

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงสถานีโตเกียว

นางสาวมัสลิน กลิ่นจ้อย

ภาคินพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต

เอเชียศึกษา

คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2557

ลิขสิทธิ์คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

หัวข้อภาคนิพนธ์ การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงสถานีโตเกียว

ชื่อนักศึกษา มัสลิน กลิ่นจ๊วย

อาจารย์ที่ปรึกษา ศศิพงค์ โออินทร์

สาขาวิชา                      เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร  
  วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์

ปีการศึกษา 2557

### **บทคัดย่อ**

การศึกษาการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงสถานีโตเกียว มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงบริเวณสถานีโตเกียวเพื่อศึกษากิจกรรมต่อเนื่องจากการใช้รถไฟฟ้า ใช้วิธีการศึกษาโดยรวมข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลกายภาพจากแหล่งข้อมูล เช่นข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตและหนังสือที่เกี่ยวข้องแล้วนำข้อมูลมาเรียบเรียงและเขียนบรรยายผลการศึกษาพบว่า การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้ดีขึ้นในบริเวณใดบริเวณนั้นจะเกิดพื้นที่การลงทุนของอาคาร อาคารพาณิชย์ และด้านอสังหาริมทรัพย์มากขึ้นในบริเวณนั้น เนื่องจากเป็นสถานที่ถ่ายเทผู้คนให้เดินทางสัญจร ที่สำคัญ จนกลายเป็นแหล่งหมุนเวียนเศรษฐกิจของประเทศแห่งหนึ่งทางด้านอัตราการเจริญเติบโตในการลงทุนของธุรกิจพาณิชย์ และอสังหาริมทรัพย์ มีแนวโน้มที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้นในอนาคตอีกด้วยการพัฒนาที่มีความหนาแน่นสูงและมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบ และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานสำหรับพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในระยะทางที่เดินเท้าได้ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนและลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์อีกทั้งมุ่งสร้างแหล่งกิจกรรมใกล้ สถานีขนส่งมวลชนอย่างเพียงพอให้คนสามารถเดินเท้าจากบ้านไปยังระบบขนส่งมวลชน แหล่งงาน แหล่งจับจ่ายสินค้าและแหล่งกิจกรรมอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตได้โดยไม่ต้องใช้รถยนต์ส่วนตัว

### กิตติกรรมประกาศ

ในการศึกษาเรื่องการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีโตเกียวครั้งนี้ ประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี ขอขอบคุณคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากรที่ให้โอกาสที่ดี ในการจัดทำผลงาน ขอขอบคุณอาจารย์ ศศิพงษ์ โออินทร์ สำหรับคำปรึกษาที่ดี ข้อมูลที่ใช้ในการทำงาน รวมถึงการดูแลและความช่วยเหลือที่อาจารย์มอบให้เป็นอย่างดี ขอขอบคุณเพื่อนๆที่คอยช่วยเหลือในการ ค้นหาหนังสือ การอยู่ห้องสมุดค้นคว้างานจนห้องสมุดปิด อย่างเต็มใจและกำลังใจ ที่มีให้ตลอดมา

หวังว่าในการศึกษาเรื่องการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีโตเกียว ครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ให้กับทุกท่าน ขอขอบคุณผู้มีพระคุณทุกท่านไว้ ณ ที่นี้ด้วย

นางสาวมัสลิน กลิ่นจู้ย

## สารบัญ

เรื่อง	หน้า	
บทคัดย่อ		๗
กิตติกรรมประกาศ		๙
สารบัญ		๑๑
สารบัญภาพ		๑๕
บทที่		
1. บทนำ		
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา		1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา		3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ		3
ขอบเขตของการศึกษา		3
วิธีการศึกษา		3
นิยามศัพท์		4
2. เอกสารและบทความวิจัยที่เกี่ยวข้อง		
การจัดรูปที่ดินเพื่อการวางผังเมืองและการพัฒนาพื้นที่		5
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง		6
แนวคิดและทฤษฎี		8
แนวความคิดพื้นฐานของการจัดรูปแบบที่ดิน		8

การจัดรูปที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าญี่ปุ่น	9
พัฒนาการของระบบการขนส่งในเมือง	9
ลักษณะสำคัญของ Transit-Oriented Development	12
นโยบายและกลไกเชิงนโยบายที่สนับสนุน Transit-Oriented Development	12
แผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานี	13
3. วิธีการดำเนินงานวิจัย	
แหล่งที่มาข้อมูล	17
การจัดทำข้อมูล	17
วิธีศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล	17
เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการวิจัย	18
กรอบแนวคิดการวิจัย(Conceptual Framework )	19
ตารางสรุปการวิจัย	20
4. วิเคราะห์ผลการวิจัย	
การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงบริเวณสถานีโตเกียว	21
เกิดการก่อสร้างของอาคารพาณิชย์ต่างๆบริเวณใกล้เคียงสถานีเพิ่มขึ้น	24
5. สรุปผลการศึกษา	
สรุป	41

นโยบายและการประยุกต์ใช้ประโยชน์ 42

ข้อเสนอแนะและหัวข้องานวิจัยที่น่าสนใจ 42

## สารบัญภาพ

รูปที่	หน้า	
1	อาคารอิฐสีแดง	21
2	การปรับปรุงพื้นที่บริเวณหน้าสถานีปี 2009	22
3	การปรับปรุงพื้นที่บริเวณหน้าสถานีเสร็จสิ้นปี 2012	22
4	โรงแรมThe Tokyo Station Hotel	23
5	ห้างสรรพสินค้าDaimaru Tokyo	24
6	ภาพบนคือตึกคิตตะ มารุโนะอุจิ (KitteMarunouchi)ปี2009	25
7	ตึกแห่งใหม่ที่สร้างเพิ่มขึ้นในปี 2009 แล้วเสร็จในปี2012 รัศมี500 เมตร	26
8	ตึกแห่งใหม่ที่สร้างเพิ่มขึ้นในปี 2009 แล้วเสร็จในปี 2012 รัศมี500 เมตร	27
9	ตึกแห่งใหม่ที่สร้างเพิ่มขึ้นในปี 2009 แล้วเสร็จในปี 2012 รัศมี1 กิโลเมตร	27
10	อาคารมารุบิรุ	29
11	อาคารโออาโอะ	30
12	โตเกียวอินเตอร์เนชั่นแนลฟอรัม	31
13	บริเวณรอบนอกโตเกียวอินเตอร์เนชั่นแนลฟอรัม ปี 2009	32
14	บริเวณรอบนอกโตเกียวอินเตอร์เนชั่นแนลฟอรัม ปี 2012	32
15	อาคารชิน มารุโนะอุจิ	33
16	อาคารคิตตะ	34
17	จัตุรัสมารุโนะอุจิ	35
18	อาคารโตคิโอ	36
19	พิพิธภัณฑ์มิตซูบิชิ อิจิโงคัง	37

- 20 พระราชวังโตเกียวอิมพีเรียล 38
- 21 กินซ่า 39



## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญ

โตเกียวเป็นเมืองหลวงของประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลางทางเมืองเศรษฐกิจจึงมีผู้คนจำนวนมากมาพักอาศัยเพื่อทำงานและใช้ชีวิตอยู่ในเมืองใหญ่รวมถึงนักท่องเที่ยวก็มักจะเริ่มต้นที่เมืองโตเกียวทำให้รูปแบบการเดินทางที่รวดเร็วและได้รับความนิยมจากคนญี่ปุ่นคือรถไฟ โดยกลุ่มบริษัทรถไฟญี่ปุ่น (เจอาร์) และ Metro (เมโทร) หนึ่งในบริษัทเอกชนเป็นผู้ให้บริการรถไฟในเมืองโตเกียวโดยรูปแบบของรถไฟมีด้วยกันหลายประเภทคือรถไฟระหว่างเมืองรถไฟท้องถิ่น และรถไฟชินคันเซ็นโดยมีรถไฟที่ให้บริการมากกว่า 20 เส้นทางดังนั้นสถานีโตเกียวจึงเปรียบเสมือนจุดศูนย์กลางของการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางในที่อื่นๆของประเทศญี่ปุ่นและเป็นจุดต่อเชื่อมจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่งได้ทำให้ปัจจุบันมีผู้มาใช้บริการในสถานีโตเกียวถึงวันละนับล้านคน ส่วนการขนส่งในเขตเมืองหลักนั้นมีบริษัทที่ให้บริการหลายกลุ่มทั้งของรัฐบาลญี่ปุ่นหรือกลุ่มบริษัทเอกชนโดยมีสถานีรถไฟที่มีประชากรจำนวนมากเช่นสถานีชินจูกุ , สถานีอิเกะบุกุโระ, สถานีชิบูยะ, สถานีอุเมะดะและสถานีโยะโกะฮะมะ บางสถานีมีประชากรที่ใช้การขนส่งทางรถไฟถึง 2 ล้านรายหรือมากกว่าต่อวัน

ขณะที่เมืองหลวงเก่าของญี่ปุ่นอย่างเกียวโตที่มีแหล่งวัฒนธรรมประเพณีที่สืบทอดกันมายาวนานของคนญี่ปุ่นมีนักท่องเที่ยวเดินทางไปเที่ยวเป็นจำนวนมากสถานีเกียวโตจึงมีการก่อสร้างและพัฒนามาเรื่อยๆเพื่อรองรับการเดินทางของคนญี่ปุ่นเองและนักท่องเที่ยว ซึ่งในช่วง 20 ปีที่ผ่านมาทางการของญี่ปุ่นได้ร่วมมือกับภาคเอกชนกว่า 100 บริษัทในการพัฒนาพื้นที่ของสถานีเกียวโตให้มีการให้บริการแบบครบวงจรทั้งการเดินทางศูนย์การค้า ซึ่งมีห้างร้านต่างๆเกิดขึ้นมากมายในสถานีเกียวโตซึ่งส่งผลให้ในปัจจุบันมีผู้เดินทางมาใช้บริการที่สถานีเกียวโตถึงวันละ 5-6 แสนคน โดยรายได้ของสถานีโดยรวมในปัจจุบันมาจากการให้บริการเดินรถร้อยละ 30 ส่วนด้านการพาณิชย์สูงถึงร้อยละ 70

รูปแบบของการให้บริการรถไฟในญี่ปุ่นซึ่งแทบทุกเมืองใช้รูปแบบเดียวกันคือการจัดการร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชนโดยเอกชนที่เข้ามาร่วมลงทุนตามความสามารถความชำนาญ และเงินลงทุนในส่วนของภาครัฐนั้นจะเน้นการให้บริการในเชิงการก่อสร้างและการเดินรถส่วนเอกชนจะเป็นการพัฒนาศักยภาพของสถานีและพื้นที่โดยรอบและบางบริษัทที่มีความสามารถใน

การก่อสร้างและเดินรถก็สามารถเข้ามาร่วมเดินรถได้โดยภาครัฐจะเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุดไว้ซึ่งส่วนใหญ่เอกชนจะกำหนดอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าที่ภาครัฐกำหนดไว้อยู่มากเพื่อจูงใจให้ประชาชนมาใช้บริการและรายได้หลักของเอกชนที่ให้บริการรถไฟฟ้านั้นไม่ได้มาจากค่าโดยสารเพียงอย่างเดียวเท่านั้นแต่มาจากการพัฒนาสถานีในเชิงพาณิชย์แบบครบวงจรสัดส่วนประมาณ 70 เปอร์เซ็นต์ อาทิ สถานีเกี่ยวโตภายในประกอบด้วยห้างสรรพสินค้าโรงแรมร้านอาหารมีผู้โดยสารมาใช้บริการประมาณ 6 แสนคน/วัน ขณะที่สถานีโตเกียวมีผู้โดยสาร 1 ล้านคนต่อวัน (www.dailynews.co.th)

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าคนญี่ปุ่นนิยมใช้บริการรถไฟฟ้ามากกว่ารถยนต์ส่วนตัวเนื่องจากสะดวกและรวดเร็วทำให้ท้องถิ่นที่มีศักยภาพพยายามผลักดันโครงการให้ตัดผ่านชุมชนบางแห่งก็ประสบผลสำเร็จ เช่นเทศบาลนครซากุ (Saku) จังหวัดนาคาโนะ (Nakano) ซึ่งเดิมการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างโตเกียวกับเทศบาลซากุ มีเพียงรถไฟธรรมดาและต้องเปลี่ยนรถไฟหลายครั้งใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชม. 30 นาทีหลังจากมีการผลักดันโครงการรถไฟฟ้าชินคันเซนเข้ามาวิ่งบริการในเส้นทางดังกล่าวช่วยย่นระยะเวลาเดินทางเหลือเพียง 1 ชม. 20 นาทีเท่านั้นซึ่งตอนแรกรัฐบาลกลางและบริษัทเอกชนไม่เห็นด้วยกับโครงการดังกล่าวเพราะปริมาณผู้โดยสารไม่เพียงพอและคุ้มค่าต่อการลงทุนต่อมาทางเทศบาลซากุ ได้จัดทำแผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบบริเวณสถานีซากุไดระ (Sakudaira) ในลักษณะเชิงพาณิชย์หรือทำเมืองใหม่เพื่อรองรับโครงการรถไฟฟ้าโดยใช้กฎหมายการจตุรูปที่ดินแทนการเวนคืนเป็นการนำที่ดินซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่นามาจัดสรรใหม่แบ่งพื้นที่เป็นโซนธุรกิจ แหล่งศูนย์การค้า ร้านค้า ลานจอดรถ ลานกิจกรรมและที่อยู่อาศัยรวมถึงจัดวางโครงข่ายระบบถนนสามารถเชื่อมโยงกับเมืองใกล้เคียงออกแบบตัวอาคารสถานีรถไฟสามารถเข้าถึงได้สะดวกเพื่อดึงดูดคนเข้ามาใช้บริการมากขึ้นแม้ประชาชนบางรายเหลือที่ดินน้อยลงแต่มูลค่ากลับสูงขึ้นหลายเท่าตัวผลประโยชน์ที่ได้จากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์จะนำกลับมาพัฒนาท้องถิ่นเทศบาลลงทุนก่อสร้างเองทั้งหมดท้ายที่สุดโครงการก็ได้รับอนุมัติและเปิดให้บริการเดือนต.ค.1997 ผลจากการมีรถไฟฟ้าชินคันเซน ทำให้ประชากรเพิ่มขึ้น จาก 65,350 คน ใน 1997 เป็น 70,040 คน ในปี 2012 ด้านการค้าการลงทุนมากขึ้น มีผู้โดยสารเข้ามาใช้สถานีซากุไดระปี 2011 เพิ่มขึ้นเป็น 2,682 คนต่อวัน เทียบกับปี 1997 มี 1,586 คนต่อวัน ขบวนรถที่จอดจากเดิม 33 ขบวน เพิ่มขึ้นเป็น 48 ขบวน (ไม่ปรากฏนามwww.logisticsclinic.com)

เหตุดังกล่าวจึงเห็นได้ว่าการคมนาคมทางด้านการรถไฟในประเทศไทยมีความจำเป็นอย่างยิ่งในชีวิตประจำวันของคนญี่ปุ่น จึงมีความสนใจอย่างยิ่งในการศึกษาผลของการมีสถานีรถไฟฟ้ าโตเกียวที่ส่งผลต่อการพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟฟ้ าโตเกียวของประเทศญี่ปุ่น รวมถึงนโยบายต่างๆที่ส่งผลต่อรูปแบบการพัฒนาและศึกษากิจกรรมที่ต่อเนื่องจากบริเวณสถานีรถไฟฟ้ าเพื่อให้เห็นบทบาทของกิจกรรมที่เกิดขึ้นของการใช้สถานีรถไฟฟ้ าเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษารูปแบบการจัดการพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้ า

### วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาการพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟฟ้ าความเร็วสูงบริเวณสถานีโตเกียว
2. เพื่อศึกษาสถานที่สำคัญในบริเวณสถานีรถไฟฟ้ าและศึกษากิจกรรมที่ต่อเนื่องจากการใช้รถไฟฟ้ า

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟ
2. ทำให้ทราบถึงสถานที่ต่างๆบริเวณรอบสถานีรถไฟ

### ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้ าทั้งภายในและภายนอกโดยรวมและนโยบายที่ส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานี

### วิธีการศึกษา

1. รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งข้อมูลต่างๆเช่น ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต และหนังสือที่เกี่ยวข้องกับบทความวิจัย
2. นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์
3. สรุปผลการศึกษาที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าและนำเสนอเป็นผลการศึกษารูปแบบงานวิจัย

## นิยามศัพท์

1.การพัฒนา (Development) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงที่เล็กละเอียด โดยผ่านลำดับขั้นตอนต่างๆ ไปสู่ระดับที่สามารถขยายตัวขึ้น เติบโตขึ้น มีการปรับปรุงให้ดีขึ้น และเหมาะสมกว่าเดิมหรืออาจก้าวหน้าไปถึงขั้นที่อุดมสมบูรณ์เป็นที่น่าพอใจ

2.Transit-Oriented Development(TOD) หมายถึง การพัฒนาพื้นที่ซึ่งมีการผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัย สำนักงาน ร้านค้าใกล้สถานีระบบขนส่งมวลชนมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมแก่การเดินเท้าและการใช้จักรยานและการเดินทางเชื่อมต่อด้วยระบบขนส่งสาธารณะหลายรูปแบบ มีความหนาแน่นสูงเพียงพอที่จะสามารถจัดให้มีบริการระบบขนส่งมวลชนได้อย่างคุ้มค่า

## บทที่ 2

### เอกสารและบทความวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เอกสารและงานวิจัยที่เป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย ได้แก่ ประวัติความเป็นมา เอกสารที่เกี่ยวกับการจัดรูปแบบที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนซึ่งศึกษาการพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟความเร็วสูงสถานีโตเกียว และเอกสารข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

#### การจัดรูปที่ดินเพื่อการวางผังเมืองและการพัฒนาพื้นที่

ประเทศญี่ปุ่น นั้น ได้รับการยอมรับโดยทั่วไปว่า เป็นประเทศที่มีการใช้วิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อการวางผังเมืองและการพัฒนาพื้นที่ที่เก่าแก่ที่สุด และอย่างกว้างขวางมากที่สุดในโลก โดยที่มีการนำวิธีการจัดรูปที่ดินมาใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1868 ในยุคการปฏิรูปประเทศสมัยเมจิมาแล้ว แต่ในเวลานั้น ไม่มีการบังคับตามกฎหมายแต่ประการใด กระทั่งเมื่อมีการออกกฎหมายผังเมืองฉบับแรกในปี ค.ศ. 1919 (the City Planning Act of 1919) จึงมีการระบุในกฎหมายนั้นว่าวิธีการจัดรูปที่ดินสามารถใช้เพื่อการพัฒนาาระบบสาธารณูปโภคและการพัฒนา อสังหาริมทรัพย์ต่าง ๆ ได้ ในระยะแรก วิธีการจัดรูปที่ดินใช้มากเพื่อการจัดรูป ที่ดินเกษตร และการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองเป็นหลัก ต่อมา จึงพัฒนามาใช้ในการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคและการฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ในเขตตัวเมืองมากขึ้นภายหลังจากประเทศญี่ปุ่น ต้องเผชิญกับภัยพิบัติต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากแผ่นดินไหวครั้งใหญ่ในแถบภูมิภาคคันโตในปี ค.ศ. 1923 ซึ่งทำให้อาคารบ้านเรือนเกือบครึ่งหนึ่งของกรุงโตเกียวถูกไฟไหม้ นอกจากนี้ ผลของสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่ทำให้ประชาชนกว่า 10 ล้านคน ไร้ที่อยู่ เนื่องจากอาคารบ้านเรือนถูกระเบิดถล่มลาย และถนนหนทางในญี่ปุ่นได้รับความเสียหายอย่างหนัก ญี่ปุ่นจึงมีความจำเป็นต้องทำการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองและบูรณะประเทศอย่างขนานใหญ่จึงทำให้รัฐบาลออกกฎหมายการจัดรูปที่ดินขึ้นในปี ค.ศ. 1954 (The Land Readjustment Act of 1954) ที่มีการวางแนวทางให้มีการใช้วิธีการจัดรูปที่ดินในการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ชุมชนทั้งในเขตเมืองเดิม (urban renewal) และการจัดสร้างเมืองใหม่ (new town development) ทำให้มีการขยายโครงการจัดรูปที่ดินเพิ่มขึ้นจำนวนมากโดยภาครัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณให้เป็นเงินอุดหนุนกู้ยืมเพื่อการลงทุน โดยไม่คิดดอกเบี้ย หรือให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำแก่ประชาชนที่อยู่อาศัย ในพื้นที่โครงการนอกจากนี้ กฎหมายการผังเมืองของญี่ปุ่นปี 1968 ( The City Planning Law of 1968) ยังกำหนดให้การจัดรูปที่ดินเป็นหนึ่งในหลายวิธีการพัฒนาเมือง ( urban development) ซึ่งหลังจากนั้น จึงทำให้มีการนำวิธีการจัดรูปที่ดินมาใช้เพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาเมืองในประเทศ

ญี่ปุ่นอย่างแพร่หลายรวมแล้วมากกว่า 10,000 โครงการ ในรอบเกือบ 100 ปีที่ผ่านมาโดยเกือบครึ่งหนึ่งของการพัฒนาเมืองที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ASTV ผู้จัดการรายวัน (2556) ได้กล่าวว่าพัฒนาการของโครงข่ายการคมนาคม ด้วยระบบรางในประเทศญี่ปุ่น นอกจากจะจำเริญเติบโตจากผลของระดับเทคโนโลยีที่ล้ำหน้า ซึ่งผลักดันให้ญี่ปุ่นได้ชื่อว่าเป็นประเทศที่มีกิจการรถไฟอยู่ในระดับที่ก้าวหน้ามากที่สุดแห่งหนึ่งของโลกแล้ว กิจการรถไฟในญี่ปุ่นยังเป็นกรณีที่มีความเกี่ยวเนื่องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาในระดับชาติอย่างยากจะแยกออก ระดับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีได้ส่งผลให้กิจการรถไฟในญี่ปุ่น ก้าวข้ามบริบทของการเป็นเพียงบริการสาธารณะที่เอื้ออำนวยประโยชน์ให้กับประชาชนสำหรับการเดินทางในประเทศไปอีกขั้น เมื่อนวัตกรรมที่เป็นผลผลิตจากระบบรถไฟของญี่ปุ่นไม่ว่าจะเป็นการใช้แม่เหล็กไฟฟ้า (Magnetic levitation) หรือรถไฟความเร็วสูง (Bullet Train: Shinkansen) กำลังแปลงสภาพเป็นสินค้าส่งออกที่มีมูลค่ามหาศาลอีกชนิดหนึ่ง ที่พร้อมจะเข้าถึงผู้คนในทุกภูมิภาค โดยเฉพาะการสร้างโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงระหว่างเมืองทั่วอาเซียนในอนาคต การพัฒนาการขนส่งระบบรางของญี่ปุ่น โดยเฉพาะในเขตกรุงโตเกียวอยู่ที่การเกิดขึ้นของรถไฟสาย Yamanote ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟที่วิ่งรอบกรุงโตเกียวและผ่านจุดสำคัญทุกทิศทางของเมืองไว้ครบถ้วน และเป็นภาพสะท้อนมิติมุมมองว่าด้วยการพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นมหานครของญี่ปุ่นเลยทีเดียว

ฐาปนา บุญประวิตร์ (2553) ได้ศึกษาเรื่องการบูรณาการแผนพัฒนาเมืองของประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งพบว่าฝั่งระดับภาคจากหลายรัฐได้กำหนดให้การวางแผนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งมวลชนในระบบรางให้ดำเนินการไปพร้อมๆกันกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง หรือที่เรียกว่า Transit Oriented Development-TOD ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมความหนาแน่นในพื้นที่รอบสถานีและใช้ประโยชน์สาธารณูปโภคสาธารณูปการและที่ดินอย่างเต็มประสิทธิภาพทำให้การลงทุนระบบขนส่งมวลชนมีความคุ้มค่าซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนการบริการต่อหน่วยลดลงส่งผลต่อระดับค่าบริการให้มีระดับต่ำเป็นปัจจัยดึงดูดให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการได้มากยิ่งขึ้น (U.S. Department of Transportation Federal Transit Administration, 2009) นอกจากนี้ในหลายมลรัฐได้ออกเป็นข้อกำหนดให้พื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเป็นพื้นที่พัฒนาพิเศษเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่อยู่อาศัยหลายระดับราคาและบางมลรัฐยังได้สร้างรางวัลและ

ผลตอบแทนสำหรับผู้ประกอบการอสังหาริมทรัพย์ที่ลงทุนในพื้นที่ ที่รอบสถานีขนส่งมวลชนอีกด้วย

อริยา อรุณินท์ (2543) ได้ศึกษาแนวคิดในการพัฒนาโครงข่ายที่ว่างของเมืองและพื้นที่ที่ถูกละเลยอย่างมีประสิทธิภาพ กรณีศึกษากรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส สวนแอตแลนติกตั้งอยู่ตรงสถานีรถไฟแกร็มองปาร์นาสส์ ซึ่งเป็นสถานีรถไฟหลักสำคัญทางฝั่งกรุงปารีส พื้นที่รอบๆเป็นด้านพานิชยกรรมหนาแน่น มีพื้นที่สีเขียวอยู่ตามโครงข่าย พื้นที่สีเขียวของเมืองเมื่อวันขยายตัวขึ้น การขาดแคลนพื้นที่สีเขียวในบริเวณนั้นได้รับการแก้ไขปัญหาโดยการร่วมมือของภาครัฐและเอกชน มีการกำหนดใช้พื้นที่เหนือสถานีเป็นสวนสาธารณะลอยฟ้าขนาดใหญ่ มีกิจกรรม Active และ Passive ได้แก่ สนามกีฬา สโมสรกีฬา และส่วนพักผ่อนหย่อนใจที่มีบรรยากาศธรรมชาติ ในแนวคิดที่พยายามหาความขาดของชุมชนบริเวณนั้น เช่น การนำทุ่งหญ้า น้ำตกจำลอง รูปทรงของคลื่นและรูปทรงของธรรมชาติ , พิพิธภัณฑ์ที่บริหารโดยเทศบาลกรุงปารีส แนวคิดเหล่านี้ช่วยลดความขาดแคลนและห่างไกลธรรมชาติ ในขณะเดียวกัน และอีกทั้งในขณะเดียวกันสามารถใช้ประโยชน์ของพื้นที่สถานีรถไฟอย่างเอนก ประสงค์ ในอีกระดับยังสามารถช่วยส่งเสริมซึ่งกันและกัน ช่วยให้โครงข่ายพื้นที่สีเขียวมีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสมกับความหนาแน่นของจำนวนประชากรและการใช้พื้นที่ดินมากขึ้น

มณฑล สุดประเสริฐ ( 2556) ได้เปรียบเทียบการเวนคืนที่ดินและการจัดรูปที่ดิน ซึ่งการเวนคืนที่ดิน การจัดรูปที่ดินที่ดินบางแปลงยังคงเป็นพื้นที่ตาบอด (ไม่ติดถนน)บางแปลงถูกเวนคืนหายไปเกิดทางแยกอันตรายถนนที่ไม่ได้มาตรฐานและถนนที่คดเคี้ยวภายในยังคงอยู่เหมือนเดิมเกิดรูปแบบที่เป็นเศษเสี้ยวหรือบิดเบี้ยวมูลค่าที่ดินหลังก่อสร้างถนนเพิ่มขึ้นเฉพาะบริเวณติดถนนเท่านั้นส่วนการจัดรูปที่ดินที่ดินทุกแปลงติดถนน มีทางเข้าออกสะดวกและรูปแปลงที่ดินสวยงามเป็นระเบียบเกิดทางแยกที่ได้มาตรฐานเป็นระเบียบถนนทุกสายได้มาตรฐานมีที่ดินส่วนกลางสามารถจัดเป็นสวนสาธารณะและสนามเด็กเล่นเพื่อการพักผ่อนเป็นต้นมูลค่าที่ดินทุกแปลงเพิ่มขึ้นหลังก่อสร้างถนน

ศักดิ์ เจริญวงศ์ (2556) ได้ศึกษารถไฟฟ้าความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่นที่ประเทศไทยได้นำมาเป็นแนวทางในเรื่องของ การแสวงหารายได้จากการพัฒนาพื้นที่ ก็คือโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงของไทย มีความเสี่ยงที่รายได้ที่รับอาจไม่เป็นไปตามที่คาดหมายไว้ เนื่องจากแนวคิดของรัฐบาลที่ใช้โครงสร้างพื้นที่ฐานนำการพัฒนา หรืออุปทานนำอุปสงค์ดังนั้นรัฐบาลไทยควร

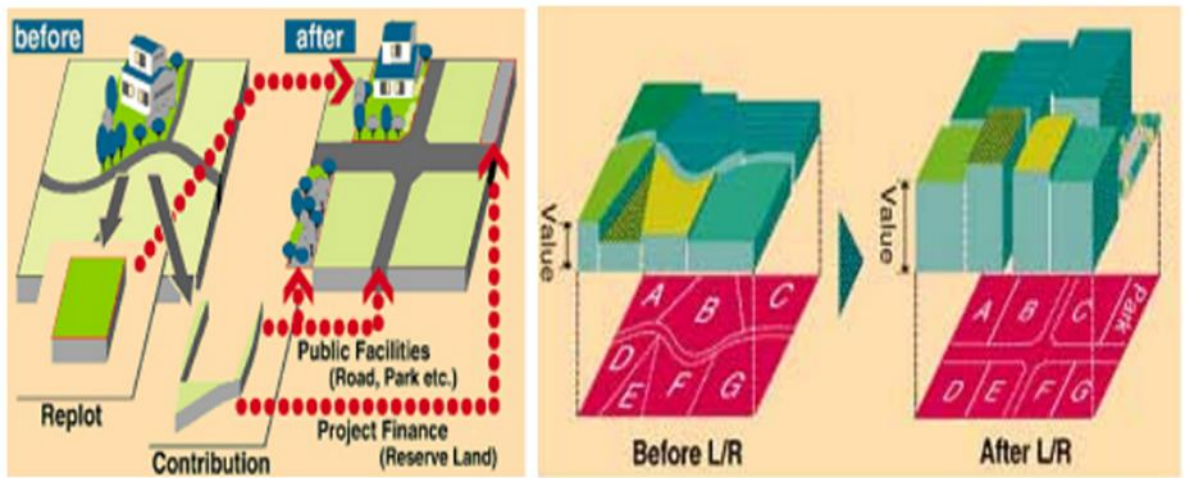
เรียนรู้จากญี่ปุ่นที่ให้ความสำคัญกับการแสวงหารายได้นอกเหนือจากการเก็บค่าโดยสาร โดยแสวงหารายได้จากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ นอกจากนี้ รัฐบาลควรมีการวางแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุนด้านอื่นๆด้วย ในท้องถิ่นที่เส้นทางรถไฟวิ่งผ่านควบคู่ไปด้วย เพื่อกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น เพื่อให้รัฐและท้องถิ่นมีรายได้จากการเก็บภาษีมากขึ้น หรือแม้กระทั่งรัฐบาลอาจพิจารณาจากการได้จากภาษีการจัดเก็บภาษีจากราคาที่ดินเพิ่มขึ้นได้

## แนวคิดและทฤษฎี

### 1. แนวความคิดพื้นฐานของการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนา

เมืองในญี่ปุ่น (Basic Concept of Land Readjustment - LR) โครงการจัดรูปที่ดิน (Land readjustment - LR) ที่ดำเนินการในญี่ปุ่นนั้น นับว่าเป็นมาตรการหรือเทคนิควิธีหนึ่งของการพัฒนาที่ดินในเมือง เพื่อให้การใช้ที่ดินมีความเหมาะสมยิ่งขึ้น เกิดประโยชน์ต่อเจ้าของที่ดินในด้านการอยู่อาศัย และประโยชน์ต่อสาธารณะทั้งด้านการคมนาคม เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับการผังเมือง ทั้งนี้ โดยอาศัยหลักการพื้นฐานการดำเนินงาน คือการรวมที่ดินหลายแปลงที่มีขนาดต่าง ๆ กันที่ดำรงอยู่อย่างไร้ระเบียบมาดำเนินการวางผังถนนและระบบโครงสร้างพื้นฐานของเมือง หรือสาธารณูปการในชุมชน (urban infrastructures or public facilities) พร้อมทั้งการจัดรูปแปลงที่ดินใหม่ (Land replotting) เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและใช้ประโยชน์ที่ดินที่ดียิ่งขึ้น ทั้งนี้ แม้ว่าขนาดของแปลงที่ดินใหม่ภายหลังโครงการฯ อาจจะมีขนาดเล็กกว่าเดิม เนื่องจากการการสละที่ดินบางส่วน (Land contribution) เพื่อใช้ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในโครงการ หรือเป็นที่ดินเพื่อการหาประโยชน์เชิงพาณิชย์ (Reserve land) แต่เจ้าของที่ดินทุกราย จะได้ประโยชน์จากที่ดินที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้น (increase in land use value) ในสัดส่วนที่เป็นธรรม จากผลของการดำเนินโครงการ ทั้งนี้ การจัดรูปที่ดินจะสามารถดำเนินการได้ก็ด้วยความร่วมมือของเจ้าของที่ดิน โดยทางภาครัฐจะเป็นผู้ให้การสนับสนุน ซึ่งนับว่าเป็นการประสานการพัฒนาชุมชนเมืองโดยภาครัฐและเอกชน





## 2. จัดรูปที่ดินบริเวณสถานีรถไฟในญี่ปุ่น (The Trend of Land Readjustment Projects along the Transport Stations in Japan)

### 2.1 การจัดรูปที่ดินฯ สำหรับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่น ได้มีการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transport Oriented Development : TOD) มาเป็นเวลาหลายทศวรรษแล้ว ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนเมือง Tama NT ถึงแม้ว่าในช่วงแรก ๆ นั้นการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนจะไม่ใช่ที่นิยมเหมือนปัจจุบัน การพัฒนาสำหรับโครงการที่มีขนาดใหญ่ที่ รัฐบาลกลาง และรัฐบาลท้องถิ่นให้การสนับสนุนทางด้านงบประมาณ มักจะได้รับความสำเร็จสูง สามารถพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองให้เกิดการใช้ประโยชน์ในที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดได้พื้นที่เมืองได้ดำเนินการไปพร้อมกับการขยายแนวรถไฟ ซึ่งการขยายแนวรถไฟดำเนินการโดยบริษัทรถไฟเอกชนอย่างเช่นบริษัท Tokyo railway ปริมาณการใช้รถยนต์ค่อนข้างมาก เป็นสาเหตุที่ทำให้ระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะจึงเป็นเรื่องหลักที่จำเป็นต้องพิจารณา เพราะส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรแออัด ปัญหาอุบัติเหตุและปัญหาที่จอดรถ ดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหานี้ จึงให้ความสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ ในเมืองใหญ่ของประเทศญี่ปุ่น อย่างเช่นเมืองโตเกียวระบบขนส่งสาธารณะมีการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนการคมนาคมในชานเมืองโดยมากจะเดินทางโดยรถ อย่างไรก็ตาม ชาวญี่ปุ่นนิยมเดินทางจากเมืองที่อาศัยไปย่านธุรกิจใจกลาง กรุงโตเกียวด้วยรถไฟ ดังนั้นสถานีรถไฟหรือรถบัสจึงถือว่าเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่สำคัญ

รถไฟด่วนพิเศษ Tsukuba Express เชื่อมย่านธุรกิจเมืองโตเกียว และเมือง Tsukuba ในจังหวัด Ibaragi ซึ่งมีระยะทาง 50 กิโลเมตร วิธีการพัฒนารูปแบบนี้ น่าสนใจมากเพราะไม่ใช่แค่การ

พัฒนารถไฟเท่านั้น แต่เป็นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินฯ ด้วย ซึ่งมักจะเห็นการจัดรูปที่ดินฯ ตามโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ( TOD) ตามแนวรถไฟความเร็วสูง HSR (HSR ในที่นี้หมายถึงรถไฟความเร็วสูง Shinkansenประเทศญี่ปุ่น) ซึ่งในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาได้มีการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินฯ ตามแนวรถไฟความเร็วพิเศษ Tsukuba Express รวม 17 โครงการ (รวมพื้นที่ทั้งหมด 4.8 ล้านไร่) อีกทั้งได้มีการดำเนินโครงการจัดรูปที่ดินฯ ตามแนวรถไฟความเร็วสูง Shinkansenมากกว่า 14 โครงการ (รวมพื้นที่ทั้งหมด 0.8 ล้านไร่)คอมแพคซิตี (compact city) ขณะนี้ทั่วโลกให้ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อมมาก คอมแพคซิตีให้ความสำคัญต่อย่านที่อยู่อาศัย ย่านธุรกิจและที่ทำงานบริเวณรอบพื้นที่สถานี เพื่อให้เมืองมีความกระชับสูงและลดระยะทางในการเดินทางเพื่อให้ประชาชนในเมืองสามารถเดินหรือปั่นจักรยานไปยังสถานที่ต่าง ๆ ได้สะดวก แนวความคิดคอมแพคซิตีช่วยลดต้นทุนในการพัฒนา และซ่อมบำรุงสาธารณูปโภคสาธารณูปการของเมือง นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาในรูปแบบ สมาร์ทซิตี ( smart city) ตามแนวรถไฟความเร็วพิเศษ Tsukuba Express ด้วย เป้าหมายของสมาร์ทซิตีคืออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาพลังงานทดแทน/พลังงานทางเลือกใช้ ศตวรรษนี้การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนสำคัญต่อการแก้ปัญหาเมืองเพื่อดำเนินการ “พัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน”ต่อไป

## 2.2 แนวโน้มการจัดรูปที่ดิน

ญี่ปุ่นนิยมใช้การจัดรูปที่ดินฯ ในการพัฒนาพื้นที่เมือง ในช่วงสงครามโลกพื้นที่เมือง 30% พัฒนาด้วยการจัดรูปที่ดินฯ ช่วงก่อนสงครามโลกมีโครงการฟื้นฟูเมืองจากภัยพิบัติทางธรรมชาติด้วยการการจัดรูปที่ดินฯ เช่น โครงการฟื้นฟูแผ่นดินไหวครั้งใหญ่คันโตหรือโครงการฟื้นฟูจากสงคราม ในช่วงเศรษฐกิจฟองสบู่ได้มีการพัฒนาเมืองใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการด้านที่อยู่อาศัยของประชากรที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ของภูมิภาคต่าง ๆ แม้ว่าจำนวนประชากรสูงวัยจะลดลงก็ตาม เป้าหมายหลักของโครงการจัดรูปที่ดินฯ คือเพื่อขยายพื้นที่เมืองและพัฒนาพื้นที่ใจกลางเมืองสู่ความศิวิไลซ์ตามแนวรถไฟความเร็วพิเศษ

## 3.พัฒนาการของระบบการขนส่งในเขตเมือง จำแนกเป็น 4 ขั้นตอนดังนี้

3.1ขั้นอุตสาหกรรม-การเดินเท้า ( pre- industrial –Pedestrian-stage)ขั้นตอนนี้เมืองยังมีขนาดเล็ก กิจกรรมต่างๆมีน้อยประเภทและกระจุกตัวอยู่ใกล้ใจกลางเมือง ในเมืองมีถนนสายสำคัญเพียงไม่กี่สายดังนั้น การเดินทางติดต่อในเขตเมืองส่วนใหญ่ใช้การเดินเท้าหรือจักรยาน

3.2 ขั้นสมัยอุตสาหกรรมเริ่มแรก – การขนส่งสาธารณะ (Early Industrial – Public Transport stage ) ขั้นตอนนี้ชุมชนเมืองมีขนาดใหญ่ขึ้น มีกิจกรรมมาประเภทขึ้น การขยายตัวของเมืองมีลักษณะเป็นรูปดาว ขยายตัวออกไปตามถนนรัศมีที่พุ่งออกจากใจกลางเมือง มีการสร้างถนนเพิ่มขึ้น รวมทั้งมีการสร้างทางรถไฟเชื่อมติดต่อกันระหว่างเมืองจึงมีการขนส่งสาธารณะ เช่น รถรางและรถไฟ

3.3 ขั้นตอนการขนส่งทางรถยนต์เริ่ม Early Motor Transport Stage ขั้นตอนนี้เป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ ซึ่งเริ่มต้นในช่วงแรกของศตวรรษที่ 20 เมื่อมีการคิดค้นเครื่องยนต์ขึ้น เป็นผลทำให้มีการเพิ่มขึ้นของการใช้รถยนต์ (รถโดยสารประจำทาง ) และรถยนต์ส่วนตัวในเวลาต่อมา มีการขยายและปรับปรุงถนนรัศมีให้มีหลากหลายช่องทางและมีการสร้างถนนวงแหวนรอบเมือง พัฒนาการเหล่านี้เปิดโอกาสให้มีความยืดหยุ่นของการใช้เส้นทางขนส่งสาธารณะและเริ่มมีการตั้งถิ่นฐานของประชาชนในเขตชานเมือง

3.4 ขั้นการขนส่งทางรถยนต์ส่วนตัวเต็มที่ Full Private Motorization Stage ขั้นตอนนี้เป็นวงภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งจะพบว่าการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในระดับของการมีรถยนต์ส่วนตัวปรากฏการณ์ดังกล่าวทำให้มีการเคลื่อนย้ายส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นในหลายส่วนของชุมชนเมือง และสะท้อนให้เห็นในรูปแบบของการขยายตัวของชุมชนในเขตชานเมือง และการเคลื่อนย้ายออกจากศูนย์กลางเมืองของกิจกรรมต่างๆ ทำให้มีแรงกดดันอย่างมากต่อระบบถนน ซึ่งแต่เดิมมิได้รับการออกแบบสำหรับการจราจรหรือการเดินทางแบบใหม่ ดังนั้นการควบคุมการวางแผนการขนส่งจึงเป็นสิ่งจำเป็น มีการพัฒนาระบบการขนส่งมวลชนแบบใหม่ (เช่น รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟลอยฟ้า รถรางลอยฟ้า เป็นต้น) และการสร้างสถานที่จอดรถหลายแห่งในเขตเมืองชั้นใน

ซึ่งทั้งหมดที่กล่าวมานี้จึงนำไปสู่การพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีในรูปแบบ Transit-Oriented Development (TOD)

Transit-Oriented Development (TOD) คือ การพัฒนาที่มีความหนาแน่นสูงและมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบ และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานสำหรับพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในระยะทางที่เดินเท้าได้ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนและลดการพึ่งพาการใช้รถยนต์

อีกทั้งมุ่งสร้างแหล่งกิจกรรมใกล้ สถานีขนส่งมวลชนอย่างเพียงพอให้คนสามารถเดินเท้าจากบ้าน ไปยังระบบขนส่งมวลชน แหล่งงาน แหล่งจับจ่ายสินค้าและแหล่งกิจกรรมอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการ ดำรงชีวิตได้โดยไม่ต้องใช้รถยนต์

#### 4.ลักษณะสำคัญของ Transit-Oriented Development

สามารถจำแนกลักษณะที่สำคัญได้ดังนี้

4.1 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานรวมถึง ค้าปลีก บริการ สำนักงานที่พักอาศัยซึ่ง จะสร้างกิจกรรมและการใช้ระบบขนส่งมวลชน

4.2 สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินทางเท้า ปลอดภัย สะดวกในการเชื่อมต่อกับบริการ ขนส่งมวลชนและกิจกรรมต่างๆในพื้นที่

4.3 มีทางเลือกการเดินทางที่หลากหลายรวมถึงรถไฟฟ้า รถเมล์ ทางเดินเท้า ทางจักรยาน และที่เก็บจักรยาน

4.4 ลดจำนวนที่จอดรถในพื้นที่

4.5 มีการออกแบบภูมิทัศน์คุณภาพสูงเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่เชิญชวนให้คนเดินทางเท้า มากขึ้น

#### 5.นโยบายและกลไกเชิงนโยบายที่สนับสนุนTOD

จัดทำแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีที่กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งเอื้อต่อการ ใช้ระบบขนส่ง มวลชน คือ

5.1 กำหนดผังเมืองให้มีความหนาแน่นสูงและใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน5.2 ลด เงื่อนไขจำนวนที่จอดรถยนต์ขั้นต่ำ

5.3 มาตรฐานการออกแบบและแนวทางการพัฒนาเพื่อเอื้อต่อการเดินเท้า

5.4 การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้เดินเท้าและใช้จักรยาน5.5 นโยบาย ลงทุนสาธารณะในการดำเนินการTOD

## 6.แผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานี

6.1 กำหนดประเภทการใช้ ประโยชน์ ที่ดินที่สนับสนุนการใช้ ระบบขนส่งมวลชนและ สอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่ในปัจจุบัน โดยครอบคลุมพื้นที่ในรัศมีประมาณ 400 ถึง 500 เมตร จากสถานี ซึ่งเป็นระยะทางที่คนเต็มใจที่จะเดินเท้าเพื่อเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชน

6.2 ขอบเขตของพื้นที่สถานีที่กำหนดโดยแผนควรขึ้นกับแนวขอบเขตธรรมชาติหรือ ขอบเขตที่มนุษย์ สร้างขึ้นซึ่งจะส่งผลต่อการเดินเท้าเข้า ถึงสถานี เช่น ถนนใหญ่ แม่น้ำลำคลอง เนิน สูง หรือสิ่งกีดขวางอื่นๆตลอดจนโอกาส และข้อจำกัดในการพัฒนาต่างๆ เช่น โครงการพัฒนา ขนาดใหญ่ที่กำลังก่อสร้าง หรือที่มีอยู่แล้ว เช่น สนามกีฬา

6.3 แผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีจะต้องพิจารณาการใช้ ประโยชน์ ที่ดินที่มีอยู่ ในปัจจุบัน และกำหนดทิศทางการใช้ ประโยชน์ ที่ดินในอนาคตซึ่งสอดคล้องกับลักษณะปัจจุบันของพื้นที่ และขณะเดียวกันก็จะสนับสนุนการใช้ ระบบขนส่งมวลชน

## 7. การศึกษาสถานที่สำคัญในบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงโตเกียวเพื่อศึกษากิจกรรมต่อเนื่อง จากการใช้รถไฟ ความเร็วสูง เมื่อมาถึงสถานีโตเกียว

ภาพแผนที่บริเวณสถานี โตเกียวแผนที่ที่ 1 แผนที่บริเวณรอบสถานี โตเกียว



ที่มา <http://www.japan-guide.com/e/e3037.htm>

## สถานีโตเกียว (Tokyo Station)

ภาพที่ 1 สถานีโตเกียว



ที่มา <http://www.japan-guide.com/e/e3037.htm>

สถานีโตเกียว (Tokyo Station) สถานีรถไฟที่ใหญ่ที่สุด มีผู้สัญจรไปมามากที่สุดและมีรถไฟเข้าออกมากที่สุดในโตเกียวรวมไปถึงรถไฟความเร็วสูงอย่างชินคันเซน ตัวอาคารสถานีด้านมารุโนะอุจินั้นเป็นอาคารอิฐสีแดงที่สร้างมาตั้งแต่สมัยเมจิภายในสถานีนอกจากเป็นชุมทางรถไฟหลากหลายขบวนแล้วยังมีโรงแรม ห้างสรรพสินค้า และแกลเลอรีด้วย (เปิดให้เข้าชมวันอังคาร-อาทิตย์ เวลา 10.00-18.00 น. ค่าเข้าชม 800 เยน) อาคารสถานีโตเกียวเปิดให้บริการครั้งแรกในวันที่ 20 ธันวาคม ค.ศ. 1914 มีจำนวนชั้นทั้งหมด 3 ชั้น ออกแบบโดยสถาปนิกชาวญี่ปุ่น ชื่อคินโกะทัตสึโนะ รูปแบบสถาปัตยกรรมเป็นแบบยุโรป ลักษณะคล้ายคลึงกับอาคารสถานีรถไฟกลาง Amsterdam Centraal ประเทศเนเธอร์แลนด์ อาคารสถานีรถไฟแห่งนี้อยู่คู่โตเกียวมาเนิ่นนาน จนถึงวันที่ 25 พฤษภาคม ค.ศ. 1945 แต่ตัวอาคารแห่งนี้ได้ถูกทำลายอย่างย่อยยับโดยระเบิดจากหมุ่บิน B29 ของฝ่ายสัมพันธมิตรเหลือแต่เพียงโครงสร้างภายนอก อาคารแห่งนี้จึงถูกบูรณะขึ้นมาใหม่หนึ่งปีให้หลัง แต่ได้มีการปรับรูปแบบอาคารเหลือเพียง 2 ชั้น และโดมกลมทั้งสองฝั่งของอาคารถูกเปลี่ยนให้เป็นหลังคาทรงจั่วธรรมดา จนกระทั่งปีค.ศ. 1999 สภามืองโตเกียวและ JR East ได้ร่วมกันวางแผนก่อสร้างโครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีและปรับปรุงอาคารสถานีแห่งนี้ให้งดงาม

เหมือนดังเช่นที่เคยเป็นเมื่อครั้งแรกสุด และโครงการก็เริ่มก่อสร้างขึ้นตั้งแต่ปีค.ศ. 2002 ซึ่งแล้วเสร็จทั้งหมดแล้วในปัจจุบัน ใช้เวลาก่อสร้างรวมกันทั้งหมด 5 ปี 6 เดือน ราคาก่อสร้างโครงการทั้งหมด 50,000 ล้านบาท หรือประมาณ 17,000 ล้านบาท

สถานีมีชานชาลาทั้งหมด 31 ชานชาลา มีทั้งขบวนรถไฟฟ้ายานยนต์ รถไฟด่วนชิงกันเซ็ง และสถานีรถไฟใต้ดินอยู่ใต้ดิน ซึ่งสถานีแห่งนี้เป็นจุดเริ่มต้นการเดินทางของรถไฟสายต่างๆไปยังภูมิภาคอื่นๆในญี่ปุ่น สถานีมีทางเข้าออกอยู่สองฝั่งคือ ฝั่งมารุโนะอูจิ (Marunouchi) ที่เป็นอาคารรูปทรงโบราณ และ ยะเอะสุ (Yaesu) ที่เป็นฝั่งห้างสรรพสินค้า Daimaru ทรงตึกเป็นกระจกรูปทรงทันสมัย ที่ชั้นใต้ดินของสถานีมีโซน First Avenue Tokyo Station แหล่งรวมของฝากและขนมอร่อยๆชื่อดังทั่วโตเกียวอยู่อีกด้วย จุดเด่นที่สร้างความประทับใจ คือ ความงดงามของโดมกลมสองฝั่งของอาคารที่ตกแต่งลวดลายได้วิจิตรงดงามมาก เมื่อได้เดินออกไปพบกับสถาปัตยกรรมภายนอกของอาคารสร้างความประทับใจให้กับผู้สัญจรไปมาเป็นอย่างมาก

สถานที่สำคัญบริเวณภายนอกสถานีโตเกียว

แผนที่ที่ 2 ย่านธุรกิจมารุโนะอูจิ



ที่มา <http://www.japan-guide.com/e/e3037.html>

ย่านมารุโนะอุจิ (Marunouchi) เป็นย่านสำคัญของวงการธุรกิจญี่ปุ่น เพราะพื้นที่บริเวณนี้เป็นสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทชื่อดังต่างๆของญี่ปุ่นมากมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทในแวดวงการเงินนอกจากนั้นแล้วมารุโนะอุจิยังอยู่ห่างจากสถานีโตเกียวเพียงเล็กน้อย

จากการทบทวนเอกสารและบทความวิจัยที่เกี่ยวข้องทำให้เห็นได้ด้านขนส่งมวลชนแล้ว การมีการจัดพื้นที่รอบนอกสถานีเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ที่สัญจรไปมาและเป็นการสร้างรายได้ให้กับสถานีมากขึ้นและเป็นการกระจายรายได้ทำให้เกิดเป็นเศรษฐกิจหมุนเวียน และจากการศึกษาแผนที่บริเวณรอบสถานี ซึ่งสถานีที่ต่างๆทำให้เห็นกิจกรรมที่ต่อเนื่องจากการใช้สถานีที่เป็น ทั้งด้านธุรกิจการค้า ย่านท่องเที่ยว และ สถานีประชุม จัดนิทรรศการ ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนและสอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่เนื่องจาก สถานีที่สำคัญทั้ง 11 แห่งนี้ อยู่ใกล้สถานีภายในรัศมี 400 ถึง 500 เมตร ซึ่งเป็นระยะทางที่คนเต็มใจจะเดินทั้งไปจากสถานีไปยังสถานีที่อื่นๆ และ จากสถานีที่อื่นๆมายังสถานี อีกทั้งยังเพิ่มมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ที่พักอาศัยและสำนักงานที่อยู่ในรัศมีเดินเท้าจากสถานีขนส่งมวลชนราคาสูงกว่าอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ห่างไกลออกไป

การพัฒนาแบบTODจึงเป็นการพัฒนาอย่างชาญฉลาดเพราะลดการพึ่งพารถยนต์และสร้างโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ที่ยังไม่ได้ถูกใช้ประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพสร้างความเชื่อมต่อระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งจ้างงาน



### บทที่ 3

#### วิธีการดำเนินงานวิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อทำการศึกษาวเคราะห์การพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง สถานีโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น จะทำการศึกษาค้นคว้าวิธีการรวบรวมข้อมูลแบบทุติยภูมิ จากแหล่งข้อมูลจากหนังสือ วารสาร สารนิพนธ์ บทความ ข้อมูลวิจัย หรือเป็นข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆจากสื่อออนไลน์ตามเว็บไซต์ต่างๆ ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน สถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง สถานีสำคัญบริเวณสถานีโตเกียว โดยได้นำมาวิเคราะห์ สรุปและอภิปรายผล

#### แหล่งที่มาของข้อมูล

ค้นหาข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้า ความเร็วสูงสถานีโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น จากแหล่งข้อมูลดังนี้

1. หอสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ จ.นครปฐม
2. หอสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตวังท่าพระ จ.กรุงเทพฯ
3. รวบรวมข้อมูลจากแหล่งต่างๆผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ สื่อออนไลน์ในเว็บไซต์ต่างๆ

#### การจัดทำข้อมูล

เมื่อมีการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมดเรียบร้อยแล้ว โดยนำข้อมูลที่ยังไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย และมีจำนวนค่อนข้างมากผู้ศึกษาจึงได้นำข้อมูลทั้งหมดมาเรียบเรียง และจัดทำใหม่ตามขอบเขตการศึกษาที่ได้กำหนดไว้ โดยนำข้อมูลมาสรุปและอภิปรายผล พร้อมทั้งเพิ่มเติมข้อมูลรายละเอียดที่เห็นว่ามีค่าสำคัญเพิ่มเติมเข้าไป

#### วิธีศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูล

1. ศึกษาแนวความคิดพื้นฐานของการจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาและจัดรูปที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าในญี่ปุ่น

โดยศึกษาข้อมูลต่างๆจากหนังสือตำรา วารสาร สารนิพนธ์ ผลงานวิจัย และสื่อออนไลน์ในเว็บไซต์ ที่เกี่ยวกับประวัติความเป็นมาและการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน

2. ศึกษาพัฒนาการของระบบการขนส่งในเขตเมืองและการพัฒนาพื้นที่รูปแบบ TOD

โดยการศึกษาารูปจากแหล่งข้อมูลเดียวกัน เพื่อให้เข้าถึงรูปแบบต่างๆ ของการพัฒนาพื้นที่บริเวณพื้นที่ขนส่งมวลชน บริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงสถานีโตเกียวเพื่อสามารถนำไปวิเคราะห์เชื่อมโยงข้อมูลได้

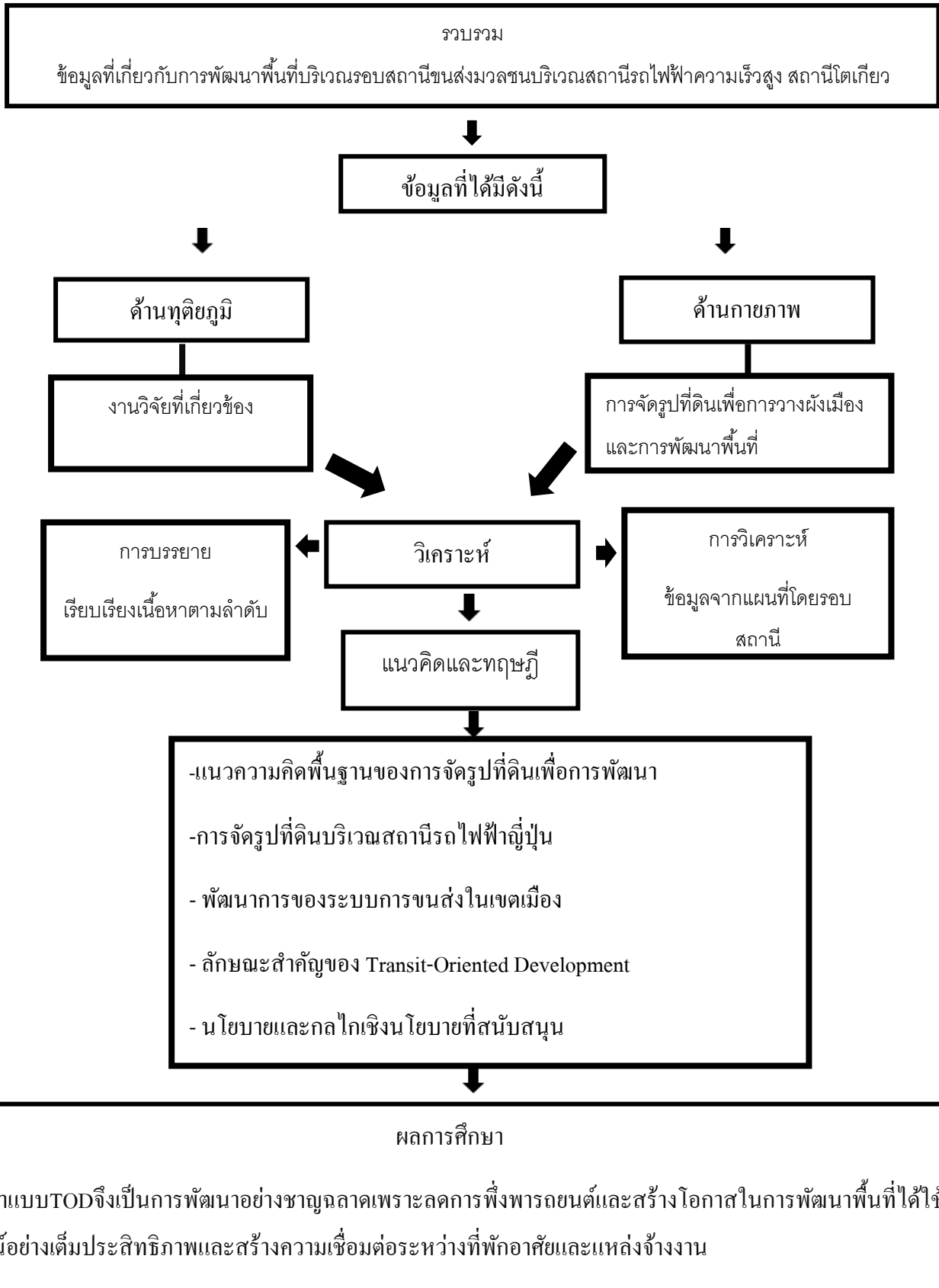
### 3.ศึกษาพื้นที่กิจกรรมต่อเนื่องจากการใช้สถานี

โดยนำรายละเอียดของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง สถานีโตเกียวมาวิเคราะห์และหาข้อสรุปต่อไป

### เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการวิจัย

- 1.อินเทอร์เน็ต
- 2.Microsoft word

การวิจัยสามารถสรุปได้ดังกรอบแนวคิดการวิจัย(Conceptual Framework) ดังนี้



การวิจัยสามารถสรุปได้ดังตารางนี้

วัตถุประสงค์	วิธีการศึกษา	เครื่องมือที่ใช้	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
เพื่อศึกษาการพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงบริเวณสถานีโตเกียว	ใช้ข้อมูลลักษณะทางภูมิศาสตร์ พิจารณาร่วมกับแนวคิดพื้นฐานของการจัดรูปแบบที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่	- ทบทวนเอกสารและบทความวิจัยที่เกี่ยวข้องด้านการจัดรูปแบบที่ดินเพื่อพัฒนาของญี่ปุ่น - อินเทอร์เน็ต - Microsoft Word - โทรศัพท์มือถือ	ทำให้ทราบถึงการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟ
เพื่อศึกษาสถานที่สำคัญในบริเวณสถานีรถไฟและศึกษากิจกรรมที่ต่อเนื่องจากการใช้รถไฟฟ้า	ศึกษาสถานที่สำคัญบริเวณรอบสถานีโดยศึกษาจากแผนที่ โดยพิจารณาจากลักษณะสำคัญของ Transit Oriented Development (TOD) รวมถึงงานนโยบายและกลไกเชิงนโยบายที่สนับสนุน TOD	- ทบทวนเอกสารบทความวิจัยที่เกี่ยวข้องโดยศึกษาจากแผนที่ - อินเทอร์เน็ต - Microsoft Word - โทรศัพท์มือถือ	ทำให้ทราบถึงสถานที่ต่างๆ บริเวณรอบสถานีรถไฟ

## บทที่ 4

### วิเคราะห์ผลการวิจัย

จากการรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาในเรื่องการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีโตเกียวในประเทศญี่ปุ่นแล้ว ผู้ศึกษาได้นำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์ เพื่อตอบคำถามในวัตถุประสงค์ของการศึกษาได้ดังนี้

1. การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง บริเวณสถานีโตเกียว



ภาพที่ 1 อาคารอิฐสีแดง (red-brick) ของสถานีโตเกียวบูรณะเสร็จสิ้นในปี 2012

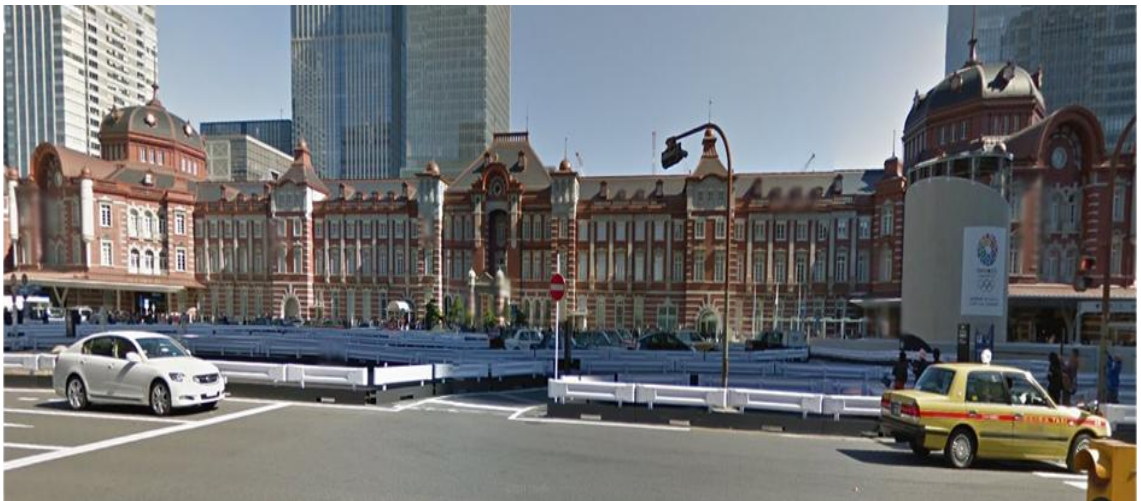
ที่มา : <http://www.marumura.com/talkative/?id=4371>

สถานีโตเกียวมีการปิดปรับปรุงในปี 2007 เป็นระยะเวลา 5 ปี และเปิดให้บริการอย่างเสร็จสมบูรณ์ในปี 2012 ซึ่งในการปรับปรุงครั้งนี้ได้มีการเปลี่ยนเสาฐานใหม่ให้มีระบบป้องกันแรงสั่นสะเทือนจากแผ่นดินไหว ซึ่งของเดิมนั้นใช้ไม้สนกว่า 10,000 ต้นเป็นเสาฐานอีกทั้งยังมีการเปิดส่วน JR East Travel Service Center เพิ่มด้วยเช่นกัน ซึ่งเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2012



ภาพที่ 2 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณหน้าสถานี ปี 2009

ที่มา : ข้อมูลแผนที่Google street view



ภาพที่ 3 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณหน้าสถานีเสร็จสิ้นปี2012

ที่มา : ข้อมูลแผนที่Google street view

ซึ่งจากการปรับปรุงดังกล่าวนี้ทำให้เกิดการขยายพื้นที่ของกิจการต่างๆและเกิดสิ่งปลูกสร้างตั้ง  
เช่นอาคารพาณิชย์ขึ้นมาอีกหลายแห่ง เห็นได้จากดังต่อไปนี้

1. การขยายและการเพิ่มพื้นที่กิจการประจำสถานี

- 1.1) การขยายส่วนของโรงแรมหรูประจำสถานีอย่าง The Tokyo Station Hotelเปิด  
ให้บริการในวันที่ 3 ตุลาคม 2012



ภาพที่ 4 โรงแรมThe Tokyo Station Hotel

ที่มา : [http://th.tripadvisor.com/Hotel\\_Review-g1066443-d310308-Reviews-](http://th.tripadvisor.com/Hotel_Review-g1066443-d310308-Reviews-The_Tokyo_Station_Hotel-Chiyoda_Tokyo_Tokyo_Prefecture_Kanto.html)

[The\\_Tokyo\\_Station\\_Hotel-Chiyoda\\_Tokyo\\_Tokyo\\_Prefecture\\_Kanto.html](http://th.tripadvisor.com/Hotel_Review-g1066443-d310308-Reviews-The_Tokyo_Station_Hotel-Chiyoda_Tokyo_Tokyo_Prefecture_Kanto.html)

โรงแรมตั้งอยู่ในใจกลางกรุงโตเกียวประเทศญี่ปุ่นซึ่งสามารถมองเห็นพระราชวังอิมพีเรียล เป็นโรงแรมกลางสถานีรถไฟที่เหมาะสมสำหรับทั้งนักธุรกิจและสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวในท้องถิ่น โรงแรมภูมิใจนำเสนอการออกแบบสไตล์ยุโรปคลาสสิกที่ผสมผสานได้อย่างลงตัวกับรูปลักษณ์ภายนอกที่สวยงามของอาคาร Marunouchiกำหนดสินทรัพย์ทางวัฒนธรรมที่สำคัญซึ่งได้รับการบูรณะให้งดงามเดิม เพดานสูงโค้งและหน้าต่างที่ยิ่งใหญ่สร้างบรรยากาศที่น่าประทับใจให้ผู้เข้าพักมีชีวิตอีกต่างจากโรงแรมประวัติศาสตร์ 100 ปี เดินเล่นรอบ ๆ พระราชวังอิมพีเรียลและสถานีโตเกียวหรือเพลิดเพลินกับการช้อปปิ้งในย่านช้อปปิ้งและ MarunouchiYaesu โรงแรมตั้งอยู่เพียง 30 นาทีจากสนามบินนานาชาติ และ 60 นาทีจากสถานีสนามบินนาริตะนาริตะ (<http://www.thetokyostationhotel.jp/>)

## 1.2 )เพิ่มห้างสรรพสินค้าใหม่ (Daimaru Tokyo) เปิดบริการในวันที่ 5 ตุลาคม 2012



ภาพที่ 5 ห้างสรรพสินค้า Daimaru Tokyo

ที่มา : <http://www.chekyang.com/musings/tag/japan/>

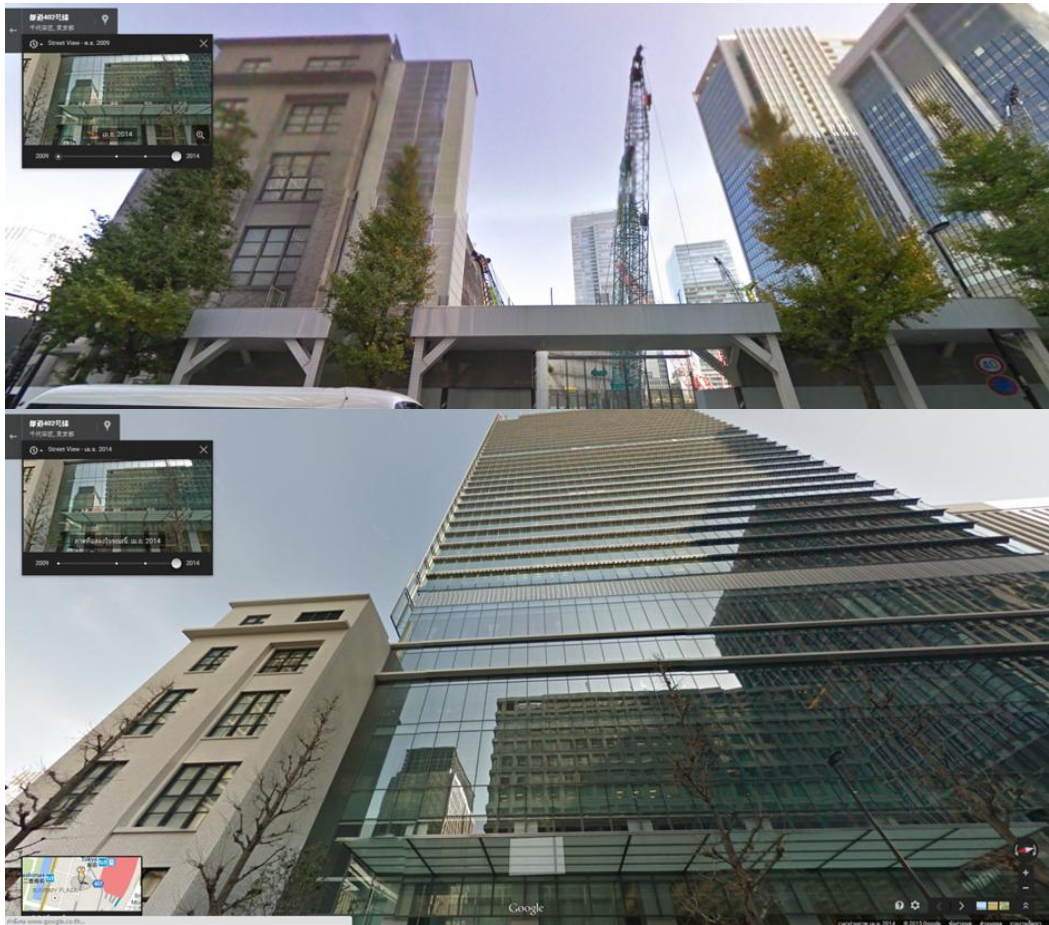
ไดมารู สาขาโตเกียวได้เปิดให้บริการในวันที่ 5 ตุลาคม 2012 ที่ผ่านมา ใช้เวลาเดินเพียง 1 นาทีหลังจากออกจากสถานีโตเกียว Yaesu Kitaguchi จะพบห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่เรียกว่า Daimaru มี 13 ชั้นและ 1 ชั้นใต้ดิน ห้างนี้เฉลี่ยใน 1 ปีมีผู้คนจากทั่วโลกมาเที่ยวชม ประมาณ 29 ล้านคน Daimaru เป็นหนึ่งในห้างสรรพสินค้าที่ยิ่งใหญ่ที่สุดในสถานีโตเกียวที่คุณสามารถซื้อเสื้อผ้า, อุปกรณ์, ของที่ระลึก, สินค้าในชีวิตประจำวัน, สินค้าเบ็ดเตล็ด และอื่นๆ สามารถเลือกซื้อสินค้าแบรนด์เนมเช่น Louis Vuitton, Prada และ HERMES ในห้างสรรพสินค้านี้ ROLEX และ โอเมก้า (ที่มีชื่อเสียงสำหรับนาฬิกาแพง) ทั้งยังมีสินค้าอีกมากมายที่คุณไม่สามารถซื้อได้ที่สินค้าปลอดภาษีแต่มีที่ห้างสรรพสินค้านี้และเนื่องด้วยสถานีโตเกียวตั้งอยู่ในใจกลางของกรุงโตเกียวจึงมีของที่ระลึกที่ดีมากในสถานีนี้ (Mai Egawa 2014)(<http://mcha-jp.com/447>)

2. เกิดการก่อสร้างของอาคารพาณิชย์ต่างๆ บริเวณใกล้เคียงสถานีเพิ่มขึ้น เมื่อศึกษาจากข้อมูลแผนที่ Google street view บริเวณใกล้เคียงสถานีในรัศมี 1 กิโลเมตร

2.1) ปรับปรุง สำนักงานไปรษณีย์กลางโตเกียวแล้วเสร็จเมื่อปี 2013

ภาพอาคารสำนักงานไปรษณีย์หกชั้นหลังเก่า โดยมี JP Tower อาคารระฟ้าหลังใหม่อยู่ข้างๆ





ภาพที่ 6 ภาพบนคือตึกคิตตะมารุ โนะอุจิ (KitteMarunouchi)กำลังก่อสร้าง เมื่อเดือนพฤศจิกายน ปี 2009

ส่วนภาพล่างเมื่อเดือนเมษายน ปี 2014

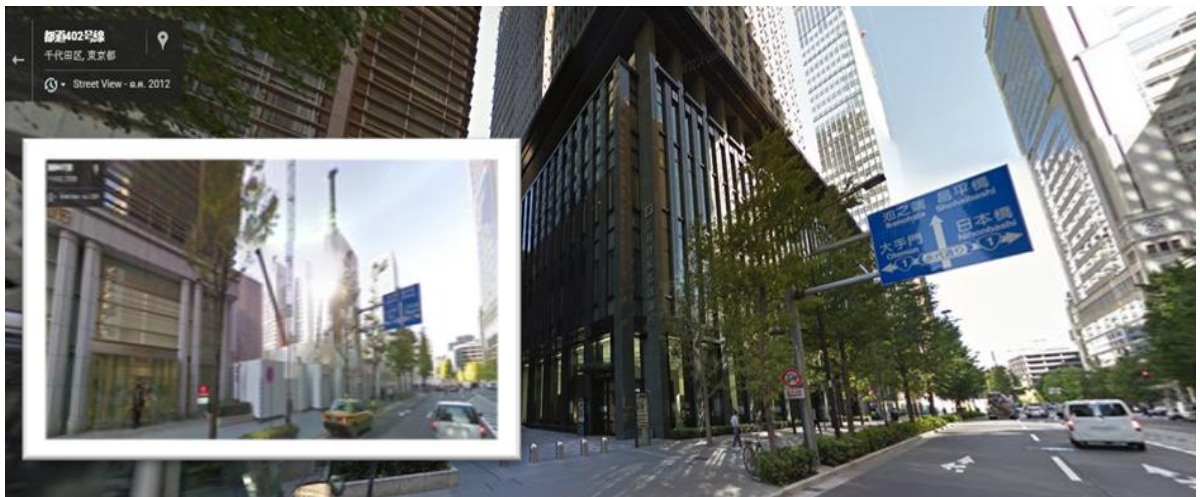
ที่มา : ข้อมูลแผนที่ Google street view

ตึกคิตตะมารุ โนะอุจิยังเก็บกลิ่นไอความเก่าแก่ของเมื่อร้อยปีก่อนไว้ได้เป็นอย่างดี ไม่ใช่แค่ตึกTokyo Station เท่านั้น แต่รวมไปถึงจุดสำคัญๆบริเวณใกล้เคียงด้วยที่อยู่ในระหว่างการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง และสำนักงานไปรษณีย์กลางโตเกียวก็เพิ่งจะเสร็จมาดๆเมื่อปี 2013 นี้เอง อาคารนี้เคยเป็นอาคารเชื่อมต่อชั้น ซึ่งตอนนี้ กลายเป็นตึกระฟ้าสูง 38ชั้น มีจุดสำนักงานธุรกิจต่างๆมากมายโครงสร้างอาคารเดิมได้กลายเป็นจุดบริการร้านอาหารและร้านค้าที่สวยงาม ซึ่งเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟโตเกียวโดยใช้อูโมงค์ พื้นที่ร้านค้าเรียกว่า KitteMarunouchi (kitteในภาษาญี่ปุ่นแปลว่า "แอสตมป์") ซึ่งมีร้านค้ายี่ห้อต่างๆอาทิ IsseyMiyake,G-Shock, the travel focused Muji to Goและอื่นๆอีกมากมาย เพดานแก้วกึ่งโปร่งแสงสร้างบรรยากาศแสนสวยให้กับภายในที่ออกแบบเป็นรูปสี่เหลี่ยมของศูนย์รวมร้านค้าแห่งนี้ บนชั้น B1สามารถหา จุดบริการนักท่องเที่ยวของ

โตเกียว ซึ่งมีคนคอยให้บริการได้หลายภาษา นอกจากภาษาอังกฤษแล้วยังมี ภาษาจีน และเกาหลีด้วย แล้วยังบริการจองโรงแรม จองตั๋วอะไรต่างๆ ได้อีกด้วย ชั้น 5 และชั้น 6 เรียกว่าชั้น "Nihon No Omotenashi" มีร้านอาหารมากมาย ตั้งแต่อาหารอิตาเลียนจนถึงอาหารพื้นเมืองญี่ปุ่น และยังมีร้านอาหารสุดพิเศษที่เสิร์ฟเนื้อ Kobe อีกด้วย

สามารถหลีกเลี่ยงความเร่งรีบ วุ่นวายของสถานีโตเกียว แต่อย่างไรก็ตามสามารถสนุกกับการจับจ่ายซื้อของและรับประทานอาหารได้ที่ Marunouchi นี้ และ KITTE Marunouchi สถานที่แห่งใหม่แห่งนี้ นับว่าเป็นที่ที่ดีสำหรับการค้นพบ (Manish Prabhune 2014)

นอกจากนี้บริเวณใกล้เคียงสถานีโตเกียวมีการเริ่มก่อสร้างอาคารพานิชต่างๆ หลายตึกอยู่ติดจากกันตามลำดับ เมื่อสถานีมีการปรับปรุง



ภาพที่ 7 ตึกแห่งใหม่ที่สร้างเพิ่มขึ้นในปี 2009 แล้วเสร็จในปี 2012 อยู่ห่างจากสถานีในรัศมี 500 เมตร



ภาพที่ 8 ตึกแห่งใหม่ที่สร้างเพิ่มขึ้นในปี 2009 แล้วเสร็จในปี 2012 อยู่ห่างจากสถานีในรัศมี 500 เมตร



ภาพที่ 9 ตึกแห่งใหม่ที่สร้างเพิ่มขึ้นในปี 2009 แล้วเสร็จในปี 2012 อยู่ห่างจากสถานีในรัศมี 1 กิโลเมตร

## 2. สถานที่สำคัญในบริเวณใกล้เคียงสถานีรถไฟและกิจกรรมที่ต่อเนื่องจากการใช้รถไฟฟ้า



### แผนที่ที่ 2แผนที่ย่านธุรกิจมารุโนะอุจิ

ที่มา: <http://www.japan-guide.com/e/e3037.html>

ย่านมารุโนะอุจิ (Marunouchi) เป็นย่านสำคัญของวงการธุรกิจญี่ปุ่น เพราะพื้นที่บริเวณนี้เป็นสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทชื่อดังต่างๆของญี่ปุ่นมากมาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทในแวดวงการเงินนอกจากนั้นแล้วมารุโนะอุจิยังอยู่ห่างจากสถานีโตเกียวเพียงเล็กน้อย

## อาคารมารุบิรุ (Marubiru หรือ อาคารมารุโนะอูจิ Marunouchi)



ภาพที่10อาคารมารุบิรุ

ที่มา : <http://www.japan-guide.com/e/e3037.html>

อาคารมารุบิรุ (Marubiru หรือ อาคารมารุโนะอูจิ Marunouchi) เปิดให้บริการเมื่อปีค.ศ. 2002 ตั้งอยู่ด้านหน้าของสถานีโตเกียว ระยะทาง 550 เมตร โดยในอดีตพื้นที่ตรงนี้มีแต่สำนักงาน ธนาคาร และแหล่งการเงิน แต่เมื่อมีตึกรามารุบิรุขึ้น พื้นที่ภายในตึกจึงเต็มไปด้วย ร้านอาหาร ร้านกาแฟ และร้านบุติกแฟชั่นสไตส์โมเดิร์น เพื่อเอานักธุรกิจ พนักงานบริษัทและผู้ที่สำคัญๆไปมาใน ย่านนั้น ซึ่งร้านค้าและร้านอาหารนั้นเปิดให้บริการทุกวัน โดยไม่มีวันหยุด ร้านค้า: เวลา 11:00 ถึง 21:00 (จนถึง 20:00 น.ในวันอาทิตย์และ วันหยุดนักขัตฤกษ์) ร้านอาหาร:เวลา 11:00-23:00 (จนถึงเวลา 22:00 น.ในวันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์)หากเดินทางจากสถานีโตเกียว ถึง อาคารมารุบิรุ ใช้เวลาประมาณ 9 นาที

## อาคารโออาโซะ(oazo)



ภาพที่ 11 อาคาร โออาโซะ

ที่มา: <http://www.talonjapan.com/marunouchi/>

อาคารโออาโซะ (Oazoหรือ มาร์โนะอุจิโออาโซะ MarunouchiOazo) เปิดให้บริการเมื่อปี ค.ศ. 2004 เป็นแหล่งร้านค้า ร้านอาหาร และโรงแรมขนาดใหญ่ บนชั้น 18 ของตึกเป็นร้านหนังสือ มาร์เซน(Maruzen)ที่มีภาษาต่างประเทศให้เลือกมากมาย เปิดให้บริการทุกวัน เวลา 09.00-21.00 น. ระยะทางจากสถานีโตเกียวถึงอาคาร โออาโซะ 300 เมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 4 นาที

## โตเกียวอินเตอร์เนชั่นแนลฟอรั่ม(Tokyo International Forum)

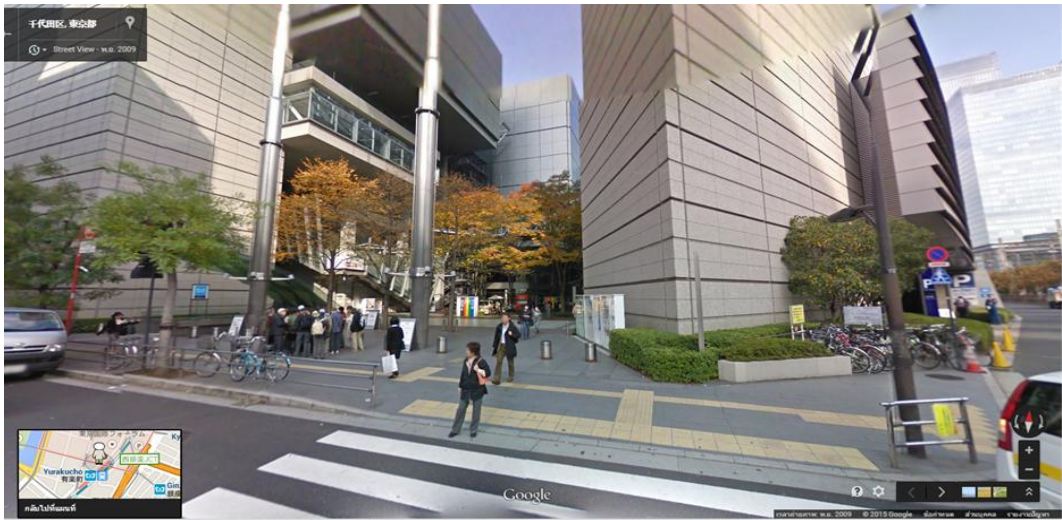


ภาพที่ 12 โตเกียวอินเตอร์เนชั่นแนลฟอรั่ม

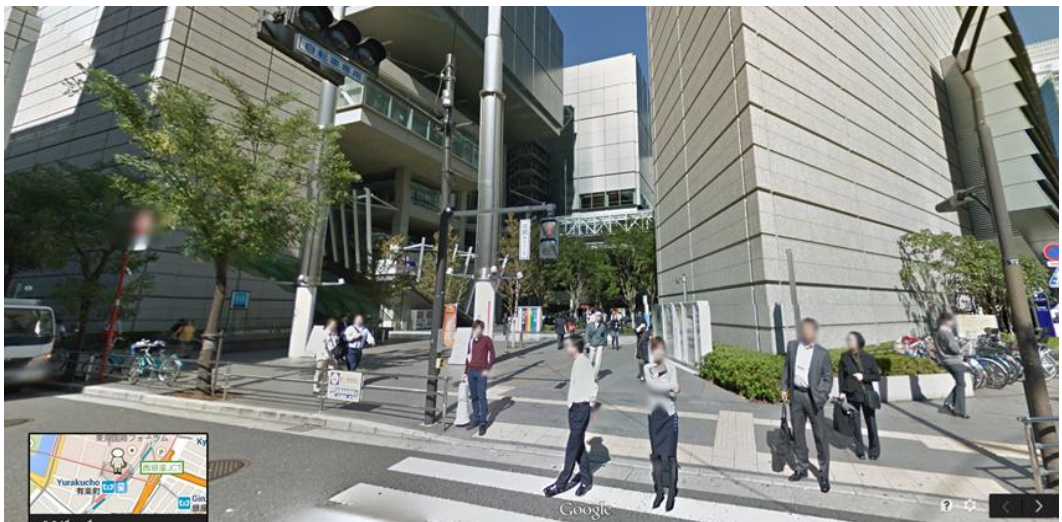
ที่มา : <http://www.lostinjapan.com/2009/02/tokyo-international-forum-interior/>

โตเกียวอินเตอร์เนชั่นแนลฟอรั่ม (Tokyo International Forum) สถานที่จัดประชุมและจัดงานแสดงต่างๆจุดเด่นของที่นี่คือสถาปัตยกรรมอันงดงามและการตกแต่งอันน่าตื่นตาตื่นใจของตัวอาคารระยะทางจากสถานีโตเกียวถึงโตเกียวอินเตอร์เนชั่นแนลฟอรั่ม 650เมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ8นาที

นอกจากนี้โตเกียวอินเตอร์เนชั่นแนลฟอรั่มมีการพัฒนาบริเวณรอบนอกโดยการเพิ่มสัญญาณไฟจราจรทางรถและทางเท้า เพราะมีผู้คนสัญจรไปมามากขึ้น เพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจรทางเท้า



ภาพที่ 13 บริเวณรอบนอกโตเกียวอินเตอร์เนชั่นแนลฟอรัม ปี 2009



ภาพที่ 14 บริเวณรอบนอกโตเกียวอินเตอร์เนชั่นแนลฟอรัมมีการเพิ่ม สัญญาณไฟจราจรทางรถและทางเท้าปี 2012



## อาคารชิน มาร์โนะอุจิ (Shin Marunouchi)



ภาพที่ 15 อาคารชิน มาร์โนะอุจิ

ที่มา: <http://www.japan-guide.com/e/e3037.html>

อาคารชิน มาร์โนะอุจิ (Shin Marunouchi) เปิดในปี 2007 อยู่ตรงข้ามอาคารมารุบิรุบนชั้น 1-5 มีร้านค้ามากกว่า 150 ร้าน และชั้นที่ 5-7 ของอาคาร มีร้านอาหาร 40 ร้าน ชั้น 7 ล้อมรอบด้วยระเบียงที่สามารถขึ้นชมวิวดูได้ โดยร้านอาหารและร้านค้าเปิดให้บริการทุกวัน

ร้านอาหาร: เปิด 11:00-23:00 (จนถึงเวลา 22:00 น.ในวันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์)

ร้านค้า: 11:00 ถึง 21:00 (จนถึงเวลา 22:00น. วันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์) ระยะทางจาก

สถานีโตเกียวถึงอาคารชินมาร์โนะอุจิ350เมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ6นาที

## อาคารคิตเตะ(Kitte)



ภาพที่ 16อาคารคิตเตะ

ที่มา : <http://www.japan-guide.com/e/e3037.html>

อาคารคิตเตะ (Kitte) เปิดในฤดูใบไม้ผลิปี 2013 เป็นแหล่งช้อปปิ้ง และรับประทานอาหาร ตั้งอยู่ใน JP Tower ติดกับสถานีรถไฟโตเกียว ชั้น 1-4 จำหน่ายเสื้อผ้าแฟชั่น และของตกแต่งภายใน กว่า 70 ร้าน 2 ชั้นบนเป็นร้านอาหาร และสวนหย่อมคาเฟ่ ที่มีมุมมองเหนือสถานีรถไฟโตเกียว และชั้น 1 มีที่ทำการไปรษณีย์กลางของเมืองโตเกียว เวลาเปิด-ปิดร้านค้า 11.00-21.00 ร้านอาหาร 11:00-23:00 (วันอาทิตย์ และวันหยุดราชการ ปิด 20:00)ระยะทางจากสถานีโตเกียวถึงอาคารคิตเตะ 300 เมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ5นาที

## จัตุรัสมารุโนะอูจิ (Marunouchi Brick Square)



ภาพที่ 17 จัตุรัสมารุโนะอูจิ

ที่มา : <http://www.talonjapan.com/marunouchi/>

จัตุรัสมารุโนะอูจิ (Marunouchi Brick Square) เป็นศูนย์ช้อปปิ้งแห่งใหม่ 2 ชั้นแรก คือร้านค้าจำหน่ายเสื้อผ้าแฟชั่น คาเฟ่ และร้านอาหาร บนชั้น 2 และ 3 มีร้านอาหารและบาร์ ส่วนชั้นที่ 4 เป็นที่ตั้งของฟิตเนส ร้านอาหาร เปิดเวลา 11:00-23:00 (วันอาทิตย์ และวันหยุดราชการ ปิด 22:00) ระยะทางจากสถานีโตเกียวถึงจัตุรัสมารุโนะอูจิ 500 เมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6 นาที

## อาคารโตเกียว(Tokia)



ภาพที่ 18 อาคารโตเกียว

ที่มา : <http://www.talonjapan.com/marunouchi/>

อาคารโตเกียว (Tokia) เป็นแหล่งช้อปปิ้งและศูนย์อาหารในชั้นล่างของอาคาร โตเกียวซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นจุดที่ผู้คนสามารถรวมตัวกันหลังเลิกงานซึ่งจะเพลิดเพลินไปกับอาหารที่อร่อยและเพลงในบรรยากาศที่สนุกสนาน ซึ่งเต็มไปด้วยความหลากหลายของร้านอาหารและบาร์ที่ให้ความบันเทิง เวลาเปิด-ปิด : ร้านค้า 11:00-23:00 น. (วันอาทิตย์ และวันหยุดราชการ ปิด 22 :00 น.) ร้านอาหาร 11:00-23:00 (วันอาทิตย์ และวันหยุดราชการ ปิด 22:00น.)ระยะทางจากสถานีโตเกียวถึงอาคารโตเกียว 400 เมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ5นาที

## พิพิธภัณฑ์มิตซูบิชิ อิจิโงคัง (Mitsubishi Ichigokan Museum)



ภาพที่ 19 พิพิธภัณฑ์มิตซูบิชิ อิจิโงคัง

ที่มา : <http://www.talonjapan.com/marunouchi/>

พิพิธภัณฑ์มิตซูบิชิอิจิโงคังสร้างขึ้นครั้งแรกในปี 1894 ซึ่งเคยเป็นอาคารบริษัทมิตซูบิชิ สร้างเป็นสไตล์ตะวันตกอาคารแรกในย่านมารุโนอูจิ หลังจากนั้นได้ปรับปรุงเป็นพิพิธภัณฑ์ในปี 2010 ภายในจัดแสดงเฉพาะศิลปะตะวันตกในสมัยศตวรรษที่ 19 ค่าใช้จ่าย : ขึ้นอยู่กับนิทรรศการ เวลาเปิด-ปิด: 10:00-18:00 (วันศุกร์ ปิด 20:00) วันปิดทำการ: ทุกวันจันทร์ (หากวันจันทร์เป็นวันหยุดราชการ จะปิดในวันถัดไป)ระยะทางจากสถานีโตเกียวถึงพิพิธภัณฑ์มิตซูบิชิอิจิโงคัง 600 เมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ7นาที

แหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ

พระราชวังโตเกียวอิมพีเรียล(Imperial Palace)



ภาพที่ 20 พระราชวังโตเกียวอิมพีเรียล

ที่มา : <http://j-cul.com/tradisional-dan-modern-area-di-tokyo/>

พระราชวังโตเกียวอิมพีเรียล Imperial Palace โดยปกติพระราชตำหนักและสวนชั้นในนั้น จะไม่เปิดให้เข้าชม ยกเว้นในวันที่ 2 มกราคม (เพื่อเฉลิมฉลองวันขึ้นปีใหม่) และวันที่ 23 ธันวาคม (วันคล้ายวันราชสมภพขององค์จักรพรรดิ) จะเปิดให้ประชาชนเข้าชมพระโถงของพระราชวังที่ได้จากสวนด้านใน สำหรับสวนบริเวณตะวันออกพระราชวังอิมพีเรียล( Imperial East Gardens) เปิดบริการตั้งแต่ 9.00 -16.00 น. เข้าชมได้ทุกวัน ยกเว้นวันจันทร์ ,วันศุกร์และในวันหยุดพิเศษอื่นๆ ตามแต่จะตามกำหนด ระยะทางจากสถานีโตเกียวถึงพระราชวังโตเกียวอิมพีเรียล 1 กิโลเมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ 13 นาที

## กินซ่า(Ginza)



ภาพที่ 21 กินซ่า

ที่มา :eliatourandtravel.blogspot.com

กินซ่าได้รับการขนานนามว่าเป็นหนึ่งในย่านแห่งความหรูหราที่โด่งดังที่สุดแห่งหนึ่งของโลก

แบรนด์ดีไซเนอร์ กัตตาการชั่นเยียม และลิมูชินคันยาวแผ่กระจายอยู่ทั่วกินซ่า แหล่งท่องเที่ยวระดับไฮเอนด์ที่เป็นที่ชื่นชอบของโตเกียวบรรดาบริษัทสินค้าประเภทเทคโนโลยี เช่น โซนี่ นิคอน และ แอปเปิ้ล ต่างเลือกเปิดตัวนวัตกรรมล่าสุดที่กินซ่าก่อนเสมอ เพราะเป็นย่านที่มีผู้ซื้อกำลังสูง ระยะทางจากสถานีโตเกียวถึงกินซ่า 1.5 กิโลเมตรใช้เวลาเดินทางประมาณ 18 นาที

การจัดพื้นที่รอบนอกสถานีเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ที่สัญจรไปมาและเป็นการสร้างรายได้ให้กับสถานีมากขึ้นและเป็นการกระจายรายได้ทำให้เกิดเป็นเศรษฐกิจหมุนเวียนและจากการศึกษาแผนทีบริเวณรอบสถานีซึ่งสถานที่ต่างๆทำให้เห็นกิจกรรมที่ต่อเนื่องจากการใช้สถานีที่เป็นทั้งด้านธุรกิจการค้าย่านท่องเที่ยวและสถานที่ประชุมจัดนิทรรศการซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชนและสอดคล้องกับลักษณะของพื้นที่เนื่องจากสถานที่สำคัญทั้ง 11 แห่งนี้อยู่ใกล้สถานีภายในรัศมี 400 ถึง 500 เมตรซึ่งเป็นระยะทางที่คนเต็มใจจะเดินทั้งไปจากสถานีไปยังสถานที่นั้นๆและจากสถานที่นั้นๆมายังสถานีอีกทั้งยังเพิ่มมูลค่าอสังหาริมทรัพย์ที่

พักอาศัยและสำนักงานที่อยู่ในรัศมีเดินเท้าจากสถานีขนส่งมวลชนราคาสูงกว่าอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ห่างไกลออกไป

การพัฒนาแบบ TOD จึงเป็นการพัฒนาอย่างชาญฉลาดเพราะลดการพึ่งพารถยนต์และสร้างโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ที่ยังไม่ได้ถูกใช้ประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพสร้างความเชื่อมต่อระหว่างที่พักอาศัยและแหล่งจ้างงาน



## บทที่ 5

### สรุปผลการศึกษา

สรุปผลการศึกษาเรื่องการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงสถานีโตเกียวเพื่อศึกษาการพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงบริเวณสถานีโตเกียวและการศึกษากิจกรรมต่อเนื่องจากการให้บริการสถานีรถไฟความเร็วสูงประเทศญี่ปุ่น

1. ในการศึกษาการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟโตเกียวที่มีรถไฟความเร็วสูงอย่างชินคันเซนตั้งอยู่บริเวณศูนย์กลางย่านมารุโนะอุจิเขตชิโยดะประเทศญี่ปุ่นซึ่งนับว่าเป็นสถานีที่เก่าแก่ของญี่ปุ่นพบว่าเมื่อเกิดการปรับปรุงพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีให้มีความทันสมัยมากขึ้น โดยสร้างสถานที่ทางการค้าและที่พักภายในบริเวณสถานีเพื่อรองรับประชาชนที่สัญจรไปมาและนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาใช้บริการจากพัฒนาสถานีดังกล่าวจึงเริ่มมีอาคารพาณิชย์เริ่มก่อสร้างตามมา จึงนับว่าการพัฒนาปรับปรุงพัฒนาพื้นที่เพื่อรับการเจริญเติบโตของกิจกรรมเชิงพาณิชย์จึงกลายเป็นย่านสำคัญทางธุรกิจของญี่ปุ่นแห่งหนึ่งและพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้มีความสะดวกปลอดภัย โดยการปรับปรุงโครงสร้างภายในสถานีเพื่อรองรับต่อภัยพิบัติจากสภาพธรรมชาติที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อตอบสนองสภาพบ้านเมืองโดยการเก็บรักษาองค์ประกอบเดิมของสถานีมากกว่าการรื้อถอนทั้งหมดแล้วสร้างใหม่ภายในมีการส่งเสริมประวัติศาสตร์ในการจัดแสดงแกลอรีความเป็นมาของสถานีในอดีตจนถึงปัจจุบันเพื่อเล่าถึงความเป็นมาให้คนในชาติและต่างชาติรับรู้ อีกทั้งมีการจัดรูปแบบพื้นที่โดยรอบสถานีให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆที่จำเป็นเช่นช่องทางเดินรถบริเวณหน้าสถานีเพื่อจัดระเบียบในการวิ่งรถหน้าสถานีบริเวณที่จอดรถแท็กซี่มีพื้นที่สาธารณะเพื่อสร้างแรงจูงใจให้กับผู้ประกอบการและผู้สัญจรในส่วนสถานีใกล้เคียงมีการปรับปรุงเพิ่มสัญญาณการจราจรทางเท้าเพิ่มขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้สัญจรจากการใช้สถานีมากขึ้น

2. ในการศึกษากิจกรรมต่อเนื่องจากการให้บริการสถานีรถไฟความเร็วสูงบริเวณใกล้เคียงสถานีนั้นมีสถานที่สำคัญทางการท่องเที่ยวและย่านธุรกิจจึงเป็นย่านสำคัญในการใน การสัญจรของนักธุรกิจและพนักงานเช่นการสร้างโรงแรมภายในสถานีโตเกียวเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว ซึ่งนักท่องเที่ยวนั้นไม่เพียงแต่ต้องการมาเที่ยวบริเวณใกล้เคียงสถานีแต่มาเยี่ยมชมสถานีด้วยเพราะถือเป็นสถานที่ทางประวัติศาสตร์ของชาวญี่ปุ่นที่มาช้านานสถานีโตเกียวจึงมีนักท่องเที่ยวแวะเวียนมาถ่ายรูปคู่สถานีมากมายและเป็นแหล่งรวมร้านค้าต่างๆและมีห้างสรรพสินค้าอย่างไดมารูที่อยู่ภายในสถานีบริการต่อผู้สัญจรในย่านมารุโนะอุจินั้นมีตึกสถานที่สำคัญต่างๆหลายแห่งซึ่งอยู่ใน

รัศมีที่สามารถเดินทางเท้าเมื่อออกจากสถานีโตเกียวโดยใช้ระยะเวลาไม่มากซึ่งเห็นได้ว่าพื้นที่บริเวณใกล้เคียงสถานีเกิดการสร้างพื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมได้แก่ร้านค้าต่างๆพาณิชย์กรรมและการบริการทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่มีการเกาะกลุ่มกันเป็นย่านการค้าเนื่องจากการได้ประโยชน์ร่วมกันของกิจกรรม โดยรอบสถานีเป็นบริเวณที่เกิดการค้ามากที่สุดเช่นห้างสรรพสินค้า โรงแรม ธนาคารร้านอาหารร้านค้าต่างๆเรียงรายกันไปตามเส้นทางคมนาคม

จากผลการศึกษาดังกล่าวที่ได้ศึกษามาข้างต้นทำให้ทราบว่า การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนแห่งใดแห่งหนึ่งให้มีความทันสมัยและสะดวกต่อประชาชนผู้สัญจรไปมาเป็นอีกหนึ่งสิ่งสำคัญในการกระตุ้นและพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศได้อีกทั้งซึ่งสถานีโตเกียวนั้นพัฒนาไปอย่าง Transit-Oriented Development เพราะเห็นได้ว่ามีการใช้พื้นที่อย่างผสมผสานในการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัยสำนักงานห้างสรรพสินค้าที่อยู่ภายในสถานีและบริเวณใกล้เคียงซึ่งสะดวกต่อการสัญจรทางเท้าและการใช้จักรยานและการเดินทางด้วยการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนหลายรูปแบบทำให้เห็นว่าบริเวณสถานีโตเกียวนั้นมีความหนาแน่นสูงพอที่จะสามารถจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนได้อย่างคุ้มค่าและก้าวหน้าไปอย่างสมบูรณ์แบบ

### นโยบายและการประยุกต์ใช้ประโยชน์

- 1.สามารถใช้เป็นข้อมูลเพื่อวางแผนในการเดินทางต่อจากสถานีโตเกียวได้
- 2.สามารถประเมินระยะเวลาและระยะทางจากสถานีโตเกียวไปยังบริเวณสถานที่สำคัญใกล้เคียง

### ข้อเสนอแนะและหัวข้องานวิจัยที่น่าสนใจ

ในการศึกษาในเรื่องการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงสถานีโตเกียวครั้งนี้มีข้อจำกัดในเรื่องเวลาและเนื้อหาข้อมูลอยู่บ้างหากมีเวลาในการจัดทำเพิ่มขึ้นผู้ศึกษาจะศึกษาเปรียบเทียบการพัฒนาพื้นที่บริเวณพื้นที่ขนส่งมวลชนที่สำคัญของญี่ปุ่นกับประเทศไทยว่าการพัฒนาที่เหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไรอีกด้วย

จากการศึกษาเรื่องการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงสถานีโตเกียวประเทศไทย ญี่ปุ่นแล้วคิดว่าหากผู้ที่สนใจในเรื่องการพัฒนาพื้นที่บริเวณขนส่งมวลชนที่เป็นปัจจัยในการลงทุนของการสร้างอาคารพาณิชย์ห้างสรรพสินค้าและที่อยู่อาศัยและอำนวยความสะดวกต่อผู้สัญจรไปมาและนักท่องเที่ยวจนกลายเป็นย่านเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศได้แก่

1. เป็นแนวทางในการศึกษาในการการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟในประเทศไทย
2. การศึกษาการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชนเปรียบเทียบระหว่างประเทศญี่ปุ่นและประเทศไทย

## บรรณานุกรม

### หนังสือภาษาไทย

กุลรัตน์ เกลียวจิตติกุล .(2551) .“การวิเคราะห์แหล่งท่องเที่ยวในกรุงโตเกียวและบริเวณใกล้เคียง .”

ปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิตเอเชียศึกษา สาขาภูมิศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร .  
เกษม ชูจารุกุล.( 2555). ระบบขนส่งและการดำเนินงาน .กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย

ปาติดา พิมพ์พระ.(2555). โตเกียวด้วยตัวเอง.กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ซันเดย์ อาฟเตอร์นูน

หานช่างเออร์,หลี่ตัวเหม่ย.(2552).Let’s go to Japan.กรุงเทพฯ: มารู โคะ

ศันสนีย์ แสงศิลา . (2555). “พฤติกรรมการเดินทางเพื่อเข้ามาใช้งานรถไฟฟ้าของชุมชนรอบสถานี  
รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ” ปริญญาภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาภูมิ  
สถาปัตยกรรมบัณฑิตวิทยาลัย ศิลปากร .

### ฐานข้อมูลออนไลน์

การปรับปรุงสถานีโตเกียว[ออนไลน์].เข้าถึงเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 . เข้าถึงได้จาก

[http://en.wikipedia.org/wiki/Tokyo\\_Station](http://en.wikipedia.org/wiki/Tokyo_Station)

การปรับปรุงสถานีโตเกียว[ออนไลน์].เข้าถึงเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2558 . เข้าถึงได้จาก

[http://translate.google.co.th/translate?hl=th&sl=en&u=http://en.wikipedia.org/  
wiki/Tokyo\\_Station&prev=search](http://translate.google.co.th/translate?hl=th&sl=en&u=http://en.wikipedia.org/wiki/Tokyo_Station&prev=search)

การพัฒนาพื้นที่เชิงพานิชรอบสถานีรถไฟ [ออนไลน์].เข้าถึงเมื่อวันที่ 10ตุลาคม2557. เข้าถึงได้จาก

<http://www.nstda.or.th/nstda-r-and-d/17020-transit>

การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ [ออนไลน์]. เข้าถึง  
เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน2557 . เข้าถึงได้จาก

[www.tuda.or.th/.../จัดรูปแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง](http://www.tuda.or.th/.../จัดรูปแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง)

การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูงบทเรียนจากภูมิภาคเอเชียตะวันออก[ออนไลน์].

เข้าถึงเมื่อวันที่ 20พฤศจิกายน2557.เข้าถึงได้จาก

[www.nstda.or.th/nac2014/download/.../BT-122.../Presenation-Saksit.pdf](http://www.nstda.or.th/nac2014/download/.../BT-122.../Presenation-Saksit.pdf)

กินซ่า[ออนไลน์].เข้าถึงเมื่อวันที่20พฤศจิกายน2557.เข้าถึงได้จาก

<https://th.airbnb.com/locations/tokyo/ginza>

แนวทางการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของไทย[ออนไลน์].เข้าถึงเมื่อวันที่15พฤศจิกายน2557.เข้าถึงได้จาก

[www.ghbhomecenter.com/journal/download.php014-019.pdf](http://www.ghbhomecenter.com/journal/download.php014-019.pdf)

แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน[ออนไลน์].เข้าถึงเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2557. เข้าถึงได้จาก

<http://www.oknation.net/blog/smartgrowth/2012/01/25/entry-1>

รถไฟฟ้าความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น[ออนไลน์].เข้าถึงเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2557 . เข้าถึงได้

จาก [http://www.asia.tu.ac.th/journal/J\\_Studies30\\_1/01-11.pdf](http://www.asia.tu.ac.th/journal/J_Studies30_1/01-11.pdf)

มารุโนะอูจิ[ออนไลน์].เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2557.เข้าถึงได้จาก

<http://www.talonjapan.com/marunouchi/>

ยุทธศาสตร์รถไฟ:สร้างรางเพื่อสร้างเมือง [ออนไลน์].เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2557.เข้าถึงได้

จาก <http://www.manager.co.th/AstvWeekend/ViewNews.aspx?NewsID=9560000010494>

สถานที่ท่องเที่ยวใกล้สถานีโตเกียว[ออนไลน์].เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2557 . เข้าถึงได้จาก

<http://www.japan-guide.com/e/e3037.html>

### ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ นามสกุล นางสาว

มัสดิน กลิ่นจ้อย

ที่อยู่

17/2 ซอยเพชรเกษม 79 แยก 17 แขวงหนองแขม เขตหนองแขม

กรุงเทพมหานคร 10160

เบอร์โทรศัพท์

081-448-5127

### ประวัติการศึกษา

ปีการศึกษา 2553 สำเร็จการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนสตรีวัด

อัสสัมชัญ กรุงเทพมหานคร

ปีการศึกษา 2554 เข้าศึกษาคณะอักษรศาสตร์ สาขาเอเชียศึกษา มหาวิทยาลัย

ศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์

ปีการศึกษา 2557 ศึกษาระดับปริญญาตรี คณะอักษรศาสตร์ สาขาเอเชียศึกษา

มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์

จังหวัดนครปฐม

แบบโอนลิขสิทธิ์ภาคนิพนธ์

สาขาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ข้าพเจ้า นางสาวมัสดิน กลิ่นจ้อย  
นักศึกษาชั้นปีที่ 4 วิชาเอกเอเชียศึกษา วิชาโทภาษาญี่ปุ่น  
ชื่อภาคนิพนธ์ การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงสถานีโตเกียว  
ชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาภาคนิพนธ์ อาจารย์ศศิพงษ์ โออินทร์  
ที่อยู่ติดต่อได้ภายหลังจากสำเร็จการศึกษา 17/2 ซอยเพชรเกษม 79 แยก 17 แขวงหนองแขม

เขตหนองแขม กรุงเทพมหานคร 10160

เบอร์โทรศัพท์ 081-448-5127

ลิขสิทธ์ของภาคนิพนธ์อันเป็นผลมาจากการศึกษาเล่าเรียนซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ  
หลักสูตรระดับปริญญาบัณฑิต ข้าพเจ้ายินดีโอนลิขสิทธ์ตามมาตรา ๑๗ วรรค ๒ แห่งพระราชบัญญัติ  
ลิขสิทธ์ พ.ศ. ๒๕๓๗ เป็นของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร โดยมีกำหนดตลอดอายุการ  
คุ้มครองลิขสิทธ์

ลงนามผู้โอน.....

(.....)

ลงนามผู้รับโอน.....

(.....)

...../...../.....