

东京轨道图鉴

——对标卓越的全球城市（三）

◆一 横/文

村上春树说，东京的轨道就像哈密瓜上的纹路那样复杂。由JR（旧国铁）、地铁和私铁等组成的轨道交通体系构成了这个城市有机体的血液循环系统，支撑起以东京为中心、半径70公里之内的世界最大城市群——东京都市圈（亦称“首都圈”）的核心功能框架，将超过3600万的居住者（日本总务省2017年的统计数据）送往首都圈的各个角落。

迷失东京？旅行者的迷宫和乐园

自从体验过一次高品质服务但价格也相当昂贵的日本出租车后，笔者每次在日本的出行都果断选择轨道交通。东京的轨道交通网络应该是目前世界上最复杂的，第一次来到这里的旅游者都会被蛛网状分布的路线图吓到（如图1所示），但逐渐熟悉后也会深切感受到这一复杂交通网络所带来的便捷。

东京都市圈的轨道交通可分

为以下四类：连接城市间的高速铁路（新干线）、城市间的轨道交通（JR）、连接郊外的民营轨道交通，以及市中心地铁。不同轨道交通系统间的无缝连接又形成了“环线+放射状”网络打通整个首都圈内的运输移动，不同公司、不同路线的竞争和互补则为人们提供更多元的服务

选择。

对于旅行者来说，轨道交通绝对是最高效、方便的出行方式，覆盖首都圈各主要观光景点。东京的地下铁由民营的东京地下铁株式会社和东京都交通局负责管理的都营地下铁两家单位所运营，共计13条线路，运营线路长度304.1公里，有285



图1 东京地铁运行图（图片来自Tokyo Metro官网）



座车站，每一条地铁都有其专属的标志色和英文字母代号。买一张地铁通票不仅能在24~72小时之内随意乘坐两家公司的地铁，还能优惠购买部分景点门票。也可购买Suica（西瓜卡）或PASMO卡这类储值交通卡，兼具乘坐各类交通工具以及在便利店、餐馆等场所购物的功能。在日本，不仅有各种旅游项目会专门介绍如何搭乘轨道交通出行，每家轨道交通公司也会在官网提供轨道交通旅游攻略。譬如东京地下铁的“Find my Tokyo”项目，甚至邀请堀北真希、石原里美等宅男女神为代言人，推荐人气车站以及周边的景点、私藏店铺、特色美食等。

如果只能用一个词来形容东京地铁的特点，笔者一定会用：精准。因为只有在做东京游玩计划的时候，笔者才可以精确规划每天从旅馆出发在几点几分可以到达目标景点。素以准时著称的日本人，他们的轨道交通运营时间表会精确到以分秒计算，轨交公司甚至会为列车提前20秒发车而公开道歉。不知道是准确到秒的列车培养了日本人的时

间观念，还是日本人守时重承诺的特质促使他们在如此复杂的轨道交通运行上仍然分秒必争，但先进的轨道交通控制系统无疑是实现准点的基础保障。再加上高度严格的自我管理和严谨态度，似乎就不难理解日本人对细节的精益求精和追求完美。或许正是这些特质使得诸如JIT生产管理方式等会最先出现在日本。

如今，信息技术的普及使旅游

者更能避免在东京地铁里迷失，通过诸如“换乘案内”等应用程序，可以实时搜索从起点到目的地的最优路径和最快出发时间以及对应景点出口等信息。在每个换乘车站里都会有醒目的线路标识，并提示换乘距离。在主要枢纽车站还设有旅客案内所，不仅提供沿线的观光情报，工作人员还配有IPad，会亲切又高效地指引正确的方向，毕竟像在新宿站这样有近200个出口，有JR、东京地下铁、都营地下铁、小田急电铁、京王电铁等多家公司十多条线路的车站，连长住东京的朋友每次都会迷路呢。东京地下铁公司已连续几年，在这座地铁迷宫里组织大型地铁真人探险活动了。

东京的几大重要枢纽站不仅是几类轨道交通便捷换乘的重要节点，更是集购物、餐饮、观光、娱乐等为一体的现代化多功能车站，并逐渐形成了各自别具一格的文化，比如文艺复兴时期建筑风格的东京

表1 2018首都圈居民最想居住的街道(车站)排名

2018年排名	站名
1	吉祥寺（JR 中央线）
2	横滨（JR 京滨东北线）
3	惠比寿（JR 山手线）
4	池袋（JR 山手线）
5	品川（JR 山手线）
6	自由之丘（东急东横线）
7	武藏小杉（东急东横线）
	北千住（JR 常磐线）
	新宿（JR 山手线）
	二子玉川（东急田园都市线）

站丸之内车站还保留着辰野金吾风格的红砖与白色饰带,吸引无数游客前去打卡;从丸之内出口步行即可去往皇居外苑,地下的一番街更是集聚全国各地的人气特产、美食以及动漫人物专门店。轨交还是各种日本亚文化的缩影,以车站为背景舞台是许多动画迷的圣地巡礼,涂装哆啦A梦、蜡笔小新等的列车打破次元壁,不同车站还会有各个公司设计的各具特色的印章,更遑论让我毫无抵抗力的各种“限定”周边产品,譬如绝对不能错过的各车站限定便当等。

只有吉祥寺是想住的街道吗?长居者的生活方式

如果你问如何了解东京的风土人情,答案可能还是轨道交通。沿着这些轨道,不仅可以体验今日之日本,更可以看见这座城市历史文化的变迁。

作为关东大地震灾后重建事业的重点之一,1927年,亚洲第一条地铁——东京银座线开通了浅草与上野之间的2.2公里。时至今日,东京地铁的日均客流量超过1009万人次(根据日本地下铁协会公开统计数据计算)。可以说,在道路建设之前就进行轨道体系建设的东京完全是在轨道上创造的大都市,人们的生活和意识几乎都依赖于线路和车站,轨道交通早已超越运输工具范

畴,成为一种生活方式。

负责高级公寓销售业务的Haseko-Urbest公司自2004年开始对首都圈居民开展“最想居住的街道(车站)”调查排名。在最新的2018年榜单上(见表1),东京的吉祥寺名列第一,便利性强的“一体化城市”成为新趋势。轨道网络不仅是通勤圈、通学圈,更形成购物圈、生活圈,人们在这里解决早晚饭,在站内的店铺购买礼物,和朋友约在站点见面和分别。各种生活要素在车站前齐聚,是核心地区受欢迎的最主要原因。

公共交通导向的城市开发模式(Transit Oriented Development, TOD),是与20世纪城市化发展相适应并达成城市可持续发展远景

的有效途径之一。世界银行曾总结东京地铁与中国香港地铁的TOD模式,认为他们的共通点便是大规模建设城市轨道交通,并同步推进车站周边一体化开发,通过住宅等与生活密切相关领域的建设,使得企业收获多元化经营利益,以平衡在轨道建设上的巨大投入并缩短回收周期。而日本式的TOD与港铁最大的不同,可能就是香港政府将廉价土地卖给铁道开发公司作为变相补助金,支持公共铁路经营者实施车站上盖空间开发,尚不具备足以影响大城市结构的影响力^①。

阪急电铁的创始人小林一三曾有一句名言:“乘客创造列车”^②,即在轨道交通沿线开发住宅地、学校以及主题公园等。在城中主要换乘



① 矢岛隆,家田仁,陆化普. 轨道创造的世界都市——东京[M]. 中国建筑工业出版社, 2016.

② 日建设计站城一体开发研究会. 站城一体开发: 新一代公共交通指向型城市建设: Integrated station-city development: the next advances of TOD[M]. 中国建筑工业出版社, 2014.

枢纽点进行一体化的车站建设和商业设施及娱乐设施的经营,不仅创造出经济活动的需求,也为轨道交通创造需求,获得社区建设与轨道交通运营的集成叠加效应,这也是如今大部分日本私铁的商业模式。有谁能料到,如今已有百年历史的宝冢歌舞团的前身便是小林一三当年为吸引乘客而组建的少女歌唱团。

朋友曾说,东京地下铁给他印象最深的,大概就是白天的安静和临近“终电”(在日本指每天最后一班轨交)的喧嚣。上下班高峰期地铁车厢里的人们如同罐头里的沙丁鱼,那些被压抑的焦虑、悲伤、痛苦和疯狂在摄影师的镜头里无处可逃。在东京的地铁里,你能同时看到拥挤和秩序。人们时刻遵循着排队等候、依次先下后上,不抢门、不抢座、不占座,乘车时手机切换为静音模式、不可通话、不大声交谈等诸多乘车礼仪。如果你还坐过大阪地铁,那大阪车厢的热闹和东京的安静会

形成鲜明的对比,在东京地铁车厢里你可能会看见更多读书(现在也许是看手机)的人。与此同时,轨交公司也提供更多人性化的服务和设施。即使发生过沙林毒气事件,东京的车站仍然没有设立安检。轨交公司认为这些都是偶发事件,不能因为偶发事件给绝大多数乘客增添麻烦。地铁车厢里设置有密密麻麻的吊扶手或扶手,可折叠的座椅能更灵活地创造乘客站立空间,在高峰时段会设立专用的女性车厢,每节车厢都设有优先席,车厢和车站里提供各种无障碍设施和服务。而或许只有在一天劳顿之后,那些被压抑的欲望才会在终电的车厢里悄悄露脸。

对于东京,轨道交通或许是城市规划、开发、再生、功能转变大幕后的真正主宰,并影响着这座城市的气质品貌。而对于当下全球城市共同面临的空气污染、气候变化、人口老龄化、工作方式改变等问题,不



图2 东京地下铁开通90周年宣传海报(作者摄于东京地铁)

断适应社会环境和价值观改变,持续改进城市空间和生活质量,轨道交通或将继续为城市的可持续发展带来无限可能性。诚如东京地下铁90周年宣传海报(见图2)所说,“地下是未来”。

