名　　称	デ　　ー　　タ
船の科学館〔② 東京港埋立地，③ 100% 完成（昭和 49 年 5 月現在）〕	事業実施箇所：東京都港湾埋立 13 号地　事業主体：(財) 日本海事科学振興財団　工事期間：昭和 45 年 12 月～49 年 5 月　事業予算（49 年度）：(一般費) 6 398 万円，(管理費) 3 億 7 070 万円　敷地面積：4 万 6 000 m² 建物面積：4 990 m² 延床面積 1 万 6 870 m² 施設：展示施設・教育施設・観客施設・展望室・レストハウス・プール　施工業者名：不動建設
名古屋ターミナルホテル〔② 名古屋市中村区，③ 100% 完成（昭和 49 年 11 月 27 日現在）〕	事業実施箇所：名古屋市中村区　事業主体：名古屋ターミナルビル（株）(所有)・名古屋ターミナルホテル（株）(経営)　工事期間：昭和 47 年 10 月 27 日～49 年 11 月 27 日　事業予算：20 億円　敷地面積：1 万 1 550 m² 建築面積：9 100 m² 延床面積 1 万 6 810 m² 全館階数：地下 3 階・地上 20 階　客室数：190　施工業者名：大成建設・鉄建建設・清水建設

工　　場

49 年 8 月に日本開発銀行が実施した 49 年度民間設備投資計画調査によれば，投資計画は工事ベースで 8 兆 9 000 億円で，48 年度実績に対し 23.4 % の増となっている．これには 49 年度の資材費や建設労務費上昇による工事費の値上りの影響が含まれ（49 年度工事費値上り率 21%），これを除いた実質設備投資の伸びは前年度比微増となっている．

業種別動向をみると，先行き供給不足が懸念されている電力や鉄鋼・化学，公害防止投資を中心に急増する石油精製等の基礎資材産業 4 業種が増加額の約 80 % を占めている．これに対し，需給の緩和傾向が顕著な繊維，紙パルプ，セメント，自動車の伸び率は大幅に鈍化し，電気機械は減少となっているなど業種間にきわだった跛行現象がみとめられた．

投資計画の動機をみると，生産能力増強投資の割合が前年度に比し低下する一方，最近のコストの上昇を反映して製造業で合理化投資のウェイトが上昇し，また公害規制強化の動き

名　　称	デ　　ー　　タ
沖縄 C.T.S. シーバース建設工事〔② 沖縄県与那城村，③ 100% 完成（昭和 49 年 12 月 24 日現在）〕	事業実施箇所：沖縄県宮城島沖 1 km（金武湾内）　事業主体：沖縄石油基地（株）　工事期間：昭和 48 年 6 月 14 日～49 年 12 月 31 日　事業予算：81 億 4 000 万円（支払条件による金利は別途）　対象船舶：50 万～7.5 万 D.W.T. タンカー，30 万～3.5 万 D.W.T. タンカー　計画水深：－42 m　形式：ドルフィン式桟橋（両面接岸）　構造：ローディングプラットフォーム／ジャケット式，ムアリングドルフィンのデッキ（RC 構造）を除き，全溶接鋼構造（総鋼重 1 万 5 000 t）　構成：ローディングプラットフォーム／2 基，メインドルフィン／4 基，サブドルフィン／4 基，ムアリングドルフィン／6 基および連結橋　施工業者名：大成建設
出光興産（株）愛知製油所建設工事〔② 愛知県知多市〕	事業実施箇所：愛知県知多市南浜町 11 番地　事業主体：出光興産（株）愛知製油所建設事務所　工事期間：昭和 47 年 10 月～50 年 9 月　基礎工事および装置設備／タンク（原油，製品）：一式　精製常圧蒸留装置：13 万 0 000 B/日 接触改良装置：2 万 7 000 B/日 ナフサ脱硫装置：4 万 0 000 B/日 灯・軽油脱硫装置：4 万 0 000 B/日 重油脱硫装置：5 万 0 000 B/日　施工業者名：基礎／鹿島建設・西松建設・奥村組ほか，設備／千代田化工建設・日本揮発油・三菱重工業ほか
東亜石油（株）川崎製油所ガス化脱硫建設工事フレキシコーカプラント設備土建工事〔② 神奈川県川崎市，③ 70 % 完成（昭和 49 年 12 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：神奈川県川崎市川崎区水江町 3 番地　事業主体：東亜石油（株）　工事期間：昭和 48 年 12 月 8 日～50 年 12 月 31 日　事業予算（土木工事）：26 億円　鋼管杭：φ600 以上 L=70～72 m 183 本　PC 杭：φ300～400 L=9～11 m 642 本　コンクリート：1 万 9 000 m³　舗装：2 万 m² 埋設配水管：6～14B 一式　その他　施工業者名：鹿島建設
大阪瓦斯（株）泉北第二工場 7 万 5 000 kl LNG 地上タンク基礎工事〔② 大阪府堺市，③ 45% 完成（昭和 49 年 12 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：大阪府堺市泉北 1 区追加埋立地　事業主体：大阪瓦斯（株）　工事期間：昭和 49 年 9 月 1 日～50 年 6 月 30 日　事業予算：19 億 9 000 万円　LNG タンク基礎：7 万 5 000 kl 容量 6 基 鋼管杭（φ609.6 l=34 m）2 952 本 コンクリート 4 万 2 102 m³ 鉄筋 5 454 本　地盤改良：サンドドレーン 7 万 5 858 m²　板状ドレーン 2 万 8 300 m²　直接載荷 1 万 5 700 m²　施工業者名：大林組
川崎製鉄（株）水島製鉄所第 2 厚板工場その他新設工事（第 1 工区）〔① 水島第 2 厚板，② 岡山県倉敷市，③ 95 % 完成（昭和 50 年 1 月 1 日現在）〕	事業実施箇所：岡山県倉敷市川崎通り 1 丁目　事業主体：川崎製鉄（株）　工事期間：昭和 49 年 2 月 1 日～50 年 4 月 30 日　事業予算：28 億 4 000 万円（支給材別）　主要数量：コンクリート 9 万 9 700 m³（支給品）型枠 10 万 9 540 m² 鋼管杭 φ318 l=21～28 m 2 670 本，φ508 l=21～28 m 4 100 m（支給品）鉄筋 5 900 t（支給品）アンカーボールト φ16～φ150 mm 1 万 5 650 本（支給品）　施工業者名：清水建設
丸一鋼管（株）熊本工場新築工事〔② 熊本県玉名郡，③ 100% 完成（昭和 49 年 10 月 25 日現在）〕	事業実施箇所：熊本県玉名郡長洲町大字清源寺地先　事業主体：丸一鋼管（株）　工事期間：昭和 49 年 3 月 16 日～49 年 10 月 15 日　事業予算：15 億円　基礎杭：PC 杭 300～350 φ・l=9～13 m　構内道路：路盤 ㋐ 100 表層アスコン ㋐ 30　道路幅員 8 m・全長 360 m　建物：工場棟他 14 件・S 造平家建延 1 万 6 869 m²　設備：電気設備・給排水衛生設備・冷暖房空調換気設備一式　施工業者名：前田建設工業
扇島連絡海底トンネル工事〔① 鋼管海底トンネル，② 神奈川県川崎市，③ 100% 完成（昭和 49 年 12 月 10 日現在）〕	事業実施箇所：神奈川県川崎市水江町一扇島　事業主体：日本鋼管(株)　工事期間：昭和 46 年 10 月 1 日～49 年 12 月 10 日　事業予算：53 億 4 000 万円（ただし，支給材（生コン，鋼材）は別途）　全長：1 540 m　1 エレメント寸法：幅 21.6 m×高 7.05 m×長 110 m×6 個　車道幅員：7.0 m　施工業者名：大成建設

概　　要　・　特　　色
東京湾 13 号埋立地に海事知識普及を目的に，3年6か月の工事期間をかけて建設された施設である． 建物は海上公園に隣接し，船の科学館にふさわしく，展示，教育一観客施設に分かれ，船と海の理解ができる．戸外には回流プールや静水プールがあり，都民の水レクリエーションの場ともなることが期待されている． 東京都がすすめている大規模な海上公園構想の一環をなすものである．
駅前広場の再開発の一環として，名古屋市，地元財界，それに国鉄が共同開発して完成したのが総合ターミナルビルであり，このビルに松坂屋と名古屋ターミナルホテルが入居した．名古屋ターミナルホテルは，日本交通公社（55%）などが出資しており，国鉄のホテル経営参加が今後の中核都市の駅前広場の再開発におよぼす影響が考えられ，注目される．

から大気汚染関係を中心に公害防止投資の比率が多くの業種で一段と高まっている．

ちなみに，公害防止設備投資（工事ベース）は 48 年度実績5 475 億円に対し，49 年度計画は1兆600億円と引続き大幅な増加が見込まれ，この伸び率が著しい業種は石油精製（2.9倍），化学（2.5倍），電力（2.1 倍）などで各種脱硫設備と苛性ソーダの隔膜法転換に伴う設備の投資増大を反映している．また，企業の総設備投資額の中に占める公害防止投資の比率は，全産業で 48 年度の 10.4％から 49 年度 15.4％となっており，特にこの比率の高い業種は石油精製（39％），紙パルプ（31％），化学（24％），鉄鋼（18％）である．

49 年度下期に入って，48 年春から2年および金融引き締めによる資金難，49 年春からの総需要抑制による投資調整等長期にわたるインフレ対策が浸透し，不況色が強まるにつれて，これら設備投資計画は圧縮，凍結，繰り延べなどの修正を受け，中期的な供給不足に対処するもの，合理化，省力化，公害防止関連など好不況にかかわらずやらなければならないものにしぼられてきており，結局 49 年度の民間設備投資額は実質で前年度を大幅に下まわるものとみられている．

概　　要　・　特　　色
きびしい自然条件（台風の襲来），軟弱で厚い海底地質（層厚20～30 m），船舶航行から決定された建設地点の大水深（−42 m）等に対して，バースの機能性，構造物の安全性，施工性を勘案した結果，当バースは次のような特徴を有する． 各構造物の形式を極力プレハブ工法による溶接構造とし，荷役桟橋，プレスティングドルフィンともに上部工のプレハブ化を図った．また，海底盛砂により海底盤の地盤改良により杭の横抵抗増加を図った．
当製油所は，名古屋南部臨海工業地帯の南端に位置し，約6万坪の敷地を利用して，日産 13万B の精製能力を有する常圧蒸留装置および付属設備を建設中であり，昭和 50 年 10 月の操業開始が予定されている．
本ガス化脱硫装置はアメリカ合衆国の ERE 社と東亜石油（株）の技術提携により世界でも最初に作られるもので，主要装置の処理能力はフレキシコーカー 2万1 000 BPSD，減圧蒸留装置 5万3 000 BPSD である．本建設工事の基礎工事は，プラントの構造上荷重が非常に重く，その支持力を得るために，大径鋼管を打設したが，支持層となる砂礫層が非常に深く（KP −64 m 付近），長尺鋼管を使用し大量に打設したことが特徴である．本装置稼動により，硫黄酸化物による公害の防止に寄与するところ大である．
敷地は昭和 44 年度に周辺の海底土砂を浚渫埋立したもので，砂質土と粘性土の互層地盤である．タンク基礎は耐震上周辺地盤をサンドコンポーザーパイルで締固め，鋼管杭（許容支持力 128 t/本）を打込み，深さ 2.5 m の地中壁をもった地中スラブ（直径 63 m）を施工し，その上に 800 mm の空間を設けて，直径 61 m，厚さ 900 mm のタンク本体の受台基礎を築造する二重スラブの構造となっている．
本工事は今後需要の増大が予想される厚鋼板に対し，6万 t/月（将来 15万 t/月）生産能力の規模をもつ厚板工場の新設工事である． 基礎地盤は埋立地でシルト層が厚く非常に軟弱な地盤であり，支持層は FL −23 m と深く基礎はすべて鋼管杭で支えられている． 構造はバック方式とよばれ，RC構造のドック内に各ミル，テーブル，電気室，セラー等が配置されて構造の簡略化を図り，また内部に鉄骨構造を多用し短期間の工場建設に対し大幅な工期の短縮が図られている．
当工事は日立造船有明工場に隣接した埋立地（約 140万 m²）の一部6万6 000 m² に丸一鋼管の製管工場を新築するもので，工場棟 7 856 m² のほか電気室，コンプレッサー室，ソリブルピット等の施設を設けるものである． 機械基礎は機械の性格上ほぼ同レベルで連続したものであり機械の重量，振動を考慮しコンクリート厚に最低 250 mm から最高 1 000 mm ほどの基礎が連続されている．
本トンネルは日本鋼管（株）京浜製鉄所の合理化計画に基づく新工場建設の一環として，京浜運河を隔てた水江地区と扇島地区を連絡する専用道路で，沈埋トンネル工法により建設された．全長 1 540 m のうち，運河部の 660 m が沈埋工法で施工され，両サイドに 4.75％ の勾配を有する取付道路が続き，往復4車線分離型の道路である．沈埋函は航路水深 KP −12 m を確保し，土かぶり 1.5 m をとって最深部は KP −21 m 付近に沈設されている．設計施工を一貫してゼネコン一社で行った本邦初の大型沈埋トンネルといえよう．

名　　称	デ　　ー　　タ
日立造船(株)有明工場ドック新設工事〔② 熊本県玉名郡，③ 100% 完成（昭和 49 年 10 月 1 日現在)〕	事業実施箇所：熊本県玉名郡長洲町　事業主体：日立造船（株）　工事期間：昭和 46 年 1 月 17 日～49 年 10 月 1 日　事業予算：81 億 7 000 万円　対象船舶：60 万 DWT (100 万 DWT 建造も可能)　ドック規模：No. 1 ドック／幅 85 m 長さ 620 m 深さ 14.0 m・No. 2 ドック／幅 85 m 長さ 380 m 深さ 14.0 m　揚重設備：700 t GC 2 基 1 988 m・50 t L.L.C 1 基 1 045 m　動力設備：15 t L.L.C 2 基 2 090 m，地下変台 9 基，共同溝 900 m，埋設管路 2 000 m　総組場：1 号総組場 115×305.5 m・2 号総組場 71×240.5 m　岸壁：−8～−10 m 267 m 護岸 80 m　機械基礎パネル工場 70×460 m　施工業者名：日産建設／大林組 JV
日窒工業（株）松浦工場新設工事〔② 長崎県松浦市，③ 80% 完成（昭和 50 年 1 月 31 日現在)〕	事業実施箇所：長崎県松浦市志佐町浦免 37-18　事業主体：日窒工業（株）　工事期間：昭和 47 年 3 月 1 日～50 年 11 月 30 日　事業予算：15 億円　主要数量：AHS パイル φ300～450 3 600 本　鉄筋 1 700 t　鋼材 5 600 t　コンクリート 4 万 m³　施工業者名：前田建設工業
日本セメント（株）香春工場香春鉱山能力増強土木建築工事第一工区〔① 7 号窯増設工事，② 福岡県田川郡，③ 70% 完成（昭和 50 年 1 月 6 日現在)〕	事業実施箇所：福岡県田川郡香春町大字香春　事業主体：日本セメント(株)　工事期間：昭和 48 年 10 月 15 日～50 年 3 月 31 日　事業予算：4 億 5 000 万円 (支給材別)　立坑掘削：高さ 140 m 径 6 m 5 100 m³　1 次破砕室：高さ 30 m 幅 13 m 長さ 35 m 1 万 3 000 m³　BC 坑道：長さ 310 m 6 000 m³　コンクリート：2 500 m³　鋼材：350 t　破砕室建家：7 F　施工業者名：熊谷組
宇部一美弥高速自動車道〔① 興産道路，② 山口県宇部市・厚狭郡・美弥市，③ 約 90% 完成（西山一浅地間は 100% 完成）（昭和 50 年 1 月 15 日現在)〕	事業実施箇所：山口県厚狭郡楠町　事業主体：宇部興産（株）　工事期間：昭和 46 年 4 月～49 年 3 月　事業予算：総事業費約 150 億円のうち，14 億 5 000 万円　道路区分：第 1 種第 3 級　延長：総延長 28.31 km のうち西山一浅地間 3.1 km　幅員：平地部 22.0 m（4 車線)，山間部 20.5 m（4 車線)　設計速度：80 km/h　施工業者名：間組
旭硝子（株）鹿島工場ポリオールプラント建設工事〔① アサヒプラント(2)，② 茨城県鹿島郡，③ 33% 完成（昭和 49 年 12 月 20 日現在)〕	事業実施箇所：茨城県鹿島郡神栖町大字東和田 6 717　事業主体：(株)新潟鉄工所　工事期間：昭和 49 年 11 月 1 日～50 年 7 月 31 日　事業予算：2 億 8 000 万円（昭和 49 年 12 月 20 日現在，うち，土木 1 億 5 000 万円)　パイプラック基礎：53 基　タンク基礎：24 基　沈降槽：1 基　排液槽：2 基　排水ピット：2 基　機器基礎：43 基　建築工事：3 棟　付帯工事：一式
富士通（株）沼津工場土木工事〔② 静岡県沼津市，③ 12% 完成（昭和 49 年 12 月 30 日現在)〕	事業実施箇所：沼津市宮本字元野 142 番地　事業主体：富士通(株)　工事期間：昭和 48 年 12 月 1 日～51 年 3 月 30 日　事業予算：20 億 6 000 万円　敷地面積：52 万 8 000 m²　造成面積：23 万 3 000 m²　土工事：切土量 45 万 m³　遊水池：堤体盛土 9 万 600 m³，集水塔カルバートほか　道路工事：幅員 4～12.5 m，舗装厚 340～650 mm 4 種　橋梁：幅員 4 m，延長 36 m　施工業者名：竹中工務店／熊谷組 JV
三井物産（株）京葉食品コンビナート −12 m，−6 m 岸壁建設工事雨水排水設備工事〔② 千葉県船橋市，③ 100% 完成（昭和 49 年 7 月 31 日現在)〕	事業実施箇所：千葉県船橋市地先　事業主体：三井物産（株）　工事期間：昭和 48 年 1 月 20 日～49 年 7 月 31 日　事業予算：32 億円　−12 m 岸壁：垂直控杭式鋼管矢板構造，延長 775 m，取合部 20 m，対象船舶 5 万 DWT　−6 m 岸壁：垂直控杭式鋼矢板構造，延長 679 m，取合部 20 m，対象船舶 3 000 DWT　雨水排水設備：HP 450～1 350 φ　総延長 6 300 m　その他：中央道路 20 m(歩道含)×706 m，浚渫工事一式，海水取入吐出口工事 2 系列　施工業者名：三井建設（フジタ工業，三井不動産)
日本ポート産業（株）神戸事業所繋船施設工事〔① 日本ポート桟橋工事，② 兵庫県神戸市，③ 60% 完成（昭和 49 年 12 月 31 日現在)〕	事業実施箇所：兵庫県神戸市東灘区魚崎浜町 15 番 16 号地先　事業主体：日本ポート産業(株)　工事期間：昭和 49 年 8 月 26 日～50 年 7 月 25 日　事業予算：12 億 6 000 万円　桟橋：水深 −10.5 m，長さ 300 m，幅 18 m，面積 5 400 m²　渡橋：5 か所（長さ 9.55 m，幅 8.5 m)　繋船施設：桟橋上に 70 t 直柱 13 基・陸上に 70 t 直柱 1 基　防潮鉄扉：5 基（幅 8 m)　施工業者名：五洋建設
伊勢湾シーバース建設工事〔① 伊勢湾シーバースドルフィン建設工事，② 愛知県知多市，③ 94% 完成（昭和 49 年 12 月 31 日現在)〕	事業実施箇所：伊勢湾のほぼ中央部／北端（N 34°55′33″，E 136°44′36″)・南端（N 34°55′17″，E 136°44′36″)　事業主体：出光興産（株)・東亜共石（株)　工事期間：昭和 49 年 1 月～50 年 3 月　鋼杭式ドルフィンタイプ桟橋：① 20 万 DWT 級タンカー 2 隻同時着桟可能，② バース延長 500 m・両面間隔 80 m，③ プラットフォーム（荷揚桟橋）高さ 11 m，バース付近水深 26 m　施工業者名：鹿島建設
新成品埠頭新設工事・副原料埠頭延長工事・成品埠頭延長および護岸工事ほか 3 件〔① 日新西部護岸工事ほか 3 件，② 広島県呉市，③ 83% 完成（昭和 49 年 12 月 31 日現在)〕	事業実施箇所：広島県呉市昭和通り 7 丁目 日新製鋼(株)構内　事業主体：日新製鋼（株）　工事期間：昭和 48 年 10 月 1 日～50 年 7 月 31 日　事業予算：11 億 7 000 万円　岸壁：−6 m 岸壁（延長 221 m，L 型 84 基)・−7.5 m 岸壁（延長 137 m，セルラー 45 基，L 型 55 基)　護岸：一般護岸（延長 624 m，捨石・被覆石 2 万 9 000 m³)・4 号護岸（延長 340 m，捨石・被覆石 4 万 7 000 m³)　床掘：30 万 4 000 m³　置換盛土：置換盛土 81 万 1 000 m³，土石運搬 24 万 m³　施工業者名：五洋建設
(株)名村造船所伊万里工場建造ドック新設工事〔② 佐賀県伊万里市，③ 100% 完成（昭和 49 年 12 月 20 日現在)〕	事業実施箇所：佐賀県伊万里市黒川町七ツ島工業団地　事業主体：(株) 名村造船所　工事期間：昭和 47 年 10 月 5 日～49 年 11 月 21 日　事業予算：22 億 4 000 万円　ドック規模：長さ 450 m×幅 70 m×深 11.5 m，扉船式両開きドック，4 分割式中間ゲート 4 か所　クレーン基礎：300 t GC (スパン 140 m，走行距離 515 m)×2 基・30 t LLC (走行距離 350 m×1 基，500 m×1 基)・30 t HHC (走行距離 460 m×1 基)　定盤工事：8 800 m²　舗装 4 万 5 000 m²　施工業者名：大林組／鴻池組 JV
蛸崎鼻造成工事〔② 岡山県玉野市，③ 90% 完成（昭和 50 年 1 月 10 日現在)〕	事業実施箇所：岡山県玉野市玉　事業主体：三井造船（株）玉野造船所　工事期間：昭和 49 年 3 月～50 年 8 月 31 日　事業予算：6 億円　敷地造成面積：6 万 m²　切土量：10 万 m³（場内処分 59 万 5 000 m³，場外搬出 43 万 5 000 m³)　施工業者名：三井建設
日本セメント（株）新横浜包装所船舶けい留設備新設工事〔② 神奈川県横浜市，③ 100% 完成（昭和 49 年 6 月 30 日現在)〕	事業実施箇所：神奈川県横浜市金沢区鳥浜町 11-3-5　事業主体：日本セメント（株)・鈴江組倉庫（株)　工事期間：昭和 48 年 7 月 1 日～49 年 6 月 30 日　事業予算：3 億円（支給材とも)　鋼管杭（支給)：φ609.6 60 本・φ711.2 46 本，計 800 t　コンクリート：1 820 m³　鉄筋：130 t　鉄骨：235 t　施工業者名：間組

概　　要　・　特　　色

当造船所はシステム化された2ドック建造法により，大型船を連続建造する最新鋭の工場で，建造能力は世界最大である．渠底下の地盤は N 値 40 以上の複雑で変化に富む洪積層からなる．滞水砂礫層の被圧水頭は DL+5.0 m，透水係数は 6.0×10^{-2}cm/sec で，止水対象の不透水層の深さは DL −20〜−30 m である．ドックの止水壁は鋼矢板とグラウトを併用し，渠底下に 48 本の減圧弁を設けた．面積 60 万 m² の地下水を処理するために，調査―設計―施工を直結させた管理方式を採用した．

当松浦工場は機械事業本部工場で造船部と造機部の合併工場である．造船部は1万GT級船台（幅 50 m，長 150 m）1台，クレーン 100〜15 t 4台，荷揚設備（三面使用可）等を有する．造機部は建物面積3万 3 000 m²，クレーン 50〜5 t 6台，床は機械基礎の他はすべて定盤構造になっている．

本工事は日本セメント香春鉱山能力増強工事1工区で，地質鉱床は中腹以上が秩父系に属する石灰石である．工事の特色は立坑掘削用硐抜き立坑にビッグマン 100 N を使用し，特に危険とされていた地獄掘りをやめ，安全性の高い機械化を行い工期短縮および急速施工ができた．硐抜坑は径 1 450 mm，長さ 180 m，2本施工．
各掘削工事も高所作業のところばかりで熟練労務者の確保および安全管理で苦労した．

本道路は宇部興産（株）の伊佐石灰石鉱山および伊佐工場で生産されるセメントクリンカーと石灰石とを，宇部セメント工場と積出基地（石灰石センター）とへ効率よく大量輸送するため計画実施された．
この道路は，一民間企業が国道・県道との連絡にも十分注意を払い，一般公共の産業動脈・観光道路として地域全体と密着した役割を果すように計画された，本格的な高速自動車道である．

本工事は自社の設計施工により旭硝子（株）鹿島工場のポリオールプラントの基礎工事を主として実施するものである．
工種別概要は次のとおりである．
掘削：1万 2 145 m³　舗装（砂利）7 301 m²　コンクリート：1 996 m³　鉄筋：83 t　基礎杭：(RC) 74 本・(PC) 140 本　U字溝：1 420 m　ヒューム管：(φ200〜φ450) 484 m　SGP：6 B〜8 B 518 m　舗装：(AS) 3 536 m²・(コンクリート) 1 150 m　建物：事務棟 18×20.5 m 1棟・倉庫棟 15×16 m 1棟・フィルター棟 10×20 m 1棟

この工場建設の大きな特色はインダストリアルパーク（工場公園）の手法を取り入れ，自然破壊については細心の注意を払っていることである．•土木工事としては ① 土工事 45 万 m³・盛土 39 万 m³，② 遊水池工事（貯水量 LWL 1万 5 000 t）・掘削 6 万 m³・盛土 9 万 600 m³（ケミコによる土質改良土）・のり面工 1万 2 300 m² ほか，③ 道路工事アスファルト 3万 3 000 m² ほか，④ 排水工事ヒューム管（φ200〜1 500 mm）l=5 km マンホール 200 か所，⑤ 橋梁，⑥ その他，などがあげられる．

食品工業は国民経済の中でもきわめて重要な地位にあり，国際情勢の変動や国内における環境保全問題等対処すべき重要な課題に直面している．食品コンビナートの形成は，資本の重複投資を避け高能率システムの採用による生産性の向上，公害発生源の一本化による防止措置の徹底等を効率的に達成することができる．岸壁は将来 1 m の地盤沈下後 0.5 m の嵩上を行うことを想定して計画した．全敷地面積 67 万 5 000 m²．矢板前面浚渫に際し鋼管応力および変位を観測し安全度を確認した．

当繋船施設は日本ポート産業（株）が食品および雑貨を取扱うため 1万 5 000 DWT 型船用1バース，および 5 000 DWT 型船用1バースを着離岸する施設である．工事数量としては護岸安定対策工として護岸背面土砂掘削埋戻し 1万 7 490 m³，護岸前面捨石および転石土砂撤去 2万 9 648 m³，根固捨石 2万 5 648 m³，鋼管杭として ϕ=711.2 mm・l=25 m が 28 本，ϕ=711.2 mm・l=35.5 m 24 本，ϕ=914.4 mm・l=35.5 m 56 本，斜杭 ϕ=711.2 mm・l=37.0 m を 200 本，鉄筋 SD 30 を 714 t，型枠 1万 3 664 m²，コンクリート 6 193 m³，電気防蝕 448 か所，浚渫工 1万 7 927 m³ などである．

本工事は，伊勢湾中央部に建造される大型タンカー着桟設備工事であり，構造物はすべて鋼製杭の斜杭方式を採用した．自己昇降式作業台船（SEP-KAJIMA）にて杭を打ち込み，上部構を搭載し，諸設備を備えている．
① 設計条件：対象船舶 7.5 万〜25 万 DWT 級・地震係数 K_h=0.3, K_v=0.0・最大波高 8.17 m，潮流 1 knot　② 工事内容：鋼管杭 151 本・上部構一式・防舷材（C-3 000 H）一式・電気防蝕（流電陽極方式）一式・上部設備工（管制塔，本船昇降ラダー，ローディングアームほか）

本工事は平均水深 −18 m，軟弱シルト層 14 m 厚におよび海面を約 53 万 8 000 m² にわたって埋立るもので，護岸および岸壁下部は床掘置換によって改良し，床掘シルトはすべて埋立地内に投棄し，山土によって埋立を完成させようとするものである．岸壁は L 型およびセルラー式岸壁構造であり，護岸部については，盛土，捨石上に上部コンクリートを打設した構造である．盛土および捨石は大部分工場背後の山より採取しベルトコンベアーで搬出，100〜300 m³ 積バージで現地へ運搬している．

本工事は佐賀県北部地区工業誘致事業の一環とするドックの建設工事である．その建造能力は運輸省認可時 8 万 GT を年間 3.5 隻，実質設備は 25 万 DWT を年間 5 隻である．工事は県施工の造成工事と併行して着手し，その地形上渠底は風化砂岩上に 30%，軟硬質頁岩上に 40%，杭基礎に 30% の構成比率をなし，渠壁は直接基礎・ウェル棚式・杭基礎等の構造を用いた．また渠口部二重仮締切は海底岩盤が −2〜−10 m に露頭しているため，その安定性の大半を押え盛土に負担させた．

本工事は三井造船（株）玉野造船所の工場敷地造成工事である．
切土 103 万 m³ のうち，ほとんどが岩であり，発破による切土作業であるが，工事現場が工場および民家に接近しているため薬量制限を受けた．

本工事は横浜市の根岸湾埋立地に日本セメントと鈴江組倉庫がセメントおよび油脂の荷揚げに共通して使用する，けい留施設と荷揚げ施設を建設したものである．この施設は7基のドルフィンで構成されており，そのうち3基が着船，3基が繋船，1基が荷役に使用される．すべてのドルフィンに大きな水平力および地震力が作用するため使用した鋼管杭の約7割が斜杭となっている．施設の諸元は延長 186 m，水深 −11.0 m で最大対象船舶は2万 5 000 D.W.T である．