



## เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง

พ.ศ. ....

อ.พ. 7/2565 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง



อ.พ. 7/2565  
สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง



เอกสารเพิ่มเติม

สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2242 5900 ต่อ 5730, 5740, 5750

ร่าง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง

พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้น ให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกรัฐสภา กรรมการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ใช้ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

### ผู้รับผิดชอบ

นายมานิช อินทนิม

นางสุภาวดี ตันตระกูล

### ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

นายณัฐพงศ์ พิมเสน

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

นางสาวสุนันท์ เจสละ

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

ผู้บังคับบัญชาในกลุ่มงานบริการวิชาการ 2

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นิติกรปฏิบัติการ

เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

กรกฎาคม 2565

## บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ตามที่ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมและพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น ๆ และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขั้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์

โดยที่ผ่านมา ประเทศไทยไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทำให้การขนส่งทางรางไม่ได้รับความนิยาม เมื่อเทียบสัดส่วนของการขนส่งระบบอื่น ดังนั้น กรมการขนส่งทางราง (ขร.) จึงก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 15 เมษายน 2562 โดยยกฐานะสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง ในสังกัดสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ขึ้นเป็นกรมการขนส่งทางราง ตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 (จัดตั้งกรมการขนส่งทางราง) เพื่อยกระดับการให้บริการการขนส่งทางรางที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่าระบบอื่น และให้การบริหารจัดการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กรมการขนส่งทางรางจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีกฎหมายกำหนดหน้าที่และอำนาจการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง เพื่อแก้ปัญหาความล่าช้าในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในการกำหนดมาตรฐานการประกอบกิจการ โดยการกำหนดมาตรฐานการให้บริการ ดังนี้

1. มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าขนส่งสินค้าที่เป็นธรรมโดยมีคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง กำหนดค่าโดยสารและค่าขนส่งสินค้า เพื่ออำนวยความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการขนส่งสินค้าให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการ
2. มีการกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางมีการชดเชยค่าเสียหายให้กับผู้โดยสารหรือผู้ขนส่งสินค้า กรณีมีการยกเลิกขบวนรถหรือขบวนรถล่าช้า เพื่อเป็นหลักประกันว่าผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้า จะไม่ได้รับความเสียหายในการใช้บริการการขนส่งทางราง
3. มีการกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางจัดทำประกันชีวิตและประกันอุบัติเหตุให้แก่ผู้โดยสาร และจัดทำประกันวินาศภัยเพื่อรับประกันความเสียหายให้กับผู้โดยสารและผู้ให้บริการขนส่งสินค้า
4. มีการกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางกำหนดค่าโดยสารโดยคำนึงถึงสิทธิของผู้โดยสารบางกลุ่ม เช่น ผู้สูงอายุ เด็ก หรือคนพิการ ผู้ด้อยโอกาส เป็นต้น ให้มีความเหมาะสมกับการใช้บริการของประชาชน
5. มีการกำหนดให้ผู้โดยสารและผู้ให้บริการขนส่งสินค้ามีสิทธิร้องเรียนปัญหาต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางราง เมื่อได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง เพื่อตกเตือนเป็นหนังสือให้ปฏิบัติตามมาตรฐานการประกอบกิจการขนส่งทางราง ที่ออกตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

# เอกสารประกอบการพิจารณา

## สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1	1-1
- หลักการและเหตุผลร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-1
- สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1-2
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2-1
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ	
1. การบริหารจัดการระบบรางโดยรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ	3-1
2. การกำกับดูแลการขนส่งทางรางของประเทศญี่ปุ่น	3-5

ส่วนที่ 1

หลักการและเหตุผล

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

---

**หลักการ**

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางราง

**เหตุผล**

โดยที่ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันมีจุดมุ่งหมายสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรม และพัฒนาการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมอย่างไร้รอยต่อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบ การขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่น และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิด กิจกรรมขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความ สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง สมควรมีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมการขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้เป็นโครงข่ายเดียวกันอย่างสมบูรณ์ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

**สรุปลสารสำคัญ**  
**ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....**  
**(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

---

**1. ชื่อพระราชบัญญัติ**

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....” (ร่างมาตรา 1)

**2. วันที่มีผลบังคับใช้**

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ร่างมาตรา 2)

**3. บทนิยาม**

“การขนส่งทางราง” หมายความว่า การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยรถขนส่งทางราง

“รถขนส่งทางราง” หมายความว่า รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยขับเคลื่อนไปบนทาง ซึ่งมีราง เช่น รถไฟ รถไฟฟ้า รถราง และให้หมายความรวมถึงรถที่ใช้วิ่งบนรางหรือทางเฉพาะตามที่กำหนดในกฎกระทรวงด้วย

“รางเพื่อการขนส่ง” หมายความว่า โครงสร้างพื้นฐานทางราง ระบบราง โครงสร้างทางวิ่ง ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการสื่อสาร ระบบแหล่งจ่ายไฟ สถานี ยานขนส่งสินค้าทางราง ศูนย์ควบคุมการเดินรถ อาคารสำนักงาน โรงซ่อมบำรุง และเขตรบบการขนส่งทางราง และรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

“กิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า การประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง การประกอบกิจการเดินรถขนส่งทางราง และการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

“กิจการรางเพื่อการขนส่ง” หมายความว่า กิจการบริหารจัดการ และบำรุงรักษารางเพื่อการขนส่ง

“กิจการเดินรถขนส่งทางราง” หมายความว่า กิจการเดินรถขนส่งทางรางสำหรับผู้โดยสารหรือสินค้า

“กิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน” หมายความว่า การขนส่งทางรางซึ่งไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์หรือการขนส่งทางรางเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับกิจการนั้น โดยไม่มีการเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่งหรือค่าบริการอื่น

“ค่าโดยสาร” หมายความว่า บำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการโดยสารที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ

“ค่าขนส่ง” หมายความว่า ค่าระวางหรือบำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนส่งสินค้าที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ

“ค่าใช้จ่ายประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ค่าตอบแทนการใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่ง หรือโครงสร้างพื้นฐานอื่นในการขนส่งทางราง

“ค่าบริการ” หมายความว่า ค่าบริการที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากค่าโดยสารและค่าขนส่งที่ผู้ได้รับใบอนุญาตเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ

“สถานี” หมายความว่า สถานที่ที่ผู้โดยสารหรือรับขนส่งสินค้าในการประกอบกิจการขนส่งทางราง

“เขตระบบรถขนส่งทางราง” หมายความว่า เขตที่หวงกันไว้สำหรับความปลอดภัยของระบบรถขนส่งทางราง

“เขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง” หมายความว่า เขตที่หวงกันไว้เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยที่อาจมีผลกระทบต่อระบบรถขนส่งทางราง ที่ขยายต่อจากเขตระบบรถขนส่งทางราง

“ผู้ได้รับใบอนุญาต” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

“ใบอนุญาต” หมายความว่า ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ประจำหน้าที่” หมายความว่า ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

“เจ้าของโครงการ” หมายความว่า หน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการเกี่ยวกับกิจการขนส่งทางราง

“หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานอื่นของรัฐ

“ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน” หมายความว่า ผู้ดูแลบริหารจัดการรางเพื่อการขนส่งและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง โดยเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งหรือใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง

“นายทะเบียน” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางรางซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ตรวจการขนส่งทางราง” หมายความว่า ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางรางซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นผู้ตรวจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า อธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีแต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“คณะกรรมการ” หมายความว่า คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางราง

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา 3)

#### 4. กำหนดรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัติและให้อำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการขนส่งทางราง ออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศรวมทั้งกำหนดค่าธรรมเนียม

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้อำนาจแต่งตั้งผู้ตรวจการขนส่งทางราง กับออกกฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้และยกเว้นค่าธรรมเนียม (ร่างมาตรา 4 วรรคหนึ่ง)

กฎกระทรวง ระเบียบ และประกาศนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้ (ร่างมาตรา 4 วรรคสอง)

## 5. คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง

5.1 กำหนดองค์ประกอบคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางราง อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม รวมไปถึงวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ (ร่างมาตรา 5 ถึงมาตรา 9)

5.2 กำหนดให้นำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครอง ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับแก่การประชุมคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการ ที่คณะกรรมการแต่งตั้งด้วยโดยอนุโลม (ร่างมาตรา 10)

5.3 คณะกรรมการมีอำนาจเรียกบุคคลใดมาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหลักฐานหรือวัตถุอื่นใด มาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามที่เห็นสมควร (ร่างมาตรา 11)

5.4 ให้กรรมการและอนุกรรมการได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (ร่างมาตรา 12)

5.5 กำหนดให้กรรมการขนส่งทางรางรับผิดชอบในงานธุรการและอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ ของคณะกรรมการ รวมถึงคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการแต่งตั้ง และให้มีหน้าที่และอำนาจ เช่น จัดทำร่าง นโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณากำหนด ศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ของหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการในการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อเสนอคณะกรรมการ ประกอบการพิจารณาให้ความเห็นชอบ ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการพัฒนา อสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ เป็นต้น (ร่างมาตรา 13)

## 6. การจัดทำโครงการขนส่งทางราง แบ่งได้เป็น 3 ส่วน ได้แก่

### 6.1 ส่วนที่ 1 การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

1) กำหนดให้กรรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณา เสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ (ร่างมาตรา 14)

2) กำหนดให้แผนพัฒนาการขนส่งทางรางมี 3 ประเภท ได้แก่ (1) แผนการพัฒนาระบบการขนส่ง ทางรางระดับประเทศ (2) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และ (3) แผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาคที่เป็นแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง ในเขตภูมิภาคอื่นนอกเหนือจากเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการกำหนด (ร่างมาตรา 15) นอกจากนี้ เพื่อประโยชน์ในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ให้กรรมการขนส่งทางราง มีหน้าที่และอำนาจสำรวจพื้นที่เบื้องต้น เพื่อทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ในการกำหนดแนวเส้นทาง การขนส่งทางรางให้เหมาะสมแก่การบริการสาธารณะและความปลอดภัยแก่ประชาชน โดยกรรมการขนส่งทางราง กำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น รวมทั้งในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือผู้ซึ่งปฏิบัติงาน ร่วมกับพนักงานเจ้าหน้าที่ทำการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือผู้ครอบครอง หรือผู้ทรงสิทธิอื่น บุคคลนั้นมีสิทธิเรียกเงินค่าเสียหายจากกรรมการขนส่งทางรางได้ และในกรณีเจ้าของ

หรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิไม่พอใจในจำนวนเงินค่าเสียหายที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด ผู้นั้นมีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลเพื่อวินิจฉัยให้ชำระเงินค่าเสียหายเพิ่มขึ้นได้ (ร่างมาตรา 16 ถึงร่างมาตรา 18)

3) กำหนดให้เมื่อกรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสร็จแล้ว ก่อนเสนอต่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบ ให้กรมการขนส่งทางรางจัดให้มีการเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทราบและต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง และให้กรมการขนส่งทางรางรวบรวมและจัดทำข้อสรุปความคิดเห็นที่ได้รับเพื่อประกอบการพิจารณาแผนพัฒนาการขนส่งทางรางของคณะกรรมการ (ร่างมาตรา 19)

## 6.2 ส่วนที่ 2 การเสนอโครงการขนส่งทางราง

1) กำหนดให้ในการเสนอโครงการขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการดำเนินการโดยแยกเป็นกรณีรถไฟและรถไฟฟ้า และกรณีรราง (ร่างมาตรา 20)

2) กำหนดให้การดำเนินกิจการขนส่งทางราง อาจดำเนินการโดยหน่วยงานของรัฐหรือให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนได้ (ร่างมาตรา 21)

3) ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการเอง ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการเสนอโครงการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี โดยมีรายการที่สำคัญ เช่น วัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการ ขอบเขตของโครงการ ระยะเวลาของโครงการ ประมาณการต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการตลอดระยะเวลาของโครงการ แหล่งเงินทุนที่ใช้ดำเนินการ ผลการรับฟังความคิดเห็นของผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง เป็นต้น (ร่างมาตรา 22)

4) กำหนดให้ในกรณีที่ให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ให้เจ้าของโครงการเสนอโครงการขนส่งทางรางต่อคณะรัฐมนตรี โดยนอกจากรายการที่สำคัญตามที่ปรากฏตามมาตรา 22 แล้วให้มีรายการที่สำคัญเพิ่มเติม เช่น ระยะเวลาการให้สัมปทาน ความคุ้มค่าในการลงทุน และการให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐ เป็นต้น (ร่างมาตรา 23) และเมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบกับโครงการขนส่งทางรางที่ให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนแล้ว ให้หน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (ร่างมาตรา 24) และกำหนดให้ในกรณีที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน โดยเอกชนเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการบนพื้นที่ของเอกชนทั้งหมด เอกชนไม่ต้องเสนอโครงการขนส่งทางรางตามส่วนนี้ แต่ต้องแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางทราบถึงการดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการขนส่งทางรางนั้น โดยหากมีการก่อสร้างรางเพื่อการขนส่ง ต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดีก่อน ทั้งนี้ การดำเนินโครงการขนส่งทางรางหรือการประกอบกิจการขนส่งทางรางของเอกชนจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย (ร่างมาตรา 25)

## 6.3 ส่วนที่ 3 การดำเนินโครงการขนส่งทางราง

1) กำหนดแนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือก่อให้เกิดภาวะในอสังหาริมทรัพย์ ในกรณีที่การดำเนินการโครงการใดตามแผนพัฒนาการขนส่งทางรางจำเป็นต้องได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์หรือก่อให้เกิดภาวะในอสังหาริมทรัพย์ (ร่างมาตรา 26)

2) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำกับดูแลการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานในกฎกระทรวง โดยก่อนการจัดสร้างให้เจ้าของโครงการส่งแผนผังบริเวณ แบบแปลน

และรายการประกอบแบบแปลนเกี่ยวกับการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง ให้อธิบดีพิจารณาให้ความเห็นชอบว่าเป็นไปตามมาตรฐาน และในระหว่างการจัดสร้างโครงการขนส่งทางราง ให้อธิบดีมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยในกรณีจำเป็นอธิบดีอาจประกาศกำหนดให้บริเวณพื้นที่ใดเป็นเขตความปลอดภัยในระหว่างการจัดสร้างโครงการขนส่งทางรางได้ และเมื่อการจัดสร้างแล้วเสร็จ และพร้อมที่จะดำเนินการเดินรถขนส่งทางราง ให้เจ้าของโครงการแจ้งต่ออธิบดีเพื่อทราบและทำการทดสอบการเดินรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา 27 ถึงร่างมาตรา 30)

3) กำหนดให้เมื่อได้ทำการทดสอบการเดินรถขนส่งทางรางแล้ว ก่อนเปิดให้บริการแก่ประชาชน ต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีว่า โครงสร้างของรางและทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางราง มีสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา 31)

4) กำหนดให้กรรมสิทธิ์ในโครงสร้างพื้นฐานทางรางตกเป็นของรัฐ (ร่างมาตรา 32)

5) กำหนดให้ทรัพย์สินที่ใช้ในการให้บริการขนส่งสาธารณะทางราง ไม่ว่าจะ เป็นของรัฐหรือของเอกชน ไม่อยู่ในความรับผิดชอบแห่งการบังคับคดี (ร่างมาตรา 33)

## 7. เขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง

7.1 กำหนดให้เจ้าของโครงการกำหนดและจัดให้มีเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา 34)

7.2 กำหนดห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายหรือกระทบกระเทือนต่อระบบรถขนส่งทางรางในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง เว้นแต่เป็นการดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในหมวดเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา 35)

7.3 กำหนดให้ภายในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง ให้รัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดข้อห้ามการกระทำใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายต่อการขนส่งทางราง หรือข้อกำหนดอันเป็นเงื่อนไขในการก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา 36)

7.4 กำหนดให้อธิบดีจะออกข้อกำหนดให้การกระทำใด ๆ ที่อาจทำให้เกิดอันตรายหรือเป็นอุปสรรคแก่การขนส่งทางรางเป็นการกระทำที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยในเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางรางก็ได้ ทั้งนี้ ข้อกำหนดดังกล่าวต้องแสดงรายละเอียดและเหตุผลให้ชัดเจนเกี่ยวกับลักษณะการกระทำและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการกระทำนั้น (ร่างมาตรา 37)

7.5 กรณีผู้ใดก่อสร้าง ดัดแปลง หรือรื้อถอนอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างอย่างอื่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง โดยมีได้รับอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ หรือได้รับอนุญาตหรือได้รับการสั่งการแต่มิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาตหรือคำสั่งนั้น ๆ ให้อธิบดีแจ้งให้ผู้มีอำนาจอนุญาตหรือสั่งการใด ๆ ทราบเป็นหนังสือเพื่อให้ดำเนินการแก้ไขตามอำนาจหน้าที่ต่อไปโดยเร็ว (ร่างมาตรา 38)

7.6 กรณีที่หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการกิจการอันเป็นสาธารณูปโภคมีความจำเป็นต้องปักเสา พาดสาย วางท่อ หรือกระทำการใด ๆ ภายในเขตระบบรถขนส่งทางราง ให้หน่วยงานของรัฐนั้นแจ้งให้กรมการขนส่งทางรางทราบเพื่อทำความตกลงร่วมกัน และเมื่อได้ทำความตกลงร่วมกันแล้วจึงจะกระทำการนั้นได้ ทั้งนี้ อธิบดีอาจกำหนดเงื่อนไขในการดำเนินการเพื่อป้องกันความเสียหายอันอาจเกิดแก่เขตระบบรถขนส่งทางรางได้ (ร่างมาตรา 39)

## 8. การประกอบกิจการขนส่งทางราง แบ่งได้เป็น 5 ส่วน ได้แก่

### 8.1 ส่วนที่ 1 การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง

- 1) กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง ต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี (ร่างมาตรา 40)
- 2) กำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อกิจการของตน ผู้ประกอบกิจการนั้นไม่ต้องขอรับใบอนุญาต แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากอธิบดี และต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา 41)
- 3) กำหนดให้ใบอนุญาตมี 3 ประเภท ได้แก่ (1) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่ง (2) ใบอนุญาตประกอบกิจการการเดินรถขนส่งทางราง และ (3) ใบอนุญาตประกอบกิจการรางเพื่อการขนส่งและการเดินรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา 42)
- 4) กำหนดคุณสมบัติ ลักษณะ และอำนาจการบริหารกิจการของผู้ขอรับใบอนุญาต (ร่างมาตรา 43 ถึงร่างมาตรา 46)
- 5) กำหนดลักษณะต้องห้ามของกรรมการหรือบุคคลผู้มีอำนาจจัดการของผู้ขอรับใบอนุญาต (ร่างมาตรา 47)
- 6) กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยื่นคำขอรับใบอนุญาต อายุของใบอนุญาตแต่ละประเภท การพักใช้ และเพิกถอนใบอนุญาต การขอรับใบแทนใบอนุญาตในกรณีที่ใบอนุญาตสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ (ร่างมาตรา 48 ถึงร่างมาตรา 53)

### 8.2 ส่วนที่ 2 หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง

- 1) กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกอบกิจการตามประเภทและเงื่อนไขที่กำหนดในใบอนุญาต และหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ (ร่างมาตรา 54)
- 2) กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีประกันความเสียหาย (ร่างมาตรา 55)
- 3) กำหนดกรณีที่มีเหตุอันทำให้หรือจะทำการเดินรถขนส่งทางรางต้องหยุดชะงัก หรือมีเหตุฉุกเฉินหรือเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางรางอย่างมีนัยสำคัญ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตแจ้งเหตุดังกล่าวต่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายโดยเร็ว (ร่างมาตรา 56)
- 4) กำหนดกรณีในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางรางและการรักษาความสงบเรียบร้อยในพื้นที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา 57)

5) กำหนดหน้าที่ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องให้บริการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก (ร่างมาตรา 58)

6) กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องส่งบัญชีแสดงฐานะทางการเงินและงบการเงิน รวมทั้งรายงานประจำปี ให้แก่อธิบดีทราบตามที่อธิบดีประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 59)

7) กำหนดห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตโอนสิทธิตามใบอนุญาตให้แก่บุคคลอื่น (ร่างมาตรา 60)

8) กำหนดให้ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตรายใดไม่สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้หรือประสงค์จะเลิกประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้มีหนังสือแจ้งให้อธิบดีทราบล่วงหน้า และในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสถานะหรือมีการดำเนินงานอยู่ในลักษณะที่ไม่อาจประกอบกิจการต่อไปได้ ให้กรมการขนส่งทางรางเข้าไปดำเนินกิจการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต (ร่างมาตรา 61)

9) กำหนดกรณีที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่มีการเดินรถขนส่งทางรางระหว่างกัน ให้ถือว่าใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางของประเทศที่มีสนธิสัญญาหรือความตกลงนั้นเป็นใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา 62)

### 8.3 ส่วนที่ 3 การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ

1) กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตมีสิทธิเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง และทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นในการขนส่งทางรางจากการประกอบกิจการขนส่งทางรางได้ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามอัตราที่ผู้ได้รับใบอนุญาตกำหนด แต่ต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 63)

2) กำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น ๆ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 64)

3) กำหนดให้มีการทบทวนอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นทุกห้าปี โดยในระหว่างระยะเวลาห้าปี หากมีข้อเท็จจริงที่เปลี่ยนแปลงไปในหลักเกณฑ์ คณะกรรมการหรือผู้ได้รับใบอนุญาตอาจร้องขอให้มีการทบทวนอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่นได้ (ร่างมาตรา 65)

4) กำหนดประเภทของบุคคลที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าโดยสารหรือได้รับการลดหย่อนค่าโดยสาร (ร่างมาตรา 66)

### 8.4 ส่วนที่ 4 การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน

1) กำหนดให้เจ้าของโครงการ หรือเอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ มีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันเมื่อมีการร้องขอและได้รับความเห็นชอบจากอธิบดี (ร่างมาตรา 67)

- 2) กำหนดหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตซึ่งต้องมีการใช้รางหรือทางเฉพาะร่วมกัน (ร่างมาตรา 68)
- 3) กำหนดกรณีที่ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจปฏิเสธไม่ให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางรายอื่นร่วมเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะเพื่อการขนส่งร่วมกันของตนเองได้ (ร่างมาตรา 69)
- 4) กำหนดการเชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกัน ให้เจ้าของโครงการ เอกชนเจ้าของรางหรือทางเฉพาะ หรือผู้ได้รับใบอนุญาต ที่ให้เชื่อมต่อรางหรือทางเฉพาะที่ใช้ร่วมกันมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในอัตราที่เป็นธรรมตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 70)

#### 8.5 ส่วนที่ 5 การจัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง และเส้นทาง

- 1) กำหนดให้มีคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง โดยกำหนดองค์ประกอบหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการ (ร่างมาตรา 71 และมาตรา 72)
- 2) กำหนดให้คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางรางมีอำนาจพิจารณาหรือทบทวนการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง หรือปรับเปลี่ยนเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง หรือปรับขีดความสามารถของความจุทาง ซึ่งจะกระทบต่อการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางรางได้ (ร่างมาตรา 73)
- 3) กำหนดให้การประชุมของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางรางนำบทบัญญัติว่าด้วยคณะกรรมการที่มีอำนาจดำเนินการพิจารณาทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับโดยอนุโลม (ร่างมาตรา 74)
- 4) กำหนดให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง ได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (ร่างมาตรา 75)
- 5) กำหนดให้ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานมีหน้าที่จัดสรรความจุ ตารางเวลาการเดินทางรถขนส่งทางราง และเส้นทาง โดยให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินทางรถขนส่งทางรางประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 76)
- 6) กำหนดให้ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อประโยชน์ในการบริการประชาชน ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานอาจกำหนดเพิ่มจำนวนเที่ยวในการให้บริการเดินทางรถขนส่งทางรางได้ (ร่างมาตรา 77)
- 7) กำหนดให้ผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานของรางหรือทางเฉพาะที่ต้องมีการใช้ร่วมกันมีหน้าที่ต้องยินยอมให้มีการเข้าร่วมใช้รางหรือทางเฉพาะได้ และต้องเปิดเผยเอกสารโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ เพื่อให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการเดินทางรถขนส่งทางราง สามารถเข้าถึงข้อมูลโครงข่ายรางหรือทางเฉพาะ (ร่างมาตรา 78)
- 8) กำหนดให้ผู้ซึ่งประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งทางรางเข้าดำเนินการจัดทำสัญญาการเข้าใช้รางหรือทางเฉพาะกับผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐาน ก่อนยื่นคำขอรับใบอนุญาตต่ออธิบดี (ร่างมาตรา 79)
- 9) กำหนดค่าใช้จ่ายประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ให้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างผู้จัดการโครงสร้างพื้นฐานและผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งได้ตกลงร่วมกัน (ร่างมาตรา 80)

## 9. หมวด 5 การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ แบ่งได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่

### 9.1 ส่วนที่ 1 คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

1) กำหนดองค์ประกอบ คุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม และวาระการดำรงตำแหน่ง รวมไปถึงหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ เช่น กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ วิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยด้านการขนส่งทางราง และข้อมูลอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง และอุบัติการณ์ เป็นต้น (ร่างมาตรา 82 ถึง มาตรา 85)

2) กำหนดให้ประธานกรรมการ รองประธานกรรมการ และกรรมการของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ รวมทั้งอนุกรรมการที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์แต่งตั้งได้รับประโยชน์หรือค่าตอบแทนตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด (ร่างมาตรา 86)

### 9.2 ส่วนที่ 2 การสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์

1) กำหนดให้เมื่ออธิบดีหรือผู้ซึ่งอธิบดีมอบหมายได้รับแจ้งอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรงหรืออุบัติการณ์ ให้แจ้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์เพื่อทำการสอบสวนโดยเร็ว (ร่างมาตรา 87)

2) กำหนดอำนาจของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ เพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ (ร่างมาตรา 88)

3) กำหนดหลักการในการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการใช้ข้อมูลสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัยในการขนส่งทางรางเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ทำนองเดียวกันขึ้นอีก โดยมีใช่เป็นการสอบสวนเพื่อการกล่าวโทษบุคคลหรือกำหนดให้บุคคลใดต้องรับผิดชอบไม่ว่าในทางใด ๆ (ร่างมาตรา 89)

4) กำหนดหลักเกณฑ์ในการสอบสวนอุบัติเหตุ อุบัติเหตุร้ายแรง หรืออุบัติการณ์ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ (ร่างมาตรา 90 ถึงร่างมาตรา 94)

## 10. ผู้ตรวจการขนส่งทางราง

10.1 กำหนดอำนาจของผู้ตรวจการขนส่งทางราง เช่น เข้าไปในสถานที่ใด ๆ ที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางหรือสถานที่ทำการของผู้ได้รับใบอนุญาต เพื่อทราบข้อเท็จจริงและเพื่อตรวจสอบบัญชีและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง เป็นต้น (ร่างมาตรา 95)

10.2 กำหนดให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจตรวจหรือสั่งให้พนักงานขับรถขนส่งทางรางหรือพนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หยุดรถขนส่งทางราง เพื่อทำการตรวจสอบการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ กับมีอำนาจสั่งให้บุคคลใดปฏิบัติกรเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่การตรวจสอบ (ร่างมาตรา 96)

10.3 กำหนดให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางมีอำนาจตรวจหรือทดสอบหรือสั่งให้ผู้ประจำหน้าที่ ทำการตรวจหรือทดสอบ กรณีที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าผู้ประจำหน้าที่ผู้ใดมีสารอยู่ในร่างกาย อันเกิดจากการเสพสุราหรือของมีนเมาอย่างอื่น ยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทได้ (ร่างมาตรา 97)

10.4 กำหนดให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางแสดงบัตรประจำตัวต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง (ร่างมาตรา 98)

10.5 กำหนดให้เมื่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางพบหรือได้รับแจ้งเหตุขัดข้องกับการขนส่งทางราง และเป็นเหตุให้การบริการขนส่งทางรางหยุดชะงัก ให้ผู้ตรวจการขนส่งทางรางรายงานให้อธิบดีทราบโดยเร็ว (ร่างมาตรา 99)

10.6 กำหนดหลักเกณฑ์ในการอุทธรณ์การวินิจฉัยสั่งการใด ๆ ของผู้ตรวจการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา 100)

## 11. ผู้ประจำหน้าที่

11.1 กำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ต้องได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่จากอธิบดี หรือมีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ซึ่งออกให้โดยรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาหรือรัฐที่ได้ทำความตกลงกับประเทศไทย

และกำหนดสิทธิของผู้มีใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางต่างประเทศ ซึ่งจะเดินรถขนส่งทางรางเข้ามาในราชอาณาจักรหรือไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร ถ้าได้นำใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่นั้นให้อธิบดีรับรองแล้ว ให้ถือว่าเป็นผู้นั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา 101)

11.2 กำหนดผู้ประจำหน้าที่ซึ่งต้องได้รับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ ได้แก่ พนักงานขับรถขนส่งทางราง พนักงานควบคุมรถขนส่งทางราง หรือพนักงานประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา 102)

11.3 กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ และอายุใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (ร่างมาตรา 103 ถึงร่างมาตรา 105)

11.4 กำหนดหลักเกณฑ์การตรวจสอบคุณสมบัติในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ประจำหน้าที่เกี่ยวกับสุขภาพร่างกาย ความรู้หรือความสามารถหากผลการตรวจสุขภาพระบุว่าผู้ประจำหน้าที่นั้นไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ที่ประจำอยู่ ให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเปลี่ยนผู้ประจำหน้าที่อื่นเพื่อปฏิบัติหน้าที่นั้นต่อไปโดยเร็ว และผู้ประจำหน้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐาน และข้อกำหนดทางวินัยตามที่อธิบดีประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 106 และร่างมาตรา 107)

11.5 กำหนดอำนาจอธิบดีในการสั่งพักใช้และสั่งเพิกถอนใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ (ร่างมาตรา 108 และร่างมาตรา 109)

11.6 ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ประจำหน้าที่ต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัวและต้องแสดงต่อผู้ตรวจการขนส่งทางรางเมื่อขอตรวจ (ร่างมาตรา 110)

## 12. การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง

12.1 กำหนดให้รถขนส่งทางรางที่จะใช้ในการประกอบกิจการขนส่งทางรางต้องจดทะเบียนต่อนายทะเบียน (ร่างมาตรา 111 และร่างมาตรา 113)

12.2 กำหนดประเภทรถขนส่งทางรางที่ไม่ต้องจดทะเบียน ได้แก่ พระราชพาหนะ และรถขนส่งทางทหาร (ร่างมาตรา 112)

12.3 กำหนดคุณลักษณะของรถขนส่งทางรางที่จะจดทะเบียนได้ (ร่างมาตรา 114)

12.4 กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนรถขนส่งทางราง การกำหนดลักษณะ ขนาด สี และรายละเอียดอื่นของแผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา 115)

12.5 กำหนดให้รถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้วต้องแสดงแผ่นป้ายทะเบียนรถขนส่งทางราง ตามแบบและหลักเกณฑ์ที่อธิบดีประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 116)

12.6 กำหนดให้นายทะเบียนรายงานให้อธิบดีเพื่อสั่งให้มีการตรวจสอบหรือทดสอบรถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว ในกรณีที่นายทะเบียนมีเหตุสงสัยว่ารถนั้นมีความชำรุดบกพร่อง หรือมีสภาพไม่ปลอดภัยในการใช้ หรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร่างมาตรา 117)

12.7 กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว มีหน้าที่ดูแลและบำรุงรักษารถขนส่งทางรางให้อยู่ในสภาพที่ปลอดภัยในการใช้ และไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น หรือส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งทางรางหรือสิ่งแวดล้อม หรือน่าจะเป็นเหตุให้เกิดภัยอันตรายขึ้น (ร่างมาตรา 118)

12.8 กำหนดหลักเกณฑ์ในการแก้ไขเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงส่วนหนึ่งใดของรถขนส่งทางราง หรือส่วนควบหรืออุปกรณ์สำหรับรถขนส่งทางรางซึ่งเป็นสาระสำคัญของตัวรถขนส่งทางราง (ร่างมาตรา 119)

12.9 กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการโอนรถขนส่งทางรางที่จดทะเบียนแล้ว (ร่างมาตรา 120)

12.10 กำหนดหลักเกณฑ์ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางซึ่งเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว ให้แจ้งต่อนายทะเบียนเพื่อดำเนินการทางทะเบียน ในกรณีที่ประสงค์จะเลิกใช้รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้ว หรือกรณีที่รถขนส่งทางรางที่ได้จดทะเบียนแล้วสูญหาย หรือถูกทำลายลง (ร่างมาตรา 121)

### 13. หมวด 9 การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ

13.1 กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตจะเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น เกินกว่าอัตราที่คณะกรรมการประกาศกำหนดมิได้ (ร่างมาตรา 122)

13.2 กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้กับผู้โดยสารเมื่อมีเหตุให้การเดินรถขนส่งทางรางล่าช้าหรือถูกยกเลิกตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่อธิบดีประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 123)

13.3 กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องจัดให้มีประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของผู้โดยสารและผู้ให้บริการตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง (ร่างมาตรา 124)

13.4 กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตมีหน้าที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการ โดยเฉพาะผู้ทุพพลภาพ ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ และเด็ก ให้มีความเหมาะสมแก่การใช้บริการของการประกอบกิจการขนส่งทางราง (ร่างมาตรา 125)

13.5 กำหนดสิทธิร้องเรียนของผู้โดยสาร ผู้ให้บริการ หรือบุคคลอื่น ซึ่งได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการขนส่งทางราง สามารถร้องเรียนต่ออธิบดีได้ (ร่างมาตรา 126)

13.6 กำหนดให้ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ หรือบุคคลอื่น ที่อยู่ในบริเวณสถานีปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิตร่างกาย และทรัพย์สิน การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยภายในบริเวณสถานีตามที่อธิบดีประกาศกำหนด (ร่างมาตรา 127)

#### 14. หมวด 10 บทกำหนดโทษ แบ่งได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่

##### 14.1 ส่วนที่ 1 โทษปรับทางปกครอง

1. กำหนดให้การกระทำความผิดที่มีโทษทางอาญาตามพระราชบัญญัตินี้ และเป็นการกระทำของผู้ประจำหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตและกรรมการหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนผู้ได้รับใบอนุญาต อาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองตามบทบัญญัติในส่วนนี้ได้ (ร่างมาตรา 128 และร่างมาตรา 129)

2. กำหนดให้โทษปรับทางปกครอง มี 2 ชั้น ได้แก่ โทษปรับทางปกครองชั้น 1 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท และโทษปรับทางปกครองชั้น 2 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทแต่ไม่เกินสี่แสนบาท และหากเป็นการกระทำความผิดที่มีโทษทางปกครองและเป็นการกระทำที่มีลักษณะต่อเนื่อง ให้ระวางโทษปรับรายวันได้ (ร่างมาตรา 130)

3. กำหนดกระบวนการพิจารณาโทษปรับทางปกครอง การทำคำวินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง การจัดทำบันทึกความยินยอมของผู้กระทำความผิด และกำหนดวิธีการบังคับตามบันทึกความยินยอมของผู้กระทำความผิด (ร่างมาตรา 131 ถึงร่างมาตรา 140)

4. กำหนดให้วิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองของเจ้าหน้าที่สอบสวน แบบคำวินิจฉัยโทษปรับทางปกครอง และการจัดทำบันทึกความยินยอม ให้เป็นไปตามระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครองที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกำหนด (ร่างมาตรา 141)

##### 14.2 ส่วนที่ 2 โทษทางอาญา

1. กำหนดการกระทำที่เป็นความผิดและมีโทษทางอาญา (ร่างมาตรา 142 ถึงร่างมาตรา 156)

2. กำหนดให้ความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวหรือเป็นความผิดที่มีโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือนหรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเปรียบเทียบได้ และเมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ได้เปรียบเทียบแล้วให้ถือว่าคดีเลิกกัน แต่หากผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบหรือยินยอมแล้วแต่ไม่ชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ดำเนินคดีกับผู้ต้องหาต่อไป (ร่างมาตรา 157)

#### 15. บทเฉพาะกาล

15.1 กำหนดให้วาระเริ่มแรก คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการตามมาตรา 5 (1) (2) และ (3) จนกว่าจะมีการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา 5 (4) และให้ดำเนินการแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามมาตรา 5(4) ภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา 158)

15.2 กำหนดให้บรรดาโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่ได้เริ่มดำเนินการไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและยังไม่แล้วเสร็จ ให้โครงการดังกล่าวดำเนินการต่อไปตามเดิม เว้นแต่คณะกรรมการจะมีมติเป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยของระบบการเดินรถขนส่งทางราง การประกอบกิจการขนส่งทางราง หรือการให้บริการ (ร่างมาตรา 159)

15.3 กำหนดให้บรรดาอำนาจ สิทธิ และประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีอยู่ตามกฎหมายว่าด้วยการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือกฎหมายว่าด้วยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้ยังคงมีอยู่ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา 160)

15.4 กำหนดให้ภายในระยะเวลาหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ให้รัฐมนตรีดำเนินการออกใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางรางตามพระราชบัญญัตินี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามลักษณะและประเภทของการประกอบกิจการ ขอบเขตการให้บริการ รวมทั้งสิทธิต่าง ๆ ในการให้บริการขนส่งทางรางในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยในการออกใบอนุญาตของรัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยด้วยก็ได้ (ร่างมาตรา 161)

15.5 กำหนดให้ในกรณีที่การประกอบกิจการขนส่งทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีการให้สัมปทานหรือทำสัญญาว่าจ้างผู้ใดเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้ได้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางกับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือกรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ยังคงมีสิทธิในการประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตและสิทธิที่มีอยู่เดิมตามที่ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถนั้นต่อไป จนกว่าสัมปทานหรือสัญญาดังกล่าวจะสิ้นสุดลง โดยการประกอบกิจการขนส่งทางรางของผู้ได้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถขนส่งทางรางดังกล่าว ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัตินี้ และตามเงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนด และในกรณีที่ผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถดังกล่าวทำความตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือกรุงเทพมหานคร หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทาน หรือสัญญานั้น ให้เป็นการได้รับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ ให้รัฐมนตรีดำเนินการออกใบอนุญาตให้กับผู้รับสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถนั้น โดยให้ได้รับสิทธิประกอบกิจการขนส่งทางรางตามขอบเขตการให้บริการเดิมที่คู่กรณีได้ตกลงกัน และตามระยะเวลาที่เหลืออยู่ของสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถนั้น รวมทั้งในกรณีที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถนั้น ให้ผู้รับสัมปทานหรือผู้ทำสัญญาว่าจ้างเดินรถที่ได้รับการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่มีการต่ออายุสัญญาสัมปทานหรือสัญญาว่าจ้างเดินรถดังกล่าว โดยในระหว่างนั้นให้ยังคงให้บริการขนส่งทางรางต่อไปได้ (ร่างมาตรา 162)

15.6 กำหนดให้ในระหว่างที่ยังมิได้มีการกำหนดเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบขนส่งทางราง ให้เขตระบบรถไฟฟ้าและเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้าตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และเขตทางรถไฟตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พระพุทธศักราช 2464 ให้ยังคงใช้บังคับต่อไป (ร่างมาตรา 163)

15.7 กำหนดให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือผู้ได้รับสัมปทานตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พุทธศักราช 2515 ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ ยังคงปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ และให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่ต่ออธิบดีภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา 164)

15.8 กำหนดให้อธิบดีดำเนินการให้การรับรองสถาบันฝึกอบรมตามมาตรา 104 ให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา 165)

## ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์

### 1. ภาพรวมของการขนส่งทางราง<sup>1</sup>

#### 1.1 ข้อมูลทั่วไป

การขนส่งหลักของประเทศไทย ได้แก่ การขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำทั้งชายฝั่งทะเลและทางน้ำลำคลอง และทางอากาศ คาดการณ์ว่าในช่วง 2 ทศวรรษข้างหน้าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวภาคการขนส่งซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของเศรษฐกิจไทยย่อมจะเติบโตไปพร้อมกับภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ โดยระบบรางเป็นหนึ่งในภาคการขนส่งที่มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งบทบาทของการขนส่งทางรางจะมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นไปเรื่อย ๆ ขณะเดียวกันก็แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการขนส่งทางรางจะต้องได้รับการพัฒนาและส่งเสริมในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งนี้ เนื่องจากความต้องการที่มีต่อบริการขนส่งในส่วนของการขนส่งทั้งภาครัฐและรัฐวิสาหกิจในกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามระดับการพัฒนาของเศรษฐกิจ

รัฐบาลได้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบราง ทั้งในส่วนของการรถไฟฟ้ามวลชนในเขตเมือง รถไฟทางคู่ และรถไฟความเร็วสูง เพื่อให้เกิดการใช้งานระบบรางเพิ่มมากขึ้นและลดปัญหาความแออัดของการจราจรทางถนน ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนรวมถึงมลพิษ ซึ่งการลงทุนระบบรางจะต้องมีการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ มีมาตรฐานที่เทียบเท่าระดับสากล เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนในการเดินทาง กระทรวงคมนาคมจึงมีนโยบายพัฒนาการคมนาคมระบบรางให้เป็นระบบหลักในการขนส่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งขึ้นร้อยละ 30 พร้อมแนวคิดการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการเพื่อการใช้นางรางได้เต็มประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์ต่อประชาชนสร้างผลตอบแทน

<sup>1</sup> 1. คมนาคม ตั้งเป้าไทยมีระบบรางขนาดใหญ่เข้าถึงทุกภูมิภาคในปี 71. (25 พฤศจิกายน 2563). สืบค้น 2 มิถุนายน 2565 จาก <https://www.ryt9.com/s/iq03/3179173>

2. อรัชมน พิเชฐวรกุล. (13 ธันวาคม 2562). ขนส่งระบบราง. กรุงเทพธุรกิจ. สืบค้น 7 มิถุนายน 2565 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/columnist/123895>

3. ชร. ชี้แจง กรณี สรรพท. คัดค้าน ร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. .... ฉบับที่ 2. (ม.ป.ป.). สืบค้น 24 พฤษภาคม 2565 จาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/52677>

4. ศรินทร ภูจินดา. (2562). สัมฤทธิ์ผลของการจัดการโครงการขนส่งสาธารณะระบบรางในเขตกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาการรถไฟฟ้ามวลชนแห่งประเทศไทย. สืบค้น 8 มิถุนายน 2565 จาก <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/JMA/article/download/192795/153810/735613>

5. สุนันทา เจริญปัญญาธิง. (2560). ปัจจัยภาครัฐและกฎหมายในการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟในประเทศไทย The Government policy and legal factors affecting development of rail freight transportation in Thailand. วารสารการขนส่งและโลจิสติกส์. (10), 41-54.

6. สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (2562). แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ. สืบค้น 8 มิถุนายน 2565 จาก [https://cdc.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parbudget/ewt\\_dl\\_link.php?nid=680&file\\_name=document](https://cdc.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parbudget/ewt_dl_link.php?nid=680&file_name=document)

ให้ประเทศชาติอย่างคุ้มค่าสูงสุด โดยคาดว่าเมื่อรถไฟทางคู่ก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรางและเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศช่วยกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและท้องถิ่นต่าง ๆ รวดเร็วมากขึ้น โดยให้ความสำคัญการพัฒนาในระบบรางในทุกภูมิภาค เมื่อประเทศไทยมีระบบรางขนาดใหญ่ที่เข้าถึงทุกภูมิภาคของประเทศ จะเป็นการยกระดับมาตรฐานรถไฟไทยให้มีความเจริญก้าวหน้า เป็นการลงทุนเพื่อวางรากฐานความมั่นคงด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทยในระยะยาว สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค สร้างศักยภาพและโอกาสใหม่ทางการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว รวมถึงสนับสนุนการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบเส้นทางเกิดการกระจายความเจริญอย่างทั่วถึง และลดความเหลื่อมล้ำของประเทศไทย

## 1.2 สถานการณ์การคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศไทย

ประเทศไทยตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ได้เปรียบทางเศรษฐกิจในฐานะศูนย์กลางของภาคเหนือของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การเคลื่อนไหวทางการค้าที่สำคัญในกลุ่มประเทศที่มีมูลค่าสูงของภูมิภาค คือ สาธารณรัฐประชาชนจีน มาเลเซีย สิงคโปร์ จำเป็นต้องใช้ระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ผ่านประเทศไทย ในขณะที่เวียดนาม เมียนมา ลาว และกัมพูชาต่างก็มีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในอนาคตการค้าระหว่างประเทศเหล่านั้นก็จำเป็นต้องอาศัยระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ผ่านประเทศไทยด้วยเช่นกัน ดังนั้นประเทศไทยจึงมีศักยภาพที่จะกลายเป็นศูนย์กลางระบบการแลกเปลี่ยนทางการค้าในภูมิภาค อย่างไรก็ตามความสามารถดังกล่าวขึ้นอยู่กับมีระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ครอบคลุม สามารถตอบสนองความต้องการได้อย่างรวดเร็วท่ามกลางเศรษฐกิจที่กำลังพัฒนา ภายใต้กรอบกฎหมายที่ปลอดภัยและเป็นธรรม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศไทยยิ่งขึ้น

ความตื่นตัวที่จะผลักดันรูปแบบการขนส่งอื่นที่สามารถขนส่งได้คราวละมาก ๆ แทนที่การขนส่งทางถนน (Shift Mode) ในประเทศไทยแสดงออกผ่านการพัฒนาระบบรางที่กำลังขยายตัวมากขึ้น ทั้งการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองหลวงและการขยายเส้นทางรถไฟในส่วนภูมิภาค โดยผลักดันโครงการรถไฟทางคู่และโครงการรถไฟความเร็วสูง (High Speed Train) ระหว่างเมืองและการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ตลอดจนการพัฒนาองค์กรที่รับผิดชอบโดยการจัดตั้งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพิ่มขึ้นจากเดิมซึ่งมีแต่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และท้ายที่สุดได้มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางขึ้นให้อยู่ในสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมทั้งยกฐานะพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... เพื่อให้อำนาจกรมการขนส่งทางรางดูแลรับผิดชอบกิจการรถไฟและรถไฟฟ้า เพื่อให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (7) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนปฏิรูปประเทศที่ 5 ด้านเศรษฐกิจ ประเด็นการปฏิรูปที่ 9 Connectivity พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศ โดยมีเป้าหมายในการส่งเสริมให้มีการขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้นจากเดิม ร้อยละ 2.03 ในปี พ.ศ. 2563 เป็นร้อยละ 4.3 ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งทางรางให้มากขึ้นตามยุทธศาสตร์ชาติ

### 1.2.1 โครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงข่ายเส้นทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 4,043 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัดทั่วประเทศ ประกอบด้วยทางเดี่ยว 3,764 กิโลเมตร ทางคู่ 174 กิโลเมตร และทางสาม 105 กิโลเมตร เนื่องจากทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยว (ทางคู่และทางสามระยะทางค่อนข้างน้อย) ทำให้เสียเวลาในการรอสับหลัก อีกทั้งโครงข่ายทางรถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม (มากกว่าร้อยละ 60 ของรางมีอายุเฉลี่ยเกิน 30 ปีขึ้นไป) ที่ขาดการซ่อมบำรุง และรถจักรมีอายุการใช้งานระหว่าง 12-44 ปี โดยเฉพาะรถจักรที่มีอายุ 40 ปีขึ้นไปมีร้อยละ 72 ของรถจักรทั้งหมด ส่งผลต่อสมรรถนะในการลากจูง โดยเฉพาะเส้นทางขนส่งตู้สินค้าระหว่างไอซีดีลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ ยังมีทางลักผ่านของชุมชนและมีจำนวนจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศจำนวน 2,460 จุด โดยเป็นทางผ่านระดับถนนที่รถไฟจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว ซึ่งเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้งจำนวน 2,200 จุด จึงทำให้การขนส่งทางรางยังคงไม่สามารถทำความเร็วได้มากนัก โดยขบวนรถโดยสารมีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขบวนรถสินค้ามีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

#### เส้นทางรถไฟไทย

- ทางสายเหนือ ถึง จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทาง 751 กิโลเมตร
  - ทางสายใต้ ถึง จังหวัดนราธิวาส (สุไหงโกลก) ระยะทาง 1,143 กิโลเมตร และสถานี ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 974 กิโลเมตร
  - ทางสายตะวันออก ถึง จังหวัดสระแก้ว (อรัญประเทศ) ระยะทาง 255 กิโลเมตร และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะทาง 200 กิโลเมตร
  - ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึง จังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง 575 กิโลเมตร และจังหวัดหนองคาย ระยะทาง 624 กิโลเมตร
  - ทางสายตะวันตก ถึง สถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทาง 194 กิโลเมตร
  - ทางสายแม่กลองช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ระยะทาง 31 กิโลเมตร และช่วงบ้านแหลม - แม่กลอง ระยะทาง 34 กิโลเมตร
  - คลองสิบเก้า - บ้านภาษี - แก่งคอย - ศรีราชา - แหลมฉบัง - เขาชีจรรย์ - มาบตาพุด
- เพื่อให้รับโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก
- นอกจากนั้น ยังมีโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร ที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่
- สายสีเขียวเข้ม หมอชิต-แบริ่ง ระยะทาง 22.25 กิโลเมตร
  - สายสีเขียวอ่อน สนามกีฬา-บางหว้า ระยะทาง 14.2 กิโลเมตร
  - สายสีน้ำเงิน บางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 20 กิโลเมตร
  - สายสีม่วง บางใหญ่-เตาปูน ระยะทาง 23 กิโลเมตร
  - รถไฟฟ้าสุพรรณภูมิ พญาไท-มักกะสัน-สุพรรณภูมิ ระยะทาง 28.5 กิโลเมตร

### 1.2.2 สถานการณ์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง

1.2.2.1 การพัฒนารถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีรายละเอียดของความก้าวหน้า ดังนี้

1) รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) เป็นสัมปทานของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ เปิดให้บริการเมื่อ พ.ศ. 2547 ส่วนที่ต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-เตาปูน เปิดให้บริการเมื่อ พ.ศ. 2560

2) รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เป็นโครงการที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการเอง โดยช่วงบางใหญ่ - เตาปูน เปิดให้บริการเมื่อ พ.ศ. 2559 โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้าง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ให้บริการเดินรถ

3) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม (บางขุนนนท์-มีนบุรี) โดยแบ่งเป็นช่วงมีนบุรี-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ส่วนช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-บางขุนนนท์ อยู่ระหว่างการดำเนินการประมูลผู้รับเหมา

4) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู (เส้นทางแคราย-มีนบุรี) เป็นสัมปทานของ บริษัท นอร์ทเทิร์นบางกอกโมโนเรล จำกัด อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

5) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) เป็นสัมปทานของ บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

1.2.2.2 เร่งดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน โดยดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนใน จังหวัดภูเก็ต จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดนครราชสีมา โดยใช้มาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) และขยายผลสู่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดพิษณุโลก และ จังหวัดอุดรธานี ในระยะถัดไป เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะสามารถแก้ปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบ และยั่งยืน เกิดการเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน ภาคธุรกิจ และนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งอุตสาหกรรมและแหล่งท่องเที่ยว

1.2.2.3 เร่งรัดพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ โดยดำเนินการเร่งรัดพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และอนุมัติให้ดำเนินการเพิ่มเติมในบางเส้นทาง โดยเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะส่งผลให้ประเทศไทยมีโครงข่ายรถไฟทางคู่เพิ่มขึ้น

1.2.2.4 ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง รัฐบาลมีแผนงานที่จะดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ได้แก่ 1) ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย และ 2) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา)

### 1.2.3 ความต้องการด้านคมนาคมขนส่งทางราง

จากสถิติผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในประเทศไทย พบว่า ปริมาณผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ และรถไฟฟ้าสายสีเขียว รวมกันมากกว่ารถโดยสาร ขสมก. แม้ว่าข้อมูลรถโดยสารยังขาดกลุ่มรถร่วม รถตู้โดยสารและรถขนาดเล็กจำนวนมาก แต่ก็เห็นได้ชัดว่าระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตเมืองนั้นมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และมีแนวโน้มขยายตัวตามการเปิดเส้นทางและสถานีใหม่ ๆ

ขณะที่ระบบรถโดยสารมีแนวโน้มผู้โดยสารลดลง ในส่วนของการขนส่งสินค้าภายในเมืองผ่านระบบรางยังมีอยู่ในวงจำกัด เนื่องจากการขนส่งทางรางไม่สามารถไปสู่จุดหมายได้โดยตรง ต้องมีการเปลี่ยนระบบ ซึ่งต้องใช้อุปกรณ์ยกขน เสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเข้าออกระบบ ไม่คุ้มค่าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน

สำหรับการขนส่งระหว่างเมือง พบว่า สินค้าที่ขนส่งทางรางหรือทางรถไฟมี 3 กลุ่มหลัก คือ

1) สินค้าเทกอง (Bulk Good) ซึ่งประกอบไปด้วย สินค้าเทกองแห้ง (ถ่านหิน หิน ททราย ปูนซีเมนต์ แร่ น้ำตาล ธัญพืช เศษไม้ ) และสินค้าเหลว (สารเคมี น้ำมันปิโตรเลียม) ซึ่งเป็นสินค้าที่พบมากที่สุด

2) สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ เป็นสินค้าที่ขนส่งทางรางหรือทางรถไฟ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อไปส่งท่าเรือหรือไปรับจากท่าเรืออีกชั้นหนึ่ง ซึ่งเรียกว่าการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

3) สินค้าอื่น ๆ เช่น สินค้าทั่วไป รถยนต์ พัสตภัณฑ์ สินค้าเบ็ดเตล็ด เป็นต้น โดยสินค้าที่ขนส่งทางรางนั้นมีความแตกต่างกันไปตามประเภทอุตสาหกรรมในแต่ละประเทศ

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทยมีปริมาณเพียงร้อยละ 2.1 ของการขนส่งรวมทุกประเภท ซึ่งการขนส่งทางราง รถจักร 1 คัน สามารถเคลื่อนย้ายตู้สินค้าได้มากกว่า 60 ตู้ โดยมีต้นทุนการใช้น้ำมัน 1 ลิตรเฉลี่ยขนส่งสินค้าได้ 85.5 เมตริกตัน ในขณะที่การขนส่งด้วยรถบรรทุกซึ่งมีต้นทุนการใช้น้ำมันเท่ากันสามารถขนส่งได้เพียง 25.5 เมตริกตัน ทำให้ต้นทุนขนส่งทางถนนสูงกว่าการขนส่งทางรางกว่า 2.4 เท่า จากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า สินค้าที่ขนส่งมากที่สุด คือ สินค้าเบ็ดเตล็ด ซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 70-75 ของปริมาณการขนส่งทางรางทั้งหมด รองลงมา คือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และซีเมนต์ ในส่วนของปริมาณสินค้านั้นมีแนวโน้มคงที่ เนื่องจากข้อจำกัดด้านความจุของโครงข่ายรถไฟไทย ในส่วนของความต้องการเดินทางของคนทางรางนั้นยังมีจำนวนน้อย แต่คาดว่าจะมีจำนวนสูงขึ้นในปี พ.ศ. 2570 และ พ.ศ. 2575 แต่ไม่เกินระดับ 150,000 คน-เที่ยว/วัน ในแต่ละเส้นทางบริการของรถไฟ โดยส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉยงเหนือ (ส่วนที่ติดกับภาคกลาง) และภาคใต้ (ตอนบนและตอนกลาง)

#### 1.2.4 ศูนย์จัดเก็บและกระจายสินค้าทางราง

การขนส่งทางรถไฟเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน สามารถขนส่งได้ครั้งละมาก ๆ และก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมน้อย ต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางรถไฟต่ำ คือ มีค่าใช้จ่ายอยู่ที่ประมาณ 0.93 บาทต่อตัน-กิโลเมตร แต่ข้อจำกัดที่สำคัญของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ คือ ไม่สามารถขนส่งแบบ Door to Door ได้ ทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟจำเป็นที่จะต้องมีการรวบรวมและกระจายสินค้า ได้แก่ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) โดย ICD ที่สำคัญ ได้แก่ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง สามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึงปีละ 1.4 ล้านที.อี.ยู และย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) กระจายอยู่ในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ในปัจจุบันย่านกองเก็บตู้สินค้ามีจำนวน 10 แห่ง แบ่งออกเป็นการบริหารโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สถานีศลาอาสน์ จังหวัดอุดรธานี สถานีท่าพระ จังหวัดขอนแก่น สถานีกุดจิก จังหวัดนครราชสีมา และชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี และการบริหารโดยเอกชน จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ สถานีโนนพยอม จังหวัดขอนแก่น ชุมทางถนนจิระ สถานีบ้านเกาะ สถานีบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ที่หยุดรถท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี และชุมทางทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

### 1.2.5 สถานีการขนส่ง

สถานีรถไฟซึ่งอยู่ตามแนวรถไฟทุกเส้นทาง มีระยะห่างของสถานีไม่มากนัก ซึ่งนับเป็นจุดได้เปรียบที่สำคัญในการให้บริการประชาชนตามแนวเส้นทางรถไฟ อย่างไรก็ตาม ด้วยเส้นทางการให้บริการซึ่งเป็นข้อจำกัดที่สำคัญจึงเห็นได้ว่าเมื่อพิจารณาระยะเวลาการเข้าถึงสถานีในรัศมี 20 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรประมาณ 27.5 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 41.8 ของประชากรทั้งประเทศ ขณะที่ระยะเวลาการเข้าถึงสถานีในรัศมี 40 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรกว่า 37.5 ล้านคนหรือคิดเป็นร้อยละ 57.4 และระยะเวลาการเข้าถึงสถานีในรัศมี 60 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรถึง 43.9 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 66.8 ของประชากรทั้งประเทศ โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคใต้เมื่อพิจารณาระยะเวลาการเข้าถึงสถานีในรัศมี 40 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรถึงกว่าร้อยละ 80 ของภูมิภาค ด้วยเหตุนี้ จึงเห็นได้ว่าภาคใต้มีประชาชนใช้บริการรถไฟเพื่อการเดินทางระหว่างชุมชนหรือระหว่างจังหวัดมากกว่าภูมิภาคอื่น ๆ ดังนั้น การพัฒนาระดับการเข้าถึงสถานีในช่วงรัศมี 40 กิโลเมตรโดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานีรถไฟ จึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อเป็นการให้บริการขั้นพื้นฐานแก่ประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ

### 1.2.6 การเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ เมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน และประตูการค้าชายแดน

ประเทศไทยเป็นเมืองและประตูการค้าที่เป็นทั้งแหล่งบริโภคและแหล่งตลาดที่สำคัญในเชิงพื้นที่ ดังนั้น การเชื่อมโยงเพื่อการพัฒนาเมืองและประตูการค้า (รวมถึงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในอนาคต) ตลอดจนความต้องการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ เมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (Hub) เมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน (Sub-hub) และประตูการค้าชายแดน (Gateway) นับเป็นสิ่งสำคัญอย่างมาก โดยจะต้องเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิตกับประตูการค้า ขณะเดียวกันต้องสอดคล้องกับการพัฒนาเมืองเศรษฐกิจและเมืองคู่ขนานให้โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยสามารถจัดลำดับโครงข่ายได้ ดังนี้

1) การเชื่อมโยงหลัก เป็นการเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาคกับกรุงเทพมหานคร การเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักด้วยกันเอง ได้แก่ 1) ภาคเหนือ-กรุงเทพมหานคร (เชียงใหม่-พิษณุโลก-นครสวรรค์-พระนครศรีอยุธยา-กรุงเทพมหานคร) 2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-กรุงเทพมหานคร (หนองคาย-อุดรธานี-ขอนแก่น-นครราชสีมา-กรุงเทพมหานคร) 3) ภาคตะวันออก-กรุงเทพมหานคร (ตราด-จันทบุรี-ระยอง-ชลบุรี-กรุงเทพมหานคร) และ 4) ภาคใต้ (สงขลา-สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต-หัวหิน-ชะอำ-ราชบุรี-กรุงเทพมหานคร) ซึ่งต้องมีความคล่องตัวสูง มีประสิทธิภาพ ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

2) การเชื่อมโยงรอง เป็นการเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักและเมืองรองภายในกลุ่มเมือง ทั้ง 22 กลุ่มเมือง ซึ่งต้องมีความคล่องตัวและสะดวกสบาย

3) การเชื่อมโยงย่อย เป็นการเชื่อมโยงระหว่างเมืองรองและเมืองบริวาร ซึ่งต้องมีความทั่วถึงและครอบคลุมพื้นที่ชุมชนโดยรอบ

4) การเชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าหลัก เป็นการเชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าหลัก รวมถึงเชื่อมโยงสู่ด่านที่มีศักยภาพการพัฒนาเป็นประตูการค้าหลัก โดยการเชื่อมโยงดังกล่าวต้องมีเพียงพอต่อการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ได้แก่ 1) ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย 2) ด่านแม่สาย จังหวัดเชียงราย 3) ด่านแม่สอด จังหวัดตาก 4) ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา 5) ด่านหนองคาย

จังหวัดหนองคาย 6) ด้านมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร 7) ด้านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และ 8) ด้านคลองลึก (อรัญประเทศ) จังหวัดสระแก้ว และด้านที่มีศักยภาพการพัฒนาเป็นประตูการค้าหลักอีก 7 แห่ง ได้แก่ 1) ด้านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา (ASEAN Railway) 2) ด้านบ้านพรือ จังหวัดกาญจนบุรี (AH123) 3) ด้านนครพนม จังหวัดนครพนม (AH15) 4) ด้านสุโขทัย-ลก จังหวัดนครราชสีมา (AH18) 5) ด้านบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด (AH123) 6) ด้านท่าเรือปัตตานี จังหวัดปัตตานี (AH18) และ 7) ด้านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน (AH13)

### 1.3 ปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางราง

จากการศึกษาข้อมูลการคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศ สามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางราง ได้ดังนี้

1) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม และแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรฉบับปัจจุบัน มีการปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ ที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และสามารถลดต้นทุนของประเทศได้ในภาพรวม เช่น การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ไปยังพื้นที่อุตสาหกรรม หรือพื้นที่ที่มีศักยภาพในการขนส่งตู้สินค้า รวมทั้งสามารถสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ตลอดจนการปรับปรุงทางราง หมอนสะพาน ติดตั้งรั้วเครื่องกั้น ระบบอาณัติสัญญาณไฟสี และระบบโครงข่ายคมนาคมทั่วประเทศ แต่ในรายละเอียดแต่ละโครงการติดปัญหาด้านเงินลงทุนที่ไม่มีความชัดเจน ทำให้การจัดสรรงบประมาณมีไม่เพียงพอต่อการก่อสร้างส่งผลต่อความสำเร็จของโครงการ และไม่สามารถตอบสนองต่อนโยบายที่กำหนดได้

2) ปัญหาทางกฎระเบียบ โดยสามารถสรุปปัญหาได้ 3 ข้อ ได้แก่ 1) กฎระเบียบที่ใช้เก่าเกินไป ไม่ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป เป็นอุปสรรคในการดำเนินการที่ต้องประสานงานกับองค์กรต่าง ๆ 2) กฎหมายปัจจุบันมีจุดเน้นไปที่การกำกับ และควบคุมการบริหารของรถไฟ โดยที่รัฐมีภาระหน้าที่ต้องดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนเป็นหลัก ทำให้เกิดการขาดทุนสะสม ส่งผลต่อพัฒนาการขนส่งสินค้าที่ร่วมใช้โครงสร้างพื้นฐานเดียวกัน และ 3) การดำเนินงานบางอย่างของการรถไฟแห่งประเทศไทยถูกจำกัดด้วยข้อกฎหมาย ทำให้ไม่สามารถดำเนินการปรับเพิ่มค่าระวางหรือค่าความสะดวกต่าง ๆ โดยปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี ส่งผลให้มีการจัดเก็บราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนมาโดยตลอด

3) การเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญของบางโครงการเมื่อเปลี่ยนรัฐบาล อาทิ รูปแบบการลงทุนเทคโนโลยี ทำให้การดำเนินการไม่เป็นไปตามแผนส่งผลต่อความล่าช้าของโครงการ อีกทั้งการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ในเมืองจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนทั้งรัฐและเอกชน การพิจารณาในประเด็นต่าง ๆ จึงใช้เวลานานกว่าจะได้ข้อยุติ ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานให้ได้ตามแผน หรือรถไฟทางคู่ที่ความไม่แน่นอนของการพัฒนาระบบรางของประเทศเพื่อบ้านที่อาจส่งผลต่อสัดส่วนผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟระหว่างเมืองลดลง

4) โครงข่ายรถไฟฟ้าเขตเมืองยังมีจำกัด ในขณะที่รางรถไฟระหว่างเมืองมีสภาพทรุดโทรม โดยเส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยวทำให้มีข้อจำกัดมากในการเดินรถ รถจักร รถโดยสาร แคร่ ทรุดโทรม ไม่เพียงพอปัญหาอาณัติสัญญาณ ระบบการจัดการเดินรถยังคงค่อนข้างล้าสมัย ปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางลัดผ่าน

5) การประกอบกรรณไฟฟ้ายังมีน้อยราย ปัญหาการขาดทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย การประกอบกรรณไฟฟ้าโดยสาธารณะระหว่างเมืองเป็นแบบผูกขาด การประกอบกรรณไฟฟ้าขนส่งสินค้าโดยเอกชน ยังมีจำกัด ปัญหาความขัดแย้งในบทบาทกำกับ/ประกอบการ ยังต้องพึ่งพาเทคโนโลยีต่างประเทศ

6) การกำกับและดูแลการขนส่ง โดยที่ผ่านมาประสบปัญหาความขัดแย้งในบทบาทกำกับ/ประกอบการ ทั้งนี้ ในปัจจุบันได้มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางซึ่งจะต้องดำเนินการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว และกำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐานและกำกับดูแลเพื่อให้การคมนาคมขนส่งทางรางเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

7) การแทรกแซงการบริหารงานของฝ่ายการเมืองถือเป็นผลกระทบทางตรง เนื่องจากการรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือของภาครัฐในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติ การเข้าแทรกแซงของฝ่ายการเมือง ทำให้ไม่สามารถบริหารหรือจัดการกับองค์การได้อย่างเหมาะสม หรือเกิดประสิทธิภาพต่อประชาชนที่ใช้บริการ ได้อย่างแท้จริง

8) การขาดการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพราะรูปแบบการให้บริการ และจัดเก็บค่าโดยสาร การบริหารจัดการรายได้ของแต่ละรายมีความแตกต่างกัน และไม่สามารถประสานงานกัน เพื่อหาข้อสรุปได้ ทำให้ไม่สามารถนำมาผสานประโยชน์ซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดสิ่งที่ดีกว่าและเกิดประสิทธิภาพในการบริการประชาชนอย่างยั่งยืน

9) ปัญหาการเชื่อมต่อกันในระบบขนส่งสาธารณะระบบรางและการขนส่งโดยสารทั้งระบบ ในทุกรูปแบบ กล่าวคือ ประชาชนจะแสวงหาสิ่งที่ดีที่สุด ใช้เวลาและค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดในการเดินทาง ดังนั้น ศูนย์กลางของระบบขนส่งมวลชนจึงต้องอยู่ใกล้ศูนย์กลางเมือง เพื่อให้สามารถไปถึงเป้าหมายได้ง่ายที่สุด สะดวกที่สุด เพื่อลดความเสี่ยงและเวลาที่เสียไปกับการรอให้เหลือน้อยที่สุด

10) ปัญหาการบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการวางแผนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดโครงข่ายคมนาคมขนส่งระบบรางที่ครอบคลุมระบบการขนส่งทั้งในเมืองและระหว่างเมือง การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้สอดคล้องกับการเติบโตของเมือง

#### 1.4 ข้อเสนอแนะ

1) กำหนดแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่ให้อิงกับนโยบายคณะรัฐมนตรี ทำให้นโยบายที่มีต่อการบริหารจัดการรถไฟมีเอกภาพ

2) นโยบายที่กำหนดตามแผนพัฒนารถไฟที่มีอยู่แล้ว ควรกำหนดเป็นนโยบายเร่งด่วนเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่องและสำเร็จตามแผน เช่น การก่อสร้างโครงข่ายรถไฟเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และบ้านไผ่-มหาสารคาม-มุกดาหาร-นครพนม เป็นต้น

3) การจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าให้ครอบคลุมพื้นที่ตามโครงข่ายรถไฟ เช่น รัฐควรรเร่งพัฒนาการบริหารจัดการพื้นที่การพัฒนา ICD ลาดกระบังให้เกิดความชัดเจนโดยเร็ว เพื่อไม่ให้เกิดช่องว่างในการบริหารที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรางจากกรุงเทพฯ ไปยังท่าเรือแหลมฉบังทั้งระบบ พร้อมทั้งควรเข้าไปแก้ปัญหาการออกแบบการจราจรภายใน ICD ลาดกระบังให้มีประสิทธิภาพ ไม่เกิดความแออัดในช่วงเร่งด่วน เป็นต้น

4) ภาครัฐควรปรับปรุงตัวบทกฎหมายให้มีความทันสมัย สามารถใช้ได้กับบริบทของสังคมยุคปัจจุบันที่ได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างทันเวลา รัฐควรปรับกฎหมายที่กำกับและควบคุมการบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ให้มีภาระหน้าที่ดำเนินการหรือจัดหาบริการให้แก่ประชาชนเป็นหลักเพียงอย่างเดียว ควรจะคำนึงถึงผลประโยชน์ของภาคีที่เกี่ยวข้องได้ด้วย และรัฐควรปรับปรุงกฎหมายให้เกิดความอิสระด้านราคา โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถพิจารณากำหนดราคาได้เอง เนื่องจากกฎหมายปัจจุบันการดำเนินงานบางอย่างถูกจำกัดด้วยข้อของกฎหมายที่ไม่เป็นอิสระ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการปรับเพิ่มค่าระวางหรือค่าความสะดวกต่าง ๆ โดยปราศจากความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีได้ ส่งผลให้มีการจัดเก็บราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนมาโดยตลอด

5) การพัฒนาความเชื่อมโยงของเมืองควรได้รับการพิจารณาในเชิง “รูปแบบการคมนาคมขนส่ง (Mode of Transport)” เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพ ความคล่องตัว ลดต้นทุนและประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งระบบรางเพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลัก หรือระหว่างเมืองหลักกับกรุงเทพมหานคร หรือการเชื่อมโยงสู่ประตูการค้าสำคัญ โดยแนวเส้นทางการขนส่งระบบรางที่เสนอแนะเพื่อเชื่อมโยงระบบเมืองมีจำนวน 7 แนวเส้นทาง (Alignment Design) ได้แก่

- 5.1 กรุงเทพมหานคร-นครสวรรค์-เชียงใหม่-เชียงราย (เชียงใหม่)
- 5.2 กรุงเทพมหานคร-จังหวัดนครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย
- 5.3 นครราชสีมา-อุบลราชธานี
- 5.4 กรุงเทพมหานคร-ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)-สุราษฎร์ธานี-สงขลา (ปาดังเบซาร์)
- 5.5 กรุงเทพมหานคร-ชลบุรี (พัทยา)-ระยอง
- 5.6 เส้นทางเชื่อมโยงสู่ด่านแม่สอด จังหวัดตาก
- 5.7 เส้นทางเชื่อมโยงสู่ด่านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว (อรัญประเทศ)

6) ประเทศไทยมุ่งหวังให้การคมนาคมขนส่งทางรางเป็นรูปแบบหลักในการคมนาคมขนส่งของประเทศ แต่ในปัจจุบันมีประชาชนที่เข้าถึงรถมีบริการของสถานีรถไฟอย่างน้อยกว่าสถานีรถโดยสารประจำทางเมื่อเปรียบเทียบในรัศมีที่เท่ากัน ดังนั้น จึงควรพัฒนาการเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร (Accessibility) โดยเฉพาะในรัศมี 40 กิโลเมตรจากสถานีรถไฟ ซึ่งจะต้องพิจารณาทั้งในเรื่องของการพัฒนาถนน การกำหนดเส้นทางและที่ตั้งของสถานีรถไฟ

7) เร่งพัฒนารถไฟทางคู่ที่ยังล่าช้ากว่าแผนทั้งในส่วนของการอนุมัติดำเนินการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้าง

8) จัดสรรงบประมาณอย่างเพียงพอเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ

9) ส่งเสริมพัฒนาการเปลี่ยนระบบการขนส่งสินค้าออกจากระบบราง ซึ่งจะส่งผลในการลดต้นทุนการขนส่งทางรางของผู้ประกอบการ เพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้ระบบคมนาคมทางรางในการขนส่งสินค้ามากขึ้น

10) รัฐบาลควรให้อำนาจในการจัดการภายในการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยอย่างเต็มที่ ไม่ควรเข้ามาแทรกแซงด้านการบริหารไม่ว่าจะด้วยรูปแบบใด แต่อาจจะเข้ามาดำเนินการได้เมื่อตรวจสอบแล้วพบว่า การบริหารดังกล่าวไม่เป็นไปตามข้อกำหนด หรือเพื่อประโยชน์สูงสุดของประชาชนอย่างแท้จริง

11) ความจำเป็นในการประสานงานระหว่างหน่วยงานควรให้ความสำคัญและมีความชัดเจนในการดำเนินการ โดยเฉพาะเรื่องของบัตรโดยสารที่ประชาชนต้องถือระหว่างการเดินทางถึง 3-4 ใบ ที่เป็นผลมาจากการบริหารจัดการรายได้ของแต่ละรายที่มีความแตกต่างและหลากหลายระบบ อีกทั้งต่างฝ่ายต่างดำเนินการจัดการตามรูปแบบของแต่ละองค์กร ควรหาข้อสรุปและจัดการประสานงานกันเพื่อเอื้อต่อการให้บริการประชาชนอย่างเพียงพอและชัดเจน

12) ควรจัดการกับปัญหาการไม่เชื่อมต่อกันในระบบขนส่งสาธารณะระบบราง กรณีโครงการใช้งานที่ยังไม่เชื่อมต่อกับรถไฟใต้ดินโดยเร็ว เพื่อความสะดวกของประชาชนผู้เข้ามาใช้บริการ

13) รัฐบาลควรให้ความสำคัญต่อการบูรณาการระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ ให้เชื่อมต่อจังหวัดปริมณฑล และจังหวัดในภูมิภาค รวมไปถึงการคมนาคมทุกรูปแบบ สามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างต่อเนื่องและไม่เสียเวลาในการเดินทางอย่างเช่นในปัจจุบัน

## 2. ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....<sup>2</sup>

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศไทยให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั้งประเทศ เชื่อมต่อระบบการขนส่งทางรางกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดกิจการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศ และภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัยในการเดินทาง ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเมื่อมีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายแล้วคาดว่าจะส่งผลต่อผู้ใช้บริการและเป็นการส่งเสริมและพัฒนาระบบราง ดังนี้

### 1. ผู้ใช้บริการ

#### 1.1 การคุ้มครองผู้ใช้บริการ

ประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางรางถูกกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สิน การรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยบริเวณสถานี ตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางรางกำหนดและมีการลงโทษผู้ประกอบการที่ได้ทำผิด โดยได้กำหนดหน้าที่ไว้

<sup>2</sup> สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (15 มิถุนายน 2565). ระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ 25 ปีที่ 4 ครั้งที่ 6 (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันพุธที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2565 ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ). สืบค้น 16 มิถุนายน 2565 จาก [https://pis.parliament.go.th/PARFileDownloadProxy/download?s=1wz-NRt\\_Bct0QEyOZa9hCnIMPIJfQbdSEITaO-c\\_4qF5y3BvJUyQ2XJZczUhRgr-R5oH9qCwTlyrwa5cShro08rpa8Qpy1dGTZn-0y35t6\\_TRe8LZ8xgile-icxgr21JmZm7nihPjBJGTrWqMEP6SWmPgjz0eb0tjPQ=&ref=1556321&n=1](https://pis.parliament.go.th/PARFileDownloadProxy/download?s=1wz-NRt_Bct0QEyOZa9hCnIMPIJfQbdSEITaO-c_4qF5y3BvJUyQ2XJZczUhRgr-R5oH9qCwTlyrwa5cShro08rpa8Qpy1dGTZn-0y35t6_TRe8LZ8xgile-icxgr21JmZm7nihPjBJGTrWqMEP6SWmPgjz0eb0tjPQ=&ref=1556321&n=1)

หลายประการให้ผู้ประกอบการขนส่งทางราง เช่น มีหน้าที่ปฏิบัติตามหมวด 4 การประกอบการกิจการขนส่งทางราง ส่วนที่ 2 หน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งทางราง และหมวด 8 การจดทะเบียนรถขนส่งทางราง โดยหากฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามอาจถูกดำเนินมาตรการลงโทษปรับทางปกครองหรืออาจได้รับโทษทางอาญาแล้วแต่กรณี เป็นต้น นอกจากนี้ กำหนดสิทธิของผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการหรือบุคคลอื่น ซึ่งได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการกิจการขนส่งทางรางสามารถร้องเรียนต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางรางได้

### 1.2 มาตรการป้องกัน หรือเยียวยาให้แก่ประชาชน

1) มีการกำหนดหลักเกณฑ์ให้สามารถร้องเรียนกรณีผู้โดยสารหรือผู้ให้บริการ หรือบุคคลอื่นได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการกิจการขนส่งทางราง

2) มีการกำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้โดยสารเมื่อมีเหตุให้การเดินรถขนส่งทางรางล่าช้าหรือถูกยกเลิก

## 2. การส่งเสริมและพัฒนาระบบราง

2.1 พัฒนาคุณภาพบริการระบบขนส่งทางราง โดยส่งเสริมให้เกิดการบริหารจัดการเดินรถและการให้บริการที่ทำให้ระบบการขนส่งทางรางมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น สามารถให้บริการด้วยความถี่ที่เหมาะสมต่อความต้องการใช้บริการในกรณีการขนส่งผู้โดยสาร และเพิ่มความถี่ของการให้บริการขนส่งสินค้าทางราง ตลอดจนกำหนดแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่นำไปสู่การเพิ่มสัดส่วนของระบบราง และสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ให้บริการ อีกทั้งยังส่งเสริมด้านมาตรฐานการให้บริการ และการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ เป้าหมายสำคัญของการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง คือ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า ยังได้รับความนิยมในการใช้บริการมากเท่าใด ย่อมหมายถึงรายได้จากการขนส่งที่เพิ่มขึ้น และมีอัตราค่าบริการต่อหน่วยที่เหมาะสม อันจะจูงใจให้เกิดการพัฒนาคุณภาพของระบบให้ดียิ่งขึ้น ทั้งด้านความตรงต่อเวลา ความน่าเชื่อถือ ประสิทธิภาพของระบบ และการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น

2.2 การมีกฎหมายในการกำกับดูแลระบบการขนส่งทางราง จะทำให้เอกชนสามารถเข้ามาประกอบการเดินรถขนส่งทางรางในเส้นทางที่มีความจุทางเหลืออยู่ได้ ส่งผลให้เกิดการแข่งขันในการประกอบกิจการขนส่งทางรางและการกำหนดค่าบริการอย่างเป็นธรรม จะทำให้ราคาค่าบริการอยู่ในระดับที่เหมาะสมสามารถแข่งขันได้กับการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศไทยลดลง สร้างความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศไทยให้เพิ่มมากขึ้นได้ นอกจากนี้ การกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางบก ศูนย์กระจายสินค้าที่พักรถสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง จะทำให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาการเชื่อมต่อบริการคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้านและพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อบริการคมนาคมด้านอื่น ๆ ต่อไป

ทั้งนี้ การมีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางรางจะทำให้การกำกับดูแลการประกอบการกิจการขนส่งทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพอันจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและด้านเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเป็นการควบคุมให้เกิดความปลอดภัยกับประชาชนและผู้ให้บริการด้วย ทั้งในด้านมาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานการประกอบการกิจการขนส่งทางราง มาตรฐานการให้บริการ การกำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าขนส่ง

และค่าบริการให้เกิดความเป็นธรรม นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับเครือข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง อันจะส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนในอนาคตต่อไป

### 3. ความเห็นต่อประเด็นของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

ความเห็นต่อประเด็นต่าง ๆ ของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... พบว่า มีความเห็นที่หลากหลาย โดยในบางประเด็นมีทั้งความเห็นที่สนับสนุนและเห็นแย้ง โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

#### 3.1 การจัดทำแผนการพัฒนาขนส่งทางราง

- กรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดอุตสาหกรรมการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน ทั้งนี้ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และมีความปลอดภัยในการเดินทาง

ดังนั้น กรมการขนส่งทางรางจึงเป็นหน่วยงานที่มีความเหมาะสมแล้วในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง

- ควรแบ่งประเภทแผนให้ชัดเจน เช่น แผนพัฒนาระบบขนส่งทางราง “ในเขตเมือง” และแผนพัฒนาระบบขนส่งทางรางที่ “เชื่อมโยงระหว่างเมือง” เป็นต้น

- การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง ควรลดขั้นตอนที่เป็นปัญหาอุปสรรคในการบรรจุโครงการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไว้ในแผนพัฒนาระบบขนส่งทางราง

- ภูมิภาคต่าง ๆ ของไทยในปัจจุบันได้พัฒนาเมืองเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดการจราจรหนาแน่น ติดขัด การขนส่งทางรางจึงเป็นทางเลือกหนึ่งในการแก้ไขปัญหา จึงควรมีหน่วยงานกลางที่รวบรวม แผนการพัฒนาขนส่งทางรางและให้คำแนะนำ ปรีกษา ในการดำเนินการ

- แผนการพัฒนาขนส่งควรจัดทำเป็นแผนในภาพรวม เพื่อก่อให้เกิดการบูรณาการของการขนส่งและการจราจร ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งแผนการพัฒนาขนส่งในภาพรวม มีหน่วยงานซึ่งทำหน้าที่ในการจัดทำแผนดังกล่าวอยู่แล้ว และแผนการพัฒนาขนส่งทางรางควรเป็นส่วนหนึ่งของแผนดังกล่าว

- ควรจัดทำในรูปแบบของความร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานที่มีความรู้ความสามารถโดยเฉพาะ ไม่ควรเป็นอำนาจผูกขาดแก่กรมการขนส่งทางรางแต่เพียงผู้เดียว เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม มหาวิทยาลัย อีกทั้งในการจัดทำแผนพัฒนานั้น จะต้องคำนึงถึงหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายว่ามีคุณสมบัติเพียงพอ หรือมีแนวโน้มและการสนับสนุนที่จะสามารถทำให้บรรลุเป้าหมายของนโยบายได้จริงหรือไม่ ยกตัวอย่าง เช่น หน่วยงานอุดมศึกษาบางแห่ง (กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และมหาวิทยาลัย) จะมีศูนย์เทคโนโลยีความเป็นเลิศทางระบบรางด้านใดด้านหนึ่งอยู่แล้ว (เช่น Rolling stock, Signaling, Electification ฯลฯ) การมอบหมายนโยบายจึงควรมีความสอดคล้องกับความสามารถของหน่วยงานนั้น ๆ

### 3.2 หลักเกณฑ์ในการเข้าสำรวจพื้นที่

- การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางนั้น จำเป็นที่จะต้องทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่เพื่อกำหนดแนวเส้นทางของการขนส่งทางรางให้เหมาะสมกับการบริการสาธารณะและมีความปลอดภัยแก่ประชาชน การที่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการสำรวจพื้นที่เบื้องต้น เช่น การจัดทำเป็นประกาศกำหนดพื้นที่ที่จะทำการสำรวจปิดไว้ ณ ที่ทำการขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และในบริเวณที่จะทำการสำรวจ การกำหนดช่วงเวลาของการเข้าไปในเขตที่ดินโดยให้กระทำได้ในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก การแจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองหรือผู้ทรงสิทธิอื่นทราบล่วงหน้าในกรณีมีความจำเป็นต้องเข้าไปในเขตที่ดิน เป็นต้น ล้วนเป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสม

- การจัดทำประกาศกำหนดพื้นที่ที่จะทำการสำรวจนอกจากจะปิดประกาศไว้ ณ ที่ทำการองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่ว่าการอำเภอหรือกิ่งอำเภอ ที่ทำการกำนัน ที่ทำการผู้ใหญ่บ้าน และในบริเวณที่จะสำรวจแล้ว ควรเพิ่มเติมช่องทางการประกาศในระบบสารสนเทศ (Website) ของกรมการขนส่งทางราง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และอำเภอในพื้นที่ที่จะทำการสำรวจ

- ควรเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ประกาศผ่านสถานีวิทยุชุมชน เสียงตามสาย และหอกระจายข่าว เพื่อให้ผู้ที่ไม่สามารถเข้าถึงระบบสารสนเทศสามารถเข้าถึงข้อมูลในประกาศดังกล่าว ก่อให้เกิดการรับรู้และการมีส่วนร่วมมากยิ่งขึ้น

- ควรเพิ่มการกำหนดกรอบระยะเวลาที่กระชับและชัดเจนหรือร่วมสำรวจพร้อมกับเจ้าของโครงการ

- ควรกำหนดเวลาการสำรวจพื้นที่ เพื่อไม่ให้เกิดความยุ่งยากในการตีความอีกว่า เวลาที่เข้าทำการสำรวจอยู่ในเวลาพระอาทิตย์ขึ้นและพระอาทิตย์ตกหรือไม่ และควรบัญญัติให้กรมการขนส่งทางรางเข้าดำเนินการสำรวจโดยมิให้เกิดความเสียหาย แต่หากมีความจำเป็นเพื่อการสำรวจและเกิดความเสียหายขึ้น เจ้าของพื้นที่มีสิทธิเรียกร้องให้กรมการขนส่งทางรางดำเนินการซ่อมแซมให้คืนสภาพและ/หรือชดเชยค่าเสียหาย

- การเข้าสำรวจพื้นที่เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่จัดทำแผนการพัฒนาขนส่งในภาพรวม

- การกำหนดหลักเกณฑ์การเข้าไปในเขตที่ดินเพื่อสำรวจนั้น ควรจะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของความยินยอมจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินด้วย เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวเป็นเพียงเพื่อประโยชน์ในการทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่เท่านั้น ดังนั้น การกำหนดหลักเกณฑ์เพียงแค่แจ้งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินทราบวันและเวลาในการเข้าไปในเขตที่ดิน จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้ หากปรากฏว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองที่ดินนั้นไม่ยินยอม

- ในขั้นตอนการจัดทำแผนการขนส่งทางราง เป็นการกำหนดเป้าหมายของโครงการซึ่งยังไม่มี ความชัดเจนเรื่องพื้นที่โครงการ ทำให้ยากในการกำหนดจุดสำรวจ อีกทั้งก่อนการเสนออนุมัติโครงการจะต้องมีการจัดทำการศึกษาความเป็นไปได้ (FS) และการออกแบบรายละเอียด (DD) ซึ่งจะต้องมีการสำรวจพื้นที่ ในระหว่างทำการศึกษาอยู่แล้ว

### 3.3 การแต่งตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานกลางเพื่อทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐาน

- การแต่งตั้งคณะกรรมการกลางหรือหน่วยงานกลางในการทำหน้าที่ จึงควรให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร

- กิจการขนส่งทางรางเพื่อการพาณิชย์เป็นบริการสาธารณะ อัตราค่าโดยสารถือเป็นบำเหน็จที่ผู้ให้บริการต้องเรียกเก็บจากประชาชนผู้ใช้บริการ ดังนั้น การกำหนดเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารอย่างเหมาะสมจึงเป็นเรื่องสำคัญที่ควรกระทำในรูปแบบของคณะกรรมการซึ่งประกอบไปด้วย กรรมการที่มีความรู้ความสามารถในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีความเป็นอิสระในการดำเนินการ ทั้งนี้ เพื่อให้มีมาตรฐานและเกิดความเป็นธรรมแก่ทั้งฝ่ายผู้ให้บริการและประชาชนผู้ให้บริการ

- คณะกรรมการที่จะทำหน้าที่กำหนดอัตราค่าโดยสารควรมาจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงร่วมกันพิจารณาผลกระทบที่มีต่อโครงการที่ได้ดำเนินการแล้ว

- หากรัฐมีนโยบายที่จะอนุญาตให้เอกชนหรือหน่วยงานต่าง ๆ มาดำเนินการให้บริการขนส่งทางรางมากกว่า 1 รายในเส้นทางเดียวกันแล้ว ควรกำหนดเฉพาะค่าใช้จ่าย ส่วนอัตราค่าบริการควรให้ผู้ให้บริการเป็นผู้กำหนด และควรแจ้งให้กรรมการขนส่งทางรางหรือผู้เกี่ยวข้องพิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ ก่อนการอนุมัติให้มีผู้ประกอบการขนส่งทางราง ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการแข่งขันและเป็นประโยชน์ต่อผู้ให้บริการ

- โครงสร้างค่าโดยสารควรสะท้อนต้นทุนของหน่วยงานหรือต้นทุนของสินค้า/บริการนั้น ๆ การกำหนดอัตราค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานจะมีผลดีต่อผู้ให้บริการ แต่อาจจะไม่สะท้อนต้นทุนของหน่วยงานเนื่องจากแต่ละหน่วยงานมีโครงสร้างต้นทุนไม่เหมือนกัน

- คณะกรรมการควรมีสัดส่วนองค์ประกอบของภาคประชาชน เช่น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค หรือสภาองค์กรของผู้บริโภค ที่เป็นองค์กรสาธารณประโยชน์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภค ที่มีประสบการณ์และบทบาทการคุ้มครองผู้บริโภคและการทำงานด้านขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและเป็นธรรม มากกว่าผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคที่แม้จะเป็นหน่วยงานของรัฐ แต่ก็ไม่ได้มีบทบาทการทำงานด้านขนส่งมวลชน

### 3.4 การดำเนินการที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของโครงการต้องกระทำในการเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางราง

- ปัจจุบันการนำเสนอโครงการโดยเจ้าของโครงการมีกฎหมายและขั้นตอนปฏิบัติที่ชัดเจนแล้ว ดังนั้น การดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ในประเด็นนี้อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนและเป็นการเพิ่มขั้นตอนในการดำเนินงานได้

- ควรให้เอกชนที่ขอรับใบอนุญาตประกอบกิจการรางโดยไม่ร่วมลงทุนกับรัฐ สามารถเสนอโครงการโดยตรงต่อกรรมการขนส่งทางรางเพื่อพิจารณาเสนอต่อคณะกรรมการได้ เพราะกรรมการขนส่งทางรางมีอำนาจในการสำรวจและกำหนดแนวเส้นทางการขนส่งทางรางและมีอำนาจเวนคืน

- การกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการที่จะเสนอโครงการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางต้องจัดทำรายงานผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ และรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการ (กรณีรถไฟและรถไฟฟ้า) และจัดทำรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการ (กรณีรถราง) ล้วนเป็นกรณีที่มีความสำคัญที่จะใช้เป็นฐานข้อมูลประกอบการพิจารณาของผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องต่อไป

- ในกรณีที่เป็นโครงการร่วมลงทุนกับเอกชน ควรพิจารณาว่ามีขั้นตอนใดบ้างที่เจ้าของโครงการต้องดำเนินการซ้ำซ้อนกับพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชน พ.ศ. 2562

- ปัจจุบันเจ้าของโครงการจะต้องเสนอโครงการให้กระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีพิจารณารวมถึงขอความเห็นจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอยู่แล้ว กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดมาตรฐานระบบรางเพื่อให้เจ้าของโครงการปฏิบัติตาม ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางรางอาจพิจารณากำหนดขั้นตอนการเสนอโครงการเพื่อให้มั่นใจว่าโครงการระบบรางจะเป็นไปตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนดขึ้น โดยขั้นตอนการเสนอโครงการไม่ควรซ้ำซ้อนกับโครงการอื่น และสามารถดำเนินการได้ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

### 3.5 กฎหมายกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

- ปัจจุบันการก่อสร้างโครงการระบบรางทุกโครงการของการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการตามกฎหมายกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2545 ที่กำกับดูแลโดยกระทรวงแรงงานอยู่แล้ว ซึ่งเป็นการออกกฎหมายตามมาตรา 103 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ทั้งนี้ หากกรมการขนส่งทางรางจะกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการฯ ก็จะต้องอ้างอิงกฎหมายกระทรวงดังกล่าว อาจทำให้เกิดความซ้ำซ้อนของการกำกับดูแลจากหลายหน่วยงาน

- กรมการขนส่งทางรางเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐาน และระเบียบทางด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการขนส่งทางรางอยู่แล้ว จึงย่อมมีความเหมาะสมที่จะมีอำนาจในการกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย

- เจ้าของโครงการมีหน้าที่ที่จะต้องกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย กรมการขนส่งทางรางควรกำหนดมาตรฐานการออกแบบ จัดทำ ก่อสร้าง ติดตั้ง และทดสอบโครงการระบบรางเพื่อความปลอดภัยในตัวเองเดียวกับมาตรฐาน EN-50126 Railway Application - The Specification and Demonstration of Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS) เพื่อให้เจ้าของโครงการกำกับดูแล ออกแบบ จัดทำ ก่อสร้าง ติดตั้ง และทดสอบโครงการระบบรางตามมาตรฐานดังกล่าว โดยที่กรมการขนส่งทางรางควรทำหน้าที่ในลักษณะของ auditor/assessor เพื่อตรวจสอบและประเมินว่า เจ้าของโครงการ ผู้ประกอบการ และผู้เกี่ยวข้องได้ดำเนินโครงการตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยดังกล่าว ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางรางอาจพิจารณาแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิเป็น Independence certify engineer เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินดังกล่าวแทน

- ในการก่อสร้างผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยต่าง ๆ อยู่แล้ว และหากมีกฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยโครงการระบบราง ผู้รับจ้างก็ต้องปฏิบัติตามด้วยเช่นกัน ซึ่งสามารถกำหนดไว้ใน TOR หรือเอกสารประกวดราคาได้ จึงมีข้อพิจารณาว่าอำนาจกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรางให้เป็นไปตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัยจะต้องมีขอบเขตการดำเนินการแค่ไหน/อย่างไร

### 3.6 การกำหนดให้มีคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางราง

- คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุควรมีผู้เชี่ยวชาญจากภาคเอกชนเป็นส่วนหนึ่งของคณะกรรมการ

- การสอบสวนอุบัติเหตุในรูปแบบของคณะกรรมการ อาจทำให้การสอบสวนมีความเป็นอิสระ และป้องกันการแทรกแซงการสอบสวนจากอำนาจที่ไม่ชอบธรรมทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งนี้ เพื่อให้การสอบสวนได้มาซึ่งข้อมูลที่ต้องการ ตรงไปตรงมา อันจะนำไปสู่การแก้ไข ปรับปรุงระบบด้านความปลอดภัย ป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะทำนองเดียวกันนั้นขึ้นอีก รวมทั้งสามารถนำผลรายงานการตรวจสอบมากำหนดเป็นมาตรการเชิงป้องกันได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม อันจะเป็นประโยชน์กับประชาชนผู้ใช้บริการต่อไป

- คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุควรมีสัดส่วนองค์ประกอบของภาคประชาชน เช่น มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค หรือสภาองค์กรของผู้บริโภค ที่เป็นองค์กรสาธารณประโยชน์ด้านการคุ้มครองผู้บริโภคที่มีประสบการณ์และบทบาทการคุ้มครองผู้บริโภคและการทำงานด้านขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและเป็นธรรมมากกว่าผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคที่แม้จะเป็นหน่วยงานของรัฐ แต่ก็ไม่ได้มีบทบาทการทำงานด้านขนส่งมวลชน

- เนื่องจากการสอบสวนอุบัติเหตุจำเป็นต้องใช้ความรู้เฉพาะทางขั้นสูง การที่กรมการขนส่งทางรางจะปฏิบัติงานนี้ได้ จำเป็นต้องมีบุคลากรที่จบสายนี้มาโดยเฉพาะ อีกทั้งต้องมีเทคโนโลยีที่สามารถวิเคราะห์ขั้นสูงได้ ในปัจจุบันกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม มีหน่วยงานที่รับภารกิจวิเคราะห์อุบัติเหตุอยู่แล้ว และมีเทคโนโลยีที่สามารถวิเคราะห์อยู่แล้วเช่นกัน หรือควรเป็นการร่วมมือกันระหว่างกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม และกรมการขนส่งทางรางในการสอบสวนอุบัติเหตุมากกว่าการผูกขาดอำนาจแต่เพียงผู้เดียว

- การจัดตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ เป็นภารกิจปกติโดยไม่จำเป็นต้องบัญญัติไว้เป็นกฎหมายให้เข้าซ้อนกับพนักงานสอบสวนตามกฎหมายอาญาและกฎหมายจราจร

- คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางควรทำการสอบสวนอุบัติเหตุและเหตุการณ์สำคัญเท่านั้น อุบัติเหตุและเหตุการณ์ที่ไม่สำคัญควรทำการสอบสวนโดยเจ้าของโครงการ ผู้ให้บริการ หรือผู้ประกอบการ และรายงานผลการสอบสวนให้กรมการขนส่งทางรางทราบ ทั้งนี้ ควรมีการกำหนดนิยามให้ชัดเจนสำหรับอุบัติเหตุที่กรมการขนส่งทางรางจะต้องแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ

- ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหน่วยงานจะมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนอยู่แล้ว กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดให้หน่วยงานรายงานผลการสอบสวนให้ทราบหรือเรียกให้เข้าชี้แจงได้ แล้วนำผลการสอบสวนไปวิเคราะห์เพื่อหาทางป้องกันได้ หากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนของกรมการขนส่งทางรางขึ้นมาอีกคณะหนึ่ง อาจจะเป็นการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน

### 3.7 อำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางราง

- การกำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ เช่น การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการสอบสวน การวิเคราะห์ข้อมูลความปลอดภัยด้านการขนส่งทางรางและข้อมูลอุบัติเหตุ การจัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุ การเสนอแนะมาตรการเชิงป้องกันให้แก่หน่วยงานที่มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่งทางราง และการจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ล้วนแต่เป็นประโยชน์ต่อภารกิจด้านความปลอดภัยของการขนส่งทางราง

- การจัดตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเป็นภารกิจปกติโดยไม่จำเป็นต้องบัญญัติไว้เป็นกฎหมายให้เข้าซ้อนกับพนักงานสอบสวนตามกฎหมายอาญาและกฎหมายจราจร

- อำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของกรมการขนส่งทางรางควรสอดคล้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุสำคัญเท่านั้น

- ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ หน่วยงานจะมีการตั้งคณะกรรมการสอบสวนอยู่แล้ว กรมการขนส่งทางรางสามารถกำหนดให้หน่วยงานรายงานผลการสอบสวนให้ทราบหรือเรียกให้เข้าชี้แจงได้ แล้วนำผลการสอบสวนไปวิเคราะห์เพื่อหาทางป้องกันได้ หากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนของกรมการขนส่งทางรางขึ้นมาอีกคณะหนึ่ง อาจจะเป็นการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน

- กรมการขนส่งทางรางถูกจัดตั้งขึ้นในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทางและการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศ ให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการส่งเสริมและพัฒนาให้เกิดอุตสาหกรรมการขนส่งทางรางขึ้นในระดับประเทศและในระดับภูมิภาคอย่างมั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง จะเห็นว่าการสอบสวนอุบัติเหตุอยู่นอกเหนือขอบเขตภารกิจของกรมการขนส่งทางรางในเบื้องต้น ภารกิจของกรมการขนส่งทางรางจะมีประเด็นหลักที่การจัดตั้งและเสนอนโยบายเพื่อการพัฒนาบบรางในประเทศ และการควบคุมมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับระบบรางในประเทศ

### 3.8 การกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางราง เป็นต้น ต้องมีใบอนุญาต มีการทดสอบ มีการกำหนดวินัย การพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาต

- ควรมีการกำหนดระดับใบอนุญาตของผู้ประจำหน้าที่ให้ชัดเจน เช่น รถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้า เป็นต้น

- กิจการเดินรถขนส่งทางรางนั้นเป็นการบริการสาธารณะที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ ฝ่ายผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการย่อมต้องมีความพร้อมในทุกด้าน โดยเฉพาะบุคคลที่จะมาเป็นผู้ประจำหน้าที่ในการขนส่งทางรางนั้น ย่อมต้องมีข้อกำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และคุณสมบัติต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น การมีใบอนุญาต ระเบียบวินัยด้านความปลอดภัย การมีความรู้และความชำนาญในหน้าที่ การมีสุขภาพร่างกายที่สมบูรณ์ แข็งแรง และการมีมาตรการหรือหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการพักใช้ใบอนุญาตและเพิกถอนใบอนุญาตสำหรับผู้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกรณีต่าง ๆ ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เป็นต้น ซึ่งล้วนแต่เป็นเรื่องที่มีความเหมาะสมทั้งสิ้น

- การกำหนดให้ผู้ประจำหน้าที่ เช่น พนักงานขับรถขนส่งทางรางหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าว เป็นต้น ต้องได้รับใบอนุญาต และจำเป็นต้องมีการทดสอบความพร้อมก่อนการปฏิบัติหน้าที่ทุกครั้ง รวมทั้งให้มีการกำหนดบทลงโทษทางวินัยกับผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าว โดยให้มีการพักใช้และการเพิกถอนใบอนุญาต แล้วแต่กรณี

- เนื่องจากระบบขนส่งทางรางในแต่ละโครงการมีลักษณะทางกายภาพ เส้นทาง อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่แตกต่างกัน ทำให้ กฎ ระเบียบ และขั้นตอนปฏิบัติในแต่ละโครงการมีความแตกต่างกัน ดังนั้น ผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมและทดสอบว่าเป็นผู้มีคุณสมบัติเป็นผู้ประจำหน้าที่ในโครงการหนึ่ง ไม่สามารถที่จะทำหน้าที่เดียวกันในอีกโครงการหนึ่งได้ กรมการขนส่งทางรางควรกำหนดและกำกับดูแลให้ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการระบบรางในแต่ละโครงการมีกระบวนการในการฝึกอบรม ตรวจสอบ และรับรองคุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่ พร้อมกับนำส่งรายชื่อของผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการตรวจสอบและรับรองมายังกรมการขนส่งทางรางเพื่อเก็บไว้เป็นฐานข้อมูล รวมถึงกำหนดให้มีการฝึกอบรมทบทวนที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าผู้ประจำหน้าที่ที่ได้รับการตรวจสอบและรับรองคุณสมบัติเป็นระยะตามห้วงเวลาที่เหมาะสม

### 3.9 การกำหนดให้รถขนส่งทางรางจะต้องผ่านการจดทะเบียนก่อนนำมาใช้ในการประกอบกิจการ

- ควรมีการกำหนดประเภทหรือแบ่งประเภทของรถขนส่งทางรางที่ต้องผ่านการจดทะเบียนให้ชัดเจน

- การขนส่งทางรางเป็นบริการสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับประชาชนโดยตรง ย่อมต้องคำนึงถึงความสะดวก ความรวดเร็ว และความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ ดังนั้น รถขนส่งทางรางที่จะนำมาใช้ในการขนส่งทางรางจึงต้องผ่านขั้นตอนของการจดทะเบียนก่อนที่จะนำมาให้บริการ เพื่อให้มีการตรวจสอบและควบคุมให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

- เป็นการตรวจสอบความพร้อมของตัวรถ สมรรถนะ การกำหนดความเร็ว เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการขนส่งทางราง รวมถึงชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั่วไป

- ควรกำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งทางรางหรือผู้ประกอบการ ให้มีการบริหารจัดการในการจัดหาและนำรถขนส่งทางรางมาใช้งานในแต่ละโครงการ พร้อมกับนำส่งข้อมูลรถแต่ละประเภทที่ใช้งานมายังกรมการขนส่งทางรางเพื่อเป็นฐานข้อมูล

### 3.10 การใช้ระบบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง

- พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 กำหนดให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้มีอำนาจในการให้สัมปทานและกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทาน ดังปรากฏตามมาตรา 9 (10) มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 43 และมาตรา 75 หากพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

- ควรนำระบบใบอนุญาตมาใช้ในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง เนื่องจากกิจการขนส่งทางรางเป็นกิจการที่กระทบต่อประโยชน์สาธารณะโดยตรงและอาจกระทบถึงความมั่นคงของรัฐได้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ที่จะเข้ามาเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งทางราง ผ่านระบบการให้ใบอนุญาตประกอบกิจการแต่ละประเภท

- ระบบใบอนุญาตในการกำกับดูแลการประกอบกิจการขนส่งทางราง ควรมียึดดูประสงค่มุ่งเน้นไปที่การทำให้เกิดความมั่นใจได้ว่าผู้ประกอบกิจการ มีความสามารถในการให้บริการได้ตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด นอกจากนี้ ระยะเวลาและขั้นตอนในการออกใบอนุญาตให้ผู้ประกอบกิจการก็ควรให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับระยะเวลาที่ผู้ประกอบการจะต้องเริ่มให้บริการตามที่แต่ละโครงการกำหนด

- เนื่องจากในปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นทั้งผู้สร้างเส้นทางและเดินรถ หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสร้างเส้นทางแล้วให้สัมปทานเดินรถ ลักษณะการดำเนินการดังกล่าวเป็นไปตามหรือขัดแย้งกับระบบอนุญาตหรือไม่ และระบบอนุญาตจะมีผลกระทบกับหน่วยงานที่ประกอบกิจการขนส่งทางรางรายเดิมหรือไม่ อย่างไร

### 3.11 หน้าที่ของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติกิจการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

- เนื่องจากพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 กำหนดให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นผู้มีอำนาจในการให้สัมปทานและกำกับดูแลกิจการรถไฟฟ้าของผู้รับสัมปทานดังปรากฏตามมาตรา 9 (10) มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 43 และมาตรา 75 หากพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกันจะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

- กิจการขนส่งทางรางนั้นเป็นบริการสาธารณะที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องและต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของประชาชนเป็นสำคัญ จึงต้องมีการกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ประกอบการเพื่อปกป้องและคุ้มครองประชาชนผู้ใช้บริการให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด ดังนั้น การกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางรางมีหน้าที่ เช่น ต้องดำเนินกิจการขนส่งทางรางให้เป็นไปตามมาตรฐานของการขนส่งทางราง ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางราง และต้องให้บริการแก่ผู้ใช้บริการอย่างเสมอภาค เป็นต้น

- ควรมีการพิจารณาเรื่องการให้สิทธิผู้ประกอบกิจการที่ได้รับใบอนุญาต สามารถยื่นเรื่องไปยังกรมการขนส่งทางรางในเรื่องของการขอโอนสิทธิ์ใบอนุญาตหากมีการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้น เพื่อให้กรมการขนส่งทางรางได้มีข้อมูลในการพิจารณาโดยละเอียดทุก ๆ ด้าน ว่าจะสามารถอนุญาตให้มีการโอนสิทธิ์ใบอนุญาตได้หรือไม่

### 3.12 หลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ

- เนื่องจากพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 มาตรา 9 (3) ระบุว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีอำนาจเรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ ค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการรถไฟฟ้า หากพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีอำนาจหน้าที่ที่ทับซ้อนกัน จะส่งผลให้เกิดความไม่ชัดเจนในการกำกับดูแลผู้รับสัมปทาน

- ภาคเอกชนควรมีส่วนร่วมในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราขั้นสูง
- การกำหนดผู้ได้รับใบอนุญาตต้องประกาศอัตราค่าโดยสารและค่าบริการอื่นที่เกี่ยวข้องให้สาธารณชนทราบล่วงหน้าก่อนที่จะบังคับใช้อัตราขั้นสูง รวมทั้งการกำหนดให้การเก็บค่าโดยสารและค่าบริการอื่นที่เกี่ยวข้องต้องไม่เกินอัตราขั้นสูงที่คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางรางประกาศกำหนด ถือเป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ
- เพื่อเป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรมแก่ผู้ใช้บริการโดยอาศัยหลักวิชาการในการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ รวมทั้งผู้ใช้บริการสามารถวางแผนค่าใช้จ่ายได้ล่วงหน้า
- การกำหนดอัตราค่าโดยสารควรมีนโยบายให้บรรลุวัตถุประสงค์ของภาครัฐ ซึ่งอาจมีความแตกต่างกันในแต่ละโครงการอันเนื่องมาจากสภาพเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่และประเภทของธุรกิจระบบขนส่งทางราง
- สำหรับการกำหนดอัตราค่าบริการ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะถูกกำหนดตามประเภทของการให้บริการ เช่น (1) รถบริการเชิงสังคม (รถชานเมือง/ท้องถิ่น) ราคาจะถูกมากและต้องได้รับการชดเชยรายได้จากรัฐบาล (2) รถบริการพาณิชย์ (รถระหว่างเมือง) จะมีการคิดค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามรูปแบบบริการที่แตกต่างกัน (3) รถนำเที่ยว คิดค่าบริการอัตราพิเศษ เป็นต้น หากมีการกำหนดอัตราขั้นสูงอาจทำให้เกิดความไม่คล่องตัวในการกำหนดค่าบริการขบวนรถเชิงพาณิชย์ ซึ่งจะต้องกำหนดให้เหมาะสมกับรูปแบบบริการและต้นทุนที่เกิดขึ้น แต่จะเหมาะกับการให้บริการเชิงสังคม เพราะมีมาตรฐานการให้บริการที่แน่นอน (รูปแบบเดียวกัน)
- การกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าบริการ ควรเพิ่มหลักเกณฑ์การกำหนดค่าโดยสารโดยการยึดหลักค่าแรงขั้นต่ำเป็นเกณฑ์ด้วย และการกำหนดเพดานอัตราค่าโดยสารหรือค่าบริการต่าง ๆ ควรมีหลักเกณฑ์และรอบระยะเวลาในการทบทวนอัตราค่าโดยสารและค่าบริการต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์

### 3.13 ควรมีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน และการจัดสรรความจุ ตารางเวลา การเดินรถ และเส้นทาง

- หากนำมาใช้กับระบบรถไฟฟ้าในเมืองซึ่งมีระยะห่างระหว่างขบวน (Headway) ค่อนข้างต่ำ ประมาณ 2 - 3 นาที และระบบรถไฟฟ้าในเมืองมีผู้ดำเนินการ (Operator) หลายราย ทำให้ยากต่อการบริหารจัดการรถไฟฟ้า จึงไม่สามารถที่จะใช้ทางร่วมได้
- ควรให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการกำหนดหลักเกณฑ์ด้วย
- การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันเป็นสิ่งที่ดี แต่มีความจำเป็นต้องจัดสรรตารางเวลาการเดินรถและเส้นทางให้ชัดเจน เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้การขนส่งทางรางร่วมกัน
- การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันจะทำให้เกิดโครงข่ายการเชื่อมต่อระบบรางที่สมบูรณ์และครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ทำให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยในการเดินทาง รวมทั้งทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางรางได้รับการพัฒนาไปในทิศทางที่มีประสิทธิภาพและครอบคลุมมากขึ้น อันส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนี้ การกำหนดให้การดำเนินการ ขั้นตอนการจัดสรรความจุ ตารางเวลา และเส้นทาง เป็นไปตามที่คณะกรรมการจัดสรรเวลาการเดินรถขนส่งทางรางประกาศกำหนด

- เพื่อเป็นการเชื่อมโยงการเดินทางให้ผู้ใช้บริการมีความสะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา ลดการใช้พาหนะส่วนตัว ซึ่งมีผลถึงการลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ลดภาวะก๊าซเรือนกระจก

- ควรเริ่มจากการนำปัญหาทางด้านเทคนิคต่าง ๆ ที่สำคัญ เช่น โครงสร้างพื้นฐานของระบบราง รถขนส่งทางรางที่จะนำมาใช้ และการจัดตารางเวลาในการเดินรถ เป็นต้น มาทำการพิจารณาก่อนที่จะให้มีการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกัน เนื่องจากระบบขนส่งทางรางแต่ละระบบจะมีคุณสมบัติเฉพาะในการใช้งานและให้บริการที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละโครงการ ซึ่งหากพิจารณาในประเด็นนี้ การเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันของระบบรางในเมืองจะมีข้อจำกัดมาก

**3.14 การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ เช่น กรณีได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุที่यरลดค่าเช่าหรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ความปลอดภัย**

- การคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ขณะเดียวกันก็ต้องคุ้มครองผู้ให้บริการตามความเหมาะสม เพราะบางครั้งผู้โดยสารและผู้ให้บริการก็เป็นผู้ทำให้ผู้บริการเกิดความเสียหายด้วยเช่นกัน

- กิจการขนส่งทางรางเป็นบริการสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับประชาชนโดยตรง ประชาชนเปรียบเสมือนศูนย์กลางของระบบที่ภาครัฐต้องดูแลเพื่อให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัย และเป็นธรรมมากที่สุด ดังนั้น การคุ้มครองผู้บริโภค ผู้โดยสาร และผู้ให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ได้รับความสะดวกจากการประกอบการ การเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กำหนด เหตุที่यरลดค่าเช่าหรือถูกยกเลิก การประกันความเสียหายในชีวิตและร่างกาย การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก และการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ความปลอดภัย เป็นต้น ล้วนแต่เป็นหลักเกณฑ์ที่มีความเหมาะสม

- การร้องเรียนกรณีผู้โดยสารได้รับความเดือดร้อนจากการประกอบกิจการ ควรอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารสามารถร้องเรียนได้หลายช่องทาง อาทิ การร้องเรียนด้วยตัวเองที่กรมการขนส่งทางราง การร้องเรียนทางไปรษณีย์ และการร้องเรียนผ่านระบบสารสนเทศ (Website) เป็นต้น นอกจากนี้ กรณีมีการร้องเรียนไปยังกรมการขนส่งทางราง ควรให้อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายดำเนินการสำรวจข้อเท็จจริงและให้มีคำสั่งโดยเร็ว ทั้งนี้ ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับเรื่องร้องเรียนนั้น และควรเพิ่มเติมข้อกำหนดให้กรมการขนส่งทางรางแจ้งผลการดำเนินการให้ผู้ร้องเรียนทราบ เมื่อครบกำหนดเวลาดังกล่าวด้วย

- ในปัจจุบันเจ้าของโครงการ ผู้ให้บริการ หรือผู้ประกอบการ มีการชดเชยและคุ้มครองผู้โดยสารอยู่แล้ว ทั้งนี้ ข้อกำหนดเพื่อคุ้มครองผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ควรมีการพิจารณาร่วมกันเพื่อหาแนวทางที่ปฏิบัติได้จริง และป้องกันไม่ให้มีผู้นำข้อกำหนดในการชดเชยมาใช้ผิดวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหาผลประโยชน์เฉพาะตน

### ส่วนที่ 3

#### ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ

#### 1. การบริหารจัดการระบบรางโดยรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ<sup>1</sup>

##### 1. ประเทศญี่ปุ่น

ญี่ปุ่น เป็นประเทศที่มีการพัฒนาด้านระบบการขนส่งทางรางที่มีประสิทธิภาพสูงมากประเทศหนึ่งในโลก และเป็นประเทศแรกของโลกที่มีการจัดการเดินรถระบบรางด้วยรถไฟความเร็วสูงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2507 เส้นทางสายแรกคือ New Tokaido Line วิ่งระหว่างกรุงโตเกียวกับโอซากา โดยมีองค์กรบริหารจัดการเป็นรัฐวิสาหกิจชื่อ Japanese National Railways (JNR) ดูแลจัดการทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ นับตั้งแต่การวางแผนและกำหนดเส้นทางเดินรถ การลงทุน การดำเนินการด้านโครงสร้างพื้นฐาน การจัดการระบบเดินรถไฟ การจัดซื้อขบวนรถ การบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน การจัดการเดินรถ การบำรุงรักษาระบบเดินรถ การบำรุงรักษาขบวนรถ การบริหารจัดการพัฒนาพื้นที่ และสถานี JNR ในระยะเริ่มแรกจึงเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินการด้านการบริหาร จัดการการขนส่งระบบรางในลักษณะเบ็ดเสร็จครบวงจรทุกด้าน แต่ก็ประสบปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการ จึงได้จัดรูปแบบการบริหารจัดการใหม่ด้วยการแยกส่วนการบริหารจัดการออกเป็น 2 ส่วน คือ ด้านการจัดการโครงสร้างพื้นฐาน การวางแผน และการลงทุนก่อสร้างเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ ดำเนินการในรูปของบริษัทมหาชน ชื่อ Japan Railway Construction Public Corporation (JRCC) ส่วนด้านการพัฒนาการขนส่ง ดำเนินการโดยบริษัท Corporation for Advanced Transport and Technology (CATT) แต่ในภาพรวมของการบริหารจัดการก็ยังเผชิญกับภาวะการขาดทุน (Construction, Transport and Technology Agency (JRTT), n.p.) เพื่อแก้ไขปัญหาคาดทุนที่เกิดจากการประกอบกิจการรถไฟความเร็วสูงนี้ในปี พ.ศ. 2546 จึงได้มีการควบรวม JRCC และ CATT รวมเป็นบริษัทเดียวที่มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจชื่อ Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency (JRTT) ภายหลังการควบรวม JRTT ก็ยังประสบกับ ปัญหาคาดทุนและมีหนี้สะสมสูงถึง 255.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จึงมีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรในการบริหารใหม่อีกครั้งด้วยการแปรรูป JRTT แยกออกมาเป็นอีก 7 บริษัท ประกอบด้วย 1) JR East 2) JR Central 3) JR West 4) JR Hokkaido 5) JR Shikoku 6) JR Kyushu 7) JR Freight ทั้ง 7 บริษัทเรียกรวม ๆ กันว่า Japan Railway Companies (JR) ซึ่งการบริหารจัดการการเดินรถของแต่ละบริษัท จะมีความเป็นอิสระแยกจากกัน ส่วนในด้านการระดมทุนของ JRs ใช้วิธีการเสนอขายหุ้นต่อสาธารณชนอย่างค่อยเป็นค่อยไป

ในปี พ.ศ. 2533 กล่าวคือ ในช่วงแรกรัฐบาลยังคงเป็นผู้ถือหุ้นใน JRs ทั้งหมดและค่อย ๆ ทอยขายให้เอกชน ปรากฏว่าปัจจุบันมีเอกชนเข้ามาถือหุ้นใน JRs แบบ 100% ใน 3 บริษัทเท่านั้น ประกอบด้วย JR East, JR Central และ JR West เพราะเป็นเส้นทางที่มีผลตอบแทนการลงทุนที่คุ้มค่า ส่วนบริษัทที่เหลือ คือ JR Hokkaido, JR Shikoku, JR Kyushu และ JR Freight ยังคงเป็นของ JRTT ที่เป็นเจ้าของโครงสร้าง

<sup>1</sup> นันทพล กาญจนวัฒน์. (ม.ป.ป.). องค์การบริหารจัดการระบบรางโดยรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย. วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย, 8(1), 110-116.

ในระบบรางทั้งหมด ทำให้ JRs มีสถานะเป็นผู้เช่าใช้เส้นทาง อย่างไรก็ตาม เพื่อลดภาระด้านงบประมาณแผ่นดิน ในช่วงของการแปรรูป JRs โดยแยกออกเป็น JRs นี้ รัฐบาลได้ขยายกิจการโครงสร้างพื้นฐานของระบบรางบางส่วน ให้แก่ JRs ด้วย ดังนั้น สถานะของ JRs บางแห่งจึงเป็นผู้บริหารจัดการโครงการทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐาน การบำรุงรักษาระบบรางและรถไฟ และการจัดการเดินรถ ตลอดจนเป็นผู้บริหารพื้นที่สถานีรถไฟด้วย จากรูปแบบการบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูงของญี่ปุ่นนี้จะพบว่า การที่ญี่ปุ่นขาดทุนมีสาเหตุมาจากค่าก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐานต้องใช้งบประมาณสูงมาก ประกอบกับรายได้ที่ได้จากการขนส่งแม้จะได้อะไรมาแต่ก็ยังคงไม่เพียงพอกับเงินทุนที่ลงทุนไปแล้ว ดังนั้น รัฐบาลญี่ปุ่นก็เลือกที่จะใช้วิธีการให้เอกชนเข้าร่วมทุนด้วยการเข้าถือหุ้น ซึ่งก็เป็นทางเลือกที่ดีสำหรับรัฐบาลที่จะลดภาระค่าใช้จ่ายของประเทศลงได้ และปฏิรูปรัฐวิสาหกิจที่บริหารจัดการรถไฟความเร็วสูง โดยญี่ปุ่นได้แยกโครงสร้างองค์กรเพื่อการค้าดำเนินการออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) องค์กรที่พัฒนา และจัดทำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง 2) องค์กรที่จัดการเดินรถและบริหารสถานี ซึ่งแนวโน้มนโยบายการจัดการรถไฟความเร็วสูงนี้รัฐบาลก็จะลดบทบาทลงเรื่อย ๆ ด้วยการขายหุ้นให้ภาคเอกชนที่สนใจเข้ามาดำเนินงานแทน ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐ

## 2. ประเทศไต้หวัน

ไต้หวันเป็นประเทศที่มีลักษณะเป็นเกาะขนาดเล็ก แต่ก็มี การเดินรถและการขนส่งระบบราง ซึ่งเดิมมี Taiwan Railway Administration (TRA) เป็นองค์กรรัฐดำเนินการงานทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการจัดทำ โครงสร้างพื้นฐาน การลงทุน การจัดซื้อขบวนรถ การบริหารจัดการเดินรถ และการบำรุงรักษา ต่อมาในปี พ.ศ. 2541 ไต้หวันเริ่มทำโครงการรถไฟความเร็วสูงและเสิร์จลีน โครงการดังกล่าวเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2550 สำหรับองค์กร ที่ดำเนินงานด้านรถไฟความเร็วสูงเป็นรูปแบบการลงทุนของเอกชนภายใต้ระบบสัมปทานแบบ Build-Operate-Transfer (BOT) ซึ่งมีสิทธิในการวางระบบระบบรางและบริหาร จัดการกิจการเดินรถทั้งหมดเป็นเวลา 35 ปี และสิทธิในการพัฒนาพื้นที่สถานี 50 ปี ภายใต้เงื่อนไขที่ว่าเอกชนจะต้องมอบรายได้จำนวนร้อยละ 10 ก่อนหักภาษีให้แก่รัฐเพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาระบบรางต่อไปในอนาคต โดยบริษัทที่ได้รับสัมปทานนี้ คือ Taiwan High Speed Railway Corporation (THSRC) ในการบริหารงาน THSRC ในระยะเริ่มแรกประสบ กับภาวะการณ์ขาดทุน รัฐบาลจึงได้เข้าช่วยเหลือด้วยการเข้าไปถือหุ้นร้อยละ 36 พร้อมกับส่งตัวแทนเข้าเป็น กรรมการบริหาร THSRC Executive Board และต่อมามีการเปลี่ยนวิธีคิดค่าเสื่อมราคาและปรับโครงสร้างหนี้ ของ THSRC ใหม่ ส่งผลให้ภาระหนี้สินของ THSRC ลดลงประกอบกับมีจำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มมากขึ้น เมื่อ THSRC เริ่มมีกำไรในปี พ.ศ. 2554 THSRC จึงได้เริ่มซื้อหุ้นคืนจากรัฐบาลมีสัดส่วนการถือครองหุ้นเป็นเอกชน ร้อยละ 79 และเป็นรัฐบาลเพียงร้อยละ 21 เท่านั้น (THSRC Annual Report, 2011) กิจการรถไฟความเร็วสูง ของไต้หวันก็ประสบปัญหาการขาดทุนในระยะเริ่มแรกเช่นเดียวกับญี่ปุ่น จนรัฐบาลต้องเข้ามาแทรกแซง ช่วยเหลือทางการเงินด้วยการเข้าถือหุ้นบางส่วน ของ THSRC เพื่อให้กิจการดำเนินการไปได้อย่างต่อเนื่อง และเมื่อ THSRC มีสภาพคล่องที่เหมาะสมแล้วรัฐบาลก็เริ่มทยอยขายหุ้นคืนให้

สำหรับรูปแบบองค์กรบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูงของไต้หวันแตกต่างจากญี่ปุ่นตรงที่การบริหาร จัดการโครงการทั้งหมดเบ็ดเสร็จอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ THSRC องค์กรไม่มีการแยกส่วนโครงสร้าง พื้นฐานกับการจัดการเดินรถออกจากกันเหมือนประเทศอื่น ๆ ที่มีระบบรถไฟความเร็วสูง

### 3. สาธารณรัฐเกาหลี

เกาหลีใต้เป็นประเทศที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องโดยมีเป้าหมายอยู่ที่การพัฒนา ด้านอุตสาหกรรม จึงได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาการขนส่งประกอบกับในช่วงปี พ.ศ. 2523 ต้องเผชิญ กับปัญหาการจราจรที่ติดขัดมากกระทบต่อการพัฒนาและการแข่งขันทางอุตสาหกรรม รัฐบาลเกาหลีใต้ จึงได้จัดให้มีระบบการขนส่งที่สามารถรับผู้โดยสารได้ครั้งละจำนวนมากและวิ่งด้วยความเร็วสูงเพื่อย่นระยะเวลา ในการเดินทางทั่วประเทศให้สั้นลง ดังนั้น จึงมีการก่อสร้าง Gyeongbu high speed rail ในปีพ.ศ. 2546 และสามารถเดินรถไฟความเร็วสูงจากกรุง Seoul ถึงเมือง Daegu ระยะทาง 330 กิโลเมตรได้ในปี พ.ศ. 2547 เป็นประเทศอันดับ 5 ของโลกที่มีระบบรถไฟความเร็วสูง (Korea Railroad corporation, 2013) สำหรับด้านการบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูงของเกาหลีใต้นั้น ในระยะเริ่มแรกดำเนินการโดยองค์กรของรัฐ เรียกว่า The Korean National Railroad (KRN) องค์กรเดียว ต่อมาในปี พ.ศ. 2548 ได้มีการปฏิรูปการบริหาร องค์กร KRN ใหม่ด้วยการแยกออกเป็นรัฐวิสาหกิจ 2 แห่ง คือ

1) Korea Railroad (KORAIL) เป็นรัฐวิสาหกิจในรูปบริษัทที่รับผิดชอบด้านการจัดการเดินรถ ทุกประเภทรวมถึงการบริหารจัดการ Korean Train Express (KTX) ด้วย

2) Korea Rail Network Authority (KR) เป็นรัฐวิสาหกิจที่รับผิดชอบด้านการสร้างเส้นทาง เดินรถใหม่และพัฒนาเครือข่ายที่มีอยู่ ส่วนรูปแบบการบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูงของเกาหลีใต้เป็นการบริหาร จัดการโดยองค์กรของรัฐในรูปรัฐวิสาหกิจ และมีการแยกองค์กรดำเนินการออกเป็น 2 ส่วน คือ องค์กรที่รับผิดชอบ ด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบรางกับองค์กรที่รับผิดชอบจัดการด้านการเดินรถเช่นเดียวกันกับญี่ปุ่นและประเทศ ในภาคพื้นยุโรปที่มีกิจการรถไฟความเร็วสูง ซึ่งแม้ว่ากิจการรถไฟความเร็วสูงของเกาหลีใต้ จะดำเนินการ โดยรัฐแต่ก็มีการพัฒนาและสนับสนุนจากรัฐอย่างต่อเนื่อง จนปัจจุบันเกาหลีใต้จัดว่าเป็นประเทศผู้นำ ในด้านการให้คำปรึกษาและจัดทำระบบรถไฟความเร็วสูงให้แก่ประเทศอื่น ๆ กลายเป็นอุตสาหกรรมหลัก อย่างหนึ่งที่สร้างรายได้กลับคืนให้แก่รัฐ

### 4. สาธารณรัฐฝรั่งเศส

ฝรั่งเศสมีลักษณะพิเศษ คือ เป็นประเทศที่มีลักษณะของภูมิประเทศติดต่อกับประเทศอื่น ๆ ทั่วยุโรป และฝรั่งเศสก็เป็นภาคีสมาชิกประชาคมยุโรปซึ่งมีถึง 26 ประเทศ ทำให้การเดินทางจากฝรั่งเศสสามารถ เชื่อมต่อไปได้ทุกประเทศ ซึ่งฝรั่งเศสได้เริ่มจัดทำโครงการรถไฟความเร็วสูงในปี พ.ศ. 2524 ที่เรียกว่า Train a Grande Vitess (TGV) ที่บริหารจัดการโดยองค์กรในรูปบริษัทที่เรียกว่า Reseau Ferre de France หรือ French Rail Network (RFF) ทำหน้าที่บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานระบบรางแห่งชาติ และบำรุงรักษา ปรับเส้นทางเดินรถเดิมและพัฒนาเส้นทางเดินรถใหม่ ซึ่ง RFF ได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลส่วนหนึ่งและเงินรายได้ จากการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้เส้นทางผู้ใช้บริการระบบราง ในส่วนของการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานนั้น RFF ได้ใช้วิธีการจ้างให้บริษัทที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ คือ National Society of French Railway or French National Railway Company (SNCF) ดำเนินการแทนเนื่องจากมีประสบการณ์มากกว่า ฉะนั้นในภาพรวม ของการบริหารจัดการด้านการเดินรถไฟทั่วประเทศและรถไฟความเร็วสูง TGV จึงบริหารจัดการโดย SNCF (SNCF, 2015) อย่างไรก็ตาม การบริหารจัดการของ SNCF ก็ประสบกับสภาวะการณ์ขาดทุนเช่นเดียวกับ

ประเทศอื่น ๆ แต่รัฐบาลฝรั่งเศสแก้ไขโดยเข้ามาช่วยในการฟื้นฟูกิจการและยังช่วยเหลือด้านเงินทุนผ่านทาง RFF เพื่อให้ SNCF ประกอบกิจการอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน ฉะนั้น การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงของฝรั่งเศส จึงประกอบด้วยองค์กรที่รับผิดชอบ 2 องค์กร กล่าวคือ RFF รับผิดชอบดำเนินการในภาพรวมทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน การวางแผนและออกแบบ การลงทุน การจัดการและกำหนดเส้นทางเดินรถและการบำรุงรักษา แต่ในทางปฏิบัติ RFF จะทำสัญญาจ้างมอบให้ SNCF เป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานแทน SNCF จึงเป็นผู้รับผิดชอบจัดการเดินรถตามภูมิภาคของประเทศ กิจการรถไฟความเร็วสูงของฝรั่งเศสก็ประสบกับปัญหาการขาดทุนเช่นกัน จำเป็นที่รัฐบาลต้องเข้ามาช่วยเหลือและสนับสนุนการดำเนินโครงการ ซึ่งรูปแบบองค์กรบริหารจัดการรถไฟความเร็วสูงของฝรั่งเศสเป็นอีกรูปแบบหนึ่งที่แตกต่างไปจากรูปแบบของญี่ปุ่น ไต้หวัน และเกาหลีใต้ เนื่องจากฝรั่งเศสยังคงยึดถือว่ารถไฟความเร็วสูงเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญต่อประเทศที่รัฐบาลจะเข้าดำเนินการบริหารจัดการเอง ในลักษณะของบริษัทที่รัฐบาลเป็นเจ้าของซึ่งย่อมาหมายความว่ารัฐบาลยังคงมีอำนาจในการควบคุมกิจการและกำหนดนโยบาย อย่างไรก็ตามองค์กรดำเนินงานในเรื่องนี้ก็ยังมีกรแยกการดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) ส่วนที่รับผิดชอบด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบราง 2) ส่วนที่รับผิดชอบด้านจัดการเดินรถในลักษณะเดียวกับญี่ปุ่นและเกาหลีใต้

จากแนวทางและรูปแบบองค์กรในการบริหารจัดการโครงการรถไฟความเร็วสูงของทั้ง 4 ประเทศที่กล่าวมา แม้ว่าจะเป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมทั้งตามการดำเนินการเกือบทั้งหมดประสบกับปัญหาการขาดทุน เพราะโครงการมีภาระด้านค่าใช้จ่ายสูง ทั้งก่อนและหลังการจัดทำโครงการ นอกจากนั้น โครงการยังมีผลตอบแทนการลงทุนช้า การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงทั้งหมดจึงเป็นการดำเนินการร่วมกันระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน โดยในการดำเนินการจะมีการแยกองค์กรผู้รับผิดชอบออกเป็น 2 องค์กร คือ องค์กรผู้วางและจัดทำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และองค์กรผู้บริหารจัดการเดินรถ กล่าวคือ ในกรณีของญี่ปุ่นจะดำเนินงานในรูปแบบบริษัท โดย JRTT จะเป็นผู้พัฒนาและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ส่วน JRs จะเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถในแต่ละเขตพื้นที่ ส่วนเกาหลีใต้ดำเนินการในรูปแบบรัฐวิสาหกิจ 2 แห่ง คือ KR รับผิดชอบด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ส่วน KORAIL รับผิดชอบด้านการบริหารจัดการการเดินรถไฟ และฝรั่งเศส มี RFF รับผิดชอบการบริหารจัดการทุกด้านแต่ใช้วิธีการจ้าง SNCF ดำเนินการแทน และ SNCF รับผิดชอบด้านจัดการเดินรถทั่วประเทศ ยกเว้นไต้หวันที่ดำเนินการในลักษณะเบ็ดเสร็จในรูปแบบของบริษัทมหาชนรายเดียว คือ THSRC แต่ก็เป็นความร่วมมือลงทุนระหว่างรัฐกับเอกชนโดยในปี พ.ศ. 2554 มีภาคเอกชนเป็นผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่มากถึงร้อยละ 79 ส่วนที่เหลือจะถือโดยรัฐ

## 2. การกำกับดูแลการขนส่งทางรางของประเทศญี่ปุ่น<sup>2</sup>

### 2.1 ความเป็นมา

ในอดีตการขนส่งทางรางของประเทศญี่ปุ่นจะดำเนินการโดย Japanese National Railway ซึ่งเป็นบริษัทแห่งชาติภายใต้การควบคุมของสำนักงานรถไฟ ต่อมารัฐบาลของประเทศญี่ปุ่นได้เข้าควบคุมการดำเนินการทั้งหมดของ Japanese National Railway และเปลี่ยนรูปแบบขององค์กรมาเป็นการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือที่เรียกว่า Japanese Government Railways (JGR) จนกระทั่งประเทศญี่ปุ่นเข้าร่วมสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งเป็นภาวะที่ยากลำบากที่สุดช่วงหนึ่ง ทำให้รัฐบาลจำเป็นต้องสั่งให้มีการรื้อถอนรางรถไฟไปใช้ประโยชน์ด้านอื่นจากปัญหาขาดแคลนเหล็กกล้า อย่างไรก็ตาม เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลงและประเทศญี่ปุ่นแพ้สงคราม การรถไฟแห่งประเทศไทยก็ได้เข้าสู่การเปลี่ยนแปลงอีกครั้ง เมื่อผู้นำทางทหารของสหรัฐอเมริกา (General Head Quarter-GHQ) ได้เข้ามาควบคุมประเทศญี่ปุ่นและสั่งให้ดำเนินการแปรรูปการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นบริษัทมหาชน ซึ่งก็ทำให้งานการประสบความสำเร็จอย่างมาก และการรถไฟแห่งประเทศไทยก็ได้ขยายกิจการด้วยการสร้างรถไฟความเร็วสูงชินคันเซน (Shinkansen) ขึ้นใช้เป็นครั้งแรก อันเป็นความก้าวหน้าทางการขนส่งของญี่ปุ่นที่ได้รับการยอมรับไปทั่วโลกในขณะนั้น อย่างไรก็ตามการขยายตัวอย่างรวดเร็วของรถไฟความเร็วสูงทำให้บริษัทพยายามที่จะก่อสร้างเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงนี้ออกไปทั่วประเทศด้วยการกู้เงินจำนวนมากมายมหาศาลจนกลายเป็นหนี้จำนวนมากขึ้น จนท้ายที่สุดทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหนี้จำนวนมหาศาลถึง 25 ล้านล้านเยน หรือประมาณสองแสนล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ในกรณีนี้ประเทศญี่ปุ่นจึงได้แก้ไขปัญหาด้วยการยุติโครงการเครือข่ายรถไฟความเร็วสูงนี้ออกไปก่อน แล้วใช้วิธีแบ่งการรถไฟญี่ปุ่นออกเป็นบริษัทย่อย ๆ หลายบริษัทที่มีชื่อว่า กลุ่มบริษัทรถไฟญี่ปุ่น (Japan Railway Group) เพื่อเปิดดำเนินการตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศแทน ซึ่งวิธีการนี้ก็ทำให้แก้ปัญหานี้สินมหาศาลได้ในขณะเดียวกันรัฐบาลก็ได้มีการส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีการขนส่งระบบรางมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ปัจจุบันระบบการขนส่งทางรางของประเทศญี่ปุ่นมีความทันสมัย สำหรับในด้านของกฎระเบียบและหน่วยงานที่กำกับดูแลเรื่องการขนส่งทางรางของประเทศญี่ปุ่นเองก็มีความหลากหลายและมีพัฒนาการมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งบางประเด็นก็สามารถนำมาศึกษาเปรียบเทียบกับระบบของประเทศไทย เพื่อพัฒนากฎหมายให้มีความทันสมัยรองรับการเปลี่ยนแปลงตามบริบทของสังคมและเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

### 2.2 หน่วยงานที่กำกับดูแลการขนส่งทางราง

กระทรวงที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลด้านการขนส่งทางรางของประเทศญี่ปุ่น คือ Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT) ซึ่งเป็นกระทรวงขนาดใหญ่ที่กำกับดูแลทั้งในเรื่องที่ดิน สาธารณูปโภคพื้นฐาน การคมนาคม และการท่องเที่ยว โดยในที่นี้จะขอเรียกว่า “กระทรวง MLIT” สำหรับหน่วยงานภายใต้กระทรวง MLIT ที่กำกับดูแลงานขนส่งทางราง มีดังนี้

<sup>2</sup> นางสาวปิยวรรณ ซอน. (2560). การกำกับดูแลการขนส่งทางรางของประเทศญี่ปุ่น. สืบค้น 13 มิถุนายน 2565 จาก <https://www.krisdika.go.th/data/activity/act308.pdf>

### 2.2.1 กรมราง (Railway Bureau)

กรมรางเป็นหน่วยงานราชการระดับกรมภายใต้กระทรวงคมนาคมที่กำกับดูแลทั้ง Japan Railway Group (กลุ่มบริษัทรถไฟญี่ปุ่นซึ่งหมายความถึงกลุ่มบริษัทรถไฟญี่ปุ่นทั้ง 7 บริษัท ที่แปรรูปมาจากการรถไฟแห่งประเทศไทยญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 1 เมษายน ค.ศ. 1987) และผู้ประกอบการขนส่งทางรางของเอกชน กรมรางจัดตั้งขึ้นโดย Cabinet Order of the Structure of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (No.255 of 2000) ซึ่งบัญญัติว่ากรมรางมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- 1) ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการวางระบบและเตรียมความพร้อมเกี่ยวกับระบบขนส่งทางราง รวมถึงงานด้านสิ่งแวดล้อม
- 2) ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการดำเนินการเดินรถ การพัฒนาการประกอบการขนส่งทางราง การปรับปรุงแก้ไขงานขนส่งทางราง
- 3) ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย
- 4) การตรวจสอบเกี่ยวกับอุบัติเหตุในส่วนที่อยู่นอกเหนือจากอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการความปลอดภัยทางคมนาคม (Japan Transport Safety Board-JTSB) ที่จะกล่าวถึงในลำดับต่อไป
- 5) การปรับปรุงแก้ไขตัวรถ สัญญาณไฟ และอุปกรณ์อื่น ๆ รวมถึงการกระตุ้นการใช้บริการ และการขนส่ง (มาตรา 11)

กรมรางมีพัฒนาการมาจากหน่วยงานในอดีตที่มีการแยกหน่วยงานที่กำกับดูแลกิจการระบบรางของรัฐและกิจการระบบรางเอกชนออกจากกัน มาเป็นรูปแบบในปัจจุบันที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการประกอบการที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งทางรางทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งรวมถึงการขนส่ง การจดทะเบียน มาตรการต่อมลพิษทางเสียงและมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม การอบรมให้ความรู้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่รถไฟ การกำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

#### โครงสร้างของกรมราง

หัวหน้าส่วนราชการของกรมราง ได้แก่ อธิบดีกรมราง (Director-General) และมีรองอธิบดีกรมราง (Senior Deputy Director-General) เป็นผู้บริหารในลำดับรองลงมา โดยกรมรางแบ่งส่วนงานตามมาตรา 122 - มาตรา 129 ของ Cabinet Order of the Structure of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (No.255 of 2000) ดังนี้

(1) กองงานบริหารทั่วไป รับผิดชอบงานด้านการบริหารงานทั่วไป มีหน้าที่ในการจัดทำแผนการดำเนินการพื้นฐานของกรมราง การจัดการด้านภาษี การกำกับดูแล รวมถึงการจัดการ Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency ซึ่งเป็น Incorporated Administrative Agency สำหรับส่วนงาน ประกอบด้วย 1) ส่วนวางแผนระบบราง 2) ส่วนจัดการความเสี่ยง 3) ส่วนกำกับดูแลการเงินของ Japan Railway และระบบรางของรัฐ 4) ส่วนกำกับดูแลกิจการต่างประเทศและการวางแผนเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถไฟ 5) ส่วนระบบรางเกี่ยวกับการจัดการขนส่งสินค้า

(2) กองงานขนส่งทางรางของรถไฟความเร็วสูง รับผิดชอบงานเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูง รวมถึงการปรับปรุงแก้ไขการขนส่งทางรางของรถไฟความเร็วสูง

(3) กองงานขนส่งทางรางในตัวเมือง รับผิดชอบงานด้านการวางแผนเกี่ยวกับนโยบายพื้นฐานของการส่งเสริมการใช้บริการระบบรางในตัวเมือง สำหรับส่วนงานประกอบด้วย 1) ส่วนการวางแผนระบบรางในตัวเมือง และ 2) ส่วนการส่งเสริมการพัฒนา

(4) กองงานเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งทางราง รับผิดชอบงานด้านการขนส่ง ระบบราง และการพัฒนา การปรับปรุงแก้ไขการขนส่งทางรางให้ดียิ่งขึ้น สำหรับส่วนงานประกอบด้วย 1) ส่วนตรวจสอบการขนส่งผู้โดยสาร 2) ส่วนสนับสนุนระบบรางท้องถิ่น และ 3) ส่วนวางแผนมาตรการสำหรับระบบรางท้องถิ่น

(5) กองงานระหว่างประเทศ รับผิดชอบงานด้านการวางแผนงานด้านนโยบายเกี่ยวกับต่างประเทศ การดำเนินความร่วมมือกับต่างประเทศ การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางเข้าไปมีส่วนร่วมในโครงการธุรกิจในต่างประเทศ สำหรับส่วนงานประกอบด้วย 1) ส่วนความร่วมมือระหว่างประเทศ และ 2) ส่วนวางแผนเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญา

(6) กองงานวางแผนด้านเทคนิค รับผิดชอบการวางแผนเกี่ยวกับเทคนิคระบบราง การวางมาตรฐานเกี่ยวกับเทคนิคของการขนส่งทางราง การดูแลความปลอดภัยตู้รถไฟ สำหรับส่วนงานประกอบด้วย 1) ส่วนการพัฒนาด้านเทคนิค และ 2) ส่วนการจัดการมาตรฐานด้านเทคนิค

(7) กองงานสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกระบบราง รับผิดชอบงานด้านเทคนิคเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับระบบราง โดยส่วนงานประกอบด้วย 1) ส่วนมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และ 2) ส่วนมาตรการด้านภัยต่าง ๆ ของระบบราง

(8) กองงานตรวจสอบความปลอดภัย รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการวางระบบการเดินรถ ซึ่งมีส่วนตรวจสอบความปลอดภัยระบบรางเพื่อตรวจสอบความปลอดภัย และจัดทำแผนการเดินรถด้วย

## 2.2.2 สำนักงานขนส่งท้องถิ่น (District Transport Bureau)

นอกจากกรมรางแล้ว มาตรา 30 ของ Act for Establishment of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (Act No. 100 of 1999) กำหนดให้มีการจัดตั้ง District Transport Bureau โดยถือเป็นหน่วยงานในท้องถิ่นภายใต้กระทรวงคมนาคม โดยมาตรา 35 ของ Act for Establishment of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism กำหนดว่า District Transport Bureau จะรับผิดชอบงานส่วนหนึ่งจากงานที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกระทรวง MLIT โดยในการจัดตั้ง District Transport Bureau แบ่งพื้นที่ประเทศญี่ปุ่นออกเป็น 9 ภาคส่วน ประกอบด้วย 1) Hokkaido District Transport Bureau 2) Tohoku District Transport Bureau 3) Kanto District Transport Bureau 4) Hokuriku Shinetsu District Transport Bureau 5) Chubu District Transport Bureau 6) Kinki District Transport Bureau 7) Chugoku District Transport Bureau 8) Shikoku District Transport Bureau 9) Kyushu District Transport Bureau นอกจากนี้ ในเกาะ Okinawa ทางตอนใต้ของประเทศก็จะมีอีกหนึ่งหน่วยเฉพาะที่เรียกว่า District Transport Bureau แยกออกไปในเกาะดังกล่าวด้วย

โครงสร้างของสำนักงานขนส่งท้องถิ่น โดยส่วนใหญ่ District Transport Bureau จะประกอบด้วยส่วนการปฏิบัติงานต่าง ๆ ดังนี้ 1) สำนักงานของหัวหน้าส่วน District Transport Bureau และรองหัวหน้าส่วน District Transport Bureau 2) ส่วนงานบริหารจัดการทั่วไป 3) ส่วนงานวางแผน 4) ส่วนเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมการขนส่ง 5) ส่วนงานขนส่งทางราง 6) ส่วนการขนส่งทางบก 7) ส่วนงานตรวจสอบการจัดการขนส่งทางบก 8) ส่วนงานความปลอดภัยด้านเทคนิครถยนต์ 9) ส่วนการขนส่งทางเรือ 10) ส่วนความปลอดภัยการขนส่งทางเรือ เป็นต้น

อำนาจหน้าที่ของสำนักงานขนส่งท้องถิ่น Ministerial Ordinance of District Transport Bureau structure (No.713 of 2002) มาตรา 4 ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของ District Transport Bureau ไว้ค่อนข้างเหมือนกับอำนาจหน้าที่ของกรมรางที่กำหนดไว้ใน Cabinet Order โดยกำหนดว่ามีอำนาจหน้าที่ในการ 1) งานเกี่ยวกับการวางระบบและเตรียมความพร้อมเกี่ยวกับระบบขนส่งทางราง 2) งานเกี่ยวกับการดำเนินการเดินรถ การพัฒนาการประกอบการขนส่งทางราง การปรับปรุงแก้ไขงานขนส่งทางราง 3) งานเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย 4) การตรวจสอบเกี่ยวกับอุบัติเหตุในส่วนที่อยู่นอกเหนือจากอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการความปลอดภัยทางคมนาคมสำหรับส่วนงานขนส่งทางรางที่เป็นหนึ่งในการปฏิบัติงานใน District Transport Bureau ตามมาตรา 37 ของ Ministerial Ordinance of District Transport Bureau structure (No.713 of 2002) จะให้ประกอบด้วย 1) ฝ่ายการวางแผน ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการออกใบอนุญาต และรับรองต่าง ๆ แก่ผู้ประกอบการ รวมถึงการศึกษาและสำรวจเกี่ยวกับค่าโดยสาร การสนับสนุนและการปรับปรุงเส้นทางเดินรถขนส่งทางราง 2) ฝ่ายเทคนิค ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการรักษามาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยของสิ่งอำนวยความสะดวก ตัวรถ ระบบไฟฟ้า สัญญาณไฟต่าง ๆ รวมถึงมาตรการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม 3) ฝ่ายตรวจสอบความปลอดภัย ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบ สภาพตัวรถ การจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก การเดินรถ เป็นต้น 4) ฝ่ายแนะนำการส่งเสริมความปลอดภัย ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการศึกษาวิเคราะห์และประเมินกรณีการเกิดอุบัติเหตุ การป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุซ้ำ และการทดสอบการเดินรถ เป็นต้น

ทั้งนี้ จากเหตุการณ์รถไฟสาย Fukuchiyama ตกราง ส่วนงานขนส่งทางรางได้เริ่มการตรวจสอบและแนะนำเกี่ยวกับความปลอดภัยแก่ผู้ประกอบการขนส่งทางราง การติดตั้งระบบเบรกอัตโนมัติ ATS ในบริเวณที่เป็นเส้นทางโค้ง การติดตั้งเครื่องบันทึกสภาพการเดินรถให้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งรวมถึงบริเวณทางรถไฟตัดผ่านกับถนน เนื่องจากบริเวณที่ตัดกันระหว่างรางรถไฟกับถนนเป็นบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการข้ามทางรถไฟอย่างกะทันหันก่อนรถไฟผ่าน นอกจากนี้ส่วนงานขนส่งทางรางยังมีการดำเนินมาตรการในกรณีแผ่นดินไหวด้วยการก่อสร้างเสริมความแข็งแรงของสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการขนส่งทางราง อีกทั้งส่วนงานขนส่งทางรางของ District Transport Bureau จะช่วยในการกำกับดูแลและตรวจสอบมาตรฐานการประกอบการของผู้ประกอบการขนส่งทางราง โดยส่วนงานขนส่งทางรางของทั้ง 9 ภาคส่วนจะมีการจัดการตรวจสอบมาตรฐานของผู้ประกอบการขนส่งทางรางในหัวข้อเดียวกัน โดยรายละเอียดหัวข้อที่จะมีการตรวจสอบ ดังนี้ (1) รายละเอียดเกี่ยวกับค่าโดยสาร ประกอบด้วย การดำเนินการตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เช่น การขนส่งเชื่อมต่อ การลดราคาในกรณีการเปลี่ยนรถ และการจำหน่ายตั๋วลดราคา

ในโอกาสพิเศษ เป็นต้น (2) รายละเอียดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูล (3) รายละเอียดเกี่ยวกับป้าย สัญญาณ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในสถานี เช่น การติดตั้ง ป้ายต่าง ๆ ที่เหมาะสมในสถานี การติดตั้งป้ายแจ้ง สถานีที่เป็นบริเวณไม่มีขั้นบันไดต่างระดับ (barrier free) การติดตั้งป้ายต่าง ๆ ที่จำเป็นในตัวรถ การมีป้าย หรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารที่เป็นชาวต่างชาติ (4) รายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการเพื่อการเป็นสถานี Barrier free เช่น สภาพความเป็น barrier free และการวางแผนในอนาคต (5) รายละเอียดเกี่ยวกับผู้โดยสาร ชาวต่างประเทศ เช่น การจัดให้มีตัวแบบลดราคาพิเศษเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและการคมนาคม การจัดให้มีป้ายบอกทางที่ชัดเจน การจัดให้มีการแจ้งหรือประกาศเป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาต่างประเทศ เป็นต้น (6) มาตรการเพื่อการเปลี่ยนรถต่อเนื่องอย่างราบรื่น (7) การดำเนินการเมื่อมีอุบัติเหตุ (8) การดำเนินการ เมื่อมีอัคคีภัยหรือภัยอื่น ๆ (9) การรับฟังความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะจากผู้โดยสาร (10) การบริการของพนักงาน เจ้าหน้าที่ (11) รายละเอียดอื่น ๆ เกี่ยวกับการบริการ เช่น การแจ้งให้ผู้โดยสารระงับการใช้โทรศัพท์มือถือ ในบริเวณที่เป็นที่นั่งพิเศษ (priority seat) เพื่อป้องกันสัญญาณรบกวนผู้ใช้เครื่องช่วยการเดินของหัวใจ การจัดที่นั่งพิเศษ การอำนวยความสะดวกรถเข็นเด็ก การจัดตู้รถไฟสำหรับสุขภาพสตรีหรือผู้ที่ตั้งครรภ์โดยเฉพาะ และการติดตั้งเครื่องปั๊มหัวใจ (AED) เป็นต้น

นอกจากนี้ District Transport Bureau จะเป็นผู้พิจารณาเกี่ยวกับการยื่นคำขอเพิ่มกรอบ ค่าโดยสาร โดย District Transport Bureau จะดำเนินการเปิดเผยเอกสารทั้งคำขอและใบอนุญาตไว้บนเว็บไซต์ ของ District Transport Bureau ด้วย เมื่อ District Transport Bureau พิจารณาการยื่นคำขอดังกล่าวแล้วก็ จะประกาศผลทางเว็บไซต์ในนามของ District Transport Bureau โดยจะระบุชื่อผู้ยื่นคำขอ วันที่ยื่นคำขอ รายละเอียดที่จะเปลี่ยนแปลง รวมถึงวันที่ที่การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลใช้บังคับ ทั้งนี้ ในเว็บไซต์จะระบุถึงชื่อ และหมายเลขติดต่อของเจ้าหน้าที่ District Transport Bureau ที่รับผิดชอบในเรื่องดังกล่าว เพื่อให้ประชาชน สามารถสอบถามข้อสงสัยได้ด้วย

### 2.2.3 คณะกรรมการที่กำกับดูแลการขนส่งทางราง

คณะกรรมการที่กำกับดูแลการขนส่งทางรางของประเทศญี่ปุ่นที่สำคัญมีดังนี้

#### (1) คณะกรรมการนโยบายการคมนาคม (The Council of Transport policy)

คณะกรรมการนโยบายการคมนาคม (The Council of Transport policy) เป็นหนึ่งในคณะกรรมการภายใต้กระทรวง MLIT ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดย Act for Establishment of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (Act No. 100 of 1999) (มาตรา 6 และมาตรา 14) มีอำนาจหน้าที่ ในการพิจารณาประเด็นสำคัญเกี่ยวกับนโยบายการคมนาคม ภายใต้คำแนะนำของรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT และให้ความเห็นแก่รัฐมนตรีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน ค.ศ. 1999 ที่ได้เห็นชอบกับแผนมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดการคณะกรรมการต่าง ๆ ทำให้ได้มีการยุบรวม คณะกรรมการเกี่ยวกับการคมนาคมทั้งสิ้น 8 คณะ ให้เหลือเพียงคณะเดียว คือ คณะกรรมการนโยบาย การคมนาคม เพื่อความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

### องค์ประกอบของคณะกรรมการฯ

คณะกรรมการนโยบายการคมนาคม ประกอบด้วย กรรมการไม่เกิน 30 คน ประกอบด้วยกรรมการจาก 8 สาขา ได้แก่ 1) ด้านการคมนาคมในภาพรวม 2) ด้านเทคนิคการคมนาคม 3) ด้านการท่องเที่ยว 4) ด้านการคมนาคมทางบก 5) ด้านการคมนาคมทางน้ำ 6) ด้านอ่าวทะเลและท่าเรือ 7) ด้านการคมนาคมทางอากาศ และ 8) ด้านอุดมศึกษา โดยในแต่ละด้านก็จะมีการจัดตั้งอนุกรรมการเพื่อประชุมหารือในรายละเอียดของแต่ละด้านด้วย

#### (2) คณะกรรมการคมนาคม

คณะกรรมการคมนาคมเป็นหนึ่งในคณะกรรมการภายใต้กระทรวง MLIT ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดย Act for Establishment of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (Act No. 100 of 1999) (มาตรา 6 และมาตรา 15 - มาตรา 26) มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาเกี่ยวกับประเด็นที่จะต้องให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT ดำเนินการ โดยในกรณีที่จะต้องมีการวินิจฉัยนั้นรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT จะต้องมอบหมายให้คณะกรรมการคมนาคมเป็นผู้พิจารณา นอกจากนี้ คณะกรรมการคมนาคมสามารถจัดทำข้อเสนอแนะแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT ในกรณีที่เห็นว่าจำเป็นได้ ทั้งนี้ มาตรา 64-2 ของ Railway Business Act ได้บัญญัติเกี่ยวกับการหารือคณะกรรมการคมนาคมไว้ว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT จะต้องนำเรื่องเข้าหารือคณะกรรมการคมนาคมในกรณีที่เป็นเรื่องการกำหนดอัตราค่าโดยสาร กรณีมีคำสั่งเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสาร กรณีมีคำสั่งให้หยุดการประกอบการขนส่งทางรางชั่วคราวหรือการเพิกถอนใบอนุญาตหรือกรณีการจัดทำนโยบายพื้นฐานต่าง ๆ

#### องค์ประกอบของคณะกรรมการคมนาคม

คณะกรรมการคมนาคม ประกอบด้วย กรรมการ 6 ราย ซึ่งแต่งตั้งโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT และเห็นชอบโดยรัฐสภา คุณสมบัติจะต้องเป็นผู้ที่มีอายุไม่ต่ำกว่า 35 ปี มีวาระ 3 ปี

#### (3) คณะกรรมการด้านความปลอดภัย

ในอดีตประเทศญี่ปุ่นมีคณะกรรมการที่เรียกว่าคณะกรรมการตรวจสอบอุบัติเหตุทางอากาศและทางราง (Aircraft and Railway Accidents Investigation Commission-ARAIC) ภายใต้กระทรวง MLIT จัดตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1971 เฉพาะในส่วนของอุบัติเหตุทางอากาศก่อน โดยมีที่มาจากอุบัติเหตุทางอากาศของเครื่องบิน ANA และต่อมาได้มีการเพิ่มในส่วนของอุบัติเหตุทางรางจากสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถไฟใต้ดินสาย Hibiya ตกรางเมื่อปี ค.ศ. 2000 โดยเป็นคณะกรรมการที่มีหน้าที่ตรวจสอบหาสาเหตุของอุบัติเหตุทางอากาศและอุบัติเหตุทางราง โดยหากจำเป็นจะมีการวิเคราะห์หลักฐานทางวิทยาศาสตร์ การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ การรับฟังพยานหลักฐาน นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่ในการตรวจสอบและศึกษาข้อมูลเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคตอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ในเดือนตุลาคม ค.ศ. 2008 คณะกรรมการดังกล่าวได้ถูกควบรวมกับ Marine Accident Inquiry Agency (MAIA) และตั้งขึ้นใหม่เป็นคณะกรรมการความปลอดภัยทางคมนาคม อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีความจำเป็นที่จะต้องควบรวมคณะกรรมการฯ หลาย ๆ ด้านมาเป็นคณะกรรมการรวมเพื่อความคล่องตัว จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงอีกครั้งหนึ่งมาเป็น “คณะกรรมการความปลอดภัยทางคมนาคม” เมื่อปี ค.ศ. 2008

#### (4) คณะกรรมการความปลอดภัยทางคมนาคม (Japan Transport Safety Board-JTSB)

คณะกรรมการความปลอดภัยทางคมนาคม Japan Transport Safety Board-JTSB) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 2008 โดยกฎหมายที่มีชื่อว่า Act for Establishment of the Japan Transport safety Board (Act No. 113 of October 12, 1973) มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบหาข้อเท็จจริงของสาเหตุ การเกิดอุบัติเหตุทางอากาศ ทางราง ทางน้ำ หรือสาเหตุการเกิดเหตุการณ์ที่เป็นปัญหาสำคัญไม่ว่าจะเป็น ทางอากาศ ทางราง หรือทางน้ำก็ตาม โดยคณะกรรมการอาจเสนอแนวทางแก้ไขหรือมาตรการที่จำเป็น ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ดังกล่าว เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและเพื่อลดความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว

สำหรับกรณีที่คณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบ มีดังนี้

##### (1) อุบัติเหตุทางอากาศ

- 1) เครื่องบินตก เครื่องบินชนกัน หรือไฟไหม้เครื่องบิน
- 2) การได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต หรือความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากเครื่องบิน
- 3) กรณีมีการเสียชีวิต หรือหายสาบสูญของผู้โดยสารเครื่องบิน เว้นแต่กรณี การเสียชีวิตที่ไม่ได้มีความผิดปกติ

4) กรณีที่เครื่องบินที่ยังอยู่ระหว่างการใช้งานเกิดความเสียหาย

5) มีเหตุการณ์ที่เป็นปัญหาสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

##### (2) อุบัติเหตุทางราง

- 1) รถขนส่งทางรางชนกัน
- 2) รถขนส่งทางรางหลุดจากราง
- 3) รถขนส่งทางรางไฟไหม้
- 4) อุบัติเหตุอื่น ๆ เช่น เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตของผู้โดยสาร หรือเจ้าหน้าที่ เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเกิน 5 ราย เหตุการณ์ที่เกิดผู้เสียชีวิตขึ้น โดยมีสาเหตุมาจากความประมาทของเจ้าหน้าที่ทางรางหรือความผิดปกติซ้ำรถของอุปกรณ์ทางราง หรือมีเหตุการณ์ ที่เป็นปัญหาสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

##### (3) อุบัติเหตุทางน้ำ

กรณีเกิดผู้เสียชีวิตจากโครงสร้างของเรือเดินสมุทร วัสดุอุปกรณ์ หรือมีเหตุการณ์ ที่เป็นปัญหาสำคัญซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

##### องค์ประกอบของคณะกรรมการ

คณะกรรมการ ประกอบด้วย ประธานกรรมการ 1 คน และกรรมการอีก 12 คน แต่งตั้งโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT โดยความเห็นชอบของรัฐสภา มีวาระการดำรงตำแหน่ง 3 ปี และสามารถได้รับการแต่งตั้งหลายวาระ

## 2.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง

### (1) Basic Act on Transportation Policy (Act No.92 of 2013)

Basic Act on Transportation Policy เป็นกฎหมายกลางเกี่ยวกับนโยบายพื้นฐานด้านการคมนาคม โดยในอดีตก่อนที่จะมีการตรากฎหมายฉบับนี้ ในแต่ละนโยบายของประเทศญี่ปุ่นจะมีการวางแผนตามกฎหมายเกี่ยวกับแผนดำเนินการในแต่ละด้านของการคมนาคมและไม่ได้มีกฎหมายกลางที่กำหนดกรอบนโยบายด้านการคมนาคมในองค์กรรวม อย่างไรก็ตาม เนื่องจากในปัจจุบันมีความจำเป็นที่จะต้องมียุทธศาสตร์กลางเพื่อวางพื้นฐานทั้งหมดของนโยบาย จึงได้มีการตรากฎหมายฉบับนี้ขึ้น โดยในกฎหมายฉบับนี้จะกำหนดเกี่ยวกับนโยบายพื้นฐานด้านการคมนาคม 4 ประการ ประกอบด้วย 1) คุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนด้านการคมนาคม 2) การเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันระดับนานาชาติด้านคมนาคม 3) การกระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่นด้านคมนาคม และ 4) มาตรการต่อภัยขนาดใหญ่เกี่ยวกับการคมนาคม

### (2) Basic Act on Transportation Safety Policy (Act No. 110 of 1970)

Basic Act on Transportation Safety Policy เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1970 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดหน้าที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการคมนาคมของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้ให้บริการคมนาคม พนักงานผู้ขับขี่และบังคับ และลูกเรือต่าง ๆ ให้ชัดเจน รวมถึงการวางระบบที่จำเป็นผ่านรัฐหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และกำหนดมาตรฐานพื้นฐานของการวางแผนความปลอดภัยของการคมนาคม เพื่อส่งเสริมประโยชน์ของสาธารณะ

### (3) Railway Operation Act (Act No. 65 of 1900)

Railway Operation Act เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1900 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเมื่อปี ค.ศ. 2006 กฎหมายฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับระบบการปฏิบัติงานขนส่งทางราง ประกอบด้วย 3 หมวด ดังนี้

หมวดที่ 1 เรื่อง วัสดุอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการขนส่งทางราง รวมถึงงานขนส่งทางราง (Railway equipment and facilities and Railway Transportation) เช่น การก่อสร้างทางรถไฟ (มาตรา 1) ตู้รถไฟ (มาตรา 3) การห้ามพกดินปืนและระเบิดขึ้นรถขนส่งทางราง (มาตรา 5) การห้ามการมิให้ผู้โดยสารขึ้นรถโดยไม่มีเหตุอันสมควร (มาตรา 6) การขดใช้ความเสียหาย (มาตรา 11-2) การถึงที่หมายโดยไม่ตรงเวลาของการขนส่งทางราง (มาตรา 12) การตรวจตั๋วโดยสาร (มาตรา 18) เป็นต้น

หมวดที่ 2 เรื่อง เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง (Railway Staff) เช่น การกำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ใส่ชุดเครื่องแบบในเวลาปฏิบัติหน้าที่ (มาตรา 22) การกำหนดบทกำหนดโทษสำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ที่กระทำผิดต่อผู้โดยสารเป็นโทษปรับไม่เกิน 20,000 เยน (มาตรา 24) เป็นต้น

หมวดที่ 3 เรื่อง ผู้โดยสาร (Passengers and the Public) โดยกำหนดหน้าที่ของทั้งผู้ประกอบการและผู้ให้บริการเพื่อให้เกิดการบริการคมนาคมที่ราบรื่นและปลอดภัย รวมถึงมีการกำหนดบทกำหนดโทษ เช่น กำหนดโทษปรับไม่เกิน 20,000 เยน สำหรับผู้ใดที่ 1) โดยสารโดยไม่มีตั๋วโดยสาร 2) โดยสารในชั้นโดยสารที่สูงกว่าที่ระบุไว้ในตั๋วโดยสาร หรือ 3) ไม่ลงรถตามสถานีที่ระบุไว้ในตั๋วโดยสาร (มาตรา 29) การกำหนดโทษปรับไม่เกิน 20,000 เยน สำหรับผู้ที่เปิดสัญญาณเตือนภัยโดยไม่มีเหตุอันสมควร

(มาตรา 32) เป็นต้น สำหรับอนุบัญญัติภายใต้กฎหมายฉบับนี้ ได้แก่ Ministerial Ordinance to provide the Technical Standard on Railway และ Ministerial Ordinance for railway Safety เป็นต้น

**(4) Special Measures Act on Punishment of Acts Endangering Safe Operation of Shinkansen Railways (Act No. 111 of 1964)**

Special Measures Act on Punishment of Acts Endangering Safe Operation of Shinkansen Railways เป็นกฎหมายที่กำหนดรายละเอียดเฉพาะเพิ่มเติมจาก Railway Operation Act เพื่อกำหนดบทกำหนดโทษสำหรับผู้ที่ขัดขวางการเดินรถของรถไฟความเร็วสูงซึ่งจะเดินรถในความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อให้สามารถรักษาความปลอดภัยในการเดินรถไฟความเร็วสูงไว้ได้ โดยมีบทกำหนดโทษเป็นโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 50,000 เยน สำหรับผู้ที่ทำลายเครื่องมือที่มีไว้รักษาความปลอดภัยของรถไฟความเร็วสูง หรือเข้ามาบังคับการเดินรถโดยพลการ หรือบุกรุกเข้าไปในบริเวณทางรถไฟความเร็วสูงโดยพลการ และกำหนดโทษปรับไม่เกิน 50,000 เยน สำหรับผู้ที่โยนสิ่งของเข้าไปในบริเวณทางรถไฟความเร็วสูง

**อนุบัญญัติภายใต้ Railway Operation Act**

**1) Ministerial Ordinance for railway safety (Ministerial Ordinance No. 55 of 1951)**

ออกตาม Railway Operation Act เพื่อกำหนดหลักการพื้นฐานในการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางราง ซึ่งถือเป็นหลักการที่สำคัญซึ่งผู้ที่เกี่ยวข้องจะต้องรักษาและยึดมั่นเพื่อรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางราง โดย Ministerial Ordinance for railway safety กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องนำคู่มือการเดินรถติดตัวตลอดเวลา รวมถึงให้ทำความเข้าใจในคู่มือดังกล่าว การติดต่อสื่อสารประสานงานกับพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด การตรวจสอบข้อมูลต่าง ๆ โดยไม่คาดเดาเอาเองในการเดินรถ การตั้งนาฬิกาให้ถูกต้องตรงเวลาเสมอ (มาตรา 2) เป็นต้น

**2) Ministerial Ordinance to provide the Technical Standard on Railway (Ministerial Ordinance No. 151 of 2001)**

ออกตาม Railway Operation Act เพื่อกำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานด้านเทคนิคของการขนส่งทางราง โดยกำหนดเกี่ยวกับเส้นทางเดินรถ ซึ่งประกอบด้วยบทบัญญัติเกี่ยวกับระยะห่างขอบเขต สิ่งอำนวยความสะดวกเรื่องความปลอดภัย (มาตรา 12 – มาตรา 33) บริเวณที่จอดรถขนส่งทางราง (มาตรา 34 - มาตรา 38) สิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับไฟฟ้า (มาตรา 41 - มาตรา 53) สิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น สัญญาณ ไฟ ที่กั้นต่าง ๆ (มาตรา 54 - มาตรา 63) บทบัญญัติเกี่ยวกับตู้รถไฟ เช่น (มาตรา 65 - มาตรา 86) การเดินรถ (มาตรา 42 มาตรา 114) เป็นต้น สำหรับบทบัญญัติเกี่ยวกับคนชราและผู้พิการนั้น มาตรา 7 ของกฎหมายฉบับนี้กำหนดให้รายละเอียดเป็นไปตามมาตรา 8 ของ Act on Promotion of Smooth Transportation, etc. of Elderly Persons, Disabled Persons, etc

**3) Railway Business Act (Act No. 92 of 1986)**

Railway Business Act ตราขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1986 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำกับดูแลการประกอบการขนส่งทางราง รวมถึงการประกอบการขนส่งทาง cable way โดยการประกอบการขนส่งทางรางภายใต้กฎหมายนี้จะหมายรวมถึงการประกอบการขนส่งทางแบบรางคู่ทั่วไป โมโนเรล trolley bus, cable car, linear motor car และ ropeway อย่างไรก็ตาม สำหรับ tramcar/tramways จะอยู่ภายใต้

การกำกับดูแลของกฎหมายอีกฉบับหนึ่งที่มีชื่อว่า “(Act on Rail Tracks (Act No. 76 of 1921)” โดยมีได้ อยู่ภายใต้บังคับของ Railway Business Act ฉบับนี้

**การขอรับใบอนุญาต (มาตรา 3)** กฎหมายฉบับนี้ได้แบ่งประเภทของการประกอบการ ขนส่งทางรางไว้ ซึ่งการประกอบการขนส่งทางรางแต่ละประเภทจะต้องได้รับใบอนุญาต โดยมาตรา 3 ของกฎหมายดังกล่าวกำหนดว่าผู้ที่ประสงค์จะประกอบการขนส่งทางรางจะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT

**เงื่อนไขการขอรับใบอนุญาต (มาตรา 5)** ผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตจะต้องยื่นเอกสารประกอบการขอรับใบอนุญาตต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT ประกอบด้วย 1) ชื่อและที่อยู่ หรือชื่อของผู้แทนนิติบุคคล 2) เส้นทางรถที่จะเข้าเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางราง 3) ประเภทของการประกอบการขนส่งทางรางที่จะดำเนินการ 4) การระบุนความประสงค์ในกรณีที่จะประกอบการเฉพาะขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า อย่างใดอย่างหนึ่งเท่านั้น 5) การระบุนความประสงค์ในกรณีที่จะประกอบการในระยะเวลาหนึ่งระยะเวลาใด เท่านั้น 6) แผนการดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในอนุบัญญัติแยกตามประเภทของการประกอบการขนส่งทางราง 7) การแจ้งว่าจะต้องมีการก่อสร้างก่อนการประกอบการหรือไม่ เป็นต้น สำหรับเงื่อนไขการออกใบอนุญาต รัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT จะพิจารณาจากแผนการดำเนินการว่า 1) มีความเหมาะสมเมื่อพิจารณา ด้านการบริหารจัดการหรือไม่ 2) มีความเหมาะสมเมื่อพิจารณาด้านความปลอดภัยหรือไม่ 3) มีความเหมาะสม เมื่อพิจารณาด้านธุรกิจความคุ้มทุนหรือไม่ เป็นต้น

**การตรวจสอบการก่อสร้างรวมถึงตัวรถขนส่งทางราง (มาตรา 10)** ผู้ประกอบการขนส่งทางรางจะต้องดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในเวลาที่กำหนด และยื่นขอรับการตรวจสอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT ด้วย นอกจากนี้ ผู้ประกอบการขนส่งทางรางก็ต้องยื่นการขอรับการตรวจสอบตัวรถขนส่งระบบรางจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT ด้วยตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 13

**การกำหนดค่าโดยสาร (มาตรา 16)** ในส่วนของค่าโดยสารการขนส่งทางรางนั้น กฎหมายกำหนดว่าผู้ประกอบการขนส่งทางรางจะต้องกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดของตน และยื่นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT เพื่อขอความเห็นชอบ นอกจากนี้ ผู้ประกอบการขนส่งทางราง จะต้องทำแผนการเดินทางเพื่อเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT ให้ความเห็นชอบ ซึ่งหากจะมีการเปลี่ยนแปลงในภายหลัง ก็จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีฯ ในการปรับเปลี่ยนแผนการเดินทางทุกครั้งด้วย (มาตรา 17)

**การรายงานกรณีเกิดอุบัติเหตุ (มาตรา 19)** ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหรือไฟไหม้ ในการขนส่งทางรางผู้ประกอบการขนส่งทางรางจะต้องรายงานเกี่ยวกับการเกิดเหตุต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT โดยไม่ชักช้า

## กฎหมายอื่น ๆ

## (1) Act on Promotion of Smooth Transportation, etc. of Elderly Persons, Disabled Persons, etc. (Act No. 91 of 2006)

เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเมื่อ ปี ค.ศ. 2006 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดมาตรฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการบริการขนส่งสาธารณะ ซึ่งรวมถึงตู้รถไฟ ทางเดินรถ สวนสาธารณะ และสิ่งก่อสร้างให้มีการปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น เพื่อส่งเสริมความสะดวกและความปลอดภัยของสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายผู้สูงอายุ และคนพิการ (มาตรา 1) กฎหมายฉบับนี้มีชื่อเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า “กฎหมาย Barrier free” ซึ่งตราขึ้นตามนโยบายส่งเสริมการเปลี่ยนแปลงสังคมให้มีอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายต่ำของรัฐบาล โดยมีเป้าหมายว่าสำหรับสถานีรถไฟที่มีผู้ใช้บริการเฉลี่ยวันละมากกว่า 3,000 ราย เช่น สถานีโตเกียว นั้น ภายในปี ค.ศ. 2020 ซึ่งเป็นปีที่กรุงโตเกียวของประเทศญี่ปุ่นจะเป็นเจ้าภาพกีฬาโอลิมปิก มีเป้าหมายที่จะทำให้พื้นที่ต่างระดับเป็นศูนย์ และมีการจัดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับป้องกันผู้ที่มีความผิดปกติทางสายตามิให้หกล้มหรือตกลงจากที่สูงเพื่อให้การเดินทางเป็นไปอย่างราบรื่น สำหรับตู้รถไฟที่มีอยู่ประมาณ 52,000 สาย รัฐบาลมีเป้าหมายที่จะให้ร้อยละ 70 ของตู้รถไฟทั้งหมด หรือประมาณ 36,400 สายนั้นปราศจากอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายของผู้โดยสารภายในปี ค.ศ. 2020

## (2) Act on Enhancement of Convenience of Urban Railways, etc. (Act No. 41 of 2005)

เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากเครือข่ายของการขนส่งทางรางที่มีอยู่ได้อย่างเต็มที่ และเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการขนส่งทางราง โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวง MLIT โดยในเมืองใหญ่ของประเทศญี่ปุ่น เช่น โตเกียว นาโงยา เป็นต้น จะมีเครือข่ายของการขนส่งทางรางจำนวนมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก ส่วนหนึ่งมีที่มาจาก การที่ประเทศญี่ปุ่นได้มีการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการประกอบการขนส่งทางรางตั้งแต่แรกเริ่ม แตกต่างจากนานาประเทศที่รัฐได้เข้ามาบริหารจัดการการขนส่งทางรางเสียเป็นส่วนใหญ่ ด้วยเหตุนี้ ประเทศญี่ปุ่นจึงเป็นประเทศที่มีเครือข่ายของผู้ประกอบการขนส่งทางรางเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม จากการที่มีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งทางรางเป็นจำนวนมากนี้เอง เป็นผลทำให้ความมีส่วนร่วมระหว่างผู้ประกอบการมีค่อนข้างน้อย ซึ่งจะทำให้เกิดความไม่สะดวกและภาระแก่ผู้ใช้บริการ เช่น การที่ผู้ใช้บริการจะต้องเปลี่ยนสายรถไฟ การต้องจ่ายค่าบริการเพิ่มเติม การใช้ระยะทางและเวลานานในการที่จะเปลี่ยนสาย ถึงแม้จะได้ชื่อว่าอยู่ในสถานีเดียวกัน หรือแม้แต่การใช้ชื่อสถานีเดียวกันแต่สถานที่อยู่ค่อนข้างห่างไกลกันมาก เป็นต้น ด้วยความเป็นมาเช่นนี้ Act on Enhancement of Convenience of Urban Railways, etc. จึงได้ตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นในเวลาเปลี่ยนสายรถขนส่งทางราง เพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการใช้บริการและเพิ่มความเชื่อมโยงอย่างต่อเนื่องในการขนส่งทางราง โดยพื้นที่ที่กฎหมายฉบับนี้ครอบคลุมจะประกอบด้วยเขตพื้นที่ของการขนส่งทางรางในตัวเมืองใหญ่ ๆ โดยกำหนดไว้ใน Enforcement Regulation for the Act on Enhancement of Convenience of Urban Railways, etc.

## 2.4 มาตรการเพื่อการเปลี่ยนสายรถอย่างต่อเนือง (Measures for smooth transit)

### 2.4.1 บทบัญญัติเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ

สำหรับประเด็นเรื่องมาตรการเกี่ยวกับการจัดทำระบบตัวร่วม จากการตรวจสอบเบื้องต้นพบว่า Railway Business Act ได้มีการกำหนดเกี่ยวกับมาตรการเพื่อการเปลี่ยนสายรถอย่างต่อเนือง โดยมีรายละเอียดดังนี้

Railway Business Act ได้มีการกำหนดไว้ในมาตรา 22-2-1 ว่าผู้ประกอบการขนส่งทางรางจะต้องให้ความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่งทางรางรายอื่น รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ในการดำเนินการขนส่งเชื่อมต่อ (connecting line) ขนส่งต่อเนือง หรือขนส่งอื่น ๆ ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งด้วยกัน เพื่อให้การเปลี่ยนสายรถของผู้ใช้บริการหรือการขนถ่ายสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น โดยต้องจัดให้มีมาตรการตาม Ministerial Ordinance ในการอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่าง ๆ

นอกจากนี้ มาตรา 22-2-2 กำหนดว่า ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งทางรางได้มีการขอประชุมหารือกับผู้ประกอบการขนส่งทางรางรายอื่นในประเด็นเรื่องมาตรการเกี่ยวกับการเปลี่ยนสายรถของผู้โดยสารตามมาตรา 22-2-1 อันเป็นการก่อสร้างหรือปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งทางรางให้ดียิ่งขึ้น ผู้ประกอบการขนส่งทางรางที่ถูกขอให้มีการหารือจะต้องร่วมมือตอบสนองคำขอดังกล่าวของผู้ประกอบการขนส่งทางราง เว้นแต่กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งทางรางเห็นว่ามาตรการเกี่ยวกับการเปลี่ยนสายรถดังกล่าวอาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ระบบของสิ่งอำนวยความสะดวกของระบบขนส่งทางรางที่มีอยู่อย่างชัดเจน หรือมีเหตุอันสมควรอื่น ๆ ตามที่กำหนดไว้ใน Ministerial Ordinance

มาตรา 22-2-3 ยังกำหนดว่า ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งทางรางฝ่ายหนึ่งขอหารือกับผู้ประกอบการขนส่งทางรางอีกฝ่ายหนึ่งเกี่ยวกับมาตรการเพื่อการเปลี่ยนสายรถอย่างต่อเนือง แต่ผู้ประกอบการที่ถูกร้องขอไม่ยินยอมที่จะหารือด้วย หรือการหารือดังกล่าวไม่สามารถเกิดขึ้นได้ หากมีผู้ประกอบการขนส่งทางรางยื่นคำร้อง รัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT สามารถออกคำสั่งบังคับให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรางอีกฝ่ายหนึ่งเริ่มการหารือ หรือเริ่มการหารือที่เคยกระทำอีกครั้งหนึ่งได้ เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุอันสมควร

มาตรา 22-2-4 กำหนดว่า ในกรณีที่มีคำสั่งตามมาตรา 22-2-3 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนสายรถอย่างต่อเนืองระหว่างผู้ประกอบการขนส่งทางรางด้วยกัน หากมีประเด็นที่ไม่ได้ข้อยุติเกี่ยวกับจำนวนเงินที่คู่กรณีควรได้รับ หรือจำนวนเงินที่คู่กรณีจะต้องรับผิดชอบ หรือเงื่อนไขของการตกลงเรื่องมาตรการเพื่อการเปลี่ยนสายรถอย่างต่อเนือง คู่กรณีสามารถยื่นคำร้องขอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT วินิจฉัยได้

มาตรา 22-3-1 กำหนดว่า ในกรณีที่จะมีการก่อสร้างหรือปรับปรุงสายระบบรางหรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจราจรไฟ หากรัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT เห็นว่าการจัดให้มีการเปลี่ยนสายรถอย่างต่อเนืองในส่วนของ การก่อสร้างหรือปรับปรุงสายระบบรางหรือสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจราจรไฟดังกล่าวจะเป็นการประหยัดและเหมาะสมหรือเห็นว่าจะมีความจำเป็น เมื่อพิจารณาประเด็นเรื่องการส่งเสริมการใช้บริการของผู้ใช้บริการ ประเด็นเรื่องเงินงบประมาณ ที่จะต้องใช้ในการก่อสร้าง

ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก รัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT สามารถให้คำแนะนำต่อผู้ประกอบการขนส่งทางราง ให้จัดให้มีมาตรการเกี่ยวกับการเปลี่ยนสายรถอย่างต่อเนื่องได้

มาตรา 22-3-2 กำหนดว่า ในกรณีที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT ได้มีคำแนะนำ ตามมาตรา 22-3-1 แต่ผู้ที่ได้รับคำแนะนำดังกล่าวไม่ดำเนินการตามคำแนะนำโดยไม่มีเหตุอันสมควร รัฐมนตรีว่าการกระทรวง MLIT สามารถเปิดเผยเรื่องการไม่ดำเนินการตามคำแนะนำดังกล่าวต่อสาธารณะได้

#### 2.4.2 ระบบตัวร่วม

ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินในโตเกียว ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินในโตเกียวประกอบด้วยผู้ประกอบการ รถไฟฟ้าใต้ดิน 2 ราย ได้แก่

1) Tokyo Metro Company Limited ซึ่งเป็นบริษัทพิเศษที่จัดตั้งขึ้นโดยกฎหมาย ระดับพระราชบัญญัติที่มีชื่อว่า Act on Tokyo Metro Co., Ltd. (Act No. 188 of 2002) มีสายรถไฟฟ้าใต้ดิน เช่น Tokyo Metro Tozai line และ Tokyo Metro Ginza line เป็นต้น สำหรับ “บริษัทพิเศษ” หมายถึง บริษัทที่จัดตั้งโดยกฎหมายเนื่องจากมีความเกี่ยวข้องกับสาธารณะค่อนข้างมาก แต่ก็มีคุณสมบัติที่เหมาะสมที่จะบริหารจัดการในรูปแบบของบริษัทจำกัดมากกว่าที่จะบริหารจัดการในรูปแบบของหน่วยงานของรัฐ โดยบริษัทพิเศษดังกล่าวจะไม่ได้แบ่งออกโดยสัดส่วนการถือหุ้นหรือเงินทุนจากรัฐ แต่จะแบ่งออกโดยพิจารณาว่ามีกฎหมายจัดตั้งเป็นพิเศษหรือไม่ ตัวอย่างบริษัทพิเศษ ได้แก่ 1) Nippon Telegraph and Telephone Corporation ภายใต้การกำกับดูแลของ Ministry of Internal Affairs and Communications 2) Japan Tobacco Inc. ภายใต้การกำกับดูแลของ Ministry of Finance และ 3) Japan Alcohol Corporation ภายใต้การกำกับดูแลของ Ministry of Economy, Trade and Industry เป็นต้น ทั้งนี้ สัดส่วนการถือหุ้นใน Tokyo Metro Company Limited คือ รัฐร้อยละ 53.4 และ Tokyo Metropolis ร้อยละ 46.6

สำหรับใน Act on Tokyo Metro Co., Ltd. (Act No. 188 of 2002) ประกอบด้วย 1) บททั่วไป 2) การบริหารจัดการอย่างเหมาะสมและมีเสถียรภาพ 3) บทเบ็ดเตล็ด และ 4) บทกำหนดโทษ โดยมีการกำหนดว่าบริษัทดังกล่าวอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (มาตรา 9 วรรคสอง) เป็นต้น

2) Metropolitan Subway จัดตั้งขึ้นตาม Tokyo Metropolitan Ordinance โดยมีการบริหารจัดการโดย Tokyo Metropolitan Bureau of Transportation มีสายรถไฟฟ้าใต้ดิน เช่น Toei Asakusa line และ Toei Oedo line เป็นต้น

สำหรับระบบตัวร่วมในประเทศญี่ปุ่นมีหลายบริษัทด้วยกัน เช่น Suica เป็นต้น โดย East Japan Railway Company หรือตัว PASMO ที่เป็นตัวร่วมของการขนส่งทางรางและรถเมล์ที่มีผู้ประกอบการขนส่งทางรางของภูมิภาคตะวันออกของประเทศ (East Japan) เข้าร่วมกว่า 100 ราย โดยทั้งหมดเป็นตัวร่วมที่เป็นทั้งตัวโดยสารและตัว e-money ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานที่กำหนดไว้โดย Japan Railway Engineers Association (OREA) ซึ่งเป็นสมาคมเทคนิคการขนส่งทางรางของประเทศญี่ปุ่นที่ดูแลด้านการวิจัยและสำรวจเกี่ยวกับเทคนิคของการขนส่งทางราง โดยในอดีตสมาคมนี้อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมราง กระทรวงคมนาคม แต่ภายหลังจากการปฏิรูประบบการจัดตั้งนิติบุคคลได้เปลี่ยนรูปแบบองค์กรมาเป็นสมาคมอิสระที่ไม่อยู่ภายใต้

การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ปี ค.ศ. 2011 โดยแรกเริ่มจัดตั้งขึ้นเพื่อสร้างเครือข่ายส่วนงานด้านเทคนิคของการขนส่งทางรางไม่ว่าจะเป็นส่วนงานรัฐหรือเอกชนก็ตาม โดยมีกรมขนส่งทางรางเป็นศูนย์กลางเครือข่ายด้วย

นอกจากนี้ ประเทศญี่ปุ่นมี Japan Railway Cybernetics Association ซึ่งสมาคม Japan Railway Cybernetics Association นี้จะมีการจัดการประชุมเพื่อวิจัยเกี่ยวกับ Cybernetics ของการขนส่งทางราง ก่อตั้งเมื่อปี ค.ศ. 1963 โดยแรกเริ่มได้จัดตั้งสำนักงานไว้ใน Japan Railway Engineers Association (UREA) แต่ภายหลังได้มีการแยกสำนักงานออกมา โดย Japan Railway Cybernetics Association จะมีการจัดทำมาตรฐานของ cybernetics ของระบบราง ที่เรียกว่า มาตรฐาน cybernetics หรือมาตรฐาน CJRC ซึ่งเป็นมาตรฐานกลางในด้านเทคนิคที่ระบบตัวร่วมไม่ว่าจะเป็นของหน่วยงานใดก็ตาม ต้องดำเนินการตามมาตรฐานนี้จึงจะได้รับการยอมรับ โดยผู้ประกอบการที่จะเข้าร่วมสมาคมดังกล่าวจะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมรายปี ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งทางรางที่ไม่สามารถจ่ายค่าธรรมเนียมรายปีที่ค่อนข้างสูงได้ก็จะใช้ IC Card ของตนเองแยกไป

## 2.5 บทสรุป

ประเทศญี่ปุ่นได้จัดตั้งกรมรางขึ้นเป็นหน่วยงานราชการระดับกรมภายใต้กระทรวงคมนาคมที่กำกับดูแลทั้ง Japan Railway Group และผู้ประกอบการขนส่งทางรางของเอกชน โดยมีอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการวางระบบและเตรียมความพร้อมเกี่ยวกับระบบขนส่งทางรางและงานด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงปฏิบัติงานเกี่ยวกับการดำเนินการเดินรถ การพัฒนา การประกอบการขนส่งทางราง การปรับปรุงแก้ไขงานขนส่งทางราง การปฏิบัติงานเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย นอกจากนี้ ยังมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการขนส่ง การจดทะเบียน การอบรมให้ความรู้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่รถไฟ และการกำกับดูแลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถือได้ว่าเป็นหน่วยงานกลางที่สำคัญในการกำกับดูแลและพัฒนาการขนส่งทางรางของประเทศ ในส่วนของคณะกรรมการนั้น ประเทศญี่ปุ่นมีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลการขนส่งทางรางหลายคณะด้วยกัน เช่น คณะกรรมการนโยบายการคมนาคม คณะกรรมการด้านความปลอดภัย เป็นต้น และเมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องควรรวมคณะกรรมการหลายด้านเข้ามาเป็นคณะกรรมการเดียวเพื่อความคล่องตัว ก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงและจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางคมนาคมขึ้นมา เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพมากที่สุด

ในส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางนั้น ประเทศญี่ปุ่นได้มีการตรากฎหมาย Railway Operation Act ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1900 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับระบบการปฏิบัติงานขนส่งทางรางใน 3 เรื่องใหญ่ ๆ ได้แก่ (1) วัสดุอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการขนส่งทางรางรวมถึงงานขนส่งทางราง (2) เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง และ (3) ผู้โดยสาร โดยกำหนดหน้าที่ของทั้งผู้ประกอบการและผู้ให้บริการเพื่อให้เกิดการบริการคมนาคมที่ราบรื่นและปลอดภัย รวมถึงมีการกำหนดบทกำหนดโทษด้วย สำหรับอนุบัญญัติภายใต้ Railway Operation Act ที่สำคัญ ได้แก่ Ministerial Ordinance for railway safety ที่กำหนดหลักการพื้นฐานในการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางราง และ Ministerial Ordinance to Provide the Technical Standard on Railway ที่กำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานด้านเทคนิคของการขนส่งทางราง นอกจากนี้ ประเทศญี่ปุ่น

ยังมีกฎหมายระดับพระราชบัญญัติที่สำคัญ ได้แก่ Railway Business Act (Act No. 92 of 1986) ที่กำกับดูแลการประกอบการขนส่งทางรางทั้งระบบด้วย ซึ่งถือได้ว่าประเทศญี่ปุ่นได้มีการวางระบบกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางรางที่สำคัญหลายฉบับเพื่อเป็นพื้นฐานในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศ นอกจากนี้ ประเทศญี่ปุ่นได้มีการตรากฎหมายที่จำเป็นในการพัฒนาการขนส่งทางรางในด้านอื่น ๆ ร่วมด้วย เช่น Act on Promotion of Smooth Transportation, etc. of Elderly Persons, Disabled Persons, etc. เป็นต้น เพื่อกำหนดมาตรฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการบริการขนส่งสาธารณะ เพื่อส่งเสริมความสะดวกและความปลอดภัยของสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายผู้สูงอายุและคนพิการ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงวิสัยทัศน์เกี่ยวกับการขนส่งทางรางของประเทศญี่ปุ่น ที่นอกจากจะเล็งเห็นถึงความสำคัญของการวางรากฐานกฎหมายที่เป็นหลักของการพัฒนาการขนส่งทางรางแล้ว ยังเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาสภาพแวดล้อมรอบการขนส่งทางรางแบบบูรณาการ เพื่อรองรับการพัฒนาชุมชน สังคม และประเทศชาติต่อไป ซึ่งเป็นตัวอย่างหนึ่งสำหรับประเทศไทยในการนำมาเป็นกรณีศึกษาและปรับใช้เพื่อพัฒนากฎหมายต่อไปได้ในอนาคต

เอกสารเพิ่มเติม

เอกสารเพิ่มเติม

ประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

---

1. ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. 0 2244 2070-2

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

0 2244 2070-2

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร