

# 日本轨道交通站点与周边协同发展的经验借鉴 ——以新宿站为例

## The Experience and Enlightenment of Coordinated Development of Japanese Rail Transit Stations and Surrounding Areas: A Case Study of Shinjuku Station

李建鑫 王 雪 LI Jianxin, WANG Xue

**摘 要** 我国正处于轨道交通快速发展时期,但轨道交通站点与周边的发展却更多地表现为“孤立关系”(周边发展与轨道交通站点建设相对孤立),站点及周边的价值挖掘程度普遍与国际先进城市差距较大。以新宿站为例,从3个方面介绍日本轨道交通站点及周边协同发展的实践经验,包括站点的规划设计与城市的发展需求高度契合,以交通为核心实现功能的集聚与融合,科学的管理制度与健全的法规体系保证实施推进。分析总结出站点的规划设计需结合城市发展需求,慢行空间是站点与周边协同发展的重点,需创立多部门参与和多方面协调的实施机制等启示。以期促进国内轨道交通站点与周边的协同发展,缓解交通拥堵、空气污染等城市病,进而引导城市健康发展。

**Abstract** China is in a period of rapid development of rail transit, but the development of rail transit stations and their surroundings are more often "isolated" (the development of the surroundings is relatively isolated from the construction of rail transit stations), and the degree of value exploitation of stations and their surroundings generally differs greatly from that of international advanced cities. Taking Shinjuku Station as an example, this paper introduces the practical experience of the synergistic development of Japanese rail transit stations and their surroundings from three aspects, including the planning and design of stations highly in line with the development needs of the city, the clustering and integration of functions with transportation as the core, and the implementation of a scientific management system and a sound regulatory system. The analysis concludes that the planning and design of stations need to be coupled with urban development needs, the slow-moving space is the focus of the synergistic development of stations and their surroundings, and a multi-sectoral and multi-faceted coordination mechanism needs to be created for implementation. This paper aims to promote the coordinated development of domestic rail transit sites and their surrounding areas, to alleviate traffic congestion, air pollution and other urban problems and further lead the healthy development of the city.

**关键词** 轨道交通站点;协同发展;站点综合开发;TOD;新宿站

**Key words** rail transit station; coordinated development; comprehensive development of stations; TOD; Shinjuku Station

文章编号 1673-8985 (2021) 05-0110-06 中图分类号 TU984 文献标志码 A

DOI 10.11982/j.supr.20210516

### 作者简介

#### 李建鑫

四川省建筑设计研究院有限公司  
工程师,硕士,ljx127@foxmail.com

#### 王 雪

成都市建筑设计研究院有限公司  
工程师

### 1 研究背景及文献综述

#### 1.1 研究背景

我国轨道交通发展迅速,其中城市轨道交通增长速度更是前所未有。截至2019年12月31日,全国内地累计有40个城市开通城市轨道交通运营线路共6 730.27 km。2019年,全国

内地有27个城市有新增线路(段)投运,新增运营线路长度为968.77 km,再创历史新高<sup>[1]</sup>。

然而,空气污染、交通拥堵等问题依旧不容乐观。尽管近年来全国环境空气质量逐步改善,但2019年全国337个地级及以上城市中环境空气质量达标的城市仅占46.6%,且汾渭平

原11个城市的PM<sub>2.5</sub>浓度同比还有所上升<sup>[2]</sup>。

与此同时,机动车保有量(特别是私家车保有量)的持续快速增长,更容易引发空气污染、交通拥堵等城市病。根据我国公安部发布内容,截至2019年6月,全国汽车保有量达2.50亿辆,其中私家车达1.98亿辆。北京、成都等11个城市汽车保有量超过300万辆<sup>[3]</sup>。

如何进一步减少私家车出行,增加轨道交通在交通出行中的分配比例,是缓解上述城市病的一个重要途径。其中,加强轨道交通站点与周边的协同发展,实现零距离换乘和改善步行感知,是促进轨道交通出行的重要措施。日本在这方面具有丰富的实践经验,是我们学习借鉴的重要对象。

## 1.2 文献综述

轨道交通站点与周边协同发展的相关研究主要分高铁站点和地铁(轻轨)站点两类。高铁站点方面,研究认为站点地区开发与城市总体发展有效衔接是实现两者共赢的关键<sup>[4]</sup>,要厘清限制城市发展的主要因素,避免高估“高铁红利”<sup>[5]</sup>。同时,研究认为站点区域的发展要重视步行环境的优化和交通换乘的便捷度<sup>[6]</sup>,需要具有实效性的城市设计及法律制度的保障以稳步推进实施<sup>[7]</sup>。

地铁站点方面多以TOD(Transit-Oriented Development,以公共交通为导向的发展模式)为视角进行研究。如提出TOD理论的美国建筑师卡尔索普就将紧凑布局、公交导向、步行化、多样性、鼓励公共空间等作为基本原则<sup>[8]</sup>。结合国内情况,相关学者提出适合国内TOD发展的研究成果,如包括级差密度(density differential)、港岛式区划(dockized district)、豪华设计(deluxe design)、多样选择(diverse destination)和涨价归公(distributed dividends)的“5D”原则<sup>[9]</sup>;提出到轨道交通站点距离、土地利用多样性、人口密度、宜步行环境、工作岗位密度和容积率是建成环境中影响TOD效能的6个关键性指标<sup>[10]</sup>;应以协同发展理念和层级化结构组织原则指导轨道交通站点地区与城市中心的规划建设,充分发挥轨道交通

在强化城市结构和优化用地布局等方面的积极作用<sup>[11]</sup>。相关学者也指出,打破权属壁垒,实现综合规划设计的成功与否,能影响整个城市TOD发展的成败。如李珽等<sup>[12]</sup>指出,土地开发和交通站点的综合规划设计是TOD模式成败的关键,应该在城市社区和公共空间的微观层面继续深入TOD的设计理念。

然而,鉴于国内的部门分割和行政级别不同,轨道交通站点的运营管理部门更多地关注公共出行需求,使得国内轨道交通站点与周边发展更多地表现为“孤立关系”,缺少协同发展基础,站点及周边地区的价值挖掘程度普遍与国际先进城市差距较大。本文以日本实践案例为基础,系统地介绍日本轨道站点与周边协同发展的相关经验,以期为促进国内轨道交通的高水平建设提供相关借鉴。

## 2 日本轨道交通概述

日本轨道交通建设历史悠久,拥有发达的轨道交通系统。东京是亚洲最早拥有地铁的城市,东京地铁于1927年开通。现今,日本东京都

市圈内形成了由城市间高速铁路、城市间轨道交通、郊外连接轨道交通和市中心地铁等构成的复合型轨道交通系统<sup>[13][19]</sup>(见图1)。仅地铁方面,目前东京共有13条地铁线路,线路总长度达304.1 km<sup>[14]</sup>。

借助于发达的轨道交通,日本是践行TOD的典型代表。其中既包括宏观的轨道交通与城市融合发展,也包括微观的轨道交通站点与周边协调发展。借助良好的区位优势和便捷的交通条件,轨道交通站点所在区域通常都是城市活力较高的区域。如涩谷站、大板站等站点区域已经构成日本的城市名片。现如今,东京、大阪等日本的大城市圈已经形成独特的以轨道交通站点为中心的紧凑城市的集合体。

值得一提的是,日本的TOD建设经验相比于欧美国家来说更适用于中国。欧美国家的TOD建设是为了提高土地利用效率,转变以小汽车为主导、低密度蔓延的城市发展模式。而日本东京、中国香港和上海等亚洲城市,其人口密度和土地开发强度比欧美国家要大得多。因此,日本的TOD建设经验在亚洲城市中具有重

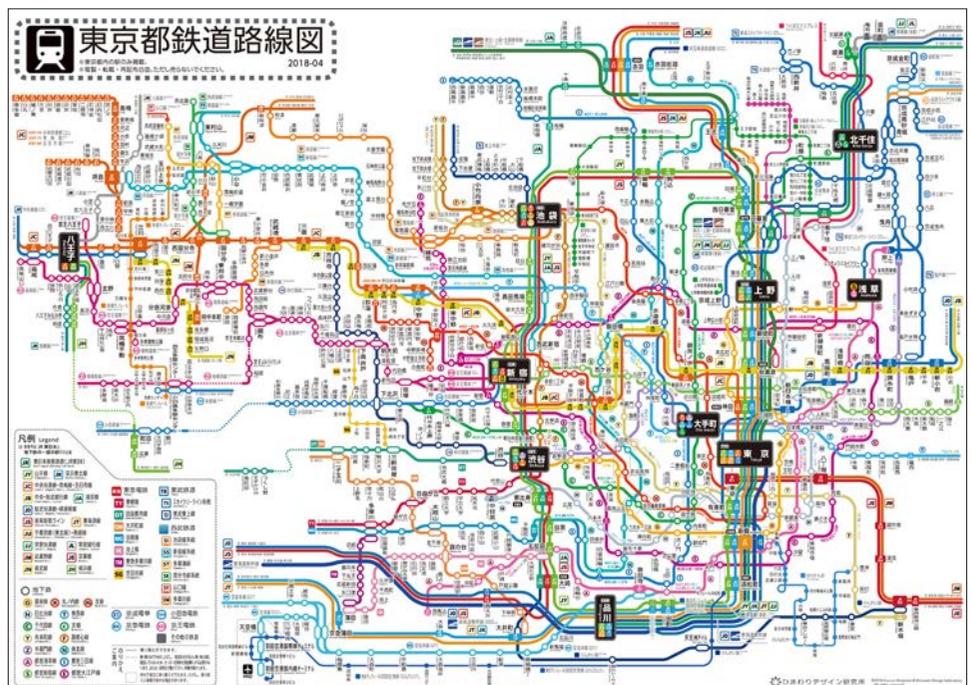


图1 东京都市圈轨道交通线路图  
Fig.1 The rail transit route map of Tokyo Metropolitan

资料来源:日本地铁协会<http://www.jametro.or.jp/data>。

要的现实意义和研究价值。其中,日本轨道交通站点与周边协同发展是在微观层面践行TOD的重要抓手,是实现更进一步挖掘土地价值和交通潜力、缓解交通拥堵等城市病的实践手段。

相较于国内的“孤立关系”,日本轨道交通站点与周边发展具有相对良好的协同关系。日本人口众多,土地资源紧张,其发达的轨道交通系统和站点建设的核心目标是实现城市健康发展,包括通过轨道交通的建设来提高土地利用效率、实现城市的有序发展,以及通过减少私家车出行从而减少交通拥堵等大城市病。在此核心目标导向下,为了协调站点建设与周边发展中可能出现的各种矛盾和冲突,平衡高铁、地铁、物业开发、公众等多方面的利益,日本制定了一系列法律法规和管理制度,从而构建良好的协同关系,保证协调有序发展,其中新宿站就是一个典型的成功案例。

### 3 新宿站与周边协同发展的具体表现

#### 3.1 站点的规划设计与城市的发展需求高度契合

新宿站是日本东京最主要的轨道交通站点之一,是世界上使用人次最多的站点。其以JR线新宿站为核心,通过站点与周边的综合规划设计,构建体系化的空中连廊及地下空间系统,整合周边多个轨道交通站点,实现了交通零距离换乘、空间综合化利用和功能人性化布局。如今,新宿站片区成为以站点为中心,联动西侧行政商务中心、东侧特色传统商业街区和南侧现代商业中心3大功能组团的城市核心区域。

新宿站及周边的规划设计与东京的城市发展需求高度契合。其顺应东京城市化快速发展以及东京由单中心向多中心发展的历史契机,作为东京都心功能疏解的重要载体,同时作为东京都心与西部广大居住腹地的核心换乘节点,最终实现了站点及周边的高速发展。早在1885年新宿站就已开始建设,特别是第二次世界大战后,伴随着东京人口的增长、轨道交通建设的逐步完善等因素,新宿站及周边得到快速发展。20世纪50年代,随着日本经济的快速发展,东京都心出现人口膨胀、交通拥堵、

城市功能过于集中等现象。为了分散东京都中心的功能,新宿地区被作为城市副中心进行开发建设。此后,新宿站及周边通过逐步改造提升,成为世界特大城市副中心建设的典型成功案例。同时新宿站也发展成为拥有超过200个出口的、世界上最繁忙的站点。

新宿站除抓住城市发展的历史契机外,还注重与相关站点的错位与协同发展。一方面,针对东京都心功能的疏解需求,新宿站及周边的功能以商务、政务、商业为核心,同时为了实现独立发展和保证城市活力,片区内规划了一定的居住街区和配套空间,以实现职住平衡和提升城市品质。另一方面,与涩谷、池袋等同为城市副中心的站点之间实现了错位与协同发展。涩谷站及周边多为现代化综合型商业街区,日本的大部分信息技术产业公司都分布于此,其商业设施更西方化,且更加吸引日本的年轻一代。其注重地域特色文化的挖掘,如涩谷站北侧的八公广场是涩谷的重要象征,是重要的旅游休闲空间。池袋站东口多为百货大楼、餐饮商铺等日常休闲设施,西口则分布着东京艺术剧场、立教大学等文化艺术设施,其对活力充沛的学生群体具有更强的吸引力。当然,站点错位发展并非新宿站的特例,而是日本轨道交通发展的重要原则。沿线错位的发展模式为乘客创造了需求、为轨道提供了客流,同时也塑造了充满活力的站点空间,更激发了整条轨道线路的发展潜力。可以说错位协同的站点发展模式逐渐将居民的出行与轨道牢固地“捆绑”在一起,使一条轨道线路就能满足居民工作、求学、休闲、娱乐等日常多种出行需求。

不过,新宿站及周边也存在待优化之处。如由于历史原因的限制,使得紧邻新宿站区域的公共开敞空间不足,空间拥挤严重。再如西侧行政商务中心未紧邻站点布局,随着商务办公产业功能的集聚,该片区的潮汐交通增加、步行距离较远等问题越来越凸显。

#### 3.2 以交通为核心实现功能的集聚与融合

新宿站便捷高效的交通功能是其成功的

重要条件,且还在不断地优化提升,以实现更优的立体无缝接驳。首先,早在新宿副中心规划建设时期,就提出采用立体道路的设计方式,以提高交通效率、实现人车分离。其东西向的道路使用基地标高,而南北向的道路采用高约7 m的标高。在实现道路的立体交叉的同时,也创造了多首层的城市空间,提升土地的利用价值。西广场采用立体广场模式,螺旋坡道连通地面与负一层换乘空间,实现快速接驳。其次,打破权属壁垒,实现国营地铁、私人铁路及周边物业的互联互通。新宿站轨道交通运营机构包括JR东日本、小田急电铁、京王电铁、东京地下铁及都营地下铁等,为了实现便捷换乘,各站点空间做到了便捷的互联互通。为了最大化地发挥轨道交通价值,其站点的出入口一般都紧密结合城市公园、商业综合体等功能节点,且站点的出入口可直接接入建筑内部。最后,构建上盖交通综合体,实现功能融合。铁路JR线位于地面层,地下为商业和地铁换乘空间,轨道上方为上盖交通综合体。甲州街道(城市道路)南侧上盖以立体综合交通枢纽为主(2层是铁路换乘大厅、商业空间和公园,3层是出租车和普通公交换乘大厅,4层是快速公交和机场巴士换乘大厅)。强化了公交巴士、出租车的便捷换乘,既能减少步行距离,也能减少换乘等待时间。

以慢行空间为核心,统筹功能与空间布局。在慢行空间两侧通过功能的集聚与混合,既避免了长距离的交通出行和时间的浪费,也为丰富的城市生活提供前提。新宿站及其周边特别注重慢行网络的便捷性,形成了完善的立体慢行洄游体系。在减少轨道线路的分割效应的同时,充分利用轨道枢纽的集聚效应,赋予慢行空间功能属性,创造活力商业空间、增加土地价值。其西侧以西口广场的地下、地面、空中立体慢行空间为核心,连通西侧中央大道东西向地下空间以及四角管径南北向地下空间,再通过角管径地下通道与东侧地下空间系统串联(见图2);南侧以上盖交通综合体为核心,与周边综合商业体进行一体化设计;周边直接与上盖交通综合体相

连的有小田急百货、NEWoMan等综合商业大楼。值得一提的是,通过整合铁路两侧的零星用地,实现了“变背面为正面”,构建“新宿南天平台”,创造多样的城市开敞空间,提升片区的综合品质(见图3)。

美中不足的是,新宿站以地面站台为主,对片区东西向的慢行空间有一定的割裂效应。虽然地下空间和空中连廊的建设加强了片区的东西向联系,但该连接通道多位于站台南北两侧区域,相应地增加了步行距离。同时,由于站点出入口和地下通道的逐年发展,使得片区的地下空间错综复杂,给乘客(特别是不熟悉该地区的乘客)带来一些不便。

### 3.3 以科学的管理制度与健全的法规体系保证实施推进

科学的管理制度保证了站点与周边协同发展的高效性和持续性。如1958年,东京成立“东京整备委员会”,做出开发新宿、涩谷和池袋3个副中心的决定。1960年,东京都议会公布淀桥净水厂搬迁(通过搬迁该净水厂整理出大片的可开发用地)和新宿副都心建设计划。同年成立新宿副都心建设公社,组织民间投资,承担水厂搬迁和副都心道路、公园、西口广场等建设工作<sup>[15]</sup>。为了协调开发活动,保证居民权益,1968年成立新宿新都心开发协议会。随后的新宿副都心规划方案充分体现了新宿副都心开发协议会所确定的原则,包括步行安全、立体交通、容积率控制等内容。

相应的法规体系是站点与周边协同发展的重要基础。站点与周边协同发展重要的限制因素是土地政策的限制,因此为了保障铁路和土地的一体化开发,日本实施了《宅铁法》和《都市再开发法》,保障站点的综合发展<sup>[16]</sup>。一系列法规体系使日本轨道交通站点与周边协同发展建设能够顺利推进,逐步形成“土地储备—增值收益—轨道交通建设”的良性循环机制。

尽管东京都政府、轨道交通公司、民营地产开发商在新宿站及周边建设中的利益诉求不完全一致,但在相关管理制度及法规体系的保证下,一般都会得到一个平衡多方利益的推

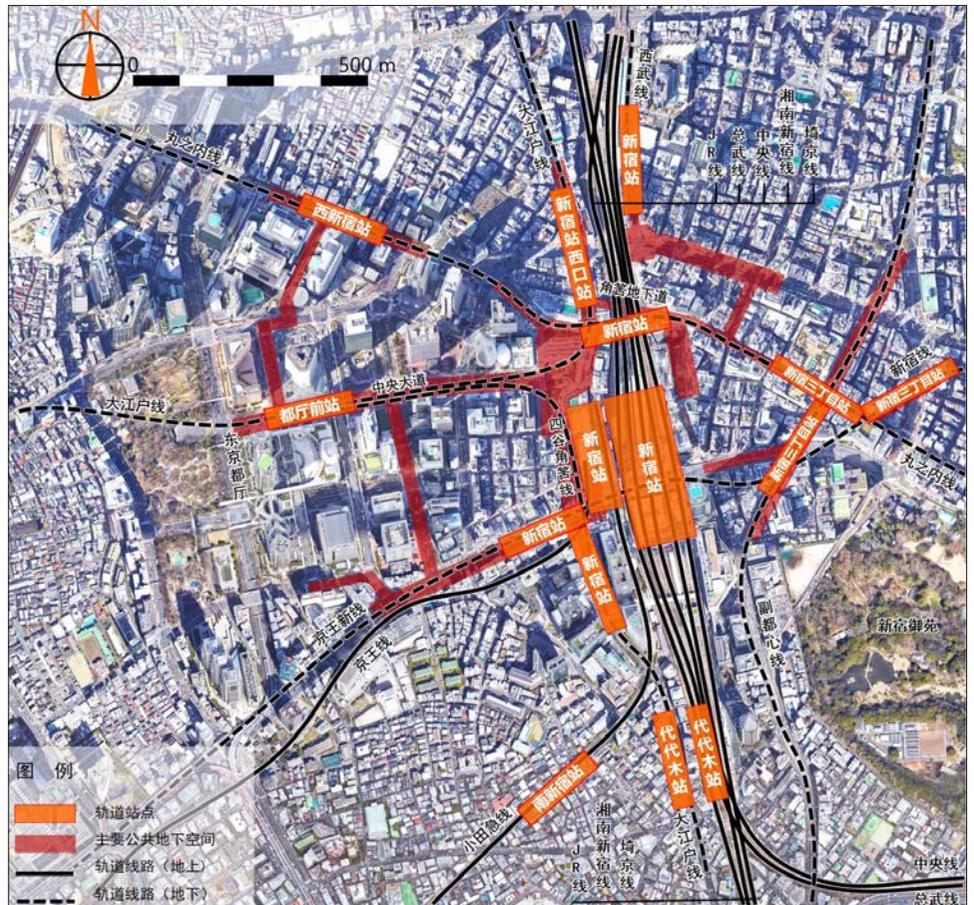


图2 新宿站周边主要地下空间分布图  
Fig.2 Distribution of main underground spaces around Shinjuku Station

资料来源:笔者自绘。

进方案。根据2018年制定的新宿中心的重建方针,该片区将继续在东京都、新宿区、JR东日本、小田急电铁等多个机构的联合参与下,进一步优化提升新宿站及周边的城市功能和品质,提升片区的城市价值。

值得注意的是,由于利益主体众多,不可避免地导致部分项目的推进速度缓慢、实施周期较长。同时使得在公共开敞空间、便捷联系通道等涉及公共利益的内容抉择时,存在一定的妥协和让步。

## 4 对国内轨道交通站点与周边协同发展的借鉴

### 4.1 轨道交通站点的规划设计需满足城市发展需求

轨道交通站点建设需结合城市的发展需



图3 “变背面为正面”示意图  
Fig.3 The schematic diagram of changing the back to the front

资料来源:笔者自绘。

求,推动更高质量的城市化进程。我国城市化率已突破60%,传统粗放式的城市发展模式已难以为继,下一阶段的发展将更加注重“质”的优化。特别是轨道交通这类重要的基础设施,无论是运用于旧城更新还是新区建设,都一定要契合城市的发展需求,在综合分析沿线站点的基础上,提出切实的发展目标和定位,避免“千站一面”的站点规划设计。同时,当前阶段也是我国北京、上海等超大城市构建多中心城市格局的重要时期,需要广泛借鉴新宿等城市副中心的建设经验。

一是保证城市层面轨道沿线的功能综合规划。结合轨道交通沿线的特征布局不同城市功能,真正实现以轨道交通引领城市发展。在轨道沿线区域布局高品质住宅和配套设施,增加居住人口,从而保证轨道交通的高利用率和扩大房地产价值。结合枢纽性交通站点构建城市核心节点,提升沿线的商业价值。在轨道交通远离城市中心的一端布局学校或大型休闲设施,提升轨道交通的利用率。

二是实现街区层面轨道站点的功能融合布局。街区层面高度的功能复合及文化设施等的导入,能够营造出城市的魅力和繁华。特别是在轨道交通站点附近应避免单一的功能,通过导入商业、宾馆、住宅、娱乐等高度复合的城市功能,有利于吸引多样化的人群,创造持续保持魅力和繁华的地区。同时,预留未来发展的机会空间,充分考虑如配套设施优化、功能迭代升级等方面的需求,使站点及周边能顺应社会不断发展的要求。

#### 4.2 慢行空间是站点与周边协同发展的重点

站点地区具有节点一场所双重属性,而慢行空间正是平衡其节点一场所双重属性的关键点。同时,慢行空间是保证和促进轨道交通出行的关键,也是有效整合商业、商务等功能布局的核心因素。以轨道站点为核心,建立系统化的地下空间系统和空中连廊系统能有效地缓解地面交通压力,增强轨道交通站点的可达性,这是新宿站等日本轨道交通站点与周边协同发展的重要经验。通过地下商业街的建

设,既能增加不受天气影响的慢行空间(特别适用于拥挤的站前广场等区域),也能通过商业空间促进城市活力。

完善的慢行空间建设有利于实现功能的集聚融合。以新宿站为代表的日本轨道交通站点,其站点及周边是一个功能混合的综合片区,通过引入大规模商业功能,使车站从单纯的“流动性场所”转变为“享受购物和美食乐趣的空间”,构建了一个具有活力的站点片区。

具体做法包括两个方面:一是采用上盖物业综合开发,增加多样化的慢行空间,实现“变背面为正面”。我国很多城市铁路轨道两侧用地通常杂乱无章、毫无景色可言,常常是建筑的“背面”。而新宿南口区域通过整合轨道两侧的零星用地,构建公共空间,植入精品商业,成为具有独特韵味的休闲娱乐区域。在站台区域进行上盖物业综合开发,能有效串联被割裂的城市空间,包括修建公园广场等休闲空间、组织公交巴士和出租车等交通空间,甚至进行一定量的商业开发。二是实现站房与周边的一体化设计,构建独特的城市地标。通过空间的一体化设计(站前广场、轨道站点、周边物业等),使轨道交通站点成为靓丽的城市名片。如东京多摩广场站,车站大厅上方架设大屋顶,将检票口内外及两侧商业设施连为一体,乘客们可以直接透过车窗感受到外部热闹的空间。这种车站与商业设施的一体化设计,创造了双赢价值,也创造了新型的象征性空间。

#### 4.3 创立多部门参与和多方面协调的实施机制

各权属单位之间的合作是实现轨道站点与周边协同发展的前提和基础。TOD理论中关于围绕轨道站点高强度开发的理念和办法已经得到广泛的认可。但由于轨道站点地区的发展建设常常涉及不同权属单位,且协调难度极大,造成这类高强度开发并没有促进轨道站点与周边的协同发展。正如陆化普等<sup>[17]</sup>指出,中国随轨道交通建设而繁荣起来

的站点附近开发多是TAD(Transit Adjacent Development,公交站点附近的开发),其与TOD的区别在于由于内部设计缺乏联系或者土地利用构成的不恰当,导致无法促进公交使用或提升站点附近开发的價值。造成TAD而不是TOD的重要原因就是不同权属单位之间缺乏有效实施机制,使得轨道站点及周边项目的设计常常受到权属边界的制约。在这方面,日本结合实际情况推出的《宅铁法》和《都市再开发法》等配套法律条文,有力地保证了轨道交通站点地区协同发展的实施推进。同样需要考虑的是,当涉及利益主体众多的时候,项目推进缓慢、公共利益被迫妥协等问题也需要有相应的应对措施。

同时,管理部门之间,特别是交通、规划、建设等部门的协同管理是实现轨道站点与周边协同发展的有力保障。然而在我国,城市交通(特别是轨道交通)与城市建设用地的开发之间常常相对独立,交通仅仅被认为是土地使用的配套。而城市的高密度蔓延及由此带来的日趋严重的交通拥堵,以及城市空间结构的低效与此不无关系<sup>[18]</sup>。在这方面,日本于2001年将管理轨道交通设施的交通运输省和管理道路、建筑物等城市设施的建设省合并成国土交通省。这使轨道交通站点及周边建筑、道路等得到统一管理,之前分散推进的各项事业及审批手续都可以实现一体化<sup>[13]61</sup>。

## 5 结语

在国内轨道交通建设如火如荼的今天,鉴于轨道交通站点与周边协同发展的巨大经济效益和社会效益,我国也有许多地方做了积极的尝试。结合我国实际需求,充分借鉴日本轨道站点与周边协同发展的实践经验,将会对我国轨道交通站点地区乃至整个城市的健康发展起着重要的推动作用。

鼓励以轨道交通为主的出行方式,除了需要轨道站点与周边协同发展之外,更需要强化轨道沿线的系统性开发,从更大区域实现公共交通引领城市的发展和建设,进而引导城市空间有序增长,促进城市健康发展。■

## 参考文献 References

- [1] 中国城市轨道交通协会. 2019年中国内地城市轨道交通线路概况[EB/OL]. (2020-01-01) [2020-04-13]. <http://www.camet.org.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=43&id=19329>.  
China Association of Metros. Overview of urban rail transit lines in mainland China in 2019[EB/OL]. (2020-01-01)[2020-04-13]. <http://www.camet.org.cn/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=43&id=19329>.
- [2] 生态环境部. 生态环境部公布2019年全国生态环境质量简况[EB/OL]. (2020-05-07) [2020-05-16]. [http://www.mee.gov.cn/xxgk2018/xxgk/xxgk15/202005/t20200507\\_777895.html](http://www.mee.gov.cn/xxgk2018/xxgk/xxgk15/202005/t20200507_777895.html).  
Ministry of Ecology and Environment. National eco-environment quality profile of 2019[EB/OL]. (2020-05-07)[2020-05-16]. [http://www.mee.gov.cn/xxgk2018/xxgk/xxgk15/202005/t20200507\\_777895.html](http://www.mee.gov.cn/xxgk2018/xxgk/xxgk15/202005/t20200507_777895.html).
- [3] 公安部. 2019年上半年全国机动车保有量达3.4亿 辆[EB/OL]. (2019-07-04) [2020-04-13]. [http://www.gov.cn/shuju/2019-07/04/content\\_5405841.htm](http://www.gov.cn/shuju/2019-07/04/content_5405841.htm).  
Ministry of Public Security. In the first half of 2019, the number of motor vehicles nationwide reached 340 million[EB/OL]. (2019-07-04)[2020-04-13]. [http://www.gov.cn/shuju/2019-07/04/content\\_5405841.htm](http://www.gov.cn/shuju/2019-07/04/content_5405841.htm).
- [4] 殷铭, 汤晋, 段进. 站点地区开发与城市空间的协同发展[J]. 国际城市规划, 2013 (3): 70-77.  
YIN Ming, TANG Jin, DUAN Jin. The synergy of high-speed railway station areas and urban space development[J]. Urban Planning International, 2013(3): 70-77.
- [5] 李文静, 翟国方, 何仲禹, 等. 日本站城一体化开发对我国高铁新城建设的启示——以新横滨站为例[J]. 国际城市规划, 2016 (3): 111-118.  
LI Wenjing, ZHAI Guofang, HE Zhongyu, et al. The enlightenment of the Japanese station-city development to the construction of high speed railway new town in China: a case study of the New Yokohama Station[J]. Urban Planning International, 2016(3): 111-118.
- [6] 王兰, 王灿, 陈晨, 等. 高铁站点周边地区的发展与规划——基于京沪高铁的实证分析[J]. 城市规划学刊, 2014 (4): 31-37.  
WANG Lan, WANG Can, CHEN Chen, et al. Development and planning of the surrounding area of high-speed rail stations: based on empirical study of Beijing-Shanghai Line[J]. Urban Planning Forum, 2014(4): 31-37.
- [7] 吴亮, 陆伟, 于辉, 等. 轨交枢纽站域步行系统发展的模式、逻辑与机制——基于三个亚洲案例的比较研究[J]. 国际城市规划, 2020 (1): 88-95.  
WU Liang, LU Wei, YU Hui, et al. Modes, logic and mechanism of pedestrian system development in rail transit hub areas: based on a comparative study on three Asian cases[J]. Urban Planning International, 2020(1): 88-95.
- [8] CALTHORPE P. The next American metropolis: ecology, community and the American dream[M]. New York: Princeton Architectural Press, 1993.
- [9] 张明, 刘菁. 适合中国城市特征的TOD规划设计原则[J]. 城市规划学刊, 2007 (1): 91-96.  
ZHANG Ming, LIU Jing. The Chinese edition of transit-oriented development[J]. Urban Planning Forum, 2007(1): 91-96.
- [10] 夏正伟, 张焯, 徐磊青. 轨道交通站点区域TOD效能的影响因素与优化策略[J]. 规划师, 2019 (22): 5-12.  
XIA Zhengwei, ZHANG Ye, XU Leiqing. Influencing factors and improvement strategies of TOD performance in rail transit station area[J]. Planners, 2019(22): 5-12.
- [11] 任利剑, 运迎霞, 权海源. 基于“节点—场所模型”的城市轨道站点类型及其特征研究——新加坡的实证分析与经验启示[J]. 国际城市规划, 2016 (1): 109-116.  
REN Lijian, YUN Yingxia, QUAN Haiyuan. Study on classification and characteristics of urban rail transit station based on node-place model: empirical analysis and experience enlightenment of Singapore[J]. Urban Planning International, 2016(1): 109-116.
- [12] 李珽, 史懿亭, 符文颖. TOD概念的发展及其中国化[J]. 国际城市规划, 2015 (3): 72-77.  
LI Ting, SHI Yiting, FU Wenying. Evolving TOD concept and its sinicization[J]. Urban Planning International, 2015(3): 72-77.
- [13] 日建设计站城一体开发研究会. 站城一体开发——新一代公共交通指向型城市建设[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2014.  
Nikken JP. Integrated station-city development: the next advances of TOD[M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2014.
- [14] 日本地下鉄協会. 地下鉄営業路線の現況(平成30年4月現在) [EB/OL]. (2018-04)[2020-04-13]. <http://www.jametro.or.jp/data>.
- [15] 马海涛, 罗奎, 孙威, 等. 东京新宿建设城市副中心的经验与启示[J]. 世界地理研究, 2014, 23 (1): 103-110.  
MA Haitao, LUO Kui, SUN Wei, et al. Experience and inspiration of building sub-CBD: the case of Shinjuku, Tokyo[J]. World Regional Studies, 2014, 23(1): 103-110.
- [16] 桂汪洋, 程泰宁. 由站到城: 大型铁路客站站域公共空间整体性发展途径研究[J]. 建筑学报, 2018, 597 (6): 36-39.  
GUI Wangyang, CHENG Taining. From station to city: a study on integrated development of public space within the catchment area of large railway stations[J]. Architectural Journal, 2018, 597(6): 36-39.
- [17] 陆化普, 赵晶. 适合中国城市的TOD规划方法研究[J]. 公路工程, 2008 (6): 64-68.  
LU Huapu, ZHAO Jing. Study on TOD planning methodology for Chinese cities[J]. Highway Engineering, 2008(6): 64-68.
- [18] 金鑫, 张艳, 陈燕萍, 等. 探索适合中国特征的TOD开发模式——以深圳市地铁深大站站点地区TOD开发为例[J]. 规划师, 2011 (10): 66-70.  
JIN Xin, ZHANG Yan, CHEN Yanping, et al. Explore the TOD development mode which suitable for China's characteristics: the example of Shenzhen[J]. Planners, 2011(10): 66-70.