

nikken.jp

日建设計

站城一体开发

新一代公共交通指向型城市建设

INTEGRATED STATION-IN-CITY DEVELOPMENT

THE NEXT ADVANCES OF TOD

站城一体开发研究会 编著

2015.12.27 12:19:19

中国建设出版社

图书在版编目(CIP)数据

站城一体开发——新一代公共交通指向型城市建设 /
日建设计站城一体开发研究会编著. —北京: 中国建筑
工业出版社, 2014. 2
ISBN 978-7-112-16286-4

I. ①站… II. ①日… III. ①城市规划—经验—日本
IV. ①TU984. 313

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第315966号

责任编辑: 酆锁林 曾 威
责任校对: 姜小莲 党 蕾

站城一体开发——新一代公共交通指向型城市建设

日建设计站城一体开发研究会 编著

★

中国建筑工业出版社出版、发行(北京西郊百万庄)
各地新华书店、建筑书店经销
北京雅昌彩色印刷有限公司印刷

★

开本: 787×1092 毫米 1/16 印张: 18 字数: 480 千字
2014年4月第一版 2014年4月第一次印刷
定价: 120.00元

ISBN 978-7-112-16286-4

(25029)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

目 录

序言 铃木博明（前世界银行主席城市专员） 2

前言 6

本书的结构 7

1 何为“站城一体开发”？ 10

——轨道与城市·房地产开发
协同作用下的价值最大化

站城一体开发的重要性 12

模式A：
以枢纽站为中心的
高度复合、集聚型开发 26

模式B：
轨道交通建设和同步
沿线型开发 34

“站城一体开发”古典模式
阪急电铁商业模式 41

2 基于轨道交通枢纽站的
站城一体开发 50

枢纽开发的进化变迁
及其类型 52

枢纽开发的类型 74

TYPE A
西铁福冈站
Solaria Terminal 84

TYPE A
新横滨站
CUBIC PLAZA 新横滨 90

TYPE B
六本木一丁目站
泉水花园 102

TYPE B
港未来站
QUEEN'S SQUARE 横滨 108

TYPE C
汐留站
汐留SIO-SITE 120

TYPE C
东京站
八重洲口开发 126

TYPE C
涩谷站（车站周边开发）
Shibuya Station 132

3 轨道建设与沿线同步开发 154

私营(轨道)+私营(开发)模式的优点	163
私企开发的规划特征	166
私营开发的方式特征	170
以沿线价值创造为主题	176
适应时代变化的持续性开发	201

4 站城一体开发的实施方法 218

土地区划调整与市区再开发	220
新运营制度的创立与展开	226
依赖于开发项目的公共建设	242

5 提议：以在亚洲超大城市实现站城一体开发为目标 244

6 站城一体开发的背景知识 258

总结 公共交通指向型开发(TOD)与东京的城市结构	278
---------------------------	-----

column

1 地下街的发展和今后动向	62
2 站前广场	68
3 高速铁路(新干线)沿线新站点的开发	96
4 MM21滨海复合开发	114
5 汐留地区的区域管理	124
6 步行者网络与城市的竞争力副都心新宿与涩谷	144
7 韩国的车站上部空间开发	148
8 多摩新城——公共主导模式下的开发及轨道事业	193
9 多摩广场站周边规划	196
10 《新住宅地开发法》	238
11 案例介绍 以轨道交通为中心的Mobility Life Redesign	274

资料来源	282
照片·插图提供	284
作者简介·译者简介	285

站城一体开发

新一代公共交通指向型城市建设

INTEGRATED STATION-CITY DEVELOPMENT

THE NEXT ADVANCES OF TOD 日建设计站城一体开发研究会 编著

中国建筑工业出版社

序 言

21世纪是城市化的时代。目前全球一半以上的人口都居住在城市里，预计到2050年，10人中至少有7人会居住到城市里。如此急速的城市化展开，90%要归功于发展中国家。通过预测，从2000年到2030年，在发展中国家新生成的城市化区域的面积，可达到2000年全球城市面积的总和。例如，在中国，每年都有相当于整个纽约大城市圈的人口量（1800万人）流入城市地区。这种人口向城市集中的趋势，形成了企业、劳动者，以及包括消费者在内的市民共存于同一区域的模式，促进了经济效率的提高及城市的成长。据统计，全世界的国内生产总值（GDP），至少有75%是由城市化地区所提供的。另外，根据美国城市经济学者爱德华·莱泽（Edward Glaeser）的论述（《城市的胜利》（The Triumph of the City）），城市中存在的贫困问题，并不是城市造成的，而是城市（以及其所附带的经济上的机会）吸引了贫困阶层的到来。当然，在另一方面，人口向城市的集中也伴随着大量资源消耗产生的环境问题，以及贫民窟增加等社会问题。城市不仅消耗着全球70%的能源，还释放出70%的温室气体。再加上全球大多数的城市都位于沿海地区，因此城市还面临着由地球温室效应所带来的海面上升的严峻现实。另外，伴随着人口的急速增长，预计到2025年，占据亚洲发展中国家城市人口三分之一的贫民窟居民总数也将达到20亿。

综上所述，由于现今的城市面临着以上种种严峻的环境问题和社会问题，城市的可持续发展成为非常重要的课题。而作为其中一个重要环节的城市交通，也急需从经济发展、环境保护及社会公正性等角度出发进行探讨。哥伦比亚首都波哥大市前市长恩里克·佩纳洛萨（Enrique Peñalosa）曾以“交通问题与经济发展各个阶段所遭遇的其他问题都不一样。比如说卫生问题或者教育问题等会随着经济的成长逐渐改善，而交通问题往往是随着经济成长逐步恶化”的说法，提示交通在城市建设中的重要性。展望目前的发展中国家，随着急速的经济成长，机动车的使用量也急剧增长。特别在中国及东南亚诸国，随着人流、物流量的急剧增长，以往通过步行或自行车代步的城市居民，开始使用更为迅捷的摩托，或者更快速的小汽车等作为出行的交通工具。但由于道路面积的有限，造成了极为严重的堵车现象。虽然说道路阔幅等造路手段可以缓解一时的堵塞压力，但拓宽后又会有更多的机动车进入，结果往往造成无解的恶性循环。据不完全预测，到2050年，仅中国一国的机动车拥有量，就将达到相当于目前全世界机动车总量的9亿辆之多。如果不扭转这种发展趋势，依赖机动车的城市将不断扩张，温室气体排放量将不断增大，大气污染也将面临更为严重的局面。同时，道路阻塞带来的能源浪费也将导致

城市的竞争力低下。另外，考虑到城市扩张所导致的上班及上学距离的增大、时间的变长，对发展中国家大部分无法购买汽车的城市居民来说，工作和受教育的机会受到了很大的制约，也因此产生了社会不公的问题。

鉴于交通在城市可持续发展方面的重要性，世界银行针对公共交通与土地的一体开发的案例进行了调查研究，并将成果汇集出版为“通过公共交通改造城市（Transforming Cities with Transit）”的报告书。作为研究调查的结论，哥本哈根、中国香港、新加坡、东京、库里蒂巴（Curitiba）作为可持续发展城市，几乎都有公共交通与土地一体开发的案例。这些城市都针对“要将自己的城市建设为怎样的城市”这一问题制定了长期的远景，并将这些远景切实地反映到城市规划中，并通过土地利用及作为支撑的社会基础设施建设来实现。在基础设施建设中，公共交通是实现城市可持续发展的一项重要手段。公共交通不仅保障了土地利用产生的既存交通需要，同时也促进了沿线的土地开发，从而产生新的交通需求。因此为达成可持续的城市开发远景，致力于公共交通与土地的一体开发显得十分重要，其中通过在公共交通沿线设置住宅、办公、商业设施、公共设施等诱导开发的公共交通指向型城市开发（Transit Oriented Development, TOD）是有效的手段之一。城市人口集聚于公共交通的车站附近，通过绿色交通（步行、自行车、公共交通）的移动方式，展开居住、工作、购物、休闲等活动，有利于减少空气污染和温室气体排放。进一步还可以通过高效及多用途的土地利用、保护绿地、增加公园和文体设施等手段来创造出适宜居住的环境和公共空间。TOD使得紧凑城市空间成为可能，使得公用设施的投资以面状而非线状的形式展开，此举不仅有利于提高投资效益，也有利于降低维持运营的费用。集约的城市空间还有利于该地区导入制冷供暖设施及太阳光智能发电网络的建设等节能设备。同时，也有利于改善市民利用保健、医疗、福利、养老等设施的便利性，从而减轻财政负担。这些都是发展中国家在今后进入老龄化社会时，城市设计中必须考虑的要点，也是今后推进以第三产业为中心的城市经济改革和市场创新的要点。特别是从事革新创造的人才往往选择环境良好，文化气息浓厚、周边居民友善的城区居住。虽然以往总是根据工作地点选择居住地，但今后的趋势则是首先选择居住地然后选择工作。通过改善城区整体品质，聚集人才，吸引创造产业的进驻，有利于城市整体的经济增长。

世界银行通过“公共交通改善城市”的构想，首先总结了香港地铁、日本东急电铁以及日本旅客铁道（JR）各下属公司、东京地铁等公共交通指向型的城市开发经验。中国香港与日本案例的共通点是大规模地建设高速城

市轨道，并推进车站周边房地产的一体化开发，通过住宅等开发获得利益回收，以平衡在轨道建设上的巨大花费。当然房地产开发不只是回收轨道投资的资金而已，通过在终点站（枢纽站）设置百货店、宾馆、郊外车站前的超市等商业设施或者娱乐设施，逐渐创出经济活动的需求，在确保收益的同时也为轨道交通创造了需求。也就是说，中国香港和日本的轨道交通建设事业，通过在车站周围及沿线的开发，对城市整体发展作出了贡献。而且在这两个地区，无论是开发规模，抑或是在获得开发利益回收手法上的创新，规模上，都是史无前例的。对处于急速城市化、现代化影响下的发展中国家，提供了一种城市发展的方向。

也就是以上述为出发点，日建设计筹划并出版了这本旨在介绍日本“站城一体开发——新一代公共交通指向型城市建设”的书籍。为读者提供深入了解历史上日本的铁道公司、开发商、国家、地方政府是如何携手展开公共交通与土地一体开发的经验与方法的宝贵素材。本书通过时间及空间两条线索展开。时间上，可以分为第二次世界大战前后日本的人口增长及经济成长期，以及1990年后经济低迷期两个不同特征的阶段。在人口增长及经济成长期，由于城市的土地供给有限，因此地价呈上升趋势，尤其是交通便利的土地的价格上升幅度更大。阪急、东急等公司通过在尚未开发的郊外铺设轨道并同时售卖住宅用地，高度利用副都心的终点站（枢纽站）建设百货店和宾馆等商业设施来回收投资。发展中国家的城市，特别是中等发达国家的城市正是处在这个人口增长和经济成长的时期，可以预见对办公、商业、住宅等需求的增长。这些城市也完全有可能采用公共交通与土地一体开发的形式，通过开发的获利负担部分或者全部的轨道建设费用，并通过相关商业的运营保证收入持续。

其次，从空间上看，大概可以分为被称为“绿色场地开发”（green-field development）的郊外城市化，以及既有城区的再开发。发展中国家在进行新的郊区开发时，兴许就可以借鉴日本铁道公司利用区划调整的手段和进行沿线开发的经验。或者在进行既有城区再开发时，也可以借鉴日本高度成长期结束之后的经验。无论是郊外新开发还是既有街区再开发，由于公共交通提升了车站及周边地区的经济价值，通过区划调整，或者提升容积率的方式，促进了土地的高度利用，增加经济收益，从而调节了在公共交通事业主体、开发商、地方公共体（包括住民利益）等不同主体之间的利益关系，这些在城市建设方面都是非常重要的。尤其是调整不同利益主体及官民之间的关系，是十分复杂而困难的过程。日本早期的一体开发，都是私有铁道公司一并实

施轨道建设和房地产开发。到后期城市内部再开发阶段，由于开发耗资巨大等原因，除铁道公司以外，还包括了国家、地方公共体、土地所有者等相关利益者的参与，出现了为完善调整利益分配的机制而出台相关法规制度的需求。

在西欧，进入机动车社会之前，城市经历了很长一段由城墙包围，以教堂和城堡为中心建设的时期，因此本身就具备了建设与轨道公共交通取得平衡的紧凑城市的可能性。在美国，虽然在现代化的过程中全面建设了高速公路网络，以及与之相适合的以机动车为中心的扩散型城市，但近年逐渐意识到了保护地域环境、降低温室效应的必要性，也在积极推进TOD的导入。在日本，国土狭小、人口密度极高，是亚洲中最早经历了高速经济增长和急速城市化的国家。在战后现代化的浪潮中，日本的大城市圈走出了一条独特的道路，通过公共交通与土地的一体开发，建设了对机动车依存度较低的城市。放眼世界范围，每个国家、每个城市都有自己特殊的历史、文化、地理自然条件、经济社会状况、政治法律制度等，因此将日本经验直接拿来用是不现实的，需要考虑各国国情作出调整。但是，由于亚洲发展中国家或者中等发达国家的大城市人口密度之高（通常超过1千万），与日本有很多近似之处，因此应该能从日本的这种公共交通与土地一体化开发模式中汲取一些宝贵经验的吧。

在全球城市时代的到来之际，应该将在中国香港或者日本等地取得成功的公共交通与土地一体化开发的成功模式，分享给正在经历增长期的发展中国家。因此，提供解决发展中遇到问题时的经验，就显得十分重要而且有意义。而这本名为“站城一体开发——新一代公共交通指向型城市建设”的书也就因此应运而生。我在此对收集分析大量资料，从专业且实际的角度出发撰写本书的日建设计执笔团队表示由衷的敬意及感谢，并恳切地希望在本书中介绍的日本经验可以为发展中国家城市的可持续发展作出贡献。

前世界银行主席城市专员
铃木博明

前言

目前，亚洲地区的发展正越来越获得全世界的瞩目。根据2011年版的联合国人口白皮书（World Population Prospects, the 2010 Revision）介绍，到2011年为止，世界人口估计已达到70亿。其中亚洲地区约占60%，对全球经济活动、地球环境有着越来越大的影响。这种影响的扩大，也意味着承担更多的责任。

根据亚洲开发银行（Asian Development Bank, ADB）的统计，到2022年年中，亚洲地区的城市人口将超过农村人口。亚洲城市人口的急速增长，在世界范围内看来尤为显著，因而可以预想今后将有更多的大城市出现。

为形成健全的大城市结构，必须探索并实现以亚洲特色城市交通系统为保障的城市蓝图。

城市规划与设计必须适应经济增长带来的人们生活习惯的改变，适应未来的设施更新需要，具备前瞻性、可变性和灵活性。即便是处于经济成长长期的发展中国家，目前世界的形势也不容许其忽视地区环境问题。如果想成为引导世界发展的新势力，就必须认真考虑其自身发展对地球环境的影响。另外，随着全球化进程的推进，世界范围内的交流往来日益频繁，城市的个性及令人印象深刻的城市名片，成了增强城市竞争力的重要一环。

近现代一直追求的以机动车为主体的城市模型并不能完全适用于亚洲，这一看法已经成为近年来的共识。同时，先于其他各国迈入现代化时期的日本大城市的发展模式和经验，也能给亚洲地区的其他城市带来启示。

超高密度和拥有庞大人口的都市圈在面临灾害时的危险性是极高的，气候的挑战也同样严峻，这是亚洲固有的现象。日本的大都市圈拥有世界罕见的轨道交通网络，并确立了精确准时的交通设施系统。轨道交通根植于市民生活，不依赖汽车的生活成为一种富有魅力的生活方式——这种全民认知可謂是日本大都市圈最重要的一个特征。

在此背景下，本书将通过对日本的城市开发、社区建设、作为基础交通的轨道及车站空间的关联性等进行分析考察，并在整理近年日本实际的成功案例的基础上，提出一种适合亚洲城市开发和社区营造的站城一体开发模式。

本书的结构

本书大致由以下几个部分构成。

第1章从概念导入开始，介绍何为“站城一体开发”，指明站城一体开发以构建车站与城区共同发展为目标，大致可以分为两种类型的开发模式，并且按类型逐一梳理其特征中的要点。

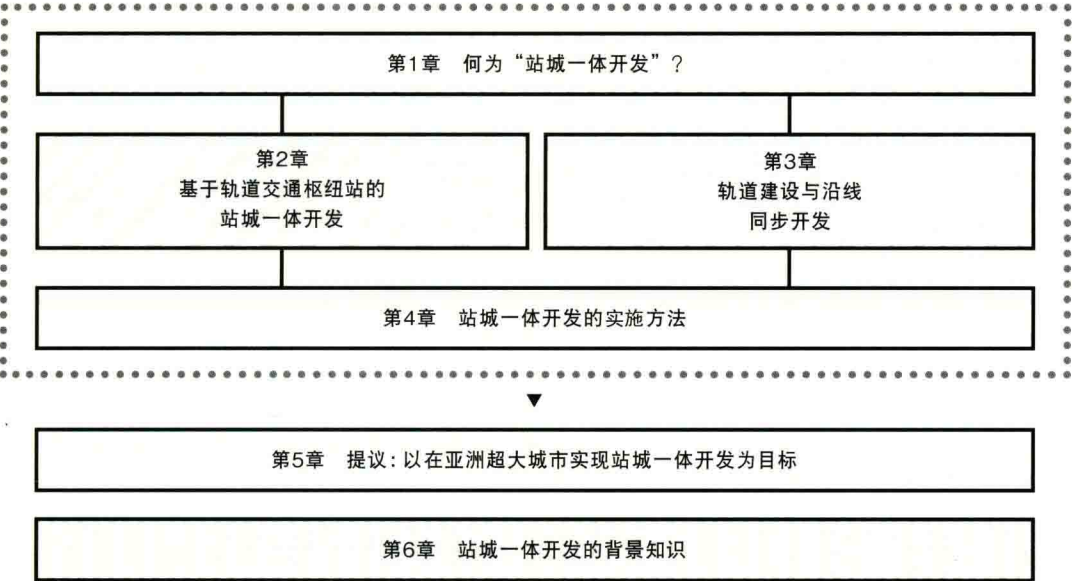
第2章主要围绕以轨道交通枢纽站为中心的高度复合·集聚型开发模式。

第3章主要围绕轨道建设与沿线开发并行模式，展开实例介绍，并整理开发的要点。

第4章则主要就推进“站城一体开发”的运营方法展开讨论，对日本的相关制度进行整理。

第5章总结以上几章的要点，针对中国等国家导入“站城一体开发模式”提出建设性的见解。

第6章则作为辅助理解本书的背景知识，整理了有关日本轨道交通建设的历史及轨道交通运营主体的特征等资料。



目 录

序言 铃木博明（前世界银行主席城市专员） 2

前言 6

本书的结构 7

1 何为“站城一体开发”？ 10

——轨道与城市·房地产开发
协同作用下的价值最大化

站城一体开发的重要性 12

模式A：
以枢纽站为中心的
高度复合、集聚型开发 26

模式B：
轨道交通建设和同步
沿线型开发 34

“站城一体开发”古典模式
阪急电铁商业模式 41

2 基于轨道交通枢纽站的
站城一体开发 50

枢纽开发的进化变迁
及其类型 52

枢纽开发的类型 74

TYPE A
西铁福冈站
Solaria Terminal 84

TYPE A
新横滨站
CUBIC PLAZA 新横滨 90

TYPE B
六本木一丁目站
泉水花园 102

TYPE B
港未来站
QUEEN'S SQUARE 横滨 108

TYPE C
汐留站
汐留SIO-SITE 120

TYPE C
东京站
八重洲口开发 126

TYPE C
涩谷站（车站周边开发）
Shibuya Station 132

3 轨道建设与沿线同步开发 154

私营(轨道)+私营(开发)模式的优点	163
私企开发的规划特征	166
私营开发的方式特征	170
以沿线价值创造为主题	176
适应时代变化的持续性开发	201

4 站城一体开发的实施方法 218

土地区划调整与市区再开发	220
新运营制度的创立与展开	226
依赖于开发项目的公共建设	242

5 提议：以在亚洲超大城市实现站城一体开发为目标 244

6 站城一体开发的背景知识 258

总结 公共交通指向型开发(TOD)与东京的城市结构	278
---------------------------	-----

column

1 地下街的发展和今后动向	62
2 站前广场	68
3 高速铁路(新干线)沿线新站点的开发	96
4 MM21滨海复合开发	114
5 汐留地区的区域管理	124
6 步行者网络与城市的竞争力副都心新宿与涩谷	144
7 韩国的车站上部空间开发	148
8 多摩新城——公共主导模式下的开发及轨道事业	193
9 多摩广场站周边规划	196
10 《新住宅地开发法》	238
11 案例介绍 以轨道交通为中心的Mobility Life Redesign	274

资料来源	282
照片·插图提供	284
作者简介·译者简介	285

1

何为“站城一体开发”？

——轨道与城市·房地产开发协同
作用下的价值最大化

本章主要针对作为本书主题的“站城一体开发”诞生的背景，及其对日本现今的城市结构产生的影响进行概括性的说明。

以轨道交通车站为中心形成集约化的城市是日本城市结构的特色。尤其是在像东京、大阪这样具有代表性的城市圈内，轨道交通利用率之高、机动车利用率之低是世界其他城市所不能比拟的，城市在以轨道交通车站为中心的750~800m步行圈范围内发展了起来。

在这样的背景下，以阪急电铁、东急电铁为首的私营轨道交通企业开始对与轨道铺设同时进行的沿线开发做出了很大贡献。尽管世界上的很多都市都建立了轨道交通线路，城市中心也有轨道交通车站，但是在日本开始大力发展轨道交通的19世纪后半叶至20世纪初，车站是一种城市权威的象征。随着时代的变迁，私营企业参与轨道交通的运营管理，轨道交通车站的商业色彩变厚，逐渐具有了城市活动中心的性格。同时，不仅是轨道交通之间的换乘，也是轨道交通与出租车、公交车等其他交通模式的换乘中心，使得车站的地位变得日趋重要。

本章着眼于上述背景下逐渐发展起来的日本轨道交通沿线开发体制，并聚焦于东京大都市圈中轨道交通建设与城市建设、房地产开发之间的关系，从两种模式上其结构进行分析——即“以枢纽站为中心的高度复合·集聚型开发模式”来建立城市活动中心的模式A和通过“与铁道建设同步的沿线型开发”来实现轨道交通经营效率最大化的模式B。同时，这两个模式并非各自单独成立，它们之间的相互组合，使得轨道交通建设和城市开发的可以取得相乘的效果。

在对这两种模式建立的背景和思路进行回顾的基础上，针对其产生的效果从“效率性”、“便利性”、“舒

适性”以及“收益性”四个方面进行了分析。

“效率性”方面，模式A通过枢纽开发实现了车站周边土地的高度利用、提高了社会资本投资效益的同时，一体化开发也提高了设施规划的效率；模式B的沿线开发促进作为社会资本投资的交通、居住环境基础设施建设的一体化，提升了房地产商品的附加价值。

从“便利性”和“舒适性”的方面看，模式A的枢纽开发中城市功能的复合化使得商业、文化功能的集聚成为其显著的特征，明快而且无障碍的空间和流线规划是其很大的优势。模式B的沿线开发中，开展广泛的关联业务有利于在沿线住宅区配置生活便利设施，医疗、福利等生活配套设施能够得到不断充实。

同时，从“收益性”的角度来看，上述两种模式均使得车站周边地区成为高质量的功能性空间，有利于轨道交通企业的轨道交通业务收益增加。

本章的最后一部分对轨道交通建设历史中最早着眼于沿线开发并在以大阪为中心的关西都市圈取得成功的阪急电铁的业务模式进行了介绍。阪急电铁的创立者小林一三所树立的城市营造理念以及充分体现该理念的业务体制成为前述模式A和模式B的原型，而此后东急电铁则在东京都市圈进一步发展这一原型了。本书在此针对仍旧处于现在进行时的“站城一体开发”进行一个历史性的回顾。

站城一体开发的重要性

以日本为代表的发达国家，在人口减少的同时，对地球环境的考虑等社会性的要求变得越来越高，人们强烈地意识到城市开发的潮流趋势正在被“选择”和“集中”等关键词所引导。

其中，作为公共交通系统集聚点的车站周边地区，形成紧凑城市的潜力极高，也具有实现“环保”“混合利用”等概念的可能性。

同时，紧凑城市在经济上的高效性也值得瞩目——高密度、多用途、大人口流动量的城市空间极易萌生商机。对于开发者来说，提高盈利、回收成本等都不是难事，开发优势是显而易见的。

此外，对于开发者有利的因素在国家行政方面也是有利的——这一观点也应当充分被意识到。在日本，由于地方自治的实行，大多数地方政府都苦于财政困难的问题，人口减少更使得这一问题的未来不容乐观。官民协同推进建设，并通过私营开发者将部分利益还原给社会公共事业，构筑双赢的关系，也是目前一个重要的课题。

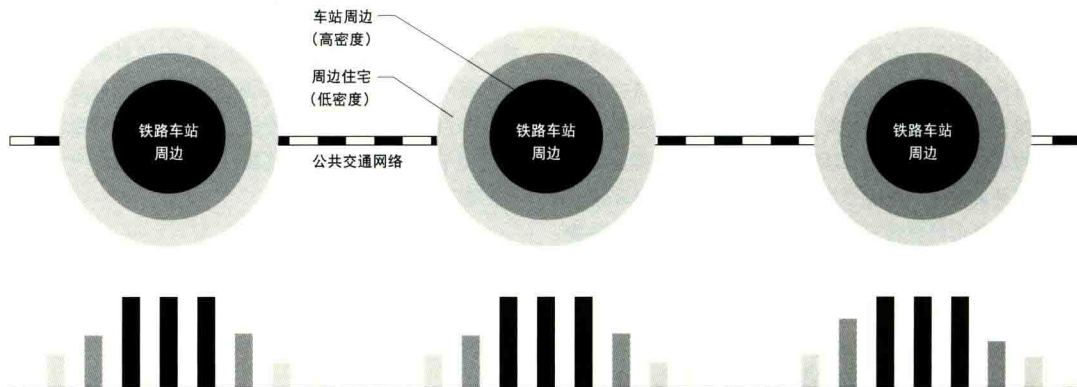
紧凑城市与TOD（Transit Oriented Development）

使用“紧凑城市”（Compact City）这一概念作为日本城市的目标由来已久。这一目标的侧面则是日本对经济高速成长期形成的大城市郊外无秩序扩张的反省。

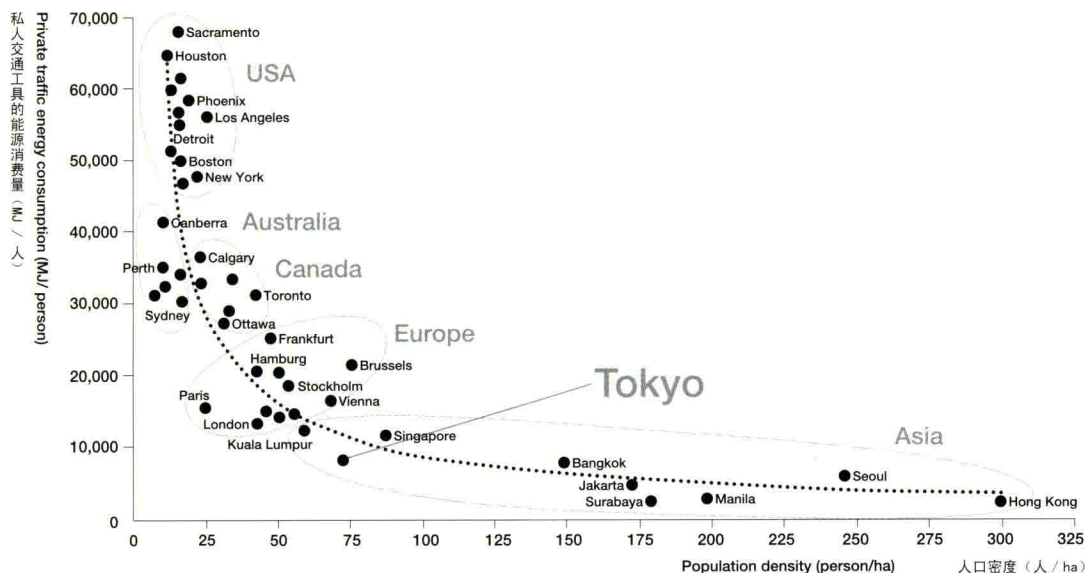
紧凑城市是指从不同角度出发将城市尽可能紧凑化、集约化，其具体的实施方法之一为公共交通指向型开发（Transit Oriented Development）。该方法以公共交通为基础，通过将办公、住宅等功能安排在距离车站徒步可达的范围内，来减少日常生活和经济活动对机动车的依

赖，以此实现二氧化碳减排，降低大城市对地球环境的压力。另外，将城市服务设施聚集在车站周边，并通过无障碍设计满足老人小孩及行动不便者的出行需求，使城市更加人性化，这一点也是值得注目的。

由此，以车站为中心的紧凑城市成为当今日本以及欧洲等发达国家解决“低碳”“老龄社会，全民社会（Universal Society）”等具有代表性的社会新问题的最佳方法之一。



图表1-1 以车站为中心的紧凑城市规划的概念图



图表1-2 人口密度高的城市相对汽油消费量较低

引自: P. Newman and J. Kenworthy, Sustainability and Cities. Island Press, 1999.

以车站为中心的日本城市的形成 ——唤起轨道交通利用的需要

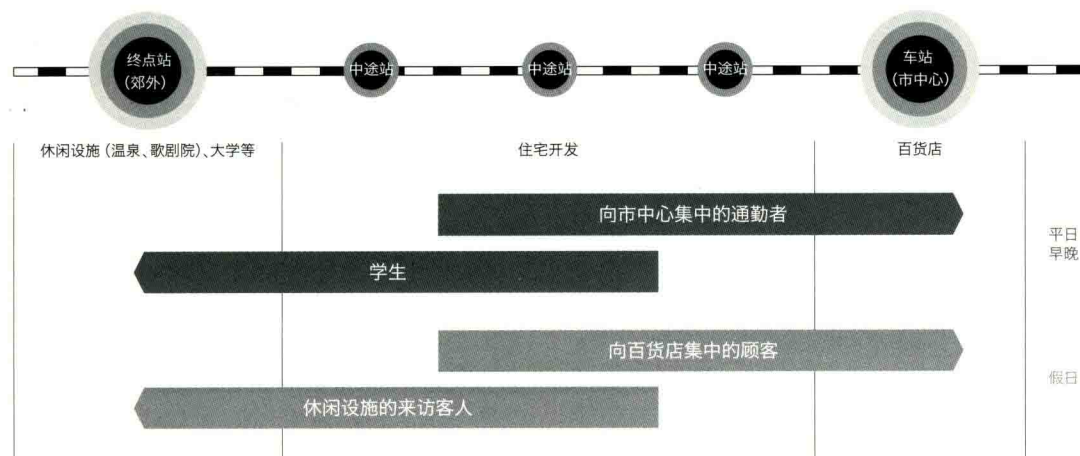
日本的大城市，尤其是以东京、大阪为中心的特大城市圈，轨道交通利用率之高、机动车利用率之低，在世界范围内都是屈指可数的。

图表1-4是阪神（大阪—神戸）之间的车站周边徒步圈（半径750~800m，徒步10min以内）的示意图，不难发现徒步圈几乎覆盖所有城区。

这是在以提升轨道交通利用率为主要目的，轨道铺设和沿线开发有计划地同步进行的背景下形成的。比如不论平常假日、白天黑夜，最大限度地提升铁路利用效率的同时，形成私铁沿线的文化圈。

阪急电铁的创业者小林一三的名言“乘客创造列车”，即在轨道交通沿线拓展住宅地、学校、主题公园开发等的同时，在城区主要转换点的车站，一体建设和经营百货店等设施，推进沿线各重要站点的复合型开发，获得社区营造与轨道交通营运的综合叠加效应，从而创造出了如今私铁经营的经济模式的原型。

虽然这种做法与为解决地球环境问题出现的欧美TOD思想的出发点完全不同，但是阪急模式的结果，正好形成了以车站为中心的紧凑城市的集合体，这种日本特色的TOD城市结构的形成，也是本书特别强调的一个事实。



图表1-3 阪急、东急等私铁沿线开发的模式