มติชน
Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: ประชาชื่น/กระแสทรรศน์
วันที่: จันทร์ 24 ธันวาคม 2561
ปีที่: 41 ฉบับที่: 14897 หน้า: 15(เต็มหน้า)
Col.Inch: 225.15 Ad Value: 247,665 PRValue (x3): 742,995 คลิป: ขาว-ดำ
คอลัมน์: ภาพ เก่า เล่าตำนาน: รถไฟญี่ปุ่น-รถไฟสยาม ตามกันมาติดๆ

รถไฟญี่ปุ่น-รถไฟสยาม ตามกันมาติดๆ

รถไฟหัวกระสุนรุ่นแรกของญี่ปุ่น

ภาพ เก่า เล่าตำนาน

ประวัติศาสตร์ของชนชาติญี่ปุ่นย้อนไปนับพันปี เกือบทุกยุคสมัย **"ออกแนวบู๊"** มีการประหัตประหาร ช่วงชิงอำนาจ สลับสับเปลี่ยนเรื่องการเมือง การปกครองแบบ **"สุดเหวี่ยงแรงโน้มถ่วงของโลก"** ทุกเหตุการณ์ที่อุบัติขึ้น ชาวญี่ปุ่นต่างมุ่งมั่นเรื่องชาตินิยม มีฟื้น-มีฟุบ ในที่สุดสามารถพัฒนาบ้านเกิดเมืองนอนของตนเองได้อย่างโดดเด่นราวปาฏิหาริย์

อาณาเขตของประเทศญี่ปุ่นเป็นเกาะโดดเดี่ยวในทะเล แทบไม่มีสายเลือดชนชาติอื่นๆ มาปนเป เคยรุ่งเรืองเฟื่องฟู มีศิลปวัฒนธรรมอันรุ่งโรจน์ เคยผ่านการนองเลือดด้วยฝีมือชนในชาติเดียวกัน ญี่ปุ่นเป็นชาติเดียวในโลกที่โดนทิ้งระเบิดปรมาณูถึง 2 ลูก เจอแผ่นดินไหว ผ่านสึนามิมาแล้วโชกโชน

ญี่ปุ่นเคยปิดประเทศไม่ค้าขาย ไม่คบหากับชาวตะวันตก ไม่ขอรับรู้ ปฏิเสธกระแสความเปลี่ยนแปลงทั้งสิ้นยาวนานถึง 200 ปีเศษ

ภาพเก่า...เล่าตำนาน ในตอนนี้จะขอเจาะประเด็นเรื่อง **"รถไฟหัวกระสุน"** ของญี่ปุ่นที่คนไทยใฝ่ฝันอยากมีบ้าง... เพียรตั้งคำถามว่า...ทำไม...เราถึงทำไม่ได้ และใครที่ทำได้(วะ) ?

ทำไมชนชาติญี่ปุ่นจึงเก่งนักหนา คนทั่วโลกยกย่องกิจการรถไฟญี่ปุ่น สยามและญี่ปุ่นเราเริ่มกิจการรถไฟมาในเวลาใกล้เคียงกันเมื่อ 100 กว่าปีที่แล้ว

ผมขอรวบรัดตัดตอน เพื่อพุ่งเข้าประเด็นกิจการรถไฟครับ

พ.ศ.2182 ญี่ปุ่นประกาศนโยบายปิดประเทศ มีชาวฮอลันดาเพียงชาติเดียวที่สามารถติดต่อค้าขายกับญี่ปุ่นได้ แต่ญี่ปุ่นยังคงทำการค้ากับประเทศในเอเชียอย่างจีน เกาหลี เวียดนาม และสยาม

กลุ่มประเทศทางตะวันตกหาทางกดดันบีบบังคับทุกวิธีการที่จะทำให้ญี่ปุ่นเปิดประเทศให้จงได้

พ.ศ.2396 ในสมัยของโชกุนโทกูกาวา พลเรือจัตวา แมทธิว ซี. เพอร์รี (Matthew C. Perry) นำเรือรบของสหรัฐอเมริกาจำนวน 4 ลำ เข้ามาจอดปิดอ่าวอูรางะใกล้กับนครเอโดะ เรียกร้องให้รัฐบาลโชกุนเปิดประเทศค้าขายกับสหรัฐอเมริกา มิฉะนั้นจะนำเรือติดอาวุธเข้าโจมตีเมืองเอโดะ

การทูตแบบเรือปืน (Gunboat diplomacy)

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: ประชาชื่น/กระแสทรรศน์
วันที่: จันทร์ 24 ธันวาคม 2561
ปีที่: 41 ฉบับที่: 14897 หน้า: 15(เต็มหน้า)
Col.Inch: 225.15 Ad Value: 247,665 PRValue (x3): 742,995 คลิป: ขาว-ดำ
คอลัมน์: ภาพ เก่า เล่าตำนาน: รถไฟญี่ปุ่น-รถไฟสยาม ตามกันมาติดๆ

ได้ผลเสมอ รัฐบาลโชกุนภายใต้การนำของโชกุน อิเอโยชิ ตื่นตระหนกอย่างมากจน เกิดล้มป่วยจนถึงแก่กรรมในปีเดียวกัน

บุตรชายของโชกุน คือ **โทกูงาวะ อิเอซาดะ** ซึ่งสุขภาพไม่ดีนักขึ้นดำรงตำแหน่งโชกุนคนต่อมา

ในปี พ.ศ.2397 ญี่ปุ่นยินยอมทำตามข้อเรียกร้องของนายพลเพอร์รี ลงนามในข้อตกลงเมืองคานางาวะ (Convention of Kanagawa) โดยรัฐบาลโชกุนยอมเปิดเมืองท่าชิโมดะ (Shimoda) และฮาโกดาเตะ (Hakodate) ให้แก่เรือของสหรัฐอเมริกาเข้ามาค้าขาย

วันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2401 ญี่ปุ่นทำสนธิสัญญาเพื่อมิตรภาพและการค้า (Treaty of Amity and Commerce) กับสหรัฐอเมริกา ซึ่งมี นายทาวน์เซนด์ แฮร์ริส (Townsend Harris) เป็นตัวแทนใน เรียกว่าสนธิสัญญาแฮร์ริส (Harris Treaty)

พิธีดังกล่าวลงนามบนดาดฟ้าเรือยูเอสเอสเพาว์ฮาทัน (U.S.S. Powhatan) ในอ่าวเอะโดะ เพื่อเปิดเมืองท่าคะนะงะวะและอีก 4 เมืองของญี่ปุ่น ตลอดจนให้สิทธิสภาพนอกอาณาเขตแก่ชาวต่างชาติ

พ.ศ.2403 รัฐบาลโชกุนแต่งตั้งคณะทูตเดินทางไปยังสหรัฐอเมริกา เพื่อเจริญสัมพันธไมตรีและเรียนรู้วิทยาการตะวันตก พบว่าชนชาติตนเองล้าหลังสังคมโลกหลายชุม

พ.ศ.2411 กลุ่มซามูไรหัวก้าวหน้าก็บีบบังคับให้โชกุนลงจากอำนาจ และสถาปนาระบบจักรพรรดิขึ้นมาใหม่

ญี่ปุ่นส่งคนรุ่นใหม่ไปยัง เยอรมนี ฝรั่งเศส อังกฤษ และอเมริกา เพื่อศึกษาวิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ และการแพทย์ หลังจากนั้นไม่นานก็เริ่มก่อตั้งมหาวิทยาลัยแบบตะวันตกในกรุงโตเกียว เกียวโต และที่อื่นๆ

ญี่ปุ่นเริ่มสร้างชาติใหม่ ก้าวกระโดดไปข้างหน้าได้รวดเร็วอย่างไม่น่าเชื่อโดยเฉพาะด้านเทคโนโลยี

หลังจากเปิดประเทศเพียง 60 ปี ญี่ปุ่นสร้างกองทัพเรือที่ทันสมัยขนาดเข้าทำศึกถล่มกองทัพเรือของรัสเซียชะจมมหาสมุทรได้ระเนระนาด แบบโลกตะลึง

ในยุคก่อน พ.ศ.2413 (ตรงกับช่วงต้นรัชสมัยในหลวง ร.5) นั้น การขนส่งในญี่ปุ่นก็ไม่แตกต่างจากสยามประเทศ เดินเท้าและแม่น้ำเป็นหลัก ใช้ ม้า วัว และเรือ เป็นพาหนะหลักในการขนคนและสินค้า ในขณะที่ยุโรปในเวลานั้นกิจการรถไฟรุ่งเรือง ก้าวหน้ากว่าใครเพื่อน โดยเฉพาะอังกฤษ

ผมขอเลี้ยวเข้าสู่ประเด็น **"รถไฟหัวกระสุน"** ของญี่ปุ่นครับ

พ.ศ.2412 หลังจากญี่ปุ่นเปิดประเทศ นาย Harry Parkes ผู้แทนการค้าอังกฤษประจำ

■ Type 1B1 compound tank engine. First domestically-built locomotive.
(Transportation Museum, Tokyo)

ญี่ปุ่น ได้เสนอโครงการสร้างระบบรถไฟให้กับรัฐบาลราชวงศ์เมจิ

ปลายปีนั้นเอง โครงการทางรถไฟระหว่างโตเกียว โกเบ ก็ได้รับการอนุมัติ โดยรัฐบาลเมจิ โดยใช้เงินกู้จาก Oriental Bank ธนาคารสัญชาติอังกฤษ อุปกรณ์ เครื่องมือ ราง หัวรถจักร ตู้โดยสาร นำเข้าจากอังกฤษทั้งหมด

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ วิศวกร เงินกู้ ที่อังกฤษเสนอรัฐบาลญี่ปุ่น เหมือนกับที่อังกฤษเข้ามาลงทุนวางรางรถไฟสายใต้ให้กับสยามในสมัยในหลวง ร.5

14 ตุลาคม 2415 ทางรถไฟสายแรก โตเกียว-โยโกฮามา เปิดบริการ เริ่มจากสถานีชิมบาชิ (Shimbashi) ไปถึง สถานีโยโกฮามา (Yokohama) ระยะทาง 29 กม. ใช้เวลา 35 นาที สร้างและบริการโดย Japan Government Railways หรือ JGR โดยมีประเทศอังกฤษให้คำปรึกษา รางกว้าง 1.067 ม. หัวรถจักรไอน้ำนำเข้ามาจากอังกฤษ

นาย Briton Edmund Morell หัวหน้าวิศวกรคนแรกของ JGR ผู้ได้รับการยกย่องว่าเป็นบิดาแห่งระบบรถรางในญี่ปุ่นครับ

พ.ศ.2436 สยามเปิดการเดินรถไฟสายแรกในประวัติศาสตร์ คือ กรุงเทพฯ-ปากน้ำ สมุทรปราการ เป็นกิจการของเอกชน ความยาว 21.3 กม. ดำเนินกิจการโดยชาวเดนมาร์ก และเลิกกิจการไปเมื่อ 1 มกราคม พ.ศ.2503

ในช่วงแรกๆ นั้น วิศวกร คนขับ ช่าง เจ้าหน้าที่ ที่ทำงานในระบบรถไฟในญี่ปุ่น เป็นชาวอังกฤษเกือบทั้งหมด

พฤษภาคม พ.ศ.2420 ญี่ปุ่นที่เป็น **"ชาตินิยมสุดโต่ง"** ขอก่อตั้ง Engineer Training College ที่เมืองโอซากา เพื่อผลิตบุคลากรด้านกิจการรถไฟให้กับประเทศญี่ปุ่น

ปี พ.ศ.2423-2433 ชาวญี่ปุ่นก็สามารถเรียนรู้ เข้ามาทำงานแทนชาวอังกฤษทั้งหมดในระบบรถไฟ

จะเห็นได้ว่า กิจการรถไฟญี่ปุ่นพัฒนาอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง มีทิศทางชัดเจน ไม่ว่าใครจะมาปกครองประเทศ ไม่มีการปัดแข้งปัดขา ทุกอย่างเพื่อประโยชน์ของบ้านเมือง

ในช่วงต้น ญี่ปุ่นออกสตาร์ตกิจการรถไฟด้วยการจัดตั้ง "การรถไฟของรัฐ" ดำเนินการโดยบริษัทแห่งชาติ ภายใต้การควบคุมของสถาบันรถไฟ ภายหลังการโอนกิจการรถไฟให้เป็นกิจการของรัฐใน พ.ศ.2449

ต่อมากระทรวงรถไฟ กระทรวงคมนาคม และการสื่อการก็ได้เข้าถือครองกิจการรถไฟ และเป็นผู้ควบคุมกิจการรถไฟทั้งหมด โดยให้ประกาศให้ใช้ชื่อ การรถไฟแห่งรัฐบาลญี่ปุ่น (Japan Government Railway : JGR)

พ.ศ.2449 โรงงานผลิตหัวรถจักรและชิ้นส่วนรถไฟในญี่ปุ่นได้เอง การรถไฟญี่ปุ่นเจริญเติบโต และขณะนั้นอุตสาหกรรมหนักต่างๆ กำลังขยายตัว กองทัพญี่ปุ่นกลายเป็นผู้เชี่ยวชาญกิจการรถไฟ เนื่องจากกองทัพญี่ปุ่นไปทำสงครามกับรัสเซียในแมนจูเรีย ไปรบที่ไหนสร้างทางรถไฟที่นั่น

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: ประชาชื่น/กระแสทรรศน์
วันที่: จันทร์ 24 ธันวาคม 2561
ปีที่: 41 **ฉบับที่:** 14897 **หน้า:** 15(เต็มหน้า)
Col.Inch: 225.15 **Ad Value:** 247,665 **PRValue (x3):** 742,995 **คลิป:** ขาว-ดำ
คอลัมน์: ภาพ เก่า เล่าตำนาน: รถไฟญี่ปุ่น-รถไฟสยาม ตามกันมาติดๆ

วิวัฒนาการรถไฟญี่ปุ่น

นาย Briton Edmund Morell บิดาการรถไฟญี่ปุ่น

รัฐบาลญี่ปุ่นมั่นใจว่าทำกิจการรถไฟได้ มีกำไรแน่นอน จึงตัดสินใจซื้อกิจการรถไฟมาจากเอกชนมาดำเนินการชะเอง

พ.ศ.2449 กิจการรถไฟ 17 บริษัทของเอกชนถูกรัฐบาลซื้อไปทำเอง ต่อมารัฐบาลญี่ปุ่นได้ควบรวมทางรถไฟสายหลักต่างๆ ในประเทศมาเป็นของรัฐ เหลือเพียงสายท้องถิ่นที่ยังดำเนินงานโดยเอกชน เส้นทางรถไฟ 90% อยู่ภายใต้การดำเนินงานของรัฐบาล

พ.ศ.2455 ญี่ปุ่นได้ยกเลิกการนำเข้ารถไฟจากต่างประเทศ หันมาใช้ของที่ผลิตในประเทศคิดเอง ทำเอง

พ.ศ.2460 เริ่มสร้างระบบรถไฟใต้ดินในโตเกียว โดยเลียนแบบมาจากลอนดอน ปารีส และนิวยอร์ก จัดตั้งบริษัท Tokyo Underground Railway Company กรุงโตเกียวเติบโต มีประชากรราว 4.1 ล้านคน มีปัญหาเรื่องการระบบขนส่งมวลชน

พ.ศ.2470 โตเกียวมีเส้นทางรถไฟใต้ดินสายแรก ความยาว 2.2 กม. และขยายเป็น 8 กม. ในปี 2477 เชื่อมระหว่าง Asakusa กับ Shimhashi

พ.ศ.2473 ระบบรางในโตเกียวมีความยาวรวมกันถึง 210 กม. ให้บริการผู้โดยสารวันละ 1.3 ล้านคน

ญี่ปุ่นแข็งแกร่ง เป็นมหาอำนาจเกริกไกร รบชนะจีน รบชนะรัสเซีย บุกยึดเกาหลี และในที่สุดตัดสินในโจมตีเพิร์ลฮาเบอร์ สหรัฐอเมริกา ในวันที่ 7 ธันวาคม 2484 เข้าสู่สงครามโลกครั้งที่ 2

8 ธันวาคม 2484 ญี่ปุ่น ชาตินักรบ ก่อสงครามขยายตัวไปทั่วเอเชีย รวมทั้งส่งกำลังทหารนับหมื่นมายกพลขึ้นบกทางฝั่งอ่าวไทย กองทัพญี่ปุ่นเข้ามาสร้างทางรถไฟจากสถานีหนองปลาดุก ราชบุรี เพื่อไปตะลุยกับกองทัพอังกฤษในพม่า

กองทัพญี่ปุ่นจอมโหด นำเชลยศึกนับหมื่น มาสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแคว เชลยศึกฝรั่งตาน้ำข้าวเสียชีวิตตายเป็นเบือ เพื่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแควที่กาญจนบุรี มีชื่อเสียงก้องโลก และวางรางรถไฟข้ามพรมแดนเข้าไปในพม่า

ญี่ปุ่นชาติเดียวรบกับสหรัฐ รบกับอังกฤษ ออสเตรเลีย ในภูมิภาคเอเชียทั้งบนบก ในทะเล อย่างทรหดเหนือมนุษย์

ญี่ปุ่นพ่ายแพ้สงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ.2488 หลังโดนปรมาณูไป 2 ลูก ชาวญี่ปุ่นสะบักสะบอม บ้านเมืองเสียหายพังพินาศ คนตายนับล้าน สหรัฐเข้ามาปกครองประเทศญี่ปุ่น

พ.ศ.2492 สหรัฐอเมริกาที่ได้เข้ามาควบคุมญี่ปุ่นก็ได้จัดการปฏิรูปการรถไฟญี่ปุ่นให้เป็นบริษัทมหาชน เรียกว่า การรถไฟแห่งประเทศญี่ปุ่น (Japanese National Railways: JNR)

การปฏิรูปกิจการรถไฟ ทำให้การก่อสร้างซ่อมแซมระบบรถไฟเป็นไปอย่างรวดเร็ว และมีการเปลี่ยนแปลงไปใช้ไฟฟ้าแทนดีเซล ติดตั้งสายนำไฟฟ้าไปตามเส้นทางหลักต่างๆ และยกเลิกการใช้รถจักรไอน้ำทั้งหมด

พ.ศ.2500 รถไฟฟ้า 101 series แบบแรกที่ถูกนำมาใช้ทดแทนรถจักรไอน้ำ ญี่ปุ่นกู้เงินจาก World Bank

พ.ศ.2501 เริ่มก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงในสาย Tokaido Shinkansen ที่เชื่อมระหว่างโตเกียว-โอซากา ระยะทาง 515 กม. โดยเป็นการวางระบบรางใหม่ทั้งระบบเป็นรางคู่ ขนาดมาตรฐานหรือ 1.435 เมตร พร้อมทั้งยกระดับเส้นทางใหม่

พ.ศ.2507 ญี่ปุ่น คิดใหม่ ทำใหม่ เริ่มสร้างรถไฟความเร็วสูง "ชินคันเซ็น" ทำให้ญี่ปุ่นนับเป็นชาติแรกที่มีการสร้างรถไฟความเร็วสูงแบบใหม่นี้

ญี่ปุ่นจำเป็นต้องกู้เงินธนาคารโลกมาเป็นทุนก่อสร้างเส้นทางนี้ถึง 80 ล้านเหรียญสหรัฐ แต่ภายหลังพบว่ามีการคำนวณงบประมาณที่ผิดพลาด ทำให้ค่าใช้จ่ายสูงขึ้นถึงสองเท่าตัว นาย Shinji Sogo จึงขอลาออกจากตำแหน่งเพื่อแสดงความรับผิดชอบ

พ.ศ.2507 ทางรถไฟ Tokaido Shinkansen แล้วเสร็จ โดยรถรุ่นแรกที่นำมาวิ่งคือ Shinkansen 0 Series ซึ่งมีความเร็วในการใช้งานจริงสูงสุดอยู่ที่ 210 กม./ชม.

รถรุ่นนี้ถูกใช้งานมาจนปลดระวางไปใน พ.ศ.2551 ทางรถไฟความเร็วสูงสายใหม่นี้ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก มีผู้โดยสารถึง 100 ล้านคนภายในเวลาไม่ถึง 3 ปี และมีผู้โดยสารรวม 1,000 ล้านคนในปี 2519 ช่วงนั้นจึงนับเป็นยุคทองของการรถไฟญี่ปุ่น

ใช่ว่ากิจการรถไฟชินคันเซ็นจะโรยไปด้วยกลีบกุหลาบ...

ปี 2530 กิจการรถไฟญี่ปุ่นที่ขยายตัวออกไป มีหนี้สินถึง 280 ล้านเหรียญสหรัฐ ทำให้ต้องขึ้นค่าโดยสารเกินกว่าจะรับไหว กิจการรถไฟทำท่าจะไปไม่รอด

ในปีเดียวกันนั้นเอง รัฐสภาญี่ปุ่นมีมติให้แปรรูปการรถไฟไปเป็นของเอกชน โดยแตกเป็นบริษัท 6 ย่อยตามภูมิภาคเช่น JR-Central, JR-West, JR-East ฯลฯ โดยเรียกรวมๆ กันว่า Japan Railways Group หรือ JR Group

การแปรรูปเป็นเอกชนนี่เองทำให้แต่ละบริษัทมีอิสระในการดำเนินการมากขึ้นและที่สำคัญคือเกิดการแข่งขันระหว่างองค์กร โดย

iQNewsClip
www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: ประชาชื่น/กระแสทรรศน์
วันที่: จันทร์ 24 ธันวาคม 2561
ปีที่: 41 **ฉบับที่:** 14897 **หน้า:** 15(เต็มหน้า)
Col.Inch: 225.15 **Ad Value:** 247,665 **PRValue (x3):** 742,995 **คลิป:** ขาว-ดำ
คอลัมน์: ภาพ เก่า เล่าตำนาน: รถไฟญี่ปุ่น-รถไฟสยาม ตามกันมาติดๆ

การเปลี่ยนแปลงเริ่มจากการลดจำนวนคนงาน และพัฒนาสิ่งที่มีอยู่เดิมให้ดีขึ้น มีผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ผู้คนก็หันกลับมาสนใจการเดินทางด้วยรถไฟอีกครั้ง

นอกจาก JR Group จะประกอบไปด้วยบริษัทเดินรถตามภูมิภาคแล้ว ยังประกอบไปด้วยอีก 3 บริษัทย่อยคือ JR Freight ดูแลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ซึ่งก่อตั้งขึ้นพร้อมกับ 6 บริษัทแรก และอีก 2 หน่วยงาน คือ Railway Technical Research Institute (RTRI) และ JR Information Systems ซึ่ง RTRI

หน่วยงานนี้เป็นส่วนสำคัญอย่างมากกับการพัฒนารถไฟในญี่ปุ่นในช่วงหลัง เนื่องจากเป็นองค์กรที่ดำเนินการวิจัยและพัฒนาทุกสิ่งที่เกี่ยวกับรถไฟ ตั้งแต่การพัฒนาความปลอดภัยไปจนถึงการออกแบบรถไฟความเร็วสูงในอนาคต เช่น Maglev และรถไฟที่สามารถใช้ได้ทั้งรางแคบและรางมาตรฐาน

จากการทำงานอย่างเป็นเอกภาพระหว่าง JR Group ทำให้รถไฟในญี่ปุ่นฟื้นตัวขึ้นมาใหม่และยิ่งใหญ่กว่าเดิม ทั้งคุณภาพ การบริการและความเร็ว จนก้าวขึ้นเป็นแนวหน้าในการพัฒนาระบบรถไฟของโลกในทุกวันนี้

โครงการชินคันเซ็นที่สำเร็จนี้ ต้องยกความดีความชอบให้นาย Hideo Shima วิศวกรใหญ่ และนาย Shinji Sogo ประธานคนแรกของ JNR เพราะในช่วงแรกก็มีเสียงต่อต้านมีมุมมองแตกต่างเรื่องอนาคตของการขนส่งว่าน่าจะเข้าสู่ยุคขนส่งทางอากาศและรถไฟก็น่าจะตกยุค

แต่นาย Shinji Sogo ได้ยืนกรานในแนวคิดรถไฟความเร็วสูงและสามารถผลักดันจนเป็นที่สำเร็จ ซึ่งทำให้ญี่ปุ่นนับเป็นชาติแรกที่มีการสร้างรถไฟความเร็วสูงแบบใหม่นี้

รถไฟหัวกระสุนความเร็วสูงสะท้อนความเป็นอารยะของชนชาติญี่ปุ่น ทั้งๆ ที่เพิ่งเริ่มตั้งตัวเมื่อศตวรรษที่ 19 ในสมัยราชวงศ์เมจินี่เอง

เรื่องของภูมิศาสตร์ประเทศญี่ปุ่นก็มีส่วนให้ญี่ปุ่นต้องกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศรถไฟญี่ปุ่นเป็นตัวจักรขับเคลื่อนประเทศให้เติบใหญ่ ปัจจุบันมีลูกค้าใช้บริการปีละ 143 ล้านคนต่อปี

การเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญที่สุดคือ การแบ่งกิจการรถไฟให้กับ 6 บริษัทเพื่อดำเนินการ JR East ที่ขนย้ายผู้โดยสารมากที่สุด ไม่ต้องการเงินสนับสนุนจากรัฐบาลเลย

ประเด็นสำคัญ คือ บริษัทนี้เป็นเจ้าของสาธารณูปโภคทั้งหมดตลอดเส้นทาง ตัวสถานีรางรถไฟ เป็นเจ้าของที่ดิน ร้านค้า สิ่งปลูกสร้างตลอด 2 ข้างทาง ทำให้มีเงินหมุนเวียนในระบบกิจการรถไฟ

ลองย้อนสรุปเหตุการณ์ พัฒนาการของรถไฟญี่ปุ่นครับ

1 2 มิถุนายน พ.ศ.2415 - พิธีเปิดทางรถไฟสายโตเกียว-โยโกฮามา

1 ตุลาคม พ.ศ.2450 - โอนกิจการรถไฟมาเป็นของรัฐสำเร็จภายใต้ พ.ร.บ.รถไฟ พ.ศ. 2449

1 มิถุนายน พ.ศ.2492 - จัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศญี่ปุ่น

1 ตุลาคม พ.ศ.2507 - เปิดบริการรถไฟความเร็วสูงโทไกโด ชินคันเซ็นเป็นครั้งแรก

1 เมษายน พ.ศ.2530 - ยกเลิกการรถไฟแห่งประเทศญี่ปุ่น จัดตั้งกลุ่มบริษัทรถไฟญี่ปุ่น 6 บริษัท

คิดเป็น ทำเป็น กล้าคิด กล้าทำ มีผู้นำที่เก่ง ฉลาด ไม่กลัวการเปลี่ยนแปลง รถไฟหัวกระสุนของญี่ปุ่นไม่เป็นสองรองใครในโลก คนไทยอยากเห็นสิ่งนี้เกิดขึ้นในแผ่นดินไทยบ้าง

ใครทำได้...ให้มาแสดงฝีมือ เพื่ออนาคตของประเทศนี้

พลเอก นิพัทธ์ ทองเล็ก

ข้อมูลบางส่วนจาก : Why Japan leads the world in high-speed train. และ ประวัติศาสตร์รถไฟญี่ปุ่น โดย : SmokedSalmon @ Pantip.com

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

มติชน กรอบบ่าย
Matichon (Mid-Day)
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: ประชาชื่น/กระแสทรรศน์
วันที่: จันทร์ 24 ธันวาคม 2561
ปีที่: 41 ฉบับที่: 14897 หน้า: 15(เต็มหน้า)
Col.Inch: 225.15 Ad Value: 247,665 PRValue (x3): 742,995 คลิป: ขาว-ดำ
คอลัมน์: ภาพ เก่า เล่าตำนาน: รถไฟญี่ปุ่น-รถไฟสยาม ตามกันมาติดๆ

รถไฟญี่ปุ่น-รถไฟสยาม ตามกันมาติดๆ

รถไฟหัวกระสุนรุ่นแรกของญี่ปุ่น

ภาพ เก่า เล่าตำนาน

ประวัติศาสตร์ของชนชาติญี่ปุ่นย้อนไปนับพันปี เกือบทุกยุคสมัย **"ออกแนวบู๊"** มีการประหัตประหาร ช่วงชิงอำนาจ สลับสับเปลี่ยนเรื่องการเมือง การปกครองแบบ **"สุดเหวี่ยงแรงโน้มถ่วงของโลก"** ทุกเหตุการณ์ที่อุบัติขึ้น ชาวญี่ปุ่นต่างมุ่งมั่นเรื่องชาตินิยม มีฟื้น-มีฟุบ ในที่สุดสามารถพัฒนาบ้านเกิดเมืองนอนของตนเองได้อย่างโดดเด่นราวปาฏิหาริย์

อาณาเขตของประเทศญี่ปุ่นเป็นเกาะโดดเดี่ยวในทะเล แทบไม่มีสายเลือดชนชาติอื่นๆ มาปนเป เคยรุ่งเรืองเฟื่องฟู มีศิลปวัฒนธรรมอันรุ่งโรจน์ เคยผ่านการนองเลือดด้วยฝีมือชนในชาติเดียวกัน ญี่ปุ่นเป็นชาติเดียวในโลกที่โดนทิ้งระเบิดปรมาณูถึง 2 ลูก เจอแผ่นดินไหว ผ่านสึนามิมาแล้วโชกโชน

ญี่ปุ่นเคยปิดประเทศไม่ค้าขาย ไม่คบหากับชาวตะวันตก ไม่ขอรับรู้ ปฏิเสธกระแสความเปลี่ยนแปลงทั้งสิ้นยาวนานถึง 200 ปีเศษ

ภาพเก่า...เล่าตำนาน ในตอนนี้จะขอเจาะประเด็นเรื่อง **"รถไฟหัวกระสุน"** ของญี่ปุ่นที่คนไทยใฝ่ฝันอยากมีบ้าง... เพียรตั้งคำถามว่า...ทำไม...เราถึงทำไม่ได้ และใครที่ทำได้(วะ) ?

ทำไมชนชาติญี่ปุ่นจึงเก่งนักหนา คนทั่วโลกยกย่องกิจการรถไฟญี่ปุ่น สยามและญี่ปุ่นเราเริ่มกิจการรถไฟมาในเวลาใกล้เคียงกันเมื่อ 100 กว่าปีที่แล้ว

ผมขอรวบรัดตัดตอน เพื่อพุ่งเข้าประเด็นกิจการรถไฟครับ

พ.ศ.2182 ญี่ปุ่นประกาศนโยบายปิดประเทศ มีชาวฮอลันดาเพียงชาติเดียวที่สามารถติดต่อค้าขายกับญี่ปุ่นได้ แต่ญี่ปุ่นยังคงทำการค้ากับประเทศในเอเชียอย่างจีน เกาหลี เวียดนาม และสยาม

กลุ่มประเทศทางตะวันตกหาทางกดดันบีบบังคับทุกวิธีการที่จะทำให้ญี่ปุ่นเปิดประเทศให้จงได้

พ.ศ.2396 ในสมัยของโชกุนโทกูกาวา พลเรือจัตวา แมทธิว ซี. เพอร์รี (Matthew C. Perry) นำเรือรบของสหรัฐอเมริกาจำนวน 4 ลำ เข้ามาจอดปิดอ่าวอูรางะใกล้กับนครเอโดะ เรียกร้องให้รัฐบาลโชกุนเปิดประเทศค้าขายกับสหรัฐอเมริกา มิฉะนั้นจะนำเรือติดอาวุธเข้าโจมตีเมืองเอโดะ

การทูตแบบเรือปืน (Gunboat diplomacy)

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

มติชน กรอบบ่าย
Matichon (Mid-Day)
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: ประชาชื่น/กระแสทรรศน์
วันที่: จันทร์ 24 ธันวาคม 2561
ปีที่: 41 **ฉบับที่:** 14897 **หน้า:** 15(เต็มหน้า)
Col.Inch: 225.15 **Ad Value:** 247,665 **PRValue (x3):** 742,995 **คลิป:** ขาว-ดำ
คอลัมน์: ภาพ เก่า เล่าตำนาน: รถไฟญี่ปุ่น-รถไฟสยาม ตามกันมาติดๆ

ได้ผลเสมอ รัฐบาลโชกุนภายใต้การนำของโชกุน อิเอโยชิ ตื่นตระหนกอย่างมากจน เกิดล้มป่วยจนถึงแก่กรรมในปีเดียวกัน

บุตรชายของโชกุน คือ **โทกูงาวะ อิเอซาดะ** ซึ่งสุขภาพไม่ดีนักขึ้นดำรงตำแหน่งโชกุนคนต่อมา

ในปี พ.ศ.2397 ญี่ปุ่นยินยอมทำตามข้อเรียกร้องของนายพลเพอร์รี ลงนามในข้อตกลงเมืองคานางาวะ (Convention of Kanagawa) โดยรัฐบาลโชกุนยอมเปิดเมืองท่าชิโมดะ (Shimoda) และฮาโกดาเตะ (Hakodate) ให้แก่เรือของสหรัฐอเมริกาเข้ามาค้าขาย

วันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ.2401 ญี่ปุ่นทำสนธิสัญญาเพื่อมิตรภาพและการค้า (Treaty of Amity and Commerce) กับสหรัฐอเมริกา ซึ่งมี นายทาวน์เซนด์ แฮร์ริส (Townsend Harris) เป็นตัวแทนใน เรียกว่าสนธิสัญญาแฮร์ริส (Harris Treaty)

พิธีดังกล่าวลงนามบนดาดฟ้าเรือยูเอสเอสเพาว์ฮาทัน (U.S.S. Powhatan) ในอ่าวเอะโดะ เพื่อเปิดเมืองท่าคะนะงะวะและอีก 4 เมืองของญี่ปุ่น ตลอดจนให้สิทธิสภาพนอกอาณาเขตแก่ชาวต่างชาติ

พ.ศ.2403 รัฐบาลโชกุนแต่งตั้งคณะทูตเดินทางไปยังสหรัฐอเมริกา เพื่อเจริญสัมพันธไมตรีและเรียนรู้วิทยาการตะวันตก พบว่าชนชาติตนเองล้าหลังสังคมโลกหลายชุม

พ.ศ.2411 กลุ่มซามูไรหัวก้าวหน้าก็บีบบังคับให้โชกุนลงจากอำนาจ และสถาปนาระบบจักรพรรดิขึ้นมาใหม่

ญี่ปุ่นส่งคนรุ่นใหม่ไปยัง เยอรมนี ฝรั่งเศส อังกฤษ และอเมริกา เพื่อศึกษาวิทยาศาสตร์ วิศวกรรมศาสตร์ และการแพทย์ หลังจากนั้นไม่นานก็เริ่มก่อตั้งมหาวิทยาลัยแบบตะวันตกในกรุงโตเกียว เกียวโต และที่อื่นๆ

ญี่ปุ่นเริ่มสร้างชาติใหม่ ก้าวกระโดดไปข้างหน้าได้รวดเร็วอย่างไม่น่าเชื่อโดยเฉพาะด้านเทคโนโลยี

หลังจากเปิดประเทศเพียง 60 ปี ญี่ปุ่นสร้างกองทัพเรือที่ทันสมัยขนาดเข้าทำศึกถล่มกองทัพเรือของรัสเซียชะจมมหาสมุทรได้ระเนระนาด แบบโลกตะลึง

ในยุคก่อน พ.ศ.2413 (ตรงกับช่วงต้นรัชสมัยในหลวง ร.5) นั้น การขนส่งในญี่ปุ่นก็ไม่แตกต่างจากสยามประเทศ เดินเท้าและแม่น้ำเป็นหลัก ใช้ ม้า วัว และเรือ เป็นพาหนะหลักในการขนคนและสินค้า ในขณะที่ยุโรปในเวลานั้นกิจการรถไฟรุ่งเรือง ก้าวหน้ากว่าใครเพื่อน โดยเฉพาะอังกฤษ

ผมขอเลี้ยวเข้าสู่ประเด็น **"รถไฟหัวกระสุน"** ของญี่ปุ่นครับ

พ.ศ.2412 หลังจากญี่ปุ่นเปิดประเทศ นาย Harry Parkes ผู้แทนการค้าอังกฤษประจำ

■ Type 1B1 compound tank engine. First domestically-built locomotive.
(Transportation Museum, Tokyo)

ญี่ปุ่น ได้เสนอโครงการสร้างระบบรถไฟให้กับรัฐบาลราชวงศ์เมจิ

ปลายปีนั้นเอง โครงการทางรถไฟระหว่างโตเกียว โกเบ ก็ได้รับการอนุมัติ โดยรัฐบาลเมจิ โดยใช้เงินกู้จาก Oriental Bank ธนาคารสัญชาติอังกฤษ อุปกรณ์ เครื่องมือ ราง หัวรถจักร ตู้โดยสาร นำเข้าจากอังกฤษทั้งหมด

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ วิศวกร เงินกู้ ที่อังกฤษเสนอรัฐบาลญี่ปุ่น เหมือนกับที่อังกฤษเข้ามาลงทุนวางรางรถไฟสายใต้ให้กับสยามในสมัยในหลวง ร.5

14 ตุลาคม 2415 ทางรถไฟสายแรก โตเกียว-โยโกฮามา เปิดบริการ เริ่มจากสถานีชิมบาชิ (Shimbashi) ไปถึง สถานีโยโกฮามา (Yokohama) ระยะทาง 29 กม. ใช้เวลา 35 นาที สร้างและบริการโดย Japan Government Railways หรือ JGR โดยมีประเทศอังกฤษให้คำปรึกษา รางกว้าง 1.067 ม. หัวรถจักรไอน้ำนำเข้ามาจากอังกฤษ

นาย Briton Edmund Morell หัวหน้าวิศวกรคนแรกของ JGR ผู้ได้รับการยกย่องว่าเป็นบิดาแห่งระบบรถรางในญี่ปุ่นครับ

พ.ศ.2436 สยามเปิดการเดินรถไฟสายแรกในประวัติศาสตร์ คือ กรุงเทพฯ-ปากน้ำ สมุทรปราการ เป็นกิจการของเอกชน ความยาว 21.3 กม. ดำเนินกิจการโดยชาวเดนมาร์ก และเลิกกิจการไปเมื่อ 1 มกราคม พ.ศ.2503

ในช่วงแรกๆ นั้น วิศวกร คนขับ ช่าง เจ้าหน้าที่ ที่ทำงานในระบบรถไฟในญี่ปุ่น เป็นชาวอังกฤษเกือบทั้งหมด

พฤษภาคม พ.ศ.2420 ญี่ปุ่นที่เป็น **"ชาตินิยมสุดโต่ง"** ขอก่อตั้ง Engineer Training College ที่เมืองโอซากา เพื่อผลิตบุคลากรด้านกิจการรถไฟให้กับประเทศญี่ปุ่น

ปี พ.ศ.2423-2433 ชาวญี่ปุ่นก็สามารถเรียนรู้ เข้ามาทำงานแทนชาวอังกฤษทั้งหมดในระบบรถไฟ

จะเห็นได้ว่า กิจการรถไฟญี่ปุ่นพัฒนาอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง มีทิศทางชัดเจน ไม่ว่าใครจะมาปกครองประเทศ ไม่มีการปัดแข้งปัดขา ทุกอย่างเพื่อประโยชน์ของบ้านเมือง

ในช่วงต้น ญี่ปุ่นออกสตาร์ตกิจการรถไฟด้วยการจัดตั้ง "การรถไฟของรัฐ" ดำเนินการโดยบริษัทแห่งชาติ ภายใต้การควบคุมของสถาบันรถไฟ ภายหลังการโอนกิจการรถไฟให้เป็นกิจการของรัฐใน พ.ศ.2449

ต่อมากระทรวงรถไฟ กระทรวงคมนาคม และการสื่อการก็ได้เข้าถือครองกิจการรถไฟ และเป็นผู้ควบคุมกิจการรถไฟทั้งหมด โดยให้ประกาศให้ใช้ชื่อ การรถไฟแห่งรัฐบาลญี่ปุ่น (Japan Government Railway : JGR)

พ.ศ.2449 โรงงานผลิตหัวรถจักรและชิ้นส่วนรถไฟในญี่ปุ่นได้เอง การรถไฟญี่ปุ่นเจริญเติบโต และขณะนั้นอุตสาหกรรมหนักต่างๆ กำลังขยายตัว กองทัพญี่ปุ่นกลายเป็นผู้เชี่ยวชาญกิจการรถไฟ เนื่องจากกองทัพญี่ปุ่นไปทำสงครามกับรัสเซียในแมนจูเรีย ไปรบที่ไหนสร้างทางรถไฟที่นั่น

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

มติชน
กรอบบ่าย
Matichon (Mid-Day)
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: ประชาชื่น/กระแสทรรศน์
วันที่: จันทร์ 24 ธันวาคม 2561
ปีที่: 41 **ฉบับที่:** 14897 **หน้า:** 15(เต็มหน้า)
Col.Inch: 225.15 **Ad Value:** 247,665 **PRValue (x3):** 742,995 **คลิป:** ขาว-ดำ
คอลัมน์: ภาพ เก่า เล่าตำนาน: รถไฟญี่ปุ่น-รถไฟสยาม ตามกันมาติดๆ

วิวัฒนาการรถไฟญี่ปุ่น

นาย Briton Edmund Morell บิดาการรถไฟญี่ปุ่น

รัฐบาลญี่ปุ่นมั่นใจว่าทำกิจการรถไฟได้ มีกำไรแน่นอน จึงตัดสินใจซื้อกิจการรถไฟมาจากเอกชนมาดำเนินการชะเอง

พ.ศ.2449 กิจการรถไฟ 17 บริษัทของเอกชนถูกรัฐบาลซื้อไปทำเอง ต่อมารัฐบาลญี่ปุ่นได้ควบรวมทางรถไฟสายหลักต่างๆ ในประเทศมาเป็นของรัฐ เหลือเพียงสายท้องถิ่นที่ยังดำเนินงานโดยเอกชน เส้นทางรถไฟ 90% อยู่ภายใต้การดำเนินงานของรัฐบาล

พ.ศ.2455 ญี่ปุ่นได้ยกเลิกการนำเข้ารถไฟจากต่างประเทศ หันมาใช้ของที่ผลิตในประเทศคิดเอง ทำเอง

พ.ศ.2460 เริ่มสร้างระบบรถไฟใต้ดินในโตเกียว โดยเลียนแบบมาจากลอนดอน ปารีส และนิวยอร์ก จัดตั้งบริษัท Tokyo Underground Railway Company กรุงโตเกียวเติบโต มีประชากรราว 4.1 ล้านคน มีปัญหาเรื่องการระบบขนส่งมวลชน

พ.ศ.2470 โตเกียวมีเส้นทางรถไฟใต้ดินสายแรก ความยาว 2.2 กม. และขยายเป็น 8 กม. ในปี 2477 เชื่อมระหว่าง Asakusa กับ Shimhashi

พ.ศ.2473 ระบบรางในโตเกียวมีความยาวรวมกันถึง 210 กม. ให้บริการผู้โดยสารวันละ 1.3 ล้านคน

ญี่ปุ่นแข็งแกร่ง เป็นมหาอำนาจเกริกไกร รบชนะจีน รบชนะรัสเซีย บุกยึดเกาหลี และในที่สุดตัดสินในโจมตีเพิร์ลฮาเบอร์ สหรัฐอเมริกา ในวันที่ 7 ธันวาคม 2484 เข้าสู่สงครามโลกครั้งที่ 2

8 ธันวาคม 2484 ญี่ปุ่น ชาตินักรบ ก่อสงครามขยายตัวไปทั่วเอเชีย รวมทั้งส่งกำลังทหารนับหมื่นมายกพลขึ้นบกทางฝั่งอ่าวไทย กองทัพญี่ปุ่นเข้ามาสร้างทางรถไฟจากสถานีหนองปลาดุก ราชบุรี เพื่อไปตะลุยกับกองทัพอังกฤษในพม่า

กองทัพญี่ปุ่นจอมโหด นำเชลยศึกนับหมื่น มาสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแคว เชลยศึกฝรั่งตาน้ำข้าวเสียชีวิตตายเป็นเบือ เพื่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแควที่กาญจนบุรี มีชื่อเสียงก้องโลก และวางรางรถไฟข้ามพรมแดนเข้าไปในพม่า

ญี่ปุ่นชาติเดียวรบกับสหรัฐ รบกับอังกฤษ ออสเตรเลีย ในภูมิภาคเอเชียทั้งบนบก ในทะเล อย่างทรหดเหนือมนุษย์

ญี่ปุ่นพ่ายแพ้สงครามโลกครั้งที่ 2 ในปี พ.ศ.2488 หลังโดนปรมาณูไป 2 ลูก ชาวญี่ปุ่นสะบักสะบอม บ้านเมืองเสียหายพังพินาศ คนตายนับล้าน สหรัฐเข้ามาปกครองประเทศญี่ปุ่น

พ.ศ.2492 สหรัฐอเมริกาที่ได้เข้ามาควบคุมญี่ปุ่นก็ได้จัดการปฏิรูปการรถไฟญี่ปุ่นให้เป็นบริษัทมหาชน เรียกว่า การรถไฟแห่งประเทศญี่ปุ่น (Japanese National Railways: JNR)

การปฏิรูปกิจการรถไฟ ทำให้การก่อสร้างซ่อมแซมระบบรถไฟเป็นไปอย่างรวดเร็ว และมีการเปลี่ยนแปลงไปใช้ไฟฟ้าแทนดีเซล ติดตั้งสายนำไฟฟ้าไปตามเส้นทางหลักต่างๆ และยกเลิกการใช้รถจักรไอน้ำทั้งหมด

พ.ศ.2500 รถไฟฟ้า 101 series แบบแรกที่ถูกนำมาใช้ทดแทนรถจักรไอน้ำ ญี่ปุ่นกู้เงินจาก World Bank

พ.ศ.2501 เริ่มก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงในสาย Tokaido Shinkansen ที่เชื่อมระหว่างโตเกียว-โอซากา ระยะทาง 515 กม. โดยเป็นการวางระบบรางใหม่ทั้งระบบเป็นรางคู่ ขนาดมาตรฐานหรือ 1.435 เมตร พร้อมทั้งยกระดับเส้นทางใหม่

พ.ศ.2507 ญี่ปุ่น คิดใหม่ ทำใหม่ เริ่มสร้างรถไฟความเร็วสูง "ชินคันเซ็น" ทำให้ญี่ปุ่นนับเป็นชาติแรกที่มีการสร้างรถไฟความเร็วสูงแบบใหม่นี้

ญี่ปุ่นจำเป็นต้องกู้เงินธนาคารโลกมาเป็นทุนก่อสร้างเส้นทางนี้ถึง 80 ล้านเหรียญสหรัฐ แต่ภายหลังพบว่ามีการคำนวณงบประมาณที่ผิดพลาด ทำให้ค่าใช้จ่ายสูงขึ้นถึงสองเท่าตัว นาย Shinji Sogo จึงขอลาออกจากตำแหน่งเพื่อแสดงความรับผิดชอบ

พ.ศ.2507 ทางรถไฟ Tokaido Shinkansen แล้วเสร็จ โดยรถรุ่นแรกที่นำมาวิ่งคือ Shinkansen 0 Series ซึ่งมีความเร็วในการใช้งานจริงสูงสุดอยู่ที่ 210 กม./ชม.

รถรุ่นนี้ถูกใช้งานมาจนปลดระวางไปใน พ.ศ.2551 ทางรถไฟความเร็วสูงสายใหม่นี้ประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก มีผู้โดยสารถึง 100 ล้านคนภายในเวลาไม่ถึง 3 ปี และมีผู้โดยสารรวม 1,000 ล้านคนในปี 2519 ช่วงนั้นจึงนับเป็นยุคทองของการรถไฟญี่ปุ่น

ใช่ว่ากิจการรถไฟชินคันเซ็นจะโรยไปด้วยกลีบกุหลาบ...

ปี 2530 กิจการรถไฟญี่ปุ่นที่ขยายตัวออกไป มีหนี้สินถึง 280 ล้านเหรียญสหรัฐ ทำให้ต้องขึ้นค่าโดยสารเกินกว่าจะรับไหว กิจการรถไฟทำท่าจะไปไม่รอด

ในปีเดียวกันนั้นเอง รัฐสภาญี่ปุ่นมีมติให้แปรรูปการรถไฟไปเป็นของเอกชน โดยแตกเป็นบริษัท 6 ย่อยตามภูมิภาคเช่น JR-Central, JR-West, JR-East ฯลฯ โดยเรียกรวมๆ กันว่า Japan Railways Group หรือ JR Group

การแปรรูปเป็นเอกชนนี่เองทำให้แต่ละบริษัทมีอิสระในการดำเนินการมากขึ้นและที่สำคัญคือเกิดการแข่งขันระหว่างองค์กร โดย

iQNewsClip
www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

มติชน
กรอบบ่าย
Matichon (Mid-Day)
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,100

Section: ประชาชื่น/กระแสทรรศน์
วันที่: จันทร์ 24 ธันวาคม 2561
ปีที่: 41 **ฉบับที่:** 14897 **หน้า:** 15(เต็มหน้า)
Col.Inch: 225.15 **Ad Value:** 247,665 **PRValue (x3):** 742,995 **คลิป:** ขาว-ดำ
คอลัมน์: ภาพ เก่า เล่าตำนาน: รถไฟญี่ปุ่น-รถไฟสยาม ตามกันมาติดๆ

การเปลี่ยนแปลงเริ่มจากการลดจำนวนคนงาน และพัฒนาสิ่งที่มีอยู่เดิมให้ดีขึ้น มีผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ผู้คนก็หันกลับมาสนใจการเดินทางด้วยรถไฟอีกครั้ง

นอกจาก JR Group จะประกอบไปด้วยบริษัทเดินรถตามภูมิภาคแล้ว ยังประกอบไปด้วยอีก 3 บริษัทย่อยคือ JR Freight ดูแลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ซึ่งก่อตั้งขึ้นพร้อมกับ 6 บริษัทแรก และอีก 2 หน่วยงาน คือ Railway Technical Research Institute (RTRI) และ JR Information Systems ซึ่ง RTRI

หน่วยงานนี้เป็นส่วนสำคัญอย่างมากกับการพัฒนารถไฟในญี่ปุ่นในช่วงหลัง เนื่องจากเป็นองค์กรที่ดำเนินการวิจัยและพัฒนาทุกสิ่งที่เกี่ยวกับรถไฟ ตั้งแต่การพัฒนาความปลอดภัยไปจนถึงการออกแบบรถไฟความเร็วสูงในอนาคต เช่น Maglev และรถไฟที่สามารถใช้ได้ทั้งรางแคบและรางมาตรฐาน

จากการทำงานอย่างเป็นเอกภาพระหว่าง JR Group ทำให้รถไฟในญี่ปุ่นฟื้นตัวขึ้นมาใหม่และยิ่งใหญ่กว่าเดิม ทั้งคุณภาพ การบริการ และความเร็ว จนก้าวขึ้นเป็นแนวหน้าในการพัฒนาระบบรถไฟของโลกในทุกวันนี้

โครงการชินคันเซ็นที่สำเร็จนี้ ต้องยกความดีความชอบให้นาย Hideo Shima วิศวกรใหญ่ และนาย Shinji Sogo ประธานคนแรกของ JNR เพราะในช่วงแรกก็มีเสียงต่อต้านมีมุมมองแตกต่างเรื่องอนาคตของการขนส่งว่าน่าจะเข้าสู่ยุคขนส่งทางอากาศและรถไฟก็น่าจะตกยุค

แต่นาย Shinji Sogo ได้ยืนกรานในแนวคิดรถไฟความเร็วสูงและสามารถผลักดันจนเป็นที่สำเร็จ ซึ่งทำให้ญี่ปุ่นนับเป็นชาติแรกที่มีการสร้างรถไฟความเร็วสูงแบบใหม่นี้

รถไฟหัวกระสุนความเร็วสูงสะท้อนความเป็นอารยะของชนชาติญี่ปุ่น ทั้งๆ ที่เพิ่งเริ่มตั้งตัวเมื่อศตวรรษที่ 19 ในสมัยราชวงศ์เมจินี่เอง

เรื่องของภูมิศาสตร์ประเทศญี่ปุ่นก็มีส่วนให้ญี่ปุ่นต้องกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศรถไฟญี่ปุ่นเป็นตัวจักรขับเคลื่อนประเทศให้เติบใหญ่ ปัจจุบันมีลูกค้าใช้บริการปีละ 143 ล้านคนต่อปี

การเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญที่สุดคือ การแบ่งกิจการรถไฟให้กับ 6 บริษัทเพื่อดำเนินการ JR East ที่ขนย้ายผู้โดยสารมากที่สุด ไม่ต้องการเงินสนับสนุนจากรัฐบาลเลย

ประเด็นสำคัญ คือ บริษัทนี้เป็นเจ้าของสาธารณูปโภคทั้งหมดตลอดเส้นทาง ตัวสถานีรางรถไฟ เป็นเจ้าของที่ดิน ร้านค้า สิ่งปลูกสร้างตลอด 2 ข้างทาง ทำให้มีเงินหมุนเวียนในระบบกิจการรถไฟ

ลองย้อนสรุปเหตุการณ์ พัฒนาการของรถไฟญี่ปุ่นครับ

1 2 มิถุนายน พ.ศ.2415 - พิธีเปิดทางรถไฟสายโตเกียว-โยโกฮามา

1 ตุลาคม พ.ศ.2450 - โอนกิจการรถไฟมาเป็นของรัฐสำเร็จภายใต้ พ.ร.บ.รถไฟ พ.ศ. 2449

1 มิถุนายน พ.ศ.2492 - จัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศญี่ปุ่น

1 ตุลาคม พ.ศ.2507 - เปิดบริการรถไฟความเร็วสูงโทไกโด ชินคันเซ็นเป็นครั้งแรก

1 เมษายน พ.ศ.2530 - ยกเลิกการรถไฟแห่งประเทศญี่ปุ่น จัดตั้งกลุ่มบริษัทรถไฟญี่ปุ่น 6 บริษัท

คิดเป็น ทำเป็น กล้าคิด กล้าทำ มีผู้นำที่เก่ง ฉลาด ไม่กลัวการเปลี่ยนแปลง รถไฟหัวกระสุนของญี่ปุ่นไม่เป็นสองรองใครในโลก คนไทยอยากเห็นสิ่งนี้เกิดขึ้นในแผ่นดินไทยบ้าง

ใครทำได้...ให้มาแสดงฝีมือ เพื่ออนาคตของประเทศนี้

พลเอก นิพัทธ์ ทองเล็ก

ข้อมูลบางส่วนจาก : Why Japan leads the world in high-speed train. และ ประวัติศาสตร์รถไฟญี่ปุ่น โดย : SmokedSalmon @ Pantip.com

iQNewsClip
www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com