



阅读日本书系



和风下的 观光列车

一期会

【日】日经设计 编
宝锁 赵斌玮 译



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

每川日中友好基金

The Sasakawa Japan-China Friendship Fund



阅读日本书系

【日】日经设计 编

宝锁 赵斌玮 译

和风下的 观光列车

一期一会



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

每川日中友好基金

The Sasakawa Japan-China Friendship Fund

内容提要

铁道，不仅是贯通日本的最便捷高效的交通网，同时也是日本人文化生活中解不开的情结。近年来，一系列特色观光列车的出现更是引领了玩转日本的新风潮。你更钟情复古奢华的车厢设计？抑或美食加温泉的乘车体验？打开这本书，跟着日本著名列车设计师水户冈锐治、著名汽车设计师奥山清行和享誉国际的建筑师隈研吾，一起踏上设计感十足的列车之旅吧。

NIHON OMOTENASHI TETSUDO by Nikkei Design.

Copyright © 2015 by Nikkei Business Publications, Inc.

All rights reserved. Originally published in Japan by Nikkei Business Publications, Inc.

Chinese translation rights in simplified characters arranged with Nikkei Business Publications, Inc.,

Tokyo through Japan UNI Agency, Inc., Tokyo

上海市版权局著作权合同登记号：图字：09-2016-119

图书在版编目 (CIP) 数据

和风下的观光列车 / 日本日经设计编；宝锁，赵斌

玮译. — 上海：上海交通大学出版社，2017

(阅读日本书系)

ISBN 978-7-313-16839-9

I. ①和… II. ①日… ②宝… ③赵… III. ①旅游车

—旅客列车—文化—介绍—日本 IV. ①U292.91-05

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第062120号

和风下的观光列车

编 者：[日]日经设计

出版发行：上海交通大学出版社

邮政编码：200030

出 版 人：郑益慧

印 制：上海景条印刷有限公司

开 本：880 mm × 1230 mm 1/32

字 数：191千字

版 次：2017年5月第1版

书 号：ISBN 978-7-313-16839-9 / V

定 价：58.00元

译 者：宝 锁 赵斌玮

地 址：上海市番禺路951号

电 话：021-64071208

经 销：全国新华书店

印 张：7.25

印 次：2017年5月第1次印刷

版权所有 侵权必究

告读者：如发现本书有印装质量问题请与印刷厂质量科联系

联系电话：021-59815625

阅读日本书系编辑委员会名单

委员长

谢寿光 社会科学文献出版社社长

委 员

常绍民 三联书店（北京）副总编辑

张凤珠 北京大学出版社副总编辑

谢 刚 新星出版社社长

章少红 世界知识出版社总编辑

金鑫荣 南京大学出版社社长兼总编辑

刘佩英 上海交通大学出版社总编辑

事务局组成人员

杨 群 社会科学文献出版社

胡 亮 社会科学文献出版社

梁艳玲 社会科学文献出版社

祝得彬 社会科学文献出版社

梁力匀 社会科学文献出版社

阅读日本书系选书委员会名单

姓 名	单 位	专 业
高原 明生（委员长）	东京大学 教授	中国政治、日本关系
荻部 直（委员）	东京大学 教授	政治思想史
小西 砂千夫（委员）	关西学院大学 教授	财政学
上田 信（委员）	立教大学 教授	环境史
田南 立也（委员）	日本财团 常务理事	国际交流、情报信息
王 中忱（委员）	清华大学 教授	日本文化、思潮
白 智立（委员）	北京大学 政府管理学院 副教授	行政学
周 以量（委员）	首都师范大学 副教授	比较文化论
于 铁军（委员）	北京大学 国际关系学院 副教授	国际政治、外交
田 雁（委员）	南京大学 中日文化研究中心研究员	日本文化

乐在列车观光行

李长声

（旅日华人作家，日本出版文化史研究专家，腾讯·大家专栏作者。

曾任《日本文学》杂志副主编）



日本爱用外来语，例如：サービス，取自英语的 service，可译作服务、接待；おもてなし则相当于英语 hospitality，更上一层楼，那就是款待，全心全意地服务，这其中最高的境界大概就是茶道的“一期一会”——这辈子只见这一回，竭尽诚心。若想体验一下这种“款待”，不妨坐一坐“观光列车”，这一种旅游形态在日本正方兴未艾，其享乐胜过天堂之旅也说不定。

1872 年是日本大行富国强兵国策的一年，这一年，明治天皇带头吃牛肉，又许可和尚茹荤娶妻。也是在这一年的 10 月 14 日，东京与横滨之间开通了火车，这是日本的第一列火车。很多人好奇，买了车

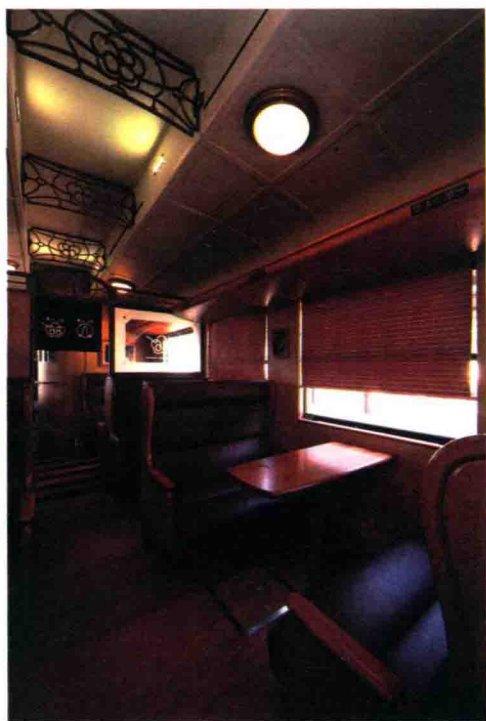
票却不坐，怕它停不下来。后来此日被定为“铁道日”。井上厦是作家，读书也出名，主张乘火车时读书，在他看来，铁道只是送他到目的地的交通工具。铁道发展百余年，如今观光列车像邮轮一样不再以大量输送为目的。坐一趟列车本身即是一次旅行：窗外的原生态景色切换着，车内有所经之地的特色饮食不断呈上，途经景点还能下车游玩。此外，精心设计的车厢也值得观赏。日本各个时代的歌曲中都常出现“铁道”的字眼和主题，这让这个民族对铁道产生了特别的亲切感。

日本没有旅游这个词。他们常说自古爱“旅行”，但江户时代的旅行就是行，商旅或朝山，倘若有

闲心，也许顺路赏玩一下山水。浮世绘组画《东海道五十三次》很有名，画的是从江户到东京之间五十三个驿站的风光，并没画游乐之趣，反倒多苦旅。旅游有各种形态，例如周游型、休闲型。日本人守时，连城里或乡间的巴士也有时刻表，精明的人就事先把行程预订得后浪推前浪，一路赶下去，但既然出游，不妨懒散点儿，像没头苍蝇，耽搁在哪个小站也会有意外发现。而列车旅行恰能提供这种探索未知的空

间：坐在对面的陌生人也许通过不经意间的闲谈成了一生的挚友；有着有趣名字的地方特产，却能从中尝出家乡的味道；在列车停靠的某个不知名的小站下车，发现了自己从未见过的秀丽风光。

当然，如若你只想要一次放松之旅，只需慵懒地躺坐于车座或沙发上，相信精致的列车装潢和热情的列车员并不会让你感到寂寞，把一切交给他们，只管做你的“上帝”吧。



我所坐过的日本列车

蒋 丰

（旅日社评作家，《日本新华侨报》总编辑，《人民日报海外版》
日本月刊总编辑，北京大学历史系客座研究员）



1988年，我负笈东瀛以后，首先在东京感受的是拥有环城29个车站的JR山手线“电车”。当年中日两国经济悬殊，到日本留学的中国人要承担“养家”的重任，他们有的人舍不得租房，就打夜工，白天在环城JR山手线“电车”上睡几个小时，醒来后接着去读书、打工。

于我，日本的铁道带给我的更多是美好的回忆。在东京读书期间，我曾享受过“青春18”车票待遇，每年学校寒暑假开始前，日本铁道公司会出售带有一定使用期间限制的车票。1万日元左右的车票，5天间可以乘坐电车、火车“任意行”。“青春18”的珍贵之处在于：经过“热海”见其广阔澄清的碧浪，便

可以下车在海边稍作停留；经过“千年古都”京都便可以下车行走在散发着历史古香的青石板街道。“青春18”的旅行是给紧张的精神做一个松绑，为纷繁的心灵注入一道“鸡汤”，更是给青春留下一个美好浪漫的记忆。

告别了留学生的生活，我在日本重操出国前的旧业——当记者、当编辑、当总编，这让我与日本各地的电车、火车、新干线列车的接触多了起来。记得我曾到三重县伊贺市采访，乘坐了当地伊贺铁道公司推出的新颖别致的“图书馆列车”，乘客们可以在列车上自由自在地读书和看漫画。据说，“图书馆列车”的第一提案人是日本同志社大学的

大学生森喜骏。他说：“我从上高中的时候就每天乘坐列车。那时我就想，如果能把自己看过的漫画留给其他乘客，其他乘客也能把看过的漫画留给我，那该多好啊。”森喜骏的想法很快得到了“伊贺铁道之友会”的认可，于是诞生了“图书馆列车”。

我还体验过“灾区铁道游”。2011年“3·11大地震”以后，东日本铁道公司让铁道爱好者组团去灾区，感受“受灾记忆”。这种形式让更多人了解到灾区最真实的景象，同时也为当地民众创造了新的就业岗位，而灾区人民不屈不挠精神的传递也让“灾区铁道游”的价值决不仅仅是经济上，更是社会价值层面的。

前往伊豆的“黑船列车”，它的名字由来可追溯到1853年，当时美国海军将领佩里带着四艘军舰兵临江户湾，强迫日本打开国门。因为当时的军舰都被涂成黑色，也就被称为“黑船”。在“黑船列车”里布置着老照片，装饰也都是旧式西洋的。让我记忆深刻的是，里面还有佩里在日本登陆时送给德川幕府的礼物——一个蒸汽机车的车头模型。说明上写着一句话：“日本



的铁道，从这里起步！”原来，日本人把一段屈辱的历史，当作了一段奋进、崛起、超越的历史！

2015年3月，我曾对东日本旅客铁道株式会社社长富田哲郎作了专访，他说：“近年来，中国的铁道技术也走到了世界前列，有很多值得日本学习、借鉴的地方。我们不应该强调彼此的铁道有什么不同，而应该加强交流合作。”

回首再看看这叠译稿，可以把它看作是娓娓讲述“和风”观光列车趣味故事的书籍，也可以视其为铁道特色旅游的指南。当然，对于更为专业的读者，书中详述的列车文化及观光列车的设计理念，也将带来很多启发。希望这本书能让更多人了解到铁道旅游的无穷价值，也希望许多年以后，中国的特色观光列车也能成为奔驰于这片广袤土地的亮丽风景线。

打开窗户， 每个站名都是俳句的春天



姜建强

（日本《中华新闻》主编，腾讯·大家专栏作者，曾任东京大学综合文化研究科客座研究员）

在日本生活久了，就会体验到日本的铁道文化就像日本的美少女文化一样，是那樣的令人喜爱并深入人心。这种喜爱与深入人心除了铁道本身以及周边产品所构筑而成的人文景观之外，日本铁道的车站名，无疑也起到了锦上添花的作用。

日本的铁道站名首先表现在汉字标记的趣味性。如名古屋名铁常滑线有“道德”站名；青森县的JR八户线有“大蛇”站名；北海道的JR室兰本线有“母恋”站名；山梨县的JR身延线有“国母”站名；岐阜县的明知线有“极乐”站名；千叶县的JR常盘线有“我孙子”站名；埼玉县的西武池袋线有“小手指”站名；大阪市营地下铁谷町线有“喜

连瓜破”站名。这些站名，也多少表现出日本人打造铁道文化的诙谐心机。

青森县的JR五能线有个叫“羆木”的站名，读音为“とどろき”。用三个繁体“马”字叠成的“羆”字共有30画，是日本迄今为止笔画最多的秘境小站。日本最短的站名只有一个汉字一个读音，如三重县的JR东海·近铁·伊势铁道的“津”站名，读音为“つ”。但这个站名若用罗马字标记的话，则是三个字母“Tsu”。属于津市管辖的有关部门脑筋一动，便将“Tsu”标记为一个字母“Z”，并将这个“Z”字母发音为“つ”。这就成了世界最短的车站名。而最长的站名则是南阿苏铁道高森线的“南

阿蘇水の生まれる里白水高原”，如果都用假名标记的话：みなみあそみずのうまれるさとはくすいこうげん，22个文字，当属日本第一。

日本有些站名的读音与常用日语读音重叠：高知县的JR 四国线有个站名汉字标记为“後免”，读音为“ごめん”。这个读音正好与日本人常用的“ごめん”（对不起）日语相同。乘务员每天报站名“次は後免、ごめんです”，也就意味着每天向乘客致歉。而滋贺县的京阪铁道石山坂本线有一个站名汉字

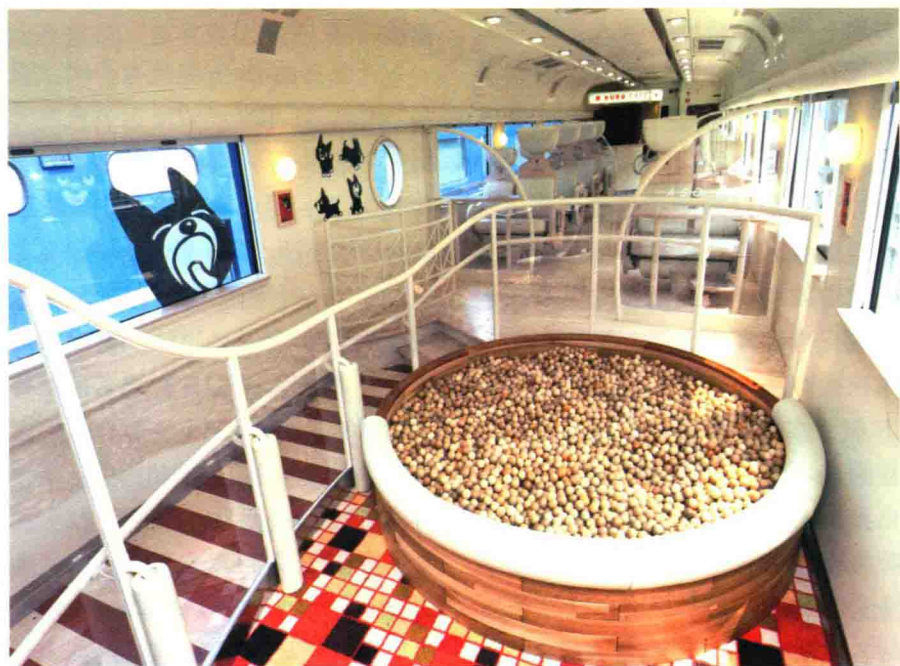
标记为“穴太”，读音为“あのう”，这是日本人平时要说下文的开首句。每每报到这个站名，日本人都会开玩笑地说：快说下文呀，不要老是“あのう、あのう”的吊人胃口。真可谓妙趣横生。

2007年发行的JR“青春18”票的海报上，有这么一段文字：

打开窗户，整个车厢都是春天。

如果作语句转换的话，我们是否可以这么说：

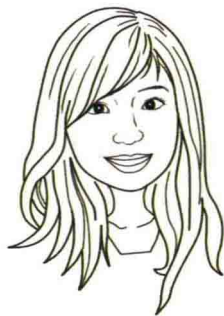
打开窗户，每个站名都是俳句的春天？



铁道的时间

唐辛子

(旅日华人作家、评论家，腾讯·大家专栏作者)



大约在十多年前，日本的三元社，出版了一本集合多名学者的研究文集《迟到的诞生》，介绍近代日本人的时间意识是如何形成的。书中写到在明治初期，到日本传授科学技术的荷兰人技师，曾对当时的日本人完全没有时间概念而感到无比吃惊。那时候的日本人以日出日落为基准，使用“不定时法”计算每天的日头，将白天黑夜划分为六个等分。按现在的时间来计算，当时的日本人是每两小时为一个时间单位的，最小的时间单位为“小半刻”，相当于现在的半个小时。那时的日本人对“分”这个时间单位还根本没有概念，更不用说“秒”了。

是铁道的出现改变了这一切。铁道的延伸、车站的诞生，带给日本人均一化的时间意识，成为日本步入近现代工业社会、开始在生活中实施时间革命的重要标志。在飞驰的车轮中，日本人也飞速地跨入近现代社会的“努力主义”。

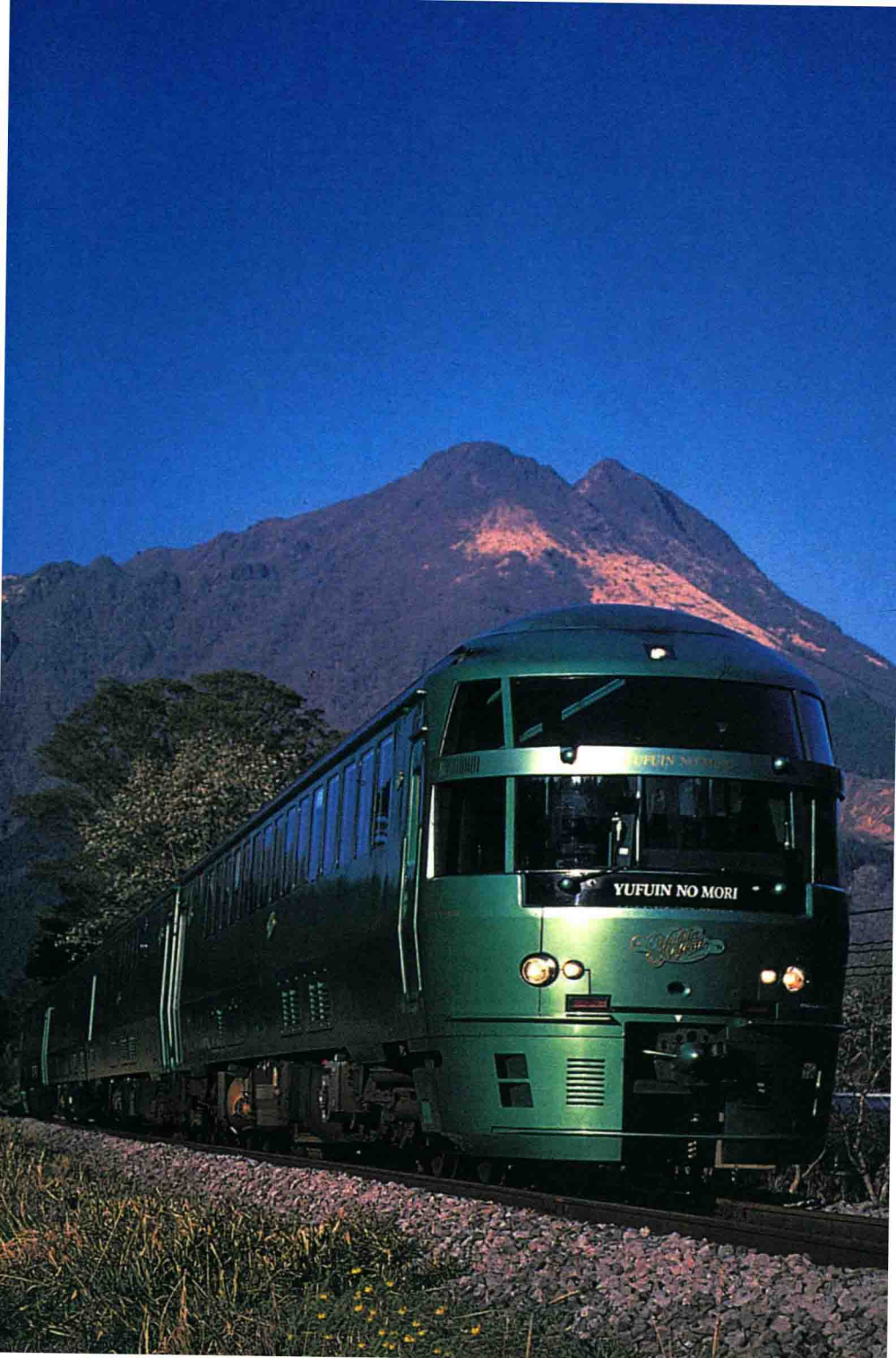
如今，日本新干线的运行时间，甚至精确到以“秒”为单位：例如时刻表上的发车时间写着“12点30分”，但实际发车时间可能是12点30分0秒、12点30分15秒、12点30分30秒、或是12点30分45秒。这样，当两列以上的新干线同时通过某一站台时，可以因为这15秒的时间差，而彼此畅通无阻地通过，实现更为安全快捷的效率运行。这种以15秒为

单位、令车辆与车辆之间的互相衔接看不到任何时间接缝的严密运行，令新干线的基本误差为0秒。现在，我们经常说：日本人非常守时，是时间观念很强的民族。而实际上，现代日本人良好的时间信用，正是从日本铁道精确到秒的细致与周到中所提炼出的一份收获。

铁道不仅带给人们良好的时间信用，还令现代人的时间有了快慢之分。如果你想感受时间之快，那么应该为自己安排一段铁道之旅，

风驰电掣的新干线，就是一枚浓缩时间的胶囊，在更安全更有效的时间内，轻松带你到达任何想去的地方；如果你想体味时间之慢，那么也应该为自己安排一段铁道之旅，乘上无人售票也不要人问候的慢车，一路摇摇晃晃、走走停停。车窗外所有缓缓移动的风景，都在独自朝你温柔致意，那一刻，你的内心将会拥有重归母体的宁静。悠长的铁道时间所带来的片刻舒展，令你感觉这个世界，它终归是美好的。







1 前言

第1章

水户冈型“设计款待”的真髓

- 5 JRKYUSHU SWEET TRAIN“某列车”/JR九州
紧随“七星号”！开始奔跑的超豪华甜品列车
- 20 专栏：零距离报道
探秘“某列车”诞生全经过
- 28 七星号 in 九州/JR九州
这里有日本顶尖的设计！
- 50 设计师访谈——多恩设计研究所代表水户冈锐治/Part1
我的目标是：推动日本的顶级设计

第2章

扩散中的水户冈型款待

- 60 这就是水户冈模式！
从列车到车站，再向街区引导人们
- 65 JR大分城
出站即享的热闹——繁华街区里的车站
- 72 橘色食堂/肥萨橘色铁道
铁道行，也可以是饕餮之旅
- 84 热闹的交流馆阿久根车站/肥萨橘色铁道
火车站也可以是文化地标
- 90 设计师访谈——多恩设计研究所代表水户冈锐治/Part2
什么是搞活地方经济的列车设计？
- 98 因水户冈的设计而引人注目的两备集团
站长是只猫
- 108 专栏：海上七星号项目/两备集团
总额40亿日元（约2 400万元），能建造出“浮岛式船”吗？
- 110 经营者访谈——两备控股集团会长 小嶋光信
转亏为盈的地方特色铁道

第3章

款待型列车层出不穷

- 116 火车套间（Train Suite）四季岛/JR东日本
奢华全景——非日常空间体验
- 122 以秩父为主题的观光列车/西武铁道
从首都圈引向非日常空间

- 124 设计师访谈——东京大学教授隈研吾
作为建筑师，想创造出让人心情舒畅的空间
- 127 专栏：mAacute 神田万世桥/JR东日本站内零售商场
沉浸在历史氛围中的商业空间

第4章

全国观光列车图鉴

- 136 TOHOKU EMOTION(东北情感)/JR东日本
用美食扩大东北的粉丝量
- 144 设计师访谈
——工业设计师，KEN OKUYAMA DESIGN代表 奥山清行
福袋式超值服务——带去惊喜的款待

不容错过！全国各地相继出现的观光列车

- 152 “伊予滩物语”JR四国
- 154 “水果福岛”JR东日本
- 157 “越乃Shu*Kura”JR东日本
- 158 “新娘帘子号”JR西日本
- 161 “能登里山里海号”能登铁路
- 162 “温泉足浴列车”JR东日本
- 165 “旅行包列车”JR西日本
- 166 “田园交响曲”熊川铁路
- 168 “丹后之海”京都丹后铁路
- 171 “美食餐厅车”明知铁路

第5章

不依赖车辆设计的款待

- 174 何谓可持续款待？
问题是怎样“发掘当地的潜力”
- 180 不依赖车辆设计的款待①/夷隅铁道
以“无特色”为卖点的逆向招客术
- 186 不依赖车辆设计的款待②/伊豆急行
车里车外，同享愉悦的心情——伊豆魅力的浓缩
- 194 不依赖车辆设计的款待③/西武铁道
传播沿线魅力的创意策划之涌现
- 200 不依赖车辆设计的款待④/高松琴平电气铁道
用创意恢复地方铁道沿线的繁荣景象
- 207 译后记