

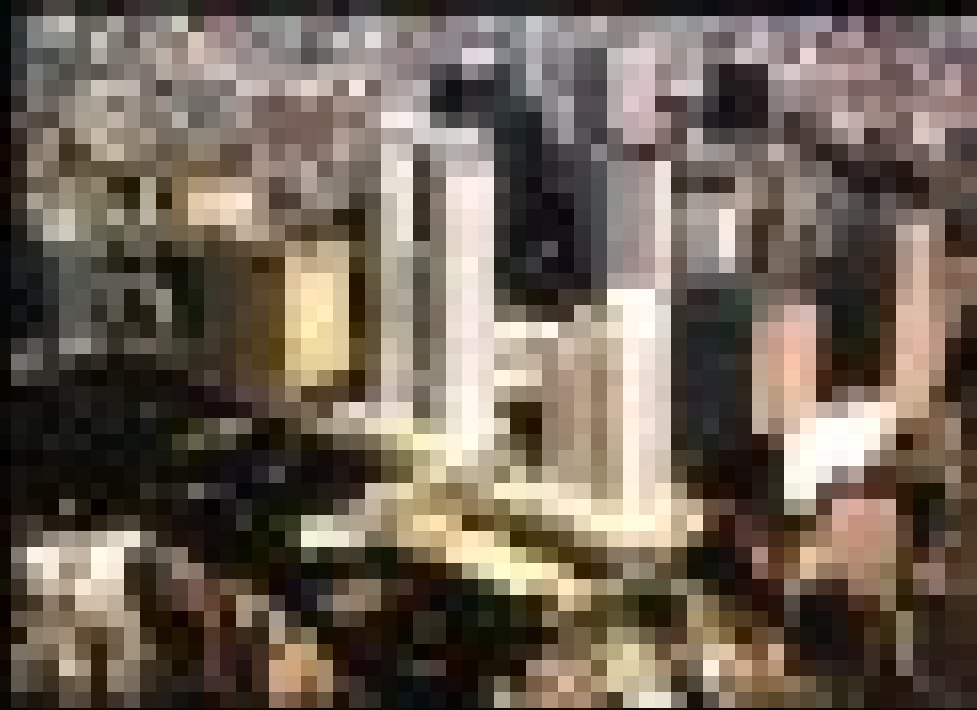
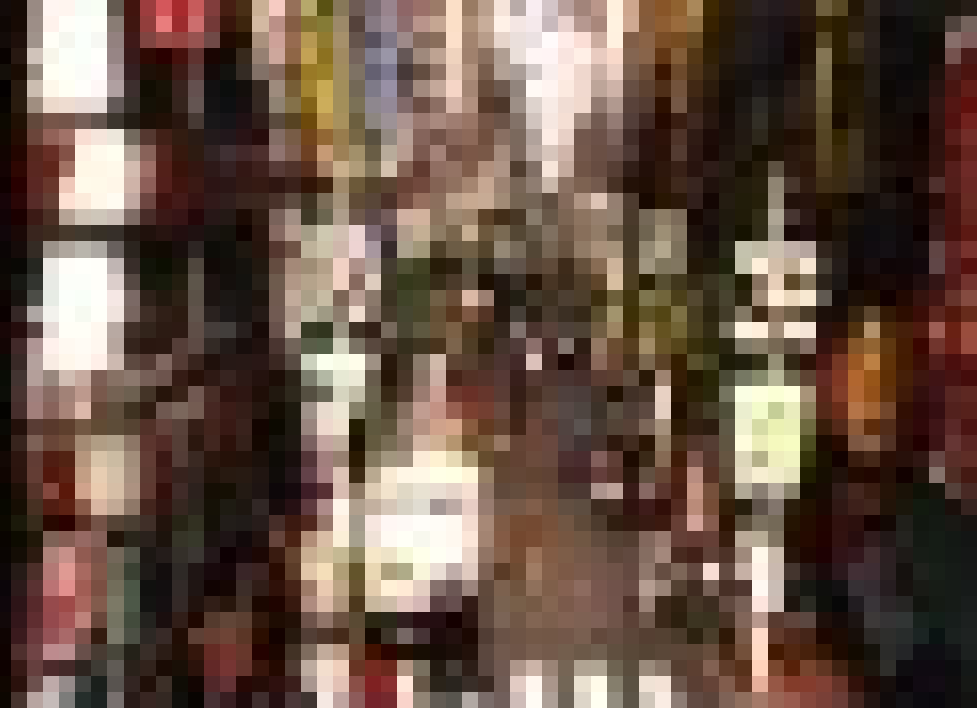
胡宝哲 著

东京的商业中心

天津大学出版社



东京的商业中心



TU247
H51

东京的商业中心

胡宝哲 著

天津大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

东京的商业中心 / 胡宝哲著. — 天津: 天津大学出版社, 2001.6

ISBN 7-5618-1426-7

I. 东… II. 胡… III. 商业中心—概况—东京市 IV. F733.13

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 20114 号

出版发行 天津大学出版社

出版人 杨风和

地址 天津市卫津路 92 号天津大学内(邮编: 300072)

电话 发行部: 022-27403647 邮购部: 022-27402742

制版 黑龙江浩庸彩色制版设计有限公司

印刷 北京人教方成彩印厂

经销 全国各地新华书店

开本 889 mm × 1 194 mm 1/16

印张 11.75

字数 341 千

版次 2001 年 6 月第 1 版

印次 2001 年 6 月第 1 次

印数 1-4 000

定价 79.00 元

目 录

第1章 引言·····1	5-1 银座·····63
1-1 研究目的和意义·····4	5-2 新宿·····72
1-2 概念和定义·····4	5-3 池袋·····94
第2章 历史沿革·····6	5-4 涩谷·····106
2-1 江戸时代	5-5 上野·····113
——日本桥商业中心的形成与发展·····6	5-6 浅草·····120
2-2 明治维新~第二次世界大战前	5-7 日比谷·有乐町·····127
——银座近代商业中心的兴起·····7	5-8 六本木·····133
2-3 二战后~东京奥运会	5-9 惠比寿·····138
——多心型城市构造的形成·····11	5-10 町田·····144
2-4 日本经济全盛时期~泡沫经济崩溃	5-11 多摩中心·····148
——综合型中心的建设与发展·····13	第6章 发展规划·····152
第3章 现状特点·····22	6-1 强化土地的高度利用·····153
3-1 内容与功能特点·····22	6-2 交通系统整治·····159
3-2 规模与等级特点·····22	6-3 综合再开发·····161
3-3 分布特点·····22	6-4 多摩和近临郊县中心开发构想·····164
3-4 立地特点·····23	第7章 启示·····168
3-5 用地布局特点·····24	7-1 商业中心及其城市构造的形成和
3-6 空间构成特点·····24	发展机理·····168
3-7 土地利用特点·····28	7-2 “软件规划”的重要性·····171
第4章 改建开发手法·····32	7-3 一次性再开发与渐进改造·····173
4-1 建筑与空间方面·····32	7-4 综合开发的重要性·····174
4-2 投资与运营方面·····49	东京商业中心建设大事年表
4-3 规划与立法方面·····53	(1872~1999年)·····176
第5章 改建开发实例·····63	参考文献·····179
	后记·····180

第1章 引言

神造田园、人造城市。城市可谓人类用双手造就的地球上最大的创造物了。纵观人类从古代到现代的发展历史，不难发现，人类的生活、生产活动越来越朝“城市主导”的方向发展，城市在人类文明的进程中发挥着越来越重要的作用。透过表面的嘈杂、混沌和无序，城市所显现出来的诱人的魅力和无限的可能性，是无论纯知识型的计算机、高科技，还是艺术世界的达·芬奇的杰作“永恒的微笑”，乃至世间的一切发明、发现所无法匹敌的。

就像“城市”二字所表现的那样，“市”在城市中是不可缺少的重要组成部分，可以说其代表地区就是其间的“市”——中心区了。以东京为例，无论是银座、新宿、涩谷，还是上野、浅草、赤坂，每个商业中心尽管个性特点不尽相同，但均为东京的繁华之所在，是东京的精华与缩影，富有无穷的魅力，并从不同的侧面反映着东京的城市文化和市井风情(图1.1)。



B



A

图 1.1 东京的商业中心景观

- A 银座
- B 池袋
- C 秋叶原



C



D



E



F



G

图 1.1 东京的商业中心景观

D 赤坂

E 新宿(引自影集《空から東京》，226 页)

F 新宿歌舞伎町

G 涩谷



H



I



J

图 1.1 东京的商业中心景观

H 浅草

I 多摩新城中心

J 新桥

1-1 研究的目的和意义

商业中心是城市中最活跃、最富有活力的重要组成部分。它是城市中最混沌的空间，同时也是城市的魅力和可能性之所在。然而，经过长时间的实地考察发现，貌似混沌和无序的闹市空间，其实有其自身和内在的发展变化规律。了解商业中心形成、发展及其在城市空间的分布机理，掌握其发展变化的客观规律，对于建设生活方便的、宜于居住的城市环境，无疑具有十分重要的意义。

很多实例表明，城市工商业的发展和人口的集中，虽然可以使城市出现繁荣，同时也会使城市变得过分拥挤、生活环境恶化，造成许多城市问题。到过东京或在东京生活居住过的人，经常感叹东京方便的生活设施、高质量的城市环境等。虽然影响人们对城市的感受的因素是多方面的，但从商业中心的规划、建设角度看，像东京这样一个生活方便、环境舒适、有着1100多万人口的特大城市，在中心规模、交通条件、设施构成、空间布局、土地利用等方面具有哪些特点？东京的商业中心建设和更新改造有哪些手法可供我们参考、借鉴呢？

改革开放后的二十几年来，我国的国民经济发展出现了前所未有的大好形势，城市建设也取得了令人瞩目的巨大成就。然而，由于我们还缺乏在经济高速发展时期城市规划、开发和建设的经验，在城市环境、生活的方便和舒适度等方面，还存在很多不尽人意的地方。20世纪的确是复杂、多元、高速和多变的世纪，在迷茫之中已经逝去。在跨入21世纪的今天，如何抓住时机改进我们的工作，使我国的城市规划、开发建设更好地适应新世纪的要求，满足信息社会和注重人的价值的“世纪之需”，创造世界一流的、生活舒适和方便的城市环境，是摆在我们专业工作者面前的一个亟待解决的课题。

以史为鉴，以他国为鉴。学习和借鉴他国的成功经验，对探讨我国的城市规划及建设的理论和方法无疑具有重大的现实意义。东京与纽约、伦敦齐名，是东方的巨大都会和世界三大经济中心之一，但与欧美城市相比，其社会、文化、经济背景和我国的情况更为接近。同时，东京的城市建设经历了漫长的封建社会、明治维新运动、战后复兴以及自由经济高度发展时期等多种不同社会、经济成长阶段，变化多且内容丰富，从中更易发现其发展变化的影响要素和客观规

律。此外，与美国的商业中心(Shopping Center)及其城市布局构造不同，东京的商业中心是在人口密集的、以公共交通系统(铁路、地铁、公共汽车)为主体的城市建成区内形成和发展的。因此，它的建设理论、手法和成功经验，为我们提供了一个较好的参照体系，更具有现实意义和参考价值。

在我国，随着中日两国间人员、信息交往的不断增加，从1980年以来，有关日本的建筑师、建筑师事务所、优秀建筑作品以及建筑发展历史的介绍专集、图册等出版了很多。然而，较为全面和深入地分析日本的建设实例，探讨城市规划的理论、城市建设和改建开发的方式和手法等方面的研究专著，相比就很少了。特别是关于东京商业中心开发建设的系统研究，到目前为止尚未见发表。本书若能为填补这一空白尽微薄之力，为我国这一领域未来的学术研究铺垫一块基石，起到抛砖引玉作用的话，笔者将万分欣慰，也是笔者之本愿和所求。

本书通过对东京商业中心的发展历史、现状特点、远景规划、更新改建手法以及具体实例的考察和研究，系统分析和探讨在自由经济、市场调节的社会经济背景下，人口密集的特大城市商业中心的形成、发展变化机理及其在城市空间的分布特征，供同行们在城市规划和设计实践中参考。

1-2 概念和定义

1. 商业中心

关于商业中心的概念以及中心范围的设定和判别方法很多。例如，欧美学者B.Berry、J.Johnson、H.Davies、D.Mulvihill以及日本学者服部銈二郎^[1]、桑岛胜雄等，大多把商业中心定义为各类零售商店、餐饮设施、娱乐设施等集中聚积的地区^[2]。还有一些学者如H.Davies、D.Mulvihill、杉村畅二、木地节朗等曾尝试以地价、建筑物的容积率、建筑物的高度、住宅和非住宅的比率等作为判别指标定义商业中心^[3]。

在本书中，“商业中心”(Commercial Cores)是指东京城市建成区内各类生活服务设施，如零售商店、餐饮店、娱乐设施、金融机构以及对个人提供各种服务的设施或事务所共100个以上(其中各类零售商店必须50个以上)集中聚积的地区^[4]。关于这类地区，东京都府有明确的定义和详细的调查统计资料，特别是从1952年后，每两年对所有商业中心进行一次普查，内容包括各商业中心的用地范围与面积与各类设施的建筑面

积与营业面积、从业人员数、经营内容以及营业额等，并出版很详细的调查统计报告，如《東京の商業集積地域》《東京の商業統計》及《東京都統計年鑑》等。从1979年开始，商业中心普查改为每三年一次，持续至今。

2. 改建开发

一般而言，再开发是指将老朽的、已经不适应现代化生活要求的建筑或地区做必要而有计划的重新建设。本书中的“改建开发”(Renewal)概念，除上述意义上的建筑重建、再开发(Redevelopment)之外，还包括建筑、部分街区或整个街区的整建(Rehabilitation)，街道的环境改善(Environmental Improvement)，商业街区的步行化改造(Pedestrianization)等内容。在概念上既有“硬件”即纯建筑意义上的更新改造、环境改善，又有商业街区运营、投资手法等“软件”意义上的街区振兴开发。因此，本书的内容涉及上述“硬件”和“软件”的各个方面，不仅仅停留在从建筑与空间的角度对商业中心的改建开发进行分析，而且从投资与运营的角度以及规划与立法的角度探求各种改建开发手法的背景和原因。书中所选的实例，既有传统商业街区的购物环境改善、商业设施的整建和再开发，也有新型商业中心的开发项目。

本书中东京的地域概念，是特指东京都行政地域内的区部、市部和郡部，有关商业中心的具体调查和实地考察只限定在区部和市部地域范围内进行。东京区部有千代田区、中央区、新宿区、涩谷区、板桥区、江戸川区等共23个区，区部面积约为570.0平方公里；市部有武藏野市、三鹰市、保谷市和武藏村山市等共27个市，面积约为573.8平方公里⁽⁵⁾。

本书以注重史实和数据分析为宗旨，避免泛泛空论。书中关于东京商业中心的所有数据，在没有特别注明的情况下，均引自或根据东京都的数种调查统计报告书整理而成⁽⁶⁾；书中的所有图片，在没有特别注明的情况下，均为笔者在实地考察时的摄影记录；书中有关的论点和分析，如商业中心的四个历史发展阶段、商业中心的形成发展机理及其影响要因、商业中心的现状特点、改建开发手法分类等，是笔者在东京近10年来的实地考察和研究中逐步形成的，而不是文献综述，更不是教条，观点全部是阶段性和建议性的，供同行们探讨。

注释：

(1) 服部絳二郎 (Keijiro Hattori)，日本商业地理研究的代表人物之一；1921年生于东京都，理学博士，日本立正大学教授；1972年荣获日本都市学会奥井赏。著有大量关于城市商业地理的专著，如《商店街と商業地域》、《東京を地誌る》《都市と盛り場》、《タウンイメージ・東京》等。

(2) ① Brian J.L.Berry, Commercial Structure and Commercial Blight, 1963；② James H.Johnson, Urban Geography, 1967；③ Illans Carol, The Hierarchy of Central Functions within the City, 1960；④ 服部絳二郎：《大都市地域论》，1969；⑤ 桑岛胜雄：《都市の机能地域》，1971年。

(3) ① H.D.Davies, Boundary Study as a Tool in CBD Analysis, 1959；② D.F.Mulvihill, Geography, Marketing and Urban Growth, 1970；③ 杉村畅二：《路線価額の地理学的研究》，《人文地理》，1965；④ 本地节朗：《小売商業の集積と立地》，1975年。

(4) 对商业中心的定义有多种多样。本定义是东京都进行商业统计所使用的较为理性、又具实用性的概念。为使本书中使用的数据与商业中心的概念一致，故采用此定义。详见《東京の商業集積地域》统计报告书第5页“商业集積地域の设定”一节。

(5) 引自：《日本地誌7・東京都編》，1页。

(6) 与本书有关的东京都调查统计报告书目如下：① 东京都总务局：《東京の商業集積地区》，1952～1994年；② 东京都总务局统计部：《東京の商業統計》，1952～1994年；③ 东京都总务局统计部：《東京都統計年鑑》，1952～1994年。

第2章 历史沿革

研究考察东京的商业中心，首先离不开了解其发展历史。在即将跨入21世纪的今天，这样做无疑更具有特殊的意义。然而，本书的目的并非是撰写东京的商业中心通史。本章主要着眼于东京商业中心发展的全部历史的解析，使具体的、各自独立的商业中心的实地考察系统化，并从中发现其内在联系，以探讨东京商业中心及其城市分布构造的形成、发展机理及其影响要因。当然任何结论或观点都离不开坚实的史实基础。

具体而言，本章考察东京商业中心发展历史的着眼点，主要有以下三个方面：

1) 不同社会、经济发展背景下商业中心的形成、发展及其在城市空间的分布变化；

2) 不同社会、经济发展阶段商业中心建设、发展的主要特点；

3) 商业中心形成、发展的主要影响因素。

关于东京商业中心从17～19世纪的江户时代到20世纪末的发展历史，概括起来可分为以下四个阶段。

第一阶段：江户时代——日本桥商业中心的形成与发展；

第二阶段：明治维新～第二次世界大战前——银座近代商业中心的兴起；

第三阶段：二次世界大战后～东京奥运会——多心型城市构造的形成；

第四阶段：日本经济全盛时期～泡沫经济崩溃——综合型中心的建设与发展。

2-1 江户时代——日本桥商业中心的形成与发展

东京作为日本关东地区重要的人口聚居地，可追溯到江户时代(1603～1867年)。其传统商业中心构架也起筑于这一时期(图2.1)。据史料记载，1590年德川家康进驻江户即今日东京时，只有几个村落共数百户人家，更没有什么像样的、现代意义上的商业设施。1603年，德川家康统一了日本列岛，并以征夷大将军的身份在江户开设幕府。翌年以日本桥为基点，开始对东海道、甲州街道、奥州街道等五条地域间干道进行整治。1606年，德川家康令全国的地方臣主派遣民工来此协助筑城，分

担开发建设工程，即历史上有名的“天下普请”，从而揭开了江户长达近30年大规模建设的帷幕，江户由此得到较快发展^[1]。

17世纪20～30年代，以商品批发和零售为主要功能的中心区，开始在与山手台地(今千代田区、文京区、新宿区)相邻的川手下町(今江东区、墨田区和台东区)的日本桥一带出现。当时的城市也比较小，建成的市街区东起本所高桥、西到千駄谷、南白芝·麻布、北至骏河三崎，直径范围只有4～5公里，人口大体在50万左右^[2]。

从史料分析，江户的商业中心首先在日本桥地区形成和发展的原因主要有以下三个方面：一是当时江户的城市布局特点以及日本桥地区优越的地理位置；二是规划政策；三是便利的交通条件。

从江户的城市布局特点以及日本桥地区的地理位置来看，首先江户的城市布局与北京相似，也是以皇城(日语叫皇居)为中心。据地理学家服部銈二郎考证，太田道灌、德川家康两位大将军选江户城于今日皇居之位置，主要是因其地处山手台地的最东端，俯瞰江户湾(今东京湾)、镇据关八州^[3]。而日本桥地区恰位于江户城的正面(东南面)，地处官僚、武士居住的山手台地和庶民、工商业者云集的川手下町之间，从整个城市构造和各阶层居民来讲，其地理位置适中，使用方便。

关于规划政策，据《日本地誌》记载，由于江户初期各类商品和生活物资的供给不足，德川家康在今日本桥本町、室町一带，以格网状道路划分了街坊，并把土地分给德川氏旧邻地的伊势、三河、近江、骏河等商业发达地区的商人，以鼓励他们到江户开店，刺激和带动这里商业机能的发展^[4]。

在交通方面，日本桥地区是通往名古屋、大阪的东海道和通往水户、仙台的奥州道以及中山道、日光道和甲州道等当时有名的五大地域间干道的起点；同时，由于该地区位于日本桥川和隅田川的金三角地带，因此还是当时货物的重要输送手段——水运交通的交汇处和枢纽地带。从史料看，日本桥地区曾是江户最大规模的水运码头，仅在日本桥川两岸就有里河岸、西河岸、鱼河岸、四日市河岸、米河岸和小舟河岸六个水运码头之多。在各码头周边建有仓库、批发市场及各类零售商店。其中当时颇有名气的鱼河岸和鱼市

就在今日本桥室町一丁目和本町一丁目一带。值得一提的是,日本桥地区的商业发展所依附的交通条件与北京前门地区在清末商业发展时期的交通情况有许多相似之处。

在商品经济还不十分发达、城市发展也较为缓慢的江户时代,这种单心形态的城市格局,一直持续了近200年。其间,尽管在其他地段如两国(1661年~)、神田(1684年~)、浅草(1787年~)也出现了一些商店聚集地区,但直到1813年前后,日本桥一带仍然集中了占当时总数约80%的店铺,而且商店门类比较齐全,有较明确的分区布局^[5]。根据1824年出版的《江户買物獨案内》的记载,可了解到当时日本桥地区的商业布局情况。当时,从京桥到日本桥,沿通町即今日的中央大街密布有各类零售商店,其中以馒头店、点心店、衣料品店、日用杂品及书店为多,其中山本山酱菜苑、西川衣料寝具店及其教文馆书店等二十几家老店铺,至今仍生意兴隆;在日本桥北侧的本町、骏河町即今日的室町一带,有三井、大丸等大商家经营的店铺,是当时江户的中心街。此外,在日本桥北侧还聚集有各类批发市场,如现在的日本桥本町二~三丁目就是当时的草药批发市场,其经营至今仍十分兴旺。医药品批发市场周边还集中有很多制药公司,如田边制药、山之内制药等。从1841年出版的《江户名所図繪》,可了解到当时街市的热闹景象。日本桥商业区可谓江户繁荣的象征。

自1841年天保改革以来,日本封建社会体制开始出现激变。特别是美国使节培利提督(Matthew C. Perry)1853年的来日即所谓的“黑船骚动”,以及日美通商条约的缔结,标志着日本封建社会的逐步解体和日本开始进入近代社会发展时期。到明治维新前夕(1865年),东京的城市规模有了较大发展,人口增加到近75万,建成区直径范围也扩展到8~9公里^[6],面积大体与北京今二环路以内的旧城区规模相近,商业聚集地区也随之逐步增多。除已经形成的日本桥、两国、浅草和神田商业区以外,还在上野广小路、麻布、京桥、水道桥、增上寺、深川以及四谷-内藤新宿等地段形成了一定规模的商业聚集区(图2.2)。其中规模较大的商业中心仍然在发展历史较久的日本桥、浅草和神田地区,店铺数约占当时商店总数的40%。

2-2 明治维新~第二次世界大战前——银座近代商业中心的兴起

1868年,日本明治维新开始,江户于同年更名东

京。明治维新改革、立宪政治和自由民权运动,均极大地促进了日本社会的进步和发展。在1870年代末迎来的工业革命,使日本从此进入了资本主义经济发展初期。这一巨大变革,极大地影响了建筑业和城市建设。反映在东京的商业建筑和城市建设方面,主要有以下三个突出的变化。

(1) 大规模中心区再开发

1873~1878年的五年间,明治政府组织兴建了银座砖瓦造西洋式街区。这是明治政府推进城市近代化所采取的重大步骤,可谓日本经过城市规划和设计而进行的大规模中心区再开发的最早例证,同时也标志着日本城市中心区建设已进入了新的历史发展时期^[7]。此后,位于下町浅草的仲见世砖瓦造商业街,也于1885年底建成营业。

(2) 大型百货商场的出现

资本主义自由经济的发展加速了大资本商家的形成和零售商业的变革。1888年(又说1900年),采用近代柜台陈列式销售的大型综合零售商店——吴服店越后屋,即现在的三越百货商场本店,在日本桥地区的本町开业。这可谓日本最早的百货公司的实例。

(3) 高层商业建筑的建设

伴随经济的发展和建筑技术的提高,在1890年,高达12层且在顶部设有瞭望台的商业大厦——凌云阁,在浅草商业区建成开业。凌云阁是当时东京的最高建筑,也是日本第一个设有电梯的高层商业建筑,开业之初曾轰动一时,成为当时东京的重要景观建筑。

然而,从城市空间分布来看,到明治中期即19世纪末为止,东京的商业中心分布格局并没有出现多少变化^[8]。根据1882年东京府的统计资料,当时全市共有零售商店41382家,其中日本桥-京桥-银座地区就有6008家,浅草区3071家,神田地区7546家,分别约占总数的14.5%、7.4%和18.2%^[9]。1884~1892年的《東京府統計書》对商业贸易公司与商业同业组合的统计也表明,这些商贸公司也分布在上述地区(表2.1)。

此后,伴随着工业化进程,人口进一步集中,东京建成区也迅速向四周扩展蔓延,到一战前期的1914年,直径范围已达12~14公里,相当于江户初期城市面积的6~7倍,人口也增加到160万以上。铁路和地铁建设也从19世纪80年代开始逐步展开,山手环线铁道、中央线铁道、东上线、常磐线、总武线以及东海道本线等干线铁道逐步建成投入使用。这一时期商业建筑的最大特点是,大规模综合型百货商场日趋完善并得到较大发展,高岛屋和白木屋(现东急百货店)

图2.1 东京市街地变化图(江户时代~1986年)
(引自东京市计划局编《東京の都市計画百年》,
73 页)

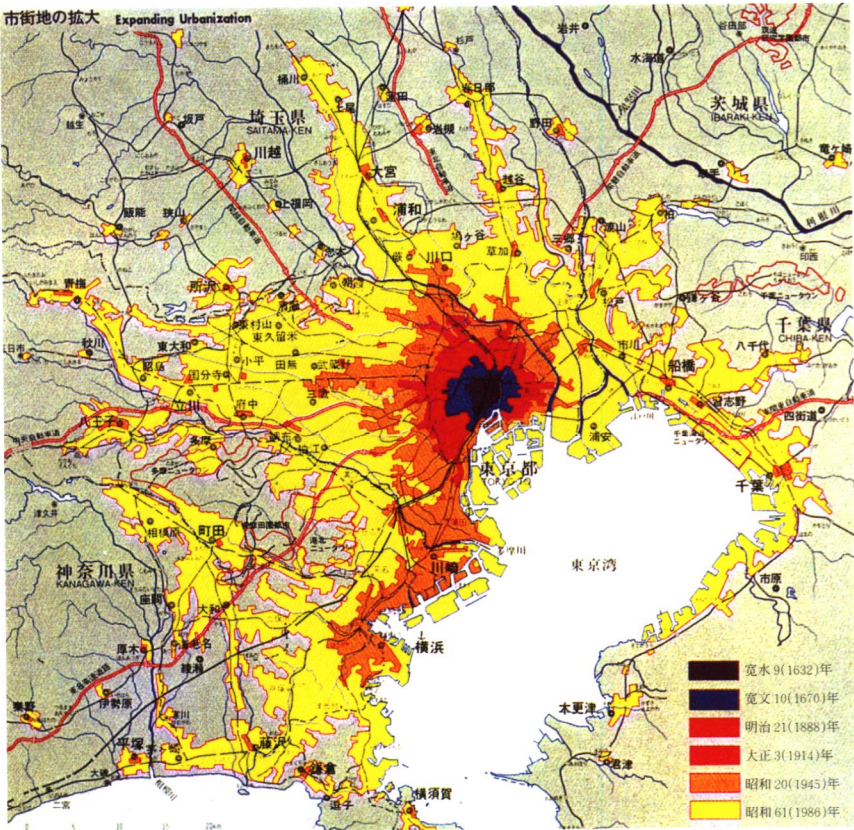


图 2.2 明治维新前的东京市街地及其商业中心(1865 年)

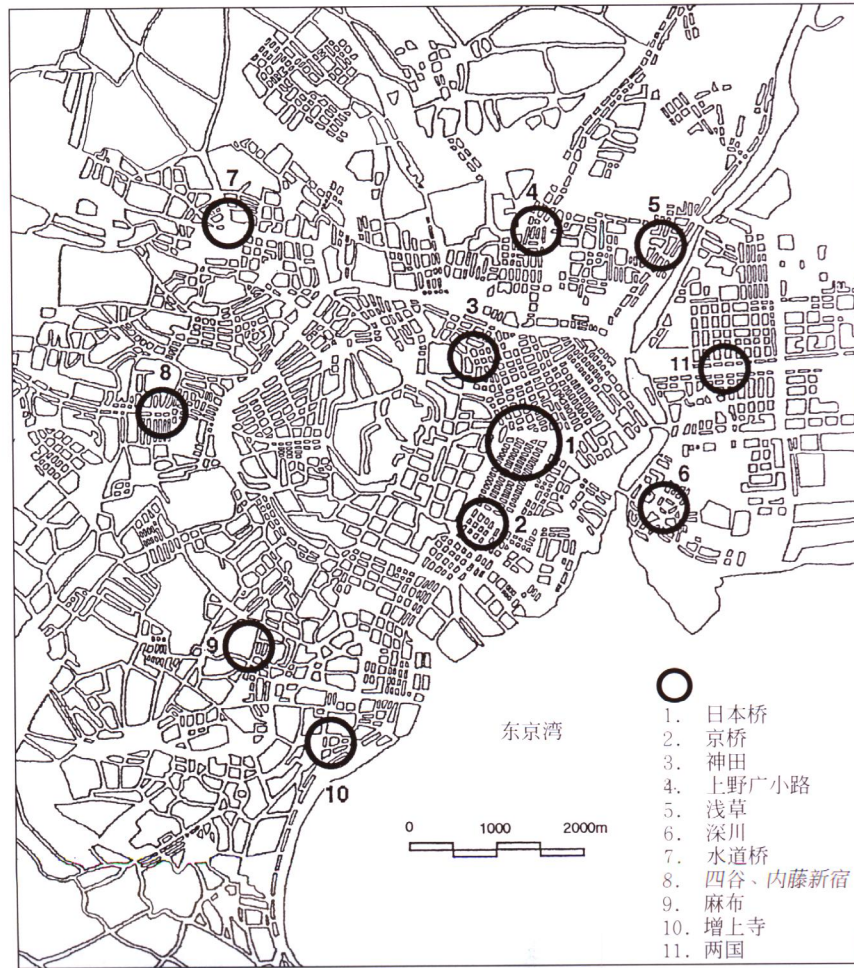


表 2.1 明治时代商业贸易公司与商业同业组合分布统计表

	商业贸易公司		商业同业组合
	1884 年	1892 年	1892 年
麹 町	—	—	1
神 田	3	—	7
日本桥	21	21	26
京 桥	10	13	17
芝	3	2	3
麻 布	—	—	—
赤 坂	—	—	—
四 谷	1	—	—
小石川	—	—	—
本 乡	—	—	—
下 谷	1	1	—
浅 草	1	2	—
本 所	1	2	1
深 川	4	3	6
合 计	45	44	61

* 引自江波户昭著《东京地域研究》，5 页

1910 年前后在日本桥地区相继落成开业，进一步强化了该地区的商业机能。有关这一时期其他商业中心发展情况的资料较少，但根据《日本地誌7・東京都編》和服部銚二郎、杉村畅二等人的研究报告，到 1914 年前后，至少还在锦糸町、千住、王子、板桥、本乡、小石川、新宿、涩谷和品川等铁路中枢车站及干线道路交叉点周边，也已形成比较重要的商业中心区（图 2.3）。

一战以后，特别是关东大地震后的城市建设，使东京的商业重心逐步向银座地区转移。从最反映商业区重要性的地价的变动情况来看，至少到 20 世纪 30 年代中期，银座地区已逐步取代了历史悠久的日本桥地区，成为东京最繁华的、近代化的商业中心。从史料分析，这一商业重心转移的比较明显的原因主要有以下三个方面：

1) 从明治初期（1868 年）开始，东京的外国人大都集中住在紧邻银座东南的筑地一带，因此，以外国人为主要服务对象的高级旅馆、西餐馆、西洋食品店，以及经营电器、手表、家具、洋装、烟草等进口商品、新式商品的商店在银座地区大量出现，这对银座商业中心的形成、发展和繁荣起着重要作用。据 1883～1885 年的调查统计，这一时期在银座地区经营进口和

新式商品的商店约占商店总数的 58% 以上，而同一时期在日本桥商业区的这类商店只占 24%，76% 的商店仍沿用旧的坐卖形式，即顾客需脱靴入堂就座，由店员根据顾客要求从后面库房取出商品（表 2.2）。

2) 一战和关东大地震以后，能与日本桥地区的大型百货商店相抗衡的松坂屋、松屋和三越分店等近代化大型百货商场、娱乐设施和各国的高级特色餐馆等，相继在银座商业区建成开业，进一步改善了这里的设施构成，提高了吸引力。同时，与其他商业区相比，其良好的街区环境、砖石铺装、沿街外廊等，也是商业繁荣不可忽视的重要因素。

3) 从史料分析，作为日本人了解和体验欧美文化的场所，银座在当时已逐步成为日本文明进步的象征和现代文明的标志。这一意识观念的形成和确立，对银座商业中心的持续发展起有关键作用。

银座商业中心的这一形成、发展历史，与北京王府井商业区的发展史有很多相似之处，颇引人深思。商业重心从日本桥地区向银座地区的转移，可谓一战和二战之间东京商业中心建设发展的一大特征。这一时期的银座，集中体现了日本近代资本主义的繁荣。

表 2.2 东京主要商业中心经营商品种类一览表(1883～1885 年)

商业区	进口、新式商品商店	传统、一般商品商店	两类商品并存商店
银座	49% (64%)	42% (24%)	9% (12%)
京桥	26%	74%	0%
日本桥	17%	76%	7%
神田	25%	69%	6%
其他商业区	28%	72%	0%

* 引自藤森照信著《明治の東京計画》，45 页。括号内为银座大街商店情况



图 2.3 一战前后的东京及其商业中心(1914年)

(引自《副都心整備計画》，60 页)

2-3 二战后～东京奥运会——多心型城市构造的形成

二次世界大战以后，经过几年的混乱期，日本经济从1950年的朝鲜战争起开始恢复，特别是在20世纪50年代末～60年代初，进入了高速发展时期，1964年，奥运会也在东京成功举行。伴随经济的发展，东京的人口急速增加，1955年达804万，1960年达950万。面对城市大发展和机能的高度集中带来的东京都心部的一系列问题，如土地价格飞涨、环境恶化、交通拥挤混乱、夜间人口减少等，早在1950年代末，行政管理部门、研究机构和学术界，就各中心区域的城市构造和城市发展战略问题进行了研究探讨，以求对策。其结果，以分散、均衡、协调为目标的“多心理论”得到了各界的广泛共识并得以实施^[10]。这一理论体系的确立，对东京商业中心建设和城市构造的发展具有十分重要的意义。

在此社会、经济背景下的短短二十几年间，东京的城市和商业中心构造均发生了巨大变化。到20世纪60年代中期奥运会前后，东京的人口已猛增至1000万，建成区直径也迅速扩展到25～30公里，商业中心总数随之发展到146个。江户时代以来形成的以日本桥、银座为核心的单心型城市构造已完全解体，发展成为以东京站—日本桥、银座—京桥—有乐町为都心，新宿、涩谷、池袋等为副都心，上野、浅草、神田、锦糸町、龟户等为副副都心的多级商业中心构造系统（图2.4）。

根据服部銑二郎、松泽光雄等的研究报告，1966年东京都内共有百货商店、各类高级专门商店、酒吧、电影院以及娱乐四类代表性设施9640家，其中日本桥、银座都心共有3002家，约占总数的31.2%。副都心中，新宿1239家，约占12.9%；池袋496家，约占5.2%；涩谷448家，约占4.7%；此外，上野422家，约占4.4%，其他21个副副都心商业区共有73家，约占

0.8%。从以上史料可以看出，到20世纪60年代中期，尽管银座、日本桥等都心商业区受居民迁移郊外之影响，出现了一段萧条时期，但在规模上仍占有一定优势。而新宿、池袋、涩谷3个副都心已有较大发展，具有相当规模。因此可以认为，东京的多心型城市构造在20世纪60年代中期已经基本形成。

这一商业中心城市构造新格局的出现，特别是三个副都心的兴起与大发展，其原因主要有四个方面：

1) 商业行为的经济性原理，决定了单一地域商业中心的城市形态显然已不能满足拥有1000万人口的特大城市居民的商业行为要求。

2) 关东大地震中，东京东部的日本桥、银座、上野、浅草等老城商业区及周边地区，均遭到非常严重的破坏。其后，人们开始向地质条件较好的山手台地迁移。特别是二战后，西部郊外及多摩地区住宅区的大规模开发建设，使东京的人口重心进一步向西部偏移。

3) 战后铁路系统的建设和完善，极大改善了整个东京建成区的交通状况，特别是西部郊外私人铁路与都心山手环线铁路、地铁系统在新宿、池袋和涩谷的交通换乘机制，进一步奠定了这三大商业副都心形成、发展的基础。

4) 在战后人口激增、都心各类矛盾日益加剧的情况下，东京都府在1958年7月制定了“首都圈整备计划（首都圈整治规划）”，明确地把新宿、池袋、涩谷列为重点发展地区，以分散都心机能，从法律、政策等方面进一步促进了三大副都心的健康发展。

关于当时东京各主要商业中心各自的机能特点，从表2.3的统计中可见一斑。比如，从总建筑面积来看，全东京近51%的百货、高级专门店仍集中在都心，可以说在多心型中心构造形成之初，副都心还远不能与都心相匹敌，银座、日本桥在20世纪60年代中期的东京商业中心系统中仍占有主导地位；在副都心中，新宿的百货商场、高级专门店的数量最多，发展也最快，除零售商业机能外，新宿的娱乐设施机能在当时也已相当发达，全东京约20%的娱乐设施集中在这里。

表 2.3 1966 年东京主要商业中心四类设施分别占全市四类设施总建筑面积比率

	百货店、高级专门店	酒吧	电影院	娱乐设施
都心（日本桥·银座）	50.6%	21.0%	19.2%	33.6%
新宿商业副都心	18.0%	5.7%	7.7%	20.0%
池袋商业副都心	9.0%	3.3%	4.2%	4.1%
涩谷商业副都心	5.6%	3.8%	4.5%	4.7%
上野商业副副都心	6.0%	2.7%	2.4%	6.4%
其他 21 个副副都心	0.24%	0.83%	0.97%	1.0%

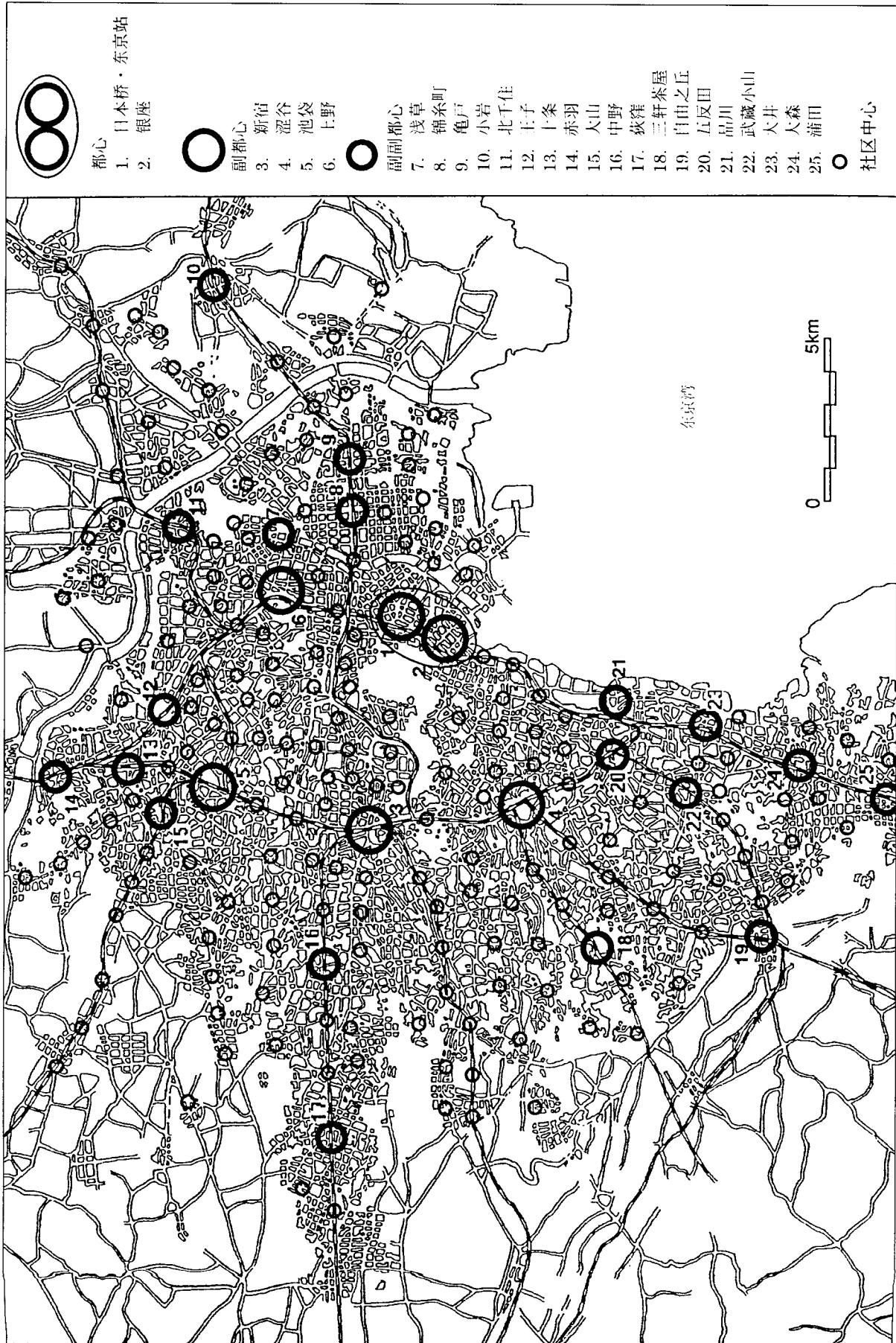


图 2.4 20 世纪 60 年代中期的东京及其商业中心构造 (1966 年)