



Phát triển Đường sắt cao tốc và Khu vực ga tại Nhật Bản

GÓC NHÌN CHUYÊN SÂU VỀ QUY HOẠCH ĐỊNH HƯỚNG GIAO THÔNG CÔNG CỘNG TẠI VIỆT NAM

HIROSUGI MIZUTANI, SHUICHI ISHIKAWA, NAOKI TOMINAGA

Nihon Sekkei, Inc., Nhật Bản

HIGH-SPEED RAIL AND STATION-AREA DEVELOPMENT IN JAPAN: INSIGHTS FOR TRANSIT-ORIENTED PLANNING IN VIETNAM

Vietnam is moving forward with plans for its first high speed rail (HSR) corridor linking Hanoi and Ho Chi Minh City. While not yet implemented, this project is expected to reshape national economic geography by improving travel times and urban connectivity. International experience shows that HSR stations can act not only as transport nodes but also as catalysts for urban transformation. This article examines Japan's extensive experience with HSR development and the integration of stations with surrounding urban areas, offering insights relevant to Vietnam.

The paper first reviews global patterns of HSR and their relationship with urban accessibility, comparing approaches in Europe, China, and Japan. It then analyzes how Japan has sited HSR stations within existing railway networks and how these locations have evolved through long term planning, redevelopment, and land readjustment. Case studies include Kyoto, Shin Osaka, Shin Yokohama, Sapporo, and Hashimoto, illustrating both integration with historic urban cores and the creation of new hubs supported by modern legal frameworks.

Further, the article outlines mechanisms enabling large scale station area projects in Japan, such as the Urban Redevelopment Act, public contributions with floor area incentives, and public-private guidelines. The Tokyo metropolitan area is highlighted as an example of a polycentric structure, where multiple hubs-including Tokyo, Shinagawa, Shinjuku, and Roppongi-Toranomon-have developed distinct functions while collectively enhancing the city's competitiveness.

Drawing on these experiences, the paper concludes with implications for Vietnam. Careful integration of future HSR stations with existing centers, supported by coordinated land use and redevelopment strategies, could help maximize long term value and functionality, providing lessons for sustainable transit oriented development.

Việt Nam đang xúc tiến kế hoạch xây dựng hành lang đường sắt cao tốc (ĐSCT) đầu tiên nối liền Hà Nội và TP.HCM. Dù chưa được triển khai, dự án này được kỳ vọng sẽ định hình lại địa lý kinh tế quốc gia bằng cách cải thiện thời gian di chuyển và kết nối đô thị. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy các nhà ga ĐSCT không chỉ đóng vai trò là nút giao thông mà còn là chất xúc tác cho quá trình chuyển đổi đô thị. Bài viết này phân tích kinh nghiệm sâu rộng của Nhật Bản trong việc phát triển ĐSCT và việc tích hợp các nhà ga với các khu vực đô thị xung quanh, đồng thời đưa ra những phân tích phù hợp với tình hình Việt Nam. Trước hết, bài viết đánh giá tổng quan các mô hình ĐSCT trên toàn cầu và mối quan hệ của chúng với khả năng tiếp cận đô thị, so sánh các phương pháp tiếp cận ở châu Âu, Trung Quốc và Nhật Bản. Sau đó, bài viết phân tích cách Nhật Bản bố trí các ga ĐSCT trong mạng lưới đường sắt hiện có và cách các vị trí này được phát triển thông qua quy hoạch dài hạn, tái phát triển và tái điều chỉnh đất đai. Các nghiên cứu điển hình bao gồm Kyoto, Shin-Osaka, Shin-Yokohama, Sapporo và Hashimoto, minh họa cho cả việc tích hợp với các trung tâm đô thị lịch sử và việc tạo ra các trung tâm mới được hỗ trợ bởi khuôn khổ pháp lý hiện đại.

Ngoài ra, bài viết còn phân tích cơ chế hỗ trợ cho các dự án nhà ga quy mô lớn tại Nhật Bản, chẳng hạn như Luật Tái thiết đô thị, sự đóng góp công về vấn đề mặt bằng và các hướng dẫn về hợp tác công-tư. Vùng siêu đô thị Tokyo được nêu bật như một ví dụ về cấu trúc đa trung tâm, nơi nhiều trung tâm - bao gồm Tokyo, Shinagawa, Shinjuku và Roppongi Toranomon - đã phát triển các chức năng riêng biệt, đồng thời cùng nhau nâng cao năng lực cạnh tranh của thành phố. Dựa trên những kinh nghiệm này, bài viết rút ra những gợi ý đối với Việt Nam. Việc tích hợp một cách cẩn trọng các nhà ga ĐSCT tương lai với các trung tâm hiện hữu, được hỗ trợ bởi các chiến lược sử dụng đất và phối hợp tái phát triển, có thể giúp tối đa hóa giá trị và chức năng lâu dài, đồng thời đưa ra bài học cho phát triển bền vững theo định hướng giao thông công cộng.

I. Giới thiệu

Việt Nam đang thúc đẩy kế hoạch xây dựng hệ thống ĐSCT đầu tiên, với hành lang được đề xuất nối liền Hà Nội với TP.HCM. Nếu được triển khai, dự án có thể định hình lại địa lý kinh tế của quốc gia, giúp cho thời gian di chuyển sẽ cạnh tranh với di chuyển bằng đường hàng không nội địa, đồng thời cải thiện sự kết nối giữa các khu vực đô thị lớn.

Ở nhiều quốc gia, sự phát triển của ĐSCT gắn chặt chẽ với các chiến lược nhằm tăng cường chiến lược quốc gia về logistics, nâng cao khả năng tiếp cận đô thị và cải thiện năng lực cạnh tranh quốc tế. Các nhà ga không chỉ là nút giao thông mà còn có vai trò là chất xúc tác cho quá trình chuyển đổi đô thị, thường được tích hợp với quá trình tái thiết các khu vực lân cận để tạo ra các trung tâm hoạt động mới. Đặc biệt, Nhật Bản đã tích lũy kinh nghiệm qua nhiều thập kỷ trong việc định hình diện mạo đô thị xung quanh các nhà ga ĐSCT thông qua phương pháp tiếp cận phát triển định hướng giao thông công cộng (TOD).

Mục đích của bài viết này là cung cấp những hiểu biết chuyên sâu từ kinh nghiệm của Nhật Bản, có thể áp dụng cho Việt Nam trong quá trình lập kế hoạch và triển khai hệ thống ĐSCT của riêng mình. Dựa trên các ví dụ từ nhiều thành phố của Nhật Bản và xem xét sự phát triển của các khuôn khổ quy hoạch, bài viết nêu bật các nguyên tắc chính trong việc lựa chọn vị trí nhà ga và hội nhập đô thị, cũng như những bài học kinh nghiệm sâu rộng hơn có thể định hướng cho các chiến lược trong tương lai.

II. Tổng quan toàn cầu về ĐSCT và khả năng tiếp cận đô thị

Mạng lưới ĐSCT đã được mở rộng nhanh chóng trên toàn thế giới, đặc biệt là ở Đông Á và châu Âu. Tại Đông Nam Á, quá trình phát triển chỉ mới bắt đầu, nhưng tuyến đường sắt Hà Nội - TP.HCM theo quy hoạch của Việt Nam sẽ có chiều dài đặc biệt lớn - tương đương với các hành lang xuyên biên giới ở châu Âu - và được kỳ vọng sẽ thay đổi hoàn toàn ngành du lịch và logistics quốc gia.

Đối với các thành phố, sự hiện diện và cấu trúc của các nhà ga ĐSCT đóng vai trò quan trọng trong cạnh tranh toàn cầu. Các nhà ga được tích hợp tốt sẽ tăng cường khả năng tiếp cận, thu hút đầu tư và nhân tài, đồng thời hỗ trợ cho tăng trưởng dài hạn. Các thành phố tích hợp ĐSCT hiệu quả thường đạt điểm cao hơn trong những đánh giá quốc tế về khả năng tiếp cận đô thị.

Trên bình diện toàn cầu, có ba cách tiếp cận chính để lựa chọn vị trí ga ĐSCT:

Loại hình A, phổ biến ở châu Âu, trong đó các dịch vụ ĐSCT tiếp cận trung tâm thành phố bằng cách sử dụng các tuyến đường sắt thông thường, hiện có gần trung tâm đô thị và tận dụng các nhà ga trung tâm đã tồn tại từ lâu và có chính trang ở mức tối thiểu, tận dụng các trung tâm đô thị lịch sử.

Loại hình B, đặc trưng của Trung Quốc, nơi các thành phố lớn và hoàn toàn mới được phát triển nằm bên ngoài các trung

tâm lịch sử, thường được quy hoạch với các khu vực phát triển rộng lớn ở xung quanh.

Loại hình C, điển hình ở Nhật Bản, nơi ĐSCT được xây dựng như một hệ thống riêng biệt do các yếu tố như: Khổ đường ray khác nhau và được tích hợp vào các nhà ga đã tồn tại lâu đời, đồng thời tái phát triển khu vực nhà ga để bổ sung các chức năng đô thị mới và cải thiện khả năng kết nối.

III. Phát triển đường sắt cao tốc và vị trí nhà ga tại Nhật Bản

Hệ thống ĐSCT của Nhật Bản được biết đến với tên gọi là Shinkansen bắt đầu hoạt động vào năm 1964 với tuyến ĐSCT Tokaido nối Tokyo và Osaka (Hình 1). Đây là tuyến đường sắt cao tốc đầu tiên trên thế giới, thành công của nó đã dẫn đến sự mở rộng dần dần sang các khu vực khác. Năm 1969, sự phát triển ĐSCT chính thức được đưa vào Quy hoạch sử dụng đất quốc gia của Nhật Bản, và từ những năm 1980 đến những năm 2020, mạng lưới này đã mở rộng đến cả miền Bắc và miền Nam Nhật Bản, bao gồm các tuyến Tohoku, Hokkaido, Kyushu và Hokuriku. Các dự án mở rộng trong tương lai như: Chuoh Maglev và các tuyến đường sắt cao tốc xa hơn về phía Bắc và phía Tây cũng đang được lập quy hoạch, cho thấy cam kết liên tục của Nhật Bản trong việc tăng cường kết nối ĐSCT.

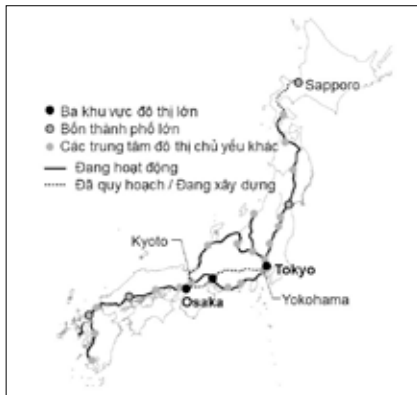
3.1 Tổng quan về vị trí các ga ĐSCT chính và các yếu tố then chốt

Bài viết tập trung vào xem xét khoảng 30 nhà ga ĐSCT hàng đầu được bố trí tại các khu vực đô thị lớn và phát triển nhất Nhật Bản. Trừ một vài trường hợp ngoại lệ, hầu hết các nhà ga lớn này đều được xây dựng bằng cách tích hợp các sân ga ĐSCT mới vào các nhà ga đường sắt thông thường hiện có, vốn đã hoạt động như những trung tâm đô thị quan trọng. Cách tiếp cận này cho phép kết nối ngay và giảm thiểu nhu cầu xây dựng các trung tâm hoàn toàn mới.

Khi lựa chọn vị trí nhà ga ở các thành phố lớn, các nhà quy hoạch ở Nhật Bản đã cân nhắc nhiều yếu tố:

- Gần các trung tâm thành phố đã hình thành: Đảm bảo khả năng tiếp cận các trung tâm hoạt động hiện có.
- Dễ dàng di chuyển đến các phương tiện giao thông địa phương: Tích hợp với đường sắt thông thường và tàu điện ngầm để kết nối liền mạch.
- Tính khả thi của việc xây dựng và tình trạng đất sẵn có: Lựa chọn địa điểm có đủ không gian cho đường ray, sân ga và cơ sở vật chất.
- Đáp ứng yêu cầu về căn chỉnh đường ray: Giảm thiểu các đường cong và độ dốc cho các tuyến đường ray chạy tàu tốc độ cao.
- Tiềm năng tái phát triển các nhà ga hiện hữu: Cơ hội xây dựng lại và mở rộng các nhà ga hiện có.
- Khả năng tạo ra các trung tâm mới: Trong một số trường hợp, thành lập các trung tâm mới trên các khu đất chưa phát triển.

Dưới đây là một số ví dụ tiêu biểu để minh họa cho các chiến lược khác nhau.



Hình 1: Mạng lưới ĐSCT và các Thành phố lớn ở Nhật Bản

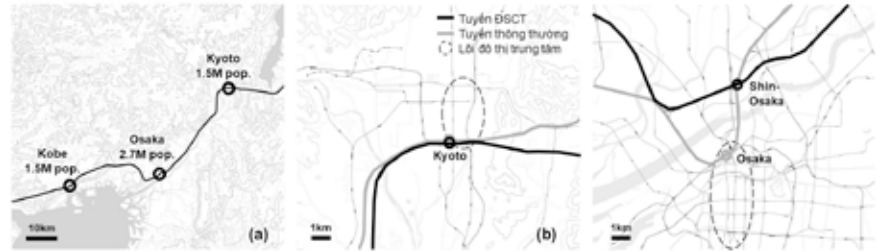
3.2 Nhà ga Kyoto

Ga Kyoto là một ví dụ điển hình về ga ĐSCT tích hợp vào một trung tâm đường sắt thông thường hiện có, tương tự như nhiều ga ĐSCT lớn khác ở Nhật Bản. Ga nằm trong khu vực đô thị trung tâm, đóng vai trò là nút giao thông hội tụ của nhiều phương thức vận tải khác nhau, đảm bảo khả năng tiếp cận tuyệt vời.

Tuy nhiên, xét về mặt lịch sử, mạng lưới đường sắt chính của Nhật Bản đã được hình thành từ cuối thế kỷ 19. Vào thời điểm đó, vị trí của Ga Kyoto được coi là nằm hơi xa trung tâm phát triển của thành phố. Bối cảnh lịch sử này cho thấy, mặc dù nhiều ga ĐSCT lớn ngày nay nằm trong khu vực đô thị trung tâm, nhưng nguồn gốc của chúng thường bắt nguồn từ hơn một thế kỷ trước, từ những địa điểm từng nằm ở khu vực rìa thành phố.

3.3 Nhà ga Shin-Osaka

Ga Shin-Osaka là ví dụ phản ánh việc quyết định đặt vị trí ga được thúc đẩy chủ yếu bởi các cân nhắc về tuyến đường hơn là việc kết nối với trung tâm thành phố lâu đời. Trục đất liền quốc gia Đông - Tây của Nhật Bản chạy hơi chếch lên phía Bắc khu trung tâm đô thị lịch sử của Osaka, mặc dù bản thân Osaka là một thành phố có tầm quan trọng lớn đối với quốc gia. Để phục vụ trung tâm thành phố, các tuyến đường sắt thông thường đã băng qua sông Yodo hai lần và tạo ra các khúc cua hẹp để đến nhà ga trung tâm. Ngược lại, các nhà quy hoạch tuyến ĐSCT Tokaido lại ưu tiên một tuyến đường thẳng, hợp lý hơn phục vụ cho trục hành lang quốc gia này, đồng thời cũng xem xét tính khả thi của việc thu hồi đất. Điều này dẫn đến



Hình 2: Căn chỉnh đường ray ĐSCT và các vị trí ga trong vùng Kyoto - Osaka - Kobe (a) Mạng lưới ĐSCT vùng và dân số, (b) Ga Kyoto và lõi đô thị trung tâm, (c) Ga Osaka và ga Shin-Osaka.



Hình 3: Phát triển đô thị xung quanh ga Shin-Yokohama (1967 and 2019)

việc lựa chọn vị trí hiện tại và đặt tên cho nhà ga là “Shin-Osaka” hay ga “Osaka mới”. Sự tương phản giữa Ga Kyoto và Ga Shin-Osaka đã làm nổi bật các cách tiếp cận khác nhau đối với vị trí ga ĐSCT trong hành lang Kyoto-Osaka-Kobe, như minh họa trong Hình 2.

Vào thời điểm xây dựng, khu vực xung quanh ga Shin-Osaka đã có mức độ đô thị hóa nhất định, nhưng chỉ có các công trình cơ bản, chẳng hạn như cơ sở vật chất nhà ga và đường dẫn được thực hiện. Không có sự tái phát triển toàn diện hay chiến lược phát triển trung tâm phụ cận thể nào được triển khai thực hiện. Trong những năm tiếp theo, các tòa nhà văn phòng và khách sạn bình dân đã dần xuất hiện xung quanh nhà ga. Tuy nhiên, khu vực này vẫn chủ yếu là một trung tâm giao thông chứ không phải là một trung tâm phụ hoàn chỉnh, được trang bị các chức năng dịch vụ đô thị đa dạng. Việc đổi mới đô thị và tăng cường chức năng trung tâm hiện đang được nghiên cứu kết hợp với các dự án tương lai như ĐSCT đậm từ Chuo Maglev.

3.4 Nhà ga Shin-Yokohama

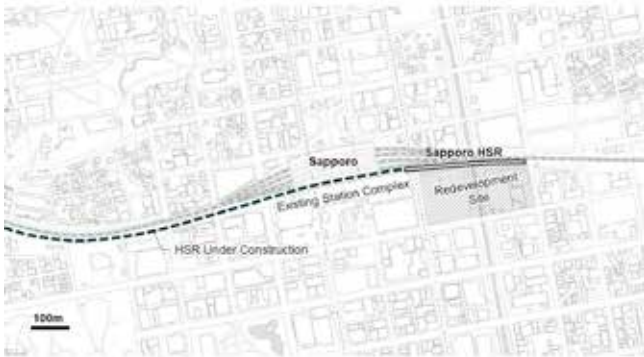
Ga Shin-Yokohama cũng là một trong số ít ví dụ về việc xây dựng ga tàu cao tốc cách xa khu vực đô thị trung tâm của một thành phố lớn. Địa điểm này, khi đó phần lớn chưa được phát triển,

được lựa chọn vì kết cấu đô thị dày đặc xung quanh ga Yokohama cũ gây khó khăn cho việc xây dựng, và điều quan trọng là đất sử dụng cho đường sắt tại khu vực này đã được đảm bảo từ những năm 1940 theo quy hoạch “Tàu cao tốc” trước đây. Quy hoạch trước đó đã hướng đến việc tránh xa trung tâm thành phố đông đúc và ưu tiên sự liên kết vùng rộng lớn, và khái niệm này đã được áp dụng vào quy hoạch ĐSCT sau này.

Cùng với sự phát triển của nhà ga, các dự án tái điều chỉnh đất đai đã được thực hiện để tổ chức lại các lô đất và cung cấp cơ sở hạ tầng cơ bản. Ban đầu, việc phát triển xung quanh nhà ga diễn ra chậm chạp. Theo thời gian, khu vực này đã phát triển thành một nút đô thị mới với các tòa nhà văn phòng, cơ sở thương mại và các địa điểm quy mô lớn như Yokohama Arena. Các bức ảnh chụp từ trên không cũ đã cho thấy rõ sự chuyển đổi này (Hình 3). Điều này cho thấy các quyết định quy hoạch được đưa ra từ hàng thập kỷ trước đã định hình sự phát triển của khu vực như thế nào.

3.5 Nhà ga Sapporo (ĐSCT đang được xây dựng)

Sapporo là một ví dụ điển hình hay về cách một thành phố đang nâng cấp nhà ga và khu vực xung quanh, đồng thời triển khai một hệ thống giao thông mới. Để



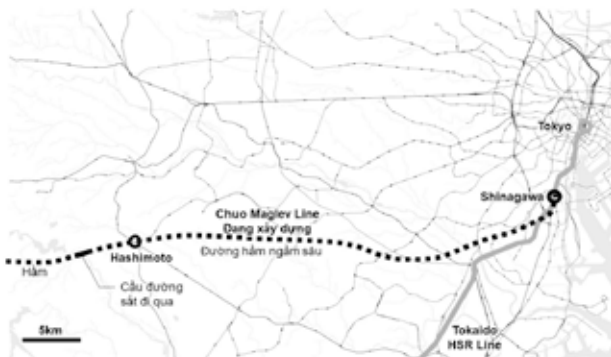
Hình 4: Khu vực ga Sapporo - Xây dựng ĐSCT và Tái phát triển tích hợp

đảm bảo không gian cho các sân ga mới, ga ĐSCT sẽ được xây dựng lệch đôi chút so với nhà ga hiện tại. Dự án này đang được phát triển phối hợp chặt chẽ với một dự án tái phát triển đô thị lân cận, tạo ra một không gian của ngõ mới và các chức năng cho thành phố, như thể hiện trong khu vực nhà ga Sapporo (Hình 4).

Ngoài ra, một mạng lưới đường ngầm rộng lớn dành cho người đi bộ kết nối nhiều ga tàu điện ngầm xung quanh ga Sapporo đã được phát triển, cùng nhiều dự án cải tạo đô thị khác đang được triển khai theo hướng kết nối với mạng lưới này. Những nỗ lực này đang định hình không gian đô thị, nơi mọi người có thể di chuyển và tận hưởng thời gian thoải mái ngay cả trong thời tiết lạnh giá.

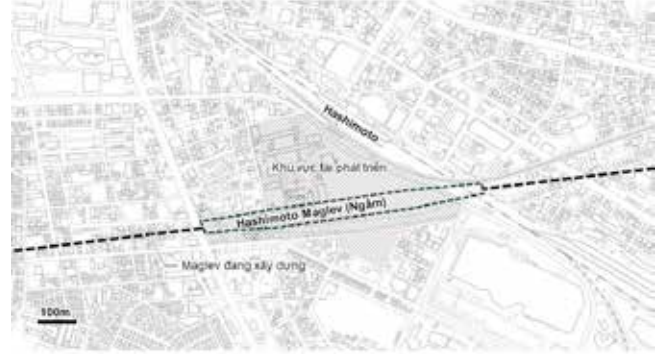
3.6 Nhà ga Hashimoto (ĐSCT đệm từ Maglev đang được xây dựng)

Tuyến Maglev dự kiến khai trương sau năm 2034 đang được xây dựng theo một hệ thống mới, khác biệt với hệ thống ĐSCT hiện tại của Nhật Bản. Phần lớn tuyến đường được thiết kế dưới dạng đường hầm, và ngay cả ở các khu vực đô thị đông đúc, dự án vẫn áp dụng Luật Sử dụng không gian ngầm sâu của Nhật Bản, được ban hành năm 2000. Luật này cho phép xây dựng cơ sở hạ tầng sâu bên dưới đất tư nhân, chủ yếu khi dự án phục vụ lợi ích công cộng mà không cần phải mua quyền sử dụng đất trên mặt đất. Một khi có các trục thi công, lối vào khẩn cấp và thông gió được đảm bảo, dự án sẽ cho phép đạt mức độ linh hoạt hơn nhiều trong việc lập quy hoạch tuyến đường so với các phương pháp truyền thống. Cách tiếp cận này cũng được thấy trong sự liên kết qua khu vực Đại Tokyo (Greater Tokyo area), minh chứng cho việc sử dụng công trình xây dựng ngầm sâu (Hình 5).



Hình 5: Tuyến tàu điện ngầm Chuo Maglev trong vùng đô thị Tokyo

Ga Hashimoto là ga tiếp theo sau Shinagawa ở phía Tokyo, trước đây là một nút giao ngoại ô khá khiêm tốn và đã được chọn làm địa điểm cho nhà ga Maglev ngầm mới. Việc tái phát triển sử dụng đất từ một trường trung học cũ bên cạnh nhà ga, và các dự án cải tạo đô thị đang được triển khai nhằm củng cố vai trò là khu trung tâm của vùng. Minh chứng cho sự phát triển này được thể hiện trong quy hoạch chi tiết xung quanh Ga Hashimoto (Hình 6).



Hình 6: Nhà ga Maglev và Khu tái phát triển được quy hoạch tại Hashimoto

3.7 Tổng quan về vị trí đặt nhà ga ở Nhật Bản

Các nhà ga ĐSCT của Nhật Bản thường được tích hợp với mạng lưới đường sắt hiện hữu đã được phát triển từ lâu trước khi ĐSCT ra đời. Trước đây, các nhà ga này thường nằm trong các khu vực đã phát triển thành trung tâm đô thị theo thời gian. Việc triển khai ĐSCT nói chung được xây dựng dựa vào các trung tâm hiện hữu, tăng cường kết nối của toàn bộ mạng lưới giao thông và thường thúc đẩy việc tái phát triển khu vực nhà ga.

Trong số các yếu tố chính liên quan đến việc lựa chọn vị trí nhà ga được giới thiệu trong 3.1, có ba yếu tố gồm: vị trí gần các trung tâm đô thị hiện hữu, để thu hồi đất và thuận tiện chuyển đổi các tuyến đường sắt thông thường - là những yếu tố then chốt thúc đẩy việc lựa chọn vị trí nhà ga tại Nhật Bản. Ba yếu tố còn lại gồm: việc căn chỉnh đường ray, tái phát triển khu vực nhà ga hiện hữu và xây dựng các nút giao đô thị mới - là những yếu tố bổ sung quan trọng, hỗ trợ cho các tiêu chí quyết định chính.

Ở hầu hết các thành phố lớn, các ga ĐSCT được tích hợp với các nhà ga trung tâm hiện hữu, nâng cấp và cải tạo các trung tâm này thay vì tạo ra các trung tâm hoàn toàn mới. Tuy nhiên, vẫn có một số ngoại lệ: trong một số trường hợp, các ga được đặt bên ngoài các trung tâm đô thị hiện hữu. Shin Yokohama chứng minh cho việc một trung tâm đô thị phụ mới có thể hình thành như thế nào theo thời gian khi được quy hoạch nằm xung quanh một nhà ga ĐSCT, trong khi Hashimoto lại minh chứng cho việc các khuôn khổ pháp lý và kỹ thuật mới được áp dụng như thế nào, chẳng hạn như luật xây dựng công trình ngầm, mang lại sự linh hoạt hơn đối với việc bố trí nhà ga và đổi mới đô thị trong tương lai.

IV. Chiến lược TOD và sự phát triển ở Nhật Bản

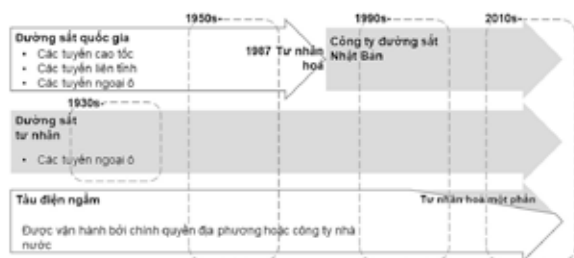
Sự phát triển của khu vực nhà ga tại Nhật Bản chưa bao giờ chỉ giới hạn trong phạm vi nhà ga. Quá trình này chịu ảnh hưởng sâu sắc từ lịch sử phát triển của các đơn vị vận hành

đường sắt và các khuôn khổ pháp lý, thể chế cho phép triển khai các dự án quy mô lớn. Nội dung phần luận giải này nhằm cung cấp cái nhìn tổng quan về quá trình phát triển TOD xung quanh các nhà ga đường sắt lớn tại Nhật Bản. Đầu tiên là xem xét những thay đổi trong lịch sử của các nhà vận hành đường sắt và khuôn khổ phát triển, sau đó giải thích các cơ chế đã tạo nên các dự án khu vực nhà ga được tích hợp và có quy mô lớn, và cuối cùng là tóm tắt những bài học kinh nghiệm quan trọng đã được đúc kết theo thời gian.

4.1 Những thay đổi lịch sử trong việc vận hành đường sắt và khuôn khổ phát triển

Sự phát triển đường sắt của Nhật Bản bắt đầu rất sớm so với nhiều quốc gia khác. Đường sắt liên tỉnh được phát triển từ cuối thế kỷ 19, tiếp theo là các tuyến đường sắt ngoại ô và tàu điện ngầm đầu tiên vào những năm 1920. Đường sắt liên tỉnh, bao gồm cả ĐSCT sau này, do cơ quan Đường sắt Quốc gia trước đây vận hành, trong khi nhiều tuyến đường sắt ngoại ô được phát triển và vận hành bởi các công ty đường sắt tư nhân. Hầu hết các hệ thống tàu điện ngầm được vận hành bởi chính quyền địa phương hoặc các tập đoàn nhà nước.

Tiến trình thay đổi hoạt động điều hành và khuôn khổ phát triển được tóm tắt trong Hình 7. Từ những năm 1930 trở đi, các tuyến đường sắt tư nhân đã phát triển mô hình kinh doanh kết hợp phát triển nhà ở ngoại ô với các khu phức hợp nhà ga kết hợp với các cửa hàng bách hóa và các chức năng thương mại khác. Những ví dụ ban đầu như Trung tâm Thương mại Tokyu ở Shibuya, có thể được coi là những mô hình TOD đầu tiên.



Hình 7: Lịch sử vận hành đường sắt và sự phát triển khu vực nhà ga tại Nhật Bản

Từ những năm 1950 trở đi, đường sắt tư nhân đã mở rộng cách tiếp cận này, trong khi cơ quan Đường sắt Quốc gia cũng bắt đầu phát triển các khu phức hợp nhà ga - thương mại bằng cách đưa đầu tư tư nhân vào các nhà ga của họ.

Năm 1987, cơ quan Đường sắt Quốc gia Nhật Bản gánh khoản nợ khổng lồ, đã bị giải thể và tái cấu trúc thành các công ty đường sắt khu vực, được gọi chung là Công ty JR (Đường sắt Nhật Bản). Trong những năm 1990, nhằm bù đắp khoản nợ của Đường sắt Quốc gia trước đây, những khu đất đô thị có giá trị từng được sử dụng cho các hoạt động vận tải hàng hóa đang bị suy giảm, nằm gần các nhà ga lớn đã được bán đi và tái phát triển, thường là thông qua hợp tác với các nhà phát triển tư nhân.

Từ những năm 2010, cả đường sắt tư nhân và các công ty đường sắt Nhật Bản (JR) đều tích cực đảm nhận vai trò là các nhà phát triển, đẩy nhanh các dự án tái phát triển đô thị - nhà ga tích hợp. Tại nhiều nhà ga lớn, các cơ sở vật chất và cơ sở hạ tầng đô thị có từ những năm 1960 hoặc trước đó đã xuống cấp, thúc đẩy các dự án toàn diện kết hợp việc nâng cấp nhà ga với việc đổi mới khu vực xung quanh.

4.2 Cơ chế cho phép thực hiện các dự án quy mô lớn

Các dự án Tái phát triển đô thị

Khuôn khổ pháp lý của Nhật Bản về tái phát triển đô thị được thiết lập theo Luật Tái phát triển đô thị năm 1969, cho phép các dự án sử dụng hỗn hợp, mật độ cao thông qua việc chuyển đổi quyền sở hữu và điều chỉnh đồng bộ về quyền sở hữu. Luật này được ban hành nhằm tạo điều kiện cho việc đổi mới toàn diện các khu đô thị đang xuống cấp. Theo khuôn khổ này, chủ sở hữu đất đai trở thành những người ra quyết định chính, hợp tác với các nhà phát triển tư nhân để thực hiện các dự án.

Đóng góp công và các ưu đãi hệ số sử dụng đất (FAR)

Các dự án quy mô lớn thường được triển khai dựa trên đề xuất của khu vực tư nhân, sau đó được chính quyền địa phương xem xét và phê duyệt. Các dự án này được yêu cầu bao gồm các khoản đóng góp công, chẳng hạn như không gian mở mới, mạng lưới đường dành cho người đi bộ được cải thiện và các cơ sở có chức năng công cộng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh tổng thể của thành phố. Đổi lại, chính quyền sẽ nới lỏng hệ số sử dụng đất (FAR) và ban hành các ưu đãi theo quy định.

Hướng dẫn về Tầm nhìn tương lai chung

Để giải quyết những thách thức đô thị khác nhau, sự hợp tác chặt chẽ giữa lĩnh vực công và tư là cần thiết. Nhiều đô thị chủ trì quá trình xây dựng hướng dẫn thể hiện tầm nhìn chung cho sự phát triển trong tương lai, với sự tham gia của các công ty đường sắt và các bên liên quan chủ chốt khác. Những hướng dẫn này thường xuyên được cập nhật theo tiến độ dự án, tạo ra một khuôn khổ chung cho sự phối hợp lâu dài.

Mối quan hệ giữa vai trò của lĩnh vực công và tư trong việc tái phát triển được thể hiện trong Hình 8.



Hình 8: Khung hợp tác công - tư cho phát triển quy mô lớn khu vực quanh nhà ga

4.3 Tóm tắt về quá trình phát triển và cơ chế của TOD

Nhật Bản đã sớm hình thành các mô hình TOD thông qua việc tích hợp các nhà ga đường sắt và khu phức hợp thương mại, từ rất lâu trước khi TOD trở thành một khái niệm toàn cầu.

Ngày nay, khi các nhà ga ngày càng trở nên quan trọng hơn với đời sống đô thị, chúng phải đối mặt với những thách thức phức tạp và đa dạng, bao gồm nhu cầu hiện đại hóa các chức năng không gian để đáp ứng nhu cầu hiện tại.

Để ứng phó, chính phủ và các công ty đường sắt - bao gồm cả các công ty đường sắt Nhật Bản đã phát triển năng lực mạnh mẽ hơn với tư cách là nhà phát triển - và các công ty bất động sản tư nhân đang hợp tác chặt chẽ. Thông qua sự phối hợp lâu dài và một loạt các dự án liên kết, họ đang tái tạo các khu vực nhà ga và cải thiện chức năng đô thị.

Các khuôn khổ thể chế và bí quyết kỹ thuật đạt được là nhờ việc tích lũy đều đặn qua nhiều thập kỷ, tạo thành nền tảng cho các sáng kiến tái phát triển khu vực nhà ga quy mô lớn hiện nay của Nhật Bản.

V. Trường hợp Tokyo: Tập trung phân tầng và lập quy hoạch chiến lược

Cấu trúc đô thị của Tokyo không được xác định bởi một trung tâm có vị thế áp đảo và duy nhất. Thay vào đó, nó được định hình bởi nhiều nút giao thông của các nhà ga chính và các khu vực xung quanh, đóng vai trò là trung tâm giao thông, thương mại và văn hóa. Nội dung phần này minh họa cách thức cấu trúc đa nút giao thông của Tokyo đã phát triển, cách thức mà quy hoạch chiến lược và tái phát triển đã duy trì và nâng cấp các trung tâm này theo thời gian. Bốn khu vực tiêu biểu được nhấn mạnh để thể hiện các cách tiếp cận khác nhau trong việc tích hợp các nhà ga với bối cảnh đô thị xung quanh.

5.1 Cấu trúc đa nút của Tokyo: Mạng lưới các Trung tâm khu vực nhà ga

Tokyo đã phát triển thành một thành phố đa trung tâm, thay vì một thành phố chỉ có một lõi đô thị duy nhất. Dọc theo tuyến Yamanote là các nhà ga chính như Tokyo, Shinjuku, Shibuya, Ikebukuro và Shinagawa, được bổ sung bởi các mạng lưới tàu điện ngầm dày đặc tạo ra thêm các nút trên khắp khu vực đô thị. Cấu trúc đa nút này xuất hiện từ hai yếu tố lịch sử quan trọng. Thứ nhất, vào đầu thế kỷ 20, nhiều tuyến đường sắt tư nhân ngoại ô đã được bố trí từ các nhà ga trên tuyến Yamanote hướng về phía vùng ngoại ô. Các nhà ga này trở thành các trung tâm đô thị sôi động, nơi hành khách di chuyển sang tuyến Yamanote, tàu điện ngầm hoặc xe điện, và đường sắt tư nhân bắt đầu tích hợp các cơ sở thương mại vào các ga cuối của họ, tạo ra các trung tâm hoạt động sôi động. Thứ hai, sau Thế chiến II, sự tập trung quá mức các chức năng văn phòng và hành chính ở các quận xung quanh nhà ga Tokyo đã dẫn đến các vấn đề đô thị nghiêm trọng như tắc nghẽn giao thông. Để giải quyết vấn đề này, vào cuối những năm 1950, các chính sách quy hoạch quốc gia và thành phố đã cẩn thận chỉ định các khu vực xung quanh các nhà ga chính của tuyến Yamanote - chẳng hạn như Shinjuku

- là các trung tâm phụ nhằm thúc đẩy việc phân bổ lại mang tính chiến lược các chức năng đô thị.

Mỗi trung tâm nói trên đều phát triển với những đặc điểm riêng biệt, được hình thành bởi bối cảnh lịch sử, vị trí và đường hướng phát triển của nó. Cấu trúc đa nút này không chỉ phân bổ đồng đều hơn hoạt động giao thông và kinh tế mà còn cho phép các quận khác nhau phát triển các chức năng chuyên biệt, bổ trợ cho nhau trong nền kinh tế đô thị rộng lớn hơn. Các trung tâm chính được trình bày trong các phần sau được thể hiện trong Hình 9, đưa ra cái nhìn tổng quan về vị trí của chúng trong cấu trúc đa nút của Tokyo. Sự đa dạng này được hình thành thông qua những động lực đó và nó đã trở thành nguồn gốc chính cho sức sống và bản sắc đô thị của Tokyo.



Hình 9: Các khu vực nhà ga chính ở trung tâm Tokyo

5.2 Khu vực nhà ga Tokyo: Đổi mới lối lịch sử để duy trì khả năng cạnh tranh

Nhà ga Tokyo đóng vai trò là trung tâm lịch sử của thủ đô và đã hoạt động như là bộ mặt của thành phố trong hơn một thế kỷ. Đây cũng là điểm khởi đầu của các tuyến ĐSCT kéo dài về phía Tây và phía Bắc. Khuôn viên nhà ga và quận Marunouchi ở phía Tây từng là đất đai của các samurai cấp cao vào giữa thế kỷ 19. Những khu đất rộng lớn này đã được thừa kế vào thời hiện đại và trở thành khu thương mại danh giá nhất của Nhật Bản. Về phía Đông, các khu vực như Yaesu và Nihonbashi trong lịch sử từng là nơi có các khu thương mại. Cho tới nay, chúng vẫn giữ lại nhiều tòa nhà quy mô nhỏ, nhưng thông qua quá trình tái phát triển lâu dài với các dự án kết nối quy mô lớn, những khu vực này đã được chuyển đổi thành các quận hiện tại với các chức năng đô thị tiên tiến như kinh doanh và giao dịch quốc tế. Ngoài ra, các bến xe buýt mới được xây dựng bên dưới các cụm khu phức hợp cao tầng, củng cố thêm vai trò của nhà ga Tokyo như một trung tâm giao thông chính.



5.3 Khu vực Shinagawa: Mô hình tích hợp nhà ga - thành phố cho một nhà ga mới

Ga Shinagawa, nằm ở phía Nam nhà ga Tokyo, ban đầu chỉ là một trung tâm cho các tuyến đường sắt thông thường, nhưng vào năm 2003, nó đã có thêm chức năng là một ga phụ đường sắt cao tốc; điều này làm nâng cao đáng kể tầm quan trọng của ga. Shinagawa cũng được lập quy hoạch để trở thành ga cuối Tokyo của tuyến cao tốc đệm từ Chuō Maglev, tiếp tục tăng cường vai trò chiến lược của ga trong tương lai. Kể từ những năm 1990, việc tái phát triển trên khu đất cũ của Đường sắt Quốc gia ở phía Đông nhà ga đã tạo ra một khu thương mại mới, Shinagawa Intercity, tích hợp chặt chẽ với nhà ga. Ở phía Bắc của nhà ga, JR East (Đường sắt Nhật Bản phía Đông) phát triển một cách độc lập, tái phát triển khu đất đường sắt cũ và khai trương khu Thành phố của ngõ Takanawa cùng với nhà ga mới, củng cố hơn nữa vai trò của Shinagawa như một trung tâm tích hợp nhà ga và thành phố.

5.4 Khu vực Shinjuku: Cải tạo nhà ga lớn thông qua quan hệ đối tác công tư Shinjuku, cùng với Shibuya và Ikebukuro, đã phát triển thành một trung tâm lớn, nơi hội tụ của nhiều tuyến đường sắt tư nhân ngoại ô, trở thành một trong những quận tập trung nhiều ga tàu chính của Tokyo. Hiện nay, Shinjuku phục vụ khoảng 3,5 triệu hành khách mỗi ngày

- nhiều hơn bất kỳ ga nào khác trên thế giới - trên khắp các mạng lưới đường sắt Nhật Bản, đường sắt tư nhân và tàu điện ngầm, mặc dù đây không phải là ga đường sắt cao tốc. Đến những năm 1960, các cơ sở thương mại tích hợp nhà ga lớn và cơ sở hạ tầng nhà ga liên quan đã được xây dựng xung quanh Shinjuku. Tuy nhiên theo thời gian, các cơ sở này và cơ sở hạ tầng công cộng xung quanh đã cũ kỹ, gây ra các vấn đề về an toàn và làm dấy lên lo ngại về khả năng cạnh tranh so với các trung tâm đô thị khác. Chính điều này đã thúc đẩy chính quyền địa phương, các công ty đường sắt và các bên liên quan khác nhận ra nhu cầu cải tạo toàn diện, có sự phối hợp khu vực nhà ga.

Một tầm nhìn tương lai chung đã được thiết lập thông qua các hướng dẫn, theo đó một loạt các dự án lớn đang dần đổi mới khu vực nhà ga, tăng cường kết nối và cải thiện môi trường đô thị thông qua hợp tác công tư.

5.5 Khu vực Roppongi-Toranomon: Hình thành Trung tâm do tư nhân dẫn dắt với khả năng kết nối tiên tiến

Khu vực Roppongi và Toranomon minh họa cho việc một trung tâm đô thị mới có thể hình thành mà không cần đến một nhà ga lớn truyền thống. Tại đây, các dự án tái phát triển do tư nhân dẫn dắt đã dần hình thành theo thời gian, tạo nên một khu vực mang tính quốc tế và sáng tạo.

Trong khi các dự án như Roppongi Hills và Toranomon Hills tích hợp văn phòng, cửa hàng bán lẻ và các cơ sở văn hóa trực tiếp với hệ thống tàu điện ngầm, thì các nhà ga và bến xe buýt mới lại giúp tăng cường kết nối giao thông trong khu vực. Azabudai Hills mới khai trương gần đây đã kết nối hai ga tàu điện ngầm cách nhau khoảng 600m thông qua nhiều lối đi dành cho người đi bộ và không gian xanh, nâng cao hiệu suất đi bộ và môi trường đô thị liền mạch.

Thông qua chuỗi các dự án tái phát triển quy mô lớn do tư nhân dẫn dắt này, chức năng trung tâm của khu vực đã được tăng cường đáng kể và trong quy hoạch tổng thể năm 2021 của Tokyo, nơi này đã được chỉ định là một trong những trung tâm đô thị quan trọng nhất của thành phố.

5.6 Những điểm chính rút ra từ Chiến lược đa nút của Tokyo

Như đã thấy trong các ví dụ trước, cấu trúc đa trung tâm của Tokyo đã được định hình theo thời gian, thông qua các bối cảnh lịch sử và không gian khác nhau, với đường sắt cao tốc và các cơ sở vật chất đường sắt khác đan xen với không gian đô thị đang phát triển. Mỗi khu vực thể hiện một quỹ đạo riêng biệt, đồng thời đóng góp vào mạng lưới đô thị rộng lớn hơn.

Khu vực nhà ga Tokyo là ví dụ điển hình cho sự đổi mới của một khu vực lõi lịch sử, củng cố vai trò là khu vực trung tâm nhất của quốc gia và là cửa ngõ chính cho các dịch vụ đường sắt cao tốc trên khắp Nhật Bản. Shinagawa thể hiện một mô hình mà việc bổ sung một ga ĐSCT vào một trung tâm hiện hữu và việc tái sử dụng đất đường sắt dư thừa đã thúc đẩy mối quan hệ tích hợp giữa nhà ga và thành phố, đồng thời tạo nên một bản sắc đô thị mới. Shinjuku đại diện cho sự nỗ lực công tư đang diễn ra, nhằm tái tạo một khu phức hợp nhà ga cũ kỹ nhưng vô cùng quan trọng. Ngược lại, Roppongi - Toranomon minh họa cách thức mà một khu vực không có nhà ga lớn đã được chuyển đổi thông qua quá trình tái phát triển do tư nhân dẫn dắt, tận dụng mạng lưới các ga tàu điện ngầm để xây dựng một trung tâm đô thị có tính kết nối cao.



Mỗi khu vực này được hình thành bởi những bối cảnh khác nhau, tiếp tục theo đuổi các sáng kiến dài hạn để củng cố bản sắc và sức hấp dẫn riêng. Là một thành phố không ngừng phát triển, động lực này cùng nhau nâng cao sức hấp dẫn và khả năng cạnh tranh của Tokyo trên trường quốc tế. Điểm chung đáng chú ý giữa những nỗ lực tái phát triển gần đây là chúng không chỉ đơn thuần tích hợp các nhà ga với các khu phát triển được kết nối trực tiếp, mà còn chủ động mở rộng ảnh hưởng và mạng lưới đường dành cho người đi bộ ra các khu vực xung quanh rộng lớn hơn, từ đó tạo ra sự cộng hưởng đô thị rộng lớn.

VI. Kết luận và những gợi ý đối với Việt Nam

Kinh nghiệm của Nhật Bản với hệ thống ĐSCT cho thấy việc triển khai một hệ thống mới có thể hiệu quả nhất khi được tích hợp với các trung tâm giao thông đô thị hiện có và các khuôn khổ phát triển đã được thiết lập từ lâu. Tại nhiều thành phố của Nhật Bản, các ga ĐSCT được đặt tại các nhà ga đường sắt thông thường, vốn đã đóng vai trò là các nút giao thông chính, cho phép kết nối tức thời và tạo cơ hội đổi mới khu vực nhà ga. Ngay cả khi các nhà ga mới được xây dựng bên ngoài các khu vực lõi lịch sử, như trường hợp của Shin - Yokohama, việc chúng dần dần tích hợp với phát triển đô thị theo thời gian cho thấy giá trị của quy hoạch dài hạn và việc tái điều chỉnh đất đai.

Những kinh nghiệm này không cung cấp một mô hình sẵn có, nhưng chúng nêu bật những bài học sâu rộng có thể hữu ích khi Việt Nam triển khai các kế hoạch ĐSCT của riêng mình. Đối với một hành lang dài từ Hà Nội đến TP.HCM, việc lựa chọn và thiết kế khu vực nhà ga sẽ định hình cách thức hỗ trợ khả năng tiếp cận đô thị và sức mạnh kinh tế. Việc tích hợp các nhà ga với các trung tâm hiện hữu bất cứ khi nào có thể và phối hợp quy hoạch giao thông với các chiến lược sử dụng đất và tái phát triển, có thể giúp tối đa hóa lợi ích về lâu dài.

Mặc dù cấu trúc đô thị và khuôn khổ pháp lý của mỗi quốc gia là khác nhau, nhưng những kinh nghiệm được nêu trong bài viết này cho thấy, đối với quy hoạch đường sắt cao tốc trong tương lai của Việt Nam, việc tích hợp chặt chẽ việc phát triển nhà ga với các khu vực đô thị xung quanh có thể nâng cao giá trị và chức năng lâu dài. Những hiểu biết này được đưa ra làm tài liệu tham khảo cho việc ra quyết định trong tương lai của Việt Nam.

Ngày nhận bài: 05/07/2025

Ngày gửi phản biện: 15/07/2025

Ngày duyệt đăng: 25/8/2025

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Takeuchi, Masahiro. 2023. Lịch sử đầy đủ của Shinkansen. Nhà xuất bản NHK.
- Takamatsu, Yoshiharu. 2017. Mạng lưới Shinkansen được xây dựng như thế nào. Kotsu Shimbunsha.
- Chính quyền vùng đô thị Tokyo. 2017. Thiết kế tổng thể phát triển đô thị. Chính quyền vùng đô thị Tokyo.

Xác nhận dữ liệu bản đồ

Tất cả các bản đồ nên được sử dụng trong các hình ảnh đều do Cơ quan Thông tin Địa lý không gian Nhật Bản (GSI) cung cấp và đã được chỉnh sửa cho mục đích của bài viết này.