

### วิเคราะห์การขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในบทนี้จะกล่าวถึงวิวัฒนาการของบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง จากรูปแบบการใช้รถจักรยานยนต์ในอดีต จนกระทั่งนำรถจักรยานยนต์มารับคนโดยสารในเชิงธุรกิจ และปัจจัยที่ทำให้กิจการรถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวขึ้นมา การศึกษาโครงสร้างของธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทางด้านการจัดตั้งคิว ที่ตั้งคิว จำนวนและขนาดของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านผู้ขับขี่และด้านผู้โดยสาร นอกจากนี้ยังศึกษาความคิดเห็นของประชาชนทั่วไปด้วย โดยศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจและสัมภาษณ์ภาคสนาม ซึ่งคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในเขตกรุงเทพมหานคร จากพื้นที่ 25 สถานีตำรวจ ในพื้นที่ 17 เขตการปกครอง เป็นกลุ่มตัวอย่างคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 75 คิว ซึ่งมีจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างรวม 3,275 คัน คิดเป็นร้อยละ 5 ของจำนวนคิว และร้อยละ 10 ของจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในปี 2534 กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 213 คน คิดเป็นร้อยละ 0.68 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมดในปี 2534 รายละเอียดของกลุ่มตัวอย่าง และจุดที่ทำการสำรวจแสดงในตารางที่ 4.1 และแผนที่ 4.1

#### วิวัฒนาการของบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

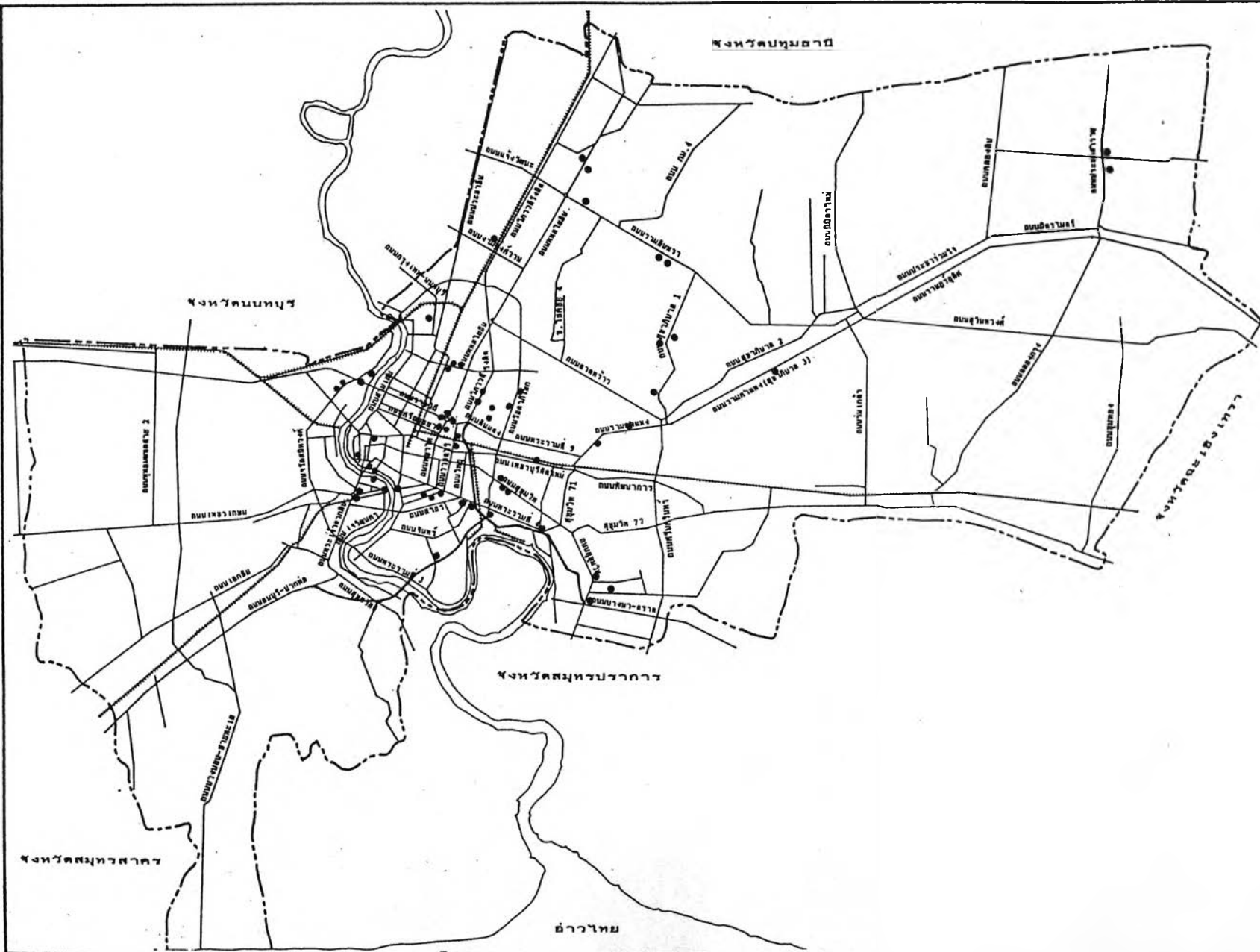
##### ก. รูปแบบการใช้รถจักรยานยนต์ในอดีต

ในยุคแรกที่มีการนำเอารถจักรยานยนต์หรือมอเตอร์ไซด์เข้ามาในเมืองไทย จนกระทั่งมีการตั้งโรงงานประกอบรถประเภทนี้ขึ้นครั้งแรกเมื่อปี 2509 โดยบริษัทสยามยามาฮ่า นั้น คนนิยมใช้รถจักรยานยนต์เพราะมีราคาถูก เหมาะกับสภาพเศรษฐกิจในสมัยนั้น และที่สำคัญคือประหยัดน้ำมัน โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในยุคต้น ๆ ได้แก่ พวกพ่อบ้าน แม่บ้านที่ใช้ขับไปทำงาน ไปตลาด ส่งลูกไปโรงเรียน รวมทั้งประจำหน่วยงานเพื่อรับส่งเอกสาร และวัสดุขนาดเล็ก ๆ หรือแม้แต่ธุรกิจภาพยนตร์ก็ต้องอาศัยรถเหล่านี้ในการ "วิ่งหนัง" ที่ฉาย พร้อม ๆ กันตามโรงขึ้นสอง เพื่อให้ส่งฟิล์มทันกับเวลาที่นัดหมายไว้กับผู้ชมแทนม้วนต่อม้วน

ตารางที่ 4.1 แสดงพื้นที่สำรวจและจำนวนตัวอย่าง

ลำดับที่	พื้นที่	จำนวนคิว	จำนวนผู้ขับขี่
1.	ถนนสุขุมวิท	7	24
2.	ถนนพระรามที่ 4	5	19
3.	ถนนพหลโยธิน	5	16
4.	ถนนวิภาวดีรังสิต	4	11
5.	ถนนประชาสงเคราะห์	7	24
6.	ถนนสีลม	4	9
7.	ถนนคอนแวนต์	1	4
8.	ถนนศาลาแดง	1	2
9.	ถนนราชปรารภ	2	6
10.	ถนนพญาไท	2	6
11.	ถนนราชวิถี	2	4
12.	ถนนเพชรบุรี	1	3
13.	ถนนรามคำแหง	2	4
14.	ถนนสุขาภิบาล 1	3	7
15.	ถนนสุขาภิบาล 3	1	4
16.	ถนนรามอินทรา	4	8
17.	ถนนรัชดาภิเษก	2	13
18.	ถนนประดิพัทธ์	3	8
19.	ถนนเขาวราช, ราชวงศ์	3	6
20.	ถนนเจริญกรุง, จักรเพชร	3	3
21.	ถนนมหาไชย	1	1
22.	ถนนเย็นอากาศ	1	3
23.	ถนนลาดหญ้า, ท่าดินแดง	3	8
24.	ถนนปิ่นเกล้า, อรเอ็มรินทร์	3	6
25.	ถนนจรัลสนิทวงศ์	2	6
26.	ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี	1	2
27.	ตลาดหนองจอก	2	6
รวมทั้งสิ้น		78	213

ที่มา : จากการสำรวจ

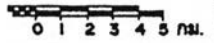


**การศึกษา**  
 ความเหมาะสมของการขนส่งด้วย  
 รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่  
 กรุงเทพมหานคร

**แสดง**  
 ตำแหน่งที่ทำการสำรวจภาคสนาม

**สัญลักษณ์**

- จุดสำรวจ



แผนที่ 4.1

จากความเร็วของรถจักรยานยนต์ และสนนราคาที่ไม่แพงนัก ความนิยมได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยบริษัทห้างร้านต่าง ๆ ได้นำรถประเภทนี้มาใช้ส่งเอกสาร และสิ่งของต่าง ๆ อย่างกว้างขวาง และรายปี 2525 ได้มีธุรกิจ รับ-ส่งเอกสารโดยรถจักรยานยนต์ขึ้นโดยเฉพาะ ตั้งขึ้นเป็นบริษัทเป็นธุรกิจขนาดเล็ก เพื่อบริการให้กับหน่วยงานที่ไม่มีรถจักรยานยนต์ โดยธุรกิจขนส่งประเภทนี้ทั้งส่งเอกสารพัสดุ ติดต่องานรับ-ส่งบุคคล โดยจะจ้างประจำไว้ที่สำนักงาน หรือเป็นครั้งคราวก็ได้มีราคาแน่นอน เพื่อป้องกันคอร์รัปชัน ต่อมาเมื่อบริษัทห้างร้านต่าง ๆ เห็นความสำคัญของรถจักรยานยนต์ประจำสำนักงาน บริษัทเหล่านี้ จึงค่อย ๆ หดไป คงเหลือแต่รถจักรยานยนต์ประจำสำนักงานเท่านั้น

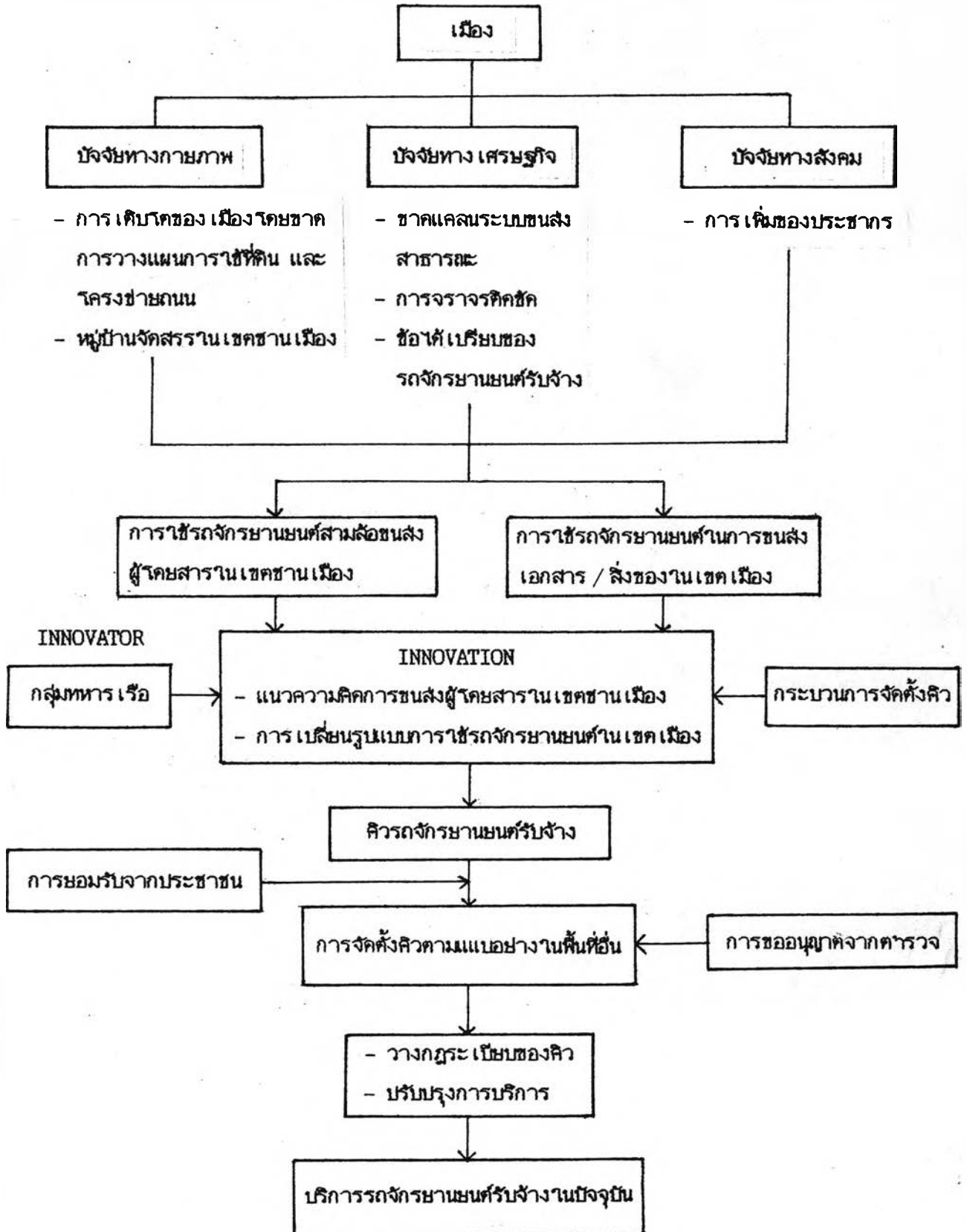
นอกเหนือจากการส่งเอกสารซึ่งเป็นประโยชน์ใช้สอย เริ่มแรกที่มีการแพร่หลายแล้ว หน่วยงานบางแห่งยังใช้รถจักรยานยนต์ เพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ ทั้งนี้เพื่อความรวดเร็ว เป็นพื้นฐานสำคัญ เช่น ส่งเลือด เนื้อเยื่อ น้ำเชื้อสละจิ ปัสสาวะ เพื่อให้ทันเข้าตรวจในห้องแล็บต่าง ๆ อย่างเช่น ที่บริษัทกรุงเทพ อาร์เอไอ ที่ถนนพระรามที่ 9 เป็นธุรกิจ รับตรวจวิเคราะห์โรคทางห้องแล็บ เพื่อการแจ้งผลไปให้แพทย์ตามโรงพยาบาลต่าง ๆ ทางบริษัทใช้รถจักรยานยนต์ถึง 9 คัน คอยรับ-ส่ง ส่งของดังกล่าว จากโรงพยาบาล และห้องแล็บ ทุกคันจะต้องวิ่งแข่งกับเวลา ท่ามกลางการจราจรที่ติดขัด ซึ่งนอกจากแล็บดังกล่าวแล้วยังมีแล็บอื่น ๆ ที่ต้องใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะสำคัญในการดำเนินธุรกิจ และดูเหมือนจะขยายตัวขึ้นเรื่อย ๆ เพราะปัญหาการจราจรติดขัด แผนภูมิที่ 4.1

ข. จุดเริ่มต้นของการใช้รถจักรยานยนต์มารับ-ส่งผู้โดยสารในเชิงธุรกิจ

การใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างมารับ-ส่งผู้โดยสารในเชิงธุรกิจในเขต

กรุงเทพฯ เริ่มจากเขตชานเมืองตามชอยเข้าหมู่บ้านจัดสรรที่ไม่มีรถประจำทางหรือรถสองแถว เข้าถึงคนที่ไม่มีรถจักรยานยนต์บางคนจะรับเพื่อนบ้าน หรือคนรู้จักออกมาด้วยโดยไม่คิดค่าโดยสาร ต่อมาผู้โดยสารได้ช่วยออกค่าน้ำมันให้เจ้าของรถ และเริ่มมีการเก็บค่าโดยสารโดยทำเป็นงานพิเศษ เฉพาะช่วงเช้า-เย็น และจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างวิ่งบริการ ทำให้ผู้โดยสารรู้สึกคุ้นเคยและไว้วางใจ ในระยะแรกที่มีการนำรถจักรยานยนต์มาใช้รับ-ส่งผู้โดยสารรถที่ใช้ประกอบ การนั้นเป็นรถจักรยานยนต์สามล้อ หรือรถจักรยานยนต์พ่วงข้าง (รถจักรยานยนต์ที่มีการต่อเติมที่นั่งโดยสารและบรรทุกของ รูปที่ 4.1) ด้วยเหตุผลที่ว่า สามารถรับผู้โดยสารได้คราวละหลายคน ปลอดภัยกว่ารถจักรยานยนต์สองล้อ และสามารถบรรทุกของได้ จำนวนรถใน

วิวัฒนาการของการจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง



แผนภูมิที่ 4.1 วิวัฒนาการของรถจักรยานยนต์รับจ้าง



รูปที่ 4.1 รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ต่อเติมที่นั่งโดยสารและบรรทุกของ



รูปที่ 4.2 รถจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบัน

ระยะแรกนั้นยังมีจำนวนน้อยอยู่ จากการสำรวจ และสัมภาษณ์ พบว่า ในเขตชานเมืองของ กรุงเทพฯ ได้แก่ เขตบางกะปิ เขตประเวศและเขตหนองจอก เป็นเขตที่มีรถจักรยานยนต์รับจ้างมาก่อน ประมาณ 20 ปี มาแล้ว

รถจักรยานยนต์รับจ้างมาขยายตัวอย่างรวดเร็ว หลังจากทีกลุ่มทหารเรือที่อาศัยอยู่ในแฟลตทหารเรือ ในซอยงามดูพลี ถนนพระรามที่ 4 ได้จัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนในซอย ในเชิงธุรกิจขึ้นมาจากคำบอกเล่าของ พันจ่าเอก สมบูรณ์ บุญสุชาติ<sup>1</sup> (ผู้จัดการกลุ่มในสมัยนั้น) กล่าวถึงคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างในซอยงามดูพลีว่า

"มีประชาชนอาศัยอยู่ในซอยนี้จำนวนมาก (ประมาณ 300 ครอบครัว อาศัยในแฟลตทหารเรือ ระยะทาง 800 เมตรจากถนนพระรามที่ 4 และครอบครัวในชุมชน ระยะทาง 1.2 กิโลเมตร จากถนนพระรามที่ 4) ประชาชนส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อย และไม่สามารถจ่ายค่ารถแท็กซี่หรือรถสามล้อ เพื่อเข้า-ออกซอยได้ทุกวัน ในยามค่ำคืน พวกเขาจะต้องเดินกลับเข้าบ้านในซอยที่เปลี่ยวและมืด ซึ่งเสี่ยงต่ออันตราย เนื่องจากมีการก่ออาชญากรรมในซอยนี้บ่อย ๆ แต่ละครอบครัวต้องดูแลตนเอง เช่น พ่อต้องออกมาต้อนรับลูกสาว เมื่อลูกสาวกลับบ้านในตอนกลางคืน ในเวลานั้นมีเจ้าของรถจักรยานยนต์ 3-4 คัน ในแฟลตทหารเรือรับส่งผู้ที่อาศัยในย่านนี้ เข้า-ออกซอยโดยไม่คิดค่าโดยสาร

หลังจากนั้นผู้ที่ใช้บริการมีความรู้สึกว่าจะไม่เป็นธรรมสำหรับเจ้าของรถเลย ที่สิ้นเปลืองน้ำมันโดยไม่ได้รับค่าตอบแทน ต่อมาในเดือน มิถุนายน 2524 นายทหารเรือได้เรียกเจ้าของรถจักรยานยนต์ เข้ามาร่วมเป็นกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างแฟลตทหารเรือ ให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารในช่วงเช้าและเย็น โดยคิดค่าโดยสาร 2-3 บาท ต่อคน ในระยะเวลานั้น รถจักรยานยนต์รับจ้างเริ่มเป็นที่ยอมรับ และสามารถทำเงินได้มาก และเมื่อคนจำนวนมากต้องการเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงกลายเป็นธุรกิจอย่างเต็มรูปแบบ ความมุ่งหมายของกลุ่ม คือ ให้ความสะดวกปลอดภัยแก่ผู้ที่พักอาศัยในชุมชน เพิ่มรายได้ให้ครอบครัวทหารเรือ และให้สมาชิกในครอบครัว หรือญาติของทหารเรือมีงานทำและมีรายได้"

<sup>1</sup>"Soi bikes", *Thailand Business*, (October 1983), p. 7.

"ในอดีต พวกเราเคยประสบปัญหาเกี่ยวกับกลุ่มผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มอื่นที่ก่อตั้งขึ้นมาทีหลังพวกเรา แต่ปัจจุบันนี้พวกเราได้ตกลงกันกับกลุ่มอื่น ๆ แล้วว่าบริเวณใดที่เราสามารถที่จะรับส่งผู้โดยสารได้ กลุ่มรถจักรยานยนต์รับจ้างหลายกลุ่ม เช่น ซอยโปโล ซอยสะพานคู่ และซอยตากสิน เป็นต้น กลุ่มเหล่านี้ได้เริ่มต้นจากที่นี่โดยหัวหน้า กลุ่มเป็นผู้ที่อาศัยอยู่ในแฟลตทหารเรือ"

รูปแบบการจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง ของกลุ่มทหารเรือ ซึ่งผู้ขับขี่เป็นคนในท้องที่ และมีรถจักรยานยนต์ ได้แพร่หลายออกไปตามซอยต่าง ๆ อย่างรวดเร็ว

ค. ปัจจัยที่ทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัว

ปัจจัยที่ทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวอย่างรวดเร็ว แบ่งเป็น

3 ประเภทคือ

1. ปัจจัยทางกายภาพ ได้แก่ โครงข่ายถนนของกรุงเทพมหานคร

ที่มีถนนสายหลักเพียงไม่กี่สาย และขาดถนนสายรองเชื่อมต่อ ทำให้เกิดพื้นที่ที่สามารถเข้าถึงได้ยาก หรือพื้นที่ตาบอด จึงมีซอยเกิดขึ้นอย่างมากจากพื้นที่เหล่านี้ เพื่อออกสู่ถนนสายหลัก โดยในปี 2529 กรุงเทพมหานคร มีถนนซอยถึง 4,130 ซอย นอกจากนี้โครงการหมู่บ้านจัดสรรตามเขตชานเมือง ที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ก็จำเป็นต้องอยู่ลึกจากถนนใหญ่ และไกลจากเขตศูนย์กลางเมืองออกไป เนื่องจากราคาที่ดินในบริเวณดังกล่าวสูงกว่า เมื่อโครงการอยู่ลึกจากถนนใหญ่แล้ว จึงต้องมีการตัดถนนซอยเพื่อเข้าหมู่บ้าน เป็นการไม่สะดวกสำหรับผู้ที่ไม่มียอดเป็นของตนเอง

2. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ความขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ

สภาพการจราจรบนท้องถนน และข้อได้เปรียบของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเหนือยานพาหนะประเภทอื่น

ก) ความขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วใน

บทที่ 3 เรื่อง ระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า ระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งประชากรที่เดินทางประมาณร้อยละ 60 ต้องใช้ แต่กลับมีจำนวนที่ให้บริการอยู่จำกัด รถโดยสารประจำทางมีเพียง 8,182 คัน รถไฟชานเมืองมีวิ่งบริการเพียง 54 เที่ยวต่อวัน รถแท็กซี่ก็ถูกจำกัดจำนวนไม่เกิน 13,500 คัน รถสามล้อเครื่อง 7,500 คัน และรถสี่ล้อเล็กไม่เกิน 8,000 คัน ใน 2532



นอกจากจำนวนยานพาหนะสาธารณะจะมีจำนวนน้อยแล้ว พื้นที่  
 ที่ให้บริการก็ยังไม่ทั่วถึงอีกด้วย ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากระบบโครงข่ายถนนในบริเวณที่ถนน  
 สายหลักมีระยะห่างกันมาก และขาดถนนสายรองเข้าเชื่อมต่อในพื้นที่ บริการของรถโดยสาร  
 ประจำทางก็จะไม่สมบูรณ์ไปด้วย โดยเฉพาะในเขตชานเมืองด้านตะวันออก และด้านตะวันตก  
 เฉียงเหนือของศูนย์กลางเมือง สำหรับรถแท็กซี่และรถสามล้อเครื่อง ส่วนใหญ่จะให้บริการอยู่  
 ในเขตเมือง เนื่องจากเป็นบริเวณที่มีผู้โดยสารใช้บริการเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในพื้นที่ที่  
 เป็นเขตชานเมือง และในเขตเมืองที่มีชอยอยู่เป็นจำนวนมาก ที่อยู่ลึกเข้าไปในถนนใหญ่ และ  
 ไม่มีรถโดยสารประจำทางเข้าถึง จึงมีคิวรถจักรยานยนต์เกิดขึ้นในพื้นที่เหล่านี้เป็นจำนวนมาก

ข) สภาพการจราจรบนท้องถนน โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน  
 เช้า ที่ประชาชนต้องเดินทางไปทำงาน ไปโรงเรียน และชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเย็นที่ต้อง  
 เดินทางกลับบ้าน สภาพการจราจรบนท้องถนนจะคับคั่งมาก การจราจรติดขัดยิ่งขึ้นทุกวัน  
 อันเป็นผลมาจาก การเพิ่มของยวดยานพาหนะในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างมากจาก  
 610,404 คันในปี 2523 เป็น 2,045,814 ในปี 2533 (ตารางที่ 3.18) โดยเฉพาะ  
 รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ซึ่งเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยปีละ 37,695 คัน และ  
 55,667 คัน ตามลำดับ ในขณะที่พื้นที่ถนนของกรุงเทพฯ มีอยู่จำกัด และมีการเพิ่มขึ้นน้อยมาก  
 นอกจากนี้ยังมีการใช้สองข้างถนนเป็นที่จอดรถด้วย ทำให้พื้นที่ผิวการจราจรลดน้อยลงไปอีก ใน  
 ภาวะที่ประชาชนต้องเดินทางแข่งกับเวลาเพื่อไปทำงาน ไปโรงเรียนหรือไปติดต่อธุรกิจจึงต้อง  
 การความรวดเร็วในการเดินทาง ดังนั้นสภาพการจราจรยิ่งติดขัดมากเท่าไร การใช้บริการ  
 ของรถจักรยานยนต์รับจ้างก็ยิ่งเพิ่มขึ้น

ค) ข้อได้เปรียบของรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีเหนือพาหนะอื่น ๆ  
 แม้ว่าการโดยสารจักรยานยนต์รับจ้าง จะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ แต่ก็มีข้อได้เปรียบตรงที่มี  
 ความสะดวก สามารถไปส่งถึงประตูบ้านได้เลย มีความรวดเร็ว และช่วงเวลาที่ให้บริการยาว  
 นานกว่า ซึ่งบางคิวมีบริการตลอด 24 ชั่วโมง เมื่อเทียบกับรถสองแถวที่เข้าชอย ผู้โดยสาร  
 ไม่จำเป็นต้องรอรถออกคิว สามารถออกเดินทางได้ทันที ในขณะที่ค่าโดยสารเข้าชอย  
 แพงกว่า รถสองแถวไม่มากนัก และไปส่งถึงประตูบ้านเลยไม่ต้องเดินต่อไปอีก และเมื่อเทียบ  
 กับรถแท็กซี่ หรือรถสามล้อเครื่อง ผู้โดยสารจะเสียค่าโดยสารถูกกว่ารถแท็กซี่ หรือรถสามล้อ  
 ในการเดินทางในระยะทางเท่า ๆ กัน และยังมีคล่องตัวรวดเร็ว ในการเดินทางบน  
 ท้องถนนที่การจราจรติดขัด ทำให้สามารถไปถึงที่หมายได้ทันเวลา

3. ปัจจัยทางสังคม ได้แก่ การเพิ่มของประชากรของกรุงเทพมหานคร  
 ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง และกฎระเบียบของคิวดรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ก) การเพิ่มของประชากร ทำให้การเดินทางของประชากรเพิ่ม  
 มากขึ้น ในขณะที่ระบบขนส่งสาธารณะมีอยู่จำกัด ประชาชนบางส่วนจึงซื้อรถส่วนตัวมาใช้  
 เป็นการเพิ่มความคับคั่งของการจราจรบนท้องถนนโดยตรง นอกจากนี้ประชากรที่อพยพมาจาก  
 ต่างจังหวัด เพื่อเข้ามาหางานทำในกรุงเทพมหานคร แต่เดิมนั้น จะเข้ามาใช้แรงงาน ทำงาน  
 ก่อสร้าง โรงงาน ร้านอาหาร เป็นส่วนใหญ่ งานเหล่านี้ต้องเป็นลูกจ้างคนอื่น แต่เมื่อมีคิวด  
 จักรยานยนต์รับจ้าง บุคคลเหล่านี้จึงเข้ามาสู่การประกอบอาชีพ เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง  
 เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะผู้ที่มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากเป็นอาชีพที่อิสระ  
 ไม่ต้องอยู่ใต้บังคับบัญชาของใคร และการเข้าร่วมเป็นผู้ขับขี่เป็นไปโดยง่าย และลงทุนไม่มากนัก

ข) ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ต้องพิจารณาคือ การนำรถจักรยานยนต์ ซึ่งจดทะเบียนเป็นรถส่วนบุคคลมารับส่งผู้โดยสารนั้น จะเป็นการ  
 กระทำผิดตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 หรือไม่ ในระยะแรกที่กลุ่มทหารเรือ ในชอย  
 งามดุนลี นำรถจักรยานยนต์มาวิ่งรับจ้าง พันจ่าเอก สมบูรณ์ บุญสุขดี<sup>2</sup> กล่าวว่า

"แม้ว่าทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจะปฏิเสธการขออนุญาตเปิด  
 บริการเดินรถจักรยานยนต์รับจ้าง แต่ผมไม่สนใจ ผมเริ่มเปิดบริการแล้ว ก็ไม่เห็นมีอะไร  
 เกิดขึ้น อาจเป็นเพราะผมเป็นข้าราชการเหมือนกัน บริการนี้เป็นที่ยอมรับของประชาชนใน  
 ปัจจุบัน โดยพวกเราให้บริการผู้โดยสาร และรับผิดชอบจ่ายค่ารักษาพยาบาลให้แก่ผู้โดยสาร  
 หากประสบอุบัติเหตุ ผมคิดว่า ธุรกิจนี้ก็ยังคงมีอยู่ต่อไปเพราะเป็นอาชีพที่สุจริต"

ในการพิจารณาข้อกำหนดแรกนั้น ในขั้นตอนกรมตำรวจมี  
 ความคิดเห็นแตกต่างกันเป็น 2 ฝ่าย คือผิดและไม่ผิด จึงหาข้อปัญหาข้อกำหนดนี้ไปยัง  
 กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงมหาดไทยได้หารือไปที่คณะกรรมการกฤษฎีกา ผลของการ

<sup>2</sup> Ibid, p. 8.

วินิจฉัยของคณะกรรมการกฤษฎีกา สรุปว่า การนำเอารถจักรยานยนต์ออกมาวิ่งรับคนโดยสาร ไม่เป็นการกระทำผิด ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 21 และ 22<sup>3</sup>

ส่วนปัญหาที่ 2 นิติกรของกรมการขนส่งทางบกก็มีความเห็นเป็น 2 ฝ่าย เช่นเดียวกับกรมตำรวจ แต่อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้มีความเห็นเด็ดขาดแล้วว่า การนำเอารถจักรยานยนต์ออกมาวิ่งรับคนโดยสารในเส้นทางที่ได้รับอนุญาตให้มีรถยนต์โดยสารประจำทางนั้น ไม่เป็นการกระทำผิด ทั้งตาม พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ. 2522 และ พ.ร.บ. การขนส่ง พ.ศ. 2522 (มาตรา 4)<sup>4</sup>

แม้ว่าผลการพิจารณาจะออกมาว่า ไม่ผิดกฎหมาย แต่ก็ไม่มีกฎหมายข้อใดมารองรับอาชื่อนี้เลย และคงไม่สามารถนำรถจักรยานยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถรับจ้างได้ เนื่องจากอันตรายมาก ในปัจจุบันจำนวนผู้ประกอบการเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว จนเจ้าหน้าที่ตำรวจเกรงว่าเมื่อเกิดปัญหาในอนาคตแล้ว จะยากต่อการติดตามสอบสวน จับกุม จึงกำหนดไว้ว่า คีวรรถจักรยานยนต์ที่จะจัดตั้งใหม่ ทุกคันจะต้องมาขออนุญาตจัดตั้งกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจก่อน และให้หัวหน้าคิวผู้ขับขี่มาทำประวัติ ผู้ขับขี่ โดยให้ปรากฏหลักฐานสำเนาทะเบียนบ้าน, ภูมิลำเนาปัจจุบัน, บัตรประจำตัวประชาชน, ใบอนุญาตขับขี่, ภาพถ่าย และรายละเอียดเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ที่ใช้ประกอบการ (ตัวอย่างใบทะเบียนประจำตัวผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง แสดงในรูปที่ 4.3) มีการจัดอบรมผู้ขับขี่ในแต่ละคิว ในเรื่องกฎหมายจราจร มารยาทในการขับขี่ ด้านความสำคัญในการเป็นพลเมืองดี การสังเกตลักษณะของผู้โดยสารซึ่งอาจเป็นคนร้าย การให้ข่าวสารแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ และการแจ้งเหตุ และความรู้ในการร่วมแรงกันป้องกัน อาชญากรรมทั่วไป

ค) กฎระเบียบของคีวรรถจักรยานยนต์รับจ้าง เมื่อมีจำนวนคีวรรถจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้น ย่อมมีการแข่งขันกัน ดังนั้นจึงต้องมีการปรับปรุงด้านบริการให้เป็นที่ประทับใจของผู้โดยสาร และให้ผู้โดยสารไว้วางใจ เนื่องจากในระยะแรก ยังไม่เป็นที่ยอมรับของประชาชนอย่างกว้างขวางนัก นอกเหนือจากการขยายช่วงเวลาบริการ โดยบางคิว

<sup>3</sup> ตำรวจนครบาล, กองบัญชาการ, บทบาทของรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตเมือง และการดำเนินการควบคุมดูแลของกรมตำรวจ, (สิงหาคม 2531), หน้า 7

<sup>4</sup> Ibid, หน้า 7.

ทะเบียนประจำตัวผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ชื่อ..... นาย สมพงษ์ ..... สกุล..... ลีตดง ..... อายุ..... 26 ปี ..... ชื่ออื่น ๆ..... ไม่มี

เกิดเมื่อ..... 21/2/54 ..... ตำบล..... มาตรา ..... อำเภอ..... ไร่กระเทียม

ที่อยู่ปัจจุบัน..... 112/330 ซอย..... - ..... ถนน..... ม.พหลโยธิน ..... ตำบล/แขวง..... ไร่กระเทียม

..... อำเภอ/เขต..... บางพลี ..... จังหวัด..... กรุงเทพมหานคร

สถานที่ใกล้เคียง..... บุคคลที่อาศัยอยู่ด้วย..... 1/คน

ที่อยู่ตามทะเบียนบ้าน..... 112/330 ..... ซอย..... - ..... ถนน..... ม.พหลโยธิน

ตำบล/แขวง..... บางพลี ..... อำเภอ/เขต..... ..... จังหวัด..... กรุงเทพมหานคร

ภรรยา/สามี..... ..... อาชีพ.....

สถานที่ประกอบอาชีพ.....

บัตรประชาชน.....

ใบขับขี่รถยนต์.....

ใบขับขี่จักรยานยนต์.....

ข้อมูลรถยนต์ที่ใช้.....

ข้อมูลรถจักรยานยนต์ที่ใช้.....

รุ่น..... NOVAS ..... ขนาด..... 110 ซี.ซี.

สี..... ดำ ..... ตำนานพิเศษ.....

หมายเลขทะเบียน..... 8ก 1892

เจ้าของรถจักรยานยนต์ชื่อ..... นาย สมพงษ์ ลีตดง

ที่อยู่..... 35-34/1 ..... แคว้นหลวง

..... อำเภอ..... บางพลี ..... จังหวัด..... กทม.

ชื่อผู้ประกอบการ..... นาย สมพงษ์ ลีตดง

ตั้งอยู่เลขที่..... 35-39/1 ..... แขวง..... อำเภอ..... บางพลี

เขต..... กรุงเทพมหานคร ..... จังหวัด..... กทม.

ผู้ค้าประกัน..... นาย สมพงษ์ ลีตดง

อยู่บ้านเลขที่..... 112/330 ..... ซอย..... -

ถนน..... ม.พหลโยธิน ..... แขวง..... บางพลี ..... ตำบล..... บางพลี ..... อำเภอ..... บางพลี ..... จังหวัด..... กทม.

หมายเลขเครื่อง..... NE 110E-MO 9546 ..... หมายเลขตัวถัง..... NE 110-MO 9546

ราคา..... 42000 ..... บาท ..... สถานที่ตั้งคิวรถ..... ม.พหลโยธิน กม. 6

กำหนดรูปพรรณ รูปร่าง..... ..... นิ้ว..... สูง..... 161 ..... ซม.

ทรวงผม..... ..... สี..... ..... ตา..... ..... หู.....

จมูก..... ..... ปาก..... ..... คาง..... ..... คอ.....

ใบหน้า..... ..... ศีรษะ..... ..... ลักษณะหน้าตา.....

แผลเป็น..... นาย สมพงษ์ ..... รอยสัก.....

รูปที่ 4.3 ทะเบียนประวัติผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

มีบริการเดินรถตลอด 24 ชั่วโมงแล้ว กฎระเบียบของคิวก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้โดยสารหันมาใช้บริการกันมากขึ้น จากการสำรวจและสัมภาษณ์ภาคสนาม พอที่จะสรุปกฎระเบียบของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ดังนี้

1. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร
2. ค่าโดยสารมีอัตรามาตรฐาน
3. มีการจัดคิวเพื่อรับผู้โดยสาร
4. ไม่ขับเร็วเกินไปเมื่อมีผู้โดยสาร
5. ไม่สูบบุหรี่ขณะขับรถโดยมีผู้โดยสาร
6. ไม่ดื่มสุราในขณะที่ออกมาบริการเดินรถ
7. สุกภาพต่อผู้โดยสาร
8. สวมเสื้อผ้าที่สะอาด ขณะปฏิบัติหน้าที่

กฎระเบียบเหล่านี้ในระยะแรก ผู้ขับก็ปฏิบัติตามอย่าง

เคร่งครัดดี ต่อมาในระยะหลัง หัวหน้าคิวไม่ได้เข้มงวดในการควบคุมดูแล เนื่องจากมีจำนวนผู้ขับที่มากขึ้น จึงเริ่มมีปัญหาการปฏิบัติผิดกฎจราจร การขับที่เร็วเกินไป และไม่สุภาพต่อผู้โดยสารโดยเฉพาะที่เป็นสตรี

#### โครงสร้างของธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้าง

##### ก. การจัดตั้งคิวหรือ วิน

กลุ่มของผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างที่รวมตัวกันเพื่อเดินรถ รับ-ส่งผู้โดยสาร ในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง หรือเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง กลุ่มผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างเรียกว่า "วิน" การขออนุญาตจัดตั้งวิน รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในปัจจุบันจะต้องติดต่อขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยผู้ก่อตั้งหรือหัวหน้าวิน เป็นผู้ขออนุญาตจาก สारวดีใหญ่หรือสารวดีจราจร ของสถานีตำรวจนครบาลที่วินรถจักรยานยนต์รับจ้างจะจัดตั้งขึ้น เพื่อกำหนดที่ตั้งของวิน เส้นทางเดินรถและจำนวน รถจักรยานยนต์รับจ้าง และจัดทำประวัติของหัวหน้าวิน ผู้ขับที่ตลอดจนรถจักรยานยนต์ของผู้ขับที่ด้วย โดยให้ปรากฏหลักฐานภาพถ่ายรถ ผู้ขับที่ ชื่อเจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถ และสำเนาทะเบียนรถ นอกจากนี้จะต้องกำหนดสีเนื้อประจำคิวรถ และปักชื่อคิวรถไว้ด้านหลัง พร้อมหมายเลขประจำตัวของผู้ขับที่ เพื่อให้ผู้ขับที่สวมใส่ขณะปฏิบัติงาน

เมื่อทางเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นสมควรว่าในพื้นที่นั้นเหมาะสมก็จะอนุญาตให้จัดตั้งได้ แต่ถ้าพื้นที่นั้นไม่เหมาะสมก็จะไม่อนุญาตให้จัดตั้ง เช่น สถานีตำรวจนครบาลปทุมวัน ตามนโยบายที่ปฏิบัติ ต่อเนื่องมาได้พิจารณาเห็นว่า ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการประเภทนี้ ในเขตพื้นที่ของสถานี ตำรวจนครบาลปทุมวัน เนื่องจาก

1. เป็นย่านประกอบธุรกิจการค้า ส่วนใหญ่สภาพพื้นที่เป็นอาคารร้านค้าต่าง ๆ จำนวนมาก ไม่ใช่ย่านพักอาศัย เช่น เขตชานเมือง จึงไม่มีซอยลึก ๆ ที่จำเป็นจะต้องใช้รถประเภทนี้วิ่ง รับ-ส่ง ระหว่างซอย เพราะเป็นอาคารริมถนนใหญ่เป็นส่วนใหญ่
2. พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเขตพื้นที่ทรัพย์สินของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งมีสิทธิในการดูแลรักษา และมีเจ้าหน้าที่ในส่วนต่าง ๆ คอยดำเนินการอยู่อย่างเป็นระเบียบ และทางจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ไม่มีนโยบายที่จะให้ตำรวจจักรยานยนต์รับจ้างเกิดขึ้นภายในเขต
3. เขตพื้นที่ สน. ปทุมวัน เป็นเขตส่งเสริมเคาน์ทราเวล สถานการณ์ต่าง ๆ ได้มีกำหนดแนวห้ามจอดตลอดสายเป็นส่วนใหญ่ เช่น ถนนญาไท พระรามที่ 1 พระรามที่ 4 และพระรามที่ 6 ตัดใหม่ เป็นต้น จึงไม่สะดวกหากมีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่จะมาตั้งคิวตามปากซอยต่าง ๆ เพราะไม่ได้เป็นซอยลึก ๆ ที่จำเป็นต้องใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เป็นช่องว่างระหว่างตัวอาคารเท่านั้น
4. ในเขตพื้นที่ สน. ปทุมวัน ถนนสายหลักหลายสายเป็นทางเลี้ยว เป็นเส้นทางผ่านของขบวนพระบรมวงศานุวงศ์ ราชอาคันตุกะ หรือบุคคลสำคัญต่าง ๆ หากมีตำรวจจักรยานยนต์รับจ้างตามซอยต่าง ๆ ในถนนสายสำคัญดังกล่าว จะเป็นการยากลำบากในการเตรียมเส้นทาง และควบคุมเส้นทางรับผิดชอบ ซึ่งมีขบวนผ่านเป็นประจำเกือบทุกวัน ยากแก่การป้องกันเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ง่าย

สำหรับการควบคุมดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจ นอกจากการกวดขันการขับขี่ และการจอดรถให้เป็นไปตามกฎหมาย และกวดขันสภาพรถให้เป็นไปตามกฎหมายแล้ว หากประชาชนประสบปัญหาเดือดร้อนอันเนื่องมาจากรถจักรยานยนต์รับจ้าง แล้วร้องเรียนมายังเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะเรียกหัวหน้าคิวมาตักเตือนให้คอยควบคุมดูแลผู้ขับขี่ ในความควบคุมให้ปรับปรุงแก้ไข หากยังไม่ดีขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจ ก็จะดำเนินการจับกุมต่อไป

นอกจากนี้ในการดำเนินการป้องกันการก่ออาชญากรรมโดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง หรือต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และการส่งเสริมจริยธรรม และตำรวจชุมชนสัมพันธ์ โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายสืบสวน จัดเก็บประวัติโดยละเอียดของผู้ขับขี่

โดยเฉพาะผู้ที่เคยมีประวัติอาชญากรรมเพื่อป้องกันการสืบสวน ติดตามและจับกุมผู้กระทำความผิด และเจ้าหน้าที่ตำรวจชุมชนสัมพันธ์ จัดให้มีการอบรมผู้ขับขี่ในแต่ละคิวในเรื่องกฎหมายจราจร มารยาทในการขับขี่ ด้านความสำคัญในการเป็นพลเมืองดี การสังเกตจดจำลักษณะของผู้โดยสาร ซึ่งอาจเป็นคนร้าย การให้ข่าวสารแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจและการแจ้งเหตุ และความรู้ในการร่วม รณรงค์ป้องกันอาชญากรรมทั่วไป

#### ข. จำนวนคิว และจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร

จำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานครในอดีต ไม่มีหน่วยงานใด ทำการสำรวจและจัดเก็บข้อมูลเอาไว้ จนกระทั่งกรมการขนส่งทางบก โดยฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน ได้ทำการสำรวจจำนวนเส้นทางและจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างวันที่ 18 มกราคม ถึง 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2531 ตามตารางที่ 4.2 และกองบัญชาการตำรวจนครบาล มีคำสั่งให้สถานีตำรวจนครบาลในเขต กรุงเทพมหานคร รายงานจำนวนคิวและจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่รับผิดชอบต่อกองบัญชาการตำรวจนครบาล เพื่อใช้ประกอบการวางแผนแก้ไขปัญหาการจราจรในเขต กรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2534 และจากการสำรวจภาคสนาม ตามตารางที่ 4.3 และ 4.4 (ตัวเลขของปี 2531 ได้กระจายจากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2531 จาก 24 เขต เป็น 36 เขต เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงจำนวนเขตการปกครองจาก 24 เขต เป็น 36 เขต เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2532 เพื่อให้เป็นฐานข้อมูลเดียวกับข้อมูล พ.ศ. 2534) พบว่า ในปี 2531 มี 21 เขต จากทั้งหมด 24 เขต ที่มีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างมีเพียง 3 เขตที่ไม่มีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ เขตพระนคร ป้อมปราบศัตรูพ่าย และสัมพันธวงศ์ โดยมีจำนวนคิวทั้งสิ้น 831 คิว จำนวนรถที่ได้จากการสำรวจ 10,268 คัน รถที่วิ่งประจำ 11,795 คัน และจำนวนรถทั้งสิ้น 16,528 คัน มีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่มีแผ่นหมายเลขทะเบียน 886 คัน

ในปี 2531 คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ อยู่ในเขตชั้นกลาง คือ มีจำนวน 520 คิว หรือร้อยละ 62.6 มีจำนวนรถ 10,805 คัน หรือร้อยละ 65.4 ส่วนเขตชั้นในมีจำนวน 188 คิว หรือร้อยละ 22.6 จำนวนรถ 3,827 คัน หรือร้อยละ 23.2 และเขตชั้นนอกจำนวน 123 คิว หรือร้อยละ 14.8 จำนวนรถ 1,896 คัน หรือร้อยละ 11.4 โดยเขตที่มีจำนวนคิวและจำนวนรถมากที่สุด คือ เขตบางเขน มี 127 คิว

จำนวน 3,113 คัน รองลงมาคือเขตพระโขนงมี 99 คัน จำนวน 1,756 คัน เขตยานนาวา 84 คัน จำนวน 1,461 คัน บางกะปิ 77 คัน จำนวน 1,626 คัน และเขตบางกอกน้อย 67 คัน จำนวน 1,514 คัน ซึ่งทั้ง 5 เขตอยู่ในพื้นที่เขตชั้นกลาง มีจำนวนคิวรวมกันทั้งสิ้น 454 คัน คิดเป็นร้อยละ 54.6 ของทั้งหมด และมีจำนวนรถทั้งสิ้น 9,470 คัน คิดเป็นร้อยละ 57.3 ของทั้งหมด จะเห็นได้ว่ากว่าร้อยละ 50 ของรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ในพื้นที่ของ 8 เขตนี้ เนื่องจากในเขตดังกล่าวมีถนนสายหลักที่ห่างกัน โดยขาดถนนสายรองเชื่อมต่อ ทำให้พื้นที่ถูกแบ่งเป็นผืนใหญ่ ทำให้การเข้าถึงพื้นที่เป็นไปได้โดยไม่สะดวก จำเป็นต้องมีการตัดถนนสายย่อย หรือถนนซอยเข้าไปในพื้นที่ (ดูแผนที่ 3.22) ทำให้เกิดซอยที่เชื่อมต่อกับถนนสายหลัก เป็นจำนวนมากในเขตดังกล่าว (ดูตารางที่ 3.16) เป็นการยากต่อการจัดระบบขนส่งสาธารณะ รถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดขึ้นจำนวนมากในเขตดังกล่าว

สำหรับเขตชั้นใน ซึ่งเป็นเขตที่มีการใช้ที่ดินอย่างหนาแน่น โดยเฉพาะเป็นย่านพาณิชย์กรรม และเป็นบริเวณชุมชนเดิม มีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง 188 คัน จำนวน 3,827 โดยเฉพาะเขตพระนคร ป้อมปราบฯ สัมพันธวงศ์ ปทุมวัน และบางรัก ซึ่งเป็นเขตที่เป็น CBD ของกรุงเทพฯ ในปี 2531 มีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพียง 16 คัน จำนวน 228 คันเท่านั้น โดยที่เขตพระนคร ป้อมปราบฯ และสัมพันธวงศ์ ไม่มีคิวรถจักรยานยนต์เลย แม้ว่าทั้ง 5 เขตดังกล่าว จะมีถนนซอยอยู่ถึง 768 ซอย แต่ส่วนใหญ่จะเป็นซอยที่ไม่ลึก ส่วนเขตที่มีจำนวนคิวและรถจักรยานยนต์รับจ้างมากที่สุดคือ เขตห้วยขวาง มี 43 คัน จำนวน 947 คัน

เขตชั้นนอก ซึ่งประกอบด้วย เขตหนองจอก มีนบุรี ลาดกระบัง ในฝั่งพระนคร มีจำนวน 37 คัน จำนวนรถ 410 คัน และเขตบางขุนเทียน ตลิ่งชันและหนองแขม ในฝั่งธนบุรี มีจำนวน 86 คัน จำนวนรถ 1,486 คัน รวมเขตชั้นนอกมีจำนวน 123 คัน จำนวนรถ 1,896 คัน จะเห็นได้ว่าทางฝั่งพระนคร มีจำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่น้อย เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประชากรอาศัยอยู่เบาบาง มีถนนซอย 138 ซอย ในปี 2529 และคิวส่วนใหญ่จะอยู่ในเขตชุมชน ส่วนฝั่งธนบุรี มีถนนสายหลักที่เชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับภาคตะวันตก และภาคใต้ของประเทศ คือถนนเพชรเกษม และธนบุรี-ปากท่อ และมีถนนซอยแยกจากถนนสายหลัก เข้าไปในพื้นที่จำนวนมากกว่าฝั่งพระนคร คือ 270 ซอย จึงจำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างมากกว่า

ในปี 2534 กรุงเทพมหานครมีรถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 1,415 คัน มีจำนวนรถ 31,420 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2531 จำนวน 584 คัน จำนวน 14,892 คัน



จำนวนคิวเพิ่มขึ้นร้อยละ 70 เฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละ 146 คิว จำนวนรถเพิ่มขึ้นร้อยละ 90 เฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละ 3,723 คัน จำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ยังอยู่ในเขตชั้นกลาง โดยมีจำนวนคิวทั้งสิ้น 758 คิว คิดเป็นร้อยละ 53.6 เพิ่มขึ้นจำนวน 238 คิว เพิ่มขึ้นร้อยละ 45 เฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละ 60 คิว จำนวนรถเพิ่มขึ้น 8,473 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 78 เฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละ 2,118 คัน - เขตที่มีจำนวนคิวและจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้าง มากที่สุดคือ เขตคลองเตย 111 คิว จำนวน 2,011 คัน เพิ่มขึ้น 56 คิว จำนวน 1,032 คัน เพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว รองลงมาได้แก่เขตดอนเมือง 96 คิว จำนวน 1,982 คัน เพิ่มขึ้น 50 คิว จำนวน 749 คัน เขตบางกะปิ 47 คิว จำนวน 1,784 คัน เพิ่มขึ้น 3 คิว จำนวน 897 คัน เขตบางเขน 47 คิว จำนวน 1,560 คัน เพิ่มขึ้น 9 คิว จำนวน 748 คัน เขตพระโขนง 47 คิว จำนวน 1,353 คัน เพิ่มขึ้น 18 คิว จำนวน 803 คัน เขตจตุจักร 48 คิว จำนวน 1,212 คัน เพิ่มขึ้น 5 คิว จำนวน และเขตยานนาวา 45 คิว จำนวน 1,087 คัน เพิ่มขึ้น 12 คิว จำนวน 392 คัน

พื้นที่เขตชั้นใน ปี 2534 มีรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ทุกเขตแล้ว โดยมีจำนวนคิวทั้งสิ้น 455 คิว คิดเป็นร้อยละ 32.2 จำนวน 8,468 คัน คิดเป็นร้อยละ 26.9 จำนวนคิวเพิ่มขึ้นจากปี 2531 จำนวน 267 คิว เพิ่มขึ้นประมาณหนึ่งเท่าครึ่ง เฉลี่ยเพิ่มปีละ 67 คิว จำนวนรถเพิ่มขึ้น 4,640 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 121 เฉลี่ยเพิ่มปีละ 1,160 คัน โดยเฉพาะเขตที่เป็น CBD ของกรุงเทพฯ ได้แก่ เขตพระนคร ป้อมปราบฯ สัมพันธวงศ์ ปทุมวัน และบางรัก มีจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มขึ้นอย่างมาก จาก 16 คิว 228 คันในปี 2531 เป็น 118 คิว จำนวน 1,327 คัน เขตที่มีจำนวนคิวและจำนวนรถมากที่สุดคือ เขตห้วยขวาง 75 คิว จำนวน 2,019 คัน เพิ่มขึ้น 32 คิว จำนวน 1,072 คัน รองลงมาได้แก่ เขตบางซื่อ 53 คิว จำนวน 855 คัน เพิ่มขึ้น 35 คิว จำนวน 385 คัน เขตบางรัก 44 คิว จำนวน 511 คัน เพิ่มขึ้น 32 คิว จำนวน 401 คัน และเขตธนบุรี 41 คิว จำนวน 1,299 คัน เพิ่มขึ้น 14 คิว จำนวน 770 คัน

พื้นที่เขตชั้นนอก ปี 2534 มีรถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 202 คิว 3,673 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2531 จำนวน 79 คิว คิดเป็นร้อยละ 64 จำนวนรถ 1,777 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 93 โดยเขตหนองจอก มีนบุรี และลาดกระบัง ซึ่งอยู่ฝั่งพระนครมี 60 คิว จำนวน 1,169 คัน เพิ่มขึ้น 23 คิว จำนวน 759 คัน ส่วนเขตบางขุนเทียน จอมทอง ตลิ่งชัน และหนองแขม มี 142 คิว จำนวน 2,504 คัน เพิ่มขึ้น 56 คิว จำนวน 1,018 คัน

จากในอดีตรถจักรยานยนต์รับจ้างมีแหล่งกำเนิดจากย่านชานเมือง และขยายตัวเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็วในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะอยู่ในเขตชั้นกลาง ที่ส่วนมากเป็นย่านพักอาศัย โดยเฉพาะเขตพระโขนง บางเขน และบางกะปิ ซึ่งมีหมู่บ้านจัดสรรเป็นจำนวนมาก และหมู่บ้านเหล่านี้ส่วนใหญ่จะอยู่ลึกจากถนนเข้าไป และไม่มีรถประจำทางผ่าน รถจักรยานยนต์รับจ้างจึงกลายเป็นปัจจัยที่สำคัญของคนในหมู่บ้านจัดสรร ตัวเลขจำนวนคิว และจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างในปี 2531 และ 2534 ซึ่งให้เห็นว่ารถจักรยานยนต์ไม่ได้จำกัดอยู่แต่ในเขตชานเมืองอีกต่อไปแล้ว กิจการรถจักรยานยนต์รับจ้างได้เข้ามาสู่เขตศูนย์กลางเมือง และมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ปัจจัยที่ส่งเสริมให้รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตชั้นใน โดยเฉพาะย่านศูนย์กลางเมืองเติบโตอย่างรวดเร็ว คือ สภาพการจราจรติดขัด ความจำเป็นทางด้านเวลาที่ต้องการรีบเร่งในการเดินทาง ทำให้รถจักรยานยนต์ซึ่งมีความคล่องตัวในการเดินทางมากกว่ารถประจำทาง รถแท็กซี่ รถสามล้อ หรือแม้แต่รถยนต์ส่วนตัว แต่คิวยานยนต์ในเขตศูนย์กลางเมือง จะมีขนาดเล็กโดยเฉลี่ยประมาณ 10 คันต่อคิว เนื่องจากสถานที่จอดรถมีอยู่จำกัด ในขณะที่เขตชั้นใน โดยเฉพาะแล้ว มีจำนวนรถประมาณ 18 คัน ต่อคิว เท่ากับเขตชั้นนอก และเขตชั้นกลางสูงที่สุด 25 คันต่อคิว

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนคิวและจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างรายเขต ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2531

เขต	จำนวนคิว (คิว)	จำนวนรถคัน				จำนวน ถนนซอย ปี 2529
		จากการ สำรวจ	ที่วิ่ง ประจำ	ทิ้งสิ้น	ไม่มีเลข ทะเบียน	
1. บางเขน	127	1,898	2,095	3,113	183	182
2. บางกะปิ	77	1,200	1,250	1,626	96	327
3. พระโขนง	99	1,089	1,193	1,756	99	283
4. บางกอกน้อย	67	1,031	1,121	1,514	92	245
5. ยานนาวา	84	814	1,120	1,461	92	477
6. ภาษีเจริญ	44	586	649	872	29	269
7. ห้วยขวาง	43	509	567	947	56	335
8. ดุสิต	32	483	510	726	48	152
9. หนองจอก	38	436	492	698	33	368
10. บางขุนเทียน	42	416	608	865	25	95
11. ธนบุรี	27	345	371	529	15	93
12. ราษฎร์บูรณะ	22	280	389	463	20	94
13. บางกอกใหญ่	15	277	292	448	26	48
14. ตลิ่งชัน	22	200	275	496	28	141
15. หนองแขม	22	156	206	325	8	34
16. คลองสาน	17	142	172	251	3	81
17. ลาดกระบัง	15	118	147	177	16	29
18. มีนบุรี	17	103	126	155	3	77
19. บางรัก	12	81	85	110	5	188
20. ปทุมวัน	4	70	83	118	7	219
21. หนองจอก	5	34	42	78	2	32
22. พระนคร	-	-	-	-	-	165
23. บ่อมปราบฯ	-	-	-	-	-	109
24. สัมพันธวงศ์	-	-	-	-	-	87
กรุงเทพมหานคร	831	10,268	11,795	16,528	886	4,030

ที่มา : ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนคิว, จำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้าง และการเปลี่ยนแปลงรายเขต  
ปี พ.ศ. 2531 และ 2534

เขต	พ.ศ. 2531 <sup>1</sup>		พ.ศ. 2534 <sup>2</sup>		การเปลี่ยนแปลง	
	จำนวนคิว	จำนวนรถ	จำนวนคิว	จำนวนรถ	จำนวนคิว	จำนวนรถ
1. พระนคร	-	-	22	200	22	200
2. บ่อมปราบ	-	-	13	111	13	111
3. ปทุมวัน	4	118	34	472	30	354
4. สัมพันธวงศ์	-	-	5	33	5	33
5. บางรัก	12	110	44	511	32	401
6. ดุสิต	9	201	37	603	28	402
7. บางซื่อ	23	525	53	855	30	330
8. ญาไท	22	385	32	553	10	168
9. ราชเทวี	16	313	51	698	35	385
10. หัวขวาง	43	947	75	2,019	32	1,072
รวมฝั่งพระนคร	129	2,599	366	6,055	237	3,466
11. ธนบุรี	27	529	41	1,296	14	770
12. คลองสาน	17	251	27	492	10	241
13. บางกอกใหญ่	15	448	21	621	6	173
รวมฝั่งธนบุรี	59	1,228	89	2,412	30	1,184
รวมเขตชั้นใน	188	3,877	455	8,467	267	4,640
14. ยานนาวา	33	695	45	1,087	12	392
15. สาทร	38	539	41	693	3	154
16. บางคอแหลม	13	227	16	377	3	150
17. พระโขนง	29	550	47	1,353	18	803
18. คลองเตย	55	979	111	2,011	56	1,032
19. ประเวศ	15	227	33	505	18	278
20. บางเขน	38	812	47	1,560	9	748
21. จตุจักร	43	1,068	48	1,212	9	143
22. ดอนเมือง	46	1,233	96	1,982	50	749
23. บางกะปิ	44	887	47	1,784	3	897
24. ลาดพร้าว	13	286	16	549	3	263

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

เขต	พ.ศ. 2531 <sup>1</sup>		พ.ศ. 2534 <sup>2</sup>		การเปลี่ยนแปลง	
	จำนวนคิว	จำนวนรถ	จำนวนคิว	จำนวนรถ	จำนวนคิว	จำนวนรถ
25. บึงกุ่ม	20	453	31	932	11	479
รวมฝั่งพระนคร	387	7,956	578	14,045	191	6,088
26. บางกอกน้อย	32	635	36	852	4	217
27. บางพลัด	35	879	44	1,544	9	665
28. ภาษีเจริญ	44	872	59	1,884	15	1,012
29. ราษฎร์บูรณะ	22	463	41	955	19	492
รวมฝั่งธนบุรี	133	2,848	180	5,235	47	2,385
รวมเขตชั้นกลาง	520	10,805	758	19,280	238	8,473
30. หนองจอก	5	78	15	461	10	383
31. มีนบุรี	17	155	22	328	5	151
32. ลาดกระบัง	15	177	23	380	8	208
รวมฝั่งพระนคร	37	410	60	1,169	23	759
33. บางขุนเทียน	25	534	45	869	20	335
34. จอมทอง	17	331	35	673	18	342
35. ตลิ่งชัน	22	296	35	551	13	255
36. หนองแขม	22	325	27	411	5	86
รวมฝั่งธนบุรี	86	1,486	142	2,504	56	1,018
รวมเขตชั้นนอก	123	1,896	202	3,673	79	1,777
กรุงเทพมหานคร	831	16,528	1,415	31,420	584	14,892

ที่มา : 1. ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก  
ตัวเลขกระจายจาก 24 เขต เป็น 36

2. กองบัญชาการตำรวจนครบาล สถานีตำรวจ และการสำรวจภาคสนาม

หมายเหตุ : ตัวเลขจำนวนคิวและจำนวนรถ ของสถานีตำรวจนครบาลบางแห่งต่ำกว่าตัวเลข  
ที่ได้จากการสำรวจ ดังนั้นตัวเลขในปี 2534 จึงควรมากกว่านี้ แต่ไม่สามารถ  
ที่จะตรวจสอบได้ทั้งหมด ข้อมูลที่มีอยู่ในการศึกษาจึงเป็นตัวเลขขั้นต่ำ

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนคิว, จำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างและการเปลี่ยนแปลง

พ.ศ. 2531 และ 2534

เขต	พ.ศ.2531 <sup>1</sup>		พ.ศ. 2534 <sup>2</sup>		การเปลี่ยนแปลง		จำนวนถนนซอย <sup>3</sup>	
	จำนวนคิว	จำนวนรถ	จำนวนคิว	จำนวนรถ	จำนวนคิว	จำนวนรถ	จำนวน	ความยาว (กม.)
เขตชั้นใน	188	3,827	455	8,467	267	4,640	1,845	484.16
%	(22.6)	(23.2)	(32.2)	(26.9)	(45.7)	(31.2)	(44.7)	(25.9)
เขตชั้นกลาง	520	10,805	758	19,280	238	8,473	1,877	1,085.01
%	(62.6)	(65.4)	(53.6)	(61.4)	(40.8)	(56.9)	(45.4)	(58.0)
เขตชั้นนอก	123	1,896	202	3,673	79	1,777	408	300.99
%	(14.8)	(11.4)	(14.2)	(11.7)	(13.5)	(11.9)	(9.9)	(16.1)
กรุงเทพฯ	831	16,528	1,415	31,420	584	14,892	4,130	1,870.15
%	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

- ที่มา : 1. ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก  
 2. กองบัญชาการตำรวจนครบาล สถานีตำรวจ และการสำรวจภาคสนาม  
 3. กองผังเมือง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

เมื่อพิจารณาจำนวนคิวและจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่ตามถนนสายต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร ในปี 2531 และ 2534 (ตารางที่ 4.5) พบว่า จากอดีตจนถึงปี 2531 คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บนถนนสายหลักที่มีการพัฒนาของหมู่บ้านจัดสรรในอดีต ได้แก่ ถนนวิภาวดีรังสิต จำนวน 50 คิว ถนนเพชรเกษม 50 คิว ถนนพหลโยธิน 46 คิว ถนนสุขุมวิท 41 คิว ถนนรามอินทรา 37 คิว ถนนลาดพร้าว 31 คิว ถนนธนบุรี-ปากท่อ 20 คิว ถนนประชาชื่น 10 คิว และถนนสุขาภิบาล 1, 2, 3 จำนวน 25 คิว สำหรับถนนในเขตเมืองโดยเฉพาะบริเวณศูนย์กลางเมือง ในปี 2531 โดยเฉพาะบริเวณศูนย์กลางเมือง ในปี 2531 จำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างยังมีจำนวนน้อยอยู่ เช่น ถนนสามเสน 1 คิว ถนนสีลม 2 คิว ถนนราชปรารภ 6 คิว และถนนสาทร 7 คิว เป็นต้น

ในปี 2534 จำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างได้ขยายตัวเพิ่มขึ้น บนถนนเกือบทุกสายบนถนนสายหลักที่มีการพัฒนาของหมู่บ้านจัดสรรในอดีต มีจำนวนคิวและจำนวนรถเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ถนนวิภาวดีรังสิต เพิ่มขึ้น 21 คิว เป็น 71 คิว จำนวนรถเพิ่มขึ้น 514 คัน เป็น 1,693 คัน ถนนเพชรเกษม เพิ่มขึ้น 18 คิว เป็น 68 คิว จำนวนรถเพิ่มขึ้น 800 คัน เป็น 1,752 คัน ถนนพหลโยธินเพิ่มขึ้น 17 คิว เป็น 63 คิว จำนวนรถเพิ่มขึ้น 864 คัน เป็น 1,756 คัน ถนนสุขุมวิทเพิ่มขึ้น 16 คิว เป็น 67 คัน จำนวนรถเพิ่มขึ้น 585 คัน เป็น 1,441 คัน ถนนรามอินทรา เพิ่มขึ้น 6 คิว เป็น 43 คิว จำนวนรถเพิ่มขึ้น 673 คัน เป็น 1,421 คัน และถนนลาดพร้าว เพิ่มขึ้น 10 คิว เป็น 41 คิว จำนวนรถเพิ่มขึ้น 700 คัน เป็น 1,338 คัน จำนวนรถเฉลี่ยต่อคิวบนถนนสายหลักเหล่านี้ มีจำนวนเพิ่มขึ้นด้วย จาก 19-23 คันต่อคิว เป็น 24-39 คัน ต่อคิว แสดงว่าขนาดของคิวโดยเฉลี่ยมีขนาดใหญ่ขึ้นด้วย สำหรับถนนภายในเขตเมืองจำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างได้เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะถนนในย่านศูนย์กลางเมือง ได้แก่ ถนนสีลม เพิ่มขึ้น 21 คิว จากเดิม 2 คิว เป็น 23 คิว จำนวนรถเพิ่มขึ้น 226 คัน เป็น 242 คัน ถนนสามเสน เพิ่มขึ้น 16 คิว จาก 1 คิว เป็น 17 คิว ถนนสาทรเพิ่มขึ้น 9 คิว จาก 7 คิว เป็น 16 คิว ถนนพระรามที่ 4 เพิ่มขึ้น 16 คิว จาก 19 คิวเป็น 35 คิว และถนนราชปรารภ เพิ่มขึ้น 6 คิว จาก 6 คิวเป็น 12 คิว แต่ว่าขนาดของคิวมีขนาดไม่ใหญ่นัก โดยเฉลี่ยจะอยู่ระหว่าง 10-20 คันต่อคิวเท่านั้น เนื่องจากถนนภายในเขตเมือง มีการจราจรหนาแน่น ถนนซอยต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างใช้เป็นที่ตั้งคิว มีขนาดเล็กหากมีรถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวนมาก จอดบริเวณปากซอยจะเป็นการกีดขวางการจราจร

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนคิว แลจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างตามถนนสายสำคัญปี พ.ศ.  
2531 และ 2534

ถนน	พ.ศ. 2531 <sup>1</sup>		พ.ศ. 2534 <sup>2</sup>		การเปลี่ยนแปลง	
	จำนวนคิว	จำนวนรถ	จำนวนคิว	จำนวนรถ	จำนวนคิว	จำนวนรถ
1. วิภาวดีรังสิต	50	1,179	71	1,693	21	514
2. เพชรเกษม	50	952	68	1,752	18	800
3. พหลโยธิน	46	892	63	1,756	17	864
4. สุขุมวิท	41	856	67	1,441	16	585
5. รามอินทรา	37	798	43	1,421	6	623
6. ลาดพร้าว	31	638	41	1,338	10	700
7. เจริญกรุง	22	264	27	417	5	153
8. ธนบุรี-ปากท่อ	20	472	30	653	10	181
9. พระรามที่ 4	19	506	35	682	16	176
10. ประชา สงเคราะห์	17	412	28	796	11	384
11. อีสระภาพน	16	388	20	501	4	113
12. จันทน์	15	203	20	261	5	58
13. สารุประดิษฐ์	14	381	24	750	10	369
14. เพชรบุรี	13	339	34	689	11	350
15. พระเจ้าตากสิน	13	298	24	934	11	363
16. งามวงศ์วาน	12	341	16	438	4	97
17. ประชาชื่น	10	310	20	465	10	155
18. สุขสวัสดิ์	10	290	20	657	10	367
19. สุขุมวิทที่ 1	10	180	14	427	2	247
20. สุขุมวิทที่ 2	5	108	9	243	4	135



ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

ถนน	พ.ศ. 2531 <sup>1</sup>		พ.ศ. 2534 <sup>2</sup>		การเปลี่ยนแปลง	
	จำนวนคิว	จำนวนรถ	จำนวนคิว	จำนวนรถ	จำนวนคิว	จำนวนรถ
21. สุขุมวิทที่ 3	10	170	16	492	6	322
22. รามคำแหง	8	187	14	569	8	382
23. สุทธิสาร	8	105	15	210	7	105
24. กรุงเทพฯ - นนทบุรี	8	84	13	227	5	143
25. สุขุมวิท 77	7	82	21	262	4	180
26. สาทร	7	81	16	266	9	185
27. ราชปรารภ	6	114	12	226	6	112
28. พระปิ่นเกล้า	9	90	11	317	5	227
29. ปิ่นเกล้า นครชัยศรี	5	64	13	200	8	136
30. บางนา-ตราด	3	91	8	176	5	85
31. สีลม	6	16	23	242	21	226
32. สามเสน	1	60	17	335	16	275

- ที่มา : 1. ฝ่ายสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก  
2. กองบัญชาการตำรวจนครบาล สถานีตำรวจ และการสำรวจ

ค. ตำแหน่งที่ตั้งของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง

เมื่อพิจารณาสถานที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง จากที่จอดรถรับ-ส่ง ผู้โดยสารสามารถแบ่งได้ 4 กลุ่ม ได้แก่ ที่ตั้งบริเวณซอย ถนนใหญ่ ที่ชุมชน และจุดเปลี่ยนการเดินทาง

1) ซอย คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ จะตั้งอยู่บริเวณปากซอย โดยคิดเป็นร้อยละ 48.00 ของตัวอย่างจากการสำรวจภาคสนาม ลักษณะการให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างหรือการ รับ-ส่ง ผู้โดยสารเข้า-ออกซอยเป็นหลัก ซอยที่มีลักษณะเป็นซอยตัน และไม่ลึกมาก ส่วนใหญ่จะมีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอยเพียงคิวเดียว (รูปที่ 4.4 (ก) และ (ข)) ถ้าเป็นซอยลึกก็จะมีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่กันซอย และหรือกลางซอยอีก (รูปที่ 4.4 (ค)) ซึ่งคิวที่อยู่กลางซอย หรือกันซอยนี้มีทั้งที่เป็นคิวเดียวกับคิวที่อยู่ปากซอยและคนละคิวกัน สำหรับซอยที่เชื่อมต่อระหว่างถนนใหญ่ขึ้น มักจะมีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่บริเวณปากซอยของทั้งสองด้าน (รูปที่ 4.4 (ง) และ (จ)) และถ้าหากระยะห่างระหว่างถนนใหญ่มีมาก และมีซอยย่อยจากถนนซอยเข้าไปในพื้นที่อีก ก็จะมีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณปากซอยย่อยบางซอยด้วย (รูปที่ 4.4 (ฉ) และ (ช))

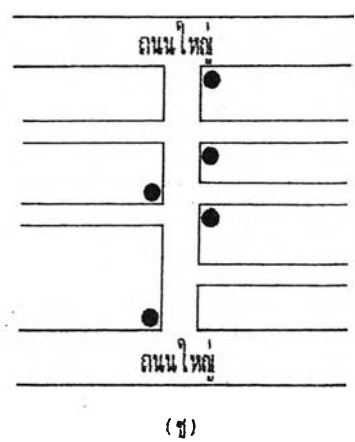
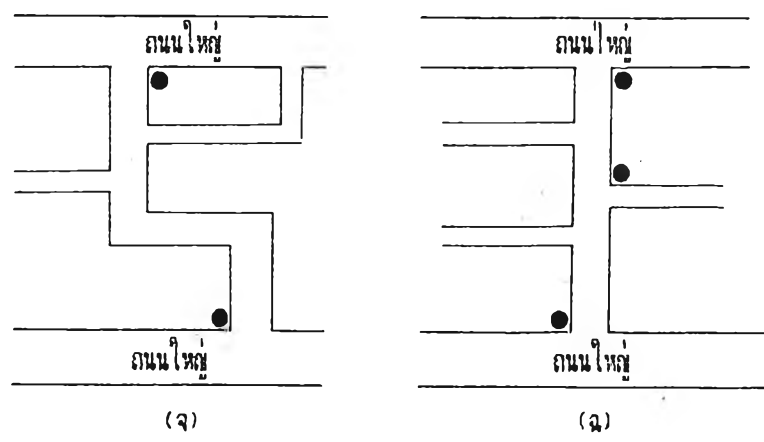
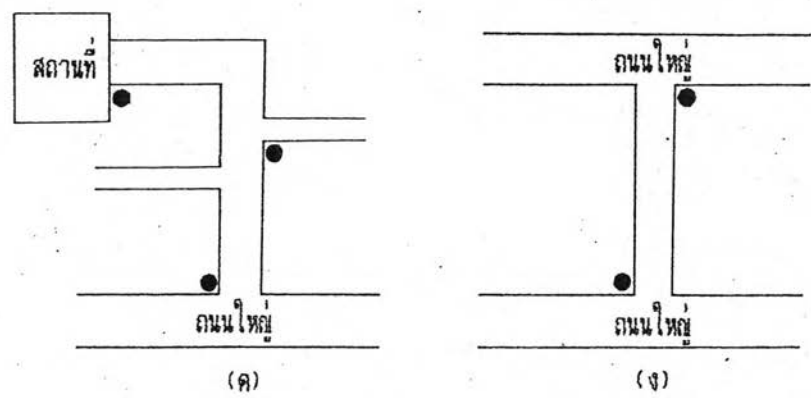
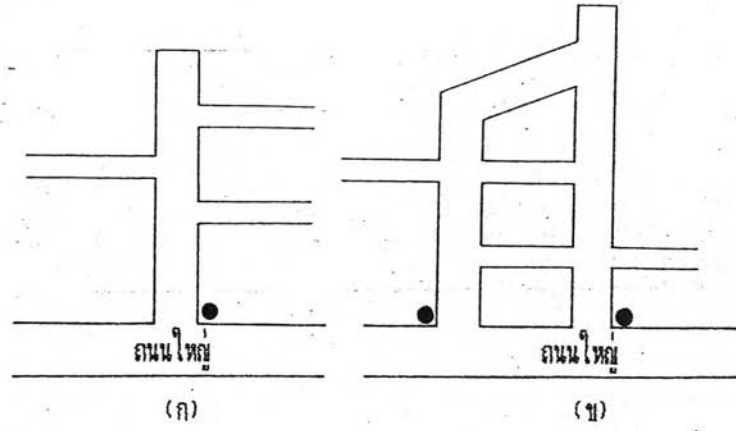
ระยะห่างระหว่างคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างแต่ละคิวจะห่างกันพอสมควร และขึ้นอยู่กับระยะห่างระหว่างซอยด้วย โดยปกติแล้วบริเวณปากซอยจะมีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่ เพียงคิวเดียว (แผนที่ 4.2, รูปที่ 4.5) และเป็นที่ทราบกันในหมู่ผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ว่าจะไม่รับผู้โดยสารหน้าคิวอื่นที่ไม่ใช่คิวที่ตนสังกัดอยู่ ดังนั้นการแข่งขันในการรับ-ส่ง ผู้โดยสารระหว่างคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างจึงมีไม่มาก และจะเป็นการแข่งขันระหว่างรถจักรยานยนต์รับจ้าง กับรถโดยสารประจำทาง รถสองแถว หรือรถสี่ล้อเล็ก ที่มีอยู่ก่อนในซอยนั้น

2) ถนนใหญ่ คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ จะตั้งอยู่ริมถนนสายหลัก โดยเฉพาะในเขตเมือง บริเวณที่ตั้งคิว ได้แก่ บริเวณปากซอยของถนนสายหลัก หรือบนทางเดินเท้า เพื่อหลีกเลี่ยงการจอดรถกีดขวางการจราจรบนถนนสายหลัก ซึ่งมีการจราจรคับคั่งอยู่แล้ว แต่บางคิวก็จอดริมถนนใหญ่เลย หากไม่สามารถจอดบนทางเดินเท้า และเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ไม่เข้มงวด จำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่ริมถนนใหญ่เพิ่มขึ้นจากอดีตเป็นจำนวนมาก จากการสำรวจภาคสนามพบว่า ร้อยละ 26.67 เป็นคิวที่ตั้งริมถนนใหญ่ ลักษณะการให้บริการ ส่วนใหญ่เป็นการรับ-ส่งผู้โดยสาร ลักษณะเดียวกับรถแท็กซี่ และรถสามล้อเครื่อง โดยมีจุดมุ่งหมายไกลออกไปจากที่ตั้งคิว รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณนี้ จึงมี

การแข่งขันกับรถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง รวมถึงรถโดยสารประจำทางที่ผ่านบริเวณนั้นด้วย โดยรถจักรยานยนต์มีข้อได้เปรียบที่มีความคล่องตัว รวดเร็ว และค่าโดยสารถูกกว่ารถแท็กซี่ และรถสามล้อเครื่อง แต่มีข้อเสียในด้านที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ตัวอย่างที่เห็นเด่นชัด และมีจำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นจำนวนมาก คือ ถนนสีลม (แผนที่ 4.3, รูปที่ 4.6)

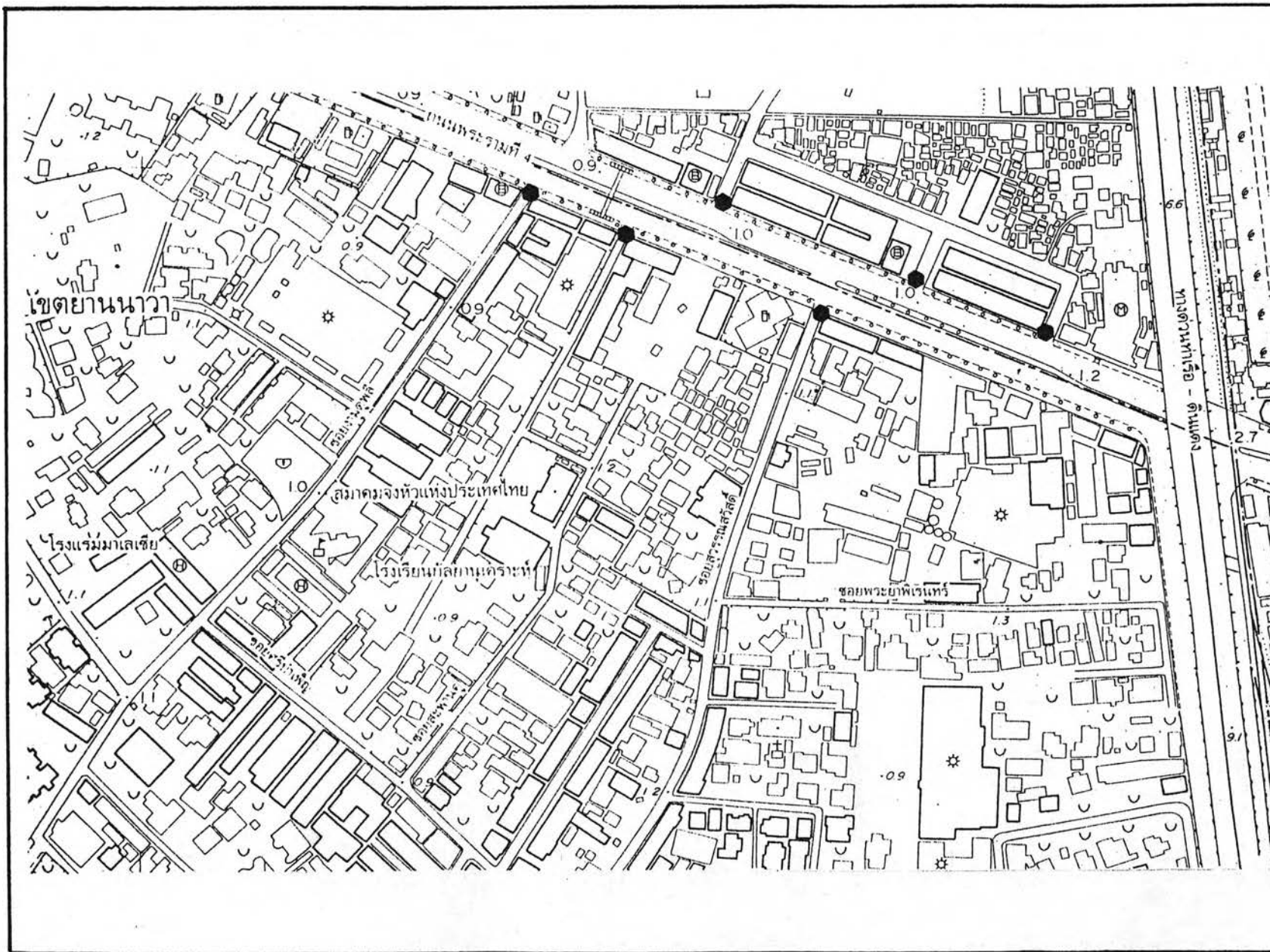
3) ที่ชุมนุมชน ที่ชุมนุมชนที่มีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่ ได้แก่ บริเวณตลาดสด สถานที่ราชการที่ประชาชนต้องเดินทางมาติดต่อราชการเป็นจำนวนมาก และห้างสรรพสินค้า เป็นต้น คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างในบริเวณที่ชุมนุมชนส่วนมาก จะมีจำนวนคิวมากกว่าหนึ่งคิวเสมอ จากแผนที่ 4.4, รูปที่ 4.7 บริเวณตลาดห้วยขวาง มีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่ถึง 8 คิวด้วยกัน และแต่ละคิวตั้งอยู่ไม่ห่างกัน ผู้โดยสารสามารถเดินจากคิวหนึ่งไปอีกคิวหนึ่งภายในเวลา 2-3 นาที ดังนั้น ผู้โดยสารจึงสามารถเลือกใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ตนคิดว่ามีบริการที่ดีกว่าได้ การแข่งขันของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง นอกจากจะต้องแข่งขันกับพาหนะประเภทอื่นที่มีอยู่ เช่น รถสองแถว รถสี่ล้อเล็กแล้ว ยังต้องแข่งขันกันเองระหว่างรถจักรยานยนต์รับจ้างด้วย

4) จุดเปลี่ยนการเดินทาง คือ จุดสิ้นสุดการเดินทางระยะหนึ่งของประชาชนเพื่อเดินทางต่อในช่วงต่อไป โดยยานพาหนะประเภทเดิม หรือต่างประเภทออกไป ได้แก่ บริเวณท่าเรือ ต้นสายรถประจำทาง บ้ายหยุดรถประจำทาง และสถานีรถไฟ คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ตั้งอยู่บริเวณจุดเปลี่ยนการเดินทาง จากการสำรวจภาคสนาม คิดเป็นร้อยละ 10.66 แผนที่ 4.5, รูปที่ 4.8 แสดงที่ตั้งของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณท่าน้ำราชวงศ์ ซึ่งเป็นจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารของเรือข้ามฝาก และเรือด่วนเจ้าพระยา และเป็นต้นสายของรถประจำทางสาย 204 ห้วยขวาง-ท่าน้ำราชวงศ์ ทางด้านฝั่งพระนคร และบริเวณท่าน้ำดินแดง จุดรับ-ส่งผู้โดยสารเรือข้ามฝาก และเรือด่วนเจ้าพระยา ทางด้านฝั่งธนบุรี และเป็นต้นสายรถประจำทางสาย 20 บ่อมพระจุลฯ-ท่าน้ำดินแดง รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณนี้ จะแข่งขันกับรถโดยสารประจำทาง แต่จะไม่มีผลกระทบต่อเรือโดยสาร เนื่องจากผู้โดยสารเรือบางคน จะเดินทางต่อโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างแทนที่จะใช้รถโดยสารประจำทาง แผนที่ 4.6, รูปที่ 4.9 แสดงที่ตั้งของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งเป็นจุดศูนย์รวมของรถโดยสารประจำทางธรรมดา และทางด่วน ผ่าน 32 สาย และรถปรับอากาศ ผ่าน 8 สาย มีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่จำนวน 8 คิว ในบริเวณต้นถนนสายหลักที่ออกจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ทั้ง 4 ด้าน



สัญลักษณ์  
● ที่ตั้งคิว

รูปที่ 4.4 ตำแหน่งที่ตั้งของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง



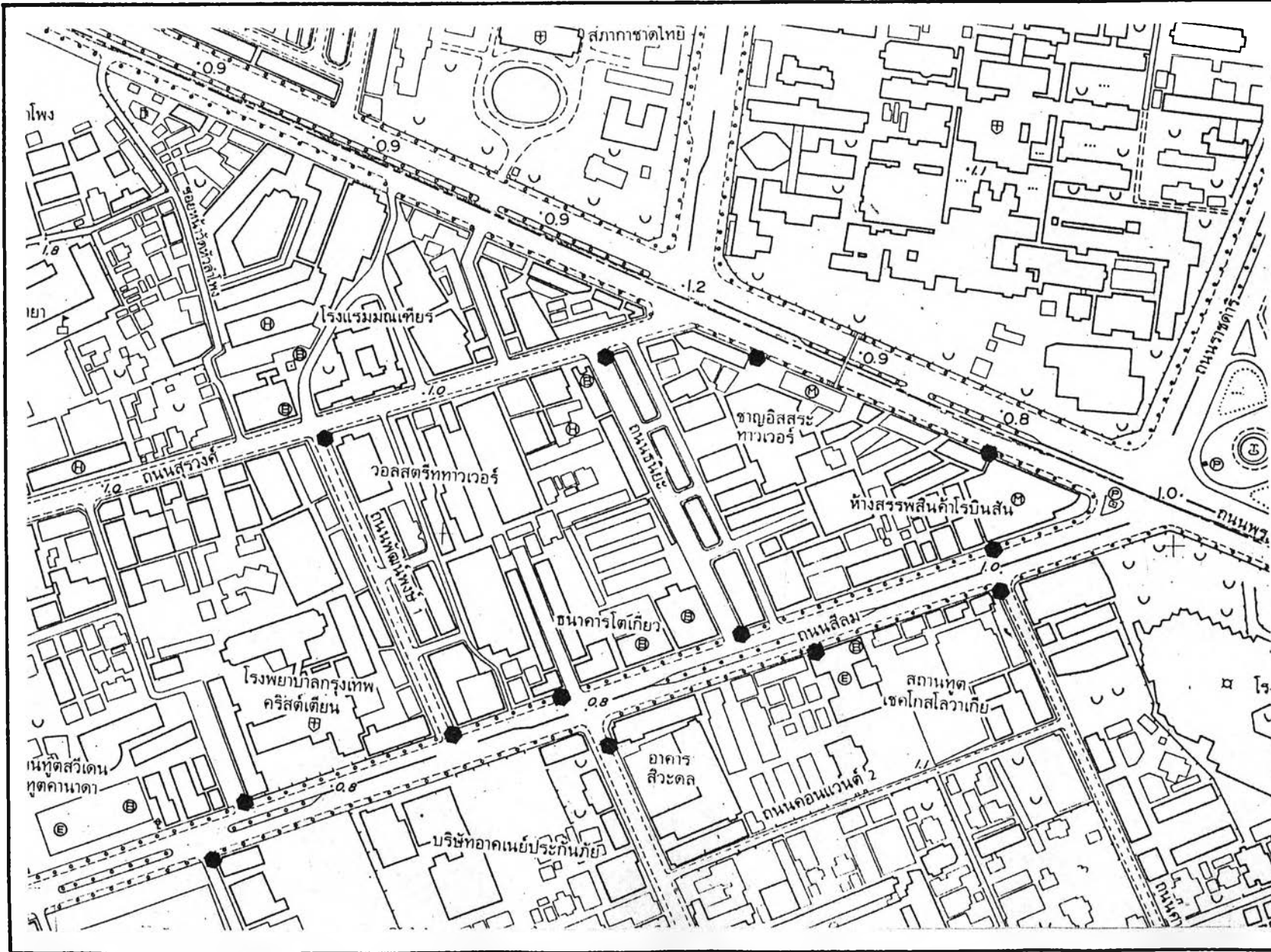
การศึกษา  
 ความเหมาะสมของการขนส่งด้วย  
 รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่  
 กรุงเทพมหานคร

แสดง ที่ตั้งคิวบริเวณชอย

สัญลักษณ์  
 ● คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง



แผนที่ 4.2



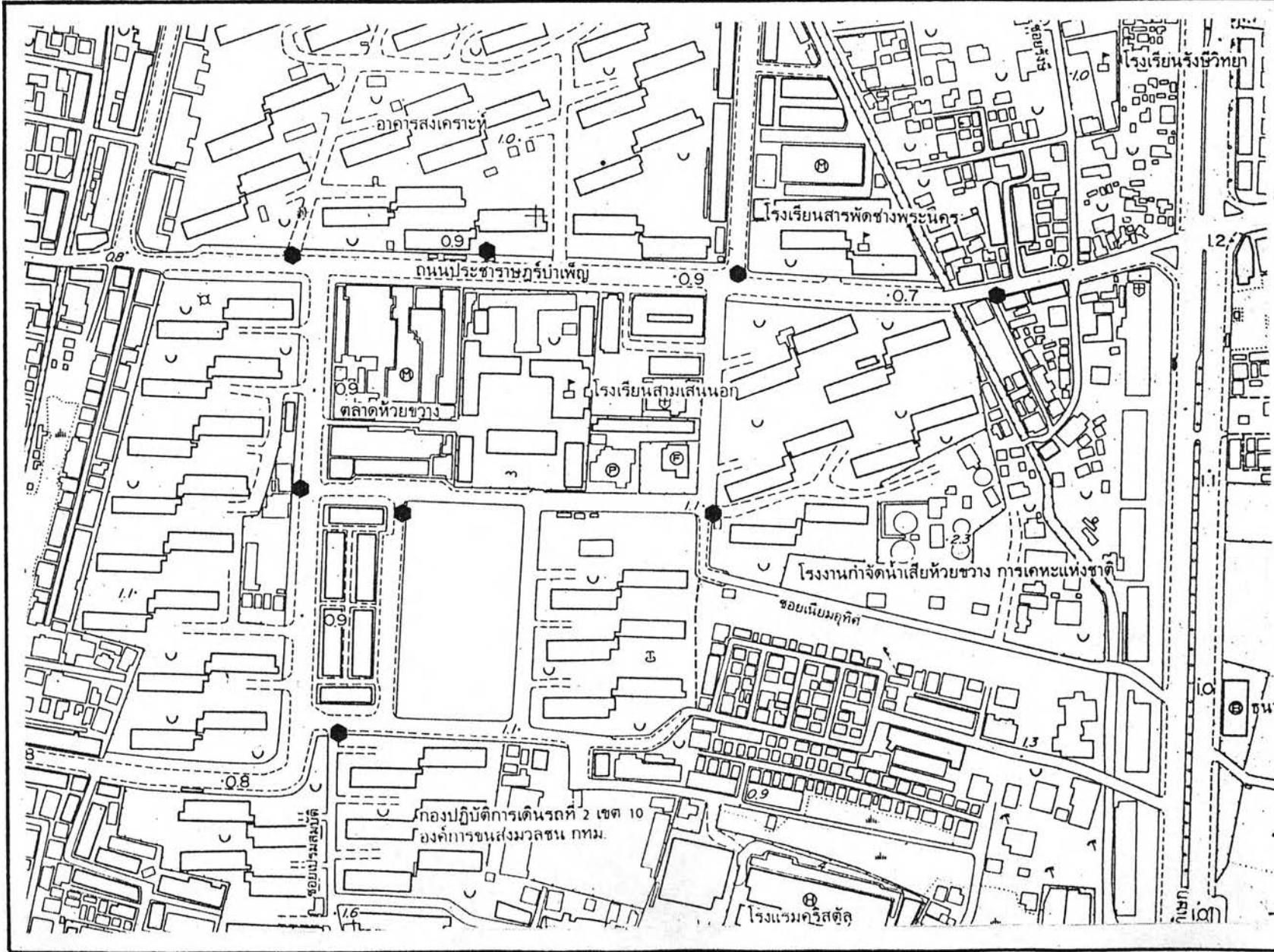
การศึกษา  
ความเหมาะสมของการขนส่งด้วย  
รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่  
กรุงเทพมหานคร

แสดง ที่ตั้งคิวบริบริเวณถนนใหญ่

สัญลักษณ์  
● คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง



แผนที่ 4.3



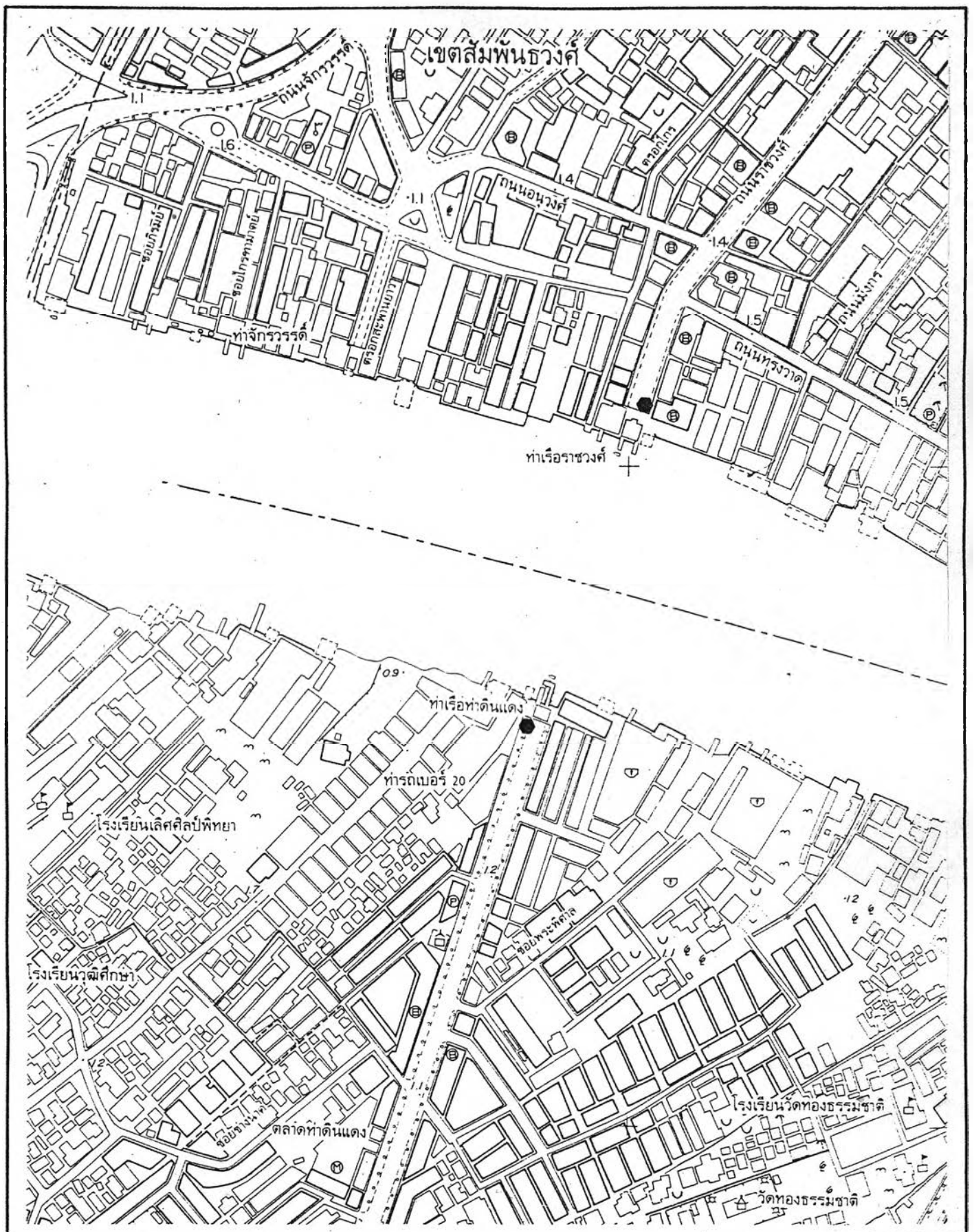
การศึกษา  
 ความเหมาะสมของการขนส่งด้วย  
 รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่  
 กรุงเทพมหานคร

แสดง  
 ที่ตั้งคิวบริเวณที่ชุมนุมชน

สัญลักษณ์  
 ● คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง



แผนที่ 4.4



การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

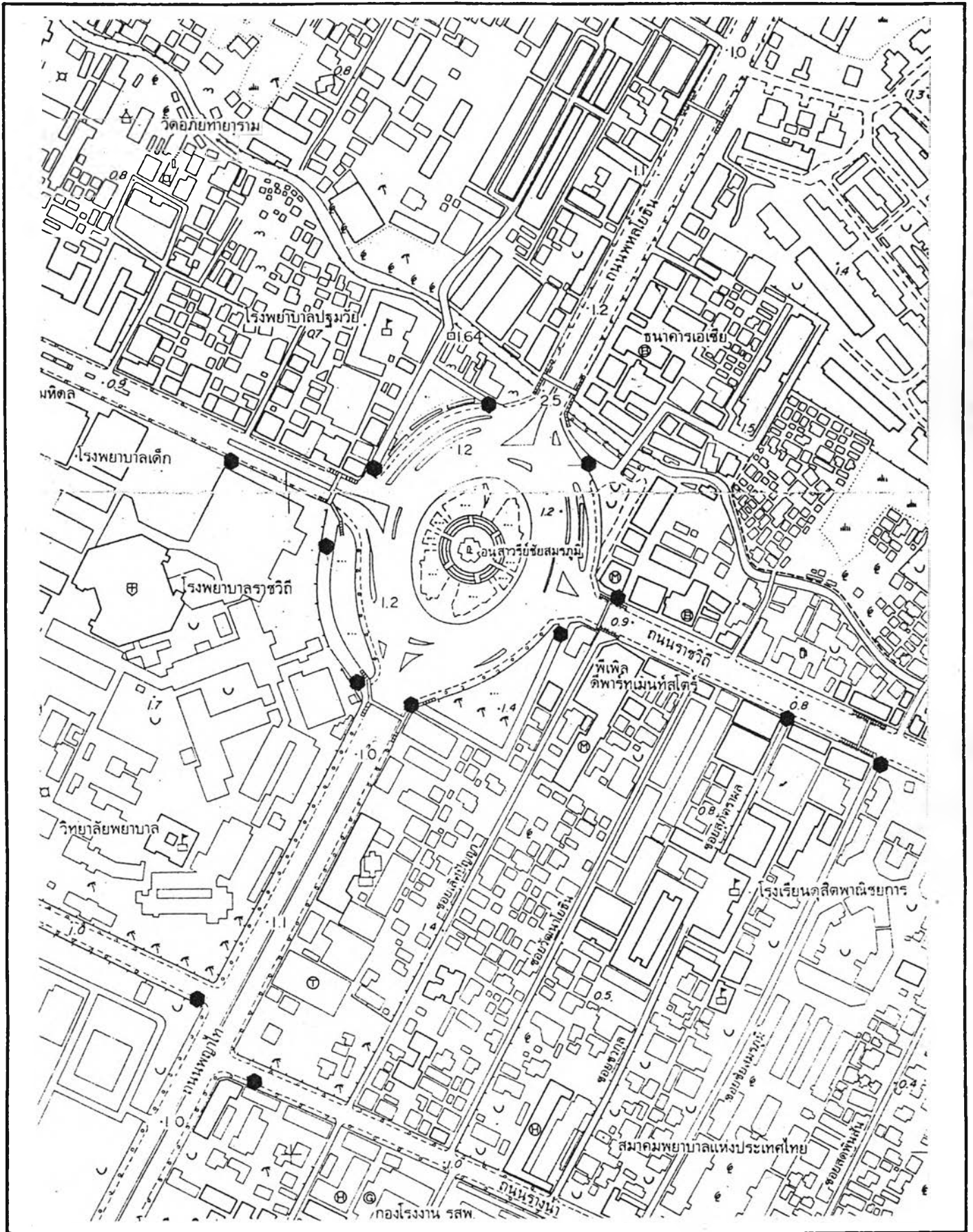
แสดง ที่ตั้งคิวบริเวจจุดเปลี่ยนการเดินทาง

สัญลักษณ์ ● คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง



แผนที่ 4.5





การศึกษาความเหมาะสมของการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

แสดง ที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณจุดเปลี่ยนการเดินทาง  
(ป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง)



สัญลักษณ์ ● คิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง

แผนที่ 4.6



รูปที่ 4.5

ที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณซอย

รูปที่ 4.6

ที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณถนนใหญ่



รูปที่ 4.7

ที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณที่ชุมนุมชน



รูปที่ 4.8

ที่ตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณ  
จุดเปลี่ยนการเดินทาง (ท่าเรือ)



### ง. ขนาดของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง

ขนาดของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง พิจารณาแบ่งตามจำนวนรถได้ 3 กลุ่ม คือ คิวขนาดเล็ก จำนวนรถไม่เกิน 30 คัน คิวขนาดกลาง จำนวนรถระหว่าง 31-70 คัน และคิวขนาดใหญ่ จำนวนรถมากกว่า 70 คันขึ้นไป ขนาดคิวบริเวณชอยนั้น ชอยต้นที่ไม่ลึกมากนักจะเป็นคิวขนาดเล็ก ไม่เกิน 30 คัน ส่วนชอยต้นที่ลึกจากถนนใหญ่มาก ๆ และชอยที่เชื่อมต่อถนนใหญ่ ขนาดของคิวขึ้นอยู่กับจำนวนประชากรในพื้นที่นั้น และจำนวนคิวรถจักรยานยนต์ที่มีอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง ถ้ามีจำนวนประชากรอาศัยอยู่มาก มีจำนวนคือน้อย และชอยลึก ขนาดของคิวจะมีขนาดกลาง (31-70 คัน) หรือ ขนาดใหญ่ (มากกว่า 70 คัน) แต่ถ้ามีจำนวนประชากรอาศัยอยู่น้อย มีจำนวนคิวมาก หรือชอยไม่ลึกนัก ขนาดของคิวส่วนใหญ่จะมีขนาดเล็ก หรือขนาดกลาง

คิวที่อยู่ในบริเวณที่ชุมนุมชน ขนาดของคิวจะค่อนข้างใหญ่ คือส่วนมากจะมีจำนวนรถเกินกว่า 30 คัน เนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการค่อนข้างมาก และส่วนมากมีจุดหมายที่ไกลจากที่ตั้งคิวออกไป ดังนั้นจำนวนรถจะไม่เพียงพอในช่วงที่มีผู้โดยสารมาก โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน ถ้ามีจำนวนรถอยู่น้อย สำหรับบริเวณถนนใหญ่และจุดเปลี่ยนการเดินทาง ส่วนใหญ่มีขนาดเล็กมีรถไม่เกิน 30 คัน เนื่องจากคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ตั้งอยู่บริเวณถนนใหญ่และจุดเปลี่ยนการเดินทางตั้งอยู่ในเขตเมือง ที่มีการจราจรคับคั่ง การจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสาร จะกีดขวางการจราจร และถนนในพื้นที่จำนวนมากเป็นเขตห้ามจอดรถ

### จ. การเดินรถ

1) ช่วงเวลาบริการ ในระยะแรกรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งดำเนินการโดยกลุ่มทหารเรือ ให้บริการรับ-ส่ง ผู้โดยสารในช่วงเช้าและเย็น ต่อมาการให้บริการเดินรถมีช่วงเวลาเพิ่มมากขึ้น ตั้งแต่เช้าตรู่จนกระทั่งเวลาค่ำ และในปัจจุบันคิวรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากมีบริการเดินรถตลอด 24 ชั่วโมง จากกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจจากภาคสนามพบว่า ร้อยละ 40 มีช่วงเวลาบริการตลอด 24 ชั่วโมง ส่วนคิวอื่น ๆ มีบริการเดินรถอย่างน้อยวันละประมาณ 8 ชั่วโมง คิวที่มีช่วงเวลาบริการน้อยนั้น จะตั้งอยู่ในบริเวณที่เป็นย่านพาณิชย์กรรม โดยเฉพาะบริเวณที่มีอาคารสำนักงาน เนื่องจากหลังเวลาเลิกงานแล้วจะมีจำนวนผู้โดยสารน้อยมาก ส่วนคิวที่มีบริการตลอด 24 ชั่วโมงนั้น จะเป็นคิวที่ตั้งอยู่ในย่าน

พักอาศัย ซึ่งมีประชากรจำนวนมากทำงานกลางคืน หรือจำเป็นต้องกลับบ้านดึก ในปัจจุบัน บางคิวที่ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง เริ่มแบ่งช่วงเวลาการเดินรถออกเป็น 2 ช่วง หรือ 2 กะ คือ ช่วงกลางวัน ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. และช่วงกลางคืนระหว่างเวลา 18.00-06.00 น. เพื่อที่เพิ่มจำนวนรถที่วิ่งในคิวดังกล่าว เนื่องจากจำนวนรถที่ขออนุญาต ไว้กับ เจ้าหน้าที่ตำรวจจำกัดจำนวนอยู่ นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่หัวหน้าคิวอีกด้วย คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่เริ่มแบ่งการเดินรถออกเป็น 2 ช่วง เหมือนกับรถแท็กซี่ และรถสามล้อเครื่อง ได้แก่ คิว ซอยงามดูพลี คิวซอยพหลโยธิน 52 และคิวซอยสุขุมวิท 105

2) การจัดคิวและ จอดรถผู้โดยสาร เพื่อความเป็นระเบียบของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง จึงจำเป็นต้องมีการจัดคิวเดินรถ จากการสำรวจภาคสนามสามารถแบ่งการจัดคิวได้ 4 แบบ คือ การแขวนเบอร์หรือวงกุกุญแจ การเขียนเบอร์ การจอดต่อคิว และมาก่อนได้ออกก่อน คิวขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ส่วนมาก จะใช้การแขวนเบอร์ เนื่องจากรถมีจำนวนมาก ในบริเวณคิวไม่มีที่จอดรถเพียงพอ การแขวนเบอร์จึงสามารถจอดรถในบริเวณที่ไม่กีดขวางทางสัญจรที่ห่างออกไปได้ เมื่อถึงคิวรถคันใดออกแล้วก็นำเบอร์ลง และเมื่อกลับเข้ามาอีกครั้งก็จะนำเบอร์ขึ้นมาแขวนต่อคิวอีกครั้ง การแขวนเบอร์นี้มีลักษณะคล้ายกับการเขียนเบอร์ แต่การเขียนเบอร์ไม่ค่อยเป็นที่นิยม เนื่องจากไม่สะดวกเมื่อเทียบกับการแขวนเบอร์ เพราะต้องมีแผ่นกระดานดำหรือแผ่นไวท์บอร์ด ซอล์คหรือปากกา และที่ลบกระดาน (รูปที่ 4.9, 4.10) สำหรับการจอดต่อคิวนั้น มี 2 ลักษณะ คือ การจอดรถต้องมีพื้นที่ว่าง เพราะเมื่อจอดรถเรียงกันจำนวนมากแล้ว จะไม่กีดขวางทางสัญจรของผู้อื่น เช่น คิวหน้าโรงเรียนสุรศักดิ์มนตรี และถนนมิตรไมตรี เป็นต้น (รูปที่ 4.11) ลักษณะที่ 2 คือ การจอดรถเรียงกันโดยผู้ขับที่ต้องคอยเลื่อนรถอยู่ตลอดเวลา เนื่องจากบริเวณที่ตั้งคิวเป็นซอยแคบ ไม่สามารถจอดรถตามปกติได้ เมื่อผู้โดยสารขึ้นรถออกไปแล้ว คันต่อมาก็จะเลื่อนเข้ามาแทนที่ที่หัวคิว เช่น คิวซอยจรัลสนิทวงศ์ 57 และ 65 เป็นต้น (รูปที่ 4.12) แบบสุดท้ายคือ มาก่อนได้ออกก่อน ลักษณะนี้ไม่เชิงเป็นการจัดคิว แต่จะเป็นการรู้และเข้าใจกันระหว่างผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งจะไม่แข่งคิวหรือแย่งผู้โดยสารกัน คิวที่มีการจัดคิวแบบนี้ส่วนใหญ่เป็นคิวขนาดเล็กมีรถจำนวนไม่มาก

ทางด้านจุดจอดรถผู้โดยสาร ส่วนมากจะมีจุดจอดรถเพียงที่เดียว หรือคิวเดียว จากการสำรวจภาคสนามพบว่า ร้อยละ 82.7 มีจุดจอดรถที่เดียว ร้อยละ 17.3 มีจุดจอดรถมากกว่า 1 ที่ หรือมีคิวย่อย คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีคิวย่อยนั้น



รูปที่ 4.9

การจัดคิวแบบเขวนเบ้อหรือพวงกุญแจ



รูปที่ 4.10

การจัดคิวแบบเขียนเบอร์



รูปที่ 4.11

การจัดคิวแบบจอดเรียงกัน

รูปที่ 4.12

การจัดคิวแบบจอดเรียงกัน โดยผู้ขับขี่  
ต้องคอยเลื่อนรถตลอดเวลา



จะเป็นคิวนที่มีรถจำนวนมาก หรือเป็นซอยเล็ก จึงมีคิวย่อยเพื่อบริการผู้ที่อยู่กลางซอยและกันซอย และการแสดงให้ทราบว่ามีคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะเขียนป้ายบอกในลักษณะต่าง ๆ ดังแสดงใน รูปที่ 4.13 - 4.16

3) ค่าโดยสาร ค่าโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง มี 2 ลักษณะ คือ อัตราค่าโดยสารที่แน่นอน เป็นค่าโดยสารบนเส้นทางที่เดินรถอยู่ประจำ ได้แก่ เส้นทางเข้า-ออก ซอยและจุดหมาย หรือสถานที่ที่ไกลออกไปที่ผู้โดยสารใช้บริการเป็นประจำ โดยบางคิวมีการจัดทำป้ายเพื่อบอกอัตราค่าโดยสารเอาไว้เพื่อเป็นมาตรฐานเพื่อเป็นการป้องกันการเรียกค่าโดยสารแพงจนเกินไป จากผู้โดยสาร และการตัดราคาเพื่อแย่งผู้โดยสาร (รูปที่ 4.17) และอัตราค่าโดยสารไม่ได้ใช้บริการบ่อยนัก หรือคิวนั้น ๆ ไม่มีป้ายบอกอัตราค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสารขั้นต่ำของคิวที่อยู่บริเวณปากซอย จะมีอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าบริเวณอื่น คือ ส่วนใหญ่อัตราค่าโดยสารระหว่าง 3-5 บาท ซึ่งเป็นอัตราค่าโดยสารเข้า-ออก ซอย และระยะทางใกล้ อัตราค่าโดยสารนี้แพงกว่ารถประจำทาง หรือรถสองแถว ซึ่งเก็บค่าโดยสาร 2-3 บาท เพียงเล็กน้อย แต่ได้รับความสะดวกมากกว่าสำหรับคิวที่ตั้งบริเวณถนนใหญ่ ที่ชุมนุมชนและจุดเปลี่ยนการเดินทาง ซึ่งส่วนใหญ่จะเดินรถในถนนใหญ่ มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำ 5 บาท และ 10 บาท ซึ่งถูกกว่า เมื่อเทียบกับรถสามล้อเครื่องและรถแท็กซี่ ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำประมาณ 20 บาท ขึ้นไป

อัตราค่าโดยสารเมื่อเดินรถในซอย จะถูกกว่าเมื่อเดินรถออกสู่ถนนใหญ่ เนื่องจากการเดินรถในซอยสามารถเดินรถได้จำนวนเที่ยวมากกว่าเพราะมีจำนวนผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการเป็นจำนวนมาก และสภาพการจราจรในซอยไม่ติดขัด และเมื่อส่งผู้โดยสารเข้าซอยแล้ว ยังมีโอกาสรับผู้โดยสารออกมาอีกด้วย ในขณะที่รถที่ออกสู่ถนนใหญ่ จะกลับคิวโดยไม่มีผู้โดยสารกลับมาด้วย และต้องพบกับสภาพการจราจรติดขัดทำให้กลับถึงคิวช้า จึงเดินรถได้น้อยกว่า เมื่อเดินรถเข้า-ออกซอย นอกจากนี้ยังเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมสูง เนื่องจากผู้ขับซึ่งจำนวนมากไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร โดยเฉพาะการเดินรถจักรยานยนต์ในช่องทางจราจรด้านขวา และการเดินรถย้อนทิศทาง



รูปที่ 4.13

ป้ายแสดงว่ามีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง



รูปที่ 4.14

ป้ายแสดงว่ามีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง



รูปที่ 4.15

ป้ายแสดงว่ามีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง



รูปที่ 4.16

ป้ายแสดงว่ามีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง

**๑๒๗๖๖ - ๑๒๗๖๗ - พท**

ชายวัยเบา	5	พท	วัดบางนาใน	10	พท
ชายวัย	5	"	ร.ร.ธรรมวิทย์	10	"
วัย 1-5	7	"	บ้านนาออก	15	"
วัย 35	7	"	แม่ตึกทหารเรือ	20	"
วัย 1-5	10	"	มหาวิทยาลัย	40	"
วัย 1-5	15	"	บ้านนาออก	30	40
วัย 1-5	15	"	บ้านนาออก	15	"
วัย 1-5	20	"	บ้านนาออก	20	"
วัย 1-5	15	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	30	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	30	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	15	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	10	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	40	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	20	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	30	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	20	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	25	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	30.00	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	30.00	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	40	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	50	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	60	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	40	"	บ้านนาออก	10	"
วัย 1-5	50	"	บ้านนาออก	10	"

(จากสงขลา โดยเขียนเอง) จ.ป.

รูปที่ 4.17 บ้ายบอกอัตราค่าโดยสาร

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ก. ข้อมูลส่วนบุคคล

1) เพศ อายุ และภูมิลำเนาเดิม ผู้ขับขี่เกือบทั้งหมดเป็นชาย เนื่องจากอาชีพการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นอาชีพที่เสี่ยงต่ออันตราย โดยเฉพาะอุบัติเหตุ นอกจากนี้ผู้ขับขี่ที่เป็นสตรี จะไม่ปลอดภัยถ้าหากเดินรถในเวลากลางวันเพราะอาจถูกผู้โดยสารก่ออาชญากรรมได้โดยง่าย สำหรับอายุของของผู้ขับขี่ โดยเฉลี่ยแล้ว ประมาณ 27 ปี กลุ่มอายุ 20-29 ปี มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 56.9 อายุ 30-39 ร้อยละ 25.0 อายุต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 10.6 อายุ 40-49 ปี ร้อยละ 5.1 และอายุมากกว่า 50 ปี ร้อยละ 2.3 ทางด้านภูมิลำเนาเดิมของผู้ขับขี่ส่วนใหญ่จะเป็นคนต่างจังหวัดเข้ามาประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นจำนวนมาก เนื่องจากรายได้ค่อนข้างดีเมื่อเทียบกับอาชีพอื่น ๆ ที่ไม่ต้องมีวุฒิการศึกษา และยังเป็นงานที่อิสระ เมื่อแยกเป็นรายภาคแล้ว พบว่า ผู้ขับขี่ที่เป็นคนกรุงเทพฯ โดยกำเนิดมีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.0 รองลงมาคือ ภาค



ตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 28.2 ภาคกลาง ร้อยละ 20.4 ภาคตะวันออก ร้อยละ 7.4 และปริมาตรร้อยละ 4.5

2) ระดับการศึกษา ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่ จะมีความรู้ระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 48.6 มัธยมศึกษา ร้อยละ 37.0 มัธยมปลาย ร้อยละ 9.3 อาชีวศึกษา ร้อยละ 4.2 และปริญญาตรีหรือสูงกว่าร้อยละ 0.9 เนื่องจาก อาชีพนี้ไม่จำเป็นต้องวุฒิการศึกษารองรับ เพียงแต่มีความขยันหมั่นเพียร และอดทนก็สามารถ ประกอบอาชีพนี้ได้ และมีรายได้ค่อนข้างดี

3) ประสบการณ์การขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี ร้อยละ 53.2 เริ่มประกอบอาชีพนี้ไม่ถึง 1 ปี ร้อยละ 19.9 ขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง มาแล้ว 1-2 ปี ร้อยละ 10.2 ขับมาแล้ว 2-3 ปี ร้อยละ 4.2 ขับมาแล้ว 3-4 ปี ร้อยละ 6.0 ขับมาแล้ว 4-5 ปี ร้อยละ 2.3 ขับมาแล้ว 5-6 ปี ร้อยละ 3.2 ขับมาแล้ว 6-8 ปี และร้อยละ 0.9 ขับมาแล้วเกินกว่า 8 ปี โดยผู้ขับขีส่วนใหญ่จะขับรถจักรยานยนต์เป็นมา ก่อนที่จะมาขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง แสดงว่าผู้ขับขีที่เป็นจำนวนมากถึงร้อยละ 83.3 ขับรถ จักรยานยนต์รับจ้างมาไม่ถึง 3 ปี เนื่องจากในปัจจุบันการเข้าเป็นสมาชิกของคิวและออก จากคิว เป็นไปได้โดยง่าย ทำให้มีผู้เข้ามาสู่อาชีพนี้ และออกจากอาชีพนี้ในแต่ละปีเป็นจำนวน มาก จากการสำรวจภาคสนามมีผู้ขับขีร้อยละ 38.9 ที่คิดจะขับรถจักรยานยนต์ อาชีพนี้ตลอดไป ร้อยละ 61.1 คิดว่าจะต้องเลิกขับในอนาคต โดยมีเหตุผลคือ มีงานที่ดีกว่าร้อยละ 31.0 ผ่อนรถหมดร้อยละ 7.4 กลับบ้านทำนา ร้อยละ 6.0 และอื่น ๆ ร้อยละ 16.7

สำหรับการประกันชีวิตของผู้ขับขีนั้น กลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี ร้อยละ 93 ไม่มีประกันชีวิต มีเพียงร้อยละ 7 เท่านั้นที่มีประกันชีวิต จึงเป็นที่น่าห่วงใยสำหรับ ครอบครัวของผู้ขับขี เนื่องจากอาชีพนี้เป็นอาชีพที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง ซึ่งอาจจะเป็นอันตรายถึงชีวิต และจากการศึกษาภาคสนาม พบว่า ผู้ขับขีร้อยละ 33.8 เคย ประสบอุบัติเหตุในระยะเวลา 1 ปีที่ผ่านมา ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนที่สูงมาก และในจำนวนนี้ เคยประสบอุบัติเหตุมา 1 ครั้ง ร้อยละ 19.4 จำนวน 2 ครั้ง ร้อยละ 9.7 และมากกว่า 2 ครั้งร้อยละ 4.6

#### ข. การเข้าร่วมเป็นสมาชิกและสิทธิในการเดินทาง

ในระยะแรกจะเป็นการเดินทาง ของคนในท้องที่เองให้บริการ ต่อคนในพื้นที่

โดยไม่มีกำรับค่าวิน (ซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมในการเดินรถที่ผู้ขับจะต้องเสียให้กับหัวหน้าวิน) เพราะส่วนมากเป็นพวกพร้อมกัน มีการดูแลกันเอง คนที่เป็นผู้ริเริ่มก่อตั้งคือ จะเป็นหัวหน้าวิน ซึ่งอาจมีคนเดียวหรือมากกว่า กลุ่มผู้บุกเบิกนั้นไม่ต้องเสียค่าวิน แต่พวกที่เข้ามาร่วมเดินรถใหม่ เริ่มเสียค่าวินให้กับหัวหน้าวิน ในระยะต่อมา แต่ก็ยังไม่สูงนักเพียงวันละ 5-10 บาท ผู้ที่เข้ามาเดินรถในระยะแรกนี้จะได้กรรมสิทธิ์ในการเดินรถ โดยจะได้เบอร์เลือจากหัวหน้าวิน ผู้ที่ได้สิทธิ์ในการเดินรถแล้ว สามารถขายสิทธิ์ในเบอร์เลือให้ผู้อื่นได้ ดังนั้น ผู้ที่มีทุนอาจซื้อสิทธิ์ในเบอร์เลือไว้หลายตัวแล้วให้เช่าต่อผู้มาเข้าร่วมเดินรถภายหลัง โดยผู้ที่ต้องการเข้าร่วมเดินรถไม่ต้องซื้อเบอร์เลือ ซึ่งมีราคาสูงขึ้นมา พวกที่บุกเบิกในช่วงแรกก็เริ่มขับรถน้อยลง แต่หันมาเป็นเจ้าของเล็คนละหลายตัว แล้วให้เช่า แต่ในบางวิน โดยเฉพาะวินใหม่ที่ตั้งขึ้นไม่นานนักหัวหน้าวินจะไม่ปล่อยสิทธิ์เบอร์เลือ แต่จะให้ผู้ขับเช่าเบอร์เลือทั้งหมด และเรียกเก็บค่าวินรวมไปในค่าเช่าเลย ผู้ขับซึ่งไม่มีสิทธิ์ในเบอร์เลือ เมื่อเลิกเดินรถก็ออกจากวินไปเลย และการเข้าร่วมเป็นสมาชิกใหม่ของวินรถในลักษณะนี้ส่วนใหญ่จะต้องเสียค่าธรรมเนียมแรกเข้า ซึ่งเรียกว่าค่าเปลี่ยนมือ หรือค่าเบอร์ ซึ่งมีอัตราระหว่าง 500-1,000 บาท การเข้าร่วมเดินรถโดยเป็นสมาชิกใหม่ของวินนั้นจะต้องติดต่อกับหัวหน้าวิน เพื่อที่จะทราบวินในวินนั้น ๆ สามารถรับสมาชิกใหม่ได้หรือไม่ ซึ่งโดยปกติแล้วจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างแต่ละวินจะมีจำนวนจำกัดอยู่ตามที่ขออนุญาตไว้กับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจ แต่ทางหัวหน้าวินส่วนมากจะรับสมาชิกเข้าร่วมเดินรถมากกว่าจำนวนที่ได้ขออนุญาตไว้ ทั้งนี้เพราะจะสามารถเพิ่มรายได้ของตนเองจากค่าวิน ซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมในการเดินรถซึ่งผู้ขับจะต้องเสียให้กับหัวหน้าวิน เป็นรายวัน หรือรายสัปดาห์ หรือรายเดือน ถ้าหากมีจำนวนสมาชิกมากเท่าไรรายได้ของหัวหน้าวินก็จะมีมากกว่าเท่านั้น ในทางตรงข้ามผู้ขับซึ่งเองจะไม่ค่อยพอใจ ถ้าหากจำนวนสมาชิกในวินมีมาก นั้นหมายถึงรายได้ของผู้ขับซึ่งจะลดลงไป เนื่องจากจำนวนเที่ยววิ่งจะลดลง ถ้าวินรถจักรยานยนต์สามารถรับสมาชิกใหม่ได้ ผู้ที่จะเข้าร่วมเดินรถจะต้องมีของ 2 สิ่งคือ รถจักรยานยนต์ และเล็วิน เพื่อใช้ในการเดินรถ นอกจากนี้ยังต้องทำประวัติผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สถานีตำรวจท้องที่ที่วินรถตั้งอยู่

จากการสำรวจภาคสนาม พบว่า การเข้าร่วมเป็นสมาชิกใหม่นั้น ร้อยละ 57 เพื่อนจะเป็นผู้แนะนำให้เข้าร่วมเดินรถ ร้อยละ 21 มาติดต่อเข้าร่วมเป็นสมาชิกใหม่ โดยการติดต่อด้วยตัวเอง และร้อยละ 19 ญาติพี่น้อง เป็นผู้แนะนำ

1) รถจักรยานยนต์ที่ใช้ในการเดินรถ เกือบทั้งหมดผู้ขับซึ่งเป็น

เจ้าของ จากการสำรวจภาคสนามพบว่า มีเพียง 2 ราย หรือร้อยละ 1 เท่านั้นที่เช่ารถเพื่อประกอบการ สำหรับผู้ขับขี่ที่เป็นเจ้าของรถนั้น ร้อยละ 25 ซื้อมาแล้ว ร้อยละ 75 ยังผ่อนอยู่ รถจักรยานยนต์ที่กำลังผ่อนอยู่นั้น ร้อยละ 69 ผ่อนชำระ 1,500-2,500 บาท ต่อเดือน ร้อยละ 21 ผ่อนชำระ สูงกว่า 2,500 บาทต่อเดือน และร้อยละ 10 ผ่อนชำระต่ำกว่า 1,500 บาทต่อเดือน

เมื่อแยกประเภทเป็นรถผู้ชาย และรถผู้หญิง พบว่า ร้อยละ 56 ของรถจักรยานยนต์รับจ้าง จากการสำรวจเป็นรถผู้ชาย ร้อยละ 44 เป็นรถผู้หญิง และเมื่อพิจารณาขนาดของเครื่องยนต์ พบว่าร้อยละ 5 มีเครื่องยนต์ขนาดเล็ก คือ 80-110 ซีซี ร้อยละ 3 มีเครื่องยนต์ขนาดใหญ่มากกว่า 125 ซีซี และร้อยละ 11.6 มีเครื่องยนต์ขนาดกลาง 111-125 ซีซี

2) เลี้ยว หรือ เลี้ยวกัก ก่อนที่จะเดินรถได้ จะต้องมิเลี้ยวก่อน โดยการซื้อหรือเช่า เพื่อสวมใส่ขณะทำงานเป็นการบอกให้ทราบว่า เป็นรถจักรยานยนต์รับจ้าง และเป็นข้อบังคับของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ให้ผู้ขับขี่สวมใส่เลี้ยว ซึ่งมีเบอร์และชื่อคิวติดอยู่ที่ด้านหลัง เพื่ออำนวยความสะดวกสืบสวนหากเกิดอุบัติเหตุจราจร ราคาเลี้ยวในปัจจุบันมีราคาตั้งแต่ 500 จนถึง 80,000 บาท คิวที่ตั้งอยู่บริเวณถนนใหญ่ ที่ชุมนุมชน และจุดเปลี่ยนการเดินทาง ส่วนใหญ่จะมีราคาเลี้ยวไม่เกิน 20,000 บาท ในขณะที่คิวที่อยู่บริเวณซอยจะมีราคาสูงกว่า คือ ในบางคิวมีราคาถึง 80,000 บาท ได้แก่ คิวซอยพหลโยธิน 52 หรือ ซอยทหารอากาศ คิวซอยรัชฎาภิเษก ถนนราชปรารภ และคิวออยงามดุนลี ถนนพระรามที่ 4 55,000 บาท ได้แก่ คิวซอยสะพานคู่ ถนนพระรามที่ 4 คิวรถเหล่านี้มีบริการเดินรถตลอด 24 ชั่วโมง

สำหรับค่าเช่าเลี้ยว นั้น มีทั้งการเช่ารายวันและรายเดือน ในปัจจุบันคิวส่วนใหญ่ ร้อยละ 58.7 มีการให้เช่าเลี้ยวในราคา 600-2,700 บาท ต่อเดือน สำหรับคิวที่ตั้งอยู่บริเวณซอย 900-1,500 บาท ในคิวที่ตั้งอยู่บริเวณใหญ่ 900-1,800 สำหรับคิวในที่ชุมนุมชน และ 600-1,500 บาท สำหรับคิวบริเวณจุดเปลี่ยนการเดินทาง

ทางด้านการเปลี่ยนสิทธิ์ ในการเดินรถจักรยานยนต์รับจ้าง คิวรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ มีการเปลี่ยนสิทธิ์โดยการซื้อ หรือเช่า เลี้ยว ทั้งสองอย่างคิดเป็นร้อยละ 53.3 โดยเฉพาะคิวขนาดกลาง ซึ่งมีจำนวนรถระหว่าง 31-70 และคิวรถขนาดใหญ่ ซึ่งมีจำนวนรถมากกว่า 70 คัน สำหรับคิวขนาดเล็กที่มีจำนวนรถไม่เกิน 30 คัน

มีการเปลี่ยนสิทธิ์การเดินรถโดยการเช่าซื้อเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 22.7 โดยการซื้อหรือเช่าร้อยละ 14.6 และไม่สามารถเปลี่ยนสิทธิ์ได้ ร้อยละ 6.7 เนื่องจากคิวนขนาดเล็กจำนวนมากจัดตั้งมาไม่นาน และส่วนใหญ่จะมีเจ้าของเลี้ยวหน้าคิวคนเดียว ซึ่งจะเป็นเจ้าของเลี้ยวเกือบทั้งหมด และเก็บผลประโยชน์จากค่าเช่าเลี้ยว และค่าวิน

สถานะของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 50 เป็นเจ้าของรถและเป็นเจ้าของเลี้ยวด้วย โดยผู้ขับที่มีประสบการณ์การขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้างเกินกว่า 1 ปีไปแล้ว ร้อยละ 28.2 จะเป็นเจ้าของรถและเจ้าของเลี้ยวเอง ในขณะที่ผู้ขับที่เป็นเจ้าของรถเองแต่ต้องเช่าเลี้ยว มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 49 นั้น ผู้ที่มีประสบการณ์การขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้างยังไม่ถึงปี ร้อยละ 30.6 เป็นเจ้าของรถแต่เช่าเลี้ยว และสำหรับผู้ขับนี้ต้องเช่ารถและเลี้ยวมีเพียงร้อยละ 0.8 และเป็นผู้ซึ่งมีประสบการณ์ถึง 1 ปี

3) ค่าวิน เป็นค่าธรรมเนียมในการเดินรถ ซึ่งผู้ขับจะต้องเสียให้กับหัวหน้าคิว ลักษณะการเสียค่าวิน ได้แก่ การเสียเป็นรายวัน และเป็นรายเดือน แต่บางคิวจะไม่มีการเก็บค่าวินเนื่องจาก เป็นคิวที่เพิ่งจัดตั้งอยู่ในระยะเริ่มเปิดดำเนินการ ยังไม่เป็นที่รู้จักมากนัก ดังนั้นในช่วง 2-3 เดือนแรก หัวหน้าวินจะยังไม่เก็บค่าวิน เช่น คิว ซอยเสริมสินค้าถนนเยาวราช และคิวเยื้องซอยรัชฎาภิเษก ถนนราชปรารภ เป็นต้น และคิวซึ่งสมาชิกในคิวเป็นญาติหรือเพื่อนในชุมชนเดียวกัน และร่วมกันก่อตั้งคิวขึ้นมาแต่แรกเริ่ม เช่น คิว ซอยร่วมสันติ ถนนประดิษฐ์ และ ซอยเข้าหมู่บ้านเคหะธานี 4 ถนนสุขาภิบาล 3 เป็นต้น นอกจากนี้ภายในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มีการจัดคิวเดินรถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณประตูทางเข้า และจุดต่าง ๆ ภายในมหาวิทยาลัย เพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ข้าราชการ ลูกจ้าง และญาติพี่น้องของข้าราชการและลูกจ้าง โดยการจับรถจักรยานยนต์ภายในเขตมหาวิทยาลัย โดยทางมหาวิทยาลัยไม่เรียกเก็บค่าวิน จากผู้ขับแต่อย่างใด

ค่าวินซึ่งผู้ขับที่เสียนั้น จะมีอัตราที่แตกต่างกันไป โดยผู้ที่ เป็นสมาชิกแต่แรกเริ่ม อาจจะไม่เสียค่าวินเลย หรือเสียในอัตราต่ำกว่า ผู้ที่เข้ามาเป็นสมาชิกทีหลัง อัตราค่าวินที่ผู้ขับที่เสียเป็นรายวัน ส่วนใหญ่จะต้องเสียทุกวันแม้ว่าจะไม่ได้เดินรถก็ตาม สำหรับอัตราค่าวินรายเดือนมีอัตราตั้งแต่ 50 บาทจนถึง 1,200 บาท ต่อเดือน คิวส่วนใหญ่จะเรียกเก็บค่าวินในอัตราเดือนละ 300 บาท หรือเฉลี่ย วันละ 10 บาท และเดือนละ 600 บาท หรือเฉลี่ยวันละ 20 บาท

### ค. การทำงาน

การทำงานเดินรถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ผู้ขับที่ประกอบเป็นอาชีพ หลักและอาชีพเสริม จากการสำรวจภาคสนาม พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ขับที่จะขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพหลัก คิดเป็นร้อยละ 82 และ เป็นอาชีพเสริมร้อยละ 18 สำหรับวันทำงานนั้น ร้อยละ 61 ทำงานทุกวัน ร้อยละ 22 ทำงาน 6 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 15 ทำงาน 5 วันต่อสัปดาห์ และร้อยละ 2 ทำงานน้อยกว่า 5 วันต่อสัปดาห์ โดยเฉลี่ยแล้วผู้ขับที่ทำงาน 6 วันต่อสัปดาห์ โดยส่วนใหญ่จะหยุดงานเมื่อติดธุระเท่านั้น เนื่องจากจะต้องเสียค่าวินอยู่แล้วแม้ว่า จะไม่ได้เดินรถก็ตาม คีวรรถจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่บริเวณชอย โดยเฉพาะชอยเข้าหมู่บ้านจัดสรร จะไม่ค่อยหยุดเดินรถในวันหยุดราชการ เพราะจะมีผู้โดยสารเข้า-ออก ชอยตลอดทั้งวัน แต่คิวในบริเวณย่านพาณิชย์กรรม ที่มีอาคารสำนักงานตั้งอยู่หนาแน่น ผู้ขับที่จะหยุดในวันหยุดราชการ เนื่องจากสำนักงานต่าง ๆ ปิดดำเนินการ ทำให้จำนวนผู้โดยสารมีจำนวนน้อยมากในวันหยุดราชการ โดยเฉพาะวันอาทิตย์

ทางด้านช่วงเวลาทำงาน ร้อยละ 73 ผู้ขับที่จะทำงานตลอดวัน ร้อยละ 18 จะทำงานเดินรถเฉพาะช่วงเช้า และช่วงเย็น โดยมีช่วงเวลานักในตอนกลางวัน ร้อยละ 7 เดินรถเฉพาะช่วงเย็นเป็นต้นไป และร้อยละ 2 เดินรถในช่วงเวลาอื่น ๆ เช่น เฉพาะช่วงเช้า และเมื่อออกเวร เป็นต้น ระยะเวลาการทำงานต่อวันของผู้ขับที่จากการสำรวจพบว่า มีระยะเวลาการทำงาน ตั้งแต่ 3 ชั่วโมงต่อวัน จนถึง 15 ชั่วโมงต่อวัน โดยเฉลี่ยแล้วเวลาการทำงานประมาณ 11 ชั่วโมงต่อวัน

ผู้โดยสารที่ใช้บริการส่วนใหญ่ จะเป็นคนทำงาน และนักเรียน โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน เช้าและเย็น โดยลักษณะการใช้บริการจะเป็นการโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง เข้า-ออก ชอย ในระยะทางไม่ไกลนัก เพื่อต่อรถโดยสารไปทำงาน หรือไปโรงเรียนในตอนเช้า และกลับบ้านในตอนเย็น ช่วงเวลาระหว่างวันนั้นผู้โดยสารที่ใช้บริการ มีหลายกลุ่มอาชีพ ส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางเพื่อทำธุระส่วนตัว ติดต่อธุรกิจ และซื้อของ สำหรับช่วงเวลากลางคืน ผู้โดยสารจะเป็นกลุ่มที่ทำงานกลางคืน และผู้ที่เดินทางกลับบ้านในเวลากลางคืน ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง กับผู้ขับซึ่งคนใดคนหนึ่งเป็นประจำ หรือเรียกว่าซาประจํา นั้น มีอยู่จำนวนน้อย และส่วนใหญ่จะมีซาประจําไม่เกิน 2 คน

การเดินรถโดยเฉลี่ยแล้ว ผู้ขับที่สามารถเดินรถได้ประมาณ 33 เที่ยวต่อวัน โดยคีวรที่ตั้งอยู่บริเวณชอยสามารถเดินรถได้สามารถเดินรถได้จำนวนเที่ยวสูง

ที่สุด คือส่วนใหญ่เดินรถได้ 30-50 เที่ยวต่อวัน และในบางคิวอาจเดินรถได้ถึง 80 เที่ยวต่อวัน เนื่องจากเป็นการเดินรถในระยะสั้น เข้า-ออก ชวยเป็นส่วนใหญ่ และมีผู้โดยสารให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง ทางด้านคิวที่ตั้งอยู่บริเวณถนนใหญ่จะมีขมุนมชน ส่วนใหญ่สามารถเดินรถได้ 10-30 เที่ยวต่อวัน และจะไม่เกิน 50 เที่ยวต่อวัน ส่วนคิวบริเวณจุดเปลี่ยนการเดินทาง สามารถเดินรถได้ 10-20 เที่ยวต่อวัน และไม่เกิน 30 เที่ยวต่อวัน คิวนี้ตั้งบริเวณถนนใหญ่ ที่ขมุนมชน และจุดเปลี่ยนการเดินทางมีจำนวนเที่ยวต่อวันน้อยกว่า คิวบริเวณชวยมาก เนื่องจากเป็นการเดินรถระยะไกลกว่า และจะต้องประสบปัญหาการจราจรติดขัดในถนนใหญ่

ปัญหาในการทำงานที่ซับซ้อนมีอยู่หลายปัญหาด้วยกัน ได้แก่ ปัญหาจำนวนรถในคิวมีมากเกินไป ค่าเช่าเชื้อและค่าวินแพงเกินไป ที่จอดรถของผู้โดยสารไม่เพียงพอ ถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมบ่อยครั้ง และผู้โดยสารไม่ชำระค่าโดยสาร

#### ง. รายได้จากการเดินรถและค่าใช้จ่าย

รายได้ของผู้ขับซึ่งจะได้จากค่าโดยสาร ซึ่งขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยววิ่งต่อวัน และอัตราค่าโดยสารที่ได้ต่อเที่ยว จากการสำรวจภาคสนามพบว่า รายได้ต่อวันโดยเฉลี่ยจะอยู่ระหว่าง 80-400 บาทต่อวัน แต่ในบางวันอาจจะมียาได้สูงมาก โดยเฉพาะในวันเทศกาล เช่น ปีใหม่ ตรุษจีน เป็นต้น ซึ่งผู้ขับซึ่งจำนวนมากหยุดงานดังนั้นจำนวนรถที่ออกทำงาน จึงมีน้อยกว่าปกติในขณะที่ผู้โดยสารยังคงต้องการใช้บริการอยู่เช่นเดิม หรือมากกว่าเดิม ทำให้รายได้ในช่วงเทศกาล โดยเฉลี่ยจะสูงกว่า 500 บาท ต่อวัน และสำหรับบางวันผู้ขับซึ่งบางคน อาจจะได้รับรางวัลจากผู้โดยสารออกต่างจังหวัด ก็อาจได้รับค่าโดยสารมากกว่า 1,000 บาท สำหรับวันนั้น

เมื่อพิจารณารายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ขับซึ่ง พบว่า เมื่อคำนวณจากรายได้เฉลี่ย 287 บาทต่อวัน จากจำนวนวันทำงานเฉลี่ย 6 วันต่อสัปดาห์ หรือ 25 วันต่อเดือน จะได้รับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนจะได้ประมาณ 7,175 บาท ซึ่งนับว่ามากเมื่อเทียบกับ อาชีพอื่นที่ไม่ต้องการวุฒิการศึกษารับรอง ทางด้านค่าใช้จ่ายที่ผู้ขับซึ่งจะต้องเสีย ซึ่งถือว่าเป็นต้นทุนในการประกอบกิจการนั้น ได้แก่ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าวิน ค่าเช่าเชื้อ ค่าผ่อนรถ และค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษารถ ซึ่งเฉลี่ยประมาณ 182 บาทต่อวัน หรือ 4,450 บาทต่อเดือน ฉะนั้นรายได้สุทธิเฉลี่ยต่อวันจะได้ประมาณ 105 บาทต่อวัน หรือ 2,625 บาทต่อเดือน แต่ถ้าหากผู้ขับซึ่ง

เป็นเจ้าของรถโดยซื้อขายแล้ว รายได้สุทธิต่อเดือนจะเพิ่มเป็น 4,700 บาท และถ้าเป็นเจ้าของรถด้วยรายได้สุทธิจะเพิ่มเป็น 5,225 บาทต่อเดือน (ตารางที่ 4.6)

จากจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในปัจจุบัน จำนวน 16,528 คน ในปี 2531 เพิ่มขึ้นเป็น 31,420 คน ในปี 2534 ทำให้จำนวนเงินที่เข้าสู่ธุรกิจนี้เพิ่มขึ้นอย่างมากด้วย จากการศึกษาของ นุชรินทร์ เกษมสุขวรรตน์<sup>1</sup> ได้คำนวณรายได้และรายจ่ายของผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้างในปี 2531 ว่า ผู้ขับขี่จะมีรายได้ทั้งหมดประมาณ 1,381 ล้านบาท โดยหัวหน้าคิวจะมีรายได้จากค่าวินเป็นจำนวนเงินประมาณ 52 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.8 ของรายได้ของผู้ขับขี่ และจำนวนเงิน 11 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.7 ของรายได้ของหัวหน้าคิว จะเป็นรายได้ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ สำหรับในปี 2534 เมื่อคำนวณรายได้ และรายจ่ายของผู้เกี่ยวข้อง ในธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยหลักเกณฑ์เดียวกับปี 2531 พบว่า รายได้ของผู้ขับขี่เพิ่มขึ้น 1,324 ล้านบาท เป็น 2,705 ล้านบาท เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 96 โดยหัวหน้าวินมีรายได้เพิ่มขึ้น 51 ล้านบาท เป็น 103 ล้านบาท และเจ้าหน้าที่ตำรวจมีรายได้เพิ่มขึ้น 10 ล้านบาท เป็น 21 ล้านบาท

สำหรับรายจ่ายของผู้ขับขี่นั้น ในปี 2531 มีจำนวนทั้งสิ้น 784 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น 1,715 ล้านบาทในปี 2534 รายจ่ายจำนวนนี้ร้อยละ 3.8 จะเป็นค่าวินให้กับหัวหน้าคิว ที่เหลืออีกร้อยละ 96.2 จะกระจายเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจ ซึ่งผู้ขับขี่จ่ายเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าผ่อนรถ ค่าดูแลรักษาารถ และค่าเช่าเสื้อ ส่วนที่เหลือเป็นรายได้สุทธิ ผู้ขับขี่ก็จะใช้จ่ายในส่วนอื่น ๆ ทำให้มีเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น (ตารางที่ 4.7)

---

<sup>1</sup>Nuchjarin Kasemsukworarat, The Economic Analysis of Hired Motorcycle Service in Bangkok, Faculty of Economics, Thammasat University, May 1990, P. 120-122.

ตารางที่ 4.6 แสดงรายได้และรายจ่ายของผู้ขับซีร็อกจักรยานยนต์รับจ้าง

หน่วย : บาท

รายการ	ต่อวัน	ต่อเดือน	ร้อยละ
รายได้ทั้งหมด	287	7,175	100.0
ค่าใช้จ่าย	182	4,450	63.4
น้ำมันเชื้อเพลิง	50	1,250	17.4
ผ่อนรถ	83	2,075	28.9
ค่าเช่าเสื้อ	21	525	7.3
ค่าวิน	12	300	4.2
อื่น ๆ	16	400	5.6
รายได้สุทธิ	105	2,625	36.6
ราคาเสื้อในปัจจุบัน		12,500	

หมายเหตุ : รายได้เฉลี่ยต่อวันคำนวณจากการทำงานเฉลี่ย 11 ชม./วัน

: รายได้เฉลี่ยต่อเดือนจำนวนจากวันทำงานเฉลี่ย 25 วัน/เดือน

: ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ได้แก่ ค่าดูแลรักษาารถ เช่น น้ำมันเครื่อง ยางอะไหล่ ผ้าเบรค เป็นต้น รวมถึงค่าปรับ เมื่อทำผิดกฎจราจรด้วย

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม



ตารางที่ 4.7 แสดงรายได้และรายจ่ายของผู้เกี่ยวข้องในธุรกิจรถจักรยานยนต์รับจ้าง

หน่วย : ล้านบาท

ผู้เกี่ยวข้องในธุรกิจ	พ.ศ. 2531			พ.ศ. 2534		
	รายได้	รายจ่าย	รายได้สุทธิ	รายได้	รายจ่าย	รายได้สุทธิ
ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	1,381	784	597	2,705	1,715	990
	(100.0)	(56.8)	(43.2)	(100.0)	(63.4)	(36.6)
หัวหน้าคิว	52	11	42	103	21	82
	(100.0)	(20.7)	(79.3)	(100.0)	(20.7)	(79.3)
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	11	NA	11	21	NA	21

- หมายเหตุ 1. รายได้ของหัวหน้าคิว คำนวณเฉพาะค่าวินเท่านั้น ไม่รวมค่าเช่าเสื้อ ซึ่งไม่ใช่หัวหน้าคิวเพียงคนเดียวที่มีเสื้อให้เช่า เจ้าของกรรมสิทธิ์ เสื้อรายอื่นสามารถให้เช่าได้ด้วย ดังนั้น รายได้ของหัวหน้าคิวจึงเป็นรายได้ขั้นต่ำเท่านั้น
2. รายได้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ คำนวณจากอัตราร้อยละ 20.7 ของรายได้ของหัวหน้าคิว ซึ่งจ่ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ จากการศึกษาของ นุชรินทร์ เกษมสุขวรรัตน์, 2533

ที่มา : การสำรวจภาคสนาม

: Nuchjarin Kasemsukworarat, The Economic Analysis of Hired - Motorcycle service in Bangkok, Faculty fo Economics, Thammasat University, May 1990, P.122.

### ผู้โดยสาร รถจักรยานยนต์รับจ้าง

จากปัญหาการจราจรติดขัดจนถึงขั้นวิกฤติ ในเกือบทุกพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร ทำให้รถจักรยานยนต์ กลายเป็นพาหนะที่มีบทบาทสำคัญต่อชีวิตประจำวันของผู้ที่อยู่อาศัยในกรุงเทพมหานครมากขึ้น และดูเหมือนจะมีแนวโน้มทวีความต้องการสูงขึ้นทุกวัน ประชาชนที่อาศัยในเขตกรุงเทพฯ จำนวนมากเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมีเกือบทุกสาขาอาชีพ ตั้งแต่ นักเรียน แม่บ้าน นักธุรกิจ นักแสดง จนกระทั่งผู้แทนราษฎร และโฆษกรัฐบาล ก็ยังใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้สื่อข่าวหนังสือพิมพ์ไทยรัฐได้สัมภาษณ์บุคคลในสาขาอาชีพต่าง ๆ ที่ใช้บริการรถจักรยานยนต์หลายท่าน<sup>2</sup> เช่น

ปัญญา นีรันดร์กุล อาชีวนักแสดง "...ใช้ไม่บ่อยหรอกครับ ยกเว้นกรณีจำเป็นจริง ๆ เดี่ยวนี้รู้สึกว่ามีมอเตอร์ไซค์มีความจำเป็นมาก แต่ก่อนเป็นรถสองแถว แล้วก็มาเป็นรถบ็อก ๆ และมีมอเตอร์ไซค์ เรื่องมอเตอร์ไซค์นี้ ถ้าผมไม่จำเป็นผมไม่ขอเสียงเลย"

คุณหญิงศศิมา ศรีวกร นักธุรกิจ "...ตอนนี้ใช้เกือบทุกวัน เพราะมีธุระเยอะ รถติดบริเวณไหนก็จะเรียกใช้บริการใกล้ ๆ ละแวกนั้น ไม่มีเขาประจำ ตอนนี้มีหมวกกันน็อกติดเอาไว้ที่รถประจำ ถ้ารถติดตรงไหนเราก็จะเอาออกมาใช้ และเกาะหลังรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างแทน..."

ดร.พีจิต รัตตกุล อดีตสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร "...ผมใช้บริการมอเตอร์ไซค์แท็กซี่มานานหลายปีแล้วตั้งแต่รถติด จนผมเองมีหมวกกันน็อกประจำตัว ประหยัดเวลามากครับประมาณครึ่งชั่วโมง ถึง 45 นาที..."

ลดาวัลย์ วงศ์ศรีวงศ์ โฆษกรัฐบาล "...ทำงานส่วนตัวและตอนเย็นต้องไปอ่านข่าว บางทีเจอรถติดจึงต้องใช้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้าง มาถึงตอนเป็นโฆษกรัฐบาลก็ยังมีโอกาสใช้อีก เพราะรถติดมาก พอมาถึงก็ต้องบอกให้ไปจอดด้านหลัง เสร็จแล้วก็ต้องไปเขย่าผมในห้องน้ำ มีอยู่ครั้งหนึ่งไปบรรยายที่มหาวิทยาลัยรังสิต จากนั้นต้องไปอัดเทป 180 วันของรัฐบาล ที่ช่อง 9 รถติดมาก มาถึงดอนเมืองแวะแวงนั้นซ้อนมอเตอร์ไซค์มาเลย มีมอเตอร์ไซค์ตำรวจนำหน้าด้วยคะ..."

<sup>2</sup> "ซีบีบี - มอเตอร์ไซค์ อันตราย, ไทยรัฐ, (วันศุกร์ที่ 3 มกราคม 2535), หน้า 17.

จากการศึกษาภาคสนามได้ทำการสัมภาษณ์ ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างตามคิวต่าง ๆ จำนวน 108 ตัวอย่างมีรายละเอียดดังนี้

#### ก. ข้อมูลส่วนบุคคล

ผู้โดยสารส่วนใหญ่ ร้อยละ 60 เป็นหญิง ร้อยละ 40 เป็นชาย ผู้โดยสารที่ใช้บริการมีทุกวัย ตั้งแต่ ต่ำกว่า 15 ปี จนถึงอายุมากกว่า 55 ปี โดยร้อยละ 44.4 มีอายุระหว่าง 16-25 ปี ร้อยละ 45.4 มีอายุระหว่าง 26-40 ปี ร้อยละ 7.4 มีอายุต่ำกว่า 15 ปี ร้อยละ 1.9 อายุ 41-55 ปี และร้อยละ 0.9 อายุสูงกว่า 55 ปี ระดับการศึกษาของผู้โดยสารมีทุกระดับเช่นกัน แต่ระดับปริญญาตรี มีจำนวน มากที่สุดร้อยละ 44.4 ระดับอาชีวศึกษา ร้อยละ 24.1 สำหรับอาชีพของผู้โดยสารนั้นส่วนใหญ่ได้แก่ คนทำงาน โดยพนักงานลูกจ้างมีจำนวนร้อยละ 32.4 พนักงานรัฐวิสาหกิจ และข้าราชการ ร้อยละ 9.2 อาชีพอิสระ ร้อยละ 4.7 พ่อค้าและแม่ค้า ร้อยละ 6.5 ส่วนนักเรียนนักศึกษาที่มีจำนวนมากเช่นกัน คือร้อยละ 37 ทางด้านรายได้ของผู้โดยสาร ร้อยละ 71.3 มีรายได้ไม่เกิน 7,500 บาทต่อเดือน ร้อยละ 13.9 มีรายได้ 7,501-10,000 บาท และร้อยละ 14.9 มีรายได้สูงกว่า 10,000 บาทต่อเดือน และการประกันชีวิต ประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล และประกันสุขภาพผู้โดยสารส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 69.4 ไม่มีประกันแต่อย่างใด ร้อยละ 20.4 มีประกันชีวิตร้อยละ 2.8 มีประกันสุขภาพ ร้อยละ 1.9 มีประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล และ ร้อยละ 5.6 มีประกันชีวิต และประกันสุขภาพและหรือประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล

#### ข. การใช้บริการ

1) ความถี่และช่วงเวลาที่ใช้บริการ ผู้โดยสารที่ใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่ใช้บริการเป็นประจำ คือใช้บริการทุกวัน หรือเฉพาะวันทำงาน โดยจำนวนผู้ที่ได้ใช้บริการทุกวันนั้นคิดเป็นร้อยละ 35.2 และใช้เฉพาะวันทำงาน ร้อยละ 22.2 ร้อยละ 25.0 ของผู้โดยสารใช้บริการ 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์ และใช้บริการนาน ๆ ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 17.6 สำหรับช่วงเวลาที่ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นการใช้บริการในช่วงเวลาเช้า ระหว่าง 6.00-9.00 น. คิดเป็นร้อยละ 36.1 และช่วงเย็น ระหว่าง 18.00-21.00 น. คิดเป็นร้อยละ 17.6 ระหว่างเวลา 15.00-18.00 น. ร้อยละ 15.7 นอกจากนี้ผู้โดยสารที่ให้บริการทั้งช่วงเช้า และช่วงเย็น ระหว่างเวลา 6.00-9.00 น. และ 15.00-21.00 น.

คิดเป็นร้อยละ 12.0

2) วัตถุประสงค์ของการใช้บริการ ของผู้โดยสารนั้น บางครั้งไม่ได้มี เพียงวัตถุประสงค์เดียว แต่วัตถุประสงค์นี้มีการใช้บริการมากที่สุด คือ เดินทางกลับบ้าน คิดเป็นร้อยละ 20.6 และเพื่อวัตถุประสงค์อื่น และเดินทางกลับบ้านด้วย ร้อยละ 19.6 รองลงมาคือ การเดินทางไปทำงาน ร้อยละ 23.4 ไปโรงเรียนร้อยละ 13.1 และติดต่อ ธุรกิจร้อยละ 10.2

3) การเรียกใช้บริการ และเหตุผลที่ให้บริการ ผู้โดยสารส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 89.0 ไม่มีการเรียกใช้บริการรถคันใดคันหนึ่งเป็นขาประจำ และเรียกใช้บริการรถ จักรยานยนต์รับจ้างโดยการไปขึ้นรถที่คิว ร้อยละ 25.9 รอเรียกระหว่างทาง ร้อยละ 6.5 เรียกใช้บริการทั้งสองวิธี ร้อยละ 63.0 และวิธีอื่น ๆ ซึ่งส่วนมากจะเป็นการเรียกใช้รถ ขาประจำ ร้อยละ 4.6 สำหรับระยะทางระหว่างที่ตั้งคิวกับที่อยู่อาศัยของผู้โดยสารนั้น ร้อยละ 75 มีที่พักอาศัยอยู่ไม่เกินร้อยละทาง 500 เมตร จากที่ตั้งคิว โดยร้อยละ 4.9 มีระยะทางไม่เกิน 300 เมตร และร้อยละ 26 มีระยะทาง ระหว่าง 400-500 เมตร จากที่ตั้งคิว

สำหรับเหตุผลที่ให้บริการนั้น ผู้โดยสารที่ให้บริการส่วนใหญ่ คือ ความสะดวกรวดเร็ว สามารถต่อรถประจำทางได้สะดวก และค่าโดยสารไม่แพงเกินไป

4) การเลือกเดินทางด้วยพาหนะอื่น ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 84.3 สามารถเลือกเดินทางด้วยพาหนะอื่นได้ โดยจะเลือกเดินทางด้วย รถประจำทางมากที่สุด ร้อยละ 21.3 รถสองแถวร้อยละ 16.7 รถแท็กซี่ร้อยละ 10.2 รถสามล้อเครื่องร้อยละ 7.4 และเลือกเดินทางด้วยรถประจำทางหรือพาหนะอื่นได้มากกว่า 1 อย่าง ร้อยละ 24.1 และเมื่อเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างแล้ว ผู้โดยสาร ร้อยละ 47.2 จะไม่ต่อพาหนะอื่นอีก ผู้โดยสารจะโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างจนถึงที่หมายโดยตรง ในขณะที่ผู้โดยสารอีก ร้อยละ 46.3 จะต่อรถประจำทางเพื่อไปให้ถึงจุดหมาย และร้อยละ 6.5 จะต่อพาหนะชนิดอื่น เช่น รถแท็กซี่ รถสามล้อเครื่อง เรือโดยสาร และรถสองแถว เป็นต้น แสดงว่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง มีลักษณะการ ขนส่งผู้โดยสาร 2 แบบคือ การขนส่ง ผู้โดยสารในลักษณะเสริมการขนส่งของรถประจำทาง โดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งเป็นชอยที่ลึกลับจาก ถนนใหญ่ และรถประจำทางเข้าไม่ถึง และการขนส่งในลักษณะของรถรับจ้างสาธารณะ เช่นเดียวกับรถแท็กซี่ และรถสามล้อเครื่อง

5) ความคิดเห็นของผู้โดยสาร ทางด้านค่าโดยสารผู้ให้บริการ ส่วนใหญ่ ร้อยละ 71 เห็นว่าเหมาะสมดีแล้ว ในขณะที่ร้อยละ 27 คิดว่าค่าโดยสารยังแพงเกินไป และร้อยละ 2 คิดว่าค่าโดยสารถูก ทางด้านความเร็ว ผู้โดยสารร้อยละ 56 คิดว่าเหมาะสมแล้ว ร้อยละ 43 คิดว่าเร็วเกินไป และร้อยละ 1 คิดว่าช้าเกินไป ทางด้านความปลอดภัย ร้อยละ 80 คิดว่าไม่มีความปลอดภัยเท่าที่ควร ในขณะที่ร้อยละ 20 เห็นว่าปลอดภัยดีแล้ว ทางด้านการบริการ ร้อยละ 67 คิดว่า ต้องปรับปรุง และร้อยละ 33 คิดว่าเหมาะสมดีแล้ว ทางด้านจำนวนรถ ร้อยละ 57 เห็นว่าเหมาะสมดีแล้ว ในขณะที่ร้อยละ 24 เห็นว่ายังมีน้อยอยู่ และร้อยละ 19 เห็นว่ามีมากเกินไป และถ้าหากไม่มีบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้ให้บริการ ร้อยละ 51 คิดว่าจะเดือดร้อน และร้อยละ 7 คิดว่าจะเดือนร้อนมาก ในขณะที่ร้อยละ 42 คิดว่าไม่มีปัญหาแต่อย่างใด

6) ปัญหาที่เคยได้รับการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง ผู้โดยสารร้อยละ 57.4 มีปัญหาหรือใช้บริการในขณะที่ ร้อยละ 42.6 ไม่ประสบปัญหาแต่อย่างใด ปัญหาส่วนใหญ่ที่ผู้โดยสารได้รับ คือ ปัญหาเรื่องความปลอดภัย อันเนื่องมาจากผู้ขับขี่ขับเร็วและประหลาดอุบัติเหตุ ปัญหาการเรียกค่าโดยสารแพงเมื่อจำนวนรถในคิวในขณะนั้นมีอยู่น้อยหรือในเวลาค่าคืน ปัญหาเรื่องมารยาทของผู้ขับขี่ซึ่งผู้โดยสารที่เป็นสุภาพสตรีมักจะประสบบ่อยครั้ง จากการพูดจาไม่สุภาพในทำนองเกี่ยวพา จนกระทั่งถึงขั้นที่ถูกผู้ขับขี่ขู่ข่มขู่และปัญหาเรื่องไอเสีย ฝุ่นละอองและเสียงดังของเครื่องยนต์

7) ความคิดเห็นในการปรับปรุงบริการ ผู้โดยสารที่ใช้บริการมีความคิดเห็นในการปรับปรุงบริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง หลายด้าน สามารถรวบรวมได้เป็นข้อ ๆ ดังนี้

1. ปรับปรุงมารยาทในการบริการ และการขับขี่ให้เป็นไปตามกฎจราจร โดยควรมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ ซึ่งอาจเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือกรมการขนส่งทางบก จัดการอบรมกฎจราจร ความปลอดภัย มารยาทในการขับขี่ และให้บริการ และผู้ขับขี่ควรแต่งกายให้สะอาด และสุภาพ ควรมีการสอบใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง หลังจากการอบรมแล้ว มีบัตรประจำตัว บอกชื่อ-สกุล ตีตรูบ และนำบัตรติดหน้าอกเวลาเดินทาง
2. ควรมีการตรวจสอบสภาพรถ ให้อยู่ในมาตรฐาน ทั้งในด้านสภาพตัวถังรถและอุปกรณ์ให้เหมาะสมสำหรับใช้โดยสาร เช่น มีที่วางเท้า มีเหล็กสำหรับจับยึด รวมทั้งสภาพเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ดีไม่มีเสียงดังมากเกินไป และไม่มีควันขาว
3. ราคาค่าโดยสาร ควรมีมาตรฐาน โดยสารเขียนป้ายบอกราคา

สำหรับสถานที่ต่าง ๆ ที่ผู้โดยสารใช้บริการเป็นประจำ

4. จำนวนรถในชั่วโมงเร่งด่วน เช้า-เย็น ควรมีการเพิ่มจำนวนรถในช่วงเวลานี้ และควรขยายเวลาการเดินทางออกไปให้ตึกกว่านี้ สำหรับคิวบางคิว ซึ่งไม่ได้เดินรถตลอด 24 ชั่วโมง
5. ควรมีหมวดกันน้ำให้ผู้โดยสารสวมใส่ขณะโดยสาร
6. ควรปรับปรุงแก้ไขปัญหาการจราจร และระบบการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทาง เพราะเมื่อการจราจรติดขัด และเมื่อรถโดยสารประจำทางมีไม่เพียงพอ ผู้โดยสารแน่นและใช้เวลานานในการเดินทาง ประชาชนจำนวนมาก จึงหันมาใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง ถ้าสภาพการจราจรคล่องตัวขึ้น และรถโดยสารประจำทางมีเพียงพอ ความจำเป็นในการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างก็จะลดลง

### ประชาชนทั่วไป

จากการศึกษาภาคสนาม โดยการสัมภาษณ์ประชาชนทั่วไป ในเขตกรุงเทพมหานคร หลายสาขาอาชีพ ทุกระดับการศึกษา อายุระหว่าง 12-59 ปี จำนวน 137 ตัวอย่าง เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ในย่านพักอาศัยของกลุ่มตัวอย่าง คือร้อยละ 88 มีใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างตั้งอยู่ และร้อยละ 83 เคยใช้บริการ แต่การใช้บริการจะเป็นการใช้ไม่บ่อยนัก คิดเป็นร้อยละ 54.4 ใช้บริการ 2-3 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 17.5 ใช้บริการทุกวัน ร้อยละ 16.7 เฉพาะวันทำงานร้อยละ 8.8 และวันเสาร์-อาทิตย์ ร้อยละ 2.6 โดยมีวัตถุประสงค์ในการเดินทาง เพื่อกลับบ้าน ไปทำงาน ติดต่อธุรกิจ ไปธุระด่วน และไปซื้อของ เป็นวัตถุประสงค์ในการเดินทางเป็นส่วนใหญ่ สำหรับช่วงเวลาที่ใช้บริการส่วนใหญ่ จะใช้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า และเย็น คือ ระหว่างเวลา 6.00-9.00 น. และ 18.00-21.00 น. สำหรับวัตถุประสงค์หลักคือ การไปทำงาน และกลับบ้าน ระหว่างเวลา 9.00-12.00 น. จะมีวัตถุประสงค์ส่วนใหญ่เพื่อ ติดต่อธุรกิจ และไปซื้อของ

เมื่อรถเสียและกำลังรีบเร่งเพื่อเดินทางไปทำงาน หรือไปโรงเรียน ประชาชนจำนวนมาก จะเลือกใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 35 ในขณะที่เลือกใช้รถแท็กซี่ร้อยละ 21.9 รถสามล้อเครื่องร้อยละ 11.7 และร้อยละ 8.8 เลือกใช้รถประจำทาง แสดงว่ารถจักรยานยนต์รับจ้างจะมีประชาชนเลือกใช้มากที่สุด ถ้าหากจะต้องเร่งรีบเดินทางเมื่อมีเหตุจำเป็น

สำหรับความคิดเห็นของประชาชน เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทางด้าน การจอดรถของคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่ ร้อยละ 62.8 คิดว่า จอดรถกีดขวางทาง ร้อยละ 16.8 คิดว่าไม่เป็นปัญหา ทางด้านเสียงเครื่องยนต์ร้อยละ 77.4 คิดว่าเสียงดัง รบกวน ในขณะที่ร้อยละ 16.8 คิดว่าไม่เป็นปัญหาและร้อยละ 2.9 คิดว่าพอทนได้ ทางด้าน ปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 26.3 คิดว่าทำให้รถติดยิ่งขึ้น และร้อยละ 26.3 เช่นกัน คิดว่าช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด ในขณะที่ร้อยละ 24.1 คิดว่าไม่มีผลแต่อย่างใด ทางด้าน ปัญหาอาชญากรรมในท้องที่ ส่วนใหญ่จะไม่ทราบ และคิดที่ไม่มีผลแต่อย่างใด คิดเป็นร้อยละ 18.2 และ 24.8 สำหรับการประกันภัยบุคคลที่ 3 และการมีข้อบังคับให้ผู้โดยสารต้อง สวมหมวกกันน็อกนั้น ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรจะมี คิดเป็นร้อยละ 81 และ 75 ตามลำดับ ทางด้านความคิดเห็นว่ารถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความจำเป็นต่อการขนส่ง ผู้โดยสารในเขต กรุงเทพมหานครนั้น ร้อยละ 62.8 คิดว่าจำเป็น และร้อยละ 18.2 คิดว่าจำเป็นอย่างยิ่ง และ คิดว่าควรมีอยู่ต่อไป ร้อยละ 77.4 ในขณะที่ คิดว่า ไม่มีความจำเป็น ร้อยละ 13.9 และ คิดว่าไม่ควรมีอยู่ต่อไป ร้อยละ 8.8 และร้อยละ 10.2 คิดว่าควรมีอยู่แต่เฉพาะในเขต ชานเมืองและในซอยที่ไม่มีรถประจำทาง เข้าถึงเท่านั้น ทางด้านการสอบใบอนุญาตขับขี่รถ จักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 59.9 เห็นด้วยอย่างยิ่งที่จะให้มีการสอบ และร้อยละ 31.4 เห็นด้วย และทางด้านการจดทะเบียนเป็นรถรับจ้าง ร้อยละ 78.8 เห็นด้วยอย่างยิ่ง และ ร้อยละ 13.1 เห็นด้วย

ส่วนข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุงบริการ รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีข้อ เสนอแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่มที่เห็นด้วยที่คิดว่ารจักรยานยนต์รับจ้างไม่ควรมีอยู่ต่อไป และกลุ่มที่คิดว่าควรมีอยู่ต่อไป กลุ่มที่คิดว่าไม่ควรมีอยู่ต่อไป เสนอแนะว่าจะยกเลิกทั้งหมด หรือถ้าจะมีควรมีอยู่เฉพาะในเขตชานเมือง และในซอยลึกที่รถประจำทางเข้าไม่ถึงเท่านั้น และจะต้องมีการจัดระเบียบ อบรมให้ความรู้ในการขับขี่ ให้ถูกกฎจราจร และมารยาทในการ บริการ สำหรับกลุ่มที่เห็นด้วยว่าควรมีรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ต่อไป เสนอแนะแนวทางแก้ไข และปรับปรุงไว้หลายประการ สามารถรวบรวมเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

1. ทำให้เป็นพาหนะรับจ้างสาธารณะที่ถูกต้องตามกฎหมาย และมีหน่วยงาน ของทางราชการคอยควบคุม และรับผิดชอบในการจัดระบบ ระเบียบ และอบรมความประพฤติ และมารยาทในการให้บริการ จัดอบรมกฎจราจรและสอบใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ควบคุมดูแลคุณภาพของรถให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ เหมาะสมกับการใช้ขนส่งผู้โดยสาร เสีย

เครื่องยนต์และควันท่อให้อยู่ในระดับที่ไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ มีการตรวจสอบสภาพรถทุกปี และต่อใบอนุญาตทุกปีเช่นกัน

2. จัดทำทะเบียนประวัติ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และมีบัตรประจำตัวผู้ขับขี่ ที่บอกชื่อ-สกุล ตีตรูป และนำบัตรติดหน้าอก ขณะปฏิบัติงาน นอกจากนี้ยังต้องมีเครื่องแบบ ตีตเบอร์ และบอกชื่อคิวด้วย

3. การจอดรถให้เป็นระเบียบ ไม่กีดขวางการจราจร และแต่งกายให้สะอาด เรียบร้อย

4. ควรให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทำประกันชีวิตทุกคน และมีประกันภัยบุคคลที่ 3 นอกจากนี้ยังควรมีหมวดกันเือกสำหรับผู้โดยสารด้วย

### สรุป

กรุงเทพมหานครทุกวันนี้ มีรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ทั่วพื้นที่เกือบทุกซอย และถนนใหญ่ จำนวนหลายหมื่นคัน ความจำเป็นของการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดจากการขยายตัวของเมืองโดยขาดการควบคุม และราคาที่ดินที่สูงขึ้น ทำให้ที่อยู่อาศัยของประชาชนไกลเมืองออกไปและห่างจากถนนสายหลัก มีถนนซอยเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลัก กับพื้นที่พักอาศัยโดยขาดระบบขนส่งสาธารณะ จึงต้องการพาหนะที่จะนำตัวออกจากที่อยู่อาศัยออกสู่ถนนใหญ่ รถจักรยานยนต์จึงถูกนำมาใช้เพื่อขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากมีความรวดเร็ว คล่องตัว สามารถไปได้เกือบทุกพื้นที่ และลงทุนไม่มากมีเพียงรถจักรยานยนต์ก็สามารถประกอบการได้แล้ว และเมื่อรถจักรยานยนต์รับจ้างเริ่มเข้ามาสู่เขตเมือง โดยการริเริ่มของกลุ่มทหารเรือในชอยงามดูพลี ในปี 2524 จัดตั้งเป็นคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างขึ้น และชอยในพื้นที่อื่น ๆ ได้เลียนแบบการจัดตั้งคิวขึ้นมาบ้าง ทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างขยายตัวอย่างรวดเร็ว เมื่อรถจักรยานยนต์เป็นที่ยอมรับของประชาชนโดยทั่วไป ประกอบกับปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้รถจักรยานยนต์รับจ้างไม่ได้จำกัดอยู่แต่เฉพาะในชอยเท่านั้น รถจักรยานยนต์รับจ้างเริ่มออกมาสู่ถนนใหญ่ มีการจัดตั้งคิวในย่านพาณิชย์กรรมที่มีการจราจรติดขัด ในบริเวณที่ชุมนุมชน และบริเวณท่าเรือ บ้ายรถเมล์ สถานีรถไฟ ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนการเดินทางของประชาชน

จำนวนคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้เพิ่มขึ้นจำนวนมาก จากจำนวน 831 คิว 16,528 คัน ในปี พ.ศ. 2531 เป็น 1,415 คิว 31,420 คัน ในปี พ.ศ. 2534 เหตุที่ทำให้จำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างเพิ่มขึ้นอย่างมากรุนั้น นอกจากความต้องการของประชาชนที่มีเพิ่ม



ขึ้นแล้ว ยังเป็นผลมาจากการขอจัดคิวเป็นไปได้อย่างง่าย เพียงแต่ขออนุญาตจัดตั้งกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตสถานีตำรวจท้องถิ่น ซึ่งส่วนใหญ่จะได้รับอนุญาต เพราะผู้ที่ขอจัดตั้งหรือหัวหน้าคิวส่วนใหญ่จะต้องแบ่งผลประโยชน์ที่จะได้จากผู้ขับขี่ให้กับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจ นั่นหมายถึงยิ่งจำนวนคิวมาก ผลประโยชน์ก็จะเพิ่มขึ้นไปด้วย ทางด้านผู้ขับขี่ก็เช่นกัน สามารถเข้าร่วมเป็นสมาชิก และออกจากการเป็นสมาชิกในคิวได้โดยง่าย เพียงแต่ติดต่อกับหัวหน้าคิว ถ้าตกลงก็สามารถเดินรถได้เลย โดยเสียค่าใช้จ่ายไม่มากนัก คือ ค่าเสีย ซึ่งมีทั้งเสียขาย และเสียให้เช่า ค่าเปลี่ยนมือ และค่าวิน ซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมการเดินรถ โดยมากจะเสียเป็นวันหรือเป็นเดือน

สำหรับวิธีการรับจ้างของรถจักรยานยนต์ นั้นจะมีวิธีการดังนี้

1. นำรถจักรยานยนต์ไปจอดรวมกันที่คิว เช่น บริเวณปากซอย ตลาดสด ป้ายรถเมล์ ท่าเรือ เป็นต้น จำนวนรถจะมากหรือน้อย ขึ้นอยู่กับผู้โดยสารในพื้นที่นั้น โดยปกติจะมีจำนวนรถคิวละ 10 คันขึ้นไป
2. คิวส่วนใหญ่จะมีการจัดคิวรับผู้โดยสารตามลำดับ วิธีการจัดคิว มี 4 แบบ คือ การแขวนเบอร์หรือพวงกุญแจ การเขียนเบอร์ การจอดรถต่อคิว และใครมาก่อนได้ออกก่อน
3. ราคาค่าโดยสารจะขึ้นอยู่กับระยะทาง โดยมากค่าโดยสาร เข้า-ออก ซอยจะมีอัตราที่แน่นอน เฉลี่ยแล้วประมาณ 3-5 บาท ซึ่งจะถูกกว่าการว่าจ้างให้ไปส่งที่อื่นที่ได้ได้เข้าไปในซอย ค่าโดยสารในกรณีนี้ส่วนใหญ่ผู้โดยสารจะตกลงราคากันเองกับผู้ขับขี่ แต่ในบางคิวก็จะมีป้ายแสดงราคาค่าโดยสารเอาไว้เรียบร้อย
4. เวลาในการให้บริการ ส่วนมากจะมีบริการตั้งแต่ 05.00 น. ถึง 01.00 น. ของวันรุ่งขึ้น และบางแห่งให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

ทางด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นคนต่างจังหวัด และมีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษาเท่านั้น ช่วงอายุของผู้ขับขี่ส่วนมากจะไม่เกิน 30 ปี และมีเด็กวัยรุ่นจำนวนมากที่มาขับรถจักรยานยนต์รับจ้าง รายได้จากค่าโดยสารที่ผู้ขับขี่ได้รับเฉลี่ยแล้วประมาณ 200-400 บาท ต่อวัน ซึ่งนับว่าเป็นรายได้ที่ดี เมื่อเทียบกับอาชีพอื่นที่ไม่ต้องการวุฒิการศึกษารับรอง นอกจากนี้ยังเป็นอาชีพอิสระไม่ต้องขึ้นกับผู้ใด ถ้าขยันทำงานมากก็จะมีรายได้มาก เมื่อคำนวณรายได้ของผู้ขับขี่ทั้งหมดที่เกิดขึ้นต่อปี พบว่า ในปี พ.ศ. 2534 มีจำนวนสูงถึง 2,705 ล้านบาท และใช้จ่ายไปในการประกอบการ 1,715 ล้านบาท คงเหลือ

สุทธิ 990 ล้านบาท เป็นรายได้ของหัวหน้าคิว ซึ่งได้จากค่าวิน จำนวน 103 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 3.8 ของรายได้ของผู้ขับขี่ ในจำนวนนี้จะเป็นรายได้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจประมาณ 21 ล้านบาท หรือร้อยละ 20 ของรายได้ของหัวหน้าวิน นับได้ว่ารถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นการสร้างงานให้กับคนจำนวนมาก และยังกระจายเงินเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจอีกด้วย

และทางด้านผู้โดยสารที่ใช้บริการมีอยู่ทุกวัย ทุกอาชีพ ตั้งแต่นักเรียน ช่างราชการ นักแสดง แม่ค้า นักธุรกิจ ตลอดจนสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร แม้กระทั่งไซเบอร์บูลก็ยังใช้บริการ ผู้โดยสารส่วนใหญ่สามารถเลือกเดินทางด้วยพาหนะอื่น ๆ ได้ แต่ก็ยังใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เนื่องจากต้องการความสะดวกและรวดเร็ว แม้ว่าจะประสบปัญหาจากรถจักรยานยนต์บ้างในบางครั้ง ปัญหาส่วนใหญ่ได้แก่ การขับเร็ว และมารยาทของผู้ขับขี่ แต่ผู้โดยสารจำนวนมาก และประชาชนทั่วไปยังคิดว่ารถจักรยานยนต์รับจ้างมีความจำเป็น โดยเฉพาะประชาชนที่อาศัยอยู่ตามชอยต่าง ๆ สมควรที่จะให้มีรถจักรยานยนต์รับจ้างอยู่ต่อไป