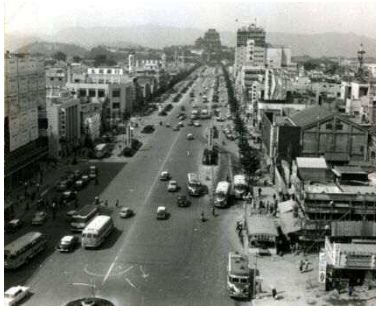


Think Our Street 事業検討部会

街路構造令100周年記念誌

発行にあたって

ＴＯＳ推進委員会　会長
堺市建設局長　中辻　益治

Ｔｈｉｎｋ Ｏｕｒ Ｓｔｒｅｅｔ推進委員会（ＴＯＳ）は平成４年度に第１１次道路整備五カ年計画の策定にあたり設立され、快適なまちづくりの実現に向けて、都市内道路整備の重要性を多くの方々に理解していただくための広報活動、調査研究ならびに情報交換等の活動を行ってまいりました。

これまでＴＯＳでは、会員都市の研鑽を目的に様々な活動を行っており、一般参加者を交えた公開型シンポジウムや、学識経験者などによる講演会の開催、また、調査研究や情報交換の場である事業検討部会においては、ストック効果の発現など様々な特定課題について検討を行ってきました。

この度、街路構造令が制定されて１００年という節目を迎えたことを記念し、事業検討部会において記念誌が発行できる運びとなりました。国土交通省都市局街路交通施設課をはじめ、会員の皆様におかれましては、ＴＯＳの活動にご賛同いただき、また、これまでのご尽力に深く感謝申し上げます。

ＴＯＳではこれからも、人と人が出会う街路の重要性を多くの方々に知っていただくための活動を進めてまいります。おわりに、この記念誌を通じて、これまで街路が構築されてきた歴史を知り、その機能や都市における役割を再認識することによって、今後のまちづくりへ生かせることを心から願っております。

ＴＯＳ事業検討部会　会長
浜松市土木部道路企画課長　菅谷　昌彦

ＴＯＳ推進委員会事業検討部会では、平成９年度の立ち上げから現在に至るまで街路事業に係る先進事例や課題等をテーマに設定し、その調査・研究や都市間の情報交換等、活動してまいりました。本年は、道路構造令へ一本化される前に存在した旧道路構造令と街路構造令の制定から１００年を迎える記念の年であり、調査・研究テーマを「街路事業の効果とＰＲについて」として街路構造令１００周年記念誌を発行することといたしました。

街路構造令が制定されてから今日に至る１００年の間には、第２次世界大戦の終戦や１９５０年代からの高度経済成長、人口縮小社会への突入、近年の大災害の発生など、社会情勢の変化とともに、交通事情についても当時と比べて激変していることから、街路の求められる機能が時代とともに変化しています。各都市における街路に求められる役割もまた各都市の抱える諸問題に応じて変遷して参りました。

本誌では、各時代の社会情勢において、街路がどのように整備されてきたかを各都市の事例ごとに掲載しております。令和となった新しい時代に、街路の役割とその必要な整備について各都市の参考になれば幸いです。

おわりに、本誌を発行するにあたり、様々なご助言をいただいた国土交通省都市局街路交通施設課をはじめ、事例提供いただいた都市の皆様のご理解とご協力に対しまして深く感謝申し上げます。

特別寄稿

事業検討部会　オブザーバー
国土交通省都市局
街路交通施設課長　本田　武志

Ｔｈｉｎｋ　Ｏｕｒ　Ｓｔｒｅｅｔ推進委員会（ＴＯＳ）におかれましては、都市内道路の整備促進に資する啓蒙活動等を通じて、街路事業の発展にご尽力を賜り、心より感謝申し上げます。

この度、ＴＯＳ内に設置されております事業検討部会において、街路構造令制定１００周年を記念する記念誌が発行されます事は、「人間中心へ」など昨今の街路事業を取り巻く状況のもと、大変意義深いものであり、今後の街路事業の展開にあたり参考書となるものと考えております。

１００年前に街路構造令が制定された頃、街路は都市環境を形成する空間として捉えられていました。この考え方に基づき、街路構造令における「広路」の幅員は４４ｍ以上と定められていましたし、交通量によって幅員が決まるのではなく、都市の中で必要な空間を定める形になっており、震災復興や戦災復興において標準図が示されたこともあって、広幅員の街路が多くの都市で都市計画決定されました。現存する街路の中で当時の街路構造令を適用した事例がこの記念誌に掲載されておりますが、時代に応じた数度のアップデートを経て、まちのシンボルロードとして、また、交通の観点からも重要な街路として、現在も都市の魅力や活力の向上に寄与しているものが多く見受けられます。

このように、街路は空間として様々な機能をもつものであり、まちづくりの中で沿道土地利用と一体で考えるものと言えます。

国土交通省では、コンパクト・プラス・ネットワークを推進し、多くの人材の交流により経済・社会の価値を高める場を創出するとともに、一人一人の生産性を高める取組を進めています。そのため、都市再生の取組をさらに進化させ、公共空間をウォーカブルな（歩きたくなる）人間中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指しているところです。

公共空間の一つである街路空間についても、車ではなく人間中心の魅力ある空間として再構築・利活用されてきており、また、その空間を沿道と一体的に官民が連携して活用し、人々が憩い集う活動の場となった事例が近年では国内でも見られるようになってまいりました。

１９５８年に道路構造令と一元化された街路構造令ですが、先人達が街路構造令の設計思想に基づき整備したストックは今日のまちにも活きており、その考え方を回顧する事が将来の街路事業にも役立つものになるはずです。この記念誌が街路事業に取り組んでいる皆様の一助となる事を心から願っております。

最後になりましたが、この記念誌の作成にご尽力いただいた浜松市や堺市の皆様を始め、事例収集にご協力いただいた各都市の皆様に改めて感謝申し上げ、ＴＯＳの活動の更なるご発展をお祈り申し上げる次第です。

街路構造令（１９１９年～１９５２年）

街路とは、単に道路の機能としての都市交通施設機能のみならず、左記に記す様々な役割を担っている。

・住環境を維持する都市環境保全機能
・災害発生時の都市防災機能
・都市施設のための空間機能
・街区構成や市街化誘導機能

本年は、この街路の構造基準について定めた街路構造令が誕生してちょうど１００年の節目の年である。街路構造令といっても、あまり聞かない言葉であるが、今は道路構造令にて規定されている道路の構造基準は、当時、道路構造令と街路構造令で規定されていた。

街路構造令は、幅員を種別ごとに、広路で４４ｍ以上、１等大路で２２ｍ以上など、幅広な幅員が必要とされ、車道と歩道の分離、歩道の幅員、植樹帯の設置など、道路構造令にない規定がおかれた。

今から１００年前、第１次世界大戦の終戦間もない頃の主要交通手段は、人や牛馬車、路面電車で、自動車は到底普及しておらず、円滑な自動車交通を主とするより、都市防災機能が重要視された。木造家屋が大半を占め、無秩序に建築された家屋の火事による大火が、全国各地で発生しており、延焼遮断帯としてや都市環境保全機能としての役割が強かったのである。

その後、１９４５年に第２次世界大戦の終戦後、全国１１５都市が戦災復興指定都市に指定された。この頃、各都市で、街路構造令に規定される幅広な幅員設定された街路計画が都市計画決定されるなど、多くが戦災復興事業として整備が進められている。（本誌では、関東大震災からの復興、戦災復興事業を事例に掲載）

１９５３年に街路構造令は廃止され、１９５８年に道路構造令へ一本化し、自動車交通容量に重きが置かれると、１９５４年から始まった道路５か年計画により、全国で本格的に道路が整備され都市交通施設機能としての役割が大きくなっていく。

その後は、モータリゼーションや土地の高度利用の進展から、交通の集中による交通渋滞、交通事故の増大による交通環境の悪化など、諸問題が発生。この諸問題に対応すべく様々な事業が実施された。（本誌では、シンボルロード事業や高速道路の高架化などを事例に掲載）時代のニーズから道路の横断構成も再構築されるなど、自動車中心の道路から、人中心の道路へと変遷しているのである。

本誌は、Ｔｈｉｎｋ Ｏｕｒ Ｓｔｒｅｅｔ事業検討部会※で取り組む特定課題「街路事業の効果とＰＲ」について、上述した街路の持つべき機能を重視する思想が、再注目されていることや、今日において貴重な財産となっていることに着目し、会員都市にて整備され、貴重な財産となって今に残る事例を紹介する。

※都市内道路に関する啓蒙活動や整備の促進に資することを目的とした会員都市２１都市からなる部会

街路年表

時代		街路の変遷			社会情勢	
大正	7	二つの構造基準	街路構造令と道路構造令	旧都市計画法交付 街路構造令制定 旧道路法交付 道路構造令制定 ・道路構造令にはみられない諸規定が置かれた（広幅員、歩車分離、植樹帯等）	都市化	第１次世界大戦終戦 （軽工業化） ・無秩序な市街地拡大 ・自動車交通増（ただし、主な交通手段は人、牛馬車、路面電車等）
大正	8					
大正	12			東京、横浜復興街路計画決定 （事例：東京都、横浜市）		全国各地での大火 関東大震災発生 ※都市防災機能や都市環境保全機能の重要視
大正	13					
昭和	4			街路事業の国庫補助化		世界大恐慌
昭和	8					
昭和	10					
昭和	16					太平洋戦争勃発 第２次世界大戦終戦
昭和	20			戦災地復興計画基本方針の閣議決定 戦災復興事業（戦災指定：115都市） （事例：仙台市、浜松市、名古屋市、大阪市、堺市、神戸市、岡山市、福岡市）		
昭和	27			街路構造令が廃止 揮発油税を道路特定財源化	高度経済成長期	（重工業化） ・大都市郊外のスプロール化 ・地価上昇 ・モータリゼーションによる貨物車、乗用車の急増
昭和	28					
昭和	29					
昭和	31	交通容量重視	道路５ヶ年計画	・自動車需要に対する道路整備の本格化		ワトキンス・レポート ・日本の道路事情の劣悪さを指摘
昭和	33			道路構造令へ一本化 遊戯道路の試行		高速道路などの国土レベルのインフラ投資拡大（事例：大阪市）
昭和	39					東京オリンピック
昭和	43			新都市計画法交付(区域区分制度開始) 連続立体交差事業制度開始 歩行者天国 歴みち事業開始 シンボルロード事業開始 （事例：仙台市、堺市、岡山市、福岡市、姫路市）		
昭和	45					大阪万博
昭和	57					
昭和	59					
平成	7			電線共同溝整備事業開始 まちづくり三法の改正	大規模災害の発生・人口の縮小	阪神淡路大震災発生
平成	10					
平成	12			交通結節点改善事業開始 道路構造令改正		
平成	13	自動車から人中心へ		都市再生特別措置法の制定 くらしのみちゾーン開始 トランジットモール開始 まちづくり交付金の開始 社会資本整備総合交付金制度開始		・歩行者や自転車などの通行空間の確保 ・公共空間の賑わい創出 ・コンパクトシティの推進
平成	14					
平成	16					東日本大震災発生
平成	22					
平成	23					
平成	26			都市再生特別措置法の改正 ・立地適正化計画制度		
平成	28					熊本地震
令和	1			無電柱化推進支援計画事業開始		
令和	2					東京オリンピック

＜昭和３０年頃の札幌駅前通＞

＜出典：札幌市＞

札幌駅前通は、昭和１１年に幅員２５ｍの一等大路として都市計画決定された。

しかし、当時の札幌市では人口の集中とそれに伴う交通量増加の傾向が著しかったことや防災上の理由などから、更なる道路拡幅の必要性が高まり、昭和２４年に現在の幅員３６ｍに変更され、昭和３８年から昭和４８年にかけて、地下鉄の整備、廃止した市電軌道部分の分離帯の整備、車道６車線化の道路拡幅整備が行われた。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

札幌市

（都）札幌駅前通（さっぽろえきまえどおり）（北４条～南４条）

諸元表

名称	３・２・４札幌駅前通 市道西４丁目線	経緯	Ｓ１１年　当初都市計画決定（25、27m） Ｓ２４年　都市計画変更（25、27m→36m） Ｓ３８年　拡幅整備の開始 Ｓ４２年　地下鉄の建設の決定 Ｓ４６年　拡幅整備の終了 市電の廃止（札幌駅前-大通） 地下鉄の開業 Ｓ４８年　市電の廃止（大通-すすきの） 分離帯等の設置 Ｈ１５年　都市計画決定（札幌駅前通地下歩行空間） Ｈ１７年　札幌駅前通地下歩行空間　事業着手 Ｈ２２年　都市計画変更（地下歩行空間 区域変更） Ｈ２３年　札幌駅前通地下歩行空間　供用開始 Ｈ２４年　札幌駅前通地下歩行空間　地上部整備 Ｈ２７年　市電ループ化
延長	約 1.8km		
種級	１等大路３類（当初計画） ４種２級（現在）		
幅員	25、27m（当初計画） 36m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢51%（現在）		
街路樹	オオバボダイジュ、ニセアカシア		

近年では、札幌駅地区と大通地区の二つの商業圏を結び都心の一体化を図り、回遊性を高める目的で、札幌駅前通地下歩行空間が整備され、平成２３年３月に供用開始された。

また、地上部の幅員を再構成し、車道６車線を４車線化し歩道部を拡幅するなど、憩いのある歩行者空間が創出されている。

平成２７年には、南１条から南４条までの区間で市電が復活し、このことにより市電のループ化がされた。

南１条から南４条までの区間では歩道側に軌道を敷設するサイドリザベーション方式が採用されるなど、時代のニーズや都心のまちづくりに対応した街路空間の再構築を行っている。

「現在の札幌駅前通（札幌駅～大通公園）」　出典：札幌市

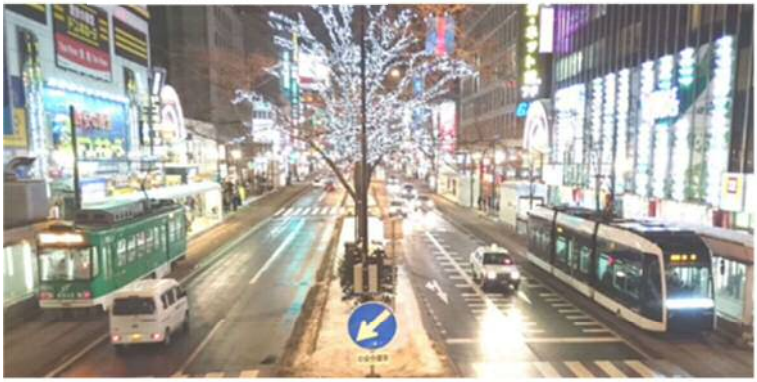
「札幌駅前地下歩行空間」　出典：札幌市

一方で、平成２３年１０月の都市再生特別措置法の改正を契機に、同年１２月に札幌大通まちづくり会社が都市再生整備推進法人の指定を受け、特例道路占用区域内にカフェや展示スペースとして利用できるテラス、愛称「大通すわろうテラス」が平成２５年８月に開設され、飲食物の提供の他、イベントとタイアップした取組などが催されている。

こうした整備の変遷を経て、札幌市のシンボル通りとして、都心全体の魅力と活力の向上に寄与している。

「狸小路停留所外観」出典：札幌市

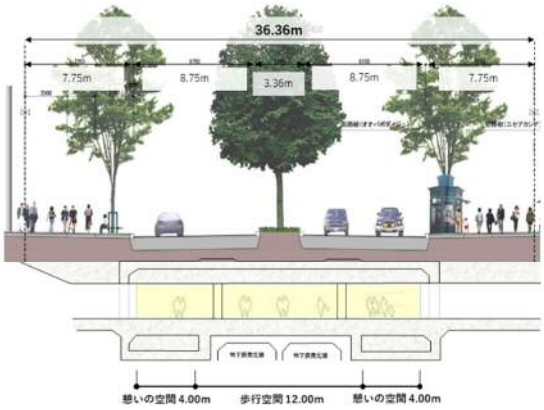
「大通すわろうテラス」出典：札幌市



「サイドリザベーション方式（南１条～南４条）」出典：札幌市

位置図

現在の横断図（北４条～大通公園）



＜昭和３０年頃の（都）定禅寺通櫓丁線＞

植栽当時の（都）定禅寺通櫓丁線　＜出典：仙台市「仙台市戦災復興誌」＞

仙台市では、昭和２０年に国から示された戦災地復興計画基本方針に基づき、火災発生時の延焼防止や災害発生時の避難路の確保といった防災の面に重点をおいた街路計画を立案し、昭和２１年に定禅寺通錦町線のほか２４路線が都市計画決定された。

なかでも定禅寺通錦町線（現定禅寺通櫓丁線）は、仙台市中心部に南北及び東西に配置された６つの重要幹線街路の一つを形成しており、中央部には幅１２ｍの緑地帯を有する全幅４６ｍの広幅員の道路となっている。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

仙台市

（都）定禅寺通櫓丁線（じょうぜんじどおりやぐらちょうせん）

（旧：定禅寺通錦町線（じょうぜんじどおりにしきちょうせん））

諸元表

名称	(都)定禅寺通櫓丁線 市道定禅寺通線	経緯	Ｓ２０年 戦災復興計画基本方針閣議決定 Ｓ２１年 戦災都市に指定 ２５路線が都市計画決定 「定禅寺通錦町線」 Ｓ３３年 ケヤキ植樹 Ｓ４１年 都市計画道路名称・延長変更 「定禅寺通櫓丁線」 Ｓ４２年 電線地中化完成 Ｓ５２年 彫刻のあるまちづくり事業 彫刻３体設置 Ｈ１０年 景観条例に基づき「定禅寺通景観形成地区」を指定 Ｈ１１年 定禅寺通シンボルロード整備事業（～Ｈ１３年度） Ｈ１５年 定禅寺通利活用市民マネジメント組織発足
延長	約 1.81km（当初） 約 0.71km（現在）		
種級	広路（当初計画） ４種１級（現在）		
幅員	46m（当初計画） 46m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢57%（当初計画）→57%（現在）		
街路樹	けやき		

都市計画道路として整備後、平成１１年から定禅寺通シンボルロード整備事業として、けやきの育成や道路景観と調和した沿道建築物の景観形成、快適な歩行空間の整備を行ってきた。

現在は、広幅員の歩道や緑地帯、美しいケヤキ並木を活かし、定禅寺ストリートジャズフェスティバルを始めとする様々なイベントの舞台として市民や多くの来訪者に親しまれており、杜の都仙台を象徴する道路となっている。

＜現在の（都）定禅寺通檜丁線＞

＜出典：仙台市＞

現在は、沿道の建築物や屋外広告物の規制誘導を図ることで、道路と沿道が一体となった良好な街並みが形成されている。

＜定禅寺通シンボルロード整備事業＞

創造ゾーン

広瀬川をイメージさせる曲線を歩道舗装パターンに取り入れました。
静かな空間での休憩・散策が楽しめます。

・歩行者の安全を確保したスクランブル交差点整備
・けやき保護と休憩スペースを兼ねたベンチの整備

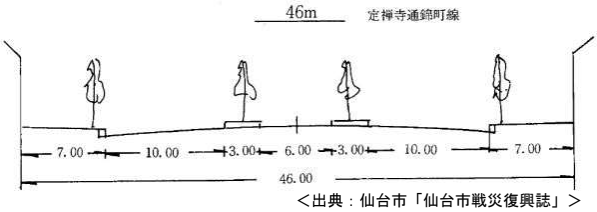
交流ゾーン

人が集う舞台をイメージした格子状の整然としたシンプルな歩道舗装パターンを取り入れています。小さいステージの設置により、小規模イベントが行えます。

・イベント用コンセントボックスを整備
・フットライト等を整備し夜間の通行安全性を確保

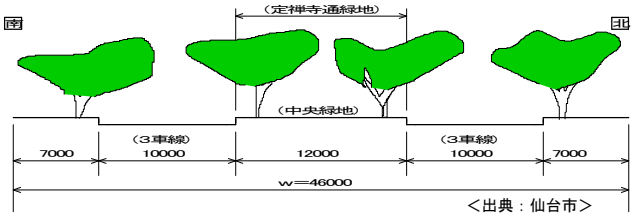
＜出典：仙台市ホームページ＞

当初整備時の横断図



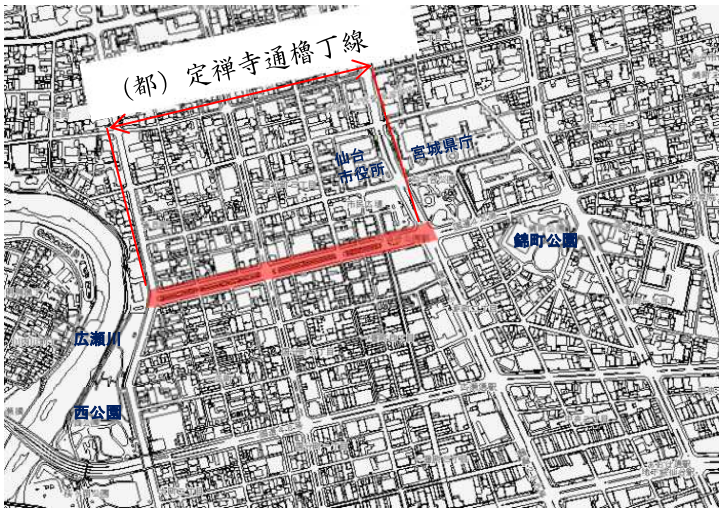
＜出典：仙台市「仙台市戦災復興誌」＞

現在の横断図



＜出典：仙台市＞

位置図



＜街路第１号線昭和４年３月竣工＞

神奈川警察署付近から東京方面を撮影　　＜出典：横浜市「横濱の復興」＞

大正１２年９月１日に発生した関東大震災により、横浜市内は甚大な被害があった。横浜市は９月１１日に市会を開会し、復興案を検討し、政府に「帝都復興事業」に横浜市も包含するよう陳情し、その結果、大正１３年３月１１日に告示された「帝都復興都市計画」に２１路線が位置づけられた。そのうち１２間（２１．８２ｍ）以上の街路１２路線については国執行事業、それ以外の９路線は市執行事業とされた。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

横浜市

（都）国道15号線、国道1号線

（旧：街路第1号線）

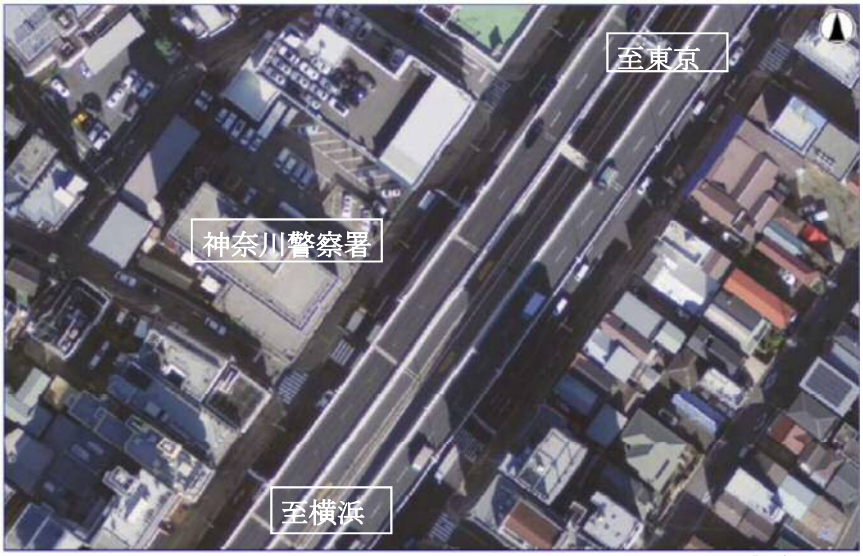
諸元表

名称	（都）国道15号線、国道１号線 国道１号、国道15号	経緯	Ｔ１３年　帝都復興都市計画決定（全21路線） Ｓ　４年　街路第１号線竣工 Ｓ２１年　横浜復興都市計画街路決定 （広路：１号国道※始点変更） Ｓ２７年　名称変更（市場保土ケ谷線） Ｓ３２年　路線の分割 （高島・市場線、高島・戸塚線） Ｓ３９年　都市高速道路新子安・寛政線の決定 ※現首都高速横浜羽田空港線 Ｓ４７年　新法に伴う名称変更 高島・市場線⇒国道15号線 高島・戸塚線⇒国道１号線
延長	約8.5ｋｍ（当初） 国道１号線約29ｋｍ（現在） 国道15号線約8.1ｋｍ（現在）		
種級	一等大路（当初計画） ４種１級（現在）		
幅員	22m～36m（当初計画） 27m～50m（現在） 神奈川警察署付近の全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢24%(現在)		
街路樹	あり		

街路1号線は当時の横浜市域を縦断する道路として計画され、幅員22～36m、延長8,505mの国施行の道路として計画され、昭和4年3月に竣工した。

その後、昭和32年に横浜駅付近を分岐点にして2路線に分割され、昭和47年の新法の施行に伴い、東京方を国道15号線、静岡方を国道1号線と名称を変更した。

＜現在の（都）国道15号線及び横浜羽田空港線＞



現神奈川警察署付近　国道15号線（幅員50m）
横浜羽田空港線（幅員17m）

＜出典：横浜市「横濱の復興」＞

また、国道15号線の一部には昭和39年に新子安・寛政線（現横浜羽田空港線）が重複して都市計画決定され、昭和47年8月に開通し、首都高速横浜羽田空港線として利用されている。

平成27年度道路街路交通情勢調査では1日当たり、国道1号線が約9万台、国道15号線が約5万台、首都高速横浜羽田空港線が約7万台の交通量があった。

＜現在の（都）国道15号線及び横浜羽田空港線＞

神奈川警察署付近から東京方面を撮影

＜出典：横浜市「横濱の復興」＞

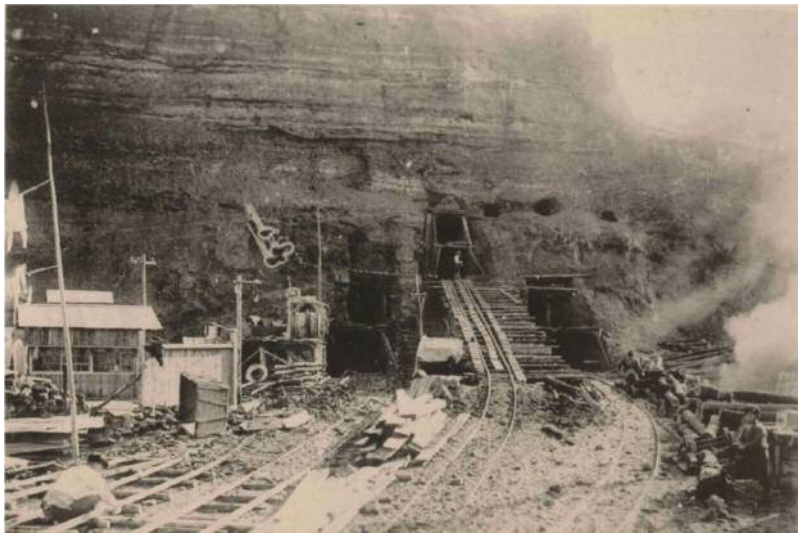
位置図

＜出典：横浜市「横浜国際港都建設計画街路網図」＞

大正１３年３月１１日に告示された「帝都復興都市計画」に街路第４号線として位置づけられ昭和３年１０月に竣工した路線である。関内地区と本牧地区を結ぶ道路として幅員２２～２５ｍ、延長４４７ｍが位置付けられている。現在は都市計画道路高島本牧線、山下本牧磯子線の一部となっている。

街路第４号線にある山手隧道は、戦前の道路用トンネルとしては最大の幅員となっている。

＜山手隧道工事写真＞



＜出典：横浜市「横濱の復興」＞

～街路構造令に特化した各都市の事例～

横浜市

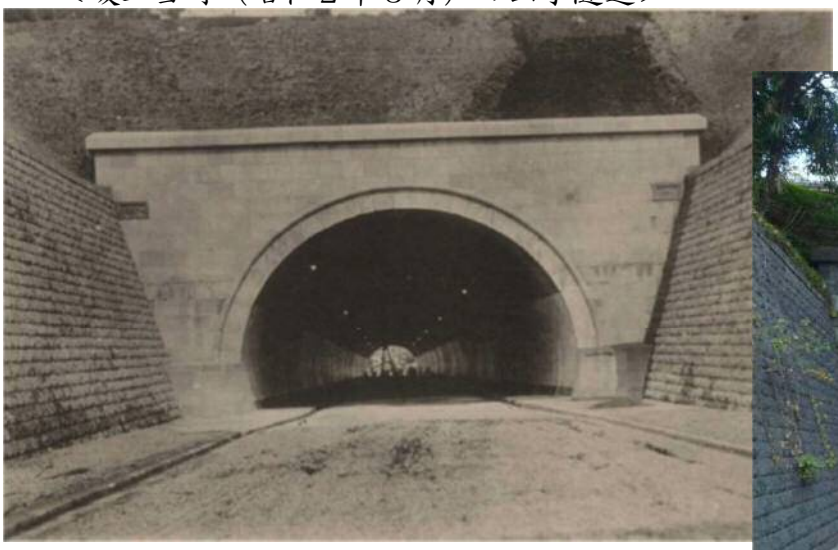
（都）高島本牧線（たかしまほんもくせん）、山下本牧磯子線（やましたほんもくいそごせん）

（旧：街路第４号線）

諸元表

名称	（都）高島本牧線、山下本牧磯子線	経緯	Ｔ１３年　帝都復興都市計画決定（全 21 路線） Ｓ　２年　山手隧道竣工 Ｓ　３年　街路第４号竣工 Ｓ２７年　本牧根岸線に名称変更 Ｓ４７年　路線の分割 （高島本牧線、山下本牧磯子線） Ｈ１３年　山手隧道が市認定歴史的建造物に認定 Ｈ２７年　土木学会推奨土木遺産に認定
延長	約 9.4ｋｍ（当初） 高島本牧線　約 5.5ｋｍ（現在） 山下本牧磯子線　約 7.6ｋｍ（現在）		
種級	広路（当初計画） ４種２級（現在）		
幅員	22～25m（当初計画） 25m（現在） 山手隧道付近の全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢74%（現在）		
街路樹	あり		

＜竣工当時（昭和２年３月）の山手隧道＞



＜出典：横浜市「横濱の復興」＞

＜現在の山手隧道＞

＜出典：横浜市「横濱の復興」＞

山手隧道は平成１３年に横浜市認定歴史的建造物に認定された。

また、平成２７年には山手隧道の本牧側に架かる桜道橋などとともに「元町・山手地区震災復興施設群」として土木学会の推奨土木遺産に認定された。

桜道橋と山手隧道

＜出典：横浜市「横濱の復興」＞

位置図

＜出典：横浜市「横浜国際港都建設計画街路網図」＞

昭和２０年に戦災地復興計画基本方針が閣議決定され、翌２１年浜松市は戦災都市に指定された。同年、戦災復興特別都市計画事業区域内に５０路線の街路計画を作成し、都市計画決定された。この計画において、旧伝馬池川線は一番幅員の広い５０ｍ道路として計画された。

将来の自動車交通の発達や火災防止、美観を考慮し、二度と道路拡幅しなくても良いように、理想的な都市計画を打ち立てられたものである。

＜昭和３４年の（都）浜北東若林線＞

＜出典：浜松市＞

車道と歩道が分離され、当時としては画期的な街路樹や街路灯が設けられた。（中央の建物は、旧浜松市役所庁舎。）

～街路構造令に特化した各都市の事例～

浜松市

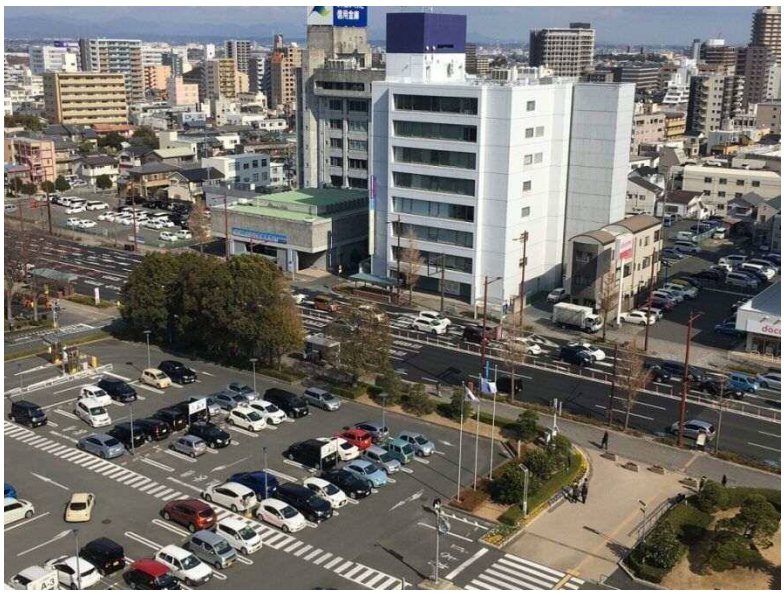
（都）浜北東若林線（旧：伝馬池川線）

はまきたひがしわかばやしせん　　てんまいけがわせん

諸元表

名称	（都）浜北東若林線 国道１５２号	経緯	Ｓ２０年 戦災地復興計画基本方針閣議決定 Ｓ２１年 戦災都市に指定 ５０路線が都市計画決定 Ｓ２４年 計画の見直しを実施 Ｓ２７年 浜松市役所の移転 Ｓ２９年 周辺１２市町村の合併 街路計画の変更決定 （幅員：50m→36m） Ｓ３４年 伝馬池川線の整備完了 Ｓ３７年 都決変更（全体的な見直しにより、伝馬西ヶ崎線へ都決変更） Ｓ４７年 地下道整備（通学路交差点） Ｓ４９年 都決変更（３路線統合、浜北米津線） Ｓ６３年 主要市道の舗装率１００％ Ｈ２５年 平面交差化事業着手 Ｈ２７年 市役所前交差点の平面交差化完了 Ｈ２８年 都決変更（区間変更、浜北東若林線）
延長	約 2km（当初） 約 22km（現在）		
種級	１等大路１類（当初計画） ４種１級（現在）		
幅員	50m（当初計画） 36m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢37%（現在）		
街路樹	イチョウ		

＜現在の（都）浜北東若林線＞



浜松市役所新庁舎から撮影

＜出典：浜松市＞

昭和２７年の浜松市役所の移転などを契機に事業は推進された。昭和２９年には街路計画の一部変更により、幅員が３６ｍに縮小されたが、昭和３４年の整備完了時には、歩道と車道を分離した街路を持ち、当時としては画期的なものであった。

昭和３０年代には、急速な産業発展や交通量増加に伴い、交通渋滞や交通事故が問題となっていた。そこで、昭和３７年に街路計画が変更され、本路線も延伸され、昭和４５年には、都決変更された北側の区間が整備完成するなど、道路ネットワークが構築されていった。

昭和４７年には、市役所前交差点は、通学路交差点として、周辺の学校へ通う生徒の安全確保のため、地下道が整備されている。

近年では、通勤・通学を中心とした自転車交通も多く、交差点等での対車両事故が発生。また、地下道以外の横断手段が無く、高齢者・障害者・自転車等の横断に多大な支障をきたしていた。このことから、交通事故の抑制及び安全な歩行空間の確保、自転車通行環境を整備し、ユニバーサルデザインの観点からすべての人が、安全で快適に通行できるように、交差点平面化事業に着手し、平成２７年２月に供用開始された。

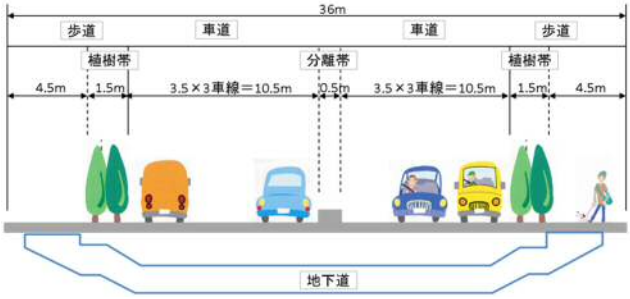
こうした整備の変遷を経て、浜松市の主要幹線道路として、都心環状線に位置付けられるとともに、浜松市の道路ネットワークの骨格を担う重要な道路として現在に至る。

＜出典：浜松市＞

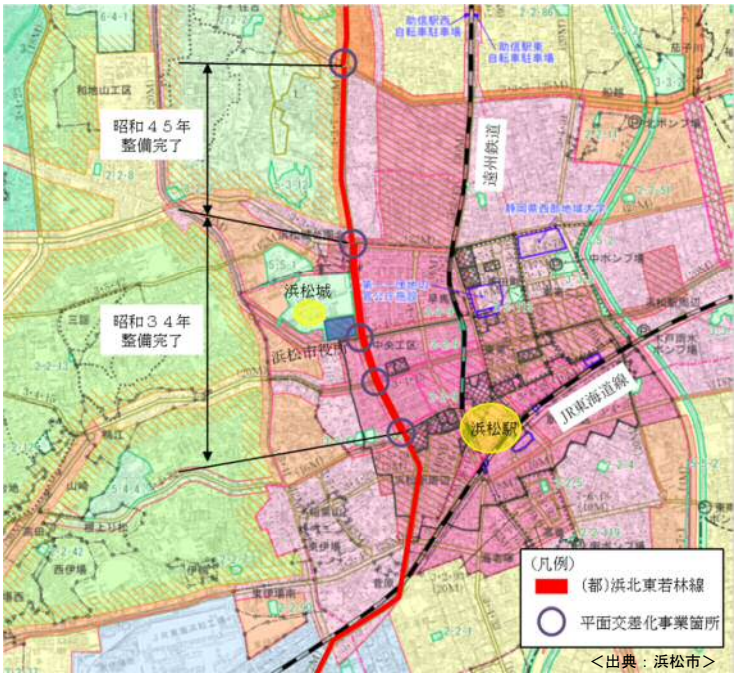
当初の横断図

※幅員構成不明

現在の横断図



※平面交差化事業実施（横断歩道、矢羽設置）



＜出典：浜松市＞

＜昭和３８年頃の久屋町線＞

＜出典：名古屋市「なごや 100 年」＞

供用開始当時の様子。右奥には、昭和 29 年に完成した名古屋テレビ塔が見える。

１００ｍ道路である久屋町線は、戦後の復興都市計画街路の一つとして、火災等の災害の防止、拡大を防ぐこと等を目的に、昭和２１年に都市計画決定された。

昭和２４年から整備に着手し、昭和３８年に道路が概成した。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

名古屋市

（都）久屋町線（ひさやちょうせん）

諸元表

名称	（都）久屋町線 久屋大通	経緯	Ｓ２１年 都市計画決定 Ｓ２４年 整備着手 Ｓ３８年 道路概成 Ｓ４５年 道路と公園の着用工作物として整理し、都市公園法に基づく都市公園として整備 Ｓ５３年 名鉄瀬戸線栄町駅、地下街及び地下駐車場を久屋大通の地下に建設
延長	約 1.7km（当初） 約 1.7km（現在）		
種級	広路（当初計画）、４種１級（現在）		
幅員	100m（当初計画） 100m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢ 70～72%（昭和後期～平成初期） →78%（現在）		
街路樹	ケヤキ、メタセコイヤ　他		

＜現在の久屋町線＞

＜出典：名古屋市「久屋大通のあり方（案）」

都心のシンボル空間として多くの方々に親しまれており、現在は、更なる魅力向上に向けた再生事業が進んでいる。

道路中央部分が公園として整備されているが、当初は道路の中央帯としての位置づけであった。その後、昭和４５年に道路と公園の兼用工作物として整理がなされ、都市公園法に基づく都市公園として整備、供用されるようになった。

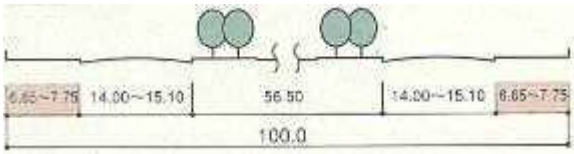
＜再整備のイメージパース＞

＜出典：名古屋市「久屋大通公園（北エリア・テレビ塔エリア）整備運営事業提案の選定結果」＞

名古屋市では、久屋大通の再生に向け、平成２９年の都市公園法改正により創設された Park-PFI 制度を導入し、久屋大通公園（北エリア・テレビ塔エリア）内において飲食店・売店等の収益的な施設を設置するとともに、久屋大通公園（北エリア・テレビ塔エリア）全域にわたり園路や広場等の一般的な公園施設の整備及び管理運営を行う事業者の公募を実施した。

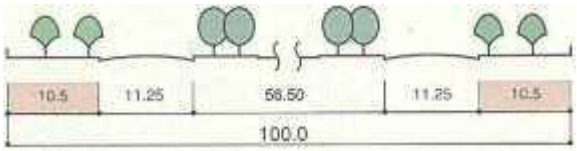
久屋大通公園を名古屋の「サステナブルな発展を底支えするインフラ」へと再生し、日本最大の Park-PFI 事業にふさわしい、発信力のある公園を創出。

＜昭和後期～平成初期＞



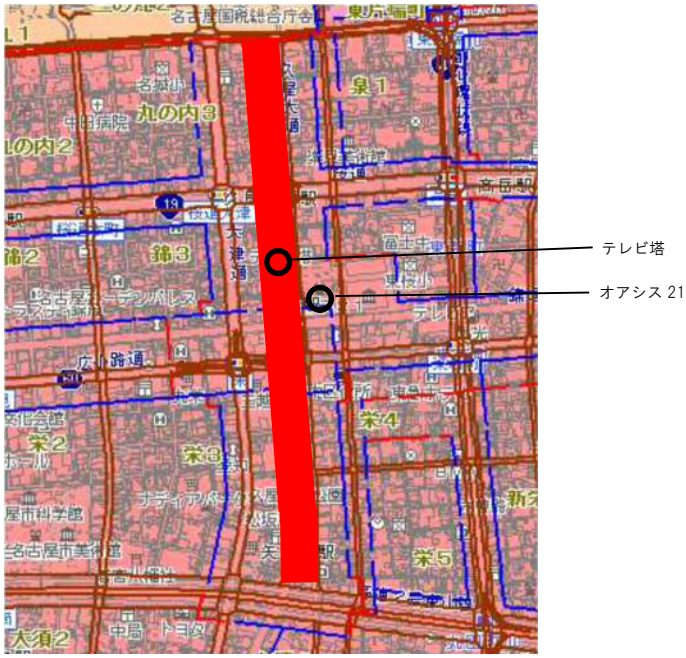
＜出典：名古屋市「久屋大通街路整備事業概要」＞

＜現在＞



＜出典：名古屋市「久屋大通街路整備事業概要」＞

※当初整備時の幅員構成は不明



＜出典：名古屋市「名古屋市都市計画図情報提供サービス」＞

御堂筋は、大阪の代表的な繁華街であるキタ（梅田）とミナミ（難波）を結ぶ大阪のメインストリートである。

当時の市長であった關一は「本市最高の機能を達成するべきものであり、大阪の中心街路たるに恥じざる幅員と体制を備える」とし、第１次都市計画事業の広路第１号線として、大正１５年に建設を開始した。

事業は、大阪都市計画事業道路新設拡築受益者負担規定による民間資金と市債により進められ、昭和１２年に完成し、都市の機能性と緑地空間を豊かに備えた大阪市都市計画事業の最初にして最大の成果となっている。

<出典：大阪歴史博物館所蔵>

＜拡幅当時の御堂筋＞

～街路構造令に特化した各都市の事例～

大阪市

御堂筋線（みどうすじせん）

諸元表

名称	御堂筋線 （国道 25 号、国道 176 号）	経緯	Ｔ１０年　第１次都市計画事業の認可 Ｔ１３年　受益者負担金制度を導入 Ｔ１５年　御堂筋の工事着手 Ｓ１２年　工事完了（御堂筋開通） Ｓ３３年　一級国道の指定区間を指定する政令により建設大臣の管理となる Ｓ４５年　一方通行化（大阪万国博覧会開催） Ｓ５７年　御堂筋プロムナード完成（梅田新道～大江橋北詰交差点） Ｈ２０年　淀屋橋・大江橋が重量文化財に指定 Ｈ２４年　御堂筋が大阪市管理となる
延長	約 4.2ｋｍ		
種級	広路		
幅員	約 44m 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢46%～48%（現在）		
街路樹	イチョウ		

それまでの御堂筋は、延長約１．３ｋｍ・幅員約６ｍあまりで、古い商家・長屋がぎっしり建ち並んでいたが、ここに延長約４．４ｋｍ・幅員約４４ｍの新しい御堂筋が計画された。

当初の計画では、路面中央に市電を走らせる予定であったが、最終計画決定で淀屋橋以南難波までの軌道を計画から外し地下に高速鉄道を配置し、中央部を高速車道、その両側を緩速車道、さらにその両側を歩道とし、それぞれを区分するように四列のイチョウ並木を配置した。

建設当初は、南北対面通行であったが、御堂筋の交通量の増加と渋滞問題に対応するため、昭和４５年の大阪万国博覧会に合わせて、現在の南行きの一方通行となった。

<大阪歴史博物館所蔵>

<大阪市所蔵>

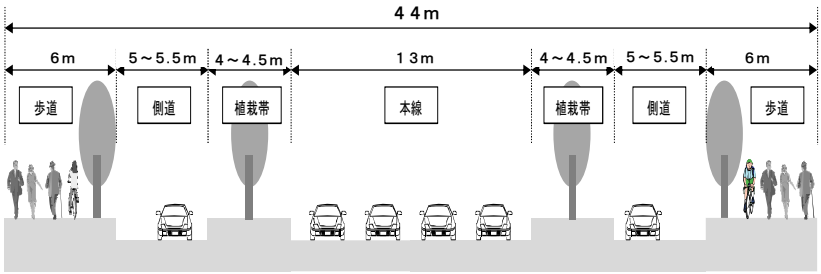
＜上：対面通行時代、下：一方通行時代＞

御堂筋はこれまで、景観的、交通機能的に優れた大幹線道路として、沿道に金融機関等を呼び込み、都心部の風格あるビジネスゾーンを発展させてきた。また、季節ごとに変化するイチョウ並木や沿道建物による遠近法が効いた奥行きと見通しが美しい風景を創り上げ、市民をはじめ多くの方に親しまれている。

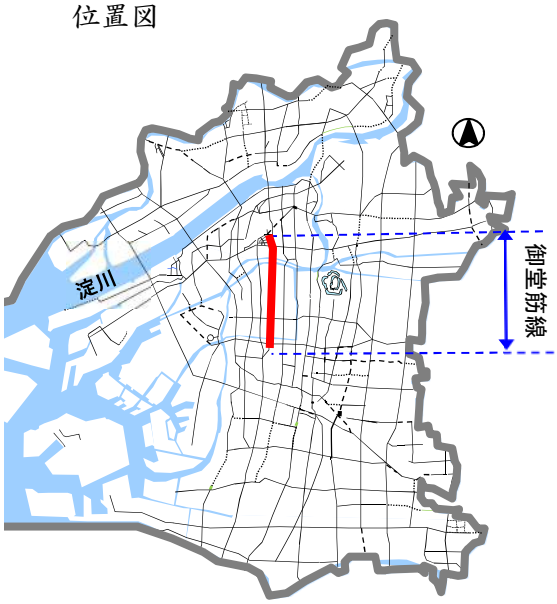
<大阪市所蔵>

＜現在の御堂筋＞

断面構成



位置図



大阪市の道路は、戦前すでに御堂筋をはじめ南北の主要幹線を整備していたが、南北線にくらべて東西線が少なく、戦争による被害を機会に、都市を抜本的に改造することとし、昭和２１年５月、戦前の道路計画に大幅な変更を加え、復興計画では、東西線としての築港深江線を含む、合計６４路線、延長３６７ｋｍの都市計画道路を決定した。さらに昭和２５年３月「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針」にもとづき、計画の部分的な変更を行った。

＜昭和30年代前半頃の築港深江線＞

＜出典：大阪市「写真でみる大阪市100年」＞

工事中の新町工区の様子（西区阿波座付近）

～街路構造令に特化した各都市の事例～

大阪市

（都）築港深江線（中央大通）

ちっこうふかえせん　ちゅうおうおおどおり

諸元表

名称	（都）築港深江線 主要地方道線築港深江線	経緯	Ｓ２１年　復興都市計画街路の決定 Ｓ２５年　街路計画の変更 （幅員：25～100m→40～80m） Ｓ３９年　街路計画の変更 （終点の延伸等） Ｓ４０年　船場地区構造変更（船場センタービルB2、4F構想の決定） Ｓ４１年　長柄堺線との立体交差の決定 Ｓ４２年　船場地区の立体交差幅員等の変更 Ｓ４３年　森小路大和川線、新庄大和川線との立体交差の決定 長柄堺線との立体交差の構造及び幅員の変更
延長	約12ｋｍ（当初） 約12ｋｍ（現在）		
種級	広路（当初計画） ４種１級（現在）		
幅員	25～100m（当初計画） 40～80m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢46%（現在）※幅員80m区間の割合		
街路樹	あり		

＜昭和20年代後半頃の築港深江線＞

＜出典：大阪市、㈶大阪市都市整備協会、㈶大阪都市協会「甦るわが街」＞

工事中の西区新町工区の様子

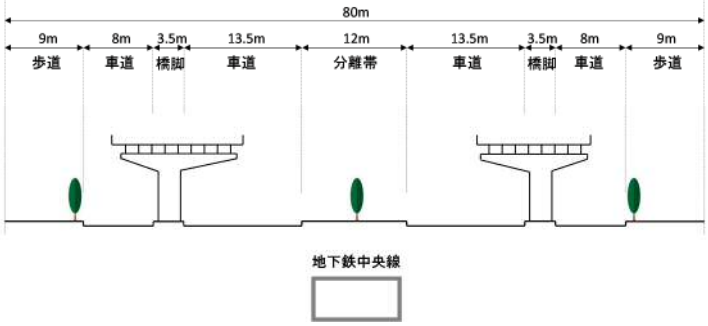
都市計画道路築港深江線は、当初最大幅員１００ｍで計画していたが、昭和２５年３月の計画変更において幅員８０ｍに変更した。完成後、交通需要の増加に対応するため、都市高速道路の高架構造物を配置した。

＜現在の築港深江線＞

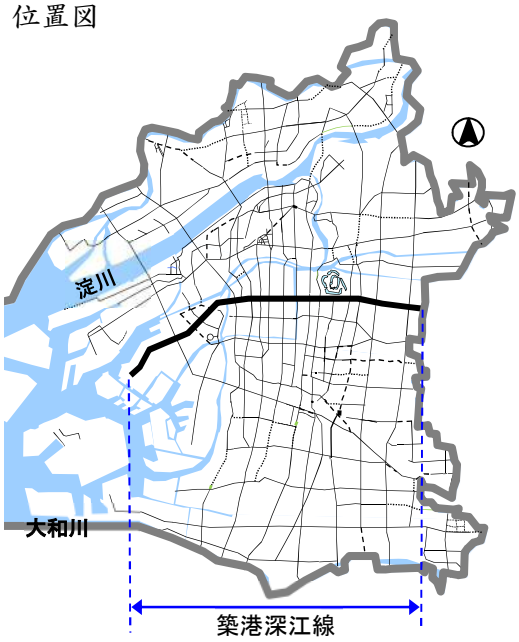
平成31年１月撮影　西区阿波座付近　＜出典：大阪市＞

大阪市の中心部を東西に貫いて大阪港と東大阪地域を結び、御堂筋線と共に大阪の都市計画道路を代表する骨格道路である。全線にわたり高速道路が高架で整備され、地下には大阪メトロ中央線が走る、大阪市の大動脈幹線道路として「中央大通」の愛称で親しまれている。

現在の横断図（西区阿波座付近）



位置図



＜昭和３３年の（都）大小路線＞

＜出典：参考文献に記載＞

堺市役所から大小路を撮影。当時は、高速道路や高層ビルはなく、
三階建ての建物からでも遠く堺港あたりまで見渡すことができた。

大正１５年に堺都市計画街路として１６路線が初めて決定し、市勢の発展に伴い追加変更を行ってきたが、終戦直前に市の中心部が戦災によりほとんど焼失した。

その後、昭和２１年に戦災復興都市計画街路として大小路線をはじめ３０路線が都市計画決定された。

大小路線は、四方を濠で囲まれた碁盤目状の区割（元和の町割）をなす堺市街地（環濠都市区域）の東西幹線の１つとして位置づけられている。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

堺市

（都）大小路線（おおしょうじせん）

諸元表

名称	（都）大小路線	経緯	Ｓ２０年　戦災地復興計画基本方針閣議決定 Ｓ２１年　戦災復興都市計画街路に指定 ３０路線が都市計画決定 Ｓ５９年　シンボルロード整備事業の事業採択を受け、再整備を開始 歩道の拡幅、電線類地中化（ＣＡＢ） 大小路歩道橋の架け替えなど Ｈ１１年　大小路シンボルロード完成 Ｈ２９年　堺市市民交流広場（Mina さかい）オープン
延長	約 1.5ｋｍ（当初） 約 1.5ｋｍ（現在）		
種級	一等大路第２類（当初計画） 第４種２級相当（現在）		
幅員	30m（当初計画）→30m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢40%（当初計画） →60～65%（現在）		
街路樹	けやき		

大小路線は、南海電鉄本線堺駅から南海高野線堺東駅を結ぶ市道であり、堺市の中心市街地を貫く道路である。

昭和５９年から「活気と潤いと安らぎのある道路空間により、都心地域の魅力あふれる街づくりの先導的な役割を担う」ことを目的に、シンボルロード整備事業による再整備が行われた。

片側３車線を片側１車線に再整備し、歩道の拡幅、壁面モニュメントや噴水の整備、共同溝による電線の地中化、歩道橋の架け替えなどを実施した。

平成２９年に堺市市民交流広場「Mina さかい」をオープンし、大小路線沿いの市役所前～周辺施設を一体的に広場整備することにより、イベント等多目的に活用できるようになり、大小路線と共に中心市街地の活性化に寄与している。

<出典：大阪府「街路事業の事例（大阪府 HP）」

<出典：大阪府「街路事業の事例（大阪府 HP）」

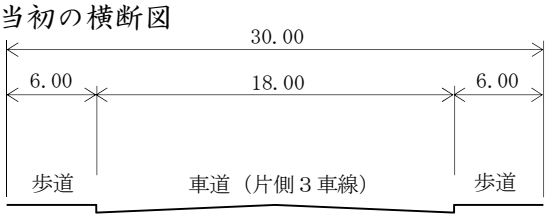
＜現在の（都）大小路線＞

<出典：堺市「Mina さかいについて（堺市 HP）＞

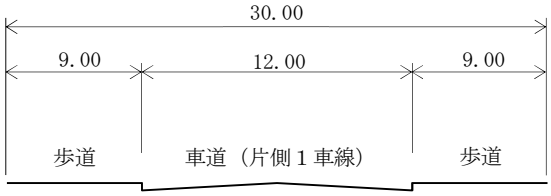
毎年秋に開催される「堺まつり」で一部区間を通行規制し、火縄銃隊の祝砲や時代衣装など大パレードが行われている。

堺市市民交流広場
（Mina さかい）

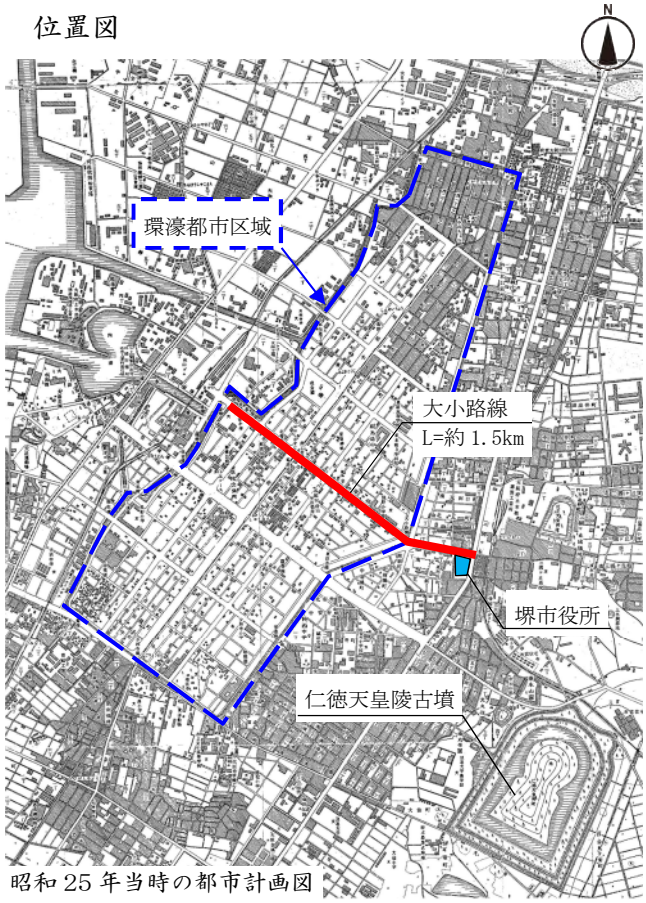
当初の横断図



再整備時の横断



位置図



昭和 25 年当時の都市計画図

大正１５年に堺都市計画街路として１６路線が初めて決定し、市勢の発展に伴い追加変更を行ってきたが、終戦直前に市の中心部が戦災によりほとんど焼失した。

その後、昭和２１年に戦災復興都市計画街路として３０路線が都市計画決定された。

大道筋は、大阪と和歌山を結ぶ紀州街道の一部をなす道路であり、四方を濠で囲まれた碁盤目状の区割（元和の町割）をなす堺市街地（環濠都市区域）の南北幹線として位置づけられており、防災に主眼を置いた幅員５０ｍの大通りを整備した。

＜昭和３２年の（都）錦浜寺南町線＞

＜出典：山中永之佑「目で見る堺市の 100 年＞

当時は、拡幅工事が完了した後も路面電車が道路の東側を走っていたため、軌道を道路の中央へ移設した。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

堺市

（都）錦浜寺南町線（大道筋）

にしきはまでらみなみまちせん　だいどうすじ

諸元表

名称	（都）錦浜寺南町線 市道大道筋 一般府道深井畑山宿院線	経緯	Ｓ２０年　戦災地復興計画基本方針閣議決定 Ｓ２１年　戦災復興都市計画街路に指定 ３０路線が都市計画決定 Ｓ３４年　開通 Ｈ　５年　電線類地中化（ＣＡＢ） Ｈ２７年　文化観光拠点（さかい利晶の杜） オープン
延長	約 2.5km（当初） 約 2.5km（現在）		
種級	一等大路第３類（当初計画） 第４種２級相当（現在）		
幅員	50m（当初計画）→50m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢ ３３％（当初計画）→３３％（現在）		
街路樹	ゆりのき、さわぐるみ　など		

昭和６１年から、一部区間において、電線類地中化と共に歩道の美装化を行い、沿道の景観形成を図っている。

最近では、低床式車両の導入や文化観光拠点などの周辺整備が進むなか、大道筋の沿道において、区民意見を踏まえた社会実験（広い幅員の歩道を利用したオープンカフェ）の実施やワークショップなどの開催を通じて、大道筋の将来像を具体化する取り組みを行っている。

＜現在の（都）錦浜寺南町線＞

＜出典：堺市＞

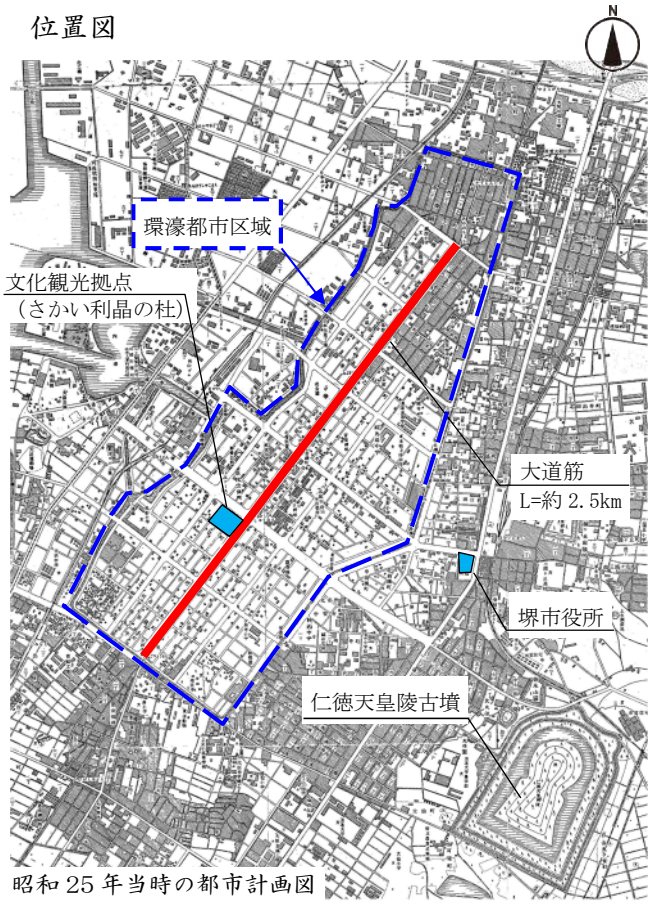
＜出典：堺市「大道筋のまちづくり」＞

地元グループと協働で行われたオープンカフェ

＜出典：堺市「大道筋のまちづくり」＞

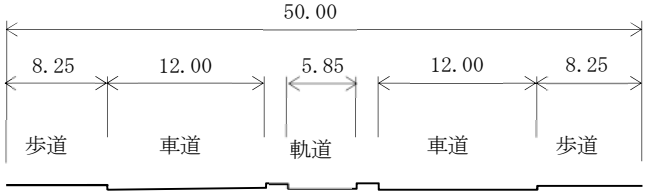
地域住民と一緒に清掃活動を実施

位置図



昭和 25 年当時の都市計画図

現在の横断図



戦災による復興基本計画として、昭和２１年３月１４日に神戸市復興基本計画要綱が定められ、この中で中央幹線や浜手幹線は主要な幹線道路として位置付けられた。

＜神戸市復興基本計画要綱より抜粋＞

「幹線は、主要幹線および補助幹線を合わせ、東西の路線としては、中央、海岸、山手と、少なくとも３路線以上とし、これに連絡する路線および南北の路線の相当線を拡張、あるいは新設するを要し、その幅員は、東西線５０～３６ｍ、南北線その他のものは、１００～１５ｍとするものとする。」

＜現在の中央幹線＞

＜出典：神戸市＞

国道（２号）として神戸都心部と既成市街地を結ぶ

～街路構造令に特化した各都市の事例～

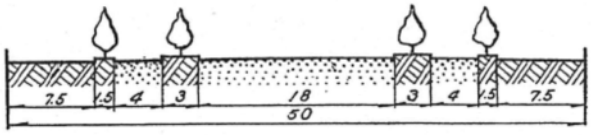
神戸市

（都）中央幹線（ちゅうおうかんせん）と（都）浜手幹線（はまてかんせん）

諸元表（中央幹線）

名称	（都）中央幹線 国道２８号／県道神戸明石線
延長	約１１ｋｍ（当初） 約１１ｋｍ（現在）
種級	１等大路１類（当初計画） ４種１級（現在）
幅員	50m（当初計画） 50m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢48%（当初計画）→38%（現在）

＜昭和２１年計画＞



＜現在＞

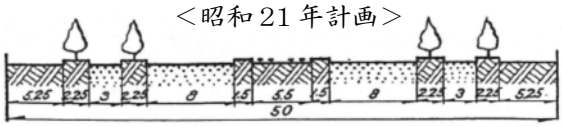
＜現在の浜手幹線＞

＜出典：神戸市＞

市街地から大阪方面に向かう国道 43 号区間

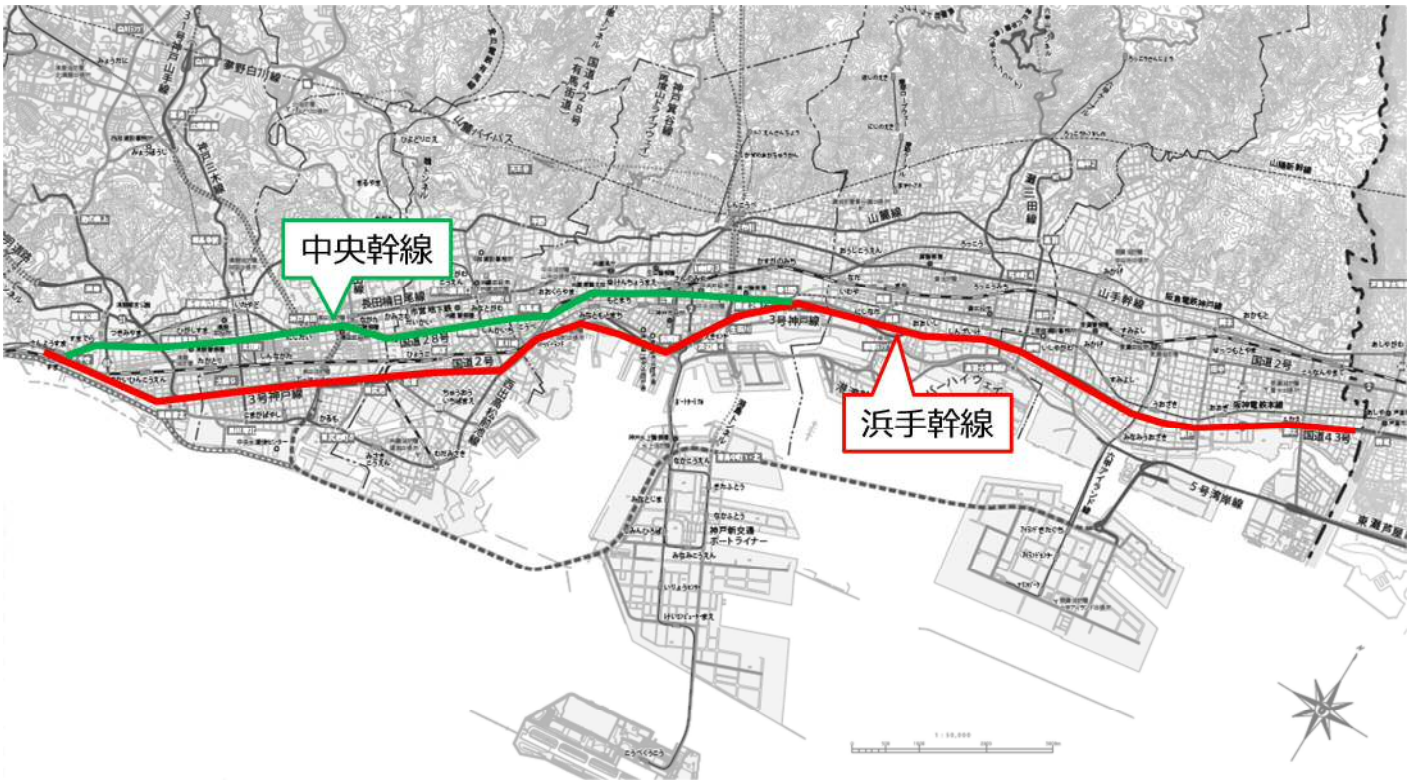
昭和２１年に戦災復興路線として都市計画決定されて以降、神戸市の既成市街地を東西に結ぶ重要な幹線道路として整備が進められてきた。未整備の残区間についても、安全で円滑な交通の確保・緊急時の救助活動や物資輸送路の確保を目的に、現在も事業を推進している。

＜昭和 21 年計画＞



＜現在＞

＜中央幹線・浜手幹線の位置図＞



＜昭和３７年頃の（都）駅前後楽園線＞

<出典：岡山市建設局区画整理部「岡山復興区画整理誌」>

昭和 37 年 9～10 月開催の第 17 回岡山国体を控えて拡幅完工

岡山市の戦災復興事業の中で、（都）駅前後楽園線は復興土地区画整理事業の街路事業として進められた路線である。特に駅周辺地区都市改造事業として、幅員２２ｍを５０ｍに拡幅し、岡山駅周辺の自動車交通の円滑化と、防災に寄与すると同時に宅地の高度利用と環境の改善を図るなど、市街地の整備が図られてきた。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

岡山市

（都）駅前後楽園線（桃太郎大通り）

えきまえこうらくえんせん　ももたろうおおどお

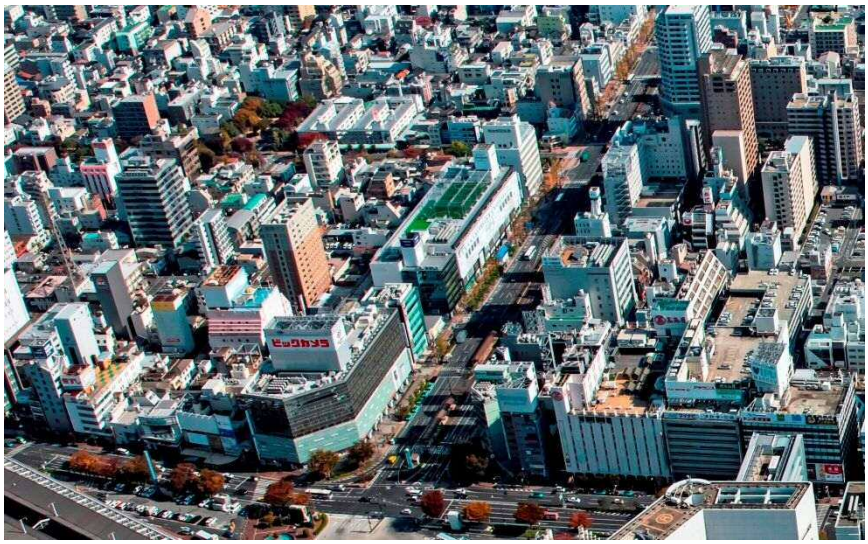
諸元表

名称	（都）駅前後楽園線 岡山停車場線	経緯	Ｓ２０年 岡山空襲 戦災地復興計画基本方針閣議決定 Ｓ２１年 岡山特別都市計画街路の決定 （駅前城下線：幅員 70m） Ｓ２３年 都市計画街路網の再検討 （幅員 70m→50m） Ｓ２９年 第６次隣接町の編入 （都市計画区域の拡大） Ｓ３７年 岡山国体開催 Ｓ４０年 終点の変更にあわせて、都市計画道路名称を現在の名称である「駅前後楽園線」に変更 Ｓ４４年 都市計画道路種別として「幹線街路」を追記 Ｈ　３年　シンボルロード整備事業実施（岡山県） Ｈ２６年～自転車走行空間整備事業実施（岡山市）
延長	約 1.05ｋｍ（当初） 約 1.69ｋｍ（現在）		
種級	広路（当初計画） ４種１級（現在）		
幅員	70m（当初計画） 50m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢42%（当初計画）→61%（現在）		
街路樹	ユリノキ		

平成３年に岡山県が電線類を地中化し、あわせてシンボルロード整備事業を実施。広場と形容される幅員１０ｍの歩道は、街路樹や彫刻等で修景された。

その後、『誰もが自転車を安全で便利に楽しく使うことが出来る都市』という自転車先進都市おかやま実行戦略のコンセプトに基づき、平成２６年から、自転車走行空間整備を岡山市が行っている。

＜現在の（都）駅前後楽園線＞

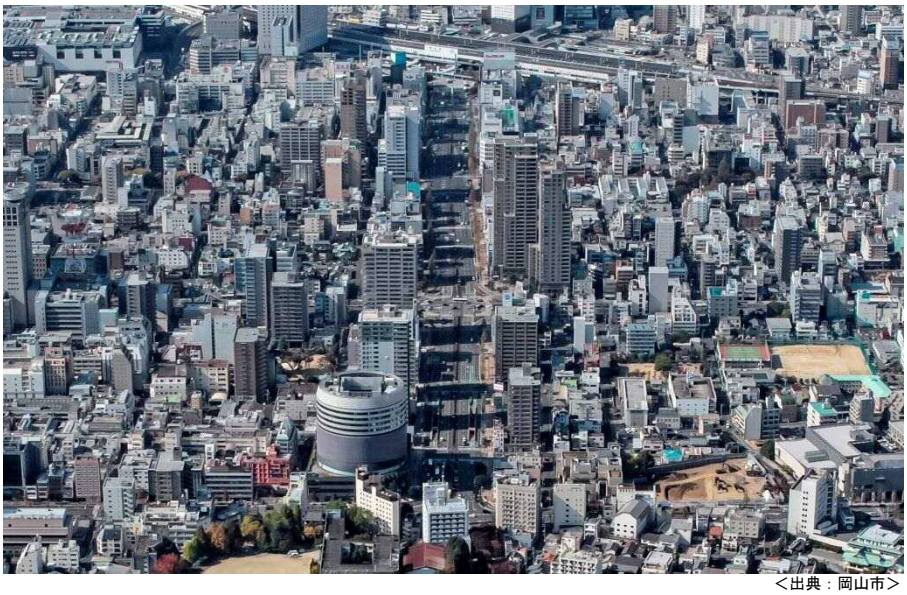


＜出典：岡山市＞

岡山駅から東へ延びる都心軸であり、街路中央には岡山を特徴づける路面電車が走り、両側には約 10m の歩道を有する岡山のシンボルロード

「桃太郎大通り」は、岡山駅東口（岡山駅後楽園口）から東にのびる、岡山のシンボルロードであり、商業施設やその他業務施設が集中した都心軸を形成しており、また、東端の城下付近は、岡山城、後楽園やその他各種文化施設が集中するカルチャーゾーンとして、観光、文化活動の重要な位置を占める岡山の顔というべき通りとなっている。

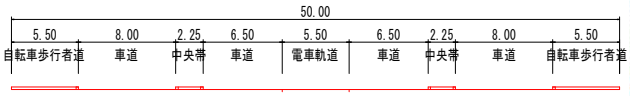
＜現在の（都）駅前後楽園線＞



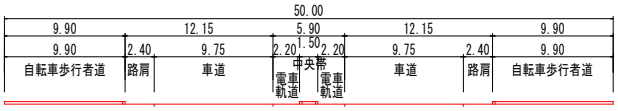
＜出典：岡山市＞

沿道には、商業業務機能や都心居住機能が集積した街路景観を形成

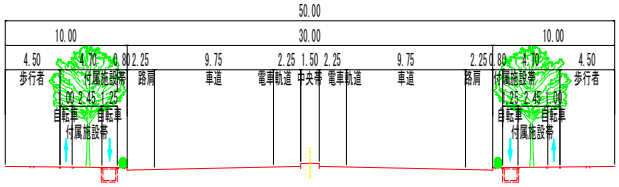
当初の標準断面図



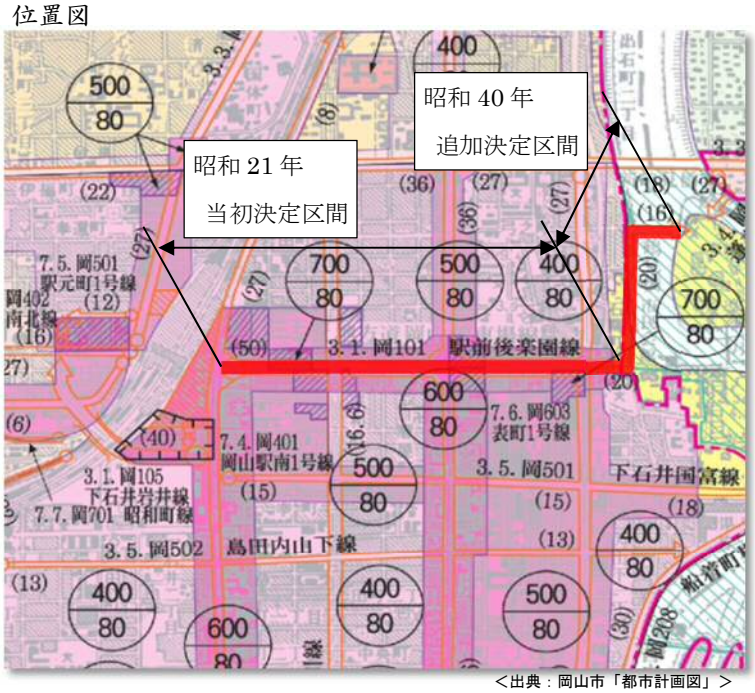
再整備後の標準断面図



自転車走行空間整備後の標準断面図



位置図



＜出典：岡山市「都市計画図」＞

＜昭和１０年頃の（都）博多駅築港線＞

＜出典：福岡市「福岡市土木史」＞

幅員２７ｍで整備された博多駅築港線

福岡市では博多港修築計画の進展に伴い，港と博多駅や天神町などの市内主要地を結ぶ道路が必要となり，昭和９年から港と博多駅を結ぶ博多駅築港線（幅員２７ｍ）のうち港から現明治通り間の街路築造工事に着手し，昭和１１年度に当該区間が完成した。

昭和１２年度からは現明治通りから博多駅間の整備が始められたが，長期間にわたる事業は戦局の拡大にともなう労力や資材の入手難により，未完成のまま戦後に持ち越された。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

福岡市

（都）博多駅築港線（はかたえきちっこうせん）

諸元表

名称	（都）博多駅築港線 主要地方道博多駅停車場線	経緯	Ｓ２１年 博多駅築港線を含む復興都市計画街路４８路線が都市計画決定 Ｓ２７年 都決変更 （一部の幅員：50m→47m） （延長：1,420m→1,210m） Ｓ３２年 都決変更 （起点：旧博多駅→新博多駅） （延長：1,210m→1,960m） Ｓ４５年 道路愛称が「大博通り」に決定 Ｓ５９年 博多駅築港線の整備完了 Ｓ６１年 地下鉄１号線（姪浜～福岡空港）及び２号線（中洲川端～貝塚）計 14.5ｋｍが全線開通 Ｈ１年 大博通りシンボルロード事業完了 Ｈ２年 大博通りシンボルロード事業が全国街路事業コンクールで特別賞を受賞
延長	約 1.4ｋｍ（当初） 約 2.0ｋｍ（現在）		
種級	４種１級（現在）		
幅員	50m（当初計画） 50m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢48%（当初計画）→48%（現在）		
街路樹	ケヤキ，クロガネモチ　など		

昭和２０年に戦災地復興計画基本方針が閣議決定され，翌２１年福岡市は戦災都市に指定された。同年から始まった戦災復興土地区画整理事業及び昭和３２年より始まった博多駅土地区画整理事業により一部区間が整備され，昭和５０年度から博多駅築港線の地下を走る地下鉄の進捗に合わせて残る区間の拡幅整備が進められ，昭和５９年度に幅員５０ｍへの拡幅整備が完了した。

＜昭和４５年頃の（都）博多駅築港線＞

＜出典：福岡市「福岡市土木史」＞

博多駅前広場付近から博多港方面を望む

昭和４４年の市制８０周年記念事業により，道路愛称が博多の大通りという意味をこめて「大博通り」と名付けられた。

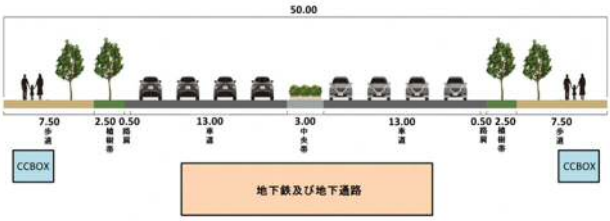
昭和６１年度から市制１００周年記念事業である「大博通りシンボルロード事業」（大博通り歴史の散歩道）に着手し，歩道をカラーブロック舗装に，歩道の１８ヵ所には市内の遺跡からの出土品の写真を焼き付けた陶器のタイルやレプリカを設置し，歴史の散歩道として市内外の人々に親しんでいただける福岡市を代表する道路として整備されている。

＜現在の（都）博多駅築港線＞

＜出典：福岡市「まるごと福岡・博多」＞

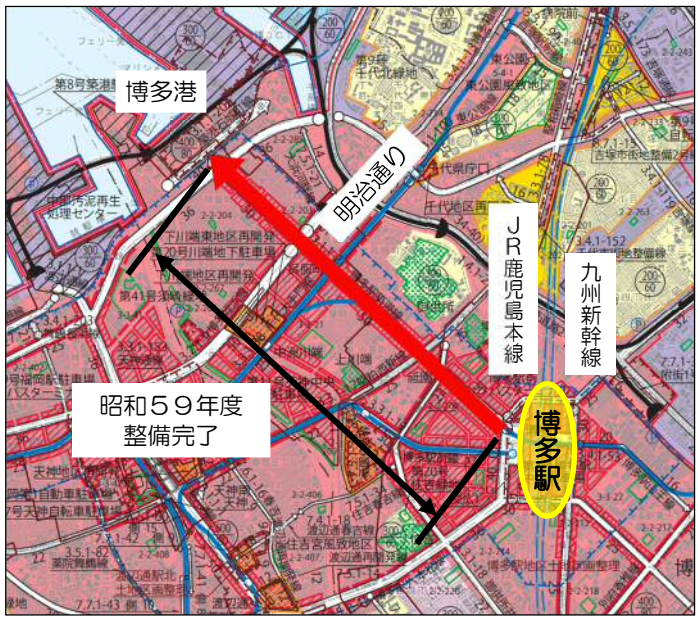
博多駅前広場付近から博多港方面を望む（整備後）

現在の横断図



※無電柱化，地下鉄及び地下通路整備
※シンボルロード事業　横断構成かわらず

位置図



大正１２年の関東大震災では、未曽有の被害が発生した。このため、街路網の再編を進めることとなった。そこで、東京を南北に縦断する品川より銀座の東裏を経て三ノ輪町より常磐線に至る約１３・４kmの街路を第一号幹線、東西に横断する九段より亀戸に至る路線を第二号幹線とし、この十字となる二つの路線を基準として、幹線５２路線、延長１１４km、補助線１２３路線、延長１３９km等を含む帝都復興計画が策定され、街路が整備された。

＜昭和４年の（都）東京幹線街路第一号＞

＜出典：復興事務局「帝都復興事業誌　土木篇　上巻」（都立中央図書館所蔵）＞

御徒町より上野方面を望む

～街路構造令に特化した各都市の事例～

東京都

（都）東京幹線街路第一号（昭和通り）

とうきょうかんせんがいろだいいちごう　しょうわどお

諸元表

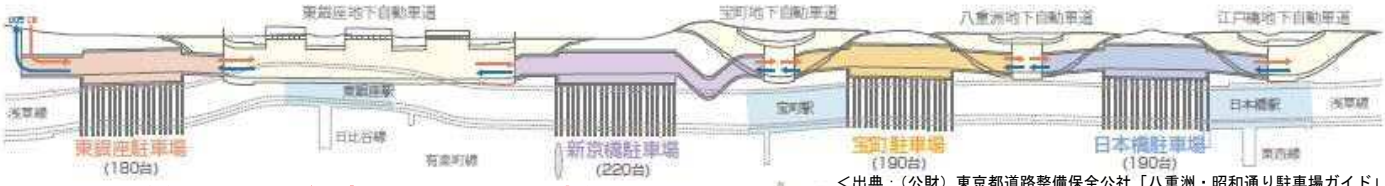
名称	（都）東京幹線街路第一号 主要地方道　日本橋芝浦大森線 国道４号	経緯	Ｔ１３年　帝都復興計画決定 Ｓ　５年　昭和通り完成 Ｓ３８年　都営地下鉄浅草線開通 （人形町～東銀座間） Ｓ３９年　立体交差及び地下駐車場完成
延長	約 5.5ｋｍ（当初） 約 5.5ｋｍ（現在）		
種級	広路（当初計画） 第４種第１級（現在）		
幅員	44m（当初計画）　44m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢52%（当初計画）→30%（現在）		
街路樹	イチョウ		

＜現在の昭和通り＞

＜出典：東京都＞

江戸橋歩道橋より銀座方面を望む

この計画の第一号幹線のうち、現在の港区新橋交差点から台東区三ノ輪交差点までの区間が昭和通りと呼ばれ、新橋から上野駅交差点までが幅員４４ｍという広幅員で整備された。このうち、歩道は街路構造令によれば、全幅の六分の一以上と定められていたが、その必要はなしとして、６ｍとされた。また、将来の地下鉄の掘削範囲として、道路の中心で１１ｍを確保し、車道の片側幅を１０・５ｍとした。中心寄りは高速車用とし５・５ｍ、歩道寄りに緩行車並びに駐車用として５ｍをとり、緩急車道境は花崗岩で明示した。この昭和通りは昭和５年に開通した。



＜出典：（公財）東京都道路整備保全公社「八重洲・昭和通り駐車場ガイド」＞

昭和通り縦断面図（銀座７付近～日本橋１付近）

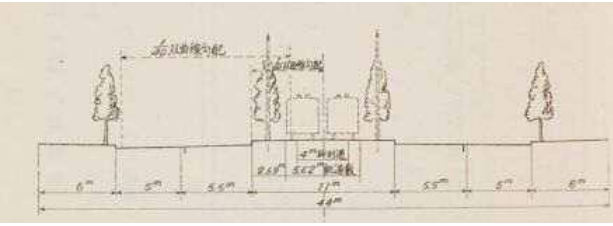
その後、昭和３０年代を迎え、東京は都心部を中心に主要な交差点は至る所で渋滞し、大きな社会問題となった。この渋滞を解消するため、昭和通りでは立体交差が計画された。交差形式は景観に配慮しアンダーパス方式とした。

駐車需要も多く見込まれたため、立体交差の中間部に地下駐車場を整備することとした。駐車場の出入口は本線内や隣地に設置できず、アンダーパス内の走行車線から駐車場への流入車線へシフトする形式とした（流出はこの逆）。

さらに、本路線には都営地下鉄浅草線が計画されており立体交差構造物と駐車場を地下１階に、浅草線を地下２階に整備することとした。浅草線は昭和３８年、立体交差と駐車場は３９年に完成した。

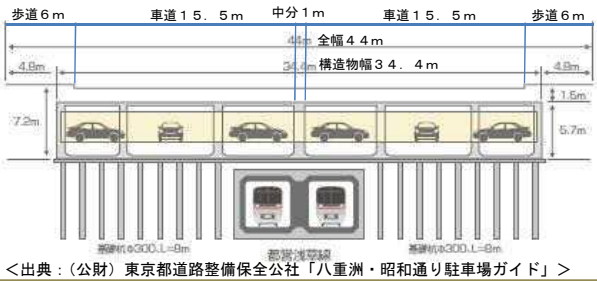
現在の平日十二時間交通量は五万台を超えており、今なお昭和通りは、東京の道路ネットワークの骨格を担う重要な道路として機能を果たしている。

当初標準断面図

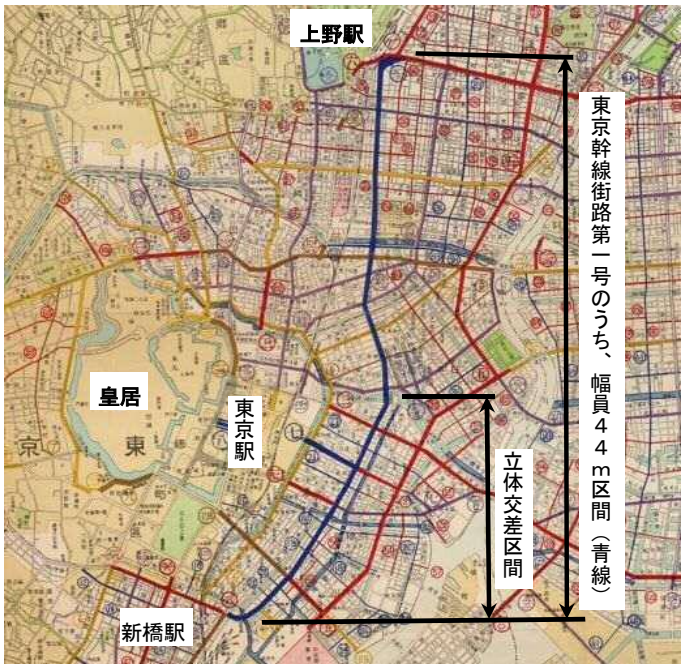


＜出典：復興事務局「帝都復興事業誌　土木篇　上巻」（都立中央図書館所蔵）＞右図同様

変更標準断面図



＜出典：（公財）東京都道路整備保全公社「八重洲・昭和通り駐車場ガイド」＞



（都）駅前幹線は、戦災復興事業の目玉事業として計画され、昭和２４年に着手し昭和３０年に完成した。本道路はＪＲ姫路駅から姫路城に向かう直線道路で、駅前広場から誰もが美しい天守閣を望めるように計画された。幅員５０ｍの広幅員街路で、緑地帯や緩速車道が設けられ、無電柱化されるなど、当時として画期的な街路であった。

市街地の形成上においても重要な役割を果たしており、当該道路を中心とした駅北地区に商業業務機能が集積し姫路市の都心を形成することになった。

＜昭和３７年の（都）駅前幹線＞

＜出典：姫路市＞

～街路構造令に特化した各都市の事例～

姫路市

（都）駅前幹線（大手前通り）

えきまえかんせん　おおてまえどお

諸元表

名称	（都）駅前幹線 市道幹第１号線	経緯	Ｓ２１年 戦災復興都市計画道路決定 Ｓ２４年 戦災復興土地区画整理事業により着手 Ｓ３０年 「駅前幹線」完成 一般公募により愛称を**命名** Ｓ５９年～Ｓ６３年 シンボルロード整備事業 Ｓ６１年 日本の道１００選に選定 Ｈ　元年 第１回街路事業コンクール 「建設省都市局長賞」受賞 Ｈ　５年 姫路城が世界文化遺産登録 Ｈ　６年 都計変更（延長：850m→840m） Ｈ１７年 第１７回街路事業コンクール 「審査委員長記念賞」受賞 Ｈ２４年～Ｈ２７年 土地区画整理事業により北駅前広場を含む大手前通りの一部（160m）を再整備 トランジットモール導入 Ｈ２８年～Ｒ　２年 大手前通り（十二所前線以北）再整備事業
延長	約 0.85ｋｍ（当初） 約 0.84ｋｍ（現在）		
種級	広路（当初計画） ４種１級（現在）		
幅員	50m（当初計画） 50m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢40%（当初）→74%（シンボルロード） →74～75%（現在）		
街路樹	イチョウ、クスノキ		

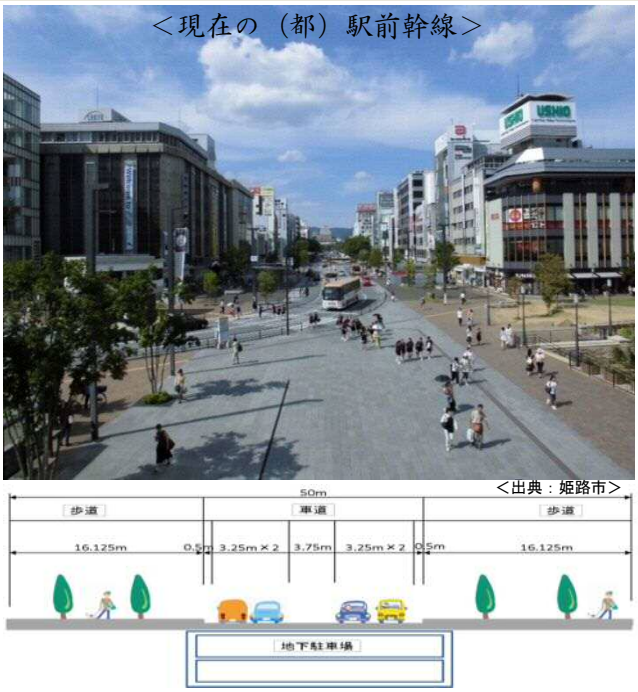
その後、モータリゼーションや土地の高度利用の進展等により、都心地区に多種多様な交通増大と集中をもたらせ、交通環境が悪化されるなどの諸問題が生じた。

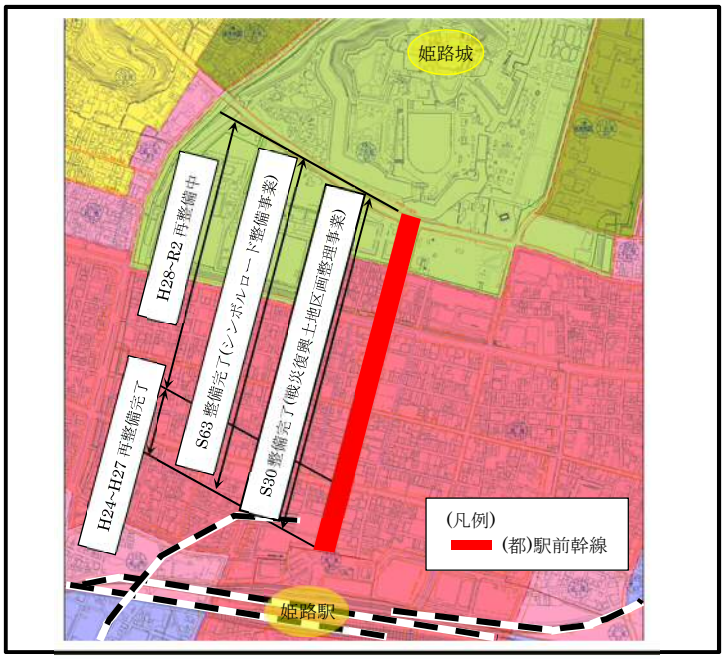
このため、建設当初のシンボル機能を復活させ、活力とうるおいのあるまちづくりを目指して、昭和59年にシンボルロード整備事業に着手した。「姫路城と相まって、姫路らしさを発揮し風格の高い風土性を表すうるおいのある道路とし、植栽と舗装で基調を表現する。」等、5つの基本方針を掲げて整備を実施し、昭和63年に完成した。

その後、鉄道高架事業と一体で進められてきた土地区画整理事業に合わせ、駅前広場と大手前通りの一部（160m間）については、平成24年から再整備に着手し、平成27年3月の完成と同時に当該箇所のトランジットモール化を実現させた。

また、残りの部分についても、施設の老朽化や交通の多様化、また道路空間の利活用等新たな需要に対応するため、平成28年より再整備事業に着手し、令和2年3月の完成に向け、事業を進めている。

今回の再整備では、歩道内にウッドデッキなど活用空間を整備し、道路協力団体制度等を活用することで、沿道を中心とした地元推進組織とにぎわいづくりに取り組み、中心市街地の活性化を進めていくこととしている。





＜昭和27年頃の（都）花園町線＞

＜出典：松山市＞

南堀端（堀之内）から松山市駅方向を撮影

花園町の名は、松山藩主の花畑が現在の伊予鉄道松山市駅付近にあったことに由来する。

４ｍ程度であった道路幅は、戦時中の昭和１９年、空襲で家屋が延焼することを食い止めるため、建物疎開（沿道西側建物の取り壊し）が行われ、現在の大きな道路幅（約４０ｍ）になった。戦後しばらく戦災者用の花園市場が開設されていた。

昭和２２年３月には、市内電車（松山市駅～南堀端）の複線化が完成した。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

松山市

（都）花園町線（はなぞのまちせん）

諸元表

名称	（都）花園町線 市道花園町線	経緯	Ｓ　９年　都市計画決定（幅員 20m） Ｓ２１年　松山復興都市計画街路決定 （幅員 40m、終点に広場面積 12,600m^2 をおく） Ｓ２２年　路面電車（松山市駅前～南堀端間）の開通 Ｓ４０年　都市計画決定見直し （幅員 40m、終点に広場面積 10,420m^2 をおく） Ｈ２３年　道路空間再配分と無電柱化を都市計画マスタープランに明記 Ｈ２４年　交通社会実験と賑い・憩い空間づくり社会実験を実施 Ｈ２６年　道路空間再配分・無電柱化の工事着手 Ｈ２７年　民間施設のファサードガイドラインを策定 Ｈ２８年　東通り商店街のファサード整備が完成 Ｈ２９年　道路空間再配分・無電柱化の工事が完成 Ｈ３０年　松山アーバンデザインセンター（UDCM）が花園町線沿道に移転
延長	約 0.308ｋｍ（当初） 約 0.310ｋｍ（現在）		
種級	２等大路第１類（当初計画） ４種１級（現在）		
幅員	20m（当初計画） 40m（現在） 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢50%（整備前）→80%（現在）		
街路樹	イチョウ		

＜平成２９年の（都）花園町線＞

＜出典：松山市＞

平成２９年９月　道路空間再配分・無電柱化工事　完成

花園町線（花園町通り）は、堀之内（南堀端）と松山市駅を結ぶ、松山市内で最も広い幅を持つ街路である。

松山市では、少子高齢化が進む中で、歩行者や自転車といったゆっくりの交通に配慮した、誰もが生き生きと暮らしやすいまちづくり「歩いて暮らせるまち松山」を目指している。

自動車交通量の減少に伴い、両側の車線を一車線ずつ減らし、自転車道や歩道へ再配分したほか、無電柱化を行った。（平成２９年９月完成）

広くなった歩道空間には、自然石舗装や鋳鉄製の照明灯をはじめ、芝生広場やデッキ広場、ベンチを設置するなど、安全で快適な、「歩いて暮らせるまち松山」のシンボルロードとして生まれ変わった。また、地元が中心となりファサード整備を行い、建物と道路が一体になった、良好な景観が創出された。俳人・正岡子規の生誕地址周辺には、子規が詠んだ草花を植栽し、市の花であるツバキをモチーフにした俳句ポストを設置している。

道路空間の再配分（２車線から１車線へ）

道路空間の再配分（自転車道の設置）

道路空間の再配分（歩道拡幅）と無電柱化

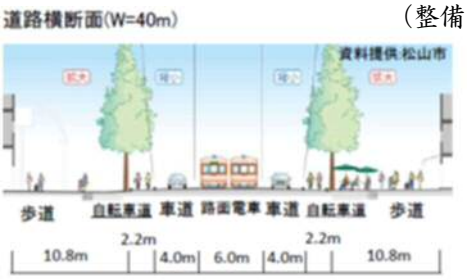
地元商店街によるファサード整備

【賑わいを育む】毎月１回開催されるマルシェイベント

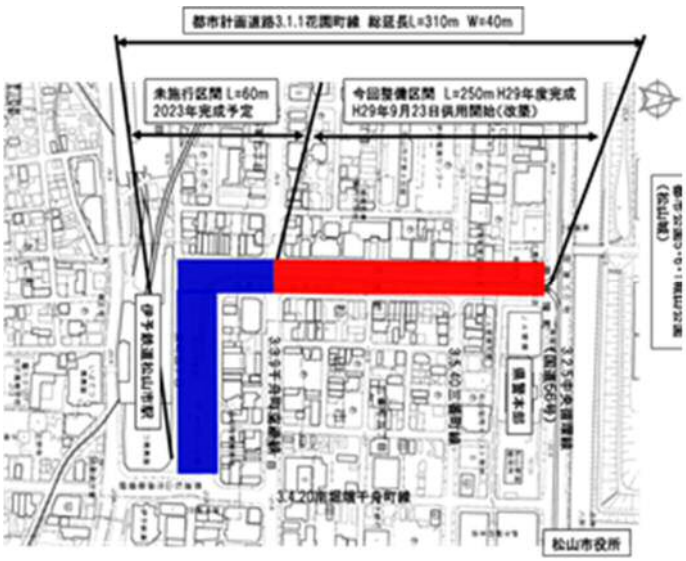
【地域の宝を生かす】正岡子規生誕地址と俳句ポスト

＜出典：松山市＞

＜出典：松山市＞



＜出典：松山市＞



＜出典：松山市＞

参考文献

p3、4

・編著 出口敦，三浦詩乃，中野卓　著 中村文彦，野原卓，宋俊煥，村山顕人，泉山塁威，趙世晨，窪田亜矢，長聡子，志摩憲寿，小﨑美希，廣瀬健，吉田宗人（2019）「ストリートデザイン・マネジメント 公共空間を活用する制度・組織・プロセス」pp18-26 日本のストリートの変遷

・矢島隆（2009）「新都市第63巻第3号 都市計画法90周年と街路の計画・整備 ―回顧と展望―」pp173-191

・矢島隆（2009）「都市と交通 通巻78号 街路構造令40年の展開（その1）」pp18-23

・矢島隆（2010）「都市と交通 通巻79号 街路構造令40年の展開（その2）」pp10-18

p5、6（札幌市）

・札幌市（1991）「札幌文庫58 札幌の通り」pp58-59、pp129-132

p7、8（仙台市）

・仙台市（1981）「仙台市戦災復興誌」p18、pp60-66、p322

・仙台市（1988）「仙台市都市計画史」pp179-183

p9、10、11、12（横浜市）

・横浜市（1882）「横濱復興誌」pp72-77

・横浜市（1980）「横濱都市計画の変遷」pp70-86

・横浜市（1882）「横濱復興誌」pp72-77

・横浜市（1980）「横濱都市計画の変遷」pp70-86

p13、14（名古屋市）

・名古屋市（2016）「久屋大通公園ハンドブック」pp10-13

・名古屋市（2018）「久屋大通公園（北エリア・テレビ塔エリア）整備運営事業提案の選定結果」http://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/page/0000102377.html

p15、16（浜松市）

・浜松市（1986）「浜松市戦災復興誌」pp22-36、p96、p97

・浜松市（2012）「浜松市史 四」pp24-31、p43、pp298-300、pp712-719

・浜松市（2016）「浜松市史 五」pp38-41、pp248-254

・浜松市（2008）「浜松市史 新編史料編 五」p1082、口絵72

p17、18、19、20（大阪市）

・大阪市土木局（1979）「土木局80年のあゆみ」pp21-22

・大阪市総務局（1979）「大阪市制80年の歩み」pp61-82

・大阪市建設局（2011）「建設局業務論文 御堂筋の道路空間利用のあり方検討について」pp257-266

p21、22，23，24（堺市）

・堺市（1963）「堺市の都市計画」p19

・監修：山中永之佑 執筆・編集協力：光田榮広、竹田芳則、大浦一郎、井徠 明、吉田 功、鎌苅一身、網 信二、小松清生、北尾 勉、河本永二、津村義信、加藤哲也（2012）「写真アルバム 堺市の昭和」p110

p25、26（神戸市）

・神戸市（1946）「神戸市復興基本計画要綱」

p27、28（岡山市）

・岡山市建設局区画整理部（1984）「岡山復興区画整理誌」

・岡山市（2007）「岡山市景観計画」

p29、30（福岡市）

・福岡市（2006）「福岡市土木史」pp76-77、pp195-196、p316

p31、32（東京都）

・復興事務局（1931）「帝都復興事業誌 土木篇 上巻」（都立中央図書館所蔵）pp4-5、p50

p35、36（松山市）

・池田 洋三（2002）「新版 わすれかけの街 松山戦前戦後」p168

街路構造令１００周年記念誌

Think Our Street 事業検討部会

部会長　浜松市

部会員　札幌市　名古屋市
仙台市　大阪市
秋田市　堺市
さいたま市　神戸市
千葉市　岡山市
横浜市　広島市
川崎市　北九州市
相模原市　福岡市
新潟市　熊本市
静岡市　宮崎市

オブザーバー
国土交通省都市局街路交通施設課

Think Our Street 事業検討部会
街路構造令１００周年記念誌

発行日	2019 年 11 月 12 日　発行
発行所	Think Our Street 推進委員会事業検討部会 ＜HP：http://www.think-our-street.jp/＞
協力	国土交通省都市局街路交通施設課 東京都建設局道路建設部街路課 姫路市建設局道路建設部街路建設課 松山市都市整備部道路建設課