

## 日本当代城市化发展分析及对我国的启示

赵蕾, 王国梁\* (山西师范大学地理科学学院, 山西临汾 041000)

**摘要** 选用S型曲线划分日本城市化发展的阶段, 总结日本当代城市化发展的特点; 鉴于城市化的基本规律具有普适性, 基于我国当前城市化高速发展的现状和基本国情, 论述其对我国城市化发展的启示及对策。

**关键词** 城市化; 发展; 启示; 日本

**中图分类号** S-9 **文献标识码** A **文章编号** 0517-6611(2016)32-0245-03

### Analysis of Japanese Contemporary Urbanization Development and the Inspirations to China

ZHAO Lei, WANG Guo-liang\* (School of Geographic Science, Shanxi Normal University, Linfen, Shanxi 041000)

**Abstract** Stages of Japanese urbanization development were divided by S curve. The characteristics of Japanese contemporary urbanization development were summarized. Since the basic law of urbanization had the characteristics of universality, we discussed its inspirations to the urbanization development of China based on the current status and fundamental realities of high-speed urbanization development of China.

**Key words** Urbanization; Development; Inspiration; Japan

城市化是人类社会从农业社会向工业社会发展变化的过程中, 随着产业结构的变化而带来的就业、人口分布和人类聚居地结构的变化过程<sup>[1]</sup>。城市化水平又可称为城市化率, 一般用某一时期城市人口占全国人口的百分比来表示。日本从二战后的萧条进入到城市化的后期阶段, 仅用了20多年的时间, 其城市化发展模式独特, 城市化发展中的经验教训值得研究。当前我国城市化处于高速发展阶段, 城市化过程中存在一些问题亟待解决。中日两国虽然在国情上存在较大差异, 但是城市化的基本规律具有普适性。笔者通过对日本当代城市化的研究, 总结其城市化发展的特点, 结合我国国情, 分析其对我国城市化发展的启示。

## 1 日本城市化发展阶段

关于城市化阶段的划分目前还没有统一的标准。选用S型曲线对日本的城市化阶段进行划分, 即把城市化分为3个阶段: 第一阶段是城市化初期, 城市化水平低于30%, 城市化速度比较慢; 第二阶段是城市化中期, 城市化水平为30%~70%, 城市化速度非常快; 第三阶段是城市化后期, 城市化水平高于70%, 城市化速度比较慢。

**1.1 城市化的初期阶段(19世纪80年代末—20世纪30年代初)** 日本城市化始于明治维新。明治维新后, 日本开始从农业国向工业国转变, 大量人口涌入城市, 城市化起步。到20世纪30年代初, 其城市化水平超过30%, 进入城市化中期阶段。

**1.2 城市化的中期阶段(20世纪30年代初—20世纪70年代初)** 这一阶段具体可划分为4个时期。

**1.2.1 第一个时期(1935—1945年)**。日本因二战消耗了大量的人力、物力和财力, 导致经济萧条, 城市化增速放缓, 甚至出现了负增长。1940—1945年, 城市化水平由37.7%下降至27.8%, 下降了9.9个百分点。

**1.2.2 第二个时期(1946—1950年)**。二战后日本的国力萧条, 尽管政府采取了一系列措施来恢复经济, 但仍是举步维艰。由表1可知, 该时期日本的城市人口增长较快。但实际上主要是战后人口自然增长的结果, 其经济状况仍低于二战前的水平, 实际的城市化水平比城市人口占全国总人口的比重重要低得多。

表1 日本城市化水平的变化(1920—2010年)

Table 1 Changes of Japanese urbanization level

年份 Year	总人口 Total population//人	城市人口 Urban population//人	城市化水平 Urbanization level//%
1920	55 963 053	10 096 758	18.0
1925	59 736 822	12 896 850	21.6
1930	64 450 005	15 444 300	24.0
1935	69 254 148	22 666 307	32.7
1940	73 114 308	27 577 539	37.7
1945	71 998 104	20 022 333	27.8
1947	78 101 473	25 857 739	33.1
1950	84 114 574	31 365 523	37.3
1955	90 076 594	50 532 410	56.1
1960	94 301 623	59 677 885	63.3
1965	99 209 137	67 356 158	67.9
1970	104 665 171	75 428 660	72.1
1975	111 939 643	84 967 269	75.9
1980	117 060 396	89 187 409	76.2
1985	121 048 923	92 889 236	76.7
1990	123 611 167	95 643 521	77.3
1995	125 570 246	98 009 107	78.1
2000	126 925 843	99 865 289	78.7
2005	127 767 994	115 503 691	90.4
2010	128 057 352	116 156 631	90.7

注: 数据来源于日本总务省统计局网站。

Note: Data were from the website of Statistics Bureau of Ministry of Internal Affairs of Japan.

**1.2.3 第三个时期(1950—1955年)**。1950年朝鲜战争爆发, 美国将日本作为朝鲜战场军事补给基地的同时, 给予了日本大量的资源、能源以及资金援助。在美国的帮助下, 日本经济得以迅速恢复, 城市化水平也从1950年的37.3%增

**作者简介** 赵蕾(1993-), 女, 山东诸城人, 硕士研究生, 研究方向: 世界经济与贸易地理。\* 通讯作者, 教授, 硕士生导师, 从事世界经济与贸易地理、政治军事地理、城市与区域规划研究。

**收稿日期** 2016-09-28

至1955年的56.1%,城市化水平增长了18.8个百分点,年均增长3.76个百分点,城市化发展迅速。

**1.2.4 第四个时期(1955年—20世纪70年代初)。**日本城市化水平由1955年的56.1%增长至1970年的72.1%,增长了16.0个百分点,年均增长1.07个百分点。1955年爆发的越南战争给日本经济发展又带来了一个重大机遇。越战期间,日本垄断组织为美国的侵略战争提供商品和劳务,获取了大量的经济利益<sup>[2]</sup>,从而带动了日本城市化的进一步发展。1969年,日本政府制定“新全国综合开发计划”后,在太平洋沿岸逐步形成了第一国土轴。第一国土轴的形成吸引了大量劳动力从日本海沿岸地区流向太平洋沿岸城市,加剧了城市人口的地域分布差异,进而导致城市化的地域差异增大。

**1.3 城市化的后期阶段(20世纪70年代初至今)** 1973年以后,日本经济进入低成长阶段,人口再生产模式发生转换,城市化已经接近完成<sup>[3]</sup>。虽然20世纪70年代的2次石油危机给日本经济带来了强烈的冲击,但是由于日本政府及时采取了应对措施,其城市化发展并未受到太大的影响。但日本经历了80年代的泡沫经济后,城市化一直处于缓慢增长状态,城市化发展逐渐趋于饱和。

## 2 日本当代城市化发展的特点

**2.1 大城市优先发展,城市集聚现象明显** 日本战后经济快速发展的同时,城市化的地区差异也日益扩大。1962年,为缩小城市化的地区差异,日本实行了第一次“全国综合开发计划”,采取“据点式开发模式”,在东京、大阪、名古屋及其周围地区选择若干据点进行以点带面式的发展<sup>[4]</sup>。日本城市化的一个主要特点是大城市优先发展。大城市规模扩大的同时,其集聚效应也在增强,吸引更多的人力、物力和财力,从而带动周边地区的中小城镇发展。日本拓殖大学佐藤城司教授在2011年的一次访谈中曾解释道:由于日本的国土面积狭小,大城市的发展也解决了人多地少的矛盾,最大限度地保护了耕地、森林。日本的城市集聚现象明显,大城市主要集中在太平洋沿岸地区,形成了东京都市圈、阪神都市圈和名古屋都市圈,而且日本10个特大城市中有7个分布在从东京到大阪的东海道都市带内<sup>[5]</sup>。

**2.2 注重城乡协调发展** 日本虽然城市化高度集中,但是并没有孤立地发展大城市,而是注重城乡的协调发展<sup>[6]</sup>。在其城市化快速发展的后期注意到了农村发展与城市发展不协调的问题,开始调整城市和乡村的发展步调。其城市建设计划包括城乡两大主体的统规统建,城市功能的设置也将周围农村地带包括在内,呈放射型移动<sup>[7]</sup>。日本还就农村问题制定了大量的法律,如《半岛振兴法》《向农村地区引入工业促进法》等,旨在加强对农村劳动力的技能培训,帮助农村人口就业,促进农村地区的经济发展。

**2.3 规划及法规体系比较完整** 日本在国土开发规划方面建立了完整的法律体系,其最早的国家层面的规划法律为1950年的《国土综合开发法》,此后6次制定国土综合开发规划。在区域规划层面,日本也制定了一些法律,如《首都圈建设法》等。日本的城市规划与国土规划、区域规划等宏观

规划法规相互衔接、配合,形成各级规划在空间上的整合<sup>[8]</sup>。

日本的城市规划体系也比较完善,主要包括规划法规体系、规划行政体系、规划运作体系。在日本,政府的行政体系由中央政府、都道府县和区市町村三级构成,从国土规划到城市规划是一个至上而下的过程,各级政府各负其责,城市规划有序进行。

**2.4 交通网络发达,特别注重轨道交通与商业的结合** 20世纪50年代后期,东京最先在日本进行城市交通改造。东京的范围随着高速铁路的延伸而扩大,逐渐形成多核结构<sup>[9]</sup>。70年代初,京滨地区形成了以高速公路、城市道路、电气铁道、地铁、新干线为主的市际交通与市内交通网络,得益于这些交通网络的形成,东京成为了日本的首位城市<sup>[9]</sup>。日本在城市化过程中,特别注重轨道交通对城市功能布局的影响<sup>[10]</sup>,同时也特别注重轨道交通与商业的结合,轨道交通站点通常比较集中,通过轨道交通站点的布局引导城市功能的布局。所以日本地价最高、商业最繁荣的地带一般都在交通站点的周边<sup>[10]</sup>。

**2.5 注重对环境的保护** 日本曾经走过以牺牲环境为代价的城市化发展道路。在其城市化快速发展时期,环境污染对居民的身体健康造成了严重损害,这其中最著名的便是“四大公害”事件,自此环境污染问题引起了日本国内广泛的关注。日本政府及时地采取了各种科学技术措施治理环境污染,并且制定法律加大环境治理、保护力度。20世纪90年代,日本又提出以抑制资源消费量,减少对环境的压力为目的的“循环型社会”的构想<sup>[11]</sup>。随后于2000年制定了《循环社会基本法》。同时,随着日本国民环保意识的增强,环境保护逐渐成为了日本国民的习惯。现在的日本已经从一个环境污染严重的国家变成了世界上环境治理与保护非常成功的国家。

**2.6 城市化与工业化协同推进** 日本以重化工业为主的工业化始于一战后,工业化的发展,吸引了大量农村人口到大城市就业,带动了一批新城市的出现和发展,推动了城市化的发展。20世纪50年代中期开始直至70年代初,日本的工业化速度非常快,同时,其城市化也迅速发展。据统计,1960年日本农户为606万,1975年减至485万,到1990年仅为383万<sup>[7]</sup>。城市的发展吸引来更多的工厂企业和技术人才,推动了工业化的进一步发展。如今,以东京为中心的“首都圈”,以京都、大阪、神户为中心的“京阪神圈”,以名古屋为中心的“中京都市圈”,不仅是日本密集的城市人口聚集区,也是日本重要的综合性工业带。

## 3 日本城市化对我国的启示

**3.1 发展大城市群** 一方面,大城市可以发挥辐射带动作用,带动周边中小城市的发展;另一方面,区域内城市间的合作有助于实现区域资源的有效配置,从而提升区域城市总体的竞争力。此外,大城市人口过度聚集的根本原因是地区发展不平衡,所以发展大城市群也有助于减缓人口向大城市的过度聚集。

**3.2 政府在市场选择的基础上进行调控** 日本的城市化

从表面上看是政府通过立法、制定规划等起到了主导作用,但实际上政府只是在市场选择的基础上对城市发展进行调控。1949 年建国以来,我国的城市化发展长期处于政府的主导下,市场的作用受到极大的限制。政府主导下的城市化忽略了市场发展的规律,盲目的创新规划导致城市化乱象横生<sup>[12]</sup>。我国也应遵循城市化的基本规律,以市场选择为主、政府调控为辅,政府制定法律法规以保障城市化的顺利发展,使我国的城市化少走弯路。

**3.3 积极引导市民参与城市的规划建设** 城市居民是城市发展最直接的感受者,他们对自己生活的城市的建设发展更有发言权。政府决策者应多听取市民对城市规划建设的建议和意见,防止对城市规划主观决断的出现,避免城市规划乱象。2008 年 1 月 1 日开始施行的《中华人民共和国城乡规划法》中虽然已经提到“尊重群众意愿、听取公众意见”,但是施行的效果并不理想,而且没有具体说明群众对城市建设发展的意见和建议应从哪些渠道向政府部门反映以及向哪些具体部门反映。

**3.4 环境保护与城市发展协调进行** 我国的环境污染问题虽然已经引起了人们的广泛关注,政府也在逐年加大对环境治理的投入力度,但是环境污染依然严重。原因主要为:一是环境污染的治理难度大;二是相关部门的宣传、监管以及处罚力度不够;三是国民的环保意识还不够强,对法律的认识程度不够,导致各种违法排污行为仍在继续。日本当代城市化的教训也表明,先污染后治理的路并不好走。对于已经出现的环境问题,一是继续用科技手段治理环境污染,同时环境相关部门应加大治理与监督的力度;二是要完善环境保

护相关法律法规,加大普法宣传力度。只有全社会的环境保护意识强化,在今后的发展中,才能尽量避免环境污染的发生,走环境保护与城市发展协同进行的可持续发展之路。

**3.5 重视农村的发展** 要实现城乡的协调发展,一是可以推广高科技手段提高农业的收益,合理规划并集约利用农村土地;二是可以加强对农村基础设施的建设,提高农村居民的生活水平,同时也为农村营造良好的投资环境;三是加强对农村地区的教育投入,提高农村人口素质。

#### 参考文献

- [1] 赵舰. 中日城市化发展进程的对比与反思[J]. 科技情报开发与经济, 2005, 15(22): 97-98.
- [2] 李鸿美. 试论越南战争对日本的影响[J]. 商丘师范学院学报, 2012, 28(10): 90-93.
- [3] 郑宇. 战后日本城市化过程与主要特征[J]. 世界地理研究, 2008, 17(2): 56-63.
- [4] 安翠娟, 侯华丽. 日本国土综合开发规划对我国的启示[J]. 国土资源, 2007(10): 35-36.
- [5] 李林杰, 申波. 日本城市化发展的经验借鉴与启示[J]. 日本问题研究, 2007(3): 7-11.
- [6] 赵红, 张晓云. 构建城乡发展一体化新格局的着力点[J]. 中共青岛市委党校: 青岛行政学院学报, 2010(2): 77-80.
- [7] 邹丽艳. 日本城市化对我国的借鉴[J]. 山东经济战略研究, 2014(4): 16-17.
- [8] 谭纵波. 日本的城市规划法规体系[J]. 国际城市规划, 2000(1): 13-18.
- [9] 李杰. 中日城市发展特点的比较与启示[J]. 延边大学学报(社会科学版), 2006, 39(1): 40-44.
- [10] 范毅. 日本城市化发展考察报告[J]. 中国发展观察, 2014(11): 29-31.
- [11] 田庆立, 宋志艳. 日本城市化的特点及对我国的启示[J]. 环渤海经济瞭望, 2011(8): 57-59.
- [12] 王桂新. 城市化基本理论与中国城市化的问题及对策[J]. 人口研究, 2013(6): 43-51.

## 科技论文写作规范——标点符号

标点符号按照 GB/T 15834—2011 执行,每个标点占 1 格(破折号占 2 格)。外文中的标点符号按照外文的规范和习惯。外文字母、阿拉伯数字、百分号等并列时,其间用“,”不用顿号“、”。注意破折号“——”、一字线“—”(浪纹线“~”)和短横线“-”的不同用法。破折号又称两字线或双连划,占 2 个字身位置;一字线占 1 个字身位置,短横线又称半字线或对开划,占半个字身位置。破折号可作文中的补充性说明(如注释、插入语等),或用于公式或图表的说明文字中。一字线“—”(浪纹线“~”)用于表示标示相关项目(如时间、地域等)的起止。例如 1949—1986 年,北京—上海特别旅客快车。参考文献范围号用“-”。短横线用于连接词组,或用于连接化合物名称与其前面的符号或位序,或用于公式、表格、插图、插图、插图、型号、样本等的编号。外文中的破折号(Dash)的字身与 m 宽,俗称 m Dash,其用法与中文中的破折号相当。外文的连接符俗称哈芬(hyphen)。其中,对开哈芬的字身为 m 字身的一半,相当于中文中范围号的用法;三开哈芬的字身为 m 字母的 1/3,相当于中文中的短横线的用法。