

<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。

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。

～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
延長	約2.5km(当初) 約2.5km(現在)		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
種級	一等大路第3類(当初計画) 第4種2級相当(現在)		S34年 開通
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)		H5年 電線類地中化(CAB)
街路樹	ゆりのき、さわぐるみ など		H27年 文化観光拠点(さかい利品の杜) オープン

<現在の（都）錦浜寺南町線>



<出典：堺市>

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。



<出典：堺市「大道筋のまちづくり」>

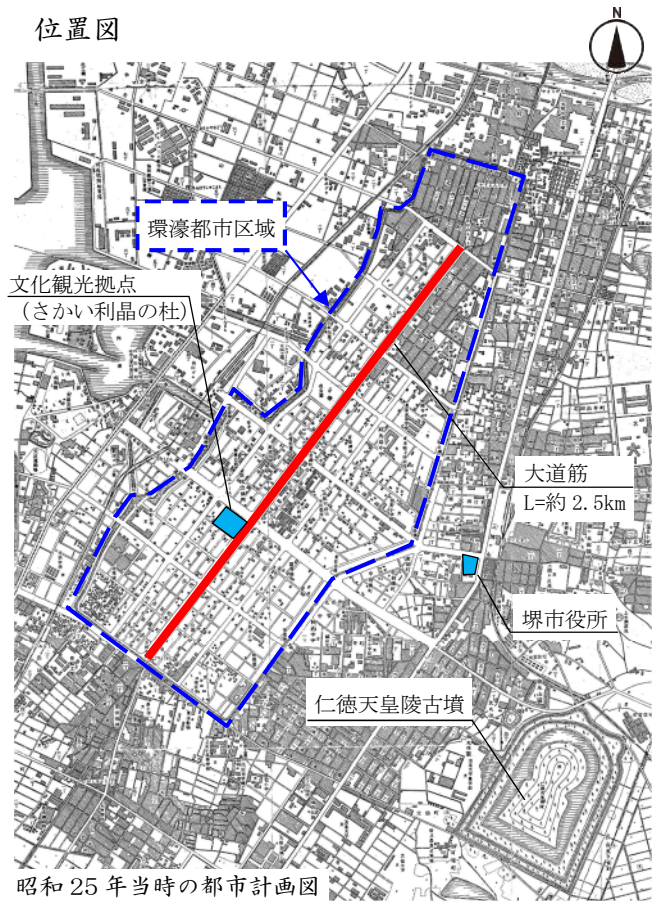
地元グループと協働で行われたオープンカフェ



<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

現在の横断面

