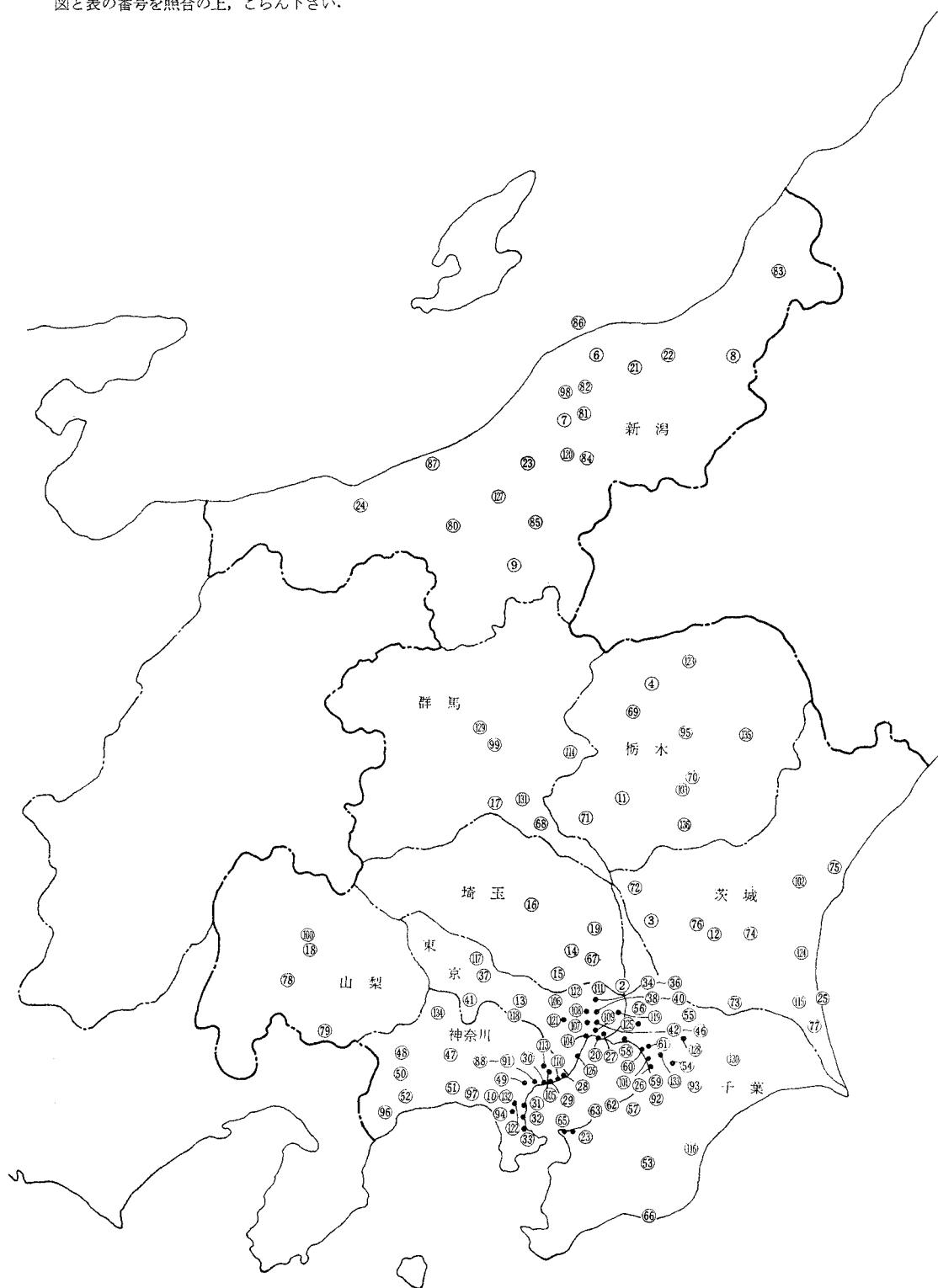


- 今秋の全国大会を担当する関東支部にちなみまして現在行われております関東地方の主要工事を取りまとめました。図と表の番号を照合の上、ごらん下さい。



関東地方の主要土木工事一覧

図面 対照 番号	工 事 名	事業主体	事業費 (億円)	工 期 (昭和 ・年)	工 事 概 要	特 徴																									
①	岩 潤 水 門 改 築 工 事	建設省	120	49～60	幅員 20m, 水門 3門, 基礎: ケーソン 4基	新水門は、高水時における隅田川への流入阻止, 平常時における舟運および浄化用水の導入を目的として、旧水門から下流約 300m の位置に幅員 20m の水門 3門を設置するものである。																									
②	三 郷 放 水 路 新 設 工 事	建設省	190	45～56	放水路延長 1500m, 水路幅員 約 50m, 計画放水量 200 m ³ /sec, ポンプ 50 m ³ /sec 3 台・30 m ³ /sec 1 台・20 m ³ /sec 1 台	三郷放水路は治水と水質浄化等をあわせた多目的放水路で、中川の洪水の一部 200 m ³ /sec を江戸川へポンプ排水するとともに、江戸川の水が豊富なときは、ゲート操作により、江戸川の水を 20 m ³ /sec を限度として中川へ導水、中川の浄化を図るほか、放水路により分断された大場川の内外対策をあわせ実施するものである。																									
③	渡良瀬遊水池 調節池化工事	建設省	500	38～60	渡良瀬遊水池の面積 約 33 km ² <table><tr><th>区 分</th><th>面積 (km²)</th><th>容 量 (百万 m³)</th><th>越流堤 (m)</th><th>囲繞堤 (m)</th></tr><tr><td>第1調節池</td><td>15</td><td>107.1</td><td>1100・ 1400**</td><td>6100</td></tr><tr><td>第2調節池</td><td>5</td><td>35.6</td><td>790</td><td>7000</td></tr><tr><td>第3調節池</td><td>2.8</td><td>19.1</td><td>496.5</td><td>2240</td></tr><tr><td>合 計</td><td>22.8</td><td>161.8</td><td></td><td></td></tr></table> * 上段: 上流越流堤 ** 下段: 下流越流堤	区 分	面積 (km ²)	容 量 (百万 m ³)	越流堤 (m)	囲繞堤 (m)	第1調節池	15	107.1	1100・ 1400**	6100	第2調節池	5	35.6	790	7000	第3調節池	2.8	19.1	496.5	2240	合 計	22.8	161.8			渡良瀬遊水池は、渡良瀬川、思川、巴波川の3河川が流入しすぐ下流で利根川に合流している。調節池化工事は、これら河川の計画高水流量 9400 m ³ /sec を調節して利根川の計画高水流量 14000 m ³ /sec を増加させないようにするものであり、各河川の低水路沿いに設けられる囲繞堤によって遊水池を3つの調節池に分割し、それぞれのブロックに越流堤および水門を設置する。3つの調節池の総面積は 22.8 km ² で後楽園球場の約 700 倍である。
区 分	面積 (km ²)	容 量 (百万 m ³)	越流堤 (m)	囲繞堤 (m)																											
第1調節池	15	107.1	1100・ 1400**	6100																											
第2調節池	5	35.6	790	7000																											
第3調節池	2.8	19.1	496.5	2240																											
合 計	22.8	161.8																													
④	川 治 タ ム 建 設 事 業	建設省	450	43～56	総貯水容量 8300 万 m ³ , 有効貯水容量 7600 万 m ³ , アーチ式コンクリートダム 堤高 140 m・堤長 360m, 堤体 83 万 7000 m ³	利根川左支鬼怒川に建設されるダムで、洪水調節、特定かんがい、都市用水の供給を目的とするものであり、昭和 52 年度からコンクリート打設を開始する計画である。																									
⑤	利根川水系砂防	建設省	11.7 (昭和 51年)	10～	昭和 10 年直轄砂防事業を開始以来 50 年度まで、ダム 105 基、床固 53 基、流路工 12050 m を完成させ、昭和 51 年度はダム 9 か所、流路工 5 か所を施工し、流路工 1 か所を完成させる。	昭和 10 年の利根川右支烏川の災害を契機に直轄砂防事業を開始され、昭和 22 年のカスリン台風以降、利根川右支神流川、吾妻川、左支品川が直轄編入となり、地域防災を主体とする流路工、床固め、砂防基本施設としての貯砂ダム等を実施している。																									
⑥	信 濃 川 関 屋 分 水 路	建設省	215	41～60 (予定)	分水路開削 延長 約 2000m, 河幅 195m, 掘削・液渾 387 万 m ³ , 水門 2 か所, 付帯工事(道路橋 6 か所・延長 1350m, 鉄道橋 2 か所・延長 534m, 排水機場 1 か所)	新潟市街部を洪水から守るため、分水路を開削し、洪水を直接日本海へ放流することを目的とし建設したもので、計画洪水流量 4200 m ³ /sec のうち本川へ 1000 m ³ /sec, 放水路へ 3200 m ³ /sec をそれぞれ分派することとし、昭和 47 年 8 月通水を開始。現在、信濃川水門を概成させ、右岸側切堤を施工中である。																									
⑦	中ノロ川水門	建設省	59	48～54 (予定)	全幅 132m, 主ゲート 4 門・幅員 30m, 形式・非越流形単葉シェール構造ローラーゲート、調節ゲート 2 門・幅員 30m, 形式・越流形単葉シェール構造引上式転倒ゲート	信濃川から中ノロ川への洪水分派量を規制し、また中央 2 門の調節ゲートにより低水分派量をコントロールする目的で建設している水門である。																									
⑧	大 石 タ ム	建設省	172	45～53	総貯水容量 2280 万 m ³ , 有効貯水容量 1780 万 m ³ , 重力式コンクリートダム, 堤体積 40 万 m ³ , 堤高 87.0m, 堤頂長 235.0m, 堤頂幅 6.0m	荒川水系大石川の新潟県岩船郡関川村大字大石地先に洪水調節を主目的とし、これにあわせて発電を行う多目的ダムである。昭和 51 年 4 月現在 20 万 m ³ のコンクリート打設済み。																									
⑨	三 國 川 タ ム	建設省	292	50～60	総貯水容量 2800 万 m ³ , 有効貯水容量 2030 万 m ³ , 重力式コンクリートダム, 堤体積 151 万 m ³ , 堤高 115.0m, 堤頂長 420.0m, 堤頂幅 6.0m	信濃川水系魚野川右支三國川の新潟県南魚沼郡六日町わらび野地先に、洪水調節、流水の正常な機能の維持、都市用水の補給、ならびに発電等を目的として建設する多目的ダムである。																									
⑩	国 道 1 号 改 築 工 事 (新湘南バイパス)	建設省	650	47～	藤沢市一大磯町, 延長 14.9km, 幅員 22～40m (自動車専用部・全線高架)	国道 1 号線の茅ヶ崎市、平塚市付近の混雑を解消するために計画されたバイパスであり、平塚市に入り海岸線にルートをとる。このバイパスはすでに完成している藤沢バイパスと西湘バイパスを自動車専用道路で結ぶものである。出入は、出入制限を行い、さらに、藤沢市一茅ヶ崎間は街路を併設する。																									
⑪	国 道 4 号 改 築 工 事 (第二 4 号国道)	建設省 道路団	830	45～	庄和町(庄和インター)一宇都宮市, 延長 14.9km, 幅員 38.5m (橋梁 39, 延長 3090m)	現 4 号の沿線には春日部、幸手、小山、石橋、宇都宮等の市街地があり、産業経済の発展、人口の集中化、宇都宮百万都市構想等から自動車交通量の伸びが著しく、現道幅は家屋密集地のためきわめて困難である、そこで建設される本バイパスは、現 4 号にはば平行に計画されている。なお、利根川の橋は一般有料として工事中である。																									
⑫	国 道 6 号 改 築 工 事 (土浦バイパス)	建設省	190	44～	土浦市中村一土浦市中貴, 延長 8.8km, 幅員 25.5m (橋梁 9 か所, 延長 1500m)	国道 6 号線の土浦市街地の交通混雑を解消するバイパスで、研究学園都市の建設によりその完成が急がれている。このバイパスのうち約 2.3km は、軟弱地盤(虫掛)地区を通る。																									
⑬	国 道 16 号 改 築 工 事 (八王子バイパス)	建設省	320	44～	相模原市橋本一八王子市左入町, 延長 10.5km, 幅員 25～40m (橋梁 2 か所, 延長 500m)	首都 30km 圏の諸都市を結ぶ重要な環状道路である。八王子バイパス沿線では、宅地開発、工業団地等の開発が盛んに行われている。現在、北側から工事を進めている。																									
⑭	国 道 16 号 改 築 工 事 (東大宮バイパス)	建設省	120	43～	大宮市吉野町一大宮市宮ヶ谷塔, 延長 7.7km, 幅員 30.5～37m (橋梁 2 か所, 延長 693m/掘削 1 か所, 延長 835m)	首都 30km 圏の重要な環状道路であり、大宮、上尾市付近の混雑緩和をはかり、すでに完成している。新大宮バイパスと岩槻、春日部バイパスを接続する。このバイパスは東北自動車道と国道 4 号、17 号線などを相互に連絡する。																									

図面 対照 番号	工 事 名	事業主体	事業費 (億円)	工 期 (昭和 ・ 年)	工 事 概 要	特 徴
⑮	国道 17 号 改 築 工 事 (新大宮バイパス)	建 設 省	230	37～	板橋区北町～大宮市吉野町, 延長 23.4 km, 幅員 000 m (橋梁 9 か所, 延長 1251 m)	現 17 号の西側をほぼ平行して北上し現道に取付く 43.4 バイパスで、戸田、浦和、大宮市付近の交通緩和を はかり、一般道路と自動車専用道を併設する。現在 、笹目橋、東京都内を工事中である。
⑯	国道 17 号 改 築 工 事 (熊谷バイパス)	建 設 省	160	44～	鴻巣市箕田～熊谷市高柳, 延長 18.1 km, 幅 員 50 m (橋梁 9 か所, 延長 537 m)	現 17 号の東側をほぼ平行して北上し現道に取付く バイパスで、熊谷市付近の交通緩和をはかる。現在 一部 2 車線で暫定供用し、南に向けて工事を進めて いる。
⑰	国道 17 号 改 築 工 事 (上武道路)	建 設 省	290	45～	熊谷市西別府～前橋市田口町, 延長 36.5 km, 幅員 30 m	国道 17 号の自動車交通に対処するとともに地域開 発の促進を兼ねて計画されたバイパスである。上尾 バイパス、熊谷バイパスを経て上武道路に接続し、 前橋市まで行く。経過する地域は水田、畑等、平 地部であるため低騒音が多い。群馬県側から工事中 である。
⑱	国道 20 号 改 築 工 事 (勝沼バイパス)	建 設 省	150	44～	山梨県東山梨郡勝沼町～東八代郡石和町, 延 長 10.9 km, 幅員 22 m (橋梁 10 か所, 延 長 1120 m)	中央道西宮線の勝沼インターと国道 20 号線をつな ぐバイパスで、中央道の開通にそなえて 2 車線を施工 している。扇状地のブドウ畑の中の道路である。
⑲	国道 298 号 改 築 工 事 (外郭環状道路)	建 設 省	4550	45～	延長 41.3 km, 幅員 47～62 m	首都 15 km 圏の諸都市をつ結び、重要な環状道路で (都心に起終点をもたない重要な幹線)、一般道路と 自動車専用道路を併設する。本道路は特に沿道の生 活環境、自然環境の保全に力を入れ、埼玉県安行地 先にモデル道路の建設が行われた。
㉑	国道 357 号 改 築 工 事 (東京湾環状道路)	建 設 省 首都高 速道路公団	9000	44～	千葉市検見川～横須賀市, 延長 83 km, 幅員 50～100 m	東京湾沿岸の埋立地を利用し、横浜、東京、千葉、 水戸を経て富津に至る延長 160 km の道路であ る。このうち千葉市から横須賀に至る 83 km は新 設路線一般国道 357 号に指定された。51 年 8 月東京港 沈埋トンネル区間が開通する。
㉒	国道 8 号 改 築 工 事 (新潟バイパス)	建 設 省	232	41～	新潟市蓬谷内新田～西蒲原郡黒崎町山田, 延 長 11.2 km, 幅員 26.5 m (橋梁 10 か所, 延長 1334 m)、現在全線 2 車線供用中で、引 き続き 4 車線化、交差点立体化を実施中。	本線は、国道 7 号、8 号線の新潟市内における交通 混雑を解消するため、および市内を起終点とする交 通の分散を図ることを目的として計画されたバイパ スであり、新潟市北部は、新々バイパス、南部は北 陸自動車道と結んでいる。 また、全区間自動車専用道路とし出入制限を行い、 5 か所のインターチェンジにより街路へ交通配分を 行っている。
㉓	国道 7 号 改 築 工 事 (新々バイパス)	建 設 省	280	46～	新潟市～新発田市, 延長 16.7 km, 幅員 20.5 ～24.0 m (橋梁 14 か所, 延長 1790 m)、 現在、土工工事、新泰平橋 (延長 903 m) の 床版打設中。	本線は、現国道 7 号線新潟市～新発田市の交通混 雑の解消を図るもので、現道拡幅はきわめて困難で あり、現 7 号にはほぼ平行に計画されたバイパスであ る。 あわせて新潟東港背後地および豊栄市市街地からの 交通の集散を図るもので、新潟東港臨港道路までは 自動車専用道路とし出入制限を行うこととしている。
㉔	国道 17 号 改 築 工 事 (長岡東バイパス)	建 設 省	363	47～	長岡市十日町～南蒲原郡中之島村, 延長 17.2 km, 幅員 24.0 m (橋梁 13 か所, 延長 1826 m)、現在、一部区間土工・高架工事中。	本線は、長岡市は 8 号、17 号線が市内で交差して おり、このための交通混雑および冬期豪雪連日区域 の交通障害が多く、これを解消するために計画され たバイパスである。あわせて、長岡市東部の地域開 発を含め、8 号、17 号をバイパスしている。
㉕	国道 18 号 改 築 工 事 (上新バイパス)	建 設 省	304	50～	上越市下源入～中頸城郡中郷村, 延長 24.6 km, 幅員 17.0～28.0 m (橋梁 9 か所, 延長 1610 m)、現在用地買収の促進中。	本線は、現 18 号は直江津から旧高田市街、新井市 街を経て長野に通ずる幹線であるが、各市街部の幅 員が狭いため交通混雑、また冬期降雪時に沿道家 屋からの屋根雪排雪のためしばしば交通止となる区 間であり、これを解消するため計画されたバイパ スである。 直江津～高田間は自動車専用道路とし出入制限を行 い、供用中の直江津バイパスを結ぶ。また、北陸自動 車道、関越自動車道とも高田および新井市内で結ぶこ ととしている。
㉖	鹿島港建設	運 輸 省 茨 城 県	374.6	51～55	岸壁 -7.5 m・6 バース、防波堤 430 m, 防 砂堤 800 m, 航路泊地浚渫 (-10～-24 m) 636 万 m ³ , 埠頭用地 13 ha, 上屋等	臨海工業地帯の取扱貨物増加、および入港船舶の 安全を確保するため整備される。
㉗	千葉中央埠頭建設	運 輸 省 千 葉 県	110.7	51～55	岸壁 -12 m・3 バース、緑地 10.1 ha, 埠 頭用地、道路等	首都圏の外貨貨物流通基地として整備されるもの であり、特に市民のための緑地、博物館等が計画さ れているのが特徴である。
㉘	港湾環境 整備事業 (廃棄物埋立護岸)	東 京 都	2000	47～56	[中央防波堤外側地区] 外周護岸 11445 m, 中仕切 3545 m, 橋梁 (15×260 m) 2 基, 海底トンネル (15×1781.8 m) 1 式, 受入容量 6050 万 m ³ , 受入整備 3.14 km ²	廃棄物の最終処分地としての護岸を築造するもの で、極力沈下を少なくすると同時に、汚濁水による 二次公害を防止するため二重壁鋼管矢板構造とし た。
㉙	川崎港廃棄物 埋立護岸	川 崎 市	371	50～55	[浮島地区] 外周護岸 2878 m, 中仕切 600 m, 道路 60 m, 受入容量 1570 万 m ³ , 受入 面積 0.92 km ²	廃棄物の最終処分地としての護岸を建設するもの で、安価かつ汚濁水の浸出防止をはかるため、自 立式鋼管矢板構造とした。
㉚	川崎港羽島埠頭	運 輸 省 川 崎 市	2095	47～	岸壁 -12 m・9 バース、岸壁 -10 m・6 バ ース、岸壁 -7.5 m・11 バース、岸壁 -4.5 m・8 バース、埠頭用地 108 ha, 港湾関連用 地 202 ha, 道路 (湾岸道路等) 用地 31 ha, 都市再開発用地 66 ha, 公園緑地 27 ha, 防 波堤 5300 m	外内貿公共貨物の増加に対応するため近代的な港湾 施設等の物流基地を整備するほか、過密化の激しい 市街地の開発および工場移転用地を整備し一新し た市民の港として整備する。
㉛	川崎港 海底トンネル	運 輸 省 川 崎 市	390	47～53	千鳥町～扇島埋立地, 全長 2180 m, トンネ ル延長 1160 m・4 車線	扇島埠頭～川崎市街内陸部に通じる臨港道路とし て、また将来は東京湾岸道路との接点として重要な 役割を持つ。

図面 対照 番号	工 事 名	事業主体	事業費 (億円)	工 期 (昭和 ・ 年)	工 事 概 要	特 徴												
㉑	横浜港大黒埠頭	運輸省 横浜埠頭 横浜	1130	46~	岸壁 -12m・5バース、岸壁 -10m・11バース、岸壁 -10m・4バース、岸壁 -4.5m・26バース、埠頭用地 98ha、緑地 15ha、公共用地 24ha (湾岸道路等)、港湾関連用地 83ha、橋梁 1基	外貿貨物の増加に対応するため近代的な港湾施設を整備するほか、将来、湾岸道路、ベイブリッジ建設が予定され、地域的にも重要拠点となる。												
㉒	横浜港廃棄物埋立護岸	横浜市	190	50~57	〔本牧D地区〕外周護岸 1989m、中仕切 860m、外周護岸(補強) 248m、受入容量 1252万m ³ 、受入面積 0.63km ²	廃棄物の最終処分地としての護岸を建設するもので、地盤条件が良好なことから、ケーソン等の動式構造とした。												
㉓	金沢地先埋立	横浜市	1779	46~	都市再開発用地 270ha、住宅用地 75ha、公共用地 250ha、海の公園 65ha、計 660ha	横浜市街地に散在する立地不適当な工場等の移転用地として利用するほか、市民の憩いの場として公園の整備を行う。												
㉔	東京都市路放射第11号線街路整備事業	東京都	183.6	45~53	延長 7096m、幅員 25~40m、橋梁 (2カ所・延長 809m)、立体交差 1カ所	都内東北部の都市機能の増進と本路線の北部に存する北部流通業務団地 (足立流通センター) 関連道路として整備を図る事業である。 途中、隅田川、荒川への新設架橋のほか、主要交差点の立体化を行う。												
㉕	江東内部河川整備事業	東京都	550	46~	江東デルタ地帯の河川の耐震化整備のための工事、耐震護岸河川 5.6km、水位低下河川 14.3km、埋立暗渠化河川 23.7km、閘門 1基、排水機場 3カ所	海面以下の地盤である江東デルタ地帯を大地震による水害から守るため、すでに周辺高潮防衛堤は完成されているが、さらに内部河川対策としてデルタ地帯内西側河川は耐震護岸で整備し、東側河川は背面地盤高と同程度位まで水位低下を図る。これに伴う施設として、木下川排水機場 (排水能力 50m ³ /sec) と扇橋閘門 (幅員 11m、延長 110m) を建設中である。												
㉖	水元公園事業	東京都	407	27~	東京都葛飾区、面積 105ha	都市計画公園 (計画面積 152ha)。都施行の明治100年記念森林公園、水郷景観を生かした特殊公園。												
㉗	小金井公園事業	東京都	258	27~	東京都・小金井市・武蔵野市・田無市、面積 78ha	都市計画公園 (計画面積 148ha)。武蔵野特有の雑木林と台地の景観を生かした総合公園。												
㉘	白子東地区再開発事業	東京都	1328	46~	地区面積 27.6ha、都市計画街路 幅員 20~41m・延長 1950m、公園 9.1ha、建築面積 5万5000m ² 、建築延べ面積 30万8000m ² (棟数 7棟)	江東デルタ地区の白鷺東地区は、地盤沈下によるゼロメートル地帯で、住宅、工場等の混在過密により大震災に対して最も危険な地区である。このため、江東再開発基本構想に基づく防災拠点の一つとして土地の高度利用による連続した高さ 40m の高層住宅を配置し、震災時には、この建物を防火壁として利用し、その内側に避難広場を兼ねた公園を設ける。 この公園は、災害時に約 8万人収容可能である。特別な施設として防災センター、医療センター、コミュニティセンターを建設する。												
㉙	葛西沖開港地区整備事業	東京都	526.6	48~56	造成用地面積 378ha、埋立土量 2985万m ³ 、護岸延長 7815m、水門 1基、道路延長 17790m (橋梁 4カ所)、臨海公園面積 75.5ha	臨海埠立地の拡大によって、都民が自然の海に接する機会が失われてしまった現在、たまた一つ残された葛西沖に自然を回復するための葛西臨海公園用地を確保するとともに、住宅、流通センター、下水処理場、湾岸道路等の用地を造成するための埋立を行う土地区画整理事業である。 埠立工事の実施にあたっては、自然環境保全に努め特に生態系保護のため人工工を造成した。また、地区内は軟弱地盤地帯であるため、荒川護岸 (2900m) は地盤改良工事を施工している。												
㉚	舎人地区土地区画整理事業	東京都	244.4	44~54	地区面積 184.26ha、都市計画街路 6964m、公園緑地 9ha、建物移転 1527棟	この舎人地区は足立区北部に位置し、今後急速に市街化が予想される地域であるので、スプロール化を防止するため公共施設を整備し、健全な市街地の造成を目的とする事業であるが、従前地の 60% が田畑であるため農地造成工事も実施されている。												
㉛	多摩ニュータウン開発事業	東京都住宅供給公社	—	41~	〔多摩ニュータウン事業〕 ①多摩ニュータウン区域の面積と計画人口： <table><tr><th>区 分</th><th>面 積 (ha)</th><th>計画居住人口 (人)</th></tr><tr><td>新住宅市街地開発区域</td><td>約 2568</td><td>28万4600</td></tr><tr><td>区画整理区域</td><td>約 452</td><td>4万4400</td></tr><tr><td>計</td><td>約 3020</td><td>32万9000</td></tr></table> ②主な施設：小学校 47校、中学校 23校、高校 16校、地区公園 8カ所、近隣公園 40カ所、公共下水道、清掃工場、火葬場、墓園、等	区 分	面 積 (ha)	計画居住人口 (人)	新住宅市街地開発区域	約 2568	28万4600	区画整理区域	約 452	4万4400	計	約 3020	32万9000	多摩ニュータウンは、首都圏の宅地不足とスプロール化に対処するため、東京都西南部の八王子、町田、多摩、稲城の4市にまたがる丘陵地帯の約 3020ha の区域で大規模に開発して、経費で都市機能の完備した住宅市街地を主とした「新都市」を建設するものである。 現在「新住宅市街地開発法」による都市計画決定区域 2568ha のうち 2151ha の事業決定区域を東京都、日本住宅公社、東京都住宅供給公社の三者が、また区画整理区域の 452ha を東京都がそれぞれを分担して事業を推進している。なお、この多摩ニュータウン事業に関連する公共施設として、街路整備約 60km、河川改修約 22km を東京都が施行しているが、このほか日本鉄道建設公団施行の関連施設として京王帝都電鉄相模原線 12.5km、および小田急電鉄多摩線 9.2km がすでに整備済みである。
区 分	面 積 (ha)	計画居住人口 (人)																
新住宅市街地開発区域	約 2568	28万4600																
区画整理区域	約 452	4万4400																
計	約 3020	32万9000																
㉜	東京中央防波堤	東京都	2574	49~57	外周護岸 10.1km、中仕切護岸 7.8km、人工海浜 2.1km、廃棄物埋立に伴う公害防除施設。	昭和 60 年までの期間を対象として東京港 23 区から発生する廃棄物 6061万m ³ を埋立処分するための 314ha の最終処分地を確保する。 外周護岸は、廃棄物分解に伴う汚水滲出を防止するため、不透水性の構造とする。												
㉝	東京港外貿木材取扱施設	東京都	161	44~54	防波堤 430m、係船杭 11バース (水深 10m)、岸壁 3バース (水深 12m)、荷捌地 28.8ha、水面貯木場 118ha	東京港における木材流通体制を合理化し、都内および近郊に対する木材の円滑な供給と価格安定に資すると同時に、都市防災拠点整備事業の一環である木場の埋立地への移転を促進するものである。												
㉞	東京港高潮対策事業	東京都	385	36~54	外郭堤防 26.8km、水門 12基、排水機場 4カ所、内部護岸 16.4km	伊勢湾台風級の台風による高潮および 50 年確率の降雨を想定し、東京臨海部 90km ² の水害防止対策を推進している。												

図面 対照 番号	工 事 名	事業主体	事業費 (億円)	工 期 (昭和 ・年)	工 事 概 略	特 徴
45	都 営 地下 鉄 線 10 建 設 工 事	東 京 都	2,900 (新宿～ 東大島)	46～	区間・新宿一本八幡、事業実施箇所・新宿～ 東大島、延長 14.1km、軌間 1372mm、駅 数 16 か所、工法 (開削 53%, シールド 39 %, 高架 6%, 浅埋およびゲージン 2%)	10 号線は、多摩ニュータウン (計画人口 32 万人) の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 90km あまりの長大な路線である。 このうち東京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た江東地区を通り、本八幡ま での区間を担当している。 当区間のうち新宿～東大島 (14.1km) は現在工事 中であり、残る東大島～本八幡 (9.4km) について は建設準備を進めている。 なお、東大島～本八幡は江東ゼロメートル地帯の軟 弱地盤、地盤沈下地帯を通るため非常な難工事が予 想される。
46	第 四 次 利 根 川 系 水 道 拡 充 事 業	東 京 都	4,000	47～55	三郷浄水場・施設規模 220 万 m ³ /日、給水所: 3 か所 (水元、綾瀬、江東)・有効容量 36 万 m ³ 、増圧ポンプ所: 2 か所、送配水管: 内径 2,600～500mm (延長 160km、三多摩 分水施設: 送水ポンプ所 1 か所、増圧ポンプ 所 2 か所、送水管: 内径 2,000～600mm、延 長 54km)	第三次利根川系水道拡張事業 (昭和 50 年度完成に 引き続き、施設規模を 623.2 万 m ³ /日から 843.2 万 m ³ /日に増強するため、取水・導水施設、三郷浄 水場、送配水施設およびその他関連施設を新設す る。
47	国 道 129 号 線 改 築 工 事	神 奈 川 県	320	44～58	平塚市一相模原市、延長 22.2km、幅員 22.0 m (立体交差 2 か所・487.0m、橋梁 3 か所・ 856.1m)	神奈川県央部を南北に縦貫する唯一の幹線道路であ り、東名高速道路および小田原厚木線等と接続をし ており、県央地域の開発に寄与するものである。
48	主 山 外 地 方 道 路 工 事	神 奈 川 県	154	49～52	山北町神縄ほか、延長 9.6km、幅員 7.5～ 10.5m、(トンネル 4 か所・1,038.0m、橋梁 17 か所・1,029.8m)	総貯水量 6,490 万 m ³ の多目的ダムの建設により水 没する県道の付替道路であり、地形の形状変更を極 力おさへ、環境の保全を図った山岳道路である。
49	大 岡 川 分 水 路 建 設 (一 期 工 事)	神 奈 川 県 横 浜 市	102.5	44～51	延長 2,184m、開水路 延長 887m、幅員 19.2 m、深さ 8.1m、トンネル 延長 1,297m、直 径 10.6m、標準馬蹄型	2 級河川大岡川は横浜市の中心部を貫流する都市河 川で、災害復旧助成事業で改修済であったが、近年 の流域開発により下流都市街地で浸水被害が年ば つしているため、中流部から上流の洪水を直接海へ 放流する分水路を建設するものである。
50	酒 匂 川 系 合 併 開 発 事 業 (三 保 池 工 事)	神 奈 川 県 神 奈 川 県 内 道 道 企 業 団	421	47～53	総貯水量 6,490 万 m ³ 、有効貯水量 5,450 万 m ³ 、洪水調節容量 1,000 万 m ³ 、利水容量 (上 水道) 4,450 万 m ³ 、土質透水壁型ロックフィ ルダム 高さ 100m、体積 541.2 万 m ³	2 級河川酒匂川水系内河川に建設するもので、洪水 調節を行うとともに、急増する県内の水需要に対処 するための新たに最大 20.95 m ³ /sec の上水道用水の 取水を可能ならしめるものである。
51	相 模 川 流 域 下 水 道	神 奈 川 県	928	44～60	計画処理面積 32,182.1ha、計画処理人口 186 万 8,500 人、計画汚水量 (日平均) 201 万 800 m ³ /日、管渠延長 600～4,000mm・94,590 m、処理場 2 か所、ポンプ場 2 か所	神奈川県央部が流れる相模川の流域 8 市 4 町の 201 万 m ³ /日の汚水を処理し相模川の水質保全、水資源 確保を目標としている。
52	酒 匂 川 流 域 下 水 道	神 奈 川 県	640	48～60	計画処理面積 5,763.2ha、計画処理人口 34 万 2,400 人、計画汚水量 (日平均) 31 万 2,820 m ³ /日、管渠延長 450～2,000mm・26,700m、 処理場 1 か所	神奈川県西部に位置する酒匂川の流域であり、関 連都市 3 市 4 町の約 31.3 万 m ³ /日の汚水を処理し 酒匂川の水質保全、水資源の確保、流域の生活環境 整備を目標としている。
53	亀 山 ダ ム	千 葉 県	106	44～53	重力式コンクリートダム、総貯水容量 1,475 万 m ³ 、有効貯水容量 1,335 万 m ³ 、堤高 34.5 m、堤頂長 151.0m、堤体積 7 万 8,300 m ³	亀山ダムは、2 級河川小櫃川に建設されるもので、 洪水調節、不特定かんがい用水の確保、都市用水の 供給を目的とする多目的ダムである。
54	印 旛 沼 流 域 下 水 道	千 葉 県	1,020	43～60	計画処理面積 1 万 7,628ha、計画処理人口 156 万 7,830 人、管渠延長 10 万 1,170m	千葉県北部から千葉市に至る 6 市 4 町 2 村 74 万 m ³ /日の汚水を処理する。一部シールド工法採用、花 見川終末処理場は二次公害防止のため水処理施設上 を覆蓋し、上部は公園化等の予定である。
55	手 賀 沼 流 域 下 水 道	千 葉 県	900	46～65	計画処理面積 1 万 1,030ha、計画人口 88 万 7,330 人、管渠延長 6 万 245m	千葉県北西部 5 市 3 町の 55 万 m ³ /日の汚水を処理 する。一部シールド工法採用、手賀沼処理場は三次 処理も予定している。
56	東 葛 地 区 工 業 用 水 道	千 葉 県 市 庁	235	47～55	供水 14 万 m ³ /日、配水池 2 池、配水管工事 (給橋西地区系 φ800・シールド工、市川西 地区系 φ400～100・ $\ell=1,311$ 、習志野、京葉 港系 φ1,100～700、 $\ell=2,296$)、ポンプ場、そ の他	本事業は地盤沈下対策の一環とし、すでに規制され ている市川・給橋地区について規制を強化しさらに 松戸、市川、給橋、習志野の各地区の既存工場の 地下水汲み上げを工業用水法によって規制するため の地下水代替水源として建設するものである。 水源は江戸川である。
57	房 総 臨 海 地 区 工 業 用 水 道	千 葉 県 市 庁	466	45～52	供水 74 万 m ³ /日 (長柄ダムより 56 万 m ³ /日、 小幡川より 10 万 m ³ /日、その他)、配水池 4 池、配水管敷設 約 22km	京葉工業地帯における工業用水の需要に対処して県 内河川の効率的な利用と再開発を進める一方、利根 川水系の開発促進により増大化する工業用水の確保 に努力している。
58	土 地 造 成 業 事 業 (浦 安 地 区)	千 葉 県 市 庁	1,107	36～54	造成面積 1,437ha (レジャー施設用地 228 ha、住宅用地 696ha、流通業務用地 241ha、 その他公共用地 272ha)	国の首都圏整備の観点からの規制および地盤調査等 の結果、工業用地として利用することが困難であ ったため、レジャー施設用地、住宅用地および鉄鋼 の流通合理化を図るための基地としての流通業務用 地等が計画された。
59	千 葉 海 浜 土 地 造 成 事 業 (稲 毛 地 区)	千 葉 県 市 庁	1,552	43～59	造成面積 1,480ha (住宅用地 308ha、業務 用地 96ha、その他)	首都近郊地域における都市化の動きを計画的に誘導 し、秩序ある都市区域の発展を図るため健康で文化 的な生活環境を確保するとともに、高度な都市機能 の集積により、調和ある新都市を建設するものであ る。
60	土 地 造 成 業 事 業 (土 整 地 区)	千 葉 県 市 庁	1,450 (予定)	42～57	造成面積 840ha、流通加工用地 232ha、港 湾流通機能用地 46ha、業務流通機能用地 48ha、住宅用地 120ha、その他 394ha	臨海埋立地、企業用地等を確保し、食品関連産業、 鉄鋼等の二次加工組立産業、流通産業等を合理的に 配置し一大流通基地を目指す。
61	土 地 造 成 業 事 業 (土 整 地 区)	千 葉 県 市 庁	285	36～52	造成面積 599ha、工業用地 587ha、その他 11ha	京葉工業地帯造成の先駆けとなった地区で委託事業 方式と、県の直轄事業方式との併用方式を採用して いる。

図面 対照 番号	工 事 名	事業主体	事業費 (億円)	工 期 (昭和・年)	工 事 概 要	特 徴
㉔	土 地 造 成 業 区 整 備 事 業 浦 地 区	千 葉 県 庁	354	43～53	造成面積 610 ha (工業用地 424 ha, 準工業用地 54 ha, その他 132 ha)	重化学工業を中心に立地計画を進め、無公害工業の立地が図られている。
㉕	土 地 造 成 業 区 整 備 事 業 良 輪 地 区	千 葉 県 庁	214	46～54	造成面積 204 ha (工業用地 109 ha, 港湾関連 49 ha, その他 46 ha)	産業公害の発生する恐れのない流通加工の用地が計画されている。
㉖	土 地 造 成 業 区 整 備 事 業 木更津南部地区	千 葉 県 庁	275	43～53	造成面積 455 ha (工業用地 241 ha, 木材企業用地 36 ha, その他 178 ha)	木更津港の機能整備のための用地確保をはじめ、木材企業集団化のための用地で、都市再開発用地を確保する目的で計画された。
㉗	土 地 造 成 業 区 整 備 事 業 津 地 区	千 葉 県 庁	255	36～51	造成面積 781 ha (工業用地 737 ha, その他 44 ha)	本地区は千葉県が埋立免許を取得し、企業に工事委託し、完成した土地をその企業に分譲するという工事委託方式を採用している。
㉘	国 道 128 号 事 業 (大 沢, 鴨 川, 天津, 興 津, 茂 原, 大 網 本, 納 戸 大 橋)	千 葉 県 庁	174	41～55	館山市一東金市, 延長 29.3 km, トンネル 17 か所 (4 474 m), 橋梁 21 か所 (2 217 m), 幅員 10～22 m	本路線は館山市を起点として東金市に至る重要産業観光道路である。しかしながら、現国道幅員は、狭く屈曲しており、人家が連担し、線形も悪いのでこのバイパスを築造している。
㉙	一般国道 254 号 改 築 工 事 (富士見市・川 越 市)	埼 玉 県 庁	181	43～	延長 11 200 m, 幅員 13.0～19.5 m (25.5～31.5), (橋梁 3 橋・210.0 m), 昭和 51 年度・延長 1 147.0 m, 用地補償 (再取得)	この区間は川越街道の交通混雑の緩和を図るため、新座市一川越市間のバイパス計画のうち第二期事業として、富士見市一川越市間の建設に着手している。
㉚	桐 生 川 ダム	群 馬 県 庁	120	49～55	総貯水量 1 万 1 700 m ³ , 重力式コンクリートダム, 堤高 65 m, 堤頂長 306 m, 堤体積 35 万 m ³	桐生市を貫流する一級河川桐生川に建設されるダムで、洪水調節, 下流不特定用水, 桐生市の都市用水の確保を目的とし、桐生川の総合開発計画の一環である。
㉛	日 足 トンネル	栃 木 県 庁	76	47～52	国道 122 号道路改良工事 日光市一足尾町間, トンネル延長 2 765 m, 幅員 8.0 m (2 車線), 取付道路延長 3 716 m (うち橋梁 11 橋)	国道 122 号, 日光から足尾町までの山岳道路 14 km を 6.5 km に短縮し, 各種産業の発展と地域総合開発を推進する。
㉜	都 市 小 河 川 改 修 事 業	宇 都 宮 市 庁	73	49～	総延長 9 020 m (うち, 現川改修 7 340 m・Q=41 m ³ /sec, 放水路 1 680 m・Q=120 m ³ /sec)	釜川は宇都宮市の市街地中央部を貫流する一級河川である。氾濫防止を目的とし, 山地流域を放水路 (市道 21 号線下) でカットするとともに, 市街部を 2 層構造で河川改修を実施する。
㉝	足利市駅周辺 鉄道高架化事業	栃 木 県 庁	50	51～	高架区間 2.65 km, 新立体交差 16 か所	東武鉄道伊勢崎線の踏切改良ならびに都市計画事業に関連し, 駅周辺の鉄道を高架化する。
㉞	東北本線古河駅 高架事業	茨 城 県 庁	120	49～57	猿島郡総和町大堤一古河市常盤町, 延長 3 000 m, 幅員 9.7～32 m, 除却踏切 8 か所	古河市は国鉄東北線が市街地の中央を縦貫しているため, 東西の連絡橋である踏切の撤消が著しく著しい不便をきたしている。これの解消を図るため鉄道を高架化し, 交通安全の確保としての利便性の向上を図る。
㉟	霞ヶ浦常南流域 下水道事業	茨 城 県 庁	870	48～65	計画人口 約 50 万人, 処理水量 約 40 万 m ³ /日, 管渠延長 約 24 km, 処理方法 活性汚泥・三次処理, 放流先 利根川	本事業は, 霞ヶ浦の水質汚濁防止対策と県南地域および筑波研究学園都市の排水処理を早急に実施することを目的として計画されたものであり, その計画面積は 8 632 ha である。管渠の建設はほとんどがシールド工事で, 処理場は利根町に建設一部工事が完了, 昭和 51 年 6 月 1 日処理開始する。
㊱	霞ヶ浦湖北流域 下水道事業	茨 城 県 庁	750	48～65	計画人口 約 43 万人, 処理水量 約 50 万 m ³ /日, 管渠延長 約 40 km, 処理方法 活性汚泥・三次処理, 放流先 霞ヶ浦	霞ヶ浦水質汚濁防止対策の県の重点施策であり, この事業の整備促進に大きな期待をにかけている。関係市町村は, 土浦市外 5 市町村であり, 昭和 53 年度一部処理開始を予定している。
㊲	那 珂 川, 久 慈 川 流 域 下水道事業	茨 城 県 庁	440	51～70	計画人口 約 40 万人, 処理水量 約 40 万 m ³ /日, 管渠延長 約 44 km, 処理方法 活性汚泥, 放流先 太平洋	水戸, 日立大都市構想のなかで, これらの地域の日立市, 勝田市などの広域的な下水道事業である。また, 処理場の位置についても水戸対地射線跡地となっているが, 都市計画法に基づく都市計画の決定を早急に行うことにしている。
㊳	筑波研究学園 都市の街路事業 (学園東大通り 線はか 7 路線)	茨 城 県 庁	193	41～54	整備延長 59.5 km, 幅員 20～50 m, 進捗状況 53% (51 年 3 月 31 日現在)	わが国初の各種試験研究, 教育機関を中核とした, 総合頭脳都市にふさわしく, また郷土の自然に調和した, 機能的な高規格な街路を整備する。
㊴	臨 海 土 地 造 成 事 業	茨 城 県 庁	216	51～55	工業用地造成 107 ha, 都市再開発用地造成 354 ha	工場用地の過密化, 企業公害を防ぐための工場再配置用地としての工業用地造成とともに, 開発地域の都市化に対処した都市施設用地等, 都市再開発用地の造成を図る。昭和 50 年度までに事業費 360 億円をもって, 工業用地 500 ha の造成を完了している。
㊵	荒 川 ダム 建設 事業	山 梨 県 庁	185	50～56	ロックフィルダム, 堤高 93.0 m, 堤体積 253 万 6 000 m ³ , 堤頂長 338.0 m, 総貯水容量 1 080 万 m ³ , 有効貯水容量 860 万 m ³	[洪水調節] ダム地点の計画高水流量 670 m ³ /sec のうち 490 m ³ /sec の洪水調節を行い, 荒川沿岸市町村の水害を防止する。 [流水の正常な機能の維持] ダム地点下流の荒川沿岸の既得用水の補給を行うため, 60 万 m ³ をダムに確保する。 [上水道用水] 甲府地区に上水道用水 10 万 m ³ /日 (1157 m ³ /sec) の取水を平瀬地点で可能ならしめる。 本地区は富士山を背景に自然豊かな富士五湖を有する世界的な観光地であり, 富士五湖の水質保全と桂川流域内の生活環境の向上を図るための下水道である。地域全体の地質は地下 1～3 m 以下は溶岩地帯に覆われている。終末処理場はポンプ施設を設けない自然流下方式をとっている。
㊶	富士北麓流域 下水道事業	山 梨 県 庁	176	49～65 (一部 処理 開始 54 年)	[全体計画] 計画面積 5 608 ha, 計画人口 9 万 8 000 人, 日最大計画汚水量 12 万 7 000 m ³ , 関係市町村, 富士吉田市ほか 1 町村, [51 年度] 用地買収	

図面 対照 番号	工 事 名	事業主体	事業額 (億円)	工 期 (昭和 ・ 年)	工 事 概 要	特 徴
㉔	国 道 253 号 改 築 工 事	新 潟 県	129	46～55	新潟県大島村大平一丁目市、延長 15.3 km、 幅員 8.0 m、橋梁 8 か所・414.1 m、トンネル 9 か所・5 067 m	本区間は、全国有数の豪雪地域であり、また、冬期 間の唯一の生活道路である。なお工事区間は地味り 地帯が多く、全線の 33% (5 km) をトンネル (9 か所) で結び、一部サイロット工法を採用した。
㉕	加茂川改修工事	新 潟 県	216	44～58	改修計画延長 18 km、計画川幅 150～53 m	加茂市街地での現川拡幅のため約 1 090 棟の建物 の移転を必要とする。
㉖	能代川改修工事	新 潟 県	242	43～	改修計画延長 27.4 km、計画川幅 147～26 m	新津市街地を流れる現川を改修することは家屋が密 集しているため困難であるとし、市街地東側に 5 000 m の捷水路を開削する。
㉗	奥三面ダム	新 潟 県	200	46～62	アーチダム、堤高 119.0 m、堤頂長 255.4 m、 堤体積 27 万 m ³ 、総貯水容量 1 億 6 650 万 m ³	村上市を貫流している二級河川三面川に建設するダ ムで洪水調節および発電を目的としている。
㉘	五十嵐川ダム	新 潟 県	112	46～56	ロックフィルダム、堤高 75 m、堤頂長 320 m、 堤体積 181 万 m ³ 、総貯水容量 2 050 万 m ³	一級河川信濃川の支流で、三条市を貫流している五十 嵐川に建設しているダムである。洪水調節および 上水道用水の供給を目的としており、五十嵐川総合 開発事業の一環をなすものである。
㉙	佐梨川ダム	新 潟 県	120	47～63	ロックフィルダム、堤高 95 m、堤頂長 405 m、 堤体積 344 万 m ³ 、総貯水容量 3 500 万 m ³	一級河川信濃川支流野川の支流佐梨川に建設するダ ムで、洪水調節および発電を目的としており、佐梨 川総合開発事業の一環をなすものである。
㉚	特定重要港湾 新 潟 港	新 潟 県	343.3	51～55	[東港] 防波堤 479.7 m、浚渫 (-13～-4) 2 024 m ³ 、岸壁 (-13～-4) 623 m、道路 2 万 2 267 m ² 、緑地 51 万 3 665 m ² 、埠頭用地 17 万 5 500 m ² [西港] 防波堤 520.1 m、浚渫 (-13～- 4.5) 5 039 万 m ³ 、防波堤改良 1 522.7 m、導 流堤撤去 800 m、道路 3 500 m ² 、埠頭用地 6 万 7 100 m ²	日本海側、唯一の特定重要港湾である。関東圏に隣 接し、新都市新潟の中核として、地域開発、対岸 貿易の拠点となっている。東西の 2 港区があり、東 は、工業港、西は流通港としていっそうの発展が待 たれている。
㉛	重 要 港 湾 直 江 津 港	新 潟 県	111.6	51～55	防波堤 280 m、防波堤改良 940 m、岸壁 (-13 ～-3.5) 447.7 m、浚渫 (-14～-3.5) 60 万 9 400 m ³ 、道路 2 万 6 131.7 m ² 、係船杭 2 万 バース、緑地 3 万 3 000 m ² 、埠頭用地 11 万 7 600 m ² 、上屋 2 棟	新潟県西部に位置し、上越工業圏および北信地区の 門戸として、原料の輸入、製品の輸送、あるいは は、対岸貿易に港勢の進展は著しく、重要な役割を 果たしている。
㉜	都市計画街路 山下長津田線 街路築造工事 (羽田横浜空港 線同時施行)	横 浜 市	780	46～	横浜市中区花咲町 1 丁目一同市同区扇町 1 丁 目、延長 1 200 m、幅員 27～55 m	本計画は、都市高速道路羽田横浜空港線が、横浜市 の中心部である中区扇町で当面終点となるため、都 市計画街路山下長津田線により高速道路へ流入入 する交通処理ならびに周辺道路の交通混雑を解消す べく計画されたものであり、高速道路と都市計画街 路を同時施行により建設するものである。また、高 速道路は国鉄京浜東北線と平行して、半地下、隧道 構造により建設され、その両側を一方通行方式によ り併設するものである。
㉝	都市計画街路 湾 岸 線	横 浜 市	122	48～	横浜市中区山下町一同市同区新山下 3 丁目、 延長 1 460 m、幅員 45 m	本路線は、都市高速道路羽田空港線の関連街路とし て、国際港建設計画に基づき、現道山下本牧磯子 線のバイパスを建設し、その交通混雑を解消するこ とにより、港湾機能の増進および現道周辺の交通の 円滑化を図り住民福祉の向上に役立てるものである。
㉞	都市計画道路 環 状 2 号 線	横 浜 市	213	48～57	延長 5 310 m、幅員 22～54 m	本路線は、横浜市の幹線街路の中で特に重要な環状 線で、幅員、構成の面で緩衝地帯に準ずるものと考 えられる側道と緑地帯を両側に設けることを計画し ている。
㉟	港 北 ニ ュ ー タ ウ ン 関 連 街 路 整 備 工 事	横 浜 市	322	46～	港北ニュータウン関連街路 (8 路線)、延長 4 万 80 m、幅員 18～40 m、橋梁 18 か所	港北ニュータウン (面積 2 530 ha、計画人口 3 万人) に関連する都市計画街路の整備。
㊱	京葉道路(四期)	日本道路 公 団	553	45～53	千葉市豊台町一千葉市浜野町、延長 10.4 km、 幅員 22 m、橋梁 14 か所	一般国道 14 号および 16 号のバイパスとして計画 された 4 車線の自動車専用道路である。現在供用中 の京葉道路の三期区間をさらに延伸し、交通混雑の 激しい千葉市街地をバイパスするもので、この道路 の両側には建設省直轄施工予定の一般国道 16 号 (4 車線) が往復分離の形で併設される。
㊲	千葉東金道路	日本道路 公 団	310	46～53	東金市山田一千葉市星久喜町、延長 16.1 km、 幅員 22 m、橋梁 12 か所	一般国道 126 号のバイパスとして計画された 4 車 線の自動車専用道路で、千葉市星久喜町で現在建設 中の京葉道路 (四期) にジャンクションで接続する。
㊳	南横浜バイパス (一、二期)	日本道路 公 団	833 (一期 433、 二期 400)	45～53	横須賀市衣笠町一横浜保土ヶ谷区、延長 26.9 km (一期 14.2 km、二期 12.7 km)、車 線数 4、6 車 (km) 区 分 土 工 橋 梁 トンネル 一 期 11.2 2.7 (16か所) 0.3 二 期 9.9 2.2 (19か所) 0.6	一般国道 16 号のバイパスとして計画され、すでに 供用している保土ヶ谷バイパスをうけて横浜保土 ヶ谷区から横須賀市衣笠町までの自動車専用道路を 建設し、16 号の交通混雑緩和に寄与するとともに、 三浦半島開発の基幹道路にせんとするものである。
㊴	日光宇都宮道路	日本道路 公 団	415	46～53	宇都宮市徳次郎町一日光市清滝桜ヶ丘町、延 長 30.7 km、幅員 22 m、橋梁 21 か所・1.6 km、トンネル 2 か所・1.8 km	国道 119 号、120 号の宇都宮市から日光市間のバ イパスとして建設する道路で、宇都宮 IC で東北道と 接続する。なお宇都宮 IC-日光 IC 間は昭和 51 年度供用の予定である。
㊵	真鶴道路(三期)	日本道路 公 団	195	44～54	神奈川県足柄下郡湯浅町吉洗一真鶴町岩、 延長 3.4 km、幅員 8 m、橋梁 2 か所・0.8 km、トンネル 2 か所・2.1 km	真鶴道路の延伸で真鶴駅前の交通緩和を目的とし て海側に沿った 2 車線道路である。真鶴半島を横断 し計画が海水面下である真鶴トンネルと岩漁港を横 切る 610 m のディビダーク形式の岩大橋を含む。

図面 対照 番号	工 事 名	事業主体	事業費 (億円)	工 期 (昭和 ・年)	工 事 概 要	特 徴
㊦	小田原厚木道路 (二)	日本道路 公	290	46～51	小田原市早川一厚木市酒井, 延長 31.7 km, 幅員 16.8 m, 橋梁 36 か所・8.7 km, トン ネル 4 か所・2.3 km	供用中の小田原厚木道路を全線 4 車線に拡幅すると 同時に, 平塚 IC-厚木 IC 間と立体交差にするも のである。
㊧	北陸自動車道	日本道路 公	3 650	44～	新潟県西蒲原郡黒崎町一西頸城郡青森町, 延 長 184 km, 車線数 4 車線, IC 数 11 か所	北陸地方と中京, 阪神地域と直結する高速道路で, 新潟県管内では新潟一長岡を重点的に工事が進めら れている。工事の特徴としては新潟平野の軟弱地帯 と 1 300 万 m ³ の大量土運搬, 糸魚川地区の中央構 造線の通過と長大トンネル, また, 冬期間の維持管 理などが問題とされる。
㊨	関越自動車道 (新潟線)	日本道路 公	4 555	43～	東京都練馬区一新潟県長岡市, 延長 249 km, 車線数(練馬区一高崎市 4 車線(用地 6 車線), 高崎市一長岡市 4 車線, 月夜野町一湯沢町 2 車線(用地 4 車線), 湯沢町一長岡市 4 車 線), IC 数 20 か所, 練馬一東松山間 39.4 km 供用中	東京と裏日本を直結する高速道路で, 群馬・新潟県 境では谷川岳西部を延長 10.9 km の関越トンネル (道路トンネルとしては日本一)で抜ける。山間部 は豪雪地であり, 冬期間の維持管理が問題とされ る。
(100)	中央自動車道 (富士吉田線, 西宮線)	日本道路 公	2 785	37～	東京都杉並区一山梨県富士吉田市, 東京都杉 並区一山梨県小淵沢町, 延長 173 km (車用 区間を除く), 車線数(杉並区一大月市 4 車 線, 大月市一富士吉田市 2 車線, 大月市一小 淵沢町 4 車線, IC 数(富士吉田線 6 か所, 西 宮線 6 か所, 杉並区一河口湖間 92.8 km 供用中	富士吉田線は全線供用中である。西宮線は大月市 まで重用区間であり, 大月市から御影湖を迂迴し, 恵 那山トンネルを抜けて小牧市に至る高速道路であ る。大月一勝沼間は山岳地帯を通り, 笹子トンネル 4.4 km や長大のり面の地入り対策などがあり, 恵 那山一小淵沢間 23.9 km はコンクリート舗装で, 昭 和 51 年 12 月に供用開始の予定である。
(101)	東関東自動車道	日本道路 公	1 600	43～	千葉県市川市一茨城県潮来町, 延長 76 km, 車線数(市川市一千葉市 6 車線, 千葉市一成 田市 4 車線(用地 6 車線), 成田市一潮来町 4 車線), IC 数 11 か所, 宮野木一成田間 28.5 km 供用中	市川市を起点に東京湾岸沿いを走り, 京葉道路と連 結し新東京国際空港を経て潮来町に至る高速道路 である。湾岸部の埋立地では一般国道を含めて 14 車 線もあり, その環境対策, 潮来町の軟弱地帯の通 過, 利根川橋などの難工事が予想される。
(102)	常磐自動車道	日本道路 公	3 100	45～	埼玉県三郷市一茨城県北茨城市, 延長 148 km, 車線数(三郷市一水戸市 4 車線(用地 6 車線), 水戸市一北茨城市 4 車線), IC 数 14 か所	三郷市を起点とし, 茨城県を経ていわき市に至る高 速道路である。千葉県荒川地区の道路環境対策, 日 立市付近の山地部におけるトンネルと橋梁の連続 する区間などの難工事が予想される。
(103)	東北縦貫 自動車道	日本道路 公	1 570	41～	埼玉県川口市一栃木県那須町, 延長 167 km, 車線数(川口市一鹿沼市 4 車線(用地 6 車線), 鹿沼市一那須町 4 車線), IC 数 12 か所, 岩 槻一仙台東間 335.6 km 供用中	岩槻から仙台東まで供用されており, さらに昭和 51 年 11 月には古川まで延伸される。川口一岩槻間 に工事中で, 川口では不完全クロオーバー型ジャンク ションで首都高速葛飾川口線および一般国道 298 号 と連結する。
(104)	都道・高速 湾岸線(一期)	首都高速 道路公団	389	44～51	東京都大田区平和島地先大井埠頭一江東区有 明地先 13 号埋立地, 延長 2.8 km, 道路区 分 第 2 種第 1 級, 車線数 6 車線, 車線幅員 3.50 m, 路肩幅員 3.25 m, 設計速度 80 km/ h, 設計荷重 43 t	本路線は, 混雑の激しい都心の首都高速道路のバイ パスとして, 東京湾環状道路の一部として, 高速湾 岸線(二期)および東関東自動車道と一体となり, 京浜一京葉間の交通を円滑に処理することを目的と している。 本工事においては東京港第 1 航路に沈埋工法を用い て全長 1 035 m (6 車線道路としては世界第 2 の長 さ)の海底トンネルを建設しており, 全線昭和 51 年 8 月完成予定である。
(105)	横浜高速 1 号線	首都高速 道路公団	164	43～52	神奈川県横浜市西区高島一神奈川県三ツ沢, 延長 2.6 km, 道路区分 高速自動車国道等の 構造基準 4 級, 車線数 4 車線, 車線幅員 3.25 m, 路肩幅員 0.25 m, 設計速度 60 km/h, 設計荷重 20 t	本路線は国鉄横浜駅付近で横浜羽田空港線(二期) に接続し, 三ツ沢付近で日本道路公団の管理する第 三京浜道路に接続, 第三京浜道路等から横浜都心部 および港湾地域に流入する交通を処理することを目 的としている。一部, 横浜羽田空港線(二期)の接 続部から 0.5 km については, 昭和 47 年 8 月に供 用を開始している。
(106)	都道高速 5 号線 (二)	首都高速 道路公団	518	43～53	東京都豊島区池袋一同根橋区三園, 延長 9.3 km, 道路区分 都市高速道路の構造基準 2 級, 車線数 4 車線, 車線幅員 3.25 m, 路肩 幅員 1.25 m, 設計速度 60 km/h, 設計荷重 20 t	本路線は起点の池袋において 5 号線(一期)に接 続し, 終点の三園で新大宮バイパスに接続, 首都西 北部と都心とを連結することによって, この方面 の交通を円滑に処理することを目的としている。こ うして, 池袋一高島平間 8.6 km については昭和 52 年 1 月完成の予定である。本工事においては, 一部 区間において移動吊架工法を用いるなど, 省力化・ 急速施工に努めている。
(107)	都道高速 9 号線	首都高速 道路公団	431	45～53	東京都中央区日本橋蒲崎町一同江東区辰巳, 延長 5.3 km, 道路区分 第 2 種第 2 級, 車線 数 4 車線, 車線幅員 3.25 m, 路肩幅員 1.25 m, 設計速度 60 km/h, 設計荷重 20 t	本路線は起点の蒲崎において高速 6 号線(一期)と 接続, 終点の辰巳において湾岸線(二期)と接続, 都心と湾岸線を連結することで, 湾岸線と一体とな って京浜一京葉間の交通を円滑に処理すること, お よび成田国際空港とを直結することを目的として いる。 本工事において, 隅田川を横断する隅田川橋梁は全 長 210 m の 3 径間連続鋼床版桁橋であり, 関連 街路との 2 重構造物となっており, 河川上からブ ローディングクレーンにより架設している。
(108)	都道高速 6 号線 (二)	首都高速 道路公団	853	44～56	東京都墨田区堤通一同足立区加平, 延長 7.7 km, 道路区分 第 2 種第 2 級, 車線数 4 車線, 車線幅員 3.25 m, 路肩幅員 1.25 m, 設計速度 60 km/h, 設計荷重 20 t	本路線は起点の堤通りで 6 号線(一期)と接続し, 終点の加平で足立三郷線に接続, 小菅 IC で葛飾川 口線に接続する。また, 堀切 IC で分岐し, 四ツ木 で現在計画中の中央環状線(三期)に接続して東北 自動車道および常磐自動車道から流入する交通を処 理すること, ならびに首都北部や東北都心とを直 結して, この方面の交通需要に対応することを目的 としている。
(109)	都道高速湾岸線 (二)	首都高速 道路公団	1 237	47～56	東京都江東区新砂町地先第 14 号埋立地一千葉 県東葛飾郡浦安町弁天, 延長 16.3 km, 道 路区分 第 2 種第 1 級, 車線数 6 車線, 車線 幅員 3.50 m, 路肩幅員 2.50 m, 設計速度 80 km/h, 設計荷重 43 t	本路線は混雑の激しい都心の首都高速道路のバイ パスとして, また東京湾環状道路の一部として, 高速 湾岸線(一期)および東関東自動車道と一体とな って京浜一京葉間の交通を円滑に処理すること, なら びに高速 9 号線および東関東自動車道と接続して, 都心と成田国際空港とを直結することを目的とし ている。

図面 対照 番号	工 事 名	事業主体	事業費 (億円)	工 期 (昭和 ・年)	工 事 概 要	特 徴
						本工事では、荒川、旧江戸川および江戸川の各河口に長大橋が計画されているが、これらの全橋長 840 m、車道スパン 150 m のゲルバーデッキトラス橋である荒川湾岸橋においては、フローティングクレーンを用いて 4000 t を超える大ブロックを一括架設している。
(110)	神奈川県道 横浜羽田空港線 (二期)	首都高速 道路公社	883	42～56	神奈川県横浜市中区新山下一同神奈川県神奈川通、延長 8 km、道路区分 第2種第2級、車線数 4 車線、車線幅員 3.25 m、路肩幅員 1.25 m、設計速度 60 km/h、設計荷重 20 t	本路線は起点の新山下で横浜港の港湾区域に接続し、終点の神奈川通りで横浜羽田空港線（一期）に接続して、横浜高速 1 号線および同 2 号線と一体となって横浜都心部および港湾区域の交通を円滑に処理することを目的としている。 本工事では、横浜駅東口前付近での総合開発地下街との同時施行、桜木町駅付近での五重立体交差および国鉄根岸線沿いに派大岡川を埋立て、大規模な仮設工法を伴った半地下構造等の工事が進められている。なお、神奈川通りから横浜駅付近まで 1.7 km については昭和 47 年 8 月に供用開始している。
(111)	都道高速 葛飾川口線	首都高速 道路公社	1044	45～57	東京都葛飾区小菅一埼玉県川口市大字西新井宿、延長 18.5 km、道路区分 第2種第2級および第2種第1級、車線数 4 車線、車線幅員 3.25 m および 3.50 m、路肩幅員 1.25 m、設計速度 60 km/h および 80 km/h、設計荷重 20 t	本路線は起点の小菅で高速 6 号線（二期）に接続し、終点の西新井宿で東北自動車道に接続、東北自動車道から都心へ流入する交通を処理すること、および首都北部と都心とを連結することによりこの方面にある流通センター等からの交通需要に対応することを目的としている。
(112)	高速足立三郷線	首都高速 道路公社	578	46～57	東京都足立区加平一埼玉県三郷市大字番匠、延長 7.5 km、道路区分 第2種第1級、車線数 4 車線、車線幅員 3.50 m、路肩幅員 1.25 m、設計速度 80 km/h、設計荷重 20 t	本路線は起点の加平において高速 6 号線（二期）と接続し、終点の三郷において常盤自動車道と接続、常盤自動車道から流入する交通を処理すること、および首都東北部と都心とを連結してこの方面からの交通需要に対応することを目的としている。
(113)	横浜高速 2 号線	首都高速 道路公社	653	46～57	神奈川県横浜市中区元町一同保土ヶ谷区狩場町、延長 7.7 km、道路区分 第2種第2級、車線数 4 車線、車線幅員 3.25 m、路肩幅員 1.25 m、設計速度 60 km/h、設計荷重 20 t	本路線は起点の元町において横浜羽田空港線（二期）に接続し、終点の狩場町において南横浜バイパスに接続、保土ヶ谷バイパス等から横浜都心部および港湾区域に流入する交通を処理すること、ならびに横浜羽田空港線（二期）、横浜高速 1 号線および横浜新道と一体となって横浜都心の環状線を形成し、都心部交通を処理することを目的としている。
(114)	草木ダム	水資源開発 公社	504.5	40～51	総貯水量 6050 万 m ³ 、重力式コンクリートダム、堤高 140 m、堤頂長 405 m、堤体積 130 万 m ³	利根川水系渡良瀬川に建設中の洪水調節、農水、上水・工水および発電に利用する多目的ダムであり、昭和 51 年 3 月一部湛水を開始、51 年度をもって竣工する予定。
(115)	森ヶ浦開発	水資源開発 公社	1300	43～58	湖岸堤新築、延長 64 km、常陸川水門改築、水位変動に伴う対策工事	本事業は霞ヶ浦に湖岸堤を新築および改築し、湖周辺の洪水を防止するとともに、茨城県・千葉県に農水、茨城県・千葉県・東京都に上水・工水を供給するものである。 なお、懸案であった漁業補償もようやく解決し、本年度から本格的に本工事補償工事を実施する。
(116)	房総導水路	水資源開発 公社	660	45～54	幹線水路 延長 35 km、〔調整施設〕長柄ダム：堤高 52 m、堤頂長 190 m、総貯水量 1000 万 m ³ 、東金ダム：堤高 28.8 m、堤頂長 156 m、総貯水量 230 万 m ³ 、揚水機場 3 か所	本事業は千葉県に対して上水・工水を供給するもので、本年度は引き続き、導水路、長柄ダム、東金ダムなどの工事を実施する。
(117)	有楽町線	帝都高速度 交通営団	2430 (昭和 51年 度90 億円)	47～55	成増一池袋間 9.0 km、銀座一丁目一明石町間 0.6 km、池袋一銀座一丁目間 10.9 km、昭和 49 年 10 月開通	
(118)	11 号線	帝都高速度 交通営団	2060 (昭和 51年 度80 億円)	48～54	渋谷一蛸殻町間 10.5 km	
(119)	千代田線	帝都高速度 交通営団	261 (昭和 51年 度20 億円)	47～53	代々木公園一代々木 1.3 km	小田急線と直通乗入れとなる。
(120)	長岡ニュー タウン開発 整備事業	地域整備振 興公社	870	50～65	計画人口 約 4 万人、事業予定区域面積 約 1000 ha	新潟県中越地域における中心都市である長岡市のいっそうの発展に寄与するため、同市の信濃川左岸丘陵地を中心に、多様な都市機能を有する新市街地の開発整備を行う。土地利用は、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（公園用地を除く）、および利便施設用地約 200 ha、公園・緑地用地約 500 ha。
(121)	東京都森ヶ 崎場 終末処理 場建設工事	東京都 (施工主体) 日本下水道 事業団	300	50～	処理能力水量 80 万 m ³ /日、処理能力人口 64.1 万人/日、水処理施設 2 系列、汚泥処理施設 1 系列	現在処理能力（水量 125.5 万 m ³ /日）、人口 169.3 万人）を今回の増設工事で強化し、水洗化区域の増大と、東京湾の水質汚濁防止に資するものである。
(122)	横浜市金沢 場 下水 建設工事	横浜 市 (施工主体) 日本下水道 事業団	142	50～54	処理能力水量 6 万 9300 m ³ /日、処理能力人口 13 万 3000 人/日、水処理施設 2 系列	場内ポンプ場は GL-30 m と深いため、連続地中壁工法による施工をしている。
(123)	野岩線	日本鉄道 建設 東京支社	250	41～	今市一滝ノ原間、延長 50 km（トンネル 21 か所・1 万 9130 m、橋梁 5120 m）	福島県会津地方と首都圏とを短絡する路線で、鬼怒川、川治、五十里湖等の観光資源に恵まれた沿線地域の開発に寄与する。

図 対 照 番 号	工 事 名	事業主体	事業費 (億円)	工 期 (昭和・年)	工 事 概 要	特 徴
(124)	鹿 島 線	日本鉄道建設公団 東京支社	341	42~	水戸一佐原、延長 70 km (トンネル 21 所・ 2 380 m, 橋梁 2 万 6 060 m) 香取一北鹿島間 延長 17.4 km・45 年開業	東北地区と京葉地区を結ぶ幹線を形成し、鹿島臨 海工業地帯の開発および大洗、水郷地帯等沿線観光 資源の開発に寄与する。
(125)	小 金 線	日本鉄道建設公団 東京支社	292	43~52	船橋一小金、延長 15 km (トンネル 1 所・ 336 m, 橋梁 4 131 m)	小金線、京葉線および武蔵野線で東京外環状線を 形成し、首都圏の輸送力の強化改善を図る。 京葉線では、東京湾の埋立地を通るため、沈埋 函、泥水式シールド等の特殊工法を鉄道用大断面 に採用し、羽田トンネルで成功したが、昭和 51 年 3 月から台場トンネルの東京港付近で沈埋函、 13 号地付近で世界最大の泥水式シールド (シー ルド外径 7.6 m) を施工中である。
(126)	京 葉 線	日本鉄道建設公団 東京支社	2 484	42~	塩浜一木更津、延長 105 km (トンネル 2 か 所・1 万 1 006 m, 橋梁 4 万 1 000 m), 塩浜 (操)一東京貨物ターミナル・延長 7.6 km・ 48 年開業, 千葉貨物ターミナル一都川・延 長 4.3 km (単線・非電化・貨物)・50 年開業	
(127)	北 越 北 線	日本鉄道建設公団 東京支社	491	43~	直江津一六日町、延長 67 km (トンネル 17 か所 4 万 100 m, 橋梁 8 320 m)	豪雪地帯である新潟県東頸城地方と、中魚沼地方の 冬期間の交通を確保し、同地方の産業経済の開発を 促進するとともに、関東地方と北陸地方を結ぶ短絡 線となる。
(128)	成 田 新 幹 線	日本鉄道建設公団 東京支社	3 632	49~57	東京一成田空港、延長 65 km (トンネル 17 か所・1 万 500 m, 橋梁 3 万 5 100 m)	東京一新東京国際空港間を約 30 分で結び、新空港 と都心とを直結する高速大量輸送機関としての役割 を果たす。
(129)	上 越 新 幹 線	日本鉄道建設公団 東京新幹線建設局 および 新潟新幹線建設局	9 454	46~55	大宮一新潟、延長 270 km (トンネル 24 か 所・10 万 6 000 m, 橋梁 14 万 3 000 m)	東京一新潟間を約 1 時間 50 分で結び、全国新幹線 鉄道網の一環として、輸送力の増強に寄与する。 上越新幹線には、世界山岳トンネル第 1 位の清水水 トンネル (延長 22.3 km), 第 6 位の篠ノ井トンネル (延長 15.4 km), 第 8 位の中山トンネル (延長 14.7 km) などがあり、特に中山トンネルにはわが国の 鉄道工事において最長の立坑 3 か所 (延長約 370 m, 320 m, 290 m) がある。また、赤谷川にはわが 国初めての鉄筋コンクリート逆ランガーアーチ橋 [L=298 m (アーチ部橋長 126 m)] が架かることと なり、51 年 3 月着工した。新潟県は豪雪地帯であ る関係上、昭和 48 年 1 月から上越線浦佐駅付近九 日町高架橋 (延長 1 km) において散水消雪の各種 実験を実施している。
(130)	新東京国際空港 建設工事	新東京国際 空港公団	2 200	42~	空港敷地 1 065 ha を造成し、4 000 m, 3 200 m, 2 500 m の 3 本の滑走路およびこれに付 帯する誘導路 30 km, ならびにエプロン 250 ha を設置する。その他として、構内道路 16 km, 駐車場 35 ha, 上下水道, 資材輸送 施設等を建設する。	わが国の最も重要な国際空港として、長期にわたり 、大量、高速、航空輸送時代の需要に対処し、主 要な国際航空路線の用に供することができるよう計 画されている。
(131)	桐生駅付近 高架化工事	日本国有 鉄道東京 第三工務局	126	50~55	高架化区間、約 2.8 km, 新立体交差 10 か所	路切改良ならびに県都市計画事業に関連して駅付近 を高架化する。
(132)	東海道本線東京 小田原間線増	国東一 二 鉄工	1 787	41~53	〔複々線工事 (東京一平塚間 63.8 km)〕 東 京一品川間: シールドトンネル (約 6.5 km), 鶴見一大船間: トンネル高架橋 (25.6 km), 大船一平塚間: 土工 12.78 m ² , 立体交差 3 か 所 (17.3 km), 〔複々線工事 (平塚一小田原 間 20.1 km)〕 平塚一小田原間: 立体交差 20 か所, 工事進捗率 75%	東京一品川間: 軟弱地盤におけるシールドトン ネル。 鶴見一大船間: 沿線住民反対運動による振動騒音対 策
(133)	総武本線津田沼 千葉間線増	国東一 鉄工	299	44~55	〔複々線工事 施工延長 12.5 km〕 津田沼・ 稲毛間: 地平併設線増 (8.4 km), 稲毛一千 葉間: 高架線増 (4.1 km), 土工 16.7 万 m ² , 橋梁 2 か所, 立体交差, 15 か所, 工事進 捗率 21%	稲毛一千葉間の高架橋工事は連続立体交差化事業。
(134)	横浜線小机一 八王子間線増	国東二 鉄工	251	47~53	複線工事, 施工延長 34.8 km, 橋梁 42 か所, トンネル 2 か所, 立体交差 16 か所, 工事進 捗率 25%	立体交差化および都市計画事業関連
(135)	東北新幹線 東京一黒川間 線路建設	国東一, 二, 三 鉄工	5 800	46.11~	総延長 172.8 km 区 分 延 長 橋 梁 トンネル (km) (km) (km) 東 京 都 16.9 7.1 1 埼 玉 県 39.8 2.8 — 茨 城 県 10.4 1.3 — 栃 木 県 105.4 7.1 9.1	東北新幹線として建設されている東京一盛岡間約 496 km のうちの関東地区における区間で、主要構 造物としては、利根川橋梁 (L=823 m), 第 2 丘里 BV (PC下路桁), 那須トンネル (L=6 800 m) な どがある。
(136)	新 幹 線 総合試験線建設	国東三 鉄工	約 1 000	48.2~ 52.10	東北新幹線の埼玉県久喜市から栃木県石橋町 に至る延長約 40 km の区間	今後の新幹線の運営と将来の新幹線の技術向上に備 え、技術開発を推進するために総合試験線として指 定したもので、騒音・振動に関する対策構造物など が一部完成している。

注: (100)~(136) は、地図中では ㊦~㊩ となっている。

(編集・大野利幸)