

[文章编号] 1002-2031(2005)02-0073-04

# 大城市副中心建设理论与实践

张开琳

〔摘要〕 城市副中心是位于城市边缘区的次级商业商务中心。国外成功的副中心往往有合理的区位、便捷的交通系统、多样化的商务空间、完善的配套设施,以及良好的景观文化环境。这为我国城市副中心建设提供了可资借鉴的经验。

〔关键词〕 大城市;城市副中心;巴黎;东京

〔中图分类号〕 TU984 〔文献标识码〕 A

## 一 对城市副中心的理论认识

城市副中心(Sub-CBD,日本称为“副都心”)是与城市中央商务区(CBD)在空间上相呼应,功能上相补充,同时又有相对独立性的城市次级商业商务中心,是城市人口和生产要素在向外扩散的过程中形成的新的结节点,也是城市空间结构由单核向多核演变的结果。

### 1. 城市副中心的产生机制

#### (1) 要素的扩散与集聚

18 世纪中叶工业革命后,城市的区位交通优势吸引周边的资本、人口等要素和经济活动不断向城市集中,城市规模在这一时期得到迅速的膨胀。到了 20 世纪初,随着电话、电车等的普及,城市中的要素集聚过程加快,城市中心区由于具有最优越的区位优势 and 交通可达性,逐渐成为城市商业、商务等功能的中心,即中央商务区(CBD)。

进入 20 世纪 60—70 年代以来,随着城市规模的不断扩张,西方大城市中心区出现了人口密度增大、地价上涨、交通拥挤、生活质量下降等问题。居民为了追求更高的生活质量,企业为了降低土地利

用成本,纷纷选择迁往环境较好、地价较低的城市外围区。在人口、产业的郊区化过程中,在相对远郊更有区位优势的城市边缘区出现了新的要素集聚点——城市副中心。

#### (2) 人为规划的影响

城市副中心的形成在很大程度上受到人为规划的影响。城市政府可以通过制定副中心规划,引导人口、产业向城市中某些区位集聚,促进副中心的发育。世界上比较著名的副中心规划包括法国于 1958 年提出的巴黎拉德芳斯区建设规划,日本于 1958 年提出的“首都圈计划”中的新宿、涉谷、池袋三个副都心规划,1982 年提出的“东京都长期计划”中的大崎、上野浅草、锦系町与龟户三个副都心规划,1987 年“东京都港湾计划的基本方针”中提出的临海副都心规划,以及纽约 1979 年在下曼哈顿西南规划的巴特利花园城副中心等。我国城市副中心建设近年来刚刚起步,如上海市在 1999 年城市总体规划中提出要建设徐家汇、花木、江湾-五角场、真如四个城市副中心。广州也提出要建设天河副中心。

#### (3) 交通与通讯技术的发展

城市交通条件的改善降低了人们的出行成本,

提高了城市边缘区的交通可达性,为副中心的要素集聚提供了良好的条件。以信息高速公路建设为代表的通讯技术革命削弱了地理距离对企业内外交流的阻碍作用,降低了交流的时间成本,使企业及其分支机构可以选择在城市副中心布局。对不要求与客户有太多直接交流的企业和部门而言,城市副中心的低地租和工资水平更有吸引力。

## 2. 城市副中心是城市第三产业的集中分布区

城市副中心位于城市中心区边缘,有一定的腹地范围,是区域性的中心。按照克里斯塔勒的中心地理论,CBD与Sub-CBD分别是城市中的高级与次级中心地,它们在空间上相呼应,功能上相补充,共同构成城市第三产业布局的主要网络。

发展初期的城市副中心功能一般以零售商业为主,同时又有部分金融保险等现代服务业,分担中心区的部分商业商务职能。如上海的徐家汇副中心就是上海市最重要的市级商业中心之一,同时也吸引了微软、埃克森美孚、奥林巴斯、依莱克斯等众多世界著名跨国公司入驻。城市副中心也可以是具有特色的交通、居住、会展、娱乐、旅游等城市功能的中心。如上海花木副中心就是一个以会展和居住功能为主的城市副中心。此外,也有一些城市副中心规划时就以商务和现代服务业为主导职能,如法国的拉德芳斯副中心,它的建设就是为了分担巴黎中心城区的商务功能,目前已成为“欧洲最卓越的商务办公区”。

## 二 国外著名城市副中心建设实践

### 1. 巴黎拉德芳斯副中心建设概况

拉德芳斯(La Defense)位于巴黎市的西北部,巴黎城市主轴线的西端,原是一个默默无闻的小村

庄。1958年,为了满足巴黎日益增长的商务空间需求,缓解巴黎老城区的人口、交通压力,保护巴黎古都风貌,巴黎市政府决定在拉德芳斯区规划建设现代化的城市副中心。政府计划用30年的时间将包括Courbevoie、Manterra、Puteaux三镇,面积750公顷的拉德芳斯区建设成为工作、居住、娱乐设施齐全的现代化商务中心。

经过近半个世纪的建设,拉德芳斯区现已成为欧洲最具影响力的商务中心,被誉为“巴黎的曼哈顿”。全区规划用地750公顷,先期开发250公顷,其中商务区160公顷,公园区(以住宅区为主)90公顷(见表1)。到2001年,全区已建成商务与办公楼面积近250万平方米,容纳公司1600多家,其中包括法国最大的5家银行和17家企业,170家外国金融机构,还有190多家世界著名跨国公司的总部和区域总部。区内工作人员超过15万人。

表1 拉德芳斯区商务区、公园区开发情况

	商务区	公园区	合计
先期建设面积(公顷)	160	90	250
写字楼面积(万平方米)	215	32	247
住宅套数(万套)	1.01	0.56	1.56
住宅容纳人口(万人)	2.1	1.83	3.93

资料来源:根据 <http://business.sohu.com/>, <http://www.fcu.edu.tw/>等网站资料整理。

### 2. 东京副都心建设概况

日本东京都总面积2187平方公里,总人口12217万(2002年)。上世纪50年代,原都心三区(千代田区、港区和中央区)出现了交通拥挤,机构、人口密度过高等问题,不能满足经济高速发展的需要。为此,东京都政府进行了一系列都市区计划,提出通过建设若干个副都心分担都心功能(见表2)。

表2 东京都都心、副都心规划与开发情况

相关都市区 计划名称	副都心(都心) 名称	用地面积 (公顷)	职能定位	从业结构(%)			
				商业、 餐饮	商务、 办公	文化、 娱乐	金融、保 险、房产
	都心三区	294	CBD	30	30.4	18.5	21.2
1958年首都 圈计划	新宿	270	商务	38	18.7	29.2	14.1
	涉谷	240	信息、时装	36.2	18.8	31.6	13.4
	池袋	-	复合型	44.6	15.7	23.7	16.0
1982年东京都 长期计划	大崎	82	高科技、信息交流	44.7	23.3	21.9	10.1
	上野-浅草	89	文化	54.6	19.8	15.3	10.3
	锦系町-龟户	179	产业、文化	38.5	32.2	19.4	9.9
1987年东京都港湾 计划	临海	117	国际金融、信息、会展	-	-	-	-

资料来源:陈瑛《特大城市CBD系统的理论与实践:以重庆和西安为例》,华东师范大学博士论文,2002。

经过几十年的规划建设,东京都各副都心均已初具规模,其中最成功的是新宿副都心。新宿是东京都西部重要的交通枢纽,共有9条地铁线路由此经过,日客流量超过300万人。该副都心现有商业、办公及写字楼建筑面积200多万平方米,金融保险业、零售批发业、服务业等非常发达,仅在以新宿站为中心,半径为7000米的范围内就聚集了160多家银行。随着东京都政府部分办公机构的迁入,新宿的行政、文化等职能得到了很大的提升。目前新宿副都心已成为东京都西部最重要的经济、文化、行政中心。

### 三 巴黎、东京城市副中心建设的主要经验

巴黎拉德芳斯区和东京新宿、临海等副都心的成功建设为我国大城市规划建设提供了可贵的经验。

#### 1. 建立合理的开发机制,制定合理的开发规划

在副中心开发的早期,建立科学合理的土地开发和规划机制是非常重要的。拉德芳斯区成立的区域开发公司(Public Establishment for The Development of La Defense Region,简称EPAD)就是一个很好的例子。EPAD成立于1958年9月,是一个带有较强政府色彩的具有综合性职能的开发公司,机构中的18名委员分别来自中央与地方。在这种开发机制下,EPAD与中央政府保持着密切联系,严格执行政府对本地区的发展规划,并对开发者在区内的建设进行有效控制,保证了政府在区域规划中的主导权;另一方面,EPAD在土地收购、基础设施建设与出售上又拥有较大的自主权,可以通过向开发者出售建筑权来取得收入。既保证了政府在开发中起主导作用,又充分利用市场机制进行运作,同时还能更好地协调地方政府与居民之间的利益关系。它可使中央与地方、政府与市场、政府与居民的利益达到一个最佳的平衡,为副中心的开发建设提供了体制保证。

根据不同时期不同企业的发展需要,EPAD灵活制定了多元化的办公楼规划。初期办公楼设计的目标客户群是全国及跨国公司总部,因而充分考虑了办公室采光要求,控制建筑物高度和间距。1970年代,金融保险业、商业服务业、化学工业、信息咨询业等的兴起对商务办公用房提出了新的要求。为此,EPAD在办公楼设计中更加注重建筑物外部形

态、室内空间设计和设施配置的多样性,为不同性质、不同规模的公司度身定造不同类型的办公空间。同时,在大楼设计中推广节能技术,强调城市发展与环境保护之间的协调关系,为区内企业提供良好的外部环境。从而吸引了包括IBM、摩托罗拉、日立、通用电气、菲亚特等在内的190多家世界著名跨国公司的总部和区域总部,以及1000余家从事咨询、培训、市场调查等服务行业的中小型公司。

#### 2. 选择合理的区位,建设便捷的交通系统

副中心作为城市的商务、商业中心之一,必须选择合理的区位,并建设便捷的交通系统,保证人流物流畅通。如新宿副都心,距离银座仅6公里,又是东京都重要的交通枢纽之一,共有9条地铁线路由此经过。新宿还建有方便的地下人行系统,充分利用了城市空间,并保证了地面交通的通畅,目前地下行人流量已占总量的45.3%。临海副都心则通过磁悬浮列车等便捷的公交系统与都心保持着紧密联系。

拉德芳斯区在交通建设中成功的贯彻了“人车分离”的原则。目前区内已形成高架交通、地面交通和地下交通三位一体的交通系统,地下有地铁M1、RER-A线将拉德芳斯区与巴黎市中心区紧密连接起来;地面1-3层是车行快速干道、立交桥和停车场,并设置了大量清晰的道路标志引导车辆快速通过、有序停放。区内各基地间有着发达的高速运输系统相连。地面3-5层的平台上建有人行道,步行系统总面积达67公顷。人车分离的交通系统使车行、人行互不干扰,保证了交通的通畅。

拉德芳斯区的公共交通网络相当发达。1968年,区内建成了SNCF(法国铁路)地铁站,从地铁站到区内重要办公楼之间有多条公交线路相连。1970年,区域快速铁路(Regional Express Train,简称RER)通车,从凯旋门地区到拉德芳斯区只需5分钟车程。自1992年起,从巴黎任何地点只凭一张地铁票即可到达拉德芳斯。目前,拉德芳斯区已成为欧洲最大的公交换乘中心,连接本区与巴黎市区的RER-A高速地铁、地铁M1号线、A14号高速公路等在此交汇,公共运输服务系统每天运送通勤者达到35万人次,超过八成的人进出拉德芳斯区选择乘坐公共交通。

#### 3. 配备完善的配套设施,拓展综合服务功能

新宿副都心于1960年开始实质性开发,到1967年,新宿地区已发展成为东京具有相当规模的、较完善的重要商业中心。东京都政府机构的迁入,又使

其成为东京重要的行政中心之一。新宿不仅有发达的商务区(西口区)和商业区(东口区),还有以购物、娱乐综合设施为主的南口区,以及被誉为不夜城的歌舞伎町。

临海副都心建设有世界一流的信息化设施,如信息中心、电讯中心、宽带网等。并采用地下共同沟集中布置上水管、下水管、电力、电讯、通信线路、煤气、集中供暖、垃圾输送管道。区内的台场海滨公园、船舶科学馆、彩色城堡、东京大型展览厅等各种展览、娱乐设施为副都心聚集了更多的人气。

拉德芳斯区在80年代即已建成当时欧洲最大的购物中心,包括“四季商业中心”、“奥尚”超级市场、C&A商场等多种零售业态,建筑总面积达10万平方米。各小区内还设有小型食品店、便利超市等,为区内企业职工和居民提供了便利的购物服务。区内设有CNIT会议中心等数家大型会展中心,宾馆客房超过800间,基本满足企业会议展览需要,并举行过七国高峰会议等高等级的国际会议。同时,还设有邮局、旅行社、出租车公司、快递公司、餐厅等各种服务设施,使拉德芳斯区真正成为一个服务配套设施完备,以商务办公功能为主,集居住、购物、会展、旅游等多种功能为一体的城市副中心。

#### 4. 建设特色地标,营造良好的景观文化环境

成功的地标建设往往会提升副中心的城市品位。如连接东京海岸和临海副都心的彩虹大桥,全长798米,已成为临海最具特色的旅游景点和新标志。拉德芳斯区最具标志性的建筑——新凯旋门(The Grande Arche)建于1989年,气势磅礴,与巴黎市区著名的卢浮宫、协和广场、香榭丽舍大街、凯旋门等建筑物处于一条轴线上。它集办公、展览、观光、餐饮等多种功能为一身,不仅是拉德芳斯区的标志,更是巴黎现代都市文明的象征。

副中心建设中城市景观的营造也是非常重要的。拉德芳斯区在建设中的注意保持建筑物的多样性与独特性。在建设初期,由于新建的高层、超高层写字楼打破了巴黎原有柔和的天际线,其建筑规划一度备受争议,从而促使EPAD在建设中更加重视生态环境的营造,注意保持写字楼、住宅的合理密度,并建设了大量绿地和宽敞的人行广场。目前,区内绿地面积已超过了67公顷,绿化设计多出自艺术家之手,园林、林荫道、雕塑、喷泉等错落有致地布置在汽车通道、人行道等多层平台上,为小区营造出和谐、舒适的自然环境。新宿副都心东口区以南建设有一座欧式庭园——“新宿御苑”,并已成为东京著

名的花卉、野鸟胜地。

各个副中心还非常注重文化建设。拉德芳斯区内有IMAX剧院、CNIT会展中心、德芳斯宫、新凯旋门屋顶展厅等文化设施,常举行展览、艺术表演、音乐会等文化活动。临海副都心依托富士电视台提高自身城市品位,不断丰富其城市内涵。

## 四 结语

我国各特大城市在副中心建设中,有必要借鉴国外成功经验,设立兼顾政府与市场的开发机构,保证副中心土地与建设规划的科学与严肃性,同时进行高标准的对内对外交通规划,配置合理的服务设施,精心营造优美的生态环境和良好的文化氛围,建设交通便捷、环境优美、配套服务到位、拥有较高文化品位的城市副中心。

**[Abstract]** Sub-CBD is the sub-business centre, located in the edge of city. In the successful Sub-CBDs overseas, there are rational positions, convenient traffic system, diversified commercial rooms, perfect auxiliary facilities, and good environment. We can use the experiences for reference in constructing Sub-CBDs in China.

**[Key words]** megalopolis; Sub-CBD; Paris; Tokyo

### 参考文献

- 1 陈瑛.特大城市CBD系统的理论与实践:以重庆和西安为例.华东师范大学博士论文,2002
- 2 陈瑛,汤建中.国际大都市Sub-CBD建设刍议.世界地理研究,2001(6)
- 3 东京湾地区的开发建设与发展. <http://www.boomjp.com/>,2004年8月
- 4 傅克诚.东京CBD概况.规划师,1999(6)
- 5 黄鹭新.巴黎德方斯新区简介.国外城市规划,1998(1)
- 6 王纪锐.巴黎拉德芳斯特区之发展, <http://www.fcu.edu.tw/>,2004年7月
- 7 朱雪梅,王国光.广州CBD与天河新城的互动发展.城市问题,2004(4)

**[作者简介]** 张开琳(1980—),女,汉族,四川成都人,华东师范大学中国行政区划研究中心硕士研究生,研究方向为区域经济、城市发展与城市经济。

**[收稿日期]** 2003-09-11

**[修回日期]** 2004-01-11

(责任编辑:辛章平)