



## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1-7 ที่ผ่านมาได้เกิดการนำทรัพยากรธรรมชาติ ที่อุดมสมบูรณ์และความได้เปรียบด้านแรงงานราคาถูกของประเทศ มาใช้สนับสนุนการพัฒนาประเทศ และขยายฐานการผลิต ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีการขยายตัวในอัตราสูง หากการเติบโตดังกล่าวนอกจากจะต้องแลกด้วยทรัพยากรธรรมชาติที่ร่อยหรอ และเสื่อมโทรมลงไปมากแล้ว ยังต้องพึ่งพาทุนเทคโนโลยี และตลาดจากต่างประเทศ ในขณะที่มีข้อจำกัดทั้งในด้านการพัฒนาศักยภาพคน การเสริมสร้างฐานทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และการบริหารจัดการ พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ส่งผลต่อคุณภาพและประสิทธิ ภาพโดยรวมของการพัฒนาประเทศ ชี้ความสามารถในการแข่งขันของประเทศเกิดปัญหาความขัดแย้งในสังคมจากความเหลื่อมล้ำของรายได้ และการแย่งชิงทรัพยากรธรรมชาติมากขึ้น แม้การพัฒนาเศรษฐกิจจะบรรลุ ผลตามความมุ่งหมาย แต่ได้นำไปสู่ผลการพัฒนาที่ไม่พึงปรารถนาทางด้านสังคม และการพัฒนานั้นอาจจะไม่ยั่งยืน เพราะคนในสังคมส่วนใหญ่ยังไม่ได้รับผลประโยชน์จากกระบวนการพัฒนาที่ต่อเนื่องกันมายาวนาน เนื่องจากการพัฒนาประเทศในระยะที่ผ่านมา มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจโดยใช้คนเป็นเครื่องมือหรือปัจจัยในการผลิตเพื่อสนองความต้องการ การพัฒนาให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยไม่ได้คำนึงถึงคุณค่าของความเป็นมนุษย์ และการพัฒนาศักยภาพของคนให้มีความรู้ความสามารถ มีทักษะในการประกอบอาชีพ และสามารถปรับตัวให้อยู่ในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้นแม้ว่าประเทศไทยจะประสบความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจเป็นอย่างดี แต่ผลของการพัฒนาได้ก่อให้เกิดปัญหาที่สำคัญหลายประการ โดยเฉพาะปัญหาการกระจายรายได้ ปัญหาความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ และปัญหาด้านความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนไทยและการพัฒนาประเทศในระยะยาว

ดังนั้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฉบับต่อมา จึงได้ปรับเปลี่ยนกระบวนการทัศนการพัฒนาใหม่ โดยหันมาให้ความสำคัญกับการพัฒนาคน ทั้งในฐานะผู้มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนา และผู้ได้รับประโยชน์หรือผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนา จึงมุ่งเน้นการพัฒนาแบบองค์รวมที่มี "คนเป็นศูนย์กลาง การพัฒนา" และมีกระบวนการพัฒนาที่บูรณา

การทุกด้านให้เชื่อมโยงกัน ส่วนการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นเครื่องมือในการพัฒนาคนให้มีความสุข และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ได้ปรับแนวคิดจากการเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นจุดมุ่งหมายหลักของการพัฒนาแต่เพียงอย่างเดียว มาเป็นการเน้น "คน" เป็นศูนย์กลางของการพัฒนา เพราะคนเป็นปัจจัยชี้ขาดความสำเร็จของการพัฒนาในทุกเรื่อง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพของคน เพื่อให้สามารถเข้ามามีส่วนร่วมและรับผลประโยชน์จากการพัฒนาได้อย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้ ทุกกระทรวงได้กำหนดจุดมุ่งหมายของการพัฒนาเดียวกัน คือ การเพิ่มศักยภาพของคนและการพัฒนาสังคมให้ส่งเสริม และสนับสนุนต่อการพัฒนาคน

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๙ จึงเป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ชี้กรอบทิศทางการพัฒนาประเทศ ในระยะปานกลาง ที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ระยะยาว และมีการดำเนินการต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๘ ในด้านแนวคิดที่ยึด "คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา" ในทุกมิติอย่างเป็นองค์รวม และให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่สมดุล ทั้งด้านตัวคน สังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างระบบบริหารจัดการภายในที่ดีให้เกิดขึ้นในทุกระดับ อันจะทำให้เกิดการพัฒนายั่งยืนที่มี "คน" เป็นศูนย์กลางได้อย่างแท้จริง โดยมีแนวทางในการพัฒนาคน คือ การพัฒนาคนให้มีคุณภาพและรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง โดยพัฒนาให้ประชาชนสามารถสร้างเสริมสุขภาพด้วยตนเองภายใต้ระบบสุขภาพที่มีความหลากหลายเป็นองค์รวม มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและเป็นธรรม มีการปฏิรูปการศึกษา การเรียนรู้ตลอดชีวิต การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะที่ทำให้คนไทยทุกคนได้รับการพัฒนาอย่างสมดุลทั้งด้านคุณธรรม วิชาการ คุณภาพและมาตรฐานฝีมือแรงงาน รวมทั้งตระหนักในความสำคัญที่จะพัฒนาตนเองให้เต็มตามศักยภาพ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

การพัฒนาศักยภาพของคนที่พึงปรารถนา จะต้องพัฒนาให้คนทุกคนได้รับการพัฒนาตามศักยภาพอย่างเต็มที่ทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ ปัญญาและทักษะฝีมือ เพื่อให้คนเป็นคนดี มีคุณธรรม มีสุขภาพพลานามัยที่ดี และมีส่วนร่วมในการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนมีจิตสำนึกและมีบทบาทในการดูแลอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมที่ดีงาม ทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาประเทศไทยมีความสมดุลยั่งยืนบนพื้นฐานของความเป็นไทย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นอกจากจะให้ความสำคัญในเรื่องการพัฒนาคนแล้ว ยังกล่าวถึงปัญหาจรรยา เนื่องจากปัญหาการจรรยา ถูกจัดได้ว่าเป็น ปัญหาของสังคม ที่มีความสำคัญ และนับวันก็ยิ่งเพิ่มความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งเกิดจากความเจริญของวัตถุและวิทยาการสมัยใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองที่สำคัญทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศซึ่งความ

เจริญของวัดนี้ เริ่มมีมาตั้งแต่การผลิตกระดาษไอน้ำ เป็นการผลิตเครื่องจักรที่ทันสมัย จากการใช้ ถ่านหิน เปลี่ยนมาใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงในปัจจุบัน และจำนวนรถที่ได้เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ได้แพร่กระจายของชาติตะวันตกมาสู่ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก และทำให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้นมา (อรรถพร สุริยเลิศ ,2539)

นับตั้งแต่ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-พ.ศ.2539) มีการกล่าวถึงปัญหาจราจร

1. ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 หน่วยงานของรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรและขนส่ง ได้กำหนดวงเงินลงทุน เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการแก้ปัญหาจราจร ใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล รวม 178 โครงการ วงเงินลงทุน 416,432 ล้านบาท

2. สัดส่วนการลงทุนของ โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล ของ หน่วยงานต่าง ๆ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 เป็นการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 34.4 การลงทุนเพื่อพัฒนาระบบทางด่วน คิดเป็นร้อยละ 33.6 และระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน และการจัดการจราจร คิดเป็นร้อยละ 30.7 และ 1.3 ตามลำดับ

3. โครงการการลงทุน เพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรใน กรุงเทพฯและปริมณฑล ส่วนใหญ่ มุ่งเน้นด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบรถไฟฟ้าเป็นสำคัญ ทั้งนี้ เพราะต้องการสร้างทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพให้ประชาชนอีกครั้ง โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในอนาคต เป็นตัวชี้้นำในการพัฒนา กรุงเทพฯ และปริมณฑล ในระยะยาว

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เดิมเป็นเพียงปัญหาระบบท้องถิ่น ที่ได้มีการดำเนินการแก้ไขอย่างจริงจังมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2509 ปัจจุบัน ปัญหาการจราจรยังคงเป็นปัญหาเรื้อรัง และเพิ่มความรุนแรง มากกว่าเดิม จนกลายเป็นปัญหาระดับชาติ ทั้งนี้เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ทุกปี เช่น ในปี พ.ศ.2534 มีจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครทั้งสิ้น 2,002,158 คัน และต่อมาปี พ.ศ.2535 ก็เพิ่มขึ้นเป็น 2,373,288 คัน ภายในระยะเวลา 1 ปี จำนวนรถยนต์ทุกประเภทในกรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 12.34 ในขณะที่ พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานคร มีทั้งสิ้น 38.5 ตร.กม.หากนำรถยนต์มาจอดในพื้นที่ถนนจะมีอัตราเฉลี่ยประมาณ 61,643.คัน/ตร.กม. อาจกล่าวได้ว่า การเพิ่มจำนวนของรถยนต์ เป็นผลมาจาก การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร เป็นจำนวนมาก ด้วยเป็นแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ จึงทำให้ความต้องการในการเดินทางมีปริมาณสูง แต่โครงสร้างทางกายภาพ ที่เป็นองค์ประกอบที่ จะรองรับการเดินทาง เช่น ถนนหนทาง สถานีขนส่ง บริการขนส่งสาธารณะ ที่มีไม่เพียงพอ ประกอบกับแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ มักจะตั้งอยู่บริเวณกลางใจเมือง ดังจะพบว่า ประชากรต่าง

มุ่งสู่แหล่งงาน ณ ท่าเลที่ตั้งเดียวกัน( สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก สำนัก  
นายกรัฐมนตรี,2536 น.2)

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครเต็มไปด้วยความสับสนวุ่นวาย การจราจรติดขัด เกิด  
จากองค์ประกอบ หลายอย่าง เช่น ขาดการวางผังเมืองที่ดี การเพิ่มขึ้นของประชากร การที่มีพื้นผิว  
จราจรไม่เพียงพอ ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และพฤติกรรมของผู้ใช้  
รถใช้ถนน ซึ่งเป็นสาเหตุของปัญหาที่เกี่ยวกับสภาพการจราจร

ดังนั้นจะเห็นว่า พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรโดยตรง เนื่องจาก  
ความรีบเร่ง ทำให้เกิดความเห็นแก่ตัว เพื่อให้ตัวเองเดินทางได้เร็วขึ้น ผู้มีอภิสิทธิ์เมื่อกระทำ  
ความผิดก็มักจะทำให้คนอื่นคอยช่วยเหลือ และผู้ใช้ถนนบางคนไม่ทราบเส้นทางและไม่ทราบ  
กฎหมายจราจร หรือทราบกฎหมายจราจรแล้วแต่ไม่ยอมปฏิบัติตาม มักจะกระทำการฝ่าฝืนอยู่เป็น  
ประจำ เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เดินรถผิดช่องทาง วางสินค้ากีด  
ขวาง หาบเร่ แผงลอย และคนเดินเท้า เป็นต้น ล้วนทำให้เกิดปัญหาการจราจรทั้งสิ้น ซึ่งพฤติกรรม  
ของผู้ใช้รถใช้ถนนดังกล่าว เกิดมาจากสาเหตุใดและจะหาทางแก้ปัญหาทั้งนี้กันอย่างไร  
เพราะหากเราทราบเหตุผลที่แท้จริงแล้วก็จะหาทางป้องกันการฝ่าฝืน และลงโทษผู้กระทำความผิด  
อย่างเฉียบขาด รวดเร็วและจะต้องกระทำการอย่างต่อเนื่องต่อไป

เมื่อปัญหาจราจรดังกล่าว การเดินทางโดยใช้รถโดยสารประจำทางในบางช่วงเวลา ไม่  
สะดวกสบายและล่าช้า รถรับจ้างสาธารณะหรือแท็กซี่ จึงเข้ามามีบทบาทสำคัญในการรับส่ง  
ผู้โดยสารซึ่งเมื่อมีธุรกิจเร่งด่วน และต้องการความสะดวกสบายโดยไม่ต้องไปเบียดเสียดกับผู้อื่น  
บริการรวดเร็ว และมีอัตราค่าบริการที่ไม่สูงนัก

ดังจะเห็นได้จากมีผู้ขอจดทะเบียนรถแท็กซี่ มากกว่า60,000ราย ซึ่งมีอยู่ 2 ประเภท คือ ที่  
จดทะเบียนเป็นนิติบุคคล กับที่จดทะเบียนรถยนต์นั่งบุคคล (สีเขียว-เหลือง) ที่เป็นแท็กซี่ส่วนบุคคล  
เจ้าของจะต้องเป็นผู้ขอขับเอง ส่วนรถแท็กซี่สีอื่นๆ เป็นแท็กซี่ของนิติบุคคล การที่เราเห็นรถแท็กซี่  
อยู่เป็นจำนวนมาก เนื่องมาจากไม่มีการจำกัดปริมาณรถแท็กซี่ เป็นนโยบายเสรี ถ้ามีคุณสมบัติ  
ครบถ้วน ก็จะได้รับอนุญาต และต้องนำรถที่ได้รับอนุญาตมาวิ่งรับจ้าง ภายใน 180วัน มีผู้มาขอจด  
ทะเบียนมากกว่า 60,000ราย ที่ได้รับอนุญาตให้วิ่งแล้วมีมากกว่า20,000คัน จากจำนวนแท็กซี่ที่มี  
อยู่เดิม13,000.คัน ซึ่งรถแท็กซี่แบบเก่า มีผู้ขับออกมารับจ้างน้อยลง เนื่องจากผู้แท็กซี่รุ่นใหม่  
เรียกว่า "รถแท็กซี่มิเตอร์ "ไม่ได้ ในระยะแรก ๆ รถแท็กซี่มิเตอร์มีรายได้ค่อนข้างจะดีมาก เนื่องจาก  
จำนวนรถที่ได้รับอนุญาตยังมีไม่มากนัก ต่อมาเมื่อมีจำนวนรถเพิ่มมากขึ้น การแข่งขันมีมากขึ้น ก็  
มีปัญหาด่าง ๆ เกิดขึ้นตามมา จากที่เคยพบปัญหาคนขับรถแท็กซี่มิเตอร์ ไม่ยอมไปส่งในระยะ  
ทางไกล ๆ ก็มีปัญหาลใหม่เกิดขึ้นคือมิเตอร์ถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลง ทำให้เสียเงินค่าโดยสารมากกว่าที่  
กำหนด หรือที่เรียกว่าถูกโกงมิเตอร์ ในระยะหลังแท็กซี่ได้เข้ามามีบทบาทอย่างมากกับขนส่ง



สาธารณะคือ บางคนมีปัญหาเรื่องที่จอดรถในที่ทำงาน เนื่องจากพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ กับจำนวนรถ ทำให้หันมาใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ เนื่องจากสะดวกและไม่ต้องมีปัญหากับเรื่องที่จอดรถ

กรมการขนส่งทางบก พยายามจะทำให้รถแท็กซี่เตอร์ มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น เช่น ที่จอดรถผู้โดยสาร โดยร่วมมือกับทางกรุงเทพมหานคร จัดหาที่จอดรถ เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจร จัดให้มีวิทยุสื่อสาร เป็นต้น ส่วนเรื่องมารยาทของผู้ขับรถแท็กซี่ กรมการขนส่งทางบก โดยกองสวัสดิการขนส่ง ก็กำลังเร่งแก้ไขปัญหาเรื่องนี้ เป็นที่เข้าใจกันอยู่แล้วว่า เวลาเรียกแท็กซี่มิเตอร์ แทนที่จะเข้าไปนั่งแล้วออกรถไปเลย กลับต้องมาตกลงเรื่องสถานที่ ๆ จะไป ค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้น เมื่อไปส่งในที่ไกล ๆ ถ้าตกลงกันไม่ได้ ก็จะบอกว่า ไปไม่ได้เนื่องจากต้องไปส่งรถทั้ง ๆ ที่บางคนก็เป็นรถแท็กซี่มิเตอร์ส่วนบุคคล ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้มีอยู่ค่อนข้างสูงพอสมควร ก็คงต้องหาวิธีการที่จะทำให้ผู้โดยสาร ได้รับความเป็นธรรมมากกว่าในปัจจุบันนี้ (อรรถพร สุริยเลิศ, 2539)

นับตั้งแต่ กระทรวงคมนาคม ได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวงฉบับที่ 18, 2537.) เรื่อง การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานครพบว่า (กรมการขนส่งทางบก 2539) มีผู้มายื่นขอจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร มีการจดทะเบียนรถไปแล้ว จำนวน 46,880 คัน ในปัจจุบันจำนวนของคนขับรถแท็กซี่ มีเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากสถิติของกรมการขนส่งทางบกวันที่ 31 เมษายน 2548 ระบุว่า มีจำนวนของรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนทั้งสิ้นประมาณ 81,769 คัน แบ่งเป็นแท็กซี่ส่วนบุคคล หรือ สีเขียวเหลือง ประมาณ 37,200 คัน และเป็นรถแท็กซี่นิติบุคคล ประมาณ 44,596 คัน และสถิติจำนวนใบอนุญาตขับรถรับจ้างสาธารณะ (ในเขตกรุงเทพ) ในปี 2546 มีจำนวน 168,788 ฉบับ เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 มีจำนวน 153,566 ฉบับ (ที่มา กรมการขนส่งทางบก) จากสถิติจะเห็นได้ว่าในช่วงดังกล่าวมีผู้สอบใบขับขี่รถสาธารณะ เพิ่มขึ้นกว่า 15,000 คน ซึ่งมากกว่ารถโดยสารประจำทางเสียอีก โดยแท็กซี่ เหล่านี้ จะวิ่งอยู่บนถนนท้องถนนตลอดแม้จะไม่มีผู้โดยสาร

เหตุผลที่ทำให้ประชาชนสนใจเข้ามาสอบใบขับขี่สาธารณะและจำนวนรถแท็กซี่มีจำนวนมากขึ้น สืบเนื่องจากการทำงานในภาคการขนส่งนั้นเป็นอาชีพที่อิสระ อีกทั้งนโยบายแท็กซี่เอื้ออาทรของรัฐบาล ที่เปิดโอกาสให้ประชาชนทั่วไปหรือ ผู้ที่สนใจจะประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่สามารถมีรถเป็นของตนเองได้ โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดาวน์รถ ผ่อนชำระได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำและสามารถได้กรรมสิทธิ์รถเป็นของตนเองโดยไม่ต้องใช้เงินลงทุนมากนักและอีกส่วนหนึ่งเป็นการเพิ่มจำนวนของรถแท็กซี่ที่เตรียมตัวพร้อมรับทำอากาศยานแห่งใหม่หรือทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

อาชีพขับรถแท็กซี่ เป็นอาชีพที่ค่อนข้างจะอิสระ มีเวลาการขับไม่แน่นอน ส่วนใหญ่ผู้ขับรถแท็กซี่ จะใช้ เวลาขับรถในวันหนึ่ง ๆ 1 กะ หรือประมาณ 8 ชั่วโมง ในบางครั้งก็มีการควง หรือการควงถึง 2 กะ เพื่อหารายได้ให้สูงขึ้น เนื่องจากปัจจุบันอาชีพคนขับรถแท็กซี่ มีการแข่งขันกันสูงมาก ต้องแข่งกันแย่งผู้โดยสาร การที่ผู้ขับรถแท็กซี่ต้องใช้เวลาในการขับรถบนถนนหลายชั่วโมงในวันหนึ่งๆ บวกกับต้องเจอสภาพการจราจรที่ติดขัด ทำให้บางครั้งคนขับรถแท็กซี่เหล่านี้ ต้องฝ่าฝืน กฎจราจร เช่น ความผิดฐานจอดรถในที่ห้ามจอด แขงรถในที่คับขัน เป็นต้น พฤติกรรมเหล่านั้น ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนได้ง่าย (วสันต์ วนิชพิสิฐพันธ์ ,2540)

ปัญหาสำคัญที่เห็นได้ชัดเจนสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ คือ การให้บริการผู้โดยสารที่ขาดประสิทธิภาพ แม้ว่าผู้ที่จะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จะต้องไปสอบใบขับขี่ มาตรฐานและขอใบอนุญาตขับรถรับจ้างสาธารณะกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีกฎหมายระเบียบและขั้นตอนที่เข้มงวด แต่ปัญหาการให้บริการที่ไม่มีคุณภาพก็ยังมีอยู่มาก ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่ย้ายถิ่นมาจากต่างจังหวัด แม้จะสามารถผ่านการสอบขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะได้ แต่ก็ยังขาดความเข้าใจในเรื่องการให้บริการผู้โดยสารที่ดี การเป็นผู้มีทัศนคติที่ดีในการให้บริการผู้โดยสาร และความรู้ในเรื่องต่างๆ อาทิเช่น กฎระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ไม่ว่าจะเป็น เครื่องแบบการแต่งกายที่ถูกต้อง กฎจราจร และอัตราโทษปรับ เมื่อฝ่าฝืนหรือกระทำผิด

ในอดีตที่ผ่านมา มีโครงการการศึกษาอบรมระบบโรงเรียน ที่จัดให้สำหรับคนขับรถแท็กซี่ เพื่อส่งเสริมทักษะในการประกอบอาชีพ หลายโครงการ อาทิเช่น

1. ศูนย์การศึกษาออกโรงเรียนกรุงเทพมหานคร เปิดอบรมหลักสูตรภาษาอังกฤษสำหรับแท็กซี่
2. ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร โดยกองการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จัดอบรมแท็กซี่เพื่อการท่องเที่ยว
3. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จัดอบรมภาษาอังกฤษ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
4. สำนักงานเขตดินแดง ร่วมกับเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขต จักรพงษ์ภูวนาด จัดอบรมภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารสำหรับคนขับรถแท็กซี่
5. มหาวิทยาลัยรามคำแหง จัดอบรมภาษาอังกฤษสำหรับคนขับรถแท็กซี่
6. ชมรมคนขับรถแท็กซี่ดอนเมือง จัดอบรมภาษาอังกฤษสำหรับคนขับรถแท็กซี่
7. บริษัททำอากาศยานดอนเมือง ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก จัดอบรมแท็กซี่ ในหัวข้อต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ การปฐมพยาบาลเบื้องต้น ภาษาอังกฤษเบื้องต้น เส้นทางบริการ เป็นต้น ซึ่งมีผู้สนใจเข้าร่วมรับการอบรมเป็นอย่างมาก ประมาณ 2,000 คน ซึ่งทำการอบรมไปเมื่อเดือน

มิถุนายน ถึง กรกฎาคม 2549 ที่ผ่านมา และยังมีอีกจำนวน หลายพันคนที่สนใจเข้ารับการอบรม ทั้งนี้เนื่องมาจาก การอบรมครั้งนี้เป็นการต้อนรับการเปิดสนามบินแห่งใหม่ สุวรรณภูมิ คนขับแท็กซี่ ที่ได้เข้ารับการอบรม จะได้รับสติ๊กเกอร์ ที่สามารถเข้าไปผู้โดยสารภายในสนามบินได้ โดยไม่เสีย ค่าใช้จ่าย จึงได้รับความสนใจจากคนขับรถแท็กซี่เป็นอย่างมาก

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า โปรแกรมและหลักสูตรต่างๆ ที่จัดขึ้น ให้กับคนขับรถแท็กซี่ จะเน้นในเรื่องของการใช้ภาษาอังกฤษ เพื่อการสื่อสาร เส้นทางการเดินทาง และสถานที่ท่องเที่ยว แต่ในความเป็นจริงแล้ว ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ อาจต้องการความรู้ในเรื่องที่แตกต่างออกไป ความรู้ในเรื่องต่างๆ ที่กล่าวมานั้น ยังไม่มีหน่วยงานใด หันมาให้ความสนใจ และจัดการฝึกอบรมให้กับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีเพียงแต่เป็นแผนที่ให้ไปศึกษาเองเท่านั้น และเท่าที่ผ่านมารการฝึกอบรมสำหรับคนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ จะเป็นในเรื่องของการส่งเสริมการท่องเที่ยวมากกว่า เช่น ด้านภาษาอังกฤษ และมารยาทในการบริการ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะมีหลายหน่วยงาน เข้ามามีบทบาท และส่วนเกี่ยวข้องในการ ดำเนินการจัดอบรมและจัดหลักสูตรเพื่อเสริมทักษะให้กับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ แต่ก็มักพบกับปัญหาและอุปสรรคในเรื่องต่างๆ อาทิเช่น

1. คนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ พื้นฐานการศึกษาน้อย
2. ความแตกต่างระหว่างบุคคล ในเรื่องการเรียนรู้
3. ผู้ขับแท็กซี่ไม่ให้ความสนใจและร่วมมือในการอบรมเท่าที่ควร เนื่องจากขาดรายได้และแรงจูงใจเรื่องเครื่องมือ อุปกรณ์ เอกสาร ที่จะได้รับจากการฝึกอบรม
4. ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่บางส่วนเป็นแรงงานที่ย้ายถิ่นฐานตามฤดูกาลผลผลิตทางการเกษตร ในฤดูกาลเกษตรกรรมก็จะกลับถิ่นฐาน บ้านเกิด และละทิ้งอาชีพขับรถแท็กซี่ชั่วคราว
5. เทคนิคในการฝึกอบรม ซึ่งส่วนใหญ่ใช้วิธีการบรรยาย จึงไม่สร้างความสนใจ และกระตุ้นการเรียนรู้เท่าที่ควร

จากความสำคัญดังกล่าว ได้สังเกตเห็นถึงปัญหาในการวิจัยว่า รถแท็กซี่ ที่วิ่งอยู่ในกทม. และปริมณฑล มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามขึ้นมากมาย อาทิเช่น การให้บริการที่ขาดประสิทธิภาพ การทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับ หลายหน่วยงานเข้ามามีบทบาท ในการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบให้กับคนขับรถแท็กซี่ แต่ว่ายังไม่เห็นหน่วยงานใด ที่จัดเรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ ซึ่งเป็นความรู้พื้นฐาน ที่ใช้ในการประกอบอาชีพ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อันประกอบไปด้วย เรื่องระเบียบแบบการแต่งกาย กฎข้อบังคับ และอัตราโทษปรับเมื่อกระทำผิดหรือฝ่าฝืน ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่าควรจะ นำเสนอกิจกรรมการศึกษานอกระบบ สำหรับคนขับแท็กซี่ในเรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับ เพื่อเป็นการสร้างความรู้ ความเข้าใจ ที่ถูกต้อง ในการประกอบอาชีพ ให้กับคนขับรถแท็กซี่

โดยใช้แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมของ McLaughlin เนื่องจากมีขั้นตอนต่างๆ ที่เหมาะสมกับกิจกรรมที่จัดให้สำหรับคนชั้นรถแท็กซี่ โดยเน้นทักษะที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง ประกอบด้วย การประเมินผล ก่อนและการหลังเข้าร่วมกิจกรรม เป็นการวัดความรู้และเจตคติ ของคนชั้นรถแท็กซี่ สอดคล้องกับรูปแบบการวิจัยเชิงทดลอง ขั้นตอนการวิเคราะห์ผลงาน เป็นการเรียงลำดับกิจกรรมการเรียนรู้ จากง่ายไปหายาก และมีการประเมินผลหรือวิเคราะห์ผลงาน ในทุกขั้นตอนเนื้อหา ซึ่งสอดคล้องกับพื้นฐานการเรียนรู้ของคนชั้นรถแท็กซี่ และการเลือกใช้กลยุทธ์การสอน รวมทั้งสื่อ อุปกรณ์ที่เหมาะสม ทำให้เกิดแรงจูงใจ และความน่าสนใจ ในการเรียนรู้ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ คือ สหกรณ์แท็กซี่ สุวรรณภูมิ เนื่องจากเป็นกลุ่มสหกรณ์แท็กซี่ ที่ก่อตั้ง เมื่อปี 2545 ถือเป็นกลุ่มแท็กซี่ใหม่ ยังขาดความรู้ความเข้าใจ ที่ถูกต้องเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ

### วัตถุประสงค์

1. พัฒนาและนำเสนอกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนชั้นรถแท็กซี่
2. เพื่อเปรียบเทียบความรู้ ของคนชั้นแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนชั้นรถแท็กซี่ ระหว่างก่อน และหลังเข้าร่วมโปรแกรม
3. เพื่อเปรียบเทียบความรู้และเจตคติ ของคนชั้นแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนชั้นรถแท็กซี่ ระหว่างกลุ่มทดลอง กับกลุ่มควบคุม
4. เพื่อศึกษาความพึงพอใจ ในการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนชั้นรถแท็กซี่

### สมมติฐานการวิจัย

ผู้วิจัยได้ศึกษางานวิจัย และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดังนี้

ศิริมา กิตติบัณฑิต (2544) เรื่องการพัฒนาโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ตามแนวคิดของบอยเลอร์ ในสถานฝึกอบรมเด็กหญิงบ้านปราณี พบว่าหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ผู้เรียนมีความรู้เพิ่มขึ้น และมีความพึงพอใจในโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ในระดับสูง

พรประเสริฐ เสือสี (2547) เรื่อง ผลของการจัดกิจกรรมนันทนาการ ตามทฤษฎี แอนดาโกจี เพื่อเพิ่มความเห็นคุณค่า ในตนเองของผู้สูงอายุ สถานสงเคราะห์คนชราบ้านบางแค กทม พบว่า กลุ่มทดลอง ที่เข้าร่วมกิจกรรม มีคะแนนเฉลี่ย ของการเห็นคุณค่าในตนเอง สูงกว่ากลุ่มควบคุม



ทำให้ผู้วิจัยตั้งสมมติฐานดังนี้

1. คะแนนทดสอบความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ หลังการเข้าร่วมโปรแกรม (Post-test) สูงกว่า ก่อนการเข้าร่วมโปรแกรม (Pre-test) ที่ระดับความมีนัยสำคัญ .05
2. คะแนนทดสอบความรู้ และทัศนคติ เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับแท็กซี่ ของกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุม ที่ระดับความมีนัยสำคัญ .05

#### ขอบเขตของการวิจัย

1. ประชากรในการวิจัย ได้แก่ คนขับรถแท็กซี่ จำนวน 81,769 คน ใช้สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง ได้กลุ่มตัวอย่าง คนขับรถแท็กซี่สหกรณ์สุวรรณภูมิ จำนวน 60 คน แบ่งเป็น กลุ่มทดลอง 30 คน และกลุ่มควบคุมจำนวน 30 คน
2. ในการวิจัยครั้งนี้ ศึกษา เฉพาะ เรื่องความรู้ และเจตคติ ของคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
3. ตัวแปรที่จะศึกษา
  - ตัวแปรต้น คือ กิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
  - ตัวแปรตาม คือ ผลสัมฤทธิ์ด้านความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

#### คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

คนขับรถแท็กซี่ หมายความว่า บุคคลผู้ประกอบอาชีพให้บริการในการขับรถยนต์รับจ้าง จากสถานที่หนึ่งไปยังจุดหมายปลายทาง ตามที่ผู้ว่าจ้างระบุและได้รับค่าจ้างหรือค่าบริการ ในแต่ละครั้งที่ใช้หรือให้บริการรับ-ส่งนั้น

ปริมณฑล หมายความว่า จังหวัดรอบนอกเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ นนทบุรี สมุทรปราการ ปทุมธานี

กิจกรรมการศึกษานอกระบบ หมายความว่า กิจกรรมการศึกษานอกระบบ เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ตามแนวคิดของ Paul และ Malaughlin ได้เสนอขั้นตอนในการพัฒนาโปรแกรมการจัดประสบการณ์ ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน คือ

1. การประเมินผลการเรียน (Assessment)
2. การตั้งเป้าหมายและจุดประสงค์การสอน (Setting Goal and Instructional Objective )

3. การวิเคราะห์ผลงาน (Task Analysis)
4. การเลือกและใช้กลยุทธ์ในการสอนรวมทั้งสื่ออุปกรณ์ (Selection and Use of Instructional Strategies Including Materials)
5. การประเมินผลโปรแกรม (Program Evaluation)

กฎระเบียบข้อบังคับ หมายความว่า กฎระเบียบต่างๆ ของคนขับแท็กซี่ ได้แก่ เครื่องแบบการแต่งกายที่ถูกต้อง หน้าที่และข้อปฏิบัติสำหรับคนขับรถแท็กซี่ อัตราโทษปรับในความผิดฐานฝ่าฝืน เป็นต้น

#### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. เป็นการให้ความรู้ เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
2. ได้ทราบระดับความรู้ ของคนขับรถแท็กซี่ ในเรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
3. เป็นแนวทางในการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เพื่อพัฒนาคนขับรถแท็กซี่ ในด้านอื่นๆ ต่อไป
4. รูปแบบของโปรแกรมที่สร้างขึ้น สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับ กลุ่มเป้าหมายนอกระบบกลุ่มอื่นได้