

东京都市圈生活功能建设经验及对中国的启示

欧阳慧 李沛霖

摘要:在超千万人口的都市圈中,东京在生活体验上一直广受赞誉,是全球各大宜居城市排行榜的“常客”。东京都市圈在发展过程中面对内城拥挤加剧、生活成本增高、生态环境变差等问题,从居住、休闲、生态等方面构建美好生活圈。东京都市圈以生活圈建设缓解城市问题的主要做法包括建设职住平衡和适应老龄化的“宜居生活圈”、构筑便捷舒适的“休闲生活圈”、打造高效流通的“新鲜生活圈”、塑造生态美丽的“绿色生活圈”。借鉴东京的经验,中国都市圈建设应立足高质量发展,建设“非自立”新城、实施“交通+”策略、培育都市圈外围品质生活节点、以集约方式增强经济和人口承载力为重点推进生活圈建设。

关键词:都市圈;生活圈;“交通+”;东京

中图分类号:F069.9 **文献标识码:**A **文章编号:**2095-5766(2020)03-0099-07 **收稿日期:**2019-10-08

作者简介:欧阳慧,男,国家发展和改革委员会国土开发与地区经济研究所研究员,博士(北京 100038)。

李沛霖,男,国家发展和改革委员会国土开发与地区经济研究所助理研究员,博士(北京 100038)。

都市圈人口集聚和经济发展是城市化发展的重要阶段,2019年国家发展和改革委员会发布《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》,明确提出要加快培育发展现代化都市圈。但当前中国都市圈核心城市在快速增长的同时面临着交通堵塞、职住失衡、公共健康受损、生活满意度不高等问题。发达国家的都市圈在发展过程中普遍将生活圈建设作为解决城市问题的重要途径。在超千万人口的都市圈中,东京在生活体验上一直广受赞誉,是全球各大宜居城市排行榜的“常客”,在生活舒适度、安全感等方面得分长期名列前茅。东京都市圈发展过程中遇到过哪些具体问题,如何以生活圈构建为抓手缓解城市病,对这些问题的探索和经验的总结有助于中国都市圈高质量发展,提高人民获得感,增强国际竞争力。

一、东京都市圈的定义

东京发源于名为江户的渔村。1457年,武士太

田道灌构筑江户城,逐渐发展成为关东平原政治和经济中心。1603年,德川家康统一日本,江户成为日本的政治和经济中心,开始了400余年的城市发展历程。明治和天王子于1868年即位后,江户取代京都成为日本首都,更名东京。东京经历了从封建幕藩体制[江户时期(1603—1867年)]到宪政体制[明治时期(1868—1912年)、大正时期(1912—1926年)、昭和时期(1926—1989年)、平成时期(1989年至今)]、从封闭到开放、从以农业产业为主到工业革命后现代化体系建成的发展历程。

由于不同历史阶段区划与政策的变迁,对于东京的概念容易混淆,有必要进行厘清。最狭义的东京是指东京都心,包括东京都中心区域最主要的3个区——千代田区、中央区与港区,总面积与合并后的北京东城区相当;第二层是俗称“东京23区”的东京都区部,也是一般东京所指的范围;第三层是东京都,包括23个特别区、26个市、5个町和8个村;第四层是东京都市圈,包含“一都三县”(东京都

和埼玉县、千叶县与神奈川县)。东京都市圈占地面积约为1.36万平方千米,与北京行政区划内所辖16区2县的土地面积(1.64万平方千米)相当,但常住人口是北京的近两倍,并保持持续增长态势。2014年,东京都市圈总人口为3592万人,占日本总人口的28.3%,经济总量166兆日元,占日本经济总量的32.3%。2017年,东京都市圈人口增长至3631万人,人口密度达4684人/平方千米。

二、东京都市圈发展过程中出现的突出问题

随着工业化和城镇化的推进,东京都市圈同样出现了大城市病,包括居住条件差、公共服务供给滞后、忽视环保的工业化以及通勤时间过长等问题,导致居民生活质量和幸福感下降。

1. 拥挤的中心城区和破旧的居住环境

东京在大正时期(1912—1926年)与第二次世界大战后(1950年后)的两次经济大发展的过程中出现了较为严重的城市生活质量下降的问题。第一次世界大战以后,工业化和城市化过程中积累起来的都市问题愈发严重,但当时城市规划并非政府职责。主流观点认为公共福利(包括建设人行道、公园、营造清洁环境)是居民自己的事情,因此城市规划事业和公共生活经费来源没有保障。在1923年关东大地震和1927年第一条地铁开通之间,中产阶级上层不满内城拥挤和破败的居住条件,普通市民也在平衡居住地点、居住面积和通勤时间上压力陡增。第二次世界大战后的重建阶段,伴随着制造业大规模集聚和城市人口再次快速增长(东京都人口从1945年的349万人迅速增长至1963年的1000万人),东京都中心的3个区成为日本的政治、经济和管理中心。由于交通不便,各种人才和资本为了争夺资源纷纷挤在东京市区,导致城区人口急剧膨胀、各种机构高度集中、交通堵塞、建筑拥挤等问题。城内居民普遍忍受较小且简陋的居住环境,外围居民普遍忍受长距离的通勤和较低的生活娱乐可达性,生活质量普遍不高。

2. 环境污染严重和公共健康危机凸显

东京历史上两次主要的公共健康危机分别发生在19世纪末和20世纪50—60年代。19世纪末的公共健康危机来自伤寒症的流行。相比1870年

后该病的发病率在伦敦的迅速下降,东京仍然保持在较高水平,原因在于城市化的发展使得传统的垃圾处理工作逐渐被舍弃,而城市卫生基础设施在区域内供给不充足、不均衡,建设责任主体不明晰。20世纪50—60年代的公共健康危机来自第二次世界大战后快速工业化带来的东京湾水污染和东京地区空气污染。第二次世界大战后,日本实施以煤炭为主要能源的重化工业经济发展路线,建立了京滨临海工业基地和京叶临海工业基地,进一步集聚食品、钢铁、电机产业。由于工业企业布局过于集中,每日排放出的浓烟和废水难以有效扩散,造成巨大污染,再加上私人机动车的普及和冬季取暖,空气污染更加严重。东京都环境局的历史资料显示,20世纪50年代初期,工业基地周边的民居门前屋后满是烟尘,居民需要给家具和食物包上保护膜,才能保持清洁。东京湾周边的环境公害从1955年开始急剧增加,1965年前后达到高峰^①。

3. 通勤时间长和通勤压力大

日本的大多数上班族每日必须面对高峰时段的地铁乘车拥挤现象,根据日本国土厅1987年对地铁乘车拥挤程度的定义(拥挤度为100%时,乘客有位可坐,或能较舒适地握住扶手栏杆或拉环;拥挤度为250%时,乘客因过度拥挤,身体与手难以移动),东京都市圈在高峰时段的通勤列车拥挤度高达244%。通勤时间长同样对居民幸福感产生负面影响。1973年,东京都市圈50千米半径内就业者平均单程通勤时长为42.5分钟,远高于同期日本平均通勤时长30分钟,其中通勤时间最长的是居住在距离都市圈中心(下面简称都心)20—30千米及30—40千米范围内的居民,平均单程通勤时间为48.3分钟和47.5分钟,大量居民实际通勤时间超过1.5小时。长时间的通勤对身体和心理健康造成了负面影响,影山贵之等日本学者对东京都市圈223位男士白领进行研究发现,单程通勤时间超过90分钟导致的慢性压力和疲劳,诱发了与心脏病有关的心血管异常或功能障碍。

三、东京都市圈以生活圈建设缓解城市问题的主要做法

东京都市圈虽无明确的生活圈概念,但是各个

时期制定的规划中应对城市 and 居民生活质量下降问题进行的讨论和提出的原则,反映了东京都市圈以生活功能提升生活质量的努力,形成了事实上较为系统的生活圈功能。

1.建设职住平衡和适应老龄化的“宜居生活圈”

在土地资源稀缺的东京都市圈,满足更高居住要求的土地开发处处体现因地制宜、就地取材、集约利用的思想。

第一,以可达性与性价比为目标满足通勤居住需求。在东京都市圈400年的发展过程中,出现过两次人口大量疏散的过程(20世纪初与20世纪50年代)。政府适时利用关东大地震和第二次世界大战后的重建在不断扩大的都市圈设置分中心,逐步为外迁人口提供舒适的居住条件,推动都市圈外围人口有序增长,比重不断提高。东京都市圈在满足日益增长的人口及经济发展需求上,采用了3个层次的空间规划策略。一是以产城融合思路规划布局新城,减少通勤负担。1976年、1986年和1999年的第三至五次都市圈规划修订提出东京都市圈发展从单中心向多中心再向网络型升级。在多中心和网络型空间格局的形成过程中,规划了22座业务核都市,对首都的工业、教育、研究、运输等进行疏散,通过提高就业和生活服务机会的可达性来增强吸引力。二是以公交引领、分级推进为思路,有序组织都市圈生活节点。在新城与业务核都市的基础上,东京都政府以轨道交通引领公共服务和零售商业集聚在轨道交通沿线,以轨道交通区域站点为中心开发了41处生活节点和44处生活中心地。在开发模式上充分市场化,让政府或私营铁路公司从周边房地产和零售业发展中获得市场回报,减少公共补贴需求。公交引领的都市圈发展策略引导人口有序实现“点—线—面”疏散,与外围空间承载力增长速度大致匹配。三是在中远郊区开发的舒适新型住宅团地。为适应少子化和中产阶级的生活需求,东京于20世纪90年代在中远郊区提供了大量大户型、性价比高、汽车通达性好的居住地块,以满足对生活质量要求较高的人口需求。

第二,善用资源满足快速增长的品质养老需求。在东京,与不断增长的通勤居住需求同步的,是老龄化和少子化带来的品质养老需要。1970年,日本进入老年型国家的行列。2013年,日本65岁以上人口占总人数的比例达24%,预计到2040年,

东京都市圈75岁以上人口将比2010年翻一番。东京的养老服务产生了诸多细分市场,也催生了3种富有创意的养老居住形式。一是与医疗护理机构结合,就近设置养老设施。主要包括养老机构使用医养结合模式将邻近优质医疗项目引入养老社区、医院直接划出闲置床位用于开办养老院等。二是与教育机构和幼儿园结合,就近建设养老公寓。通过养老设施与幼儿园结合,消除老年人的孤独感,老年人平日可以与儿童共同开展做手工、唱歌等活动,休息时也可以看到儿童在庭院里玩耍、嬉戏。三是与商业地产融合,配置养老服务。东京地产开发商进行立体开发,将老年公寓与普通住宅和酒店公寓有机融合在同一栋高层建筑中,既降低开发成本,可以又缓解都市中心区养老空间不足的问题。老年人可以继续居住在中心城区,享受便利的商业设施以及优质的医疗资源。

2.构筑便捷舒适的“休闲生活圈”

东京注重打造城市的休闲功能,如完善运动、康养、旅游、娱乐、购物等功能。

第一,发展便捷、开放、优惠、多样的运动康养功能。东京都市圈根据居民习惯,开发、引导、规范一系列休闲康养功能,满足都市人身心放松的需求。在较受欢迎的温泉和球类运动上,东京都市圈有住宿设施的温泉就有3000多处,可进行正式比赛的足球场地超百处。许多休闲设施分散于社区,公众开放性好,对学生、老人、社区居民等特定人群优惠准入,避免由于封闭和高价造成人们对休闲场所“望而却步”,从而促进城市居民进行日常中等强度运动,推动青少年运动兴趣、全民身体素质和竞技体育水平提高。东京运动康养场地为居民消费提供多档次选择。以温泉为例,除社区层面的休闲设施外,还有布局在距离东京市中心1—2小时轨道交通可达范围内数量众多的温泉度假胜地,这些温泉胜地经过精心设计,既有如草津温泉等能够眺望大都会景观的露天浴场,也有如湖山亭书屋等的幽静场所,还有与各式酒店和餐饮组合包装的度假产品。

第二,鼓励私营企业开发旅游项目。东京都市圈观光接待业鲜明的特色是以轨道交通和主题包装为核心,重视都市圈外围休闲功能培育,带动外围发展的开发模式。一种模式是由私营企业主导,通过包装都市圈内特色景点、串联开发旅游专列,

为都市居民和游客提供经济便捷的观光选择。如东武铁道公司和JR东日本连接,开行了发往栃木县鬼怒川地区的旅游列车;小田急电铁公司经营从新宿出发途径富士山、箱根温泉、镰仓海岛景区、伊豆胜地的“浪漫之线”旅游列车。由于轨道交通私营程度较高,铁路公司除运输业务外,还有流通、不动产和酒店事业部,能够带来充足的现金流。如小田急沿线公司在沿线投资设立百货公司、超市、餐饮、酒店等商业项目以及修筑高地铁可达的住宅项目。2018年,小田急电铁公司实现收入53亿美金,交通运营、沿线商业、房地产开发、其他业务的收入占比分别为31%、38%、12%、18%。另一种模式是由政府主导,组合自然、人文、历史各具特色的游憩景点,开发圈内远郊观光资源、规划主题旅游线路。对偏僻地区通过设计地区赛事节日,与本地普通的旅游资源形成合力,打造全年均有吸引力的、长短假皆宜的观光度假目的地。在开发过程中,地方政府统筹引导私人资本投资接待业,与景点所在的地方社区共同开发并建立良好的利益分配机制。

在购物休闲方面,东京都市圈同样以高交通可达为核心开发购物目的地。一是发展地下购物商圈。地下商圈多选址于轨道交通线路交汇的地点,以经营范围广泛、价格亲民、便利通勤为特点。二是在都心外围设计建设主题性休闲购物综合体。这些购物综合体在东京都市圈内分布均匀,主体特色突出,如以欧洲古典为主题的维纳斯城堡综合体、以家庭为主题的Lalaport购物综合体、以剧场为主题的台场Diver City购物综合体、以环保为主题的Aeonlake Town购物综合体等。

3. 打造高效流通的“新鲜生活圈”

高效的物流体系支撑了东京都市圈内各地对优质农产品和城市日常生活用品的需求,为都市圈内基本生活质量同质化提供了重要支撑。一是得益于圈内物流系统较高水平的标准化、信息化和专业化建设。以保质期较短的优质农产品保障为代表,东京都借助日本农业改革,形成了从农产品种植、净化、包装到搬运、存储、运输的标准化体系,并依托农民群众经济团体日本农协,联系了零散的农户和都市圈消费者。二是将电子数据交换(EDI)和电子商务平台(EC)应用到农产品交易中,极大地提升了客户订单获取、结款和发货贴纸生成的效率,提高了农产品的生鲜程度,这既保证了优质农产品

的快速送达,又维护了农民的合法权益。三是合理的物流设施空间规划布局。主要体现在由点及面地开展物流设施建设。在第二次世界大战后重建的末期,东京都政府便在近郊的葛西、和平岛、板桥和足立4个重要节点建设了现代化物流基地。几十年来,物流基地总是先于都市圈人口外扩而进行提前布局。1980—2005年,东京都市圈内人口仅外扩0.4千米,而物流中心外扩达4.2千米。2006年2月,东京都政府发布《物流综合愿景》,宣布建立旨在提高东京国际竞争力、生活质量和环境的更高效的都市圈物流系统。该系统以距离东京都市中心40千米距离的外环高速路(央圈道)为基底,建立陆上货物流动带,并与成田、羽田空港和东京湾海港联动,极大地增强了神奈川县、多摩地区、埼玉县、茨城县、千叶县在东京都市圈外围地区的物流支撑力,缩小了这些地区与都市中心的物质生活水平差距。

同时,东京还注重提升都市圈内优质农产品的供给数量和质量,以缩短农产品运输距离,降低运输碳排放。一方面,都市农业生产实现小型化、集约化和现代化,机械化程度提高,80%的蔬菜生产实现现代化园艺栽培;单位耕地获得的农业净产值是日本平均水平的1.87倍。开发屋顶及地下空间为农场,以高科技手段破解土地制约瓶颈。另一方面,培育多元主体的都市农业。东京都以政府为主导,联合农协及农户,通过都市田园学校、学校农园和绿化中心3种形式开展市民农园项目,吸引普通市民、学生、高龄者、儿童在市民农园进行多元主体农业生产,提高农产品精耕细作水平,提升农产品的自供率和质量。

4. 塑造生态美丽的“绿色生活圈”

东京重视生态功能的培育和生态环境的优化,多管齐下塑造良好的都市生态环境。

第一,发展精细的城乡微观绿化。大都市区重新调整法案重申了对自然益处的认识,制订了各种绿色行动计划,这些计划提出保护居民得以拥抱健康自然环境的绿色空间的必要性。在用地紧张的东京市区,小尺度的绿化被大力推行,以美化城市景观,提升空气质量,降低城市热岛效应,以及吸收城市内部碳排放。这种小尺度绿化以3种方式进行。第一种是创建名为“富绿管轴”的城市空间绿化网络。该网络要求在城乡的道路、河流、公园、庭院、社区沿线和周边种植树木,以增加绿色空间。

第二种是在木质住宅密集的地区,通过容积转移的方式,提升居住密度,创造更多绿色空间。第三种是在八种场所开展微观绿化运动。如东京都市厅鼓励在居民楼和公司的屋顶进行绿化,并要求新开发的居住和商用楼房必须设计屋顶绿化项目,同时,在就业地停车场、水边空间、街角、铁道和学校进行无死角绿化覆盖。

第二,布局高度可达的城市公园与开放空间。城市公园与开放的空间绿地被认为能够舒缓工作和生活压力,为午间休憩和周末娱乐活动提供场所,在开阔和清新的环境中休息有助于居民获得愉悦心情,更快地从紧张和郁闷中走出。2011年的规划重申了1958年规划对于城市自然景观益处的重视。东京都政府在2011年专门制定城市规划公园和绿地的发展政策,旨在恢复被水和绿色走廊环绕的东京,并明确提出城市绿化是为东京市民提供救济的地方。开放的绿地能够为自然灾害多发的东京提供居民疏散地点。20世纪90年代以后,城市公园和开敞空间的建设更加美化细致,范围也扩展到都市区外围和核都市地区。

第三,从全产业链角度治理源于城市交通的空气污染。汽车尾气污染是世界大城市空气污染的主要构成。针对第二次世界大战后工业发展带来的烟尘污染及2000年大崎环境学会所对因肺病致死案例的系统调查,东京制定了针对汽车尾气带来的空气污染的措施。这些措施包括在都市圈内实行粒子状物质排出基准;普及低公害汽车;对汽车排放效率提出高标准,推广天然气、液化石油气、电力驱动汽车;优先在都市圈地区推广硫黄浓度50ppm以下的低硫燃油;提升圈内交通管理水平,积极利用河川、环都心货运铁道线运输货物;建立统一指挥中心,整合各都县大气污染监控信息,通过联席会议机制应对空气污染事件等。

四、东京都市圈建设经验对中国都市圈建设的启示

东京都市圈在解决城市病问题方面取得了成功,其经验值得中国借鉴。

1.顺应都市核心区的强大磁力,在外围打造“非独立”新城

20世纪以来,东京在都市圈范围内出现了两次

较大规模的人口疏散。第一次是20世纪初期针对内城拥挤、卫生恶劣等问题爆发而进行的探索。第二次是20世纪50年代东京重建和工业快速发展过程中受人口拥挤、地价上涨以及水和空气污染等问题集中爆发而进行的疏散。两次疏散过程虽有诸多不同,但可以看到对伦敦模式批判式借鉴的影子。如第一次疏散过程主要受霍华德“田园城市”模式启发,以涩泽荣一探索郊区居住模式为代表,在洗足池、多摩川台、大岗山等郊区地带规划了诸多通勤、生活、景观兼备的舒适中产社区。第二次疏散过程借鉴了伦敦疏解人口压力的新城建设经验,在20世纪60—70年代都市圈范围内由近及远地建立了多座新城。但与伦敦模式差异较大的是,东京的规划没有完全否认城市核心区在经济和文化上的强大吸引力,在其引导产业和人口疏散的过程中,并没有经历如伦敦一般不断探求新城自立性的多轮实验,而是在争取产城融合的基础上,将更多精力放在提供给新城居民更好的都心交通可达性,以及提供尽可能便捷、短途的生活服务上。与伦敦第三轮新城尝试中设置与市中心相聚70—100千米、追求自立的新城(如米尔顿·凯恩斯)相比,东京都市圈内新城仍然顺应市中心的磁力,布局新城地点时仍将其布局在可接受的都心轨道交通通勤时间范围内。伦敦直到20世纪90年代才真正意义上承认城市核心区的吸引力,并以大规模更新吸引更多国际人才和资本集聚。

目前,中国中心城市和城市群正在成为承载发展要素的主要空间形式。促进各类要素合理流动和高效集聚,要按照客观规律处理好进与出的关系。一方面,要认识和把握好城市所具能级应该承载的各类要素(包括外来人口)。分阶段积极推动城市更新、提升医疗教育服务能力、降低落户门槛,在新形势下以更完善的城市管理水平和市场化运作模式,进一步提升区域动力系统发展质量。另一方面,要持续推动不符合布局经济性的非核心功能向外疏散,以此为契机在中心城市的都市圈布局一批次级发展中心。这些次级发展中心即为开发性价比高、设施配套好的居住社区,服务日常通勤至核心区的居民。注重通过产城融合提升职住平衡水平,以此不断提升中心城市的承载力和竞争力。

2.由点及面,以“交通+”组织发展生活功能

近几十年来东京都市圈的构建,是在保留区域

开发的整体性和服务均衡性的目标上,以交通发展为牛鼻子,通过“交通+休闲”“交通+居住”“交通+生态”“交通+物流”等方式引领支撑各类生活功能开发,在工业通勤人口疏散中强调生活功能随行。在规划实施上,普遍采用交通引领,特别是公共轨道交通引领的方式,将美好生活的需求产生地点(居住地、就业地等)与相关资源供给地点(公共服务、观光休闲地等)集中到各条轨道和公路干道沿线,使公共服务在空间规划上从都市圈外围“撒胡椒面”变为沿着交通基础设施和重要枢纽节点的“有的放矢”,大幅提升城市公共投资效益。与此同时,节约的大量土地也为都市圈内生态保育和后续发展提供了良好的基础,形成良性循环。“交通+”的思路还体现在其生活圈规划展示了对个人选择的弹性,即核心区外围新城的设计既配置能够为个人实现职住均衡的机会,也承认都心吸引力并努力配置快速通达核心区的交通支撑。例如,根据2000年日本交通出行统计调查,多摩花园城市居民在新城内工作通勤比例达30.3%,多摩新城居民在新城内工作通勤比例达53.2%,有超过13%的居民在新城和都心外的都市圈工作,可以看到经过多年的实施,业务核都市的策略取得了一定效果。与此同时,仍有接近1/4的居民前往东京都心工作,京王线和小田急电铁等私人铁路公司提供的运营服务极大地提高了都市圈外围的通勤可达性。

以公共交通为引领的发展方式是中国区域中心城市可用于组织都市圈土地利用的有效抓手。一是节约土地和征地成本。在新地区开发过程中将生活、就业等功能高密度区域混合在站点周边1千米左右的范围内。二是利于战略留白和生态环境保护。战略留白为城市长期发展提供了宝贵的战略机遇,绿地面积的增多和慢行友好街区的设计有助于降低来自交通的碳排放,增加物理固碳水平。三是有助于提升城市外围地区对商业地产投资的吸引力,轨道交通和相关生活配套设施带来的较大人流量为县(区)政府招商引资提供了新的工具。四是促进都市圈外围观光旅游和休闲度假的发展。

3. 以提供美好日常生活为出发点开展都市圈规划

规划是东京都市圈发展过程中推动生活功能建设的重要抓手。1919年,日本通过《都市规划法》《市街地建筑物法》,确立城市功能的整体规划原

则。1923年利用关东大地震重建机会,出台《帝都复兴计划》,利用6亿日元的长期内外债大规模征用土地,低价收购所有受灾区域的土地,对一系列生活设施进行重新布局,在不同地区较为均匀的规划布局零售市场、教育、医疗、餐饮、娱乐等设施,提升了生活服务设施的可达性。1958年,第二次世界大战后第一版《首都圈整备法》中即提出对自然的重视,开始对都市圈进行生活愉悦型的美化与改造,并于1968年修正案中进一步强调自然功能的作用,力求逐步形成性价比较高的宜居环境。2009年版的都市圈规划提出了面向21世纪的东京在支持居民生活中的角色(即在21世纪将东京都市圈建设成让4200万人能够舒适居住的美丽地区,保育并创造优质环境,以及通过增强防灾能力提供城市安全和专门针对健康精神生活的规划目标(即重整都市圈内绿色与蓝色空间,营建一个能够让居民舒适、安全、安心的城市)。2011年的城市公园与绿地规划发展政策中明确提出城市绿化空间是东京居民缓解都市和生活压力的重要场所。

中国应进一步提升城市蓝色和绿色空间规划布局原则和功能保障地位,并写入城市规划,在城市中心充分发挥蓝色和绿色空间在城市人口不断增加的大趋势下提升居民整体身体健康和精神健康的重要作用。在都市圈郊区地带因地制宜地对人文和自然景观进行有机融合,并根据地区居民生活需求适度新建休闲娱乐设施,满足城市居民多元的美好生活需求,提升城市居民的幸福感和获得感。突破行政壁垒,协调都市圈内的各个行政主体,共同打造宜居空间。

4. 重视都市圈资源的有效组合及精细利用

东京在生活圈建设过程中实现资源循环利用,让各类投资产生更大的综合社会效益,如在空间上,将河滩空间开发为运动公园,不仅保留了滩涂绿地的防洪缓冲属性,也为沿岸居民提供了大量的运动休闲机会;充分利用楼顶、地下、小型未开发用地进行绣花式农业生产,提升都市农产品保障水平,促进低碳发展;将都市圈生态保护、旅游观光与景观塑造结合起来,打造都市圈绿色生态体系。这种精细化的生活功能布局思路,值得中国各地的都市圈借鉴。

在增量减少甚至是减量规划的背景下,转变思路,由粗放型向集约型用地转变建设都市圈,是新

形势下促进区域协调发展的必然要求。中国特大城市都市圈发展应从长远角度出发,重视资源的有效组合。一是在新型城镇化的推进过程中,以集约方式增强区域经济和人口承载力,在土地规划和各类用地及园区审批过程中,既注意职住之间总量的大致平衡,又重视居住者体验公共设施和零售商业的可达性问题,以高混合度的街区设计让慢行交通与轨道交通吸引力不断增强。二是以立体化、精细化、主题化思维有效组合都市圈内各类生活功能。协调财政、自然资源、文旅、园林、环保、农业、规划等部门,以建立联席会议、联合规划、定期协调机制等形式,在都市中心区提高绿化的立体化水平,利用河岸滩涂等地建设休闲设施,在都市圈范围内通过主题化将各类散落各地但富有组合特色的自然和人文景观进行整合,形成服务于都市圈居民日常休闲的精品廊道,推动发展和保护两大任务在都市圈范围内由对立走向互利。

注释

①资料来源于日本国土交通省关东地方整備局的《东京湾环境恢复与建设规划》。

参考文献

- [1] 東京都都市整備局. 首都圏メガロポリス構想——21世紀の首都像と圏域づくり戦略[R/OL]. (2001-04-01). <https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kanko/mpk/panfu.pdf?1406>.
- [2] 東京都都市整備局. 東京の都市づくりビジョン(改定)—魅力とにぎわいを備えた環境先進都市の創造[R/OL]. (2009-07-30). <https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kanko/mnk>.
- [3] 国土交通省国土計画局. 「業務核都市」の現状と今後[R/OL]. (2006-08-02). <https://www.mlit.go.jp/singikai/kokudo-sin/daitoshiken/7/07.pdf>.
- [4] 有田浩之. 業務核都市におけるオフィス立地の変化と実態[D]. 東京: 首都大学東京院, 2017.
- [5] 太田勝敏. "シンポジウム: 大都市圏の空間構造の変化と交通の課題." [J]. 地域学研究, 1987(17).
- [6] 小田急電鉄. 2018財務情報アニュアルレポート[R/OL]. (2019-04-26). <https://www.odakyu.jp/ir/news/2019.html>.
- [7] 游宁龙, 沈振江, 马妍, 等. 日本首都圈整備开发和规划制度的变迁及其影响——以广域规划为例[J]. 城乡规划, 2017(2).
- [8] 曹康, 陶娅. 东京近代城市规划: 从明治维新到大正民主[J]. 国际城市规划, 2008, 23(2).
- [9] 王宏新. 物流园区: 规划·开发·运营[M]. 北京: 清华大学出版社, 2014.

The Experience of Living Function Nurturing in Tokyo Metropolitan Area and its Enlightenment to China

Ouyang Hui Li Peilin

Abstract: Among metropolitan areas with population of more than 10 million, Tokyo has been widely praised for its life experience, and frequently appears in the world's major ranking for livable cities. In its process of development, Tokyo metropolitan area faced with problems such as increasing inner city congestion, increasing cost of living, and deteriorating ecological environment. It managed to facilitate a decent living circle — better environment for living, leisure, and ecology. The main approaches to alleviate the urban problems in the construction of living circle in Tokyo metropolitan area include building a "livable life circle" with decent job-housing balance and better adaptation to aging society, facilitating a convenient and comfortable "leisure life circle", designing a "fresh life circle" with efficient logistic system, and weaving a "green life circle" with beautiful ecology. Based on the experience of Tokyo, the construction of China's metropolitan area need to follow the path of high-quality development. Implications include to build "non-independent" new town, implement "transportation +" strategy, cultivate nodes with high living quality around the metropolitan area, and focus on enhancing economic and population capacity in an intensive way.

Key Words: Metropolitan Area; Life Circle; "Transportation +"; Tokyo

(责任编辑:张 子)