



บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาและสาระสำคัญ

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์รวมกิจกรรมทุกประเภท มีผลิตภัณฑ์มวลรวมประมาณครึ่งหนึ่งของประเทศ เป็นผลทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งจากอัตราการเกิดเพิ่มขึ้น และการอพยพเข้ามาในเมือง ซึ่งปัจจัยอันเป็นตัวดึงดูดให้ชาวชนบทเข้ามาสู่กรุงเทพมหานคร มีหลายสาเหตุด้วยกันคือ ปัญหาความแออัดแอ้งในชนบท อัตราค่าจ้างแรงงานในเขตกรุงเทพมหานครที่สูงกว่าจังหวัดอื่น ตลอดจนบริการต่างๆ กรุงเทพมหานครมีมากกว่าจังหวัดอื่น

ประชากรที่เข้ามาในเขตกรุงเทพมหานครเพื่อมาหางานทำ ทั้งนี้เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นแหล่งงานขนาดใหญ่ มีการประกอบกิจการหลากหลายประเภท อาทิเช่น รับจ้าง กรรมกร อุตสาหกรรม งานขายบริการต่างๆ ตลอดจนผู้มีอาชีพรับจ้าง ประชากรเหล่านี้รวมอยู่ในกรุงเทพมหานครราว 10 ล้านคน (ตัวเลขจากกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ปี 2538 ประชากรที่มีทะเบียนบ้านอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครราว 6 ล้านคน)

จากการย้ายถิ่นทำให้การสำมะโนประชากรกับข้อมูลของกรมทะเบียนราษฎรไม่ตรงกัน เนื่องจากการเพิ่มของประชากรในเขตกรุงเทพมหานครไม่สามารถหาตัวเลขการย้ายถิ่นที่แน่นอนได้ โดยผู้ที่ย้ายถิ่นเข้ามาอยู่ในกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่ไร้ฝีมือและมีรายได้น้อย ประกอบกับปัญหาการขยายตัวอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานคร ทำให้เกิดการขาดแคลนระบบสาธารณูปโภค ตลอดจนปัญหาด้านที่อยู่อาศัย

และจากการที่รัฐบาลได้นำนโยบายแท็กซี่เสรีมาใช้ โดยเริ่มให้มีการจดทะเบียนแท็กซี่ได้ โดยไม่จำกัดจำนวนตั้งแต่วันที่ 18 พฤษภาคม 2535 วัตถุประสงค์หลักของนโยบายนี้ได้แก่ เพื่อให้มีรถแท็กซี่จำนวนมากให้ประชาชนเลือกใช้บริการทั้งในรูปรถแท็กซี่บุคคล และรถแท็กซี่นิติบุคคล และเกิดการแข่งขัน ให้ดีมิเตอร์เพื่อคิดค่าโดยสารอย่างเป็นระบบ และป้องกันปัญหาการ

จรรยาตีดัดจากการเสียเวลาต่อรองราคา เปิดโอกาสให้ผู้มีอาชีพขับรถแท็กซี่มีรถเพื่อประกอบอาชีพได้ ใช้รถขนาดใหญ่ขึ้นเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการ และท้ายที่สุดคาดว่าเมื่อบริการสาธารณะเป็นที่พอใจ จะช่วยลดความต้องการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้ (พิชญภรณ์ ศรีธัญรัตน์, 2537 : 2)

หลังจากการประกาศใช้นโยบายแท็กซี่เสรี ได้มีการจดทะเบียนรถแท็กซี่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยปัจจุบันนี้(31 ธันวาคม 2538) มีจำนวนรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนจำนวน 49,112 คัน เป็นแท็กซี่มีมอเตอร์ประมาณ 45,292 คัน เป็นแท็กซี่บุคคลประมาณ 12,764 คัน และแท็กซี่นิติบุคคล(ในรูปแบบบริษัท ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหกรณ์) ประมาณ 32,518 คัน นอกนั้นเป็นรถแท็กซี่แบบเดิมที่ไม่ใช้มอเตอร์ประมาณ 4,000 คัน มีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆ สำหรับรถสามล้อเครื่องรับจ้าง(ตุ๊กตุ๊ก) มีที่จดทะเบียนจำนวน 7,406 คัน ซึ่งปัจจุบันปิดรับจดทะเบียนแล้ว (กรมการขนส่งทางบก, 2538 : 59-60 และ สากล เจริญ, กรุงเทพธุรกิจ, 26 สิงหาคม 2539 : 2)

การนำนโยบายนี้มาใช้ได้ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงขึ้นหลายประการ เช่น รถแท็กซี่เก่ามีปริมาณลดลง เพราะประชาชนไม่นิยมใช้บริการเนื่องจากสภาพรถเก่าและต้องต่อรองราคา ส่วนรถแท็กซี่ใหม่ที่จดทะเบียนเป็นจำนวนมากนี้ ทำให้ประชาชนมีทางเลือกมากขึ้น แต่ผลที่เกิดแก่ผู้ขับรถยนต์รับจ้าง คือ ผู้ขับรถยนต์รับจ้างต้องวิ่งรถเปล่านานขึ้น เสียเวลาวิ่งหาผู้โดยสารเพิ่มขึ้น หรือหาผู้โดยสารได้น้อยลง ประกอบกับการจรรยาตีดัดในเขตกรุงเทพมหานครที่นับวันจะทวีความรุนแรงขึ้น สภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันค่อนข้างย่ำแย่ ผู้ใช้บริการรถยนต์รับจ้างก็น้อยลงเช่นกัน ส่งผลทำให้รายได้ของคนขับรถยนต์รับจ้างในปัจจุบันลดลง

คนขับรถรับจ้างถือได้ว่าเป็นคนจนกลุ่มหนึ่งที่ขยันหยาดเหงื่อแรงกายไปวันๆ และส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด (สถาบันราชภัฏสวนดุสิต, สำนักวิจัย, 2539 : 12-13) ซึ่งโดยลักษณะอาชีพที่ต้องอยู่บนท้องถนนอาจเกิดอุบัติเหตุได้ในระหว่างการทำงานหรือรถอาจเสียไม่สามารถวิ่งได้ ประกอบกับถ้าวันใดเจ็บป่วยไม่สามารถขับรถได้ก็จะขาดรายได้ โดยรายได้ของคนอาชีพนี้ไม่แน่นอน ตลอดจนผู้มีอาชีพขับรถรับจ้างส่วนใหญ่มีสถานะภาพสมรสแล้ว ต้องมีภาระในการดูแลครอบครัว ประกอบกับต้องมีบ้านพักอาศัยอยู่ใกล้ตัวเมืองและใกล้ที่ทำงาน(อู่รถ) ซึ่งมีราคาสูง แต่รายได้ที่ได้รับในแต่ละวันค่อนข้างน้อย และเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในด้านที่อยู่อาศัย คนขับรถรับจ้างเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเช่าบ้านอยู่รวมกันเป็นกลุ่มๆ แล้วช่วยกันเฉลี่ยค่าเช่าเป็นราย

หัวต่อเดือน หรือจ่ายค่าเช่าเป็นรายวันแก่ผู้ที่เช่ามาจากเจ้าของบ้านอีกทอดหนึ่ง โดยการแบ่งพื้นที่กันอยู่หรือผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันอยู่ บนพื้นที่จำกัด ซึ่งเป็นปัญหาในการอยู่อาศัยและดำรงชีวิต (บุญลือ เดชานีรนาท, 2530 : 197)

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติทุกฉบับ ซึ่งต้องการทำให้ประชากรมีรายได้เพิ่ม มีชีวิตความเป็นอยู่ ตลอดจนคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ปัจจัยสื่ออย่างหนึ่งที่สำคัญในการดำรงชีวิตของมนุษย์คือ ที่อยู่อาศัย อย่างไรก็ตามผลจากการปฏิบัติตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยังไม่บรรลุเป้าหมายตามที่ตั้งไว้ ดังจะเห็นได้จาก ประชากรที่มีรายได้น้อยซึ่งเป็นคนส่วนใหญ่ของประเทศ ยังมีสภาพความเป็นอยู่ และคุณภาพชีวิตที่ไม่ดีนัก ภาครัฐได้ให้ความช่วยเหลืออยู่แต่ยังไม่เพียงพอ

สำหรับประเด็นปัญหาข้างต้นมีส่วนสำคัญทำให้น่าจะศึกษาว่าคนกลุ่มผู้มีอาชีพรับรถรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครจะมีสภาพเศรษฐกิจและสังคมอย่างไร ตลอดจนจะมีสภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และปัญหาในการอยู่อาศัยอย่างไร เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยให้กับผู้มีอาชีพรับรถรับจ้างที่มีความประสงค์จะย้ายถิ่นกลับภูมิลำเนาเดิม หรือต้องการที่อยู่อาศัยใหม่ในสวนใดของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยที่จะยังคงยึดอาชีพรับรถรับจ้างอยู่ และหลังจากเลิกอาชีพรับรถรับจ้าง

จากการศึกษาเรื่องดังกล่าวมาข้างต้นคาดว่าจะทำให้ทราบถึงลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ประกอบอาชีพรับรถรับจ้าง ตลอดจนสภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และปัญหาในการอยู่อาศัย นอกจากนี้ยังคาดว่าจะประโยชน์ในการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยให้เหมาะสมสำหรับผู้มีอาชีพรับรถรับจ้าง

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษารวบรวมข้อมูลพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้มีอาชีพรับจ้างรับจ้างและสามล้อรับจ้าง
2. เพื่อศึกษาสภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และปัญหาในการอยู่อาศัยของผู้มีอาชีพรับจ้างรับจ้างและสามล้อรับจ้าง
3. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยให้กับผู้มีอาชีพรับจ้างและสามล้อรับจ้าง

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

1. ผู้มีอาชีพรับจ้างรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน(แท็กซี่) และสามล้อรับจ้าง (ตุ๊กตุ๊ก) ซึ่งอาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร
2. ศึกษาด้านสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้มีอาชีพรับจ้างรับจ้าง และสามล้อรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร
3. ศึกษาสภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และปัญหาในการอยู่อาศัยของผู้มีอาชีพรับจ้างรับจ้างและสามล้อรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร
4. ศึกษาการวางแผนที่อยู่อาศัยในอนาคตของผู้มีอาชีพรับจ้างรับจ้างและสามล้อรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร
5. พื้นที่ที่ศึกษาครั้งนี้ เฉพาะผู้มีอาชีพรับจ้างรับจ้างที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร

1.4 คำจำกัดความ

สภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบัน หมายถึง สภาพที่อยู่อาศัยทางกายภาพ ทำเลที่ตั้ง และการเงิน ตลอดจนปัญหาการอยู่อาศัยในปัจจุบัน

แนวทางการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย หมายถึง แนวทางการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยในอนาคตทั้งทางกายภาพ ทำเลที่ตั้ง และการเงิน ว่าต้องการจะย้ายถิ่นกลับภูมิลำเนา หรือต้องการที่อยู่อาศัยใหม่ในสวนใดของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ผู้ขับรถยนต์รับจ้าง หมายถึง ผู้ขับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน(แท็กซี่)

ผู้ขับสามล้อรับจ้าง หมายถึง ผู้ขับรถสามล้อเครื่องรับจ้าง(ตุ๊กตุ๊ก)

ผู้ขับรถรับจ้าง หรือคนขับรถรับจ้าง หมายถึง ผู้ขับรถยนต์รับจ้าง และผู้ขับรถสามล้อรับจ้าง

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อทราบถึงลักษณะทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของผู้มีอาชีพขับรถยนต์รับจ้างและสามล้อรับจ้าง
2. เพื่อทราบถึงสภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และปัญหาการอยู่อาศัยของผู้มีอาชีพขับรถยนต์รับจ้างและสามล้อรับจ้าง
3. เพื่อทราบถึงแนวทางการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยให้เหมาะสมสำหรับผู้มีอาชีพขับรถยนต์รับจ้างและสามล้อรับจ้าง