

ความเครียดและปัจจัยที่เกี่ยวข้องของกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

Stress and related factors among Motorcycle taxi drivers in Bangkok.

(Received: October 30,2025 ; Revised: November 9,2025 ; Accepted: November 13,2025)

สัมพันธ์ มณีรัตน์¹ สุพรรณณี ใจดี²

Sampan Maneerat¹ Supunnee Jaidee²

บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงสำรวจแบบตัดขวาง (Survey research by Cross-sectional study) นี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความเครียดและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความเครียดในกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ที่ขึ้นทะเบียนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 350 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา เปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยวิธี Pearson Chi-square Test และ Spearman Rank Correlation Coefficient

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย (ร้อยละ 93.70) ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 41-50 ปี (ร้อยละ 51.10) ส่วนใหญ่จบชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น (ร้อยละ 58.90) ส่วนใหญ่สถานภาพสมรส (ร้อยละ 45.70) รายได้ส่วนใหญ่เฉลี่ย 401 – 500 บาท/วัน ส่วนใหญ่มีภาระหนี้สิน (ร้อยละ 61.70) ส่วนใหญ่มีโรคประจำตัว (ร้อยละ 75.10) มีประวัติดื่มแอลกอฮอล์ (ร้อยละ 74.30) ประวัติสูบบุหรี่ (ร้อยละ 75.40) ระยะเวลาการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ 1-5 ปี (ร้อยละ 61.70) ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน 1-5 ชั่วโมง (ร้อยละ 60.00) ส่วนใหญ่ทำงาน 5 วันหรือมากกว่า/สัปดาห์ (ร้อยละ 77.40) สาเหตุของความเครียดส่วนใหญ่เกิดจากปัญหาการเงิน (ร้อยละ 60.30) กลุ่มตัวอย่างมีระดับความเครียดโดยรวมอยู่ในระดับสูง (ร้อยละ 54.00) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่า รายได้ต่อวันมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความเครียดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$)

คำสำคัญ: ความเครียด, มอเตอร์ไซค์รับจ้าง, กรุงเทพมหานคร

Abstract

This survey research by cross-sectional descriptive study aimed to investigate stress levels and factors associated with stress among motorcycle taxi drivers in the Bangkok metropolitan area. The sample group consisted of 350 registered motorcycle taxi drivers in Bangkok. Data were collected using a questionnaire and analyzed with descriptive statistics. The relationships between variables were examined using the Pearson Chi-square Test and the Spearman Rank Correlation Coefficient.

The results revealed that the majority of the participants were male (93.70%), with the largest age group being 41-50 years old (51.10%). Most had completed lower secondary education (58.90%) and were married (45.70%). The average daily income was predominantly between 401–500 Baht. A significant portion had debt (61.70%), underlying health conditions (75.10%), a history of alcohol consumption (74.30%), and a history of smoking (75.40%). The majority had been working in the profession for 1-5 years (61.70%), worked 1-5 hours per day (60.00%), and worked 5 or more days per week (77.40%). The primary cause of stress was financial problems (60.30%). Overall, the sample group exhibited a high level of stress (54.00%). The analysis of relationships showed a statistically significant positive correlation between daily income and stress ($p < .05$). The findings of this study can be used as a guideline for monitoring, promoting, and preventing mental health problems and other health issues arising from stress in this population.

KEYWORDS: Stress, Motorcycle taxi drivers, Bangkok

¹ อาจารย์คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ

² อาจารย์คณะพยาบาลศาสตร์ มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ Corresponding Author's: Supunnee.Ja@northbkk.ac.th

บทนำ

สถานการณ์การเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง เทคโนโลยี ส่งผลให้ประชาชนต้องแก่งแย่งแข่งขันกันทำงานเพื่อความอยู่รอดของครอบครัว ส่งผลกระทบต่อปัญหาสุขภาพจิตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ข้อมูลจากกรมสุขภาพจิต พบว่าในไทยมีผู้เสี่ยงภาวะซึมเศร้าและความเครียดสูงจำนวนมาก จากการสำรวจระหว่าง 1 ม.ค. 2020 – 20 ก.พ. 2025 มีผู้เสี่ยงซึมเศร้า 9.14% (ประมาณ 560,000 คน) เสี่ยงฆ่าตัวตาย 5.18% (300,000 คน) เครียดสูง 7.87% (480,000 คน)¹ จะเห็นได้ว่าปัญหาสุขภาพจิตมีแนวโน้มสูงมากขึ้น

กลุ่มมอเตอร์ไซด์รับจ้างจัดว่าเป็นแรงงานนอกระบบถือเป็นกลุ่มที่มีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะในภาคบริการ เช่น กลุ่มมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ซึ่งเป็นอาชีพที่พบได้อย่างแพร่หลายในเขตเมือง อย่างไรก็ตาม กลุ่มแรงงานเหล่านี้มักประสบปัญหาความไม่มั่นคงทางอาชีพ รายได้ไม่แน่นอน ขาดสวัสดิการพื้นฐาน และมักเผชิญกับสภาวะแวดล้อมการทำงานที่เสี่ยงและมีความกดดันสูง ซึ่งส่งผลให้เกิดความเครียดในระดับต่าง ๆ² จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก World Health Organization ความเครียดจากการทำงานเป็นหนึ่งในปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตและสุขภาพกายของแรงงาน หากไม่ได้รับการดูแล อาจนำไปสู่ภาวะซึมเศร้า ความเหนื่อยล้าทางอารมณ์ หรือแม้กระทั่งความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุระหว่างปฏิบัติงาน³

สำนักงานสถิติแห่งชาติ ได้จำแนกแรงงานนอกระบบออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ 1) กลุ่มที่ทำงานรับจ้าง มีรายได้ประจำ เช่น ผู้รับงานไปทำที่บ้าน ผู้รับจ้างทำของ ผู้รับจ้างทำงาน ตามฤดูกาล (แรงงานภาคเกษตร) และ 2) กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพอิสระทั่วไป เช่น คนขับรถรับจ้าง ผู้ทำการเกษตรทั้งที่มี

ที่ดินเป็นของตนเองและไม่มี ช่างเสริมสวย เจ้าของร้านขายของชำ⁴

จำนวนแรงงานนอกระบบที่ประสบปัญหา 6.3 ล้านคน หรือร้อยละ 29.9 ของแรงงานนอกระบบทั้งหมด โดยปัญหาที่พบ มีดังนี้ 1) ปัญหาจากการทำงาน พบว่าแรงงานนอกระบบ ร้อยละ 47.7 ประสบปัญหาเรื่องค่าตอบแทน รongลงมา เป็นงานขาดความต่อเนื่อง ร้อยละ 19.0 และงานหนัก ร้อยละ 11.3 2) ปัญหาจากสภาพแวดล้อมในการทำงาน ที่แรงงานนอกระบบประสบมากที่สุด คือ อิริยาบถในการทำงาน (ไม่ค่อยได้เปลี่ยนลักษณะท่าทางในการทำงาน) ร้อยละ 36.5 มีฝุ่นละออง ควัน กลิ่น ร้อยละ 31.5 และสถานที่ทำงานไม่สะอาด ร้อยละ 10.5 3) ปัญหาจากความไม่ปลอดภัยในการทำงาน พบว่าแรงงานนอกระบบร้อยละ 61.8 ประสบปัญหาจากสารเคมี รongลงมาคือ ปัญหาจากเครื่องจักร เครื่องมือที่เป็นอันตราย ร้อยละ 15.2 และประสบอันตรายต่อระบบหู ระบบตา ร้อยละ 4.4² จากสภาพปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบต่อปัญหาสุขภาพจิตโดยผลการวิจัยพบว่า 1. ความชุกของปัญหาสุขภาพจิตของผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ในกรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 31.5 โดยพบ ปัญหาสุขภาพจิต ด้านความรู้สึกว่ามีอาการทางกาย มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 15.2 รongลงมาคือ ความกลัวโดยไม่มีเหตุผล ความซึมเศร้า และความคิดหวาดระแวง คิดเป็นร้อยละ 11.9, 10.4 และ 10 ตามลำดับ⁵

แรงงานนอกระบบคือกลุ่มบุคคลผู้มีงานทำที่ไม่ได้รับความคุ้มครอง หรือ ไม่มีหลักประกันทางสังคม โดยเฉพาะกลุ่มแรงงานนอกระบบในภาคขนส่ง อย่างเช่น ผู้ขับขี่มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ปัญหาด้านอาชีวนามัยและความปลอดภัยในการทำงานที่เกิดจากความร้อน แสงแดด มลพิษจากการจราจร สารเคมี ก๊าซพิษ ควัน ฝุ่น PM และอุบัติเหตุบนท้องถนน ระยะเวลาทำงานที่ยาวนาน และท่าทางการทำงานในท่าเดิมทำให้มีอาการปวดเมื่อย หลัง-เอว-ขา

รวมถึงปัญหาการพักผ่อนไม่เพียงพอ พฤติกรรมสุขภาพ พฤติกรรมการบริโภค พฤติกรรมการใช้สิ่งเสพติด มีความเสี่ยง สำหรับแรงงานมอเตอร์ไซด์รับจ้างซึ่งอยู่ในระบบนอกกฎหมายแรงงาน การขาดการสนับสนุนด้านจิตใจและการคุ้มครองด้านสวัสดิการ ทำให้กลุ่มนี้มีความเปราะบางมากขึ้น ความเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยที่สามารถทำนายภาวะความเครียดในกลุ่มนี้ จึงมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะจะนำไปสู่การจัดทำแนวทางหรือมาตรการที่เหมาะสมในการช่วยเหลือหรือป้องกันปัญหาดังกล่าว ดังนั้น การศึกษาความเครียดและปัจจัยที่สามารถทำนายภาวะความเครียดในกลุ่มแรงงานนอกระบบประเภทมอเตอร์ไซด์รับจ้าง จึงเป็นประเด็นที่มีคุณค่าทางวิชาการและสังคม โดยผลการศึกษาสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดนโยบายหรือแนวทางการส่งเสริมสุขภาพจิตสำหรับกลุ่มแรงงานที่มีความเสี่ยงสูงต่อปัญหาทางจิตใจและคุณภาพชีวิตต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความเครียดของกลุ่มมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความเครียดในกลุ่มมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนาแบบตัดขวาง (Cross-sectional study) ศึกษา ระดับความเครียดและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความเครียดในกลุ่มมอเตอร์ไซด์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยใช้ทฤษฎีแบบจำลองความเครียดของ Selye (General Adaptation Syndrome – GAS Model, 1976) เป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย โดยมีตัวแปรที่ศึกษา ดังนี้ ตัวแปรต้น 1. ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานะภาพ

สมรส รายได้ต่อเดือน ภาระหนี้สิน โรคประจำตัว 2. ปัจจัยด้านการทำงาน ประกอบด้วย ระยะเวลาในการทำงาน จำนวนชั่วโมงในการทำงานต่อวัน จำนวนวันทำงานต่อสัปดาห์ 3. ปัจจัยด้านจิตสังคม ประกอบด้วย ประวัติการดื่มแอลกอฮอล์ ประวัติการสูบบุหรี่

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ที่ขึ้นทะเบียนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 350 คน

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้ที่ขึ้นทะเบียนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 350 คน กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรคำนวณของ Krejcie & Morgan⁸ ใช้ในการประมาณค่าสัดส่วนของประชากรและกำหนดให้ระดับความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 5% และระดับความเชื่อมั่น 95%

เกณฑ์การคัดเลือกเข้า (Inclusion criteria) 1) ผู้ที่ขึ้นทะเบียนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร 2) มีอายุ 18 ปีขึ้นไป 3) อ่านออกเขียนภาษาไทยและสื่อสารภาษาไทยได้ดี 4) ยินดีเข้าร่วมการวิจัย

เกณฑ์การคัดออก (Exclusion criteria) 1) ไม่ได้ขึ้นทะเบียนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร 2) อายุน้อยกว่า 18 ปี 3) ไม่สามารถสื่อสารภาษาไทยได้ 4) ไม่ยินดีเข้าร่วมการวิจัย

วิธีการสุ่มตัวอย่าง ใช้การสุ่มแบบการสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่มหลายขั้นตอน (Multi-stage Cluster Sampling)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยเชิงพรรณนาแบบตัดขวาง (Cross-sectional study) ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยมีลักษณะ ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป ประกอบด้วยข้อคำถามจำนวน 13 ข้อ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานะภาพสมรส รายได้ต่อวัน ภาระหนี้สิน โรคประจำตัว ประวัติการดื่ม แอลกอฮอล์ ประวัติการสูบบุหรี่ ระยะเวลาการประกอบอาชีพ เวลาในการทำงานต่อวัน เวลาในการทำงานต่อสัปดาห์ สาเหตุของความเครียด

ส่วนที่ 2 แบบวัดความเครียด กรมสุขภาพจิต (SPST-20) ประกอบด้วยข้อคำถามจำนวน 20 ข้อ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ การตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นเสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 5 ท่าน เพื่อพิจารณาความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์หรือเนื้อหาที่ต้องการวัด โดยใช้วิธีการคำนวณค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item-Objective Congruence: IOC) ตามแนวคิดของ Rovinelli และ Hambleton ผลการวิเคราะห์พบว่า แบบสอบถามมีค่า IOC เฉลี่ยเท่ากับ 0.86 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ที่ 0.50 แสดงว่าข้อคำถามมีความตรงเชิงเนื้อหาในระดับที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ในการพิจารณารายข้อ ผู้วิจัยใช้เกณฑ์การคัดเลือกข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไป โดยถือว่าข้อคำถามเหล่านั้นมีความตรงเชิงเนื้อหาที่เหมาะสมสำหรับนำไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล⁶ การตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) กับผู้ที่ขึ้นทะเบียนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน วิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.88⁷

จริยธรรมการวิจัย

โครงการวิจัยผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

โดยคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ รหัสโครงการ SS1-08-2568-15 เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2568

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ ในการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล โดยมีรายละเอียดดังนี้

การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ

การวิเคราะห์ระดับความเครียดของกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร โดยการแจกแจงความถี่ ร้อยละ

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ของกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Correlation Coefficient)

ผลการวิจัย

ความเครียดและปัจจัยที่เกี่ยวข้องของกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

1. ข้อมูลทั่วไป ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย (ร้อยละ 93.70) ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 41-50 ปี (ร้อยละ 51.10) ส่วนใหญ่จบชั้นมัธยมต้น (ร้อยละ 58.90) ส่วนใหญ่สถานภาพสมรส (ร้อยละ 45.70) รายได้ส่วนใหญ่เฉลี่ย 401 – 500 บาท/วัน ส่วนใหญ่มีภาระหนี้สิน (ร้อยละ 61.70) ส่วนใหญ่มีโรคประจำตัว (ร้อยละ 75.10) มีประวัติดื่มแอลกอฮอล์ (ร้อยละ 74.30) ประวัติสูบบุหรี่ (ร้อยละ 75.40) ระยะเวลาการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ 1-5 ปี (ร้อยละ 61.70) ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน 1-5 ชั่วโมง (ร้อยละ 60.00) ส่วนใหญ่ทำงาน 5 วันหรือมากกว่า/สัปดาห์ (ร้อยละ 77.40) สาเหตุของความเครียดส่วนใหญ่เกิดจากปัญหาการเงิน (ร้อยละ 60.30)

2. ระดับความเครียดของกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิเคราะห์ระดับความเครียด ของกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ในระยะ 6 เดือนที่ผ่านมา อยู่ในระดับสูง จำนวน 189 คน (ร้อยละ 54.00) รองลงมา มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 29.40 มีความเครียดอยู่ในระดับรุนแรง 48 คน คิดเป็นร้อยละ 13.70 และมี

ความเครียดน้อย จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.90 ตามลำดับ

3. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ของกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า รายได้ต่อวัน ($r = -0.096$, $p = 0.037$) มีความสัมพันธ์กับความเครียดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สำหรับปัจจัยอื่นไม่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ดังแสดงตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ของกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร (n=350)

ปัจจัยที่ศึกษา	ความเครียด	
	r	p-value
ข้อมูลส่วนบุคคล		
- เพศ	-0.054	0.156
- อายุ	0.024	0.326
- ระดับการศึกษา	-0.026	0.313
- สถานภาพสมรส	-0.022	0.342
- รายได้ต่อวัน	0.096*	0.037
- ภาระหนี้สิน	-0.074	0.082
- โรคประจำตัว	-0.058	0.138
ข้อมูลด้านการทำงาน		
- ประสบการณ์ทำงาน (ปี)	-0.046	0.196
- จำนวนชั่วโมงการทำงานต่อวัน	0.010	0.423
- จำนวนวันทำงานต่อสัปดาห์	0.002	0.482
ปัจจัยด้านจิตสังคม		
- ประวัติการดื่มแอลกอฮอล์	-0.021	0.350
- ประวัติการสูบบุหรี่	-0.042	0.219

***p < .001, **p < .01, *p < .05

สรุปและอภิปรายผล

จากการศึกษาความเครียดและปัจจัยที่เกี่ยวข้องของกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีภาวะความเครียดอยู่ในระดับสูง ร้อยละ 54.0 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ มนัส รงทอง และไอยเรศ บุญเกิด ที่พบว่า ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีความเครียดอยู่ในระดับสูง ร้อยละ 62 และจากการศึกษานี้พบว่า โรค

ประจำตัวมีความสัมพันธ์กับความเครียดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และพบว่า ปัจจัยอื่นๆ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานะทางการเงิน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประสบการณ์การทำงาน จำนวนชั่วโมงการทำงานต่อวัน การสูบบุหรี่ และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ไม่มีความสัมพันธ์กับความเครียด⁹ อาจเนื่องจากผู้ประกอบการอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต้องทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมและสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย บนท้องถนน และต้อง

รับผิดชอบความปลอดภัยของผู้โดยสารด้วย จึงอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดภาวะความเครียดขึ้น¹⁰

เมื่อพิจารณาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ของกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า รายได้ต่อวัน ($r = -0.096$, $p = 0.037$) มีความสัมพันธ์กับความเครียดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สำหรับปัจจัยอื่นไม่มีความสัมพันธ์กับความเครียด จากค่าสถิติสามารถอธิบายได้ว่า เมื่อรายได้ต่อวันเพิ่มขึ้น ความเครียดมีแนวโน้มลดลงและรายได้ต่อวันลดลง ความเครียดมีแนวโน้มลดลง ขนาดของความสัมพันธ์ (Magnitude of Correlation): ค่า $r = -0.096$ ถือว่ามีค่าใกล้เคียง 0 มาก ซึ่งบ่งชี้ว่าขนาดของความสัมพันธ์นั้นอ่อนมาก (Very Weak) อธิบายได้ว่า แม้ว่าจะมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่ในทางปฏิบัติ การเปลี่ยนแปลงของรายได้ต่อวันอาจส่งผลกระทบต่อระดับความเครียดเพียงเล็กน้อยเท่านั้น สอดคล้องกับการศึกษาของ Cidreira LCS, Teixeira JRB, Mussi FC. พบว่า ชั่วโมงการทำงานที่ยาวนาน ปัจจัยกีดกันจากการทำงาน และรายได้ต่ำสัมพันธ์กับระดับความเครียด¹¹ และยังสอดคล้องกับการศึกษาของ อูสา สุทธิศาสตร์, เบญจพร ดีขุนทด, สิริรัตน์ จรรยารัตน์, คณินธร ล้อคำ พบว่า การมีรายได้ที่ไม่แน่นอน ไม่มีสวัสดิการจากรัฐ ไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินกู้ของรัฐ ทำให้เกิดความรู้สึกไม่มั่นคงปลอดภัยในการดำเนินชีวิต¹⁰

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านอายุ ไม่พบความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้อาจเป็นผลมาจากคุณลักษณะของอาชีพที่เปิดกว้างสำหรับบุคคลทุกช่วงวัย โดยมีเงื่อนไขสำคัญคือสมรรถภาพทางกายที่เหมาะสมและการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะที่ถูกต้อง ด้วยเหตุนี้ อายุจึงไม่ปรากฏเป็นปัจจัยที่

ก่อให้เกิดความกังวลหรือความเครียดแก่ผู้ประกอบการอาชีพกลุ่มนี้

สำหรับปัจจัยด้านระดับการศึกษา จากการศึกษานี้ไม่พบความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ทั้งนี้อาจเป็นผลมาจากลักษณะของอาชีพที่ไม่ได้กำหนดคุณวุฒิการศึกษาเป็นเกณฑ์หลัก ในการประกอบอาชีพ กล่าวคือ ความรู้ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน อาทิ ความเข้าใจในกฎจราจร หลักการขับขี่ปลอดภัย ตลอดจนทักษะที่ใช้ในการทดสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ล้วนเป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่สามารถแสวงหาความรู้และพัฒนาทักษะได้ด้วยตนเองผ่านการอบรมตามหลักสูตรที่กำหนด ผลการวิเคราะห์ไม่พบความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระหว่างชั่วโมงการทำงานต่อวันและระดับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ข้อค้นพบนี้สามารถอธิบายได้จากลักษณะของอาชีพที่เป็นอิสระ (Self-employment) ซึ่งให้อำนาจแก่ผู้ประกอบการอาชีพในการตัดสินใจและควบคุมชั่วโมงการทำงานของตนเองได้อย่างยืดหยุ่น ผลการศึกษานี้จึงแตกต่างจากงานวิจัยในบริบทของอาชีพที่มีโครงสร้างเวลาการทำงานที่ตายตัวและขาดความยืดหยุ่น ดังเช่นการศึกษาของพิณาลิน เพ็ญทอง และคณะ ที่ชี้ว่าชั่วโมงการทำงานในลักษณะเข้ากะ (Shift Work) มีความสัมพันธ์กับความเครียดของพนักงานขับรถพยาบาลฉุกเฉิน ปัจจัยสำคัญอาจเนื่องมาจากการทำงานเป็นกะที่ต้องหมุนเวียนและมีชั่วโมงการทำงานยาวนานต่อเนื่อง ซึ่งรบกวนรูปแบบการพักผ่อนที่เป็นเวลา และนำไปสู่ความเครียดและความอ่อนล้าทางร่างกายได้ในที่สุด¹²

ผลการวิเคราะห์ ไม่พบความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ระหว่างพฤติกรรมการสูบบุหรี่และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์กับระดับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร ข้อ

ค้นพบนี้ชี้ให้เห็นว่า แม้ในประชากรกลุ่มอื่น พฤติกรรมเหล่านี้อาจเป็นกลไกการเผชิญความเครียด (Coping Mechanism) แต่สำหรับ ผู้ขับ ที่รถจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งเป็นอาชีพที่ต้องอาศัยความตื่นตัวและสมาธิสูง ความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของตนเองและผู้โดยสาร อาจเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการหลีกเลี่ยงการใช้สารดังกล่าว ซึ่งอาจบั่นทอนสมรรถนะในการขับขี่ได้ ด้วยเหตุนี้ การให้ความสำคัญกับความพร้อมในการ

ปฏิบัติงานจึงอาจมีอิทธิพลเหนือกว่าการเลือกใช้พฤติกรรมดังกล่าวเพื่อจัดการกับความเครียด

ข้อเสนอแนะ

ควรมีการขยายการศึกษาไปยังกลุ่มกลุ่มมอเตอร์ไซค์รับจ้างในพื้นที่อื่น เพื่อเปรียบเทียบผลและหาปัจจัยที่เกี่ยวข้องในบริบทที่แตกต่างกัน

เอกสารอ้างอิง

- กรมสุขภาพจิต.(2568). MENTAL HEALTH CHECK-dashboards [อินเทอร์เน็ต]. 2568 [เข้าถึงเมื่อ 30 ต.ค. 2568]. เข้าถึงได้จาก: <https://checkin.dmh.go.th/dashboards>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม.(2567). การสำรวจแรงงานนอกระบบ พ.ศ. 2567. กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ; 2567.
- World Health Organization.(2020). Occupational health: Stress at the workplace [Internet]. 2020 [cited 2025 Oct 30]. Available from: <https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/occupational-health-stress-at-the-workplace>
- สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.(2565). สถานการณ์แรงงานนอกระบบ: สถานะองค์ความรู้ ความเสี่ยงและแนวปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2565.
- ผจงจิต ผาภูมิ.(2538). สุขภาพจิตของผู้ขับมอเตอร์ไซค์รับจ้างในกรุงเทพมหานคร [วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต]. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2538.
- Rovinelli RJ, Hambleton RK.(1976). On the use of content specialists in the assessment of criterion-referenced test item validity. Amherst (MA): Laboratory of Psychometric and Evaluative Research, University of Massachusetts; 1976.
- Cronbach LJ.(1951). Coefficient alpha and the internal structure of tests. Psychometrika. 1951;16(3):297-334.
- Krejcie RV, Morgan DW.(1970). Determining sample size for research activities. Educ Psychol Meas. 1970;30(3):607-10.
- มนัส รงทอง, โอเยเรศ บุญเกิด.(2565). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมืองจังหวัดนครปฐม. ใน: รายงานสืบเนื่องจากการประชุมวิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 14; 2565; นครปฐม. นครปฐม: มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม; 2565.
- อุสา สุทธิสาคร, เบญจพร ดิขุนทด, สิริรัตน์ จรรย์รัตน์, คณินธร ล้อคำ.(2567). ลักษณะทางสังคมและสุขภาพของผู้ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ในกรุงเทพมหานครท่ามกลางบริบทของ “ความเสี่ยง”: กรณีศึกษา 6 พื้นที่นำร่อง. วารสารศรีปทุมปริทัศน์ ฉบับมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์. 2567;24(2):23-37.
- Cidreira LCS, Teixeira JRB, Mussi FC.(2023). Perceived stress by mototaxi drivers and its relationship with sociodemographic and occupational characteristics. Rev Bras Enferm. 2023;76(4):e20220505.
- พินลีน เพ็ญทอง, ไชยนันต์ แห่งทอง, สรา อภรณ์, สุจินดา จารุพัฒน์ มาร์อุโอ, จุฑาธิป ศีลบุตร.(2564). ระดับความเครียดและปัจจัยที่สัมพันธ์กับความเครียดของพนักงานขับรถพยาบาลฉุกเฉิน. พยาบาลสาร. 2564;48(4):93-108.