



# Transit Oriented Development

持続的な都市のための公共交通指向型開発

～計画と実現へのアプローチ～



公共交通指向型開発 (Transit-oriented development; TOD) は、交通結節点を中心に土地利用と交通が統合された開発を行い、住宅地をはじめとする中～高密度で様々な用途の土地利用を整備するものである。その際、域内の快適で円滑な徒歩移動を可能にするとともに、大量輸送機関間及び都市内交通機関との連携を強化し、その結果として、既成市街地の活性化や郊外部の再生、また、自動車の利用を減らし、生活の質 (QOL) の改善に資することが可能である。

## 1. TODの概念と推進上の課題

TODは公共交通機関の整備と都市開発をセットで行うものである。1993年、米国のP. カルソープが郊外部での新駅設置型として提唱した。

TODと類似の概念に基づいた整備は1900年初頭から、英国 (E. ハワードの田園都市 (Garden City)) や日本 (大阪・梅田～宝塚間、多摩田園都市) で始まり、世界各地のニュータウン建設や駅周辺の都市開発という形で展開されてきた。

## 2. TODの基盤となる都市圏総合開発計画策定の主導者

都市圏レベルでの課題解決策としてTODを捉え、最初に政策目標、政策立案・計画、組織・体制や制度の整備、具体的な施策を取りまとめた総合開発計画を策定する必要がある。各国の首都圏では国が、地方都市圏では地方自治体が主導する例が殆どである。



### 3. TODの促進を通じて目指す3つの都市像と6つの成功の鍵



#### TOD成功の鍵① 法制度・事業支援制度の充実と活用

国は、都市圏の課題解決のために諸制度を充実させる責務がある。地方自治体は、規則を定め、TODの円滑な実施に努める必要がある。

- 都市圏レベル：多極分散型国土形成促進法、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法(東京首都圏、地方都市圏)；グラン・パリ法(パリ首都圏)
- 基軸路線レベル：大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法(東京首都圏)；クロスレール法(ロンドン首都圏)
- 地区、駅・駅周辺レベル：特例容積率適用地区制度(都市計画法、建築基準法の改正)、都市再生特別措置法(東京首都圏、地方都市圏)、土地区画整理法、都市再開発法、連続立体交差制度等、既存法や制度の活用

#### TOD成功の鍵② 資金調達の多様化

TOD推進の障害となるのが資金調達である。様々な調達方法の検討をお勧めする。

- 開発利益の還元手法(不動産開発事業から交通事業への内部補助、受益者からの負担金徴収・公共減歩、土地増価税)
- 建物の容積率の割増、売却収入の活用(例:東京駅) ■公共事業との合併施工による費用分担(例:新宿駅)
- 上下分離方式の採用による交通事業者の初期投資の軽減(例:鉄道・運輸機構による上物整備と貸付)
- 公的機関からの借入

#### TOD成功の鍵③ 組織力の強化・人材育成

TODの実施には、都市計画等に係る行政機関、民間土地開発事業者、鉄軌道事業者やフィーダー交通事業者等の多様な関係者の協力が不可欠である。実施のためのノウハウや人材が不足している場合には、他の組織からの支援を検討することが肝要である。

- 公共交通部門と都市開発部門の協働体制の構築(TOD推進組織の新設等。例:姫路市駅周辺整備室)
- ノウハウ・人材を備えた組織への実施支援の要請(例:UR都市機構による事業支援)
- 行政におけるTODのワンストップサービス化を通じた円滑な許認可の実現
- 産学公の協力組織の設置とTODの推進活動の展開(例:日本の公益法人)



## TODの促進を通じて目指す3つの都市像

### 【社会・環境問題の改善と効率的な都市圏構造の実現】

- ・都心に集中する機能を分担する副都心、新都市の形成による多核型の効率的な都市構造の形成
- ・徒歩と公共交通による移動の利便性を向上し、自動車に過度に依存しない持続可能なコンパクトな市街地の形成

### 【都市圏経済の発展と生活の質(QOL)の向上】

- ・都市の拠点となる高い利便性と集客力を有する商業・業務核の形成を通じた都市圏経済の活性化
- ・利便性の高い近隣商業機能の充実による良好な居住環境の形成
- ・歩行者環境の改善、バリアフリーの推進等による公共交通利用者の利便性と安全性の向上と人が集まる賑わいの形成

### 【歴史・文化を反映した快適な都市空間の創出】

- ・歴史・文化に根ざし、周辺景観と調和したファサードと都市空間の形成

歴史・文化を反映した  
快適な都市空間の創出  
例：東京駅、金沢駅、姫路駅

\*TOD事業開始のきっかけ(天・地・人)

適時(天の時)：TOD着手のための機が熟していること。TOD成功の鍵①と②に目途が立つことが目安である。

土地(地の利)：TODのための用地を確保できていること。なお、未利用公有地の一元管理とTOD事業への売却/貸付制度と組織の設立も検討に値する。(例：日本国有鉄道清算事業団)

チームワーク(人の和)：TODの円滑な実施に向けて関係者が一致団結していること。特にTOD成功の鍵③の進展が重要である。

## TOD成功の鍵④ 都市内交通との円滑な乗継

鉄軌道・BRTとバス、タクシー、パラトランジット等の都市内フィーダー交通との円滑な乗継は、利用者の利便性を向上し、公共交通システムの利用を促進する上で極めて重要である。

- 鉄軌道・BRTと都市内交通との安全・快適で短時間での乗継動線の整備(駅と駅周辺の間)。
- 十分な広さと機能を備えた駅前広場、アクセス道路、ラストマイルに配慮した歩行者動線等の整備(駅周辺と地区の間)

## TOD成功の鍵⑤ 運輸外事業の重要性

利用者が多い駅では商業・業務・レジャー等の運輸外事業を交通事業者が行い、運輸事業の採算性の改善を検討することが必要である。

- 収益を上げるためには、交通事業者が自ら運輸外事業を手掛けることが重要。
- 街中や郊外部での商業・業務開発との差別化を図ることが重要。テナント・リーシングを徹底することも重要(例：ecute、Gransta(JR東日本)、EKI MARCHÉ(JR西日本))。
- 運輸外事業が軌道に乗れば、運輸事業の利用者増と増収のほか、グループ子会社の増加も期待できる。

## TOD成功の鍵⑥ 地区、駅・駅周辺を理解する

駅舎やそのファサードは、都市や地区の玄関口となる。その土地の歴史・文化や将来を象徴するデザイン・建築を取り入れ、訪れる人に地域の特性を印象付けることが重要である。

- 駅舎のファサードは重要。その都市や地区の玄関口として、歴史・文化や将来を象徴するものとするのも大事。
- 「駅乗降人員数」と「鉄軌道・BRT利用者の交通機関別分担率」は、地区レベルの商業・業務型TOD等の成否を左右する要素となる(日本の商業・業務型TODの場合の目安：日平均乗降人員が20万人以上の駅では大規模な展開が可能、3～20万人の駅では部分的に可能)。
- 「駅乗降人員数」を都市人口と面積で説明する式も提唱されており、TODの計画および実施、維持管理の各段階でKPIとして利用が可能である( $\log_{10}(\text{駅の乗降人員}) = 0.93456 + 1.15969 \times \log_{10}(\text{市区町村の人口}) - 0.66575 \times \log_{10}(\text{市区町村の面積})$ ; 日本、欧州、米国、カナダ、豪州の統合式。R<sup>2</sup> = 0.672)。

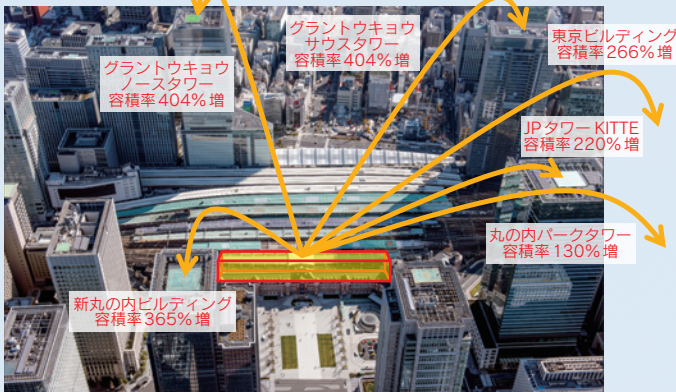


## 4. 日本のTODの事例紹介

### TOD成功の鍵① 法制度・事業支援制度の充実と活用

#### [東京駅] 特例容積率適用地区制度の創設と未利用容積率の売却

国が容積率移転を可能とする法改正を実施したことで、JR東日本は丸の内駅舎上空の未利用容積率を周辺の商業ビル開発事業者に売却し、駅舎の保存・復原費用を調達することが可能となった。



(出典：JR東日本建築設計提供の写真をもとに調査団作成)

### TOD成功の鍵② 資金調達の多様化

#### [新宿駅] 交通ターミナルビルの整備と新たな駅乗降口の新設

道路事業と合併施工・費用分担を行うことで線路上空に人工地盤を建設し、バス・タクシーターミナルの整備、駅舎の拡張、商業ビルの開発を一体的に実施。人工地盤の建設により、利用可能な容積率を獲得できた。



(写真：JR東日本建築設計)

### TOD成功の鍵③ 組織力の強化・人材育成

#### [大阪駅] 貨物操車場跡地の開発

大阪市は、国鉄の貨物操車場跡地(うめきた地区)を活用した国際競争力の強化のため、整備構想に基づき、都市開発のノウハウと豊富な実績を持つUR都市機構に基盤整備等を委託した。

UR都市機構の基盤整備後に建物等を建設した民間開発事業者グループは、法律に基づく資産管理運営組織「都市再生法人」を設立し、持続的な地区の管理と活性化を行っている。



### 社会・環境問題の改善 効率的な都市圏構造の

1980年代、東京一極集中の是正。園都市、さいたま新都心、みなとみらいに整備された。

幕張新都心も、京葉線が上下分離で連絡。今では千葉市の副都心とな



(写真：JR東)

### 都市圏経済の発展 生活の質(QOL)の

老朽化した密集市街地だった仙台り、仙台市が墓地を多数郊外に移転の東西連絡歩行者デッキの拡幅と駅務展開も行った。



(写真：JR東)

### 歴史・文化を反映 快適な都市空間の



姫路駅(業)に合わせた「大手前」道の拡幅。駅ビルホームから、南北路の整備ははじめ、

\*一般車両交通機関



## 善との実現 [幕張新都心]

のための受け皿として、筑波研究学  
 さい21が、鉄道の新設・改良と一体  
 方式で整備され、東京までは約30分  
 っている。



(写真：日本建築設計)

## 展との向上 [仙台駅]

駅東口を再整備。開発減益地区であ  
 し解決した。鉄道改良・新線建設、駅  
 ナカ、駅ビル、ホテル等の商業・業



(写真：日本建築設計)

## 決したの創出 [姫路駅]

駅と鉄道路線の改良(連続立体交差事  
 わせ、国宝・世界遺産の姫路城と結ぶ  
 通り」のトランジットモール\*化と両側歩  
 道を行った。

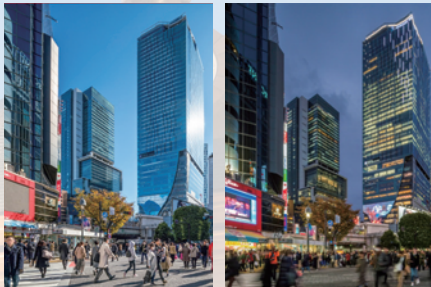
も建替えに合わせて移設し、新幹線  
 から姫路城を臨めるようにした。併せ  
 駅前広場の拡張、駅を囲む3環状道  
 路や、買収した旧国鉄用地にホテルを  
 商業・業務施設の整備を行った。

の通行を禁止し、バス・タクシー等の都市内公共  
 交通と緊急車両だけが通行できる歩車共存道路

## TOD成功の鍵④ 都市内交通との円滑な乗継

### [渋谷駅] 歩行者動線、駅前広場の整備

谷底にある渋谷駅では、周辺地区との多  
 層階の歩行者ネットワークを整備している。



(写真：J R東日本建築設計)

### [佐久平駅] 駅前広場の整備

小規模な鉄道駅でも、鉄道と  
 都市内交通乗換のための駅前広  
 場の整備は重要である。



(写真：townphoto.net)

## TOD成功の鍵⑤ 運輸外事業の重要性

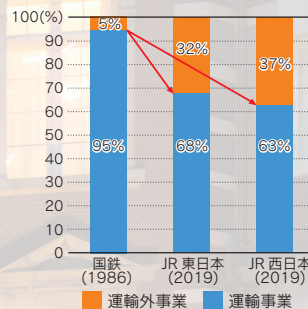
### [品川駅] 駅・駅周辺での商業・業務ビジネスの展開

鉄道駅構内を全面的に改良し、商業・業務施設「駅ナカ」を展開。隣接  
 の操車場の一部に新駅を設置し商業・業務施設を建設中。

国鉄分割・民営化後、JR各社の運輸外事業割合は順調に増進中。



(写真：J R東日本建築設計)



資料：各社決算資料

## TOD成功の鍵⑥ 地区、駅・駅周辺を理解する

### [金沢駅] 地元の特性を生かした都市の玄関口のファサード整備

駅の東西のファサードは対照的である。歴史的街並みのある東口には、  
 鼓門を設置し、観光客を迎える。西口は現代的で、主に地元住民の  
 玄関口であり、住民のための路線バス乗降場・駐車場等を設置した。

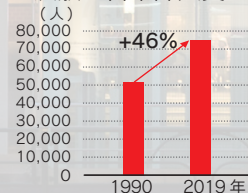


東口鼓門

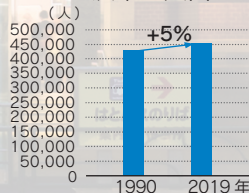


西口駅前広場 (写真：金沢市)

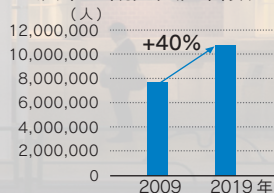
金沢駅の日乗降人員



金沢市の人口



金沢市の観光入込客数



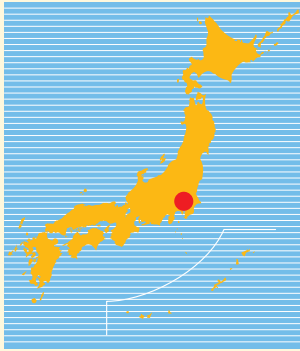
資料：国勢調査、統計資料をもとに調査団作成



## 5. 課題整理の事例

2.で述べた総合開発計画を今後策定する当事者の参考として、6都市圏の課題整理事例を紹介する。

### 事例1 東京首都圏(1980年代以降)



さいたま新都心  
(写真：UR都市機構)



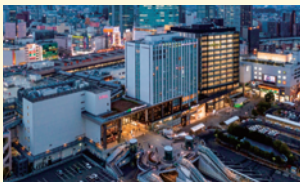
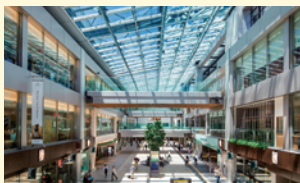
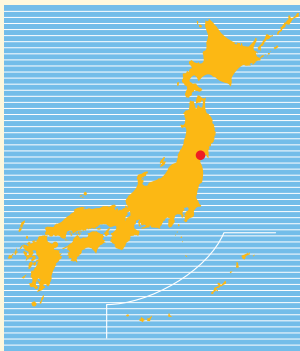
みなとみらい21  
(写真：UR都市機構)

東京首都圏では、1980年代、東京中心部に集中した人口と諸機能を是正することが国家的課題であった。このため、第四次首都圏基本計画を策定するとともに、多極分散型国土形成促進法を含む3法令の制定と都市計画法等の既存法令の改正を行い制度の充実を図った。その上で、国の77の行政・研究機関等を東京周辺に移転するとともに、それらの受け皿として、筑波研究学園都市、さいたま新都心、幕張新都心、みなとみらい21等を、鉄道路線の 신설・拡充と一緒にTODとして整備した。

1990年代に入り、国が、東京の国際的競争力を高めることに政策を転換したため、今度は、東京中心部や東京周辺の業務核都市を結ぶ鉄道基軸路線沿いで、鉄道事業者、行政、都市開発事業者等の関係者が協力してTODを展開している。

	都市圏レベル	基軸路線レベル	地区レベル	駅・駅周辺レベル
政策目標	人口・諸機能の東京一極集中を是正し多極分散型国土を実現	東京と業務核都市、業務核都市間の連携を道路、鉄道等で強化	少子高齢化への対応として、都市機能の高度化・都市の居住環境の向上、国際競争力の高い拠点整備	
政策立案・計画	第四次首都圏基本計画(1986年)：業務核都市を整備し、連携を強めるとともに、東京から周辺への人口・諸機能の移転を促進		都市再生推進懇談会の設置(2000年)、地区毎に協議会等を設置し、合意形成を促進	
組織・体制	国土庁の設置(1974年)		地方自治体で関連部署の新設・拡充	
制度	多極分散型国土形成促進法(1988年)、宅鉄法(一体化法；1989年)、大都市法(1991年)等の制定。工場等制限法：大学設置要綱等の柔軟な運用(1992年に18歳人口がピーク(205万人)への対応)		都市計画法等の改正(特別容積率、都市計画の提案制度等)、都市再生特別措置法(2002年)、他	
施策展開	受け皿として、さいたま新都心、幕張新都心、MM21、千葉NT、筑波研究学園都市、立川・八王子等の整備・拡充と政府研究機関等(86機関)、大学等の移転促進	鉄道：TX、北総線、京葉線、横浜市営地下鉄等の整備。路線の相互乗入れの促進等 道路：外環道・圏央道の整備と物流施設の新設	都市再生特別地区として、千葉、東京、有楽町、秋葉原、神田、新宿、品川、大崎、渋谷、池袋、横浜、川崎の各駅周辺地区を指定しTODを展開。田町駅～品川駅間の旧操車場で新駅設置と都市開発を進めている。	

### 事例2 仙台都市圏(1970年代以降)



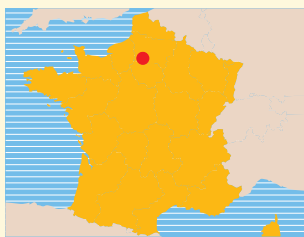
仙台駅(写真：JR東日本建築設計)

東北地方では、1977年に国が策定した第三次全国総合開発計画に沿って、東京首都圏等からの人口・諸機能の受け皿として、東北地方の中心である仙台都市圏の経済拠点としての整備が本格化した。複数の鉄道新線や在来線の拡充と合わせた商業業務地区、住宅地区等の整備を一体的に行うTODを、仙台駅、泉中央駅、空港アクセス線沿線等で実施してきている。

	都市圏レベル	基軸路線レベル	地区レベル	駅・駅周辺レベル
政策目標	東北地方最大の経済拠点の地位を確かなものにする。	居住地域の拡大に対応した鉄道路線・道路の新設・延伸	東北地方最大の経済拠点に相応しい都市整備の実施。戦災復興区画整理(駅西側)に続く駅東側の再整備。	
政策立案・計画	第三次全国総合開発計画(1977年)で提唱された「定住構想」に沿って、東北の役割を踏まえつつ、定住圏の整備を基本とし、安定した生活圏の確立を目指す。また、首都圏との交流維持、域内交流活性化で一體的圏域として自立性の向上を目指す。		戦災で焼け残った仙台駅東側一体(現・宮城野区)の再整備に着手。仙台駅東地区(1973年～)、仙台駅東第2地区(1988年～)の土地区画整理事業に着手。	
組織・体制	国土庁の設置(1974年)		仙台市が政令指定都市に(1989年)	
制度	東北開発3法成立(1957年)、三全総(1977年)、多極分散型国土形成促進法(1988年)、都市再生特別措置法(2002年)		既存制度(土地区画整理事業、連続立体交差事業等)の活用、特定都市再生緊急整備地域(仙台都心地域)の指定(2020年)、他	
施策展開	東北新幹線の整備(1982年盛岡～大宮間開業)と延伸 東北自動車道の整備(埼玉・岩槻ICから着手。1975年に仙台・泉ICまで開通。1979年青森ICまで開通)	鉄道：仙石線の移設・地下化・駅西側延伸、地下鉄南北線(1987年開業)、空港アクセス線(2007年開業)地下鉄東西線の整備(2015年開業) 道路：自動車専用道路の整備(東西南北道路等)	仙台駅周辺における土地区画整理事業、連続立体交差事業、他 泉中央地区における副都心開発、長町地区の再整備、空港アクセス線沿線の大規模宅地開発、他 仙台駅・周辺の改築・拡張(東西自由通路の新設・拡幅と生活サービス事業、ホテル、駅ビル等の新設)	



### 事例3 パリ首都圏(2009年頃以降)

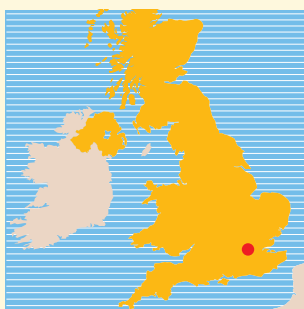


グランパリエクスプレス  
全体計画図

パリ郊外部に新しい地下鉄網を建設し、その駅周辺の再開発を進めるグラン・パリ計画が進んでいる。2010年に「グラン・パリ法」を制定し、事業に着手した。目的は、首都圏の持続可能な経済成長を促すこと、パリ市とその他自治体が分離していた首都の行政的非効率性を修正すること、の2点である。

	都市圏レベル	基軸路線レベル	地区レベル	駅・駅周辺レベル
政策目標	世界の大都市と競争し、持続可能な経済成長を促す。パリ市、首都圏のその他自治体で、首都の行政的非効率性を修正する。	パリ市を核にしたパリ首都圏全域を一体的地域として連絡する公共交通機関の強化	都市圏レベル、基軸路線レベルと連動した都市(再)整備の推進	
政策立案・計画	実質的に地方自治体の上位組織として地下鉄建設と都市再開発を主導する公社を設置		地下鉄建設の整備効果を上げるため、沿線における都市再開発を計画	
組織・体制	グラン・パリ公社(Société du Grand Paris; SGP)を設置		行政における地区毎の再整備検討体制の強化	
制度	グラン・パリ法(2010年)、宿泊税と事業所税の増税		既存の都市再開発制度を活用	
施策展開	増税分(年間1億2千万€)を事業主体のSGPに供出	SPGによる地下鉄建設。地下鉄建設の補償が不要な地下30m以下での工事。	数十か所の駅周辺地区の再開発を地下鉄建設と同時に展開中	

### 事例4 ロンドン首都圏(1999年頃以降)

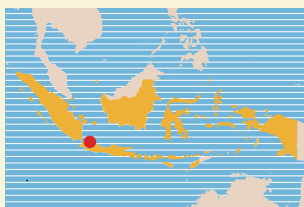


Crossrail 都心部地下路線図

2000年に大ロンドン庁は「ロンドン交通戦略」を策定した。これを受け、ロンドン交通局は2012年のオリンピック開催に向けて、クロスレールや地下鉄ネットワークの拡充、沿線開発を進めた。また、ロンドン市は、空間開発戦略「ロンドン・プラン」2016年度版に沿って、各種戦略を進めている。

	都市圏レベル	基軸路線レベル	地区レベル	駅・駅周辺レベル
政策目標	経済成長・人口増加への対応、国際競争力の強化、気候	道路の渋滞解消や鉄道・バス等の公共交通の輸送力増強・信頼性と接続性向上	都市計画、鉄道駅、自転車・徒歩の3項目に関する改善	
政策立案・計画	ロンドン交通戦略(2000年)、ロンドン・プラン(空間開発戦略; 2016年度改訂版)		ロンドン・プラン2016に基づき、3項目の戦略を計画	
組織・体制	大ロンドンの設置(大ロンドン庁、ロンドン議会、ロンドン市長(直接公選制); 1999年)		行政における地区毎の再整備検討体制の強化	
制度	グレーター・ロンドン・オーソリティー法(Greater London Authority Act; 1999年)	混雑税(2003年)、クロスレール法(2008年)、事業用固定資産税補填法(2009年; Crossrail建設費に充当)	既存の制度を活用し、都市計画関連(複合開発の推進等)、鉄道駅関連(交通機関の接続性向上等)、自転車・徒歩関連(歩行ネットワークの整備等)を促進	
施策展開	空港・ロンドン五輪施設へのアクセス改善を含めた地下鉄網の拡充等	ロンドン交通戦略に基づき、新線開発(クロスレール)・延伸、輸送力増強、乗継改善を展開	上述の3項目に加え、Crossrail中心部の5駅でビル10棟を建設し賃貸収益をCrossrail建設に充当する計画	

### 事例5 ジャカルタ都市圏(2022年以降)



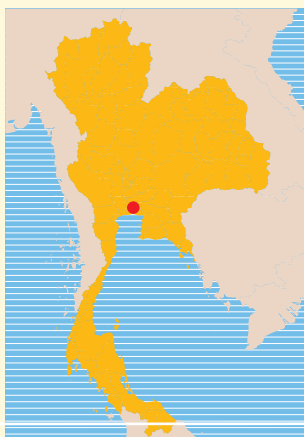
スティルマン駅

中心地区(中央・東西南北ジャカルタ市)の就業人口が減らない一方、居住の郊外化が急速に進んでいる。また、周辺地域では鉄軌道を伴わない住宅地開発が進み、双方を結ぶ幹線道路の渋滞が深刻化している。都市圏内の開発と公共交通網の連携の取れたTODの展開が喫緊の課題である。

	都市圏レベル	基軸路線レベル	地区レベル	駅・駅周辺レベル
政策目標	生活の質の向上、道路交通渋滞の解消	公共交通利用率の増進が課題(2002年60%→2018年約10%まで低下)	TOD実施円滑化のための各種条件整備が必要	
政策立案・計画	首都圏交通マスタープランの更新(実効性のある計画への転換)が課題	軌道網の整備・輸送力の増強、乗換えの円滑化	各省庁のTOD制度の統合、地方政府のTOD計画立案・実効力強化が課題	
組織・体制	都市整備と都市交通の協力体制の改善が必要	鉄道事業者・運行者の組織力強化が必要	各省庁TOD担当部局の連携強化が課題	
制度	都市整備・都市交通が協調した計画策定・事業展開支援のための国レベルのモデル事業、事業費調達支援のための新制度等の創設が必要		TOD展開支援のための組織の設置、法制度の充実(例:土地区画整理要綱の法令化、既成市街地への応用)	
施策展開	TOD実施の鍵となる連携組織。公と民の協力体制強化が必要			



## 事例6 バンコク首都圏(2000年頃以降)

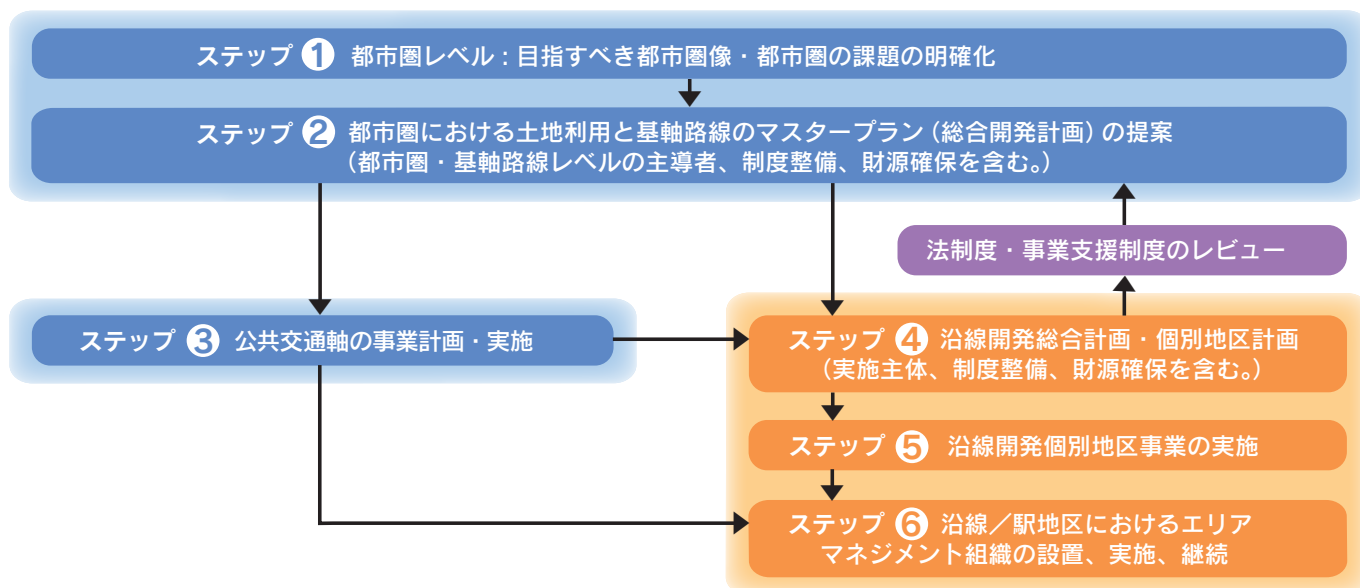


バンズー地区開発のイメージパース  
(出典：JICA報告書)

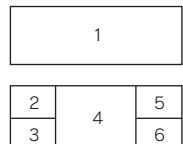
バンコクの既成市街地では人口と都市機能の一極集中が進み、高密度化による混雑等の不経済が生じている。フアランポーンにあるバンコク中央駅も混雑に加え老朽化が進み、その機能を失いつつあった。このため、タイ政府は「Thailand 4.0」政策を掲げ、産業の高度化や技術革新とともに、スマートシティの整備を進めることとした。その適用第1号としてタイ国鉄が広大な敷地を有するバンズー地区を指定し、新駅を建設するとともに、複数路線を発着させ、バンコクの新たな中央駅とするとともに、駅周辺の開発(372 ha)を進めている。

	都市圏レベル	基軸路線レベル	地区レベル	駅・駅周辺レベル
政策目標	バンコク既成市街地に集中した人口と都市機能の一極集中の是正	人流の円滑化を図るため、ブルーライン等複数路線をバンズーに集約し、バンコクの新中央駅とする。	駅周辺をスマートシティ(372 ha)として整備し、国際都市としてのバンコクの中核となるようビジネス、ショッピング、居住、文化・観光設備など多様性を持った街づくりを目指す。	
政策立案・計画	経済社会のデジタル化を加速させるタイランド4.0の実践を目指す。産業の高度化や技術革新を進め、「中進国の罫」を脱却し、20年後の先進国を狙う。		スマートシティに先端技術とICTを導入し、将来の都市問題励起の懸念を回避	
組織・体制	National Digital Economy Commissionの設置 スマートシティ委員会を設置(運輸副大臣が議長)		バンズー地区におけるスマートシティ実施体制の充実	
制度	7つのスマート基準を設定。交通政策・計画室(OTP)を事務局とし、基準ごとに作業部会を設置。		初めてのスマートシティのため、日本のJICA、UR等に支援を要請	
施策展開	政府の整備に伴う各種リスクを回避するため、契約先の民間がリスクを負う方式を採用。なお、運賃は政府上限と下限を決め、その範囲内で契約先が運行。	鉄道：BTS線、パープル、レッド、イエローの各線、エアポートリンク線の整備と接続。路線整備に円借款等を活用。	整備は短・中・長期の各5年の3段階で実施。2032年に完成させる計画。整備に円借款等を活用。	

## 6. TOD実現に向けた手順



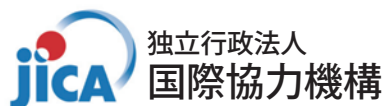
表紙写真



1. 東京駅丸の内駅舎(写真：JR東日本建築設計)
2. 東京駅丸の内駅前広場
3. 大阪駅の南北連絡橋からプラットフォームを臨む
4. 夕暮れの東京駅八重洲口
5. 姫路駅ビルから姫路城を臨む
6. 横浜駅ビルの商業施設

※ 出典のない写真は日本コンサルタンツ株式会社提供

本資料は、「全世界持続的な都市のための公共交通指向型開発(TOD)の計画と実施に関する情報収集・確認調査」の内容に基づいて作成されたものです。報告書はJICA図書館ポータルサイトにてご覧になれます。(http://www.jica.go.jp/library/public/index.html)



〒102-8012  
東京都千代田区二番町 5-25 二番町センタービル  
電話：(03) 5226-6660~6663(代表)  
Eメール：imgge@jica.go.jp



詳細はこちらのページからご覧ください。  
[www.jica.go.jp/activities](http://www.jica.go.jp/activities)