

Große Wende im Nahverkehr

Zwei historische Ereignisse im März 2013

◆ Ab 16. März mit der Toyoko-Linie direkt weiter nach Shinjuku, Kawagoe(Saitama)

Für viele Deutsche, die an der Toyoko-Bahnlinie wohnen, wird ab 16. März 2013 das Einkaufszentrum von Shinjuku, in dem sich auch das moderne Kaufhaus „Isetan“ befindet, direkt zugänglich. An diesem Tag wird durch die Einweihung von zwei neuen Gleisen der Fukutoshin-Linie der Tokyo Metro im unterirdischen Shibuya-Bahnhof der direkte Übergang zwischen der Toyoko- und der U-Bahn-Linie eröffnet. Man braucht dann nicht mehr vom jetzigen Shibuya Bahnhof, der im zweiten Stock des Gebäudes liegt, außen herum und die Treppen hinunter zu laufen, um umzusteigen. So wird z.B. die Fahrt von Jiyugaoka im Südwesten von Tokyo nach Shinjuku nur noch knapp 20 Minuten dauern. Auch für Touristen wird das eine große Erleichterung sein, da sie mit der neuen Toyoko-Linie schöne Ausflugsziele in der Präfektur Saitama, wie z.B. Kawagoe, das auch Klein-Edo (Edo - alter Name für Tokyo) genannt wird, direkt von Jiyugaoka aus in einer Stunde erreichen können.



Der oberirdische Shibuya Bahnhof/Toyoko-Linie verschwindet!



Diese Veränderung bedeutet für viele ältere Bürger Tokyos jedoch einen sentimental Abschied vom über 50 Jahre lang vertrauten Bahnhofsgebäude der alten Toyoko-Linie, samt dem Ost-Gebäude des Tokyu-Kaufhauses nebenan. Nach der Vollendung des futuristischen Baus des neuen Shibuya-Bahnhofs im Untergrund, der vom weltberühmten Architekten Tadao Ando entworfen

wurde, wird der alte Komplex abgerissen. Gleichzeitig wird ein gewaltiges Bauprojekt, welches die ganze Umgebung um den Bahnhof betrifft, in Gang gesetzt. Im Tal namens Shibuya, das Kanji-Zeichen für „ya“ bedeutet Tal, das praktisch ein wichtiger Knotenpunkt zwischen der Stadt Tokyo und den Vororten war und ist, hat sich nach dem zweiten Weltkrieg wegen der stetig ansteigenden Zahl von Pendlern ein monströses Nebeneinander und Übereinander von Bahnhofsanlagen verschiedener Linien entwickelt. Inzwischen gibt es bereits 8 Shibuya-Bahnhöfe. Täglich müssen sich viele der 2.8 Millionen Reisenden wegen der planlosen Expansion der Terminalgebäude die Zeit nehmen, um sich durch lange Labyrinth von einem zum anderen Bahnhof zu quälen. Bis zum Jahr 2027 will man sich im Rahmen eines Mammutbauprojektes alle Mühe geben, solche komplizierten Transits zu vermeiden: Das Gleis der JR-Saikyo-Linie wird neben die JR-Yamanote-Linie, und das der Ginza-U-Bahnlinie über die oben genannte neue Toyoko-Fukutoshin-Linie versetzt. Dazu werden drei Hochhäuser (eines davon über 200m hoch) gebaut, in denen Büros unter anderem der Tokyu-, der JR-Linien, der Tokyo Metro sowie Geschäfte unterbracht werden sollen. Dann wird endlich die Modernisierung des Zentrums von Shibuya vollendet sein. Aber es gibt nicht nur Befürworter des Projektes. Manch älterer Passagier, der am bisherigen Endbahnhof der Toyoko-Linie fast immer einen Sitzplatz finden konnte, fürchtet nun die Drängerei. Andere Ängste haben Inhaber von kleinen Geschäften, Lokalen oder Restaurants, die es um das Bahnhofsgebäude herum gibt. Sie fürchten, dass viele Bahnfahrer nicht mehr umsteigen oder beim Umsteigen nicht in die kleinen Gassen in der Umgebung kommen.

Wir hoffen, dass dieses enorme Bauvorhaben, in Sachen Bauzeit beinahe vergleichbar mit der der Sagrada Família in Barcelona, letzten Endes möglichst viele Vorteile bringt.

◆ Ab 23. März gilt jede IC-Fahrkarte in allen fünf Metropolräumen



Es gibt noch eine erfreuliche Nachricht für viele Geschäftsreisende und Citytouristen in Japan. Ab 23. März wird jede der insgesamt 10 IC-Fahrkarten, die in den fünf Grossstadträumen, Tokyo (einschließlich Sendai) , Osaka, Nagoya, Sapporo und Fukuoka eingesetzt werden, mit allen anderen Karten, z.B. mit ICOCA von der JR West, Pitapa von den privaten Bahngesellschaften der Kansai-Gegend, oder Kitaka (JR-Hokkaido) , Toica (JR, Tokai um Nagoya) Sugoca (JR Kyushu, um Fukuoka) kompatibel. So braucht man praktischerweise nur noch

eine IC-Karte, egal welche Metropole in Japan man besucht.

Hoffentlich bekommen Japaner und ausländische Touristen durch diese Vernetzung des IC-Fahrkartennetzes noch mehr Reiselust, sodass die japanische Volkswirtschaft davon profitiert.

Von Shoko Kinoshita (K.Thi.)

都市交通の大転換期

2013年3月 画期的な出来事が二つ

◆3月16日 東横線が新宿、川越（埼玉県）まで延伸

東横線沿線に多く住むドイツ人は、3月16日以降、モダンな伊勢丹がある新宿のショッピング街に乗り換えなしで行けるようになります。この日、東京メトロ副都心線の渋谷地下駅にある2本の新しい線路が開通し、東横線と地下鉄が直結します。今のように建物の2階にある渋谷駅から階段を下りて、外側を回って、乗り換えする必要がなくなり、東京西部の自由ヶ丘から新宿三丁目までの所要時間はわずか20分となります。



行楽する人もかなり楽になります。新しい東横線で埼玉県の素晴らしい観光地、例えば小江戸ともよばれる川越にも1時間ほどで行けるようになります。

東横線渋谷駅が地上から消える！



この変化はしかしながら、東京に住む多くの年輩者には50年以上慣れ親しんだ今までの東横線の駅舎と隣接する東急百貨店東館との名残惜しい別れを意味します。世界的に有名な建築家、安藤忠雄氏の設計になる地下の新渋谷駅の未来派的建物が完成した後、古い建物群は取り壊されるからです。同時に渋谷

谷駅周辺に関わる壮大な建設計画が動き出します。渋谷という地名の谷という漢字が示す谷は、昔も今も東京 23 区と近郊を結ぶ重要な拠点ですが、戦後、通勤・通学者数が伸び続け、そこに様々な電鉄路線の駅施設のとてつもない隣り合い、重なり合いができてしまいました。今や渋谷駅が8つもあるのです。毎日、この駅の乗降客 280 万人の内の多くが無計画なターミナル駅の拡大のおかげで、長い迷路のような通路を駅から駅へと面倒な移動をするのに時間をとられています。大規模建設計画において 2027 年までにはそのような複雑な乗り換えを解消するべくあらゆる努力がなされます。JR 埼京線の線路は 山手線の線路のそばに、地下鉄銀座線の線路は新しい東横-副都心線の上に移されます。さらに高層ビルが3棟（1棟は高さ 200m）建てられます。その中には東急、JR、東京メトロのオフィス、店舗が入ります。そうしてやっと渋谷の中心機能は完成します。しかしそうしたプロジェクトには賛同者ばかりではありません。東横線の始・終点の駅でほとんどいつも座席を確保できた年輩の人たちの中には混雑を心配する声もあります。他の心配をしているのは、駅周辺の小規模店舗、居酒屋、レストランのオーナーたちです。電車の利用客の多くが乗り換えなくなり、乗り換えの際に駅周辺の路地に立ち寄っていた客がなくなることを危惧しています。

この壮大な建設計画は、その作業期間からバルセロナのザグラダ・ファミリア教会が引き合いに出されますが、つまるところ、多くの人々にとって有益なものになることを願っています。

◆ 3月23日、どの IC 乗車カードも各大都市圏で通用

もう一つ、日本で出張するビジネスマンや都市を観光で訪れる人たちにとって喜ばしいニュースがあります。3月23日から5大都市圏、東京（仙台を含む）、大阪、名古屋、札幌、福岡で使われている10種類すべてのカードがいずれも他のカード、例えば JR 西日本の ICOCA、関西私鉄の Pitapa、Kitaca（JR 北海道）、Toica（JR 東海、名古屋圏）Sugoca（JR 九州、福岡圏）と相互利用できるようになります。それで実際にどの大都市に行こうが、IC 乗車カード1枚さえあれば間に合うことになります。こうした IC 乗車カードのネット化によって、日本人も外国人観光客ももっと気軽に旅行するようになり、日本経済もそれで潤えば、と期待されます。



木下祥子