

回廊型TODで描く関西の未来



～北大阪急行延伸・千里ニュータウン・
広域交通ネットワークの統合戦略～

2026年4月8日
北大阪急行電鉄株式会社・取締役会長
阪急電鉄株式会社・顧問
上村 正美



自己紹介と「30分ルール」— 移動の美学

▶ 経歴の節目：

41年間の会社人生を退任し、今年より北大阪急行会長に就任。

▶ 住まい選択のマイルール：

「ドア・ツー・ドア 30分以内」

(高見フローラルタウン → ベルパークシティ → 曽根)

▶ 移動の美学：

30分が生む「余白」 = 家族・読書・思索の時間。

余白が価値に変わるからこそ、交通の本質。



新たな実験と気づき

「現在はバスなら25分のところ、
あえて徒歩40分で通う。
それもまた新しい経験。」

通勤時間の長短そのものではなく、
移動がもたらす豊かさをどう設計するか。



交通インフラの本質：時間短縮ではない価値の創造



これまでの評価（限界）

社会資本投資は一般に **B/C（費用便益分析）** で評価され、その中心は「**時間短縮効果**」。
移動を「負の費用」とみなし、いかに減らすかに価値を置く考え方。



生活の質（QOL）

満員電車の緩和や開かずの踏切解消は、単なる時短以上に「**精神的なゆとり**」を生む。
バリアフリー化＝高齢者や子育て世代の「**移動を諦めない権利**」を支える基盤。

移動の
喜びと
豊かさ



都市形成（骨格）

インフラは単なる施設整備ではない。
人の暮らし、企業活動、住宅、商業、文化、学びの配置を変え、**都市の骨格そのものをつくる**営み。



創造性（余白の価値）

往復の車窓での思索、雑談、偶然の風景。
一見非効率な「**移動の余白**」こそが、創造性や発想を生む源泉となる。
リモートでは失われた価値。



01

インフラ強化の視点転換

関西のインフラ強化は、単独の路線や道路の「点」ではなく、都市機能と交通機能を一体で再編する「回廊（コリドー）」形成として考えるべき。

02

北大阪急行延伸の実践的意義

北大阪急行延伸は、単なる終点延伸ではない。北大阪の生活圏と国土軸を結ぶ「回廊型TOD」の実装事例であり、広域ネットワーク形成の重要な要素である。

03

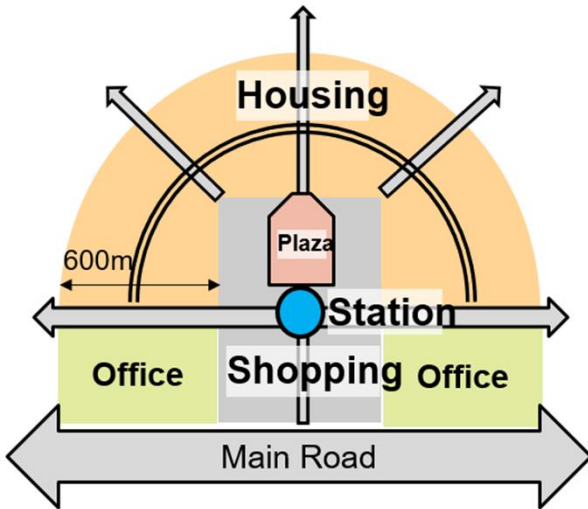
関西の未来像の具体化

その延長線上に、千里ニュータウン再生×新大阪（国土軸）×空港連携×新線構想を重ねることで、関西の具体的かつ強靱な未来像が描ける。

TODから回廊型TODへ：概念の拡張

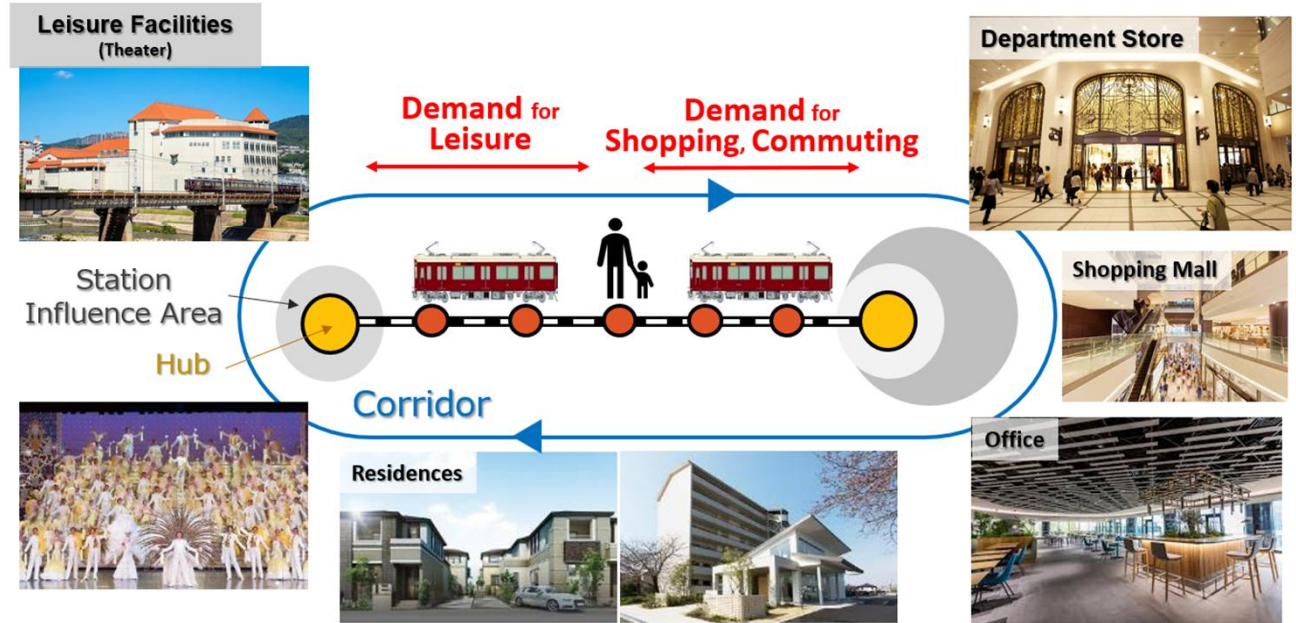


TOD Concept (Proposed by P.Calthope(1993))



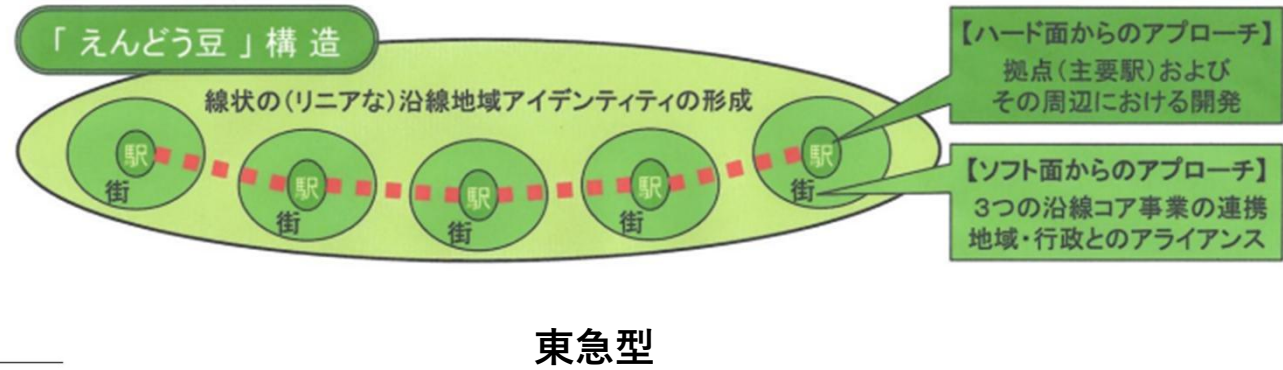
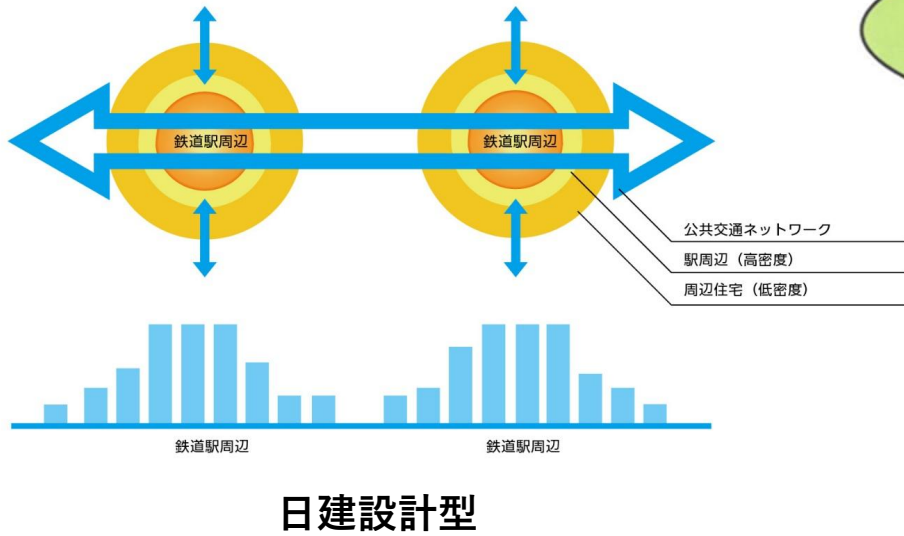
Corridor-type TOD

Hankyu's TOD Model



否定ではなく、都市圏スケールへの拡張

TODから回廊型TODへ～ 日建設計型・東急型・阪急型 ～



TODから回廊型TODへ



CONCEPT 01

従来型 TOD

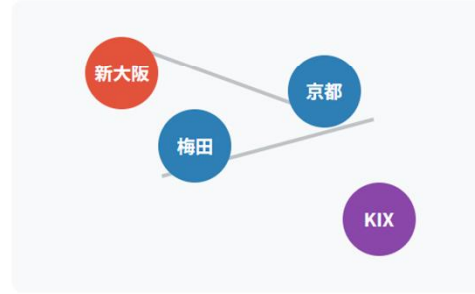


ピーター・カルソープらが提唱。
駅前圏（徒歩圏）での機能集約。

公共交通と歩行可能な都市空間を結びつけ、自動車依存を減らす「点」のコンパクトシティ思想。

CONTEXT

関西の実情



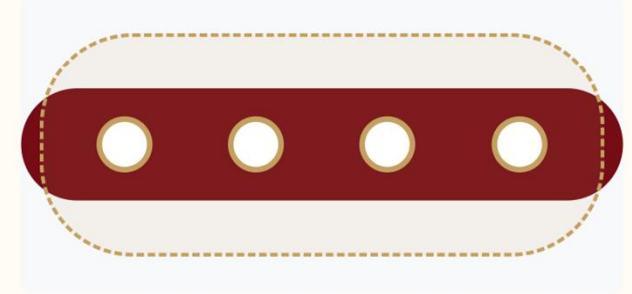
駅前だけで完結しない **重層的な構造**。

複数の拠点（梅田・新大阪・京都・神戸）と、空港・新幹線・道路網が複雑に重なり合う。

「点」の議論では連携が不足。

SOLUTION

回廊型 TOD



駅前単位から **沿線・都市圏スケールへ拡張**。

交通軸に沿って住宅・業務・商業・文化を連続的に配置し、線と面で価値を高める。

関西の強みを活かす統合戦略モデル。

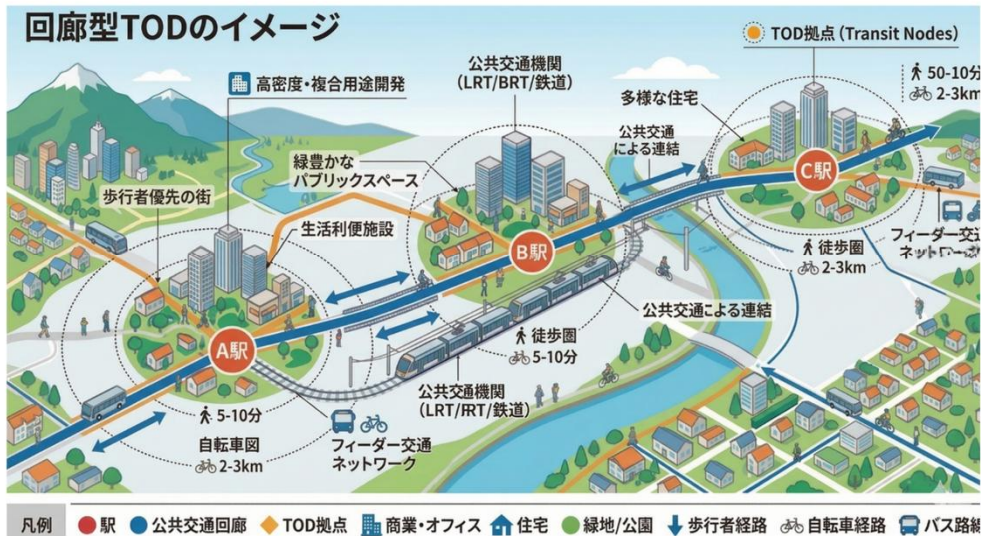


回廊型TODの定義（提案）

定義

「公共交通軸を基盤として、その沿線に住宅、業務、商業、教育、文化、交流、移動結節機能を連続的・戦略的に配置し、都市圏全体の価値を持続的に高めていく都市形成モデル」

- ▶ 駅前開発からの脱却：
単なる駅周辺の再開発にとどまらず、交通軸全体を一つの都市空間として捉える。
- ▶ 都市機能の連続的再編集：
沿線に機能を分散・配置し、ネットワークとしての都市圏競争力を強化。
- ▶ 実践理論への昇華：
机上の空論ではなく、実際のインフラ整備とまちづくりを統合する実践的なアプローチ。



従来型との違い

概念の比較

視点	点（駅前） → 線・面（沿線・都市圏）
目的	利便性向上 → 広域競争力の強化
手法	単体開発 → 機能の連続的配置

駅前単位のTODを
沿線・都市圏スケールへ拡張



海外事例：マニラLRT-1に見るTODの実践

🗨️ 整備・運営の実態

LRMC (Light Rail Manila Corp)

- **2014年 コンセッション締結：**
フィリピン政府と契約し、既存線の運営・保守に加え、Cavite Extension（南伸）を担当。
- **ネットワーク拡大：**
延伸により総駅数を20から28へ増加。
2024年11月、第1期として5駅が開業済。



2024.6 LRT1 技術支援覚書 調印式での様子

🏠 TOD / ファイナンス

Value Capture Financing

- **一体的な都市経営：**
鉄道整備、駅周辺開発、交通結節、財源確保（VCF等）をパッケージとして設計。
- **駅前整備を超えた視点：**
単に駅前をきれいにするだけでなく、沿線の商業開発拡大を通じて鉄道需要そのものを創出。

💡 海外でのTODは、都市化による課題（渋滞・分断）解決と、事業採算性を両立させるための「都市経営モデル」そのもの。





阪急型TOD：沿線価値を育てる哲学

■ 小林一三の先見性と需要創造

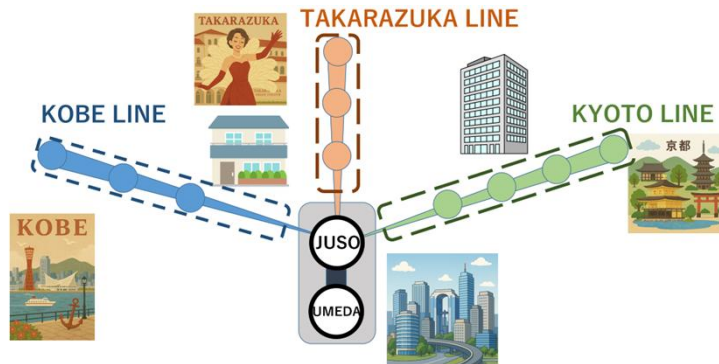
鉄道を敷くだけでなく、住宅・商業・娯楽・文化を沿線に配置し、人々のライフスタイルそのものを提案。

■ 「文化・ブランド・美意識」の価値化

単なる移動利便性にとどまらず、沿線に住むこと自体がステータスとなるようなブランド価値を醸成。

■ 現代への適用可能性

- ・新興国の都市開発：急速な都市化への秩序ある解
- ・成熟都市の再編：人口減少時代の沿線価値維持・向上



「乗客は電車が創造する」

小林一三



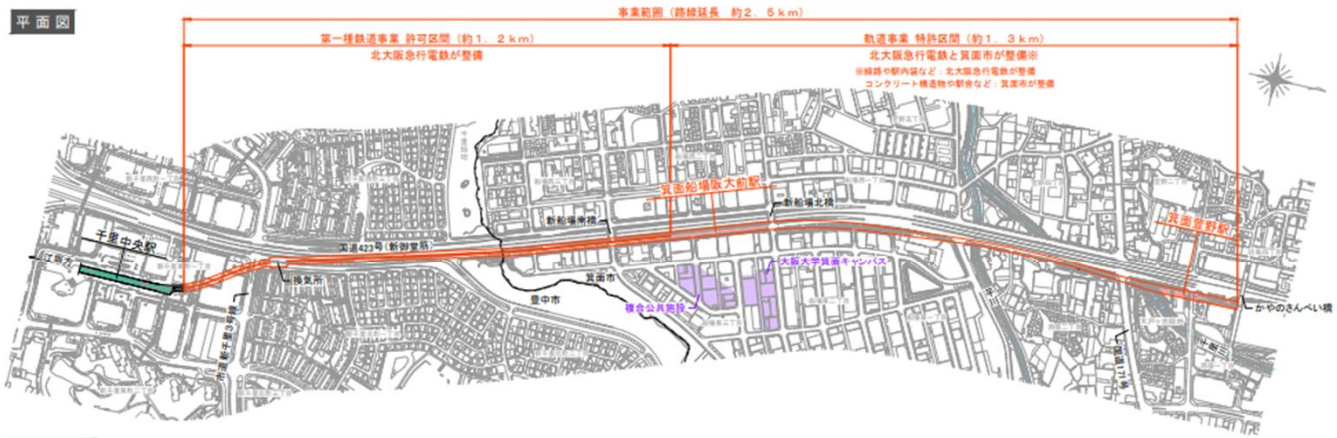
相乗効果による沿線価値の増幅



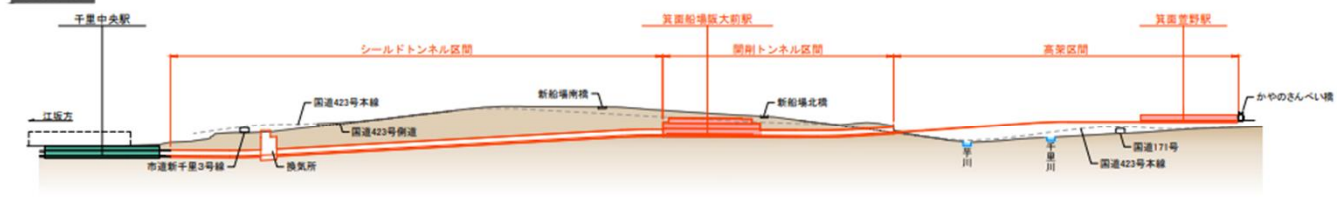
北大阪急行延伸：概要と経済効果

北大阪急行線延伸事業概要

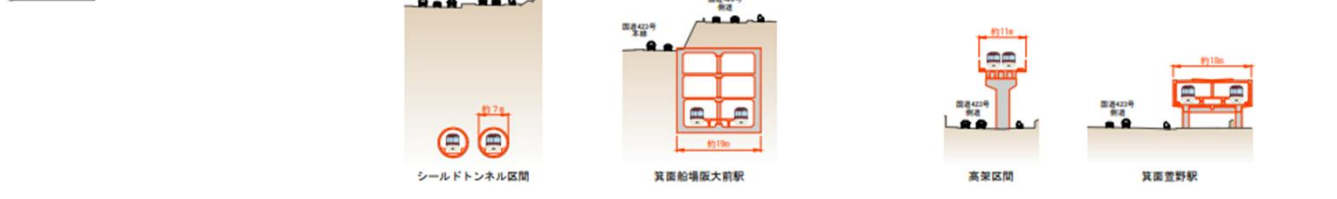
平面図



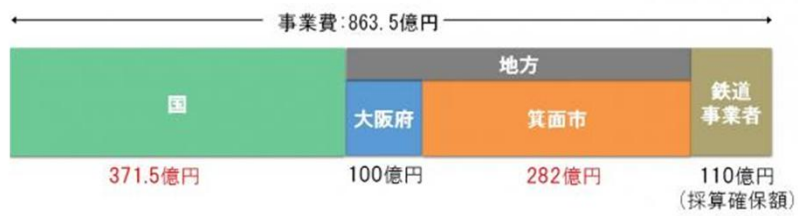
縦断面図



横断面図



全体事業費 (全体事業費 863.5 億円)



需要予測

46,017人/日

地価上昇

住宅地	562.3 億円
商業地	340.9 億円
合計	903.2 億円

ビルドアップの進捗

	算野	船場	計
住 宅	6,513㎡	142,525㎡	151,038㎡
商業施設等	16,286㎡	50,540㎡	66,826㎡
事務所等	189㎡	48,802㎡	48,991㎡
小 計	24,988㎡	241,867㎡	266,855㎡

定住人口

	算野	船場	計
定住人口	718人	3,760人	4,478人

従業人口

	算野	船場	計
従業人口	3,988人	2,582人	6,570人

事業所数

	算野	船場	計
事業所数	239所	240所	479所

鉄道延伸に伴う経済波及効果

	生産誘発額	租付加価値	雇用労働者数
直接効果	874億円	420億円	5,511人
間接一次効果	343億円	177億円	1,566人
間接二次効果	315億円	195億円	1,700人
合計額	1,532億円	792億円	8,777人

初期効果の計 **3,227 億円**

効果額が年額で算出される効果の計 **614 億円/年**

商業施設等の売上の増加

	増加額/年
販べ体運賃の増加による	528 億円
有用者の増加による	30 億円
計	577 億円

駅前広場等の整備による効果

地区	整備内容	概算/年	便益計/年
新船場駅前周辺	駅前広場	99 百万円	10 百万円
	都市計画道路	2,606 百万円	
箕面船場駅前周辺	歩行者デッキ	67 百万円	
	駅前広場	6 百万円	
	計		27 億円

車両の広告効果

広告料金率/年	保有車両数	広告効果/年
3,000万円/編成	3編成	0.9億円

税収増加効果

※人口の張り付き完了後 (開業後20年経過時)

種別	増収効果	支出(国市県行取次ト)	差引(A-B)
20年	3,000万円	1,326万円	1,674万円
20年	1,326万円	1,329万円	466万円
20年			8.6億円



北大阪急行延伸：概要と三つの意味

Route Map



事業概要

区間	千里中央～箕面萱野 (約2.5km)
開業日	2024年3月23日 NEW
整備主体	箕面市・北大阪急行電鉄
事業費	874億円



交通効果

都心直結アクセスの実現

新大阪、梅田、なんば等、大阪都心部へ**乗り換えなし**で直結。
箕面萱野駅にはバスターミナルを整備し、バス路線網も再編。北大阪北部の交通利便性が飛躍的に向上。



都市効果

沿線価値の再評価と機能集積

新駅周辺での**大学（大阪大学）、商業、居住、業務機能**の再配置が加速。
単なる住宅地から、教育・文化・交流機能を持つ複合拠点へ進化。



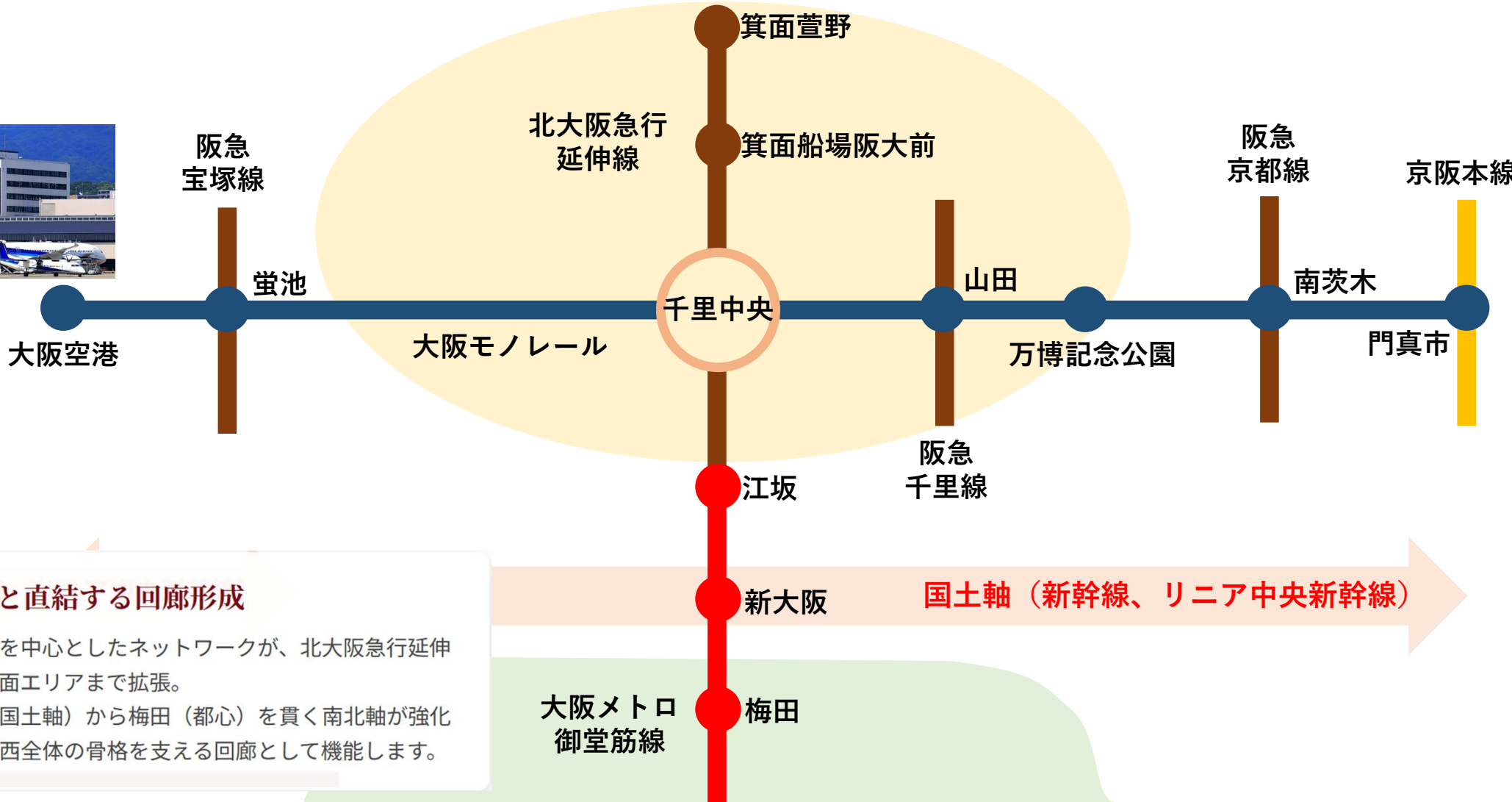
広域効果

「回廊型TOD」の実装

北大阪を**新大阪（国土軸）**・都心につなぐ「回廊再編」事業。
ローカルな延伸ではなく、関西全体のネットワーク強化に資する戦略的プロジェクト。



北大阪急行延伸は何を示したか



国土軸と直結する回廊形成

千里中央を中心としたネットワークが、北大阪急行延伸により箕面エリアまで拡張。
新大阪（国土軸）から梅田（都心）を貫く南北軸が強化され、関西全体の骨格を支える回廊として機能します。

回廊型TODの実例比較：北大阪急行 × つくばエクスプレス



北大阪急行（北急）

成熟都市の再編集



短延伸×高結節

- **成熟した都市軸の磨き上げ：**
約2.5kmの延伸で、既存の強力な都市拠点（千里中央・江坂・梅田）と新拠点を接続。
- **回廊価値の増幅：**
都心直通とバスターミナル再編（箕面萱野）

VS

つくばエクスプレス（TX）

新都市軸の創出



宅鉄法×一体開発

- **新しい都市軸の形成：**
1991年設立・2005年開業。速達新線と沿線まちづくりを一体的に進め、全く新しい回廊を創出。
- **市街地の連続化：**
鉄道整備がトリガーとなり、住宅地や道路整備



千里ニュータウンの歴史と再生 — 交通基盤が支えた成長 —

1958 - 1962

計画決定から「まちびらき」へ 都市計画

大阪府の施策として日本初の大規模ニュータウン建設が決定。
1962年に入居開始（まちびらき）。



2000s - 現在

再生指針に基づく再編と活性化 再生

老朽化対策としての建替え、地区センター再整備が進行。
人口減少から転じ、再び人口増加傾向へ。
成熟した「郊外核」として機能更新中。

黎明期



成長期



1963 - 1970

交通インフラの重層的整備 交通網

- ・ 阪急千里線延伸（南千里→北千里）
- ・ 万博契機で北大阪急行開業、道路網整備
→ 千里中央が「北大阪の結節点」として確立。

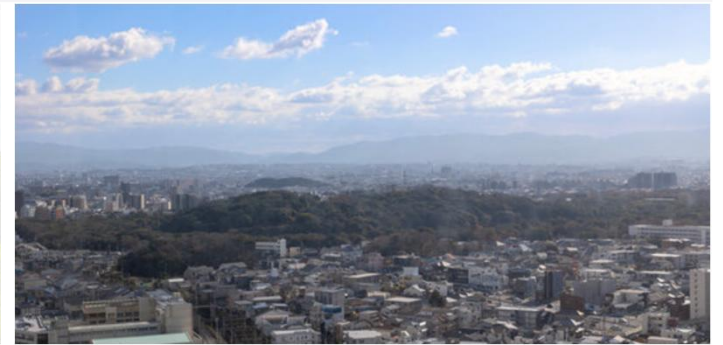
再生期





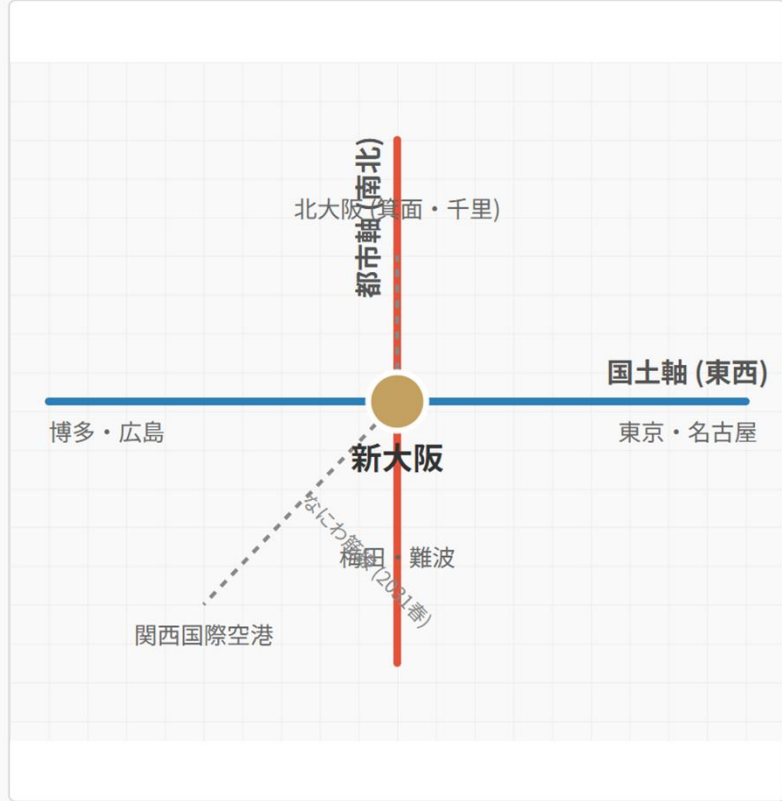
千里と泉北— 二つのニュータウン、二つの再生モデル —

比較項目	千里ニュータウン	泉北ニュータウン
所在地	吹田市・豊中市	堺市
開発開始	1962年（日本初）	1967年（千里に次ぐ）
特徴	成熟した都市機能・高い利便性	緑豊か・広い面積・計画的街区
交通	北大阪急行・阪急千里線	南海泉北線
中心駅	千里中央駅	泉ヶ丘・梅美木多・光明池駅
位置づけ	先駆者・モデル	千里の教訓を活かした「続き」





新大阪の戦略的重要性：国土軸×都市軸のクロスポイント



- 国土軸 (リニア・新幹線・高速道路)
- 大阪都市軸 (御堂筋線・新御堂筋)
- クロスポイント (新大阪ハブ)



結節点

国土軸と都市軸のクロスポイント

新大阪は単なる新幹線の駅ではなく、日本の東西を結ぶ **国土軸** と、大阪を南北に貫く **都市軸** が交差する唯一無二の場所。



広域ハブ

世界と関西をつなぐゲートウェイ

日本各地・アジア・関西各拠点を結ぶ広域ハブ。
なにわ筋線 (2031年春目標) の開業により、関西国際空港とも直結し、国際競争力が飛躍的に向上。



価値転換

北大阪の価値定義の転換

北大阪 (千里・箕面) の価値は、「都心に近い」ことだけではない。
新大阪という **国土軸の結節点に直結** していることによって、広域的なビジネス・生活拠点としての価値を持つ。



将来の広域ネットワーク：なにわ筋線と関西空港アクセス



なにわ筋線（2031年春目標）

新大阪・大阪都心部と関西国際空港・大阪南部を結ぶ広域鉄道ネットワーク。

単なる空港アクセス強化にとどまらず、**都市鉄道ネットワークの強化**と沿線まちづくりの促進を企図。



阪急の新線構想

なにわ筋連絡線、新大阪連絡線、大阪空港線（検討・協議中）。

十三を新たな結節点として、梅田・新大阪・関空をシームレスに接続。

個別路線ではなく広域ネットワークの補完として構想。

関西の 広域骨格



5大拠点の有機的結合

十三・梅田・新大阪・北大阪・空港を貫く「関西の広域交通骨格」を形成。

都心一極集中ではなく、強い拠点が重層的に連携する**多核連携型都市圏**への転換。



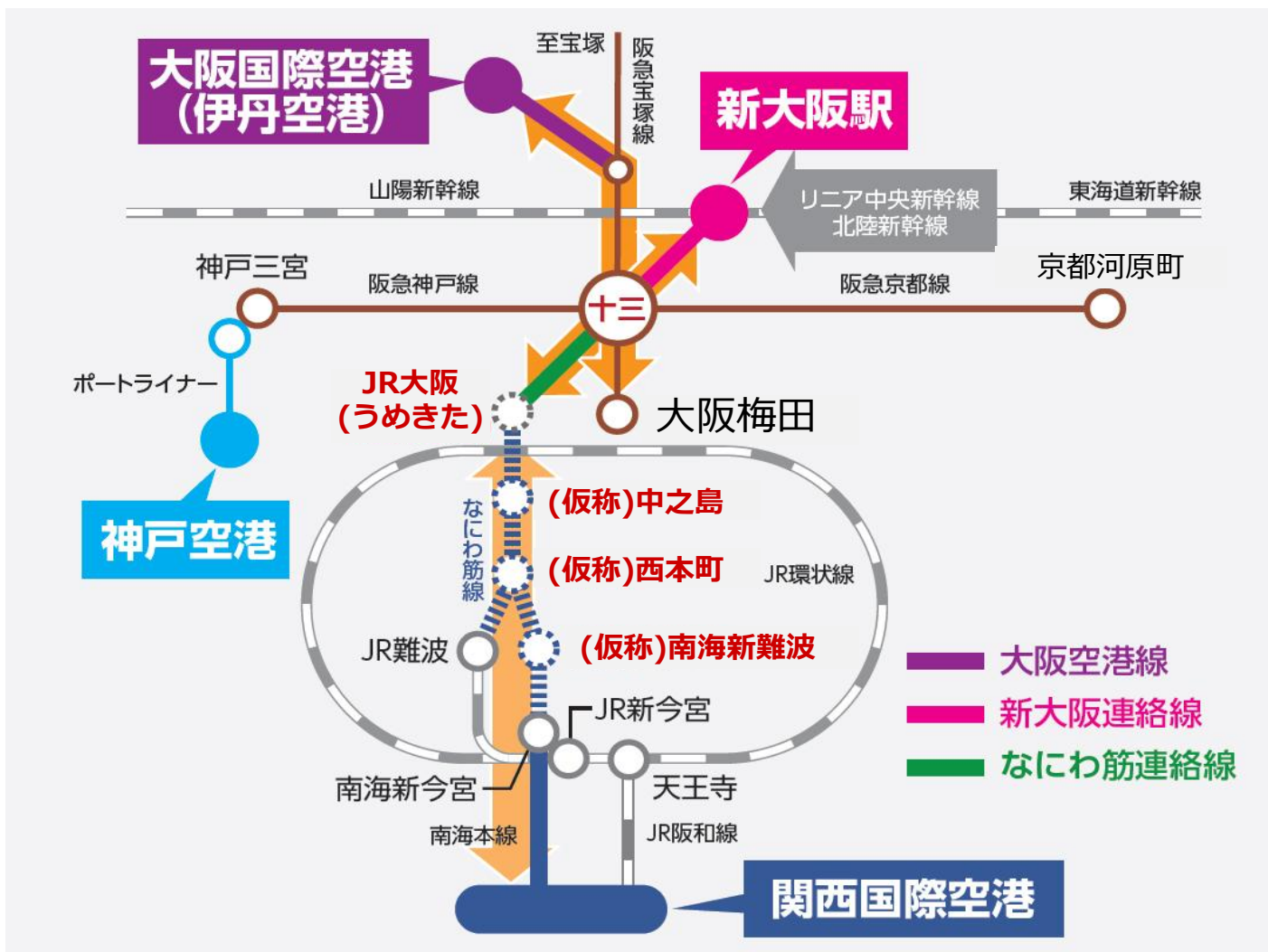
鉄道整備×都市機能再配置

鉄道を「移動手段」として終わらせない。

交通整備を契機に、住宅・商業・教育・研究・観光機能を沿線に再配置し、**地域価値 (Value)**へ転換していく。

これこそが「回廊型TOD」の真骨頂。

将来の広域ネットワーク：なにわ筋連絡線・新大阪連絡線、伊丹空港線構想





インドRRTS (Namo Bharat) : 回廊型TODの国際展開

▶ 高速・高頻度・長距離通勤の実現

世界でも稀な「地域高速交通 (RRTS)」モデル。
デリー首都圏 (NCR) の3つの回廊が相互運用され、高速鉄道・
メトロと結節する広域ネットワーク。

▶ TODとVCFによる財務持続性

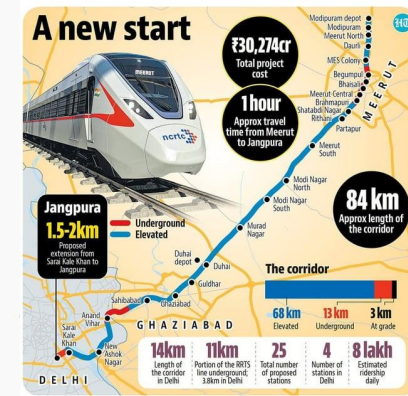
NCRTC (首都圏交通公社) は、TODとLand Value Capture (開
発利益還元) を公式に推進。
沿線開発益を鉄道財務に組み込む「経営型TOD」。

▶ 大都市圏成長の共通言語へ

回廊型TODは、関西や日本固有の概念ではなく、世界のメガシテ
ィが目指す次世代の成長モデル。

※シン前総裁も「阪急型TOD」に関心を持ち視察

NCRTC (National Capital Region Transport Corporation)



「RRTSは回廊型TODを目指している」

~Vinay Kumar Singh
前首都圏交通公社総裁



出典：ウィキペディア



まとめ：関西の未来は回廊型TODで描ける

回廊型TODは、
駅前開発の理論ではなく、
交通軸から都市圏を
再編集する実践理論です。

北大阪急行電鉄の立場となりましたが、
今後も阪急阪神ホールディングスグループの一員として、
関西の発展に尽力してまいりたいと思います。

ご清聴ありがとうございました。

01 「点」から「回廊」へ

関西のインフラ強化は、単独拠点ではなく、都市機能と交通機能を一体化した回廊形成として設計すべきです。

02 北大阪急行延伸は「出発点」

箕面萱野への延伸はゴールではなく、沿線価値と広域価値（新大阪・国土軸）を結びつけるスタートラインです。

03 ネットワークとしての再定義

千里・新大阪・空港・将来の新線構想を一つのネットワークとして捉えることで、関西は強くしなやかな都市圏になります。

▶▶ 次の一手

回廊単位のプロジェクト設計と、VCF（開発利益還元）等の資金スキーム検討

Thank you for your kind attention

