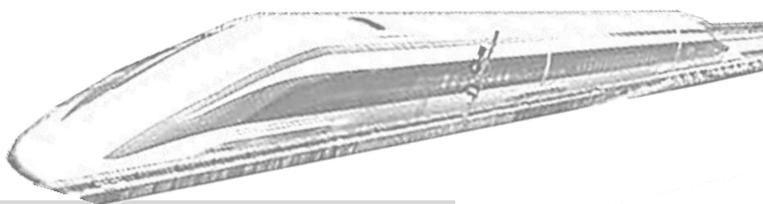
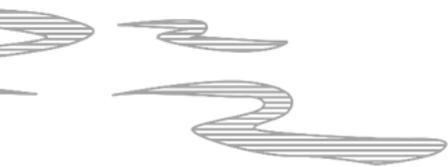


# 铁道上的日本

祝曙光 著



西南交通大学出版社

· 成 都 ·



版权页





日本铁道线路示意图

(由高晓芳协助绘制)







# 目 录

|     |                                 |
|-----|---------------------------------|
| 001 | 引 言                             |
| 019 | 一、 车站·玄关·乡愁                     |
| 069 | 二、 日本铁道超长的通勤距离与超载的列车            |
| 094 | 三、 多元化的日本铁道公司                   |
| 104 | 四、 一个人·一条铁路·一座城市<br>——小林一三与他的事业 |
| 119 | 五、 公私混合——日本的第三方铁道与区域社会发展        |
| 136 | 六、 变废为宝：日本的铁道主题公园               |
| 167 | 七、 不通高铁的古都——奈良                  |
| 182 | 八、 姬路火车站前的“城下町”                 |
| 200 | 九、 独特的天理轻便铁道与芥川龙之介的铁道之旅         |
| 212 | 十、 铁道空间内的靓丽风景线<br>——日本的制服与制服文化  |
| 224 | 十一、 日本的土地问题与乡镇振兴中的铁道            |
| 247 | 十二、 顽疾——日本列车上的骚扰问题              |
| 255 | 十三、 日本的铁道事故                     |
| 274 | 十四、 日本铁道犯罪案件与铁道警察的努力            |
| 295 | 十五、 日本推理小说中的铁道空间                |
| 333 | 十六、 新冠疫情下的日本铁道业：困境与对策           |
| 342 | 结语：铁道塑造了现代日本                    |







## 引 言

日本被誉为运行在铁道上的国家，拥有世界上最多的铁路乘客，包括轨道和地铁。有日本人编了一个段子，即如果把世界铁路乘客比拟为100人的村庄，那么日本人占了50个，其中31人为关东人，10人为关西人，3人为名古屋人。其余50人中印度占了11人，中国和德国分别占了3人。尽管有些夸张，但日本确实拥有世界上数量最庞大的铁路乘客，2015年每天的铁路乘客数量为6675万人，而搭乘巴士的乘客为1256万人，飞机乘客为42万人，轮船乘客为24万人，其中东京都市圈居民依赖铁路出行的比率高达58%，京（京都）、阪（大阪）、神（神户）都市圈居民依赖铁路出行的比率为55%。2016年，日本各公共交通工具的乘客输送分担率为：铁道占比80%，巴士占比14%，出租车占比5%，而航空与海运各占0.3%。乘客数量庞大与日本铁路的通勤功能（包括上学）密切相关，许多日本人从上学开始到工作，除节假日外，几乎天天坐火车。因为日本铁路的主要功能是通勤（包括上学），对经济和人们的生活影响很大。我发现一个有趣现象，日本拍摄的影视剧中很少不出现火车、轻轨或地铁的场景。但日本铁道货物输送分担率在交通工具中仅占5.1%，也就是说，日本铁道是以旅客输送为主或占绝对优

---

① 本书所指的铁道是广义的铁道，不仅包括铁道，一般还包括轨道和地铁。

势的运输工具。

铁路运输不同于传统的水运及畜力、人力运输，它具有输送量大、速度快、全天候运行的特点，对一个国家的经济发展、货物流通和人际交往以及知识的传播、教育的普及、社会风气的变化产生重大影响，而且也是一个国家近代化的产物与标志之一。当火车在千里铁道线上风驰电掣、呼啸而过时，它所产生的影响是以往的传统运输工具无法相比的。铁路是工业革命最重要的成果之一。早在 19 世纪 50 年代，火车就以每小时 80 千米甚至更快的速度前进，人们逐渐爱上了火车。“火车也比其他交通工具更舒适，在恶劣的天气下也更少停开。火车旅行价格便宜，因此那些以前从未出门旅行过的人，现在也能买票乘火车旅行，曾经显得相距很远的地方，突然感到接近多了。因为在两地之间，人员和货物的交往以前需要几天，而现在只要几小时了。在有的地方，铁路沿线出现了新的城镇。甚至时间本身也受到影响。1843 年，德国著名诗人海涅发表了狂热拥抱铁路的赞美词：“观察事物的方式和观念必定已有重大的改变。连时空的基本观念都受到了撼动。铁路杀死了空间，只剩下时间……到奥尔良只要 4 个半钟头，到卢昂（Rouen）也只要同样的时间。想想看，比利时和德国的铁路连线完成时会有什么情况？全世界的高山和森林好像都朝向巴黎进逼。就在这时，我好像闻到德国的菩提树味道；北海的浪花冲到我家门口。”在铁路来到之前，每个城镇都有它自己的时间，与几英里外的其他小镇不同。地区时间过多比没有时间更糟糕，各地的官方时间像丛生的杂草，而民粹主义又为它提供了无穷蔓延扩散的土壤。铁路诞生以前，西方国家是由太阳设定时间，而阳光照射到每个地方的时间是不同的。相隔 100 英里的两个市镇，时间相差 8

---

① 克拉克·布列斯：《时间的秘密》，范昱峰译，上海人民出版社，第 130 页。

分钟。“哪个市镇的‘时间’才是正式的官方时间？应该以谁为准？”

但被铁路连接后，这个地区的所有时钟，就开始走标准的铁路时间。”

近代民族国家的形成，促成了国家空间的均一化。而铁路的敷设，则完成了时间的均一化。最早敷设铁路的英国在 19 世纪末引入格林尼治时间（GMT），一种统一的钟表时间。如果缺少一种共同的钟表时间，就无法绘制列车运行图，从而严重影响列车运行，也会给旅客造成困扰。

以美国为例，最初由各铁路公司自行设定时间，由此产生了一个新问题，即：“谁拥有‘时间’呢，是沿途的市镇、旅客，还是铁路公司？这种困扰全由旅客承受，因为时间是铁路公司的。进入大车站准备转车时，美国的旅客都得详细研究柜台后面那排时钟。时钟显示的是各相互竞争的铁路公司时间，而不是纽约、芝加哥、新奥尔良或辛辛那提的时间。这些时间分别表示各铁路公司所在地的时间。宾州铁路公司全线都使用费城的时间；纽约中央铁路公司则使用中央总站的凡德必勒（Vanderbilt）时间。乘客若想知道到达目的地的时间，必须把铁路公司的标准时间换算成当地时间。”旅客必须自行留意时间差异，这是旅客的责任。底特律人订立约会时间时，都要问清楚：“是太阳时、火车时间还是本市时间？”有一位耶鲁出身的教授，因为无法忍受水牛城车站显示三个地方时间的时钟，而愤怒地说道：“旅客的手表只是他自己的幻想；车站的时钟互相凝视，丝毫不肯理会彼此之间或和当地地区时间的和谐一致，和旅客的手表更是南辕北辙，使一切理性的解读无所适从。”常有旅客错过开车时间，不得不在车站或车站附近的旅店过夜。所以享受了标准时的英国著名作家王尔德揶揄说，美国人生活当中最主

---

① 安东尼·威尔逊：《彩色图解世界交通史》，张健译，上海远东出版社、外文出版社，1999 年，第 16 页；克拉克·布列斯：《时间的秘密》，范昱峰译，上海人民出版社，第 30、第 66 页。

要的任务是“赶火车”。英国实施标准时间比美国早了几十年。标准时间实施以后，起先在不同地区、不同国家间实施的统一时间，演变为世界范围内的统一的标准时间。以本初子午线为时间轴，人类历史上首次出现了准时性的奇妙社会现象，钟表作为时间敏感性的象征，出现在大多数地球居民的手腕上，时间被深深地嵌入人们的生命意识中，内化为时间纪律。自然时间被终止。时间标准化又推动了铁道及其他事物的标准化，如铁轨、仪表、同一规格的连接器、安全标准、运费和薪资等级。英国采用了4英尺8英寸半（1.435米）铁道轨距，1886年召开的国际铁道会议将其定为世界铁道标准轨距。这种轨距其实是古代英国驿车两轮之间的距离，也是古罗马时代道路上两道车辙印之间的宽度。

铁路网遍布城乡以后，为大工厂从农村招收工人提供了便利。成千上万的人乘坐火车来到陌生的城市，使城市规模迅速膨胀，导致了现代城市的出现。汽车普及以前，铁路维系着现代城市的生存与发展。铁路成了国民经济的大动脉。对一个城市和国家而言，离开铁路是不可想象的，所以在许多国家，一旦发生突发事件，政府往往要对铁路实施军管，保证铁路线的畅通。“铁路运输的优势在几个关键客运市场尤为明显，如在500—650千米的城际路线中，虽然火车行程时间比飞机略长，但乘客们可以在车厢内放松休息或者继续工作，相比遥远的机场，位于城市中心的火车站，也为乘客们带来了更多便利。市内通勤方便，不论火车或地铁都比汽车更加安全快速，而且不受堵车影响。在景区的旅游路线上，火车无疑给旅客提供了欣赏风景的最佳途径。”“尽管火车轨道

---

① 克拉克·布列斯：《时间的秘密》，范昱峰译，上海人民出版社，第66—第67页，第91页，第96页。

② 吕迪格尔·萨弗兰斯基：《时间：它对我们做什么和我们用它做什么》，卫茂平译，社会科学文献出版社，2018年，第92—第94页；克拉克·布列斯：《时间的秘密》，范昱峰译，上海人民出版社，第97页。

的历史只能追溯到两个世纪前，它却能带我们去往更遥远的时空，因为透过车厢的窗户，我们就能看到历史。确实，火车旅行的美妙之一就是它让每一个乘客都能够放松和欣赏风景。坐飞机很快，但是我们看不见地面的风景。开汽车很方便，我们却得专注于驾驶。公交车不得不和汽车争抢有限的马路空间。走路和骑车倒是很好，但不是每个人都有足够的体力和时间。这样，火车就提供了一种不费力就能近距离观景的出行方式。不用动脑筋也不用消耗体力，好比坐在台下享受车外滚动播放的电影画面。”身体可以一动不动地在空间里漂浮，越来越快。“铁路还是非紧急大宗重物运输的绝佳模式，尤其适合承运集料或岩石等会对公路路面造成损坏的货物。由于卡车需要配备多名司机，却无法在夜间行驶，铁路在长途货运领域的综合成本要低于公路运输。另外，集装箱运输的发展也大大简化了铁路装卸工作的流程。”

21 世纪是“再发现铁路的时代”。无论是为了节约土地和能源，还是为了保护环境和提高经济效益，都应该大力发展铁路。铁路所耗能源比飞机和汽车少得多，两条铁路线所运送的旅客数与 16 条公路相当而所需土地仅为 15 米宽，公路则需 122 米宽的土地。“铁路的瘦肠子身材使其对自然生态的危害也要远小于机场和公路。”“兴建机场与公路通常把土地开发地点由城市中拉到远方地区，地面景观很快就被低密度商业区与大片停车场所主导。当办公室与住家越来越分散时，人们就陷入无车寸步难行之境地。反观铁路发展，则有助于土地集约开发而且带给土地更高的经济价值。沿车站与铁路可以发展旅馆、餐厅、购物中心等，提高了铁路投资的自偿性，而铁路车站设在市中心，能使城市更

---

① 克里斯蒂安·沃尔玛尔：《DK 铁路史：火车、工程师与工业文明的故事》，陈帅译，中信出版集团，2021 年，第 382—第 383 页；萨拉·巴克斯特：《丈量世界：500 条经典铁路路线中的世界史》，刘芳译，北京联合出版公司，2021 年，第 8 页。

为统一。”发展铁路可以大大缓解交通拥挤。与公路相比，铁路更为安全，噪声更小。此外，铁路是提供给不开车与无法开车的人一个替代选择。不开车的人在以小汽车为主流的交通系统下，“在就业、受教育与接受其他重大的政府服务上都处于劣势。都会铁路与城际铁路搭配地区与区间巴士服务，是开放给全世界大多数群众仅有的、务实的交通系统”。毋庸讳言，20世纪，大多数国家遭遇了铁路大滑坡或大紧缩时代。具有讽刺意味的是，20世纪末，许多国家重新发现了铁路的价值，一场全球性的铁路复兴运动方兴未艾。

凡在日本留学或访学、工作的人都对日本密集的铁路网、多元化的铁路运营公司、形式多样的轨道交通（高铁、普速铁路、地铁、轻轨、悬挂式和跨坐式单轨、胶轮路轨、磁悬浮轨道、钢索铁道等）、多姿多彩的列车外观以及良好的服务印象深刻。有外籍人士在网上发帖表示自己在日本居住了20年，最令人印象深刻的是日本铁路的完美。即便每天都坐火车外出，也没有碰到过一次因罢工而导致列车延迟或停运的现象。只要没有地震、台风、交通事故等，火车几乎都会按时运行。车站的自动检票机也非常棒，每分钟可以通过60—80名乘客。日本的火车外观设计也非常有趣，有着各种各样的形状和颜色，所以大部分日本男孩总是会说：“我想当火车司机！”2014年，日本铁道线长度约为27077千米，轨道线长度约为506千米，合计约27584千米，线路长度居世界第十二位，新干线（高速铁路）长2765千米，国铁民营化后的各JR铁道公司合计拥有的线路长度约占73%。2016年，日本地铁线长约749千米，其中东京地铁线长约304千米。日本铁道网（不含轨道和地铁）密度约为716千米每万平方千米。东京是铁道线最密集的城市，拥

---

① 马夏·罗威：《再发现铁路》，载《铁道经济研究》，1994年第2期。

② 梅原淳：《铁道用語大事典》，朝日新聞出版社，2015年，第18页。

有 JR 铁道线 42 条，私铁线 91 条，另有 15 条地铁线。每 100 平方千米，东京拥有火车站（含地铁站）35.6 个，大阪拥有 27 个，神奈川县拥有 15.3 个。著名作家谷崎润一郎说：“将地图打开看一下就能明白，狭长的国土上遍布了好像蜘蛛网一样的铁路，并且每年都像血管分支一样向各个角落进行延伸，不会有汽笛声传来的山间幽谷的范围一直都在缩小。”日本经营铁道与轨道的公司和地方公共体（地方交通局）合计 213 家，其中经营铁道者 186 家（含 10 家经营铁道货物运输的公司），经营轨道者 27 家。1910 年，著名作家志贺直哉发表小说《到网走去》，讲述了主人公在搭乘上野始发至青森的列车上邂逅一位带着两个孩子、约莫二十六七岁的年轻女人的故事。年轻女人要独自带着两个孩子到北海道东部、位于鄂霍次克海沿岸的小城市网走。主人公非常同情这位女子，说：“那可真不容易。怎么也得花上五天吧。”女人回答说：“就算一路不停，据说也要一个星期呢。”第二次世界大战后初期，即 1947 年 11 月，以东京站为起点，7 时以后搭乘列车出发，在目的地滞留 1 个小时，22 时前回到东京站，其行动范围北到白河，西到土合、御代田，南到丰桥，也就是涵盖了关东地区以及福岛县、新潟县、长野县、静冈县和爱知县的部分地区。随着列车速度加快、行车密度加大、新线敷设，特别是新干线的开通，2016 年 4 月，可向北延伸到北海道的长万部，西南延伸到九州鹿儿岛中央火车站，一日内人们的活动范围大大拓展了。2020 年，中国铁路营业里程达到了 14.63 万千米，其中高速铁路营业里程为 3.8 万千米，居世界第一位，是名副其实的铁道大国和铁道强国，但路网密度与日本相比仍有较大差距，需进一步加快铁路建设。

铁路改变了日本城乡空间布局 and 结构。在日本第一条铁路竣工的当

---

① 谷崎润一郎：《阴翳礼赞》，罗文译，台海出版社，2020 年，第 175 页。

年，东京仅 88 万多人，20 年后东京人口上升到 180 多万，现在东京市人口已突破 1 350 万。

表 1 东京至大阪移动所需时间变化表

| 年代                  | 交通手段                | 所需时间                         |
|---------------------|---------------------|------------------------------|
| 江户时代<br>(1603—1868) | 徒步(东海道)             | 约 14 天                       |
| 江户时代末期              | 蒸汽船                 | 一般 2—3 天                     |
| 1889 年              | 铁道(蒸汽列车)            | 19 小时                        |
| 1926 年              | 铁道(特快列车)            | 11 小时                        |
| 1930 年              | 铁道(特快列车且限定停靠<br>车站) | 8 小时 20 分                    |
| 1950 年              | 铁道(特快列车)            | 8 小时                         |
| 1958 年              | 铁道(特快列车)            | 6 小时 50 分(进入东京<br>与大阪当日往返时代) |
| 1964 年              | 铁道(新干线)             | 4 小时                         |
| 1965 年              | 铁道(新干线)             | 3 小时 10 分                    |
| 1992 年              | 铁道(新干线)             | 2 小时 30 分                    |
| 2022 年              | 铁道(新干线)             | 约 2 小时 20 分                  |

铁路的敷设也改变了日本人的时间观念。近世以前，日本普通百姓一般一天只吃两餐，晚上早早入睡，因为缺乏照明的燃油。德川时代，菜籽油的普及解决了照明问题，人们的工作时间和娱乐时间延长，饮食由原来的一日两餐改变为三餐，但生活节奏仍然是缓慢的。日本是在明治六年(1873年)1月1日正式采用阳历的，在此以前使用的是天保历

① 表格数据来自太田貴之的《近代日本における陸上交通網の発達と近代化に関する考察—ネットワークの視点をふまえた社会科教育の再構築に向けて—》(《千葉大学大学院人文公共学府研究プロジェクト報告書》，2020年)等。

（阴历），将一天分为 12 个时辰，即“子、丑、寅、卯……”，生活时间的最小单位为 30 分钟（小半刻）。这种计时方法显然是前近代计时方法，根本不适用于列车运行，因为列车运行时间是以分来计算的。明治五年五月七日（1872 年 6 月 12 日），铁路运输部门率先采用 24 小时制，将一日分为上、下午各 12 小时。当时，日本人普遍缺乏计时的钟表，就连东京市民也只能通过寺庙的“晨钟暮鼓”和政府放午炮得知上午 6 时、中午 12 时及下午 6 时等 3 个钟点。日本人的时间观念是“日出而作，日入而息”的小农时间观念，时间概念笼统而不精确。我们现在出行有手机、手表，完全可以掌握乘坐火车的时间。明治初期哪有手表？车站也没有显示时间的钟表。铁路通车以后，如何告知旅客乘车时间是铁路管理部门面临的一个大问题。尽管车站剪票员反复提醒旅客上车，但仍时有旅客误车。有些旅客担心误车，干脆带着便当早早来车站候车，所以日本铁路发展初期，经常会出现这样的景象：“一些人会悠闲地花一天时间到达火车站，另一些误车的人会第二天捧着午饭盒到火车站等待出发。”为此铁路管理部门拟拆除寺庙大钟，将其搬运到车站，通过敲钟告知旅客上车，由此引起了僧侣们的恐慌：拆除了寺庙大钟，我们还怎么做早课？双方发生冲突。最后，铁路管理部门通过铁厂制作车站大钟。今天我们可以在京都铁道博物馆看到 1874 年大阪火车站使用的第一座黑色大钟。注意时间的精确性突然变成了一个非常现实的问题。由此日本人的时间观念增强了，时间单位大大缩小。

车站聚集了各种各样的人，乘客又去往不同的地方，车站不是留守的场所，而是移动据点。日本的文学艺术作品特别喜欢描写火车站，关注乘客和接站人员进入火车站内候车到列车发送和抵达期间随时间变化所呈现的状态。夏目漱石、太宰治、永井荷风、川端康成等著名作家都曾在作品中对火车站进行过描述。1935 年，画家牛岛宪之创作的《山

《站》轰动一时，作品描绘了中央本线的上野原车站。上野原车站是一座小站，位于山梨县最东端的上野原市，车站位于画面右侧，蒸汽机车冒出的滚滚浓烟直上云霄，似乎要带领小站冲出大山的包围，极具视觉冲击效果。铁路技术发源于英国，是 19 世纪的王牌技术和高新技术。普通日本人第一次见到硕大的机车以及机车牵引的多节车厢，内心极为震撼。有人担心火车头要拉动这么多车厢，车头肯定会断裂的，或认为机车待发状态喷吐蒸汽是机车太热或正在流汗，于是取水泼到火车头上，让铁路管理人员哭笑不得。这些啼笑皆非的事例在报纸杂志和铁路研究著作中常被提及。铁路开通之初，搭乘火车出行，不管对普通民众，还是对达官贵人，都是一件了不起的事情，使他们感觉非常新奇。住在横滨与新桥之间的农民，当看见火车在他们的农田间呼啸而过时，把火车当做火龙，有的人会对通过的火车下跪以示敬意。幕末明治初期著名的儒学家江木鱈水在京滨铁路开通的翌年乘坐火车，并在日记中详细记载了乘车体验。江木鱈水是福山藩人（今广岛县），曾担任老中阿部正弘的政治顾问。1873 年 2 月 8 日从福山出发，由海路经神户抵达东京，拜访了福泽谕吉，钦佩福泽谕吉创办了规模宏大的庆应义塾（庆应义塾大学），

感叹：“谕吉非有学才而已，有经济之才，筑此塾，费一万金余，而徒手办之。”归途中，江木鱈水从品川搭乘开通不久的京滨铁路。日记中写道：“出塾到品川东蒸气会社，而待须臾，蒸气（车）到，乃驾，驾即发，其驶如驰。铁路别为路，在站后濒海之地，陷凹如隧，出站村落、远近之山、远近之树，挟车而走。不知车之走，近者急走，瞬息瞥过，远者稍缓，车外如骚动天，虽有溪岳，疾徐大小皆定，而持静者车也。”

---

① 斯蒂芬·曼斯菲尔德：《东京传》，张旻译，中译出版社，2019 年，第 73 页。

而其实车外皆镇静，山也者万古不动，树亦植大地，皆万古不动。今只车动，故似动非动也，因此知地动说之是。二里许置休憩舍，至此车小憩，实非憩。品川憩所，品川左右之者，待于此而乘车，归品川者，到此下车也。戩从品川乘车，须臾到横滨。”“品川之东，蒸气车休憩所小待焉。”车有上中下三段，“上中皆有腰床，下则众人杂座，狭隘不可横卧，仅容膝而已，而其膝不得屈伸自由也。即入车，须臾发。嗟乎，戩二十年前彼理（佩里）之来于横滨，观火车之雏形及传信机，何知二十年后驾此车，车之走一脉三间许，入车不觉车之驰，只见两侧屋宇、林树、山岳之走，而远者徐，近者急，急着追，徐者而过，更换变化，车中常静，车外骚动，瞬息变化亦奇哉。常疑地动之说，因此悟觉地动之说有理。铁道多避街衢，在其左右品川，铁道在濒海之地，高处凿开为隧道，所置休憩所非为休憩，品川休憩所，品川左右之者待于此，而乘于此，归亦至于此。从车下去，车止则下者下，乘者乃上，即发不休息。”

日本是东亚第一个敷设铁道的国家，引起了周边邻国的关注和有识之士的赞赏，铁道建设成为变法图强的标志和重要内容。1877年11月，中国首任驻日公使何如璋奉命出使日本。1876年7月，中国第一条铁路——吴淞铁路通车，窄轨，仅14.5千米长。但1877年10月，吴淞铁路停运。何如璋出使日本期间，即1877年12月吴淞铁路全线被拆除，直到1880年秋冬时节，华夏大地才再次呈现兴建铁路的场景。何如璋首先乘船抵达长崎，然后沿海路先后到达平户、下关和神户。当时神户已开通铁路。何如璋从神户登上火车前往大阪，这是何如璋第一次乘坐火车，也是较早在海外乘坐火车的中国外交官员。何如璋感觉火车行驶迅

---

① 宇田正：《铁道日本文化史考》，思文閣，2007年，第38—第39页。

捷：“烟云竹树，过眼如飞。车走渡桥时，声如雷霆，不能通语。”

“大阪距神户六十中里，铁道火轮四刻即至。”为此何如璋赞叹不已，特赋诗一首：“气吐长虹响疾雷，金堤矢直铁轮回。云山过眼逾奔马，百里川原一晌来。”何如璋从横滨乘坐火车赴东京递交国书。“东京距横滨七十里，有铁道，往返殊捷。”何如璋通过乘坐火车的实际感受与中国的现状联系起来，隐约感觉中日两国实力地位正在发生逆转，十分忧虑，呼吁向西方和日本学习：“制电信以速文报，造轮路以通馈运。”“夫以我土地之广、人民之众、物产之饶，有可为之资，值不可不为之日，若必拘成见、务苟安，谓海外之争无与我事，不及此时求自强，养士储才，整饬军备，肃吏治，固人心，务为虚骄，坐失事机，殆非所以安海内、制四方之术也。”

1899年，浙江萧山人单士厘随外交官丈夫钱恂（钱玄同长兄）出使日本。她说：“回忆岁在己亥（光绪二十五年），外子驻日本，予率两子继往，是为予出疆之始。嗣是庚子、辛丑、壬寅间，无岁不行，或一航，或再航，往复既频，寄居又久，视东国如乡井。今癸卯，外子将蹈西伯利（亚）之长铁道，而为欧俄之游，予喜相偕。十余年来，予日有所记，未尝间断，顾琐细无足存者。惟此一段旅行日记，历日八十，行路逾二万，履国凡四，颇可以广见闻。录付并木，名曰《癸卯旅行记》。”单士厘在日期间多次搭乘火车出行。《癸卯旅行记》记载了其乘坐火车参观大阪博览会的情景：“午前七时余，汽车（火车一引者注）发新桥驿。家人之外，同国人、日本人送行者数十。汽笛一声，春雨溟濛，遂就长途。新桥、神户间，所谓东海道者，予已三度经过，均晚发晓达，未得领略风景。此次虽雨窗模糊，究比宵中明亮，自山北驿至御殿场驿，穿过隧道不少。急湍峻岭，翠柏苍松，仿佛廿余年前游括苍道

---

① 何如璋：《何如璋集》，天津人民出版社，2010年，第8页，第76页。

上。过琵琶湖南，入西京近乡，夹道田畴，正事耕作，现一种农家乐境。午后九时半，抵大坂，寓环龙旅馆。自新桥至大坂，凡日本三百五十六里半(日本一里当中国六里)。”单士厘对博览会设立的通运馆(交通馆)印象深刻：“曰通运馆，汽车(火车一引者注)、汽船、电线等属焉，亦取法西国，而无一西国品。”

与此同时，朝鲜也非常关注日本的铁路建设。1881年5月，朝鲜朝士考察团(俗称“绅士游览团”)一行64人抵达横滨，然后乘坐火车抵达东京。这是朝鲜进行近代化改革、以日本为榜样的最初尝试。朝士考察团以5人为一组对日本的政治、经济、文化、军事、社会、教育等方面进行了全方位考察，撰写了80余册考察报告。当时朝鲜国内还未敷设铁路，不知铁路为何物。日本铁路建设给考察团留下了深刻印象。朝士考察团成员闵种默写道：“铁道始于明治二年，自东京至横滨七十里余，自神户至大坂九十里余，自大坂至京都百二十里余，自京都至天津，天津至越前敦贺接续落成，将延全国云。已筑之程仅三百里余，筑道费千百万圆余。”另一位成员赵准永是这样描述铁路的：“火车铁路为其行旅货物之载输者也，凿山谷架川壑自东京至横滨自神户至大阪西京天津及越前敦贺共为三百余里。以铁条列路，轮行其上，带车数三十辆，前车启行，后车衔尾随之，一时顷行百余里。每数十里置一局以为行人相递之所。”考察团还对开通铁路隧道的壮举赞叹不已：“西京琵琶湖之间有大谷地，凿山穴通铁路者为五里。而穴作虹霓形，具以紫壁隔灰筑之，殆非人力所及，其富强可知也。”

朝士考察团成员姜文馨的随员姜晋馨在其所撰写的游记文献《日东录》中对铁路的记载更为详尽，成为研究日本早期铁路建设和乘客如何

---

① 杨坚校点：《钱单士厘·癸卯旅行记·归潜记》，湖南人民出版社，1981年，第23—第25页。

② 王鑫磊：《同文书史：从韩国汉文文献看近世中国》，复旦大学出版社，2015年，第240页。

观察车厢以及列车运行状况的珍贵资料：

先于东京横滨之间自庚午三月始役至壬申九月竣工，计程里七十三里余。而大抵先治其道，遇山则凿，逢水则桥。其直如矢，小无屈曲。其平如砥，亦无高低。乃以铁杠间四五步横埋路上，次以铁线之体可载车轮者四条联络亘布于铁杠上，盖铁线中则坎而上下阔，轮铁内有郭而外边平，轮郭（ ）于铁线转动，小无差跌。设置四条者，二条日本线，二条日副线，各有来车往车之殊，使不相撞破。又有支线使车轮转环之所。而车制则一架假如二间屋子，而两傍布板稍高可以踞坐，四面穿窗开合可以纳凉。一架可容数十人，有上等中等下等之别。分等收税，高下悬殊。火轮则但设前车，次以螺线连车，一车纵一车至于数十辆之多。一火轮一时刻达于百余里之地，疾如电掣，人不甚摇。每二十里设一馆，置官人检查行旅收税。而乘车者给标，下车者捧标，标皆有上白中青下红三等之别，考此捧价，毫无紊乱。行止必有报号，停止用赤色旗，疾行用白色旗，徐行用绿色旗，夜行以灯色为证。所载虽包裹之小禽兽之物，具有计程定税，三十斤以下五里四钱，十里八钱，六十斤以下五里八钱，十里十五钱，携禽兽则五里五厘十里一钱，至于百里以此为准。

江户时代日本实行严格的等级制度，将所有社会成员划分为士农工商四个等级，武士至尊。但铁路旅行与骑马、坐轿不同，骑马、坐轿属于个人移动手段，铁路采用的是将客车编成列车的方式，具有大量输送的特性，并采用共乘方式和保证移动权利的乘车券，即车票，由此产生了一种新型的社会关系。生活在传统社会孤立和封闭状态下的日本人，缺乏同陌生人打交道的习惯或经验。但是一旦进入车站或火车车厢，与陌生人仅咫尺之遥，摩肩接踵，气息相闻，由此产生了一种新的社会关系。日本著名铁路史专家、首任铁道史学会会长原田胜正说：“铁道的

---

① 王鑫磊：《同文书史：从韩国汉文文献看近世中国》，复旦大学出版社，2015年，第240—第242页。

大量输送特性和由此产生的共乘方式以及保障移动自由的乘车券，这些将日本带入了近代之路。”铁道乘车券，即车票是以共乘人平等的原理而发售的。这种不记名的有价证券，具有近代社会权利保障方式的特征，把近代社会的规则带入了日本。1872年，明治政府颁布《铁道略则》（共25条）作为乘车规则。《铁道略则》规定，无论何人乘车必须预先购票，在列车超员的情况下，持较远距离车票者可优先乘车，乘车距离相同者按所持车票上的顺序号依次上车。最初日本的机车、客货车均从英国进口，客车分为上、中、下三个等级。京滨铁路开业当年，拥有机车10辆，客车58辆，货车75辆。客车上等车定员为18人，中等车为22人，下等车为30—36人。新桥至横滨间的车票价格，成人车票上等车为1元12钱5厘，中等车为75钱，下等车为37钱5厘，4岁以上12岁以下的儿童，车费减半。从正式开业的9月13日至18日，即6天时间共输送了21708人。翌年5月1日，京滨铁路每日开行往返旅客列车12次。《铁道略则》规定，购买下等车票者不得乘坐中上等车。车票仅记载乘车时间、区间、等级、价钱等，不记载乘车人的姓名及身份等级。车票作为有价证券，是旅客乘车的唯一凭证。铁路管理部门按照车票安排旅客乘车，出现了旅客身份与所乘客车等级不符的现象，许多所谓“高贵人士”在众目睽睽之下乘坐中等车或下等车，破除了日本社会浓厚的封建身份等级意识。江户时代严格限制不同等级的人聚集在同一空间。即便在日常生活中，无论是室内还是室外，统治阶级与平民百姓都用空间距离予以区隔，如武士与庶民在居酒屋相遇，分席而食，但铁道突破了这种空间区隔。现代日本是一个贫富差距较小的国家，号称“一亿中流”，而火车是最能体现社会平等的交通工具。日本的火车常被称为通勤电车。不管你是社长还是什么人，进入车厢大家都是平等的。与驾驶汽车出行不一样，因为轿车等级差别很大，驾驶保时捷和一

---

① 宇田正：《铁道日本文化史考》，思文閣，2007年，第49—第50页。

般轿车是不一样的。我们中国人坐火车一般是出差、旅游，平时上学上班一般不会坐火车。而大多数日本人都是坐火车上学上班的，也就是说他的一生与火车紧密联系在一起了。笔者有一个在日本工作的朋友，生病住院，爱人每天乘坐火车去医院探视。游子返乡首先映入眼帘的就是车站，车站成为“乡愁”的同义词。在作家佐佐木俊郎的作品中，《乡愁》最为人所知，作为一个漂泊在东京的“有着严重思乡情节”的异乡少年：“我总是满怀忧伤。街面上洒的水映照出淡淡的灯光，我总是一边聆听隐隐约约的风铃声，一边游荡在进入夜晚的大街上。”“这样漫无目的地走着走着，最后总会来到上野的车站。”“车站的候车室跟所有的候车室一样，挂有全国国有铁路的线路图。有好几次，我都看见一名衣衫褴褛的青年站在线路图下面，有时在线路图上测量距离，有时只是目不转睛地凝望，最后一脸落寞地离开。几乎每晚，我都能遇见这样的人。那之中，有湿着眼睛归去的青年，也有睫毛上泪光闪闪归来的少年。”“手指抚上车站的地图，是想丈量故乡到东京的距离吗？”

铁路的出现还改变了日本人的生活习俗。我们知道，日本人有进屋脱鞋的习惯。日本早期铁路运行中经常发生一个奇特现象，即列车驶离站台后，站台上到处都是乘客留下的鞋子。乘客下车后，发现鞋子不见了。由此他们知道了公共空间和私人空间是不一样的，需要区别对待。京都铁道博物馆专门有一块展板说明这一奇特场景。日本人自古以来一直席地而坐。黑船来航、日本开国以后，德川幕府的官员发现在本国土地上要招待坐椅子的外国使节，为此大伤脑筋。他们为了能够让双方都坐在榻榻米上进行会谈而努力交涉，但西方人坚称自己无法舒适地坐在地上，迫使日本方面作出妥协，即双方代表谈判时西方使节坐在椅子上，日本官员则坐在堆得同样高度的榻榻米上。显然坐在椅子上的人比坐在

---

① 蒋云斗等：《重读经典——日语名篇佳段读赏》，中国宇航出版社，2017年，第31—第33页。

地上的人具有高度上的优势。日本著名建筑师芦原义信认为，在空间三要素——地板、墙和天花板中，日本人属于“地板文化”群，欧洲人则属于“墙体文化”群。铁路开通以后，车厢坐位由长椅两两相对、与窗户一侧成 90 度直角排列，中间是过道，座椅这一家具传入日本，至少在公共空间改变了日本人席地而坐的习俗。

报纸、杂志的出版发行是现代社会的标志之一，但这些文化物品的发行离不开铁路。日本杂志的大量出版发行是在京滨铁路通车的第二年，即 1873 年。1897 年，日本发行的报刊种类共计 745 种，1912 年上升到 2 227 种。我们知道，报刊具有很强的时效性，必须以最快速度送到读者手中，使读者及时了解各种政治、经济和文化信息。铁路加快了信息传输速度。随着日本近代教育事业的发展，教材的及时供应成为一个不容忽视的问题。1907 年，日本的教材需求量近 2 000 万册，1912 年上升为 4 300 多万册。这样巨大的教材输送量，一切传统的运输方式均无能为力，唯有铁路才能担负起向全国各学校输送教材的重要使命，“低廉供应教材，全赖铁道的普及”。铁路还为日本中学生上学提供了便利。中学教育与小学教育不同，小学生往往就近入学，步行上学；而中学则以府县为单位招收学生，学生家庭住址与学校相距较远，多数学生须乘坐火车或有轨电车上学。因此各级地方政府在选择中学校址时，首先考虑的是交通问题，将学校建在铁路或轨道沿线，以便于学生上学。铁路管理部门专门出售“学生定期乘车券”。即便是小学生，有些地方也是乘坐火车上学。2016 年冬天，笔者曾在四国的一个火车站候车时与一位上了年纪的工作人员闲聊，得知他是该车站唯一的工作人员，也是站长。老站长爱岗敬业，把小小的车站布置得温馨可爱。由于车站是当地

---

① 乔丹·桑德：《近代日本生活空间：太平洋沿岸的文化环流》，焦莜译，清华大学出版社，2019 年，第 220 页。

② 芦原义信：《建筑空间的魅力》，伊藤增辉编译，江苏人民出版社，2019 年，第 38 页。

孩子上学候车的主要场所，老站长用了一尊熊猫模型当名誉站长，无微不至地关心孩子们，引导孩子们有序上车，向孩子们讲授交通安全知识，深受孩子们喜爱，孩子们写给老站长的感谢信贴满了展板。老站长7点到岗，18点下班，中间稍事休息，已在车站坚守了7年，每周另有工作人员来替换他。车站虽小，却功能齐全，设有观光介绍室，候车室内摆放着社区居民做的干花作品，墙上有当地举行摄影大赛的广告，一些优秀摄影作品被制成小幅照片编号后予以张贴，旅客可订购，每幅售价120日元。

铁路还促进了日本近代邮政事业的发展。近代邮政制度开始于1840年的英国。30年后，即1871年4月20日，明治政府正式引进了西方的邮政制度。邮政线路是从东京至大阪、京都。近代邮政制度施行的第一天，从东京发出了134封信，而从大阪、京都寄出的40封信也抵达了东京。年末邮政业务范围扩大到了长崎。铁路出现以前，邮件由人力或畜力传送。这种传送方式不仅速度慢，而且易受气候、地理条件的影响；遇到自然灾害时，邮传线路往往中断。所以在铁路开通的同时，“诞生了铁道邮政”。从此，日本邮件输送途径分为铁路、普通道路和水路三种。无论是普通道路，还是水路，邮件传送速度都大大低于铁路。随着铁路线路的延伸，邮件输送业务逐渐从普通道路、水路转移到铁路。铁路在邮政运输中发挥了重要作用，列车加挂专门的铁道邮政车辆。1882年日本开始在铁道邮政车内进行邮件区分业务。

笔者在日本访学和旅行期间基本上是利用铁道出行，在本州、九州、四国、北海道乃至冲绳见识了各式各样的铁道交通，五彩斑斓形式多样的列车、车站详细清楚的标识、悉心周到的服务、安全准时的列车运行、换乘方便的线路设计、发达的铁道文化以及各种铁道优惠乘车券等都给笔者留下了深刻印象。本书主要记录和论述了笔者对日本铁道交通的一

---

① 数据来源：“邮政博物馆”，2015年。

## 丨 引 言

些个人感受。他山之石，可以攻玉。希望读者阅读本书以后，能够对日本铁道交通以及中日两国铁道发展与运营的异同方面，有一些直观认识。

## 一、 车站·玄关·乡愁

铁路是日本人出行的主要交通工具，无论是上班、上学和观光旅游，火车总是日本人首选的交通工具。日本人有下班在酒吧小聚的习惯，但聚会时间不会太长，以免误了最后一班火车。改革开放后最早赴日留学的一些中国人，为了打工多挣些钱，往往选择上晚班，下班后沿着铁路轨道走向住所，这也成为人生奋斗史上难忘的一幕。

在日本，作为移动据点的火车站是一个集商业设施、文化设施和办公设施等于一身并与车站浑然一体的有机体，是一个多用途的公共空间，其所担负的功能不仅仅是候车，还具有餐饮、购物、交流、娱乐、教育、广告等功能，是人气最旺的地方。1871年12月，明治政府向美国和欧洲国家派出了以外务卿岩仓具视为特命全权大使的使节团。岩仓具视使节团在欧美大都市见到了“铁与玻璃的宫殿”、具有“近代文明象征”的铁路终点站，印象深刻。1965年，日本铁路线长度为20 754千米，设有11 519个火车站，平均不足两千米就有一个车站。乡村车站是农民前往城市的门户，而城市车站则是城市的“玄关”，代表了一个城市的

---

① 田村圭司：《東京駅「100年のナゾ」を歩く図で愉しむ「迷宮」の魅力》，中央公論新社，2014年，第28页。

② 原田勝正：《駅の社会史——日本の近代化と公共空間》，中央公論新社，2015年，第237页。

形象。现在全球旅客人数最多的 51 个火车站中，日本就占了 45 个。东京新宿站有 23 个站台，连接 33 条铁路线。2010 年度，此站平均每天有乘客 364 万人次，是世界上乘客人数最多的火车站。东京火车站有 14 个站台，连接 28 条铁路线，每日接发列车高达 4 100 列，共 47 000 多辆，每日客运收入 2 亿 5 000 多万日元，位居第一。其次是新宿站，每日客运收入约 1 亿 7 000 万日元。据说列车运行期间，东京站新干线站台，每天仅有两次机会可以一览空荡荡的站台，即没有一列火车停靠或经过，而每次时间不超过两分钟。



图 1-1 东京火车站

日本著名推理小说作家松本清张在小说《点与线》中描绘了一桩杀人案。由于东京站发车密集，罪犯在仔细研究了《列车时刻表》（1957 年的列车时刻表）后，发现从东京到九州的 1801 次“晨风号”特快列

---

① 田辺謙一：《日本の鉄道は世界で戦えるか 国際比較で見えてくる理想と現実》，草思社，2018 年，第 19—20 页，含地铁乘客。

车停靠 15 号站台，而从东京开往镰仓的 1703 次列车停靠 13 站台，有 4 分钟时间，13 号线、14 号线没有列车进站或停靠，可以直接从 13 号站台看见 15 号站台。为此罪犯特意请两名相识的料理店女招待送他到东京站 13 号站台搭乘 1703 次列车，并施展手腕让同酒店的另一位女招待与计划谋杀的男子搭乘 1801 次特快列车，故意让送行者发现这一对情侣模样的乘客。结果几天后有人在九州海边发现了两人遗体，误以为两人殉情自杀，而罪犯又有不在现场的目击证人。警察在侦办案件过程中发现，每天仅有 17 时 57 分至 18 时 01 分的短短 4 分钟，才能从东京站 13 号站台直接看见 15 号站台，未免过于巧合了。车站工作人员告诉警察：“晨风号在 17 时 49 分进入 15 号站台，发车则是 18 时 30 分。它要在站台停留 41 分钟。再看此期间 13、14 号线列车的进出情况：13 号线前往横须贺线的 1703 次列车，在 17 时 46 分到站，17 时 57 分开出。在它离开之后，马上又有 1801 次列车在 18 时 01 分进入同一车站，在 18 时 12 分开走。但同时，14 号线上前往静岡的普通列车 341 次在 18 时 05 分进站，18 时 35 分发车。”也就是说，13 号线的 1701 次列车在 17 时 57 分发车，接下来的 1801 次列车在 18 时 01 分抵达，这期间仅有 4 分钟站台之间没有任何障碍物，能够直接看见停留在 15 号站台的“晨风号”。经仔细侦查，警察终于发现谋杀案是由罪犯和其妻子共同策划的，而且罪犯妻子对《列车时刻表》进行了深入研究，并在杂志上发表阅读《列车时刻表》感想的文章：

“丈夫因为工作关系出差频繁，所以经常买列车时刻表。他似乎对时刻表很熟，这是出于实际需要，而时刻表虽然对病床上的我来说并不实用，但我却觉得它很有趣。时刻表上有全日本的列车站名，一一读下去，我甚至会想象那个地方的风景，而地方线路则使我的空想得以延伸，丰津、犀川、崎山、油须原、勾金、伊田、后藤寺，这些是九州某乡间