Die Entwicklung der Städte entlang des Tokaido = L'évolution des villes le long de la route du Tokaido

Autor(en): **Erni, Andreas**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **61 (1974)**

Heft 9: **Japan = Japon**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-87814

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Entwicklung der Städte entlang des Tokaido

Von Andreas Erni

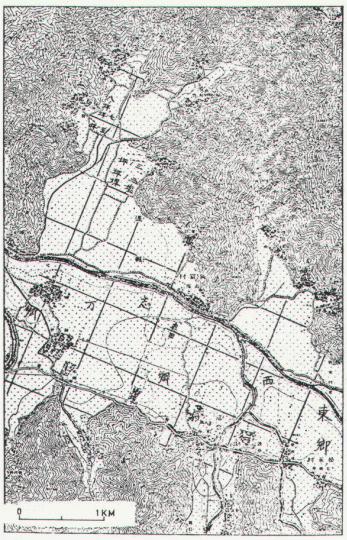
Die Ursprünge 645–1572

Die grossen Alluvialebenen des späteren Tokaido-Bereichs sind weitgehend in einen Reisfeld-Quadratraster eingeteilt (1), in welchen auch die Städte miteinbezogen werden. Privater Landbesitz ist abgeschafft. Es herrscht Hochblüte der Planung: jeder Kaiser muss nach dem herrschenden Glauben mindestens eine neue Hauptstadt bauen. Schemavorbild ist stets der Plan der chinesischen Stadt Ch'ang an (2). Die Nachahmung bleibt jedoch äusserlich-formal, ohne Übernahme der städtebaulichen Qualitäten. Die japanischen Kaiserstädte mit streng sozial klassifizierten Plänen für mehrere 100000 Einwohner sind die Machtdemonstrationen der ersten Zentralregierung.

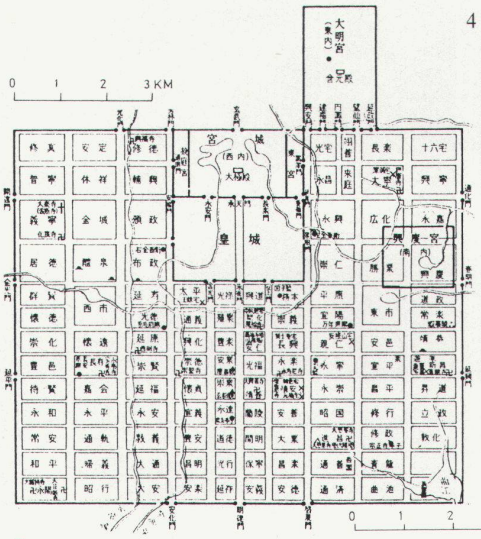
Ein zweiter staatlich initiierter Ursprung von Siedlungen entspringt dem Edikt von 645, entlang wichtiger Überlandrouten alle 20 km Poststationen zu errichten. Diese ziehen – in zwei Teilen – alle möglichen Dienstleistungsbetriebe an sich. Sogleich wird die Tokaido-Route sehr wichtig für die Verbindung der drei fruchtbaren Ebenen und hafentechnisch vorzüglich gelegenen Buchten der heutigen Osaka-, Nagoya- und Tokiogegend.

Eine dritte Keimzelle werdender Städte sind die rotierenden Märkte. An Kreuzungen von Verkehrsträgern beginnen sie sich zu vereinigen und stetig einzurichten. Durch Verselbständigung bilden sich grössere Orte, und es etablieren sich Kaufhäuser und Zünfte.

Auch die rege besuchten und politisch immer einflussreicher werdenden neuen buddhistischen Wallfahrtsstätten sammeln entlang ihres Anmarschweges zahllose Dienstleistungen und Pilgerakkommodationen. Manche dieser Städt-

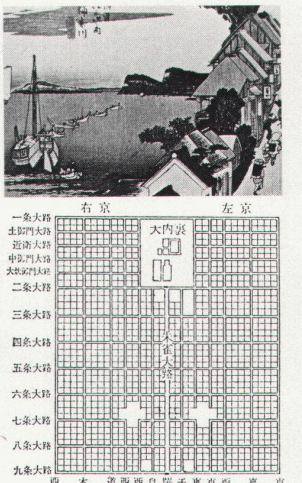


1

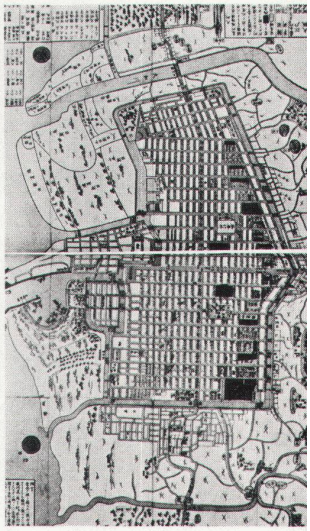


2

4



3



5

L'évolution des villes le long de la route du Tokaido

Par Andreas Erni

Les origines 645–1572

Les grandes plaines alluviales du futur Tokaido sont, pour une large part, divisées en une trame carrée de rizières (1) dans laquelle s'insèrent également les villes. La propriété privée des terrains n'existe plus. La planification est à son apogée: conformément à la croyance régnante, chaque empereur est tenu de bâtir au moins une nouvelle capitale. Le modèle est toujours fourni par le plan de la ville chinoise de Ch'ang an (2). Cette imitation demeure cependant extérieure et formelle, sans reprise des qualités urbanistiques. Les villes impériales japonaises à travers leurs plans comportant une stratification sociale rigoureuse pour plusieurs centaines de milliers d'habitants expriment la puissance du premier gouvernement central.

Une deuxième origine de villes bâties sur initiative étatique relève de l'édit de 645, établissant des relais postaux tous les 20 km le long d'axes routiers importants. Ces villes d'étape bordant la route attirent toutes sortes de services. La route de Tokaido devient tout de suite très importante, car elle relie entre elles les trois plaines fertiles et les trois baies, bien situées du point de vue portuaire, qui forment les régions actuelles d'Osaka, Nagoya et Tokyo.

Une troisième origine sont les marchés périodiques. Ils s'assemblent au carrefour des routes et deviennent permanents. Une fois indépendantes, des villes s'établissent avec des magasins et des corporations.

Les sanctuaires bouddhistes, qui sont très fréquentés et qui exercent une influence politique toujours plus grande, attirent le long des routes d'innombrables entreprises de services et

chen halten sich heute noch in der Funktion von Touristenorten.

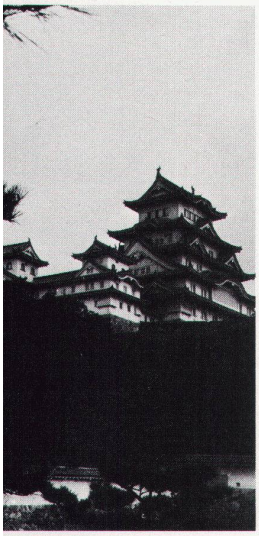
794 wird Kyoto gegründet, die letzte grossartig geplante Kaiserstadt (3). Machthungrige Adelsfamilien verdrängen jedoch den Kaiser. Es folgen innere Umschichtungen, und die Stadt dekadiert zum Handelsplatz. Der darauffolgende Aufbau einer Handelsflotte lässt Häfen entstehen, welche in Reihen dem Ufer entlang bald neue Siedler anziehen (4).
Die Einführung des Geldes bringt die Privatwirtschaft zur ersten Hochblüte. Die Marktorte wuchern den Verkehrsträgern entlang. Im 15. Jahrhundert bilden sich schliesslich autonome Handelsstädte mit bürgerlichen Regierungen, die wieder geordnete Stadtstrukturen entwickeln. (5)

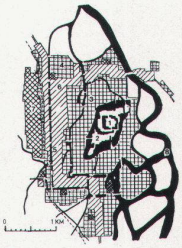
Die Burgstadt 1573–1867

Während der Periode innerer Kriege und Rivalitäten starker Adelsfamilien bilden sich verstreut lokale Militärherrschaften. Die neuen Kleinregenten erbauen sich persönliche, selbstgeplante Burgstädte. Diese liegen in den Reisebenen und sind topographisch leicht geschützt (Flusslauf, Anhöhe). Sie sind primär auf optimale Verteidigung angelegt (6). Die Planungsgrundsätze sind: gegen aussen abfallende soziale Klassen, funktionell getrennte und überwachbare Quartiere, labyrinthartige Strassenführung. Die Grösse der Burgstädte ist gegeben durch den Ertrag ihrer Reisdomäne, da sie mit einem geschlossenen Wirtschaftssystem sich selbst genügend sein müssen. Von jeder Berufsgattung werden so viele Vertreter angesiedelt, wie zur Ausrüstung von Heer und Hof benötigt sind und ernährt werden können. Dies ergibt eine Kombination von Festung und Marktsiedlung mit einem Aufbau ähnlich der Schlachtaufstellung, die räumliche Realisation einer sozialen Struktur (7).

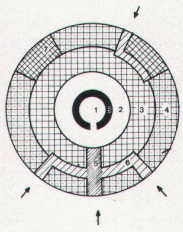
Um 1600 einigt der oberste General Tokugawa Jeyasu Japan. Standardisierte Provinzhauptstädte in der Form von Burgstädten werden über das ganze Land verteilt. Die autonomen Handelsstädte werden zerstört, die neue Zentralregierung nach Tokio verlegt (8) und ein gegen jede Aussenwelt abgeriegeltes Feudalsystem aufgebaut. Es bildet sich die Dreipolarität des Tokaido-Bereichs (9): Tokio ist Macht- und Militärzentrum und in der Folge auch wachsender Bevölkerungsschwerpunkt, Kyoto ist Kulturträger und Residenzstadt des Marionettenkaisers, Osaka ist Haupthafen und Han-

(1) Nach dem Jôri-Rastersystem eingeteilte Reisebene, Ende 7. Jahrhundert.
(2) Das Stadtgefüge von Ch'ang an im 7. Jahrhundert, oben Mitte Kaiserbezirk.
(3) Die Machtmanifestation von Kyoto 794.
(4) Einzeilige Hafen/Ufersiedlung (nach Hiroshige, Holzdruck 1834).
(5) Die autonome Stadt Sakai, Hafen- und Handelszentrum im 14.–16. Jahrhundert (Plan von 1851).
(6) Burg von Himeji, die grösste bekannte Schlossanlage, begonnen 1580.
(7a) Burgstadtordnung am Beispiel Takada 17./18. Jahrhundert), b) Strukturschema der Burgstadt (Ende 16.–Anfang 19. Jahrhundert).
(8) Tokio 1838, angelegt 1607 nach einem Spiralplan für optimale Verteidigung. Keine Achsen, dafür Sackgassen und Windungen zur Täuschung von Angreifern.
(9) Das Japan von 1687 besteht beinahe nur aus Tokaido-Bereich, der Rest ist ohne Belang.

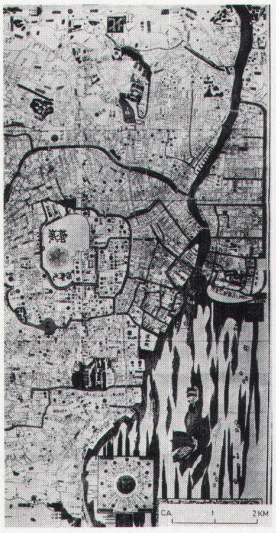

6

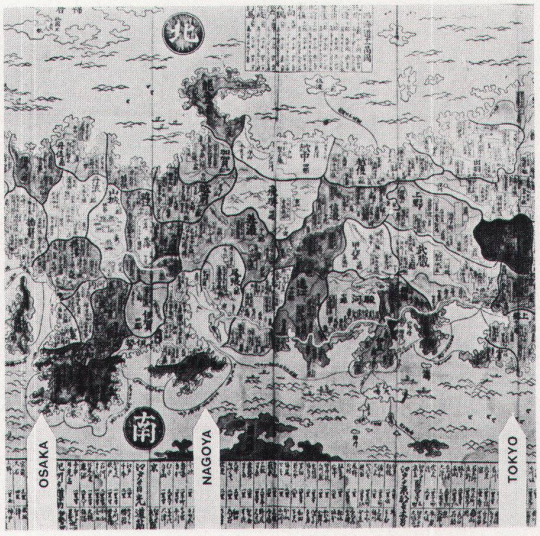

7a

1 Burg
2 hohe Samurai
3 niedrige Samurai
4 Krieger
5 zentrale Einkaufstrasse
6 Gewerbe und Handwerk
7 Tempel und Grünraum
8 Wasser
(Der Bauernstand ist aus dem Stadtgebiet verbannt)


7b

1 château
2 samouraïs supérieurs
3 samouraïs inférieurs
4 soldats
5 rue marchande centrale
6 artisanat
7 temple et espace vert
8 eau
(Les paysans n'ont pas droit de cité)


8



9

établissements pour les pèlerins. Quelques-unes de ces petites villes survivent encore en tant que stations touristiques.

Kyoto, la dernière des villes impériales de conception majestueuse, est fondée en 794 (3). Mais des clans de nobles destituent l'empereur pour s'emparer du pouvoir. Il s'ensuit des bouleversements internes et la ville régresse, devenant une ville marchande. La création d'une flotte marchande, survenant par la suite, fait naître des ports qui, établis parallèlement au rivage, attirent de nouveaux habitants (4).

L'introduction de la monnaie contribue au premier développement de l'économie privée. Les bourgs pullulent le long des routes. Au cours du XVe siècle apparaîtront des villes marchandes autonomes, avec des gouvernements bourgeois, qui développeront à nouveau des structures urbaines ordonnées (5).

La ville de château 1573–1867

Pendant la période de guerres intestines et de rivalités de clans de nobles, des gouvernements militaires se créent un peu partout. Les nouveaux régents se font construire des villes de châteaux personnelles, selon leur propre conception. Celles-ci sont établies dans les plaines à riz et protégées par la topographie (rivières, pentes). Elles visent avant tout une défense optimale (6). Les règles régissant leur urbanisme sont les suivantes: stratification sociale échelonnée vers l'extérieur, quartiers à fonctions séparées et pouvant être surveillés, rues labyrinthiques. La grandeur des villes de châteaux est fonction de la récolte des rizières, car elles doivent se suffire à elles-mêmes, vivre en autarcie. On établit autant de représentants de chaque corps de métier qu'il en faut à l'armée et à la cour, et autant qu'on peut en nourrir. Il en résulte un mélange de fortifications et de bourgs, avec une structure ressemblant à un ordre de bataille. C'est la réalisation spatiale d'une structure sociale (7).

En 1600, le général suprême Tokugawa Jeyasu unifie le Japon. Des capitales provinciales, sous forme de villes de châteaux, sont établies dans le pays entier. Les villes mar-

(1) Rizières, découpées selon la tram jôri, fin 7e s.
(2) La disposition de la ville de Ch'ange an au 7e s., en haut au centre, le quartier impérial.
(3) La manifestation de puissance de Kyoto en 794.
(4) Ville établie en une rangée le long du quai/rivage (gravure de Hiroshigé, 1834).
(5) La ville autonome de Sakai, centre portuaire et marchand, aux 14e–16e s. (plan de 1851).
(6) Château de Himeji, le plus grand ensemble connu, commencé en 1580.
(7) a) Disposition d'une ville de château, à l'exemple de Takada (17e/18e s.). b) Stratification de la ville de château (fin 16e s. – début 19e s.).
(8) Tokyo en 1838, fondé en 1607 selon un plan en spirale, pour une défense optimale. Point d'axes, mais des impasses et des tournants pour dérouter l'attaquant.
(9) Le Japon de 1687 est composé presque exclusivement du Tokaido, le reste ne comptant pas.

chandes autonomes sont rasées, le nouveau gouvernement central déplacé vers Tokyo (8), un système féodal hermétique construit. La tripolarité de la région du Tokaido se forme (9): Tokyo étant le centre politico-militaire et par la suite également une ville importante au point de vue population, Kyoto, le centre culturel et la résidence de l'empereur factice, Osaka, le port principal et la ville marchande. Le trafic

delszentrum. Der äusserst intensive Verkehr zwischen diesen Polen bringt eine Hochblüte der Stationssiedlungen.

Die Burgstädte entwickeln sich zu Integrationszentren ihrer Domänen und werden durch die Entwicklung der Händler, der sozial tiefsten Klasse, allmählich von konsumierenden zu produzierenden Orten. Die Samurai halten als oberste Kriegerklasse noch immer die Macht, geraten aber in zunehmende Abhängigkeit vom Reichtum der Händler. Um grössere Reiserträge zu erreichen, gründen sie in Schwemmgebieten mittels Landgewinnen neue Siedlungen. Die Herrschaft nichtarbeitender Krieger wird jedoch immer anachronistischer. In den Händlerquartieren formen sich erste Betriebe einer neuen Konsumgüterindustrie, welche sich in die Kriegerquartiere ausdehnen. Die Bevölkerungsschranken, und damit auch die Burgstadtstrukturen, sind gefallen. Die weitere Entwicklung wird privatwirtschaftlich diktiert. Dies geschieht besonders in den Orten an Verkehrs- und Transportträgern, welche im Tokaido-Bereich am weitesten entwickelt sind. Mitte 19. Jahrhundert kristallisieren sich neue städtische Schwerpunkte: die Orte mit günstiger Erreichbarkeit. (10)

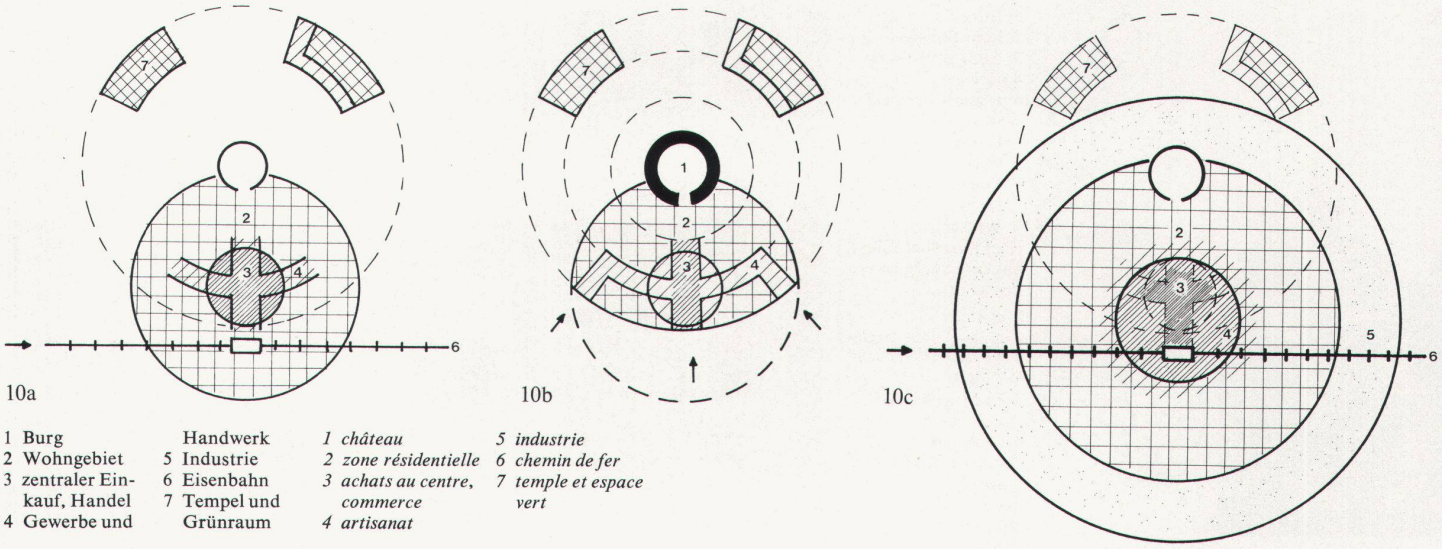
Die Industriestadt 1868–1944

Überraschend erzwingen amerikanische Flotteneinheiten die Wiederöffnung Japans für die Aussenwelt. Feudalismus und soziales Klassensystem werden abgeschafft. Die neugegründete Regierung baut und fördert Industrien, vor allem an Rohstoffquellen und an transport-technisch günstig gelegenen Orten. Fabrikbetriebe ziehen aus dem Stadtinnern in die billigere Umgebung oder ans Wasser, gefolgt von ihren Arbeitskräften. Es entstehen neue Siedlungsgebiete, welche sich in städtischen Agglomerationen zu Subzentren entwickeln.

Die Einführung und der unverzügliche Ausbau der Eisenbahn prägt die phantastisch schnell wachsenden Urbangebiete: Bahnhöfe werden die neuen Zentren, Bahnlinien die neuen Ballungsvektoren. Ein Versuch städtebaulicher Tätigkeit ist die «Tokyo Municipal Ordinance» von 1888. Sie bezweckt, der Regierung infrastrukturelle Aufgaben zu übertragen, bleibt jedoch wegen fehlender finanzieller Unterstützung auf dem Papier.

Die Vorbereitungen zum chinesisch-japanischen und russisch-japanischen Krieg vor der Jahrhundertwende rufen nach Schwerindustrie, deren Anheizung die Agglomerationen planlos in die transporttechnisch günstigen drei Ebenen und Buchten des Tokaido-Bereichs konzentriert. Rudimentäre städtebauliche Verordnungen beschränken sich nur auf die militärische Kontrollierbarkeit der Städte. Nach dem ersten Weltkrieg wird die Verordnung über die Grundstück-Umlegung zum neuen Hauptinstrument der offiziellen Stadtplanung. Sie bleibt jedoch wirkungslos wegen der durch jahrhundertelange Erbteilungen unvorstellbar komplexen Besitzverhältnisse (11).

Die städtebaulich seltene «Chance» in Form des grossen Erdbebens von Tokio 1923, welches die Stadt in Schutt und Asche zurücklässt, vergeht ungenutzt (12). Wohl übernimmt die Stadtregierung die Wiederherstellung der Infra-



1 Burg
2 Wohngebiet
3 zentraler Einkauf, Handel
4 Gewerbe und Handwerk
5 Industrie
6 Eisenbahn
7 Tempel und Grünraum

1 château
2 zone résidentielle
3 achats au centre, commerce
4 artisanat
5 industrie
6 chemin de fer
7 temple et espace vert

intense entre ces pôles provoque l'apogée des villes d'étape.

Les villes de châteaux deviennent des centres d'intégration de leurs domaines et, par le développement des commerçants, la classe la plus basse, de lieux de consommation se transforment en lieux de production.

Les samouraïs, en tant que classe suprême de soldats, conservent encore la puissance politique, mais dépendent de plus en plus de la richesse des marchands. Pour obtenir davantage de riz, ils établissent, à l'aide de conquêtes de terrains sur la mer, de nouvelles colonies dans les régions alluviales. La domination de samouraïs inactifs devient cependant toujours plus anachronique. Dans les quartiers marchands s'établissent les premières entreprises des nouvelles industries de biens de consommation. Celles-ci s'étendent peu à peu jusque dans les quartiers des samouraïs. Les limites démographiques, de même que les structures de la ville de châteaux, sont tombées. Le développement ultérieur est dicté par l'économie privée. Cette évolution se déroule surtout dans les localités situées à proximité des voies de communication, qui sont le plus largement développées dans le Tokaido. Vers le milieu du XIXe siècle, de nouveaux centres urbains se cristallisent: les villes avec une bonne accessibilité (10).

La ville industrielle 1868–1944

Par surprise, des unités de la flotte américaine forcent la réouverture du Japon sur l'extérieur. Le féodalisme et le système de castes sociales sont abolis. Le nouveau gouvernement établit et encourage l'industrie, surtout sur les lieux d'extraction et près des voies de communication. Les usines émigrent du centre de la ville vers la périphérie, moins chère, ou vers l'eau, suivies de leurs travailleurs. De nouvelles zones d'habitation se créent, devenant, dans les agglomérations urbaines, des centres secondaires.

L'introduction et le développement immédiat du chemin de fer marquent les zones urbaines qui connaissent une expansion ahurissante: les gares deviennent les nouveaux centres, les lignes de chemin de fer les nouveaux vecteurs d'agglomération. Le «Tokyo Municipal Ordinance» de 1888 constitue la première tentative urbanistique. Son but était de conférer au gouvernement des tâches d'infrastructure, mais, faute de moyens financiers, elle devait rester lettre morte.

Les préparatifs pour les guerres sino-japonaise et russo-japonaise vers la fin du siècle dernier requièrent une industrie lourde dont la relance a pour effet de faire grandir n'importe comment les agglomérations des trois plaines et baies de la région du Tokaido. Des ordonnances rudimentaires se limitent aux besoins d'un contrôle militaire des villes. Après la première guerre mondiale, l'ordonnance sur le remembrement devient l'instrument principal de l'urbanisme officiel. Elle reste cependant sans effets, à cause de la situation inimaginablement embrouillée des propriétés, qui résultent de divisions centenaires (11).

La rare «chance» urbanistique du grand tremblement de terre de Tokyo en 1923, qui laisse la ville en ruines et en cendres, n'est point saisie (12). La municipalité s'attache à la reconstruction de l'infrastructure mais, et c'est

struktur, aber verständlicherweise sind Rettungs und Sofortmassnahmen wichtiger als langfristige Stadtentwicklungsprogramme, und die zahllosen Provisorien werden bald zu Definitiva.

Der Wohnsektor bleibt vollständig vernachlässigt. Staatliche Investitionshilfen und Förderungsprogramme gelten nur der Schwerindustrie. Diese wird dadurch immer mächtiger und im Hinblick auf den zweiten Weltkrieg immer einflussreicher. In wachsendem Masse wird aber Japan abhängig von Rohstoffimporten. Es zeichnet sich im bekannten Muster ab: expandierende Betriebe konzentrieren sich in den drei grossen Hafenbuchten und Industriezonen Tokio-Yokohama, Nagoya und Osaka-Kobe, das heisst dem Tokaido Bereich. Magnetisch ziehen sie Arbeitskräfte und tertiäre Wirtschaft an sich und bauen sich gleichsam als Rückendekkung ihre eigenen Verbrauchermärkte auf. Die nunmehr enorme Kluft zwischen der reichen städtischen und der armen ländlichen Bevölkerung bewirkt grosse Abwanderungen in die Industriezentren. Durch die territorial grössere und sozial freiere Mobilität wächst die japanische Gesellschaft in eine zunehmende Interdependenz mit den Grosszentren Tokio und Osaka.

1933 sind alle Städte direkt dem Innenminister unterstellt. Es werden Planungsgebiete bestimmt, doch der kommerzielle Wettbewerb unter den einzelnen Stadtschaften ist zu gross, um ihre Entwicklung in irgend einer Planung vereinigen zu können (13).

Die letzten 30 Jahre

Am Ende des zweiten Weltkrieges ist 40% allen Stadtgebietes zerstört. Japans Stadtbevölkerung zählt weniger als die Hälfte jener vor dem Kriege. Mit amerikanischer Aufbauhilfe wird Industrie und Bevölkerung aber wieder in den vorherigen Urbangebieten konzentriert. Die Demokratie wird eingeführt und eine Stadtplanung begonnen (14). Die vielen lokalen Planungsbehörden ermangeln jedoch der Fachleute und des Steuereinkommens. Die Gewalten zerstreuen sich in die verschiedenen, sich auf blähenden öffentlichen Ämter, welche sich gegenseitig argwöhnisch konkurrieren und damit kontrollierende oder steuernde Eingriffe in das atemberaubende Nachkriegswiederaufbauwachstum verunmöglichen (15).

Wohl den folgenschwersten, in der heutigen Perspektive gesehen verheerendsten Impuls gibt der Koreakrieg. Um den amerikanischen Nachschub zu sichern, wird Japans Schwer-

(10 a–c) vgl. (7 b) Wandlungsschema der Stadtstruktur im 19. Jahrhundert.

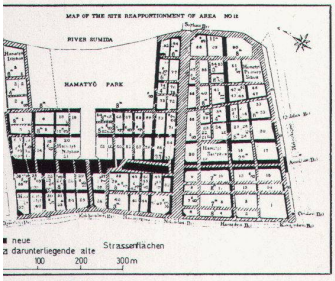
(11) Landumlegung zur Strassenerweiterung: das einzige Planungswerkzeug; a) 1923, b) 1972.

(12) Wiederaufbauplan von Tokio nach dem grossen Erdbeben von 1923: Beschränkung auf das Strassennetz.

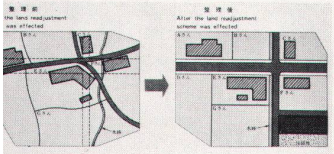
(13) Bahnlinien der Agglomeration Tokio 1930: scheinbar wahllose Linienführungen infolge Berücksichtigung von Privatinteressen.

(14) Leitschema japanischer Stadtplanung seit dem Kriege.

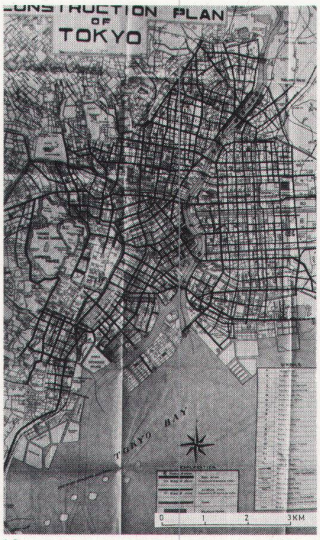
(15) Der 1956 nach dem Greater London Plan von 1944 konzipierte «Green Belt Plan» von Tokio. Er wird 1965 wieder fallengelassen, da der Grüngürtel vollständig überbaut ist. I: Innenstadt; G: Grüngürtel; 1–18: Satellitenstädte.



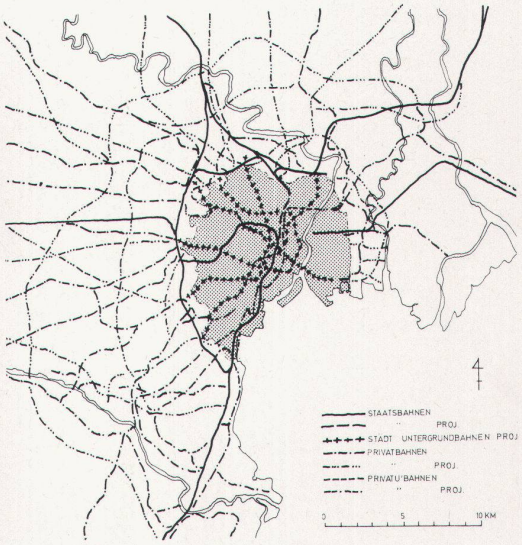
11a



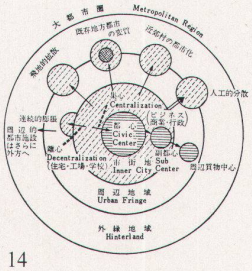
11b



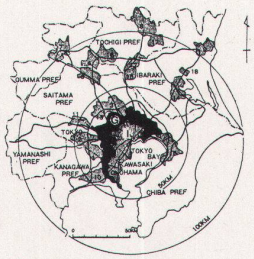
12



13



14



15

compréhensible, des mesures de sauvetage et palliatifs comptent alors davantage que des projets de développement urbain à long terme, et le provisoire devient définitif.

Le secteur du logement est complètement négligé. Les subventions et programmes d'encouragement de l'Etat vont uniquement vers l'industrie lourde. Celle-ci devient toujours plus puissante et toujours plus influente en prévision de la deuxième guerre mondiale. Mais la dépendance du Japon en matières premières s'accroît et trouve son expression dans le schéma classique: des entreprises en pleine croissance se concentrent dans les trois grandes baies portuaires et zones industrielles Tokyo–Yokohama, Nagoya et Osaka–Kyoto, c'est-à-dire dans le Tokaido. Comme un aimant, elles attirent les travailleurs et le secteur tertiaire et développent symétriquement leurs propres marchés de consommation, comme une sorte de réassurance. Le clivage entre la population urbaine aisée et celle pauvre de la campagne, qui est devenu énorme, provoque de grandes migrations vers les centres industriels. Par une plus grande mobilité territoriale et une plus grande liberté sociale, la société nippone en arrive à une interdépendance croissante entre les nébuleuses de Tokyo et d'Osaka.

En 1933, toutes les villes sont du ressort du Ministère de l'Intérieur. On définit des plans de régions, mais la concurrence commerciale entre les différentes cités est trop vive pour qu'on puisse réunir leur développement à l'intérieur d'un plan (13).

Les 30 dernières années

A l'issue de la deuxième guerre mondiale, les villes nippones sont détruites à 40%. La population urbaine a diminué, par rapport à l'avant-guerre, de plus de la moitié. Avec l'aide américaine, on concentre à nouveau la population et les industries dans les régions urbaines. La démocratie est établie, l'urbanisme entrepris (14). Mais les nombreuses autorités locales de planification manquent d'experts et de moyens. Les pouvoirs sont répartis sur les diverses administrations qui augmentent en volume et se

(10 a–c) voir (7b). Schéma des modifications de la structure urbaine au 19e s.

(11) Remembrement pour l'élargissement des routes: le seul outil de planification. a) 1923; b) 1972.

(12) Plan de reconstruction de Tokyo après le grand tremblement de terre de 1923: limitation à la voirie.

(13) Réseau de lignes de chemin de fer à Tokyo en 1930: de lignes qui semblent établies au petit bonheur, par la considération d'intérêts privés.

(14) Schéma directeur de l'urbanisme nippon depuis la guerre.

(15) Le «Green Belt Plan» de Tokyo, conçu en 1956 d'après le Greater London. Plan de 1944, pour être abandonné en 1965, vu que la ceinture verte a disparu sous les constructions. I centre; G ceinture verte; 1–18 cités satellites.

font une concurrence vigilante, rendant impossible toute action de contrôle ou de direction dans l'extraordinaire boom de la reconstruction de l'après-guerre (15).

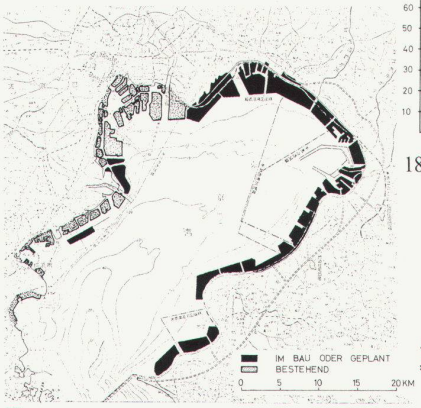
Vu d'aujourd'hui, c'est la guerre de Corée qui est à l'origine de l'initiative la plus désastreuse. Pour assurer le ravitaillement des troupes américaines, l'industrie lourde et pétrochimique japonaise est catapultée au-delà de son état d'avant-guerre. Dans les trois grandes

und Petrochemie-Industrie über den Vorkriegsstand hinauskatapultiert. In den drei grossen Buchten unternimmt man für neue Anlagen enorme Landgewinnungsarbeiten. Ebenes, meernahes Festland ist kaum mehr vorhanden, und die plötzlich auftauchende Abfallawine der neuen Konsumgesellschaft liefert das Füllmaterial (17). Die wachsende Abhängigkeit von ausländischen Rohstoffen bringt ebenso wachsende Abhängigkeit von den Häfen. Die Kräfte ballen sich am Tokaido-Abschnitt der Pazifikküste. Es folgt der übliche Zustrom ländlicher Arbeitskräfte und tertiärer Wirtschaftsbetriebe (18). Nationale Entwicklungspläne werden zwar aufgestellt, hinken aber hoffnungslos hinter der urbanen Expansion nach. Der wachsende Wohlstand bringt zudem das Privatauto mit sich, was den «urban sprawl» beschleunigt, was die Verbesserung des Strassennetzes forciert, was wiederum...

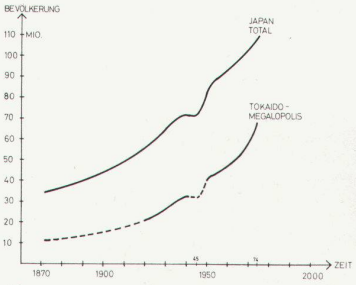
Ein weiterer Faktor für die phantastische Flächenausdehnung der Agglomerationen ist die um sich greifende Verwestlichung. Sie fördert das Bedürfnis des einzelnen nach mehr Wohnraum und lässt die traditionellen Grossfamilien in ihre Glieder zerfallen, welche in die Vorstädte ausziehen (19). Die sich verschlechternden Lebensbedingungen in den Innenstädten führen schon Ende der fünfziger Jahre zum «Doughnut Phenomenon». Angespornt wird dieser Prozess durch die kräftige Bodenspekulation der Grossfirmen und der vielen Privatgesellschaften der hochleistungsfähigen Vorortsbahnen. Gebaut wird mit minimalem Aufwand für maximale Rendite. Die überforderten Lokalbehörden sind den anfallenden Infrastrukturaufgaben überhaupt nicht gewachsen. Unterdessen sind staatlich subventionierte Wohnbau-Korporationen gebildet worden, doch auch sie müssen sich an die privatwirtschaftlichen Marktgepflogenheiten halten. Alle ihre «New Towns» sind dem Westen abgeschaute, trostlos stereotype Schlafsiedlungen.

1960 unterstützt der 10-Jahres-«Income Doubling Plan» wiederum nur die wachstumsintensiven Industrien, das heisst die bereits fortgeschrittenen Regionen werden weiter ausgebaut. Der Kreislauf ist bekannt: Industrieexpansion – Agglomerationsexpansion. Die olympischen Spiele von 1964 geben Anlass zu gigantischen Anstrengungen unter anderem im

(16) Verkehrsbewegungen in 10000 Personen zwischen (in 100 Mio. Personen innerhalb) den Regionen.
(17) Übersicht der Landgewinnungsprojekte in der Bucht von Tokio 1964.
(18) Vergleich des Bevölkerungswachstums.
(19) Vorhut im Urban Sprawl. Der Bretterabschluss zeigt, wo in Kürze die nächste Front anschliesst.
(20) Durchmischung bewirkt zwar eine lebendige Stadtstruktur, jedoch auf Kosten unerträglicher Immissionen.
(21) Express-Hochstrassennetze werden in Eile mit wachsender Rücksichtslosigkeit gegenüber der Umwelt über die Grossstädte gelegt.
(22) Der «Tokyo Region Development Plan» 1972: ein Gürtel von Satellitenstädten im Umkreis von 100 km. Die Satellitenstädte des 50-km-Umkreises (nach dem Plan von 1965) sind von der Agglomeration aufgesogen. I: Innenstadt; A: Agglomeration; R: Region; 1–16: Satellitenstädte; 1–14: geschützte Grünzonen.
(23) Landpreiskurven in 10000 Yen pro 3,3 m² und Eisenbahnlinien in der Agglomeration Tokio (1964).
(24 a) Flächenwachstum der City von Tokio; b) Kenzo Tange's Vision der «Japan Megalopolis».



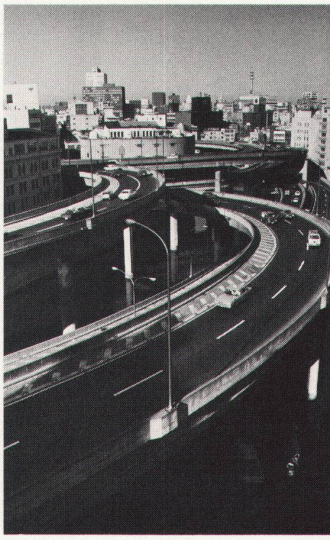
17

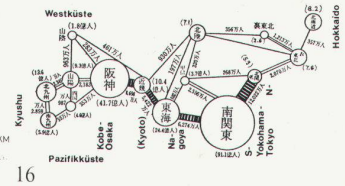


18

19

20


21



16

(16) Migrations, par 10000 pers. entre les régions (par 100 millions de personnes à l'intérieur).
(17) Aperçu des projets de poldérisation dans la baie de Tokyo, 1964.
(18) Comparaison de la croissance démographique.
(19) L'avant-garde de l'Urban Sprawl. La palissade marque la jonction avec le prochain front.
(20) Le brassage entraîne une structure urbaine vivante, mais au prix d'immissions intolérables.
(21) Des réseaux de voies express en hauteur sont aménagés en toute hâte dans les métropoles, au mépris de l'environnement.
(22) Le «Tokyo Region Development Plan» de 1972: une ceinture de cités-satellites dans un périmètre de 100 km. Les cités de la ceinture de 50 km (du plan de 1965) ont été absorbées par l'agglomération. I: centre; A: agglomération; R: région; 1–16: cités satellites; 1–14: espaces verts protégés.
(23) Evolution des prix des terrains, en 10000 yens par 3,3 m², et lignes de chemin de fer dans l'agglomération de Tokyo (1964).
(24) a) Expansion du centre de Tokyo; b) La vision de la «Japan Megalopolis», par Kenzo Tange.

baies, on entreprend de colossaux travaux de poldérisation pour de nouvelles installations. A proximité de la mer, il n'y a presque plus de terrains plats et l'avalanche soudaine des déchets de la nouvelle société de consommation fournit le matériel de remplissage (17). La dépendance croissante en matières premières provenant de l'étranger entraîne une dépendance croissante vis-à-vis des ports. Tout se concentre sur la côte du Pacifique le long de l'axe du Tokaido. Il en découle l'habituel afflux de travailleurs venant des campagnes et d'entreprises du secteur tertiaire (18). On élabore des plans de développement au niveau national, mais ils sont irrémédiablement dépassés par l'expansion urbaine. Le bien-être croissant favorise l'essor de la voiture privée, ce qui accélère l'«urban sprawl», entraînant une amélioration du réseau routier, avec toutes ses conséquences...

Un autre facteur relatif à l'incroyable extension territoriale des villes est la constante «occidentalisation». Celle-ci encourage le besoin individuel d'espaces habitables plus grands et fait que la famille traditionnelle se disloque et que ses membres s'établissent en banlieue (19). Dans les cités, les conditions de vie ne font qu'empirer et on voit apparaître, dès les années 50, le «doughnut phenomenon». Ce processus est accéléré par la spéculation foncière massive des grandes entreprises et de nombreuses sociétés privées d'exploitation de trains de banlieue à grande capacité. On construit à moindre frais pour un profit maximum. Les autorités locales, dépassées, ne sont pas en mesure de répondre aux tâches d'infrastructure qui se posent. Entretemps, des corporations de construction de logements, subventionnées par l'Etat, ont été créées. Or, elles aussi doivent se conformer aux lois du marché. Toutes leurs «New Towns» sont des villes-dortoirs, monotones et stéréotypées, copiées de l'Occident.

En 1960, le plan décennal «Income Doubling Plan» n'encourage à nouveau que des industries à forte croissance, c'est-à-dire que les régions déjà développées continuent à l'être. Le cycle est connu: croissance industrielle – expansion des agglomérations. Les Jeux olympiques de 1964 déclenchent des efforts gigantesques dans le domaine des communications par exemple: la «New Tokaido Line» relie les localités, à l'intérieur de sa bande de 600 km, en quelques heures à peine (16). A Tokyo, on

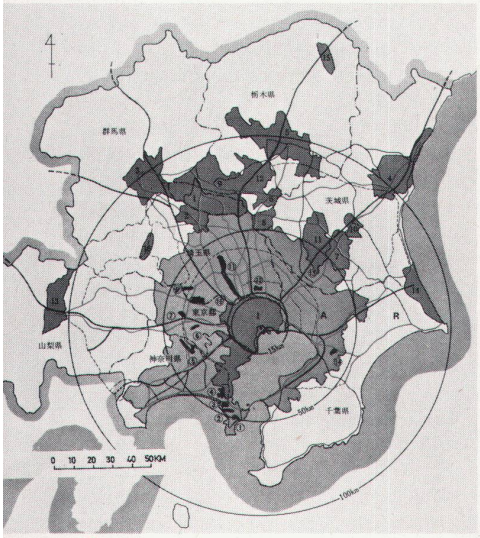
Kommunikationswesen: die «New Tokaido Line» bringt in ihrem 600-km-Bereich jeden Ort in Reichweite jedes andern innerhalb eines Zeitraums weniger Stunden (16). In Tokio werden neue Netze von Express-Hochstrassen und Untergrundbahnen gelegt. Die Linienführung richtet sich jedoch viel eher nach den einflussreichsten Sonderinteressen als nach verkehrstechnischer Effizienz (21). In den verschiedenen Ämtern werden alle Verkehrsträger unabhängig voneinander, sogar oft sich konkurrierend, geplant und gebaut, so dass jede Koordination unterbleibt. An den Knotenpunkten formen sich Subzentren, welche sich ihrerseits allmählich zu neuen städtischen Schwerpunkten entwickeln. Mit dem Populärwerden von Mikro-Golfplätzen, Hallenskihügeln, Hallentropenwäldern usw. bieten die Urbangebiete nachgerade eine vorzüglich durchmischte, totale Welt. Die an sich sehr lebensfähige Grundstruktur schafft aber infolge der wahllosen Expansion und der unvorstellbaren industriellen und verkehrlichen Immissionen eine äusserst lebensunwürdige Stadtatmosphäre (20).

1968 entsteht auf nationaler Ebene das «City Planning Law». Die «Städte» werden neu definiert, und alle müssen einheitliche Zonenpläne (3 Zonen), Nutzungspläne (8 Nutzungen) und Baurichtlinien ausarbeiten. Für speziell problematische Fragen werden Planungskommitees eingesetzt. Bis Anfang 1974 sind in den Grosszentren des Tokaido-Bereichs die neuen Bestimmungen bereinigt und in Kraft gesetzt. Effektiv geht es aber nur um die Bestandesaufnahme und Fixierung des bestehenden Zustandes und um die verzweifelte Suche nach neuen, problemlosen Industriestandorten. Mangels Unterstützung durch Rechtsmittel und breiter Bereitschaft wird wieder einzig die Landumlegung wirklich angewandt. Sie wird vorerst nur in zerfallenden City-Randgebieten eingesetzt unter Wahrung aller Spielregeln korrupter Spekulation (22).

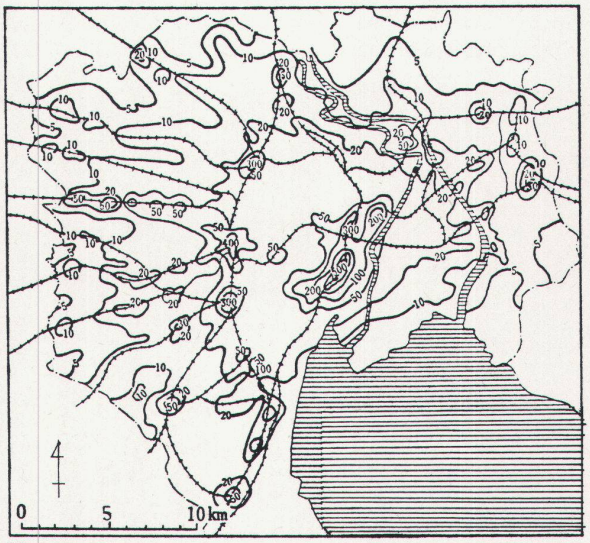
Aus Anlass der Expo 72 erhält diesmal Osaka ein Express-Hochstrassennetz, ein ausgedehntes U-Bahnnetz und die Tokaidoregion ein durchgehendes Autobahnnetz. Gleichzeitig wird das «Law for Promotion of Industrial Relocation» aufgesetzt. Doch die Idee, die Industrien aus den überbesiedelten Agglomerationen hinaus in «entwicklungsbedürftige» Regionen mit günstigem Land zu versetzen, scheitert an der Opposition der Bevölkerung gegen die drohende Ausbreitung der Umweltzerstörung und an der Landspekulation Dritter, welche potentielle Standorte bereits wieder uninteressant gemacht haben. Im Bumerangeffekt schnellen die städtischen Landpreise der Tokaido-Region in unerreichbare Höhen (23). Die Grossfirmen spielen sich gegenseitig preistreibend Grundstücke zu. Es bleibt nichts anderes übrig, als individuell den Boden chaotisch zum absoluten Maximum auszunützen.

Somit sind steuernde Eingriffe einer rechtsmittellosen Planungsbehörde verunmöglicht, der Weg der Enteignung oder Entschädigung für städtebaulich wertverbessernde Massnahmen unerschwinglich, und die Mitarbeit Privater an einer Planung ist Illusion (24).

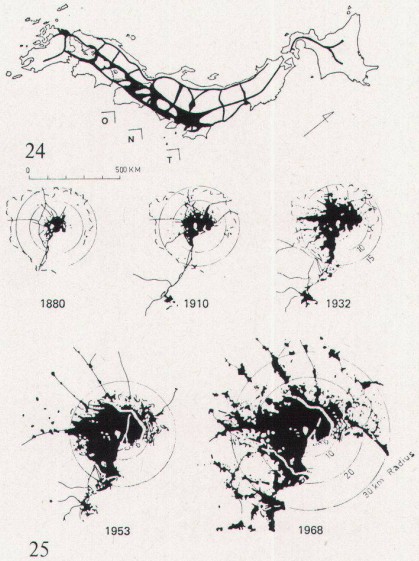
«Der Boden darf nicht mehr verkauft werden» – war ein Edikt unter Kaiser Kotoku (516–554). ■



22



23



25

crée de nouveaux réseaux de voies express surélevées et de lignes de métro. Le choix des liaisons se fait davantage en fonction d'intérêts privés très puissants qu'en fonction de l'efficacité en matière de circulation (21). Dans les différentes administrations, les voies de circulation sont planifiées et réalisées indépendamment les unes des autres, quelquefois même concurremment, rendant toute coordination impossible. Aux nœuds se forment des centres secondaires qui, à leur tour, deviennent de nouveaux centres de gravité, avec la popularisation de micro-terrains de golf, de pistes de ski en salles, de jungles de salles, etc. Les régions urbaines offrent pratiquement un monde très divers, total. Mais la structure de base, très vivace, crée une atmosphère invivable à la suite de l'expansion anarchique et des immixtions de l'industrie et de la circulation (20).

1968 est l'année de la «City Planning Law», se situant au niveau national. Les «villes» sont redéfinies, et doivent toutes élaborer des plans de zones (3 zones), des plans d'utilisation (8 utilisations) et des directives pour la construction. Pour des questions particulièrement problématiques, on institue des comités de planification. Au début de 1974, les nouvelles ordonnances sont définies et mises en vigueur dans les métropoles du Tokaido. Mais il ne s'agit vraiment que d'un inventaire, c'est le gel de l'état actuel et la recherche désespérée de nouveaux sièges exempts de problèmes pour les industries. Faute d'appuis législatifs et d'une disponibilité très large, seul le remembrement est vraiment continué. A ce jour, il n'est appliqué que dans les banlieues en décomposition des métropoles, tout en observant les règles de la spéculation corrompue (22).

A l'occasion de l'exposition de 1972, Osaka est dotée d'un réseau d'échangeurs, d'un large réseau de métro. La région du Tokaido est desservie par un réseau autoroutier. Parallèlement, on élabore la «Law for Promotion of Industrial Relocation». Mais l'idée de transplanter les industries des agglomérations surpeuplées vers des régions «sous-développées» échoue, en raison de l'opposition de la population contre la destruction croissante de l'environnement et de la spéculation foncière. Par l'effet de boomerang, les prix du terrain urbain de la région du Tokaido atteignent des cotes astronomiques (23). Les grandes entreprises échangent les terrains en poussant à la hausse. Il n'y a donc pas d'autre possibilité que d'utiliser individuellement le terrain de manière chaotique. Les interventions d'une autorité de planification dépourvue de force de loi sont ainsi rendues impossibles, l'expropriation ou le dédommagement coûtent trop cher pour que des mesures d'assainissement puissent être prises, la collaboration sur le plan du secteur privé étant illusoire (24). «Il ne faut plus vendre la terre» – tel était un édit sous l'empereur Kotoku (516–554).

Traduction: Bernd Stephanus ■