

<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

大正12年の関東大震災では、未曾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。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

東京都

（都）とうきょうかんせんがいろだいいちごう東京幹線街路第一号しょうわどお（昭和通り）

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
延長	約5.5km（当初） 約5.5km（現在）		S5年 昭和通り完成
種級	広路（当初計画） 第4種第1級（現在）		S38年 都営地下鉄浅草線開通 （人形町～東銀座間）
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）		S39年 立体交差及び地下駐車場完成
街路樹	イチョウ		

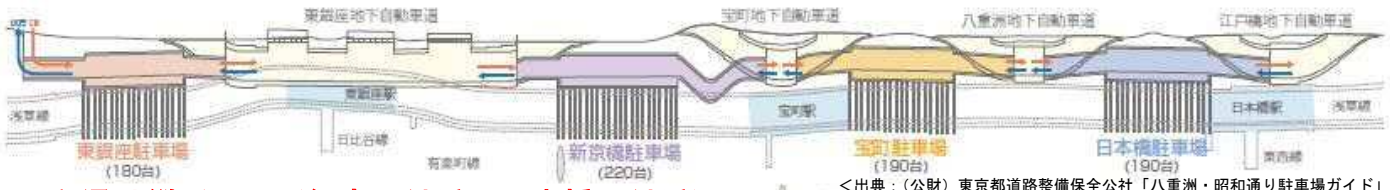
<現在の昭和通り>



<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4.4m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。中心寄りには高速車用として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」>

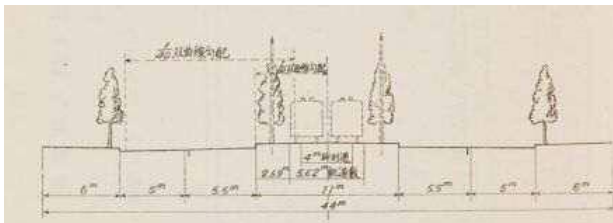
昭和通り縦断面図 (銀座7付近～日本橋1付近)

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に至る所で渋滞し、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。

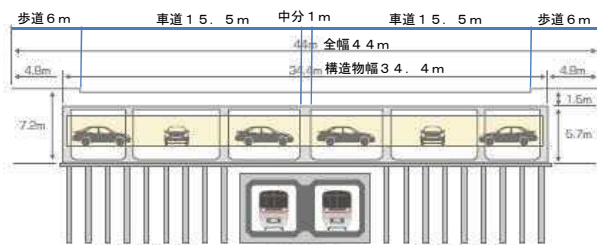
現在の平日12時間交通量は五万台を超えており、今なお昭和通りは、東京の道路ネットワークの骨格を担う重要な道路として機能を果たしている。

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」>

