

แนวทางการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียนในกรุงเทพมหานคร



นางสาวอัจฉรา ลีมณฑล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ภาควิชาวิศวกรรมโยธา

คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2552

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

GUIDELINES ON INCREASE IN SCHOOL BUS RIDERSHIP IN BANGKOK



Ms. Achara Limmonthol

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Engineering Program in Civil Engineering

Department of Civil Engineering

Faculty of Engineering

Chulalongkorn University

Academic Year 2009

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

แนวทางการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียนในกรุงเทพมหานคร

โดย

นางสาว อัจฉรา สัมมณฑล

สาขาวิชา

วิศวกรรมโยธา

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก อาจารย์ ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาดำเนินการตามหลักสูตรปริญญาโท

..... คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์

(รองศาสตราจารย์ ดร.บุญสม เลิศหิรัญวงศ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร. สรวิศ นฤปิติ)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(อาจารย์ ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(ดร. ชัชวาล สิมะสกุล)

ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อัจฉรา ลิ้มมณฑล : แนวทางการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียนในกรุงเทพมหานคร.
(GUIDELINES ON INCREASE IN SCHOOL BUS RIDERSHIP IN BANGKOK)
อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : อ.ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ, 145 หน้า.

รถรับส่งนักเรียนเป็นรูปแบบหนึ่งของการใช้รถโดยสารร่วมกัน เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางให้แก่นักเรียน การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนของผู้ปกครองนักเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยได้ทำการศึกษาโรงเรียนกลุ่มตัวอย่างในเขตจตุจักรจำนวน 5 โรงเรียน ซึ่งในการเก็บรวบรวมข้อมูลนี้ จะใช้การสัมภาษณ์ฝ่ายบริการของโรงเรียน ซึ่งมีหน้าที่ดูแลการให้บริการรถรับส่งนักเรียนอยู่ รวมทั้งแจกแบบสอบถามแก่ผู้ปกครองนักเรียน ซึ่งได้รับแบบสอบถามคืน จำนวน 419 ชุด จากจำนวนทั้งหมด 619 ชุด จากนั้นจึงนำไปวิเคราะห์ทางสถิติเบื้องต้นและสร้างแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยจากผลการวิเคราะห์ พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ ลักษณะทางกายภาพของผู้ปกครอง โดยปัจจัยที่มีผลให้ผู้ปกครองมีแนวโน้มจะเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากกว่ารูปแบบการเดินทางอื่น ได้แก่ อาชีพของผู้ปกครองที่ประกอบธุรกิจส่วนตัวและลูกจ้างเอกชน ผู้ปกครองที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนสูง และ มีบุตรหลานมากกว่า 1 คน ศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกัน นอกจากนี้ปัจจัยหลักที่มีผลให้ผู้ปกครองไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน คือ ที่พักอาศัยอยู่ใกล้โรงเรียน และ สภาพสังคมไทยที่นิยมเลี้ยงดูบุตรหลานอย่างใกล้ชิด ผลจากการวิเคราะห์แบบสอบถาม จะเสนอเป็นแนวนโยบายต่อหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมต่อทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ ในการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียน การศึกษาและเสนอแนะแนวนโยบาย พบว่าปัญหาที่สำคัญของการจัดบริการ คือ ไม่มีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินการให้มีประสิทธิภาพ ดังนั้น จึงควรเริ่มต้นจากการรณรงค์ให้ทุกฝ่ายตระหนักถึงประโยชน์และความสำคัญของการบริการรถรับส่งนักเรียน เพื่อดำเนินการจัดสรรงบประมาณจากภาครัฐอย่างจริงจังมาใช้ในการจัดบริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งมีผลให้ผู้ปกครองตัดสินใจใช้บริการเพิ่มขึ้น

ภาควิชา วิศวกรรมโยธา..... ลายมือชื่อนิสิต..... อัจฉรา ลิ้มมณฑล.....

สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา..... ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....

ปีการศึกษา 2552.....

##5170523921 :MAJOR CIVIL ENGINEERING

KEYWORDS: SCHOOL BUS / CHOICE MODEL / TRAVEL BEHAVIOR / RIDESHARE /
URBAN TRANSPORTATION/

ACHARA LIMMONTHOL: GUIDELINES ON INCREASE IN SCHOOL BUS
RIDERSHIP IN BANGKOK. THESIS ADVISOR: JITTICHA
RUDJANAKANOKNAD. Ph.D., 145 pp.

School bus is one of ridesharing modes for commuting to schools by children. School bus, if successfully implemented, would reduce peak-hour automobile travels and increase student's travel safety. The objective of this study is to unveil the factors influencing parental decisions regarding their child's use of school bus in Bangkok. Five schools with school buses in Chatuchak District, inner Bangkok, were studied. This includes interviews of key managing teachers and questionnaire distribution to students' parents. 419 of 619 questionnaires were returned and analyzed using descriptive statistics as well as logit choice model equations. The results reveal parents' characteristics which are likely to use school bus than others such as have business owners or business employees occupations, have high income and have more than one child in a particular school. Main reasons of why parents are not using the service are due to short school trip distance and Thai culture of parental care. The study data suggest that to government and private sectors would develop strategies to both schools and parents to promote the use of school bus by showing the benefits and importance of school bus service and government agencies should allocate more funds in order to persuade parents to use more school bus services.

Department: Civil Engineering..... Student's signature จักรกฤษณ์ วัฒนศิริกุล

Field of study: Civil Engineering..... Advisor's signature / /

Academic year: 2009.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี โดยได้รับความกรุณาอย่างยิ่งจาก อาจารย์ ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ อาจารย์ที่ปรึกษาที่ได้ให้แนวคิด คำปรึกษา คำแนะนำ ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องในการทำวิทยานิพนธ์ตั้งแต่เริ่มต้นจนสำเร็จเสร็จสิ้น ซึ่งข้าพเจ้ารู้สึกซาบซึ้งใจในความดูแลเอาใจใส่เป็นอย่างดี จึงขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร. สรวิศ นฤปิติ และ ดร. ชัชวาล สิมะสกุล ที่กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำ ให้ความรู้และสละเวลามาเป็นคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และขอขอบพระคุณคณาจารย์ สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่งและจราจร ภาควิชาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้อันเป็นประโยชน์ทั้งในการทำวิจัยและการประกอบอาชีพในอนาคตแก่ข้าพเจ้า

สุดท้ายนี้ขอกราบขอบพระคุณพ่อ แม่ ที่คอยอบรมสั่งสอน ดูแล และห่วงใย รวมทั้งพี่น้องที่คอยเป็นกำลังใจและร่วมยินดีกับข้าพเจ้าเสมอมา ครอบครัวเป็นกำลังใจที่ดีและแรงผลักดันที่ทำให้ข้าพเจ้าสามารถประสบความสำเร็จได้ในวันนี้

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญรูป.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
1.5 แนวทางการดำเนินงานวิจัย.....	3
1.6 แผนการดำเนินงาน.....	5
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 ความเป็นมาของรถรับส่งนักเรียน.....	6
2.2 กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง.....	7
2.2.1 กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนในประเทศไทย.....	8
2.2.2 กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนในต่างประเทศ.....	11
2.3 นโยบายสนับสนุนการวางแผนจัดการรถรับส่งนักเรียน.....	13
2.3.1 โครงการประกวดแผนการจัดระบบรถรับส่งนักเรียนต้นแบบ (กรมการขนส่งทางบก 2552).....	14
2.3.2 โครงการเดินรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	16
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	20
2.4.1 งานวิจัยในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน.....	20
2.4.2 งานวิจัยในต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน.....	23
2.5 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	24

2.6 บทสรุปของการทบทวนเอกสาร.....	25
2.6.1 บทสรุปของการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและข้อบังคับ ของรกรับส่งนักเรียน.....	25
2.6.2 บทสรุปของการทบทวนงานวิจัยเกี่ยวกับรกรับส่งนักเรียน.....	25
2.6.3 บทสรุปประเด็นสำคัญในการทบทวนงานวิจัยเกี่ยวกับรกรับส่งนักเรียน เพื่อศึกษาวิจัยต่อไป.....	26
บทที่ 3 ขั้นตอนการวิจัย	27
3.1 การวิจัยในโรงเรียนที่ไม่มีรกรับส่งนักเรียนให้บริการหรือมีผู้ประกอบการ ภายนอกให้บริการ.....	29
3.2 การวิจัยในโรงเรียนที่มีรกรับส่งนักเรียนให้บริการ.....	31
3.2.1 ประเด็นหลักที่สัมภาษณ์ฝ่ายบริการที่ดูแลการให้บริการรกรับส่งนักเรียน..	32
3.2.2 ประเด็นหลักในแบบสอบถามที่ใช้เก็บข้อมูลจากผู้ปกครอง.....	33
3.3 แนวทางการวิจัย.....	36
3.4 สถิติและเทคนิคที่ใช้ในการทดสอบ.....	36
บทที่ 4 ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจเบื้องต้น.....	37
4.1 ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการให้บริการรกรับส่งนักเรียนในโรงเรียนที่มีรกรับส่ง นักเรียนให้บริการ.....	37
4.1.1 โรงเรียนประจักษ์วิทยาคม.....	37
4.1.2 โรงเรียนทับทอง.....	48
4.1.3 โรงเรียนแหม่มสอาด (ประถม).....	62
4.1.4 โรงเรียนจินดาอนุกุล.....	72
4.1.5 โรงเรียนคาราทร.....	84
4.1.6 โรงเรียนสตรีวรนาถบางเขน.....	94
4.2 ข้อมูลเบื้องต้นจากการสัมภาษณ์ฝ่ายบริการในโรงเรียนที่ไม่มีรกรับส่งนักเรียน ให้บริการ.....	95
4.2.1 โรงเรียนวัดเสมียนนารี.....	95
4.2.2 โรงเรียนเสนานิคม.....	96
4.2.3 โรงเรียนเซนต์จอห์น (ประถม).....	98
4.3 สรุปข้อมูลการให้บริการรกรับส่งนักเรียนโดยรวมของโรงเรียนทั้งหมด.....	99

บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเปรียบเทียบ.....	100
5.1 การเปรียบเทียบข้อมูลเชิงสถิติ.....	100
5.1.1 ข้อมูลลักษณะทางสังคมของแต่ละครัวเรือน.....	102
5.1.2 ปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางไป-กลับโรงเรียน.....	103
5.2 การวิเคราะห์ทางสถิติของปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง.....	107
5.3 การพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง.....	113
5.4 บทสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเปรียบเทียบ.....	125
บทที่ 6 การจัดทำข้อเสนอแนะ.....	127
6.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโรงเรียน.....	127
6.2 ข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานภาครัฐ.....	130
6.3 บทสรุปสำหรับข้อเสนอแนะนโยบาย.....	133
บทที่ 7 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	135
7.1 สรุปผลการศึกษา.....	135
7.1.1 ผลการศึกษาที่ได้จากการทบทวนเอกสาร.....	135
7.1.2 ข้อเสนอสรุปจากการสัมภาษณ์ฝ่ายบริการของโรงเรียน.....	137
7.1.3 ผลการวิเคราะห์แบบสอบถาม.....	138
7.2 ข้อเสนอแนะ.....	139
7.3 แนวทางการวิจัยในขั้นต่อไป.....	139
รายการอ้างอิง.....	140
ภาคผนวก.....	142
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	145

ศูนย์วิทยุโทรพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1-1 แผนการดำเนินงานวิทยานิพนธ์.....	5
2-1 ข้อเปรียบเทียบระหว่างพระราชบัญญัติขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติรถยนต์.....	10
3-1 ตัวอย่างรายชื่อโรงเรียนที่จะทำการเก็บข้อมูลเพิ่มเติม.....	35
4-1 โรงเรียนที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลในเบื้องต้น.....	37
4-2 ข้อปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครอง รร. ประชาชนเวศน์สนใจใช้บริการ.....	47
4-3 ข้อปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครองโรงเรียนทับทองสนใจใช้บริการ.....	60
4-4 ข้อปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครอง รร. แยมสอาดสนใจใช้บริการ.....	71
4-5 ข้อปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครอง รร. จินดานุกุลสนใจใช้บริการ.....	83
4-6 ข้อปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครอง รร. ดาราพรสนใจใช้บริการ.....	92
5-1 แสดงลักษณะทางกายภาพของโรงเรียนต่างๆ.....	100
5-2 เปรียบเทียบเปอร์เซ็นต์ผู้ใช้บริการระหว่างประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	101
5-3 จำนวนผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน จำแนกตามอาชีพ.....	102
5-4 จำนวนผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน จำแนกระดับการศึกษา.....	103
5-5 ปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อต้องใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	104
5-6 สาเหตุที่ผู้ปกครองไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	105
5-7 ข้อปรับปรุงที่อาจมีผลให้ผู้ปกครองใช้บริการเพิ่มขึ้น.....	106
5-8 จำแนกจำนวนรถยนต์ของครัวเรือนและจำนวนผู้ปกครองทั้งสองกลุ่ม.....	112
5-9 ค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละปัจจัยในแบบจำลองการเดินทางแต่ละโรงเรียน.....	114
5-10 ค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละปัจจัยในแบบจำลองการเดินทางที่ปรับแก้แล้ว.....	115
5-11 ค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละปัจจัยในแบบจำลองการเดินทางที่สร้างตามสมมติฐานต่างๆ.....	120
5-12 ค่าสัมประสิทธิ์ของปัจจัยที่สร้างขึ้นโดยใช้สมมติฐานต่างๆ ซึ่งปรับแก้แล้ว.....	121

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
2-1 รณรงค์เชิญชวนเข้าร่วมโครงการประกวดแผนการจัดระบบรถรับส่งนักเรียนต้นแบบ.....	14
2-2 สติกเกอร์โครงการ.....	17
2-3 หน้าที่รับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนของแต่ละหน่วยงาน.....	19
3-1 หน้าที่รับผิดชอบของผู้ให้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	28
3-2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้ปกครองนักเรียน.....	28
3-3 ประเด็นหลักที่จะสัมภาษณ์โรงเรียนที่ไม่มีรถให้บริการ.....	31
3-4 ประเด็นหลักที่จะสัมภาษณ์ฝ่ายบริการในโรงเรียนที่มีรถให้บริการ.....	33
4-1 ที่ตั้งโรงเรียนประจักษ์.....	38
4-2 รถรับส่งนักเรียนของ รร.ประจักษ์.....	39
4-3 วิธีการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน รร.ประจักษ์.....	41
4-4 วิธีการเดินทางกลับจากโรงเรียนของนักเรียน รร.ประจักษ์.....	42
4-5 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครอง รร.ประจักษ์ที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	43
4-6 สาเหตุที่ผู้ปกครอง รร.ประจักษ์เลือกใช้บริการ.....	44
4-7 ปัจจัยที่ผู้ปกครอง รร.ประจักษ์คำนึงถึง.....	44
4-8 ปัญหาที่พบจากการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน รร.ประจักษ์.....	45
4-9 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครอง รร.ประจักษ์ที่เลือกเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ.....	46
4-10 สาเหตุที่ผู้ปกครอง รร.ประจักษ์ไม่ใช้บริการ.....	46
4-11 ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียน รร.ประจักษ์เอง.....	48
4-12 ที่ตั้งโรงเรียนทับทอง.....	49
4-13 ทางเข้าโรงเรียน เป็นซอยเล็ก ถนนขนาด 2 ช่องทางจราจร.....	50
4-14 รถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนทับทอง.....	51
4-15 วิธีการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน โรงเรียนทับทอง.....	54
4-16 วิธีการเดินทางกลับจากโรงเรียนของนักเรียน โรงเรียนทับทอง.....	55
4-17 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนทับทองที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	56
4-18 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนทับทองใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	56
4-19 ปัจจัยที่ผู้ปกครองโรงเรียนทับทองคำนึงถึง.....	57
4-20 ปัญหาที่พบจากการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนทับทอง.....	58
4-21 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนทับทองที่เลือกเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ.....	59

รูปที่	หน้า
4-22 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนทับทองไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	59
4-23 ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียน โรงเรียนทับทองเอง.....	61
4-24 ที่ตั้งโรงเรียนแย้มสอาด.....	62
4-25 รถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนแย้มสอาด.....	64
4-26 วิธีเดินทางมาโรงเรียนของนร. โรงเรียนแย้มสอาด.....	66
4-27 วิธีการเดินทางกลับของนร. โรงเรียนแย้มสอาด.....	66
4-28 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนแย้มสอาดที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	67
4-29 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนแย้มสอาดเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	68
4-30 ปัจจัยที่ผู้ปกครองโรงเรียนแย้มสอาดคำนึงถึง.....	68
4-31 ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนแย้มสอาด.....	69
4-32 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนแย้มสอาดที่เลือกเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ.....	70
4-33 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนแย้มสอาดไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	70
4-34 ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียน รร.แย้มสอาดเอง.....	72
4-35 ที่ตั้งโรงเรียนจินดาอนุกุล.....	73
4-36 ทางเข้าโรงเรียนจินดาอนุกุล.....	73
4-37 รถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนจินดาอนุกุล.....	75
4-38 วิธีเดินทางมาโรงเรียนของนร. โรงเรียนจินดาอนุกุล.....	77
4-39 วิธีการเดินทางกลับของนร. โรงเรียนจินดาอนุกุล.....	78
4-40 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนจินดาอนุกุลที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	79
4-41 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนจินดาอนุกุลเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	79
4-42 ปัจจัยที่ผู้ปกครองโรงเรียนจินดาอนุกุลคำนึงถึง.....	80
4-43 ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนจินดาอนุกุล.....	81
4-44 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนจินดาอนุกุลที่เลือกเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ.....	82
4-45 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนจินดาอนุกุลไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	82
4-46 ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียน รร.จินดาอนุกุลเอง.....	84
4-47 ที่ตั้งโรงเรียนคาราทร.....	85
4-48 วิธีเดินทางมาโรงเรียนของนร. โรงเรียนคาราทร.....	87
4-49 วิธีการเดินทางกลับของนร. โรงเรียนคาราทร.....	87
4-50 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนคาราทรที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	88
4-51 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนคาราทรเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน.....	89

รูปที่	หน้า
4-52 ปัจจัยที่ผู้ปกครองโรงเรียนคาราทรคำนึงถึง.....	89
4-53 ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรับส่งนักเรียน โรงเรียนคาราทร.....	90
4-54 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนคาราทรที่เลือกเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ.....	91
4-55 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนคาราทรไม่ใช้บริการรับส่งนักเรียน.....	91
4-56 ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียน รร.คาราทรเอง.....	93
4-57 ที่ตั้งโรงเรียนสตรีวรนาถบางเขน.....	94
4-58 ที่ตั้งโรงเรียนวัดเสมียนนารี.....	95
4-59 ที่ตั้งโรงเรียนเสนานิกม.....	97
4-60 ที่ตั้งโรงเรียนเซนต์จอห์น.....	98
5-1 แสดงเปอร์เซ็นต์ผู้ปกครองทั้งสองกลุ่มที่มีจำนวนบุตรหลานเท่ากัน.....	108
5-2 กราฟความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและเปอร์เซ็นต์ผู้ปกครองทั้งสองกลุ่ม.....	109
5-3 กราฟความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและเปอร์เซ็นต์สะสมผู้ปกครองสองกลุ่ม.....	110
5-4 กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยและเปอร์เซ็นต์ของผู้ปกครอง.....	111

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับแนวทางการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยศึกษาวิจัยในด้าน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนและนโยบายสนับสนุนการให้บริการจากภาครัฐและหน่วยงานต่างๆที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมดูแลการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน รวมทั้งเก็บรวบรวมข้อมูล การจัดบริการ จากฝ่ายบริการของ โรงเรียน และข้อมูลการเดินทางของนักเรียนจาก ผู้ปกครอง และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียน เพื่อเสนอแนะแนว นโยบายที่เหมาะสมต่อผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ ซึ่งนำไปสู่เป้าหมายที่สำคัญ คือ สามารถเพิ่มปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียนได้

ในปัจจุบัน รถรับส่งนักเรียนเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการใช้ยานพาหนะร่วมกันในการเดินทางไปโรงเรียน เพื่อลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลของผู้ปกครองที่เดินทางมาส่งบุตรหลานด้วยตนเอง ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด นอกจากนี้การใช้รถโดยสารร่วมกันยังช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งพบว่า ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง นับเป็นปัญหาที่สำคัญมากในสถานะเศรษฐกิจปัจจุบัน แต่ เนื่องจากรถรับส่งนักเรียนที่ให้บริการอยู่ยังไม่ได้รับความนิยมนจากผู้ปกครองและนักเรียนเท่าที่ควร โดยจากการศึกษาพบปัญหาที่สำคัญคือ รถรับส่งนักเรียนส่วนใหญ่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนดและการให้บริการรถรับส่งนักเรียนที่มีมาตรฐานจะมีค่าดำเนินการสูง ส่งผลให้ค่าบริการรถรับส่งนักเรียนค่อนข้างสูงด้วย ผู้ปกครอง จึง ไม่นิยมใช้บริการ เท่าที่ควร งานวิจัยฉบับนี้ ได้ทำการ ศึกษาถึงกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน ปัจจัยที่มีผลทำให้รถรับส่งนักเรียนไม่เป็นที่นิยม รวมทั้งหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงการให้บริการรถรับส่งนักเรียนที่มีอยู่ เพื่อ เสนอแนะเป็นนโยบาย ในการจัดบริการ เพื่อให้รถรับส่งนักเรียนได้รับการตอบรับจากผู้ปกครองและนักเรียนเพิ่มขึ้น

จากงานวิจัยที่ผ่านมา พบว่า มีการศึกษาในภาพรวมที่เกี่ยวข้องกับบริการรถรับส่งนักเรียน เช่น สถิติการเกิดอุบัติเหตุ แนวทางป้องกันอุบัติเหตุ รายละเอียดทั่วไป เกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของผู้ประกอบการ เป็นต้น โดยงานวิจัยที่ผ่านมา ยังไม่มีการศึกษาถึงสาเหตุที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง ปัจจัยที่ทำให้รถรับส่งนักเรียนไม่ได้รับความนิยมน ดังนั้น

งานวิจัยฉบับนี้มุ่งเน้นไปที่การศึกษาหาสาเหตุที่แท้จริงที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้/ไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน เพื่อเป็นแนวทางให้โรงเรียนที่ยังไม่มีรถให้บริการ เริ่มต้นดำเนินการให้บริการเอง และโรงเรียนที่มีรถให้บริการอยู่แล้ว มีผู้ปกครองสนใจใช้บริการเพิ่มขึ้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาการจัดการรถรับส่งนักเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร และเสนอเป็นแนวนโยบายสำหรับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อเพิ่มปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียน โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาถึงการดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้งโรงเรียนเอกชนและโรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร ในด้าน
 - กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน
 - งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน
 - นโยบายสนับสนุนการวางแผนจัดการรถรับส่งนักเรียน
- 2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน
- 3) เพื่อศึกษาสาเหตุที่ผู้ปกครองไม่ใช้รถรับส่งนักเรียน
- 4) เพื่อหาแนวทางในการสนับสนุนการใช้รถรับส่งนักเรียนที่เหมาะสมต่อทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้ได้ทำการศึกษากฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน รวมถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้/ไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน และกำหนดแนวนโยบายการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน เพื่อให้รถรับส่งนักเรียนได้รับการสนับสนุนจากโรงเรียนและหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง โดยการศึกษา เก็บข้อมูลในงานวิจัยนี้เน้นไปที่โรงเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร (สังกัดสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน และสำนักงานการศึกษา กรุงเทพมหานคร) ทั้งที่มีและไม่มีรถรับส่งนักเรียน โดยโรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการอยู่ในปัจจุบันนั้น มีทั้งโรงเรียน เป็นผู้ดำเนินการและให้บริการรถรับส่งนักเรียนเอง หรือจ้างผู้ประกอบการมาทำแทน ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลทั้งจากฝ่ายที่มีหน้าที่ดูแลการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนและใช้แบบสอบถามเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ปกครอง ด้วย ส่วนในโรงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการอยู่หรือ มีผู้ให้บริการภายนอกมาให้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมดูแลของโรงเรียน ผู้วิจัย ได้เก็บข้อมูลจากโรงเรียนถึงสาเหตุที่ทางโรงเรียนไม่ดำเนินการ

ให้บริการรับส่งนักเรียนเอง รวมจำนวนทั้งสิ้น 9 โรงเรียน ทั้งนี้ ข้อมูลที่เก็บรวบรวม ทั้งหมดได้นำมาวิเคราะห์และเสนอแนะเป็นแนวนโยบายที่เหมาะสมเพื่อ เป็นแนวทางในการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียนในกรุงเทพมหานครต่อไป

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัยนี้ ได้แก่

- 1) ทราบถึงกฎหมายและข้อบังคับที่ใช้ควบคุมดูแลการให้บริการรับส่งนักเรียน
- 2) มาตรการด้านความปลอดภัยของการให้บริการรับส่งนักเรียน
- 3) แผนการดำเนินการให้บริการรับส่งนักเรียนที่เหมาะสม
- 4) ทราบถึงปัจจัยที่มีผลทำให้ผู้ปกครองนักเรียนเลือกใช้บริการรับส่งนักเรียน
- 5) สามารถกำหนดแนวทางที่เหมาะสมต่อผู้ให้บริการและผู้ให้บริการ เพื่อเพิ่มปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียน

1.5 แนวทางการดำเนินงานวิจัย

ประกอบไปด้วย 6 ขั้นตอนสำคัญ ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การทบทวนเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน

ในขั้นตอนนี้ ได้ทำการสืบค้นข้อมูลต่างๆที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน เช่น กฎหมาย ข้อบังคับ นโยบายที่สนับสนุนการจัดการรถรับส่งนักเรียน รวมทั้งงานวิจัยทั้งใน ประเทศ และต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน

ขั้นตอนที่ 2 การเตรียมแบบสอบถาม

ในขั้นตอนนี้ ผู้วิจัยได้ออกแบบแบบสอบถามเพื่อใช้เก็บข้อมูลจากผู้ปกครองนักเรียนของโรงเรียนกลุ่ม ตัวอย่างที่อยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและมีรถรับส่งนักเรียนให้บริการอยู่ โดยสอบถามถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเลือกรูปแบบการเดินทางมาโรงเรียน เช่น ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้/ไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ข้อเสนอแนะ ข้อควรปรับปรุงของรถรับส่งนักเรียนที่มีให้บริการอยู่ เป็นต้น เพื่อนำเสนอแนวทางที่เหมาะสมต่อไป

ขั้นตอนที่ 3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในขั้นตอนนี้ ได้แบ่งการสำรวจออกเป็น โรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ ซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของโรงเรียน โค ๒ สอบถามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการจากฝ่ายที่มีหน้าที่ดูแลการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนที่เลือกมาเป็นกลุ่มตัวอย่างและแจกแบบสอบถามแก่ผู้ปกครองนักเรียน ส่วนโรงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ ได้สอบถามข้อมูลเกี่ยวกับ สาเหตุ นโยบายในอนาคตเกี่ยวกับการจัดบริการ วิธีการเดินทางของนักเรียน

ขั้นตอนที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในขั้นตอนนี้เป็นการนำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจจากโรงเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างที่สนใจ ทั้งโรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการและโรงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ รวมทั้งข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามผู้ปกครองมาวิเคราะห์ โดยอาศัยแนวทางตามเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องตามที่ได้ศึกษามาแล้ว

ขั้นตอนที่ 5 การสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

ในขั้นตอนนี้ได้สรุปผลการศึกษา โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับปัจจัยต่างๆที่มีผลเกี่ยวข้องกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะที่ใช้ปรับปรุงการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในปัจจุบันได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากที่สุด เพื่อช่วยเพิ่มปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียน

ขั้นตอนที่ 6 เสนอแนะแนวทางในเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียนแก่หน่วยงานต่างๆ

ในขั้นตอนนี้ได้รวบรวมแนวนโยบายที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อการให้บริการรถรับส่งนักเรียน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการเริ่มต้นให้บริการรถรับส่งนักเรียนสำหรับโรงเรียนที่ยังไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ และใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการให้บริการสำหรับโรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการอยู่แล้ว

1.6 แผนการดำเนินงาน

การทำวิทยานิพนธ์เรื่องนี้ ใช้เวลาดำเนินงานทั้งสิ้น 10 เดือน ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2552 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ 2553 ดังแสดงในตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 แผนการดำเนินงานวิทยานิพนธ์

ขั้นตอนการศึกษา	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.
1. การทบทวนเอกสารและงานวิจัย										
2. การเตรียมแบบสอบถาม										
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล										
4. การวิเคราะห์ข้อมูล										
5. การสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ										
6. การสรุปผล จัดทำรายงาน										

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบันนี้ มีเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนทั้งในประเทศและต่างประเทศเป็นจำนวนมาก โดยส่วนมากเป็นการศึกษาในภาพรวมถึงสถิติการเกิดอุบัติเหตุ การลดการใช้พลังงาน มาตรการด้านความปลอดภัย การวิจัยนี้ได้ทบทวนเอกสารต่าง ๆ เหล่านี้ เพื่อเป็นการศึกษาถึงปัญหาและประเด็นที่งานวิจัยที่ผ่านมาไม่ได้สืบค้นไว้ และใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการวิจัยในขั้นต่อไป โดยแบ่งเป็นหัวข้อย่อยๆ ได้แก่ ความเป็นมาของรถรับส่งนักเรียน กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ รวมทั้งศึกษานโยบายจากภาครัฐที่สนับสนุนการให้บริการรถรับส่งนักเรียน และงานวิจัยในอดีตที่ผ่านมา โดยผลที่ได้จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยนี้ ส่วนหนึ่งใช้เป็นแนวทางในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียน ดังรายละเอียดในบทต่อไป และบางส่วนนำมาซึ่งการกำหนดแนวทางที่เหมาะสมกับประเทศไทย เพื่อปรับปรุงการดำเนินการรถรับส่งนักเรียนให้เป็นไปตามมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีผู้ปกครองสนใจใช้บริการเพิ่มขึ้น

2.1 ความเป็นมาของรถรับส่งนักเรียน

จากบทความ “(2526-2548) 22 ปี ‘รถโรงเรียน’ ความพยายามที่ยังไม่สำเร็จ ” เกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งได้ตระหนักถึงความสำคัญของรถรับส่งนักเรียนที่เป็นการเดินทางที่ปลอดภัยเทียบเท่าหรือสูงกว่าเครื่องบินพาณิชย์ พบว่า ในปี 2551 มีนักเรียนเพียงร้อยละ 7.3 ที่เดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน ทั้งนี้มีการศึกษาถึงความเป็นมาและโครงการที่สนับสนุนการดำเนินการรถรับส่งนักเรียนในช่วง พ.ศ. 2526 ถึง พ.ศ. 2548 ไว้ดังนี้

- พ.ศ. 2526 มีการประกาศกฎกระทรวงฉบับที่ 22 (พ.ศ.2526) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ว่าด้วย ‘รถโรงเรียน’ เป็นครั้งแรก
- พ.ศ. 2527 - 2532 สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชนร่วมกับกรมการขนส่งทางบก รมรศให้ผู้ประกอบการรถโรงเรียนให้ปรับปรุงแก้ไขลักษณะของรถโรงเรียนให้ถูกต้องตามกฎหมายกฎกระทรวง ฉบับที่ 22 และจัดบริการรถรับส่งนักเรียนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- พ.ศ. 2534 สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชน ส่งเสริมให้เอกชนกู้ยืมเพื่อลงทุนซื้อรถรับส่งนักเรียน วงเงิน 500 ล้านบาท แต่ไม่ได้รับการตอบสนองจากภาคเอกชน

- พ.ศ. 2535 กรุงเทพมหานคร จัดโครงการเงินกู้ยืมจากธนาคารกรุงไทย เพื่อส่งเสริมให้โรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร แต่ไม่ได้รับความนิยมน
- พ.ศ. 2536 กระทรวงศึกษาธิการออกระเบียบว่าด้วยการควบคุมดูแลการใช้รถรับส่งนักเรียน ซึ่งมีรายละเอียดเพิ่มเติมจากกฎกระทรวงเล็กน้อย
- พ.ศ. 2537-2540 กรุงเทพมหานคร ซื้รถโดยสารจาก ขสมก. และจัดเดินรถรับส่งนักเรียนในรูปแบบรถโดยสารประจำทาง ตามมติ คจร . แต่ประสบปัญหาขาดทุนต่อเนื่องจึงต้องยกเลิกโครงการ
- พ.ศ. 2540 สจร.และกระทรวงศึกษาธิการร่วมกับสถาบันการเงินของรัฐให้ออกชนหรือโรงเรียนกู้เงินเพื่อจัดเช่าซื้อรถ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการยกเว้นภาษีศุลกากร แต่ไม่มีบริษัทเอกชนเข้าร่วมโครงการ และมีเพียงโรงเรียนเอกชนบางแห่งเข้าร่วมโครงการ
- พ.ศ. 2545 กระทรวงศึกษาธิการและขสมก . กำหนดจุดรับส่งนักเรียนในพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร แต่ไม่ได้รับความนิยมน

2.2 กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนรถรับส่งนักเรียนอยู่ 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ .ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ .ศ. 2522 โดยพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับนี้ไม่มีความเกี่ยวข้องกันแต่อย่างใด แต่เป็นการแบ่งข านพหุหน้าที่จดทะเบียนออกตามขนาดของรถเท่านั้น ซึ่งคำนิยามของ รถรับส่งนักเรียน ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 22 (พ.ศ. 2526) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เรียกว่า “รถโรงเรียน” หมายถึง รถที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน และให้หมายความรวมถึงรถที่ผู้ได้รับ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งนำไปใช้ในการรับส่งนักเรียนเพื่อการศึกษาตามปกติ และ รถรับส่งนักเรียน ตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้ใช้รถในการรับจ้างรับส่งนักเรียน พ.ศ. 2547 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ .ศ. 2522 ให้คำนิยามว่า “รถรับส่งนักเรียน” คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลตั้งแต่เจ็ดคนขึ้นไปแต่ไม่เกินสิบสองคน หรือเรียกว่า รถประเภท รย.2 ที่นำไปใช้ในการรับจ้างรับส่งนักเรียน ซึ่งรถรับส่งนักเรียนที่ใช้ในปัจจุบันมีทั้งแบบรถประจำทางมีผลบังคับโดยพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และ รถตู้ มีผลบังคับโดย พระราชบัญญัติรถยนต์ ในงานวิจัยฉบับนี้ ได้ศึกษารายละเอียดของข้อบังคับต่างๆ ในหัวข้อต่อไป

ในส่วนของกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนของต่างประเทศนั้น จากการสืบค้นข้อมูลพบว่า มีเพียงประเทศสหรัฐอเมริกาที่กำหนดกฎข้อบังคับข องลักษณะรถรับส่ง

นักเรียนไว้อย่างชัดเจน คล้ายกับพระราชบัญญัติสำหรับรถรับส่งนักเรียนของประเทศไทย ส่วนในประเทศอื่นๆจากการสืบค้นข้อมูล พบเพียงรายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนที่มีอยู่ในประเทศนั้นๆ เท่านั้น

2.2.1 กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนในประเทศไทย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องและมีผลบังคับใช้เพื่อควบคุมดูแลการใช้รถรับส่งนักเรียนทั้ง 2 ฉบับ มีหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติ ดังนี้

- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัตินี้เป็นพระราชบัญญัติที่ใช้ควบคุมรถรับส่งนักเรียนประเภทรถโดยสารส่วนบุคคลที่มีที่นั่งเกินสิบสองคน ซึ่งมีการแบ่งมาตรฐานของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารออกเป็น 7 มาตรฐาน แต่กำหนดให้รถรับส่งนักเรียนสามารถใช้รถที่เป็นไปตามมาตรฐาน 1 คือ รถปรับอากาศพิเศษ (มีห้องสุขภัณฑ์) มาตรฐาน 2 คือ รถปรับอากาศ (ไม่มีห้องสุขภัณฑ์) หรือ มาตรฐาน 3 คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ โดยลักษณะของรถรับส่งนักเรียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้มีลักษณะ ดังนี้

1) รถรับส่งนักเรียนที่ใช้ต้องเป็นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารตาม มาตรฐาน1 มาตรฐาน 2 หรือ มาตรฐาน3

2) รถรับส่งนักเรียนต้องใช้ตัวรถเป็นสีเหลืองคาดดำรอบตัวรถ ยกเว้นด้านหน้ารถ

3) ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถต้องมีแผ่นป้ายพื้นสีส้ม ซึ่งมีข้อความว่า “รถโรงเรียน” เป็นตัวอักษรสีดำ ให้มีขนาดสามารถมองเห็นได้โดยชัดเจน

4) ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถต้องมีไฟสัญญาณสี เหลือง ซึ่งจะเปิดสัญญาณไฟในขณะที่ใช้รถนั้นรับส่งนักเรียนเท่านั้น

5) กระจกรถต้องโปร่งใสและสามารถมองเห็นภายในและภายนอกตัวรถได้ชัดเจน โดยไม่มีวัสดุใดๆมาติดกระจก ยกเว้นการติดเครื่องหมายตามที่กฎหมายกำหนด

6) รถรับส่งนักเรียนต้องมีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นเพื่อช่วยเหลือนักเรียนเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน ได้แก่ เครื่องดับเพลิง ข้อนทุบกระจก เหล็กชะแลง เป็นต้น

7) มีแผ่นป้ายแสดงข้อความเตือนเรื่องความปลอดภัยในการโดยสาร ซึ่งได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกให้ติดไว้ หรือ เป็นป้ายเตือนตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ติดประกาศ โดยติดไว้ในตำแหน่งที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกได้มีการกำหนดข้อบังคับของการใช้รถรับส่งนักเรียนไว้คือ ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถตามกฎหมายการขนส่งทางบกไม่น้อยกว่า 3 ปี โดยไม่มีประวัติเสียหายที่เกิดจากการขับรถมาก่อน ต้องมีผู้ดูแลนักเรียนซึ่งอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในขณะรับส่งนักเรียน และ ห้ามใช้รถรับส่งนักเรียนบรรทุกนักเรียนเกินจำนวนที่นั่ง หรือ บรรทุกผู้โดยสารอื่น ไปกับนักเรียน ยกเว้นผู้ควบคุมดูแลนักเรียนหรือผู้ปกครอง ทั้งนี้ รถรับส่งนักเรียนต้องส่งนักเรียนให้ถึงสถานที่ที่ตกลงไว้หรือส่งนักเรียนให้แก่ผู้ปกครองเท่านั้น

- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

รถรับส่งนักเรียนจัดอยู่ในประเภทรถโดยสารส่วนบุคคลที่มีที่นั่ง เจ็ดคนขึ้นไป แต่ไม่เกินสิบสองคน ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ .ศ.2522 ซึ่งมีการกำหนดลักษณะของรถรับส่งนักเรียนดังนี้

1) ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถต้องมีแผ่นป้ายพื้นสีส้ม ซึ่งมีข้อความว่า "รถรับ-ส่งนักเรียน" เป็นตัวอักษรสีดำ ให้มีขนาดสามารถมองเห็นได้โดยชัดเจน

2) ด้านหน้าและด้านท้ายของตัวรถต้องมีไฟสัญญาณสีเหลือง ซึ่งจะเปิดสัญญาณไฟในขณะที่ใช้รถนั้นรับส่งนักเรียนเท่านั้น

3) รถรับส่งนักเรียนต้องมีเครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็นเพื่อช่วยเหลือนักเรียนเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน ได้แก่ เครื่องดับเพลิง และหม้อนทูปกระจก ในกรณีที่รถรับส่งนักเรียนมีลักษณะเป็นรถตู้โดยสาร

นอกจากนี้ ยังมีข้อกำหนดอื่นๆสำหรับผู้ที่ต้องการประกอบกิจการ รถรับส่งนักเรียน ต้องยื่นคำขอ ณ ที่ทำการของนายทะเบียนที่รถนั้นอยู่ในเขตความรับผิดชอบ และนำรถเข้าตรวจสภาพพร้อมหลักฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ ซึ่งแบ่งผู้ประกอบการออกเป็น 2 ประเภท คือ บุคคลธรรมดา และ นิติบุคคล ซึ่งใบอนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนจะต้องนำมาต่ออายุทุกๆ 6 เดือนรวมทั้งนำรถเข้าตรวจสภาพด้วยทุกครั้ง โดยรถรับส่งนักเรียนต้องเป็นรถที่ไม่ค้างชำระภาษีประจำปีด้วย

สำหรับผู้ขับรถรับส่งนักเรียนนั้น ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ .ศ. 2522 มีข้อกำหนดให้ผู้ขับรถรับส่งนักเรียน ต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาต เป็นผู้ขับรถทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หรือ ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ หรือ ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล โดยได้รับใบอนุญาตมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี ในส่วนข้อกำหนดสำหรับผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้รถรับส่งนักเรียนต้องจัดให้มีผู้ควบคุมดูแลนักเรียนซึ่งมีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี ประจำอยู่ในรถตลอดเวลาที่มีการรับส่งนักเรียน และห้ามใช้รถรับส่งนักเรียนบรรทุกผู้โดยสารอื่นไปกับนักเรียน ยกเว้นผู้

ควบคุมดูแลนักเรียนหรือผู้ปกครอง ทั้งนี้ ผู้ได้รับอนุญาตต้องส่งนักเรียนให้ถึงโรงเรียน หรือ สถานที่ที่ตกลงกันไว้ หรือ ส่งนักเรียนให้แก่ผู้ปกครองโดยตรง ซึ่งหากผู้ที่ได้รับอนุญาตไม่ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับแล้ว นายทะเบียนสามารถยกเลิกใบอนุญาตประกอบกิจการได้ทันที

ตารางที่ 2-1 แสดงการเปรียบเทียบข้อแตกต่างของพระราชบัญญัติขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติรถยนต์ ซึ่งมีข้อแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย คือ แผ่นป้ายข้อความรถโรงเรียน มีขนาดเล็กกว่าสำหรับข้อกำหนดของพระราชบัญญัติรถยนต์ ซึ่งมีผลบังคับกับรถขนาดเล็ก และพระราชบัญญัติขนส่งทางบกได้มีการกำหนดอุปกรณ์ที่จำเป็นเพิ่มเติมจากพระราชบัญญัติรถยนต์ คือ เหล็กชะแลง

ตารางที่ 2-1 ข้อเปรียบเทียบระหว่างพระราชบัญญัติขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติรถยนต์

	พ.ร.บ. ขนส่งทางบก พ.ศ.2522	พ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ.2522
ลักษณะรถ	รถโดยสารที่นั่ง 12 คน ขึ้นไป	รถโดยสารที่นั่ง 7 คนขึ้นไป แต่ไม่เกิน 12 คน
	ใช้สีเหลืองคาดดำเป็นสีของตัวรถ	ไม่มีการกำหนดสีของตัวถัง
แผ่นป้าย	มีข้อความ "รถโรงเรียน"	มีข้อความ "รถรับ-ส่งนักเรียน"
	ขนาดแผ่นป้าย 35x85 เซนติเมตร	ขนาดแผ่นป้าย 25x60 เซนติเมตร
	ขนาดข้อความสูง 25 เซนติเมตรขึ้นไป	ขนาดข้อความสูง 15 เซนติเมตรขึ้นไป
เครื่องมือที่จำเป็น	เครื่องดับเพลิง	เครื่องดับเพลิง
	หม้อนทูปกระจก	หม้อนทูปกระจก
	เหล็กชะแลง	

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดลักษณะต่างๆของรถรับส่งนักเรียนไว้อย่างชัดเจน ทำให้รถที่นำมาจดทะเบียนเพื่อให้บริการรับส่งนักเรียนไม่สามารถนำไปใช้ในกิจการอื่นๆได้มากนัก อีกทั้งรถรับส่งนักเรียนนำมาให้บริการได้เพียงในช่วงเวลาเช้า - เย็น และใน 1 ปี สามารถนำมาวิ่งรับส่งนักเรียนในช่วงเปิดภาคเรียนประมาณ 8 เดือนเท่านั้น ทำให้ผู้ดำเนินการรถรับส่งนักเรียนไม่ให้ความร่วมมือในการนำรถมาจดทะเบียนให้ถูกต้องตามข้อกำหนด

หากพิจารณากฎหมายและข้อบังคับสำหรับรถทั้งสองประเภท ซึ่งแบ่งแยกออกจากกันตามขนาดของรถ แสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่เป็นเอกภาพสำหรับบังคับใช้กับรถ

รับส่งนักเรียน โดยเฉพาะ แต่กฎหมายที่บังคับใช้นั้น ข้อบังคับขั้นต่ำสำหรับรถแต่ละประเภทคล้ายกัน โดย แตกต่างกันเพียงรายละเอียดย่อยๆ เช่น ข้อความที่แสดงให้ทราบว่า เป็นรถรับส่งนักเรียน แตกต่างกันในขนาดข้อความและขนาดป้าย และอุปกรณ์ที่จำเป็นในรถ

ประเภทของรถรับส่งนักเรียนที่มีให้บริการอยู่ในปัจจุบัน รถรับส่งนักเรียนประเภทรถตู้ มีให้บริการมากกว่าประเภทรถประจำทางหรือรถมินิบัส อาจเนื่องมาจาก รถมินิบัสเป็นรถที่มีขนาดใหญ่ จึงไม่เหมาะสม กับสภาพการจราจรในกรุงเทพมหานคร รวมทั้งการรับส่งนักเรียน ถึงที่พักอาศัยที่อาจอยู่ในซอยเล็ก รถมินิบัส ไม่สามารถเข้าออกได้สะดวก นอกจากนี้รถมินิบัสยังใช้งบประมาณในการลงทุนประกอบกิจการมากกว่ารถขนาดเล็กด้วย

2.2.2 กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนในต่างประเทศ

ประเทศสหรัฐอเมริกา (อ้างอิงจาก <http://www.RoadSafetyThai.org> , 2547)

ในประเทศสหรัฐอเมริกานั้น รถรับส่งนักเรียนถึงร้อยละ 85 ของรถรับส่งนักเรียนทั้งหมดเป็นรถโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งบรรทุกผู้โดยสารได้มากกว่า 16 คน โดยในแต่ละรัฐมีข้อกำหนดต่างกันเล็กน้อย แต่มีการกำหนดเกณฑ์ขั้นต่ำของการให้บริการรถรับส่งนักเรียนไว้ ดังนี้

- 1) กำหนดให้มีที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กเล็ก
- 2) กำหนดให้รถรับส่งนักเรียนที่ผลิตขึ้นใหม่ต้องมีเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง
- 3) กำหนดระยะห่างระหว่างแถวที่นั่งให้แคบกว่ารถโดยสารทั่วไป และกำหนดความสูงขั้นต่ำของพนักพิง เพื่อป้องกันไม่ให้นักเรียนกระเด็นหลุดออกไปจากที่นั่งเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
- 4) กำหนดให้มีสัญญาณเตือนต่างๆติดไว้ที่ตัวรถ เช่น ไฟกระพริบ สัญญาณเตือนให้หยุด และ อุปกรณ์ช่วยเบรก

ในส่วนของข้อกำหนดสำหรับพนักงานขับรถนั้น ตามกฎหมายกำหนดให้พนักงานขับรถต้องมีอายุอย่างน้อย 21 ปี ไม่มีประวัติเสียหาย และ ต้องเข้ารับการอบรมเป็นเวลาอย่างน้อย 6 ชั่วโมง รวมทั้งต้องผ่านการทดสอบและสัมภาษณ์เกี่ยวกับกฎหมายจราจรด้วย โดยต้องจัดให้มีพนักงานผู้ช่วยประจำรถคอยดูแลนักเรียนและบังคับให้เด็กนักเรียนคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลาเดินทาง

สำหรับการวางแผนการให้บริการ ได้คำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก เช่น การกำหนดเส้นทางเดินรถนั้น ต้องจัดเส้นทางให้มีการเลี้ยวตัดผ่านทางแยกให้น้อยที่สุด ไม่ส่งนักเรียนในจุดที่ต้องเดินข้ามถนนเอง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น

สำหรับประเทศอื่น ๆ นั้น ยังไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนเผยแพร่มากนัก ดังนั้นจึงสรุปเพียงรายละเอียดโดยทั่วไปของบริการรถรับส่งนักเรียนนี้

ประเทศสเปน (อ้างอิงจาก School Transportation News 2542, www.stnonline.com)

ในประเทศสเปนมีบริษัทหลายแห่งที่ดำเนินการให้บริการรถโดยสารเพื่อใช้รับส่งนักเรียน โดยแบ่งเป็น 4 หน่วยงาน ที่ดูแลเกี่ยวกับการเดินทางของนักเรียน ประกอบด้วย กระทรวงการศึกษาและวิทยาศาสตร์ (The Ministries of education & science) กระทรวงอุตสาหกรรม (The Ministry of industry) กระทรวงมหาดไทย (The Ministry of interior) และกระทรวงบริหารควบคุมจราจร (The Ministry of General Administration of Traffic Control) ซึ่งแต่ละกระทรวงมีบทบาทในการจัดการขนส่งครอบคลุม 17 เมืองทั่วประเทศ โดยแต่ละเมืองได้ดำเนินการตามข้อกำหนดที่บัญญัติขึ้นเป็นขึ้นกฎหมายในปีค.ศ. 1983 เพื่อปรับปรุงด้านความปลอดภัย คือ กำหนดให้แต่ละโรงเรียนต้องตรวจสอบสภาพของรถรับส่งนักเรียนเป็นประจำทุกปี และกำหนดให้พนักงานขับรถรับส่งนักเรียนปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ ส่วนข้อกำหนดในด้านที่เกี่ยวกับผู้โดยสารนั้น ผู้ให้บริการรถรับส่งนักเรียนต้องใช้นานพาหนะที่มีอายุไม่เกิน 18 ปีในการรับส่งนักเรียน และกำหนดความเร็วในการขับขี่โดยต้องขับรถรับส่งนักเรียนโดยใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วสูงสุดที่กำหนดไว้สำหรับยานพาหนะชนิดอื่นๆ อย่างน้อย 10 กม./ชม. และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ตั้งแต่จุดเริ่มต้นไป ยังปลายทางต้องไม่เกิน 1 ชั่วโมง หากมีการฝ่าฝืนละเมิดกฎนี้ พนักงานขับรถจะถูกพักงานเป็นเวลา 1 ปี นอกจากนี้แล้ว ในอนาคต ได้มีการวางแผนที่จะกำหนดให้ผู้ให้บริการรถรับส่งนักเรียนแต่ละราย ต้องมียานพาหนะอย่างน้อย 5 คัน เพื่อจำกัดจำนวนใบอนุญาตประกอบการเดินทาง

ประเทศออสเตรเลีย (อ้างอิงจาก School Transportation News 2549, www.stnonline.com)

งานบริการรถรับส่งนักเรียนในประเทศออสเตรเลีย แบ่งการดูแลและควบคุมการให้บริการรถรับส่งนักเรียนแยกตามมลรัฐ ซึ่งแบ่งได้ทั้งหมด 7 มลรัฐ ผู้ให้บริการรถรับส่งนักเรียนได้รับอนุญาตจากฝ่าย ที่มีหน้าที่ดูแลด้านการศึกษาให้ดำเนินการใน รูปแบบของบริษัทเอกชนเพื่อให้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งโดยทั่วไป รถโดยสารที่นำมาให้บริการรับส่งนักเรียนใช้รถที่สามารถนำไปใช้งานได้หลายๆด้าน สำหรับประเทศออสเตรเลียนั้น ในเมืองใหญ่ๆที่สำคัญ เด็กนักเรียนส่วนใหญ่มักใช้บริการรถรับส่งนักเรียน เช่น มลรัฐของออสเตรเลียทางใต้ มีเด็กนักเรียนจำนวนมากที่ใช้บริการ ทำให้จำนวนนักเรียนมากเกินจำนวนที่รถรับส่งนักเรียนสามารถให้บริการได้ จึงมีการจัดรถโดยสารที่เป็นรถเสริมขึ้นเพื่อให้บริการในกรณีที่รถรับส่งนักเรียนไม่เพียงพอต่อความต้องการของนักเรียน นอกจากนี้ มลรัฐยังต้องการให้จัดรถรับส่งนักเรียนขึ้น โดยเฉพาะ สำหรับเด็กเล็กซึ่งแบ่งตามอายุและระยะทางระหว่างบ้านกับ โรงเรียนอีกด้วย

ประเทศเบลเยียม (อ้างอิงจาก School Transportation News 2549, www.stnonline.com)

ในแต่ละวัน ประเทศเบลเยียมมีการเดินทางของนักเรียนเป็นจำนวนมาก ทั้งที่ใช้รถรับส่งนักเรียน และระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งต้องใช้รถรับส่งนักเรียน ประมาณ 2,000 คัน เพื่อรองรับนักเรียนที่เดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน ซึ่งมีจำนวนประมาณ 20% ของนักเรียนทั้งหมด ซึ่งในประเทศเบลเยียมมีข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนที่บัญญัติขึ้นใช้ตั้งแต่เดือนมีนาคม ค.ศ. 1993 โดยมีจุดเด่นของข้อบังคับที่กำหนดไว้คือ กำหนดให้มีพื้นที่สำหรับรับส่งนักเรียน และกำหนดให้รถทุกคันต้องรับส่งนักเรียนในพื้นที่ที่กำหนดไว้เท่านั้น ซึ่งจัดเป็นมาตรฐานด้านความปลอดภัยอย่างหนึ่งเช่นกัน

จากข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศนั้น พบว่า กฎหมายและข้อบังคับ รวมทั้งการดำเนินการ มีวัตถุประสงค์ไปในแนวทางเดียวกัน คือ เน้นให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยของเด็กนักเรียน ซึ่งอาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้รถรับส่งนักเรียนในต่างประเทศได้รับการตอบรับจากผู้ปกครองเป็นอย่างดี โดยปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียน อาจใช้เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จของการให้บริการรถรับส่งนักเรียนได้อีกทางหนึ่ง

จากการสืบค้นข้อมูล พบว่า มีรายละเอียดย่อยๆของกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนในต่างประเทศอยู่ไม่มากนัก เนื่องจากที่ผ่านมามีผู้ค้นคว้าวิจัยเกี่ยวกับมาตรฐานของรถรับส่งนักเรียนในต่างประเทศไว้น้อย แต่โดยภาพรวมแล้ว กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนของต่างประเทศค่อนข้างเข้มงวดกว่าประเทศไทย เนื่องจากในต่างประเทศมีข้อกำหนดเกี่ยวกับ การให้บริการรถรับส่งนักเรียนที่เป็นมาตรฐานสากล เช่น Federal Motor Vehicle Safety Standards ได้แยกมาตรฐานสำหรับรถรับส่งนักเรียนไว้ 37 ข้อ และแยกประเภทของรถรับส่งนักเรียนไว้อย่างชัดเจน 7 ประเภท ทั้งนี้ ยังมีการกำหนด น้ำหนักบรรทุกสำหรับรถแต่ละประเภทไว้ด้วย เป็นต้น

2.3 นโยบายสนับสนุนการวางแผนจัดการรถรับส่งนักเรียน

ปัจจุบัน การวางแผนจัดการรถรับส่งนักเรียนในกรุงเทพมหานครมีหน่วยงานหลักที่จัดระบบการให้บริการรถรับส่งนักเรียน คือ กรมการขนส่งทางบก และ กองการขนส่ง สำนักจรรยาและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจุดประสงค์หลัก เพื่อวางแผนการจัดระบบการให้บริการรถรับส่งนักเรียน โดยมุ่งเน้นไปที่ความปลอดภัยของเด็กนักเรียนเป็นหลักเช่นเดียวกับการวางแผนการจัดการรถรับส่งนักเรียนในต่างประเทศ ซึ่งโครงการที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน มีดังนี้

2.3.1 โครงการประกวดแผนการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนต้นแบบ (กรมการขนส่งทางบก 2552)

กรมการขนส่งทางบกได้เล็งเห็นความสำคัญของการบริหารจัดการรถรับส่งนักเรียนที่มีคุณภาพ จึงได้จัดทำ “โครงการประกวดแผนการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนต้นแบบ ” ขึ้นในปีพ.ศ. 2551 โดยได้รับเงินสนับสนุนจากกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ซึ่งกรมการขนส่งทางบกมีการณรงค์เชิญชวนให้โรงเรียนและผู้ประกอบการเดินรถรับส่งนักเรียนส่งแผนการจัดการเข้าประกวด ดังภาพที่ 2-1 และนำแผนการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนที่ชนะการประกวดมาเป็นต้นแบบให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนทุกกลุ่มเป้าหมาย และผู้ที่สนใจสามารถศึกษาทำความเข้าใจและเลือกข้อเด่นของแต่ละแผนไปปรับใช้ในการบริหารจัดการรถรับส่งนักเรียนให้เหมาะสม เพื่อส่งเสริมให้การบริหารจัดการรถรับส่งนักเรียนที่ดำเนินการอยู่มีคุณภาพ ได้มาตรฐานความปลอดภัยและเป็นที่ยังพอใจของนักเรียนและผู้ปกครอง โดยจะต้องควบคุมดูแลโดยรวม ทั้งตัวรถ บุคลากรที่เกี่ยวข้องและวิธีการบริหารจัดการที่ดี ซึ่งทำให้เกิดความนิยมในการใช้รถรับส่งนักเรียนอย่างกว้างขวางมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 2-1 รณรงค์เชิญชวนเข้าร่วมโครงการประกวดแผนการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนต้นแบบ (ภาพจาก <http://www.ryt9.com>)

จากการศึกษาเอกสารผลการประกวดของกรมการขนส่งทางบก สามารถสรุปจุดเด่นของสถาบันการศึกษาที่ชนะการประกวด ได้ดังนี้

- 1) ใช้รถรับส่งนักเรียนตามมาตรฐานที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้

2) มีการจัดอบรมพนักงานขับรถ และพนักงานควบคุมรถเป็นประจำเกี่ยวกับกฎระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ เช่น หลักปฏิบัติในการขับรถอย่างปลอดภัย วิธีแก้ปัญหาฉุกเฉินต่างๆ ในระหว่างเดินทาง วิธีปฐมพยาบาล เป็นต้น

3) ให้ความสำคัญกับเรื่องระบบความปลอดภัย โดยเฉพาะการตรวจสอบคุณภาพของรถ โดยเน้นเป็นโครงการย่อย 2 โครงการ คือ งานตรวจสภาพรถทั้งภายใน ภายนอก เช่น การตรวจสอบความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ต่างๆให้พร้อมใช้งานเสมอ การจัดเก็บอุปกรณ์ให้เรียบร้อย ปลอดภัยกับเด็ก และงานซ่อมบำรุงรถ เช่น การเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง น้ำมันเกียร์ เป็นต้น

4) มีการจัดทำคู่มือปฏิบัติงานสำหรับพนักงานขับรถ พนักงานควบคุมรถ ที่ครอบคลุมข้อมูลที่ควรรู้และแนวทางในการปฏิบัติงานที่ครบถ้วน เช่น การเตรียมพร้อมก่อนปฏิบัติงานที่กำหนดให้พนักงานขับรถต้องแต่งกายตามระเบียบ และติดบัตรพนักงาน โดยมีใบเส้นทาง หรือสมุดทำความเข้าใจจุดรับ และ เวลารับ ให้ละเอียดชัดเจน รวมทั้ง ข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการรับส่งนักเรียน เช่น กรณีรถไปถึงบ้านนักเรียนช้า ต้องโทรแจ้งผู้ปกครอง หรือ หากถึงที่บ้านนักเรียนก่อนเวลา ต้องรอจนกว่านักเรียนจะมาขึ้นรถ เป็นต้น

5) มีการจัดระบบการจราจรภายใน โรงเรียนให้มีความคล่องตัวและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการรับส่งนักเรียน โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัยเป็นสำคัญ

6) มีการประเมินผลระบบงาน โดยการประเมินความพึงพอใจในการใช้บริการจากผู้ปกครอง และนักเรียน

จากโครงการประกวดแผนการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนต้นแบบ ในปีพ.ศ. 2551 ซึ่งได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากสถาบันการศึกษาและผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาในปีพ .ศ. 2552 กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน จึงนำแผนการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนที่ชนะเลิศมาขยายผล โดยจัด “โครงการประกวดการบริหารจัดการรถรับส่งนักเรียนดีเด่น” นำร่องในกลุ่มสถาบันการศึกษาเฉพาะในกรุงเทพมหานคร เพื่อให้สถาบันการศึกษา นำแนวทางของแผนการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนต้นแบบที่ชนะเลิศไปบริหารจัดการรถรับส่งนักเรียน และส่งเข้าประกวดเพื่อวัดประสิทธิภาพและพัฒนาเป็นแผนการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนต้นแบบที่สถาบัน การศึกษาทั้งของภาครัฐและเอกชนสามารถนำไปบริหารจัดการให้ได้มาตรฐานและคุณภาพ โดยโครงการนี้มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการในด้านต่างๆ ดังนี้

- การบริหารจัดการรถรับส่งนักเรียนให้ได้มาตรฐานด้านบริการและความปลอดภัย
- การบริหารจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนให้มีแบบแผนที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ

- ความพึงพอใจของผู้ปกครองและนักเรียนที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน
- การบริหารจัดการผู้เกี่ยวข้องให้มีคุณภาพ เช่น พนักงานขับรถ ผู้ดูแลนักเรียนประจำรถ

จากข้อมูลที่ได้รับจากโครงการประกวดครั้งนี้ ผลการตอบรับจากโรงเรียน ที่เข้าร่วมโครงการอาจมีจำนวนไม่มากนัก เนื่องจากในปัจจุบัน รถรับส่งนักเรียนที่ให้บริการอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและดำเนินการโดยโรงเรียนเองมีจำนวนไม่มากนัก ดังนั้น แผนการจัดการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนที่ชนะการประกวด ซึ่งทางกรมการขนส่งทางบกนำมาเป็นแผนต้นแบบเพื่อนำไปปรับใช้กับโรงเรียนอื่นๆนั้น อาจไม่เป็นแผนการจัดการที่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร หากยึดหลักจากพระราชบัญญัติซึ่งได้กำหนดลักษณะต่างๆของรถโรงเรียนไว้แล้ว แผนการจัดการที่ได้รับรางวัล นับว่าเป็นไปตามข้อกำหนดที่ถูกต้อง แต่เนื่องจากการให้บริการตามที่พระราชบัญญัติมีอำนาจควบคุมอยู่นั้น ต้องใช้งบประมาณและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสูงกว่ารถทั่วไปที่นำมาให้บริการรับส่งนักเรียนโดยไม่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติ มีผลทำให้ค่าใช้จ่ายสำหรับการให้บริการที่ผู้ปกครองต้องแบกรับเพิ่มสูงขึ้นด้วย ดังนั้น ผู้ปกครองจึงอาจไม่นิยมใช้ บริการเท่าที่ควร ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้รถรับส่งนักเรียนที่ดำเนินการถูกต้องตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ไม่ประสบความสำเร็จในการให้บริการ

2.3.2 โครงการเดินรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โครงการนี้จัดตั้งขึ้นโดยกองการขนส่ง สำนักจรรยาและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีความเป็นมาเริ่มจาก นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน อดีตผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครมีนโยบายให้ดำเนินโครงการเดินรถรับส่งนักเรียน ดังนั้น กรุงเทพมหานครได้จัดตั้ง “ศูนย์อำนวยการโครงการเดินรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ” โดยโครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้มีรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้น และเป็นรถรับส่งนักเรียนที่ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย เพื่อจูงใจให้ผู้ปกครองตัดสินใจเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางมาโรงเรียนของบุตรหลาน ซึ่งจะสามารถช่วยลดปัญหาจราจรได้ โดยมีกองการขนส่ง สำนักจรรยาและขนส่งทำหน้าที่ประสานระหว่างภาครัฐและเอกชน เช่น โรงเรียน ผู้ปกครอง ผู้ประกอบการเดินรถ ซึ่งอาจเป็นครู อาจารย์ บุคลากรของโรงเรียน หรือ บุคคลภายนอก โดยโครงการนี้มีหน้าที่กำหนดนโยบาย แนวทางการดำเนินการ ศึกษาปัญหาและอุปสรรค และให้ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหา รวมทั้งเสนอมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานต่างๆของโครงการ โดยมีรายละเอียดการดำเนินโครงการ เช่น การจัดทำสติกเกอร์โครงการและป้ายชื่อโครงการสำหรับติดข้างรถ การจัดทำหนังสือมาตรฐานโครงการ การจัดทำหนังสือคู่มือสำหรับพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ การฝึกอบรม

พนักงานขับและผู้ประจำรถ การจัดสัมมนา การประสาน SMEs Bank เพื่อให้ผู้ประกอบการเดินรถสามารถกู้เงินในอัตราดอกเบี้ยต่ำได้ เป็นต้น

จากเอกสารที่ได้รับจาก กองการขนส่ง สำนักจรรยาและ ขนส่ง เกี่ยวกับโครงการเดินรถรับส่งนักเรียนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

โครงการนี้ได้ดำเนินการอย่างเป็นทางการเป็นเวลา 1 ปี หลังจากได้รับงบประมาณประจำปี 2548 ซึ่งในปัจจุบัน ศูนย์อำนวยการโครงการเดินรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑลนี้ได้หยุดดำเนินการ เนื่องจากมีปัญหาหลักๆในเรื่อง งบประมาณ ซึ่งจากรายงานการดำเนินโครงการได้สรุปปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญไว้ คือ โครงการนี้ขาดการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง ขาดการเข้าถึงโรงเรียน ผู้ปกครอง และผู้ให้บริการรถรับส่งนักเรียน รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคสำหรับผู้ให้บริการรถรับส่งนักเรียน เช่น การกำหนดให้รถรับส่งนักเรียนที่เข้าร่วมโครงการต้องติดสติ๊กเกอร์สัญลักษณ์ของโครงการ ดังภาพ 2-2 มีผลทำให้รถรับส่งนักเรียนนั้นๆไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในธุรกิจอื่นๆได้ นอกจากนี้ ยังมีปัญหาความยุ่งยากในการตรวจสอบสภาพรถซึ่งกำหนดไว้ปีละ 2 ครั้ง เพื่อใช้เป็นรถรับส่งนักเรียนในโครงการ รวมทั้งการฝึกอบรมที่กำหนดไว้สำหรับผู้ให้บริการรถรับส่งนักเรียน ทำให้เสียเวลาในการประกอบอาชีพ ดังนั้นผู้ประกอบการจึงไม่อยากจะจดทะเบียนเป็นรถรับส่งนักเรียน ส่วนปัญหาในด้านงบประมาณนี้ โครงการได้เสนอนโยบายในการขอกู้เงินจาก SMEs Bank ให้แก่ผู้ให้บริการ แต่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากโรงเรียน อาจเนื่องมาจากโรงเรียนไม่ยอมมีส่วนรับผิดชอบใดๆ รวมถึงปัญหาด้านงบประมาณที่สำนักจรรยาและขนส่งได้รับเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการไม่มีความต่อเนื่อง โดยโครงการได้รับงบประมาณเฉพาะในปีพ.ศ. 2548 เท่านั้น ทำให้โครงการนี้ดำเนินการอย่างเป็นทางการเพียง 1 ปี เท่านั้น



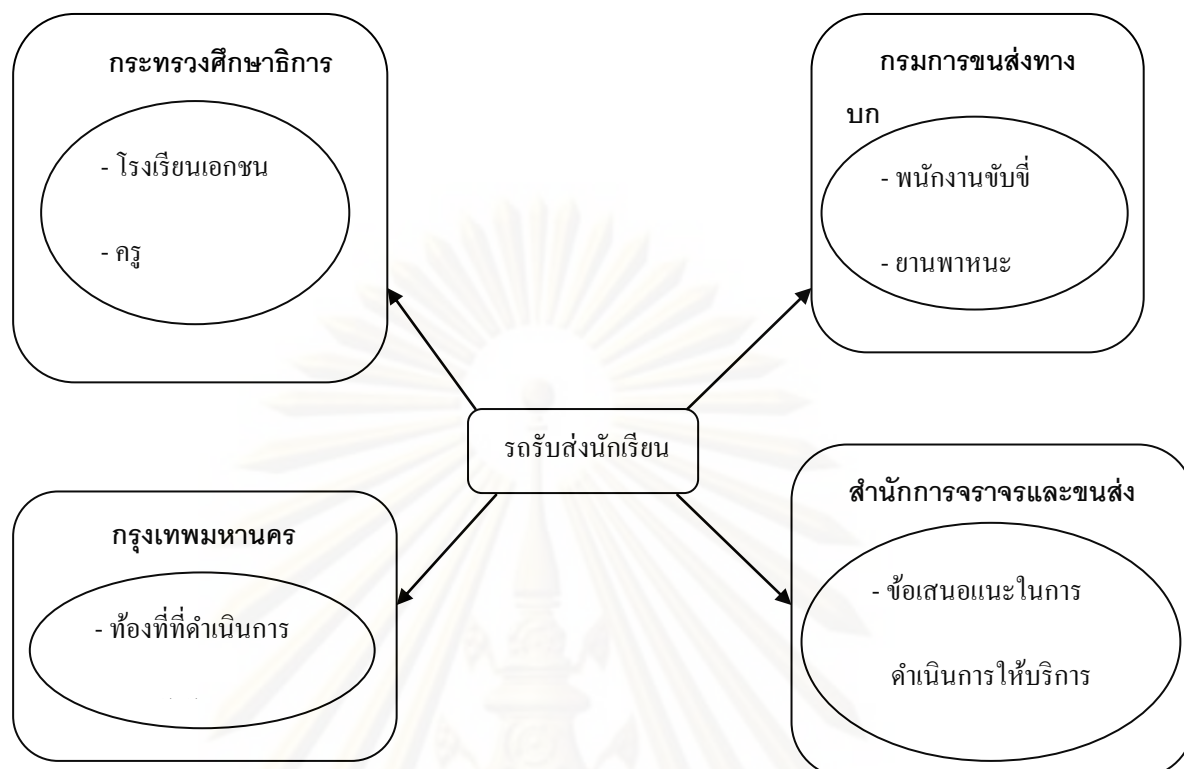
ภาพที่ 2-2 สติ๊กเกอร์โครงการ

จากปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการที่ระบุไว้ข้างต้น ทางกองการขนส่ง สำนักจราจร และขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้สรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาไว้ ดังนี้

- 1) ควรมีการดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เช่น การประชาสัมพันธ์ทางสื่อโทรทัศน์
- 2) ต้องมีการประสานงานไปยังโรงเรียน ผู้ปกครอง นักเรียน โดยตรง ซึ่งอาจกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จเป็นจำนวนรถรับส่งนักเรียนที่เพิ่มขึ้นหลังจากดำเนินการประชาสัมพันธ์แล้ว
- 3) ควรประสานงานกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้อำนวยความสะดวกให้รถรับส่งนักเรียนในโครงการเป็นพิเศษ
- 4) ควรประสานงานกับกรมการขนส่งทางบก ให้ปรับปรุงระเบียบการอนุญาตให้เดินรถรับส่งนักเรียนให้เอื้อต่อการเดินรถรับส่งนักเรียนในโครงการ
- 5) ควรส่งเสริมให้บุคลากรในโรงเรียนเป็นผู้ประกอบการรายย่อย 1 คน ต่อ 1 คัน เพื่อแก้ปัญหาการขอกู้เงินจาก SMEs Bank
- 6) ควรมีการตั้งงบประมาณในลักษณะงบประมาณประจำปีทุกปี

จากการพิจารณาเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาก็เอกสารจากกองการขนส่ง สำนักจราจร และขนส่ง ได้เสนอแนวทางไว้ นั้น ในบางหัวข้อ สามารถดำเนินการได้ยาก เช่น แนวทางการแก้ไข ปัญหาในด้านการประชาสัมพันธ์นั้น การใช้สื่อโทรทัศน์ อาจไม่ได้รับการตอบรับจากผู้ปกครอง เท่าที่ควร รวมทั้งทำให้งบประมาณในการดำเนินการสูงขึ้นอีกด้วย อีกทั้งในข้อย่อยที่ 3 และ 4 เกี่ยวกับการประสานงาน กับหน่วยงาน เพื่อให้เอื้ออำนวยแก่รถรับส่งนักเรียนนั้นทำได้ยาก เนื่องจาก ในการปรับปรุงระเบียบการอนุญาตหรือการอำนวยความสะดวกเป็นพิเศษแก่รถประเภทใดประเภทหนึ่ง จะมีผลทำให้ภาระหน้าที่ในการดำเนินงานของหน่วยงานนั้นๆ ซับซ้อนมากขึ้น ส่วนแนวทางการแก้ปัญหาในด้านงบประมาณที่กำหนดไว้ในข้อย่อยที่ 6 นั้น เนื่องจาก งบประมาณของหน่วยงานอาจต้องแบ่งสรรไปใช้ในกิจการด้านอื่นๆ ซึ่งหากกำหนดให้ต้องแบ่งงบประมาณมา ในโครงการเป็นประจำทุกๆปี อาจเป็นแนวทางการแก้ไขที่ไม่สามารถเกิดขึ้นได้จริง

ภาพที่ 2-3 แสดงหน้าที่รับผิดชอบในการให้บริการรถรับส่งนักเรียนสำหรับโรงเรียน เอกชนและโรงเรียน ในสังกัดกรุงเทพมหานคร ที่งานวิจัยฉบับนี้ ได้ศึกษาการให้บริการรถรับส่งนักเรียน ดังนี้



ภาพที่ 2-3 หน้าที่รับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนของแต่ละหน่วยงาน

จากภาพที่ 2-3 สามารถแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนได้ดังนี้

1) กระทรวงศึกษาธิการ เป็นหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่กำกับดูแลและวางนโยบายโดยทั่วไปของสถานการศึกษา ซึ่งจากการสืบค้นข้อมูลการดำเนินการเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนที่ดำเนินการโดยกระทรวงศึกษาธิการ พบว่า ยังไม่มีนโยบายควบคุมดูแลรถรับส่งนักเรียน ซึ่งโดยหน้าที่ความรับผิดชอบของกระทรวงศึกษาธิการแล้ว สามารถเข้าถึงโรงเรียนเพื่อดูแลควบคุมกิจกรรมโดยทั่วๆไปได้ แต่หากจะควบคุมขณะที่รถรับส่งนักเรียนวิ่งรับส่งให้บริการ อยู่่นั้นสามารถทำได้ยาก ทำให้กระทรวงศึกษาธิการมีบทบาทหน้าที่น้อยในการควบคุมการให้บริการรถรับส่งนักเรียน

2) กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนภายในประเทศและระหว่างประเทศ จัดทะเบียนและเก็บภาษีรถ รวมทั้งออกใบอนุญาตสำหรับรถแต่ละประเภท ซึ่งทำให้กรมการขนส่งทางบก สามารถควบคุมดูแลรถรับส่งนักเรียนขณะวิ่งบริการรับส่งนักเรียนให้เป็นไปตามกฎหมายข้อบังคับได้ เช่น รถรับส่งนักเรียน ต้องจดทะเบียนอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ลักษณะของรถรับส่งนักเรียนเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกไม่สามารถเข้าไปควบคุมดูแลข้อกำหนดและเงื่อนไขระหว่างผู้ประกอบการและนักเรียน ดังนั้น โครงการประกวดแผนการจัดระบบรถรับส่งนักเรียนต้นแบบ จึงเป็นโครงการที่

กรมการขนส่งสามารถควบคุมรถรับส่งนักเรียนสำหรับโรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนอยู่แล้ว แต่ไม่มีผลบังคับให้โรงเรียนที่ยังไม่มีรถรับส่งนักเรียนเริ่มต้นให้บริการรถรับส่งนักเรียนได้

3) สำนักการศึกษา กรุงเทพมหานคร เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลนโยบายการดำเนินงานโดยทั่วไปของโรงเรียนที่อยู่ในสังกัดกรุงเทพมหานครในเขตพื้นที่นั้นๆ ซึ่งการทำโครงการที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนขึ้น กรุงเทพมหานครจึงมีอำนาจหน้าที่เพียงควบคุมการให้บริการรับส่งนักเรียนเฉพาะรถรับส่งนักเรียนที่อยู่ในพื้นที่ที่รับผิดชอบเท่านั้น ซึ่งจากการศึกษาถึงโครงการเดินรถรับส่งนักเรียนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่กรุงเทพมหานครดำเนินการอยู่ พบว่า มีการดำเนินโครงการเป็นระยะๆ ไม่ต่อเนื่อง อาจมีผลจากการเปลี่ยนนโยบายไปเมื่อครบวาระของผู้ว่าราชการจังหวัดกรุงเทพมหานคร จึงทำให้โครงการไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร

4) สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร มีหน้าที่เกี่ยวกับการศึกษา สำรวจ รวบรวมข้อมูล วิเคราะห์วางแผน ออกแบบพัฒนาระบบโครงข่ายถนน ระบบการจราจร ขนส่งสินค้าและมวลชน พร้อมทั้งส่งเสริมความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่งในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งจากหน้าที่รับผิดชอบแล้ว พบว่า เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในการให้ข้อเสนอแนะการวางแผนการดำเนินการ รับส่งนักเรียนเท่านั้น แต่ในส่วนข้อบังคับและมาตรการต่างๆ หน่วยงานนี้อาจไม่สามารถเข้าไปควบคุมดูแลได้อย่างเต็มที่

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.4.1 งานวิจัยในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน

อนันต์ มโนมัยพิบูลย์ (2546) ได้ทำการศึกษาการใช้รถรับส่งนักเรียน โดยมีการศึกษาข้อมูลจากต่างประเทศ คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา และ ประเทศแคนาดา พบว่า การเดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียนมีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางด้วยยานพาหนะอื่นๆ รวมทั้งได้ทำการศึกษาในเรื่องความปลอดภัยของการเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งในเบื้องต้นได้มีการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า จำนวนนักเรียนที่เดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียนมีเพียงร้อยละ 8 ของนักเรียนทั้งหมด ทั้งนี้ยังมีการวิเคราะห์หาปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ วิธีการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง และ ระดับชั้นเรียน โดยนักเรียนที่เดินทางไปกลับโรงเรียนด้วยรถรับส่งนักเรียนมีความปลอดภัยสูงกว่าการเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ เช่น รถจักรยานยนต์ รถโดยสารประจำทาง รถยนต์ส่วนบุคคล เป็นต้น จากข้อมูลทำให้ทราบว่า แม้อรถรับส่งนักเรียนไม่ได้ดำเนินการตามระเบียบข้อบังคับโดยเคร่งครัด แต่ก็จัดว่ามีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางด้วยวิธี

อื่นๆ โดยมีจำนวนผู้ปกครองสูงถึงร้อยละ 40 พิจารณาเลือกใช้รถรับส่งนักเรียน หากมีการบริการที่มีคุณภาพมากขึ้นกว่าเดิม

เปรมวดี คฤหเดช และคณะ (2547) ได้ทำการศึกษาความปลอดภัยในการเดินทางไปกลับโรงเรียนด้วยรถรับส่งนักเรียนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักเรียนในระหว่างการเดินทางไปกลับโรงเรียน รวมทั้งสำรวจสภาพของรถรับส่งนักเรียน โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลการเดินทางไปกลับโรงเรียน ข้อมูลเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียน และความคิดเห็นต่อสภาพรถรับส่งนักเรียนที่ ผู้ปกครองและนักเรียนต้องการ มี รูปแบบการวิจัยเป็นการศึกษาแบบภาคตัดขวาง (Cross Section) ที่ใช้แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ในการเก็บข้อมูลจากผู้ปกครองและนักเรียน ใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิหลายชั้นด้วยคอมพิวเตอร์ จากผลการสำรวจพบว่า ในเขตกรุงเทพมหานคร มีนักเรียนจำนวน ไม่มาก ที่เดินทางโดยรถรับส่งนักเรียน โดยรถรับส่งนักเรียนที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันมักจะไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับที่กำหนดไว้ แต่จากการคำนวณค่าความเสี่ยงสัมพัทธ์ของการประสบอุบัติเหตุซึ่งจำแนกตามวิธีการเดินทางชนิดต่างๆ พบว่า การเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ เช่น รถจักรยานยนต์ รถสองแถว รถประจำทาง รถยนต์ส่วนบุคคล มีโอกาสที่จะประสบอุบัติเหตุมากกว่าการเดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียน และ การจัดรูปแบบที่มีมาตรฐานมากขึ้นจะมีแนวโน้มทำให้มีจำนวนนักเรียนใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเพิ่มขึ้น ในส่วน of ความคิดเห็นเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนที่ผู้ปกครองต้องการ พบว่า ผู้ปกครองต้องการให้นำรถตู้มาให้บริการเป็นรถรับส่งนักเรียนมากที่สุด ซึ่งส่วนใหญ่มีความเห็นว่าเป็นต้องมียาประจำ และ จำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับรถสำหรับการขับรถรับส่งนักเรียน โดยเฉพาะ นอกจากนี้ผู้ปกครองยัง ต้องการให้โรงเรียนเป็นผู้ดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียนเอง

กัณวีร์ กนิษฐพงษ์ (2550) ได้ศึกษาวิจัยใน โครงการปฏิบัติงานด้านวิชาการเพื่อศึกษาสาเหตุ และแนวทางป้องกันอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนและถอดบทเรียนรูปแบบการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งแบ่งการศึกษาออกเป็นสองประเด็นหลัก คือ ศึกษาสาเหตุและแนวทางป้องกันอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียน และผลการศึกษาดูอย่างของรูปแบบการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งจากการศึกษาอุบัติเหตุที่ผ่านมา พบว่า ปัจจัยหลักที่มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุมาจาก ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ และสภาพถนน โดยได้กำหนดแนวทาง ในการป้องกันอุบัติเหตุไว้ คือ ให้หน่วยงานต่างๆ กำหนดมาตรการควบคุมที่เข้มงวดมากขึ้นเพื่อเพิ่มความปลอดภัย ส่วนการศึกษาการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนในภาพรวมทั้งหมด รวมทั้งบริการรถรับส่งนักเรียนในหลายๆจังหวัด ได้มีการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับสภาพรถ การดูแล บำรุงรักษาต่างๆ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ ซึ่งพบว่าการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในปัจจุบันมีปัญหาในด้านงบประมาณและปัญหาเกี่ยวกับพนักงานขับรถซึ่งไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด เนื่องจากบริการรถรับส่งนักเรียนได้ผลตอบแทนต่ำ รวมทั้งได้เสนอแนะมาตรการด้านความปลอดภัยทั้งด้านผู้ขับขี่ ยานพาหนะ และ การบริการด้วย ซึ่งการศึกษา

ทั้งหมดนี้ เน้นการป้องกันอุบัติเหตุต่างๆและรูปแบบการดำเนินการของ โรงเรียนหลายแห่งที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง แต่ยังไม่มีการศึกษาถึงแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการเพื่อให้มีผู้ปกครองสนใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเพิ่มขึ้น รวมทั้งความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ศุรพงษ์ เมื่อนมิตร (สืบค้นจาก <http://www.roadsafetythai.org>) ได้ทำการศึกษาวิจัยในโครงการปฏิบัติงานด้านวิชาการเพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน และจัดทำร่างกฎระเบียบรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัยและมีความเหมาะสมกับบริบทของประเทศ ซึ่งพบว่า ปัญหาสำหรับผู้ประกอบการ คือ จากข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติของกรมการขนส่งทางบก เช่น กำหนดให้ตัวรถเป็นสีเหลืองคาดดำ ทำให้นารถรับส่งไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในกิจการอื่นได้น้อย อีกทั้งการประกอบกิจการรถรับส่งนักเรียนต้องใช้งบประมาณในการลงทุนมาก ซึ่งผู้ประกอบการมักเป็นผู้ประกอบการภายนอกที่ไม่เกี่ยวข้องกับโรงเรียน จึงยากแก่การควบคุมให้รถรับส่งนักเรียนมีสภาพเป็นไปตามข้อกำหนด และสรุปสาเหตุที่โรงเรียนส่วนใหญ่ไม่ดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียนเอง มีหลายสาเหตุ เช่น การต้องมีส่วนรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ซึ่งอาจมีผลต่อชื่อเสียงของโรงเรียนได้ รวมทั้งต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ในการจ้างพนักงานขับรถ พนักงานควบคุมดูแลรถ และการซ่อมบำรุงต่างๆ เพื่อให้ดำเนินการอย่างถูกต้องตามที่กฎหมาย กำหนด ซึ่งไม่คุ้มค่ากับผลตอบแทนที่ได้รับ ส่วนผลการศึกษาเกี่ยวกับสาเหตุที่ผู้ปกครองไม่นิยมใช้รถรับส่งนักเรียน คือ ไม่มั่นใจในเรื่องความปลอดภัย สภาพรถ และ มีความเห็นว่าการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ทำให้บุตรหลานต้องใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น ซึ่งหากโรงเรียนดำเนินการเอง อาจมีผลทำให้ผู้ปกครองมีความมั่นใจในกิจการรถรับส่งนักเรียนมากขึ้น

นันทนัช จินตพิทักษ์ และ ปุณ เทียงบุรณธรรม (2552) ศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางของนักเรียนโรงเรียนเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยรวบรวมข้อมูลแบบสอบถามสำรวจข้อมูลจากการเดินทางไปโรงเรียน จำนวน 357 ตัวอย่าง พบว่า นักเรียนเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด โดยผู้ปกครองที่มีรายได้เพิ่มขึ้นจะมีแนวโน้มเดินทางมารับส่งนักเรียนเองด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น ซึ่งแปรผกผันกับการใช้รถรับส่งนักเรียนและรถจักรยานยนต์ และพบว่าผู้ปกครองส่วนมาก ให้ความสำคัญกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่าค่าเวลาในการเดินทาง นอกจากนี้ ได้นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้ไปวิเคราะห์แบบ Chi-Square ที่ระดับนัยสำคัญ 0.01 พบว่า เพศ อายุ พื้นที่พักอาศัย อาชีพของผู้ปกครอง การศึกษาของผู้ปกครอง ขนาดครัวเรือน จำนวนผู้ทำงานในครัวเรือน จำนวนผู้มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ จำนวนผู้มีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ จำนวนรถยนต์ในครัวเรือน จำนวนรถจักรยานยนต์ในครัวเรือน รายรับรวมของครัวเรือน และรายจ่ายรวมของครัวเรือน มีความสัมพันธ์กับการเลือกพาหนะที่ใช้เดินทางมาโรงเรียน

2.4.2 งานวิจัยในต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน

ในต่างประเทศยังไม่พบงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานและข้อบังคับของรถรับส่งนักเรียนมากนัก แต่มีงานวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยของนักเรียนในการเดินทางไปโรงเรียน ดังนี้

Elisabeth A. Reilly, PNP, APRN (1995) ตระหนักถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักเรียนในระหว่างเดินทางไปโรงเรียน จึงได้ทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน โดยทำการศึกษามาตรฐานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน และข้อเสียหลังการกำหนดมาตรฐานใหม่ขึ้น โดยในปี ค.ศ.1977 National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) ได้กำหนดมาตรฐานเพิ่มเติมขึ้น 3 ข้อ สำหรับรถรับส่งนักเรียนที่ผลิตขึ้นหลังปี ค.ศ.1977 ให้เพิ่มความสูงของเบาะรองหลัง รวมทั้งใช้วัสดุอย่างดีเพื่อให้รับการกระแทกได้ และเป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้เด็กเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ออกแบบเบาะที่นั่งให้มีระยะห่างตามที่กำหนด และ ปรับปรุงให้ตัวถังรถมีความแข็งแรงเพื่อรับการกระแทกอย่างรุนแรง รวมถึงการปรับปรุงถึงน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย ซึ่งจากมาตรฐานที่กำหนดขึ้นใหม่นี้ พบว่า มีข้อเสียคือ วัสดุอย่างดีที่ใช้ทำเบาะรองนั่งนั้น มักเป็นวัสดุไวไฟ ซึ่งทำให้เกิดอันตรายได้ รวมทั้ง การกำหนดให้ติดตั้งถังเชื้อเพลิงไว้ใกล้ประตูหลักของรถ จะทำให้ประตูทางออกฉุกเฉินไม่เพียงพอตามที่มาตรฐานเดิมกำหนดไว้ นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดให้รถรับส่งนักเรียนทุกคัน ต้องมีเข็มขัดนิรภัยซึ่งมีข้อมูลทางสถิติพบว่า สามารถช่วยลดการบาดเจ็บได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น แต่ในทางกลับกัน มีการกังวลว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุที่รถพลิกคว่ำแล้ว เด็กนักเรียนอาจไม่สามารถปลดเข็มขัดนิรภัย และออกจากรถได้ แต่จากข้อสรุปแล้ว ยังคงมีการยืนยันให้ใช้มาตรฐานเดิมต่อไป เนื่องจากสามารถลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้บ่อยครั้ง

Jingzhen Yang, Corinne Peek-Asa, Gang Cheng, and Erin Heiden, (2008) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุและการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นจากรถรับส่งนักเรียน โดยใช้ข้อมูลจาก The Iowa Crash Data ซึ่งเป็นศูนย์รับรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ จากนั้นนำข้อมูลอุบัติเหตุของรถรับส่งนักเรียนและยานพาหนะอื่น ๆ มาตรวจสอบโดยใช้การทดสอบแบบ Chi-square ซึ่งได้ข้อสรุปว่า รถรับส่งนักเรียนเป็นรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยมาก ซึ่งพบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ร้ายแรงของรถรับส่งนักเรียนต่ำกว่ายานพาหนะประเภทอื่นๆ ซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุ สูงกว่ารถรับส่งนักเรียนถึง 3.5 เท่า และจากสถิติพบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถรับส่งนักเรียนมักเกิดขึ้นบ่อยครั้ง โดยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงบ่ายสูงกว่าช่วงเช้า และอุบัติเหตุมักเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถรับส่งนักเรียนที่อายุน้อยคือ อายุระหว่าง 15-18 ปี มากกว่าผู้ขับขี่ที่อายุมากกว่า เป็นผลให้การเดินทางโดยวิธีอื่น ๆ เป็นทางเลือกที่มีความปลอดภัยมากกว่าการเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนที่ผู้ขับขี่ที่อายุระหว่าง 15-18 ปี

Tracy E. McMillan (2006) ได้ทำการศึกษารูปแบบการเดินทางไปโรงเรียนในเขตเมือง โดยศึกษาอิทธิพลของรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียน และ ศึกษาความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อ

พฤติกรรมการเดินทางของนักเรียนทั้งการเดินทางในเขตเมืองและเขตชนบท พบว่า การเดินทางด้วยเท้าและการใช้รถจักรยานมีจำนวนน้อยลง ในขณะที่เดียวกัน มีปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียนในการเดินทางมาโรงเรียนมากขึ้น และจากการวิเคราะห์สนับสนุนสมมติฐานที่ว่า รูปแบบการเดินทางในเขตเมืองเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง แต่ไม่เป็นปัจจัยหลักที่มีอิทธิพลต่อทางเลือกของรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียนทั้งหมด ส่วนปัจจัยอื่นที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียนได้แก่ ความปลอดภัย ทางเลือกของระบบขนส่งสาธารณะที่ผ่านและ วัฒนธรรมในสังคมนั้นๆ และจากสถิติ พบว่า ความสำคัญของอิทธิพลต่างๆ คือ ความปลอดภัย ระบบขนส่งสาธารณะ และ วัฒนธรรม มีผลมากกว่าสภาพการเป็นเขตเมืองของพื้นที่นั้นๆ อย่างไรก็ตาม จากการทดสอบการปรับปรุงแบบจำลองการเดินทาง พบว่า สภาพเขตเมืองมีนัยสำคัญที่ทำให้แบบจำลองสมบูรณ์ ทำให้สรุปได้ว่า สภาพที่เป็นเขตเมืองเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเดินทาง และเป็นปัจจัยหนึ่งที่สามารถทำให้บรรลุเป้าหมายบางประการ เช่น การลดการปล่อยมลพิษที่ปลอดภัยในการเดินทางไปโรงเรียน

2.5 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในการวิเคราะห์แบบสอบถามนั้น ทางผู้วิจัยได้ใช้การสร้างแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางสองทางเลือก (Binary Logit Model) ซึ่งมีทฤษฎีดังต่อไปนี้

แบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model) คือ แบบจำลองที่นำมาใช้วิเคราะห์ข้อมูลที่ตัวแปรตามเป็นตัวแปรเชิงคุณภาพ 2 ทางเลือก (Binary Response) เช่น เกิดเหตุการณ์ และไม่เกิดเหตุการณ์ หรือ เลือก และไม่เลือก เป็นต้น ซึ่งค่าประมาณของตัวแปรตามจากแบบจำลองจะเป็นค่าความน่าจะเป็นของการเกิดเหตุการณ์ โดยมีค่าในช่วง 0-1 ทั้งนี้การประมาณแบบจำลองจะใช้วิธีความน่าจะเป็นสูงสุด (Maximum Likelihood Estimation: MLE) แทนวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square: OLS) เนื่องจากแบบจำลองโลจิสต์ มีลักษณะไม่เป็นเส้นตรง (Nonlinear Model) รูปทั่วไปของแบบจำลองโลจิสต์ คือ

$$\ln\left(\frac{P_i}{1-P_i}\right) = B_0 + B_1X_1 + B_2X_2 + \dots + B_kX_k$$

โดยที่ P_i = ค่าความน่าจะเป็นของการเกิดเหตุการณ์

$1 - P_i$ = ค่าความน่าจะเป็นของการไม่เกิดเหตุการณ์

$$P_i = \frac{1}{1 + e^{-z_i}} = \frac{e^{z_i}}{1 + e^{z_i}}$$

โดยที่ $Z_i = B_0 + \beta_1X_1 + \beta_2X_2 + \dots + \beta_kX_k$

ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ในการเลือกแบบจำลองที่เหมาะสมต้องพิจารณาเครื่องหมาย n นำสัมประสิทธิ์ของตัวแปรให้ตรงตามทฤษฎี ทดสอบสัมประสิทธิ์ที่ได้จากการประมาณว่าแตกต่างจากศูนย์อย่างมีนัยสำคัญหรือไม่ รวมถึงการวัดความแม่นยำของแบบจำลองจากการคำนวณค่า McFadden R^2 หรือ pseudo R^2

2.6 บทสรุปของการทบทวนเอกสาร

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมาตรฐานและกฎหมายเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนแล้วนั้น สามารถสรุปประเด็นสำคัญโดยแยกเป็นหัวข้อย่อยที่สำคัญ ดังนี้

2.6.1 บทสรุปของการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและข้อบังคับของรถรับส่งนักเรียน

จากการทบทวนเอกสาร สรุปได้ว่า ข้อกำหนดต่างๆถูกกำหนดขึ้น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นหลัก โดยมีข้อกำหนดที่ประเทศไทยและต่างประเทศบังคับใช้เหมือนกัน เช่น การกำหนดอุปกรณ์ที่จำเป็นในรถ การกำหนดลักษณะตัวรถให้มีสีจำเพาะ หรือป้ายข้อความแสดง คำว่า รถโรงเรียน ซึ่งช่วยให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะคันอื่นๆทราบว่ารถคันนี้เป็นรถรับส่งนักเรียน เพื่อให้ผู้ขับขี่เพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น เป็นต้น และหากพิจารณาความแตกต่างระหว่างกฎหมายและข้อบังคับของประเทศไทยและต่างประเทศ สรุปได้ว่า กฎหมายและข้อบังคับของต่างประเทศมีข้อกำหนดมากกว่า เนื่องจากมีหน่วยงานที่เป็นสากลในการ กำหนดมาตรฐานต่างๆ เช่น การกำหนดให้มีที่นั่งสำหรับเด็กเล็ก เป็นต้น การกำหนดให้มีป้าย “stop” ขึ้นออกมาข้างตัวรถเมื่อต้องการหยุดรถ เป็นต้น ซึ่งจากข้อกำหนดเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนที่เข้มงวดนี้อาจมีส่วนทำให้การให้บริการรถรับส่งนักเรียนประสบความสำเร็จได้ เนื่องจากผู้ประกอบการรู้สึกไม่มั่นใจในความปลอดภัย

2.6.2 บทสรุปของการทบทวนงานวิจัยเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียน

งานวิจัยเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียน จะมุ่งเน้นให้ความสำคัญในการศึกษาด้านความปลอดภัยของนักเรียนเป็นสำคัญเช่นเดียวกับเป้าหมายของการกำหนดกฎหมายและข้อบังคับ โดยจะเห็นได้ว่า มีการศึกษาเพื่อเก็บรวบรวมสถิติของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียน เพื่อนำมาวิเคราะห์ค่าความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหมายถึงความปลอดภัยของเด็กนักเรียนที่คาดว่าเป็นปัจจัยหลักสำหรับผู้ปกครองในการตัดสินใจเลือกใช้หรือไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียนให้แก่บุตรหลาน โดยจากงานวิจัยที่มีการเก็บรวบรวมข้อมูลทางสถิติด้านต่างๆ จะเห็นได้ว่าในปัจจุบัน มีนักเรียนจำนวนไม่มากที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเมื่อเทียบกับจำนวนนักเรียนที่เลือกเดินทางไป-กลับ โรงเรียน โดยวิธีอื่นๆ

2.6.3 บทสรุปประเด็นสำคัญในการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนเพื่อศึกษาวิจัยต่อไป

ประเด็นหนึ่งที่น่าสนใจในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือ ตัวชี้วัดความสำเร็จของการให้บริการรถรับส่งนักเรียน อาจแสดงได้จากปริมาณการใช้บริการของนักเรียน ซึ่งสามารถบอกถึงคุณภาพของการให้บริการได้ คือ หากมีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีความปลอดภัยสูง ก็จะมี ผู้ใช้บริการมาก แต่อีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการตัดสินใจในการใช้บริการ คือ ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ ซึ่งการให้บริการที่มีคุณภาพ ย่อมนำมาซึ่งค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น แต่จากสภาพการจราจรของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน หากผู้ปกครองจะต้องเดินทางไปส่งบุตรหลานเองที่โรงเรียน ก็อาจทำให้เสียค่าใช้จ่ายมากกว่าการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน หรือหากให้บุตรหลานเดินทางโดยวิธีอื่นๆ เช่น รถประจำทาง ซึ่งไม่ได้รับส่งนักเรียนจากบ้านไปยังโรงเรียนโดยตรง ก็อาจไม่ได้รับความไว้วางใจจากผู้ปกครองอีกเช่นกัน ดังนั้น อาจสรุปได้ว่า ปัจจัยหลักที่มีผลทำให้รถรับส่งนักเรียนได้รับความนิยม คือความปลอดภัย ค่าโดยสารในการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งจะทำการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องในบทต่อไป

นอกจากนี้ยังมีประเด็นสำคัญที่งานวิจัยที่ผ่านมายังไม่มีการศึกษาไว้ เช่น สาเหตุที่โรงเรียนส่วนใหญ่ยังไม่ให้บริการรถรับส่งนักเรียน หรือ มีผู้ให้บริการอยู่นอกเหนือความรับผิดชอบของโรงเรียน รวมถึงสาเหตุที่รถรับส่งนักเรียนไม่ประสบความสำเร็จสำหรับโรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ

จากการทบทวนเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน อาจสรุปเป็นประเด็นที่สำคัญซึ่งจะนำไปศึกษาวิจัยต่อไป ได้ดังนี้

- 1) สาเหตุที่โรงเรียนบางแห่งไม่มีบริการรถรับส่งนักเรียน หรือ มีผู้ให้บริการอื่นๆที่นอกเหนือจากความรับผิดชอบของโรงเรียน รวมถึงแนวทางให้โรงเรียนเริ่มต้นดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียนเอง
- 2) สาเหตุที่ผู้ปกครองไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ในกรณีที่โรงเรียนแห่งนั้นมีให้บริการรถรับส่งนักเรียน
- 3) ปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน
- 4) ข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียน

บทที่ 3

ขั้นตอนการวิจัย

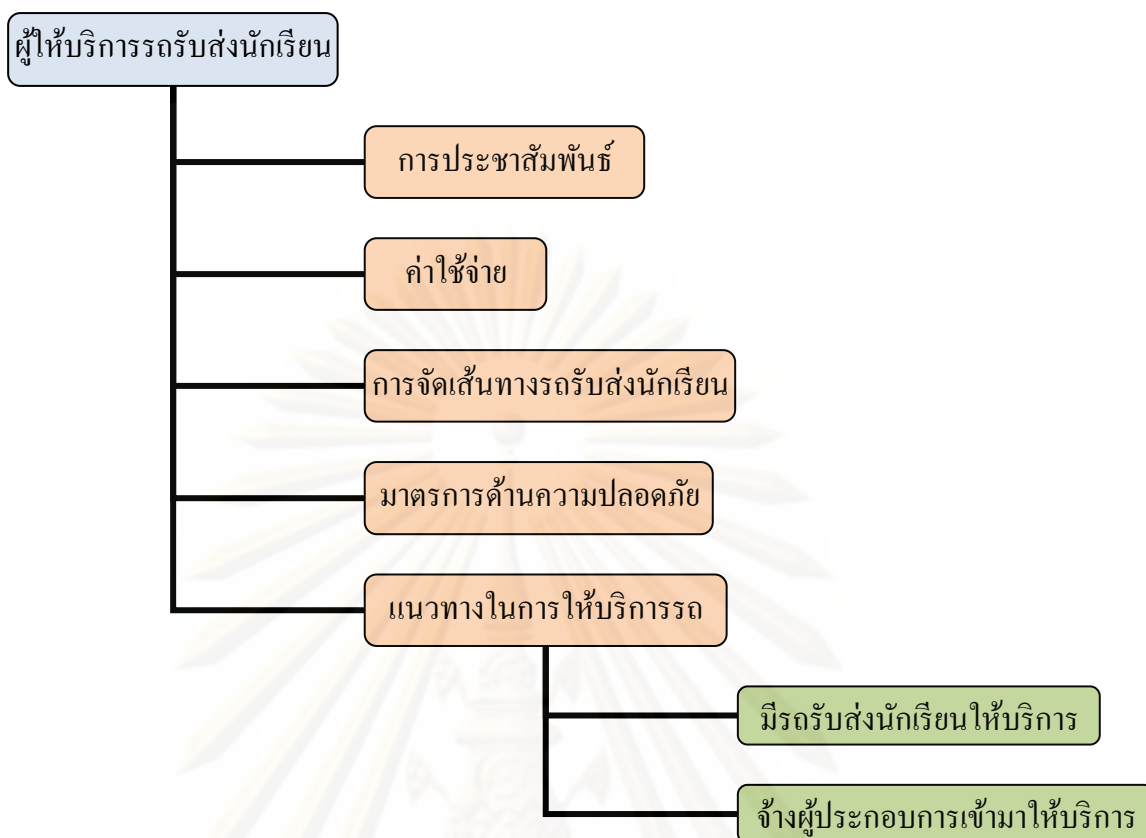
ในขั้นตอนการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในบทที่ผ่านมา พบว่ามีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยเรื่องรรับส่งนักเรียน ในการวิจัยนี้จึงศึกษาถึงประเด็นหลักๆที่มีผลต่อการให้บริการรับส่งนักเรียน เพื่อนำไปเป็นแนวนโยบายในการให้บริการรับส่งนักเรียนต่อไป ดังนี้

- 1) สาเหตุที่โรงเรียนบางแห่งไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ
- 2) ปัญหาที่พบในการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน
- 3) ปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

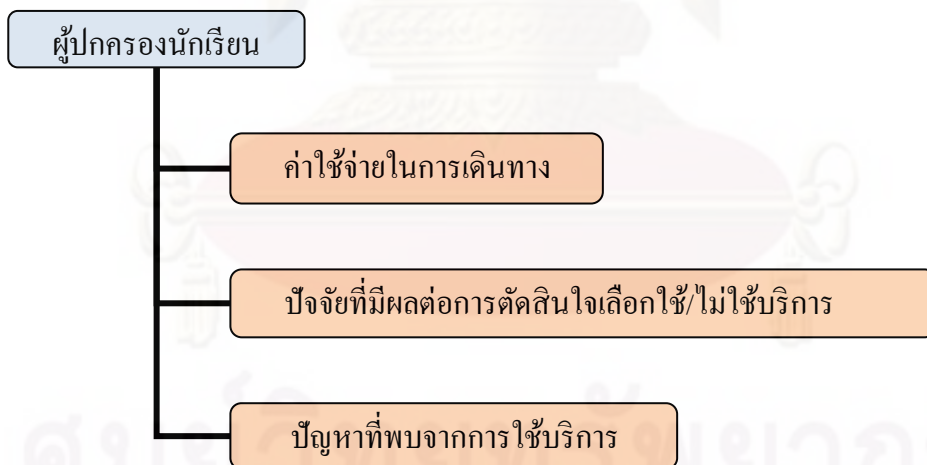
จากประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยเรื่อง รรรับส่งนักเรียนนี้ ใช้เป็นแนวทางในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนภายในโรงเรียน ทั้งในโรงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ และ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนที่อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของโรงเรียนเอง ซึ่งได้แก่ ฝ่ายบริการที่มีหน้าที่ดูแลการให้บริการรถรับส่งนักเรียน และ ผู้ปกครองนักเรียน เพื่อหาข้อสรุปที่สำคัญ คือ ปัจจัยที่มีผลให้รถรับส่งนักเรียนประสบความสำเร็จ และใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาบริการรถรับส่งนักเรียนที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งการเก็บข้อมูลจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนแบ่งออกเป็น การสำรวจข้อมูลทั่วไปจากฝ่ายบริการของโรงเรียน และจัดทำแบบสอบถามเพื่อใช้เก็บรวบรวมข้อมูลการเดินทางของนักเรียน จากภาพที่ 3-1 และภาพที่ 3-2 แสดงบทบาทหน้าที่ของแต่ละฝ่าย เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผนเก็บรวบรวมข้อมูล

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 3-1 หน้าที่รับผิดชอบของผู้ให้บริการรับส่งนักเรียน



ภาพที่ 3-2 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้ปกครองนักเรียน

จากภาพที่ 3-1 ใช้กำหนดเป็นแนวทางของปัจจัยที่คาดว่าจะมีความสำคัญสำหรับผู้ให้บริการรับส่งนักเรียนในการตัดสินใจดำเนินการ /ไม่ดำเนินการ และภาพ 3-2 เป็นปัจจัยที่คาดว่าจะมีความสำคัญสำหรับผู้ปกครองที่มีผลต่อการเลือกใช้/ไม่ใช้บริการรับส่งนักเรียน ดังนี้

- ปัจจัยที่คาดว่าจะมีความสำคัญในการตัดสินใจดำเนินการ/ไม่ดำเนินการ สำหรับผู้ให้บริการ รับผิดชอบนักเรียน มีดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายในการให้บริการ
 - มาตรการที่มีผลบังคับใช้กับผู้ให้บริการ
- ปัจจัยที่คาดว่าจะมีความสำคัญต่อการเลือกใช้ /ไม่ใช้บริการ รับผิดชอบนักเรียน สำหรับ ผู้ปกครอง
 - ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
 - ความปลอดภัยในการเดินทาง
 - เวลาที่ใช้ในการเดินทาง
 - ปัญหาที่พบในการเดินทาง

ในขั้นตอนการวิจัยต่อไป จะแบ่งการวิจัยออกเป็น 2 ประเภท คือ โรงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ และ โรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนเองหรือจ้างผู้ประกอบการมาให้บริการแทน

3.1 การวิจัยในโรงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการหรือมีผู้ประกอบการภายนอกให้บริการ

ในการศึกษาวิจัยการให้บริการรถรับส่งนักเรียนสำหรับกรณีที่โรงเรียนนั้นๆ ยังไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ หรือ มีผู้ประกอบการจากภายนอกมาให้บริการซึ่งอยู่นอกเหนือความรับผิดชอบของโรงเรียนนี้ น ได้ทำการศึกษาถึงสาเหตุที่แท้จริงที่โรงเรียนนั้นๆ ไม่ดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียนเอง โดยในการเก็บข้อมูล ใช้วิธีการสอบถามจากฝ่ายบริการของโรงเรียนที่ดูแลเกี่ยวกับงานบริการนักเรียนซึ่งรวมถึงรถรับส่งนักเรียนด้วย โดยสามารถสรุปเป็นประเด็นสำคัญที่จะทำการศึกษา ได้ดังนี้

1) สาเหตุที่ทางโรงเรียนไม่ดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียน

ในประเด็นนี้ ได้สัมภาษณ์ถึงปัญหาหรืออุปสรรคที่เป็นสาเหตุให้ทางโรงเรียนไม่สามารถให้บริการรถรับส่งนักเรียนได้ รวมทั้งสอบถามถึงนโยบายการปรับปรุงแก้ไขที่ทางโรงเรียนนำมาใช้เป็นแนวทางเพื่อให้สามารถดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียนได้

2) มาตรการควบคุมดูแลผู้ประกอบการรับส่งนักเรียนจากภายนอก

ในประเด็นนี้ ได้สัมภาษณ์เกี่ยวกับมาตรการต่างๆในการควบคุมดูแลผู้ประกอบการจากภายนอก เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างเรียบร้อย แม้ว่าการให้บริการจากผู้ประกอบการภายนอกอยู่นอกเหนือความรับผิดชอบของโรงเรียนก็ตาม

3) นโยบายภาครัฐ

ในประเด็นนี้ ได้สัมภาษณ์เกี่ยวกับนโยบายของภาครัฐบาลที่สนับสนุนการให้บริการรถรับส่งนักเรียน และความต้องการการส่งเสริมจากภาครัฐหรือหน่วยงานอื่นๆในการให้บริการรถรับส่งนักเรียนเพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

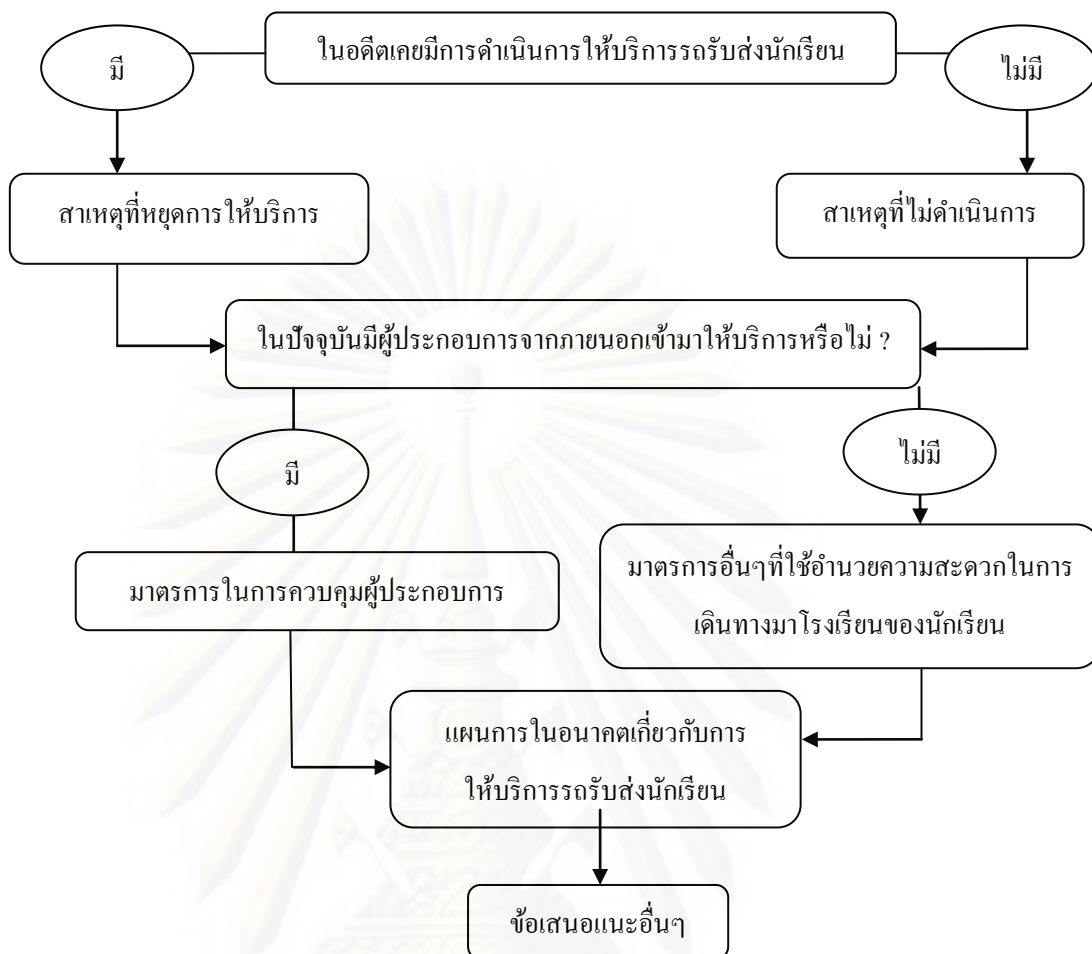
4) ความต้องการของผู้ปกครองด้านงานบริการรถรับส่งนักเรียน

ในประเด็นนี้ ได้สัมภาษณ์เกี่ยวกับความต้องการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนของผู้ปกครอง และทางโรงเรียนมีการจัดการกับความต้อการนั้นๆอย่างไร

5) รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ประกอบการจากภายนอก

ในประเด็นนี้ ได้สัมภาษณ์ข้อมูลทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของผู้ประกอบการภายนอก เช่น ประเภทรถ จำนวนรถที่นำมาให้บริการ เป็นต้น

ในการศึกษาเก็บข้อมูลจากโรงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการหรือเป็นผู้ประกอบการภายนอกให้บริการอยู่โดยมีประเด็นหลักที่จะใช้สัมภาษณ์ ดังภาพที่ 3-3



ภาพที่ 3-3 ประเด็นหลักที่จะสัมภาษณ์โรงเรียนที่ไม่มีรถให้บริการ

3.2 การวิจัยในโรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ

ในการศึกษาวิจัยการให้บริการรถรับส่งนักเรียนสำหรับกรณีที่โรงเรียนนั้นๆมีรถรับส่งนักเรียนให้บริการอยู่แล้ว แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ โรงเรียนมีรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนเองและจ้างผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินการแทน ซึ่งการให้บริการทั้งสองประเภทนี้ อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของโรงเรียน โดยในการเก็บข้อมูลใช้วิธีสัมภาษณ์ฝ่ายบริการของโรงเรียนที่มีหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับงานบริการนักเรียน และ จัดทำแบบสอบถามสำหรับผู้ปกครอง ดังแสดงในภาคผนวก ก เพื่อสอบถามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยมีประเด็นหลัก ดังนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.2.1 ประเด็นหลักที่สัมภาษณ์ฝ่ายบริการที่ดูแลการให้บริการรถรับส่งนักเรียน

1) ปัจจัยที่ทำให้เกิดการให้บริการรถรับส่งนักเรียน

ในประเด็นนี้ ได้สัมภาษณ์ถึงปัจจัยที่เป็นจุดเริ่มต้นของการให้บริการรถรับส่งนักเรียน เช่น ความต้องการใช้บริการของผู้ปกครอง นโยบายของทางโรงเรียน นโยบายของหน่วยงานที่ควบคุมดูแลโรงเรียน เป็นต้น

2) ปัจจัยที่เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จของการให้บริการ

ในประเด็นนี้ ได้สัมภาษณ์ถึงปัจจัยที่ทางโรงเรียนกำหนดเป็นตัวชี้วัดความสำเร็จ เช่น ปริมาณการใช้บริการเป็นไปตามเป้าหมายที่คาดไว้ การให้บริการรถรับส่งนักเรียนเป็นไปตามข้อบังคับ การได้รับผลกำไรจากการให้บริการหรือสามารถแก้ปัญหาจราจรได้ตามเป้าหมาย เป็นต้น

3) มาตรการควบคุมดูแลผู้ประกอบการที่โรงเรียนจ้างให้เข้ามาดำเนินการแทน

ในประเด็นนี้ ได้สัมภาษณ์ฝ่ายบริการถึงกรณีที่ทางโรงเรียนจ้างผู้ประกอบการจากภายนอกเข้ามาดำเนินการแทน โดยสอบถามเกี่ยวกับมาตรการต่างๆที่มีผลบังคับใช้แก่ผู้ประกอบการจากภายนอกซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของโรงเรียน เพื่อให้การประกอบการรถรับส่งนักเรียนเป็นไปอย่างมีระเบียบ

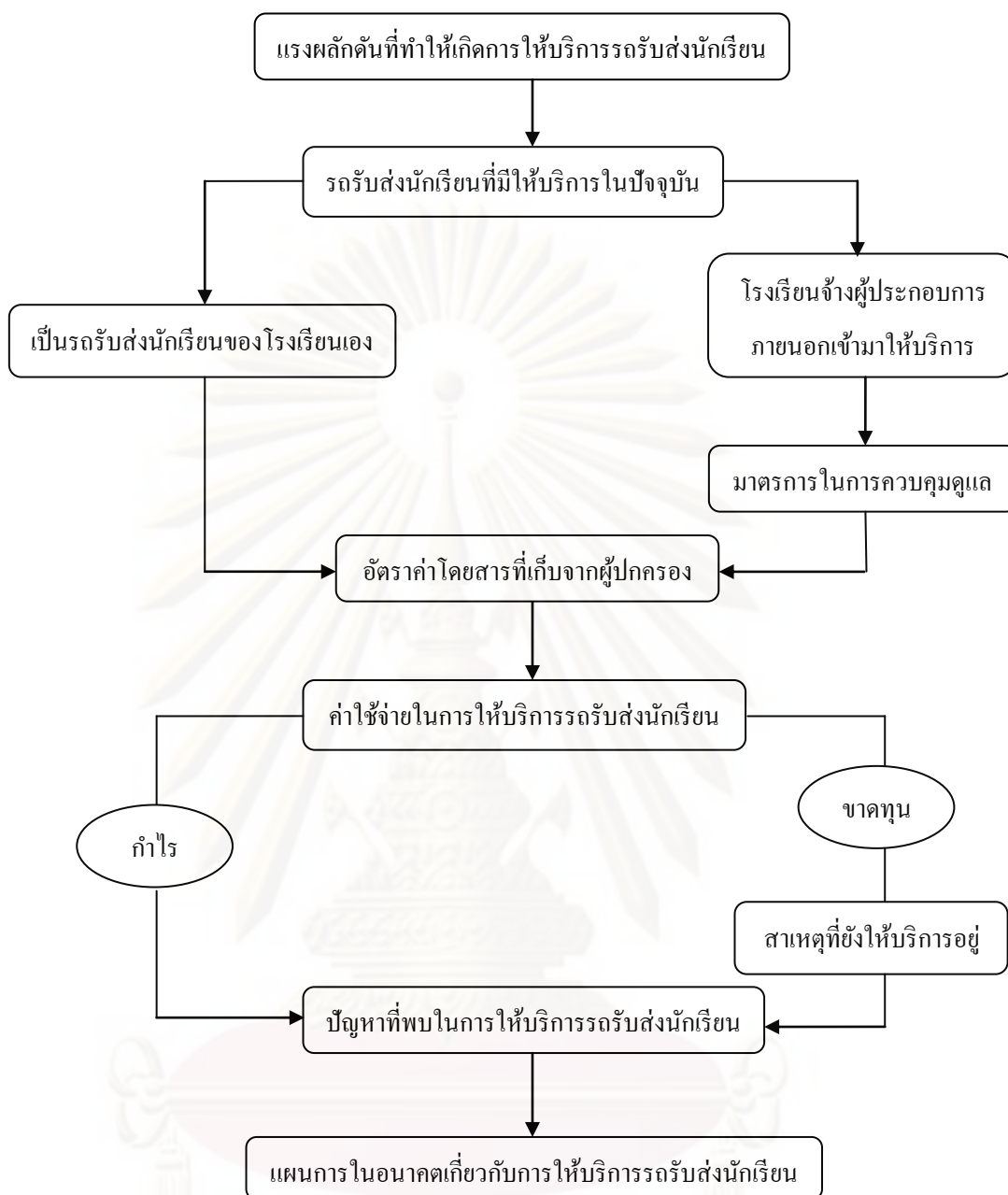
4) ปัญหาที่พบจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน

ในประเด็นนี้ ได้สัมภาษณ์ฝ่ายบริการถึงปัญหาต่างๆที่พบจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน หรือปัญหาที่พบในกรณีที่จ้างผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินการแทน และทางโรงเรียนมีวิธีแก้ไขปัญหาดังกล่าวเหล่านั้นอย่างไร

5) แนวโน้มการให้บริการรถรับส่งนักเรียน

ในประเด็นนี้ ได้สัมภาษณ์ฝ่ายบริการถึงแนวโน้มการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในอนาคตที่จะมีการปรับปรุงพัฒนาในด้านต่างๆอย่างไร เช่น เพิ่มจำนวนรถ การจัดซื้อรถคันใหม่ การวางแผนเส้นทางเพื่อให้นักเรียนไม่ต้องอยู่บนรถนาน เป็นต้น

ในการศึกษาเก็บข้อมูลจากโรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการหรือผู้ประกอบการภายนอกที่ทางโรงเรียนจ้างเข้าให้บริการแทน มีขั้นตอนการสัมภาษณ์ฝ่ายบริการ แสดงดังภาพที่ 3-4



ภาพที่ 3-4 ประเด็นหลักที่จะสัมภาษณ์ฝ่ายบริการในโรงเรียนที่มีรถให้บริการ

3.2.2 ประเด็นหลักในแบบสอบถามที่ใช้เก็บข้อมูลจากผู้ปกครอง

ในการเก็บข้อมูลความคิดเห็นของผู้ปกครองนี้ ใช้วิธีแจกแบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ปกครองเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับบริการรถรับส่งนักเรียน ทั้งผู้ปกครองนักเรียนที่ใช้บริการและไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการเดินทาง

ในประเด็นนี้ ได้สอบถามข้อมูลทั่วไป ในการเดินทางมาและกลับจากโรงเรียน เช่น เวลาที่ใช้ในการเดินทาง วิธีการเดินทาง ค่าใช้จ่าย เป็นต้น เพื่อเปรียบเทียบข้อแตกต่างของแต่ละวิธีการเดินทาง

2) ความต้องการของผู้ปกครองในการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ในประเด็นนี้ ได้สอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นต่างๆในการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนของผู้ปกครอง เช่น ค่าโดยสารที่เหมาะสมสำหรับการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน มาตรการด้านความปลอดภัย ข้อควรปรับปรุงต่างๆ เป็นต้น

3) ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเดินทาง

ในประเด็นนี้ ได้สอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางไป-กลับโรงเรียน เพื่อนำไปวิเคราะห์ถึงสาเหตุหลักที่มีผลต่อการเลือกใช้/ไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

4) ปัญหาที่พบจากการเดินทาง

ในประเด็นนี้ ได้สอบถามเกี่ยวกับปัญหาที่พบจากการเดินทางโดยวิธีต่างๆ เพื่อหาข้อสรุปในการแก้ปัญหาที่เหมาะสมต่อไปที่สนับสนุนให้ผู้ปกครองเลือกใช้รถรับส่งนักเรียนเพิ่มขึ้น

5) ข้อมูลทั่วไปของผู้ปกครอง

ในประเด็นนี้ ได้สอบถามถึงข้อมูลทั่วไปของผู้ปกครองทั้งที่เลือกใช้และไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน เช่น รายได้เฉลี่ยต่อเดือน อาชีพ จำนวนบุตรที่ศึกษาอยู่โรงเรียนนั้น เป็นต้น เพื่อวิเคราะห์ว่า ปัจจัยต่างๆเหล่านี้มีผลต่อการตัดสินใจเลือกวิธีการเดินทางหรือไม่

ในการศึกษานำร่องได้เลือกกลุ่มตัวอย่างโรงเรียนที่อยู่ในพื้นที่เขตจตุจักรเป็นกรณีศึกษา เนื่องจากเขตจตุจักรเป็นพื้นที่ที่มีสถานศึกษาหลายแห่งทั้งโรงเรียนเอกชน และ โรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างที่งานวิจัยฉบับนี้ต้องการศึกษาแนวทางการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน อีกทั้ง พื้นที่เขตจตุจักรยังเป็นที่ตั้งของบริษัท ห้างสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์ต่างๆ หลายแห่ง ทำให้เขตจตุจักรเป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่มีปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเช้า- เย็น และการเดินทางมายังเขตจตุจักรมีทางเลือกในการเดินทางต่างๆได้หลายวิธี เช่น รถไฟฟ้า รถประจำทาง รถแท็กซี่ รถไฟฟ้าใต้ดิน เป็นต้น ทำให้สามารถศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางได้

การเลือกกลุ่มตัวอย่างพิจารณาจากปัจจัยต่างๆที่ใกล้เคียงกันในแต่ละโรงเรียน เช่น สถานที่ตั้งของโรงเรียน จำนวนนักเรียน ระดับชั้นที่ทำการเปิดสอน เป็นต้นซึ่งในการสัมภาษณ์เก็บข้อมูลจาก

โรงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการหรือเป็นผู้ประกอบการจากภายนอก ได้เลือกโรงเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง 3 แห่ง คือ โรงเรียนวัดเสมียนนารี โรงเรียนเสนานิคม ซึ่งเป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร และโรงเรียนเซนต์จอห์น ซึ่งเป็นโรงเรียนในสังกัดคณะกรรมการการศึกษาเอกชน ส่วนการสัมภาษณ์เก็บข้อมูลจากโรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการหรือจ้างผู้ประกอบการภายนอกเข้ามาให้บริการซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมของโรงเรียน ได้สัมภาษณ์และเก็บข้อมูลจากผู้ปกครองที่โรงเรียนกลุ่มตัวอย่าง 2 แห่ง คือ โรงเรียนประจักษ์เวศน์ โรงเรียนทับทอง โรงเรียนแย้มสอาด โรงเรียนจินดาอนุกุล โรงเรียนคาราทร และ โรงเรียนสตรีวรนาถบางเขน ซึ่งภายหลังการเก็บข้อมูลนำร่องจากโรงเรียนครบทั้ง 9 แห่งแล้ว จึงนำข้อมูลที่ได้อาวิเคราะห์ทางสถิติเบื้องต้น และวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างโรงเรียน เพื่อหาข้อสรุปถึงปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง

ตารางที่ 3-1 รายชื่อโรงเรียนที่ทำการเก็บข้อมูล

ลำดับ	โรงเรียน	ระดับที่เปิดสอน	ประเภท	รถรับส่งนักเรียน
1	ประจักษ์เวศน์ (ประถม)	ป.1 – ป. 6	กทม.	มี
2	ทับทอง	เตรียมอนุบาล – ป. 6	เอกชน	มี
3	แย้มสอาด	ป.1 – ป. 6	เอกชน	มี
4	จินดาอนุกุล	อ.1 – ป. 6	เอกชน	มี
5	คาราทร	อ.1 – ป.6	เอกชน	มี
6	สตรีวรนาถบางเขน	อ.1 – ม.6	เอกชน	มี
7	วัดเสมียนนารี	อ.1 – ป.6	กทม.	ไม่มี
8	เสนานิคม	อ.1 – ม.3	กทม.	ไม่มี
9	เซนต์จอห์น (ประถม)	ป.1 – ป.6	เอกชน	ไม่มี

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.3 แนวทางการวิจัย

เมื่อได้ข้อมูลจากการแจกแบบสอบถามแก่ผู้ปกครองแล้ว จึงนำข้อมูลเหล่านั้น มาแยกวิเคราะห์ทางสถิติ เบื้องต้น เพื่อคุณภาพรวมของรูปแบบการเดินทาง ไป-กลับ โรงเรียน หาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างโรงเรียน รวมถึงการสร้างแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง และสรุปปัจจัยที่สำคัญเพื่อนำไปกำหนดเป็นแนวทาง ให้ผู้ดำเนินการนำไปใช้ในการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนให้ประสบความสำเร็จและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีผู้ปกครองเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากขึ้น

3.4 สถิติและเทคนิคที่ใช้ในการทดสอบ

ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้วิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นแยกตามโรงเรียนที่ได้เก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม ในบทที่ 4 โดยวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางและปัจจัยต่างๆเกี่ยวกับการเดินทาง เพื่อดูปริมาณการเดินทางและปัจจัยสำคัญต่างๆที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รถรับส่งนักเรียน จากนั้น ในบทที่ 5 เป็นการวิเคราะห์โดยละเอียด ซึ่งจะเปรียบเทียบผลข้อมูลที่ได้จากบทที่ 4 รวมทั้งสร้างแบบจำลองรูปแบบการเดินทางโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป STATA วิเคราะห์แยกตามโรงเรียน เพื่อนำมาพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์และหาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียน

เทคนิคที่จะใช้ในการทดสอบ

Mode Choice Model

วิธีนี้เป็นการสร้างแบบจำลองทางเลือกของผู้ตัดสินใจเดินทาง (ซึ่งในที่นี้คือผู้ปกครองที่ตัดสินใจให้นักเรียนของตนเดินทางในวิธีต่าง ๆ) โดยเลือกใช้/หรือไม่ใช้รถรับส่งนักเรียน ทั้งนี้ ได้ใช้แบบจำลองโลจิต (Logit Model) ในการวิเคราะห์หาพารามิเตอร์ เพื่อคว้าตัวแปรใด ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกวิธีเดินทางบ้าง

ในบทต่อไป ทางผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับโรงเรียนที่ทำการศึกษาเบื้องต้น เช่น พื้นที่ตั้ง จำนวนนักเรียน ระดับชั้นที่เปิดทำการสอน ระบบขนส่งสาธารณะที่ผ่าน เป็นต้น รวมทั้งนำผลข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมาวิเคราะห์ ในเบื้องต้น เพื่อดูความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางสำหรับผู้ปกครองแต่ละโรงเรียน โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ผู้ที่มีหน้าที่ดูแลงานบริการสวัสดิการของนักเรียน และ แจกแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน เพื่อนำไปวิเคราะห์ในเบื้องต้นตามแนวทางการวิจัยที่ได้วางแผนไว้

บทที่ 4

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจเบื้องต้น

ในบทที่ 4 นี้ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นที่ได้จากการสัมภาษณ์ฝ่ายบริการที่มีหน้าที่ดูแลเกี่ยวกับสวัสดิการของโรงเรียนรวมทั้งข้อมูลต่างๆที่ได้จากแบบสอบถาม ที่ใช้สำรวจความคิดเห็นของผู้ปกครองนักเรียนเกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งในเบื้องต้น ได้ทำการเก็บข้อมูลจากโรงเรียนทั้งหมด 9 โรงเรียน ในพื้นที่เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 โรงเรียนที่ได้ทำการสำรวจข้อมูลในเบื้องต้น

ประเภทของโรงเรียน	รร.ในสังกัดกรุงเทพมหานคร	รร.เอกชน
รร.ที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ	รร.ประชานิเวศน์	รร.ทับทอง รร.แย้มสอาด รร.จินดาอนุกุล รร.คาราทร รร.สตรีวรนาถบางเขน
รร.ที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ	รร.วัดเสมียนนารี รร.เสนานิคม	รร.เซนต์จอห์น

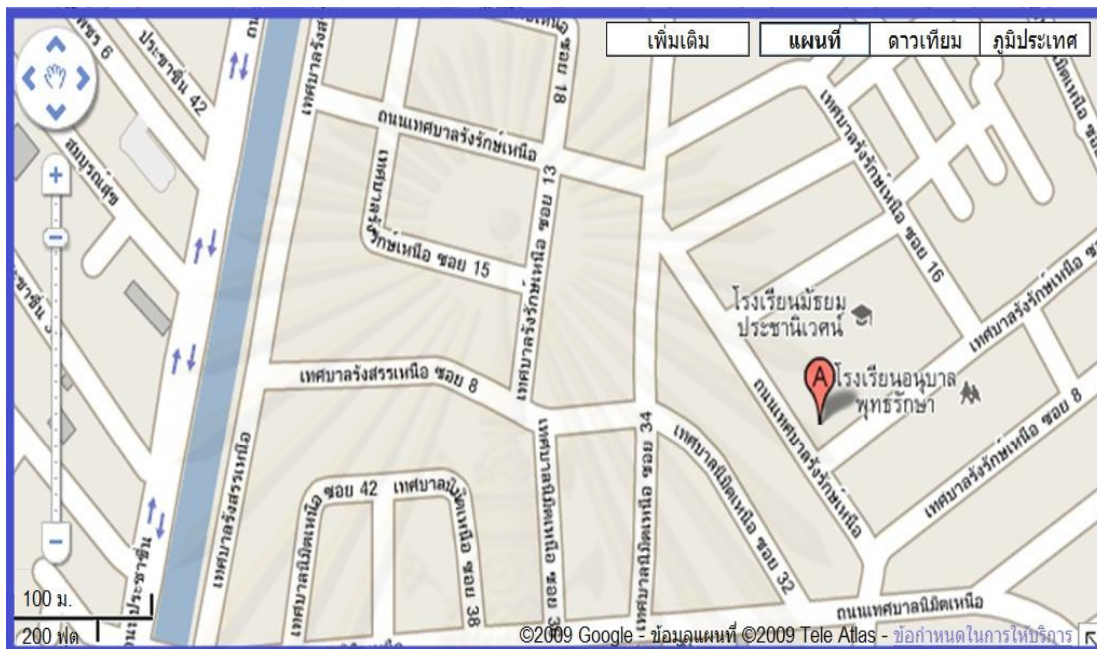
ในการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นนี้ ได้แบ่งการวิเคราะห์แยกเป็นโรงเรียนต่างๆ ซึ่งนำไปวิเคราะห์ภาพรวมของการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในบทต่อไป ในเบื้องต้น นั้น เริ่มจากการสรุปประเด็นสำคัญรวมทั้งข้อมูลที่ได้จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ปกครองในโรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ จากนั้นจึงสรุปประเด็นสำคัญที่ได้จากการสัมภาษณ์ฝ่ายบริการของโรงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

4.1 ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในโรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ

4.1.1 โรงเรียนประชานิเวศน์

โรงเรียนประชานิเวศน์ เป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร ที่เปิดทำการสอนตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาถึงระดับชั้นมัธยมศึกษา โดยแบ่งเป็นฝ่ายประถมและมัธยมที่มีที่ตั้งแยกออก

จากกัน โดยมีบริการรถรับส่งนักเรียนสำหรับฝ่ายประถมเท่านั้น ที่ตั้งของโรงเรียน ห่างจากถนนประชาชื่นประมาณ 400 เมตร โดยมีพื้นที่ตั้งของโรงเรียนดังแสดงในภาพที่ 4-1 ซึ่งตั้งอยู่ในซอย 10 ถนนเทศบาลรังรักษ์เหนือ ที่แยกมาจากถนนประชาชื่น



ภาพที่ 4-1 ที่ตั้ง โรงเรียนประชาชื่น

ในการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของทางโรงเรียนให้บริการสำหรับนักเรียนในระดับประถมศึกษาเท่านั้น ซึ่งมีจำนวนนักเรียนทั้งหมด 1,718 คน โดยในบริเวณรอบๆ โรงเรียนเป็นที่พักอาศัยโดยส่วนใหญ่ ชุมชนน่าอยู่ไม่แออัด สภาพแวดล้อมสวยงาม จากสภาพที่พักอาศัยโดยรวมแล้วจัดเป็นชุมชนของผู้ที่มีฐานะปานกลางอาศัยอยู่ สำหรับรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านเส้นทางในการเดินทางมายัง โรงเรียนประชาชื่น มีดังต่อไปนี้

รถประจำทาง

- สาย 66 ประชานิเวศน์ 2-สายใต้ใหม่
- สาย 67 วัดเสมียนนารี-เซ็นทรัลพระราม 3
- สาย 70 หมู่บ้านประชาชื่น 3-สนามหลวง

รถที่ผ่านเส้นทางในการเดินทางมา โรงเรียนประชาชื่น ผ่านเพียงบริเวณปากซอย 10 ถนนเทศบาล รังรักษ์เหนือเท่านั้น ซึ่งนักเรียนต้องเดินเข้าซอยอีกประมาณ 400 เมตร หรือ อาจเดินทางโดยรถจักรยานยนต์รับจ้างที่อยู่ปากซอยต่อไป

ข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียน

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆไปเกี่ยวกับการให้บริการรับส่งนักเรียน ได้ทำการสัมภาษณ์ อาจารย์รัฐพงษ์ รัฐสมุทร รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานทั่วไป และ พนักงานขับรถรับส่งนักเรียน ของโรงเรียน โดยสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังต่อไปนี้

โรงเรียนประชานิเวศน์ เป็นโรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานครแห่งแรก และแห่งเดียว ที่มีรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนเองให้ บริการแก่นักเรียน เป็นประเภทรถมินิบัส โดยมีแนวคิดเริ่มต้น ให้บริการรถรับส่งนักเรียนเอง เนื่องจาก นางสาวนีย์ คันธากแก้ว ท่านผู้อำนวยการโรงเรียน ประชานิเวศน์ในสมัยนั้น ได้สังเกตเห็นถึงความจำเป็นของการใช้รถรับส่งนักเรียน ที่เป็นการใช้รถโดยสารร่วมกันอย่างหนึ่ง เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าโรงเรียนทั้งในช่วงเวลาเช้าและเย็น นอกจากนี้ยังสามารถนำรถมาใช้ในช่วงที่นักเรียนมีกิจกรรมที่ต้องเดินทางไปนอกสถานที่ เช่น ไปทัศนศึกษา เป็นต้น ทางโรงเรียนก็สามารถใช้รถรับส่งนักเรียนในการเดินทางได้ด้วย ดังนั้นทางโรงเรียนจึงมีนโยบายให้จัดสรรงบประมาณของโรงเรียนเองในการจัดซื้อรถรับส่งนักเรียนประเภทรถมินิบัส ดังแสดงในภาพ 4-2 ด้วยวิธีการผ่อนส่ง และมีการบริหารจัดการเองภายในโรงเรียน โดยในระยะแรกจะมีรถรับส่งนักเรียนทั้งหมด ประมาณ 5 คัน แต่ในปัจจุบัน ได้มีการจัดซื้อเพิ่มมาอีก 1 คัน รวมทั้งสิ้นเป็น 6 คัน



ภาพที่ 4-2 รถรับส่งนักเรียนของ รร.ประชานิเวศน์

ในการให้บริการรับส่งนักเรียนนั้น รถรับส่งนักเรียนทุกคันวิ่งรับส่งเพียงรอบเดียว ทั้งช่วงเช้าและเย็น โดยช่วงเช้ารถรับส่งนักเรียนออกจากโรงเรียนเวลาประมาณ 05.30 น. และรับนักเรียน

มาถึงโรงเรียนในเวลาประมาณ 07.30 น. ส่วนในช่วงเย็น จะรับนักเรียนออกจากโรงเรียนเวลาประมาณ 17.00 น. หลังจากนักเรียนที่เรียนพิเศษตอนเย็นเลิกเรียนแล้ว ซึ่งหลังจากเวลาที่ใช้รถในการรับส่งนักเรียนแล้ว ทางโรงเรียนได้นำรถมาจอดริมถนนบริเวณรอบๆ โรงเรียน ซึ่งในภาคเรียนปัจจุบัน (ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2552) มีนักเรียนที่ใช้บริการทั้งหมด ประมาณ 137 คน และรถรับส่งนักเรียนแต่ละคันมีเส้นทางในการวิ่งรับส่ง ดังนี้

คันที่ 1 – วิ่งเส้นทาง ประชานิเวศน์ 3

คันที่ 2 – วิ่งเส้นทาง ชินเขต

คันที่ 3 – วิ่งเส้นทาง ซอยสามัคคี

คันที่ 4 – วิ่งเส้นทาง ถนนกรุงเทพ-นนท์

คันที่ 5 – วิ่งเส้นทาง เต่าปูน

คันที่ 6 – วิ่งเส้นทาง ตลาดบองมาร์เซ่

สำหรับการควบคุมดูแลพนักงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งความปลอดภัยของเด็กนักเรียน มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- มีผู้ดูแลนักเรียนโดยสารไปกับรถรับส่งนักเรียนทุกครั้ง
- มีการควบคุมด้านการแต่งกาย มารยาท ความประพฤติ ของพนักงานขับรถ
- ทางโรงเรียนมีการจัดประชุมพนักงานขับรถ และ ผู้ดูแลนักเรียน เป็นประจำทุกเดือน
- มีอุปกรณ์ที่จำเป็นในยามฉุกเฉินอยู่ประจำรถ ตามที่กรมการขนส่งกำหนดไว้ ได้แก่ ถังดับเพลิง ฆ้อนทุบกระจก เหล็กชะแลง

โดยภาพรวมของการ ให้บริการรถรับส่งนักเรียน นับได้ว่า มีมาตรฐานเป็นไปตามที่กรมการขนส่งกำหนดไว้ทุกประการ แต่มีปัญหาหรือเสียในบางครั้ง ซึ่งทางโรงเรียนได้จัดให้มีรถคู่เพื่อสำรองไว้รับส่งในกรณีที่รถรับส่งนักเรียนเสียกลางทาง และใช้รถคู่รับส่งบุคลากรของโรงเรียนที่ต้องเดินทางไปติดต่อ ราชการนอกสถานที่อีกด้วย นอกจากนี้ ยังพบปัญหาในการให้บริการอีกอย่างหนึ่ง คือ นักเรียนมักมาขึ้นรถไม่ตรงตามเวลาที่นัดหมายไว้ ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการรับส่งนักเรียน อาจทำให้นักเรียนมาถึงโรงเรียนสาย หรือกลับถึงบ้านช้ากว่าเวลาปกติมาก โดยปัญหาทั้งหมดที่เกิดขึ้นนี้ ทางโรงเรียนได้มีการวางแผนตั้งกลุ่มเครือข่ายผู้ปกครองขึ้น เพื่อร่วมมือกับโรงเรียนในการสอดส่องดูแลการ ให้บริการรถรับส่งนักเรียนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

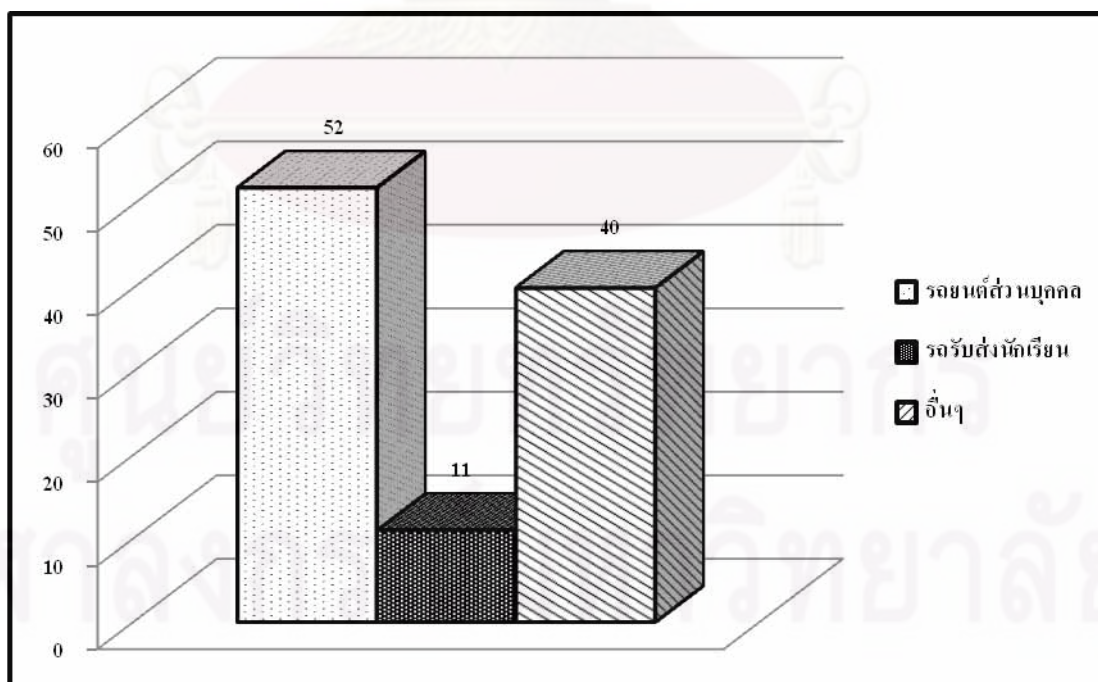
สำหรับผู้ปกครองที่ต้องการให้บุตรหลานใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ทางโรงเรียนมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในวันมอบตัวของนักเรียน ซึ่งผู้ปกครองที่สนใจให้บุตรหลานใช้บริการรถรับส่งนักเรียน สามารถติดต่อได้ที่ฝ่ายธุรการของโรงเรียน เพื่อกรอกใบสมัคร แจ้งเส้นทางที่พักอาศัย จากนั้นทางโรงเรียนจะไปสำรวจเส้นทาง เพื่อดูว่ารถรับส่งนักเรียนสามารถเข้าถึงที่พักอาศัยได้หรือไม่ เนื่องจากรถรับส่งนักเรียนเป็นรถมินิบัส ทำให้ในกรณีที่นักเรียนอาศัยอยู่ในซอยแคบ จึงอาจต้องให้ผู้ปกครองเดินทางมาส่งนักเรียนยังจุดที่ใกล้ที่สุดและรถรับส่งนักเรียนสามารถเข้าถึงได้ เมื่อได้เส้นทางที่พักอาศัยทั้งหมดแล้ว ทางโรงเรียนจึงวางแผนการเดินทางการเดินรถต่อไป

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามที่ใช้สำรวจความคิดเห็นของผู้ปกครองเกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนประชานิเวศน์

ในการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนครั้งนี้ ได้แจกแบบสอบถามแก่ผู้ปกครองที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 148 ชุด และได้รับคืนกลับมาจำนวนทั้งสิ้น 103 ชุด ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1) ข้อมูลการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน

ภาพที่ 4-3 แสดงข้อมูลรูปแบบการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนที่ได้จากแบบสอบถาม โดยให้ผู้ปกครองเลือกรูปแบบการเดินทางที่ใช้ในการเดินทางมาโรงเรียนของบุตรหลาน

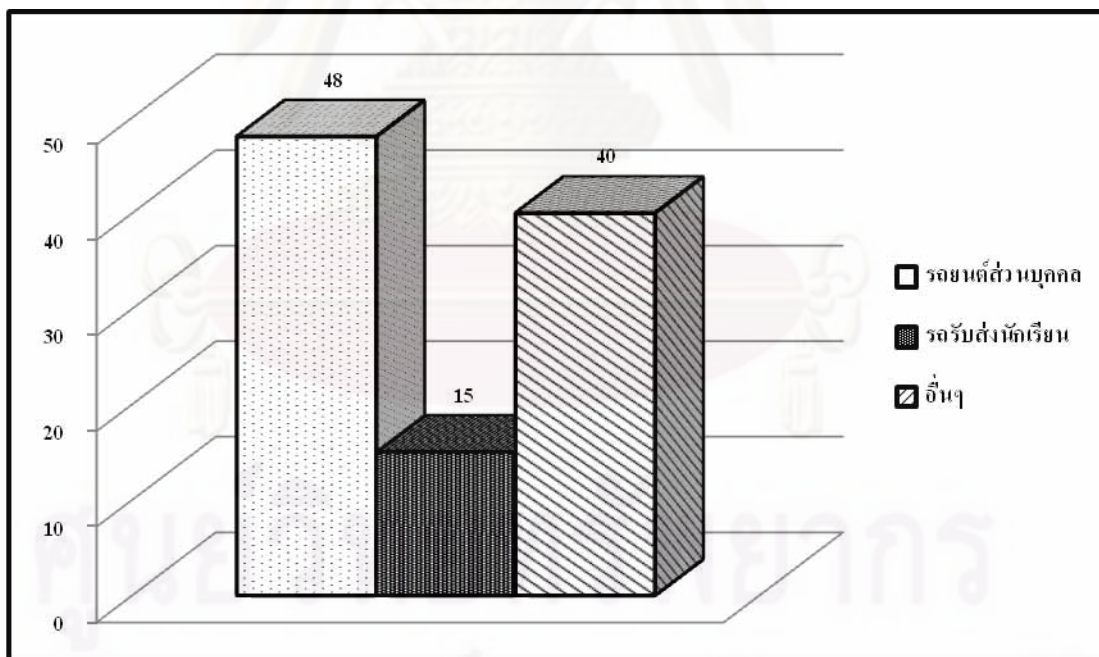


ภาพที่ 4-3 วิธีการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน รร.ประชานิเวศน์

จากภาพที่ 4-3 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีการเดินทางมาโรงเรียนโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด คือ 52 คน จากกลุ่มตัวอย่าง 103 คน คิดเป็น 50% ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด และมีนักเรียนที่เดินทางด้วยวิธีอื่นๆ เช่น รถจักรยานยนต์ เดิน เป็นอันดับรองลงมา คือ 40 คน คิดเป็น 39% และนักเรียนที่เดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนจำนวน 11 คน คิดเป็น 11% จะเห็นได้ว่านักเรียนโรงเรียนประชาณีเวศน์มีปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลและรูปแบบการเดินทางวิธีอื่นมากกว่าการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนค่อนข้างสูง

2) ข้อมูลการเดินทางกลับจากโรงเรียนของนักเรียน

ภาพที่ 4-4 แสดงข้อมูลการเดินทางกลับจากโรงเรียนของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีการเดินทางกลับจากโรงเรียนโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด คือ 48 คน จากกลุ่มตัวอย่าง 103 คน คิดเป็น 47% โดยมีจำนวนนักเรียนที่เดินทางโดยวิธีอื่นๆ คิดเป็น 39% และการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน คิดเป็น 14% ซึ่งเห็นได้ว่า ในช่วงเย็นที่นักเรียนเดินทางกลับ มีจำนวนนักเรียนที่เดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย และมีจำนวนนักเรียนที่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลดลงเล็กน้อยเช่นกัน ซึ่งอาจเป็นนักเรียนที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงเช้าเปลี่ยนมาใช้รถรับส่งนักเรียนในการเดินทางกลับบ้าน



ภาพที่ 4-4 วิธีการเดินทางกลับจากโรงเรียนของนักเรียน รร.ประชาณีเวศน์

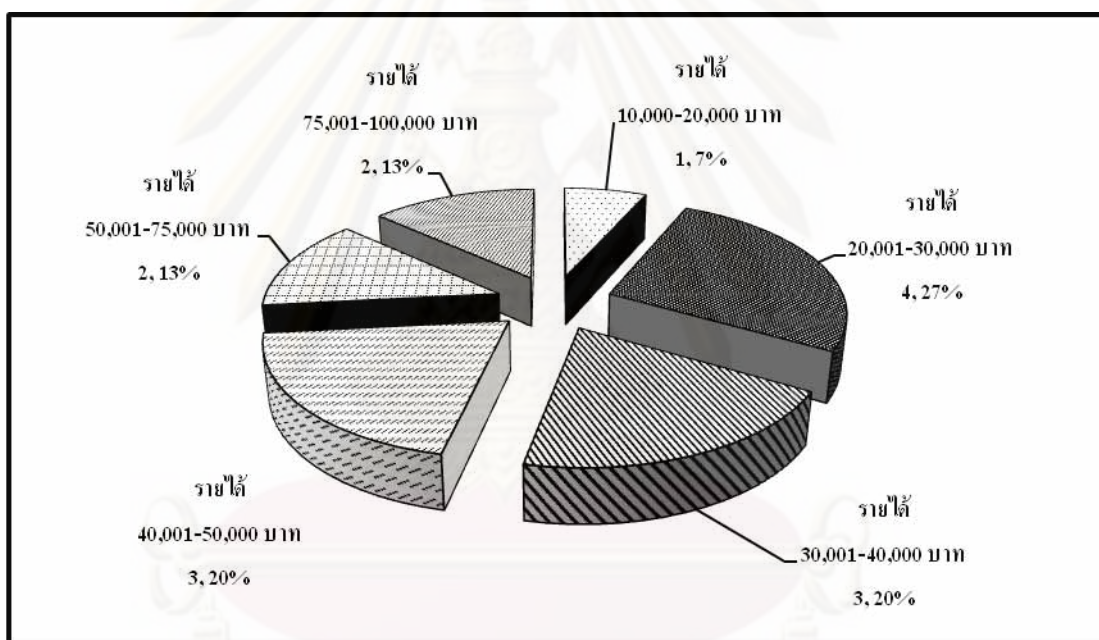
การวิเคราะห์ ห้ข้อมูลในขั้นตอนต่อไป ได้แบ่งการวิเคราะห์เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน และ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยใช้วิธีอื่นๆ ดังนี้

3) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน

ในหัวข้อนี้ ได้รวบรวมข้อมูลต่างๆ จาก กลุ่มตัวอย่างที่เดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน ในช่วงเวลาเช้าและเย็น หรือ ช่วงใดช่วงหนึ่งเท่านั้น ซึ่งสามารถสรุปเป็นข้อมูลสถิติต่างๆ ได้ดังนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนที่ผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

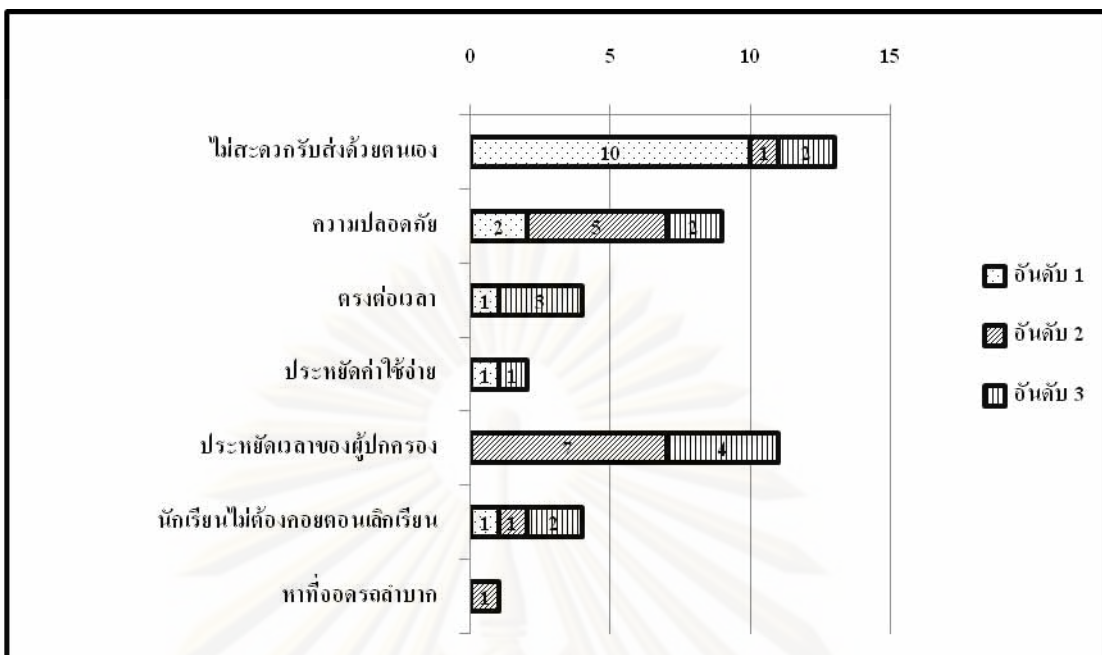
ภาพที่ 4-5 แสดงรายได้เฉลี่ยของผู้ปกครอง รร.โรงเรียนประชาณีเวศน์ที่เลือกใช้รถรับส่งนักเรียน พบว่า ผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งสังเกตได้ว่า ผู้ปกครองส่วนใหญ่ที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน 20,001-30,000 บาท โดยมีกลุ่มผู้ปกครองที่มีรายได้ 30,001-40,000 บาท และ 40,001-50,000 บาท เป็นอันดับรองลงมา ในสัดส่วนเท่ากัน คือ 20% ทั้งนี้ รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ปกครองทั้งหมดที่ใช้รถรับส่งนักเรียน คือ 42,667 บาท



ภาพที่ 4-5 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครอง รร.ประชาณีเวศน์ที่เลือกใช้รถรับส่งนักเรียน

- สาเหตุสำคัญที่ผู้ปกครองตัดสินใจให้บุตรหลานเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน

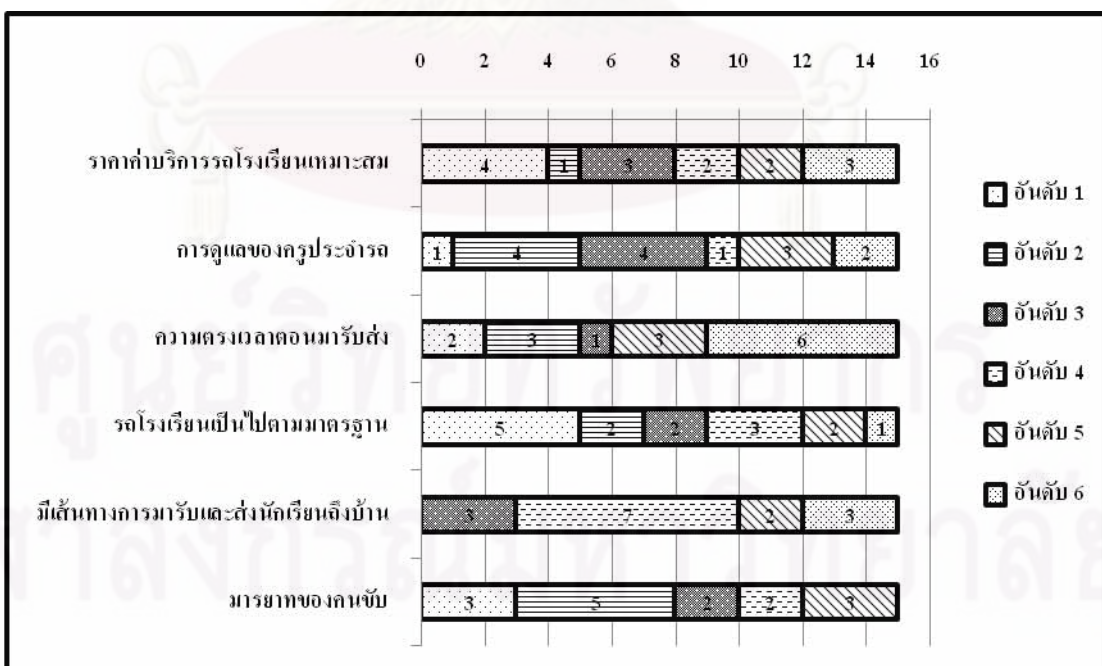
ภาพที่ 4-6 แสดงสาเหตุที่ผู้ปกครองตัดสินใจให้บุตรหลานเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน พบว่า สาเหตุที่มีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ ผู้ปกครองไม่สะดวกเดินทางมารับส่งด้วยตนเอง ซึ่งเป็นสาเหตุที่มีผู้ปกครองเลือกตอบมากที่สุดด้วย ส่วนปัจจัยที่มีผู้เลือกตอบเป็นอันดับหนึ่งรองลงมา คือ ความปลอดภัย



ภาพที่ 4-6 สาเหตุที่ผู้ปกครอง รร.ประชาชนิเวณศน์เลือกใช้บริการ

- ปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อต้องใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

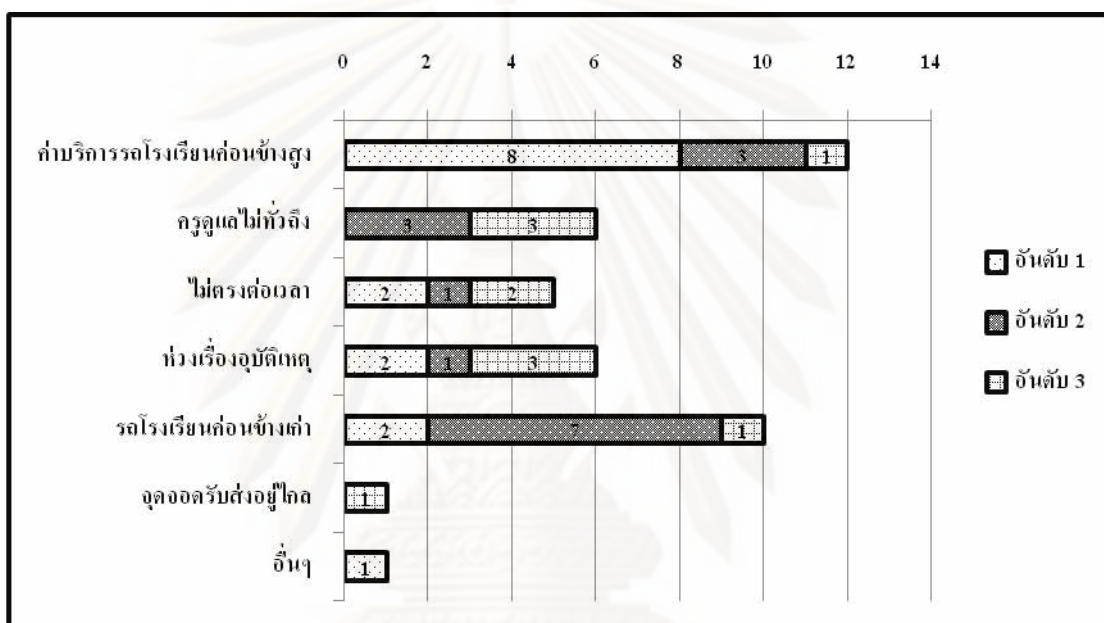
ภาพที่ 4-7 แสดงปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อตัดสินใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียน พบว่าปัจจัยที่มีผู้ปกครองเลือกเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ สภาพรถเป็นไปตามมาตรฐาน และปัจจัยรองลงมา คือ ค่าบริการรถรับส่งนักเรียนที่เหมาะสม



ภาพที่ 4-7 ปัจจัยที่ผู้ปกครอง รร.ประชาชนิเวณศน์คำนึงถึง

- ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-8 แสดง ปัญหาที่พบจากการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน พบว่า ปัญหาที่มีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ ราคาค่าบริการรถรับส่งนักเรียนค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นข้อที่มีผู้เลือกตอบมากที่สุดเช่นกัน ส่วนปัญหามีผู้เลือกตอบรวม ทั้งหมดแล้วมากเป็นอันดับรองลงมา คือ รถรับส่งนักเรียน สภาพค่อนข้างเก่า ส่วนปัญหาในด้านอื่นๆ ในที่นี้ ได้แก่ รถรับส่งนักเรียนมารับนักเรียนเร็วเกินไป เนื่องจากต้องวนไปรับนักเรียนคนอื่นๆ ต่ออีก ทำให้นักเรียนต้องตื่นเช้ากว่าปกติมาก



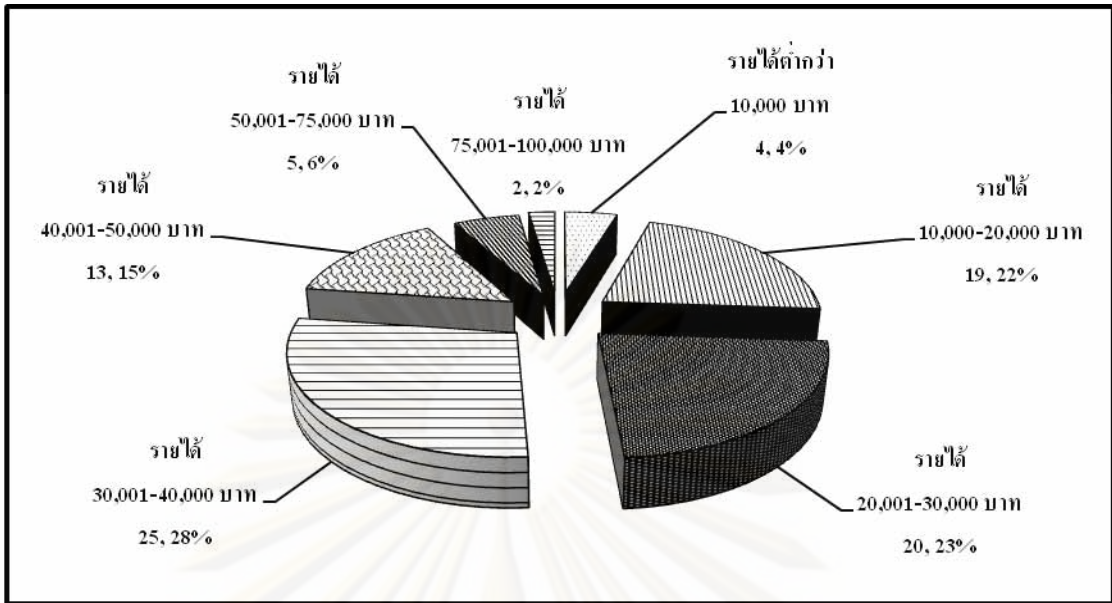
ภาพที่ 4-8 ปัญหาที่พบจากการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน รร. ประชานิเวศน์

4) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องการเดินทาง โดยวิธีอื่นๆ

ในหัวข้อนี้ ได้รวบรวมข้อมูลต่างๆ จากกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางโดยใช้วิธีอื่นๆที่ไม่ใช่รถรับส่งนักเรียน ทั้งในช่วงเวลาเช้าและเย็น ซึ่งสามารถสรุปเป็นข้อมูลสถิติต่างๆ ได้ดังนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนที่ผู้ปกครองเลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ

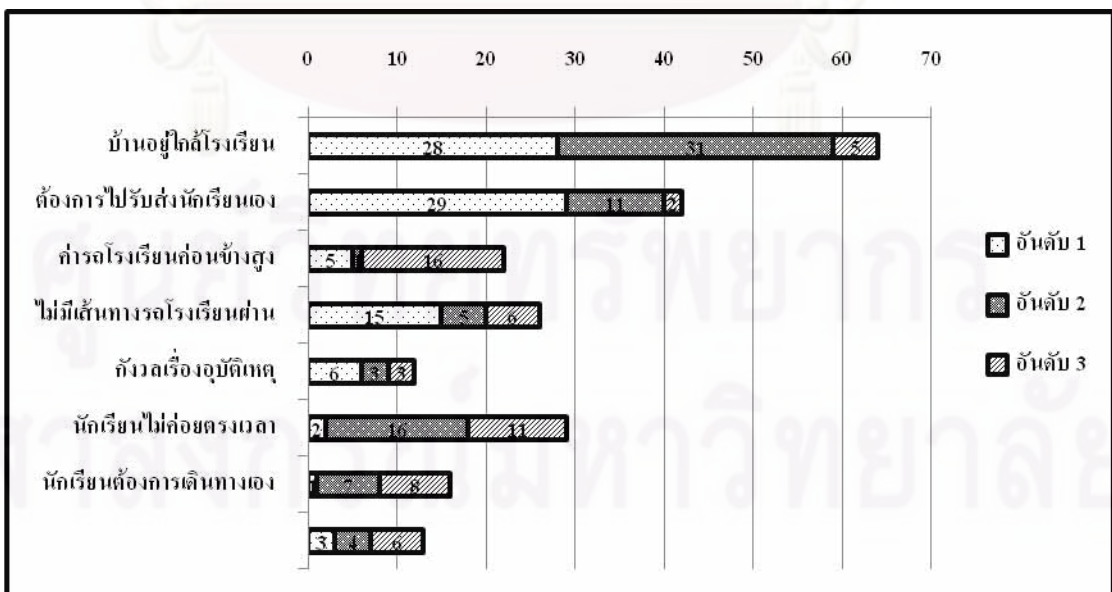
ภาพที่ 4-9 แสดงรายได้เฉลี่ยของผู้ปกครอง โรงเรียนประชานิเวศน์ที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ พบว่า ผู้ปกครองที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน 30,001-40,000 บาท มีจำนวน 28% และ รองลงมา ผู้ปกครองที่มีรายได้เฉลี่ย 20,001- 30,000 บาท จำนวน 23% ใกล้เคียงกับผู้ปกครองที่มีรายได้ระหว่าง 10,000-20,000 บาท ซึ่งมีจำนวน 22% ทั้งนี้ผู้ปกครองที่เดินทางโดยวิธีอื่นๆ ทั้งหมด มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 31,023 บาท โดยภาพรวมสังเกตได้ว่า ผู้ปกครองที่เลือกเดินทาง โดยวิธีอื่นๆ มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนต่ำกว่าผู้ปกครองที่เลือกเดินทาง โดยรถรับส่งนักเรียน



ภาพที่ 4-9 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครอง รร.ประชาชนิเวณที่เลือกเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ

- สาเหตุสำคัญที่ผู้ปกครองไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-10 แสดงสาเหตุที่ผู้ปกครองตัดสินใจไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน พบว่า สาเหตุที่มีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ ต้องการเดินทางไปรับส่งนักเรียนเอง ซึ่งเป็นสาเหตุที่มีผู้เลือกตอบมากที่สุดด้วย และปัจจัยที่มีผู้เลือกเป็นอันดับที่ 1 ใกล้เคียงกัน คือ บ้านอยู่ใกล้โรงเรียน ส่วนสาเหตุอื่นๆที่มีผลให้ผู้ปกครองไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ได้แก่ รถรับส่งนักเรียนมารับนักเรียนเร็วเกินไป โรงเรียนเป็นทางผ่านในการเดินทางไปทำงาน รถรับส่งนักเรียนแออัดเกินไป และ รถรับส่งนักเรียนออกจากโรงเรียนก่อนเวลาเลิกเรียนพิเศษ



ภาพที่ 4-10 สาเหตุที่ผู้ปกครอง รร.ประชาชนิเวณที่ไม่ใช้บริการ

- การปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ตารางที่ 4-2 แสดงข้อปรับปรุงต่างๆที่อาจทำให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียน พบว่า ข้อปรับปรุงที่ผู้ปกครองต้องการมากที่สุด คือ การปรับปรุงเกี่ยวกับสภาพรถ/ซีอรถใหม่ ส่วนการปรับปรุงในอันดับรองลงมา คือ ลดค่าบริการรถรับส่งนักเรียน มีครุดูแลอย่างทั่วถึง และปรับเส้นทางให้ผ่านบ้านมิเปอร์เซ็นต์ของผู้ตอบใกล้เคียงกันเป็นอันดับรองลงมา ส่วนเปอร์เซ็นต์ของผู้ให้ความเห็นด้านอื่นๆ คือ ผู้ปกครองที่ไม่ต้องการใช้รถรับส่งนักเรียนแม้ว่าจะมีการปรับปรุงใดๆก็ตาม เนื่องจากบ้านอยู่ใกล้โรงเรียนมาก จึงไม่มีความจำเป็นต้องใช้รถรับส่งนักเรียน นอกจากนี้ควรปรับปรุงให้มีรถรับส่งนักเรียนในรอบเย็น หลังจากที่นักเรียนเลิกเรียนพิเศษแล้ว เนื่องจากบางครั้งที่นักเรียนเรียนเสริมบางวิชา เช่น กีฬาต่างๆ จะเลิกไม่ทันเดินทางกลับด้วยรถรับส่งนักเรียน

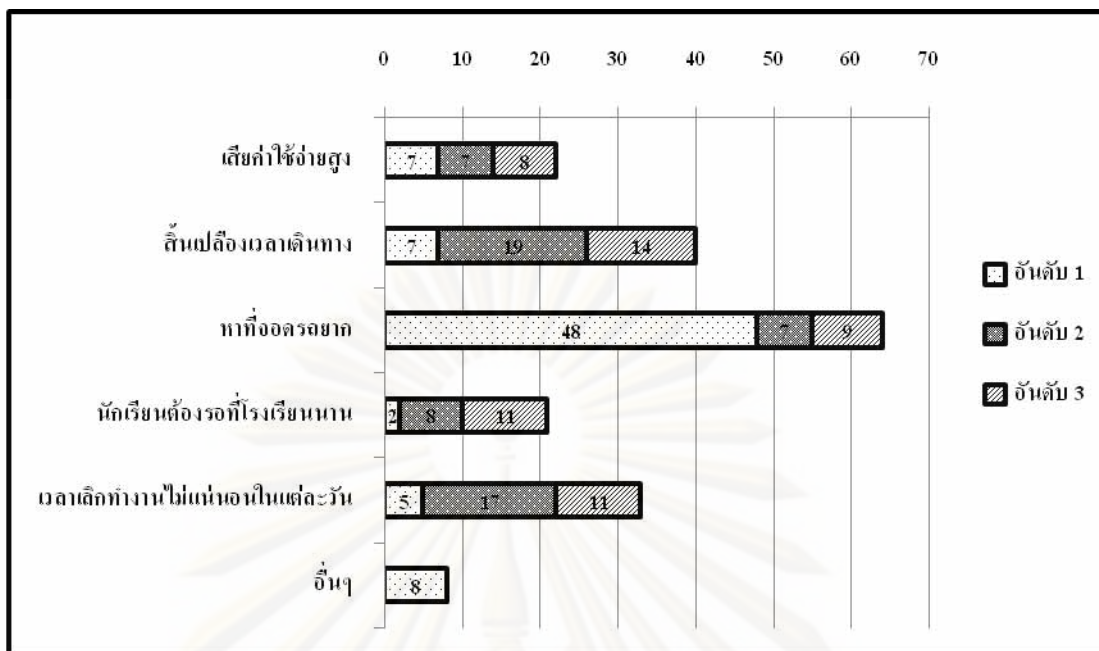
ตารางที่ 4-2 ข้อปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครอง รร.ประชาชนเวศน์สนใจใช้บริการ

อันดับที่	การปรับปรุง	%ของผู้ตอบ
1	ปรับปรุงสภาพรถ/ซีอรถใหม่	42
2	ลดค่าบริการรถโรงเรียน	40
3	มีการอบรมคนขับอย่างต่อเนื่อง	33
4	มีครุดูแลอย่างทั่วถึง	32
5	ปรับเส้นทางให้ผ่านบ้าน	30
6	อื่นๆ	23

- ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียนด้วยตนเอง

ภาพที่ 4-11 แสดงปัญหาที่พบเมื่อผู้ปกครองต้องเดินทางไปรับส่งบุตรหลานด้วยตนเอง พบว่าปัญหามีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ หารที่จอดรถยาก ซึ่งเป็นปัญหาที่มีผู้เลือกตอบทั้งหมดมากที่สุดเช่นกัน และปัญหาสำคัญในอันดับรองลงมา คือ สิ้นเปลืองเวลาเดินทาง และ เสียค่าใช้จ่ายสูง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 4-11 ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียน รร.ประชาชนิเวศน์เอง

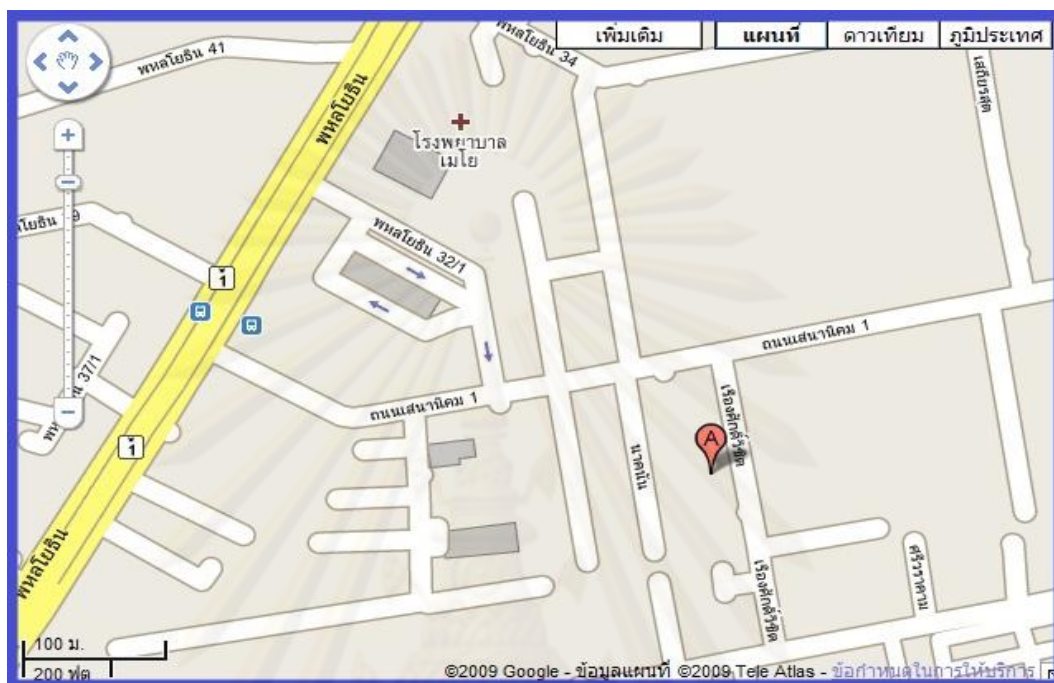
ข้อสรุปเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนประชาชนิเวศน์

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น พบว่า โรงเรียนประชาชนิเวศน์มีปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียนประมาณ 8% ของนักเรียนทั้งหมด โดยมีปริมาณการเดินทางในรูปแบบอื่นๆนอกจากรถรับส่งนักเรียนและรถยนต์ส่วนบุคคลอย่างกระจายตัวไป ซึ่งปัจจัยหลักที่มีผลทำให้ผู้ปกครองตัดสินใจไม่เลือก ใช้รถรับส่งนักเรียน เนื่องจากต้องการเดินทางไปรับส่งด้วยตนเอง และปัจจัยรองลงมา คือ บ้านอยู่ใกล้โรงเรียน ซึ่งอาจสรุปได้ว่า โรงเรียนประชาชนิเวศน์ ซึ่งเป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร ที่มีนโยบายให้รับนักเรียนที่มีที่พักอาศัย อยู่ใกล้โรงเรียนตามเขตที่ได้กำหนดไว้ ทำให้รถรับส่งนักเรียนไม่มีความจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเช้า ซึ่งผู้ปกครองสามารถเดินทางมาส่งนักเรียนก่อนเดินทางไปทำงานได้ แต่ในช่วงเย็นที่บางครั้งเวลาเลิกงานของผู้ปกครองไม่แน่นอน ทำให้ผู้ปกครองเลือกให้นักเรียนเดินทาง โดยใช้รถรับส่งนักเรียนมากขึ้น โดยหากพิจารณาฐานะทางการเงินของผู้ปกครอง ซึ่งสังเกตได้จากสภาพแวดล้อมโดยรอบบริเวณโรงเรียน ซึ่งนักเรียนส่วนใหญ่อาศัยอยู่ เป็นที่พักรอที่มีสภาพค่อนข้างดีในระดับหนึ่ง ทำให้โรงเรียนประชาชนิเวศน์ มีผู้ใช้รถรับส่งนักเรียนในระดับที่สามารถทำให้ทางโรงเรียนสามารถดำเนินการได้เอง

4.1.2 โรงเรียนทับทอง

โรงเรียนทับทองเป็นโรงเรียนเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวงศึกษาธิการให้เปิดทำการสอนตั้งแต่ระดับชั้นเตรียมอนุบาลถึงระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มีนักเรียนรวมทั้งสิ้น 323 คน ภาพ

ที่ 4-12 แสดงพื้นที่ที่ตั้งของโรงเรียนซึ่งอยู่บนถนนเสนานิคม ซอย 8 ที่เป็นซอยย่อยของซอย พหลโยธิน 32 (เสนานิคม) แยกมาจากถนนพหลโยธิน ทำให้โรงเรียนทับทองอยู่ไกลจากถนนใหญ่ ประมาณ 450 เมตร



ภาพที่ 4-12 ที่ตั้งโรงเรียนทับทอง

จากการสำรวจบริเวณรอบๆ โรงเรียน พบว่า ถนนหน้าโรงเรียน คือ ถนนเสนานิคม ซอย 8 ซึ่งเป็นทางเข้า-ออกโรงเรียนของนักเรียนในเวลาเช้า-เย็น เป็นถนนขนาดเล็ก 2 ช่องทางจราจร แสดงดังภาพ 4-13 ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดที่หน้าโรงเรียนทั้งในช่วงเช้าและเย็น โดยเฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคลที่เดินทางมาส่งนักเรียนบริเวณหน้าโรงเรียน รวมทั้ง รถยนต์ที่เข้ามารับส่งนักเรียนโดยส่วนมาก จะต้องตรงเข้าไปในซอยเสนานิคม 8 เพื่อหาที่กลับรถและออกจากซอยทางเดิม และในช่วงเวลาเย็นที่ผู้ปกครองบางท่านต้องการมารับบุตรหลานที่โรงเรียน ทำให้มีรถยนต์ส่วนบุคคลจอดคอกยบริเวณหน้าโรงเรียนเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 4-13 ทางเข้าโรงเรียน เป็นซอยเล็ก ถนนขนาด 2 ช่องทางจราจร

สำหรับรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านเส้นทางในการเดินทางมายังโรงเรียนทับทองมีดังต่อไปนี้

รถประจำทาง ในซอยพลโยธิน 32 (เสนานิคม) ไม่มีรถประจำทางวิ่งผ่านมาในซอย แต่บริเวณที่ใกล้โรงเรียนมากที่สุดที่เส้นทางรถประจำทางจะวิ่งผ่าน คือ บริเวณปากซอยพลโยธิน 32 (เสนานิคม) เท่านั้น ซึ่งมีรถประจำทางที่วิ่งผ่าน ดังนี้

- สาย 24 ประชานิเวศน์ 3-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
- สาย 26 มินบุรี-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
- สาย 34 รังสิต-หัวลำโพง
- สาย 39 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์(รังสิต)-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
- สาย 42 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์(รังสิต)-อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
- สาย 59 รังสิต-สนามหลวง
- สาย 107 อุบางเขน-คลองเตย
- สาย 129 อุบางเขน-สำโรง
- สาย 178 วงกลมเกษตร-นวมินทร์

- สาย 185 รังสิต-คลองเตย
- สาย 206 เขตประเวศน์-มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- สาย 503 รังสิต-สนามหลวง
- สาย 543 รถธรรมดา (ครีม-แดง),รถปรับอากาศ (ยูโรทู) อุ้มบางเขน-ลำลูกกา
- สาย 543 รถปรับอากาศ (ครีม-น้ำเงิน) ตลาด อดท.3-ลำลูกกา

ข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียน

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆไปเกี่ยวกับการให้บริการรับส่งนักเรียน ได้ทำการสัมภาษณ์ อาจารย์วารภรณ์ ศุภสร ผู้ช่วยผู้อำนวยการกิจการนักเรียน ซึ่งสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

โรงเรียนทับทองมีรถรับส่งนักเรียนให้บริการแก่นักเรียนเอง เป็นประเภทรถตู้ที่มีการจัดซื้อ มาใหม่ โดยใช้งบประมาณของโรงเรียนเอง ซึ่งในอดีต ทางโรงเรียนได้ใช้รถรับส่งนักเรียนประเภท มินิบัสในการให้บริการแก่นักเรียน แต่มักพบปัญหาในการบำรุงรักษา ซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูงกว่ารถตู้ ดังนั้น ทางโรงเรียนจึงมีนโยบายเปลี่ยนมาใช้รถตู้ในการให้บริการ โดยจุดเริ่มต้นของการให้บริการ รถรับส่งนักเรียนมาจากความต้องการของผู้ปกครองที่ไม่สะดวกมารับ-ส่งบุตรหลานด้วยตนเอง ทำให้ทางโรงเรียนดำเนินการรถรับส่งนักเรียน เพื่อให้บริการแก่นักเรียน โดยปัจจุบัน ทางโรงเรียนมี รถรับส่งนักเรียนให้บริการทั้งหมดรวม 7 คัน แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ รถรับส่งนักเรียนของทาง โรงเรียนเองซึ่งประเภทรถตู้ จำนวน 2 คัน และ รถรับส่งนักเรียนที่ทางโรงเรียนจ้างผู้ประกอบการ ภายนอกเข้ามาให้บริการ เป็นประเภทรถตู้เช่นกัน จำนวน 5 คัน แสดงดังภาพ 4-14



ภาพที่ 4-14 รถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนทับทอง

รถรับส่งนักเรียนทุกคันอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลและรับผิดชอบของโรงเรียนเอง ซึ่งจำนวนรถรับส่งนักเรียนจากผู้ประกอบการภายนอก อาจมากน้อยไม่เท่ากันในแต่ละภาคการศึกษา ขึ้นกับจำนวนนักเรียนที่ใช้บริการในภาคการศึกษานั้นๆ รถรับส่งนักเรียนแต่ละคันจะให้บริการทั้งในช่วงเช้าและช่วงเย็น ในช่วงเย็นมีการวิ่งรับส่งหลายรอบ เช่น เวลา 14.30 น. รับส่งนักเรียนในระดับอนุบาล เวลา 15.30 น. รับส่งนักเรียนระดับชั้นอื่นๆ ที่เลิกเรียนตามปกติ และ เวลา 17.00 น. รับส่งนักเรียนที่เรียนพิเศษหลังเลิกเรียน โดยเฉลี่ยแล้ว รถรับส่งนักเรียนแต่ละคันมีนักเรียนประมาณ 16 – 18 คน ในการวิ่งให้บริการรอบหนึ่งๆ นับว่าเป็นจำนวนที่ไม่ทำให้แออัดมากนัก มีนักเรียนทั้งหมดที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียนในภาคเรียนปัจจุบัน (ภาคเรียนที่ 1 ปีการศึกษา 2552) ประมาณ 144 คน ซึ่งมีแนวโน้มปริมาณนักเรียนที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียนในแต่ละภาคการศึกษาค่อนข้างคงที่ ทางอาจารย์ผู้ให้สัมภาษณ์ได้กล่าวถึงลักษณะการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียน ดังนี้

- นักเรียนที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียนโดยส่วนใหญ่เป็นนักเรียนในระดับประถมศึกษา
- ในช่วงเย็นมีนักเรียนใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากกว่าในช่วงเช้า อาจเนื่องมาจากในเวลาเช้า ผู้ปกครองเดินทางมาส่งบุตรหลานด้วยตนเองก่อนเดินทางต่อไปยังที่ทำงาน
- ในช่วงเดือนแรกของการเปิดภาคการศึกษา ยังมีนักเรียนใช้บริการรถรับส่งนักเรียนไม่มากนัก แต่ในช่วงที่เปิดภาคการศึกษาได้ระยะหนึ่งแล้ว จะมีปริมาณการใช้บริการมากขึ้น

ในด้านมาตรการที่บังคับใช้แก่ผู้ประกอบการเพื่อควบคุมดูแลการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนให้ดำเนินไปอย่างมีมาตรฐานนั้น ทางโรงเรียนบังคับให้ผู้ประกอบการทุกรายต้องดำเนินการทุกอย่างภายใต้ข้อกำหนดของโรงเรียน โดยทางโรงเรียนควบคุมดูแลเสมือนว่าเป็นรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนคันหนึ่ง เช่น ดูแลด้านกิริยามารยาทของคนขับรถ ดูแลด้านความตรงต่อเวลาในการรับส่งนักเรียน และดูแลด้านความปลอดภัยของนักเรียน เป็นต้น สำหรับค่าใช้จ่ายที่ทางโรงเรียนต้องจ่ายให้ผู้ประกอบการรถรับส่งนักเรียนจากภายนอกนั้น จ่ายเป็นรายเดือน ประมาณเดือนละ 15,000-20,000 บาท ซึ่งทางโรงเรียนนับว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่สูง ทำให้โรงเรียนขาดทุนด้านงบประมาณในการให้บริการรถรับส่งนักเรียน แต่ทางโรงเรียนจำเป็นต้องให้ดำเนินการให้บริการเนื่องจากถือเป็นสวัสดิการให้แก่ นักเรียน โดยมีเส้นทางที่รถรับส่งนักเรียนแต่ละคันวิ่งผ่าน ดังนี้

คันที่ 1 – วิ่งเส้นทาง รามอินทรา

คันที่ 2 – วิ่งเส้นทาง เสนานิเวศน์

คันที่ 3 – วิ่งเส้นทาง SCB PARK

คันที่ 4 – วิ่งเส้นทาง ลาดปลาเค้า

คันที่ 5 – วิ่งเส้นทาง โชคชัย 4

คันที่ 6 – วิ่งเส้นทาง พหลโยธิน 44

คันที่ 7 – วิ่งเส้นทาง โรงเรียนสตรีวิทยา 2

ในการควบคุมดูแลพนักงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งความปลอดภัย ของเด็กนักเรียน มีรายละเอียด ดังนี้

- มีครูผู้ดูแลนักเรียนโดยสารไปกับรถรับส่งนักเรียนทุกครั้ง
- มีการควบคุมด้านการแต่งกาย มารยาท ความประพฤติ ของพนักงานขับรถ
- จัดให้พนักงานขับรถทุกคนไปอบรมทุกครั้ง เมื่อกรรมการขนส่งจัดการอบรมสัมมนาเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียน

สำหรับผู้ปกครองที่ต้องการให้บุตรหลานใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ทางโรงเรียนมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในวันประชุมผู้ปกครองประจำปี ซึ่งผู้ปกครองที่สนใจให้บุตรหลานใช้บริการรถรับส่งนักเรียนสามารถติดต่อได้ที่ฝ่ายธุรการของโรงเรียน เพื่อแจ้งเส้นทางที่พักอาศัย ให้โรงเรียนรวบรวมและนำไปจัดเส้นทางการเดินทางต่อไป ในส่วนของปัญหาที่พบในการให้บริการรถรับส่งนักเรียนอย่างหนึ่ง คือ รถรับส่งนักเรียนของผู้ประกอบการจากภายนอกอาจมีปัญหาในบางครั้ง เช่น รถเสีย เนื่องจากสภาพรถที่อาจมีการใช้งานมาเป็นเวลาหลายปี แต่โดยภาพรวมแล้ว จัดว่าเป็นรถรับส่งนักเรียนที่ได้มาตรฐานตามที่กรรมการขนส่งทางบกได้กำหนดไว้

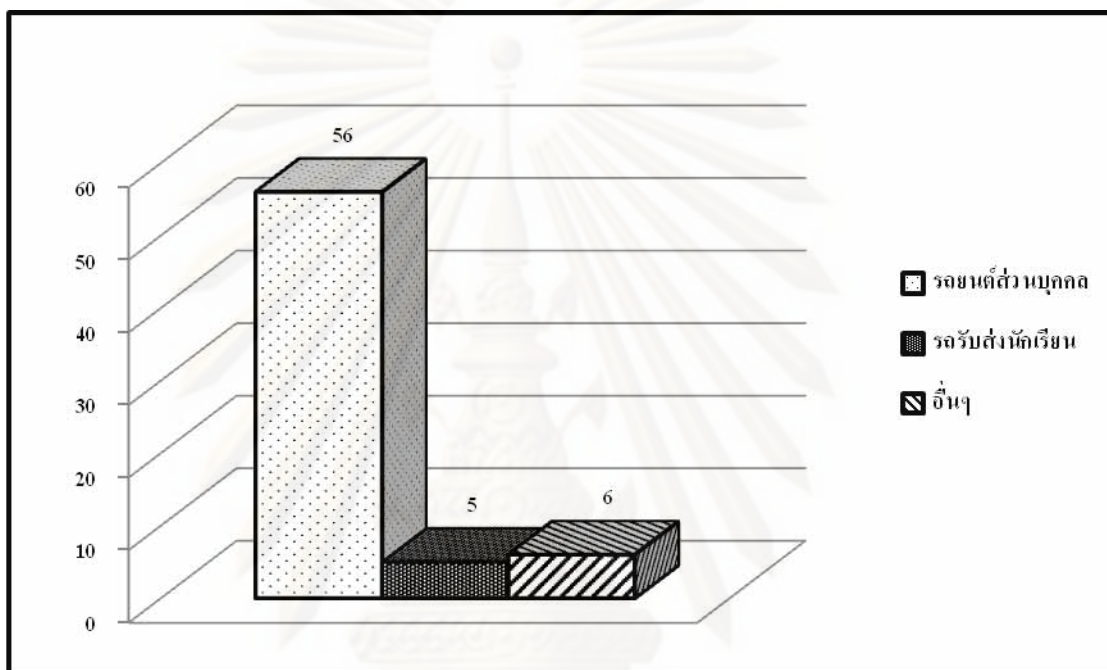
ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามผู้ปกครองของโรงเรียนทับทอง

ในการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนครั้งนี้ ได้แจกแบบสอบถามแก่ผู้ปกครองที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 96 ชุด และได้รับคืนกลับมาจำนวนทั้งสิ้น 67 ชุด สามารถสรุปได้ ดังนี้

1) ข้อมูลการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน

ภาพที่ 4-15 แสดงข้อมูลการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนที่ได้จากแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการเดินทางมาโรงเรียนโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด คือ 56 คน จากทั้งหมด 67 คน คิดเป็น 84% ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ซึ่งมีผลทำให้ในช่วงเวลาเช้ามีปริมาณรถยนต์ส่วน

บุคคลเข้ามาในซอยเสนานิคม 8 ซึ่งเป็นถนนเล็กขนาด 2 ช่องทางจราจร ซึ่งเป็นอีกสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ทั้งนี้ มีนักเรียนที่เดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน ทั้งหมด 5 คน ซึ่งคิดเป็น 7% ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด และมีนักเรียนที่เดินทางโดยวิธีอื่นๆ จำนวน 6 คน คิดเป็น 9% เห็นได้ว่ามีปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลสูง อาจมีสาเหตุจากการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ไม่สามารถเข้าถึง บริเวณหน้าโรงเรียนได้ ทำให้ผู้ปกครองและนักเรียนไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง

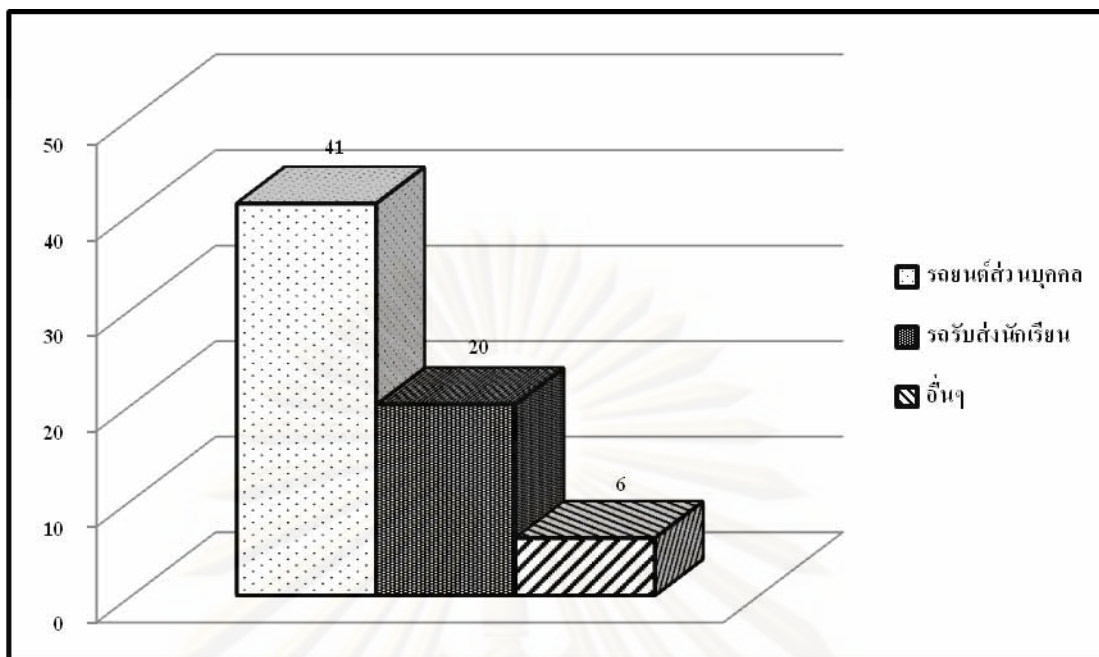


ภาพที่ 4-15 วิธีการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนโรงเรียนทับทอง

2) ข้อมูลการเดินทางกลับจากโรงเรียนของนักเรียน

ภาพที่ 4-16 แสดงข้อมูลการเดินทางกลับจากโรงเรียนของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการเดินทางกลับจากโรงเรียนโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด คือ 41 คน จากกลุ่มตัวอย่าง 67 คน โดยมีจำนวนการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน และ วิธีอื่นๆรองลงมา ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ในช่วงเย็นที่นักเรียนเดินทางกลับ มีจำนวนนักเรียนที่ เดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนมากขึ้น คิดเป็น 30% และมีจำนวนนักเรียนที่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลน้อยลง ซึ่งอาจช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดหน้าโรงเรียนในช่วงเย็นได้ในระดับหนึ่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 4-16 วิธีการเดินทางกลับจาก โรงเรียนของนักเรียน โรงเรียนทับทอง

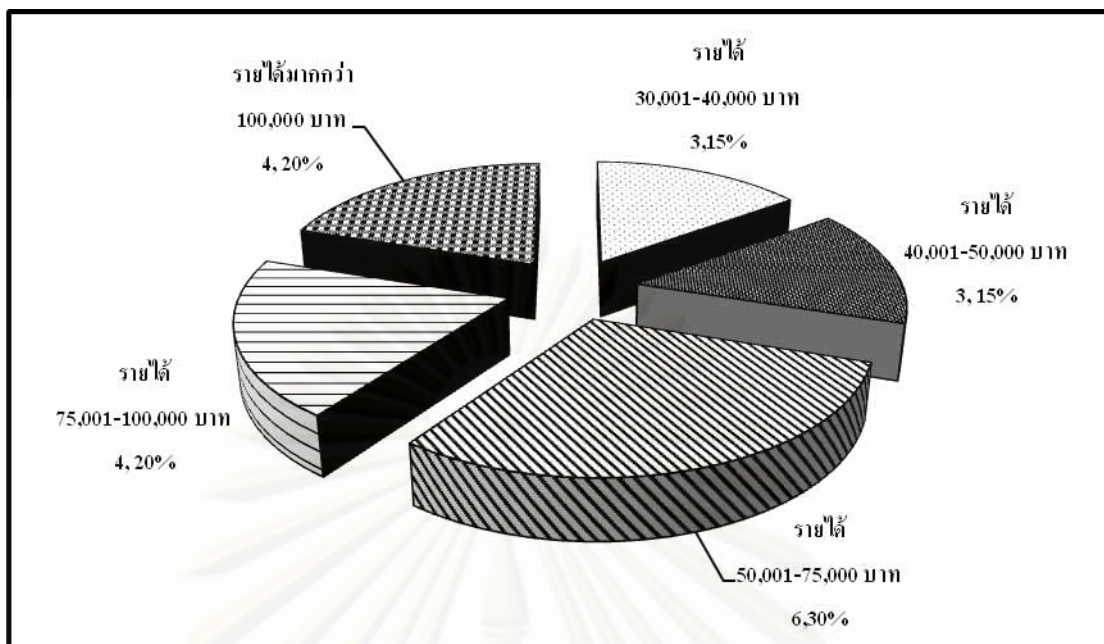
ในการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไปนี้จะแบ่งการวิเคราะห์เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน และ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยใช้วิธีอื่นๆ ดังนี้

3) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน

ในหัวข้อนี้ได้รวบรวมข้อมูลต่างๆ จากกลุ่มตัวอย่าง ที่เดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน ในช่วงเวลาเช้าและเย็น หรือ ช่วงใดช่วงหนึ่งเท่านั้น ซึ่งสามารถสรุปเป็นข้อมูลสถิติต่างๆ ได้ดังนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนที่ผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

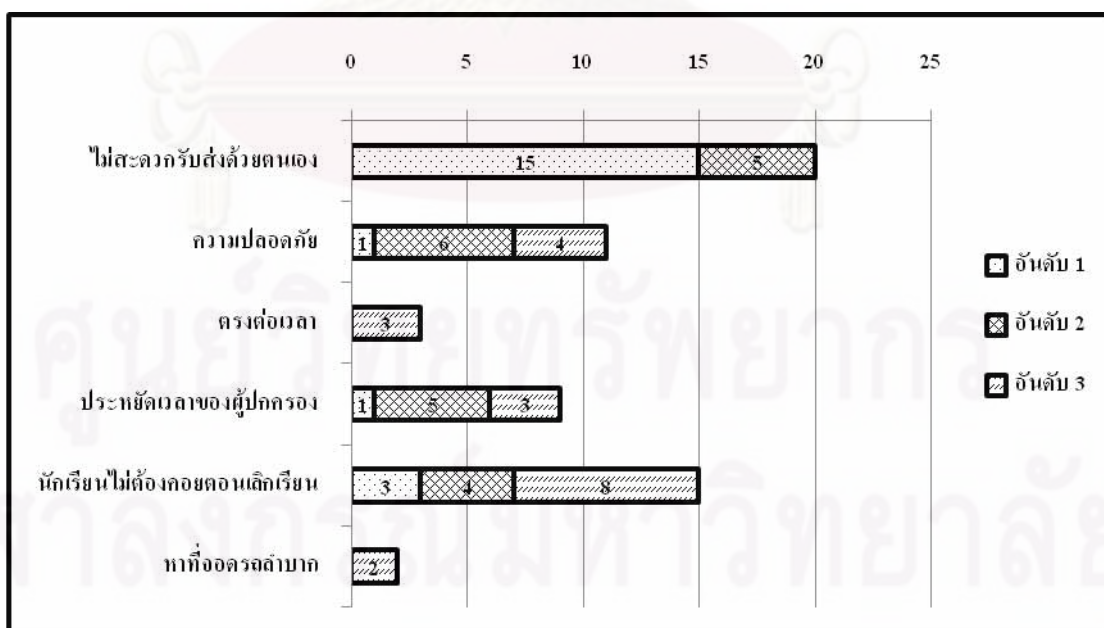
ภาพที่ 4-17 แสดงรายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียน ทับทองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน พบว่า ผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่างถึง 30% มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน 50,001-75,000 บาท รายได้ 75,001-100,000 บาท มีจำนวน 20% และ รายได้มากกว่า 100,000 บาท มีจำนวน 20% ซึ่งสังเกตได้ว่า ผู้ปกครองส่วนใหญ่ที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนค่อนข้างสูง ทั้งนี้ เนื่องจากโรงเรียนทับทองเป็นโรงเรียนเอกชน มีผลให้นักเรียนที่ศึกษาอยู่ที่โรงเรียนนี้โดยส่วนใหญ่ มีฐานะครอบครัวค่อนข้างดี ผู้ปกครองมีรายได้สูงพอที่จะแบกรับค่าใช้จ่ายในการใช้รถรับส่งนักเรียนได้ แม้ว่าค่าบริการจะค่อนข้างสูงก็ตาม ทั้งนี้ รายได้เฉลี่ยโดยรวมของผู้ปกครองที่ใช้รถรับส่งนักเรียน เท่ากับ 68,500 บาท



ภาพที่ 4-17 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนที่เข้ารับส่งนักเรียน

- สาเหตุสำคัญที่ผู้ปกครองตัดสินใจให้บุตรหลานเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน

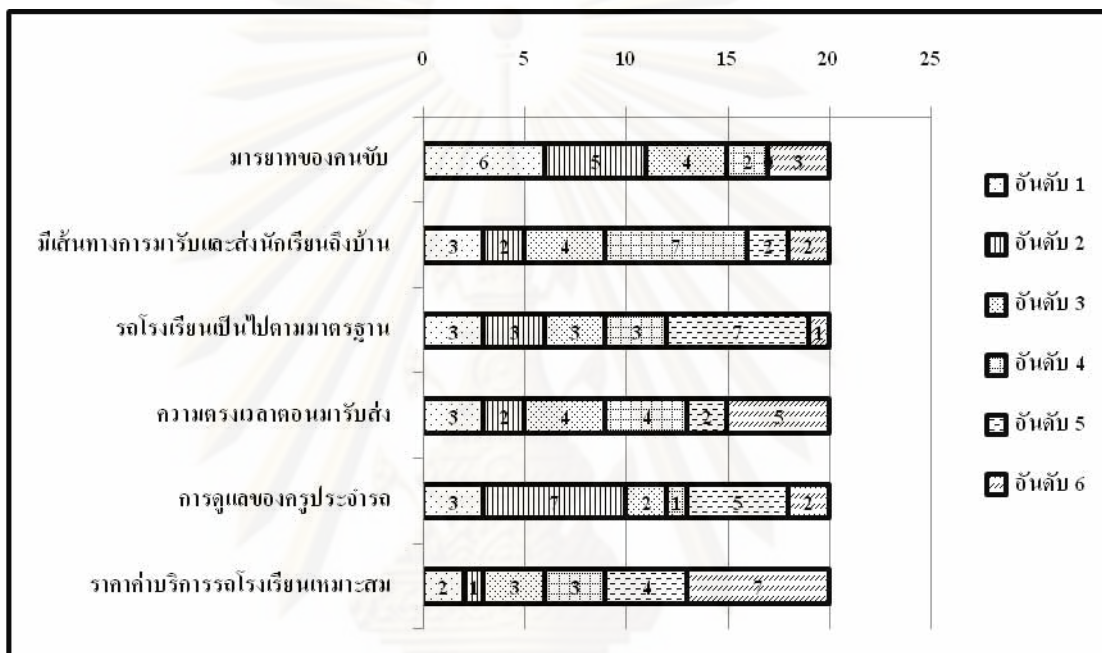
ภาพที่ 4-18 แสดงสาเหตุที่ผู้ปกครองตัดสินใจให้บุตรหลานเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน ซึ่งในแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับความสำคัญ 3 ลำดับ จากสาเหตุทั้งหมด 7 ข้อ พบว่า ปัจจัยที่มีผู้เลือกเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด ได้แก่ ไม่สะดวกรับส่งด้วยตนเอง ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีผู้เลือกมากที่สุดด้วย



ภาพที่ 4-18 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนที่เข้ารับบริการรถรับส่งนักเรียน

- ปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อต้องใช้บริการรับส่งนักเรียน

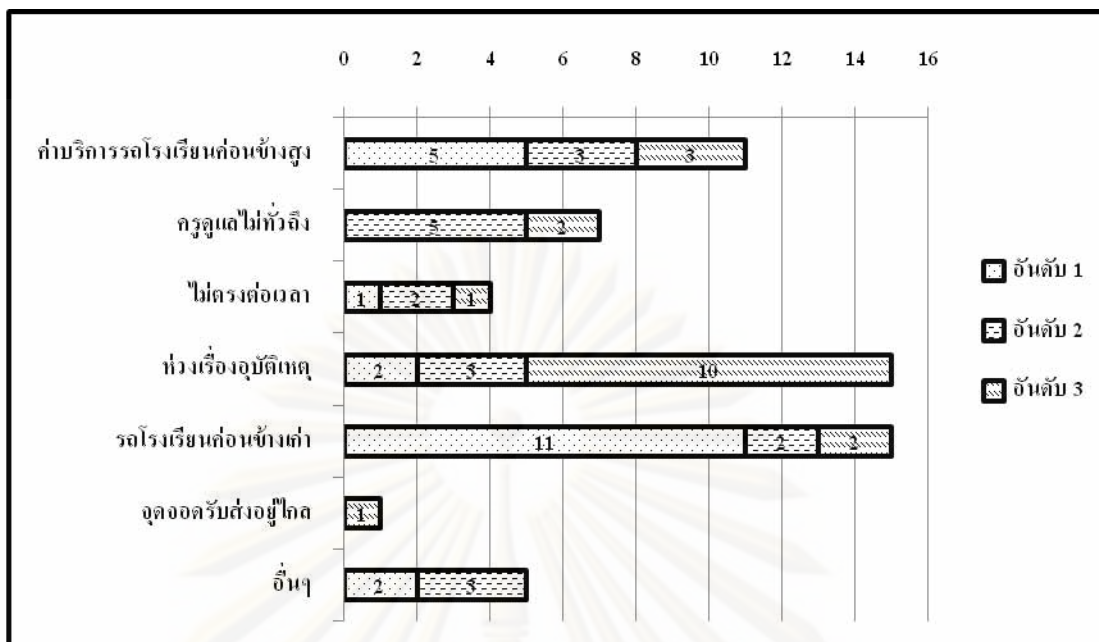
ภาพที่ 4-19 แสดงปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อตัดสินใจใช้บริการรับส่งนักเรียน ซึ่งในแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับตามความสำคัญ 6 ลำดับ พบว่า ปัจจัยที่มีผู้ปกครองเลือกเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ มารยาทของคนขับ ส่วนปัจจัยอื่นๆที่มีผู้เลือกตอบเป็นอันดับ 1 รองลงมาได้แก่ เส้นทางการมารับส่ง สภาพรถเป็นไปตามมาตรฐาน ความตรงต่อเวลา และ การดูแลของครูประจำรถ



ภาพที่ 4-19 ปัจจัยที่ผู้ปกครองโรงเรียนทับทองคำนึงถึง

- ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-20 แสดง ปัญหาที่พบจากการเลือกใช้บริการรับส่งนักเรียน ซึ่งในแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับตามความสำคัญ 3 ลำดับ จากปัญหาทั้งหมด 7 ข้อ พบว่า ปัญหาที่มีผู้ปกครองเลือกเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ สภาพรถรับส่งนักเรียนเก่า ซึ่งมีผู้เลือกตอบทั้งหมดมากเป็นอันดับแรกเท่ากับปัญหาเกี่ยวกับเรื่องอุบัติเหตุ



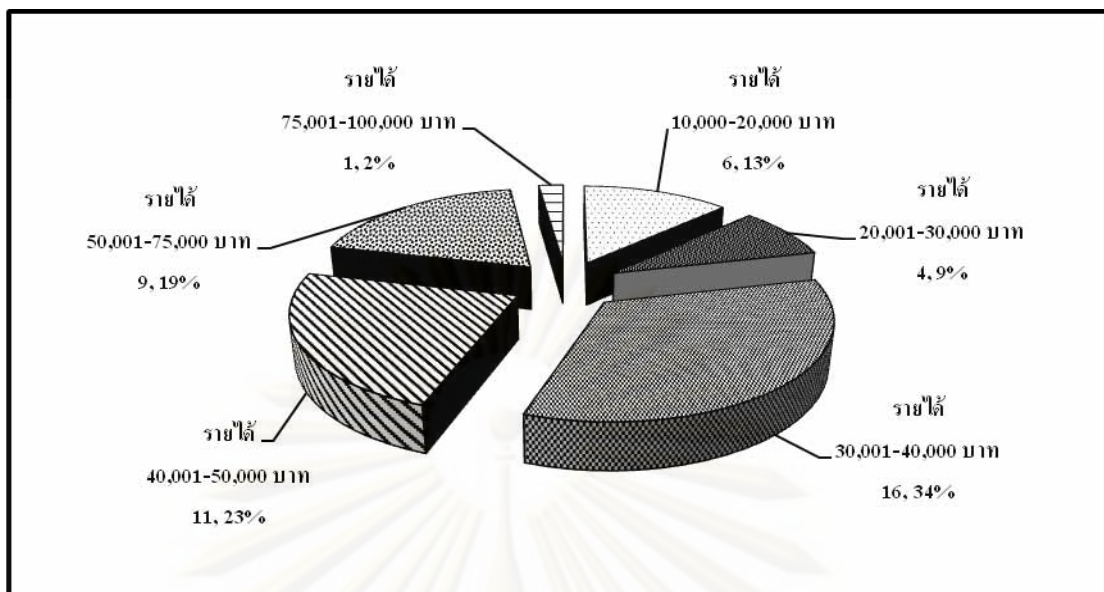
ภาพที่ 4-20 ปัญหาที่พบจากการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนทับทอง

4) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องการเดินทางโดยวิธีอื่นๆ

ในหัวข้อนี้ ได้รวบรวมข้อมูลต่างๆ จากกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางโดยวิธีอื่นๆที่ไม่ใช่รถรับส่งนักเรียน ทั้งในช่วงเวลาเช้าและเย็น ซึ่งสามารถสรุปเป็นข้อมูลสถิติต่างๆ ได้ดังนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนที่ผู้ปกครองเลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ

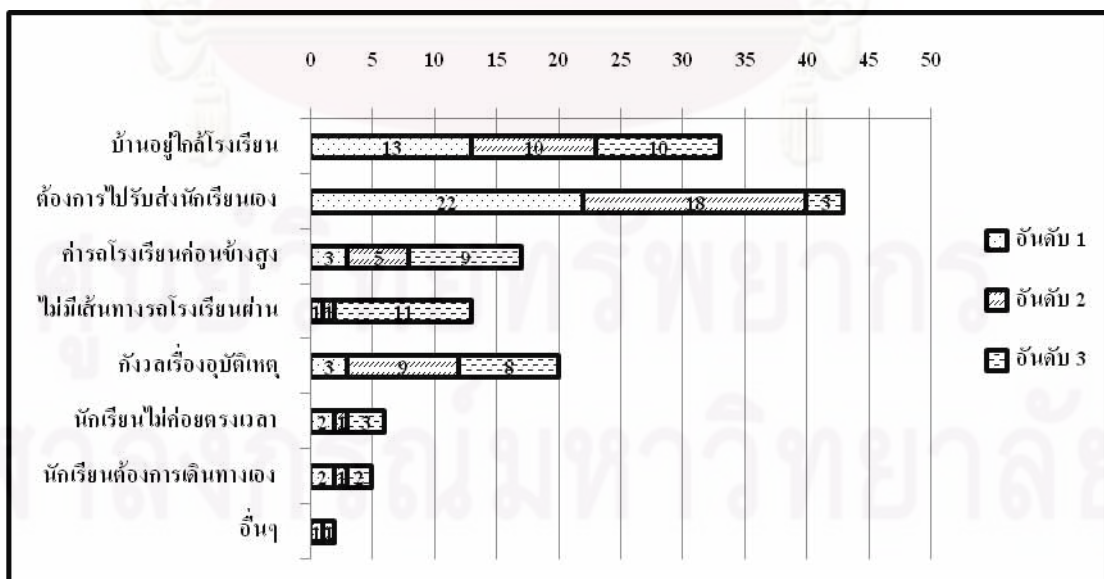
ภาพที่ 4-21 แสดงรายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนทับทองที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ พบว่า ผู้ปกครองส่วนใหญ่ถึง 34% มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท และผู้ปกครองจำนวน 23% มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท โดยรายได้เฉลี่ยของผู้ปกครอง ทั้งหมดที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ เท่ากับ 38,883 บาท เห็นได้ว่า ผู้ปกครองส่วนใหญ่ที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนต่ำกว่าผู้ปกครองที่เลือกเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียน ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากการเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าการเดินทางโดยวิธีอื่นๆ ทำให้ผู้ปกครองที่มีรายได้สูง มีโอกาสเลือกเดินทางโดยวิธีรับส่งนักเรียนมากกว่าผู้ปกครองที่มีรายได้ต่ำกว่า



ภาพที่ 4-21 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนที่เลือกเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ

- สาเหตุสำคัญที่ผู้ปกครองไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-22 แสดงสาเหตุที่ผู้ปกครองตัดสินใจไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โดยในแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับตามความสำคัญ 3 ลำดับ จากตัวเลือก 9 ข้อ พบว่า สาเหตุที่ผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ ต้องการไปรับส่งนักเรียนด้วยตนเอง ซึ่งเป็นสาเหตุที่มีผู้เลือกตอบมากที่สุดเช่นกัน และมีสาเหตุรองลงมา คือ บ้านอยู่ใกล้โรงเรียน ส่วนสาเหตุอื่นๆ คือ การเดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียนทำให้นักเรียนใช้เวลาในการเดินทางนานกว่าวิธีอื่นๆ และผู้ปกครองต้องการเดินทางไปส่งเนื่องจากโรงเรียนเป็นทางผ่านในการเดินทางไปทำงาน



ภาพที่ 4-22 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนที่เลือกเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ

- การปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการรับส่งนักเรียน

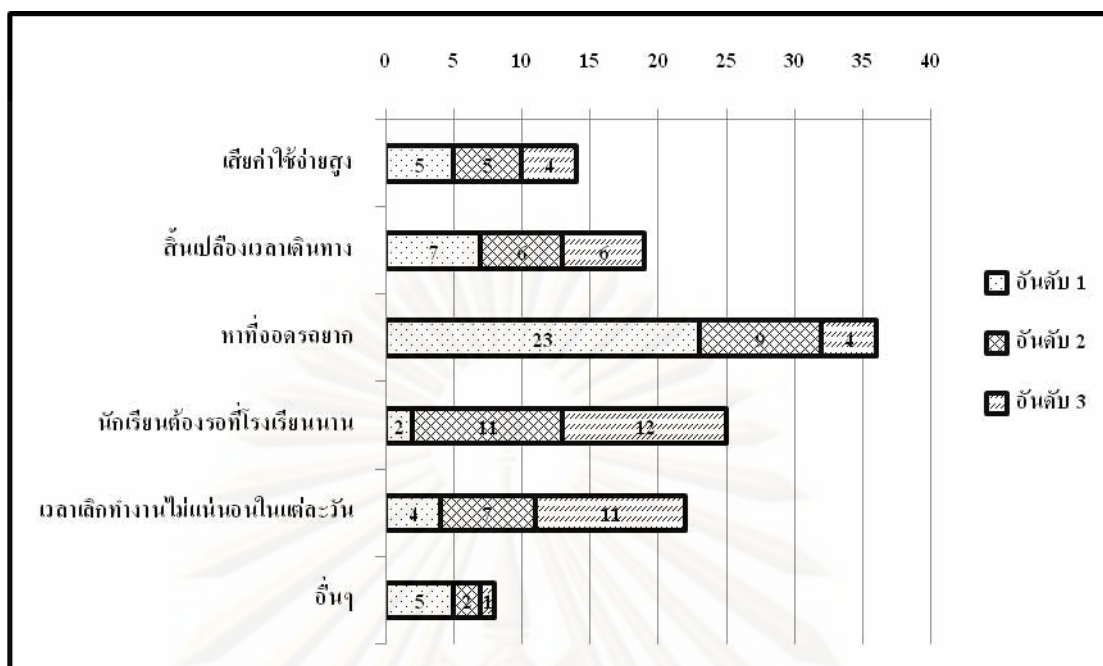
ตารางที่ 4-3 แสดงข้อปรับปรุงต่างๆที่อาจทำให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการรับส่งนักเรียน พบว่า ข้อปรับปรุงที่ผู้ปกครองต้องการมากที่สุด คือ การปรับปรุงเกี่ยวกับสภาพรถ /ซีอรถใหม่ ส่วนการปรับปรุงในอันดับรองลงมา คือ ลดค่าบริการรถรับส่งนักเรียนและการปรับปรุงที่มีเปอร์เซ็นต์ของผู้ตอบเท่ากัน ได้แก่ มีครูดูแลอย่างทั่วถึงและมีการอบรมคนขับอย่างต่อเนื่อง เป็นอันดับรองลงมา ตามลำดับ ส่วนเปอร์เซ็นต์ของผู้ให้ความเห็นด้านอื่นๆ คือ ผู้ปกครองที่ไม่ต้องการใช้รถรับส่งนักเรียนแม้ว่าจะมีการปรับปรุงใดๆก็ตาม เนื่องจาก บ้านอยู่ใกล้โรงเรียนมาก จึงไม่มีความจำเป็นต้องใช้รถรับส่งนักเรียน

ตารางที่ 4-3 ข้อปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครองโรงเรียนทับทองสนใจใช้บริการ

อันดับที่	การปรับปรุง	%ของผู้ตอบ
1	ปรับปรุงสภาพรถ/ซีอรถใหม่	51
2	ลดค่าบริการรถโรงเรียน	45
3	มีการอบรมคนขับอย่างต่อเนื่อง	38
4	มีครูดูแลอย่างทั่วถึง	34
5	ปรับเส้นทางให้ผ่านบ้าน	13
6	อื่นๆ	11

- ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียนด้วยตนเอง

ภาพที่ 4-23 แสดงปัญหาที่พบเมื่อผู้ปกครองต้องเดินทางไปรับส่งบุตรหลานด้วยตนเอง โดยในแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับ 3 ลำดับตามความสำคัญ จากตัวเลือกทั้งหมด 6 ข้อ พบว่า ปัญหาที่ผู้ปกครองเลือกเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ หารถที่จอดรอคอย ซึ่งเป็นปัญหาที่มีผู้ปกครองเลือกตอบมากที่สุดด้วยเช่นกัน ส่วนปัญหาอื่นๆในที่นี่ คือ ปัญหาการจราจรติดขัด และผู้ปกครองไม่สามารถเดินทางไปทำธุระอื่นๆในกรณีที่เป็นเวลาเดียวกับการเดินทางไปรับส่งนักเรียนได้



ภาพที่ 4-23 ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียน โรงเรียนทับทองเอง

ในข้างต้น เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลในเมืองต้นของโรงเรียนทับทอง ซึ่งเป็นโรงเรียนเอกชน ทั้งนี้ ได้แยกวิเคราะห์เป็น ข้อมูลของผู้ปกครองที่เลือกเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนและข้อมูลของผู้ปกครองที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ ในส่วนต่อไป ได้ทำการวิเคราะห์ในแนวทางเดียวกัน สำหรับโรงเรียนเอกชนที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ

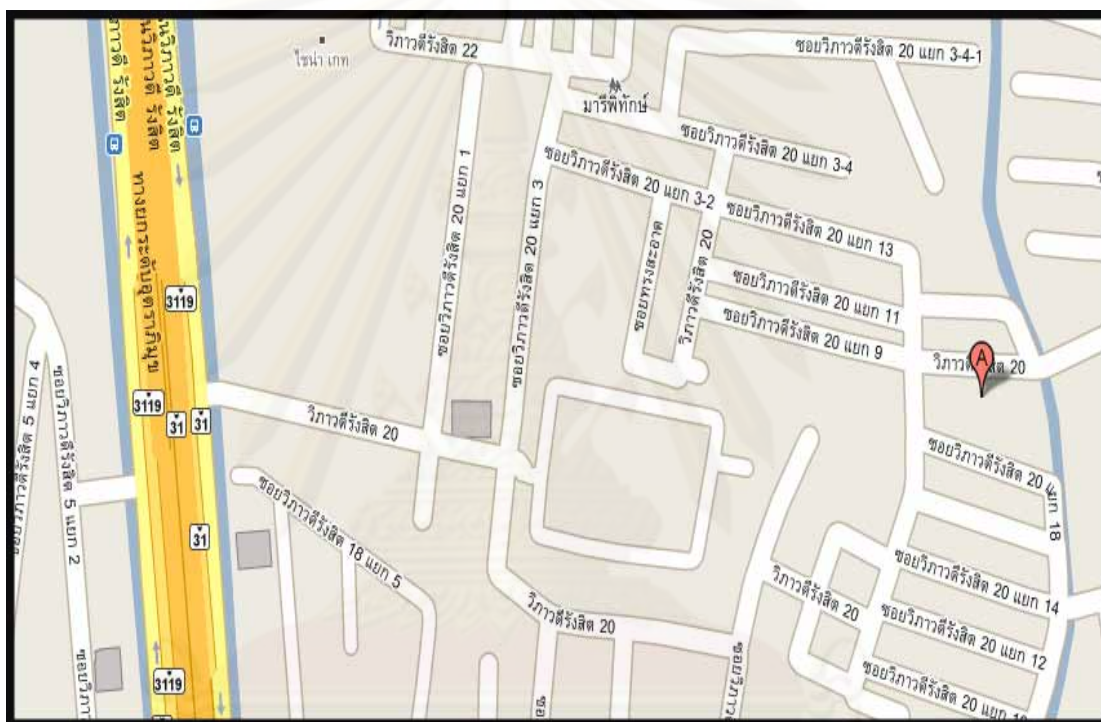
ข้อสรุปเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนทับทอง

โรงเรียนทับทอง มีจำนวนการใช้รถรับส่งนักเรียนที่แตกต่างกันในช่วงเช้าและเย็น ซึ่งพบว่า การเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงเย็นมีปริมาณต่ำกว่าในช่วงเช้า ซึ่งอาจเป็นผู้ปกครองที่เปลี่ยนการเดินทางให้บุตรหลานใช้รถรับส่งนักเรียนในการเดินทางกลับบ้านแทน เนื่องจากในช่วงเย็นไม่สามารถเดินทางมารับนักเรียนในเวลาเลิกเรียนได้ ซึ่งแม้ว่ามีการเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนมากขึ้นในช่วงเย็น แต่ปัญหาการจราจรติดขัดก็ยังเป็นปัญหา สำคัญ ที่มีสาเหตุมาจากถนนบริเวณหน้าโรงเรียนซึ่งอยู่ในซอยเล็ก เป็นถนนขนาด 2 ช่องทางเท่านั้น ดังนั้น การแก้ปัญหาการจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนที่มีถนนขนาดเล็ก อาจไม่สามารถทำได้โดยการลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้นได้ ทั้งนี้ การให้บริการรถรับส่งนักเรียนที่ ได้มาตรฐาน ทำให้เสียค่าใช้จ่ายสูง แต่ทางโรงเรียนต้องดำเนินการเนื่องจาก รถรับส่งนักเรียนเป็นสวัสดิการของโรงเรียนเอกชนโดยส่วนมากอยู่แล้ว ดังนั้น ทางโรงเรียนจึงต้องแบกรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ที่อาจไม่คุ้มค่าในการดำเนินการให้บริการเองอย่างถูกต้องตามมาตรฐาน ที่กำหนด แต่เนื่องจากผู้ปกครอง

ของเด็กนักเรียนส่วนใหญ่มีฐานะดี จึงทำให้การให้บริการรถรับส่งนักเรียนที่มีมาตรฐานต่ำลงมา อาจไม่ได้รับความนิยม และไม่ประสบความสำเร็จเช่นกัน

4.1.3 โรงเรียนแย้มสอาด (ประถม)

โรงเรียนแย้มสอาดเป็นโรงเรียนเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวงศึกษาธิการให้เปิดทำการสอนตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 ถึงระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มีนักเรียนรวมทั้งสิ้นประมาณ 400 คน ภาพที่ 4-24 แสดงพื้นที่ตั้งของโรงเรียนซึ่งอยู่ในซอยวิภาวดี 20 ถนนวิภาวดีรังสิต โดยโรงเรียนตั้งอยู่ห่างจากถนนวิภาวดีรังสิตประมาณ 1 กิโลเมตร



ภาพที่ 4-24 ที่ตั้งโรงเรียนแย้มสอาด

สภาพแวดล้อมรอบๆโรงเรียน พบว่า ถนนในซอยวิภาวดี 20 เป็นถนนขนาดเล็ก สองช่องจราจร และบริเวณรอบๆโรงเรียนส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย รวมทั้งซอยวิภาวดี 20 เป็นซอยที่ค่อนข้างลึกและเป็นแหล่งชุมชนที่มีคนอาศัยอยู่มาก นอกจากนี้ยังเป็นซอยลัดไปยังถนนวิภาวดีรังสิตและถนนลาดพร้าว และในบางวันที่ถนนวิภาวดีรังสิตเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้รถจากในซอยไม่สามารถระบายออกสู่ถนนใหญ่ได้ จึงเป็นปัญหาแก่ผู้ปกครองที่เดินทางมารับส่งนักเรียนด้วยตนเอง

สำหรับรถโดยสารสาธารณะที่ ผ่านเส้นทางในการเดินทางมายังโรงเรียนแย้มสอาดมีดังต่อไปนี้

รถประจำทาง ในการเดินทางมายังโรงเรียนแย้มสอาด รถประจำทางจะเข้าถึงใกล้ที่สุดบริเวณปากซอยวิภาวดี 20 เท่านั้น ซึ่งมีรถประจำทางที่วิ่งผ่าน ดังนี้

- สาย 107 อุบางเขน – คลองเตย
- สาย 129 อุบางเขน – ลำโพง
- สาย 136 อุคลองเตย - หมอชิตใหม่
- สาย 179 อุพระราม 9 - สะพานพระราม 7
- สาย 138 พระประแดง - หมอชิตใหม่
- สาย 24 ประชานิเวศน์ 3 - อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ
- สาย 54 วงกลมรอบเมืองห้วยขวาง
- สาย 204 กทม.2 – ท่าน้ำราชวงศ์

ข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการรับส่งนักเรียนของโรงเรียน

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆไปเกี่ยวกับการให้บริการรับส่งนักเรียน ได้ทำการสัมภาษณ์ อาจารย์วาริณี ธรรมโวหาร ผู้อำนวยการ โรงเรียนแย้มสอาด โดยสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังต่อไปนี้

โรงเรียนแย้มสอาดมีมาตรการในการแก้ปัญหาการจราจรติดขัด โดยมีการณรงค์ให้นักเรียนที่มีที่พักอาศัยอยู่ใกล้โรงเรียนเดินทางมาโรงเรียนโดยการเดิน ให้ผู้ปกครองมาส่งโดยใช้รถจักรยานยนต์ หรือใช้รถรับส่งนักเรียน ซึ่งสำหรับการเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนนั้น ทางโรงเรียนมีการจัดและดูแลการให้บริการรับส่งนักเรียนเอง โดยให้บริการรับส่งนักเรียนเป็นประเภทรถตู้ ซึ่งดำเนินการให้บริการมาประมาณ 21 ปี แล้ว เนื่องจากทางโรงเรียนต้องการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ปกครอง และเป็นอีกทางเลือกในการเดินทางไป-กลับ โรงเรียนที่มีความปลอดภัยสูงกว่ารูปแบบการเดินทางอื่นๆ รวมทั้งต้องการแก้ไขปัญหาการจราจร ติดขัดในซอยทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น โดยในภาคการศึกษาปัจจุบัน (ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2552) มีนักเรียนใช้บริการรถรับส่งนักเรียนทั้งหมด ประมาณ 180 คน และมีรถรับส่งนักเรียนให้บริการอยู่ 11 คัน ดังภาพที่ 4-25 โดยนักเรียนส่วนใหญ่ที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน เป็นนักเรียนในระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 3 ถึงชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 ซึ่งทางโรงเรียนมีการจัดประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนแก่ผู้ปกครองผ่านทางแผ่นพับ และ ในการประชุมผู้ปกครองนักเรียน ซึ่งมีการประสานงานให้ผู้ปกครองทราบเกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียน และชี้แจงผลการ

ดำเนินการ สำหรับเส้นทางรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนเข็มสอาด สามารถแบ่งออกได้ เป็น 5 เส้นทาง ดังต่อไปนี้

คันที่ 1 – วิ่งเส้นทาง ลาดพร้าว 1 – ลาดพร้าว 41

คันที่ 2 – วิ่งเส้นทาง ลาดพร้าว – ลาดพร้าว 101

คันที่ 3 – วิ่งเส้นทาง ลาดพร้าว – ห้วยขวาง

คันที่ 4 – วิ่งเส้นทาง ลาดพร้าว – วิภาวดี

คันที่ 5 – วิ่งเส้นทาง ลาดพร้าว – ประชาชื่น



ภาพที่ 4-25 รถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนเข็มสอาด

ในการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนเข็มสอาดนั้น ในช่วงเช้า รถออกจากโรงเรียนเพื่อไปรับนักเรียนในเวลา 6.30 น. และในช่วงเย็น รถออกจากโรงเรียนเพื่อไปส่งนักเรียนในเวลา 16.15 น. ซึ่งนอกเหนือการให้บริการเพื่อรับส่งนักเรียนแล้ว ทางโรงเรียนได้มีการนำรถไปใช้ในกิจกรรมอื่นๆ เช่น นำนักเรียนไปทัศนศึกษา เป็นต้น โดยในการให้บริการนี้ ทางโรงเรียนได้จัดให้มีการคุ้มครองอุบัติเหตุ การทำประกันภัยให้กับนักเรียนผู้ใช้บริการด้วย

ในด้านการอบรมและควบคุมพนักงานขับรถรวมทั้งผู้ดูแลนักเรียนประจำรถ ทางโรงเรียนได้จัดให้มีการอบรม รวมทั้งควบคุมด้านความประพฤติของพนักงาน มีการตรวจสอบสภาพรถรับส่งนักเรียนอย่างสม่ำเสมอ และทางโรงเรียนได้ มีการจัดงบประมาณสำหรับใช้ซ่อมบำรุงรถ

รับส่งนักเรียนในกรณีเร่งด่วนไว้ด้วย เพื่อเพิ่มความมั่นใจแก่ผู้ปกครองที่จะเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ในด้านการดำเนินโครงการ พบว่า มีปริมาณการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเมื่อเทียบกับภาคการศึกษาที่ผ่านมาค่อนข้างคงที่ และมีแนวโน้มในการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของนักเรียนที่ผ่านมาไม่แน่นอน ซึ่งในการให้บริการรถรับส่งนักเรียนนี้ ได้รับความร่วมมือจากผู้ปกครองเป็นอย่างดี คือ มีนักเรียนใช้บริการคิดเป็นร้อยละ 45 จากจำนวนนักเรียนทั้งหมด นอกจากนี้ยังได้รับความร่วมมือจากตำรวจจราจร ๕ สถานีตำรวจสุทธีสารที่คอยดูแลการเดินรถภายในซอยวิภาวดี 20 และคอยช่วยเหลือในการรับ-ส่งนักเรียนให้เร็วขึ้นอีกด้วย

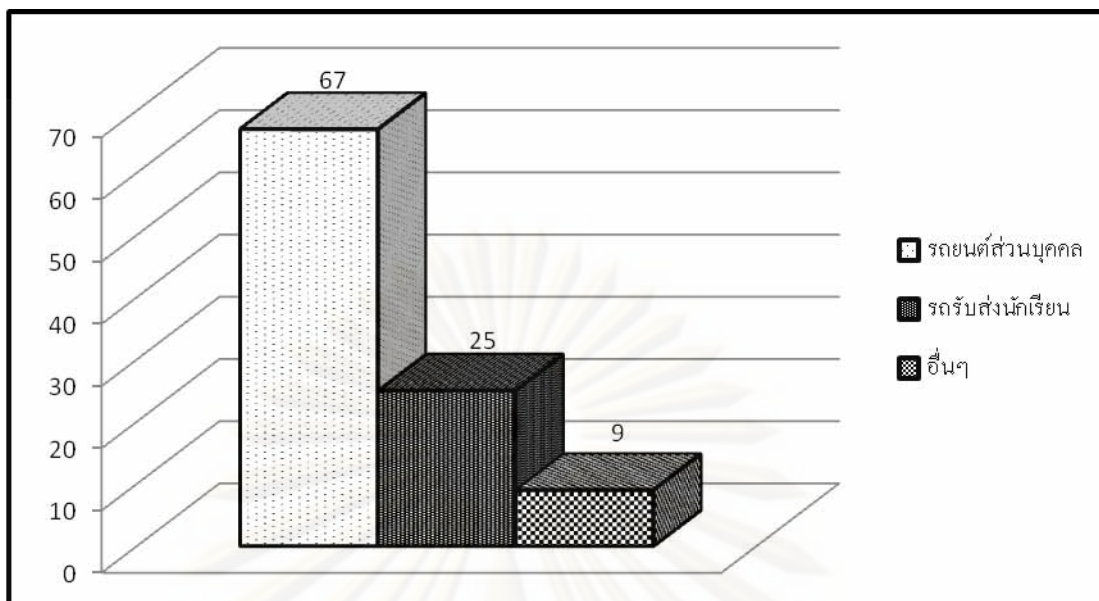
ในด้านผลประโยชน์การ รถตู้ที่นำมาให้บริการแต่ละคัน ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา รวมทั้งค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าจ้างพนักงานขับรถและพนักงานผู้ดูแล โดยเฉลี่ยประมาณคันละ 19,000 บาท ซึ่งค่าบริการที่ได้รับจากผู้ปกครองในแต่ละเดือน เฉลี่ยต่อคัน ประมาณ 25,600 บาท ทำให้ทางโรงเรียนได้ผลกำไรเล็กน้อยจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียน ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะโรงเรียนแย้มสอาดมีผู้ปกครองเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ถึงร้อยละ 45 ทำให้มีนักเรียนที่แบกรับต้นทุนคงที่ในการให้บริการมากขึ้น ทางโรงเรียนจึงมีผลกำไรจากการจัดบริการ

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนแย้มสอาด

ในการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนครั้งนี้ ได้แจกแบบสอบถามแก่ผู้ปกครองที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 150 ชุด และได้รับกลับคืนมาจำนวนทั้งสิ้น 101 ชุด สามารถสรุปได้ดังนี้

1) ข้อมูลการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน

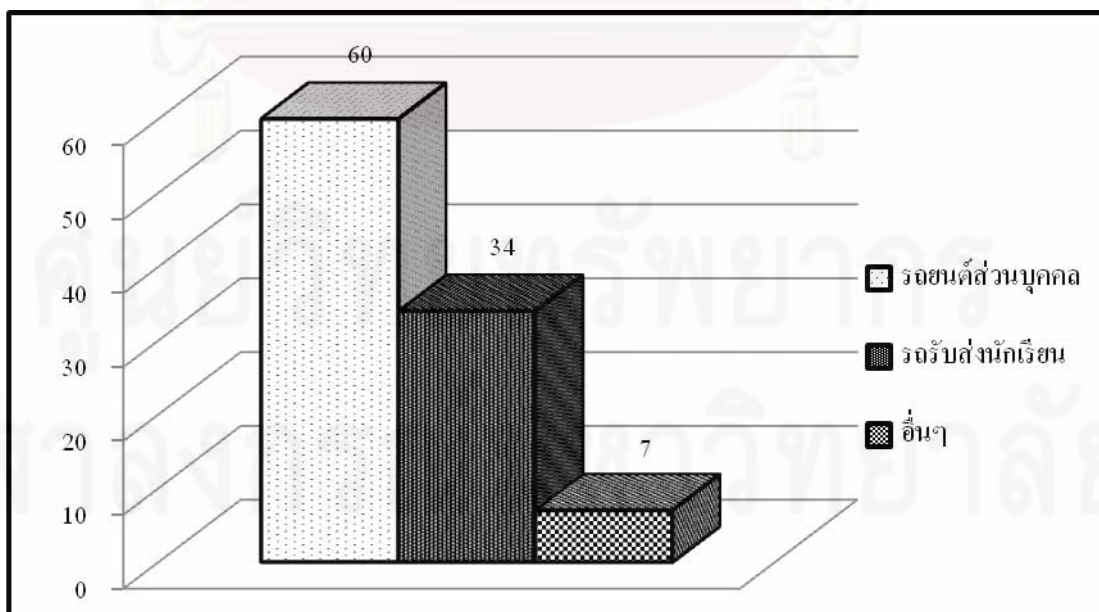
ภาพที่ 4-26 แสดงข้อมูลการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนที่ได้จากแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มตัวอย่างเดินทางมาโรงเรียนโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด คือ 67 คน จาก 101 คน คิดเป็น 66.34% โดยมีจำนวนการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน เป็นอันดับรองลงมา คือ 25 คน คิดเป็น 24.75% และมีการเดินทางโดยรูปแบบอื่นๆ คิดเป็น 8.91% ซึ่งพบว่า มีปริมาณการเดินทางโดยรูปแบบอื่นๆ น้อย เนื่องจากโรงเรียนแย้มสอาดตั้งอยู่ในซอยลึก จึงเดินทางเข้าถึงได้ยาก นักเรียนจึงมักเลือกเดินทางโดยใช้รถเป็นจำนวนมาก



ภาพที่ 4-26 วิธีเดินทางมาโรงเรียนของนร. โรงเรียนเข้มสอาด

2) ข้อมูลการเดินทางกลับจากโรงเรียน

ภาพที่ 4-27 แสดงข้อมูลการเดินทางกลับจากโรงเรียนของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล 60 คน คิดเป็น 59.41% ใช้รถรับส่งนักเรียน 34 คน คิดเป็น 33.66% เห็นได้ว่า ในช่วงเย็นมีปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลน้อยลง และมีการใช้รถรับส่งนักเรียนเพิ่มขึ้น อาจเนื่องจากช่วงที่นักเรียนเลิกเรียนแล้ว ผู้ปกครองไม่สะดวกเดินทางมารับนักเรียนเอง ทั้งนี้ในช่วงเย็น มีปริมาณการเดินทางโดยวิธีอื่นๆ จำนวน 7 คน คิดเป็น 6.93% ซึ่งปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียนที่เพิ่มขึ้น อาจช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ในระดับหนึ่ง



ภาพที่ 4-27 วิธีการเดินทางกลับของนร. โรงเรียนเข้มสอาด

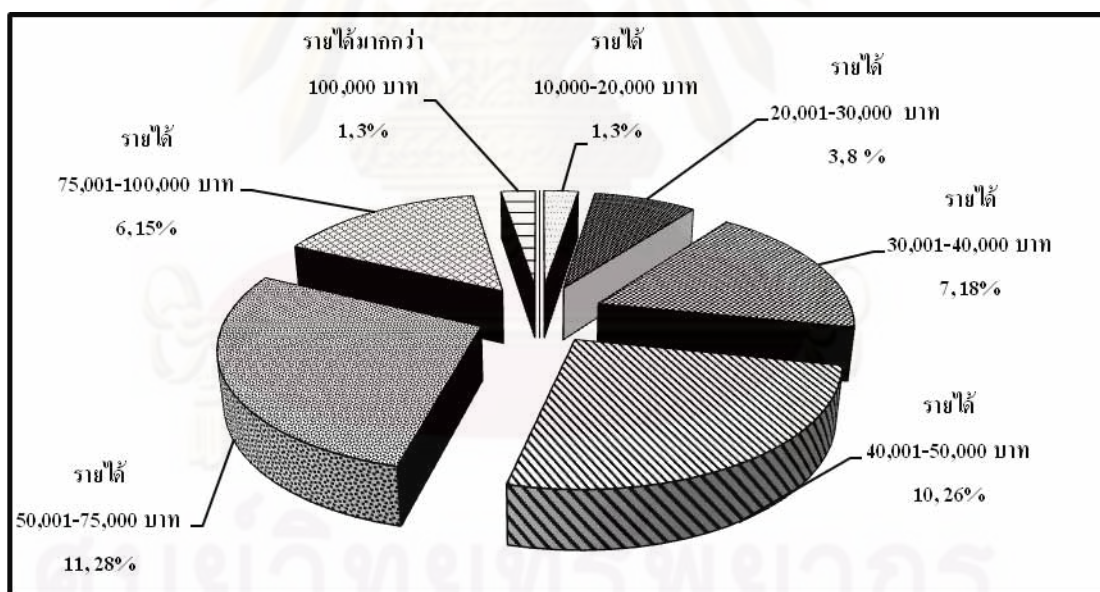
ในการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไปนี้ได้แบ่งการวิเคราะห์เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยใช้รถรับส่งนักเรียน และ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยใช้วิธีอื่นๆ ดังนี้

3) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน

ในหัวข้อนี้ได้รวบรวมข้อมูลต่างๆจากกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนเข็มสอาด ในช่วงเวลาเช้าและเย็น หรือ ช่วงใดช่วงหนึ่งเท่านั้น ซึ่งสามารถสรุปเป็นข้อมูลสถิติต่างๆได้ดังนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนที่ผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

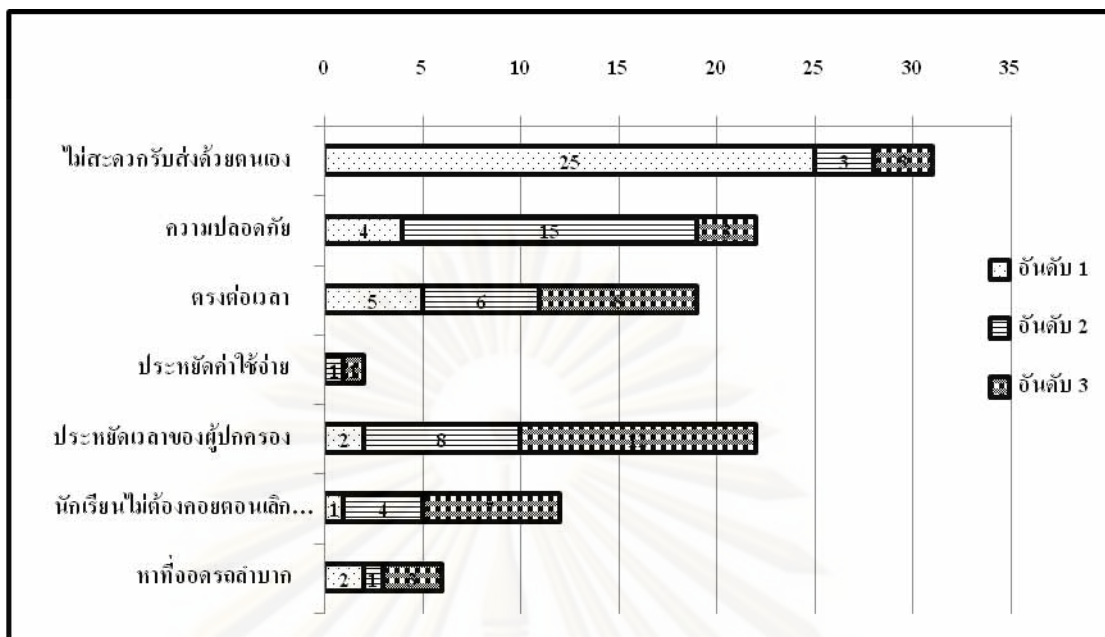
ภาพที่ 4-28 แสดงรายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนเข็มสอาดที่เลือกใช้รถรับส่งนักเรียน พบว่า ผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่างถึง 11 คน หรือคิดเป็น 28.21 % ซึ่งมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 50,001-75,000 บาท และมีผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่าง 10 คน คิดเป็น 25.64% มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 40,001-50,000 บาท ทั้งนี้ รายได้เฉลี่ยผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนเข็มสอาด คิดเป็นรายได้เฉลี่ยต่อเดือน เท่ากับ 51,987 บาท และจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนโดยเฉลี่ย เท่ากับ 0.9 คัน



ภาพที่ 4-28 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนเข็มสอาดที่ใช้รถรับส่งนักเรียน

- สาเหตุสำคัญที่ผู้ปกครองตัดสินใจให้บุตรหลานเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน

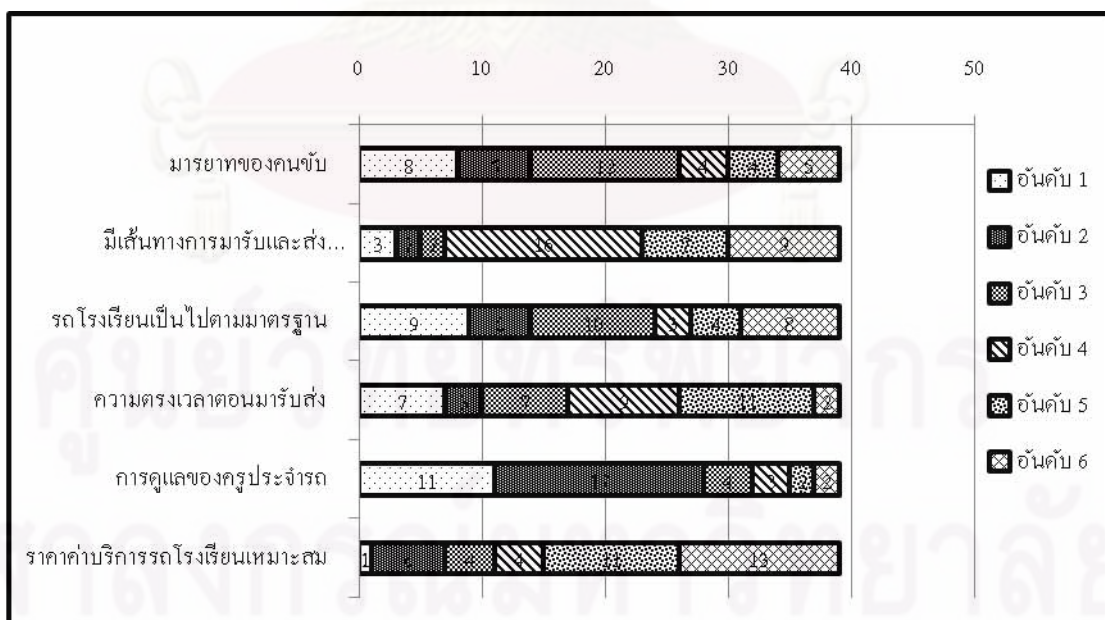
ภาพที่ 4-29 แสดงสาเหตุที่ผู้ปกครองตัดสินใจให้บุตรหลานเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน ซึ่งแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับความสำคัญ 3 ลำดับ พบว่า ปัจจัยที่มีผู้เลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ ผู้ปกครองไม่สะดวกรับส่งเองซึ่งเป็นปัจจัยที่มีผู้เลือกตอบมากที่สุดด้วย



ภาพที่ 4-29 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนแยมสอาดเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

- ปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อต้องใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

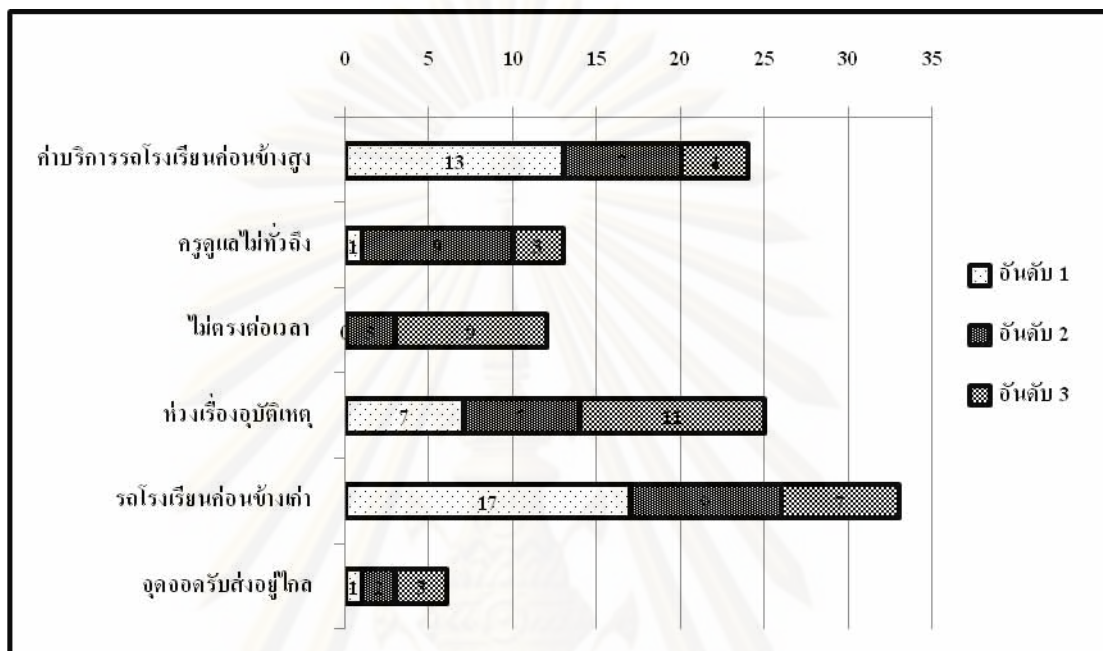
ภาพที่ 4-30 แสดงปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อตัดสินใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งในแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับตามความสำคัญ 6 ลำดับ พบว่า ปัจจัยที่มีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ การดูแลของครูประจำรถ และมีปัจจัย ขด้านมาตรฐานของรถรับส่งนักเรียนเป็นลำดับรองลงมา



ภาพที่ 4-30 ปัจจัยที่ผู้ปกครองโรงเรียนแยมสอาดคำนึงถึง

- ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-31 แสดงปัญหาที่พบจากการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งในแบบสอบถาม จะให้ผู้ปกครองเรียงลำดับตามความสำคัญ 3 ลำดับ จากปัญหาทั้งหมด 7 ข้อ พบว่า ปัญหาที่มีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ สภาพรถรับส่งนักเรียนค่อนข้างเก่า ซึ่งเป็นปัญหาที่มีผู้ปกครองเลือกตอบมากที่สุดด้วยเช่นกัน



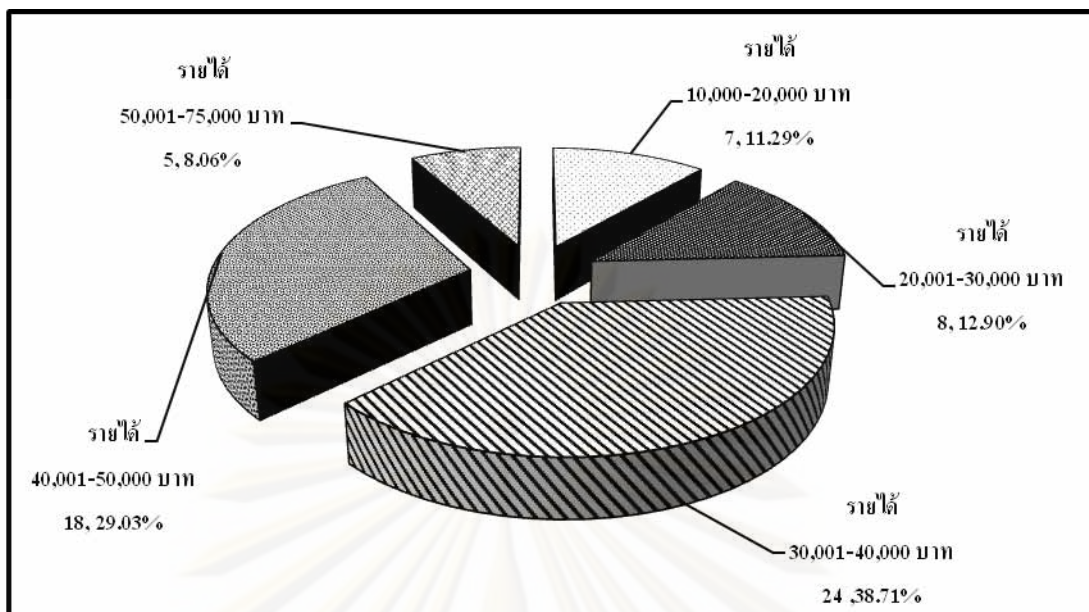
ภาพที่ 4-31 ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนแหม่มสอาด

4) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยวิธีอื่นๆ

ในหัวข้อนี้ ได้รวบรวมข้อมูลต่างๆจากกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางโดยใช้วิธีอื่นๆที่ไม่ใช่รถรับส่งนักเรียน ทั้งในช่วงเวลาเช้าและเย็น ซึ่งสามารถสรุปเป็นข้อมูลสถิติต่างๆ ได้ดังนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนที่ผู้ปกครองเลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ

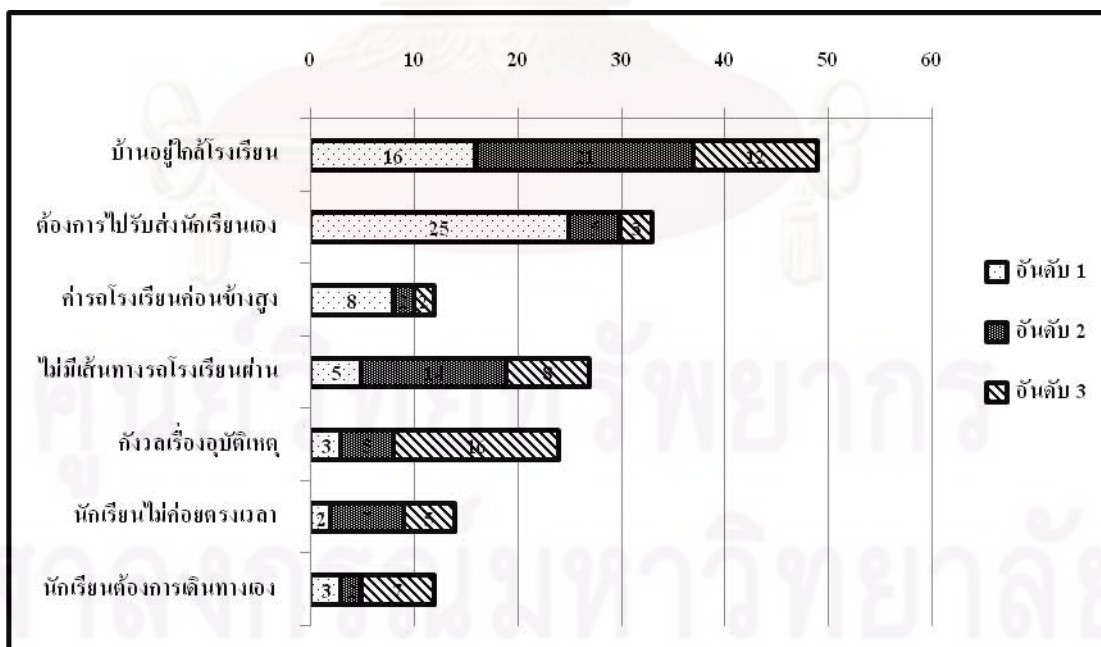
ภาพที่ 4-32 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ปกครองโรงเรียนแหม่มสอาดที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ พบว่า ผู้ปกครองจำนวน 24 คน หรือคิดเป็น 38.71% มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน 30,001-40,000 บาท และมีผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่าง 18 คน คิดเป็น 29.03% มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 40,001-50,000 บาท ทั้งนี้ รายได้เฉลี่ยผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่เดินทางโดยวิธีอื่นๆ คิดเป็นรายได้เฉลี่ยต่อเดือน เท่ากับ 35,963 บาท และจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลเฉลี่ย 1.5 คัน



ภาพที่ 4-32 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครอง โรงเรียนแ่ยมสอาดที่เลือกเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ

- สาเหตุสำคัญที่ผู้ปกครองไม่ใช้บริการรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-33 แสดงสาเหตุที่ผู้ปกครองตัดสินใจไม่ใช้บริการรับส่งนักเรียน โดยในแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับตามความสำคัญ 3 ลำดับ จากตัวเลือกทั้งหมด 9 ข้อ พบว่าสาเหตุที่ผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ ต้องการไปรับส่งนักเรียนเอง และสาเหตุที่มีผู้ปกครองเลือกตอบมากที่สุด คือ บ้านอยู่ใกล้โรงเรียน



ภาพที่ 4-33 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนแ่ยมสอาดไม่ใช้บริการรับส่งนักเรียน

- การปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการรับส่งนักเรียน

ตารางที่ 4-4 แสดงข้อปรับปรุงที่ทำให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการรับส่งนักเรียน พบว่า ข้อที่มีผู้เลือกตอบมากที่สุด คือ ไม่สนใจใช้บริการ แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ คิดเป็น 63% ของทั้งหมด ส่วนอันดับรองลงมา คือ ลดค่าบริการ การอบรมคนขับอย่างต่อเนื่อง การปรับปรุงให้มีครูดูแลอย่างทั่วถึง การปรับเส้นทางให้ผ่านบ้าน และ ปรับปรุงสภาพรถ มีเปอร์เซ็นต์ของผู้ตอบใกล้เคียงกันเป็นอันดับรองลงมาซึ่งแตกต่างจากข้อแรกอย่างชัดเจน

ตารางที่ 4-4 ข้อปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครอง รร.แยมสอาดสนใจใช้บริการ

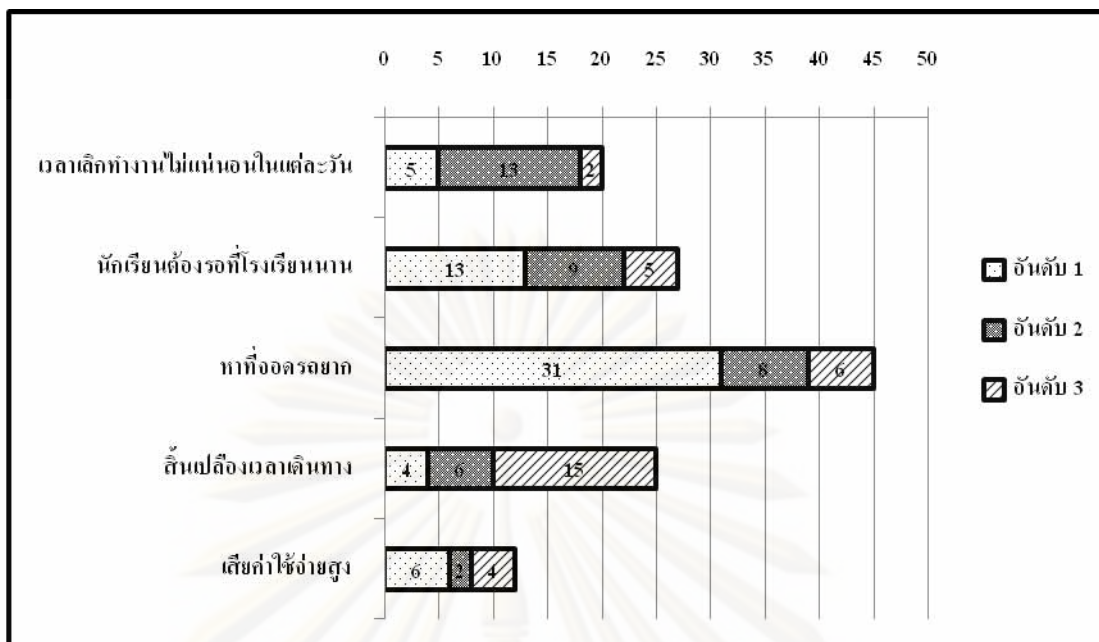
อันดับที่	การปรับปรุง	%ของผู้ตอบ
1	ไม่สนใจใช้บริการ	63
2	ลดค่าบริการรถโรงเรียน	18
3	มีการอบรมคนขับอย่างต่อเนื่อง	16
4	มีครูดูแลอย่างทั่วถึง	13
5	ปรับเส้นทางให้ผ่านบ้าน	11
6	ปรับปรุงสภาพรถ	10

- ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียนด้วยตนเอง

ภาพที่ 4-34 แสดงปัญหาที่พบเมื่อผู้ปกครองต้องเดินทางไปรับส่งบุตรหลานด้วยตนเอง พบว่าปัญหามีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ หาดูรถยาก และเป็นปัญหาที่มีผู้เลือกตอบทั้งหมดมากที่สุดเช่นกัน และปัญหาสำคัญในอันดับรองลงมา คือ นักเรียนต้องรอที่โรงเรียนนาน

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



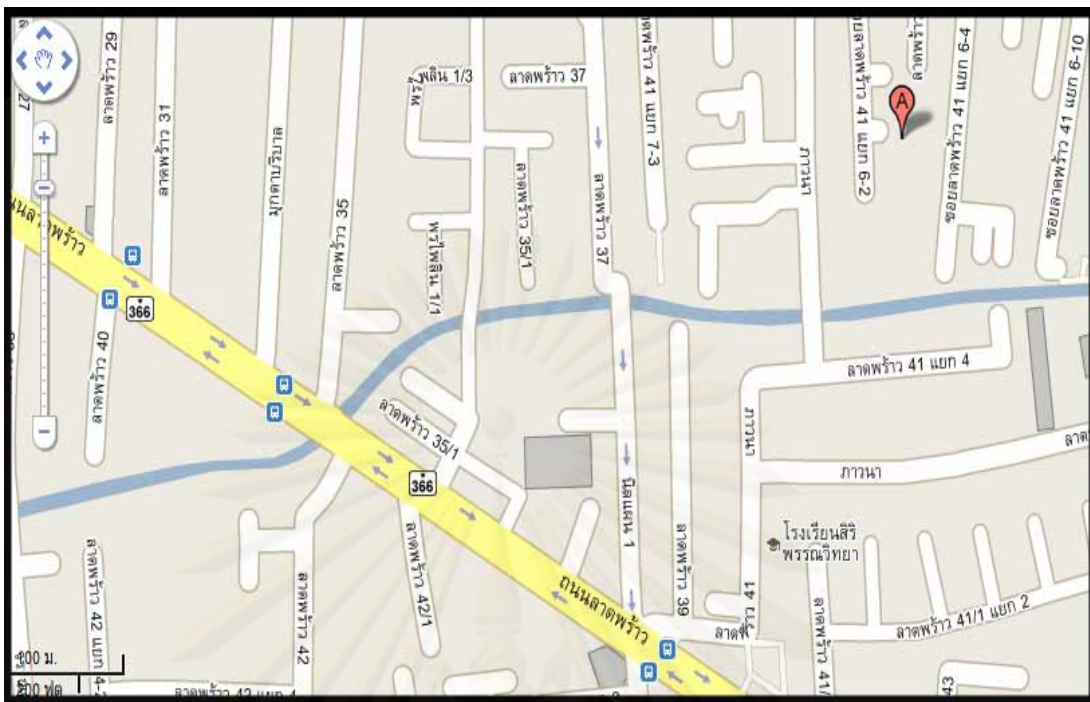
ภาพที่ 4-34 ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียน รร.แย้มสอาดเอง

ข้อสรุปเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนแย้มสอาด

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น พบว่า โรงเรียนแย้มสอาดมีปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียนประมาณ 45% ของนักเรียนทั้งหมด สภาพรถรับส่งนักเรียนโดยรวมแล้วนับว่ามีมาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ สภาพรถค่อนข้างดี และจากปัจจัยที่ตั้งที่อยู่ในซอยลึก เป็นผลให้มีนักเรียนใช้บริการค่อนข้างมาก สำหรับข้อมูลอื่นๆจากผู้ปกครอง พบว่า เวลาที่เหมาะสมในการมารับช่วงเช้า คือ 7.00 น. และ เวลาในการมา ส่งช่วงเย็นที่เหมาะสม คือ 16.30 น. จำนวนนักเรียนต่อรถหนึ่งคัน ประมาณ 13 คน ปัจจัยหลักที่มีผลทำให้ผู้ปกครองไม่ใช้รถรับส่งนักเรียน เนื่องจากต้องการเดินทางไปรับส่งด้วยตนเอง และปัจจัยรองลงมา คือ บ้านอยู่ใกล้โรงเรียน โดยจากข้อปรับปรุงแล้ว พบว่า ผู้ปกครองส่วนใหญ่ไม่สนใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียน แม้ว่าทางโรงเรียนจะมีการเปลี่ยนแปลงใดๆก็ตาม

4.1.4 โรงเรียนจินดาอนุกุล

โรงเรียนจินดาอนุกุลเป็นโรงเรียนเอกชน ที่ได้รับอนุญาตจากสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาเอกชน กระทรวงศึกษาธิการให้จดทะเบียนจัดตั้งและเปิดทำการสอนตั้งแต่ ระดับชั้นอนุบาลปีที่ 1 ถึงระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มีนักเรียนรวมทั้งสิ้น 180 คน ภาพที่ 4-35 แสดงที่ตั้งของโรงเรียนซึ่งอยู่ในซอยลาดพร้าว 41 ถนนลาดพร้าว เขตจตุจักร โดยโรงเรียนตั้งอยู่ห่างจากถนนลาดพร้าว ประมาณ 800 เมตร



ภาพที่ 4-35 ที่ตั้งโรงเรียนจินดาอนุกุล

จากการสำรวจบริเวณรอบๆโรงเรียน พบว่า ทางเข้าโรงเรียนเป็นถนนสองช่องทาง ดังภาพที่ 4-36 ถนนในซอยลาดพร้าว 41 เป็นทางเข้าจากแยกภาวนา ชุมชนในบริเวณรอบๆโรงเรียนเป็นที่พักอาศัยรวมทั้งซอยลาดพร้าว 41 เป็นซอยที่ค่อนข้างลึกและหลายทาง แยก มีคนอาศัยอยู่มาก รวมทั้งมีโรงเรียนบ้านลาดพร้าว และ โรงเรียนสิริพรรณวิทยา ซึ่งเป็นโรงเรียนในเขตลาดพร้าว ตั้งอยู่ อีกทั้งซอยลาดพร้าว 41 ยังเป็นทางลัดไปยังถนนรัชดาและถนนลาดพร้าวด้วย ทำให้ในช่วงเช้าและช่วงเย็นมีปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณในซอย จึงเป็นปัญหาแก่ผู้ปกครองที่เดินทางมารับส่งนักเรียนด้วยตนเอง



ภาพที่ 4-36 ทางเข้าโรงเรียนจินดาอนุกุล

สำหรับรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านเส้นทางในการเดินทางมายัง โรงเรียนจินดาอนุกุล มีดังต่อไปนี้

รถประจำทาง ในการเดินทางมายัง โรงเรียนจินดาอนุกุล รถประจำทางเข้าถึงใกล้ที่สุดบริเวณปากซอยลาดพร้าว 41 แยกภาวนาเท่านั้น จากนั้นมีรถสองแถวให้บริการภายในซอยลาดพร้าว 41 ซึ่งมีรถประจำทางที่วิ่งผ่านปากซอยลาดพร้าว 41 ดังนี้

- สาย 137 วงกลม รามคำแหง - ถนน รัชดาภิเษก
- สาย 73ก อุโพธิ์แก้ว - สะพานพุทธ
- สาย 191 การเคหะคลองจั่น - กระทรวงพาณิชย์
- สาย 178 วงกลมเกษตร - นวมินทร์

ข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียน

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ ไปเกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียน ได้ทำการสัมภาษณ์ อาจารย์จินตนา จาดโต ผู้อำนวยการ โรงเรียนจินดาอนุกุล โดยสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังต่อไปนี้

โรงเรียนจินดาอนุกุลมีการจัดและดูแลการให้บริการรถรับส่งนักเรียนเอง โดยให้บริการรถรับส่งนักเรียนเป็นประเภทรถตู้ เนื่องจากทางโรงเรียนต้องการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ปกครองที่ไม่มีเวลามารับส่งนักเรียนด้วยตนเอง และต้องการลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่เดินทางมารับส่งนักเรียน ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าโรงเรียน โดยในภาคการศึกษาปัจจุบัน (ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2552) มีนักเรียนใช้บริการรถรับส่งนักเรียนทั้งหมด ประมาณ 8 คน มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการอยู่ 5 คัน ดังภาพที่ 4-37 โดยนักเรียนส่วนใหญ่ที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเป็นนักเรียนในระดับชั้นประถมศึกษา ซึ่งทางโรงเรียนมีการจัดประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนแก่ผู้ปกครองทางป้ายประกาศรับสมัครนักเรียน และ ใบระเบียบการรับสมัครนักเรียน ผู้ปกครองนักเรียนที่ต้องการใช้บริการ สามารถติดต่อทางโรงเรียนได้ที่ห้องธุรการหรือทางโทรศัพท์เพื่อแจ้งเส้นทางที่พักอาศัย ทางโรงเรียนจะนำไปวางแผนเส้นทางการวิ่งให้บริการต่อไป ทั้งนี้ทางโรงเรียนมีการติดต่อประสานงานกับผู้ปกครองให้รับทราบการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายต่างๆของการจัดบริการ รวมถึงเวลารับส่งนักเรียนในช่วงเช้าและเย็น ซึ่งในการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนนั้น ทางโรงเรียนได้รับความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจมาอำนวยความสะดวกในการรับส่งนักเรียนบริเวณหน้าโรงเรียน เพื่อจัดการจราจรให้เป็นระเบียบและไม่เกิดปัญหาการจราจรติดขัด



ภาพที่ 4-37 รถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนจินจาดุกูล

นอกจากนี้ทางโรงเรียนยังมีนโยบายรณรงค์ให้นักเรียนที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณใกล้โรงเรียนเดินทางมาโรงเรียนโดยการเดินหรือใช้รถจักรยานยนต์ และสำหรับนักเรียนที่อาศัยอยู่ในละแวกเดียวกันเดินทางมาพร้อมกัน เพื่อลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง สำหรับเส้นทางการเดินรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนจินจาดุกูล สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 เส้นทาง ดังต่อไปนี้

คันที่ 1 – วิ่งเส้นทาง ลาดพร้าว 41-สตรีวิทยา 2

คันที่ 2 – วิ่งเส้นทาง ลาดพร้าว 41-ลาดพร้าว 71

คันที่ 3 – วิ่งเส้นทาง ลาดพร้าว 41- ลาดพร้าว 15

คันที่ 4 – วิ่งเส้นทาง ลาดพร้าว 41 – สะพาน 1

ในการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนจินจาดุกูลนั้น ในช่วงเช้า รถจะออกจากโรงเรียนเพื่อไปรับนักเรียนในเวลา 6.30 น. และในช่วงเย็น รถออกจากโรงเรียนเพื่อไปส่งนักเรียนในเวลา 15.30 น. ซึ่งนอกเหนือจากการใช้รถเพื่อรับส่งนักเรียนแล้ว ทางโรงเรียนได้มีการนำรถไปใช้ในกิจกรรมอื่นๆ คือ นำนักเรียนในระดับอนุบาลปีที่ 1 ถึงระดับประถมศึกษาปีที่ 6 ไปทัศนศึกษานอกสถานที่ประจำปี เป็นต้น โดยในการให้บริการนี้ ทางโรงเรียนได้จัดให้มีการคุ้มครองอุบัติเหตุการทำประกันภัยเป็นหมู่คณะให้กับนักเรียนผู้ใช้บริการด้วย

ในด้านการอบรมและควบคุมพนักงานขับรถรวมทั้งผู้ดูแลนักเรียนประจำรถ ทางโรงเรียน ได้จัดให้มีการอบรม รวมทั้งควบคุมด้านความปลอดภัยของพนักงาน และมีการตรวจสอบสภาพรถ รับส่งนักเรียนอย่างสม่ำเสมออีกด้วย

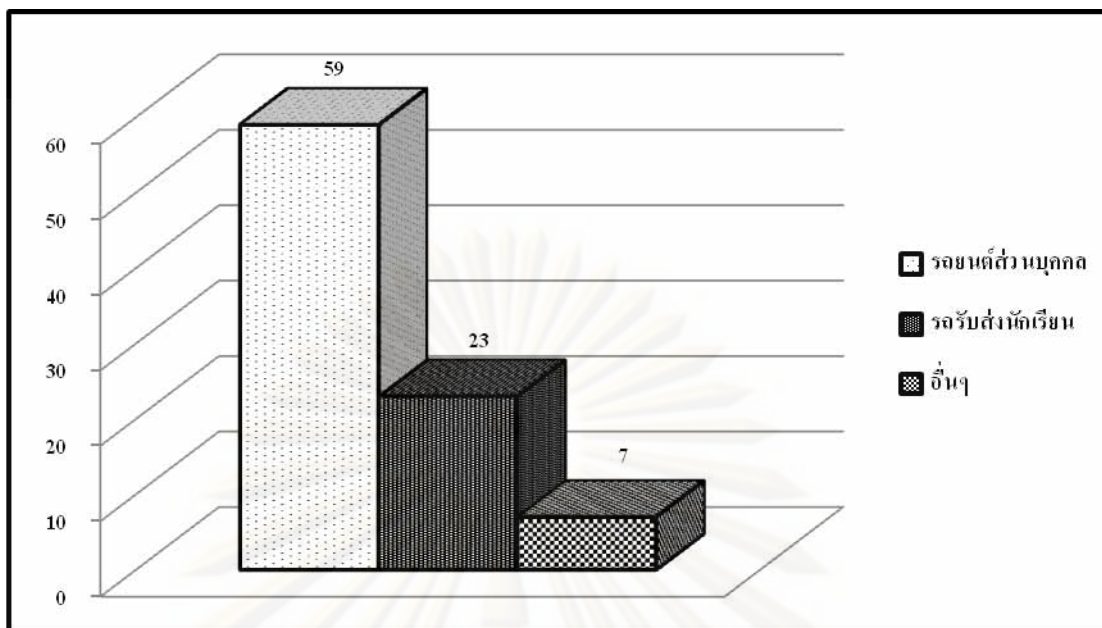
ในด้านการดำเนินโครงการ พบว่า มีปริมาณการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเมื่อเทียบกับ ภาคการศึกษาที่ผ่านมาค่อนข้างคงที่ และมีแนวโน้มในการให้บริการรถรับส่งนักเรียนของนักเรียน ที่ผ่านมาไม่แน่นอน ซึ่งในการให้บริการรถรับส่งนักเรียนนี้ มีนักเรียนใช้บริการคิดเป็นร้อยละ 40 จากจำนวนนักเรียนทั้งหมด ซึ่งคิดเฉลี่ยโดยรวมในด้านผลประกอบการ รถตู้ที่นำมาให้บริการแต่ละคัน ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา รวมทั้งค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าจ้างพนักงานขับรถและ พนักงานผู้ดูแล โดยเฉลี่ยประมาณคันละ 8,000 บาท ซึ่งค่าบริการที่ได้รับจากผู้ปกครองในแต่ละ เดือน เฉลี่ยต่อคัน ประมาณ 10,000 บาท ทำให้ทางโรงเรียนได้ผลกำไรเล็กน้อยจากการให้บริการรถ รับส่งนักเรียน ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะ โรงเรียนจินดาอนุกุลมีผู้ปกครองเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ถึงร้อยละ 40 ทำให้มีนักเรียนที่แบกรับต้นทุนคงที่ในการให้บริการมากขึ้น ทางโรงเรียนจึงมีผล กำไรจากการจัดบริการ แต่เนื่องจากในสถานะเศรษฐกิจปัจจุบันที่ราคา น้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีผลทำให้ทางโรงเรียนมีค่าใช้จ่ายในการจัดบริการเพิ่มขึ้น และมีผลกำไรจากการจัดบริการ ลดลง หรืออาจทำให้บางช่วงประสบภาวะขาดทุนได้

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนจินดาอนุกุล

ในการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนครั้งนี้ ได้แจกแบบสอบถามแก่ ผู้ปกครองที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 130 ชุด และได้รับกลับคืนมาจำนวนทั้งสิ้น 89 ชุด สามารถสรุปได้ดังนี้

1) ข้อมูลการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน

ภาพที่ 4-38 แสดงข้อมูลการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนที่ได้จากแบบสอบถาม พบว่า กลุ่มตัวอย่างเดินทางมาโรงเรียนโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด คือ 59 คน จาก 89 คน คิดเป็น 66.29% โดยมีจำนวนการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน เป็นอันดับรองลงมา คือ 23 คน คิดเป็น 25.84% และมีการเดินทางโดยรูปแบบอื่นๆ คิดเป็น 7.87% ซึ่งพบว่า มีปริมาณการเดินทางโดย รูปแบบอื่นๆน้อย เนื่องจากโรงเรียนจินดาอนุกุลตั้งอยู่ในซอยลึก จึงเดินทางเข้าถึงได้ยาก นักเรียนจึง มักเลือกเดินทางโดยใช้รถเป็นจำนวนมาก



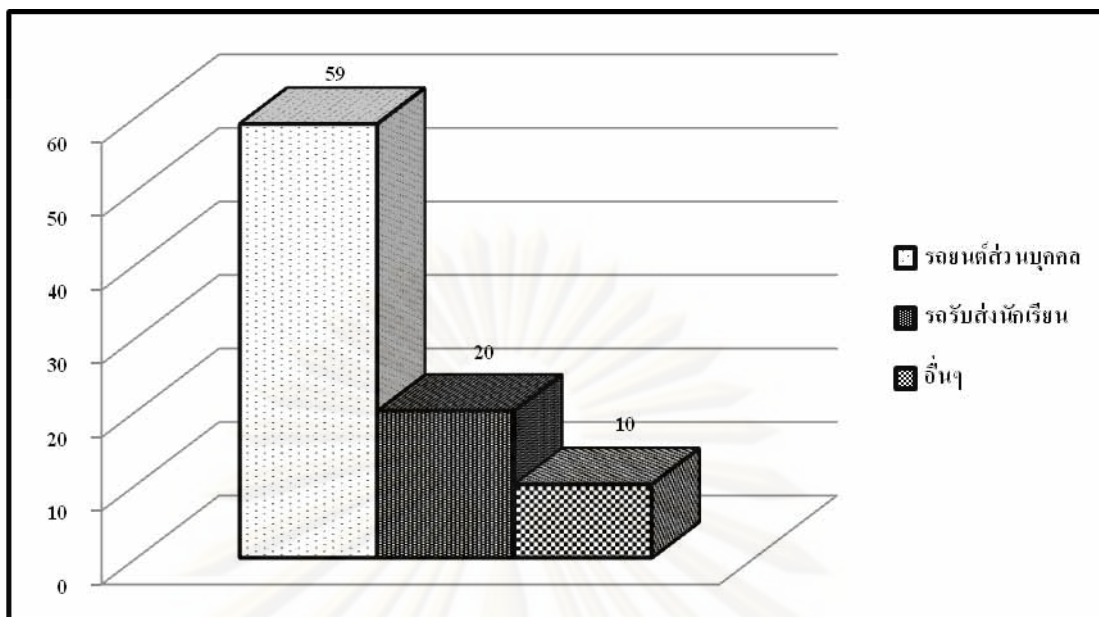
ภาพที่ 4-38 วิธีเดินทางมาโรงเรียนของนร. โรงเรียนจินดาอนุกุล

2) ข้อมูลการเดินทางกลับจากโรงเรียน

ภาพที่ 4-39 แสดงข้อมูลการเดินทางกลับจากโรงเรียนของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล 59 คน คิดเป็น 66.3% และใช้รถรับส่งนักเรียน 20 คน คิดเป็น 22.5% ในช่วงเย็นที่นักเรียนเดินทางกลับจากโรงเรียน มีปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเท่ากับในช่วงเช้า และมีปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียนน้อย ลง โดยมีปริมาณการเดินทางโดยวิธีอื่นๆ จำนวน 10 คน คิดเป็น 11.2% ซึ่งปริมาณการเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนที่ลดลง อาจเนื่องจากนักเรียนที่เดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนในช่วงเช้า มีเวลาจำกัดในการเดินทางซึ่งต้องมาทันเข้าเรียน แต่ช่วงเย็นนักเรียนมีเวลาในการเดินทางมากขึ้น ไม่ต้องเร่งรีบ จึงมีนักเรียนเดินทางกลับบ้านเองมากขึ้น ซึ่งสามารถช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดหน้าโรงเรียนได้เช่นกัน

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 4-39 วิธีการเดินทางกลับของนร. โรงเรียนจินดาอนุกุล

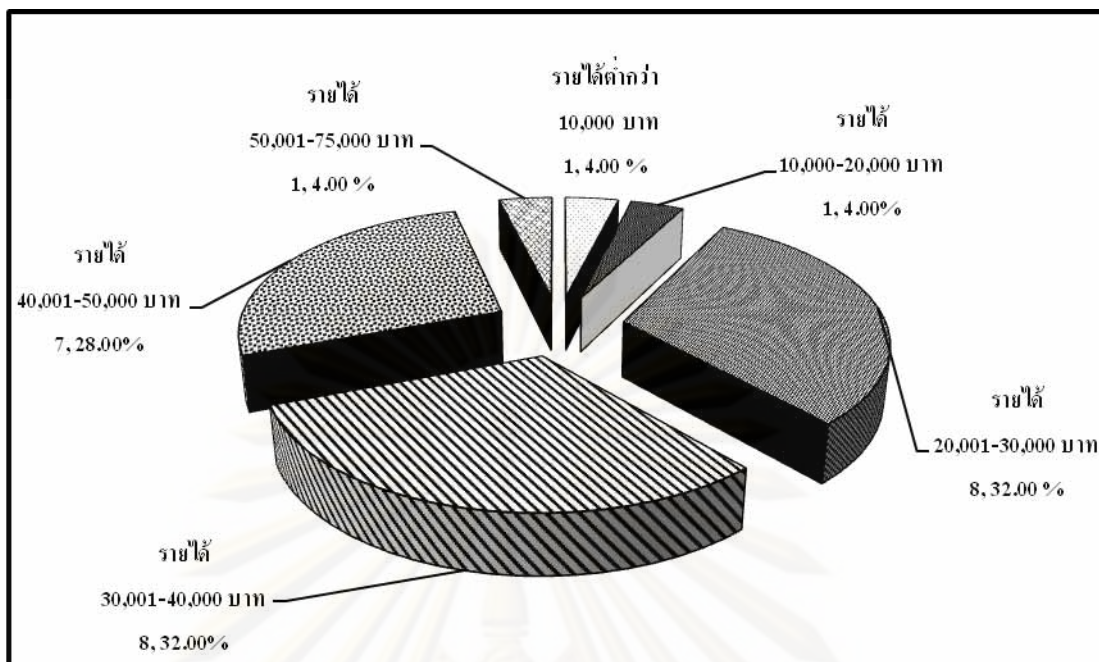
ในการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไปนี้ได้แบ่งการวิเคราะห์เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยใช้รถรับส่งนักเรียน และ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยใช้วิธีอื่นๆ ดังนี้

3) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน

ในหัวข้อนี้ได้รวบรวมข้อมูลต่างๆจากกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนจินดาอนุกุล ในช่วงเวลาเช้าและเย็น หรือ ช่วงใดช่วงหนึ่งเท่านั้น ซึ่งสามารถสรุปเป็นข้อมูลสถิติต่างๆได้ดังนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนที่ผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

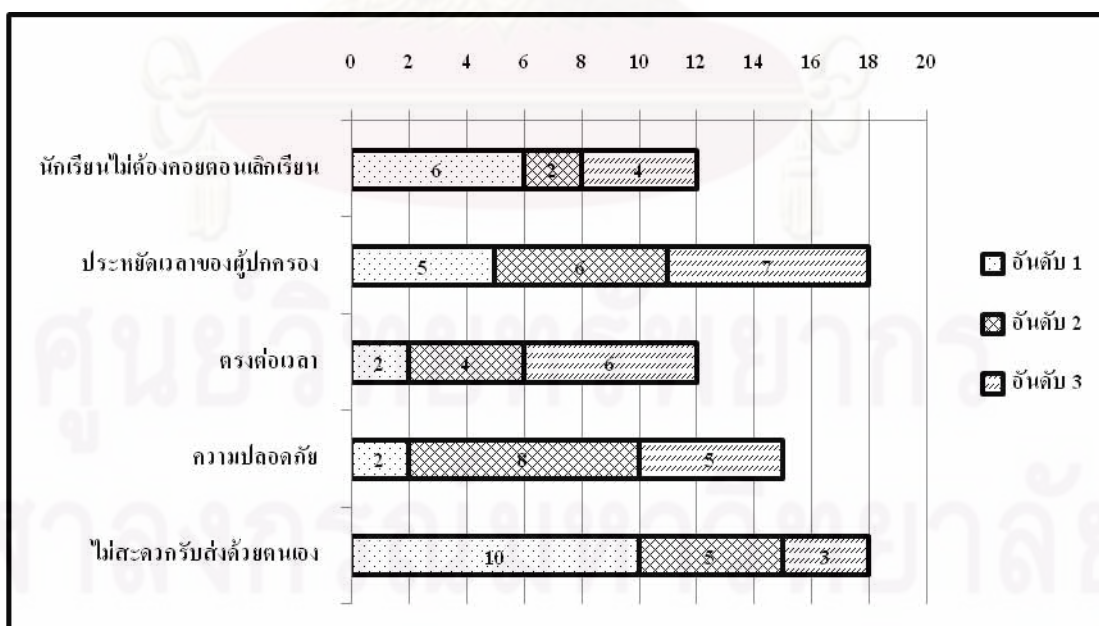
ภาพที่ 4-40 แสดงรายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนจินดาอนุกุลที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน พบว่า ผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่างถึง 8 คน หรือคิดเป็น 32.00 % ซึ่งมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท และมีผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่างอีก 8 คน คิดเป็น 32.00% มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 30,001-40,000 บาท ทั้งนี้ รายได้เฉลี่ยผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนจินดาอนุกุล คิดเป็นรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 34,950 บาท และจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนโดยเฉลี่ยเท่ากับ 1.1 คัน



ภาพที่ 4-40 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนจินดาอนุกุลที่ใช้รถรับส่งนักเรียน

- สาเหตุสำคัญที่ผู้ปกครองตัดสินใจให้บุตรหลานเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน

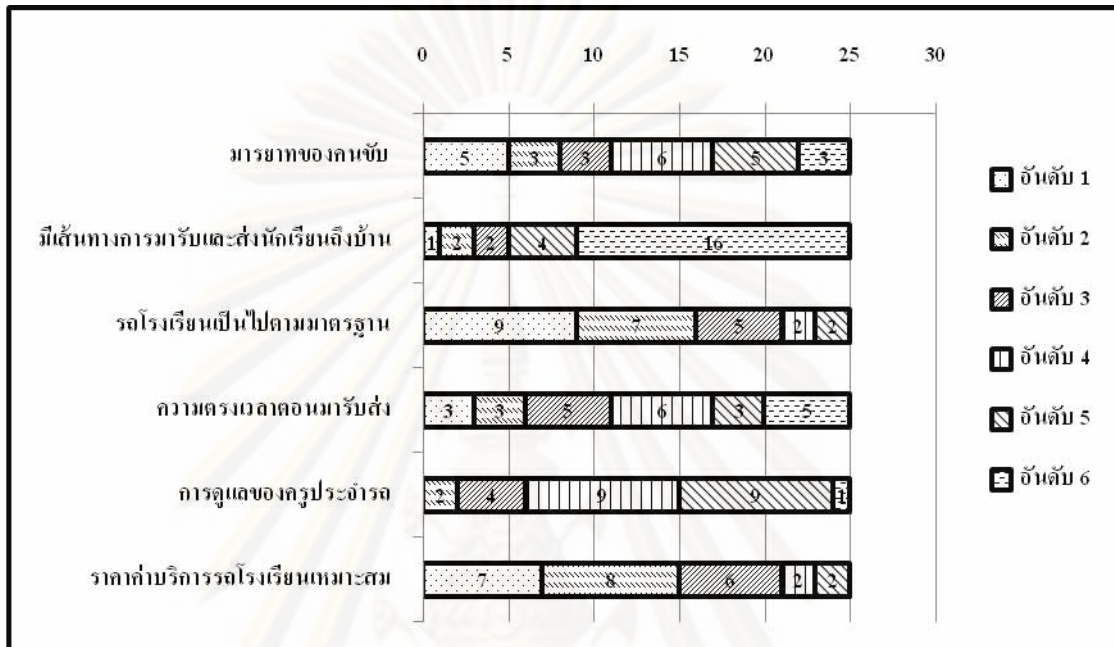
ภาพที่ 4-41 แสดงสาเหตุที่ผู้ปกครองตัดสินใจให้บุตรหลานเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน ซึ่งแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับความสำคัญ 3 ลำดับ สาเหตุทั้งหมด 7 ข้อ พบว่าปัจจัยที่มีผู้เลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด ได้แก่ ผู้ปกครองไม่สะดวกรับส่งด้วยตนเอง ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีผู้เลือกตอบมากเท่ากับการประหยัดเวลาของผู้ปกครอง



ภาพที่ 4-41 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนจินดาอนุกุลเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

- ปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อต้องใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-42 แสดงปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อตัดสินใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งในแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับตามความสำคัญ 6 ลำดับ พบว่า ปัจจัยที่มีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ มาตรฐานของรถรับส่งนักเรียน และมีปัจจัยเกี่ยวกับราคาค่าบริการรถรับส่งนักเรียนเป็นลำดับรองลงมา

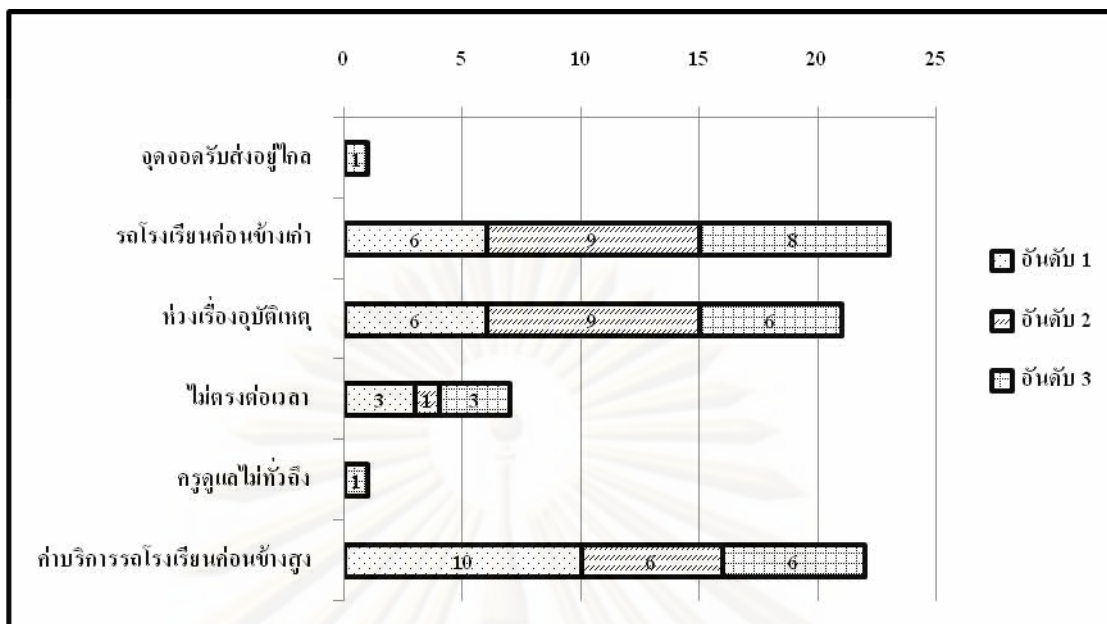


ภาพที่ 4-42 ปัจจัยที่ผู้ปกครองโรงเรียนจินดาอนุกุลคำนึงถึง

- ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-43 แสดงปัญหาที่พบจากการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งในแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับตามความสำคัญ 3 ลำดับ จากปัญหาทั้งหมด 7 ข้อ พบว่า ปัญหาที่มีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ ค่าบริการค่อนข้างสูง โดยมีปัญหาเกี่ยวกับสภาพรถรับส่งนักเรียนค่อนข้างเก่าและกังวลเรื่องอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นปัญหาที่มีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับรองลงมา

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



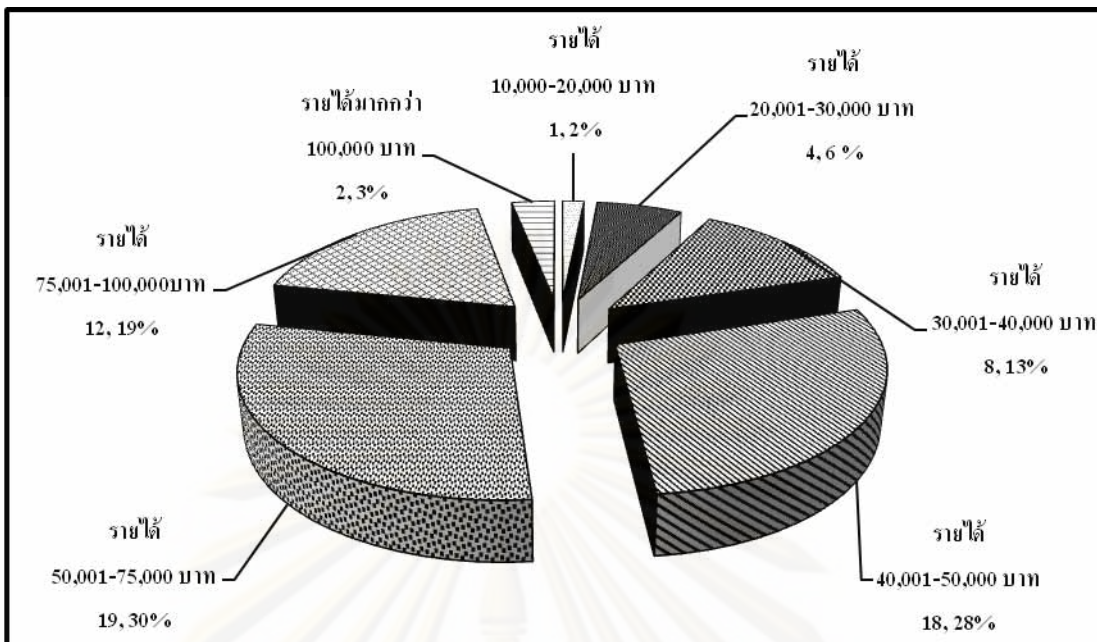
ภาพที่ 4-43 ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนจินดาอนุกุล

4) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยวิธีอื่นๆ

ในหัวข้อนี้ ได้รวบรวมข้อมูลต่างๆจากกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางโดยใช้วิธีอื่นๆที่ไม่ใช่รถรับส่งนักเรียน ทั้งในช่วงเวลาเช้าและเย็น ซึ่งสามารถสรุปเป็นข้อมูลสถิติต่างๆ ได้ดังนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนที่ผู้ปกครองเลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ

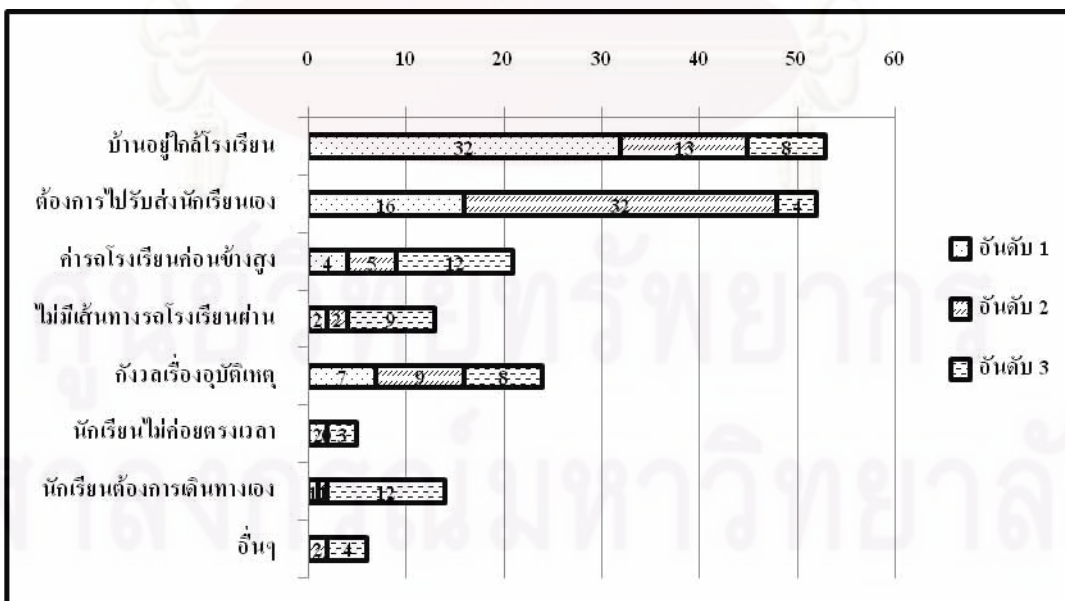
ภาพที่ 4-44 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ปกครองโรงเรียนจินดาอนุกุลที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ พบว่า ผู้ปกครองจำนวน 19 คน หรือคิดเป็น 29.69% มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน 50,001-75,000 บาท และมีผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่าง 18 คน คิดเป็น 28.13% มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 40,001-50,000 บาท ทั้งนี้ รายได้เฉลี่ยผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ คิดเป็นรายได้เฉลี่ยต่อเดือน เท่ากับ 55,078 บาท ทั้งนี้ จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลโดยเฉลี่ยของครัวเรือน เท่ากับ 1.3 คัน



ภาพที่ 4-44 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนจินดาอนุกุลที่เลือกเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ

- สาเหตุสำคัญที่ผู้ปกครองไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-45 แสดงสาเหตุที่ผู้ปกครองตัดสินใจไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โดยในแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับตามความสำคัญ 3 ลำดับ จากตัวเลือกทั้งหมด 9 ข้อ พบว่าสาเหตุที่ผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ บ้านอยู่ใกล้โรงเรียน ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีผู้เลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด และมีสาเหตุรองลงมา คือ ผู้ปกครองต้องการไปรับส่งนักเรียนด้วยตนเอง



ภาพที่ 4-45 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนจินดาอนุกุลไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

- การปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ตารางที่ 4-5 แสดงข้อปรับปรุงต่างๆที่อาจทำให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียน พบว่า ข้อที่มีผู้ปกครองเลือกตอบมากที่สุด คือ ไม่สนใจใช้บริการ คิดเป็น 55% ของจำนวนข้อที่มีผู้เลือกตอบทั้งหมด ส่วนการปรับปรุงในอันดับรองลงมา คือ ลดค่าบริการรถรับส่งนักเรียน และ ปรับปรุงสภาพรถ มีผู้เลือกตอบใกล้เคียงกันเป็นอันดับรองลงมาซึ่งต่างจากข้อแรกอย่างชัดเจน

ตารางที่ 4-5 ข้อปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครอง รร.จินดาอนุบาลสนใจใช้บริการ

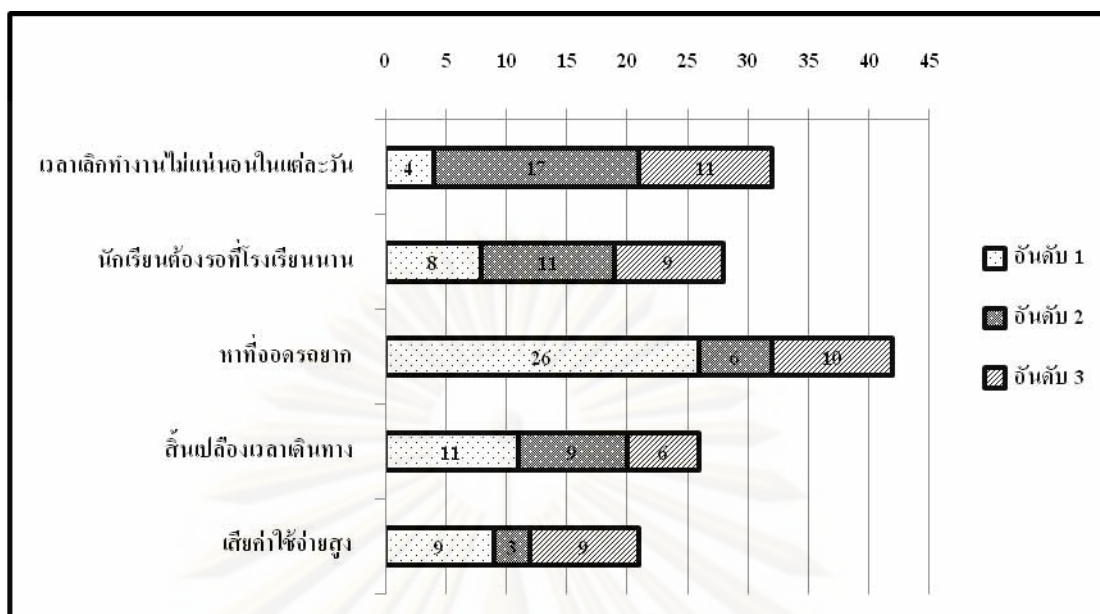
อันดับที่	การปรับปรุง	%ของผู้ตอบ
1	ไม่สนใจใช้บริการ	55
2	ลดค่าบริการรถโรงเรียน	23
3	ปรับปรุงสภาพรถ	20
4	มีการอบรมคนขับอย่างต่อเนื่อง	11
5	ปรับเส้นทางให้ผ่านบ้าน	8
6	มีครูดูแลอย่างทั่วถึง	3

- ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียนด้วยตนเอง

ภาพที่ 4-46 แสดงปัญหาที่พบเมื่อผู้ปกครองต้องเดินทางไปรับส่งบุตรหลานด้วยตนเอง พบว่าปัญหามีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ หารที่จอดรถยาก ส่วนปัญหาที่มีผู้เลือกตอบอันดับ 1 รองลงมา คือ สิ้นเปลืองเวลาเดินทาง เสียค่าใช้จ่ายสูง และ นักเรียนต้องรอที่โรงเรียนนาน โดยมีผู้เลือกตอบจำนวนใกล้เคียงกัน

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



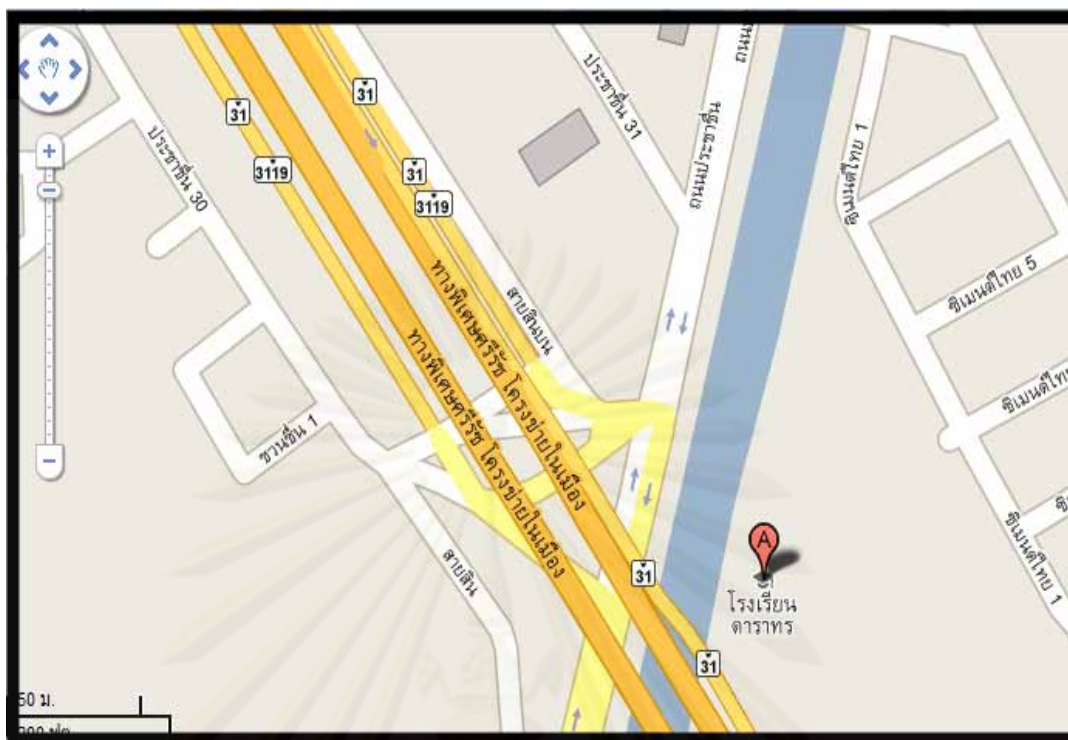
ภาพที่ 4-46 ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียน รร.จินดาอนุกุลเอง

ข้อสรุปเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนจินดาอนุกุล

จากข้อมูลในเบื้องต้นและข้อมูลจากการสัมภาษณ์ฝ่ายบริการ พบว่า โรงเรียนจินดาอนุกุลมีปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียนประมาณ 40% ของนักเรียนทั้งหมด รถรับส่งนักเรียนที่ให้บริการอยู่ในภาคเรียนปัจจุบันมีสภาพที่ดี เป็นไปตามมาตรฐาน และจากข้อมูลอื่นๆที่เก็บรวบรวมเพิ่มเติมพบว่า เวลาที่เหมาะสมในการมารับช่วงเช้า คือ 7.00 น. และ เวลาในการมาส่งช่วงเย็นที่เหมาะสมคือ 16.30 น. จำนวนนักเรียนต่อรถหนึ่งคัน ประมาณ 13 คน สำหรับปัจจัยหลักที่มีผลทำให้บ้านอยู่ใกล้โรงเรียน และผู้ปกครองต้องการเดินทางไปรับส่งด้วยตนเอง โดยจากข้อปรับปรุงแล้ว พบว่าผู้ปกครองส่วนใหญ่ถึง 55% ไม่สนใจใช้บริการ รถรับส่งนักเรียน แม้ว่าทางโรงเรียนจะมีการเปลี่ยนแปลงใดๆก็ตาม ทั้งนี้ เนื่องจากที่พักอาศัยที่ตั้งอยู่ใกล้โรงเรียน ทำให้ผู้ปกครองไม่มีความจำเป็นต้องใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

4.1.5 โรงเรียนคาราทร

โรงเรียนคาราทร เป็นโรงเรียนเอกชน ที่เปิดทำการสอนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาลปีที่ 1 ถึงระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มีนักเรียนรวมทั้งสิ้น 86 คน ภาพที่ 4-47 แสดงพื้นที่ตั้งของโรงเรียนซึ่งอยู่ในหมู่บ้านซีเมนต์ไทย ถนนประชาชื่น เขตจตุจักร ซึ่งพื้นที่ตั้งอยู่ริมคลองประปา และห่างจากถนนประชาชื่นประมาณ 200 เมตร



ภาพที่ 4-47 ที่ตั้งโรงเรียนดาราธาร

จากการสำรวจพื้นที่ที่ตั้งโดยรอบของโรงเรียน พบว่า ซอยหมู่บ้านซีเมนต์ไทยเป็นถนนขนาดเล็กสองช่องจราจร และบริเวณรอบๆ โรงเรียนเป็นแหล่ง ชุมชนที่มีคนอาศัยอยู่มาก เนื่องจากเป็นหมู่บ้านขนาดใหญ่ ซึ่งมีรถโดยสารสาธารณะที่ผ่านเส้นทางในการเดินทางมายังโรงเรียนดาราธาร ดังต่อไปนี้

รถประจำทาง ในการเดินทางมายังโรงเรียนดาราธาร จะสามารถเข้าถึงใกล้ที่สุดบริเวณป้ายรถโดยสารประจำทางริมคลองประปา ซอยซีเมนต์ไทย ซึ่งมีรถประจำทางที่วิ่งผ่านเพียง 1 สาย ดังนี้

- สาย 191 การเคหะคลองจั่น - กระทรวงพาณิชย์

ข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการรับส่งนักเรียนของโรงเรียน

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ ไปเกี่ยวกับการให้บริการรับส่งนักเรียน ได้ทำการสัมภาษณ์ นายเกต แหลมสุวรรณกุล ผู้ควบคุมดูแลการให้บริการรับส่งนักเรียน โดยสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังต่อไปนี้

ทางโรงเรียนดาราธาร ได้มีการจัดบริการและดูแลการให้บริการรับส่งนักเรียนเอง ซึ่งให้บริการมาประมาณ 23 ปี โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ปกครองที่ไม่สะดวกเดินทางมารับส่งบุตรหลานด้วยตนเอง ซึ่งในภาคการศึกษาปัจจุบัน (ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2552) โรงเรียนดาราธารมีรถรับส่งนักเรียนประเภทรถตู้ให้บริการจำนวน 1 คัน ซึ่งวิ่งให้บริการในเส้นทาง

หมู่บ้านซีเมนต์ไทย-รร.นนทบุรี โดยรถออกจากโรงเรียนเพื่อไปรับนักเรียนเวลา 6.00 น. และออกจากโรงเรียนเพื่อไปส่งนักเรียนเวลา 14.30 น. ซึ่งภาคการศึกษานี้มีนักเรียนใช้บริการทั้งหมด 19 คน โดยเป็นนักเรียนในระดับประถมทั้งหมด การจัดบริการนี้ไม่มีเจ้าหน้าที่จากทางราชการเข้ามาอำนวยความสะดวกในการจัดระเบียบการจราจรเหมือนโรงเรียนแห่งอื่น เนื่องจากในซอยซีเมนต์ไทยไม่ค่อยประสบปัญหาการจราจรติดขัดมากนัก ซึ่งทางโรงเรียนมีการประชาสัมพันธ์การจัดบริการรถรับส่งนักเรียนทางจดหมาย และผู้ปกครองสามารถติดต่อเพื่อใช้บริการได้ที่ฝ่ายธุรการของโรงเรียนหรือทางโทรศัพท์ ซึ่งในแต่ละภาคการศึกษา ก่อนข้างมีปริมาณนักเรียนที่ใช้บริการคงที่

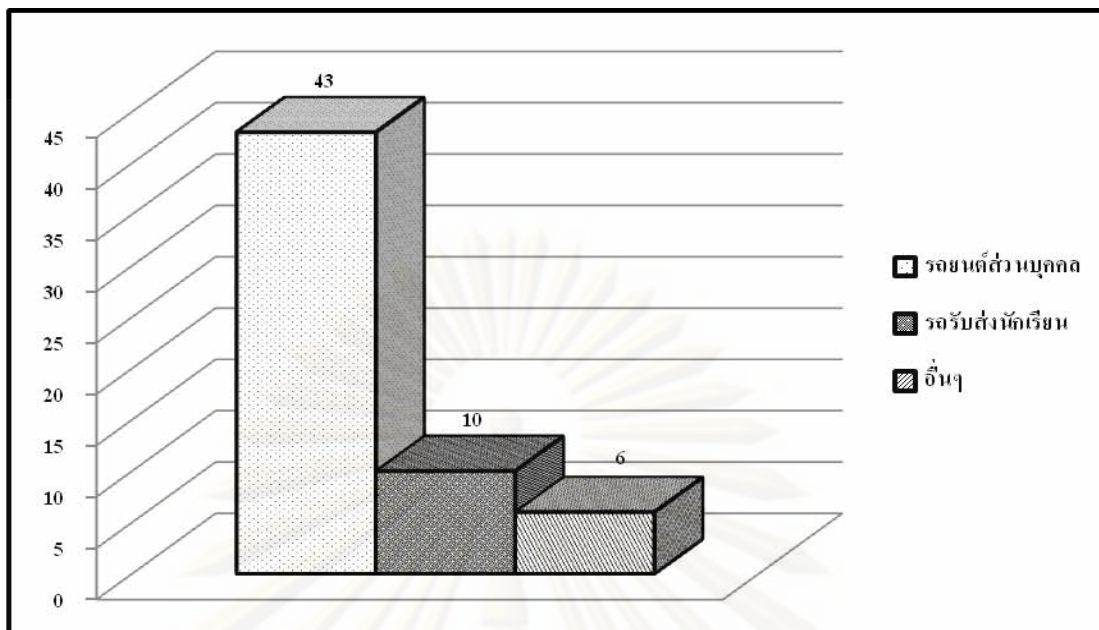
ในด้านต้นทุนของการจัดบริการ พบว่า ทางโรงเรียนมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเฉลี่ยต่อเดือน 15,500 บาท และมีรายรับเฉลี่ยจากการจัดบริการเฉลี่ย 16,000 บาท จะเห็นได้ว่า การจัดบริการไม่ให้ผลกำไรมากนัก แต่ทางโรงเรียนต้องจำเป็นต้องจัดบริการเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ปกครองนักเรียน

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนดาราทร

ในการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนครั้งนี้ ได้แจกแบบสอบถามแก่ผู้ปกครองที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 80 ชุด และได้รับกลับคืนมาจำนวนทั้งสิ้น 59 ชุด สามารถสรุปได้ดังนี้

1) ข้อมูลการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน

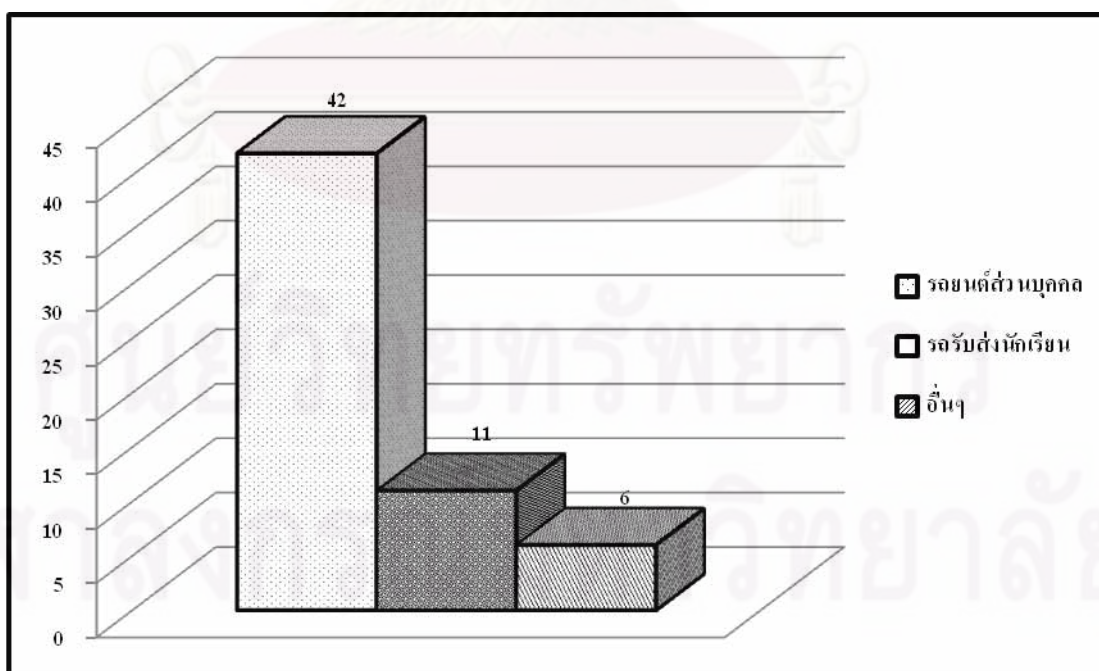
ภาพที่ 4-48 แสดงข้อมูลการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนที่ได้จากแบบสอบถาม พบว่ากลุ่มตัวอย่างเดินทางมาโรงเรียนโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด คือ 43 คน จาก 59 คน คิดเป็น 72.88% โดยมีจำนวนการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน เป็นอันดับรองลงมา คือ 10 คน คิดเป็น 16.95% และมีการเดินทางโดยรูปแบบอื่นๆ คิดเป็น 10.17%



ภาพที่ 4-48 วิธีเดินทางมาโรงเรียนของนร.โรงเรียนดาราทร

2) ข้อมูลการเดินทางกลับจากโรงเรียน

ภาพที่ 4-49 แสดงข้อมูลการเดินทางกลับจากโรงเรียนของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล 42 คน คิดเป็น 71.18% และมีการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน 11 คน คิดเป็น 18.64% และเดินทางโดยวิธีอื่นๆ 6 คน คิดเป็น 10.17% จะเห็นได้ว่าในช่วงเช้าและเย็น มีสัดส่วนการเดินทางโดยวิธีต่างๆที่ใกล้เคียงกัน



ภาพที่ 4-49 วิธีการเดินทางกลับของนร.โรงเรียนดาราทร

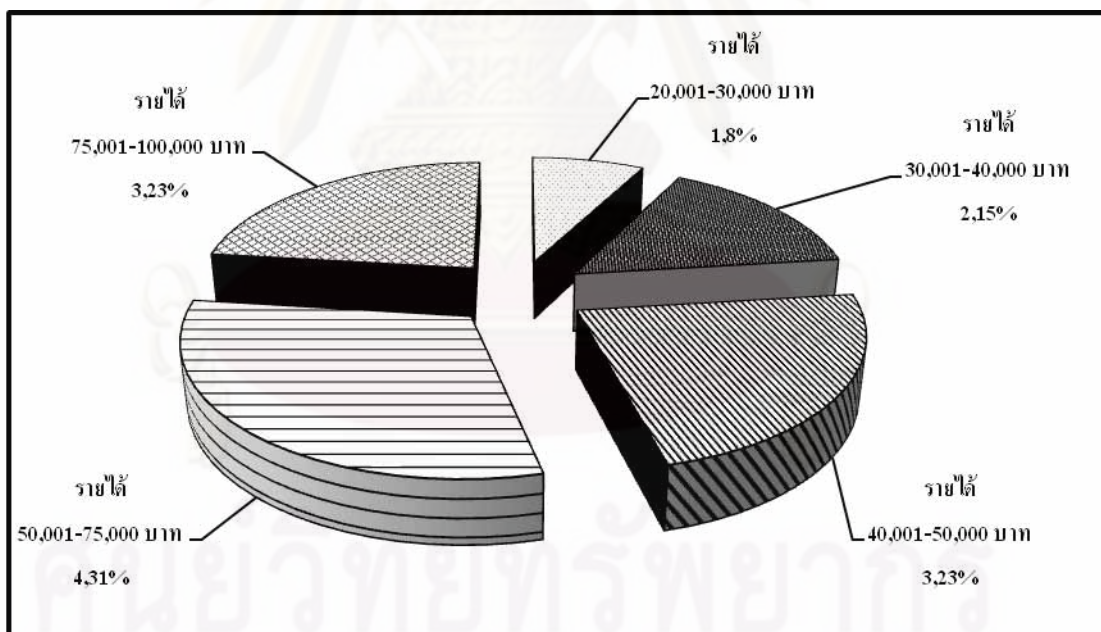
ในการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไปนี้ได้แบ่งการวิเคราะห์เป็นข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง โดยใช้รถรับส่งนักเรียน และ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยใช้วิธีอื่นๆ ดังนี้

3) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน

ในประเด็นนี้ได้รวบรวมข้อมูลจากผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่างที่เลือกให้บุตรหลานเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนในช่วงเวลาเช้าและเย็น หรือ ช่วงใดช่วงหนึ่งเท่านั้น ซึ่งสามารถสรุปเป็นข้อมูลสถิติต่างๆ ได้ดังนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนที่ผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-50 แสดงรายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนคาราทรที่เลือกใช้รถรับส่งนักเรียนพบว่า ผู้ปกครองส่วนใหญ่ถึง 31% มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001-75,000 บาท ผู้ปกครองที่มีรายได้เฉลี่ย 40,001-50,000 บาท และรายได้เฉลี่ย 75,000-100,000 บาท มีจำนวนเท่ากัน คือ 23% ของผู้ปกครองทั้งหมด ทั้งนี้ รายได้เฉลี่ยผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนคาราทร คิดเป็นรายได้เฉลี่ยต่อเดือน เท่ากับ 54,808 บาท และจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนโดยเฉลี่ย เท่ากับ 0.6 คัน

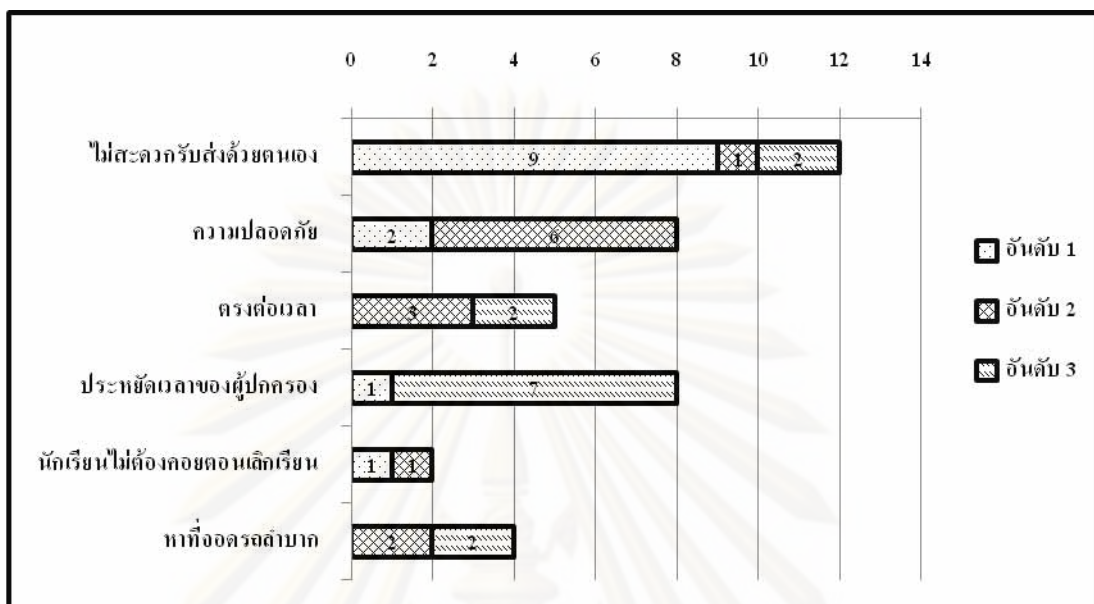


ภาพที่ 4-50 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนคาราทรที่ใช้รถรับส่งนักเรียน

- สาเหตุสำคัญที่ผู้ปกครองตัดสินใจให้บุตรหลานเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-51 แสดงสาเหตุที่ผู้ปกครองตัดสินใจให้บุตรหลานเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน ซึ่งแบบสอบถามจะให้ผู้ปกครองเรียงลำดับความสำคัญ 3 ลำดับ สาเหตุทั้งหมด 7 ข้อ

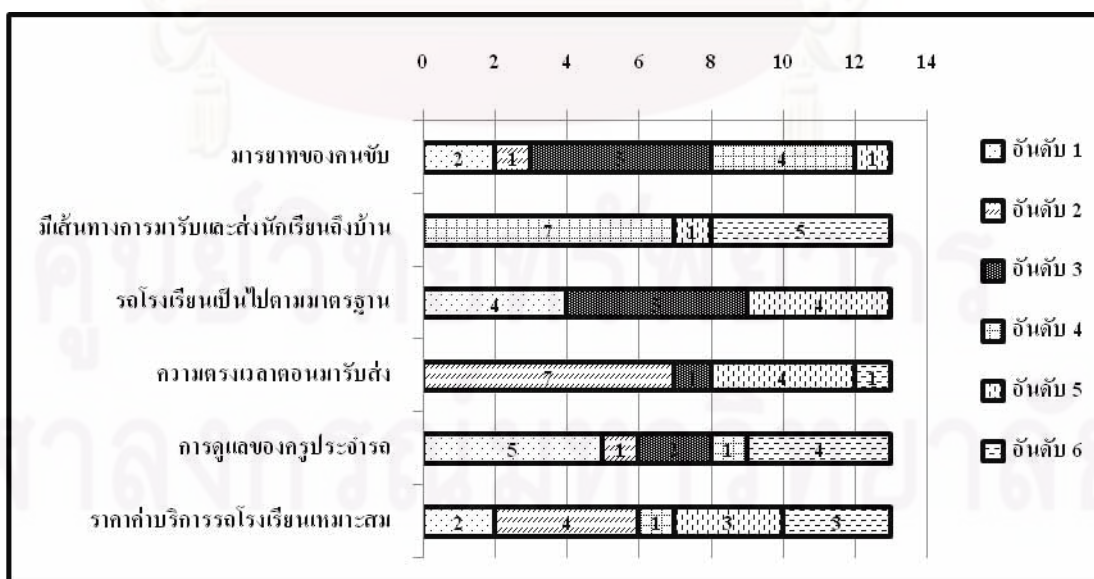
พบว่า ปัจจัยที่มีผู้เลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด ได้แก่ ผู้ปกครองไม่สะดวกรับส่งด้วยตนเอง และอันดับรองลงมา คือ สาเหตุด้านความปลอดภัยและประหยัดเวลาของผู้ปกครอง ตามลำดับ



ภาพที่ 4-51 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนดาราทรเลือกใช้บริการรับส่งนักเรียน

- ปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อต้องใช้บริการรับส่งนักเรียน

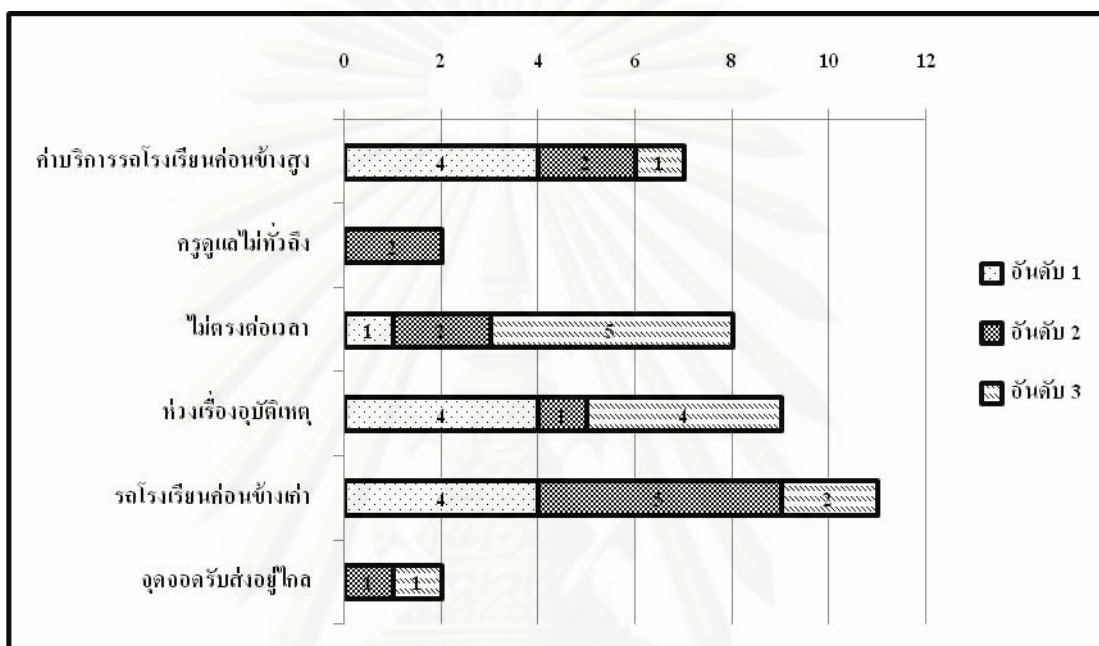
ภาพที่ 4-52 แสดงปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อตัดสินใจใช้บริการรับส่งนักเรียน ซึ่งในแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับตามความสำคัญ 6 ลำดับ พบว่า ปัจจัยที่มีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ การดูแลของครูประจำรถ และปัจจัยรองลงมา คือ สภาพรถเป็นไปตามมาตรฐาน



ภาพที่ 4-52 ปัจจัยที่ผู้ปกครองโรงเรียนดาราทรคำนึงถึง

- ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-53 แสดงปัญหาที่พบจากการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งในแบบสอบถามให้ผู้ปกครองเรียงลำดับตามความสำคัญ 3 ลำดับ จากปัญหาทั้งหมด 7 ข้อ พบว่า ปัญหาที่มีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ ค่าบริการรถรับส่งนักเรียนสูง ห่วงเรื่องอุบัติเหตุ และ รถโรงเรียนค่อนข้างเก่า



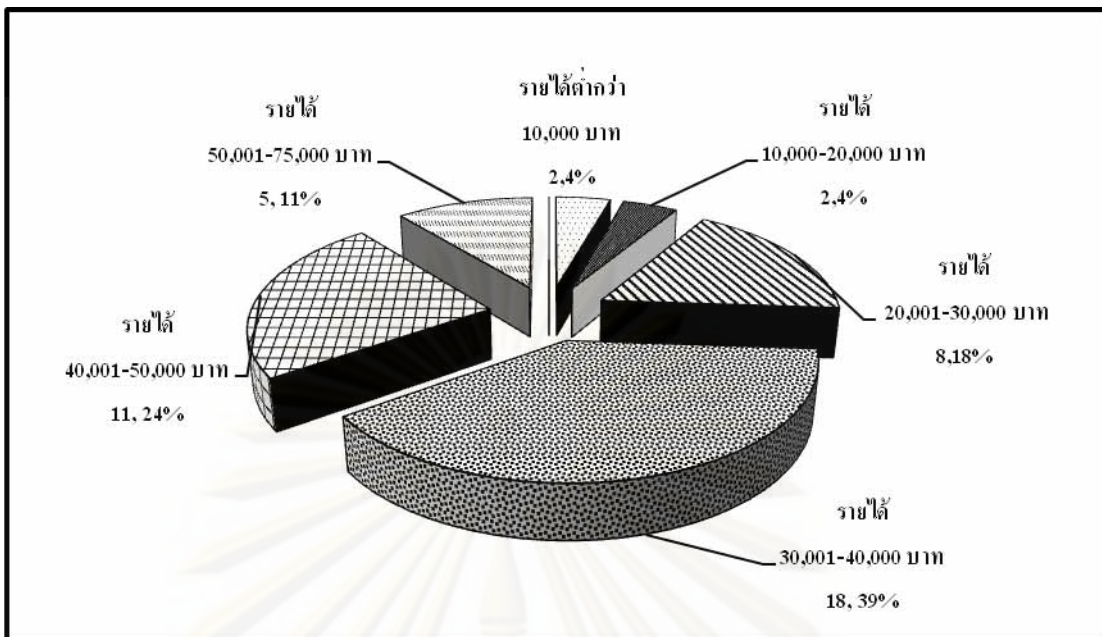
ภาพที่ 4-53 ปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โรงเรียนคาราทร

4) ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางโดยวิธีอื่นๆ

ในหัวข้อนี้ ได้รวบรวมข้อมูลต่างๆจากกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางโดยใช้วิธีอื่นๆที่ไม่ใช่รถรับส่งนักเรียน ทั้งในช่วงเวลาเช้าและเย็น ซึ่งสามารถสรุปเป็นข้อมูลสถิติต่างๆ ได้ดังนี้

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนที่ผู้ปกครองเลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ

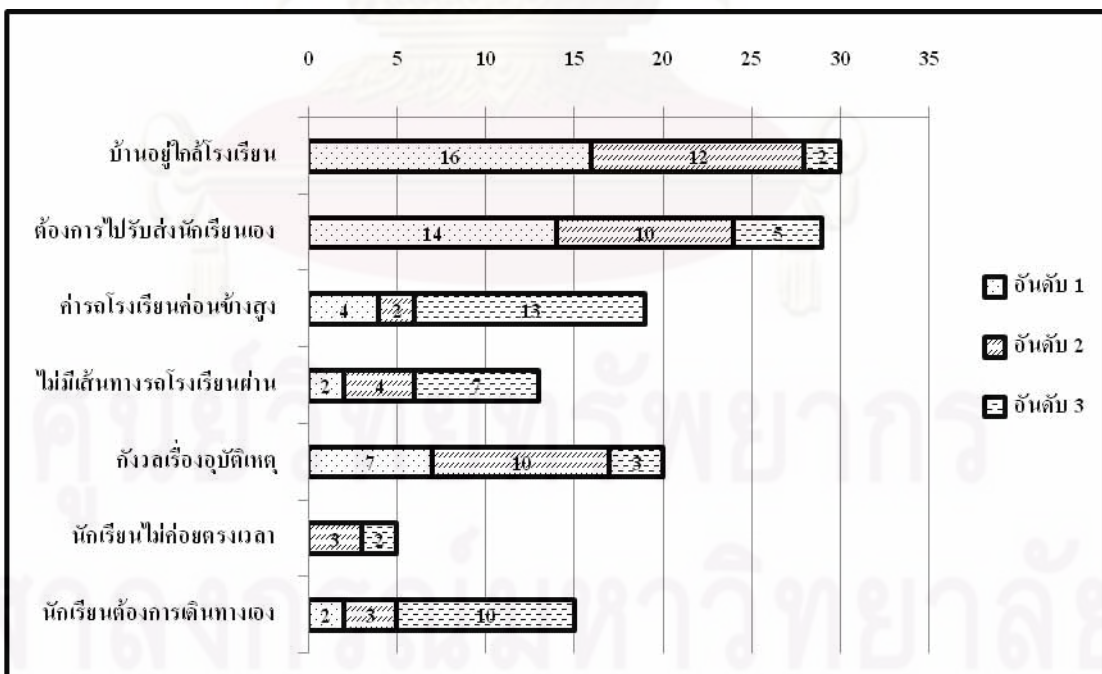
ภาพที่ 4-54 แสดงรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ปกครอง โรงเรียนคาราทรที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ พบว่า ผู้ปกครองจำนวน 18 คน หรือคิดเป็น 39 % มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน 30,001-40,000 บาท และผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่าง 11คน คิดเป็น 24% มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 40,001-50,000 บาท โดยรายได้เฉลี่ยผู้ปกครองโรงเรียนคาราทรที่เดินทางโดยวิธีอื่นๆ เท่ากับ 35,815 บาทต่อเดือน และจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครอบครัวโดยเฉลี่ย เท่ากับ 1.5 คัน



ภาพที่ 4-54 รายได้เฉลี่ยของผู้ปกครองโรงเรียนคาราทรที่เลือกเดินทางด้วยวิธีอื่นๆ

- สาเหตุสำคัญที่ผู้ปกครองไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ภาพที่ 4-55 แสดงสาเหตุที่ผู้ปกครองตัดสินใจไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน พบว่า สาเหตุที่ผู้ปกครองเลือกตอบเป็น มากที่สุดสองอันดับแรก คือ บ้านอยู่ใกล้โรงเรียนและต้องการไปรับส่งนักเรียนเอง ตามลำดับ



ภาพที่ 4-55 สาเหตุที่ผู้ปกครองโรงเรียนคาราทรไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

- การปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ตารางที่ 4-6 แสดงข้อปรับปรุงต่างๆที่อาจทำให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียน พบว่า ข้อที่มีผู้ปกครองเลือกตอบมากที่สุด คือ ไม่สนใจใช้บริการ คิดเป็น 52% ของจำนวนข้อที่มีผู้เลือกตอบทั้งหมด ส่วนการปรับปรุงในอันดับรองลงมา คือ ลดค่าบริการรถรับส่งนักเรียน และปรับปรุงสภาพรถ มีผู้เลือกตอบใกล้เคียงกันเป็นอันดับรองลงมาซึ่งต่างจากข้อแรกอย่างชัดเจน

ตารางที่ 4-6 ข้อปรับปรุงที่อาจทำให้ผู้ปกครอง รร.คาราทรสนใจใช้บริการ

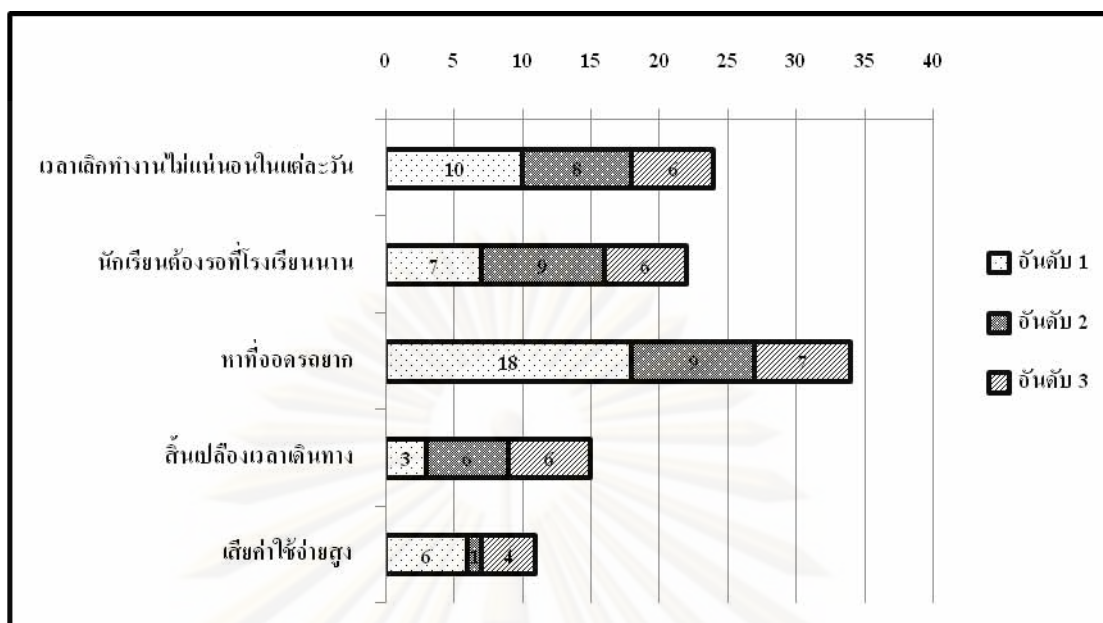
อันดับที่	การปรับปรุง	%ของผู้ตอบ
1	ไม่สนใจใช้บริการ	52
2	ลดค่าบริการรถโรงเรียน	28
3	ปรับปรุงสภาพรถ	20
4	มีการอบรมคนขับอย่างต่อเนื่อง	9
5	ปรับเส้นทางให้ผ่านบ้าน	7
	มีครูดูแลอย่างทั่วถึง	7

- ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียนด้วยตนเอง

ภาพที่ 4-56 แสดงปัญหาที่พบเมื่อผู้ปกครองต้องเดินทางไปรับส่งบุตรหลานด้วยตนเอง พบว่าปัญหามีผู้ปกครองเลือกตอบเป็นอันดับที่ 1 มากที่สุด คือ หาทึ่จอดรถยาก ซึ่งเป็นปัญหาที่มีผู้เลือกตอบมากที่สุดด้วย ปัญหาที่มีผู้เลือกตอบอันดับ 1 รองลงมา คือ เวลาเลิกทำงานไม่แน่นอนในแต่ละวัน

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 4-56 ปัญหาที่พบจากการเดินทางไปรับส่งนักเรียน รร.คาราทรเอง

ข้อสรุปเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนคาราทร

จากข้อมูลเบื้องต้น สามารถสรุปโดยรวมว่า โรงเรียนคาราทรมีปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียนประมาณ 22% ของนักเรียนทั้งหมด ซึ่งปริมาณการใช้ไม่สูงเท่าโรงเรียนเอกชนแห่งอื่นๆ สาเหตุที่เห็นได้ชัดส่วนหนึ่งมาจากที่ตั้งของโรงเรียนอยู่ไม่ไกลจากถนนใหญ่มากนัก สามารถเดินเข้าถึงได้ ในด้านการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนโดยรวมแล้วนับว่าสภาพรถค่อนข้างเก่า และทางโรงเรียนมีรถรับส่งนักเรียนให้บริการอยู่เพียง 1 คันเท่านั้น สำหรับข้อมูลอื่นๆจากผู้ปกครอง พบว่าเวลาที่เหมาะสมในการมารับช่วงเช้า คือ 7.00 น. และเวลาในการมาส่งช่วงเย็นที่เหมาะสม คือ 16.30 น. จำนวนนักเรียนต่อรถหนึ่งคัน ประมาณ 13 คน ปัจจัยหลักที่มีผลทำให้ผู้ปกครองไม่ใช้รถรับส่งนักเรียน คือ ต้องการเดินทางไปรับส่งด้วยตนเองและบ้านอยู่ใกล้โรงเรียน เป็นปัจจัยที่มีผู้เลือกตอบใกล้เคียงกัน โดยจากข้อปรับปรุงแล้ว พบว่า ผู้ปกครองส่วนใหญ่ ไม่สนใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียน แม้ว่าทางโรงเรียนจะมีการเปลี่ยนแปลงใดๆก็ตาม

4.1.6 โรงเรียนสตรีวรนาถบางเขน

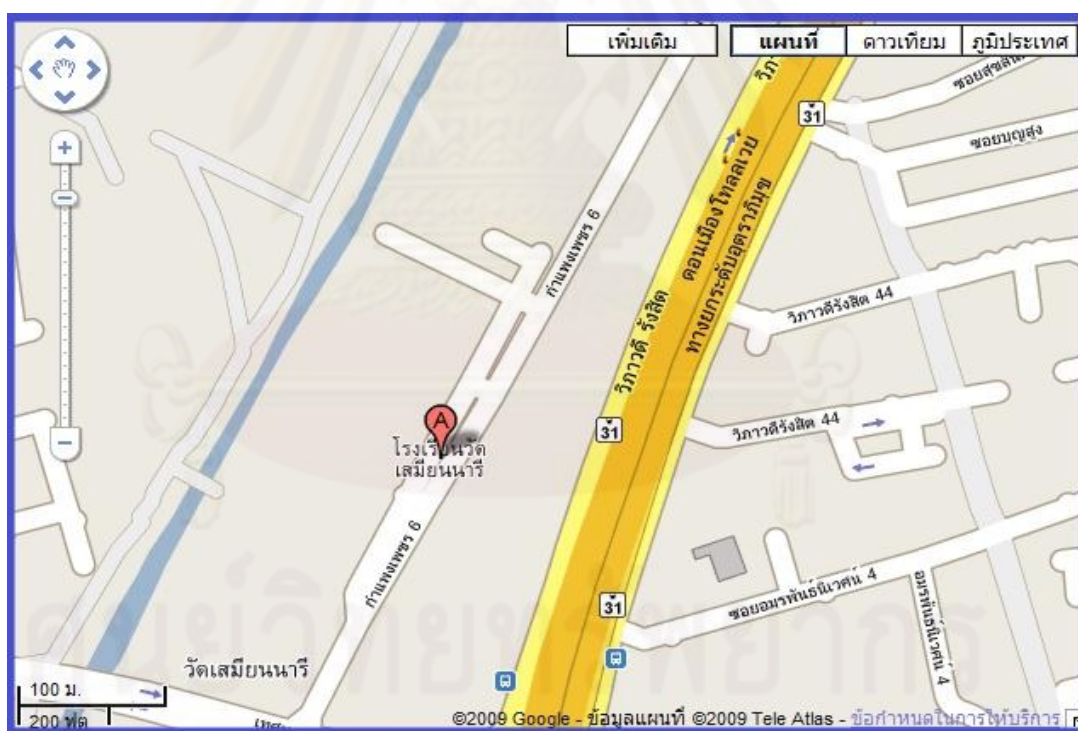
โรงเรียนสตรีวรนาถบางเขน เป็นโรงเรียนเอกชนที่เปิดทำการสอนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาลถึง ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 โดยในภาคการศึกษาปัจจุบัน (ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2552) มีนักเรียนทั้งหมดประมาณ 4,000 คน ซึ่งโรงเรียนมีพื้นที่ตั้งอยู่บริเวณริมถนนพหลโยธิน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร ดังภาพที่ 4-57 จากสภาพโดยทั่วไปของโรงเรียนแล้ว พื้นที่โรงเรียนตั้งอยู่ริมถนนใหญ่ ซึ่งมีระบบขนส่งสาธารณะต่างๆเข้าถึงได้โดยง่าย เช่น รถประจำทาง รถตู้ เป็นต้น ทำให้นักเรียนสามารถเดินทางไป-กลับจากโรงเรียนได้อย่างสะดวก และจากการสัมภาษณ์อาจารย์คาร์ตัน ทวีผล ผู้ดูแล

4.2 ข้อมูลเบื้องต้นจากการสัมภาษณ์ฝ่ายบริการในโรงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ

การเก็บข้อมูลในส่วนนี้ ได้ใช้วิธีการสัมภาษณ์ถึงการเดินทางของนักเรียนจากฝ่ายบริการของโรงเรียน รวมทั้งข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียน สำหรับในบางโรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนแบบแอมแปง ที่นำมาให้บริการแก่นักเรียน โดยบุคคลภายนอก ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมดูแลของโรงเรียน โดยในการเก็บข้อมูลส่วนนี้ ได้สัมภาษณ์จากโรงเรียนทั้งหมด 3 แห่ง ดังนี้

4.2.1 โรงเรียนวัดเสมียนนารี

โรงเรียนวัดเสมียนนารี เป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร เปิดทำการสอนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาลจนถึงระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 มีนักเรียนรวมทั้งสิ้น 1,125 คน ภาพที่ 4-58 แสดงพื้นที่ตั้งของโรงเรียนซึ่งอยู่ในเขตจตุจักร ถนนบริเวณหน้าโรงเรียนเป็นถนนสองช่องจราจร ทำให้การจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนติดขัดในช่วงเช้าและเย็นที่นักเรียนเดินทางมาโรงเรียนและกลับจากโรงเรียน



ภาพที่ 4-58 ที่ตั้งโรงเรียนวัดเสมียนนารี

จากการสัมภาษณ์เก็บข้อมูลเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียนในครั้งนี้ ได้ทำการสัมภาษณ์ อาจารย์สุพัตรา ฤกษ์บ้าย รองผู้อำนวยการ โรงเรียนฝ่ายปกครอง ซึ่งสามารถสรุปเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

โรงเรียนวัดเสมียนนารี ไม่มีรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนให้บริการแก่นักเรียน ซึ่งมีสาเหตุหลักๆ สองประการ ได้แก่

1. เด็กนักเรียนโดยส่วนใหญ่ประมาณ 90% เป็นนักเรียนที่อยู่ในเขตพื้นที่รอบๆบริเวณโรงเรียนเท่านั้น เนื่องจากเป็นนโยบายของสำนักการศึกษา กรุงเทพมหานคร

2. ทางกรุงเทพมหานคร ไม่มีนโยบายด้านงบประมาณเกี่ยวกับรถรับส่งนักเรียน

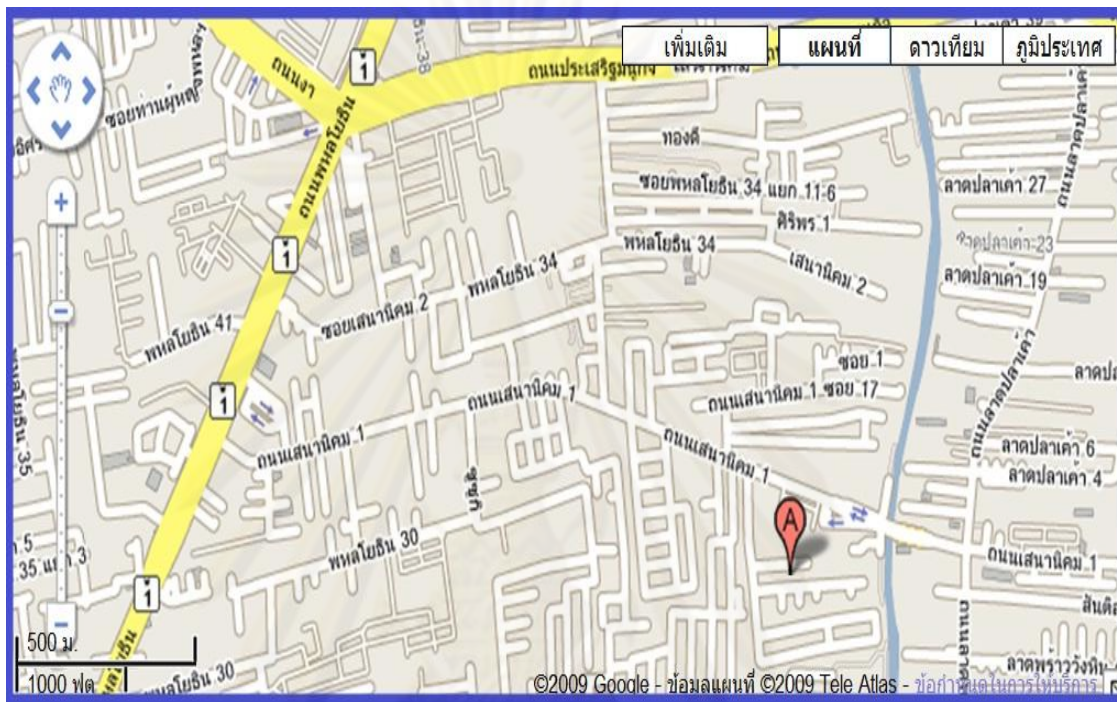
อย่างไรก็ตาม มีผู้ประกอบการจากภายนอก ซึ่งเป็นผู้ปกครองนักเรียนหรือชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในบริเวณรอบๆโรงเรียน นำรถยนต์ส่วนบุคคลมาให้บริการ โดยมีทั้งประเภทรถตู้และรถปิกอัพ ซึ่งสภาพรถจัดว่าไม่ได้มาตรฐานมากนัก แต่สามารถยอมรับได้ในระดับหนึ่ง โดยเก็บค่าโดยสารราคาไม่สูง ทำให้มีผู้ประกอบการที่มีที่พักอาศัยอยู่ไกลจากโรงเรียนตัดสินใจให้บริการรถรับส่งนักเรียน แต่หากทางโรงเรียนจะดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียนเอง ก็ต้องใช้งบประมาณสูง เพื่อให้ได้รถที่มีมาตรฐานตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ ซึ่งเป็นสาเหตุให้ค่าโดยสารของนักเรียนในการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเพิ่มสูงขึ้นด้วย อาจทำให้ไม่ได้รับการตอบรับจากผู้ปกครอง เนื่องจากเด็กนักเรียนส่วนใหญ่มีพื้นฐานฐานะทางครอบครัวในระดับกลาง ทำให้ราคาค่าโดยสารเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมากในการตัดสินใจเลือกใช้/ไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน สำหรับเส้นทางให้บริการรถรับส่งนักเรียนของผู้ประกอบการภายนอก สามารถแบ่งออกเป็น 3 เส้นทาง คือ ถนนงามวงศ์วาน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนประชาชื่น ซึ่งในระหว่างวัน ผู้ให้บริการจะนำรถรับส่งนักเรียนไปใช้ประกอบกิจกรรมอื่นๆ เช่น รับส่งของ ค้าขาย เป็นต้น

สำหรับในด้านมาตรการของโรงเรียนในการควบคุมดูแลผู้ประกอบการนั้น ปัจจุบันยังทางโรงเรียนยังไม่มีมาตรการที่สามารถบังคับใช้กับผู้ประกอบการ สามารถทำได้เพียงควบคุมดูแลขอความร่วมมือจากผู้ประกอบการเท่านั้น เช่น กำหนดเวลารับส่งนักเรียนในช่วงเช้า- เย็น ให้ผู้ประกอบการดูแลรักษาความปลอดภัยในการดูแลนักเรียน เป็นต้น โดยปัญหาที่พบคือผู้ประกอบการไม่ค่อยให้ความร่วมมือกับทางโรงเรียน เนื่องจากทางผู้ประกอบการไม่ได้รับผลประโยชน์ใดๆจากโรงเรียน ทำให้การควบคุมดูแลเป็นไปได้ยาก แต่ในอนาคตนั้น หากทางโรงเรียนได้รับงบประมาณในการดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียนจากกรุงเทพ มหานคร ทางโรงเรียนตั้งเป้าหมายที่จะดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียนเอง เพื่อให้ให้นักเรียนได้ใช้บริการรถรับส่งนักเรียนที่มีมาตรฐาน มีความปลอดภัย ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้

4.2.2 โรงเรียนเสนานิคม

โรงเรียนเสนานิคมเป็นโรงเรียนในเกณฑ์การศึกษาภาคบังคับขนาดใหญ่ ตั้งกีดสำนักงานเขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันเปิดทำการสอนตั้งแต่ระดับชั้นอนุบาล ถึง ระดับชั้น

มัธยมศึกษาปีที่ 3 มีนักเรียนทั้งสิ้น 1,646 คน ภาพที่ 4-59 แสดงพื้นที่ตั้งของโรงเรียนซึ่งอยู่ในซอย พหลโยธิน 32 (เสนานิคม) เขตจตุจักร อยู่ในชุมชนที่ค่อนข้างแออัด บริเวณทางเข้าโรงเรียนตั้งอยู่ได้ สะพานข้ามคลองลาดพร้าว ซึ่งเป็นจุดที่อยู่ในมุมอับ เดินทางเข้าถึงลำบาก ห่างจากปากซอย พหลโยธิน 32 (เสนานิคม) ประมาณ 1.8 กม.

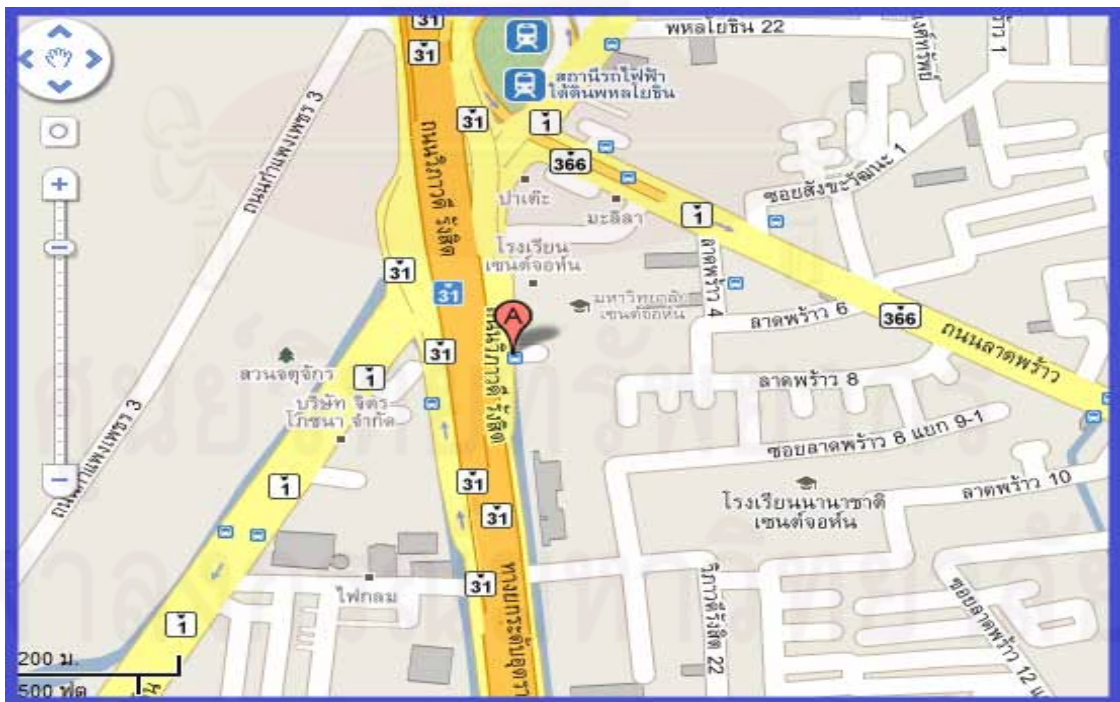


ภาพที่ 4-59 ที่ตั้งโรงเรียนเสนานิคม

เด็กนักเรียนประมาณ 95% ของโรงเรียนพักอาศัยอยู่ในชุมชนรอบๆ บริเวณโรงเรียน เนื่องจากเป็นนโยบายของทางกรุงเทพมหานคร รวมทั้งขาดการสนับสนุนงบประมาณจากหน่วยงานภาครัฐด้วย จึงทำให้ทางโรงเรียนไม่มีความจำเป็นต้องให้บริการรถรับส่งนักเรียน โดยแม้ว่าจะมีงบประมาณจากสำนักการศึกษา กรุงเทพมหานครก็ตาม ทางโรงเรียนก็ไม่มีความจำเป็นต้องดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียนแต่อย่างใด ซึ่งมีสาเหตุสำคัญมาจากนักเรียนไม่มีความต้องการใช้บริการ ในส่วนของรถรับส่งนักเรียนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการภายนอกที่อยู่ นอกเหนือการควบคุมของโรงเรียนนั้น มีผู้ให้บริการอยู่บ้าง แต่มีเพียงไม่กี่คันเท่านั้น และเป็นการรับส่งนักเรียนที่เป็นผู้ปกครองนักเรียนนำรถมาให้บริการในช่วงเช้า-เย็น ซึ่งเป็นรถที่ไม่ได้มาตรฐาน สภาพรถโดยรวมไม่ดี ค่อนข้างแออัด แต่ทางโรงเรียนไม่มีส่วนรับผิดชอบ หรือเข้าไปควบคุมดูแลแต่อย่างใด

4.2.3 โรงเรียนเซนต์จอห์น (ประถม)

โรงเรียนเซนต์จอห์นเป็นโรงเรียนเอกชนที่เปิดสอนในระดับประถมศึกษาปีที่ 1 ถึงประถมศึกษาปีที่ 6 ซึ่งในภาคเรียนปัจจุบัน (ภาคเรียนที่ 2 ปีการศึกษา 2552) มีนักเรียนจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 250 คน โดยมีพื้นที่ตั้งอยู่ห่างจากถนนลาดพร้าวเพียง 50 เมตร ดังภาพที่ 4-60 จึงทำให้นักเรียนสามารถเดินทางไปกลับได้อย่างสะดวก โดยในการเก็บข้อมูลครั้งนี้ ได้สัมภาษณ์จากฝ่ายดูแลงานบริการต่างๆของโรงเรียน พบว่า ทางโรงเรียนเซนต์จอห์น ไม่มีรถรับส่งนักเรียนของทางโรงเรียนให้บริการแก่นักเรียน แต่มีนักเรียนจำนวนหนึ่ง ประมาณ 30 คน ที่ผู้ปกครองไม่สะดวกเดินทางมารับส่งเอง ซึ่งนักเรียนจะเลือกเดินทางโดยใช้รถตู้ที่มารับบริการอยู่ และนอกจากนี้ ยังมีครูที่นำรถมารับส่งนักเรียน เป็นประเภทรถตู้ รถเก๋ง ซึ่งทางโรงเรียนมีอำนาจทำได้เพียงดูแลรถที่นำมาให้บริการให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่ทางกรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ ซึ่งสาเหตุที่ทางโรงเรียนไม่มีรถให้บริการเอง เนื่องจากทางโรงเรียนไม่มีงบประมาณสนับสนุน อีกทั้งโรงเรียนเซนต์จอห์น (ประถม) เป็นโรงเรียนในเครือเซนต์จอห์น ซึ่งมีทั้งในระดับอนุบาล ประถมศึกษา มัธยมศึกษา และระดับมหาวิทยาลัย ซึ่งถือเป็นกลุ่มโรงเรียนขนาดใหญ่ ซึ่งให้ความสำคัญในการพัฒนาบริการด้านอื่นๆมากกว่า และอีกสาเหตุหลักที่สำคัญคือ มีปริมาณความต้องการใช้รถรับส่งนักเรียนน้อย อาจเนื่องจากสถานที่ตั้งของโรงเรียนสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย นักเรียนจึงไม่มีความจำเป็นต้องใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเท่าที่ควร ซึ่งในปัจจุบัน ทางโรงเรียนก็ยังไม่มีความเห็นโครงการที่จะให้บริการรถรับส่งนักเรียนแต่อย่างใด



ภาพที่ 4-60 แผนที่ตั้งโรงเรียนเซนต์จอห์น

4.3 สรุปข้อมูลการให้บริการรับส่งนักเรียนโดยรวมของโรงเรียนทั้งหมด

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามในโรงเรียน 5 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนประชา
นิเวศน์ โรงเรียนทับทอง โรงเรียนแย้มสอาด โรงเรียนจินดาอนุกุล และโรงเรียนดาราทร จำนวน
ทั้งหมด 619 ชุด และได้รับกลับคืนมา 419 ชุด รวมถึงการสัมภาษณ์โรงเรียนอีก 4 แห่ง เกี่ยวกับ
บริการรับส่งนักเรียน สามารถสรุปข้อมูลโดยภาพรวมได้ดังนี้

- การเดินทางไป-กลับโรงเรียนของทุกโรงเรียน มีรูปแบบการเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
สูงสุดที่สุดในช่วงเช้าและช่วงเย็น

- ผู้ปกครองโดยส่วนใหญ่ไม่สนใจใช้บริการรับส่งนักเรียน แม้ว่าทางโรงเรียนจะมีการ
เปลี่ยนแปลงใดๆก็ตาม ทั้งนี้ มีหลายสาเหตุ เช่น ที่พักอาศัยตั้งอยู่ใกล้โรงเรียนมาก ผู้ปกครอง
ต้องการดูแลบุตรหลานอย่างใกล้ชิด ทั้งนี้ เนื่องจากอิทธิพลทางสังคมและวัฒนธรรม ที่สังคมไทย
มักดูแลบุตรหลานอย่างใกล้ชิด

- จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนที่นักเรียนใช้บริการรับส่งนักเรียนจะต่ำกว่า
จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนที่ผู้ปกครองเดินทางมารับส่งนักเรียนด้วยตนเอง

- ระยะเวลาโดยประมาณที่ผู้ปกครองเห็นว่าเหมาะสมในการมารับนักเรียนในช่วงเช้า คือ
7.00 น. และเวลาในการมาส่งช่วงเย็น คือ 16.30 น. ทั้งนี้ จำนวนนักเรียนต่อรถหนึ่งคันที่เหมาะสม
ประมาณ 13 คน

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเปรียบเทียบ

5.1 การเปรียบเทียบข้อมูลเชิงสถิติ

ในหัวข้อนี้เป็นการนำข้อมูลเชิงสถิติจากบทที่ 4 มาวิเคราะห์และเปรียบเทียบระหว่างโรงเรียน รวมทั้งจัดลำดับ คุณภาพการให้บริการในด้านต่างๆ เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมสำหรับโรงเรียนที่ประสบความสำเร็จในการให้บริการ และเสนอแนวทางแก้ไขปรับปรุงการให้บริการที่มีผลให้ผู้ปกครองตอบรับการให้บริการได้รับส่งนักเรียนมากขึ้น

ในการเปรียบเทียบข้อมูล พิจารณาแบ่งเป็นหัวข้อย่อยๆ ได้ดังนี้

- ข้อมูลลักษณะทางสังคม ที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการเลือกใช้รถรับส่งนักเรียน
- ปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางไป-กลับโรงเรียน โดยสร้างแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง

โดยในขั้นต้น เริ่มจากการพิจารณาลักษณะที่แตกต่างกันทางกายภาพของแต่ละโรงเรียนทั้ง 5 แห่ง ที่ได้เก็บข้อมูลการเดินทางจากผู้ปกครองนักเรียน ดังตารางที่ 5-1 แสดงลักษณะทางกายภาพของโรงเรียนต่างๆ เช่น จำนวนนักเรียน ระดับการศึกษาที่เปิดสอน สังกัด เป็นต้น

ตารางที่ 5-1 แสดงลักษณะทางกายภาพของโรงเรียนต่างๆ

โรงเรียน	ประเภทรถ	จำนวนรถ	จำนวน นร. ที่ใช้บริการ	จำนวน นร. ทั้งหมด	% การใช้บริการ	ที่ตั้ง
ประชานิเวศน์	มินิบัส	6	132	1,718	7.7%	แขวงลาดยาว
ทับทอง	รถตู้	7	144	323	44.5%	แขวงจันทร์เกษม
แย้มสอาด	รถตู้	11	180	400	45.0%	แขวงจอมพล
จินดาอนุกุล	รถตู้	5	68	170	40.0%	แขวงลาดยาว
ดาราทร	รถตู้	1	19	86	22.1%	แขวงลาดยาว
สตรีวรรณบางเขน	มินิบัส	2	25	4,000	< 1%	แขวงลาดยาว
วัดเสมียนนารี	-	-	-	-	-	แขวงลาดยาว
เสนานิคม	-	-	-	-	-	แขวงลาดยาว
เซนต์จอห์น (ประถม)	-	-	-	-	-	แขวงจอมพล

จากตาราง 5-1 จะเห็นได้ว่า เเปอร์เซ็นต์การใช้บริการเรียงลำดับจากมากไปน้อยคือ โรงเรียนแฉิมสอาด โรงเรียนทับทอง และโรงเรียนจินดาอนุกุล ตามลำดับ ซึ่งมีเปอร์เซ็นต์การใช้บริการได้รับส่งนักเรียนไม่แตกต่างกันมากนัก เนื่องจากสภาพที่ตั้งที่คล้ายกัน คือ ตั้งอยู่ในซอยลึก ทำให้ผู้ปกครองจำเป็นต้องใช้บริการรถรับส่งนักเรียนซึ่งเป็นทางเลือกที่สามารถเข้าถึงโรงเรียนได้อย่างปลอดภัย อีกทั้งสภาพรถรับส่งนักเรียน ของทั้งสามโรงเรียน ที่ค่อนข้างดี ทำให้ผู้ปกครองไว้วางใจเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ทั้งนี้ โรงเรียนทั้งสามแห่งเป็นโรงเรียนเอกชน ผู้ปกครองส่วนใหญ่มีรายได้ในระดับกลางถึงระดับสูง จึงสามารถแบกรับภาระค่าใช้จ่ายจากการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนได้

สำหรับโรงเรียนคาราทรมีเปอร์เซ็นต์การใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากเป็นอันดับที่ 4 ซึ่งโรงเรียนคาราทรเป็นโรงเรียนเอกชนเช่นกัน แต่อาจเนื่องจาก สภาพรถรับส่งนักเรียนของโรงเรียนคาราทรค่อนข้างเก่า และที่ตั้งของโรงเรียนที่อยู่ห่างจากถนนประชาชนไม่มากนัก ทำให้นักเรียนสามารถเดินทางเข้าถึงโรงเรียนโดยวิธีอื่นๆได้ ทำให้โรงเรียนคาราทรมีเปอร์เซ็นต์การใช้บริการรถรับส่งนักเรียนไม่สูงมากนัก

โรงเรียนประชาณีเวศน์มี เปอร์เซ็นต์ การใช้รถรับส่งนักเรียนต่ำที่สุด เนื่องจากโรงเรียนประชาณีเวศน์เป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร อาจทำให้ผู้ปกครองอาจมีรายได้ไม่สูงนัก หากต้องเลือกเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน ซึ่งจัดเป็นรูปแบบการเดินทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายสูง อาจทำให้ผู้ปกครองต้องแบกรับภาระที่มากขึ้น ผู้ปกครองจึงไม่นิยมใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเท่าโรงเรียนแห่งอื่นๆ ซึ่งเป็นโรงเรียนเอกชน นอกจากนี้ อาจมีสาเหตุมาจากประเภทรถที่ โรงเรียนประชาณีเวศน์นำมาให้บริการคือ รถมินิบัส ซึ่งไม่สามารถเข้าซอยเล็กๆได้ ดังนั้น นักเรียนที่อาศัยอยู่ในซอยเล็ก จึงไม่สามารถใช้บริการได้

ตารางที่ 5-2 เปรียบเทียบเปอร์เซ็นต์ผู้ใช้บริการระหว่างประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

โรงเรียน	ประชากร			กลุ่มตัวอย่าง		
	นร.ทั้งหมด	นร.ที่ใช้บริการ	% ผู้ใช้	นร.ทั้งหมด	นร.ที่ใช้บริการ	% ผู้ใช้
ประชาณีเวศน์	1,718	132	7.7	103	15	14.6
ทับทอง	323	144	44.5	67	20	29.9
แฉิมสอาด	400	180	45.0	101	39	38.6
จินดาอนุกุล	170	68	40.0	89	25	28.1
คาราทร	86	19	22.1	59	13	22.0

จากตารางที่ 5-2 ได้เปรียบเทียบเปอร์เซ็นต์ผู้ใช้บริการระหว่างประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ของแต่ละโรงเรียน พบว่าเปอร์เซ็นต์ผู้ใช้บริการของกลุ่มประชากรและกลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้ม

เหมือนกัน โดยเรียงลำดับจากโรงเรียนที่มีเปอร์เซ็นต์ผู้ใช้บริการมากไปน้อย คือ โรงเรียนเข้มสอาด โรงเรียนทับทอง โรงเรียนจินดานุกูล โรงเรียนคาราทร และโรงเรียนประธานีเวศน์ ตามลำดับ

5.1.1 ข้อมูลลักษณะทางสังคมของแต่ละครัวเรือน

ในหัวข้อนี้ ได้พิจารณาลักษณะทางสังคมของแต่ละครอบครัว ซึ่งเป็นการวิเคราะห์โดยภาพรวมทั้งหมดของทุกโรงเรียน นั่นคือ นำข้อมูลจากแบบสอบถามทั้งหมดที่ได้รับคืนจำนวน 419 ชุด มาวิเคราะห์ตามลักษณะทางสังคมที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางไป-กลับโรงเรียน ทั้งนี้มีผู้ปกครองกลุ่มตัวอย่างจำนวน 112 คน ที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน คิดเป็น 26.7% ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ซึ่งข้อมูลลักษณะทางสังคมที่นำมาพิจารณา ได้แก่ อาชีพของผู้ปกครองและระดับรายได้ของผู้ปกครอง โดยวิเคราะห์ แยกตามอาชีพและรายได้ เพื่อหาข้อสรุปว่า อาชีพและระดับการศึกษาใดของผู้ปกครองที่มีแนวโน้มจะเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากที่สุด

- อาชีพของผู้ปกครอง

ในการพิจารณาอาชีพของผู้ปกครองได้แยกแบบสอบถามทั้ง 419 ชุด ออกเป็น กลุ่มที่ใช้รถรับส่งและกลุ่มที่ไม่ใช้รถรับส่งนักเรียน จากนั้นนำแบบสอบถามของผู้ปกครองกลุ่มที่เลือกใช้รถรับส่งนักเรียนจำนวน 112 ชุด จำแนกออกตามอาชีพต่างๆของผู้ปกครอง เพื่อพิจารณาว่าอาชีพใดมีแนวโน้มเลือกให้บุตรหลานใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากที่สุด ดังตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 จำนวนผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน จำแนกตามอาชีพ

อาชีพของผู้ปกครอง	จำนวนทั้งหมด	จำนวนที่ใช้บริการ	% ของผู้ใช้บริการ
รับราชการ	97	25	25.8%
รับจ้าง	36	9	25.0%
ลูกจ้างเอกชน	105	37	35.2%
ธุรกิจส่วนตัว	31	12	38.7%
ค้าขาย	71	10	14.1%
แม่บ้าน/พ่อบ้าน	78	19	24.4%
รวม	419	112	26.7%

จากตารางที่ 5-3 พบว่า ผู้ปกครองที่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวและลูกจ้างเอกชน มีแนวโน้มที่จะเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนสูงกว่าอาชีพอื่นๆ โดยมีเปอร์เซ็นต์ของจำนวนผู้ใช้บริการ คือ 38.7% และ 35.2% ตามลำดับ อาจ เนื่องจากอาชีพธุรกิจส่วนตัวและลูกจ้างเอกชนต้องเข้างานตรงตามเวลาที่กำหนดอย่างเคร่งครัดกว่าอาชีพอื่นๆ ส่วนอาชีพรับราชการ รับจ้าง และพ่อบ้าน /แม่บ้าน มีปริมาณการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเป็นอันดับรองลงมา อาจ เนื่องจาก

ตารางเวลาการทำงานที่เคร่งครัดน้อยกว่า นอกจากนี้ พบว่า อาชีพค้าขายมีปริมาณการใช้ บริการรถรับส่งนักเรียนน้อยที่สุด คือ 14.1% อาจเนื่องจากอาชีพค้าขายค่อนข้างอิสระ ดังนั้นผู้ปกครอง จึงมีเวลาเดินทางมารับส่งบุตรหลานด้วยตนเองได้

- ระดับการศึกษาของผู้ปกครอง

ในการพิจารณาระดับการศึกษาของผู้ปกครองที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ได้จำแนกระดับการศึกษาของผู้ปกครอง กลุ่มที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนออกเป็นระดับต่างๆ เพื่อพิจารณาว่าระดับการศึกษาใดมีแนวโน้มเลือกให้บุตรหลานใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากที่สุด ดังตารางที่ 5-4

ตารางที่ 5-4 จำนวนผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน จำแนกระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวนทั้งหมด	จำนวนผู้ใช้บริการ
ประถมศึกษา	19	2 (1.8%)
มัธยมศึกษา	52	13 (11.6%)
ปริญญาตรีหรือสูงกว่า	348	97 (86.6%)
รวม	419	112

จากตารางที่ 5-4 พบว่า ผู้ปกครองโดยส่วนใหญ่ที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่าจะมีแนวโน้มเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากที่สุด คือ 97 คน จาก 112 คน คิดเป็น 86.6% ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน อาจเนื่องจากผู้ปกครองในระดับการศึกษาที่สูงขึ้นมีแนวโน้มที่จะมีรายได้สูงขึ้น และต้องใช้เวลาทำงาน ประกอบอาชีพมากกว่า จึงมีแนวโน้มเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากกว่า ผู้ปกครองที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า

5.1.2 ปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางไปกลับโรงเรียน

ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการหาแนวทางการส่งเสริมรถรับส่งนักเรียนนี้ ได้พิจารณาแยกเป็นปัจจัยที่ได้จากผู้ปกครองที่ใช้บริการอยู่และจากผู้ปกครองที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ ดังนี้

- ปัจจัยที่มีผลต่อผู้ปกครองที่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียนอยู่

ในประเด็นนี้ ได้ วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูล เกี่ยวกับปัจจัย ต่างๆ ที่มีผลต่อ การตัดสินใจเลือกใช้รถรับส่งนักเรียน โดยในตารางที่ 5-5 แสดงปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อต้องใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งในแบบสอบถาม ผู้ปกครองที่ใช้รถรับส่งนักเรียนได้เลือกตอบโดยเรียงลำดับ ความสำคัญของแต่ละปัจจัย จากนั้นจึง นำมาพิจารณา คิดเป็นคะแนนสำหรับแต่ละปัจจัย และ หา

คะแนนรวมจากทุกโรงเรียน เพื่อ หาปัจจัยที่มีความสำคัญ มากที่สุดที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ตารางที่ 5-5 ปัจจัยที่ผู้ปกครองคำนึงถึงเมื่อต้องใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ลำดับ	ปัจจัย	คะแนน (5=สำคัญมากที่สุด - 1=สำคัญน้อยที่สุด)					คะแนนรวม
		ประชา นิเวศน์	ทับทอง	เข้มสอาด	จินดานุกูล	คาราทร	
1	มารยาทของคนขับ	63	86	151	88	44	432
2	มาตรฐานของรถ	62	76	144	119	28	429
3	การดูแลของครูประจำรถ	53	71	182	72	48	426
4	ตรงต่อเวลา	43	69	136	82	52	382
4	ค่าโดยสาร	54	53	99	116	50	372
6	เส้นทางมารับ-ส่ง	40	65	107	48	51	311

จากตาราง ที่ 5-5 พบว่า สามารถแบ่งระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนได้ 2 ระดับ คือ ระดับที่ 1 ได้แก่ มารยาทของคนขับ มาตรฐานของรถ และการดูแลของครูประจำรถ ซึ่งมีคะแนนรวม เท่ากับ 432 คะแนน 429 คะแนน และ 426 คะแนน ตามลำดับ และ ปัจจัยที่มีความสำคัญระดับที่ 2 ได้แก่ ความตรงต่อเวลา ค่าโดยสาร และ เส้นทางมารับ-ส่ง ซึ่งมีคะแนนรวมเท่ากับ 382 คะแนน 372 คะแนน และ 311 คะแนน ตามลำดับ

จากผลการวิเคราะห์ข้างต้น พบว่า ปัจจัยที่ผู้ปกครองให้ความสำคัญเป็นอันดับต้นๆ ได้แก่ มารยาทของคนขับ มาตรฐานของรถ และการดูแลของครูประจำรถ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยในการเดินทาง ของนักเรียนทั้งสิ้น จึงอาจสรุปได้ว่า ผู้ปกครองให้ความสำคัญกับปัจจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทาง ดังนั้น หากมีการพัฒนาด้านความปลอดภัยให้เพิ่มมากขึ้นแล้ว อาจทำให้มีผู้ปกครองนักเรียนสนใจใช้บริการเพิ่มขึ้น ซึ่งต้องนำเสนอเป็นแนวทางในการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียนแก่โรงเรียนและหน่วยงานภาครัฐในลำดับต่อไป

- ปัจจัยจากผู้ปกครองที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ

ในประเด็นนี้ได้วิเคราะห์แบบสอบถามจากผู้ปกครองที่เลือกเดินทาง โดยวิธีอื่นๆ โดยให้ผู้ปกครองเรียงลำดับความสำคัญของสาเหตุที่ไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โดยวิเคราะห์แยกตามโรงเรียน จากนั้นจึง รวมคะแนน แต่ละปัจจัยของทุกโรงเรียน เพื่อหาสาเหตุ ที่สำคัญ ที่มีผลให้ผู้ปกครองไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน และใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการให้บริการให้

ดียิ่งขึ้น เพื่อให้ได้รับการตอบรับในการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากขึ้น ดังตารางที่ 5-6 แสดงสาเหตุที่ผู้ปกครองไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ตารางที่ 5-6 สาเหตุที่ผู้ปกครองไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ลำดับ	สาเหตุ	คะแนน (7=สำคัญมากที่สุด - 0=สำคัญน้อยที่สุด)					คะแนนเฉลี่ย
		ประชาชนในวงค์	ทับทอง	เข้มสอาด	จินตานุกุล	ดาราทร	
1	บ้านอยู่ใกล้โรงเรียน	151	69	102	130	74	526
2	ต้องการไปรับส่งนักเรียนเอง	111	105	88	116	67	487
3	กังวลเรื่องอุบัติเหตุ	27	35	35	47	44	188
4	ค่ารถรับส่งนักเรียนค่อนข้างสูง	61	16	51	19	21	168
5	ไม่มีเส้นทางรถโรงเรียนผ่าน	33	28	30	34	29	154
6	นักเรียนไม่ค่อยตรงต่อเวลา	49	11	25	9	8	102
7	นักเรียนต้องการเดินทางเอง	25	10	20	17	22	94
8	รถออกจากโรงเรียนก่อนเลิกเรียน	23	5	2	8	7	45

จากตารางที่ 5-6 สามารถแบ่งระดับความสำคัญของสาเหตุต่างๆตามระดับคะแนนเฉลี่ยได้ 3 ระดับ คือ ระดับที่หนึ่ง ได้แก่ บ้านอยู่ใกล้โรงเรียนและต้องการไปรับส่งนักเรียนเอง เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญใกล้เคียงกัน เท่ากับ 526 และ 487 คะแนน ตามลำดับ ระดับที่สอง ได้แก่ กังวลเรื่องอุบัติเหตุ ค่ารถรับส่งนักเรียนค่อนข้างสูง และ ไม่มีเส้นทางรถรับส่งนักเรียนผ่าน เท่ากับ 188 คะแนน 168 คะแนน และ 158 คะแนน ตามลำดับ และ ระดับสุดท้าย ได้แก่ นักเรียนไม่ตรงต่อเวลา นักเรียนต้องการเดินทางเอง รถออกจากโรงเรียนก่อนเลิกเรียน มีคะแนนรวม เท่ากับ 102 คะแนน 94 คะแนน และ 45 คะแนน ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาจากสาเหตุที่สำคัญแล้ว พบว่า แม้ว่าจะมีการปรับปรุงบริการรถรับส่งนักเรียน แต่กลุ่มผู้ปกครองที่มีบ้านอยู่ใกล้โรงเรียน และต้องการเดินทางไปรับส่งนักเรียนเองนั้น อาจยังไม่สนใจใช้บริการเช่นเดิม เนื่องจากระยะทางที่ใกล้ ทำให้ผู้ปกครองเดินทางสะดวกที่จะไปรับส่งบุตรหลานด้วยตนเอง อีกทั้งอาจเป็นทางผ่านในการเดินทางไปทำงาน รวมถึงสภาพสังคมและวัฒนธรรมที่ผู้ปกครองอาจต้องการดูแลบุตรหลานอย่างใกล้ชิด หรือใช้เวลาพูดคุยกับบุตรหลานในระหว่างเดินทางไป-กลับ ผู้ปกครองส่วนหนึ่งจึงต้องการเดินทางไปรับส่งนักเรียนเอง

ในการเพิ่มปริมาณการให้บริการรถรับส่งนักเรียน อาจต้องพิจารณาจากสาเหตุที่สำคัญเป็นอันดับรองลงมา ได้แก่ กังวลเรื่องอุบัติเหตุและค่ารถรับส่งนักเรียนค่อนข้างสูง ซึ่งสาเหตุของความกังวลเรื่องอุบัติเหตุ นั้น สอดคล้องกับผลที่ได้จากตารางที่ 5-5 ที่ผู้ปกครองให้ความสำคัญกับความ

ปลอดภัยในการเดินทางของนักเรียนเป็นอันดับต้นๆ ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่า หากต้องการให้ ผู้ปกครองที่เลือกเดินทางรับส่งนักเรียนด้วยตนเองเริ่มสนใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียนนั้น อาจต้อง มีการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยให้ แก่ผู้ปกครองที่จะเลือกให้ บุตรหลานเดินทาง โดยใช้รถรับส่งนักเรียน

สำหรับสาเหตุที่มีความสำคัญในระดับสุดท้าย ซึ่งมีผลให้ผู้ปกครองไม่เลือกใช้บริการรถ รับส่งนักเรียนนั้น เป็นสาเหตุที่เกี่ยวกับค่ารถรับส่งนักเรียนค่อนข้างสูง ในประเด็นนี้ อาจมีการ พิจารณาปรับลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ หรือ ของงบประมาณจากหน่วยงานภาครัฐมาใช้ ดำเนินการ เพื่อให้ผู้ปกครองไม่ต้องแบกรับค่าใช้จ่ายในการใช้บริการที่สูงเกินไป ซึ่งจะนำไป พิจารณาเป็นแนวนโยบายเพื่อเสนอแนะแก่ โรงเรียนและหน่วยงานราชการเพื่อดำเนินการต่อไป

โดยสรุปจากสาเหตุที่มีผลให้ผู้ปกครองไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนแล้ว พบว่า หาก มีการเพิ่มความปลอดภัยในการบริการให้ได้รับความไว้วางใจจากผู้ปกครองให้มากขึ้น หรือ มีการ ปรับลดค่าบริการรถรับส่งนักเรียนก็มีแนวโน้มที่จะมีผู้ปกครองจำนวนหนึ่ง สนใจใช้บริการรถ รับส่งนักเรียนเพิ่มขึ้นได้

- ข้อปรับปรุงที่มีผลให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการ

ในประเด็นนี้ได้พิจารณาแบบสอบถามที่ได้จากผู้ปกครองที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ โดย จำแนกตาม โรงเรียน ซึ่งผู้ปกครองได้เลือกตอบโดยเรียงลำดับความสำคัญของข้อปรับปรุงที่มีผลให้ ผู้ปกครองสนใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียน จากนั้นจึงคิดเป็นคะแนน รวมสำหรับแต่ละข้อของทุก โรงเรียน เพื่อหาข้อปรับปรุงที่มีผลให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการเพิ่มขึ้น ดังตารางที่ 5-7 แสดงข้อ ปรับปรุงที่อาจมีผลให้ผู้ปกครองสนใจใช้บริการเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 5-7 ข้อปรับปรุงที่อาจมีผลให้ผู้ปกครองใช้บริการเพิ่มขึ้น

ลำดับ	ข้อปรับปรุง	คะแนน (4=สำคัญมากที่สุด – 0=สำคัญน้อยที่สุด)					คะแนน เฉลี่ย
		ประชา นิเวศน์	ทับทอง	เข้มสอาด	จินดานุกูล	ดาราทร	
1	ลดค่าบริการ	20	5	39	35	24	123
2	ปรับปรุงสภาพรถ	35	21	11	15	13	95
3	อบรมคนขับอย่างต่อเนื่อง	37	24	6	13	9	89
4	มีครูดูแลอย่างทั่วถึง	29	16	8	2	3	57
5	ปรับตารางการให้บริการ	26	6	7	5	3	47

จากตารางที่ 5-7 พบว่า การลดค่าบริการและการปรับปรุงสภาพรถเป็นสาเหตุสำคัญสองอันดับแรกที่มีผลให้ผู้ปกครองใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเพิ่มขึ้น โดยมีคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 123 และ 95 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับผลที่ได้จาก ตารางที่ 5-5 และตารางที่ 5-6 ซึ่งผู้ปกครองจะใช้ปัจจัยในด้านค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนและความปลอดภัยในการเดินทางมาตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง ส่วนปัจจัยอื่นๆที่มีความสำคัญรองลงมา ได้แก่ การอบรมคนขับอย่างต่อเนื่อง มีครูดูแลอย่างทั่วถึง ตามลำดับ ซึ่งยังคงเป็นการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในการเดินทางเช่นกัน ดังนั้น ในประเด็นของข้อปรับปรุงเพื่อให้ผู้ปกครองที่เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆหันมาสนใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียนนั้น อาจสรุปเป็นข้อปรับปรุงหลักๆ ในด้านความปลอดภัยและค่าใช้จ่ายในการใช้บริการ ซึ่งต้องนำเสนอแก่โรงเรียนและหน่วยงานภาครัฐในลำดับต่อไป

5.2 การวิเคราะห์ทางสถิติของปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง

ในขั้นตอนแรกก่อนการสร้างแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางนั้น เป็นการนำข้อมูลของแต่ละปัจจัยที่คาดว่าจะมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางมาวิเคราะห์ในขั้นต้น เพื่อพิจารณาความสอดคล้องในทางสถิติของแต่ละปัจจัยที่มีต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทาง

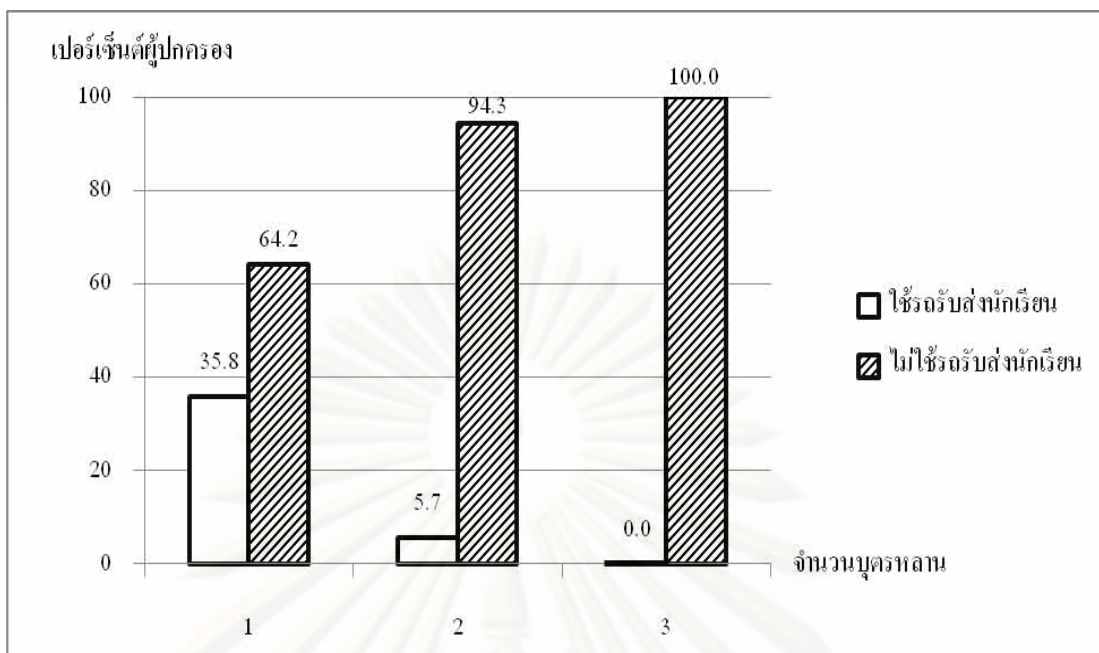
ในขั้นตอนต่อไป จึงเริ่มพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง ซึ่งแบ่งเป็นกรณีต่างๆไว้หลายกรณี โดยแต่ละกรณีได้ให้แบบจำลองที่แตกต่างกัน ซึ่งต้องนำมาวิเคราะห์หาแบบจำลองที่เหมาะสมที่สุดต่อไป เพื่อใช้เป็นแบบจำลองในการพยากรณ์รูปแบบการเดินทางไป-กลับ โรงเรียนของผู้ปกครองนักเรียน

เมื่อได้แบบจำลองที่เหมาะสมแล้ว จึงนำผลที่ได้จากการวิเคราะห์ทางสถิติในเบื้องต้นของแต่ละปัจจัยและแบบจำลองที่เหมาะสมที่สุดมาวิเคราะห์ร่วมกันต่อไป เพื่อสรุปผลความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางต่อไป

การวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆที่คาดว่าจะมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางในทางสถิติเบื้องต้น มีดังนี้

- จำนวนบุตรหลาน

ในการวิเคราะห์นี้ จำนวนบุตรหลาน หมายถึง จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งเดียวกัน ซึ่งเปรียบเทียบในกลุ่มผู้ปกครองที่มีจำนวนบุตรหลานเท่ากัน โดยแบ่งเป็นกลุ่มผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนและกลุ่มผู้ปกครองที่ไม่ใช้รถรับส่งนักเรียน เพื่อวิเคราะห์หาแนวโน้มการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ปกครองที่มีบุตรหลานจำนวนต่างๆ



ภาพที่ 5-1 แสดงเปอร์เซ็นต์ผู้ปกครองทั้งสองกลุ่มที่มีจำนวนบุตรหลานเท่ากัน

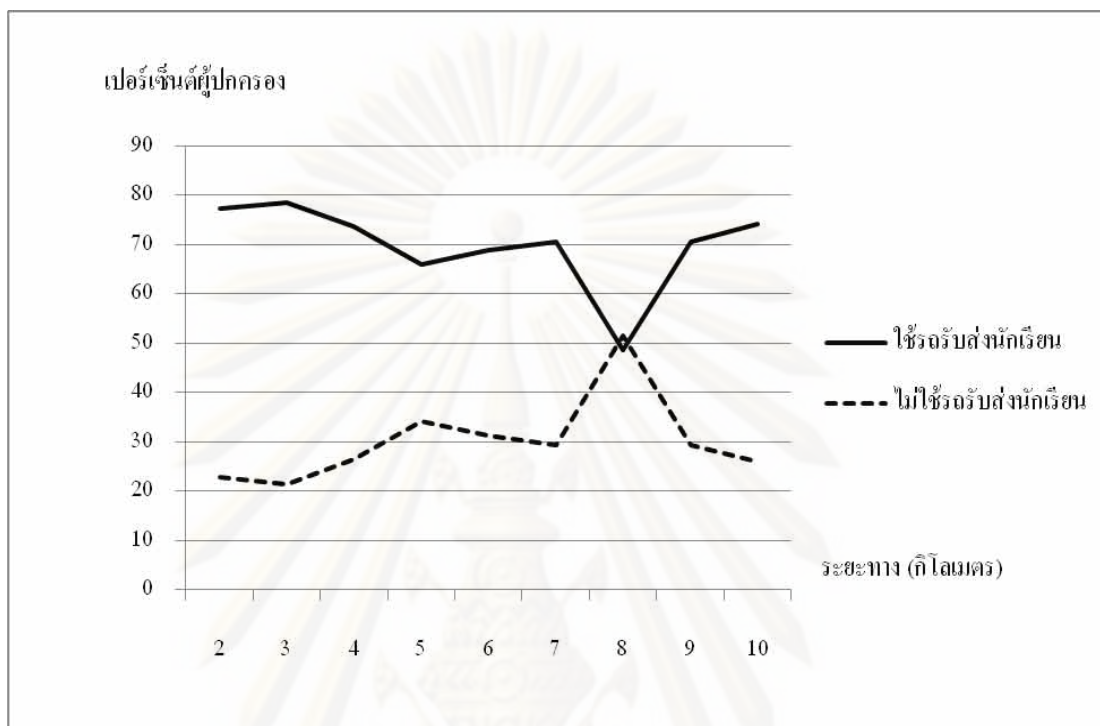
ในการศึกษานี้ได้แยกวิเคราะห์ในแต่ละกลุ่มผู้ปกครองที่มีจำนวนบุตรหลานซึ่งศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกันเท่านั้น เพื่อดูแนวโน้มการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ปกครองในกรณีที่ทราบจำนวนบุตรหลาน จากการวิเคราะห์ พบว่า ในกลุ่มผู้ปกครองมีบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกัน 1 คน จะมีแนวโน้มเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเท่ากับ 35.8% กลุ่มผู้ปกครองมีบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกัน 2 คน จะมีแนวโน้มเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเท่ากับ 5.7% และกลุ่มผู้ปกครองที่มีบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งเดียวกันจำนวน 3 คน จะมีแนวโน้มเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเท่ากับ 0% จึงอาจสรุปได้ว่า เมื่อจำนวนบุตรหลานเพิ่มขึ้น ผู้ปกครองมีแนวโน้มเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนน้อยลง

ในทางตรงข้าม กลุ่มผู้ปกครองมีจำนวนบุตรหลาน 1 คน จะมีแนวโน้มไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเท่ากับ 64.2% กลุ่มผู้ปกครองที่มีจำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่โรงเรียนเดียวกัน 2 คน จะมีแนวโน้มไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเท่ากับ 94.3% และ กลุ่มผู้ปกครองที่มีจำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่โรงเรียนเดียวกันจำนวน 3 คน จะมีแนวโน้มไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเท่ากับ 100% จึงอาจสรุปได้ว่า เมื่อจำนวนบุตรหลานเพิ่มขึ้น ผู้ปกครองมีแนวโน้มที่จะไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเพิ่มขึ้นเช่นกัน

- **ระยะทาง**

การวิเคราะห์เกี่ยวกับปัจจัยด้านระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโรงเรียนนั้น ได้สร้างแผนภูมิแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและเปอร์เซ็นต์ของผู้ปกครอง และแผนภูมิแสดงว่า

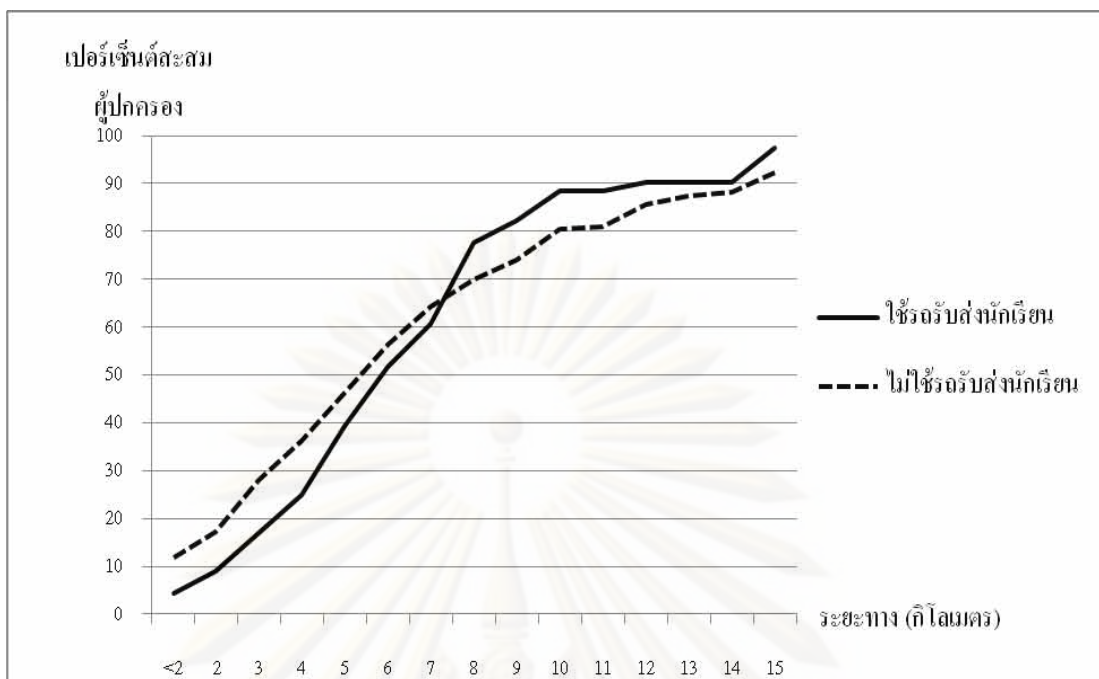
ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและเปอร์เซ็นต์สะสมของผู้ปกครอง โดยแยกผู้ปกครองเป็นสองกลุ่ม คือ กลุ่มผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน และ กลุ่มผู้ปกครองที่ไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ดังภาพที่ 5-2 และ ภาพที่ 5-3



ภาพที่ 5-2 กราฟความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและเปอร์เซ็นต์ผู้ปกครองทั้งสองกลุ่ม

จากภาพที่ 5-2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนและเปอร์เซ็นต์ผู้ปกครองทั้งสองกลุ่ม พบว่า กลุ่มผู้ปกครองที่เลือกไม่ใช้รถรับส่งนักเรียนจะมีเปอร์เซ็นต์สูงกว่ากลุ่มผู้ใช้รถรับส่งนักเรียนในเกือบทุกช่วงระยะทาง แต่จะมีระยะทางที่ 8 กิโลเมตร ซึ่งมีเปอร์เซ็นต์ของกลุ่มผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากกว่ากลุ่มผู้ปกครองที่ไม่ใช้รถรับส่งนักเรียนเพียงเล็กน้อย จึงสรุปได้ว่าผู้ปกครองโดยส่วนใหญ่ไม่นิยมใช้รถรับส่งนักเรียนในเกือบทุกช่วงระยะทาง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

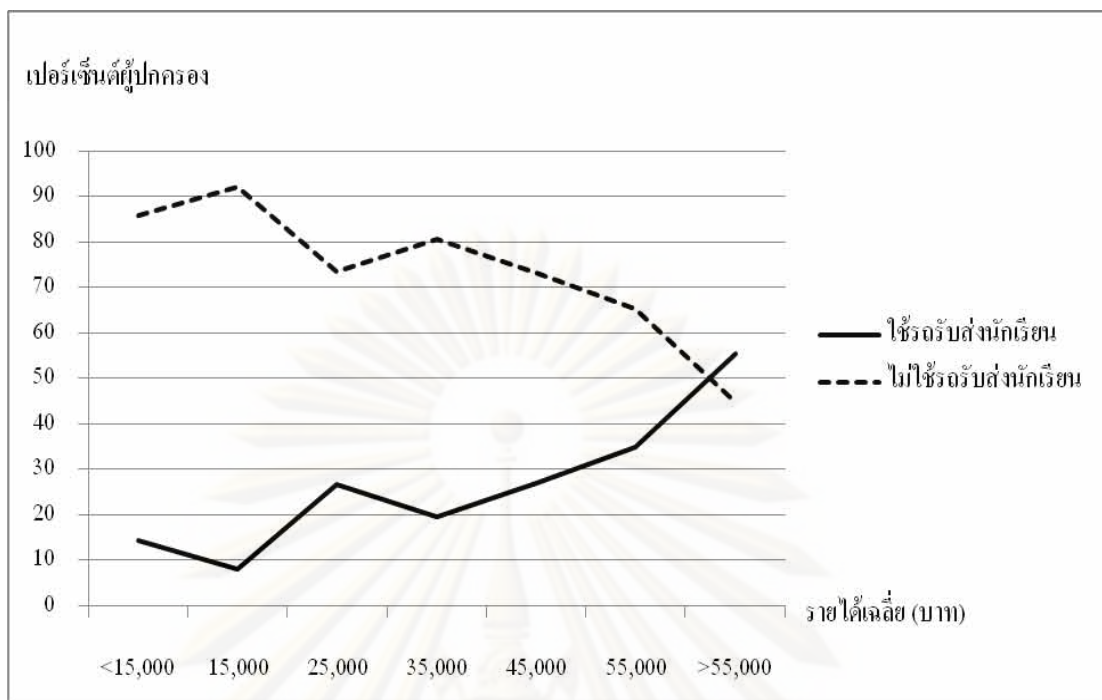


ภาพที่ 5-3 กราฟความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและเปอร์เซ็นต์สะสมผู้ปกครองสองกลุ่ม

จากภาพที่ 5-3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและเปอร์เซ็นต์สะสมของผู้ปกครองทั้งสองกลุ่ม พบว่า ในช่วงระยะทางสั้น ๆ ประมาณไม่เกิน 10 กิโลเมตร ทั้งกลุ่มผู้ปกครองที่ใช้รถรับส่งนักเรียนและกลุ่มผู้ปกครองที่ไม่ใช้รถรับส่งนักเรียน จะมีเปอร์เซ็นต์สะสมของผู้ปกครองเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ในช่วงระยะทางที่ไกลขึ้น คือ ตั้งแต่ 10 กิโลเมตรขึ้นไป จะมีเปอร์เซ็นต์เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย ซึ่งทำให้สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่ทำการเก็บข้อมูลมานั้น ทั้งกลุ่มผู้ปกครองที่เลือกใช้รถรับส่งนักเรียนและกลุ่มผู้ปกครองที่ไม่เลือกใช้รถรับส่งนักเรียน มีที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณใกล้ๆ โรงเรียน คือ ระยะทางไม่เกิน 10 กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์ปัจจัย ขีดจำกัดระยะทางในทางสถิติเบื้องต้นแล้ว ไม่สามารถหาความสัมพันธ์ของระยะทางที่มีผลต่อการเลือกใช้หรือไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียนแต่อย่างใด

- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน

ในการพิจารณาปัจจัยเกี่ยวกับรายได้เฉลี่ยนั้น ได้ทำการวิเคราะห์เบื้องต้นโดยสร้างกราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนและเปอร์เซ็นต์ของผู้ปกครอง ซึ่งได้ทำการพิจารณาทั้งกลุ่มผู้ปกครองที่ใช้รถรับส่งนักเรียนและกลุ่มผู้ปกครองที่ไม่ใช้รถรับส่งนักเรียน แสดงดังภาพที่ 5-4



ภาพที่ 5-4 กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยและเปอร์เซ็นต์ของผู้ปกครอง

จากภาพที่ 5-4 พบว่า เปอร์เซ็นต์ของกลุ่มผู้ปกครองที่ใช้รถรับส่งนักเรียนมีเปอร์เซ็นต์เพิ่มสูงขึ้นเมื่อมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนเพิ่มขึ้น และกลุ่มผู้ปกครองที่ไม่ใช้รถรับส่งนักเรียนมีเปอร์เซ็นต์ลดลงเมื่อรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนเพิ่มขึ้น จึงสรุปได้ว่า เมื่อผู้ปกครองมีรายได้เพิ่มสูงขึ้น จะมีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนเพิ่มมากขึ้น ในทางตรงข้าม หากผู้ปกครองมีรายได้เฉลี่ยลดลง จะมีแนวโน้มไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้ หากพิจารณาในกลุ่มผู้ปกครองที่มีรายได้เท่ากัน พบว่า ในช่วงระดับรายได้ไม่เกิน 55,000 บาท ผู้ปกครองมีแนวโน้มที่จะเดินทางโดยวิธีอื่น ๆ มากกว่าเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน แต่ในกลุ่มผู้ปกครองที่มีรายได้มากกว่า 55,000 บาท ผู้ปกครองมีแนวโน้มจะเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนมากกว่าเดินทางด้วยวิธีอื่น ๆ จึงสรุปได้ว่า ผู้ปกครองที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนเพิ่มสูงขึ้น จะมีแนวโน้มเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการวิเคราะห์ในทางสถิติข้างต้น

- จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือน

ในการวิเคราะห์จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางนั้น ได้จำแนกจำนวนผู้ปกครองตามจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือน ทั้งกลุ่มผู้ปกครองที่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนและไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งข้อมูลที่น่ามาวิเคราะห์ มีจำนวน

ทั้งหมด 249 ชุด ที่ได้จากการเก็บข้อมูลจากผู้ปกครองจำนวน 3 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนแย้มสอาด โรงเรียนจินดานุกูล และ โรงเรียนทับทอง ดังตารางที่ 5-8

ตารางที่ 5-8 ตารางจำแนกจำนวนรถยนต์ของครัวเรือนและจำนวนผู้ปกครองทั้งสองกลุ่ม

จำนวนรถ (คัน)	ไม่ใช้	ใช้
0	0 (0%)	9 (100%)
1	103 (61.3%)	65 (38.7%)
2	60 (95.2%)	3 (4.8%)
3	9 (100%)	0 (0%)

จากตารางที่ 5-8 พบว่า ผู้ปกครองกลุ่มที่ไม่ใช้รถรับส่งนักเรียนมีเปอร์เซ็นต์เพิ่มขึ้นเมื่อมีจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่ ผู้ปกครองกลุ่มที่ใช้รถรับส่งนักเรียนมีเปอร์เซ็นต์ลดลงอย่างต่อเนื่องเมื่อมีจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งอาจสรุปได้ว่า เมื่อผู้ปกครองมีจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนเพิ่มมากขึ้นจะมีแนวโน้มไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเพิ่มมากขึ้นด้วย

จากปัจจัยข้างต้นทั้งหมด ได้แก่ จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกัน ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียน รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน และ จำนวนรถยนต์ของครัวเรือน สามารถสรุปความสัมพันธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ทางสถิติเบื้องต้น ได้ดังนี้

- จำนวนบุตรหลาน – เมื่อผู้ปกครองมีจำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกันเพิ่มขึ้น จะมีแนวโน้มไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน
- ระยะทาง – ไม่สามารถวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกรูปแบบการเดินทางและระยะทางได้ แต่พบว่าในเกือบทุกช่วงระยะทาง ผู้ปกครองมีแนวโน้มที่จะไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โดยจากกราฟ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยอยู่ใกล้โรงเรียน
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน – เมื่อผู้ปกครองมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเพิ่มขึ้น จะมีแนวโน้มเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนเพิ่มขึ้น

- จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล – เมื่อผู้ปกครองมีจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น จะมีแนวโน้มเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนลดลง

หลังจากวิเคราะห์ทางสถิติในเรื่องต้นของแต่ละปัจจัยแล้ว จึงนำปัจจัยต่างๆเหล่านี้ไปวิเคราะห์สร้างแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางต่อไป

5.3 การพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง

การสร้างแบบจำลองทางเลือกรูปแบบการเดินทางนี้มีจุดประสงค์เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างแต่ละปัจจัยในเชิงปริมาณที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ซึ่งในการวิเคราะห์นี้ได้ใช้แบบจำลองโลจิตสองทางเลือก (Binary Logit Model) เพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้ปกครองในการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน หรือ เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ ซึ่งการพัฒนาแบบจำลองนี้ได้ใช้โปรแกรม STATA ซึ่งอ้างอิงทฤษฎี Maximum Likelihood เป็นหลักในการวิเคราะห์ โดยพิจารณาที่ระดับนัยสำคัญ 90% หรือ ที่ระดับความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.1

โดยแบบจำลองโลจิตสองทางเลือก มีรูปแบบสมการทั่วไป ดังนี้

$$V_i = \beta_{0i} + \beta_{1i} \times STU + \beta_{2i} \times DIS + \beta_{3i} \times INC + \beta_{4i} \times VEH \quad (\text{สมการที่ 1-1})$$

โดยปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางซึ่งเป็นตัวแปรอิสระในแบบจำลองนี้ได้แก่

V_i = Utility function ของการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้ปกครองโรงเรียน i

โดยค่า utility function ที่คำนวณได้จากสมการ แสดงถึงรูปแบบการเดินทาง ดังนี้

- ค่า utility function เป็นค่าบวก หมายถึง เลือกเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน
- ค่า utility function เป็นค่าลบ หมายถึง เลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ

β_{0i} = ค่าคงที่ของแบบจำลองโรงเรียน

STU = จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่โรงเรียน i (คน)

DIS = ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยและโรงเรียน i (กิโลเมตร)

INC = รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนของนักเรียนโรงเรียน i (หมื่นบาท)

VEH = จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนของนักเรียนโรงเรียน i (คัน)

ในการสร้างแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางนั้น ได้แบ่งออกเป็นแบบจำลองหลายรูปแบบ ทั้งการสร้างแบบจำลองสำหรับแต่ละโรงเรียน การสร้างแบบจำลองแบ่งตามประเภทโรงเรียน คือ โรงเรียนเอกชน และโรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร การสร้างแบบจำลองในกรณีที่ได้เก็บข้อมูลจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล การสร้างแบบจำลองแบ่งตามเปอร์เซ็นต์ผู้ใช้บริการ

ในเบื้องต้นนี้ ได้แยกข้อมูลที่ได้จากผู้ปกครองแต่ละโรงเรียน และนำมาสร้างแบบจำลองสำหรับแต่ละโรงเรียน เพื่อดูปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางที่แตกต่างกัน ในเบื้องต้นซึ่งได้ผลของแบบจำลองดังตารางที่ 5-9

ตารางที่ 5-9 ค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละปัจจัยในแบบจำลองการเดินทางแต่ละโรงเรียน

ปัจจัย	ค่าสัมประสิทธิ์	ประชนาเวศน์	ทับทอง	แย้มสอาด	จินดาอนุกุล	ดาราทร
ค่าคงที่	β_0	-0.621	-2.805	4.436	-7.657	-2.918
	p-value	-0.657	-0.079	-0.036	0.000	-0.21
จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่	β_1	-2.005	-1.667	-3.14	-2.521	-1.727
	p-value	-0.059	-0.075	-0.001	-0.022	-0.169
ระยะทาง	β_2	0.008	0.033	-0.063	-0.010	0.041
	p-value	-0.809	-0.626	-0.397	-0.939	-0.638
รายได้เฉลี่ยของครัวเรือน (หมื่นบาท)	β_3	0.325	0.762	1.093	0.749	0.800
	p-value	-0.034	-0.001	0.000	-0.002	-0.039
จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล	β_4	ข้อมูลไม่เพียงพอ	ข้อมูลไม่เพียงพอ	-4.736	-2.09	ข้อมูลไม่เพียงพอ
	p-value	เพียงพอ	เพียงพอ	-0.007	-0.027	เพียงพอ

จากตารางที่ 5-9 หากพิจารณาที่ระดับความเชื่อมั่น 90% หรือที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.1 แล้ว ค่า p-value ที่ยอมรับได้ในทางสถิติ มีค่าอยู่ระหว่าง - 1 ถึง 1 ดังนั้น ค่า p-value ของปัจจัยเกี่ยวกับจำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่โรงเรียนเดียวกันสำหรับโรงเรียนดาราทรนั้น มีค่าเกินกว่าที่จะยอมรับได้ในทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 90% รวมถึงค่า p-value ของปัจจัยในด้านระยะทางสำหรับทุกโรงเรียน ซึ่งมีค่าเกินกว่าที่จะยอมรับได้ในทางสถิติเช่นกัน ดังนั้น จึงสร้างแบบจำลองขึ้นมาใหม่ โดยไม่นำปัจจัยต่างๆซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ปัจจัยเกี่ยวกับจำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ของแบบจำลองสำหรับโรงเรียนดาราทร และปัจจัยด้านระยะทางของแบบจำลองสำหรับทุกโรงเรียน มาพิจารณา ซึ่งได้ผลดังตารางที่ 5-10

ตารางที่ 5-10 ค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละปัจจัยในแบบจำลองการเดินทางที่ปรับแก้แล้ว

ปัจจัย	ค่าสัมประสิทธิ์	ประจําชนวน	ทับทอง	แฉ่มสอาด	จันดานุกูล	ดาราทร
ค่าคงที่	β_0	-0.530	-2.497	3.945	7.604	-4.872
	p-value	0.693	0.087	0.049	0.000	0.003
จํานวนบุตรหลาน ที่ศีกษาอยู่	β_1	-2.017	-1.708	-3.179	-2.514	-
	p-value	0.057	0.068	0.000	0.022	-
รายได้เฉลี่ยของ ครัวเรือน (หมื่นบาท)	β_3	0.325	0.754	0.111	-0.751	0.803
	p-value	0.034	0.001	0.000	0.002	0.016
จํานวนรถยนต์ ส่วนบุคคล	β_4	ข้อมูลไม่ เพียงพอ	ข้อมูลไม่ เพียงพอ	-4.656	-2.095	ข้อมูลไม่ เพียงพอ
	p-value			0.007	0.026	
Pseudo R ²		0.1358	0.3442	0.5572	0.3299	0.2659
% correct		85.29	80.6	75.35	82.02	83.05

จากตารางที่ 5-10 ซึ่งได้สร้างแบบจำลองโดยไม่ พิจารณาปัจจัยด้านจํานวนบุตรหลาน สำหรับโรงเรียนดาราทร และ ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนสำหรับทุกๆโรงเรียนแล้ว โดยสามารถอธิบายความหมายของค่าสัมประสิทธิ์ต่างๆได้ดังนี้

- ค่าคงที่

ค่าคงที่ใช้เปรียบเทียบความน่าจะเป็นของการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนของแต่ละโรงเรียนได้ในกรณีที่ตัวแปรอิสระต่างๆเหมือนกัน ซึ่งค่าคงที่ในบางโรงเรียนที่ต่ำ อาจมีสาเหตุมาจากปัจจัยอื่นๆ นอกเหนือจากการให้บริการของทางโรงเรียนเอง เช่น ที่ตั้งของโรงเรียน ซึ่งมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วย โดยพบว่า โรงเรียนแฉ่มสอาดและโรงเรียนจันดานุกูล มีสัมประสิทธิ์ของค่าคงที่เป็นบวก ซึ่งแสดงถึง หากปัจจัยอื่น ๆ มีค่าเท่ากันแล้ว ผู้ปกครองของโรงเรียนแฉ่มสอาดและโรงเรียนจันดานุกูลมีแนวโน้มจะเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากกว่าผู้ปกครองของโรงเรียนอื่นๆ อาจเนื่องจากสภาพรถรับส่งนักเรียนที่ค่อนข้างดี ซึ่งแสดงได้ จากเปอร์เซ็นต์การใช้รถรับส่งนักเรียนที่สูงกว่าโรงเรียนแห่งอื่นๆ ที่ได้แสดงในหัวข้อที่ผ่านมาแล้ว

- จํานวนบุตรหลานที่ศีกษาอยู่ใน โรงเรียนเดียวกัน

จาก ตารางที่ 5-10 จะสังเกตเห็นได้ว่า ทุกแบบจำลองมีค่าสัมประสิทธิ์ของจํานวนบุตรหลานเป็นค่าลบ หมายถึง หากผู้ปกครองมีบุตรหลานศีกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกันเพิ่มขึ้น จะมีแนวโน้มเลือกใช้รถรับส่งนักเรียนลดลง นั่นคือ ผู้ปกครองจะเลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆ เนื่องจากค่าบริการรถรับส่งนักเรียนที่ต้องเพิ่มทิวคูณตามจํานวนนักเรียน ทำให้ผู้ปกครองต้องแบกรับ

ค่าบริการที่สูง แต่หากเดินทางรับส่งนักเรียนเอง ผู้ปกครองยังคงเสียค่าใช้จ่ายเท่าเดิม ทั้งนี้ สำหรับโรงเรียนคาราทร พบว่าไม่สามารถหาความสัมพันธ์ของจำนวนบุตรหลานที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางได้ ซึ่งอาจสรุปได้ว่า สำหรับผู้ปกครองโรงเรียนคาราทรแล้ว ปัจจัยเกี่ยวกับจำนวนบุตรหลานไม่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง

- ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยและโรงเรียน

จากตารางที่ 5-9 พบว่า ไม่มีการนำปัจจัยด้านระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนมาพิจารณาอีก เนื่องจากพบว่า ผลที่ได้จากตาราง 5-8 นั้น ค่า ทุกแบบจำลองมีค่าสัมประสิทธิ์ของปัจจัยเกี่ยวกับระยะทางมีค่าต่ำ นอก จากนี้ ค่า p-value ยังมีค่ามากอีกด้วย จึงอาจสรุปได้ว่า ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยและโรงเรียนไม่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางไปโรงเรียน ซึ่งสอดคล้องกับการวิเคราะห์ในเบื้องต้น โดยใช้แผนภูมิ ทั้งนี้อาจสรุปสาเหตุได้ว่า เนื่องจากระยะทางที่สั้นเกินไป ผู้ปกครองอาจจะสะดวกในการเดินทางไปรับ -ส่งนักเรียนเอง แต่ที่ที่พักอาศัยที่อยู่ไกลจากโรงเรียนมาก อาจทำให้รถรับส่งนักเรียนไม่ผ่านเส้นทางนั้นๆ ทำให้ผู้ปกครองต้องเดินทางไปรับส่งนักเรียนเองเช่นกัน

- รายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือน

จากตารางที่ 5-10 พบว่า ทุกแบบจำลองมีค่าสัมประสิทธิ์ของปัจจัยเกี่ยวกับรายได้เฉลี่ยของครัวเรือนเป็นค่าบวก หมายถึง เมื่อผู้ปกครองมีรายได้เพิ่มขึ้น จะมีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนมากขึ้น ซึ่งผลที่ได้จากการวิเคราะห์แบบจำลองนี้สอดคล้องกับการวิเคราะห์ในเบื้องต้นโดยใช้แผนภูมิ อาจมีสาเหตุจากผู้ปกครองที่มีรายได้สูง สามารถแบกรับค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนได้ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางที่เสียค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูงกว่ารูปแบบการเดินทางอื่นๆ เนื่องจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียนที่มีมาตรฐานสูง ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการมาก จัดว่า รถรับส่งนักเรียนเป็น สินค้าปกติ (normal goods) ในทางเศรษฐศาสตร์ นั่นคือ สินค้าที่เป็นไปตามหลักอุปสงค์-อุปทาน ในประเด็นนี้ จึงสรุปได้ว่า ผู้ปกครองส่วนใหญ่ที่ใช้รถรับส่งนักเรียน เป็นผู้ปกครองที่มีรายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือนค่อนข้างสูง

- จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือน

จากตารางที่ 5-10 มีข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลเพียงบางแบบจำลองเท่านั้น เนื่องจาก ในการเก็บข้อมูลเบื้องต้นสำหรับโรงเรียนประชาณีเวศน์และโรงเรียนทับทอง ยังไม่ได้เก็บข้อมูลในส่วนนี้ ทำให้ไม่สามารถวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางสำหรับโรงเรียนประชาณีเวศน์และโรงเรียนทับทองได้ โดยจากข้อมูลจำนวนรถรับส่งนักเรียนที่ได้เก็บรวบรวมจากผู้ปกครองนักเรียนโรงเรียนเข้มสอาด และ โรงเรียน

จินดานุกูล เมื่อนำมาวิเคราะห์ พบว่า จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลมีค่าสัมประสิทธิ์ในแบบจำลองเป็น ค่าลบ และค่า p-value ต่ำใกล้เคียง 0 หมายถึง หากผู้ปกครองมีจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของ คราวเรือนเพิ่มขึ้น จะมีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยวิธีอื่น ๆ มากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลที่ได้จากการ วิเคราะห์โดยใช้แผนภูมิในเบื้องต้นเช่นกัน

- ค่าสัมประสิทธิ์ตัวกำหนดปรับแก้แล้ว (Pseudo R²)

เป็นดัชนีใช้วัดค่าความเหมาะสมของแบบจำลอง เพื่อแสดงความเชื่อถือได้ของแบบจำลอง หาก Pseudo R² มีค่ามาก หมายถึงแบบจำลองนั้นมีความเหมาะสมน่าเชื่อถือได้ ซึ่งพบว่าโรงเรียน ประชาณีเวศน์มีค่า Pseudo R² ต่ำกว่าโรงเรียนอื่นๆ อาจเนื่องจากมีปัจจัยบางตัวที่ไม่เหมาะสมกับ แบบจำลอง หรือ อาจมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆกับแบบจำลอง

จากตารางที่ 5-10 เมื่อพิจารณาแบบจำลองที่ได้ทั้งหมด เพื่อหาแบบจำลองที่เหมาะสมที่สุด ในการพยากรณ์การเลือกรูปแบบการเดินทาง พบว่า แบบจำลองของโรงเรียนแย้มสอาด เป็น แบบจำลองที่ค่อนข้างมีความเหมาะสมมากที่สุด เนื่องจาก

- แบบจำลองของโรงเรียนแย้มสอาดมีค่า p-value ของแต่ละปัจจัยที่มีค่าใกล้เคียง 0 ที่แสดงถึงปัจจัย นั้นๆมีนัยสำคัญทางสถิติที่เชื่อถือได้มาก

- แบบจำลองของโรงเรียนแย้มสอาดมีค่า pseudo R² สูงกว่าแบบจำลองของโรงเรียนอื่นๆ ซึ่ง หมายถึงแบบจำลองนั้นๆ มีความน่าเชื่อถือได้มากกว่าแบบจำลองอื่นๆเช่นกัน

- แบบจำลองของโรงเรียนแย้มสอาดมี ค่า %correct อยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง แม้จะต่ำกว่าโรงเรียน อื่นๆก็ตาม คือ 75.35% และเป็นค่าที่สามารถยอมรับได้ในทางสถิติ ดังนั้น จึงเลือกแบบจำลองการ เลือกรูปแบบการเดินทางของโรงเรียนแย้มสอาดเป็นแบบจำลองที่เหมาะสมที่สุด ซึ่งมีรูปแบบ สมการดังนี้

$$V_i = 3.945 - (3.179 \times STU) + (0.111 \times INC) - (4.656 \times VEH) \quad (\text{สมการที่ 1-2})$$

โดยสามารถพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ของสมการที่ 1-2 อย่างละเอียด ได้ดังนี้

- จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกัน พบว่า หากผู้ปกครองมีรายได้เฉลี่ยต่อ เดือนของครัวเรือนและจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนเท่ากันแล้ว จำนวนบุตรหลานที่ ต่างกัน 1 คน มีผลให้ค่า utility function ต่างกันเท่ากับ 3.179 โดยเครื่องหมายลบหน้าสัมประสิทธิ์ แสดงถึง หากผู้ปกครองมีจำนวนบุตรหลานเพิ่มมากขึ้น ค่า utility function จะต่ำลง นั่นคือ มี แนวโน้มเลือกเดินทางโดยวิธีอื่น ๆ มากขึ้น

- ระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน พบว่า หากผู้ปกครองมีจำนวนบุตรหลานที่ศึกษาในโรงเรียนเดียวกันและจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนเท่ากันแล้ว ระดับรายได้ที่ต่างกัน 10,000 บาท มีผลให้ค่า utility function ต่างกันเท่ากับ 0.111 โดยเครื่องหมายบวกหน้าสัมประสิทธิ์แสดงถึง หากผู้ปกครองมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนเพิ่มขึ้น ค่า utility function จะเพิ่มขึ้น นั่นคือ มีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนมากขึ้น

- จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือน พบว่า หากผู้ปกครองมีจำนวนบุตรหลานที่ศึกษาในโรงเรียนเดียวกันและรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนเท่ากันแล้ว จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนที่ต่างกัน 1 คัน มีผลให้ค่า utility function ต่างกันเท่ากับ 4.656 โดยเครื่องหมายลบหน้าสัมประสิทธิ์แสดงถึง หากผู้ปกครองมีจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนเพิ่มขึ้น ค่า utility function จะต่ำลง นั่นคือ มีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยวิธีอื่นๆมากขึ้น

หากพิจารณาเปรียบเทียบโดยละเอียด เพื่อเทียบความสัมพันธ์ของปัจจัยแต่ละตัว พบว่า

เมื่อเปรียบเทียบระหว่าง จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาในโรงเรียนแห่งเดียวกันและระดับรายได้ต่อเดือนของครัวเรือนนั้น หากผู้ปกครองมีจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลเท่ากันแล้ว จำนวนบุตรหลานที่ต่างกัน 1 คน จะเทียบเท่ากับระดับรายได้ต่อเดือนของครัวเรือนที่ต่างกัน 28,640 บาท

เมื่อเปรียบเทียบระหว่าง จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาในโรงเรียนแห่งเดียวกันและจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนนั้น หากผู้ปกครองมีระดับรายได้ต่อเดือนของครัวเรือนเท่ากันแล้ว จำนวนบุตรหลานที่ต่างกัน 1 คน จะเทียบเท่ากับจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่ต่างกัน คิดเป็น 0.7 คัน

เมื่อเปรียบเทียบระหว่าง ระดับรายได้ต่อเดือนของครัวเรือนและจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนนั้น หากผู้ปกครองมีจำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งเดียวกันเท่ากันแล้ว จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือนที่ต่างกัน 1 คัน จะเทียบเท่าระดับรายได้ต่อเดือนของครัวเรือนที่ต่างกัน 41,946 บาท

หลังจากที่ได้วิเคราะห์สร้างแบบจำลอง แยกตามโรงเรียนแล้ว จากนั้นจึงวิเคราะห์สร้างแบบจำลองต่อไป โดยใช้สมมติฐานต่างๆ เพื่อหาแบบจำลองที่เหมาะสมที่สุด ดังตารางที่ 5-11 โดยได้แบ่งการสร้างแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางออกเป็นกรณีต่างๆ ดังต่อไปนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบที่ 1

- สร้างขึ้นจากสมมติฐานว่า ประเภทโรงเรียนมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยการสร้างแบบจำลองนี้แยกเป็น

- s_1 คือ รร.ประชานิวศน์ (สังกัดกรุงเทพมหานคร)

- s_2 คือ รร.ทับทอง รร.แย้มสอาด รร.จินดาอนุกุล และ รร.คาราทร (เอกชน)

แบบที่ 2

- สร้างขึ้นเพื่อหาปัจจัยที่แตกต่างกันที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ซึ่งพิจารณาจากเปอร์เซ็นต์ผู้ใช้ที่แตกต่างกัน โดยการสร้างแบบจำลองแยกเป็น

- s_3 ได้แก่ รร.ประชานิวศน์ และ รร.คาราทร ซึ่งมีเปอร์เซ็นต์การใช้บริการรถรับส่งนักเรียนค่อนข้างต่ำ

- s_4 ได้แก่ รร.ทับทอง รร.แย้มสอาด และ รร.จินดาอนุกุล ซึ่งมีเปอร์เซ็นต์การใช้บริการรถรับส่งนักเรียนค่อนข้างสูง

แบบที่ 3

- การสร้างแบบจำลองของทุกโรงเรียนรวมกัน (5 โรงเรียน)

- s_5 ได้แก่ รร.ประชานิวศน์ รร.ทับทอง รร.แย้มสอาด รร.จินดาอนุกุล และ รร.คาราทร

แบบที่ 4

- สร้างขึ้นเพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านจำนวนรถยนต์ที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยการสร้างแบบจำลองนี้ได้นำข้อมูลจำนวนรถยนต์ (คัน) มาใช้สร้างแบบจำลอง

- s_6 ได้แก่ รร.แย้มสอาด รร.จินดาอนุกุล และ รร.คาราทร

แบบที่ 5

- สร้างขึ้นเพื่อหาความสัมพันธ์ของปัจจัยด้านจำนวนรถยนต์ที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยการสร้างแบบจำลองนี้ได้นำข้อมูลจำนวนรถยนต์ประเภทตัวแปรหุ่น (dummy index) มาใช้สร้างแบบจำลอง

- s_7 ได้แก่ รร.แย้มสอาด รร.จินดาอนุกุล และ รร.คาราทร

ตารางที่ 5-11 ค่าสัมประสิทธิ์ของแต่ละปัจจัยในแบบจำลองการเดินทางที่สร้างตามสมมติฐานต่างๆ

ปัจจัย	ค่าสัมประสิทธิ์	แบบที่ 1		แบบที่ 2		แบบที่ 3	แบบที่ 4	แบบที่ 5
		S ₁	S ₂	S ₃	S ₄	S ₅	S ₆	S ₇
ค่าคงที่	β	-0.621	0.926	-1.137	1.319	0.588	4.900	4.047
	p-value	0.657	0.119	0.29	0.042	0.279	0.000	0.001
จำนวนบุตรหลาน ที่ศึกษาอยู่	β_1	-2.005	-2.272	-1.993	-2.27	-2.237	-2.448	-2.356
	p-value	0.059	0.000	0.009	0.000	0.000	0.000	0.000
ระยะทาง	β_2	0.008	-0.006	0.011	-0.017	-0.011	-0.012	-0.004
	p-value	0.809	0.818	0.708	0.059	0.591	0.743	0.892
รายได้เฉลี่ยของ ครัวเรือน (หมื่นบาท)	β_3	0.325	0.219	0.481	0.162	0.262	0.132	0.111
	p-value	0.034	0.001	0.000	0.015	0.000	0.129	0.149
จำนวนรถยนต์ ส่วนบุคคล	β_4	-	-	-	-	-	-2.9	-2.615
	p-value	-	-	-	-	-	0	0.014

จากตารางที่ 5-11 พบว่ามีบางปัจจัยที่มีค่า p-value สูงเกินกว่าที่ยอมรับได้ในทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 90% หรือที่ระดับนัยสำคัญ 0.1 จึงได้ทำการวิเคราะห์แบบจำลองขึ้นใหม่ โดยไม่นำปัจจัยที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติดังกล่าวมาพิจารณา ได้แก่

- ระยะทาง สำหรับแบบจำลอง S₁, S₂, S₃, S₅, S₆ และ S₇
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนสำหรับแบบจำลอง S₆ และ S₇ ได้ผลดังตารางที่ 5-12

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5-12 ค่าสัมประสิทธิ์ของปัจจัยที่สร้างขึ้นโดยใช้สมมติฐานต่างๆ ซึ่งปรับแก้แล้ว

ปัจจัย	ค่าสัมประสิทธิ์	แบบที่ 1		แบบที่ 2		แบบที่ 3	แบบที่ 4	แบบที่ 5
		S ₁	S ₂	S ₃	S ₄	S ₅	S ₆	S ₇
ค่าคงที่	β_0	-0.53	0.892	-1.045	1.319	0.506	5.414	1.839
	p-value	0.693	-0.237	0.317	0.042	0.332	0.000	0.002
จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่	β_1	-2.017	-2.273	-1.996	-2.27	-2.232	-2.476	-2.324
	p-value	0.057	0.000	0.009	0.000	0.000	0.000	0.000
ระยะทาง	β_2	-	-	-	-0.17	-	-	-
	p-value	-	-	-	0.059	-	-	-
รายได้เฉลี่ยของครัวเรือน (หมื่นบาท)	β_3	0.325	0.217	0.483	0.162	0.261	-	-
	p-value	0.034	0.001	0.000	0.015	0.000	-	-
จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล	β_4	-	-	-	-	-	-2.87	-
	p-value	-	-	-	-	-	0.000	-
Pseudo R ²		0.1358	0.1416	0.1962	0.1266	0.1487	0.2965	0.1124
% correct		71.11	85.29	80.25	69.26	75.12	72.69	72.69

เมื่อพิจารณาจากตารางที่ 5-12 โดยละเอียด ได้ผลดังนี้

แบบที่ 1 ซึ่งสร้างขึ้นโดยใช้สมมติฐานที่ว่า ประเภทของโรงเรียนมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง พบว่า สัมประสิทธิ์ของค่าคงที่ของทั้งสองแบบจำลองที่ค่าต่างกัน คือ กรณี S₁ คือ โรงเรียนประชาณีเวศน์ซึ่งเป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร มีค่าสัมประสิทธิ์ของค่าคงที่เป็นลบ และกรณี S₂ คือ แบบจำลองของโรงเรียนทับทอง โรงเรียนแย้มสอาด โรงเรียนจินดาอนุกุล และโรงเรียนคาราทร มีค่าสัมประสิทธิ์ของค่าคงที่เป็นบวก จึงอาจสรุปได้ว่า หากไม่พิจารณาปัจจัยในด้านอื่นๆแล้ว ประเภทของโรงเรียนมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยผู้ปกครองของโรงเรียนเอกชน มีแนวโน้มจะเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมากกว่าโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร

แบบที่ 2 ซึ่งสร้างขึ้นเพื่อดูปัจจัยที่แตกต่างกันที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยแบ่งการสร้างแบบจำลองออกเป็น โรงเรียนที่มีเปอร์เซ็นต์การให้บริการรถรับส่งนักเรียนค่อนข้างต่ำ ได้แก่ โรงเรียนประชาณีเวศน์ และ โรงเรียนคาราทร (S₃) และ โรงเรียนที่มีเปอร์เซ็นต์การให้บริการรถรับส่งนักเรียนค่อนข้างสูง ได้แก่ โรงเรียนทับทอง โรงเรียนแย้มสอาด และ โรงเรียนจินดาอนุกุล

(s_4) ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ที่ได้ ในด้านของค่าคงที่ พบว่าแบบจำลอง s_3 มีค่าสัมประสิทธิ์เป็นลบ และแบบจำลอง s_4 มีค่าสัมประสิทธิ์เป็นบวก หมายถึง หากไม่พิจารณาปัจจัยอื่นๆแล้ว เปอร์เซนต์การใช้บริการรถรับส่งนักเรียนมีผลต่อการรูปแบบการเดินทางเช่นกัน

แบบจำลอง s_5 เป็นแบบจำลองที่สร้างขึ้นสำหรับการพิจารณาโดยวิเคราะห์ทุกโรงเรียนรวมกัน เพื่อหาแบบจำลองที่สามารถพยากรณ์การเลือกรูปแบบการเดินทางของโรงเรียนทั้ง 5 แห่งได้ ซึ่งได้ผลการวิเคราะห์ที่สามารถยอมรับได้ในทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 90%

แบบจำลอง s_6 และ s_7 เป็นแบบจำลองที่สร้างขึ้นสำหรับการพิจารณาโดยวิเคราะห์ทั้งสามโรงเรียนที่มีการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนรถยนต์ของครัวเรือนไว้ โดยแตกต่างกันที่การกำหนดตัวแปรที่จะใช้วิเคราะห์ ซึ่ง s_6 ใช้จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลมาสร้างแบบจำลอง และ s_7 เป็นการนำข้อมูลการมีหรือไม่มีรถยนต์มาให้วิเคราะห์ แต่ในการแทนจำนวนรถยนต์เป็นตัวแปรหุ่น ทำให้ผลที่ได้ไม่สามารถยอมรับได้ในทางสถิติที่ระดับความนัยสำคัญ 90% ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่าหากต้องการนำปัจจัยเกี่ยวกับรถยนต์ส่วนบุคคลมาพิจารณาด้วยแล้ว แบบจำลอง s_6 เป็นแบบจำลองที่ใช้พยากรณ์การเลือกรูปแบบการเดินทางได้อย่างเหมาะสม ในกรณีที่ทราบจำนวนรถยนต์ของครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่าง

จากตารางที่ 5-12 ซึ่งได้สร้างแบบจำลองโดยไม่พิจารณาปัจจัยระยะทาง สำหรับแบบจำลอง s_1, s_2, s_3, s_5, s_6 และ s_7 รวมทั้งปัจจัยเกี่ยวกับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนสำหรับแบบจำลอง s_6 และ s_7 แล้ว โดยสามารถอธิบายความหมายของค่าสัมประสิทธิ์ต่างๆได้ดังนี้

- จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกัน

จากตารางที่ 5-12 พบว่า ในทุกแบบจำลองมีค่าสัมประสิทธิ์ของจำนวนบุตรหลานเป็นลบนั่นคือ หากผู้ปกครองมีบุตรหลานศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกันเพิ่มขึ้น จะมีแนวโน้มเลือกใช้รถรับส่งนักเรียนลดลง สอดคล้องกับการวิเคราะห์จากแผนภูมิและแบบจำลองของแต่ละโรงเรียนที่ได้วิเคราะห์ในเบื้องต้นไว้แล้ว

- ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยและโรงเรียน

จากตารางที่ 5-11 พบว่า มีเพียงแบบจำลอง s_4 ที่ระยะทางมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้นจึงพิจารณาสร้างแบบจำลองขึ้นใหม่ดังตารางที่ 5-12 ซึ่งไม่มีการนำปัจจัยด้านระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนมาพิจารณาอีก เนื่องจากพบว่า ผลที่ได้จากตาราง 5-11 นั้น ค่า ทุกแบบจำลองมีค่าสัมประสิทธิ์ของปัจจัยเกี่ยวกับ ระยะทางมีค่าต่ำ นอกจากนี้ค่า p-value ยังมีค่ามากอีกด้วย โดยจากค่าสัมประสิทธิ์ของระยะทางที่ได้จากแบบจำลอง s_4

ในตารางที่ 5-11 พบว่ามีเครื่องหมายเป็นลบ นั่นคือ เมื่อระยะทางจากที่พักอาศัยถึงโรงเรียนเพิ่มขึ้น ผู้ปกครองมีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนลดลง

- รายได้เฉลี่ยต่อครัวเรือน

จากตารางที่ 5-12 พบว่า ทุกแบบจำลองมีค่าสัมประสิทธิ์ของปัจจัยเกี่ยวกับรายได้เฉลี่ยของครัวเรือนเป็นค่าบวก หมายถึง เมื่อผู้ปกครองมีรายได้เพิ่มขึ้น จะมีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งผลที่ได้จากการวิเคราะห์แบบจำลองนี้สอดคล้องกับการวิเคราะห์ในเบื้องต้น โดยใช้แผนภูมิ และแบบจำลองแยกแต่ละโรงเรียน

- จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือน

จากตารางที่ 5-12 พบว่าแบบจำลองที่สามารถพยากรณ์การเลือกรูปแบบการเดินทางในกรณีที่ทราบจำนวนรถยนต์ของครัวเรือน ได้แก่ แบบจำลอง S_6 ซึ่งมีค่าสัมประสิทธิ์หน้าแบบจำลองเป็นลบ นั่นคือ หากผู้ปกครองมีจำนวนรถยนต์ของครัวเรือนเพิ่มขึ้น จะมีแนวโน้มไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการสร้างแผนภูมิและแบบจำลองแยกแต่ละโรงเรียนในเบื้องต้น

จาก การวิเคราะห์ทั้งแบบจำลองที่แยกแต่ละโรงเรียนและแบบจำลองที่สร้างขึ้นจากสมมติฐานต่างๆ พบว่า เครื่องหมายหน้าสัมประสิทธิ์ของแต่ละปัจจัยเหมือนกันทั้งสองกรณี รวมทั้งสอดคล้องกับผลที่ได้จากการวิเคราะห์แต่ละปัจจัยทางสถิติเบื้องต้นด้วย

หากพิจารณาแบบจำลองที่สร้างขึ้นจากสมมติฐานต่างๆแล้ว พบว่า แบบจำลอง S_4 เป็นแบบจำลองที่เหมาะสมมากที่สุด เนื่องจาก

- มีค่าทางสถิติของแต่ละปัจจัยอยู่ในระดับที่ยอมรับได้
- แบบจำลอง S_4 เป็นเพียงแบบจำลองเดียว ที่ปัจจัยด้านระยะทางมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง
- แบบจำลอง S_4 เป็นแบบจำลองที่สร้างขึ้นโดยใช้ข้อมูลจากโรงเรียนที่มีเปอร์เซ็นต์การใช้บริการรถรับส่งนักเรียนค่อนข้างสูง
- แบบจำลอง S_4 มีค่า %correct อยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง แม้จะต่ำกว่าโรงเรียนอื่นๆก็ตาม คือ 69.26% และเป็นค่าที่สามารถยอมรับได้ในทางสถิติ

ดังนั้น จึงเลือกแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางของแบบจำลอง S_4 เป็นแบบจำลองที่เหมาะสมที่สุด โดยมีรูปแบบสมการ ดังนี้

$$V_i = 1.319 - (2.27 \times STU) - (0.17 \times DIS) + (0.162 \times INC) \quad (\text{สมการที่ 1-3})$$

โดยสามารถพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์ของสมการที่ 1-3 อย่างละเอียด ได้ดังนี้

- จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกัน พบว่า หากผู้ปกครองมีระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนและรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนเท่ากันแล้ว จำนวนบุตรหลานที่ต่างกัน 1 คน มีผลให้ค่า utility function ต่างกันเท่ากับ 2.27 โดยเครื่องหมายลบหน้าสัมประสิทธิ์แสดงถึง หากผู้ปกครองมีจำนวนบุตรหลานเพิ่มมากขึ้น ค่า utility function จะต่ำลง นั่นคือ มีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยวิธีอื่น ๆ มากขึ้น

- ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียน พบว่า หากผู้ปกครองมีจำนวนบุตรหลานที่ศึกษาในโรงเรียนเดียวกันและรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนเท่ากันแล้ว ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนที่ต่างกัน 1 กิโลเมตร มีผลให้ค่า utility function ต่างกันเท่ากับ 0.17 โดยเครื่องหมายลบหน้าสัมประสิทธิ์แสดงถึง หากระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนเพิ่มขึ้น ค่า utility function จะต่ำลง นั่นคือ มีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยวิธีอื่น ๆ มากขึ้น

- ระดับรายได้ เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน พบว่า หากผู้ปกครองมีจำนวนบุตรหลานที่ศึกษาในโรงเรียนเดียวกันและระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนเท่ากันแล้ว ระดับรายได้ที่ต่างกัน 10,000 บาท มีผลให้ค่า utility function ต่างกันเท่ากับ 0.162 โดยเครื่องหมายบวกหน้าสัมประสิทธิ์แสดงถึง หากผู้ปกครองมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือนเพิ่มขึ้น ค่า utility function จะเพิ่มขึ้น นั่นคือ มีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนมากขึ้น

หากพิจารณาเปรียบเทียบโดยละเอียด เพื่อเทียบความสัมพันธ์ของปัจจัยแต่ละตัว พบว่า

เมื่อเปรียบเทียบระหว่าง จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาในโรงเรียนแห่งเดียวกันและระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนนั้น หากผู้ปกครองมีระดับรายได้ต่อเดือนของครัวเรือนเท่ากันแล้ว จำนวนบุตรหลานที่ต่างกัน 1 คน จะเทียบเท่ากับระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนที่ต่างกัน คิดเป็น 13.4 กิโลเมตร

เมื่อเปรียบเทียบระหว่าง จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาในโรงเรียนแห่งเดียวกันและระดับรายได้ต่อเดือนของครัวเรือนนั้น หากผู้ปกครองมีระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนเท่ากันแล้ว จำนวนบุตรหลานที่ต่างกัน 1 คน จะเทียบเท่ากับระดับรายได้ต่อเดือนของครัวเรือนที่ต่างกัน ประมาณ 14,000 บาท

เมื่อเปรียบเทียบระหว่าง ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนและระดับรายได้ต่อเดือนของครัวเรือนนั้น หากผู้ปกครองมีจำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนแห่งเดียวกันเท่ากันแล้ว

ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียนที่ต่างกัน 1 กิโลเมตร จะเทียบเท่าระดับรายได้ต่อเดือนของครัวเรือนที่ต่างกันประมาณ 10,500 บาท

5.4 บทสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเปรียบเทียบ

เมื่อพิจารณาปัจจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจใช้บริการรถรับส่งนักเรียนที่ได้จากการวิเคราะห์แบบสอบถามจากภาพรวมของทุกโรงเรียนแล้ว พบว่า ปัจจัยที่มีผลให้รถรับส่งนักเรียนไม่ได้รับความนิยม คือ นักเรียนพักอาศัยอยู่ใกล้โรงเรียน และผู้ปกครองโดยส่วนใหญ่ มักเลือกเดินทางรับส่งนักเรียนด้วยตนเอง เนื่องจากต้องการดูแลนักเรียนอย่างใกล้ชิด ซึ่งอาจเป็นปัจจัยที่เกิดจากสภาพสังคมและวัฒนธรรม ดังนั้น ปัจจัยอันดับรองลงมาที่อาจช่วยส่งเสริมการใช้รถรับส่งนักเรียนได้ คือ การปรับปรุงและจัดทำแนวนโยบายที่ช่วยเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางมากขึ้น เนื่องจากผู้ปกครองส่วนใหญ่มักกังวลในเรื่องความปลอดภัย เมื่อต้องตัดสินใจเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

ทั้งนี้ จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเปรียบเทียบแล้ว พบว่า เมื่อพิจารณาจากแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางแล้ว ปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ จำนวนนักเรียนที่ศึกษาในโรงเรียนนั้น ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียน รายได้เฉลี่ยของครัวเรือน และจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล โดยสามารถสรุปความสัมพันธ์ของแต่ละปัจจัยที่มีต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ได้ดังนี้

- จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกัน พบว่า เมื่อจำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกันเพิ่มขึ้น ผู้ปกครองมีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนลดลง
- ระยะทางระหว่างที่พักอาศัยถึงโรงเรียน พบว่า เมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น ผู้ปกครองมีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียนลดลง
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน พบว่า เมื่อรายได้เพิ่มขึ้น ผู้ปกครองมีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนมากขึ้น
- จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือน พบว่า เมื่อจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้น ผู้ปกครองมีแนวโน้มเลือกเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนลดลง

ในงานวิจัยนี้ ได้ดำเนินการเสนอแนะแนวนโยบายซึ่งได้จากการวิเคราะห์แบบสอบถามให้แก่หน่วยงานต่างๆทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อสอบถามความคิดเห็นและแนวทางในการดำเนินการ โดยจากการวิเคราะห์ที่ได้ พบว่า ผู้ปกครองให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านความปลอดภัยรวมทั้งราคาค่าโดยสารเป็นสำคัญ ดังนั้น จึงควรมีการปรับปรุงและพัฒนาการใช้บริการรถรับส่ง

นักเรียนในปัจจุบัน ให้สามารถตอบสนองรูปแบบการบริการที่ผู้ปกครองต้องการได้อย่างเหมาะสมมากที่สุด ซึ่งได้นำเสนอแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาการจัดบริการแก่โรงเรียนและหน่วยงานภาครัฐในบทต่อไป



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 6

การจัดทำข้อเสนอแนะ

เนื้อหาในบทนี้ เป็นการจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อเสนอต่อหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งข้อเสนอแนะต่าง ๆ นั้น พิจารณาจาก การทบทวนงานวิจัยที่ผ่านมา รวมทั้งข้อสรุปที่ได้จากการวิเคราะห์แบบสอบถามที่เก็บข้อมูลการเดินทางจากผู้ปกครองนักเรียน โดยมุ่งหาแนวทางที่เหมาะสมมากที่สุดต่อผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ เพื่อให้รถรับส่งนักเรียน ได้รับความนิยมนมากขึ้น ซึ่งสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ในระดับหนึ่ง โดย ข้อเสนอแนะที่จัดทำขึ้น ได้นำเสนอต่อหน่วยงานราชการ ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก สำนักงาน การศึกษา กรุงเทพมหานคร กระทรวงศึกษาธิการ รวมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะต่อโรงเรียนที่ได้ทำการ เก็บรวบรวมข้อมูลมาวิเคราะห์แล้วจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนประจักษ์ศิลปาคม และ โรงเรียนจินดา นุกูล เพื่อหาแนวทางร่วมกันในการรณรงค์ให้มีการใช้รถรับส่งนักเรียนเพิ่มขึ้น

6.1 ข้อเสนอแนะสำหรับโรงเรียน

ในการจัดทำข้อเสนอแนะสำหรับโรงเรียนนั้น ได้แบ่งออกเป็นมาตรการในด้านต่างๆ เพื่อ เสนอแนะให้นำไปปรับใช้กับการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในปัจจุบันของแต่ละโรงเรียน โดยได้ นำข้อเสนอแนะที่ได้จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในบทที่ 2 รวมทั้งข้อมูลที่ได้ จากการวิเคราะห์แบบสอบถามในบทที่ 4 และบทที่ 5 มาเสนอแนะเป็นแนวทางแก่โรงเรียน 2 แห่ง ดังนี้

- 1) โรงเรียนประจักษ์ศิลปาคม (สังกัดกรุงเทพมหานคร)
- 2) โรงเรียนจินดานุกูล (สังกัดเอกชน)

โดยข้อเสนอแนะสามารถแบ่งออกเป็นมาตรการที่สำคัญได้ทั้งหมด 5 มาตรการ ดังนี้

- **มาตรการในการลดหย่อนค่าบริการรถรับส่งนักเรียน**

มาตรการลดหย่อนค่าบริการรถรับส่งนักเรียนนี้ เป็นแนวทางที่เกิดขึ้นผลการวิเคราะห์แบบสอบถาม ซึ่งพบว่า หากมีการลดค่าบริการรถรับส่งนักเรียน ผู้ปกครองมีแนวโน้มจะสนใจใช้บริการเพิ่มมากขึ้น จึงได้เสนอแนะให้ทางโรงเรียนลดหย่อนค่าบริการสำหรับผู้ปกครองที่มีบุตรหลานใช้บริการมากกว่า 1 คน เพื่อเป็นการสนับสนุนให้ผู้ปกครองที่ในปัจจุบันเดินทางรับส่งบุตรหลานด้วยตนเอง เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำกว่าการใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งหากทางโรงเรียนดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าว อาจทำให้ผู้ปกครองที่ปัจจุบันเดินทางรับส่งบุตรหลานจำนวนมากกว่า 1 คน ตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้บริการรถรับส่งนักเรียน รวมทั้งหากมีจำนวนผู้ใช้เพิ่มมากขึ้น ต้นทุนคงที่เฉลี่ยโดยรวมแล้วจะต่ำลงด้วย ทำให้ผู้ปกครองทุกคนแบกรับค่าใช้จ่ายในการใช้บริการน้อยลง โดยผลการเสนอแนะนโยบายแก่ทางโรงเรียน พบว่า โรงเรียนประชาานิเวศน์และโรงเรียนจินดานุกูล มีข้อคิดเห็นต่อแนวทางที่เสนอแนะคล้ายกัน โดยทางโรงเรียนได้ให้ความเห็นว่า การลดค่าบริการรถรับส่งนักเรียนแก่ผู้ปกครองที่มีบุตรหลานใช้บริการมากกว่า 1 คนขึ้นไปนั้น ไม่สามารถดำเนินการตามข้อเสนอแนะได้ ซึ่งมีเหตุผลมาจาก ทางโรงเรียนไม่มีกำไรจากในการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในปัจจุบันอยู่แล้ว ซึ่งหากทางโรงเรียนต้องลดค่าบริการให้กับผู้ปกครองที่มีบุตรหลานใช้บริการมากกว่า 1 คน อาจทำให้ผู้ปกครองรายอื่นต้องแบกรับค่าใช้จ่ายในการใช้บริการเพิ่มขึ้น เพื่อให้ทางโรงเรียนได้รับค่าบริการในจำนวนที่ไม่แตกต่างจากเดิมมากนัก จึงจะสามารถจัดบริการเพื่อเป็นสวัสดิการแก่นักเรียนตามนโยบายของโรงเรียนได้

- **มาตรการในการกำหนดพื้นที่รับส่งนักเรียนโดยเฉพาะ**

มาตรการในด้านนี้ เสนอแนะเป็นแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่นักเรียน ซึ่งจากการวิเคราะห์แบบสอบถาม พบว่า ผู้ปกครองให้ความสำคัญกับความปลอดภัยเป็นสำคัญในการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน โดยมาตรการกำหนดพื้นที่รับส่งนักเรียนโดยเฉพาะ เป็นอีกแนวทางหนึ่งที่ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางไป-กลับโรงเรียน ซึ่งมีผลให้ผู้ปกครองไว้วางใจในการใช้บริการมากขึ้น นอกจากนี้ยังช่วยในการจัดระเบียบการรับส่งนักเรียนให้ดำเนินไปได้อย่างสะดวก รวดเร็วเพิ่มขึ้น โดยจากการเสนอแนะนโยบายนี้ต่อโรงเรียนประชาานิเวศน์ และโรงเรียนจินดานุกูลแล้ว พบว่า โรงเรียนทั้งสองแห่ง มีความคิดเห็นที่จะน่านโยบายนี้ไปปรับใช้ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นจากเดิม ซึ่งในปัจจุบัน โรงเรียนทั้งสองแห่งนี้ ได้มีแนวทางที่จะกำหนดพื้นที่

รับส่งนักเรียนอยู่แล้ว แต่ยังไม่ได้ ดำเนินการอย่างจริงจัง เนื่องจากความไม่เอื้ออำนวยในด้านสถานที่ แต่จากข้อเสนอแนะที่ได้จากแบบสอบถามแล้ว ทางโรงเรียนจะเร่งรัดดำเนินการให้เร็วที่สุด โดยมีแนวทางที่จะกำหนดจุดรับนักเรียนจากที่พักรถที่สะดวกและปลอดภัยแก่นักเรียนมากที่สุด รวมทั้งกำหนดจุดส่งนักเรียนเข้าออกโรงเรียนที่เหมาะสมแก่การจราจรบริเวณรอบๆโรงเรียน เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถรับส่งนักเรียน และมีผู้ปกครองไว้วางใจเลือกใช้บริการเพิ่มขึ้น

- **มาตรการปรับตารางเดินรถให้เหมาะสม**

มาตรการด้านนี้เป็นแนวทางที่เสนอแนะขึ้น เนื่องจากในการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม พบว่า เหตุผลส่วนหนึ่งที่ผู้ปกครองไม่เลือกใช้บริการเนื่องจาก ตารางการเดินรถที่ไม่เหมาะสม เช่น รถรับส่งนักเรียนมารับจากที่พักรถเร็วเกินไป ทำให้นักเรียนต้องเดินเข้ามาหรือรถรับส่งนักเรียนออกจากโรงเรียนในช่วงเย็นก่อนเวลาเลิกเรียนพิเศษ ทำให้นักเรียนบางส่วนไม่สามารถใช้บริการรถรับส่งนักเรียนได้ ซึ่งได้มีการเสนอแนะนโยบายในข้อนี้แก่โรงเรียนจินดาอนุกุล พบว่า ทางโรงเรียนจะรับนโยบายในด้านนี้ไปทบทวนและปรับปรุงตารางการเดินรถให้เหมาะสมมากขึ้นแก่นักเรียนโดยส่วนใหญ่ เพื่อให้ให้นักเรียนที่มีความต้องการใช้รถรับส่งนักเรียน แต่ไม่สะดวกต่อตารางเวลารับส่งในปัจจุบัน สามารถเลือกใช้รถรับส่งนักเรียนได้ในภาคการศึกษาต่อไป สำหรับโรงเรียนประจักษ์วิทยานี้ ในปัจจุบันทางโรงเรียนได้จัดตารางเดินรถเพียงรอบเดียวในแต่ละช่วงเวลาเช้า-เย็น ซึ่งในช่วงเย็นสามารถรับส่งนักเรียนที่เรียนพิเศษได้อยู่แล้ว แต่สำหรับตารางในช่วงเช้า ทางโรงเรียนอาจไม่สามารถดำเนินการตามนโยบายนี้ได้ เนื่องจากทางโรงเรียนใช้รถมินิบัสในการจัดบริการ ซึ่งมีจำนวนนักเรียนต่อรถหนึ่งคันมากกว่ารถตู้ ทำให้นักเรียนคนแรกและคนสุดท้ายใช้เวลาในการเดินทางต่างกันมากกว่าการใช้รถตู้มาให้บริการ ทั้งนี้ หากต้องปรับเปลี่ยนมาใช้รถตู้ในการให้บริการในตอนเช้า ทางโรงเรียนยังไม่มียงบประมาณในการดำเนินการ ดังนั้น สำหรับโรงเรียนประจักษ์วิทยานี้ จึงอาจยังไม่สามารถดำเนินการปรับเปลี่ยนตารางเวลารับส่งนักเรียนในช่วงเช้าได้

- **มาตรการในการของบประมาณในการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนจากหน่วยงานภาครัฐ**

มาตรการในข้อนี้ เสนอแนะขึ้น โดยผลจากการวิเคราะห์แบบสอบถามที่พบว่า ผู้ปกครองยังให้ความสำคัญกับการมีผู้ดูแลนักเรียนบนรถ และสภาพรถรับส่งนักเรียน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ช่วยเพิ่ม

ความปลอดภัยในการเดินทางให้แก่นักเรียน ดังนั้น หากมีการจัดสรรงบประมาณในส่วนนี้ จะช่วยให้โรงเรียนสามารถจัดบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ทั้งในด้านการบริการและสภาพรถ ซึ่งสนับสนุนให้มีการใช้รถรับส่งนักเรียนเพิ่มขึ้นได้ โดยจากการสอบถามความคิดเห็นต่อมาตรการในข้อนี้ พบว่า ทั้งทางโรงเรียนประชาชนเวศน์และโรงเรียนจินดาอนุกุล เห็นด้วยกับมาตรการนี้ เนื่องจากทางโรงเรียนต้องจัดสรรงบประมาณสำหรับสวัสดิการด้านอื่นๆ ซึ่งหากทางโรงเรียนได้รับงบประมาณในการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนจากภาครัฐ จะช่วยให้โรงเรียนสามารถจัดบริการรถรับส่งนักเรียนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยจากมาตรการในข้อนี้ต้องนำเสนอแก่หน่วยงานภาครัฐในการของบประมาณต่อไป

- มาตรการในการเรียกร้องให้มีกฎหมายหรือพระราชบัญญัติที่ควบคุมรถรับส่งนักเรียน โดยเฉพาะ

มาตรการในข้อนี้มีแนวทางมาจากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งพบว่า ในปัจจุบันนี้ยังไม่มีกฎหมายหรือพระราชบัญญัติที่บังคับใช้กับรถรับส่งนักเรียน โดยเฉพาะ แต่ได้แบ่งรถรับส่งนักเรียนออกเป็นรถตู้หรือรถประจำทางที่มีผลบังคับตามพระราชบัญญัติรถยนต์ และพระราชบัญญัติขนส่งทางบก ตามที่ได้ทบทวนเอกสารไว้ในบทที่ 2 แล้ว โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมจากรถตู้หรือรถประจำทาง ทั่วไปบางประการเท่านั้น ดังนั้น จึงมีการสอบถามถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะให้มีพระราชบัญญัติที่ควบคุมรถรับส่งนักเรียน โดยเฉพาะจากโรงเรียนทั้งสองแห่ง พบว่า หากไม่มีพระราชบัญญัติสำหรับรถรับส่งนักเรียน โดยเฉพาะอาจทำให้มาตรฐานหรือข้อกำหนดบางประการของรถตู้หรือรถประจำทางทั่วไปไม่เหมาะสมกับการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน เช่น จำนวนผู้โดยสาร เป็นต้น ดังนั้น ทั้งสองโรงเรียนจึงเห็นด้วยกับมาตรการในข้อนี้ ซึ่งต้องมีการทำเรื่องเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

6.2 ข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานภาครัฐ

ในการจัดทำข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานภาครัฐนั้น ได้แบ่งออกเป็นมาตรการในด้านต่างๆ เพื่อเสนอแนะเป็นแนวทางในการควบคุมดูแลรถรับส่งนักเรียนอย่างเหมาะสมและช่วยเพิ่มปริมาณการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนได้ ซึ่งหน่วยงานภาครัฐที่ได้เสนอแนะนโยบาย มีดังนี้

1. กระทรวงศึกษาธิการ
2. กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
3. สำนักการศึกษา กรุงเทพมหานคร

โดยข้อเสนอแนะสามารถแบ่งออกเป็นมาตรการที่สำคัญได้ทั้งหมด 7 มาตรการ ดังนี้

- มาตรการเสนอของบประมาณในการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนจากภาครัฐ

จากการสัมภาษณ์โรงเรียนถึงมาตรการในการของบประมาณสำหรับการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนจากหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งพบว่า ทางโรงเรียนต้องการงบประมาณจากภาครัฐ จึงได้เสนอแนวนโยบายในด้านนี้แก่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต่อไป คือ สำนักการศึกษา กรุงเทพมหานคร แต่จากการเสนอแนะมาตรการเสนอของบประมาณ พบว่า ทางหน่วยงานเห็นด้วยต่อมาตรการในข้อนี้ ซึ่งช่วยให้โรงเรียนสามารถจัดบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นและช่วยแบกรับค่าใช้จ่ายของผู้ปกครองได้บางส่วนอีกด้วย แต่ในมุมมองของภาครัฐแล้ว ทางสำนักการศึกษา กรุงเทพมหานครยังไม่มีแผนในการดำเนินการตามมาตรการข้อนี้ เนื่องจากเป็นภาระในการจัดสรรงบประมาณค่อนข้างมาก

- มาตรการดูแลการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในสังกัด

มาตรการในด้านนี้เสนอแนะขึ้น เนื่องจากการวิเคราะห์แบบสอบถาม พบว่า ผู้ปกครองโดยส่วนใหญ่คำนึงความปลอดภัยของนักเรียนเป็นปัจจัยหลักในการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน ดังนั้น มาตรการข้อนี้จะช่วยให้การจัดบริการมีความเป็นระเบียบมากขึ้นและมีผลทำให้ผู้ปกครองไว้วางใจใช้บริการเพิ่มขึ้น จึงได้เสนอแนะมาตรการข้อนี้ไปยังสำนักการศึกษา กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีอำนาจในการควบคุมการบริหารงานโดยทั่วไปของโรงเรียนในสังกัดได้ ซึ่งในงานวิจัยฉบับนี้ คือ โรงเรียนประชานิเวศน์ที่เป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานครที่ได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลและสัมภาษณ์ในเบื้องต้นแล้ว โดยทางสำนักการศึกษา กรุงเทพมหานคร ได้เคยมีแผนจะจัดมาตรการดูแลการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในสังกัด แต่ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากหน่วยงานยังไม่มีความพร้อมด้านบุคลากร และการควบคุมสามารถทำได้ยาก เพราะสำนักการศึกษา กรุงเทพมหานคร ดูแลเรื่องการบริหารโดยทั่วไปของโรงเรียนเป็นหลัก การควบคุมการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนจึงอาจดำเนินการได้ยาก

- มาตรการจัดตั้งศูนย์ที่มีหน้าที่ดูแลการให้บริการรถรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะ

มาตรการในด้านนี้ มาจากการทบทวนเอกสารและงานวิจัย ซึ่งพบว่า ในปัจจุบัน ยังไม่มีศูนย์ที่ตั้งขึ้นเพื่อดูแลเกี่ยวกับบริการรถรับส่งนักเรียน โดยเฉพาะแต่อย่างใด ซึ่งหากมีการจัดตั้งศูนย์ขึ้น จะช่วยให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการมากขึ้น และใช้เป็นศูนย์ร้องเรียนการให้บริการที่ไม่เหมาะสม เพื่อพิจารณาตรวจสอบต่อไป โดยในการเสนอแนะนโยบายนี้ ได้สอบถามความคิดเห็นไปยังสำนักการศึกษา กรุงเทพมหานคร พบว่า ยังไม่มีนโยบายในการจัดตั้งศูนย์หรือหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลการให้บริการรถรับส่งนักเรียน โดยเฉพาะ แต่จะนำเสนอเพื่อดำเนินการจัดตั้งต่อไป เพราะการมีศูนย์สำหรับดูแลและรับเรื่องร้องเรียนจะเป็นประโยชน์ต่อนักเรียนและผู้ปกครองที่ต้องการติดต่อสอบถามหรือร้องเรียนเกี่ยวกับการให้บริการรถรับส่งนักเรียน

- มาตรการในการจัดให้มีข้อกำหนดที่บังคับใช้กับรถรับส่งนักเรียน โดยเฉพาะ

จากการสอบถามถึงแนวนโยบายในด้านนี้จากโรงเรียนทั้งสองแห่งแล้ว ซึ่งพบว่า ทางโรงเรียนต้องการให้มีการกำหนดข้อบังคับสำหรับรถรับส่งนักเรียน โดยเฉพาะ โดยแนวนโยบายในด้านนี้ ได้นำเสนอต่อกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบดูแลยานพาหนะให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติ โดยจากมาตรการข้อนี้ ทางกรมการขนส่งทางบกเล็งเห็นความสำคัญและประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อผู้ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน เนื่องจากหากมีพระราชบัญญัติที่ควบคุมโดยเฉพาะจะทำให้ยานพาหนะมีความเหมาะสมต่อการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนมากขึ้น แต่ในทางปฏิบัติแล้วกรมการขนส่งทางบกยังไม่มียุทธศาสตร์นโยบายในด้านนี้ ซึ่งจะมีการนำข้อเสนอแนะนี้ พิจารณาเป็นแนวทางในการดำเนินการต่อไป

- มาตรการลดหย่อนภาษีและค่าใช้จ่ายอื่นๆในการต่อทะเบียนประจำปีของรถรับส่งนักเรียน

จากมาตรการข้อนี้ เสนอแนะขึ้นจากผลการสัมภาษณ์โรงเรียนที่ให้บริการรถรับส่งนักเรียน ซึ่งพบว่า การให้บริการรถรับส่งนักเรียน ต้องใช้ค่าดำเนินการค่อนข้างสูง ดังนั้น นโยบายนี้ จะช่วยลดค่าใช้จ่ายบางส่วนให้แก่ผู้ใช้บริการ โดยหลังจากเสนอแนวนโยบายแก่กรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีหน้าที่ดูแลเรื่องการจัดเก็บภาษียานพาหนะ พบว่า ทางกรมการขนส่งทางบก ไม่เห็นด้วยต่อแนวนโยบายในข้อนี้ เนื่องจากในปัจจุบัน อัตราการจัดเก็บภาษีจะคิดตามน้ำหนักรถ ซึ่งอยู่ในอัตราที่ค่อนข้างต่ำอยู่แล้ว คือ ประมาณ 1600 บาทต่อปี อีกทั้งในบางครั้งรถที่นำมาให้บริการรับส่งนักเรียน จะนำไปใช้งานในกิจกรรมอื่นๆด้วย และการลดหย่อนภาษีนี้นั้นไม่สามารถช่วยลดค่า

ดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียนได้มากนัก นอกจากนี้ การลดหย่อนค่าใช้จ่ายอื่นๆในการต่อทะเบียนนั้น เป็นเรื่องของเอกชนที่ดำเนินการ เช่น ค่า พ .ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ ค่าตรวจสภาพรถ เป็นต้น

- มาตรการในการอนุโลมให้รถรับส่งนักเรียนโดยสารนักเรียนเกินจำนวนที่กำหนด

เนื่องจากรถรับส่งนักเรียนถูกควบคุมโดยพระราชบัญญัติรถยนต์และพระราชบัญญัติขนส่งทางบก ดังนั้นจำนวนผู้โดยสารจึงอาจไม่เหมาะสมต่อการนำมาให้บริการรับส่งนักเรียนซึ่งเป็นเด็กเล็ก จึงมีการนำเสนอแนวนโยบายนี้แก่กรมการขนส่งทางบก พบว่า ทางกรมการขนส่งทางบกไม่เห็นด้วยต่อแนวนโยบายในด้านนี้ เนื่องจาก อาจทำให้ผู้ดูแลนักเรียนควบคุมนักเรียนได้ไม่ทั่วถึง และเกิดความไม่ปลอดภัยแก่นักเรียนได้

- มาตรการในการบังคับใช้รถตู้ในการรับส่งนักเรียน

มาตรการในข้อนี้ เสนอแนะขึ้นเนื่องจากโรงเรียนประชานิเวศน์และโรงเรียนสตรีวรนาถบางเขนใช้รถมินิบัสในการให้บริการรับส่งนักเรียน ซึ่งต้องใช้ค่าบำรุงรักษาสูงกว่ารถตู้ รวมทั้งไม่สามารถเข้าถึงในบางเส้นทางได้ เช่น ซอยเล็ก เป็นต้น ดังนั้น จึงเสนอแนะนโยบายให้บังคับใช้รถตู้รับส่งนักเรียนแทนรถมินิบัส โดยนำเสนอแนวนโยบายแก่กรมการขนส่งทางบก ให้ออกมาตราการบังคับใช้รถตู้ในการรับส่งนักเรียน พบว่า ทางกรมการขนส่งทางบกเห็นด้วยกับนโยบายในข้อนี้ เนื่องจากมีความเหมาะสมในการใช้รับส่งนักเรียนมากกว่ารถมินิบัสหลายประการ และจะนำนโยบายข้อนี้ไปพิจารณาและดำเนินการต่อไป

ทั้งนี้ จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของกระทรวงศึกษาธิการ สรุปได้ว่า ทางกระทรวงศึกษาธิการไม่มีอำนาจในการควบคุมดูแลการให้บริการรถรับส่งนักเรียน เนื่องจากทางกระทรวงฯเป็นหน่วยงานหลักที่มีหน้าที่กำกับดูแลและวางนโยบายโดยทั่วไปของสถาบันการศึกษาเท่านั้น จึงไม่สามารถดำเนินการปรับปรุงหรือจัดทำแนวนโยบายเพื่อเป็นแนวทางในการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียนแต่อย่างใด

6.3 บทสรุปสำหรับข้อเสนอแนะนโยบาย

จากมาตรการในข้างต้นที่ได้นำเสนอแก่ทั้งหน่วยงานภาครัฐและโรงเรียน พบว่าแนวนโยบายที่เหมาะสมต่อทุกฝ่าย เพื่อสนับสนุนให้มีการใช้รถรับส่งนักเรียนมากขึ้น โดยจาก

ภาพรวมของข้อเสนอแนะแล้ว พบว่า การปรับปรุงแนวนโยบายการจัดบริการรับส่งนักเรียนนั้น สามารถทำได้ยาก โดยติดปัญหาด้านงบประมาณเป็นสำคัญ ทั้งนี้ ทางหน่วยงานภาครัฐยังไม่มีแผน ในการจัดสรรงบประมาณสำหรับบริการรับส่งนักเรียน ซึ่งเป็นอุปสรรคอย่างมากต่อการ สนับสนุนการใช้บริการรับส่งนักเรียน ดังนั้น แนวทางในการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียน จึงควร เริ่มต้นจากการให้หน่วยงานภาครัฐตระหนักถึงประ โยชน์และความสำคัญของบริการรับส่ง นักเรียน เพื่อดำเนินการจัดสรรงบประมาณมาใช้ในส่วนนี้ ซึ่งจะช่วยให้การดำเนินการปรับปรุง บริการในด้านต่างๆ บรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ และเพิ่มปริมาณการใช้รถรับส่งนักเรียนได้



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 7

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

ในบทนี้เป็นการสรุปผลการศึกษาแนวทางการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียนใน กรุงเทพมหานคร โดยการศึกษานี้มีจุดประสงค์เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมร่วมกัน ทั้งต่อผู้ให้บริการ คือ สถานศึกษา และ ผู้ใช้บริการ คือ นักเรียน เพื่อ ให้บริการรถรับส่งนักเรียนได้รับความนิยจากผู้ปกครองมากยิ่งขึ้น ซึ่งรถรับส่งนักเรียนเป็นรูปแบบการเดินทางโดยใช้รถโดยสารร่วมกันอย่างหนึ่ง ที่ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน และลดการใช้พลังงานโดยไม่จำเป็นที่เกิดจากการเดินทางรับส่งนักเรียน โดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล การศึกษานี้ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลด้านทัศนคติต่อการใช้บริการรถรับส่งนักเรียนจากผู้ปกครองนักเรียน รวมทั้งใช้การสัมภาษณ์ฝ่ายบริการของโรงเรียนเกี่ยวกับการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์โดยใช้วิธีการทางสถิติ ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักของการศึกษา ดังต่อไปนี้

1) เพื่อศึกษาถึงการดำเนินการให้บริการรถรับส่งนักเรียนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ทั้งโรงเรียนเอกชนและโรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร ในด้าน

- กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน
- งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียน
- นโยบายสนับสนุนการวางแผนจัดการรถรับส่งนักเรียน

2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน

3) เพื่อศึกษาสาเหตุที่ผู้ปกครองไม่ใช้รถรับส่งนักเรียน

4) เพื่อหาแนวนโยบายในการสนับสนุนการใช้รถรับส่งนักเรียนที่เหมาะสมต่อทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

7.1 สรุปผลการศึกษา

7.1.1 ผลการศึกษาที่ได้จากการทบทวนเอกสาร

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า ในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนนั้น มีเพียง 2 ฉบับ ได้แก่

- พระราชบัญญัติรถยนต์ ซึ่งมีผลบังคับใช้กับรถรับส่งนักเรียนประเภทรถตู้
- พระราชบัญญัติขนส่งทางบก ซึ่งมีผลบังคับใช้กับรถรับส่งนักเรียนประเภทรถมินิบัส

โดยพระราชบัญญัตินี้ บัญญัติขึ้นเพื่อบังคับใช้กับยานพาหนะที่นำมาจดทะเบียนเป็นรถโดยสารที่นั่ง 7 คนขึ้นไป แต่ไม่เกิน 12 คน และ รถโดยสารที่นั่ง 12 คนขึ้นไป จึงอาจมี ข้อกำหนดบางประการที่ไม่เหมาะสมต่อการนำมาให้บริการรับส่งนักเรียน

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยในต่างประเทศ จะเห็นได้ว่า ในต่างประเทศให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของนักเรียนเมื่อเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน ซึ่งอาจเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้รถรับส่งนักเรียนประสบความสำเร็จและได้รับการตอบรับจากผู้ปกครองเป็นอย่างดี จากแนวทางการดำเนินการในต่างประเทศอาจนำมาปรับใช้กับประเทศไทย โดยเน้นให้ผู้ให้บริการเห็นความสำคัญของความปลอดภัยในการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน เพื่อให้ได้รับความไว้วางใจจากผู้ปกครอง และมีผู้เลือกใช้บริการเพิ่มขึ้น

ในปัจจุบันนี้ ประเทศไทยยังไม่มีแนวทางดำเนินการหรือโครงการใดๆ ที่ตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนการใช้รถรับส่งนักเรียนอย่างจริงจัง โดยโครงการที่มีอยู่เป็นเพียงระยะเวลาสั้นๆ และไม่ได้ได้รับการตอบรับจากสถานศึกษามากนัก ทั้งนี้ เนื่องจากการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนในโรงเรียนส่วนใหญ่ต้องดำเนินการเอง เพราะไม่ได้รับเงินงบประมาณสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐแต่อย่างใด ซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญที่ทำให้การจัดการรถรับส่งนักเรียนยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ผู้ปกครองตัดสินใจเดินทางรับส่งนักเรียนด้วยตนเอง

งานวิจัยชิ้นนี้ มีผลการวิจัยทั้งในส่วนที่คล้ายคลึงกับงานวิจัยชิ้นเดิมและผลการวิจัยเพิ่มเติมจากงานวิจัยที่ผ่านมา โดยพบว่า

ผลการวิจัยที่สอดคล้องกับงานวิจัยที่ผ่านมา พบว่า พื้นที่พักอาศัย อาชีพของผู้ปกครอง การศึกษาของผู้ปกครอง จำนวนรถยนต์ในครัวเรือน รายรับรวมของครัวเรือน มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางให้แก่ นักเรียน

ผลการวิจัยเพิ่มเติมที่สำคัญจากงานวิจัยฉบับนี้ ซึ่งงานวิจัยที่ผ่านมา ยังไม่มีการศึกษาไว้ พบว่า ผู้ปกครองให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านความปลอดภัยของบุตรหลานในการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียน ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่ผู้ปกครองใช้ตัดสินใจเลือกใช้หรือไม่ใช้บริการรถรับส่งนักเรียน นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยที่ได้จากการสร้างแบบจำลอง ซึ่งมีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางด้วย คือ จำนวนบุตรหลานที่ศึกษาอยู่ใน โรงเรียนเดียวกัน

7.1.2 ข้อสรุปจากการสัมภาษณ์ฝ่ายบริการของโรงเรียน

จากการสัมภาษณ์ฝ่ายบริการซึ่งมีหน้าที่ดูแลด้านสวัสดิการของนักเรียนของโรงเรียนทั้ง 9 แห่ง ทั้งที่มีรถรับส่งนักเรียนเองและไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- โรงเรียนที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการอยู่แล้ว

จากการสัมภาษณ์ พบว่า โรงเรียน ที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการทุกโรงเรียนต้องดำเนินการจัดสรรงบประมาณเพื่อนำมาจัดบริการเองทั้งหมด ซึ่งไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากหน่วยงานอื่นๆแต่อย่างใด ซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญเนื่องจากการให้บริการรถรับส่งนักเรียนนั้น ไม่ได้ผลกำไรจากการประกอบการอยู่แล้ว ทั้ง นี้ ทางโรงเรียนจำเป็นต้องจัดบริการเพื่อให้เป็นสวัสดิการแก่นักเรียนที่ผู้ปกครองไม่สะดวกเดินทางมารับส่งนักเรียนด้วยตนเอง

- โรงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียน

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ทางโรงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ โดยส่วนใหญ่มีผู้ประกอบการภายนอกนำรถมาให้บริการ โดยไม่ได้รับอนุญาตและอยู่นอกเหนือความรับผิดชอบของโรงเรียน ซึ่งปัญหาที่สำคัญที่ทางโรงเรียนไม่สามารถจัดบริการเองได้ เนื่องจาก การจัดการให้ได้มาตรฐาน ต้องใช้งบประมาณค่อนข้างสูง ซึ่งทางโรงเรียนไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากหน่วยงานภาครัฐเช่นกัน และโ รงเรียนที่ไม่มีรถรับส่งนักเรียนส่วนใหญ่เป็นโรงเรียนในสังกัดกรุงเทพมหานคร ซึ่งทางโรงเรียนไม่มีการเก็บค่าบำรุงโรงเรียนจากผู้ปกครอง และค่าธรรมเนียมการศึกษาค่อนข้างต่ำอยู่แล้ว อาจทำให้การจัดสรรงบประมาณจากงานด้านอื่นๆเพื่อนำมาใช้ในการจัดบริการรถรับส่งนักเรียนทำได้ยาก จึงไม่สามารถจัดบริการเองได้

7.1.3 ผลการวิเคราะห์แบบสอบถาม

จากการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการสัมภาษณ์ฝ่ายบริการของโรงเรียนต่างๆ ทั้งที่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการเอง และไม่มีรถรับส่งนักเรียนให้บริการ รวมทั้งเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม แจกให้แก่ผู้ปกครองนักเรียน เพื่อสอบถามความคิดเห็นและปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรับส่งนักเรียน ได้ข้อสรุปดังนี้

- ปัจจัยที่มีผลให้ผู้ปกครองไม่เลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

- ที่พักอาศัยอยู่ใกล้โรงเรียน
- ต้องการเดินทางรับส่งนักเรียนด้วยตนเอง
- กังวลเรื่องอุบัติเหตุ

โดยปัจจัยทั้งสองประการแรกนี้ เป็นปัจจัยที่มีผู้เลือกตอบเป็นมากที่สุด ซึ่งอาจมีผลมาจากสภาพสังคมและวัฒนธรรมการเลี้ยงดู ที่ผู้ปกครองต้องการดูแลบุตรหลานอย่างใกล้ชิดด้วย ส่วนปัจจัยที่มีอันดับรองลงมา คือ ผู้ปกครองกังวลเรื่องอุบัติเหตุ ซึ่งปัจจัยข้อนี้ อาจนำมาเป็นจุดเริ่มต้นในการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน เพื่อให้ผู้ปกครองมีความมั่นใจ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ผู้ปกครองจะให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยเช่นเดียวกับงานวิจัยในต่างประเทศที่ได้กล่าวมาแล้ว จึงอาจนำแนวทางการจัดบริการของต่างประเทศมาประยุกต์ ใช้ให้เหมาะสมกับประเทศไทย เพื่อให้รถรับส่งนักเรียนได้รับการตอบรับจากผู้ปกครองเช่นเดียวกัน

- ปัจจัยที่มีผลให้ผู้ปกครองมีแนวโน้มจะใช้รถรับส่งนักเรียนมากกว่าวิธีอื่นๆ

- อาชีพของผู้ปกครองที่ประกอบธุรกิจส่วนตัวและลูกจ้างเอกชน
- ผู้ปกครองที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนสูง
- ผู้ปกครองมีบุตรหลานมากกว่า 1 คน ศึกษาอยู่ในโรงเรียนเดียวกัน
- จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลของครัวเรือน

ปัจจัยทั้ง 4 ปัจจัยนี้ ได้จากการสร้างแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทาง โดยนำแบบสอบถามทั้งหมดจำนวน 419 ชุด มาวิเคราะห์ ซึ่งชี้ให้เห็นปัจจัยโดยรวมที่เป็นลักษณะทางกายภาพที่ส่งผลต่อการเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

7.2 ข้อเสนอแนะ

หลังจากทบทวนงานวิจัยที่ผ่านมาและวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์แล้ว ได้นำเสนอแก่หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ได้แก่ กระทรวงศึกษาธิการ กรมการขนส่งทางบก สำนักการศึกษากรุงเทพมหานคร ซึ่งได้ข้อสรุปว่า แนวทางที่สำคัญในการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียน ควรเริ่มจากการรณรงค์ให้ทุกฝ่ายเห็นความสำคัญของการเดินทางโดยรถรับส่งนักเรียน ซึ่งสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนได้ รวมทั้งเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความปลอดภัยค่อนข้างสูง โดยหากทุกฝ่ายร่วมมือกันและเห็นความสำคัญของการเดินทางโดยใช้รถรับส่งนักเรียนแล้ว หน่วยงานภาครัฐจึงจะสามารถจัดสรรงบประมาณให้แก่โรงเรียนเพื่อนำไปให้จัดบริการรถรับส่งนักเรียน เพื่อรองรับความต้องการใช้บริการของผู้ปกครองที่เริ่มตระหนักและเห็นความสำคัญของรถรับส่งนักเรียน ทั้งนี้ การจัดสรรงบประมาณต้องเป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสม เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

7.3 แนวทางการวิจัยในขั้นต่อไป

สำหรับแนวทางการวิจัยในขั้นต่อไปที่เกี่ยวข้องกับบริการรถรับส่งนักเรียนนั้น อาจทำได้ โดยการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากโรงเรียนในพื้นที่เขตอื่นๆ ในกรุงเทพมหานคร หรือทำการวิจัยในพื้นที่ต่างจังหวัด เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่ต่างกันของแต่ละพื้นที่ได้ นอกจากนี้ ยังอาจเพิ่มตัวแปรบางอย่างที่อาจมีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถรับส่งนักเรียน เพื่อศึกษาหาสาเหตุในเชิงลึกต่อไป ซึ่งในการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้เก็บรวบรวมไว้นั้น อาจใช้การวิเคราะห์โดยวิธีทางสถิติอื่นๆ ที่อาจมีผลทำให้ได้ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจของผู้ปกครองเปลี่ยนไปได้ สำหรับการเก็บข้อมูลนั้น อาจนำมาวิเคราะห์เป็นดัชนีชี้วัดการให้ บริการของโรงเรียนแต่ละแห่ง ซึ่งจะแตกต่างกันไปตามความพึงพอใจของผู้ปกครอง โดยแนวทางการวิจัยที่ได้เสนอแนะไว้ข้างต้นนี้ มีจุดประสงค์ที่สำคัญในทางเดียวกัน คือ ต้องการหาแนวทางการเพิ่มการใช้รถรับส่งนักเรียนให้มากยิ่งขึ้น

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กรมการขนส่งทางบก .ม.บ.ป. ความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน เริ่มได้ที่ตัวคุณผ่านสวัสดิภาพการขนส่งสำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย กรมการขนส่งทางบก กรุงเทพฯ.

กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ .2550. โครงการปฏิบัติงานด้านวิชาการเพื่อศึกษาสาเหตุและแนวทางป้องกันอุบัติเหตุรถรับส่งนักเรียนและถอดบทเรียนรูปแบบการจัดบริการรถรับส่งนักเรียน สำนักกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) กรุงเทพฯ.

เปรมวดี คฤหเดช และคณะ.2547. โครงการความปลอดภัยในการเดินทางไปกลับโรงเรียนด้วยรถรับส่งนักเรียนในกรุงเทพมหานคร เครือข่ายวิจัยสุขภาพ ส กว. โดยมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย กรุงเทพฯ.

ศูนย์วิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน .2551. 22 ปี ‘รถโรงเรียน’ ความพยายามที่ยังไม่สำเร็จ [ออนไลน์] แหล่งที่มา : <http://www.roadsafetythai.org> (23/09/52)

สุรพงษ์ เมี้ยนมิตร และคณะ.ม.บ.ป. โครงการปฏิบัติงานด้านวิชาการเพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถรับส่งนักเรียนและจัดทำร่างกฎระเบียบรถรับส่งนักเรียนที่ปลอดภัยและมีความเหมาะสมกับบริบทของประเทศ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรุงเทพฯ.

อนันต์ มโนมัยพิบูลย์.2550. โครงการความปลอดภัยในกา รเดินทางไปกลับโรงเรียนด้วยรถรับส่งนักเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร : วิธีการเดินทางไปกลับโรงเรียนของนักเรียน วชิรเวชสาร 51, 2 (พฤษภาคม-สิงหาคม 2550):121-128

ภาษาอังกฤษ

Elisabeth A, R. PNP, APRN. 1995. School Bus Safety. Issues and Controversy. J PEDIATR HEALTHCARE No.9: 145-148

Jingzhen, Y. and Corinne, P. and Gang, C. and Erin H. and Scott. F and Marizen, R. 2008. Incidence and characteristics of school bus crashes and injuries. Accident Analysis and Prevention 41: 336–341

STN Media. 2009. School Transportation News.[Online]. Available from: <http://www.stnonline.com> (30/09/52)

Tracy E. McMillan. 2006. The relative influence of urban form on a child's travel mode to school. Transportation Research Part A 41: 69–79



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แบบสอบถามผู้ปกครองเกี่ยวกับการใช้บริการรถโรงเรียน

(กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่ตรงกับความเห็นของท่าน หรือตอบคำถามในช่องว่าง)

ทางผู้วิจัย ขอขอบคุณท่านผู้ปกครองที่กรุณาใช้เวลาตอบคำถาม ความเห็นของท่านจะนำมาใช้ในการปรับปรุงนโยบายรถโรงเรียนต่อไป

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางไปกลับโรงเรียนของบุตรหลานท่าน

- ท่านมีบุตรหลานที่ศึกษาที่นี่ เป็นชาย..... คน เรียนอยู่ชั้น..... เป็นหญิง..... คน เรียนอยู่ชั้น.....
- บ้านที่นักเรียนพักอาศัยอยู่ในแขวง.....เขต..... รหัสไปรษณีย์.....
- บ้านของนักเรียน อยู่ห่างจากโรงเรียนประมาณ.....กม. (หรือถ้าไปรถแท็กซี่จากบ้านโดยตรงใช้เวลาประมาณ.....นาที)
- นักเรียนของท่านเดินทางจากบ้านไปโรงเรียน ในตอนเช้าวันเรียนปกติโดยวิธีใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

<input type="checkbox"/> เดิน	<input type="checkbox"/> รถโรงเรียน	<input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนบุคคล	<input type="checkbox"/> รถประจำทางสมท.	<input type="checkbox"/> รถตู้
<input type="checkbox"/> รถสองแถว	<input type="checkbox"/> จักรยานยนต์รับจ้าง	<input type="checkbox"/> รถไฟฟ้ามหานคร/ใต้ดิน	<input type="checkbox"/> เรือโดยสาร	<input type="checkbox"/> อื่นๆ คือ.....

 เวลาที่ใช้เดินทางประมาณ..... ชั่วโมง..... นาที เสียค่าใช้จ่ายรวม.....บาท/เที่ยว
- นักเรียนของท่านเดินทางกลับจากโรงเรียนไปบ้าน ในตอนเย็น โดยวิธีใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

<input type="checkbox"/> เดิน	<input type="checkbox"/> รถโรงเรียน	<input type="checkbox"/> รถยนต์ส่วนบุคคล	<input type="checkbox"/> รถประจำทางสมท.	<input type="checkbox"/> รถตู้
<input type="checkbox"/> รถสองแถว	<input type="checkbox"/> จักรยานยนต์รับจ้าง	<input type="checkbox"/> รถไฟฟ้ามหานคร/ใต้ดิน	<input type="checkbox"/> เรือ	<input type="checkbox"/> อื่นๆ คือ.....

 เวลาที่ใช้เดินทางประมาณ..... ชั่วโมง..... นาที เสียค่าใช้จ่ายรวม.....บาท

ตอนที่ 2 สำหรับท่านที่ให้นักเรียนใช้บริการรถโรงเรียนตอนนี้ (ถ้าไม่ใช้ กรุณาข้ามไปตอนที่ 3 หน้าถัดไป)

- สาเหตุสำคัญ 3 อันดับแรกที่ท่านเลือกใช้บริการรถโรงเรียนคือ (เรียงจากลำดับ 1 สำคัญมากที่สุด ไปถึง 3)

.....ไม่สะดวกรับส่งด้วยตนเอง	.....ความปลอดภัย	.....ตรงเวลา	.....ประหยัดค่าใช้จ่าย
.....ประหยัดเวลาของผู้ปกครอง	.....นักเรียนไม่ต้องคอยดอนเด็ก	.....หาที่จอดรถลำบาก	.....อื่นๆคือ.....
- นักเรียนของท่านใช้รถโรงเรียน ทั้งไปและกลับ เฉพาะมาโรงเรียนเท่านั้น เฉพาะกลับบ้านเท่านั้น
- นักเรียนของท่าน ขึ้นลงรถโรงเรียนจาก บ้านโดยตรง สถานที่ทำงานของท่าน จุดอื่นๆคือ.....
- ท่านต้องเสียค่าบริการรถโรงเรียน เฉลี่ยประมาณ..... บาท/เดือน
- ปัจจัยต่อไปนี้มีความสำคัญต่อการเลือกใช้บริการรถโรงเรียนของท่านเพียงใด (เรียงลำดับ 1 สำคัญมากที่สุด → 6 สำคัญน้อยที่สุด)

.....ราคาค่าบริการรถโรงเรียนเหมาะสม	.....การดูแลของครูประจำรถ	.....ความตรงเวลาคอนมารับส่ง
.....มาตรฐานรถเป็นไปตามกฎหมาย	.....เส้นทางและการมารับส่งนักเรียนถึงบ้าน	.....มารยาทของคนขับและการขับขี่
- ท่านพอใจต่อการให้บริการรถโรงเรียนของโรงเรียนในระดับ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด
- ปัญหาสำคัญ 3 อันดับแรกที่ท่านพบจากการใช้บริการรถโรงเรียนในปัจจุบันคือ (เรียงจากลำดับ 1 สำคัญมากที่สุด ไปถึง 3)

.....ราคาค่าบริการรถโรงเรียนค่อนข้างสูง	.....ครูดูแลไม่ทั่วถึง	.....ไม่ตรงต่อเวลา	.....ห่วงเรื่องอุบัติเหตุขณะขับ
.....รถโรงเรียนสภาพค่อนข้างเก่า	.....จุดจอดรับส่งอยู่ไกล	.....อื่นๆคือ.....	
- ท่านให้นักเรียนของท่านใช้บริการรถโรงเรียนมาแล้ว เป็นเวลา..... ปี และคาดว่าจะให้ใช้ต่ออีก..... ปี

สำหรับผู้วิจัยโรงเรียน..... ห้อง..... ชุดที่.....

หน้า 1 จาก 2

**ตอนที่ 3** สำหรับท่านที่ไม่ใช้บริการรถโรงเรียนตอนนี้ (ถ้าใช้ กรุณาข้ามไปตอนที่ 4)14. สาเหตุสำคัญ อันดับแรกที่ท่านไม่ใช้บริการรถโรงเรียน คือ (เรียงจากลำดับ 1 สำคัญมากที่สุด ไปถึง 3)

-บ้านอยู่ใกล้โรงเรียน ต้องการปรับส่งนักเรียนด้วยตนเอง ค่ารถโรงเรียนค่อนข้างแพง
ไม่มีเส้นทางรถโรงเรียนผ่าน กังวลเรื่องความปลอดภัยและอุบัติเหตุ นักเรียนไม่ค่อยตรงเวลา
นักเรียนต้องการเดินทางเอง รถโรงเรียนเต็มแล้ว จองไม่ทันไม่ได้ อื่นๆคือ.....

15. หากมีการเปลี่ยนแปลงในข้อใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) ท่านจึงจะสนใจให้นักเรียนใช้บริการรถโรงเรียน

- ลดราคาค่าบริการรถโรงเรียน ให้ครูดูแลอย่างทั่วถึง มีการอบรมตรวจสอบพนักงานคนขับอย่างต่อเนื่อง
 ปรับปรุงสภาพรถ/ซื้อรถใหม่มาใช้ ปรับเส้นทางให้ผ่านบ้าน อื่นๆคือ.....

16. ท่านไปปรับส่งนักเรียนด้วยตนเองหรือไม่ ไปทั้งขาไปและกลับ (ตอบข้อ 16 ต่อไป)

- ไปเฉพาะขาไป (ตอบข้อ 16 ต่อไป)
 ไปเฉพาะขากลับ (ตอบข้อ 16 ต่อไป)
 ให้นักเรียนเดินทางเอง (กรุณาข้ามไปตอนที่ 4)

17. การเดินทางรับส่งนักเรียนของท่านคือ เดินทางจากโรงเรียนไปที่ทำงานต่อ หรือกลับจากที่ทำงานมารับ โดยข้ามไปรับส่ง.....นาที่

- เดินทางออกจากบ้านและกลับบ้านหลังรับส่งเสร็จโดยใช้เวลา.....นาที่

18. ปัญหาสำคัญ อันดับแรกที่ท่านพบเมื่อต้องเดินทางรับส่งนักเรียนด้วยตนเอง คือ (เรียงจากลำดับ 1 สำคัญมากที่สุด ไปถึง 3)

-เสียค่าใช้จ่ายสูง สิ้นเปลืองเวลาเดินทาง หาที่จอดรถยาก
นักเรียนต้องรอที่โรงเรียนนาน เวลาเลิกทำงานไม่แน่นอนในแต่ละวัน อื่นๆคือ.....

ตอนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับท่านผู้ปกครอง

19. ท่านมีอายุ.....ปี มีบุตรทั้งสิ้น.....คน ศึกษาที่โรงเรียนแห่งนี้.....คน

20. ท่านมีความสัมพันธ์กับนักเรียน คือเป็น บิดา มารดา ปู่ย่าตายาย ญาติพี่น้อง อื่นๆคือ.....21. อาชีพของท่าน คือ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ รับจ้าง ลูกจ้างเอกชน ค้าขายทั่วไป
 เกษตรกรรม ธุรกิจส่วนตัว แม่บ้าน/พ่อบ้าน อื่นๆ คือ.....22. การศึกษาสูงสุดของท่าน ประถม มัธยมปวช. ปริญญาตรี/ปวส. สูงกว่าปริญญาตรี

22. รายได้เฉลี่ยของครอบครัวท่านรวมกันต่อเดือน

- ต่ำกว่า 10,000 บาท 10,000 - 20,000 บาท 20,001-30,000 บาท 30,001- 40,000 บาท
 40,000 - 50,000 บาท 50,001-75,000 บาท 75,001- 100,000 บาท มากกว่า 100,000 บาท

23. ข้อเสนอแนะอื่นๆ ของท่านเกี่ยวกับรถโรงเรียน

(หากท่านมีคำถามเกี่ยวกับแบบสอบถามฉบับนี้ กรุณาติดต่อมาที่ศูนย์จรรยา โทร. 080-440-3970)

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวอัจฉรา ลิมมณฑล เป็นบุตรของ นายชุมพล ลิมมณฑล และ นางสุภาพร ดันธเนศ มีพี่น้อง 5 คน เกิดเมื่อวันที่ 12 เมษายน พ.ศ. 2529 ณ โรงพยาบาลยศเส จังหวัดกรุงเทพมหานคร ได้สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา และสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2550 จากนั้นได้เข้าศึกษาต่อในหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่งและจราจร ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2551

ขณะศึกษาอยู่ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บทความของผู้เขียนวิทยานิพนธ์ได้ถูกตีพิมพ์ในเอกสารรวมการประชุมวิชาการ “TSTS International Conference” ครั้งที่ 1 ดังนี้

ACHARA LIMMONTHOL, JITTICHAIRUDJANAKANOKNAD. 2552. FACTOR FACTORS INFLUENCING PARENTAL DECISION REGARDING SCHOOL BUS IN BANGKOK. PROCEEDINGS OF the 1st TSTS International Conference “THE FUTURE OF HUMAN MOBILITY”. Phuket.

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย