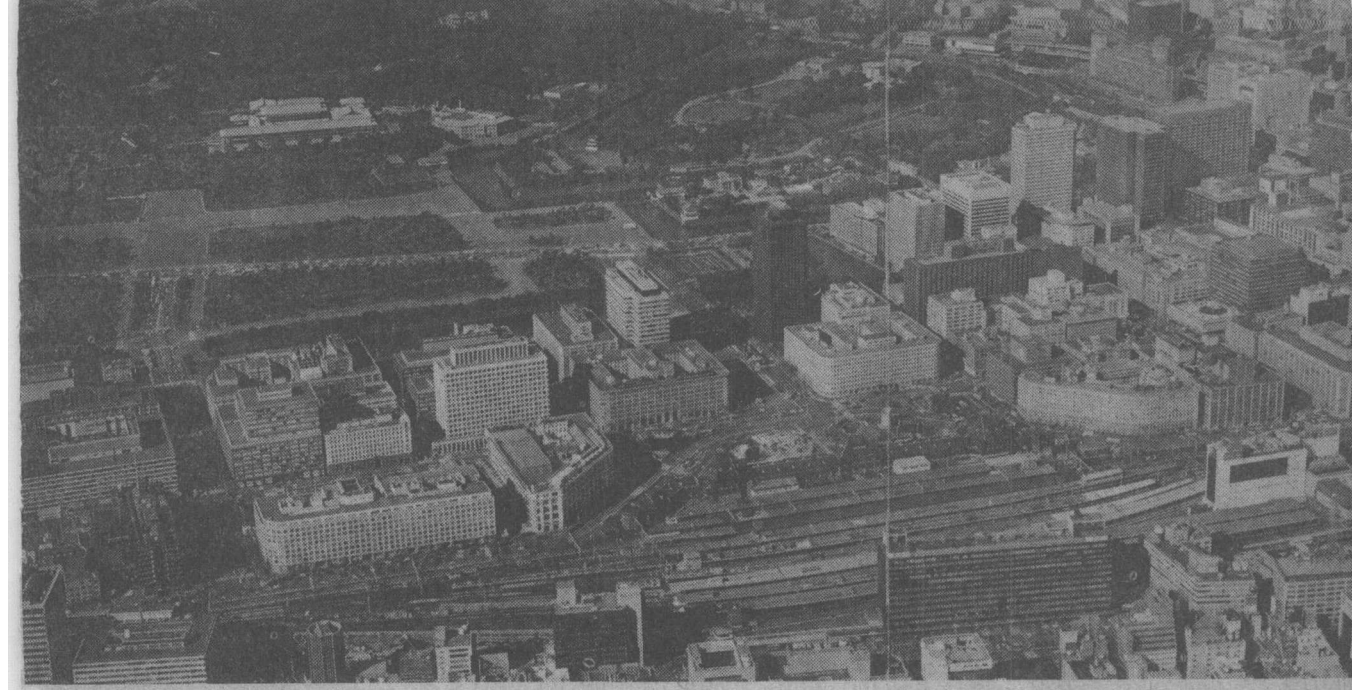




1. 位于东京中心区的皇宫和火车站

东京是日本首都,世界第三大城市。1980年人口1162万人,398万户,用地2145平方公里,包括市区二十三个区和郊区二十七七个市,七个町,八个村,加上周围七个县(即神奈川、埼玉、千叶、茨城、栃木、群马、山梨),形成一都七县的首都圈,人口达到3346万人。

东京位于日本列岛中部关东平原南端东京湾的西北岸。1457年,封建领主太田道灌在此建城,称为江户(江湾门户之意)。1800年,已有120万人口。明治维新时期,日本从一个封建锁国转变为资本主义帝国,迁都江户,并改名为东京,城市人口以每年4.5%的速度增长,到19世纪末,人口已达200万,占全国人口5%。1920年达到360万人,占全国人口6.7%,1923年关东大地震和大火,给东京带来很大损失,人口疏散到郊区,后来通过重建使市区进一步扩大。30年代日本帝国主义侵略中国,军事工业有很大发展,东京人口以每年15万人的速度增长,到1942年,人口达763万人,占全国人口10%以上。1943年改东京市为东京都,扩大了市区的范围,1945年战争结束时城市人口锐减到350万人。但战争一结束,人们又回到东京,并有大量人口流入。1955年,东京人口恢复到战前规模,接近800万人,且每年以

东方巨大都会——东京

朱自煊

30万人幅度增长。1965年以后,增长速度有所降低,特别是中心区人口有减少的趋势。

一、城市功能

东京是个多功能城市,是日本全国政治、经济、管理、商业和文化中心,同时还是一个重要工业生产基地。

东京占全国土地1%,人口11%,但却集中了全国60%的商业资本,33%的银行,27%的商业批发与零售总额,15%的工业人口和21%的工业生产收入,50%的大学生和33%的大学毕业生。这些都标志着这个特大城市在全国经济文化生活中的主导地位。

行政管理职能和情报积累活动

东京所具有的功能中,行政管理功能特别突出,情报系统也因之相应发展起来,成了全国情报中枢,科学文化高度集中,使东京成了新闻、出版、电视、

广播、通讯以及其它情报手段的中心。这里的五种主要报纸发行量占全国总发行量的52%,几乎所有消息都集中到东京,然后转发到全国。在广播电视方面,东京设立了国家广播电视公司(NHK),有50个支公司分布全国,全国90%的广播电视节目都由东京提供。在书刊发行上,东京占全国发行量的86%。最近几年,计算机和电子通讯技术的发展使这方面的功能更为突出。凡此种种,可以看出东京的社会结构已从工业社会逐步转向情报社会。

工业生产

工业生产是东京的重要功能。1975年统计,东京有98000家工厂,职工113万多人。工业大体上分为两类:一类是占地大,用水量大,有污染的重工业如钢铁、石油化工等,分布在京滨沿海地区(东京至川崎、横浜)和京叶沿海地区(东京至千叶),环绕东京湾发展。60年



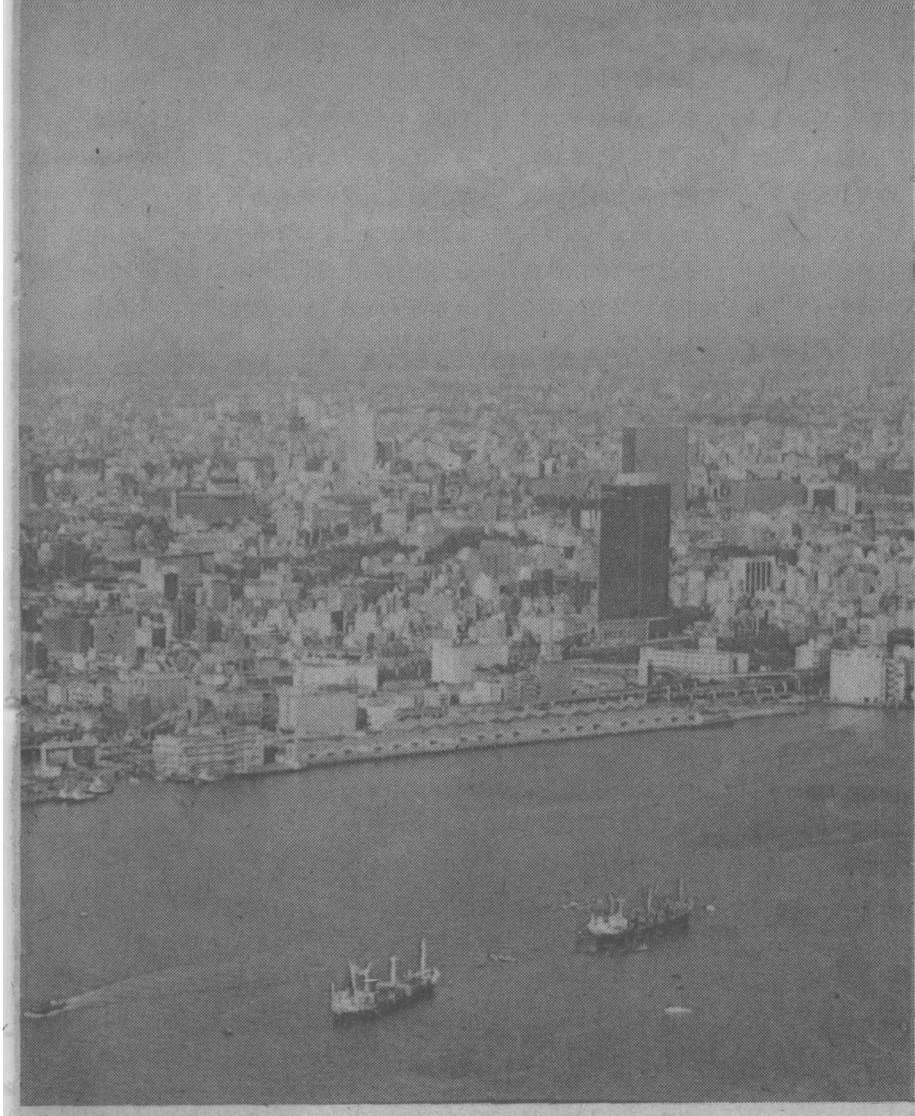
2. 东京湾和东京市区鸟瞰
3. 东京首都圈一都七县示意图
4. 东京中心区平面简图

代又在茨城县沿海发展起鹿岛工业区。另一类是为城市服务的轻工业如出版印刷, 金属制品, 电气, 机械以及服装, 食品, 医药, 家庭用品, 玩具等, 大部分集中在市区范围内。

东京工业结构中还有一个特点就是中小型工厂多。据1969年统计, 小企业(30人以下)占全部工厂数的90%。这类中小企业, 彼此间连系密切, 组成一个复杂的生产体系, 很多小厂围绕着批发部门布置, 而很多加工小企业又都围绕着母厂布置, 这样就促使企业可以经常随着市场消费变化而调整产品, 使东京成为一个消费品高度发展的中心。

商业消费活动和文化中心

东京是日本商业消费中心, 全市有10万个零售商店, 其中80%只有4个营



业员,小型商业网点布满全市,但也有像银座这样繁华的商业街。

东京又是日本的文化中心。东京都集中了191所大学,几乎占了全国大学的一半。文化设施也很多,有规模宏大的博物馆,图书馆,美术馆和公园等。有乐町一带集中了很多著名剧场,影院等文娱设施。

二、土地使用和城市布局

1. 中心区

东京中心区是围绕皇官御苑而形成的政治、经济与文娱中心。皇官南面霞关与永田町一带,是日本政府所在地。这里集中了日本国会,参众两院,总理府,最高法院,以及大藏、建设、文部、交通等省。自民党等几个大政党的总部

也设在这里。皇官东面称为丸内区,明治时期曾卖给三菱财团,建了几十座办公大楼,现在是日本经济管理的中枢。再往东是著名的银座大街,从京桥到日本桥一公里多的街道,是东京最繁华的商业中心。因此,这个以皇官为中心的江户旧城,就成了今天东京的中心地区。

2. 工业布局

沿海工业区

东京的工业早期多分布在隅田川南部沿河两岸。随着城市的扩展,这一带逐步变成中心商业地段,工业便往东沿河发展。1910年以后,大的工业向川崎一带沿海发展。开始是钢铁和造船等,以后又发展石油化工,至今已与横滨连成一片,成为京滨工业地带。五十年代起,又在东京湾南面千叶县沿海地区填

海发展钢铁、石油化工等重工业。这两大工业地区有三个大钢铁厂,年生产能力2250万吨;有九个炼油厂,日加工石油能力为22万吨;有七个石油化工厂,年生产能力为214万吨乙烯。

日本资源贫乏,工业原料都来自国外,因此大型工业都沿海布置,并不断填海造地。从1945-72年,东京湾内填海造地达12950公顷,其中工业用地占7120公顷。60年代初,又在东京东北方向80公里外的茨城县鹿岛郡沿海建起第三个工业基地即鹿岛工业区,占地11550公顷,其中工业用地占3300公顷,也是以钢铁石油化工为主。

郊区大型工业区

随着铁路和高速交通干线的发展,郊区大型工业也沿干线发展起来。战后在西郊建起飞机、电气设备等大型企业。这里离市中心32-40公里,地价便宜。开始时是分散建设,以后加强规划,形成了工业区。它的发展方向是由沿海向内地,由南向北向东扩展,半径已超过50公里,正向100公里范围扩展。

市区内的工业布局

市区内的工业为轻工业,但各区有不同特点。如中心区主要是消费品生产,特别是印刷业。东部市区主要为加工工业,生产日用消费品。北部主要生产耐久性消费品。木材及其制品在江东区,化学纤维和皮革等在台东、墨田、荒川等区。市内各区间都有密切的协作关系,因此很难单独迁出,必须将有协作关系的中小型企业成组地同时外迁。当前各国生产的发展趋向是大规模流水生产,但在市区内因受地价高昂,交通拥挤,用水不足以及对环境污染等种种限制,不易发展。而迁往郊区去建成现代化企业较为有利。据东京工商管理部门调查,42%的企业都希望能迁出去。

3. 铁路运输

地面铁路

东京的铁路交通非常发达,是全国铁路中心枢纽。铁路也是市内交通的重要手段,它使东京市区扩展得极其广阔,铁路网本身也形成了城市的骨架。据交通省1967年统计,环绕东京48公里半径的范围内,平均每天有350万人利用

各种交通工具上下班,其中乘地面和地下火车的占58%,公共汽车占19%,私人汽车占11%,出租汽车占8%,无轨电车占5%。由此可见,市内交通将近60%靠铁路解决。

东京铁路始建于1868年。1870-90年先后建成了东海本线,东北本线,信越本线和中央本线。1915年建成的山手环行线将这些铁路干线连系起来,位于丸内的东京车站,成了枢纽中心。

在干线与环行线的交接点上,形成了换乘的交通枢纽。随着交通与人流增加,在这些枢纽点上又建起了商业、文娱设施,形成了新宿、池袋、涩谷等三个副都心。

战后,东京人口增加很快。50年代至60年代期间,铁路交通得到进一步发展,新修了高速的东海道本线。铁路交叉口改为立交。增加了一些快速电气化铁路线,并加快发展地下铁道的建设。

地下铁道

东京地铁始建于1927年,当时只建了一条2.1公里长的银座线。1951年起建设丸内线,从池袋副都心开始,经过市中心到新宿副都心,呈“U”字形,1959年建成。

东京地铁有以下几个特点,可以借鉴。首先是把地铁建设在市中心人口密

集、交通拥挤的地段,如丸内、银座这样一些繁华地区,地铁线路密集,交通方便。其次是地铁车辆和轨距跟地面的统一规格,便于联运,旅客不必换乘,加大了运输能力,缩短了乘车时间,改善了交通。第三,在地铁建设中充分利用开挖后的空间,安排地下停车场和地下商业街等,既方便群众,又节约了城市用地和建设投资。

随着城市人口和用地扩展,1972年地铁线路增加到13条,总长570公里。

4. 城市布局的新趋向

在东京50公里半径范围内,目前人口已达1560万人,到1985年,将增加至2590万人。为容纳新增加的1000万人,是扩大市区,还是建卫星城,或者两手并用?两者的比例如何?是东京面临的尖锐问题。

东京外围有七座新城,其中多数是卧城。距离东京一般为40-50公里。它们是:多摩新城,41万人;筑波研究学园城,22万人;千叶新城,36万人;海滨新城,24万人;成田新城,6万人;港北新城,22万人;多摩田园都市,40万人。以上总共规划人口为231万人。

同时,人口的增长和工业生产的发展,这样一种自发和放任自流的城市化状况正在改变着东京城市的布局。过去

那种单中心的、半径达30多公里的“大饼”式的城市结构已迅速变成一种多中心的、分散的网状城市结构。这样的现实,预示着一个新的巨大都市带的布局形式将会出现。将由一系列多中心的城市群来代替过去那种单个城市的、单中心的布局。例如沿太平洋岸一带将会出现连绵400多公里,从神户经大阪,京都,名古屋,横滨直到东京的巨大都市带。

三、城市住宅概况

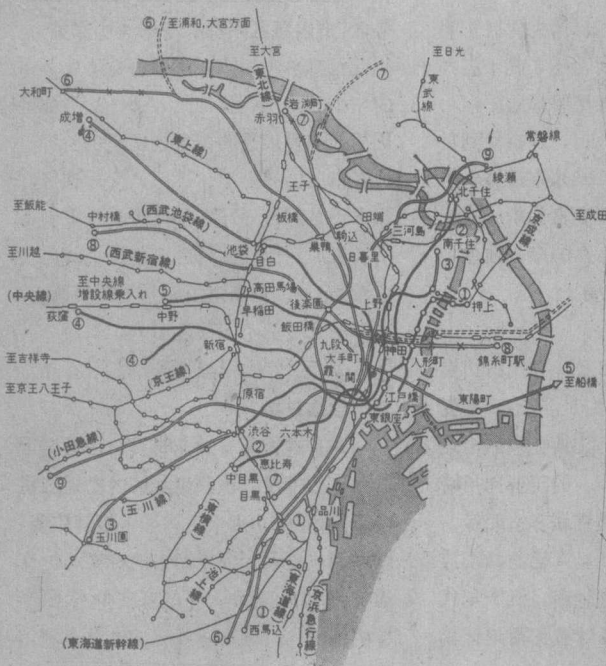
居住问题,是东京最尖锐的问题之一。东京有28%的家庭居住在标准以下的房子里,40%的家庭居住有困难,32%的居民每天得花一个多小时乘车上班。城市住宅存在着贵、远、窄三个问题。

“贵”是指房租贵,平均房租占收入的12-32%,低薪者则占一半。“远”是指离工作地点远,约有40%的就业人口居住在离中心30-40公里的地方,10%的就业人口离中心60-70公里。“窄”是指居住面积狭窄。

东京的住宅有出租住宅、私人住宅和公营住宅三种类型。

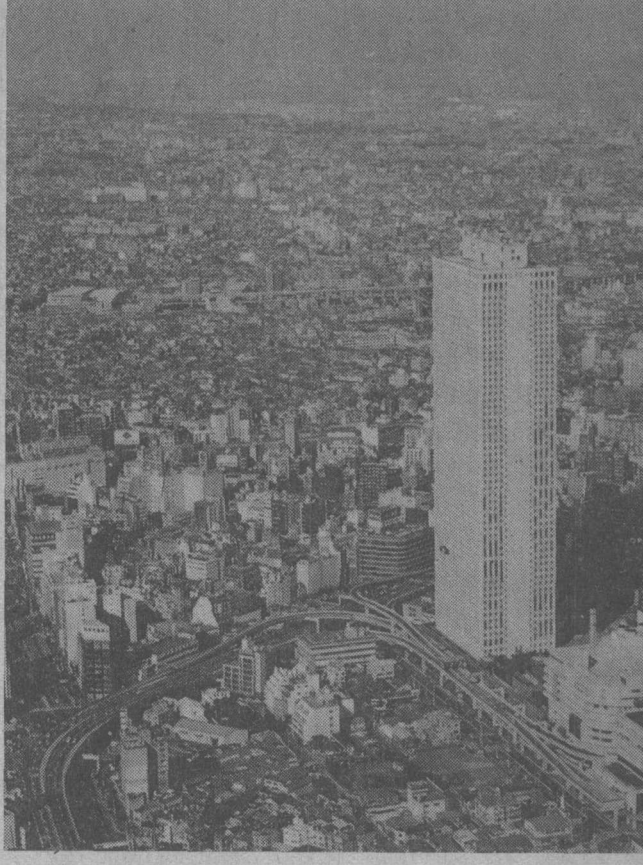
私人出租住宅:所占比重很大,据1941年统计,有73%的居民居住在这类住宅中,最近已减至47%。出租住宅一

5. 东京市区铁路及地铁线路简图



6. 东京城市道路干线简图





7. 日本京叶地区沿海工业分布概况

8. 东京池袋副都心阳光大厦附近的高速道路

般都分布在高密度地区,标准低,每户平均 15 平米,只有一间房,厨房、厕所、浴室公用(现在大都改为独用)。居民多为低收入者。但由于离中心区近,都不愿搬出去。

私人住宅:政府支持私人购置住宅,给予贷款,一般以三、四年的家庭收入即可买到一所。每所大约 100 至 170 平米。还有一种每户 36 至 55 平米的住宅,多半分布在离中心区 30 多公里的郊区。

公营住宅:东京在战后房荒曾十分严重、作为应急措施,当局开始建造一批公房。1955 年成立日本住宅公团,第一年就建造了 2 万套住宅。目前每年能建造 8 万套住宅。开始时每户面积较少,约为 47 平米,后来增加到 60 多平米,有 3 间居室。

这种公营住宅,主要供给低收入的家庭。按规定年收入 165.6 万至 215.2 万日元的家庭可申请 47 平米的住宅,年收入 200 至 260 多万日元者可申请 60 多

平米的住宅。但供不应求,申请者超过供应量的十倍。

目前,东京住宅建设目标在于提高居住质量,为居民提供有良好环境与质量的住宅。除了配套建设外,还考虑有重点地改建现有大量木结构住宅,提高居住质量和防灾能力。

四、高速道路系统

由于城市人口集中,汽车数量大量增加,而东京城市道路面积偏少(只占城市用地的 11.6%),市区交通出现混乱和堵塞的情况。1953 年,东京提出了修建首都高速道路的主张。1957 年制定了计划方针,其要点是:(1)使东京都周围地区驶入市中心地区的汽车交通畅行无阻,并缩短行车时间。因此,高速道路与一般道路分开,建立一个没有平交的全封闭式的专用高速道路系统。其中一部分与国家高速公路相结合,是收费道路。(2)采用环行放射系统,与城

市干道网相似。(3)高速道路的结构形式,以高架式为主,其次为隧道式、路堑式和平面式,随区段具体条件而异。在与市区道路和河流交叉处,一般均采用高架式。路堑式是利用抽干河水的干河床。平面式多半修建在填海平地或海岸上,在通过闹市区和园林古迹时,则采用隧道式,以免破坏城市空间环境。(4)高速道路相交处都做成立交。有的立交为保护风景而建立在地下,也有的把办公楼和汽车转运站等结合在一起,进行整体设计。

1959 年至 1979 年,东京已建成七条放射线和一条环行线的高速道路网,总长 71 公里。

1976 年提出了建设首都圈外环高速道路、东京湾海岸环行高速公路和东京湾横断高速道路等规划。

首都圈外环高速道路位于东京都外圈 20 公里处,总长 86 公里。建成后将使各国道间的过境交通运输,不再穿过东

京市区。目前已开始勘测规划。

东京湾海岸环行高速道路总长 160 公里,其中 79% 纳入城市规划, 130 公里需填海筑地, 108 公里为海底隧道。

东京湾横断高速道路,由川崎市浮岛横断东京湾中部,与千叶县木更津市相接,全长 15 公里。1975 年提出规划设计,预计九年建成。

以上三条大干线构成一个整体。对发挥和提高东京各工业基地效率,减轻中心区的交通负担,将起重要作用,并将使首都沿海地区与内陆地区的物资交流畅通无阻。东京湾横断道路的建成,也有利于疏散东京都人口,使千叶县房总地区成为新的工业基地。在高速道路网内还计划新建和扩建一些工业城市。

五、东京的矛盾和危机

东京跟世界上的一些大城市一样存在着居住紧张、交通拥挤、环境污染的

尖锐矛盾。虽然采用了很多先进技术措施来解决这些矛盾,但没有根本解决问题。有些措施反而使矛盾更加深化。例如,为了解决交通问题,修建了快速铁路和高速道路,但方便的交通条件反而促使城市进一步扩大,带来更大的交通流量。城市环境也是一个严重问题。高度集中的人口和复杂的城市功能使城市的生产、生活和自然生态系统严重失调。过去 40 年内,由于城市用地扩张,侵占了城市一半绿地。由于大量烧油和 400 万辆汽车所排出的废气,使城市空气严重污染。东京湾海水也由于沿岸布满了钢铁、石油化工等大企业而受到污染。海底由于排放物增加而提高,渔业遭到破坏。大量工业和生活用水使水源减少。江东三角洲地盘下沉。目前,东京地区的扩展和集中已到了一个会引起不可逆转的生态破坏的转折点。这个问题已引起市民的严重关切,成了政治上的敏感

问题。在都知事和市长竞选纲领中,环境问题都是重要的内容。

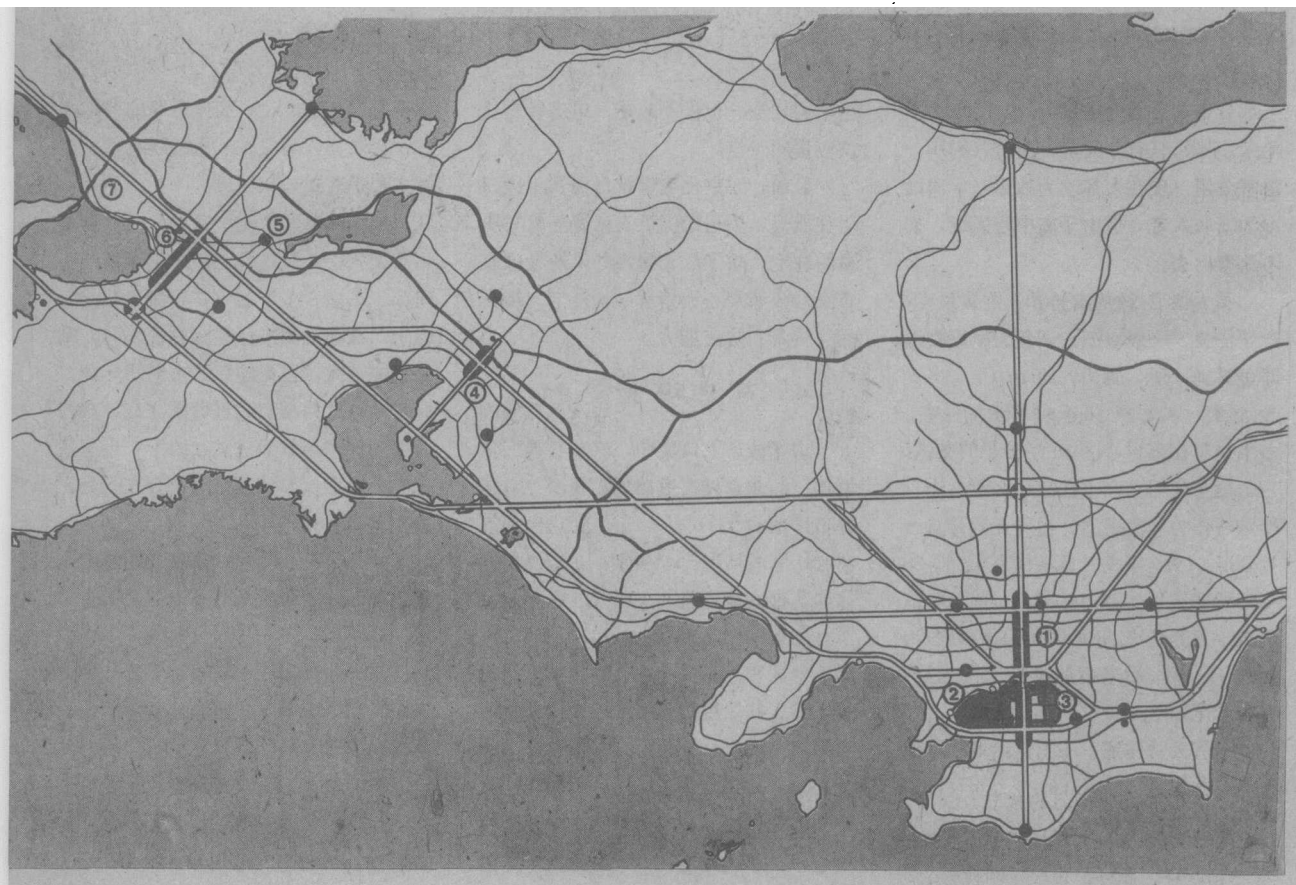
象东京这样的特大城市,实际上是处在自然和社会巨大灾害的潜在威胁之下。人们对 1923 年关东大地震和二次世界大战还心有余悸。因此,东京很重视防灾和消防规划,但是对整个城市的无限制膨胀却仍然缺乏根本解决办法。

六、《21 世纪的日本》和丹下健三的东京规划设想

《21 世纪的日本》是 1970 年出版的一本展望 21 世纪的日本的专著,是以日本著名建筑师丹下健三为代表的“21 世纪日本研究会”所编。书中对日本本土特别是本州和东京在未来一个世纪中如何发展作了一些大胆的设想。全书分为两大部分。第一部分“现代文明史和它的展望”。在这一部分中,作者把社会活动归结为三个方面:一是工业化过程和

9 · 日本东海道巨大都市带规划设想

①东京 ②横滨 ③千叶 ④名古屋 ⑤京都 ⑥大阪 ⑦神户



它的展望。二是情报化过程和它的展望，作者把现代科学技术、通讯联系等称之为“知识产业”，认为21世纪中知识产业将要大大发展而且和城市化、国际化紧密联系在一起。三是生活内容的变化和它的发展。作者认为今后劳动时间减少，业余时间（自由时间）增加，旅游活动及文体活动将大大发展，对自然环境和游憩空间的需要也会有很大发展。由于以上三类社会基本活动的变化，必然会要求整个国土的重新规划，以及快速方便的现代化交通情报等各种体系的建立。第二部分“日本国土和国民未来生活的设想”。这部分包括：日本列岛如何按情报—能源—自由时间三个体系进行规划；未来城市规划（包括东海道巨大都市带的形成和发展）；东京2000年规划设想等。简略介绍如下。

日本列岛未来设想

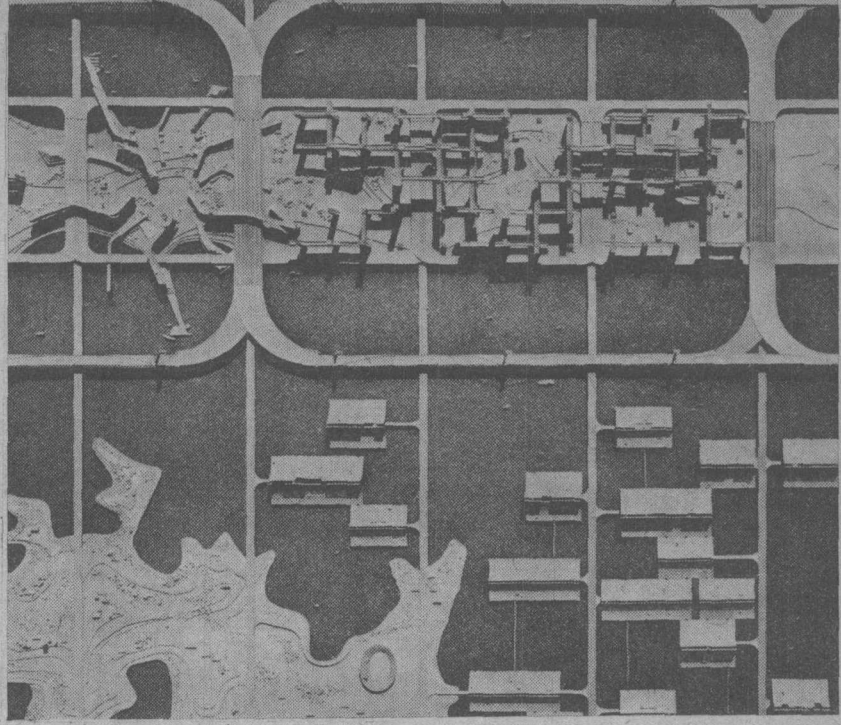
按三个体系总的设想，整个日本列岛应以本州东海道巨大都市带为核心。设想这个都市带将集中日本城市人口中的三分之二，即8千万人。这是日本情报中轴。工业生产不再集中在这几个大都市中，而是分散在沿海，形成几个新的大工业基地。日本是岛国，本身缺乏资源，工业沿海分布有利于原料和产品的运输。文化休息活动（自由时间）体系，则根据日本自然地形、风景区和名胜古迹分布情况以及国民文化活动流动量作出全国旅游绿地系统规划。

东海道巨大都市带设想

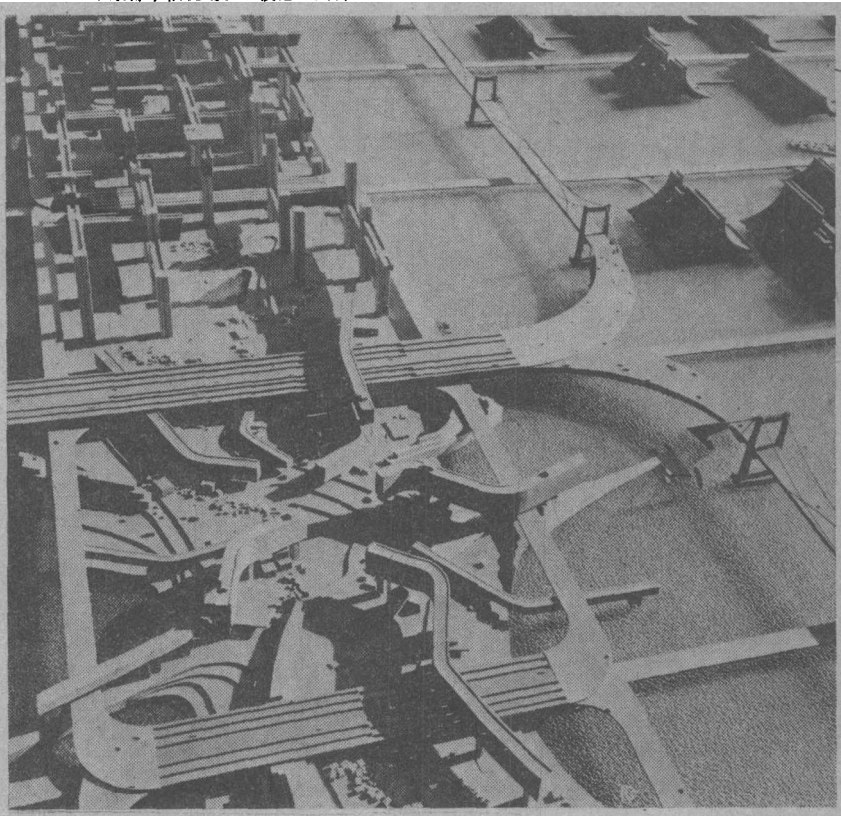
包括三个都市群：东京——横滨都市群；名古屋；神户——京都——大阪都市群。通过几条横轴把三大都市群联系起来，成为一个高速高效的巨大都市带体系。

东京2000年规划设想

作者强调东京是全国情报的中枢首脑，是政治中心，是经济管理和企业中枢，又是文化创造中心，这就是东京城市性质和功能要求。城市规划结构必须适应这种要求。但是，现在东京城市结构是一个中心放射环行的封闭式类型，它与今天几百万上千万的城市人口，复杂的城市功能以及大量快速车流交通完全不相适应。此外，现代文明社会的时



10. 东京都市轴规划设想模型（局部）

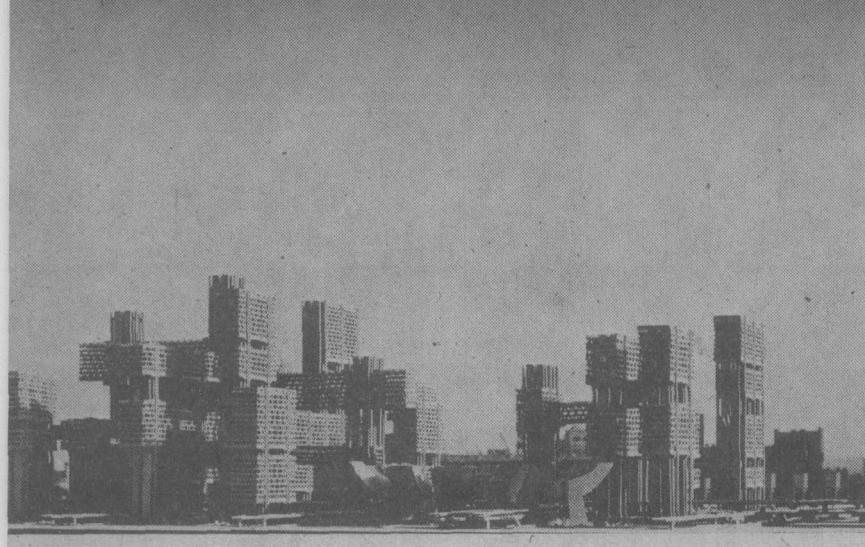


11. 东京都市轴规划设想模型（局部），左上角是住宅楼群

空观念也完全改变了。过去，步行距是一米，现在，时速是一百公里，城市空间的尺度也大大不同。这些都要求城市结构应有一个大的革新。为此，规划者提出了开敞式都市轴的新型城市结构设

想。

新的城市结构打破了过去的一环放射系统的模式。这种模式束缚着城市的合理发展，并给城市中心带来沉重的负担。开敞式都市轴的新结构模式则保证



12 都市轴上架空的办公楼群(模型)

了城市的自由发展和高效率运行。

规划是在东京湾上建立一条新的都市轴。这条新轴从现有市中心开始,向东南跨过东京湾,伸向木更津市,西北穿过市区直通大宫和朝霞,另有两条横轴向西通往大阪京都(参见第70页图)。

这条新的都市轴是东京情报系统的中轴。同时,它又是一条交通干线。到2000年,每天在此轴上可以有500万人流动,其通行量将比现在的高速道路系统提高10倍。

新的都市轴结构是一个环状运输系统,分成三层。第一层,即最下层,车速60公里/小时,有10条车行线,每隔一公里有一个环路,以保证汽车转向。这一层下面是建筑群和停车场。第二层即中间层,车速90公里/小时,有10条车行线,每三公里有一个环路。在最上层,车速120公里/小时,有10条车行线,每九公里有一个环路。

在这条都市轴上,规划布置中央政府机关,各国使馆,金融和管理中枢以及交通中心等。此外还有各种百货公司、商店、文化设施、娱乐场所、卫生机构和旅馆等公共建筑。这样一条动态的都市轴,是一个开放型的社会,将成为21世纪日本的象征。

这样的都市轴也是城市、交通和建筑的一个统一体,是高速道路、停车场和建筑三者的结合。个体建筑采用核心式立柱体系。在一根根核心式立柱中布

置了各类建筑物的垂直交通系统,在两根柱之间布置办公用房,下面是绿地或停车场。

以都市轴为脊,向两边延伸出住宅用地,在自然或人工岛屿(海上打桩)上建造住宅楼。住宅楼采用台阶式,两幢住宅楼之间为绿地,公共设施和运动场。学校、托儿所等都布置在住宅楼内。

这是一个大胆而富有创见的规划设想,它提出了一系列新的预见和新的城市概念。

七、几点看法

1. 工业化,城市化,现代化,这是社会发展的趋向。它给城市的规模、布局、环境、交通和空间都带来一系列问题。对这些问题,一定要有科学的预见。从东京这三化的发展过程中可以看出,它是不以人的意志为转移的,是随着社会经济和技术的发展而进展的。而且,三化的进程越来越快。缺乏预见,就要陷入被动。在城市布局上,尤其要有远见,要能适应三化的发展。开敞式城市结构是现代大城市布局上一种新的趋势。丹下健三所提出的理论,值得重视和探讨。

2. 城市的发展,必须从它内部的经济规律中去寻找原因。从东京发展中可以看出,它的城市性质、功能和规模都是由资本主义经济规律所支配。局部看来,东京在城市建设上取得很大成就,

技术上高度发展,在城市现代化上有不少经验可以学习借鉴。但在总体上,城市过份集中,无限制扩大,造成了种种无法克服的矛盾。现在,日本一些城市规划工作者企图从理论上承认这种发展是客观规律,主张建成巨大都市带,甚至要集中全国2/3城市人口于东海道巨大都市带上。这是在为一种畸形发展寻找理论根据,还是真的符合客观规律呢?我国是社会主义国家,必须根据社会主义经济规律去研究我国大城市发展的规律,如城市规模究竟如何控制,制订什么样的方针政策才能符合城市发展的客观规律等,都是十分重要的问题。

3. 大城市规划必须以区域规划为前提,必须由总体到局部。《21世纪的日本》一书就是以日本未来社会结构为前提来考虑东京等城市的规划布局的。这样一种工作方法,在国外其他大城市如华盛顿、伦敦、巴黎、莫斯科的总体规划中,同样得到运用。这样做是正确的。否则,城市的规模和布局就不易确定。

4. 作为首都,其性质和功能不宜太多太复杂,否则城市规模将无法控制。东京、伦敦和巴黎都是殷鉴。现在他们强调要加强情报方面的职能,减少工业生产方面的职能。这是一种趋势。

5. 东京的下述几个具体做法可资借鉴:(1)特大城市市内交通要充分利用郊区铁路和地铁等高效率交通工具。(2)在城市布局上采用多中心开敞式规划结构。(3)建立快速高效的道路系统;至少在规划上要留有余地。(4)重视城市园林绿化以及文化古迹和传统格局的保护和继承。东京每人平均的公共绿地不足2平方米,计划在近期发展至5平方米,但强调提高绿地质量,注意现有绿地的充分利用。□

参考书目

- (1) Mumbiko Honjo, Tokyo: Giant Metropolis of the Orient, World Capital, 1975
- (2) 东京都总部整备局总务部情报课编,《首都の整備》,1979
- (3) 北京市规划局科技处情报组编,《东京》,1979
- (4) 城市建设总局城建研究所编,《日本高速道路》,1980
- (5) 21世纪の日本研究会著,《21世界の日本》,1970
- (6) 野口雄一郎等编,《日本列島巨大都市の現実》,1972
- (7) 马场知己著,《东京2000万都市の改造计划》,1966
- (8) 奈良本展也编,《日本の山河: 东京》,1979