



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

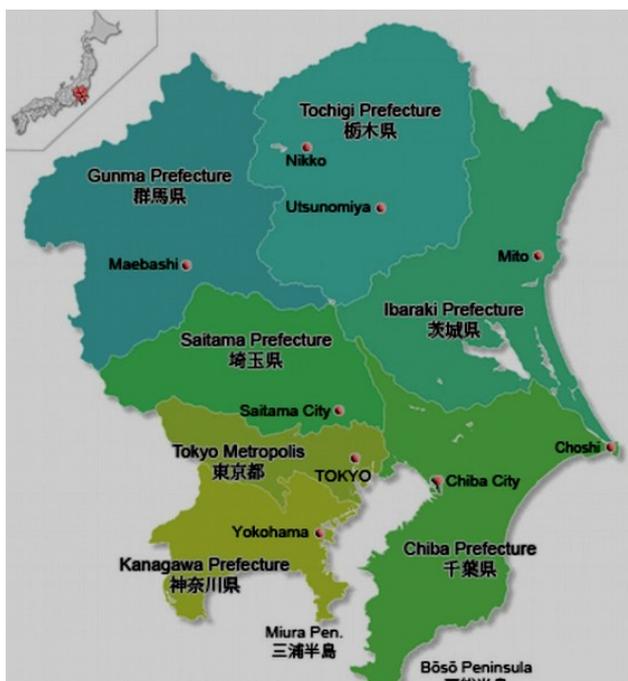
## **Дифференцированное Обеспечение Руководства**

---

25/2023

### **Новые железнодорожные станции для улучшения транспортной доступности в регионе Канто (Япония)**

Регион Канто на японском острове Хонсю представляет собой наиболее экономически развитую, урбанизированную и густонаселенную территорию страны, обслуживаемую разветвленной сетью железных дорог. Главным транспортным центром региона является японская столица Токио. В состав крупнейшей городской агломерации входят 23 района и пригородная зона, охватывающая 26 относительно больших городов и 5 малых, 8 сельских поселений, а также, находящиеся в океане архипелаги Идзу и Огасавара, и территории еще нескольких смежных префектур – Канагава, Сайтама и Тиба, поэтому рельсовый транспорт здесь играет жизненно важную роль (рис. 1).



*Рис. 1 Карта региона Канто в Японии*

Развитие сети железнодорожного транспорта в регионе Канто учитывает изменения, происходящие в японской экономике. В настоящее время наметилась тенденция миграции населения из центра Токио на периферию региона, где люди ищут более просторное жилье при меньшей его стоимости, учитывая при этом удобство ежедневных поездок. Чтобы жители могли без проблем ездить на работу, посещать торговые, культурные и досуговые центры необходимо наличие на территории Канто большого количества железнодорожных станций.

В результате реализации плана развития городских железных дорог на большой территории префектуры Токио количество пассажирских станций увеличилось, начиная с 2016 года, с 661 до 719 к 2019 году, включая три железнодорожные станции на высокоскоростной линии Синкансен. К 2032 году планируется открыть еще 50 новых пассажирских станций.

В период с конца 2019 по 2022 гг. в регионе запустили в регулярную эксплуатацию 4 новые железнодорожные станции. Одна из них Таканава Гейтвей (Takanawa Gateway) открыта железнодорожным оператором JR East (East Japan Railway) в токийском районе Минато в преддверии Олимпийских игр 2020 года. Это транспортный терминал нового поколения, разработанный по концепции «умный вокзал» с применением современных интеллектуальных и природоохранных технологий, что позволяет предоставлять пассажирам высокий уровень комфорта и обслуживания.

Таканава Гейтвей стала 30 станцией в составе кольцевой линии Яманотэ (Yamanote) городской железной дороги, соединяющей большинство крупных деловых центров Токио. Новая станция как крупный транспортно-

пересадочный узел обеспечивает прямую пересадку с Яманотэ на поезда пригородной линии Кэйхин-Тохоку (Keihin-Tohoku), а также на линию метро и к поездам до международного аэропорта Ханеда. Станция, построенная на территории бывшего депо JR East, является ключевым объектом масштабного проекта городского развития стоимостью 580 млрд иен, направленного на создание глобального транспортного и делового центра Токио. В настоящее время в рамках проекта ведется обустройство прилегающих к Таканава Гейтвей территорий (6500 м<sup>2</sup>) и строительство рядом с ней 4 высотных зданий международного центра бизнеса и инноваций. Завершить проект планируется к 2025 году.

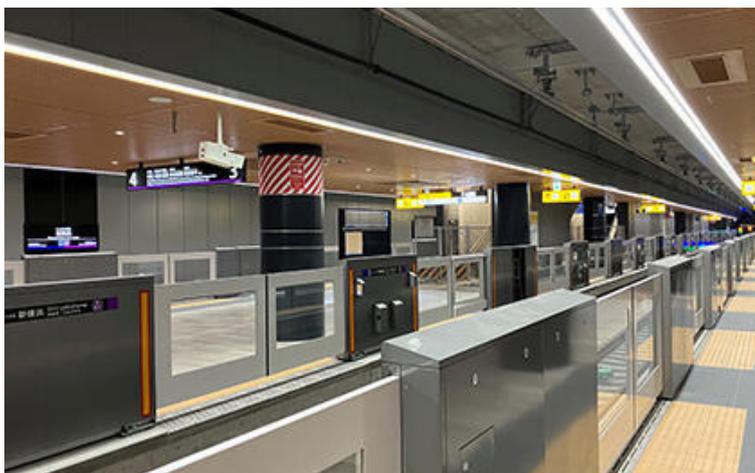
В 2021 году была открыта новая станция Минохамагакуэн на линии Minato в префектуре Ибараки, которая построена с целью обеспечить доступность учащихся к новой большой школе. Для этого Японским агентством железнодорожного строительства, транспорта и технологий (JRTT) был выделен целевой грант компании Hitachinaka Kaihin Railway. Минохамагакуэн спроектирована с учетом существующих требований к обеспечению безопасности детей, например, на пассажирской платформе в целях предотвращения возможности падения устроены специальные ограждения. Кроме того, в работе новой станции и графике движения поездов на линии Minato учтены пиковые периоды, привязанные ко времени начала и окончания занятий в школе.

В 2023 году на территории префектуры Канагава планируются к запуску новые пассажирские станции Син-Йокогама и Син-Цунасима, которые улучшат транспортное сообщение между восточной частью Канагавы и центром Токио, исключив при этом необходимость поездок через Йокогаму<sup>1</sup>.

Новая станция Син-Йокогама интегрирована в существующий комплекс одноименного транспортно-пересадочного узла, в котором сходятся высокоскоростная линия Токайдо-Синкансен, пригородная линия Йокогама и линия городского метро. Благодаря этому сократится время пересадки пассажиров между поездами, а также будет обеспечен удобный доступ к высокоскоростным поездам Синкансен. На Син-Йокогама предусмотрены две платформы и три пути. Управлять работой станции будут совместно железнодорожные операторы Токуи и Sotetsu (рис. 2). Син-Цунасима расположена на расстоянии 3,6 км от станции Син-Йокогама и является подземной станцией.

---

<sup>1</sup>Йокогама – столица префектуры Канагава, второй по величине город Японии.



*Рис. 2. Станция Син-Йокогама*

Также в 2023 году будут открыты еще 2 пассажирские станции: Макухаритоёсуна на железнодорожной линии Кэйё, соединяющей пригород Тиба с Токио, и Маэгата – на линии Тадзавако в префектуре Иватэ.

Макухаритоёсуна построена в рамках проекта развития городских территорий района Макухари и должна обеспечить жителям доступность к новому крупному торговому комплексу AEON Mall. Под новую станцию специально была выделена часть площадей существующих депо и грузовой станции. Доступ к ней обеспечен путем сооружения эстакадного участка пути небольшой протяженности. В финансировании строительства Макухаритоёсуна в размере 13 млрд иен принимали участие JR East, муниципальные власти и торговая сеть AEON Mall. Кроме того, 5 млрд иен выделено на обустройство подходов к станции с юго- и северо-востока. Прогнозируемый пассажиропоток через Макухаритоёсуна составляет 16 тыс. чел./день (рис. 3).



*Рис. 3. Проект станции Макухаритоёсуна*

К 2027 году железнодорожная компания JR Central должна ввести в

эксплуатацию три станции на первой планируемой линии магнитолевитационной железной дороги Тюю-Синкансен, которая свяжет крупные города Токио, Нагую и Осаку. Возводимые станции будут располагаться под землей: в Синагаве глубина залегания составит 40,5 м, в Нагое – 75 м. В Сагамихаре, северо-восточном пригороде Токио, проектная глубина заложения станции составляет всего 30 м от поверхности земли, что вызвало протесты в связи с рисками повреждения коммунальных сетей и сооружений, включая водопроводы. Строительство подземных станций рельсового транспорта требует значительных финансовых затрат. Вместе с тем в Японии действует закон, допускающий проходку тоннелей на глубине более 40 м от уровня моря, не затрагивая при этом фундаментов глубокого заложения, без особых разрешений.

Проекты и планы строительства многих новых пассажирских станций железнодорожного транспорта в Японии создаются с ориентацией в первую очередь на условные пункты назначения поездок (места работы) и уже потом на пункты отправления (места проживания). Одним из немаловажных факторов, которому уделяется серьезное внимание при планировании местоположения станций, является наличие велосипедных парковок. Население Японии хорошо осведомлено о существующих в стране проблемах экологии, поэтому активно пользуются велосипедами вместо личного автомобиля. Однако перевозка их в поездах не допускается по причине отсутствия для них соответствующего места. Поэтому практически на всех периферийных станциях региона Канто имеются велосипедные парковки, и это характерно не только для данного региона, но и для страны в целом.

*Источники: Railway Gazette International. – 2022. – № 10. – pp.18-21; no материалам компании JR East (reast.co.jp); metro.tokyo.lg.jp*