

<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）

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。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

大阪市

ちっこうふかえせん (都) 築港深江線 (ちゅうおうおおどおり) (中央大通)

諸元表

名称	(都) 築港深江線 主要地方道線築港深江線	経緯	S 2 1 年	復興都市計画街路の決定
延長	約 12 k m (当初) 約 12 k m (現在)		S 2 5 年	街路計画の変更 (幅員：25～100m→40～80m)
種級	広路 (当初計画) 4 種 1 級 (現在)		S 3 9 年	街路計画の変更 (終点の延伸等)
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		S 4 0 年	船場地区構造変更 (船場センタービル B2、4F 構想の決定)
街路樹	あり		S 4 1 年	長柄塚線との立体交差の決定
			S 4 2 年	船場地区の立体交差幅員等の変更
		S 4 3 年	森小路大和川線、新庄大和川線との立体交差の決定 長柄塚線との立体交差の構造及び幅員の変更	

<昭和20年代後半頃の築港深江線>

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。



<出典：大阪市、財大阪市都市整備協会、財大阪都市協会「甦るわが街」>

工事中の西区新町工区の様子

<現在の築港深江線>

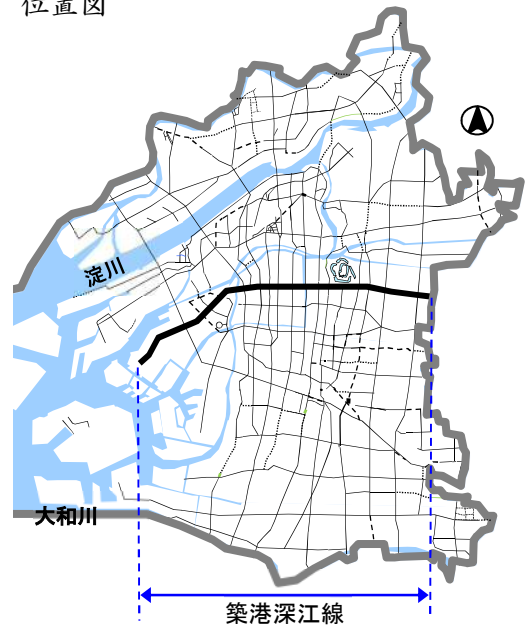


平成31年1月撮影 西区阿波座付近

<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。

位置図



現在の横断図（西区阿波座付近）

