国土計画・地域計画

前年度より引き続きとられた強力な総需要抑制策により，ようやく物価は鎮静化してきたものの，世界経済の停滞による輸出不振，設備投資の沈滞等に加え，公共事業についても物価との関連で抑制され続けたために不況はいっそう長期化し，期待されたほどに景気の回復は見られなかった．こうした中にあって，国土資源，食糧，エネルギー等の有限性の認識，国民意識の変化などのもとで，新たな国土開発，地域開発の発想が求められ，三全総等の策定作業が進められたが，将来の見通しが困難なこともあって，まだ十分な成案を得るまでには至っていない．来年度予算編成においては，景気浮揚等として公共事業関係が3年ぶりに対前年度増に復活するなどの動きも出てきたが，総じて，50年度における国土計画・地域計画をめぐる動きは，前年度に引き続き，昏迷，沈滞期ともいえる時期に直面していた．

国土計画については，51～60年度を計画期間とする第三次全国総合開発計画（三全総）について，新全総の総点検8項目のうちの6項目の中間報告がなされるとともに，三全総の

名　称	データ
第三次全国総合開発計画の概案まとまる	計画期間：昭和51年度～60年度　昭和60年人口等予測値〔単位／万人，万世帯　（　）内／昭和45年値〕：① 総人口 12 431 (10 467)，② 65歳以上人口 1 153 (739)，③ 義務教育該当年令人口 1 874 (1 447)，④ 普通世帯数 3 741 (2 707)，⑤ 人口集中地区人口 8 440 (5 600)，⑥ 労働力人口 5 781 (5 332)
新経済5か年計画の概案まとまる	部門別投資額〔単位／億円，昭和50年度価格〕：① 道路 195 000，② 港湾 29 000，③ 航空 8 000，④ 公共賃貸住宅 65 000，⑤ 環境衛生 136 400，⑥ 厚生福祉 21 500，⑦ 学校 65 500，⑧ 国土保全 69 000，⑨ 農林漁業 69 900，⑩ 鉄道 80 000，⑪ 電気通信 73 000，⑫ その他 167 700，⑬ 調整額 20 000，⑭ 総額 1 000 000
本州四国連絡橋建設着工（大三島橋）〔② 愛媛県〕	事業実施箇所：大三島一伯方島間　事業主体：本州四国連絡橋公団　工事期間：昭和50年12月21日～
長岡ニュータウン開発整備基本計画を認可〔② 新潟県長岡市〕	事業主体：地域振興整備公団　工事期間：昭和50年度から15か年　事業予算：約870億円　土地利用：住宅用地 約250 ha，工業および商業・業務用地約 50 ha，公共施設用地等 約 200 ha，公園・緑地用地 約 500 ha，合計 約 1 000 ha
公共投資重視型予算案の復活	51年度公共事業費関係予算〔単位／百万円　（　）内／対前年度当初予算増△減〕：① 治山・治水対策 543 980 (93 450)，② 道路 1 095 848 (139 048)，③ 港湾・漁港・空港 281 589 (41 687)，④ 住宅対策 363 200 (68 570)，⑤ 生活環境施設 371 420 (88 267)，⑥ 農業基盤 437 300 (77 800)，⑦ 林道・工業用水等 90 335 (16 618)，⑧ 調整費等 10 930 (530)，⑨ 災害復旧等 332 646 (91 756)，⑩ 総額 3 527 248 (617 726)

道　路

昭和50年度は，昭和48年度を初年度として発足した第七次道路整備五か年計画（総投資規模 19兆 5 000 億円，内訳／一般道路事業9兆 3 400 億円，有料道路事業4兆 9 600 億円，地方単独事業4兆 7 000 億円，予備費 5 000 億円）の第3年度であるが，政府の総需要抑制方針堅持の政策のもとで，49年度に引続き前年度当初規模を下回るものとなった．そこで，総需要抑制の見地から大規模事業等については，進度の調整を図りつつ，地方道の整備，交通安全対策等，国民の日常生活と密接な関係のある事業については重点的にその整備を推進することとした．昭和50年度の重点施策は次のとおりである。① 第七次五か年計画の推進，② 道路環境保全対策の推進，③ 交通安全対策の推進，④ 一般国道および地方道の整備の推進，⑤ 国土開発幹線自動車道等の建設の推進，⑥ 有料道路制度による道路

名　称	データ
本州四国連絡橋〔① 本四架橋，② 神戸市一鳴門市・倉敷市一坂出市・尾道市一今治市，③ 4% 完成（昭和51年1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48年10月26日～　事業予算：2兆 100 億円
本州四国連絡橋大三島橋架設〔① 本四架橋大三島橋，② 愛媛県越智郡，③ 0% 完成（昭和51年1月31日現在）〕	事業実施箇所：自／愛媛県越智郡上浦町瀬戸・至／愛媛県越智郡伯方町熊口　事業主体：本州四国連絡橋公団　工事期間：昭和50年12月10日～54年3月31日　事業予算：62億円　施工業者名：（下部工）大本組／アイサワ工業 JV・（上部工）未定
高速自動車国道東北自動車道〔① 東北自動車道，② 福島県郡山市一宮城県白石市・宮城県仙台市一泉市，③ 100%完成（昭和50年11月30日現在）〕	事業実施箇所：福島県郡山市一宮城県白石市・宮城県仙台市一泉市　事業主体：日本道路公団　工事期間：昭和46年11月21日～51年11月30日　事業予算：889億円　延長：110.3 km（郡山一白石 82.5 km，仙台南一泉 27.8 km）　設計速度：郡山一白石 100 km/h，仙台南一泉 80 km/h　車線数：4車線　最小曲線半径：R=400 m　最急縦断勾配：5%　連絡・休憩施設箇所数：インターチェンジ6，サービスエリア2，パーキングエリア3　施工業者名：鹿島建設／佐藤工業 JV・間組／青木建設 JV・日本道路／常盤工業 JV ほか

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，を掲載いたしました．

案が示され，当初予定より遅れて 51 年中項策定を目標になお作業が進められている．また，国土利用計画法に基づく国土利用計画（全国計画）も 50 年度中に策定すべくその素案が明らかにされた．

地域計画については，前年度諮問された首都圏基本計画，近畿圏基本計画についての策定作業が進められるとともに，東北地方，北陸地方等各ブロックの開発計画についてもその策定作業がスタートした．一方，都道府県の総合開発計画については，国の総合開発計画が定まらないこと，経済社会情勢がきわめて流動的であること等を反映して兵庫県においてのみ改訂がなされるに終わった．

社会資本の整備については，インフレ鎮静化のための経済政策のもとで抑制基調が続き，全般に公共事業の実施は低迷のうちに推移した．この中で，着工が延期されていた本四連絡橋のうち尾道―今治ルートの大三島橋について，12 月ようやくそれが解除されることとなった．また，51 年度予算においては景気対策重視の観点から公共事業に重点が置かれることとなったが，新経済計画において定められた 51～55 年度の累積公共投資総額は，低成長，財政難を反映して現行計画より実質ベースではかなり落ち込む計画となっている．なお，これらと関連して，住宅，下水道，港湾，空港整備等，8つの長期整備計画が 51 年度からスタートすることが決定した．

概　　要　　特　　色
第三次全国総合開発計画（三全総）は，昭和 44 年に閣議決定された新全総の総点検の成果を踏まえ，西暦 2000 年の展望のうえに立って策定されるが，その基本方針ともいうべき概案がまとまった．これによると限られた国土資源を前提に，人間と自然との調和のある人間居住の総合的環境の整備を基本的な目標とするものであり，また人口の都市集中に伴う三大都市圏での国土資源とのアンバランスおよび地方圏での活力の低下を防ぐため，前者に 5500 万人，後者に 6900 万人を配置する「望ましい人口の定住構想」の実現を開発構想の柱としている．
経済審議会は，昭和 50 年 12 月 22 日総会を開き 51～55 年度を計画期間とする「昭和 50 年代前期経済計画」の概案を決めた．狂乱物価，それに続く不況で崩れた経済のバランスを取り戻し安定成長路線へ移行していくことを政策運営の基本とし，期間中の実質 GNP の年平均伸び率を 6％ 強と想定している．累積公共投資額についても財政危機を反映して約 100 兆円と抑えられ，現行経済社会基本計画と比べ実質ベースで約 30％ の減少となっている．道路，港湾，空港等のウェイトの低下の反面，生活関連投資が重視されているのが目立っている．
昭和 48 年度より建設費が予算化されていたものの総需要抑制策の一貫として本工事着手の延期が指示されていた連絡橋 3 ルートの建設については，50年8月に至り，当面 1 ルートにつき鉄道併用橋として早期完成を図ること等の決定がなされた．このなかで，大三島橋が地域開発効果，工事の難易度等を勘案して当面着工すべき橋梁として着工の凍結が解除された．本橋は尾道～今治ルートにおける 9 橋のひとつで，支間長 300 m，橋長 327 m のアーチ橋として建設されることになっている．
地域振興公団が行う新しい地方都市づくりの第一号となる長岡ニュータウンの開発整備基本計画が 11 月認可された．この計画は長岡市の西部約 1000 ha の区域に人口 4 万人を受け入れ，工業，流通，業務等の機能を計画的に導入するとともに，これと併せて住宅，大学などを組み合わせて新しい市街地を建設するものである．基本計画の認可を受け公団は実施計画を作成し，50 年度中には，用地買収を開始する予定である．
戦後最悪の不況のもとで編成された昭和51年度予算は，財政主導による景気回復と不況の影響でもろくなった財政体質の改善を二本の柱として，昭和 50 年 12 月 31 日ようやく政府原案の決定をみた．この予算においては過去 2 年総需要抑制のもとで圧縮されていた公共事業費関係が，景気浮揚の原動力として前年度に比べ，当初ベースで 3 年ぶりに増加，総額 3 兆 5270 億円と 21.2% の伸びとなった．なかでも，住宅対策，生活環境施設整備など，生活関連社会資本の整備に力点がおかれている．

整備の推進，⑦ 都市交通対策の推進，⑧ 道路管理の強化．

さらに，道路種類ごとに事業の面から特筆すべき点をあげると，

高速国道については，東北，北陸，中央，中国，九州縦貫自動車道の 5 道，および近畿，関越，常磐各自動車道を中心に，3500 億円をもって建設を促進する．このうち，東北道郡山―白石等約 380 km の新規供用が見込まれている．

一般国道については，一次改築は新規指定のものを除き昭和 52 年度におおむね完了することを目標に整備を進め，二次改築については，交通混雑の著しい路線についてのバイパスの建設，都市機能の向上と環境の改善を図るための環状道路の建設に努める．昭和 51 年度においては，7 号秋田南バイパス等 6 か所の大規模バイパスに着手する予定である．

地方道については，地方の広域的な生活圏域の骨格形成のための路線を整備するとともに，日常生活の基盤となる重要な市町村道の整備を重点的に行う．

概　　要　・　特　　色
昭和 45 年 7 月公団設立後 48 年までは，神戸―鳴門ルート，児島―坂出ルート，尾道―今治ルートの調査設計，海中掘削技術の開発，長大吊橋の計画設計等を進めた．これをもとに 48 年 10 月工事実施計画の認可をもらい，順次建設に入ることにしていたが，政府の総需要抑制方針により本体工事を中止していた．50 年 8 月一部の橋梁の本工事が解禁され，尾道―今治ルートの大三島橋（単径間ソリッドリブアーチ）および神戸―鳴門ルートの大鳴門橋（3 径間吊橋）にとりかかることとなった．
大三島橋は，尾道市と今治市を結ぶ国道 317 号のうち，大三島と伯方島との間に架ける橋長 535.2 m の橋梁である．両側にプレートガーダーの取付橋（延長 207 m）と単径間ソリッドリブ 2 ヒンジアーチの大三島主橋（アーチ支間 297 m）から成り，本橋が完成すれば，わが国最長のアーチ橋となる．構造規格は，第一種三級で道路幅員は 4 車線の 20 m であり，生活圏拡大，産業の活発化等その波及効果は大きいものと考えられている．
昭和 50 年 4 月 1 日郡山―白石間 82.5 km の供用により，岩槻―仙台南間が一本につながり，さらに昭和 50 年 11 月 28 日泉まで（27.5 km）延伸された．当区間は仙台市内を通る国道 4 号のバイパスとして，交通緩和上大きな働きをもつ．この結果，東北自動車道は岩槻―泉間 345 km の大動脈となりその期待が寄せられている．本区間は凝灰地質が広く分布し，また高含水比土砂のため，のり面工，転圧等慎重な配慮が必要となった．さらに泉では大規模地すべりが発生し抑止杭等で対策を講じた．

名　　称	デ　　ー　　タ
高速自動車国道関越自動車道〔① 関越自動車道，② 埼玉県川越市-東松山市，③ 100%完成（昭和 50 年 8 月 8 日現在）〕	事業実施箇所：埼玉県川越市大塚新田―東松山市石橋　事業主体：日本道路公団　工事期間：昭和 46 年 9 月 27 日～50 年 8 月 8 日　事業予算：419 億円　延長：19.133 km　車線数：4 車線（暫定 4 車，完成 6 車）　設計速度：120 km/h　最小曲線半径：$R=1\,500$ m　インターチェンジ箇所数：2 か所（東松山 IC も含む）　施工業者名：鹿島建設／地崎工業 JV・前田道路／佐田建設 JV・清水建設／大木建設 JV ほか
高速自動車国道北陸自動車道〔① 北陸自動車道，② 富山県射水郡小杉町・婦負郡婦中町・富山市，③ 100%完成（昭和 50 年 1 月 6 日現在）〕	事業実施箇所：富山県射水郡小杉町―富山市黒崎　事業主体：日本道路公団　工事期間：昭和 46 年 5 月 22 日～50 年 10 月 4 日　事業予算：156 億 8 000 万円　延長：12.6 km　車線数：4 車線　設計速度：100 km/h　最小曲線半径：$R=500$ m　インターチェンジ箇所数：2 か所（小杉 IC を含む）　施工業者名：鹿島建設／東急建設 JV・清水建設／フジタ工業 JV・佐藤工業／福田組 JV
高速自動車国道中央自動車道西宮線〔① 中央自動車道西宮線，② 岐阜県中津川市，長野県下伊那郡阿智村，飯田市下伊那郡鼎町・上郷町，高森町，松川町，上伊那郡飯島町，駒ケ根市，③ 100%完成（昭和 50 年 1 月 6 日現在）〕	事業実施箇所：岐阜県中津川市千旦林―長野県駒ケ根市赤穂　事業主体：日本道路公団　工事期間：昭和 43 年 3 月 1 日～50 年 8 月 23 日　事業予算：1 102 億円　延長：67.7 km　車線数：4 車線（恵那山トンネルを含む一部区間 2 車線）　設計速度：80 km/h　最小曲線半径：$R=300$ m　インターチェンジ箇所数：4 か所（中津川 IC を含む）　施工業者名：佐藤工業・大成建設／間組 JV・熊谷組／鹿島建設 JV ほか 18 社
高速自動車国道中国縦貫自動車道〔① 中国自動車道，② 兵庫県神崎郡福崎町・香寺町，飾磨郡夢前町，宍粟郡安富町・山崎町，佐用郡南光町・佐用町・郡上月町，岡山県英田郡作東町・美作町，③ 100%完成（昭和 50 年 10 月 16 日現在）〕	事業実施箇所：兵庫県神崎郡福崎町―岡山県英田郡美作町　事業主体：日本道路公団　工事期間：昭和 41 年 7 月 25 日～50 年 10 月 16 日　事業予算：652 億 1 000 万円　延長：60.2 km　車線数：4 車線　設計速度：80 km/h　最小曲線半径：$R=300$ m　インターチェンジ箇所数：4 か所　施工業者名：鹿島建設／西松建設 JV・青木建設／飛島建設 JV・大林組／フジタ工業 JV その他 1 社 5 共同企業体
高速自動車国道九州縦貫自動車道宮崎線〔① 九州自動車道，② 宮崎県えびの市・小林市・西諸県郡高原町，③ 90%完成（昭和 50 年 12 月末日現在）〕	事業実施箇所：宮崎県えびの市―宮崎県西諸県郡高原町　事業主体：日本道路公団　工事期間：昭和 47 年 10 月 14 日～51 年 3 月 26 日　事業予算：251 億円　延長：約 29 km　車線数：4 車線　設計速度：100 km/h　最小曲線半径：$R=700$ m　インターチェンジ箇所数：3 か所　施工業者名：間組／日本鋼管工事 JV・日本国土開発／徳倉建設 JV・大成道路／北川道路 JV ほか
一般国道 229 号改築工事（一次改築）〔② 北海道小樽市・桧山郡，③ 70%完成（昭和 51 年 3 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：北海道後志郡島牧村―桧山郡美谷　事業主体：北海道開発局　工事期間：昭和 35 年 6 月 1 日～51 年 3 月 31 日　事業予算：94 億円　構造規格：第 3 種第 3 級　設計幅員：50～40 km/h　延長：13.5 km　幅員：8.5 m　最小半径：50 m　最急縦断勾配：1.6%　施工業者名：松本組・岩倉組・伊藤組ほか
一般国道 56 号改築工事（二次改築）〔① 中村バイパス，② 中村市，③ 76%完成（昭和 51 年 3 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：中村市右山―中村市具同　事業主体：建設省四国地方建設局　工事期間：昭和 47 年 9 月 1 日―51 年 3 月 31 日　事業予算：38 億円　構造規格：第 3 種第 2 級　設計速度：60 km/h　延長：3.0 km　幅員：21.0 m　最小曲線半径：$R=150$ m　最急縦断勾配：4.5%　施工業者名：清水建設・大和建設・石川島播磨重工ほか
一般国道 50 号改築工事（二次改築）〔① 足利・佐野バイパス，② 群馬県太田市・栃木県下都賀郡，③ 50%完成（昭和 51 年 3 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：太田市只上―栃木県下都賀郡岩舟町　事業主体：建設省関東地方建設局　工事期間：昭和 45 年 11 月 1 日～51 年 3 月 31 日　事業予算：239 億円　構造規格：第 3 種第 1 級　設計速度：80 km/h　延長：28.1 km　幅員：25.5 m　最小半径：800 m　最急縦断勾配：4%　施工業者名：日産建設・フジタ工業・日本道路ほか
一般国道 23 号改築工事（二次改築）〔① 南勢バイパス，② 三重県一志郡・伊勢市，③ 55%完成（昭和 51 年 3 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：三重県一志郡三雲村―伊勢市中村町　事業主体：建設省中部地方建設局　工事期間：昭和 46 年 4 月 1 日～51 年 3 月 31 日　事業予算：273 億円　構造規格：第 3 種第 1 級，第 4 種第 1 級　設計速度：80 km/h，60 km/h　延長：30.8 km　幅員：25～30 m　最小曲線半径：$R=200$ m　最急縦断勾配：5%　施工業者名：鹿島建設・横河橋梁・日本鋪道ほか
一般国道 113 号改築工事（一次改築）〔② 新潟県岩船郡・山形県西置賜郡，③ 100%完成（昭和 51 年 3 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：新潟県岩船郡荒川町―山形県西置賜郡小国町　事業主体：建設省東北地方建設局・北陸地方建設局　工事期間：昭和 42 年 10 月 1 日～51 年 3 月 31 日　事業予算：112 億 2 000 万円　構造規格：第 3 種第 3 級　設計速度：60 km/h　延長：43.2 km　幅員：8.5 m　最小曲線半径：$R=100$ m　最急縦断勾配：5%　施工業者名：地崎工業・松尾橋梁・東亜道路ほか
一般国道 2 号改築工事（二次改築）〔① 周南バイパス，② 下松市・徳山市・新南陽市，③ 67%完成（昭和 51 年 3 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：下松市末武中―徳山市桜市　事業主体：建設省中国地方建設局　工事期間：昭和 43 年 4 月 1 日～51 年 3 月 31 日　事業予算：114 億円　構造規格：第 3 種第 1 級，第 4 種第 1 級　設計速度：80 km/h，60 km/h　延長：15.4 km　幅員：25.5～32.0 m　最小曲線半径：$R=400$ m　最急縦断勾配：5%　施工業者名：泉建設・日本車輌製造・日本鋪道ほか
一般国道 10 号改築工事（二次改築）〔① 延岡バイパス，② 延岡市，③ 68%完成（昭和 51 年 3 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：延岡市稲葉町―延岡市塩浜一丁目　事業主体：建設省九州地方建設局　工事期間：昭和 38 年 4 月 1 日～51 年 3 月 31 日　事業予算：63 億円　構造規格：第 4 種第 1 級　設計速度：60 km/h　延長：8.0 km　幅員：20～25 m　最小曲線半径：$R=200$ m　最急縦断勾配：3.5%　施工業者名：日新興業・一心工業・オリエンタル／ピーエス JV ほか
一般国道 9 号改築工事（二次改築）〔① 春来バイパス，② 兵庫県美方郡，③ 90%完成（昭和 51 年 3 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：兵庫県美方郡村岡町―美方郡温泉町　事業主体：建設省近畿地方建設局　工事期間：昭和 47 年 4 月 1 日～51 年 3 月 31 日　事業予算：46 億円　構造規格：第 3 種第 2 級　設計速度：60 km/h　延長：6.7 km　幅員：9.0 km　最小曲線半径：$R=200$ m　最急縦断勾配：6.0%　施工業者名：大成建設・前田建設・日本鋪道ほか

概　　要　・　特　　色

本区間は関越自動車道の一部であり，昭和 46 年 12 月から供用している東京―川越間に接続して昭和 50 年8月8日に供用を開始した．工事の特色としては，完成6車，暫定4車施工のため分離帯が 10 m と広いこと，道路が首都圏で計画されている2つの大住宅群を通過するので環境を保全するため環境施設帯を確保したことなどがあげられる．今回の開通により国道 254 号の混雑が緩和されるとともに，当地域の都市交通に大きな役割を果たすものと期待が寄せられている．

当区間は，すでに供用している砺波―小杉間延伸で，射水丘陵の小杉町から，呉羽丘陵を横断し神通川を越えて富山市に至る延長約 13 km の高速道路で，昭和 50 年 10 月に供用を開始した．これにより，富山，石川，福井の三県都が連結されることになった．工事の特色として，30 m にも及ぶ軟弱地盤があり，サーチャージ工法を主体とした対策工法をとった．また呉羽丘陵を直高 50 m にも及ぶ大切土で通過したため，エロージョン防止，落石防止，なだれ防止等ののり面対策を行った．

当区間は，木曽山脈を貫き中央アルプスの東側を天竜川沿いに北上するルートで，昭和 50 年8月に開通した．
工事の特色として，木曽山脈を通過している世界第2位の道路トンネルである恵那山トンネル (8.5 km) があげられる．中央構造線の北西を通過するため，全線にわたり熱水変質と断層帯を受けた地質からなり，難工事の連続であったが8年の歳月をかけて完成した．トンネルの安全施設にはコンピューターによる集中監視を全面的に導入している．

中国自動車道の一次区間，吹田―落合 (181.9 km) 間のうち，福崎―美作 (60.2 km) 間は，山崎断層地帯を通過するため，予期せぬ難工事となり，供用が遅れていたが，これを克服し，昭和 50 年 10 月 16 日供用された．
また住民の建設反対のため工事が遅れていた宝塚 IC～西宮 IC (13.2 km) 間も円満解決し，同時に供用された．これにより，吹田―落合間が文字どおり一本の大動脈で結ばれ，近畿地方と中國地方の産業・経済・文化の交流に役立つことが期待されている．

えびの―高原間は九州縦貫自動車道宮崎線として宮崎県内で初めて供用する区間である．本区間は霧島火山群の噴出物であるシラスの堆積と，安山岩・火山礫の流出および風化土の堆積等により形成され，霧島火山系の裾野に位置した丘陵台地にある．特にシラスは一次シラスと二次シラスに分かれ性質を異にしているが，いずれも水に弱く，災害を起こしやすい．このため，のり面対策等にはのり枠等の特殊工法を採用している．昭和 51 年3月に開通の予定である．

一般国道 229 号は，小樽市から桧山郡江差町に至る延長 268 km の幹線道路であるが，後志郡島牧村内において，延長 14 km の区間が交通不能となっている．昭和 35 年度より直轄事業として着工し，昭和 51 年 10 月の開通を目標に工事中である．
当該区間は，山肌が直接海に落込む急峻な地形であり，また，道立自然公園指定区域でもあり施工には慎重を期した．
おもな構造物は，トンネル 11 か所 6 551 m，橋梁4か所 121 m がある．

四国の西南部を半周する主要幹線道路一般国道 56 号は，近年の交通量の増加，車両の大型化に伴い中村市内で著しい交通渋滞を生じており，これに対処するため 3.0 km のバイパスが計画され，昭和 47 年に着工し，昭和 50 年3月に全線暫定供用開始を行った．
おもな構造物は，このバイパスのほぼ中央で渡川を渡っている渡川大橋，橋長 549 m がある．
基礎工法としてニューマチックケーソンを採用した．

一般国道 50 号は，東京より 100 km 圏域にある北関東の内陸部の主要都市を東西に結ぶ幹線道路であり，本事業は，市街地の混雑と，交通の市街地通行を回避するため計画された延長 28.1 km の大規模バイパスである．
昭和 48 年 11 月に東北自動車道の供用に併せて 12.3 km を暫定供用し，昭和 51 年3月には 15.8 km の暫定供用を行う予定である．当該区間は，低盛土が多く，一部に軟弱地盤もあったが，付近から良質の盛土材も得られ順調に工事が進められた．

一般国道 23 号は，豊橋市を起点とし，伊勢湾沿いの主要都市を結び伊勢市に至る主要幹線道路であるが，年々交通量の増加および車両の大型化のため，松阪，伊勢市内において深刻な交通渋滞を来たしており，これに対処すべく延長 30.8 km のバイパスが計画され昭和 50 年度より事業に着手し昭和 50 年 10 月に全線暫定2車で供用開始した．
工事としては，水田地帯を通過するため，大量の補給土によった．また，おもな構造物は，橋梁 19 橋 2 774 m がある．

一般国道 113 号は，新潟市から福島県相馬市に至る 239.2 km の日本海側と太平洋側を結ぶ重要な路線である．
昭和 42 年度から建設省直轄事業として，延長 43.2 km を施工し，昭和 50 年度をもって完成した．当該区間は，地形が急峻なうえ，鉄道と平行しており，また，有数の豪雪地帯であるため，計画，設計，工事に慎重を期した．
おもな構造物は，トンネル 10 か所 3 946 m，橋梁 21 橋 1 837 m がある．

一般国道2号は，西日本の重要幹線道路であり，徳山・新南陽市内は，遠距離輸送，周南工業地域から発生する交通量の増大により交通渋滞を生じている．また，徳山市周辺は，工業地域の発展とともに急速に都市化が進み，このため市街地整備事業と併せて 15.4 km のバイパスが計画され，特に市街部は自転車専用道，植樹帯，横断地下道等の道路の環境保全に配慮し，昭和 50 年6月に全線暫定供用開始を行った．
おもな構造物は，橋梁3橋，横断地下道7か所がある．

一般国道 10 号は，東九州の重要幹線道路であるが，延岡市内において，一部幅員の狭少区間，国鉄日豊線との平面交差等があり交通の隘路となっており，この解消を図るため，新産都市構想とも併せ，8.0 km のバイパスが計画され昭和 38 年度より着工し昭和 50 年 10 月に全線暫定供用開始を行った．
バイパスのほぼ中央部にある延岡大橋（橋長 537 m）は，基礎を鋼管杭で，上部工はＰＣ連続箱桁をディビダーク工法により施工した．

一般国道9号は山陰と京阪神を結ぶ幹線道路であるが，通称，春来峠は幅員狭小で縦断・平面線形も悪く特に冬期の交通確保が困難である．これを解消するため延長 6.7 km のバイパスが計画され約4年の歳月を経て，50 年 12 月に供用開始を行った．
工事としては，春来トンネル 1 696 m があるが，掘削は上部半断面掘削によった．また，換気方式は立坑による縦流式を採用している．さらに，冬期交通確保のため全線に融雪施設を設け，交通の難所の解決を図った．

名　　称	デ　　ー　　タ
都道首都高速5号線（2期）〔② 東京都，③ 57.2%完成（昭和50年10月31日現在）〕	事業実施箇所：東京都豊島区池袋4丁目一東京都板橋区三園　事業主体：首都高速道路公団　工事期間：昭和45年2月5日～52年3月31日　事業予算：518億円　総延長：9.3km　道路区分：第2種第2級　車線の幅員：3.25m　車線数：4車線　路肩の幅員：1.25m　設計速度：60km/h　施工業者名：三菱重工・日立造船・鹿島建設ほか
姫路バイパス有料道路〔① 一般国道2号，② 兵庫県，③ 100%完成（昭和50年12月11日現在）〕	事業実施箇所：兵庫県高砂市阿弥陀町魚橋一姫路市継　事業主体：日本道路公団　工事期間：昭和46年12月29日～50年12月11日　事業予算：175億円　総延長：7.7km　道路区分：第1種第3級　車線の幅員：3.50m　車線数：4車線　路肩の幅員：1.75m　設計速度：80km/h　施工業者名：フジタ工業・大成建設・大林組ほか
都道・県道高速湾岸線（2期）〔② 東京都・千葉県，③ 20.7%完成（昭和50年10月31日現在）〕	事業実施箇所：東京都江東区有明一千葉県市川市高谷　事業主体：首都高速道路公団　工事期間：昭和48年3月28日～53年3月31日　事業予算：1177億円　総延長：16.3km　道路区分：第2種第1級　車線の幅員：3.50m　車線数：4車線　路肩の幅員：2.50m　設計速度：80km/h　施工業者名：大林組／前田建設工業 JV・川崎重工／三井造船 JV・石川島播磨重工／三菱重工／横河橋梁 JV ほか
日光宇都宮道路（一般国道119号および120号）〔② 栃木県，③ 70%完成（昭和50年12月31日現在）〕	事業実施箇所：宇都宮市徳次郎町一日光市清滝桜ケ丘町　事業主体：日本道路公団　工事期間：昭和46年8月13日～52年10月31日　事業予算：300億円　延長：30.7km　車線数：4車線および2車線（日光IC一清滝間）　設計速度：80km/h　最小曲線半径：$R=300$m　インターチェンジ箇所数：4か所　施工業者名：青木建設／松村組 JV・日本国土開発／伊藤組土建 JV・東急建設／大木建設 JV ほか
県道天間館馬屋尻線〔① みちのく有料道路，② 青森県，③ 用地交渉中〕	事業実施箇所：上北郡天間林村一青森市大字滝沢　事業主体：青森県道路公社　工事期間：昭和51年～　事業予算：232億円　総延長：20.5km　道路区分：第3種第2級　車線の幅員：3.25m　車線数2車線　路肩の幅員：1.5m　設計速度：60km/h
県道守谷流山線〔① 新大利根橋有料道路，② 茨城県一千葉県，③ 用地交渉中〕	事業実施箇所：取手市大字戸頭一柏市大字布施　事業主体：茨城県道路公社　工事期間：昭和50年12月15日～55年3月31日　事業予算：55億円　総延長：1.5km　道路区分：第3種第3級　車線の幅員：3.0m　車線数：2車線　路肩の幅員：0.5m　設計速度：60km/h
県道武蔵丘陵森林公園広瀬線玉川熊谷線〔① 熊谷東松山有料道路，② 埼玉県，③ 100%完成（昭和51年3月31日現在）〕	事業実施箇所：比企郡滑川村一熊谷市村岡・広瀬　事業主体：埼玉県道路公社　工事期間：昭和46年12月25日～51年3月31日　事業予算：78億6000万円　総延長：11.7km　道路区分：第3種第2級　車線の幅員：3.25m　車線数：2車線および4車線　路肩の幅員：0.75m　設計速度：60km/h　施工業者名：真下工務店・昭和工業・島村組ほか
県道船越平城線〔① 西海有料道路，② 愛媛県，③ 100%完成（昭和51年3月31日現在）〕	事業実施箇所：南宇和郡御荘町一西海町　事業主体：愛媛県道路公社　工事期間：昭和48年9月6日～51年3月31日　事業予算：28億4000万円　総延長：7.2km　道路区分：第3種第3級　車線の幅員：3.0m　車線数：2車線　路肩の幅員：0.75m　設計速度：40km/h　施工業者名：二神組・浅田組・新田産業
市道布引箕谷線〔① 第2六甲トンネル有料道路，② 神戸市，③ 100%完成（昭和51年3月31日現在）〕	事業実施箇所：神戸市葺合区生田町一兵庫区山田町　事業主体：神戸市道路公社　工事期間：昭和46年9月30日～51年3月31日　事業予算：200億円　総延長：7.9km　道路区分：第3種第2級および第3級　車線の幅員：3.25m　車線数：2車線　路肩の幅員：0.75m　設計速度：40，60km/h　施工業者名：奥村組・熊谷組・佐藤工業，ほか
県道福浦港金比羅線〔① 彦島有料道路，② 山口県，③ 100%完成（昭和50年9月29日現在）〕	事業実施箇所：下関市大字彦島一金比羅町　事業主体：山口県道路公社　工事期間：昭和47年2月3日～50年9月29日　事業予算：71億円　総延長：4.5km　道路区分：第3種第2級　車線の幅員：3.5m　車線数：2車線　路肩の幅員：1.0m　設計速度：40，60km/h　施工業者名：日産建設・住友建設・オリエンタルコンクリートほか
一般国道156号道路改良事業〔① 飯島トンネル，② 岐阜県大野郡，③ 100%完成（昭和51年1月31日現在）〕	事業実施箇所：岐阜県大野郡白川村　事業主体：岐阜県　工事期間：昭和47年12月23日～51年1月31日　事業予算：19億3000万円　総延長：2110.5m　トンネル延長：1873.1m　道路の区分：第3種第3級　幅員：車道幅員 6.0m（全幅 8.0m）　設計速度：40km/h　トンネル縦断勾配：1.0%，1.2%　施工業者名：大日本土木
一般国道289号道路改良事業〔① 駒止トンネル，② 福島県南会津郡，③ 7%完成（昭和51年1月20日現在）〕	事業実施箇所：福島県南会津郡南郷村一田島町　事業主体：福島県　工事期間：昭和50年4月1日～56年3月31日　事業予算：27億3000万円　総延長：1万1662m　トンネル延長：2000m　道路の区分：第3種第3級　幅員：車道幅員 6.0m（全幅 8.0m）　設計速度：40km/h　トンネル縦断勾配：1.6%　施工業者名：南会建設共同企業体
大規模自転車道整備事業（県道中津山国自転車道線）〔① 耶馬サイクリングロード，② 大分県中津市大字中殿，山国町大字守実，③ 40%完成（昭和51年3月31日現在）〕	事業実施箇所：大分県中津市大字中殿一山国町大字守実　事業主体：大分県　工事期間：昭和47年6月～54年12月　事業予算：6億8000万円　延長：36.5km　幅員 3m　施工業者名：岡本土木
地方道道路改良事業（主要地方道福岡直方線）〔① 新犬鳴（イヌナキ）トンネル，② 福岡県柏屋郡久山町・鞍手郡若宮町，③ 100%完成（昭和50年11月30日現在）〕	事業実施箇所：福岡県柏屋郡久山町大字久原地内一鞍手郡若宮町大字犬鳴地内　事業主体：福岡県　工事期間：昭和47年12月25日～50年11月30日　事業予算：15億4000万円　構造規格：第3種第3級　設計速度：50km/h　計画交通量：6000台/日　トンネル延長：1385m　幅員：8.0m＝6.0m＋2×0.25m＋2×0.75m　照明設備：311灯　防災設備：電話 16・非常通報機 28ほか　施工業者名：（トンネル）大成建設・（照明・防災設備）東光電気工事

概　　要　・　特　　色

本路線は，起点の北池袋において現在供用中の5号線（1期）に接続し，終点の板橋区三園地区で新大宮バイパスに接続し，首都西北部と都心とを連結することによって，この方面の交通需要に対応しようとする路線である．このうち池袋―高島平間 8.6 km については昭和 51 年 12 月完成の予定である．
本工事においては一部区間において，移動支保工（ゲリュストワーゲン）を用いるなど急速施工に努めている．

本道路は，大阪方面と岡山，広島，九州方面を連絡する幹線道路であるため，非常に交通量が多く混雑の著しい一般国道2号の姫路市中心地をバイパスさせ，加古川バイパスに直結させることにより2号線の自動車交通の円滑化を図るとともに兵庫県太平洋側と内陸部および日本海側との連絡を目的とする播但連絡有料道路と接続することにより，この方面からの交通の受け皿としての目的も併せ考慮し建設された自動車専用道路である．

東京湾環状道路の一部として，混雑の激しい都心の首都高速道路のバイパス的役割を果たし，また辰巳地区において建設中の首都高速9号線と接続し高谷では東関東自動車道と接続して，京浜，京葉・都心，成田新国際空港を直結しようと 48 年着工したものである．路線は，荒川，旧江戸川，江戸川の各河口を走るため長大橋が計画され，全長 840 m，中央スパン 150 m の荒川橋においては，50 年の春，フロートクレーンを用いた大ブロック工法による架設が行われた．

当道路は国道 119 号および 120 号のバイパスとして，宇都宮―日光間に自動車専用道路として計画されたものである．
道路の性格としては，日光国立公園へのアプローチ道路として「観光道路」的性格が強いことを考慮して，内外景観対策，自然植生の保護および保全対策に重点をおいている．特に国立公園特別地域内の路線選定にあたっては切土が極力生じないよう計画ルートに十分な検討を加え，トンネルおよび盛土を主体にしたルートを設定した．
なお，全線のうち宇都宮―日光 IC 間は交通量が相対的に多いので，この区間を一次供用区間として，昭和 51 年秋完成を目標に工事が進められている．

県東部と県西部を結ぶ主な道路は国道4号および102号であるが，4号については近年の交通量の増大に対処できなくなったこと，102 号については冬期交通止めとなることから早期に幹線道路の建設が望まれていた．
県ではこれを解決するため天間林と青森市内を結ぶ，全長約 30 km の県道を計画し，そのうち特に途中の山岳地帯を有料道路として改築しようとするものである．

取手市守谷町と柏市を結ぶ県道守谷流山線は，利根川をはさんで古くは渡し舟による交流が盛んであった．県道路公社ではこれに長大橋を架設して，現在国道6号を大きく迂回している交通に対処することにより地域開発に寄与しようと昭和 50 年度新規事業として有料道路に着手したものである．橋の延長は 739 m，鋼製3径間連続箱桁形式を計画している．

熊谷市と東松山市を結ぶ県道熊谷入間線の交通緩和を図るために 46 年度に着工した有料道路である．当路線は明治百年の記念事業である武蔵丘陵森林公園の関連道路として，または関越自動車道の東松山 IC と熊谷市を連絡する道路として 49 年 11 月，6.9 km について一部供用開始している．現在工事中の 4.8 km 区間については，熊谷市外で一般国道 140 号と連絡し，17 号にも市内を通過せずに連絡できるもので，51 年4月に供用開始を予定している．

西海地区は宇和海中公園の中心部として風光明美な観光地であるが，道路の整備が遅れているため開発が思うにまかせなかった．県ではこれを解決し利用者の利便増進と過疎の解消を図り地域の振興に役立てるために有料道路を計画し 48 年度着工した．路線はスカイラインとして海岸特有の黒松林を通して青い海を見ることができる．51 年3月供用開始の予定である．

六甲山の裏側にあたる西北神地域は近年宅地開発によって発展が著しいが，表側の神戸市内とを結ぶ道路は不足しており需要に耐えられなくなった．これを解決するため，市ではこの区間を最小距離で結ぶトンネルを計画，46 年度に着工した．トンネルは延長 6 900 m で恩那山トンネルにつぐ日本第2位の長大道路トンネルであり 51 年4月完成の予定で進めている．

下関市内と彦島を結ぶ一般国道 191 号および県道南風泊港線は，当地が臨海工業地帯として発展するに従い，交通渋滞が著しくなった．県においてはこれを解決するため北の海岸線に有料道路を計画し 46 年度に着工，50 年9月に 870 m のトンネルと，コンクリート橋として世界最長（中央スパン 236 m，全延長 710 m）を誇る彦島大橋を含んで完成した．

一般国道 156 号は岐阜市と高岡市を結ぶ幹線道路であり，白川村地域は山岳道路特有の急峻地で幅員も狭く，かつ積雪時には交通不能になることがしばしばあり，早期改良が望まれていた．交通不能時の白川村中心部と富山県境部落とを結ぶ交通手段は，椿原および成出両ダム湖の船舶を利用しているが，飯島トンネルの完成によって椿原ダム湖の乗船時間が大幅に短縮された．

一般国道 289 号は新潟市と福島県いわき市を結ぶ本州横断道路であるが，本州中央部背梁山脈を通過するため，冬期間積雪により3か所において交通困難あるいは途絶を余儀なくされている．福島県南西部駒止峠においても 3 m を超える積雪により冬期交通困難となっており，南会津生活圏は只見と田島に分断されている．そこでこの解消を目的として昭和 46 年より改良工事に着工し，昭和 50 年取付道路部分の概成をみたので，トンネル本体工事に着手したものである．

この路線は耶馬日田英彦山国定公園内で中津市と日田市を結ぶ国道 212 号線とほぼ平行した大規模自転車道である．大正2年に耶馬溪鉄道として開設され昭和 46 年度に廃止となった鉄道敷を自転車専用道としたものであり勾配曲線ともに緩かであり沿線には大貞公園，青の洞門，羅漢寺をはじめ名所旧跡が多く耶馬溪谷に通じキャンプ場も多数設備されている．延長のほぼ中央に位置する柿坂サイクリングセンターを設け 300 台の自転車を保有しており四季を問わず快適に走行できるサイクリングロードである．

新トンネルは福岡都市圏と筑豊産炭地の直方・鞍手地区を結ぶ主要地方道福岡直方線の中間に位置する犬鳴峠に建設したものである．旧トンネルは標高 324 m という比較的高い所にあったため，交通のネックになっていたが，これを 70 m 低い位置に下げて線形の改良を行った．地質は緑色片岩と点紋緑色片岩であって，両坑口付近を除いては比較的堅く湧水も少なかった．地方道としては照明，防災設備が完備しているので，道路の利用者に安心感を与えるものと思われる．

名　　称	データ
地方道道路改良事業〔② 鹿児島県，③ 改良 100%・舗装 41%完成（昭和 51 年 3 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：鹿児島県隼人町西光寺　事業主体：鹿児島県　工事期間：昭和 46 年 4 月～52 年 3 月末日　事業予算：12 億 6000 万円　総延長：6.5 km　構造規格：第 3 種第 3 級　幅員：0.75+6.0+0.75=7.5 m　登坂車線：急勾配区間 2 km　施工業者名：岩沢組・山藤建設・鹿島道路ほか

鉄　　道

新幹線：東北新幹線，上越新幹線は総需要抑制策もあって，当初目標の昭和 51 年度末開業が困難となり，大幅に開業が延期されることとなった．昭和 48 年 11 月に整備計画の決定を見た北陸新幹線等の整備 5 新幹線については，一部区間の調査工事を除き実施計画には至らなかった．なお新幹線の騒音振動防止対策等を総合的に検討するために，東北新幹線総合試験線建設が進められている．

在来線輸送力増強等：通勤輸送対策として都市近郊の複々線化の工事が進められた．また幹線輸送力増強工事として，主要幹線の複線化工事をはじめ電化に伴う改良工事，および貨物輸送力増強としての操車場や貨物ターミナルの拡充新設工事がなされた．さらに，都市計画事業等に伴い連続立体交差化工事および防災対策，軌道強化工事が推進された．

名　　称	データ
東北新幹線東京一盛岡間線路建設〔① 東北新幹線（東京一盛岡間），② 東京都・埼玉県・茨城県・栃木県・福島県・宮城県・岩手県，③ 24% 完成（昭和 50 年 12 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・第二・第三工事局・仙台新幹線工事局・盛岡工事局　工事期間：昭和 46 年 11 月～　事業予算：1 兆 6000 億円　工事内容：延長 496 km［100%］（着工率 56%）路盤 27［5］(58)・橋梁 68［14］(68) 高架橋 261［53］(70)・トンネル 113 km 110 本［23］(10)・停車場 27 km 14 駅［5］(84) ただし，（［ ］：構成比，（ ）：昭和 50 年 12 月末着工率）
東北新幹線仙台総合車両基地新設工事〔② 宮城県宮城郡〕	事業実施箇所：宮城県宮城郡利府町　事業主体：国鉄仙台新幹線工事局　工事期間：昭和 48 年 2 月～54 年 10 月　事業予算：476 億円　用地：約 50 万 m² 盛土：約 100 万 m³　軌道：約 30 km　機械設備：一式　建物：約 16 万 m²　橋梁：2 か所　施工業者名：東亜建設工業・三井建設
東北新幹線総合試験線建設〔① 試験線，② 埼玉県・茨城県・栃木県，③ 65% 完成（昭和 50 年 12 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：埼玉・茨城・栃木の各県　事業主体：国鉄東京第三工事局　工事期間：昭和 46 年 12 月～52 年 3 月　事業予算：約 1000 億円　施工業者名：大林組・西松建設・間組ほか
常磐線東海一大string間久慈川橋梁改良〔① 常磐線久慈川橋梁，② 茨城県日立市，③ 0% 完成（昭和 50 年 12 月 10 日現在）〕	事業実施箇所：茨城県日立市留町西川　事業主体：国鉄水戸鉄道管理局　工事期間：昭和 50 年 11 月 1 日～57 年 3 月 31 日　事業予算：42 億円　上部工：複線下路トラス（75.30 m×6 連）　下部工：ケーソン（l=18.5～25.0 m）7 基　高架橋：400 m　施工業者名：未定
在来線（狭軌）の 60 kg レール化〔② 岩手・宮城・栃木・東京・静岡・愛知・岐阜・滋賀・京都・大阪・兵庫・岡山・広島・群馬の各都府県，③ 今年度事業のうち 60% 完成（昭和 50 年 12 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：東海道・山陽・東北・高崎各本線　事業主体：国鉄　工事期間：昭和 50 年 4 月 1 日～51 年 3 月 31 日　事業予算：50 億円（50 年度）　60 kg レール化軌道延長：140 km　施工業者名：国鉄
東海道本線（新幹線）騒音対策〔② 東京・神奈川・静岡・愛知・岐阜・滋賀・京都・大阪の各都府県，③ 45% 完成（昭和 50 年 12 月 1 日現在）〕	事業実施箇所：東京都一大阪府　事業主体：国鉄新幹線総局，東二・岐阜・大阪各工事局，東京南・静岡・名古屋・大阪各管理局　工事期間：昭和 48 年 1 月～52 年 3 月　事業予算：429 億円　線路構造物関係の音源対策　施工業者名：名工建設・横河橋梁・間組ほか
東北本線宇都宮構内平出架道橋新設〔① 平出（架），② 栃木県宇都宮市，③ 35% 完成（昭和 50 年 12 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：栃木県宇都宮市　事業主体：国鉄東京北鉄道管理局　工事期間：昭和 48 年 9 月～52 年 3 月　事業予算：11 億円　非開削工法で，線路の沈下を防止するためにパイプルーフ工で防護し，大断面の函体をけん引する工法　架道橋の構造：3 径間ボックスラーメン・RC 造　引込断面：（外側寸法）高さ 8.19×幅 20.3×長さ 45 m　土かぶり：施工基面下 0.5 m　ジャッキ配置：150 t×44 台最大けん引能力 6600 t　施工業者名：東鉄工業
浮上式鉄道実験線の建設〔① 浮上式鉄道実験線，② 宮崎県日向市・児湯郡都農町，③ 10% 完成（昭和 50 年 12 月 15 日現在）〕	事業実施箇所：宮崎県日向市・児湯郡都農町　事業主体：国鉄下関工事局　工事期間：昭和 49 年 8 月～52 年 3 月　事業予算：48 億円　用地面積：11 万 m²　施工業者名：鉄建建設・九鉄工業・志田組ほか
東海道本線東京一小田原間線路増設〔② 東京都・神奈川県，③ 80% 完成（昭和 50 年 12 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：東京都（中央区・千代田区・港区・品川区・大田区），神奈川県（川崎・横浜・鎌倉・藤沢・茅ケ崎・平塚・小田原の各市，中郡）　事業主体：国鉄東京第一・第二工事局　工事期間：昭和 41 年 5 月～52 年度　事業予算：168 億円　土工：315 万 1000 m³　トンネル：11.3 km　橋梁：69 か所　立体交差：90 か所　軌道：183 km　施工業者名：大成建設・大林組・間組ほか
福知山線塚口一宝塚間線路増設〔② 兵庫県尼崎市・伊丹市・川西市・宝塚市，③ 28% 完成（昭和 50 年 11 月 10 日現在）〕	事業実施箇所：兵庫県尼崎市一兵庫県宝塚市　事業主体：国鉄大阪工事局　工事期間：昭和 43 年 3 月～53 年 3 月　事業予算：163 億円　土工：8 万 1000 m³　橋梁：1.5 km　軌道：22.5 km　立体交差：23 か所　施工業者名：住友建設・日産建設・アイサワ工業ほか