

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหาการวิจัย

แนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing หรือ Real-time ridesharing หรือ car pooling) เกิดขึ้นในต่างประเทศที่เมืองใหญ่ๆ มีปัญหาจราจร ซึ่งมีการที่คิดค้นวิธีแก้ปัญหาหลายวิธี หนึ่งในนั้นคือ Ride Sharing หรือ Dynamic Carpooling ซึ่งหมายถึงการร่วมเดินทางด้วยกัน ครั้งเดียว หรือการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกันหรือเส้นทางใกล้เคียงกันในวันเดียวกัน หรือในคืนหนึ่งก่อนหน้านั้น¹หรือหมายถึงการที่บุคคล 2 คนหรือมากกว่านั้นร่วมโดยสารไปในเส้นทางเดียวโดยไม่มีการนัดหมายกันไว้ล่วงหน้าหรือไม่มีประวัติที่เกี่ยวข้องกันมาก่อนซึ่งการร่วมเดินทางดังกล่าวนี้จะจัดขึ้นในเวลาใดก็ได้²แนวคิด Ride Sharing เริ่มต้นมาจากนโยบายจำกัดการใช้ก๊าซโซลีนในประเทศสหรัฐอเมริกาช่วงสงครามโลกครั้งที่สองที่เกิดภาวะวิกฤติทางด้านน้ำมันในปี ค.ศ.1973³

ต่อมาบริษัทขนส่งหลายแห่งในสหรัฐอเมริกาได้โฆษณาและ การรณรงค์ให้ Ride Sharing มากขึ้นด้วยเหตุผลของการช่วยลดที่ว่างของผู้โดยสาร แต่บริการดังกล่าวนี้มีลักษณะค่อนข้างไปในทางพาณิชย์เหมือนกับบริการของ Taxi มากกว่า⁴ โดยบริษัท Sidecar ในมลรัฐซานฟรานซิสโกเป็นบริษัทแรกที่ให้บริการ Ride Sharing ในปี ค.ศ.2011⁵ และในปีเดียวกันนี้เองมีบริษัทที่ดำเนินงานคล้ายกันแต่ใช้ Application ในมือถือคือบริษัท UberCab หรือชื่อ Uber ในปัจจุบัน ส่วนในยุโรปก็มีบริษัทที่ให้ บริการ Ride Sharing ด้วยเช่นกัน อาทิเช่น บริษัท Mitfahrgelegenheit ใน

¹ Amey, A., J. Attanucci, and R. Mishalani, "Real-Time' Ridesharing – The Opportunities and Challenges of Utilizing Mobile Phone Technology to Improve Rideshare Services", TRB Annual Meeting, (2011), p.3.

² Dailey, D. et al. "Seattle Smart Traveler: Final Research Report", Washington State Transportation Center, University of Washington, (Seattle, WA. Report, 1997) cited in Amey, A., J. Attanucci, and R. Mishalani, ,TRB Annual Meeting, (2011), p.3.

³ Marc Oliphant & Andrew Amey, "Dynamic Ridesharing: Carpooling Meets the Information Age", (2010), p.4.

⁴ Levofsky, Amber and Allen Greenberg, "Organized dynamic ride sharing: the potential environmental benefits and the opportunity for advance the concept", Transportation Research Board, (2001).

⁵ Carolyn, "Ride-sharing pioneer Sidecar to shut down ride, delivery service", SF Gate.

⁶ Christine Lagorio-Chafkin, "How Uber Is Going To Hire 1,000 People This Year", INC.com. (Retrieved March 19, 2017).

ประเทศเยอรมัน บริษัท BlaBlaCar ในประเทศฝรั่งเศส⁷ จากความนิยมใช้อินเทอร์เน็ตและโทรศัพท์มือถือในปัจจุบันช่วยให้การใช้ Ride Sharing มีการขยายตัวขึ้น ช่วยผู้คนในการค้นหาเส้นทางร่วมกัน ง่ายในการเข้าถึงและมีตลาดการขนส่งออนไลน์ที่น่าเชื่อถือ⁸

แม้ว่าบริการ Ride Sharing จะ ประสบผลสำเร็จในอเมริกาอย่างมาก แต่ในแง่ของกฎหมายพบว่าบริการดังกล่าวยังมีปัญหาเกี่ยวกับความถูกต้อง เช่น ผู้ขับขี่รถที่ให้ บริการ Ride Sharing ไม่มีใบขับขี่ หรือไม่มีใบอนุญาตขนส่งคนโดยสาร ซึ่งนำไปสู่การฟ้องร้องบริษัทเครือข่ายการขนส่ง (Transportation Network Company หรือ TNCs) ในหลายประเทศ เช่น ใน ประเทศออสเตรเลีย บริษัท Uber ถูกสำนักงานสรรพากรแห่งออสเตรเลียฟ้องให้ชำระภาษีสินค้าและบริการ (GST) ในประเทศอังกฤษ บริษัท Uber ถูกสมาคมผู้ขับขี่แท็กซี่รับอนุญาตแห่งลอนดอน (the Licensed Taxi Drivers Association) กล่าวหาต่อกรมการขนส่งลอนดอนว่าการคำนวณค่าโดยสารบนพื้นฐานของระยะเวลาและระยะทางของ Uber ขัดต่อสิทธิการใช้แท็กซี่มีเตอร์แต่เพียงผู้เดียวขององค์กร¹⁰ ในประเทศจีน ตำรวจจีน ได้บุกเข้าจับกุมผู้ขับขี่ซึ่งกำลังอบรมที่ดำเนินการโดย Uber ใน Chongqing, กว่างโจวและเฉิงตู¹¹ สำหรับในประเทศไทย บริษัท Uber ถูกกล่าวหาโดยกรมการขนส่งทางบกว่าการให้บริการรับส่งผู้โดยสารในลักษณะรถแท็กซี่ผ่าน Application ด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์บริการดังกล่าว ถือว่าเป็นการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ฐานใช้รถยนต์ผิดประเภทจากที่จดทะเบียนไว้ นอกจากนี้ยังมีความผิดฐานไม่ใช้มาตรค่าโดยสารตามที่ทางราชการกำหนดและผู้ขับรถไม่มีใบขับขี่สาธารณะ¹²

นอกจากนี้ ในประเด็นในกฎหมายแพ่งยังไม่มีความชัดเจนว่าบริการ Ride Sharing ระหว่างผู้ขับขี่กับผู้โดยสารจะถือว่าเป็นสัญญาจ้างทำของ สัญญาขนส่งคนโดยสาร หรือสัญญาเช่าทรัพย์สิน เนื่องจากสัญญาดังกล่าวข้างต้นนี้ถือเป็นสัญญาต่างตอบแทน ซึ่งโดยหลักกฎหมายต้องมีการจ่ายค่าตอบแทน เช่น ค่าจ้าง ค่าขนส่งหรือค่าเช่า เป็นต้น แต่บริการ Ride Sharing โดยหลักแล้วจะไม่มี

⁷ Robin Wauters, "Ride-sharing in Europe: the race between BlaBlaCar and Carpooling.com", (Retrieved March 19, 2017).

⁸ Chan, Nelson D. & Susan A. Shaheen, "Ridesharing in North America: Past, Present, and Future", Transport Reviews (2014), p.93.

⁹ Aimee Chanthadavong, "Uber challenges ATO in court over GST", ZDNet, (2015).

¹⁰ Lee, Dave; Kelion, Leo, "London black taxis plan congestion chaos to block Uber", BBC News Online (2014).(Retrieved March 19, 2017).

¹¹ Adrian Wan, "Chinese transport officials raid Uber's Guangzhou office in smartphone taxi-app crackdown", South China Morning Post. (2015).

¹² ข่าวกรมการขนส่งทางบก, "กรมการขนส่งทางบกระบุ Uber Taxi ผิดกฎหมาย", กลุ่มประชาสัมพันธ์และสื่อสารองค์กร กรมการขนส่งทางบก, (28 พ.ย. 2557) (ระบบออนไลน์) สืบค้นจาก <https://www.dlt.go.th>

การคิดค่าตอบแทน ยกเว้นเป็นการหารค่าน้ำมัน หรือค่าจอดรถเท่านั้น¹³ หรือไม' นอกจากนี้ผู้วิจัยยังสนใจว่าหากนำแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ไปใช้กับการขนส่งนักศึกษา ระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา โดยทดลองให้นักศึกษาซึ่งอาศัยอยู่บริเวณวิทยาเขตเวียงบัวซึ่งต้องเดินทางไปเรียนที่วิทยาเขตแม่สา ร่วมเดินทางไปกับนักศึกษาซึ่งใช้รถส่วนตัวในการเดินทางไปเรียนที่วิทยาเขตแม่สา จะมีความเป็นไปได้หรือไม่ซึ่งเป็นปัญหาใหม่ที่ยังไม่มีการทำการศึกษาวิจัย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการศึกษาเพื่อหาองค์ความรู้ตลอดจนแนวทางต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1) เพื่อศึกษาแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ในเอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และความสอดคล้องกับบริบทในสังคมไทย

1.2.2) เพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษาที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา

1.3 ขอบเขตการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาถึงแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ในแง่มุมที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น สัญญาจ้างทำของ สัญญาขนส่งคนโดยสาร หรือสัญญาเช่าทรัพย์ เป็นต้น

1.3.2 ขอบเขตด้านประชากร

ศึกษาเฉพาะกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขต เวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สา จำนวน 100 คน

1.3.3 ขอบเขตด้านเวลา

ระยะเวลาตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 – ธันวาคม 2560 รวม 6 เดือน

1.3.4 ขอบเขตด้านพื้นที่

ศึกษาในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

¹³“Car Pool”, Department of Transportation and Parking Management, University of Rochester (Online).(Retrieved March 19, 2017).<http://www.rochester.edu/parking/carpool/>

1.4 สมมุติฐานการวิจัย

แนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) มีความสอดคล้องหรือใกล้เคียงกับสัญญาเช่าทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่สามารถใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน ได้

1.4.1. โจทย์วิจัยและคำถามการวิจัย

โจทย์วิจัย การร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) จัดอยู่ในเอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือไม่อย่างไรและ นักศึกษาสามารถใช้ประโยชน์จากบริการดังกล่าวได้หรือไม่ อย่างไร

คำถามการวิจัย

1.4.1.2 การร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) จัดอยู่ในเอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือไม่ อย่างไร

1.4.1.2 นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่สามารถใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) เช่น เดินทางระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่สาได้หรือไม่ อย่างไร

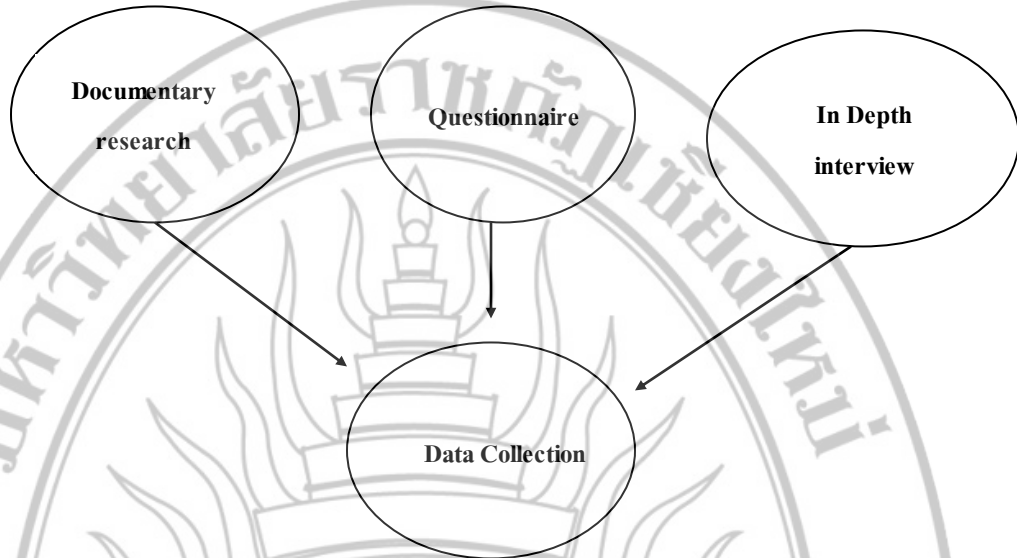
1.5. กรอบแนวคิดการวิจัย

เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลในงานวิจัย ผู้วิจัยจึงออกแบบการเก็บข้อมูลเพื่อใช้วิเคราะห์และเขียนรายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์เป็นขั้นตอนดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลของงานวิจัยขั้นนี้ แบ่งเป็น 2 รูปแบบคือข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ โดยข้อมูลปฐมภูมิได้จากการตอบแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์นักศึกษาที่ได้รับการคัดเลือกแบบสุ่มจากกลุ่มที่ตอบแบบสอบถาม

สำหรับข้อมูลทุติยภูมิได้มาจากการค้นคว้าและสืบค้นงานวิจัย บทความ วิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing)



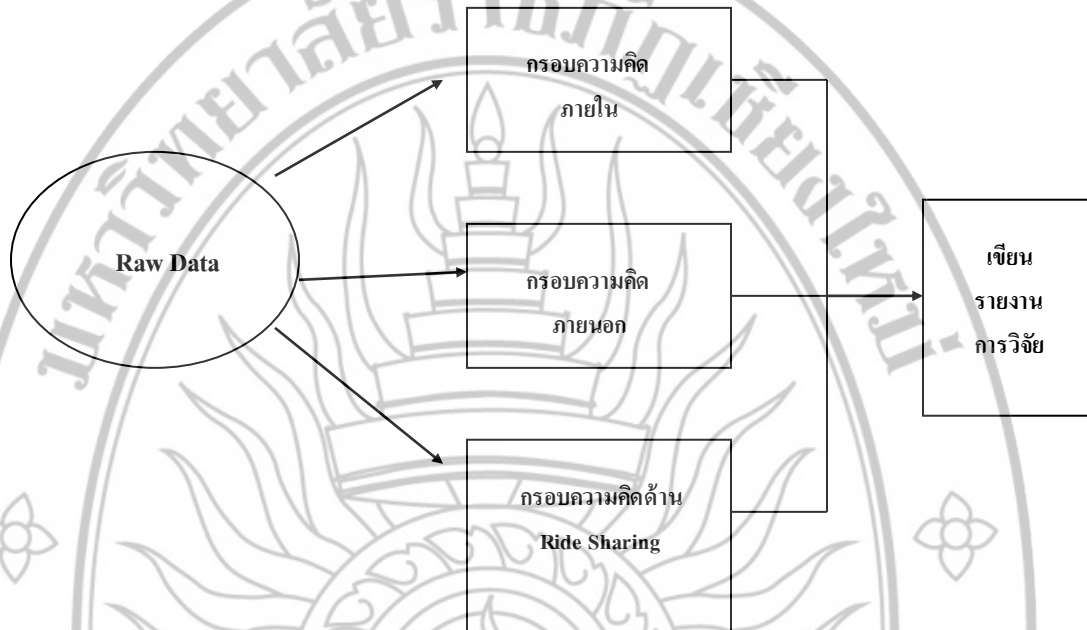
แผนภาพที่ 1 การเก็บรวบรวมข้อมูลงานวิจัย

ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลมีกรอบแนวคิดซึ่งใช้ทฤษฎีปฏิสัมพันธ์นิยมของแมกนุสสันและเอนด์เลอร์ (Magnusson & Endler, 1977) ซึ่งกล่าวว่าพฤติกรรมของมนุษย์มีสาเหตุมาจาก 2 ปัจจัยหลักคือปัจจัยด้านสถานการณ์ (ปัจจัยภายนอก) และปัจจัยด้านจิตใจ (ปัจจัยภายใน)

หนึ่ง ปัจจัยด้านสถานการณ์ ซึ่งเป็นปัจจัยเชิงเหตุภายนอกต่อบุคคล เช่น บุคคลรอบข้าง ภาวะเปียบ ปัสถานทางสังคม การเห็นตัวแบบ สื่อ และการอบรมเลี้ยงดู เป็นต้น ซึ่งสาเหตุเหล่านี้ อาจเป็นได้ทั้งการเอื้ออำนวยหรือส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมของบุคคล หรือขัดขวางมิให้เกิดพฤติกรรมก็ได้

สอง ปัจจัยด้านจิตใจ ซึ่งเป็นสาเหตุที่อยู่ภายในตัวบุคคล เช่น สติปัญญา เหตุผลเชิง จริยธรรม ลักษณะมุ่งอนาคตควบคุมตน และความเชื่ออำนาจในตน เป็นต้น



แผนภาพที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลงานวิจัยพัฒนาจากทฤษฎีปฏิสัมพันธ์นิยมของแมกนัสสันและเอนด์เลอร์

1.6. วิธีการดำเนินการวิจัย

1.6.1 แบบการวิจัย

การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)

1.6.2 ประชากร/กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับ วิทยาเขตแม่สลา จำนวน 200 คน

1.6.3 เครื่องมือวิจัย/วิธีสร้างและการหาคุณภาพ

การวิจัยเอกสาร การสัมภาษณ์ การใช้แบบสอบถาม

1.6.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ใช้แบบสอบถาม
2. การสัมภาษณ์ (Interview)
3. วิจัยเอกสาร

1.6.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ตรวจสอบข้อมูล ตรวจสอบความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถาม
2. นำแบบสอบถามมาลงรหัสและประมวลผลด้วยโปรแกรม SPSS โดยใช้สถิติแบบเปอร์เซ็นต์
3. ตรวจสอบข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ด้วยวิธีตรวจสอบความเที่ยงตรงแบบสามเส้า (Triangulation)
4. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้

1.6.6 การสรุปและการแปลผลข้อมูล

1. นำข้อมูลที่ได้จากการประมวลผลด้วยโปรแกรม SPSS มาสรุปและเขียนงานวิจัย
2. นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาสรุปและเขียนงานวิจัย

1.7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.7.1 ประโยชน์ด้านความรู้

1. ได้รับรู้แนวความคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing)
2. ได้รับทราบถึงแนวความคิดการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ในแง่มุมที่เกี่ยวกับกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น สัญญารับจ้างทำของ สัญญาขนส่งคนโดยสาร หรือสัญญาเช่าทรัพย์ เป็นต้น

1.7.2 ประโยชน์ด้านการพัฒนา

สามารถจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการใช้ประโยชน์จากบริการร่วมโดยสารกันไปในเส้นทางเดียวกัน (Ride Sharing) ของนักศึกษาที่เดินทางไปเรียนระหว่างวิทยาเขตเวียงบัวกับวิทยาเขตแม่ลา

การนำไปใช้ประโยชน์ในด้าน

- ☒ ด้านวิชาการ
- ☐ ด้านนโยบาย
- ☐ ด้านเศรษฐกิจ/พาณิชย์/อุตสาหกรรม
- ☐ ด้านสังคมและชุมชน

หน่วยงานที่นำผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่

1.8. การทบทวนวรรณกรรม แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Reviewed literature)

ประเทศไทยเริ่มให้ความสำคัญในเรื่องการประหยัดพลังงาน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ หรือ สทพ. ได้จัดให้มีโครงการบริหารกิจกรรม CAR POOL ขึ้น เพื่อลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลอันจะเป็นการลดปัญหาการจราจร ลดปัญหามลภาวะ

กรรณิการ์ ทองสุข (2554) ศึกษาถึงประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครที่มีความเข้าใจในข้อมูลด้านการประหยัดพลังงานในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุดเกี่ยวกับการขับรถที่อัตราความเร็วที่เหมาะสม 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงช่วยให้ประหยัดน้ำมันเท่ากับ Car Pool ทางเดียวกันไปด้วยกัน และเท่ากับ City Car มีเครื่องยนต์ขนาดเล็กที่ให้อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงน้อยและที่น้อยที่สุดคือ การวิ่งที่ความเร็วเพิ่มขึ้น เปลี่ยนเกียร์เพื่อให้รอบของเครื่องยนต์เพิ่มขึ้นใช้เชื้อเพลิงน้อยลง

ศุภกร สุทธิพันธ์ (2556) ได้ศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่างผู้ใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลและผู้ใช้รถบัสประจำทาง โดยสร้างรูปแบบการเดินทางแบบโลจิสต์สองทางเลือก