

การพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานสำหรับผู้ขับรถแท็กซี่ Development of Working Life Quality for Taxi Drivers.

ประเมษฐ์ แสงอ่อน^{*}, พิเชษฐ์ เกติวิชัย^{**} และสุรเชษฐ์ สุขชัยยะ^{**}
^{*}ผู้ช่วยศาสตราจารย์สาขาวิชาการจัดการคุณภาพ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
^{**}อาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการคุณภาพ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

Abstract

This research aims to study and compare the quality of working life of public taxi drivers. The research population was 400 taxi drivers. Samples were taken by quota method. Statistics used in data analysis were percentage, mean, standard deviation and analysis of variance at statistically significantly level .05. 1) Public taxi drivers were mostly males aged 60 and above, Marital status, High school graduates, Rural residents, As a taxi driver for ten years or more by renting a taxi from cooperative and The type of taxi is a legal entity. 2) The quality of life of public taxi drivers in eight aspects consist of Good health, Relax well, Generous, Good spirit, Good family, Good society, Seek Knowledge and Good financial position at moderate level. 3) Taxi drivers of different ages have different quality of working life; Good health, Relax well, Generous, Good spirit, Good family, Good society and Good financial position. 4) Taxi drivers with different status have different quality of work life; Good health, Relax well, Generous, Good spirit, Good family and Good society. 5) Taxi drivers with different average monthly incomes have different quality of life; Good health, Relax well, Generous, Good spirit, Good family and Seek Knowledge. 6) Taxi drivers with different levels of education have only two different quality of life; Seek Knowledge and Good financial position.

Keywords : Quality Improvement, Quality of work life, Public taxi

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ขับรถแท็กซี่ จำนวน 400 คน โดยทำการสุ่มตัวอย่างโดยวิธีโควต้า สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ความแปรปรวน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 พบว่า 1) ผู้ขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป สถานภาพสมรส สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด ประกอบอาชีพขับแท็กซี่ ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป โดยเช่ารถจากสหกรณ์แท็กซี่ และประเภทของรถเป็นรถแท็กซี่นิติบุคคล 2) คุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับรถแท็กซี่ทั้ง 8 ด้าน ประกอบด้วย สุขภาพดี ผ่อนคลายดี น้ำใจดี จิตวิญญาณดี ครอบครัวดี สังคมดี ใฝ่รู้ดี และสุขภาพเงินดี โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง 3) ผู้ขับรถแท็กซี่ ที่มีอายุต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงานแตกต่างกันในด้าน สุขภาพดี ผ่อนคลายดี น้ำใจดี จิตวิญญาณดี ครอบครัวดี สังคมดี และ สุขภาพเงินดี 4) ผู้ขับรถแท็กซี่ ที่มีสถานภาพต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงานแตกต่างกันในด้าน สุขภาพดี ผ่อนคลายดี น้ำใจดี จิตวิญญาณดี ครอบครัวดี และ สังคมดี 5) ผู้ขับรถแท็กซี่ ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงานแตกต่างกันในด้าน สุขภาพดี ผ่อนคลายดี น้ำใจดี จิตวิญญาณดี ครอบครัวดี และ ใฝ่รู้ดี และ 6) ผู้ขับรถ แท็กซี่ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงานที่แตกต่างกันเพียงสองด้าน ใฝ่รู้ดี และ สุขภาพเงินดี

คำสำคัญ : การพัฒนาคุณภาพ, คุณภาพชีวิตการทำงาน, รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่)

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากการสำรวจแรงงานนอกระบบในประเทศไทย ผลการสำรวจในปี 2558 พบว่า ในจำนวนผู้มี งานทำทั้งสิ้น 38.3 ล้านคน เป็นผู้ทำงานที่ไม่ได้รับ ความคุ้มครองหรือไม่มีหลักประกันทางสังคมจากการ ทำงาน เรียกว่าแรงงานนอกระบบ 21.4 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 55.9 และที่เหลือเป็นแรงงานในระบบ 16.9 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 44.1 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2558) ซึ่งแรงงานนอกระบบคือผู้มีอาชีพอิสระ หรือมีกิจการเป็นของตนเอง อาทิ นักร้อง แท็กซี่ พ่อค้าแม่ค้า เกษตรกร ฟรีแลนซ์ต่างๆ ปัญหาแรงงานนอกระบบส่วนใหญ่เป็นปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการประกอบอาชีพและจัดสวัสดิการสังคม ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555-2559) ซึ่งมุ่งเน้นความเชื่อมโยงระหว่างทุน 6 ทุน คือ ทุนธรรมชาติ ทุนกายภาพ ทุนสังคม ทุนมนุษย์ ทุนการเงิน และทุนวัฒนธรรม ซึ่งเป็นความท้าทายและโอกาสของเศรษฐกิจไทยที่ต้องปรับตัวให้เข้ากับบริบทใหม่ของโลก และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลกอีก 20 ปีข้างหน้า จะเห็นได้ว่าทุนทั้ง 6 นี้ใกล้เคียงกับมิติคุณภาพชีวิตและความสุขของมนุษย์มากที่สุด ดังนั้นการสร้างเสริมคุณภาพชีวิตของคนทำงานจึงเป็นเป้าหมายสำคัญที่ต้องส่งเสริมให้คนงานไทยเป็นแรงงานที่มีคุณภาพและมีสุขภาวะที่ดีทั้งร่างกาย จิตใจ และจิตวิญญาณ (ศิริพันธ์ กิตติสุขสถิต และคณะ, 2556)

กลุ่มคนขับรถแท็กซี่เป็นแรงงานนอกระบบกลุ่มหนึ่งในกรุงเทพมหานครในปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ในระบบกว่า 100,000 คัน แต่วิ่งให้บริการจริงประมาณ 80,000 คัน และจากข้อมูลการจดทะเบียนรถแท็กซี่ ณ วันที่ 30 เมษายน 2555 พบว่ามีจำนวนรถทั้งสิ้นจำนวน 101,718 คัน เป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคล จำนวน 24,665 คัน และรถแท็กซี่นิติบุคคล จำนวน 77,053 คัน (กรมการขนส่งทางบก, 2555) โดยมีประชาชนใช้บริการมากกว่า 2 ล้านเที่ยวต่อวัน แสดงให้เห็นว่าความนิยมในการใช้บริการมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ส่วนใหญ่จะเป็นสมาชิกของสหกรณ์แท็กซี่มากที่สุด ซึ่งสหกรณ์แท็กซี่ในประเทศไทยมีอยู่มากกว่า 40 สหกรณ์

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ได้ร่วมกับสหกรณ์แท็กซี่ ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ ศูนย์วิทยุสื่อสารรถแท็กซี่ เพื่อจัดตั้งภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนน และภาคีเครือข่ายเพื่อส่งเสริมอาชีพแท็กซี่ไทย ภายใต้แนวคิด “แท็กซี่ไทย หัวใจบริการ ก้าวล้ำสู่อาเซียน” โดยมุ่งหวังที่จะสร้างภาพลักษณ์ผู้ประกอบการอาชีพรถ

สาธารณะ แท็กซี่โดยมีการจัดกิจกรรมเพื่อเชิญชวนให้เลิกพฤติกรรมการปฏิเสธผู้โดยสาร มีหัวใจนักบริการและเป็นนักขับที่ปลอดภัยในโอกาสสำคัญๆ เช่น วันเฉลิมพระชนมพรรษา วันแม่ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานอื่นๆ ที่เข้าร่วมเป็นภาคีเครือข่ายอีกมากมาย อาทิ สถานีวิทยุ จส.100 สถานีวิทยุ สวพ.91 สถานีวิทยุจราจรเพื่อสังคม FM 99.5 กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว ตำรวจจราจรโครงการพระราชดำริและนิทรรศรัตนโกสินทร์ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก สำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ (สปสช.) สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สำนักงานคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) คณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงาน สำนักงานเครือข่ายองค์กรงดเหล้า (สคล.) และสำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ (สคอ.) เป็นต้น ยิ่งไปกว่านั้นยังมีสถานีวิทยุจราจรเพื่อสังคมหรือ สจร.99.5 เป็นสื่อกลางในการรองรับภารกิจด้านการจราจรตลอด 24 ชั่วโมง ได้จัดโครงการเพื่อพัฒนาคุณภาพและการให้บริการแก่ผู้ขับขี่รถรับจ้างสาธารณะ แท็กซี่ที่มีจิตสาธารณะ และต้องการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อก้าวสู่การก้าวสู่การก้าวสู่ประชาคมอาเซียน ซึ่งมีชื่อว่า โครงการแท็กซี่หัวใจอินเตอร์ โดยได้ดำเนินการฝึกอบรมความรู้ให้กับสมาชิกแท็กซี่ ในเรื่องของหัวใจของการสื่อสาร เน้นการสื่อสารด้านภาษาอังกฤษและเรื่องหัวใจเปี่ยมรอยยิ้มและบริการ เน้นด้านบุคลิกภาพ การรวมตัวครั้งสุดท้ายนี้ ได้จัดขึ้นในรูปแบบเทศกาลความรู้ที่เสริมเนื้อหาสาระด้านการขับขี่ปลอดภัย การดูแลรักษาและซ่อมบำรุง รวมถึงแนะนำความรู้ในสถานที่ต่างๆ

จากการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับเรื่องร้องเรียนการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ ทั้งจากเว็บไซต์ สถานีวิทยุจราจร กรมการขนส่งทางบก การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยและสื่อหนังสือพิมพ์หลายๆ ฉบับ พบว่าเกิดปัญหามากมายในด้านการให้บริการ ได้แก่ คนขับปฏิเสธผู้โดยสาร การโกงราคา การก่ออาชญากรรมของโจรในคราบของคนขับรถแท็กซี่มากมาย ซึ่งมีทั้งปล้น จี้ ช่มชู้ ทำร้ายร่างกายจนถึงชีวิต รวมทั้งผู้ขับรถแท็กซี่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สาธารณะ จนทำให้ผู้โดยสารเกิดความไม่มั่นใจในการใช้บริการและความปลอดภัย ตลอดจนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ประกอบกับจำนวนรถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครนั้นมีเป็นจำนวนมากและมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ อีกทั้งยังไม่มีมาตรการจดทะเบียนประวัติเป็นฐานข้อมูลอย่างเป็นระบบที่ผู้โดยสารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถค้นหาหรือตรวจสอบได้ด้วยตนเอง มีเพียงการตรวจสอบจากกรมการขนส่งทางบกเพียงช่องทางเดียว

เท่านั้น ซึ่งเมื่อมีหรือมีเหตุวุ่นเหตุน่าเกิดขึ้นกับผู้ใช้โดยสาร ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบและแก้ปัญหาได้ทันที่ทางที่ เหตุเพราะตรวจสอบได้ยากและล่าช้าไม่ทันการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเกิดเหตุขึ้นนอกเวลาราชการ นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ยังไม่เคยเสียภาษีเงินได้ส่วนบุคคลให้กับ ภาครัฐอีกด้วย โดยมีเพียงสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิเพียง แห่งเดียวเท่านั้นที่เสียภาษีถูกต้องตามกฎหมาย ปัจจัย เหล่านี้ล้วนส่งผลให้ภาพลักษณ์การให้บริการของรถโดยสาร สาธารณะแท็กซี่ ในประเทศไทยตกต่ำลงไปอีก

จากปัญหาและข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ทำให้ คณะผู้วิจัยมีความสนใจที่จะพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงาน ของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่เพราะอาชีพนี้มีความ เกี่ยวข้องกับบุคคลในสังคมหลายมิติ และต้องเกี่ยวข้องกับ ผู้ใช้บริการที่มีความหลากหลายทั้งด้านอายุ เพศ อาชีพ ฐานะทางสังคม รวมถึงความหลากหลายทางเชื้อชาติของ นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาเที่ยวในกรุงเทพมหานคร และ จังหวัดใกล้เคียง ถ้าเขาเหล่านั้นมีคุณภาพชีวิตการทำงานที่ดี จะทำให้เขาปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความสุข ในการทำงาน และมีความสุขในการให้บริการสอดคล้องกับ ผลการวิจัยปัจจัยความผูกพันในการทำงานที่ว่า การพัฒนา คุณภาพภาพชีวิตการทำงานได้ประโยชน์อย่างน้อย 3 ด้าน คือ 1) เพิ่มความพึงพอใจในการทำงาน 2) เกิดความพึงพอใจ ในองค์กร และลดการลาออกน้อยลง 3) เพิ่มความมี ประสิทธิภาพขององค์กร โดยในการศึกษาค้นคว้าจำเป็นต้อง ได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วน เพื่อให้กิจกรรมที่ท่า มีความเป็นไปได้ในการนำไปสู่การปฏิบัติ และเป็นที่ยอมรับ ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างแท้จริง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถ โดยโดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม
2. เพื่อเปรียบเทียบคุณภาพชีวิตการทำงานของ ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม จำแนก ตามข้อมูลทั่วไป

สมมุติฐานของการวิจัย

ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่ที่มีข้อมูลทั่วไป ต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงานแตกต่างกัน

วิธีการศึกษา หรือการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจโดยประชากร ที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) จำนวน 101,718 คน ทำการคำนวณหาขนาดของกลุ่ม

ตัวอย่างด้วยสูตรของทาโร่ ยามาเน่ (Taro Yamane, 1970) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 420 คน โดยทำการสุ่มตัวอย่างโดยวิธีโควต้า โดยมีตัวแปรที่ใช้ในการ วิจัย ได้แก่ ตัวแปรอิสระ คือ ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา ภูมิลำเนา ระยะเวลา และ ประเภทรถแท็กซี่ และตัวแปรตาม คือ คุณภาพชีวิตการทำงาน ในองค์ประกอบ 8 ด้าน ได้แก่ สุขภาพดี (Happy Body) ความผ่อนคลายดี (Happy Relax) น้ำใจดี (Happy Heart) จิตวิญญาณดี (Happy Soul) ครอบครัวดี (Happy Family) สังคมดี (Happy Society) ใฝ่รู้ดี (Happy Brain) และ สุขภาพเงินดี (Happy Money)

1. เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา ภูมิลำเนา ระยะเวลา และ ประเภทรถแท็กซี่ เป็นแบบสอบถามชนิดตรวจสอบรายการ จำนวน 7 ข้อ

ตอนที่ 2 คุณภาพชีวิตการทำงาน แบบสอบถามนี้เป็นแบบสอบถามชนิดมาตราส่วนประมาณค่า แบบของ ลิกเคิร์ต (Likert's scale) 5 ระดับ จำนวน 40 ข้อ

2. การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ การตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (content validity) จากผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน และการตรวจสอบ ค่าความเชื่อมั่น (reliability) โดยทดสอบ (Try-out) กับกลุ่ม ที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน ได้ค่า ความเชื่อมั่นเท่ากับ .9856

3. การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป และแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

3.1 การวิเคราะห์ข้อมูลสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ในการอธิบายข้อมูลทั่วไปของผู้ขับ รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) โดยใช้สถิติค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ส่วนการวิเคราะห์ คุณภาพชีวิตการทำงานสำหรับผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถ โดยโดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม ใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3.2 การวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมานในการใช้ ทดสอบสมมติฐาน โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบคุณภาพ ชีวิตการทำงานสำหรับผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถโดยสาร สาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม โดยใช้การวิเคราะห์ความ แตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่ม ขึ้นไป โดยใช้สถิติการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way Analysis of Variance : One Way ANOVA) และภายหลังการวิเคราะห์พบความแตกต่างระหว่างกลุ่ม

ตัวอย่างจะทำการทดสอบรายคู่โดยวิธี LSD (Least Significant Difference)

1. ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย อายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป สถานภาพสมรส สำเร็จ

ผลการวิจัย

การศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด ประกอบอาชีพขับแท็กซี่ ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป โดยเช่ารถจาก สหกรณ์แท็กซี่ และเป็นรถแท็กซี่นิติบุคคล (ดังตาราง 1)

ตาราง 1 จำนวน และร้อยละ ข้อมูลทั่วไปของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (n = 420)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	404	96.2
หญิง	16	3.8
2. อายุ		
น้อยกว่า 30 ปี	26	6.2
30 – 39 ปี	62	14.8
40 – 49 ปี	98	23.3
50 – 59 ปี	112	26.7
ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป	122	29.0
3. สถานภาพ		
โสด	82	19.5
สมรส	290	69.0
หม้าย	4	1.0
หย่า / แยกกันอยู่	44	10.5
4. ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่า / ประถมศึกษา	194	46.2
มัธยมศึกษา	196	46.7
อาชีวศึกษา / อนุปริญญา	26	6.1
ปริญญาตรี	4	1.0
5. ภูมิลำเนาเดิม		
กรุงเทพมหานคร	148	35.2
ต่างจังหวัด	272	64.8
6. ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่		
น้อยกว่า 1 ปี	6	1.4
1 – 3 ปี	62	14.8
4 – 6 ปี	72	17.1
7 – 9 ปี	100	23.8
ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป	180	42.9
7. สภาพความเป็นเจ้าของรถแท็กซี่		
รถของตนเอง	142	33.8
รถเช่า	276	65.7
อื่น ๆ	2	0.5
8. ประเภทรถแท็กซี่		
รถแท็กซี่ส่วนบุคคล (สีเขียวเหลือง)	138	32.9

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (n = 420)	ร้อยละ
รถแท็กซี่นี้ติบุคคล	282	67.1

2. คุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขีรถ โดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม โดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง หากพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า จิตวิญญาณดี (Happy Soul) และ น้ำใจดี (Happy Heart) อยู่ในระดับมาก สุขภาพดี (Happy Body) ครอบคลุมดี (Happy Family) สังคมดี (Happy Society) ใฝ่รู้ดี (Happy Brain) และ ผ่อนคลายดี (Happy Relax) อยู่ในระดับปานกลาง และ (Happy Money) สุขภาพเงินดี อยู่ในระดับน้อย ตามลำดับ (ดังตาราง 2)

ตาราง 2 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม รายด้านและภาพรวม

คุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม	ระดับความคิดเห็น		
	\bar{x}	S.D.	แปลผล
1. สุขภาพดี (Happy Body)	3.48	0.71	ปานกลาง
2. ผ่อนคลายดี (Happy Relax)	3.05	0.48	ปานกลาง
3. น้ำใจดี (Happy Heart)	3.65	0.65	มาก
4. จิตวิญญาณดี (Happy Soul)	3.66	0.71	มาก
5. ครอบคลุมดี (Happy Family)	3.36	0.74	ปานกลาง
6. สังคมดี (Happy Society)	3.22	0.53	ปานกลาง
7. ใฝ่รู้ดี (Happy Brain)	3.09	0.56	ปานกลาง
8. สุขภาพเงินดี (Happy Money)	2.38	0.58	น้อย
ภาพรวม	3.24	0.62	ปานกลาง

3. ผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีอายุต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงานในด้าน สุขภาพดี (Happy Body) ความผ่อนคลายดี (Happy Relax) น้ำใจดี (Happy Heart) จิตวิญญาณดี (Happy Soul) ครอบคลุมดี (Happy Family) สังคมดี (Happy Society) และ สุขภาพเงินดี (Happy Money) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และเมื่อทำการทดสอบรายคู่พบว่า ผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ในด้าน สุขภาพดี (Happy Body) ความผ่อนคลายดี (Happy Relax) น้ำใจดี (Happy Heart) จิตวิญญาณดี (Happy Soul) ครอบคลุมดี (Happy Family) สังคมดี (Happy Society) ใฝ่รู้ดี (Happy Brain) และสุขภาพเงินดี (Happy Money) ต่ำกว่าทุกกลุ่มอายุ ส่วนผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีอายุต่างกันมีคุณภาพชีวิตการทำงาน ใฝ่รู้ดี (Happy Brain) ไม่แตกต่างกัน (ดังตาราง 3)

4. ผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีสถานภาพต่างกันมีคุณภาพชีวิตการทำงานในด้าน สุขภาพดี (Happy Body) ความผ่อนคลายดี (Happy Relax) น้ำใจดี (Happy Heart) จิตวิญญาณดี (Happy Soul) ครอบคลุมดี (Happy Family) และสังคมดี (Happy Society) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และเมื่อทำการทดสอบรายคู่พบว่า ผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่สถานภาพโสดมีคุณภาพชีวิตการทำงานในด้านสุขภาพดี (Happy Body) ความผ่อนคลายดี (Happy Relax) น้ำใจดี (Happy Heart) จิตวิญญาณดี (Happy Soul) ครอบคลุมดี (Happy Family) และสังคมดี (Happy Society) ต่ำกว่าทุกกลุ่มสถานภาพ ส่วนผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีสถานภาพต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงานในด้าน ใฝ่รู้ดี (Happy Brain) และ สุขภาพเงินดี (Happy Money) ไม่แตกต่างกัน (ดังตาราง 4)

ตาราง 3 การเปรียบเทียบคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับเคลื่อนโดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม จำแนกตามอายุ

คุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับเคลื่อนโดยสารสาธารณะ แท็กซี่	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p-value
1. สุขภาพดี (Happy Body)	ระหว่างกลุ่ม	4	17.735	4.434	12.502*	.000
	ภายในกลุ่ม	415	147.168	.355		
	รวม	419	164.902			
2. ผ่อนคลายดี (Happy Relax)	ระหว่างกลุ่ม	4	6.783	1.696	7.547*	.000
	ภายในกลุ่ม	415	93.253	.225		
	รวม	419	100.037			
3. น้ำใจดี (Happy Heart)	ระหว่างกลุ่ม	4	28.754	7.189	15.761*	.000
	ภายในกลุ่ม	415	189.283	.456		
	รวม	419	218.037			
4. จิตวิญญาณดี (Happy Soul)	ระหว่างกลุ่ม	4	37.645	9.411	11.122*	.000
	ภายในกลุ่ม	415	351.154	.846		
	รวม	419	388.798			
5. ครอบครัวดี (Happy Family)	ระหว่างกลุ่ม	4	70.058	17.514	21.075*	.000
	ภายในกลุ่ม	415	344.894	.831		
	รวม	419	414.951			
6. สังคมดี (Happy Society)	ระหว่างกลุ่ม	4	5.209	1.302	3.000*	.018
	ภายในกลุ่ม	415	180.152	.434		
	รวม	419	185.361			
7. ใฝ่รู้ดี (Happy Brain)	ระหว่างกลุ่ม	4	5.252	1.313	2.124	.077
	ภายในกลุ่ม	415	256.521	.618		
	รวม	419	261.774			
8. สุขภาพเงินดี (Happy Money)	ระหว่างกลุ่ม	4	7.536	1.884	5.282*	.000
	ภายในกลุ่ม	415	148.026	.357		
	รวม	419	155.562			

*แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ตาราง 4 การเปรียบเทียบคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม จำแนกตามสถานภาพ

คุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p-value
1. สุขภาพดี (Happy Body)	ระหว่างกลุ่ม	3	9.801	3.267	8.762*	.000
	ภายในกลุ่ม	416	155.102	.373		
	รวม	419	164.902			
2. ผ่อนคลายดี (Happy Relax)	ระหว่างกลุ่ม	3	4.576	1.525	6.647*	.000
	ภายในกลุ่ม	416	95.460	.229		
	รวม	419	100.037			
3. น้ำใจดี (Happy Heart)	ระหว่างกลุ่ม	3	28.842	9.614	21.139*	.000
	ภายในกลุ่ม	416	189.195	.455		
	รวม	419	218.037			
4. จิตวิญญาณดี (Happy Soul)	ระหว่างกลุ่ม	3	51.943	17.314	21.382*	.000
	ภายในกลุ่ม	416	336.856	.810		
	รวม	419	388.798			
5. ครอบครัวดี (Happy Family)	ระหว่างกลุ่ม	3	98.764	32.921	43.314*	.000
	ภายในกลุ่ม	416	316.187	.760		
	รวม	419	414.951			
6. สังคมดี (Happy Society)	ระหว่างกลุ่ม	3	22.384	7.461	19.045*	.000
	ภายในกลุ่ม	416	162.977	.392		
	รวม	419	185.361			
7. ใฝ่รู้ดี (Happy Brain)	ระหว่างกลุ่ม	3	4.189	1.396	2.255	.081
	ภายในกลุ่ม	416	257.585	.619		
	รวม	419	261.774			
8. สุขภาพเงินดี (Happy Money)	ระหว่างกลุ่ม	3	2.014	.671	1.819	.143
	ภายในกลุ่ม	416	153.548	.369		
	รวม	419	155.562			

*แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

5. ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงานในด้าน สุขภาพดี (Happy Body) ความผ่อนคลายดี (Happy Relax) น้ำใจดี (Happy Heart) จิตวิญญาณดี (Happy Soul) ครอบครัวดี (Happy Family) และ ใฝ่รู้ดี (Happy Brain) แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และเมื่อทำการทดสอบรายคู่พบว่า ผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ต่ำกว่า 10,000

บาท มีคุณภาพชีวิตการทำงาน สุขภาพดี (Happy Body) ความผ่อนคลายดี (Happy Relax) น้ำใจดี (Happy Heart) จิตวิญญาณดี (Happy Soul) ครอบครัวดี (Happy Family) และใฝ่รู้ดี (Happy Brain) สูงกว่าทุกกลุ่มรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ส่วนผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงานในด้าน สังคมดี (Happy Society) และ สุขภาพเงินดี (Happy Money) ไม่แตกต่างกัน (ดังตาราง 5)

ตาราง 5 การเปรียบเทียบคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

คุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p-value
1. สุขภาพดี (Happy Body)	ระหว่างกลุ่ม	4	4.853	1.213	3.146*	.014
	ภายในกลุ่ม	415	160.049	.386		
	รวม	419	164.902			
2. ผ่อนคลายดี (Happy Relax)	ระหว่างกลุ่ม	4	2.582	.646	2.749*	.028
	ภายในกลุ่ม	415	97.454	.235		
	รวม	419	100.037			
3. น้ำใจดี (Happy Heart)	ระหว่างกลุ่ม	4	14.506	3.626	7.394*	.000
	ภายในกลุ่ม	415	203.531	.490		
	รวม	419	218.037			
4. จิตวิญญาณดี (Happy Soul)	ระหว่างกลุ่ม	4	30.964	7.741	8.978*	.000
	ภายในกลุ่ม	415	357.835	.862		
	รวม	419	388.798			
5. ครอบครัวดี (Happy Family)	ระหว่างกลุ่ม	4	19.400	4.850	5.088*	.001
	ภายในกลุ่ม	415	395.552	.953		
	รวม	419	414.951			
6. สังคมดี (Happy Society)	ระหว่างกลุ่ม	4	3.747	.937	2.140	.075
	ภายในกลุ่ม	415	181.614	.438		
	รวม	419	185.361			
7. ใฝ่รู้ดี (Happy Brain)	ระหว่างกลุ่ม	4	12.755	3.189	5.314*	.000
	ภายในกลุ่ม	415	249.018	.600		
	รวม	419	261.774			
8. สุขภาพเงินดี (Happy Money)	ระหว่างกลุ่ม	4	2.558	.639	1.734	.141
	ภายในกลุ่ม	415	153.004	.369		
	รวม	419	155.562			

*แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

6. ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงานในด้าน ใฝ่รู้ดี (Happy Brain) และสุขภาพเงินดี (Happy Money) แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และเมื่อทำการทดสอบรายคู่พบว่า ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ใฝ่รู้ดี (Happy Brain) และ สุขภาพเงินดี (Happy Money) สูงกว่าทุกกลุ่มระดับการศึกษา ส่วนผู้ขับขี่รถโดยสาร

สาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงานในด้าน สุขภาพดี (Happy Body) ความ ผ่อนคลายดี (Happy Relax) น้ำใจดี (Happy Heart) จิตวิญญาณดี (Happy Soul) ครอบครัวดี (Happy Family) และสังคมดี (Happy Society) ไม่แตกต่างกัน (ดังตาราง 6)

ตาราง 6 การเปรียบเทียบคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม จำแนกตามระดับการศึกษา

คุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p-value
1. สุขภาพดี (Happy Body)	ระหว่างกลุ่ม	3	1.965	.655	1.672	.172
	ภายในกลุ่ม	416	162.938	.392		
	รวม	419	164.902			
2. ผ่อนคลายดี (Happy Relax)	ระหว่างกลุ่ม	3	1.026	.342	1.438	.231
	ภายในกลุ่ม	416	99.010	.238		
	รวม	419	100.037			
3. น้ำใจดี (Happy Heart)	ระหว่างกลุ่ม	3	.682	.227	.435	.728
	ภายในกลุ่ม	416	217.355	.522		
	รวม	419	218.037			
4. จิตวิญญาณดี (Happy Soul)	ระหว่างกลุ่ม	3	.561	.187	.200	.896
	ภายในกลุ่ม	416	388.238	.933		
	รวม	419	388.798			
5. ครอบครัวดี (Happy Family)	ระหว่างกลุ่ม	3	3.790	1.263	1.278	.281
	ภายในกลุ่ม	416	411.161	.988		
	รวม	419	414.951			
6. สังคมดี (Happy Society)	ระหว่างกลุ่ม	3	2.428	.809	1.840	.139
	ภายในกลุ่ม	416	182.933	.440		
	รวม	419	185.361			
7. ใฝ่รู้ดี (Happy Brain)	ระหว่างกลุ่ม	3	8.391	2.797	4.592*	.004
	ภายในกลุ่ม	416	253.382	.609		
	รวม	419	261.774			
8. สุขภาพเงินดี (Happy Money)	ระหว่างกลุ่ม	3	8.513	2.838	8.028*	.000
	ภายในกลุ่ม	416	147.049	.353		
	รวม	419	155.562			

*แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สรุปและอภิปรายผล

การศึกษาเรื่อง การพัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานสำหรับผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม ซึ่งผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับการศึกษาคุณภาพชีวิตของพยาบาล : ศึกษาเฉพาะกรณีโรงพยาบาลสังกัด กรมการแพทย์ส่วนกลางกระทรวงสาธารณสุข พบว่าระดับคุณภาพชีวิตโดยรวมของพยาบาล คุณภาพชีวิตด้านการทำงาน ด้านสุขภาพและด้านครอบครัว สุทธิพรบุญมาก (2544) รวมถึงสอดคล้องกับงานวิจัยซึ่งศึกษาปัจจัย

ที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตของครูพลศึกษาในโรงเรียนมัธยมศึกษาสังกัดกรมสามัญศึกษา จังหวัดนครราชสีมาของ

พาฝัน วราวิทยา (2545) ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตในการทำงาน และการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตของแพทย์ใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ของ พัชรี พุทธชาติ (2550)

การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำเอาประเด็นสำคัญมาใช้ในการอภิปรายผล ดังต่อไปนี้

1. จากข้อค้นพบ คุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง หากพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า จิตวิญญาณดี และน้ำใจดีอยู่ในระดับมาก สุขภาพดี ครอบครัวดี สังคมดี ใฝ่รู้ดี และผ่อนคลายดี อยู่ในระดับปานกลาง และสุขภาพเงินดี อยู่ในระดับน้อยตามลำดับ แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ให้ความสำคัญเกี่ยวกับสุขภาพของตัวเองและบุคคลในครอบครัว รวมถึงความเป็นอยู่ของบุคคลในครอบครัว สอดคล้องกับแนวคิดขององค์การยูเนสโก กล่าวถึง คุณภาพชีวิต ว่าความรู้สึกของการอยู่อย่างพอใจมีความสุขความพอใจต่อองค์ประกอบต่างๆ ที่มีส่วนสำคัญต่อบุคคลนั้นๆ ได้แก่ อาหารสุขภาพอนามัยโภชนาการ การศึกษาสิ่งแวดล้อมรายได้ที่อยู่อาศัยและทรัพยากร และยังได้กล่าวว่าพื้นฐานคุณภาพชีวิตของประชากรดูได้จาก 1) รายได้ครอบครัวที่พอเพียงแก่การเลี้ยงชีพ 2) การมีงานทำ 3) การศึกษาและอัตราการรู้หนังสือของประชาชน 4) โอกาสในการมีส่วนร่วมทางการเมือง 5) การมีเอกราชของประเทศโดยปราศจากการแทรกแซงจากรัฐบาลอื่น และองค์การสหประชาชาติ มีแนวคิดในการวัดคุณภาพชีวิตหรือความอยู่ดีมีสุขว่าไม่ควรเน้นในการให้ความสำคัญในเชิงปริมาณเพียงอย่างเดียว เช่น รายได้หรือผลผลิต เป็นต้น แต่ควรวัดด้วยตัวชี้วัดทางสังคมที่เป็นปัจจัยพื้นฐานในการพัฒนามนุษย์ที่ควรประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ การมีชีวิตที่ยืนยาว ความรู้ และมาตรฐานความเป็นอยู่

2. จากข้อค้นพบ ผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีอายุ สถานภาพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงานในด้านสุขภาพดี ผ่อนคลายดี น้ำใจดี จิตวิญญาณดี และครอบครัวดี แตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีความสุขในการทำงาน การมีเวลาให้ครอบครัว รวมถึงการพาครอบครัวและเพื่อนร่วมงานไปพักผ่อนตามสถานที่ต่างๆ สอดคล้องกับแนวคิดขององค์การอนามัยโลก (WHO) (The WHOQOL Group, 1995) กล่าวว่า คุณภาพชีวิตของแต่ละบุคคลขึ้นอยู่กับบริบททางสังคมวัฒนธรรมและค่านิยมในเวลานั้นๆ และมีความสัมพันธ์กับจุดมุ่งหมายความคาดหวังและมาตรฐานที่แต่ละคนกำหนดขึ้นซึ่งประกอบด้วย 4 มิติ ดังนี้ 1) มิติด้านสุขภาพกาย 2) มิติด้านสุขภาพจิต 3) มิติด้านความสัมพันธ์ทางสังคม และ 4) มิติด้านสภาพแวดล้อม ซึ่ง กกกร ชลายุชัย และอริวัฒน์ เจียวิวรรณ์กุล (2556) ได้เสนอแนวคิด 7 Cs ปัจจัยสู่ความสำเร็จของการทำงาน สร้างเสริมสุขภาวะองค์กรเชิงพื้นที่ โดยนาร่อง 6 จังหวัด (ชลบุรี เชียงราย นครราชสีมา ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา และราชบุรี) ในระยะที่ 1 และขยายผลไปยังจังหวัดใกล้เคียงของจังหวัดอื่นๆ ที่มีศักยภาพในการดำเนินงานโครงการ

เสริมสร้างองค์กรสุขภาวะในจังหวัดในระยะที่ 2 (2554 - 2556) ซึ่งได้แนวคิดจากการทำงาน สามารถระบุปัจจัยสู่ความสำเร็จของการทำงานเชิงพื้นที่ในการเสริมสร้างองค์กรสุขภาวะ อันเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญในการทำงาน สร้างเสริมสุขภาวะองค์กร หรือองค์กรแห่งความสุขในจังหวัดนาร่อง ได้เป็น 7 Cs คือ Construction (โครงสร้างของคณะทำงาน) Context (บริบทในการทำงานเชิงพื้นที่) Conception (ฐานคิดเรื่ององค์กรสุขภาวะ) Contact (การติดต่อประสานงาน) Contribution (การหนุนเสริมจากภาคีเครือข่าย) Control (การติดตามประเมินผลภายใน) และ Continuity (การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง)

3. จากข้อค้นพบ ผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีคุณภาพชีวิตการทำงาน ใฝ่รู้ดี และสุขภาพเงินดี แตกต่างกันอย่างน้อย 1 คู่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขีรถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) มีความคิดเห็นเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการดำรงชีพ อาทิ ค่าเช่าบ้าน ค่าอาหาร ค่าเล่าเรียนของบุตร รวมถึงเงินออมสำหรับการใช้จ่ายยามจำเป็น สอดคล้องกับแนวคิดของชาญวิทย์ วสันต์ธนรัตน์ (2553) จากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ได้ส่งเสริมให้มีการพัฒนาแนวคิดในการสร้างองค์กรแห่งความสุขทำให้เกิดความสุข 8 ประการ (Happy 8) ในการจัดสมดุลชีวิตมนุษย์เพื่อให้เกิดความสมดุลของชีวิตในการทำงานและการใช้ชีวิตโดยมองความสุข 3 ส่วนประกอบกันคือ ความสุขของตัวเองความสุขของครอบครัว และความสุขขององค์กร และสังคม และวอลตัน (Walton, 1974 อ้างถึงใน เอมอร์ ผิวเหลือง, 2554) กล่าวว่าคุณภาพชีวิตการทำงาน เกี่ยวกับด้านผลตอบแทนหรือการให้สิ่งตอบแทนที่เหมาะสมและยุติธรรม (adequate and fair compensation) หมายถึง ค่าตอบแทนเป็นสิ่งที่บ่งบอกถึงคุณภาพชีวิตการทำงานได้ เนื่องจากทุกคนมีความต้องการทางเศรษฐกิจ และมุ่งทำงานเพื่อให้ได้รับการตอบสนองทางด้านเศรษฐกิจ ความต้องการนี้เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการมีชีวิตรอด บุคคลนอกจากจะสร้างความคาดหวังในค่าตอบแทนของตนเอง ยังมองในเชิงเปรียบเทียบกับผู้อื่นในประเภทงานแบบเดียวกันดังนั้นเกณฑ์ในการตัดสินใจเกี่ยวกับค่าตอบแทนของคุณภาพชีวิตการทำงานพิจารณา คือ ความเพียงพอ หมายถึง ค่าตอบแทนที่ได้จากการทำงานเพียงพอที่จะดำรงชีวิตในสังคม และ ความยุติธรรม หมายถึง การประเมินความสัมพันธ์ระหว่างค่าตอบแทนกับลักษณะงาน พิจารณาได้จากการเปรียบเทียบค่าตอบแทนที่ได้รับจากงานของตนเองและงานอื่นที่มีลักษณะคล้ายๆ กัน

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะที่ได้จากการนำผลการวิจัยไปใช้ คือ ควรส่งเสริมสนับสนุน และการให้ความรู้ให้กับคนทำงาน หรือแรงงานนอกระบบเกี่ยวกับชีวิตการทำงานในด้านการจะทำให้มีสุขภาพเงินดี สุขภาพดี มีความผ่อนคลายดี น้ำใจดี จิตวิญญาณดี และครอบครัวดี อย่างต่อเนื่อง
2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้
 - 2.1 การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตการทำงาน อาทิ ความมั่นคงเชิงสวัสดิการ ความปลอดภัยเชิงกายภาพ และสภาพแวดล้อมในการทำงานเชิงผลลัพธ์
 - 2.2 การศึกษารูปแบบการสร้างวัฒนธรรมองค์กรเชิงพลเมืองของสังคม

เอกสารอ้างอิง

- กนกกร ชลายุรัมย์ และอธิวัฒน์ เจียวิวรรธน์กุล. (2556). **ความสุขมวลรวมของการทำงาน** [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ วันที่ 15 กันยายน 2556 http://www.happy-workplace.com/Main/Frontpages/HWFM008_Article.php?Article=100&Hit=y
- กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. (2555). **รายงานสถิติการขนส่ง ประจำปีไตรมาสที่ 4 ปีงบประมาณ 2555 (กรกฎาคม - กันยายน 2555)**. ม.ป.ท
- ชาญวิทย์ วสันต์ธนารัตน์. (2553). **Change... เพื่อสร้างความสุขในองค์กร**. [ออนไลน์]. เข้าถึงเมื่อ วันที่ 15 กันยายน 2556 <http://www.wiseknow.com/blog/2009/05/22/2534/#axzz1XM0jYg4j>
- พาฝัน วราวิทยา. (2545). **ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตของครูพลศึกษาในโรงเรียนมัธยมศึกษา สังกัดกรมสามัญศึกษาจังหวัดนครราชสีมา**. คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- พัชรี พุทธชาด. (2550). **ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตของแพทย์ใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้**. **สงขลานครินทร์เวชสาร ปีที่ 25 ฉบับที่ 1 ม.ค.-ก.พ. 2550**.
- ศิรินันท์ กิตติสุขสถิต, เฉลิมพล แจ่มจันทร์ กาญจนา ตั้งชลทิพย์, และจรัมพร โห้ล่ายอง. (2556). **คุณภาพชีวิต การทำงาน และความสุข**. นครปฐม : สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2555). **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ**

ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559. วันที่ค้นข้อมูล 1 มีนาคม 2555, เข้าถึงได้จาก

<http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=90>

- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2558). **การสำรวจแรงงานนอกระบบ พ.ศ. 2558**. กลุ่มสถิติแรงงาน สำนักเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร.
- สุทธิพร บุญมาก. (2544). **คุณภาพชีวิตของพยาบาล : ศึกษาเฉพาะกรณีโรงพยาบาลสังกัดกรมการแพทย์ ส่วนกลาง กระทรวงสาธารณสุข**. กรุงเทพฯ : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- เอมอร ผิวเหลือง. (2554). **ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตการทำงานของบุคลากรมหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมาธิราช**. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิตบริหารธุรกิจ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย สุโขทัยธรรมาธิราช.
- Whoqol Group. (1995). **The World Health Organization quality of life assessment (WHOQOL) : position paper from the World Health Organization**. Social science & medicine, 41(10), 1403-1409.
- Yamane, Taro. (1970). **Statistics: An Introductory Analysis. (2d ed.)**. Tokyo: John Weather hill, Inc