

УДК 911.3

Яценко Б.П., Ярошенко Д.О.

### ЗАЛІЗНИЦЯ ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ ЯПОНІЇ

*В статті досліджується роль залізниці, як важливої частини транспортної системи країни, та її роль у туристичній індустрії Японії.*

*В статье исследуется роль железной дороги, как важной части транспортной системы страны, и ее роль в туристической индустрии Японии.*

*The article examines the role of railways as an important part of the transport system and its role in the tourism industry of Japan.*

Актуальність даної статті зумовлена високим рівнем системи функціонування японської залізниці, її використання у екскурсійній та туристичній діяльності. Її колії пролягають майже по всьому японському архіпелагу і з'єднують велику кількість туристичних дестинацій. Японська залізниця має високу ефективність не лише у своїй прямій функції перевезення пасажирів, але і в застосуванні успішної системи управління та технологічних інновацій. До того ж, сучасний туристичний ринок знаходиться у пошуках нових туристичних об'єктів і більш активне залучення залізниці, не лише як частини транспортної інфраструктури, але й як частини туристичних ресурсів дозволить збільшити кількість туристичних пропозицій. Японський досвід у цій галузі може допомогти Україні покращити та розширити сферу послуг, які надаються українським та іноземним пасажиром. Залізниця Японії як засіб комунікації. Японська

залізниця веде свою історію з 1872 р., коли у країні відкрився перший маршрут, протяжністю 29 кілометрів, який з'єднав станцію Сімбасі в Токіо та місто Йокогама. Після цього почався бурхливий розвиток японської залізниці, який зробив її однією з найкращих, на сьогоднішній день, у світі. На початку XXI ст. при скромній площі території Японії залізниці країни займають 11-е місце в світі за протяжністю колій та 3-є місце за обсягами пасажирських перевезень (табл. 1).

Таблиця 1.

Основні показники роботи залізничного транспорту Японії та провідних «залізничних» країн на 2010 р. [4, с.405]

Країна	Пасажироперевезення млрд. пас./км	Вантажоперевезення млрд. т/км	Протяжність колій тис. км
Індія	903,5 (1)	600,5 (4)	64,0 (4)
Китай	791,2 (2)	2451,2 (2)	66,2 (3)
Японія	393,5 (3)	20,4	27,0 (11)
Росія	139,0 (4)	2011,3 (3)	85,3 (2)
Франція	86,9 (5)	22,8	33,6
ФРН	78,6 (6)	105,8	33,7
Україна	50,2 (7)	218, 1	21,7
США	9,5	2468,7 (1)	228,5 (1)
Канада	1,3	322,7	58,3

На 2013 рік існує велика різниця між Japan Railways та іншими приватними залізничними компаніями. Зараз таких приватних компаній нараховується більше 110. Вони фінансуються не лише приватним капіталом, а й регіональними адміністраціями. JR також належать швидкісні лінії Сінкансен, 6 регіональних транспортних систем (табл. 2) та ще три групи підприємств, які відповідають за вантажні перевезення, дослідження та інформацію. Кожне з підприємств має свій логотип, фірмовий колір, штаб-квартиру та регіон надання послуг.

Таблиця 2.

Структура Japan Railways

Назва	Скорочено	Регіон	Штаб-квартира	Колір логотипу
Хоккайдоська залізниця	JR Hokkaido	Хоккайдо	Саппоро	світло-зелений
Східнояпонська залізниця	JR East	Тохоку, Канто, Косін'єцу	Токіо	зелений
Центральна залізниця	JR Central	Токай	Нагоя	помаранчевий
Західнояпонська залізниця	JR West	Хокуріку, Кінкі, Тюоку	Осака	синій
Залізниця Сікоку	JR Shikoku	Сікоку	Такамацу	блакитний
Залізниця Кюсю	JR Kyushu	Кюсю	Фукуока	червоний
Залізничні інформаційні системи	JR System	Вся країна	Токіо	бордовий
Інститут вивчення залізничних технологій	RTR	Вся країна	Токіо	фіолетовий
Японські вантажні залізниці	JR Freight	Вся країна	Токіо	сірий

Загальна довжина залізниці складає 27 тис. кілометрів, що дозволяє займати Японії 11 місце серед інших країн по загальній протяжності залізничних доріг (цікавим фактом є те, що, одразу після Японії, йде Україна з її 22 тис. кілометрів). JR управляє 20 тис. км цих ліній, решта належить приватним компаніям. Залізниці Японії перевозять 23 мільярди пасажирів щорічно. Для порівняння, найбільша, за протяжністю, залізниця Євразії – російська, яка довша японської майже у три рази, перевозить 1,3 мільярдів пасажирів. 39% від вищезазначеної кількості перевозять лінії системи JR, 41% - лінії великих приватних корпорацій (найбільші з них – «Токю», «Тобу», «Одакю», «Кейсей» та інші), 20% – інші місцеві приватні лінії.

Як бачимо, залізниці системи JR і приватні залізничні корпорації виконують спів мірні обсяги пасажирських перевезень (табл. 3). При цьому, приватні корпорації діють не тільки на залізничному транспорті. Вони мають свої автобусні парки і служби таксі, їх автобусні маршрути проникають у найвіддаленіші куточки сільської місцевості «живлячи» таким чином залізничні станції (слід зазначити, що і регіональні залізниці JR теж мають розгалужену мережу власних автобусних маршрутів). Залізничні станції нерідко об'єднані з супермаркетами або універмагами відповідної корпорації. Зрештою, вони мають свої мережі готелів, пансіонатів, місць відпочинку, конвінієнс-лавок та туристських фірм. Це дозволяє розцінювати їх як міжгалузеві транспортно-обслуговуючі угруповання [1, с.111].

Таблиця 3.

*Порівняльні характеристики роботи корпорацій, що діють на залізничному транспорті Японії (2009 р.) [4, с.404 - 405]*

Корпорації	Перевезення пасажирів, тис. чол. (за день)	Протяжність колії (км)	Корпорації	Перевезення пасажирів, тис. чол. (за день)	Протяжність колії (км)
JR-Хігасі-Ніхон	16682	7527	«Токю»	2422	105
JR-Нісі-ніхон	4867	5013	«Тобу»	2373	463
JR-Токай	1400	1971	«Одакю»	1950	120
JR-Кюсю	802	2122	«Кейсей»	1735	85
JR-Хоккайдо	346	2500	«Сейбу»	1715	177
JR-Сікоку	125	855	«Кінтецу»	1708	508
Токійське метро	6328	195	«Ханкю»	1614	141
			«Натецу»	1421	444

На залізницях Японії використовують чотири види колій. Найбільшу протяжність, так звані, Капські колії (трохи більше 22 тисяч кілометрів). Їх

ширина становить 1067 мм (назва походить від британської Капської колонії, тепер територія ПАР). Подібні колії, крім Японії, експлуатуються в країнах південної та центральної Африки, Індонезії, Тайвані, Філіппінах, Новій Зеландії та Австралії. Майже 4 тисячі кілометрів – стандартна Європейська колія. Її ширина становить 1435 мм. Приблизно 60% всіх світових залізниць мають саме такі колії. Дороги для «Сінкансен» будувались зі стандартною європейською колією. Залізниці з іншою шириною колії використовуються лише там, де немає необхідності виходу на центральні магістралі JR або «Сінкансен».

Японія – гірська країна, тому перевезення пасажирів у гірських районів вимагає нестандартних способів пересування. У високогірних районах використовують прийом реверсного руху, коли потяг підіймається по схилу зигзагоподібно. Зупиняючись та знову зрушуючи з місця в зворотному напрямі, поїзд плавно підіймається чи спускається по схилу. Прикладом такого способу може бути залізниця Хаконе-Тодзан, в національному парку Фудзі-Хаконе [5, с.11]. Але це не єдиний спосіб для пересування по високогір'ю. Зубчаста залізниця – особливий вид залізниць, який відрізняється від звичайних залізниць наявністю зубчастої рейки. Зубчаста рейка зазвичай прокладається посередині двох звичайних рейок. Відповідно, рухомий склад таких залізниць оснащений зубчастим колесом або сталевими пластинами із зубцями. Японія – морська країна. Тому з'єднання великих островів залізницею було складною проблемою, яка зрештою була вирішена. Були побудовані підводні тунелі між Хонсю і Кюсю, Хонсю і Хоккайдо, а потім і три ланцюги мостів між Хонсю і Сікоку. Першим був тунель Каммон між островами Хонсю та Кюсю. Його будівництво розпочалось у 1936 році, а в 1942 році залізничний тунель був запущений в експлуатацію. Більш відомими є тунель Сейкан, під протокою Цугару між Хонсю та Хоккайдо. На сьогодні це найдовший залізничний тунель у світі. Його відрито 13 березня 1988 року, довжина становить 53,65 кілометри, підводна частина складає 23,3 кілометри. Тунель опускається на глибину 240 метрів, на 100 метрів нижче рівня моря. В містах Токіо, Фукуока, Сендай, Саппоро, Осака, Нагоя, Кобе, Кіото та Йокогама діють системи метрополітену. Однак більшість пасажиропотоку припадає на міські електрички, які повсюдно мають добре розвинену транспортну мережу. Також в багатьох містах функціонують трамвайні та монорейкові системи [2]. Отже Японія має рейковий транспорт один із найпотужніших у світі, добре організований та технічно оснащений, здатний перевозити великі маси пасажирів.

*Залізниці Японії як інфраструктура основа туристичної діяльності.* В 2011 р. за кордон виїжджало 16, млн. японських туристів, і країна прийняла 8,6 млн. іноземних туристів. Ще більші обсяги подорожуючих склав внутрішній туризм. Левова частка цих людей скористалися послугами залізничного транспорту. Перевезення туристів на далекі відстані забезпечує мережа ліній «Сінкансен» та лінії JR міжрегіонального сполучення. На місцевому рівні доступ залізницею до місць дестинації

(національні парки, історичні пам'ятки, комплекси храмів або сакральних місць тощо) забезпечують: а) регіональна мережа електричок, в більшості випадків – приватних; б) лінії електричок, що забезпечують під'їзд до місць підвищеного туристського попиту; в) залізничні (часто доповнені фунікулерами та канатними дорогами), що діють безпосередньо в туристсько-рекреаційній зоні.

«Сінкансен» – це сітка високошвидкісних залізних доріг призначена для перевезення пасажирів між великими містами. Належить до компанії «Japan Railways». Перша лінія була відкрита у 1964 р. між Токіо та Осака. Спочатку лінії Сінкансен була призначена для цілодобових пасажиро- та вантажоперевезень. Нині обслуговуються тільки пасажирів, вночі всі лінії Сінкансен закриваються з 0:00 до 6:00 ранку для проведення обслуговування. Перші потяги рухались зі швидкістю 210 кілометрів на годину. Найвища швидкість, яка була зафіксована на звичайному рейсі – 350,4 кілометрів на годину між містами Осака та Фукуока. Це було 8 серпня 1992 р. Швидкісні поїзди курсують на лініях чотирьох підрозділів «Japan Railways», окрім JR Shikoku. По японським технологіям швидкісні потяги були запущені також в Тайвані, Великій Британії та КНР. Крім цього, велика кількість китайських залізничників приїжджають до Японії на стажування. З приводу експорту швидкісних поїздів ведуться перемови з урядами Бразилії, США, Канади та В'єтнаму [9]. «Сінкансен» є дуже важливою складовою бізнес-туризму, адже велику кількість пасажирів складають саме бізнесмени.

*Регіональні мережі.* Діставшись магістральними дорогами до місцевості туристських DESTИНАЦІЙ, подорожній прямує далі або місцевою залізницею, або автобусам який в більшості належать тій же локальній залізничній корпорації. Особливо густі мережі склались в метрополітенських регіонах Токіо – Йогоґама – Тіба, Осака – Кобе – Кіото, навколо Наґоя, Хіросіма, Сендай, на півночі Кюсю. Візьмемо, наприклад, регіон навколо світового історичного міста Кіото (мал. 1). Окрім ліній метро і міських електричок в самому Кіото є хороший зв'язок з Осака («Сінкансе», 2 лінії JR, лінії «Ханкю», «Кейхан», «Кінтецу», «Кансай»), з історичним місто Нара (лінії JR і «Кінтецу») із зонами відпочинку на оз. Біва та гірському масиві Арісіяма. У всіх випадках подорожній має вибір чим їхати. Скажімо від Кіото до Осака можете швидко проїхати одну зупинку «Сінкансен» (комфортно, але дорого), годину їхати на JR (кондиціонер, м'які сидіння), пару годин на локальній електричці однієї з приватних ліній (зупинки «біля кожного стовпа», народу битком, але дешево). На регіональних мережах Токіо, Осака і Саппоро використовують монорейкові дороги. В Токіо їх дві: від станції Сімбасі на Одайба – житловий масив на насипних землях. Туристи та місцеві жителі використовують його для здійснення екскурсійних поїздок. Особливо на штучний острів Одайба, який знаходиться у Токійській затоці. Друга лінія Токіо – Ханеда являється найнавантаженою та найприбутковішою у світі. Вона відкрита в 1964 олімпійському році,

довжина: 17,8 км, 10 станцій, обслуговує 137 900 пасажирів на день. Лінія з'єднує аеропорт Ханеда із залізничною станцією Хамамацутью. Проходить через високорозвинені ділові та житлові райони Токіо. У деяких місцях йде паралельно Сінкансен і основним залізничним шляхам. В основному лінія проходить на естакаді, але є і кілька підземних ділянок в районі аеропорту і під каналами (лінія проходить через кілька штучних островів в Токійській затоці). Багато опор стоїть у воді. Станції також бувають надземними, на рівні землі, вбудованими в підземні будівлі (в аеропорті). Останнє подовження лінії було в 2004 р. (додали 900 метрів): була побудована нова станція в другому терміналі аеропорту Ханеда.



Рис. 1. Мережа залізниць району Кінкі (Осака-Кабе-Кіото). Сегмент: Східне передмістя Осака, Кіото і передмістя та Нара.

Лінії під'їзду до місць підвищеного попиту туристів. Це найбільш відвідувані національні парки, комплекси храмів (місця прощі), міста

проведення найбільш популярних національних фестивалів тощо. Загальні риси таких транспортних систем – доступність і наявність вибору для подорожуючого. Візьмемо, наприклад, доступ до найбільш шанованого національного парку Нікко («Хто не бачив Нікко – той не знає, що таке «прекрасно» японська приказка). Територія цієї рекреаційної зони – в горах, то ж магістралі «Сінкансен», JR та швидкісного шосе далеко в долині. Але є декілька варіантів подорожі в зону, два з них залізничні. Можна доїхати на «Сінкансен» до Уцуномія, а далі гілкою JR до Нікко, або скористатися лінією приватної корпорації «Тобу» від району Асакуса в Токіо до Нікко (мал. 2).



1. Місто і станція Уцуномія. 2. Гілка JR до Нікко. 3. Лінія приватної корпорації «Тобу». 4. Лінія «Сінкансен». 5. Територія міста і національного парку «Нікко». 6. Дорога від міста Нікко до рекреаційної зони оз. Тюдзенідзі і водоспаду Кесон-Такі. 7. Комплекс сінтоїстських храмів «Тосьогу».

Рис. 2. Транспортна доступність до національного парку Нікко

Залізниці як складова туристсько-рекреаційної зони. Така транспортна ситуація складається в багатьох місцях, наприклад в кратері вулкану Асо і горах Кірісіма на Кюсю, Арасіяма (біля Кіото) і Тоба (сакральний сінтоїстський комплекс) в Кансай, національному парку

Фудзі-Хаконе (мал. 3) тощо. Наприклад, подорож на Хаконе в околицях Фудзіяма більшість туристів розпочинає в Одавара (станція «Сінкансен» і JR) і піднімається гірською електричкою з реверсним рухом на серпантинах до станції Гора, потім – фунікулером, ще вище – канатною дорогою до перевалу понад, так званою, Дзігокудані («долина пекла»). Помилувавшись видом священної гори, і підкріпившись, так званими, «чорними яйцями» – звареними в окропі гейзера на схилі вулкану, можна спуститись тією ж канатною дорогою до озера Асіно-ко (канатна дорога – друга в світі за довжиною). На протилежному кінці озера ще одне цікаве для туристів місце – тут на старовинній дорозі Токайдо (тепер залізниця Токайдо проходять берегом) стояла застава Хаконе, що навпіл ділила Японію на Схід і Захід. Але в цій статті не будемо заглиблюватись в історію...



1. Гірська залізниця Одава–Гора з реверсним рухом потягів. 2. Фунікулер від Гора до «долини пекла» 3. канатна дорога на перевал Овакудані і далі до озера Асіноко (друга за довжиною в світі). 4. канатна дорога і фунікулер на вершину вулкана Комагатаке (1327 м. над рівнем моря). 5. Музей і залишки застави «Хаконе» на старовинній дорозі Токайдо. 6. Панорама понарама Фудзіяма з перевалу Овакудані. а) Гора. б) Овакудані в) Застава Хаконе г) перевал Хаконе (848 м. над рівнем моря) д) напрям до станції Одавара («Сінкансен» і JR).

Рис. 3. Національний парк «Фудзі-Хаконе-Ідзу»



*Пропозиція свого туристичного продукту залізницями Японії. Шкільний туризм.* Пропозиція самої залізниці як туристського об'єкту розпочалась з шкільних туристичних поїздок. Перша подібна поїздка була здійснена у 1886 р., коли на 12 днів та 11 ночей була здійснена кругова екскурсія з Токіо до префектури Тіба. В 1897 учням та студентам почали робити знижки на подібні подорожі. Для того, щоб задовольнити зростаючий інтерес до подібних екскурсій почали створювати спеціальні залізничні маршрути, які проходились на спеціально підготовлених поїздах. До подібних путівок також входило використання автобусного транспорту та зупинки у традиційних японських готелях – рьоканах. Згодом, особливо в останні десятиліття, шкільний туризм в Японії став обов'язковим елементом шкільних навчальних планів. Вважається, що до закінчення школи молодий японець повинен обов'язково відвідати видатні історичні та географічні об'єкти своєї Батьківщини. Звичайно, важливу роль тут відіграють автобусні маршрути туристичних фірм, але й залізниця теж зберегла значний сегмент ринку. З проведенням Олімпіади у 1964 цей внутрішній потік значно збільшився, великий внесок у збільшення подорожуючих внесла саме залізниця. Після цього дуже посилювався зв'язок місцевих адміністрацій, залізничних перевізників та туристичних агенцій, що дозволило відкрити нові туристичні маршрути.

*Ретротуризм.* В японській залізниці віддають данину минулому та традиціям. Павільйони деяких станцій відтворюють традиційні помешкання. Станція Юнокаміонсен на залізничній дорозі Айдзу – відтворення традиційних, критих соломною, сільських будівель району Айдзу, який знаходиться в північній частині Хонсю. У цьому ж регіоні курсує незвичайних потяг із цікавою назвою «Поїзд, який складається із вагону з татамі, відкритого та оглядового вагону», що повністю відповідає його концепції. Основною слугує вагон о-дзасікі («вагон з татамі»). Оформлення інтер'єру нагадує традиційну кімнату для прийому гостей, яка встелена татамі. Пасажирам пропонують готові обіди бенто та напої. Цей вагон знаходиться у «хвості» поїзду. Посередині розміщується відкритий пасажирський вагон, а у «голові» - спеціальний оглядовий вагон для перегляду місцевих пейзажів. Маршрут поїзду проходить по 45-кілометровій дорозі між станціями Айдзу Вакамацу та Айдзу Тадзіма, що у живописній частині префектури Фукусіма. Тривалість поїздки – півтори години.

Ще один специфічний потяг курсує по рівнині Цугару (північна частина острова Хонсю) з грудня по березень, коли все навколо вкрите товстим шаром снігу. Він оснащений, так званою, «пузатою» піччю та долає до свого кінцевого пункту призначення майже 21 кілометр. Цей потяг був побудований в 1948 році, він оснащений піччю, яка розтоплюється вугіллям, а стіни та підлога в них дерев'яна [5, с.13].

До 1976 р. вугілля як паливо для поїздів, майже, по всій Японії було замінене дизельним паливом чи електроенергією. Але є і виключення – паротяги продовжують курсувати на 16 лініях, найбільше їх у регіонах

Тюгоку, Канто та Тохоку. Більшість з них перевозять тільки туристів і лише в теплі сезони, коли з вікна можна помилуватись чудовими пейзажем. Єдиним поїздом, який курсує цілий рік, являється паротяг приватної залізниці Оігава у префектурі Сідзуока. Кожен день паротяг наповнений пасажирами, багато хто подорожує сім'ями, адже все проходить, як у минулому. Перед відправленням подається сигнал, в небо починають підійматись шари диму. Він курсує між станціями Канає та Сендзу. Довжина маршруту становить 39,5 кілометрів.

*Елітний туризм.* В Японії курсують і комфортабельні експреси. Звісно, вони не мають такої довгої та славетної історії як, наприклад, «Дунайський експрес» чи «Експрес Берніна» – найбільш високогірний альпійський маршрут, що проходить через 55 тунелів, 196 мостів та по території світового спадку ЮНЕСКО. Але японські експреси дуже затишні та сповнені своєю, особливою атмосферою [9]. Перші спроби створення подібних експресів можна віднести до 1960 р., коли з'явилась концепція «Joyful Train». Тоді японські залізничники вирішили переробити 29 ретро вагонів-ресторанів, 1935 р. випуску, у вагони традиційно японського стилю о-дзасікі із татамі на підлозі. На сьогоднішній день «Joyful Train» займаються лише чартерними перевезеннями, туристичними екскурсіями та різноманітними святковими подіями, будь-то дні народження чи фестивалі. Тридцять вісім експресів курсують нині по всій Японії. Всі вони поділяються на три види: дизель – поїзди, електровози та тепловози. Найбільше їх нараховується у JR-Хігасі-ніхон – 20. Також вони відрізняються завдяки інтер'єру та екстер'єру, можуть мати одноколірне забарвлення, а можуть бути розписані як картини. Крім цього, існує поділ на вагони - купе, спальні вагони, вагони із сидячими місцями та з татамі.

Найбільш відомими комфортабельним експресом можна назвати поїзд «Cassiopeia». Тричі на тиждень він курсує між станцією Уено у Токіо та Саппоро на Хоккайдо. Кожен тиждень по вівторкам, п'ятницям та неділям він відправляється зі станції Уено, а з Саппоро виїжджає кожний понеділок, середу та суботу. У період свят кількість рейсів збільшується.

Свою історію експрес веде з 1999 р. Він став першим в Японії розкішним поїздом, в якому є тільки приватні купе. Майже за 16 годин він долає 1200 кілометрів із середньою швидкістю 110 кілометрів на годину. Всі купе на «Кассіопей» є приватними, що виділяє її на тлі більшості інших поїздів. Купе відрізняються за структурою: є «номери» з вітальною і спальнею, розкішні «номери» та спальні для двох. Подібні «номери» складаються з двох поверхів – вітальня знаходиться зверху, звідки можна стежити за краєвидом. На нижньому рівні розміщується спальня на двох. На верхньому поверсі, крім вітальні є душ, туалет та умивальник. Пасажирам пропонують обслуговування зіркового класу. У вагоні-ресторані, працюючому виключно за системою попереднього замовлення столиків, пропонують страви французької кухні і кращі страви традиційної японської кухні. До складу поїзду включений також відкритий вагон, що грає роль кімнати для відпочинку. Після проходження тунелю Сейкан, до

Саппоро залишається, приблизно, три години. За цей час пасажери можуть відвідати кімнату відпочину, поснідати у вагоні ресторані чи придбати сувеніри: брелоки, прикраси для мобільних телефонів і іграшкові моделі поїзда [5, с.16-19]. Невдовзі почне курсувати ще один комфортабельний експрес – «Seven Stars in Kyushu». Концепція поїзда лежить у його назві – сім зірок означають сім префектур Кюсю, сім головних туристичних атракцій острову (природа, кухня, гарячі джерела, історія та культура, «місця сили», людяність та потяги), а також кількість вагонів, які входять до складу експресу. Поїзд буде прикрашений оздобленням в західному та японському стилі. Лаунж-вагон буде мати барну стійку, дивани та крісла, для того, щоб насолоджуватись живою грою на фортепіано. Як і в «Cassiopeia» тут буде міститись відкритий вагон для перегляду оточуючих краєвидів. Загалом, буде п'ять спальних вагонів, лаунж-вагон та вагон-ресторан із загальною місткістю, яка розрахована на 28 пасажирів. Кожне купе має свій туалет та душ, крім цього ще є два люксові номери із власним відкритим майданчиком. Вся подорож триватиме чотири дні, починаючись та закінчуюсь на станції Хаката, що знаходиться у місті Фукуока [6].

Таким чином розвинута дорожня мережа, високий рівень сервісу та обслуговування, інноваційність та краса оточуючих краєвидів роблять японську залізницю не лише частиною транспортної інфраструктури країни, але й її туристичним об'єктом.

*Використані джерела:*

1. Б.П. Яценко Структура господарства Японії. – К.: 2006. – 253 с. : іл.
2. В. О. Перфильев Япония от А до Я: популярная иллюстрированная энциклопедия. – М.: Издательство "Япония сегодня", 2000. – 640 с.
3. Рьоко-детаку нару мідзу (Туристичний атлас Японії). – Токіо: 2010.
4. Ніхон коку сей дзуе. – Токіо: 2012.
5. Nipponia, No. 4, December 15, 2007. – Токуо: Inshokan Printing.
6. Cruise train – Seven stars [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.cruisetrain-sevenstars.jp/en/> (10.05.13)
7. Japan Railway and transport review [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.jrtr.net/jrtr55/pdf/6-15web.pdf> (10.05.13)
8. Monorails of Japan [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.monorails.org/tmspages/japan.html> (10.05.13)
9. Sumida Crossing [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.sumidacrossing.org/Prototype/JREast/JoyfulTrains/> (10.05.13)
10. Travel guide [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://guide.travel.ru/japan/transport/experience/> (10.05.13)