

<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。)

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。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

浜松市

はまきたひがしわかばやしせん

てんまいけがわせん

(都) 浜北東若林線 (旧：伝馬池川線)

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
延長	約2km (当初) 約22km (現在)		S21年 戦災都市に指定 50路線が都市計画決定
種級	1等大路1類 (当初計画) 4種1級 (現在)		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)
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)		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)
街路樹	イチョウ		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)

<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た。



<出典：浜松市>

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。

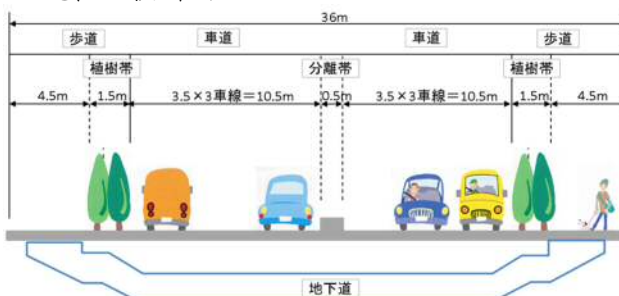
こうした整備の変遷を経て、浜松市の主要幹線道路として、都心環状線に位置付けられるとともに、浜松市の道路ネットワークの骨格を担う重要な道路として現在に至る。

当初の横断面



※幅員構成不明

現在の横断面



※平面交差化事業実施（横断歩道、矢羽設置）



<出典：浜松市>