

ТОКИО

Двадцать три района — двадцать три истории



ПУТЕШЕСТВИЕ ПО САМОМУ
НЕОБЫЧНОМУ МЕГАПОЛИСУ ЯПОНИИ



Медина Абиева

**Токио. Двадцать три района
— двадцать три истории**

«Автор»

2026

Абиева М.

Токио. Двадцать три района — двадцать три истории /
М. Абиева — «Автор», 2026

Токио — это не просто столица Японии, а целая вселенная из двадцати трёх специальных районов, каждый из которых обладает своим характером, историей и душой. Эта книга — увлекательное путешествие по всем районам Токио: от шумных улиц Асакусы до элегантных бутиков Гиндзы, от зелёных холмов Сэтагаи до неоновых огней Синдзюку. Каждая глава посвящена одному району и включает его историю, достопримечательности, легенды, известных личностей, современную атмосферу и микрорайоны. Отдельная глава рассказывает о транспортном скелете города — линии Яманотэ и других железнодорожных артериях. Книга написана живым, образным языком, сочетает глубокое знание истории с личными наблюдениями автора. В конце каждого района — практические рекомендации: что посмотреть, что попробовать, где гулять. Для путешественников, японоведов и всех, кто хочет понять настоящий Токио. Добро пожаловать в город, который никогда не кончается.

© Абиева М., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Вступление: Прогулка по карте Токио	5
Как читать адрес в Токио: Искусство находить невидимое	7
Транспортный скелет Токио	9
Конец ознакомительного фрагмента.	11

Токио. Двадцать три района — двадцать три истории

Вступление: Прогулка по карте Токио

Токио — это город, который невозможно охватить одним взглядом. Это не просто столица Японии, а целая вселенная, состоящая из двадцати трёх специальных районов, каждый из которых обладает своим характером, историей и душой. Когда мы говорим о Токио, мы часто представляем себе шумные перекрёстки Сибуи, неоновые огни Синдзюку или величественный вид на Токийскую башню. Но Токио — это гораздо больше, чем набор туристических открыток. Это город, который дышит историей, хранит легенды и каждый день создаёт будущее.

Существует множество путеводителей по Токио: в них рассказывают о достопримечательностях, отелях, ресторанах и лучших маршрутах. Но почти нигде не найти книги, которая бы последовательно, район за районом, рассказывала историю каждого уголка этого огромного мегаполиса на русском языке. Эта книга — попытка заполнить этот пробел. Она построена на пересечении западных академических исследований, японских краеведческих источников, городских легенд и моих личных наблюдений. Здесь вы не найдёте списков лучших ресторанов или советов по шопингу — вы найдёте другое. Вы найдёте душу Токио.

Прежде чем мы отправимся в путешествие по двадцати трём районам, стоит понять, как устроен этот город. Токио как административная единица — это не один город, а скорее префектура, состоящая из нескольких частей. Самая известная и исторически значимая часть — это двадцать три специальных района. Именно они образуют то, что мы привыкли называть «старым Токио» — сердце столицы, где бьётся её пульс. Каждый из этих районов некогда был самостоятельным городом или посёлком. В 1947 году они объединились в единую систему, но сохранили свою уникальную идентичность. В каждом из них — своя история, свои традиции и своя атмосфера.

Чтобы понять Токио, нужно знать о его главном разделении, которое сформировалось ещё в эпоху Эдо (1603–1868). На востоке, у рек и залива, жили простолюдины — торговцы, ремесленники, рыбаки. Этот мир называли Ситамати — «низкий город». Здесь было тесно, шумно и людно. Здесь рождались городские легенды, процветали театры и ремёсла. На западе, на холмах, селились самураи и знать. Этот мир называли Яманотэ — «высокий город». Здесь было просторно, зелено и тихо. Здесь располагались усадьбы, храмы и политические центры. Это разделение определило облик каждого района. На востоке мы найдём старые торговые улицы и кварталы с атмосферой Эдо. На западе — элегантные особняки, модные бутики и тихие зелёные парки. И даже сегодня, когда физическая граница стёрлась, дух этого разделения всё ещё жив в облике каждого из двадцати трёх районов.

Эта книга построена по географическому принципу. Мы пройдем по Токио с востока на запад, затем на юг и север, завершая путешествие в его центре. Каждая глава посвящена одному району и построена по единой схеме: история района — от древних времён до наших дней; главные достопримечательности и их историческая роль; известные личности, связанные с этим местом; интересные факты и легенды; современная жизнь и атмосфера; крупные исторические территории и микрорайоны, чтобы можно было ориентироваться на карте. Перед

каждой группой районов — восточные, южные, западные, северные, центральные — вы найдёте небольшое вступление, которое поможет понять логику этого региона.

Эта книга — не просто справочник. Это приглашение прогуляться по Токио, заглянуть в его переулки, услышать его голоса и почувствовать его ритм. Мы не будем спешить. Мы остановимся у каждого храма, задержимся у каждого перекрёстка, вслушаемся в каждую легенду. Мы узнаем, как город рос, как он горел и восставал из пепла, как он становился тем, что мы видим сегодня. Добро пожаловать в Токио. Переверните страницу — и начнём наше путешествие.

Как читать адрес в Токио: Искусство находить невидимое

Когда вы впервые приедете в Токио, вы, скорее всего, будете думать, что разобраться в местных адресах так же просто, как в любом европейском городе. Улица, номер дома — что может быть проще? Вы ошибётесь.

В Токио **улицы не имеют названий**.

Да, вы не ослышались. Там нет табличек с названиями улиц, как в Париже или Москве. Вместо этого адрес выглядит как матрёшка: район микрорайон квартал номер здания. И чтобы найти нужное место, вам нужно будет понять эту иерархию.

Но прежде чем мы разберём адрес, давайте разберёмся с названиями. Вы можете заметить, что все районы в этой книге заканчиваются на **-ку** (Минато-ку, Тайто-ку, Сэтагая-ку). А сам город часто называют **Токио-то**. Что это значит?

Вот в чём разница:

То (#) — это «столичная префектура». Токио — это не просто город, а особая административная единица, которая включает в себя и сам город, и пригороды, и даже острова. Окончание **-то** показывает, что перед нами — столичный регион, где сосредоточена власть и управление всей страной. Это как если бы Москва была не просто городом, а целой областью с подчинёнными территориями. Хотя, если задуматься, в России тоже есть Московская область — но Токио-то включает в себя и сам город, и пригороды, и даже удалённые острова в Тихом океане, которые административно относятся к столице.

Ку (#) — это «специальный район». Это как округ внутри города. Каждый из двадцати трёх районов Токио — это самостоятельная административная единица со своим мэром, своим бюджетом и своей историей. Именно поэтому каждый район в этой книге — как отдельный город со своим характером. Окончание **-ку** показывает, что это часть большого мегаполиса, но при этом — самостоятельный «город в городе».

Получается такая иерархия:

Токио-то (столичная префектура) **Минато-ку** (специальный район) **Адзабу** (микрорайон) **1-тёмэ** (квартал) **2** (номер здания).

Теперь посмотрим, как выглядит полный адрес в Японии:

#####1-2-3

Разберём по частям:

(**Токио-то**) — столичная префектура.

(Минато-ку)— специальный район.

(Адзабу-Дзюбан)— микрорайон.

1-2-3— номер квартала (1-тёмэ), номер участка (2), номер здания (3).

То есть адрес читается от самого крупного к самому мелкому: страна префектура район микрорайон квартал здание.

И самое интересное — номера зданий не идут по порядку вдоль улицы. Они присваиваются в том порядке, в котором здания строились. Поэтому дом номер 2 может стоять через квартал от дома номер 1, а дом номер 15 — рядом с номером 3.

Чтобы найти такое место, вам часто придётся полагаться на карты в телефоне или искать по ориентирам — кафе, магазину, храму. Местные жители объясняют дорогу именно так: «Поверните у большой кондитерской, пройдите мимо зелёного почтового ящика, и сразу увидите».

Почему так сложно? Исторически в Японии система адресов складывалась вокруг районов, а не улиц. Главным ориентиром был не адрес, а принадлежность к общине. Это создаёт трудности для иностранцев, но у этой системы есть и свои плюсы.

Когда вы поймёте этот принцип, вы начнёте лучше понимать Токио. Если вы знаете, что район Накано Бродвей находится в Накано-ку, 2-тёмэ, вы уже примерно представляете, где искать. И вы начнёте ориентироваться не по карте, а по ощущению — по характеру района.

Каждый район в этой книге описан именно так, как его чувствуют местные жители. Я рассказываю не просто о точках на карте, а о духе места. Потому что в Токио адрес — это не просто координаты. Это история, атмосфера, люди. И понять это важнее, чем запомнить номер дома.

Добро пожаловать в систему адресов Токио — где ориентиры важнее цифр, а каждый район дышит по-своему.

Транспортный скелет Токио

Линия Яманотэ — это не просто транспортная артерия, а настоящий скелет, на котором держится современный Токио. Если районы города — это его «мясо» и «душа», то Яманотэ — его позвоночник. Понимание истории этой линии помогает увидеть, почему одни районы стали элитными, а другие — деловыми центрами. Путь к современной кольцевой линии занял около сорока лет, и его отправной точкой была не пассажирская перевозка, а экономика. В эпоху Мэйдзи Япония активно экспортировала шёлк-сырец из префектуры Гумма в порт Иокогамы. Чтобы соединить уже существовавшие линии — от Такасаки до Уэно и от Симбаси до Иокогамы — в 1885 году частная компания «Ниппон Тэцудо» построила недостающее звено: линию Синагава между станциями Синагава и Акабанэ. Изначально это была грузовая ветка, проходившая по возвышенной части города, что и дало ей название Яманотэ, что буквально означает «сторона холмов». В последующие десятилетия к линии добавлялись новые участки: в 1903 году открылся отрезок между Икэбукуро и Табатой, а в 1909 году линия была официально переименована в Яманотэ. 1 ноября 1925 года был завершён решающий участок между станциями Канда и Уэно, и линия наконец замкнулась в кольцо. В ноябре 2025 года ей исполнилось ровно сто лет. Строго говоря, «настоящая» линия Яманотэ — это лишь её западный участок длиной 20,6 километра между станциями Табата и Синагава; на восточной стороне кольца, через Токио и Уэно, поезда фактически используют пути других линий — Тохоку и Токайдо. Нулевой километр всей линии находится на станции Синагава.

Появление линии имело два важнейших последствия для развития города. В довоенное время правительство не разрешало частным железнодорожным компаниям прокладывать линии через Яманотэ в центр, поэтому все маршруты из пригородов упирались в станции на кольце, и вокруг крупных пересадочных узлов, таких как Синдзюку и Икэбукуро, стихийно выросли мощные деловые и развлекательные районы — «новые центры», или фукутошин. До 1956 года поезда Яманотэ и линии Кэйхин-Тохоку, которая идёт с севера на юг через восточную часть Токио, использовали одни и те же пути, что создавало огромные проблемы с пропускной способностью. 19 ноября 1956 года линии были окончательно разделены: Яманотэ получила свои собственные пути, что позволило увеличить частоту движения и навсегда развести два важнейших маршрута. В 2020 году на линии открылась первая за пятьдесят лет новая станция — Таканава Гейтвэй, расположенная между Синагавой и Тамати. Она была построена на территории двадцатигектарного бывшего железнодорожного депо и должна стать ядром нового международного делового центра с удобным доступом к аэропорту Ханэда и синкансэну. С 2022 года на линии начались испытания беспилотных поездов, которые планируют запустить к 2028 году. Сегодня Яманотэ обслуживает тридцать станций, а её поезда легко узнать по жёлто-зелёной полосе.

Линия Тюо — это главный луч, пронзающий Токио с востока на запад. Тюо начинается в историческом сердце у станции Токио, проходит через деловой Синдзюку и уходит далеко в западные пригороды, к горам. Её история — это не просто технический прогресс, а история расширения Токио, рождения его пригородов и формирования новой городской культуры. Большая часть современной линии была построена не государством, а частной компанией «Кобу Тэцудо»: первый участок между станциями Синдзюку и Татикава открылся 11 апреля 1889 года, и в том же году линию продлили до Хатиодзи. Это был важный шаг для развития западных районов Токио, которые тогда были сельской местностью. В 1906 году, в рамках общей политики национализации железных дорог, линия Кобу перешла в собственность

государства, и вскоре началось её активное расширение на запад, вглубь страны, через горные перевалы в сторону Нагои. К 1911 году была завершена вся Главная линия Тьюо, соединившая Токио и Нагою через центральные горы Хонсю.

Линия Тьюо всегда была полигоном для внедрения нового. Участок между станциями Иидамати и Накано стал первой электрифицированной железной дорогой в Японии с 1904 года — событие, ставшее настоящей технической революцией и предопределившее будущее линии как высокоинтенсивной пригородной магистрали. В 1933 году на участке Отяномидзу — Накано были проложены дополнительные пути, создав четырёхпутную секцию для разделения движения местных и скоростных поездов; экспрессы, останавливавшиеся только на Ёцуе и Синдзюку, стали прообразом современного сообщения «Rapid», официально переименованного в 1961 году. В 1979 году на линии появились первые составы серии 201 с характерным оранжевым окрасом, а с 2006 года их сменили более современные поезда серии E233, сохранившие этот знаковый цвет. В 1965–1972 годах в рамках «Токийского плана пяти направлений для пригородных перевозок» была проведена масштабная реконструкция — в частности, достройка второго пути на участке Накано – Митака, что значительно увеличило пропускную способность.

Одна из забытых страниц истории линии — станция Мансэйбаси, открытая в 1912 году как терминал линии Тьюо. Вокруг неё, там, где пересекались крупные дороги и трамвайные линии, вырос оживлённый торговый район, по популярности соперничавший с Гиндзой. Однако после продления линии до станции Токио число пассажиров резко упало, и в 1943 году станцию закрыли, направив её ресурсы на военные нужды. Сегодня её отреставрированное краснокирпичное здание — это торговый комплекс *maAche Kanda Manseibashi*, где с бывшей платформы можно вблизи наблюдать за проходящими поездами. Пожалуй, ни одна другая линия Токио не имеет такой богатой культурной ауры, как Тьюо. Её западный участок, особенно станции Коэндзи и Асагая, стал настоящим символом субкультуры и творческой богемы: существует известная байка о том, как иллюстратор Миура Джюн, живший в Коэндзи, услышал от наставника: «Если хочешь выйти на большую сцену, тебе нужно уехать с линии Тьюо». Это отражает восприятие линии как места, где царит дух свободы и нежелание следовать стандартным карьерным путям. Коэндзи и Асагая с их множеством театров, концертных залов, винтажных магазинов и кафе стали Меккой для художников, музыкантов, писателей и всех, кто ищет альтернативу гламурному центру. Линия Тьюо соединяет историческое сердце Токио с его динамичной периферией, деловые кварталы с зонами творческой свободы, а прошлое — с будущим. Её ярко-оранжевые поезда, мчащиеся мимо зелёных парков и городских пейзажей, стали одним из самых узнаваемых образов Токио. Сегодня она остаётся одной из самых загруженных линий в мире, ежедневно перевозя более двух миллионов двухсот тысяч пассажиров, а строящаяся параллельно ей маглев-линия Тьюо-синкансэн, которая соединит Токио и Нагою за сорок минут, символизирует неразрывную связь линии с будущим страны.

Линия Кэйхин-Т

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.