



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

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

84/2024

### Перспективы развития высокоскоростного движения на железных дорогах Японии

В марте 2024 г. железнодорожные компании JR West и JR East ввели в эксплуатацию участок продления линии Хокурику Синкансен на острове Хонсю (длиной 125 км), который соединил станции Канадзава в префектуре Исикава и Цуруга в префектуре Фукуи (рис.). Открытие нового участка для перевозки пассажиров будет способствовать восстановлению экономики районов, пострадавших от землетрясения в начале января 2024 г., и стимулировать развитие внутреннего туризма.

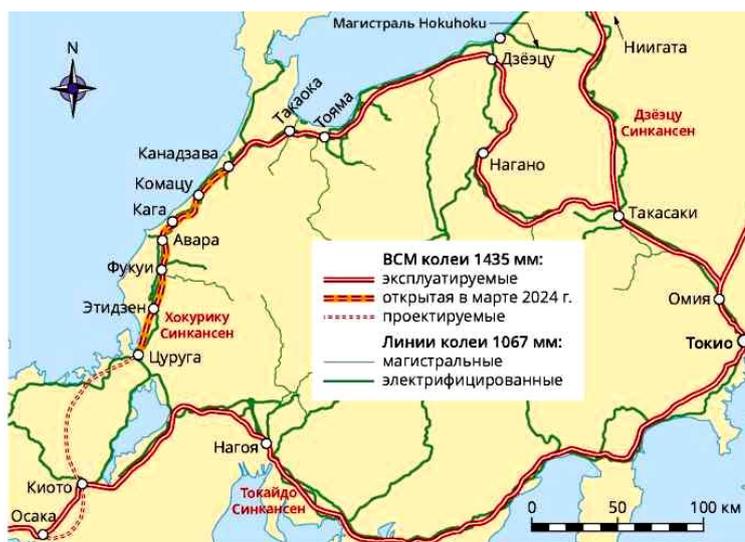


Рис. Карта железных дорог в регионе Хокурику острова Хонсю

На протяжении первых 11 км от Канадзавы новая трасса колеи 1435 мм идет параллельно магистральной линии Нокүүкү колеи 1067 мм. В основном

это участки пути на эстакадах. Значимым сооружением является семипролетный мост длиной 415 м, по центру которого проходит двухпутная линия в полосе шириной 12 м. С одной стороны от железнодорожной линии находится двухполосная автомобильная дорога (шириной 8 м), с другой – пешеходные дорожки (3 м). Это первый в истории строительства линий Синкансен опыт совмещения полос разных видов транспорта на одном сооружении, который позволил сократить расходы на строительство на величину до 250 млн иен (около 2 млн долл. США).

Открытие участка с пятью промежуточными станциями позволило сократить время в пути между столицей Токио и городом Фукуи на 33 мин. – до 2 ч 51 мин., а до конечной остановки в городе Цуруга на берегу Японского моря поезд следует 3 ч 23 мин. Пассажирам теперь больше не требуется совершать пересадку на обычные поезда на станции Канадзава.

С вводом в эксплуатацию новой линии остаются доступными ещё несколько вариантов поездок, в том числе по ВСМ Хокурику и Токайдо Синкансен, линиям колеи 1067 мм и с перелетом Токио – Комацу (табл.). Перевозки выполняют компании JR East и JR West, эксплуатируя высокоскоростные 12-вагонные поезда Nakutaka и Kagayaki серий E7 и W7 с однотипными техническими характеристиками. На направлении Канадзава – Цуруга курсируют 25 пар поездов с одной, тремя или пятью промежуточными остановками, в том числе с обязательной – на станции Фукуи. В противоположном направлении – 27 пар с таким же числом остановок.

Таблица

Варианты поездки на маршруте Токио – Цуруга  
(по состоянию на 18 марта 2024 г.)

Вариант поездки		Время в пути
Железнодорожный транспорт	Беспересадочное сообщение по линии Хокурику Синкансен (576 тарифных км)	3 ч 23 мин.
	По линии Токайдо Синкансен до станции Майбара с пересадкой на местный поезд (492 тарифных км)	2 ч 53 мин.
Железная дорога + самолет	Поезд Токио – аэропорт Ханеда; перелет Токио – Комацу; поезд Хокурику Синкансен	4 ч 35 мин.

С 18 марта 2024 г. пассажирские перевозки на магистрали Hokuriku (Цуруга – Фукуи – Канадзава) колеи 1067 мм выполняет японская железнодорожная компания третьего сектора Nari Line<sup>1</sup>. Этот оператор

<sup>1</sup>Железнодорожные компании третьего сектора – это частные железные дороги, созданные для эксплуатации железнодорожных линий, которые являются собственностью другой железнодорожной компании (в основном это убыточные железнодорожные линии группы JR).

обслуживает на проходящей в префектуре Фукуи магистрали длиной 84 км 19 станций, эксплуатирует электропоезда серии 521, переданные ему компанией JR West. Учредителями Нарі Line являются префектура Фукуи, власти всех муниципалитетов, которые обслуживаются линией, а также частные компании.

В недавнем прошлом суточный пассажиропоток на линии приближался к 20 тыс. чел. Ожидается, что часть постоянных пассажиров для дальних поездок будет выбирать поезда Синкансен. До 16 марта 2024 г. JR West отправляла 48 поездов из Канадзавы в Фукуи, включая следующие как со всеми остановками, так и экспрессы. В рамках нового расписания Нарі Line предлагает отправление поездов с часовым интервалом и со всеми остановками плюс дополнительные поезда в часы пик. Поездка из Канадзавы до Фукуи занимает 81 мин., от Фукуи до Цуруги – 49 мин.

В национальном плане развития сети ВСМ (от ноября 1973 г.) предусмотрено продление завершающего линию Хокурику Синкансен участка от Цуруги до Осаки. После обсуждения властями префектур и местными администрациями был выбран вариант линии Wakasa, которая пройдет от Цуруги через города Обама и Майдзуру в Киото и Осаку. Начать строительство планируется около 2030 г. и завершить через 15 лет.

В настоящее время Хокурику Синкансен между городами Дзёэцу Миоко и Цугура представляет единственную ВСМ острова Хонсю, проходящую вдоль побережья Японского моря. Вместе с тем в план развития сети Синкансен была включена ВСМ Уэцу Синкансен от Тоямы до Аомори (длиной 560 км). Однако в связи с изменением политики Министерства земли, инфраструктуры, транспорта и туризма в сторону предпочтения вариантов развития сети местных капиллярных железных дорог до уровня, допускающего движение поездов с максимальной скоростью до 200 км/ч, линия не была построена. Реконструкция существующих железных дорог требует значительно меньших затрат, чем строительство специализированных высокоскоростных линий для пассажирских перевозок. При этом получаемый результат вполне способен сгладить несоответствия в уровне транспортного развития регионов.

Центральные районы острова Хонсю обслуживают ВСМ Дзёэцу Синкансен (Токио – Ниигата, оператор JR East) и Хокурику Синкансен (Токио – Нагано – Дзёэцу – Тояма – Канадзава – Цуруга, операторы JR East и JR West). От разветвления в Такасаки в направлении побережья проходят две обычные линии колеи 1067 мм, разделенные горным массивом. Расстояние между ними колеблется от 40 до 70 км.

Ближе к побережью они почти соединяются магистральной линией Nokehoku, проектное решение которой допускает повышение скорости до

200 км/ч. Эта линия колеи 1067 мм построена с учетом условий горной местности с обильными снегопадами. После реконструкции и строительства соединительных участков ее можно будет использовать для формирования проходящей вдоль побережья высокоскоростной линии Ниигата – Цуруга.

Рассматриваются и другие варианты по улучшению связей региона Хокурику с сетью Синкансен. Магистраль Hokuriku колеи 1067 м проходит вдоль побережья от Ниигаты до Тоямы. Ее южный участок, параллельный Хокурику Синкансен, находится в ведении компании третьего сектора. За последние 70 лет на линии реализован ряд проектов по спрямлению трассы, устройству протяженных выемок и обходов участков, потенциально опасных с точки зрения обвалов.

Магистраль Hokuriku целесообразно переустраивать как мини-Синкансен на участке длиной 112 км между станциями Нагаока (общей с Дзёэцу Синкансен) и Итоигава (общей с Хокурику Синкансен). Максимальная скорость здесь будет ограничена 130 км/ч. Потребуется строительство спрямляющего участка между Нагаокой и Касивадзаки. В интересах развития грузовых перевозок на линии необходимо укладывать третий рельс для устройства совмещенной колеи.

Однако оба варианта имеют общие недостатки: влияние на эксплуатационный процесс в течение 3-4 лет, необходимых для переустройства. Более того, получаемая в результате экономия времени поездки будет минимальной и доступной, главным образом, к северу от Нагаоки и к югу от Итоигавы.

Ситуацию может изменить решение Министерства транспорта о строительстве Уэцу Синкансен или реконструкции магистральной линии Uetsu между городами Акита и Ниигата для повышения максимальной скорости до 200 км/ч и включения в эту схему линии Hokuhoku.

*Источники: материалы Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency ([www.jrtt.go.jp](http://www.jrtt.go.jp));  
Railway Gazette International, – 2024, – №4, – pp. 36-40;  
[mainichi.jp](http://mainichi.jp), 16.03.2024 (англ. яз.);  
Железные дороги мира. – 2024. – №5. – с. 19-24*