

それまでの御堂筋は、延長約1.3 km・幅員約6 m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4.4 km・幅員約44 m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ヨウ並木を配置した。

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>

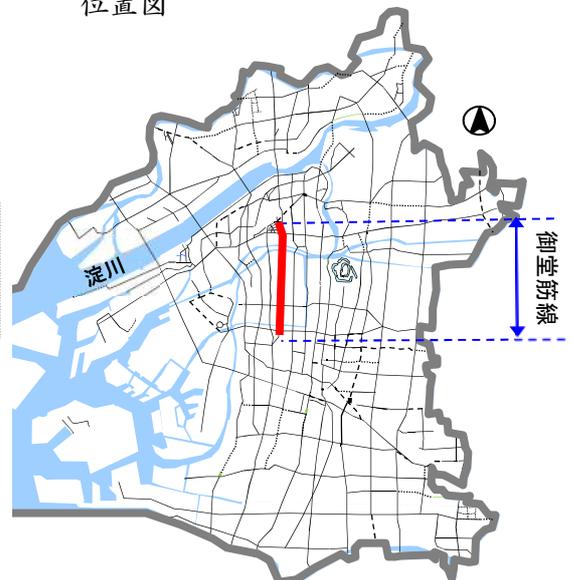


<大阪市所蔵>

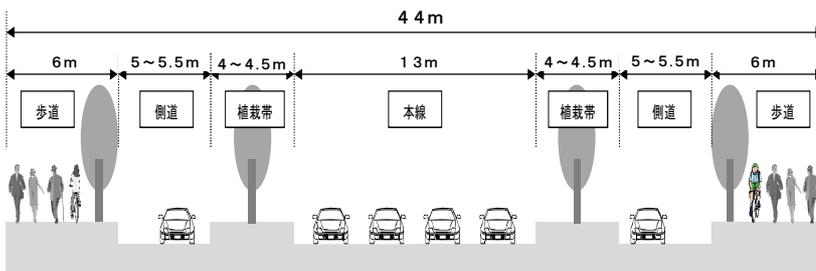
<現在の御堂筋>

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發展させてきた。また、季節ごとに変化するイチヨ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。

位置図



断面構成





<出典：大阪歴史博物館所蔵>

<拡幅当時の御堂筋>

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。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

大阪市

みどうすじせん
御堂筋線

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
延長	約4.2km		T13年 受益者負担金制度を導入
種級	広路		T15年 御堂筋の工事着手
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)		S12年 工事完了 (御堂筋開通)
街路樹	イチョウ		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