บทคัดย่อภาษาไทย

ชื่อโครงการ: การศึกษาโปรแกรมการโดยสารร่วมกันในประเทศไทย

ชื่อผู้วิจัย: ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

เดือนและปีที่ทำวิจัยเสร็จ: พฤศจิกายน 2553

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาสถานการณ์และอุปสรรคของการโดยสารร่วมกันในประเทศไทย โดยมุ่งเน้นไปที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อหาแนวนโยบายที่ทำให้แผนงานการโดยสารร่วมกันนั้นประสบความสำเร็จ โดยงานวิจัยนี้ได้แบ่งประเภทการโดยสารร่วมกันออกเป็น 3 รูปแบบ คือ 1) การใช้รถส่วนบุคคลร่วมกัน 2) การรวมกลุ่มเดินทางด้วยรถขนาดใหญ่ซึ่งเป็นการใช้รถโดยสารขนาดใหญ่หรือรถตู้โดยกลุ่มผู้ที่ทำงานในองค์กรเดียวกัน หรือเรียกว่ารถรับส่งบุคลากร และ 3) รถนักเรียนซึ่งเป็นการจัดตั้งรวมกลุ่มการเดินทางที่โรงเรียนจัดตั้งขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางไปกลับของนักเรียนในโรงเรียน ข้อมูลที่เก็บได้จากแต่ละรูปแบบนั้นมีที่มาจากวิธีการต่าง ๆ กัน ได้แก่ การใช้แบบสอบถาม การสัมภาษณ์เชิงลึก การทดลอง และการสังเกตการณ์สำรวจ เป็นต้น จากผู้ที่โดยสารร่วมกันอยู่ ผู้จัดตั้งองค์กร ผู้ออกนโยบาย เจ้าหน้าที่ภาครัฐ และผู้ที่ส่วนเกี่ยวข้องต่าง ๆ

ในส่วนของการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลร่วมกันนั้น ได้มีการทบทวนเอกสารเกี่ยวกับโครงการคาร์พูลในอดีตทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ และดำเนินการจัดทำโครงการทดลองการใช้รถร่วมกัน (Carpool Campaign) ที่กรมการพัฒนาชุมชน กระทรวงมหาดไทย และสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งหน่วยงานทั้งสองนี้ได้ย้ายมายังศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติฯ ที่ถนนแจ้งวัฒนะ ในการทดลองนี้ได้เริ่มจากการส่งแบบสอบถามไปถึงข้าราชการรวม 600 ท่าน โดยได้มีการตอบรับคืนประมาณ 300 ท่าน และได้ทำการจับคู่ผู้ที่มีความสนใจเข้าร่วมโครงการ 30 คนเพื่อร่วมเดินทางมาทำงานด้วยกัน จากนั้นเมื่อเวลาผ่านไป 2 เดือน จึงได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เข้าร่วมโครงการเพื่อประเมินผล จากการประเมินผลพบว่าผู้เข้าร่วมโครงการมองว่าโครงการนี้มีประโยชน์หลายอย่าง แต่ทุกคนต้องมีวินัย ตรงต่อเวลา และเต็มใจที่จะสละความเป็นส่วนตัวไปบ้าง ในส่วนของหัวหน้าหน่วยงานแม้ว่าจะให้การสนับสนุนโครงการ แต่ยังมองว่าผู้เข้าร่วมโครงการยังมีน้อยอยู่และอาจจะไม่ส่งผลประโยชน์ที่ชัดเจนต่อองค์กร

สำหรับการรวมกลุ่มเดินทางด้วยรถขนาดใหญ่ หรือรถรับส่งบุคลากรนั้น ผู้วิจัยได้ทำการสังเกตการณ์และสัมภาษณ์บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งดูแล พนักงานผู้ใช้บริการจาก

หน่วยงานขนาดใหญ่รวม 10 แห่ง เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการเริ่มต้น การจัดตั้งและการให้เงินสนับสนุน สัญญาและการเลือกบริษัทเดินรถ ขั้นตอนการให้บริการ ประเภทของรถ อุปสรรค และความเห็นของผู้ใช้ โดยสรุปแล้วข้อมูลของแต่ละหน่วยงานใกล้เคียงกันเนื่องจากหน่วยงานที่มีการรวมกลุ่มลักษณะนี้จะเป็นรัฐวิสาหกิจหรือบริษัทมหาชนขนาดใหญ่ที่ถูกกดดันโดยนโยบายของรัฐบาลและสหภาพแรงงาน แต่อาจจะมีความแตกต่างกันในเรื่องของขนาดองค์กรและผลกำไรขององค์กรที่ส่งผลทำให้ลักษณะการรวมกลุ่มแตกต่างกันไป

ในส่วนของรถนักเรียนนั้น ผู้วิจัยได้ทำการศึกษากฎหมายระเบียบ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาประเด็นหลักและอุปสรรคที่ทำให้การใช้รถนักเรียนยังมีอยู่น้อยในเขตกรุงเทพมหานคร งานวิจัยนี้ได้ทำการสัมภาษณ์เก็บข้อมูล สัมภาษณ์เชิงลึกครูอาจารย์ผู้ดูแลเรื่องดังกล่าวใน 9 โรงเรียน ในเขตจตุจักร ทั้งโรงเรียนของกรุงเทพมหานคร และโรงเรียนเอกชน โดยส่งแบบสอบถามไปยังผู้ปกครองนักเรียนจำนวนรวม 619 ฉบับ ใน 5 โรงเรียนที่ดำเนินงานให้บริการรถนักเรียนอยู่ และได้คืนกลับมา 419 ฉบับ เพื่อสอบถามถึงสาเหตุที่เลือกใช้/ไม่เลือกใช้รถนักเรียนสำหรับบุตรหลานของตน พบว่ากฎระเบียบของรัฐบาลเกี่ยวกับรถนักเรียนมีความเข้มงวดเกินไป ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น โดยรัฐบาลไม่มีนโยบายสนับสนุนทางการเงินที่ชัดเจนให้กับโรงเรียน ส่งผลทำให้บางโรงเรียนไม่ดำเนินการจัดให้มีรถนักเรียน ในส่วนของผู้ปกครองในโรงเรียนที่มีรถนักเรียนนั้น บางส่วนไม่อยากให้บุตรหลานตนใช้รถนักเรียน เนื่องจากเป็นห่วงด้านความปลอดภัย ค่าใช้จ่ายสูงเกินไป และอยากเดินทางไปรับส่งบุตรหลานด้วยตนเองแทน

โดยสรุปแล้ว ข้อมูลที่ได้จากทั้งสามกลุ่มแสดงให้เห็นถึงสถานการณ์การโดยสารร่วมกันของชาวกรุงเทพฯ และแสดงให้เห็นว่ารัฐบาลและทุกภาคส่วนควรมีการปรับปรุงนโยบายและให้การสนับสนุนมากขึ้นกับเรื่องดังกล่าว

คำสำคัญ: การโดยสารร่วมกัน, คาร์พูล, รถนักเรียน, การจัดการอุปสงค์การเดินทาง, นโยบายการขนส่ง

ABSTRACT

PROJECT TITLE: Study of Ridesharing Programs in Thailand

NAME OF INVESTIGATOR: Assistant Professor Dr. Jittichai Rudjanakanoknad

MONTH AND YEAR: November 2010

Abstract

This paper presents the situation and obstacles of ridesharing in Thailand especially for Bangkok Metropolitan with the proposed strategies to make these programs successful. Ridesharing in Bangkok for commuting were separated into three main pooling groups, i.e., 1) carpool, the shared use of a personal car by the driver and one or more passengers to commute together, 2) buspool/vanpool, the shared use of a bus or a van by a large group of working community in an organization, and 3) school bus, a share use of an organized bus or a van for students in a particular school. The data for each pool group were collected through several methodologies such as surveys, in-depth interviews, experiments, questionnaires, etc. from pooling participants, organizers, policy makers, government officials, and other relevant stakeholders.

For carpool, several past carpool campaigns in Bangkok were analyzed and comparing with other cities, and then the researcher had designed an actual carpool campaign experiment for two government agencies consisting of 600 officials recently relocated from their old offices in downtown Bangkok to the new Government Complex in suburb Bangkok. In the experiment, 300 survey questionnaires were returned from these government officers and 30 people were matched and set to share vehicles to their workplace. Two months later, in-depth interviews were conducted to evaluate the program results. It was found that most participants view that carpooling can benefit them several ways but each rider must be punctual and willing to forgo their privacy. Although fully support the program, the departmental coordinators' viewed that the numbers of carpool participants are still minimal and might not make significant benefits.

For buspool/vanpool, observations and interviews of key personals, employees, and organizers from ten large organizations with buspool programs in Bangkok were conducted. The data reveal buspool characteristics such as initiation, organizing and

subsidizing policy, contract and operator selection, steps in providing services, vehicle types, obstacles, and user perspectives. The data show that most buspool programs were similar since the organizations were forced by the government policy and internal labor union. The differences among their quality of service are due to organization size and their profitability.

For school bus, the related law and policy, research and past experiences were analyzed to identify key issues and obstacles of existing school bus situation in Bangkok. The study includes 1,000 questionnaires of elementary school students' parents and in-depth interviews of 20 teachers from 12 different public and private schools, with and without school bus operation. The data imply that the government policy regarding a school bus is excessive rigorous and causes expensive operator cost without sufficient subsidization; therefore, some schools opt to not operate school buses to avoid responsibilities and put away children commuting duties to their own parents, public transportation, and even some unregistered vanpool operators in front of their schools.

In conclusion, data from these three aforementioned groups describing the ridesharing situation in Bangkok suggest that policy changes and additional supports are needed from both government and organizations to encourage more actual ridesharing programs. Lastly, the paper summarizes strategic plans to encourage sustainable ridesharing programs in Bangkok.

Key Words: Ridesharing, Carpooling, School Bus, Travel Demand Management, Transportation Policy