Санкт-Петербургский государственный университет
Восточный факультет
Кафедра японоведения

ЗАНИНА Валерия Владимировна

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННЯ РАБОТА**

**ИСТОРИЯ И ОБРАЗ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ЯПОНСКОМ ОБЩЕСТВЕ ХХ–ХХI ВЕКОВ**

Уровень образования: бакалавриат

Направление 58.03.01 «Востоковедение и африканистика»

Основная образовательная программа СВ.5035.

 «Востоковедение и африканистика»

Профиль: История Японии

Научный руководитель:

доцент,

кафедра японоведения

Хронопуло Л.Ю.

Рецензент:

кандидат искусствоведения,

старший научный сотрудник отдела искусства Дальнего Востока, Юго-Восточной Азии и Океании Государственного музея Востока.

Егорова А.А.

Санкт-Петербург, 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ………………………………………………………………………..3

1. История железных дорог ХХ–ХХI вв.

1.1. Железные дороги в период национализации и Второй мировой войны (1906-1945)………………………………………………………………………...6

1.2 Восстановление железных дорог в послевоенный период, их модификация и создание синкансэна (1945- 1987)…………………………………………….17

1.3 Создание группы компаний JR и современное состояние железных дорог в Японии (1987-2010)……………………………………………………………...23

2. Железнодорожный транспорт в японском обществе и культуре

2.1. Формирование железнодорожной культуры в Японии...…….….…......30

2.2. Железные дороги в японской художественной литературе и кинематографе……………………..…………………………………...………..42

ЗАКЛЮЧЕНИЕ…………………………………………….…………………....48

Список использованной литературы…………………………………………...51

Приложение……………………………………………………………..………..62

Введение

Протяжённость железнодорожных сетей в Японии покрывают почти всю территорию страны и составляет более 20 000 км[[1]](#footnote-1), в это значение включены как государственные, так и частные железные дороги. По количеству пассажирообороту Япония является одним из мировых лидеров, в 2019 году этот показатель превысил 909 000 п/км. [[2]](#footnote-2) Исходя из показателей пассажирооборота можно сделать вывод, что железнодорожный транспорт – это основной способ перевозки пассажиров и самый популярный общественный транспорт в Японии. История железнодорожного транспорта в Японии началась достаточно поздно, в конце XIX века. Для сравнения в Великобритании в начале 17 века создавали прототипы современной железной дороги из древесины и чугуна. Однако, сейчас показатель пассажирооборота в Великобритании ниже, чем в Японии.

С началом национализации железных дорог в 1906 г. эта отрасль перевозок активно развивалась и количество пассажиров быстро увеличивалось. Сложно переоценить насколько большую роль сыграли железные дороги во время русско-японской войны и Второй мировой войны. Постепенно влияние железнодорожной сферы росло, строились новые линии, которые соединяли не только административные центры регионов, но и труднодоступные деревни. Поезда превратились из обычного общественного транспорта в неотъемлемую часть жизни японцев – как итог в настоящее время у этой сферы есть свои культурные и социальные аспекты, а также интересные феномены, которые присутствуют только в Японии. Актуальность темы дипломной работы связана с необходимостью изучать такую важную часть общественной жизни для того, чтобы создать наиболее полную социальную картину, а также выявить особенности. К сожалению, в современной отечественной науке уделяется мало внимания данной теме.

Цель дипломной работы — рассмотреть имеющуюся на данный момент информацию об истории японского железнодорожного строительства ХХ–ХХI вв., а также проследить каким образом железнодорожная отрасль повлияла на культуру и общество Японии этого периода.

Для достижения цели были поставлены следующие задачи:

1) изучить найденную научную литературу по заданной теме;

2) проанализировать на основе материалов отношение японцев ХХ–ХХI вв. к железным дорогам;

3) упорядочить историю строительства японских железных дорог, начиная с периода национализации 1906 г.;

4) выявить культурные и социальные особенности, феномены в японской железнодорожной сфере;

5) исследовать часть японской культуры, посвящённой железным дорогам;

Работа состоит из введения, основной части, состоящей из двух глав, которые в свою очередь делятся на подглавы, и заключения. В ведении подробно описывается актуальность дипломной работы, её цель и задачи. Первая глава посвящена непосредственно истории железнодорожного сообщения с 1906 г. до настоящего времени. В ней будет несколько подглав – каждый этап развития выделен в отельную подглаву: 1906-1945, 1945-1987, 1987 – настоящее время.

Во второй главе речь идёт уже о культурных и социальных аспектах данной темы: каким образом формировалась железнодорожная культура в Японии и её отражение в искусстве. Глава также разделена на несколько частей, в первой пойдёт речь о том, как складывалась культура японских любителей железный дорог, а во второй будет сделана попытка найти отражение образа железнодорожного транспорта в японской художественной литературе и кинематографе.

В заключении оформлены итоги дипломной работы и проанализированы выполненные задачи.

1. История железных дорог ХХ–ХХI вв.
	1. Железные дороги в период национализации и Второй мировой войны (1906-1945)

После открытия первой железной дороги в Японии Симбаси-Йокогама в 1872 году, строительство железнодорожных путей шло достаточно активно. Однако, у государства, переживавшего реформы в различных сферах, не было достаточно денег, чтобы непрерывно расширять железнодорожное строительство. Потребность в железных дорогах постоянно увеличивалась, а возможности государства были ограничены, по этой причине правительство было вынуждено разрешить прокладывать дороги частным компаниям. Благодаря этому начинается активный период строительства линий именно частными компаниями, появляется также первая частная железнодорожная компания – Ниппон тэцудо в 1881 году. Уже к 1889 году в Японии 880 км железной дороги принадлежало государству и 840 км частным компаниям. [[3]](#footnote-3)Государство даже поощряло частные компании, которые занимались строительством, но в условиях экономического спада стало очевидно, что железнодорожный транспорт может стать опорой для экономики государства.

В 1899 году Иноуэ Масару, следивший за развитием железнодорожной сети, предложил правительству рассмотреть закон, закреплявший контроль и строительство железных дорог государством, а также создание долгосрочных планов строительства линий.[[4]](#footnote-4) Согласно законопроекту, правительству требовалось выкупать частные железные дороги у компаний, чтобы создать централизованную систему. Естественно, такие инициативы не могли понравиться оппозиции в виде дзайбацу, частные компании получали огромную прибыль с перевозки топлива и товаров, так как могли сами устанавливать тарифы. Законопроект был раскритикован и отклонён парламентом, но он вызвал общественный резонанс, что тоже сыграло свою роль. Чем хуже становилась экономическая ситуация, тем больше становилось сторонников национализации дорог. Японо-китайская (1894—1895гг.) и русско-японская войны (1904-1905гг.) укрепили позиции правительства касательно того, что необходимо проводить политику национализации железнодорожного транспорта. Особенно эта идея стала интересна военным кругам: во время войн эксплуатация железных дорог сильно выросла, экономика была переориентирована на тяжёлую промышленность – увеличилось количество грузовых перевозок. Это ударило финансово по казне государства, так как 60% дорог на тот момент были частные.[[5]](#footnote-5)

Национализация железных дорог помогла бы правительству решить небольшой пласт проблем. Во-первых, она способствовала бы централизации и унификации железнодорожных объектов. С более эффективным управлением выгоду получить могло не только государство, но и пассажиры, например, проще было бы регулировать расписание. Во-вторых, государству теперь не требовалось запрашивать разрешение на то, чтобы воспользоваться участком для перевозки, и цена перевозок становилась ниже. В-третьих, поскольку железные дороги были важным ресурсом, правящие круги опасались иностранного влияния: акции частных компаний могли покупать иностранцы. Особенно после русско-японской войны встал вопрос о самостоятельном развитии отрасли, без вмешательства иностранного капитала – такую идею можно было осуществить только в рамках национализации.

Законопроект о национализации железных дорог был принят в 1906 году после ряда поправок, согласно планам правительства в течение 10 лет необходимо было выкупить 17 крупных частных компаний: Ниппон тэцудо, Санъё: тэцудо, Кансай тэцудо, Кюсю тэцудо и другие.[[6]](#footnote-6) Общая протяжённость выкупаемых железных дорог составляла 4800 км, выкупались не только сами участки железных дорог, но и вагоны, депо, различные объекты. Вместе с национализацией естественно расширился и штаб сотрудников – на 48 000 человек и достиг 88 000 человек[[7]](#footnote-7). Здесь руководство столкнулось с ещё одной проблемой: сотрудники из частных компаний придерживались идей, которые культивировались раньше в их компаниях. Требовалось повысить чувство единства, дать каждому сотруднику понять, что он член «большой семьи Национальных железных дорог». Симпэй Гото применил принцип традиционной японской семьи к компании, тем самым повысив сплочённость коллектива. Вот что он говорил: «Каждый железнодорожный служащий должен чувствовать дух большой семьи и помогать, члены семьи следуют приказам главы семьи, а это значит, что думают не о себе, а о благе, которое могут принести семье. Это не значит, что руководитель компании важнее простого служащего, наоборот, без любого звена в этой цепочки – работа будет несостоятельна».

Осуществить национализацию удалось за несколько лет, к 1907 году 90% рынка железнодорожных акций находилось под контролем государства, то есть почти была установлена государственная монополия в этой отрасли.[[8]](#footnote-8) Пришлось платить высокую цену такой быстрой национализации, руководители компаний продавали государству акции в два раза превышающие их изначальную стоимость. С другой стороны, правительство смогло решить несколько экономических проблем благодаря национализации. Частные компании устанавливали часто завышенные тарифы на пассажирские и грузовые перевозки, поэтому первым делом цены были унифицированы и снижены. Для государства это было выгодно: количество пассажиров увеличилось, перевозки сырья стали дешевле, но это не означало, что отрасль приносит желаемую прибыль. Частные компании плохо следили за состоянием железнодорожных объектов, а восстановление и модернизация сильно били по государственному бюджету. Скорее всего по этой причине первое время после национализации железные дороги скорее приносили убытки нежели прибыль, строительство новых линий приходилось откладывать.

В 1908 году был выпущен Императорский указ, согласно которому Железнодорожное ведомство становилось независимым от Министерства коммуникаций и попадало под контроль самого премьер-министра. [[9]](#footnote-9) Годом позже правительство выделило отдельный бюджет из общего для Железнодорожного ведомства. Все эти реформы привели к тому, что теперь ведомство само контролировало строительство и эксплуатацию железных дорог. Учитывая то, что железнодорожный транспорт уже в то время являлся основным не только для перевозки пассажиров, но и грузов – всё это давало хорошую почву для развития этой отрасли.

Однако, после того как был решён вопрос о национализации, появилась новая проблема – унификация железнодорожных стандартов при строительстве и расширении сети. Ещё во время русско-японской войны военными кругами поднимался вопрос о смене размера японской колеи на международный стандарт. Ширина колеи – это важный фактор, который влияет на пропускную способность железных дорог, прямое движение между железными дорогами с разной шириной колеи обычно невозможно. Самая популярная ширина колеи в мире – европейская, 1435 мм, а в Японии используется узкая колея – 1067 мм. В 1911 году Симпэй Гото, министр связи и руководящий член Железнодорожного ведомства, вынес на обсуждение переход железных дорог с узкой колеи на широкую. Расширение колеи, согласно исследованиям, способствовало бы увеличению пропускной способности, которая является одним из важнейших параметров железных дорог.[[10]](#footnote-10) Для Японии начала XX в. это было особенно важно, страна наращивала свою экономическую мощь, с помощью поездов перевозили сырьё с разных уголков страны в Токио. У некоторых японских учёных, например Ё. Айкава, возникают вопросы касательно этих исследований, поскольку результаты слишком хорошо ложились на концепцию, которую выдвигал Симпэй Гото – не исключено, что они были подделаны. [[11]](#footnote-11)

Несмотря на перспективы развития после реорганизации железных дорог, очевидно, что результат был бы виден спустя несколько лет, также реконструкция ширины колеи – это очень затратная с финансовой точки зрения процедура, (предварительный бюджет оценивался в 230 млн йен), поэтому большинство в правительстве не поддержало этот проект. Симпэй Гото в 1919 году попытался вновь форсировать унификацию колеи, но члены партии Сэйюкай, которая удерживала основную власть, в очередной раз отклонили предложение. Таким образом, стандартной шириной колеи в Японии оставалась 1067 мм ещё долгое время.

Действительно важные вопросы касательно финансирования расширения железнодорожной сети оставались нетронутыми. Спустя несколько лет после национализации вопрос стал ещё более острым: темпы строительства государственных дорог упали, а экономическая ситуация требовала развития транспорта в регионах. Оставшиеся частные компании строили в регионах небольшие отрезки железных дорог, в общей сумме их насчитывалось 20: Нарита, Тобу, Дзёбу, Оумэ, Канан, Мито, Тюгоку и др. Согласно закону о национальных железных дорогах, частные железнодорожные компании выступали в качестве поставщиков региональных транспортных услуг, всего лишь дополняющих основную сеть государственных дорог. В добавок к этому, строительству частных дорог мешал огромный свод правил, процесс получения лицензии был долгий и сложный. По этим причинам частные компании не могли открывать длинные железнодорожные участки, и только 4 компаниям из 20 удалось проложить дороги на расстояния, превышающие 50 км, что в масштабах страны, несомненно, являлось небольшой цифрой. [[12]](#footnote-12)

Решение этой проблемы было представлено Кабинетом министров Кацура в 1910 году, тогда был опубликован закон о легкорельсовом транспорте (кэйбэн дэцудо:-хо:). Закон состоял всего из 8 статей, и условия получения лицензии на строительство были намного проще чем для обычных железных дорог, также не было прописано каких-либо строгих требований к ширине колеи, ограничениям на поворотах и железнодорожному оборудованию.[[13]](#footnote-13) У легкорельсового транспорта есть большое преимущество – это относительная дешевизна строительства: колея была значительно уже и составляла 762 мм, соответственно и вес состава был меньше. В 1913 году 1 км легкорельсовой дороги с колеёй 762 мм стоил 21 тыс. йен, в то время как колея в 1067 мм стоила 34 тыс. йен. Связывать местные трамвайные пути с государственными дорогами тоже не требовалось, поэтому частные компании вместо стандартной японской коли выбирали более узкую. Скорее всего правительство рассчитывало, что закон начал бы стимулировать развитие транспорта в регионах, а также поддерживать стабильные поставки сельскохозяйственной продукции. К тому же новый закон не был привязан к утверждённым планам строительства, на который у правительства не было финансовых средств, тем самым позволяя проводить линии там, где это было наиболее выгодно с экономической точки зрения.

Вслед закону о легкорельсовом транспорте в 1911 году был принят закон о субсидиях для регионального транспорта (тихо: тэцудо: ходзё-хо:). Это было сделано для неблагополучных регионов страны, куда были уже сделаны вложения, но по каким-либо причинам строительство не могло продолжаться. [[14]](#footnote-14)Субсидии ограничивались только небольшими частными дорогами скорее всего для того, чтобы сильно не растрачивать государственный бюджет и привлечь частые компании. Благодаря таким послаблениям и поддержке со стороны государства в отрасли начался новый «бум»: темпы строительства набирали большие обороты, некоторые дороги модифицировали, пуская по ним трамваи. Ещё до принятия закона в регионах набирала популярность конка (бася тэцудо) – вид транспорта, где по рельсам вагон тащила лошадь. На основе этих путей в эксплуатацию вводили паровые, а после и электрические составы. Тоже самое планировалось сделать и с легкорельсовым транспортом, использовать его только как временную меру, и когда появится достаточное финансирование, перевести дороги в стандарт обычного железнодорожного транспорта.

Протяжённость не только частных, но и государственных дорог непрерывно увеличивалась с каждым годом. Такое положение дел продолжалось вплоть до начала Второй мировой войны. В 1920 году Железнодорожное ведомство было преобразовано в министерство.[[15]](#footnote-15)　Большинство линий, запланированных законом о строительстве железных дорог 1892 года, были построены, поэтому продолжить строительство железных дорог в тех же юридических рамках было невозможно. В 1922 году был принят новый Закон о строительстве железных дорог, а закон 1892 года был отменен. Японское правительство запланировало на много лет вперёд расширение железнодорожной сети на 149 железных дорог, большинство из которых были регионального назначения. В качестве примера можно привести линии Ханава (префектура Акита), Камикоти (префектура Нагано) – начиная с небольших участков, которые соединяли соседние города и деревни, предполагалось постепенно увеличивать строительство.

Примерно в это же время в Японии активно внедряется автомобильный транспорт, а в качестве общественного транспорта у поездов и электричек появляется конкурент в виде автобусов. [[16]](#footnote-16)Рост автотранспортных предприятий, повлиял на железнодорожные перевозки на короткие расстояния. Теперь же встал вопрос о рентабельности местных железнодорожных путей: затрачиваемые ресурсы на прокладку дороги, постройку обслуживающих объектов, содержание персонала не окупались малым количеством пассажиров. Хотя стоит отметить, что состояние японских автомобильных дорог было неудовлетворительное, а вместимость автобусов уступала железнодорожному транспорту. Тем не менее, было принято решение пускать автобусные маршруты вместо электричек там, где это было финансово-выгоднее. Однако, это не означает, что от этого железнодорожный транспорт стал менее перспективным. Напротив, правительство всё ещё придерживалось идеи, что электрички должны быть основным транспортом. В таких условиях жёсткой конкуренции, необходимо было придумать способ увеличения пассажиропотока для поездов, а это сделать можно было, только повысив его привлекательность.

Ещё в конце XIX века владельцы железнодорожных линий строили станции около популярных мест паломничества: синтоистские и буддийские храмы, чтобы увеличить поток пассажиров и соответственно прибыль от перевозок.[[17]](#footnote-17) Теперь же компании обустраивали инфраструктуру вокруг станций в полном объёме, то есть не только рёканы, онсэны, но и строили целые курортные зоны, например, парки, зоопарки, пляжи, горнолыжные террасы. В разных частях страны каждый год открывались новые места для отдыха, правда они были сезонные. Тем не менее, это позволяло развивать внутренний туризм и держать отрасль наплаву – там, где не было государственных дорог, были частные, они хорошо взаимодополняли друг друга.

 Стоит также отметить, что поезда и электрички развивались и в качестве общественного транспорта в крупных городах таких как Токио, Осака, Киото, Сэндай, Фукуока. Благодаря внутренней миграции населения, небывалому росту городов (согласно переписи населения в 1930 году в Токио официально проживало более 5 млн. человек) – появилась серьёзная необходимость в создании устойчивой транспортной системы для пригородов. [[18]](#footnote-18) Правительство стимулировало строительство пригородных линий, перенося корпусы университетов из центров в более отдалённые места. Вместе с разработкой новых маршрутов проходила электрификация путей, поэтому компании изначально планировали вводить в эксплуатацию электрические поезда. Такая модификация позволяла людям, проживающим в пригородах, намного быстрее добираться до ближайших больших городов на работу и учёбу. Только после успешного запуска пригородных линий, стали строить скоростные междугородние железные дороги. Увеличивалось и количество видов электричек и поездов, набирали популярность: токкю: рэсся (экспресс), ко:соку дэнся (высокоскоростной поезд). Особенно активно скоростные дороги строили в Осака, поскольку частные компании в регионе конкурировали с государственными на таких направлениях как: Осака-Кобэ, Осака-Киото, Осака-Вакаяма и др.

Во многих столицах развитых стран уже работало метро, и страны прокладывали новые линии. Помимо скоростных электричек в 1927 году в Токио появляется первая линия метро, связывающая Асакуса и Уэно.[[19]](#footnote-19) Дело в том, что сеть трамваев уже не справлялась с возлагаемой нагрузкой, легкорельсковые пути строили в спешке, ориентируясь на количество перевозок, а не качество. В итоге трамваи находились в ужасном состоянии и нуждались в постоянной починке, не справлялись с пассажирооборотом, уступали по скорости новым видам транспорта. Не удивительно, что метро было быстро включено в городской план развития общественного транспорта Токио, но развивалось медленными темпами, так как управлялось муниципалитетом, у которого не было денег. Вслед за токийским метрополитеном в 1933 году был открыт метрополитен в Осака, в других крупных городах метро появится значительно позже. [[20]](#footnote-20)

К 1940 году было проложено более 18 тыс. км железнодорожного полотна, в целом железнодорожный транспорт в Японии с переменным успехом, но непрерывно развивался. [[21]](#footnote-21)Строительство существенно замедлилось с 1937 года, когда началась японо-китайская война. Ухудшение отношений с другими странами, а после вступление во Вторую мировую войну в альянсе стран «оси» означало, что государственная экономика вновь переориентирована на ресурсы и тяжёлую промышленность. Естественно правительство взяло под жёсткий контроль железнодорожную отрасль, поскольку в несколько раз увеличились подставки и перевозки для военных нужд. Министерство железных дорог было объединено с Министерством коммуникации, которое отвечало за воздушный и водный транспорт – теперь координировать и согласовывать действия стало намного проще. Одна из важнейших задач железных дорог была поставка угля. Водный транспорт был слишком уязвим ввиду военных действий на Тихом океане. Для того чтобы доставлять уголь с о. Кюсю до о. Хонсю в 1942 году был открыт тоннель Каммон, однако уголь с о. Хоккайдо всё также поставляли паромным путём, на реализацию железнодорожного туннеля у правительство не было средств.[[22]](#footnote-22)В военный период государственная сеть железных дорог снова национализировала частные компании и перестраивала маршруты, удаляя те, которые не подходили под военные нужны, пригородные электрички приостановили временно своё движение, всё это привело к сокращению сети.

Япония несла огромные потери от воздушных налётов и бомбардировок на крупные города с 1942 года. Естественно, после авиаударов сильно пострадала инфраструктура городов, в том числе и железнодорожные пути. А в случае с атомной бомбардировкой Хиросимы и Нагасаки, транспортная система вообще была уничтожена. На Окинава также велись ожесточённые сражения, в результате которых единственная государственная железная и трамвайная дороги были уничтожены (железнодорожное движение так и не было восстановлено до наших дней). Железные дороги, уцелевшие во время войны, были повреждены и нуждались в восстановлении. Истощённое войной проигравшее государство не могло даже запустить некоторые уцелевшие линии из-за нехватки рабочей силы и ресурсов. Инфраструктура была разрушена, объекты находились в крайне плохом состоянии. Пассажиропоток снизился за несколько лет, и количество перевозок в последние годы войны упали. Несмотря на это, движение поездов, электричек и трамваев не было приостановлено ни на день. Теперь перед японским правительством стоял ряд сложнейших послевоенных задач, одна из которых была восстановление и приведение в порядок транспортной системы всей страны.

1.2 Восстановление железных дорог в послевоенный период, их модификация и создание синкансэна (1945- 1987)

Масштаб разрушений и жертв, связанных с железными дорогами в Японии, был большой. Согласно отчёту Министерства транспорта, опубликованному в 1947 году, во время войны в железнодорожной отрасли пострадало 20% зданий, 14,4% локомотивов, 25,1% поездов, 19,1% пассажирских составов, 7,5 товарных вагонов, заводы по производству железнодорожного транспорта 55%.[[23]](#footnote-23) Около 25% путей, составов, объектов получили повреждения средней тяжести, 4 403 сотрудника и 1494 пассажира были убиты или ранены. Общий ущерб превысил 1,5 миллиардов йен. Ещё более сильный урон получил автомобильный транспорт, дороги были разрушены, а в стране в целом наблюдался дефицит бензина. По сложившемся обстоятельствам железнодорожный транспорт становился основным видом транспорта внутри страны. В «Белой книге», выпущенной в 1947 году Министерством транспорта хорошо описана ситуация, которая наблюдалась на тот момент в отрасли: «Государственная железная дорога встретила окончание войны в истощённом состоянии. Однако, то, что война окончена, не означает, что и миссия железных дорог подошла к концу. Промышленность впала в депрессию…, но железной дороге не позволительно остановиться ни на мгновенье, ведь она является национальной артерией, ногами граждан. Даже в такой тяжёлой ситуации, как поражение в войне, работники железных дорог, не давая себе и короткой передышки, должны были снова нести свою миссию на изношенном оборудовании и транспорте.»[[24]](#footnote-24) Неудивительно, что на этой почве участились аварии, столкновения и крушения на железных дорогах, с окончания войны до 1949 года произошло около 20 железнодорожных инцидента.

Страна находилась в тяжёлом экономическом положении, росла инфляция, сократилось промышленное производство. Японское общество сотрясали резкие перемены: проигрыш во Второй мировой войне, оккупация страны союзными войсками, выпуск «Декларации о человеческой природе» 1946 года и новой конституции 1947 года. В послевоенный период Япония управлялась Главным Штабом, который форсировал реформы, направленные на демилитаризацию, демократизацию и стабилизацию экономики, с 1945 по 1947 гг. пост главнокомандующего союзными оккупационными войсками занимал Дуглас Макартур. Он был крайне обеспокоен тем, что на заводах и предприятиях вспыхивали забастовки, росло профсоюзное движение, работники были недовольны условиями и заработной платой. Именно Макартур был инициатором реорганизации государственных предприятий в государственные корпорации, в их число входили: Japan Tobacco, Nippon Telegraph and Telephone, а также Japanese National Railways, сокращённо JNR. Естественно японское правительство входе переговоров выступило против реорганизации, поскольку тогда оно теряло тотальный контроль над отраслью, но Макартур придерживался иного мнения, видя в государственных корпорациях наиболее эффективную форму управления в условиях сложившиеся экономики. [[25]](#footnote-25)

 Полностью внедрить такой тип управления не получилось, пришлось его адоптировать под реалии Японии, поэтому JNR на ряду с другими корпорациями была не совсем автономная. Например, руководство корпорации не могло само устанавливать тарифы на проезд и заработную плату сотрудникам, эти операции делались исключительно в соответствии с законами. Тем не менее, остальные вопросы решало руководство корпорации самостоятельно. Скопилось проблем во время войны много, первое, с чем решило разобраться новое руководство – это переизбыток работников из-за чего в железнодорожной отрасли держалась низкая оплата труда. В 1948 году количество работников превысило 600 тыс. человек, но столько много сотрудников предприятию объективно не требовалось. Сокращения персонала начались в мае 1949 года, и за два месяца было уволено порядка 95 тыс. человек.[[26]](#footnote-26) Сотрудникам было запрещено проводить забастовки и высказывать своё недовольство, те, кто шли против запретов, естественно, попадали под увольнение. Также персонал зачищали по политическим взглядам, проводились так называемые «красные чистки», в ходе которых сторонников и членов Коммунистической партии Японии лишали должностей.

Увольнения организовывал под давлением первый президент JNR, Саданори Симояма. В начале июля он огласил очередной список сотрудников, которые должны быть уволены. На следующий день после объявления, Симояма не явился на своё рабочее место несмотря на то, что у него была запланирована важная встреча. Руководству компании показалось это странным, поэтому была сразу же привлечена полиция. Тело Симоямы было найдено через сутки поисков на линии Дзёбан. До сих пор не ясно, было ли это самоубийство или его убили. После смерти Симоямы, произошло ещё два загадочных инцидента на железной дороге: аварии на станции Митака и на станции Мацукава. Эти три дела не были до конца расследованы, поэтому носят название «Три больших загадочных дела JNR». Однако, в то время правительство обвинило Коммунистическую партию в преступлениях, ссылаясь на то, что таким образом она пыталась подорвать имидж правительства и организовать революцию. [[27]](#footnote-27)

В этом же году президентом компании JNR становится Юкио Кагаяма, но находился он на этом посту не долго, в 1951 году он ушёл в отставку после пожара на поезде в Йокогаме, который унёс жизни 106 человек.[[28]](#footnote-28) Трагедия случилась из-за халатности персонала и старого строения состава, который не был модифицирован после войны. Новое руководство решило, что откладывать реновацию уже было невозможно. С каждым годом росла потребность в транспорте среди населения, а пропускная способность железных дорог падала. Постоянные аварии лишь доказывали то, что железнодорожные транспорт и смежные с ним объекты нуждаются в срочном обновлении. JNR удалось стабилизировать работу линий к 1957 году благодаря увеличению перевозок оружия США для войны в Корее. В 50-е годы не только в железнодорожной отрасли наблюдался экономический подъём, а в экономике страны целом, что получило название «японское экономическое чудо». Теперь уже были все условия для модификации, и в 1957 году был принят пятилетний план, включавший в себя улучшение пропускной способности и скорости поездов.

С резким скачком экономики даже линия Токайдо перестала справляться с нагрузкой, увеличить пропускную способность не помогла и электрификация путей, хотя к 1960 году только 29% путей были электрифицированы. [[29]](#footnote-29)Тогда JNR и правительство совместно разработали план по реализации высокоскоростного поезда «Токайдо-синкансэн», который бы курировал между Токио и Осака. Идея правда была не новая, ещё до начала Второй мировой войны японское правительство хотело построить скоростную железную дорогу на отрезке Токио-Симоносеки с подводными тоннелями до Корейского полуострова и внедрить новый тип поездов *данган рэсся*, но этого так и не произошло.[[30]](#footnote-30) Как раз к Олимпийским играм в Токио в 1964 году первая линия синкансэна была запущена в эксплуатацию, на которой ездил скоростной поезд «Кодама». Реализовывали этот проект уже со стандартной колеёй 1435 мм, так как узкая колея могла просто не выдержать нагрузку. Теперь добраться из Токио до Осака можно было за рекордные 4 часа со скоростью 200 км/ч. Это был большой технологический успех для японской железнодорожной отрасли, заинтересовавший и другие страны. Уже в 1965 году была выпущена новая модель синкансэна «Хикари», преодолевшая расстояние между городами за 3 часа 10 минут.

В 1970 году был выпущен закон об подготовки эксплуатации синкнсэна во всей стране (Дзэнкоку синкансэн тэцудо: сэйби-хо:). Скоростные поезда приносили прибыль и решали проблему с пассажиропотоком, поэтому у правительства возникала идея соединить четыре основных острова при помощи синкансэнов. После успешного запуска скоростной магистрали сразу же началась разработка нового проекта Санъё-синкансэн, эта линия должна была соединять Осака с Фукуока. Пока велось строительство, индустрия не стояла на месте - к железным дорогам достраивали вторую колею, чтобы уменьшить интервал следования поездов; пополнили парк *токкю: рэссся* (скоростными поездами, которые останавливаются на определённых станциях). В 1975 году была уже полностью открыта Санъё-синкансэн. В 1982 году открыли участок Омия-Мориока Тохоку-синкансэн, в этом же году в эксплуатацию запустили Дзёэцу-синкансэн, соединяющий Токио с Ниигата.

Однако, тут стоит иметь ввиду, что все проекты делались за счёт государственных займов, а прибыль не покрывала и большей части затрат, поскольку сама компания устанавливать тарифы на перевозки не могла. Помимо этого, из-за высокой конкуренции с автомобильным и автобусным транспортом JNR вкладывало деньги в основном в объекты и в рабочую силу, а также модернизацию старых дорог. Долг компании рос с каждым годом, поэтому было решено постепенно закрывать убыточные маршруты, чтобы покрыть дыры в бюджете. Планировалось закрыть 83 железных дороги: Сиранука (1964-1983), Такасаго (1913-1984), Цума (1913-1984) и др. Вместо закрытых линий пускали автобусные маршруты.[[31]](#footnote-31) Ночные автобусы вымещали с рынка ночные поезда благодаря своей низкой цене на обслуживание, а также низкой стоимостью билета. В городах трамваи стали рассматривать как препятствие автомобильному транспорту, поэтому пути начали демонтировать. Сокращение работников и увеличение нагрузки на оставшийся персонал порождал конфликты и забастовки. Недовольство населения политикой JNR росло вместе с долгом, который по состоянию на 1987 год превысил 25 трлн йен.[[32]](#footnote-32) Скорее всего руководство компании рассчитывало, что государство будет бесконечно покрывать долги компании из своего бюджета, но рентабельность JNR после серьёзных нефтяных кризисов 1973 года и 1979-1980 годов находилась теперь под большим вопросом для правящих кругов. В сложившиеся ситуации было решено разделить JNR на 7 компаний и приватизировать их. Это был большой шаг для правительства, период контроля железнодорожной отрасли закончился и начался новый – частных железнодорожных компаний.

1.3 Создание группы компаний JR и современное состояние железных дорог в Японии (1987-2010)

1 апреля 1987 года государственная корпорация JNR была приватизирована и разделена на акционерные общества: Hokkaido Railway Company (JR Hokkaido), East Japan Railway Company (JR East), Central Japan Railway Company (JR Central), West Japan Railway Company (JR West), Shikoku Railway Company (JR Shikoku), Kyushu Railway Company (JR Kyushu), а также на одну компанию по грузовым перевозкам Japan Freight Railway Company (JR Freight).[[33]](#footnote-33) Это было сделано для того, чтобы между компаниями появилась конкуренция, которая бы двигала усовершенствование услуг, но унаследованные долги сильно отягощали работу. Выплату долга для JR Hokkaido, JR Shikoku и JR Kyushu, а также JR Freight было решено облегчить, поскольку сумма была неподъёмная с таким низким пассажиропотоком в условиях экономической рецессии. Остальные подразделения JR столкнулись с серьёзными финансовыми проблемами. По этой причине был создан правительственный орган, занимавшийся погашением большей части долгов JNR путем продажи неиспользуемой земли, объектов и акций. Правда в условиях экономического пузыря предлагаемая цена на покупку земли была высокой, поэтому было решено воздержаться от торгов и продать землю местным органам власти для общественных целей по более разумным ценам. В результате доход, полученный от продажи земли в 1987 году, особо не помог погасить долги. Правительство приказало JR временно прекратить продажу земли, но это стало большой ошибкой. Когда экономический мыльный пузырь лопнул – спрос на землю и её цену стремительно падали, погашение долга пришлось отложить.

Компании начали постепенно сокращать штат работников и к 1994 году их число опустилось до 191 тыс., что оказалось достаточно оптимальным решением – затраты на рабочую силу снизились, но эффективность повысилась из-за конкуренции на рабочем месте.[[34]](#footnote-34) JR медленно завоёвывали обратно доверие клиентов, и несмотря на всё ещё тяжёлую ситуацию не повышали тарифы на проезд. Около десяти лет плата за перевозки была стабильная, и это естественно не прошло мимо пассажиров. Ещё одна важная причина почему компании стали более стабильными – это их автономность, руководство отказывалось от политически мотивированных инвестиций, которые и были основной долга JNR. Теперь не вкладываясь в неприбыльные сельские местности, JR предлагала либо их оставить под юрисдикцией местного управления, либо заменить на альтернативный транспорт. Это значительно снижало нагрузку в областях с низким пассажиропотоком, где содержание и обслуживании транспорта с персоналом обходилось дорого.

Пока компании не могли себе позволить конструирование новых линий синкасэнов, в 1992 году запустили мини-синкансэн между Токио и Ямагата с остановкой в Фукусиме.[[35]](#footnote-35) Позже в 1997 году откроют ещё одну такую же ветку между Токио и Акита с остановкой в Мариоке.[[36]](#footnote-36) Изначально скорость мини-синкансэна не превышала и 130 км/ч, но с развитием технологий в настоящий момент может достигать 330 км/ч как полноценный синкансэн. У мини-синкансэна есть ряд преимуществ: срок строительства короткий, более удобное расписание для пассажиров (обычный синкансэн не работает после полуночи, а первый рейс отправляется после 6 утра). Это была неплохая альтернатива для скоростного поезда, но в регионах жители хотели как можно скорее полноценные линии синкансэна, принесёт большие расходы для компании, к тому же доходы местных линий после запуска очевидно упадут. Под давлением JR продолжала стоить новые линии синкансэна: в 1997 году Хокурику, в 2002 году Кюсю, в 2016 году Хоккайдо. [[37]](#footnote-37)В очередной раз бремя долга увеличивается для JR несмотря на то, что большинство затрат покроют местные органы власти. Складывается ситуация аналогичная с JNR, когда политические деятели вмешивались в работу компании. Важно понимать, что JR больше не являются государственной железнодорожной корпорацией, а представляет собой группу частных компаний.

Важное изменение произошло в пользовании железнодорожного транспорта в 2001 году – был введен первый бесконтактный проездной Suica, разработанный JR East. Ещё в 1990 году JR East планировала автоматизировать турникеты на станциях и начала внедрять магнитные билеты. [[38]](#footnote-38)Всё это делалось для того, чтобы уменьшить время покупки билетов и прохождения турникетов в час пик. Компания пошла ещё дальше и стала разрабатывать IC карты, видя в них будущее не только в транспортной сфере. Жители Токио положительно восприняли это нововведение, теперь можно было просто коснуться картой турникетов и пройти на станцию. В 2006 году было выпущено мобильное приложение Mobile Suica, позволяющее не носить с собой карту. Видя успех бесконтактных проездных, другие компании в своих регионах тоже стали создавать их: ICOCA (2003), PiTaPa (2004, является единственной картой с оплатой после использования), TOICA (2006), PASMO (2007), nimoca (2008), Kitaca (2008), SUGOCA (2009), Hayakaken (2009), manaca (2011).[[39]](#footnote-39) Изначально карты использовались только в определённых городах, а после разрастались до целых регионов.

Уже в 2007 году была запущена совместная система пользования Suica и PASMO, создавая тем самым важную транспортную инфраструктуру. [[40]](#footnote-40)Пассажирам больше не требовалось приобретать несколько карт, теперь было достаточно одной, чтобы беспрепятственно пересесть с любой станции JR East на другой транспорт независимо от того, частный он или государственный. Помимо этого, теперь бесконтактные проездные могли использоваться в качестве электронных денег для покупок, это, несомненно, вызвало ажиотаж среди жителей региона Канто. Постепенно и другие компаний начинают создавать совместную систему пользования. В 2004 Suica и ICOCA объединились, и теперь добраться из Токио до Осаки стало ещё проще, затем к ним присоединилась TOICA. В 2010 году стало обсуждаться создание уже единой системы для всех операторов на уровне всей страны, а не отдельных регионов. Спустя три года система была запущена: владелец одной из 10 карт может использовать их на других маршрутах, а также расплачиваться в местах, с которыми компании заключили договоры. Если раньше они ограничивались магазинами и автоматами по продаже напитков, находящихся на самой станции, то сейчас проездной позволяет оплачивать счёт в кафе, покупки в торговых центрах и т.д.

IC-карты сильно упростили пользование общественным транспортном, теперь японцам не приходится сверять самим тарифы, достаточно положить на проездной деньги в автомате. Использование IC-карт вышло за пределы одной сферы, второстепенная роль электронных денег уже стала равнозначной. Это стало незаменимой частью железнодорожной отрасли, хотя по-прежнему потенциал IC-карт не был раскрыт полностью. Скорее всего в ближайшем будущем можно ожидать расширение возможностей IC-карт и усиление влияния этого изобретения на другие отрасли.

Разделение JNR в целом можно называть успешным, поскольку железнодорожная отрасль оживилась и стала конкурентоспособной. Хотя основная проблема, для чего собственно реформа и проводилась, осталась – долг всё ещё не погашен. Дисбаланс в прибыли между JR Hokkaido, JR Shikoku и JR Kyushu, JR Freight и JR East, JR Central, JR West не сократился, способа, который бы помог уменьшить разрыв между компаниями предложено не было. В ближайшее время выплатить долг будет трудно, учитывая ожесточённые бои в транспортной сфере, противостоять самолётам на большие расстояния и машинам на короткие расстояния становится тяжелее. Убыточные линии и станции, вытесненные автобусами, постепенно закрываются. Согласно отчёту Министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии, с 2000 года до 2020 было закрыто 44 региональных маршрута.[[41]](#footnote-41)

Справится ли группа компаний JR с изменениями, которые произошли в экономике Японии за последнее десятилетие? Конечный успех приватизации будет зависеть от решения проблем, тянущимся не первый год. В условиях усиленной конкуренции на рынке услуг компаниям предстоит раскрыть свой потенциал, не только грамотно организовав управление и расширив спектр предоставляемых услуг, но и развивая технологические возможности транспорта. Хотя в последнее время заметен и интерес правительства к сфере транспорта, например, в 2013 году был создан правовой каркас для планирования транспортной системы в виде Основного закона о транспорте.[[42]](#footnote-42)Основная функция этого закона поддерживать бесперебойное межрегиональное взаимодействие и беспрепятственный обмен товарами. Закон подчёркивает базовые принципы транспортной политики, такие как, повышение стабильности городской жизни и ускорение национальной экономики, и, конечно же, удовлетворения спроса на транспорт. Он предписывает конкретные действия транспортной политики, которые необходимо предпринять, а также необходимость принятия всеобъемлющих и систематических мер.

Этот закон очень важен, поскольку до 2013 года транспортная политика Японии рассматривалась с точки зрения отдельных законов. Такой подход сильно стимулировал конкуренцию на рынке транспорта, но не хватало рассмотрения политики более комплексно. Сейчас транспортная политика сосредоточена на улучшении доступности транспорта для инвалидов и пожилых людей, причиной этому служит старение населения. Тем не менее упор на прибыль сбавлять правительство не собирается, а это приводит к тому, что создать устойчивую транспортную систему пока не получится и решить другие актуальные проблемы тоже, например, экологичность транспорта. Также пока компании ориентируются в основном на прибыльность бизнеса, общественный транспорт в провинциях сокращается, что делает невозможным предоставить транспортные услуги определённой группе населения.

Основываясь на истории железнодорожного транспорта, становится понятно, что он претерпел множество изменений и событий для того, чтобы достичь такого сильного развития в 21 веке. В успешное расширение сети поездов были вложены человеческие и денежные ресурсы на разных этапах его становления. Железные дороги теперь играют важную роль не только в сфере перевозок, их влияние расширилось в сфере туризма, торговли, ресторанного бизнеса, поэтому они не могли не стать важной культурной частью японского общества.

1. Железнодорожный транспорт в японском обществе и культуре
	1. Формирование железнодорожной культуры в Японии

Железные дороги с самого начала развивались как символ модернизации японского общества. По этой причине практический взгляд на железнодорожный транспорт и видение в нём экономического рычага были распространены в японском обществе до первой половины XX века. После второй половины XX века начал формироваться взгляд на железнодорожный транспорт как на культурную часть японского общества. Эти два взгляда на железные дороги постепенно переплетались друг с другом, и на сегодняшний день они неразрывно формируют отношение японцев к железнодорожной индустрии.

 Любители железнодорожного транспорта и всего, что с ними связано, появились ещё в период Мэйдзи, когда была построена первая железная дорога. Однако, этот круг людей был ограничен, так как изначально пассажирским транспортом пользовались высокопоставленные чиновники и элита. Примерно в это время зародилась железнодорожная фотография, в объектив попадали станции, составы, тоннели. Это хобби было доступно только для небольшого числа богатых людей. Известным фотографом того времени был Огава Кадзумаса, который в 1902-1907 годах фотографировал поезда по заказу Тэруя Ивасаки и Сиро Ватанабэ.[[43]](#footnote-43) Они путешествовали года вместе с фотографом по всей стране, чтобы наблюдать за процессом. Любители железных дорог были настолько впечатлены этими снимками, что начали коллекционировать их, теперь коллекции железнодорожных снимков Тэруя Ивасаки и Сиро Ватанабэ хранятся в Железнодорожном музее города Сайтама.[[44]](#footnote-44) Тот факт, что фотографии и большие коллекции создавались в качестве хобби отдельных людей, а не государством или железнодорожными компаниями, определенно находит отклик в современной фотографии. Поездки на поезде стали более доступными, но только ограниченный круг лиц может владеть транспортом или управлять им, но такое желание удовлетворяется посредством различных инструментов: фотографии, модели в миниатюре, сувенирной продукции. [[45]](#footnote-45) C периода Мэйдзи до периода Тайсё большой обмен информацией между любителями не осуществлялся, поскольку не существовало массовых объединений.

В 1910-х годах активно развивался международный туризм, японское правительство хотело сделать туризм в Японии более доступным и для иностранцев. Правительство выступило с инициативой создать орган управления, который бы занимался развитием туризма. Идея была поддержана Такаси Хара, министром внутренних дел и председателем Японских национальных железных дорог. Сэйдзиро Хираи, вице-председатель, сыграл важную роль в формировании Туристического бюро. Хираи посетил Международный железнодорожный конгресс в 1910 году и осмотрел туристические системы и объекты Швейцарии, и отметил, что реализация таких объектов будет способствовать национальным интересам Японии. Туристическое бюро было полуправительственной организацией, главной целью которого было продвижение международного туризма. Оно работало под руководством Японских национальных железных дорог. Бюро способствовало развитию туризма на железных дорогах Кореи и Тайваня (аннексированные Японией территории) и Южно-Маньчжурской железной дороге, приобретенной в соответствии с Портсмутским договором.

До создания Бюро иностранные туристы в Японии обычно нанимали японских гидов в портах въезда и полагались целиком на них. Не всегда гиды выполняли свою работу добросовестно, зачастую они, наоборот, пытались с туристов получить как можно больше денег. Следовательно, уменьшение числа таких гидов было важной задачей, стоявшей перед Туристическим бюро. Проблему решили с помощью англоговорящего персонала, который теперь присутствовал на крупных железнодорожных станциях и иногда даже в экспрессах. Помимо этого, был выпущен официальный английский путеводитель, предоставляющий точную и подробную информацию о поездках для иностранных посетителей. Серия путеводителей называлась «Официальный путеводитель по Восточной Азии: трансконтинентальные связи между Европой и Азией», и первый том «Избранное. Маньчжурия» (Корея) был опубликован в феврале 1913 года. Он содержал множество подробных планов городов, используя множество фотографий. Второй и третий том были опубликованы в июле 1914 года, их содержание охватывало северо-восток и юго-запад Японии, включая Хоккайдо, Хонсю, Сикоку и Кюсю. [[46]](#footnote-46) Четвёртый том, посвященный Китаю, был опубликован в апреле 1915 года. Разумеется, в путеводителе были задействованы железные дороги, он принёс новые знания о Японии заграницу, и теперь среди иностранцев появились любители японских железных дорог.

С 20-х по 30-е годы любителей железных дорог становится всё больше среди мужчин среднего класса, создаются клубы по интересам, например, в 1940 году начал работу клуб «Цубамэ».[[47]](#footnote-47) Особую популярность набирает моделирование, появляются журналы с железнодорожной тематикой. В 1929 году выпускается первый журнал «Тэцудо», главным редактором которого был Яитиро Такэда. Журнал выпускался благодаря финансовой помощи Хэйсиро Хирано, состоятельного человека, увлекавшегося историей и моделированием.[[48]](#footnote-48) После успеха «Тэцудо» в 1933 году выходит другой журнал «Тэцудо сюми», созданный Миямацу Киндзиро. Киндзиро был фотографом и помогал составлять журнал «Тэцудо», но исследования железных дорог видел в другом ключе. Вслед за этими журналами в 1936 году появляется «Мокэй тэцудо», специализировавшийся именно на моделировании поездов.[[49]](#footnote-49) К сожалению, железнодорожные журналы выпускались недолго, во время ухудшения положения Японии в войне, государство начало контролировать ресурсы, в том числе и бумагу, и печатать журналы стало невозможным. К этому добавлялось засекречивание информации касательно железных дорог, фотографировать локомотивы и рельсы стало запрещено, а нарушение вело к подозрениям в шпионаже.[[50]](#footnote-50) Это привело к тому, что открыто увлекаться железнодорожным транспортом японцы не решались.

После Второй мировой войны, когда железные дороги перестали быть военной тайной, интерес к ним вернулся. По всей стране начали вновь открываться тематические клубы, самыми крупными из них были Токийский и Кансайский железнодорожные клубы. В 1953 году произошло слияние Токийского железнодорожного клуба с исследовательской группой Музея транспорта в Токио. Образовавшийся Japan Railfan Club существует и сейчас, его членами являются примерно 3000 человек по всей стране.[[51]](#footnote-51) Возобновляется и печать тематических журналов при клубах, например, «Japan Railfan», «Club Car», «The Railway Pictorial». Однако, всё это время железные дороги рассматривались как движущая сила экономики, их изучали с материальной стороны, а не культурной. В 60-х годах происходит коммерциализация железнодорожной отрасли в связи с увеличением значимости культуры потребления. Философия прогресса и развития, лежавшая в основе высоких темпов экономического роста, стала отодвигаться на второй план. Теперь общественность стала обращать внимание на проблемы загрязнения окружающей среды и вредные последствия автомобилизации. Любителей железной дороги становилось больше, и с 60-х по 70-е случился «бум SL».

 Японские национальные железные дороги учредили Комитет по модернизации энергетики в 1958 году, а в следующем году было решено заменить паровоз (SL) на электрические модели.[[52]](#footnote-52) По мере того, как паровозы выводились из эксплуатации, увеличивался интерес населения. Журналы со статьями и фотографиями паровозов быстро раскупались, на NHK транслировался сериал «Путешествие», главными героями которого были сотрудники железных дорог и их жёны в разные эпохи.[[53]](#footnote-53) Это вызывало ностальгию у населения и повлияло на сознательный поиск ценности старых вещей, превращая железные дороги в объект культуры. Укрепил такое отношение следующий «бум синих поездов», который начался примерно в 70-х годах после открытия линий синкансэна.[[54]](#footnote-54) Дело в том, что поезда голубого цвета были ночными, а теперь появилась альтернатива, выигрывающая по всем параметрам. Вытеснение ночных поездов с рынка вызвало ажиотаж, ведь они могли также стать частью прошлого. JNR проводила специальные рекламные компании на фоне повышенного интереса населения, японцы специально приходили на Токийский вокзал, чтобы сделать несколько снимков поезда, росло количество материала в СМИ.

В это время появились работы Сюндзо Мияваки, написавшего множество путевых заметок о железных дорогах, и Наоки Танэмура, составившего путеводители для туристов. Набирают популярность не просто путешествия на поездах до какого-то места, а сам процесс поездки и наблюдение за красивыми пейзажами за окном. В связи с этим в 1982 году JNR выпустили специальные билеты «Сэйсюн дзю:хати нобиноби»,(после название было заменено на «Сэйсюн дзю:хати»).[[55]](#footnote-55) У этих билетов достаточно интересный концепт. Продаются они за фиксированную стоимость три раза в год: весной, летом и зимой. Билет позволяет передвигаться 5 дней, совершая бесконечное количество пересадок в день совершения посадки, но использовать можно только обычных электрички JR. Проходя через турникеты, необходимо обратиться к сотруднику, чтобы он поставил печать с датой – это будет означать, что вы можете пользоваться электричками весь день, предъявив билет на входе. Естественно, любители железных дорог стали коллекционировать печати станций, поскольку на них присутствуют названия станций, что делает печати уникальными. Видя успех новых билетов JNR, частные компании по всей стране создают билеты такого типа.

Паровозы, синие поезда, рельсы на старых линиях – этим особенно интересовались любители железных дорог, поскольку эти объекты становились бесполезны с практической точки зрения из-за появления новых технологий, но они были важной частью культуры и имели собственную ценность. В 80-е и 90-е годы были тяжелыми для железнодорожной отрасли, произошли большие изменения в организации и структуре, основное внимание JR было обращено на рационализацию и сокращение убытков: упразднялись или приватизировались региональные маршруты, число поездов дальнего следования сократилось. Именно такие линии привлекали любителей железных дорог, тогда железнодорожные компании начали рассматривать железные дороги как туристический ресурс, стали проводиться выставки и вводиться в эксплуатацию специально вагоны со старым обустройством, даже создавались специальные туристические маршруты, где курсировали паровозы. В отрасли усилятся тенденция представлять сами поезда в качестве товара потребления, а не только услугу по перевозке.

Со второй половины 1990-х годов, когда активно внедрялся Интернет появились веб-сайты компаний, организаций и частных лиц, связанных заинтересованностью к железным дорогам, распространение информации среди любителей железнодорожного транспорта стало намного проще. Создавались имиджборды, интернет-форумы, где можно было прикреплять к тексту изображение – это был основной способ общения, поэтому обмен информацией проводился через имиджборды.[[56]](#footnote-56) Там люди делились впечатлениями от поездки и фотографиями, описывали оптимальные маршруты. Это дало сильный толчок к популяризации железнодорожного хобби в Японии. Кроме того, туристические агентства начали продажи туров в Интернете. Также увлечение железными дорогами быстро распространялась среди женщин, если раньше это было преимущественно мужское хобби, то в 90-х число женщин значительно выросло. По этой причине появился термин *тэцуко*, который обозначал любителей железных дорог женского пола.

 В начале 2000-х началась новая, вторая волна так называемого «железнодорожного бума». Он был вызван обилием информации и её быстрым обменом в Интернете. Важную роль в этом также сыграло открытие в 2007 году большого Музея железнодорожного транспорта в Сайтаме. Сейчас это один из самых известных музеев в Японии, посвященных железным дорогам. Музей разделен условно на две части: историческую и интерактивную.[[57]](#footnote-57) В нём представлено более 30 вагонов разных типов в реальном размере с исторической справкой, есть залы, оформленные в разных эпохах, то есть можно фактически побывать на станции в эпоху Тайсё: увидеть расписание, билеты, турникеты. В интерактивной части музея посетители могут попробовать себя в качестве водителя, как и обычной электрички, так и синкансэна на симуляторе вождения или попытаться решить проблемы в качестве оператора. Есть также специальные выставочные вагоны, в которых можно пообедать *экибэн*, специальными обедами в коробочке, которые продаются на станциях. Кроме этого, по всей Японии стали открываться объекты близкие к железнодорожным музеям, показывающие культурное наследие железных дорог. Составы поездов, утратившие свое практическое значение, стали использоваться в культурном значении для развития туризма и не только в больших городах, но и сельской местности. В настоящее время в Японии насчитывается более 60 железнодорожных музеев.[[58]](#footnote-58) Можно сказать, что изучение именно «культурного» аспекта железных дорог является центральным видом деятельности нынешних любителей железных дорог.

Железные дороги строились и эксплуатировались в соответствии с различными целями и экологическими требованиями, такими как строительство современного экологического государства, экономическое и промышленное, городское развитие. В дополнение к этому история железных дорог в Японии сформировала взгляд на них как на неотъемлемую часть жизни японского общества, вызывающую определенные эмоции. Железнодорожные культуры разных эпох сильно отличаются друг от друга, а вместе с ними изменился взгляд на железные дороги и у жителей. В периоды, когда железные дороги рассматривались как инфраструктура для построения современного государства, они оказывали прямое влияние на экономическое развитие, поэтому доминировал практический взгляд среди населения. Такая точка зрения была особа заметна после Второй мировой войны, когда задумываться о культурной ценности было просто некогда, в приоритете стояло восстановление экономики.

В период с 1950-х до начала 1960-х годов экономика развивалась высокими темпами роста, и именно на это время приходится создание организаций, коммерческих железнодорожных журналов, увеличение университетских железнодорожных кружков, расцвет моделирования, выпуск сувенирной продукции. Теперь любители железных дорог придерживались культурного взгляда, использовали специальную лексику, совершали поездки в определенные места. Это означает, что начала формироваться субкультура, которая имела определенные цели и особенности. Уже в 70-е и 80-е года в обществе набирали популярность альтернативные ценности, которые были не ориентированы на модернизацию и индустриализацию, и в принципе особо не соприкасались с экономикой. В этот период появляется множество субкультур, связанных с мангой, аниме, айдолами, компьютерными играми. [[59]](#footnote-59) Поскольку эти субкультуры активно взаимодействовали, перенимая элементы друг у друга, любителей железных дорог в отдельную субкультуру выделяли редко. В обществе усиливалась тенденция рассматривать железные дороги как объект потребления, и по этой причине культурный аспект стал преобладать.

После приватизации и разделения JNR в 1987 году компании начали стремиться включать игровые элементы в работу железных дорог: создание маскотов, составов с уникальным дизайном, туристических маршрутов. Можно сказать, что компании, которые являются основной железнодорожной культуры современной Японии, стали разделять частично культурный взгляд на фоне возросшего интереса к железнодорожному транспорту как объекту потребления, и это повлияло на то, что с 1990-х годов увеличилось число туристических поездов и в принципе эта часть отрасли процветает. Кроме того, примерно с 2000-х годов число мероприятий и осведомлённость о них выросла благодаря цифровизации СМИ. Ежегодно проводится множество выставок, лекций и семинаров, но самым крупным событием является День железных дорог, который отмечается каждый год 14 октября. Он был учреждён в 1994 году в честь первой железной дороги, которая была открыта в 1872 году. Обычно он проходит совместно с Железнодорожным фестивалем в токийском парке Хибия, Железнодорожным кинофестивалем и конкурсом фотографий. [[60]](#footnote-60) [[61]](#footnote-61)

С другой стороны, на фоне сокращения и реорганизации железнодорожных линий, заметного сокращения поездов в сельской местности и замены их на автобусы, а также растущего влияния экологического мышления, значение железных дорог становится все более и более социально переоцененным. Хотя это хорошо балансируется с развитием технологий, в том числе и железнодорожных, разрабатываются такие технологии, которые бы повлияли на железные дороги как на инфраструктуру (увеличение скорости, повышение комфорта вагонов, уменьшение выбросов в окружающую среду и т.д.). На основании вышеизложенного можно сказать, что железные дороги ценятся как с точки зрения культуры, так и　в качестве транспортной инфраструктуры. Эти два взгляда формировались в течение истории, и сейчас гармонично взаимодействуют друг с другом.

Очевидно, что железные дороги, как и в Европе, повлияли на сознание, жизнь и путешествия японцев. Кроме того, культурное влияние даже иногда упоминалось в работах ученых, например, Кунио Янагита в «Мэйдзи Тайсё-си сэйсо:-хэн» писал: «История железных дорог всегда находилась в руках профессионалов, а поскольку все профессионалы были предпринимателями, не создавалось возможности осмыслить их влияние».[[62]](#footnote-62) К сожалению, культурных исследований всё равно было недостаточное количество, и эта часть японского общества не разработана с культурно-исторической точки зрения. В начале модернизации Япония импортировала все железнодорожные системы из Великобритании, чтобы быстро поднять транспорт до западных стандартов. В результате такого поспешного развития железных дорог японцы изначально рассматривали их в качестве практического средства передвижения и оценивали исключительно по экономическим достоинствам. По этой причине железным дорогам не хватало исторической основы по сравнению с Европой и США.

Уже после развития отрасли и создания японской железнодорожной системы, она способствовала изменению традиционного создания и помогала адоптироваться японскому обществу к новому времени, поэтому железнодорожная культура является областью, которую следует изучать с исторической точки зрения. Некоторые японские исследователи также отмечают, что японцы имеют сильные ожидания касательно региональных линий, активисты пытаются привлечь строительство в их собственные районы, не задаваясь вопросом, действительно ли железные дороги помогут развить экономику или окупятся ли они в качестве транспорта в данном регионе. [[63]](#footnote-63)Эти настроения становились политическим инструментом, строительство железнодорожных участков вызывали даже политические конфликты, например, проект станции Минами-Бивако в префектуре Сига.

Подводя итоги подглавы, хотелось бы отметить, что японский взгляд на железные дороги в эпоху Мэйдзи и в настоящее время противоположны. В эпоху Мэйдзи железная дорога была символом современного общества, выходящим за пределы воображения, что строилось на ожиданиях экономического прогресса из-за железных дорог. Железные дороги воспринимались как объект или инструмент, при помощи которого можно было достигнуть поставленных целей. Такой взгляд на железные дороги имеет тенденцию ограничивать значение железных дорог только их полезностью и тем, какие блага обществу они принесут, что несомненно является пренебрежением их культурного значения. Ведь железная дорога функционирует каждый день как система, объединяющая людей уже на протяжении долгого времени, и даже смогла взрастить культуру вокруг себя и речь идёт не только об искусстве фотографии, постерах, музыке и людях, которые увлекаются железными дорогами, но и о сформировавшихся правилах поведения в транспорте. В последнее время стало выходить больше научных работ, которые затрагивают эти темы, и японские культурологи проводят исследования касательно железнодорожной культуры и её любителей.

* 1. Железные дороги в японской художественной литературе и кинематографе

Если какое-то явление оказывает сильное влияние на общество, то, естественно, его отражение можно встретить в искусстве и то, как к этому искусству относятся. Помимо фотографии, которая уже упоминалась, существует ещё много направлений в искусстве. Пожалуй, влияние железных дорог можно без труда наблюдать в литературе, поезда и станции появляются в качестве пейзажей или фоном в большем количестве произведений, например, в повести Нацумэ Сосэки «Мальчуган» 1906 года, описывающей стремительные изменения в период Мэйдзи, главный герой передвигается на поездах, и даже измеряет расстояния в них: «Добираться туда поездом минут десять, а пешком можно дойти минут за тридцать»; «Оказалось, что до школы отсюда нужно ехать поездом километров восемь».[[64]](#footnote-64) После успешной публикации романа жители города Мацуяма, где и происходит главное действие в романе, стали называть локомотивы «Боттян» (японское название романа). [[65]](#footnote-65) Здесь поезда являются лишь частью общей картины в произведении и дополняют образ «новой» Японии, который стремится передать автор.

С развитием литературы и укоренением железнодорожного транспорта в жизни японцев писатели начинают использовать поезда в качестве символа разлуки и перемен. Вокзалы и вагоны становятся местом действия произведений, например, в рассказе Наоя Сига «До станции Обасири», Акутагава Рюноскэ «Мандарины». Второй рассказ более примечателен поскольку поезд выступает не просто частью зарисовки, он является символом. Главный герой садится в поезд один в полной тоске, но замечает деревенскую девочку, за которой пристально наблюдает. В момент отправки поезда, девочка открывает окно, и пока состав развивает скорость выбрасывает мандарины своим младшим братьям, провожавших её. Главный герой сразу понимает, что девочка уезжает на заработки для семьи, а эти несколько секунд были прощанием: «Утонувший в сумерках переезд, трое мальчуганов, заверещавших, как птицы, свежая яркость посыпавшихся на них мандаринов - все это промелькнуло за окном почти мгновенно. Но в моей душе эта картина запечатлелась почти с мучительной яркостью.»[[66]](#footnote-66) Такое изображение железной дороги характерно и для русской литературы, когда она олицетворяет мимолётность момента.[[67]](#footnote-67)

Разумеется, что мотивы произведений не всегда оптимистичные, и железная дорога может ассоциироваться и с печальным жизненным опытом. В рассказе Куникида Доппо «Жалкая смерть» главный герой совершает самоубийство на железнодорожных путях. [[68]](#footnote-68) Доведённый до отчаянья человек видит в поезде быстрый способ смерти. Вообще в японской литературе, манге и аниме, самоубийство на железнодорожных путях не является чем-то необычным. Дело в том, что это один из самых популярных видов того, как свести свои счёты с жизнью.[[69]](#footnote-69) Назвать причины распространённости довольно сложно, так как это комплексная проблема. Однако, можно предположить, что чем привычнее обстановка, тем чаще её выбирают: квартира, многоэтажный дом в больших городах, платформы в метро. Вместе с усовершенствованием архитектуры, техники появляются и новые способы самоубийства – прыжок под поезд один из них. Это достаточно обсуждаемая проблема в обществе, так как люди почти с этим сталкиваются каждый день по пути на работу или домой, из-за несчастных случаев останавливаются целые линии и опоздают поезда. Некоторые расценивают самоубийство на железнодорожных путях как акт проявление эгоизма и антисоциального поведения, которое мешает большому числу незнакомых людей.

Термин, который используется в отношении самоубийств на железной дороге, – *дзинсин дзинко* обозначает аварию, повлекшую за собой человеческие жертвы, и не несёт в себе никакой конкретики, рассматривая самоубийство как просто сбой работы транспорта.[[70]](#footnote-70) Если посмотреть на японскую литературу, то в целом можно заметить, насколько это становится обычным делом, проскальзывая в диалогах героев, например, в рассказе Осаму Дадзая «Дас гемайнэ 34» двое друзей как ни в чём не бывало обсуждают вчерашнюю смерть товарища под колесами поезда, или в романе Нацумэ Сосэки «Сансиро» женщину переезжает поезд, но никого кроме главного героя это не впечатляет и за обыденными разговорами с другими людьми о происшествии герой перестаёт придавать этому событию значение.[[71]](#footnote-71) [[72]](#footnote-72) Поезда представляются бездушными машинами, и их не может остановить человек даже ценой своей жизни. Поезд пролетает быстро, секундное столкновение становится привычными разговорами для других и никого больше не удивляет, жизнь других продолжается дальше.

Ассоциируется с поездами и другой негативный аспект – разлука. Люди на вокзалах провожают близких, прощаясь с ними, безусловно это находит своё отражение и в литературе. В небольшом рассказе Осаму Дадзай «Поезд», описывается бытовая обстановка, и вокзал представляется местом, где «воздух сотрясается от рыданий». Главный герой даёт достаточно пессимистическую оценку работе локомотива: «…подумать только, сколько любовных мечтаний успел разбить этот поезд, сколько миллионов человек он сделал несчастными!». [[73]](#footnote-73) Поезда в принципе создают постоянное чувство ожидания будь то встреча с близкими или же простое прибытие в пункт назначения, и для того, чтобы время прошло быстрее, человек начинает погружаться в мысли и воспоминания. Это хорошо видно на примере одной из самых известных повестей Кавабата Ясунари «Снежная страна», где всё произведение пронизано путешествиями и передвижениями по станциям и железным дорогам. Перед тем как написать произведение, писатель несколько раз совершил поездки в регион, который описывается в повести, поэтому железнодорожные пейзажи получились убедительными и близкими для японского читателя. Начало «Снежной страны» стало культовым, трудно было бы встретить японца, не знавшего его: «Поезд проехал длинный туннель на границе двух провинций и остановился на сигнальной станции. Отсюда начиналась снежная страна. Ночь посветлела».[[74]](#footnote-74)

 В послевоенной литературе поезда, если и встречались, то всё-таки являлись элементом без особого эмоционального окраса, поезда мелькали на фоне, но это больше похоже на бытовую зарисовку. За редким исключением можно встретить произведение, делающие центральным символом поезд как в сказке Кэндзи Миядзавы «Ночь в поезде на Серебряной реке». Там поезд представляется проводником в иной мир, опережающий своё время образ поезда, часто используемый в современной культуре. Возвращение интереса к железным дорогам как к части произведения происходит после выпуска детективного романа Сэйтё Мацумото «Точки и линии», где расследование вертится вокруг вокзалов и электричек.[[75]](#footnote-75) Японские поезда известны своей пунктуальностью, это обыгрывается в произведении: детективы сверяют расписание, путешествуют по вокзалам, отслеживая путь убитых молодых людей в надежде вычислить убийцу. Интересно и то, что автор использовал актуальные на 1957 год расписание поездов, что, несомненно, добавляло реализма в детективную историю. Железнодорожный транспорт не редко появляется в детективное литературе: «Экспресс Нагара» Тэцуи Аюкавы, «Убийство в синкансэне» Сэйити Моримуры, «Тайна Малайской железной дороги» Масахидэ Уэхары.

Помимо литературы железные дороги появлялись бессчётное количество в фильмах, сериалах, аниме. Это и сцена прощаний, встреч после долгой разлуки. Пейзажи с идущим поездом дает зрителям предчувствие, что что-то начнется, идёт какое-то движение, поэтому часто их можно увидеть в начале фильма, при смене сцен или же как часть открытого финала, некой недосказанности. Некоторые фильмы рассказывают и о жизни сотрудников станции «Горный голубь» (1957), «Перевал Сиокари» (1973), «Комедийный экспресс» (1967), «Сотрудник железной дороги» (1999), «Railways» (2010). Как и в художественной литературе поезда носят разный эмоциональный окрас: воссоединение с близкими – «Если будет цвести красный цветок канны» (1955), разлука с любимым человеком – «Девушка в тени» (1957), «Ударные силы специального назначения» (1960), надежда на будущее – «Live Today, Die Tomorrow!» (1970) или место преступления как в «Анархии» (1959). Количество фильмов настолько огромно, что проводятся показы, посвящённые только фильмам, где есть железнодорожный транспорт. Присутствие поездов заметно в кинематографе, что даже есть объединения людей, ищущих кадры со станциями и составами в фильмах. В блоге одного из таких любителей на сегодняшний момент представлено большое число кадров из 335 фильмов.[[76]](#footnote-76) Помимо скриншотов там есть подробные описания того, как та или иная сцена влияет на сюжет.

В других сферах, например, в музыке можно наблюдать такие же тенденции. На основе этого можно сделать вывод, что железная дорога в искусстве представляет собой сложный комплекс образов и сюжетов, а также несёт противоречивые значения. Автор сам определяет функцию образа железной дороги, более конкретные ассоциации у читателя или зрителя появляются вместе с другими деталями. Благодаря размытым рамкам железные дороги используются в разных метафорических значениях, в основном чтобы дополнить бытовые зарисовки, но встречается и обыгрывание образа поезда как способ переместить в другой мир или представление в качестве важной зацепки в расследовании. Такой многообразный спектр эмоций, который вызывает железная дорога, указывает на то, что она занимает важное место в японском обществе.

Заключение

Начиная с 1872 года, история железных дорог в Японии имеет длинную и сложную историю. Пройдя трудный путь от национализации и приватизации, железнодорожный транспорт сформировал систему, которая прочно вошла в повседневную жизнь японцев. Это подтверждает количество активности в Японии вокруг железнодорожной темы: проведение различных исследований, фестивалей, правительственных конкурсов, создание и публикация журналов, открытие музеев, а также присутствие железнодорожного транспорта в культурных сферах. К сожалению, научные работы по данной теме на русском и английском языках практически отсутствуют, а имеющиеся исследования в основном сосредотачиваются на рассмотрении технической стороны железных дорог. В условиях пандемии получить доступ к некоторым источникам не представилось возможным, что создало трудности при написании. Несмотря на это, большая часть задач в выпускной квалификационной работе были выполнены.

Удалось описать хронологию развития железных дорог в ХХ–ХХI веках, а также ознакомиться с важными документами. Важно было проследить за ходом истории, и как вместе с ним постепенно увеличивалось влияние железных дорог как в качестве транспорта, так и образа в культуре. Во время русско-японской войны, японо-китайской войны и Второй мировой войны была повышенная нагрузка на железнодорожный транспорт в связи с транспортировкой военных и ресурсов, контроль за транспортной системой ужесточался, взаимодействие с поездами рядовых граждан было сведено к минимуму. Печать тематических журналов была прекращена, делать фотографии составов тоже было запрещено, поэтому культурный интерес к поездам падал.

После войны государство и общественность была обеспокоена восстановлением экономики, а поскольку железнодорожная отрасль играла важную роль в этом процессе, давление на отрасль существенно увеличилось. По мере того, как восстанавливалась японская экономика, возрождалось и увлечение железными дорогами. В 50-60-х годах, когда экономические темпы роста постоянно ускорялись, и ситуация в обществе стабилизировалась, наступил небывалый расцвет в железнодорожной отрасли в культурной плане. Именно тогда стал укрепляться и распространяться образ железных дорог, что стало «золотым веком» для железнодорожной отрасли: сформировалась субкультура, росло количество кружков, фотографией поездов занимались уже не только богатые слои населения, но и обычные граждане. В приложении работы был собран список самых популярных жаргонизмов, употребляемых любителями железных дорог, некоторые из них стали общеупотребительными словами.

То, что железные дороги играют важную роль в японском обществе, подтверждает наличие не только субкультуры, связанной с ними, но и их заметное присутствие в интернет среде: специальные тематические сайты, имиджборды, блоги. Помимо этого, железные дороги части заметны в искусстве: художественной литературе, кинематографе, аниме, музыке. Основываясь на произведениях и фильмах, сериалах, становится понятно, что железные дороги вызывают разные ассоциации и эмоции у японцев, как негативные, так и позитивные. Тем не менее с ними связываются несколько основных образов.

Первый – это расставание с дорогими людьми, особенно часто такие сцены можно наблюдать в послевоенных фильмах, когда мужчины уезжают на фронт. Также этот образ используется во время сцен переезда из провинциальных городов или небольших деревень, таким образом передаются грядущие изменения в жизни героев. Второй образ совсем противоположный, представляет встречу или воссоединение людей, он характерен для музыкальных композиций. Третий образ связан с одной из острых социальных проблем – суицидом, поезд представляется бездушной железной машиной, способной остановить жизнь человека в одно мгновение. Сцены самоубийства на железных путях нередко встречаются в произведениях, однако, описываются без особого нагнетания, только если с психологической стороны. Всё это происходит по причине обезличивания таких действий в обществе, поскольку они признаются большинством антисоциальными, но это не меняет того, что сейчас суицид на железнодорожных путях является одним из самых популярных видов лишения себя жизни. Последний образ поезда обозначает связь, она может изображать мост как в фантастике и сказках между мирами или между периферией и крупными городами.

Исходя из всего выше сказанного, можно сделать вывод о том, что железные дороги прошли долгую историю развития, большую часть которой их воспринимали как символ прогресса и экономического роста. После второй половины XX века число японцев, видящих в них культурный объект, увеличивалось, что привело к формированию субкультуры. Эти два взгляда на железные дороги смешались друг с другом, и на сегодняшний день их можно наблюдать в культурной среде.

Список литературы

**На русском языке:**

1. Авакадов И.Ю. Железные дороги Японии от вестернизации до глобализации. М.: Институт Востоковедения РАН 2012. – 172 с.

2. Акутагава Рюноскэ. Избранное в 2-х томах. Т.1. «Ворота Расёмон» и другие новеллы. – М.: «Художественная литература», 1971. – 463 с.

3. Дадзай Осаму. Избранные произведения / составитель Т. Л. Соколова-Делюсина; пер. с яп. – СПб.: Гиперион, 2019 – 622 с.

4. Железные дороги Японии. – СПб.: Воен.-мор. учен. отд. Гл. мор. штаба, 1904. – 27 с.

5. Жуков А.Е. История Японии. Т.2. 1868-1998. М.: Институт востоковедения РАН, 1998 – 703 с.

6. Кавабата Яcунари. Избранные произведения / Пер. с яп. В. Гривнина и др. - СПб.: Гиперион, 2002. – 638 с.

7. Кондрашева Е.В. Японская литература: путь в полторы тысячи лет: учебное пособие – Хабаровск: Издательство Тихоокеанского государственного университета, 2017. – 211 с.

8. Нацумэ Сосэки. Мальчуган / Пер. с яп. [и предисл. Р. Карлиной]. – М.: Гослитиздат, 1956. – 135 с.

9. Нацумэ Сосэки. Сансиро. Затем. Врата. / Перевод с яп. – М.: Художественная литература, 1973. – 479 с.

10. Непомнящих Н. Железная дорога как комплекс мотивов в русской лирике и эпике (обзор) // Сюжетно-мотивные комплексы русской литературы. – Новосибирск, 2012. – С. 92-105.

11. Попов, К.М. Япония. Очерки развития национальной культуры и географической мысли / К.М. Попов. – М.: Изд-во «Мысль», 1964. – 639 с.

12. Сэйтё Мацумото. Сезон дождей. Точки и линии. – М.: Терра, 1999. – 304 с.

**На японском языке:**

13. Айкава Ёсинобу. Нихон тэцудо:си. Бакумацу・Мэйдзи-хэн. Дзё:кися мокэй кара тэцудо: кокую:ка мадэ (История железных дорог в Японии периода Бакумацу и Мэйдзи. От модели паровоза до национализации железных дорог). Токио: Chuokoron-Shinsha, Inc., 2014. – 227 c. 老川 慶喜. 日本鉄道史 幕末・明治篇 - 蒸気車模型から鉄道国有化まで . 東京: 中央公論新社、2014年. – 227頁.

14. Айкава Ёсинобу. Нихон тэцудо:си. Тайсё:・Сё:ва сэндзэн-пэн. Нитиро сэнсо:го кара хайсэн мадэ (История железных дорог в Японии периода Тайсё и довоенного Сёва. От окончания русско-японской войны до поражения). Токио: Chuokoron-Shinsha, Inc., 2016. – 228 c. 老川慶喜. 日本鉄道史 大正・昭和戦前篇日露戦争後から敗戦まで. 東京: 中央公論新社、2016. – 228頁.

15. Айкава Ёсинобу. Нихон тэцудо:си. Сё:ва сэнго・Хэйсэй-хэн. Тэцудо: но тандзё: кара JR нанася тайсэй э (История железных дорог в Японии послевоенного периода Сёва и Хэйсэй. От рождения государственных железных дорог до создания 7 компаний JR). Токио: Chuokoron-Shinsha, Inc., 2016. – 301 c. 老川 慶喜. 日本鉄道史 昭和戦後・平成篇-国鉄の誕生からＪＲ７社体制へ. 東京: 中央公論新社、2019. – 301頁.

16. Аоки Эйити. Тэцудо:си кэнкю: то «Тэцудо:сё: бунсё» (Исследования истории железных дорог и «документы Министерства железных дорог») // Рэкиси тиригаку. 2004 нэн, дай 4 го: (Историческая география. №4, 2004). Токио: Научное общество исторической географии, 2004. – С.1-19. 青木栄一. 鉄道史研究と『鉄道省文書』// 歴史地理学. 第4号. 東京: 歴史地理学会、 2004年. – 頁1-19.

17. Кэню Мацумура. Сэкайхацу но кайтэй тонэру «Каммон тэцудо: тонэру» (Первый в мире подводный туннель «Железнодорожный туннель Канмон») // Civil engineering consultant. 2007 нэн, дай 236 го: (Civil engineering consultant. №236, 2007). Токио: Ассоциация консультантов по строительству, 2007. – С. 58-61. 松村憲勇. 世界初の海底トンネル「関門鉄道トンネル」// Civil engineering consultant. 第236号. 東京: 建設コンサルタンツ協会、2007年 – 頁58-61.

18. Миядзава Коти. SL бу:му но дзидай (Период бума SL) // Тэцудо: фан. 2011 нэн, дай 483 го: (Журнал Железнодорожных фанатов №483, 2001). Нагоя: Ко:ю:ся, 2001. – С.9-12. 宮澤孝一. SLブームの時代 // 鉄道ファン. 第483号. 名古屋: 交友社、2001年. –頁9-12.

19. Намба Кодзи. Ю:су сабукарутя: кэнкю: ни окэру дзё:кё:тэки па:супэкутибу: сэнго нихон сякай о дайдзай (Ситуационные перспективы в исследованиях молодежной субкультуры: послевоенное японское общество как предмет рассмотрения) // Кансэй гакуин дайгаку сякай гакубу киё:. 2003 нэн, дай 95 го: (Вестник социологического факультета Университета Квансэй Гакуин. №95, 2003). Хёго: Научно-исследовательское общество факультета социологии Университета Квансей Гакуин, 2003 – С.107-121. 難波功士. ユ – ス・サブカルチャー研究における状況的パースペクティブ : 戦後日本社会を題材として // 関西学院大学社会学部紀要. 第95号. 西宮: 関西学院大学社会学部研究会、2003年. – 頁107-121.

20. Рё Ямада. Кокутэцу – JR уню ・эйгё: то буру: торэин (От национальных дорог до JR: транспортировка, управление и синие поезда) // Тэцудо: пикуториару. 2013 нэн, дай 1 го: (The Railway Pictorial №1, 2013). Токио: Научно-исследовательское общество по изучению электропоездов, 2013. – С.8-11. 山田亮. 国鉄 - JR 運輸・営業とブルートレイン. // 鉄道ピクトリアル. 第1号. 東京: 電気車研究会、2013年. –頁8-11.

21. Сато Морихиро. Тэцудо: сясин сю:сю: но ёкубо:. 20 сэйки сёто: но нихон ни окэру тэцудо: но сикаку бунка (Страстное желание коллекционировать фотографии железных дорог. Визуальная культура железных дорог в Японии в начале 20 века) // Кё:то сэйка дайгаку киё:. 2011 нэн, дай 39 го: (Сборник статей университета Киото Сэйка. №39, 2011). Киото: университет Киото Сэйка – С.50-68. 佐藤守弘. 鉄道写真蒐集の欲望. 20世紀初頭の日本における鉄道の視覚文化// 京都精華大学紀要. 第39号. 京都: 京都精華大学、2011年. – 頁50-68.

22. Сугавара Мисао. Тэцудо: но тихо:сэн мондай но кэйи то сё:рай до:ко: (Положение дел и будущие тенденции проблем региональных линий японских национальных железных дорог) // Добоку гаккай ронбун-сю:. 1985 нэн 353 го: (Сборник научных работ общества инженеров. №353, 1985). Токио, 1998. – С. 1-10. 菅原操. 国鉄の地方線問題の経緯と将来動向 // 土木学会論文集.第353号. 東京: 土木学会、1985 年 – 頁1-10.

23. Таниути Масаюки. Оосака но тикатэцу то тикагай но кэйсэй (Формирование метро Осаки и подземных торговых центов) // Тоси то ко:кё: ко:цу: кокоро. 2017 нэн, дай 41 го: (Сердце города и общественного транспорта. №41, 2017). Осака: Научно-исследовательский институт общественного транспорта. – С.33-50. 谷内正往. 大阪の地下鉄と地下街の形成. 1970年頃を中心として // 都市と公共交通心. 第41号.大阪: 公営交通研究所、2017年. – 頁33-50.

24. Уда Тадаси. Тэцудо: нихон бунка сико:(Размышления об истории японской культуры железных дорог). Киото: Издательство «Симбункаку», 2007. – 352 с.宇田正. 鉄道日本文化史考. 京都: 思文閣出版、2007年. – 352頁.

24. Янагита Кунио. Мэйдзи Тайсё:-си. Сэсо: хэн (Характеристика истории периода Мэйдзи и Тайсё). Токио: Ко:дан-ся, 1993. – С. 464. 柳田國男. 明治大正史 世相篇. 東京: 講談社、1993年. – 464頁.

**На английском языке:**

25. Aoki Eiichi. Construction of Local Railways // Japan Railway & Transport Review. – 1995. – №5. – p. 34-37

26. Aoki Eiichi. Dawn of Japanese Railways // Japan Railway & Transport Review. – 1994. – № 1. – P. 56-59.

27. Fisch M. Tokyo’s commuter train suicides and the society of emergence // Cultural Anthropology. Volume 28, Issue 2. The American Anthropological Association, 2013. – P.320-343.

28. Free D. Early Japanese Railways 1853-1914: Engineering Triumphs That Transformed Meiji-era Japan. North Clarendon: Tuttle Publishing, 2008. – 288 p.

29. Imashiro Mitsuhide. Dawn of Japanese National Railways // Japan Railway & Transport Review. – 1997. – №10. – P.46-49.

30. Imashiro Mitsuhide. Nationalization of Railways and Dispute over Reconstruction to Standard Gauge // Japan Railway & Transport Review. – 1994. – № 4. – P. 42-45.

31. Inoue Hideki. Development in Tokyo Metro Stations// Japan Railway & Transport Review. – 2017. – №69. – P. 28–37.

32. Ito Etsuro. Launch of Nationwide Interoperable Transport System IC Cards // Japan Railway & Transport Review – 2013. – №62. – P.6-15.

33. Karuzawa Masanobu. Measures Taken by JR East to Expand Shinkansen Network and Increase Train Speeds // Network Industries newsletter – 2014. – №64. – P.28-35.

34. Kurosaki Fumio, Higashino Shosaku. A Study of IC Card Systems within Japanese Urban Railway Lines: Considering the Integration of Transportation Services // Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies – 2019. – №13. – P. 397-413.

35. Kurosaki Fumio. Reform of the Japanese National Railways (JNR) // Network Industries newsletter – 2016. – №4. – P. 8-11.

36. Nakagawa Koichi. Prewar Tourism Promotion by Japanese Government Railways // Japan Railway & Transport Review – 1998. – №14. – P. 22-27.

37. Shiibashi Akio. Suica Technology and Strategy for Future Development // JR EAST Technical Review – 2004. – №6. – P.40-49.

38. Suga Tatsuhiko. Iwasaki Watanabe Collection of Early Japanese Railway Photographs: a Treasure of Transportation Museum, Tokyo // Journal of The Society of Photographic Science and Technology of Japan – 2004. – №2. – P. 108-112.

39. Wakuda Yasuo. Railway Modernization and Shinkansen // Japan Railway & Transport Review. – 1997. – №11. – P.60-63.

40. Wakuda Yasuo. Wartime Railways and Transport Policies // Japan Railway & Transport Review. – 1996. – №9. – P. 32–35

Интернет – ресурсы

**На японском языке:**

41. Боттян рэсся ни норо:. Ｑ＆Ａ (Давайте прокатимся на поезде Боттян. Вопросы и ответы) 坊っちゃん列車に乗ろう！Ｑ＆Ａ [Электронный ресурс]. // Iyotetsu Co., Ltd. // [URL]: https://www.iyotetsu.co.jp/botchan/qa/ (дата обращения: 26.03.2021)

42. Киннэн хайси сарэта тэкки до:росэн (Упразднённые железнодорожные линии за последние года). 近年廃止された鉄軌道路線 [Электронный ресурс]. // Сайт Министерства земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии // [URL]: https://www.mlit.go.jp/common/001344605.pdf (дата обращения: 02.03.2021)

43. Кондзи сэнсо: ни ёру кокуфу хигай сантэй хо:хо: (Оценка ущерба, нанесённого национальному богатству из-за последней войны) 今次戦争による国富被害算定方法.[Электронный ресурс]. // Cайт цифровой коллекции Национальной парламентской библиотеки // [URL]: https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/1281991 (дата обращения: 29.01.2020)

44. Ко:цу: сэйсаку кихон - хо: (Основной закон о транспорте № 92 от 2013 года) 交通政策基本法、平成二十五年法律第九十二号[Электронный ресурс]. // Сайт Министерства внутренних дел Японии с законами в электронной форме // [URL]: https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=425AC0000000092 (дата обращения: 02.03.2021)

45. Кэйбэн тэцудо: -хо: (Закон о легкорельсовых железных дорогах). 軽便鉄道法 [Электронный ресурс]. // Цифровой архив Национального архива Японии // [URL]: https://www.digital.archives.go.jp/DAS/meta/Detail\_F0000000000000022333 (дата обращения: 15.12.2020)

46. Кэйбэн тэцудо: ходзё-хо: (Закон о субсидиях для регионального транспорта). 軽便鉄道補助法 [Электронный ресурс]. // Цифровой архив Национального архива Японии // [URL]: https://www.digital.archives.go.jp/DAS/meta/Detail\_F0000000000000022857 (дата обращения: 17.12.2020)

47. Накао Масаюки. Сакурагитё: но рэсся касай (Пожар в квартале Сакураги). 中尾政之. 桜木町の列車火災 [Электронный ресурс]. //Association for the Study of Failure. // [URL]: http://www.shippai.org/fkd/hf/HA0000603.pdf (дата обращения: 01.02.2021)

48. Надзо ооки кокутэцу сандай мисутэри:, токи но сэйфу ва «кё:санто: но сивадза» (Три больших загадочных дела JNR, правительство того времени утверждало, что это деяние коммунистов). 謎多き国鉄三大ミステリー、時の政府は「共産党の仕業」[Электронный ресурс]. // Сайт газеты Асахи // [URL]: https://www.asahi.com/articles/ASM7056M6M70UTIL037.html (дата обращения: 01.02.2021)

49. Нихон кокую: тэцудо: сэйсан дзигё:дан но тё:ки сайму надо ницуитэ (О долгосрочной задолженности Японской национальной железнодорожной расчетной компании). 日本国有鉄道清算事業団の長期債務等について　[Электронный ресурс]. // Сайт Счётной палаты Японии // [URL]: https://report.jbaudit.go.jp/org/h08/1996-h08-0458-0.htm (дата обращения: 10.02.2021)

50. Нихон тэцудо:си (История железных дорог). 日本鉄道史 [Электронный ресурс]. // Сайт Министерства земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии // [URL]: https://www.mlit.go.jp/common/000218983.pdf (дата обращения: 10.12.2020)

51. Нихон эйга но тэцудо: си:н о катару (Говоря о сценах с железными дорогами в японских фильмах) 日本映画の鉄道シーンを語る [Электронный ресурс]. // [URL]: http://tetueizuki.blog.fc2.com/ (дата обращения: 06.05.2021)

Рэндзоку тэрэби сё:сэцу. Табидзи (Утренняя дорама «Путь») 連続テレビ小説旅路 [Электронный ресурс]. // NHK // [URL]: https://www2.nhk.or.jp/archives/tv60bin/detail/index.cgi?das\_id=D0009010130\_00000 (дата обращения: 17.03.2021)

52. Санко: -хё: дай 1 хё: дзинко: но суии Токё:то (Тайсё: 9 нэн – Хэйсэй 17 нэн) (Справочная таблица 1 об изменениях в населении Токио 1920-2005гг.). 参考表第1表　人口の推移－東京都（大正9年～平成17年）[Электронный ресурс]. // Сайт статистики по Токио // [URL]: https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/tjinko/2009/to09tc0100.xls (дата обращения: 29.12.2020)

53. Синкансэн то мини синкансэн (Синкансэн и мини-синкансэн). 新幹線とミニ新幹線 [Электронный ресурс]. // Cайт Инженерного академического журнала // [URL]: https://www.jsce.or.jp/journal/contents/knowledge/vol9803.pdf (дата обращения: 20.02.2021)

54. Синкансэн но рэкиси (История синкансэна) [Электронный ресурс]. // Nippon // [URL]: https://www.nippon.com/ja/features/h00078/ (дата обращения: 10.02.2021)

55. Сюдан бэцуни мита дзисацу (Способы самоубийства, на которые стоит особо обратить внимание) 手段別に見た自殺 [Электронный ресурс]. // Сайт Министерства здравоохранения, труда и благосостояния Японии // [URL]: https://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/jinkou/tokusyu/suicide04/6.html (дата обращения: 26.03.2021)

56. Камакура Дзюн. «Сэйсюн 18 киппу» но 38 нэн о фурикаэру (Оглядываясь назад на 38 лет существования билета «Сэйсюн 18») [Электронный ресурс]. // Ёмиури симбун онраин. 6 гацу, 2020 нэн (Сайт газеты «Ёмиури». 6 июня, 2020) 鎌倉 淳「青春１８きっぷ」の３８年を振り返る // 読売新聞オンライン. 6月2020年 // [URL]: https://www.yomiuri.co.jp/hobby/travel/ryokou-select/20200604-OYT8T50023/ (дата обращения: 20.03.2021)

57. Каннай но го аннай (Информация о внутренней экспозиции). 館内のご案内 [Электронный ресурс]. // Сайт Музея железнодорожного транспорта // [URL]: https://www.railway-museum.jp/information/pdf/floor\_guide.pdf (дата обращения: 21.03.2021)

58. Кокунай но омона тэцудо: тэндзи сосэцу рисуто (Список основных выставочных учреждений по железнодорожной тематике). 国内の主な鉄道展示施設リスト [Электронный ресурс]. // Сайт Музея железнодорожного транспорта // [URL]: https://www.city.niigata.lg.jp/shisei/gyoseiunei/sonota/fuzokukikankonwakai/konwakai/sonota/bunka\_sport/rekishibunka/n-tetsudou.files/teigensho3.pdf (дата обращения: 21.03.2021)

59. Тэцудо: кокую: -хо: (Закон о национализации железных дорог). 鉄道国有法 [Электронный ресурс]. // Цифровой архив Национального архива Японии // [URL]: <https://www.digital.archives.go.jp/das/image/F0000000000000020593> (дата обращения: 30.11.2020)

60. Тэцудо: но ару кэсики сясин контэсуто (Конкурс фотографии пейзажа с железной дорогой). 鉄道のある風景写真コンテスト [Электронный ресурс]. // Сайт Японского агентства железнодорожного строительства, транспорта и технологий // [URL]: https://www.jrtt.go.jp/corporate/public\_relations/photo\_contest (дата обращения: 24.03.2021)

61. Тэцудо: но нагай куни (Страны с большой протяжённостью железных дорог). 鉄道の長い国 [Электронный ресурс]. // Сайт Министерства иностранных дел Японии // [URL]: https://www.mofa.go.jp/mofaj/kids/ranking/railway.html (дата обращения: 14.11.2020)

62. Тэцудо: сюё: нэнпё: (Хронологическая таблица важный дат в истории железных дорог). 鉄道主要年表 [Электронный ресурс]. // Сайт Министерства земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии // [URL]: https://www.mlit.go.jp/common/000227427.pdf (дата обращения: 10.12.2020)

63. «Тэцудо: сюми» о таби суру (Путешествие в «Железнодорожное хобби») [Электронный ресурс]. // Хитоцубаси дайгаку тэцудо: кэнкю:кай, 2011 нэн. (Сайт Научного кружка по железным дорогам университета Хитоцубаси, 2011). 『鉄道趣味』を旅する//一橋大学鉄道研究会、2011年 // [URL]: https://www.ikkyo-tekken.org/studies/2010/index.html (дата обращения: 15.03.2021)

64. Эпиро:гу, синкансэн но сё:рай (Эпилог, будущее синкансэна) エピローグ、新幹線の未来[Электронный ресурс]. // Cайт университета Тохоку// [URL]: http://www.plan.civil.tohoku.ac.jp/inoue/pdf\_files/niigata\_2012.pdf (дата обращения: 26.02.2021)

**На английском языке:**

65. JAPAN RAILFAN CLUB [Электронный ресурс]. // Сайт Железнодорожного клуба в Японии // [URL]: https://www.jrc.gr.jp/e/aboutus (дата обращения: 15.03.2021)

66. Passenger transport [Электронный ресурс]. // Сайт Организации экономического сотрудничества и развития // [URL]: https://data.oecd.org/transport/passenger-transport.htm (дата обращения: 14.11.2020)

Приложение

Глоссарий любителей железных дорог

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Японский язык | Чтение | Перевод на русский |
| 特急 | とっきゅう | Экспресс |
| 急行 | きゅうこう | Экспресс, но у этого вида электричек остановок больше, чем у токкю: |
| 快速 | かいそく | Скоростная электричка  |
| 通勤快速 | つうきんかいそく | Скоростная электричка, которые курсируют только в час пик |
| 準急 | じゅんきゅう | Экспресс, ходит чаще чем токкю: и кю:ко: |
| 普通/鈍行 | ふつう/どんこう | Электричка, которая останавливается на всех станциях |
| 区間快速 | くかんかいそく | Скоростная электричка, которая на определенном отрезке пути останавливается на всех станциях |
| 乗り鉄 | のりてつ | Действие, направленное на то, чтобы сесть в поезд и насладиться поездкой |
| 撮り鉄 | とりてつ | Съёмка поездов в качестве хобби |
| 音鉄/録り鉄 | おんてつ/とりてつ | Запись звуков и оповещений на станции или гудков поездов в качестве хобби |
| お立ち台 | おたちだい | Известное место, где делают фотографии поездов |
| 駅撮り | えきとり | Съёмка внутри станции |
| 駅寝/ STB | えきね | Переночевать на станции, когда на ней становится безлюдно |
| おやすみ放送 | おやすみほうそう | Последнее объявление в ночном поезде |
| おはよう放送 | おはようほうそう | Первое объявление в ночном поезде после ночного перерыва |
| 飛び込み自殺 | とびこみじさつ | Совершить самоубийство, пригнув под поезд |
| 追っかけ | おっかけ | Делать фотографии одного поезда в разных местах, следуя за ним на машине или мотоцикле |
| かぶりつき | かぶりつき | Смотреть на пейзаж, находясь за кабиной водителя |
| 逆かぶりつき | ぎゃくかぶりつき | Смотреть на пейзаж, находясь в последнем вагоне |
| 被る | かぶる | Ситуация, при которой перед фотографируемым поездом проезжает другой и портит фотографию |
| 激パ | げきぱ | Ситуация, при которой собирается слишком много людей, чтобы сфотографировать поезд |
| 盗り鉄 | とりてつ | Воровство частей поезда, например, именной таблички состава　 |
| ケツ撃ち | けつうち | Снимок поезда сзади |
| 鉄ドル | てつどる | Айдолы, которые популярны среди любителей железных дорог |
| ラッチ | らっち | Турникеты на станциях |
| 鉄子 | てつこ | Девушки, которые увлекаются железными дорогами |
| 鉄オタ | てつおた | Фанат железных дорог (сейчас это слово считается оскорбительным) |
| 鉄キチ | てつきち | Человек, который помешан на тематике железных дорог (считается оскорбительным) |
| 鉄 | てつ | Любитель железных дорог |
| 自治鉄 | じちてつ | Человек, который фотографирует ежедневно один и тот же железнодорожный участок |
| 尺 | しゃく | JR |
| 虹 | にじ | Подсветка на автоматических турникетах JR East  |
| バカ停 | ばかてい | Остановка поезда на долгое время  |

1. Тэцудо: но нагай куни (Страны с большой протяжённостью железных дорог) [Электронный ресурс]. // Сайт Министерства иностранных дел Японии // [URL]: https://www.mofa.go.jp/mofaj/kids/ranking/railway.html (дата обращения: 14.11.2020) [↑](#footnote-ref-1)
2. Passenger transport [Электронный ресурс]. // Сайт Организации экономического сотрудничества и развития // [URL]: <https://data.oecd.org/transport/passenger-transport.htm> (дата обращения: 14.11.2020) [↑](#footnote-ref-2)
3. Железные дороги Японии. – СПб: Воен.-мор. учен. отд. Гл. мор. штаба, 1904. – С.7 [↑](#footnote-ref-3)
4. Aoki Eiichi. Dawn of Japanese Railways // Japan Railway & Transport Review. – 1994. – № 1. – P. 56-59 [↑](#footnote-ref-4)
5. Imashiro Mitsuhide. Nationalization of Railways and Dispute over Reconstruction to Standard Gauge // Japan Railway & Transport Review. – 1994. – № 4. – P. 42 [↑](#footnote-ref-5)
6. Тэцудо: кокую: -хо: (Закон о национализации железных дорог) [Электронный ресурс]. // Цифровой архив Национального архива Японии // [URL]: https://www.digital.archives.go.jp/das/image/F0000000000000020593 (дата обращения: 30.11.2020) [↑](#footnote-ref-6)
7. Айкава Ёсинобу. Нихон тэцудо:си. Тайсё:・Сё:ва сэндзэн-пэн. Нитиро сэнсо:го кара хайсэн мадэ (История железных дорог в Японии периода Тайсё и довоенного Сёва. От окончания русско-японской войны до поражения). Токио: Chuokoron-Shinsha, Inc., 2016. – C.39. 老川慶喜. 日本鉄道史 大正・昭和戦前篇日露戦争後から敗戦まで. 東京: 中央公論新社、2016. –頁39. [↑](#footnote-ref-7)
8. Free D. Early Japanese Railways 1853-1914: Engineering Triumphs That Transformed Meiji-era Japan. North Clarendon: Tuttle Publishing, 2008. – P. 171-172. [↑](#footnote-ref-8)
9. Тэцудо: сюё: нэнпё: (Хронологическая таблица важный дат в истории железных дорог) [Электронный ресурс]. // Сайт Министерства земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии // [URL]: https://www.mlit.go.jp/common/000227427.pdf (дата обращения: 10.12.2020) [↑](#footnote-ref-9)
10. Пропускной способность железной дороги измеряется наибольшим числом поездов или вагонов, которое может быть пропущено по данной жел.-дор. линии или участку в определенный отрезок времени (обычно в сутки) при заданных размерах пассажирского движения. Технический железнодорожный словарь / Н. Н. Васильев, О. Н. Исаакян, Н. О. Рогинский, Я. Б. Смолянский, В. А. Сокович, Т. С. Хачатуров. - М.: Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1941 [↑](#footnote-ref-10)
11. Айкава Ёсинобу. Нихон тэцудо:си. Тайсё:・Сё:ва сэндзэн-пэн. Нитиро сэнсо:го кара хайсэн мадэ (История железных дорог в Японии периода Тайсё и довоенного Сёва. От окончания русско-японской войны до поражения). Токио: Chuokoron-Shinsha, Inc., 2016. – C.70. 老川慶喜. 日本鉄道史 大正・昭和戦前篇日露戦争後から敗戦まで. 東京: 中央公論新社、2016. – 頁70. [↑](#footnote-ref-11)
12. Aoki Eiichi. Construction of Local Railways // Japan Railway & Transport Review. – 1995. – №5. – P. 34-35. [↑](#footnote-ref-12)
13. Кэйбэн тэцудо: -хо: (Закон о легкорельсовых железных дорогах) [Электронный ресурс]. // Цифровой архив Национального архива Японии // [URL]: https://www.digital.archives.go.jp/DAS/meta/Detail\_F0000000000000022333 (дата обращения: 15.12.2020) [↑](#footnote-ref-13)
14. Тихо: тэцудо: ходзё-хо: (Закон о легкорельсовых железных дорогах) [Электронный ресурс]. // Цифровой архив Национального архива Японии // [URL]: https://www.digital.archives.go.jp/DAS/meta/Detail\_F0000000000000022857 (дата обращения: 17.12.2020) [↑](#footnote-ref-14)
15. Аоки Эйити. Тэцудо:си кэнкю: то «Тэцудо:сё: бунсё» (Исследования истории железных дорог и «документы Министерства железных дорог») // Рэкиси тиригаку. 2004 нэн, дай 4 го: (Историческая география. №4, 2004). Токио: Научное общество исторической географии, 2004. – С.5. 青木栄一. 鉄道史研究と『鉄道省文書』// 歴史地理学. 第4号. 東京: 歴史地理学会、 2004年. – 頁5. [↑](#footnote-ref-15)
16. Wakuda Yasuo. Wartime Railways and Transport Policies // Japan Railway & Transport Review. – 1996. – №9. – pp. 32–35. [↑](#footnote-ref-16)
17. Айкава Ёсинобу. Нихон тэцудо:си. Бакумацу・Мэйдзи-хэн. Дзё:кися мокэй кара тэцудо: кокую:ка мадэ (История железных дорог в Японии периода Бакумацу и Мэйдзи. От модели паровоза до национализации железных дорог). Токио: Chuokoron-Shinsha, Inc., 2014. – C. 150. 老川 慶喜. 日本鉄道史 幕末・明治篇 - 蒸気車模型から鉄道国有化まで . 東京: 中央公論新社、2014年. – 頁150. [↑](#footnote-ref-17)
18. Санко: -хё: дай 1 хё: дзинко: но суии Токё:то (Тайсё: 9 нэн – Хэйсэй 17 нэн) (Справочная таблица 1 об изменениях в населении Токио 1920-2005гг.) [Электронный ресурс]. // Cайт статистики по Токио // [URL]: https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/tjinko/2009/to09tc0100.xls (дата обращения: 29.12.2020) [↑](#footnote-ref-18)
19. Inoue Hideki. Development in Tokyo Metro Stations// Japan Railway & Transport Review. – 2017. – №69. – P. 28. [↑](#footnote-ref-19)
20. Таниути Масаюки. Оосака но тикатэцу то тикагай но кэйсэй (Формирование метро Осаки и подземных торговых центов) // Тоси то ко:кё: ко:цу: кокоро. 2017 нэн, дай 41 го: (Сердце города и общественного транспорта. №41, 2017). Осака: Научно-исследовательский институт общественного транспорта. – С.35. 谷内正往. 大阪の地下鉄と地下街の形成. 1970年頃を中心として // 都市と公共交通心. 第41号.大阪: 公営交通研究所、2017年. – 頁35. [↑](#footnote-ref-20)
21. Авакадов И. Ю. Железные дороги Японии от вестернизации до глобализации. М.: Институт Востоковедения РАН 2012. – С. 64 [↑](#footnote-ref-21)
22. Мацумура Кэню. Сэкайхацу но кайтэй тонэру «Каммон тэцудо: тонэру» (Первый в мире подводный туннель «Железнодорожный туннель Канмон») // Civil engineering consultant. 2007 нэн, дай 236 го: (Civil engineering consultant. №236, 2007). Токио: Ассоциация консультантов по строительству, 2007. – С. 59. 松村憲勇. 世界初の海底トンネル「関門鉄道トンネル」// Civil engineering consultant. 第236号. 東京: 建設コンサルタンツ協会、2007年 – 頁59. [↑](#footnote-ref-22)
23. Кондзи сэнсо: ни ёру кокуфу хигай сантэй хо:хо: (Оценка ущерба, нанесённого национальному богатству из-за последней войны) [Электронный ресурс]. // Cайт цифровой коллекции Национальной парламентской библиотеки // [URL]: https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/1281991 (дата обращения: 29.01.2020) [↑](#footnote-ref-23)
24. Нихон тэцудо:си (История железных дорог) [Электронный ресурс]. // Сайт Министерства земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии // [URL]: https://www.mlit.go.jp/common/000218983.pdf (дата обращения: 10.12.2020) [↑](#footnote-ref-24)
25. Айкава Ёсинобу. Нихон тэцудо:си. Тайсё:・Сё:ва сэндзэн-пэн. Нитиро сэнсо:го кара хайсэн мадэ (История железных дорог в Японии периода Тайсё и довоенного Сёва. От окончания русско-японской войны до поражения). Токио: Chuokoron-Shinsha, Inc., 2016. – C.150-155. 老川慶喜. 日本鉄道史 大正・昭和戦前篇日露戦争後から敗戦まで. 東京: 中央公論新社、2016. – 頁150-155. [↑](#footnote-ref-25)
26. Imashiro Mitsuhide. Dawn of Japanese National Railways // Japan Railway & Transport Review. – 1997. – №10. – P.46-49. [↑](#footnote-ref-26)
27. Надзо ооки кокутэцу сандай мисутэри: , токи но сэйфу ва «кё:санто: но сивадза»(Три больших загадочных дела JNR, правительство того времени утверждало, что это деяние коммунистов) [Электронный ресурс]. // Сайт газеты Асахи // [URL]: https://www.asahi.com/articles/ASM7056M6M70UTIL037.html (дата обращения: 01.02.2021) [↑](#footnote-ref-27)
28. Накао Масаюки. Сакурагитё: но рэсся касай (Пожар в квартале Сакураги) [Электронный ресурс]. //Association for the Study of Failure // [URL]: http://www.shippai.org/fkd/hf/HA0000603.pdf (дата обращения: 01.02.2021) [↑](#footnote-ref-28)
29. Wakuda Yasuo. Railway Modernization and Shinkansen // Japan Railway & Transport Review. – 1997. – №11. – P.60. [↑](#footnote-ref-29)
30. Синкансэн но рэкиси (История синкансэна) [Электронный ресурс]. // Nippon // [URL]: https://www.nippon.com/ja/features/h00078/ (дата обращения: 10.02.2021) [↑](#footnote-ref-30)
31. Сугавара Мисао. Тэцудо: но тихо:сэн мондай но кэйи то сё:рай до:ко: (Положение дел и будущие тенденции проблем региональных линий японских национальных железных дорог) // Добоку гаккай ронбун-сю:. 1985 нэн 353 го: (Сборник научных работ общества инженеров. №353, 1985). Токио, 1998. – С. 2. 菅原操. 国鉄の地方線問題の経緯と将来動向 // 土木学会論文集. 第353号. 東京: 土木学会、1985 年 – 頁2. [↑](#footnote-ref-31)
32. Нихон кокую: тэцудо: сэйсан дзигё:дан но тё:ки сайму надо ницуитэ (О долгосрочной задолженности Японской национальной железнодорожной расчетной компании) [Электронный ресурс]. // Сайт Счётной палаты Японии // [URL]: https://report.jbaudit.go.jp/org/h08/1996-h08-0458-0.htm (дата обращения: 10.02.2021) [↑](#footnote-ref-32)
33. Kurosaki Fumio. Reform of the Japanese National Railways (JNR) // Network Industries newsletter – 2016. – №4. – P. 8-11. [↑](#footnote-ref-33)
34. Айкава Ёсинобу. Нихон тэцудо:си. Сё:ва сэнго・Хэйсэй-хэн. Тэцудо: но тандзё: кара JR нанася тайсэй э (История железных дорог в Японии послевоенного периода Сёва и Хэйсэй. От рождения государственных железных дорог до создания 7 компаний JR). Токио: Chuokoron-Shinsha, Inc., 2016. – C.83. 老川 慶喜. 日本鉄道史 昭和戦後・平成篇-国鉄の誕生からＪＲ７社体制へ. 東京: 中央公論新社、2019. – 頁83. [↑](#footnote-ref-34)
35. Синкансэн то мини синкансэн (Синкансэн и мини-синкансэн) [Электронный ресурс]. // Cайт Инженерного академического журнала // [URL]: https://www.jsce.or.jp/journal/contents/knowledge/vol9803.pdf (дата обращения: 20.02.2021) [↑](#footnote-ref-35)
36. Karuzawa Masanobu. Measures Taken by JR East to Expand Shinkansen Network and Increase Train Speeds // Network Industries newsletter – 2014. – №64. – P.28-29. [↑](#footnote-ref-36)
37. Эпиро:гу, синкансэн но сё:рай (Эпилог, будущее синкансэна) [Электронный ресурс]. // Cайт университета Тохоку// [URL]: http://www.plan.civil.tohoku.ac.jp/inoue/pdf\_files/niigata\_2012.pdf (дата обращения: 26.02.2021) [↑](#footnote-ref-37)
38. Shiibashi Akio. Suica Technology and Strategy for Future Development // JR EAST Technical Review – 2004. – №6. – P.40-41. [↑](#footnote-ref-38)
39. Ito Etsuro. Launch of Nationwide Interoperable Transport System IC Cards // Japan Railway & Transport Review – 2013. – №62. – P.6-15. [↑](#footnote-ref-39)
40. Kurosaki Fumio, Higashino Shosaku. A Study of IC Card Systems within Japanese Urban Railway Lines: Considering the Integration of Transportation Services // Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies – 2019. – №13. – P. 404. [↑](#footnote-ref-40)
41. Киннэн хайси сарэта тэкки до:росэн (Упразднённые железнодорожные линии за последние года) [Электронный ресурс]. // Сайт Министерства земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии // [URL]: https://www.mlit.go.jp/common/001344605.pdf (дата обращения: 02.03.2021) [↑](#footnote-ref-41)
42. Ко:цу: сэйсаку кихон - хо: (Основной закон о транспорте) [Электронный ресурс]. // Сайт Министерства внутренних дел Японии с законами в электронной форме // [URL]: <https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=425AC0000000092> (дата обращения: 02.03.2021) [↑](#footnote-ref-42)
43. Сато Морихиро. Тэцудо: сясин сю:сю: но ёкубо:. 20 сэйки сёто: но нихон ни окэру тэцудо: но сикаку бунка (Страстное желание коллекционировать фотографии железных дорог. Визуальная культура железных дорог в Японии в начале 20 века) // Кё:то сэйка дайгаку киё:. 2011 нэн, дай 39 го: (Сборник статей университета Киото Сэйка. №39, 2011). Киото: университет Киото Сэйка – С.65. 佐藤守弘. 鉄道写真蒐集の欲望. 20世紀初頭の日本における鉄道の視覚文化// 京都精華大学紀要. 第39号. 京都: 京都精華大学、2011年. – 頁65. [↑](#footnote-ref-43)
44. Suga Tatsuhiko. Iwasaki Watanabe Collection of Early Japanese Railway Photographs: a Treasure of Transportation Museum, Tokyo // Journal of The Society of Photographic Science and Technology of Japan – 2004. – №2. – P. 108-112. [↑](#footnote-ref-44)
45. Сато Морихиро. Тэцудо: сясин сю:сю: но ёкубо:. 20 сэйки сёто: но нихон ни окэру тэцудо: но сикаку бунка (Страстное желание коллекционировать фотографии железных дорог. Визуальная культура железных дорог в Японии в начале 20 века) // Кё:то сэйка дайгаку киё:. 2011 нэн, дай 39 го: (Сборник статей университета Киото Сэйка. №39, 2011). Киото: университет Киото Сэйка – С.65. 佐藤守弘. 鉄道写真蒐集の欲望. 20世紀初頭の日本における鉄道の視覚文化// 京都精華大学紀要. 第39号. 京都: 京都精華大学、2011年. – 頁65. [↑](#footnote-ref-45)
46. Nakagawa Koichi. Prewar Tourism Promotion by Japanese Government Railways // Japan Railway & Transport Review – 1998. – №14. – P. 23. [↑](#footnote-ref-46)
47. Тэцудо: сюми но рэкиси (История железнодорожного хобби) [Электронный ресурс]. // Сайт Научного кружка по железным дорогам университета Хитоцубаси // [URL]: https://www.ikkyo-tekken.org/studies/2010/2010\_11.pdf (дата обращения: 15.03.2021) [↑](#footnote-ref-47)
48. Тэцудо: сюми но рэкиси (История железнодорожного хобби) [Электронный ресурс]. // Сайт Научного кружка по железным дорогам университета Хитоцубаси // [URL]: https://www.ikkyo-tekken.org/studies/2010/2010\_11.pdf (дата обращения: 15.03.2021 [↑](#footnote-ref-48)
49. Тэцудо: сюми си (Журналы, связанные с железнодорожным хобби) [Электронный ресурс]. // Сайт Научного кружка по железным дорогам университета Хитоцубаси // [URL]: https://www.ikkyo-tekken.org/studies/2010/2010\_133.pdf (дата обращения: 15.03.2021) [↑](#footnote-ref-49)
50. Там же [↑](#footnote-ref-50)
51. JAPAN RAILFAN CLUB [Электронный ресурс]. // Сайт Железнодорожного клуба в Японии // [URL]: https://www.jrc.gr.jp/e/aboutus (дата обращения: 15.03.2021) [↑](#footnote-ref-51)
52. Миядзава Коти. SL бу:му но дзидай (Период бума SL) // Тэцудо: фан. 2011 нэн, дай 483 го: (Журнал Железнодорожных фанатов №483, 2001). Нагоя: Ко:ю:ся, 2001. – С.9. 宮澤孝一. SLブームの時代 // 鉄道ファン. 第483号. 名古屋: 交友社、2001年. –頁9. [↑](#footnote-ref-52)
53. Рэндзоку тэрэби сё:сэцу. Табидзи (Утренняя дорама «Путь») [Электронный ресурс]. // NHK // [URL]: https://www2.nhk.or.jp/archives/tv60bin/detail/index.cgi?das\_id=D0009010130\_00000 (дата обращения: 17.03.2021) [↑](#footnote-ref-53)
54. Рё Ямада. Кокутэцу – JR уню ・эйгё: то буру: торэин (От национальных дорог до JR: транспортировка, управление и синие поезда) // Тэцудо: пикуториару. 2013 нэн, дай 1 го: (The Railway Pictorial №1, 2013). Токио: Научно-исследовательское общество по изучению электропоездов, 2013. – С.10. 山田亮. 国鉄 - JR 運輸・営業とブルートレイン. // 鉄道ピクトリアル. 第1号. 東京: 電気車研究会、2013年. –頁10. [↑](#footnote-ref-54)
55. «Сэйсюн 18 киппу» но 38 нэн о фурикаэру (Оглядываясь назад на 38 лет «Сэйсюн 18 киппу») [Электронный ресурс]. // Сайт газеты Ёмиури // [URL]: https://www.yomiuri.co.jp/hobby/travel/ryokou-select/20200604-OYT8T50023/ (дата обращения: 20.03.2021) [↑](#footnote-ref-55)
56. Тэцудо: фан то инта: нэтто (Фанаты железных дорог и интернет) [Электронный ресурс]. // Сайт Научного кружка по железным дорогам университета Хитоцубаси // [URL]: https://www.ikkyo-tekken.org/studies/2010/2010\_23.pdf (дата обращения: 15.03.2021) [↑](#footnote-ref-56)
57. Каннай но го аннай (Информация о внутренней экспозиции) [Электронный ресурс]. // Сайт Музея железнодорожного транспорта // [URL]: https://www.railway-museum.jp/information/pdf/floor\_guide.pdf (дата обращения: 21.03.2021) [↑](#footnote-ref-57)
58. Кокунай но омона тэцудо: тэндзи сосэцу рисуто (Список основных выставочных учреждений по железнодорожной тематике) [Электронный ресурс]. // Сайт Музея железнодорожного транспорта // [URL]: https://www.city.niigata.lg.jp/shisei/gyoseiunei/sonota/fuzokukikankonwakai/konwakai/sonota/bunka\_sport/rekishibunka/n-tetsudou.files/teigensho3.pdf (дата обращения: 21.03.2021) [↑](#footnote-ref-58)
59. Намба Кодзи. Ю:су сабукарутя: кэнкю: ни окэру дзё:кё:тэки па:супэкутибу: сэнго нихон сякай о дайдзай (Ситуационные перспективы в исследованиях молодежной субкультуры: послевоенное японское общество как предмет рассмотрения) // Кансэй гакуин дайгаку сякай гакубу киё:. 2003 нэн, дай 95 го: (Вестник социологического факультета Университета Квансэй Гакуин. №95, 2003). Хёго: Научно-исследовательское общество факультета социологии Университета Квансей Гакуин, 2003 – С.107-115. 難波功士. ユ – ス・サブカルチャー研究における状況的パースペクティブ : 戦後日本社会を題材として // 関西学院大学社会学部紀要. 第95号. 西宮: 関西学院大学社会学部研究会、2003年. – 頁107-115.
 [↑](#footnote-ref-59)
60. Тэцудо: но хи то ва (Что такое день железных дорог) [Электронный ресурс]. // Сайт Министерства земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии // [URL]: https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudounohi/11\_01.html (дата обращения: 24.03.2021) [↑](#footnote-ref-60)
61. Тэцудо: но ару кэсики сясин контэсуто (Конкурс фотографии пейзажа с железной дорогой) [Электронный ресурс]. // Сайт Японского агентства железнодорожного строительства, транспорта и технологий // [URL]: <https://www.jrtt.go.jp/corporate/public_relations/photo_contest> (дата обращения: 24.03.2021) [↑](#footnote-ref-61)
62. Янагита Кунио. Мэйдзи Тайсё:-си. Сэсо: хэн (Характеристика истории периода Мэйдзи и Тайсё). Токио: Ко:дан-ся, 1993. – С. 209. 柳田國男. 明治大正史 世相篇. 東京: 講談社、1993年. – 209頁. [↑](#footnote-ref-62)
63. Уда Тадаси. Тэцудо: нихон бунка сико:(Размышления об истории японской культуры железных дорог). Киото: Издательство «Симбункаку», 2007. – С.151-155. 宇田正. 鉄道日本文化史考. 京都: 思文閣出版、2007年. – 頁151-155. [↑](#footnote-ref-63)
64. Нацумэ Сосэки. Мальчуган / Пер. с яп. [и предисл. Р. Карлиной]. – М. : Гослитиздат, 1956. – С.13. [↑](#footnote-ref-64)
65. Боттян рэсся ни норо:. Ｑ＆Ａ (Давайте прокатимся на поезде Боттян. Вопросы и ответы) [Электронный ресурс]. // Iyotetsu Co., Ltd. // [URL]: https://www.iyotetsu.co.jp/botchan/qa/ (дата обращения: 26.03.2021) [↑](#footnote-ref-65)
66. Акутагава Рюноскэ. Избранное в 2-х томах. Т.1. М.: Художественная литература, 1971. – С.251. [↑](#footnote-ref-66)
67. Непомнящих Н. Железная дорога как комплекс мотивов в русской лирике и эпике (обзор) // Сюжетно-мотивные комплексы русской литературы. – Новосибирск, 2012. – С. 92-105. [↑](#footnote-ref-67)
68. Японская литература: путь в полторы тысячи лет : учебное пособие / составитель Е. В. Кондрашева. –Хабаровск : Издательство Тихоокеанского государственного университета, 2017. – С.173 [↑](#footnote-ref-68)
69. Сюдан бэцуни мита дзисацу (Особенно распространённые способы самоубийства) [Электронный ресурс]. // Сайт Министерства здравоохранения, труда и благосостояния Японии // [URL]: https://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/jinkou/tokusyu/suicide04/6.html (дата обращения: 26.03.2021) [↑](#footnote-ref-69)
70. Fisch M. Tokyo’s commuter train suicides and the society of emergence // Cultural Anthropology. Volume 28, Issue 2. The American Anthropological Association, 2013. – p. 331. [↑](#footnote-ref-70)
71. Дадзай Осаму. Избранные произведения / составитель Т. Л. Соколова-Делюсина; пер. с яп. – СПб. : Гиперион, 2019 – С. 216. [↑](#footnote-ref-71)
72. Нацумэ Сосэки. Сансиро. Затем. Врата. Перевод с яп. – М.: Художественная литература, 1973. – C. 56-58. [↑](#footnote-ref-72)
73. Дадзай Осаму. Избранные произведения / составитель Т. Л. Соколова-Делюсина; пер. с яп. – СПб. : Гиперион, 2019 – С. 181. [↑](#footnote-ref-73)
74. Кавабата Яcунари. Избранные произведения / Пер. с яп. В. Гривнина и др. - СПб. : Гиперион, 2002. – С.13 [↑](#footnote-ref-74)
75. Сэйтё Мацумото. Сезон дождей. Точки и линии. — М.: Терра, 1999. — 304 с. [↑](#footnote-ref-75)
76. Нихон эйга но тэцудо: си:н о катару (Говоря о сценах с железными дорогами в японских фильмах) [Электронный ресурс]. // [URL]: <http://tetueizuki.blog.fc2.com/> (дата обращения: 06.05.2021) [↑](#footnote-ref-76)