

บทที่ 4

ผลการศึกษาและการอภิปรายผล

การศึกษาเรื่อง "ความมั่นคงทางอาชีพของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ" ผู้ศึกษาได้แบ่งการนำเสนอออกเป็น 7 ส่วน โดยนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบการพรรณนา พร้อมทั้งการอภิปรายผลตามวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการประกอบอาชีพขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการทำงานของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง คือ ความปลอดภัยในการทำงาน สภาพแวดล้อมทั่วไปทางกายภาพ ตลอดจนสัมพันธภาพระหว่างบุคคลที่เกิดขึ้นจากการทำงาน

ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนะของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อความมั่นคงทางอาชีพ ได้แก่ การพึงพอใจต่อรายได้ซึ่งเพียงพอแก่การดำรงชีพ การมีหลักประกันในการดำเนินชีวิต ตลอดจนการได้รับการยอมรับจากสังคม และระดับของความมั่นคงทางอาชีพ

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับการวางแผนอาชีพและความคาดหวังสำหรับอนาคต

ส่วนที่ 6 การเปรียบเทียบความแตกต่างและการวิเคราะห์ความแปรปรวนระหว่างตัวแปร

ส่วนที่ 7 การอภิปรายผลการศึกษา

สำหรับรายละเอียดของผลการศึกษาที่ได้แต่ละส่วนปรากฏผลดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในส่วนนี้เป็นการนำเสนอข้อมูลพื้นฐานทั่วไปของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ภูมิลำเนา และจำนวนผู้อยู่ในความอุปการะ โดยปรากฏผลดังนี้

1.1 เพศ/อายุ/สถานภาพสมรส

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 90.0 เป็นเพศชาย และที่เหลือจำนวนร้อยละ 10.0 เป็นเพศหญิง โดยมีช่วงอายุอยู่ระหว่าง 21-25 ปี จำนวนมากที่สุด ร้อยละ 16.7 รองลงมาอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 26-30 ปี ร้อยละ 15.6 และอายุตั้งแต่ 61 ปีขึ้นไป มีจำนวนน้อยที่สุด ร้อยละ 1.9

สถานภาพสมรส ทำการสมรสแล้ว ร้อยละ 61.0 รองลงมาสถานะภาพโสด ร้อยละ 24.5 หย่า/หม้าย ร้อยละ 7.4 และ แยกกันอยู่ ร้อยละ 7.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.1)

ตารางที่ 4.1

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม เพศ อายุ
และสถานภาพสมรส

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	242	90.0
หญิง	27	10.0
รวม	269	100.0
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	21	7.8
21-25 ปี	45	16.7
26-30 ปี	42	15.6
31-35ปี	30	11.2
36-40 ปี	29	10.8
41-45 ปี	38	14.1
46-50 ปี	22	8.2
51-55 ปี	20	7.4
56-60 ปี	17	6.3
61 ปีขึ้นไป	5	1.9
รวม	269	100.0

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
สถานภาพสมรส		
สมรส	164	61.0
โสด	66	24.5
หย่า/หม้าย	20	7.4
แยกกันอยู่	19	7.1
รวม	269	100.0

1.2 ภูมิลำเนา/ระดับการศึกษา

กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 61.3 มีภูมิลำเนาอยู่กรุงเทพฯ เป็นส่วนใหญ่ และที่เหลือจำนวน ร้อยละ 38.7 มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด

ระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 46.8 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 29.0 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 9.3 จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 8.6 จบการศึกษาระดับอาชีวศึกษา ร้อยละ 4.8 ไม่เคยเรียนหนังสือ และ ร้อยละ 1.5 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ตามลำดับ (ตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิลำเนา
และระดับการศึกษา

ภูมิลำเนา	จำนวน	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	165	61.3
ต่างจังหวัด	104	38.7
รวม	269	100.0

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยเรียนหนังสือ	13	4.8
ประถมศึกษา	126	46.8
มัธยมศึกษาตอนต้น	78	29.0
มัธยมศึกษาตอนปลาย	25	9.3
อาชีวศึกษา	23	8.6
ปริญญาตรี	4	1.5
รวม	269	100.0

1.3 จำนวนผู้อยู่ในความอุปการะ

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 48.3 มีผู้อยู่ในความอุปการะจำนวน 1-2 คน รองลงมาร้อยละ 26.0 ไม่มีผู้ที่อยู่ในความอุปการะ และน้อยที่สุดร้อยละ 0.4 มีผู้อยู่ในความอุปการะจำนวน 7-8 คน และ 9 คนขึ้นไป (ตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.3

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม

จำนวนผู้อยู่ในความอุปการะ

จำนวนผู้อยู่ในความอุปการะ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	70	26.0
1-2 คน	130	48.3
3-4 คน	56	20.8
5-6 คน	11	4.1
7-8 คน	1	0.4
9 คนขึ้นไป	1	0.4
รวม	269	100.0

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการประกอบอาชีพ
อาชีพที่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

ในส่วนนี้เป็นการนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับ การประกอบอาชีพอาชีพที่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ ประเภทของอาชีพ อายุการทำงาน ชั่วโมงการทำงานต่อวัน รายได้ เหตุผลในการประกอบอาชีพ ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ และวิธีการซื้อ ดังนี้

2.1 ประเภทของอาชีพ

ผู้ที่เข้ามาประกอบอาชีพอาชีพที่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีทั้งผู้ที่ทำเป็นอาชีพหลัก และอาชีพเสริม โดยอาชีพหลัก หมายถึง อาชีพที่ใช้เวลาในการทำงานแต่ละวันมากกว่าอาชีพอื่น โดยปรากฏผลดังนี้

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 75.1 ประกอบอาชีพอาชีพที่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพหลัก ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เหลือเข้ามาประกอบอาชีพอาชีพที่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพเสริม โดยมีอาชีพหลัก ได้แก่ รับจ้าง ร้อยละ 11.2 นักเรียนนักศึกษา ร้อยละ 5.6 และน้อยที่สุดทำไร่-ทำนา ร้อยละ 0.7 (ตารางที่ 4.4)

ตารางที่ 4.4

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม
ประเภทของอาชีพ

ประเภทของอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
อาชีพที่รถจักรยานยนต์รับจ้าง	202	75.1
รับจ้าง	30	11.2
นักเรียนนักศึกษา	15	5.6
ส่งของ	8	3.0
ลูกจ้างหน่วยราชการ	7	2.6
แม่บ้าน	5	1.8
ทำไร่-ทำนา	2	0.7
รวม	269	100.0

2.2 อายุการทำงาน/ชั่วโมงการทำงานต่อวัน

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 47.2 มีอายุการทำงาน 1-4 ปี ร้อยละ 34.9 มีอายุการทำงาน 5-8 ปี ร้อยละ 12.6 มีอายุการทำงาน 9-12 ปี ตามลำดับ

ชั่วโมงการทำงานต่อวัน กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 33.1 ทำงานระหว่าง 9-11 ชั่วโมงต่อวัน เป็นส่วนใหญ่ รองลงมา ร้อยละ 27.1 ทำงานระหว่าง 12-14 ชั่วโมงต่อวัน ร้อยละ 22.7 ทำงานระหว่าง 6-8 ชั่วโมงต่อวัน และน้อยที่สุด ร้อยละ 1.1 ทำงาน 18-20 ชั่วโมงต่อวัน (ตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม อายุการทำงาน
และชั่วโมงการทำงานต่อวัน

ข้อมูลเกี่ยวกับการประกอบอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
อายุการทำงาน		
1-4 ปี	127	47.2
5-8 ปี	94	34.9
9-12 ปี	34	12.6
13 ปี ขึ้นไป	14	5.2
รวม	269	100.0
ชั่วโมงการทำงานต่อวัน		
ต่ำกว่า 5 ชม.	26	9.7
6-8 ชม.	61	22.7
9-11 ชม.	89	33.1
12-14 ชม.	73	27.1
15-17 ชม.	17	6.3
18-20 ชม.	3	1.1
รวม	269	100.0

2.3 เหตุผลในการประกอบอาชีพ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 61.7 เห็นว่าการประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอาชีพที่มีอิสระ รองลงมา ร้อยละ 55.4 เห็นว่าเป็นอาชีพที่มีรายได้ดี ร้อยละ 45.4 ไม่รู้จะประกอบอาชีพอะไร และน้อยที่สุด ร้อยละ 3.0 เห็นว่าเป็นอาชีพที่ได้รับการยกย่อง (ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเหตุผล
ในการประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

เหตุผลในการประกอบอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
เป็นอาชีพที่มีอิสระ	166	61.7
เป็นอาชีพที่มีรายได้ดี	149	55.4
ไม่รู้จะประกอบอาชีพอะไร	122	45.4
เป็นอาชีพที่มีความมั่นคง	50	18.6
เป็นอาชีพที่ทำให้คนรู้จัก	17	6.3
อื่น ๆ	15	5.6
เป็นอาชีพที่ได้รับการยกย่อง	8	3.0

2.4 ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์และวิธีการซื้อ

กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ร้อยละ 90.3 มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง รองลงมา ร้อยละ 7.8 รถจักรยานยนต์เป็นของญาติ/พี่น้อง และน้อยที่สุด ร้อยละ 0.4 เป็นรถจักรยานยนต์ที่เช่ามา

วิธีการซื้อ สำหรับรถจักรยานยนต์ที่เป็นของตนเอง ร้อยละ 44.2 ซื้อเงินสด แต่ได้ผ่อนชำระค่างวดหมดแล้ว ร้อยละ 29.0 ซื้อเงินสด และร้อยละ 17.1 ซื้อเงินผ่อน กำลังผ่อนชำระค่างวดตามลำดับ (ตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.7

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม
ความเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ใน
การประกอบอาชีพ และวิธีการซื้อ

ข้อมูลเกี่ยวกับการประกอบอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
<u>รถจักรยานยนต์ที่ใช้ประกอบอาชีพ</u>		
รถของตัวเอง	243	90.3
รถของพี่น้อง/ญาติ	21	7.8
รถของเพื่อน	2	0.7
อื่น ๆ	2	0.7
รถเช่า	1	0.4
รวม	269	100.0
<u>ถ้าเป็นรถของท่าน วิธีการซื้อ</u>		
ซื้อเงินผ่อน ผ่อนหมดแล้ว	119	44.2
ซื้อเงินสด	78	29.0
ซื้อเงินผ่อน กำลังผ่อน	46	17.1
รวม	243	90.3

2.5 รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และการประกอบอาชีพอื่น

กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 23.8 มากกว่า 8,001 บาทขึ้นไป รองลงมา ร้อยละ 17.5 มีรายได้ระหว่าง 6,001-7,000 บาท ร้อยละ 16.0 มีรายได้ระหว่าง 7,001-8,000 บาท และ น้อยที่สุด ร้อยละ 2.6 มีรายได้ต่ำกว่า 3,000 บาท

รายได้จากการประกอบอาชีพอื่น ส่วนใหญ่ร้อยละ 6.3 มีรายได้ระหว่าง 3,001-4,000 บาท รองลงมา ร้อยละ 4.8 มีรายได้ระหว่าง 5,001-6,000 บาท ร้อยละ 4.1 มีรายได้ระหว่าง 4,001-5,000 บาท และน้อยที่สุด ร้อยละ 1.1 มีรายได้มากกว่า 8,001 บาทขึ้นไป ตามลำดับ (ตาราง ที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้
จากการซื้อที่ดินจากรายานยนต์รับจ้างต่อเดือน
และรายได้จากการประกอบอาชีพอื่น

ข้อมูลเกี่ยวกับการประกอบอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
<u>รายได้จากการซื้อที่ดินจากรายานยนต์รับจ้างต่อเดือน</u>		
ต่ำกว่า 3,000 บาท	7	2.6
3,001-4,000 บาท	39	14.5
4,001-5,000 บาท	29	10.8
5,001-6,000 บาท	40	14.9
6,001-7,000 บาท	47	17.5
7,001-8,000 บาท	43	16.0
8,001 บาท ขึ้นไป	64	23.8
รวม	269	100.0
<u>รายได้จากอาชีพหลักอื่น ๆ ที่มีรายได้จากการซื้อที่ดินจากรายานยนต์รับจ้าง</u>		
ต่ำกว่า 3,000 บาท	9	3.3
3,001-4,000 บาท	17	6.3
4,001-5,000 บาท	11	4.1
5,001-6,000 บาท	13	4.8
6,001-7,000 บาท	6	2.2
7,001-8,000 บาท	5	1.9
8,001 บาท ขึ้นไป	3	1.1
รวม	64	23.8

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการทำงาน

ในส่วนนี้เป็นการนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการทำงาน ซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งของปัจจัยคำจูนหรือเรียกว่าปัจจัยอนามัย (Hygiene factors) เป็นปัจจัยที่ป้องกันไม่ให้เกิดความไม่พึงพอใจในการปฏิบัติงาน ซึ่งมีลักษณะเป็นภาวะแวดล้อมหรือเป็นส่วนประกอบของงาน ปัจจัยนี้อาจนำไปสู่ความไม่พอใจในการปฏิบัติงาน ส่วนใหญ่เกิดจากภาวะแวดล้อมรอบด้าน ได้แก่ สภาพทางกายภาพของงาน สถานที่ทำงาน ชั่วโมงการทำงาน อุปกรณ์ หรือเครื่องมือเครื่องใช้ในต่าง ๆ สิ่งอำนวยความสะดวกในการทำงาน ซึ่งสิ่งเหล่านี้เมื่ออยู่ในสภาพที่ดี และมีความเหมาะสมจะก่อให้เกิดความสุขในการทำงาน โดยผู้ศึกษาได้กำหนดตัวชี้วัดไว้ 3 ประเด็น ได้แก่ ความปลอดภัยในการทำงาน สภาพแวดล้อมทั่วไปทางกายภาพ และสัมพันธภาพระหว่างบุคคล ดังนี้

3.1 ความปลอดภัยในการทำงาน

ความปลอดภัยในการทำงาน ซึ่งมนุษย์ทุกคนมีความปรารถนาที่จะได้รับการคุ้มครองป้องกันจากภัยอันตรายต่าง ๆ ที่มีต่อร่างกาย และผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่างต้องการที่จะได้รับการคุ้มครองป้องกันจากภัยอันตรายต่าง ๆ เหล่านี้ และมีความเสี่ยงที่จะเกิดความไม่ปลอดภัยสูงกว่าอาชีพอื่น ดังนั้นผู้ศึกษาจึงได้กำหนดตัวชี้วัดไว้ 3 ประเด็น ได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุ โรคอันเนื่องมาจากการทำงาน และอุปกรณ์ความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงการมีความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ ผลการศึกษาปรากฏ ดังนี้

3.1.1 การเกิดอุบัติเหตุ

- กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 72.5 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนที่เหลือร้อยละ 27.5 เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (ตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการประสบอุบัติเหตุ
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

การประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ จักรยานยนต์รับจ้าง	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย	195	72.5
เคย	74	27.5
รวม	269	100.0

3.1.2 โรคอันเนื่องมาจากการทำงาน

จากการสอบถามข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ประเมินและตัดสินใจว่าเคยมีอาการเจ็บป่วยและโรคที่เกิดจากการทำงานหรือไม่ ปรากฏดังนี้

- กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 83.6 ไม่เคยเกิดโรคภัยไข้เจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนที่เหลือร้อยละ 16.4 เคยเกิดโรคภัยไข้เจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

- โรคประจำตัว ร้อยละ 84.8 ไม่มีโรคประจำตัวที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นส่วนใหญ่ ส่วนที่เหลือร้อยละ 15.2 มีโรคประจำตัวที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

- วิธีการรักษาตัว ส่วนใหญ่ร้อยละ 62.8 ไปหาหมอเมื่อไม่สบาย ร้อยละ 18.2 หยุดพักผ่อน และซื้อยากินเอง ส่วนร้อยละ 0.7 น้อยที่สุด ใช้วิธีการรักษาตัวแบบอื่น ๆ ได้แก่ การหาสมุนไพรมาดื่มรับประทาน (ตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.10

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการเกิด
โรคภัยไข้เจ็บ โรคประจำตัว และการรักษา

ความปลอดภัยในการทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
<u>การเกิดโรคภัยไข้เจ็บจากการขับขีรถ</u>		
<u>จักรยานยนต์รับจ้าง</u>		
ไม่เคย	225	83.6
เคย	44	16.4
รวม	269	100.0
<u>โรคประจำตัวที่เกิดขึ้นจากการขับขีรถ</u>		
<u>จักรยานยนต์รับจ้าง</u>		
ไม่มี	228	84.8
มี	41	15.2
รวม	269	100.0
<u>วิธีการรักษาตัวเมื่อไม่สบาย</u>		
หยุดพักผ่อน	49	18.2
ไปหาหมอ	169	62.8
ซื้อยากินเอง	49	18.2
อื่น ๆ	2	0.7
รวม	269	100.0

3.1.3 อุปกรณ์ความปลอดภัยในการทำงาน

- กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 95.9 มีเครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์ที่ช่วยให้เกิดความปลอดภัยจากการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนที่เหลือร้อยละ 4.1 ไม่มีเครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์ที่ช่วยให้เกิดความปลอดภัยจากการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง

- ส่วนใหญ่ร้อยละ 95.5 ของกลุ่มตัวอย่าง มีความเพียงพอของเครื่องมือ เครื่องใช้ และอุปกรณ์ที่ช่วยให้เกิดความปลอดภัยจากการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่าง ส่วนที่

เหลือ ร้อยละ 4.5 มีความไม่เพียงพอของเครื่องมือเครื่องใช้ และอุปกรณ์ที่ช่วยให้เกิดความปลอดภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (ตารางที่ 4.11)

ตารางที่ 4.11

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเครื่องมือเครื่องใช้
หรืออุปกรณ์ที่ช่วยให้เกิดความปลอดภัย

ความปลอดภัยในการทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
<u>เครื่องมือ เครื่องใช้ หรืออุปกรณ์ที่ช่วย</u> <u>ให้เกิดความปลอดภัยจากการขับขี่</u>		
มี	258	95.9
ไม่มี	11	4.1
รวม	269	100.0
<u>เครื่องมือ เครื่องใช้ หรืออุปกรณ์จำเป็น</u> <u>เพื่อความปลอดภัยจากการขับขี่นั้น</u>		
เพียงพอ	257	95.5
ไม่เพียงพอ	12	4.5
รวม	269	100.0

3.1.4 การมีความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ

- ความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 84.8 เห็นว่ามีความจำเป็นสำหรับการมีความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุ และร้อยละ 15.2 เห็นว่าไม่มีความจำเป็นสำหรับการมีความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุ

- ความปลอดภัยจากการเกิดอาชญากรรมทั่วไป ส่วนใหญ่ร้อยละ 69.1 เห็นว่ามีความจำเป็นสำหรับการมีความปลอดภัยจากการเกิดอาชญากรรมทั่วไปและร้อยละ 30.9 เห็นว่าไม่มีความจำเป็นสำหรับการมีความปลอดภัยจากการเกิดอาชญากรรมทั่วไป

- ความปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อม ส่วนใหญ่ร้อยละ 78.8 เห็นว่าไม่มีความจำเป็นสำหรับการมีความปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อม และร้อยละ 21.2 เห็นว่ามีความจำเป็นสำหรับการมีความปลอดภัยจากสิ่งแวดล้อม (ตารางที่ 4.12)

ตารางที่ 4.12

จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม
การมีความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ

การมีความปลอดภัย ในด้านต่าง ๆ	จำเป็น		ไม่จำเป็น		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การเกิดอุบัติเหตุ	228	84.8	41	15.2	269	100.0
อาชญากรรมทั่วไป	186	69.1	83	30.9	269	100.0
สิ่งแวดล้อม	57	21.2	212	78.8	269	100.0

3.2 สภาพแวดล้อมทางกายภาพ

สำหรับสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต้องทำงานอยู่บนท้องถนนเป็นส่วนใหญ่ในแต่ละวัน และต้องเผชิญกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพรอบตัวต่าง ๆ มากมาย ในที่นี้ผู้ศึกษาได้กำหนดตัวชี้วัดประกอบด้วย ความร้อน แสงสว่าง เสียง และฝุ่นละออง ผลการศึกษาปรากฏดังนี้

- ความร้อน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 58.4 เห็นว่ามีความไม่เหมาะสม รองลงมา ร้อยละ 32.3 เห็นว่ามีความเหมาะสมปานกลาง และน้อยที่สุดร้อยละ 9.3 เห็นว่ามีความเหมาะสม

- แสงสว่าง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 46.5 เห็นว่ามีความเหมาะสมปานกลาง รองลงมา ร้อยละ 27.9 เห็นว่ามีความไม่เหมาะสม และน้อยที่สุดร้อยละ 25.7 เห็นว่ามีความเหมาะสม

- เสียง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 65.1 เห็นว่ามีความไม่เหมาะสม รองลงมา ร้อยละ 29.7 เห็นว่ามีความเหมาะสมปานกลาง และน้อยที่สุดร้อยละ 5.2 เห็นว่ามีความเหมาะสม

- ฝุ่นละออง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 45.7 เห็นว่า มีความเหมาะสมปานกลาง รองลงมา ร้อยละ 34.2 เห็นว่ามีความไม่เหมาะสม และน้อยที่สุดร้อยละ 20.1 เห็นว่ามีความเหมาะสม (ตารางที่ 4.13)

ตารางที่ 4.13
จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
จำแนกตามสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

สภาพแวดล้อม ทางกายภาพ	ระดับความเหมาะสม						รวม	
	ไม่เหมาะสม		ปานกลาง		เหมาะสม			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ความร้อน	157	58.4	87	32.3	25	9.3	269	100.0
แสงสว่าง	75	27.9	125	46.5	69	25.7	269	100.0
เสียง	175	65.1	80	29.7	14	5.2	269	100.0
ฝุ่นละออง	92	34.2	123	45.7	54	20.1	269	100.0

3.3 สัมพันธภาพระหว่างบุคคล

เป็นการศึกษาถึงสัมพันธภาพระหว่างบุคคลที่เกิดขึ้นจากการทำงาน การติดต่อระหว่างบุคคลที่แสดงถึงความสัมพันธ์อันดีต่อกัน สามารถทำงานร่วมกัน มีความเข้าใจซึ่งกันและกัน ซึ่งอาชีพช่างซีรด์จักรยานยนต์รับจ้างนี้ จึงจำเป็นที่จะต้องมีการติดต่อ มีสัมพันธภาพกับบุคคลต่าง ๆ มากมาย และสัมพันธภาพที่เกิดขึ้นจึงมีผลต่อการทำงาน เมื่อเกิดสัมพันธภาพอันดีกับบุคคลรอบข้าง จะทำให้เกิดสภาพแวดล้อมของการทำงานที่ดีและเป็นไปด้วยความสะดวกราบรื่น ส่งผลให้ผู้ขับซีรด์จักรยานยนต์รับจ้างทำงานได้อย่างมีความสุข ซึ่งผลการศึกษาปรากฏดังนี้

- การมีสัมพันธภาพอันดีกับทุกคน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 43.5 เห็นด้วยมาก รองลงมาร้อยละ 33.1 เห็นด้วยมากที่สุด และน้อยที่สุดร้อยละ 0.4 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีสัมพันธภาพอันดีกับทุกคนในระดับมาก

- การที่เพื่อนร่วมงานมีความจริงใจต่อกัน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 34.2 เห็นด้วยมาก รองลงมาร้อยละ 33.8 เห็นด้วยปานกลาง และน้อยที่สุดร้อยละ 3.0 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.55 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีเพื่อนร่วมงานที่จริงใจต่อกันในระดับปานกลาง

- การที่เพื่อนร่วมงานสามารถให้ความช่วยเหลือได้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 31.2 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 30.1 เห็นด้วยมาก และน้อยที่สุดร้อยละ 7.1 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.32 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีเพื่อนร่วมงานสามารถให้ความช่วยเหลือได้ ในระดับปานกลาง

- การที่สามารถเข้ากับเพื่อนร่วมงานทุกคนได้เป็นอย่างดี กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 47.6 เห็นด้วยมาก รองลงมาร้อยละ 26.4 เห็นด้วยมากที่สุด และน้อยที่สุดร้อยละ 1.1 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.96 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างสามารถเข้ากับเพื่อนร่วมงานทุกคนได้เป็นอย่างดี ในระดับมาก

- การไม่เคยมีปัญหาในการทำงานร่วมกันกับเพื่อนร่วมงาน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 40.1 เห็นด้วยมาก รองลงมาร้อยละ 31.2 เห็นด้วยมากที่สุด และน้อยที่สุดร้อยละ 0.7 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่าง ไม่เคยมีปัญหาในการทำงานร่วมกันกับเพื่อนร่วมงานในระดับมาก

- การมีความรู้สึกเข้าใจซึ่งกันและกันกับเพื่อนร่วมงาน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 33.5 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 33.1 เห็นด้วยมาก และน้อยที่สุดร้อยละ 4.1 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.50 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความรู้สึกเข้าใจซึ่งกันและกันกับเพื่อนร่วมงาน ในระดับปานกลาง

- การที่เพื่อนร่วมงานมาปรึกษาเมื่อประสบปัญหา กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 36.8 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 24.9 เห็นด้วยน้อย และน้อยที่สุดร้อยละ 10.0 เห็นด้วยมากที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.74 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีเพื่อนร่วมงานมาปรึกษาเมื่อประสบปัญหา ในระดับปานกลาง

- การมีความขัดแย้งกันระหว่างเพื่อนร่วมงาน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 38.3 เห็นด้วยน้อยที่สุด รองลงมาร้อยละ 12.3 เห็นด้วยน้อย และน้อยที่สุดร้อยละ 0.7 เห็นด้วยมากที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.05 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความขัดแย้งกันระหว่างเพื่อนร่วมงาน ในระดับน้อย

- เมื่อพิจารณาโดยภาพรวมของสัมพันธภาพระหว่างบุคคลของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ที่เห็นด้วยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นด้วย ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 4.14)

ตารางที่ 4.14
จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของ
ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างจำแนกตามทัศนะ
ด้านสัมพันธภาพระหว่างบุคคล

สัมพันธภาพระหว่างบุคคล	ไม่เห็นด้วย	ระดับความเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด			
การมีสัมพันธภาพอันดีกับทุกคน	- -	0.4 (1)	1.1 (3)	21.9 (59)	43.5 (117)	33.1 (89)	4.08	0.79	มาก
การที่เพื่อนร่วมงานมีความจริงใจต่อกัน	0.4 (1)	3.0 (8)	10.4 (28)	33.8 (91)	34.2 (92)	18.2 (49)	3.55	1.00	ปานกลาง
การที่เพื่อนร่วมงานสามารถให้ความช่วยเหลือได้	- -	7.1 (19)	15.6 (42)	31.2 (84)	30.1 (81)	16 (43)	3.32	1.13	ปานกลาง
การที่สามารถเข้ากับเพื่อนร่วมงานทุกคนได้เป็นอย่างดี	- -	1.1 (3)	2.6 (7)	22.3 (60)	47.6 (128)	26.4 (71)	3.96	0.83	มาก
การที่ไม่เคยมีปัญหาในการทำงานร่วมกันกับเพื่อนร่วมงาน	- -	0.7 (2)	7.1 (19)	20.8 (56)	40.1 (108)	31.2 (84)	3.94	0.93	มาก
การมีความรู้สึกเข้าใจซึ่งกันและกันกับเพื่อนร่วมงาน	- -	4.1 (11)	11.5 (31)	33.5 (90)	33.1 (89)	17.8 (48)	3.49	1.04	ปานกลาง
เมื่อเพื่อนร่วมงานประสบปัญหา มักจะมาปรึกษา	- -	16.4 (44)	24.9 (67)	36.8 (99)	11.9 (32)	10.0 (27)	2.74	1.17	ปานกลาง
การมีความขัดแย้งกันระหว่างเพื่อนร่วมงาน	39.0 (105)	38.3 (103)	12.3 (33)	7.4 (20)	2.2 (6)	0.7 (2)	4.05	1.01	น้อย
รวม							3.64	0.73	ปานกลาง

ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนะของผู้ขับขีจักรยานยนต์รับจ้าง
ที่มีต่อความมั่นคงทางอาชีพ

ความมั่นคงทางอาชีพนั้น เป็นทุกสิ่งทุกอย่างที่เกี่ยวกับชีวิตการทำงาน การมีงานทำ มีรายได้และผลตอบแทนที่เพียงพอ การมีหลักประกันในการดำเนินชีวิต รวมทั้งการได้รับสวัสดิการ อย่างสม่ำเสมอ การมีสภาพแวดล้อมของการทำงานที่ปลอดภัย ไม่มีความเสี่ยงในชีวิตและ ทรัพย์สิน การได้รับการยอมรับจากสังคม มีโอกาสก้าวหน้าในอาชีพ รวมถึงการมีอิสระเสรีภาพ ในการทำงาน ในที่นี้ความมั่นคงทางอาชีพประกอบด้วย การพึงพอใจต่อรายได้ การมีหลักประกัน ในการดำเนินชีวิต รวมทั้งการได้รับการยอมรับ ดังนี้

4.1 ทัศนะด้านการพึงพอใจต่อรายได้

ความพึงพอใจต่อรายได้เป็นเครื่องกระตุ้นในการทำงานที่สำคัญ ทำให้เกิดความขยันหมั่นเพียรในการทำงานและนำมาซึ่งความมั่นคงทางอาชีพ เกิดจากการมีผลตอบแทนที่น่าพึงพอใจ มีรายได้ที่แน่นอนเหมาะสม และเพียงพอแก่การดำรงชีพ ซึ่งผลการศึกษาปรากฏดังนี้

- จากการศึกษาทัศนะต่อความมั่นคงทางอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง ในด้านความพึงพอใจต่อรายได้ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่มีทัศนะเห็นด้วยต่อการพึงพอใจต่อรายได้ที่ได้รับ ร้อยละ 37.9 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 36.8 เห็นด้วยมาก และน้อยที่สุดร้อยละ 1.1 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.50 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนะต่อความพึงพอใจต่อรายได้ที่ได้รับ ในระดับปานกลาง

- กลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนะเห็นด้วยต่อรายได้ที่ได้รับยังมีความไม่เหมาะสม ร้อยละ 34.2 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 24.5 เห็นด้วยมาก และน้อยที่สุด ร้อยละ 4.5 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.43 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนะต่อรายได้ที่ได้รับว่ายังมีความไม่เหมาะสม ในระดับปานกลาง

- กลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนะเห็นด้วยต่อรายได้ที่ได้รับเพียงพอต่อการดำรงชีพ ร้อยละ 43.9 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 25.7 เห็นด้วยมาก และน้อยที่สุด ร้อยละ 5.6 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.10 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนะต่อรายได้ที่ได้รับเพียงพอต่อการดำรงชีพ ในระดับปานกลาง

- กลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติเห็นด้วยต่อการควรที่จะได้รับรายได้ที่มากกว่านี้ ร้อยละ 61.3 เห็นด้วยมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 27.9 เห็นด้วยมาก และน้อยที่สุด ร้อยละ 0.4 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.47 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติต่อการควรที่จะได้รับรายได้ที่มากกว่านี้ ในระดับมาก

- เมื่อพิจารณาภาพรวมของทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ ของกลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติเห็นด้วย ในด้านความพึงพอใจต่อรายได้ พบว่า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.63 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นด้วย ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 4.15)

ตารางที่ 4.15

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของ
ผู้ขับขีจักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามทัศนคติ
ด้านความพึงพอใจต่อรายได้

ทัศนคติด้าน ความพึงพอใจต่อรายได้	ระดับความเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด			
การมีความพึงพอใจต่อ รายได้ที่ได้รับ	1.1 (3)	11.2 (30)	37.9 (102)	36.8 (99)	13.0 (35)	3.49	0.90	ปาน กลาง
รายได้ที่ได้รับยังมีความไม่ เหมาะสม	4.5 (12)	15.2 (41)	34.2 (92)	24.5 (66)	21.6 (58)	3.44	1.12	ปาน กลาง
รายได้ที่ได้รับเพียงพอต่อ การดำรงชีพ	5.6 (15)	18.2 (49)	43.9 (118)	25.7 (69)	6.7 (18)	3.10	0.96	ปาน กลาง
การมีความรู้สึกว่าการควรได้ รับรายได้ที่มากกว่านี้	0.4 (1)	2.6 (7)	7.8 (21)	27.9 (75)	61.3 (165)	4.47	0.78	มาก
รวม						3.63	0.54	ปาน กลาง

4.2 ทัศนคติด้านการมีหลักประกันในการดำเนินชีวิต

การมีหลักประกันในการดำเนินชีวิตนั้น เป็นนามธรรมที่ไม่มีรูปร่างให้มองเห็นได้ เป็นสภาพจิตใจ ความรู้สึก หรือทัศนคติที่บุคคลมีต่อการได้รับการคุ้มครองป้องกัน และการได้รับหลักประกันทั้งในขณะที่บุคคลยังปฏิบัติงาน และหลังจากที่บุคคลได้ออกจากการทำงานไปแล้ว โดยรายได้ที่ได้รับต้องสามารถเป็นหลักประกันในการดำเนินชีวิตของตนเองและครอบครัว ทำให้มีความรู้สึกว่าจะอยากที่จะทำงาน โดยไม่เกิดความลังเลใจที่ต้องการเปลี่ยนงาน เมื่อมีหลักประกันในการทำงานที่ดีแล้ว จะนำซึ่งความมั่นคงในการทำงานได้ ซึ่งผลการศึกษาปรากฏดังนี้

- จากการศึกษาทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง ในด้านการมีหลักประกัน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติเห็นด้วยต่อรายได้ที่ได้รับในปัจจุบันว่าเป็นหลักประกันความมั่นคงในการดำเนินชีวิตของตนเองและครอบครัว ร้อยละ 43.5 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมา ร้อยละ 24.9 เห็นด้วยมาก และน้อยที่สุด ร้อยละ 1.9 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.32 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติต่อรายได้ที่ได้รับในปัจจุบันว่าเป็นหลักประกันความมั่นคงในการดำเนินชีวิตของตนเอง และครอบครัวเป็นอย่างดีในระดับปานกลาง

- กลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติเห็นด้วยต่อรายได้ที่ได้รับว่าทำให้รู้สึกลังเลใจในการเปลี่ยนงาน ร้อยละ 34.9 เห็นด้วยน้อย รองลงมา ร้อยละ 26.4 เห็นด้วยปานกลาง และน้อยที่สุด ร้อยละ 3.3 เห็นด้วยมากที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.44 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติต่อรายได้ที่ได้รับว่าทำให้รู้สึกลังเลใจในการเปลี่ยนงาน ในระดับปานกลาง

- กลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติเห็นด้วยต่อการมีหลักประกันในการทำงาน ร้อยละ 31.2 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมา ร้อยละ 29.7 เห็นด้วยมาก และน้อยที่สุด ร้อยละ 19.3 เห็นด้วยน้อย เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.20 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติต่อการมีหลักประกันในการทำงาน ในระดับปานกลาง

- กลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติเห็นด้วยต่อการมีหลักประกันในการทำงานอย่างอื่น นอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด ร้อยละ 23.8 เห็นด้วยน้อยที่สุด รองลงมา ร้อยละ 20.1 เห็นด้วยน้อย และน้อยที่สุด ร้อยละ 11.5 เห็นด้วยปานกลาง เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.14 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติต่อการมีหลักประกันในการทำงานอย่างอื่น นอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดในระดับน้อย

- เมื่อพิจารณาภาพรวมของทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง ที่มีทัศนะ
เห็นด้วย ในด้านการมีหลักประกัน พบว่า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.92 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นด้วย ใน
ระดับปานกลาง (ตารางที่ 4.16)

ตารางที่ 4.16
จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของ
ผู้ขับขี้อักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามทัศนะ
ด้านการมีหลักประกัน

4.3 ทัศนคติด้านการได้รับการยอมรับ

ผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยส่วนใหญ่ต่างต้องการที่จะได้รับการยอมรับการทำงานในหน้าที่ของตน จากคนส่วนใหญ่ ทั้งจากเพื่อนร่วมงาน ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการทำงาน หรือแม้แต่ในสังคมแทบทั้งสิ้น เมื่อได้รับการยอมรับในการทำงานของตนแล้ว จะทำให้เกิดความเชื่อมั่นและมีความรู้สึกมั่นคงต่องานที่ตนเองทำ ซึ่งผลการศึกษานี้ปรากฏดังนี้

- จากการศึกษามีทัศนคติเห็นด้วยต่อความมั่นคงทางอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง ในด้านการได้รับการยอมรับ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติต่ออาชีพขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างว่าได้รับการยอมรับ ส่วนใหญ่ร้อยละ 40.5 เห็นด้วยมาก รองลงมาร้อยละ 30.9 เห็นด้วยปานกลาง และน้อยที่สุด ร้อยละ 1.1 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติว่า อาชีพขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างได้รับการยอมรับ ในระดับมาก

- กลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติเห็นด้วยต่อการได้รับการยอมรับในการทำงานจากคนส่วนใหญ่ ร้อยละ 37.5 เห็นด้วยมาก รองลงมาร้อยละ 31.2 เห็นด้วยปานกลาง และน้อยที่สุด ร้อยละ 1.1 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.74 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติต่อการได้รับการยอมรับในการทำงานจากคนส่วนใหญ่ ในระดับมาก

- กลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติเห็นด้วยต่อการได้รับการว่าจ้างให้ทำงานพิเศษอยู่เสมอ ร้อยละ 32.0 เห็นด้วยน้อย รองลงมาร้อยละ 24.9 เห็นด้วยปานกลาง และน้อยที่สุดร้อยละ 3.3 เห็นด้วยมากที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.38 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติต่อการได้รับการว่าจ้างให้ทำงานพิเศษอยู่เสมอ ในระดับปานกลาง

- กลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติเห็นด้วยต่อการได้รับความพึงพอใจจากผู้ว่าจ้าง ร้อยละ 34.9 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 33.1 เห็นด้วยมาก และน้อยที่สุด ร้อยละ 3.7 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.50 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติต่อความพึงพอใจจากผู้ว่าจ้าง ในระดับปานกลาง

- กลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติเห็นด้วยต่อการมีส่วนร่วมช่วยเหลือสังคม ร้อยละ 36.8 เห็นด้วยปานกลาง รองลงมาร้อยละ 24.5 เห็นด้วยมากที่สุด และน้อยที่สุด ร้อยละ 6.3 เห็นด้วยน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในภาพรวมของผู้ที่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.44 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติต่อการมีส่วนร่วมช่วยเหลือสังคม ในระดับปานกลาง

- เมื่อพิจารณาภาพรวมของทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพของกลุ่มตัวอย่างที่มีทัศนคติเห็นด้วย ในด้านการได้รับการยอมรับ พบว่า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.41 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยในระดับปานกลาง (ตารางที่ 4.17)

ตารางที่ 4.17
จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของ
ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง จำแนกตามทัศนคติ
ด้านการได้รับการยอมรับจากผู้อื่น/สังคม

ทัศนคติด้าน การได้รับการยอมรับ	ไม่เห็นด้วย	ระดับความเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
		น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด			
อาชีพที่ท่านทำอยู่ได้รับการยอมรับ	-	1.1	4.8	30.9	40.5	22.7	3.79	0.89	มาก
	-	(3)	(13)	(83)	(109)	(61)			
การได้รับการยอมรับในการทำงานจากคนส่วนใหญ่	-	1.1	7.1	31.2	37.5	23.0	3.74	0.93	มาก
	-	(3)	(19)	(84)	(101)	(62)			
การได้รับการว่าจ้างให้ทำงานพิเศษอยู่เสมอ	12.3	19.0	32.0	24.9	8.6	3.3	2.38	1.05	ปานกลาง
	(33)	(51)	(86)	(67)	(23)	(9)			
การได้รับความพึงพอใจจากผู้ว่าจ้างเสมอ	1.5	3.7	10	34.9	33.1	16.7	3.50	1.01	ปานกลาง
	(4)	(10)	(27)	(94)	(89)	(45)			
การมีส่วนช่วยเหลือสังคมอยู่เสมอ	-	6.3	12.6	36.8	19.7	24.5	3.44	1.17	ปานกลาง
	-	(17)	(34)	(99)	(53)	(66)			
รวม							3.41	0.71	ปานกลาง

สรุปภาพรวมของทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพของผู้ขับซีรตจักรยานยนต์รับจ้าง

จากการศึกษาทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในเรื่อง การพึงพอใจต่อรายได้ อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.63 รองลงมาเป็นเรื่องของการได้รับการยอมรับ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.41 และในเรื่องของการมีหลักประกันน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.92 เมื่อพิจารณาโดยภาพรวมในเรื่องทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า มีค่าเฉลี่ยโดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 4.18)

ตารางที่ 4.18

สรุปทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพของผู้ขับซีรตจักรยานยนต์รับจ้าง

สรุปทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ	Mean	S.D.	แปลผล
การพึงพอใจต่อรายได้	3.63	0.54	ปานกลาง
การได้รับการยอมรับ	3.41	0.71	ปานกลาง
การมีหลักประกัน	2.92	0.61	ปานกลาง
รวม	3.40	0.49	ปานกลาง

ระดับของความมั่นคงทางอาชีพ

ผู้ขับซีรตจักรยานยนต์รับจ้างได้ให้ข้อคิดเห็นในเรื่องความมั่นคงทางอาชีพ ส่วนใหญ่ร้อยละ 55.8 มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความมั่นคงทางอาชีพในระดับปานกลาง ร้อยละ 29.0 มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความมั่นคงในระดับมาก และร้อยละ 15.2 มีความคิดเห็นเกี่ยวกับความมั่นคงทางอาชีพในระดับน้อย (ตารางที่ 4.19)

ตารางที่ 4.19
จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม
ระดับของความมั่นคงทางอาชีพ

ระดับของความมั่นคงทางอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
มีความมั่นคงมาก	78	29.0
มีความมั่นคงปานกลาง	150	55.8
มีความมั่นคงน้อย	41	15.2
รวม	269	100.0

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับการวางแผนอาชีพ
และการคาดหวังในอนาคต

เป็นความรู้สึกนึกคิด หรือ ความคิดเห็นด้วยวิจารณญาณ เกี่ยวกับความคาดคะเน หรือ คาดการณ์ล่วงหน้าถึงสิ่งหนึ่งสิ่งใดว่าควรจะมี ควรจะเป็น ควรจะเกิดขึ้นหรือว่าควรจะเปลี่ยนแปลง ตามความจำเป็น ในที่นี้หมายถึง การคาดคะเนหรือคาดการณ์ล่วงหน้าถึงการวางแผนเกี่ยวกับอาชีพ และเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ ซึ่งผลการศึกษาปรากฏดังนี้

5.1 การคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพ

- กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 62.8 ยังไม่มีเป้าหมาย รองลงมา ร้อยละ 32.3 คาดหมายที่จะประกอบอาชีพต่อไปอีกมากกว่า10 ปีขึ้นไป และน้อยที่สุดร้อยละ 1.1 คาดหมายที่จะประกอบ อาชีพต่อไปอีก 1-3 ปี และ 7-9 ปี (ตารางที่ 4.20)

ตารางที่ 4.20
จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการคาดหมาย
ระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพ
ชั้นที่รุดจักรยานยนต์รับจ้าง

การคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพชั้นที่รุดจักรยานยนต์รับจ้าง	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีเป้าหมาย	169	62.8
คาดว่าจะทำอีก 1-3 ปี	3	1.1
คาดว่าจะทำอีก 4-6 ปี	7	2.6
คาดว่าจะทำอีก 7-9 ปี	3	1.1
คาดว่าจะทำอีก 10 ปีขึ้นไป	87	32.3
รวม	269	100.0

5.2 การวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพ

- กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 30.1 คาดการณ์ว่าจะประกอบอาชีพนี้ตลอดไป รองลงมาร้อยละ 29.7 ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ ร้อยละ 26.8 ยังไม่มีเป้าหมาย และน้อยที่สุด ร้อยละ 4.8 ต้องการเปลี่ยนสายงาน (ตารางที่ 4.21)

ตารางที่ 4.21

จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการวางแผน
หรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพ

การวางแผนหรือการคาดหวังต่อ การประกอบอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ประกอบอาชีพนี้ตลอดไป	81	30.1
ขึ้นอยู่กับสถานการณ์	80	29.7
ไม่มีเป้าหมาย	72	26.8
เรียนต่อในระดับที่สูง	23	8.6
ต้องการเปลี่ยนสายงาน	13	4.8
รวม	269	100.0

5.3 เป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ

- กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 43.1 มีเป้าหมายในอนาคตที่จะประกอบกิจการส่วนตัว รองลงมา ร้อยละ 42.0 ยังไม่ได้กำหนด ร้อยละ 9.3 หางานใหม่ที่ดีกว่า และน้อยที่สุด ร้อยละ 1.5 มีเป้าหมายอื่น ได้แก่ ต้องการค้าขาย (ตารางที่ 4.22)

ตารางที่ 4.22
จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม
เป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ

เป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการ เลิกอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ประกอบกิจการส่วนตัว	116	43.1
ยังไม่ได้กำหนด	113	42.0
หางานใหม่ที่ดีกว่า	25	9.3
กลับบ้านเดิม	11	4.1
อื่น ๆ	4	1.5
รวม	269	100.0

ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นอื่น ๆ

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้ให้ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นอื่น ๆ ส่วนใหญ่ ร้อยละ 36.7 ต้องการที่จะให้รัฐเข้ามาดูแลและจัดระเบียบให้มากขึ้น รองลงมา ร้อยละ 13.3 ต้องการให้มีมาตรการป้องกันความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ ให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และให้มีการจัดอบรมหัวหน้าวินและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างใหม่ รวมถึงการฝึกอบรม ทางเลือกอื่นในการประกอบอาชีพอื่นให้ด้วย (ตารางที่ 4.23)

ตารางที่ 4.23
จำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม
ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นอื่น

ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นอื่น ๆ	จำนวน	ร้อยละ
ให้รัฐเข้ามาดูแล และจัดระเบียบให้มากขึ้น เช่น เรื่องค่าโดยสาร ค่าน้ำมัน และปริมาณคิวรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น	11	36.7
ให้มีมาตรการป้องกันความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ ให้กับผู้ใช้ รถจักรยานยนต์รับจ้าง	4	13.3
ให้มีการจัดอบรมหัวหน้าวินและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างใหม่ รวมถึงการฝึกอบรมทางเลือกอื่นในการประกอบอาชีพให้ด้วย	4	13.3
ให้มีสวัสดิการดูแลผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเฉพาะกับ ผู้สูงอายุ และผู้ที่มีความบกพร่องทางร่างกาย	3	10.0
ดูแลอย่าให้มีผู้มีอิทธิพลควบคุมวิน	3	10.0
ควรให้ความสำคัญกับเพศหญิงที่เข้ามาประกอบอาชีพ	2	6.7
ให้มีช่องทางสำหรับขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ มีที่จอดรถ และ มีการดูแล ควบคุมเรื่องการจราจรให้	2	6.7
ให้มีศูนย์ปรึกษาความเครียด และมีกิจกรรมนันทนาการให้	1	7.0
รวม	30	100.0

ส่วนที่ 6 การเปรียบเทียบความแตกต่างและการวิเคราะห์
ความแปรปรวนระหว่างตัวแปร

ในการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ผู้ศึกษาได้กำหนดข้อมูลส่วนบุคคล
ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อายุการ
ทำงาน รายได้เฉลี่ย มาเปรียบเทียบกับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ และ การวางแผนอาชีพกับ
การ คาดหวังในอนาคต การศึกษาโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way Analysis

of Variance) และการทดสอบความมีนัยสำคัญโดยการหาค่า t-test, F-test และ Chi-Square โดยกำหนดค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งผู้ศึกษาได้กำหนดสมมุติฐาน 2 ข้อได้แก่

สมมุติฐาน

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขีจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อายุการทำงาน รายได้ มีความสัมพันธ์กับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ
2. ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขีจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อายุการทำงาน รายได้ มีความสัมพันธ์กับการวางแผนอาชีพและการคาดหวังในอนาคต ผู้ศึกษาได้นำตัวแปรต่าง ๆ มาเปรียบเทียบหาความสัมพันธ์ มีรายละเอียดดังนี้

สมมุติฐานที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขีจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อายุการทำงาน รายได้เฉลี่ย มีความสัมพันธ์กับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

การทดสอบสมมุติฐานที่ 1 สามารถแบ่งเป็นสมมุติฐานย่อยได้ดังนี้

- 1.1 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเพศต่างกัน จะมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกัน
- 1.2 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่างกัน จะมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกัน
- 1.3 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีสถานภาพสมรสต่างกันจะมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกัน
- 1.4 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกัน
- 1.5 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุการทำงานต่างกัน จะมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกัน
- 1.6 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้เฉลี่ยต่างกัน จะมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกัน
- 1.1 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีเพศต่างกัน จะมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกัน

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ พบว่าเพศชาย มีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพเฉลี่ย 3.43 ส่วนเพศหญิงมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพเฉลี่ย 3.18 จะเห็นได้ว่าเพศชายมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพมากกว่าเพศหญิง เมื่อทำ

การทดสอบความสัมพันธ์ด้วยค่าสถิติ (t-test) พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.0350 ($p < 0.05$) แสดงว่า เพศชายกับเพศหญิงมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพที่แตกต่างกัน (ตารางที่ 4.24)

ตารางที่ 4.24

การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศ
กับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

เพศ	N	$\bar{X}$	S.D.	t	P
ชาย	129	3.43	0.493	2.130	0.0350
หญิง	20	3.18	0.411		

1.2 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุต่างกัน จะมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกัน

จากการศึกษาวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way Analysis of Variance) และการทดสอบความมีนัยสำคัญโดยการหาค่า F-test เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 56-60 ปี มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.89 ในขณะที่อายุตั้งแต่ 61 ปีขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 2.00 เมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.0001 ($p < 0.05$) แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 (ตารางที่ 4.25 และ 4.26) เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ (Scheffle) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 51-55 ปี และอายุระหว่าง 56-60 ปี มีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพมากกว่าในช่วงอายุต่ำกว่า 20 ปี (ตารางที่ 4.27)

ตารางที่ 4.25
จำนวน ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอายุ
กับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

อายุ	N	$\bar{X}$	S.D
ต่ำกว่า 20 ปี	12	2.90	0.390
21-25 ปี	30	3.33	0.352
26-30 ปี	21	3.46	0.493
31-35 ปี	17	3.30	0.403
36-40 ปี	18	3.44	0.490
41-45 ปี	20	3.47	0.530
46-50 ปี	12	3.41	0.410
51-55 ปี	9	3.76	0.334
56-60 ปี	9	3.89	0.460
61 ปีขึ้นไป	1	2.00	-

ตารางที่ 4.26
การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวระหว่างอายุ
กับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

อายุ	D.F	S.S	M.S	F	P
ระหว่างกลุ่ม	9	8.817	0.980	5.121	0.0001
ภายในกลุ่ม	139	26.592	0.191		
รวม	148	35.409			

*P<0.05

ตารางที่ 4.27
แสดงการเปรียบเทียบรายคู่ของอายุกับ
ทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

อายุ	$\bar{X}$	ต่ำกว่า 20 ปี	21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41-45 ปี	46-50 ปี	51-55 ปี	56-60 ปี	60 ปี ขึ้นไป
ต่ำกว่า 20 ปี	2.90	-	0.431	0.561	0.406	0.539	0.572	0.513	0.863*	0.992*	0.897
21-25 ปี	3.33		-	0.130	0.025	0.108	0.141	0.082	0.433	0.561	1.328
26-30 ปี	3.46			-	0.155	0.022	0.011	0.048	0.303	0.431	1.458
31-35 ปี	3.30				-	0.133	0.166	0.107	0.458	0.586	1.303
36-40 ปี	3.44					-	0.033	0.026	0.325	0.453	1.436
41-45 ปี	3.47						-	0.059	0.292	0.420	1.469
46-50 ปี	3.41							-	0.350	0.479	1.410
51-55 ปี	3.76								-	0.128	1.761
56-60 ปี	3.89									-	1.889
60 ปีขึ้นไป	2.00										-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

1.3 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน จะมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกัน

จากการศึกษาวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way Analysis of Variance) และการทดสอบความมีนัยสำคัญโดยการหาค่า F-test เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแล้ว มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.51 ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสด มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 3.17 เมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.0017 ($p < 0.05$) แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานะภาพสมรสต่างกันมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 (ตารางที่ 4.28 และ 4.29) เมื่อทำการเปรียบเทียบ รายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ (Scheffle) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสแล้วมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพมากกว่าสถานภาพโสด (ตารางที่ 4.30)

ตารางที่ 4.28

จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างสถานภาพสมรส
กับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

สถานภาพสมรส	N	$\bar{X}$	S.D
โสด	33	3.17	0.465
สมรส	99	3.51	0.481
หย่า/หม้าย	10	3.21	0.428
แยกกันอยู่	7	3.19	0.347

ตารางที่ 4.29

การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวระหว่างสถานภาพสมรส
กับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

สถานภาพสมรส	D.F	S.S	M.S	F	P
ระหว่างกลุ่ม	3	3.502	1.168	5.306	0.0017
ภายในกลุ่ม	145	31.907	0.220		
รวม	148	35.409			

* $P < 0.05$

ตารางที่ 4.30

แสดงการเปรียบเทียบรายคู่ของสถานภาพสมรสกับ
ทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

สถานภาพสมรส	$\bar{X}$	โสด	สมรส	หย่า/หม้าย	แยกกันอยู่
โสด	3.17	-	0.333*	0.033	0.012
สมรส	3.51		-	0.300	0.321
หย่า/หม้าย	3.21			-	0.021
แยกกันอยู่	3.19				-

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

1.4 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกัน

จากการศึกษาวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way Analysis of Variance) และการทดสอบความมีนัยสำคัญโดยการหาค่า F-test เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.88 ในขณะที่จบการศึกษาระดับอาชีวศึกษา มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 3.18 เมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.1285 ($p>0.05$) แสดงว่า การมีระดับการศึกษาที่ต่างกันไม่มีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับความมั่นคงทางอาชีพที่แตกต่างกัน (ตารางที่ 4.31 และ 4.32)

ตารางที่ 4.31
จำนวนค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างระดับ
การศึกษากับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

ระดับการศึกษา	N	$\bar{X}$	S.D
ไม่เคยเรียนหนังสือ	4	3.62	0.350
ประถมศึกษา	74	3.47	0.496
มัธยมศึกษาตอนต้น	45	3.31	0.461
มัธยมศึกษาตอนปลาย	14	3.30	0.553
อาชีวศึกษา	10	3.18	0.431
ปริญญาตรี	2	3.88	0.272

ตารางที่ 4.32
การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวระหว่างระดับ
การศึกษากับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

ระดับการศึกษา	D.F	S.S	M.S	F	P
ระหว่างกลุ่ม	5	2.034	0.407	1.743	0.1285
ภายในกลุ่ม	143	33.375	0.233		
รวม	148	35.409			

1.5 ผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุการทำงานต่างกัน จะมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ แตกต่างกัน

จากการศึกษาวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way Analysis of Variance) และการทดสอบความมีนัยสำคัญโดยการหาค่า F-test เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างอายุการทำงานกับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุการทำงานระหว่าง 9-12 ปี มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 6.64 ในขณะที่อายุการทำงานระหว่าง 1-4 ปี มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 3.29 เมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.0161 ($p < 0.05$) แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุการทำงานต่างกันมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 (ตารางที่ 4.33 และ 4.34) เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ (Scheffle) พบว่า ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แสดงว่า การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอายุการทำงานกับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ เป็นรายคู่ พบว่า ไม่มีคู่ใดมีความแตกต่างกัน (ตารางที่ 4.35)

ตารางที่ 4.33

จำนวนค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างอายุการทำงาน
กับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

อายุการทำงาน	N	$\bar{X}$	S.D
1-4 ปี	72	3.29	0.479
5-8 ปี	49	3.42	0.418
9-12 ปี	17	3.64	0.501
13 ปีขึ้นไป	11	3.63	0.654

ตารางที่ 4.34

การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวระหว่างอายุการทำงาน
กับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

อายุการทำงาน	D.F	S.S	M.S	F	P
ระหว่างกลุ่ม	3	2.422	0.807	3.549	0.0161
ภายในกลุ่ม	145	32.987	0.228		
รวม	148	35.409			

*P<0.05

ตารางที่ 4.35

แสดงการเปรียบเทียบรายค่าของอายุการทำงานกับ
ทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

อายุการทำงาน	$\bar{X}$	1-4 ปี	5-8 ปี	9-12 ปี	13 ปีขึ้นไป
1-4 ปี	3.29	-	0.125	0.350	0.337
5-8 ปี	3.42		-	0.225	0.212
9-12 ปี	3.64			-	0.013
13 ปีขึ้นไป	3.63				-

1.6 ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ต่างกัน จะมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพแตกต่างกัน

จากการศึกษาวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way Analysis of Variance) และการทดสอบความมีนัยสำคัญโดยการหาค่า F-test เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 8,001 บาทขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 3.59 ในขณะที่รายได้ระหว่าง 3,001-4,000 บาท มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 3.21 เมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.1114 ($p>0.05$) แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้เฉลี่ยต่างกันมีทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพไม่แตกต่างกัน (ตารางที่ 4.36 และ 4.37)

ตารางที่ 4.36
จำนวนค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่างรายได้
กับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

รายได้ต่อเดือน	N	$\bar{X}$	S.D
ต่ำกว่า 3,000 บาท	5	3.45	0.564
3,001-4000 บาท	22	3.21	0.547
4,001-5,000 บาท	19	3.37	0.467
5,001-6,000 บาท	17	3.26	0.508
6,001-7,000 บาท	26	3.39	0.460
7,001-8,000 บาท	23	3.40	0.420
8,001 บาท ขึ้นไป	37	3.59	0.477

ตารางที่ 4.37
การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวระหว่างรายได้
กับทัศนคติต่อความมั่นคงทางอาชีพ

รายได้	D.F	S.S	M.S	F	P
ระหว่างกลุ่ม	6	2.452	0.409	1.761	0.1114
ภายในกลุ่ม	142	32.957	0.232		
รวม	148	35.409			

สมมุติฐานที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ สมรส ระดับการศึกษา อายุการทำงาน รายได้ มีความสัมพันธ์กับการคาดการณ์ระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพ การวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพ และเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ

การทดสอบสมมุติฐานที่ 2 สามารถแบ่งเป็นสมมุติฐานย่อยได้ดังนี้

2.1 การคาดการณ์ระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความสัมพันธ์กับเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อายุการทำงาน และรายได้

2.2 การวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความสัมพันธ์กับเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อายุการทำงาน และรายได้

2.3 เป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความสัมพันธ์กับเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อายุการทำงาน และรายได้

2.1 การคาดการณ์ระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีความสัมพันธ์กับเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อายุการทำงาน และรายได้

ในการทดสอบความสัมพันธ์ของสมมุติฐานนี้ ผู้ศึกษาได้แบ่งการคาดการณ์ระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพออกเป็น 2 ส่วน คือ การไม่มีเป้าหมายและการมีเป้าหมาย ซึ่งการมีเป้าหมาย เป็นการคาดการณ์ถึงช่วงระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้แก่ 1-3 ปี, 4-6 ปี, 7-9 ปี และ 10 ปีขึ้นไป ซึ่งผลการทดสอบความสัมพันธ์ มีดังนี้

2.1.1 การคาดการณ์ระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับเพศ

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการคาดการณ์ระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับเพศของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยร้อยละ 38.4 ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เพศชาย มีเป้าหมายต่อการคาดการณ์ระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพ สูงกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เพศหญิง ซึ่งมีร้อยละ 25.9 (ตารางที่ 4.38)

ตารางที่ 4.38
ความสัมพันธ์ระหว่างการคาดหมายระยะเวลา
ในการที่จะประกอบอาชีพกับเพศ

การคาดหมายระยะเวลาใน การที่จะประกอบอาชีพ	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ไม่มีเป้าหมาย	61.6	74.1	62.8
มีเป้าหมาย	38.4	25.9	37.2
รวม	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$\chi^2 = 1.13473$

2.1.2 การคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับอายุ

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.0001 โดยร้อยละ 66.7 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 51 ปีขึ้นไป มีเป้าหมายต่อการคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพ สูงกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุระหว่าง 41-50 ปีและอายุ 31-40 ปี ซึ่งมีร้อยละ 46.7 และร้อยละ 27.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.39)

ตารางที่ 4.39
ความสัมพันธ์ระหว่างการคาดหมายระยะเวลา
ในการที่จะประกอบอาชีพกับอายุ

การคาดหมายระยะเวลาใน การที่จะประกอบอาชีพ	อายุ				รวม
	ต่ำกว่า 30 ปี	31-40 ปี	41-50 ปี	51 ปีขึ้นไป	
ไม่มีเป้าหมาย	74.1	72.9	53.3	33.3	62.8
มีเป้าหมาย	25.9	27.1	46.7	66.7	37.2
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100 (N=269)

$\chi^2 = 26.36190$

2.1.3 การคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับสถานภาพสมรส

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับสถานภาพสมรสของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.0001 โดยร้อยละ 53.7 ของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีสถานภาพสมรส มีเป้าหมายต่อการคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพ สูงกว่าผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีสถานภาพแยกกันอยู่และโสด ซึ่งมีร้อยละ 21.1 และร้อยละ 10.6 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.40)

ตารางที่ 4.40

ความสัมพันธ์ระหว่างการคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับสถานภาพสมรส

การคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพ	สถานภาพสมรส				รวม
	โสด	สมรส	หย่า/หม้าย	แยกกันอยู่	
ไม่มีเป้าหมาย	89.4	46.3	95.0	78.9	62.8
มีเป้าหมาย	10.6	53.7	5.0	21.1	37.2
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$\chi^2 = 50.00753$

2.1.4 การคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับระดับการศึกษา

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับ ระดับการศึกษาของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.0001 โดยร้อยละ 47.5 ของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษา มีเป้าหมายต่อการคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพ สูงกว่าผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ซึ่งมีร้อยละ 33.0 (ตารางที่ 4.41)

ตารางที่ 4.41

ความสัมพันธ์ระหว่างการคาดหมายระยะเวลาในการ
ที่จะประกอบอาชีพกับระดับการศึกษา

การคาดหมายระยะเวลาใน การที่จะประกอบอาชีพ	ระดับการศึกษา			รวม
	ต่ำกว่าระดับ ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	สูงกว่าระดับ อาชีวศึกษา	
ไม่มีเป้าหมาย	52.5	67.0	100.0	62.8
มีเป้าหมาย	47.5	33.0	-	37.2
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$$\chi^2 = 23.06436$$

2.1.5 การคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับอายุการทำงาน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับอายุการทำงานของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.0001 โดยร้อยละ 85.7 ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุการทำงาน 13 ปีขึ้นไป มีเป้าหมายในการคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพสูงกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุการทำงาน 9-12 ปี และอายุการทำงาน 5-8 ปี ซึ่งมีร้อยละ 55.9 และร้อยละ 41.5 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.42)

ตารางที่ 4.42

ความสัมพันธ์ระหว่างการคาดหมายระยะเวลาในการ
ที่จะประกอบอาชีพกับอายุการทำงาน

การคาดหมายระยะเวลาใน การที่จะประกอบอาชีพ	อายุการทำงาน				รวม
	1-4 ปี	5-8 ปี	9-12 ปี	13 ปีขึ้นไป	
ไม่มีเป้าหมาย	76.4	58.5	44.1	14.3	62.8
มีเป้าหมาย	23.6	41.5	55.9	85.7	37.2
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$$\chi^2 = 29.95534$$

2.1.6 การคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับรายได้

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพกับอายุการทำงานของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยร้อยละ 53.1 ของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้สูงกว่า 8,001 บาท มีเป้าหมายต่อการคาดหมายระยะเวลาในการที่จะประกอบอาชีพ สูงกว่าผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ระหว่าง 6,001-8,000 บาท และรายได้ระหว่าง 4,001-6,000 บาท ซึ่งมีร้อยละ 33.3 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.43)

ตารางที่ 4.43
ความสัมพันธ์ระหว่างการคาดหมายระยะเวลา
ในการที่จะประกอบอาชีพกับรายได้

การคาดหมายระยะ เวลาในการที่จะ ประกอบอาชีพ	รายได้				รวม
	ต่ำกว่า 4,000 บาท	4,001-6,000 บาท	6,001-8,000 บาท	8,001 บาท ขึ้นไป	
ไม่มีเป้าหมาย	71.7	66.7	66.7	46.9	62.8
มีเป้าหมาย	28.3	33.3	33.3	53.1	37.2
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$\chi^2 = 9.54120$

2.2 การวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความสัมพันธ์กับ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อายุการทำงาน และรายได้

ในการทดสอบความสัมพันธ์ของสมมุติฐานนี้ ผู้ศึกษาได้แบ่งการวางแผนอาชีพหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพออกเป็น 2 ส่วน คือ การไม่มีเป้าหมายและการมีเป้าหมาย ซึ่งการมีเป้าหมาย เป็นการวางแผน หรือการคาดหวังในปัจจุบันถึงสิ่งที่จะต้องการทำเกี่ยวกับการประกอบอาชีพ ได้แก่ ความต้องการที่จะประกอบอาชีพขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้างตลอดไป ความต้องการที่จะเปลี่ยนสายงาน ความต้องการที่จะเรียนต่อในระดับที่สูง และ ความต้องการที่ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ ซึ่งผลการทดสอบความสัมพันธ์ มีดังนี้

2.2.1 การวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพกับเพศ

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพกับเพศของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยร้อยละ 74.0 ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เพศชาย มีเป้าหมายต่อการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพ สูงกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์เพศหญิง ซึ่งมีร้อยละ 66.7 (ตารางที่ 4.44)

ตารางที่ 4.44

ความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนหรือการคาดหวัง
ต่อการประกอบอาชีพกับเพศ

การวางแผนหรือการคาดหวัง ต่อการประกอบอาชีพ	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ไม่มีเป้าหมาย	26.0	33.3	26.8
มีเป้าหมาย	74.0	66.7	73.2
รวม	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$$X^2 = 0.34048$$

2.2.2 การวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพกับอายุ

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพกับอายุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยร้อยละ 85.7 ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 51 ปีขึ้นไป มีเป้าหมายต่อการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพ สูงกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี และอายุต่ำกว่า 30 ปี ซึ่งมีร้อยละ 76.7 และร้อยละ 70.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.45)

ตารางที่ 4.45

ความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนหรือการคาดหวัง
ต่อการประกอบอาชีพกับอายุ

การวางแผนหรือการคาดหวัง ต่อการประกอบอาชีพ	อายุ				รวม
	ต่ำกว่า 30 ปี	31-40 ปี	41-50 ปี	51 ปีขึ้นไป	
ไม่มีเป้าหมาย	29.6	33.9	23.3	14.3	26.8
มีเป้าหมาย	70.4	66.1	76.7	85.7	73.2
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100 (N=269)

$$\chi^2 = 5.68101$$

2.2.3 การวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพกับสถานภาพสมรส

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพกับสถานภาพสมรสของผู้ขับเคลื่อนจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยร้อยละ 78.0 ของผู้ขับเคลื่อนจักรยานยนต์รับจ้างที่มีสถานภาพสมรส มีเป้าหมายต่อการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพ สูงกว่าผู้ขับเคลื่อนจักรยานยนต์รับจ้างที่มีสถานภาพโสดและแยกกันอยู่ ซึ่งมีร้อยละ 69.7 และร้อยละ 63.2 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.46)

ตารางที่ 4.46

ความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนหรือการคาดหวังต่อ
การประกอบอาชีพกับสถานภาพสมรส

การวางแผนหรือการคาดหวัง ต่อการประกอบอาชีพ	สถานภาพสมรส				รวม
	โสด	สมรส	หย่า/หม้าย	แยกกันอยู่	
ไม่มีเป้าหมาย	30.3	22.0	45.0	36.8	26.8
มีเป้าหมาย	69.7	78.0	55.0	63.2	73.2
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$$\chi^2 = 6.73725$$

2.2.4 การวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพกับระดับการศึกษา

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพกับการศึกษาของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยร้อยละ 74.8 ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษา มีเป้าหมายต่อการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพ สูงกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและระดับอาชีวศึกษา ซึ่งมีร้อยละ 72.8 และร้อยละ 66.7 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.47)

ตารางที่ 4.47

ความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนหรือการคาดหวัง
ต่อการประกอบอาชีพกับระดับการศึกษา

การวางแผนหรือการคาดหวัง ต่อการประกอบอาชีพ	ระดับการศึกษา			รวม
	ต่ำกว่าระดับ ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	สูงกว่าระดับ อาชีวศึกษา	
ไม่มีเป้าหมาย	25.2	27.2	33.3	26.8
มีเป้าหมาย	74.8	72.8	66.7	73.2
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$$X^2 = 0.78169$$

2.2.5 การวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพกับอายุการทำงาน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพกับอายุการทำงานของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยร้อยละ 78.6 ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุการทำงาน 13 ปีขึ้นไป มีเป้าหมายต่อการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพ สูงกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุการทำงาน 9-12 ปี และอายุการทำงาน 1-4 ปี ซึ่งมีร้อยละ 76.5 และร้อยละ 72.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.48)

ตารางที่ 4.48

ความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนหรือการคาดหวัง

ต่อการประกอบอาชีพกับอายุการทำงาน

การวางแผนหรือการคาดหวัง ต่อการประกอบอาชีพ	อายุการทำงาน				รวม
	1-4 ปี	5-8 ปี	9-12 ปี	13 ปีขึ้นไป	
ไม่มีเป้าหมาย	27.6	27.7	23.5	21.4	26.8
มีเป้าหมาย	72.4	72.3	76.5	78.6	73.2
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$$\chi^2 = 0.46421$$

2.2.6 การวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพกับรายได้

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพกับรายได้ของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.0338 โดยร้อยละ 82.8 ของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ 8,001 บาทขึ้นไป มีเป้าหมายต่อการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพ สูงกว่าผู้ขับที่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ต่ำกว่า 4,000 บาท และ รายได้ระหว่าง 4,001-6,000 บาท ซึ่งมีร้อยละ 82.6 และร้อยละ 68.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.49)

ตารางที่ 4.49

ความสัมพันธ์ระหว่างการวางแผนหรือการคาดหวัง

ต่อการประกอบอาชีพกับรายได้

การวางแผนหรือ การคาดหวังต่อ การประกอบอาชีพ	รายได้				รวม
	ต่ำกว่า 4,000 บาท	4,001-6,000 บาท	6,001-8,000 บาท	8,001 บาท ขึ้นไป	
ไม่มีเป้าหมาย	17.4	31.9	34.4	17.2	26.8
มีเป้าหมาย	82.6	68.1	65.6	82.8	73.2
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$$\chi^2 = 8.68712$$

2.3 เป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความสัมพันธ์กับ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อายุการทำงาน และรายได้

ในการทดสอบความสัมพันธ์ของสมมติฐานนี้ ผู้ศึกษาได้แบ่งเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ ออกเป็น 2 ส่วน คือ การไม่มีเป้าหมายและการมีเป้าหมาย ซึ่งการมีเป้าหมาย เป็นการวางแผน หรือการคาดหวังของชีวิต ถึงสิ่งที่อยากจะทำเมื่อเลิกอาชีพ ได้แก่ การประกอบ กิจการส่วนตัว, กลับบ้านเดิม, หางานใหม่ที่ดีกว่า และการค้าขาย ซึ่งผลการทดสอบความสัมพันธ์ มีดังนี้

2.3.1 เป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพกับเพศ

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพกับเพศของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยร้อยละ 70.4 ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศหญิง มีเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ สูงกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างเพศชาย ซึ่งมีร้อยละ 56.6 (ตารางที่ 4.50)

ตารางที่ 4.50

ความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการ
เลิกอาชีพกับเพศ

เป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการ เลิกอาชีพ	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ไม่มีเป้าหมาย	43.4	29.6	42.0
มีเป้าหมาย	56.6	70.4	58.0
รวม	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$$X^2 = 1.36498$$

2.3.2 เป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพกับอายุ

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพกับอายุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.0050 โดยร้อยละ 78.6 ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุ 51 ปีขึ้นไป มีเป้าหมาย

ของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ สูงกว่าผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี และอายุระหว่าง 31-40 ปี ซึ่งมีร้อยละ 61.7 และร้อยละ 59.3 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.51)

ตารางที่ 4.51
ความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการ
เลิกอาชีพกับอายุ

เป้าหมายของชีวิตเมื่อ ต้องการเลิกอาชีพ	อายุ				รวม
	ต่ำกว่า 30 ปี	31-40 ปี	41-50 ปี	51 ปีขึ้นไป	
ไม่มีเป้าหมาย	52.8	40.7	38.3	21.4	42.0
มีเป้าหมาย	47.2	59.3	61.7	78.6	58.0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100 (N=269)

$X^2 = 12.81909$

2.3.3 เป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพกับสถานภาพสมรส

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพกับสถานภาพสมรสของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.0007 โดยร้อยละ 67.7 ของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีสถานภาพสมรส มีเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ สูงกว่าผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีสถานภาพหย่า/หม้าย และแยกกันอยู่ ซึ่งมีร้อยละ 50.0 และร้อยละ 47.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.52)

ตารางที่ 4.52
ความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการ
เลิกอาชีพกับสถานภาพสมรส

เป้าหมายของชีวิตเมื่อ ต้องการเลิกอาชีพ	สถานภาพสมรส				รวม
	โสด	สมรส	หย่า/หม้าย	แยกกันอยู่	
ไม่มีเป้าหมาย	60.6	32.3	50.0	52.6	42.0
มีเป้าหมาย	39.4	67.7	50.0	47.4	58.0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$\chi^2 = 17.09781$

2.3.4 เป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพกับระดับการศึกษา

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพกับระดับการศึกษาของผู้ขับชีรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยร้อยละ 64.7 ของผู้ขับชีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีสำเร็จการศึกษาดำกว่าระดับประถมศึกษา มีเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ สูงกว่าผู้ขับชีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษา และระดับสูงกว่าอาชีวศึกษา ซึ่งมีร้อยละ 53.4 และร้อยละ 40.7 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.53)

ตารางที่ 4.53
ความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการ
เลิกอาชีพกับระดับการศึกษา

เป้าหมายของชีวิตเมื่อ ต้องการเลิกอาชีพ	ระดับการศึกษา			รวม
	ต่ำกว่าระดับ ประถมศึกษา	มัธยมศึกษา	สูงกว่าระดับ อาชีวศึกษา	
ไม่มีเป้าหมาย	35.3	46.6	59.3	42.0
มีเป้าหมาย	64.7	53.4	40.7	58.0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$\chi^2 = 6.79521$

2.3.5 เป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพกับอายุการทำงาน

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพกับอายุการทำงานของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.0085 โดยร้อยละ 85.7 ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุการทำงานตั้งแต่ 13 ปี ขึ้นไป มีเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ สูงกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุการทำงานระหว่าง 9-12 ปี และอายุการทำงานระหว่าง 5-8 ปี ซึ่งมีร้อยละ 76.5 และร้อยละ 56.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.54)

ตารางที่ 4.54
ความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการ
เลิกอาชีพกับอายุการทำงาน

เป้าหมายของชีวิตเมื่อ ต้องการเลิกอาชีพ	อายุการทำงาน				รวม
	1-4 ปี	5-8 ปี	9-12 ปี	13 ปีขึ้นไป	
ไม่มีเป้าหมาย	48.8	43.6	23.5	14.3	42.0
มีเป้าหมาย	51.2	56.4	76.5	85.7	58.0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$\chi^2 = 11.70042$

2.3.6 เป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพกับรายได้

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพกับรายได้ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยร้อยละ 62.5 ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ 8,001 บาทขึ้นไป มีเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ สูงกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายได้ระหว่าง 4,001-6,000 บาท และ รายได้ต่ำกว่า 4,000 บาท ซึ่งมีร้อยละ 60.9 และร้อยละ 56.5 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.55)

ตารางที่ 4.55
ความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการ
เลิกอาชีพกับรายได้

เป้าหมายของชีวิต เมื่อต้องการเลิก อาชีพ	รายได้				รวม
	ต่ำกว่า 4,000 บาท	4,001-6,000 บาท	6,001-8,000 บาท	8,001 บาท ขึ้นไป	
ไม่มีเป้าหมาย	43.5	39.1	46.7	37.5	42.0
มีเป้าหมาย	56.5	60.9	53.3	62.5	58.0
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0 (N=269)

$\chi^2 = 1.61104$

ส่วนที่ 7 การอภิปรายผลการศึกษา

จากผลของการศึกษาเรื่อง “ความมั่นคงทางอาชีพของผู้ขับซึรดจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ” ทำให้ทราบว่า ความมั่นคงทางอาชีพนั้นเป็นทุกสิ่งทุกอย่างที่เกี่ยวกับชีวิตการทำงาน การมีงานทำ มีรายได้และผลตอบแทนที่เพียงพอแก่การยังชีพ มีหลักประกันในการดำเนินชีวิต ได้รับการยอมรับจากสังคม รวมถึงการมีสภาพแวดล้อมของการทำงานที่ปลอดภัย ไม่มีความเสี่ยงในชีวิตและทรัพย์สิน เมื่อมีความรู้สึกที่มั่นคงจะส่งผลต่อขวัญและกำลังใจที่ดี ซึ่งมีส่วนสัมพันธ์กับประสิทธิภาพในการทำงานที่ดีไปด้วย และยังทราบถึง การวางแผนล่วงหน้าเกี่ยวกับอาชีพ และเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ ซึ่งการศึกษาที่ได้สามารถนำไปเชื่อมโยงกับแนวคิด ทฤษฎี และผลการศึกษาต่าง ๆ ได้ดังนี้

การศึกษาทัศนะของผู้ขับซึรดจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อความมั่นคงทางอาชีพ ด้านความพึงพอใจต่อรายได้ เป็นการศึกษาเกี่ยวกับการทำงาน การมีรายได้ และผลตอบแทนที่เพียงพอแก่การยังชีพ ในการสรุปภาพรวม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีทัศนะเห็นด้วย อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.63$) เมื่อพิจารณาในประเด็นทัศนะต่อการที่จะได้รับรายได้ที่มากกว่านี้ กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วย อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.47$) แสดงว่า รายได้หรือเงินนั้นเป็นสิ่งจูงใจทางวัตถุ เป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างหนึ่ง ที่ผู้ประกอบการอาชีพต่างต้องการที่จะแสวงหาให้ได้มา เมื่อได้มาแล้วจะทำให้เกิดความพึงพอใจในการทำงานของตน และทำให้รู้สึกว่างานของตนมีความมั่นคง ซึ่ง

สอดคล้องกับ Barnard (1972, pp. 142-149 อ้างถึงใน ชนิษฐา บุรณพันธ์ศักดิ์, 2548, น. 33-34) ที่กล่าวว่า สิ่งจูงใจซึ่งหน่วยงาน หรือผู้บริหารหน่วยงานจะใช้เป็นเครื่องกระตุ้นบุคคล ให้เกิดความพึงพอใจในการทำงานอย่างหนึ่ง คือ เงิน หรือ สิ่งของ ที่ให้แก่ผู้ปฏิบัติงานเป็นการตอบแทน ขดเชย หรือเป็นรางวัล ที่ได้ปฏิบัติงานมาเป็นอย่างดี เหล่านี้เป็นสิ่งจูงใจทางวัตถุ ซึ่งโดยส่วนใหญ่ผู้ขับชีรดจักรยานยนต์รับจ้าง มีวุฒิการศึกษาอยู่ที่ระดับประถมศึกษา ดังนั้นทางเลือกในการประกอบอาชีพจึงยังมีไม่มากนัก จึงควรเปิดโอกาสให้ได้มีทางเลือกในด้านอื่น ๆ ไว้สำหรับประกอบอาชีพด้วย ซึ่งผู้ขับชีรดจักรยานยนต์รับจ้างอาจทำเป็นอาชีพเสริม ทำให้มีรายได้ที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อให้มีรายได้อีกทางมาช่วยแบ่งเบาภาระในครอบครัว หรือเตรียมอาชีพไว้รองรับ เมื่อตนเองไม่สามารถประกอบอาชีพขับชีรดจักรยานยนต์รับจ้างได้อีกในอนาคต

การศึกษาทัศนคติของผู้ขับชีรดจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อความมั่นคงทางอาชีพ ด้านการมีหลักประกันในการดำเนินชีวิต ในการสรุปภาพรวม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีทัศนคติเห็นด้วยอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.92$) เมื่อพิจารณาในประเด็นการรู้สึกถึงความมีหลักประกันในการทำงาน กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วย อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.20$) เช่นเดียวกัน เมื่อพิจารณาดูจะพบว่า การที่ผู้ประกอบอาชีพขับชีรดจักรยานยนต์รับจ้างจะมีหลักประกันที่ดีในการดำเนินชีวิตได้นั้น จะต้องกระตุ้นเตือนตนเองให้ขยันทำงาน เมื่อตนเองขยันทำงาน จะทำให้มีรายได้ที่ดี มีหลักประกันในการดำเนินชีวิต และเกิดความมั่นคงในการทำงานในท้ายที่สุด ซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับความมั่นคงในการทำงานของ อัมพร อุทกังกูร (2514, น. 328-329) ที่กล่าวถึงความสำคัญของความมั่นคงในการทำงานว่า เมื่อมีหลักประกันในการทำงาน มีความแน่ใจว่าหากปฏิบัติงานตาม หน้าที่ของตนแล้ว จะได้รับการพิจารณาโดยไม่ลำเอียง ย่อมเป็นสิ่งกระตุ้นให้เกิดความขยันหมั่นเพียรในการทำงาน และเกิดความมั่นคงในการทำงานในที่สุด รวมถึงยังต้องมีการสนับสนุนให้มีระบบการประกันสังคมให้ออกมาเป็นรูปธรรม ซึ่งกลุ่มของผู้ขับชีรดจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอีกกลุ่มอาชีพหนึ่ง ที่ยังไม่มีหลักประกันในการดำเนินชีวิตเท่าที่ควร เหมือนกับผู้ประกอบอาชีพอื่น ๆ ซึ่งเมื่อมีหลักประกันที่ดีแล้วนั้น ก็จะสามารถเข้ารับการบริการจากภาครัฐได้ดียิ่งขึ้น เพราะนอกจากผู้ขับชีรดจักรยานยนต์รับจ้างที่เป็นประชากรในวัยทำงานแล้ว ในส่วนที่เป็นผู้สูงอายุ หรือแม้แต่ผู้ที่มีความบกพร่องทางร่างกายยังมีอีกจำนวนไม่น้อยด้วยเช่นกัน จึงควรได้รับการดูแลเป็นพิเศษ เมื่อมีหลักประกันที่ดีแล้ว จะทำให้ผู้ที่ประกอบอาชีพขับชีรดจักรยานยนต์รับจ้าง เกิดความมั่นคงทางอาชีพมากยิ่งขึ้นด้วย

การศึกษาทัศนคติของผู้ขับชีรดจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อความมั่นคงทางอาชีพ ด้านการได้รับการยอมรับ ในการสรุปภาพรวม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีทัศนคติเห็นด้วย อยู่ในระดับ

ปานกลาง ($\bar{X} = 3.41$) เมื่อพิจารณาในประเด็นการได้รับการยอมรับในการทำงานจากคนส่วนใหญ่ กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วย อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.74$) แสดงว่า อาชีพขับซัทรจักรยานยนต์รับจ้างเป็นที่ยอมรับเพิ่มมากขึ้น จะเห็นได้จากในปัจจุบันมีผู้ที่เข้ามาประกอบอาชีพนี้เป็นจำนวนมาก และยังมีผู้เข้ามาประกอบอาชีพมากขึ้นเรื่อย ๆ รวมถึงยังได้รับการยอมรับให้เข้ามามีส่วนช่วยงานต่าง ๆ ที่มีผู้อื่นจ้างวานให้ทำ เช่น การส่งเอกสาร หรือ ทำธุรกรรมการเงินต่าง ๆ ที่ผู้จ้างวาน ไม่สามารถไปดำเนินการได้ด้วยตนเอง และได้รับการยอมรับให้เข้ามามีส่วนช่วยเหลืองานของเจ้าหน้าที่ตำรวจด้วย เช่น เป็นอาสาสมัครจราจร หรือ ผู้แจ้งข่าวสารอาชญากรรมต่าง ๆ เป็นต้น เพราะเมื่อผู้ประกอบอาชีพขับซัทรจักรยานยนต์รับจ้างได้เข้ามามีส่วนช่วยเหลืองานเหล่านี้ จะทำให้รู้สึกภาคภูมิใจในหน้าที่ของตน แม้ตนเองจะประกอบอาชีพขับซัทรจักรยานยนต์รับจ้างก็สามารถเข้ามามีส่วนช่วยเหลือสังคมได้

นอกจากนี้ การมีความมั่นคงในการทำงาน ยังต้องรวมถึงการมีสภาพการทำงานที่ดี และปลอดภัย ไม่มีความเสี่ยงในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งสิ่งเหล่านี้เมื่ออยู่ในสภาพที่ดี และมีความเหมาะสม จะก่อให้เกิดความสุขในการทำงาน ยังมีผลต่อความมั่นคงทางอาชีพด้วย จากผลการศึกษา เมื่อพิจารณาในเรื่องของสภาพแวดล้อมทั่วไปทางกายภาพ ในด้านความร้อน ร้อยละ 58.4 และในด้านเสียง ร้อยละ 46.5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เห็นว่ามีความไม่เหมาะสม เนื่องด้วยผู้ที่ขับซัทรจักรยานยนต์รับจ้างจะต้องทำงานอยู่บนท้องถนนเสียเป็นส่วนใหญ่ และประเทศไทยยังเป็นประเทศเมืองร้อน โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานคร ทำให้ต้องตากแดดเป็นเวลานาน และเวลาขับซัทรจักรยานยนต์อยู่บนท้องถนน จากการจราจรที่ติดขัด และมีรถอื่นวิ่งอยู่ด้วยเป็นจำนวนมาก ทำให้ได้ยินเสียงดังต่าง ๆ มากมาย ทำให้เกิดมลภาวะเป็นอันตรายต่อสุขภาพของผู้ขับซัทรและผู้สัญจรบนท้องถนน ซึ่งเกิดจากเจ้าของหรือผู้ขับซัทรทั้งความร้อนและเสียงจึงมีความไม่เหมาะสม กับผู้ขับซัทรจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนในเรื่องการมีความปลอดภัยในด้านต่าง ๆ พิจารณาในด้านการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 84.8 และการเกิดอาชญากรรมทั่วไป ร้อยละ 69.1 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เห็นว่า ความปลอดภัยเป็นสิ่งจำเป็น เนื่องจากผู้ขับซัทรจักรยานยนต์ มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุและอาชญากรรมได้โดยง่ายและตลอดเวลาเพราะในสังคมปัจจุบัน อาชญากรรมต่าง ๆ เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ทำให้ผู้ขับซัทรจักรยานยนต์รับจ้างเกิดความกลัวและความหวาดระแวง ทำให้ผู้ขับซัทรจักรยานยนต์รับจ้างโดยส่วนใหญ่ต่างต้องการความปลอดภัยให้กับตนเองทั้งสิ้น เมื่อมีความปลอดภัยแล้ว จะเกิดความมั่นคงในที่สุด ซึ่งผลการศึกษาสอดคล้องกับ ขนิษฐา บุรณพันธ์ศักดิ์ (2548, น. 24) สรุปไว้ว่า สภาพที่บุคคลรู้สึกปลอดภัย เป็นความหมายหนึ่งของการมีความมั่นคงในการทำงาน และในเรื่องสัมพันธภาพระหว่างบุคคล ซึ่งมีผลต่อการ

ทำงาน เมื่อเกิดสัมพันธภาพอันดีกับบุคคลรอบข้าง จะทำให้เกิดสภาพของการทำงานที่ดีและเป็นไปด้วยความสะดวกราบรื่น ส่งผลให้ผู้ทำงานมีความสุข ในการสรุปภาพรวมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีทัศนะ เห็นด้วย อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.64$) แสดงว่ากลุ่มตัวอย่าง มีสภาพจิตใจที่ดีพอสมควรประกอบที่ส่งผลต่อความพึงพอใจในการปฏิบัติงานส่วนหนึ่งคือ เพื่อนร่วมงานมีความช่วยเหลือกัน ความมีมิตรภาพอันดีต่อกัน ซึ่งถ้าสัมพันธภาพระหว่างบุคคลนั้น มีความไม่เหมาะสมจะนำไปสู่ความไม่พึงพอใจ และมีผลด้านลบต่อการทำงาน แต่ถ้ามีความสัมพันธ์ที่ดีแล้ว จะทำให้เกิดความผูกพัน และสามารถป้องกันไม่ให้เกิดความไม่พึงพอใจต่อการปฏิบัติงานได้ ซึ่งสัมพันธภาพ ระหว่างบุคคล เป็นองค์ประกอบหนึ่งของปัจจัยค้ำจุนหรือปัจจัยอนามัย ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎี สองปัจจัยของเฮอริชเบอว์ (ธนพรรณ รุ่งโรจน์ดี, 2538, น. 23-24) ที่กล่าวว่า ปัจจัยค้ำจุนหรือ เรียกว่าปัจจัยอนามัย (Hygiene factors) เป็นปัจจัยที่ป้องกันไม่ให้เกิดความไม่พึงพอใจในการ ปฏิบัติงานซึ่งมีลักษณะเป็นภาวะแวดล้อมหรือเป็นส่วนประกอบของงาน ปัจจัยนี้อาจนำไปสู่ความ ไม่พอใจในการปฏิบัติงาน ส่วนใหญ่เกิดจากภาวะแวดล้อมรอบด้าน

ส่วนในการสรุปผลการศึกษาโดยรวมทั้งหมดของทัศนะต่อความมั่นคงทางอาชีพ พบว่า อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.40$) ไม่มากหรือน้อยจนเกินไป ซึ่งผู้ที่ประกอบอาชีพวิชาชีพ จักรยานยนต์รับจ้างต่างต้องการที่จะมีความมั่นคงทางอาชีพที่เพิ่มมากขึ้นกันทั้งสิ้น แต่การที่จะมีความมั่นคงทางอาชีพนั้น นอกจากที่จะมีชีวิตการทำงานที่ดีแล้ว ยังขึ้นอยู่กับความพึงพอใจของผู้รับวิชาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเองด้วย หรือแม้แต่สภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง จึงจะทำให้เกิดมีความมั่นคงทางอาชีพได้ ซึ่งสอดคล้องกับ สุรางค์รัตน์ วศินารมณ (2540, น. 30) ให้ความหมายของความมั่นคงในการทำงานหรือ คุณภาพชีวิตการทำงานไว้หลายประการ ซึ่งการทำงานประกอบด้วยค่าจ้าง ชั่วโมงทำงาน ประโยชน์เกื้อกูล บริการต่าง ๆ โอกาสความก้าวหน้าในอาชีพ และมนุษยสัมพันธ์ ที่มีผลต่อความพึงพอใจและแรงจูงใจของผู้ปฏิบัติงาน นอกจากนี้ยัง หมายถึงความมั่นคงหรือคุณภาพความสัมพันธ์ระหว่างการปฏิบัติงานกับสิ่งแวดล้อมโดยส่วนรวมที่ให้ ความสำคัญกับความเป็นมนุษย์ รวมทั้งการออกแบบการทำงาน อย่างไรก็ตามความมั่นคงในการ ทำงานหรือคุณภาพชีวิตการทำงาน ยังรวมถึงสภาพและการปฏิบัติงานต่าง ๆ ภายในองค์การ

ท้ายที่สุด ในการศึกษาถึงการวางแผนล่วงหน้าเกี่ยวกับอาชีพ และเป้าหมายของชีวิต เมื่อต้องการเลิกอาชีพการศึกษา จากผลการศึกษาเมื่อพิจารณาในเรื่อง เหตุผลในการประกอบอาชีพวิชาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 61.7 เข้ามาประกอบอาชีพ วิชาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเพราะว่าเป็นอาชีพที่มีอิสระแสดงว่าผู้ที่รับวิชาชีพจักรยานยนต์รับจ้างชอบมีอิสระเสรีภาพในการทำงาน ไม่ชอบอยู่ภายใต้การปกครองของผู้ใด อาชีพนี้จึงสามารถตอบสนอง

ต่อความต้องการของผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้ดีอาชีพหนึ่ง ซึ่งสอดคล้องกับ Hop Pock (วรพล จันทรงาม, 2531, น. 13-17) ที่ได้ให้ความเห็นไว้ว่า การเลือกอาชีพเป็นการกระทำเพื่อตอบสนองความต้องการของบุคคล การที่บุคคลจะเลือกอาชีพใด เป็นเพราะเชื่อว่าอาชีพนั้นสามารถตอบสนองความต้องการได้ดีที่สุด ส่วนในเรื่องการวางแผนหรือการคาดหวังต่อการประกอบอาชีพ พบว่า ร้อยละ 30.1 คาดหวังว่าจะประกอบอาชีพนี้ตลอดไป แสดงว่า การคาดหวังของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างนั้นมาจากการที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้สึกที่มั่นคงต่อการทำงาน จนทำให้ตนเองเกิดมีความคิดเห็นว่ายากที่จะประกอบอาชีพนี้ตลอดไป ซึ่งสอดคล้องกับ สายทิพย์ วงศ์สังข์ยะ (2540, น. 14) ได้กล่าวไว้ว่า การที่สามารถทำงานได้จนเกษียณอายุ เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดความมั่นคงในการทำงาน และในเรื่องเป้าหมายของชีวิตเมื่อต้องการเลิกอาชีพ พบว่า ร้อยละ 43.1 ยากจะประกอบกิจการส่วนตัว แสดงว่า การประกอบกิจการส่วนตัวนั้น เป็นความคาดหวังหนึ่งที่เป็นแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอยากที่จะทำตามค่านิยมของตนให้สำเร็จ ซึ่งสอดคล้องกับ ทฤษฎีความคาดหวัง (Expectancy Theory) ของวูม ซึ่งสรุปได้ว่า แรงจูงใจในการทำงานของบุคคลเกิดจากความคิดของบุคคลในการตั้งความคาดหวังในสิ่งที่กระทำ ซึ่งความคาดหวังนั้นมักเป็นไปตามค่านิยมของตน ทำให้บุคคลพยายามทำให้ได้ให้สำเร็จ หากสิ่งที่พยายามสอดคล้องกับความสามารถด้วย ก็จะเป็นแรงจูงใจที่เข้มข้นสำหรับบุคคล