80~60 km/h 最小半径：400 m 最急縦断勾配：5% 計画交通量：60000台/日 施工業者名：鹿島建設・大林組・青木建設
一般国道2号改築事業 (第二次改築・尾道バイパス)	事業実施箇所：尾道市高須町一岡市吉和町 事業主体：建設省中国地建 工事期間：昭和41.4~47.3 事業予算：64億円 総延長：9 km 幅員：本線部23 m・取付部8.5 m 設計速度：本線部80 km/h・取付部40 km/h 最小半径：本線部300 m・取付部65 m 最急縦断勾配：本線部3.3%・取付部4% 施工業者名：大林組・西松建設・増岡組
一般国道57号一次改築事業 (大分県一熊本県)	事業実施箇所：大分県大野郡大飼町大字久原一熊本県宇土郡角町大字西港 事業主体：建設省九州地建 工事期間：昭和38.4.1~47.3.31 事業予算：94億6000万円 総延長：91 km 幅員：7.5 m (歩道なし)・9.5 m (歩道あり) 構造規格：第3種3級 設計速度：40 km (一部30 km) 最小曲線半径：30 m 最急縦断勾配：8.0% 施工業者名：佐藤組・日産建設・梅林建設
一般国道252橋梁整備事業 (福島県・柳津橋)	事業実施箇所：福島県河沼郡柳津町 事業主体：福島県 工事期間：昭和44.10.7~47.3.25 事業予算：3億340万円 橋長：183.0 m 支間割：11.9+154.0+15.0 m 上部工形式：非合成単純桁ニールセン系ローゼ桁 幅員構成：(3.25+0.25+1.5)×2=10.0 m 施工業者名：日本鋼管(上部工)・大石建設工業(下部および取付道路工)
一般国道153号道路改良事業 (伊那バイパス)	事業実施箇所：長野県伊那市宇沢渡一岡南箕輪町宇御子柴 事業主体：長野県 工事期間：昭和38.6.1~47.3.25 事業予算：13億4000万円 総延長：6490 km 幅員：車道幅員7.5 m・全幅8.5~15.0 m 設計速度50 km/h 最小半径：200 m 主な構造物：橋梁5橋・地下横断歩道2カ所 施工業者名：豊田建設・宮下建設・名工建設

概	要	特	色
札幌新道は札幌市手稲宮の沢を起点とし、国道231・275・12号等の放射幹線道路と交差しつつ、札幌市清田で国道36号に連結する総延長23.7 km の札幌市の外郭環状線である。本工事は、札幌市が現在施工中の内環状線と相まって都心への交通集中を分散導入することにより札幌市周辺道路交通の円滑化をはかる目的で計画された。このうち、第1工区札幌市手稲宮の沢―北34条東1丁目間6.6 km は47年2月に開催された第11回札幌オリンピック冬季大会関連事業として、43年度事業に着工し、46年11月完成された。			
碓氷バイパスは、一般国道 18 号の中最大の交通の難所である碓氷峠のバイパスである。峠付近は道幅が狭いうえ、184 か所に及ぶ急カーブの連続で、近年の自動車の大型化と交通量の増大により交通渋滞・交通事故が多発していた。これを解消するための延長 17.3 km の碓氷バイパスが計画され、建設省直轄区間 4.2 km と有料区間 13.1 km として建設したが、勾配の急な箇所には走行車線のほかに登坂車線を設ける等の配慮がされた。本道路は上信越国立公園の中にあり、ひらけた眺望が特徴的である。			
西湘バイパスは、現国道1号に平行して海岸沿いに建設された延長約 21 km に及ぶバイパスである。国道1号の交通はすでに飽和状態で、中でもこの区間の大部分は拡幅が困難であるため、海岸地帯を利用する計画になった。このため、本道路は海岸・堤防・津波・根固ブロックなどの海岸特有の構造物と高架橋が大半を占めている。なお、沿道利用が少いため、流出入をすべてランプによって行なう自動車専用道路として建設された。			
静岡県中東部における国道1号の交通渋滞を解消すべく、本格工事に昭和43年度から着工し46年4月に全延長 22.9 km のうち 13.9 km を供用開始した。これにより、すでに現道拡幅で供用されている延長 3.9 km を加えると、延長 17.8 km が暫定供用されたこととなる。全体計画は4車線あるいは一部街路部では6車線であるが、暫定としてそれぞれ2車線または4車線で施工されており、全線開通をめざしてお現在工事継続中である。なお、途中の新富士川橋は、前後の取付け道路を含め日本道路公団の有料区間となっている。			
一般国道53号は、岡山市を起点に津山市を経て、鳥取市に至る延長 135.4 km の陰陽を連絡する幹線道路である。この路線は、昭和37年に一級国道に昇格し、直轄事業として改築が進められ、昭和46年11月に一次改築が完了したものである。この道路の特色は、岡山県津山市から鳥取県智頭町に至る区間で、中国山脈をまたぐため縦断勾配の確保がむづかしく、岡山県奈義町にループ橋を、また鳥取県智頭町黒尾地区においては地形の急峻な山腹を走る道路となっている。			
一般国道54号は、37年に一般国道に昇格して38年から建設省の直轄事業として工事を進めてきたが、47年3月に供用開始の運びとなった。主な構造物は、トンネル9ヵ所 橋梁(100 m 以上)17橋である。新54号が開通したことにより広島―松江間を旧道路では車で6時間要していたものが3時間半余りに短縮され、広島・島根両県のみならず、陰陽を結ぶ経済の均衡ある発展を期待できるものとなった。			
交通混雑の激しい西広島地域の混雑緩和のため建設するもので、当バイパス利用者のうち、とくに起終点の多い広島市に早く着くため完全立体交差の自動車専用道路としてバイパスへの乗入れは10ヵ所のインターチェンジで行なうものである。第一期計画として46年8月に広島市―五日市町の $l=7.5$ km を4車線のうち2車線を暫定的に供用開始し、残区間の五日市町―廿日市町地御前間 $l=8.2$ km も49年度までには全区間供用開始を目標に鋭意施工中である。本バイパス建設による効果は現国道の混雑緩和のみならず、より早く安全で快適な走行ができ、また、沿道の開発にも大きく貢献するとともに瀬戸内海および広島市内が一望できる。			
尾道バイパスは現2号の尾道市街地の交通緩和をはかるため計画された延長 9 km の4車線バイパスであり、自動車の乗り入れは3ヵ所のインターチェンジより行なうことになっている。工事は、早期供用開始をはかるため2車線のステージ施工を行ない、起点から一般国道184号間 $l=4.5$ km を44年7月に供用開始し、西側半分については、46年度末に工事完了する予定である。本バイパスの特色は、ルートを丘陵地に選んだためおのずと自動車専用道路の構造となり、現在専用道の手続を行なっている。			
一般国道57号は昭和38年度から直轄一次改築区間として繰入れられ、主として大分県大町町―熊本県長陽村間の山地部を主体とする工事を行ない、9年の歳月をかけここに完成をみた。九州を横断(大分―熊本―長崎)する幹線道路の完成により経済活動・文化交流等に寄与するところがまことに大きいものがある。またこの沿線には、別府・阿蘇・雲仙と九州を代表する観光地をひかえ、四季それぞれの美しさを訪れる人々にみせることと思われる。			
本橋は、福島県会津若松市から新潟県柏崎市に至る一般国道252号の道路整備事業の環として架設された橋梁である。現道は柳津温泉街を蛇行してとおる幅員狭少かつ旅館が密集、さらに急坂の道路で現道改良が困難なため、柳津橋および瑞光寺橋を新設し、1.6 km 間をバイパスするものである。この種の形式ではわが国最長で他の形式に比し剛性がよく、たわみ・鋼重が少なく、吊材にロックドコイルロープを使用したため橋面が明るく、美観に富み、県立公園の景勝によく調和している。			
153号は長野県上伊那・下伊那の2郡を縦断して県の中中部南部と中部経済圏を結ぶ重要幹線道路である。伊那市付近は国道153号、国鉄飯田線および天竜川か幅 0.3~1.0 km の間に南北にはば並行している。伊那市は153号沿いに発達した都市であり、在来道路は同市の主要商店街を約 2.0 km 通過しており、常時交通渋滞の様相を呈していた。なお、バイパス全延長 6.49 km のうち約 5 km 区間については、特殊な地形の中で用地取得に困難性もあったので、天竜川の改修計画と協調しながら右岸堤防を利用して計画施工した。			

名 称	テ	ー	タ
一般国道186号改築事業 (浜田バイパス)	事業実施箇所：島根県浜田市黒川町一同金城町七条	事業主体：島根県	工事期間：昭和41.7.10 ～46.12.15 事業予算：11億8000万円 総延長：5.980 km 構造規格：3種3級 設計速度：40 km/h 幅員：0.75+6.5+0.75 m 最小半径：100 m 最急勾配：7% 施工業者名：五洋建設・森本組・半田組
一般国道197号線改築事業 (夜登バイパス)	事業実施箇所：愛媛県八幡浜市一同大洲市	事業主体：愛媛県	工事期間：昭和43.6.12～47.3.31 事業予算：30億4000万円 延長：7.205 km (うちトンネル2141 m) 総幅員：11 m (トンネル部8.25 m) 車道幅員：6.5 m 最小半径：100 m 最急勾配：6% (トンネル内2%) 設計速度：60 km/h 施工業者名：奥村組・谷本建設・阿部建設
一般国道199号改築事業 (北九州市)	事業実施箇所：福岡県北九州市門司区大里一小倉区末広	事業主体：北九州市	工事期間：昭和43.6.1～47.3.31 事業予算：2億2000万円 総延長：5.016 km 幅員：15.0～24.0 m 設計速度：60 km/h 最小半径：R=100・A=60 末広立体交差勾配：7% 施工業者名：日本鋪道・昭和道路・勝山建設
主要地方道千葉電ヶ 崎線橋梁整備事業 (栄橋)	事業実施箇所：茨城県北相馬郡利根町～千葉県我孫子市布佐	事業主体：茨城県	工事期間：昭和42.4～46.10 事業予算：6億4000万円 河川名：一級河川利根川 橋長：273 m 幅員：10.5 m 支間割：84.5+104+84.5 m 上部工形式：3径間連続鋼床版箱桁 下部工形式：橋台・鋼管杭基礎、橋脚・ニューマチックケーソン基礎 施工業者名：石川島播磨重工業(上部工)・大豊建設(下部工)
道路事業および街路事業 (西尾張中央道)	事業実施箇所：愛知県栗栗郡・一宮市・尾西市・稲沢市・津島市・海部郡	事業主体：愛知県	工事期間：昭和38.4.1～46.3.31 事業予算：30億6500万円 道路規格：3種2級および4種1級 計画幅員：25.0 m、18.0 m (構造暫定2車線) 最小曲線半径：300 m 鉄道交差箇所：5ヵ所 橋梁高架区間：361.2 m 施工業者名：加藤建設・三菱重工・大有道路建設
主要地方道大阪高槻 京都線道路改良工事 (扇町バイパス)	大阪実施箇所：大阪府北区東扇町一河区綿屋町	事業主体：大阪府	工事期間：昭和43.4.1～48.3.31 事業予算：13億6000万円 総延長：1.18 km (うち46年度完成340 m) 幅員：40～45 m (本線3車線側道4車線) 設計速度：60 km/h 最小半径：100 m 立体交差延長：約600 m 用地：天満堀川埋立て跡 施工業者名：フジ工業・東光電気
主要地方道福岡二日 市線道路改築事業 (福岡県)	事業実施箇所：福岡県筑紫郡春日町一同筑紫野町	事業主体：福岡県	工事期間：昭和37.4～47.3 事業予算：17億8000万円 総延長：9.1 km 幅員：4車線 設計速度：60 km/h 最小半径：200 m 施工業者名：鉄建建設・松本組・オリエンタルコンクリート・九州鋼弦コンクリート
有料道路札幌小樽道路 (札幌自動車道)	事業実施箇所：北海道小樽市一北海道札幌市	事業主体：日本道路公団	工事期間：昭和42.11.15 ～46.11.20 事業予算：157億3000万円 総延長：24.3 km 車道幅員：7.0 m (将来14.0 m) 設計速度：80 km/h 最小曲線半径：450 m 構造規格：高速自動車国道等の構造規 準3級 インターチェンジ箇所数：5ヵ所(起終点を含む) 施工業者名：熊谷組・世紀建設・鹿島道路
有料道路東京川越道路 (関越自動車道)	事業実施箇所：東京都練馬区一埼玉県川越市	事業主体：日本道路公団	工事期間：昭和42.3.28 ～46.12.7 事業予算：302億円 総延長：21.3 km 車道幅員：14.0 m (将来21.0 m) 設計速度：80 km/h・100 km/h 最小曲線半径：10000 m 構造規格：高速自動車国道の基準2 級および3級 インターチェンジ箇所数：3ヵ所(起終点を含む) 施工業者名：日本国土開発・日 本鋪道・ピーシー橋梁
都道首都高速道路3号線 (II期・高速3号渋谷線)	事業実施箇所：東京都渋谷区・目黒区・世田谷区	事業主体：首都高速道路公団	工事期間：昭和43.3.7～46.12.5 事業予算：249億5000万円(うち、工事費185億3000万円、付帯工費30億 8000万円、用地補償費33億4000万円) 延長：7.9 km 幅員：16.5 m (標準) 設計速度 ：60 km/h 施工業者名：三井建設・日本鋼管・松尾橋梁
都道首都高速道路6号線 (高速6号向島線)	事業実施箇所：東京都中央区一墨田区	事業主体：首都高速道路公団	工事期間：昭和36.7.25～ 46.3.3 事業予算：272億8000万円(うち、工事費217億円、付帯工費28億1000万円、用地補償 費27億7000千円) 延長：7.9 km 幅員：16.5 m (標準) 設計速度：60 km/h 施工 業者名：清水建設・宮地鉄工所・石川島播磨重工業
都道首都高速道路7号線 (高速7号小松川線)	事業実施箇所：東京都墨田区千歳町一江戸川区河内町	事業主体：首都高速道路公団	工事期間： 昭和42.1.26～46.3.3 事業予算：269億5000万円(うち、工事費220億1000万円、付帯工 費4億9000万円、用地補償費44億5000万円) 延長：10.4 km 幅員：16.5 m (標準) 設計 速度：60 km/h 施工業者名：川崎重工・日本鋼管・宮地鉄工所

概	要	特	色
一般国道186号は広島県広島市と島根県浜田市を結び、中国山脈を縦断する最短距離の国道である。島根県側の未改良区間(浜田市一金城町)は幅員狭小、屈曲甚だしく、急峻な山岳と渓谷にはさまれ現道改良が困難なため今般バイパスとして施工されたものである。施工延長は5.98kmで、トンネル2カ所・橋梁2橋があり旧道より3750m短縮され、線形はクロソイド曲線を用いたため走行性もよく、所要時間は在来のもので30分以上かかったものが10分程度となり、広島・島根両県を結ぶ大動脈となった。			
本バイパスは八幡浜市と大洲市の間にあって大きな交通障害となっていた夜昼峠をトンネルで抜くべく計画されたものである。夜昼トンネルは、延長・掘削断面(78.7m ²)および諸設備とも、四国第一のものである。国鉄夜昼トンネルは丹那トンネルと並び称される難工事であったため、ルート決定には十分な時間と調査費を投入し、無事工事の竣工をみるに至った。本工事の完成により、本区間の延長は半減し、所要時間は40分から10分となり、四国一九州を結ぶ幹線となるものである。			
本道路は本土から関門国道トンネルをとおる(国道3号から分岐、北九州市門司区大字馬場一八幡区折尾間)、門司区・小倉区・戸畑区・若戸大橋と若松区を通過する全長33.1km・幅員9.0~24mの道路である。通過地域の大半が北九州の臨海工業地域で、工場専用鉄道との立体交差、立地条件の危険な工場群を抜く困難な用地確保、港湾・鉄道等諸種の制約を受けながら昭和46年度門司区大里から小倉区末広まで約5kmの改築を完成した。現在交通量約2万5000台で、さらに増加の傾向にある。			
本橋は首都圏50kmの近郊整備地帯に位置し、茨城・千葉両県を結ぶ重要路線である主要地方道千葉竜ヶ崎線の利根川にかかる橋梁である。昭和5年、当時としては両県を結ぶ唯一の橋梁としてかけられた旧吊橋の老朽化に伴い架換られたものである。架橋位置は利根川河口の銚子から70km上流で、上下流の河川断面が500mをこえるにもかかわらず、約280mほどの狭さく部であることを考慮して長径間の橋梁として計画された。			
西尾張中央道は、愛知県西部を南北に縦貫する主要幹線で4市2郡を經過し、元国道22号、国道155・1・1号B・Pとリンクする延長36.1kmの県道である。本事業は、国庫補助事業として昭和38年度に着工し、昭和48年度に、主要区間である国道155号と国道1号間約18.5kmが概成(一部施工中)し供用開始された。なお、未供用区間については、引続き事業を促進中で、残事業費は約42億円である。			
扇町バイパスは、大阪高槻京都線の交通混雑を緩和するために計画されたもので、国道1号ならびに市道扇町線の2路線と立体交差する道路であるが、今回完成したのは、扇町線立体交差部約340mである。このうちトンネル部分は、S字型にカーブしており、このため種々の特殊構造・特殊設備を施している。たとえば、視距拉幅のため幅員は9.5~13.3mのRCボックス断面であり、また、煙霧透過率計と連動する換気設備、入口部の照明度450lxの照明設備および電光式非常警報標示板等を備えている。			
福岡二日市線は国道3号線と平行した路線であり、3号線との重用区間の交通混雑は甚だしいものであった。この解消のため昭和37年度から46年度にわたり延長9.1kmを高規格の4車線バイパス工事を行なった。東西から山地がせまり通称「二日市ネック」と呼ばれる狭隘な地域を、国鉄鹿児島本線・西鉄大牟田線・3号線・九州縦貫道が走り、大宰府史蹟との調整、用地取得など非常に困難な問題が多かった。また、本路線の終点付近における前記4線との交差、福岡佐賀両県で施工中の有料道路および主要地方道福岡日田線との取付方法に苦労し、474mに及ぶ高架橋の架設となった。			
一般国道5号の小樽一札幌間の交通需要はきわめて多く、加えて小樽市から室蘭までを含む道央地区は新産業都市に指定され、幹線道路の整備が強く望まれている。札幌小樽道路は、この一環として小樽一札幌間の交通混雑解消のため北海道で初めての自動車専用道路として建設され第11回札幌オリンピック冬季大会を前に完成した。路線の大半が地質の悪い山地部を通過しており、地すべり対策等に努力が払われた。			
一般国道254号のうち、とくに交通の輻輳している東京と川越の間のバイパスとして計画された東京川越道路は、その後計画の決定した関越自動車道の起点側ルートとしての役目を担っている。武蔵野の風光にマッチした道路の設計に考慮が払われ、工事上的特色としては、関東ロームの石灰安定処理があげられる。道路の利用および管理に必要な諸施設は、将来の関越自動車道の一環として計画がなされている。			
本路線は、既供用の3号線の延長路線で、渋谷区道玄坂から世田谷区上用賀に至る7.9kmの部分である。上用賀においては東名高速道路と接続し、大阪・名古屋方面と都心とを直結する働きをする。本建設工事の特色としてあげられるのは、関連工事が多いことであり、上通り、三軒茶屋立体交差、東急新玉川地下鉄線、地下埋設物収容のため共同溝があげられる。これらはそれぞれ高速道路と一体の構造となっており、同時施工がなされた。			
本路線は、中央区日本橋の江戸橋インターチェンジを起点として、隅田川を北上し墨田区提通りに至る7.9kmの部分である。箱崎インターチェンジにおいて9号線(建設中)に接続するほか、両国インターチェンジにおいて7号線に接続し、6号線II期線はさらに北上し延伸する。箱崎インターチェンジは、東京エアターミナル(株)により建設されるエアターミナルの施設を包含し、従来とは異なった特異なインターチェンジを形成している。			
本路線は、両国インターチェンジより、日本道路公団京葉道路までの10.4kmの路線である。基本的な構造は、河川部および支持層の深い田園部は軽量コンクリート使用の鋼合成桁、橋脚はコンクリート橋脚・フーチングは軽量コンクリート使用、基礎抗はリバース杭である。また、支持層の浅い田園部は、上部に鋼合成桁またはPC合成桁を採用し、基礎には揺動式オールケーシング杭を使用している。特異なものとしては、荒川横断面での斜張橋、両国インターチェンジでの吊構造がある。			

名 称	テ	ー	タ
阪 神 高 速 道 路 (大阪府)	事業実施箇所：大阪市旭区中宮町3丁目-守口市大日町4丁目	事業主体：阪神高速道路公団	工事期間：昭和43.8.15~46.9.14 事業予算：166億4000万円(うち、工費105億2000万円、用地補償費42億8000万円、その他2億4000万円、残工事16億円) 施工業者名：<下部工事>大成・大豊 J V、三井・青木 J V、間・森 J V、<上部工事>宮地鉄工所・川田工業・桜田機械工業
奥 只 見 有 料 道 路 (奥只見シルバライン)	事業実施箇所：新潟県北魚沼郡湯之谷村大字下折立	事業主体：新潟県	工事期間：昭和44.10.1~46.7.31 事業予算：22億8500万円(建設利息を含む) 延長：22.0 km 幅員：5.5 m(明り部)、5.0 m(トンネル部) 設計速度 35 km/h (旧道路構造令第3種山地部) 最小曲線半径：30 m 建築限界：H=4.0 m (特例を適用) 施工業者名：三友組・福田組・大成建設
有 料 道 路 事 業 猿投グリーンロード新設事業	事業実施箇所：愛知県長久手町・豊田市・藤岡村	事業主体：愛知県	工事期間：昭和43.5.17~47.3.31 事業予算：35億5000万円 総延長：14.225 km 幅員：0.75+6.5+0.75+2.0 m 設計速度：50 km/h 最小半径：140 m インターチェンジ：4ヵ所(全線立体交差) 料金所：本線ゲート2ヵ所 施工業者名：清水建設・太啓建設・熊谷組
山 口 県 欽 明 路 有 料 道 路 建 設 事 業 (欽明路バイパス)	事業実施箇所：山口県岩国市-同玖珂郡玖珂町	事業主体：山口県	工事期間：昭和44.8.22~47.3.31 事業予算：35億7800万円 延長：12.9 km 設計速度：第二種山地部 50 km/h 車道幅員：7.0 m (2車線) 路肩幅員：各側 0.75 m 路面種類：アスファルトコンクリート舗装 料金徴収期間：供用開始の日から19年間 施工業者名：間組・和泉建設・岩国建設 J V
東 京 湾 環 状 道 路 調 査	事業実施箇所：東京都・神奈川県・千葉県	事業主体：建設省	工事期間：昭和46.4.1~47.3.31 事業予算：4億500万円 延長：湾岸道路約160 km・湾口部横断道路約10 km・湾中央横断道路約15 km 設計速度：高速部 100 km/h・一般部 80 km/h
大 阪 湾 岸 道 路 調 査	事業実施箇所：兵庫県神戸市-大阪府泉佐野市	事業主体：建設省	工事期間：昭和46.4.1~47.3.31 事業予算：6500万円 延長：70 km 構造規格：2種1~2級・高速4~6車
本 州 四 国 連 絡 橋 の 調 査 (神戸市・鳴門市・倉敷市・坂出市・尾道市・今治市)	事業実施箇所：神戸市-鳴門市・倉敷市-坂出市・尾道市-今治市	事業主体：本州四国連絡橋公団	調査期間：昭和45.7.1~50.3.31 調査予算：204億円 施工業者名：日本構造橋梁研究所・長大橋設計センター・日本構造技術

鉄

道

新幹線：全国新幹線鉄道整備法に基づき、東北・上越新幹線は46年10月に、成田は47年2月に工事実施計画が認可され工事に着手した。山陽新幹線新大阪-岡山間は46年8月に土木工事を完了し、47年3月15日開業した。岡山-博多間も現在工事の最盛期である。

在来線輸送力強化：線路増設工事は日本海縦貫道(直江津-青森)、中央線、房総東線等で進められ、国鉄の複線キロは約5000 kmとなった。通勤輸送対策は、東海道・常磐・総武の3幹線線増を中心に進められ、46年4月には常磐線と地下鉄9号線の相互乗り入れを開始した。貨物輸送の近代化については、太平洋ベルト地帯を中心として、複合貨物駅の整備を行なった。

新線建設：46年度は、東京外環状線・湖西線等の工事線58線、本工事に昇格した青函トンネル等の

名 称	テ	ー	タ
山 陽 新 幹 線 (六甲トンネル)	事業実施箇所：西宮市・芦屋市・神戸市	事業主体：国鉄大阪新幹線工事局	工事期間：昭和42.3~46.7 事業予算：185億2000万円 施工業者名：鹿島建設・大成建設・熊谷組
山 陽 新 幹 線 (新神戸駅)	事業実施箇所：神戸市	事業主体：国鉄大阪新幹線工事局	工事期間：昭和45.7~46.2 事業予算：5億2000万円
山 陽 新 幹 線 (加古川橋梁) 加古川市~高砂市	事業実施箇所：加古川市-高砂市	事業主体：国鉄大阪新幹線工事局	工事期間：昭和44.9~46.3 事業予算：5億1000万円 施工業者名：鉄建建設