

## การพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

### Quality of Life's Development of Motorcycle Taxi in Bangkok and Nearby Area

ฉัตรปรี อยู่นเย็น<sup>1\*</sup> และไพบุลย์ ไสยวงศ์<sup>2</sup>

<sup>1</sup>ผู้ช่วยศาสตราจารย์ <sup>2</sup>อาจารย์ สาขาวิชาการจัดการ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี 12110

#### บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเพื่อศึกษาการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 507 คน เครื่องมือในการวิจัยใช้แบบสอบถาม ใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การจำแนกความถี่แบบ 2 ทาง การทดสอบค่าที และการทดสอบค่าเอฟ โดยกำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 36 - 50 ปี มีระดับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา มีสถานภาพสมรส พักอาศัยอยู่บ้านเช่า มีรายได้จากการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉลี่ยต่อวัน 200-400 บาท มีรายได้จากการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉลี่ยต่อเดือน 5,001-10,000 บาท มีค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อเดือน 5,001-10,000 บาท ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างมาเป็นระยะเวลา 3-5 ปี มีปัญหาเกี่ยวกับมอเตอร์ไซค์รับจ้างเป็นปัญหามาก และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างอยู่ในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร

ผลการวิจัยด้านความคิดเห็นพบว่า ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีความคิดเห็นเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.72 เมื่อจำแนกเป็นรายด้าน พบว่า ด้านความปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา ได้แก่ ด้านการทำงาน ด้านปัญญาและจิตวิญญาณ ด้านการมีส่วนร่วม ด้านชีวิตครอบครัว ด้านสุขภาพ ด้านคมนาคมและการสื่อสาร ด้านรายได้ และด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ ส่วนด้านที่อยู่อาศัย และด้านการศึกษา พบว่า มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ และด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง พบว่า มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.21

#### Abstract

The purposes of the study were to examine the quality of life of the motorcycle taxi drivers in Bangkok Metropolitan region and to investigate the development of the quality of life of the motorcycle taxi drivers in Bangkok Metropolitan region. The sample of the study, drawn by the method of stratified simple random sampling, consisted of 507 motorcycle taxi drivers in Bangkok Metropolitan region. The questionnaire was used as the data gathering tool. The statistics applied for data analysis consisted of Frequency, Percentage, Mean, Standard Deviation, Crosstabs, T-test, F-test at 0.05 level of significance.

The results of the study demonstrated that the majority of the motorcycle taxi drivers were male between 36-50 years old, completed secondary education, were married, lived in rented

houses, earned average daily income of 200-400 Baht, earned average monthly income of 5,000-10,000 Baht, spent average monthly expenses of 5,001-10,000 Baht, earned their living as the motorcycle taxi drivers for 3-5 years, had white vehicle registration plates, and drove motorcycle taxis in Bangkok area.

The study of opinion concerning the quality of life revealed that the motorcycle taxi drivers in Bangkok Metropolitan region expressed their opinion on overall aspects of quality of life at a high level, Mean =3.72. When each aspect of the quality of life was examined, it was found that safety aspect was at a highest level, next below were the aspects of work life, spirit and soul, participation, family life, health, and communication. According to the aspects of income and environment, the study showed a moderate level of opinion respectively, however, the aspects of housing and education were found at a high level. With regard to the opinion on the development of quality of life, the motorcycle taxi drivers had a moderate level of opinion, Mean=3.21.

**คำสำคัญ** : คุณภาพชีวิต การพัฒนาคุณภาพชีวิต มอเตอร์ไซด์รับจ้าง

**Keywords** : Quality of Life, Quality of Life's Development, Motorcycle Taxi, Nearby Area

\*ผู้พิมพ์ประสานงานไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ [chatparee63@hotmail.com](mailto:chatparee63@hotmail.com) โทร. 08 9491 5948

## 1. บทนำ

สังคมไทยเป็นสังคมที่มีประชากรเป็นจำนวนมาก ความต้องการความเจริญก้าวหน้า ต้องการชื่อเสียงเกียรติยศ เงินทอง ความสำเร็จในการประกอบอาชีพและการทำงาน ซึ่งในแต่ละวันนั้น มนุษย์ต้องดิ้นรนขวนขวายไขว่คว้าหาสิ่งที่ตนเองปรารถนา เพื่อให้ได้มาซึ่งความสุข และการมีชีวิตที่ดี มีครอบครัวที่อบอุ่น นั้นหมายความว่า มนุษย์ต้องการมีคุณภาพชีวิตที่ดี

ปัจจุบันปัญหาการจราจรเป็นปัญหาใหญ่ของกรุงเทพมหานคร รวมถึงในเขตปริมณฑลที่เริ่มมีการขยายตัวด้วยระบบถนนที่ทำให้รัฐบาลไม่สามารถพัฒนาระบบการคมนาคมสาธารณะได้ จะเห็นได้ว่าในกรุงเทพฯมีซอยยาวๆที่ไม่ติดกันเป็นจำนวนมาก และซอยแต่ละซอยก็มีทางออกเพียงทางเดียวทุกคนที่ออกจากบ้านต้องออกซอยเดียวกัน รถเมล์และรถไฟฟ้าไม่สามารถเข้าไปในซอยได้ คนที่จะออกจากซอยก็ต้องมีรถยนต์ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ทำให้มีมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่ช่วยอำนวยความสะดวกแก่คนในซอยที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัวหรือรถเมล์ไปไม่ถึงสามารถโดยสารออกจากซอยได้

มอเตอร์ไซด์รับจ้างในกรุงเทพฯ มีประมาณ 1 แสนคน แต่ละคนขับกันประมาณ 20-30 เที่ยวต่อวัน เมื่อรวมแล้วมอเตอร์ไซด์รับจ้างทั้งหมดวิ่งรับส่งเป็นจำนวน 4-6 ล้านเที่ยวต่อวัน มากกว่าจำนวนเที่ยวของรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้ายุโรปรวมกันแล้วถึง 4 เท่า ปัจจุบันจำนวนมอเตอร์ไซด์รับจ้างพุ่งสูงขึ้นมาก ปีพ.ศ.2546 รัฐบาลออกนโยบายที่เรียกว่า "ปราบปรามกลุ่มอิทธิพลมืด" 5 กลุ่มโดยหนึ่งในนั้นคือกลุ่มที่ควบคุมมอเตอร์ไซด์รับจ้าง รูปแบบของนโยบายนี้ก็คือให้มอเตอร์ไซด์รับจ้างไปลงทะเบียนที่เขตเพื่อรับเสื่อก๊ก และส่งเสริมให้มีการจัดการภายในโดยมีหัวหน้ามอเตอร์ไซด์คูดูแลในแต่ละวัน ซึ่งมีความสัมพันธ์กับการควบคุมผู้มีอิทธิพล คนที่เป็นมอเตอร์ไซด์รับจ้างเห็นว่านโยบายนี้มีประโยชน์ต่อพวกเขาทำให้ชีวิตของพวกเขาดีขึ้น ได้ทำงานอย่างเป็นอิสระมากขึ้น (เคลาดิโอ โซปรานเซตติ) แต่ต่อมาภายหลังผู้มีอิทธิพลก็กลับมา

และสำหรับการจัดระบบระเบียบวินมอเตอร์ไซด์ ปัจจุบันอยู่ในภาวะไร้ระบบระเบียบ เป็นผลเสียทั้งต่อคนขับมอเตอร์ไซด์รับจ้างเอง ที่ถูกขูดรีด เอาเปรียบ โดยผู้มีอำนาจหรืออิทธิพลเถื่อน และยังเป็นผลเสียต่อประชาชนผู้ใช้บริการวินมอเตอร์ไซด์ ซึ่งต้องมีความเสี่ยงในบริการที่ไม่ปลอดภัย ไม่มีการรักษาคุณภาพ ไม่มีมาตรฐานด้านราคา

ล่าสุดที่รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี “สาทิตย์ วงศ์หนองเตย” ระบุว่า รัฐบาลเตรียมจะดำเนินการโครงการ “วิน...วิน” โดยจะเป็นการสร้างระบบ จัดระเบียบกลุ่ม วินมอเตอร์ไซด์ เพื่อแก้ปัญหาให้กับผู้ประกอบการมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ทั้งในด้านสวัสดิการชีวิต แหล่งเงินทุน และการป้องกันมิให้ถูกข่มเหงโดยอำนาจอิทธิพลนอกกฎหมาย (นสพ.แนวหน้า, ออนไลน์)

ปัจจุบัน เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร มีมอเตอร์ไซด์รับจ้างให้บริการอยู่ประมาณ 100,000 คัน เท่ากับว่า อาชีพขับมอเตอร์ไซด์รับจ้างเป็นงานที่สร้างรายได้ให้กับคนไม่น้อย 100,000 คน โดยมีทั้งคนที่ยึดเป็นอาชีพหลัก และทำเป็นอาชีพเสริม มอเตอร์ไซด์รับจ้างเป็นบริการขนส่งที่สามารถเข้าไปเสริมในส่วนที่ระบบขนส่งหลักเข้าไม่ถึงประชาชน โดยทำหน้าที่ป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งหลักๆ ไม่ว่าจะเป็นรถเมล์ รถไฟฟ้า เรือ ฯลฯ เช่น นั่งมอเตอร์ไซด์ออกจากบ้าน เพื่อมารอขึ้นรถเมล์ที่ปากซอย หรือเมื่อขึ้นจากเรือแล้ว ก็สามารถต่อมอเตอร์ไซด์รับจ้างออกจากท่าเรือเพื่อไปขึ้นรถไฟฟ้า เป็นต้น ถ้าลองคิดง่ายๆ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง 100,000 คัน หากแต่ละคันรับผู้โดยสารแค่ 10 คน/วัน ก็เท่ากับว่า มอเตอร์ไซด์รับจ้างทั่วกรุงเทพฯ ได้ทำหน้าที่ระบาย ขนย้าย หรือป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งหลัก จำนวนมากถึงวันละ 1,000,000 คน (นสพ.แนวหน้า, ออนไลน์) อาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างมีฐานะเป็น “แรงงานนอกระบบ” หรืออยู่ในภาค “เศรษฐกิจนอกระบบ” เรียกว่า ไม่อยู่ในระบบเศรษฐกิจของทางการ ไม่ปรากฏรายได้ที่จะนำมาคำนวณเก็บภาษี รวมถึงผู้ประกอบการอาชีพขับมอเตอร์ไซด์ ก็ไม่อยู่ในระบบสวัสดิการแรงงาน จะเป็นประโยชน์อย่างมาก หากโครงการ “วิน...วิน” ของรัฐบาล สามารถจะสร้างระบบ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนขับมอเตอร์ไซด์รับจ้างให้ดีขึ้น ทั้งในด้านสวัสดิการ ความปลอดภัย ประกันภัย ความสามารถในการประกอบอาชีพ การกำกับควบคุมดูแลที่ดี ฯลฯ เพื่อให้คนขับมอเตอร์ไซด์รับจ้างมีระบบสวัสดิการและมีคุณภาพชีวิตที่ดี และเพื่อคนใช้บริการวินมอเตอร์ไซด์ได้รับบริการที่ดี

จากสภาพปัญหาของกลุ่มประชากรที่ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาคูณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้ทราบถึงระดับคุณภาพชีวิต ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดจากการประกอบอาชีพ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่จะร่วมมือกันเร่งพัฒนาแรงงานนอกระบบที่มีความสำคัญนี้ให้ได้รับการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

### 1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาคูณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
2. เพื่อศึกษาการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
3. เพื่อเปรียบเทียบคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครกับผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตปริมณฑล

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงปัญหา และอุปสรรค ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้าง
2. ทำให้สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างให้ดีขึ้น
3. ภาครัฐสามารถนำผลการวิจัยไปใช้ประกอบการกำหนดนโยบายการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้าง
4. ภาครัฐสามารถพัฒนาแนวทางในการบริหารจัดการขนส่งมวลชนขนาดเล็ก

### 1.2 สมมติฐานของการวิจัย

1. ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่มีข้อมูลพื้นฐานที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้างแตกต่างกัน

2. ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่มีข้อมูลพื้นฐานที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างแตกต่างกัน

3. ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตปริมณฑล มีรายได้และค่าใช้จ่ายแตกต่างกัน

### 1.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร 50 เขต และปริมณฑล 29 เขต รวมทั้งสิ้น 10,237,179 คน (ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม พ.ศ. 2552)

2. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย จำนวน 400 คน โดยใช้สูตรวิธีคำนวณของทาโร ยามาเน่ โดยกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95% ค่าเปอร์เซ็นต์ความคลาดเคลื่อน (e) 5% และเพื่อป้องกันความผิดพลาดในการเก็บข้อมูล จึงได้ทำการเก็บจำนวนกลุ่มตัวอย่างเพิ่มเติม รวมจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยทั้งสิ้น จำนวน 507 คน

### 1.4 กรอบแนวคิด

#### ตัวแปรอิสระ

**ข้อมูลพื้นฐาน**

1. เพศ
2. อายุ
3. ระดับการศึกษา
4. สถานภาพสมรส
5. ประเภทที่พักอาศัย
6. รายได้จากการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉลี่ยต่อวัน
7. รายได้จากการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉลี่ยต่อเดือน
8. ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อเดือน
9. ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง
10. ประเภทป้ายทะเบียนรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง
11. พื้นที่ที่ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างสังกัด

#### ตัวแปรตาม

**การพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง**

1. หน่วยงานของรัฐบาลพัฒนาสถานที่รับ-ส่งผู้โดยสารเพียงพอ
2. หน่วยงานของรัฐบาลควบคุมการกำหนดราคาค่าโดยสาร
3. หน่วยงานของรัฐบาลควบคุมดูแลการให้บริการรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง
4. หน่วยงานของรัฐบาลเข้ามาจัดระบบคิวรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง
5. หน่วยงานของรัฐบาลจัดสวัสดิการให้ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เช่น ทำประกันสังคม กู้เงินธนาคาร ฯลฯ
6. หน่วยงานของรัฐบาลทำป้ายทะเบียนเหลืองให้ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์รับจ้างทุกคน

**คุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง**

1. ด้านสุขภาพ
2. ด้านการศึกษา
3. ด้านที่อยู่อาศัย
4. ด้านสิ่งแวดล้อม
5. ด้านรายได้
6. ด้านการทำงาน
7. ด้านปัญญาและจิตวิญญาณ
8. ด้านชีวิตครอบครัว
9. ด้านความปลอดภัย
10. ด้านคมนาคมและการสื่อสาร
11. ด้านการมีส่วนร่วม

**กรอบแนวคิดตามกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ 11 มิติ**

รูปที่ 1 กรอบแนวคิดของโครงการวิจัย

## 1.5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีข้อความจำนวน 11 ข้อ ได้แก่

1. เพศ ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check-List) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale)
2. อายุ ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check-List) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)
3. ระดับการศึกษา ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check-List) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)
4. สถานภาพสมรส ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check-List) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale)
5. ประเภทที่พักอาศัย ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check-List) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale)
6. รายได้จากการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉลี่ยต่อวัน ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check-List) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)
7. รายได้จากการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉลี่ยต่อเดือน ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check-List) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)
8. ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อเดือน ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check-List) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)
9. ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check-List) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)
10. ประเภทป้ายทะเบียนรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check-List) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale)
11. พื้นที่ที่ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างสังกัด ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check-List) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale)

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ข้อคำถามแบ่งออกเป็น 11 ด้าน มีข้อความทั้งหมดจำนวน 24 ข้อ

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เกี่ยวกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มีข้อความทั้งหมดจำนวน 6 ข้อ

ซึ่งแบบสอบถามในส่วนที่ 2 และส่วนที่ 3 มีเกณฑ์ในการกำหนดค่าน้ำหนักของคะแนนความคิดเห็นออกเป็น 5 ระดับ ได้ดังนี้

ระดับความคิดเห็น	ค่าน้ำหนักของคะแนนความคิดเห็น
มากที่สุด	5
มาก	4
ปานกลาง	3
น้อย	2
น้อยที่สุด	1

และมีเกณฑ์การแบ่งช่วงคะแนนความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จากค่าน้ำหนักของคะแนนความคิดเห็น 1 ถึง 5 โดยคำนวณได้จากสูตร

$$\begin{aligned} \text{ช่วงคะแนน} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{5 - 1}{5} \\ &= 0.80 \end{aligned}$$

เกณฑ์การแปลความหมาย เพื่อจัดระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง กำหนดเป็นช่วงคะแนนของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น ได้ดังนี้

ช่วงคะแนน	การแปลความหมาย
1.00 - 1.80	น้อยที่สุด
1.81 - 2.60	น้อย
2.61 - 3.40	ปานกลาง
3.41 - 4.20	มาก
4.21 - 5.00	มากที่สุด

ส่วนที่ 4 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบปลายเปิด

## 2. วิธีการศึกษา

การวิจัยในครั้งนี้ จะวิเคราะห์ข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลจากแบบสอบถามที่เก็บรวบรวมได้ และมีความถูกต้องสมบูรณ์ทั้งสิ้น จำนวน 507 ชุด มาเปลี่ยนเป็นรหัส ตัวเลข (Code) แล้วบันทึกลงในโปรแกรมสำเร็จรูป และใช้คำสั่งของโปรแกรมวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation : S.D.) และค่าจำแนกความถี่แบบ 2 ทาง (Crosstabs) ใช้สถิติทดสอบ t-test และ F-test ดังนี้

1. แบบสอบถามส่วนที่ 1 ใช้วิธีการวิเคราะห์หาค่าความถี่ แล้วสรุปผลเป็นค่าร้อยละ
2. แบบสอบถามส่วนที่ 2 และส่วนที่ 3 ใช้วิธีการวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

3. การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1 และข้อที่ 2 ใช้วิธีการวิเคราะห์ด้วยสถิติทดสอบ t-test สำหรับข้อมูลที่มีประชากร 2 กลุ่ม และใช้วิธีการวิเคราะห์ด้วยสถิติทดสอบ F-test สำหรับข้อมูลที่มีประชากรมากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป กรณีพบว่ามีความแตกต่างเป็นรายกลุ่ม จะวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างรายกลุ่มนั้นเป็นรายคู่ โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ด้วยสถิติทดสอบ LSD

4. การทดสอบสมมติฐานข้อที่ 3 ใช้วิธีการวิเคราะห์ด้วยสถิติทดสอบ t-test และใช้สถิติทดสอบ Crosstabs เพื่อแจกแจงความถี่ของจำนวนประชากร

5. แบบสอบถามส่วนที่ 4 ที่มีลักษณะข้อคำถามเป็นแบบปลายเปิด ใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหาโดยสรุปจากความถี่มากไปหาน้อย

### 3. ผลการศึกษาและอภิปรายผล

จากผลการวิจัย สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 507 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 476 คน คิดเป็นร้อยละ 93.90 รองลงมา เป็นเพศหญิง จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 6.10 ส่วนใหญ่มีอายุ 36 - 50 ปี จำนวน 235 คน คิดเป็นร้อยละ 46.40 รองลงมา มีอายุ 20 - 35 ปี จำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 37.90 ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา จำนวน 267 คน คิดเป็นร้อยละ 52.70 รองลงมา คือ ระดับประถมศึกษา จำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 38.30 ส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส จำนวน 301 คน คิดเป็นร้อยละ 59.40 รองลงมา คือ มีสถานภาพโสด จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 32.90 ส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่บ้านเช่า จำนวน 336 คน คิดเป็นร้อยละ 66.30 รองลงมา คือ พักอาศัยอยู่บ้านตนเอง จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 29.20 ส่วนใหญ่มีรายได้จากการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉลี่ยต่อวัน 200-400 บาท จำนวน 282 คน คิดเป็นร้อยละ 55.60 รองลงมา คือ 401-600 บาท จำนวน 181 คน คิดเป็นร้อยละ 35.70 ส่วนใหญ่มีรายได้จากการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉลี่ยต่อเดือน 5,001-10,000 บาท จำนวน 286 คน คิดเป็นร้อยละ 56.40 รองลงมา คือ 10,001-15,000 บาท จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 25.00 ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อเดือน 5,001-10,000 บาท จำนวน 264 คน คิดเป็นร้อยละ 52.10 รองลงมา คือ ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 5,000 บาท จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 25.40 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างมาเป็นระยะเวลา 3-5 ปี จำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 36.10 รองลงมา คือ ระยะเวลา 6-10 ปี จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 32.00 ส่วนใหญ่มีปัญหะเบียนรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างเป็นป้ายขาว จำนวน 299 คน คิดเป็นร้อยละ 59.00 รองลงมา คือ ป้ายเหลือง จำนวน 208 คน คิดเป็นร้อยละ 41.00 และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างอยู่ในพื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 264 คน คิดเป็นร้อยละ 52.10 รองลงมา คือ เขตปริมณฑล จำนวน 243 คน คิดเป็นร้อยละ 47.90

ผู้ประกอบการอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีความคิดเห็นเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบการอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เรียงลำดับด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดไปหาน้อยสุด คือ ด้านความปลอดภัย มีค่าเฉลี่ย 4.20 ด้านการทำงาน มีค่าเฉลี่ย 4.09 ด้านปัญญาและจิตวิญญาณ มีค่าเฉลี่ย 3.95 ด้านการมีส่วนร่วม มีค่าเฉลี่ย 3.88 ด้านชีวิตครอบครัว มีค่าเฉลี่ย 3.65 ด้านสุขภาพ มีค่าเฉลี่ย 3.60 ด้านคมนาคมและการสื่อสาร มีค่าเฉลี่ย 3.59 ด้านรายได้ มีค่าเฉลี่ย 3.50 ด้านสิ่งแวดล้อม มีค่าเฉลี่ย 3.46 ด้านที่อยู่อาศัย มีค่าเฉลี่ย 3.35 และด้านการศึกษา มีค่าเฉลี่ย 3.16 ตามลำดับ

ผู้ประกอบการอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบการอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เรียงลำดับค่าเฉลี่ยสูงสุดไปหาน้อยสุด คือ หน่วยงานของรัฐบาล ทำป้ายทะเบียนเหลืองให้ผู้ใช้ขีรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างทุกคน มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.29 หน่วยงานของรัฐบาลพัฒนาสถานที่รับ-ส่งผู้โดยสารเพียงพอ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.27 หน่วยงานของรัฐบาลควบคุมการกำหนดราคาค่าโดยสาร มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.25

หน่วยงานของรัฐบาลควบคุมดูแลการให้บริการรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.23  
 3.23 หน่วยงานของรัฐบาลเข้ามาจัดระบบคิวรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.22  
 3.22 หน่วยงานของรัฐบาลจัดสวัสดิการให้ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เช่น ทำประกันสังคม กู้เงินธนาคาร ฯลฯ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.03

### 3.1 ผลการทดสอบสมมติฐาน

**สมมติฐานที่ 1** ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่มีข้อมูลพื้นฐานที่แตกต่างกัน ประกอบด้วย อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส ประเภทที่พักอาศัย รายได้จากการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉลี่ยต่อวัน รายได้จากการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉลี่ยต่อเดือน ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อเดือน ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ประเภทป้ายทะเบียนรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง และพื้นที่ที่ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างสังกัด มีความคิดเห็นเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

**สมมติฐานที่ 2** ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่มีข้อมูลพื้นฐานที่แตกต่างกัน ประกอบด้วย เพศ สถานภาพสมรส ประเภทที่พักอาศัย รายได้จากการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉลี่ยต่อเดือน ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อเดือน ประเภทป้ายทะเบียนรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง และพื้นที่ที่ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างสังกัด มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

**สมมติฐานที่ 3** ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตปริมณฑล มีรายได้และค่าใช้จ่ายแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยพบว่า ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร มีรายได้และค่าใช้จ่าย มากกว่าผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตปริมณฑล

## 4. สรุป

### 4.1 อภิปรายผลการวิจัย

การอภิปรายผลการวิจัย เรื่องการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างส่วนใหญ่พักอาศัยอยู่บ้านเช่า มีรายได้จากการประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างโดยเฉลี่ยต่อวัน 200-400 บาท มีค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยต่อเดือน 5,001-10,000 บาท และมีป้ายทะเบียนรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่เป็นป้ายขาว ซึ่งยังไม่ได้ทำป้ายเหลืองอย่างถูกต้อง เนื่องจากผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการทำป้ายทะเบียนว่ามีขั้นตอนที่ยุ่งยาก ด้านคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง พบว่า มีความคิดเห็นด้านความปลอดภัยมากที่สุดในเรื่องของการระวังอุบัติเหตุในระหว่างการขับขี่รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง และมีความคิดเห็นที่ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์รับจ้างควรทำประกันอุบัติเหตุ ส่วนผลการวิจัยของคุณวิจัยมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ (2545) ได้สำรวจความคิดเห็นของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภายใต้ โครงการ “ธุรกิจบัณฑิตยโพลล์” ระหว่าง วันที่ 25-26 สิงหาคม 2545 จำนวนทั้งสิ้น 803 คน พบว่า ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้างส่วนใหญ่จะพบการทำผิดกฎจราจร โดยการไม่สวมหมวกกันน็อค เกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่มอเตอร์ไซค์ ซึ่งพบว่า ส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากสภาพ ท้องถนน ส่วนด้านการศึกษาพบว่า มีความคิดเห็นน้อยที่สุด คือ เรื่องของการสนใจศึกษาต่อเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาตนเอง ด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง พบว่า ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างมีความคิดเห็นต่อหน่วยงานของรัฐบาลในเรื่องการทำป้ายทะเบียนเหลืองให้ผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เรื่องการพัฒนาสถานที่รับ-ส่งผู้โดยสารอย่างเพียงพอ เรื่องควบคุมการกำหนดราคาค่าโดยสาร การให้บริการรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง การจัดระบบคิวรถมอเตอร์ไซค์



รับจ้าง และการจัดสวัสดิการให้ผู้ขับขีรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง เช่น ทำประกันสังคม กู้เงินธนาคาร ฯลฯ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งการเข้ามาจัดการดูแลของรัฐบาลในเรื่องดังกล่าวยังไม่เป็นที่พึงพอใจของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ดังนั้นผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่ารัฐบาลควรที่จะเข้ามาช่วยดูแลความต้องการของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ในเรื่องการพัฒนาด้านความปลอดภัย ควรพิจารณาประกันอุบัติเหตุ สำหรับผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง และหน่วยงานของรัฐบาลควรเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดหาประกันอุบัติเหตุและสนับสนุนการทำประกันสังคมและการรักษาสุขภาพประจำปี การพัฒนาด้านการทำงาน หน่วยงานของรัฐรับผิดชอบในการจดทะเบียนผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างอย่างถูกต้อง มีวิธีการดำเนินการใกล้เคียงกับการจัดระบบรถแท็กซี่ หรือรถตู้รับส่งผู้โดยสารอย่างถูกต้อง การพัฒนาด้านสุขภาพให้มีสวัสดิการได้เข้ารับการตรวจสุขภาพประจำปี การพัฒนาด้านคมนาคมและการสื่อสาร รัฐบาลจัดระเบียบการจราจร ควบคุมวินเลื้อนให้มีความยุติธรรม การพัฒนาด้านรายได้ ซึ่งอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างเป็นอาชีพที่ไม่แน่นอน แต่ผู้ประกอบการมีความพึงพอใจและรักในอาชีพนี้ ดังนั้นรัฐบาลควรสร้างอาชีพเสริม นอกเหนือจากเวลาทำงาน การพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย ข้อสังเกตพบว่า ผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างไม่มีบ้านเป็นของตนเอง ดังนั้นรัฐบาลควรพิจารณาให้การสนับสนุนการให้สิทธิกู้เงินเพื่อได้มีโอกาสมีบ้านเป็นของตนเอง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสมศักดิ์ นัคคณาจารย์และคณะ (2552) ศึกษาวิจัยเรื่อง “การศึกษาเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบ : ศึกษาเฉพาะกรณีผู้ขับขีรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง และผู้ค้าขายตลาดนัด ในเขตกรุงเทพมหานคร” พบว่า ด้านการประกอบอาชีพและความมั่นคงของอาชีพ ส่วนใหญ่มีปัญหาเรื่องเงินทุน รองลงมา คือ ปัญหาการแย่งที่ในการประกอบอาชีพ ปัญหาเรื่องกฎหมาย ระเบียบและเงื่อนไขในการประกอบอาชีพ ปัญหาจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ ผู้มีอิทธิพล และเพื่อนร่วมอาชีพ ตามลำดับ อย่างไรก็ตามส่วนใหญ่ (88.20%) ตั้งใจที่จะประกอบอาชีพนี้ต่อไป ผู้ที่มีแนวโน้มจะเลิกอาชีพนี้คาดหวังว่าจะเลือกทำการค้าขายหรือกลับไปประกอบอาชีพเกษตรกรรม โดยรวมมีความเห็นว่าอาชีพปัจจุบันมีความมั่นคง ร้อยละ 57.20 แม้ว่ากว่าครึ่งหนึ่งเคยประสบอันตรายจากการประกอบอาชีพ มีความต้องการให้รัฐจัดสถานที่ประกอบอาชีพ ซึ่งหมายถึง การจัดวินมอเตอร์ไซค์ ส่วนสวัสดิการที่อยากได้จากรัฐเรียงตามลำดับ มีดังนี้ คือ ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อย การรักษาพยาบาลฟรี เงินกู้เพื่อการลงทุนดอกเบียดำ เบี้ยยังชีพผู้สูงอายุ และเงินสงเคราะห์บุตรสำหรับผู้มีรายได้น้อย

## 4.2 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

1. รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพัฒนาผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างอย่างจริงจังในด้านการวางระบบมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการบริหารจัดการระบบวิน มอเตอร์ไซค์รับจ้าง จัดให้มีการขึ้นทะเบียนผู้ขับขีรถมอเตอร์ไซค์รับจ้างอย่างถูกต้อง บริหารจัดการคิวนินมอเตอร์ไซค์ให้เป็นระเบียบเรียบร้อย และป้องกันระบบคิวนเลื้อน
2. รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพัฒนาหรือจัดให้มีสถานที่รับส่งผู้โดยสารวินมอเตอร์ไซค์รับจ้างให้เป็นระเบียบเรียบร้อย มีระบบการเรียกเก็บเงินผู้โดยสารอย่างยุติธรรม กำหนดอัตราค่าบริการค่าโดยสารให้เป็นมาตรฐานเดียวกันในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และควรมีประกาศให้ประชาชนรับทราบโดยทั่วกัน
3. รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องบริหารจัดการระบบการขอป้ายทะเบียนสำหรับผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้างให้ถูกต้องและควรลดขั้นตอนที่ยุงยากสำหรับการติดต่อขอทำป้ายทะเบียน

## เอกสารอ้างอิง

ฉนิวันวัฒน์ พัฒนวีรคุณ. 2555. มอเตอร์ไซค์รับจ้างหนึ่งเดียวในโลก. สืบค้นเมื่อ 30 ก.ย. 2555.

เข้าถึงได้จาก : [http://markinmedia.blogspot.com/2012/09/blog-post\\_25.html](http://markinmedia.blogspot.com/2012/09/blog-post_25.html)

ฉันทยา ศรีตุลากร. 2546. คุณภาพชีวิตการทำงานของพยาบาลวิชาชีพ ศึกษากรณีโรงพยาบาลยะลา. วิทยานิพนธ์

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

- นิพนธ์ พัวพงศกร. 2537. สมุดปกขาวที่ตีอาร์ไอ “ทำไมจึงเกิดมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพฯ” สืบค้นเมื่อ 12 พ.ค. 2554. เข้าถึงได้จาก : <http://www.tdri.or.th/library/quarterly/white-pp/wb4.htm>
- นิศารัตน์ ศิลปเดช. 2540. ประชากรกับการพัฒนาคุณภาพชีวิต. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : พิษณุการพิมพ์.
- พัชรภรณ์ คนกล้า. 2547. คุณภาพชีวิตในโรงเรียนของนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษา จังหวัดกาฬสินธุ์. ปรินญาณินพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหาสารคาม.
- วิจิตา รชตะนันท์กุล และคณะ. 2553. รายงานการวิจัยรูปแบบและแนวทางการส่งเสริมกลุ่มอาชีพหรือสวัสดิการสำหรับคนพิการ. สำนักงานส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
- วิราพร พงศ์อาจารย์. 2543. รายงานการวิจัยคุณภาพชีวิตของนักศึกษาสถาบันราชภัฏพิบูลสงคราม. สถาบันราชภัฏพิบูลสงคราม.
- เว็บมาสเตอร์. 2555. กำเนิดมอเตอร์ไซค์รับจ้าง. สืบค้นเมื่อ 30 ก.ย. 2555. เข้าถึงได้จาก : <http://www.fwdder.com/topic/301294>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2547). 2 ปีแห่งการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม. กรุงเทพมหานคร : เพชรรุ่งการพิมพ์.
- สมศักดิ์ นัคลาจารย์และคณะ. 2552. การศึกษาเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานของแรงงานนอกระบบ : ศึกษาเฉพาะกรณีผู้ขับขี่มอเตอร์ไซค์รับจ้าง และผู้ค้าขายตลาดนัด ในเขตกรุงเทพมหานคร. คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์และสวัสดิการสังคม มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ.
- อัจฉรา นวจินดา. 2535. เรื่องครอบครัวกับคุณภาพชีวิต. วารสารประชากรศาสตร์. ปีที่ 8. ฉบับที่ 2. หน้า 23-24.

