

บทที่ 1



บทนำ

ความเป็นมาของปัญหา

ปัจจุบันกรุงเทพมหานคร กำลังประสบปัญหาต่าง ๆ มากมาย อันเกิดจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของประชากร เช่นเดียวกับเมืองใหญ่อื่น ๆ ทั่วโลกที่มีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก เนื่องจากกรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางของความเจริญและเป็นศูนย์รวมของสถาบันและกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา กิจกรรมพาณิชย์ การธนาคาร รวมทั้งเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมและแหล่งจ้างงาน ซึ่งสภาพเหล่านี้แตกต่างจากเมืองอื่น ๆ ของประเทศ จึงเกิดแรงดึงดูดทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เป็นสาเหตุให้ประชากรหลั่งไหลเข้ามาอยู่กันอย่างหนาแน่น ทำให้กรุงเทพฯ เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ความแออัดของเมืองได้ก่อให้เกิดปัญหาแก่เมืองหลายอย่าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาด้านการจราจรและการขนส่งของคนและสิ่งของ ในเขตกรุงเทพฯ

ลักษณะของปัญหาด้านการจราจรและการขนส่งที่เห็นได้ชัดเจน คือ ปัญหาการจราจรติดขัด การสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและเวลาในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และความไม่สะดวกสบายของการเดินทางประเภทต่าง ๆ รวมไปถึงความปลอดภัยในการเดินทาง สาเหตุของปัญหาที่สำคัญ คือ ความไม่สมดุลย์กันระหว่างถนนกับปริมาณยานพาหนะ กล่าวคือ ในปี 2529¹ กรุงเทพฯมีถนนทั้งสิ้น 4,517 สาย ความยาวทั้งสิ้น 2,785 กิโลเมตร ในขณะที่จำนวนยานพาหนะที่มีอยู่ในกรุงเทพฯ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการจราจรมีจำนวน 1,065,560 คัน เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล 437,659 คัน รถจักรยานยนต์ 589,671 คัน รถยนต์รับจ้าง 13,500 คัน รถยนต์สามล้อรับจ้าง 7,406 คัน รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง 6,542 คัน และรถยนต์โดยสารประจำทาง 10,982 คัน จะเห็นว่าพื้นที่ถนนมีอยู่น้อยเมื่อเทียบกับปริมาณยานพาหนะ ดังนั้น

¹ กองทะเบียน กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย และ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ปัญหาการจราจรติดขัดจึงเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน สาเหตุอีกประการหนึ่ง คือ บริการขนส่งสาธารณะไม่เพียงพอ จากการศึกษาของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญ เยอรมันในปี 2515² พบว่า มีการเดินทางของคนกรุงเทพฯ โดยใช้รถยนต์สาธารณะ ร้อยละ 69 และใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 31 ในปี 2532³ อัตราการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ร้อยละ 60 และรถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 40 แม้สัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ จะลดลง แต่การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ มีการขนส่งผู้โดยสารสูงถึง 8.1 ล้านคนต่อวัน ในจำนวนนี้เป็นผู้โดยสารรถยนต์โดยสารประจำทาง ถึง 6.1 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 76⁴ จากความต้องการใช้รถยนต์โดยสารประจำทางเป็นจำนวนมากของประชากรในกรุงเทพฯ เมื่อเทียบกับจำนวนรถยนต์โดยสารประจำทางที่มีอยู่เพียง 12,469 คัน ดังนั้นผู้ที่มิรายได้สูงพอสมควรจึงหันมาใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และรถยนต์รับจ้างสาธารณะ ได้แก่ รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่องและรถสี่ล้อเล็ก แต่เนื่องจากสภาพการจราจรติดขัดอย่างมากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน คนจำนวนมากจึงซื้อรถจักรยานยนต์มาใช้และส่วนหนึ่งก็มาเป็นรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อรับส่งผู้โดยสาร เพราะมีความคล่องตัวสูงและประหยัดค่าเชื้อเพลิง ทำให้จำนวนรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 172,008 คัน ในปี 2523 เป็นจำนวน 435,516 คัน ในปี 2527 และเป็นจำนวน 775,538 คัน ในปี 2531⁵

จากการขยายตัวของกรุงเทพฯอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดซอยต่าง ๆ กว่า 10,000 ซอย ความต้องการใช้รถยนต์โดยสารประจำทางในพื้นที่ที่อยู่ลึกจากถนนใหญ่ ซึ่งรถยนต์โดยสารประจำทางเข้าไปไม่ถึง หรือหลังจากหมดเวลาเดินทางแล้ว แต่ยังมีผู้ต้องการบริการขนส่งต่อไปอีก โดยเฉพาะหมู่บ้านจัดสรรขนาดใหญ่ตามชานเมืองกว่า 100 แห่ง และพื้นที่

²มานพ พงศทัต, รูปแบบการใช้ที่ดินและโครงสร้างการสัญจรกรุงเทพมหานคร 2524 หน้า 8-7

³JICA, The Study on Medium to Long-Term Improvement/ Management Plan of Road and Road Transport in Bangkok; Medium/ Long-Term Road Improvement Plan, January 1990, Page 2-7

⁴Ibid

⁵กองทะเบียน กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย

ชุมชนแออัด 656 แห่ง มีประชากร 773,540 คน^๕ ที่กระจายอยู่ทั่วกรุงเทพฯ ในสภาพสังคมที่ประชากรในกรุงเทพฯต้องแข่งขันกันเวลาในการเดินทางไปทำงาน จึงต้องอาศัยบริการการขนส่งทุกประเภทในการเดินทาง จากมูลเหตุข้างต้นผนวกกับความคล่องตัวในการสัญจร ต้นทุนในการประกอบการที่ไม่สูงนัก ทำให้ค่าโดยสารต่ำกว่ารถรับจ้างประเภทอื่น นอกจากนี้ยังเป็นการสร้างงานช่วยให้คนมีรายได้ ดังนั้นรถจักรยานยนต์รับจ้างจึงเข้ามามีบทบาทในการขนส่งผู้โดยสารในสภาพสังคม และสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน

จักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร มีมากกว่า 20 ปีแล้ว แต่เริ่มมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วและจัดการเดินรถในลักษณะของคิวเพื่อ รับ-ส่ง ผู้โดยสารตามซอยเมื่อ 10 ปีมานี้เอง โดยเริ่มที่ชุมชนแฟลตทหารเรือในซอยงามดูพลี ถนนพระรามที่ 4 ในระยะแรกยังไม่เป็นที่รู้จักและเป็นที่ยอมรับของประชาชน เนื่องจากยังไม่เกิดความคุ้นเคย ต่อมาเมื่อจักรยานยนต์รับจ้างเริ่มเป็นที่ยอมรับแล้ว กิจการนี้จึงขยายตัวอย่างรวดเร็ว ตามตรอก ซอยต่าง ๆ ทั่วประเทศ กรุงเทพฯ จนถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2531^๖ มีซอยที่มีรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 831 คิว รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 16,528 คัน และเพิ่มเป็น 1,415 คิว จำนวน 31,420 คัน ในปี 2534

การเติบโตของกิจการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ผ่านมานั้นขาดการควบคุมดูแล ก่อให้เกิดปัญหาจากรถจักรยานยนต์รับจ้างหลายประการ เช่น การวิ่งทับเส้นทางรถยนต์โดยสารประจำทาง ทำให้รายได้ของรถยนต์โดยสารประจำทางต่ำลงไป การขับด้วยความเร็วสูงเป็นที่หวาดเสียว ซึ่งจะ เป็นอันตรายแก่ผู้โดยสารหากเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม บริการประเภทนี้ก็ยังคงเป็นที่ต้องการของประชาชนอยู่ต่อไป จึงควรแก่การศึกษาเพื่อประโยชน์ในการเสนอแนะ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษานักพัฒนาการและการขยายตัวของรถจักรยานยนต์รับจ้าง
2. เพื่อศึกษาความเหมาะสมของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง
3. เพื่อศึกษารูปแบบการให้บริการและการใช้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

^๕ กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร ปี 2530

^๖ ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก

ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาเส้นทางรูปแบบและความเหมาะสมเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

วิธีดำเนินการศึกษา

ในการศึกษามีขั้นตอนการศึกษาดังนี้ คือ

1. ศึกษาทฤษฎีและแนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการขนส่งภายในเมือง
2. รวบรวมข้อมูลจากเอกสารในห้องสมุดและเอกสารจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งจากภาครัฐบาลและเอกชน
3. ทำการสัมภาษณ์อย่างผู้ประกอบการ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และผู้ใช้บริการ
4. ทำการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์ทั้งผู้ประกอบการ และผู้ใช้บริการ
5. วิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องโดยอาศัยหลักวิชาการทางสถิติและผังเมือง
6. เสนอผลการศึกษาในรูปของการบรรยาย ตาราง แผนภูมิ แผนที่ และรูปภาพ

แหล่งที่มาของข้อมูล

1. ข้อมูลปฐมภูมิ ได้จากการศึกษาภาคสนาม การออกสำรวจพื้นที่ ออกแบบสอบถามสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและผู้โดยสาร คือ

- ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 213 ชุด
- ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 108 ชุด
- ประชาชนทั่วไป จำนวน 137 ชุด

2. ข้อมูลทุติยภูมิ ได้จากการรวบรวมข้อมูลสถิติ รายงานจากหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น

- กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
- สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
- กองผังเมือง สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร
- กองวิศวกรรมจราจร สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

- สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร
 - องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
 - กองทะเบียน กรมตำรวจ
 - กองบังคับการตำรวจจราจร กรมตำรวจ
 - ศูนย์เอกสารแห่งประเทศไทย อาคารวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - หอสมุดกลาง สำนักวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ฯลฯ



นิยามศัพท์เฉพาะ

รถจักรยานยนต์รับจ้าง หมายถึง รถจักรยานยนต์ที่ผู้ขับขี่นำมาใช้ขนส่งคนโดยสาร
วิน หรือ คิว หมายถึง กลุ่มของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่รวมตัวกัน เพื่อเดินทาง
รับ-ส่งผู้โดยสารในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง หรือเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง

หัวหน้าคิว หมายถึง บุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่จัดให้มีการเดินทางจักรยานยนต์รับจ้าง
โดยเป็นผู้ไปติดต่อขออนุญาตจัดตั้งคิวจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเป็นผู้ติดต่อประสานงานระหว่าง
เจ้าหน้าที่ตำรวจกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในการทำทะเบียนประวัติ และควบคุมดูแล
จัดระเบียบการเดินทางให้เรียบร้อย

เสื้อคิว หมายถึง เสื้อที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างสวมใส่ในขณะทำงาน เป็นสิ่งซึ่ง
แสดงสิทธิในการเดินทางในคิวนั้น ลักษณะของเสื้อส่วนใหญ่จะเป็นเสื้อกั๊ก มีหมายเลขและชื่อคิว
ติดไว้ด้านหลัง

ค่าวิน หมายถึง ค่าธรรมเนียมการเดินทาง ซึ่งผู้ขับขี่จะต้องจ่ายให้กับหัวหน้าคิว โดย
ปกติจะจ่ายเป็นรายวัน หรือเป็นรายเดือน

ค่าเช่าเสื้อ หมายถึง ผู้ที่เป็นเจ้าของเสื้อ ซึ่งมีสิทธิในการเดินทาง ให้ผู้ขับขี่ที่ไม่มี
เสื้อคิวเช่าเสื้อเพื่อเดินทาง ปกติจะเช่าเป็นรายวัน

ข้อจำกัดของการวิจัย

เนื่องจากระยะเวลา ขอบประมาณ และความจำกัดด้านจำนวนคนที่ศึกษา จึงทำการ
ศึกษาเฉพาะคิวทางรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีลักษณะที่ตั้งและขนาดต่าง ๆ กัน เป็นกลุ่มตัวอย่าง

และข้อมูลเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับจากตำรวจจราจรยานยนต์รับจ้าง ไม่สามารถศึกษาตัวเลขที่แน่นอนได้ เนื่องจากหัวหน้าคิวไม่เปิดเผยรายจ่ายที่เสียให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ทำให้ทราบบทบาทของการขนส่ง โดยรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร
2. ทำให้ทราบรูปแบบการบริการของกิจการรถจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงข้อดี

ข้อเสีย และปัญหาของรถจักรยานยนต์รับจ้าง

3. เพื่อเป็นแนวทางให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบประกอบการพิจารณาวางแผน
4. เพื่อใช้ผลการศึกษาประยุกต์เป็นแนวทางสำหรับงานวิจัยประเภทเดียวกันหรือ

งานวิจัยที่ต่อเนื่องต่อไปภายหน้า