



Groupe interparlementaire d'amitié
France-Japon¹

L'aménagement urbain en France et au Japon :
quel cadre de vie pour demain ?

Actes du colloque du 24 octobre 2013

Sous le haut patronage de M. David ASSOULINE,
Président du Groupe interparlementaire
France-Japon

et de

Son Exc. M. Yōichi SUZUKI,
Ambassadeur du Japon en France

Palais du Luxembourg
Salle Clemenceau

¹ **Membres du groupe d'amitié France-Japon :** M. David ASSOULINE, *Président*, M. Nicolas ALFONSI, M. Alain ANZIANI, Mme Aline ARCHIMBAUD, M. Bertrand AUBAN, M. Christophe BÉCHU, M. Jean BESSON, M. Jean-Marie BOCKEL, Mme Natacha BOUCHART, M. Christian CAMBON, M. Bernard CAZEAU, M. Jean-Pierre CHEVÈNEMENT, M. Yvon COLLIN, M. Philippe DARNICHE, M. Ambroise DUPONT, M. André FERRAND, M. GAILLARD Yann, Mme GARRIAUD-MAYLAM Joëlle, M. GÉLARD Patrice, Mme GILLOT Dominique, Mme GOY-CHAVENT Sylvie, M. HÉRISSON Pierre, Mme KAMMERMANN Christiane, M. LENOIR Jean-Claude, M. LEROY Philippe, M. du LUART Roland, M. MADRELLE Philippe, M. MIQUEL Gérard, M. de MONTESQUIOU Aymeri, M. de MONTGOLFIER Albéric, Mme MORIN-DESAILLY Catherine, M. PASTOR Jean-Marc, M. PEYRONNET Jean-Claude, Mme ROSSIGNOL Laurence, M. SUEUR Jean-Pierre.

N° GA 116 - Avril 2014

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
I. OUVERTURE	5
M. David ASSOULINE, président du groupe interparlementaire d'amitié France-Japon, président de la commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois.....	5
M. Yōichi SUZUKI, ambassadeur du Japon en France.....	7
Mme Yōko KIMURA, présidente du conseil d'administration du Centre japonais des collectivités locales (CLAIR).....	8
II. COMMUNICATIONS	11
A. ÉTAT DES LIEUX DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT EN FRANCE ET AU JAPON	11
M. Jean-Pierre SUEUR, président de la commission des lois.....	11
B. LA VILLE JAPONAISE EN MUTATION	14
M. Toshifumi KUROSE, directeur général du CLAIR Paris.....	14
C. L'AMÉNAGEMENT URBAIN PAR L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE	18
M. Seishi KŌYAMA, maire de Kumamoto	18
D. LA TRANSFORMATION DE LA VILLE DE LENS	22
M. Sylvain ROBERT, maire de Lens	22
E. EXEMPLE DE LA VILLE D'IIDA : RECONSTRUIRE LA VILLE EN PÉRIODE DE DÉPOPULATION	24
M. Mitsuo MAKINO, maire d'Iida	24
III. TÉMOIGNAGES ET ÉCHANGES	29
A. TÉMOIGNAGES D'ARCHITECTES	29
Mme Nasrine SERAJI, architecte, directrice de l'École nationale supérieure d'architecture Paris-Malaquais	29
M. Rudy RICCIOTTI, architecte.....	31
M. Riken YAMAMOTO, architecte.....	33
B. ÉCHANGES	37
Mme Nasrine SERAJI, architecte, directrice de l'École nationale supérieure d'architecture Paris-Malaquais	37
M. Seishi KOYAMA, maire de Kumamoto.....	38
M. Mitsuo MAKINO, maire d'Iida	38
M. Riken YAMAMOTO, architecte.....	39

IV. CLÔTURE	41
M. David ASSOULINE, président du groupe interparlementaire d'amitié France-Japon, président de la commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois	41
M. Jacques VALADE, ambassadeur itinérant pour l'Asie, président du Conseil du développement économique et social de Bordeaux, membre honoraire du Parlement	41
V. ANNEXES	45
Présentation de M. Toshifumi KUROSE, directeur général du CLAIR Paris.....	45
Présentation de M. Seishi KÔYAMA, maire de Kumamoto.....	51
Présentation de M. Mitsuo Makino, maire d'Iida	63
Présentation de M. Riken Yamamoto, architecte	78

I. OUVERTURE

M. Michael BISMUTH, modérateur

L'étalement des villes, sous l'effet des pressions socio-économiques, est un phénomène commun en France et au Japon, qui modifie profondément l'organisation des espaces urbains. Parmi les défis de la ville de demain, il importe d'inventer une ville durable et solidaire permettant d'améliorer le bien-être des citoyens confrontés aux problèmes de logement et de trajets quotidiens domicile-travail, source de nombreuses difficultés.

L'angle d'approche est celui d'une démarche globale. Il s'agit d'envisager aussi bien la mobilité, le logement, la culture, mais aussi l'environnement. C'est à un voyage dans ce monde de solutions globales que vous invite ce colloque du Sénat, organisé par le groupe interparlementaire d'amitié France-Japon, avec le soutien du Centre japonais des collectivités locales (CLAIR Paris).

Notre programme comporte deux grandes parties. Dans une première partie, des maires français et japonais nous exposeront leurs expériences de terrain. Dans une seconde partie, des architectes urbanistes proposeront des visions prospectives de la ville de demain.

Au préalable, nous présenterons un état des lieux des politiques d'aménagement de l'espace en France et au Japon. En préambule, pour ouvrir ce colloque, nous accueillerons M. David Assouline, président du groupe interparlementaire d'amitié France-Japon, M. Yōichi Suzuki, ambassadeur du Japon en France et Mme Yōko Kimura, présidente du conseil d'administration de CLAIR.

M. David ASSOULINE, président du groupe interparlementaire d'amitié France-Japon, président de la commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois

Je suis très heureux de vous accueillir aujourd'hui au Palais du Luxembourg pour cette nouvelle édition du colloque organisé par le groupe d'amitié France-Japon du Sénat et le Centre japonais des collectivités locales, sous le patronage de l'ambassade du Japon. Permettez-moi de saluer chaleureusement le nouvel ambassadeur M. Yōichi Suzuki, qui vient de prendre ses fonctions.

Je me réjouis également de la présence parmi nous de M. Jacques Valade, ancien président du groupe d'amitié France-Japon et ancien président de la commission de la culture, de l'éducation et de la

communication du Sénat. Ambassadeur itinérant pour l'Asie, il nous fera l'honneur de clore notre colloque, en nous livrant les enseignements qu'il a tirés de sa récente enquête auprès des préfectures japonaises.

Les colloques précédemment organisés s'inscrivaient déjà dans la politique de coopération décentralisée et de diplomatie parlementaire, que le Sénat a souhaité mettre en œuvre depuis plusieurs années. Les quatre précédentes manifestations franco-japonaises ont eu respectivement pour thème les nouvelles technologies de l'information, la décentralisation, les politiques culturelles et le développement durable, sujets majeurs et toujours d'actualité.

Le thème retenu cette année est l'aménagement urbain en France et au Japon, envisagé sous l'angle de l'amélioration du cadre de vie et dans un esprit résolument prospectif. Le colloque doit contribuer au partage d'expériences et au croisement des réflexions entre les élus locaux et les architectes-urbanistes de nos deux pays. Nous souhaitons plus largement que, dans le prolongement de la visite d'État du Président de la République, en juin dernier, et dans l'attente d'une visite du Premier Ministre Shinzō Abe, il puisse participer au renforcement des liens déjà étroits noués entre la France et le Japon.

En France comme au Japon, l'étalement des villes vers leur périphérie sous l'effet de pressions socio-économiques a profondément modifié l'organisation des espaces urbains. Son impact sur l'environnement et sur l'équilibre des territoires n'est pas neutre et il a pu contribuer à dégrader la qualité de vie des habitants.

Je ne cherche pas en dressant ce constat à conjurer le spectre des *Villes tentaculaires* d'Émile Verhaeren, qui évoquait les « *rectangles de granite, cubes de brique et leurs murs noirs, durant des lieues, immensément par les banlieues* », et ces villes où « *par les ponts et par les rues, se bousculent en leurs cohues [...] des ombres et des ombres.* » C'est là certes une vision poétique et puissante, mais c'est aussi une approche partielle et partielle, à laquelle on pourrait aussi bien préférer ce vieil adage allemand : « *l'air de la ville rend libre* ».

Inventer la ville de demain, durable et solidaire, permettant d'améliorer le bien-être de nos concitoyens est un enjeu majeur pour les communes de nos deux pays. Notre colloque tentera d'avancer des voies concrètes de transformation du cadre de vie urbain.

Il rejoint ainsi l'actualité législative, marquée par une relance de la décentralisation et par la discussion du projet de loi sur les métropoles. Le président de la commission des lois, M. Jean-Pierre Sueur qui a largement contribué à ce débat, nous présentera le cadre refondu dans lequel se développeront les villes françaises à l'avenir. M. Toshifumi Kurose, directeur du CLAIR Paris, dressera un panorama symétrique pour le Japon. Je les

remercie tous deux de nous aider à clarifier les environnements juridiques et politiques nationaux.

Je remercie également les maires qui ont accepté de nous présenter les politiques concrètes qu'ils mettent en œuvre dans leurs collectivités. Nous devons malheureusement regretter l'absence de notre collègue Roland Ries, retenu au dernier moment dans sa ville de Strasbourg. Mais je suis certain que les exemples des communes de Kumamoto, d'Iida et de Lens, représentées aujourd'hui, nous offriront des modèles opérationnels intéressants. Ils nous permettront d'appréhender diverses dimensions de l'aménagement urbain, qui pose simultanément des questions de transports, de logement, de développement économique, mais aussi celles d'accès à la culture et d'action sociale.

L'aménagement urbain ne préoccupe pas seulement le législateur et les élus locaux. J'en veux pour preuve, la récente exposition du Pavillon de l'Arsenal. Douze agences d'architectes françaises et japonaises ont travaillé à repenser l'organisation de l'espace à Paris et à Tokyo, deux capitales très denses mais dont l'histoire et la géographie physique et humaine sont extrêmement différentes. La contribution des architectes et urbanistes est indispensable pour repenser notre cadre de vie. C'est pourquoi nous avons sollicité trois d'entre eux parmi les plus reconnus, Mme Nasrine Seraji, MM. Riken Yamamoto et Rudy Ricciotti. Ils dialogueront avec les élus dans une confrontation, nourrie de leurs réalisations et de leurs projets, qui sera certainement très enrichissante. Qu'ils en soient également remerciés.

Le colloque de ce jour permettra de comparer nos cadres juridiques et nos expériences locales. Il nous aidera à tracer des pistes d'avenir sur un sujet majeur pour notre société. En comparant les situations japonaises et européennes, nous nous plaçons ainsi implicitement sous le patronage du grand intellectuel japonais de l'ère Meiji que fût Yukichi Fukuzawa, dont *l'Invitation à l'étude (Gakumon no Susume)* peut encore nous inspirer. En espérant que ce colloque nous permette à son exemple d'approfondir notre compréhension mutuelle et de dégager des solutions pragmatiques à nos problèmes communs, je vous souhaite un excellent après-midi, riche de débats et de réflexions.

M. Yōichi SUZUKI, ambassadeur du Japon en France

Alors qu'il s'agit aujourd'hui de mon quatrième jour en tant qu'ambassadeur du Japon en France, je suis particulièrement honoré de participer à ce colloque, qui représente un important vecteur pour resserrer les liens entre nos deux pays.

Je considère les échanges humains et culturels, à commencer par les échanges entre collectivités locales, avec le renforcement des liens et relations politiques et économiques, comme l'une de mes principales missions en tant qu'ambassadeur. Comme vous le savez, le renforcement des échanges entre collectivités locales constitue l'un des piliers de la déclaration

conjointe franco-japonaise et de son annexe, la feuille de route pour la coopération franco-japonaise, qui ont été présentées à l'occasion de la visite d'État au Japon du Président François Hollande en juin dernier.

Ce colloque abordera des thèmes, comme l'a souligné le président David Assouline, de la vie quotidienne et de l'environnement urbain permettant de discuter de l'aménagement des villes afin d'améliorer la qualité de vie des habitants. Dans ce domaine, nos deux pays font face chacun à des problèmes qui leur sont propres, mais il est certain qu'ils en partagent également. L'importante mission des administrations locales consiste à aménager un environnement facilitant la vie des habitants au niveau des transports, du logement, de la protection de l'environnement et des installations culturelles. Ces sujets sont complexes.

Les politiques liées à l'aménagement urbain doivent être menées en étroite coopération avec les régions. Dans ce contexte, le rôle des collectivités locales, tout comme celui des gouvernements, est très important. De plus, lors de l'élaboration de ces politiques, il convient de s'assurer que celles-ci reflètent les souhaits des habitants des régions. Je souhaite que les collectivités locales de nos deux pays renforcent leurs discussions en échangeant des informations sur l'état actuel des politiques d'aménagement urbain, les problèmes à régler et les moyens de les résoudre, et qu'elles y parviennent en prenant en compte la situation actuelle des régions. Le Japon et la France doivent consentir à des efforts pour renforcer les échanges entre collectivités locales, en gardant les yeux fixés sur les quatrièmes rencontres franco-japonaises de la coopération décentralisée, qui se tiendront à Takamatsu en 2014, conformément à la feuille de route pour la coopération franco-japonaise.

Pour que cette prochaine rencontre soit une réussite, la coopération décentralisée entre nos deux pays doit se renforcer encore davantage. L'Ambassade du Japon en France apportera tout son soutien à cet effet.

Je souhaite conclure en formant des vœux de succès pour le colloque qui s'ouvre aujourd'hui. Je saisis cette occasion pour exprimer le souhait de voir les liens entre le Japon et la France, déjà très amicaux, se développer encore davantage.

Mme Yōko KIMURA, présidente du conseil d'administration du Centre japonais des collectivités locales (CLAIR)

En tant que présidente du conseil d'administration du CLAIR, je vous remercie de votre présence et je souhaiterais vous dire quelques mots de bienvenue.

Notre organisation, le CLAIR, organise des colloques franco-japonais sur l'administration locale depuis 1997, le précédent colloque s'étant tenu en 2010. Nous sommes sincèrement très heureux que ce colloque ait pu à

nouveau avoir lieu en 2013, grâce à l'initiative du groupe interparlementaire d'amitié France-Japon du Sénat.

Fondation publique au Japon, le CLAIR a été créé en juillet 1988 pour soutenir et promouvoir l'internationalisation des collectivités locales japonaises.

Le CLAIR, dont le siège se trouve à Tokyo, dispose de bureaux de représentation dans sept métropoles étrangères, à commencer par Paris. Nous nous efforçons de développer notre réseau avec les collectivités locales des pays étrangers. Nous accordons une importance particulière à la France dont les bonnes pratiques territoriales pourraient servir de référence pour un grand nombre de collectivités locales japonaises. En effet, l'innovation en matière de politiques publiques pour faire face aux mutations sociales est l'une de leurs plus grandes priorités. La France est également considérée comme un marché prometteur par les collectivités locales japonaises qui cherchent à promouvoir les produits fabriqués sur leurs territoires.

Le présent colloque a pour titre « *L'aménagement urbain en France et au Japon* ». La France est un pays qui, dans son histoire, a cherché sans cesse à améliorer la planification urbaine. De nos jours, les communes françaises mènent la politique d'aménagement urbain en tenant compte de l'enjeu du développement durable. Aujourd'hui, nous avons le plaisir d'accueillir le maire de Lens, qui nous présentera notamment l'aménagement urbain réalisé pour la mise en place du Louvre-Lens, qui suscite un grand intérêt au Japon.

M. Seishi Kōyama, maire de Kumamoto, et M. Mitsuo Makino, maire d'Iida, prendront la parole au nom des collectivités locales japonaises. Kumamoto est une grande ville de plus de 700 000 habitants qui s'est vu doter d'un statut de « ville désignée par décret » en avril 2012. La ville de Kumamoto a mené des actions innovantes pour mettre en valeur ses atouts touristiques, tels que son château, sa galerie commerciale qui est la plus grande de l'ouest du Japon, et son environnement naturel magnifique. C'est une ville qui dispose également d'une expertise dans de nombreux domaines.

Par ailleurs, la ville d'Iida se situe sur le tracé de la future ligne de train à sustentation magnétique, qui sera mise en service en 2027. Ville-centre du département de Nagano, Iida occupe une place très importante. Son maire est également le président de la Commission des affaires économiques de l'Association des maires des grandes villes du Japon. La ville d'Iida est connue pour sa politique d'aménagement du territoire qui implique les acteurs économiques et les citoyens, et son tourisme vert. Elle attire à ce titre beaucoup de décideurs d'autres collectivités qui effectuent la visite de la ville dans le cadre de leur mission d'étude.

Concernant les architectes, nous accueillons Mme Nasrine Seraji, M. Rudy Ricciotti et M. Riken Yamamoto. M. Riken Yamamoto mène une

réflexion sur l'habitat du futur par rapport à ce qu'il appelle « *l'espace communautaire local* ». C'est un architecte d'une très grande notoriété, qui défend l'idée d'un espace de la vie locale. Sans se placer du point de vue de ceux qui fournissent les logements, il privilégie le point de vue de ceux qui les habitent. Je pense qu'il est la personnalité la plus qualifiée pour s'exprimer au cours d'un débat qui porte sur la qualité de vie ainsi que sur l'amélioration du cadre de vie. Je suis convaincue que ce colloque sera très fructueux pour les collectivités, aussi bien françaises que japonaises, afin qu'elles puissent constater à quel point leurs homologues en France ou au Japon s'investissent dans les problèmes d'urbanisme et qu'elles puissent trouver de nouvelles pistes pour leurs politiques.

II. COMMUNICATIONS

A. ÉTAT DES LIEUX DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT EN FRANCE ET AU JAPON

M. Michael BISMUTH, modérateur

Monsieur Jean-Pierre Sueur, pouvez-vous nous présenter le cadre politique actuel de la décentralisation, et plus particulièrement le rôle renforcé que les métropoles seront amenées à jouer ?

M. Jean-Pierre SUEUR, président de la commission des lois

En guise d'introduction, je rappellerais que j'ai été l'auteur, en 2011, d'un rapport intitulé « *Villes du futur, futur des villes : quel avenir pour les villes du monde ?* » Celui-ci posait le problème du devenir des villes dans le monde.

Chaque jour dans le monde, 200 000 habitants supplémentaires viennent s'installer dans les villes. En d'autres termes, chaque année, la population urbaine augmente de 72 millions de personnes. La montée des villes constitue donc un phénomène irrépessible, qui concerne pratiquement tous les pays du monde.

Il en résulte une question essentielle, insuffisamment évoquée dans la sphère politique : quel est notre projet pour les villes du futur ? Les décisions que nous prenons, ou ne prenons pas, aujourd'hui auront des conséquences importantes sur les villes dans lesquelles nous vivrons dans vingt, trente, quarante ou cinquante ans.

Il est étrange que cette question soit souvent absente des débats précédant les élections. Il s'agit pourtant d'une interrogation fondamentale.

Premièrement, nous devons défendre la ville. Comme l'a souligné le président David Assouline, « *l'air de la ville rend libre* ». Il existe comme une sorte d'impensé ou d'idée préconçue au sujet de la ville. Charles Péguy disait « *Il y a quelque chose de pire que d'avoir une mauvaise pensée. C'est d'avoir une pensée toute faite.* » L'idée toute faite consiste, en l'occurrence, à penser que la nature est naturellement bonne, et que la ville est mauvaise. La ville serait le lieu de l'insécurité, de la criminalité, de la pollution. Elle serait le réceptacle de tous les malheurs de la société, alors que le monde rural serait bon, doux, humain, charmant. Je ne souscris pas à cette vision. Je pense que la ville est belle. Ainsi, le Japon est beau par ses villes. J'ai ainsi connu la ville d'Utsunomiya, jumelée avec la ville d'Orléans. Les villes du Japon ont leur beauté, comme toutes les villes. Il faut aimer les villes. Cela signifie gérer les problèmes des villes.

En France, il existe un ministère de la Ville. Dans ce rapport, j'ai souligné que le ministère de la Ville avait pour charge la ville qui va mal, les quartiers en difficulté. D'autres ministères s'occupent du centre-ville, de la ville patrimoniale : l'Équipement, le Logement, la Culture. Pourtant, comme je l'ai souligné, il n'existe pas deux ministères de l'Agriculture : un pour l'agriculture qui va bien et un pour l'agriculture qui va mal. Or, un tel dédoublement existe pour la ville. J'en ai appelé à l'existence d'un seul ministère de la Ville. Je suis convaincu que pour changer la ville, c'est toute la ville qu'il faut appréhender. On ne change pas un quartier sans engendrer un effet sur l'ensemble de l'aire urbaine. Ainsi, dans un quartier en difficulté d'une ville que je connais bien, nous avons décidé de créer un tramway. Le quartier en difficulté est dès lors situé près du centre-ville. Nous avons créé une grande et belle avenue. Le quartier en difficulté n'est plus périphérique. Le long de l'avenue, nous avons créé de belles entreprises. Par « contamination », le quartier change peu à peu. Je me suis reproché, lorsque j'étais maire, d'avoir démoli les barres et les tours, et d'avoir mis à la place des immeubles collectifs plus petits et plus jolis. J'aurais dû faire construire des pavillons ou un parc.

En France, nous avons la manie du zonage. Ainsi, nous avons créé les zones urbaines prioritaires (ZUP). Puis, nous avons créé les zones d'aménagement concerté (ZAC), les zones de protection du patrimoine architectural et urbain (ZPPAU), devenues ensuite zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP). Il existe aussi les zones d'éducation prioritaire (ZEP), qui visent à promouvoir les élèves ayant le plus de difficultés. Je pourrais encore citer les zones urbaines sensibles (ZUS), les zones de revitalisation urbaine (ZRU), et les zones franches urbaines (ZFU). Plus il existe de zones, moins il y a de lisibilité. Si les zones sont conçues pour le bien public, l'excès de zonage stigmatise. À titre d'exemple, une école située dans une ZEP perd des élèves. Autrement dit, la politique de la ville doit être une politique globale, qui propose des projets pour toute la ville.

La ville de la deuxième moitié du XX^e siècle a été une ville où chaque secteur avait une fonction précise. La grande industrie a créé les grands ensembles, et ces derniers ont donné lieu aux grandes surfaces. En outre, un président de la République a estimé qu'il convenait d'adapter la ville à l'automobile. Certaines villes comportent des quartiers dans lesquels il n'y a que de l'habitat, jouxtant des quartiers dotés uniquement de commerces, que l'on appelle des « entrées de villes ». Il existe aussi le centre-ville patrimonial, les faubourgs, le campus universitaire au loin, un espace de loisirs, un parc d'activités, la technopole... Tout ceci forme une sorte de mosaïque. Je plaide au contraire pour une nouvelle urbanité, c'est-à-dire une ville dotée de toutes les fonctions dans chaque quartier. Lorsque nous faisons un grand projet de ville (GPV), j'insiste pour que l'on prévoie de la recherche scientifique, de l'entreprise, du sport, des loisirs, des commerces et de l'habitat diversifié. La mixité sociale, dont je suis un ardent

partisan, doit aller de pair avec la mixité fonctionnelle. Il s'agit là de l'une des clefs du futur.

Enfin, la loi de décentralisation prévoit la création de métropoles. Onze métropoles sont en projet, outre Paris, Lyon et Marseille. L'idée est d'avoir de grands pôles urbains efficaces, dotés de compétences fortes, travaillant en lien étroit avec les régions et les communautés d'agglomérations et de communes. Cette organisation soulèvera le problème de la démocratie. Ainsi, la métropole de Lyon sera dotée de tous les pouvoirs du conseil général et de tous les pouvoirs d'une communauté urbaine. Dans le monde entier, se pose le problème de l'aire urbaine réelle. La démocratie n'est pas toujours aux dimensions de l'aire urbaine réelle. L'aire dans laquelle on prend les décisions importantes, relatives à la création d'un tramway, du développement économique, c'est la métropole. Il convient donc de se demander s'il ne faut pas instaurer de la démocratie à ce niveau.

Je conclurai par trois points. De nombreux pays sont confrontés au problème des nappes urbaines : en témoignent des villes comme Dehli, São Paulo, Le Caire, Mexico. Aujourd'hui, un milliard de personnes vivent dans des bidonvilles. Ce chiffre atteindra 1,5 milliard en 2020. Selon certains, la solution serait de raser les bidonvilles. Mais, outre qu'il s'agit d'une logique totalitaire et dictatoriale, cette solution est inopérante. En revanche, il est pertinent de partir d'un bidonville et de créer, progressivement, de la voirie, du réseau, de l'activité économique, de la démocratie.

Il convient également de lutter contre les nappes urbaines infinies, qui prennent de l'espace et empiètent sur l'agriculture. Le mitage prend également de l'espace sur l'agriculture. Ainsi, comparons Atlanta, aux États-Unis, et Barcelone en Espagne. La surface d'Atlanta est vingt-six fois supérieure à celle de Barcelone. Pourtant, la population est plus importante à Barcelone qu'à Atlanta. On dépense dix fois plus d'argent pour les transports à Atlanta qu'à Barcelone. Plus la ville s'étale, moins elle est écologique, car elle coûte cher en termes d'énergie. La concentration est parfois plus écologique que l'étalement, sauf si une embolie de la concentration a lieu. À mon sens, il existe deux solutions. La première solution renvoie à la ville polycentrique. J'ai cette utopie de transformer les banlieues en centres-villes. Pour faire vivre un quartier, quel qu'il soit, ce dernier doit avoir une fonction de centralité et d'urbanité. La seconde solution revient à jouer la carte des réseaux de villes. De plus en plus de nos concitoyens vivent dans plusieurs villes : ils travaillent dans l'une, tandis qu'ils habitent dans une autre. Dans ce contexte, les réseaux de villes jouent un rôle essentiel pour éviter les nappes ou l'uniformisation des villes.

Enfin, il existe aujourd'hui près d'une centaine d'aires urbaines comportant des millions d'habitants dans le monde. Un certain nombre d'entre elles n'ont pas les moyens de gérer les crises auxquelles elles sont confrontées. Mon rapport propose la création d'un organe de l'ONU, doté de

financements, pour aider un certain nombre de villes à surmonter leurs problèmes.

Je terminerai en soulignant que depuis que j'ai commencé mon intervention, 50 000 personnes dans le monde sont devenues urbaines. L'avenir des villes du monde doit donc entrer sur le devant de la scène.

B. LA VILLE JAPONAISE EN MUTATION

M. Michael BISMUTH, modérateur

Monsieur Toshifumi Kurose, pouvez-vous nous dire quelques mots de l'organisation et du fonctionnement des collectivités territoriales japonaises ? Plus particulièrement, pouvez-vous préciser le rôle des communes dans l'aménagement urbain au Japon ?

M. Toshifumi KUROSE, directeur général du CLAIR Paris

En tant que directeur du bureau de représentation des collectivités locales japonaises, j'aimerais vous présenter l'organisation et le fonctionnement des collectivités locales japonaises.

Mais tout d'abord, j'adresse mes sincères remerciements à M. David Assouline qui a associé notre bureau à l'organisation de ce colloque. Nous attachons beaucoup d'importance au partage de bonnes pratiques territoriales entre nos deux pays. Le colloque d'aujourd'hui est donc une belle opportunité de partager les bonnes pratiques en termes de gouvernance en France et au Japon.

Ma présentation vise à vous apporter des éclaircissements sur l'administration territoriale japonaise, qui pourraient vous aider à mieux comprendre les présentations des maires japonais qui suivront la mienne.

Je rappelle les caractéristiques des collectivités locales japonaises.

D'abord, l'existence d'une garantie constitutionnelle de l'autonomie locale. La Constitution japonaise reconnaît en effet l'autonomie des collectivités locales, qui s'administrent librement. Le Japon est un pays unitaire et décentralisé, ce qui permet une comparaison avec la France. Néanmoins, il existe de nombreuses différences entre nos deux pays.

Ensuite, un système à deux niveaux. La différence tient au fait que le Japon ne compte pas de régions. Il n'existe que deux niveaux de collectivités japonaises : les départements et les communes.

Autre particularité : une configuration présidentialisée. Chaque collectivité est dotée d'un pouvoir exécutif et d'une assemblée délibérante. Les membres de l'assemblée et le chef de l'exécutif sont élus séparément au suffrage universel direct. L'assemblée délibérante et le chef de l'exécutif, le maire pour la commune et le gouverneur pour le département, se contrôlent mutuellement. La configuration de ces deux organes peut être qualifiée de « présidentielle » alors qu'en France, l'organisation de l'assemblée délibérante pourrait être comparée au régime « parlementaire ».

S'agissant du pouvoir réglementaire, il existe des similitudes. En France, la réforme constitutionnelle de 2003 reconnaît aux collectivités locales un pouvoir réglementaire. De même, au Japon, les collectivités territoriales peuvent adopter, dans le cadre de la loi, des règlements sur toute matière relevant de leur compétence. Dans le domaine de l'aménagement urbain, un règlement départemental ou municipal peut porter sur la protection de l'environnement, sur la qualité de l'eau, par exemple. Et le règlement peut imposer des normes beaucoup plus sévères que celles établies par l'État. Par ailleurs, les collectivités locales japonaises ont la possibilité d'instaurer leurs propres impôts, ou des sanctions applicables sur leur territoire. Le domaine du règlement est donc très large, et la définition de ses limites par rapport au domaine de la loi relève d'une jurisprudence abondante.

En France, aujourd'hui, la simplification et la diminution des normes réglementaires applicables aux collectivités territoriales sont d'actualité. Au Japon aussi, cette question fait l'objet d'un grand débat entre l'État et les collectivités locales depuis cinq ans. La réforme est en cours, et quelque 1 000 normes ont déjà été revues. Auparavant, les collectivités locales devaient aménager une route ou une crèche conformément aux normes établies par l'État. Elles peuvent désormais modifier par règlement la largeur d'une route ou la taille d'une crèche selon le trafic routier ou le nombre d'enfants de leur territoire. Le pouvoir réglementaire des collectivités locales s'est donc accru depuis quelques années.

La question des ressources financières des collectivités locales maintenant. S'agissant des dépenses publiques, la part des collectivités locales japonaises représente près de 60 % des dépenses des administrations publiques selon les comptes de la Nation. Cela traduit l'importance des services publics assurés par les collectivités locales. Les recettes fiscales ne représentent toutefois qu'un peu plus de 30 % de l'ensemble de leurs recettes. Aussi le débat sur l'autonomie financière des collectivités locales est-il engagé depuis plusieurs années.

En France, à la suite de sa révision de 2003, la Constitution dispose que les recettes fiscales et les autres ressources propres des collectivités territoriales représentent une part déterminante de l'ensemble de leurs ressources. Au Japon aussi, une réforme pour renforcer les ressources propres des collectivités locales est en cours. Cette réforme prévoit

notamment un transfert de fiscalité de l'État aux collectivités locales. Étant moi-même fonctionnaire du ministère japonais de l'Intérieur, il m'est déjà arrivé de me rendre au ministère français de l'Intérieur dans le cadre d'une étude, pour connaître ce qu'il fallait entendre par « une part déterminante ».

Concernant la répartition des compétences entre les départements et les communes, comme en Europe, c'est le principe de subsidiarité qui est appliqué. Dès lors, tout ce qui ne pourrait pas être effectué par les communes incombe aux départements. Ainsi, l'élaboration des documents d'urbanisme relève de la compétence des communes, mais les départements sont compétents pour le zonage, qui consiste à distinguer des zones où l'aménagement urbain planifié est autorisé, et des zones où l'urbanisation doit être freinée. C'est dans ce cadre que les communes décident de l'affectation des sols.

En outre, les communes japonaises exercent des compétences diversifiées telles que l'action sociale, l'école élémentaire et le collège. Au Japon, les enseignants des écoles et des collèges sont des fonctionnaires communaux, tandis qu'en France, ils sont fonctionnaires d'État. Pour renforcer les capacités de l'administration communale, le Japon a toujours procédé à la fusion des communes. La première grande vague de fusions, qui avait pour objectif d'ajuster la taille des communes pour leur permettre de gérer les écoles élémentaires, a eu lieu il y a 125 ans. À l'époque, le Japon comptait environ 70 000 communes et le nombre des communes a été réduit à 16 000. Puis, il y a 60 ans, peu après la Seconde Guerre mondiale, une nouvelle vague de fusions a permis de diviser le nombre des communes, qui étaient alors au nombre de 10 000, par trois, soit 3 500 communes. La taille des communes issues de cette vague de fusions était ainsi adaptée pour la gestion des collèges. Enfin, avec la troisième vague de fusions initiée il y a huit ans, le nombre des communes est passé de 3 200 à 1 719, soit une diminution de 40 %.

Cela est une différence majeure avec la France qui a opté pour la coopération intercommunale. Au Japon, il existe des syndicats intercommunaux, mais pas d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre (EPCI). Nous avons déjà traité ce sujet, ces deux modes de fonctionnement de l'intercommunalité en France et au Japon, lors d'un précédent colloque franco-japonais organisé au Sénat en 2006.

La répartition des compétences entre l'État et les collectivités locales est différente dans ces deux pays.

En France, 90 % des communes comptent moins de 3 500 habitants. La situation japonaise diffère totalement, et les communes de plus de 3 500 habitants représentent 90 % de l'ensemble des communes.

Par ailleurs, il existe 47 départements au Japon. En termes de population, le département japonais est comparable à la région française, puisque le Japon compte deux fois plus d'habitants.

Nous avons parlé tout à l'heure des métropoles en France, et comme je vous l'ai précisé, il n'existe pas d'EPCI au Japon. En revanche, les compétences exercées par les grandes villes japonaises varient selon leur taille démographique. Il existe ainsi des « villes désignées par décret », qui pourraient être équivalentes aux métropoles françaises. Ces communes à statut particulier, qui sont au nombre de vingt aujourd'hui, peuvent créer des arrondissements dans leur périmètre, et elles pourraient, à ce titre, être comparées aux villes de Lyon ou de Marseille.

J'aimerais vous parler du débat autour du projet de réorganisation territoriale du département d'Osaka, dont le chef-lieu est la ville d'Osaka. Osaka est la deuxième agglomération après Tokyo. Or, dans le département de Tokyo, il y a à la fois des communes et 23 arrondissements à statut particulier. Le projet du département d'Osaka vise à mettre en place, comme à Tokyo, des arrondissements à statut particulier. D'ailleurs, une proposition de loi relative à la transformation des grandes villes en arrondissements à statut particulier a été votée par le Parlement l'été dernier.

La loi permet de supprimer la ville d'Osaka pour la remplacer par plusieurs arrondissements à statut particulier. Naturellement, les maires des villes désignées par décret ne se montrent pas bienveillants à l'égard d'une telle réorganisation territoriale qui pourrait entraîner la disparition de leurs communes. C'est pourquoi certains d'entre eux défendent l'idée d'un modèle proche de celui de la future métropole de Lyon : les villes désignées par décret remplaceraient ainsi, dans leurs limites administratives, le département.

Les données macro-économiques présentées ici montrent bien les défis auxquels est confronté le Japon. D'abord, sa superficie est plus réduite que celle de la France. Sa population, concentrée sur des zones habitables exiguës, vieillit rapidement et diminue. Le Japon connaît également de nombreuses catastrophes naturelles. La faible croissance économique qui dure depuis plusieurs années et la déflation ne facilitent pas la gestion financière des administrations publiques locales.

La désertification des commerces de centre-ville, l'implantation de grandes surfaces dans les zones périurbaines et les communes rurales dont la majorité de la population a plus de 65 ans, tous ces problèmes liés à un développement urbain déséquilibré ne sont que le reflet de ces données macro-économiques. La plupart des communes japonaises étant de grande taille, une zone urbanisée et une zone rurale coexistent dans leurs périmètres. Les communes jouent le premier rôle dans l'aménagement urbain et les maires doivent veiller au développement harmonieux et équilibré de l'ensemble du territoire.

La loi sur la dynamisation des centres-villes, modifiée en 2006 pour faire face aux problèmes de désertification des centres-villes, prévoit que les communes peuvent élaborer un programme-cadre pour le développement

du centre-ville en concertation avec les acteurs économiques. Les villes de Kumamoto et d'Iida dont les maires sont ici présents sont aujourd'hui dotées de leurs programmes-cadres. Les communes dont le programme-cadre a été reconnu par le Premier ministre bénéficient de subventions d'État et de dérogations fiscales, financières et réglementaires.

Par ailleurs, la ville-centre d'une unité urbaine et ses communes environnantes peuvent conclure une convention pour créer un district urbain, qui leur permet de coordonner leur action dans l'organisation des services publics aux habitants de l'agglomération, et de freiner ainsi la dépopulation. La ville d'Iida a été la première à créer un district urbain avec ses communes proches avec lesquelles elle constitue un bassin de vie.

La ville de Kumamoto, quant à elle, s'est dotée du statut de ville désignée par décret en avril 2012. Elle mène des politiques d'aménagement urbain ambitieuses dignes de son nouveau statut.

Iida et Kumamoto ont des profils différents, mais ces villes sont toutes les deux des illustrations pertinentes de bonnes pratiques territoriales.

C. L'AMÉNAGEMENT URBAIN PAR L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE

M. Seishi KŌYAMA, maire de Kumamoto

Comme l'a souligné M. Toshifumi Kurose, le Japon compte 1 719 communes. Je suis très honoré que la ville de Kumamoto ait été choisie avec la ville d'Iida parmi toutes ces communes pour le présent colloque. La ville de Kumamoto s'est vu récemment attribuer le statut de ville désignée par décret. Ce nouveau statut juridique permet à la ville de Kumamoto d'exercer des compétences plus larges, et de relever ainsi de nombreux défis. Aujourd'hui, je vais parler du transport public et de la redynamisation du centre-ville. Comme l'a évoqué M. Toshifumi Kurose, le cœur de nombreuses villes japonaises se vide de ses commerces. Ce phénomène de désertification, appelé « rue des rideaux de fer baissé » (*shattā-dōri*), n'est pas encore apparu à Kumamoto. On a toutefois constaté que le nombre de piétons au centre-ville tend à diminuer. J'aimerais donc vous présenter les actions menées par la commune pour freiner la désertification du centre-ville.

Mais tout d'abord, je vais vous présenter brièvement la ville de Kumamoto. Elle est située à environ 900 kilomètres, soit à une heure et demie de vol de Tokyo. Elle se trouve au centre de l'île de Kyūshū, située elle-même au sud-ouest de l'archipel japonais. À l'est de Kumamoto se dresse le mont Aso, volcan dont la caldeira est l'une des plus grandes au monde.

Kumamoto compte 740 000 habitants, soit 310 000 ménages. Elle s'étend sur une superficie de 390 kilomètres carrés. À l'est de la ville se

trouve l'aéroport d'Aso-Kumamoto. À l'ouest, la ville donne sur la mer d'Ariake. Le centre-ville s'est développé autour du quartier historique, au pied du château de Kumamoto.

Depuis le 1^{er} avril 2012, Kumamoto est une ville désignée par décret, au même titre, par exemple, qu'Osaka, Nagoya, Yokohama et Sapporo. On compte à ce jour vingt villes désignées par décret. Il s'agit des communes dotées des compétences plus étendues et à ce titre d'un budget conséquent.

Cette photo présente le lac Ezu, situé à environ quatre kilomètres à l'est du centre de Kumamoto. Il y jaillit environ 400 000 mètres cubes d'eau de source par jour. De nombreux habitants viennent s'y délasser. C'est un havre de paix pour la population et un symbole de la qualité de l'environnement du territoire. Par ailleurs, pour le service de l'eau potable, la ville fournit de l'eau pure provenant des eaux souterraines. La qualité de l'eau est comparable à celle de l'eau minérale. Kumamoto est la seule ville du Japon, parmi les villes de plus de 500 000 habitants, à distribuer à l'ensemble de sa population de l'eau d'une telle qualité. Pour augmenter le volume d'eau souterraine disponible, nous accordons une aide aux riziculteurs pour qu'ils remplissent leurs rizières d'eau lorsqu'elles sont en jachère.

Cette année, la ville de Kumamoto a reçu le Prix ONU-Eau « *L'eau, source de vie* ». Ce prix, attribué par les Nations-Unies, récompense les meilleures pratiques de gestion de l'eau. Kumamoto est la première collectivité locale japonaise à s'être vue attribuer cette distinction. C'est notre action en faveur de la préservation des eaux souterraines mise en œuvre à l'échelle intercommunale depuis plusieurs années qui a été reconnue. La gestion durable des eaux souterraines pour continuer à fournir aux habitants de l'eau de qualité en grande quantité est l'un de nos grands objectifs.

Les ressources en eau de qualité de notre ville favorisent une production agricole variée, comme la riziculture et la culture des aubergines et des tomates. La ville de Kumamoto occupe la première place de la production d'aubergines et de pastèques au Japon. En outre, le département de Kumamoto produit pour sa part du riz qui est le mieux noté sur le classement du meilleur riz japonais. L'importante production agricole de la ville permet donc de se procurer sur place des produits agricoles de qualité.

Par ailleurs, notre ville dispose d'un grand nombre d'hôpitaux et d'établissements d'enseignement supérieur. Elle se démarque nettement des autres villes désignées par décret par son nombre de médecins et d'étudiants.

La croissance démographique et la généralisation de la voiture pendant la période de forte croissance économique ont entraîné l'extension de la zone urbanisée de Kumamoto. Le Japon est aujourd'hui confronté au déclin démographique, conséquence de la dénatalité et du vieillissement de la population. La ville de Kumamoto enregistre néanmoins une légère hausse

démographique. Cependant, d'après les prévisions, la ville n'échappera pas, à terme, à une baisse de la population. La faible densité démographique dans un grand espace urbanisé entraîne des problèmes comme, par exemple, celui de l'accès aux services publics ou de la mobilité des personnes âgées. Dans la mesure où la compétition entre les villes japonaises est de plus en plus féroce, la politique urbaine doit tenir compte des conséquences de l'étalement urbain, qui est peu favorable au développement et à l'attractivité du territoire. Je vais maintenant vous parler de la politique urbaine menée par la ville de Kumamoto dans ce contexte.

Le grand schéma d'urbanisme de Kumamoto présente le futur modèle urbain de la ville. L'objectif est de créer une ville durable dotée de multiples pôles interconnectés, qui s'adapte aux conséquences de la dénatalité et du vieillissement de la population.

La ville future sera composée d'un centre-ville entourée de quinze pôles locaux, qui sont eux-mêmes entourés de plusieurs pôles de vie. Les pôles locaux et les pôles de vie forment un bassin de vie. Le centre-ville et les pôles locaux seront étroitement reliés par un réseau de trains, de bus et de tramways, ainsi que par un réseau routier. Les pôles locaux seront reliés entre eux par ces moyens de communication. Le centre-ville est un quartier à fonctions multiples. Les pôles locaux, quant à eux, fournissent des services nécessaires à la vie quotidienne des citoyens. L'aménagement des infrastructures de transport représente donc un grand enjeu pour faciliter le déplacement entre différents secteurs.

La ville a en outre élaboré un plan d'action qui prévoit une réorganisation de l'administration communale, et un réaménagement du réseau de transport et du centre-ville. Ce plan vise à créer un meilleur cadre de vie et à faire de Kumamoto une ville attrayante. Concernant le réseau de transport, il faut qu'il soit accessible à tous. L'aménagement du centre-ville, quant à lui, a un triple objectif : valoriser le quartier historique et la nature, rendre le cœur de la ville vivant et animé, et faciliter les déplacements doux. Je vais maintenant vous présenter ce plan d'action en détail.

À Kumamoto, le nombre de voyageurs empruntant les bus a chuté de 30 % tandis que la fréquentation des trains reste à peu près stable, même si elle tend à diminuer légèrement. C'est donc la baisse sensible de la fréquentation des bus qui est l'une de nos préoccupations. Ce problème concerne toutefois un grand nombre de villes de province.

En mars 2012, nous avons rendu public le schéma des transports. Ce schéma esquisse le réseau de transports de demain qui reliera le centre-ville et les différents autres secteurs de la ville. Le schéma s'appuie sur les trois points suivants : renforcer le service des principales lignes, réorganiser le réseau de bus, et désenclaver les zones mal ou non desservies.

Pour ce qui est du renforcement du service des principales lignes, nous cherchons à améliorer la capacité, la rapidité et la régularité des

transports publics de huit axes reliant le centre-ville et les quinze pôles locaux dont je viens de parler. En outre, les lignes de bus seront réorganisées pour assurer un service plus lisible et plus efficace. Pour désenclaver les zones mal ou non desservies, nous allons mettre en place des lignes de bus municipales en concertation avec les habitants des quartiers concernés.

En avril 2013, un règlement municipal sur le transport public a été adopté par notre conseil municipal pour mettre en œuvre les actions prévues par le schéma des transports. C'est la première fois au Japon qu'un tel règlement municipal a été pris. La conception du service de transport est différente en France. À ce titre, nous avons beaucoup à apprendre auprès de la France et des autres pays européens.

Concernant le réaménagement du centre-ville, c'est le château de Kumamoto et le tramway qui sont emblématiques de notre ville. Les habitants sont très attachés au château et sont fiers de vivre à Kumamoto. Ce château est actuellement en cours de restauration. Édifié en 1607, il a été presque entièrement détruit par un incendie au cours de la guerre civile en 1877. Nous avons restauré le donjon en 1960, et les bâtiments principaux en 2008. Nous poursuivons actuellement la restauration pour laquelle nous recevons des dons en provenance du Japon, mais aussi des pays étrangers.

À côté du château, se trouve le quartier des passages couverts, qui relie le nord et le sud du centre-ville et qui abritent plus de 400 commerces. Heureusement ces commerces sont toujours en activité et leurs rideaux ne sont pas baissés. Ce secteur regroupe des magasins, des restaurants et des loisirs, et constitue la plus importante zone d'activités commerciales de la ville, voire de l'Ouest du Japon.

Entre le château et la gare ferroviaire, se trouvent les quartiers historiques de Shinmachi et Furumachi. Ces quartiers abritent quelque 400 maisons de commerçants traditionnelles en bois construites avant 1950. Nous restaurons et valorisons les maisons anciennes de ces quartiers qui occupent une place importante dans la politique urbaine de la ville en raison de leur situation géographique.

La gare de Kumamoto est desservie par les trains à grande vitesse depuis mars 2011. Les travaux d'aménagement des voies ferrées aériennes et de l'agrandissement du parvis situé devant la sortie Est de la gare sont engagés. Le nouveau parvis, conçu par l'architecte Ryūe Nishizawa, est équipé notamment d'un grand toit qui ressemble à un nuage flottant dans le bois. Ce toit abrite l'arrêt du tramway. Une passerelle relie le parvis et le quartier qui fait l'objet d'un projet de réaménagement. Le bâtiment de la gare sera également rénové. Le mur extérieur courbé du futur bâtiment dessiné par l'architecte Tadao Andō s'inspire du mur en pierre du château de Kumamoto qui empêchait les assaillants d'y pénétrer. La nouvelle gare, dont l'achèvement est prévu pour 2018, sera la nouvelle vitrine de Kumamoto, mettant en avant sa beauté et son énergie.

S'agissant du projet de réaménagement du centre-ville, il concerne les quartiers de Hanabata et de Sakuramachi qui se situent au sud du château et la grande rue appelée « Symbol road » qui sépare ces quartiers.

À la fin de l'époque Edo au XIX^e siècle, ce secteur abritait une résidence du seigneur du fief appelé « Yōshuntei ». Cette résidence possédait un jardin paysager traditionnel. L'aspect historique sera pris en compte dans le programme de réaménagement du quartier.

Nous aimerions faire de la rue « Symbol road » un grand espace attrayant « Symbol promenade » qui sera en quelque sorte un grand salon urbain contigu au château. La longueur de cette rue est de 200 mètres et sa largeur est de 30 mètres. Elle compte quatre voies. Elle sera interdite à la circulation et sera réservée aux piétons. La continuité entre les quartiers de Hanabata et de Sakuramachi et les passages couverts, d'une part, et entre les espaces verts situés à proximité et l'espace piéton, d'autre part, devrait être privilégiée pour la création d'un espace urbain plus harmonieux.

Le projet de réaménagement du quartier de Sakuramachi s'inspire du jardin paysager de la résidence du seigneur dont je viens de parler. Il est prévu de rénover le terminal de bus et le centre commercial. Un centre de congrès pouvant accueillir 3 000 personnes sera également construit. Les concerts et salons organisés dans cet équipement offriront davantage d'animation aux habitants. J'espère que notre projet urbain rendra ce secteur situé à côté du château encore plus attractif pour les citoyens, et qu'il leur offrira une meilleure qualité de vie.

D. LA TRANSFORMATION DE LA VILLE DE LENS

M. Michael BISMUTH, modérateur

La ville de Lens a un passé ouvrier. Une nouvelle dynamique a été lancée avec l'installation du Louvre-Lens, qui se veut le Louvre autrement. Que pouvez-vous nous dire de l'impact de l'ouverture du Louvre-Lens sur la transformation de la centralité lensoise et sur son rayonnement national et international ?

M. Sylvain ROBERT, maire de Lens

Avant de commencer, je tiens à remercier M. David Assouline d'avoir associé la ville de Lens à ce colloque, et je souligne que le musée qui a transformé notre ville a été dessiné par un cabinet d'architectes japonais.

Le musée du Louvre, la plus grande marque culturelle du monde, a souhaité, dans une opération de décentralisation culturelle, s'implanter sur notre territoire. Comme vous le voyez sur cette image, le musée s'est implanté dans un tissu urbain très diffus. Ouvert il y a dix mois, le musée a déjà reçu 800 000 visiteurs. En termes de développement social, il a été

décidé d'assurer la gratuité des visites des collections pour accueillir le public le plus large possible.

Ma présentation vise à vous montrer comment nous avons fait évoluer notre projet de ville à partir d'une initiative de décentralisation culturelle. La ville de Lens était retenue au titre des quartiers ANRU (Agence nationale pour la rénovation urbaine), marqués par un renouvellement urbain assez fort.

Lens est située à 200 kilomètres au nord de Paris, dans un territoire très industriel du début du siècle, lié à l'exploitation charbonnière, et au cœur d'une Euro-région entre la Belgique, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la région nord de la France. La géographie urbaine de Lens est assez atypique, issue de l'exploitation charbonnière et des corons. Le Louvre-Lens a donc été construit au cœur du tissu urbain des cités de mineurs. Dès lors, il s'est agi, pour la ville et les différentes collectivités associées au projet, de construire un projet cohérent pour que la ville puisse se retrouver autour du musée. Au-delà de la ville, l'ambition était de faire percevoir la ville de façon différente à l'extérieur.

Lens est une ville assez concentrée, d'une surface assez réduite. Elle compte 37 000 habitants. En revanche, elle se trouve au cœur d'une agglomération de 250 000 habitants. Cette imbrication des villes par rapport aux autres nous a incités à nous demander comment partir de ces atouts pour construire notre projet urbain.

Les atouts actuels de la ville de Lens ont été identifiés par un cabinet de paysagistes. L'agglomération est un tissu mixte, avec des villes très petites. La centralité se trouve au centre-ville de Lens, et dans une moindre mesure au niveau du centre-ville de Liévin, un peu plus diffus. L'objectif était de relier les avantages de ces centres pour en faire un véritable tissu cohérent, au travers de quatre axes : le paysage, l'identification des pôles d'attractivité, la mobilité et la présence de l'élément de l'eau.

Le sénateur, M. Daniel Percheron a comparé le Louvre-Lens au musée Guggenheim de Bilbao. Avec l'arrivée de ce dernier, la ville de Bilbao s'est reconstruite autour d'un élément fédérateur : le fleuve. À Lens, en l'absence de fleuve, il s'agit de tisser un lien de mobilité à travers les transports en commun de grande capacité.

L'enjeu, à partir du Louvre-Lens, consiste à créer un « archipel vert » reliant les structures présentes sur le territoire les unes aux autres, en suivant un mouvement concentrique. Le premier cercle correspond aux abords du Louvre. Le dispositif s'élargit ensuite à l'ensemble de l'agglomération. L'objectif est de proposer une nouvelle lecture urbaine, plus large que le périmètre des cités minières.

Parmi les éléments marquants du territoire, il convient de citer le club de football, qui a connu des heures glorieuses et, nous l'espérons, rejoindra l'élite à l'avenir. Le stade Bollaert était ainsi un élément

symbolique qui fédèrerait la population autour d'un site une à deux fois par mois. Le Louvre fédère un autre type de population, complémentaire, et permet de disposer d'autres vecteurs porteurs pour le territoire. Des corridors boisés ont été créés pour relier l'ensemble de ces espaces micro-urbains. Il importe de créer ces liaisons afin de conférer à la ville une taille critique, pour créer une véritable métropole.

Depuis l'ouverture du musée, le premier défi a été relevé, avec une fréquentation élevée. 71 nationalités se sont rendues au Louvre, et 400 000 visiteurs régionaux. Nous assistons donc à une appropriation culturelle inédite. Les visiteurs du musée se rendent également dans la ville de Lens. Il s'agit là d'un potentiel touristique sur lequel nous souhaitons capitaliser. Notre ambition est de faire évoluer notre ville, de changer son image. Le nord de la France a longtemps été associé à des paysages noirs. Nous espérons qu'il évoquera désormais un « espace vert », et nous souhaitons poursuivre ces développements culturels, paysagers et économiques dans les années à venir.

E. EXEMPLE DE LA VILLE D'IIDA : RECONSTRUIRE LA VILLE EN PÉRIODE DE DÉPOPULATION

M. Mitsuo MAKINO, maire d'Iida

Je vous remercie de m'avoir invité à ce colloque franco-japonais sur l'aménagement urbain. La ville d'Iida se trouve au centre du Japon, à mi-chemin entre Tokyo et Nagoya. Elle est entourée par deux chaînes montagneuses des Alpes japonaises, Alpes centrales et Alpes du Sud, d'environ 3 000 mètres d'altitude. Sa population s'élève à 105 000 habitants.

Vous pouvez voir sur cette carte le tracé du projet de train à sustentation magnétique, qui sera mis en service d'ici quatorze ans. Il y a un mois, il a été annoncé que la ville d'Iida ferait partie des villes desservies par ce train, et notre ville est devenue tout à coup célèbre au Japon. Le vaste territoire communal s'étend sur environ 658 km² et est traversé par le fleuve Tenryū-gawa. L'altitude de la ville atteint 3 000 mètres par certains endroits. Iida et 14 communes environnantes constituent un district urbain d'une population de 170 000 habitants. Iida est la ville-centre de cette unité urbaine.

Le centre-ville d'Iida a été presque entièrement dévasté par un incendie en 1947. 80 % de ce secteur a été détruit non pas par les bombardements, mais par le feu. L'histoire d'après-guerre de la ville a donc commencé avec cette ruine. La ville était alors occupée par l'armée américaine. Trois allées coupe-feu d'une largeur de trente à quarante mètres ont été aménagées. Pour la première fois après la Seconde Guerre mondiale, un plan d'urbanisme a été mis en œuvre dans une ville de province du Japon

et la ville en question était Iida. Comme l'automobile n'était pas encore très développée, les habitants se sont posé des questions sur l'utilité d'allées d'une telle largeur. Les enfants de la ville ont proposé d'y planter une rangée de pommiers. Ils ont même proposé de s'occuper de ces pommiers pour faire d'Iida une belle ville. Depuis, soixante ans se sont écoulés. L'allée de pommiers traverse toujours le centre-ville. Génération après génération, les collégiens se sont occupés de ces arbres. Il s'agit du point de départ de notre urbanisme. Le soin apporté à ces pommiers est emblématique de l'état d'esprit des habitants d'Iida.

Nous avons déjà évoqué le déclin démographique qui frappe le Japon. Il y a environ cent ans, sa population était d'environ 33 millions d'habitants. Elle a ensuite atteint son plus haut niveau avec plus de 120 millions d'habitants en 2000 avant de baisser. Elle arrivera d'ici cent ans au même niveau qu'il y a cent ans. On estime que la population sera de 47 millions d'habitants en 2100. La situation est choquante. Et la part des personnes de plus de 65 ans dans la population totale, qui est actuellement d'environ 20 %, augmente. Elle atteindra 40 % en 2100. Dans cette situation, il convient de se demander comment mener à bien une politique de la ville durable. Tel est le défi auquel sont confrontées les collectivités locales japonaises, quelle que soit leur taille. Iida ne fait pas exception. Le district urbain comptait plus de 210 000 habitants en 1950. Aujourd'hui, il compte moins de 170 000 habitants. En 2035, on estime qu'il n'y aura plus que 130 000 habitants. À l'époque où la population augmentait, l'urbanisation a progressé, et les communes ont fusionné. C'est ainsi que le centre-ville et ses zones périphériques ainsi que des zones rurales ont formé une grande agglomération.

Aujourd'hui, le problème du déclin démographique nous amène à réfléchir à l'aménagement urbain de demain. Certains préconisent de créer une ville compacte, en concentrant la population dans la zone centrale de la ville, mais notre commune ne mène pas de politique urbaine dans ce sens. Comme je vous en ai parlé tout à l'heure, au centre-ville d'Iida, les enfants apprécient les pommiers dont ils s'occupent avec soin. Devant le musée des beaux-arts, il y a un magnifique cerisier centenaire. La zone industrielle située en périphérie du centre-ville bénéficie d'un environnement agréable. La vallée de Tenryū est un site touristique de grande renommée. La ville s'adosse au Mont Kazakoshi, montagne emblématique d'Iida. Il y a des villages traditionnels authentiques toujours habités à 1000 mètres d'altitude, dans les Alpes du Sud. Dans les zones rurales, on trouve des rizières en terrasses ou des maisons traditionnelles. À l'automne, des chapelets de kakis sont suspendus autour de ces maisons pour la préparation des fruits secs. Tout cela fait partie d'Iida, et il n'est pas envisageable de supprimer tous ces quartiers magnifiques présentant chacun ses spécificités, pour regrouper leurs habitants dans un seul secteur. Notre approche vise à conserver ces pôles locaux qui constituent des bassins de vie et à assurer une meilleure coordination entre eux. Cette politique est similaire à celle de Kumamoto.

Dans un tel contexte démographique, il nous importe de préserver les spécificités et l'identité de chaque quartier, et d'assurer une gestion urbaine durable pour l'ensemble du territoire communal. La même politique urbaine durable doit être menée également à l'échelle de l'agglomération. En effet, le territoire couvrant Iida et les treize autres communes constitue un bassin économique et de vie. Les communes situées autour d'Iida sont également des pôles locaux et nous devons les coordonner entre eux d'une part, et entre eux et Iida, d'autre part.

J'aimerais vous présenter le service médical et le service en faveur du développement économique mis en œuvre dans le cadre du district urbain. D'abord, en matière de santé, les Japonais bénéficient d'une longévité exceptionnelle. Les habitants du département de Nagano, dans lequel se situe la ville d'Iida, vivent plus longtemps, et les habitants d'Iida, en particulier, battent des records. L'espérance de vie à Iida et ses environs est de 80,5 ans pour les hommes, et de 87,3 ans pour les femmes. Et dans notre agglomération, les dépenses de sécurité sociale pour les personnes âgées de 75 ans et plus s'élèvent à 5 600 euros par an. Ce montant est inférieur à la moyenne nationale. Cela signifie que les personnes âgées restent longtemps en bonne santé. Le nombre de médecins pour 100 000 habitants est de 173 dans notre région, tandis que la moyenne nationale est de 219. Il y a donc moins de médecins dans notre région, mais nous n'avons pas de problème de désertification médicale.

Le service médical est organisé à l'échelle du district. L'hôpital municipal d'Iida traite plutôt des cas pouvant mettre en jeu le pronostic vital. Les autres cas sont pris en charge par les autres établissements hospitaliers. Les cabinets médicaux et dispensaires assurent pour leur part la consultation pour les patients sans signe de gravité. Cette répartition des rôles permet d'offrir des soins médicaux sur l'ensemble du territoire avec un nombre limité de médecins. Ce service s'appuie sur une convention signée par les quatorze communes qui font partie du district.

Les quatorze communes coopèrent également pour la promotion économique du territoire. Les organisations patronales et les collectivités locales ont créé le Centre industriel Shinshū du sud-Iida pour soutenir l'innovation. À titre d'exemple, une société privée implantée à Iida a installé des panneaux photovoltaïques sur le toit d'une crèche municipale. L'installation a pu être réalisée grâce à un fond d'investissement dont des citoyens d'Iida et des autres régions du Japon ont acquis des parts. Si l'administration communale avait été la seule à financer ce projet, son budget aurait été beaucoup moins important. La ville d'Iida est labellisée « *ville modèle pour l'environnement* ».

Enfin, la région compte de nombreuses entreprises qui s'associent dans le cadre d'un grand projet industriel. Ces entreprises, spécialisées dans la mécanique de précision ou l'électronique, mutualisent leurs savoir-faire pour produire des pièces aéronautiques. Grâce à ce projet, les entreprises de

notre territoire pourront fournir à l'avenir des pièces techniques à Airbus ou à Boeing.

Tous ces projets ne pourraient pas être menés à bien par une seule ville. La dynamique intercommunale s'avère donc décisive pour faire face aux défis du déclin démographique.

Dans quatorze ans, le train à sustentation magnétique reliera Iida à Tokyo en 40 minutes, contre quatre heures en bus aujourd'hui. Osaka et Nagoya seront respectivement à 40 minutes et 20 minutes. Les habitants ne sont pas pour autant enthousiastes. Pourquoi ? Je viens de vous parler des pôles locaux dont nous devons assurer le développement équilibré et durable. La population diminue et les acteurs locaux mènent une réflexion sur la politique urbaine de demain. Le projet du train à sustentation magnétique est un nouvel élément à prendre en considération dans notre politique urbaine. L'aménagement urbain du secteur de la future gare risque de nuire au développement des autres secteurs. Il est donc nécessaire de considérer le quartier de la future gare comme un nouveau pôle local, et de mener une politique urbaine permettant à chacun des pôles locaux de jouer pleinement son rôle. La ville d'Iida et ses communes environnantes continueront à travailler ensemble pour créer le territoire de demain.

III. TÉMOIGNAGES ET ÉCHANGES

A. TÉMOIGNAGES D'ARCHITECTES

M. Michael BISMUTH, modérateur

Je remercie les maires pour leurs interventions. Il est temps à présent de passer à la deuxième phase de notre table ronde, en cédant la parole aux architectes urbanistes.

Dans quelle mesure ce que vous appelez la « condition urbaine » est-elle multiple, et quel rôle les architectes peuvent-ils jouer dans le devenir de l'urbain ?

Mme Nasrine SERAJI, architecte, directrice de l'École nationale supérieure d'architecture Paris-Malaquais

Je vous remercie de m'avoir invitée à ce colloque, bien que je ne sois ni japonaise ni française. L'amour que je porte à ces deux cultures et à ces deux villes, Paris et Tokyo, a dû jouer le jeu du hasard.

Il est très difficile de parler de la ville et de l'urbanisme en quinze minutes, qui plus est dans une langue qui n'est pas ma langue maternelle. À mon sens, l'urbanisme et le paysage ont besoin de temps. Les maires ont l'habitude de faire la synthèse et de se limiter au temps qui leur est imparti, ne serait-ce que par leur mandat.

Aujourd'hui, la « condition urbaine » et la « condition mondiale » contemporaines nous offrent un certain nombre de statistiques. Ainsi, nous avons entendu précédemment que 50 000 personnes ont rejoint les aires urbaines pendant la durée du discours de M. Jean-Pierre Sueur.

Les trois quarts de la population mondiale vivent dans les villes. Cette proportion ne cesse d'augmenter. Mais de quelles villes s'agit-il ? S'agit-il des villes anciennes connaissant un développement foudroyant, comme ma ville natale, Téhéran, ou bien Shanghai ou encore Bombay ? S'agit-il de mégapoles émergentes, comme Shenzhen en Chine ? De grandes villes historiques, en compétition les unes avec les autres, comme New-York, Tokyo, Londres ou Paris ? S'agit-il encore de banlieues, que les Américains appellent « *suburbs* » ou de villes diffuses ? Il existe peut-être d'autres types de villes. La généralisation de la condition urbaine a pour corollaire le brouillage de la notion de ville. Nous ne savons plus de quoi nous parlons. Cette situation interroge notre manière d'envisager l'idée même de la ville. On vit très différemment dans ces villes, en particulier en fonction de son rang économique et social. La condition urbaine est donc, en réalité, multiple.

Je m'attarderai simplement sur deux exemples : Paris et Tokyo.

Paris, ville sédimentaire, régulière, pieusement préservée, enfermée dans son boulevard périphérique, hyper-centralisée et de tout temps planifiée, dense. Paris *intra-muros* compte deux millions d'habitants. La région de Paris compte quant à elle 11 millions d'habitants dont on ne parle jamais, que l'on commence à peine à désigner par la notion de « Grand Paris ». Elle est peu dense et divisée en centaines de communes.

Tokyo, nappe plusieurs fois rasée et reconstruite, aire urbaine de 35 millions d'habitants, soit près du quart de la population japonaise sur 2 % du territoire. Elle s'est développée sans planification publique centralisée. Elle se caractérise par une densité extraordinaire, une extension sur l'eau et sans crainte du territoire artificiel, ce qui est totalement exclu en France et à Paris.

Les deux villes sont donc presque opposées en termes d'histoire, de morphologie, de taille et d'imaginaire urbain. Elles ont néanmoins un point commun, à savoir une Tour Eiffel.

Dans ce contexte, que devient ce qui ne relève pas de la ville ? La campagne, le paysage, la géographie sont-ils en voie de disparition, d'urbanisation, ou entretenus comme des aires urbaines qui fuient les villes ? Renvoient-ils à la poursuite du rêve de la maison individuelle avec jardin ? À la multiplication des lotissements génériques, qui grignotent la campagne, recréant des nouvelles villes, dénuées de certains des avantages de la ville initiale ?

En parallèle, les questions écologiques se posent avec de plus en plus d'acuité : énergie, transport, climat. Dès lors, comment l'urbaniste et l'architecte peuvent-ils intervenir ? Ils peuvent aider à clarifier et comprendre une situation, et à penser des voies alternatives à celles qui résultent du simple jeu des intérêts économiques ou politiques.

Les urbanistes sont souvent trop timides, trop conventionnels, trop peu sollicités et soutenus par la sphère politique et le grand public. Or, je suis convaincue que nous pouvons contribuer à réinventer la manière de penser, explorer et projeter l'aménagement du territoire. La question essentielle à poser est la suivante : quel sera notre cadre de vie ?

Ce futur cadre de vie ne peut se prédire, sauf si on le déduit du présent. Il conviendrait plutôt de le construire. La question devient alors la suivante : quel environnement vital pourrions-nous désirer ?

Je pense que nous nous trouvons à un moment où certaines utopies urbanistes sont redevenues possibles. Dans les années 1950 et 1960, les initiatives des urbanistes étaient beaucoup plus audacieuses, en France comme au Japon. Il est peut-être possible, non pas de reconstruire le passé, mais de tirer des enseignements de ce passé. En France, Le Corbusier, puis le Congrès international d'architecture moderne (CIAM) ont fait que l'Europe possède une histoire singulière et puissante en matière de logement. Au Japon, Kenzō Tange et les métabolistes ont créé une attitude culturelle

spécifique d'appropriation de l'espace public. Nous pourrions peut-être repenser ces utopies à neuf, y compris certaines utopies antérieures, en réactualisant des modèles urbains produits dans des circonstances antérieures comparables, comme l'industrialisation massive de l'Occident au XIX^e siècle et la création de la cité-jardin.

Aujourd'hui, je souhaite poser la question : la cité-jardin peut-elle devenir métropolitaine ?

M. Michael BISMUTH, modérateur

Que pouvez-vous dire des conceptions architecturales que vous développez dans le cadre des projets sur lesquels vous travaillez ? À quelles préoccupations êtes-vous sensible lorsqu'il s'agit de penser l'aménagement urbain de demain, plus particulièrement lorsqu'il s'agit de bâtir un édifice culturel autour duquel on réorganise une ville, comme le MuCEM à Marseille ?

M. Rudy RICCIOTTI, architecte

Avant de commencer, je tiens à dire à nos amis japonais, combien j'ai été choqué, tout comme des millions de Français, par le drame de Fukushima. Cet événement tragique nous a rappelé avec brutalité l'inopérabilité de la planification, qui doit interpeller les architectes, mais aussi les décideurs publics.

Je ne suis pas certain d'être le bon invité pour cet événement. À mon sens, nous n'avons pas de leçon à donner à nos frères japonais. Plutôt que la prospective et l'utopie, j'estime que nous devons plutôt partager les maux que nous avons en commun.

Pour moi, l'utopie constitue à mon sens une autre version de la pornographie. Je ne crois pas en cette notion. Le mot utopie contient, sémantiquement, le renoncement à un réel, qui confine au morbide. Quant au mot « prospective », il dénote selon moi une imprudence extrême.

Les mots de la planification urbaine relèvent souvent d'un vocabulaire technocratique. Ils sont utilisés par des experts appelés à conseiller les élus. Ils relèvent également d'un autre vocabulaire - celui d'une séduction beaucoup plus récente - lui-même hybridation d'une poésie de palais. Il est donc très difficile d'avoir une vision sur le réel que nous devons transformer puisque tel est notre destin collectif, tous ensemble, en tant que citoyens.

Je suis plutôt prudent et dans la désillusion. À mon sens, en Europe, la vraie question à régler est celle de l'épuisement européen. Pour nous Occidentaux, et pour vous aussi peut-être, Japonais - même si je me suis rendu plusieurs fois au Japon, la culture japonaise reste pour moi un mystère -, la question principale est celle de l'exil de la beauté, ou même de la peur de la beauté. En effet, par un voyage néo-marxien, le mot beauté

nous est devenu suspect. Je trouve cela édifiant. Exiger la beauté semble aussi grave qu'exiger la vulgarité. Cette situation est à mon sens effrayante.

Face au constat de l'exil de la beauté, de l'épuisement européen et de la disparition de la culture critique, de l'éloge des lieux communs, j'en viens à penser que nous vivons une époque fondamentalement marquée par la névrose situationniste. La mode porte sur des auteurs comme Camus, Pasolini. Lorsque j'avais vingt ans, j'ai lu Sartre. Mais lorsque ce dernier a reproché à Camus d'être un philosophe approximatif, Camus a répondu qu'il était fatigué d'être jugé par un homme n'ayant pour instinct que de placer son fauteuil dans le sens de l'histoire. Il nous appartient de choisir un territoire. Pour ma part, j'ai choisi. Je me place du côté de Camus, et certainement pas du côté de la névrose d'une mémoire marxienne qui n'en finit plus de mourir et ne nous aide aucunement à reconstituer un corpus de savoir sur l'aménagement du territoire.

Je vous propose, comme champ de réflexion critique, d'aborder un nouveau registre sémantique, celui de la désillusion, pour opérer un regard nous ouvrant le droit à une nostalgie, une nostalgie dirigée vers la vieille Europe. Je ne parle pas, comme le souligne ma collègue Nasrine Seraji, de la période moderne. Pour ma part, j'exècre cette période moderne. Je suis un architecte profondément réactionnaire. Pour moi, il s'agit d'une grossière erreur de considérer la modernité comme un projet valable. Il me semble inepte que les universités continuent à enseigner aux élèves architectes le rêve d'une modernité inachevée. La modernité, censée incarner un point de rupture, a atteint un point culminant de haine avec le Bauhaus, qui considère le décor comme l'attribut de la scène bourgeoise. Je veux vivre dans un espace dont le relief est provincial, réactionnaire, maniériste et petit bourgeois.

Mon travail s'ancre dans un désir de récit, de narration et de questionnement sur la matérialité du réel. Il s'agit d'un véritable combat esthétique. Nous devons activer cette interrogation. À mon sens, elle constitue le cœur de notre débat.

Si l'on décline cette idée, on peut souligner que l'activation du réel, adossé à la matérialité du réel, renvoie à la culture du travail, de l'effort. À cet égard, je suis également réactionnaire, maniériste, petit bourgeois et patriote. Autrement dit, ce qui m'intéresse, en tant qu'architecte, c'est de fabriquer des bâtiments suffisamment sophistiqués, mais qui refusent le consumérisme technologique, s'inscrivent sur des chaînes courtes de fabrication, et appellent de gros coefficients de main-d'œuvre.

Je m'oppose à la mémoire marxiste consistant à condamner le monde du travail, aux architectes des années 1970, qui préconisaient des bâtiments simples à construire pour réduire le coût de la main-d'œuvre. Il s'agit à mon avis d'une approche criminelle. À mon sens, elle a donné lieu à la destruction de la cité européenne. Je ne partage rien avec eux.

Je nous encourage donc à être collectivement réactionnaires, en quête d'un récit. Nous devons nous raccrocher aux derniers soubresauts de poésie qui existent encore, en refusant l'exil de la beauté. Enfin, être maniériste, cela revient, comme le poète Jules Barbey d'Aureville, à fabriquer les phrases les plus longues possible. Il en va de même en architecture. Si nous voulons inscrire une matière sur la mémoire et dans les faits économiques, il nous faut bâtir un récit avec les phrases les plus longues possibles.

M. Michael BISMUTH, modérateur

Monsieur Riken Yamamoto, vos conceptions architecturales tranchent par leur originalité. Vous plaidez en faveur d'un espace communautaire local, dans une approche très personnelle des rapports entre les espaces collectifs et les espaces privatifs. Ces reconfigurations sont très intéressantes, tant du point de vue des rapports créés entre les individus que des bénéfices environnementaux qui en résultent.

M. Riken YAMAMOTO, architecte

Je me permets de vous présenter brièvement mon travail récent et actuel. D'abord, je suis actuellement engagé dans le projet d'aménagement d'un nouveau complexe aéroportuaire à Zurich d'une superficie totale de 220 000 m². Ce complexe abrite entre autres un hôtel, une salle polyvalente, des boutiques et des sièges d'entreprises. Son inauguration est prévue pour 2018. Je me déplace à Zurich dans ce cadre une fois par mois. D'ailleurs, une exposition consacrée à ce projet se tient actuellement à Lucerne. J'ai par ailleurs conçu, à Pékin, il y a 7 ans, un grand complexe de 700 000 m² composé d'un centre commercial et de logements. Je fais aussi partie de cinq architectes bénévoles qui participent au projet « *House for all* » pour créer de petits logements pour les sinistrés du grand tremblement de terre dans la région du Tōhoku.

Profitant de la présence des maires de Kumamoto et d'Iida, et de maires français, je souhaite vous parler de la réflexion que je mène sur la relation entre l'architecture et la ville.

Mon projet porte sur un espace communautaire local centré sur l'habitat, mais aussi sur les infrastructures. Nasrine Seraji a souligné qu'il convenait aujourd'hui de réfléchir à nouveau sur la ville, et je partage tout à fait son point de vue. Or, la grande erreur de l'urbanisme du XX^e siècle, c'est que certaines zones ont été exclusivement dédiées aux habitations. L'idée était de fournir un logement à une famille, et les logements ont été construits dans des zones prévues à cet effet. Dans une zone résidentielle, il n'y a que des logements destinés aux familles. Comme cela a été souligné précédemment par M. Jean-Pierre Sueur, le zonage constitue une erreur d'approche. Cette erreur concerne également les zones résidentielles. Sous l'influence de l'Europe, nous avons créé également des zones réservées à l'habitation à partir de 1945 à Tokyo, mais aussi sur l'ensemble du territoire.

Les Japonais ont cru qu'il s'agissait du modèle-type d'urbanisme. Pourtant, toutes ces zones résidentielles connaissent actuellement de grandes difficultés. Et les villes nouvelles, créées dans de vastes zones résidentielles, dans les années 1970 et 1980, sont aujourd'hui confrontées aux problèmes massifs de dénatalité et de vieillissement démographique. Ces villes nouvelles n'ont pas été aménagées par les collectivités locales, mais sous l'impulsion de l'État. Certaines villes nouvelles s'étendent sur plusieurs communes. Leur aménagement a été conduit par le ministère de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des transports, et a été réalisé par l'ancien Office public de l'habitat, appelé aujourd'hui l'Agence pour le renouvellement urbain. Il s'agit donc d'un aménagement urbain conçu par des technocrates qui pose de sérieux problèmes aujourd'hui. La ville nouvelle étant elle aussi un modèle urbain inspiré par l'Europe, je crois qu'il y en a également en France. La situation est la même pour les logements HLM construits par les collectivités locales dans les années 1960-1970.

Tous ces logements ont été donc aménagés dans des zones réservées à l'habitation, selon le modèle urbain promu par le Congrès international d'architecture moderne (CIAM). Mais à une époque antérieure, la France a servi de référence pour la fourniture de logements. À Mulhouse, des logements pour les ouvriers ont été construits dans les années 1850. Et le Japon a aménagé des logements pour les ouvriers à l'instar de la ville française. Après la Première Guerre mondiale, la France a construit massivement des logements collectifs. Le Japon a, pour sa part, mis en œuvre la même politique après la Seconde Guerre mondiale.

Qu'en est-il de nos jours ?

Dans les années 1960, on comptait au Japon quatre habitants par logement. La part des personnes âgées de 65 ans et plus dans la population totale était de 15 % à l'époque. En 2013, cette proportion est proche de 25 % à Tokyo. Par ailleurs, aujourd'hui, un logement n'est plus occupé que par deux personnes en moyenne à Tokyo, majoritairement des personnes âgées. Le même phénomène se retrouve dans d'autres villes japonaises, même à Kumamoto et Iida. Certes, il existe aussi des familles de quatre ou cinq personnes, mais dans la mesure où il s'agit d'une moyenne, cela signifie que de nombreux logements sont occupés par une seule personne. Dès lors, est-il justifié de continuer à proposer des logements conçus originellement pour quatre personnes ? Ces personnes vivant seules sont-elles d'ailleurs en mesure d'entretenir de tels logements ? Dans les années 1960, la femme au foyer s'occupait de sa famille. Aujourd'hui, nous assistons à un effondrement complet de ce modèle. Malgré cela, les constructeurs-promoteurs privés continuent à proposer des logements de type familial. Autrement, ils proposent des studios d'environ 20 m² pour une personne. Il n'existe donc que ces deux types de logements.

Actuellement, il n'y a plus que les constructeurs privés qui aménagent des logements. Le secteur public n'intervient presque plus. Une

telle situation nous amène à réfléchir sur l'aménagement urbain et sur l'habitat de demain.

Prenons un exemple. Vous voyez ici, sur ce plan de Tokyo, les zones à forte densité de construction en bois. Ces quartiers risquent d'être dévastés en cas d'incendie. Ils ont été aménagés après la Seconde Guerre mondiale, et de nos jours, ils subsistent. Le département de Tokyo a pour objectif de remplacer ces habitations en bois par des habitations résistant au feu. Naturellement, toutes ces maisons ont été construites pour les familles. Il s'agit d'un quartier de l'arrondissement de Toshima, qui se trouve à proximité immédiate de la zone ultra-moderne de *Sunshine City*. Ce quartier constitue donc une sorte d'enclave de constructions en bois. Le département de Tokyo souhaite ignifuger ces habitations, car les ruelles du quartier sont en outre très étroites. Leur largeur n'est que de deux mètres environ. Au Japon, la loi interdit toute construction donnant sur une route dont la largeur est de moins de quatre mètres. Ce quartier a été aménagé avant cette loi. La plupart des habitations en bois du quartier donnent sur une rue de moins de quatre mètres de large. Dans ce contexte, la survenue d'un séisme ou d'un incendie entraînerait inévitablement des dégâts considérables. Le département essaie par conséquent d'élargir les rues à quatre mètres, voire à six mètres, par voie réglementaire. La photo aérienne de ce quartier ne nous permet même pas d'identifier les ruelles, tant la zone est dense en habitations. Les maisons donnant sur une voie plus large seront remplacées par des logements collectifs.

Les quartiers, comme celui-ci, présentent également des aspects positifs. Premièrement, les voitures ne peuvent pas circuler dans les quartiers et les enfants peuvent y jouer en toute tranquillité. Deuxièmement, on y trouve de petits commerces de proximité. Ces lieux sont animés par un esprit de communauté et les habitants ont plaisir à y vivre. Je travaille actuellement avec l'arrondissement de Toshima et cherche à trouver une solution pour garantir la sécurité du quartier, sans élargir les voies. À mon sens, le projet de réaménagement doit porter non seulement sur les infrastructures, mais aussi sur les liens des habitants qui vivent ensemble dans cet espace communautaire local. Lors du séisme de Kobe, il y a eu moins de morts dans les quartiers où les liens entre les habitants étaient forts. Les habitants se connaissaient bien et cela a facilité la recherche de voisins survivants. C'est ce lien solidaire qui caractérise la richesse de la vie dans un espace communautaire local. L'élargissement des ruelles mettra en péril cet espace de solidarité, en laissant aussi passer les voitures dans les rues. Dès lors, que faire ?

Sur cette photo, vous voyez des murs en parpaing. Ils présentent un grand danger, car en cas de séisme, ils tombent à coup sûr. Et le mur écroulé empêche les pompiers d'assurer les opérations de lutte contre l'incendie et de secours. Le respect de la vie privée est une idée venue d'Europe. Elle est aujourd'hui aussi forte au Japon qu'en Europe. Les citoyens souhaitent

préserver leur vie privée en érigeant tous ces murs. Pourtant, c'est l'existence de ces murs en parpaing qui rend ce lieu dangereux.

Mon projet commence par enlever ces murs. Vous voyez ici des réservoirs permettant de recueillir l'eau de pluie. Ces réservoirs coûtent environ 50 000 yens, soit environ 500 euros. Ils sont très utiles en cas d'incendie. Il faut également prévoir l'installation de tuyaux d'incendie. Certains experts en prévention des risques disent que la présence de tels équipements à proximité suffit pour lutter efficacement contre l'incendie.

Et à l'entrée des maisons, je propose d'installer un *engawa*, qui est une bande de sol suspendue en bois installée devant la fenêtre des pièces dans les maisons traditionnelles japonaises. Ces *engawa* pourraient abriter des petites enseignes de commerce ou d'artisanat. Avec la création des villes modernes, les petits commerces ont disparu des quartiers. Au XIV^e siècle, à Paris, on dénombrait plus de 130 sortes de métiers. Il existait des corporations des différents métiers à Paris et dans les villes d'Europe qui étaient autrefois de petite taille. C'étaient des commerçants et artisans qui animaient les villes. Les constructions n'étaient pas dédiées au logement. Au Japon aussi, on trouvait une majorité de maisons de commerçants. M. Seishi Kōyama a parlé des maisons de commerçants traditionnelles en bois de Kumamoto. Les occupants de ces maisons travaillaient et vivaient au même endroit. On construisait, au Japon comme en Europe, des bâtiments qui servaient à la fois aux commerces et à l'habitation. À partir du XIX^e siècle, la distinction entre l'habitat et le lieu de travail est apparue. Je propose de réunir à nouveau les espaces privatifs et les espaces ouverts des petits commerces. Sur ce plan, vous voyez des ruelles très étroites avec des commerces variés. Avec mes étudiants, nous avons imaginé tous les commerces susceptibles de s'y trouver. On pourrait même créer un établissement qui apporte des aides aux habitants ou un jardin potager. Il est possible de conserver des anciens quartiers en les rendant résistants aux séismes ou autres sinistres. Telle est l'approche fondamentale à laquelle je pense.

Concernant les logements de l'arrondissement de Toshima à Tokyo, nous envisageons une mise en commun des cuisines. Une cuisine serait ainsi partagée par un groupe de cinq à sept personnes, que j'appelle *groupe S*. Par ailleurs, l'énergie produite avec des capteurs solaires thermiques ou des panneaux photovoltaïques serait partagée par les personnes regroupées au sein d'un *groupe M* composé de six *groupes S*. Et les personnes de quatre *groupes M* formant un *groupe L*, partageraient un cogénérateur, un spa dont l'eau serait chauffée grâce à la chaleur dégagée par le moteur du cogénérateur ou des boxes de stockage. Les équipements tels que la crèche, la permanence d'accueil des habitants et un petit supermarché seraient mis en place pour chaque *groupe XL* regroupant quatre *groupes L*.

Les bâtiments comporteraient à la fois un espace privatif et un espace ouvert vers l'extérieur qui pourrait être utilisé pour le commerce. Il

serait possible d'y habiter seul ou en famille. Les différents commerces pourraient consister, par exemple, en location de livres, ou de vêtements, retouche, vente de plantes. Il s'agirait de commerces faciles à ouvrir. Il en résulterait un quartier doté de petits commerces. Actuellement, l'espace privatif occupe 80 % des habitations existantes. L'idée est d'inverser la répartition.

La location de ces cubes au sein de l'espace communautaire local serait meilleur marché que les loyers actuels pratiqués pour les locaux d'activité à Tokyo ou dans d'autres grandes villes japonaises. Chacun pourrait ainsi exercer une activité sur place dans le quartier de l'espace communautaire.

Comme vous le voyez, la moitié des dépenses publiques japonaises est dédiée à la protection sociale. Le Japon doit réduire toutes ses dépenses pour ne pas se trouver en situation de faillite. Dans ce contexte, il convient de réfléchir à une entraide au niveau des quartiers. Le resserrement de l'entraide au niveau des quartiers pourrait faire baisser le niveau des dépenses publiques en termes de dépendance.

Concernant l'énergie, le transport de l'électricité entre les centrales et les habitations entraîne beaucoup de perte d'énergie sous forme de chaleur. Par exemple, 60 % de l'électricité produite à Fukushima, situé à 250 kilomètres de Tokyo, est perdue en cours d'acheminement. Si l'on produisait l'énergie sur place, cette dernière serait utilisée à hauteur de 90 %. Il est donc beaucoup plus efficace de produire et consommer sur place.

Ma démarche consiste donc à réfléchir sur la ville en partant des habitations. Je me demande quel type de logements il convient de créer. J'espère pouvoir poursuivre ma réflexion sur le sujet et avoir un échange avec vous à ce sujet.

B. ÉCHANGES

M. Michael BISMUTH, modérateur

Je me tourne à présent vers Mme Nasrine Seraji. Dans quelle mesure cette approche communautaire est-elle susceptible de vous intéresser ?

Mme Nasrine SERAJI, architecte, directrice de l'École nationale supérieure d'architecture Paris-Malaquais

Je retiens avec intérêt l'approche privilégiée par M. Riken Yamamoto. Ce dernier ancre son travail à partir d'une maison pensée initialement pour une famille, dans une sorte d'idée préconçue de ce qu'on appelle le modernisme. À partir de là, il mène, petit à petit, une réflexion vers le partage de ce qui peut relever, dans nos vies, de l'espace public.

Lorsque j'évoquais l'héritage du modernisme sur l'habitat en Europe, je me plaçais exactement dans cette approche. À mon sens, sur la base de cet héritage, notamment celui des métabolistes, il est possible de réinventer la vie contemporaine et la vie de demain. Nous savons bien qu'il est impossible, aujourd'hui, d'envisager que chacun paye individuellement pour tout. La proposition de M. Riken Yamamoto est de distinguer ce que l'on garde pour soi et ce que l'on peut partager. Ces espaces partageables, héritiers en quelque sorte d'une idée médiévale, peuvent être repensés et conçus autrement. À partir d'une histoire riche, nous avons toujours la capacité de réinventer, sans maniérisme.

M. Michael BISMUTH, modérateur

Je souhaite à présent m'adresser aux maires japonais, en particulier à M. Seishi Koyama, à qui je transmets une question en provenance de la salle. Un participant demande comment s'explique la baisse de fréquentation des transports en commun au Japon depuis 1975, alors qu'elle ne fait qu'augmenter en France.

M. Seishi KOYAMA, maire de Kumamoto

Ce phénomène s'observe non seulement à Kumamoto, mais aussi dans l'ensemble du Japon. Les transports en commun japonais sont principalement pris en charge par des opérateurs privés. C'est en effet un cercle vicieux. Dans la mesure où peu de personnes empruntent les transports publics, les opérateurs privés modifient le trajet des lignes ou réduisent la fréquence de passage des bus. Le déplacement en bus est ainsi de moins en moins pratique, ce qui accentue davantage l'éloignement des usagers. Nous souhaitons rompre ce cercle vicieux en mettant en œuvre les politiques que je vous ai présentées. Il faudrait aussi optimiser les réseaux. Cependant des obstacles existent. À ce jour, les réseaux de Kumamoto sont exploités par quatre sociétés privées et une entreprise publique, et le projet de confier le réseau exploité par cette dernière à quatre transporteurs privés est étudié. Certains craignent davantage de suppression de lignes, mais je pense qu'il faut changer de modes d'intervention des administrations communales dans l'exploitation des lignes de bus par les entreprises privées. La commune devrait se prononcer davantage quant à l'exploitation des services et revoir le mode d'attribution des subventions pour qu'elles servent véritablement au maintien des services.

M. Michael BISMUTH, modérateur

Je souhaiterais également savoir si M. Mitsuo Makino souhaite réagir sur les propos des architectes.

M. Mitsuo MAKINO, maire d'Iida

En période de hausse démographique et de croissance économique, c'est-à-dire entre les années 1960 et 1990, nous pouvions rester optimistes et

repousser à plus tard la résolution des problèmes, en estimant que les acteurs des prochaines générations allaient s'en charger.

Dès lors que nous sommes dans une phase de déclin et de crise, le report des problèmes ne fait que les amplifier. La situation nous impose de changer de mode de pensée. Un tel changement ne peut s'opérer du jour au lendemain. On dit que nous avons perdu deux décennies depuis 1990 en cherchant des solutions pour nous en sortir. Toutefois les administrations publiques ne sont pas restées les bras croisés et ont essayé d'ouvrir de nouvelles voies. D'ailleurs, je serais pour ma part heureux de connaître les réflexions des architectes présents ici sur ces décennies depuis 1990.

M. Riken YAMAMOTO, architecte

Que s'est-il passé au Japon pendant cette période ? Au Japon, depuis l'an 2000, il n'existe presque plus de logements collectifs aménagés par les pouvoirs publics. La fourniture de logements relève quasi uniquement des promoteurs privés qui vendent des obligations aux investisseurs pour financer la construction. Cela leur permet de construire des logements sans grands moyens financiers. Ils cherchent donc avant tout à plaire aux investisseurs, et non à ceux qui habiteront les logements, et sans souci du paysage urbain. Ainsi un jour, un immeuble de très grande hauteur sort de terre devant la gare. Cette tendance qui est apparue dans les années 1990 plonge les villes japonaises dans des situations parfois catastrophiques. L'État a, pour sa part, commencé à mener des politiques d'aménagement du territoire favorisant l'uniformisation des villes pour attirer des investissements, sans souci de la qualité de vie des citoyens.

M. Michael BISMUTH, modérateur

J'invite à présent la salle à poser ses questions. J'en aurais une pour ma part, concernant l'uniformisation des centres-villes. Lorsque l'on voyage aujourd'hui, on retrouve les mêmes marques, les mêmes arcades commerciales aux quatre coins de la terre. En tant qu'architectes, que pouvez-vous faire pour lutter contre ce phénomène ? Avez-vous les moyens de peser à cet égard par rapport aux décideurs publics ?

M. Riken YAMAMOTO, architecte

Comme l'a souligné M. Mitsuo Makino au sujet d'Iida, nous refusons l'uniformisation. Dans la mesure où il existe des quartiers variés, notre ambition est de tirer parti de l'originalité de chacun des secteurs. À Tokyo, il existe de nombreux quartiers avec des spécificités. Il ne convient pas de standardiser ces quartiers, mais au contraire d'encourager les spécificités. Une telle démarche devrait être adoptée en Europe. Certaines villes le font d'ailleurs avec succès. En Europe, il existe des villes avec des spécificités locales. En revanche, au Japon, la tâche est difficile pour certains maires comme M. Mitsuo Makino, car nous assistons au phénomène d'uniformisation même dans les villes de province.

M. Mitsuo MAKINO

Comme l'a souligné M. Riken Yamamoto, la période de haute croissance s'est caractérisée par un mouvement de standardisation qui a rendu identique tous les centres-villes, et une accélération de la fuite des jeunes. Un territoire sans spécificité ni caractère fait fuir les jeunes. Nous sommes très conscients de la gravité de ce problème. Nous souhaitons faire revenir les jeunes, sans quoi, dans le contexte démographique actuel, les villes ne pourront que décliner. Afin d'assurer la durabilité des territoires pour les générations futures, nous devons assumer nos responsabilités, et pour cela, il faut bien connaître notre territoire, et mettre en valeur ses spécificités.

Mme Nasrine SERAJI, architecte, directrice de l'École nationale supérieure d'architecture Paris-Malaquais

L'uniformisation des centres-villes est une question très importante. À mon sens, les architectes, urbanistes, mais aussi les politiques et tous les acteurs de la société sont en quelque sorte complices de ce problème. Nous aspirons à nous séparer d'une sorte d'individualisme et revenir vers l'authenticité et la nature, et en même temps, nous volons que tout soit identique, que les tomates mesurent les mêmes dimensions et soient disponibles 365 jours par an, etc. Nos cultures post-industrielles ont créé des sociétés qui ne peuvent plus vivre que dans l'instantané. Dès lors que l'on cède à cette instantanéité, que l'on refuse de prendre du temps, on est condamné à vivre dans des villes qui se ressemblent.

Il y a 25 ans, lorsque l'on partait à Tokyo, en Inde, à Shanghai, on avait le plaisir d'être complètement ailleurs. Aujourd'hui, la présence de chaînes de restaurants et d'hôtels limite cet aspect. On s'ennuie dans les villes. L'Amérique a triomphé en transformant le monde entier en un gigantesque Disneyland. Nous sommes à mon sens coupables d'avoir oublié notre enracinement dans des cultures. Il est toujours temps de construire des futurs en tenant compte de notre passé. Tous les acteurs doivent s'impliquer.

M. Henri-Pierre LERSTEAU, maire-adjoint à l'urbanisme et l'environnement, ville de Plaisir

J'ai retenu deux notions intéressantes : la nécessité de conserver la ruralité et la mixité sociale. Par ailleurs, j'ai été interpellé par votre interrogation sur la cité-jardin, susceptible de devenir métropolitaine. En revanche, je regrette que vous n'ayez pas davantage abordé la question du parcours résidentiel. Ainsi, lorsqu'une commune prévoit la construction d'un ensemble de 160 maisons, il faut prévoir de la mixité sociale, à travers la proximité de terrains adéquats, comme des jardins partagés, des terrains de sport, une école.

IV. CLÔTURE

M. David ASSOULINE, président du groupe interparlementaire d'amitié France-Japon, président de la commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois

Avant de céder la parole à mon ami Jacques Valade pour la conclusion, je ferai deux réflexions. Il s'agit d'une gageure de tenir un débat sur l'aménagement urbain avec beaucoup de points communs entre la France et le Japon, mais aussi de nombreuses différences. Nous sommes en face de véritables problématiques d'aménagement urbain et d'architecture, qui ont été bien exposées par nos intervenants japonais, notamment le vieillissement de la population. La conception de l'aménagement diffère à cet égard entre le Japon et la France, qui est marquée par un certain dynamisme démographique.

Par ailleurs, comme l'a évoqué Jean-Pierre Sueur, la France et le Japon sont confrontés à un même enjeu essentiel. Il s'agit de savoir comment créer de la centralité dans les périphéries. Nos politiques de la ville ont créé des centres et des extensions. Nous réfléchissons aux manières de relier les deux par des politiques de transport. Pourtant, les éléments essentiels du centre, qui créent du lien social, doivent se retrouver partout. À titre d'exemple, un centre culturel d'excellence a été créé au cœur du bidonville situé près de Casablanca. Il en résulte que les habitants du centre se rendent au milieu de ce bidonville. J'habite pour ma part au cœur de Paris, dans un quartier populaire, le XX^e arrondissement. Je vois bien que certains habitants des cités HLM, distantes de seulement cinquante mètres des ateliers d'artistes, ne connaissent pas ces derniers. La question centrale de la mobilité doit être pensée. Si tel n'est pas le cas, la tendance à la superposition de quartiers sociologiquement homogènes s'accroîtra, encourageant tout ce qui relève de la ghettoïsation.

Les enjeux de la ville de demain seront donc la mobilité, la mixité sociale et la multipolarité, qui garantit la présence, partout, de l'ensemble des activités essentielles d'une ville, créant ainsi du lien social.

M. Jacques VALADE, ambassadeur itinérant pour l'Asie, président du Conseil du développement économique et social de Bordeaux, membre honoraire du Parlement

Ces échanges ont été particulièrement riches, et j'espère qu'ils seront amenés à se poursuivre. Je tiens à vous dire le plaisir qui est le mien d'intervenir dans ce colloque organisé par David Assouline, en tant que président du groupe d'amitié France-Japon. J'ai rempli cette mission pendant quelques années, et je me réjouis de vous voir en prendre la suite avec conscience et talent. Je félicite également le CLAIR Paris d'organiser ce genre

de manifestation. Les débats se sont révélés passionnants grâce aux personnalités que vous avez rassemblées. Je souhaite également saluer tout particulièrement la présidente du conseil d'administration du CLAIR Japon, qui nous a accueillis à Tokyo en juin 2013. Je garde un excellent souvenir de notre rencontre, et j'ai pu mesurer l'importance de cet organisme et l'intérêt que le gouvernement et l'administration japonais attachent à ce genre d'organisation.

Le CLAIR Paris a envisagé de favoriser la rencontre de collectivités territoriales françaises avec des collectivités territoriales japonaises. Ce genre de rencontre n'est jamais facile à organiser. Plusieurs élus locaux français - notamment de Nancy, Marseille et du Nord de la France - ont ainsi rencontré des élus locaux japonais de Hamamatsu, Gifu et Shiga.

Ces rencontres résultent du constat, partagé par la France et le Japon, d'une conversation insuffisante entre les élus des deux pays. Or, comme le présent colloque l'a d'ailleurs illustré, les maires ont des réflexions et des expériences à partager. Nous avons intérêt à écouter, à réfléchir à des solutions face aux défis. Le débat qui a suivi l'exposé des maires s'est avéré à cet égard significatif.

Pour le maire de Lens, l'installation du Louvre a été une locomotive tout à fait stratégique, sans laquelle la ville serait restée une ville en décroissance et en désertification industrielle. L'intervention de M. Riken Yamamoto m'a semblé très intéressante, son approche visant à modifier progressivement l'existant, sans brutaliser le territoire, mais tout en l'adaptant aux nouvelles données démographiques.

Je souhaiterais apporter ma contribution par rapport à l'habitat. Il est clair que les questions ne se posent à aucun moment en termes généraux. Il est impossible d'imposer à une population une doctrine par rapport à l'habitat. Rien ne peut être entrepris, à l'heure actuelle, sans prendre l'attache des bénéficiaires de l'action de gouvernance, qui ont fait confiance aux élus en leur confiant un mandat.

À travers mes fonctions d'ambassadeur itinérant en Asie, je suis souvent amené à me rendre en Chine. Les Chinois eux-mêmes, au niveau central, savent que l'époque des décisions prises au niveau central, sans concertation avec les responsables et habitants des territoires, est révolue. Nous avons nous-mêmes été dans l'obligation de créer, au niveau territorial, des ateliers d'architecture, qui impliquent à la fois des hommes de l'art, des techniciens, mais aussi la population. Les élus assument la responsabilité collective de la mixité sociale. Il s'agit également d'assurer une mixité d'activités. M. Jean-Pierre Sueur a fait un sort à la notion de zonage. Une telle approche n'est en effet plus pertinente. Dans ce contexte, il me semble que le concept même d'éco-quartier est antinomique avec ce que nous souhaitons pour les villes. L'idée d'éco-habitation, c'est-à-dire moins coûteuse en énergie et mieux connectée aux réseaux de transport, est bien

sûr à retenir. Mais le concept, appliqué à l'échelle d'un quartier, peut donner lieu à des « éco-ghettos ».

Au cours de cette mission, nous avons rencontré des élus japonais. Plusieurs d'entre eux ont souligné la chance de leurs homologues français, qui ont la possibilité d'exercer un mandat local et un mandat national. Ils ont, en effet, fait part de leur difficulté à se faire entendre, en tant que gouverneurs locaux, au niveau national. Nous leur avons répondu que la France était justement en train de réfléchir à une singularité de mandat, qui semble nécessaire pour que le mandat soit pleinement assumé par son détenteur. Ils ont exprimé leur déception à ce sujet. Nous leur avons indiqué que la réflexion reste en cours en France. Nous serions heureux de savoir si la situation devait évoluer au Japon à cet égard.

Je vous remercie de m'avoir invité à clôturer ce colloque. Soyez certains que nous sommes attentifs à vos actions, au niveau du groupe sénatorial France-Japon. Je me réjouis que la coopération avec le CLAIR se poursuive. Je souhaite que ces événements apportent une contribution efficace à l'amitié entre la France et le Japon.

V. ANNEXES

Présentation de M. Toshifumi KUROSE, directeur général de CLAIR Paris

1. Caractéristiques de base

(1) La garantie constitutionnelle de l'autonomie locale

(2) Un système à deux niveaux

- les départements
- les communes (les villes, les bourgs et les villages)
 - * État unitaire : cette structure à deux niveaux existe dans tout le pays.
 - * Principe de subsidiarité : priorité aux communes pour l'administration locale.

(3) Une configuration "présidentialiste"

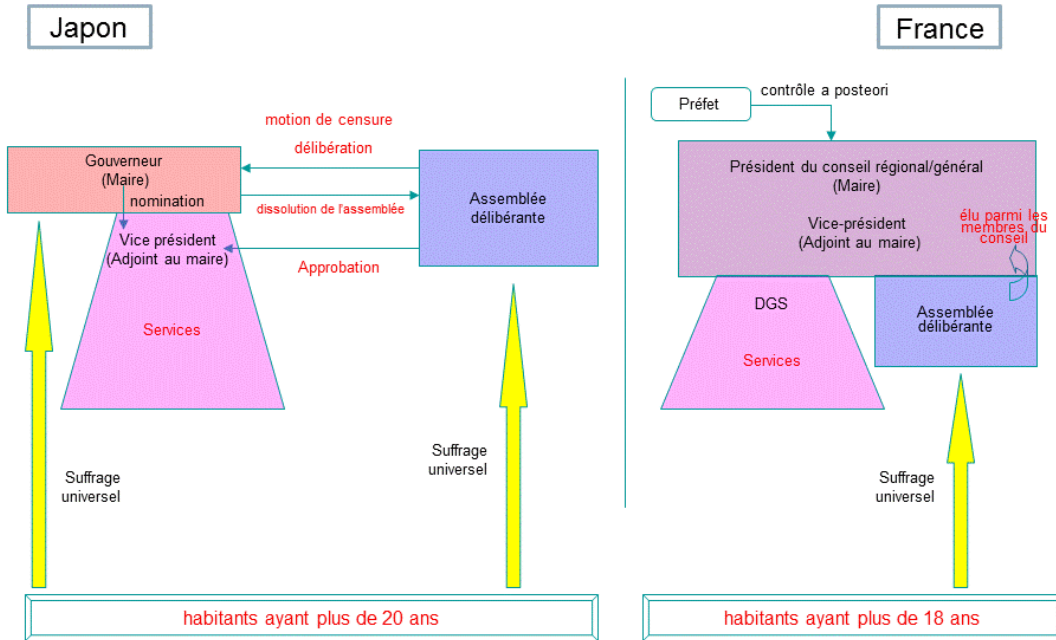
- Les collectivités locales sont dotées de deux organes essentiels : une assemblée délibérante et un chef de l'exécutif (gouverneur/maire).
- L'assemblée et le chef de l'exécutif sont élus séparément au suffrage universel direct.
- Le chef de l'exécutif assure la mise en œuvre des décisions prises par l'assemblée.

(4) Le pouvoir réglementaire

- Les collectivités locales ont la faculté d'adopter des règlements dans le cadre de la loi.

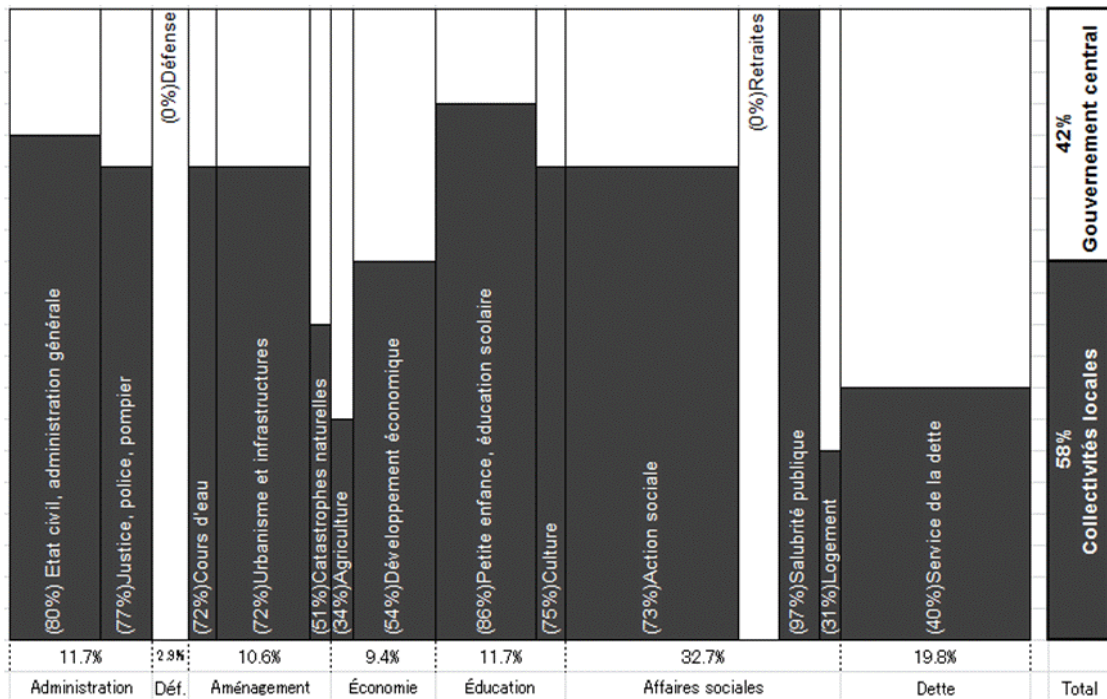
(5) Un vaste champ de responsabilités (presque tous les services publics)

2. Organisation des collectivités territoriales en France et au Japon



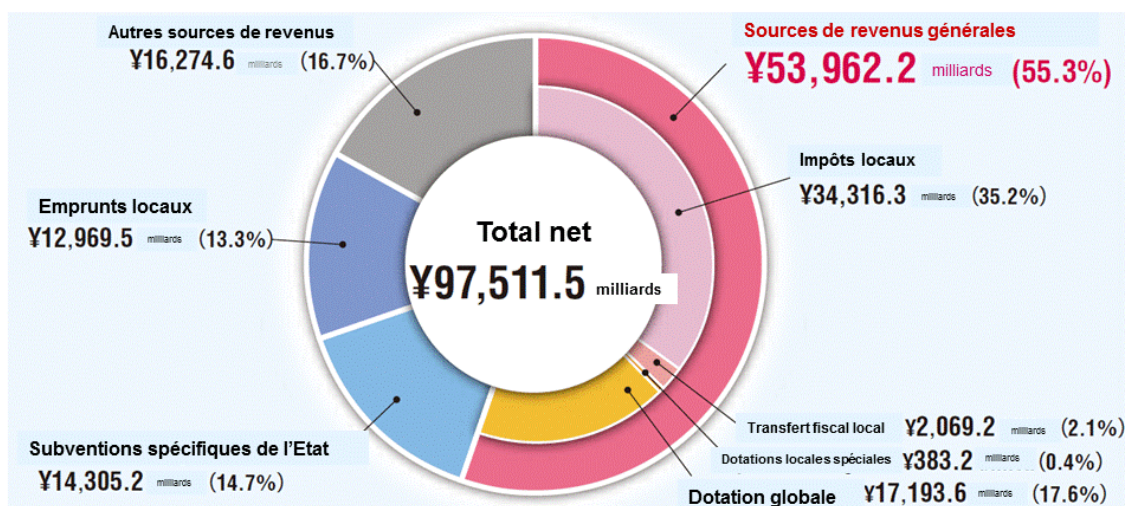
2

3. Évolution du nombre de communes



3

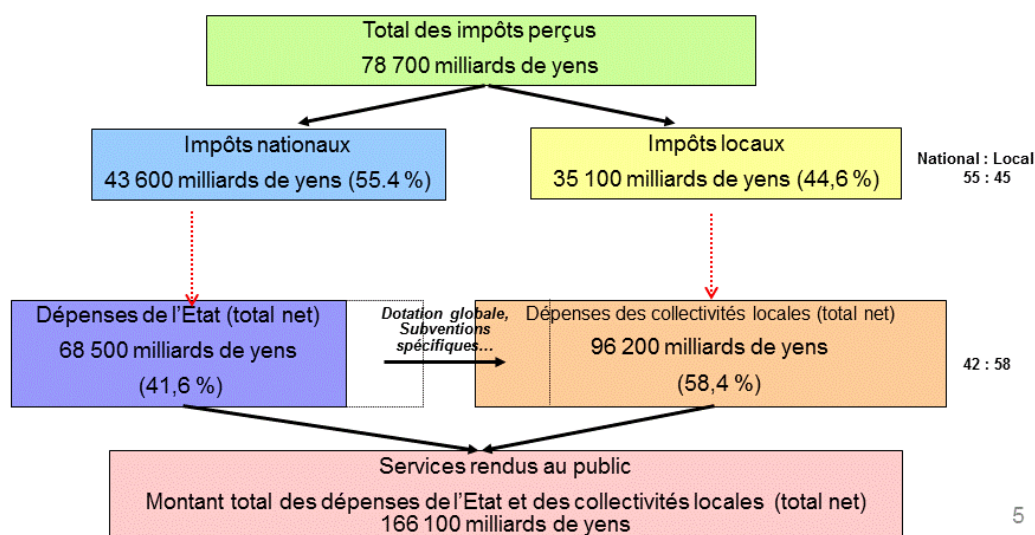
4. Les ressources financières des collectivités territoriales japonaises (année fiscale 2010)



4

5. Répartition des ressources financières entre l'Etat et les collectivités territoriales

(année fiscale 2011)



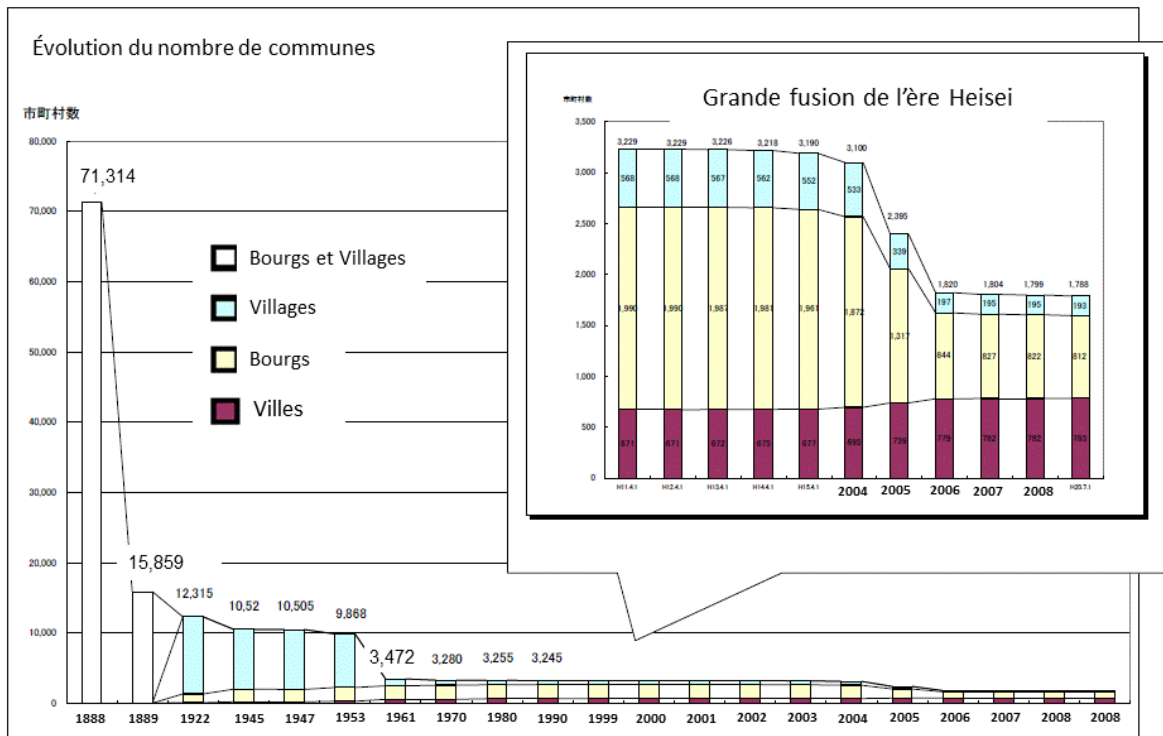
5

6. Répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités locales

	Infrastructures	Éducation	Action sanitaire et sociale	Autres
Etat	<ul style="list-style-type: none"> - Autoroutes - Routes nationales - Cours d'eau d'intérêt économique national 	<ul style="list-style-type: none"> - Universités - Subventions pour universités privées 	<ul style="list-style-type: none"> - Assurance sociale - Autorisations d'exercice de la médecine - Autorisations de mise sur le marché de médicaments 	<ul style="list-style-type: none"> - Défense - Diplomatie - Monnaie
Départements	<ul style="list-style-type: none"> - Routes départementales - Cours d'eau d'intérêt général - Ports - Logements sociaux - Urbanisme (zonage) 	<ul style="list-style-type: none"> - Lycée et éducation spécialisée - Traitements des enseignants des écoles élémentaires et collèges - Subventions pour les écoles privées - Universités départementales 	<ul style="list-style-type: none"> - Prestations du revenu minimum (territoire compétent : bourgs et villages) - Petite enfance et protection de l'enfance - Centres de santé 	<ul style="list-style-type: none"> - Police - Formation professionnelle
Communes	<ul style="list-style-type: none"> - Plan d'urbanisme (occupation des sols et équipement) - Voies communales - Autres cours d'eau - Ports - Logements sociaux - Assainissement 	<ul style="list-style-type: none"> - Écoles élémentaires et collèges - Écoles maternelles 	<ul style="list-style-type: none"> - Prestations du revenu minimum (territoire compétent : villes) - Petite enfance et protection de l'enfance - Assurance maladie nationale - Allocation pour personnes âgées dépendantes - Eau potable - Traitement des déchets - Centres de santé (pour certaines communes) 	<ul style="list-style-type: none"> - Règlements en matière d'utilisation des terres agricoles - État civil - Déclarations de domicile

6

7. Evolution du nombre de communes



8. Nombre de communes

Population	Nombre de communes (Japon)	Part	Total cumulé	Nombre de communes (Cf France)	Part	Total cumulé
0 - 999	27	1.6%	1.6%	27 008	73.6%	73.6%
1 000 - 3 499	132	7.7%	9.3%	6 713	18.3%	91.9%
3 500 - 9 999	326	19.0%	28.3%	2 013	5.5%	97.4%
10 000 - 99 999	966	56.2%	84.5%	906	2.5%	99.9%
100 000-	268	15.6%	100.0%	41	0.1%	100.0%
Total	1 719	100.0%		36 681	100.0%	

8

9. Le Nombre de Collectivités Locales

- Départements	47
- Municipalités	1 719 (en 2013)
<ul style="list-style-type: none"> > Ville (Shi) <ul style="list-style-type: none"> ① Villes désignées 20 (500 000 habitants (700 000 en pratique)) ② Villes noyaux 42 (300 000 habitants) ③ Villes spéciales 40 (200 000 habitants) ④ Autres villes 687 > Bourg-Village (Cho ou Machi) 930 	
* Syndicats des collectivités locales	1 372

10. Compétences des départements et des communes (exemples) (Données : 2012)

	Bourgs et Villages	Villes	Villes spéciales	Villes-centres	Villes désignées par décret	Arrondissements spéciaux (Tokyo)
Nombre	930	687	40	42	20	23
Compétences des départements					- Recrutement des enseignants des écoles et des collèges - Gestion des routes nationales et départementales	
					- Construction de maisons de retraite - Délivrance des cartes d'invalidité	
					- Autorisations d'urbanisme - Zonage concernant le bruit et les vibrations	
Compétences des communes	Revenu minimum (RMI)	<ul style="list-style-type: none"> - Revenu minimum (RMI) - État civil, déclarations de domicile - Personnes âgées - Petite Enfance - Écoles élémentaires / collèges - Ramassage et traitement des ordures - Protection contre l'incendie - Approvisionnement en eau - Assainissement des eaux usées 				<ul style="list-style-type: none"> - Protection contre l'incendie - Approvisionnement en eau - Assainissement des eaux usées

10

11. Données Clés

	JAPON	CF FRANCE
Population (en millions)	127.61	63.41
Densité (habitants/km ²)	337.64	116.56
Croissance de la population(%)	- 0.2	0.5
Taux de fécondité	1.41	2.01 (2011)
Taux de personnes âgées de 65 ans et plus (%)	23.3	17.1
Superficie (km ²)	377,955	544,000
Superficie forestière (%) (2005)	68.2	28.3
Secours sismiques	3140	n.c.
Solde budgétaire de l'Etat (% du PIB)	- 10.14	- 4.86
Dette publique (% du PIB)	238.03	90.23
Taxe sur la consommation (%)	5	19.6
PIB(en milliards de dollars)	5,961	2,614
Taux de croissance (%)	1.96	0.01
Inflation	- 0.04	2.22
Chômage (%)	4.35	10.26

*Statistiques 2012₁₁

Présentation de M. Seishi KÔYAMA, maire de Kumamoto

Aménagement urbain par amélioration de la qualité de vie

熊本

Seishi KÔYAMA
Maire de Kumamoto

Le 24 octobre 2013



1



Table des matières

Aménagement urbain par amélioration
de la qualité de vie

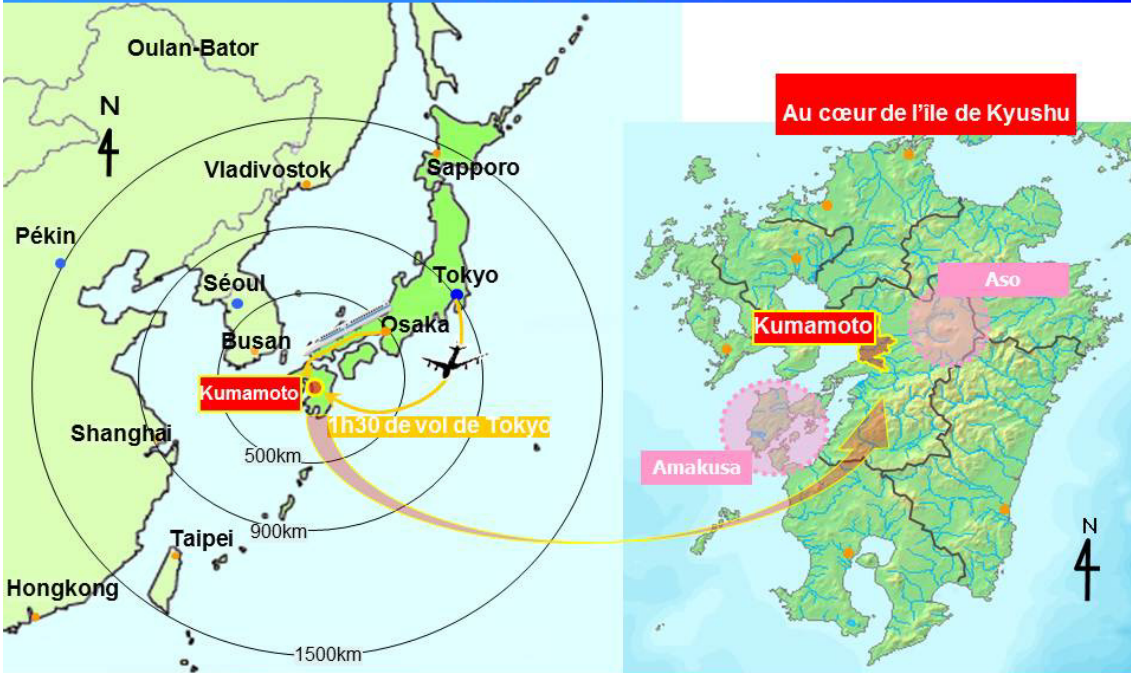
1. Aperçu
2. Urbanisme à Kumamoto
3. Démarches entreprises par Kumamoto
 - 3-1 Aménagement du réseau de transport public
 - 3-2 Renouvellement du centre-ville



2

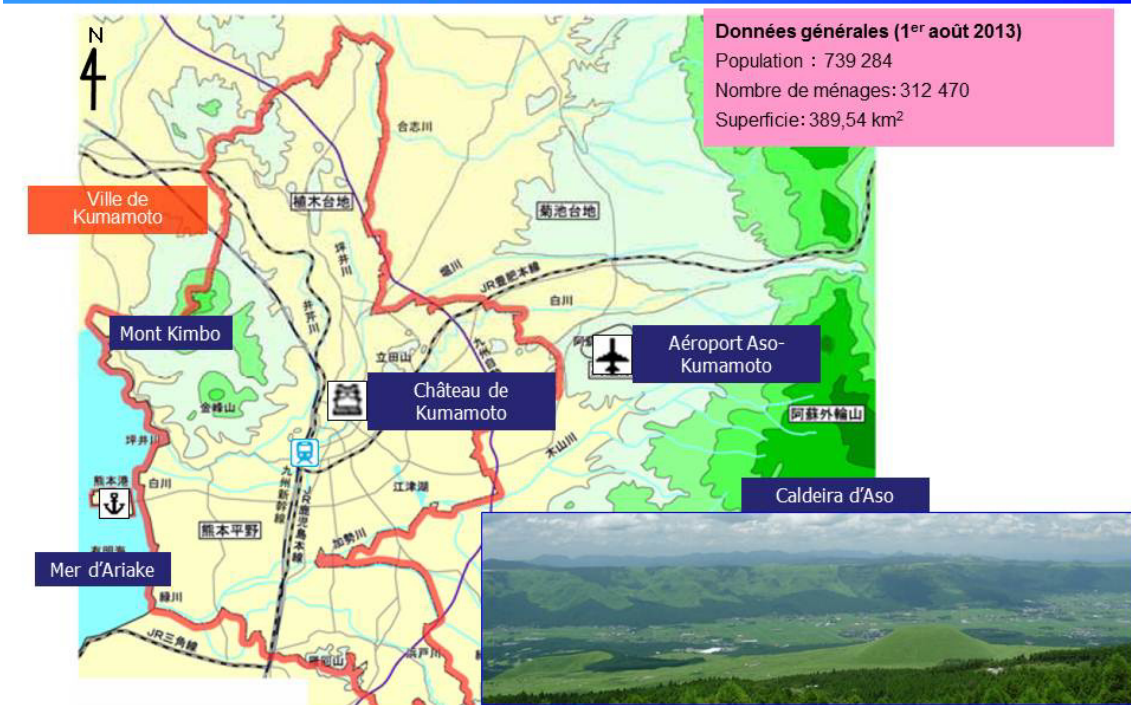


1. Aperçu **Où est Kumamoto ?**



3

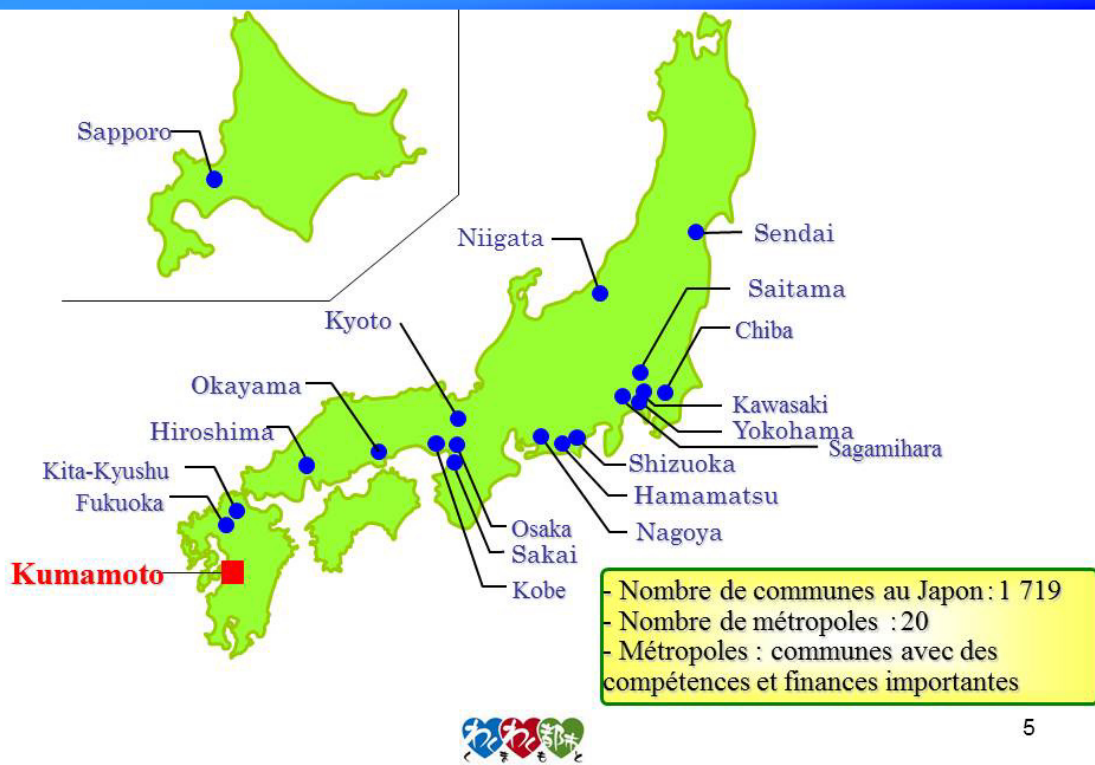
1. Aperçu **Géographie de Kumamoto**



4

1. Aperçu

« Métropoles » : compétences importantes



1. Aperçu

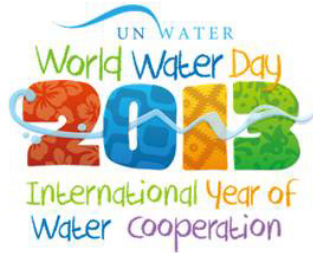
La plus grande réserve d'eau souterraine du pays



1. Aperçu

Prix ONU « L'eau, source de vie » en 2013

2013 : Prix ONU « L'eau, source de vie » sur les meilleures pratiques
Décerné par l'ONU-Eau



Thème : Gestion des eaux souterraines à l'échelle du bassin grâce au système de la nature

Principaux points récompensés :

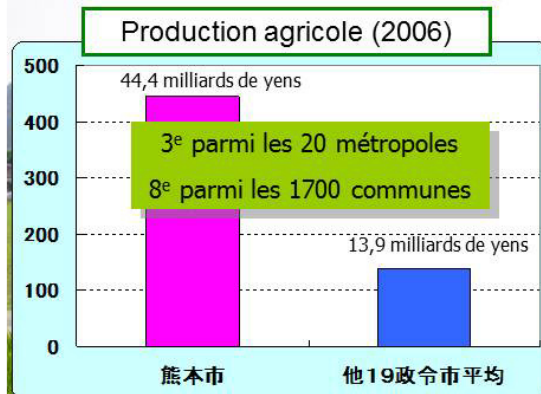
- Politiques diverses telles que la circulation d'eau et la retenue d'eau dans les rizières de la région
- Déploiement des mouvements citoyens pour l'économie d'eau
- Création de la Fondation Kumamoto pour l'eau souterraine, avec communes voisines et entreprises



7

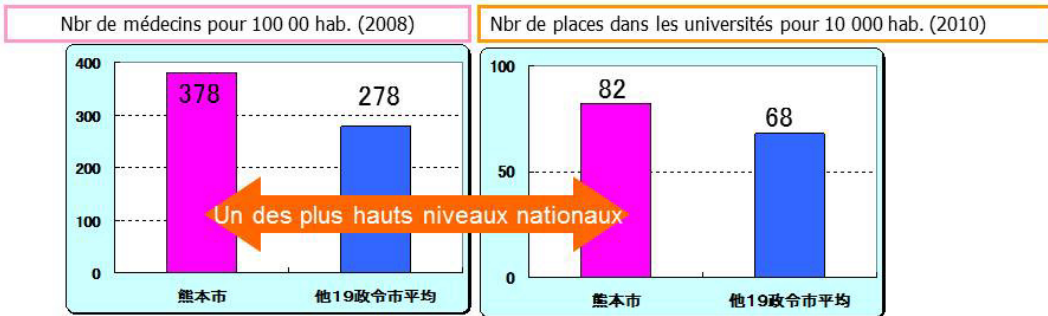
1. Aperçu

Agriculture dynamique

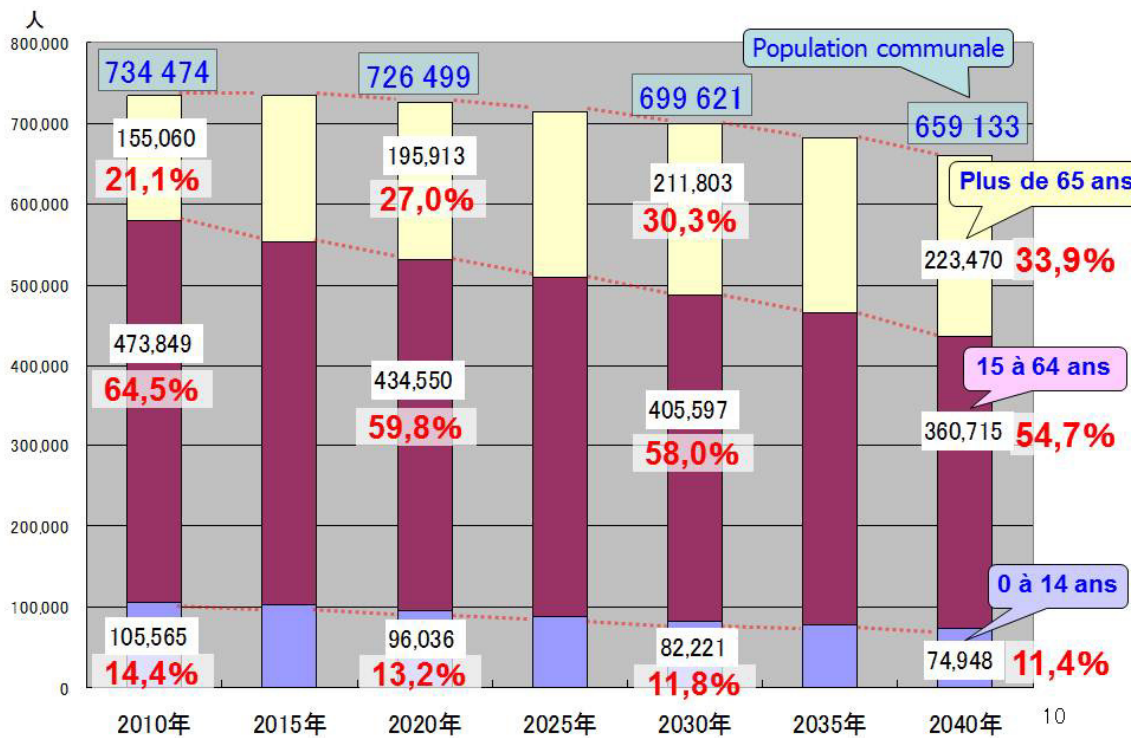


8

1. Aperçu Santé et enseignement supérieur



1. Aperçu Dénatalité et vieillissement prévus



2. Urbanisme

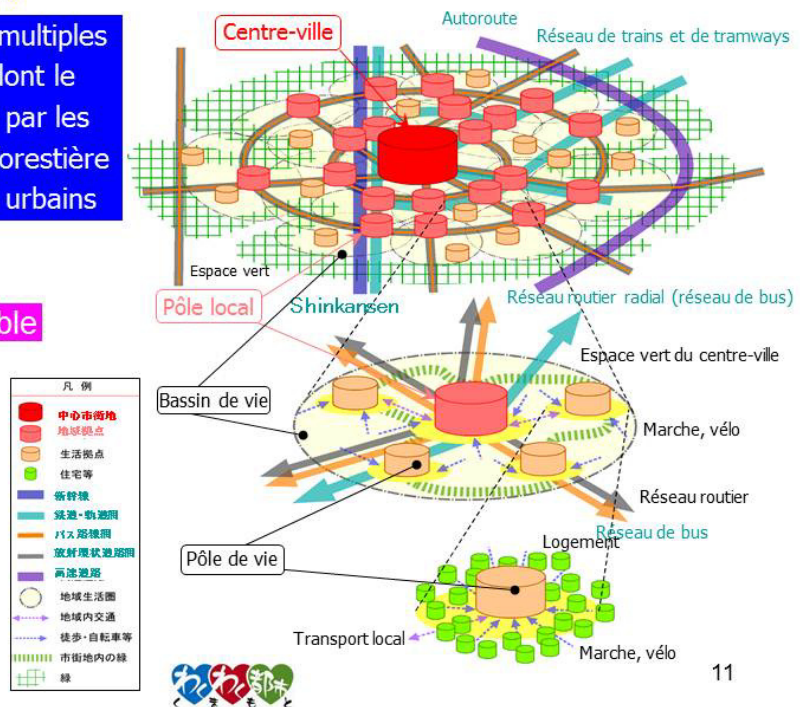
Grand Schéma d'Urbanisme

«Schéma du futur»

Ville dynamique avec de multiples pôles interconnectés, dont le dynamisme sera assuré par les ressources aquatique et forestière et les différents services urbains

Urbanisme durable

Schéma de la structure urbaine



2. Urbanisme

Plan d'action, année zéro

Réaménagement de Kumamoto

- Réorganisation des services municipaux
- Réorganisation des moyens de transport
 - 1) Aménagement d'un réseau de transport public accessible à tous
 - 2) Meilleur accès aux transports rapides
 - 3) Réalisation d'un système de transport ayant moins d'impact sur l'environnement
- Renouvellement du centre-ville
 - 1) Ville historique riche en eau et en verdure
 - 2) Ville animée et dynamique
 - 3) Aménagement d'un environnement mettant en avant les charmes d'une ville historique

Urbanisme pour faire de Kumamoto une ville où il fait bon vivre

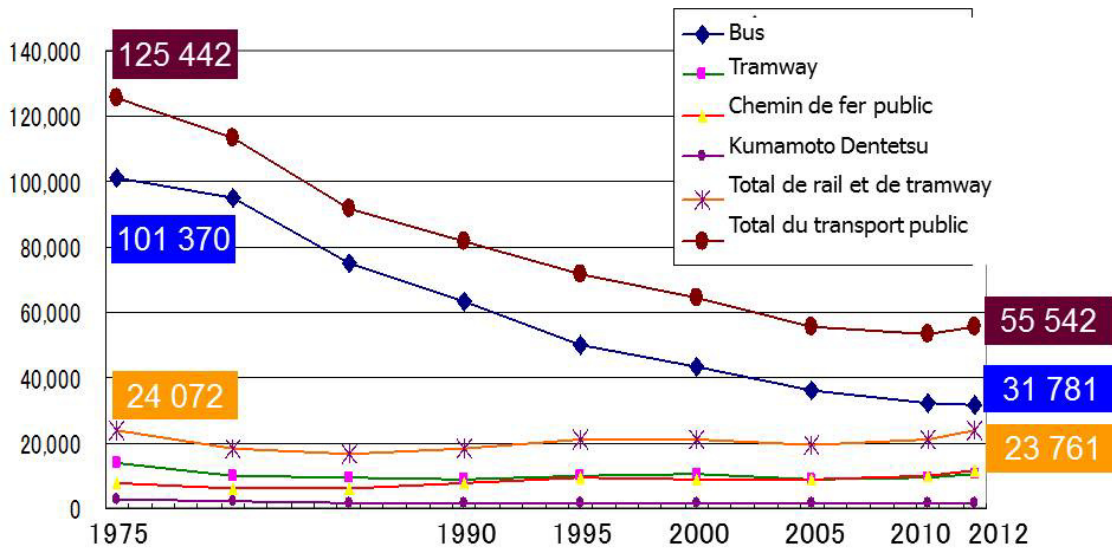
Kumamoto : pour être la ville de choix



3-1 Transport public

État de lieux

Nombre d'utilisateurs des moyens de transport public (annuel)

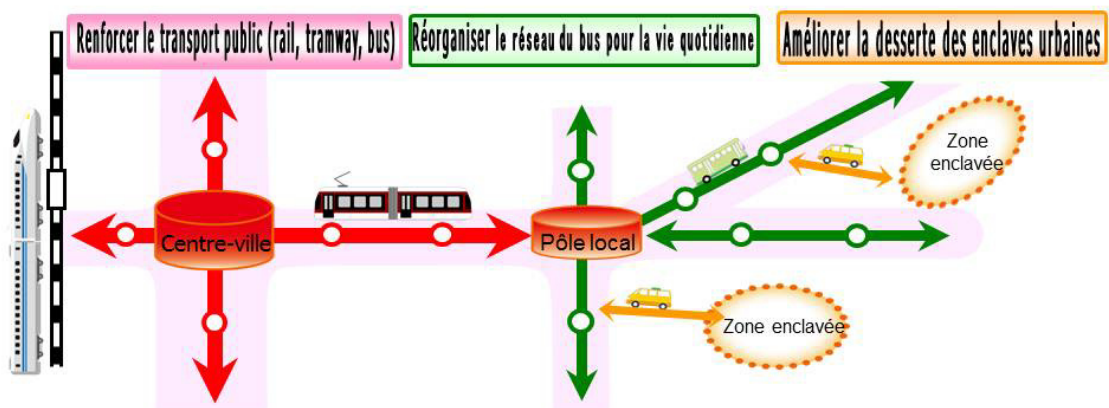


3-1 Transport public

Grand projet de transport public

Ville avec multiple pôles interconnectés autour du transport public

Schéma du réseau de transport public



3-1 Transport public **Grand projet de transport public**

Renforcer le transport public (rail, tramway, bus)

Définir huit axes prioritaires reliant le centre-ville et quinze pôles locaux et améliorer la capacité, la vitesse et la régularité.



Train à plancher très bas



Bus articulé

Réorganiser le réseau du bus pour la vie quotidienne

Réorganiser le réseau du bus, complément du réseau ferré, et assurer une exploitation lisible et efficace.



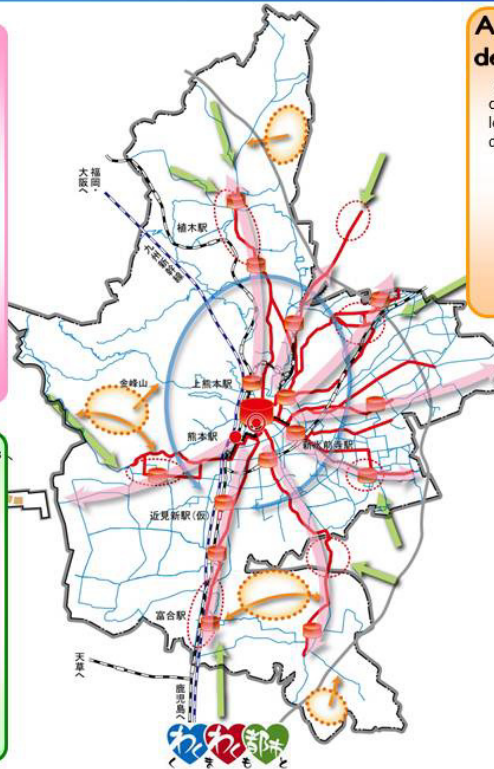
Voie dédiée aux bus (RN 3)

Améliorer la desserte des enclaves urbaines

Introduire « le transport communautaire » en coopération avec les quartiers pour améliorer le dessert des enclaves



Taxi collectif



凡例	
■	中心市街地
○	地域拠点 (15箇所)
—	基幹公共交通軸
—	幹線バス
—	環状線バス
—	その他の路線バス等
—	支線バス
—	コミュニティバス
●	メインターミナル 交通センター
●	サブターミナル 熊本駅
○	乗継ポイント
○	公共交通空白・不便地域
—	新幹線
—	JR
—	熊本電鉄
—	市電

3-2 Centre ville **Urbanisme englobant le château**

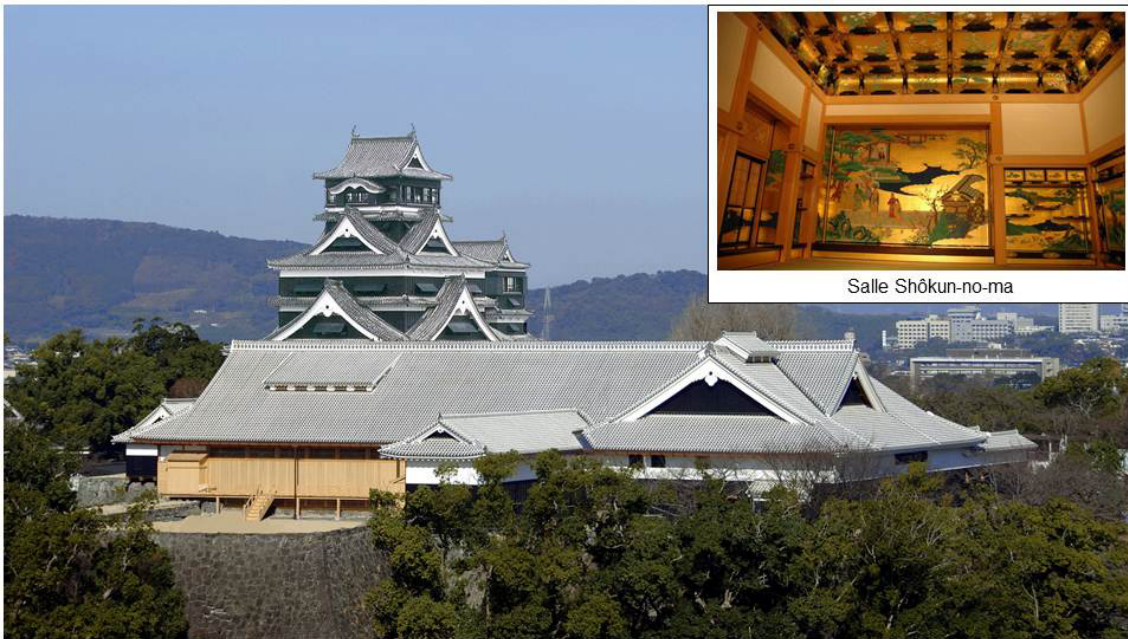


Château vu du centre-ville



3-2 Centre-ville

Restauration du château de Kumamoto



Salle Shōkun-no-ma

Restauration de la tour centrale (1960) et des bâtiments principaux (2008)



3-2 Centre-ville

Grands passages commerçants couverts



Château de Kumamoto

Kamitori
360m

Shimotori
511m

Nouvelle arcade
« Sunroad »
235m



3-2 Centre ville

Formation des paysages historiques



Exemple de préservation des maisons traditionnelles



新町・古町は、中心市街地を結ぶ重要な地区である。

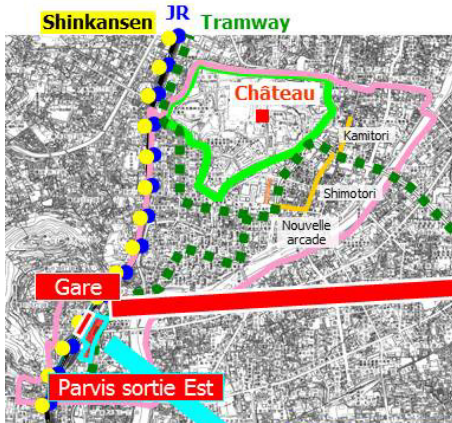
Les maisons traditionnelles de commerçants sont une ressource paysagère importante

Maisons traditionnelles de commerçants dans les quartiers de Shinmachi et de Furumachi (env. 400 maisons)



3-2 Centre-ville

Rénovation de la gare



Rénovation de la gare

Le mur extérieur s'inspire du « Mushagaeshi » (murs en pierre courbes) du château pour servir de belle et puissante vitrine de la ville.

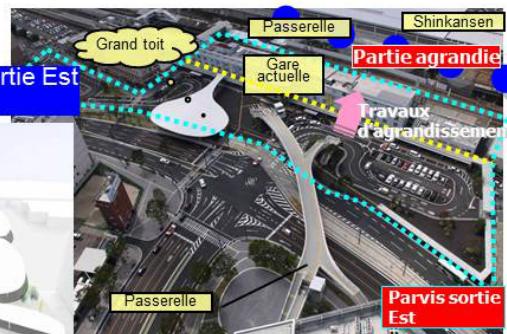
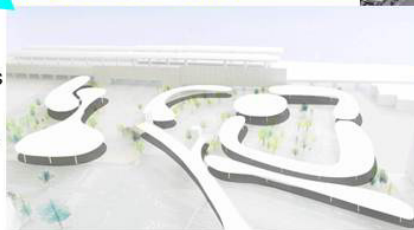
Architecte : Tadao Ando



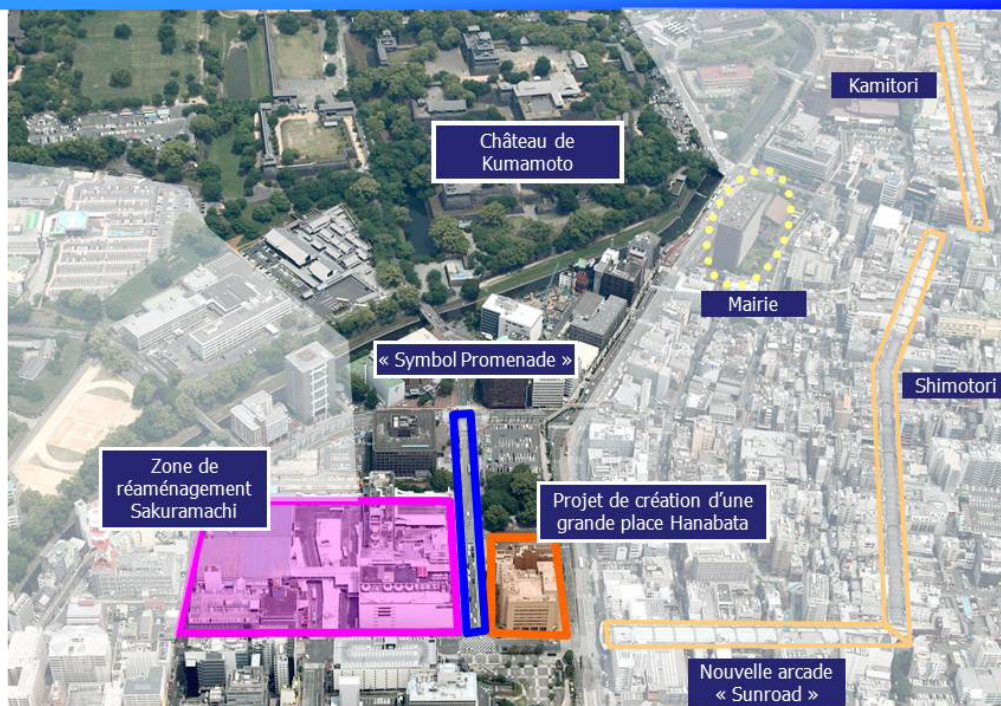
Réaménagement du Parvis sortie Est (image d'architecte)

Créer un nouvel espace de retenue avec un grand toit qui ressemble à des nuages flottant dans le bois

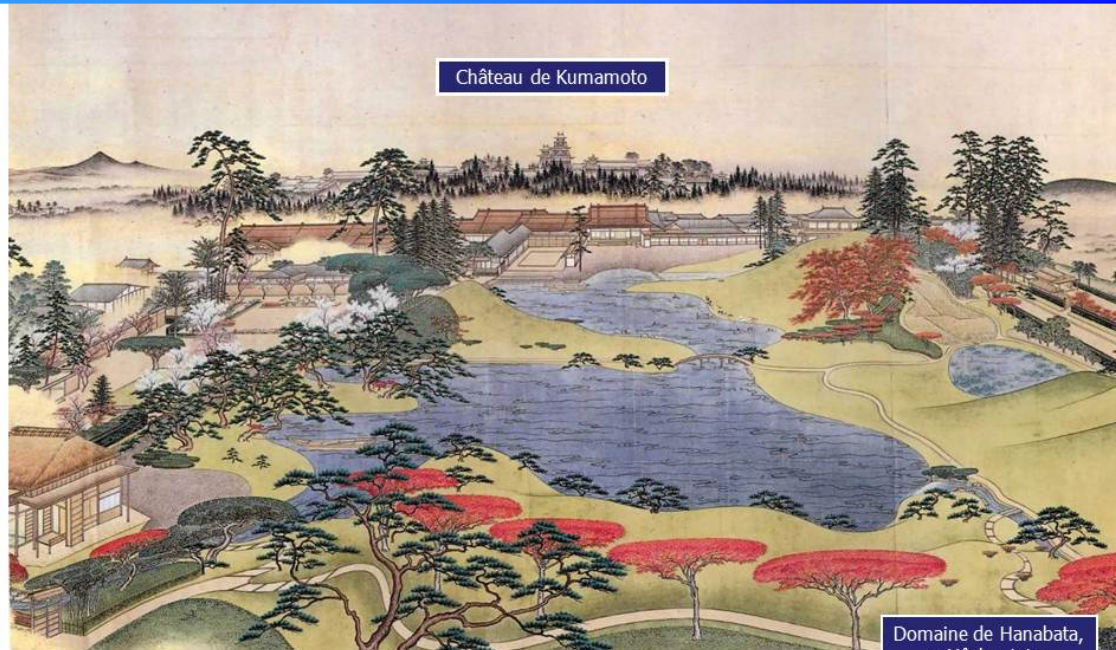
Architecte : Ryûe Nishizawa



3-2 Centre-ville Réaménagement des quartiers Hanabata et Sakuramachi

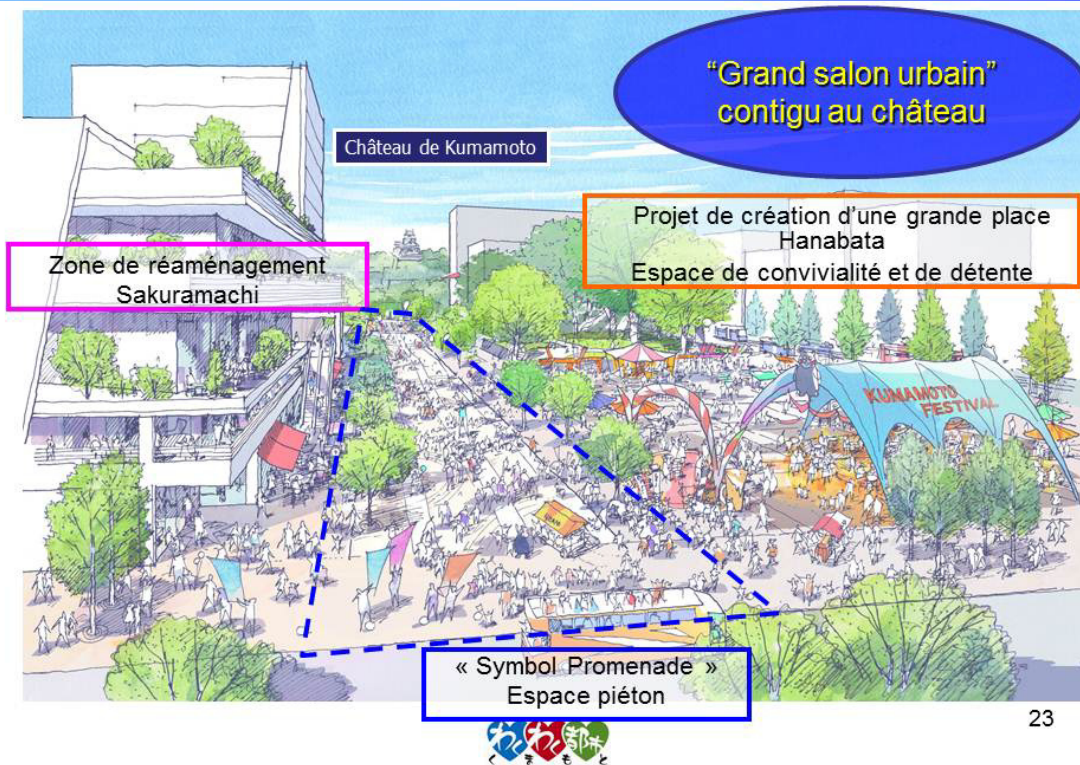


3-2 Centre-ville Quartier Hanabata au début du 19^e siècle



3-2 Centre-ville

« Symbole Promenade »



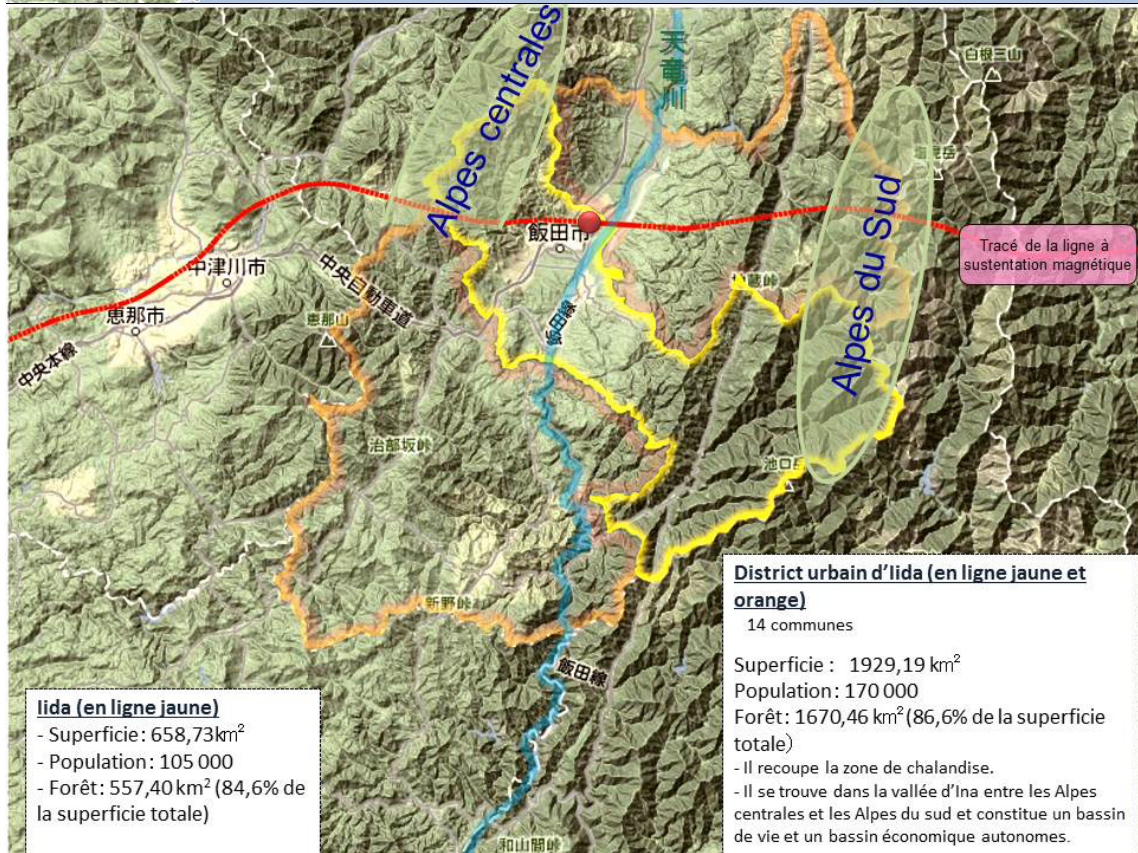
3-2 Centre-ville

Projet de réaménagement de Sakuramachi



Présentation de M. Mitsuo Makino, maire d'Iida





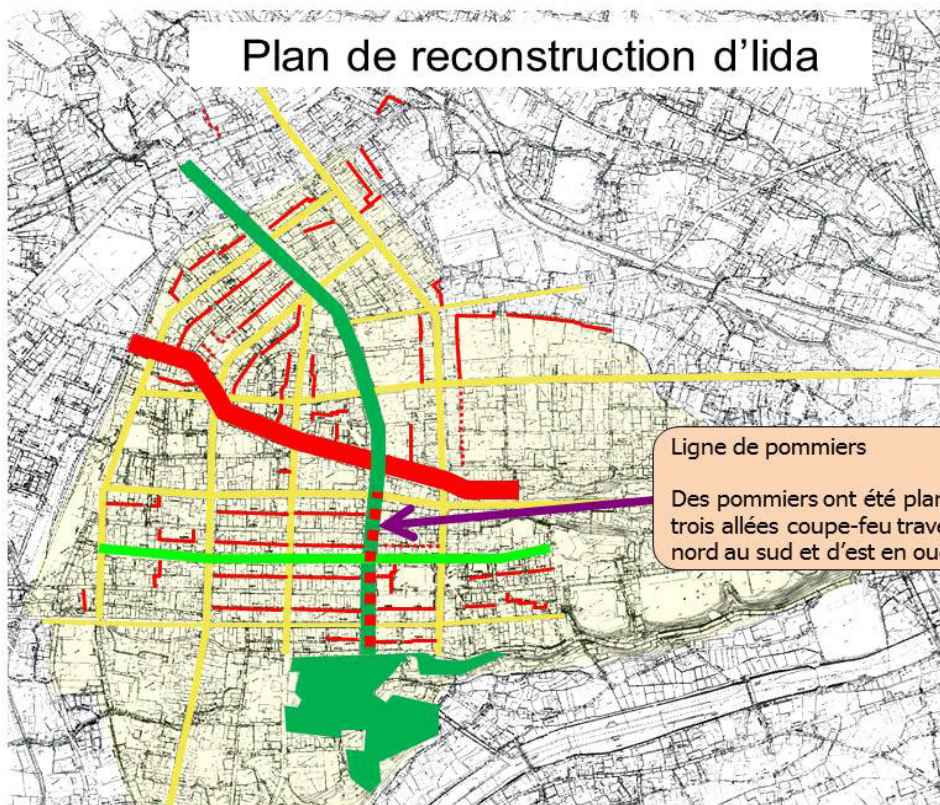
Reconstruction après la grande incendie d'Iida

Éclatant le 20 avril 1947, l'incendie a ravagé 80% de la ville.



5

Plan de reconstruction d'Iida



Ligne de pommiers

Des pommiers ont été plantés sur l'une des trois allées coupe-feu traversant la ville du nord au sud et d'est en ouest.

Ligne de pommiers sur une allée coupe-feu

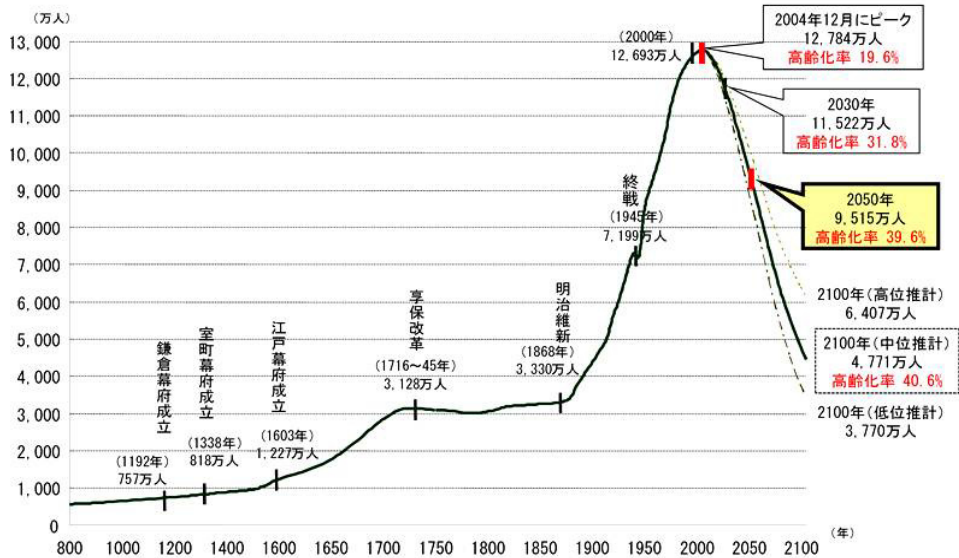
Naissance de la ligne de pommiers



7

Société japonaise (démographie et économie)

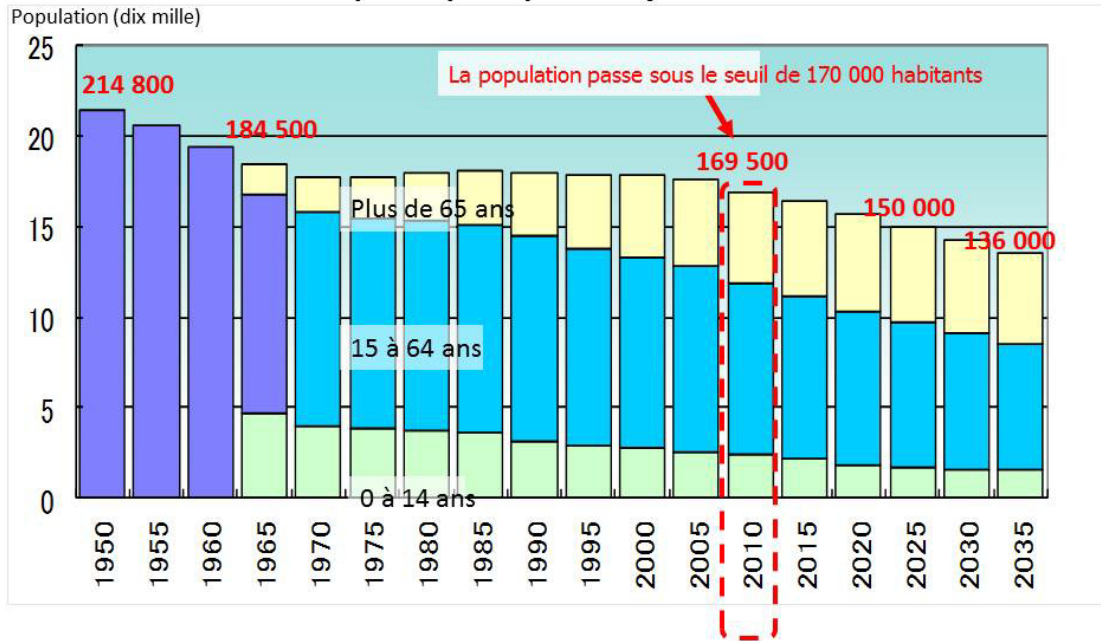
○日本の総人口は、2004年をピークに、今後100年間で100年前(明治時代後半)の水準に戻っていく可能性。
この変化は千年単位でみても類を見ない、極めて急激な減少。



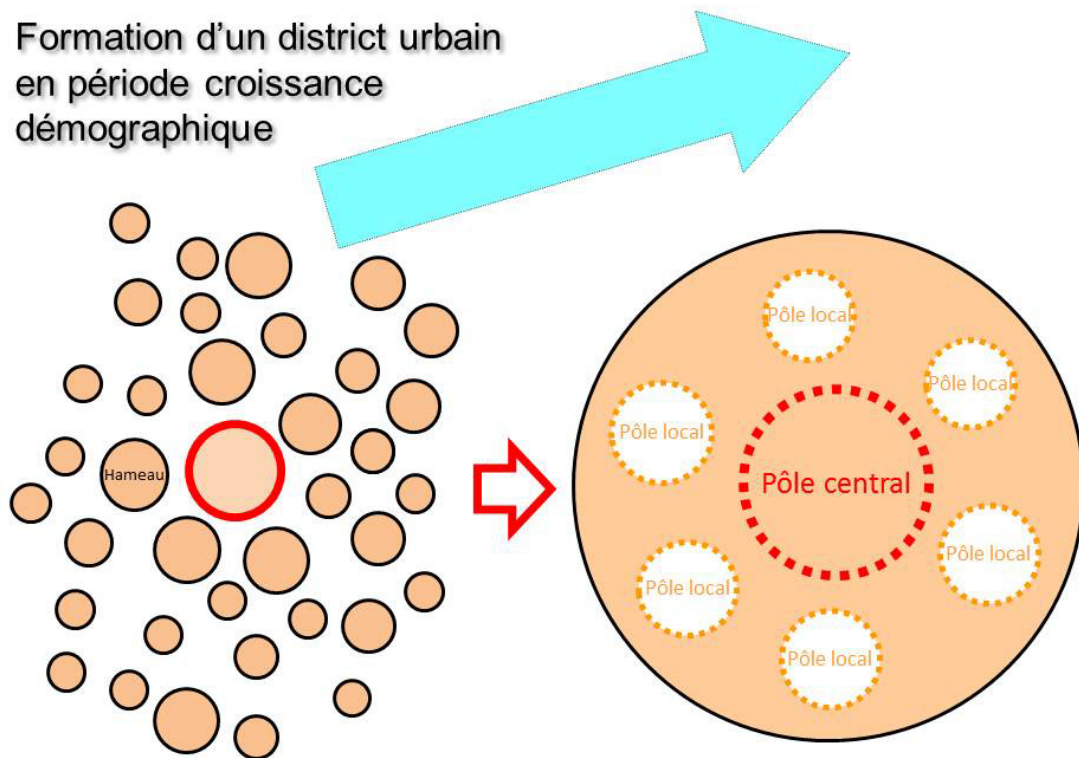
(出典)総務省「国勢調査報告」、同「人口推計年報」、同「平成12年及び17年国勢調査結果による補間推計人口」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」、国土庁「日本列島における人口分布の長期時系列分析(1974年)をもちに、国土交通省国土計画局作成
出典:国土交通省「国土の長期展望」中間とりまとめ

Évolution démographique du district urbain d'Iida

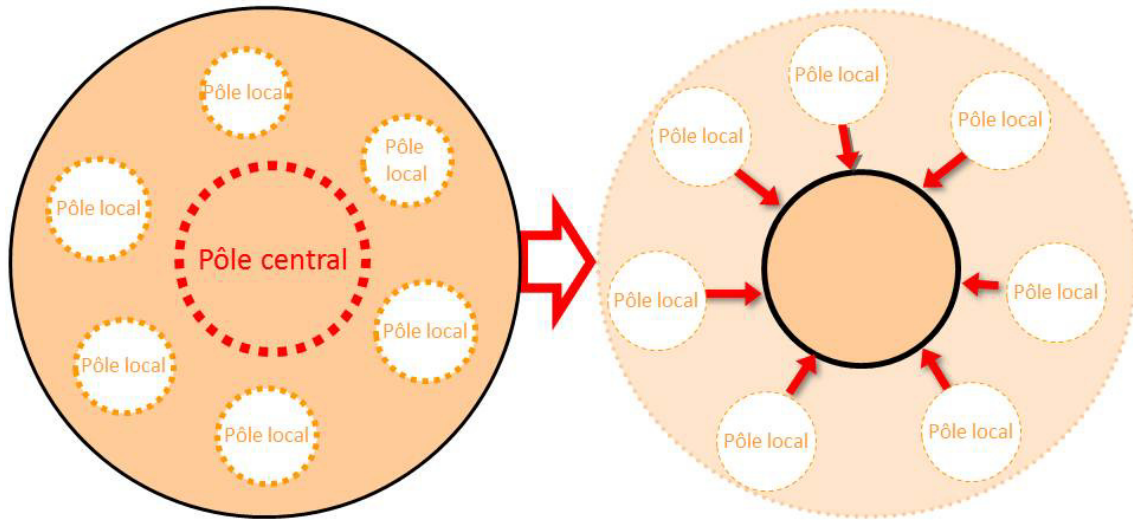
Le district urbain d'Iida connaît une dépopulation plus rapide que la moyenne nationale



Formation d'un district urbain en période croissance démographique



Réorganisation de ville en
période de déclin
démographique 1



Ligne de
pommiers dans
le centre-ville



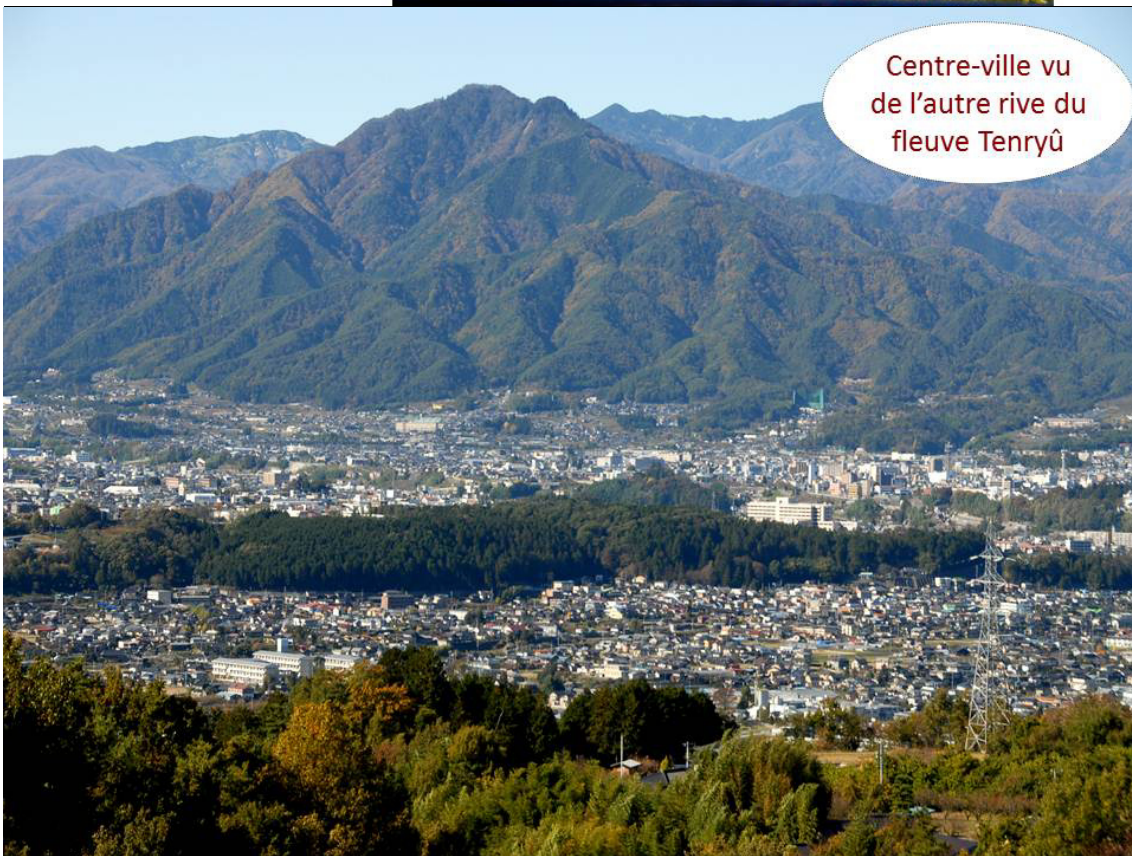


Tenryûkyô :
site touristique



Croisière en Tenryûbune

Centre-ville vu
de l'autre rive du
fleuve Tenryû

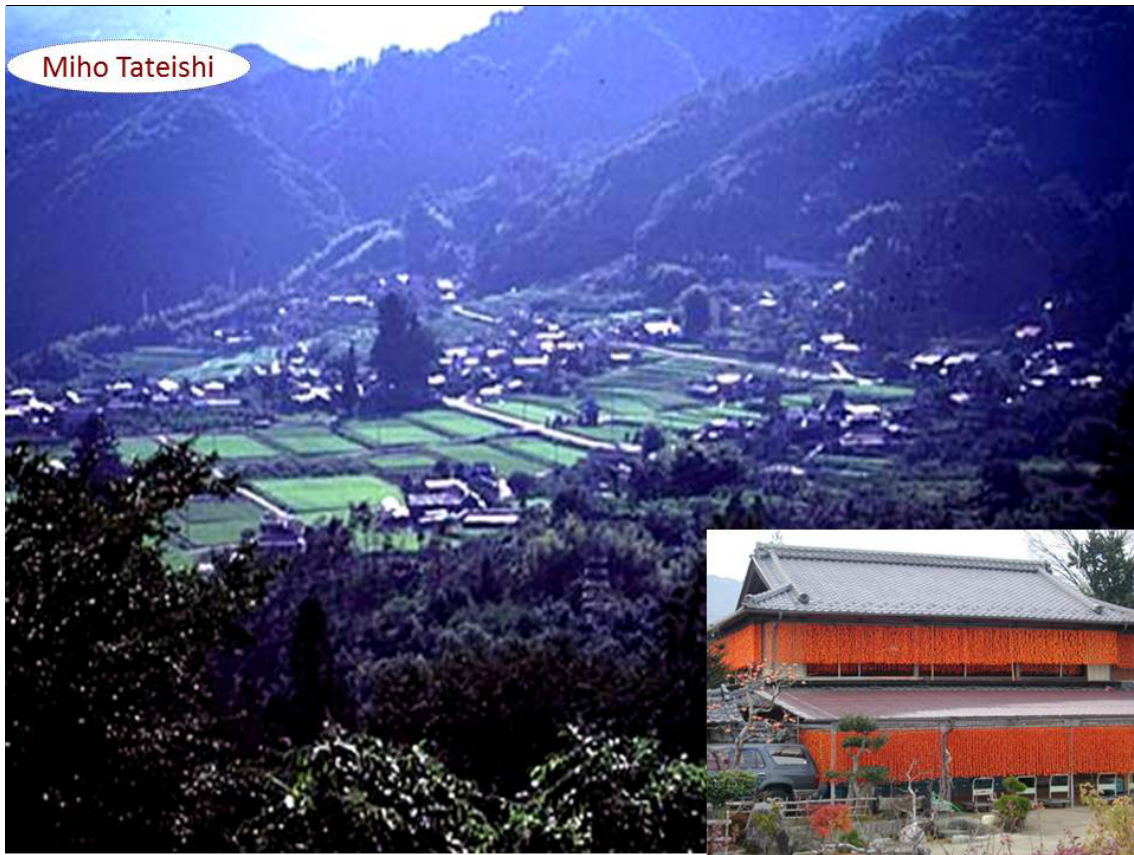




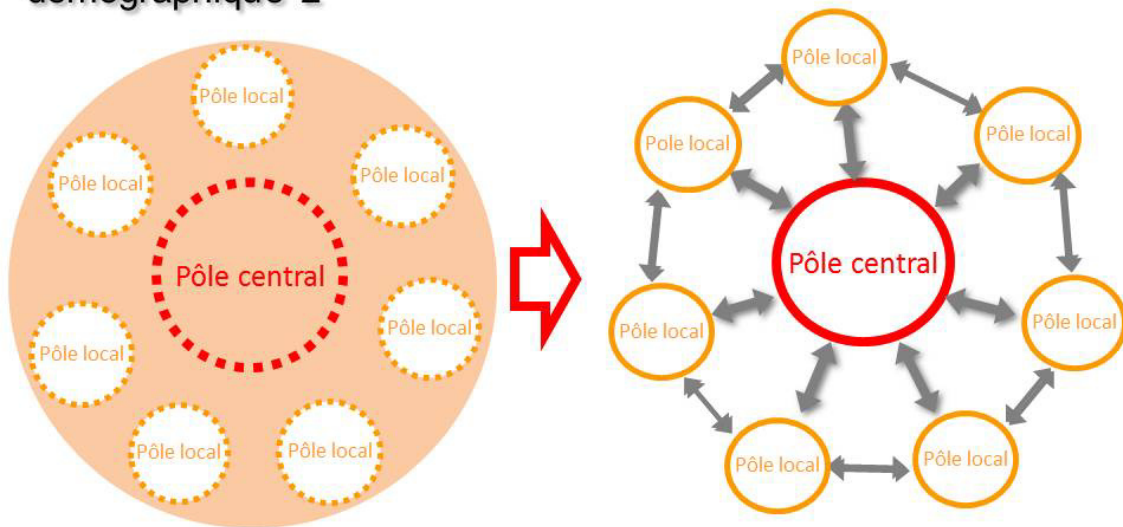
Shimoguri-no-sato

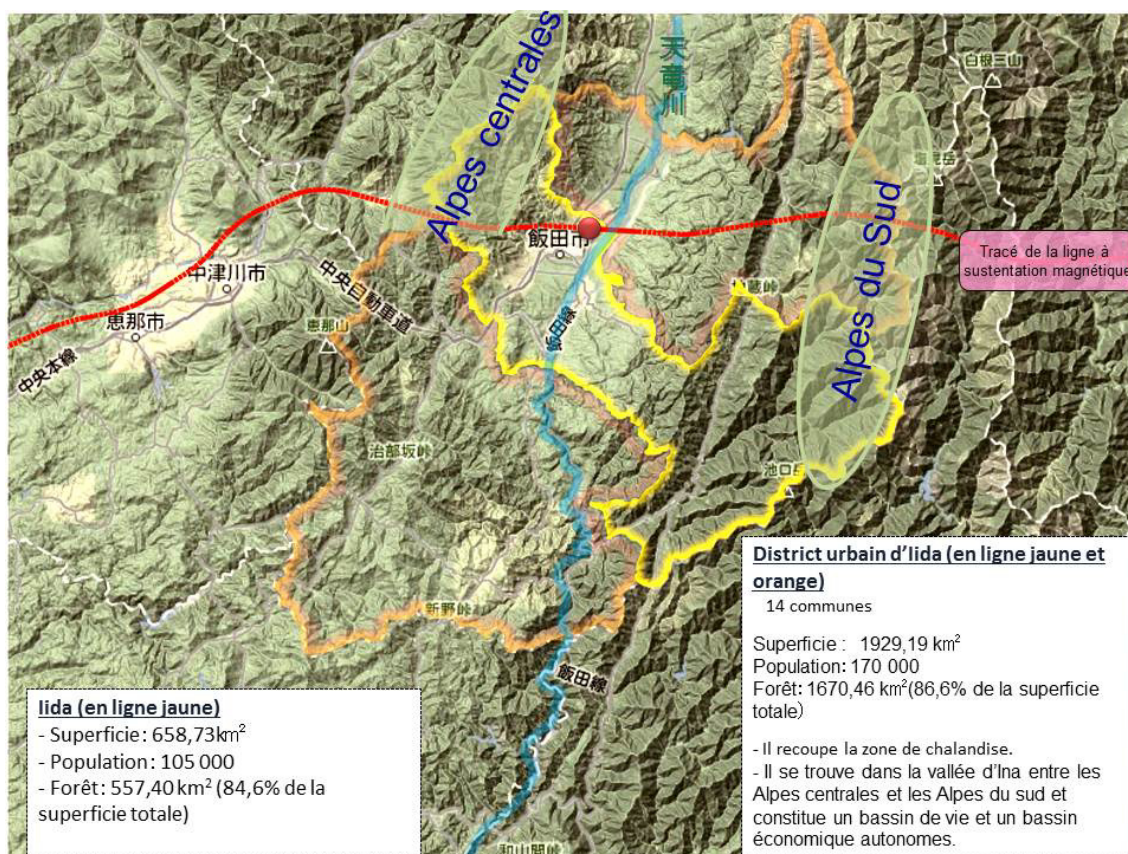


Rizière en terrasse de
Yokone (Chiyo)



Réorganisation de ville en
période de déclin
démographique 2



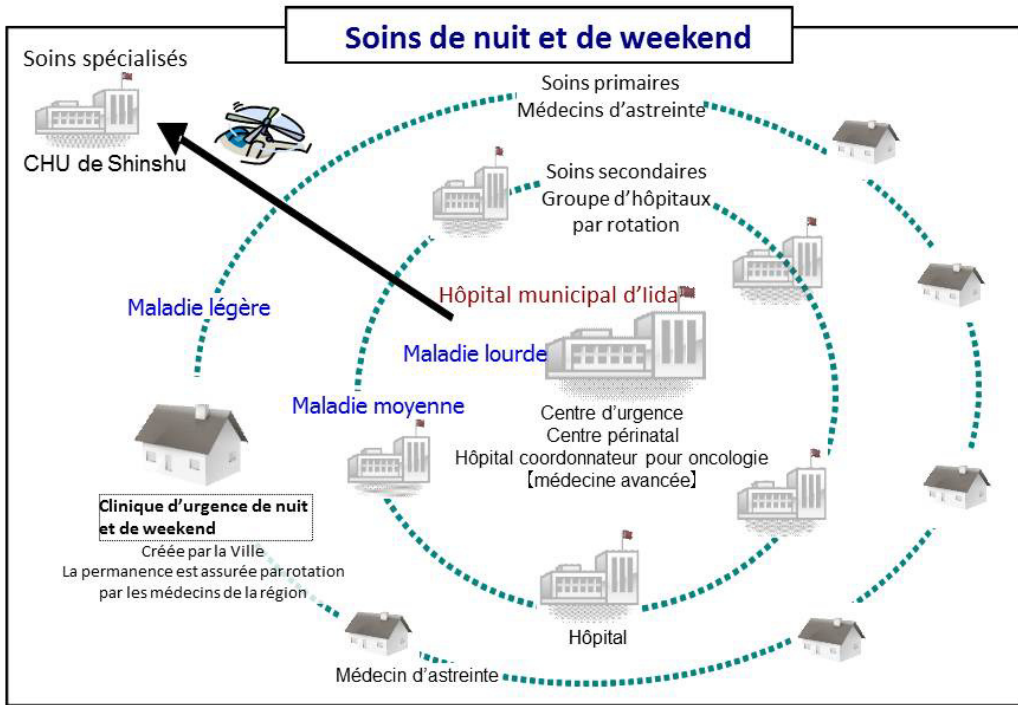


Données de la santé de la région

	Japon	Département de Nagano	Notre district médical
Personnes de plus de 65 ans dans la population totale (octobre 2012)	24,1%	27,4%	30,1%
Nombre de médecins pour 100 000 habitants (décembre 2012)	219	205	173,4
Espérance de vie (2010)	Hommes	79,59	80,5 (Iida)
	Femmes	86,35	87,3 (Iida)
Dépenses de la Sécurité Sociale par personne (2010)	295 000 yens	284 000 yens	270 000 yens
Dépenses de la Sécurité Sociale pour les plus de 75 ans par personne (2010)	905 000 yens	771 000 yens	757 000 yens

Mise en place de réseaux des soins dans la région

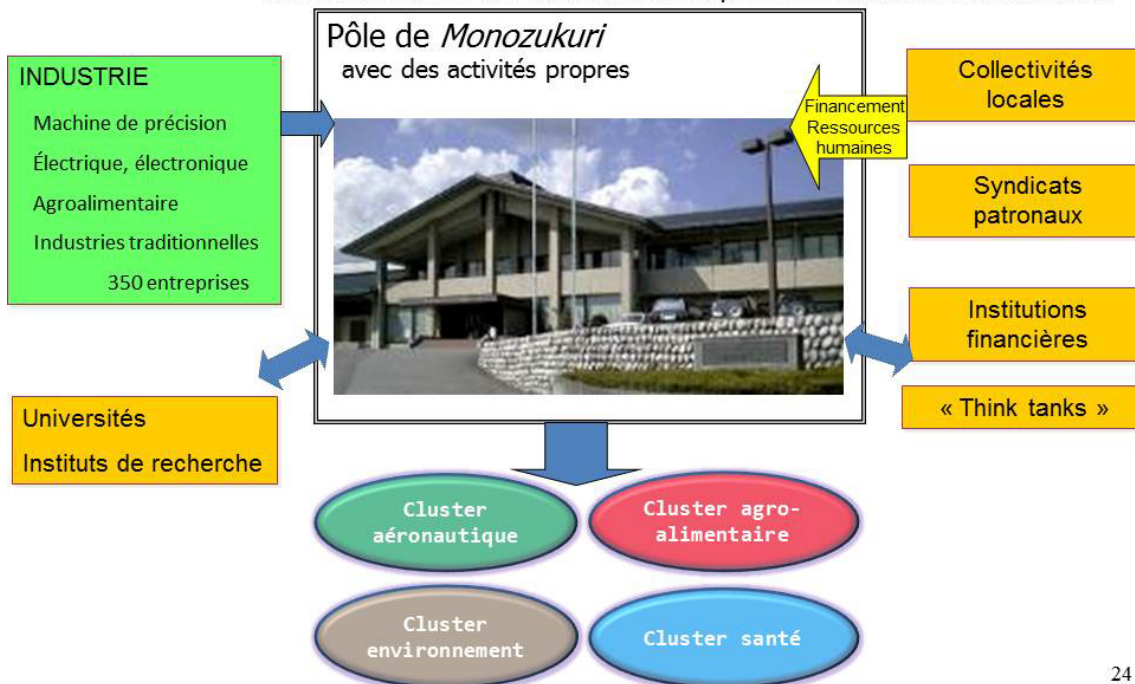
Éléments conventionnels
de la zone de stabilisation
et d'autonomie



Centre industriel Shinshu du Sud – Iida
(Fondation reconnue d'utilité publique)

Éléments conventionnels
de la zone de stabilisation
et d'autonomie

- Institué par les collectivités locales et les syndicats patronaux
- Soutient les efforts des industriels avec spécialistes des différents domaines

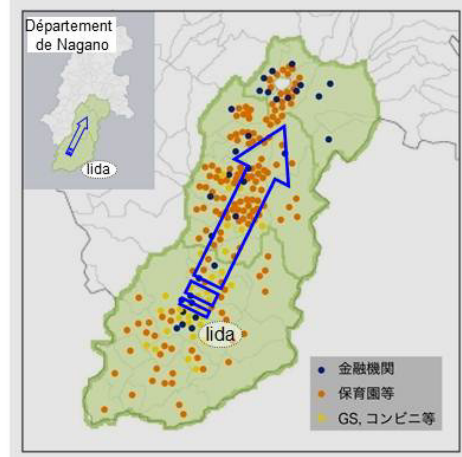




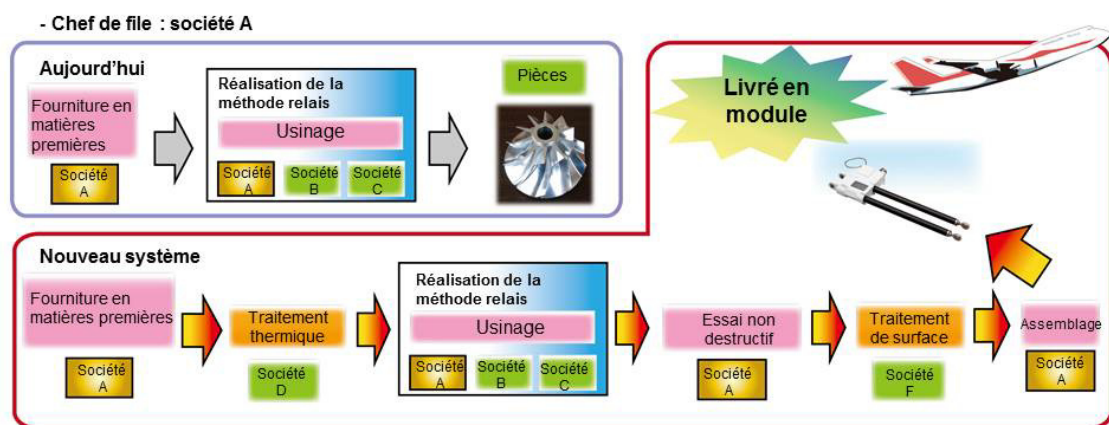
**D'Iida vers le sud de Shinshu
Projet d'installation d'équipement photovoltaïque**



Partis d'Iida, les projets se multiplient dans d'autres communes.

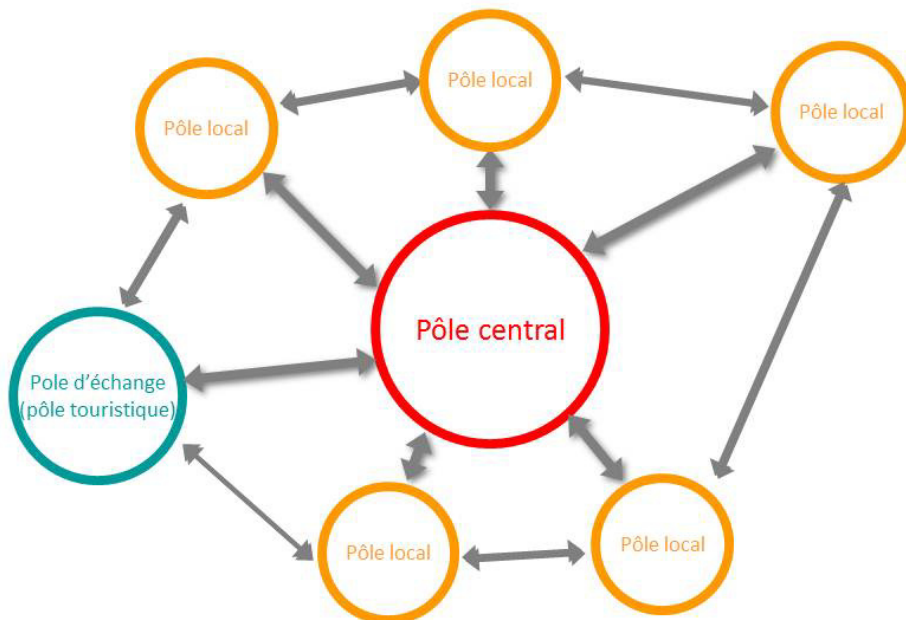


Projet aéronautique d'Iida

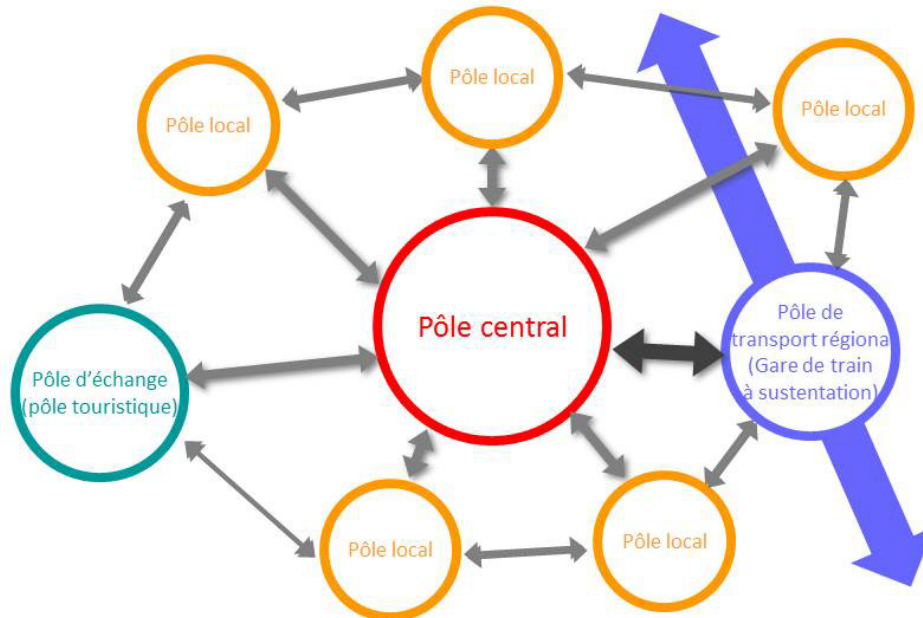




Structure urbaine 1 – coordination entre pôles

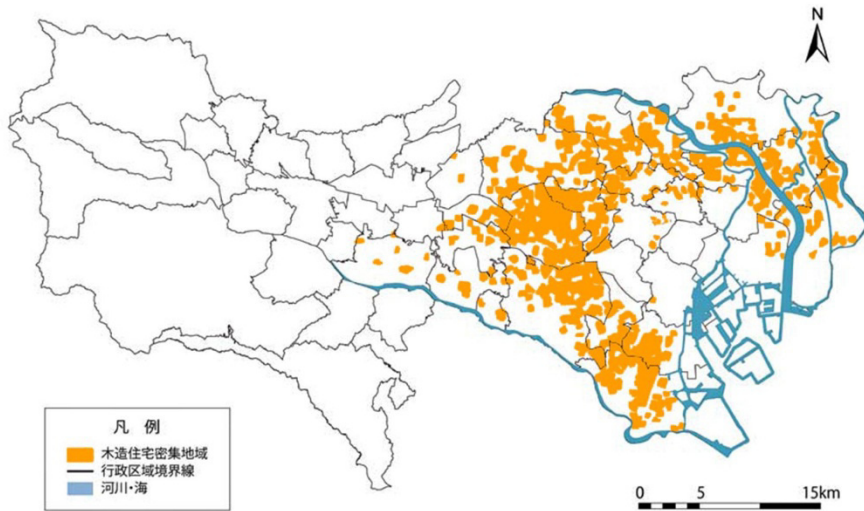


Structure urbaine 2 – coordination entre pôles



Présentation de M. Riken Yamamoto, architecte

« Plaidoyer pour un espace communautaire local »



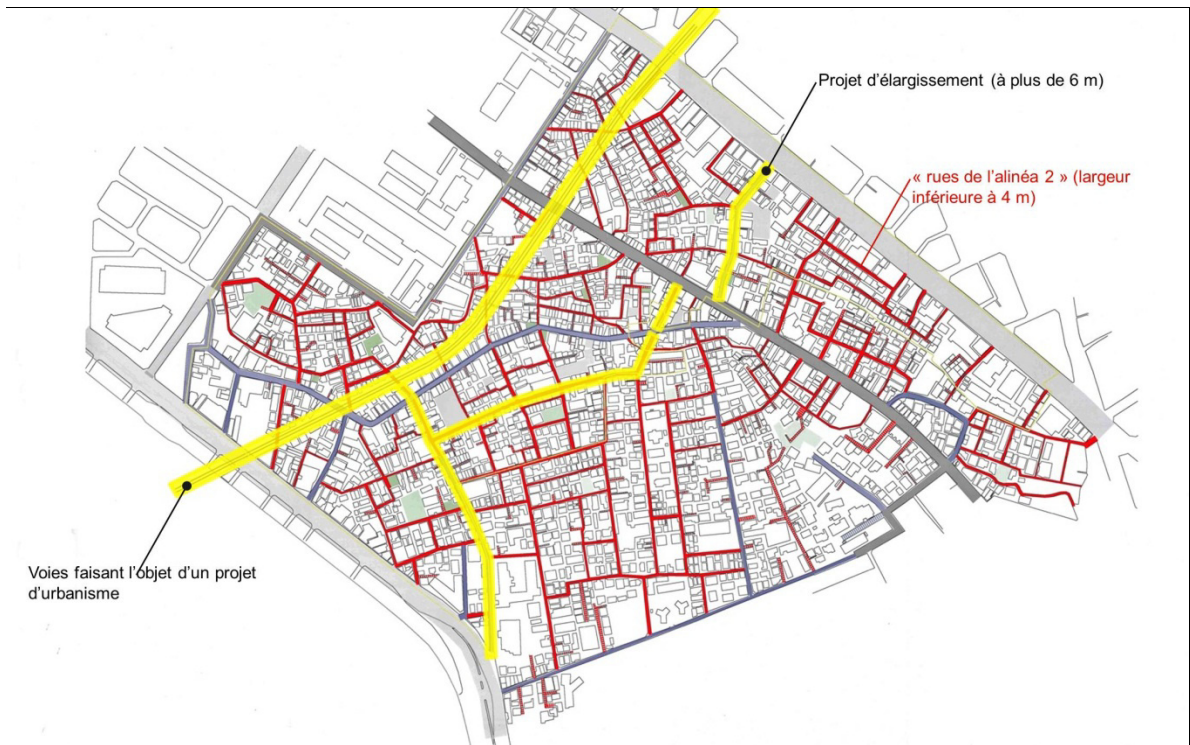
Zones denses en habitations en bois à Tokyo

Elles représentent 25% (16 000 ha) de la superficie totale.



Higashi-Ikebukuro, Toshima-ku, Tokyo







Exemple d'une « rue de l'alinéa 2 »
(largeur inférieure à 4 m)



Exemple d'une « rue de l'alinéa 2 »
(largeur inférieure à 4 m)



Exemple d'une « rue de l'alinéa 2 » (largeur
inférieure à 4 m)



Exemple d'une « rue de l'alinéa 2 »
(largeur inférieure à 4 m)



Exemple d'une « rue de l'alinéa 2 »
(largeur inférieure à 4 m)



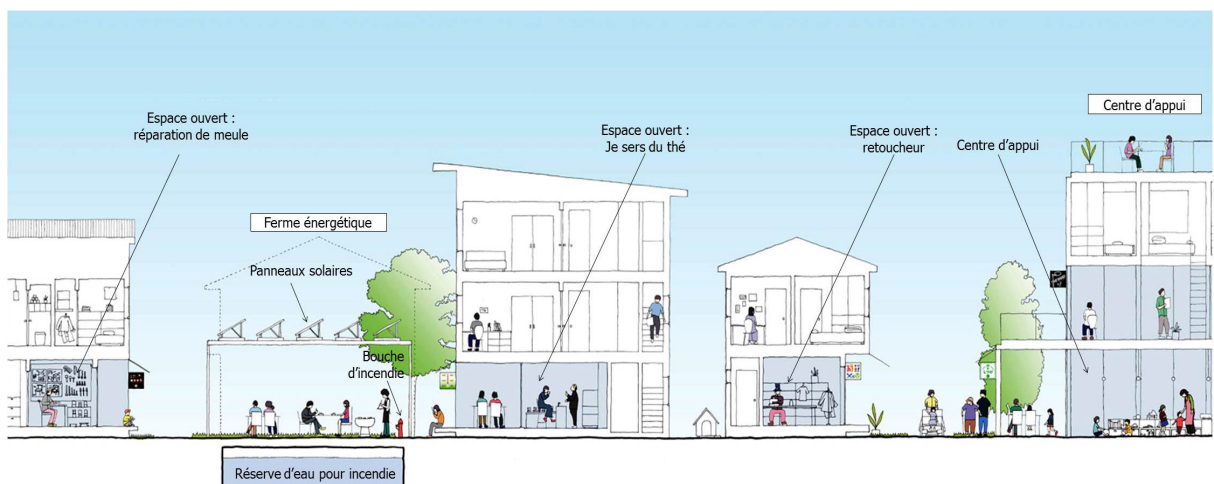
Supprimer les murs en parpaing, aménager les rues de l'alinéa 2, installer des bouches d'incendie, des réserves d'eau pour incendie et des réservoirs d'eau de pluie



Élargir les façades, installer des Engawa

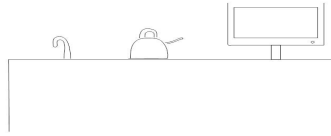


Créer des espaces ouverts à l'extérieur



Groupe S (groupe de base)

Cuisine et réseau d'information
partagés par 5 à 7 personnes



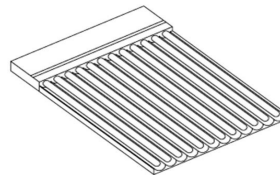
Groupe M (groupe de la ferme énergétique)

Groupe S x 6
Panneaux solaires photovoltaïques et capteurs
solaires thermiques partagés par 30 à 45 personnes

太陽光発電



太陽熱利用



Groupe L (groupe d'infrastructures pour la vie quotidienne)

Groupe M x 4
Cogénération et équipement de soutien à la vie
partagés par 120 à 150 personnes

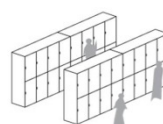
ピストロ+キッチン



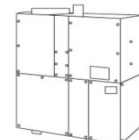
スパ+ランドリー



レンタル収納



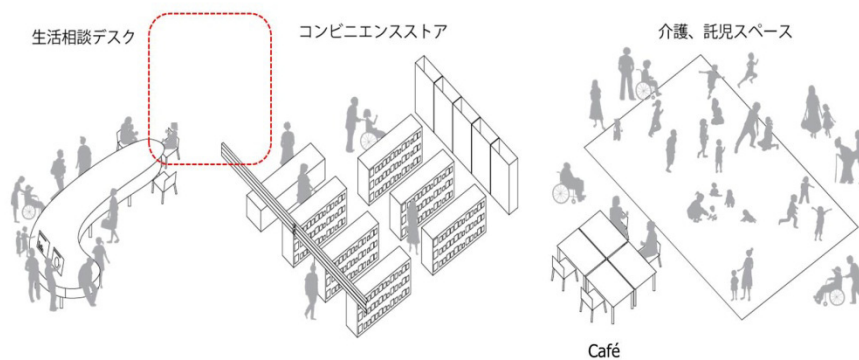
コージェネレーション
システム (発電機)



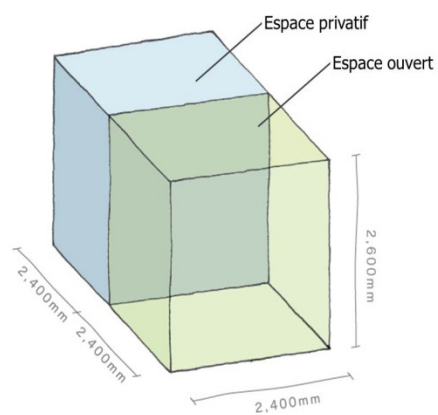
Groupe XL (groupe du centre d'appui)

22枚目

Groupe L x 4 Centre d'appui partagé par 500 personnes

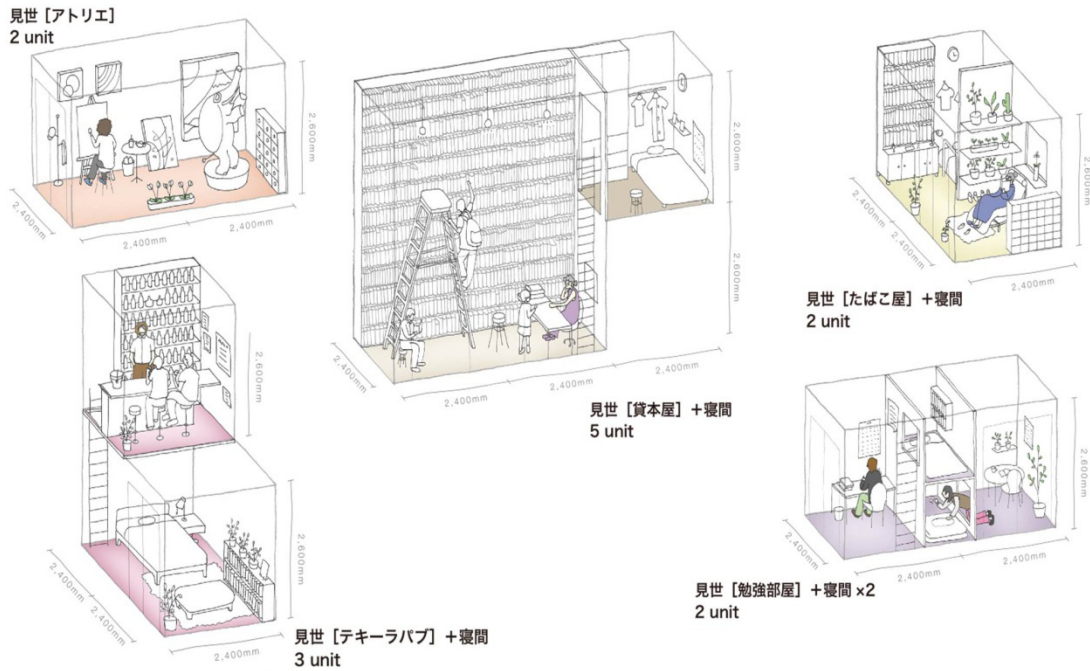


« Ié » (maison)



Les « Ié » dans les espaces communautaires locaux sont constituées d'un espace privatif et d'un espace ouvert à l'extérieur. Une ou plusieurs personnes (autant qu'on veut !) habitent une « Ié ».

« lé » (maison)



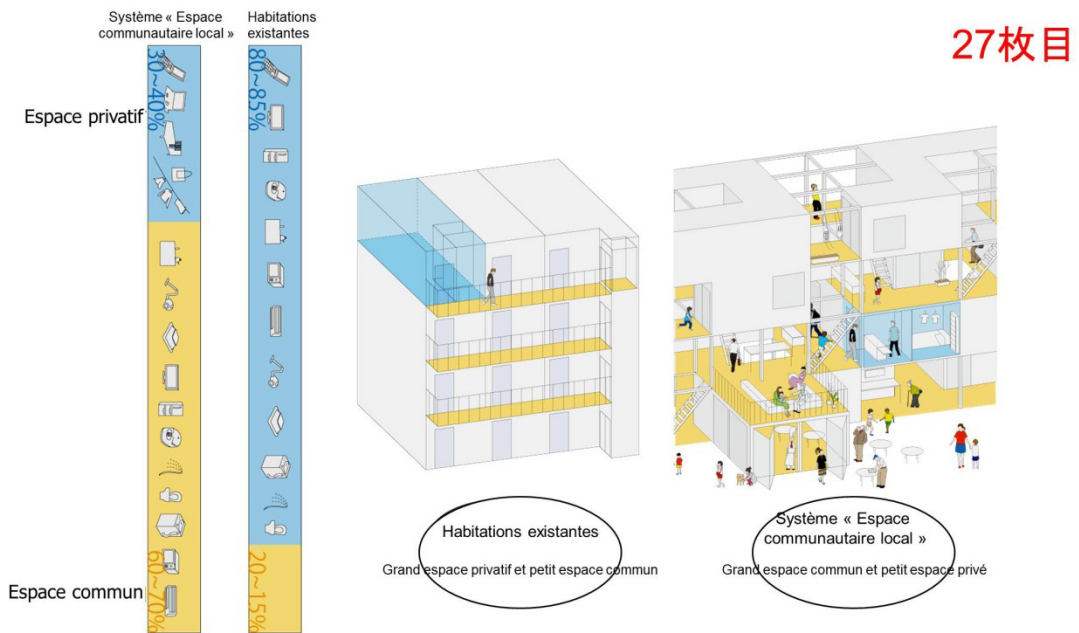
Les « lé » dans les espaces communautaires locaux sont constituées d'un espace privatif et d'un espace ouvert à l'extérieur. Une ou plusieurs personnes (autant qu'on veut !) habitent une « lé ».

« lé » (maison)



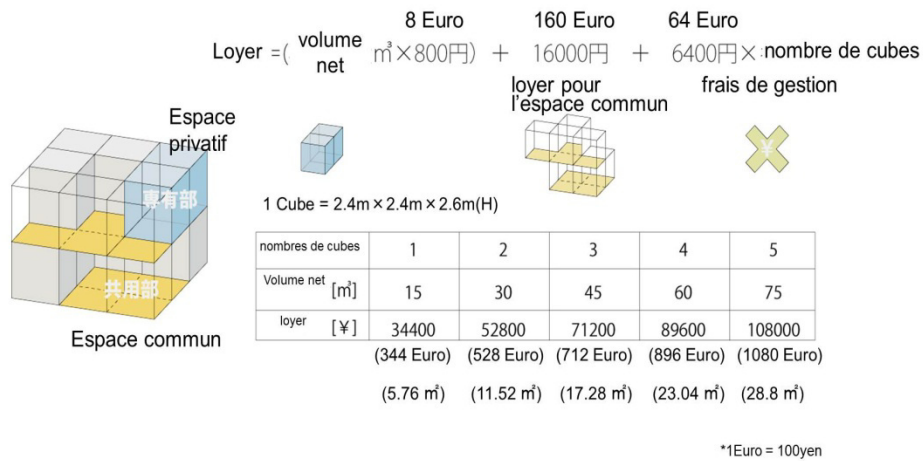


Location de volume



Location de volume / Loyer

28枚目



Location de volume / loyer

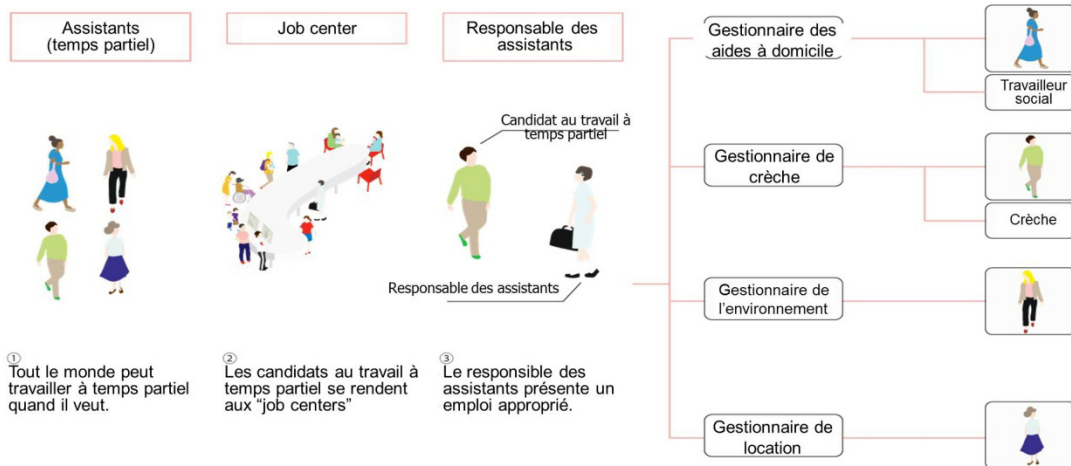
29枚目

	"Internet café"	"DOYA", micro-hôtel japonais	Espace communautaire local	Studio
espace privatif et loyer mensuel	 2.0 m³ (1 compartiment) 600 Euro 60000 円 ※1	 5.0 m³ (3 TATAMI) 660 Euro 66000 円 ※2	 5.8 m³ (1 cube) 344 Euro 34400 円	 25.0 m³ (1 chambre + cuisine) 650 Euro 65000 円
frais initiaux	-	-	-	caution, commission
équipement	privé	PC	lit, télévision	toilettes, baignoire, cuisine
	commun	toilettes, douche	toilettes, baignoire, cuisine	toilettes, douche, spa, cuisine, potager, casier, "convenience store", cour, ascenseur

*1 2 euros / heure *2 22 euros / jour

Système d'aide à la vie quotidienne

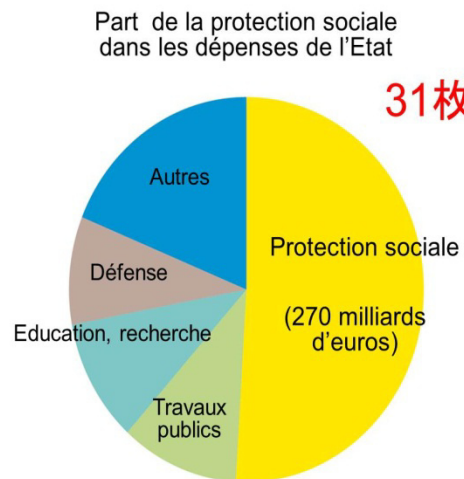
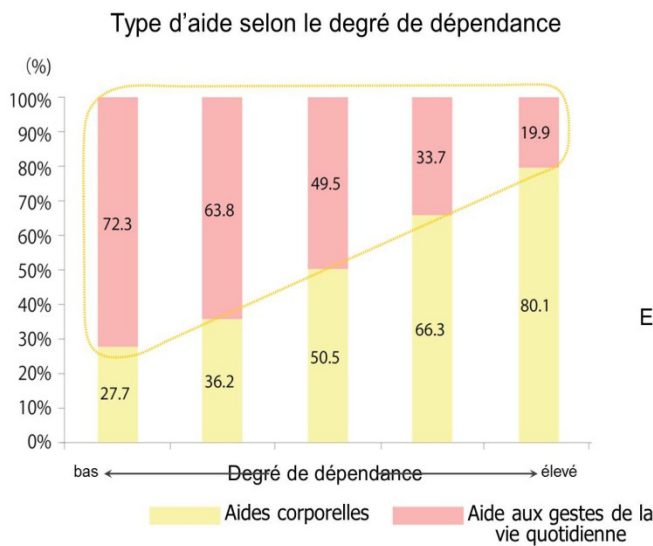
30枚目



- ① Tout le monde peut travailler à temps partiel quand il veut.
- ② Les candidats au travail à temps partiel se rendent aux "job centers"
- ③ Le responsable des assistants présente un emploi approprié.

- Indemnité pour bénévoles: 800 yens (8 euros) / heure

Système d'aide à la vie quotidienne

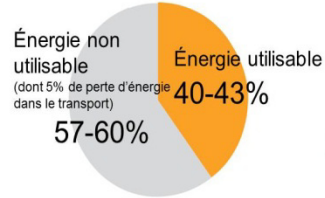
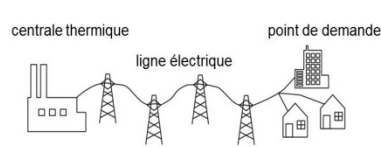


31枚目

Si les assistants s'occupent de l'aide aux gestes de la vie quotidienne, les dépenses de la protection sociale seront réduites.

Système énergétique

Système existant



32枚目

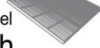
Espace communautaire local

Ferme énergétique propre / pour 30-45 personnes

Photovoltaïque

200 m²

Rendement annuel
28,000 kwh



Utilisation de la chaleur solaire

45 m²

Rendement annuel
33 000 kwh



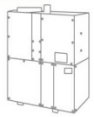
fill gaps

Système de la cogénération gaz / pour équipement commun de 120-150 personnes

Capacité nominale 70kva

18.2m³/h gaz ↓

Quantité de la chaleur = 2000 l/h d'eau chaude



Énergie non utilisable

8.3%

Énergie utilisable

photovoltaïque + cogénération gaz

38,8%

Système de récupération de la chaleur d'échappement + utilisation de la chaleur solaire

52,9%

Système de suivi de la consommation énergétique géré par les habitants

Système d'énergie

Consommation énergétique journalière par personne

Système « une maison = une famille »



250 l
Eau



16.1kwh
Électricité



1.0 m³
Gaz



11kg
Émission de CO²



-Production de l'énergie locale efficace pour une consommation locale

-Optimisation du nombre de consommateurs

Espace communautaire local



250 l
Eau



11.4kwh
Électricité



0.25 m³
Gaz



6.86kg
Émission de CO²

30% de moins 70% de moins 40% de moins

33枚目



日仏地方自治フォーラム
「日本とフランスにおける都市整備－今求められる生活環境とは－」

2013年10月24日(木)
リュクサンブール宮(フランス上院)クレマンソーの間

主催者 フランス上院日仏議員友好連盟
協力 一般財団法人 自治体国際化協会パリ事務所
後援 在フランス日本国大使館

目次

ページ

I. 開会の辞	5
● ダヴィッド・アスリン パリ選出上院議員、法の適用の監督のための上院委員会委員長、上院日仏議員友好連盟会長	5
● 鈴木庸一 駐フランス日本国特命全権大使	7
● 木村陽子 自治体国際化協会理事長	8
II. 総論とパネルディスカッション	9
A. フランスにおける都市整備政策の現状	9
● ジャン＝ピエール・シュウール 元地方自治体担当閣外大臣、ロワレ県選出上院議員、法制委員会委員長	9
B. 日本の地方制度とまちづくり	12
● 黒瀬敏文 自治体国際化協会パリ事務所所長	12
C. 生活の質の向上の視点からの都市整備	15
● 幸山政史 熊本市長	15
D. ルーブル美術館分館設置がもたらしたランス (LENS)市の変化	19
● シルヴァン・ロベール ランス市長	19
E. 人口減少時代における都市の再構築	20
● 牧野光朗 飯田市長	20
F. 建築家の視点から	23
● ナスリン・セラジ 建築家、パリ・マラケ国立高等建築大学校長	23
● リュディー・リチョッティ 建築家	25
● 山本理顕 建築家	27
III. 質疑応答	31
● ナスリン・セラジ	31
● 幸山政史	31
● 牧野光朗	32
● 山本理顕	32
IV. 総括と閉会の辞	35
● ダヴィッド・アスリン	35
● ジャック・ヴァラッド アジア移動大使、ボルドー経済社会発展協議会会長、国会名誉議員	35

「日本とフランスにおける都市整備—今求められる生活環境とは—」

I. 開会の辞

ミカエル・ビスミュット、司会者

皆様、こんにちは。本日は日仏の都市整備に関するフォーラムにお越しいただき、ありがとうございます。

社会的、経済的圧力による都市のスプロール化は日仏両国に共通の現象で、都市空間の組成を根本的に変えるものです。明日の都市の重要な課題のひとつに、住宅や通勤に関して多くの問題を抱える市民の生活環境を改善できるような、持続可能で連帯的な都市の創造があります。

都市整備の問題へのアプローチは包括的なものでなければなりません。モビリティや住宅、文化だけでなく、環境問題も考慮する必要があります。本日、上院の日仏友好議員連盟が自治体国際化協会パリ事務所の支援を得て開催に至ったこのフォーラムは、このようなグローバルな都市整備のあり方を皆さんと考えようとするものです。

フォーラムは2部より構成されています。第1部では日仏の市長に現場での経験についてお話しいただきます。第2部では3人の建築家、都市計画の専門家より明日の都市についてのビジョンの提案があります。

その前に日仏両国における空間整備政策の現状の紹介があります。またプレゼンテーションに先駆け、パリ選出上院議員のダヴィッド・アスリン氏、鈴木庸一駐仏日本大使、それに自治体国際化協会の木村陽子理事長より開会の挨拶を賜ります。

ダヴィッド・アスリン パリ選出上院議員、法の適用の監督のための上院委員会委員長、上院日仏議員友好連盟会長

私は本日このリュクサンブール宮にて、日本大使館の共催を得て上院の日仏友好議員連盟と自治体国際化協会が催すセミナーの参加者をお迎えすることができることを、非常に嬉しく存じます。また最近着任されました鈴木大使を暖かく歓迎したいと思います。議員連盟の元会長であり、現アジア移動大使のジャック・バラッド氏にご参加いただいていることも喜ばしい限りです。バラッド大使には後ほど閉会の挨拶の中で、最近の訪日についてもお話しいただける予定です。

過去に開かれた日仏フォーラムも、地方自治体間の国際交流協力および上院が数年前より実施しようとしている議員外交の一環として位置づけることができます。これまで4回開かれましたこの会議は情報通信技術、地方分権、文化政策、それに持続

可能な開発をそれぞれテーマとして行われましたが、これらはすべて重要でかつきわめて今日的な問題です。

今回取り上げるテーマは日仏両国における都市整備です。このテーマを生活環境の改善という観点から、今後の都市整備のあり方について検討します。フォーラムは両国の議員と建築家・都市計画家の経験の共有と意見の交換に貢献するものです。私たちは安倍晋三首相の訪仏を待ちながら、フランス大統領の6月の公式訪日の延長線上にあるこのフォーラムが、日仏両国のすでに緊密な関係の更なる強化に寄与することを希望します。

フランスでも日本でも、社会的、経済的圧力による都市のスプロール化により、都市空間の組成が根本的に変わっています。このような現象が環境や地域の均衡にもたらす影響は侮れないものであり、実際に住民の生活の質の低下に繋がっています。

私はこのような考察により「花崗岩の長方形、煉瓦の立方体、黒い壁が何里にも渡って続く果てしない郊外」や「橋でも道でも陰と陰が混雑のなかにひしめき合う」都市を描いたエミール・ヴェルハーレンの「触手ある都市」の脅威を払いのけようとしているわけではありません。これは確かに詩的で力強いビジョンではありますが、同時に部分的かつ偏ったアプローチであるため、これに代わって「都市の空気は自由にする」というドイツの古い諺を好むこともできるわけです。

市民の生活をより快適なものとする持続可能で連帯的な明日の都市を創造していくのは、日仏両国の市町村にとって最も重要な課題のひとつです。今日のフォーラムを通じて都市環境の転換の具体的な方向性を示していくことができれば嬉しく思います。

このフォーラムはまた地方分権の再活性化と大都市圏(メトロポール)に関する法案を議論する現在の国会の状況にも対応するものです。法制委員会の委員長を務めるジャン＝ピエール・シュウール上院議員はこの議論に大きく貢献しており、今日もフランスの都市が将来発展していく枠組みの変化について話してもらいます。また自治体国際化協会パリ事務所の黒瀬所長からは日本について同様の展望を示してもらいます。両国の法律および政策の状況について説明していただくこのお二人に感謝の意を表します。

またそれぞれの自治体において実施されている具体的な政策を紹介して下さる市長の方々にも御礼申し上げます。ストラスブール市のローラン・リス上院議員兼市長は残念ながら急な用事で地元にとどまらなければならなくなったため出席されませんが、熊本市、飯田市それにランス (Lens) 市の市長に本日ご参加いただき、興味深い事例をご紹介して頂けるものと存じます。三市長からのお話により、交通、住宅、経済開発の問題だけでなく、文化へのアクセスや社会福祉といった問題も含め、都市整備の多様な側面を吟味していくことができるのではないかと考えます。

都市整備に取り組むのは国会と地方議員だけではありません。例えば最近パリにあるパヴィヨン・ドゥ・アルスナルでは、人口密度が非常に高いという共通点がありながらも、歴史も自然地理学的、人文地理学的にも極めて異なるパリと東京という2首都における空間組織を見直すという作業を行った日仏の12の建築事務所の展示会が催されました。私たちの生活環境を再検討しようとするうえで、建築家、都市計画家の貢献は不可欠です。そのため本日はこの分野で最も著名な専門家であるセラジ氏、

山本氏、それにリッチョッティ氏の協力を得ております。これまでのお仕事と将来のプロジェクトについてのお話のほか、上院議員や市長の方々との内容の充実した対話を伺うことができるでしょう。お三方にも感謝申し上げます。

本日のフォーラムにおいて日仏両国の法的枠組みと地域における経験を突き合わせることで、我々の社会にとって非常に重要な、都市整備というテーマについて、将来の方向性が示されることになるでしょう。日本と欧州の状況を比較することは、明治時代の偉大な知識人であった福沢諭吉と同じ道をたどることであるといえるかもしれません。福沢諭吉の「学問のすすめ」は今日でも色々な発想を我々に与えてくれます。フォーラムが相互理解を深め、共通の問題に対する実践的な解決策を生み出してくれることを願うとともに、皆様の午後の時間が議論と考察に富んだものになることを祈ります。

鈴木庸一 駐フランス日本国特命全権大使

私が駐フランス日本国大使に就任しましてから4日目の本日に、このフォーラムに参加できますことを大変光栄に存じます。このような会議は日仏関係の強化に重要な役割を果たすものであります。

私は、自治体間交流をはじめとする、人々の交流や文化交流の発展を図ることにより、日仏両国間の絆および政治経済関係を強化することを、私の大使としての重要な職務の1つであると考えております。皆様もご存知のように、自治体交流の強化は、今年6月のフランソワ・オランド大統領の国賓訪日の際に発表された、日仏共同声明および日仏間協力のためのロードマップに定められた、両国間の協力の柱の1つであります。

アスリン上院議員がお話になられたように、この会議においては住民の生活の質の向上の視点から、都市における生活環境の問題を取り上げるということですが、この分野に関しては、日本とフランスはそれぞれに固有の問題に取り組んでいます。しかしながらその一方で、共通の課題があることも確かであります。地方自治体は交通、住宅、環境保護および文化等に関する政策の実施により、住民によりよい生活環境を提供するという、重要な役割を担っているわけですが、それは実際には難しい課題であります。

都市整備にかかる政策は、地域との密接な協力の下に実施されなければなりません。地方自治体も国も、政策を考えるにあたっては、地域の住民の意向が政策に十分に反映されるよう、配慮しなければなりません。私は都市整備政策の現状、解決すべき課題およびそのための手段について、日仏両国の地方自治体による、地域の現状を考慮に入れた、より一層の意見交換が行われることを望みます。日仏間協力のためのロードマップにも定められているように、日本とフランスは2014年に高松市で開催される第4回日仏自治体交流会議を見据え、自治体間の交流を促進すべく、努力しなければなりません。

第4回日仏自治体交流会議の成功のためには、両国の自治体の協力関係のさらなる推進が必要です。在仏日本大使館はその支援のため、尽力を惜しまない意向です。

最後になりましたが、私といたしましては、本日のフォーラムの成功を願ってやみません。すでに深い友好関係にある日本とフランスがこれを機会に、さらにその繋がりをより一層深めることを祈ります。ご清聴ありがとうございました。

木村陽子 自治体国際化協会理事長

自治体国際化協会理事長の木村でございます。本日はお忙しい中、日仏地方自治フォーラムにご参加いただき大変ありがとうございます。開催に関わる者といたしまして、皆様にごあいさつ申し上げます。

私たち自治体国際化協会は、1997年度から日仏地方自治フォーラムを開催しています。今回は2009年度以来の開催となりますが、今回も、上院のイニチアチブの下に開催することができたことをたいへんうれしく思っております。

ここで、私たちの組織についてご紹介します。一般財団法人自治体国際化協会(クレア)は、地域における国際化の動きを支援し、推進するための地方公共団体の共同組織として、1998年7月に設立されました。

東京を本部・事務局として、パリを始め、世界の主要都市7箇所に海外事務所を設置し、海外とのネットワークの充実に努めていますが、特にここフランスは、社会環境の変化に対応した公共施策のイノベーションが急務の課題となっている日本の多くの自治体にとって、参考とすべき貴重な先進施策等の調査先として、また、近年は、世界へ向けたJAPANブランドの発信の拠点として、とても重要視されています。

テーマを「フランスと日本における都市整備—今求められる生活環境とは—」として開催する本フォーラムですが、フランスは歴史的にも都市計画に創意工夫を重ねてきた国であり、基礎自治体を主導とした持続的な都市計画制度を今日まで進められています。

本日、フランス側の自治体からは、ランス(Lens)市長にご発表いただきますが、同市は昨年のルーブル・ランスのオープンが日本においても非常に注目されています。

日本側の自治体からは、熊本市の幸山市長、飯田市の牧野市長にご発表いただきます。熊本市は昨年4月に政令指定都市となった人口70万人を超える大きな都市ですが、観光名所の熊本城や西日本で最大級のアーケード街、また、恵まれた豊かな自然などの地域が持つ特性を最大限に引き出すべく、イノベーティブな施策に積極的に取り組み、様々な分野で実績のある日本の先進自治体の一つです。

また、飯田市では、先月に、2027年の開通を目指すリニア新幹線の間停位置の一つとして発表されたところですが、長野県南部における中核市として、大変重要な役割を担われており、本日お越しの牧野市長は、全国市長会の経済委員会委員長を現在務められています。官民協働によるまちづくりやグリーン・ツーリズムに加え国から環境モデル都市に選定されるなど、多岐にわたる先進的な施策を行う都市として、多くの自治体からの視察者を受け入れており、大きな注目を集めている都市です。

本日は建築の専門家として、フランス側からはナスリン・セラジ氏とリュディー・リチョッティ氏、日本からは山本理顕氏にもお越しいただいております。

山本理顕氏は、これからの住まいのあり方について、様々な特性を持った地域社会とともにその在り方を考えることを持論とされ、「地域社会圏主義 (Local Community Area Principles)」という、住宅を供給する側の視点ではなく、生活者サイドに立った考え方を提唱されている著名な建築家です。本日のテーマである生活の質、生活環境の向上という視点で行われるディスカッションには適任の方ではないかと思っております。

本フォーラムにおいて日仏双方の自治体が都市計画問題に取り組む情熱を確認しあい、さらには新たな施策のヒントを与えるよう、今日のフォーラムが日仏双方にとって大変有意義なものになることを信じております。

以上をもちまして私からの挨拶にかえさせていただきます。

II. 総論とパネルディスカッション

A. フランスにおける都市整備政策の現状

ミカエル・ビスミュット

シュウールさん、地方分権の現在の法的枠組みについて、特に大都市圏が演じようとしている大きな役割について、お話し頂けますか。

ジャン＝ピエール・シュウール 元地方自治体担当閣外大臣、ロワレ県選出上院議員、法制委員会委員長

私からはまず2011年に「未来の都市、都市の未来：世界の都市にとっての未来は？」という報告書を著していることをお知らせしたいと思います。この著作は世界における都市の未来の問題を提示するものです。

世界では毎日、20万人が都市に移住しています。言い換えると都市人口は毎年7200万人ずつ増えているということです。このように都市の台頭は抑制不可能な現象であり、世界のほとんどすべての国が経験しています。

ここから「未来の都市のための我々のプロジェクトは何か？」という、政治の場で取り上げられることが少ないながらも非常に重要な問題が生じてきます。今日ある決定を行うこと、または行わないことにより、我々が20年後、30年後、40年後、50年後に生活しているであろう都市は大きなインパクトを受けることになります。

この問題が選挙前の議論において欠如していることは奇妙といわざるを得ません。これはごく基本的な問題です。

まず我々は都市を守らなければなりません。ダヴィッド・アスリン議員が仰ったように、「都市の空気は自由にする」のですが、都市については一種の思考欠如や思い込みがあるように思えます。シャルル・ペギーは「悪い思考を持つよりももっと悪いことがある。それは既成の思考を持つことだ」としています。都市に関する既成の思考とは、自然はおのずから良いものであり、都市は悪いものであると考えることでしょうか。都市は犯罪や治安の問題、公害などと等号で結ばれ、社会の不幸をすべて受け入れる

場所であるのに対して、農村は善良で快適で人間的で魅力的だという考えです。私はこのような見方を取るものではなく、逆に都市は美しいものだと考えています。例えば日本は都市があるからこそ美しい国なのだと思います。私はオルレアンと姉妹提携している宇都宮市を訪問したことがあります。日本の都市は他の国の都市と同様に美しいところを持っています。都市を愛さなければなりません。これは都市の問題をうまく管理していかななくてはならないということを意味します。

フランスには都市省があります。報告書の中で、私は、都市省は問題のある都市、困難を抱えた地区を管轄し、設備省、住宅省、文化省などが都市の中心部であるとか文化遺産としての価値がある都市とかを管轄しているが、それに対し例えば農業省は上手く行っている農業のための農業省と問題のある農業のための農業省というふうに2つあるわけではないと述べました。都市についてはなぜかこのような分化が行われているのです。私は都市を担当する省はひとつであるべきだと主張しました。都市を変えるためには都市全体を把握しなければならないと信じているからです。ある地区を変えれば都市圏全体に影響が出ます。例えば私のよく知っている都市の社会的困難を抱える一地区で、路面電車を通すことを決定しました。そして幅広い美しい道路を作りました。そうなるとこの地区はもう周辺部ではありません。大通りに沿って素晴らしい企業が進出しました。その効果でその地区は徐々に変わっています。私は市長であった時に高層の大規模集合住宅を解体し、より小規模な美しい集合住宅を建設したことを後悔しました。一戸建ての家や公園を作るべきだったでしょう。

フランスはゾーニングの好きな国です。最初に優先都市地区が作られ、そのあと調整開発地区、建築・都市遺産保護地区が制定されて、これは後に建築・都市・景観遺産保護地区となり、また他にも困難を抱える児童・生徒のための優先教育地区があります。加えて困難都市地区、都市再活性地区、都市無税地区も存在します。このような地区の数が多ければ多いほど、ゾーニングの制度はわかりにくくなります。ゾーニングは公共の利益のために作られたものではありませんが、過度なゾーニングは対象地区にネガティブなスポットライトを当ててしまう可能性があります。実際に優先教育地区に位置する学校は生徒の数が減っています。言い換えれば都市政策は都市全体に対するプロジェクトを提案する、包括的な政策でなければならないのです。

20世紀後半の都市は各エリアがそれぞれ決められた機能を持っていた都市でした。大工場は大規模団地を作り、大規模団地は大規模小売店を生みました。都市を自動車に合わせるべきだと考えた大統領もいました。都市によっては住宅しかない地区があり、またこれが「町の入り口」¹と呼ばれる商店のみのエリアに隣接しています。また歴史的遺産のある中心街、周辺地区、遠方の大学キャンパス、レジャー空間、産業団地、テクノポリスなどがあります。これらがすべてモザイクのようなものを形成します。私は新たな都市性、すなわちそれぞれの地区にすべての機能が備わっている都市を提唱します。大規模都市プロジェクトが策定される際に、私は学術研究、企業、スポーツ、レジャー、商業、それに多様な住宅が含まれるように主張します。また私は異なる社会階層の混在を重要視していますが、それが都市の多機能性と同様に考慮されなければなりません。これは未来の鍵のひとつです。

¹ 訳注:ロードサイド店舗の集積地

また地方分権法は大都市圏(メロポール)の創設を定めています。パリ、リヨン、マルセイユ以外に11の都市圏が予定されています。考えは強い権限を持ち、州や都市圏共同体、コミューン共同体などと緊密な関係のもとに協力する、効率的な都市の大拠点を作るということですが、このような組織は民主主義の問題を提起します。例えばリヨンのメロポールには県と大都市共同体のすべての権限が付与されます。世界中に本当の意味での都市圏とは何か、という問題が存在します。民主主義制度は都市圏のレベルには必ずしも適合していません。路面電車の敷設、経済開発など重要な決定を行う圏域は大都市圏です。従ってこのレベルで民主主義を実施すべきではないか考えることが必要です。

最後に3つの点に触れたいと思います。現在多くの国が都市スプロール化の問題に直面しています。デリー、サンパウロ、カイロ、メキシコなどが良い例です。今日10億人の人々がスラムに住んでいます。2020年にはこの数字は15億に達します。一部の人はスラムを壊せば問題が解決すると考えていますが、このような論理は全体主義的、独裁主義的であるだけでなく、そもそも実現不可能です。そうではなく逆にスラムから出発し、徐々に道路、管網や通信網、経済活動、そして民主主義を作り上げていくのが適切です。

また空間を占領し、農地を侵食する無限の都市の拡張に対する対策も講じなければなりません。蚕食現象も農地を奪っています。例えばアメリカ合衆国のアトランタとスペインのバルセロナを比べてみましょう。アトランタの面積はバルセロナの面積の26倍ですが、人口はバルセロナの方が多くなっています。バルセロナに比べアトランタは交通に10倍の費用をかけています。都市は広がれば広がるほどエネルギー支出が多くなるので、環境への負荷が高くなります。渋滞が起こる場合を除き、集中は拡散よりも環境に優しいのです。私は解決方法は2つあると思います。ひとつは複数の中心部を持つ都市。郊外を中心街に変えていくという夢を私は抱いています。ある地区を活性化していくためには、その地区に中心性と都市性の機能を備えさせなければなりません。もうひとつの解決法は都市ネットワークです。現在、ますます多くの国民が複数の都市で生活しています。住んでいるのは違う町で仕事をしているなどが一例です。このような状況において都市ネットワークは都市のスプロール化や均質化を防ぐうえで重要な役割を果たします。

世界には現在、100万単位の人口を数える都市圏が100近く存在しています。その中には直面する危機に対処する手段を持っていないところもあります。私は報告書のなかでそのような問題を解決することにおいて都市を支援することができるような、独自の予算を持った国連機関の設立を提案しています。

私が講演を始めてから今までに世界で5万人の人々が都市住民となりました。世界の都市の未来にスポットライトが当てられなければなりません。

B. 日本の地方制度とまちづくり

ミカエル・ビスミュット

黒瀬所長、日本の地方自治体の制度についてお話いただけますか。特に日本における都市整備において市町村の果たす役割を教えてください。

黒瀬敏文 自治体国際化協会パリ事務所所長

自治体国際化協会パリ事務所の所長を務めております私からは、日本の都市制度について、まちづくりの分野を意識しつつ、最近の動きをご紹介したいと存じます。

しかしその前に、このフォーラムの開催をご提案いただいたアスリン上院議員にお礼を申し上げます。日仏フォーラムは、両国の自治体がベストプラクティスを共有する絶好の機会であります。私の発表が、この後の熊本市長と飯田市長の発表の理解の助けになれば幸いです。

まず日本の地方制度の特徴をキーワードで述べますと、

1. 地方自治の「憲法上の保障」
2. 「県と市町村の二層制」
3. 「二元代表制」「大統領制」
4. 「条例制定権」
5. 「幅広い権限」

の5つが挙げられるかと思えます。

第一に、日本は地方分権的な国であり、それが憲法上保障されています。また連邦制ではないことから、日本とフランスは先進諸国の中でも比較しやすい二国であると言えます。

しかしながら異なる点も多いわけでもあります。まず日本は県と市町村の二層制となっており、州はございません。またそれぞれに知事、市町村長という執行機関と、議会がありますが、双方とも直接選挙により選出されます。これは憲法に定められており、日本で、フランスのような議院内閣制的な形を取るということは、制度上できません。都市は議会と市町村長との緊張関係の中で政策を決めていく、というのが日本の特徴です。

また条例制定権というものもございます。これはフランスでも2003年の憲法改正で、いわゆる地方自治体の行政命令権というものが明記されたわけですが、非常に大雑把に申し上げますと、日本の場合には法律に抵触しない範囲であれば、自由に地域限定の法律を地方自治体で作ることができます。そういう意味ではフランスと比べますと、活用の幅が広いように思います。まちづくりの関係で言いますと、分かり易いのは環境に関する規制であります。たとえば水質の基準などにつきましては、法律の基準を超える基準を設けることができます。また法律に定められていないような、独自の地方税を創設することも可能ですし、様々な罰則を独自に作るということも可能です。

す。なお法律との関係でどこまで独自の条例を定めることが可能か、ということについては、様々な判例の蓄積がなされています。

さて現在フランスでは、国から自治体に課されている様々な基準の廃止・縮減が多く語られています。実は日本でも5年ほど前から、国の法律による義務付けの見直しを巡って、国と地方で非常に激しいやり取りがなされておりまして、すでにこの5年の間で1000項目近い基準が見直されています。たとえば道路の幅や、保育所等の児童福祉施設については、今までは全て国が定めたとおりに設置しなければなりませんでしたが、しかし今日では自治体が、児童数や道路の混雑状況等、地域の実状に応じて道路の幅員を変えたり、といったことが可能になっています。このようなことも基本的には地方の条例で定めるわけです。ですので条例により地方のことを決めてゆく、ということが非常に重要性を増しています。

それからもう1つの特徴として、国と地方の最終支出を見ますと、日本では財政面でも地方の果たす役割が特に大きいことがわかります。ただそうは言いますが、日本の地方の歳入の内訳を見ますと、地方が自由に使える財源につきましては、地方税の割合は35.2%にすぎません。そのため独自の財源が足りない、という議論があります。フランスにおいても2003年の憲法改正で、いわゆる固有の財源が決定的割合を占めなければならない、という旨が定められましたが、ちょうど同じ時期に日本でも同じ議論が行われており、私自身総務省で国から地方に税を移すという仕事をいたしました。そのため当時フランス内務省に、固有の財源の「決定的割合」とはいったいどのような概念か、ということを学ぶために、調査に参りました。いずれにしても、このユーラシア大陸の東と西において、同じような改革が進められているということについて、時代の必然を感じるわけであります。

先ほど地方自治体が幅広い権限を有していると申し上げましたが、それでは県と市町村の権限の配分につきましては、日本においてもヨーロッパと同じように補完性の原則、また市町村優先の原則、ということで説明ができます。基本的に市町村ができない事務を県が行う、ということです。まちづくりにおきましては、たとえば都市計画は市町村の仕事です。ただ先ほどシュウール上院議員のお話にもありましたように、開発すべき地区、開発してはいけない地区について決定を下すのは県の権限となっております。市町村はその枠の中で、ある地区を商業地区に充てるか、住宅地区に充てるか、といったゾーニングを行います。他の分野については、社会福祉は市町村の事務ですし、小学校と中学校についても市町村の事務です。フランスでは教員は国家公務員ですが、日本の教員は市町村の公務員です。このように日本の市町村は非常に重要な役割を果たしており、市町村の行政体制を整備することは非常に重要です。そのために日本が取った手法の一つは市町村合併でした。市町村の数は、125年ほど前には7万ほどでしたが、市町村が小学校運営ができるぐらいの規模にするために、その数を1万6000ぐらいに減らしました。その後60年前、第二次世界大戦直後に、当時1万ほどになっていた市町村をさらに3分の1近い、3500にまで減らしました。これは市町村の規模を中学校を運営できるようにするためでした。そしてさらに8年前には3200から1719へと、さらに4割ほど減ることになりました。これは広域行政組織が発達しているフランスとは大きな違いです。日本にも一部事務組合はありますが、フランスのコミュニケーション間協力公施設法人 (EPCI) のように、独自の税源を有する広域行政組織は存在しません。この点について、2006年に上院において日本と

フランスの基礎自治体の広域行政をテーマにフォーラムが開かれておりますので、その議事録をお読みいただければと存じます。

これまでの合併の結果、現在市町村の規模がどのようなものであるか、ということについてフランスと比べてみますと、フランスでは人口3500人未満のコミュンが約9割を占めるのに対し、日本では人口3500人以上の市町村が9割を占めています。なお県は47あります。日本の人口はフランスの倍ぐらいですので、日本の県の人口規模はフランスの州のそれと同程度であると言えます。

しかしながら先ほどフランスのメトロポールの話がありましたが、日本にはコムン間協力公施設法人はありませんが、都市の大きさによって、権限に差を与えています。政令指定都市はその境界内に区を設置することができますので、その意味ではリヨンやマルセイユに似ているといえます。政令指定都市は現在20あります。

ところで大阪という町をみなさんもお存知かと思えます。大阪は日本で第二の都市圏です。東京都の中心部には23の特別な法的地位を有する区が置かれていますが、大阪府についてもこれと同じような組織にするという議論があり、そのための手続きを定める法律が今年の夏に議員立法で成立しております。これに則って手続きが進めば大阪市と大阪府が1つになる可能性があるわけで、東京はメトロポール・ド・トーキョーと呼ばれますが、それがメトロポール・ド・オーサカのようなわけです。他の政令市からは、このような計画は市が県に吸収されるのでよくないという意見が出ており、逆に県から市が独立する、という提案がなされています。これはリヨンのメトロポールと似た感覚だと思えますが、県に属さない地方自治体になる、ということでもあります。というわけで、都市をめぐる制度につきましても、さまざまな議論が進められております。

そうした都市が抱えている制度的な問題の前に、日仏の状況の比較のデータを見ますと、日本の地方自治体が非常に厳しい状況に直面していることがわかります。日本は狭い国土に、それも小さい平地に多くの人口がひしめいております。またその人口も減少時代に入り、高齢化率は世界一であります。また地震の例を出すまでもなく、自然災害も非常に多いわけです。さらに低成長時代を迎えて久しく、そこにさらにデフレが追い打ちをかけて、厳しい財政運営を強いられております。これらの数字全てが日本のまちづくりに挑戦状を突きつけています。

このような状況は都市の現場では、たとえば「市街地の『シャッター商店街』化」等の現象となって表れています。これは昼間でもずっとシャッターが閉まったままの商店街のことで、日本には各地でこのような現象が起きています。またそこに大型のスーパーが郊外にできて、そのような動きに拍車をかけています。あるいは地方では65歳以上の高齢者が過半数を超える集落があり、このようなところでは若い人達が入ってこなければ、そのうち町が消えてしまう恐れもあります。そして、先ほども申し上げましたように、日本では都市の規模が大きいので、その中に農村部と都市部の両方を抱えているケースが多いのです。そのため、市長はその双方の調整をせねばなりません。その一義的なアクターが市町村であるということです。

都市整備の分野を例に挙げますと、中心市街地の空洞化に対処するため、市町村が商工会議所等と連携して「中心市街地活性化基本計画」を策定するということが法律上の枠組みとなっており、熊本市も飯田市も、この計画を策定しています。なお、

この計画は政府により認定されると、自治体は補助金や税制上の優遇措置等を受けることができます。つまり国と地方が力を合わせて市街地の活性化を図るという仕組みになっています。

また地方部においては、中核となる市町村と周辺の市町村とが役割分担のための協定を結んで、エリア全体で必要な生活機能を確保して、都市への人口流出を防ぐ「定住自立圏」という、まさに人口のダムを作る、という動きもあります。実は飯田市は、そうした取り組みの最初のケースでもあります。

他方、熊本市は昨年4月に政令指定都市になったばかりの、最も新しい大都市で、新たなビジョンを描いて大都市としてのまちづくりをスタートしたばかりであります。

つまり両市は、それぞれ日本における異なるカテゴリーの都市を代表する市であり、日本の都市政策の成否を担う試金石であります。これが本日両市長をお招きした理由です。日本の都市の役割や、最近の動きについて、両市長からのお話を通じてご理解いただき、日仏間でベストプラクティスの共有ができれば嬉しく思います。どうもありがとうございました。

C. 生活の質の向上の視点からの都市整備

幸山政史 熊本市長

先ほど黒瀬所長からお話がありましたように、日本には1719の市町村がありますが、その中から飯田市と共に熊本市を選んでいただいたことを大変光栄に存じます。そして先ほどご紹介がありましたように、熊本市は政令指定都市の仲間入りをしたばかりであります。その熊本市が、都市が抱えるさまざまな課題の解決に向けて、政令指定都市という手段を用いて、さまざまな取り組みを進めております。いろいろお話したいことはございますが、本日は公共交通と、中心市街地の活性化についてお話したいと思います。中心市街地につきましては、黒瀬所長がシャッター通りというお話をされましたが、熊本市では幸い中心部はそのような状況にはなっておりません。しかしながら歩行者の通行量が減少傾向にあることは確かであります。それを食い止めるための施策をご紹介したいと存じます。

まず最初に熊本市について少しご紹介したいと存じます。熊本市は東京から約900キロメートル離れておりまして、日本列島の南西にある九州の中央に位置する都市です。市の東には世界最大級のカルデラを持つ阿蘇山、西には大小120の島々からなる天草がございます。

それから熊本市の地勢ですが、約74万人が暮らす都市で、世帯数は約31万世帯、面積は約390平方キロメートルとなっております。東には阿蘇の外輪山、阿蘇くまもと空港があり、西は有明海に面しております。中心部は熊本城の周りの旧城下町を中心として市街地が発達してきました。

熊本市は昨年の4月に政令指定都市に移行いたしまして、20番目の政令市となりました。日本には市町村が1719ございますが、政令指定都市とは、都市計画や道路行政をはじめとして、最も権限と財源が充実した基礎自治体であります。同じく政令市

である大阪、横浜、名古屋、札幌などは、みなさんも聞かれたことがあるのではないのでしょうか。

この写真は熊本市の中心部から約4キロ東部に位置する江津湖です。ここは1日に約40万立方メートルの地下水が湧き、多くの市民の憩いの場所となっており、環境のシンボリックな存在でもあります。そして熊本市の水道は、清らかな地下水を使用しており、家庭の蛇口からミネラルウォーターが出る暮らしを実現しております。人口50万人以上の都市において、水道水の全てを地下水でまかなっているのは、日本では熊本市だけです。地下水になる量を増やすために、農作物を栽培しない時期の水田に水を張ることへの支援等を実施しています。

今年このような水保全の取り組みに対し、日本で初めて2013年の「国連生命の水 (Water for Life)」最優秀賞を受賞いたしました。この賞は、国連事務局が、水の管理について特に顕著な取組を表彰するもので、本市の、長年にわたる広域的な地下水保全活動が高く評価されたものです。熊本市は大都市ではありますが、豊富で良質な地下水がある暮らしを今後も守り続けて行く、ということが大きな目標です。

その地下水から生み出される豊かな水環境は、米、なす、トマトなど多様な農産物を育てています。特になすとスイカは国内1位の産出額を誇っておりますし、熊本県産の米は、「米の食味ランキング」で1位に選ばれております。農業産出額は国内でトップクラスを誇り、地元産の安全でおいしい食材を身近に手に入れることができる都市でもあります。ですから大都市といえども少しイメージが異なるところがあるかと思えます。

もう少し熊本市の特色について申し上げますと、熊本市は、充実した医療環境と高等教育環境を有しております。医師数や大学入学定員は、他の19政令市の平均と比べて、国内トップレベルにあります。

さて他の都市と同様に、熊本市も高度経済成長を通じて、人口増加やモータリゼーションの進展とともに、市街地が拡大してきました。しかしながら今日、日本全体において、少子高齢化が進み、人口減少社会が到来しております。熊本市では、現時点ではまだ人口は微増している状況です。将来の予測では、熊本市も確実に人口が減少し、少子高齢化社会を向かえるという見通しです。今後は、拡大した市街地で人口減少や少子高齢化が進展し、市街地における人口の低密度化が予測され、日常生活に必要な都市サービスが身近に利用しにくくなったり、高齢者などの交通弱者の移動が制約されるなどの問題が出てくると考えられます。そして都市活力の衰退が懸念されるところであります。このような背景の中、さらなる都市間競争の激化など、本市を取り巻く環境が一段と厳しさを増す中で、今後の熊本市のまちづくりについて、2点ほどお話ししたいと思います。

これは熊本市の都市マスタープランで、都市構造の将来像として、多核連携都市を掲げております。これは先ほど申し上げた人口減少、少子高齢化社会の到来を見据えて、持続可能な都市づくりを進めるものです。右側に都市構造のイメージ図を示しており、中央の赤の円柱が「中心市街地」であり、これを中心として、その周りには薄い赤の丸の「地域拠点」が取り囲み、さらに地域拠点を中心都市として「地域生活圏」があり、この地域生活圏には、いくつかの「生活拠点」がある、という3層構造となっています。中心市街地を中心に、鉄道、軌道、幹線道路網等の都市の骨格軸上

の地域拠点と、中心市街地が有機的に連携した都市構造を目指すものです。中心市街地は、高度な都市機能を担う市域全体の拠点であり、また地域拠点は、15箇所を設定し、日常生活に必要な都市機能を担う、地域での暮らしを支える拠点としています。これらを結ぶ骨格軸は、鉄軌道、バス路線、幹線道路網による体系的な交通軸の構築を目指します。

また熊本市には「挑戦元年アクションプラン」というものがございます。これは政令指定都市という、新たなステージに立った熊本市の、市役所、交通体系、中心市街地の3つの再デザインをすすめるためのものです。もっと市民に暮らしやすさを実感してもらえるようなまちづくりを実現し、選ばれる都市を目指します。中でも、「交通体系の再デザイン」においては、「誰もが利用できる公共交通網の整備」を掲げています。また「中心市街地の再デザイン」においては、

1. 「歴史、水、緑にあふれた城下町づくり」
2. 「活気にあふれ、賑わいのあるまちづくり」
3. 「城下町の魅力を楽しめる環境の整備」

を掲げています。本日はこれらの取り組みについてお話したいと思います。

公共交通の利用者数の推移については、鉄軌道は減少傾向ではあるものの概ね横ばい状況であるのに対し、バス利用者はピークの約3割となっており、大幅な落ち込みをみせております。本市におきましては、このバスの利用者の大幅な減少が特に大きな課題であると考えております。もっとも公共交通の利用者の急激な減少は、国内の地方都市が抱えている共通の課題でありまして、本市もその解決に向けて取り組んでいるところです。

本市では、2012年3月に公共交通のグランドデザインとして、目指すべき交通ネットワークの将来像を公表いたしました。これは公共交通を軸とした、多核連携都市づくりを目指すもので、今後のあるべき「公共交通のネットワークのイメージ」を示しており、「基幹公共交通の強化」「日常生活を支えるバス路線網の再編」「公共交通空白・不便地域への対応」という3つの柱で、公共交通のネットワークを形成していくこととしております。

「基幹公共交通の強化」については、中心市街地と先ほどご紹介した15の地域拠点を結ぶ8軸を「基幹公共交通軸」と位置づけ、輸送力、速達性、定時性の強化を図るものであります。「日常生活を支えるバス路線網の再編」については、基幹公共交通を補うバス路線網を再編し、わかりやすく効率的な運行体制を確立するものであります。また「公共交通空白・不便地域への対応」については、地域と協働で「コミュニティー交通」の導入を進めており、公共交通の空白・不便地域の解消を目指すものです。

なお本市では、2013年4月に熊本市公共交通基本条例を施行しております。公共交通に特化した条例としては、全国初であり、これに基づき、公共交通の空白・不便地域の解消に取り組んでおります。日本では、公共交通に関する意識が、利用者においても、政策を実施する国の行政においてもヨーロッパのそれとは異なっており、従ってフランスやヨーロッパの国々から学ぶことがたくさんあると考えています

中心市街地の再デザインに向けた取り組みについては、中心市街地には本市のシンボルである熊本城と市電があります。熊本市民は、熊本城の存在によって、郷土に対する愛着や、この場所に暮らすことへの誇りを感じることができます。熊本城は1607年に築城されましたが、1877年の国内戦争の際に、そのほとんどが焼失してしまいました。1960年に天守閣が復元され、本丸御殿の復元は2008年に完成しました。現在も櫓や塀などの復元整備が進められており、国内外から高い関心とともに、世界各地から復元のための寄付金が寄せられています。

そして熊本城に隣接する形で、中心市街地が広がっております。先ほどシャッター通りという話がありましたが、まだ本市ではそのような状況には至っておりません。本市の中心市街地の特徴の1つが、南北に並ぶアーケード街です。3つのアーケードには400を超える店舗が軒を連ねており、周辺のビルも含めたこの一帯は、ショッピングやグルメ、エンターテインメントなど、熊本市を代表する商店街を形成し、西日本最大級のアーケード街となっています。

次に、熊本城と熊本駅に中間には新町・古町地区という、城下町の風情が残っている地区があります。この地区では古くから残る民家の再生、活用、町並みの整備に取り組んでいます。1950年以前の伝統的な木造建築物である「町屋」が400棟も残っているこの地区は、熊本城や中心市街地と熊本駅を連携する重要な地区です。

熊本駅周辺は、本市の陸の玄関であり、九州新幹線が2011年3月に全線開業しております。現在も鉄道の高架化など、さまざまなプロジェクトに取り組んでいます。東口駅前広場は、西沢立衛氏の設計で、森の中に浮かぶ雲のような大きな屋根で新たなたまり空間を創造するという、完成イメージです。現在は暫定形のもので、在来線の高架化に合わせて拡張整備を行うこととしています。特徴的なのが、しゃもじの形をした大屋根で、この部分に市電の停留所を設置しており、また立体横断施設は再開発事業地区に接続しています。また在来線の高架化と合わせて、熊本駅の駅舎も再整備を行っています。こちらは安藤忠雄氏の設計で、外壁は熊本城の石垣にみられる「武者返し」の反りを取り込み、熊本の顔として相応しい、強く美しい威風を表現しています。いずれも2018年頃の完成を目指しています。

続きまして、現在熊本市の中心市街地の再デザインに向けた整備事業を、熊本城の南側のシンボルロードと、両側の花畑・桜町地区において実施することを計画しております。この両地区はアーケード街や熊本城と繋がっています。

この地区の過去を遡ってみますと、19世紀の江戸時代末期には、広大な敷地の中に人口の山や池で構成された日本庭園を持つ藩主屋敷「花畑屋敷陽春庭」がございました。この地区は、こうした歴史を踏まえ、土地の記憶を呼び戻すような整備を行いたいと考えております。

シンボルプロムナードは、多くの人々が集いたくなるような「熊本城と庭続きの大広間」をイメージした空間に整備する予定です。ここは現在幅30メートル、長さ200メートルで4斜線の道路ですが、車を排除し、歩行者のための空間として整備することを計画しています。またシンボルプロムナードに隣接する花畑地区は、桜町地区やアーケード街との結節性や、周辺の公園と歩行者空間との一体性も考慮したオープンスペースとして整備したいと考えています。

桜町地区再開発計画では、先ほど説明いたしました「花畑屋敷陽春庭」を再現する外観を想定しています。この再開発によって、バスターミナルや商業施設がリニューアルされるとともに、3000人収容のコンベンション施設の整備を予定しており、コンサートや展示会など、多様な賑わいを生み出す拠点施設となることを期待しています。熊本城に隣接する環境を生かしながら、多くの人々が集いたくなるような「熊本城と庭つづきの大広間」をイメージした空間に整備し、さらなる暮らしやすさと魅力ある都市づくりにつなげていきたいと存じます。

D. ルーブル美術館分館設置がもたらしたランス (LENS) 市の変化

ミカエル・ビスミュット

ランスの町は労働者の町としての歴史があります。ルーブル美術館の分館でありながら本館とは異なるものを求められているランス別館の開館により、新たな活力が見いだされました。ランスの中心性の変化について、その国内外における影響力について、またこの別館の開館によりどのようなインパクトがあったか、お話しいただけますか。

シルヴァン・ロベール ランス市長

ランス市を今回のセミナーにお招きいただいたことについて、ダヴィッド・アスリン議員に感謝申し上げます。またランス市を一変させたこの美術館は日本の建築事務所の設計によるものであることにも触れたいと思います。

世界最強の文化ブランドであるルーブル美術館は、文化の地方分権の一環として、我々の地に分館を設けることを希望しました。この写真に見ただけのように、分館はかなり拡散型の都市空間に立地しています。開館以来の10ヶ月間で、すでに80万人の訪問者を迎えました。社会開発の面では、できるだけ幅広い見学者を迎えるために入場を無料とすることが決定されています。

私のプレゼンテーションは、ひとつの文化的地方分権のイニシアチブを出発点として、我々が都市プロジェクトをどのように進展させてきたかをお見せしようとするものです。ランス市は力強い都市再生を特徴とする、都市再生公社 (ANRU) 指定の地区となっています。

ランス市はパリの北方200キロ、世紀初めには特に採炭とそれに連携した製造業がきわめて盛んであった土地に位置しています。またベルギー、英国、ドイツ、それにフランスのノール地方からなるユーロリージョンの中心でもあります。ランスの都市地理は特異なもので、採炭と坑夫の住む長屋から出発しています。ルーブル美術館はこのような坑夫の町の真ん中に建てられたのです。このため市やプロジェクトに関わる他の自治体にとって、都市が美術館を中心とした展開を行えるよう、一貫性のあるプロジェクトを作っていくことが課題でした。また対外的にはランスという町に対する外からの視点を変えるということが我々の野心でした。

ランスは比較的狭い面積に人口の集中した町です。人口は3万7000人いますし、地域圏には25万人の住民がいます。複数の都市が絡み合っているので、我々はこれらの強みから出発してどのように自分たちの都市プロジェクトを作り上げていくかということについて考えるようになりました。

ランスの町の現在の強みは景観設計事務所により特定されています。都市圏はかなり小規模な都市で構成され、住宅や様々な施設等が混在しています。中心性はランスの中心街と、リエヴァンの中心街に位置しますが、やはり前者が中心であり、後者はより拡散型の町です。目標は景観、求心力を持つ拠点の特定、モビリティ、それに水の存在という4つの軸を通じて、これらの中心街の強みを一貫性のある真の組織にしていこうと繋いでいくことにあります。

ダニエル・ペルシュロン上院議員はルーブルのランス別館をビルバオのグッゲンハイム美術館と比較しています。ビルバオの町は、グッゲンハイム美術館の開館を契機に川を中心に再構築が行われました。ランスには川はありませんので、輸送力に優れた公共交通機関を通じてモビリティのネットワークを作っていくこととなります。

ルーブルを出発点とする課題は、地域内に存在する施設を同心円状の動きに沿って結んだ「緑の列島」をつくることにあります。最初の同心円はまずルーブルの周囲に対応するもので、これが大きくなって都市圏全体を覆います。目標は炭鉱都市群の境界を超えた、より大きな地域を発見してもらうことにあります。

地域を特徴付ける要素としてはサッカークラブがあります。ランスのサッカークラブは過去に栄光の時代を経験し、また近いうちにエリート集団の仲間入りをするのを我々は期待していますが、ボラルト競技場は月に1度か2度、住民が集まるシンボリックな要素となっています。ルーブルは、サッカーとは異なる人々を惹きつける別の種類のものであり、地域にとって将来性のある別のベクトルの存在を可能にします。これらのマイクロ都市空間同士を繋げるために森林回廊が作られました。本格的な大都市圏を作るのに必要な規模を町に与えるためには、このような結びつきを作っていくことが重要です。

ルーブル美術館の開館以来、観客の動員という最初の課題は達成することができました。これまで71ヶ国の方が見えられ、州内からも40万人が訪問しています。文化に身近に触れるという、これまでになかったことが見られるようになったのです。美術館の訪問者はランスの町にも行きますので、ここには観光発展のポテンシャルがあり、これを我々は活用することを望んでいます。フランスの北部のイメージは長い間、黒っぽい景色と結びつけられていました。我々はこの地域の名が「緑地」を連想させるものとなることを期待しており、今後も文化、景観、経済の発展を続けていきたいと考えています。

E. 人口減少時代における都市の再構築

牧野光朗 飯田市長

飯田市長の牧野です。本日は日仏フォーラムにご招待いただき、ありがとうございます。皆さん飯田市はご存じないかと思しますので、最初に簡単に飯田市の紹介をし

たいと存じます。飯田市は日本のほぼ中央、東京と名古屋の中間に位置しています。周りを中央アルプスと南アルプスの高い山に囲まれており、人口は10万5000人ほどであります。

ちょうど1ヶ月前に、14年後の2027年に部分開業するリニア中央新幹線が飯田を通ることが発表され、本市が大きく注目されることとなりました。飯田市には天竜川が流れており、面積は約650平方キロメートルで、南アルプスの3000メートル級の山の頂上まで飯田市であります。周りの町村と合わせて「飯田都市圏」をつくっております。約17万人の都市圏で、飯田市がその中心市であります。

さて、飯田市の中心部は、第二次世界大戦直後の1947年に火災により大きな被害を被りました。中心部の80%が焼け野原となりました。飯田市の戦後の歴史は、この焼け野原から始まりました。当時はまだアメリカの占領下だったわけですが、町の真ん中に大きな防火帯が作られました。戦後地方都市において初めて都市計画が実施されたのが飯田市であると言われております。防火帯の幅は30メートルから40メートルぐらいですが、まだモータリゼーションの前の時代でしたので、そのような大きな防火帯を作ってどうするのか、という意見がありました。そして町の中心にりんご並木を作ろうという提案が当時の地元の子ども達からありました。子ども達の考えは、そのりんごの木を自分達で育てて、飯田を美しい町にする、ということでした。その提案を大人達が受け入れたというものであります。それから約60年が経過したわけですが、りんご並木は残っており、今でも地元の中学生在が大切に世話をしています。これは飯田のまちづくりの原点と言えるもので、町の真ん中にあるりんご並木を大切にすることが、飯田の市民の心とも言われています。

先ほどから言われているように、日本社会は人口減少の時代に入っております。100年ほど前は3300万人の人口を有していた日本は、2000年に人口のピークを迎え、1億2000万人を上回る人口は今後100年間で100年前の水準に戻るといふ、きわめて急激な人口減少に直面することになります。それも65歳以上の人口の占める割合、いわゆる高齢化率が、現在は約20%ですが、2100年には40%に達すると予測されます。また人口も4700万人ほどになるのではないかという分析がされております。これは日本全国、どこでも避けられない状況でありまして、このような少子高齢化の時代に、どのようにして持続可能な地域づくりをしていくか、ということは、日本の都市にとって大変大きな課題であります。私どもの飯田都市圏も例外ではなく、都市圏全体の人口は、1950年には21万人以上であったのが、現在17万を下回っています。それが2035年には約13万人になると試算されております。人口が増加した時代には、どの市町村も合併をして大きな都市圏を作りました。ですから、先ほどの話のように、農村部であっても、都市部であっても、同じ市の中に含まれているわけです。このようにして日本の地方は都市化が進みました。

それが人口減少の時代になりますと、どのように都市を作り直すか、ということが大きな課題となります。例えばよくコンパクト化ということが言われます。大きくなった町を小さくして、そこにみんなが一箇所にまとまって住むようにすればよいのではないかと、という議論があります。飯田市では、そのような考え方は取りません。町の真ん中には、りんご並木を大事にする子ども達があります。飯田市の美術博物館の前には樹齢300年以上のすばらしい桜の木があります。また緑に囲まれた郊外の工業団地や、観光名所である天竜峡も、飯田市の風景なのです。飯田市の中心市街地は緑に囲

まれており、シンボルである風越山もあれば、南アルプスには標高1000メートルあたりのところに今でも農村集落があります。こうした農村には人々が暮らしており、とても素晴らしい風景をつくっています。棚田と呼ばれる水田や、秋になると干し柿を作るために軒に干された柿のオレンジ色は、飯田市の農村部の美しい景色です。このように、さまざまな素晴らしい特徴を備えた異なる地区を全て消してしまっ、どこかにまとめるなどといったことはとてもできません。ですから地域拠点を大事にしなが、各地区を結びつけて連携を図ることが重要になってきます。熊本市長からも同じようなお話がありましたが、人口減少の時代においても、地域のアイデンティティーを大事にしなが持続可能な都市づくりを進める、ということが重要であると考えています。

これは市の中だけの話ではなく、都市圏についても同じであります。飯田市を中心としますと、その周辺にあります町村も同じように拠点化して、飯田市と繋げることで、都市圏全体で持続可能な地域社会を作っていく、という考え方です。周りの市町村全体も含めた14市町村で生活圏と経済圏を作っているわけですから、やはり広域で問題を考える必要があります。

そのような状況で、いろいろな取組を行っているわけですが、その中でも地域医療と産業振興のための政策についてご紹介いたします。まず地域医療については、日本は世界に誇る健康長寿国であります。特に私どもがおります長野県というエリアは、日本で最も健康長寿と言われている県です。そして長野県の中でも飯田都市圏はさらに健康長寿で、もしかしたら世界で最も健康で長寿な地域であるかもしれません。平均寿命でみますと、男性で80.5歳、女性で87.3歳となっております。なお注目していただきたいのは、地域の75歳以上の住民の一人あたりの医療費は、年間で75万7000円(約5600ユーロ)で、国の平均と比べて低く抑えられている、ということです。これは住民が高齢者になっても健康でいる、ということです。10万人あたりの医師数でみますと、日本全国の平均が219人であるのに対し、飯田都市圏では173人でしかありません。しかしながら医師不足というわけではなく、都市圏を構成する14市町村において地域医療が維持されております。

飯田都市圏の医療の中心となるのが飯田市立病院で、ここが高度医療を担っています。その他の病院は中等症の患者を受け入れます。そして軽症の患者については医院や診療所が診るということで、役割分担をしています。このような役割分担をすることにより、医師数が少なくても地域全体の医療サービスが機能するわけです。この役割分担は14の市町村の協定に基づいており、これが定住自立圏という国の制度の対象となったものです。

産業についても、同じように14市町村でその振興を図っております。その中心になりますのが、南信州・飯田産業センターです。経済界および行政が関わっており、そこからさまざまなイノベーションが生まれています。例えば飯田市の環境産業の出発点で、全国のモデルとなったプロジェクトとして、全国の皆さんから出資をいただき、行政と事業者の協力により、公的施設や事業所の屋根に太陽光発電システムを設置する、というものがあります。その一環で、飯田市の市立保育園の屋根の上に、「おひさま進歩」という民間の事業者が太陽光パネルを設置しました。これは行政でもできるのではないかと思われがちですが、行政は予算の範囲でしかできませんし、自分達の市の中でしかできません。それを民間の事業者と行政の協働により、他の自

治体にまで太陽光発電プロジェクトが広がるわけで、これが全国のモデルになったというものです。飯田市は、こうした事業を通して国から環境モデル都市に指定されています。

あるいは航空宇宙産業についても、現在地域の企業が各自の有する技術をお互いに開示し合い、「リレー方式」という形で航空宇宙部品を製造する、ということを進めています。伝統的な水引の製造に使われる精密な技術はシチズンなど精密機械に使われていますが、今日その技術が航空宇宙産業にまで広がっている、というわけです。欧州のエアバスやアメリカのボーイングなどにも、これから部品提供を行うことができるようになります。

地域医療や産業振興は1つの市だけではなく、広域で実施することにより、人口減少の時代に対応できるものと考えております。

現在飯田市は東京までバスで4時間、大阪までも同じくバスで4時間、と、交通の便が非常に悪いのですが、14年後には飯田市にリニア中央新幹線が通ることになります。そうしますと東京と大阪までは40分、名古屋までは20分、と、大都市が非常に近くなります。それではみんなそれで喜んでいるかというと、そうでもありません。今後どのようにしてリニアの時代に対応していくか、ということについて、各地区が検討しています。先ほども申しましたように、人口減少の下で、各拠点において地域を維持していくことを考えなければならないわけですが、そこにリニアという新しい要素が入ってくるわけです。これをうまく利用するのはもちろんであります。単に新しい町をリニアの駅の周りに作るということをしてしまうと、他の地区がだめになってしまいます。そうならないようにするためには、リニアの駅も新しい拠点の1つとして捉え、地域全体で役割分担をしていく、ということが必要です。飯田市といたしましては、今後周りの町村とともに、リニアの時代の地域づくりをしていきたいと考えております。

ミカエル・ビスミュット

市長の方々に発表いただき感謝いたします。ではこの会議の第2部に移り、3人の建築家、都市計画家にお話しいただきたいと思っております。

F. 建築家の視点から

ミカエル・ビスミュット

皆さんが都市条件と呼ぶものはどういう意味で複数なのでしょう。そして建築家は都市の生成においてどのような役割を演じられるのでしょうか。

ナスリン・セラジ 建築家、パリ・マラケ国立高等建築大学校長

私は日本人でもフランス人でもありませんが、それにもかかわらずこの会議にお呼びいただき嬉しく思います。私が日仏の文化とこの2つの都市に対して抱いている愛情が偶然を呼び起こしたのだと思います。

都市と都市計画について15分で話すこと、特にそれを母国語でない言葉で行うことは、非常に難しいことです。私が考えるには、都市計画も景観も時間を必要とするものです。市長の方々はいずれにしても任期により時間が制限されていますので、そのような時間の拘束のなかでまとめていくことに慣れておられます。

今日、都市をめぐる状況、また現代の世界をめぐる状況に関する統計が存在します。例えば先ほど伺ったように、シュウール議員の発表中に5万人が都市圏に移住しました。

現在、世界人口の4分の3が都市に住んでおり、この比率は増大する一方です。しかしこれはどのような都市を指しているのでしょうか。古くから存在する都市でありながら最近急速な発展を遂げている上海やムンバイ、あるいは私の生まれたテヘランのような都市でしょうか。それとも中国の深圳のような新興大都市でしょうか。ライバル関係にある歴史的な大都市であるニューヨーク、東京、ロンドン、パリなどでしょうか。それともアメリカでサバースと呼ばれる郊外や拡散都市でしょうか。他にも多くのタイプの都市が存在するでしょう。都市条件の一般化により、都市という概念が曖昧になり、正確に何がテーマであるのかが分かっていないことがあります。都市での生活はどの都市であるか、特にその都市の社会的、経済的位置づけにより大きく異なります。従って都市条件というのは実際には多様なのです。

ここではパリと東京という2つの例のみに触れたいと思います。

パリは環状高速に閉じ込められ、保護された空間で、常に都市計画の対象となってきた、超中央集権的で人口密度の高い堆積型の都市です。パリ市自体は人口200万人、パリ首都圏には1100万人いますが、首都圏については言及されることが全くなく、最近ようやく「グレーターパリ」の概念による把握が始められたところです。首都圏は人口密度は低く、数百のコミュン(基礎自治体)に分かれています。

東京は破壊と再建を繰り返してきた都市圏で、3500万の住民がいます。これは国土の2%に国民の4分の1近くが集まっていることになります。東京の発展は中央からの公的な都市計画なしに行われてきました。人口密度は非常に高く、埋め立てを行い人工の土地を増やすことにより拡張されてきました。これはパリ、フランスでは全く考えられないことです。

パリと東京の両都市は歴史、形状、規模、それに都市の想像力という点でもほぼ真っ向から対立します。しかしながらひとつ共通点があります。それは両市とも似たような塔を持っていることです。

このような状況の中で、都市に属さないものはどうなるのでしょうか。田園、景観、地理は消滅しつつあるのか、都市化されつつあるのか、それとも都市を避ける都市圏として維持されているのでしょうか。庭付き一戸建ての夢を追うことに繋がるのでしょうか。田園を蝕む汎用的な分譲地の増加により、本来の都市の利点の一部が欠如する新たな都市を創ることになるのでしょうか。

並行してエネルギー、交通、気候など、エコロジーの問題がますます厳しく提示されます。このような状況の中で建築家や都市計画家はどのようにして介入できるのでしょうか。彼らはある状況を明らかにし、理解するために手助けをすることができます。また

経済的利益や政治的利害関係の単なる組み合わせに代わる方向性について考えることができます。

都市計画家は脚光を浴びることが嫌いな因襲的な人種で、また政界や一般市民からの要請を受けたり、支持されることが余りにも稀です。それでも私たちは地域の整備を考え、実施し、計画を立てる方法を再発明することに貢献できると私は信じています。問うべき重要な質問は、「我々の生活環境はどのようなものになるか」ということです。

この未来の生活環境は、現在のものから帰納しない限り予言することはできません。予言するより建設すべきです。すると問題は、「どのような環境を我々は望みうるだろうか」というものになります。

私は都市計画のユートピアが一部再び可能になった時期に我々はいるのではないかと思います。1950年代、1960年代には都市計画家のイニシアチブはフランスでも日本でもより大胆なものでした。この過去を再建するというのではなく、そこから教訓を得るということならおそらく可能ではないかと思います。フランスではル・コルビュジエ、そして近代建築国際会議 (CIAM) により、欧州が住宅の分野において特異で強力な歴史を持つに至っています。日本では丹下健三やメタボリズムの建築家たちが公共スペースの占有について文化的に特異なアプローチを形成しました。我々は19世紀の西洋の大がかりな工業化や庭園都市の誕生など、比較可能な以前の状況の中で生まれた都市モデルを現代化することにより、以前のものも含めてこのようなユートピアを新たに考え直すことができるのではないのでしょうか。

今日私は庭園都市が大都市になり得るかという問題を提起したいと思います。

ミカエル・ビスミュット

手がけていらっしゃるプロジェクトにおいて展開されている建築コンセプトについてお話しいただけますか。明日の都市整備を考える時、特にマルセイユの地中海文明博物館 (MuCEM) のように、都市をある文化施設を中心に創るという時に、どのような懸念を抱いておられますか。

リュディー・リチョッティ 建築家

話を始める前に、日本の友人の皆様に、福島の子供たちについて数百万のフランス人と同様に、非常に心を痛めていることをお伝えしたいと思います。この悲しい出来事はプランニングというものの実施不可能性を乱暴に我々に思い起こさせたものであり、建築家、それに公共政策決定者は疑問を抱かなければなりません。

私はこのイベントのスピーカーとして適切な人間であるかどうか分かりません。私は我々が日本の兄弟の皆さんに教えるべきことはないと思います。展望やユートピアよりも我々がお互いに持っている「病」を共有すべきだと思います。

私はユートピアはポルノグラフィの別の側面だと思います。このような概念を私は信じません。ユートピアという言葉は意味論的に現実の諦めということが含まれてお

り、これは病気に近いものです。また展望という言葉は私には極端な無謀さを指すものに映ります。

都市計画の用語は技術官僚の語彙に属することがしばしばです。政治家に意見する専門家が使うものです。都市計画の用語が属するもう一つの語彙は、より最近の誘惑の語彙ですが、これ自体、王宮の詩から来た雑種混合です。従って我々が市民としてみんなで生きる共同の運命である、転換していく現実についてのビジョンをここから得ることは非常に困難です。

私はより慎重であり、幻滅のなかにいます。私は欧州での本当に解決すべき問題は欧州の衰弱だと思えます。我々西洋人にとって、中心的な問題は美の追放であり、あるいは美の恐怖でさえあると思えます。これは日本人の皆様にとっても同じかも知れません。日本は何度か訪問いたしました、日本文化は私にとって神秘です。新マルクス的な旅にとって、美という言葉は怪しいものとなっています。これは驚くべきことです。美を要求することは、下品さを要求するのと同じくらい深刻なことのように見えます。このような状況は私には恐ろしいものです。

この美の追放、欧州の衰弱、批判文化の消滅、そして常套句の賞賛という状況の中で、私は状況主義的ノイローゼを根本的な特徴とする時代に生きていると考えるようになっていきます。流行はカミュやパゾリーニなどの作家に脚光を当てています。私は20歳のころにはサルトルを読みましたが、サルトルがカミュに対し大凡の哲学者であると批判した時、カミュは歴史の方向に椅子を動かすという本能しかない男に批判されるのには疲れたと答えています。テリトリーを選ぶのは我々です。私は選びました。私はカミュの陣営におり、地域整備に関する知識の総体を再構築するのに全く役立たない、死にきれないマルクスの記憶のノイローゼ側には絶対につきません。

私は批判的考察の場として、古い欧州に向けられたノスタルジーへの権利に我々を開く視点を付与するために、新たな意味論的帯域である幻滅にアプローチすることを提案します。私は同業者のナスリン・セラジが言われたように、近代について話しているわけではありません。私はこの近代という時代を嫌います。私は根本的に反動的な建築家です。近代性を有効なプロジェクトと考えるのは大きな過ちです。大学が建築学科の学生に対し、未完成の近代性という夢を教え続けているのは馬鹿げています。近代性は断絶を体現するはずですが、ブルジョワジーの情景の属性として装飾を考えたバウハウスとともに憎悪の頂点に達しました。私は地方的、反動的、マニエリストでプチブル的な形状の空間で暮らすことを希望します。

私の仕事は現実の物質性に関する物語と説話、そして疑問の提示のなかに根付いています。これは真の審美的な戦いです。我々はこの問いを活性化しなければなりません。この問いこそが我々の議論の中心をなすものと私は考えます。

この考えを進めていくと、現実の物質性に裏付けられた現実の活性化は、労働の文化、努力の文化に繋がるものとなります。この観点から見て私は同時に反動的でマニエリストでプチブルで愛国者です。言い換えると私が建築家として関心を持つのは十分に洗練されながら技術的消費主義を拒否し、製造工程が短く、多くの労働力を必要とする建物を作ることです。

労働の世界を断罪するマルクス主義の記憶や、労働コストを節約するために簡単な構造の建物を奨励していた1970年代の建築家に反対します。私は犯罪的なアプロ

一ちだと考えますし、これにより欧州の都市が破壊されました。こういう人達とは私は何も共有しません。

私は従って共同的に反動的となり、物語を求めることを提案します。我々は美の追放を拒否し、まだかろうじて残っている詩の最後の跳躍にしがみつかなければなりません。またマニエリストであるということは、ジュール・バルベドールヴィイのように、できるだけ長い文を作ることなどに等しいのです。これは建築でも同じです。ある素材を記憶と経済的事実に刻みつけようとするなら、我々はできるだけ長い文で物語を作らなければなりません。

ミカエル・ビスミュット

山本さん、貴方の建築コンセプトは非常に独創的なものです。貴方は共同スペースと私的空間との間の関係の非常に個人的なアプローチによる、地域共同空間を推奨しています。この再構成は個人間に作られる関係からも、またそこから生じる環境面でのメリットという観点からも、とても興味深いものがあります。

山本理顕 建築家

まず私が建築家として何をしているのか、簡単にお話したいと思います。まずチューリッヒの空港の複合施設を設計しています。22万平方メートルという、非常に大きな建築物で、ホテルや多目的ホールや、ブランドショップや事務所等で構成され、完成は2018年の予定です。そのため毎月1回チューリッヒに行っています。現在ルツェルンでその展覧会が行われています。他には中国の北京に商業施設と住宅の複合施設を7、8年前に作りました。これも70万平方メートルという、巨大な建築です。小さい建築では、伊藤豊雄さん、妹島和世さん、隈研吾さんら5人で「帰心の会」を結成し、「みんなの家」というプロジェクトの一環で小さな家を作ることで、東北エリアをサポートする、というボランティアをしています。

本日は熊本市長や飯田市長、またフランスの市長もいらっしゃいますので、都市と建築をどのように考えていったらよいか、ということについてお話したいと思います。

「ローカル・コミュニティ・エリア」というプロジェクトは、基本的には住宅のプロジェクトです。しかし単に住宅だけではなく、住宅とインフラを一緒に考えていこうとするものです。先ほどナスリン・セラジさんが都市を考え直すとおっしゃいましたが、私も同意見です。20世紀の都市は1つ非常に大きな間違いを犯しました。それは住宅専用地区を作ったことです。私は「ワンハウス・ワンファミリー」と呼んでいます。1住宅1家族を1つの単位として、それを住居専用地区として供給するような仕組みを作ったということです。その場所にはファミリーハウスしかありません。先ほどゾーニングは間違いであった、ということシュウール上院議員がおっしゃいましたが、ゾーニングは先ほどお話にあったさまざまな地区だけではなく、住宅地区というの大きな間違いであったのではないかと思います。日本においてもヨーロッパの強い影響で、住居専用地区なるものを作ってきました。1945年以降、東京に限らず日本中で住居専用地区が作られ、それが住宅地の基本的なモデルであると、日本人も考えていました。ところが今住居専用地区が大きな困難に陥っています。もう1つ1970年代から1980年代

にかけて、ニュータウンと呼ばれる、非常に大きなゾーンの住居専用地区が作られました。そこが今少子化の時代になり、人口が高齢化しています。ニュータウンはどのように作られたかといいますと、国家の力で作られました。地方自治体によるものではありません。場合によっては地方を跨ぐ形でニュータウンが作られました。それは国土交通省の主導によるものです。それを実際に作ったのは、昔の日本住宅公団、現在は都市機構と呼ばれる組織で、非常に強力なテクノクラートの集団です。各地方が主導して作ったものではありません。それが今大きな問題になっているわけです。

ニュータウンもヨーロッパから来た1つのモデルです。おそらくフランスにおいてもニュータウンが作られたのではないかと思います。ニュータウンの大きな住宅地は、1960年代から1970年代にかけて地方自治体で作った公共住宅と同様に、今日困難に陥っています。その基本的な考えとなったのがヨーロッパの近代建築国際会議(CIAM)が主導したような住居専用地区であります。もともとはヨーロッパ、主にフランスが労働者住宅を供給したというのがモデルではなかったかと思えます。フランス東部の町であるミュルーズにおいて、1850年代に労働者住宅が建設されました。労働者のための専用住宅を作ったことが、専用住宅地のモデルの発端ではないかと思えます。第一次世界大戦後にフランスもドイツも専用住宅を大量に供給しました。それを日本はそのまま輸入するような形で、第二次世界大戦以降に集合住宅を供給したということです。

それで今どうなっているかということについてお話したいと思えます。

1960年には日本の1住宅の住人は平均4人でした。高齢化率は約15%でした。それが2013年の東京の高齢化率は約25%で、そして1住宅に2人しか住んでいないという状況です。しかも住人の高齢化が進んでいるわけです。このような状況は東京に限らず、熊本市でも飯田市でも、多くの都市で見られます。平均で2人しか住んでいないということは、4人家族の人も5人家族の人もいるということですから、1人で住んでいる人がいかに多いかということです。それでもなお1住宅1家族という形で住宅を供給することが正しいか、そこに住んでいる人たちは自分達で住宅のメンテナンスができるのか、家族の面倒を見ることはできるのか、というを考える必要があります。1960年代には主婦が家庭において、家族の面倒をみるという図式がありました。しかしそのような図式は今日完全に崩壊しています。それでも今日本では、民間デベロッパーが中心となって住宅を供給していますが、ファミリータイプと呼ばれる、家族向けの住宅、あるいはワンルームマンションと呼ばれる20平方メートルぐらいの1人暮らし用住宅しかありません。

公共部門は住宅供給から撤退してしまいました。ですから今日住宅供給はほとんど民間デベロッパーによるものです。2013年で住宅に平均2人しか住んでおらず、高齢化率が25%に達するという状況で、我々は今のこのような都市を考えていてよいのか、という問題があります。これは都市の問題であると同時に、住宅供給の問題でもあります。1つ例を挙げますと、これは東京都内の木造住宅が密集している地区を表した地図です。火災が発生した場合にはすぐに焼失してしまう地区です。戦後に建設されて、そのまま約70年間残っている住宅です。それで東京都は今これらを耐火建築に変えようとしています。しかしこれらの住宅は1住宅1家族の考え方で建てられたものです。この写真は豊島区のもので、ここにサンシャイン・シティという、非常にモダンな新しい町があります。こちらにも開発された地区がありますが、この地区は取り

残されていて、木造住宅が建っています。東京都はこの木造住宅を不燃化しようとしているのですが、木造住宅密集地では、住宅が接している道路の幅が2メートルほどしかありません。現行法では、幅4メートル以上の道路に接していない建物の建設は認められません。しかしこれらの木造住宅は、その法律ができる前に建てられたもので、そのほとんどが4メートル以下の道路に面しています。大きな震災や火災が発生した場合には、相当なダメージを受けるであろうと考えられています。ですから東京都は条例により、道路の幅を、4メートルあるいは6メートルに広げようとしています。

幅が4メートルに満たない道路がある地区を航空写真で見ますと、小さな住宅がたくさん並んでどこに道があるのかわかりません。広い道路に面したところは、鉄筋コンクリートの集合住宅に変わっています。また木造住宅が密集している通りの写真を見ますと、幅が4メートルに満たない通りに沿って、このように住宅が並んでいます。木造密集地区はよいところもあります。まず車が入ってこないで、子ども達が安心して遊べます。また小さな商店もあります。ですから住民にとっては住みやすい場所です。ですから私は豊島区と、道路の拡幅をしなくても安全な町ができないだろうか、という話をしています。それはインフラの問題だけではなく、どのようなコミュニティーを作るか、ということとも関わっています。神戸の大震災の時に、コミュニティーが豊かなところほど死者が少なかったのです。建物が崩壊しても、あそこの2階にはおばあちゃんが寝ていたはずだ、一階は潰れても、おばあちゃんは助かっている、というようなことを近所の人がかわかっていて、助けに行けたわけです。つまり周りの人が、そこに誰がどう住んでいるか、ということがわかっているわけです。木造密集住宅地には、そのような豊かなコミュニティーが残っています。ところが道路の幅を広げてしまったら、そのコミュニティーは確実に壊れてしまうと私は考えています。ではどうすればよいのでしょうか。

この写真には住宅のブロック塀が写っています。ブロック塀は地震が発生した際には崩壊の危険があり、それにより死者や負傷者が出る恐れがあります。そしてブロック塀が壊れてしまったら消防活動ができなくなります。プライバシーを大切にしようという考え方は、ヨーロッパから日本に入ってきました。戦後60年以上経って、プライバシーという概念はヨーロッパ同様、日本においても重視されています。ですから自分の家の周りに塀を作ってプライバシーを守りたいわけです。ところがその塀があるために、道路が大変危険な場所になってしまうのです。ですからブロック塀を取り払うことを提案しています。

そして住宅の傍に市販の、雨水の貯水タンクを設置します。火災時にはこの水が消火に使えます。屋外消火栓も配置します。このように住宅の近くに水を確保することが有効な防災対策になると考えている学者がいます。さらに住宅に縁側を作り、縁側で商売をする、ということを提案します。古い家具を修理します、お茶を出します、空いたところを畑にします、といったような小さいお店を作ったらどうか、ということです。近代都市になって、住宅街から商店が消えてしまいました。14世紀のパリには、約130の職種があったということです。パリは小さなギルドの集団で細かく分かれており、そのようなコミュニティーがパリだけでなく、ヨーロッパ各都市にあったはずで、ヨーロッパは小さな都市によって作られていた、と、ルイス・マンフォードというアメリカの都市学者が言っています。パリでは商人や職人のギルドが町を作っていたわけです。ということはパリの建物はほとんどが商業施設で、専用住宅ではなかったというこ

とです。日本でもかつてはそうでした。幸山市長が町屋の話をされましたが、町屋は商業施設です。住む場所であると同時に商業活動の場所でもありました。日本の都市も町屋でできていました。住宅と一緒に商業施設を作るということは、日本だけではなく、古い町ではごく当然のことではなかったかと思います。それが20世紀に入って住居専用地区というものができて、そのような風景が忘れられたのだと思います。ですから私の提案は、住宅と一緒に商業施設を作ろうというものです。学生達とさまざまな商業施設を考えてみましたが、生活支援施設や、畑も作れます。東京の中心部であっても古い住宅はそのまま、防災に強い町を作れるのです。

先ほどの豊島区の住宅ですが、このようなキッチンや5人から7人ぐらいで共有します。これをSグループと呼びます。それからこのSグループが6つでMグループを作り、太陽光発電などのエネルギーを共有します。Mグループは4つ集まってLグループを作り、コジェネレーションシステムやレンタル倉庫、コジェネレーションから出た熱を利用したお風呂等を共有します。そしてXLグループはLグループ4つで構成され、そのために託児所とか、コンビニエンスストアや、生活相談デスクが作られます。

住宅は、お店のような場所とベッドルームと2つでできています。どんな小さい住宅もお店のようなものとの組み合わせで作ります。おばあちゃんがタバコ屋を営んで奥に1人で住んでいたり、学生でしたら2人でキューブを借りたり、家族で住むことも可能です。貸本屋や自分の持っている服を貸すとか、かけはぎ屋や、近くで咲いている雑草を売るとか、非常に簡単にできる店を作ろうという提案です。そうすると小さいお店がある町ができてきます。今まではマンションなどでは約8割が専用スペースで、約2割が共有スペースでしたが、それを専用が4割で共有を6割ぐらいにしていこうということです。その共有スペースにさまざまなファシリティがあるわけです。

コストについては、1キューブ15㎡借りると3万4400円、約344ユーロで、4キューブ借りると8万9600円です。東京でネットカフェを1ヶ月間借り続けると6万円かかります。横浜で労働者が住む3畳間でも6万6000円で、地域社会圏のキューブは3万4400円、ワンルームマンションで6万5000円です。ですから圧倒的に安く借りることができます。そしてその中で自分達に適した仕事を見つけることができます。

社会保障費は日本の国家予算の半分を占めており、その割合は増える一方です。それで日本は今このサービスをできるだけ小さくしようとしています。そうしないと日本の財政は破綻してしまいます。地域社会圏の中でどのようにして相互に助け合うことができるか、ということを考えない限り、破綻は確実だと思います。フランスも状況は同じではないでしょうか。これは日本の社会保障の一例ですが、介護保険は身体介護と生活援助とに分かれています。生活援助は買い物に行きあげたり、ベッドを作ってあげたりするものです。身体介護はプロの看護婦が体を抱えたり、お手洗いの世話をしたりするものです。高度な身体障害者ほど身体介護の率が高くなります。ですから日常的に地域の人々でできることであれば、介護保険は半分になります。

それからエネルギーは、遠くのプラントで作って各住宅まで持って行こうとする場合、作った電気エネルギーで熱になったものは全て捨てています。福島から東京までの距離は250キロメートルで、福島で作られたエネルギーの60%は全て海に捨てられています。海の温度が1度か2度上がります。あるいは送電ロスといって、250キロメートルの距離を東京まで持ってくるうちに5%電気がなくなります。これだけの無駄をして原子力発電をしています。火力発電もそうです。こういうプラントを作ると、いかにロス

が大きいか、ということです。近くでエネルギーを作ると、その約90パーセントを使うことができます。電気にしろガスにしろ、自分達の近くでエネルギーを作ることがいかに有効か、ということです。

住宅の面から都市を考えるということは非常に重要であると思います。都市全体の計画やインフラの計画をどうするか、ということと同時に、小さな住宅をどう作って供給してゆくか、ということを考えることが重要です。ぜひそういった点を皆さんで考えていただければと思います。

III. 質疑応答

ミカエル・ビスミュット

今度はナスリン・セラジさんに質問ですが、このような共同体的アプローチは貴方が関心を持つようなものですか。

ナスリン・セラジ

私は山本理顕さんのアプローチに関心を持って聞きました。山本さんはモダニズムと呼ぶ一種の先入観を持って元々家族のために考えられた家から出発しています。そこから少しずつ、我々の生活において共同空間に属するものの共有に向かう考察を行っています。

欧州の住宅におけるモダニズムの遺産について語る時、私はまさしくこのアプローチの中にいます。この遺産、特にメタボリズムの遺産を基礎に、現代の生活、明日の生活を再発明することが可能だと考えています。今日、各個人が個別にすべてを負担することは不可能なことを知っています。山本理顕さんの提案は自分のためにとっておくものと共有できるものを区別するということです。共有可能なスペースというのは中世の考え方の一種の遺産のようなものですが、別の角度から考えられ設計されることが可能です。我々はマネエリスムなしに、豊かな歴史から常に再発明する能力を持っていると思います。

ミカエル・ビスミュット

これから日本に市長さん方、特に幸山政史市長に意見を聞きたいと思います。市長には会場からの質問にお答えいただきたく思います。質問はフランスでは公共交通の利用者数は増える一方であるのに、日本ではなぜ1975年以降利用者数の減少が見られるのかということです。

幸山政史

先ほどご紹介しましたように、熊本市だけではなく、日本全体がそのような状況になっております。基本的に公共交通に対する考え方は、民間企業主体の運営であるということです。乗る人が少なくなってくると、民間のバス会社は路線をカットしたり、便数を減らしたりということをします。そうするとさらに使い勝手の悪い公共交通になって、

また利用者が減っていく、という状況です。その悪循環が続いてきたということです。ですから今それにストップをかけるために、先ほどのグランドデザインや交通基本条例があるわけです。熊本市としては全体の最適化を目指しています。ただ現実にはいろいろ厳しい壁があります。本市のバスは民間企業4社と公営企業1社の計5社で運営されていますが、公営企業のバス網を民間企業に全て移そうとしています。そうすればさらに民間による路線カットに拍車がかかるのではないかと、という懸念もあります。そこは行政の関わり方を変えていこうというような発想転換に取り組んでいます。それは運営に対してもっと行政が直接的に関わるとか、補助金制度にしても、路線維持のために使われる制度に変えてゆく、といったことです。なぜなら経営努力をしない方が補助金がたくさん支給されている、といった事実があるからです。そこを見直すといったことを行っています。民間セクターと公共セクターのあり方を変えてゆく中で、持続可能な公共交通することに市はチャレンジしています。

ミカエル・ビスミュット

牧野光朗市長には、建築家の方々の発表についてコメントを頂けますでしょうか。

牧野光朗

人口増加の時代には問題解決を先送りしても、きっと将来の地域の担い手達が問題を解決してくれるだろうと考えられていました。ある意味では非常に将来を楽観視していたわけで、1960年代から1990年代まではそのような考え方がありました。ところが先ほどお話したように人口減少の時代においては、問題を先送りすると、その問題がさらに大きくなってしまいます。そのような状況においては、地域において発想を変えていかないといけないのですが、実際にはそんなに簡単に変わるものではありません。日本の場合はいろいろ模索をして、1990年代からの20年間は「失われた20年」と言われています。もっともその間行政が何もしなかったのではなく、新しい道を切り開こうとしていたわけです。私の方からは、その間都市計画を考える立場、あるいは住宅政策を考える立場にいた建築家の方々がどのように考えていらっしやっただのか、お伺いしたく存じます。

山本理顕

牧野さんがおっしゃった「失われた20年」に日本で何が起こったかと申しますと、日本では2000年から公共住宅が供給されなくなってきました。ほとんど民間のデベロッパーによる供給になり、民間のデベロッパーは建物を証券化してそれを投資家に売るわけです。そうするとデベロッパーがもともとお金を持っていなくても、投資家に証券を売って、それでマンションを作るのです。するとデベロッパーはどこを向いて作るかというと、住宅に住む人ではなくて、投資家がどう食いつくか、どう食いつきがよいマンションを作るか、ということを考えて作るようになりました。ですから周りの景観など気にしません。駅前に突然巨大な建物ができたりするわけです。1990年頃からそのようなことが行われ、日本の都市は非常にひどい状態になっていったのと同時に、住む人達のために町を作るということがほとんど考えられなくなってゆき、国の政策もいか

に投資しやすい都市を作るか、ということになり、どの町もできるだけ標準化してマンションを作りやすい町にするようになってしまいました。そしてそれが多くの町を住みにくい町にしてしまいました。

ミカエル・ビスミュット

会場から質問はありますか。私からもひとつあるのですが、中心街の均質化に関するものです。今日地球上のどこに行っても同じブランド、同じショッピングセンターばかりです。建築家としてこのような現象に抗するために何ができるでしょうか。公共政策の決定者に対しこの問題について働きかけることはできますか。

山本理顕

先ほど牧野さんが飯田市は一極集中はせず、さまざまな特色のある場所を活かしたい、とおっしゃいましたが、それは大きな都市においても同じであると思います。東京にもさまざまな特色のある場所があります。それらの場所を標準化しようとする試みがあるわけですが、そうではなくていかに特色がある場所を作っていくか、ということがこれからの都市の考え方であると思います。ヨーロッパではそれに成功している都市があると思います。世界的な標準化に対して、地域性を有する町というのは十分に可能性があるかとヨーロッパの皆さんは思っているのではないのでしょうか。ところが日本ではそうではなく、標準化が地方において起きているように思います。牧野さんのような方は非常にやりにくいのではないのでしょうか。

牧野光朗

今山本さんからお話があったように、日本では高度成長期に都市の標準化が進み、中心市街地はどこも同じになってしまいました。それにより町が個性や特徴、地域らしさを失い、若い人達が地域から離れていってしまいました。これが我々が持っている危機感です。若い人達が地域に戻ってきて、子どもを育ててくれるかどうか、それをきちんと実現していかないと、人口減少の中で若い人達に出て行かれたら、子育て世代がいなくなったら、都市は衰退するしかないのです。そうならないためには、都市を持続可能な地域として、将来の子ども達や孫達にきちんと引き継いでゆくという責務を私達は果たさなければならないのです。そのためには自分達の地域の特徴を把握して、それを共有しなければいけません。そうしないと若い人達は戻って来ないと思います。

ナスリン・セラジ

中心街の均質化は非常に重要な問題です。建築家や都市計画家もそうですが、政治家や社会に関係する人はある意味ですべてこの問題の責任を負っていると私は思います。我々是一種の個人主義から離れ、真正なものや自然へ回帰することを希求しますが、同時にすべてが均質化され、トマトはすべて同じサイズで365日いつでも買えるということも望んでいます。我々のポスト工業時代の文化が即時性の中でし

か生きることのできない社会を生み出したのです。この即時性に屈して、時間をかけることを拒否した時点で、すべて同じように見える町に生活しなければならないこととなります。

25年前、我々が東京やインド、上海などに行った時には、完全に別世界に行くという楽しみがありました。現在ではレストランチェーンやホテルチェーンの存在によりそういう印象は薄れています。都市は退屈です。アメリカは世界全体を巨大なディズニーランドにすることにより勝利を収めました。私たちはおそらく文化の中での自分たちの故郷を忘れてしまうという罪を犯していると私は思います。過去を考慮しながら未来を建設するのは今からでも遅くありません。すべての関係者が参加しなければなりません。

会場から アンリ＝ピエール・レルストー(プレジール市 都市計画・環境担当副市長)

私は、農村と社会的混合を維持する必要性、また大都市圏になり得るものとしての庭園都市、という2つの考えは大変興味深いと思います。しかしながら住民が必要とする住宅は年齢と共に変化する、という問題が取り上げられなかったことを残念に思います。また市が160戸の家屋からなる地区を建設しようという時、市は共同菜園、スポーツグラウンド、学校などの施設を住宅地の付近に整備し、異なる社会階層の住民の共存を図らなければなりません。

IV. 総括と閉会の辞

ダヴィッド・アスリン

よく存じ上げているジャック・バラッド氏に閉会の挨拶をしていただく前に、2つほどお話ししたいことがあります。フランスと日本との間には多くの共通点もありますが、数多くの違いもあり、そのような二ヶ国の間で都市整備に関する討論を行うのはなかなか難しいことです。我々は国民の高齢化を初めとする都市整備や建築の問題に直面しており、このことは日本側の発表者により説明があったところです。整備の概念は人口のダイナミズムにより特徴付けられており、この点で日本とフランスでは異なります。

またジャン＝ピエール・シュウール議員からもお話があったように、フランスと日本は同じ重要な課題を抱えています。それは周辺部においていかに中央性を作り出すかということです。我々の都市政策は中心とその拡張部を作りました。そしてこの2つを交通政策により繋ぐ方法を考えています。しかしながら社会関係を作る中央部の主要な構成要素は至る所に存在しなければなりません。ひとつの例ですが、カサブランカの近くにあるスラム街の中心にある非常に高いレベルの文化センターが作られました。これにより中心街に住む人たちがスラム街に行きます。私はパリの中心部、下町に属する20区に住んでいます。公団住宅に住んでいる人たちは50メートルぐらいしか離れていない芸術家のアトリエの存在を知らないことがよく分かります。モビリティという重要な問題が考えられなければなりません。そうでなければ同じ社会階層の市民が常に1つの場所に留まるようになり、ゲッター化のようなものがみられるようになってしまいます。

従って明日の都市の課題はモビリティであり、社会的混合であるとともに複数拠点であります。これにより都市の主要活動のすべてが至る所で展開され、それにより社会的な結びつきが作られるのです。

ジャック・ヴァラッド アジア移動大使、ボルドー経済社会発展協議会会長、国会名誉議員

今回のフォーラムのような意見交換は極めて意義があるものであり、今後も続行されることを希望します。私自身、日仏友好議員連盟の会長としてアスリン議員が催してくれたこのフォーラムに参加することができてとても嬉しく思います。私も会長職を何年か務めました。アスリン議員が良心と才能を持って後任を果たしてくれていることに満足しています。またこのような会議を催していただいたことについて自治体国際化協会パリ事務所にも賞賛の言葉を贈りたく思います。皆様が呼んでいただいた方々のおかげで討論はきわめて興味深いものとなりました。また自治体国際化協会の理事長にも感謝いたします。理事長には2013年6月に我々が東京を訪問した際にお迎えいただきました。その時のことは非常に良い思い出として覚えておりますし、またお会いした際に、貴協会の役割の重要性、および日本の政府と自治体の貴協会に対する評価を理解いたしました。

日本では、自治体国際化協会パリ事務所の配慮により、日仏の地方自治体関係者の面談が実施されました。このような会合を開くのは決して容易なことではありません。その際にはナンシー、マルセイユ、それにノール県をはじめとするフランスの地方議員が浜松市、岐阜県そして滋賀県の議員と話し合いました。

このような会合は、日仏の議員間の交流が不十分であるという両国に共通した認識から生まれたものです。このフォーラムが浮き彫りにしたように、市長の方々は共有すべき考察や経験を持っています。我々は様々な課題の解決方法に耳を傾け、考えていくべきです。市長の方々の発表の後に行われた議論は、その意味で非常に意義のあるものでした。

ランスの市長は、ルーブル美術館の分館の建設がきわめて戦略的な牽引力となっており、これなしには町は衰退と産業砂漠化の一途を辿るばかりであったらうとお考えです。また、地域にあるものを残しながら、住民の生活を新たな人口状況に対応させていくことにより、既存のものを段階的に変えていくという山本理顕さんのアプローチはとても興味深いものです。

私からも住宅についてコメントさせていただきたく思います。この問題が一般論で語られ尽くされることは当然ながらありません。住宅についてある考え方を住民に押しつけることは不可能です。現在では投票することで議員に信頼を示した、公共サービスの受益者である住民のことを考えずに何かを行うことはできません。

アジア移動大使として私は何度も中国に参りました。中国人自身、中央レベルでは、地域の責任者や住民との協議なしに中央レベルで決定が下される時代は終わったということを理解しています。我々も地域レベルにおいて建築事務所を作り、そこで専門家や技術者だけでなく住民も巻き込む形にすることを義務づけられています。また議員は様々な社会階層の住民の共存を推進する責任を有します。ジャン＝ピエール・シュール議員はゾーニングの概念を強く批判しました。このようなアプローチは今や適切であるとは言えません。その意味で、エコ地区の概念は我々が都市において目指すものと矛盾するものです。エコ住宅、すなわち省エネ型で交通網への接続が良い住宅は当然選択されるべきです。しかしながらこの概念は地区レベルで適用された場合には「エコゲッター」となりかねません。

ミッションで日本を訪れた際に、お会いした日本の議員の何人かの方から、地方議員と国会議員を兼職できるフランスの政治家は幸運であると言われました。日本の市長や県知事は、国に意見を聞いてもらうことが非常に難しいという話をされました。フランスではちょうど兼職禁止について検討しており、それは有権者の委任を受けた議員がその任務を十分に果たすことができるようにするために必要であると考えられているという話をしたところ、日本の方々はがっかりされていました。しかしながら兼職禁止はまだ議論の最中であるとお話しました。日本でこの問題について状況が変わるようであればそれについて知りたいと存じます。

このフォーラムの閉会の言葉を述べさせていただきありがとうございます。上院の日仏友好議員連盟は皆さんの活動に常に耳を傾けていることをご理解ください。自治体国際化協会との協力関係が今後とも続いていくとともに、このような会議が日仏の友好関係に大きく貢献することを切に願います。