

我国都市圈理论研究 与规划实践中的若干误区

袁家冬, 周 筠, 黄 伟

(东北师范大学城市与环境科学学院, 长春 130024)

摘要: 随着我国城市化进程的加快, 在长江三角洲、京津冀、珠江三角洲和辽中南等经济社会发展水平最高的地区, 大城市的地域空间组织开始从单体型城市的简单形态, 向以中心城市为核心的诸多城市和地区相互交融形成的都市圈的复杂形态转变。大上海、大北京、大广州、大沈阳等大都市圈的雏形已经初步形成, 同时在一些经济发展水平较高的大中城市的周边地区, 一些区域性都市圈和地方性都市圈也在逐渐形成。以这些中心城市为核心的都市圈的形成与发展, 对区域经济社会的发展起到了越来越重要的支撑作用。借鉴发达国家的经验, 实施都市圈的发展战略已经成为一个共识。正确引导都市圈的建设与发展是我国新形势下城市发展的重要课题。本文指出了我国目前都市圈理论研究和规划实践上存在的一些误区, 对都市圈的基本概念、地域本质、形成机理、地域结构与空间形态、类型与规模等进行了分析, 为我国 21 世纪都市圈的建设与发展提供科学的理论依据。

关键词: 中国; 都市圈; 理论; 规划; 误区

文章编号: 1000-0585(2006)01-0112-09

1 问题的提出

20 世纪 60 年代以后, 伴随经济全球化进程的加快, 大城市地域的空间组织发生了很大的变化, 最显著的特征是从单体型城市的简单形态, 向以中心城市为核心的诸多城市和地区相互交融形成的都市圈的复杂形态转变。世界上相继崛起了纽约、伦敦、东京、大阪、巴黎等世界级的大都市圈。这些大都市圈不仅成为各国最发达的地区, 而且也是世界经济最活跃的地区。

20 世纪 80 年代后期, 在一些发展中国家也出现了一批不同规模的新兴都市圈, 推动了世界城市体系空间格局的转变和经济发展重心的梯次转移。我国在改革开放和市场经济浪潮强力推动下, 城市化步伐不断加快。2003 年末我国城市化的实际水平已经达到了 40.5%^[1]。随着城市化进程的加快, 在我国经济社会发展水平最高的长江三角洲、京津冀、珠江三角洲和辽中南地区, 大上海、大北京、大广州、大沈阳等大都市圈的雏形已经初步形成, 同时在一些经济发展水平较高的大中城市的周边地区, 一些区域性都市圈和地方性都市圈也在逐渐形成。以这些中心城市为核心的都市圈的形成, 对我国区域经济社会的发展发挥着重要的支撑作用。

收稿日期: 2005-07-02; 修订日期: 2005-11-26

基金项目: 国家自然科学基金资助项目 (40371040)

作者简介: 袁家冬 (1958-), 男, 吉林省通化市人, 东北师范大学城市与环境科学学院教授。主要研究方向为城市地理学、区域与城市规划。E-mail: yuanjd703@nenu.edu.cn

在这一背景下，一些学者开始对我国大城市的地域空间组织形式进行了广泛深入的研究，探讨了都市圈、都市区、城市群、城市密集区、城市连绵区、大都市带等有关大城市地域空间组织的概念，并基本上达成了共识，即我国 21 世纪的大城市地域空间组织应借鉴发达国家的经验，实施都市圈的发展战略。杨建荣对我国都市圈的发展条件和发展模式进行了较为深入的探讨^[2]。王建先后提出借鉴日本的都市圈发展经验，在我国建设九大都市圈的设想^[3,4]。近来，王建又在国家发改委“十一五”前期重点研究课题“到 2030 年中国空间结构问题研究”中，提出在全国建设 20 个都市圈的设想。胡建新提出根据东北亚地区的东京大都市圈和汉城大都市圈的发展经验以及东北亚区域合作的内在要求，构建北京大都市圈的构想^[5]。谭成文等对我国以北京为核心的首都圈的发展战略问题进行了讨论^[6]。

在这些研究中存在对于都市圈这一地域现象的理解比较含糊，对于都市圈及其相关概念的界定不够清晰的问题。因此，在深入讨论都市圈发展问题之前有必要对都市圈及相关概念进行一下科学的梳理。

2 关于都市圈的基本概念

2.1 城市地域空间组织的三种形态

城市的地域空间组织，宏观上可以分成“点状”、“面状”、“线状”三不同的形态。

“点状”形态的大城市地域空间组织形式以“都市圈”(Metropolitan Region, MR)为代表，相关概念还有“都市区”(Metropolitan Area, MA)。虽然“都市圈”包含了若干在行政上相互独立的城市，但这些城市通过城市土地利用的整合和城市基础设施共建共享，形成了一个超越城市行政区的、地域上统一的、规模巨大的城市。“都市圈”是现代大城市空间组织的新形态，是在特定地域范围内空间上相互接近、行政上相互独立的城市间统一、完整的地域空间组织形式。“都市圈”的发展反映了城市区域化的发展趋势。基于地理学对地域本质的认识，可以说“都市圈”属于空间范围清楚、能够客观界定的实体地域^[7]。

“面状”形态的大城市地域空间组织形式以“城市群”(Urban Agglomerations, UA)为代表，相关概念还有“都市密集区”(City Dense Region, CDR)。“城市群”是指在一定的地域范围内具有相当数量的不同性质、类型和等级规模的城市，在一定的自然环境条件下，以一个或两个超大或特大城市作为地区经济中心，共同构成的一个相对完整的城市集合体^[7]。由于“城市群”内部的各个城市之间没有实现城市土地利用的整合和城市基础设施的共建共享，所以，“城市群”只是一定地域范围内在空间上相互接近、在地域上相互独立、在行政上各自为政的若干单体型城市间松散的地域空间组织形式。“城市群”的概念反映了区域城市化的发展趋势。但是，基于地理学对地域本质的认识，可以说“城市群”属于空间范围模糊，无法客观界定的虚体地域^[8,9]。

“线状”形态的大城市地域空间组织形式以“大都市带”(Megalopolis)为代表，相关概念还有“城市连绵区”(Metropolitan Interlocking Region, MIR)。“大都市带”是由若干相互连接的大都市区共同构成的，在社会、经济、文化等方面存在密切联系的巨大的带状城市地域。同“城市群”一样，由于“大都市带”内部的各个大都市区之间也没有实现城市土地利用的整合和城市基础设施的共建共享，所以“大都市带”也只是几个在空间上相互接近、在地域上相互独立的大都市区间松散的地域空间组织形式。“大都市带”的概念也反映了区域城市化的发展趋势。但是，基于地理学对地域本质的认识，可以说“大都市带”也属于空间范围模糊，无法客观界定的虚体地域^[10,11]。

2.2 都市圈的基本概念

都市圈的思想起源于美国。为了科学地界定现代大都市地域范围和人口规模,早在1910年美国就提出了都市区的概念,1949年定义了标准都市区(Standard Metropolitan Area, SMA)的概念,1959年又定义了标准都市统计区(Standard Metropolitan Statistical Area, SMSA)的概念和具体的统计标准,1980年至今使用都市统计区(Metropolitan Statistical Area, MSA)的概念和统计标准。

MSA由一个以上城市化地区(中心城市)和外围地区两部分组成,其中,中心城市的人口规模必须大于5万人,总人口必须大于10万人。对于包括两个或两个以上MSA,人口规模在100万人以上的城市化地区,在美国被称作基本大都市统计区(Primary Metropolitan Statistical Area, PMSA);对于包含两个或两个以上PMSA的城市化地区,在美国被称为复合大都市统计区(Consolidated Metropolitan Statistical Area, CMSA)^[12,13]。

1960年,参照美国的都市区,日本提出了都市圈的概念,即由一个以上的中心城市(城市化地区),以及以一日为周期,可以接受中心城市中心地功能服务的周边地区共同构成的城市实体地域。换句话说,都市圈不仅仅是一种概念上的地域现象,而且是一种城市化地域在空间上连续分布的城市地域实体。都市圈的范围与“都市势力圈”相近,都市圈的内容与“日常生活圈”相似,在规模上可以分为都市圈和大都市圈。其中,都市圈的中心城市(城市化地区)的人口规模必须在10万人以上,而大都市圈的中心城市(城市化地区)的人口规模必须在100万人以上^[14,15](图1)。

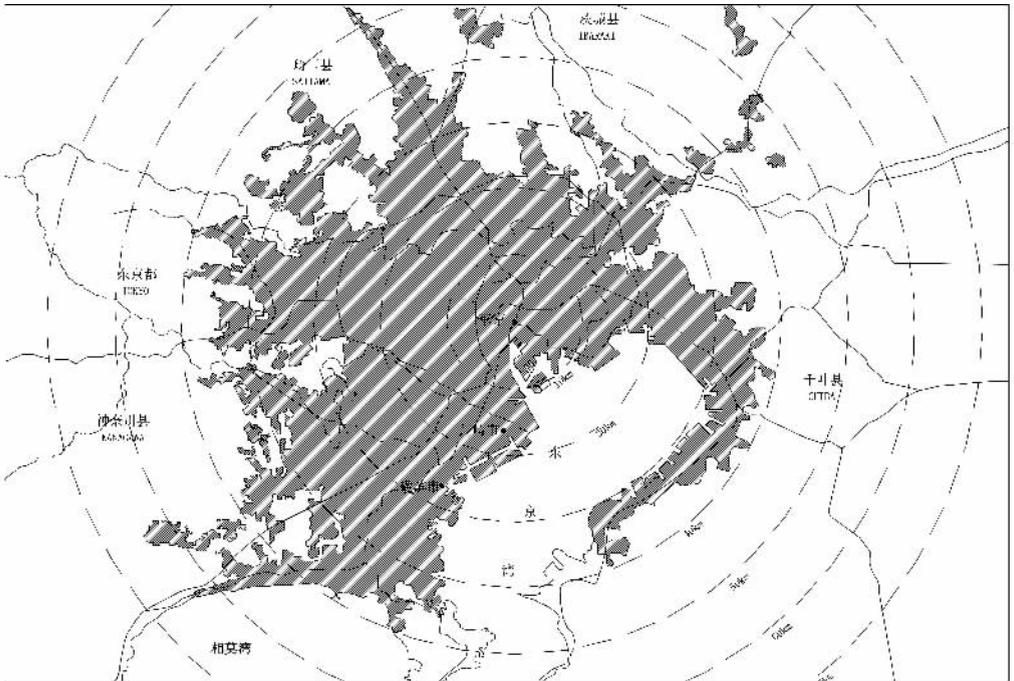


图1 东京大都市圈的概念图

Fig. 1 The sketch plan of Metropolitan Region in Tokyo^[14]

美国的都市区和日本的都市圈是对同一地域现象的不同表述,属于同一个概念。两者都十分重视现代大城市地域的结节性、独立性、统一性、完整性和实体性,强调了“日常

生活圈”的概念在大城市地域范围界定上的重要意义。如果说美国的都市区和日本的都市圈的概念有所区别的话，那么，可以认为美国的都市区重视现代大城市地域空间结构的现实状态，而日本的都市圈则更加重视现代大城市地域空间结构的理论模式。

从美国和日本的经验来看，都市圈是以中心城市为核心、以便捷的交通通道为依托、以城市职能的空间扩散为条件、以城市之间以及城市与区域间的整合为结果、以城市日常生活圈的空间范围为界限的高度区域一体化的城市功能区。构建都市圈的本质在于淡化行政区划，从区域角度强化城市间的经济联系，形成经济、市场高度一体化的发展态势；协调城镇之间发展的关系，推进跨区域基础设施的共建共享；保护并合理利用各类资源，改善人居环境和投资环境，促进区域经济、社会与环境的整体的可持续发展。

综上所述，都市圈科学的概念是：以中心城市职能的空间集聚与扩散为条件，由中心城市与多个周边城市和地区共同构成的，以城市日常生活圈的空间范围为界限的一个多核心的一体化的城市实体地域。

2.3 都市圈形成发展的基本条件

2.3.1 自然地理条件 从东京、纽约、伦敦等典型都市圈的发展来看，良好的自然地理条件对于都市圈的形成与发展必不可少。其中，地形和水文条件尤为重要。世界上许多大都市圈都位于开阔平坦的平原地区，良好的地形条件有利于都市圈内部城市基础设施的共建共享，这是保证都市圈地域空间的完整性、统一性和连续性的必要条件。因此在地势起伏较大的丘陵、山地地区不利于都市圈的形成与发展。水资源是制约都市圈发展的重要因素，在水资源匮乏的地区城市的规模都不会太大，因此良好的水文条件对于都市圈的形成与发展至关重要。

2.3.2 区位条件 都市圈的形成与发展需要良好的区位条件，一般处于中心或门户区位的地区，都市圈形成和发展的潜力较大。特别是在经济全球化的今天，门户区位的重要性越来越突出。东京、纽约、伦敦等世界著名的大都市圈都拥有国际重要的海港和空港，发挥着国际交通枢纽的作用。

2.3.3 城市交通条件 都市圈内部发达的城市交通是都市圈的一体化发展的重要条件。通常都市圈的综合交通网是以轻轨快速公共交通、城市高速道路和城市干线道路为骨架构成的。其中，轻轨快速公共交通尤为重要。国外一些现代大都市圈，如日本的东京大都市圈、大阪大都市圈、美国的纽约大都市圈、英国的伦敦大都市圈的综合交通网都是以发达的轻轨快速公共交通为主，以其他交通为辅的。城市功能的扩散、人口的流动都离不开便捷的城市交通。城市基础设施的共建和共享、环境资源的共同利用和保护、合理的产业分工和城市间以及城市与区域间的分工、协作、互补都离不开便捷的城市交通。

2.3.4 中心城市的集聚与扩散 从美国、日本等发达国家都市圈的发展经验来看，在都市圈的形成和发展过程中，中心城市的集聚与扩散作用十分重要。都市圈的形成，往往需要一个或几个经济实力较强、对都市圈的形成和发展起重要作用的中心城市。中心城市经济实力强、市场范围广、服务功能全、信息交流频繁、扩散作用显著，容易发挥增长极的作用，带动都市圈中其他城市和地区的经济发展，共同促进都市圈经济的全面发展。可以说，中心城市的繁荣强盛是都市圈发展的前提和基础。中心城市极化功能的强弱与城市的经济实力呈正相关。经济实力是综合指标，具体可通过国内生产总值、财政收入、产业结构、国际化水平等指标来考察，尤其是在经济全球化的今天，国际化水平更能反映出中心城市的极化能力。中心城市的地位决定了都市圈的等级和规模。

3 我国对都市圈认识的几个误区

都市圈是现代大都市地域空间组织的一种新的形态，它的基本特征表现在超越城市行政区的城市地域范围的扩大、城市多核心的地域构造、城市间土地利用的整合和城市基础设施的共建共享以及城乡一体化发展等方面。都市圈在城市化水平较高的欧美、日本等国家已经非常成熟，但是，对于我国来说还是一个全新的概念。所以，对都市圈的认识上还有些混乱，并存在一些误区。其中，对于“都市圈”和“城市群”这两种不同形态的城市地域空间组织形式的混同非常普遍。我们经常发现国内的一些学者引用国外大都市圈的实例来讨论城市群的发展问题，也时常看到一些关于“长三角大都市圈”、“珠三角大都市圈”、“京津冀大都市圈”、“辽中南大都市圈”的研究报告，以及一些令人瞩目的少则数万平方公里，多则数十万平方公里的大都市圈规划的实践^[16~20]。

实际上，准确的概念应当是“上海大都市圈”、“北京大都市圈”、“广州大都市圈”、“沈阳大都市圈”和“长三角城市群”、“珠三角城市群”、“京津冀城市群”、“辽中南城市群”。“都市圈”或“城市群”概念的混乱，主要原因在于对“都市圈”的地域本质、形成机理、空间结构、类型与规模等问题的认识不够科学。

3.1 关于都市圈的地域本质

在我国，引用最多的都市圈的一般概念是：由一个大的人口核心以及与这个核心具有高度社会经济一体化倾向的周边地区共同构成的城市功能区^[21]。这一概念似乎无可非议，但是对都市圈的地域本质的认识比较含糊。因此，许多学者都从各自的角度试图对都市圈这一地域现象进行更为科学的解释。例如，徐琴认为都市圈是由一个或多个核心城市与若干个相关的周边城市组成的，在空间上密切联系、在功能上有机分工、相互依存并且具有一体化倾向的城市复合体^[22]。吴泓等认为都市圈是城市群的一种空间组织形式，是以若干个大城市或超大城市为核心，通过经济辐射和吸引、带动邻接城镇和乡村，构成具有一定特色的城市群，形成统一的生产和流通经济网络的圈层状结构^[23]。戴宾认为都市圈属于城市群的范畴，是城市群的一种典型形态^[24]。

在这些关于都市圈的概念中，对于都市圈地域本质的认识都比较模糊。实际上都市圈属于同一城市市场的作用范围，是一个一定尺度的、更大规模的城市实体地域。而非“城市复合体”或“城市群”。“城市复合体”或“城市群”是一种虚体地域，用一种虚体地域概念来解释都市圈的实体地域的本质。实际上，都市圈的空间尺度比城市群要小得多，它只能是构成城市群的一个核心部分，只能是城市群中的一个发展水平更高，实现了城市间土地利用的整合和城市基础设施共建共享的局部（图2）。

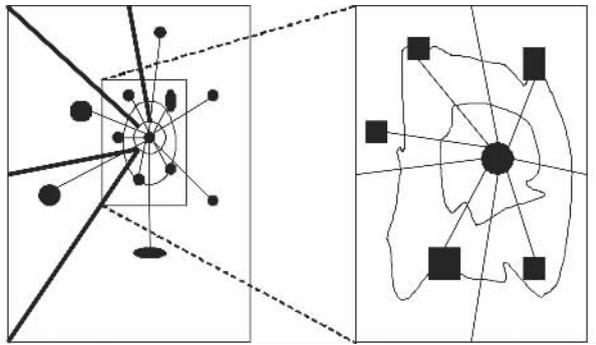


图2 城市群与都市圈空间尺度的概念图

Fig. 2 The sketch plan of space measure between Urban Agglomerations and Metropolitan Region

3.2 中心城市的辐射与扩散

对于都市圈的形成与发展机理，许多学者认为是中心城市对周边地区吸引和辐射的结

果。例如，张伟认为都市圈比较完整的概念是：由一个或多个中心城市和与其有紧密社会、经济联系的邻接城镇组成，具有一体化倾向的协调发展区域；是以中心城市为核心、以发达的联系通道为依托，吸引辐射周边城市与区域，并促进城市之间的相互联系与协作，带动周边地区经济社会发展的、可以实施有效管理的区域^[25]。

在这一概念中，对于促进都市圈中心城市与周边城市和地区一体化发展的主要原因的解釋有誤。实际上促进都市圈中心城市与周边城市和地区一体化发展的主要原因是中心城市职能的空间聚集与扩散，而非中心城市职能的“吸引与辐射”。用“吸引与辐射”来解释中心城市与周边地区的一体化发展的問題，导致了规划实践中都市圈空间范围的扩大化。

3.3 都市圈的类型与规模

目前，我国关于都市圈类型的研究尚不多见，学者们更加关注都市圈的规模。实际上，根据都市圈中心城市的地位、人口规模、地域范围和中心地职能，都市圈可以分为大都市圈、区域性都市圈和地方性都市圈三种类型。每一类型的都市圈都有相应的规模。

大都市圈通常是以一个发展水平很高的世界城市为核心，由多个邻近的市(地)、县(市)的部分地区共同构成大空间尺度的都市圈。人口规模可在 1500~3000 万人左右，地域范围的半径在 50~70km 左右，部分城市功能具有全球意义，中心地职能具有广泛区际意义，其吸引和辐射范围在数万平方公里。日本的东京大都市圈是世界上规模最大的都市圈之一，人口规模约为 2900 万人，地域半径约为 50~70km，实质性城市化地域的面积约为 3200km²，吸引和辐射范围达到关东平原的广大地区。我国的北京、上海、沈阳、广州都将发展成为具有全球意义的大都市圈。武汉也有望发展成为我国第五个大都市圈。

区域性都市圈通常是以一个发展水平较高的区域中心城市为核心，由多个邻近的市(地)、县(市)的部分地区共同构成的一个空间尺度居中的都市圈。人口规模可在 500~1000 万人左右，地域范围的半径在 30~40km 左右，中心地职能具有区际意义，其吸引和辐射范围在数千平方公里。哈尔滨、长春、大连、成都、西安、南京、长沙、郑州等城市都可以发展成为区域性都市圈。在我国这类都市圈的数量大约在 20 个左右。

地方性都市圈通常是以一个发展水平较高的地级城市为核心，由多个邻近的县(市)的部分地区共同构成的一个空间尺度较小的都市圈。人口规模可在 100~300 万人左右，地域范围的半径在 20~30km 左右，中心地职能具有局部的区际意义，其吸引和辐射范围在数百平方公里。黑龙江省的齐齐哈尔、佳木斯、牡丹江，吉林省的通化、延吉、白城，辽宁省的锦州、丹东等城市都可以发展成为地方性都市圈。在我国这类都市圈的数量大约在 100 个左右。

但无论是大都市圈、区域性都市圈还是地方性都市圈，它们的地域空间范围都是以当日往返通勤范围为界限的，即所谓的“日常生活圈”。在这一地域范围内，都市圈内部的城市之间以及城市与周边地区之间通过整合，形成了一个统一、完整的城市实体地域。因此，都市圈的地域空间范围是可以具体指标来界定的，而不是简单的城市之间以及城市与区域之间通过行政区划调整实现的人为的组合与无联系的拼凑。

都市圈地域空间范围的划界通常选用能够反映都市圈地域间内在联系各类指标。这些指标应该从城市日常生活的生产与消费两方面考虑，前者可用通勤联系，后者可用购物、服务业利用等指标。孙胤社以北京为实例，对我国大都市圈的形成机制进行了探讨，并运用中心城市与郊区的客流量作为主要指标对北京大都市圈划界进行了有意义的

尝试^[26]。

3.4 都市圈的地域结构与空间形态

3.4.1 都市圈的地域结构 都市圈内部的地域结构表现出较为明显的不规则圈层结构。与城市“日常生活圈”的空间分布相对应,可以分成核心圈、外围圈、机会圈三个圈层。核心圈是满足城市居民居住、就业、教育、医疗、购物等最基本需求的空间范围,基本上相当于都市圈的城市的建成区;外围圈是满足城市居民休闲、游憩、对外交通等需求的空间范围,基本上相当于以兼业和非农化趋势为特点的都市圈城乡结合部地区;机会圈是满足城市居民不经常的某种需要的空间范围,基本上相当于为中心城市提供生产生活服务和基础资料的都市圈的近郊区^[27]。这三个圈层通过都市圈内部的交通廊道相互连接,构成一体化的都市圈地域实体。由于不同空间尺度的都市圈内部交通廊道的类型、规模的不同,所以,不能按照简单的物理距离来确定各个圈层的空间范围。

3.4.2 都市圈的空间形态 受区域地形条件和城市交通条件的影响,都市圈的空间形态可以分为两种基本类型,一种是“团状”形态,一种是“带状”形态。

一般,分布在平原地区的都市圈的空间形态都属于“团状”形态,受放射状城市交通网的影响,城市建设用地沿主要交通廊道的扩散比较显著,因此,都市圈的圈层结构表现出不规则的变形,都市圈的空间形态呈“海星”状。这类都市圈通常规模较大,等级较高。东京、纽约、伦敦等一些世界级的大都市圈都属于这一类型。我国的上海、北京、沈阳、广州等四大都市圈和哈尔滨、长春、郑州、徐州、西安、南京等区域性都市圈的空间形态也属于这一类型。

分布在河谷地区的都市圈都是“带状”形态。由于城市建设用地受地形条件的限制较多,所以城市的空间扩展只能沿河谷两侧进行。在城市建设用地连续分布的情况下,都市圈的空间形态为典型的带状;在城市建设用地不连续分布的情况下,都市圈的空间形态为组团与廊道形式的带状,这类都市圈通常规模较小,等级较低,我国的一些地方性都市圈的空间形态属于这一类型,如兰州、重庆等。

3.5 都市圈的交通

都市圈现代化的交通体系的建设对于加强都市圈中心城市与周边城镇和地区的联系,促进都市圈内部城市土地利用的整合,实现都市圈的一体化发展至关重要。因此,欧美、日本等国家都非重视都市圈交通体系的建设。我国一些正在编制的都市圈发展规划也把现代化的交通体系的建设作为非常重要的内容,但是,对于按照何种交通方式来建设都市圈内部交通体系的问题还存在一些误区。一些都市圈的交通体系规划还是按照区域交通来设计都市圈内部交通体系,而没有按照城市交通来设计都市圈内部交通体系。

如,在哈尔滨、南京、西安等都市圈的规划中都参考了国外都市圈的经验,提出了以铁路、高速公路等为主要交通通道,构筑从中心城市到外围地区1小时车程、半径约100km左右的所谓“1小时交通圈”的设想。这一设想是建立在交通系统高速行驶,中途不停车的前提之下,是典型的城际交通的运行方式。

实际上,都市圈内部的交通体系是由城市快速轻轨、城市高速道路、城市干线道路、一般道路等有机组成的综合交通体系,而铁路和高速公路主要承担都市圈对外交通职能。由于都市圈内部的人口、城市职能在空间上连续分布,都市圈内部的交通必须提供频繁乘降服务。频繁乘降服务指缩短车站间的距离,频繁地停车载客和降客的运行方式。虽然现代化的城市交通工具都具有良好的高加速和高减速性能,但频繁停车必然会降低平均运

行速度。城市快速轨道交通的平均运营速度一般，在 50~60km/小时，如果按照城市快速轨道交通来设计都市圈内部交通体系，“1 小时交通圈”的半径应当在 50~60km 左右。

4 结语

都市圈的形成与发展将为我国经济社会的发展提供新的动力与市场，为我国参与经济全球化和增强国际竞争力创造更为有利的条件。目前，我国已经在国家战略层面上将都市圈建设与发展提到议事日程，许多地区相继开展了都市圈的规划和建设。由于我国对于都市圈这一地域现象的理论研究和规划实践开展得比较晚，所以，对都市圈的类型与规模、地域本质、形成机理、地域结构、空间形态、交通组织等许多问题依然缺乏深刻的认识，还需要进行深入研究。

本文在指出我国目前都市圈理论研究和规划实践中存在的一些问题基础上，首先对都市圈概念的内涵进行了界定和分析，把都市圈、都市区和都市群加以明确区别；其次对都市圈规划中存在的问题进行了探讨，指出都市圈规划与区域规划存在一定差别；然后对都市圈的类型、级别和功能进行了研究，认为都市圈可分为国家意义和区域意义的都市圈，不同层次的都市圈其人口规模、空间范围存在明显差异；最后本文认为交通体系的完善是促进都市圈发展的核心，特别是快速交通网络可以使都市圈内部各节点有机联系在一起。

参考文献：

- [1] 郭鸿懋. 略论 21 世纪中国城市化发展的战略基点. 城市研究, 2004, (6): 3~6.
- [2] 杨建荣. 论中国崛起世界级大城市的条件与构想. 财经研究, 1995, (6): 45~51.
- [3] 王建. 美日区域经济模式的启示与中国“都市圈”发展战略的构想. 战略与管理, 1997, (2): 1~15.
- [4] 王建. 九大都市圈区域经济发展模式的构想. 宏观经济管理, 1996, (10): 21~24.
- [5] 胡建新. 立足东北亚发展京津都市圈外向型经济的若干设想. 理论与现代化, 1995, (2): 29~32.
- [6] 谭成文, 等. 中国首都圈发展的三大战略. 地理科学, 2001, 21(1): 12~18.
- [7] 山鹿誠次. 日本の大都市圏. 東京: 大明堂, 1984.
- [8] 胡序威, 等. 中国沿海城镇密集地区空间集聚与扩散研究. 北京: 科学出版社, 2000.
- [9] Gottmann J. Metropolis: The urbanized northeastern seaboard of the United States. M. I. T.; M. I. T. Press, 1961.
- [10] Yeates M. North American Urban Patterns. Edward Arnold, 1980.
- [11] 李国平, 等. 首都圈结构分工与硬件战略. 北京: 中国城市出版社, 2004.
- [12] Mills E S, McDonald J F (eds.). Sources of Metropolitan Growth. Rutgers University Press, 1992.
- [13] Coffey W. The Evolution of Canada's Metropolitan Economies. Institute for Research on Public Policy, Montreal, 1994.
- [14] 富田和晓, 藤井正. 图说大都市圏. 東京: 古今书院, 2002(日文).
- [15] 成田孝三. 转换期の都市と都市圏. 京都: 地人书房, 1995(日文).
- [16] 姚士谋, 等. 中国城市群. 合肥: 中国科学技术大学出版社, 2001. 1~3.
- [17] 谭成文, 等. 中国首都圈的概念与划分. 地理学与国土研究, 2000, 16(4): 1~7.
- [18] 王何, 等. 我国三大都市圈发展比较研究. 特区经济, 2003, (6): 45~47.
- [19] 张京祥, 等. 论都市圈地域空间的组织. 城市规划, 2001, 25(5): 19~23.
- [20] 臧淑英, 等. 哈尔滨大都市圏的形成与发展. 经济地理, 2002, 22(4): 470~473.
- [21] 周一星. 城市地理学. 北京: 商务印书馆, 1995. 41~43.
- [22] 徐琴. 从世界都市圈的发展经验谈中国都市圈建设. 南京工业大学学报(社科版), 2002, (3): 56~63.
- [23] 吴泓, 等. 基于非场所理论的徐州都市圈发展研究. 经济地理, 2003, 23(6): 766~771.

- [24] 戴宾. 城市群及其相关概念辨析. 财经科学, 2004, (6): 101~103.
- [25] 张伟. 都市圈的概念、特征及其规划探讨. 城市规划, 2003, 27(6): 47~50.
- [26] 孙胤社. 大都市区的形成机制及其定界——以北京为例. 地理学报, 1992, 47(6): 552~560.
- [27] 袁家冬, 等. 基于“日常生活圈”的我国城市地域系统的重建. 地理科学, 2005, 25(1): 17~22.

Several long-standing mistaken ideas in the theoretical studies and planning practices of Chinese metropolitan regions

YUAN Jia-dong, ZHOU Yun, HUANG Wei

(College of Urban and Environmental Sciences, Northeast Normal University, Changchun 130024, China)

Abstract: With the acceleration of the urbanization process in China, in the highly developed areas such as Yangtze River Delta; Beijing-Tianjin-Hebei Region; Pearl River Delta Region and the central and southern Liaoning province, the regional spatial organization of metropolises began to turn from a simple pattern with a single city to a complicated pattern with the central city as a core and developing mutually with many other cities and regions. The rudiment of Shanghai metropolitan region, Beijing metropolitan region, Guangzhou metropolitan region, and Shenyang metropolitan region have taken shape. At the same time, some regional metropolitan regions and local metropolitan regions have been formed around some big and medium-sized cities with relatively high economic development. The formation and development of the metropolitan regions with these cities as a core have played a more important and supporting role to the regional social and economic progress. The actualization of development strategy of a metropolitan region has become the common view by consulting the experience of developed countries. The correct induction of metropolitan regional construction and development has become a key issue in the new situation of urban development in China. However, there are still some misunderstandings in the theoretical research of our metropolitan regions, for example, the knowledge of some issues like the geographical nature, formation mechanism, spatial structure, models and scales of such regions is not very scientific, which has led to the blind expansion in the size and scale of the metropolitan regions in our planning and practice. As a result, the planning of internal transportation, land utilization and construction of urban infrastructure within the metropolitan regions lacked feasibility and scientific support. This paper points out some long-standing mistaken ideas in the theoretical studies and planning practices of the metropolitan regions and analyzes the basic concept, geographic hypostasis, formation mechanism, geographic structure and spatial form, types and size of the metropolitan regions. The author attempts to offer a scientific theoretical guidance to the construction and development of Chinese metropolitan regions in the 21st century.

Key words: metropolitan region; theory; planning; mistaken idea; China