

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารในเมือง การขนส่งผู้โดยสารทำหน้าที่ผลิตบริการเพื่อตอบสนองความต้องการของมนุษย์ในการเดินทางจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่ขึ้น กล่าวคือการขนส่งผู้โดยสารไม่ได้ทำให้ผู้โดยสารที่ถูกขนย้ายเกิดคุณค่าหรืออรรถประโยชน์ด้านรูปเพิ่มขึ้นเลย มีแต่ทำให้ผู้โดยสารที่ถูกขนย้ายมีสภาพทางรูปแย่ลงกว่าเดิมหรือน้อยก็เท่าเดิม เช่น คนปกติเมื่อใช้บริการขนส่งผู้โดยสารแล้วจะเกิดการไม่สบายขึ้น อาจมีอาการเมารถ เมาเรือ หรือเมาเครื่องบิน เป็นต้น แต่การขนส่งผู้โดยสารเป็นการสร้างอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่ให้แก่ผู้ใช้บริการขนส่งให้ได้รับประโยชน์เพิ่มจากสถานที่ที่เคลื่อนย้ายไปและไปถึงที่หมายปลายทางตามเวลาที่เป็นประโยชน์ตามต้องการ (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2536: 77)

การขนส่งผู้โดยสารในเมืองมีลักษณะหลากหลายไม่ว่าจะเป็นลักษณะด้านเทคนิค การใช้งาน หรือด้านเศรษฐกิจ ลักษณะของการบริการขนส่งผู้โดยสารในเขตเมืองโดยหลักการที่สำคัญต้องคำนึงถึงความถี่ของบริการ ความรวดเร็ว ความรับผิดชอบ ความปลอดภัย ความจุของเส้นทาง ความสามารถในการผลิต ระดับของบริการ คุณภาพของบริการ ราคาค่าบริการ ผลกระทบระยะสั้นเกี่ยวกับมลภาวะของอากาศและเสียง ผลกระทบระยะยาวเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ดิน เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมของเมือง นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงต้นทุนด้วย (นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539: 32)

นิภา ศรีศิลป์นันท์ (2549: 56) ได้กล่าวถึงองค์ประกอบที่สำคัญของการขนส่งไว้ ดังนี้

(1) ผู้ประกอบการขนส่ง (Transport Operators)

ผู้ประกอบการขนส่ง หมายถึง บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่เป็นเจ้าของกิจการในด้านผลิตบริการขนส่งเพื่อสนองความต้องการของผู้บริโภคในลักษณะของผู้โดยสาร (Passengers) หรือผู้ส่งสินค้า (Consignors) หรือผู้รับสินค้า (Consignee)

(2) เส้นทาง (Route)

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกได้ให้อำนาจนายทะเบียนกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับเส้นทางที่ใช้ในการประกอบการขนส่งไว้ในใบอนุญาต ทั้งยังถือว่าเส้นทางเป็นเรื่องสำคัญ โดยห้ามมิให้ผู้ได้รับอนุญาตใช้หรือยินยอมให้บุคคลอื่นใช้รถทำการขนส่งนอกเส้นทาง

(3) อุปกรณ์การขนส่ง (Transport Equipment)

เป็นสิ่งที่ใช้เป็นยานพาหนะในการเคลื่อนย้ายผู้โดยสารหรือสินค้าจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทาง ซึ่งเครื่องอุปกรณ์การขนส่งประกอบด้วยสองส่วนคือ ยานพาหนะ (Unit of Carriage) และเครื่องขับเคลื่อน (Prime Mover)

(4) ผู้ปฏิบัติงานประจำยานพาหนะ (Vehicle Operators)

(5) สถานีขนส่ง (Terminals)

เป็นสถานที่สำหรับผู้ให้บริการ เช่น ผู้โดยสารขึ้นลงยานพาหนะ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติไว้ในมาตรา 115 ว่า “บุคคลใดประสงค์จะจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่งต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน”

(6) ผู้รับส่งของ (Forwarder)

เป็นผู้ทำหน้าที่เป็นสื่อกลางระหว่างผู้ส่งสินค้า (Shipper) หรือผู้โดยสาร (Passenger) กับผู้ประกอบการขนส่งระบบเดียวหรือหลายระบบเข้าด้วยกัน ภารกิจสำคัญของผู้รับส่งสิ่งของคือ การรวบรวมสินค้ารายย่อย (หรือผู้โดยสาร) เข้าด้วยกันเป็นรายใหญ่เพื่อการขนส่งอีกทอดหนึ่ง

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับบริการขนส่ง อุปสงค์และความต้องการสำหรับบริการขนส่ง

ประจักษ์ ศกุนตะลักษณ์ (2529: 26-27) กล่าวว่า การเดินทางของบุคคลมีจุดมุ่งหมายเพื่อที่จะรับประโยชน์จากช่องทางโอกาสทางด้านสังคม สันทนาการ การศึกษา การจ้างงาน ฯลฯ ซึ่งจะเปิดให้ติดต่อเมื่อมีการเคลื่อนย้ายของบุคคล ซึ่งการขนส่งมีฐานะเป็นบริการขั้นกลาง (Intermediary Service) เปรียบเสมือนเป็นเครื่องมือ (Means) ที่นำไปสู่เป้าหมาย (End) การขนส่งไม่ใช่เป้าหมายโดยตัวของมันเอง แต่เป้าหมายของบริการขนส่งคือการเปลี่ยนแปลงที่ตั้งของบุคคลหรือสินค้านั้นเอง

การขนส่งคนโดยสารส่วนใหญ่เกิดขึ้นเนื่องจากคนต้องการอยู่อาศัย ณ ที่ตั้งที่ห่างไกลจากที่ทำงานหรือแหล่งซื้อหาสินค้าและศูนย์กลางด้านสังคม คนเต็มใจที่จะเสียเวลาและเงินทองในการเดินทางเป็นประจำจากบ้านไปทำงาน ไปซื้อของ ไปโรงเรียน ฯลฯ เพราะมีสิ่งตอบแทนต่อการออกมาอยู่ไกลในรูปของบ้านราคาถูกลง มีบริเวณกว้างขวาง สภาพแวดล้อมทางกายภาพและสังคม

ที่ดี เป็นต้น อาจกล่าวได้ว่าการขนส่งช่วยขยายทางเลือกเกี่ยวกับที่ตั้งให้แก่ครัวเรือนได้กว้างขวางมากขึ้น

อุปสงค์สำหรับบริการขนส่ง

หลักทั่วไปของอุปสงค์มีอยู่ว่า อุปสงค์สำหรับสินค้าชนิดหนึ่ง (D_x) ถูกกำหนดโดยราคาของสินค้าชนิดนั้น (P_x) ราคาของสินค้าชนิดอื่นๆ (P_1, P_2, \dots, P_n) และระดับรายได้ (y) นั่นคือ

$$D_x = f(P_x, P_1, P_2, \dots, P_n, y)$$

ข้อพิจารณาเกี่ยวกับปัจจัยที่กำหนดอุปสงค์สำหรับบริการขนส่ง มีดังนี้

1. **ราคาของบริการขนส่ง** โดยทั่วไปนั้นการเปลี่ยนแปลงของราคาจะมีผลกระทบต่อปริมาณความต้องการเดินทางหรืออุปสงค์สำหรับการขนส่งน้อยมาก ผลการศึกษาการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองของหลายๆ ประเทศล้วนแสดงให้เห็นถึงความยืดหยุ่นต่อราคาของอุปสงค์สำหรับบริการขนส่งที่ค่อนข้างต่ำ อย่างไรก็ตามในแต่ละบุคคลอาจมีความแตกต่างกันไปตามลักษณะการขนส่งซึ่งอาจจำแนกออกเป็น 4 ประเภทใหญ่ คือ (1) วัตถุประสงค์ของการเดินทาง (Trip Purpose) (2) วิธีการกำหนดราคาค่าโดยสาร (Methods of Charging) (3) ช่วงเวลาที่ทำการพิจารณา (Time Period under Consideration) และ (4) ระดับการเปลี่ยนแปลงโดยสัมบูรณ์ของราคา (Absolute Level of Price Change)

2. **ระดับรายได้** มีหลักฐานปรากฏมากที่แสดงให้เห็นว่าการขนส่งเป็นสินค้าปกติ (Normal Good) ในลักษณะที่การขนส่งเป็นที่ต้องการมากขึ้น ณ ระดับรายได้ที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตามมีการค้นพบในหลายกรณีถึงความสัมพันธ์ในทางตรงกันข้ามระหว่างรายได้กับการใช้บริการขนส่งสาธารณะด้วย กล่าวคือเมื่อรายได้เพิ่มขึ้นจะส่งผลให้ความเป็นเจ้าของรถยนต์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งทำให้การขนส่งสาธารณะเป็นสินค้าด้อย (Inferior Good) หมายความว่าเมื่อรายได้เพิ่มสูงขึ้น อุปสงค์สำหรับการขนส่งสาธารณะยังคงลดน้อยลง

3. **ราคาของบริการขนส่งประเภทอื่นๆ** อุปสงค์สำหรับบริการขนส่งประเภทใดประเภทหนึ่งอาจได้รับอิทธิพลจากการกระทำของผู้เสนอขายบริการขนส่งที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันและ/หรือประกอบกันกับบริการขนส่งประเภทนั้น (Competitive and Complementary Suppliers) อย่างไรก็ตามมีการค้นพบว่า อุปสงค์สำหรับการใช้รถยนต์ในเขตเมืองแทบจะไม่ยืดหยุ่นโดยสิ้นเชิงต่ออัตราค่าโดยสารทั้งหมดของรถโดยสารสาธารณะ ข้อเท็จจริงนี้สังเกตพบในทุกการศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ความพยายามของเจ้าพนักงานขนส่งของเมืองในการลดหรือจำกัดการเดินทางด้วยรถยนต์โดยการให้เงินอุดหนุนแก่บริการขนส่งสาธารณะต้องประสบความสำเร็จเป็นส่วนมาก

ความต้องการบริการขนส่ง

แนวคิดด้านอุปสงค์ของการขนส่งข้างต้นบ่งชี้ว่าปริมาณการซื้อของบุคคลอยู่ภายใต้ข้อจำกัดของงบประมาณที่มีอยู่ ซึ่งการจัดสรรทรัพยากรโดยอาศัยหลักความสามารถในการซื้อ เช่นนี้มักถูกโจมตีว่าก่อให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันและความไม่เป็นธรรมเพราะครัวเรือนมีรายได้ไม่เท่ากันหรืออยู่ภายใต้สภาวะแวดล้อมที่ต่างกัน จึงได้มีผู้เสนอแนวคิดว่าการจัดสรรบริการขนส่ง (หรืออย่างน้อยที่สุด บางส่วนของบริการขนส่ง) ควรกระทำโดยอิง “ความต้องการ” แทนที่จะยึดเอาอุปสงค์ที่มีประสิทธิผลเป็นหลัก (“Need” rather than Effective Demand) ซึ่งหมายถึงว่ามาตรฐานขั้นต่ำของการขนส่งเป็นสิทธิอย่างหนึ่งของบุคคลในสังคมที่เจริญแล้วพึงมีในทำนองเดียวกันกับสิทธิทางการศึกษาและการรักษาพยาบาล

ความต้องการให้มีการจัดหาบริการขนส่งอย่างพอเพียงเกิดขึ้นเนื่องจากความคิดที่ว่าประชาชนควรมีโอกาสเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในระดับที่ยอมรับได้ในสังคม อาจกล่าวได้ว่า การขนส่งเป็นความจำเป็นทางสังคมอย่างหนึ่งที่มีลำดับความสำคัญสูง เพราะบุคคลจำเป็นต้องเข้าถึงที่ทำงาน ร้านค้า แหล่งสันทนาการ และกิจกรรมอื่นๆ ที่เป็นรากฐานของสังคมที่เจริญแล้ว

กลุ่มคนที่มีปัญหาอย่างชัดเจนได้แก่ กลุ่มคนยากจนซึ่งไม่สามารถหาเงินมาจ่ายเป็นค่าบริการขนส่งได้มากเท่าที่ต้องการ สำหรับคนกลุ่มนี้ค่าใช้จ่ายในบริการขนส่งเป็นสัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับงบประมาณครัวเรือนที่มีอยู่ ผลที่ตามมาคือผู้ที่มิรายได้น้อยจำต้องเดินทางน้อยเที่ยวกว่า/ระยะสั้นกว่า/ใช้ประเภทการขนส่งที่ต่ำกว่า ปัญหาสำคัญหนึ่งที่เกิดขึ้นเมื่อระดับรายได้โดยทั่วไปเพิ่มสูงขึ้นคือ การเกิดแนวโน้มของการเป็นเจ้าของรถยนต์เพิ่มมากขึ้นและปล่อยให้ผู้ที่มิรายได้น้อยเป็นผู้ใช้บริการขนส่งที่เสื่อมโทรมและมีราคาแพงโดยเปรียบเทียบ อีกปัญหาหนึ่งคือการเป็นเจ้าของรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นในชนบทและการลดลงของอุปสงค์สำหรับบริการขนส่งสาธารณะในท้องถิ่นอันเป็นผลที่ตามมา ก่อให้เกิดแรงกดดันต่อการจัดหาบริการรถประจำทางและรถไฟในชนบท นั่นคือ การลดลงของบริการขนส่งสาธารณะในชนบทเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ประชากรในชนบทมีจำนวนเบาบางลง

2.1.3 แนวคิดเกี่ยวกับความต้องการ และทัศนคติ

ความต้องการ

จากการศึกษาและวิจัยสรุปว่า มนุษย์มีความต้องการ และการตอบสนองความต้องการ มีสองลักษณะ ได้แก่ (Laixnich et al, 1970, อ้างใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539: 45)

1. ความต้องการภายนอก ได้แก่ ความมั่นคงปลอดภัย การร่วมกิจกรรมตามความถนัดและความสามารถ

2. ความต้องการภายใน ได้แก่ ความต้องการร่วมกิจกรรมกับผู้อื่น ความต้องการได้รับการยอมรับนับถือ ความต้องการมีศักดิ์ศรี ความต้องการความสำเร็จในชีวิต

ทฤษฎีที่อธิบายถึงความต้องการของมนุษย์ที่เป็นที่ยอมรับกันแพร่หลายคือ ทฤษฎีเกี่ยวกับการจูงใจของมาสโลว์ (Maslow's General Theory of Human Motivation) ซึ่งอธิบายว่าความต้องการของมนุษย์มีลักษณะเป็นลำดับขั้นจากต่ำไปหาสูง (Hierarchy Needs) ดังนี้

- ความต้องการของมนุษย์นั้น มีอยู่เสมอและไม่มีที่สิ้นสุด แต่สิ่งที่มนุษย์ต้องการนั้นขึ้นอยู่กับว่าเขามีสิ่งนั้นอยู่แล้วหรือยัง ขณะที่ความต้องการใดได้รับการตอบสนองแล้ว ความต้องการอย่างอื่นก็จะเข้ามาแทนที่ กระบวนการเช่นนี้ไม่มีที่สิ้นสุด และจะเริ่มตั้งแต่เกิดไปจนกระทั่งตาย

- ความต้องการที่ได้รับการตอบสนองแล้วจะไม่เป็นสิ่งจูงใจต่อพฤติกรรมอีกต่อไป ความต้องการที่ไม่ได้รับการตอบสนองเท่านั้นที่จะเป็นแรงจูงใจต่อพฤติกรรม

- ความต้องการของมนุษย์มีลักษณะเป็นลำดับขั้นความสำคัญ กล่าวคือเมื่อความต้องการในลำดับต่ำกว่าได้รับการตอบสนองแล้ว ก็จะเกิดความต้องการให้มีการตอบสนองต่อความต้องการในลำดับที่สูงขึ้นไป

มาสโลว์ แบ่งลำดับขั้นของความต้องการไว้ 5 ขั้น ได้แก่

1. ความต้องการทางร่างกาย (Physiological Needs) เป็นความต้องการขั้นมูลฐานของมนุษย์ และเป็นสิ่งจำเป็นต่อการดำรงชีวิต เช่น อากาศ อาหาร น้ำดื่ม ที่อยู่อาศัย ยารักษาโรค ความต้องการทางเพศ ความต้องการพักผ่อนหย่อนใจ

2. ความต้องการความปลอดภัย (Security Needs) เป็นเรื่องของมนุษย์ที่มีความปรารถนาจะได้รับการคุ้มครองเพื่อให้เกิดความปลอดภัยจากอันตรายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับร่างกาย เช่น อุบัติเหตุ อาชญากรรม ฯลฯ มนุษย์ปรารถนาจะอยู่ในสังคมที่เป็นระเบียบและสามารถคาดหมายได้ (Predictable World)

3. ความต้องการทางสังคม (Social Needs) เป็นความต้องการที่จะเข้าร่วมและได้รับการยอมรับ ความเป็นมิตร และความรักจากเพื่อนร่วมงานและเพื่อนร่วมสังคม

4. ความต้องการมีเกียรติยศในสังคม (Esteem or Status Needs) เป็นความต้องการที่จะได้รับการยกย่องในสังคม รวมถึงความเชื่อมั่นในตนเอง

5. ความต้องการได้รับความสำเร็จตามความนึกคิด (Self Actualization) เป็นความต้องการขั้นสูงสุดแบบพิเศษซึ่งคนธรรมดาส่วนมากนึกอยากจะเป็น นึกอยากจะได้ แต่ไม่สามารถเสาะหาได้ บุคคลใดบรรลุความต้องการในขั้นนี้ได้ จะได้รับการยกย่องเป็นบุคคลพิเศษ

ทัศนคติ

นิรันดร์ ชวนชื่น (2539) ได้รวบรวมความหมายของทัศนคติ (Attitude) ไว้ ดังนี้

- Fred N. Kerlinger (1973: 122) กล่าวว่า ทัศนคติ หมายถึง แนวโน้มที่บุคคลหนึ่ง จะมีความเห็น ความรู้สึก หรือมอง และแสดงพฤติกรรมต่อสิ่งๆ หนึ่ง

- Murphy G., Murphy L.B., และ Newcomb, T (1937) (อ้างใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539: 48) กล่าวว่า ทัศนคติ คือวิถีทางหรือความพร้อมในการเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับสิ่งใดสิ่ง หนึ่ง

- Thurstone L.L. (1970) (อ้างใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539: 48) กล่าวว่า ทัศนคติ หมายถึง แนวโน้มเรื่องที่จะแสดงออกมาว่าชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งต่างๆ เช่น ขนบธรรมเนียม ประเพณี เชื้อชาติ และสถาบันต่างๆ เป็นต้น

Foster (1952) (อ้างใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539: 48) นักจิตวิทยาสังคมชาวอเมริกัน ได้ศึกษาถึงมูลเหตุของการเกิดทัศนคติว่าเกิดจากมูลเหตุสองประการ คือ

1. บุคคลจะไม่มีทัศนคติต่อสิ่งที่เขาไม่เคยมีประสบการณ์ทั้งทางตรงและทางอ้อมมาก่อน กล่าวคือ บุคคลที่มีประสบการณ์ต่อสภาพการณ์ บุคคลหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยการพบเห็น คั่นเคย ได้ทดลอง เป็นต้น เรียกว่าเป็นประสบการณ์โดยตรง (Direct Experiences) และโดยการได้ยิน ได้ฟัง ได้เห็นรูปภาพหรือได้อ่านเกี่ยวกับสิ่งนั้นๆ แต่ไม่ได้พบเห็น ไม่ได้ทดลองกับของจริงด้วยตนเอง เรียกว่าเป็นประสบการณ์ทางอ้อม (Indirect Experiences)

2. กลุ่มชนแต่ละกลุ่มมีค่านิยมและตัดสินค่านิยมไม่เหมือนกัน แต่ละกลุ่มอาจมีทัศนคติต่อสิ่งเดียวกันแตกต่างกันก็ได้ การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งมีทัศนคติที่ดีหรือไม่ดีต่อสิ่งใดสิ่ง หนึ่งย่อมขึ้นอยู่กับวัฒนธรรม ค่านิยม หรือมาตรฐานของกลุ่มที่บุคคลนั้นดำเนินชีวิตอยู่

บุญธรรม กิจปริดาบริสุทธิ (2527) กล่าวว่า ในการวัดทัศนคตินั้น มีหลักการเบื้องต้นที่ต้องพิจารณาและทำความเข้าใจ อยู่ 3 ประการ คือ

1. เนื้อหา (Content) การวัดทัศนคตินั้นต้องมีสิ่งเร้าไปกระตุ้น สิ่งเร้าโดยทั่วไป ได้แก่เนื้อหาที่ต้องการวัด เช่น ต้องการวัดทัศนคติต่อการตัดสินใจเกี่ยวกับชีวิตครอบครัวของบุคคล เนื้อหาที่เป็นสิ่งเร้าในที่นี้คือสถานการณ์การตัดสินใจเกี่ยวกับชีวิตครอบครัว ซึ่ง ได้แก่ การเลือก

คู่ครอง อายุแรกสมรส ขนาดครอบครัว เป็นต้น สิ่งเร้าที่ใช้กระตุ้นนั้นต้องมีโครงสร้างกำหนดแน่นอน เป็นตัวแทนของทัศนคติที่ต้องการวัด

2. ทิศทาง (Direction) โดยทั่วไปกำหนดให้ทัศนคติมีทิศทางเป็นเส้นตรงและต่อเนื่องกัน ในลักษณะเป็น ซ้าย-ขวา หรือ บน-ลง กล่าวคือเริ่มจากเห็นด้วยอย่างยิ่งและลดความเห็นด้วยลงเรื่อยๆ จนถึงมีความรู้สึกเฉยๆ และลดต่อลงไปเป็นไม่เห็นด้วยต่อไปจนเป็นรู้สึกไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ลักษณะการเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยนี้อยู่เป็นเส้นตรงเดียวกันและต่อเนื่องกัน โดยการวัดทิศทางของทัศนคตินั้น สามารถแสดงพฤติกรรมให้เห็นได้เป็นสามลักษณะใหญ่ๆ คือ

ก. ทัศนคติเชิงบวก (Positive) เป็นพฤติกรรมในลักษณะที่พึงพอใจ เห็นด้วย หรือชอบ มีผลให้บุคคลอยากได้ อยากใกล้ หรืออยากทำสิ่งนั้น

ข. ทัศนคติเป็นกลาง (Average) พฤติกรรมที่แสดงออกจะเป็นลักษณะเฉยๆ ไม่ปรากฏว่าชอบหรือไม่ชอบ เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยแต่อย่างใด บุคคล สังคม หรือการกระทำนั้นจะมีหรือไม่มีก็ได้

ค. ทัศนคติเชิงลบ (Negative) เป็นพฤติกรรมในลักษณะไม่พึงพอใจ ไม่ชอบ ไม่เห็นด้วย มีผลให้บุคคลเกิดความเบื่อบ่น ขิงขัง หรือต้องการหนีให้ไกลห่างจากสิ่งนั้น

3. ความเข้ม (Intensity) กริยาทำที่หรือความรู้สึกที่แสดงออกต่อสิ่งเรานั้นมีปริมาณมากน้อยแตกต่างกัน ถ้ามีความเข้มสูงไม่ว่าจะในทิศทางใดก็ตามจะมีความรู้สึกหรือกริยาทำที่รุนแรงมากกว่า

นักจิตวิทยาได้แยกตัวแปรที่เกี่ยวข้องในการวัดทัศนคติออกเป็นสามตัวแปร (Upshaw, 1968) (อ้างใน นิรันดร์ ชวนชื่น, 2539: 53) คือ

1. ตัวแปรที่วัดทัศนคติเกี่ยวกับการรับรู้หรือความเชื่อ (Cognitive Variables) เป็นการวัดความรู้ ความเชื่อ หรือความคิด ว่าบุคคลหนึ่งหรือสิ่งหนึ่ง เป็นเช่นไร

2. ตัวแปรที่วัดทัศนคติเกี่ยวกับความสมัครใจในพฤติกรรม (Behavioral Variables) เป็นการวัดความสมัครใจที่จะทำพฤติกรรมหนึ่งๆ หรือยินยอม หรือสนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมนั้น

3. ตัวแปรที่วัดทัศนคติเกี่ยวกับความรู้สึกส่วนตัว (Affective Variables) เป็นเรื่องของความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบอย่างไร พึงพอใจหรือไม่พอใจอย่างไร

มาตรวัดทัศนคติมีอยู่หลายแบบ แต่ที่นิยมใช้กันแพร่หลาย ได้แก่ มาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert-type scales) ซึ่งออกแบบและสร้างโดย Rensis Likert (1932) เป็นมาตรวัดแบบรวมคะแนน (Summated Rating Scales) โดยกำหนดให้ข้อความทุกข้อความในแบบวัดทัศนคติมีความสำคัญเท่ากันหมด คะแนนของผู้ตอบแต่ละคนในแบบวัดทัศนคติคือผลรวมของคะแนนทุกข้อ ซึ่งลิเคิร์ตถือว่า ผู้มีทัศนคติที่ดีต่อสิ่งใดก็จะมีโอกาสมากขึ้นในการตอบเห็นด้วยกับข้อความที่สนับสนุนสิ่ง

นั้น และโอกาสที่จะตอบเห็นด้วยกับข้อความที่ต่อต้านสิ่งนั้นจะมึน้อย โดยมีระดับการเลือกตอบเป็น 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง การใช้มาตรวัดทัศนคติแบบลิเคิร์ทสามารถใช้จำนวนข้อของข้อความได้มาก ทำให้ครอบคลุมประเด็นของเนื้อหาที่น่าสนใจ ได้อย่างกว้างขวางกว่าเมื่อเทียบกับวิธีวัดทัศนคติแบบอื่น

2.2 ทบทวนวรรณกรรม

กชนทร์ สุริยวงศ์ (2538) ศึกษาระบบรถรับส่งนักเรียนในเชียงใหม่และลักษณะการเดินทางของนักเรียนกลุ่มตัวอย่างนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนต้นจากโรงเรียนปรินสรอยแยลส์วิทยาลัยจำนวน 184 คน และนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนยุพราชวิทยาลัยจำนวน 176 คน พบว่า

- กลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นของโรงเรียนปรินสรอยแยลส์วิทยาลัย ร้อยละ 34 เดินทางมาโรงเรียนโดยผู้ปกครองไปรับส่งด้วยรถยนต์ ในขณะที่ร้อยละ 26 เดินทางมาโรงเรียนด้วยรถรับส่งนักเรียนแบบรายเดือน
- กลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย ร้อยละ 35 เดินทางมาโรงเรียนด้วยตนเองโดยใช้รถจักรยานยนต์ และร้อยละ 29 เดินทางมาโรงเรียนด้วยรถสองแถว
- ช่วงเวลาการเดินทางมาโรงเรียน คือ 06:00-07:30 น. และเวลาในการเดินทางกลับคือ 16:30 น. เป็นต้นไป
- ร้อยละ 40 ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนปรินสรอยแยลส์วิทยาลัย และร้อยละ 52 ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย ให้ความสนใจอยากใช้บริการรถรับส่งนักเรียน

โครงการร่วมมือระหว่างหน่วยงานราชการประเทศปากีสถาน กับองค์กรพัฒนาระหว่างประเทศของประเทศสวีเดน ใช้ชื่อว่า Punjab Urban Transport Corporation (PUTC) ได้ศึกษาระบบขนส่งในเมืองลาฮอร์ (Lahore) พบว่าเกือบร้อยละ 40 ของการเดินทาง เป็นการเดินทางเพื่อไปศึกษา ทำให้ PUCT เน้นในเรื่องการจัดการระบบรถรับส่งนักเรียนและการจัดระบบโครงข่ายเส้นทางวิ่งของรถรับส่งนักเรียน พบว่าการจัดโครงข่ายรถรับส่งนักเรียนได้ผลเป็นที่น่าพอใจ ในส่วนของรถรับส่งนักเรียนให้ใช้รถประจำทางขนาดเล็ก 24 ที่นั่ง จะดีกว่าใช้รถสองแถว เนื่องจากรถประจำทางขนาดเล็กสามารถจุผู้โดยสารได้มากกว่า (Colliander, 1980)

นิรันดร์ ขวนขึ้น (2539) ศึกษาทัศนคติของชาวเชียงใหม่ต่อระบบการขนส่งสาธารณะ โดยศึกษาทัศนคติของชาวเชียงใหม่เกี่ยวกับมูลเหตุที่ทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ไม่ได้รับความนิยม ลักษณะและประเภทของการบริการขนส่งสาธารณะที่ชาวเชียงใหม่

ต้องการและพึงพอใจ และปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะใน เชียงใหม่ โดยพบว่า

- เพศ อายุ ระดับการศึกษา ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน การมีรถส่วนบุคคล และจำนวนรถส่วนบุคคลที่ครอบครอง มีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับบริการขนส่งสาธารณะ โดยทัศนคติในภาพรวมของกลุ่มตัวอย่างยังให้ความนิยมต่อระบบขนส่งสาธารณะไปในทางบวก ส่วนใหญ่จะเป็นผู้มีรายได้ต่ำ และมิระดับการศึกษาตั้งแต่มัธยมศึกษาลงมา มีความเห็นว่า ภาครัฐควรควบคุมดูแลและให้การสนับสนุนบริการขนส่งสาธารณะของเมืองเชียงใหม่ให้มากกว่าที่เป็นอยู่ ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะด้วยรถโดยสารประจำทาง รถสองแถว มีปัญหาและอุปสรรคในการปรับปรุงและพัฒนา เพราะการประกอบการประสบกับภาวะขาดทุน

- สิ่งที่ส่งเสริมให้มีการใช้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น ป้ายหยุดรถสำหรับรับส่ง ศาลาที่พักผู้โดยสาร ยังมีไม่เพียงพอ และยังขาดการสำรวจความต้องการและการประชาสัมพันธ์ที่ดี นอกจากนี้ควรมีการจัดรถบริการสำหรับนักเรียนเป็นการเฉพาะ และกลุ่มตัวอย่างมีความคาดหวังว่า ภาครัฐจะร่วมมือกับเอกชนในการปรับปรุงและพัฒนาบริการขนส่งสาธารณะ โดยควรจัดให้มีบริการขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าเพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและปัญหาการจราจรดังเช่นในประเทศที่เจริญแล้ว

ตะวัน โด่งดัง และพิเชฐ กันทา (2540) ศึกษาการวางแผนการจัดระบบรถโรงเรียนในเมืองเชียงใหม่ กรณีศึกษาโรงเรียนปรินสรอยแยลส์วิทยาลัยและ โรงเรียนคาราวิทยาลัย ได้เสนอระบบรถรับส่งนักเรียนที่สามารถแก้ปัญหาการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนบนถนนบริเวณโรงเรียนให้มีความคล่องตัวสูงขึ้นร้อยละ 23.8 โดยเสนอให้ใช้รถมินิบัสขนาด 24 ที่นั่ง เพื่อทำการรับส่งนักเรียนในแนวเส้นทางที่ออกแบบได้ 7 เส้นทาง แยกเป็นเส้นทางในเขตเมือง 3 เส้นทาง และเส้นทางระหว่างพื้นที่ศึกษากับชุมชนรอบนอก 4 เส้นทาง รวมระยะทาง 57.4 กิโลเมตร เส้นทางในเขตเมืองจะทำการรับส่งนักเรียนตามจุดป้ายรถประจำทาง และเส้นทางรอบนอกเสนอให้ตั้งเป็นจุดรับส่งขึ้นมา

เสาวนีย์ ศรีไม้ (2540) ศึกษาเรื่องเศรษฐศาสตร์วิเคราะห์อุปสงค์ขนส่งมวลชนในจังหวัด เชียงใหม่ โดยวิเคราะห์ความถี่ ร้อยละ โคลสแควร์ พบว่าปัจจัยพื้นฐานที่มีความสัมพันธ์กับความมั่นใจในความปลอดภัยในการใช้บริการขนส่งมวลชนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ เพศ อายุ ที่อยู่อาศัย รายได้เฉลี่ย ส่วนปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับความมั่นใจในความปลอดภัยในการใช้บริการขนส่งมวลชน คือ การมีรถส่วนบุคคล

สมบัติ ธรรมสอน (2541) ศึกษาาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองนครสวรรค์ โดยศึกษาในเขตผังเมืองรวมถึงการพัฒนาแบบจำลองการเลือกประเภทการขนส่งและองค์ประกอบหรือปัจจัยใน

การเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น ความเร็ว ระยะเวลาการเดินทาง ความล่าช้าในการเดินทาง และทัศนคติความคิดเห็นของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะ พบว่าทัศนคติความคิดเห็นที่สำคัญของผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะที่เห็นว่าควรมีการปรับปรุงแก้ไขคือ การนำรถโดยสารประจำทางที่ใหม่ และทันสมัยมาให้บริการ ปรับปรุงนิสัยและมารยาทของคนขับ ควบคุมการจอดรถโดยสารให้เป็นระเบียบ เพิ่มเส้นทางเดินรถให้ครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น

นิสิต พันธมิตร (2543) ได้ศึกษาความต้องการระบบขนส่งมวลชนของประชาชนในเขตเมืองเชียงใหม่ พบว่า ตัวแปรอิสระที่มีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ตัวแปรการเป็นนักเรียนนักศึกษา ภูมิลำเนาอาศัย การเป็นเจ้าของรถยนต์หรือจักรยานยนต์ เวลาในการรอดโดยสาร และค่าโดยสาร ส่วนตัวแปรอิสระที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ตัวแปรอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/พนักงานบริษัทเอกชน จำนวนสมาชิกในครัวเรือน และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของครัวเรือน

- กลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาที่พักอาศัยนอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่จะมีความต้องการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนลดลง โดยคาดว่าภูมิลำเนาที่ห่างไกลและมีผู้เดินทางในแต่ละวันไม่มากนักทำให้ไม่มีเส้นทางรถโดยสาร ระยะทางที่ห่างไกลทำให้แรงจูงใจของผู้ประกอบการรถโดยสารลดลง ผู้ที่มีภูมิลำเนาห่างไกลจึงต้องซื้อหาพาหนะส่วนบุคคลไว้ใช้ในการเดินทาง ซึ่งข้อมูลก็สอดคล้องกับตัวแปรการเป็นเจ้าของรถยนต์หรือจักรยานยนต์ที่ว่า ผู้ที่เป็นเจ้าของรถยนต์หรือจักรยานยนต์จะมีความต้องการระบบขนส่งมวลชนลดลง

- การพิจารณาตัวแปรด้านอาชีพ พบว่า นักเรียนนักศึกษามีความต้องการระบบขนส่งมวลชนลดลง ทั้งนี้เนื่องจากเวลาการเดินทางของนักเรียนนักศึกษานั้นเป็นเวลาประจำสม่ำเสมอ ดังนั้นกลุ่มนี้ออกเหนือจากการที่ผู้ปกครองมารับส่งแล้ว นิยมเดินทางด้วยรถที่จ้างมาประจำที่มีความสะดวกมากกว่า

- ตัวแปรด้านเวลาในการรอดและค่าโดยสาร พบว่า มีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามกับความต้องการระบบขนส่งมวลชน โดยมีความต้องการลดลงเมื่อผู้โดยสารเสียเวลารอมากขึ้นหรือเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากขึ้น ซึ่งเวลาที่รอดโดยสารที่เพิ่มขึ้นทำให้เกิดค่าเสียโอกาสในการใช้เวลาทำกิจกรรมอื่น ส่วนค่าโดยสารที่มากขึ้นทำให้ความต้องการเดินทางลดลงเป็นไปตามกฎของอุปสงค์

รถรับจ้างในเขตเมืองเชียงใหม่ไม่ได้คิดค่าโดยสารในระบบเหมมาจ่ายแบบรถประจำทาง แต่มีการคิดค่าโดยสารแปรผันตามระยะทางแบบเดียวกันกับรถแท็กซี่ และรูปแบบเส้นทางรถขนส่งผู้โดยสารก็ไม่มี ความชัดเจน ดังนั้นค่าโดยสารจึงแปรผันตามระยะทางและปริมาณผู้ร่วมโดยสารในเส้นทางนั้น นอกจากนี้ค่าโดยสารยังขึ้นอยู่กับภาระจากรองระหว่างผู้โดยสารกับผู้ให้บริการและความสามารถที่จะจ่ายของผู้โดยสาร (Willingness to Pay) ด้วย ดังนั้น

การวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองจึงพบว่าตัวแปรรายได้ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่จะอธิบายปริมาณการเดินทางหรือความต้องการระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองเชียงใหม่ได้

จิตรภรณ์ ปัญญาสัน (2546) ศึกษาศักยภาพการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่โดยใช้สถิติไคสแควร์ พบว่าตัวแปรที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการขนส่งสาธารณะอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ รายได้ อาชีพ ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถสองแถว ความปลอดภัยในการใช้บริการรถสองแถว ส่วนการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีการพัฒนาในเขตเมืองเชียงใหม่ซึ่งวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model) พบว่าตัวแปรที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รัดับรายได้ ระยะทางจากบ้านถึงที่ทำงาน การมีรถส่วนตัว ค่าใช้จ่ายในการใช้บริการรถสองแถว และความไม่ปลอดภัยในการใช้บริการรถสองแถว ผลการศึกษายังชี้ให้เห็นศักยภาพการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะโดยลักษณะของผู้ที่มีโอกาสสูงที่จะใช้บริการขนส่งสาธารณะ คือ ผู้ที่มีรายได้ต่ำ ผู้ที่มีระยะทางจากบ้านถึงที่ทำงานไกล ผู้ที่ไม่มีรถส่วนตัว ผู้ที่จ่ายค่าบริการรถสองแถวแพง และผู้ที่ไม่ได้รับความปลอดภัยจากการใช้บริการรถสองแถว

2.3 กรอบแนวคิดในการศึกษา

ตัวแปรอิสระ (Independent variables)

- ด้านสังคม (เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะทางจากบ้านถึงโรงเรียน การมีรถส่วนตัว)
- ด้านเศรษฐกิจ (อาชีพ รัดับรายได้ ค่าบริการรถรับส่งนักเรียน ค่าใช้จ่ายในการเดินทางด้วยวิธีอื่น ความปลอดภัยของรถรับส่งนักเรียน)
- ด้านนักเรียน (เพศ ระดับชั้นการศึกษา และการเรียนเสริมพิเศษ)

ตัวแปรตาม (Dependent variables)

- ความคิดเห็น (ทัศนคติ ความพึงพอใจ ความต้องการ ความคาดหวัง) ต่อการให้บริการรถรับส่งนักเรียน

ลิขสิทธิ์สงวนโดย Chiang Mai University
Copyright © Chiang Mai University
All rights reserved