

立体道路制度について

平成31年3月

目次

I. 立体道路制度の概要	1
II. 立体道路制度が適用できる道路	2

【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」	3
2. 東京都港区	「環状2号線」	4
3. 大阪府大阪市	「OCAT」	5
4. 大阪府泉佐野市	「りんくうタウン」	6

(SA・PA)

5. 大阪府泉大津市	「泉大津PA」	7
------------	---------	---

(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」	8
7. 神奈川県相模原市	「小田急相模原駅歩行者専用デッキ」	9
8. 石川県金沢市	「西金沢駅」	10

(駐車場)

9. 東京都八王子市	「八王子駅北口地下駐車場」	11
10. 兵庫県神戸市	「長田北町駐車場」	12
11. 東京都渋谷区	「新宿南口交通ターミナル」	13

(モノレール)

12. 福岡県北九州市	「小倉停留場」	14
-------------	---------	----

【類似事例】

(高架下占用)

13. 愛知県名古屋市	「黒川ランプ」	15
-------------	---------	----

(歩廊占用)

14. 東京都渋谷区	「渋谷マークシティ」	16
------------	------------	----

(既存一般道路)

15. 大阪市北区	「梅田1丁目1番地計画」	17
-----------	--------------	----

1. 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、道路の上下空間での建築を可能にし、道路と建築物等との一体的整備を実現する制度です。(平成元年創設)



埼玉県和光市(デュプレ西大和)



大阪市福島区(梅田出路)

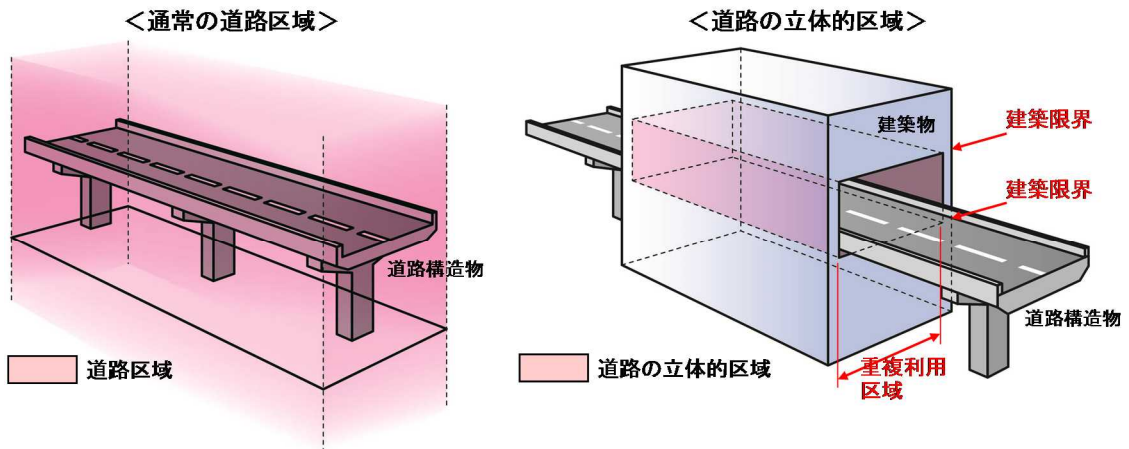
立体道路制度を適用した事例

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す。

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、建物の建築が可能な上下の範囲(建築限界)を定め、建築基準法による道路内の建築制限を緩和するものです。



立体道路制度の枠組み



道路の立体的区域のイメージ

II. 立体道路制度が適用できる道路

制度を活用して、道路と建築物等を一体的に整備する場合、制度創設当初は、原則、自動車のみの交通の用に供する道路や自動車の沿道への出入りができない構造の道路が、新設及び改築を行う場合への適用に限定されていました。

その後、平成 26 年の道路法改正（既存道路へ適用範囲を拡大）や、平成 23 年、26 年及び 28 年の都市再生特別措置法等改正（特定の地域の一般道路へ適用範囲を拡大）により、既存の一般道路への制度の適用が可能となりました。

さらに、平成 30 年の都市計画法と建築基準法の改正により、地区整備計画で重複利用区域が設定された全ての道路で立体道路制度の適用が可能となりました。

具体には、下記のとおりです。

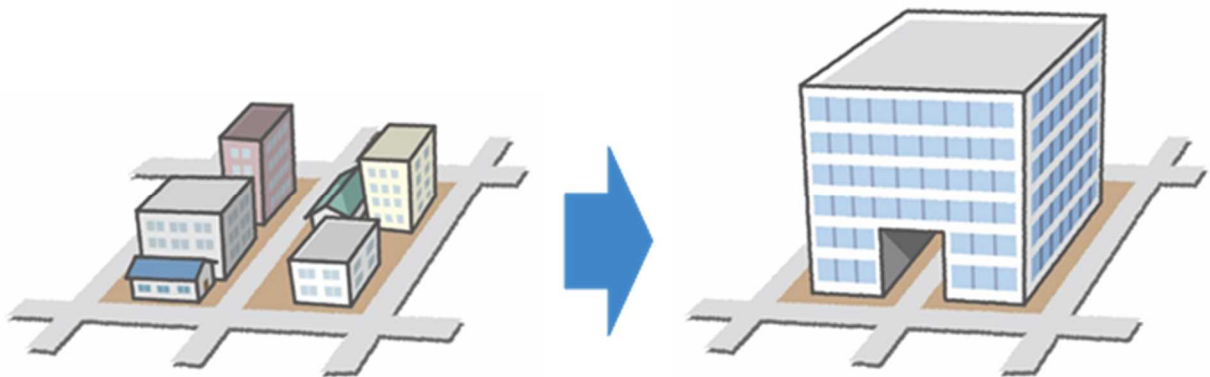
①都市モノレール、新交通システム、路外駐車場（バスターミナル機能を有するものを含む）、路外駐輪場等のように道路法上の道路であっても一般的な道の機能を有しない道路。（これらについては、建築基準法第 42 条の道路とは取り扱いません。）

②地区計画区域内の道路で、地区整備計画で重複利用区域が設定された全ての道路。

③都市再生緊急整備地域内の全ての道路。

ただし、都市再生緊急整備地域内の道路上空に建築物を整備する場合は、都市再生特別措置法により、当該道路を特定都市道路に指定し、重複利用区域を都市再生特別地区の都市計画に定めることが必要です。

※平成 28 年の都市再生特別措置法改正により、特定都市再生緊急整備地域内から都市再生緊急整備地域全域に緩和されました。



既存一般道路への立体道路制度の適用イメージ

1. デュプレ西大和

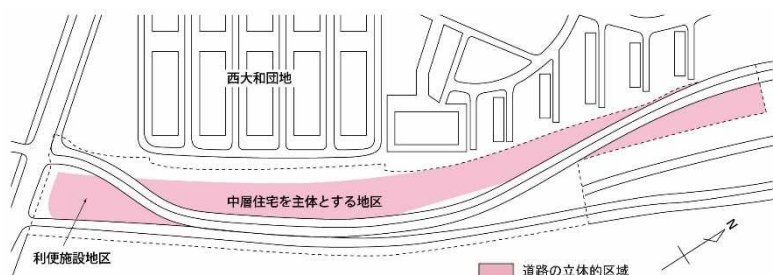
所在地	埼玉県和光市西大和団地6番	
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都都心から20km圏の埼玉県和光市に位置し、旧住宅・都市整備公団の西大和団地の敷地内を通過する東京外環自動車道の建設に合わせて、その道路の上に賃貸住宅を建築した。 ・平成元年度の立体道路創設を受け、住宅・都市整備公団という公的機関による大規模な土地所有形態であったことから同制度を適用し、事業を推進した。 ・道路による地域の分断はなく、緑豊かな住環境が担保され、土地所有者は用地売却せず、道路事業者との弾力的な話し合いの上、幹線道路整備が促進された。 	
事業段階	供用済み	
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）	
関連法	道路法	立体的区域決定（第47条の7）
	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）
権利関係	土地	道路事業者：区分地上権／建物事業者：所有権
	建物	道路事業者：—／建物事業者：所有権



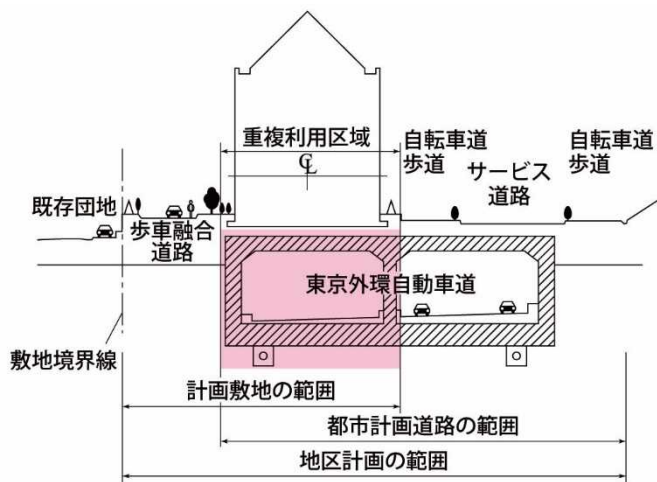
西大和団地全景



西大和団地



平面図

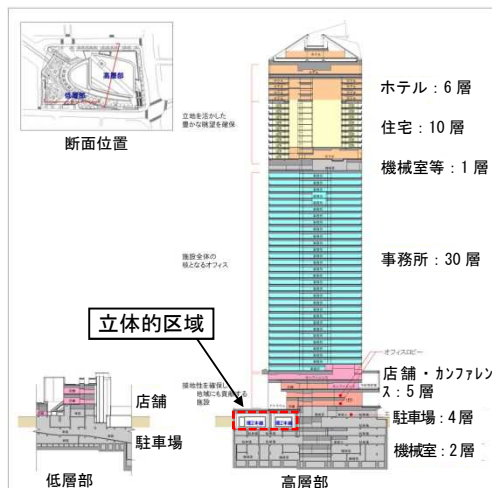


道路の立体的区域・重複利用区域

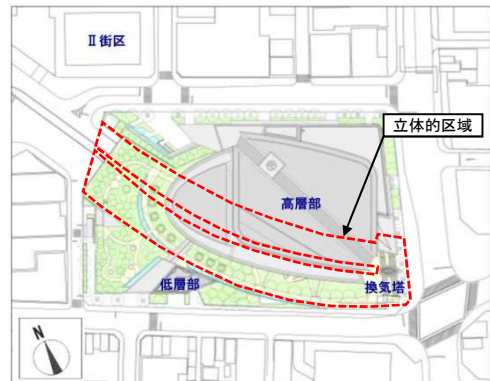
断面図

2. 環状2号線

所在地	東京都港区虎ノ門1丁目	
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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	
関連法	道路法	立体的区域決定（第47条の7）
	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）
権利関係	土地	道路事業者：区分地上権／建物事業者：所有権
	建物	道路事業者： — ／建物事業者：所有権



施設構成と断面イメージ図



配置図



環状2号線



環状2号線と虎ノ門ヒルズ

3. OCAT（阪神高速：湊町南出路）

所在地	大阪市浪速区湊町1丁目4番1号	
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高度な土地利用を求められる地区であり、立体道路制度創設を受け、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ターミナルを設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）	
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	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）
権利関係	土地	道路事業者：所有権（共有）／建物事業者：所有権（共有）
	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

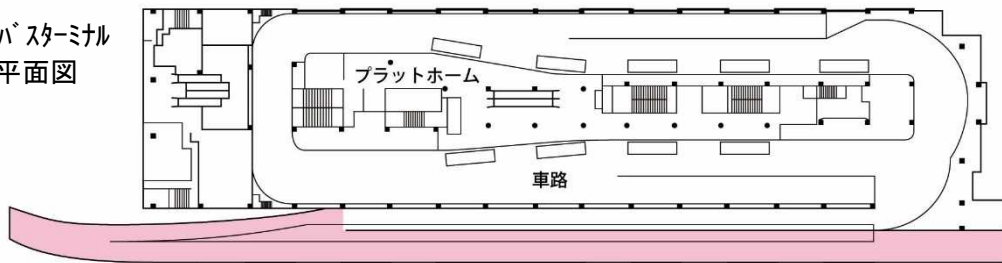


OCAT 全景(北西側)

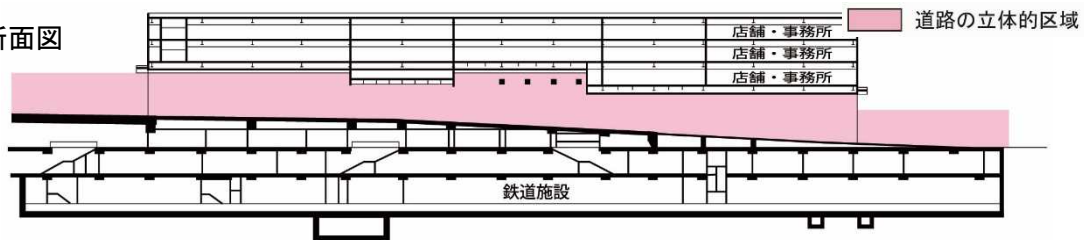


OCAT に進入する高速道路

2F バスターミナル
平面図



縦断面図



出典：改訂版立体道路事例集（平成24年1月1日）／(財)道路空間高度化機構

4. りんくうタウン

所在地	大阪府泉佐野市りんくう往来北	
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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	
供用年月	平成6年4月	
構造形式	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）	
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	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）
権利関係	土地	道路事業者：所有権（共有）／建物事業者：所有権（共有）
	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



りんくうタウン全景

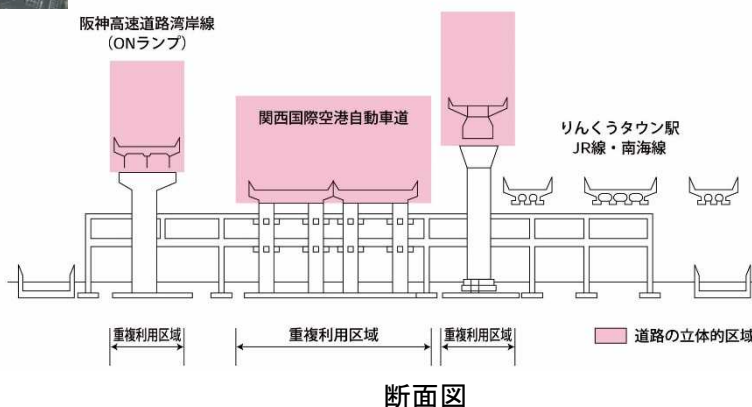


道路下の商業施設

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)



一体的整備箇所



出典：改訂版立体道路事例集（平成24年1月1日）／(財)道路空間高度化機構

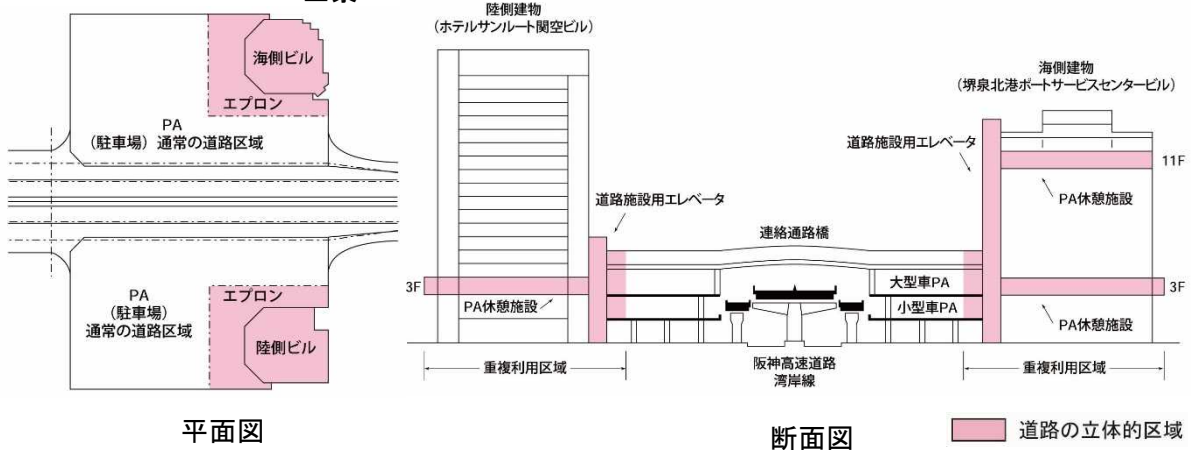
5. 泉大津PA

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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	
供用年月	平成8年4月	
構造形式	SA・PA／一体構造	
路線名	阪神高速道路4号湾岸線	
道路管理者	阪神高速道路(株)	
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	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)
権利関係	土地	道路事業者:所有権(共有) / 建物事業者:所有権(共有)
	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

全景



平面図

断面図

道路の立体的区域

出典：改訂版立体道路事例集（平成24年1月1日）／(財)道路空間高度化機構

6. 札幌駅前通地下歩行空間（大通交流拠点地区）

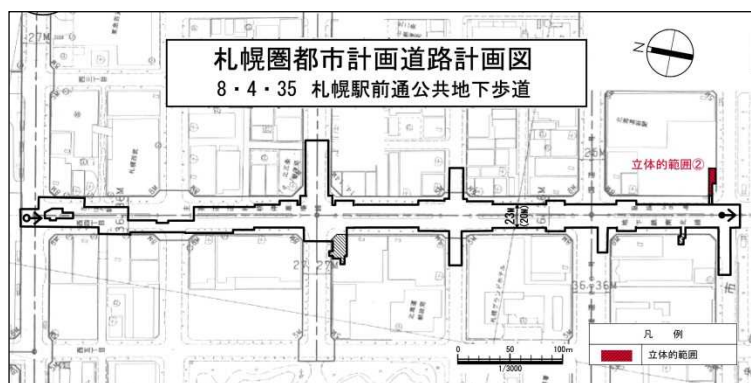
所在地	札幌市中央区大通西3丁目	
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> 札幌駅周辺地区と大通地区との回遊性の向上や安全で快適に移動できる歩行空間の提供、地上・地下が一体となった空間づくりを目的として、札幌駅前通公共地下歩道を都市計画決定している。 通常は歩道部に設置する地上と地下を結ぶ出入口について、道路空間の広がり確保や良好な景観形成などの効果が期待できることから、立体道路制度を活用し、民地内整備を進めている。 	
事業段階	供用済み	
供用年月	平成23年3月	
構造形式	歩行者専用道路／一体構造	
延長／幅員	4.47m／24.31m	
路線名	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）
権利関係	土地	道路事業者：区分地上権 / 建物事業者：所有権
	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



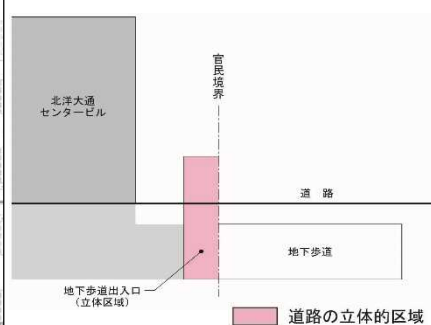
地下歩道地上部と建物



地下部



位置図



断面イメージ図

出典：改訂版立体道路事例集（平成24年1月1日）／(財)道路空間高度化機構

7. 小田急相模原駅歩行者専用デッキ

所在地	神奈川県相模原市南区南台3丁目	
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> ・小田急相模原駅北口A地区市街地再開発事業にあわせて、交通結節機能の強化と回遊性向上を目的に整備された。 ・ペDESTリアンデッキの一部が鉄道事業者用地を通過しており、その部分について道路の立体的区域を指定している。 	
事業段階	供用済み	
供用年月	平成20年6月供用開始	
構造形式	道路本体・高架式／一体構造	
延長／幅員	12m／3.5～20.1m	
路線名	市道南台28号	
道路管理者	相模原市	
関連法	道路法	立体的区域決定（第47条の7）
	建築基準法	—
	都市計画法	—
権利関係	土地	道路事業者：鉄道用地の無償使用／建物事業者：所有権
	建物	道路事業者：—／建物事業者：所有権



外観(デッキ側面)



内観



平面図

出典：増補版立体道路事例集（平成29年8月1日）／（一財）日本みち研究所

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	
供用年月	平成27年4月1日供用開始	
構造形式	道路本体・高架式／一体構造	
延長／幅員	約45m／5m	
路線名	押野32号西金沢駅通り線2号	
道路管理者	金沢市	
関連法	道路法	立体的区域決定（第47条の7）
	建築基準法	—
	都市計画法	—
権利関係	土地	道路事業者：鉄道用地の無償使用／建物事業者：所有権
	建物	道路事業者：—／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：増補版立体道路事例集（平成29年8月1日）／（一財）日本みち研究所

9. 八王子駅北口地下駐車場

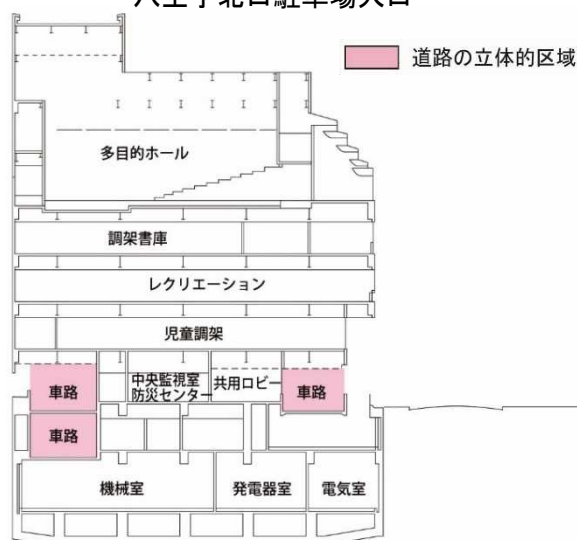
所在地	東京都八王子市東町5番	
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> 路上駐車により、安全・円滑な道路交通が阻害され、交通事故発生要因となっていたことから、都市景観に配慮し、道路地下空間を活用した大規模公共駐車場を計画した。 出入路確保のため、立体道路制度を活用し、駐車場に隣接する八王子市クリエイイトホール（生涯学習センター）との一体的整備を行った。 	
事業段階	供用済み	
供用年月	平成11年4月	
構造形式	自動車駐車場（出入路）・地下式／一体構造	
駐車場面積	23,620 m ²	
駐車場名称	八王子市営八王子駅北口地下駐車場	
道路管理者	八王子市	
関連法	道路法	立体的区域決定（第47条の7）
	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：—／建物事業者：所有権



八王子北口駐車場入口



駐車場内部



断面図



八王子北口駐車場上部

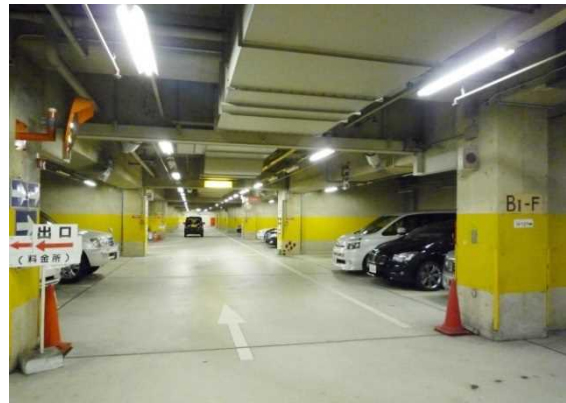
出典：改訂版立体道路事例集（平成24年1月1日）／(財)道路空間高度化機構

10. 長田北町駐車場

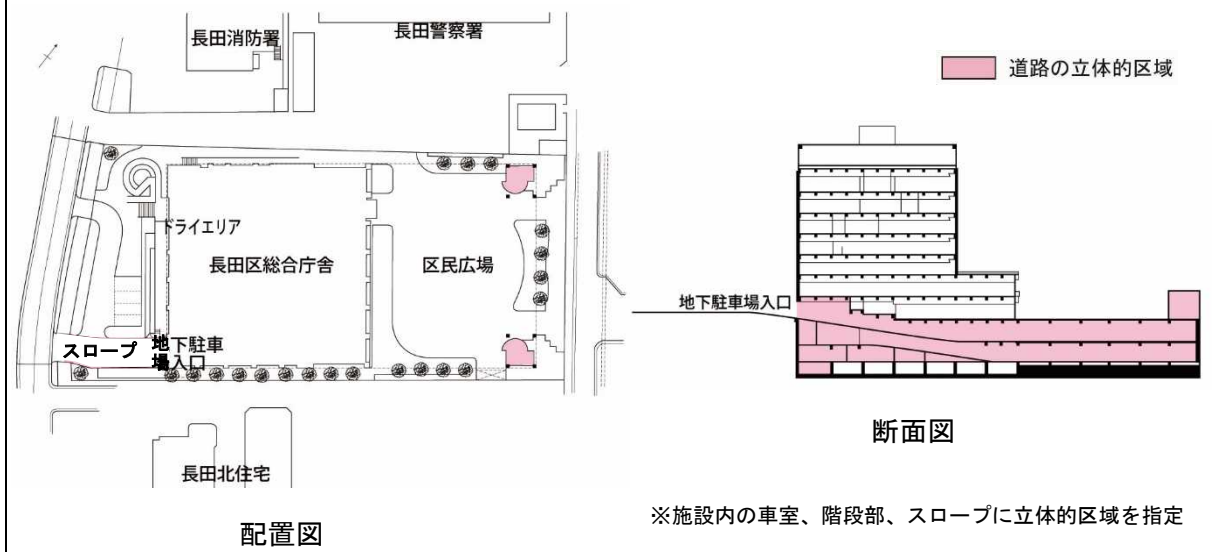
所在地	神戸市長田区北町3丁目4番地3	
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場不足により路上駐車が発生しており、市民から公共駐車場整備が要請されていた。 ・ 長田区総合調査の建替えを機に、都市活性化、商業施設の利便性向上、安全かつ円滑な道路交通確保、庁舎利用者の利便を図るため、立体道路制度を活用して市総合庁舎と道路附属物である自動車駐車場を一体的に整備した。 	
事業段階	供用済み	
供用年月	平成5年12月	
構造形式	自動車駐車場・地下式／一体構造	
駐車場面積	6,180.07㎡	
駐車場名	神戸市長田北町駐車場	
道路管理者	神戸市	
関連法	道路法	立体的区域決定（第47条の7）
	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



地下駐車場出入口



地下駐車場



出典：改訂版立体道路事例集（平成24年1月1日）／(財)道路空間高度化機構

1.1. 新宿南口交通ターミナル

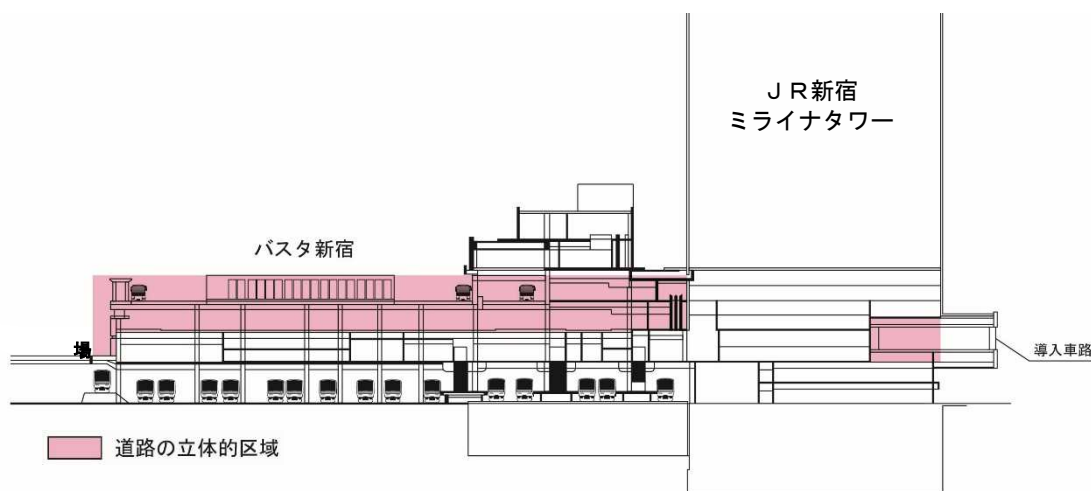
所在地	渋谷区千駄ヶ谷5丁目24番55号	
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> ・新宿駅周辺に分散していた高速路線バス施設やタクシー待機場所の集約化や交通結節機能の強化、駅前広場機能の創出、安全・安心な歩行空間の創出、地震時の安全性の向上を目的として新宿駅南口地区基盤整備事業が実施された。 ・バスタ新宿の供用により、交通機関が集約化され、乗り換え時の時間短縮やバリアフリー化等による利便性の向上、インバウンド環境の整備等に繋がっている。 	
事業段階	供用済み	
供用年月	平成28年4月	
構造形式	自動車駐車場等／一体構造	
駐車場面積	約14,700㎡	
駐車場名	新宿高速バスターミナル（バスタ新宿）	
道路管理者	国土交通省	
関連法	道路法	立体的区域決定（第47条の7）
	建築基準法	—
	都市計画法	—
権利関係	土地	道路事業者：区分地上権 / 建物事業者：所有権
	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



全体外観



高速バス乗降場



断面図及び立体的区域等

（資料提供：東京国道事務所）

出典：増補版立体道路事例集（平成29年8月1日）/（一財）日本みち研究所

1 2. 小倉停留所

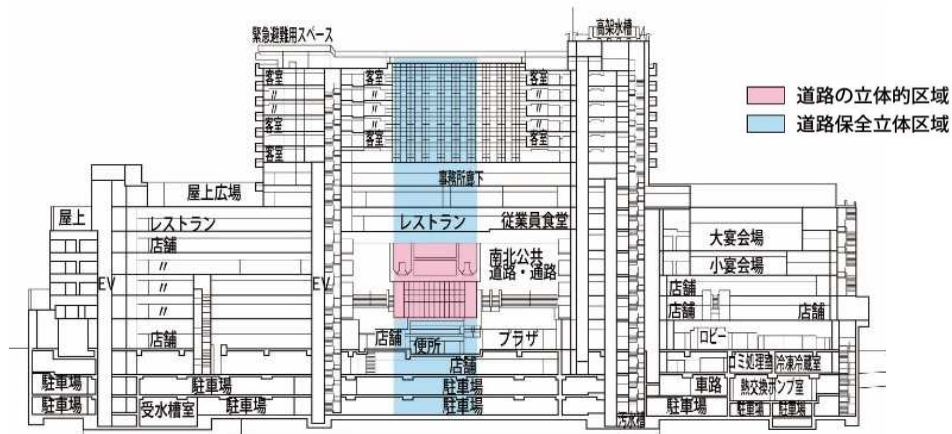
所在地	北九州市小倉北区浅野 1 - 1	
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 小倉駅と約 400m離れた位置に建設されたモノレールの乗継利便性の向上が課題となっていたことから、立体道路制度を活用して、道路であるモノレール新停留場と JR 駅ビルとの一体的整備を行った。 ・ JR 小倉駅ビルの建替えに併せ、同駅ビル 4、5 階部分にモノレール停留場を整備し、モノレールが JR 駅に乗り入れている。 	
事業段階	供用済み	
供用年月	平成 10 年 4 月	
構造形式	モノレール道／一体構造	
延長／幅員	42m（立体的区域指定区間）／18m	
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	—
権利関係	土地	道路事業者：所有権（共有）／建物事業者：所有権（共有）
	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）



断面図

出典：改訂版立体道路事例集（平成 24 年 1 月 1 日）/（財）道路空間高度化機構

13. 黒川ランプ

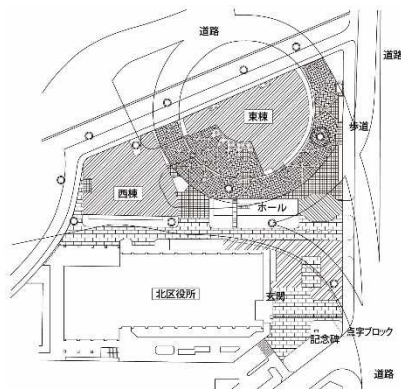
所在地	大阪府中央区船場中央1～4丁目	
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> ランプが北区役所、地下鉄、商業施設等に近接していること、ランプの下部の河川で改修が計画されていた。 周辺施設との一体的な調和と新たな都市空間の創出を目指して総合的な整備が行われ、ランプの空間を活用して道路附属物である管理施設のほか、公共施設、地下駐車場等が設けている。 	
事業段階	供用済み	
供用年月	平成9年10月供用開始	
構造形式	道路本体・高架式／分離構造	
延長／幅員	約5.6km／3.25m	
路線名	名古屋高速道路高速1号楠等	
道路管理者	名古屋高速道路公社	
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



全景



ランプと一般道接続部



平面図

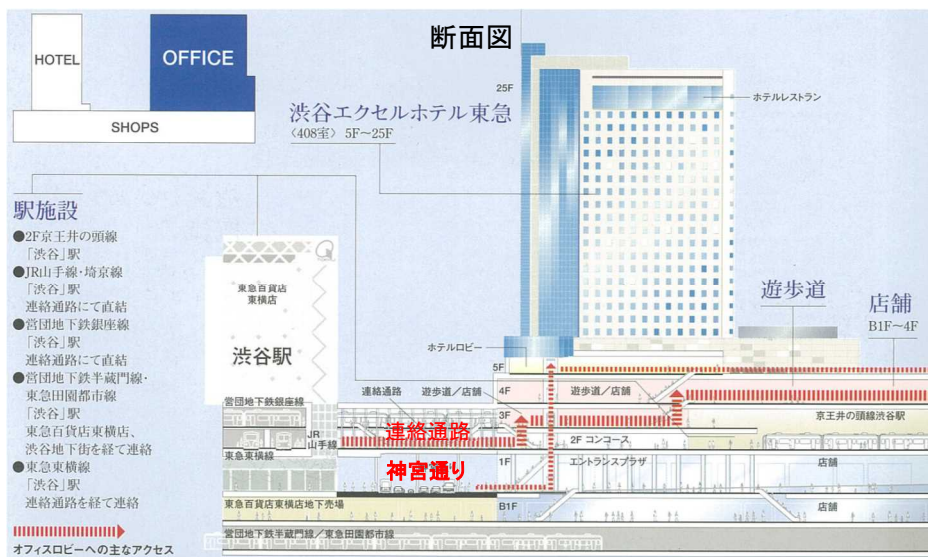
【東棟】		塔屋
EV	管理車両等乗入れデッキ	
	スポーツ施設（トレーニングセンター）	6階
	スポーツ施設（トレーニングセンター）	5階
	スポーツ施設（トレーニングセンター）	4階
	スポーツ施設（トレーニングセンター）	3階
	スポーツ施設（トレーニングセンター）	2階
	スポーツ施設（トレーニングセンター）	1階
	イベント広場	1階
	駐車場施設・機械室等	地下1階
	駐車場施設・機械室等	地下2階

断面図

出典：改訂版立体道路事例集（平成24年1月1日）／（財）道路空間高度化機構

14. 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	<p>◆区道の維持及び修繕に関する協定書（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">施設名</th> <th style="width: 30%;">渋谷区</th> <th style="width: 40%;">株式会社渋谷マークシティ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>配電盤</td> <td>○</td> <td></td> </tr> <tr> <td>地中埋設管</td> <td>○</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ハンドホール</td> <td>○</td> <td></td> </tr> <tr> <td>配管配線 上空通路部</td> <td></td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>配管配線 営団西広架道橋部</td> <td></td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>照明器具 上部通路部</td> <td></td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>照明器具 営団西広架道橋部</td> <td></td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>証明ランプ</td> <td>○</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	施設名	渋谷区	株式会社渋谷マークシティ	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	○	
施設名	渋谷区	株式会社渋谷マークシティ																										
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	○																											
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。																											



外観



連絡通路下部（神宮通り）

出典：渋谷区資料

15. 梅田1丁目1番地計画

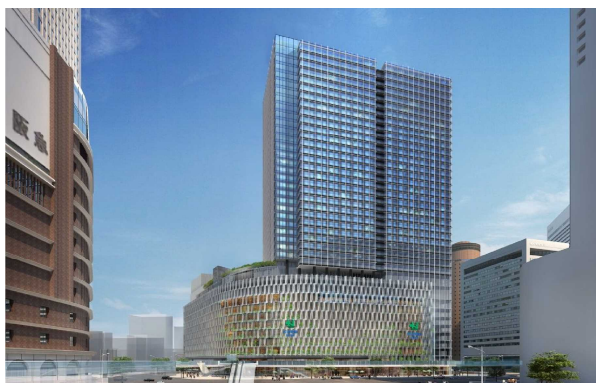
所在地	大阪市北区梅田1丁目13番 他	
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪神ビルディング（阪神百貨店）と新阪急ビルの敷地を隔てる大阪市道の上空を活用した一体的なビルの建替計画である。 ・平成26年の道路法の改正（立体道路制度の既存道路への適用）以前、平成23年の都市再生特別措置法の改正で「特定都市道路」が創設されたことで、道路法で既存道路上空の利用が可能になり、建築部分を道路占用として扱い従前の通行機能を確保している。 	
事業段階	施工中	
供用年月	2022年春頃竣工予定	
構造形式	道路本体・既存一般道路（平面式）／分離構造	
延長／幅員	33.8～41.0／20m	
路線名	市道東梅田線	
道路管理者	大阪市	
関連法	道路法	道路の占用の許可（第32条）
	建築基準法	道路内建築の認定（第44条第1項第3号）（都市再生特別措置法による既存道路上空への建築許可）
	都市計画法	—
	都市再生特別措置法	特定都市再生緊急整備地域（第5条） 特定都市道路（第36条の3第2項）
権利関係	土地	道路事業者：所有権 ／建物事業者：占用許可
	建物	道路事業者：— ／建物事業者：所有権



大阪神ビルディング東側・新阪急ビル（工事中）

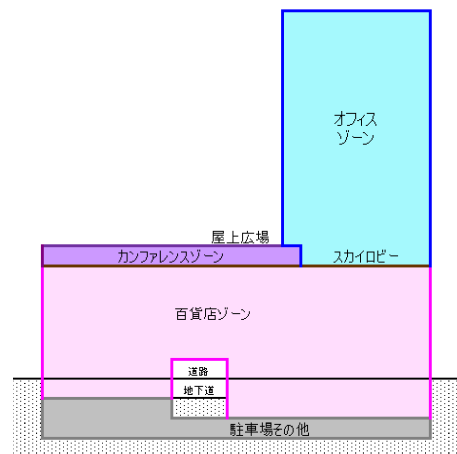


道路上空利用部（工事中）



完成予想パース※①

（※①、②の出典：阪神電気鉄道株式会社、阪急電気鉄道株式会社「2017/1/17 ニュースリリース」）



用途構成イメージ図※②

出典：増補版立体道路事例集（平成29年8月1日）／（一財）日本みち研究所