

คุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตกรุงเทพฯ
กรณีศึกษา เขตทุ่งครุ ราชบุรีบูรณะ ภาษีเจริญ บางกอกน้อย และบางแค

Quality of Life of Public Motorcycle Riders in Bangkok

A Case Study in Thungkru, Rat Burana, Phasi Charoen, Bangkok Noi, Bang Khae District.

ธนภณ เลิศจิตตสกุล¹ อรุณ เล้าอรุณ¹ และ พรทิพย์ บุญทรง²

¹นักศึกษาปริญญาตรี สาขาการจัดการ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

²E-mail: Thanaphon35778@outlook.com, Sameth032611@hotmail.com

²ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ประจำสาขาการจัดการ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

²E-mail: Porntip.boon@rmutr.ac.th

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับคุณภาพชีวิตและปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตกรุงเทพฯ กรณีศึกษา ทุ่งครุ ราชบุรีบูรณะ ภาษีเจริญ บางกอกน้อย และบางแค จำนวน 400 คน ซึ่งใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงและใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนาและสถิติอ้างอิง (Independent sample t-test, One-way ANOVA) ผลการศึกษาพบว่า คุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตกรุงเทพฯ อยู่ในระดับพอใจมาก และอายุ และระดับการศึกษาเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตทุ่งครุ ราชบุรีบูรณะ ภาษีเจริญ บางกอกน้อย และบางแค ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ดังนั้นภาครัฐควรมีการกำกับดูแล อบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะให้มีวินัย คำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น และสร้างความตระหนักในความสำคัญของอาชีพในการให้บริการขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ เกิดความสุขในการทำงาน

คำสำคัญ: คุณภาพชีวิต ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์สาธารณะ

Abstract

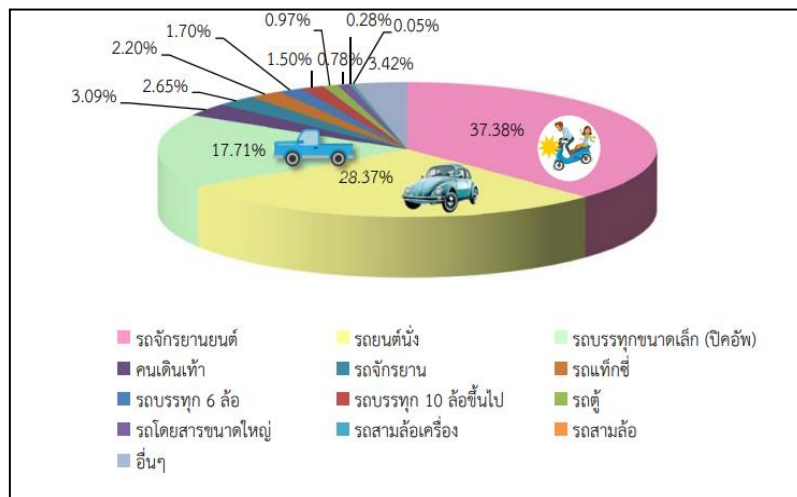
This research aimed to study the quality of life and factors that may affect public motorcycle riders' life quality in Bangkok area. The Case Study focus in the area of Thungkru, Rat Burana, Phasi Charoen, Bangkok Noi, and Bang Khae District. There were 400 samples of public motorcycle riders were chosen via purposive sampling method. The data were collected by questionnaires using the Independent sample t-test and One-way ANOVA to evaluate. The results illustrated that, public motorcycle riders' life quality in Bangkok was in quite satisfying level. The factors that influenced the life quality were the difference of ages and education, analysis of variance at statistically significantly level .05. However, it was suggested that Government should have the efficient regulation, providing the Traffic discipline training course for motorcycle riders, considering the safety of riders and passengers issues and Raising awareness of the important of the rider occupation and happiness of work.

Keywords: Quality of life, Public motorcycle riders

* Corresponding auther, e-mail: Thanaphon35778@outlook.com

1. ที่มาและความสำคัญ

การเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตในปัจจุบันที่จำเป็นต้องพึ่งพาระบบการขนส่งสาธารณะในการเดินทางไปทำงานและประกอบกิจกรรมต่าง ๆ แต่ระบบการขนส่งสาธารณะยังไม่เพียงพอ ประกอบกับปัญหาการจราจรในชั่วโมงเร่งด่วน ทำให้เกิดอาชีพการขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะซึ่งเป็นแรงงานนอกระบบในการให้บริการขึ้น โดยเฉพาะตามตรอก ซอกซอยที่มีการขยายตัวของเมือง การเข้าถึงของรถสาธารณะยังไม่มีหรือยังไม่เพียงพอ แม้ว่าระบบการขนส่งมวลชนจะมีหลายประเภท แต่ต่างมีข้อจำกัดและเข้าถึงพื้นที่ให้บริการแตกต่างกัน ทำให้รถจักรยานยนต์เล็กมีโอกาสนในการเข้าถึงหน่วยครัวเรือนได้อย่างใกล้ชิดมากกว่า (รังสิญา ขวัญเพ็ง, 2555) ประกอบกับนโยบายของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จะต้องนำรถจักรยานยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ป้ายเหลือง) ให้ถูกต้องตามกฎหมายห้ามนำรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ป้ายดำ) มารับจ้างขนส่งผู้โดยสาร และกำหนดสถานที่จอดรถผู้โดยสาร (การจัดตั้งวิน) ให้มีความเป็นระเบียบสามารถแข่งขันกันได้อย่างเป็นธรรม ทั้งยังได้กำหนดให้ใช้เสื้อวินรูปแบบใหม่ที่แสดงบัตรประจำตัวและหมายเลขประจำตัวที่ถูกต้องเพื่อความปลอดภัยและการให้บริการที่ดี นอกจากนี้ นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย ผู้อำนวยการศูนย์ความร่วมมือระหว่างองค์การอนามัยโลก ระบุว่า อัตราการเสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนของไทย ลดอันดับจากอันดับที่ 2 ในรายงานปี 2015 เป็นอันดับที่ 9 ในรายงานฉบับล่าสุด แต่การเสียชีวิตจากภัยบนท้องถนนของไทยก็ยังเป็นอันดับ 1 ในเอเชีย อันดับ 1 ในอาเซียน และอันดับ 1 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บังคลาเทศ อินเดีย อินโดนีเซีย ศรีลังกา และไทย โดยเฉพาะสัดส่วนการเสียชีวิตจากเหตุที่เกิดกับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทยนั้น สูงเป็นอันดับ 3 ของโลก คือ ร้อยละ 74.4 (Thai PBS NEWS ณ วันที่ 20 ธันวาคม 2561) ซึ่งปัจจัยเหล่านี้กระทบต่อคุณภาพชีวิตผู้ขับขี่และผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะ



รูปที่ 1 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2560

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ด้วยเหตุนี้การศึกษาครั้งนี้จึงสนใจศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยสุ่มพื้นที่ในกรุงเทพฯ ฝั่งธนบุรี จำนวน 5 เขต ได้แก่ ทุ่งครุ ราษฎร์บูรณะ ภาษีเจริญ บางกอกน้อย และบางแค ซึ่งมีสถิติจำนวนวินและจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนวันและจำนวนผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะใน 5 เขต ในปี 2559 2560 และ 2561

เขต	ปี พ.ศ. 2559		ปี พ.ศ. 2560		ปี พ.ศ. 2561	
	วัน	ผู้ขับขี่ (คน)	วัน	ผู้ขับขี่ (คน)	วัน	ผู้ขับขี่ (คน)
ทุ่งครุ	62	1,319	75	1,318	74	1,356
บางกอกน้อย	111	1,911	111	1,848	111	1,972
ราษฎร์บูรณะ	44	1,746	49	1,629	49	1,743
บางแค	135	2,227	147	2,112	147	2,218
ภาษีเจริญ	94	1,660	119	1,609	119	1,724
รวมกลุ่มตัวอย่าง 5 เขต	446	8,863	501	8,516	500	9,013
รวม กทม. 50 เขต	5,421	99,047	5,800	87,179	5,670	91,582

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

จากสถิติข้างต้นเห็นได้ว่า มีแรงงานนอกระบบที่ประกอบอาชีพการขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะจำนวนมากในเขตกรุงเทพมหานคร ดังนั้น การคำนึงถึงคุณภาพชีวิตของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะถือเป็นเรื่องสำคัญสำหรับการวางแผนพัฒนาการจราจรเบียดเบียน ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะ และความปลอดภัยของทั้งผู้ขับขี่และผู้ให้บริการ โดยแนวคิดสำคัญในการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคคลนั้น องค์การอนามัยโลก (WHO) (The WHOQOL Group, 2019) กล่าวว่า คุณภาพชีวิตของแต่ละบุคคลขึ้นอยู่กับบริบททางสังคมวัฒนธรรม และค่านิยม ในเวลานั้น ๆ และมีความสัมพันธ์กับจุดมุ่งหมาย ความคาดหวัง และมาตรฐานที่แต่ละคนกำหนดขึ้น ซึ่งสุขภาพกาย (Physical) สุขภาพจิต (Psychological) ความสัมพันธ์ทางสังคม (Social relationships) ผู้วิจัยจึงสนใจทำการศึกษาคุณภาพชีวิตของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตกรุงเทพฯ ฟังธนบุรี โดยสุ่มตัวอย่างมา 5 เขต ได้แก่ เขตทุ่งครุ ราษฎร์บูรณะ ภาษีเจริญ บางกอกน้อย และบางแค คิดเป็นร้อยละ 9.84

2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาระดับคุณภาพชีวิตของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะใน 5 เขต ได้แก่ เขตทุ่งครุ ราษฎร์บูรณะ ภาษีเจริญ บางกอกน้อย และบางแค
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะใน 5 เขต ได้แก่ เขตทุ่งครุ ราษฎร์บูรณะ ภาษีเจริญ บางกอกน้อย และบางแค

3. แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวความคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงาน (Quality of Working Life) ปรากฏเป็นครั้งแรกในสหรัฐอเมริกาในช่วงปลายทศวรรษที่ 1960 เนื่องจากมีการตื่นตัวด้านคุณภาพชีวิตของผู้ปฏิบัติงาน และคุณภาพชีวิตการทำงานเป็นองค์ประกอบหรือเป็นมิติหนึ่งที่สำคัญของคุณภาพชีวิต (Quality of Life) แนวความคิดเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงานได้กำเนิดและแพร่หลายอย่างรวดเร็วในประเทศอุตสาหกรรมและมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความเป็นอยู่ของผู้ปฏิบัติงาน และคุณภาพของสถานประกอบการหลังจากนั้นได้มีการศึกษาค้นคว้าเรื่องดังกล่าวที่วงการอุตสาหกรรมในยุโรป (สำนักงานปลัด กระทรวงศึกษาธิการ, 2557-19)

คุณภาพชีวิต หมายถึง การดำรงชีวิตอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี มีความสุขทั้งร่างกาย ทางจิตใจ สังคม มีจังหวะชีวิตที่เหมาะสมทั้งในเรื่องของการดำรงชีวิต การทำงาน การพักผ่อน นันทนาการ รวมทั้งมีความสร้างสรรค์พัฒนาตนเองและสังคมให้อยู่ร่วมกันอย่างมีความสุขและปรับตัวได้อย่างเหมาะสมในแต่ละช่วงระยะเวลา (อุทัย นิปัจการสุนทร, 2546) และคุณภาพชีวิตการทำงาน หมายถึง ลักษณะการทำงานของบุคคลที่ได้รับการตอบสนองความต้องการ หรือความคาดหวังจากการทำงาน และเกิดความพึงพอใจในงานมีความสุขในการทำงาน และรู้สึกว่าคุณค่าจากการทำงานนั้น ๆ ก่อให้เกิดผลดีกับตนเอง ทำให้ทำงานได้บรรลุผลตามเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนั้นยังทำให้ดำเนินชีวิตได้อย่างมีความสุขมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น (สาวิตรี ดวงรัตน์มณีโชติ, 2554) ทั้งนี้ คุณภาพชีวิตการทำงานประกอบด้วยคุณสมบัติ 8 ข้อ คือ (1) การให้สิ่งตอบแทนที่เหมาะสมและยุติธรรม หมายถึง ค่าจ้างที่ได้รับเพียงพอหรือไม่ ค่าจ้างที่ได้รับมีความยุติธรรมหรือไม่ เมื่อเปรียบเทียบกับตำแหน่งของตนกับตำแหน่งอื่นที่มีลักษณะงานคล้ายกัน (2) สิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัยและส่งเสริมสุขภาพ หมายถึง ผู้ปฏิบัติงานควรจะอยู่ในสภาพแวดล้อมทางด้านร่างกายและสิ่งแวดล้อมของการทำงานที่จะก่อให้เกิดสุขภาพที่ดี มีการกำหนดมาตรฐานที่แน่นอนเกี่ยวกับการคงไว้ซึ่งสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริม และควบคุม เกี่ยวกับกลิ่นเสียงและการรบกวนทางสายตา (3) การพัฒนาความสามารถของบุคคล หมายถึง การมอบหมายงานที่ให้โอกาสผู้ปฏิบัติได้ใช้ประโยชน์และพัฒนาทักษะและความรู้ของผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งสร้างการมีส่วนร่วม ความรู้สึกในคุณค่าของตนเอง และความรู้สึกทำทนายซึ่งเกิดขึ้นจากการทำงานของตนเอง (4) ความเจริญงอกงามและสวัสดิการ หมายถึง ควรจะให้ความสำคัญต่องานที่ได้รับมอบหมายซึ่งจะมีผลต่อการเพิ่มความสามารถของผู้ปฏิบัติงาน ในการมีความรู้และทักษะใหม่ ๆ ที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่องานในอนาคต (5) การบูรณาการด้านสังคม หมายถึง การที่ผู้ปฏิบัติงานได้มีความรู้สึกว่าคุณค่าประสบความสำเร็จและเห็นคุณค่าซึ่งจะมีผลกระทบต่อบุคคลนั้นในด้านความเป็นอิสระจากอคติ ความรู้สึกว่าคุณชนหรือสังคมมีความสำคัญ การเปิดเผยตนเองกับบุคคลอื่นความรู้สึกว่าไม่มีการแบ่งชั้นกันในองค์กร และความรู้สึกว่ามีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีกว่าเดิม (6) สิทธิตามรัฐธรรมนูญ หมายถึง ผู้ปฏิบัติงานมีสิทธิอย่างไรและผู้ปฏิบัติงานจะปกป้องสิทธิของตนเองได้อย่างไร ซึ่งอาจแตกต่างกันขึ้นอยู่กับลักษณะทางวัฒนธรรมขององค์กรนั้นด้วยว่าให้ความเคารพต่อปัจเจกบุคคลมากน้อยเท่าใด และยึดมั่นต่อการให้รางวัลที่ยุติธรรมมากน้อยเพียงใด (7) จังหวะชีวิตโดยส่วนตัว หมายถึง งานของบุคคลควรจะมีความสมดุลกับบทบาทของชีวิตนั้น บทบาทที่เกี่ยวข้องกับการแบ่งเวลาในการทำงาน การใช้ชีวิต ซึ่งควรให้มีสัดส่วนที่เหมาะสมระหว่างการใช้เวลาว่างของบุคคลกับเวลาว่างของครอบครัว รวมถึงการคำนึงถึงความก้าวหน้าและการได้รับความดีความชอบ (8) การเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับสังคม หมายถึง กิจกรรมของหน่วยงานที่ดำเนินไปในลักษณะที่ต้องรับผิดชอบต่อสังคม ก่อให้เกิดการเพิ่มคุณค่าความสำคัญของงานและอาชีพในกลุ่มผู้ปฏิบัติงาน เช่น ความรู้สึกในกลุ่มผู้ปฏิบัติงานที่รับรู้ว่า องค์กรของตนได้มีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม (Walton, R. E., 1973: pp.12-16)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

1. ด้านตัวแปรอิสระ

1.1 เพศ ลักษณะอาชีพของผู้ขับชักรถจักรยานยนต์โดยทั่วไปจะเป็นเพศชาย เนื่องจากเป็นอาชีพที่ต้องใช้สมรรถภาพทางร่างกาย และใช้ทักษะในการขับขี่

1.2 อายุ กฤษฏา พงษ์รื่น (2550) ศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงาน กรณีศึกษา : พนักงานขับรถ พนักงานคุ้มกัน และหัวหน้าประจำรถยนต์คุ้มกันทรัพย์สินมีค่าแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร พบว่า อายุของพนักงานที่แตกต่างกันไม่มีความสัมพันธ์ต่อคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงาน ซึ่งหมายความว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงานของ

พนักงาน ไม่เกี่ยวข้องกับ อายุ ในการทำงานในด้านต่าง ๆ ของพนักงาน ซึ่งสามารถอธิบายได้ว่า ไม่ว่าพนักงานจะมีอายุเท่าไร ก็ไม่มีผลต่อกับคุณภาพชีวิตการทำงาน ซึ่งขัดแย้งกับการศึกษาของ สาวิตรี ดวงรัตน์ณีโชติ (2554) เรื่อง คุณภาพชีวิตในการทำงานที่ส่งผลต่อสุขภาพจิตใจของพนักงานขับรถบรรทุกในอุตสาหกรรมกระดาษ เขตอุตสาหกรรมกระดาษ เขตอุตสาหกรรมบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ที่พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีอายุที่แตกต่างกัน ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 25 - 30 ขึ้นไป ซึ่งมีผลต่อโอกาสที่จะพัฒนาในด้านผลตอบแทนที่เพิ่มมากขึ้นจึงมีผลทำให้คุณภาพชีวิตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

1.3 ระดับการศึกษา

กฤษฎา พงษ์รัตน์ (2550) ศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงาน กรณีศึกษา : พนักงานขับรถ พนักงานคุ้มกัน และหัวหน้าประจํารถยนต์คุ้มกันทรัพย์สินมีค่าแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร พบว่า ระดับการศึกษาไม่มีผลต่อคุณภาพชีวิตด้านต่าง ๆ ของพนักงาน ในขณะที่มาริสา จันทรชุนทด (2560) ศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานขับรถเทอร์ลเลอร์ในเขตพื้นที่ท่าเรือ แหลมฉบัง พบว่า คุณภาพชีวิตของพนักงานขับรถเทอร์ลเลอร์ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันของบริษัทประเภทสินค้าขนส่งมีคุณภาพชีวิตการทำงานที่แตกต่างกัน

การมีประสบการณ์ในการทำงาน

สำหรับการศึกษาคูณภาพชีวิตของแรงงานทักษะต่ำของพนักงานขับรถ พนักงานคุ้มกัน และหัวหน้าประจํารถยนต์คุ้มกันทรัพย์สินในกรุงเทพฯ (กฤษฎา พงษ์รัตน์, 2550) และการศึกษาองค์ประกอบคุณภาพชีวิตในการทำงานของพนักงาน ขับรถสองแถว ประจําทางในจังหวัดสมุทรสาคร (ชลภัสสรณ์ สิทธิวงค์ชัย และประสพชัย พสุนนท์, 2558) มีผลการศึกษาสอดคล้องกันว่า ประสบการณ์ในการทำงานไม่มีผลต่อคุณภาพชีวิตในการทำงานแต่อย่างใด

1.4 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

มาริสา จันทรชุนทด (2560) ศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานขับรถเทอร์ลเลอร์ในเขตพื้นที่ท่าเรือ แหลมฉบัง และสาวิตรี ดวงรัตน์ณีโชติ (2554) เรื่อง คุณภาพชีวิตในการทำงานที่ส่งผลต่อสุขภาพจิตใจของพนักงานขับรถบรรทุกในอุตสาหกรรมกระดาษ เขตอุตสาหกรรมบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี พบว่า รายได้เฉลี่ย ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีผลต่อคุณภาพชีวิตที่แตกต่างกัน ส่วนกฤษฎา พงษ์รัตน์ (2550) ศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงาน กรณีศึกษา : พนักงานขับรถ พนักงานคุ้มกัน และหัวหน้าประจํารถยนต์คุ้มกันทรัพย์สินมีค่าแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร พบว่า รายได้ไม่มีผลต่อคุณภาพชีวิตด้านต่าง ๆ ของพนักงาน ซึ่งได้อธิบายว่า ไม่ว่าพนักงานจะมีรายได้หรือมีการศึกษาอยู่ในระดับใด ก็จะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงานเกี่ยวกับคําตอบแทนที่ยุติธรรมเพียงพอ ไม่แตกต่างกัน

1.5 เวลาในการปฏิบัติงานต่อวัน

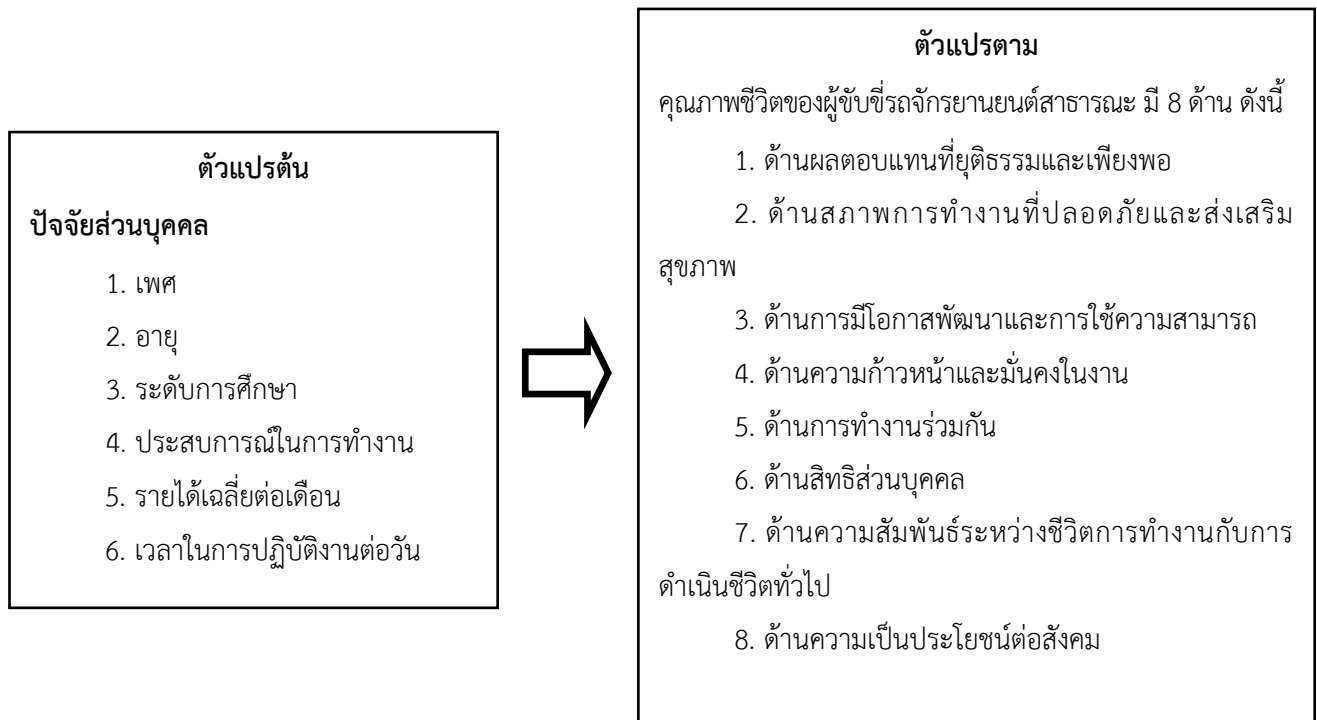
มาริสา จันทรชุนทด (2560) ศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานขับรถเทอร์ลเลอร์ในเขตพื้นที่ท่าเรือ แหลมฉบัง พบว่า ช่วงเวลาปฏิบัติงานที่แตกต่างกันมีคุณภาพชีวิตการทำงานไม่แตกต่างกัน ส่วนนุชนาถ วิจิต (2550) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจําทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ พบว่า ชั่วโมงการทำงานต่อวันมีความสัมพันธ์ทางลบกับคุณภาพชีวิตการทำงาน

2. ด้านตัวแปรตาม (คุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะ)

ฉัตรปารี อยู่เย็น และไพบุลย์ ไสยวงศ์ (2556) ศึกษาเรื่อง การพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล พบว่า คุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างโดยรวมอยู่ในระดับมาก ได้แก่ ด้านความปลอดภัย ด้านการทำงาน ด้านปัญญาและจิตวิญญาณ ด้านการมีส่วนร่วม ด้านชีวิตครอบครัว ด้านสุขภาพ

ด้านคมนาคมและการสื่อสาร ด้านรายได้ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านที่อยู่อาศัย และด้านการศึกษา ส่วนสมศักดิ์ นัคลาจารย์ และคณะ. (2550) ศึกษาเรื่อง การศึกษาเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบ : ศึกษาเฉพาะกรณีผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้าง และผู้ค้าขายตลาดนัดในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้างเป็นอาชีพที่ทำงานหนัก มีความมั่นคงทางอาชีพพอสมควร รายได้เหลือเก็บบ้างเล็กน้อย มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง มีปัญหาเรื่องสถานที่ประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่ขาดความสนใจด้านสุขภาพไม่ออกกำลังกาย ดื่มสุราสูบบุหรี่ประจำ มีโรคประจำตัวด้านระบบทางเดินหายใจและตาต่อ การประเมินคุณภาพชีวิตและคุณภาพชีวิตการทำงานจากแบบวัดพบว่า ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้างเป็นกลุ่มที่มีคุณภาพชีวิตด้านสุขภาพกาย สุขภาพจิต ระดับปานกลางจนถึงค่อนข้างดี ชีวิตการทำงานไม่มีปัญหา

กรอบแนวคิด



รูปที่ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัยตามแนวคิดทฤษฎีคุณภาพชีวิตการทำงานของ Walton, 1973

4. วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากร คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตกรุงเทพฯ จึงสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน โดยขั้นตอนแรกสุ่มแบบแบ่งกลุ่มจาก 15 เขตฝั่งธนบุรีในกรุงเทพฯ จับฉลากเลือกเพียง 5 เขต ได้แก่เขต พุ่งครุ ราชบุรีบูรณะ ภาษีเจริญ บางกอกน้อย และบางแค ต่อจากนั้นขั้นตอนที่สอง สุ่มกลุ่มตัวอย่างทั้ง 5 เขตด้วยวิธีเลือกแบบเจาะจง โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน (คำนวณจากสูตรได้ n เท่ากับหรือมากกว่า 384

โดยใช้สูตร
$$n = \frac{Z^2 p (1-p)}{e^2} \quad (1)$$

โดยสร้างเครื่องมือการสอบถามการวัดคุณภาพชีวิตที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ลักษณะของแบบสอบถามคุณภาพชีวิตเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) มีคำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล และคุณภาพชีวิตในการทำงานด้านต่าง ๆ ซึ่งใช้สถิติพรรณนาและสถิติอ้างอิงในการวิเคราะห์ข้อมูล

5. ผลและวิจารณ์

จากกลุ่มตัวอย่าง 400 คน ประกอบด้วยเพศชาย 351 คน คิดเป็นร้อยละ 87.8 เพศหญิง 49 คน ร้อยละ 12.3 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะใน 5 เขต (ทุ่งครุ ราชบุรีบูรณะ ภาษีเจริญ บางกอกน้อย และบางแค) พบว่า ในภาพรวมของกลุ่มตัวอย่างมีคุณภาพชีวิตในการทำงานอยู่ในระดับพอใจมาก ($\bar{x}=3.86$, $SD = 0.362$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีคุณภาพชีวิตการทำงานทั้ง 8 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านผลตอบแทนที่อยู่ดีธรรมและเพียงพอ เนื่องจากค่าตอบแทนขึ้นกับจำนวนเที่ยวของการรับจ้าง ทำมาได้ดีมาก ทำน้อยได้น้อย (2) ด้านสภาพการทำงานที่ปลอดภัยและส่งเสริมสุขภาพ เนื่องจากมีการจัดระเบียบวินรถจักรยานยนต์สาธารณะ การกำหนดอัตราค่าโดยสารกลาง การใส่หมวกกันน็อค การตรวจสภาพรถสม่ำเสมอ และการทำประกันชีวิต (3) ด้านการมีโอกาสพัฒนาและใช้ความสามารถ ผู้ขับขี่มีการศึกษาจดจำเส้นทางได้ มีสื่อดิจิทัลและการแชร์ประสบการณ์ร่วมกันในกลุ่มอาชีพผ่านออนไลน์ (4) ด้านความก้าวหน้าและความมั่นคงในงาน เกิดจากผู้ขับขี่มีใบอนุญาตถูกต้อง ผู้ใช้บริการให้ความไว้วางใจ และมีการกำหนดราคากลางสำหรับค่าโดยสาร (5) ด้านการทำงานร่วมกัน เกิดจากเพื่อนร่วมงานให้ความช่วยเหลือกันดี มีความเอื้ออาทรกัน สนทนากันยามว่างแบ่งปันข้อมูลประสบการณ์การขับขี่และให้บริการ (6) ด้านสิทธิส่วนบุคคล จะเห็นได้จากการไม่ก้าวก่ายกัน มีความเคารพในเรื่องส่วนตัว สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบกรมการขนส่งทางบกได้ (7) ด้านความสัมพันธ์ระหว่างชีวิตการทำงานกับการดำเนินชีวิตทั่วไป เนื่องจากเป็นอาชีพอิสระ กำหนดเวลาการปฏิบัติงานเอง ทำให้มีจัดสรรเวลาของการทำงานกับชีวิตครอบครัวได้ลงตัว ไม่ก่อให้เกิดปัญหาในครอบครัว และ (8) ด้านความเป็นประโยชน์ต่อสังคม มีการทำกิจกรรมเพื่อส่วนรวมตามโอกาส และวาระต่าง ๆ มีจิตอาสาในบางเรื่อง ดังนั้นผลคุณภาพชีวิตทั้ง 8 ด้าน จึงอยู่ในระดับพอใจมาก ระดับคุณภาพชีวิตรายด้านปรากฏตามตารางที่ 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 คุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ

คุณภาพชีวิตการทำงาน	\bar{X}	S.D.	แปลความ
1.ด้านผลตอบแทนที่อยู่ดีธรรมและเพียงพอ	4.02	0.484	พอใจมาก
2.ด้านสภาพการทำงานที่ปลอดภัยและส่งเสริมสุขภาพ	3.86	0.544	พอใจมาก
3.ด้านการมีโอกาสพัฒนาและใช้ความสามารถ	3.89	0.502	พอใจมาก
4.ด้านความก้าวหน้าและมั่นคงในงาน	3.94	0.454	พอใจมาก
5.ด้านการทำงานร่วมกัน	3.80	0.620	พอใจมาก
6.ด้านสิทธิส่วนบุคคล	3.80	0.589	พอใจมาก
7.ด้านความสัมพันธ์ระหว่างชีวิตการทำงานกับการดำเนินชีวิตทั่วไป	3.90	0.437	พอใจมาก
8.ด้านความเป็นประโยชน์ต่อสังคม	3.66	0.541	พอใจมาก
เฉลี่ยรวม	3.86	0.362	พอใจมาก

ส่วนปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะใน 5 เขต (ทุ่งครุ ราชบุรีบูรณะ ภาษีเจริญ บางกอกน้อย และบางแค) ได้แก่ อายุ และระดับการศึกษา ดังนี้

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบคุณภาพชีวิตผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	20-29ปี	30-39ปี	40-49ปี	50ปีขึ้นไป	รวม	F-test	P.Value
\bar{X}	3.96	3.92	3.93	3.64	3.86	24.138	0.000
SD	0.275	0.437	0.264	0.330	0.362		

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีอายุแตกต่างกันมีผลต่อระดับคุณภาพชีวิต ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และเมื่อเปรียบเทียบคุณภาพชีวิตจำแนกตามอายุที่แตกต่างกันโดยใช้การเปรียบเทียบทีละคู่ พบว่ากลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีช่วงอายุตั้งแต่ 50 ปีขึ้นไปนั้น มีคุณภาพชีวิตที่ต่ำกว่ากลุ่มอายุอื่น ๆ สอดคล้องกับสาวตรี ดวงรัตน์มณีโชติ (2554) เรื่อง คุณภาพชีวิตในการทำงานที่ส่งผลต่อสุขภาพจิตใจของพนักงานขับรถบรรทุกในอุตสาหกรรมกระดาษ เขตอุตสาหกรรมกระดาษ เขตอุตสาหกรรมบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ที่พบว่า พนักงานขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มีอายุที่แตกต่างกัน มีผลทำให้คุณภาพชีวิตแตกต่างกัน โดยส่วนใหญ่ผู้มีอายุระหว่าง 25 – 30 ปีมีโอกาสที่จะพัฒนาในด้านผลตอบแทนที่เพิ่มมากขึ้นทำให้คุณภาพชีวิตดีขึ้นด้วย

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบคุณภาพชีวิตผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการศึกษา

ระดับการศึกษา	ประถม	มัธยม	อนุปริญญา	ปริญญาตรี	รวม	F-test	P.Value
\bar{X}	3.79	3.97	3.90	3.68	3.86	8.923	0.000
SD	0.379	0.317	0.235	0.563	0.362		

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีผลต่อระดับคุณภาพชีวิต ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และเมื่อเปรียบเทียบคุณภาพชีวิตจำแนกตามระดับการศึกษาที่แตกต่างกันโดยใช้การเปรียบเทียบทีละคู่ พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีระดับการศึกษาชั้นมัธยมศึกษา มีคุณภาพชีวิตที่สูงกว่าชั้นประถมศึกษา และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีระดับการศึกษาชั้นมัธยมศึกษา มีคุณภาพชีวิตที่สูงกว่าระดับการศึกษาปริญญาตรี เนื่องจากระดับการศึกษาที่ต่ำหรือสูงไปกว่าความเหมาะสมของความรู้และทักษะอาชีพ จะมีทัศนคติและความพึงพอใจในงานน้อยกว่า สอดคล้องกับที่มาริสา จันทรชุนทด (2560) ศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานขับรถเทอร์ลเลอร์ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังพบว่า คุณภาพชีวิตของพนักงานขับรถเทอร์ลเลอร์ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันของบริษัทประเภทสินค้าขนส่งมีคุณภาพชีวิตการทำงานที่แตกต่างกัน

6. สรุป

ปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุ ระดับการศึกษา ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตและปัจจัยต่าง ๆ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตกรุงเทพฯ (5 เขตฝั่งธนบุรี ได้แก่ ทุ่งครุ ราษฎร์บูรณะ ภาษีเจริญ บางกอกน้อย และบางแค) ซึ่งผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่าภาครัฐควรมีการกำกับดูแล อบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะให้มีวินัย คำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น และตระหนักในความสำคัญของการให้บริการผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ เกิดความสุขในการทำงาน

7. กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่องนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีด้วยความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากที่ปรึกษาโครงการวิจัย คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธิดิมา พลับปลิง ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรทิพย์ บุญทรง ที่กรุณาให้ข้อคิดเห็น แนะนำ และ ชี้แจงข้อบกพร่องต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ในการทำการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ และการสนับสนุนของคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์โกสินทร์ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้ ขอขอบพระคุณ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตกรุงเทพฯ ผิงธนบุรี ได้แก่ เขตทุ่งครุ ราษฎร์บูรณะ ภาษีเจริญ บางกอกน้อย และบางแค จำนวน 400 คน ที่ได้ให้ความร่วมมืออันเป็นอย่างดีในการตอบแบบสอบถาม และให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานวิจัยในครั้งนี้

8. เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. สถิติจำนวนวินและจำนวนผู้ขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2559 -2561. [ออนไลน์]. ได้จาก: <https://web.dlt.go.th/statistics/index.php> [สืบค้นเมื่อ 31 มกราคม 2562].
- กฤษฎา พงษ์รัตน์. (2550). คุณภาพชีวิตการทำงาน กรณีศึกษา : พนักงานขับรถ พนักงานคุ้มกันและหัวหน้าประจำรถยนต์คุ้มกันทรัพย์สินมีค่าแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร. วิทยาสตรมหาบัณฑิต (การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และองค์การ) คณะพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- คมนาคม ปี พ.ศ. 2560 [ออนไลน์]. ได้จาก: http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2561-07/25610726-analyze.pdf. [สืบค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2561].
- ฉัตรปารี อยู่เย็น และ ไพบุลย์ ไสยยาวงศ์. (2556) การพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. วารสารวิชาการและวิจัย ฉบับพิเศษ มหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์นคร. (การประชุมวิชาการมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ครั้งที่ 5 และการประชุมวิชาการนานาชาติมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ครั้งที่ 4 วันที่ 15-16 กรกฎาคม 2556.)
- ชลภัศสรณ์ สิทธิวงค์ชัย และ ประสพชัย พสุนนท์. (2558). องค์ประกอบคุณภาพชีวิตในการทำงานของพนักงานขับรถสองแถวโดยสาร ประจำทางในจังหวัดสมุทรสาคร. วารสารหาดใหญ่วิชาการ 13 (1) ม.ค. - มิ.ย. 2558. มหาวิทยาลัยหาดใหญ่.
- นุชนาด วิจิต. (2550). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการพยาบาลสาธารณสุข, คณะสาธารณสุขศาสตร์, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- มาริสา จันท์ขุนทด. (2560). คุณภาพชีวิตการทำงานของพนักงานขับรถเรลเลอร์ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง. วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- รังสิญา ขวัญเพ็ง. (2555). ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถสองแถวแบบประจำเส้นทาง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์. แบบฝึกหัดการวิจัยปัญหาเศรษฐกิจปัจจุบัน. คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัย เชียงใหม่.
- สมศักดิ์ นัคลาจารย์, วิจิตร ระวีวงศ์, สมบุญ ยมนา, กัลยา ไทยวงษ์, นัทธมน แก้วไทย. (2552). การศึกษาเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบ : ศึกษาเฉพาะกรณีผู้ขับขีรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และผู้ค้าขายตลาดนัด ในเขตกรุงเทพมหานคร. คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์และสวัสดิการสังคม มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ.
- สาวิตรี ดวงรัตน์มณีโชติ. (2554). คุณภาพชีวิตในการทำงานที่ส่งผลต่อสุขภาพจิตของพนักงานขับรถบรรทุกในอุตสาหกรรมกระดาษ เขตอุตสาหกรรมบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร.

- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2561). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวง
สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ. (2557). รายงานการประเมินคุณภาพชีวิตการทำงานและความสุขของข้าราชการ
สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ประจำปี พ.ศ. 2557. กลุ่มบริหารงานบุคคล สำนักงานอำนวยการ กรุงเทพฯ
สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ.
- องค์การกระจายเสียงและแพร่ภาพสาธารณะแห่งประเทศไทย (Thai PBS NEWS). (2561). ไทย "แชมป์โลก" ตายอุบัติเหตุ
มอเตอร์ไซค์-ภาพรวมขยับอันดับ 9. [ออนไลน์]. ได้จาก: <https://news.thaipbs.or.th/content/276427> [สืบค้น
เมื่อ 31 มกราคม 2562].
- อุทัย นิปัจการสุนทร. (2546). คุณภาพชีวิตการทำงานของเจ้าหน้าที่สาธารณสุขระดับตำบล จังหวัด อุบลราชธานี.
วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการบริหารสาธารณสุข มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- Walton, R. E. (1973). **Quality of working life: what is it?**. Sloan Management Review. Vol.15 (September
1973), p. 11-21.
- World Health Organization-WHO. (2019). **WHOQOL: Measuring Quality of Life - Introducing the WHOQOL
instruments.** [ออนไลน์]. ได้จาก: <https://www.who.int/healthinfo/survey/whoqol-qualityoflife/en/>
[สืบค้นเมื่อ 31 มกราคม 2562].
-