

上海城市空间 发展战略研究

叶贵勋 等著

中国建筑工业出版社

上海城市空间发展战略研究

中国建筑工业出版社

图书在版编目(CIP)数据

上海城市空间发展战略研究 / 叶贵勋著. — 北京: 中国
建筑工业出版社, 2003
ISBN 7-112-06069-9

I. 上... II. 叶... III. 城市建设—研究—上海市
IV. TU984.251

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 092483 号

课题组总负责人: 叶贵勋

课题负责人: 徐毅松、熊鲁霞

课题参加人: 金忠民、夏丽萍、韦冬、沈国平、林伟明、钱少华、刘根发、骆惊、方澜、徐闻闻、奚文沁、卢柯

总 报 告: 徐毅松、熊鲁霞、方澜

专题报告一: 上海城市发展定位及阶段研究: 金忠民、熊鲁霞、卢柯

专题报告二: 长江三角洲区域发展战略研究: 林伟明、徐闻闻

专题报告三: 上海城市人口规模与规划布局研究: 夏丽萍、沈国平、奚文沁

专题报告四: 上海城市交通规划对策研究: 钱少华

专题报告五: 上海城市空间布局结构研究: 韦冬、骆惊

责任编辑: 徐 纺

上海城市空间发展战略研究

叶贵勋 等著

中国建筑工业出版社 出版、发行 (北京西郊百万庄)

新华书店 经销

上海腾飞照相制版印刷厂 制版、印刷

开本: 889 × 1194mm 1/16 开

印张: 6.75 字数: 214 千字

2003 年 11 月第一版 2003 年 11 月第一次印刷

印数: 1-1500 册 定价: 23.00 元

ISBN 7-112-06069-9

TU·5337 (12082)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退还

(邮政编码 100037)

本社网址: <http://www.china-abp.com.cn>

网上书店: <http://www.china-building.com.cn>

前 言

由上海市城市规划设计研究院承担的《上海城市空间发展战略研究》课题成果，凝聚了全院科技业务人员的集体智慧，是规划院长期从事城市规划工作的历史沉淀。本课题通过对世界城市和上海发展轨迹的分析和总结，结合多年来对上海城市发展问题的思索和探讨，研究影响上海城市布局结构及形态的本质因素。

人的观念是认识 and 解决问题之根本，只有从根本上树立起人类必须与自然共存观念，树立起必须有效节约利用有限资源的观念，人类所创造的城市才能走向可持续发展的道路。实践证明城市问题的解决可以有不同的方法，但正确观念的树立是使城市朝正确方向发展的首要问题。因此，本研究重点是注重探讨引导城市发展的正确观念，而非具体方案的解答，文中一些设想主要是对观念的说明。

本研究由“上海城市发展定位及阶段研究”、“长江三角洲区域发展战略研究”、“上海城市人口规模与规划布局研究”、“上海城市交通规划对策研究”、“上海城市空间布局结构研究”等五个专题研究组成。

总报告是在专题研究的基础上，经过进一步的思考和深化形成。专题研究与总报告相互补充、充实，在某些观点上从不同角度论述，使我们有更广阔的视野与比较空间，在目前上海快速发展的现实下，将更有助于人们对问题的深层探索。

目 录

第一章 世界城市空间布局特征	001
一、世界城市空间布局的内在经济特征	001
二、世界城市空间布局的外在特征	002
1、功能结构	002
1-1 世界城市的发展历程	002
1-2 世界城市功能结构的发展规律	002
1-3 世界城市多心多核城市空间结构形成的主要成因	007
2、布局形态	008
2-1 城市空间形态选择的观念	008
2-2 形态模式	010
三、世界城市空间结构的发展阶段	011
第二章 上海城市空间布局特征分析	013
一、上海城市空间布局的内在经济特征	013
二、上海城市空间布局的外在特征	014
1、功能结构	014
1-1 上海功能结构现状	014
1-2 上海城市空间功能结构发展的回顾及反思	015
2、布局形态	019
2-1 土地利用现状	019
2-2 城市布局形态	019
第三章 上海城市空间布局对策	021
一、整合上海城市空间的意义及目标	021
1、整合上海城市空间的意义	021
2、整合上海城市空间的目标	021
2-1 上海创建世界城市的目标	021
2-2 生态环境目标	022
2-3 结构形态目标	022
二、城市功能结构——多心、多核的组合城市	022
1、确定城市空间功能结构的依据	023
1-1 东京扶植区域核心城市的基本构想	023
1-2 上海确定区域核心城市的依据	023
2、长江三角洲都市空间结构	023

3、上海市域都市空间结构·····024

3-1 建设上海都市圈·····024

3-2多心多核空间结构·····024

三、城市布局形态·····026

1、土地使用策略·····026

1-1上海土地使用的指导思想·····026

1-2 土地使用量·····026

1-3 土地使用结构·····026

2、土地布局形态选择·····027

2-1无强有力控制的发展模式·····027

2-2有强有力控制的发展模式·····028

四、交通建设·····030

1.长江三角洲交通联系的建立·····030

2.市域城市一体化交通体系的建立·····030

五、城市发展战略原则·····030

1、生态的原则·····030

2、交通导向原则·····030

3、重点与公平的发展原则·····030

4、区域核心城市建设原则——保持适当的开发进程·····031

5、区域协调发展原则·····031

专题报告一 上海城市发展定位及阶段研究·····032

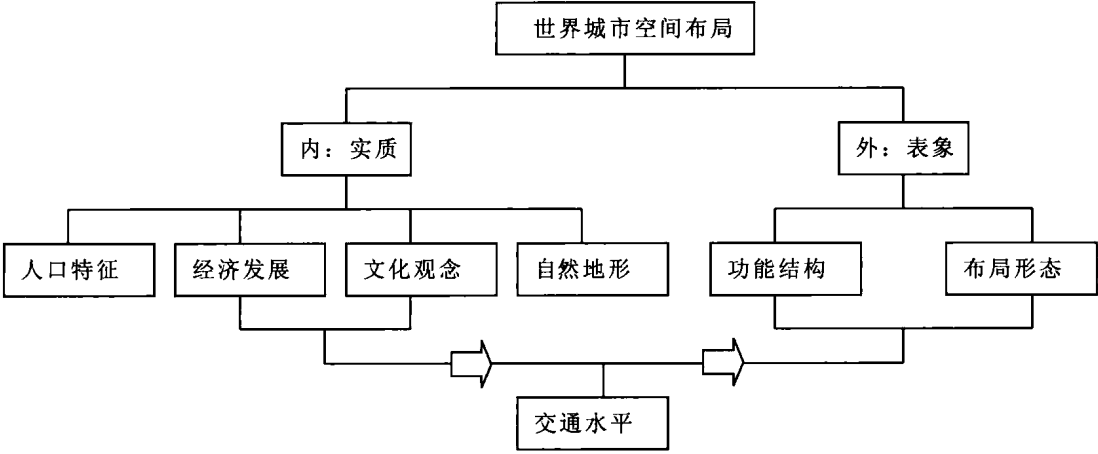
专题报告二 长江三角洲区域发展战略研究·····050

专题报告三 上海城市人口规模与规划布局研究·····062

专题报告四 上海城市交通规划对策研究·····072

专题报告五 上海城市空间布局结构研究·····083

第一章 世界城市空间布局特征



城市是一个复杂的系统，人口分布、经济发展水平、自然地形条件、文化观念、发展阶段和功能结构等多种因素影响作用的叠加，最终形成城市在地理空间上的投影——即城市的空间布局。

一、世界城市空间布局的内在经济特征

人口、经济、自然条件、文化观念等都是决定一个城市空间布局的主要因素。相对于无法选择的自然地形条件和难以涵盖的文化观念而言，本次研究将重点通过对世界城市的经济数据的对比分析（见表1），试图揭示这些要素对城市空间布局的影响。

世界城市一般指在全球或世界某一区域范围起到经济枢纽作用的城市，主要产生在全球经济增长重心所在区域，其经济发展具有以下几个特征：

- * 人均GDP在25000美元以上，经济总量达到较高规模；
- * 产业构成以第三产业为主，第三产业比重为70%~80%；
- * 以金融、贸易、信息服务业、生产性服务业为主；
- * 高新技术产业占有较大比重。

表1 世界城市部分经济数据

	GDP 总量 (亿美元)	产业构成	人均GDP (美元/人)	年份	范围界定
东京	6937	0.2:23.4:76.4	57520	1999	东京都
巴黎	3952 (欧元)	0.3:27:72.7	36091 (欧元)	1999	大巴黎地区
伦敦	2080	/	28070	2001	伦敦市
纽约	2736	0:20:80	34900	1995	纽约市
上海	654	1.6:47.4:51	4900	2002	上海市域

备注：伦敦第三产业比重为86.5%。

二、世界城市空间布局的外在特征

1、功能结构

1 - 1 世界城市的发展历程

各世界城市的发展都趋向于将集聚的城市人口、产业、功能向外疏解，由单核心向多核心分散往往是通过建设卫星城、新城或是工业团地等方式来实现的。这些功能综合是由单一的城镇比较多地布局在特大型城市周边 30~50km 的地域内，既与中心城区联系便捷，又保持一定的独立性，一般人口规模 10~20 万，其中较大城镇规模一般在 30~50 万左右。

(1) 东京

东京在离中心城 25~40km 处发展多摩新城，形成了区域内可以与中心城相抗衡的副中心，有效地减弱了中心城市的绝对凝聚作用，促进了都市圈内环境和城市发展态势的整体优化。

同时东京在距中心城 50~100km 的环带内布局和建设了鹿岛、筑波、熊谷等 16 个卫星城，在郊区七个县设置工业团地(工业区)，将中心城过于集中的人口和产业向周边地区疏散。

(2) 巴黎

巴黎先后规划建设五座新城，规模在 15~30 万人，紧密结合交通路线，均匀分布在巴黎四周，距巴黎市中心 15~35km，既便于联系，又避免连成一片。

同时改建原有的八个郊区城镇，建立五个“自然平衡带”，形成以市区为中心的多层布局。

(3) 伦敦

伦敦经历了四轮卫星城的规划，从最初完全依赖母城的“卧城”，到以工业为主的工业城镇，最终发展为相对与主城独立的卫星城，城市的功能逐渐完善，规模也在不断地扩大，距离母城的距离(30~50km)也越来越远，通过快速交通进行相互之间的串联，形成城市群，成为发展的新趋势。

1 - 2 世界城市功能结构的发展规律

城市的发展历程一般按照：单个城市—都市区、城市圈（即一个中心城市组成的城市群）—都市连绵区、都市带（即几个中心城市组成的城市群）的规律发展演变（见图 1）。

从世界城市的发展历程分析，城市发展规律的核心是从集聚走向分散，也就是在更广泛的区域内形成多核多心的城市格局。当城市集聚式发展达到一定阶段，中心城区的功能有向外疏解的需求，这一需求表现为在中心城区内部形成多个中心，在区域形成多个核心城市，共同承担城市的整体功能。城市逐渐从单一核心转变为“多心、多核”的空间结构。

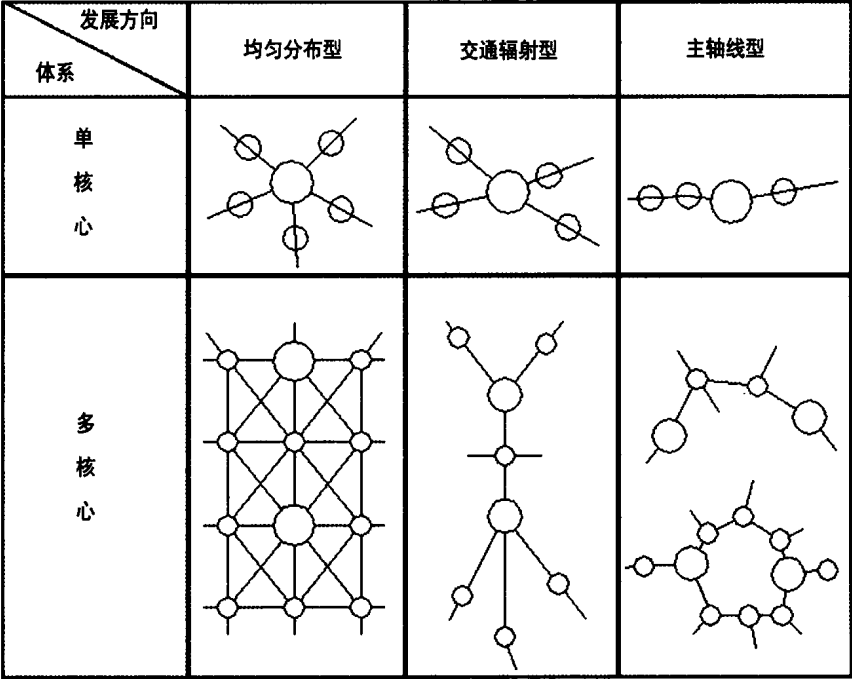


图 1 城市演变历程

“多心”：中心城区内部以商务、零售业为主的都市副中心，即中心城范围内三产服务功能的分散化。

“多核”：在大都市郊区形成的具有地区的社会经济独立性，分担中心城市某种重要功能、服务周边城镇、具备一定规模的商务与公共设施的郊区核心城市，即大都市范围内城市功能的分散化。本文重点是市域范围多核城市群的形成。

功能结构通过人口在城市空间上的分布得以体现。通过对世界城市的人口密度数据的分析（见表2~7），可以对世界城市人口分布特征得出以下几个结论：

表2 世界城市人口密度

	东京	巴黎	伦敦	纽约	上海
大都市区人口密度（人/km²）	5514	907	4690	2336	2587
中心城区人口密度（人/km²）	13093	8084	7290	8894	14758
核心城区人口密度（人/km²）	11840	20286	/	26552	35370

表3 东京基本数据

	土地面积（km²）	人口（万人）	人口密度（人/km²）	范围界定
大都市区	2187	1206	5514	东京都(包括23区、26市、5镇、8村)
中心城区	621	813	13092	东京区部（23个区）
核心城区	163	193	11840	市中心部区（10个区）

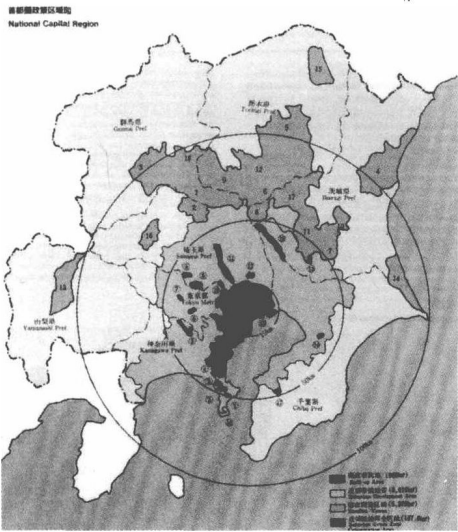


图2 东京大都市区范围图



图3 东京中心城区范围图

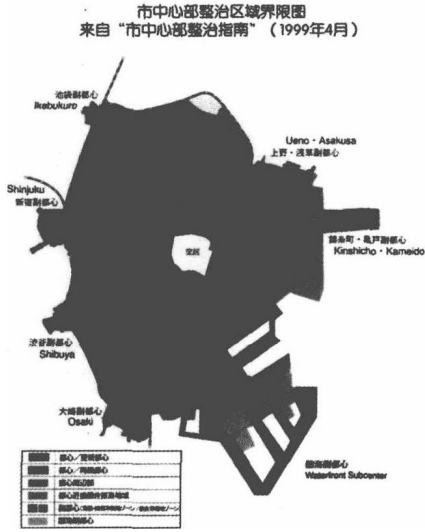


图4 东京核心城区范围图

表4 巴黎基本数据

	土地面积（km²）	人口（万人）	人口密度（人/km²）	范围界定
大都市区	12072	1095	907	大巴黎地区，巴黎大环Grande couronne 内（1市7省）
中心城区	762	616	8084	巴黎小环Petite couronne 内（4个省）
核心城区	105	213	20286	巴黎市区（20个区）

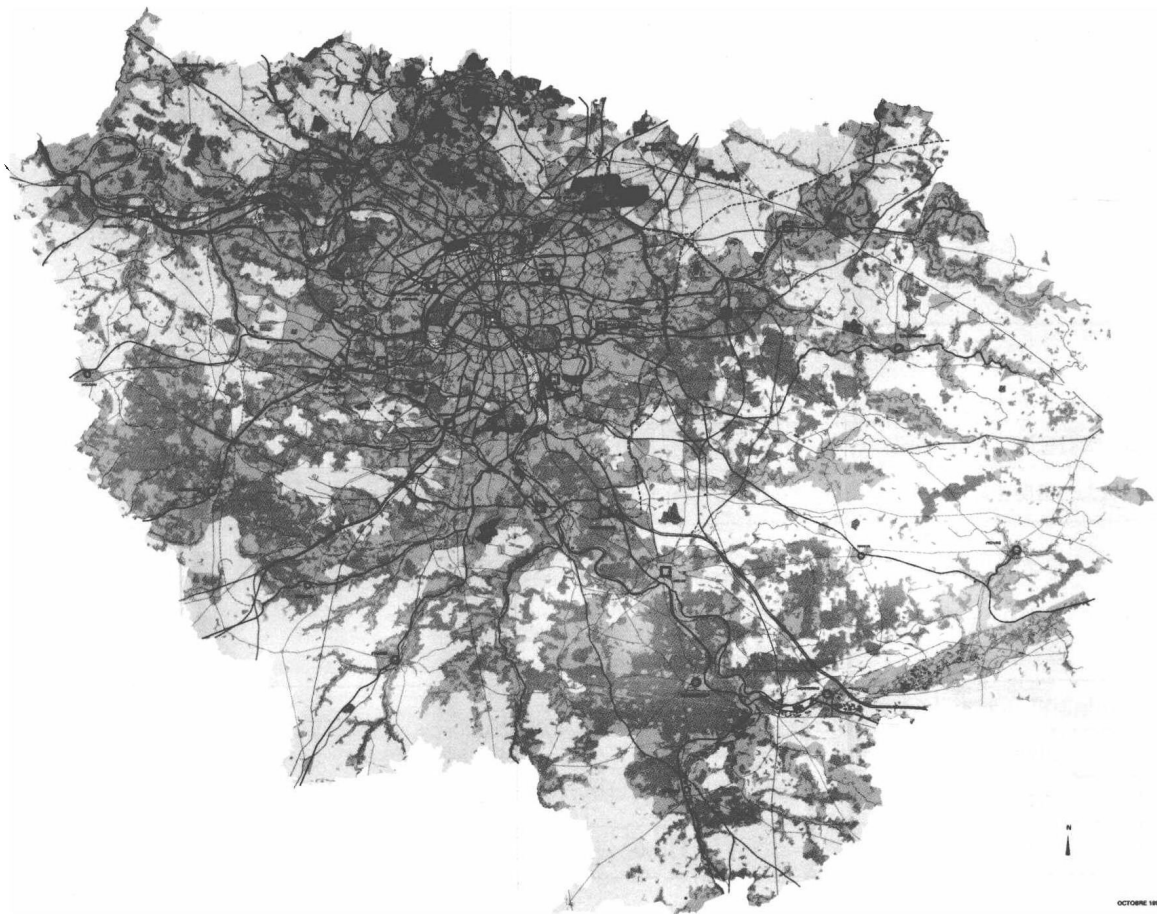
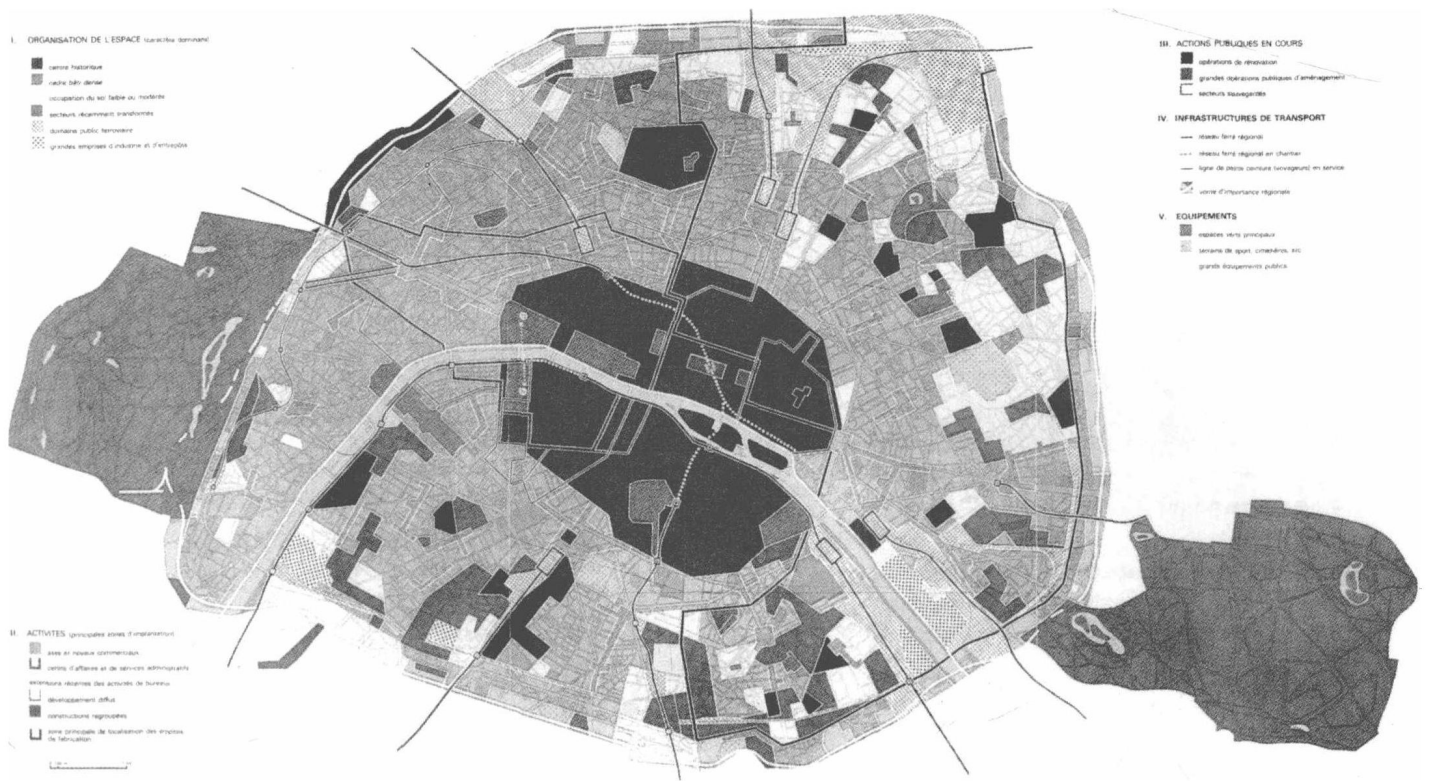


图5 巴黎大都市区范围图



图6 巴黎中心城区范围图



2

图7 巴黎核心城区范围图

表5 伦敦基本数据

	土地面积 (km ²)	人口 (万人)	人口密度 (人/km ²)	范围界定
大都市区	1580	741	4690	大伦敦, 中心次区加东、西、南、北四个次区
中心城区	321	234	7290	内伦敦, 中心次区
核心城区	31	/	/	中心统计区, CSA(Central Statistical Area)

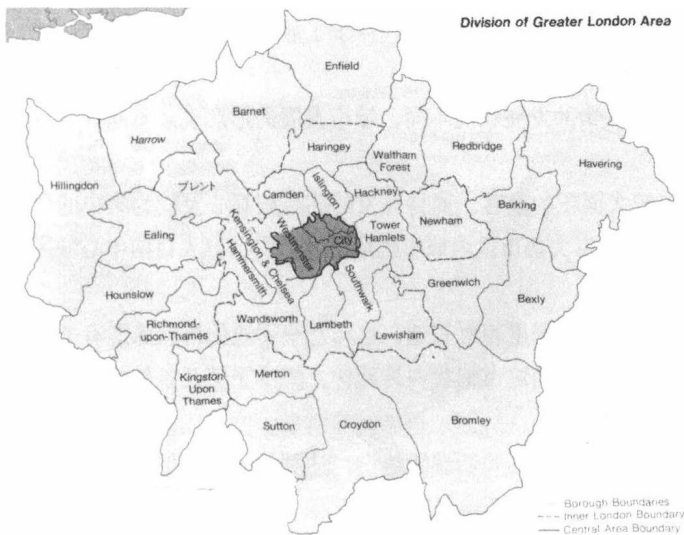


图8 伦敦大都市区及中心城区范围图

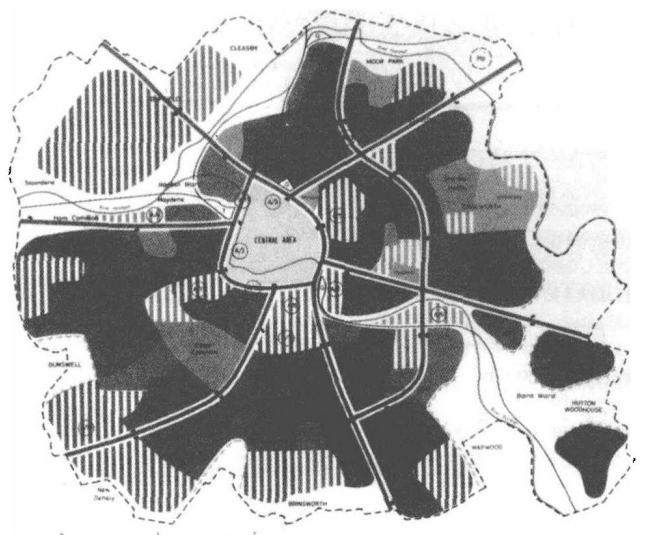


图9 伦敦核心城区范围图

表 6 纽约基本数据

	土地面积 (km ²)	人口 (万人)	人口密度 (人/km ²)	范围界定
大都市区	5793	1353	2336	都市统计区包括纽约州和新泽西州 17 个县
中心城区	823	732	8894	纽约城 (曼哈顿等 5 个区)
核心城区	58	154	26552	曼哈顿区



图 10 纽约大都市区范围图



图 11 纽约中心城区范围图



图 12 纽约核心城区范围图

表 7 上海基本数据

	土地面积 (km ²)	人口 (万人)	人口密度 (人/km ²)	范围界定
大都市区	6340	1640	2587	上海市域
中心城区	660	974	14758	中心城 (外环内地区)
核心城区	108	382	35370	内环内地区

* 世界大城市对人口都具有较强的集聚力，多数城市的核心城区的人口聚集度都是最高的，体现了城市主要的功能承担区域——核心城区对人口的吸引力最强。人口分布呈现由核心城区向外递减的趋势。

* 世界城市都已经历或正在经历人口向更大区域疏散的过程，由于各城市的发展状况不同，城市发展的形态模式不同，导致人口分布在一定的可循规律下仍然具有较大的差别。

东京核心城区人口密度低于中心城区，这与东京核心城区内包含了较大面积的皇宫、尚待开发的临海副都心及较为集中的商业办公等有关。相对于另几个城市而言，东京的人口分布较为均匀，可以认为东京大都市区内城市化地区较为广泛，人口向中心城区外疏散的趋势较强，致使区域内形成了数量及规模都较大的新城（见表 3，图 4）。

巴黎核心城区人口密度较高，中心城区（小圈）和大都市区（大圈）的人口密度相对较低，这与巴黎周边的自然地形有关，大量的山地、农田、森林的保存使巴黎在较大区域内的城市化地区较少，人口分布随城市轴线向外延伸，集中于某几条轴线上的新城（见表 4，图 5~6）。

伦敦中心城区与大都市区的人口密度差距最小，可以认为伦敦通过多轮的卫星城和新城的建设，达到了人口向更大区域内疏解的目的，或者说在大都市区内，伦敦周边的新城对人口也具有较强的吸引力，成为了区域内新的增长点（见表 5）。

纽约由于逆城市化的作用影响，城市呈现向郊区低密度的蔓延趋势，因此，在核心城区和中心城区人口密度都较高的情况下，大都市区内的人口密度极低，周边的城镇集聚度都较低（见表 6）。

1 - 3 世界城市多心多核城市空间结构形成的主要成因

(1) 经济发展对城市功能结构的影响与要求——建设国际大都市的需要

世界城市经济发展到一定阶段，产业结构从二、三、一转化为三、二、一，城市经济以三产发展为主要推动力，二产占城市总GDP的比重将逐步下降，但依然是所在国中的主要产业基地。这一经济发展趋势将促使城市的空间功能结构发生转变，让区位条件优越的中心城有足够的空间发展更高层次产业，原有的集中于中心城的二产将逐步疏散至周边区域及城镇，形成卫星城、新城及工业团地的产业支撑。世界城市经济发展推动产业结构转化，进而推动产业功能布局的调整，而产业的向外疏散导致城市结构的转变，形成多心、多核城市群的空间布局。

(2) 现代交通对城市功能布局的影响与支撑——现代交通发展的必然

交通与城市的发展是一个相互依存的互动的过程，道路是城市的骨架，是城市功能的载体，同时也是引导城市发展的主要因素。以现代交通为基础的城市化进程的总趋势使城市人口和各种功能超越出了原来的城市范围，向周围广阔地带扩展，必将带来城市间更密切的联系和合作。

* 轨道交通对城市功能布局的影响

轨道交通的发展增加了相关地区的可达性，导致相关城镇依托轨道交通进行建设。尤其在小汽车还未全面进入家庭，或是以公交为主导的城市发展中，轨道交通对于城镇发展的支撑及人口集聚的作用强于高速公路的影响作用。轨道交通转换枢纽往往成为人口、商业、娱乐等的集聚处，促成市镇在这一区域的形成和发展，推动周边土地开发和经济繁荣。

在日本，完善的地铁交通网络，从市区延伸到郊区，并且与地面的各种快速交通及公共交通形成便捷的换乘枢纽，在这些主要的换乘枢纽处逐步发展形成了市镇，有些地区逐步形成了东京都市圈内的副都心。东京的轨道交通及铁路的发展，促使人口和部分产业向中心城外迁移，导致发展成为多核心结构（见图13）。

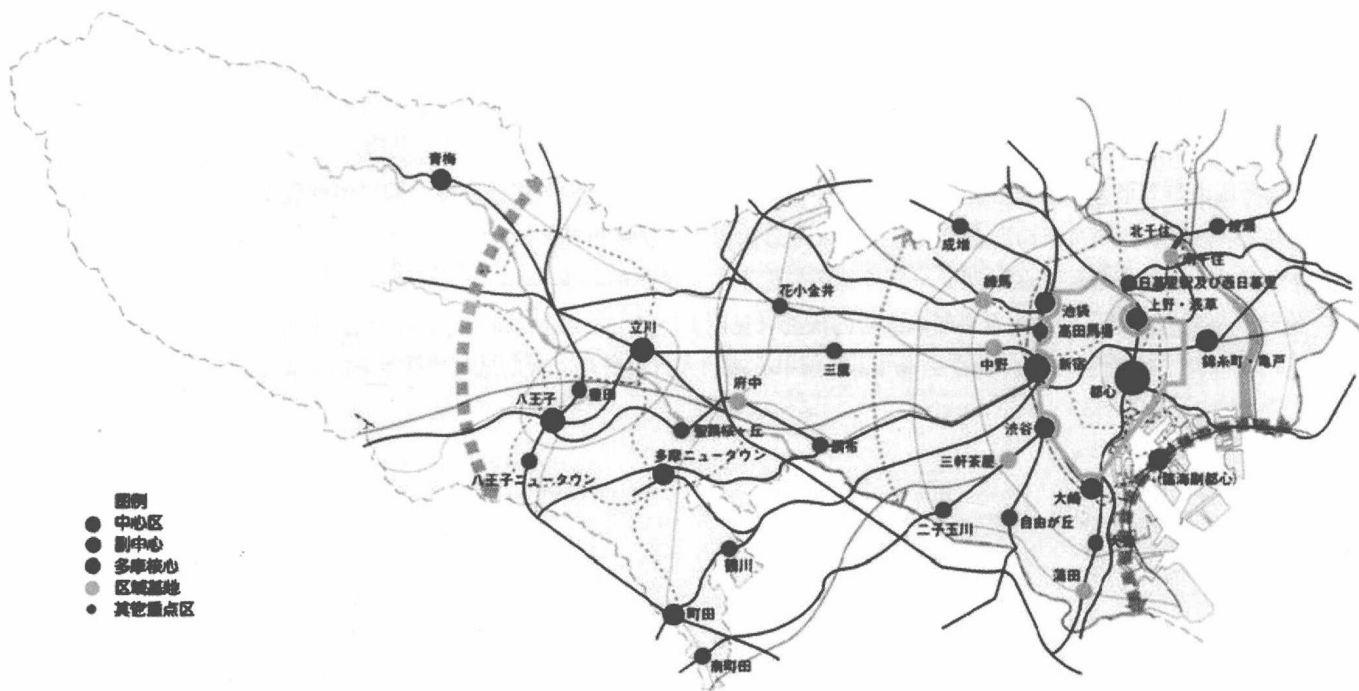


图13 东京都多核心分布图

* 高速公路对城市功能布局的影响

高速公路对城镇的发展及相互作用产生较大影响。高速公路建成投运3~5年后，会使两端的大城市沿高速公路延伸发展，同时形成以高速公路为轴线，在各立交和出入口附近形成一系列城镇或是新型的工业城市。

在美国，高速公路及私人小汽车的发展支撑了小城镇离开中心城的跳跃式生长，而在这些小城镇着重布置的新兴产业又使其对空间集聚的要求较低，因此在美国的城镇密集地区中表现出的典型特征是多中心的开放结构。

(3) 实例——东京

在东京建设新城是从分散主城人口的目的出发，多数新城都以居住为主，有的也承担部分科研、商业和行政功能（见表8）。城市的主体功能还集聚于主城，但同时将一些功能，如产业、科研、居住等，逐步地疏散到新城。

东京周边的新城建设基本都有铁路支撑，对于规划中确定的新城敷设铁路线，加强新城与主城之间的交通联系，用以引导人口的流向，达到吸引人口的目的。同时东京选择建设新城的城镇现状规模都不大，规划的新城人口规模也不超过40万，一般都集聚在离东京40~60km处，具有较为独立的服务功能。

表8 东京周边部分新城概况

名称	地点	距东京距离 (km)	占地面积 (km ²)	规划人口 (万人)	现状人口 (万人)	主要设施	主要功能
港北新城	横滨市港北区	25	5.3	30	5.2 (1979年)	新的铁路线	居住、行政
筑波科研高教 城市	茨城县筑波郡	50-60	285.6	22	3.1 (1983年)	45个研究机构和若干民间 研究机构，新交通体系	科研、居住
成田新城	千叶市成田市	60	4.87	6	0.3	公共汽车专用道路	居住、商业
千叶新城	千叶市船桥市	40	29.13	34	2.2 (1983年)	敷设新的铁路线	居住、产业
龙崎新城	茨城县龙崎市	50	7.6	7.5	0.2 (1983年)	开发工业区	科研
市原新城	千叶市市原市	60	9.74	13	0.1 (1983年)	敷设新的铁路线	居住
海滨新城	千叶县千叶市	50	14.8	5	9.68 (1983年)	敷设国铁，修建铁路，人造海滨	居住
多摩田园城市	多摩、八王子、稻城	50	31.58	40	17.4	敷设铁路线	居住

2、布局形态

2-1 城市空间形态选择的观念

如何选择城市布局形态，其核心是拥有的生态环境观念所导致的对土地利用的态度，即以何种效率利用土地和如何处理城市与自然环境的关系，反映在城市布局形态上就是土地使用总量和土地使用布局。

国外众多城市在城市急速扩张时期无一例外地都提出了生态维护的要求：

* 伦敦、莫斯科的绿环建设无疑是较为成功的范例（见图14、15），在城市的外围控制几公里的绿带，迫使中心城不再无限地向外拓展，同时在一定的距离之外建设卫星城以疏散中心城的人口和产业，缓解城市集聚带来的巨大压力，引导城市向外疏散，最终保持大城市的良好生态环境。

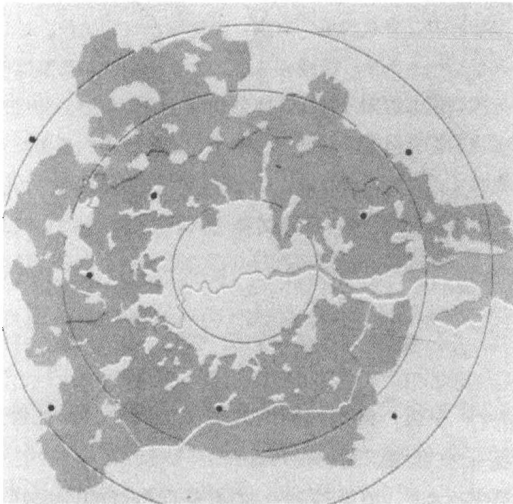


图14 伦敦绿环示意图

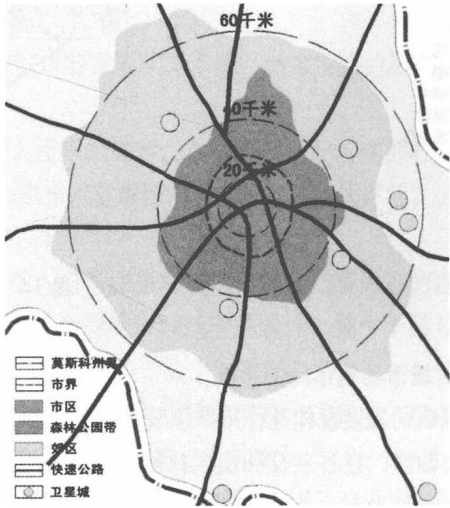


图15 莫斯科绿环示意图

* 新加坡的水源地保护区、荷兰 Randstad 的绿心依托自然地形形成了城市发展区域内的大面积生态开敞空间（见图 16~17），利用严格的城市规划手段和法律条例避免生态空间为城市发展所侵吞。



图 16 荷兰 Randstad 绿心示意图

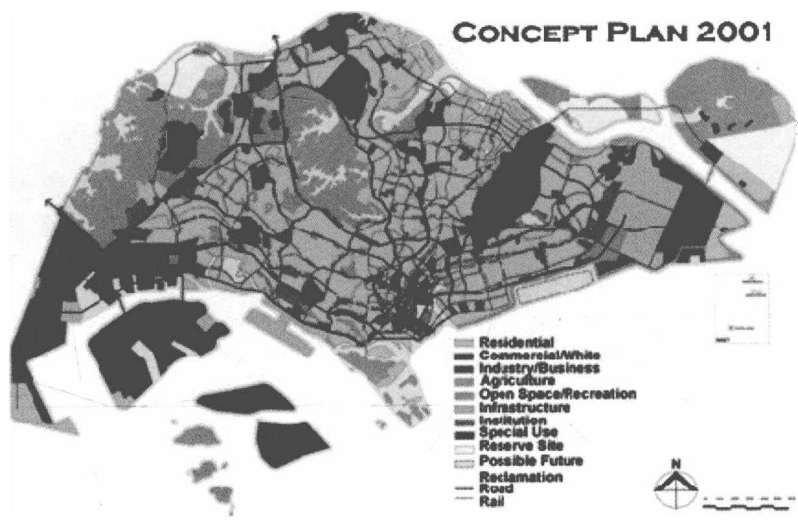


图 17 新加坡水源地示意图

* 东京、巴黎由于自然地形的影响，天然地保留出较大面积的生态维护空间（见图 18~19）。东京在其高速发展时期受大伦敦规划的影响也企图建设绿环来控制城市的向外扩张，但是最终由于规划控制等各方面的因素未能成功，但是从东京都整个行政区域范围来看，其西部大面积的山岭地区基本属于生态保留区域。现状东京都内非城市建设用地为 883km²，占城市总用地的 40.4%，人均非城市建设用地约为 73m²。

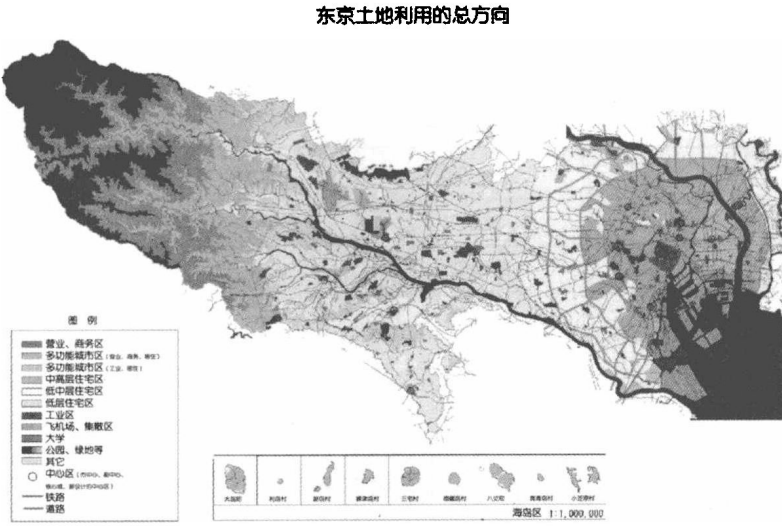


图 18 东京土地利用图

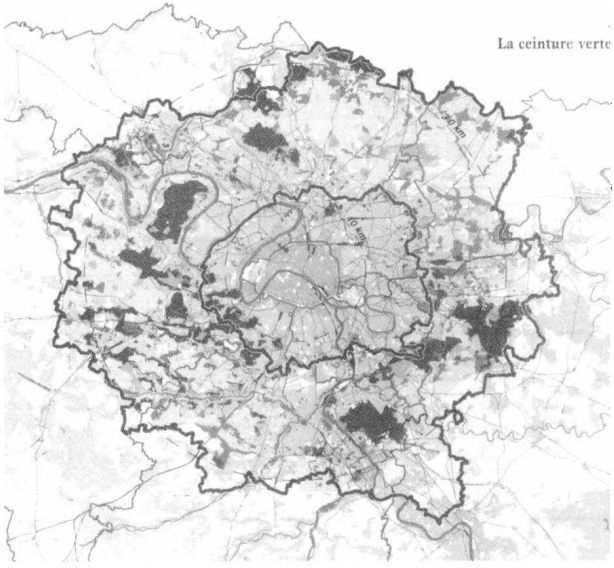


图 19 巴黎绿地系统图

如图 20 所示，东京通过中心城区的高容积率开发，加强中心城区土地的使用效率，以此来保证区域内存在大面积的非建设用地。通过对不同区域容积率的限制，有效地避免了城镇发展过程中的连绵趋势，维护了城市整体的生态环境。今天东京成了世界上生态环境比较好的城市之一，这与它始终贯彻向外疏散城市功能，通过有效控制手段发掘土地的最大效用，合理安排和正确使用土地有关。

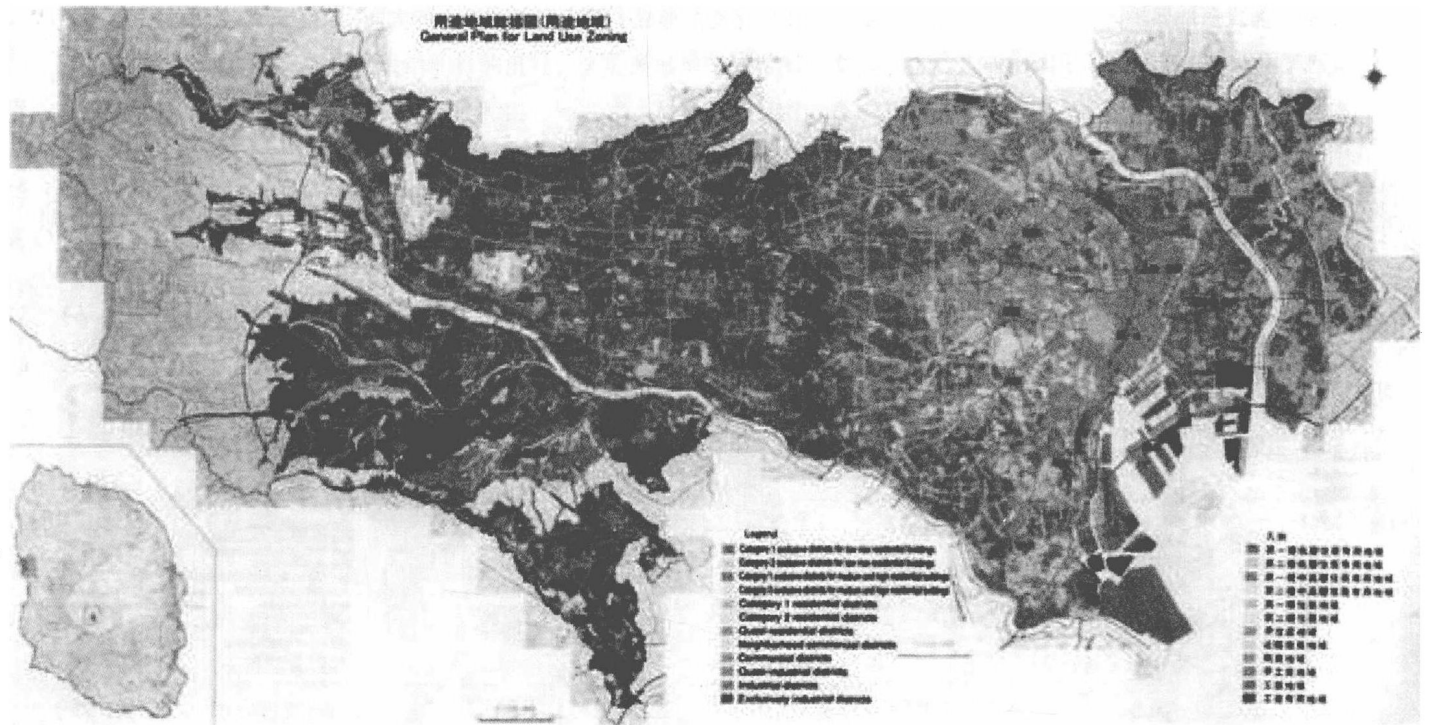


图 20 东京市域容积率控制图

巴黎选择了轴向带状发展模式，利用自然地形阻隔城市建设用地的连绵，减轻了城市发展对生态环境的压力，有效地保护了整个大巴黎地区的森林系统和农田。现状大巴黎地区非城市建设用地为 9677km²，占城市总用地的 80.2%，人均非城市建设用地约为 884m²。巴黎中心城非城市建设用地为 124km²，占城市总用地的 16.3%，人均非城市建设用地为 20m²。

* 香港总用地为 1098km²，其中建设用地仅占 13.8%，非建设用地占 83.2%（见表 9）。香港属于地少人多的典型城市，为维护城市生态环境，香港通过划分不同密度分区及确定各密度分区的开发强度来控制城市建设，通过提高建筑密度最大可能地利用城市建设用地，以此来换取在城市周边保留大量的自然生态空间。这一方法为城市提供发展空间的同时，也满足了城市生态环境的需求。

香港高密度的发展反映了对土地使用的一种价值观，为上海发展提供了另一种思路。

表 9 香港土地利用平衡表（1999 年）

建设用地	建设用地面积 (km ²)	占建设用地比重 (%)	非建设用地	非建设用地面积 (km ²)
住宅	60	32.6	林地	220
公共设施	21	11.4	草地灌木	519
商业	2	1.1	荒地	44
工业	11	6.0	耕地	59
交通	33	17.9	牧场	11
游憩	17	9.2	渔塘	14
其他	40	21.7	水塘	26
小计	184	100	其它	21
			小计	914

2 - 2 形态模式

由生态保留区与城市建设区的空间布局关系，产生以下几种城市形态模式。

(1) 集中发展（圈层模式）——伦敦

* 目标：随着工业革命的出现，伦敦的工商业迅猛发展，城区面积不断扩展。为了防止伦敦城市的无限制膨胀，同时解决城市人口过度集中、生态环境压力过大等问题，伦敦的城市规划开始有意识地对中心城进行控制，同时引导人口和产业向周边的城镇疏散。

* 措施：为了达到防止伦敦中心城的蔓延和改变城市环境的目标，伦敦规划极为强调环城绿带和卫星城的建设。

从其历次的绿带规划中可以看出，原有设想的8km环城绿带基本被贯彻和实施，虽然有部分地区的绿带被蚕食或是有了低密度的蔓延，但总体的生态空间格局是被保留的。

伦敦跳开绿带向外拓展，在郊区建设卫星城，从第一代工业城镇到第四代具有综合独立功能的新城，分散疏解的思想贯穿于发展过程始终，并且通过发达的交通网络将各城镇相关贯通，形成“城市群”的发展格局。

* 模式分析：伦敦是典型的集中发展（圈层模式）。中心城处于都市圈内的中心位置，其他城镇则根据发展阶段的变化而在离中心城市不同距离的纵深位置呈同心圆状分布。这种模式向外扩张具有明显的阶段性，便于规划制定和实施的连续性，但是也带来了为中心城的巨大的向心压力。

（2）轴向发展（指状模式）——巴黎

* 目标：巴黎长期以来的“摊大饼”式发展，农业地区受到很大的破坏，城市的边缘地带——一种过渡空间，既有农业和森林，也有住宅和森林，也有住宅和大型设施——成为被蚕食的对象，面临强大的城市压力。20世纪50年代以来巴黎采用分散工业和建设新城的方式，以达到城市均衡发展的目标。

* 措施：巴黎由于受地形限制，采用东南向西北，沿塞纳河平行的工业分布轴、城市发展轴两条轴线发展模式。改建原有的8个郊区城镇，建立5个“自然平衡带”，形成以市区为中心的多层布局。同时保护森林和农田，由森林、绿地、公园、农村把城市分隔开，避免城市发展最终联成一片。

* 模式分析：巴黎在中心城市边缘以切线方式建立了两条平行发展轴，大都市圈内的其他主要城镇沿平行线方向发展，较好地避免了大都市圈内城镇向心集聚所可能造成的环境恶化，两条平行发展轴之间的空隙也不易被充填，同时也为依托公共的城市扩张提供可能，适应经济的高速发展和城市的快速生长，大都市圈的整体发展格局清晰。

（3）组团发展（网络模式）——东京

* 目标：人口和工业向东京集中使东京成为了特大型城市，中心城向外扩张的趋势开始增强，城市蔓延产生的各种问题开始显现。20世纪50年代后东京期望通过引导卫星城建设，有系统地提升郊区城市化，分担部分中心城的功能和负担，形成大区域上的多中心城市。

* 措施：注重城市发展中的生态环境，建设区域内的卫星城，同时加强各城镇之间的交通支撑。

在东京发展的各个阶段生态是始终关注的问题，无论是企图用生态绿带控制城市中心区的蔓延，还是在建设卫星城过程中对于绿带的保留，以及现在通过对绿化和水体的建设构筑城市的生态网络，这是始终贯穿东京城市发展过程的主要关注内容。

历次东京规划都倡导卫星城的建设，无论是圈层式发展时期还是轴向发展时期，卫星城的建设都是城市发展的重点。在卫星城的发展过程中，逐步摆脱对主城的依托而相对独立，同时承担起区域的部分功能，形成区域内的多核多心结构。

郊区卫星城的发展导致了卫星城与母城之间的交通流加大，增加了交通的复杂性，因此对于卫星城与母城之间的快速交通建设一直是东京发展中主要解决的问题。东京向外延伸主要依托铁路，交通与城市发展形态、结构之间的关系极其紧密。新一轮东京规划中提出的建设都市轴骨架也是以交通骨架为支撑，从而形成区域城市网络。

* 模式分析：东京强调建立一种大都市区各个分区之间的网络结构模式。通过不同功能的区域来承担和形成区域内的整体功能，形成核心都市和副核心都市之间呈网络状联系的都市轴骨架，之间充填以绿带和水体为主的生态空间，各新城与主城之间的联系通过高速铁路及高速公路加以强化，并通过环状交通加强卫星城之间的横向联系。

三、世界城市空间结构的发展阶段

现代城市发展的空间结构演变与城市发展阶段有密切关系。城市的空间布局受人们的观念和各个城市的内部、外部条件影响而显示出不同的形态，但是，世界城市空间结构与城市的发展阶段往往有一定关系，一般多经历下述阶段。

* 早期：以单中心为特点的中小城市发展阶段。城市工业化阶段，集中连片发展，一般呈现同心圆形态，包括城市中心区、商住混合区、普通住宅区、高档居住区、工业区等区域，中心只有一个，交通线路由市中心向外作放射状分布；

* 扩张期：以单中心为特点的大城市发展阶段。城市工业化成熟阶段，随着城市人口的增加，城市将沿交通线路在既有的土地使用基础上，向外扩大，出现分散组合式的或更为集中的发展模式。