

卒業論文

駅と住居の周辺環境が作り出す利便性と街づくり

京都経済短期大学 経営情報学科

今瀬政司ゼミナール

竹中遥香

卒業論文

駅と住居の周辺環境が作り出す利便性と街づくり

京都経済短期大学 経営情報学科

今瀬政司ゼミナール

竹中遥香

目次

I 調査研究の概要

I-1 調査目的

I-2 調査内容

I-3 調査方法

II 阪急阪神ホールディングスの街づくりの歴史

II-1 阪急電鉄の鉄道開発と住宅地開発の歴史

II-1-(1) 阪急電鉄の創業者「小林一三」

II-1-(2) 沿線の住宅地開発の歴史

II-2 高層集合住宅事業の歴史

II-2-(1) 南茨木ハイタウン

II-2-(2) 東茨木ハイタウン

II-3 阪急以外の鉄道沿線で手掛けた街づくり

II-4 駅を拠点とした生活・娯楽関連事業の歴史

II-4-(1) 宝塚歌劇場と阪急池田駅

II-4-(2) 阪急百貨店と阪急梅田駅

III 阪急阪神ホールディングスの街づくりの現状

III-1 阪急桂駅と住居の周辺環境

III-2 ニュータウン彩都の駅と住居の周辺環境

IV 人が住みやすい駅と住居の周辺環境とは

V 考察・今後の展望

【引用・参考文献】

I 調査研究の概要

I-1 調査目的

人々が普段暮らしている街は、住居、電車・バスなどの公共交通機関、生活していくための商店などが集まって形成されている。地域活性化の方法は地域によって様々である。普段生活する上で身近なものは、店舗ではスーパーや家電量販店など、店舗以外では公園や遊園地など様々にある。本稿では、「住みやすい街」とは何かを解明することを目的にして、鉄道の駅と住居が近いことの利便性の評価を行った。街の生活のしやすさも必要となることから、その住みやすい街づくりのあり方を調査した。なお、本稿では、調査対象を「駅と住居の周辺環境」という街の生活圏と位置づけている。

I-2 調査内容

こうした調査目的のもと、筆者は一つの事例として、「阪急阪神ホールディングス株式会社」を調査対象にした。阪急阪神ホールディングスは、「阪急電鉄株式会社」「阪急阪神不動産株式会社」「阪神電気鉄道株式会社」「株式会社阪急交通社」「株式会社阪急阪神エクスプレス」「株式会社阪急阪神ホテルズ」の6社の中核会社をもつ純粋持株会社である。阪急阪神不動産は、分譲マンションや分譲戸建などの住宅開発・販売を手掛けている。また、阪急電鉄などの鉄道沿線に住宅地を開発し、マンションを建設して街づくりを行い、同時に阪急電鉄の利用客を増やしている。住宅地を開発するにあたって、住んでもらうためには通勤や通学で電車を使えるように、住宅からのアクセスが良いというだけでなく、一人暮らしの人も家庭を持っている人もそれぞれに生活のしやすさを重視している。

そこで、阪急阪神ホールディングスの鉄道開発の歴史と、沿線の住宅地開発の歴史を調査した。また、現在の阪急阪神ホールディングスの現状として、阪急桂駅周辺やニュータウン「彩都」などの住宅地開発について調査した。

I-3 調査方法

調査方法として、阪急阪神ホールディングスの歴史については、以下の方法で調べた。鉄道沿線に住宅地の開発というビジネスモデルを立案したのは、阪急電鉄の創業者「小林一三氏」（以下、小林氏）である。小林氏の人物像と、沿線の住宅地開発を始めた経緯について文献調査を行った。インターネットの情報や阪急阪神ホールディングス株式会社の「100年のあゆみ 通史」（出版2008.3）などを参考とした。

現在の阪急の実態については、阪急桂駅周辺やニュータウン「彩都」などにおける「駅と住居の周辺環境」の利便性について、現地調査（フィールドワーク）を行った。

II 阪急阪神ホールディングスの街づくりの歴史

II-1 阪急電鉄の鉄道開発と住宅地開発の歴史

II-1-(1) 阪急電鉄の創業者「小林一三」

阪急電鉄の創業者の小林氏は、1873年（明治6年）1月3日、現在の山梨県韮崎市で生まれた。15歳の時に慶応義塾で学ぶため上京した。慶応義塾で勉強しながら執筆活動をしていた。塾寮の機関誌で主筆を務めたこともあり、小説「練糸痕（れんしこん）」を書き、地元の新聞に連載されるなどして活躍した。19歳の時に慶応義塾を卒業した。卒業後、文学の実力を発揮したいとして新聞社への入社を目指したがかなわず、三井銀行に入社して、34歳で退職した。

小林氏は、「便利で環境の良い住宅に暮らし、デパートで買い物をしたり、観劇を楽しんだり、ゆとりある生活をする、現代に繋がる理想のライフスタイルの創造」を目指した。岩下清周氏（いわした きよちか）から、新しい鉄道会社「箕面有馬電気軌道」（現在の阪急電鉄）の「生みの親」となるよういわれた。当時、阪神電車など都市部を走る電車と違い、梅田から農村地域、紅葉（箕面）や温泉（有馬）などの観光地を走る路線を開発した。

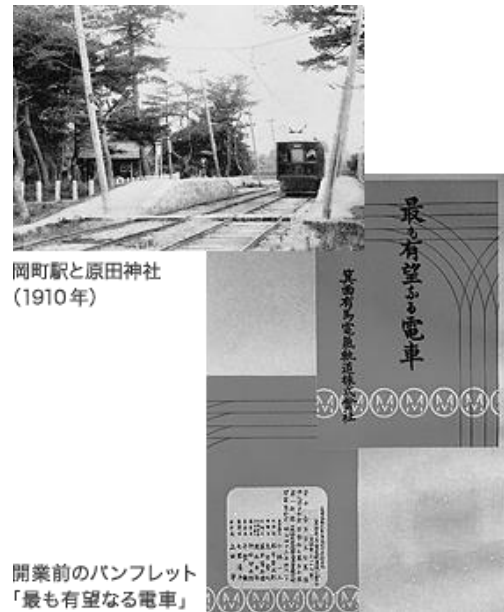
小林氏が池田（大阪府池田市）と梅田（大阪市）の間を歩いた時だった。池田と梅田の風景を見て、「こんな良いところに、どうして大阪の人間は住みたがらないのか？」と疑問に思った。当時の大阪市内の狭い住宅の暮らしと比べて、「郊外に住宅地を新たに作り、その居住者を市内へ電車で運ぶ」というアイデアを思いついたのである。当初、「郊外を結ぶ電車では利用者が少ないのではないか？」などと、誰もが阪急電鉄の鉄道開業に対して疑問を持っていた。だが、このアイデアはその後の私鉄経営の基礎になった。

小林氏は、出資者に事業の企画を売り込むために、箕面有馬電気軌道の事業展開が描かれたパンフレット「最も有望なる電車」を作成した。小林氏が作ったパンフレットは、当時、大変珍しいものであった。そして、鉄道の建設と同時に沿線の住宅地開発が進められた。だが、明治時代の当時はサラリーマンなどが住宅を購入することができる現在の住宅ローンの制度がなかった。そこで、住宅を購入しやすいように、「頭金として売値の2割、残りを10年間月賦で払い込むと住宅の所有権を移転させる」という、現在の住宅ローンの走りともいえる住宅販売手法が発案された。この住宅販売手法によって、サラリーマンなどの多くの人々がマイホームを購入しやすくなった。

また、新しい住宅地に建設する家屋にもこだわった。開発する郊外地域の環境に合わせて、長屋ではなく、広い一戸建てが建設された。この頃、郊外の人々は、石油ランプで生活していたが、電灯の設備が用意された。立地や家屋とともに新たな暮らしが提案されたのである。

こうしたビジネスモデルは成功して、池田駅（池田市）周辺に開発した初回の池田室町住宅は完売した。これに続き、桜井・豊中などに沿線住宅地を増やして、それと同時に鉄道の利用客は増えていった。

阪急による鉄道開発と沿線の住宅地開発を同時に行う新しい街づくりは、「鉄道沿線の住宅地開発」のビジネスモデルの先鞭になった。



開業前のパンフレット
「最も有望なる電車」

資料：開業前のパンフレット「最も有望なる電車」（阪急電鉄）

<http://www.hankyu.co.jp/cont/ichizo/column1.html>



開発後の池田室町の住宅街 (1911年)

写真：開発後の池田室町の住宅街（1911年）（阪急電鉄）

<http://www.hankyu.co.jp/cont/ichizo/column1.html>

II-1-(2) 沿線の住宅地開発の歴史

阪急電鉄の街づくりのスタートとして、鉄道の開業と住宅地開発のために、沿線予定地が広く買収された。開業した時には82万5,000㎡を所有していた。

鉄道沿線上に最初に住宅地が開発された池田室町住宅（8万9,100㎡）は、1910年（明治43年）6月に阪急電鉄（当時の箕面有馬電気軌道）の開業にあわせて、販売が開始された。住民の交流を目的とした社交場「室町倶楽部」や、生活用品の購買組合を開設し、公園や果樹園を設置するなど、地域コミュニティを生み出す場も作っていった。

池田室町住宅は、大阪の都心から電車で20分のところにある池田駅の西側に開発された。約270戸が月賦で販売、ターゲットは中流層であった。舗装道路、街路樹や街路灯の設置など、当時としては、生活環境の水準が高く整えられた住宅地だった。この沿線開発は、郊外において街づくりのモデルになった。現在も、開発の初期に建てられた焼き板塀の和風住宅がそのまま残されている。

続いて、1911年（明治44年）、阪急箕面線の「桜井駅」前に「桜井住宅地」が開発された。桜井住宅地では各戸に果樹を植えることができた。また、1923（大正12）年には、「桜井幼稚園」（現「若葉幼稚園」）が開設された。また、箕面線の「豊中駅」前では「豊中住宅地」が開発、分譲された。

II-2 高層集合住宅事業の歴史

II-2-(1) 南茨木ハイタウン

阪急電鉄京都線「南茨木駅」（1970年3月開業）を新しく作る計画と同時進行で、「南茨木ハイタウン」の開発が進められた。南茨木ハイタウンは、大阪府茨木市の美沢地区、駅前地区、東奈良地区をあわせて23棟1,877戸の高層集合住宅からなる。1969年10月に、11階建ての美沢高層住宅の第一期の分譲が開始された。1971年11月までに同地区で合計7棟が分譲された。

また、南茨木駅の東側に「南茨木阪急ビル」が建設され、スーパーマーケット、飲食店、クリニックなどの商業施設が整備された。南茨木阪急ビルの「阪急グリーンプラザ」も開設された。1977年5月からは、東奈良地区の開発を手掛けて、合計6棟が分譲された。「南茨木ハイタウン」は約11年の長い年月をかけて完成した。



写真：分譲住宅地の先駆け「池田室町住宅」
（国立国会図書館）（1914年頃）

<https://smtrc.jp/town-archives/city/toyonaka/p05.html>



写真：分譲住宅地の先駆け「池田室町住宅地」
（三井住友トラスト不動産）（現在）

<https://smtrc.jp/town-archives/city/toyonaka/p05.html>

南茨木ハイタウンの開発と同時に、1983（昭和58）年11月9日に、南茨木駅前では建設が進められていた4階建ての賃貸ビル「南茨木第2阪急ビル」が完成した。南茨木第2阪急ビルでは、南茨木駅を中心に周辺地域の交流が目指された。体操教室、音楽教室などがあり、「文化ビル」といえる存在になった。4階の「サンコール阪急」という第1号の体操文化教室は「家族そろって健康づくり」をキャッチフレーズに開設された。

南茨木ハイタウンは、阪急電鉄の南茨木駅の他、大阪モノレールの南茨木駅が徒歩圏内にあり、交通アクセスとしては非常に便利になっている。南茨木ハイタウンを手掛けたことで、平面的な住宅地づくりから、高層住宅という立体的な街づくりの一步が踏み出された。

II-2-(2) 東茨木ハイタウン

南茨木ハイタウンに続いて、1979年（昭和54）年3月から阪急電鉄京都線「茨木市駅」の東へ約2.5 kmの茨木市白川地区で「東茨木ハイタウン」の開発が進められた。1980年9月から分譲がされて、高層集合住宅1,020戸と、一戸建て住宅380戸が販売された。計画人口約5,000人、22万8,000㎡のニュータウンができた。



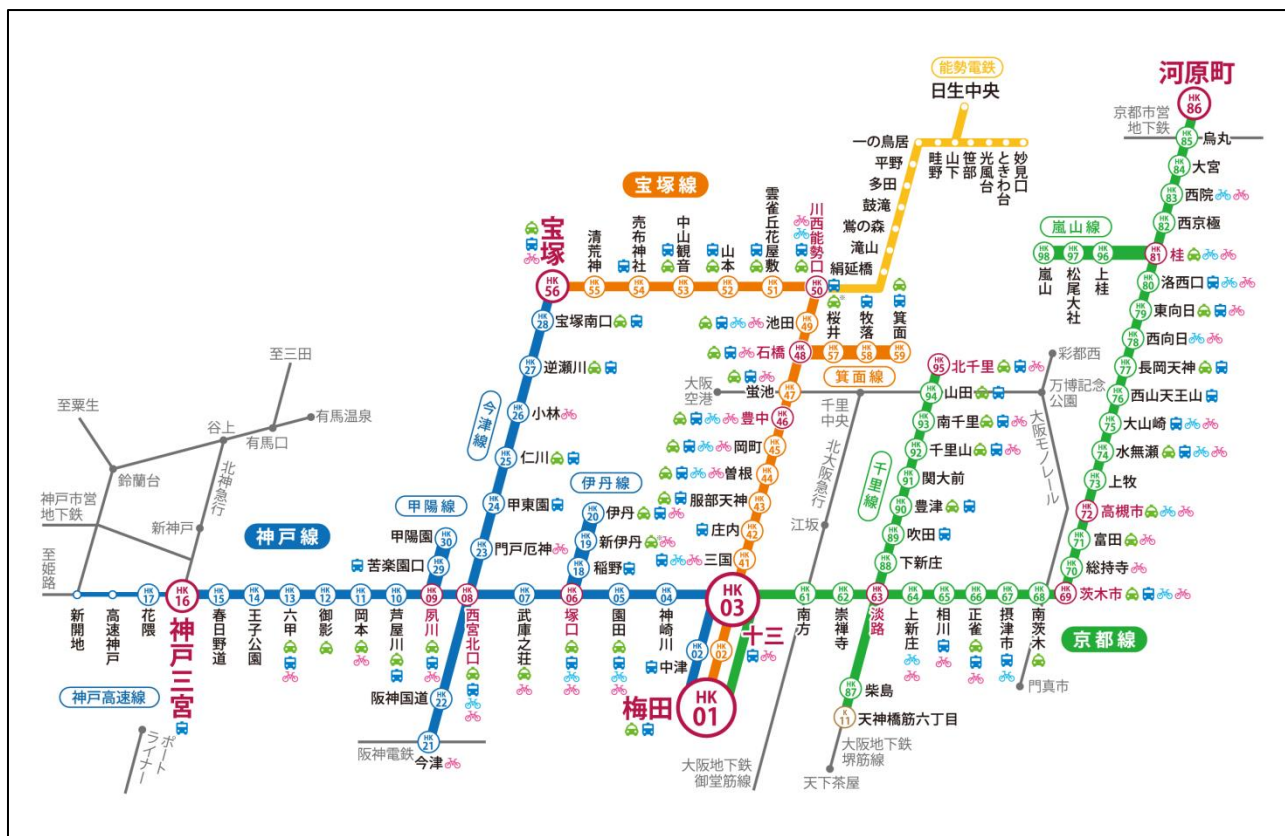
写真：南茨木ハイタウン美沢 C 棟（阪急阪神の仲介）
<https://buy-chukai.8984.jp/es/sale/2108365569690000046981>



写真：白川高層住宅3号棟（阪急阪神の仲介）
<https://buy-chukai.8984.jp/es/sale/2108365569690000043346>

II-3 阪急以外の鉄道沿線で手掛けた街づくり

阪急電鉄は JR 野洲駅近くでも住宅地開発を行った。滋賀県野洲市の野洲久野部地域では、1973（昭和48）年から土地買収が始められ、総面積6万2,000㎡、総区画数237区画の住宅地開発が行われた。近接した野洲富波野地域では、1991（平成3）年より造成工事がされ、開発総面積6万3,600㎡、総区画数189戸で、住宅の第一期の分譲が開始された。



資料：阪急電鉄 路線図・駅情報（阪急電鉄）<http://www.hankyu.co.jp/station/>

II-4 駅を拠点とした生活・娯楽関連事業の歴史

II-4-(1) 宝塚歌劇場と阪急宝塚駅

阪急電鉄といえば、有名なのが宝塚歌劇場である。現在では日本のファンだけではなく、海外にもファンが多くいる。2014年（平成26年）には100周年を迎えるほど長い歴史を持つ宝塚歌劇団だが、その誕生のきっかけとなったのが、新規の事業に失敗したことであった。阪急創業者の小林氏は、どこかに遊びに行く人が電車を利用してもらえるように、阪急電鉄宝塚駅（兵庫県宝塚市）の近くに、屋内プールのある「宝塚新温泉」というレジャー施設を開設した。だが、「屋内プールの水は温水にしないといけないことを知らなかった」「時代的に男女一緒には入れない・見学できない」という2つの要因があり、宝塚新温泉は失敗した。

失敗して使えなくなってしまった屋内プールを眺めて、そこを「芝居小屋」に再利用することを思いついた。プールの浴槽と見物席を客席にして、脱衣所だった場所を舞台にした。その舞台で来場者を引き付ける出し物を考えて、思いついたのが、少年音楽隊にヒントを得た「宝塚少女歌劇」であった。1914年（大正3年）4月に初めて公演が行われた。小林氏は宝塚少女歌劇の舞台公演だけでは集客は弱いと考えたが、初めて公演が行われた時のことが新聞で紹介されて、世間に広く知られるようになった。その後、「演劇を一人でも多くの人に観てもらいたい」と思った小林氏は、宝塚に4,000人を収容できる（旧）宝塚大劇場を完成させた。

II-4-(2) 阪急百貨店と阪急梅田駅

阪急神戸本線が開業して大阪の梅田駅は大きなターミナル駅となった。阪急電鉄の資料によると、梅田駅は、毎日12~13万人もの人が利用していた。そこで、小林氏は梅田駅に「百貨店を開業してはど

うか？」というアイデアを思いついた。当時の百貨店は呉服屋発祥のものが多く、百貨店がある場所は駅から離れたところにあったことから、車での無料送迎サービスなどをしてきた。「駅に百貨店があれば、送迎の必要もなく、もっと気軽に使ってもらえるのでは？」と思ったのである。しかし、駅直結の百貨店や、鉄道会社が百貨店を運営するというビジネスは、それまで国内外で前例がなかった。百貨店経営の経験もなかった。そこで、東京で百貨店を運営して、関西への出店を進めていた「白木屋」に梅田駅ビル一階を貸し出した。「白木屋」に日用品や雑貨の販売をしてもらい、需要動向を観察し、それと同時に百貨店経営を学んだ。

「白木屋」の関西への出店は成功した。契約満了に合わせて、阪急直営の百貨店「阪急マーケット」を開店した。小林氏が目指したのは「よい品を安く売る」ことで、品物1つの利益を少なくして、大量に売り、全体の利益を多くすることであったが、周辺にある小売店の経営へ大きな影響が出てしまうことも考えた。そのため、百貨店が価格で競争するときは、「自分の手で、自分の工夫で、自分の設備で製造した商品に限るべき」という方針を決め、百貨店経営は進められた。

1929年（昭和4年）に地上8階・地下2階の（旧）梅田阪急ビルが建設された。そのビルは「阪急百貨店」としての現代へと繋がっていった。

Ⅲ 阪急阪神ホールディングスの街づくりの現状

Ⅲ-1 阪急桂駅と住居の周辺環境

阪急は鉄道沿線に、住宅地を開発して、駅に徒歩でアクセスできるところに、住宅や商店などを整備して、街づくりを行ってきた。街は、住宅地に住んでいる人だけではなく、人が「来たい！」と思ってもらえることが重要である。電車を使っても使わなくても来ていただける駅周辺の街づくりはどんなものか。阪急の街づくりの現状を調査することで、「駅と住居の周辺環境」のあり方を検討した。

事例調査の一つとして、阪急京都線「桂駅」と住居の周辺環境について現地調査を行った。桂駅には駅西口と東口にバス停がある。桂駅東口のバス停と周辺には、駅直結のスーパー（フレスコ）やコンビニ（セブンイレブン）、居酒屋などがある。駅西口には、ドラッグストア（ツルハドラッグ）やファーストフード店（ミスタードーナツ）、ファミリーレストラン（サイゼリヤ）などがある。駅ビルの「ミュー阪急桂」には、1階にスーパー、3階にドラッグストア（マツモトキヨシ）、4階に書店（ブックファースト）がある。通勤や通学などで、駅を利用した際に、気軽に立ち寄れるため、非常に便利である。

桂駅から徒歩5分にある阪急のジオブランド分譲マンション「ジオ桂シェノン」についても、その周辺の店舗や人通り、街の環境、生活のしやすさなどを現地調査した。

ジオ桂シェノンは、阪急阪神ホールディングスの中核会社の一つである阪急阪神不動産が手掛けた分譲マンションである。総戸数は17戸で、外観は高級感が漂う分譲マンションである。周辺では、人通りや車の通りが夕方でも多く、弁当屋（かまどや）、携帯ショップ（ドコモショップ）、スーパーなどがあり、生活がしやすいのではないかとと思われる。治安は比較的に良い印



資料：ジオ桂シェノン（阪急阪神不動産）
<https://geo.8984.jp/build/lineup/kansai/>

象を受けることから、女性一人暮らしでも安心なのではと思われる。

Ⅲ-2 ニュータウン彩都の駅と住居の周辺環境

阪急阪神不動産は、鉄道沿線にマンションや戸建ての住宅を建設・販売している。中古の戸建てや土地などを紹介するサービスも行っている。阪神・北摂地域を代表する2大郊外住宅ともいわれる阪急宝塚山手台や国際文化公園都市の「阪急彩都ガーデンウエスト」の住宅地開発も行っている。

国際文化公園都市は、通称「彩都」と呼ばれている。大阪府茨木市北部から箕面市東部にかけて広がるニュータウンである。大阪の都心部から北へ約20kmにあり、文化学術、研究開発、国際交流、産業集積といった街の機能が集積している。彩都は、西部地区、中部地区、東部地区の3つの地区に分かれている。それぞれの面積は、西部地区313ヘクタール、中部地区63ヘクタール、東部地区367ヘクタールの広さをもっている。2004年（平成16年）の春に西部地区が開発され、学校や



資料：彩都（国際文化公園都市）の概要（大阪府茨木市）
http://www.city.ibaraki.osaka.jp/kurashi/machi/saito_damu_kosoku/saito/1321329355984.html

公園も整備された。彩都が街開きされてから14年間で、居住人口は4,877世帯14,799人（2018年1月末現在）になった。彩都の身近な交通手段として、大阪モノレールの「彩都西駅」がある。大阪モノレールは阪急電鉄京都線にも接続している。駅は彩都の住宅地に住む人々の通勤や通学などに利用されており、モノレールを利用して大阪都心部にもスムーズに移動することが出来る。彩都には、彩都ライフサイエンスパーク（LSP）があり、医薬基盤研究所などの研究機関が集積している。2016年春に造成工事された中部地区では、大型物流施設があり、一大物流拠点となった。周辺の道路が整備され、企業の立地が進んでいる。彩都の建設は、大阪府・茨木市・箕面市の他、都市再生機構や民間事業者、経済団体、大学、研究機関などが協力して取り組んでおり、複合機能都市が目指されている。

こうしたニュータウン彩都の阪急彩都ガーデンウエストについて、生活のしやすさなどの利便性の現状を調査した。通勤や通学する人にとっては、彩都西駅が近くにあり、モノレールの利用時に近くのスーパーとコンビニで飲食物品を買うことが出来る。また、駐車場や道路の整備が充実しており、電車の他に自家用車の利用も便利になっている。

彩都は、一人暮らしや高齢者よりも、主にファミリー層向けに開発されている。彩都西駅の周辺は、子供たちが遊べる公園が充実している。車通りが多く、駅近くの公園には家族ずれが多く、公園の遊具の滑り台では滑る子供たちで行列ができています。街なかには、直売所があり、野菜や魚が販売されている。

一方、坂道が多く、高齢者が散歩をする際には足腰に響く場合も多いとみられる。筆者は、将来的には高齢者にとっても住みやすい街づくりを進めることが必要であると考え。彩都西駅周辺の阪急バスは運行する便の本数が少なく、路線も限られることから、阪急バスが運行しない場所に坂を上るコミュニティバスを運行したらいいのではと考える。また、老人ホームを整備するなど高齢者が住みやすい住宅環境を整えることも必要だと考える。

彩都にある教育施設「彩都の丘学園」は小中一貫校で、少人数指導体制をとっている。小学1年生から中学3年生までが在学しており、「中1ギャップ」の解消に努めている。「中一ギャップ」とは、中学校に入学すると変わる環境になじめなくなり、勉強や学校生活に影響が出てしまうことである。登下校する時のチェックシステムや、防犯・防災を工夫し、校舎棟を行き止まりのない口の字型にするなど、子どもたちを守る取り組みをしている。彩都の丘学園の他、彩都みのり保育園や彩都敬愛保育園、粟生幼稚園など子供達を預けられる保育園・幼稚園も整備している。

彩都の街のセキュリティとしては、安心して暮らしてもらうために、タウンセキュリティというものがあり、専任のスタッフが巡回をしている。地区内に拠点を整備して、警備員がマンションエリア、戸建エリアを24時間巡回する。マンションの機械警備や戸建のホームセキュリティもあり、街全体を厳重に安心で包むサービスをすることによって、街全体の安心感・安全性が高められている。箕面市のエリアでは、通学路に防犯カメラが設置され、安全・安心な街づくりをするため、全ての市立小中学校の通学路に約750台の防犯カメラが設置されている。

彩都には地域の人々が集まって交流できる拠点もある。その一つの「Community Cafe 彩都」では、カフェ併設のスペースで英会話教室やヨガ教室などの様々なイベントを開催している。

IV 人が住みやすい駅と住居の周辺環境とは

これまで、阪急電鉄がまだ箕面有馬電気軌道であった時代の沿線住宅開発、桂駅周辺の「ジオ桂シェノン」、ニュータウン「彩都西駅」周辺のニュータウン彩都などについて調査してきた。そうした調査結果から、筆者が住みやすいと考える「駅と住居の周辺環境が作り出す利便性と街づくり」について分析し、次のように整理を行った。

◇公共交通機関が近くにある

鉄道の駅やバス停が住んでいる近くであれば徒歩で行けるため、通勤や通学に便利である。駅の周辺に住宅を建設することで、そこに住みたいと思う人が現れ、電車を利用する人が増えることから一石二鳥となる。多くの人が駅を利用することによって地域の活性化にもつながる。

◇商店・商業施設が近くにある

食料品や日用品を取り扱っているスーパーやコンビニが駅と住居の近くにあることで、駅の利用時に気兼ねなく立ち寄れて利便性が高くなる。飲食店や娯楽施設があることで、食事や遊びをしながら家族や友人と会話を楽しむことができ、日常生活が楽しくなる。

◇家族で出かけられる公園があること

近くに公園があることで家族とのコミュニケーションの場となり、体を動かすことによって気分が明るくなり、家族や友人との思い出の時間が増える。

◇地域の人たちとのコミュニケーション

地域で開催されるイベントや祭りの時に、地域の他の人々と交流を図ってコミュニケーションをとることで、助け合いや普段の何気ない日常生活が楽しくなっていく。コミュニケーションによって、街の課題解決のアイデアも生まれやすくなり、新たな街づくりに繋がっていく。

◇車道や歩道の周辺整備

街で生活をしている人たちにとって、車道や歩道の環境整備も重要である。自動車や自転車を通勤や通学で使う人もいる。歩道にゴミが落ちていたり、環境にも人にも悪い。歩道が綺麗に整備されていないと、高齢者や自転車に乗る人たちは、快適に生活ができない。また、犬や猫などのペットを飼っている人が外に散歩に連れていくことが出来ない。

V 考察・今後の展望

本稿では、これまで「駅と住居の周辺の環境が作り出す利便性と街づくり」について調べてきた。駅と住居が近く、利便性が高いことが、一人暮らしの人、家族づれの人、高齢者それぞれの生活にとって非常に重要であることが分かった。人が生活していくためには、住居の他、商業施設と共に、子供が遊べる公園や家族が団らんを過ごせる場所なども整備していかなければならない。

また、地域住民が互いにコミュニケーションをとることによって、地域が活性化され、普段の生活においても助け合いができる関係が出来ていくのではないかと考える。地域主催の祭りやイベントを通して、人と人の関係を築いていき、コミュニティの輪を広げることが生活を豊かにしていく。

このように、街づくりにおいては、交通アクセスの利便性を高め、安心安全な生活環境を整備することが重要である。そのためには、鉄道会社や住宅の建設・不動産会社などの企業が、地域の住民や行政と協働して街づくりを進めていくことが求められる。

【引用・参考文献】

- ・「阪急電鉄の創業者『小林一三』」阪急電鉄 | 鉄道 駅ナカ 沿線おでかけ情報 <http://www.hankyu.co.jp/>
(2018年9月3日閲覧)
- ・阪急阪神ホールディングス株式会社「会社概要」阪急阪神ホールディングス株式会社
<https://www.hankyu-hanshin.co.jp/corporate/data/> (2018年11月14日閲覧)
- ・三井住友信託銀行グループ 三井住友トラスト不動産「郊外住宅地開発と教育機関の設置」三井住友
トラスト不動産
<https://smtrc.jp/townarchives/city/toyonaka/p05.html> (2018年11月14日閲覧)
- ・阪急阪神ホールディングス株式会社グループ経営企画部（広報担当）(2008)「第一部創業から50年」
「第二部 発展と拡充の25年」「第三部 新世紀への25年」阪急阪神ホールディングス株式会社グル
ープ経営企画部（広報担当）『100年のあゆみ 通史』阪神ホールディングス PP. 38-39, 91, 112-117, 126
- ・阪急阪神不動産「彩都での暮らし 教育・安心」阪急阪神ガーデンウエスト
<https://8984.jp/3110/> (2018年12月7日閲覧)
- ・大阪府茨木市（2017年6月28日）「彩都（国際文化公園都市）の概要」大阪府茨木市
http://www.city.ibaraki.osaka.jp/kurashi/machi/saito_damu_kosoku/saito/1321329355984.html
(2018年12月7日閲覧)
- ・彩都（国際文化公園都市）建設推進協議会「彩都のコンセプト」彩都建設推進協議会
http://www.saito.tv/west_life/state/index.html (2018年12月16日閲覧)
- ・池田市立図書館「室町住宅」池田市立図書館
http://lib-ikedacity.jp/kyodo/kyodo_bunken/muromachi_jutaku/index.html (2018年11月27日閲
覧)
- ・阪急阪神不動産「関西の物件を探す」阪急阪神不動産のマンション<ジオ>
<https://geo.8984.jp/build/lineup/kansai/> (2019年1月7日閲覧)