

บทความวิจัย

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร

บุญญิสรา ชยันโต และระวีวรรณ มาพงษ์

คณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Received: 24 June 2024 / Revised: 6 July 2024 / Accepted: 26 July 2024

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey study) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาคุณภาพชีวิตและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร

วิธีดำเนินการวิจัย กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร จำนวน 562 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล ประกอบไปด้วยแบบสอบถามคุณภาพชีวิตขององค์การอนามัยโลกชุดย่อ ฉบับภาษาไทย (WHOQOL-BREF-THAI) แบบวัดความเครียดกรมสุขภาพจิต (SPST-20) และแบบสอบถามที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นเพื่อสอบถามปัจจัยส่วนบุคคล สิ่งแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคในการทำงาน และความปลอดภัยในการทำงาน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติค่าความสัมพันธ์ (Pearson's Correlation) โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการวิจัย ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารมีคุณภาพชีวิตอยู่ในระดับดี คุณภาพชีวิตมีความสัมพันธ์เชิงบวกที่ระดับต่ำกับจำนวนรอบจำนวนนาที่ที่พักระหว่างทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยต่อวัน และเวลาพักระหว่างการทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยในแต่ละวัน แต่ความเครียดจากการทำงาน

มีความสัมพันธ์เชิงลบกับคุณภาพชีวิตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 นอกจากนี้ยังพบว่า ปัจจัยอื่นๆ เช่น เวลาในการประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร รายได้เฉลี่ยจากการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารต่อเดือน ระยะเวลาเฉลี่ยในการทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารวันต่อสัปดาห์ และระยะเวลาเฉลี่ยในการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารต่อวันมีความสัมพันธ์ทางลบกับคุณภาพชีวิต ความเครียดจากการทำงานและสิ่งแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงานสามารถทำนายคุณภาพชีวิตได้ กล่าวคือ ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่มีความเครียดสูงและมีสภาพแวดล้อมการทำงานที่ไม่ดีจะมีคุณภาพชีวิตลดลงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สรุปผลการวิจัย คุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานครอยู่ในระดับดี ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน สิ่งแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงานและความเครียดจากการทำงานมีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิต

คำสำคัญ: ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร / คุณภาพชีวิต / ความเครียดจากการทำงาน / สิ่งแวดล้อมในการทำงาน / ความปลอดภัยในการทำงาน

Original Article**FACTORS RELATED TO QUALITY OF LIFE OF MOTORBIKE FOOD RIDERS
IN BANGKOK METROPOLITAN****Bunyisa Chayanto and Raweewan Maphong**

Faculty of Sports Science, Chulalongkorn University

Received: 24 June 2024 / Revised: 6 July 2024 / Accepted: 26 July 2024

Abstract

Purpose This study aims to investigate the quality of life of food delivery motorcycle riders in Bangkok and examine the factors associated with their quality of life. Additionally, it seeks to identify predictors of their quality of life.

Methods The sample included 562 food delivery motorcycle riders. Data were collected using the Thai version of the WHOQOL-BREF questionnaire, SPST-20 stress assessment, and a researcher-developed questionnaire on personal factors, work environment, and safety. Analyses included frequency distribution, percentage, mean, standard deviation, Pearson's Correlation, with a significance level of .05

Results Findings showed that food delivery motorcycle riders had a good quality of life, contrary to the initial hypothesis of low to moderate quality of life. There was a low positive correlation between quality of life, the average number of delivery rounds per day, and the average rest time between

deliveries each day. Work-related stress was significantly negatively correlated with quality of life at the .05 significance level. Factors such as duration of employment, average income from food delivery, average number of working days per week, and average working hours per day were negatively correlated with quality of life. Work-related stress and environmental obstacles were significant predictors of quality of life, with higher stress levels and poorer working environments leading to significantly lower quality of life at the .05 significance level.

Conclusion The quality of life of motorcycle riders delivering food in Bangkok was generally good. Factors related to work environmental barriers and stress from work were relevant and could predict quality of life.

Keywords: Motorcycle food delivery riders / Quality of life / Workplace Stress / Safe and Healthy Environment / Occupational Safety and Health

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันธุรกิจบริการรับส่งอาหาร (Food Delivery) เป็นธุรกิจที่กำลังเติบโตอย่างมากในประเทศไทยในช่วงระยะเวลาไม่กี่ปีที่ผ่านมา ซึ่งการเติบโตของธุรกิจนั้นมาจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งภาครัฐได้มีข้อกำหนดมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดโดยใช้มาตรการล็อกดาวน์ เช่น การทำงานที่บ้าน การห้ามรับประทานอาหารและเครื่องดื่มภายในร้านอาหาร จึงทำให้ประชาชนต้องปรับเปลี่ยนการใช้ชีวิตไปเป็นรูปแบบใหม่ และจากมาตรการดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการร้านอาหารเลือทางเลือกในการจำหน่ายเพียงช่องทางการซื้อกลับบ้านและการจัดส่งอาหารไปยังที่พักผ่านแอปพลิเคชันต่างๆ ซึ่งการบริการจัดส่งอาหารออนไลน์บนแพลตฟอร์มรับส่งอาหารหรือแอปพลิเคชันส่งอาหารจึงได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในช่วงเวลาดังกล่าว ปัจจุบันมีผู้ให้บริการรับส่งอาหารหลากหลายบริษัท เช่น ไลน์แมน (Lineman) แกร็บฟู้ด (Grab food) ฟู้ดแพนด้า (Food Panda) โรบินฮู้ด (Robinhood) และโกเจ็ค (Gojek) เป็นต้น จากผลสำรวจแพลตฟอร์มยอดนิยมในไตรมาสแรกของปี 2565 แกร็บฟู้ดได้รับความนิยมร้อยละ 32 ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2565 ตามมาด้วยไลน์แมน (Lineman) ร้อยละ 27 โดยบริษัทแกร็บฟู้ดและบริษัทไลน์แมน เป็น 2 บริษัทที่ได้รับความนิยมอันดับต้นๆ

อาชีพบริการรับส่งอาหารเป็นที่สนใจของคนจำนวนมาก เพราะเป็นอาชีพที่มีความอิสระในการทำงาน สามารถสมัครง่ายและเลือกเวลาทำงานได้ แต่ในปัจจุบันอาชีพบริการรับส่งอาหารกลับมี

หลายปัจจัยที่ส่งผลให้การมีคุณภาพชีวิตที่ลดลงน้อยลง เช่น การมีสวัสดิการที่ไม่ครอบคลุมไม่มีการได้รับกฎหมายคุ้มครองแรงงานในเรื่องของรายได้และยังมีชั่วโมงการทำงานที่เกินกว่ากฎหมายกำหนด อาชีพขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ทำงานโดยปราศจากกฎหมายคุ้มครองแรงงาน ไม่มีสัญญาการจ้างงานทำให้ไม่มีหลักประกันในเรื่องของรายได้ขั้นต่ำ ความมั่นคงในอาชีพจึงมีน้อยและไม่สามารถเข้าถึงหลักประกันตนในมาตรา 33 ตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 จึงทำให้เสียโอกาสในสิทธิด้านต่างๆ เช่น ลาป่วย ลาวันหยุดตามเทศกาล ลาคลอด การชดเชยการถูกลดรอบการส่งอาหาร ปัญหาจากการทำงานของคนที่ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารบนแพลตฟอร์มมักพบกับปัญหาค่าแรง รายได้ของคนขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารขึ้นอยู่กับรอบการวิ่งรับส่งอาหาร นอกจากนี้คนขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารยังต้องพบกับความกดดันจากสภาพการทำงานที่มีเวลาจำกัดหรือการถูกบังคับให้ส่งอาหารภายใต้เงื่อนไขของสภาพอากาศที่ย่ำแย่ โดยไม่ได้รับค่าแรงเพิ่มซึ่งแตกต่างจากผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีกฎหมายคุ้มครองแรงงานฉบับต่างๆ (International Labour Organization, 2021) นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารต้องเผชิญกับความเสี่ยงด้านสุขภาพจากการทำงานในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม เช่น มลพิษทางอากาศ ฝุ่น PM 2.5 และปัญหาสุขภาพอื่นๆ ที่เกิดจากการทำงานหนัก เช่น อาการปวดหลัง มือสั่น และสุขภาพจิตที่ได้รับผลกระทบจากความเครียดในการทำงาน

จากรายงานขององค์การอนามัยโลก พบว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงเป็นอันดับที่ 9 ของโลก และผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์อยู่ร้อยละ 74 นอกจากนี้ ในกรุงเทพมหานครมีรายงานการเกิดอุบัติเหตุในปี 2560-2564 พบผู้เสียชีวิต 2,900 คน และผู้บาดเจ็บ 286,513 คน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์ การที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารต้องเผชิญกับความเสี่ยงในการทำงานบนท้องถนนทำให้มีโอกาสบาดเจ็บและเสียชีวิตสูง

คุณภาพชีวิตเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินชีวิตของมนุษย์ และเป็นเป้าหมายหลักในการพัฒนาคุณภาพของประชากร ซึ่งประกอบด้วย (1) สุขภาพทางกาย (2) สุขภาพจิตใจ (3) ความสัมพันธ์ทางสังคม (4) สิ่งแวดล้อม การมีคุณภาพชีวิตที่ดีจะส่งผลให้บุคคลมีความเป็นอยู่ที่ดีทั้งทางร่างกายและจิตใจ (Chudum et al., 2023)

จากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารพบว่า ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมในการทำงาน ปัจจัยส่วนบุคคล และความเครียด มีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารได้ โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ทำงานในกรุงเทพมหานคร ต้องเผชิญกับสถานะที่ไม่เอื้ออำนวยอยู่ตลอดเวลา ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความเครียดและปัญหาสุขภาพ ด้วยเหตุนี้ การศึกษาคุณภาพชีวิตและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถวางแผนและพัฒนามาตรการเพื่อปรับปรุงคุณภาพชีวิตและความปลอดภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อวัดระดับคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน ความเครียดจากการทำงาน ความปลอดภัยในการทำงานและสิ่งแวดล้อมในการทำงานที่มีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานของการวิจัย

1. คุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานครอยู่ในระดับต่ำ-ปานกลาง
2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน ความเครียดจากการทำงาน ความปลอดภัยในการทำงานและสิ่งแวดล้อมในการทำงานมีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร ครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร และปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร โดยการวิจัยได้ผ่านการรับรองจริยธรรมการวิจัยในคน จาก คณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน กลุ่มสหสถาบัน ชุดที่ 1 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2567 จริยธรรมการวิจัยเลขที่ 064/67

กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากไม่ทราบจำนวนผู้ขับขี่จักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยจึงได้ใช้วิธีการกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจากการประเมินค่าร้อยละ กรณีไม่ทราบจำนวนประชากรทำให้งานวิจัยเล่มนี้จำเป็นต้องใช้สูตร Cochran วิธีการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตร Cochran จากการแทนค่าสูตรดังกล่าวจะได้กลุ่มตัวอย่าง 384 คน โดยมีค่าความคลาดเคลื่อนไม่เกิน 0.05 ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และเพื่อป้องกันการตอบแบบสอบถามไม่สมบูรณ์ของผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้วิจัยจึงได้เพิ่มจำนวนกลุ่มตัวอย่างอีกร้อยละ 10 ดังนั้นกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้จึงมีจำนวนทั้งหมด 423 คน การสุ่มตัวอย่างจากประชากรที่ใช้ในการวิจัยจะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างจากกลุ่มผู้ที่ขับขี่จักรยานยนต์ส่งอาหารที่อยู่ในกรุงเทพมหานครจำนวน 4 กลุ่ม ในเครือข่ายออนไลน์ (Social Network) ได้แก่ (1) LINEMAN RIDERS THAILAND (2) กู๊ซ Grab Food! (3) สหภาพไรเดอร์ - Freedom Rider Union (4) ชมรมคนขับ GrabFood & GrabBike Driver TH โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนสมาชิกในเพจเฟซบุ๊กตั้งแต่ 30,000 คนขึ้นไป หลังจากได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างจากการคำนวณตามสูตรดังกล่าวจากการตอบแบบสอบถามออนไลน์ของผู้ที่ขับขี่จักรยานยนต์ส่งอาหารที่อยู่ในกรุงเทพมหานครพบว่า มีผู้ที่ขับขี่จักรยานยนต์ส่งอาหารที่อยู่ในกรุงเทพมหานครตอบแบบสอบถามมาทั้งหมด 624 คน โดยที่แบบสอบถามออนไลน์ไม่ได้กำหนดจำนวนผู้ตอบไว้ ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการตัดผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์คัดเข้าออก

จึงได้ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 562 คน ซึ่งมากกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ 423 คนโดยจำนวนที่เพิ่มขึ้นนั้นสามารถเป็นตัวแทนของประชากรได้เพิ่มขึ้น

เกณฑ์การคัดเลือกผู้เข้าร่วมวิจัย

1. เป็นผู้ขับขี่จักรยานยนต์ส่งอาหารเพียงอย่างเดียว
2. ต้องขับขี่จักรยานยนต์ส่งอาหารเป็นระยะเวลา 6 ชั่วโมงต่อวันขึ้นไป

เครื่องมือวิจัย การศึกษาในครั้งนี้ใช้แบบสอบถามที่เป็นแบบมาตรฐาน และที่ผู้วิจัยจัดทำมาเป็นแบบสอบถามปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานครแบบสอบถามแบบมาตรฐานจำนวน 2 ตอน ประกอบไป แบบสอบถามคุณภาพชีวิตขององค์การอนามัยโลกชุดย่อ ฉบับภาษาไทย (WHOQOL-BREF-THAI) และแบบสอบถามวัดความเครียด กรมสุขภาพจิต (SPST-20) และแบบสอบถามที่ผู้วิจัยจัดทำขึ้นจำนวน 4 ตอน

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามคัดกรองกลุ่มตัวอย่าง โดยมีคำถามเกี่ยวกับการทำงานขับขี่จักรยานยนต์ส่งอาหาร หากผู้ตอบแบบสอบถามตอบใช่ทั้ง 2 ข้อ จะสามารถเข้าร่วมตอบแบบสอบถามในงานวิจัยครั้งนี้ได้

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับอายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพ รายได้ต่อเดือน และชั่วโมงการทำงาน

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมในการทำงาน ประกอบด้วย 14 ข้อ ใช้แบบมาตราส่วนประมาณค่า (Likert Scale) 5 ระดับ

การแปลความหมายของคะแนนแบ่งเป็น 5 ระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด (คะแนน 4.21-5.00) ระดับมาก (คะแนน 3.41-4.20) ระดับปานกลาง (คะแนน 2.61-3.40) ระดับน้อย (คะแนน 1.81-2.60) และระดับน้อยที่สุด (คะแนน 1.00-1.80)

ส่วนที่ 4 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน ประกอบด้วย 6 ข้อ ใช้แบบมาตราส่วนประมาณค่า (Likert Scale) 5 ระดับ การแปลความหมายของคะแนนแบ่งเป็น 5 ระดับ ได้แก่ ระดับมากที่สุด (คะแนน 4.21-5.00) ระดับมาก (คะแนน 3.41-4.20) ระดับปานกลาง (คะแนน 2.61-3.40) ระดับน้อย (คะแนน 1.81-2.60) และระดับน้อยที่สุด (คะแนน 1.00-1.80)

ส่วนที่ 5 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความเครียดในการทำงาน ประกอบด้วย 20 ข้อ ใช้การแปลผลของการวัดระดับความเครียด (SPST-20) เกณฑ์การแปลผลคะแนนแบ่งเป็น 4 ระดับ ได้แก่ ระดับน้อย (คะแนน 0-23) ระดับปานกลาง (คะแนน 24-41) ระดับสูง (คะแนน 42-61) และระดับรุนแรง (คะแนน 62 ขึ้นไป)

ส่วนที่ 6 เป็นแบบสอบถามคุณภาพชีวิตขององค์การอนามัยโลกชุดย่อ ฉบับภาษาไทย (WHOQOL-BREF-THAI) ประกอบด้วย 26 ข้อ วัดคุณภาพชีวิต 4 ด้าน ได้แก่ ด้านร่างกาย ด้านจิตใจ ด้านความสัมพันธ์ทางสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม การแปลผลคะแนนแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ คุณภาพชีวิตไม่ดี (คะแนน 26-60) คุณภาพชีวิตระดับปานกลาง (คะแนน 61-95) และคุณภาพชีวิตดี (คะแนน 96-130)

ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

1. ทบทวนวรรณกรรมและศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพชีวิตและลักษณะการทำงานของผู้ที่ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

2. กำหนดขอบเขตเนื้อหาและเกณฑ์การคัดเลือกของกลุ่มตัวอย่างต้องเป็นผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเพียงอย่างเดียวและต้องขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเป็นระยะเวลา 6 ชั่วโมงต่อวันขึ้นไป ของคำถามในแบบสอบถาม เพื่อให้ครอบคลุมในเรื่องที่ศึกษาและกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนและแปลผล

3. ผู้วิจัยทำการศึกษาข้อมูลและการจัดทำแบบสอบถามขึ้นมา โดยแบบสอบถามที่ใช้จะประกอบด้วยแบบสอบถามคัดกรองกลุ่มตัวอย่างแบบสอบถามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงานแบบสอบถามสิ่งแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน และแบบสอบถามความปลอดภัยในการทำงาน แบบสอบถามถูกจัดทำและดัดแปลงขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรม ในส่วนของแบบสอบถามที่เป็นแบบมาตรฐานผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามของคุณภาพชีวิตขององค์การอนามัยโลกชุดย่อ ฉบับภาษาไทย (WHOQOL-BREF-THAI) แบบวัดความเครียดกรมสุขภาพจิต (SPST-20) โดยให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบในเบื้องต้น หลังจากนั้นผู้วิจัยได้แก้ไขเนื้อหา ภาษา แล้วจึงนำไปขอความอนุเคราะห์จากผู้ทรงคุณวุฒิที่เกี่ยวข้องในสาขาวิชาการการส่งเสริมสุขภาพจำนวน 3 ท่าน

4. ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามไปตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) จากผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเกี่ยวข้องในด้านสาขาวิชาการ

ส่งเสริมสุขภาพและสังคมจำนวน 3 ท่าน ได้แก่ (1) รองศาสตราจารย์ ดร.สุจิตรา สุคนธ์ทรัพย์ (2) รองศาสตราจารย์ ดร.สากล สถิตวิทยานันท์ และ (3) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วรรณพร ทองตะโก โดยการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) และพิจารณาความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ตามดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence; IOC) ซึ่งได้ค่าดัชนีความสอดคล้องเท่ากับ 0.91

5. หลังจากการปรับข้อคำถามตามคำแนะนำผู้ทรงคุณวุฒิเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามไปทำการทดสอบ (Try Out) ผ่าน Google Form แบบออนไลน์ในกลุ่มผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ทำงาน 6 ชั่วโมงขึ้นไปต่อวันในกลุ่มเฟสบุ๊ค “ชมรมคนขับ GrabFood & GrabBike Driver TH” จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเที่ยง (Reliability) โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha - Coefficient) ได้ค่าความเชื่อมั่นที่ 0.72

6. ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามไปใช้เก็บข้อมูล โดยดำเนินการขออนุญาตใช้พื้นที่ในการดำเนินงานวิจัยจากคณะวิทยาศาสตร์การกีฬา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และเอกสารรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ ส่งไปยังผู้ดูแลเพจเฟสบุ๊คทั้ง 4 กลุ่ม ได้แก่ LINEMAN RIDERS THAILAND, กูขับ Grab Food!, สหภาพไรเดอร์ - Freedom Rider Union และ ชมรมคนขับ GrabFood & GrabBike Driver TH เพื่อขออนุญาตในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากนั้นส่งแบบสอบถามในรูปแบบออนไลน์ผ่านลิงก์และคิวอาร์โค้ด โดยโพสต์

ลงในกลุ่มและส่งให้กับผู้ดูแลกลุ่มเพื่อกระจายแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้ชี้แจงข้อมูลในการวิจัยให้ผู้ตอบแบบสอบถามเข้าใจก่อนดำเนินการตอบแบบสอบถาม ข้อมูลที่เก็บรวบรวมเป็นข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data Source) จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างคือผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร ซึ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลใช้เวลา 2 เดือน โดยแต่ละคนจะใช้เวลาตอบแบบสอบถามประมาณ 10-15 นาที

การวิเคราะห์ข้อมูล การวิจัยครั้งนี้ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติตามลักษณะข้อมูลและการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างชั่วโมงการทำงาน ความเครียดจากการทำงาน และอุบัติเหตุจากการทำงานกับคุณภาพชีวิต โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์เป็นเครื่องมือและสถิติที่ใช้ในการศึกษาเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ข้อมูลทั่วไป ชั่วโมงการทำงาน ความเครียดจากการทำงาน ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมจากการทำงานกับคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลสถิติด้วยค่าสถิติ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2. สถิติวิเคราะห์ (Analytical Statistic) ทดสอบหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน ความเครียดจากการทำงาน ความปลอดภัยในการทำงานและสิ่งแวดล้อมในการทำงานกับคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร ใช้สถิติสหสัมพันธ์หาค่าความสัมพันธ์ (Pearson's Correlation)

โดยผู้วิจัยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) สามารถแปลความหมายได้ดังนี้	ค่า r ระหว่าง 0.51-0.80 มีความสัมพันธ์กันปานกลาง
กำหนดเกณฑ์การแปลความหมายของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ดังนี้	ค่า r ระหว่าง 0.21-0.50 มีความสัมพันธ์กันต่ำ
ค่า r ระหว่าง 0.81-1.00 มีความสัมพันธ์กันสูง	ค่า r ระหว่าง 0.01-0.20 มีความสัมพันธ์กันต่ำมาก
	ค่า r 0.00 ไม่มีความสัมพันธ์กัน

ตารางที่ 1 ร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร (n=562)

ข้อมูลทั่วไป	n	ร้อยละ
อายุ		
ต่ำกว่า 18 ปี	30	5.3
18-29 ปี	162	28.8
30-39 ปี	167	29.7
40-49 ปี	129	23.0
50-59 ปี	62	11.0
60 ปีขึ้นไป	12	2.1
ระดับการศึกษาสูงสุด		
ต่ำกว่าม.6	107	19.0
ม.6 หรือเทียบเท่ามัธยมศึกษาตอนปลาย	157	27.9
ปวส./อนุปริญญา	142	25.3
ปริญญาตรี	147	26.2
สูงกว่าปริญญาตรี	9	1.6
เวลาในการประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร (ปี)		
ต่ำกว่า 1 ปี	69	12.3
1-2 ปี	110	19.6
2-3 ปี	118	21.0
3-4 ปี	91	16.2
4 ปีขึ้นไป	174	31.0

จากตารางที่ 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร จำนวน 562 คน ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย คิดเป็นร้อยละ 27.9 และระยะเวลาในการประกอบอาชีพ

มากกว่า 4 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.0 โดยกลุ่มอายุที่มีจำนวนผู้ขับขี่มากที่สุดคือช่วงอายุ 30-39 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.7

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร (n=562)

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน	Min	Max	$\bar{X}$	SD
รายได้เฉลี่ยจากการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารต่อเดือนต่อเดือน	9,000	40,000	19,441.28	5,608.20
จำนวนวันเฉลี่ยต่อสัปดาห์ที่ทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร	2	7	5.77	0.97
จำนวนชั่วโมงเฉลี่ยต่อวันที่ทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร	6	15	9.53	2.16
จำนวนรอบจำนวนนาฬิกาที่พักระหว่างทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยต่อวัน	15	60	27.35	10.64
จำนวนนาฬิกาที่พักระหว่างทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยต่อวัน	20	120	51.60	21.50

จากตารางที่ 2 พบว่า ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร จำนวน 562 คน ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ย 19,441.28 (± 5608.20) บาท ระยะเวลาวันทำงานต่อสัปดาห์เฉลี่ย ส่วนใหญ่อยู่ที่ 5.77 (± 0.97) วันต่อสัปดาห์ และส่วนใหญ่จะทำงานเฉลี่ย 9.53 (± 2.16) ชั่วโมงต่อวัน มีจำนวนรอบจำนวนนาฬิกาที่พักระหว่างทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยต่อวันเฉลี่ยที่ 27.35 (± 10.64) รอบต่อวัน และมีจำนวนนาฬิกาที่พักระหว่างทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยต่อวันส่วนใหญ่จะอยู่ที่ 51.60 (± 21.50) นาฬิกาต่อวัน

จากตารางที่ 3 พบว่า ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร จำนวน 562 คน ส่วนใหญ่ปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยความเครียดสูงสุด คือ ไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้ ($\bar{X}=3.59\pm 1.20$) รองลงมา คือ กลัวทำงานผิดพลาด ($\bar{X}=3.59\pm 1.20$) และ เป็นกังวลกับเรื่องสารพิษหรือมลภาวะในอากาศ น้ำ เสียง และดิน ($\bar{X}=3.14\pm 1.05$) ส่วนปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยความเครียดต่ำสุด คือ รู้สึกเศร้า ($\bar{X}=2.45\pm 1.11$) ภาพรวมของความเครียดจากการทำงานในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา พบว่า มีความเครียดอยู่ในระดับสูง ($\bar{X}=56.86\pm 15.82$)

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเครียดจากการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร (n=562)

ความเครียดจากการทำงานในระยะ 6 เดือนที่ผ่านมา	$\bar{X}$	SD
กลัวทำงานผิดพลาด	3.37	1.41
ไปไม่ถึงเป้าหมายที่วางไว้	3.59	1.20
ครอบครัวมีความขัดแย้งกันในเรื่องเงินหรือเรื่องงานในบ้าน	3.07	1.30
เป็นกังวลกับเรื่องสารพิษหรือมลภาวะในอากาศ น้ำ เสียง และดิน	3.14	1.05
รู้สึกว่าต้องแข่งขันหรือเปรียบเทียบ	3.00	1.26
เงินไม่พอใช้จ่าย	3.00	1.05
กล้ามเนื้อตึงหรือปวด	2.81	1.23
ปวดหัวจากความตึงเครียด	2.86	1.11
ปวดหลัง	2.81	1.24
ความอยากอาหารเปลี่ยนแปลง	2.89	1.08
ปวดศีรษะข้างเดียว	2.70	1.22
รู้สึกวิตกกังวล	2.83	1.11
รู้สึกคับข้องใจ	2.56	1.14
รู้สึกโกรธ หรือหงุดหงิด	2.57	1.04
รู้สึกเศร้า	2.45	1.11
ความจำไม่ดี	2.60	1.06
รู้สึกสับสน	2.52	1.08
ตั้งสมาธิลำบาก	2.69	1.10
รู้สึกเหนื่อยง่าย	2.69	1.17
เป็นหวัดบ่อยๆ	2.68	1.06

จากตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร จำนวน 562 คน พบว่าปัจจัยที่เป็นอุปสรรคมากที่สุด

คือ แอปพลิเคชันค้าง เสียงาน ไม่สามารถรับงานได้ ซึ่งมีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=4.33\pm.86$) รองลงมา คือ ลูกค้ายกเลิกสินค้า/อาหาร กลางคัน ($\bar{X}=4.25\pm.87$)

ในขณะเดียวกัน ปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด คือ การทำงานเสี่ยงต่อโรคติดต่อ เช่น โควิด-19 มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ ($\bar{X}=3.25\pm1.17$) โดยรวมผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานครมีสิ่งแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงานอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.72\pm.55$) ปัจจัยที่มีค่าเฉลี่ยความปลอดภัยมากที่สุด คือ ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่นหมวกกันน็อก ผ้าปิดจมูก แว่นกันแดด ถุงมือ ($\bar{X}=4.50\pm.66$) รองลงมา คือ รักษา

สุขอนามัย เช่น ล้างมือก่อนรับประทานอาหาร หรือทำความสะอาดร่างกายทันทีหลังเลิกงาน ($\bar{X}=4.12\pm.76$) ส่วนปัจจัยที่มีความปลอดภัยในการทำงานอยู่ในระดับน้อยที่สุด คือ ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะทำงาน ($\bar{X}=1.21\pm.43$) โดยรวมผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานครมีความปลอดภัยในการทำงานโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=2.70\pm.38$)

ตารางที่ 4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของสิ่งแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงานและความปลอดภัยในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร (n=562)

สิ่งแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน	$\bar{X}$	SD
ลูกค้ายกเลิกสินค้า/อาหาร กลางคัน	4.25	0.87
แอปพลิเคชันค้าง เสียงาน ไม่สามารถรับงานได้	4.33	0.86
โทรติดต่อลูกค้าไม่ได้	4.11	0.93
รอสินค้า/อาหาร นานเกิน 45 นาที	4.07	0.88
ได้เงินไม่ครบจำนวนค่าอาหาร	3.91	0.98
ระบบแอตมินร้องเรียนของแอปพลิเคชันทำงานไม่มีประสิทธิภาพ	4.04	0.88
การทำงานในสภาพอากาศที่ร้อน	3.67	1.07
การทำงานที่ได้รับเสียงดัง เช่น เสียงจากแตรรถ การใส่หูฟัง	3.43	1.06
การเผชิญกับควันฝุ่นละอองขณะทำงาน	3.41	1.14
การทำงานที่เสี่ยงต่อโรคติดต่อเชื้อต่างๆ เช่น โรคผิวหนังติดเชื้อ	3.33	1.14
แบคทีเรียและโควิด-19 เป็นต้น		
การยกของหนักหรืออยู่ในท่าทางการทำงานที่ไม่เหมาะสม	3.25	1.17
มีลักษณะการทำงานที่แข่งกับเวลา	3.32	1.12
มีชั่วโมงการทำงานที่ยาวนาน	3.28	1.15

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ความปลอดภัยในการทำงาน	$\bar{X}$	SD
ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่นหมวกกันน็อก ผ้าปิดจมูก แวนกันแดด ถุงมือ	4.50	0.66
รักษาสุขอนามัย เช่น ล้างมือก่อนรับประทานอาหาร หรือทำความสะอาดร่างกายทันทีหลังเลิกงาน	4.12	0.76
ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะทำงาน	1.21	0.43
ดื่มเครื่องดื่มชูกำลังขณะทำงาน เช่น น้ำกระท่อม น้ำกัญชา M150	2.03	0.95
สูบบุหรี่ขณะทำงาน	1.66	0.81

จากตารางที่ 5 พบว่า จากการประเมิน คุณภาพชีวิตของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร จำนวน 562 คน พบว่า ด้านคุณภาพชีวิตที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ คุณภาพชีวิตด้านสิ่งแวดล้อม ($\bar{X}=31.18\pm3.95$) รองลงมาคือ คุณภาพชีวิตด้านร่างกาย ($\bar{X}=23.32\pm2.24$) และ คุณภาพชีวิตด้านจิตใจ ($\bar{X}=22.06\pm2.31$) ส่วน คุณภาพชีวิตด้านความสัมพันธ์ทางสังคมมีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=11.78\pm1.91$) โดยภาพรวมแล้ว คุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 96.48 (±9.09) ซึ่งบ่งชี้ว่าผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานครมีคุณภาพชีวิตที่ดี

ตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารใน กรุงเทพมหานคร (n=562)

คุณภาพชีวิต	Min	Max	$\bar{X}$	SD	การแปลผล
ด้านร่างกาย	17	30	23.32	2.24	คุณภาพชีวิตระดับปานกลาง
ด้านจิตใจ	15	29	22.06	2.31	คุณภาพชีวิตระดับปานกลาง
ด้านความสัมพันธ์ทางสังคม	6	15	11.78	1.91	คุณภาพชีวิตระดับปานกลาง
ด้านสิ่งแวดล้อม	18	38	31.18	3.95	คุณภาพชีวิตระดับดี
คุณภาพชีวิตโดยรวม	66	114	96.48	9.09	คุณภาพชีวิตระดับดี

จากตารางที่ 6 พบว่าความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงานกับคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานครพบว่า จำนวนรอบจำนวนนาฬิกาที่พักระหว่างทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยต่อวัน จำนวนนาฬิกาที่พักระหว่างทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยต่อวัน มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำถึงต่ำมากต่อคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานครอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ที่ระดับ .05 ($r=0.367$, $r=0.184$ ตามลำดับ) ความเครียดจากการทำงาน รายได้เฉลี่ยจากการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารต่อเดือน จำนวนวันเฉลี่ยต่อสัปดาห์ที่ทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร และจำนวนชั่วโมงเฉลี่ยต่อวันที่ทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารวัน มีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตทางลบในระดับต่ำถึงต่ำมากกับคุณภาพชีวิตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($r=-0.456$, $r=-0.159$, $r=-0.239$, $r=-0.317$ ตามลำดับ)

ตารางที่ 6 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน ความเครียดจากการทำงาน สิ่งแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน และความปลอดภัยในการทำงาน กับคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร ($n=562$)

ตัวแปร	คุณภาพชีวิต	
	r	p-value
ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน		
รายได้เฉลี่ยจากการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารต่อเดือน	-0.159*	<0.001
จำนวนวันเฉลี่ยต่อสัปดาห์ที่ทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ระยะเวลา	-0.239*	<0.001
จำนวนชั่วโมงเฉลี่ยต่อวันที่ทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร	-0.317*	<0.001
จำนวนรอบจำนวนนาฬิกาที่พักระหว่างทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยต่อวัน	0.367*	<0.001
จำนวนนาฬิกาที่พักระหว่างทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยต่อวัน	0.184*	<0.001
ความเครียดจากการทำงาน	0.456*	<0.001
สิ่งแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน	0.061	0.151
ความปลอดภัยในการทำงาน	0.044	0.301

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ .01

อภิปรายผลการวิจัย

คุณภาพชีวิต จากการศึกษาพบว่าผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานครมีคุณภาพชีวิตอยู่ในระดับดี เมื่อพิจารณาแยกตามด้านต่างๆ พบว่าคุณภาพชีวิตด้านร่างกาย ด้านจิตใจ และด้านความสัมพันธ์ทางสังคมอยู่ในระดับปานกลาง แต่คุณภาพชีวิตด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับดี ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ว่าคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารจะอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลาง เนื่องจากผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารมีรายได้ที่เพียงพอต่อการดำรงชีวิต นอกจากนี้ ผู้ขับรถยังใช้มาตรการความปลอดภัยขณะทำงาน เช่น การใช้อุปกรณ์รักษาความปลอดภัย ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและสร้างความมั่นใจในการทำงาน การรักษาความสะอาดร่างกายและการล้างมือก่อนรับประทานอาหารช่วยลดการเกิดอาการเจ็บป่วยที่อาจส่งผลต่อสุขภาพของผู้ขับรถ อีกทั้งผู้ขับรถจักรยานยนต์มีเวลาพักระหว่างการทำงานที่เพียงพอ ลดความเหนื่อยล้าจากการทำงาน และการไม่ดื่มแอลกอฮอล์และไม่สูบบุหรี่ระหว่างการทำงาน ช่วยเสริมสร้างสุขภาพที่ดีและลดความเสี่ยงต่อการเกิดโรคต่างๆ และผลการวิจัยครั้งนี้มีความสอดคล้องกับการศึกษาในต่างประเทศที่ได้ทำการสำรวจคุณภาพชีวิต ผู้ขับบริการจัดส่งอาหารโดยใช้แบบสอบถามสำรวจสุขภาพ SF-36 (The Short Form Health Survey-36) พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีคุณภาพชีวิตโดยรวมอยู่ในระดับดี (Zhang et al., 2021) นอกจากนี้ การศึกษาในเวียดนามโดย Tran และคณะ (2022) พบว่า ผู้ขับจักรยานยนต์ส่งอาหารมีคุณภาพชีวิตในระดับปานกลางถึงดี โดยปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพล คือ ความ

ปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในการทำงาน ทั้งนี้ยังมีการศึกษาคุณภาพชีวิตของผู้ส่งอาหารในฟิลิปปินส์ ซึ่งพบว่าคุณภาพชีวิตของผู้ขับอยู่ในระดับปานกลางถึงดี โดยความปลอดภัยและสุขภาพเป็นปัจจัยสำคัญ (Acta Medica Philippina, 2023)

การวิจัยนี้แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในการทำงานมีบทบาทสำคัญในการกำหนดคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร การเพิ่มมาตรการความปลอดภัย และการปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการทำงานจะช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตและลดความเครียดของผู้ขับรถ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน สิ่งแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงานและความเครียดจากการทำงานที่สัมพันธ์กับคุณภาพชีวิต โดยระยะเวลาเฉลี่ยในการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารต่อวันและเวลาพักระหว่างการทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยในแต่ละวัน มีความสัมพันธ์ทางบวกต่อคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กล่าวคือ ความสัมพันธ์ทางบวกที่มีนัยสำคัญระหว่างระยะเวลาเฉลี่ยในการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารต่อวันกับคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร การที่พนักงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารใช้เวลามากขึ้นในการทำงานนั้น นอกจากจะสะท้อนถึงความสามารถในการปรับตัวและการจัดการเวลาที่ดีแล้ว ยังเป็นตัวบ่งชี้ถึงรายได้ที่เพิ่มขึ้น

ซึ่งทำให้พนักงานมีความสามารถในการครองชีพและใช้ชีวิตได้อย่างมีคุณภาพมากขึ้น รายได้ที่เพียงพอต่อการใช้ชีวิตจะช่วยลดความเครียดและความกังวลทางการเงิน ทำให้พนักงานมีสภาพจิตใจที่ดีขึ้นและสามารถมีคุณภาพชีวิตที่ดียิ่งขึ้น ในขณะเดียวกันการมีเวลาพักระหว่างการทำงานอย่างเพียงพอและเหมาะสมก็มีความสัมพันธ์ทางบวกกับคุณภาพชีวิตของพนักงานอย่างมีนัยสำคัญ การพักผ่อนที่เพียงพอจะช่วยให้พนักงานสามารถฟื้นฟูสุขภาพร่างกายและจิตใจ ลดความเหนื่อยล้าจากการทำงาน ทำให้พนักงานมีพลังงานและความพร้อมในการทำงานที่สูงขึ้น นอกจากนี้ การพักผ่อนที่เหมาะสมยังช่วยลดความเครียดจากการทำงาน ทำให้พนักงานสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความสุขมากยิ่งขึ้น และความเครียดจากการทำงาน เวลาในการประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารมาแล้วก็ปี รายได้เฉลี่ยจากการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารต่อเดือน ระยะเวลาเฉลี่ยในการทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่วันต่อสัปดาห์ และระยะเวลาเฉลี่ยในการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยต่อวัน มีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตทางลบกับคุณภาพชีวิตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ พบว่า ความเครียดจากการทำงานมีความสัมพันธ์ทางลบอย่างมีนัยสำคัญกับคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ความเครียดจากการทำงานเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิตและร่างกายของพนักงานได้ เมื่อพนักงานมีความเครียดสูง จะทำให้เกิดความเหนื่อยล้า ส่งผลต่อการนอนหลับ และอาจนำไปสู่ปัญหาสุขภาพอื่นๆ เช่น โรคหัวใจและหลอดเลือด

นอกจากนี้ ความเครียดยังสามารถลดความพึงพอใจในการทำงานและความสุขในชีวิตส่วนตัวได้

จำนวนปีในการประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ยาวนานยังมีความสัมพันธ์ทางลบกับคุณภาพชีวิต การที่พนักงานทำงานในอาชีพนี้มาเป็นเวลานาน อาจทำให้เกิดความเหนื่อยล้าสะสมและความเบื่อหน่ายในงาน ซึ่งอาจนำไปสู่ความเครียดและความพึงพอใจในชีวิตที่ลดลง นอกจากนี้ งานวิจัยยังชี้ให้เห็นว่าความเครียดในการทำงานเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดภาวะซึมเศร้าและความวิตกกังวลในผู้หญิงและผู้ชายที่อยู่ในวัยทำงาน และการทำงานเป็นเวลานานยังอาจเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุหรือปัญหาสุขภาพเนื่องจากลักษณะงานที่ต้องใช้ร่างกายอย่างต่อเนื่อง (Melchior et al., 2007)

รายได้เฉลี่ยจากการขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารต่อเดือน ที่ต่ำสามารถส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของพนักงานได้เช่นกัน รายได้ที่ไม่เพียงพอต่อการครองชีพจะเพิ่มความเครียดทางการเงิน และทำให้พนักงานต้องมีชั่วโมงการทำงานที่ยาวนานขึ้นเพื่อให้ได้รายได้ที่เพียงพอ ซึ่งอาจลดเวลาที่พนักงานสามารถใช้ในการพักผ่อนหรือทำกิจกรรมส่วนตัว ส่งผลให้สุขภาพและความพึงพอใจในชีวิตลดลง

การทำงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารหลายวันต่อสัปดาห์และหลายชั่วโมงต่อวันมีความสัมพันธ์ทางลบกับคุณภาพชีวิตเช่นกัน การทำงานต่อเนื่องหลายวันโดยไม่มีเวลาพักผ่อนเพียงพอจะทำให้พนักงานเกิดความเหนื่อยล้าและความเครียดสะสม การทำงานชั่วโมงยาวนานใน

แต่ละวันยังส่งผลให้พนักงานไม่มีเวลาเพียงพอในการพักผ่อนและฟื้นฟูร่างกาย ซึ่งจะลดคุณภาพชีวิตของพนักงานอย่างมาก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยที่ศึกษาพนักงานที่มีเวลาทำงานยาวนานและมีความเครียดสูงจากการทำงานมีแนวโน้มที่จะมีคุณภาพชีวิตที่ลดลง และมีความพึงพอใจในงานที่น้อยลง ส่วนปัจจัยด้านข้อมูลทั่วไปอายุ ระดับการศึกษา และความปลอดภัยในการทำงานไม่มีความสัมพันธ์ต่อคุณภาพชีวิต (Weston et al., 2024)

สรุปผลการวิจัย ผลการวิจัยพบว่าคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานครอยู่ใน ระดับดี ซึ่งคุณภาพชีวิตที่อยู่ในระดับดีนี้เป็นผลมาจากการที่ผู้ขับรถจักรยานยนต์สามารถมีรายได้เพียงพอในการเลี้ยงครอบครัวและตนเอง และพอใจกับช่วงเวลาการทำงานของตนเอง นอกจากนี้ การวิจัยยังพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานครอย่างมีนัยสำคัญคือ ความเครียดและสิ่งแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคในการทำงาน ทั้งความเครียดและสิ่งแวดล้อมในการทำงานที่เป็นอุปสรรคสามารถทำนายคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานครได้ หากความเครียดและอุปสรรคในการทำงานเพิ่มขึ้นคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารก็จะลดลงตามไปด้วย

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. ความเครียดและสิ่งแวดล้อมในการทำงานมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ดังนั้น บริษัทที่เป็นแพลตฟอร์มและผู้ดูแลแพลตฟอร์มควรให้ความรู้

กับผู้ขับขี่เกี่ยวกับการกำจัดความเครียดและปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่เป็นอุปสรรคในการทำงานได้ จะทำให้ผู้ขับขี่มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

2. เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในทางปฏิบัติ ควรมีหน่วยที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงแรงงาน กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริม สุขภาพ และบริษัทผู้ให้บริการแพลตฟอร์มส่งอาหารมาให้ความร่วมมือกับหน่วยงานเหล่านี้เพื่อเก็บข้อมูลเพิ่มเติมและพัฒนามาตรการที่สอดคล้องกับความต้องการและสภาพการทำงานจริงของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในกรุงเทพมหานคร

3. กระทรวงสาธารณสุขและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านสุขภาพควรเข้ามาให้ความสำคัญแนะนำ การดูแลตนเองให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีมากยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- Acta Medica Philippina. (2023). *Quality of life and work conditions of food delivery riders in the Philippines*. Retrieved from <https://actamedica.philippina.upm.edu.ph/index.php/acta/article/download/6271/4132>
- Chudum, W., Hasa, K., & Noopud, P. (2023). Sport City and the Development of Peoples Quality of Life. *Journal of Sports Science and Health*, 24(2), 1-14.

- Tran, N. A. T., Nguyen, H. L. A., Nguyen, T. B. H., Nguyen, Q. H., Huynh, T. N. L., Pojani, D., Nguyen Thi, B., and Nguyen, M. H. (2022). Health and safety risks faced by delivery riders during the Covid-19 pandemic. *Journal of transport and health*, 25, 101343. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101343>
- International Labour Organization. (2021). *ILO Flagship Report: The role of digital labour platforms in transforming the world of work*. Geneva: International Labour Organization.
- Melchior, M., Caspi, A., Milne, B. J., Danese, A., Poulton, R., and Moffitt, T. E. (2007). Work stress precipitates depression and anxiety in young, working women and men. *Psychological Medicine*, 37(8), 1119-1129.
- Weston, G., Zilanawala, A., Webb, E., Carvalho, L., and McMunn, A. (2024). Work hours, weekend working, nonstandard work schedules and sleep quantity and quality: findings from the UK household longitudinal study. *BMC Public Health*, 24(1), 309. <https://doi.org/10.1186/s12889-024-17762-0>
- Zhang, C. Cai, Y. Xue, Y. Zheng, X. Yang, X. Lu, J. Hou, L. and Li, M. (2021). Exploring the influencing factors of quality of life among the empty nesters in Shanxi, China: a structural equation model. *Health Qual Life Outcomes*, 19(1), 156. <https://doi.org/10.1186/s12955-021-01793-x>