



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานรองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) โทร. ๐ ๒๒๘๘ ๔๐๘๐

ที่ นร ๐๔๐๓ (กร ๓)/๒๕๖๑

วันที่

๑๐

พฤศจิกายน ๒๕๖๓

เรื่อง ขอความเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงความร่วมมือโครงการบางซื่อระหว่างกระทรวงคมนาคม
แห่งราชอาณาจักรไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย กับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง
และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น และองค์กรพัฒนาและฟื้นฟูเมืองของญี่ปุ่น

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขอความเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงความร่วมมือโครงการ
บางซื่อระหว่างกระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย กับกระทรวงที่ดิน
โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น และองค์กรพัฒนาและฟื้นฟูเมืองของญี่ปุ่น
มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งได้พิจารณาแล้วเห็นชอบด้วย จึงเห็นควรให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรี
พิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

(นายอนุทิน ชาญวีรกูล)

รองนายกรัฐมนตรี

MEMORANDUM OF COOPERATION ON THE BANG SUE PROJECT

between

THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE KINGDOM OF THAILAND,
THE STATE RAILWAY OF THAILAND,
THE MINISTRY OF LAND, INFRASTRUCTURE, TRANSPORT AND TOURISM OF JAPAN,
and THE URBAN RENAISSANCE AGENCY OF JAPAN

The Ministry of Transport of the Kingdom of Thailand (hereinafter referred to as "MOT"), the State Railway of Thailand (hereinafter referred to as "SRT"), the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan (hereinafter referred to as "MLIT"), and the Urban Renaissance Agency of Japan (hereinafter referred to as "UR"), (hereinafter referred to individually as the "Participant" and collectively as the "Participants") have reached the common recognition that the Participants will strengthen their mutual cooperation in business promotion of urban development in Thailand (hereinafter referred to simply as the "Business Promotion of Urban Development") and entered into this Memorandum of Cooperation (hereinafter referred to as the "MoC").

PARAGRAPH 1 Objective and Scope of the MoC

- (1) The objective and scope of the MoC are to strengthen their mutual cooperation by exchanging knowledge, ideas and experience regarding the Business Promotion of Urban Development among the Participants.
- (2) MOT, SRT, their related organizations and UR will discuss the details of specific interactive cooperation separately, to promote the urban development which is now implemented around the Bang Sue station in Bangkok, Thailand (hereinafter referred to as the "Bang Sue Project").
- (3) The cooperation by UR stated in sub-paragraph (2) above includes various advice at the meetings concerning business promotion of the Bang Sue Project, namely the "Core Member's Meeting", which includes participants from MOT, SRT, UR and other relevant organizations.

PARAGRAPH 2 Roles of Each Participant

Primary roles of each Participant under the MoC are listed in the table below. However, each Participant will not only fulfill the listed roles, but also cooperate in good faith to promote their mutual cooperation in the Business Promotion of Urban Development.

Participant	Roles
MOT	(1) Sharing information such as relevant legal systems and present situations, and arranging meetings among the Participants etc., regarding the Business Promotion of Urban Development for MLIT and UR, by coordinating with governmental organizations of Thailand. (2) Supervising the Bang Sue project. (3) Supervising SRT. (4) Providing sufficient support and assistance for UR's staff for their stay and work in Thailand, and their family for their stay in Thailand including, but not limited to, assisting with the visa and work permit application processes, in line with the Foreign Business Act B.E. 2542 (1999). (5) The Office of Transport and Traffic Policy and Planning is responsible for the implementation of the MoC.

SRT	(1) Sharing information related to SRT's property and urban development projects with MLIT and UR. (2) Sharing information such as relevant legal systems and present situations, and arranging meetings among the Participants etc., regarding the Business Promotion of Urban Development for MLIT and UR, by coordinating with governmental organizations of Thailand. (3) Conducting the Bang Sue project. (4) Providing sufficient support and assistance for UR's staff for their stay and work in Thailand, and their family for their stay in Thailand including, but not limited to, assisting with the visa and work permit application processes, in line with the Foreign Business Act B.E. 2542 (1999). (5) Property Management Department of SRT, and Asset Management Company which will be established as a subsidiary of SRT, are responsible for the implementation of the MoC.
MLIT	(1) Sharing information concerning policies of urban development in Japan and related laws and regulations with MOT and SRT. (2) Supervising UR. (3) The International Affairs Office of the General Affairs Division of the City Bureau is responsible for the implementation of the MoC.
UR	(1) Sharing information concerning instances of urban development in Japan with MOT and SRT. (2) Sharing information concerning the plans and business methods of Transit Oriented Development in Japan with MOT and SRT. (3) The International Business Department is responsible for the implementation of the MoC.

PARAGRAPH 3 Nature of the MoC

- (1) In principle, each Participant will bear its own costs incurred in the cooperative conduct based on the MoC.
- (2) The MoC is not a treaty and does not create any legally binding obligations upon the Participants under international law. Any cooperation under this MoC will be carried out by the Participants in line with applicable laws, regulations, rules and policies in their respective countries.
- (3) The MoC may be modified with written consents from the Participants.

PARAGRAPH 4 Period of the MoC

- (1) The cooperation under the MoC will commence on the date of the last signature.
- (2) The MoC will remain in effect for a period of two (2) years and may be renewed automatically for successive periods of two (2) years unless a Participant gives the other Participants a written notification of its intention not to renew the MoC at least thirty (30) days prior to the discontinuation of the original or any extended term of the MoC.
- (3) Notwithstanding sub-paragraph (2), if a Participant wishes to terminate the MoC, the Participants may discuss, in good faith, on the termination of the MoC.

PARAGRAPH 5 Confidentiality

- (1) Confidential information includes all data and information exchanged among the Participants under the MoC except for the existence and contents of the MoC. The Participants hereto will keep any and all confidential information of the Participants that may have come to their knowledge in connection with the MoC strictly confidential and will not disclose or otherwise divulge them to any third party, in accordance with relevant laws and regulations in force in their respective countries.

Signed in four original copies in the English language. Each Participant will retain one copy.

Permanent Secretary,
Ministry of Transport of Thailand
Signed at:.....
Date:.....

Vice-Minister
for Land, Infrastructure and
Hokkaido Development,
Ministry of Land, Infrastructure,
Transport and Tourism of Japan
Signed at:.....
Date:.....

Governor,
State Railway of Thailand
Signed at:.....
Date:.....

President,
Urban Renaissance Agency of Japan
Signed at:.....
Date:.....

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือโครงการบางซื่อ ระหว่าง

กระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทย

และการรถไฟแห่งประเทศไทย

กับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น

และองค์กรพัฒนาและฟื้นฟูเมืองของญี่ปุ่น

กระทรวงคมนาคมแห่งราชอาณาจักรไทย (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า “คค.”) การรถไฟแห่งประเทศไทย (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า “รฟท.”) กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า “MLIT”) และองค์กรพัฒนาและฟื้นฟูเมืองของญี่ปุ่น (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า “UR”) (โดยต่อจากนี้แต่ละฝ่ายจะเรียกว่า “ผู้ทรงนาม” และที่ลงนามโดยรวมจะเรียกว่า “ผู้ทรงนามทุกฝ่าย”) เห็นพ้องร่วมกันเพื่อที่จะส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้ทรงนามทุกฝ่าย ในการดำเนินโครงการพัฒนาเมืองในประเทศไทย (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า “การดำเนินโครงการพัฒนาเมือง”) ให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น จึงลงนามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงฉบับนี้จะเรียกว่า “บันทึกข้อตกลงฯ”)

ส่วนที่ ๑ วัตถุประสงค์และขอบเขตของบันทึกข้อตกลงฯ

- (๑) วัตถุประสงค์และขอบเขตของบันทึกข้อตกลงฯ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในการดำเนินโครงการพัฒนาเมืองให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น โดยการแลกเปลี่ยนความรู้ ความคิดและประสบการณ์ระหว่างผู้ทรงนามทุกฝ่าย
- (๒) ให้ คค. รฟท. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ UR ร่วมกันพิจารณารูปแบบความร่วมมือในการดำเนินโครงการบางซื่อ ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย (ซึ่งในบันทึกข้อตกลงฯ จะใช้ชื่อว่า “โครงการบางซื่อ”)
- (๓) ความร่วมมือของ UR ที่ระบุไว้ในข้อ (๒) ข้างต้น รวมถึงการบริการให้คำแนะนำในการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการบางซื่อซึ่งเข้าร่วมโดย คค. รฟท. UR และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ซึ่งเรียกว่า “การประชุมสมาชิกหลักรายสำคัญ”

ส่วนที่ ๒ หน้าที่รับผิดชอบของแต่ละฝ่าย

หน้าที่รับผิดชอบของผู้ทรงนามแต่ละฝ่ายตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ให้เป็นไปตามตารางดังต่อไปนี้ นอกจากการปฏิบัติหน้าที่ที่ระบุไว้แล้ว ให้ผู้ทรงนามให้ความร่วมมือกันเป็นอย่างดี เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในการดำเนินโครงการพัฒนาเมือง

หน่วยงาน	หน้าที่รับผิดชอบ
คค.	(๑) ประสานงานกับหน่วยงานรัฐบาลไทย โดยส่งข้อมูล กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และสถานะการดำเนินโครงการพัฒนาเมืองให้ MLIT และ UR และจัดการประชุมระหว่างผู้ทรงนามทุกฝ่าย (๒) กำกับดูแลโครงการบางซื่อ (๓) กำกับดูแลการดำเนินงานของ รฟท. (๔) อำนวยความสะดวกให้แก่พนักงานของ UR และครอบครัวในการทำงานและพำนักรในประเทศไทย รวมถึงการขอรับการตรวจลงตรา (VISA) และขอใบอนุญาตทำงานตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๕๒ (๕) ให้ “สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร” รับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฯ

หน่วยงาน	หน้าที่รับผิดชอบ
รพท.	(๑) ส่งข้อมูลเกี่ยวกับทรัพย์สินของ รพท. และโครงการพัฒนาเมืองให้ MLIT และ UR (๒) ประสานงานกับหน่วยงานของไทย โดยส่งข้อมูล กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และสถานะการดำเนินโครงการพัฒนาเมืองให้ MLIT และ UR และจัดการประชุมระหว่างผู้เกี่ยวข้อง (๓) เป็นหน่วยงานหลักดำเนินโครงการบางข้อ (๔) อำนวยความสะดวกให้แก่พนักงานของ UR และครอบครัวในการทำงานและพำนักรในประเทศไทย รวมถึงการขอรับการตรวจลงตรา (VISA) และขอใบอนุญาตทำงานตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒ (๕) ให้ “ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน” และ “บริษัทบริหารทรัพย์สิน” การรถไฟแห่งประเทศไทย รับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฯ
MLIT	(๑) ส่งข้อมูลนโยบายด้านการพัฒนาเมือง กฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องของญี่ปุ่นให้ คค. และ รพท. (๒) กำกับดูแลการดำเนินงานของ UR (๓) ให้ “แผนกวิเทศสัมพันธ์ กองกิจการทั่วไป กรมเมือง” รับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฯ
UR	(๑) ส่งข้อมูลกรณีตัวอย่างการพัฒนาเมืองของญี่ปุ่นให้ คค. และ รพท. (๒) ส่งข้อมูลแผนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (การพัฒนาแบบ TOD) รวมถึงวิธีการดำเนินโครงการให้ คค. และ รพท. (๓) ให้ “สำนักส่งเสริมพัฒนาธุรกิจระหว่างประเทศ” ของ UR รับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฯ

ส่วนที่ ๓ ลักษณะของบันทึกข้อตกลงฯ

- (๑) ให้ผู้ลงทะเบียนรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดจากกิจกรรมตามบันทึกข้อตกลงฯ ในส่วนของตน
- (๒) บันทึกข้อตกลงฯ ไม่ใช่สนธิสัญญาและไม่มีผลผูกพันใด ๆ ภายใต้อาณัติระหว่างประเทศ ซึ่งความร่วมมือใด ๆ ภายใต้อาณัติข้อตกลงฯ จะดำเนินการโดยผู้ลงทะเบียนทุกฝ่ายตามกฎหมาย ข้อบังคับ กฎเกณฑ์ และนโยบายที่เกี่ยวข้องของประเทศตน
- (๓) กรณีปรับปรุง แก้ไขเพิ่มเติม บันทึกข้อตกลงฯ ต้องได้รับความเห็นชอบเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ลงทะเบียนทุกฝ่าย

ส่วนที่ ๔ ระยะเวลาของบันทึกข้อตกลงฯ

- (๑) ความร่วมมือตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ลงนามครบทุกฝ่าย
- (๒) กำหนดให้บันทึกข้อตกลงฯ มีอายุสอง (๒) ปี และต่ออายุโดยอัตโนมัติอีกสอง (๒) ปี อย่างต่อเนื่องจนกว่าผู้ลงทะเบียนฝ่ายใดแจ้งความจำนงค์เป็นลายลักษณ์อักษร ที่จะไม่ต่ออายุบันทึกข้อตกลงฯ ให้อีกฝ่ายทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่าสามสิบ (๓๐) วัน ก่อนวันที่ครบกำหนดอายุของบันทึกข้อตกลงฯ เดิมหรือบันทึกข้อตกลงฯ ที่ได้ต่ออายุแล้ว
- (๓) ในกรณีที่ผู้ลงทะเบียนประสงค์ที่จะขอสิ้นสุดบันทึกข้อตกลงฯ ให้ผู้ลงทะเบียนทุกฝ่ายหารือด้วยความจริงใจที่จะสิ้นสุดบันทึกข้อตกลงฉบับนี้หรือไม่ ไม่ว่าจะมิใช่ (๒) ข้างต้นผูกพันหรือไม่ก็ตาม

ส่วนที่ ๕ การรักษาความลับ

- (๑) ให้ถือว่าข้อมูลและข่าวสารทั้งหมดที่แลกเปลี่ยนกันระหว่างผู้ที่ลงนามตามบันทึกข้อตกลงฯ เป็นข้อมูลความลับ ยกเว้นเรื่องการเมืองการมีอยู่ของบันทึกข้อตกลงฯ และเนื้อหาของบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ทั้งนี้ ให้ผู้ที่ลงนามทุกฝ่ายรักษาข้อมูลความลับ ซึ่งรับทราบจากการดำเนินการตามทำบันทึกข้อตกลงฉบับนี้อย่างเคร่งครัด ห้ามเปิดเผยหรือทำให้รั่วไหลไปยังบุคคลที่สามทราบตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องที่บังคับใช้ในประเทศของตน

บันทึกข้อตกลงฯ จัดทำขึ้นเป็นคู่ฉบับภาษาอังกฤษ ๔ ฉบับ ผู้ลงนามจะเก็บรักษาไว้ฝ่ายละฉบับ

ปลัดกระทรวงคมนาคม
แห่งราชอาณาจักรไทย
ลงนาม ณ
วันที่

ผู้ช่วยรัฐมนตรี ด้านที่ดิน การพัฒนาพื้นที่ชอกโกโต
และกิจการระหว่างประเทศ
กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง
และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น
ลงนาม ณ
วันที่

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
ลงนาม ณ
วันที่

ผู้อำนวยการองค์กรพัฒนา
และฟื้นฟูเมืองของญี่ปุ่น
ลงนาม ณ
วันที่

ด่วนที่สุด
ที่ กต ๐๘๐๕/๕๕๖



กองการต่างประเทศ
เลขที่ ๒๘๖
วันที่ ๑๑ ก.ย. ๖๓
เวลา ๑๖:๔๘ น.
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม
เลขที่ ๒๑๔๖
วันที่ ๑๑ ก.ย. ๖๓
เวลา ๑๒:๐๐ น.

กระทรวงการต่างประเทศ
ถนนศรีอยุธยา กทม. ๑๐๕๐๐

๕ กันยายน ๒๕๖๓

เรื่อง ร่างบันทึกความร่วมมือว่าด้วยโครงการบางซื่อระหว่างกระทรวงคมนาคม การรถไฟแห่งประเทศไทย
กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวของญี่ปุ่น และองค์การพัฒนาและฟื้นฟูเมือง
ของญี่ปุ่น

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๓/๗๕๘๖ ลงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๓

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างบันทึกความร่วมมือฯ (ฉบับเสนอแก้ไขโดยกระทรวงการต่างประเทศ)

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้พิจารณาร่างบันทึกความร่วมมือว่าด้วยโครงการบางซื่อระหว่าง
กระทรวงคมนาคม การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยว
ของญี่ปุ่น และองค์การพัฒนาและฟื้นฟูเมืองของญี่ปุ่น (Memorandum of Cooperation on the Bang Sue
Project between the Ministry of Transport of the Kingdom of Thailand, State Railway of
Thailand, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan, and Urban
Renaissance Agency of Japan) ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการต่างประเทศพิจารณาแล้ว ขอเรียนดังนี้

๑. ประเด็นสารัตถะและถ้อยคำ

๑.๑ ไม่มีข้อขัดข้องต่อสารัตถะโดยรวมของร่างบันทึกความร่วมมือฯ หากกระทรวงคมนาคม
ในฐานะส่วนราชการเจ้าของเรื่อง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแล้วเห็นว่า มีความเหมาะสม สอดคล้องกับ
นโยบายและผลประโยชน์ของไทย สามารถปฏิบัติได้ภายใต้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่มี
อยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งได้จัดสรรงบประมาณเพื่อการนี้ไว้แล้ว

๑.๒ โดยที่วรรค ๓ (๒) ของร่างบันทึกความร่วมมือฯ ระบุว่า ร่างบันทึกความร่วมมือฯ
จะไม่มีผลผูกพันทางกฎหมาย ดังนั้น จึงเห็นควรปรับแก้ถ้อยคำของร่างบันทึกความร่วมมือฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
วรรค ๒ เรื่องการตรวจลงตรา วรรค ๕ เรื่องการรักษาความลับของข้อมูล และวรรคก่อนขอลงนามสำหรับกรณี
ที่ทั้งสองฝ่ายจะลงนามร่างบันทึกความร่วมมือฯ ในวันและสถานที่ที่แตกต่างกัน เพื่อความเหมาะสมและสอดคล้อง
กับรูปแบบของเอกสารที่ไม่เป็นสนธิสัญญา รวมทั้งเพื่อให้การให้ความร่วมมือระหว่างกันสามารถดำเนินการได้
ภายใต้อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังความละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

๑.๓ อนึ่ง ในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทยนั้น ควรต้องพิจารณาด้วยว่าการจัดทำ
ความตกลงและดำเนินการตามที่ระบุในร่างบันทึกความร่วมมือฯ สามารถกระทำได้อย่างใดอำนาจหน้าที่ที่มีอยู่
ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และที่แก้ไขเพิ่มเติม หรือไม่

๒. ประเด็นมาตรา ๓๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐

ร่างบันทึกความร่วมมือฯ จัดทำขึ้นระหว่างกระทรวงคมนาคมของไทย กระทรวงที่ดิน
โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวของญี่ปุ่น การรถไฟแห่งประเทศไทย และองค์การพัฒนาและ

ฟื้นฟูเมือง...

พื้นฟูเมืองของญี่ปุ่น ซึ่งทั้งสองหน่วยงานข้างท้ายมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ โดยมีสาระสำคัญเป็นการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งเมื่อได้ปรับแก้ถ้อยคำตามข้อ ๑.๒ แล้ว ก็จะไม่มีความขัดแย้งหรือบริบทที่มุ่งจะก่อให้เกิดพันธกรณีภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศ กอปรกับวรรค ๓ (๒) ของร่างบันทึกความร่วมมือฯ ระบุว่า บันทึกความร่วมมือฉบับนี้ไม่มีผลผูกพันทางกฎหมาย ดังนั้น ร่างบันทึกความร่วมมือฯ จึงไม่เป็นสนธิสัญญาตามกฎหมายระหว่างประเทศ และไม่เป็นหนังสือสัญญาตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญฯ

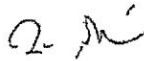
อย่างไรก็ดี โดยที่ร่างบันทึกความร่วมมือฯ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศหรือที่เกี่ยวกับองค์การระหว่างประเทศที่มีผลผูกพันรัฐบาลไทย กระทรวงคมนาคมจึงควรพิจารณาเสนอร่างบันทึกความร่วมมือฯ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาตามมาตรา ๔ (๗) ของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘

๓. ประเด็นการจัดทำความตกลงตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๘

ร่างบันทึกความร่วมมือฯ มีสาระสำคัญเป็นการกำหนดขอบเขตความร่วมมือระหว่างกระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ กับหน่วยงานของญี่ปุ่น จึงไม่ใช่การจัดทำความตกลงของส่วนราชการในระดับกรม ดังนั้น จึงไม่เข้าข่ายการจัดทำความตกลงตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๘ เรื่อง การทำความตกลงที่หน่วยงานสามารถดำเนินการได้ตามอำนาจหน้าที่ โดยไม่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



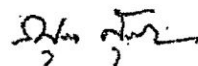
(นางวิลาวรรณ มังคละสนะกุล)

อธิบดีกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย

ปฏิบัติราชการแทนปลัดกระทรวงการต่างประเทศ

สำเนาเสนอ สนช. /แล้ว

เพื่อโปรดทราบ



(นางบุษยา สุระมานะ)

ผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ

๖๔ กันยายน ๖๓

กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย

กองสนธิสัญญา

โทรศัพท์ ๐-๒๒๐๓ ๕๐๐๐ ต่อ ๑๑๐๗๔

โทรสาร ๐ ๒๖๔๓ ๕๐๒๐

MEMORANDUM OF COOPERATION ON THE BANG SUE PROJECT

between

THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE KINGDOM OF THAILAND,
THE STATE RAILWAY OF THAILAND,

THE MINISTRY OF LAND, INFRASTRUCTURE, TRANSPORT AND TOURISM OF
JAPAN,

and

THE URBAN RENAISSANCE AGENCY OF JAPAN

The Ministry of Transport of the Kingdom of Thailand, (hereinafter referred to as "MOT"), the State Railway of Thailand (hereinafter referred to as "SRT"), the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan (hereinafter referred to as "MLIT"), and the Urban Renaissance Agency of Japan (hereinafter referred to as "UR"), ~~(MOT, SRT, MLIT, and UR are individually hereinafter referred to individually as a the "Participant,"~~ and collectively referred to as the "Participants") have reached the common understanding/recognition that the Participants will strengthen their mutual cooperation in business promotion of urban development in Thailand (hereinafter referred to simply as the "Business Promotion of Urban Development") and entered into this Memorandum of Cooperation (hereinafter referred to as the "MoC").

PARAGRAPH 1 Objective and Scope of the MoC

- (1) The objective and scope of the MoC are to strengthen their mutual cooperation by exchanging knowledge, ideas and experience regarding the Business Promotion of Urban Development among the Participants.
- (2) MOT, SRT, their related organizations and UR will discuss the details of specific interactive cooperation separately, to promote the urban development which is now implemented around the Bang Sue station in Bangkok, Thailand (hereinafter referred to as the "Bang Sue Project").
- (3) The cooperation by UR stated in sub-paragraph (2) above includes various advice at the meetings concerning business promotion of the Bang Sue Project, ~~called namely the "eCore Member's Meeting"~~, which includes participants from MOT, SRT, UR and other relevant organizations.

PARAGRAPH 2 Roles of Each Participant

Primary roles of each Participant under the MoC are listed in the table below. However, each Participant will not only fulfill the listed roles, but also cooperate in good faith to promote their mutual cooperation in the Business Promotion of Urban Development.

Participant	Roles
MOT	(1) Sharing information such as relevant legal systems and present situations, and arranging meetings among the Participants etc., regarding the Business Promotion of Urban Development for MLIT and UR, by coordinating with governmental organizations of Thailand. (2) Supervising the Bang Sue project. (3) Supervising SRT. (4) Providing sufficient support and assistance for UR's staff for their stay and work in Thailand, and their family for their stay in Thailand including, but not limited to, procuring assisting with the visas and

	working permits application processes, and addressing in accordance with the Foreign Business Act B.E. 2542 (1999). (5) The Office of Transport and Traffic Policy and Planning is responsible for the implementation of the MoC.
SRT	(1) Sharing information related to SRT's property and urban development projects with MLIT and UR. (2) Sharing information such as relevant legal systems and present situations, and arranging meetings among the Participants etc., regarding the Business Promotion of Urban Development for MLIT and UR, by coordinating with governmental organizations of Thailand. (3) Conducting the Bang Sue project. (4) Providing sufficient support and assistance for UR's staff for their stay and work in Thailand, and their family for their stay in Thailand including, but not limited to, proceeding assisting with the visas and working permits application processes, in accordance with and addressing the Foreign Business Act B.E. 2542 (1999). (5) Property Management Department of SRT, and Asset Management Company which will be established as a subsidiary of SRT, are responsible for the implementation of the MoC.
MLIT	(1) Sharing information concerning policies of urban development in Japan and related laws and regulations with MOT and SRT. (2) Supervising UR. (3) The International Affairs Office of the General Affairs Division of the City Bureau is responsible for the implementation of the MoC.
UR	(1) Sharing information concerning instances of urban development in Japan with MOT and SRT. (2) Sharing information concerning the plans and business methods of Transit Oriented Development in Japan with MOT and SRT. (3) The International Business Department is responsible for the implementation of the MoC.

PARAGRAPH 3 Nature of the MoC

- (1) In principle, each Participant will bear ~~the its own~~ costs incurred in the cooperative conduct based on the MoC.
- (2) The MoC is not a treaty and does not create any legally binding obligations upon the Participants under international law, but it is strongly expected that the Participants will strengthen mutual cooperation for the Business Promotion of Urban Development. Any cooperation under this MoC will be carried out by the Participants in accordance with conduct by the Participants based on the MoC is taken place on the premise that it does not breach or infringe any applicable laws, regulations, rules and governmental policies of their respective countries and so on of Thailand and Japan.
- (3) The MoC may be modified with written consents from the Participants.

PARAGRAPH 4 Period of the MoC

- (1) The cooperation under the MoC will commence on the date of the signing by the Participants ~~last signature~~.
- (2) The cooperation under the MoC will remain in effect ~~will continue~~ for a period of two (2) years and may be renewed automatically for successive periods of two (2) years unless a Participant gives the other Participants a written notification of its intention not to renew the MoC ~~non-renewal in writing~~ at least thirty (30) days prior to the ~~expiration~~ termination of the original or any extended term of the MoC.
- (3) Notwithstanding the matters of sub-paragraph (2), if a Participant wishes to terminate the MoC, the Participants may discuss, in good faith, on the termination of whether the MoC will be terminated or not.

PARAGRAPH 5 Confidentiality

- (1) Confidential information includes all data and information exchanged among the Participants under the MoC except for the existence and contents of the MoC. The Participants hereto will keep any and all confidential information of the Participants that may have come to their knowledge in connection with the MoC strictly confidential and will not disclose or otherwise divulge them to any third party, in accordance with relevant laws and regulations in force in their respective countries, unless a Participant notifies in writing to the other Participants the scope of confidential information to be disclosed, the identity of recipient(s), and legitimate reasons for disclosure, in advance, and obtain the written consent of the other Participants.
- (2) The commitments under the matters of (1) will continue after any termination of the MoC.

Signed at Bangkok, Thailand and Tokyo, Japan on _____ of _____ 2020 in four original copies in the English language. Each Participant will retain one copy.

Permanent Secretary,
Ministry of Transport of Thailand
Signed at:-----
Date:-----

Vice-Minister
for Land, Infrastructure and
Hokkaido Development,
Ministry of Land, Infrastructure,
Transport and Tourism of Japan
Signed at:-----
Date:-----

Governor,
State Railway of Thailand
Signed at:-----
Date:-----

President,
Urban Renaissance Agency of Japan
Signed at:-----
Date:-----

กองการต่างประเทศ	กระทรวงคมนาคม
เลขที่ ๒๒๒๘	เลขที่ ๒๒๒๘
วันที่ ๒๑ ก.ย. ๖๓	วันที่ ๒๑ ก.ย. ๖๓
เวลา ๑๔.๐๘	



ที่ ๗๒/๑๘๗๖/๒๕๖๓

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน
กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐

๑๘ กันยายน ๒๕๖๓

เรื่อง บันทึกข้อตกลงความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนระหว่างกระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทยกับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น และองค์การพัฒนาและฟื้นฟูเมืองของญี่ปุ่น (Memorandum of Cooperation : MoC)

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง มติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ ๑๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๓

เรื่องเดิม

๑. กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีความร่วมมือกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) เพื่อศึกษาแผนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะพื้นที่บริเวณบางซื่อ (Bang Sue Smart City) และ JICA Thailand ได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ ส่งรายงานการศึกษาดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อใช้ประโยชน์ต่อไป

๒. กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism : MLIT) และองค์การพัฒนาและฟื้นฟูเมืองของญี่ปุ่น (Urban Renaissance Agency : UR) และ JICA Thailand ได้เข้าพบปลัดกระทรวงคมนาคม (ปกค.) เมื่อวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๓ เพื่อส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) และได้สอบถามแนวทางการสานต่อการนำไปสู่การปฏิบัติ ในประเด็นดังนี้ (๑) การจัดตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อน (Steering Committee) (๒) การจัดตั้งบริษัทบริหารทรัพย์สิน (Asset Management Company : AMC) และ (๓) การจัดตั้งบริษัทบริการการบริการอัจฉริยะ (Smart Service Company : SSC) โดย ปกค. ได้กล่าวสนับสนุนโครงสร้างคณะกรรมการขับเคลื่อน AMC และ SSC ตามที่ฝ่ายญี่ปุ่นเสนอ และเห็นว่าการแบ่งอำนาจหน้าที่และการดำเนินงานให้เป็นสัดส่วน โดยถอดบทเรียนและประสบการณ์ของญี่ปุ่นนำมาประยุกต์ใช้กับประเทศไทย จะทำให้โครงการประสบความสำเร็จ พร้อมนี้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สานต่อและวิเคราะห์ความเป็นไปได้จากผลการศึกษาโครงการดังกล่าว ทั้งรายละเอียดการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ และช่วงเวลาการพัฒนา กิจกรรมที่เกี่ยวข้องในโครงการฯ ให้มีความชัดเจนต่อไป

๓. สนข. ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๓.๑/๑๐๒๙ ลงวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๓ นำเสนอ คค. เรื่อง แผนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะพื้นที่บริเวณบางซื่อ (Bang Sue Smart City) ตามผลการศึกษาของ JICA ตามข้อ ๑ และนำเสนอให้แต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนเมืองอัจฉริยะพื้นที่บริเวณบางซื่อ และมอบหมาย รฟท. เตรียมความพร้อมในการจัดตั้งบริษัทบริหารทรัพย์สิน (Asset Management Company : AMC) และบริษัท Smart Service (Smart Service Company : SSC)

ข้อเท็จจริง

จากผลการประชุมเมื่อวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๓ (ข้อ ๑.๒) สนช. รพท. และ UR ได้มีการประสานงานผ่านระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) และประชุมทางไกล เพื่อจัดทำร่างบันทึกข้อตกลงความร่วมมือและการแลกเปลี่ยน (Memorandum of Cooperation : MoC) ระหว่าง คค. และ รพท. กับ MLIT และ UR โดยสรุปสาระสำคัญ (เอกสารแนบ) ดังนี้

คค. (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า “MOT”) รพท. (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า “SRT”) กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า “MLIT”) และองค์กรพัฒนาและฟื้นฟูเมืองของญี่ปุ่น (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า “UR”) ทั้งนี้ MOT SRT MLIT และ UR แต่ละฝ่ายจะเรียกว่า “ผู้ทรงนาม” ผู้ทรงนามโดยรวมจะเรียกว่า “ผู้ทรงนามทุกฝ่าย”) ทำความเข้าใจร่วมกันถึงการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้ทรงนามทุกฝ่ายในการดำเนินโครงการพัฒนาเมืองในประเทศไทย (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า “การดำเนินโครงการพัฒนาเมือง”) ให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น จึงลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฉบับนี้ (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า “MoC”)

ส่วนที่ ๑ วัตถุประสงค์และขอบเขตของ MoC

๑.) วัตถุประสงค์และขอบเขตของ MoC ฉบับนี้ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในการดำเนินโครงการพัฒนาเมืองให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น โดยการแลกเปลี่ยนความรู้ ความคิดและประสบการณ์ซึ่งกันและกันระหว่างผู้ทรงนามทุกฝ่าย

๒.) ให้ MOT SRT หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ UR พิจารณารูปแบบความร่วมมือกันในการดำเนินการพัฒนาเมืองที่ดำเนินการในพื้นที่โดยรอบบริเวณสถานีกลางบางซื่อ ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย (ซึ่งต่อไปในบันทึกข้อตกลงนี้จะเรียกว่า “โครงการบางซื่อ”) โดยเฉพาะ

๓.) ในความร่วมมือที่ระบุไว้ในข้อ (๒) ข้างต้นนั้น ความร่วมมือที่ UR จะให้ จะรวมถึงการบริการให้คำแนะนำในการประชุมที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการบางซื่อจาก MOT, SRT, UR เข้าร่วม ซึ่งเรียกว่าการประชุมสมาชิกหลักที่สำคัญ (Core member meeting)

ส่วนที่ ๒ หน้าที่รับผิดชอบของแต่ละฝ่าย

หน้าที่รับผิดชอบตาม MoC ฉบับนี้ของผู้ทรงนามแต่ละฝ่ายเป็นไปตามที่แสดงในตารางดังต่อไปนี้ นอกจากการปฏิบัติหน้าที่ที่ระบุไว้แล้ว ให้ผู้ทรงนามทุกฝ่ายให้ความร่วมมือกันเป็นอย่างดีเพื่อส่งเสริมความร่วมมือในการดำเนินโครงการพัฒนาเมืองอีกด้วย

หน่วยงาน	หน้าที่รับผิดชอบ
MOT	(๑) ประสานงานกับหน่วยงานรัฐบาลไทยโดยส่งข้อมูลกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องหรือสถานการณ์เกี่ยวกับการดำเนินโครงการพัฒนาเมืองให้ MLIT และ UR ใช้ร่วมกัน และจัดการประชุม (๒) กำกับดูแลโครงการบางซื่อ (๓) กำกับดูแลการดำเนินงานของ SRT (๔) สนับสนุนพนักงานของ UR รวมถึงครอบครัวของพนักงาน UR ให้พำนักร้อยอ้ายและทำงานในราชอาณาจักรไทยอย่างเหมาะสมเพียงพอ การสนับสนุนนั้นรวมถึงเรื่องการได้รับวีซ่า และใบอนุญาตทำงาน และการจัดการด้านพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งไม่จำกัดเฉพาะเรื่องเหล่านี้เท่านั้น (๕) ให้ สนช. รับผิดชอบต่อการปฏิบัติตาม MoC ฉบับนี้
SRT	(๑) ส่งข้อมูลเกี่ยวกับทรัพย์สินของ SRT และโครงการพัฒนาเมืองให้ MLIT และ UR ใช้ร่วมกัน (๒) ประสานงานกับหน่วยงานของไทย โดยส่งข้อมูล กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องหรือสถานการณ์

	เกี่ยวกับการดำเนินโครงการพัฒนาเมืองให้ MLIT และ UR ใช้ร่วมกัน และจัดการประชุมระหว่างผู้ทรงนาม (๓) เป็นหน่วยงานหลักดำเนินโครงการบางข้อ (๔) สนับสนุนพนักงานของ UR รวมถึงครอบครัวของพนักงาน UR ให้พำนักอยู่อาศัยและทำงาน ในราชอาณาจักรไทยอย่างเหมาะสมเพียงพอ การสนับสนุนนั้นรวมถึงการได้รับวีซ่า และใบอนุญาตทำงาน และการจัดการด้านพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ซึ่งไม่จำกัดเฉพาะเรื่องเหล่านี้เท่านั้น (๕) ให้ “ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน” รับผิดชอบต่อการปฏิบัติตาม MoC ฉบับนี้
MLIT	(๑) ส่งข้อมูลนโยบายด้านการพัฒนาเมือง กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องของญี่ปุ่นให้ MOT และ SRT ใช้ร่วมกัน (๒) กำกับดูแลการดำเนินงานของ UR (๓) ให้ “แผนกวิเทศสัมพันธ์ กองกิจการทั่วไป กรมเมือง” รับผิดชอบต่อการปฏิบัติตาม MoC ฉบับนี้
UR	(๑) ส่งข้อมูลกรณีตัวอย่างการพัฒนาเมืองของญี่ปุ่นให้ MOT และ SRT ใช้ร่วมกัน (๒) ส่งข้อมูลแผนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (การพัฒนาแบบ TOD) รวมถึงวิธีการดำเนินโครงการให้ MOT และ SRT ใช้ร่วมกัน (๓) ให้ “สำนักงานส่งเสริมพัฒนาธุรกิจระหว่างประเทศ” รับผิดชอบต่อการปฏิบัติตาม MoC ฉบับนี้

ส่วนที่ ๓ ลักษณะของ MoC

๑) ให้ผู้ทรงนามทุกฝ่ายรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดจากกิจกรรมตาม MoC ฉบับนี้ด้วยตนเอง

๒) MoC ฉบับนี้ ไม่มีผลผูกพันทางกฎหมาย แต่หวังเป็นอย่างยิ่งว่าผู้ทรงนามทุกฝ่ายจะร่วมมือกันเป็นอย่างดีในการดำเนินโครงการพัฒนาเมือง การกระทำต่างๆ ของผู้ทรงนามทุกฝ่ายตาม MoC ฉบับนี้ ต้องไม่ขัดแย้งหรือฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อบังคับที่นำมาบังคับใช้ นโยบายหรือมาตรการของรัฐบาลทั้งประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่น

๓) กรณีปรับปรุง แก้ไขเพิ่มเติม MoC ฉบับนี้ ต้องได้รับความเห็นชอบเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ทรงนามทุกฝ่าย

ส่วนที่ ๔ ระยะเวลาอายุของ MoC

๑) ความร่วมมือตาม MoC ฉบับนี้ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ทุกฝ่ายลงนาม เป็นต้นไป

๒) กำหนดให้ MoC ฉบับนี้มีอายุสองปี กรณีที่ไม่มีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแจ้งงานที่จะขอไม่ต่ออายุข้อตกลงความร่วมมือฉบับนี้เป็นลายลักษณ์อักษรให้ฝ่ายอื่นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าสามสิบวันก่อนวันที่ครบกำหนดอายุ ให้ขยายอายุอีกสองปีตามข้อความอันเดียวกันต่อไปจะทำเหมือนกัน

๓) ในกรณีที่มิผู้ลงนามประสงค์ที่จะขอสิ้นสุด MoC ฉบับนี้ สามารถให้ผู้ลงนามทุกฝ่ายทำการประชุมหารือพิจารณาด้วยความจริงใจที่จะสิ้นสุด MoC ฉบับนี้หรือไม่ ไม่ว่าจะมีข้อ ๒) ข้างต้นผูกพันหรือไม่ก็ตาม

ส่วนที่ ๕ การรักษาความลับ

๑) ให้ถือข้อมูลและข่าวสารทั้งหมดที่แลกเปลี่ยนกันระหว่างผู้ทรงนามตาม MoC ฉบับนี้เป็นข้อมูลความลับ ยกเว้นเรื่องที่มี MoC ฉบับนี้รวมถึงเนื้อหาให้ผู้ทรงนามทุกฝ่ายรักษาข้อมูลความลับซึ่งรับทราบจากการทำ MoC ฉบับนี้ อย่างเคร่งครัด ห้ามเปิดเผยหรือทำให้ข้อมูลความลับของผู้ทรงนามซึ่งรับทราบจากการทำ MoC ฉบับนี้ รั่วไหลไปยังบุคคลที่สามทราบ ยกเว้นกรณีผู้ทรงนามฝ่ายใดแจ้งขอขเขตของข้อมูลความลับที่มีความประสงค์จะเปิดเผย กลุ่มเป้าหมายที่จะเปิดเผยให้ทราบและวัตถุประสงค์ของการเปิดเผยเป็นลายลักษณ์อักษร แล้วได้รับความเห็นชอบเป็นเอกฉันท์จากผู้ทรงนามฝ่ายอื่นทุกฝ่าย

๒) แม้ว่า MoC ฉบับนี้ สิ้นสุดอายุลงแล้ว แต่ให้ผู้ลงนามทุกฝ่ายปฏิบัติตามข้อ ๑) ข้างต้น
 บันทึกนี้ได้รับการลงนาม ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย ค.ศ. ๒๐๒๐ ทำขึ้น
 เป็นภาษาอังกฤษ ๔ ฉบับ ซึ่งมีข้อความตรงกันทุกประการและเก็บรักษาไว้ฝ่ายละฉบับ ทั้งนี้ ผู้ร่วมลงนามใน MoC
 ฉบับนี้ ประกอบด้วย (๑) ปลัดกระทรวงคมนาคม (๒) ผู้ช่วยรัฐมนตรีด้านที่ดิน การพัฒนาพื้นที่ Hokkaido
 และกิจการระหว่างประเทศ MLIT (๓) ผู้ว่า รพท. และ (๔) รองผู้อำนวยการ UR

ข้อพิจารณา

๑. สนข. ได้ร่วมกับ รพท. และ UR จัดทำ ร่าง MoC ระหว่าง คค. และ รพท. กับ MLIT และ UR
 ข้างต้น ตามผลการประชุมเมื่อวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๓ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในการดำเนินโครงการพัฒนา
 เมืองให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น โดยการแลกเปลี่ยนความรู้ ความคิดและประสบการณ์ซึ่งกันและกัน ระหว่างฝ่ายไทย
 และฝ่ายญี่ปุ่น สำหรับผลักดันแผนไปสู่การปฏิบัติต่อไป เห็นสมควรมีบันทึกข้อตกลงความร่วมมือและการ
 แลกเปลี่ยนระหว่างกระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทยกับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง
 และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น และองค์กรพัฒนาและฟื้นฟูเมืองของญี่ปุ่น

๒. การรถไฟฯ โดยฝ่ายบริหารทรัพย์สินได้นำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อพิจารณาให้ความ
 เห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนระหว่างกระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทยกับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น และองค์กรพัฒนาและฟื้นฟูเมือง
 ของญี่ปุ่น ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ ๑๕/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๓ โดยมีมติที่ประชุม
 เห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลงความร่วมมือและการแลกเปลี่ยนระหว่างกระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทยกับกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวแห่งญี่ปุ่น และองค์กรพัฒนาและฟื้นฟูเมือง
 ของญี่ปุ่น

ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดรับไว้ดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

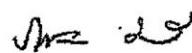


(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำเนาเสนอ สนข. | ๗๖

เพื่อโปรดทราบ



(นางสาวกรชนัน นุงการดี)

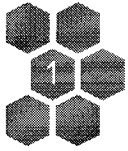
นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ

รักษาราชการแทน ผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ

๒๒ ก.ย. ๖๓

ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน

โทร/โทรสาร ๐ ๒๒๒๐ ๔๖๔๔



1.1 ภูมิหลังในการศึกษา

(1) บริบทในการพัฒนาบางซื่อสมาร์ทซิตี้

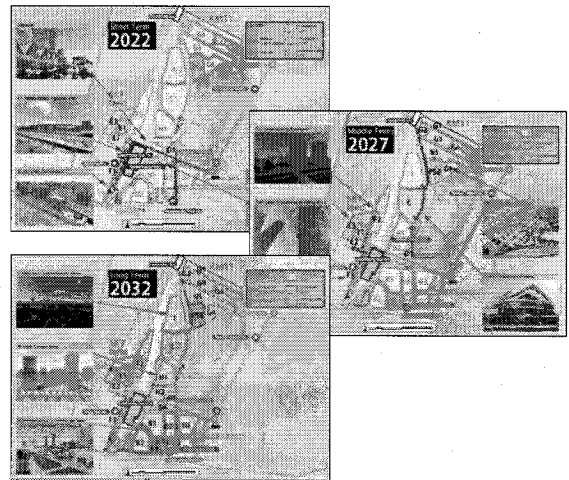
พื้นที่บริเวณบางซื่อซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายในการศึกษาครั้งนี้ ในอนาคตจะเป็นพื้นที่เชื่อมต่อเส้นทางรถไฟ 6 สาย ซึ่งรวมถึงรถไฟความเร็วสูง รถไฟแอร์พอร์ตลิงก์ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมในบริเวณสถานีกลางบางซื่อและสถานีใกล้เคียง พื้นที่นี้ได้รับการวางแผนพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางเมืองใหม่ของกรุงเทพฯ ผสมผสานธุรกิจหลากหลายประเภทเข้าไว้ด้วยกัน ผ่านแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit Oriented Development: TOD) คาดหวังว่าพื้นที่ดังกล่าวจะเป็นประตูสู่กรุงเทพฯ ซึ่งผู้คนหลากหลายจะเข้ามาพบปะและทำกิจกรรมร่วมกัน

พื้นที่บริเวณบางซื่อถือเป็นหนึ่งในพื้นที่นำร่องในการส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะภายใต้กรอบ ASEAN Smart City Network (ASCN) ประเทศไทยภายใต้นโยบาย “ไทยแลนด์ 4.0” ซึ่งมุ่งเน้นในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมด้วยเทคโนโลยีทันสมัยเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม จึงมีการส่งเสริมการพัฒนาเมืองอัจฉริยะอย่างเต็มที่ ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนเมืองอัจฉริยะ (Smart City Steering Committee) ขึ้นเพื่อประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งยังมีคณะทำงานซึ่งประกอบด้วยแต่ละหน่วยงานผู้รับผิดชอบทำหน้าที่ส่งเสริมและประเมินโครงการตามองค์ประกอบของเมืองอัจฉริยะทั้ง 7 ด้าน คือ ด้านการคมนาคมขนส่ง ด้านพลังงาน ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านเศรษฐกิจ ด้านธรรมาภิบาล ด้านความเป็นอยู่ ด้านประชาชน

ภายใต้บริบทดังกล่าว การศึกษาในครั้งนี้มุ่งเน้นในการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเมืองอัจฉริยะในพื้นที่บริเวณบางซื่อ ซึ่งมีพื้นที่มากกว่า 300 เฮกเตอร์ และพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(2) การศึกษารีก่อนเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่บางซื่อ

ในการสำรวจครั้งก่อนเรื่อง “การรวบรวมและยืนยันข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อของไทย” โดย JICA ในปี 2560 ได้มีการพิจารณาและเสนอแผนการจัดการพื้นที่ แผนการใช้ที่ดิน และแผนการพัฒนาตามลำดับขั้น โดยมุ่งเน้นสร้างพื้นที่บริเวณบางซื่อให้เป็นศูนย์กลางใหม่ของกรุงเทพฯ พร้อมด้วยความสามารถในการรองรับธุรกิจระหว่างประเทศ โดยใช้แผนและนโยบายการพัฒนาแบบบูรณาการเป็นแนวคิดพื้นฐาน



ที่มา: การศึกษา JICA ในครั้งก่อน

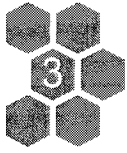
ภาพที่ 1 แผนการพัฒนาตามลำดับขั้น

1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

วัตถุประสงค์ในการศึกษานี้ คือ การพิจารณาและนำเสนอแนวความคิดเรื่องเมืองอัจฉริยะ พร้อมทั้งแผนการพัฒนา โครงสร้างการดำเนินงาน แผนธุรกิจ แผนการดำเนินงาน เพื่อขับเคลื่อนให้เกิดเมืองอัจฉริยะขึ้น โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของ roadmap พื้นฐานในการประสานการพัฒนาให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งได้มีการเสนอแนะไว้ในการศึกษาครั้งก่อนของ JICA เมื่อปี 2560

การศึกษานี้จะดำเนินการตามแผนงานด้านต่างๆ เช่น หลักการพื้นฐาน แผนการจัดการพื้นที่ แผนการใช้ที่ดิน แผนการพัฒนาตามลำดับขั้น ซึ่งได้ระบุไว้ในการศึกษาครั้งก่อนเมื่อปี 2560





องค์ประกอบของเมืองอัจฉริยะที่น่าเสนอ

2.1 ความหมายและบริบทในการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อ

ในการพัฒนาแนวความคิดเมืองอัจฉริยะสำหรับพื้นที่บริเวณบางซื่อได้มีการรวบรวมลักษณะเฉพาะและศักยภาพของโครงการพัฒนาดังกล่าวจากหลายมุมมอง ดังนี้

(1) ระดับภูมิภาคอาเซียน

- ❖ **แนวคิดแบบเน้นพื้นที่ (Area-based approach):** พื้นที่บริเวณบางซื่อได้รับการกำหนดให้เป็นพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาเมืองอัจฉริยะตาม ASCN
- ❖ **แนวคิดเน้นการบูรณาการระหว่างภาคส่วน (Multi-sectoral approach):** การพัฒนาบางซื่อสามารถเชื่อมโยงให้ช่วยแก้ปัญหาของเมืองซึ่งเป็นประเด็นปัญหาร่วมที่เกิดขึ้นในเมืองต่างๆของอาเซียน ผสานระหว่างผังเมืองและแผนการจัดการพื้นที่

(2) ระดับกรุงเทพ

- ❖ **แนวคิด TOD:** เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวมีถนนและทางรถไฟที่สำคัญพาดผ่าน อีกทั้งยังมีสถานีขนส่งขนาดใหญ่อยู่ภายในบริเวณ เป็นจุดเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งหลากหลายประเภท จึงมีศักยภาพสูงในการพัฒนาตามแนวคิด TOD
- ❖ **การพัฒนาเป็นศูนย์กลางเมืองแห่งใหม่:** พื้นที่บริเวณบางซื่อมีศักยภาพในการพัฒนาไปเป็นศูนย์กลางใหม่ของเมือง ช่วยเติมเต็มพื้นที่เขตเมืองเดิมของกรุงเทพ
- ❖ **รูปแบบใหม่ของเมือง:** บางซื่อจะแตกต่างจากเมืองเก่าที่ประสบปัญหาด้านเศรษฐกิจอันเกิดจากความหนาแน่นของประชากร บางซื่อมีศักยภาพในการเป็นเมืองในรูปแบบใหม่สำหรับกรุงเทพ

(3) ระดับพื้นที่บริเวณบางซื่อ

- ❖ **ศูนย์รวมของบริษัทขนาดใหญ่ของไทย:** พื้นที่บริเวณบางซื่อนอกจากจะมีสำนักงานใหญ่ของบริษัท ปตท. จำกัด และบริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัดแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีแผนจะดำเนินการย้ายสำนักงานใหญ่

มายังบริเวณดังกล่าวอีกด้วย ดังนั้นเมื่อการพัฒนาดำเนินไป บางซื่อก็จะสามารถกลายเป็นศูนย์กลางใหม่ของเมืองได้

- ❖ **พื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่:** สวนสาธารณะจุดจักรเป็นที่รู้จักในฐานะสวนสาธารณะที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในกรุงเทพ และเป็นสถานที่พักผ่อนที่ประชาชนชื่นชอบ
- ❖ **โครงสร้างพื้นฐานที่เป็นเอกลักษณ์:** พื้นที่บริเวณบางซื่อมีโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นเอกลักษณ์ มีทั้งเส้นท่อก๊าซพาดผ่าน ทางรถไฟ สถานีขนส่ง รวมทั้งยังมีทางด่วนตัดผ่าน
- ❖ **แหล่งวัฒนธรรมดั้งเดิมของเมือง:** ตลาดนัดจุดจักรในช่วงสุดสัปดาห์เป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่เป็นที่นิยมของทั้งประชาชนในท้องถิ่นและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

(4) ระดับประชาชนผู้อยู่อาศัยและผู้ใช้งาน

- ❖ **ความหลากหลายของผู้คน:** คาดว่าจะมีผู้ใช้บริการหลากหลายกลุ่มอายุ ระดับรายได้ จากสถานที่ต่างๆ รวมทั้งบุคคลหลากหลายเชื้อชาติเดินทางมายังพื้นที่บริเวณดังกล่าวด้วยวัตถุประสงค์ที่ต่างกันออกไป

2.2 บทเรียนจากการพัฒนาเมืองอัจฉริยะอื่น

คณะผู้ศึกษาได้ศึกษาตัวอย่างจากการพัฒนาเมืองอัจฉริยะและเมืองอื่นๆ ในญี่ปุ่นและเมืองต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน

- ❖ **การพัฒนาแบบบูรณาการ (Kashiwa-no-ha, Ume Kita):** การประสานงานในการพัฒนาภายใต้แผนและแนวคิดโดยรวมควรก่อให้เกิดบรรยากาศและแบรนด์ของเมืองที่สอดคล้องเป็นแบบแผนเดียวกัน
- ❖ **การจัดการเมืองโดยใช้ข้อมูล (Kashiwa-no-ha, Chinese cities):** สามารถผลักดันให้เกิดการจัดการเมืองให้มีประสิทธิภาพได้ด้วยการใช้ข้อมูลที่หลากหลายซึ่งรวบรวมจากแพลตฟอร์มข้อมูลของเมือง



- ❖ บรรยากาศของเมืองที่สามารถเดินภายในเมืองได้ (Umekita, Seoul): สามารถสร้างให้เกิดบรรยากาศที่มีชีวิตชีวาภายในเมืองได้จากการจัดให้มีบริเวณทางเดินรอบจุดสำคัญ เช่น บริเวณสถานี เป็นต้น

2.3 พันธกิจในการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อ

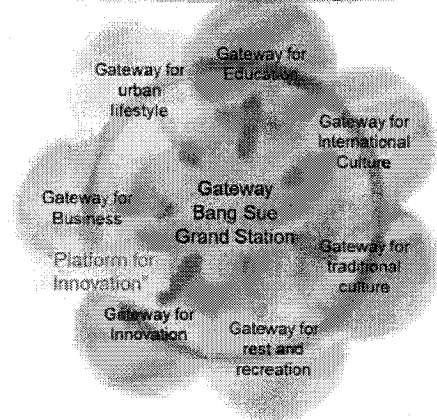
จากลักษณะเฉพาะและศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อดังกล่าวข้างต้น จึงได้กำหนดพันธกิจที่จำเป็นในการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อ ดังนี้

- * เพื่อสร้างศูนย์กลางเมืองในรูปแบบใหม่ คอบใจทั้งทางด้านธุรกิจ การดำรงชีวิต และการพักผ่อนหย่อนใจ
- * เพื่อดึงศักยภาพเพื่อการเป็นสถานีที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยการดำเนินการตามแนวคิด TOD
- * เพื่อนำเสนอรูปแบบการใช้ชีวิตในเมืองแบบใหม่ที่เป็นการนำกระแสวัฒนธรรมต่างประเทศที่ทันสมัยมาผสมผสานกับวัฒนธรรมและวิถีชีวิตดั้งเดิม
- * เพื่อเป็นกรณีตัวอย่างสำหรับเมืองต่างๆ ในอาเซียน โดยใช้วิธีการแก้ไขประเด็นปัญหาต่างๆ

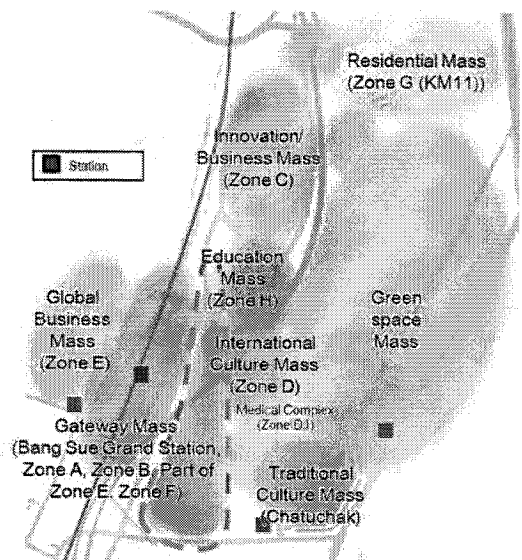
2.4 วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อ

วิสัยทัศน์ในการพัฒนาที่นำเสนอ คือ “Global Gateway Bang Sue” ภายใต้วิสัยทัศน์ดังกล่าว คาดหวังว่าบางซื่อจะกลายเป็นเมืองที่มีการพัฒนาโดยผสมผสานภาคธุรกิจ อุตสาหกรรมใหม่ วิถีชีวิต และวัฒนธรรมเข้าไว้ด้วยกัน

“Global Gateway Bang Sue”



ภาพที่ 2 วิสัยทัศน์การพัฒนา : “Global Gateway Bang Sue”



ภาพที่ 3 แนวคิดการจัดกาพื้นที่ภายใน

วิสัยทัศน์ในการพัฒนาเป็นหน้าที่ในการเป็นจุดเชื่อมต่อ (gateway) ทั้ง 7 ด้าน ประกอบด้วยด้านธุรกิจ วิถีชีวิตเมือง การศึกษา วัฒนธรรมสากล วัฒนธรรมดั้งเดิม การพักผ่อนและสันทนาการ และนวัตกรรม

ภาพที่ 3 เป็นการจกวางแผนโซนใหม่ตามวิสัยทัศน์ในการพัฒนา โดยแต่ละโซนมีจัดพื้นที่ในรูปแบบ mass ซึ่งในแต่ละ mass มีบทบาทหน้าที่ของตนเอง ทั้งนี้ คาดว่าหากมีการสนับสนุนให้แต่ละ mass ดำเนินการตามบทบาทหน้าที่ของตนเอง ในอีกทางหนึ่งก็เชื่อมโยงให้เกิดเป็นปฏิสัมพันธ์ระหว่าง

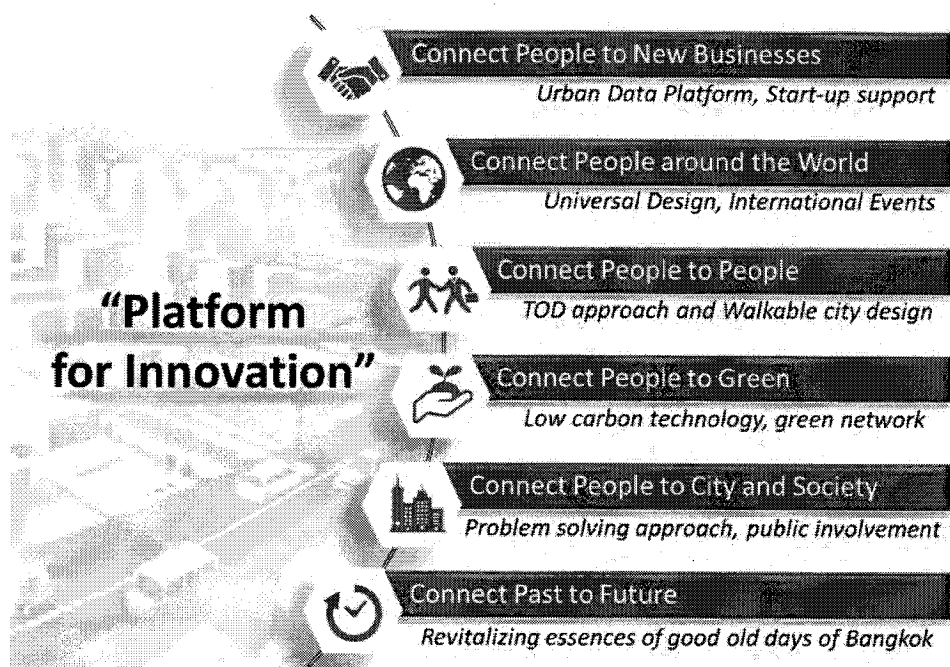


กัน เกิดความมีชีวิตชีวาในพื้นที่บริเวณโดยรวมและเป็นแรงดึงดูดผู้คนให้เข้ามาภายในบริเวณ

2.5 แนวคิดบางข้อสมารถที่ดี – “Platform for Innovation”

สำหรับแนวคิดเมืองอัจฉริยะสำหรับพื้นที่บริเวณบางข้อจะใช้แนวคิด “Platform for Innovation” ภายใต้นี้

บทบาทหน้าที่ของสมารถที่ดีในบริเวณพื้นที่บางข้อ กล่าวคือหน้าที่ในการเป็นจุดเชื่อมต่อในแต่ละด้านทั้ง 7 ด้านจะต้องสอดคล้องประสานกัน ทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีการเติบโตอย่างยั่งยืน เทคโนโลยีและบริการอัจฉริยะที่จะถูกนำไปใช้ในพื้นที่จะช่วยสนับสนุนการเชื่อมโยง การมีปฏิสัมพันธ์ของผู้คน ภาคธุรกิจ ความต้องการ เทคโนโลยี การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม ทำให้เกิดแนวคิดและนวัตกรรมใหม่ เป็นพื้นฐาน (แพลตฟอร์ม) ในการเติบโตของพื้นที่ ตามแนวความคิดนี้ คาดว่าบางข้อจะเป็นพื้นที่ที่สร้างแรงบันดาลใจให้กับผู้ที่มาเยือน อีกทั้งเป็นพื้นที่ที่มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ในการแก้ไขปัญหาประเด็นปัญหาของสังคม



ภาพที่ 4 แนวคิดบางข้อสมารถที่ดี

ในการศึกษาค้างนี้จะเน้น 3 องค์ประกอบของเมืองอัจฉริยะ คือ Smart Mobility Smart Energy และ Smart Environment ซึ่งเป็น 3 องค์ประกอบสำคัญที่ทางคณะผู้ศึกษาได้รับการยืนยันหลังจากการหารือกับภาครัฐของไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การออกแบบโครงสร้างการดำเนินงานใน 3 ด้านที่สำคัญมีดังต่อไปนี้

3.1 Smart Mobility

(1) ภาพรวม

แนวความคิด Smart mobility ภายในพื้นที่บริเวณบางซื่อเป็นแนวความคิดแบบบูรณาการ มีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ มีการพิจารณาทั้งในด้านสังคม สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจ จึงขอเสนอแนวความคิด Smart mobility ที่จะเป็แนวทางแก้ไขข้อประเด็นปัญหาภายในบริเวณบางซื่ออย่างยั่งยืน

(2) แนวคิดพื้นฐานของ Smart Mobility

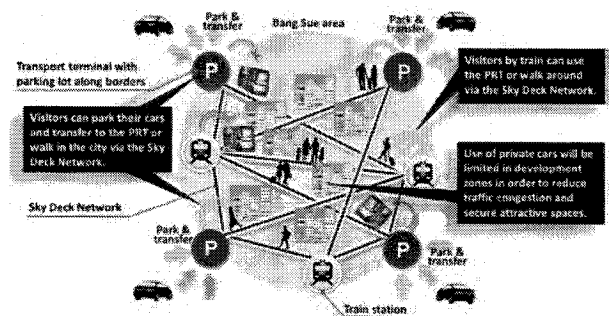
คาดหวังให้รูปแบบของเมืองออกมาในลักษณะ ดังต่อไปนี้:

- ❖ เป็นเมืองที่ผู้คนสามารถเดินในบริเวณพื้นที่ได้อย่างสบายและปลอดภัย (Walkable City)
- ❖ เมืองที่ผู้คนสามารถเคลื่อนที่ไปยังจุดต่างๆ ได้อย่างสบายง่าย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ❖ เมืองที่ผู้คนสามารถใช้ประโยชน์จากพื้นที่ที่กว้างขวางโดยมีการจัดการระบบการจราจรภายในพื้นที่อย่างเหมาะสม

เพื่อผลักดันภาพของเมืองในอนาคตให้เกิดขึ้นจริง คณะผู้ศึกษาขอเสนอแนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับ smart mobility ดังนี้

- ❖ สร้างเครือข่ายทางเดินลอยฟ้า (Sky deck) เชื่อมระหว่างสถานีกลางบางซื่อ โซนที่มีการพัฒนา และสถานีขนส่ง
- ❖ คาดว่าจะมีการนำรถ EV ที่เรียกว่า PRT (Personal Rapid transit) มาใช้ วิ่งบนทางเดินลอยฟ้า มีการใช้เทคโนโลยี IoT มาใช้ ทั้งนี้ สามารถนำระบบเคลื่อนที่อัตโนมัติเข้ามาใช้ในอนาคค และ
- ❖ สถานที่จอดรถจะอยู่ในบริเวณรอบนอกของพื้นที่ที่ทำการพัฒนา ผู้มาเยือนจากภายนอกจะต้องจอดรถยนต์ไว้ภายนอก แล้วเดินหรือใช้บริการPRT เพื่อเคลื่อนย้ายภายในบริเวณ
- ❖ สำหรับถนนในแต่ละโซนเพื่อควบคุมปริมาณการเข้าออก

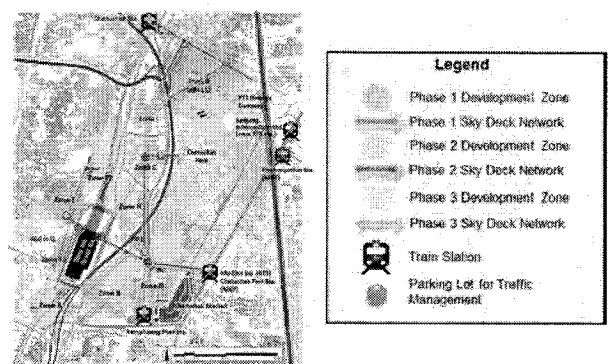
ของรถยนต์ภายในบริเวณ จะสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดความแออัดของการจราจร



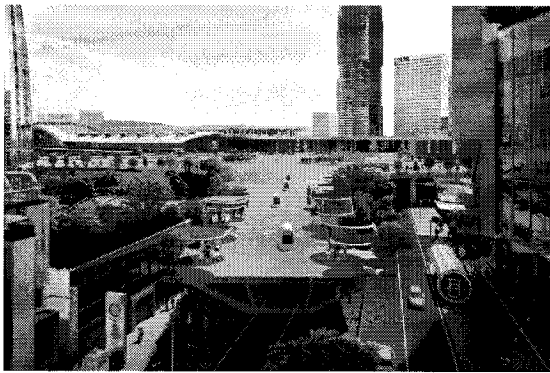
ภาพที่ 4 ภาพแนวคิด Smart Mobility

(3) แผนการพัฒนา Smart Mobility

- ❖ เครือข่ายทางเดินลอยฟ้า: เสนอให้มีการสร้างทางเดินลอยฟ้ายกระดับ เชื่อมต่อระหว่างแต่ละโซนกับสถานีกลางบางซื่อ ให้ทางเดินลอยฟ้าเป็นพื้นที่ที่มีแค่ผู้เดินเท้าและรถ PRT เท่านั้นที่จะสามารถเคลื่อนที่บนทางเดินดังกล่าวได้ อีกทั้งการแบ่งแยกทางของรถบ้านและผู้เดินเท้าด้วยความสูงที่ต่างระดับกัน ทำให้การสัญจรทั้งภายในโซนและระหว่างโซนเป็นไปอย่างราบรื่นสมกับเป็นเมืองที่สามารถเดินภายในบริเวณได้ (Walkable City) เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพอากาศของไทย จึงควรพิจารณาจัดสร้างหลังคาบังแดด สอดประสานกับการพัฒนาพื้นที่อาคาร

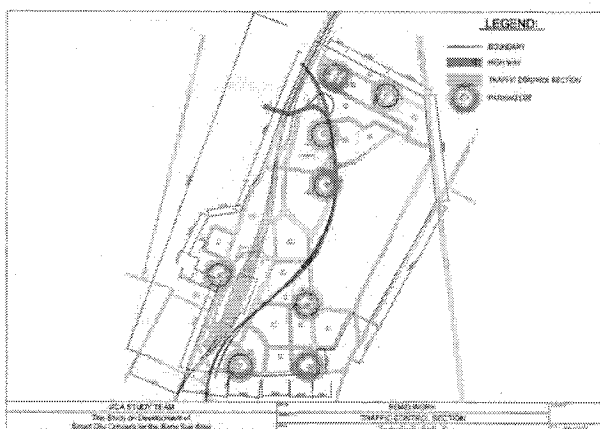


ภาพที่ 5 แนวคิดการออกแบบเครือข่ายทางเดินลอยฟ้า



ภาพที่ 6 แนวคิดเครือข่ายทางเดินลอยฟ้า และ PRT

- ❖ ระบบขนส่งสาธารณะอัจฉริยะ: เสนอให้นำรถ PRT ซึ่งเป็นรถ EV ขนาดเล็กที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมาใช้วิ่งบนทางเดินลอยฟ้า ในการนำเทคโนโลยีรถ PRT มาใช้นั้นสามารถแบ่งการประยุกต์ใช้เป็นระยะๆ ได้ โดยสามารถรองรับผู้โดยสารได้เป็นจำนวนมากในกรณีที่มีความถี่ในการเดินรถสูง ค่าใช้จ่ายในการนำมาใช้ต่ำกว่าระบบคมนาคมขนส่งอื่นๆ สามารถให้บริการด้านคมนาคมขนส่งที่ตอบสนองความต้องการ ซึ่งแตกต่างกันไปในแต่ละระดับการพัฒนาของพื้นที่และในแต่ละช่วงเวลาได้อย่างยืดหยุ่น
- ❖ การจำกัดปริมาณจราจรที่จะเข้าสู่บริเวณพื้นที่ที่ทำการพัฒนาและการสร้างที่จอดรถรอบนอก: เสนอให้มีการจำกัดปริมาณการจราจรที่จะเข้าสู่บริเวณพื้นที่ที่ทำการพัฒนา เพื่อบรรเทาความหนาแน่นของการจราจรและเกิดเป็นพื้นที่เมืองที่น่าดึงดูดใจ ทั้งนี้ ควรสร้างที่จอดรถรอบนอกบริเวณที่ทำการพัฒนาเช่นบริเวณใกล้ถนนสายสำคัญ เพื่อเป็นที่ยอมรับรถยนต์จากผู้มาเยือนจากภายนอกและเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งอื่นแทน



ภาพที่ 7 บริเวณที่มีการควบคุมการจราจรและสถานที่จอดรถรอบนอก



ภาพที่ 8 แนวคิดการออกแบบสถานที่จอดรถรอบนอก

- ❖ การวางผังถนน: เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการจำกัดปริมาณจราจรเข้าสู่ภายในบริเวณ เสนอให้มีการจัดสรรออกแบบพื้นที่ที่เป็นถนนใหม่ เปลี่ยนจากถนนที่เน้นให้ความสำคัญกับการเดินรถของรถยนต์ส่วนบุคคล มาเป็นพื้นที่สาธารณะของเมืองที่เชื่อมโยงระหว่างผู้คน สังคม และธรรมชาติ
- ❖ มาตรการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับ Smart Mobility: นอกเหนือจากแนวความคิดในการดำเนินงานข้างต้น การส่งเสริมให้มีระบบจัดการข้อมูลจราจร ช่องทางเดินรถสำหรับรถยนต์และช่องทางสำหรับผู้เดินเท้า การทำ car sharing และระบบ ride sharing ก็เป็นประเด็นที่สำคัญ

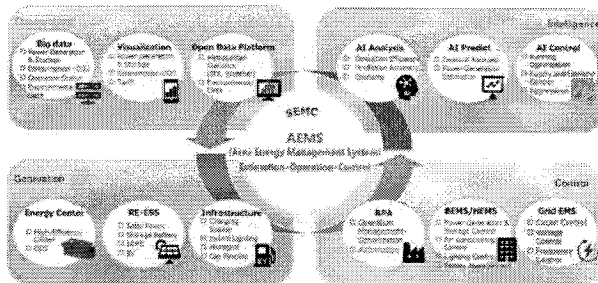
(4) การประเมินผลกระทบของนโยบาย Smart Mobility

การจำลองสภาพจราจรจะทำการทดสอบโดยแบ่งออกเป็น 3 กรณี เพื่อทดสอบประสิทธิภาพของนโยบาย

- กรณีที่ 1: สภาพการจราจรในปี 2575 ที่ไม่มีการใช้มาตรการ smart mobility
- กรณีที่ 2: สภาพการจราจรในปี 2575 ในกรณีที่มีการนำระบบทางเดินลอยฟ้าและรถ PRT ไปใช้
- กรณีที่ 3: สภาพการจราจรในปี 2575 ในกรณีที่มีการนำระบบเครือข่ายทางเดินลอยฟ้าและรถ PRT ไปใช้ มีการจำกัดปริมาณรถยนต์ที่เข้าสู่บริเวณพื้นที่ภายในและจัดให้มีที่จอดรถรอบนอก

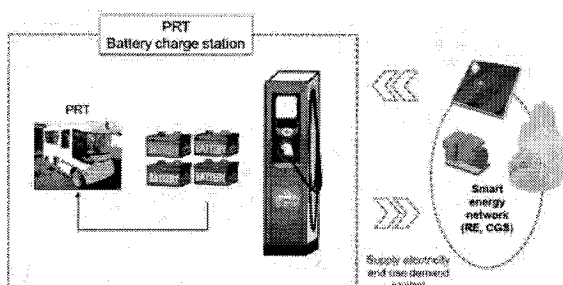
จากผลการวิเคราะห์พบว่า ความเร็วเฉลี่ยในการเคลื่อนตัวของการจราจรบนถนนในพื้นที่บริเวณบางซื่อในกรณีที่ 2 จะเร็วกว่ากรณีที่ 1 ในการนำมาตรการ smart mobility ไปใช้เป็นการสร้างพื้นที่ภายในบริเวณให้เป็นเมืองที่ผู้คนสามารถเดินเท้าได้ (Walkable City) ส่งผลให้การจราจรบนถนนภายในบริเวณได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น ถึงแม้ว่าขอบเขตการศึกษาในครั้งนี้จะจำกัดเฉพาะภายในพื้นที่บริเวณบางซื่อ แต่การพิจารณาถึงสภาพการจราจรในบริเวณรอบข้างในอนาคตก็เป็นสิ่งสำคัญเช่นเดียวกัน

ในแต่ละศูนย์พลังงานที่กระจายอยู่ในแต่ละโซน นำระบบ AI มาใช้เพื่อให้เกิดการจัดการอุปสงค์และอุปทานของพลังงานไฟฟ้าภายในบริเวณอย่างเหมาะสม



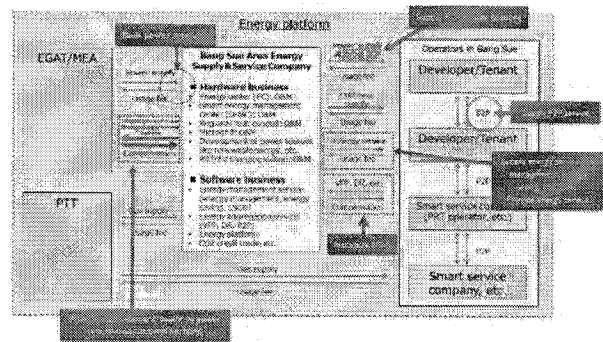
ภาพที่ 12 แนวความคิดเกี่ยวกับ AEMS

- ❖ การสร้างระบบนิเวศเชื่อมโยงระหว่าง smart energy และ smart energy: ระบบ smart energy จะประสานกับระบบ smart mobility และทำหน้าที่ส่งกระแสไฟฟ้า (รวมถึงกระแสไฟฟ้าที่มาจากพลังงานทดแทนด้วย) ให้แก่รถ PRT สร้างให้เกิดเป็นระบบนิเวศของระบบการขนส่งสาธารณะภายในบริเวณที่ทำให้เกิดการเคลื่อนที่อย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกัน จะมีการติดตั้งแบตเตอรี่เก็บพลังงานที่รถ PRT โดยแบตเตอรี่ดังกล่าวจะเป็นตัวปรับอุปสงค์อุปทานต่อพลังงาน โดยมุ่งหวังว่าจะมีการนำไปใช้ประโยชน์ต่อได้หลากหลายวัตถุประสงค์ ด้วยระบบเช่นนี้จะก่อให้เกิดเป็นระบบนิเวศระหว่างระบบระบบ smart energy และระบบ smart mobility



ภาพที่ 13 การประสานระหว่างระบบ Smart Energy และระบบ Smart Mobility

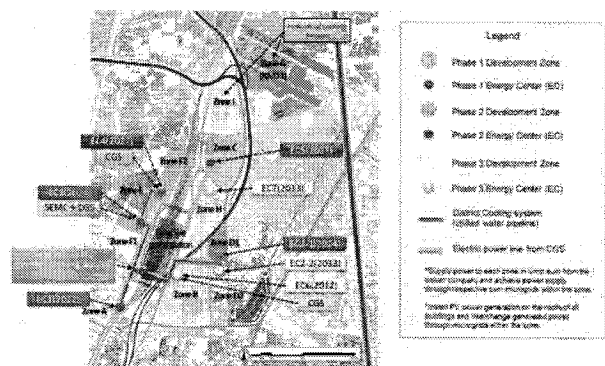
- ❖ รูปแบบในการจัดหาพลังงาน: ระบบการจัดหาพลังงานในพื้นที่บริเวณบางซื่อจะเป็นการสร้างแพลตฟอร์มซึ่งประสานการจัดหาแหล่งพลังงานและบริการด้านพลังงานที่มีมูลค่าเพิ่มสูงเข้าไว้ด้วยกันสร้างเป็น โมเดลทางธุรกิจที่มีความล้ำสมัยในอาเซียน



ภาพที่ 14 โมเดลการจัดหาพลังงานรูปแบบใหม่

(3) แผนการพัฒนา Smart Energy

- ❖ Regional cooling network: จะมีการจัดตั้งศูนย์พลังงานในโซน A B C E D1 D2 F2 และ H โดยจะใช้ 2 ระบบ คือระบบ regional cooling network ซึ่งเป็นโครงข่ายท่อน้ำเย็นเชื่อมโยงระหว่างโซน (สำหรับโซน A, B, E, D1, D2 และ F2) และระบบทำความเย็นที่ทำงานเสร็จสิ้นภายในโซนนั้นๆ เลย (โซน C, D1 และ H)
- ❖ Microgrid: ระบบ Microgrid จะถูกสร้างขึ้นตามสายของคนเองในแต่ละโซน ซึ่งจะมีการจ่ายพลังงานไฟฟ้ารวม ในส่วนของพลังงานไฟฟ้าแสงอาทิตย์จะถูกติดตั้งบนหลังคาของทุกอาคารสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้เกิดการบริหารพลังงานภายใต้แต่ละ EMS
- ❖ มาตรการสำหรับกรณีฉุกเฉิน: จะมีการส่งกระแสไฟฟ้าสำหรับกรณีฉุกเฉินจากศูนย์พลังงานที่มีการนำระบบ CGS มาใช้ (โซน B E และ F2) ไปยังสถานที่สำคัญ คือ สถานีกลางบางซื่อ ศูนย์การแพทย์ (โซน D1) โซน MICE (โซน C) ซึ่งจะช่วยเหลือเสริมความมั่นคงด้านพลังงานให้กับบริเวณพื้นที่ดังกล่าว



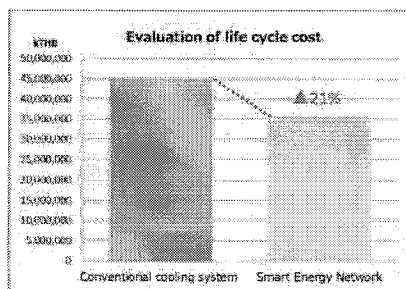
ภาพที่ 15 แผนร่างการพัฒนา



(4) ข้อดีของเครือข่าย Smart Energy

❖ ผลดีในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์:
เครือข่าย smart energy ในบริเวณพื้นที่บางซื่อ เมื่อเทียบกับ
กรณีการใช้ระบบปรับอากาศแยกส่วนแบบดั้งเดิมคาดว่าจะ
จะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ประมาณ
ร้อยละ 28

❖ ต้นทุนรวมตลอดวงจรชีวิต (Life Cycle Cost): เครือข่าย
smart energy ในบริเวณพื้นที่บางซื่อช่วยลดต้นทุนรวม
ตลอดวงจรชีวิตได้ราวร้อยละ 21 เมื่อเทียบกับกรณีใช้
ระบบปรับอากาศแยกส่วนแบบดั้งเดิม



ภาพที่ 16 การเปรียบเทียบต้นทุนตลอดวงจรชีวิต

3.3 Smart Environment

(1) ภาพรวม

Smart Environment เป็นองค์ประกอบที่เป็นข้อบังคับที่จะต้องประกอบอยู่ในโครงการเมืองอัจฉริยะของประเทศไทย มีการเสนอประเด็นเกี่ยวกับ Smart Environment หลายประการ โดยคำนึงถึงลักษณะของพื้นที่บริเวณบางซื่อ

(2) หลักการพื้นฐานของ Smart Environment

ได้มีการนำเสนอประเด็นสำคัญและวิธีการปฏิบัติสำหรับ Smart Environment ดังต่อไปนี้



ภาพที่ 17 เทคโนโลยีและบริการด้าน Smart Environment ที่นำเสนอ

- ❖ **เครือข่ายสีเขียว:** ควรมีการพัฒนาเครือข่ายสีเขียวบริเวณรอบสวนจตุจักร เพื่อให้เกิดสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติที่ร่มรื่น สามารถเดินเท้าสัญจรได้ (green network) ประเด็นนี้ควรมีการอธิบายไว้ในแผนการพัฒนา อีกทั้งควรมีการระบุหน่วยงานผู้บริหารงานในคู่มือแนวทางการพัฒนาเมืองบริหาร
- ❖ **ระบบติดตามสภาพแวดล้อม:** แนะนำให้มีการนำมาตรการดังต่อไปนี้ไปดำเนินการเพื่อให้เกิดเป็นเมืองที่มีการ

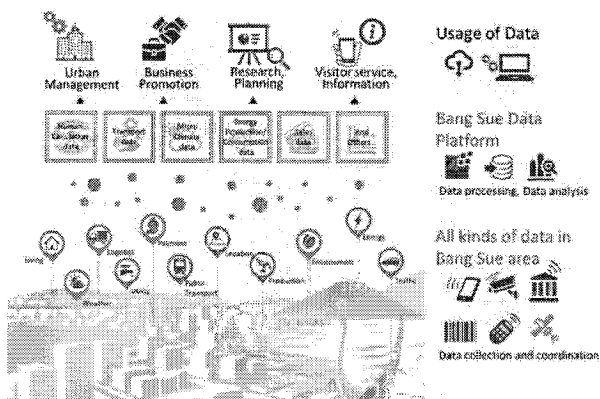
ตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อม (1) การเก็บและเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม เช่น ดัชนีมลพิษทางอากาศ และ (2) การนำระบบจัดการสิ่งแวดล้อม เช่น ระบบจัดการคำร้องทุกข์เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมมาใช้ เป็นต้น

- ❖ **การจัดการน้ำและสิ่งปฏิกูล:** การจัดการขยะและสิ่งปฏิกูลควรดำเนินงานร่วมกับกรุงเทพมหานคร ลดการทิ้งขยะที่เป็นของแข็งด้วยการส่งเสริมให้เกิดการรีไซเคิลและการนำกลับไปใช้ซ้ำ รวมทั้งการใช้ระบบแยกขยะที่มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์ใช้จะทำให้ประสิทธิภาพในการจัดการขยะดียิ่งขึ้นอีกด้วย สำหรับการจัดการน้ำและสิ่งปฏิกูล ควรมีการส่งเสริมให้มีการรีไซเคิลน้ำ และดูแลคุณภาพของน้ำโดยรวมมือกับการประปานครหลวง
- ❖ **การขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม:** สนับสนุนโครงสร้างระบบบริการขนส่งสาธารณะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การให้บริการด้านการขนส่งคมนาคมด้วยรถ EV การส่งเสริมการแชร์จักรยาน รวมไปถึงการจัดโซนที่ให้ความสำคัญกับผู้เดินเท้าเป็นอันดับแรก และทางเดินลอยฟ้า ตามแนวคิด TOD
- ❖ **การจัดการภูมิทัศน์ที่เหมาะสมและมาตรการเกี่ยวกับเสียงรบกวนและแรงสั่นสะเทือน:** ควรมีการควบคุมการจัดการภูมิทัศน์ตามคู่มือแนวทางการพัฒนาเมือง เสียงรบกวนและแรงสั่นสะเทือนควรได้รับการผ่านควบคุมผ่านการใช้เทคโนโลยีต่างๆ เช่น การใช้วัสดุป้องกันเสียง การเทคอนกรีตเพื่อดูดซับเสียง รอยค่อมถนนที่ดูดซับเสียง ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่นำไปใช้แล้วเห็นผลประจักษ์ในกรณีของถนนในญี่ปุ่น เป็นต้น
- ❖ **การจัดทำแนวทางการพัฒนาเมืองและการจัดตั้งหน่วยงานบริหารพื้นที่:** แนะนำให้จัดทำแนวทางการพัฒนาเมืองเพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อให้เป็นแบบแผนเดียวกัน โดยแนวทางดังกล่าวจะช่วยกระตุ้นให้ผู้พัฒนาพื้นที่ในแต่ละโซนปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ในด้านสิ่งแวดล้อม กฎเกณฑ์เกี่ยวกับภูมิทัศน์ของเมือง และกฎการป้องกันภัยพิบัติ โดยมีการจัดตั้งหน่วยงานในการบริหารพื้นที่เพื่อเป็นผู้บังคับใช้แนวทางดังกล่าว และประสานงานระหว่างผู้เกี่ยวข้อง

3.4 แพลตฟอร์มข้อมูลเปิด (Open Data Platform) และศูนย์เมืองอัจฉริยะ (Smart City Center)

(1) แนวคิดแพลตฟอร์มข้อมูลเปิด (Open Data Platform)

แพลตฟอร์มข้อมูลเปิดเป็นการรวบรวม ผสมผสาน ข้อมูลต่างๆ เพื่อใช้ในวัตถุประสงค์ต่างๆ เช่น การบริหารเมือง การสำรวจและวางแผนเพื่อส่งเสริมธุรกิจ มุ่งหวังให้ แพลตฟอร์มดังกล่าวมีบทบาทในการช่วยเหลือการจัดตั้งธุรกิจ และบริการใหม่ที่มีการนำเครือข่าย 5G และเทคโนโลยี IoT มา ใช้



ภาพที่ 18 แนวคิดเรื่องแพลตฟอร์มข้อมูลเปิด

แพลตฟอร์มข้อมูลเปิดช่วยสนับสนุนการสร้างบริการ จัดตั้งธุรกิจใหม่ของบริษัทเอกชน เช่น บริษัท start-up ที่ต้องใช้ ข้อมูลมากมาย การสร้างสภาพแวดล้อมเช่นนี้จะทำให้พื้นที่ บริเวณบางซื่อกลายเป็นศูนย์รวมของภาคเอกชนที่แสวงหา โอกาสทางธุรกิจ ซึ่งคาดว่าจะทำให้สินทรัพย์ภายในพื้นที่ บริเวณดังกล่าวมีมูลค่าสูงขึ้นตามไปด้วย ในการผลักดันให้เกิด สภาพแวดล้อมดังกล่าวจำเป็นต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

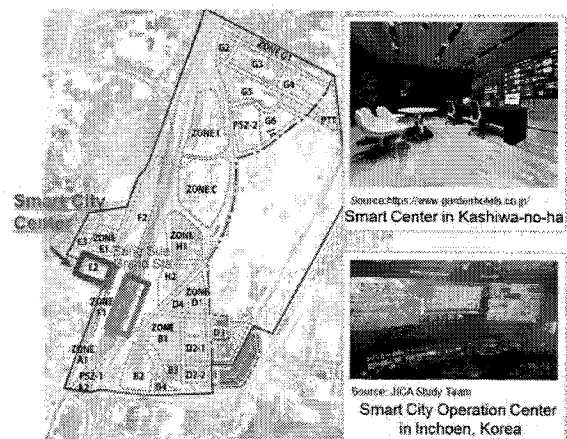
• การจัดตั้งศูนย์เมืองอัจฉริยะ

- การเก็บรวบรวมและเปิดเผยข้อมูลเปิด: ให้บริการเก็บ รวบรวมและเปิดเผยข้อมูลสิ่งก่อสร้างและลักษณะพื้นที่แบบ 3D ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจรและพลังงานไฟฟ้า
- การติดตั้งไฟเบอร์ออฟติก: ติดตั้งไฟเบอร์ออฟติกเพื่อรักษา คุณภาพสัญญาณ 5G (เช่น eMBB, eMTC และ URLLC เป็นต้น) ในพื้นที่บริเวณบางซื่อ

- การติดตั้งกล้องวงจรปิด: นำกล้องวงจรปิดที่ใช้สำหรับ มาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและช่วยด้านกลยุทธ์ ด้านการลาดของสถานที่เชิงพาณิชย์ รวมทั้งแอปพลิเคชัน สำหรับใช้งานมา

(2) การจัดตั้งศูนย์เมืองอัจฉริยะ

เสนอให้มีการจัดตั้งศูนย์เมืองอัจฉริยะในบริเวณโซน D ศูนย์เมืองอัจฉริยะจะเป็นอาคารขนาดใหญ่ ประกอบด้วย ออฟฟิศสำหรับบริหารกิจการเกี่ยวกับบริการอัจฉริยะ (smart service) ศูนย์ข้อมูลขนาดเล็ก อีกทั้งยังมีสิ่งอำนวยความสะดวก ที่ช่วยพัฒนาสภาพแวดล้อมความเป็นอยู่ของประชาชนใน บริเวณนั้น เช่น ศูนย์การเรียนรู้ตลอดชีพ ศูนย์ชุมชน เคาเตอร์ ติดต่อหน่วยงานของรัฐ เป็นต้น เพื่อจัดตั้งศูนย์เมืองอัจฉริยะ ความร่วมมือจากร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรุงเทพมหานคร และสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัลเป็นสิ่ง ที่ขาดไม่ได้



ภาพที่ 19 บริเวณและภาพจำลองศูนย์เมืองอัจฉริยะ

ตารางที่ 1 แผนเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในศูนย์เมืองอัจฉริยะ

Facility Plan	Functions	Cooperation with:
Monitoring Room	Space (control rooms) to display CCTV and collected data on large monitors	BMA, RTP
Data Center	Server room to store software and data needed to implement the smart service business	CAT/DEPA
Exhibition Room	Exhibition room to introduce smart city service	CAT/DEPA
Work/ Conference Space	Work/Conference space to address staff and visitors	CAT/DEPA
Energy Plant	Facilities to install cogeneration and cooling systems	MEA EGAT
Community Space	Space for lifelong learning center or administrative consultation service	BMA
PRT Parking Lot	PRT parking lot, inspection, and recharging space	BMA



4.1 เงื่อนไขในการพิจารณาโครงสร้างการดำเนินงาน

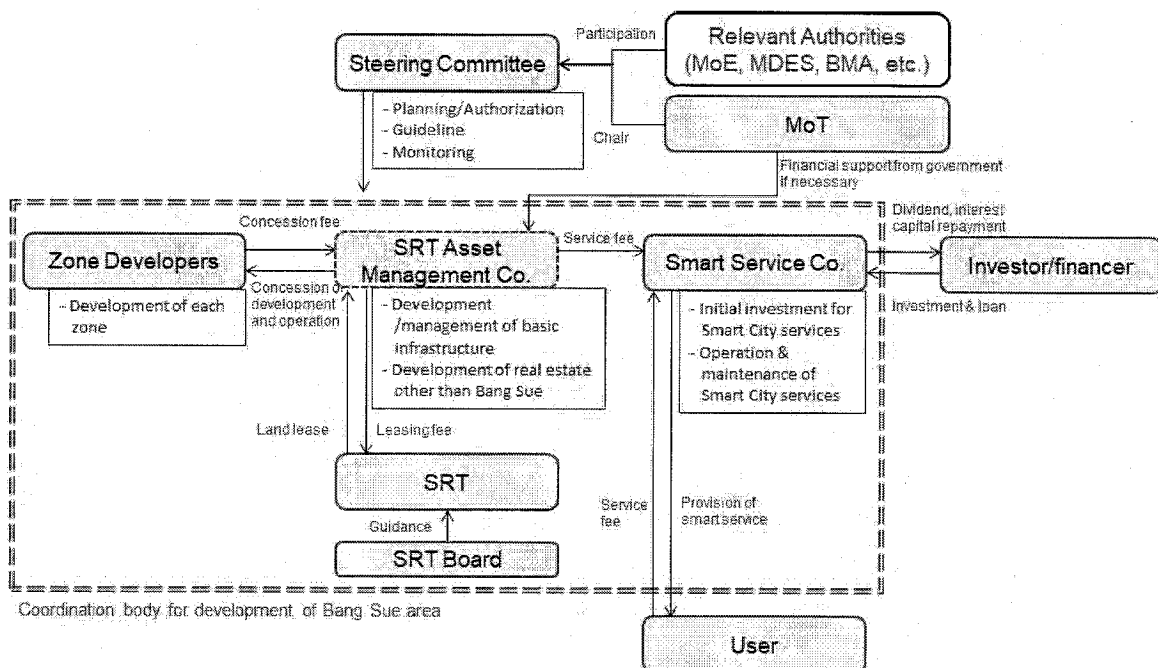
ในการพิจารณาโครงสร้างการดำเนินงานในการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อโดยรวมได้นำเสนอแนวทางโดยคำนึงถึงการพัฒนาอย่างเป็นแบบแผนเดียวกันและการเข้ามามีส่วนร่วมของภาคเอกชนเป็นพื้นฐาน อีกทั้งยังได้หารือกับทางรัฐบาลไทยและได้นำเจตจำนงและสภาพการปัจจุบันของทางรถไฟมาพิจารณาร่วมด้วย ทั้งนี้จะให้ความสำคัญกับ 3 ประเด็น ดังนี้

- ❖ **การตัดสินใจระดับสูงในด้านนโยบายและการประสานงาน:** ในการดำเนินงานโครงการพัฒนาขนาดใหญ่และเป็นการพัฒนาระยะยาวเช่นกรณีพื้นที่บริเวณบางซื่อนั้น จำเป็นต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานในฐานะหน่วยงานระดับสูงของรัฐบาล ซึ่งจะทำหน้าที่ประสานงานระหว่างภาครัฐกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และบริหารโครงการ

- ❖ **การจัดตั้งบริษัทบริหารสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (Asset Management Company: AMC):** การจัดตั้ง AMC ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนอนุมัติขั้นสุดท้าย เนื่องจาก AMC จะได้รับมอบหมายให้ ควบคุมดูแลทรัพย์สินของทางรถไฟแห่งประเทศไทย จึงควรทำหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อ
- ❖ **การเสริมศักยภาพทางเทคนิคและการเงินให้กับการรถไฟและ AMC:** ทั้งการรถไฟและ AMC ที่กำลังจะจัดตั้งขึ้นใหม่ต่างไม่มีประสบการณ์ในการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ อีกทั้งยังมีข้อจำกัดอย่างมากในด้านงบประมาณ จำเป็นต้องมีการเสริมศักยภาพในส่วนที่ยังขาด

4.2 แนวคิดเกี่ยวกับโครงสร้างการดำเนินงานโดยรวม

จากเงื่อนไขข้างต้น จึงขอเสนอโครงสร้างการดำเนินงานโดยรวม บทบาทหน้าที่และโครงสร้างของแต่ละหน่วยงานดังต่อไปนี้



ภาพที่ 20 โครงสร้างการดำเนินงานโดยรวมในการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อ

(1) คณะกรรมการขับเคลื่อน

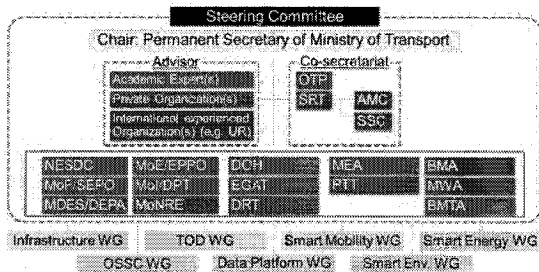
สำหรับคณะกรรมการขับเคลื่อน เสนอให้ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะกรรมการ โดยมีกระทรวงคมนาคม (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) และการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นฝ่ายเลขานุการ โดยคณะกรรมการจะ

เป็นผู้ตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบาย แผนการพัฒนา และนโยบายการบริหารเมืองโดยเร่งด่วน

โดยนโยบายพื้นฐานคณะกรรมการนอกจากจะสนับสนุนโครงการด้วยการประชุมหาความเห็นชอบจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องแล้ว ยังมีหน้าที่ในการควบคุมความคืบหน้าของการพัฒนาอีกด้วย

นอกจากนี้คณะกรรมการยังมีอำนาจในการอนุมัติ master plan และแนวทางการพัฒนาอีกด้วย

สำหรับการประสานงานเกี่ยวกับ smart service การพิจารณาการผ่อนปรนกฎหมาย การดำเนินธุรกิจ smart service เป็นบริการเชิงพาณิชย์ ควรมีการจัดตั้งคณะทำงานภายใต้คณะกรรมการขับเคลื่อน



ภาพที่ 21 ผังองค์กรของคณะกรรมการขับเคลื่อน

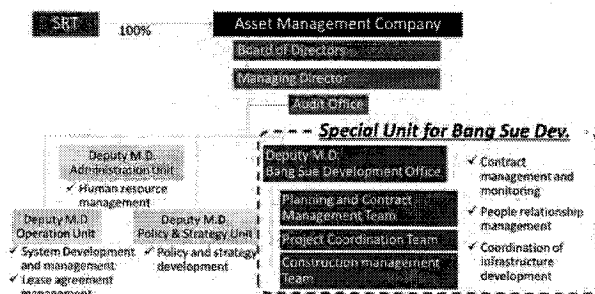
(2) บริษัทบริหารทรัพย์สิน (Asset Management Company: AMC)

AMC จะเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อโดยรวม และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง AMC จะเช่าซื้อที่ดินจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำการพัฒนาที่ดิน หรือนำที่ดินไปให้เอกชนผู้พัฒนาที่ดินเช่าซื้อต่อ AMC จะเป็นผู้ดูแลสัญญาเช่าซื้อกับเอกชนผู้พัฒนาที่ดิน และสัญญาให้บริการกับทางบริษัท Smart service (SSC)

ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน การระบายน้ำ น้ำประปา การจัดการขยะและสิ่งปฏิกูล ในพื้นที่บริเวณบางซื่อ AMC จะประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรุงเทพมหานคร การประปานครหลวง การไฟฟ้านครหลวง เป็นต้น

นอกจากนี้ AMC ยังจะต้องนำค่าสัมปทานจากบริษัทผู้พัฒนาพื้นที่ไปจ่ายเป็นค่าบริการให้กับ SSC เป็นเงินทุนให้กับ SSC ที่เป็นผู้ให้บริการ smart service ซึ่งทำกำไรได้ยาก AMC จะพิจารณาการให้บริการ smart services ร่วมกับ SSC

หากการจัดตั้ง AMC ลำบากหรือจัดตั้งไม่ได้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบแทนในส่วนของ AMC

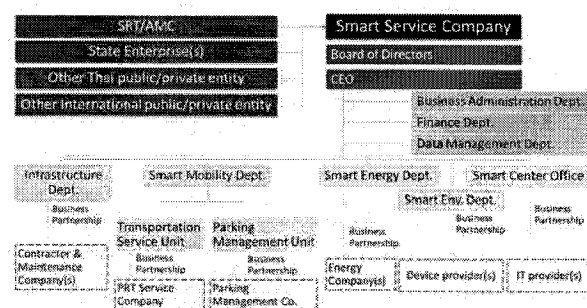


ภาพที่ 22 ผังองค์กรของ AMC

(3) บริษัท Smart Service (SSC)

SSC จะเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการทั้งก่อสร้างดำเนินงาน บริหารงาน ซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นพื้นฐานของบริการภายในเมืองอัจฉริยะ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เป็นผู้ให้บริการ smart service แก่บริษัทผู้พัฒนาพื้นที่ ประชาชนภายในพื้นที่ และผู้มาเยือนผ่านเทคโนโลยีสมัยใหม่ SSC จะพิจารณาให้บริการ smart services ร่วมกับ AMC

อาจจัดตั้ง SSC ในรูปแบบ Special Purpose Vehicle (SPV) ซึ่งรัฐบาลไทยเป็นผู้กำหนดผู้ถือหุ้นและต้องได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี (ซึ่งโดยส่วนใหญ่ผู้ถือหุ้นจะเป็นรัฐวิสาหกิจ) หรือรูปแบบกิจการร่วมค้า (joint venture) ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับหน่วยงานอื่นเช่น รัฐวิสาหกิจอื่น ซึ่งภายใต้รูปแบบนั้น นอกจากคาดว่าหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจากต่างประเทศจะสามารถเข้าร่วมได้ในอนาคต



ภาพที่ 23 ผังองค์กรของ Smart Service Company

(4) บริษัทผู้พัฒนาพื้นที่

บริษัทผู้พัฒนาพื้นที่แต่ละโซนจะได้รับการคัดเลือกโดยการประมูล โดยแยกเป็นแต่ละโซนโดยเริ่มจากโซน A จนถึง I และเริ่มทำการพัฒนาตามสัญญา ได้รับผลตอบแทนจากการพัฒนา และจ่ายค่าสัมปทานตามสัญญาให้กับ AMC