立体道路事例集

- ■立体道路制度の概要
- ■立体道路制度が適用できる道路
- ■道路上空に建築可能な区域および適用制度

【立体道路制度活用事例】

(高速道路・自動車専用道路)

1. 埼玉県和光市 「デュプレ西大和」

2. 東京都港区 「環状2号線」

3. 大阪府大阪市 「OCAT」

4. 大阪府泉佐野市 「りんくうタウン」

(SA·PA)

5. 大阪府泉大津市 「泉大津PA」

(歩行者専用道路・自由通路)

6. 北海道札幌市 「札幌駅前通地下歩行空間」

7. 神奈川県相模原市 「小田急相模原駅」

8. 石川県金沢市 「西金沢駅」

(駐車場)

9. 東京都八王子市 「八王子駅北口地下駐車場」

10. 兵庫県神戸市 「長田北町駐車場」

(モノレール)

11. 福岡県北九州市 「小倉停留場」

【類似事例】

(高架下占用)

12. 愛知県名古屋市 「黒川ランプ」

(歩廊占用)

13. 東京都渋谷区 「渋谷マークシティ」

■立体道路制度の概要

幹線道路等の整備促進と土地の高度利用に関する取り組みの一つで、道路の区域を立体的に 定め、それ以外の空間利用を可能にすることで、道路と建築物等との一体的整備を実現する制 度である。





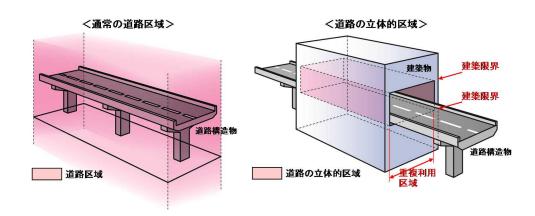
立体道路制度を適用した事例

具体的には、道路法、都市計画法、建築基準法の3つの法律を一体的に運用する制度である。

これまで天上天下にわたっていた道路の区域を、道路法に 基づき、道路の区域を上下方向に限定し立体的に定め(道路 の立体的区域)、都市計画法の地区計画に建築物の敷地とし て併せて利用すべき区域(重複利用区域)と、建築物の建築 の限界の範囲(建築限界)を定め、建築基準法の道路にあっ ては同法による道路内の建築制限を緩和するものである。



立体道路制度の枠組み



道路の立体的区域のイメージ

■立体道路制度が適用できる道路

対象となる道路は次のとおり。

- ・ 高速道路や自動車専用道路 (SAやPAを含む)
- ・自動車の沿道への出入りができない構造**である、歩行者専用道路、自転車専用道路、自 由通路、高架道路
 - ※法律(建築基準法第43条第1項第2号)で「特定高架道路等」に規定されるもので、政令で定める基準(建築基準法施行令第144条の5)に該当するもの
- ・都市モノレール、路外駐車場のように道路法上の道路であっても一般的な道の機能を有しない道路。(これらについては、建築基準法上の道路とは取り扱わない)

なお、平成23年、26年の都市再生特別措置法の改正に加え、平成26年の道路法改正により、特定都市再生緊急整備地域における都市再生特別地区内において、既存の一般道路の上部空間にも立体道路制度を活用して建築物の建築が可能となった。

■道路上空に建築可能な区域および適用制度

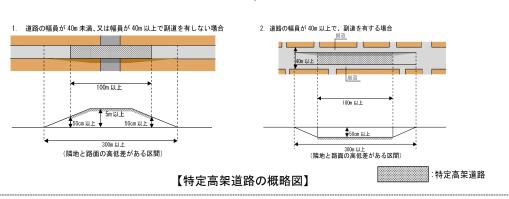
道路と建築物を立体的に整備することができる制度の適用範囲は次のとおり。

| | | 新設・改築 の道路 | 既存道路 | 適用 |
|------------------------------------|-------------------------------|--------------|------|------------------------------------|
| 全国の自動 | 助車専用道路等※ | | | |
| | うち地区計画で重複利用区域の定め のあるもの | | 0 | 建基法 44 条 1 項 3 号 都市計画法 12 条の 11 |
| | うち地区計画で重複利用区域の定め のないもの | × | × | 建築基準法 44 条 1 項 |
| 特定都市再生緊急整備地域(全国の自動車専用道 路等+一般道路) | | | | |
| うち都市再生特別地区で重複利用 区域の定めのある道路 | | 0 | 0 | 都市再生特別措置法 36条の2、36条の3 |
| | うち都市再生特別地区で重複利用 区域の定めのない道路 | × | × | 建築基準法 44 条 1 項 |
| 全国の一般道路 (特定都市再生緊急整備地域外) | | X | × | 建築基準法 44 条 1 項 |

※自動車専用道路等:自動車専用道路や特定高架道路等

《特定高架道路等とは》(建築基準法施行令 第144条の5)

路面との隣地の地表面等との<u>高低差</u>がある区間で、<u>延長300m以上</u>、かつ、高低差が50cm以上となる部分の延長が100m以上あることとされ、また、<u>路面との隣地の地表面との高低差が5m以上の区間を有する</u>もの。その他に法面その他構造が自動車の沿道への出入りができない構造となっているもの。

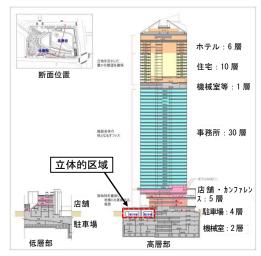


1. デュプレ西大和

| 所在地 | 埼玉県和光市西大和団地6番 | |
|--|--|--|
| ・東京都都心から 20 km圏の埼玉県和光市に位置し、旧住宅・都市備公団の西大和団地の敷地内を通過する東京外環自動車道の建た合わせて、その道路の上に賃貸住宅を建築した。 ・平成元年度の立体道路創設を受け、住宅・都市整備公団という的機関による大規模な土地所有形態であったことから同制度を用し、事業を推進した。 ・道路による地域の分断はなく、緑豊かな住環境が担保され、土所有者は用地売却せず、道路事業者との弾力的な話し合いの上幹線道路整備が促進された。 | | |
| 事業段階 | 供用済み | |
| 供用年月 | 平成6年3月 | |
| 構造形式 | 道路本体・地下式/分離構造 | |
| 延長/幅員 | 約 500m/30.5m (立体的区域) | |
| 路線名 | 東京外かく環状道路 | |
| 道路管理者 | 東日本高速道路(株) | |
| 道路法 | 立体的区域決定(第47条の7) | |
| 関連法 建築基準法 | 道路内建築の認定(第44条第1項第3号) | |
| 都市計画法 | 地区計画決定(第 12 条の 11) | |
| 権利土地 | 地区計画伏足(第 12 架の 11) 道路事業者:区分地上権/建物事業者:所有権 | |
| 関係 建物 | 道路事業者: — /建物事業者:所有権 | |
| 西大和団地全身 | 既存団地 東京外環自動車道 東京外環自動車道 東京外環自動車道 かま 動地境界線 計画敷地の範囲 地区計画の範囲 地区計画の範囲 | |
| 西大和団地 断面図 | | |

2. 環状2号線

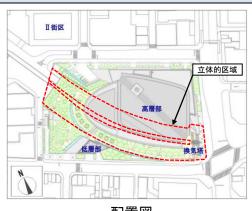
| 所在地 | | 東京都港区虎ノ門1丁目 |
|------|------------|---|
| 整備概要 | | ・都市計画決定以後、用地費の急騰や地元住民による計画の見直し要望等の理由により、事業化が進まなかったが、立体道路制度創設を契機に計画を再検討し、建物地下に道路を整備した。・東京都施行の市街地再開発事業の中で、道路と建築物が一体的に整備され、再開発等促進区を定める地区計画に重複利用区域及び建築物等の限界が定められている。 |
| 事 | 業段階 | 供用済み |
| 供用年月 | | 平成 26 年 3 月 |
| 構造 | 造形式 | 道路本体・地下式/分離構造 |
| 延長 | :/幅員 | 約 170m(立体的区域決定区間)/40m |
| 路 | 線名 | 東京都市計画道路幹線街路環状第2号線 |
| 道路 | ·管理者 | 東京都 |
| | 道路法 | 立体的区域決定(第 47 条の 7) |
| 関連法 | 建築基準法 | 道路内建築の認定(第 44 条第1項第3号) |
| | 都市計画法 | 地区計画決定(第 12 条の 11) |
| 権利 | 土地 | 道路事業者:区分地上権/建物事業者:所有権 |
| 関係 | 建物 | 道路事業者: 一 / 建物事業者: 所有権 |



施設構成と断面イメージ図



環状2号線



配置図



環状2号線と虎ノ門ヒルズ

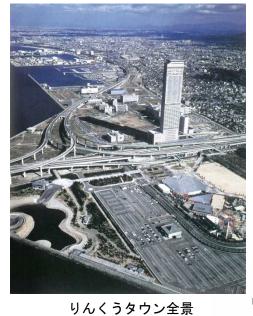
3. O C A T (阪神高速:湊町南出路)

| , | 3. 00 A I (W仲高述: 湊叫 用山岭) | | |
|---|---------------------------------|--|--|
| 所在地 | 大阪市浪速区湊町1丁目4番1号 | | |
| ・高度な土地利用を求められる地区であり、立体道路制度 | | | |
| | け、JR 湊町駅の上部空間を利用し、阪神高速道路と直結しリムジ | | |
| | ンバス等の発着するバスターミナルとシティエアターミナルを設 | | |
| 整備概要 | けた複合交通センタービルを道路一体建物として整備した。 | | |
| | ・建築物の柱が道路を直接受ける構造となっており、湊町南出路は | | |
| | 建築物の1~3階の一部を通過し、出路の途中から建築物内のバ | | |
| | スターミナルにも直結している。 | | |
| 事業段階 | 供用済み | | |
| 供用年月 | 平成8年3月 | | |
| 構造形式 | 道路本体・高架式/一体構造 | | |
| 延長/幅員 | 214.6m (立体的区域決定区間) / 6.25m | | |
| 路線名 | 阪神高速道路 15 号堺線 | | |
| 道路管理者 | 阪神高速道路 (株) | | |
| | 立体的区域決定(第47条の7) | | |
| 道路法 | 道路一体建物に関する協定(第47条の7) | | |
| 関連法建築基準法 | | | |
| 都市計画流 | | | |
| 権利 土地 | 道路事業者:所有権(共有) /建物事業者:所有権(共有) | | |
| 関係建物 | 道路事業者:道路一体建物に関する協定/建物事業者:所有権 | | |
| OCAT 全景 (北西側) OCAT に進入する高速道路 2F パスターミナル 平面図 | | | |
| | | | |
| W Not III | <u> 店舗・事務所</u> 道路の立体的区域 | | |
| 縦断面図 4 | 店舗・事務所 | | |
| 店舗・事務所 | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

出典:改訂立体道路事例集(財道路空間高度化機構)

りんくうタウン 4.

| 所 | 在地 | 大阪府泉佐野市りんくう往来北 |
|-------|------------|---|
| 整備概要 | | ・地域の分断を避け、限られた土地の有効・高度利用を図り、占用制度では得られない安定した権利確保、用地費削減などの理由から大阪府が建築物の事業主体となり、道路と一体的に整備した。 ・立体道路制度を適用した「道路一体建物」として整備しており、建築物の柱が道路を直接受ける構造となっている。 |
| 事 | 業段階 | 供用済み |
| 供戶 | 用年月 | 平成6年4月 |
| 構造 | 造形式 | 道路本体・高架式/一体構造 |
| 延長/幅員 | | 258.3m (立体的区域決定区間) / 高速自動車国道:22.0m・阪神高 速道路:7.50m |
| 路 | 線名 | 高速自動車国道関西国際空港線・阪神高速道路 4 号湾岸線 |
| 道路 | 管理者 | 西日本高速道路 (株)・阪神高速道路 (株) |
| 即油汁 | 道路法 | 立体的区域決定(第 47 条の 7) 道路一体建物に関する協定(第 47 条の 7) |
| 関連法 | 建築基準法 | 道路内建築の認定(第 44 条第1項第3号) |
| | 都市計画法 | 地区計画決定(第 12 条の 11) |
| 権利 | 土地 | 道路事業者:所有権(共有) / 建物事業者:所有権(共有) |
| 関係 | 建物 | 道路事業者:道路一体建物に関する協定/建物事業者:所有権 |





道路下の商業施設

関西国際空港自動車道 (阪神高速道路湾岸線からのONランプ)

Sas-

阪神高速道路湾岸線 (ONランプ) 関西国際空港自動車道 りんくうタウン駅 JR線・南海線 See! 重複利用区域 重複利用区域 → ■複利用区域 道路の立体的区域 断面図

一体的整備箇所

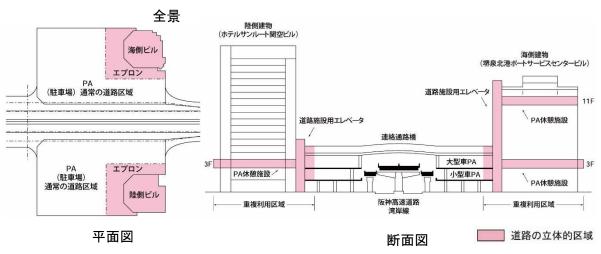
5. 泉大津PA

| 所 | 在地 | 大阪府泉大津市なぎさ町5番1号・6番1号 |
|----------|------------|---|
| 整備概要 | | ・阪神高速道路の利用者に対する快適な道路サービスを提供するため、泉大津 PA において立体道路制度を適用して、地域の中核となる海側のオフィス棟、陸側のホテル棟と一体的に整備した。 ・PA は湾岸線を挟んで上り線と下り線に設けられ、大型車専用駐車場、小型車専用駐車場となっている。さらに、海側オフィス棟の3階と11階、陸側ホテル棟の3階がPAの休憩・情報提供施設として利用されている。 |
| 事 | 業段階 | 供用済み |
| 供戶 | 用年月 | 平成8年4月 |
| 構造 | 造形式 | SA·PA/一体構造 |
| 路 | 游名 · | 阪神高速道路 4 号湾岸線 |
| 道路 | ド 管理者 | 阪神高速道路 (株) |
| 即本汁 | 道路法 | 立体的区域決定(第 47 条の 7) 道路一体建物に関する協定(第 47 条の 7) |
| 関連法建築基準法 | | 道路内建築の認定(第 44 条第1項第3号) |
| | 都市計画法 | 地区計画決定(第 12 条の 11) |
| 権利 | 土地 | 道路事業者:所有権(共有) /建物事業者:所有権(共有) |
| 関係 | 建物 | 道路事業者:区分所有権 / 建物事業者:区分所有権 |





泉大津 PA と一体建物



6. 札幌駅前通地下歩行空間(大通交流拠点地区)

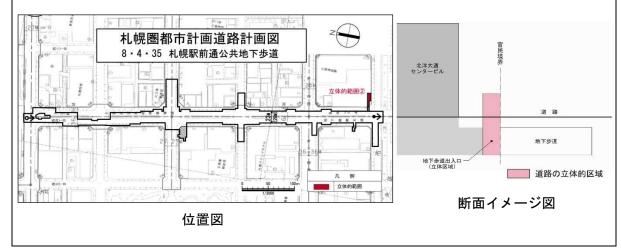
| 所 | 在地 | 札幌市中央区大通西3丁目 |
|--------------------------|------------|--|
| 整備概要 | | ・札幌駅周辺地区と大通地区との回遊性の向上や安全で快適に移動できる歩行空間の提供、地上・地下が一体となった空間づくりを目的として、札幌駅前通公共地下歩道を都市計画決定している。 ・通常は歩道部に設置する地上と地下を結ぶ出入口について、道路空間の広がりの確保や良好な景観形成などの効果が期待できることから、立体道路制度を活用し、民地内整備を進めている。 |
| 事 | 業段階 | 供用済み |
| 供戶 | 用年月 | 平成 23 年 3 月 |
| 構造 | 造形式 | 歩行者専用道路/一体構造 |
| 延長/幅員 | | 4. 47m/24. 31m |
| 路 | 線名 | 札幌市道西4丁目線 |
| 道路 | 管理者 | 札幌市 |
| 関連法 | 道路法 | 立体的区域決定(第 47 条の 7) 道路一体建物に関する協定(第 47 条の 7) |
| | 建築基準法 | _ |
| | 都市計画法 | 地区計画決定(第 12 条の 11) |
| 権利 | 土地 | 道路事業者:区分地上権 /建物事業者:所有権 |
| 関係 | 建物 | 道路事業者:道路一体建物に関する協定/建物事業者:所有権 |





地下歩道地上部と建物

地下部



7. 小田急相模原駅

| 所在地 | | 神奈川県相模原市南区南台3丁目 |
|------|------------|---|
| 整備概要 | | ・小田急相模原駅北口A地区の市街地再開発事業を行った際、交通 結節点機能を強化、回遊性を向上させるため、立体道路制度を適 用し、鉄道事業者の用地上空に道路(ペデストリアンデッキ)を 整備している。 |
| 事 | 業段階 | 供用済み |
| 供戶 | 用年月 | 平成20年6月供用開始 |
| 構造 | 造形式 | 道路本体・高架式/一体構造 |
| 延長 | :/幅員 | 132m/4.0~87.0m |
| 路 | 線名 | 市道南台 28 号 |
| 道路 | 管理者 | 相模原市 |
| | 道路法 | 立体的区域決定(第 47 条の 7) |
| 関連法 | 建築基準法 | _ |
| | 都市計画法 | _ |
| 権利 | 土地 | 道路事業者:区分地上権 /建物事業者:所有権 |
| 関係 | 建物 | 道路事業者: 一 /建物事業者:所有権 |





外観(デッキ側面)

内観



出典:相模原市資料

8. 西金沢駅自由通路

| 所在地 | | 石川県金沢市西金沢一丁目 |
|------|------------|--|
| 整備概要 | | ・西金沢駅は、西側からアプローチできず、東西の行き来ができないため、周辺地区はJR北陸本線で分断されており、地域住民の利便性を大きく欠いていた。 ・北陸新幹線により支障となる西金沢駅の移転にともない、西金沢駅を橋上駅として整備し、駅東西を連絡する自由通路を整備する。 |
| 事 | 業段階 | 供用済み |
| 供別 | 用年月 | 平成27年4月1日供用開始 |
| 構造 | 造形式 | 道路本体・高架式/一体構造 |
| 延長 | /幅員 | 約 45m/5m |
| 路 | S線名 | 押野 32 号西金沢駅通り線 2 号 |
| 道路 | 哈理者 | 金沢市 |
| | 道路法 | 立体的区域決定(第 47 条の 7) |
| 関連法 | 建築基準法 | _ |
| | 都市計画法 | _ |
| 権利 | 土地 | 道路事業者:鉄道用地の無償使用/建物事業者:所有権 |
| 関係 | 建物 | 道路事業者: 一 /建物事業者:所有権 |



外観(西口正面)



位置図



外観(自由通路全体)



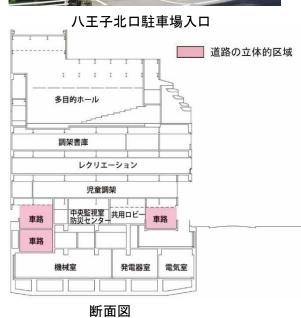
内観

出典:金沢市資料

9. 八王子駅北口地下駐車場

| 所在地 | | 東京都八王子市東町5番 | |
|------|-------|---|--|
| 整備概要 | | ・路上駐車により、安全・円滑な道路交通が阻害去れ、交通事故発生要因となっていたことから、都市景観に配慮し、道路地下空間を活用した大規模公共駐車場を計画した。 ・出入路確保のため、立体道路制度を活用し、駐車場に隣接する八王子市クリエイトホール(生涯学習センター)との一体的整備を行った。 | |
| 事 | 業段階 | 供用済み | |
| 供月 | 用年月 | 平成 11 年 4 月 | |
| 構造形式 | | 自動車駐車場(出入路)・地下式/一体構造 | |
| 駐車 | 場面積 | 23, 620 m² | |
| 駐車 | 場名称 | 八王子市営八王子駅北口地下駐車場 | |
| 道路 | 管理者 | 八王子市 | |
| | 道路法 | 立体的区域決定(第 47 条の 7) | |
| 関連法 | 建築基準法 | _ | |
| | 都市計画法 | _ | |
| 権利 | 土地 | 道路事業者:行政財産の目的外使用許可/建物事業者:所有権 | |
| 関係 | 建物 | 道路事業者: 一 /建物事業者:所有権 | |







駐車場内部



八王子北口駐車場上部

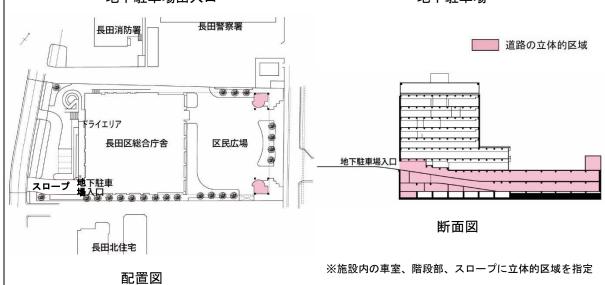
10. 長田北町駐車場

| 所在地 | | 神戸市長田区北町3丁目4番地3 |
|----------|------------|--|
| 整備概要 | | ・駐車場不足により路上駐車の発生しており、市民から公共駐車場整備が要請されていた。・長田区総合調査の建替えを機に、都市活性化、商業施設の利便性向上、安全かつ円滑な道路交通確保、庁舎利用者の利便を図るため、立体道路制度を活用して市総合庁舎と道路附属物である自動車駐車場を一体的に整備した。 |
| 事 | 業段階 | 供用済み |
| 供戶 | 用年月 | 平成5年12月 |
| 構造 | 造形式 | 自動車駐車場・地下式/一体構造 |
| 駐車 | 場面積 | 6, 180. 07 m ² |
| 馬主耳 | 車場名 | 神戸市長田北町駐車場 |
| 道路 | Y管理者 | 神戸市 |
| | 道路法 | 立体的区域決定(第 47 条の 7) |
| 関連法 | 建築基準法 | _ |
| | 都市計画法 | _ |
| 権利 関係 | 土地 | 道路事業者:行政財産の目的外使用許可/建物事業者:所有権 |
| | 建物 | 道路事業者:協定に基づく区分所有/建物事業者:協定に基づく区 分所有 |





地下駐車場



11. 小倉停留所

| 所 | 在地 | 北九州市小倉北区浅野1-1 |
|------|------------|---|
| 整備概要 | | ・JR小倉駅と約400m離れた位置に建設されたモノレールの乗継利便性の向上が課題となっていたことから、立体道路制度を活用して、道路であるモノレール新停留場と JR 駅ビルとの一体的整備を行った。 ・JR 小倉駅ビルの建替えに併せ、同駅ビル4、5階部分にモノレール停留場を整備し、モノレールが JR 駅に乗り入れている。 |
| 事 | 業段階 | 供用済み |
| 供用年月 | | 平成 10 年 4 月 |
| 構造 | 造形式 | モノレール道/一体構造 |
| 延長 | :/幅員 | 42m(立体的区域指定区間)/18m |
| 路 | 線名 | 北九州都市モノレール小倉線 |
| 道路 | ·管理者 | 北九州市 |
| 関連法 | 道路法 | 立体的区域決定(第 47 条の 7) 道路保全立体区域指定(第 47 条の 10) 道路一体建物に関する協定(第 47 条の 7) |
| | 建築基準法 | _ |
| | 都市計画法 | _ |
| 権利 | 土地 | 道路事業者:所有権(共有)/建物事業者:所有権(共有) |
| 関係 | 建物 | 道路事業者:所有権(共有)/建物事業者:所有権(共有) |





JR 小倉駅ビルとモノレール

JR 小倉駅ビルとモノレール(正面)

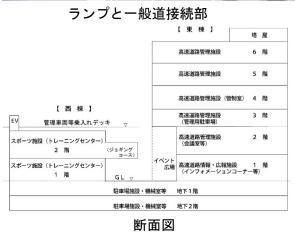


12. 黒川ランプ

| =r | · -/ 1:1h | | | |
|----------|----------------------|----------------------------------|--|--|
| 所在地 | | 名古屋市北区清水4丁目 | | |
| 整備概要 | | ・ランプが北区役所、地下鉄、商業施設等に近接していること、ラ | | |
| | | ンプの下部の河川で改修が計画されていた。 | | |
| | | ・周辺施設との一体的な調和と新たな都市空間の創出を目指して総 | | |
| | | 合的な整備が行われ、ランプの空間を活用して道路附属物である | | |
| | | 管理施設のほか、公共施設、地下駐車場等が設けている。 | | |
| 事業段階 | | 供用済み | | |
| 供用年月 | | 平成9年10月供用開始 | | |
| 構造形式 | | 道路本体・高架式/分離構造 | | |
| 延長/幅員 | | 約 5. 6km/3. 25m | | |
| 路線名 | | 名古屋高速道路高速 1 号楠等 | | |
| 道路管理者 | | 名古屋高速道路公社 | | |
| 関連法 | 道路法 | 道路区域(平面)決定(第18条第1項) | | |
| | 建築基準法 | 道路内建築の許可(第 44 条第 1 項第 2 号及び 4 号) | | |
| | 都市計画法 | _ | | |
| 権利 関係 | 土地 | 道路事業者:所有権 / 建物事業者:西棟は占用許可、東棟 | | |
| | | は所有権 | | |
| | 建物 | 道路事業者:西棟はなし、東棟は所有権 | | |
| | | 建物事業者:西棟は所有権、東棟はなし | | |







| 13. 渋谷マークシティ | | | | | | |
|--|--|-----------|----------------------|--|--|--|
| 所在地 | 東京都渋谷区 | | | | | |
| 道路 | 神宮通り(特別区道 1046 号線) | | | | | |
| 建築物 | 渋谷マークシティ | | | | | |
| 管理協定 | ◆区道の維持及び修繕に関する協定書(抜粋) ・東京都渋谷区(以下甲という)と株式会社マークシティ(以下乙という)は、道路等を常時良好な状態に保つよう維持・修繕を行い、歩行者の通行に支障を及ぼさないよう努める。 ・乙は道路等の修繕を行うときは甲に道路法第24条(道路管理者以外の者の行う工事)の規定に基づく申請を行い、承認を受ける。 ・甲の承認により、乙が自費工事を施行した歩道施設の財産権は甲に帰属する。ただし、照明施設の財産区分を下記のとおり。 | | | | | |
| 財産区分 | 施設名 配電盤 地中埋設管 ハンドホール 配管配線 上空通路部 配管配線 営団西広架道橋部 照明器具 上部通路部 照明器具 営団西広架道橋部 証明ランプ | 渋谷区 O O O | 株式会社渋谷マークシティ O O O O | | | |
| 占用料 京王井の頭線へ行くための鉄道施設(跨線人道橋)として、規定の 占用料を徴収。 | | | | | | |
| ### Total White White | | | | | | |





連絡通路下部 (神宮通り)

出典:渋谷区資料