

图说城市区域规划

摇摇摇摇摇摇[日]青山吉隆编
王雷蒋恩罗敏译
摇摇摇摇摇摇摇摇王德校译

同济大学出版社

摇图书在版编目(悦孕)数据

摇图说城市区域规划(转日)青山吉隆编;王雷,蒋恩,罗敏译

—上海:同济大学出版社,圆园园缘年

摇陈丹,陈丹,陈丹,陈丹

摇 I 摇城摇 II 援①青摇②王摇③蒋摇④罗摇 III 摇城市规
划·区域规划—图解摇 IV 摇城—源

摇中国版本图书馆悦孕数据核字(圆园园缘)第 园园园园园号

摇合同登记号:图字 园园园园园园

摇本书由日本丸善株式会社正式授权我社依据《图说城市区域规
划》(第二版)翻译、出版、发行中文版

作译者

摇摇摇责任编辑江摇摇摇责任校对杨江淮摇摇装帧设计潘向葵

出 版

摇同济大学出版社

发 行

摇摇摇(上海四平路 园园园号)摇邮编 园园园园园 摇电话 园园园园园园园

经 销 摇全国各地新华书店

印 刷 摇苏州望电印刷厂印刷

开 本 摇 园园园 伊 园园园 伊 园园园 伊 园园园

印 张 摇 园园园

字 数 摇 园园园园园

印 数 摇 园园园

版 次 摇 园园园年 愿月第 园园园版 园园园年 愿月第 园园园次印刷

书 号 摇 园园园 伊 园园园 伊 园园园 伊 园园园 伊 园园园

定 价 摇 园园园元

摇摇摇摇摇摇本书若有印装质量问题,请向本社发行部调换

序

摇摇中国的城市化进程进入了一个快速的发展阶段。作为一个具有几千年高度发达农业文明的民族,将面临一个历史性的社会转折,从一个农业文明为主导的民族,提升为一个城市文明为主导的民族。这不仅仅需要城市学家和城市规划师们深入的专业研究,可能更需要的是把城市学和城市规划学科变成全体民众了解的显科学,这是中华民族的城市化道路健康、持续、和谐发展的最大的基石和保障。

青山吉隆先生是日本京都大学的教授,他主编的《图说城市区域规划》一书,汇集一批活跃于日本国内学者的共同成果,尤其值得一提的是,其图文并茂的形式,在日本国内为专业和非专业读者所喜好。今有其学生王雷、蒋恩和罗敏译成汉文,实为好事。我相信此书中文版的出版,定会在汉语读者圈内同样得到热烈反响。通过比较和借鉴,为中国的城市化进程中城市学和城市规划学科的知识普及起到积极的作用。

王雷先生现在在我处做博士后研究,转来青山先生的来信邀我写序,盛情之下,笔落以上,是为序。



二〇〇九年 苑月 癸巳日 摇同济园

中文版序

摇摇城市区域规划是一门跨越众多领域、内涵极其广泛的学问。此书是一本用简明易懂的语言,对城市和区域规划体系进行综合介绍的入门书籍。在日本,此书有幸不仅被学者、学生,还被从事于企业、政府等社会广泛人士所接受。

众所周知,城市和区域规划的目的、课题、内容和方法,随着各个国家、城市和区域所处的历史发展阶段的不同而不尽相同。此书主要是将近代日本和欧美诸国的城市和区域规划研究进行了总结和归纳,虽然不能说此书的所有内容都能一成不变地适用于拥有悠久历史和传统文化的中国城市规划之中,但在书中包含有非常多的可以作为城市规划参考和借鉴的研究成果和经验教训。

在经济飞速发展的当代中国,如果这本书也能被进行城市和区域规划领域研究的学生、学者和从事于企业和政府的读者们所接受,从而使其能为中国的城市和区域规划事业的发展做出一点贡献的话,将使我们感到非常荣幸。

在不久的将来,这本书中还会加入有关中国城市和区域规划的知识 and 见解,使其扩展成为一本包容日本、欧美和中国的城市规划研究成果的专著。让我们一起期待着这一天的到来。

青山吉隆

原著执笔者一览(按日文五十音图顺序)

- 青山摇吉隆:京都大学研究生院工学研究科城市社会工学专业教授
阿部摇宏史:冈山大学环境理工学部环境设计工学科教授
安藤摇朝夫:东北大学研究生院信息科学研究科人类社会信息科学专业教授
小谷摇通泰:神户大学研究生院自然科学研究科海事科学专业教授
小西摇道信:关西城市居住服务(株)执行董事
近藤摇光男:德岛大学研究生院工学研究科生态系统工学专业教授
斋藤摇道雄:区域与交通规划研究所副所长
榊原摇和彦:大阪产业大学工学部环境设计学科教授
武田摇丰:大阪产业大学工学部环境设计学科教授
谷口摇守:冈山大学环境理工学部环境设计工学科教授
塚本摇直幸:大阪产业大学工学部教授
土桥摇正彦:国土研究所执行董事
户田摇常一:广岛大学研究生院社会科学研究科教授
中川摇大:京都大学研究生院工学研究科城市社会工学专业副教授
波床摇正敏:大阪产业大学工学部城市创造工学科副教授
广濑摇义伸:德岛大学工学部建设工学科副教授
藤坟摇忠司:国土研究所 员 已于去年去世
松中摇亮治:冈山大学环境理工学部环境设计工学科副教授
山口摇行一:国土研究所 员 已于去年去世
山中摇英生:德岛大学工学部建设工学科教授
吉川摇耕司:大阪产业大学人类环境学部城市环境学科教授

目 录

序	员
中文版序	员

第 I 篇 城市区域规划概论

城市问题	圆
城市的发展和空间结构	源
城市的发展与演变	源
城市结构与模型	远
城市结构与交通环境	愿
城市规化和分区制	园
城市的更新	圆
城市的无序扩张与成长管理	源
城镇建设和城市规划	远
城镇建设的方式	园
中心城区的活力重振	园
土地地区划整理与旧城改造	源
居住环境整治与城镇建设	园
城市交通规划	园
城市规划与交通	园
城市交通的分析与评价	猿
城市交通的现状和课题	源
城市道路交通系统	猿
城市交通的规划方法	猿
城市公共交通系统	猿
城市道路规划	猿
街道等级结构理论	源
步行空间规划	源
街道重新定位理论	源
中心城区的停车管理	源
交通静稳化	缘
居住区的停车问题和改善措施	缘
汽车交通的限制	缘
街道的防灾功能	缘
城市生活基础设施	缘
城市设施	远
城市基础设施规划	远
城市设施的需求分析	远
商业设施规划	远
城市设施的评价	远
通信基础设施规划和信息产业	远
城市公园规划	远
城市环境	远
环境问题	苑
城市系统	苑
地球环境	苑
城市环境的经济价值	苑
城市环境	苑

第 I 篇
城市区域规划概论

1

城市问题

● 变化的城市

城市因受到外部社会和经济的影响而不断地发展变化,在当代的日本,城市也正接受着时代变革的洗礼。这股潮流主要表现在出生率下降与高龄化时代的来临。近年,日本的人口出生率不断下降,预计从 21 世纪初叶起总人口将开始减少。人口向大城市集中的趋势开始钝化,城市化社会开始向城市型社会转变,城市中已经形成了“成熟的”市民,他们参与城市规划管理的意识日益增强。对应这一变化趋势,日本建立了政务信息公开和地方分权的制度。全球一体化(全球化)和信息技术(IT)的高速发展使城市之间的竞争扩展到世界范围,政府通过放宽与城市规划相关的限制,积极推进市场化进程,激发了许多城市开发者的参与热情,像私人主动融资(PPP)这样的新型融资制度也正处于探讨和摸索之中。此外,整个世界的环境意识正逐步增强,城市的环境问题也越来越成为一个重要的课题。为了适应以上的变革,城市规划和基础设施建设也应该发生根本性的变化。城市的发展历史,就是城市受到各种各样外部影响而成长、发展、衰退的过程,城市的发展从来没有在一个静止均衡的状态停滞过。不管是谁,要想知道城市的将来会怎样变化,社会和经济会受到什么样的影响,都是一件十分困难的事情。正是因为未来存在着太多不可确定的因素,决定着城市发展方向的城市规划理论和方法论才更显得重要。

● 城市的空间需求

汽车与信息技术的发展和普及,使日本城市的产业结构和就业形态发生了显著变化,同时,工业、商业和住宅用地的选址原则也发生了变化,城市的空间结构也随之不断变化。在未来的信息化社会中,城市活动的主体将会采用与现在不同的方式活动。虽然这一说法还没有确实的根据,但是,这样的变化将会在质和量两个方面给城市的空间需求带来根本性的影响。一方面,对于土地空间和城市基础设施的需求将不会像过去城市大发展时期那样持续增加;另一方面,为了适应低出生率与高龄化的社会,城市结构中的许多部门都需要进行无障碍化建设(无障碍化)、无差别服务(无差别服务)等改造。可以说,日本的城市规划终于迎来了一改往日那种追从城市建设的状况。

● 解释的责任(解释城市)

随着城市型社会的成熟,市民对于城市规划的参与意识逐步增强。在城市规划的实施受到方方面面的意识影响的过程中,可以预见,市民和非政府组织的意见会逐渐得到尊重。特别要提到的是,信息公开制度的确立和 IT 革命,使信息的传递得到了飞跃性的改善,这将使政府的决策过程更加透明化。因而,如何在价值观各不相同的市民、非营利性组织(NGO)、非政府组织(NPO)、城市开发商以及中央政府、地方政府之间,建立城市规划的决策主体协商体制是极为重要的。此外,在城市规划中,向公众解释和说明规划方案是政府应尽的职责,所以日本政府也相应建立了政务公开制度。为了使政府能良好地履行其解释说明的职责,必须进一步推动制度的民主化和透明化,建立和充实城市规划的基础资料和客观的政策评价体系。

● 环境和能源

在城市建设中,人们已经开始认识到环境问题与能源问题的重要性。以二氧化碳为罪魁祸首的各种地球环境问题的出现,要求我们对现在的城市规划体系进行全方位的修正。整个社会对于环境和能源问

1



题的认识也比以前有所提高。在与城市结构、设施建设、土地利用和各种规章制度等相关的规划中,地球环境承载力已经成为不得不考虑的问题。特别是城市设施,因其从建设、使用、管理、直到最终废弃,要经历很长的时间,所以,从生命周期成本(建设和使用成本)的角度对城市设施进行分析是十分必要的。此外,由自然环境(大气、水、土壤等)、人工环境(社区、日照、通风、噪音、振动等)和历史环境(文化财产、建筑物等)构成的城市居住环境也被赋予了越来越高的价值。为了调整保护环境与创造便利的城市生活之间的平衡,对环境破坏和城市便利性进行经济评价已经变得越来越不可缺少了。

● 缓和法规制度的限制

缓和规章制度有利于通过导入自由市场竞争的手段实现资源的高效配置。在日本,缓和法规制度限制的方法在城市规划中的应用可谓众望所归,从而实现对城市土地和建筑物进行高效率配置的目的。然而,市场经济主义在市场失灵的时候,一些社会性的成本(譬如环境破坏的成本)并不能完全内部化,结果会形成只重视经济合理性的城市结构。在一些城市的发展过程中就出现过因城市的开发建设而导致城市景观、历史文化建筑、建筑周边环境被破坏乃至社区消失,这样的城市发展往往会产生很高的社会成本。与城市规划相关的规章制度方面,日本没有其他的先进国家做得好,所以,在调整社会成本和经济效率之间的平衡、公共权力和个人权利之间的平衡以及意见统一等方面还遗留有很多重要课题。

● 地方分权

随着时代的发展,就像公众参与城市规划体现了市民的责任一样,城市规划的行政职责也理所当然的逐渐转向地方政府。地方分权的主要内容就是城市规划职权的调整。一方面,地方分权制度的确立提高了地方政府的责任和自觉性,激发了城市间的竞争,带来了新的城市发展建设的契机;另一个方面,在如何把握本地资源和相对优势、培养城市规划的立案和实行能力、保障金融财政、促进区域合作等方面,地方分权制度又给地方政府提出了许多新的课题。

● 城市集中

虽然在当代的日本,人口向城市集中的趋势已经开始减慢,但仍有约一半的日本人居住在城市里(1995年)。而现在主要发达国家的城市人口几乎占到总人口的三分之一左右,通过这一点显然可以说明城市是国土中最重要的区域。在城市之间的竞争扩大到世界范围之后,创造城市魅力不仅对城市的市民、企业和来访者来说非常重要,而且还关系着这个城市的发展或衰退的重要课题。必须承认,对城市的控制和战略性投资依然非常重要。

2

城市的发展和空间结构

2-1 城市的发展与演变

● 全世界的城市化进程

产业和人口向城市集中的现象由来已久。城市化倾向的骤然加剧,从世界规模来看是出现在第二次世界大战以后,而日本则是出现在 19 世纪 70 年代开始的经济高速增长期以后。日本的城市人口在 1930 年还未达到 1 亿,到了 1950 年就增加接近 2 亿,这是其历史上人口增加最为显著的 19 年(参看[1])。在欧洲产业革命初期的 1850 年前后,世界上人口超过 50 万的大城市仅有 7 个,到了 1950 年则变成了 100 个,而到了 1970 年就已经增加到了 150 个。现在 100 万人口以上的大城市数目已经超过了 150 个。

● 日本的快速城市化

[1]显示的是自 1950 年起,每隔 5 年日本全国范围内人口集中地区的人口变动状况。此处所说的人口集中地区,是以日本国情普查区为单位,由人口密度在每公顷 100 人以上的普查区相互连接所组成的总人口在 50 万人以上的区域。通常可以认为,这样的—一个规模能够比较合理地反映出—一个地区的城市化水准。日本人口集中地区的人口一直在不断攀升,在 1975—1980 年这一时期达到了顶峰。另外,[2]显示的是日本的人口规模前 10 位城市(鉴于规模相差悬殊的因素,暂且将东京都除外)的人口演变过程。除了市区范围狭小的大阪市以外,其他城市的人口全部呈现连续上升趋势。其中横滨市和札幌市从 1950 年开始,广岛市从 1955 年开始,人口数量的增加幅度最为引人注目。

● 解读城市化

从现象的层面来解读城市时,可以从以下几个方面来着手。①人口方面:人口的增加,人口密度的增大,城市人口(第二、第三产业的就业人数)以及城市人口比率的增加,第一产业人口比率的减少,昼夜间人口差的扩大等等;②土地利用方面:由于农业用地转为城市用地,造成农业用地、山林地的减少和宅基地的增加等等;③可以反映城市特征增强的一些要素:住宅、商店、办公楼、工厂、学校等的选址,交通量的增大,地价的攀升,等等;④反映农村特征削弱的要素:农业户、耕地的减少,兼职农业户所占比率的增加等等。

● 近年的城市化

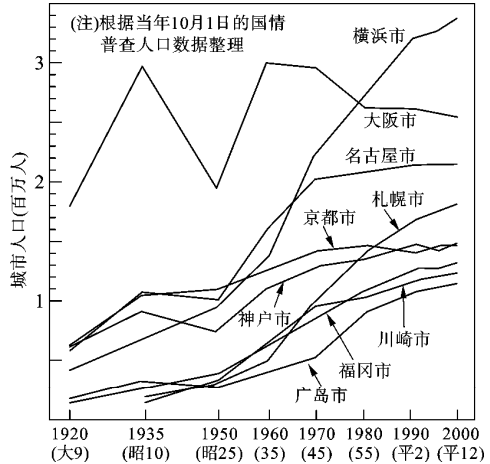
进入 19 世纪后半期,促进日本城市化不断发展的因素中,除了工业化因素以外,与信息功能的迅猛发展相适应,作为高层次城市功能核心的因素变得愈来愈重要。经济的快速增长通过市场的扩大和生产的规模化,使其逐渐膨胀的核心管理功能向城市中心区集中,其劳动力的增长又导致各类第三产业出现在城市中。与之相随,人口迅速向城市集中,城市的范围不断扩大,结果在城市圈范围内开始出现人口的社会增长远高于自然增长的现象。[3]显示了属于区域性经济圈核心城市的广岛市,其住宅与工商业等以城市土地利用为目的的建设用地不断扩大的过程。同时,这些图示还清楚地反映出了 19 世纪 70 年代以后广岛市城区急剧扩张的状况。

① 城市人口与人口集中区域的人口变化

时间	总人口 (千人)	都市人口		人口集中区域	
		千人	占总人口 比率	千人	占总人口 比率
1947	100,000	10,000	10%	—	—
1950	105,000	11,000	10.5%	—	—
1955	115,000	13,000	11.3%	—	—
1960	125,000	15,000	12%	—	—
1965	135,000	17,000	12.6%	—	—
1970	145,000	19,000	13.1%	—	—
1975	155,000	21,000	13.5%	—	—
1980	165,000	23,000	13.9%	—	—
1985	175,000	25,000	14.3%	—	—
1990	185,000	27,000	14.6%	—	—
2000	195,000	29,000	14.9%	—	—

(本表根据国情普查人口数据作成,有关人口集中区域的调查从1947年的国情普查开始实施)

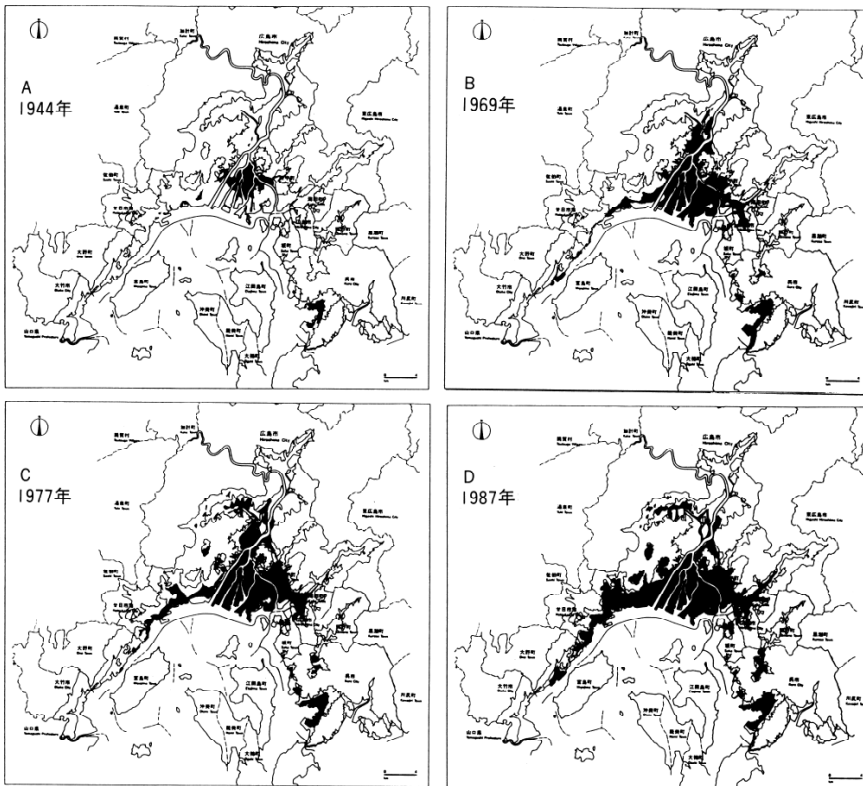
② 大城市的人口变化(前10位的城市,不包括东京都的圈外区)



摇摇

③ 广岛都市圈的城区扩大状况

广岛都市圈的城市建成区的演变过程



2-2 城市的结构与模型

摇摇在城市内部,存在着中心服务区、居住区、工业区等功能各异的地区,这些地区再集中又形成了新城。从古至今人们一直在尝试着如何将城市结构所拥有的特征更为简洁地进行分类,并运用更简单的模型来表现出来。其中,最为世人所知的当属如下所述的三种传统的结构模型。

● 同心圆带状结构模型^[1]

1898年由伯吉斯(精译援引)提出,通过同心圆结构可以最清楚地解释城市的内部结构。他注意到了城市演变包含着集中与分散、专业化与分裂的过程,将城市模拟成生命体进行分析(运用生态学来说明)。

● 扇状结构模型^[2]

1899年由霍伊特(精译援引)提出来的模型。他根据对城市内部居住区分布所进行的调查,认为在解释城市内部结构时,扇形结构比抽查法或同心圆带状结构模型更具合理性。特别值得一提的是这种模型揭示出,随着高级居住区转移至郊外,遗留在城市中心区的住宅区逐渐转变成了低等级的居住区。

● 多核心结构模型^[3]

1925年由哈里斯(精译援引)和厄尔曼(精译援引)提出来的模型。多核心结构模型首先将同心圆带状结构模型看作是城市的整体结构,而面对居住区的结构时则主张采纳扇形结构模型。在此基础上,再以两个模型中无法相互吻合的点为多核心来重新解释城市的内部结构。

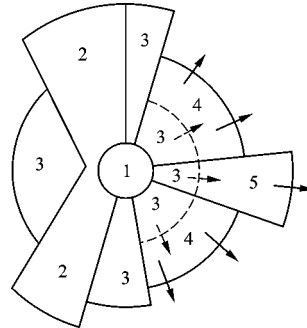
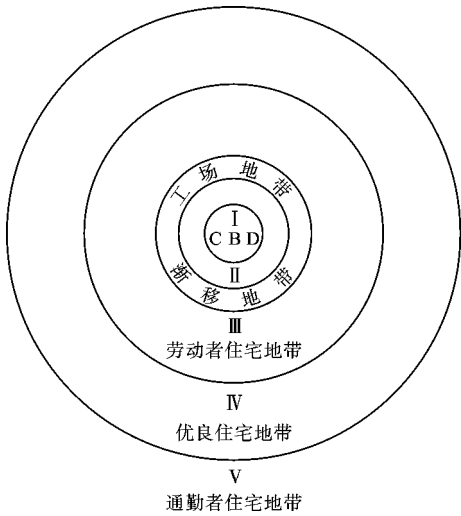
● 运用附加价值曲线对城市内部结构的解释^[4]

有关前文所述的同心圆带状结构模型中城市所具有的结构特征,学者们从经济层面的角度也展开了大量的分析。譬如,零售业即使是付出高昂的费用也希望选址在城市中心区交通便捷的地区,不会考虑将店铺建在条件不利的地点。通常将“针对某块地来说可以承受并乐于支出的地租”称为“附加价值地租”,受此影响,零售业附加价值地租在市中心最高,而到了城市周边地区则相对要降低。如[4]所示,根据到市中心的距离不同,零售业附加价值地租的连接曲线(附加价值曲线)呈现出了较急的坡度变化。另外,亦由[4]所示,如果以独立式住宅为例,其附加价值曲线则比零售业附加价值曲线呈现出更为平缓的变化趋势。同时,当多个土地利用者都想选择同一地点的时候,最终能支出最高附加价值地租的一方理所当然的会得到这块地。即,如[4]所示,在各类附加价值曲线交点之间支出了最高价值地租的土地用途,决定了该部分的开发选址,其最终结果就形成了同心圆的城市结构。

参考文献 摇摇 高橋、菅野、村山、伊藤 新しい都市地理学 東洋書林 1925、1926、1927

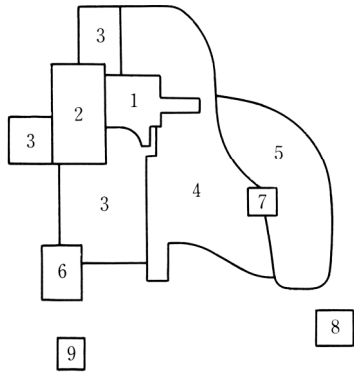
圓 粵譯援引(折下功訳) : 土地と土地利用 朝倉書店 1925

1 同心圆地带模型 2 扇状模型



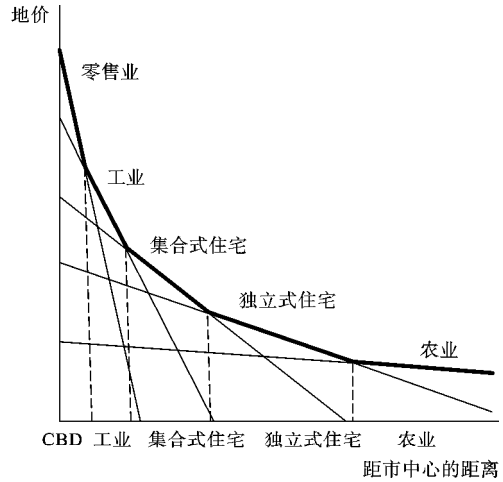
1. 中央商务区 (CBD, Center Business District)
2. 物流批发、轻工业地带
3. 低级居住区
4. 中级居住区
5. 高级居住区
- 居住用地的扩大
- 低级居住区的扩大

3 多核心模型



1. 中央商务区
2. 物流批发, 轻工业地带
3. 低级居住区
4. 中级居住区
5. 高级居住区
6. 重工业区
7. 外围商业地区
8. 郊外住宅
9. 郊区工业区

4 附加值曲线



(根据参考文献 圆) 的内容修改后转载)

(1、2、3 分别是根据参考文献 员) 的内容整理)

2-3 城市结构与交通环境

● 主要交通网与城市结构的关系

每个城市在其内部结构与街区的分布上都各具特点,产生这一切的因素之一,就是这个城市所要依赖的主要交通工具。汤姆森针对都市圈结构与交通工具的关系进行了分析,将其结果如①所示分为三类:①铁路网十分发达的都市圈,由于在中央车站周围形成了特别繁华的中心城区,通常会成为强中心型都市圈。东京、纽约、伦敦的都市圈均属于这一类型,其主要特征为利用铁路从郊外到市中心通勤的旅客数量非常之多;②弱中心型都市圈,较之强中心型都市圈,该类型对汽车的依存度更高,居住在郊外的劳动者大多利用汽车通勤,芝加哥、墨尔本均属于此类型的都市圈;③在汽车依赖型都市圈中,城市交通完全依赖汽车这一交通工具,很难形成非常突出中心城区,人口密度很低,各类城市活动呈零散型分布,洛杉矶都市圈应当属于此类型。

● 汽车利用量与城市的紧凑性

一个城市属于上述何种类型决定了它的城市交通环境同其他城市存在着极大的差异。譬如,强中心型都市圈内部的城市都比较紧凑地集中在一起,人均汽车使用量(汽油消耗量)也能够被压缩至相对较低的水平。这一点,可以从纽曼(Levon, 1940)等人②对世界主要都市的人口密度与人均汽油消耗量的关系所做的研究成果中看清楚。从这项研究成果中可以看出,美国的城市人口密度最低,紧凑性也最弱,在其之后按照澳大利亚、加拿大、欧洲这一顺序城市的紧凑性越来越强,与此同时人均汽油消耗量则逐个降低。综上所述,仅仅缘于城市的紧凑性的强弱趋向这一点因素,汽车利用的水平上就会有非常大的变化。

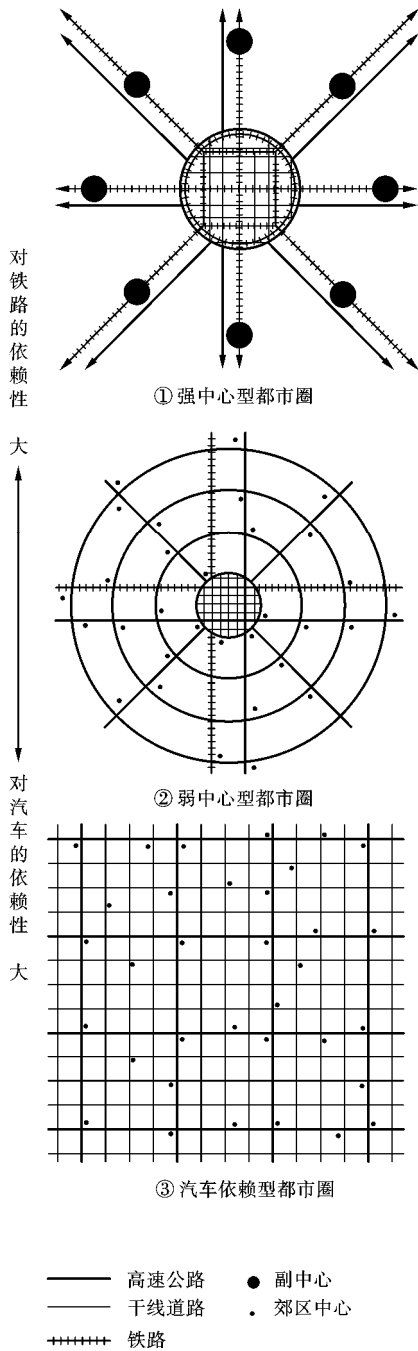
● 日本的城市中汽车利用的特征

同样,如③所示,对于日本具代表性的城市,也存在着人口密度与人均汽油消耗量关系的差异。在人口密度较低的城市,市民高度依赖汽车交通工具的情形显而易见。另外,除了人口密度之外,铁路站点数量、地形条件、是否属于大都市圈的卫星城、是否遭受过战争灾害、道路建设与维护状况等诸多要素的差异,也会影响到每个都市的汽车利用程度。通过控制这样的城市结构来对城市的交通环境施加影响,是非常值得人们普遍关注的事。

参考文献(按) 藤原 茂雄, 1970, 都市圈の構造と交通網の発展, 国土計画, 24(1), 1-10.

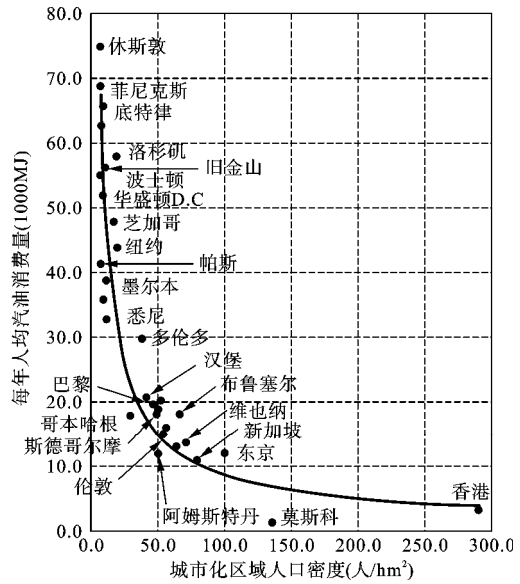
① 藤原 茂雄, 1970, 都市圈の構造と交通網の発展, 国土計画, 24(1), 1-10.
② 谷口 村川, 森田, 個人行動データを用いた都市特性と自動車利用量の関連分析, 都市計画論文集, 44, 1979, 1-10.
③ 藤原 茂雄, 1970, 都市圈の構造と交通網の発展, 国土計画, 24(1), 1-10.

① 主要交通网与城市结构的关系

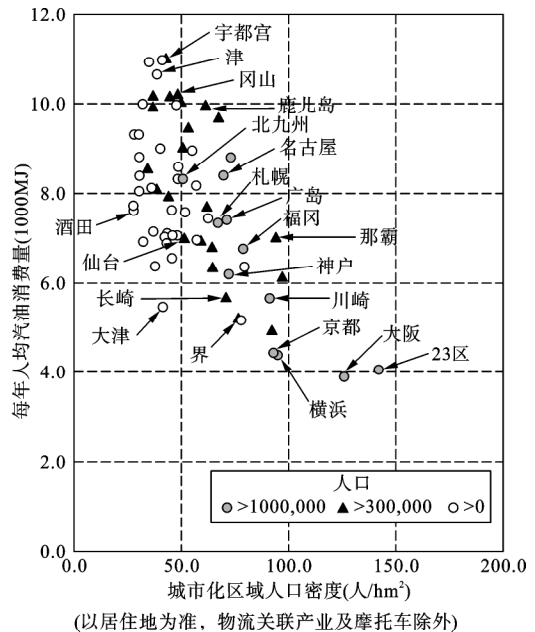


(根据参考文献 员整理)

② 世界主要城市汽油消费量与人口密度的关系



③ 日本主要城市汽油消费量与人口密度的关系(1990年)



(根据文献 獭的内容修改后转载)

2-4 城市规划区与分区制

● 土地利用的调控

城市为了能够实现十分理想的土地利用,通常考虑使用以下三种调控方法:①限制(在规定区域内,只批准与土地利用规划相一致的建筑);②引导(通过税金、辅助金等形式,针对企业等开发主体的建筑行为进行调控);③工程(以政府机构为开发主体,伴随着城市基础设施建设改变土地使用性质的开发行为)。每个城市应该根据实际条件,通过合理组合上述方法,争取实现最为理想的土地利用。以下内容专门针对限制的方法,对城市规划区的设置与分区制进行说明。

● 城市规划区与划线

“城市规划区”作为城市规划的对象是依据法律指定的区域(无需刻意遵循行政区范围)。其内容如①所示,由城市化区域和城市化协调区域构成。其中,城市化区域是指计划在今后大约 15 年间积极开展城市建设的地区,通过②中所规定的土地使用功能分区来调控土地的使用,在进行主要的城市设施建设的同时逐步展开其他各类建设行为,最终形成一个各类设施建设内容都十分充实的城区。另外,城市化协调区域是指目前不应促进城市建设,原则上应该遏制城市建设的地区。设定这样的城市化区域和城市化协调区域的工作,被称之为“划线”。在日本,上述的区域指定工作主要是政府为了遏制土地开发混乱,而在 1955 年修改城市规划法时正式开始启用的。

● 地方分权与“整开保”

随着 1955 年城市规划法的再次修改,日本政府将城市规划的决定权等多项权力下放到了市町村的自治公务内容(地方分权),决定是否需要实施划线的判断权利也由国家转交给了都道府县来执行。另外,都道府县针对所有的城市规划区,制定“城市规划区的建设与完善、开发以及保护的方针(这类城市规划区的基本规划,亦称“整开保”)”,其内容主要包括:①城市规划的目标;②是否需要划线以及划线的方针;③除此之外其他的主要城市规划方针。(1955 年以后实施的市町村基本规划制度与以上内容则完全是两回事,这一点要特别注意)

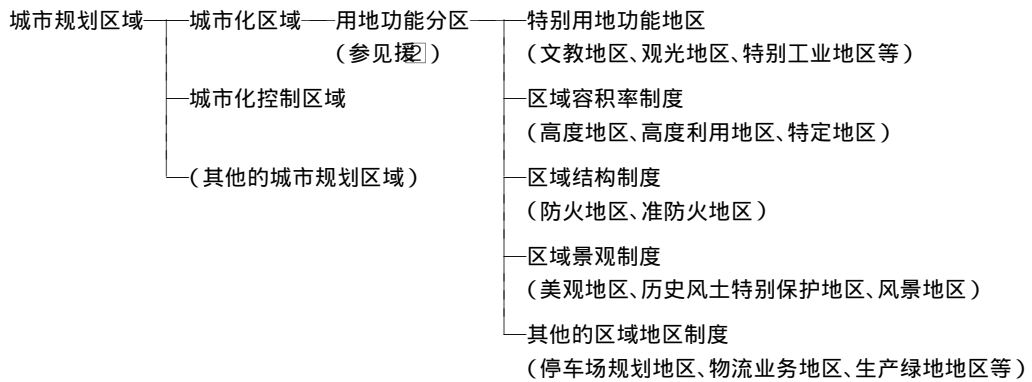
● 分区制

为了使城市的土地使用更加有秩序,并能拥有良好的环境,在城市规划区内按照一定区域范围划分出多个地区,并针对这些地区实施建筑物的用途、样式、规模等限制,这就是通常所说的分区制。日本的地区制的核心方法是如②所示的用地功能分区,即按照用地功能分区来实施非常详细的建筑限制,譬如在居住专用地区内不能建造宾馆或者保龄球场等等,分区制除了拥有用地功能分区制度以外,还包括如①所示的特别用地功能区、容积功能区制度、景观功能区制度等诸多方法,是引导城市走上良性发展道路的一项关键制度。

参考文献 加藤晃《都市計画概論 第 3 版》,共立出版,1990 年。

① 国土庁土地局「わかりやすい土地読本」,1995 年。

① 城市规划区域的构成



② 用地功能分区的内容和图示

用地功能分区	概摇摇要	图摇摇示	用地功能分区	概摇摇要	图摇摇示
第员种 低层居住专用区域	以低层住宅为对象的区域,允许建设中小学校以及小规模店铺		准居住区域	位于道路沿线,应注意考虑汽车相关设施与居住环境的协调	
第圆种	以低层住宅为主的区域,允许建设占地面积在员圆皂以下的店铺。		近邻商业区域	为附近的居民提供购买日用消费品的区域,允许建设小规模工厂	
第员种 中高层居住专用区域	以中高层住宅为对象的区域,允许建设医院、大学、以及占地面积在缘圆皂以下的店铺		商业区域	银行、电影院、百货商店等集中分布的区域,允许建设住宅和小规模的工厂	
第圆种	以中高层住宅为主的区域,允许建设公司办事机,以及占地面积在员缘圆皂以下的店铺		准工业区域	主要以轻工业、服务业设施等为对象的区域	
第员种 居住区域	居住环境保护区域,允许建设公司办事机构,以及占地面积在猿圆皂以下的店铺		工业区域	除了工厂以外,也可以建设住宅、店铺,但不允许建设学校、医院、旅馆设施	
第圆种	以保护居住环境为主要目标的区域,允许建设店铺、公司办事机构、卡拉 韵运歌厅等设施		工业专用区域	以工厂为对象的区域,不允许建设住宅、店铺、学校、医院、旅馆等设施	

(根据日本国土交通省资料整理)