

Yokohama là đô thị lớn thứ 2 ở Nhật Bản, có dân số 3,7 triệu người. Hiện nay, Yokohama là một trong những cảng quốc tế chính của Nhật Bản, đi đầu cả nước về phát triển công nghiệp nặng. Đồng thời, thành phố cũng đã trở thành một trong những nơi đáng sống nhất trên thế giới, là nơi người dân Nhật Bản mong được chuyển tới sống do có môi trường sống tiêu chuẩn cao và gần với Tokyo, khả năng tiếp cận giữa trung tâm và ngoại thành cũng tốt.

Yokohama được cả khách du lịch trong và ngoài nước chọn làm điểm đến do giàu tính lịch sử, giá trị văn hóa và có nhiều điểm vui chơi, giải trí khác nhau.

Tuy nhiên, để trở thành một đô thị đáng sống và có tính cạnh tranh trên trường quốc tế thì trước mắt còn nhiều việc phải làm.



**Khánh thành cảng và hiện đại hóa**



Sau khi khánh thành cảng năm 1859, Yokohama đã trở thành thành phố giao thương quốc tế với vai trò cửa ngõ giao thoa với nền văn hóa phương Tây và công nghệ hiện đại

**Tái thiết sau động đất và chiến tranh**



Sau khi chiến tranh kết thúc năm 1945, phần lớn khu vực trung tâm thành phố đã bị phá hủy, các cơ sở tài chính và thương mại bị di dời khỏi thành phố do bị phê phán, các hoạt động kinh tế xã hội bị đình trệ.

**Tăng trưởng dân số nhanh và Đô thị hóa**



Yokohama đã trở thành đô thị ngủ đêm cho Tokyo khi lượng người nhập cư vào Tokyo ngày càng tăng. Tăng trưởng dân số nhanh và phát triển đô thị lan đã gây ra những bất cập về đô thị, còn được gọi là "ngủ đại chiến": rác thải, giao thông đường bộ, hủy hoại môi trường, thiếu nguồn nước và thiếu đất công.

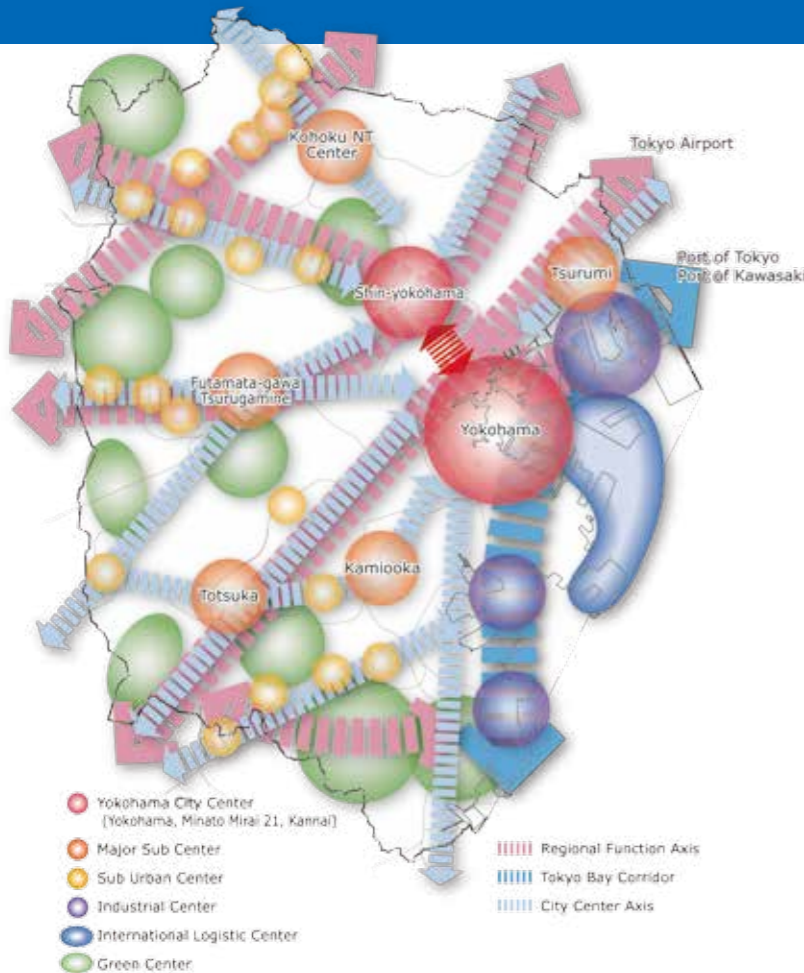
**Đổi mới để phát triển bền vững**



Yokohama ngày nay liên tục đổi mới và thi đấu đổi mới với các vấn đề mới về đô thị do toàn cầu hóa gây ra.

# Sơ lược về thành phố Yokohama

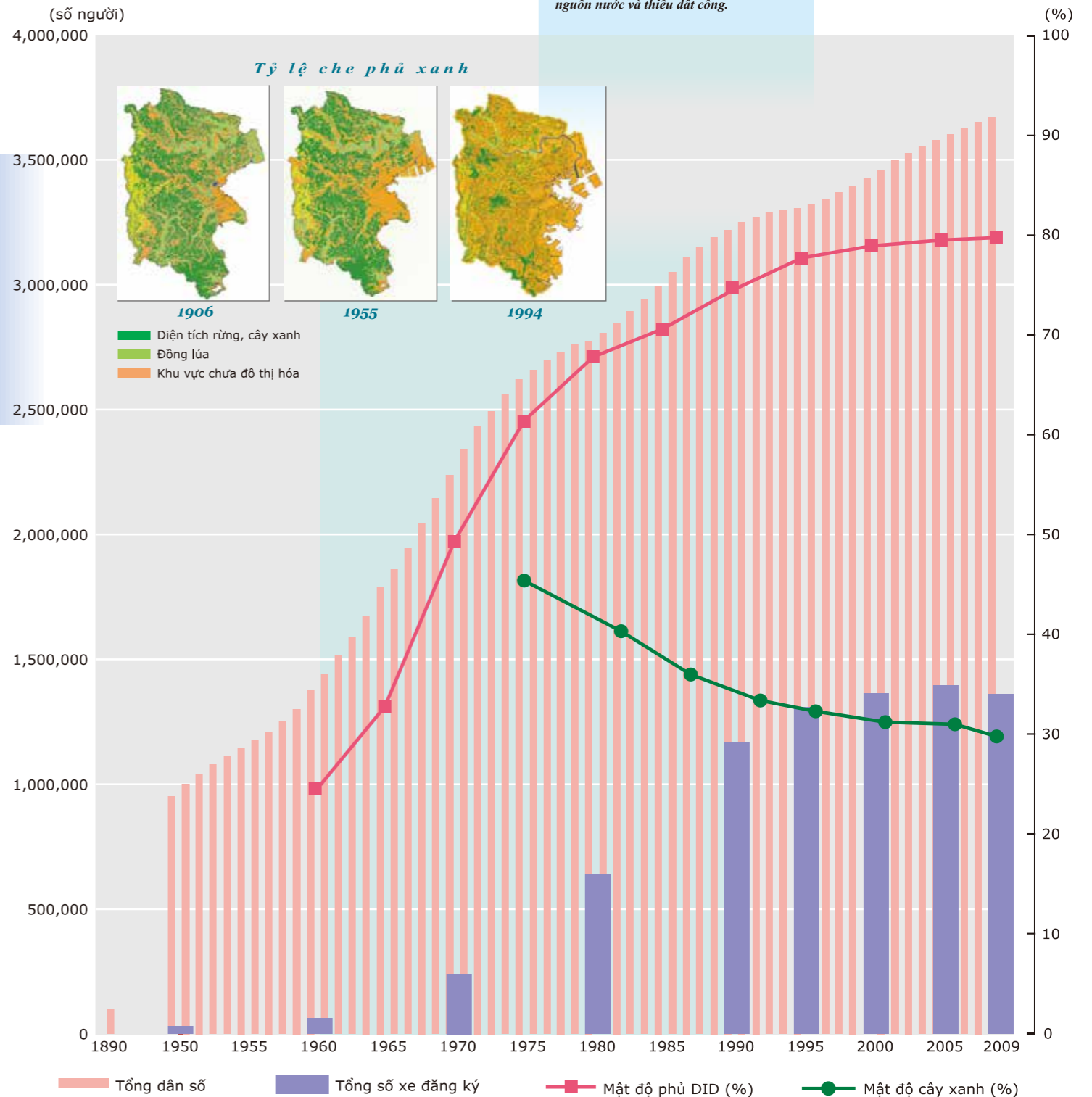
Môi trường đô thị tuyệt vời ở Yokohama là kết quả của việc hợp tác và phối hợp giữa chính quyền thành phố và người dân trong suốt lịch sử 150 năm của thành phố này



## Các chỉ tiêu chính của thành phố Yokohama

Dân số	3,69 triệu (2011)
Mật độ dân số	8.491 người/km
% người trên 65 tuổi	19,6% (2009)
Diện tích tự nhiên	434,98 km <sup>2</sup> (2010)
Diện tích cây xanh	29,8% (2009)
Tổng sản phẩm	12,77 nghìn tỷ yên (2008)
Thu nhập bình quân	3,101 triệu yên/người (2008)
% vận tải công cộng	42,7% (2008)
Số xe đăng ký	1,3 triệu, 0,8 xe/hộ
Khí thải nhà kính	5,18 tấn/người (2009)
Số khách du lịch	24,8 triệu (2012)
Sự kiện MICE <sup>1)</sup>	47 (2010)
Xếp hạng đô thị về đáng sống <sup>2)</sup>	1 (2011, 2012)

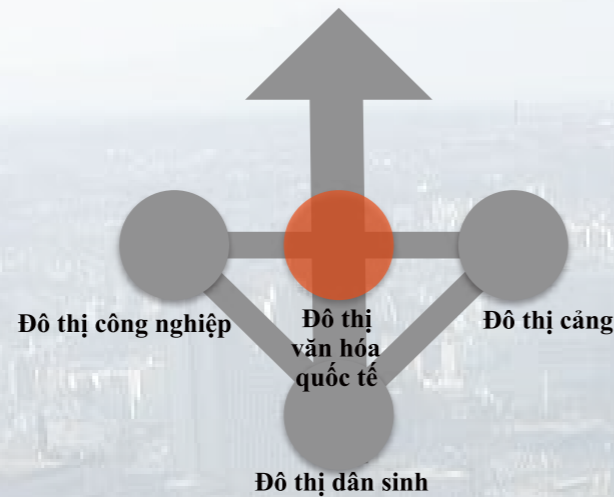
Các sự kiện quốc tế quy mô lớn (trên 300 người tham dự, trong đó có trên 50 đại biểu quốc tế)  
 Trong số 47 tỉnh ở Nhật Bản (nguồn: xếp hạng đô thị đáng sống SBI)



Tương tự như những gì các đô thị mới nổi trên thế giới đang đối mặt ngày nay, thành phố Yokohama cũng đã từng gặp nhiều vấn đề đô thị nghiêm trọng trong các thập niên từ 1960 và đến 1980 khi thành phố tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ và gia tăng dân số nhanh.

Chính quyền thành phố, theo yêu cầu và đòi hỏi của người dân, đã lập quy hoạch với tầm nhìn dài hạn. Năm 1965, khi Yokohama đối mặt với những vấn đề đô thị thì mục tiêu đặt ra cho thành phố là trở thành một “thành phố văn hóa quốc tế” có sự đồng bộ, hài hòa giữa lịch sử phát triển của một đô thị cảng và một đô thị công nghiệp, đô thị dân sinh.

## Mục tiêu của Yokohama



**Xây dựng hạ tầng đô thị cơ bản thông qua kết hợp các dự án chiến lược**



**Quản lý phát triển đô thị thông qua các quy định và hướng dẫn**



**Nâng cao tính hấp dẫn của thành phố thông qua thiết kế đô thị và quản lý đô thị**



**Sự tham gia của khu vực tư nhân và người dân**



**Xây dựng một thành phố an toàn thông qua các biện pháp phòng, chống thiên tai toàn diện**



**Cung cấp đường dây nóng 24/24 cho người dân**



**Liên tục có đổi mới**



## Các hướng tiếp cận phát triển đô thị bền vững

Bài học kinh nghiệm hay những cách chúng tôi đã làm tại Yokohama có thể mang lại một góc nhìn mới cho các nhà quản lý đô thị và quy hoạch gia đô thị trên toàn thế giới

Để giải quyết các vấn đề đặt ra, Yokohama đã triển khai nhiều dự án phát triển và các biện pháp điều tiết khác nhau, tất cả đều được thiết kế sao cho có tính đồng bộ, nhất quán với nhau, đảm bảo thực hiện dài hạn, có sự tham gia chủ động của người dân và khu vực tư nhân.

Trên cơ sở kêu gọi hợp tác giữa Chính phủ và khu vực tư nhân, người dân khi lập quy hoạch và thực hiện, thành phố Yokohama đã cung cấp dịch vụ và công trình công ích để thực hiện các chính sách và mục tiêu về phát triển đô thị.

Yokohama ngày nay liên tục có những biện pháp đổi mới và thí điểm để khắc phục những vấn đề, thử thách mới về đô thị.

Những bài học kinh nghiệm về khắc phục những vấn đề đô thị có thể được chia sẻ với các thành phố khác trên thế giới để hướng tới phát triển bền vững. Bài học kinh nghiệm hay 7 cách chúng tôi đã làm tại Yokohama để thực hiện tăng trưởng bền vững có thể mang lại một góc nhìn mới cho các nhà quản lý đô thị và quy hoạch gia đô thị trên toàn thế giới.

### Ví dụ về hệ thống tiêu chí phát triển đô thị

- 6 dự án chiến lược về phát triển hạ tầng chiến lược
- 190.000 chỗ làm tại Minato Mirai 21
- 300.000 người dân trong phạm vi 2500 ha của khu đô thị Kohoku
- Giảm được 30% lượng rác thải theo Kế hoạch G30
- Chỉ mất 15 phút đi từ nhà tới ga gần nhất
- Chưa tới 30 phút đi tới trung tâm thành phố
- 100% người dân nằm trong phạm vi hệ thống thoát nước thải
- Không còn trẻ em nằm trong danh sách chờ được chăm sóc

# Xây dựng hạ tầng đô thị cơ bản thông qua kết hợp các dự án chiến lược



Minato Mirai 21

Nguồn: Cục Phát triển đô thị, thành phố Yokohama

## Hướng tiếp cận dựa vào dự án chiến lược

Yokohama trong thập niên 1960 và 1970 – thời điểm tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ ở Nhật Bản – đã đối mặt với nhiều vấn đề đô thị nghiêm trọng và có liên quan mật thiết với nhau. Phát triển kinh tế nhanh ở Tokyo đã dẫn tới phát triển đô thị lan và phát triển đất ở các khu vực ngoại thành giáp ranh, bao gồm cả thành phố Yokohama. Tốc độ tăng trưởng dân số trong giai đoạn này là 5- 10% mỗi năm, cao hơn nhiều so với các khu vực đô thị khác ở Nhật Bản lúc đó.

Quá trình đô thị hóa nhanh đã dẫn tới thiếu hạ tầng và dịch vụ đô thị, gây tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm môi trường, thiếu dịch vụ xã hội, v.v. Ngoài ra, ngân sách địa phương cũng không đủ để cung cấp đủ dịch vụ và hạ tầng đô thị nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng.

Thành phố Yokohama quyết tâm giải quyết triệt để những vấn đề này bằng

cách thực hiện các dự án hạ tầng cơ bản có tính chiến lược giúp hình thành cấu trúc đô thị chính, giống như xương sống và bộ phận trên cơ thể người. “6 dự án chiến lược” gồm 3 dự án phát triển đô thị và 3 dự án phát triển giao thông vận tải đã được thực hiện một cách đồng bộ. Ngoài ra, quy trình thực hiện dự án toàn diện đã kêu gọi các bên liên quan tham gia, không chỉ gồm chính quyền thành phố mà cả Chính phủ, khu vực tư nhân và đại bộ phận người dân. Các bên đã có chung một tầm nhìn và hình ảnh rõ ràng về dự án, lấy đó làm cơ sở để cùng nhau triển khai.

Các dự án lớn này đòi hỏi lượng vốn khổng lồ mà thành phố Yokohama không thể một mình gánh vác được. Do đó, Yokohama đã chọn cách chia sẻ gánh nặng tài chính với các bên liên quan khác, ví dụ như Chính phủ và khu vực tư nhân. Yokohama đã chủ động có những kiến nghị lên Chính phủ nhằm thực hiện các dự án đã đề xuất bằng cách sử dụng ngân sách quốc gia. Đây là trường hợp tiên phong đối trong lĩnh vực quản lý đô

thị vào thời điểm đó.

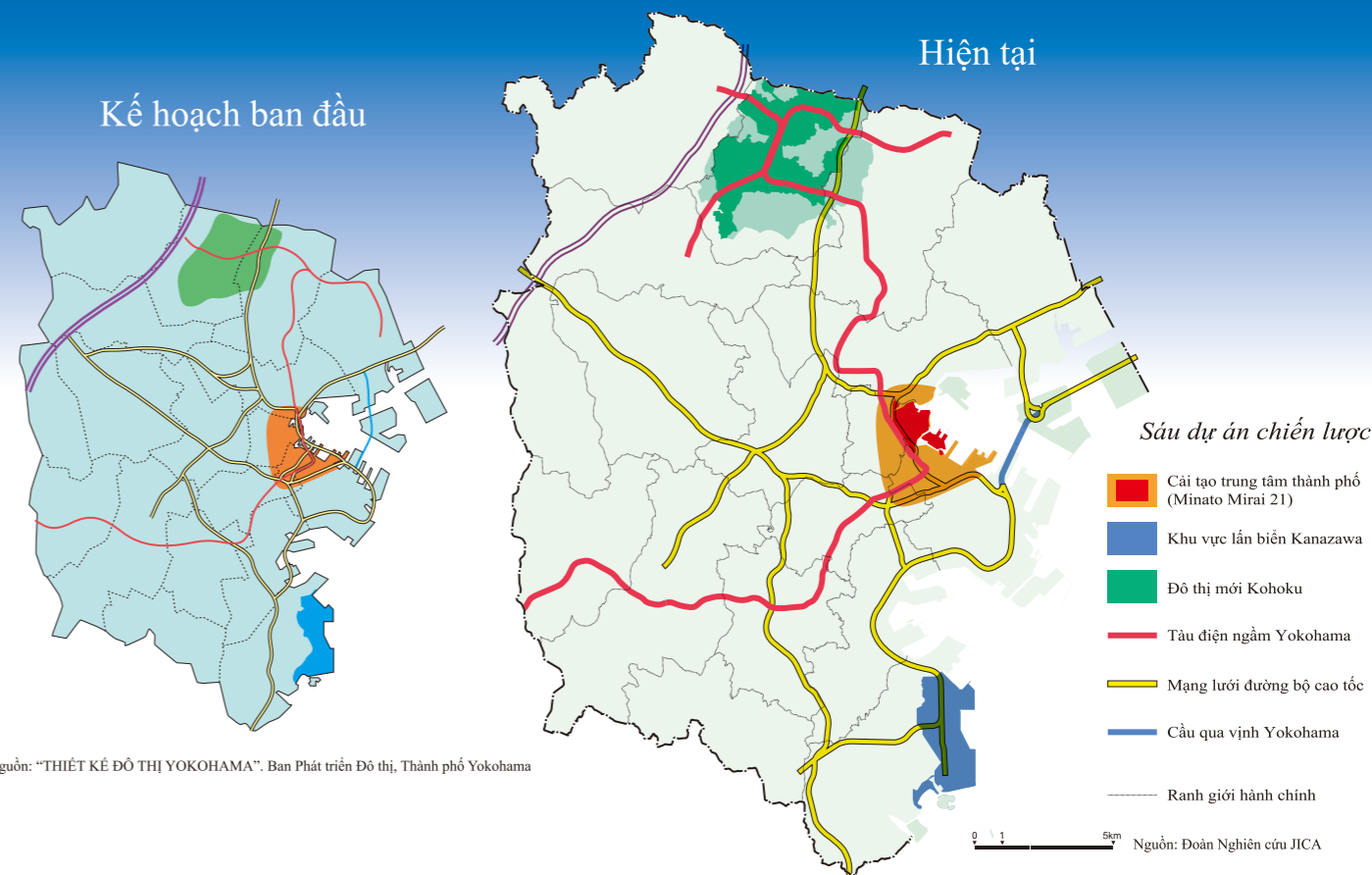
Yokohama cũng khuyến khích đầu tư tư nhân bằng cách thiết lập quan hệ đối tác với các doanh nghiệp tư nhân, khuyến khích họ tham gia vào các dự án phát triển. Thành phố đã phát hành trái phiếu bằng đồng nội tệ và ngoại tệ, có sự bảo lãnh của Chính phủ.

## Hiệu quả đồng bộ và các dự án gắn kết

Sáu dự án trên được thiết kế đảm bảo có sự gắn kết, hỗ trợ và tăng cường lẫn nhau, từ đó thu được hiệu ứng đồng bộ. Các dự án quy mô lớn và tương hỗ lẫn nhau này có ý nghĩa quyết định trong việc tạo dựng nền móng cho phát triển thành phố, hình thành hạt nhân phát triển kinh tế cũng như xây dựng đô thị đáng sống, thuận tiện cho toàn bộ người dân.

# Xây dựng các trung tâm chức năng để phát triển thành phố

Sáu dự án chiến lược



Nguồn: “THIẾT KẾ ĐÔ THỊ YOKOHAMA”. Ban Phát triển Đô thị, Thành phố Yokohama

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## Nội dung của “Sáu dự án chiến lược”

### Minato Mirai 21 và Cải tạo các trung tâm đô thị khác

Xây dựng các trung tâm thương mại, văn hóa mới làm động lực kinh tế cho thành phố

### Phát triển mạng lưới tàu điện ngầm

Kết nối các trung tâm đô thị với khu vực ngoại thành bằng mạng lưới vận tải công cộng

### Khu lân biển Kanazawa

Xây dựng khu công nghiệp thân thiện với môi trường để di dời nhà máy, tạo môi trường tốt cho người lao động, người dân địa phương và khách vãng lai

### Mạng lưới đường bộ cao tốc

Vận chuyển hàng hóa và hành khách bằng mạng lưới đường trục là xương sống cho thành phố

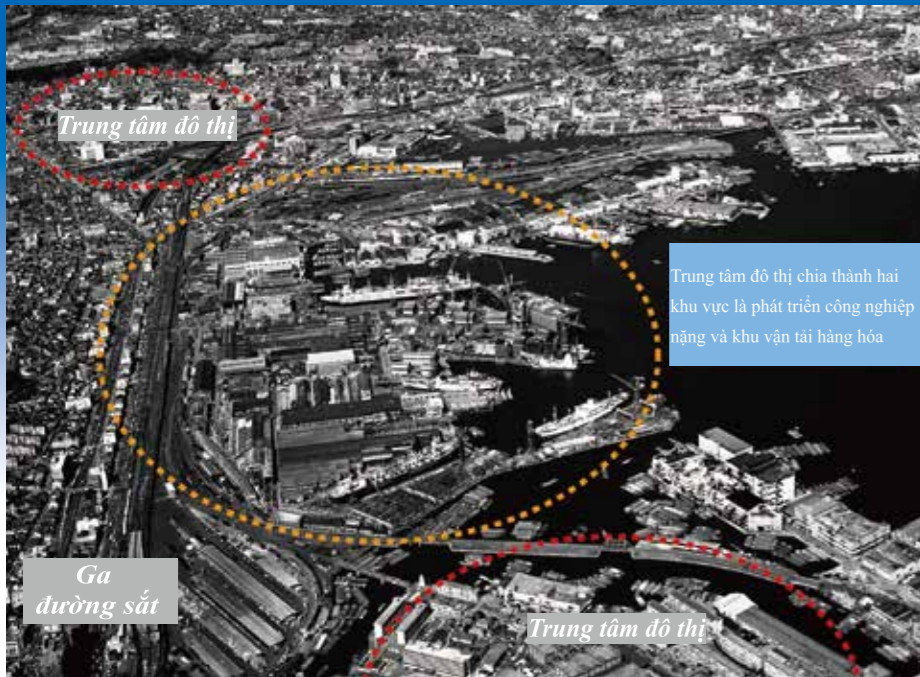
### Khu đô thị mới Kohoku

Phát triển khu đô thị mới có dịch vụ đô thị độc lập, có kết nối với trung tâm đô thị Yokohama bằng tàu điện ngầm

### Cầu qua vịnh Yokohama

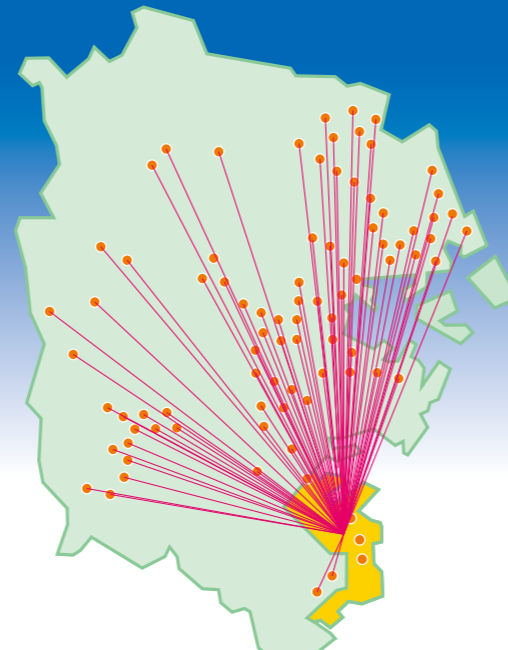
Cầu dài 860m phục vụ vận chuyển hàng hóa, cũng đóng vai trò làm điểm nhấn biểu trưng cho khu vực ven biển của thành phố

Dự án cải tạo trung tâm đô thị - Ảnh chụp trước khi có dự án



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA căn cứ vào ảnh chụp thành phố Yokohama

Dự án ần biển Kanazawa – Di dời nhà máy sang khu công nghiệp Kanazawa



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA

## Phát triển theo khu vực để cải thiện chức năng kinh tế và cải tạo môi trường sống

1) “Dự án Minato Mirai 21 (MM21 hay Cảng tương lai hướng tới thế kỷ 21” là dự án cải tạo khu vực ven biển. Dự án này khôi phục hoạt động kinh doanh và trung tâm văn hóa ở khu vực ven biển. Nơi này hiện nay đang thu hút các tập đoàn quốc tế, cửa hàng, viện bảo tàng, các sự kiện MICE, khách du lịch từ khắp nơi trên thế giới.

Các dự án cải tạo trung tâm thành phố, bao gồm cả MM21, nhằm tăng cường chức năng kinh tế của thành phố để từ đó thoát khỏi vai trò thành phố ngủ đêm cho người lao động ở Tokyo, trở thành một trung tâm kinh tế mới có cơ hội việc làm,

nơi thu hút đầu tư và vui chơi giải trí. Để bố trí việc làm ở Yokohama, mục tiêu đặt ra là một nửa số người thường xuyên tới Tokyo làm việc sẽ chuyển tới MM21 (khoảng 190.000 người).

Tuy nhiên, nhiều khu vực ở Yokohama, bao gồm cả khu vực ven biển này, từng là nơi phát triển các cơ sở, nhà máy công nghiệp nặng trong thập kỷ 1960. Để thực hiện các dự án cải tạo trung tâm thành phố, thành phố đã thực hiện.

2) “Dự án ần biển Kanazawa” với mục tiêu lấn 660ha đất để bố trí một khu công nghiệp tập trung thân thiện với môi trường, có các cơ sở xử lý nước thải và có bố trí không gian xanh phù hợp.

Các cơ sở công nghiệp nặng tư nhân quyết định chuyển về khu vực này, tận dụng các khu vực đất trống do các dự án tái phát triển đô thị MM21 tạo ra. Ngày

nay, khu vực MM21 là biểu trưng về phát triển đô thị của Yokohama. Ngoài ra, những nhà máy từng nằm rải rác trong thành phố cũng được khuyến khích chuyển về khu vực mới này. Thành phố đã cố gắng thuyết phục các cơ sở tư nhân di dời tới đây. Việc họ di dời đã giúp cải thiện môi trường chung của thành phố, tạo ra nhiều đất trống để xây dựng không gian và công trình công cộng.

3) “Dự án khu đô thị mới Kohoku” được thực hiện để trở thành một khu dân sinh có các trung tâm thương mại, công trình công ích, đất nông nghiệp. Ngày nay, nơi này là nơi cư ngụ của nhiều người thường xuyên vào làm việc tại các trung tâm đô thị mới đã đề cập ở trên. Khu đô thị mới này được thiết kế sao cho có thể tạo dựng môi trường sống thoải mái cho người dân mà hạn chế xây dựng tự phát,

Dự án khu đô thị mới Kohoku



Nguồn: Cục Phát triển đô thị, thành phố Yokohama

Đường tàu điện ngầm đô thị Yokohama



Đoàn nghiên cứu JICA

Khu vực Minato Mirai 21 : Biểu trưng về phát triển đô thị của Yokohama



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu JICA căn cứ vào ảnh chụp “MINATO MIRAI 21: ECO Information”; Ban Phát triển Đô thị, Thành phố Yokohama (1,2,7,8), “Thiết kế đô thị Yokohama” Ban Phát triển Đô thị, Thành phố Yokohama (3, 4); Đoàn Nghiên cứu JICA (5), và Nikken Sekkei (6)

mất trật tự, tàn phá môi trường xung quanh thành phố. Khu đô thị này có các mảng xanh, công viên, các sườn đồi rộng rãi tạo cảnh đẹp, môi trường sống tốt cho mọi người dân.

## Tăng cường khả năng tiếp cận để cải thiện điều kiện đi lại

Để cải thiện điều kiện tiếp cận cho các khu vực mới phát triển này và nhằm đối phó với tình trạng tắc nghẽn giao thông, thành phố đã triển khai các mạng lưới vận tải gồm

4) “phát triển tàu điện ngầm” và 5) “phát triển đường bộ cao tốc”. Mạng lưới tàu điện ngầm của thành phố được hình thành để cung cấp dịch vụ vận

tải công cộng tới những khu vực ít thuận tiện mà các công ty đường sắt tư nhân không khai thác. Đường sắt Thành phố đã tạo điều kiện tiếp cận tốt từ khu đô thị Kohoku tới trung tâm thành phố Yokohama.

Đường bộ cao tốc cũng được xây dựng. Các tuyến đường bộ cao tốc được thiết kế sao cho phân tách đường nội đô với các tuyến đường phục vụ cự ly trung/dài, từ đó nâng cao tính lưu động của người dân và hàng hóa trong và xung quanh thành phố. Mặc dù theo kế hoạch ban đầu, sẽ xây dựng một tuyến đường bộ cao tốc trên cao ở trung tâm thành phố, nhưng thành phố đã thảo luận với Chính phủ và đi tới quyết định xây dựng một tuyến đường bộ cao tốc đi ngầm nhằm bảo vệ cảnh quan và các chức năng

thương mại trong trung tâm thành phố. Đây là một trong những bài học kinh nghiệm của thành phố khi phát triển hạ tầng vận tải với quan điểm không chỉ đảm bảo vai trò giao thông mà còn phải đảm bảo các vấn đề về phát triển đô thị nói chung.

Thành phố cũng đã hoàn tất xây dựng 6) “Cầu qua vịnh Yokohama” dài 860m tại khu vực cảng Yokohama, chủ yếu thiết kế để vận chuyển hàng hóa bằng xe tải lớn trực tiếp giữa cảng và khu công nghiệp trong thành phố cũng như với Tokyo. Việc tách được dòng xe vận chuyển hàng hóa đã giúp giảm tắc nghẽn trong nội thành, đồng thời cây cầu này đã trở thành biểu trưng cho khu vực ven biển.

Cầu qua vịnh Yokohama



Ảnh: Mizuho Kuwata