

美国的汽车与大都市区化及其启示

刘虹 王旭

1910年的美国人口统计首次使用了大都市区(Metropolitan District)这一概念,其标准为:人口在10万及10万以上的城市及其周围10英里范围内的郊区人口,或与中心城连绵不断、人口密度达150/平方英里的地区。同时规范了“郊区”这一概念的内涵,即“人口相对密集、与城市边缘地区相邻并且与城市商业中心关系密切……以至于在实际上是该城市的一部分”的地区。至于那些“居住在郊区却工作在城市里的人,他们受城市边缘地区的管辖,并不能被统计为城市人口的一部分”。

1920年的美国人口统计显示,城市人口占全部人口的比例为51.2%,美国成为城市化国家。在经历了一战后短暂的危机,美国进入一个社会和平、经济繁荣的20年代。

(一) 美国汽车与大都市区化

1908年10月1日,这是世界汽车史、人类文明史上一个划时代的日子,福特汽车公司(Ford Motor Company)将“T”型汽车投入批量生产,成为世界上最大的汽车制造商,与并称美国汽车工业三巨头的通用汽车公司(General Motor Company)及克莱斯勒汽车公司(Chrysler Company)共同为美国赢得了“汽车王国”的美誉。

1915年,美国平均每43.1人拥有1辆汽车,芝加哥的相应数是61人,而洛杉矶则每8.2人拥有1辆汽车。20年代末,洛杉矶平均每5个居民就拥有2辆汽车,相比之下,最具有“汽车特点”的底特律,每4个居民只拥有1辆汽车。因此,直至20年代,在人均拥有汽车数量方面,洛杉矶居全国各城市之冠,成为美国第一个“车轮上的城市”。在洛杉矶大都市区,汽车引导着“世界最大规模的移民潮”,逐渐形成一个良性发展的郊区化趋势。这在20世纪20年代的美国是前所未有的、首发的。

传统城市经济的特点是集中化,汽车时代的到来,不仅改变了从乡村到城市的人口流动模式,使人口不断涌入郊区,而且同时引导着城市经济从集中化走向日益显著的分散化。20年代,洛杉矶的城市增长是美国任何一个大城市所无法超越的。“纽约、费城、波士顿、匹兹堡等东北部和中西部的大城市,它们的城市规模受到19世纪技术的限制已基本形成,在20世纪20年代以前就已经经历过最大动力的发展阶段。”相形之下,洛杉矶是一个后起的新兴城市,显然,汽车对洛杉矶的冲击和影响要远远大于这些传统城市。而大部分美国的大都市区直到20世纪60~70年代才开始重复20年代洛杉矶的发展模式。因此,从许多方面来看,20年代洛杉矶的郊区化和分散化的趋势是“20世纪中叶大都市区(发展)的原型”。“大都市区化成为建立在以汽车交通为基础的消费社会的地理结构。最初,汽车促进了大都市区的消费主义,反过来,大都市区的消费主义又使汽车成为一种必需的交通工具。”这就是汽车与20世纪20年代洛杉矶关系的最好写照。

(二) 对中国城市化发展的借鉴

大都市区化是城市化的一个高级阶段,是城市化趋于成熟的一种表现形式。1920年,美国的城市人口超过农村人口,成为城市化国家,开始进入大都市区化的发展阶段,

即进入以大城市为轴心横向发展,从而使其市区和郊区规模不断扩大、城市化水平不断提高的发展过程。1940年,美国半数以上人口居住在大型大都市区,美国正式进入大都市区时代。

洛杉矶大都市区是美国最典型的大都市区之一,起步较晚,但发展迅猛,除了天然优越的地理条件,最重要的是把握住了历史发展中的关键因素——汽车。汽车与洛杉矶的契合,迅速改变了洛杉矶的落后状况,使其在美国城市化的发展中脱颖而出,成为大都市区的典型,并发展出一套不同于传统工业城市的洛杉矶模式。而这正是中国的城市发展,尤其是大都市发展应该借鉴的。

目前,我国的城市人口占总人口的36%,相当于美国1890年的城市化水平。1890年代是美国城市化的鼎盛时期,这一时期在全国范围内初步形成一个以大中小城市构成的城市网;形成轻、重两大工业区为主的城市体系;大量农村人口和移民涌入城市;出现新的城市发展热点;新的交通工具出现,城市交通日益完善等等。与美国的同期水平相比,我国当前的城市化也进入了一个快速、持续发展的新阶段:出现了以京津两大城市为中心的华北城市网络群和以上海为中心的长江三角洲城市网络群,以及以香港、深圳、澳门、广州为核心的大珠江城市网络群,以郑州为中心的中原城市网络群,以武汉为中心的江汉平原城市网络群,以西安为中心的关中平原城市网络群,还有以哈尔滨、长春、沈阳、大连为中心的东北平原城市网络带,以成都市为中心的成都平原城市网络群等等。这些城市群包含了我国几乎所有的轻、重工业城市体系;西部成为城市化的亮点,必将发展出不同于沿海城市的独特的城市化模式;而私家汽车作为新的城市交通工具,需求量和人均拥有量不断增长,城市交通系统也处于相应地发展中。

需要特别指出的是,私人汽车作为城市化发展的一个重要的借鉴因素不是绝对的,而是有条件的。第一,我国还不是城市化国家,仍处于快速发展阶段,郊区的人口仍以农业人口为主,具体内涵较模糊,发展也欠成熟,远非大都市区化意义中的郊区。因此,私有汽车对城市化的促进作用尚不明显。第二,因地制宜原则。美国是地广人稀的发达国家,汽车的普及度相当高,而中国是一个人口大国,土地相对稀少,且刚步入小康,汽车仍属于高档消费品。即使是经济相对发达的大中城市,私人汽车也与大多数家庭无缘。第三,国际社会公认,一个合理、健康的城市交通系统是由公共交通和私人汽车共同构成的,缺一不可。因此,我们在提倡家庭购车时,也要相应地发展公共交通系统。例如,北京于近期开通的城市铁路交通系统,加上原有的地铁、公交汽车、出租汽车等构成了一个比较完善的城市公共交通网络。北京城市铁路的建成和营运是对私家汽车交通的合理的补充,减少了城市占地,节约了城市空间,减轻了城市污染,拉近了郊区与市中心区的距离,极大地促进了北京大都市区的发展。

(作者单位:厦门大学人文学院)