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

概　　要　・　特　　色
鹿児島空港は第2種空港として昭和 43 年5月溝辺町十三塚原に建設することに決定した．これに伴い大隅都城方面からの乗込みと霧島方面観光ルートの交通処理が問題になり，これを解決するため当時町道であった糸走線（新空港一国道 223 号間）を昭和 45 年 10 月 19 日一般国道へ，さらに昭和 46 年6月 21 日付政令 73 号で主要地方道へ昇格し重点的に整備を図ることとした． 新空港開設後の交通量は 4 500 台/日と推定されている．

新線建設：武蔵野線（貨物），東京外環状線，三陸縦貫鉄道，北越本線，鹿島線の建設が進められた．

民鉄：都市における高速鉄道網整備の一環として，札幌，仙台，横浜，名古屋，大阪，京都，神戸，福岡等の大都市における地下鉄工事の実施，または計画の推進が図られた．また，輸送力増強のため複線化工事，運建協定に基づく連続立体交差等の工事も進められた．また，鉄道建設公団による民鉄増強（新設）工事の肩代わり工事も，東京急行新玉川線建設工事などで行われた．

特記すべき事項としては，52 年度からの浮上走行テスト開始をめざして，宮崎県下において国鉄の磁気浮上式鉄道実験線の建設工事が進められた．

総じて，昭和 50 年度鉄道に関する土木事業規模は，総需要抑制策および物価高騰の余波もあって，対昭和 49 年度を下回る見込みである．昭和 51 年度については，予算的には昭和 50 年度の規模を維持できると思われるが，環境整備費等付帯工事費の増加により，本体工事の大幅な進捗は期待できず，景気回復策の実施が望まれる．

概　　要　・　特　　色
東北新幹線は全国新幹線鉄道整備法に基づいて建設される最初の線区で，東京駅において東海道・山陽新幹線と結合して日本縦貫基幹新幹線の一翼を担うものである．また当面は，東京一大宮間を上越新幹線と共用の予定である． 主な土木構造物としては，鉄道橋（コンクリート橋）として世界最長のスパン（l=105 m）を有する第二阿武隈川橋梁，東北新幹線中最長の蔵王トンネル（l=1 万 1 210 m）などがある．
仙台総合車両基地は，東北新幹線仙台駅より北へ約 10 km の利府線沿いに延長 3 500 m，幅員は最大 275 m，面積約 53 万 m² を取得し，従来の工場，運転所その他保守基地，ロングレールセンター等の機能を統合した設備を新設する．当基地は全国新幹線網の一環である上越および東北に使用する総合基地であり，さらに東北・北海道北回りの新幹線にも対応できる計画としている． 現在，盛土および橋梁工事を始めたところである．
今後の新幹線の運営と，将来の新幹線の技術向上に備え，次のような技術開発を推進するために，東北新幹線において栃木県小山地区を中心とした約 40 km の区間を総合試験線に指定して建設を進めている． ①騒音・振動の効果的な対策を確立するための技術開発，②在来新幹線に対する保安施策・異常時対策に関する技術開発，③各分野におけるメンテナンスフリー化，保守作業の省力化，列車速度の高速化等新幹線の将来のための技術開発．
本橋梁の下り線は明治 28 年，上り線は大正6年に建設された全長 306 m の単線並列橋梁であるが，上部構造の腐食が著しく，また下部工も根入れが著しく不足しているので，建設省の河川改修に併せて現在線の上流方 20 m の位置に全長 459 m の複線橋梁を別線施工する．下部工は十分な根入れ長をもったケーソン基礎を新設し，上部は支間 75.3 m の下路トラスを架設する．
在来線の使用レールは従来 50 kg 以下であったが，49 年度から 60 kg レールが投入されることとなった．50 年度はその第2年度であり，60 kg 化工事が順調に進められつつある．本年度計画は東海道，山陽，東北，高崎4線区について施工を行った． このように 60 kg レール化を推進することにより保守周期およびレール更換周期を延伸することができる．
新幹線騒音対策については昭和 47 年 12 月，環境庁長官からの勧告に基づき，47 年度末より鋭意実施している．東海道新幹線全延長 515 km のうち，家屋の存在する区間の盛土，高架橋約 242 km，鉄桁約 14 km を施工する予定である．対策工法としては盛土，高架橋については高さ約 2 m の防音壁を，鉄桁対策としては桁下遮音板，防音壁，制振材の取付け等を実施している．
踏切道改良促進法の立体交差化の指定（六次）に基づき平出街道踏切を除去し，都市計画街路事業としての架道橋を新設する（車道 13 m，歩道 2.25 m×2）． 工法は大断面の函体けん引工法を採用し，駅構内のポイント群等の軌道防護工としてパイプルーフ工法を採用した．函体のけん引は，けん引力等を考慮して片引き4分割工法とする．また，左右の取付道路との関係，地下水の処理等から函体のけん引にさきがけ，ガイド坑（4.2 m²）を4か所施工することとした．
リニアモーター推進磁気浮上によれば，騒音，振動，大気汚染等の少ない輸送機関を開発できる可能性があり，昨今の社会情勢にかんがみて，このような公害の少ない高速鉄道を早急に開発することが必要である．このため延長約 7 km の高架橋とガイドウェイを施工し，1/2 模型の車両により実用化に対する検討を進める計画である． 現在用地買収はほぼ完了し，一部工事に着工している．
首都圏の通勤輸送対策として計画された五方面作戦の一環として，東京一小田原間 77.1 km に複線を増設する．このうち，東京一品川間の地下別線はシールドトンネルで施工し，総武線からの品川折返し運転は 51 年 10 月使用開始目標で工事を進めている．新鶴見一大船間は，一部地区で用地買収の協議が難航し工事が遅れている．平塚一小田原間は，酒匂川橋梁など全工区で工事が進められている．大船一平塚間は未着工である．線増に関連する貨物駅の集約近代化は羽沢を除き完了した．
本工事は輸送力増強を図るため塚口一宝塚間 15.3 km を複線化するものである．現在塚口一川西池田間の用地買収はほぼ終わり，路盤工事を施工中である．工事に併行して線区の近代化工事も施工する．川西池田駅の移転，中山寺付近の高架化および環境対策等の協議を進めているが，これらの進展に伴って工事は大幅に進む予定である．また線増工事に併せて別途電化工事および北伊丹駅への貨物集約工事も施工中である．

名　　称	デ　　タ
東京駅改良〔① 東京都千代田区，③ 4%完成（昭和 50 年 12 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 50 年 2 月 1 日～55 年 3 月 1 日　事業予算：95 億円　中央通路拡幅，4 番ホーム下高架化，北口自由通路新設，高架下模様替え　施工業者名：大林組・鹿島建設・間組ほか
総武本線津田沼―千葉間線路増設〔② 千葉県習志野市・千葉市，③ 15%完成（昭和 50 年 12 月 1 日現在）〕	事業実施箇所：千葉県習志野市・千葉市　事業主体：国鉄東京第一工事局　工事期間：昭和 48 年 10 月 31 日～55 年 3 月 31 日　事業予算：179 億円　土工：16 万 7 000 m³　橋梁：2 か所　高架橋：4.1 km　軌道：54 km　駅改良：橋上本屋 2 か所・高架下本屋 2 か所　施工業者名：東急建設・大林組・飛島建設ほか
熊谷貨物ターミナル新設〔② 埼玉県熊谷市，③ 65% 完成（昭和 50 年 12 月 1 日現在）〕	事業実施箇所：埼玉県熊谷市　事業主体：国鉄東京第三工事局　工事期間：昭和 47 年 9 月～52 年 3 月　事業予算：92 億円　用地：約 24 万 m²　盛土：約 21 万 m³　高架橋：約 1 km（単線）　橋梁：18か所　軌道：約 34 km　施工業者名：鹿島建設・東鉄工業・佐田建設
北上操車場新設〔① 北上ヤード，② 岩手県北上市，③ 50% 完成（昭和 50 年 12 月 1 日現在）〕	事業実施箇所：北上市相去町字山田　事業主体：国鉄盛岡工事局・仙台電気工事局　工事期間：昭和 47 年 1 月～54 年 3 月予定　事業予算：87 億円　盛土：57 万 m³　立体交差橋：6 か所　軌道：46 km　自動化機器：一式　除雪設備：一式　施工業者名：大成建設・三井建設・仙建工業ほか
外房線永田―勝浦間・伊東線来宮―伊東間線路増設工事〔千葉県茂原市・長生郡・夷隅郡・勝浦市，静岡県熱海市・伊東市．③ 0% 完成（昭和 50 年 12 月 10 日現在）〕	事業実施箇所：千葉県茂原市・勝浦市ほか，静岡県熱海市・伊東市　事業主体：国鉄千葉鉄道管理局・東京第一工事局・東京第二工事局　工事期間：昭和 50 年 12 月～56 年 3 月　事業予算：433 億円　切取り：約 35 万 m³　盛土：約 360 万 m³　橋梁：約 80 か所　トンネル：約 12.6 km　軌道：約 80 km
白新線新発田―新潟間および羽越本線新発田―秋田間線路増設工事〔① 白新線・羽越本線線増，② 新潟県新潟市・豊栄市・新発田市・岩船郡，山形県西田川郡・鶴岡市，秋田県秋田市・由利郡，③ 約 30% 完成（昭和 50 年 12 月 20 日現在）〕	事業実施箇所：新潟県新潟市―秋田県由利郡ほか　事業主体：国鉄信濃川工事局・新潟鉄道管理局・秋田鉄道管理局　工事期間：昭和 47 年 1 月～55 年 3 月　事業予算：309 億円　施工業者名：間組・奥村組・大林組ほか
上越新幹線（大宮―新潟間）〔② 埼玉県・群馬県・新潟県，③ 54% 完成（昭和 50 年 12 月 1 日現在）〕	事業実施箇所：埼玉県・群馬県・新潟県　事業主体：日本鉄道建設公団，東京・新潟新幹線建設局　工事期間：昭和 46 年 10 月～54 年 6 月　事業予算：9 454 億円　施工業者名：鹿島建設・大林組・鉄建建設ほか
成田新幹線（東京―成田空港間）〔② 東京都・千葉県，③ 0.8% 発注，（昭和 50 年 12 月 1 日現在）〕	事業実施箇所：東京都・千葉県　事業主体：日本鉄道建設公団東京支社　工事期間：昭和 47 年 2 月～　事業予算：2 000 億円
津軽海峡線青函トンネル工事〔② 青森県東津軽郡―北海道上磯郡，③ 43% 完成（昭和 50 年 12 月 1 日現在）〕	事業実施箇所：青森県東津軽郡今別町浜名―北海道上磯郡知内町湯の里　事業主体：日本鉄道建設公団青函建設局　工事期間：昭和 38 年 9 月 23 日～54 年 3 月 31 日　事業予算：2 014 億円　斜坑：竜飛 1 315 m・吉岡 1 210 m・陸上部 4 本 1 867 m　先進導坑：計画延長 2 万 2 300 m，断面積 18 m²　作業坑：計画延長 1 万 7 810 m，断面積 18 m²　本坑：計画延長 5 万 3 850 m，新幹線複線馬蹄形　水深等：海峡中央部 140 m，最小土かぶり 100 m　線形等：最小曲線半径 6 500 m，最急勾配 12‰　施工業者名：鹿島建設／熊谷組／鉄建建設 JV・大成建設／前田建設工業／間組 JV・大林組／清水建設 JV ほか
気仙沼線・盛線・久慈線建設〔① 三陸縦貫線建設，② 宮城県・岩手県，③ 64% 完成（昭和 50 年 12 月 1 日現在）〕	事業実施箇所：宮城県河南町―岩手県久慈市　事業主体：日本鉄道建設公団盛岡支社　工事期間：昭和 39 年 3 月～54 年 3 月　事業予算：718 億円　線路規格：乙線，単線，非電化　最小半径：400 m　最急勾配：20‰　レール：40 kg N，50 kg N　施工業者名：間組・大林組・鉄建建設ほか
東京外環状線〔① (1) 小金線，(2) 京葉線，② (1) 千葉県，(2) 千葉・東京・神奈川の各都県，③ (1) 91% 完成，(2) 41% 完成（昭和 50 年 12 月 1 日現在）〕	事業実施箇所：(1) 千葉県松戸市―船橋市，(2) 神奈川県川崎市―千葉市蘇我　事業主体：日本鉄道建設公団東京支社　工事期間：(1) 41 年 9 月 1 日～52 年 3 月 31 日，(2) 42 年 2 月 13 日～54 年 3 月 31 日　事業予算：(1) 小金線 792 億円，(2) 京葉線 2 164 億円　線路規格：複線・電化　最小半径 (1) 800 m，(2) 450 m　最急勾配：10‰　施工業者名：(1) 大林組・銭高組・日本国土開発ほか，(2) 竹中土木・前田建設工業・大林組ほか
東京都市高速鉄道 8 号線建設工事〔① 営団地下鉄有楽町線工事，② 東京都，③ 全事業のうち 52% 完成（昭和 50 年 11 月 30 日現在）〕	事業実施箇所：東京都練馬区・豊島区・中央区　事業主体：帝都高速度交通営団　工事期間：昭和 45 年 7 月～53 年 9 月　事業予算：2 320 億円　工事延長：20.7 km（うち，10.9 km 開業）複線地下式　軌間：1 067 mm　駅数：18 か所（うち，11か所開業）　乗降場有効長：210 m　工法：シールド工法 18%，開削工法 82%　施工業者名：鹿島建設・大林組
東京都市高速鉄道第 11 号線（渋谷―蛎殻町間）建設工事〔① 営団地下鉄 11 号線工事，② 東京都，③ 10% 完成（昭和 50 年 11 月 30 日現在）〕	事業実施箇所：東京都渋谷区・港区・千代田区・中央区　事業主体：帝都高速度交通営団　工事期間：昭和 48 年 3 月～53 年 9 月　事業予算：1 580 億円　工事延長：10.5 km 複線地下式　軌間：1 067 mm　駅数：9 か所　乗降場有効長：210 m　工法：シールド工法区間 63%，開削工法区間 37%　九段下―神保町間は都 10 号線との併行区間（駅は共同駅）　特殊工法駅：ルーフシールド工法の駅／永田町・三越前　施工業者名：鹿島建設・鉄建建設・銭高組

概　　要　・　特　　色

昭和 47 年 7 月総武線の東京駅地下乗降場乗入れ，昭和 50 年 3 月山陽新幹線博多開業さらには横須賀線の東京駅地下乗降場乗入れ，東北新幹線建設等に伴う混雑緩和のため，中央通路の拡幅（幅員 8 m（1 層）→25 m（2 層）），乗換コンコースの拡大（4 番ホーム高架化等），北口自由通路の新設等行うもので 50 年 2 月着工し，現在，中央通路拡幅工事の盛土部分各ホーム，軌道の仮受け，高架橋部分基礎の仮受け等工事，さらに乗換コンコース拡大工事の中央配電室，駅務室等支障移転工事を施工中である．

千葉方面への輸送力増強を図るため，東京―津田沼間の複々線化（昭和 47 年 7 月完成）に引き続き，津田沼―千葉間 12.5 km の複々線化を行う．このうち，稲毛―西千葉間は連続高架化し，その他区間は現在線に併設線増する．現在，地平区間は，橋梁，路盤工事を全区間で施工中であり，高架区間は，都市計画決定が行われ，近く協定を結び，全面着工の予定である．

上越新幹線建設に伴う熊谷駅貨物設備の支障移転，周辺駅の集約統合と熊谷地区の産業発展による貨物取扱量の増加に対応するため，熊谷―籠原間に 70 万 t/年扱の貨物ターミナルを新設する．この区間は過密ダイヤ区間であり構内運転との競合を避けるため下り本線を立体化し，構内配線も列車単位の荷役，コンテナ列車の途中積卸が可能な合理的設備とし，将来はライナー線，複合施設も設備する予定である．現在用地，土工，橋梁もほぼ完了し，電気，軌道，構内設備を施工中である．

東北新幹線線建設に支障する北上・盛岡両駅の貨車操配設備の移転工事として，東北本線六原駅―北上駅の中間に約 33 万 m^2 の用地買収を行い雪寒地における初のリニアモーター方式自動化操車場を新設中である．当操車場は用地買収，路盤工事をほぼ終え，目下軌道，付帯設備の施工中であり併行して，自動化機器の設置と各種試験が順調に進められている．昭和 52 年度中に取扱規模約 1 700 両/日で一部使用開始の予定である（将来 2 000 両/日）．

外房・伊東線の輸送力増強を図るため，外房線は勝浦まで，伊東線は全区間を複線化するものである．外房線については永田までの複線化は 49 年度までに完成をみた．今回は永田―勝浦間 45.6 km，および伊東線来宮―伊東間 15.7 km を現在線にほぼ併設して 1 線増設するもので，56 年完成を目標にあい路区間から逐次着工の予定である．伊東線網代―宇佐美間に建設される新宇佐美トンネル（l=3 km）は，膨張性温泉余土を有する地質不良区間に位置するため，NATM 工法（新オーストリア工法）の採用を検討している．

日本海縦貫線の一貫を形成する白新線・羽越本線新発田―秋田間（273 km）の線増工事は，昭和 39 年着工以来，50 年 10 月までに 121.9 km，複線化率約 45% を完了した．51 年度は前年度工事を継続施工するほか，あい路区間にも着工し，幹線輸送力増強および新幹線接続網の整備を図る．
なお，施工については，極力省力化を図るため，トンネル内はスラブ軌道化および阿賀野川橋梁 926 m(70 m×13 連，下路トラス複線）には鋼直結軌道方式を計画している．

上越新幹線（大宮―新潟間）274.7 km のうち線路構造物の割合は，路盤 4.7 km（1.4%），高架橋（含河川橋）164.5 km（60%），トンネル 105.5 km（38.6%）であり，この中には世界最長の山岳トンネル，延長 22.235 kmの大清水トンネル，延長 14.830 km の中山トンネル，延長 14.350 km の榛名トンネルが含まれる．工事中のものは路盤 3.4 km（72%），高架橋 40.3 km（28%），トンネル 98.1 km（93%）で，浦佐駅付近の九日町高架橋（延長約 1 km）は 47 年 12 月に完成し，目下引き続き消雪実験を実施中である．

成田新幹線（東京―成田間）65 km は，東京都心と新東京国際空港とを連絡することを主たる使命としているか，中間に千葉ニュータウン駅（仮称）を設置し，広範な利用の促進を図ることにしている．本新幹線は，地元との協議等の問題で全面着工はできていないが，成田空港駅においては掘削工事，躯体構築を行っており，また成田線付近から空港に至る間を着工すべく用地買収の交渉を地元と行っている．東京駅では新幹線の関連で南部高架橋の工事を施工中である．

全長 53.9 km の青函トンネルは海底部 23.3 km，陸上部 30.6 km の世界最長のトンネルである．本工事は 47 年 3 月より工期 7 年でスタートし，現在では全工区にわたり鋭意施工中である．
海底部は先進坑，作業坑を先進させ，地質状況確認のうえ本坑を掘削している．海底部地質は凝灰岩に玄武岩等の貫入帯のため脆弱な層が多く，先進ボーリングによる地質予知および LW を主体とした止水注入が工事進捗のかぎを握っている．現在までに作業坑は海底部 23 km のうち 37% をカバーし，本坑は全工区合計で 16.4 km に着手している．

三陸縦貫線は気仙沼線 51 km，盛線 37 km，久慈線 71 km，計 159 km からなり，既設の石巻線，大船渡線，山田線，八戸線とともに，北日本の太平洋岸を結ぶ路線であり，陸中海岸国立公園，南三陸海岸県立自然公園のリアス式海岸を縫う景観に恵まれた路線である反面，トンネル延長 77 km と総延長の 48% を占めている．また，久慈線にはわが国初のＰＣ上路トラス橋の安家川橋梁，鉄道橋中わが国最長のスパンを誇るコンクリートアーチ橋の大沢橋梁等の異色構造物をも有する．

小金線は常磐線新松戸から総武線西船橋に至る約 14 km の新線で武蔵野線京葉線塩浜―西船橋間と結ばれて東京外環線を形成している．
当線の経過地は洪積台地であるため，路盤工事は土工 68%，橋梁 30%，トンネル 2% と土工工事が主となっているが，それらは大半終わり現在は西船橋付近をメインとした開業設備関係の工事を進めている．
京葉線（56 km）は東京湾埋立造成地を経過する新線で，貨物駅構内を除き塩浜―有明間はトンネルその他は高架橋となっている．このうち塩浜―東京貨物ターミナル間は 48 年 10 月開業千葉中央港―都川間は 50 年 5 月（単線非電化）で開業した．上記以外の区間については一部用地買収・設計協議が難航している所もあるが東京都においては東京港航路下等の工期を要する沈埋等のトンネル，千葉県においてはほぼ全面的に着工している．

8 号線は，丸の内線の混雑緩和を図るため池袋より丸の内線と併行して飯田橋に至り皇居の西側を通り銀座地区に至るもので，池袋―銀座一丁目間はすでに開業している．現在，池袋および銀座一丁目駅においてホーム延長工事を行っており，近く銀座一丁目―明石町間の工事にかかる予定である．また練馬区北町付近―池袋間については，現在工事準備中である．

11 号線は，東京急行新玉川線と渋谷で相互直通運転され，銀座線の輸送を軽減するため，これと併行して都心に向い，皇居付近で従来地下鉄の便が悪い皇居北側を迂回して都心業務地区に至るものである．既設線の下をくぐる箇所が多いので，地下通過位置が深くなり，シールド工法が大幅に採用された．表参道駅は，銀座線との方向別ホームとなる．

名　　称	デ　　ー　　タ
札幌市高速鉄道南北線延長建設工事〔① 地下鉄南北線延長建設工事，② 北海道札幌市，③ 72% 完成（昭和 50 年 10 月 31 日現在，土木工事のみ）〕	事業実施箇所：（起点）札幌市北区北 25 条西 4 丁目 22 番地先，（終点）札幌市北区麻生町 6 丁目 834 番地先　事業主体：札幌市交通局　工事期間：昭和 49 年 6 月 29 日～52 年 5 月 30 日　事業予算：343 億円　延長：2.4 km 複線地下式　方式：案内軌条式鉄道（H型鋼 446×310×21×21）　電気方式：直流 750 V，剛体複線式（第 3 軌条方式）　駅：駅数 2 か所（島式 1，相対式 1）駅間隔（最大 1.19 km，最小 0.995 km）　ホーム：長さ 120 m，幅（最大 12 m（島式），最小 4 m（相対式）　施工方法：地中連続壁による覆工式開削工法　施工業者名：大豊建設／北野組 JV・五洋建設／中山組 JV・東急建設ほか
千葉県営鉄道北千葉線第一期建設工事〔② 千葉県船橋市・印旛郡白井町・印西町，③ 5% 完成（昭和 50 年 11 月 30 日現在）〕	事業実施箇所：船橋市小室町　事業主体：千葉県鉄道局　工事期間：昭和 49 年 12 月 28 日～53 年 3 月 31 日　事業予算：59 億円　工事延長：3.9 km　軌間：1 435 mm　駅数：2 か所（相対式＝7 m，島式＝11.5 m）　橋梁：延長 53 m　高架橋および架道橋：延長 800 m　施工業者名：清水建設
東京都市高速鉄道第 10 号線建設工事〔① 都営 10 号線建設工事，② 東京都・千葉県，③ 新宿一東大島間のうち 54% 完成（昭和 50 年 11 月 30 日現在）〕	事業実施箇所：東東都新宿区・千代田区・中央区・江東区・墨田区・江戸川区，千葉県市川市　事業主体：東京都交通局　工事期間：昭和 46 年 5 月～52 年 3 月　事業予算：3 676 億 7 000 万円　工事延長：23.5 km　軌間：1 372 mm　駅数：21 か所　乗降場有効長：210 m　工法（新宿一東大島間）：開削工法 56%，シールド工法 39%，高架式 5%　施工業者名：大林組・鉄建建設・間組ほか
横浜市高速鉄道（1 号線・3 号線）建設工事〔② 横浜市，③ 80%完成（昭和 50 年 9 月 30 日現在）〕	事業実施箇所：横浜市中区万代町一中区尾上町，港南区上大岡町一上永谷町，中区尾上町一西区北幸 1 丁目　事業主体：横浜市交通局　工事期間：（1 号線）46 年 3 月～51 年 9 月，（3 号線）47 年 2 月～51 年 9 月　事業予算：679 億円　形式：軌間 1 435 mm，直流 750 V，第 3 軌条 6 両編成，ホーム長 120 m　1 号線：本線路 3.1 km（開削 24%，シールド 16%，トンネル 34%，切盛り 1%，高架橋 11%）　3 号線：3.1 km（開削 33%，シールド 33%，トンネル 34%）　全体計画：1 号線 18.9 km，3 号線 24.8 km　施工業者名：（1 号線）銭高組・青木建設・前田建設工業ほか，（3 号線）間組・奥村組・鹿島建設ほか
名古屋市高速度鉄道第 3 号線伏見一赤池間建設工事〔② 名古屋市中区・昭和区・天白区，愛知県愛知郡日進町，③ 54% 完成（昭和 50 年 10 月 30 日現在）〕	事業実施箇所：名古屋市中区錦 2 丁目 1 番地先一愛知県愛知郡日進町大字赤池　事業主体：名古屋市交通局　工事期間：昭和 48 年 4 月 28 日～53 年 3 月 31 日　事業予算：1 317 億円　軌間：1 067 mm　電気方式：直流 1 500 V，剛体架線　車両：長さ 20 m×幅 2.75 m　列車組成：最大 8 両　ホーム長：170 m　施工業者名：大林組・前田建設工業・鹿島建設ほか
京都市高速鉄道烏丸線（北山一竹田間）建設工事〔① 地下鉄烏丸線建設工事，② 京都府京都市〕	事業実施箇所：京都市北区・左京区・上京区・中京区・下京区・南区・伏見区　事業主体：京都市交通局　工事期間：昭和 49 年 12 月～54 年 3 月　事業予算：1 442 億円　軌間：1 435 mm　電気方式：架空線式　駅数：12 駅（地下駅 11，地上駅 1）　ホーム長：175 m，ホーム幅員～10.0 m　工事延長：12 km（地下部延長 11 km）　工法：覆工開削工法　施工業者名：フジタ工業・熊谷組・清水建設ほか
大阪市高速電気軌道第 2 号線天王寺一八尾南間建設工事〔① 地下鉄谷町線天王寺一八尾南間延長工事，② 大阪市阿倍野区・東住吉区・平野区，八尾市，③ 40% 完成（昭和 50 年 11 月 30 日現在）〕	事業実施箇所：大阪市阿倍野区阿倍野筋一八尾市木本　事業主体：大阪市交通局　工事期間：昭和 48 年 3 月 30 日～54 年　事業予算：1 202 億円　軌間：1 435 mm　延長：10.4 km　駅：阿倍野・文の里・田辺・駒川・平野・喜連・長吉・長原・八尾南　ホーム長：160 m　ホーム幅員：7.0～9.7 m　駅形式：島式　施工業者名：大林組・鹿島建設・銭高組ほか
福岡市高速鉄道・2 号線建設工事〔② 福岡県福岡市，③ 0% 完成（昭和 50 年 11 月 30 日現在）〕	事業実施箇所：福岡市西区・中央区・博多区・東区　事業主体：福岡市　工事期間：昭和 50 年 11 月～53 年度中　事業予算：1 502 億円　工事延長：1 号線 10.1 km，2 号線 5.1 m　軌間：1 067 mm　駅数：1 号線／11 駅，2 号線／7 駅　乗降場有効長：130 m（6 両編成分）　電気方式：直流 1 500 V 架空線　開業目標：昭和 54 年度　施工業者名：西松建設・飛鳥建設・清水建設
東京急行電鉄新玉川線（渋谷一二子玉川園前間）建設工事〔② 東京都，③ 83% 完成（昭和 50 年 12 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：東京都世田谷区・目黒区・渋谷区　事業主体：東京急行電鉄（株）　工事期間：昭和 44 年 7 月～52 年 4 月　事業予算：567 億円　工事延長：9.6 km 複線　軌間：1 067 mm　駅数：7 か所　乗降場有効長：170 m（将来 210 m）　地下区間：8.6 km　シールド工法区間：2.5 km　施工業者名：東急建設・熊谷組・鹿島建設ほか
京王帝都電鉄京王線初台一笹塚駅間連続立体交差化工事および地下鉄 10 号線乗入れ工事〔① 京王線新宿一笹塚間線増連続立体交差化工事，② 東京都，③ 42% 完成（昭和 50 年 12 月 31 日現在），（土木関係 70%）〕	事業実施箇所：東京都渋谷区・新宿区　事業主体東京都・日本鉄道建設公団　工事期間：昭和 46 年 5 月～53 年 9 月（連／57 年 3 月）　事業予算：487 億円　工事延長：4.0 km〔地下区間（開削工法）2.8 km 高架区間 0.8 km，取付区間 0.4 km）〕　駅施設：新宿駅／地下 5 層島式・エスカレーター 10 基・乗降場・コンコース・冷房，初台駅／地下上下 2 層式・エスカレーター 1 基，幡ケ谷駅／地下相対式，笹塚駅／高架島式　乗降場有効長：210 m　施工業者名：大林組・大成建設・清水建設ほか
名古屋鉄道豊田新線建設工事（豊田一赤池間）〔① 豊田新線建設工事，② 愛知県豊田市・愛知郡日進町・西加茂郡三好町，③ 20% 完成（昭和 50 年 12 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：豊田市・愛知県愛知郡日進町・西加茂郡三好町　事業主体：名古屋鉄道　工事期間：昭和 47 年 4 月 1 日～53 年 3 月 31 日　事業予算：220 億円　工事延長：14.4 km（複線）　駅数：8 駅　橋梁：51 か所・延長 3 950 m　トンネル：6 か所・延長 2 064 m　軌間：1 067 mm　施工業者名：熊谷組，浅高組，矢作建設ほか
阪神間都市計画都市高速鉄道阪神電気鉄道本線および西大阪線尼崎市内連続立体化工事，大阪高潮対策事業による阪神電気鉄道本線神崎川橋梁および左門殿川橋梁こう上工事，大阪都市計画↓	事業実施箇所：兵庫県尼崎市城内一大阪市西淀川区姫島町　事業主体：兵庫県・大阪府・大阪市・阪神電気鉄道（株）　工事期間：昭和 47 年 4 月～52 年 12 月　事業予算：170 億 7 000 万円　施工延長：本線 3.9 km，西大阪線 1.0 km　除却踏切道：14 か所　交差都市計画道路：8 本　防潮堤改良河川　神崎川および左門殿川　高架化される駅：大物（乗降場有効長 現 80 m 新 120 m），杭瀬（乗降場有効長 現 100 m 新 120 m），千船（乗降場有効長 現 100 m 新 120 m）　施工業者名：大林組・鹿島建設・

概　　要　・　特　　色
南北線計画は，全長 45 km（茨戸―藤の沢間）あり，そのうち 12 km を昭和 46 年 12 月に開業し，現在約 23 万人/日を輸送しているが，乗者人員は大通駅を中心に，北方面が 70%，南方面が 30% の利用状況にあるため，第2期工事として北方面の延長に着手した．当市は，国鉄函館本線を境に，北と南では全く異なった地質を示し，北方面では一般に腐植に富んだ粘土層であり，所によっては泥炭土も含んでいる． したがって，これらを勘案して土留工を計画した．
北千葉線第一期建設区間は小室から千葉ニュータウン中央間の 3.9 km であり，小室駅で北総開発鉄道（株）が建設する北初富―小室間の北総開発鉄道と直通運転を行い，さらに新京成線との連絡によって東京千葉方面への交通を可能にさせるものである．この区間の構造はニュータウン内が堀割構造，他については高架橋構造である．また，駅構造は鉄骨橋上式である．
10 号線は，多摩ニュータウン（計画人口 32 万人）から新宿副都心および都心業務地区を横断し，千葉ニュータウン（計画人口 34 万人）に至る総延長 90 km の路線である．このうち都は，新宿から都心地区を東西に貫通し，比較的交通に恵まれない江東地区を通り本八幡までの区間を分担している．当区間のうち，新宿―東大島間は現在工事中である．東大島―本八幡間は計画中であるが，江東0メートル地帯の軟弱地盤，地盤沈下地帯を通過するため非常な難工事が予想される．
1号線工事区間は，営業線，3号線工事区間と併せて一路線になる．関内駅に接する曲線半径 125 m の上下形部分（155 m），河川敷で異高形部分（285 m）は各 9，11 基のケーソン工法とし，その工区間 87 m は連続地中壁工法（厚さ 0.8 m，深さ 45 m）で国鉄高架橋駅，地下式首都高速道路（構築幅 35 m）で交差した．丘陵部へは市街部河川下と高低差 54 m のため別掲のとおり多工種となり，山岳トンネルに接して上永谷駅（高架橋）で基地側線路に接続する．基地は切盛土工法と周辺宅地造成と同時施工とした． 3号線の軌条面は現地盤から平均 21 m の深さであるため工法はほとんどシールドと山岳トンネルとした．また河川敷（60 m）の直下で首都高速道路（構築幅 29 m）と一体構造となり，その直上に国鉄根岸線がある．関内駅は連続地中壁工法（厚さ 0.8 m，深さ 40 m）を躯体の一部に取り入れた3層で，島ホーム2面で1号線と方向別に同一階で相互直通し，本牧方分岐線（近く着工）へは3号線が直通できる構造である．
地下鉄3号線は本市の北西部上小田井から東南部日進町赤池まで名古屋を斜めに横切る路線で，全長 20.1 km のうち，都心の伏見から終点の赤池までの 13.5 km（営業キロ）を現在建設中である．工事の区間は伏見をはじめ 14 駅が設置され，既設の1・2号線とは伏見，上前津でそれぞれ交差連絡する． 本3号線は両端の上小田井および赤池で名鉄の犬山線，豊田新線とそれぞれ接続し，名古屋としては初の相互直通運転を行うことになっている．このため規格も既設線とは異なったもので建設中である．
烏丸線は，京都市北部の北山通り鴨川左岸から市の中心部烏丸通りを南北に縦貫し，四条で阪急京都線と，国鉄京都駅で新幹線，在来線と交差連絡し，伏見区内で鴨川地下横断ののち，名神高速道路南インターチェンジ付近に設ける終点竹田駅で近鉄京都線と連絡し，相互直通運転を行う計画であり，京都市の南北の旅客流動に対処する幹線である．工事は河川横断2か所以外は開削工法で施工，都心部では共同溝，洞道と同時建設を行う．国鉄京都駅構内横断工事は国鉄に施行委託をしている．
地下鉄2号線を天王寺より南へ延長し，近年人口増加が著しい市東南部の東住吉区，平野区，八尾市などと都心を結ぶため，天王寺―八尾南間の工事を行っている．9駅および八尾車庫を設ける．構造上の特色は，シールド駅（阿倍野），地上駅舎（田辺，駒川），高速道路との一体構造（阿倍野―喜連間）がある．施工上の特徴は，国鉄，近鉄，地下鉄等既設線との交差工事および共同溝，広域下水道との同時施行等協議対象が非常に多いことである．
1号線は，国鉄筑肥線と起点の姪浜駅で相互直通運転を行い，市の業務地区である天神，博多を結ぶ路線である．また，2号線は，1号線の中洲川端駅を起点とし東部の住宅地とを結ぶ路線である． 1・2号線の接続は，中洲川端駅で行うが，相互直通運転もできる構造にしている． 建設工法は，水を多量に含んだ砂質性の地質であるので，全線の大部分で開削工法を採用している．
新玉川線は，同社田園都市線と二子玉川園駅で，交通営団 11 号線と渋谷で接続し，田園都市線の列車を都心へ直通させるものである．34 年2月に免許を受けたときは交通営団銀座線と直通する予定であったが，田園都市線の延長，銀座線の輸送力不足などから，43 年都市交通審議会が銀座線のバイパスである 11 号線を新設し，新玉川線をその一部とするように答申した．国道 246 号で首都高速道路3号線と上下に重なる区間の 3 km は，44 年高速道路，共同溝と同時に施工した．残区間（渋谷付近，駒沢公園―二子玉川）は日本鉄道建設公団が建設を代行し，東京急行電鉄に委託された．
本事業は，京王線の輸送力増強のための新宿―調布間複々線化計画の第1期工事である．京王線新宿―調布間は，47 年都市交通審議会の答申により，京王相模原線，都営地下鉄 10 号線，千葉県営鉄道とともに都市高速 10 号線の一部となっている． 本事業で，初台―笹塚間が地下化または高架化となり，鉄道と道路がすべて立体交差化され，12か所の踏切道が除去される．また，線増によって都営地下鉄 10 号線と接続し，直通運転をすることになっている．連続立体交差化工事は東京都が施工し，線増工事は日本鉄道建設公団が建設を代行し，京王帝都に工事が委託された．なお，幡ケ谷駅付近からは別線線増となり，新宿駅は甲州街道下に建設された．また，新宿駅は，国鉄線との交差のため深くなり，地下5階が乗降場となった．
名古屋市から豊田市に至る丘陵地は住宅地および文教地区として急速に開発が進んでいる． 名鉄豊田新線は豊田市―名古屋市間を直通する旅客および，この丘陵地の住民の輸送需要に対処するため，丘陵地を東西に横断して日進町赤池より豊田に至る鉄道を建設するものであり，名古屋市地下鉄3号線（上小田井―赤池間）および名鉄犬山線と相互直通運転を行うことになっている．
本事業は連続立体交差事業，高潮対策事業および単独立体交差事業の三つが含まれている． 三つの事業のうち，高潮対策事業の進捗率がよく，尼崎市内連続立体交差事業の進捗が遅れている．

名　　称	デ　　ー　　タ
街路事業による都市計画道路淀川北岸線立体交差工事〔① 阪神本線大物―姫島高架化工事，② 兵庫県尼崎市・大阪市，③ 45% 完成（昭和 50 年 10 月現在）〕	阪神土木工業ほか
京阪本線（土居―寝屋川信号所間）の連続立体交差化事業および線増事業〔① 土居―寝屋川信号所間高架複々線化工事，② 大阪府守口市・門真市・寝屋川市，③ 42% 完成（昭和 50 年 12 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：大阪府守口市・門真市・寝屋川市　事業主体：大阪府・京阪電気鉄道　工事期間：昭和 47 年 11 月 1 日～55 年 3 月 31 日　事業予算：約 400 億円　工事延長：5.8 km 複々線　廃止踏切道数：20か所　乗降場有効長：160 m　高架橋構造：鉄筋コンクリートラーメン構造　施工業者名：清水建設・銭高組・奥村組ほか
札幌市高速鉄道東西線建設工事〔① 地下鉄東西線建設工事，② 北海道札幌市，③ 91% 完成（昭和 50 年 10 月 31 日現在）〕	事業実施箇所：札幌市西区琴似 2 条 5 丁目―札幌市白石区南郷 3 丁目　事業主体：札幌市交通局　工事期間：昭和 48 年 5 月 18 日～51 年 6 月 30 日　事業予算：1 067 億円　延長：10.670 km 複線地下式　方式：案内軌条式鉄道（L 型鋼 399×311×25×25）　電気方式：直流 1 500 V，架空単線式　駅：駅数 11 か所（島式 5，相対式 6），駅間隔（最大 1.220 km，最小 0.815 km）　ホーム：長さ 170 m 幅（最大 10 m（島式），最小 4 m（相対式）　施工方法：H杭（300×300×10×15）による覆工式開削工法　施工業者名：大成建設／丸彦渡辺組／田中組・伊藤組 JV・鹿島建設・大林組／石山組 JV ほか
東京都市高速鉄道第 6 号線高島平―西高島平延長工事〔① 都営 6 号線高島平―西高島平延長工事，② 東京都，③ 100% 完成（昭和 50 年 11 月 30 日現在）〕	事業実施箇所：東京都板橋区　事業主体：東京都交通局　工事期間：昭和 49 年 2 月 1 日～50 年 5 月 31 日　事業予算：89 億円　工事延長：1.5 km　軌間：1 067 mm　駅数：2 か所　乗降場有効長：170 m　構造：高架式　施工業者名：地崎工業・日産建設
大阪市高速電気軌道第 2 号線都島―守口間建設工事〔① 地下鉄谷町線都島―守口間延長工事，② 大阪市都島区・旭区，守口市，③ 92%完成（昭和 50 年 11 月 30 日現在）〕	事業実施箇所：大阪市都島区都島本通―守口市大日町　事業主体：大阪市交通局　工事期間：昭和 46 年 11 月 15 日～52 年春　事業予算：710 億円　軌間：1 435 mm　延長：6.4 km　駅：野江・森小路・大宮・太子橋・守口　ホーム長：160 m　ホーム幅員：7.2～8.0 m　駅形式：島式　施工業者名：奥村組・鹿島建設・西松建設ほか
神戸市高速鉄道建設工事〔① 市営地下鉄西神線，② 兵庫県神戸市，③ 95% 完成（昭和 50 年 11 月 30 日現在）〕	事業実施箇所：神戸市垂水区・須磨区・長田区　事業主体：神戸市交通局　工事期間：昭和 47 年 11 月 28 日～51 年 3 月　事業予算：570 億円（うち，土木関係 195 億円）　駅：名谷（島式ホーム 2 面・幅員 8 m・延長 120 m），妙法寺（相対式ホーム・幅員 5 m・延長 120 m），板宿（島式ホーム・幅員 8 m・延長 120 m），新長田（島式ホーム・幅員 8 m・延長 120 m）　軌間：1 435 mm　電気方式：直流 1 500 V，架空線式　施工業者名：清水建設・鹿島建設・佐藤工業ほか

都　市　計　画

昭和 50 年度の都市計画事業は，前年度に引き続き厳しい公共事業抑制の方針のもと，下水道を含めても国費で対前年比 6% 減の 4 423 億円，事業費で 8% 増の 9 643 億円という苦しいスタートであった．その中でも，生活環境施設の整備に力点が置かれ，下水道事業費は 27% 増，公園事業費は 19% 増の当初予算であった．その後，深刻な景気の停滞に対する策として他の公共事業と同様，かなりの補正予算が追加されたが，市街地整備の緊急性にもかかわらず，総体的には，都市計画事業は苦しい遅延状況を呈している．補正予算は事業費で 970 億円の追加であり，これも下水道が主であった．また，地方自治体主体の事業の性格上，地方自治体の財源難も，特に都道府県事業の執行に暗いかげを投げかけている．

街路事業においては，① 既成市街地および新市街地における幹線街路の整備を促進するとともに，下水道，ごみ処理施設等の生活環境施設に関連する街路，他の交通施設に関連する街路および駅前広場の整備，② 都市鉄道の高架化，交差点の立体化および鉄道との立体交差化，③ 歩行者専用道路および歩道の整備，④ 都市モノレール道の整備，⑤ 共同溝の整備，等を推進するとともに，新たに街路緑化事業，ならびに幹線街路に囲まれた居住区の

名　　称	デ　　ー　　タ
函館圏都市計画道路事業〔① 五稜郭線立体交差事業，② 函館市，③ 100% 完成（昭和 50 年 9 月 10 日現在）〕	事業実施箇所：函館市追分町地内　事業主体：北海道　工事期間：昭和 47 年 7 月 10 日～50 年 9 月 10 日　事業予算：全体 10 億 8 000 万円（うち，都市 10 億 4 000 万円・国鉄 3 000 万円・函館市 1 000 万円）　全体延長：694 m　幅員：16.0～25.0 m　高架部：6 径間延長 198 m，幅員 16.0～25.0 m，上部形式／PC単純桁 3 径間＋3 径間連続鋼箱桁，下部形式／基礎 φ1.0 m 場所打ち杭・躯体逆T式RC　取付部：延長 496 m，幅員 25.0 m，逆T式コンクリート擁壁　施工業者名：（上部工）函館ドック・北海道ピーエス，（下部工および取付部）大林組
名古屋都市計画街路事業道路改良〔① 都市 3.1.124 広小路線，② 名古屋市，③ 99% 完成（昭和 50 年度末現在）〕	事業実施箇所：名古屋市千種区東山通 5 丁目 1 番地先から名古屋市名東区猪高町大字上社字除東 24 番地先まで　事業主体：名古屋市　工事期間：昭和 40 年 1 月 27 日～昭和 52 年 3 月 31 日まで　事業予算：31 億 7 000 万円　道路幅員：40 m　延長：3 240 m　工種：擁壁，街渠，雨水桝，防護柵，街路灯，連続植栽，AS 舗装