

บทคัดย่อ

170458

ชื่อภาคนิพนธ์	:	คุณภาพชีวิตด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ รับจ้างในเขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร
ชื่อผู้เขียน	:	นายชัชวาลย์ ผ่องพักตร์
ชื่อปริญญา	:	ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต(พัฒนาสังคม)
ปีการศึกษา	:	2548

การศึกษาคุณภาพชีวิตด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์
รับจ้างในเขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร ในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงระดับคุณภาพชีวิตด้าน
ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับคุณภาพชีวิตด้านความมั่นคงทาง
เศรษฐกิจ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษามีจำนวนทั้งสิ้น 255 คน ใช้วิธีรวบรวมข้อมูลโดยใช้การ
สัมภาษณ์

ผลการศึกษาพบว่า

1. กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 44.31 มีอายุอยู่ระหว่าง 27 – 37 ปี เกินครึ่งจบการศึกษา
ระดับมัธยม 1 – 6 หรือคิดเป็นร้อยละ 51.76 ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.24 เป็นคนต่างจังหวัด และ
ร้อยละ 68.24 มีญาติพี่น้องอยู่ในกรุงเทพฯ สำหรับจำนวนสมาชิกในครัวเรือน พบว่า ร้อยละ 35.29
มีสมาชิกในครัวเรือนอยู่ระหว่าง 4 – 5 คน และเกินครึ่งจะไปขอรับความช่วยเหลือจากหน่วยงาน
ราชการเมื่อจำเป็นเท่านั้น คือ คิดเป็นร้อยละ 57.65 ด้านการรับรู้ข่าวสารด้านเศรษฐกิจ สังคม และ
การเมือง พบว่า กลุ่มที่ติดตามเป็นประจำ และกลุ่มที่ติดตามบ้างมีจำนวนใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ
50.59 และ 49.41 ตามลำดับ ด้านพฤติกรรมเสี่ยงด้านสุขภาพ พบว่า อยู่ในระดับปานกลาง และข้อที่
มีพฤติกรรมเสี่ยงสูงสุด คือ มีการดื่มเครื่องดื่มชูกำลัง ส่วนข้อที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่ำที่สุด คือ ขณะ
ขับขีรถจักรยานยนต์จะสวมหมวกนิรภัย และเปิดไฟหน้ารถเสมอ

2. เมื่อพิจารณาคุณภาพชีวิตทางเศรษฐกิจ พบว่า อยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อ
พิจารณารายข้อ พบว่าข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีระดับคุณภาพชีวิตด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจสูงสุด
คือ รายจ่ายเฉลี่ยต่อเดือน คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.96 รองลงมา คือ การมีหนี้สิน

3. ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ได้แก่ ระดับ
การศึกษา ภูมิลำเนาเดิม การมีญาติพี่น้องในเขตกรุงเทพฯ ขนาดของครัวเรือน การเข้าถึงความ
ช่วยเหลือจากหน่วยงานราชการ และ การรับรู้ข่าวสารด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง

ข้อเสนอแนะ เพื่อช่วยในการสร้างเสริมระดับคุณภาพชีวิตด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างให้ดีขึ้นดังนี้

1. รัฐบาลควรมีโครงการที่เป็นโครงการต่อเนื่องในเรื่องการควบคุมปริมาณผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมิให้มีปริมาณมากจนเกินไป ซึ่งอาจนำมาซึ่งปัญหาการทะเลาะเบาะแว้งกันระหว่างผู้ขับขี่ด้วยกันเอง ซึ่งปัจจุบันจะไม่มีผู้มีอิทธิพลเข้ามาบริหารจัดการในเรื่องดังกล่าว รวมถึงเป็นสาเหตุให้รายรับของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างลดลงด้วย

2. ควรมีการจัดอบรมมารยาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย หรืออาจออกเป็นใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างโดยเฉพาะ โดยออกให้เฉพาะผู้ที่ขึ้นทะเบียนและผ่านการทดสอบจากกรมการขนส่งทางบก มิใช่เพียงมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ก็สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้ดังเช่นปัจจุบัน คือคล้ายกับผู้ขับขี่รับจ้างสาธารณะเป็นต้น เพื่อเป็นการช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งกับตัวผู้ขับขี่เอง หรือกับผู้โดยสาร

3. สำหรับการมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง ก็ยังพบอีกว่า ส่วนใหญ่ยังอยู่ในระหว่างการผ่อนชำระ จึงทำให้มีหนี้สินเพิ่มขึ้น ควรจัดให้มีโครงการรถจักรยานยนต์เอื้ออาทรสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

4. เพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอีกทางหนึ่ง ควรจัดให้มีการแนะนำ และฝึกอาชีพเสริมในขณะที่ว่างเว้นจากการรับ-ส่งผู้โดยสารในช่วงกลางวันที่มีผู้โดยสารน้อย

ABSTRACT

170458

Title of Research Paper : Quality of Life in Economic Security of Taxi Motorcyclists in Bungkum District, Bangkok
Author : Mr. Chatchawal Pongpak
Degree : Master of Arts (Social Development)
Year : 2005

The study aimed to find out the quality of life in economic security of Taxi motorcyclists in Bungkum District, Bangkok and the factors related to their quality of life in this aspect. The sample group of 255 taxi motorcyclists were interviewed to gather the data.

The findings were summarized below.

1. About 44.31% of the taxi motorcyclists in the study were 27-37 years of age. More than half completed Matthayomsuksa 1-6 (51.76%). Most of them came from provinces (68.24%) and 68.24% had relatives in Bangkok. About 35.29% had 4-5 family members. More than half asked for help from related government agencies when necessary only (57.65%). The number of the taxi motorcyclists who regularly received social, economic and political news was more or less the same as that of the taxi motorcyclists (50.59% and 49.41%, respectively) their health risk was found to be moderate. The highest risk behavior was communing tonic drinks and the lowest risk behavior was wearing a crash helmet and turning on the front lamp when driving.

2. The taxi motorcyclists' quality of life in economic security was moderate. The aspect that got the highest mean was average monthly expense ($\bar{X}=3.96$), followed by indebtedness.

3. The factors that affected their quality of life in economic security was education, home town, having relatives in Bangkok, family size, access to assistance from related government agencies, and receiving social, economic and political news.

Recommendations

170458

The following were recommended to improve the taxi motorcyclists' quality of life in economic security.

1. The government should run a continuous project on controlling the number of taxi motorcyclists, otherwise, there would be some quarrels among them. At present there were no influential people to manage this type of service; however, this is perhaps one factor that makes taxi motorcyclists' income decrease.

2. Taxi motorcyclists should be trained on the manners of safe driving. Or they may be given a special license for a taxi motorcyclist. Which should be issued to only those who have been registered and have passed the test administered by the Land Transport Department. Those with a motorcycle license should not be automatically permitted to become taxi motorcyclists. This will help reduce accidents that might happen to the motorcyclist and/or the passengers.

3. Most of the taxi motorcyclists is in the on-going process of paying in installments, so they are in debt. It is recommended that a low interest loan project for buying a motorcycle should be established to help them to have their own motorcycles.

4. In order to increase their income, the government agency concerned should give taxi motorcyclists advice or hold an occupational training course so that they can spend their free time during the day to develop occupational skills.