

**国土計画・地域計画**

昭和47年度の国土計画・地域計画をめぐる動きは、沖縄の本土復帰と日本列島改造問題を核として、活発な動きを示した。また一方では、経済社会基本計画の策定、新全総の総点検作業など、開発に関連する種々の計画の作成と問題の提記がなされ、地域開発の分野でも高知、鹿児島など12県の県総合計画の改訂が行なわれた。

**沖縄の本土復帰:** ① 沖縄開発庁設置(昭和47年5月15日, 現地; 沖縄総合事務局), ② 新全国総合開発計画の一部改訂(昭和47年10月31日)・解説後記, ③ 沖縄振興開発計画の策定(昭和47年12月18日)・解説後記。

**日本列島改造問題:** ① 日本列島改造問題懇談会の開催・解説後記, ② 工業再配置計画の推進・解説後記, ③ 国土総合開発推進本部の設置(昭和47年12月19日)と国土総合

名 称	デ	ー	タ
新全国総合開発計画の一部改訂と総点検	計画立案: 国土総合開発審議会, 経済企画庁 作業期間: 昭和47年度~50年度 新全総第4部の構成: ① 沖縄の全国における位置づけと開発の基本方向, ② 新ネットワークの形成, ③ 都市圏の整備と広域生活圏の形成, ④ 産業開発の推進 新全総総点検の点検項目: ① 経済計画との調整, ② 自然環境の保全, ③ 巨大都市問題, ④ 工業基地問題, ⑤ 農林水産業問題, ⑥ 地方都市問題, ⑦ 土地問題, ⑧ 国土総合開発法等の改正		
沖縄振興開発計画の策定	計画対象地域: 沖縄県 計画主体: 沖縄県, 沖縄開発庁 計画期間: 昭和47年度~56年度 目標年人口: 100万人以上 生産所得およびその構成比: 1兆円以上(第一次産業5%, 第二次産業30%, 第三次産業65%) 県民1人あたり所得: 約100万円		
日本列島改造問題懇談会の開催	第1回会議: 8月7日(会議後各委員より文書で意見の提出を求める) アンケートを実施) 第3回会議: 12月19日 第2回会議: 9月20日(のち)		
経済社会基本計画の策定(副題) 活力ある福祉社会のために	計画立案: 経済審議会, 経済企画庁 計画期間: 昭和48年度~52年度 公共投資計画額: 90兆円(昭和47年度価格) (部門別, 単位100億円) ① 環境衛生: 774, ② 公共住宅: 608, ③ 厚生福祉: 182, ④ 学校: 437, ⑤ 道路: 1,900, ⑥ 鉄道: 785, ⑦ 港湾: 319, ⑧ 航空: 77, ⑨ 電気通信: 651, ⑩ 国土保全: 583, ⑪ 農林漁業: 555, ⑫ 調整額: 300.		
工業再配置計画の推進	事業主体: 通商産業省, 工業再配置・産地地振興公団 工業再配置: 計画の地域の区分 ① 移転促進地域: 首都圏の既成市街地, 近畿圏の工場等制限区域, 中部圏の名古屋旧市街地, ② 誘導地域: 北海道, 東北, 甲信, 北陸, 山陰, 四国, 九州, 沖縄地方に属する道県(一部市を除く) および連接する一部市町村。		

**道 路**

昭和47年度は、第六次5か年計画の第3年度として、モータリゼーションの進展等にかんがみ、総合交通体系のなかにおいて最も重要な地位を占める道路の整備を強力に推進するものとし、① 国土開発幹線自動車道の建設の促進, ② 一般国道および地方道の整備の推進, ③ 有料道路による道路整備の促進, ④ 交通安全対策の推進, ⑤ 都市交通対策の推進, ⑥ 道路管理の強化, ⑦ 沖縄における道路整備の推進, ⑧ 本四連絡架橋事業の調査の推進, 高速自動車国道における流通関連施設の整備, 騒音・排気ガス等の交通公害に対処するための道路構造の改善等の調査研究の推進などを重点として、当初、一般道路事業1兆975億円、有料道路事業5283億円、地方単独事業4954億円(見込額)、合計2兆1212億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2233億円が追加された。

昭和47年度の道路事業として特筆すべき点は次のとおりである。

名 称	デ	ー	タ
高速自動車国道東北縦貫自動車道 〔① 東北自動車道, ② 埼玉県, 群馬県, 栃木県(岩根一宇都宮間)〕	事業実施箇所: 埼玉県岩根市-栃木県宇都宮市 事業主体: 日本道路公団 工事期間: 昭和40年6月27日~47年10月31日 事業予算: 847億7000万円 施工業者名: 前田道路/熊谷道路 JV・藤田組/戸田建設 JV・大成道路/国土道路 JV		
高速自動車国道九州縦貫自動車道 〔① 九州自動車道, ② 熊本県〕	事業実施箇所: 熊本県玉名郡南関町-同県鹿本郡植木町 事業主体: 日本道路公団 工事期間: 昭和44年12月25日~47年12月22日 事業予算: 100億5000万円 総延長: 22.3km 車道幅員: 25.0m 設計速度: 100km/h 最小曲線半径: 600m 構造規格: 第一種第二級 インターチェンジ箇所数: 3か所(植木ICを含む) 施工業者名: 前田建設工業/日産建設 JV・日本道路・大成道路		
高速自動車国道中央自動車道西宮線 〔① 中央道, ② 愛知県小牧市・春日井市・岐阜県多治見市, ③ 7%完成(昭和47年)〕	事業実施箇所: 岐阜県多治見市光ヶ丘5丁目-愛知県小牧市大字大草字高根 事業主体: 日本道路公団 工事期間: 昭和41年4月21日~47年10月4日 事業予算: 101億1919万円 総延長: 15.2km 車線の幅員: 3.50m 車線数: 4車線 設計速度: 80km/h 最小曲線半径: R=500 インターチェンジジャンクション箇所数: 2 施工業者名: 清水建設/地崎組 JV・三井建設/株木建設 JV・戸田建設		

率、を示します。また、施工業者名は、土木系予算受注額上位3社、を記載いたしました。

開発庁(仮称)設置の準備(昭和48年2月6日、設置法案の閣議決定)、④ 国土総合開発法の改正準備、⑤ 新国土建設長期構想(試案)の発表(昭和47年12月、建設省)、⑥ 土地対策要綱の閣議了承(昭和48年1月26日)。

このほかの施設または、事業関係の動きを列記すれば次のとおりである。

① 廃棄物処理施設整備計画(昭和47年3月14日、閣議了解)一昭和47~50年度一計画投資規模4020億円、② 治水事業および治山事業5か年計画(昭和47年6月30日、閣議決定)一昭和47~51年度一計画投資規模4兆500億円、③ 都市公園整備5か年計画(昭和47年6月30日、閣議決定)一昭和47~51年度一計画投資規模9000億円、④ 電源開発基本計画(昭和47年6月7日、電源開発調整審議会)一昭和47~53年度一新規設備能力8028万kW、⑤ 電信電話拡充第五次5か年計画(昭和47年8月30日、電々公社経営委員会決定)一昭和48~52年度一計画投資規模7兆円。

概 要 ・ 特 色
<p>現行の新全国総合開発計画は昭和45年5月30日に閣議決定されたものであるが、沖縄の復帰に伴ってその第4部に沖縄開発の基本構想が加えられ、昭和47年10月31日一部改訂の閣議決定がなされた。一方、公害など広範な環境問題の深刻化、巨大都市の過去化の進行等にかんがみ、環境問題の側面から新全総の総点検が進められており、昭和47年度中に中間報告がなされ、その後、50年までに2000年の超長期ビジョンと、これに基づいた昭和60年を目標とする新たな全国総合開発計画が策定される予定である。</p>
<p>沖縄の本土復帰に伴い、沖縄復興開発特別措置法に基づいて昭和47年12月18日に策定されたものである。本計画は沖縄の本土との格差を是正し、全域にわたって国民的標準を確保するとともに、地域特性を生かすことによって自立的発展の基礎条件を整備し、平和で明るい豊かな沖縄を実現することを目標としている。このための中心的施策として、社会資本の整備、社会福祉の拡充および保健医療の確保、自然環境の保全および伝統文化の保護育成、産業の振興開発等6項目があげられている。</p>
<p>日本列島改造問題について民間からの意見を反映させるため、昭和47年7月18日の閣議において、内閣総理大臣の私的諮問機関として「日本列島改造問題懇談会」の設置が決定された。委員は学界、財界、言論界における学識経験者約90名からなり、3回の懇談会を開催したが、土地問題、環境・公害問題、地方都市問題、行政機構問題、大都市問題、交通問題等の意見が出され、なかでも緊急に解決を要する課題として土地対策と環境対策が確認された。</p>
<p>わが国をとりまく国際経済基調の変化、国内における公害・環境問題の深刻化から、昭和47年8月、経済審議会に対し新長期経済計画の策定について諮問があり、策定作業が進められていたが、昭和48年2月8日答申され、2月13日閣議決定された。計画では経済成長の成果を国民福祉の向上に役立たせるため公的分野に対する資源配分を重視し、計画期間中に約90兆円(昭和47年度価格)の公共投資を行なうものとしている。</p>
<p>工業の再配置により過密過疎の弊害を解消し、地域の開発可能性に応じて国土利用の再編成を図るため、昭和47年10月から工業再配置促進法および工業再配置・産炭地振興公団法が施行された。この法律に基づき、過度に工業が集積しており、工場の移転を促進すべき移転促進地域と工場を誘導すべき誘導地域が指定されている。なお、工業再配置・産炭地振興公団は、国土総合開発庁(仮称)が設置されるのに伴い国土総合開発公団(仮称)に改組される予定。</p>

高速自動車国道は、昭和49年度までに1900kmを供用することをめどに建設を促進し、東北縦貫自動車道岩槻一宇都宮間など160kmの供用開始が見込まれている。

一般国道については、一次改築の促進とともに、二次改築にも重点が置かれ、縦続事業の推進とともに玉島バイパスなど7か所の大規模事業に着手した。地方道について、地方生活圏構想に基づくものを優先的に整備を進めている。

日本道路公団の一般有料道路事業として新規4路線、地方公共団体等の行なう有料道路に対する融資事業として新規17路線が着工された。

首都高速道路公団・阪神高速道路公団の行なう都市高速道路事業についても、整備の促進が着実に進められた。

また、ますます拡大する道路整備需要に対処するため、国の経済計画、国土総合計画の再検討に対応して、道路整備5か年計画も再検討を行ない、昭和48年度を初年度とする第七次5か年計画(総投資規模・19兆5000億円)が近く策定されようとしている。

概 要 ・ 特 色
<p>東北自動車道(川口一青森線)680kmのうち岩槻一宇都宮間・92.5kmが供用開始された。このうち岩槻一鹿沼間は将来6車線完成であるが、今回開通分は4車線となっている。関東平野の軟弱地盤を考慮した低盛土方式が最大の特色である。昭和60年度の計画交通量は6~7万台で、京浜地区と関東北部および東北地方との交通の中心となっている。国道4号の交通緩和と時間短縮、さらに地方産業都市開発の促進が期待される。</p>
<p>南関一植木間は昭和46年6月30日に開通した植木一熊本間に引続き開通したもので、これにより、九州道は南関一熊本間36.2kmが供用されることになった。本区間は熊本県北部の緑の美しい山間部を通過する道路で、きわめて快適に走行することができる。本地区の土質は火山性粘性土(ローム、灰土等)、細粒化したマサ土、凝灰岩など悪い土質からなっているため土工上種々な問題が生じたが、試験工事を行なうなどして、これらの問題を処理した。また、路面排水に円型水路を使用し、排水効果をあげている。</p>
<p>小牧IC~多治見IC間15.2kmは、中央高速道路と東名高速道路とを結んだ区間である。東名と直結する小牧ジャンクションの全体の型はY字型をしており、最急縦断勾配4.5%、最小曲線半径250mで、中央道の設計速度80km/hのまま走れるように設計されている。ランプ延長は延べ4500m・総面積約15万㎡である。このジャンクションには、高さ40mのハイボール照明灯10基が備えられ、カクテル光線により路面を一様な明るさに照らし、交通の安全に配慮している。また、この区間でも、愛知・岐阜の県境内津畔付近では縦断勾配が6%もあり、登坂車線を設けるなど、中央道は山岳道路といわれる一端もぞかしている。</p>

名 称	デ ー タ
高速自動車国道北陸自動車道 〔① 北陸道, ② 石川県金沢市・同小松市・同松任市・同石川県美川町・石川県能美郡根上町, ③ 14.5% 完成 (昭和 47 年 10 月 18 日現在)〕	事業実施箇所: 石川県金沢市神野町一石川県小松市長崎町 事業主体: 日本道路公団 工事期間: 昭和 44 年 8 月 19 日~47 年 10 月 17 日 事業予算: 127 億 8457 万円 総延長: 22.5 km 車線の幅員: 3.50 m 車線数: 4 車線 設計速度: 100 km/h 最小半径: 3000 m インターチェンジ箇所数: 2 施工業者名: 西松建設/大日本土木 JV・鴻池組/真柄建設 JV・住友建設/畿高組 JV
一般国道 45 号 改築事業 〔① 第一次改築, ② 仙台市一十和田市, ③ 100% 完成 (昭和 48 年 3 月 31 日現在)〕	事業実施箇所: 宮城県仙台市本町 3 丁目 8-1-青森県十和田市連並町 2-64 事業主体: 建設省東北地建 工事期間: 昭和 38 年 4 月 1 日~48 年 3 月 31 日 事業予算: 352 億 9000 万円 総延長: 326 km 幅員: 6.5~8.0 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: 西松建設・熊谷組・日本舗道
一般国道 55 号 改築工事 〔① 一次改築, ② 徳島県一高知県, ③ 100% 完成 (昭和 48 年 3 月末日現在)〕	事業実施箇所: 徳島県阿南市橋町一高知県香美郡赤岡町 事業主体: 建設省四国地建 工事期間: 昭和 38 年 4 月 1 日~48 年 3 月 31 日 事業予算: 190 億円 延長: 145.0 km (うちトンネル 10 カ所・2458 m, 橋梁 44 橋・3337 m) 幅員: 車道幅員 6.0 m・総幅員 8.0 m 構造規格・第 3 種第 3 級 設計速度: 40 km/h 施工業者名: 西松建設・姫野組・竹内建設
一般国道 210 号 一次改築事業 〔① 湯の香グリーンロード, ② 福岡県久留米市一大分県大分市, ③ 100% 完成 (昭和 48 年 3 月 30 日現在)〕	事業実施箇所: 福岡県浮羽郡浮羽町大字三春一一分県大分郡湯布院町大字川西 事業主体: 建設省九州地建 工事期間: 昭和 40 年 4 月 1 日~48 年 3 月 30 日 事業予算: 87 億 9000 万円 総延長: 47.5 km 幅員: 7.5~9 m 構造規格: 第 3 種 3 級 設計速度: 40~60 km/h 最小曲線半径: 80 m 最急縦断勾配: 7% 施工業者名: 大成建設・五洋建設・横河橋梁
一般国道 8 号改築事業 (二次改築) 〔① 金沢バイパス, ② 石川県金沢市今町一松任市福留町, ③ 63.3% 完成 (昭和 48 年 3 月 31 日現在)〕	事業実施箇所: 金沢市今町一松任市福留町 事業主体: 建設省北陸地建 工事期間: 昭和 45 年 5 月 26 日~48 年 3 月 31 日 事業予算: 95 億円 延長: 24.1 km 幅員: 26 m (4 車線) 設計速度: 80 km/h 最少曲線半径: 150 m 最急縦断勾配: 4.5% 舗装: アスファルトコンクリート 13.1 km・セメントコンクリート 11.0 km 施工業者名: 真柄建設・北川道路・清水建設
一般国道 48 号改築事業 (二次改築) 〔① 長岡バイパス, ② 2 車線完成 (昭和 47 年 11 月 7 日現在)〕	事業実施箇所: 新潟県長岡市 事業主体: 建設省北陸地建 工事期間: 昭和 42 年 10 月~47 年 11 月 事業予算: 63 億円 延長: 13.4 km 幅員: 28~19 m (4 車線)・11.5~11 m (暫定 2 車線) 設計速度: 80 km/h 最小半径: 560 m 最急縦断勾配: 4.3% 舗装: アスファルトコンクリート 施工業者名: 大成建設・三菱重工業・五洋建設
一般国道 8 号 改築工事 〔① 福井バイパス, ② 福井県坂井郡金津町一福井県武生市, ③ 27% 完成 (昭和 48 年 3 月 31 日現在)〕	事業実施箇所: 福井県坂井郡金津町瓜生一福井市火土呂 事業主体: 建設省北陸地建 工事期間: 昭和 41 年 4 月~48 年 3 月 事業予算: 51 億 1000 万円 延長: 20680 km 幅員: 10.5 m (全幅 26.5 m) 最急勾配: 3% 最小半径: 500 m 舗装: コンクリート・一部 PC 舗装 施工業者名: 前田建設工業・熊谷組・飛鳥建設
一般国道 150 号 改築事業 〔① 小笠バイパス, ② 静岡県, ③ 99% 完成 (昭和 48 年 2 月 10 日現在)〕	事業実施箇所: 静岡県榛原郡相良町一同小笠郡大須賀町 事業主体: 静岡県 工事期間: 昭和 42 年 4 月~48 年 10 月 事業予算: 23 億 4000 万円 総延長: 21.6 km 構造規格: 3 種 2 級・60 km/h 幅員: 22.5 m・暫定 9.0 m 最小半径: 500 m 最急縦断勾配: 6% 施工業者名: 熊谷組・三井造船・渡辺組
一般国道 128 号 改築事業 〔① 鴨川バイパス, ② 千葉県, ③ 99% 完成 (昭和 48 年 2 月 10 日現在)〕	事業実施箇所: 千葉県鴨川市 事業主体: 千葉県 工事期間: 昭和 42 年 4 月~48 年 3 月 事業予算: 22 億 2000 万円 総延長: 5.1 km 構造規格: 3 種 2 級・60 km/h 幅員: 8.5~12.5 m 最小半径: 120 m 最急縦断勾配: 6% 施工業者名: 清水建設・鉄建建設・横河橋梁
一般国道 218 号 橋梁整備事業 〔① 第一岩戸川橋, ② 宮崎県, ③ 100% 完成 (昭和 48 年 2 月 10 日現在)〕	事業実施箇所: 宮崎県西臼杵郡高千穂町 事業主体: 宮崎県 工事期間: 昭和 46 年 6 月~47 年 7 月 事業予算: 3 億 8000 万円 橋長: 199 m 支間割: 5.9+160+32 m 上部工形式: 中路ローゼ桁 幅員: 8.0 m 施工業者名: 横河橋梁
道路改修事業 (環状 7 号線と補助 274 号線との立体交差) 〔① 大谷田橋, ② 東京都, ③ 99% 完成 (昭和 48 年 1 月 25 日現在)〕	事業実施箇所: 東京都足立区大谷田新町一同区中川 5 丁目 事業主体: 東京都 工事期間: 昭和 43 年 10 月~48 年 2 月 事業予算: 11 億 7000 万円 (うち, 用地費 3 億 1000 万円) 路線名: 都市計画街路環状 7 号線 立体交差総延長: 410 m 幅員: 15.5 m (総幅員) 支間: 70.00+65.00+90.00+65.00+0.80+35.00+84.20 m 上部形式: 3 径間ゲルバー鋼床版箱桁曲線橋 (1 連), 単純鋼床版箱桁曲線橋 (1 連) 下部形式: 橋台・箱桁橋台, 現場打 RC 杭基礎, 橋脚・壁式橋脚, 現場打 RC 杭基礎, 擁護・L 型, 壁式擁壁, PC 杭基礎 施工業者名: 大成土木・坂田建設・日本鋼管
一般府道 大阪羽曳野線橋梁整備事業 〔① 千本松橋, ② 大阪市, ③ 100% 完成 (昭和 48 年 3 月 31 日現在)〕	事業実施箇所: 大阪市西成区津守町一同大正区南恩加島町 事業主体: 大阪市 工事期間: 昭和 43 年 10 月 1 日~48 年 3 月 31 日 事業予算: 25 億 3000 万円 橋長: (主橋部) 323.5 m+(坂路部) 930 m 幅員: (主橋部) 9.75 m+(坂路部) 12.25 m 上部構造: (主橋部) 3 径間連続鋼床版箱桁橋 (78+150 m+95.5), 12 径間連続曲線合成箱桁橋 2 連 (12@38.75 m), (坂路部) 曲率半径 37 m 下部構造: (主橋部) 鋼管矢板式井筒基礎 2 基/(坂路部) RC 2 層門型ラーメン橋脚, RC 場所打杭基礎 12 基 施工業者名: 鹿島建設・大成建設
主要地方道深谷東松山線道路改良事業 〔② 埼玉県, ③ 83.1% 完成 (昭和 47 年 3 月 25 日現在)〕	事業実施箇所: 埼玉県東松山市一同滑川村 事業主体: 埼玉県 工事期間: 昭和 43 年 5 月~49 年 3 月 事業予算: 16 億 5000 万円 道路規格: 3 種 2 級 総延長: 5.6 km 幅員: 4 車線 (18.5~25.0 m) 設計速度: 60 km/h 最小半径: 200 m 立体交差延長: 260 m 施工業者名: 島村組・伊田組・ピーエスコンクリート

概 要 ・ 特 色

金沢西 IC—小松 IC 間 22.5 km のうち、金沢西 IC—徳光 PA に至る約 7.7 km は、客土量を少なくするため低盛土方式を採用し、主要な交差道路を切り下げ半地下構造としたため、積雪時の排雪および地下排水装置を設置している。

徳光 PA—小松 IC 間約 14.8 km は、渚から 30~200 m の海岸砂丘上をほとんど切り盛りなして通過するので、飛砂・しほぎ・風・雪などにより高速走行に相当の影響を与えられるので、海岸路肩側に防風柵を、中央分離帯には防眩柵を兼ねた防風柵を設置し、走行車両の安全を図っている。また、雪については、北陸道としては少ない(積雪深約 70 cm) 地域であるが、分離帯に溜まった雪が日中融け出し、路面凍結の原因にならないように中央分離帯を凹型にし、側溝を兼ねた構造としている。

仙台—青森間を太平洋岸沿いに縦走する国道 45 号は昭和 38 年度から東北地建が直轄改築事業に着手し、10 年の才月と 353 億円を投じて完成したもので、着手当時は国境とは名ばかりの曲折した狭隘な道路であった。主要構造物としてはトンネル 24 か所(1 万 2 462 m)、50 m 以上の橋梁 21 橋(2 626 m) である。完成された 45 号の総延長は 516 km・実延長 443 km で、うち、直轄区間は 326 km である。この結果、着手当時の仙台—青森間に比べ距離で 96 km、時間で 7 時間を短縮した。今後の三陸沿岸の地域・観光開発の幹線道路として期待されている。

一般国道 55 号は徳島市を起点とし、足摺岬を經由して高知市に至る延長 213 km の国道である。本路線は昭和 37 年 5 月 1 日に一級国道に昇格され、38 年度から直轄施行がはじまった。旧道は幅員狭少で線形も悪い未改築道路で、これを 2 車線道路に整備するため、徳島、高知両県内で同時に着手された。

徳島側では日佐町における 6.2 km のバイパスが 45 年度に完成されたのをはじめ、47 年度には全区間を完成する。一方、高知県側でも現道に沿って事業が進められ、47 年度事業末には全線完成する。

国道 210 号は福岡県南部の中心都市久留米市をを起点とし日田、湯布院を經由して大分市に至る九州を横断する重要幹線道路である。直轄改築事業として昭和 40 年度から事業に着手した。本工事は筑後川と急峻な山地の間をとり、地質も悪く、随所で難工事に遭遇したが、8 年の歳月をかけてここに完成を見るに至った。本国道の完成により、新産都市大分、泉都別府と九州の中心福岡との間には大幅に時間が短縮され、産業・経済・文化等の活動・交流はさらに発展することであろうと期待されている。

金沢バイパスは一般国道 8 号のうち金沢市およびその周辺をう回する 24 km のバイパスである。激増する自動車交通と旧城下町の街路をそのまま受け継がれた現 8 号の交通をさばくとともに、金沢市に集散する交通を処理するために計画されたものである。特色としては、バイパスと北陸自動車道が併行したルートのため、金沢東、西両 IC 間 3.5 km は用地の経済性を考慮してバイパスは高速の側道形式として設置されている。また、主要道路とは平面交差であり、低盛土方式のため農道、入道、BOX は半地下である。

長岡市は一般国道 8 号と 17 号が分岐する交通の要所であるが、市街を東西に分断する信濃川が道路整備の大きな障害となっている。市街の交通渋滞は甚しく、とくに冬期は豪雪地帯の地域性もあって交通確保に困難をきわめていた。これらの障害を解消すべく長岡バイパスを建設中である。昭和 42 年から 6 年間にわたり、市街東西を結ぶ長岡大橋(延長 1 078 m)、除雪対策として消雪設備を市街地に 1 km 施工するなど、総延長 13.4 km を昭和 47 年 11 月に完成、暫定 2 車線として、全線供用開始を行なった。これにより、交通緩和と地域開発が大いに期待されている。

福井バイパスは一般国道 8 号の金津町・丸岡町・福井市・鯖江市・武生市における著しい交通混雑ならびに交通事故の発生を排除し、あわせて地域開発の基礎施設となるもので、北陸高速自動車道、沿線市町の都市計画事業、土地地区画整理事業、土地改良事業等との調整をはかり、全延長 38.6 km、の幅員 26.5 m の 4 車線道路を施工するものである。昭和 41 年度に着手し、43 年 10 月に 5.1 km を、48 年 4 月に 15.6 km をステージで供用開始し、第七次 5 年計画で全線の 2 車線と一部の 4 車線を完成する予定である。

一般国道 150 号は静岡市を起点とし、駿河湾および遠州灘に沿い浜松市に至る沿岸部の幹線道路である。このうち相良町から大須賀町に至る区間は人家連たんし幅員も狭く交通の隘路となっていた。本バイパスは海岸の平坦地を走り、地質は遠州灘から打寄せる細砂からなり、切取りの勾配を 2 割にするなど、のり面保護に重点をおき施工された。おもな構造物は橋梁 2 か所(293 m) である。全体計画は 4 車線で計画され 2 車線で暫定施工したもので、バイパス建設費が 1 km あたり 2 200 万円ときわめて低廉である。

一般国道 128 号は館山市を起点とし、鴨川市・勝浦市を經由して千葉市に至る房総半島太平洋岸の幹線道路である。鴨川市周辺は南房総固定公園で海岸線は複雑に入り組み、これに沿って 128 号が走る。途中鴨川市内約 5 km は沿線が温泉街を形成しており、幅員狭少で屈曲甚だしく交通の隘路となっていた。本バイパスは山側を通り、主な構造物はトンネル 2 か所・857 m、橋梁 3 か所・188 m で、とくに丹沢嶺岡院起帯を貫く嶺岡トンネルは地質的に問題が多く、側壁導坑鋼矢板推進工法を採用し、完成したものである。

本橋は熊本県から延岡市に至る一般国道 218 号改築事業の一環として架設された橋梁である。現道は岩戸川に沿って走り、屈曲多く交通の難所となっており、これをバイパスするものである。この橋の特徴はいままで中路形式のアーチ橋にかぎらず、上路アーチ橋、π 型ラーメン橋などは可撓性に富み偏載荷重により垂直変位のほかかなり大きな水平変位が生じる。この対策の一例として、本橋では連続する補剛桁の一端をヒンジ支承とし、水平変位を拘束する方法を採用した。

本事業は環状 7 号線の大谷田交差点(補助 274 号・同 269 号等が平面交差をした七差路)の交通渋滞を緩和するため環 7 を陸橋にするものである。構造上の特色は、交差点内を排水水路が 2 本、水道管(径 2.2 m) 等埋設物が横断しているため中央径間を 90 m とし、地盤が軟弱なので橋台を RC 箱桁形式として擁壁部を少なくした。さらに、周辺は工場・住宅が密集しているため、工事による騒音・振動を軽減させるため、橋台・橋脚の基礎は揺動式オールケーシング工法を採用した。陸橋はすでに供用開始している。

本橋は、西大阪臨海工業地帯の発展をはばむ無橋河川の一つである木津川下流部の渡船を橋梁化したものである。河川を渡る主橋部は、航行船舶の条件から構造・工法に制約を受け、桁高 34 m の高所にかかるスパン 150 m の長大橋となっており、また、とくに工期短縮を図るため、基礎は鋼管矢板式井筒工法、鋼桁は大ブロック架設工法を採用した。取付高架坂路部は、周囲の状況を勘案して、できるだけ用地補償費を少なくするため、両岸とも 2 階式らせん状の特異な構造を採用している。

本工事区間は、関越自動車道東松山 IC から武蔵丘陵森林公園(国営)を経て熊谷—東松山、県有料道路に接続する 5.6 km のバイパス道路として計画され、昭和 43 年度から着手されたものである。そして、現在武蔵丘陵森林公園の開園予定の 49 年 3 月までに完成させるよう工事施工中である。道路規格は第 3 種第 2 級の 4 車線であり、5.6 km の区間のうち武蔵丘陵森林公園までの 2.6 km について森林公園整備事業として片側幅 25 m の緑地を含む公園道を併設させ、自転車道および歩行者を有している。路盤は軟弱地盤処理のため弾性係数を用いた多層構造として設計し、路面はコンクリート舗装としている。区間中に東武鉄道との立体交差(260 m の高架橋)があり、森林公園入口にはダイヤモンド型 IC を採用している。

名 称	デ テ 一 夕
一般県道 如来原倉吉線道路改築事業 〔③ 鳥取県, ③ 100% 完成〕	事業実施箇所: 鳥取県東伯郡関金町野添一同堀 事業主体: 鳥取県 工事期間: 昭和 42 年 8 月~47 年 10 月 事業予算: 9 億 2 200 万円 道路改良: 6 億 1 900 万円 橋梁整備: 1 億 6 100 万円 舗装新設: 1 億 4 200 万円 施工業者名: 河金組・馬野建設・石川島播磨重工業
主要地方道大坂臨海線道路改築事業 〔② 大阪府, ③ 71% 完成 (昭和 48 年 3 月末日現在・大阪府域)〕	事業実施箇所: 大阪府堺市松屋町一同岸和田市春木京町 事業主体: 大阪府 工事期間: 昭和 36 年 4 月 1 日~48 年 3 月 31 日 事業予算: 89 億 4 000 万円 構造規格: 第 4 種第 1 級 延長: 17 km 幅員: 30~36 m 設計速度: 60 km/h 施工業者名: 銭高組・三井建設・日立造船
有料道路 浦戸大橋 〔② 高知市, ③ 100% 完成〕	事業実施箇所: 高知県高知市 事業主体: 日本道路公団 工事期間: 昭和 44 年 1 月 25 日~47 年 7 月 31 日 事業予算: 16 億 1 000 万円 延長: 1.5 km 車道幅員: 6.0 m (全幅 8.5 m) 設計速度: 35 km/h 最小半径: 126 m 構造規格: 第 3 種第 3 級 施工業者名: 鹿島建設・柳生建設
有料道路 第二磐梯吾妻道路 〔② 福島県, ③ 100% 完成 (昭和 47 年 10 月 20 日現在)〕	事業実施箇所: 福島県耶麻郡猪苗代町一同郡塩原村 事業主体: 日本道路公団 工事期間: 昭和 45 年 2 月 23 日~47 年 10 月 20 日 事業予算: 13 億 8 000 万円 総延長: 13.1 km 車道幅員: 5.5 m 設計速度: 30 km/h 最小半径: 30 m 構造規格: 第 3 種第 4 級 施工業者名: 加賀田組・富士車輛・日本瀝青工業
有料道路 西伊豆道路 〔① 南伊豆道路, ② 静岡県, ③ 100% 完成 (昭和 47 年 12 月 12 日現在)〕	事業実施箇所: 静岡県賀茂郡南伊豆町子浦一同郡松崎町雲見 事業主体: 日本道路公団 工事期間: 昭和 43 年 9 月 10 日~47 年 12 月 12 日 事業予算: 27 億 5 000 万円 総延長: 12.3 km 車道幅員: 6.0 m 設計速度: 35 km/h 最小半径: 30 m 構造規格: 第 3 種山地部 (第 3 種第 3 級) 施工業者名: 新日本土木・池田建設・東急道路
有料道路 境水道大橋 〔② 鳥根県・鳥取県, ③ 100% 完成 (昭和 47 年 7 月 22 日現在)〕	事業実施箇所: 鳥根県八東郡美保関町一鳥取県境港市 事業主体: 日本道路公団 工事期間: 昭和 43 年 12 月 20 日~47 年 7 月 22 日 事業予算: 15 億 5 000 万円 総延長: 1 718 m 車道幅員: 6.0 m 設計速度: 40 km/h 最小半径: 200 m 構造規格: 第 3 種第 3 級 施工業者名: 川崎重工業・三井造船
都道 首都高速道路 4 号線 〔① 高速環状八重州線, ② 東京都, ③ 100% 完成 (昭和 43 年 2 月 14 日現在)〕	事業実施箇所: 東京都千代田区一中央区 事業主体: 首都高速道路公団 工事期間: 昭和 35 年 10 月 10 日~48 年 2 月 6 日 事業予算: 148 億 1 000 万円 (うち, 工事費・111 億 5 000 万円, 付帯工費・7 億 5 000 万円, 用地補償費・29 億 1 000 万円) 延長: 1.6 km 幅員: 16.4 m (標準) 設計速度: 60 km/h 施工業者名: 大林組・鹿島建設・奥村組
高速 横浜羽田空港線 2 期 〔① 横羽 2 期線, ② 神奈川県〕	事業実施箇所: 横浜市西区高島一同神奈川区神奈川通 事業主体: 首都高速道路公団 工事期間: 昭和 43 年 9 月 5 日~47 年 7 月 28 日 事業予算: 56 億 7 000 万円 (上記のうち, 工事費・49 億 5 000 万円, 付帯工事費・1 億 6 000 万円, 用地補償費: 5 億 6 000 万円) 延長: 1.6 km 幅員: 16.5 m 設計速度: 60 km/h 施工業者名: 石川島播磨重工業・日立造船・横河橋梁
横浜市道 高速 1 号線 〔① 三ツ沢線, ② 神奈川県〕	事業実施箇所: 横浜市西区高島一同西区北幸 2 丁目 事業主体: 首都高速道路公団 工事期間: 昭和 44 年 8 月 6 日~47 年 7 月 28 日 事業予算: 46 億 5 000 万円 (上記のうち, 工事費・34 億 7 000 万円, 付帯工事費・1 億 6 000 万円, 用地補償費・10 億 2 000 万円) 延長: 0.5 km 幅員: 16.5 m 設計速度: 60 km/h 施工業者名: 日本鋼管・川崎重工業・滝上工業
都道 首都高速 1 号線 (改築) 工事 〔① 汐留拉幅工事, ② 東京都, ③ 100% 完成 (昭和 48 年 2 月 10 日現在)〕	事業実施箇所: 東京都港区東新橋 1 丁目一同区海岸 1 丁目間 事業主体: 首都高速道路公団 工事期間: 昭和 45 年 12 月 25 日~48 年 2 月 6 日 事業予算: 24 億 7 600 万円 (うち, 基礎工・5 億 1 400 万円, 下部工・5 億 5 000 万円, 上部工・3 億 2 100 万円, 床版, 舗装, その他・5 億 2 756 万円, 付属施設費・7 850 万円, 諸経費, その他・4 億 7 900 万円) 施工業者名: 間組・宮地鉄工所・横河橋梁
大阪市道 高速 大阪湾岸線 〔① 阪神高速 南港連絡橋, ② 大阪市 ③ 60% 完成 (昭和 48 年 3 月 31 日現在)〕	事業実施箇所: 大阪市港区港畔 2 丁目一同住吉区南港東 7 丁目 事業主体: 阪神高速道路公団 工事期間: 昭和 45 年 6 月~50 年 3 月 事業予算: 329 億円
大阪府道 高速 大阪東大阪線 〔① 阪神高速 東大阪線, ② 大阪府, ③ 60% 完成 (昭和 48 年 3 月 31 日現在)〕	事業実施箇所: 大阪市西区本町 2 丁目一東大阪市長田 事業主体: 阪神高速道路公団 工事期間: 昭和 42 年 7 月~51 年 3 月 事業予算: 336 億円
兵庫県道 高速 大阪西宮線 〔① 阪神高速 大阪西宮線, ② 兵庫県 ③ 30% 完成 (昭和 48 年 3 月 31 日現在)〕	事業実施箇所: 尼崎市東本町一西宮市今津水波町 事業主体: 阪神高速道路公団 工事期間: 昭和 45 年 1 月~51 年 3 月 事業予算: 274 億円
新行徳橋 有料道路 〔① 主要地方道 市川浦安線, ② 千葉県, ③ 100% 完成〕	事業実施箇所: 千葉県市川市稲荷木一同市源原 事業主体: 千葉県 工事期間: 昭和 45 年 9 月 10 日~47 年 5 月 25 日 事業予算: 26 億 5 000 万円 延長: 1.2 km (道路部 0.3 km・橋部 0.9 km) 道路の区分: 第 4 種第 1 級 設計速度: 50 km/h 幅員構成: 1.5+0.5+3.25×2+1.0+3.25×2+0.5+1.5 m 料金所: 1 か所・6 車線 料金徴収期間: 供用開始の日から 23 年間 施工業者名: 清水建設・前田建設工業・桜田機工

概 要 ・ 特 色
<p>本路線は、奥地等産業開発道路として改築を実施したものである。旧道は谷間をとおり、野添地区で急勾配へヤビンカーブで山地に上っているため大型車交通不能であったが、国立公園大山を中心とした観光周遊ルートの一環としての性格を持っているため、山陵をとるバイパス 12 km を工事したものである。工事上の特色としては、国立公園内のため地形になじませながら視界の確保、切盛土部の全面緑化に留意し、工事期間の短縮を計るため構造物の標準化、および二次製品の使用、路盤材は現地産の使用を考えた。</p>
<p>本路線は、大阪市福島区内の国道 2 号を起点として大阪湾を囲むように南下し、泉佐野市内の大阪外環状線までの間約 36 km の幹線道路であり、大阪湾岸地域に配置されている港湾施設・流通商業施設等を有機的に結ぶ道路である。昭和 47 年度には 43 年度から着手した泉大津市南部から忠岡町 2.2 km の工事が完了し、これで大阪市界から岸和田市北部までの約 17 km が完成したことになる。大阪府域での残事業は、大和川橋梁および岸和田・貝塚・泉佐野の各市で約 6.9 km あり、これに要する事業費は約 76 億円である。</p>
<p>高知市の名勝桂浜と対岸の種崎とを結ぶ本橋（中央径間 230 m）は、わが国における唯一の 200 m 級のコンクリート橋であるばかりでなく、現在西ドイツのライン河にかかるペンドルフ橋（208 m）をしのいで世界最長のコンクリート桁橋である。なお、設計では通常用いる高脚耐震設計基準によるほか、橋梁全体構造についての地震時応答解析を行ない、その結果を設計に反映している。またコンクリートの面では、混合水の温度調節（冷却および加熱）による練上がり温度の管理を実施した。</p>
<p>磐梯朝日国立公園の一環をなす裏磐梯松原地区と福島吾妻地区を結ぶ県道福島吾妻裏磐梯線の一部として計画された第二磐梯吾妻道路は、検原湖・五色沼・秋元湖・小野川湖・中津川溪谷の観光地を結ぶコースとして、当地方の地域産業の振興の役目になっている。裏磐梯の自然にマッチした道路設計とりの面の緑化に努力が払われた。なお、完成と同時に福島県道路公社に引継がれた。</p>
<p>富士箱根伊豆国立公園の伊豆半島南西に位置する西伊豆道路は、県道下田石室松崎線の未開通区間（子浦一雲見間）を改築したもので、当地方の観光・産業をいっそう進展させ、伊豆半島周遊コースの一環をなすものである。伊豆の美しい景観にマッチした道路の設計、とくにのり面の緑化とその保護に努力が払われた。</p>
<p>島根県八束郡美保町と鳥取県境港市間にある境水道は、従来渡船を利用した交通であったが、昭和 43 年に道路公団が橋梁で横断する工事を開始し、約 4 年の年月を経て 47 年 7 月に供用した。主橋梁上部工はわが国で最初に採用された上下路式 3 径間連続トラス橋（オークランド橋と同形式）で、支間割 96+240+96 m の長大橋梁である。架設はトラベラークレーンによる片持式工法とした。また、基礎工は支持地盤が約 60 m と深いため、直径 1.5 m のリバースサーキュレーション工法による場所打ち RC 杭とした。</p>
<p>本路線は、千代田区大手町の 4 号分岐線から中央区八重州とをとり東京高速（株）線に接続する約 1.6 km の部分である。基本構造はトンネル構造であり、大手町の常盤橋付近から国鉄線、神田川の下をとおり、外堀通りで地下鉄東西線と交差し、東京駅前で八重州地下街、地下駐車場と一体構造となっている。また、本工事の起終点では、それぞれ高架部に接続されている。工法は河川部は逆巻工法で、その他は開削工法にて施工した。</p>
<p>横浜羽田空港線 2 期は、横浜市中区新山下町を起点とし、同市神奈川区神奈川通に至る延長約 6.8 km である。このうち昭和 47 年 8 月に横浜駅東口から終点までの 1.6 km を供用開始した。この部分は国道 15 号線上を高架で通過する区間であり、横浜市営地下鉄および下水道本管の将来計画に対する設計協議、施工時における重交通の処理の必要があった。その構造概要は、コンクリート橋脚 29 基、鋼橋脚 19 基、基礎は径 1.5 m の場所打ちコンクリート杭を用いたフーチング基礎、上部は鋼合成桁橋が主体となっている。</p>
<p>横浜市道高速 1 号線は、横浜市区西区高島 2 丁目から同市神奈川区三ツ沢西町間の延長約 2.6 km の区間である。このうち昭和 47 年 8 月に横浜羽田線 2 期と接続する箇所を起点とする 0.5 km を供用開始した。同部分は派新田間川上を二層で通架する高架区間であり、構造概要は、ケーソン基礎 34 基、鋼ラーメン橋脚 17 基、鋼合成桁橋 22 連、鋼連続桁橋 2 連となっている。</p>
<p>首都高速道路の自動車道利用台数の増大とともに、環状線の一部である沙留一浜崎 IC 間の自然渋滞を解消するために、さらに 4 号線の東京高速道路（株）との接続による交通量の増大に対処するために、この区間約 800 m を上下線とも一車線拡幅した工事である。工事は各車線の外側に一車線拡幅するもので、既設のフーチング・橋脚に接近して新設の下部構造を施工した。上部構造の形式は鋼合成桁が主なものであるが、新設と既設部分との活荷重のたわみ差を 20 mm 程度以下として設計が行なわれた。</p>
<p>本路線は、大阪市港区と南港埋立地（約 920 ha）を連絡するもので（延長 1.9 km）、将来の大阪湾岸道路の一部となるものである。この埋立地北端と内陸部を結ぶ南港連絡橋（全径間長 980 m・中央径間 510 m・3 径間ゲルバートラス橋）は、40×40×31 m のケーソン 2 基の沈下を完了し、塔部の架設に着手している。ケーソン工事には、軟弱地盤改良、ディーブウェル、函内機械掘削を採用した。トラスは、全鋼重 3 万 5 000 t で、70,80 キロ鋼を約 5 300 t 使用している。</p>
<p>本路線は、大阪港と内陸部の東大阪市とを結ぶ築港平岡線に建設されるもので、延長 10.6 km のうち供用中の船場地区 1.6 km（ビルと一体構造）以外の区間の下部構造および上部工事を実施中である。本路線は地下鉄と並行しており、既設地下鉄駅舎の部分はこれと一体構造とし、地下鉄シールド区間は、シールドを跨いだフーチング（最大約 30×15 m）をつくっている。本路線は、難波宮遺跡を通過するので、その保存対策について現在なお関係機関と協議中である。</p>
<p>名神西宮 IC から、国道 43 号線上を甲子園を経て大阪市界に至る延長 7.3 km の路線で、国道中央分離帯上に橋脚を設け、基礎はベント杭、上部は大部分鋼桁である。本路線の通過する尼崎市の区間では、一部住民により工事中の仮処分申請がなされ、法廷にて審議中であるが、近畿地建、地元公共団体と積極的な公害対策を考慮し、用地買収区間を除いて、全面的に下部工事を施工中である。</p>
<p>本県道は、千葉県と東京都心とを結ぶ重要路線であるが、家屋密集地帯を通過しており、現道を改築することが困難であるため、昭和 39 年度から県は本行徳を回する約 5 km のバイパスの建設に着手した。本事業は、そのうち江戸川を渡る橋を主体とする 1.2 km 区間について、昭和 45 年度より実施してきたものである。なお、新行徳橋は主スパン 67 m であり、基礎工には 1 200 mm の鋼管杭を使用し、上部工の箱桁の架設には浮船を使用した一括吊上げ工法を採用している。</p>

名 称	デ ー タ
有料道路熱函道路 〔① 主要地方道 三島熱海線, ② 静岡県〕	事業実施箇所: 静岡県田方郡函南町字下丹那一熱海市字笹尻 事業主体: 静岡県 工事期間: 昭和 44 年 2 月 5 日~48 年 3 月 31 日 事業予算: 31 億 5000 万円 延長: 6.7km (道路部 4.5km・トンネル部 1.4km・橋部 0.8km) 道路の区分: 第 2 種山地部 設計速度: 50km/h 幅員構成: 標準 1.25+3.25×2+1.25m 料金所: 1か所・2車線 料金徴収期間: 供用開始の日から 25 年間 施工業者名: 前田建設工業・地崎組・三井建設
鳥栖筑紫野有料道路 〔① 一般県道 久留米基山筑紫野線, ② 佐賀県・福岡県, ③ 100% 完成〕	事業実施箇所: 佐賀県鳥栖市養父町一福岡県筑紫郡筑紫野町大字二日市 事業主体: 佐賀県・福岡県 工事期間: 昭和 44 年 10 月 25 日~47 年 4 月 30 日 事業予算: 37 億 4000 万円 延長: 13.5km (道路部 13.2km・橋部 0.3km) 道路の区分: 第 2 種平地部 設計速度: 70km/hr 幅員構成: 1.5+3.25×2+1.5m 料金所: 1か所・4車線 料金徴収期間: 使用開始の日から 24 年間 施工業者名: 飛鳥建設・住友建設・横河橋梁
本州四国連絡橋調査 〔① 本四調査, ② 神戸市・鳴門市・倉敷市・坂出市・尾道市・今治市, ③ 70% 完成 (昭和 48 年 3 月 31 日現在)〕	事業実施箇所: 神戸市一鳴門市, 倉敷市一坂出市, 尾道市一今治市 事業主体: 本州四国連絡橋公団 工事期間: 昭和 45 年 7 月 1 日~50 年 3 月 31 日 事業予算: 調査全体額 222 億 5000 万円
東京湾環状道路調査 〔② 東京都・神奈川県・千葉県〕	調査実施箇所: 東京都・神奈川県・千葉県 調査主体: 建設省 調査期間: 昭和 47 年 4 月 1 日~48 年 3 月 31 日 調査予算: 5 億 8000 万円
大阪湾岸道路調査 〔② 兵庫県・大阪府〕	調査実施箇所: 兵庫県神戸市一大阪府泉佐野市 調査主体: 建設省 調査期間: 昭和 47 年 4 月 1 日~48 年 3 月 31 日 事業予算: 9100 万円

## 鉄 道

**新幹線:** 全国新幹線鉄道整備法に基づき, 東北 (盛岡市一青森市間), 北陸 (東京都一大阪市間), 九州 (福岡市一鹿児島市間および福岡市一長崎市間) の各新幹線の基本計画が昭和 47 年 6 月と 12 月に決定され, 国鉄, 鉄道公団により調査が開始された。工事中の山陽新幹線 (岡山一博多間) は昭和 49 年度開業をめざし, 東北, 上越新幹線は昭和 51 年度完成を目標に着々と工事が進められた。

**在来線輸送力強化:** 線路増設工事は日本海縦貫線 (直江津一青森), 中央線, 房総東麓等で進められた。通勤輸送対策は総武, 東海道線を中心に進められ, 昭和 47 年 7 月に総武新線が開業した。また, 新たに横浜線, 成田線, 片町線などの線増工事に着手した。貨物輸送対策としてフレートライナー網を拡充するための拠点貨物駅の整備が進められた。

名 称	デ ー タ
山陽新幹線 (岡山一博多間) 〔② 岡山・広島・山口・福岡の各県, ③ 42% 完成 (昭和 48 年 1 月 31 日現在)〕	事業実施箇所: 岡山市一福岡市間 事業主体: 国鉄大阪工事局・広島幹線工事局・下関工事局 工事期間: 昭和 45 年 3 月 28 日~50 年 3 月 31 日 事業予算: 5888 億円
山陽新幹線新関門トンネル 〔③ 42% 完成 (昭和 48 年 1 月 31 日現在)〕	事業実施箇所: 下関市楠乃一北九州市富野 事業主体: 国鉄下関工事局 工事期間: 昭和 45 年 3 月 28 日~48 年 12 月末日 事業予算: 246 億 2000 万円 施工業者名: 間組・熊谷組・西松建設
東北新幹線 (東京一盛岡間) 〔② 東京・埼玉・茨城・栃木・福島・宮城・岩手の各都県, ③ 2% 完成 (昭和 48 年 1 月 31 日現在)〕	事業実施箇所: 東京・埼玉・茨城・栃木・福島・宮城・岩手の各都県 事業主体: 国鉄東京第一, 二, 三, 仙台新幹線, 盛岡の各工事局 工事期間: 昭和 46 年 11 月~52 年 3 月 事業予算: 8800 億円 (内訳, 用地・1200 億円, 主体工事・5226 億円, 軌道・707 億円, 電気・1052 億円, その他・615 億円)
東海道本線東京一小田原間線増設工事 〔② 東京都・神奈川県, ③ 65% 完成 (昭和 48 年 1 月現在)〕	事業実施箇所: 東京都・神奈川県 事業主体: 国鉄東京第一, 第二の各工事局 工事期間: 昭和 41 年 5 月~50 年 10 月 事業予算: 1230 億円 施工業者名: 前田建設工業・鉄建建設・東鉄工業
大井埠頭一汐留間線路増設工事 〔② 東京都品川区一同港区, ③ 80% 完成 (昭和 48 年 2 月 10 日現在)〕	事業実施箇所: 東京都品川区一同港区 事業主体: 日本国有鉄道東京第一工事局 工事期間: 昭和 42 年 12 月~50 年 3 月 事業予算: 200 億円 施工業者名: 清水建設・奥村組・佐藤工業
千歳線苗穂一北広島間線路増設 〔② 札幌市・北広島町, ③ 90% 完成 (昭和 47 年 12 月現在)〕	事業実施箇所: 北海道札幌市一北広島町 事業主体: 国鉄札幌工事局 工事期間: 昭和 42 年 3 月~49 年 3 月 事業予算: 約 66 億円 施工業者名: 清水建設・藤田組・新太平洋建設
東京駅地下乗降場新設工事 〔② 東京都千代田区, ③ 80% 完成 (昭和 48 年 2 月 1 日現在)〕	事業実施箇所: 東京都千代田区丸の内 1 丁目 事業主体: 国鉄東京第一工事局 工事期間: 昭和 42 年 5 月~50 年 3 月 事業予算: 238 億円 幅員: 42m 深さ: 28m 延長: 735m 総床面積: 68000 m <sup>2</sup> 施工業者名: 大林組・間組・鹿島建設