

DOI: 10.31696/2618-7302-2026-1-110-115

ИНФОРМАЦИОННЫЕ, СОЦИАЛЬНЫЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФУНКЦИИ ЯПОНСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ (ПОСЛЕДНЯЯ ЧЕТВЕРТЬ XIX — ПЕРВАЯ ЧЕТВЕРТЬ XXI вв.)

© 2026

И. Ю. Авдаков¹

Предшественницами японских железнодорожных станций являлись почтовые станции, осуществлявшие важные информационные, социальные и хозяйственные функции в феодальном обществе VII — первой половины XIX вв. Революция Мэйдзи, открывшая путь первой промышленной революции, привела к необходимости преобразования почтовых станций и городов, перевода их на капиталистические рельсы. Железнодорожные станции, как и весь железнодорожный транспорт, стали символом модернизации и вестернизации, преодоления самоизоляции Японии от внешнего мира и становления капитализма во второй половине XIX века. Основные станции и вокзалы одним своим современным внешним видом несли важную информационную нагрузку, показывая преимущества вестернизации. Товарные и сортировочные станции играли важную роль в обеспечении бесперебойности грузооборота, в том числе в условиях милитаризации экономики (1930-е — первая половины 1940-х годов). Японское правительство давало приоритет строительству товарных станций для обеспечения перемещения стратегических грузов. В 1960-е — 1970-е годы с подъемом экономики строились новые товарные и сортировочные станции. В 1970-е — 1980-е годы начался их частичный демонтаж из-за потери железными дорогами бывшего значения для экономики страны. Пассажирские станции не только сохранялись, но и постоянно модернизировались. Четвертая промышленная (информационная) революция привела к появлению кибержелезнодорожных станций. Искусственный интеллект значительно расширил информационное пространство для пассажиров.

Ключевые слова: Япония, железнодорожные станции, революция Мэйдзи, пассажирские станции, сортировочные станции, искусственный интеллект, промышленные революции, кибержелезнодорожные станции

Для цитирования: Авдаков И.Ю. Информационные, социальные и экономические функции японских железнодорожных станций (последняя четверть XIX — первая четверть XXI вв.). *Вестник Института востоковедения РАН*. 2026. № 1. С. 110–115. DOI: 10.31696/2618-7302-2026-1-110-115

¹ Авдаков Игорь Юрьевич, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института востоковедения РАН, Москва; avdakovigor@yandex.ru

Igor Yu. AVDAKOV, PhD (Economics), Leading Research Fellow, Institute of Oriental Studies RAS, Moscow; avdakovigor@yandex.ru
ORCID: 0000-0003-3403-3479

INFORMATIONAL, SOCIAL AND ECONOMIC FUNCTIONS OF JAPANESE RAILWAY STATIONS (LAST QUARTER OF THE NINETEENTH — FIRST QUARTER OF THE TWENTY-FIRST CENTURY)

Igor Yu. Avdakov

The predecessors of Japanese railway stations were postal stations, which performed important informational, social and economic functions in the feudal society of the seventh-the first half of the nineteenth centuries. The Meiji Revolution, which opened the way for the first industrial revolution, led to the need to transform postal stations and cities, putting them on capitalist rails. Railway stations, like the entire railway transport, have become a symbol of modernization and westernization, overcoming Japan's self-isolation from the outside world and the rise of capitalism in the second half of the nineteenth century. The main stations and train stations, by their very modern appearance, carried an important information load, showing the advantages of Westernization. Freight and marshalling yards played an important role in ensuring uninterrupted cargo turnover, including in the context of the militarization of the economy (1930s — the first half of the 1940s). The Japanese government gave priority to the construction of freight stations to ensure the movement of strategic goods. In the 1960s and 1970s, with the rise of the economy, new freight and marshalling yards were built. In the 1970s and 1980s, their partial dismantling began due to the loss of the former importance of the railways for the country's economy. Passenger stations were not only preserved, but also constantly upgraded. The fourth industrial (information) revolution led to the emergence of cyber railway stations. Artificial intelligence has significantly expanded the information space for passengers.

Keywords: Japan, railway stations, Meiji Revolution, passenger stations, marshalling yards, artificial intelligence, industrial revolution, cyber railway stations

For citation: Avdakov I. Yu. Informational, Social and Economic Functions of the Japanese Railway Stations (Last Quarter of the Nineteenth XIX — First Quarter of the Twenty-First Century). *Vestnik Instituta vostokovedeniya RAN*. 2026. No. 1. Pp. 110–115. DOI: 10.31696/2618-7302-2026-1-110-115

Железнодорожные станции вошли в жизнь японцев вслед за почтовыми станциями. Осуществляя важные информационные и хозяйственные функции, почтовые станции занимали большое место в феодальном обществе Японии VII — первой половины XIX века [Мещеряков, 1999, с. 89–110]. В период Токугава (1603–1867) они играли важную роль в функционировании позднефеодальной системы «санкин котай»² [Лещенко, 1999, с. 147–148].

Революция Мэйдзи, открывшая путь первой промышленной революции, привела к необходимости преобразования почтовых станций и городов, перевода их на капиталистические рельсы. В период Мэйдзи (1868–1912) особое значение стал приобретать железнодорожный транспорт. Железнодорожное строительство привело к краху одних почтовых станций и преобразованию других. Ярким примером исчезновения почтовых станций является историческая судьба, постигшая некоторые почтовые станции и города в результате строительства железной дороги Токайдо. Оно велось главным образом вдоль древней дороги Токайдо. Однако были и отклонения от маршрута, вызванные в основном труднопроходимыми для железнодорожного строительства горными породами. Целый ряд почтовых станций по дороге Токайдо от Кувана до Исибе оказались вдали от железной дороги, и расположенные вокруг них торговые, жилищные и увеселительные заведения стали терпеть большие убытки. Вскоре, однако, в эти места были проведены частные железные

² Система заложничества, нацеленная на преодоление сепаратистских стремлений крупных феодалов (даймё). В соответствии с ней часть членов семей даймё была обязана проживать в столице сёгуната — Эдо (с началом Реставрации Мэйдзи переименована в Токио).

дороги, оживившие предпринимательство. Но почтовые города и станции перестали существовать, они превратились в промышленные центры [Eiichi Aoki, 2000, p. 21].

Построенные в ходе революции вокзалы и станции несли важную информационную нагрузку, показывая необходимость вестернизации. Открытая в 1872 г. конечная станция Симбаси (в г. Токио) первой японской железной дороги Токио — Иокогама была построена по проекту американского архитектора Р. П. Бридженса. Первоначально вокзал состоял из двух павильонов в стиле неоренессанса, соединенных аркадой. Построенный в европейской архитектурной манере, он тем не менее не имел часовой башни. Во всем остальном он был типично европейским. С этих времен вокзалы и станции, которых становилось все больше и больше с развитием сети национальных железных дорог, строились в основном по технологии и в архитектурном стиле Европы XIX в.

В целях модернизации экономики страны правительство Мэйдзи должно было прежде всего обеспечить высокие темпы строительства железных дорог и, соответственно, станций и вокзалов. При этом железнодорожные здания должны были одним своим видом демонстрировать преимущества модернизации и вестернизации. Однако из-за нехватки финансовых средств и быстрого строительства не вся основная атрибутика архитектуры западноевропейских вокзалов и станций сохранялась. Первые японские вокзалы строили из дерева. Но позже основные вокзалы и станции в крупных городах возводились из кирпича, и на зданиях обязательно имелись часы. Такими были главные вокзалы в Осаке (1874) и Киото (1877) [Japan, 1993, p. 1244].

После Японо-китайской войны (1894–1895) резкое увеличение перевозок пассажиров привело к необходимости перестроить вокзалы и станции больших городов. Если раньше здания проектировались иностранными архитекторами, то теперь строительство даже центральных вокзалов стало прерогативой японцев. Уже первый выпуск Национального инженерного колледжа (Кобу Дайгакко) 1879 г. состоял из японских архитекторов, прекрасно освоивших западную технику архитектуры. Среди них были такие прославившиеся впоследствии архитекторы, как Тацуно Кинго (1854–1919), Катаяма Такума (1854–1917) и Ёкагава Тамисуке (1864–1945). По проекту Тацуно Кинго была введена в строй в 1914 г. (строительство было начато еще в период Мэйдзи) главная железнодорожная станция Японии — Токио. Основное здание Токийского вокзала, сохранившееся до наших дней, построено в стиле неоренессанса из армированного красного кирпича, облицованного белым камнем. Это крыло здания стоит лицом к императорскому дворцу, а в довоенный период его центральный вход использовался для обслуживания только императорской семьи [Japan, 1993, p. 1599].

В 1898 г. руководством государственных железных дорог была принята классификационная система, состоящая из пяти категорий для некрупных станций и устанавливающая стандарты дизайна для каждой категории. Она была опубликована в справочнике проектов дизайна железнодорожных станций «Тэцудо Кодзи Сан ко Дзюмен — Тэйсядзё но дзю». Проекты станций всех категорий предусматривали элементы дизайна станций западных стран. Категория давалась станции в соответствии со средним количеством пассажиров, проходящих через нее [Eiichi Aoki., 2000, p. 9].

Основными железнодорожными станциями, построенными в конце 1890-х — начале 1900-х годов, были: Бакан (через год переименована в Симоносеки), построенная в 1901 г. частной железнодорожной компанией «Санъё Тэцудо»; Фукусима (вторая станция), построенная в 1903 г. частной компанией «Ниппон Тэцудо»; Нагасаки (вторая станция), построенная в 1905 г. частной компанией «Кюсю Тэцудо»; Осака (вторая станция), построенная в 1899 г. государственными железными дорогами, и Нидзё (вторая станция), построенная в 1904 г. частной компанией «Кёто Тэцудо». Станция Нидзё была построена в традиционном японском храмовом стиле. Причиной такой несвойственной для японских железных дорог архитектуры являлось, видимо, желание и возможности местного общества сохранить традиционный стиль Киото — города, известного своими историческими

и архитектурными памятниками. Архитектура станции Нидзё — исключение из правила. Правило же было установлено императором Мэйдзи, который на запрос руководства железных дорог, желавшего строить здания вокзалов в стиле дворца Момояма, ответил, что «станции должны строиться в западном стиле» [Kuniaki Ito., 2001, p. 7]. При этом он использовал английское слово “station”, говоря на родном языке. Сами вокзалы становились символами модернизации и рупором политики правительства Мэйдзи, так как в условиях отсутствия радио и газет государственные станционные объявления становились источником информации для миллионов японцев [Kuniaki Ito., 2001, p. 8].

В начале XX века в ходе второй промышленной революции началась электрификация железных дорог и на основных железнодорожных станциях появилось электрическое освещение. Национализация железных дорог 1906–1907 гг., а также строгие ограничения, установленные государством на деятельность частных железнодорожных компаний, привели к тому, что только четыре частных компании имели протяженность дорог свыше 50 км. Согласно Закону о национализации железных дорог от марта 1906 г. частные железнодорожные компании могли развивать инфраструктуру только в городах и пригородах. Чтобы выжить, они диверсифицировали свою деятельность [Eiichi Aoki., 2000, p. 45].

Около конечных станций частные железнодорожные компании стали строить жилые кварталы. Перенаселенность городов и ухудшение экологии усиливали потребность в основном средних городских слоев Токио и Осака в переселении в озелененные жилые комплексы за чертой города. Определенный демонстрационный эффект на японцев имел и опыт Англии по созданию городов-садов как альтернативы крупным промышленным центрам, где жить становилось невозможно из-за ухудшающейся экологии. Японское правительство опубликовало в 1907 г. исследование о перспективах создания в стране городов-садов (дэн ‘эн тоси).

Частные железнодорожные компании, учтя возможные выгоды от увеличения потока пассажиров, направляющихся на работу в город и обратно в дэн ‘эн тоси, построили жилые комплексы около некоторых станций. Так, вдоль линии Осака — Кобэ около станций крупная компания «Хансин Дэнтэцу» стала сдавать внаем построенные на ее землях жилые дома, строить универсальные магазины на конечных станциях, игровые площадки для детей и спортивные сооружения для взрослых, аттракционы. Приступая к экономическому и социально-культурному освоению близлежащих территорий, компания «Хансин Дэнтэцу» предусмотрела повышение комфортабельности поездок и электрификацию дорог. В 1907 г. она открыла для отдыхающих парк Коро-эн неподалеку от железнодорожной станции. В парке были построены оздоровительные комплексы. Вскоре он стал популярным среди японцев, и ежедневно железнодорожная станция принимала много посетителей [Isao Ogawa, 1998, p. 28].

В конкурентной борьбе с «Хансин Дэнтэцу» другая, не менее крупная компания «Мино Арима Дэнсэ», впоследствии объединившаяся с рядом более мелких компаний и переименованная в 1918 г. в «Хансин Кюко Дэнтэцу», а в 1949 г. — в известную «Ханкю», диверсифицировала свою деятельность. Проведя электрифицированную железную дорогу между Осака и Такарадзука в 1910 г., она начала экономически развивать прилегающие к железнодорожным станциям территории, создавая хорошие условия для проживания людей, и широко рекламировать населению преимущества этого района, выпуская рекламные журналы «Когай сэйкацу» («Пригородная жизнь») и «Санъё суитай» («Природная красота»), буклеты и проспекты, распространяемые на станциях [Kuniaki Ito., 2001, p. 10].

Информационная функция железнодорожных станций способствовала формированию у японцев положительного отношения к идее технического прогресса, модернизации и вестернизации. Чуждое отношение ко всему иностранному, характерное для традиционного менталитета жителей страны, постепенно менялось на принятие идей западного пути развития и некоторых ценностей западного мира. Но этим, конечно, не исчерпывалось воздействие железнодорожных станций на жизнь японского общества.

Важнейшей экономической функцией железнодорожных станций явилась отправка и приём пассажиров, а также грузов. С 1872 по 1945 г. число железнодорожных станций возросло с 2 до 8020, при этом в государственной собственности находилось 4272 станции, а в частной — 3748 станций [Domestic., 2011, pp. 126–127]. В Справочнике по транспорту нет данных о числе пассажирских и товарных станций, но, учитывая усиление милитаризации экономики, можно предположить более быстрое строительство товарных станций.

Национализация железнодорожного транспорта 1906–1907 гг. привела к резкой нехватке товарных, и особенно сортировочных станций. В первую очередь необходимо было решить вопрос о создании самостоятельной сортировочной станции в Токио [Eiichi Aoki., 2000, p. 71].

Токио — крупнейший перевалочный пункт, и огромный объем грузов переправлялся именно через него в различные регионы страны. Первая сортировочная станция была построена для обслуживания линии Токайдо на станции Симбаси. Но в 1910 г. было принято решение построить отдельную сортировочную станцию около станции Синагава. Строительство было завершено в 1921 г. — так появился грузовой терминал Сиодоме. Пассажирский терминал линии Токайдо был перенесен на новое место — Токийский вокзал, строительство которого завершилось в 1914 г. [Eiichi Aoki., 2000, p. 72].

На севере Токио грузы прибывали на грузовой терминал Сумидагава, а затем вагоны переправлялись на сортировочную станцию Табата. Она была введена в строй в 1945 г., став первой отдельной сортировочной станцией в Японии. Впоследствии правительство приняло решение построить более крупные сортировочные станции на окраинах быстро растущего Токио. В 1928 году была построена такая сортировочная станция — Цуруми, к которой вела специальная четырехколейная дорога от Синагава. В северном пригороде Токио в 1927 г. была открыта сортировочная станция в Омия, а в 1930 г. пущена в строй четырехколейная железная дорога между сортировочными станциями Табата и Омия. Строительство сортировочных станций велось в Осака и Нагоя. В 1930 г. завершилось строительство крупной сортировочной станции Умеда (Осака), а в 1937 г. — станции Сасадзима (Нагоя).

Рост числа сортировочных станций сопровождался бумом в строительстве товарных станций, предназначенных для обработки, погрузки и выгрузки грузов. Особенно он ускорился в связи с милитаризацией экономики [Eiichi Aoki., 2000, p. 72].

В 1945 г. в результате бомбежек американскими войсками транспортной инфраструктуры Японии были серьезно повреждены 465 железнодорожных станций, но уже к 1950 г. большинство их было восстановлено. В 1950-е годы начался неуклонный рост строительства станций, продолжившейся до 1980 г. Если в 1950 г. в стране функционировали 4272 станции, то в 1980-м — 5296. Объем погруженных и выгруженных на товарных станциях грузов также вырос: с 238,2 млн т в 1960 г. до 255,8 млн т в 1970 г. Железнодорожные станции внесли важный вклад в увеличение грузооборота [Domestic., 2011, p. 12].

Но уже с конца 1970 г. начался «закат» грузового железнодорожного транспорта и, соответственно, демонтаж товарных станций на отдельных направлениях. Основной причиной явилась успешная конкуренция со стороны автомобильного транспорта. В результате доля железнодорожных составов в перевозках грузов и грузовых станций в погрузочно-разгрузочных работах сократилась с почти 30% объема всех перевозимых в стране грузов до менее 1%. Экономическая функция железнодорожных товарных станций стала малозначимой [Domestic., 2011, p. 14].

Социальная роль пассажирских станций росла. Учитывая быстрое и неуклонное старение населения, растущий уровень инвалидизации, на вокзалах вводились новые меры помощи престарелым и инвалидам. В рамках Закона о безбарьерном транспорте от 2000 г. (Barrier-free Transportation Law) на вокзалах и станциях была создана безбарьерная среда. На многих станциях появились яркие объявления и указательные полосы для слабовидящих; специальные комнаты для инвалидов

и детей; комнаты отдыха и прочие нововведения. Учитывая, что к 2030 г. прогнозируется, что около 30% населения будет старше 65 лет, на железнодорожных станциях предусматривается строительство и модернизация существующих лифтов и эскалаторов [Kazuo Kimura, 2006, p. 6].

Особенно социально-экономическая роль железнодорожных станций стала возрастать в XXI веке в ходе четвертой промышленной (информационной) революции с появлением кибер-железнодорожных станций. Они оснащены мощными компьютерными системами, имеющими огромную базу данных. Искусственный интеллект анализирует транспортную ситуацию и не только предлагает каждому пассажиру возможные варианты пересадок, в том числе с учетом загруженности отдельных линий в часы пик или массовых мероприятий, но и бронирует места, если это необходимо, по всему маршруту. Он рекомендует оптимальные варианты пересадок на альтернативные виды транспорта, будь то автобусы, метро или такси, с целью оптимизации времени нахождения в пути и обеспечения максимального комфорта пассажирам. На основе изучения персональных данных пассажиров ИИ предлагает посещение магазинов, ресторанов, увеселительных заведений, комнат отдыха на самих станциях, чтобы снять излишнюю нагрузку от утомительных переездов. При этом не следует упускать из виду, что частные (с 1905 г.), а впоследствии и приватизированные (с 1987 г.) железнодорожные компании диверсифицировали свою деятельность: их филиалы или дочерние компании владеют большей частью автобусных компаний, такси, а также отелями, универсальными магазинами, учреждениями культурного назначения около своих терминалов. Кибер-железнодорожные станции все шире внедряются в практику [Japanese..., 2020, p. 209].

В заключение следует отметить следующее. В ходе промышленных революций не только (и не столько) менялся архитектурный облик железнодорожных станций, но и, главное, происходило изменение их технологической основы. Широкое применение искусственного интеллекта улучшило качество обслуживания пассажиров. Форма передачи информации тоже изменилась — от письменной до цифровой. Но как бы ни менялась форма передачи информации, основные функции железнодорожных станций сохранялись при всех промышленных революциях.

Литература / References

- Лещенко Н.Ф. *Япония в эпоху Токугава*. М., 1999 [Leshenko N.F. *Japan in the Torugawa era*. Moscow, 1999 (in Russian)].
- Мещеряков А.Н. Объем письменной информации в Японии VIII–X вв. *Социально-естественная история*. Выпуск XIII. М., 1999 [Mesheryakov A.N. The volume of written information in Japan VIII–X c. *Socio-Natural History*. Collection Issue XIII, Moscow, 1999 (in Russian)].
- Domestic Transportation Statistics Handook. Tokyo, 2011.
- Eiichi Aoki, Mitsuhide Imashiro, Shinichi Kato, Yasuo Wakuda. *A History of Japanese Railways 1872–1999*. Tokyo, 2000.
- Eiichi Aoki, Expansion of Railway Network. *Japan Railway and Transport Review*. Number 2. Tokyo, 1992.
- Japanese Railway Technology Today*. Tokyo, 2020.
- Japan. An Illustrated Encyclopedia*. Tokyo, 1993.
- Kazyo Kimura. Railway Universal Designs and Architectural Features. *Japan Railway and Transport Review*. Number 45. Tokyo, 2006.
- Kuniaki Ito and Masatsugu Chiba. Railway Stations and Local Communities. *Japan Railway and Transport Review*. Number 28. Tokyo, 2001.
- Isao Ogawa. History of Amusement Park Construction by Private Railway Companies in Japan. *Japan Railway Companies in Japan*. Number 15. Tokyo, 1998.