

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง



ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร
แบบธรรมดาและแบบปรับอากาศในเขตตัวเมืองชั้นใน

นางสาวศรัณยา พานิชรุทติวงศ์ รหัส 35504527

นางสาวสุภัทรี บุญถึง รหัส 35504534

ร.พ. นางสาวอัญชัญ ตักดีพิบูลรัตน์ รหัส 35504541

ด.16221

เลขหมู่ 0038

เลขทะเบียน

วัน,เดือน,ปี

6-12529789

ปัญหาพิเศษนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรบัณฑิต

ภาควิชาสถิติประยุกต์

คณะวิทยาศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปีการศึกษา 2538/

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**The Factors Effecting to The Stress
of The General and Air Bus Drivers in Inner City**



**A Special Project Submitted in Partial Fulfillment of the Requirement
for the Degree of Bachelor of Science .**

Department of Applied Statistics

Faculty of Science

King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang

1995

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อปัญหาพิเศษ	ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร แบบธรรมดาและแบบปรับอากาศในเขตตัวเมืองชั้นใน	
นักศึกษา	นางสาวศรัณยา	พานิชรุทติวงศ์
	นางสาวสุภัทรีศิริ	บุญถึง
	นางสาวอัญชัญ	ศักดิ์พิบูลรัตน์
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์นวลสวาท	หิรัญสกลวงศ์
ภาควิชา	สถิติประยุกต์	
ปีการศึกษา	2538	

บทคัดย่อ

วัตถุประสงค์ของการทำวิจัยครั้งนี้ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศ โดยศึกษาในกลุ่มพนักงานที่ขับรถในเขตตัวเมืองชั้นใน จำนวน 160 คน เป็นพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา 86 คน และ พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ 74 คน พร้อมทั้งเปรียบเทียบสัดส่วนของผู้ที่มีความเครียดสูง และเปรียบเทียบระดับความเครียดระหว่างพนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 ประเภท โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ และทำการเก็บตัวอย่างในแต่ละชั้นภูมิแบบโควตา โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผลการศึกษา พบว่า สัดส่วนของผู้ที่มีความเครียดสูงในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ และพนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 ประเภท มีระดับความเครียดไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ได้แก่ โรคประจำตัว จำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ ลักษณะครอบครัว ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว จำนวนรอบที่ขับต่อวัน ความถนัดหรือความสนใจในงาน ความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ ความรู้สึกต่อควันไอเสีย และความรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณบนท้องถนน ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ได้แก่ โรคประจำตัว สารเสพติดหรือยาที่ใช้ประจำ จำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน ประสบการณ์ในการทำงาน ความพึงพอใจในกฎระเบียบของหน่วยงาน ความรู้สึกต่อควันไอเสีย และความรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณบนท้องถนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Special Project Title The Factors Effecting to The Stress of The General
and Air Bus Drivers in Inner City

Name Miss Sarunya Panitruuttiwong

Miss Suputsiri Boontung

Miss Anchan Sakpiboonrat

Project Advisor Miss Nualsawat Hiransakolwong

Department Applied Statistics

Academic Year 1995

Abstract

The purpose of this study is to find the factors effecting to the stress of the General and Air Bus Drivers by studying the only total of 160 Bus Drivers in the Inner City (86 General Bus Drivers, 74 Air Bus Drivers). Also comparing the proportion of the high stress bus drivers and comparing the level of the stress in those 2 groups of bus drivers. Using Stratified Sampling and collecting data in each stratum by Quota Sampling. Data collecting tool is the questionnaire.

The result revealed that the proportion of the high stress in the General Bus Drivers and Air Bus Drivers are not significant and the level of the stress in 2 groups are not significant. The factors that have effected to the stress in General Bus Drivers are individual disease, the number of problems that make unhappy feeling, family characteristic, family relation, driving-cycle per day, ability and interesting in career, feeling to all-round air during driving, feeling to air pollution and upsetted feeling to situation on road. The factors that have effected to the stress in Air Bus Drivers are individual disease, drug or matter that always used, the number of problems that make unhappy feeling, family relation, working time per day, experience, organization and law satification, feeling to air pollution and upsetted feeling to situation on road.

กิตติกรรมประกาศ

ปัญหาพิเศษฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความอนุเคราะห์จากบุคคลหลายท่าน คณะผู้จัดทำขอขอบพระคุณ อาจารย์นวลสวาท หิรัญสกลวงศ์ อาจารย์ที่ปรึกษาปัญหาพิเศษที่ให้คำปรึกษาและชี้แนะแนวทางการดำเนินงาน ตลอดจนตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ จนทำให้ปัญหาพิเศษฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณ อาจารย์ชานินทร์ ศรีสุวรรณภา คณะกรรมการปัญหาพิเศษ ที่ได้ให้คำแนะนำในเรื่องสถิติที่ใช้และคำปรึกษาต่างๆ

ขอขอบคุณ ผศ. อุมภาพร จันทศร คณะกรรมการปัญหาพิเศษ ที่ได้ให้คำแนะนำและคำปรึกษาต่างๆ

ขอขอบคุณ ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ตลอดจนเจ้าหน้าที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯทุกท่าน ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลและให้ข้อมูลต่างๆเกี่ยวกับพนักงานขับรถโดยสาร

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ประจำภาควิชาสถิติประยุกต์ทุกท่าน ที่อำนวยความสะดวกในการติดต่อ

ขอขอบคุณนายท่าเขตการเดินรถที่ 10 ฝ่ายการเดินรถธรรมดา และนายท่าฝ่ายการเดินรถปรับอากาศ กองการเดินรถที่ 1 ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูล ตลอดจนพนักงานขับรถโดยสารทุกๆท่านที่ให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์เป็นอย่างดี

ท้ายสุดนี้ ขอขอบพระคุณ บิดา มารดา และทุกๆท่านที่ได้ให้กำลังใจและการสนับสนุนในทุกๆด้านมาโดยตลอด

คณะผู้จัดทำปัญหาพิเศษ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	
ภาษาไทย	ก
ภาษาอังกฤษ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
บทที่ 1. บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	4
1.3 สมมติฐานในการวิจัย.....	4
1.4 ข้อตกลงเบื้องต้น.....	5
1.5 ขอบเขตการวิจัย.....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	6
บทที่ 2. ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับความเครียด.....	8
2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	16
บทที่ 3. การดำเนินการวิจัย	
3.1 กลุ่มประชากร.....	19
3.2 แผนแบบการสุ่มตัวอย่าง.....	19
3.3 การหาขนาดตัวอย่าง.....	20

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	21
3.5 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	25
3.6 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย.....	25
3.7 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	27
บทที่ 4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	
4.1 ลักษณะข้อมูลข้อมูลทั่วไปของตัวอย่าง.....	36
4.2 ผลการทดสอบสมมติฐาน.....	59
บทที่ 5. สรุปผลและข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	104
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	109
บรรณานุกรม.....	110
ภาคผนวก	
แบบสอบถาม	
ประวัติคณะผู้จัดทำ	

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	จำนวนและร้อยละของพนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 ประเภท จำแนกตามปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว.....	36
2	จำนวนและร้อยละของพนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 ประเภท จำแนกตามปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ.....	41
3	จำนวนและร้อยละของพนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 ประเภท จำแนกตามปัจจัยทางด้านสังคม.....	44
4	จำนวนและร้อยละของพนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 ประเภท จำแนกตามปัจจัยทางการงาน.....	48
5	จำนวนและร้อยละของพนักงานขับรถโดยสารแต่ละประเภท จำแนกตามระดับความเครียด.....	58
6	ผลการเปรียบเทียบสัดส่วนของผู้ที่มีความเครียดสูง ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศ.....	59
7	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศ.....	60
8	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา จำแนกตามปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว.....	62
8.1	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ.....	64
9	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา จำแนกตามปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ.....	66

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

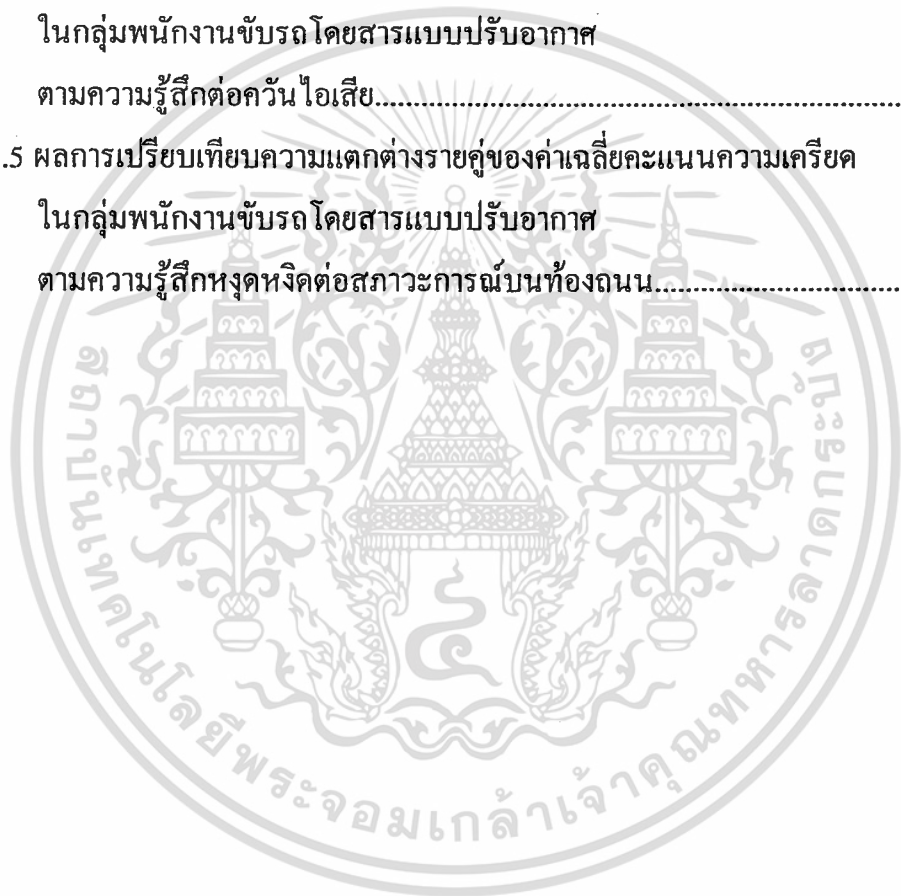
10	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา จำแนกตามปัจจัยทางด้านสังคม.....	69
10.1	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามความสัมพันธ์ภายในครอบครัว.....	71
11	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา จำแนกตามปัจจัยทางด้านการทำงาน.....	73
11.1	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามความถนัดหรือความสนใจในงาน.....	77
11.2	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามความรู้สึกต่อควีนไอเซีย.....	78
11.3	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามความรู้สึกหงุดหงิดต่อสถานการณ์บนท้องถนน.....	79
11.4	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด หลังการแปลงข้อมูลโดยใช้ Square Root ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาตามจำนวนรอบที่ขับต่อวัน.....	80
11.5	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาตามจำนวนรอบที่ขับต่อวัน.....	80
11.6	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ.....	81
11.7	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ.....	81

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

12	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ จำแนกตามปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว.....	84
12.1	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด หลังการแปลงข้อมูลโดยใช้ Square Root ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ.....	86
12.2	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ.....	86
13	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ จำแนกตามปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ.....	89
14	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ จำแนกตามปัจจัยทางด้านสังคม.....	92
14.1	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามความสัมพันธ์ภายในครอบครัว.....	93
14.2	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด หลังการแปลงข้อมูลโดยใช้ MOD10 ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามจำนวนสมาชิกในครอบครัว.....	94
15	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ จำแนกตามปัจจัยทางการงาน.....	96
15.1	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามระยะเวลาในการทำงานต่อวัน.....	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

15.2 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามประสบการณ์ในการทำงาน.....	101
15.3 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามความพอใจในกฎระเบียบของหน่วยงาน.....	102
15.4 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามความรู้สึกรู้สึกต่อควัน ไอเสียน.....	102
15.5 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามความรู้สึกรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณ้บนท้องถนน.....	103



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันคนเราต้องประสบกับปัญหาและการเปลี่ยนแปลงของเหตุการณ์หลายอย่างทีเหลือเลียงไม่ได้อยู่เสมอๆ สถานะการณ์เหล่านี้ทำให้เกิดความเครียดขึ้นในจิตใจมากน้อยตามเหตุการณ์และการปรับตัวของบุคคลนั้น และอาจนำไปสู่การเกิดปัญหาสุขภาพจิตขึ้นได้ และปัญหานี้มีแนวโน้มว่าจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของประชากร การเปลี่ยนแปลงทางสังคม สถานะแวดล้อม เศรษฐกิจ วัฒนธรรม ตลอดจนความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีต่างๆ ซึ่งในขณะนี้พบว่าปัญหาสุขภาพจิตจัดเป็นปัญหาหนึ่งในปัญหาสาธารณสุขของประเทศไทย

ในการศึกษาปัญหาสุขภาพจิตนั้นเป็นเรื่องที่ทำได้ยาก เพราะไม่มีเครื่องบ่งชี้ได้โดยตรงและปัญหาสุขภาพจิตก็มีมากมายหลายด้าน แต่การศึกษาความเครียดในอารมณ์และจิตใจก็เป็นภาวะหนึ่งที่สามารถบ่งบอกถึงภาวะทางจิตใจได้ โดยคนที่มีความรู้สึกเครียดอยู่เสมอๆ ย่อมนำไปสู่ปัญหาสุขภาพจิตได้

ความเครียด เป็นความรู้สึกที่เกิดขึ้นได้กับคนทุกคน ทุกเพศ ทุกวัย และทุกชาติ ภาษา ที่เกิดขึ้นอันเป็นผลเนื่องมาจากการกระทำ สถานการณ์ หรือความกดดันต่างๆ จากภายนอกและ/หรือภายในร่างกาย ซึ่งขัดขวางต่อความต้องการ ทำให้ภาวะของร่างกายและจิตใจขาดความสมดุล สภาพชีวิตของเราจะตกอยู่ภายใต้ความกดดันต่างๆ อยู่เสมอ จึงทำให้เกิดความเครียดได้ตลอดเวลา ความเครียดในการทำงานเป็นความเครียดหนึ่งที่สำคัญมาก เพราะเกิดขึ้นได้เสมอในชีวิตประจำวัน นอกจากนี้การที่คนเราต้องรับผิดชอบในหน้าที่การงานมากขึ้น การทำงานที่จำเจ ซ้ำซากอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา จะส่งผลกระทบต่อร่างกายและจิตใจ ซึ่งอาจจะเป็นสาเหตุทำให้เกิดความเครียดได้เช่นกัน โดยความเครียดที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นเวลานาน จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ เช่น ทำให้เกิดโรคความดันโลหิตสูง โรคหัวใจ โรคนิ่วในไต ปัญหาเกี่ยวกับหลอดเลือดอุดตัน การขาดสมรรถภาพทางเพศ ความวิตกกังวล ซึมเศร้า หงุดหงิดฉุนเฉียว ความจำเสื่อม ขาด

เหตุผล ควบคุมสติไม่อยู่ อาจเสียดสีหรือเป็นโรคประสาทได้ คนไทยในปัจจุบัน ป่วยเป็นโรคเครียดมากขึ้น จากการสำรวจ พบว่า ผู้ป่วยที่มาหาหมอในโรงพยาบาลทั่วไป 10 คน มีอาการของโรคเครียดถึง 3 คน (สุรพงษ์ อัมพวันวงษ์. 2535 : 5) และเป็นโรคจิตร้อยละ 15 คิดจากประชากรทั้งประเทศ จำนวน 9 ล้านคน (สมชาย จักรพันธ์. 2534 : 3) และมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนทำให้สถิติการฆ่าตัวตายของคนไทยติดอันดับ 2 ของโลก (อรรถสิทธิ์ เวชชาชีวะ. 2534 : 3) นอกจากนี้คนที่มีความเครียดมาก จะขาดความเชื่อมั่นในการทำงาน หลีกเลี่ยงการตัดสินใจ เกิดอุบัติเหตุในการทำงาน ขาดความรอบคอบในการทำงานและมักจะทำงานผิดพลาดอยู่เสมอ ผลัดวันประกันพรุ่ง ทำงานไม่เสร็จตามกำหนด ขาดสมาธิในการทำงาน เบื่องาน เหนื่อยหน่าย หหมดประสิทธิภาพในการทำงาน ฯลฯ และปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ เมื่อเกิดความเครียดกับคนๆหนึ่งในองค์กรก็จะส่งผลกระทบต่อสมาชิกคนอื่นๆในองค์กรด้วย ซึ่งจะทำให้เกิดผลเสียหลายกระจายกว้างออกไปได้ อย่างไรก็ตามความเครียดมีทั้งประโยชน์และโทษต่อคนเรา สำหรับในส่วนที่เป็นประโยชน์นั้น ถ้ามีความเครียดอยู่ในระดับที่พอเหมาะก็จะช่วยกระตุ้นให้คนเรารู้สึกตื่นตัวสนใจในกิจวัตรประจำวัน แต่ถ้าหากมีความเครียดในระดับที่ไม่เหมาะสม เช่น ถ้ามีระดับความเครียดต่ำเกินไปก็จะทำให้เป็นคนเฉื่อยชา เกียจคร้าน เบื่อหน่าย ขาดความสนใจ การทำงานขาดคุณภาพ แต่ถ้ามีความเครียดมากเกินไปก็จะทำให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพ และการปฏิบัติงาน

จากการที่กรุงเทพมหานคร มีลักษณะเป็นศูนย์กลางของประเทศ มีประชากรอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาต่างๆมากมาย เช่น ปัญหาอาชญากรรม โสเภณี สิ่งแวดล้อมเป็นพิษ การจราจรติดขัด ซึ่งล้วนแต่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพจิต และทำให้เกิดความเครียดแก่ผู้ที่อาศัยอยู่ในเมืองหลวงทั้งสิ้น

พนักงานขับรถโดยสารเป็นบุคคลกลุ่มหนึ่งที่ทำงานในเขตกรุงเทพมหานคร และใช้รถใช้ถนนเป็นประจำ ใช้เวลาการทำงานทั้งหมดอยู่บนท้องถนนเพื่อรับส่งผู้โดยสารตามเส้นทางที่รับผิดชอบวันละหลายรอบซึ่งเป็นสิ่งที่จำเจ ต้องเผชิญกับสภาพมลภาวะ ความขวักไขว่ของผู้คน ตลอดจนการจราจรที่ติดขัดทำให้เกิดความเครียดได้ง่าย โดยเฉพาะพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดายังต้องประสบกับความอับอ้าวของแสงแดด ซึ่งต่างกับรถโดยสารแบบปรับอากาศซึ่งมีสภาพแวดล้อมภายในรถที่ดีกว่ารวมทั้งต้องประสบกับปัญหาควันพิษ จะเห็นว่าผู้ขับรถโดยสารต้องเผชิญกับปัญหานี้สูงมากในปัจจุบัน และในบางครั้งพบว่าพนักงานขับรถโดยสารของขสมก.บางคนได้รับการค่าทอ์ร้องเรียนจากผู้โดยสารในเชิงเอกสารที่ส่งงานไปสำหรับการแข่งขันเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญตาดำเนินไปเชิงประโยชน์ด้านการศึกษา ไม่ว่าจะกรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยสาร เนื่องจากไม่ยอมหยุดรถตามป้ายที่กำหนด มีการเข้า-ออกป้ายที่ไม่ตรงจุดรับส่ง ต้องให้ผู้โดยสารวิ่งขึ้นรถ ทั้งนี้อาจมีสาเหตุหนึ่งเนื่องมาจากความเครียดของพนักงานดังกล่าว และพนักงานบางคนยังระบายความเครียดโดยการขับรถกระชาก หรือมีการออกรถหรือหยุดรถอย่างรวดเร็ว ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้พบอยู่บ่อยๆ ขณะเดียวกันสถิติอุบัติเหตุจากการขับขี่รถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ มีแนวโน้มของความรุนแรง และจำนวนเพิ่มขึ้น ดังในปี พ.ศ. 2536 พบว่ามีจำนวนอุบัติเหตุ 18,088 ราย องค์การฯ ต้องเสียค่าใช้จ่าย 83,264,173 บาท นอกจากนี้ยังพบว่าพนักงานขับรถโดยสารของขสมก.ต้องทำงานหนักและหันมาพึ่งพายาแก้ปวดกับใบกระท่อมขึ้น (คอลัมภ์เลขที่ 1 วิทยาคีฯ. 2538 : 17) เพื่อให้ตนเองขับรถได้นานๆ ทำให้ขาดการพักผ่อนเท่าที่ควร ซึ่งอาจจะทำให้เกิดความเครียดและเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้วพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศ มีความแตกต่างกันในหลายๆด้าน เช่น ทางด้านสภาวะแวดล้อมในการทำงาน สภาพทางเศรษฐกิจ สวัสดิการต่างๆ ของพนักงานและผลตอบแทนที่ได้รับ เป็นต้น

จากที่กล่าวมาไม่ว่าจะเป็นสภาพแวดล้อมที่ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ปัญหาการจราจรติดขัด การเกิดอุบัติเหตุการจราจร ลักษณะการทำงาน พฤติกรรมขับรถที่แสดงออกให้เห็นของพนักงาน อุบัติเหตุจราจรขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ และความเสียหายที่เกิดขึ้น นับเป็นปัจจัยที่แสดงให้เห็นว่าพนักงานขับรถโดยสารเป็นกลุ่มเสี่ยงที่จะเกิดความเครียดและความผิดปกติทางด้านจิตใจได้มาก และเมื่อพนักงานขับรถโดยสารดังกล่าว ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสังคมและชีวิตผู้โดยสาร มีความเครียดเกิดขึ้น ย่อมส่งผลต่อตัวเขาเอง ครอบครัวและสังคมรอบข้างได้โดยเฉพาะในเรื่องอุบัติเหตุ ทำให้เกิดความสูญเสียเกิดขึ้นทั้งในด้านชีวิตและทรัพย์สิน การระบายความเครียดและการผ่อนคลายสภาวะที่ทำให้เกิดความเครียดเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยป้องกันเหตุการณ์เหล่านี้ได้ไม่มากนักน้อย

ดังนั้นในงานวิจัยนี้ จึงมุ่งที่จะศึกษาและเปรียบเทียบระดับความเครียด ตลอดจนปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร ทั้งนี้เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคความเครียดที่เกิดขึ้นกับพนักงานขับรถโดยสาร อันจะเป็นผลทำให้พนักงานขับรถโดยสารมีสุขภาพจิตที่ดี สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะ เป็นผลดีต่อผู้โดยสารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี

1.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาระดับความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร
2. เพื่อเปรียบเทียบระดับความเครียดของพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศ
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดในการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารแต่ละประเภท

1.3 สมมุติฐานในการวิจัย

1. สักส่วนของพนักงานขับรถโดยสารที่มีความเครียดสูงในกลุ่มที่ขับโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศแตกต่างกัน
2. พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศ มีระดับความเครียดที่แตกต่างกัน
3. ปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว ได้แก่ อายุ วุฒิการศึกษา สถานภาพสมรส โรคประจำตัว สารเสพติดหรือยาที่ใช้ประจำ ระยะเวลาในการพักผ่อนนอนหลับต่อวัน จำนวนปัญหาทำให้ไม่สบายใจ มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร
4. ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ รายได้ต่อเดือน ความพอเพียงของรายได้ ภาวะหนี้สิน จำนวนคนที่อยู่ในอุปการะ มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร
5. ปัจจัยทางด้านสังคม ได้แก่ ภูมิลำเนาเดิม ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯ หรือมณฑล ลักษณะครอบครัว จำนวนสมาชิกในครอบครัว ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว ความแออัดของที่อยู่อาศัย มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร
6. ปัจจัยทางด้านการทำงาน ได้แก่ ช่วงเวลาในการทำงาน ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน จำนวนรอบที่ขับต่อวัน ประสบการณ์ในการทำงาน ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ความกดดันหรือความสนใจในงาน ความคิดเห็นต่องานที่ทำ ความพึงพอใจในกฎระเบียบของหน่วยงาน ความคิดเห็นต่อเงินเดือนที่ได้รับ ความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการที่ได้รับ ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน ความสัมพันธ์กับหัวหน้าสาย สภาพรถที่ขับ ความรู้สึกรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ ความรู้สึกรู้สึกต่อ

คว้านไอเสีย ความรู้สึกหงุดหงิด คัดต่อสภาวะการณ้บนท้องถนน ความรู้สึกหงุดหงิด ไม่สบายใจต่อการปฏิบัติของผู้โดยสาร สภาพแวดล้อมของสถานที่ขณะรอการ ปล่อยรถ มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร

1.4 ข้อตกลงเบื้องต้น

1. ความเครียดที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นความเครียดที่วัดโดยใช้แบบทดสอบ HOS
2. คะแนนความเครียดที่ได้จากแบบทดสอบ HOS วัดจากอัตพิสัยหรือความรู้สึกของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งอาจจะแตกต่างกันไปตามการรับรู้ของแต่ละบุคคล
3. เนื่องจากเส้นทางเดินรถของรถปรับอากาศ จะเป็นเส้นทางที่มาจากเขตชานเมืองเข้าสู่เขตตัวเมืองแล้วออกสู่เขตชานเมือง ทำให้ไม่สามารถระบุเส้นทางที่เป็นเขตตัวเมืองชั้นในได้อย่างชัดเจน แต่กองเดินรถที่ 1 ของรถปรับอากาศ มีเส้นทางทับกับพื้นที่เขตตัวเมืองชั้นในมากที่สุด จึงถือว่าพนักงานขับรถโดยสารในกองเดินรถที่ 1 เป็นตัวแทนของพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศในเขตตัวเมืองชั้นใน

1.5 ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาเฉพาะพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา และพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศของขสมก. ที่ขับรถให้บริการในเขตตัวเมืองชั้นใน ครอบคลุมพื้นที่ในเขต ห้วยขวาง ดินแดง อนุสาวรีย์ชัยฯ ราชประสงค์ ประตูน้ํา สยามแสควร์ ราชเทวี ทั้งนี้ไม่รวมพนักงานขับรถมินิบัส ,ไมโครบัส และ รถร่วมบริการอื่น ๆ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้ทราบว่าพนักงานขับรถโดยสารแต่ละประเภทมีระดับความเครียดมากน้อยเพียงใด
2. ทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร
3. เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึงปัญหาที่ก่อให้เกิดความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร ทั้งนี้เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาความเครียดในการปฏิบัติงาน อันจะเป็นแนวทางหนึ่งในการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของพนักงานให้ดียิ่งขึ้น

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

ความเครียด (Stress) คือ ความรู้สึกไม่สบายใจ ความวิตกกังวล ความไม่พึงพอใจ ความขัดแย้งในใจ ตลอดจนอาการต่างๆ ที่เกิดขึ้นทางร่างกาย เช่น ความกลัว, ความโกรธ การนอนไม่หลับ, ตัวสั่น, ปวดศีรษะ เป็นต้น

พนักงานขับรถโดยสาร ได้แก่ พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา และ พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ (ปอ.) ที่ขับรถให้บริการในเขตตัวเมืองชั้นใน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา หมายถึง พนักงานขับรถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ที่ขับรถแบบธรรมดา โดยไม่รวมพนักงานขับรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ชนิดรถปรับอากาศ, รถร่วมบริการ, รถมินิบัส และพนักงานขับรถไมโครบัส

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ หมายถึง พนักงานขับรถโดยสารประจำทางแบบปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ หรือที่เราเรียกกันว่า "รถ ปอ."

รายได้ หมายถึง รายได้ที่เป็นเงินเดือน เบี้ยเลี้ยง ส่วนแบ่งจากการขายตั๋วรถ ค่าทำงานล่วงเวลา ของพนักงานขับรถโดยสารที่ได้รับต่อเดือน

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจราจร ในการขับรถรับส่งผู้โดยสารตลอดระยะเวลาที่ทำงานเป็นพนักงานขับรถโดยสาร ทำให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตหรือทรัพย์สินของผู้โดยสารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ลักษณะครอบครัว แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ

- 1) ครอบครัวเดี่ยว หมายถึง ในครอบครัวประกอบด้วยตัวผู้ตอบ คู่สมรส และบุตร หรืออยู่คนเดียว ไม่มีญาติ หรืออยู่กับบิดามารดา,พี่น้องที่ยังไม่ได้แต่งงาน
- 2) ครอบครัวขยาย หมายถึง ในครอบครัวประกอบด้วยตัวผู้ตอบ คู่สมรส บุตร และบิดามารดาหรือครอบครัวญาติพี่น้องของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งรวมอยู่ด้วย หรือในครอบครัวประกอบด้วยตัวผู้ตอบ อยู่ร่วมกับบิดามารดาและญาติพี่น้องที่แต่งงานแล้ว

สารเสพติด หมายถึง ยาหรือสารเคมีชนิดใดชนิดหนึ่งซึ่งเมื่อเสพเข้าสู่ร่างกายโดยวิธีใดก็ตาม เช่น รับประทาน ฉีด สูบ ดม เป็นระยะเวลาติดต่อกันเป็นเวลานานจะก่อให้เกิดผลต่อจิตใจและร่างกายของผู้ใช้สารนั้น โดยมีลักษณะดังนี้

- ผู้ที่ใช้จะต้องเพิ่มขนาดอยู่ตลอดเวลา (Toleration)
- เมื่อหยุดใช้จะมีอาการของการขาดยา (Withdrawal symptoms)
- ผู้ใช้เป็นเวลานานจะทำให้เกิดความต้อการมากขึ้น ทั้งทางร่างกายและจิตใจ ไม่สามารถอดกลั้นได้ ต้องพยายามหามาเสพให้ได้ (compulsion)
- ผู้ใช้เป็นเวลานานจะทำให้เกิดผลร้ายต่อสุขภาพของผู้ใช้นั้นและเป็นอันตรายต่อสังคม

บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับความเครียด

นิยามความเครียด

ความเครียด (Stress) เป็นคำที่มาจากภาษาละติน คือ Strictus หรือ Strict หมายถึง ความกดดัน¹ ทำให้มีความรู้สึกไม่สบายใจเป็นภาวะที่ทำให้เกิดความวุ่นวายทางจิตใจ ทำให้บุคคลนั้นๆ เสื่อมศรัทธาของตนเองอันเป็นแรงผลักดันให้มีพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้มีความรู้สึกดังกล่าวลดน้อยลงและรักษาความสมดุลไว้ แต่อย่างไรก็ตาม ความเครียดเป็นแนวคิดที่ยังกำหนดแจ่มชัดไม่ได้

มีผู้ให้ความหมายของความเครียดในลักษณะแตกต่างกันมากมาย เช่น

Janis ได้กล่าวถึงความเครียดไว้ว่า หมายถึง อารมณ์หรือความรู้สึกของอินทรีย์ที่เกิดขึ้นในสภาวะการณ์หนึ่ง โดยมีสิ่งเร้ามากระตุ้นให้อินทรีย์ตอบสนองออกมาในรูปความกลัวและความกระวนกระวายใจ²

Selye ได้ให้ความหมายว่า ความเครียดเป็นกลุ่มอาการที่ร่างกายมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งที่มาคุกคาม อันเป็นผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงภายในร่างกายเกี่ยวกับโครงสร้างและทางเคมีเพื่อต่อต้านการคุกคามนั้นและสิ่งสำคัญคือ ร่างกายจะมีกลไกการปรับตัว³

ความเครียดในความหมายของ Caldwell หมายถึง ความกดดันอันเป็นสาเหตุให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างทันทีทันใด หรือเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างไม่เหมาะสมเกิดขึ้นในชีวิต⁴

¹Noah Webster , Webster's New Twentieth Century Dictionary of the English Language , 2nd ed (Cleveland and New York : The World Publish Co., 1968), p.1861.

²Irving L.Janis, Psychological Stress (New york : John Wileys Sons, 1952), p. 13, 367.

³Hans Selye, op.cit., footnote 10, pp. 53-54.

⁴Elaine Caldwell ,“The Psychological Impact of Trauma”, The Nursing Clinic of North America , 11 (June 1978) : 247.

เตือนใจ จ่ายสวรรคโกชน⁵ กล่าวว่า ความเครียด คือ ภาวะที่ร่างกายและจิตใจมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งที่มากระตุ้น เป็นปฏิกิริยาโต้ตอบอย่างรวมๆ โดยมีความรู้สึกไม่สบายเกิดขึ้นทั้งทางร่างกายและจิตใจ

สุจริต สุวรรณชีพ⁶ กล่าวว่า ความเครียดเป็นภาวะของจิตใจเราเองที่ตื่นตัวเตรียมพร้อมที่จะเผชิญกับสถานการณ์หรือความกดดันอย่างใดอย่างหนึ่งอันไม่พึงประสงค์ ซึ่งเราคาดคิดว่าสถานการณ์หรือความกดดันนั้นๆหนักหนาหรือเกินกว่ากำลังความสามารถในยามปกติของเราที่จะแก้ไขหรือขจัดปัดเป่าให้หมดสิ้น หรือบรรเทาเบาบางลงได้

อาจกล่าวได้ว่า ความเครียดเป็นปฏิกิริยาที่ตอบสนองต่อสิ่งที่มาคุกคามร่างกายและจิตใจ เมื่อบุคคลมีความเครียดจะปรากฏอาการทางร่างกาย ได้แก่ ปวดศีรษะ นอนไม่หลับ มือสั่น และอาการทางจิตใจ ได้แก่ ความวิตกกังวล ซึมเศร้า หงุดหงิด ภูมניהว เป็นต้น

ประเภทของความเครียด⁷

มีผู้แบ่งประเภทของความเครียดที่เกี่ยวข้องกับการทำงานแตกต่างกันไปหลายแบบ ดังนี้

1. แบ่งตามที่เกิด

อาร์โนลด์ และ เฟลด์แมน ได้แบ่งประเภทของความเครียดตามที่เกิดมาเป็น 2 ชนิด ดังนี้

1.1 ความเครียดทางร่างกาย (Physical Stress) หมายถึง เหตุการณ์ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพร่างกาย แบ่งออก เป็น 2 ประเภท คือ

⁵เตือนใจ จ่ายสวรรคโกชน, “ความเครียดกับชีวิตประจำวัน”,วารสารสวนปรุง 1 : 2(เมษายน-มิถุนายน 2528) : 89.

⁶สุจริต สุวรรณชีพ, “ความเครียด”, วารสารจิตวิทยาคลินิก 19 : 2 กรกฎาคม-ธันวาคม 2531) : 95.

⁷ประเภทของความเครียด อ่างโน ชินชง ไทยใจดี, “ปัจจัยที่สัมพันธ์กับความเครียดและวิธีการจัดการกับความเครียดในการปฏิบัติงานของผู้บริหาร โรงเรียนมัธยมศึกษา ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”, วิทยานิพนธ์คุุณภัฒชาติ สาขาการบริหารการศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2537, น. 32.

1.1.1 ความเครียดชนิดเฉียบพลัน (Emergency Stress) เป็นสิ่งคุกคามชีวิตที่เกิดขึ้นทันทีทันใด เช่น การได้รับบาดเจ็บ การเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

1.1.2 ความเครียดชนิดต่อเนื่อง (Continuing Stress) เป็นสิ่งคุกคามชีวิตที่เกิดขึ้นต่อเนื่อง เช่น การเปลี่ยนแปลงของร่างกายในวัยต่างๆ การเจ็บป่วยเรื้อรัง เป็นต้น

1.2 ความเครียดด้านจิตใจ (Psychological Stress) หมายถึง สถานการณ์ที่เป็นผลกระทบให้เกิดความคับข้องใจและขัดแย้งในจิตใจ เป็นปฏิกิริยาตอบสนองที่เกิดขึ้นทันทีทันใดเมื่อคิดว่า จะเกิดอันตราย

2. แบ่งตามผลที่เกิดขึ้น

คูบริน ได้แบ่งความเครียดตามผลที่เกิดขึ้นออกเป็น 2 ประเภท คือ

2.1 ความเครียดที่ดี (Positive Stress) ซึ่งเรียกว่า Eustress ได้แก่ ความเครียดที่ทำให้เกิดความสุข สาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดชนิดนี้ เป็นสิ่งที่ดีสร้างความสุขให้แก่ผู้ได้รับ เช่น การแต่งงาน หรือผลสำเร็จในหน้าที่การงาน เป็นต้น

2.2 ความเครียดที่ไม่ดี (Negative Stress) ซึ่งเรียกว่า Distress ได้แก่ ความเครียดที่ทำให้เกิดความทุกข์ เมื่อเกิดเหตุการณ์ขึ้นก็รู้ทันทีว่าเป็นสิ่งที่ไม่ดี เช่น การหย่าร้าง เจ็บป่วย ญาติเสียชีวิต เป็นต้น

ปกติร่างกายของคนเราต้องการปริมาณความเครียดที่เหมาะสมเพื่อกระตุ้นให้อยากทำงาน บราแฮม (Braham) ได้กล่าวว่า Distress เกิดขึ้นเมื่อมีความเครียดน้อยหรือมากเกินไป ส่วน Eustress นั้นจะเกิดขึ้นเมื่อมีความเครียดที่เหมาะสมในการกระตุ้น และทำให้เราทำงานได้ผลสูงสุด

3. แบ่งตามสาเหตุที่เกิด

อัลเบิร์ต ได้แบ่งประเภทความเครียดตามสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียด ดังนี้

3.1 ความเครียดจากเวลา (Time Stress) เป็นความเครียดที่เกิดจากการมีเวลาไม่พอที่จะทำงานได้สำเร็จ

3.2 ความเครียดจากสถานการณ์ (Situational Stress) เป็นความเครียดที่เป็นผลมาจากบุคคลอยู่ในสถานการณ์ที่ถูกคุกคามทางจิตวิทยา ซึ่งไม่สามารถควบคุมหรือแก้ไขได้

3.3 ความเครียดจากการคาดการณ์ล่วงหน้า (Anticipatory Stress) เป็นความทุกข์ใจหรือกังวลใจต่อเหตุการณ์ที่คาดว่าจะเกิด ซึ่งเหตุการณ์นั้นอาจจะเกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นก็ได้

3.4 ความเครียดจากการเผชิญหน้า (Encounter Stress) เป็นความทุกข์ใจต่อ การที่จะต้องติดต่อกับบุคคลที่เข้ากันไม่ได้หรือเป็นความเครียดที่จะต้องเผชิญหน้ากับบุคคล ที่มีพฤติกรรมที่ไม่พึงปรารถนาและไม่อาจจะคาดหวังได้ว่าบุคคลที่จะพบนั้นจะแสดง พฤติกรรมอย่างไรออกมา

ระดับความเครียด

Janis ได้แบ่งความเครียดออกเป็น 3 ระดับ คือ

1. ความเครียดระดับต่ำ (Mild Stress) พบว่าความเครียดชนิดนี้สิ้นสุดลงในระยะเวลาอันสั้น อาจนานแค่วินาทีหรือชั่วโมงเท่านั้น เกี่ยวข้องอยู่กับสาเหตุหรือเหตุการณ์เพียงเล็กน้อยในชีวิตประจำวัน เช่น การจราจรติดขัดขณะไปทำงาน การพลาดเวลานัดหมาย เป็นต้น
2. ความเครียดระดับปานกลาง (Moderate Stress) ความเครียดชนิดนี้รุนแรงกว่าชนิดแรก อาจใช้เวลาเป็นชั่วโมงหรือหลายชั่วโมง จนกระทั่งเป็นวัน เช่น ความเครียดจากการทำงานมากหรือทำงานติดต่อกันนานเกินไป การเจ็บป่วยที่ไม่รุนแรงนัก การขัดแย้งกับเพื่อนร่วมงาน เป็นต้น
3. ความเครียดระดับสูง (Severe Stress) ความเครียดชนิดนี้จะแสดงอาการอยู่นานเป็นสัปดาห์ เป็นเดือน หรืออาจเป็นปี สาเหตุของความเครียดจะรุนแรงหรือมีหลายสาเหตุ เช่น การเจ็บป่วยที่รุนแรง การสูญเสียอวัยวะของร่างกายหรือสิ่งของ หรือบุคคลอันเป็นที่รัก เป็นต้น

ผลของความเครียด

1. ผลต่อร่างกาย เนื่องจากการทำงานของระบบต่าง ๆ ในร่างกายถูกควบคุมด้วยระบบประสาท ซึ่งมีความสัมพันธ์กับจิตใจเป็นอย่างมาก ดังนั้น เมื่อเกิดความเครียดขึ้นภายในจิตใจก็จะส่งผลให้เกิดการแสดงออกเป็นความผิดปกติทางสรีรวิทยาของระบบอื่นๆ ในร่างกาย เช่น ใจเต้น มือสั่น กระตุก เหงื่อออก โดยเฉพาะบริเวณฝ่ามือและเท้า ชีพจร

เด่นเร็ว ปัสสาวะบ่อย ท้องเดิน หายใจเร็วแรงและลึก อาจมีอาการแน่นหน้าอก รู้สึกขาตามแขนและขา กล้ามเนื้อเกร็ง

2. ผลต่อจิตใจ ความเครียดได้ส่งผลกระทบต่อภาวะจิตใจของบุคคลโดยทำให้มีอาการไม่สบายใจ กระวนกระวายใจ หวาดกลัว หงุดหงิด ขาดสมาธิ มีความรู้สึกทางเพศลดลง นอนไม่หลับ ตัดสินใจผิดพลาดบ่อย ไม่กล้าเสี่ยงในเรื่องที่จำเป็น ทำให้มีขวัญและกำลังใจต่ำ หรืออาจนำไปสู่ปัญหาโรคจิต โรคประสาท เช่น บางคนมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อความเครียดทางอารมณ์อย่างรุนแรงถึงขั้นมีการแสดงออกมาจากจิตใต้สำนึกโดยไม่รู้ตัว เสมือนเป็นผลของโรคทางร่างกาย ปฏิกิริยาตอบสนองถึงขั้นนี้เรียกว่าการตอบสนองแบบฮีสทีเรีย ส่วนความเครียดทางจิตใจถ้ามีมากกว่าระดับหนึ่งความวิตกกังวลที่เกิดขึ้นอาจมีผลตอบสนองต่อความต้องการการทำงานของร่างกายได้จนทำให้ไม่สามารถคิดหรือทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ถ้าความเครียดทางจิตใจนี้รุนแรงและคงอยู่นานจะมีผลต่อการปรับตัวทางสรีรวิทยาทำให้มีอันตรายต่อเนื้อเยื่อต่างๆอาจมีผลทำให้เกิดโรคทางกายอันเนื่องมาจากจิตใจเป็นเหตุ หรือเรียกว่า Psychosomatic Disease

สาเหตุของความเครียด

มีปัจจัยหลายประการที่เป็นสาเหตุของการก่อให้เกิดความเครียด คือ

1. สาเหตุภายใน หมายถึง ความเครียดที่เกิดจากสาเหตุ หรือ ปัจจัยต่างๆที่มาจากตัวคน สามารถแยกสาเหตุในตัวคนได้ 2 ชนิด คือ

1.1 สาเหตุทางกาย เป็นภาวะบางอย่างของร่างกายที่ทำให้เกิดความเครียด หรือที่เรียกว่า "ร่างกายเครียด" ร่างกายและจิตใจเป็นสิ่งที่แยกจากกันไม่ได้ เมื่อร่างกายเครียดก็จะทำให้จิตใจเครียดด้วย ภาวะต่าง ๆ เป็นสาเหตุของความเครียดนี้ ได้แก่

1.1.1 ความเหนื่อยล้าทางร่างกาย เป็นสภาพของร่างกายที่ไม่สมบูรณ์แข็งแรงหรือได้ผ่านการทำงานอย่างหนักและนาน

1.1.2 ร่างกายที่ได้รับการพักผ่อนไม่เพียงพอ เป็นสภาพของร่างกายที่เกิดจากการตรากตรำทำงานติดต่อกันนาน ไม่พักผ่อนให้เพียงพอ

1.1.3 รับประทานอาหารไม่เพียงพอ ไม่ถูกสุขลักษณะ ทำให้ร่างกายหิวโหย น้ำตาลในเลือดต่ำ ร่างกายขาดวิตามินและเกลือแร่ ซึ่งเป็นส่วนประกอบที่สำคัญในการให้พลังงานแก่ร่างกาย ทำให้ร่างกายอ่อนเพลียเกิดความเครียดได้

1.1.4 ความเจ็บป่วยทางร่างกาย เช่น เป็นไข้สูง มีโรคประจำตัว มีความเจ็บป่วยอยู่เสมอ ได้รับการผ่าตัดใหม่ทำให้ไม่ยอมอาหาร เนื้อเยื่อในอวัยวะที่ป่วยถูกทำลายหรือทำงานไม่ได้ เป็นผลให้ร่างกายอ่อนแอ

1.2 สาเหตุทางจิตใจ

1.2.1 อารมณ์ไม่ดีทุกชนิด ได้แก่ ความกลัว ความวิตกกังวล ความโกรธ ความเศร้า ทุกข์ใจ ไม่สบายใจ ความรู้สึกนี้ทำให้เกิดความเครียดหรือเรียก "อารมณ์เครียด"

1.2.2 ความรู้สึกบางอย่าง ได้แก่ ความรู้สึกสูญเสียชื่อเสียงเกียรติยศ ความภูมิใจ และความรู้สึกตัวเองกระทำผิด กลัวเขาจะรู้หรือจับได้

1.2.3 ความคับข้องใจหรือภาวะทางจิตใจเกิดขึ้นเมื่อความต้องการถูกขัดขวางทำให้มีปัญหาต้องเผชิญ เกิดความรู้สึกไม่พอใจ โกรธ วิตกกังวล จิตใจเหมือนถูกบีบคั้น

1.2.4 บุคลิกภาพบางประเภท ทำให้เกิดความเครียดได้ คือ

(1) เป็นคนจริงจังกับชีวิต (Perfectionist) ทำอะไรต้องทำให้สมบูรณ์แบบ สะอาดเรียบร้อย ขยัน เข้าวะเบียบ เป็นคนตรง ปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับ ทำให้ตลอดชีวิตต้องทำงานหนักและต้องทำงานทุกอย่างด้วยตนเอง

(2) เป็นคนใจร้อน รุนแรง ก้าวร้าว ควบคุมอารมณ์ไม่อยู่ (Impulsion, Poor Emotional Control) อารมณ์เปลี่ยนแปลงได้มาก มีการเปลี่ยนแปลงได้มากทางสรีรวิทยาของร่างกาย

(3) เป็นคนต้องพึ่งพาคนอื่น (Dependence) ขาดความมั่นใจในตนเอง มีความรู้สึกว่าตัวเองไม่เก่ง ไม่เข้มแข็ง ขาดประสบการณ์ ไม่กล้าตัดสินใจ ไม่กล้าทำ ต้องอาศัยความคิด คำแนะนำจากผู้อื่นทำให้มีความกลัว วิตกกังวล มองอนาคตด้วยความหวาดหวั่นอยู่เสมอ

2. สาเหตุภายนอก หมายถึง ปัจจัยต่างๆนอกตัวคนที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดความเครียด ได้แก่

2.1 การสูญเสียสิ่งที่รัก ได้แก่ การสูญเสียคนรัก ของรัก ทรัพย์สิน หน้าที่ การงาน ที่พบบ่อยได้แก่ พ่อแม่ ลูก คู่รัก คู่สมรส ญาติและเพื่อนสนิทเสียชีวิตหรือต้องพรากจากกัน

2.2 การเปลี่ยนแปลงในชีวิต พบว่าในระยะหัวเลี้ยวหัวต่อของชีวิตทุกคนจะมีจิตใจแปรปรวน (Psychological Imbalance) เช่น เข้าโรงเรียนครั้งแรก ทำงานครั้งแรก แต่งงานใหม่ มีบุตรคนแรก วิทยุคมนาคมเดือน เกษียณอายุใหม่ๆ การเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนแปลงอะไรก็ตามโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกิดขึ้นอย่างกะทันหันไม่ได้คาดคิดหรือไม่ได้เตรียมตัวไว้ก่อนก็เป็นสาเหตุของความเครียดได้ เช่น การอพยพ การย้ายโรงเรียน เปลี่ยนงาน เป็นต้น

2.3 ภัยอันตรายต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นภัยที่มนุษย์สร้างขึ้น หรือภัยจากธรรมชาติ เช่น ฝุ่นร่ายชุกชุม อยู่ในสนามรบ น้ำท่วม ไฟไหม้ เป็นต้น

2.4 ทำงานชนิดที่ทำให้เกิดความเครียด เช่น งานที่ต้องรับผิดชอบมาก งานที่มีปัญหา งานใหญ่ใช้เงินมหาศาล ทำงานหลายหน้าที่ หรือหลายแห่ง สภาพความเป็นอยู่ในที่ทำงานไม่ดีขาดความปลอดภัย ในที่ทำงานเสี่ยงอันตราย งานที่ไม่พึงพอใจ งานที่ไม่มั่นคงแน่นอน ขาดโอกาสก้าวหน้า

2.5 ทำงานที่ต้องรับผิดชอบในระดับสูง ผู้อยู่ในตำแหน่งหัวหน้างานหรือผู้บริหารงานต้องรับผิดชอบด้านการวินิจฉัย สั่งการ วางแผน ควบคุมดูแล ผู้ได้บังคับบัญชาเป็นจำนวนมาก มีปัญหาต้องแก้ไขอยู่เสมอ

2.6 ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ ยากจน เป็นหนี้สิน ขาดอาหาร อยู่ในชุมชนแออัด สภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม

2.7 สภาพของสังคมเมือง มีความเป็นอยู่แออัดขัดเยียด ชีวิตต่อสู้แข่งขัน การเดินทางไม่สะดวก การจราจรติดขัด ขาดอากาศบริสุทธิ์

อาการของความเครียด

ทางด้านจิตใจ

1. รู้สึกหงุดหงิดกระสับกระส่ายอยู่เป็นประจำ
2. เบื่อหน่าย หรือรำคาญคนในครอบครัว เช่น ภรรยา สามี ลูก และเพื่อนร่วมงาน โดยไม่มีสาเหตุอันควร
3. เบื่อชีวิต ท้อแท้ หมดอาลัยตายอยากในชีวิต
4. ทนต่อปัญหาต่างๆ ในชีวิตไม่ได้
5. กลัวว่าจะเป็น โรคมะเร็งหรือโรคหัวใจโดยไม่จำเป็นต้องกลัว
6. เก็บกดความโกรธเอาไว้เป็นเวลานานเกินสมควร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการแข่งขันเพื่อการศึกษาเท่านั้น อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



6. เก็บกคความ โกรธเอาไว้เป็นเวลานานเกินสมควร
7. รู้สึกว่าตัวเองไร้ค่า ถูกครอบครัวทอดทิ้ง ทั้งๆที่มีได้เป็นเช่นนั้น
8. รู้สึกผิดหวัง ขมขื่นว่าตนเองเป็นพ่อแม่ที่ล้มเหลว
9. วิตกกังวลอยู่แต่เรื่องเงิน
10. กลัววันหยุดสุดสัปดาห์
11. รู้สึกว่าไม่สามารถเล่าปัญหาของตนให้ใครฟังได้
12. ขาดสมาธิในการทำงาน
13. กลัวความสูง ที่แคบ หรือ ฟ້าร้อง ฟ้าผ่า ทั้งๆที่ไม่ควรกลัว

ทางด้านร่างกาย

1. น้ำหนักตัวเพิ่มขึ้นหรือลดลงจนผิดปกติ
2. ความดันโลหิตสูงเกินกว่า 150/100 ในอายุตั้งแต่ 35 ปี ขึ้นไป
3. เบื่ออาหาร
4. มีความรู้สึกอยากรับประทานอาหารมากขึ้น
5. เจ็บเสีวหน้าอกอยู่เป็นประจำ จนนึกว่าตัวเองเป็นโรคหัวใจ
6. ท้องร่วงหรือท้องผูกเป็นประจำ
7. นอนไม่หลับ หลับยาก ผันรำย หรือละเมออยู่เป็นประจำ
8. รู้สึกเหน็ดเหนื่อยอ่อนเพลียมากเกินไป ทั้งๆที่มีได้ทำอะไรมากนัก
9. ปวดศีรษะบ่อยๆ ปวดข้างเดียวจนมีอาการเหมือน โรคไมเกรน
10. กินยาแก้ปวดศีรษะหรือยาบางอย่างทุกวัน โดยไม่จำเป็น
11. รู้สึกอึดื้อ ทั้งๆที่ไม่ได้รับประทานอาหาร
12. หายใจขัดๆหรือหายใจไม่สะดวก
13. เป็นลมหรือคลื่น ใส้อาเจียนได้ง่าย
14. ร้องไห้โดยไม่มีเหตุผลอันควร
15. ปัญหาทางเพศ เช่น เบื่อหน่าย เย็นชา เสื่อมหรือหมดสมรรถภาพทางเพศ
16. กระสับกระส่าย ร้อนรน นิ่งไม่ติดที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อัมพร โอตระกุล และคนอื่นๆ (2525) พบว่าพลเมืองในกรุงเทพฯ มีปัญหาทางจิตประมาณ 30% และอาการโรคประสาท โดยในกลุ่มอายุ 7-15 ปี พบร้อยละ 8.4 และผู้ใหญ่เกิน 16 ปีขึ้นไป พบร้อยละ 15.8

อัมพร และเจตส์สัน (2526) รายงานเกี่ยวกับความเครียดของตำรวจในกรุงเทพมหานคร โดยใช้แบบทดสอบ HOS พบว่า คะแนนความเครียดของตำรวจโดยเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 34.65 มีคะแนนอยู่ระหว่าง 20-51 คะแนน และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 5.65 กลุ่มที่มีความเครียดสูงปกติ มีร้อยละ 15.87 ซึ่งเป็นผู้ที่มีแนวโน้มหรือเสี่ยงต่อการเกิดปัญหาสุขภาพจิต นอกจากนี้ยังพบว่าความเครียดนี้ แปรตามหน่วยงาน หน้าที่การงาน ตำแหน่ง (ยศ) ระดับการศึกษา และอายุ

กองสุขภาพจิต (2527) ได้ทำการศึกษาปัญหาสุขภาพจิตของประชาชนที่ประสบอุทกภัยในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้แบบทดสอบ HOS พบว่า ร้อยละ 8 เป็นผู้ที่มีความเครียดทางจิตใจสูงกว่าปกติหรือมีแนวโน้มจะมีปัญหาสุขภาพจิต และร้อยละ 2 เป็นผู้ที่มีความเครียดทางจิตใจสูงกว่าปกติมาก หรือเป็นผู้ที่มีปัญหาสุขภาพจิตค่อนข้างมากแล้ว

สงศรี และคณะ (2528) ได้ทำการสำรวจภาวะสุขภาพจิตของประชาชนจังหวัดชลบุรีที่มีอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป จำนวน 4,114 คน โดยใช้แบบทดสอบ HOS พบว่ามีคะแนนความเครียดเฉลี่ยของประชากรทั้งกลุ่ม 34.36 โดยมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 6.42 ช่วงคะแนนอยู่ระหว่าง 20-57 ไม่พบที่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติของคะแนนความเครียดเฉลี่ยระหว่างเพศชายกับหญิง ศาสนาพุทธกับศาสนาอื่นๆ และระหว่างกลุ่มประชากรที่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวที่ต่างกัน นอกจากนี้ยังพบว่าความเครียดจะสูงขึ้นเมื่ออายุมากขึ้น ประชากรในเขตเทศบาลมีความเครียดต่ำกว่าประชากรนอกเขตเทศบาล ผู้ที่ยังไม่มีอาชีพมีความเครียดสูง รองลงมาคือ อาชีพรับจ้าง แม่บ้าน และเกษตรกร ตามลำดับ ผู้ที่มีการศึกษาดำมีความเครียดสูงกว่าผู้ที่มีการศึกษาสูง ผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่าเดือนละ 2,000 บาท มีความเครียดสูงกว่ากลุ่มรายได้อื่น สถานภาพสมรสประเภทแยกกันอยู่ หย่าและหม้าย มีความเครียดสูงกว่าประเภทอื่น และผู้ที่มีความเครียดสูงกว่าปกติ มีจำนวนร้อยละ 14.4 ของประชากรที่ศึกษาทั้งหมด

พระ ครีกครั้นจิตร (2528) ทำการศึกษาเรื่อง ความเครียดและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ ความเครียดของครูโรงเรียนมัธยมศึกษา : ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างเขตการศึกษาส่วนกลาง และเขตการศึกษา 5 โดยใช้กลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการสุ่มตัวอย่างจำนวน 1,139 คน แบ่งเป็น ครูในเขตการศึกษาส่วนกลางจำนวน 823 คน ครูในเขตการศึกษา 5 จำนวน 318 คน เครื่องมือที่ใช้ในการทดสอบเป็นแบบสอบถามที่ปรับปรุงมาจากแบบสอบถาม HOS ผล การศึกษาพบว่า ครูในเขตการศึกษาส่วนกลางมีอัตราความเครียดสูงร้อยละ 17.62 ส่วนครู ในเขตการศึกษา 5 มีอัตราความเครียดสูงร้อยละ 12.02 โดยใช้ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐานของคะแนนความเครียดที่ได้จากตัวอย่างเป็นเกณฑ์ในการแบ่ง และอัตราความ เครียดสูงของครูทั้งสองเขตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียด ของครูในเขตการศึกษาส่วนกลาง ได้แก่ วุฒิการศึกษา ความประพฤตินักเรียน ความ สัมพันธ์กับผู้ร่วมงาน ความสามารถด้านการเรียนของนักเรียน ความพอเพียงของอุปกรณ์ การสอน ความสัมพันธ์กับครอบครัว ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของครูในเขตการ ศึกษา 5 ได้แก่ ความประพฤตินักเรียน ความพอเพียงของอุปกรณ์การสอน ชื่อเสียงของ โรงเรียน ความสัมพันธ์ในครอบครัว และปัญหาการเงินหรือหนี้สิน

รัชดา เอี่ยมยิ่งพานิช (2531) ได้ทำการวิจัยปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดในการทำ งานของบุคลากรทางการแพทย์ โดยใช้แบบทดสอบ SCL-90 พบว่า ความเครียดทางกายมี คะแนนมากที่สุด และกลุ่มอาการทางจิตมีคะแนนน้อยที่สุด ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยทาง กายภาพในด้านสถานที่ปฏิบัติงาน ปัจจัยทางองค์กรในด้านลักษณะงาน ด้านสัมพันธภาพ กับเพื่อนร่วมงาน ด้านการบริหาร มีความสัมพันธ์กับความเครียดในการทำงานอย่างมีนัย สำคัญทางสถิติ

ทวี ท้าวคำลือ (2534) ได้ทำการสำรวจความชุกของปัญหาสุขภาพจิตในพนักงาน ขับรถเมล์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ชนิดรถธรรมดา ทั้งรถสี่ครีมน้ำเงิน ครีมนแดง และรถที่วิ่งบนเส้นทางธรรมดาและทางด่วน โดยไม่รวมพนักงานขับรถเมล์ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ชนิดรถปรับอากาศ รถมินิบัส และรถร่วมบริการ ใช้กลุ่ม ตัวอย่างจำนวน 270 คน ที่สุ่มได้ในแต่ละเขตการเดินรถ โดยวิธี Stratified Sampling โดย ใช้ แบบสัมภาษณ์ และแบบทดสอบสุขภาพจิต Symptom distress checklist-90 (SCL-90) ผลการวิจัยพบว่า ความชุกของปัญหาสุขภาพจิตของพนักงานขับรถเมล์ คิดเป็นจำนวนร้อย ละ 37 หรือ 0.37 ซึ่งอยู่ในช่วงร้อยละ 28-58 แสดงว่าพนักงานขับรถเมล์มีปัญหาสุขภาพ จิตอยู่ในระดับใกล้เคียงกับกลุ่มประชากรอื่นๆ โดยจะสูงกว่ากลุ่มประชากรในต่างจังหวัด

ทั่วไป และต่ำกว่ากลุ่มประชากรในกรุงเทพมหานคร และปัญหาสุขภาพจิตด้านความรู้สึก
มีอาการทางกายพบได้มากที่สุด มีจำนวนร้อยละ 21.1 ปัญหาสุขภาพจิตที่พบรองลงมาคือ
ความกลัวโดยไม่สมเหตุผล คิดเป็นร้อยละ 11.8 และยังพบอีกว่าตัวแปรทางด้านการศึกษา
พฤติกรรมเกี่ยวกับสารเสพติด อายุ สถานะภาพสมรส รายได้และภูมิลำเนาเดิม มีผลต่อ
ปัญหาสุขภาพจิต



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

การดำเนินการวิจัย

3.1 กลุ่มประชากร

กลุ่มประชากรที่ใช้ในการทำปัญหาพิเศษนี้ คือ พนักงานขับรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ที่ขับรถให้บริการในเขตตัวเมืองชั้นใน ได้แก่ พื้นที่บริเวณ ห้วยขวาง ดินแดง อนุสาวรีย์ชัยฯ ราชประสงค์ ประตูน้ํา สยามแสควร์ ราชเทวี ซึ่งแบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่ พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาเขตการเดินรถที่ 10 และพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศกองการเดินรถที่ 1 ซึ่งประกอบด้วยเส้นทางดังนี้

รถธรรมดา มี 14 เส้นทางประกอบด้วย สาย 13 74 77 136 12 54ข 54ข 73 98 36
137 117 201 204

รถปรับอากาศ ในกองเดินรถที่ 1 มี 8 เส้นทางประกอบด้วย สาย ปอ.1 ปอ.2
ปอ.12 ปอ.14 ปอ.15 ปอ.18 ปอ.19 ปอ.20

3.2 แผนแบบการสุ่มตัวอย่าง

จากการที่ประชากรแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มที่แตกต่างกัน โดยจำแนกตามประเภทรถที่ขับ จึงได้เลือกแผนแบบการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Sampling) โดยแบ่งพนักงานที่ขับรถโดยสารแบบธรรมดาเป็นชั้นภูมิที่ 1 และพนักงานที่ขับรถโดยสารแบบปรับอากาศเป็นชั้นภูมิที่ 2 และจัดสรรขนาดตัวอย่างในแต่ละชั้นภูมิตามขนาดประชากรในแต่ละชั้นภูมิ (Proportional Allocation) และทำการสุ่มตัวอย่างในแต่ละชั้นภูมิ แบบ Nonprobability โดยวิธีการเลือกตัวอย่างแบบโควตา โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจนได้จำนวนตัวอย่างครบตามจำนวนที่ต้องการในแต่ละชั้นภูมิ

3.3 การหาขนาดตัวอย่าง

ทำการทดสอบนำร่อง (pilot survey) เพื่อหาค่าสัดส่วนของผู้ที่มีความเครียดสูง โดยศึกษาในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ จำนวนกลุ่มละ 30 คน นำมาใช้ในการคำนวณหาขนาดตัวอย่างที่เหมาะสม โดยใช้สูตรในการคำนวณขนาดตัวอย่างเพื่อประมาณสัดส่วน ดังนี้

$$n = \frac{\sum_{i=1}^h \frac{N_i^2 p_i q_i}{w_i}}{N^2 D + \sum_{i=1}^h N_i p_i q_i}$$

เมื่อ	n	คือ	ขนาดตัวอย่างทั้งหมด
	N	คือ	ขนาดประชากรทั้งหมด เท่ากับ 1,336 คน
	N_i	คือ	ขนาดประชากรในชั้นภูมิที่ i โดย $N_1 = 716$ คน, $N_2 = 620$ คน
	p_i	คือ	สัดส่วนของผู้ที่มีความเครียดสูงในชั้นภูมิที่ i โดย $p_1 = 0.13$, $p_2 = 0.13$
	q_i	คือ	สัดส่วนของผู้ที่มีความเครียดอยู่ในระดับปกติในชั้นภูมิที่ i โดย $q_1 = 0.87$, $q_2 = 0.87$
	h	คือ	จำนวนชั้นภูมิทั้งหมด
	W_i	=	$\frac{N_i}{N}$
	D	=	$\frac{B^2}{4}$ (B คือ ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมให้เกิดขึ้นในการประมาณค่าสัดส่วนเท่ากับ 0.05)

จากการคำนวณตามสูตรข้างต้นจะได้ $n = 160$ คน

การกำหนดขนาดตัวอย่างย่อยในแต่ละชั้นภูมิ คำนวณจากสูตรดังนี้

$$n_h = \left(\frac{n}{N}\right) N_h \quad h = 1,2$$

เมื่อ n_h คือ ขนาดตัวอย่างในแต่ละชั้นภูมิ
 n คือ ขนาดตัวอย่างทั้งหมดเท่ากับ 160 คน

คำนวณได้ขนาดตัวอย่างในแต่ละชั้นภูมิ ดังนี้

- พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา เท่ากับ 86 คน
- พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ เท่ากับ 74 คน

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามที่ใช้เพื่อการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร ซึ่งเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้เรียบเรียงและปรับปรุงจากแบบวัดของผู้ที่เคยศึกษามาแล้วตลอดจนทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความเครียดในการทำงาน ประกอบด้วยคำถามจำนวน 36 ข้อ

สำหรับตัวแปรในด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการที่ได้รับ (ข้อ 22) ได้แก่ ในเรื่องเงินพิเศษ (เบี้ยเลี้ยง เงินล่วงเวลา เบอร์เซนต์หน้าตัว) ค่ารักษาพยาบาล ค่าเล่าเรียนบุตร สิทธิในการลา ซึ่งในแต่ละเรื่องแบ่งเป็น 3 ระดับ และให้คะแนนดังนี้

1 = ควรปรับปรุง

2 = ปานกลาง

3 = ดีเหมาะสม

นำคะแนนความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการในแต่ละเรื่องมารวมกัน แล้วนำคะแนนรวมที่ได้มาแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

ผู้ที่มีความคิดเห็นว่าการปรับปรุงในด้านสวัสดิการ

(คะแนนรวมต่ำกว่า 7 คะแนน)

ผู้ที่มีความคิดเห็นว่าสวัสดิการที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง

(คะแนนรวม 7-9 คะแนน)

ผู้ที่มีความคิดเห็นว่าควรมีการปรับปรุงในด้านสวัสดิการ

(คะแนนรวมมากกว่า 9 คะแนน)

ตัวแปรในด้านความรู้สึกหงุดหงิดต่อสถานะการณบนท้องถนน (ข้อ 32) ประกอบด้วยคำถามย่อยจำนวน 12 ข้อ โดยแต่ละข้อแบ่งเป็น 3 ระดับ และให้คะแนนดังนี้

0 = ไม่เคยพบ

1 = ไม่หงุดหงิด

2 = หงุดหงิด

นำคะแนนความรู้สึกหงุดหงิดในแต่ละข้อย่อยมารวมกัน แล้วนำคะแนนรวมที่ได้มาแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

ผู้ที่มีความรู้สึกหงุดหงิดน้อย (คะแนนรวมต่ำกว่า 15 คะแนน)

ผู้ที่มีความรู้สึกหงุดหงิดปานกลาง (คะแนนรวม 15-20 คะแนน)

ผู้ที่มีความรู้สึกหงุดหงิดมาก (คะแนนรวมมากกว่า 20 คะแนน)

ตัวแปรในด้านความรู้สึกหงุดหงิดต่อการปฏิบัติของผู้โดยสาร (ข้อ 33) ประกอบด้วยคำถามย่อยจำนวน 8 ข้อ โดยแต่ละข้อแบ่งเป็น 3 ระดับ และให้คะแนนดังนี้

0 = ไม่เคยพบ

1 = ไม่หงุดหงิด

2 = หงุดหงิด

นำคะแนนความรู้สึกหงุดหงิดในแต่ละข้อย่อยมารวมกัน แล้วนำคะแนนรวมที่ได้มาแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

ผู้ที่มีความรู้สึกหงุดหงิดน้อย (คะแนนรวมต่ำกว่า 11 คะแนน)

ผู้ที่มีความรู้สึกหงุดหงิดปานกลาง (คะแนนรวม 11-13 คะแนน)

ผู้ที่มีความรู้สึกหงุดหงิดมาก (คะแนนรวมมากกว่า 13 คะแนน)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตัวแปรในด้านสภาพแวดล้อมของสถานที่ขณะรอการปล่อยรถ (ข้อ 35) ประกอบด้วยคำถามย่อยจำนวน 3 ข้อ โดยแต่ละข้อแบ่งเป็น 2 ระดับ และให้คะแนนดังนี้

1 = คำถามทางด้านลบ (ไม่มีที่พักผ่อน, ไม่น่าอยู่, สกปรก)

2 = คำถามทางด้านบวก (มีที่พักผ่อน, น่าอยู่, สะอาด)

นำคะแนนในแต่ละข้อย่อยมารวมกัน แล้วนำคะแนนรวมที่ได้มาแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

ผู้ที่มีความรู้สึกรู้สึกกว่าสภาพแวดล้อมไม่ดี

(คะแนนรวม 3-4 คะแนน)

ผู้ที่มีความรู้สึกรู้สึกกว่าสภาพแวดล้อมปานกลาง

(คะแนนรวม 5 คะแนน)

ผู้ที่มีความรู้สึกรู้สึกกว่าสภาพแวดล้อมดี

(คะแนนรวม 6 คะแนน)

ส่วนที่ 2 แบบสำรวจความเครียด HOS (Health Opinion Survey) เป็นแบบสอบถามชนิดมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ประกอบด้วยคำถามจำนวน 20 ข้อ เกี่ยวกับอาการทางกายและความรู้สึกอันเป็นผลจากปฏิกิริยาตอบสนองของร่างกาย เมื่อได้รับความเครียด ซึ่งทำการปรับปรุงมาใช้ในประเทศไทยครั้งแรกโดย พันเอกแพทย์หญิงบรรจง สืบสมาน กองจิตเวชและประสาทวิทยา โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า โดยดัดแปลงจากแบบสอบถามที่ Allister M. Macmillan สร้างขึ้น แบบสอบถามนี้ใช้ครั้งแรกที่ Stirling Country ในปี คศ. 1950 - 1969 โดยโครงการ Social Psychiatry ของมหาวิทยาลัย Cornell ในสหรัฐอเมริกา

แบบสำรวจความเครียดนี้ มีหลักเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

- | | | | |
|-----------------------------|----------|---|-------|
| - อาการที่เกิดขึ้นบ่อยๆ | ให้คะแนน | 3 | คะแนน |
| - อาการที่เกิดขึ้นนานๆครั้ง | ให้คะแนน | 2 | คะแนน |
| - ไม่เคยเกิดอาการเลย | ให้คะแนน | 1 | คะแนน |

ยกเว้นในข้อ 18 และ 19 ให้คะแนนตรงกันข้าม คือ

- | | | | |
|-----------------------------|----------|---|-------|
| - อาการที่เกิดขึ้นบ่อยๆ | ให้คะแนน | 1 | คะแนน |
| - อาการที่เกิดขึ้นนานๆครั้ง | ให้คะแนน | 2 | คะแนน |
| - ไม่เคยเกิดอาการเลย | ให้คะแนน | 3 | คะแนน |

ก) การแปลผลแบบทดสอบ HOS

โดยการนับคะแนนรวมของแต่ละคนจากคำถามทั้ง 20 ข้อ ซึ่งช่วงคะแนนจะอยู่ระหว่าง 20-60 คะแนน โดยผู้ที่ได้คะแนนรวมสูงจะมีความเครียดมากกว่าผู้ที่ได้คะแนนรวมต่ำกว่า และผู้ใดมีความเครียดระดับปกติและมีความเครียดระดับสูง พิจารณาโดยใช้หลักคะแนนอิงกลุ่ม คือใช้ ค่าเฉลี่ย (mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation) ของกลุ่มตัวอย่างมาเป็นจุดแบ่ง ดังนี้

1. ความเครียดระดับปกติ หมายถึง ผู้ที่มีคะแนนความเครียดรวมต่ำกว่าหรือเท่ากับผลรวมของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดกับส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่ม
2. ความเครียดระดับสูง หมายถึง ผู้ที่มีคะแนนความเครียดรวมสูงกว่าผลรวมของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดกับส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่ม

ข) ความเที่ยง (Reliability) ของแบบสอบถาม HOS

นำแบบทดสอบ HOS ไปทดลองใช้ (pretest) กับพนักงานขับรถโดยสารจำนวน 60 คน แล้วนำมาหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -coefficient) โดยวิธี Cronbach's alpha coefficient ดังสูตรต่อไปนี้

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S_x^2} \right)$$

เมื่อ k = จำนวนข้อ

S_i^2 = ความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ

S_x^2 = ความแปรปรวนของคะแนนรวมของผู้รับการทดสอบทั้ง

หมดหรือกำลังสองของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนของผู้รับการทดสอบทั้งหมด

ผลการวิเคราะห์ได้ค่าความเที่ยงของแบบสอบถาม HOS เท่ากับ 0.76 ซึ่งหมายความว่า แบบสอบถามนี้มีความเที่ยงอยู่ในระดับค่อนข้างสูง และสามารถวัดผลได้คงที่แน่นอนไม่ว่าจะวัดกี่ครั้งก็ตาม

ค) ความตรง (Validity) ของแบบสอบถาม HOS

พีระ ศรีศรีจันทร์ (2529) ได้ทำการทดสอบหาความตรง โดยทำการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความเครียดที่ได้จากแบบสอบถาม HOS ระหว่างกลุ่มทดลอง ซึ่งเป็นผู้ป่วยนอกที่ได้รับการวินิจฉัยจากจิตแพทย์แล้วว่า มีความเครียดหรือมีความวิตกกังวล กับกลุ่มเปรียบเทียบ ซึ่งเป็นนักศึกษาวิทยาลัยครูพระนคร ชั้นปีที่ 4 ซึ่งมีเวลาเรียนมากกว่าร้อยละ 85 และไม่เคยถูกตัดคะแนนความประพฤติ จำนวนกลุ่มละ 30 คน โดยใช้ t-test ผลการวิเคราะห์พบว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนความเครียดของกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p\text{-value} < 0.001$) แสดงว่าแบบทดสอบนี้ มีความตรงในการแยกผู้ป่วยที่มีความเครียดกับคนปกติออกจากกันได้

3.5 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ทำหนังสือขอความร่วมมือในการเก็บข้อมูลจากองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ
2. เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์พนักงานขับรถโดยสารที่ตกเป็นตัวอย่าง โดยเริ่มเก็บรวบรวมข้อมูลตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2538 ถึง วันที่ 5 มกราคม 2539 โดยในการเก็บข้อมูลนั้น ได้พยายามเก็บให้กระจายและครอบคลุมรถทุกสาย

3.6 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ชนิดของตัวแปร มีดังนี้

- ก. ตัวแปรตาม (Dependent Variable) ได้แก่ ความเครียด
- ข. ตัวแปรอิสระ (Independent Variable) แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1. ปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว

- อายุ
- วุฒิการศึกษา
- สถานภาพสมรส
- โรคประจำตัว
- สารเสพติดหรือยาที่ใช้ประจำ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ระยะเวลาในการเวลาพักผ่อนนอนหลับต่อวัน
- จำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ

2. ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ

- รายได้ต่อเดือน
- ความพอเพียงของรายได้
- ภาวะหนี้สิน
- จำนวนคนที่อยู่ในอุปการะ

3. ปัจจัยทางด้านสังคม

- ภูมิฐานะเดิม
- ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯหรือปริมณฑล
- ลักษณะครอบครัว
- จำนวนสมาชิกในครอบครัว
- ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว
- ความแออัดของที่อยู่อาศัย

4. ปัจจัยทางการงาน

- ช่วงเวลาในการทำงาน
- ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน
- จำนวนรอบที่ขับต่อวัน
- ประสบการณ์ในการทำงาน
- ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ
- ความกดดันหรือความสนใจในงาน
- ความคิดเห็นต่องานที่ทำ
- ความพึงพอใจในกฎระเบียบของหน่วยงาน
- ความคิดเห็นต่อเงินเดือนที่ได้รับ
- ความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการที่ได้รับ
- ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- ความสัมพันธ์กับหัวหน้าสาย
- สภาพรถที่ขับ
- ความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ
- ความรู้สึกต่อควัน ไอเสีย
- ความรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณบนท้องถนน
- ความรู้สึกหงุดหงิดไม่สบายใจต่อการปฏิบัติของผู้โดยสาร
- สภาพแวดล้อมของสถานที่ขณะรอการปล่อยรถ

3.7 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าสัดส่วนของ 2 ประชากร (Z-test)

เพื่อทดสอบความแตกต่างของสัดส่วนประชากร 2 กลุ่มที่เป็นอิสระกัน

สมมติฐาน $H_0: p_1 = p_2$

$H_1: p_1 \neq p_2$

สถิติทดสอบ

$$Z = \frac{(\hat{p}_1 - \hat{p}_2)}{\sqrt{\hat{p}\hat{q}\left(\frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2}\right)}}$$

เมื่อ \hat{p}_1 แทนค่าสัดส่วนจากตัวอย่างขนาด n_1 ที่สุ่มจากประชากรที่ 1

\hat{p}_2 แทนค่าสัดส่วนจากตัวอย่างขนาด n_2 ที่สุ่มจากประชากรที่ 2

$$\hat{p} = \frac{x_1 + x_2}{n_1 + n_2}$$

การตัดสินใจ จะปฏิเสธ H_0 เมื่อ $Z_{\text{คำนวณ}} > Z_{\text{ตาราง}}$ หรือ $Z_{\text{คำนวณ}} < -Z_{\text{ตาราง}}$ หรือ ค่า p-value ของค่า Z ที่คำนวณ ได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับค่า α ที่กำหนด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. การทดสอบความแปรปรวนของข้อมูล 2 กลุ่ม

เพื่อทดสอบความแตกต่างของความแปรปรวนของประชากร 2 กลุ่ม

สมมติฐาน $H_0: \sigma_1^2 = \sigma_2^2$

$H_1: \sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$

สถิติทดสอบ

$$F = \frac{S_1^2}{S_2^2}$$

โดยที่ $S_1^2 =$ ความแปรปรวนของกลุ่มตัวอย่างที่ 1

$S_2^2 =$ ความแปรปรวนของกลุ่มตัวอย่างที่ 2

การตัดสินใจ จะปฏิเสธ H_0 ถ้า $F_{\text{คำนวณ}} > F_{n_1-1, n_2-1, \alpha/2}$

หรือ $F_{\text{คำนวณ}} < F_{n_1-1, n_2-1, 1-\alpha/2}$

หรือ ค่า p-value $\leq \alpha$ ที่กำหนด

3. การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย 2 ประชากร โดยใช้ t-test

ใช้เพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยประชากรสองกลุ่ม ซึ่งจะต้องทำการทดสอบด้วยค่าสถิติ F เสียก่อนว่าความแปรปรวนของสองกลุ่มประชากรนั้นเท่ากันหรือไม่ เพื่อเลือกใช้ค่าสถิติ t ที่เหมาะสมต่อไป

ข้อตกลงเบื้องต้น

1. ประชากรมีการแจกแจงแบบปกติ

2. ไม่ทราบความแปรปรวนของประชากร

สมมติฐาน $H_0: \mu_1 = \mu_2$

$H_1: \mu_1 \neq \mu_2$

กรณี 1. ประชากรทั้งสองกลุ่มมีความแปรปรวนเท่ากัน

สถิติทดสอบ t-test ชนิด pooled variance

$$t = \frac{(\bar{x}_1 - \bar{x}_2) - (\mu_1 - \mu_2)}{\sqrt{S_p^2 \left(\frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2} \right)}} \quad ; \text{d.f} = n_1 + n_2 - 2$$

$$S_p^2 = \frac{(n_1 - 1)S_1^2 + (n_2 - 1)S_2^2}{n_1 + n_2 - 2}$$

กรณี 2. ประชากรทั้งสองกลุ่มมีความแปรปรวนไม่เท่ากัน

สถิติทดสอบ t-test ชนิด separate variance

$$t = \frac{(\bar{X}_1 - \bar{X}_2) - (\mu_1 - \mu_2)}{\sqrt{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}}$$

$$\text{df} = \frac{(s_1^2 / n_1 + s_2^2 / n_2)^2}{\frac{(s_1^2 / n_1)^2}{n_1 - 1} + \frac{(s_2^2 / n_2)^2}{n_2 - 1}}$$

- เมื่อ μ_1, μ_2 คือ ค่าเฉลี่ยของประชากรกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2
 \bar{x}_1, \bar{x}_2 คือ ค่าเฉลี่ยของตัวอย่างกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2
 n_1, n_2 คือ ขนาดตัวอย่างกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2
 S_1^2, S_2^2 คือ ความแปรปรวนของตัวอย่างกลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2
 S_p^2 คือ ค่าความแปรปรวนร่วม (pooled variance)

การตัดสินใจ จะปฏิเสธ H_0 เมื่อ $t_{\text{คำนวณ}} > t_{\text{ตาราง}}$ หรือ $t_{\text{คำนวณ}} < -t_{\text{ตาราง}}$

หรือ ค่า p-value ของค่า t ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือ

เท่ากับค่า α ที่กำหนด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเฉพาะเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. Bartlett 's Test

ใช้ทดสอบความแตกต่างของความแปรปรวนของประชากรตั้งแต่ 2 กลุ่มขึ้นไป และแต่ละกลุ่มมีขนาดตัวอย่างเท่าไรก็ได้ โดยใช้ความคู่กับการวิเคราะห์ความแปรปรวน

สมมติฐาน $H_0 : \sigma_1^2 = \sigma_2^2 = \dots = \sigma_k^2$

$H_1 : \sigma_i^2 \neq \sigma_j^2 \quad (i \neq j)$

สถิติทดสอบ

$$\chi^2 = \frac{2.3026}{c} \left[(N - k) \log S_p^2 - \sum_i (N_i - 1) \log S_i^2 \right]$$

เมื่อ

$$S_p^2 = \frac{\sum_i (N_i - 1) S_i^2}{(N - k)}$$

$$c = 1 + 1/3(k - 1) \left[\sum_i \left(1/(N_i - 1) \right) - (1/(N - k)) \right]$$

S_i^2 คือ ความแปรปรวนของตัวอย่างกลุ่มที่ i

การตัดสินใจ จะปฏิเสธสมมติฐานเมื่อ p-value ของค่า χ^2 ที่คำนวณได้ มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับระดับนัยสำคัญที่กำหนด ถ้ามีการปฏิเสธสมมติฐาน จะไม่สามารถใช้ ANOVA ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเหล่านั้นได้ ต้องทำการแปลงข้อมูลดิบใหม่ก่อน

5. การแปลงข้อมูล

เมื่อตรวจพบว่าข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ผลด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนขาดลักษณะข้อกำหนดข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อ ทำให้ต้องมีการแปลงข้อมูล (Transformation of data) เพื่อให้ข้อมูลที่ได้ตรงตามข้อกำหนดเบื้องต้น ซึ่งในงานวิจัยนี้ได้ใช้การแปลงข้อมูล 2 วิธี คือ

1. การแปลงโดยใช้ Square Root (\sqrt{x})

สูตรทั่วไปของการแปลง คือ

$$x'_1 = \sqrt{x_i} \quad \text{เมื่อค่าสังเกตมีค่าเกิน 10}$$

$$x'_1 = \sqrt{x_i + 0.5} \quad \text{เมื่อค่าสังเกตมีค่าต่ำกว่า 10}$$

2. การแปลงโดยใช้ MOD10

สูตรทั่วไปของการแปลง คือ

$$x'_1 = \frac{x_i}{10} = \text{เอาค่าเศษเหลือจากการหาร}$$

โดยในการทดสอบสมมติฐานจะกระทำกับค่าที่แปลงแล้วนี้

6. การวิเคราะห์ความแปรปรวนจำแนกทางเดียว

(One-Way Analysis of Variance)

ใช้เพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยประชากรตั้งแต่ 2 กลุ่มขึ้นไปที่เป็นอิสระกัน

ข้อตกลงเบื้องต้น

1. ตัวอย่างที่นำมาศึกษาจะต้องสุ่มมาจากประชากรที่มีการแจกแจงแบบปกติ
2. ตัวอย่างที่สุ่มต้องมาจากประชากรที่มีความแปรปรวนเท่ากัน
3. ตัวอย่างในแต่ละกลุ่มต้องเป็นอิสระกัน และได้มาโดยการสุ่ม

สมมติฐาน $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \dots = \mu_n$

$H_1: \text{มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 คู่ที่แตกต่างกัน}$

สถิติทดสอบ การทดสอบ F จากตารางวิเคราะห์ความแปรปรวน

ตารางวิเคราะห์ความแปรปรวน

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F คำนวณ
ระหว่างกลุ่ม	SSR	k-1	MSR=SSR/(k-1)	MSR/MSE
ภายในกลุ่ม	SSE	N-k	MSE=SSE/(N-k)	
ทั้งหมด	SST	N-1		

เมื่อ

$$SSR = \sum_{i=1}^k x_i^2 - \frac{x_{..}^2}{N}$$

$$SST = \sum_{i=1}^k \sum_{j=1}^{n_i} x_{ij}^2 - \frac{x_{..}^2}{N}$$

$$SSE = SST - SSR$$

x_{ij} คือ ข้อมูลจากหน่วยที่ j ของตัวอย่างจากประชากรที่ i

$$i = 1, 2, 3, \dots, k \quad j = 1, 2, 3, \dots, n_i$$

$$N = \sum_{i=1}^k n_i$$

การตัดสินใจ ปฏิเสธ H_0 ถ้า $F_{\text{คำนวณ}} (\text{ระหว่างกลุ่ม}) > F_{\text{ตาราง}}$ หรือ
เมื่อค่า p-value ของค่า F ที่คำนวณมีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับ
ระดับนัยสำคัญที่กำหนดไว้ (α)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

7. การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่โดยวิธีของตันแคน

(New Multiple-Rang Test)

ใช้เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยทรีตเมนต์ทีละคู่ว่ามีทรีตเมนต์คู่ใดบ้างที่แตกต่างกันหลังจากทราบว่ามีความแตกต่างกันของค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 คู่จากการวิเคราะห์ความแปรปรวน วิธีนี้นิยมใช้ในกรณีที่มิตรีตเมนต์จำนวนมาก และต้องการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของทรีตเมนต์ทั้งหมดในคราวเดียวกัน ถ้ามีค่าเฉลี่ยจำนวน t ตัว อาจจับคู่หาความแตกต่างได้ C_2 คู่

สูตรที่ใช้ในการคำนวณ

$$LSR = SSR_{\alpha, p} S_{\bar{X}} = SSR_{\alpha, p} \sqrt{\frac{S^2}{n}} \quad \text{เมื่อจำนวนซ้ำเท่ากัน}$$

$$LSR = SSR_{\alpha, p} S_{\bar{X}} = SSR_{\alpha, p} \sqrt{\frac{S^2}{2} \left(\frac{1}{n_i} + \frac{1}{n_j} \right)} \quad \text{เมื่อจำนวนซ้ำไม่เท่ากัน}$$

โดย $SSR_{\alpha, p}$ เป็นค่าที่เบ็ดจากตารางชื่อ Significant Studentized Ranges สำหรับ 5% และ 1% ที่ระดับนัยสำคัญ α และใช้ df ของความคลาดเคลื่อนจากการทดลอง และ p ที่ปรากฏในตาราง SSR คือ จำนวนค่าเฉลี่ยของทรีตเมนต์ในช่วงการเปรียบเทียบ ซึ่งจะเท่ากับผลต่างของอันดับบวกกับหนึ่ง

$S_{\bar{X}}$ คือ ความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของค่าเฉลี่ย

S^2 คือ ค่า MSE

n คือ จำนวนซ้ำ

การตัดสินใจ ถ้าค่า $|\bar{x}_i - \bar{x}_j| > LSR$ แสดงว่าค่าเฉลี่ยคู่นั้นแตกต่างกัน

8. การทดสอบของครัสคาลและวอลลิส

(Kruskal-Wallis one-way analysis of variance Test)

เป็นสถิตินอนพารามตริก ใช้ในกรณีที่ต้องการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของประชากรที่เป็นอิสระต่อกันตั้งแต่ 2 กลุ่มขึ้นไป ที่ไม่สามารถใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนได้ เนื่องจากข้อมูลไม่เป็นไปตามข้อกำหนดเบื้องต้น

สมมติฐาน H_0 : ค่าเฉลี่ย k กลุ่มไม่แตกต่างกัน

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 กลุ่มแตกต่างกัน

สูตรที่ใช้ในการคำนวณ แบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ

1) กรณีที่ข้อมูลไม่ซ้ำกัน

$$H = \frac{12}{N(N+1)} \sum_{i=1}^k \frac{R_i^2}{n_i} - 3(N+1)$$

2) กรณีที่ข้อมูลซ้ำกัน

$$H = \frac{\frac{12}{N(N+1)} \sum_{i=1}^k \frac{R_i^2}{n_i} - 3(N+1)}{1 - \frac{\sum(t^3 - t)}{N^3 - N}}$$

เมื่อ k = จำนวนชุดของตัวอย่าง

n_i = ขนาดตัวอย่างในชุดที่ i

R_i = ผลรวมของอันดับของข้อมูลในชุดที่ i

N = จำนวนของข้อมูลทั้งหมด

t = จำนวนหน่วยตัวอย่างที่มีค่าเท่ากันในแต่ละค่า

การตัดสินใจ

1) เมื่อ $n_i > 5$ จะปฏิเสธ H_0 เมื่อค่าของ H ที่ได้จากการคำนวณ มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ χ^2 จากตาราง ที่ระดับนัยสำคัญ α และ $df = k-1$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2) เมื่อ $k=3$ และ $n_i \leq 5$ ในแต่ละ k ใช้ตารางที่ kruskal สร้างไว้ โดยแสดงค่าวิกฤตของ H พร้อมทั้งความน่าจะเป็นที่จะเกิด H นั้นๆ จะปฏิเสธ H_0 เมื่อค่าของ H ที่ได้จากการคำนวณมากกว่าหรือเท่ากับค่า H จากตารางที่ระดับนัยสำคัญ α หรือค่า p -value น้อยกว่าหรือเท่ากับระดับนัยสำคัญ α

9. การทดสอบความแตกต่างรายคู่แบบไม่ใช้พารามิเตอร์

ใช้เพื่อเปรียบเทียบ treatment เป็นคู่ ๆ หลังจากทราบว่ามี ความแตกต่างกันของค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 1 คู่จากการวิเคราะห์โดยใช้ Kruskal-Wallis test

สถิติทดสอบ

$$\text{ค่าวิกฤต} = Z_{1-\frac{\alpha}{k(k-1)}} \sqrt{\frac{N(N+1)}{12} \left(\frac{1}{n_i} + \frac{1}{n_j} \right)}$$

เมื่อ N = จำนวนตัวอย่างทั้งหมดใน samples combined

\bar{R}_i = mean ของ rank จากตัวอย่างกลุ่มที่ i

\bar{R}_j = mean ของ rank จากตัวอย่างกลุ่มที่ j

- การตัดสินใจ
1. หาค่า $|\bar{R}_i - \bar{R}_j|$ คู่ใด ๆ แล้วเทียบกับค่าวิกฤต
 2. ถ้าค่า $|\bar{R}_i - \bar{R}_j| >$ ค่าวิกฤต แสดงว่าคู่เปรียบเทียบนั้นมีความแตกต่างกัน

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 ลักษณะข้อมูลทั่วไปของตัวอย่าง

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของพนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 ประเภท
จำแนกตามปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว

ปัจจัยทางด้าน ลักษณะส่วนตัว	รถธรรมดา		รถปรับอากาศ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. อายุ				
ต่ำกว่า 31 ปี	19	22.1	18	24.3
31-35 ปี	24	27.9	18	24.3
36-40 ปี	20	23.3	21	28.4
มากกว่า 40 ปี	23	26.7	17	23.0
2. วุฒิการศึกษา				
ประถมศึกษา	63	73.3	48	64.9
มัธยมศึกษา	20	23.3	23	31.1
อาชีวศึกษา	3	3.5	3	4.1
ปริญญาตรี	-	-	-	-
3. สถานภาพสมรส				
โสด	11	12.8	8	10.8
แต่งงานอยู่ด้วยกัน	65	75.6	52	70.3
หม้าย,หย่าร้าง/แยกกันอยู่	10	11.6	14	18.9

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้าน ลักษณะส่วนตัว	รถธรรมดา		รถปรับอากาศ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
4. โรคประจำตัว				
ไม่มี	67	77.9	63	85.1
มี	19	22.1	11	14.9
5. สารเสพติดหรือยาที่ใช้ประจำ				
ไม่มี	11	12.8	11	14.9
ยาแก้ปวด	14	16.3	5	6.8
ยานอนหลับ	1	1.2	-	-
ยาฆ่า, ยาขยัน	-	-	1	1.4
เหล้า, เบียร์	40	46.5	35	47.3
กาแฟ	31	36.0	32	43.2
บุหรี่	50	58.1	46	62.2
เครื่องดื่มชูกำลัง	26	30.2	30	40.5
กัญชาหรือสารอื่น ๆ	-	-	-	-
6. ระยะเวลาในการพักผ่อน				
นอนหลับต่อวัน				
ต่ำกว่า 6 ชั่วโมง	31	36.0	50	67.6
6 - 8 ชั่วโมง	44	51.2	21	28.4
มากกว่า 8 ชั่วโมง	11	12.8	3	4.1
7. จำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ				
ไม่มีปัญหา	5	5.8	5	6.8
1 - 2 ปัญหา	37	43.0	26	35.1
3 - 4 ปัญหา	29	33.7	30	40.5
มากกว่า 4 ปัญหา	15	17.4	13	17.6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 1 แสดงผลการวิเคราะห์ลักษณะปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว
ของพนักงานขับรถโดยสารที่ตกเป็นตัวอย่าง ดังนี้

อายุ

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-35 ปี ร้อยละ 27.9
รองลงมาคือ กลุ่มที่มีอายุมากกว่า 40 ปี มีร้อยละ 26.7 ส่วนกลุ่มที่มีอายุระหว่าง 36-40 ปี
และต่ำกว่า 31 ปี มีจำนวนใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 23.3 และ ร้อยละ 22.1 ตามลำดับ

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 36-40 ปี ร้อยละ
28.4 รองลงมาคือ กลุ่มที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปี และกลุ่มที่มีอายุระหว่าง 31-35 ปี มีจำนวน
ร้อยละ 24.3 เท่ากัน ส่วนกลุ่มที่มีอายุมากกว่า 40 ปี มีร้อยละ 23.0

วุฒิการศึกษา

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีวุฒิการศึกษาอยู่ในระดับประถม
ศึกษา ร้อยละ 73.3 รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษา และ อาชีวศึกษา ร้อยละ 23.3 และ
3.5 ตามลำดับ ไม่พบกลุ่มที่มีวุฒิการศึกษาในระดับปริญญาตรี

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีวุฒิการศึกษาในระดับประถม
ศึกษา ร้อยละ 64.9 รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษา และ อาชีวศึกษา ร้อยละ 31.1 และ
4.1 ตามลำดับ ไม่พบกลุ่มที่มีวุฒิการศึกษาในระดับปริญญาตรี

สถานภาพสมรส

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีสถานภาพแต่งงานและอยู่ด้วยกัน
กับคู่สมรส ร้อยละ 75.6 รองลงมาคือ กลุ่มที่มีสถานภาพโสด และกลุ่มหม้าย,หย่าร้าง/แยก
กันอยู่ มีจำนวนใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 12.8 และ 11.6 ตามลำดับ

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีสถานภาพแต่งงานและอยู่ด้วย
กันกับคู่สมรส ร้อยละ 70.3 รองลงมาคือ กลุ่มหม้าย,หย่าร้าง/แยกกันอยู่ และโสด ร้อยละ
18.9 และ 10.8 ตามลำดับ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โรคประจำตัว

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่ไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ 77.9 และกลุ่มที่มีโรคประจำตัว มีเพียงร้อยละ 22.1

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่ไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ 85.1 และกลุ่มที่มีโรคประจำตัว มีเพียงร้อยละ 14.9

สารเสพติดหรือยาที่ใช้ประจำ

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีสารเสพติดหรือยาที่ใช้เป็นประจำ มีเพียงร้อยละ 12.8 ที่ไม่มีสารหรือยาที่ใช้เป็นประจำ โดยพบว่าสารที่ใช้มากที่สุด คือ บุหรี่ มีร้อยละ 58.1 รองลงมาได้แก่ เหล้า, เบียร์ กาแฟ เครื่องดื่มชูกำลัง ยาแก้ปวด มีร้อยละ 46.5, 36.0, 30.2 และ 16.3 ตามลำดับ และมีเพียงร้อยละ 1.2 ที่ใช้ยานอนหลับ ไม่พบพนักงานที่ใช้ ยาม้า, ยาขยัน กัญชาหรือสารอื่นๆ

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีสารเสพติดหรือยาที่ใช้เป็นประจำ มีเพียง ร้อยละ 14.9 ที่ไม่มีสารหรือยาที่ใช้เป็นประจำ โดยพบว่าสารที่ใช้มากที่สุด คือ สุบบุหรี่ ร้อยละ 62.2 รองลงมาได้แก่ เหล้า, เบียร์ กาแฟ เครื่องดื่มชูกำลัง ยาแก้ปวด ร้อยละ 47.3, 43.2, 40.5 และ 6.8 ตามลำดับ พบว่ามีพนักงานที่ใช้ยาม้า, ยาขยัน ร้อยละ 1.4 ไม่พบพนักงานที่ใช้ ยานอนหลับ กัญชาหรือสารอื่นๆ

ระยะเวลาในการพักผ่อนนอนหลับต่อวัน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการพักผ่อนนอนหลับ ประมาณ 6 - 8 ชั่วโมงต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 51.2 รองลงมาคือ ต่ำกว่า 6 ชั่วโมงต่อวัน และ มากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน ร้อยละ 36.0 และ 12.8 ตามลำดับ

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการพักผ่อนนอนหลับ ต่ำกว่า 6 ชั่วโมงต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 67.6 รองลงมาคือ 6 - 8 ชั่วโมงต่อวัน และ มากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวัน ร้อยละ 28.4 และ 4.1 ตามลำดับ

จำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ 1 - 2 ปัญหา ร้อยละ 43.0 รองลงมาคือ มี 3 - 4 ปัญหา และ มากกว่า 4 ปัญหา ร้อยละ 33.7 และ 17.4 ตามลำดับ และมีเพียงร้อยละ 5.8 ที่ไม่มีปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ 3 - 4 ปัญหา ร้อยละ 40.5 รองลงมาคือ มี 1 - 2 ปัญหา และ มากกว่า 4 ปัญหา ร้อยละ 35.1 และ 17.6 ตามลำดับ และมีเพียงร้อยละ 6.8 ที่ไม่มีปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของพนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 ประเภท
จำแนกตามปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ

ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ	รถธรรมดา		รถปรับอากาศ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. รายได้ต่อเดือน				
ต่ำกว่า 7,001 บาท	28	32.5	5	6.8
7,001 - 9,000 บาท	28	32.6	28	31.1
9,001 - 11,000 บาท	16	18.6	23	37.8
สูงกว่า 11,000 บาท	14	16.3	18	24.3
2. ความพอเพียงของรายได้				
ไม่พอใช้	46	53.5	30	40.5
พอใช้พอดี	24	27.9	34	45.9
มีพอเหลือเก็บบ้าง	16	18.6	10	13.5
3. ภาวะหนี้สิน				
ไม่มีหนี้สิน	35	40.7	28	37.8
ต่ำกว่า 10,000 บาท	18	20.9	11	14.9
10,000-50,000 บาท	17	19.8	19	25.7
50,001-100,000 บาท	9	10.5	5	6.8
สูงกว่า 100,000 บาท	7	8.1	11	14.9
4. จำนวนคนที่อยู่ในอุปการะ				
ไม่มี	7	8.1	10	13.5
1-2 คน	35	40.7	32	43.2
3-4 คน	34	39.5	21	28.4
มากกว่า 4 คน	10	11.6	11	14.9

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 2 แสดงผลการวิเคราะห์ลักษณะปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจของพนักงาน
ขับรถโดยสารที่ตกเป็นตัวอย่าง ดังนี้

รายได้ต่อเดือน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีรายได้ระหว่าง 7,001 ถึง 9,000
บาท/เดือน ร้อยละ 32.6 รองลงมาคือ มีรายได้ต่ำกว่า 7,001 บาท/เดือน ร้อยละ 32.5
กลุ่มที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 9,001 ถึง 11,000 บาท/เดือน และกลุ่มที่มีรายได้สูงกว่า
11,000 บาท/เดือน มีจำนวนร้อยละ 18.6 และ 16.3 ตามลำดับ

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีรายได้อยู่ระหว่าง 9,001 ถึง
11,000 บาท/เดือน คิดเป็นร้อยละ 37.8 รองลงมาคือ กลุ่มที่มีรายได้อยู่ระหว่าง 7,001 ถึง
9,000 บาท/เดือน ร้อยละ 31.1 และกลุ่มที่มีรายได้สูงกว่า 11,000 บาท/เดือน ร้อยละ 24.3
พบว่า มีพนักงานเพียงส่วนน้อยที่มีรายได้ต่ำกว่า 7,001 บาท/เดือน ร้อยละ 6.8

ความพอเพียงของรายได้

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีรายได้ไม่พอใช้ ร้อยละ 53.5
รองลงมาคือ มีรายได้พอใช้พอดี ร้อยละ 27.9 และมีส่วนน้อยที่มีรายได้พอเหลือเก็บบ้าง
ร้อยละ 18.6

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีรายได้พอใช้พอดี ร้อยละ 45.9
รองลงมาคือ มีรายได้ไม่พอใช้ ร้อยละ 40.5 และมีส่วนน้อยที่มีรายได้พอเหลือเก็บบ้าง เพียง
ร้อยละ 13.5

ภาวะหนี้สิน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่ไม่มีหนี้สิน ร้อยละ 40.7 รองลงมาคือ มีหนี้สินต่ำกว่า 10,000 บาท ,10,000 - 50,000 บาท, 50,001 - 100,000 บาท จำนวน ร้อยละ 20.9, 19.8 และ 10.5 ตามลำดับ มีเพียงร้อยละ 8.1 ที่มีหนี้สินสูงกว่า 100,000 บาท

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่ไม่มีหนี้สิน ร้อยละ 37.8 รองลงมาคือมีหนี้สิน 10,000 - 50,000 บาท ร้อยละ 25.7 และมีหนี้สินต่ำกว่า 10,000 บาท และ สูงกว่า 100,000 บาท มีจำนวนเท่ากัน คือร้อยละ 14.9 มีเพียงส่วนน้อยที่มีหนี้สินอยู่ ระหว่าง 50,001 - 100,000 บาท เพียงร้อยละ 6.8 เท่านั้น

จำนวนคนที่อยู่ในอุปการะ

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีคนที่อยู่ในอุปการะ 1 - 2 คน ร้อยละ 40.7 รองลงมาคือ มีคนที่อยู่ในอุปการะ 3 - 4 คน คิดเป็นร้อยละ 39.5 มีคนที่อยู่ในอุปการะมากกว่า 4 คน ร้อยละ 11.6 และส่วนน้อยที่ไม่มีคนที่อยู่ในอุปการะ ร้อยละ 8.1

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีคนที่อยู่ในอุปการะ 1 - 2 คน ร้อยละ 43.2 รองลงมาคือ มีคนที่อยู่ในอุปการะ 3 - 4 คน คิดเป็นร้อยละ 28.4 มีคนที่อยู่ในอุปการะมากกว่า 4 คน ร้อยละ 14.9 และส่วนน้อยที่ไม่มีคนที่อยู่ในอุปการะร้อยละ 13.5

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของพนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 ประเภท
จำแนกตามปัจจัยทางด้านสังคม

ปัจจัยทางด้านสังคม	รถธรรมดา		รถปรับอากาศ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ภูมิลำเนาเดิม				
กรุงเทพฯ	19	22.1	14	18.9
ภาคกลาง	27	31.4	25	33.8
ภาคเหนือ	5	5.8	7	9.5
ภาคใต้	4	4.7	4	5.4
ภาคตะวันออก	5	5.8	3	4.1
ภาคตะวันตก	1	1.2	-	-
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	24	27.9	19	25.7
ไม่ระบุ	1	1.2	2	2.7
2. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขต กรุงเทพฯ หรือปริมณฑล				
ต่ำกว่า 6 ปี	22	25.6	31	41.9
6 - 10 ปี	16	18.6	16	21.6
11 - 15 ปี	12	14.0	6	8.1
16 - 20 ปี	14	16.3	7	9.5
มากกว่า 20 ปี	22	25.5	14	18.9
3. ลักษณะครอบครัว				
ครอบครัวเดี่ยว	72	83.7	52	70.3
ครอบครัวขยาย	14	16.3	22	29.7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านสังคม	รถธรรมดา		รถปรับอากาศ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
4. จำนวนสมาชิกในครอบครัว				
1 - 2 คน	26	30.2	30	40.5
3 - 4 คน	28	32.6	22	29.7
มากกว่า 4 คน	32	37.2	22	29.7
5. ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว				
รักใคร่กันดี	36	41.9	36	48.6
ทะเลาะกันบ้าง	31	36.0	17	23.0
ทะเลาะกันประจำ	7	8.1	7	9.5
ต่างคนต่างอยู่ไม่ค่อยได้พูดกัน	12	14.0	14	18.9
6. ความแออัดของที่อยู่อาศัย				
ไม่แออัด	44	51.2	46	62.2
แออัดบ้างเล็กน้อย	32	37.2	19	25.7
แออัดมาก	10	11.6	9	12.2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 3 แสดงผลการวิเคราะห์ลักษณะปัจจัยทางด้านสังคมของพนักงานขับรถโดยสารที่ตกเป็นตัวอย่าง ดังนี้

ภูมิลำเนาเดิม

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในภาคกลาง ร้อยละ 31.4 รองลงมาคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 27.9 กรุงเทพฯ ร้อยละ 22.1 ภาคเหนือ และ ภาคตะวันออก ร้อยละ 5.8 เท่ากัน ภาคใต้ ร้อยละ 4.7 และ ภาคตะวันตก ร้อยละ 1.2

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในภาคกลาง ร้อยละ 33.8 รองลงมาคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 25.7 กรุงเทพฯ ร้อยละ 18.9 ภาคเหนือ ร้อยละ 9.5 ภาคใต้ ร้อยละ 5.4 และ ภาคตะวันออก ร้อยละ 4.1 ไม่พบกลุ่มพนักงานที่มาจากภาคตะวันตก

ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯ หรือปริมณฑล

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯ หรือปริมณฑล เป็นระยะเวลาต่ำกว่า 6 ปี ร้อยละ 25.6 รองลงมาคืออยู่อาศัยเป็นระยะเวลามากกว่า 20 ปี ร้อยละ 25.5 ระยะเวลา 6 - 10 ปี ร้อยละ 18.6 ระยะเวลา 16 - 20 ปี ร้อยละ 16.3 และระยะเวลา 11 - 15 ปี ร้อยละ 14.0

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯ หรือปริมณฑล เป็นระยะเวลาต่ำกว่า 6 ปี ถึงร้อยละ 41.9 รองลงมาคืออยู่อาศัยเป็นระยะเวลา 6-10 ปี ร้อยละ 21.6 ระยะเวลามากกว่า 20 ปี ร้อยละ 18.9 ระยะเวลา 16 - 20 ปี ร้อยละ 9.5 และ ระยะเวลา 11 - 15 ปี ร้อยละ 8.1

ลักษณะครอบครัว

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีลักษณะครอบครัวแบบครอบครัวเดี่ยว ร้อยละ 83.7 และมีลักษณะเป็นครอบครัวขยาย ร้อยละ 16.3

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีลักษณะครอบครัวแบบครอบครัวเดี่ยว ร้อยละ 70.3 และมีลักษณะเป็นครอบครัวขยาย ร้อยละ 29.7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จำนวนสมาชิกในครอบครัว

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวมากกว่า 4 คน ร้อยละ 37.2 รองลงมาคือ มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 3 - 4 คน และ 1 - 2 คน จำนวนร้อยละ 32.6 และ 30.2 ตามลำดับ

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 1 - 2 คน ร้อยละ 40.5 รองลงมาคือ มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 3 - 4 คน และมากกว่า 4 คน จำนวนร้อยละ 29.7 เท่ากัน

ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์ภายในครอบครัวรักใคร่กันดีและมีความสุข ร้อยละ 41.9 รองลงมาคือ ทะเลาะกันบ้าง ร้อยละ 36.0 และความสัมพันธ์แบบต่างคนต่างอยู่ไม่ค่อยได้พูดจากัน ร้อยละ 14.0 มีเพียงส่วนน้อยที่ทะเลาะกันประจำ ร้อยละ 8.1

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์ภายในครอบครัวรักใคร่กันดีและมีความสุข ร้อยละ 48.6 รองลงมาคือ ทะเลาะกันบ้าง ร้อยละ 23.0 และความสัมพันธ์แบบต่างคนต่างอยู่ไม่ค่อยได้พูดจากัน ร้อยละ 18.9 มีเพียงส่วนน้อยที่ทะเลาะกันประจำ ร้อยละ 9.5

ความแออัดของที่อยู่อาศัย

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยที่ไม่แออัด ร้อยละ 51.2 รองลงมาได้แก่ แออัดบ้างเล็กน้อย และแออัดมาก ร้อยละ 37.2 และ 11.6 ตามลำดับ

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยที่ไม่แออัด ร้อยละ 62.2 รองลงมาได้แก่ แออัดบ้างเล็กน้อย และ แออัดมาก ร้อยละ 25.7 และ 12.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4 จำนวนและค่าร้อยละของพนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 ประเภท
จำแนกตามปัจจัยทางด้านการงาน

ปัจจัยทางด้านการงาน	รถธรรมดา		รถปรับอากาศ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. ช่วงเวลาในการทำงาน				
กะเช้า	33	38.4	20	27.0
กะบ่าย	38	40.2	20	27.0
ตลอดวัน	15	17.4	34	45.9
2. ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน				
ต่ำกว่า 10 ชั่วโมง	14	16.3	4	5.4
10 - 12 ชั่วโมง	52	60.5	20	27.0
13 - 14 ชั่วโมง	14	16.3	18	24.3
มากกว่า 14 ชั่วโมง	6	7.0	32	43.2
3. จำนวนรอบที่ขับต่อวัน				
ต่ำกว่า 2 รอบ	11	12.8	29	39.2
2 - 3 รอบ	37	43.0	40	54.1
มากกว่า 3 รอบ	38	44.2	5	6.8
4. ประสบการณ์ในการทำงาน				
ต่ำกว่า 1 ปี	20	23.3	19	25.7
1 - 5 ปี	32	37.2	42	56.8
มากกว่า 5 ปี	34	39.5	13	17.6

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านการงาน	รถธรรมดา		รถปรับอากาศ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
5. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ				
ไม่เคยเกิด	27	31.4	25	33.8
1 - 2 ครั้ง	35	40.7	24	32.4
3 - 4 ครั้ง	12	14.0	12	16.2
มากกว่า 4 ครั้ง	12	14.0	13	17.6
6. ความถนัดหรือความสนใจในงาน				
ตรงกับความถนัด	60	69.8	54	73.0
ไม่ตรงกับความถนัด (แต่ไม่เป็นปัญหา)	21	24.4	17	23.0
ไม่ตรงกับความถนัด (และเป็นปัญหา)	5	5.8	3	4.1
7. ความคิดเห็นต่องานที่ทำ				
เป็นงานซ้ำซาก น่าเบื่อ	14	16.3	7	9.5
เฉย ๆ ถ้ามีโอกาสก็อยาก เปลี่ยนงานใหม่	23	26.7	28	37.8
พอใจพอสมควร	38	44.2	28	37.8
พอใจมาก	11	12.8	11	14.9

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านการงาน	รถธรรมดา		รถปรับอากาศ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
8. ความพึงพอใจในกฎระเบียบ ของหน่วยงาน				
พอใจ	35	40.7	23	31.1
พอใจบ้าง ไม่พอใจบ้าง	42	48.8	40	54.1
ไม่พอใจ	9	10.5	11	17.9
9. ความคิดเห็นต่อเงินเดือนที่ได้รับ อยู่ในระดับที่ต่ำ	60	69.8	53	71.6
เหมาะสมดีแล้ว	26	30.2	21	28.4
10. ความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการ ที่ได้รับ				
ควรปรับปรุง (ต่ำกว่า 7 คะแนน)	12	14.0	5	6.8
ปานกลาง (7 - 9 คะแนน)	41	47.7	36	48.6
ดีเหมาะสม (สูงกว่า 10 คะแนน)	33	38.4	33	44.6
11. ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน				
เข้ากันได้ดีมาก	62	72.1	56	75.7
เข้ากันได้ดี	15	17.4	12	16.2
ชอบที่จะอยู่คนเดียว	9	10.5	6	8.1
มีปัญหาเกี่ยวกับเพื่อนร่วมงานเสมอ	-	-	-	-

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านการงาน	รถธรรมดา		รถปรับอากาศ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
12. ความสัมพันธ์กับหัวหน้าสาย				
สนิทสนมมาก	5	5.8	6	8.1
สนิทสนมพอสมควร	20	23.3	16	21.6
เฉย ๆ ตามหน้าที่	54	62.8	48	64.9
มีปัญหาขัดแย้งกันบ้าง	7	8.1	4	5.4
13. สภาพของเครื่องปรับอากาศหรือพัดลมตรงคนขับ				
มีและใช้การได้ดี	57	66.3	70	94.6
ไม่มี/มี แต่ใช้การได้ไม่ดี	29	33.7	4	5.4
14. ความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ				
ไม่ร้อนเลย	8	9.3	30	40.5
ร้อนบ้างเป็นบางครั้ง	41	47.7	40	54.1
ร้อนมากตลอดเวลา	37	43.0	4	5.4
15. ความรู้สึกต่อควันไอเสีย				
เฉย ๆ	10	11.6	17	23.0
ไม่ชอบ แต่ก็ทนได้	46	53.5	40	54.1
ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้ (เป็นปัญหากับตัวเอง)	30	34.9	17	23.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านการงาน	รถธรรมดา		รถปรับอากาศ	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
16. ความรู้สึกหงุดหงิดต่อสถานะ การณ้บนท้องถนน				
หงุดหงิดน้อย (คะแนนต่ำกว่า 15)	22	25.6	12	16.20
หงุดหงิดปานกลาง (คะแนน 15 - 20)	47	54.7	38	51.40
หงุดหงิดมาก (คะแนนมากกว่า 20)	17	19.8	24	32.40
17. ความรู้สึกหงุดหงิดไม่สบายใจ ต่อการปฏิบัติของผู้โดยสาร				
หงุดหงิดน้อย (คะแนนต่ำกว่า 11)	13	15.1	16	21.60
หงุดหงิดปานกลาง (คะแนน 11-13)	37	43.0	19	25.70
หงุดหงิดมาก (คะแนนมากกว่า 13)	36	41.9	39	52.70
18. สภาพแวดล้อมของสถานที่ ขณะรอการปล่อยรถ				
ไม่ดี (คะแนน 3-4)	35	40.7	36	48.6
ปานกลาง (คะแนน 5)	22	25.6	21	28.4
ดี (คะแนน 6)	29	33.7	17	23.0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4 แสดงผลการวิเคราะห์ลักษณะปัจจัยทางด้านการงานของพนักงาน
ขับรถโดยสารที่ตกเป็นตัวอย่าง ดังนี้

ช่วงเวลาในการทำงาน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่ทำงานกะบ่าย ร้อยละ 40.2 ทำงาน
กะเช้า ร้อยละ 38.4 และ ทำงานตลอดวัน ร้อยละ 17.4

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่ทำงานตลอดวัน ร้อยละ 45.9
รองลงมาคือ ทำงานกะเช้า และ กะบ่าย ร้อยละ 27.0 เท่ากัน

ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่ทำงาน 10-12 ชั่วโมงต่อวัน ร้อย
ละ 60.5 รองลงมาคือ ทำงาน 13-14 ชั่วโมงต่อวัน และต่ำกว่า 10 ชั่วโมงต่อวัน ร้อยละ
16.3 เท่ากัน และทำงานมากกว่า 14 ชั่วโมงต่อวัน ร้อยละ 7.0

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่ทำงานมากกว่า 14 ชั่วโมงต่อวัน
ร้อยละ 43.2 รองลงมาคือ ทำงาน 10-12 ชั่วโมงต่อวัน , 13-14 ชั่วโมงต่อวัน และต่ำกว่า
10 ชั่วโมงต่อวัน ร้อยละ 27.0, 24.3 และ 5.4 ตามลำดับ

จำนวนรอบที่ขับต่อวัน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่ขับรถมากกว่า 3 รอบต่อวัน ร้อยละ
44.2 รองลงมาคือ ขับรถวันละ 2-3 รอบ และ ต่ำกว่า 2 รอบต่อวัน ร้อยละ 43.0 และ
12.8 ตามลำดับ

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่ขับรถวันละ 2-3 รอบ ร้อยละ
54.1 รองลงมาคือ ขับรถต่ำกว่า 2 รอบ และ มากกว่า 3 รอบต่อวัน ร้อยละ 39.2 และ
6.8 ตามลำดับ

ประสบการณ์ในการทำงาน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการทำงานมากกว่า 5 ปี ร้อยละ 39.5 รองลงมาคือ มีประสบการณ์ในการทำงาน 1-5 ปี ร้อยละ 37.2 และต่ำกว่า 1 ปี ร้อยละ 23.3

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการทำงาน 1-5 ปี ร้อยละ 56.8 รองลงมาคือ มีประสบการณ์ในการทำงานต่ำกว่า 1 ปี และมากกว่า 5 ปี ร้อยละ 25.7 และ 17.6 ตามลำดับ

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถโดยสาร 1-2 ครั้ง ร้อยละ 40.7 รองลงมาคือ ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 31.4 เคยเกิดอุบัติเหตุ 3-4 ครั้ง และ มากกว่า 4 ครั้ง ร้อยละ 14.0 เท่ากัน

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถโดยสาร ร้อยละ 33.8 รองลงมาคือ เคยเกิดอุบัติเหตุ 1-2 ครั้ง ,มากกว่า 4 ครั้ง และ 3-4 ครั้ง ร้อยละ 32.4, 17.6 และ 16.2 ตามลำดับ

ความกดดันหรือความสนใจในงาน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่คิดว่างานที่ทำอยู่ตรงกับความกดดันหรือความสนใจของตนเอง ร้อยละ 69.8 รองลงมาคือ ไม่ตรงกับความกดดันหรือความสนใจ แต่ไม่เป็นปัญหา ร้อยละ 24.4 และมีเพียงร้อยละ 5.8 ที่เห็นว่างานที่ทำไม่ตรงกับความกดดันหรือความสนใจของตนเองและเป็นปัญหา

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่คิดว่างานที่ทำอยู่ตรงกับความกดดันหรือความสนใจของตนเอง ร้อยละ 73.0 รองลงมาคือ ไม่ตรงกับความกดดันหรือความสนใจแต่ไม่เป็นปัญหา ร้อยละ 23.0 และมีเพียงร้อยละ 4.1 ที่เห็นว่างานที่ทำไม่ตรงกับความกดดันหรือความสนใจของตนเองและเป็นปัญหา

ความคิดเห็นต่องานที่ทำ

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีความพอใจในงานที่ทำพอสมควร ร้อยละ 44.2 รองลงมาคือ มีความรู้สึกเฉย ๆ กับงานที่ทำ แต่ถ้ามีโอกาสก็อยากเปลี่ยนงานใหม่ ร้อยละ 26.7 และกลุ่มที่คิดว่างานที่ทำเป็นงานที่ซ้ำซาก จำเจ น่าเบื่อ ร้อยละ 16.3 มีเพียงร้อยละ 12.3 ที่รักและพอใจในงานนี้มาก

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีความพอใจในงานที่ทำพอสมควรและกลุ่มที่มีความรู้สึกเฉย ๆ กับงานที่ทำ แต่ถ้ามีโอกาสก็อยากเปลี่ยนงานใหม่ จำนวนร้อยละ 37.8 เท่ากัน กลุ่มที่รักและพอใจในงานที่ทำมาก มีร้อยละ 14.9 มีเพียงส่วนน้อยที่คิดว่างานที่ทำอยู่เป็นงานที่ซ้ำซาก จำเจ น่าเบื่อ คิดเป็นร้อยละ 9.5 เท่านั้น

ความพึงพอใจในกฎระเบียบของหน่วยงาน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่รู้สึกพอใจบ้างไม่พอใจบ้างกับกฎระเบียบของหน่วยงาน ร้อยละ 48.8 รองลงมาคือ มีความรู้สึกพอใจ และไม่พอใจในกฎระเบียบของหน่วยงาน ร้อยละ 40.7 และ 10.5 ตามลำดับ

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่รู้สึกพอใจบ้างไม่พอใจบ้างกับกฎระเบียบของหน่วยงาน ร้อยละ 54.1 รองลงมาคือ มีความรู้สึกพอใจ และไม่พอใจในกฎระเบียบของหน่วยงาน ร้อยละ 31.1 และ 17.9 ตามลำดับ

ความคิดเห็นต่อเงินเดือนที่ได้รับ

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่คิดว่าเงินเดือนที่ได้รับอยู่ในระดับที่ต่ำเกินไป ร้อยละ 69.8 และ ร้อยละ 30.2 คิดว่าเงินเดือนที่ได้รับเหมาะสมดีแล้ว

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่คิดว่าเงินเดือนที่ได้รับอยู่ในระดับที่ต่ำเกินไป ร้อยละ 71.6 และ ร้อยละ 28.4 คิดว่าเงินเดือนที่ได้รับเหมาะสมดีแล้ว

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการที่ได้รับ

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ร้อยละ 47.7 คิดว่าสวัสดิการที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาคือ คิดว่าสวัสดิการที่ได้รับเหมาะสมดีแล้ว จำนวนร้อยละ 38.4 และ คิดว่าควรปรับปรุงในด้านสวัสดิการ ร้อยละ 14.0

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ร้อยละ 48.6 คิดว่าสวัสดิการที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาคือ คิดว่าสวัสดิการที่ได้รับเหมาะสมดีแล้ว จำนวนร้อยละ 44.6 และ คิดว่าควรปรับปรุงในด้านสวัสดิการ ร้อยละ 6.8

ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่เข้ากับเพื่อนร่วมงานได้ดีมากและมีเพื่อนสนิทที่สามารถปรึกษาได้ ถึงร้อยละ 72.1 รองลงมาคือ เข้ากับเพื่อนร่วมงานได้ดีแต่ไม่สนิทกับใครเลย ร้อยละ 17.4 และ ร้อยละ 10.5 ชอบที่จะอยู่คนเดียวมากกว่า ไม่พบพนักงานที่มีปัญหาเกี่ยวกับเพื่อนร่วมงานเสมอ

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่เข้ากับเพื่อนร่วมงานได้ดีมากและมีเพื่อนสนิทที่ปรึกษาได้ ถึงร้อยละ 75.7 รองลงมาได้แก่ เข้ากับเพื่อนร่วมงานได้ดีแต่ไม่สนิทกับใครเลย ร้อยละ 16.2 และมีเพียงร้อยละ 8.1 ชอบที่จะอยู่คนเดียวมากกว่า ไม่พบพนักงานที่มีปัญหาเกี่ยวกับเพื่อนร่วมงานเสมอ

ความสัมพันธ์กับหัวหน้าสาย

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์ในลักษณะเฉยๆ ตามหน้าที่กับหัวหน้าสาย ร้อยละ 62.8 รองลงมาคือ สนิทสนมพอสมควร , มีปัญหาขัดแย้งกันบ้าง และ สนิทสนมมาก ร้อยละ 23.3 , 8.1 และ 5.8 ตามลำดับ

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์ในลักษณะเฉย ๆ ตามหน้าที่กับหัวหน้าสาย ร้อยละ 64.9 รองลงมาคือ สนิทสนมพอสมควร และ สนิทสนมมาก ร้อยละ 21.6 และ 8.1 ตามลำดับ มีเพียงส่วนน้อยที่มีปัญหาขัดแย้งกับหัวหน้าสายบ้าง คิดเป็นร้อยละ 5.4

สภาพของเครื่องปรับอากาศหรือพัดลมตรงคนขับ

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีพัดลมที่อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี ร้อยละ 66.3 และ ไม่มีหรือมีแต่อยู่ในสภาพที่ไม่ใช้งานได้ไม่ดี ร้อยละ 33.7

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีสภาพของเครื่องปรับอากาศที่อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี ร้อยละ 94.6 และ อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ไม่ดี ร้อยละ 5.4

ความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีความรู้สึกร้อนบ้างเป็นบางครั้งต่ออากาศขณะขับรถ ร้อยละ 47.7 รองลงมาคือ ความรู้สึกร้อนมากตลอดเวลา ร้อยละ 43.0 และความรู้สึกไม่ร้อนเลย มีเพียงร้อยละ 9.3

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีความรู้สึกร้อนบ้างเป็นบางครั้งต่ออากาศขณะขับรถ ร้อยละ 54.1 รองลงมาคือ ความรู้สึกไม่ร้อนเลย ร้อยละ 40.5 และ ความรู้สึกร้อนมากตลอดเวลา ร้อยละ 5.4

ความรู้สึกต่อควันไอเสีย

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่ไม่ชอบควันไอเสียแต่ก็ทนได้ ร้อยละ 53.5 รองลงมาคือ ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้เป็นปัญหากับตัวเอง ร้อยละ 34.9 และมีความรู้สึกเฉย ๆ กับควันไอเสีย ร้อยละ 11.6

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่ไม่ชอบควันไอเสียแต่ก็ทนได้ ร้อยละ 54.1 รองลงมาคือ ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้เป็นปัญหากับตัวเอง และ รู้สึกเฉย ๆ กับควันไอเสีย ร้อยละ 23.0 เท่ากัน

ความรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณ่บนท้องถนน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีความรู้สึกหงุดหงิดปานกลาง ร้อยละ 54.7 รองลงมาคือ หงุดหงิดน้อย ร้อยละ 25.6 และ หงุดหงิดมาก ร้อยละ 19.8

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีความรู้สึกหงุดหงิดปานกลาง ร้อยละ 51.4 รองลงมาคือ หงุดหงิดมาก ร้อยละ 32.4 และ หงุดหงิดน้อย ร้อยละ 16.20

ความรู้สึกหงุดหงิดไม่สบายใจต่อการปฏิบัติของผู้โดยสาร

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีความรู้สึกหงุดหงิดปานกลาง ร้อยละ 43.0 รองลงมาคือ หงุดหงิดมาก ร้อยละ 41.9 และ หงุดหงิดน้อย ร้อยละ 15.1

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีความรู้สึกหงุดหงิดมาก ร้อยละ 52.7 รองลงมาคือ หงุดหงิดปานกลาง ร้อยละ 25.7 และ หงุดหงิดน้อย ร้อยละ 21.6

สภาพแวดล้อมของสถานที่ขณะรอการปล่อยรถ

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีสภาพแวดล้อมของสถานที่ขณะรอการปล่อยรถไม่ดี คิดเป็นร้อยละ 40.7 รองลงมาคือ มีสภาพแวดล้อมที่ดี ร้อยละ 33.7 และ สภาพแวดล้อมที่ปานกลาง ร้อยละ 25.6

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีสภาพแวดล้อมของสถานที่ขณะรอการปล่อยรถไม่ดี จำนวนร้อยละ 48.6 รองลงมาคือ มีสภาพแวดล้อมปานกลาง ร้อยละ 28.4 และ สภาพแวดล้อมที่ดี ร้อยละ 23.0

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของพนักงานขับรถโดยสารแต่ละประเภท
จำแนกตามระดับความเครียด

ประเภทรถที่ขับ	ระดับความเครียด		ระดับความเครียด	
	ปกติ		สูง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถธรรมดา	72	83.7	14	16.3
รถปรับอากาศ	62	83.8	12	16.2

จากตารางที่ 5 พบว่าพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีความเครียดอยู่ในระดับปกติ มีจำนวนใกล้เคียงกัน คือ ร้อยละ 83.7 และ 83.8 ตามลำดับ และมีเพียงส่วนน้อยที่มีความเครียดอยู่ในระดับสูง โดยในรถธรรมดาพบว่า มีพนักงานที่มีความเครียดอยู่ในระดับสูง ร้อยละ 16.3 และในกลุ่มพนักงานขับรถปรับอากาศ พบร้อยละ 16.2 ซึ่งมีจำนวนที่ใกล้เคียงกับรถธรรมดา

4.2 ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 สักส่วนของพนักงานขับรถโดยสารที่มีความเครียดสูงในกลุ่มที่ขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศแตกต่างกัน

ตารางที่ 6 ผลการเปรียบเทียบสัดส่วนของผู้ที่มีความเครียดสูงในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศ

ประเภทรถที่ขับ	จำนวนผู้ที่มีความเครียดสูง	z-test	p-value
รถธรรมดา	14	0.00	0.50
รถปรับอากาศ	12		

จากตารางที่ 6 พบว่าสัดส่วนของผู้ที่มีความเครียดสูงในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศไม่แตกต่างกัน ($p = 0.50$)

สมมติฐานที่ 2 พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศมีระดับ
ความเครียดที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 7 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด
ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศ

ประเภทรถที่ขับ	\bar{x}	<i>sd</i>	<i>t-test</i>	<i>p - value</i>
รถธรรมดา	32.37	6.30	0.37	0.709
รถปรับอากาศ	32.00	6.24		

จากตารางที่ 7 พบว่า พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศ
มีระดับความเครียดไม่แตกต่างกัน ($p = 0.709$)

สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถ
โดยสารแบบธรรมดา

ผลการทดสอบจะแนบความเครียดของข้อมูลแต่ละกลุ่ม พบว่า

1. ข้อมูลมีการแจกแจงแบบปกติ
2. ความแปรปรวนของข้อมูลแต่ละกลุ่มเท่ากัน
3. ข้อมูลมีความเป็นอิสระกัน

ดังนั้นจึงสามารถใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) ในการวิเคราะห์ข้อมูลคะแนนความเครียดของตัวแปรต่างๆ ในด้านลักษณะส่วนตัว ได้แก่ อายุ สถานภาพสมรส ระยะเวลาในการพักผ่อนนอนหลับต่อวัน และจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ ได้

ตัวแปรทางด้านวุฒิการศึกษา โรคประจำตัว สารเสพติดหรือยาที่ใช้ประจำ มี 2 กลุ่มตัวอย่างย่อย จึงใช้การทดสอบ t-test

ตารางที่ 8 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่ม
พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา จำแนกตามปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว

ปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว	mean	sd	ค่าสถิติ ทดสอบ	p-value
1. อายุ				
ต่ำกว่า 31 ปี	32.74	7.23	F-test=1.6215	0.1907
31-35 ปี	32.17	3.35		
36-40 ปี	30.10	5.42		
มากกว่า 40 ปี	34.26	6.84		
2. วุฒิการศึกษา				
ประถมศึกษา	32.52	6.72	t-test=0.370	0.7140
สูงกว่าประถมศึกษา	31.96	5.07		
3. สถานภาพสมรส				
โสด	32.36	5.16	F-test=0.0751	0.9277
แต่งงานอยู่ด้วยกัน	32.26	6.68		
หม้าย,หย่าร้าง หรือแยกกันอยู่	33.10	5.19		
4. โรคประจำตัว				
ไม่มี	31.19	6.18	t-test= -3.460	0.001*
มี	36.53	4.87		
5. สารเสพติดหรือยาที่ใช้ประจำ				
ไม่มี	31.36	7.54	t-test=-0.570	0.573
มี	32.52	6.14		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว	mean	sd	ค่าสถิติ ทดสอบ	p-value
6. ระยะเวลาในการพักผ่อน นอนหลับต่อวัน				
ต่ำกว่า 6 ชั่วโมง	34.35	7.38	F-test=2.6697	0.0752
6 - 8 ชั่วโมง	31.50	5.63		
มากกว่า 8 ชั่วโมง	30.27	4.15		
7. จำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่ สบายใจ				
ไม่มีปัญหา	26.40	2.70	F-test=3.8162	0.0130*
1 - 2 ปัญหา	31.19	6.04		
3 - 4 ปัญหา	33.21	5.68		
มากกว่า 4 ปัญหา	35.67	7.14		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

จากตารางที่ 8 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ซึ่งมีปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัวต่างกัน พบว่าพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาที่มี อายุต่างกัน วุฒิการศึกษาต่างกัน สถานภาพสมรสต่างกัน การไม่ใช้หรือใช้สารหรือยาเป็นประจำ ระยะเวลาในการพักผ่อนนอนหลับต่อวันต่างกัน มีความเครียดไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > 0.05$)

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาที่มีโรคประจำตัวและที่ไม่มีโรคประจำตัวมีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.001$) โดยกลุ่มที่มีโรคประจำตัวจะมีความเครียดสูงกว่ากลุ่มที่ไม่มีโรคประจำตัว

ตารางที่ 8.1 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด
ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่
สบายใจ

ค่าเฉลี่ย	จำนวนปัญหาทำให้ ไม่สบายใจ	ไม่มี	1-2 ปัญหา	3-4 ปัญหา
26.40	ไม่มี			
31.19	1-2 ปัญหา			
33.21	3-4 ปัญหา	*		
35.67	มากกว่า 4 ปัญหา	*	*	

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ที่มีจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจแตกต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0130$) จากตารางที่ 8.1 เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารที่มีจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจแตกต่างกัน ด้วยวิธีของ Duncan พบว่า กลุ่มที่ไม่มีปัญหาเลย มีความเครียดแตกต่างจากกลุ่มที่มีปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ 3 - 4 ปัญหาและกลุ่มที่มีปัญหามากกว่า 4 ปัญหา และกลุ่มที่มีปัญหา 1 - 2 ปัญหา มีความเครียดแตกต่างจากกลุ่มที่มีปัญหามากกว่า 4 ปัญหา โดยระดับความเครียดจะสูงขึ้นตามจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ

สมมติฐานที่ 4 ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร แบบธรรมดา

ผลการทดสอบคะแนนความเครียดของข้อมูลแต่ละกลุ่ม พบว่า

1. ข้อมูลมีการแจกแจงแบบปกติ
2. ความแปรปรวนของข้อมูลแต่ละกลุ่มเท่ากัน
3. ข้อมูลมีความเป็นอิสระกัน

ดังนั้นจึงสามารถใช้ การวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) ในการวิเคราะห์ข้อมูลคะแนนความเครียดของตัวแปรต่างๆ ในด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ รายได้ต่อเดือน ความพอเพียงของรายได้ ภาวะหนี้สิน จำนวนคนที่อยู่ในอุปการะ ได้



ตารางที่ 9 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา จำแนกตามปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ

ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ	mean	sd	ค่าสถิติทดสอบ	p-value
1. รายได้ต่อเดือน				
ต่ำกว่า 7,001 บาท	32.04	6.09	F-test=0.3733	0.7732
7,001 - 9,000 บาท	31.68	5.93		
9,001 - 11,000 บาท	33.50	7.13		
สูงกว่า 11,000 บาท	33.14	6.88		
2. ความพอเพียงของรายได้				
ไม่พอใช้	33.17	6.46	F-test=2.6178	0.0790
พอใช้พอดี	32.96	5.09		
พอใช้และมีพอเหลือเก็บบ้าง	29.19	6.82		
3. ภาวะหนี้สิน				
ไม่มีหนี้สิน	32.20	5.73	F-test=0.1347	0.9691
ต่ำกว่า 10,000 บาท	33.28	6.78		
10,000-50,000 บาท	31.94	7.07		
50,001-100,000 บาท	32.56	8.32		
สูงกว่า 100,000 บาท	31.71	4.03		
4. จำนวนคนที่อยู่ในอุปการะ				
ไม่มี	30.00	6.27	F-test=0.7951	0.5001
1-2 คน	31.71	6.19		
3-4 คน	33.09	6.84		
มากกว่า 4 คน	33.90	4.68		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 9 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ซึ่งมีปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจต่างกัน พบว่าพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน ความเพียงพอของรายได้ต่างกัน ภาวะหนี้สินต่างกัน จำนวนคนที่อยู่ในอุปการะต่างกัน มีความเครียดไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > 0.05$)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานที่ 5 ปัจจัยทางด้านสังคม มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร
แบบธรรมดา

ผลการทดสอบจะแนบความเครียดของข้อมูลแต่ละกลุ่ม พบว่า

1. ข้อมูลมีการแจกแจงแบบปกติ
2. ความแปรปรวนของข้อมูลแต่ละกลุ่มเท่ากัน
3. ข้อมูลมีความเป็นอิสระกัน

ดังนั้นจึงสามารถใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) ในการวิเคราะห์ข้อมูลคะแนนความเครียดของตัวแปรต่างๆในด้านสังคม ได้แก่ ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯหรือปริมณฑล จำนวนสมาชิกในครอบครัว ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว ความแออัดของที่อยู่อาศัย ได้

ตัวแปรทางด้านภูมิลำเนาเดิม และ ลักษณะครอบครัว มี 2 กลุ่มตัวอย่างย่อย จึงใช้การทดสอบ t-test

ตารางที่ 10 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา จำแนกตามปัจจัยทางด้านสังคม

ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ	mean	sd	ค่าสถิติทดสอบ	p-value
1. ภูมิลำเนาเดิม				
กรุงเทพฯ	31.89	6.63	t-test=-0.3700	0.7110
ต่างจังหวัด	32.51	6.25		
2. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯหรือปริมณฑล				
ต่ำกว่า 6 ปี	32.13	5.64	F-test=1.7965	0.1375
6 - 10 ปี	34.38	6.42		
11 - 15 ปี	31.33	4.56		
16 - 20 ปี	34.86	8.08		
มากกว่า 20 ปี	30.14	5.91		
3. ลักษณะครอบครัว				
ครอบครัวเดี่ยว	33.00	6.31	t-test=2.1400	0.0350*
ครอบครัวขยาย	29.14	5.35		
4. จำนวนสมาชิกในครอบครัว				
1 - 2 คน	33.88	6.55	F-test=1.2003	0.3063
3 - 4 คน	32.14	5.50		
มากกว่า 4 คน	31.34	6.69		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 10 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ	mean	sd	ค่าสถิติ ทดสอบ	p-value
5. ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว				
รักใคร่กันดี	30.61	5.24	F-test=7.2417	0.0002*
ทะเลาะกันบ้าง	33.13	5.63		
ทะเลาะกันประจำ	41.14	8.59		
ต่างคนต่างอยู่ไม่ค่อยได้พูดกัน	30.58	5.30		
6. ความแออัดของที่อยู่อาศัย				
ไม่แออัด	31.23	6.14	F-test=1.7694	0.1768
แออัดบ้างเล็กน้อย	33.19	6.37		
แออัดมาก	34.80	6.30		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

จากตารางที่ 10 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ซึ่งมีปัจจัยทางด้านสังคมต่างกัน พบว่าพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาที่มี ภูมิลำเนาเดิมต่างกัน ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯหรือปริมณฑลต่างกัน จำนวนสมาชิกในครอบครัวต่างกัน ความรู้สึกแออัดของที่อยู่อาศัยต่างกัน มีความเครียดไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > 0.05$)

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาที่มี ลักษณะครอบครัวต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0350$) โดยกลุ่มที่มีลักษณะครอบครัวเดียวจะมีความเครียดโดยเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มที่มีลักษณะครอบครัวแบบขยาย

ตารางที่ 10.1 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด
ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามความสัมพันธ์ภายในครอบครัว

ค่าเฉลี่ย	ความสัมพันธ์ ภายในครอบครัว	ต่างคน ต่างอยู่	รักใคร่กันดี	ทะเลาะกัน บ้าง
30.58	ต่างคนต่างอยู่			
30.61	รักใคร่กันดี			
33.13	ทะเลาะกันบ้าง			
41.14	ทะเลาะกันประจำ	*	*	*

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ที่มีลักษณะความสัมพันธ์ภายในครอบครัวต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0002$) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ด้วยวิธีของ Duncan ดังตารางที่ 10.1 พบว่า กลุ่มที่มีลักษณะความสัมพันธ์ภายในครอบครัวที่ทะเลาะกันเป็นประจำ มีความเครียดแตกต่างจากกลุ่มที่มีความสัมพันธ์ภายในครอบครัวในลักษณะต่างคนต่างอยู่ รักใคร่กันดีและมีความสุข และกลุ่มที่ทะเลาะกันบ้าง โดยกลุ่มที่ทะเลาะกันเป็นประจำจะมีความเครียดสูงกว่าทั้ง 3 กลุ่ม

สมมติฐานที่ 6 ปัจจัยทางการงาน มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร แบบธรรมดา

ผลการทดสอบคะแนนความเครียดของข้อมูลแต่ละกลุ่ม พบว่า

1. ข้อมูลมีการแจกแจงแบบปกติ
2. ความแปรปรวนของข้อมูลแต่ละกลุ่มเท่ากัน
3. ข้อมูลมีความเป็นอิสระกัน

ดังนั้นจึงสามารถใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) ในการวิเคราะห์ข้อมูลคะแนนความเครียดของตัวแปรต่างๆในด้านการงาน ได้แก่ ช่วงเวลาในการทำงาน ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน ประสบการณ์ในการทำงาน ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ความกดดันหรือความสนใจในงาน ความคิดเห็นต่องานที่ทำ ความพึงพอใจในกฎระเบียบของหน่วยงาน ความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการที่ได้รับ ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน ความสัมพันธ์กับหัวหน้าสาย ความรู้สึกต่อวัน อีเสียด ความรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณบนท้องถนน ความรู้สึกหงุดหงิดไม่สบายใจต่อการปฏิบัติของผู้โดยสาร สภาพแวดล้อมของสถานที่ขณะรอการปล่อยรถ ได้

ตัวแปรทางด้านความคิดเห็นต่อเงินเดือนที่ได้รับ และ สภาพของรถสายที่ขับ มี 2 กลุ่มตัวอย่างย่อย จึงใช้การทดสอบ t-test

ตัวแปรด้านจำนวนรอบที่ขับต่อวัน คะแนนความเครียดของข้อมูลแต่ละกลุ่มมีความแปรปรวนไม่เท่ากัน จึงทำการแปลงข้อมูลโดยใช้วิธี Square Root เพื่อให้ความแปรปรวนของแต่ละกลุ่มเท่ากัน และข้อมูลหลังการแปลงที่ได้เป็นไปตามข้อตกลงเบื้องต้นของการวิเคราะห์ความแปรปรวน จึงสามารถใช้สถิติดังกล่าวในการวิเคราะห์ข้อมูลได้

ตัวแปรด้านความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ คะแนนความเครียดของข้อมูลแต่ละกลุ่มมีความแปรปรวนไม่เท่ากัน จึงทำการแปลงข้อมูลด้วยวิธีต่างๆ แต่ความแปรปรวนของข้อมูลแต่ละกลุ่มยังไม่เท่ากัน จึงใช้การทดสอบแบบไม่ใช้พารามิเตอร์ โดยวิธีการทดสอบของคาสคาลและวอลลิส (Kruskal-Wallis oneway analysis of variance Test)

ตารางที่ 11 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา จำแนกตามปัจจัยทางด้านการงาน

ปัจจัยทางด้านการงาน	mean	sd	ค่าสถิติทดสอบ	p-value
1. ช่วงเวลาในการทำงาน				
กะเช้า	32.33	7.36	F-test=0.1385	0.8709
กะบ่าย	32.68	5.70		
ตลอดวัน	31.67	5.50		
2. ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน				
ต่ำกว่า 10 ชั่วโมง	33.79	6.29	F-test=0.2786	0.8407
10 - 12 ชั่วโมง	32.10	6.44		
13 - 14 ชั่วโมง	32.21	6.38		
มากกว่า 14 ชั่วโมง	31.83	6.05		
3. ประสบการณ์ในการทำงาน				
ต่ำกว่า 1 ปี	31.50	7.24	F-test=0.2554	0.7752
1 - 5 ปี	32.75	5.52		
มากกว่า 5 ปี	32.53	6.54		
4. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ				
ไม่เคยเกิด	31.41	5.39	F-test=0.5653	0.6394
1 - 2 ครั้ง	32.51	6.37		
3 - 4 ครั้ง	34.25	6.86		
มากกว่า 4 ครั้ง	32.25	7.70		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 11 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านการงาน	mean	sd	ค่าสถิติ ทดสอบ	p-value
5. ความกดดันหรือความสนใจ ในงาน				
ตรงกับความกดดัน	31.67	5.83	F-test=4.8419	0.0103*
ไม่ตรงกับความกดดัน (แต่ไม่เป็นปัญหา)	32.48	6.49		
ไม่ตรงกับความกดดัน (และเป็นปัญหา)	40.40	6.58		
6. ความคิดเห็นต่องานที่ทำ				
เป็นงานซ้ำซาก น่าเบื่อ	35.71	7.62	F-test=1.8561	0.1435
เฉย ๆ ถ้ามีโอกาสก็อยาก เปลี่ยนงานใหม่	31.65	5.42		
พอใจพอสมควร	32.16	5.99		
พอใจมาก	30.36	6.56		
7. ความพึงพอใจในกฎระเบียบ ของหน่วยงาน				
พอใจ	32.71	6.04	F-test=0.5592	0.5738
พอใจบ้างไม่พอใจบ้าง	31.74	6.19		
ไม่พอใจ	34.00	8.02		
8. ความคิดเห็นต่อเงินเดือนที่ ได้รับ				
อยู่ในระดับที่ต่ำ	32.07	5.98	t-test=-0.6800	0.4980
เหมาะสมดีแล้ว	33.08	7.06		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 11 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านการงาน	mean	sd	ค่าสถิติทดสอบ	p-value
9. ความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการที่ได้รับ				
ควรปรับปรุง	33.75	7.39	F-test=0.3611	0.6980
ปานกลาง	32.32	6.35		
ดีเหมาะสม	31.94	5.95		
10. ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน				
เข้ากันได้ดีมาก	31.95	5.70	F-test=0.5273	0.5922
เข้ากันได้ดี	33.73	8.54		
ชอบที่จะอยู่คนเดียว	33.00	6.36		
มีปัญหาเกี่ยวกับเพื่อนร่วมงานเสมอ	-	-		
11. ความสัมพันธ์กับหัวหน้าสาย				
สนิทสนมมาก	33.20	4.97	F-test=0.7092	0.5492
สนิทสนมพอสมควร	33.75	6.76		
เฉย ๆ ตามหน้าที่	31.61	5.77		
มีปัญหาขัดแย้งกันบ้าง	33.71	9.62		
12. สภาพของรถสายที่ขับ				
มีพัดลมและสภาพใช้การได้ดี	31.88	6.47	t-test=-1.0200	0.3100
ไม่มี/มี แต่ใช้การได้ไม่ดี	33.34	5.94		
13. ความรู้สึกต่อควันไอเสีย				
เฉย ๆ	27.20	4.02	F-test=5.0830	0.0083*
ไม่ชอบ แต่ก็ทนได้	32.30	5.64		
ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้	34.20	7.01		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 11 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านการงาน	mean	sd	ค่าสถิติ ทดสอบ	p-value
14. ความรู้สึกหงุดหงิดต่อสถานะ การณ์บนท้องถนน				
หงุดหงิดน้อย	29.55	6.91	F-test=4.3365	0.0162*
หงุดหงิดปานกลาง	32.66	5.04		
หงุดหงิดมาก	35.24	7.43		
15. ความรู้สึกหงุดหงิดไม่สบาย ใจต่อการปฏิบัติของผู้โดยสาร				
หงุดหงิดน้อย	30.31	6.14	F-test=1.2398	0.2947
หงุดหงิดปานกลาง	32.08	6.23		
หงุดหงิดมาก	33.42	6.38		
16. สภาพแวดล้อมของสถานที่ ขณะรอปล่อยรถ				
ไม่ดี	32.40	5.88	F-test=0.0229	0.9774
ปานกลาง	32.14	7.22		
ดี	32.52	6.27		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

จากตารางที่ 11 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ซึ่งมีปัจจัยทางด้านการงานต่างกัน พบว่า พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาที่มี ช่วงเวลาในการทำงานต่างกัน ระยะเวลาในการทำงานต่อวันต่างกัน ประสบการณ์ในการทำงานต่างกัน ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุต่างกัน ความคิดเห็นต่องานที่ทำต่างกัน ความพึงพอใจในกฎระเบียบของหน่วยงานต่างกัน ความคิดเห็นต่อเงินเดือนที่ได้รับต่างกัน ความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการที่ได้รับต่างกัน ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงานต่างกัน ความสัมพันธ์กับหัวหน้าสายต่างกัน สภาพของรถสายที่ขับต่างกัน ความรู้สึกหงุดหงิดไม่สบายใจต่อการปฏิบัติของผู้โดยสารต่างกัน สภาพแวดล้อมของสถานที่รอกการปล่อยรถต่างกัน มีความเครียดไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > 0.05$)

ตารางที่ 11.1 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามความถนัดหรือความสนใจในงาน

ค่าเฉลี่ย	ความถนัดหรือความสนใจในงาน	ตรงกับความถนัด	ไม่ตรงกับความถนัด (แต่ไม่เป็นปัญหา)
31.67	ตรงกับความถนัด		
32.48	ไม่ตรงกับความถนัด (แต่ไม่เป็นปัญหา)		
40.40	ไม่ตรงกับความถนัด (และเป็นปัญหา)	*	*

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ที่มีความถนัดหรือความสนใจในงานต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0103$) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ด้วยวิธีของ Duncan ดังตารางที่ 11.1 พบว่า กลุ่มที่มีความรู้สึกว่าเป็นงานที่ไม่ตรงกับความถนัดและรู้สึกเป็นปัญหา มีความเครียดแตกต่างจากอีก 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ตรงกับความถนัด และ ไม่ตรงกับความถนัดแต่ไม่เป็นปัญหา โดยกลุ่มที่คิดว่าไม่ตรง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนำไปเผยแพร่บนสื่อออนไลน์โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กับความถนัดและเป็นปัญหาจะมีความเครียดสูงกว่ากลุ่มที่ตรงกับความถนัดและกลุ่มที่ไม่ตรงกับความถนัดแต่ไม่เป็นปัญหา

ตารางที่ 11.2 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามความรู้สึกต่อวันไอเสีย

ค่าเฉลี่ย	ความรู้สึกต่อวันไอเสีย	เลข ๑	ไม่ชอบ แต่ก็ทนได้
27.20	เลข ๑		
32.30	ไม่ชอบ แต่ก็ทนได้		
34.20	ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้	*	*

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ที่มีความรู้สึกต่อวันไอเสียต่างกัน จะมีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0083$) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ด้วยวิธีของ Duncan ดังตารางที่ 11.2 พบว่า กลุ่มที่มีความรู้สึกที่ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้ มีความเครียดแตกต่างจากอีก 2 กลุ่ม คือกลุ่มที่รู้สึกเฉยๆ และ กลุ่มที่ไม่ชอบแต่ทนได้ โดยกลุ่มที่มีความรู้สึกที่ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้ มีความเครียดเฉลี่ยสูงกว่าทั้งสองกลุ่ม

**ตารางที่ 11.3 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด
ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามความรู้สึกหงุดหงิด
ต่อสภาวะการณ้บนท้องถนน**

ค่าเฉลี่ย	ความรู้สึกหงุดหงิด ต่อสภาวะการณ้บนท้องถนน	หงุดหงิดน้อย	หงุดหงิดปานกลาง
29.55	หงุดหงิดน้อย		
32.66	หงุดหงิดปานกลาง		
35.24	หงุดหงิดมาก	*	

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ที่มีความรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณ้บนท้องถนนต่างกัน จะมีความเครียดต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0162$) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ด้วยวิธีของ Duncan ดังตารางที่ 11.3 พบว่า กลุ่มที่มีความรู้สึกหงุดหงิดมากและกลุ่มที่มีความรู้สึกหงุดหงิดน้อย มีความเครียดต่างกัน โดยกลุ่มที่มีความรู้สึกหงุดหงิดมากจะมีความเครียดเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มที่มีความรู้สึกหงุดหงิดน้อย

ความเครียดแตกต่างจากกลุ่มที่ขับมากกว่า 3 รอบต่อวัน โดยกลุ่มที่ขับ 2-3 รอบต่อวัน มีความเครียดสูงกว่ากลุ่มที่ขับมากกว่า 3 รอบต่อวัน

ตารางที่ 11.6 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามความรู้สึกรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ

ความรู้สึกรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ	Mean	Mean Rank	n
ไม่ร้อนเลย	23.88	6.31	8
ร้อนบ้างเป็นบางครั้ง	32.24	45.17	41
ร้อนมากตลอดเวลา	34.35	45.69	37
Kruskal-Wallis test		20.2006	
p-value		0.0000*	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

ตารางที่ 11.7 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามความรู้สึกรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ

ความรู้สึกรู้สึกต่ออากาศ ขณะขับรถ	คู่เปรียบเทียบ	ค่าวิกฤติ	$ R_i - R_j $
1. ไม่ร้อนเลย	1-2	18.916	38.86*
2. ร้อนบ้างเป็นบางครั้ง	1-3	19.082	43.38*
3. ร้อนมากตลอดเวลา	2-3	11.098	4.52

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.15$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 11.6 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ตามตัวแปรด้านความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ โดยวิธีการทดสอบของคาสคาลและวอลลิส (Kruskal-Wallis oneway analysis of variance Test) พบว่า

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ที่มีความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถต่างกัน จะมีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p=0.0000$) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่แบบไม่ใช้พารามิเตอร์ ดังตารางที่ 11.7 พบว่า กลุ่มที่มีความรู้สึกไม่ร้อนเลย มีความเครียดแตกต่างจากอีก 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่มีความรู้สึกร้อนบ้างเป็นบางครั้ง และ กลุ่มที่มีความรู้สึกร้อนมากตลอดเวลา โดยกลุ่มที่มีความรู้สึกไม่ร้อนเลยมีความเครียดต่ำกว่าทั้ง 2 กลุ่ม



สมมติฐานที่ 7 ปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถ
โดยสารแบบปรับอากาศ

ผลการทดสอบคะแนนความเครียดของข้อมูลแต่ละกลุ่ม พบว่า

1. ข้อมูลมีการแจกแจงแบบปกติ
2. ความแปรปรวนของข้อมูลแต่ละกลุ่มเท่ากัน
3. ข้อมูลมีความเป็นอิสระกัน

ดังนั้นจึงสามารถใช้ การวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) ในการวิเคราะห์ข้อมูลคะแนนความเครียดของตัวแปรต่างๆ ในด้านลักษณะส่วนตัว ได้แก่ อายุ สถานภาพสมรส ระยะเวลาในการพักผ่อนนอนหลับต่อวัน ได้

ตัวแปรทางด้านวุฒิการศึกษา โรคประจำตัว สารหรือยาเสพติดที่ใช้ประจำ มี 2 กลุ่มตัวอย่างย่อย จึงใช้การทดสอบ t-test

ตัวแปรด้านจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ คะแนนความเครียดของข้อมูลแต่ละกลุ่มมีความแปรปรวนไม่เท่ากันจึงทำการแปลงข้อมูลโดยใช้ Square Root เพื่อทำให้ความแปรปรวนของแต่ละกลุ่มเท่ากัน และข้อมูลหลังการแปลงที่ได้เป็นไปตามข้อตกลงเบื้องต้นของการวิเคราะห์ความแปรปรวน จึงสามารถใช้สถิติดังกล่าวในการวิเคราะห์ข้อมูลได้

ตารางที่ 12 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด
ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ จำแนกตามปัจจัย
ทางด้านลักษณะส่วนตัว

ปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว	mean	sd	ค่าสถิติ ทดสอบ	p-value
1. อายุ				
ต่ำกว่า 31 ปี	31.06	6.58	F-test=0.2836	0.8371
31-35 ปี	33.00	6.74		
36-40 ปี	31.95	7.14		
มากกว่า 40 ปี	32.00	4.17		
2. วุฒิการศึกษา				
ประถมศึกษา	31.33	5.44	t-test=-1.250	0.2140
สูงกว่าประถมศึกษา	33.23	7.45		
3. สถานภาพสมรส				
โสด	34.13	8.84	F-test=1.2339	0.2973
แต่งงานอยู่ด้วยกัน	31.27	5.30		
หม้าย,หย่าร้าง หรือแยกกันอยู่	33.50	7.66		
4. โรคประจำตัว				
ไม่มี	31.05	5.47	t-test= -3.360	0.001*
มี	37.45	7.74		
5. ธารเสพติดหรือยาที่ใช้ประจำ				
ไม่มี	28.18	5.69	t-test=-2.260	0.027*
มี	32.67	6.13		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว	mean	sd	ค่าสถิติ ทดสอบ	p-value
6. ระยะเวลาในการพักผ่อนนอนหลับต่อวัน				
ต่ำกว่า 6 ชั่วโมง	32.66	6.03	F-test=0.8639	0.4260
6 - 8 ชั่วโมง	30.67	6.51		
มากกว่า 8 ชั่วโมง	30.33	8.39		

จากตารางที่ 12 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ซึ่งมีปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัวต่างกันพบว่า

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีอายุต่างกัน วุฒิการศึกษาต่างกัน สถานภาพสมรสต่างกัน ระยะเวลาในการพักผ่อนนอนหลับต่อวันต่างกัน มีความเครียดไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > 0.05$)

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีโรคประจำตัว และไม่มีโรคประจำตัว มีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.001$) โดยกลุ่มที่มีโรคประจำตัวมีความเครียดสูงกว่ากลุ่มที่ไม่มีโรคประจำตัว

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีสารหรือยาที่ใช้เป็นประจำและไม่มีสารหรือยาที่ใช้ประจำมีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.027$) โดยกลุ่มที่มีสารหรือยาที่ใช้ประจำมีความเครียดสูงกว่ากลุ่มที่ไม่มีสารหรือยาที่ใช้ประจำ

ตารางที่ 12.1 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดหลังการแปลงข้อมูลโดยใช้ Square Root ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ

จำนวนปัญหา ที่ทำให้ไม่สบายใจ	ข้อมูลก่อนการแปลง		ข้อมูลหลังการแปลง	
	Mean	SD	Mean	SD
ไม่มี	24.40	1.52	4.94	0.16
1-2 ปัญหา	30.27	5.13	5.48	0.46
3-4 ปัญหา	33.43	6.44	5.76	0.54
มากกว่า 4 ปัญหา	35.08	5.91	5.90	0.49
Bartlett-test (p-value)	0.046		0.1000	
F-test	-		6.1529	
p-value	-		0.0009*	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

ตารางที่ 12.2 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ

ค่าเฉลี่ย	จำนวนปัญหาทำให้ ไม่สบายใจ	ไม่มี	1-2 ปัญหา	3-4 ปัญหา
4.93	ไม่มี			
5.48	1-2 ปัญหา	*		
5.76	3-4 ปัญหา	*	*	
5.90	มากกว่า 4 ปัญหา	*	*	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 12.1 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ โดยใช้ one-way ANOVA หลังการแปลงข้อมูลโดยใช้ Square Root ตามตัวแปรด้านจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ พบว่า

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0009$) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ด้วยวิธีของ Duncan ดังตารางที่ 12.2 พบว่า กลุ่มที่ไม่มีปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจมีความเครียดต่างจากทุกๆกลุ่ม โดยกลุ่มที่ไม่มีปัญหามีความเครียดต่ำสุด และกลุ่มที่มีปัญหา 1 - 2 ปัญหา มีความเครียดต่างจากกลุ่มที่มีจำนวนปัญหา 3 - 4 ปัญหา และมากกว่า 4 ปัญหา โดยกลุ่มที่มีปัญหา 1 - 2 ปัญหา มีความเครียดต่ำกว่ากลุ่มที่มีปัญหา 3 - 4 ปัญหา และมากกว่า 4 ปัญหา



สมมติฐานที่ 8 ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถ
โดยสารแบบปรับอากาศ

ผลการทดสอบคะแนนความเครียดของข้อมูลแต่ละกลุ่ม พบว่า

1. ข้อมูลมีการแจกแจงแบบปกติ
2. ความแปรปรวนของข้อมูลแต่ละกลุ่มเท่ากัน
3. ข้อมูลมีความเป็นอิสระกัน

ดังนั้นจึงสามารถใช้ การวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) ในการวิเคราะห์ข้อมูลคะแนนความเครียดของตัวแปรต่างๆ ในด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ รายได้ต่อเดือน ความพอเพียงของรายได้ ภาวะหนี้สิน จำนวนคนที่อยู่ในอุปการะ ได้



ตารางที่ 13 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ จำแนกตามปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ

ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ	mean	sd	ค่าสถิติทดสอบ	p-value
1. รายได้ต่อเดือน				
ต่ำกว่า 7,001 บาท	31.80	6.06	F-test=0.6547	0.5827
7,001 - 9,000 บาท	31.50	5.89		
9,001 - 11,000 บาท	33.48	7.77		
สูงกว่า 11,000 บาท	30.95	4.54		
2. ความพอเพียงของรายได้				
ไม่พอใช้	32.77	6.63	F-test=0.3873	0.6803
พอใช้พอดี	31.56	5.81		
พอใช้และมีพอเหลือเก็บบ้าง	31.20	6.83		
3. ภาวะหนี้สิน				
ไม่มีหนี้สิน	30.79	7.74	F-test=0.4450	0.7756
ต่ำกว่า 10,000 บาท	32.45	4.95		
10,000-50,000 บาท	33.11	4.69		
50,001-100,000 บาท	32.20	5.22		
สูงกว่า 100,000 บาท	32.64	6.33		
4. จำนวนคนที่อยู่ในอุปการะ				
ไม่มี	33.70	5.17	F-test=0.3810	0.7670
1-2 คน	31.53	6.44		
3-4 คน	32.33	4.90		
มากกว่า 4 คน	31.18	8.87		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 13 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ซึ่งมีปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจแตกต่างกัน พบว่า

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน ความพอเพียงของรายได้ต่างกัน ภาวะหนี้สินต่างกัน จำนวนคนที่อยู่ในอุปการะต่างกัน มีความเครียดไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > 0.05$)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สมมติฐานที่ 9 ปัจจัยทางด้านสังคม มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร แบบปรับอากาศ

ผลการทดสอบคะแนนความเครียดของข้อมูลแต่ละกลุ่ม พบว่า

1. ข้อมูลมีการแจกแจงแบบปกติ
2. ความแปรปรวนของข้อมูลแต่ละกลุ่มเท่ากัน
3. ข้อมูลมีความเป็นอิสระกัน

ดังนั้นจึงสามารถใช้ การวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) ในการวิเคราะห์ข้อมูลคะแนนความเครียดของตัวแปรต่างๆในด้านสังคม ได้แก่ ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯหรือปริมณฑล ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว ความแออัดของที่อยู่อาศัย ตัวแปรทางด้านภูมิฐานะเดิม ลักษณะครอบครัว มี 2 กลุ่มตัวอย่างย่อย จึงใช้การทดสอบ t-test

ตัวแปรด้านจำนวนคนที่อาศัยอยู่ในครอบครัว คะแนนความเครียดของข้อมูลแต่ละกลุ่มมีความแปรปรวนไม่เท่ากันจึงทำการแปลงข้อมูล โดยใช้ MOD10 เพื่อให้ความแปรปรวนของแต่ละกลุ่มเท่ากัน และข้อมูลหลังการแปลงที่ได้เป็นไปตามข้อตกลงเบื้องต้นของการวิเคราะห์ความแปรปรวน จึงสามารถใช้สถิติดังกล่าวในการวิเคราะห์ข้อมูลได้

ตารางที่ 14 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ จำแนกตามปัจจัยทางด้านสังคม

ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ	mean	sd	ค่าสถิติทดสอบ	p-value
1. ภูมิลำเนาเดิม				
กรุงเทพฯ	31.00	6.70	t-test= -0.660	0.5090
ต่างจังหวัด	32.23	6.16		
2. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครหรือปริมณฑล				
ต่ำกว่า 6 ปี	32.87	6.91	F-test=0.4193	0.7942
6 - 10 ปี	31.00	5.79		
11 - 15 ปี	30.17	4.49		
16 - 20 ปี	31.14	4.88		
มากกว่า 20 ปี	32.43	6.77		
3. ลักษณะครอบครัว				
ครอบครัวเดี่ยว	32.33	6.50	t-test=0.690	0.4920
ครอบครัวขยาย	31.23	5.66		
4. ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว				
รักใคร่กันดี	30.58	4.78	F-test=13.210	0.0000*
ทะเลาะกันบ้าง	31.76	4.71		
ทะเลาะกันประจำ	43.43	5.60		
ต่างคนต่างอยู่ไม่ค่อยได้พูดกัน	30.21	5.79		
5. ความแออัดของที่อยู่อาศัย				
ไม่แออัด	31.41	6.88	F-test=2.0539	0.1358
แออัดบ้างเล็กน้อย	31.58	4.19		
แออัดมาก	35.89	5.46		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 14 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ซึ่งมีปัจจัยทางด้านสังคมแตกต่างกัน พบว่าพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีภูมิลำเนาเดิมต่างกัน ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯหรือปริมณฑลต่างกัน ลักษณะครอบครัวต่างกัน ความรู้สึกรู้สึกต่อความแออัดของที่อยู่อาศัยต่างกัน มีความเครียดไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p>0.05$)

ตารางที่ 14.1 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามความสัมพันธ์ภายในครอบครัว

ค่าเฉลี่ย	ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว	ต่างคนต่างอยู่	รักใคร่กันดี	ทะเลาะกันบ้าง
30.21	ต่างคนต่างอยู่			
30.58	รักใคร่กันดี			
31.76	ทะเลาะกันบ้าง			
43.43	ทะเลาะกันประจำ	*	*	*

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีความสัมพันธ์ภายในครอบครัวต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0000$) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ โดยวิธีของ Duncan ดังตารางที่ 14.1 พบว่า กลุ่มที่มีความสัมพันธ์ภายในครอบครัวในลักษณะทะเลาะกันเป็นประจำ มีความเครียดเฉลี่ยแตกต่างจากกลุ่มอื่นๆ คือ กลุ่มที่มีความสัมพันธ์ในลักษณะต่างคนต่างอยู่ กลุ่มที่รักใคร่กันดี และ กลุ่มที่ทะเลาะกันบ้าง โดยกลุ่มที่มีความสัมพันธ์ในลักษณะทะเลาะกันประจำจะมีความเครียดเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ

ตารางที่ 14.2 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดหลังการแปลงข้อมูลโดยใช้ MOD10 ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามจำนวนสมาชิกในครอบครัว

จำนวนสมาชิกในครอบครัว	ข้อมูลก่อนการแปลง		ข้อมูลหลังการแปลง	
	Mean	SD	Mean	SD
1-2 คน	34.43	7.50	3.77	2.61
3-4 คน	30.59	4.28	3.77	2.39
มากกว่า 4 คน	30.09	4.98	3.73	3.20
Bartlett-test (p-value)	0.015		0.3830	
F-test	-		0.0018	
p-value	-		0.9982	

จากตารางที่ 14.2 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ โดยใช้ one-way ANOVA หลังการแปลงข้อมูลโดยใช้ MOD10 ตามตัวแปรด้านจำนวนสมาชิกในครอบครัว พบว่า

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวต่างกัน มีความเครียดไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > 0.05$)

สมมติฐานที่ 10 ปัจจัยทางด้านการงาน มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ

ผลการทดสอบคะแนนความเครียดของข้อมูลแต่ละกลุ่ม พบว่า

1. ข้อมูลมีการแจกแจงแบบปกติ
2. ความแปรปรวนของข้อมูลแต่ละกลุ่มเท่ากัน
3. ข้อมูลมีความเป็นอิสระกัน

ดังนั้น จึงสามารถใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) ในการวิเคราะห์ข้อมูลคะแนนความเครียดในกลุ่มตัวแปรต่างๆ ในด้านการงาน ได้แก่ ช่วงเวลาในการทำงาน ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน จำนวนรอบที่ขับต่อวัน ประสบการณ์ในการทำงาน ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ความถนัดหรือความสนใจในงาน ความคิดเห็นต่องานที่ทำ ความพึงพอใจในกฎระเบียบของหน่วยงาน ความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการที่ได้รับ ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน ความสัมพันธ์กับหัวหน้าสาย ความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ ความรู้สึกต่อควันไอเสีย ความรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการขับบนท้องถนน ความรู้สึกหงุดหงิดไม่สบายใจต่อการปฏิบัติของผู้โดยสาร สภาพแวดล้อมของสถานที่ขณะรอการปล่อยรถได้

- ตัวแปรทางด้านความคิดเห็นต่อเงินเดือนที่ได้รับ และ สภาพของรถสายที่ขับ มี
- 2 กลุ่มตัวอย่างย่อย จึงใช้การทดสอบ t-test

ตารางที่ 15 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ จำแนกตามปัจจัยทางด้านการงาน

ปัจจัยทางด้านการงาน	mean	sd	ค่าสถิติทดสอบ	p-value
1. ช่วงเวลาในการทำงาน				
กะเช้า	30.95	6.07	F-test=0.8693	0.4237
กะบ่าย	31.30	5.73		
ตลอดวัน	33.03	6.63		
2. ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน				
ต่ำกว่า 10 ชั่วโมง	31.75	11.73	F-test=3.5631	0.0184*
10 - 12 ชั่วโมง	28.90	4.84		
13 - 14 ชั่วโมง	31.33	4.65		
มากกว่า 14 ชั่วโมง	34.34	6.32		
3. จำนวนรอบที่ขับต่อวัน				
ต่ำกว่า 2 รอบ	32.10	6.99	F-test=0.0442	0.9567
2 - 3 รอบ	32.03	6.01		
มากกว่า 3 รอบ	31.20	3.83		
4. ประสบการณ์ในการทำงาน				
ต่ำกว่า 1 ปี	28.63	5.16	F-test=4.1989	0.0189*
1 - 5 ปี	33.40	6.43		
มากกว่า 5 ปี	32.38	5.53		
5. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ				
ไม่เคยเกิด	31.52	6.19	F-test=1.6213	0.1922
1 - 2 ครั้ง	31.25	7.34		
3 - 4 ครั้ง	30.83	4.59		
มากกว่า 4 ครั้ง	35.38	4.68		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านการงาน	mean	sd	ค่าสถิติ ทดสอบ	p-value
6. ความถนัดหรือความสนใจ ในงาน				
ตรงกับความถนัด	31.69	5.88	F-test=0.3480	0.7073
ไม่ตรงกับความถนัด (แต่ไม่เป็นปัญหา)	32.59	7.33		
ไม่ตรงกับความถนัด (และเป็นปัญหา)	34.33	7.77		
7. ความคิดเห็นต่องานที่ทำ				
เป็นงานซ้ำซาก น่าเบื่อ	35.00	4.86	F-test=1.2147	0.3108
เฉย ๆ ถ้ามีโอกาสก็อยาก เปลี่ยนงานใหม่	32.86	6.88		
พอใจพอสมควร	31.07	5.94		
พอใจมาก	30.27	5.73		
8. ความพึงพอใจในกฎระเบียบ ของหน่วยงาน				
พอใจ	30.00	6.01	F-test=3.5823	0.0329*
พอใจบ้างไม่พอใจบ้าง	32.08	5.61		
ไม่พอใจ	35.91	7.46		
9. ความคิดเห็นต่อเงินเดือนที่ ได้รับ				
อยู่ในระดับที่ต่ำ	32.74	6.27	t-test=1.630	0.1070
เหมาะสมดีแล้ว	30.14	5.88		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านการงาน	mean	sd	ค่าสถิติทดสอบ	p-value
10. ความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการที่ได้รับ				
ควรปรับปรุง	38.20	6.65	F-test=2.7867	0.0684
ปานกลาง	31.64	5.30		
ดีเหมาะสม	31.45	6.78		
11. ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน				
เข้ากันได้ดีมาก	31.91	6.10	F-test=0.2976	0.7435
เข้ากันได้ดี	31.50	7.54		
ชอบที่จะอยู่คนเดียว	33.83	5.34		
มีปัญหาเกี่ยวกับเพื่อนร่วมงานเสมอ	-	-		
12. ความสัมพันธ์กับหัวหน้าสาย				
สนิทสนมมาก	30.00	5.79	F-test=1.7240	0.1700
สนิทสนมพอสมควร	32.56	5.59		
เฉย ๆ ตามหน้าที่	31.54	6.01		
มีปัญหาขัดแย้งกันบ้าง	38.25	10.14		
13. สภาพของรถสายที่ขับ				
มีพัดลมและสภาพใช้การได้ดี	32.03	6.18	t-test=0.1600	0.8700
ไม่มี/มี แต่ใช้การได้ไม่ดี	31.50	8.23		
14. ความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ				
ไม่ร้อนเลย	31.20	5.01	F-test=1.0300	0.3623
ร้อนบ้างเป็นบางครั้ง	32.88	6.78		
ร้อนมากตลอดเวลา	29.25	8.99		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 15 (ต่อ)

ปัจจัยทางด้านการงาน	mean	sd	ค่าสถิติทดสอบ	p-value
15. ความรู้สึกต่อคว้นไอเสีย				
เฉย ๆ	29.65	5.23	F-test=4.0754	0.0211*
ไม่ชอบ แต่ก็ทนได้	31.58	6.15		
ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้	35.35	6.30		
16. ความรู้สึกหงุดหงิดต่อสถานะการณ่บนท้องถนน				
หงุดหงิดน้อย	29.92	4.70	F-test=4.7440	0.0120*
หงุดหงิดปานกลาง	30.74	5.84		
หงุดหงิดมาก	35.04	6.60		
17. ความรู้สึกหงุดหงิดไม่สบายใจต่อการปฏิบัติของผู้โดยสาร				
หงุดหงิดน้อย	29.13	4.63	F-test=2.6490	0.0780
หงุดหงิดปานกลาง	31.79	4.94		
หงุดหงิดมาก	33.28	7.04		
18. สภาพแวดล้อมของสถานที่ขณะรอปถ่ายรถ				
ไม่ดี	30.35	5.24	F-test=0.7662	0.4686
ปานกลาง	32.43	5.73		
ดี	32.53	6.93		

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ $\alpha = 0.05$

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 15 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ซึ่งมีปัจจัยทางด้านการงานแตกต่างกัน พบว่า

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีช่วงเวลาในการทำงานต่างกัน จำนวนรอบที่ขับต่อวันต่างกัน ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุต่างกัน ความกดดันหรือความสนใจในงานต่างกัน ความคิดเห็นต่องานที่ทำต่างกัน ความคิดเห็นต่อเงินเดือนที่ได้รับต่างกัน ความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการที่ได้รับต่างกัน ความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงานต่างกัน ความสัมพันธ์กับหัวหน้าสายต่างกัน สภาพของรถสายที่ขับต่างกัน ความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถต่างกัน ความรู้สึกหงุดหงิดไม่สบายใจต่อการปฏิบัติของผู้โดยสารต่างกัน สภาพแวดล้อมของสถานที่ขณะรอการปล่อยรถต่างกัน มีความเครียดไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > 0.05$)

ตารางที่ 15.1 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามระยะเวลาในการทำงานต่อวัน

ค่าเฉลี่ย	ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน	10-12 ชม.	13-14 ชม.	ต่ำกว่า 10 ชม.
28.90	10-12 ชม.			
31.33	13-14 ชม.			
31.75	ต่ำกว่า 10 ชม.			
34.34	มากกว่า 14 ชม.	*		

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีระยะเวลาในการทำงานต่อวันต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0184$) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ โดยวิธีของ Duncan ดังตารางที่ 15.1 พบว่า กลุ่มที่ทำงานมากกว่า 14 ชั่วโมงต่อวัน มีความเครียดแตกต่างจากกลุ่มที่มีระยะเวลาในการทำงาน 10 - 12

ชั่วโมงต่อวัน โดยกลุ่มที่มีระยะเวลาในการทำงานมากกว่า 14 ชั่วโมงต่อวัน มีความเครียดเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มที่ทำงาน 10 - 12 ชั่วโมงต่อวัน

ตารางที่ 15.2 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามประสบการณ์ในการทำงาน

ค่าเฉลี่ย	ประสบการณ์ในการทำงาน	ต่ำกว่า 1 ปี	มากกว่า 5 ปี
28.63	ต่ำกว่า 1 ปี		
32.38	มากกว่า 5 ปี		
33.40	1-5 ปี	*	

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีประสบการณ์ในการทำงานต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0189$) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ โดยวิธีของ Duncan ดังตารางที่ 15.2 พบว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ในการทำงานต่ำกว่า 1 ปี มีความเครียดแตกต่างจากกลุ่มที่มีประสบการณ์ในการทำงาน 1-5 ปี โดยกลุ่มที่มีประสบการณ์ในการทำงาน 1-5 ปี มีความเครียดสูงกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์ในการทำงานต่ำกว่า 1 ปี

ตารางที่ 15.3 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามความพึงพอใจในกฎระเบียบของหน่วยงาน

ค่าเฉลี่ย	ความพึงพอใจ	พอใจ	พอใจบ้าง ไม่พอใจบ้าง
30.00	พอใจ		
32.08	พอใจบ้าง ไม่พอใจบ้าง		
35.91	ไม่พอใจ	*	

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีความพึงพอใจในกฎระเบียบของหน่วยงานต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0329$) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ โดยวิธีของ Duncan ดังตารางที่ 15.3 พบว่า กลุ่มที่ไม่พอใจมีความเครียดเฉลี่ยแตกต่างจากกลุ่มที่พอใจ โดยกลุ่มที่ไม่พอใจมีความเครียดสูงกว่ากลุ่มที่พอใจ

ตารางที่ 15.4 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามความรู้สึกต่อควันไอเสีย

ค่าเฉลี่ย	ความรู้สึกต่อควันไอเสีย	เฉย ๆ	ไม่ชอบ แต่ก็ทนได้
29.65	เฉย ๆ		
31.58	ไม่ชอบ แต่ก็ทนได้		
35.35	ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้	*	*

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีความรู้สึกต่อควันไอเสียต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0211$) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ โดยวิธีของ Duncan ดังตารางที่ 15.4 พบว่า กลุ่มที่มีความรู้สึกไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้ มีความเครียดเฉลี่ยแตกต่างจากทั้ง 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่มีความรู้สึกเฉย ๆ และกลุ่มที่ไม่ชอบแต่ก็ทนได้ โดยกลุ่มที่ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ไ้จะมีความเครียดเฉลี่ยสูงกว่าทั้ง 2 กลุ่ม

ตารางที่ 15.5 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ยคะแนนความเครียด ในกลุ่มพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ตามความรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณ้บนท้องถนน

ค่าเฉลี่ย	ความรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณ้บนท้องถนน	หงุดหงิดน้อย	หงุดหงิดปานกลาง
29.92	หงุดหงิดน้อย		
30.74	หงุดหงิดปานกลาง		
35.04	หงุดหงิดมาก	*	*

พนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ที่มีความรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณ้บนท้องถนนต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p = 0.0120$) และเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ โดยวิธีของ Duncan ดังตารางที่ 15.5 พบว่า กลุ่มที่มีความรู้สึกหงุดหงิดมากจะมีความเครียดเฉลี่ยแตกต่างจากอีก 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่มีความรู้สึกหงุดหงิดน้อย และ กลุ่มที่มีความรู้สึกหงุดหงิดปานกลาง โดยกลุ่มที่มีความรู้สึกหงุดหงิดมากจะมีความเครียดสูงกว่ากลุ่มที่มีความรู้สึกหงุดหงิดน้อยและกลุ่มที่มีความรู้สึกหงุดหงิดปานกลาง

บทที่ 5

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

งานวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ แต่เนื่องจากมีข้อจำกัดทางด้านเวลาและกำลังคนจึงไม่สามารถรวบรวมข้อมูลจากพนักงานทุกเขตการเดินรถได้ จึงศึกษาเฉพาะพนักงานขับรถในเขตตัวเมืองชั้นในเท่านั้น

ในการศึกษานี้ได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากพนักงานขับรถโดยสารจำนวนทั้งหมด 160 คน แบ่งเป็นพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาในเขตการเดินรถที่ 10 จำนวน 86 คน และพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศในกองเดินรถที่ 1 จำนวน 74 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ โดยให้พนักงานขับรถแต่ละประเภทเป็นชั้นภูมิ จากนั้นสุ่มตัวอย่างในแต่ละชั้นภูมิโดยกำหนดขนาดตัวอย่างของแต่ละชั้นภูมิให้เป็นสัดส่วนกับจำนวนหน่วยในชั้นภูมินั้น (Proportional Allocation) และทำการเก็บตัวอย่างในแต่ละชั้นภูมิแบบโควตา โดยใช้แบบสัมภาษณ์และแบบทดสอบความเครียด HOS ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งมีความเที่ยงของแบบทดสอบ HOS เท่ากับ 0.76 ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

1. ลักษณะข้อมูลทั่วไปของตัวอย่าง

ลักษณะด้านส่วนตัว

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 31 - 35 ปี มีเวลาในการพักผ่อนนอนหลับ 6-8 ชั่วโมง/วัน มีจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ 1-2 ปัญหาในช่วงระยะเวลา 3 เดือน ส่วนพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 36 - 40 ปี และมีเวลาในการพักผ่อนนอนหลับต่ำกว่า 6 ชั่วโมง/วัน มีจำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ 3-4 ปัญหาในช่วงระยะเวลา 3 เดือน พนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 กลุ่ม ส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับประถมศึกษา, มีสถานภาพสมรสแต่งงานและอยู่ด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กัน , ไม่มีโรคประจำตัว แต่มีสารเสพติดหรือยาที่ใช้ประจำ โดยสารที่ใช้มาก คือ บุหรี่ รองลงมา ได้แก่ เหล้า,เบียร์ กาแฟ และ เครื่องดื่มชูกำลัง มีส่วนน้อยที่ใช้ยานอนหลับ ยาฆ่า,ยาชยัน และไม่พบพนักงานที่ใช้กัญชาหรือสารเสพติดอื่นๆ

ลักษณะด้านเศรษฐกิจ

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีรายได้โดยเฉลี่ย 7,001 - 9,000 บาทต่อเดือน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายแล้วไม่พอใช้ แต่ถึงแม้จะมีรายได้ไม่พอใช้แต่ส่วนใหญ่ก็ไม่มีหนี้สิน ส่วนพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศส่วนใหญ่มีรายได้โดยเฉลี่ย 9,001 - 10,000 บาทต่อเดือน ซึ่งพอใช้พอดีเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่าย และส่วนใหญ่ไม่มีหนี้สิน พนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 ประเภท ส่วนใหญ่มีจำนวนคนที่อยู่ในอุปการะ 1 - 2 คน

ลักษณะด้านสังคม

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวมากกว่า 4 คน ส่วนพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 1 - 2 คน พนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 ประเภทส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯ หรือปริมณฑล ต่ำกว่า 6 ปี มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ในต่างจังหวัดเป็นส่วนใหญ่ มีลักษณะครอบครัวแบบครอบครัวเดี่ยว สัมพันธภาพในครอบครัวอยู่ในลักษณะรักใคร่กันดีและมีความสุข และมีที่อยู่อาศัยไม่แออัด

ลักษณะด้านการงาน

พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา ส่วนใหญ่ขับรถในช่วงเช้าและบ่าย ในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน มีระยะเวลาในการทำงานโดยเฉลี่ย 10 - 12 ชั่วโมง/วัน โดยขับรถเฉลี่ยวันละมากกว่า 3 รอบ มีประสบการณ์ในการทำงานมากกว่า 5 ปี และมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถโดยสาร 1 - 2 ครั้ง ส่วนใหญ่มีความพอใจในงานพอสมควร สำหรับความรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ พบว่าส่วนใหญ่มีความรู้สึกร้อนบ้างเป็นบางครั้งและร้อนมากตลอดเวลา โดยทั้ง 2 กลุ่มมีจำนวนที่ใกล้เคียงกัน มีความรู้สึกหงุดหงิดต่อการปฏิบัติของผู้โดยสารในระดับปานกลางถึงหงุดหงิดมาก โดยกลุ่มที่มีความรู้สึกหงุดหงิดมาก และหงุดหงิดปานกลางมีจำนวนใกล้เคียงกัน และสำหรับพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ

เอกสารนี้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น ไม่สามารถนำไปใช้เพื่อการตัดสินใจใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อากาศ ส่วนใหญ่ขับรถตลอดวัน มีระยะเวลาในการทำงานโดยเฉลี่ยมากกว่า 14 ชั่วโมง/วัน โดยส่วนใหญ่ขับรถวันละ 2 - 3 รอบ มีประสบการณ์ในการทำงาน 1 - 5 ปี และส่วนใหญ่ไม่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ สำหรับความคิดเห็นต่องานที่ทำพบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้สึกเฉย ๆ ต่องานที่ทำ หรือ พอใจในงานพอสมควรโดยผู้ที่มีความรู้สึกเฉย ๆ ต่องานที่ทำ และ ผู้ที่พอใจในงานพอสมควรมีจำนวนใกล้เคียงกัน และส่วนใหญ่มีความรู้สึกอ่อนบ้างเป็นบางครั้งต่ออากาศขณะขับรถ นอกจากนี้พบว่าพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ ส่วนใหญ่มีความรู้สึกหงุดหงิดต่อการปฏิบัติของผู้โดยสารมาก พนักงานขับรถโดยสารทั้ง 2 กลุ่ม ส่วนใหญ่มีความถนัดในงานแต่มีความคิดเห็นว่าเงินเดือนที่ได้รับอยู่ในระดับที่ต่ำเกินไป มีความสนิทสนมกับเพื่อนร่วมงานเป็นอย่างดีและสามารถเข้ากันได้ แต่ไม่สนิทสนมกับหัวหน้าสายเท่าที่ควรคือ เฉยๆ เป็นไปตามหน้าที่ ส่วนใหญ่มีความไม่พอใจในกฎระเบียบบางข้อของหน่วยงาน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการที่ได้รับในระดับปานกลาง และสำหรับความรู้สึกที่มีต่อสถานะการณบนท้องถนนพบว่า ส่วนใหญ่มีความรู้สึกหงุดหงิดในระดับปานกลาง มีความรู้สึกไม่ชอบควันไอเสียแต่ก็ทนได้ สำหรับสภาพของพัคลมและเครื่องปรับอากาศพบว่าส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี นอกจากนี้พบว่า ส่วนใหญ่สภาพแวดล้อมของท่าปล่อยรถไม่ดีเท่าที่ควร

2. สัดส่วนของพนักงานขับรถโดยสารที่มีความเครียดสูงในกลุ่มที่ขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

3. พนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศ มีระดับความเครียดที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

4. ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดา

ปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว ตัวแปรที่มีผลต่อความเครียดได้แก่

- 1) โรคประจำตัว ผู้ที่มีโรคประจำตัวจะมีความเครียดสูงกว่าผู้ที่ไม่ใช่โรคประจำตัว
- 2) จำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ ผู้ที่มีปัญหามากกว่า 4 ปัญหา จะมีความเครียดสูงกว่าผู้ที่มีปัญหา 1 - 2 ปัญหา และ ผู้ที่ไม่มีปัญหา จะมีความเครียดต่ำกว่า ผู้ที่มีปัญหา 3 - 4 ปัญหา และ มากกว่า 4 ปัญหา

ปัจจัยทางด้านสังคม ตัวแปรที่มีผลต่อความเครียดได้แก่

- 1) ลักษณะครอบครัว ผู้ที่มีลักษณะครอบครัวแบบครอบครัวเดี่ยว มีความเครียดสูงกว่าผู้ที่มีลักษณะครอบครัวแบบขยาย
- 2) ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว ผู้ที่มีความสัมพันธ์ในครอบครัวแบบทะเลาะกันเป็นประจำ มีความเครียดสูงกว่าผู้ที่มีความสัมพันธ์แบบรักใคร่กันดีและมีความสุข, ทะเลาะกันบางครั้ง และ ต่างคนต่างอยู่ไม่ค่อยได้พูดกัน

ปัจจัยทางด้านการงาน ตัวแปรที่มีผลต่อความเครียดได้แก่

- 1) ความกดดันและความสนใจในงาน โดยผู้ที่ไม่กดดันและเป็นปัญหาต่องานที่ทำงาน มีความเครียดสูงกว่าผู้ที่กดดันและผู้ที่ไม่กดดันแต่ไม่เป็นปัญหาต่องานที่ทำงาน
- 2) ความรู้สึกรู้สึกต่อวันไอเสีย ผู้ที่ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้ มีความเครียดสูงกว่าผู้ที่รู้สึกเฉย ๆ และ ผู้ที่ไม่ชอบแต่ทนได้
- 3) ความรู้สึกรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณบนท้องถนน ผู้ที่รู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณบนท้องถนนมาก มีความเครียดสูงกว่าผู้ที่มีความรู้สึกหงุดหงิดน้อย
- 4) จำนวนรอบที่ขับต่อวัน ผู้ที่ขับรถวันละ 2-3 รอบ มีความเครียดสูงกว่ากลุ่มที่ขับรถมากกว่า 3 รอบต่อวัน
- 5) ความรู้สึกรู้สึกต่ออากาศขณะขับรถ กลุ่มที่มีความรู้สึกไม่ร้อนเลย มีความเครียดต่ำกว่ากลุ่มที่มีความรู้สึกร้อนบ้างเป็นบางครั้ง และ ร้อนมากตลอดเวลา

5. ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสารแบบปรับอากาศ

ปัจจัยทางด้านลักษณะส่วนตัว ตัวแปรที่มีผลต่อความเครียด ได้แก่

- 1) โรคประจำตัว ผู้ที่มีโรคประจำตัวจะมีความเครียดสูงกว่าผู้ที่ไม่มโรคประจำตัว
- 2) สารเสพติดหรือยาที่ใช้ประจำ ผู้ที่มีสารเสพติดหรือยาที่ใช้ประจำ มีความเครียดสูงกว่าผู้ที่ไม่มสารเสพติดหรือยาที่ใช้ประจำ
- 3) จำนวนปัญหาที่ทำให้ไม่สบายใจ ผู้ที่ไม่มีปัญหา มีความเครียดต่ำกว่าผู้ที่มีปัญหา ผู้ที่มีปัญหา 3 - 4 ปัญหา และมากกว่า 4 ปัญหา มีความเครียดสูงกว่าผู้ที่มีปัญหา 1 - 2 ปัญหา

ปัจจัยทางด้านสังคม ตัวแปรที่มีผลต่อความเครียด ได้แก่

- 1) ความสัมพันธ์ภายในครอบครัว โดยผู้ที่มีความสัมพันธ์ในครอบครัวแบบทะเลาะกันเป็นประจำ มีความเครียดสูงกว่าผู้ที่มีความสัมพันธ์แบบรักใคร่กันดีและมีความสุข, ต่างคนต่างอยู่ และทะเลาะกันบ้าง

ปัจจัยทางการงาน ตัวแปรที่มีผลต่อความเครียด ได้แก่

- 1) ระยะเวลาในการทำงานต่อวัน ผู้ที่ทำงานมากกว่า 14 ชั่วโมง/วัน มีความเครียดสูงกว่าผู้ทำงานวันละ 10 - 12 ชั่วโมง
- 2) ประสบการณ์ในการทำงาน ผู้ที่มีประสบการณ์ในการทำงานต่ำกว่า 1 ปี มีความเครียดต่ำกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ในการทำงาน 1 - 5 ปี
- 3) ความพึงพอใจในกฎระเบียบของหน่วยงาน กลุ่มที่ไม่พอใจในกฎระเบียบ มีความเครียดสูงกว่ากลุ่มที่พอใจในกฎระเบียบ
- 4) ความรู้สึกต่อวันไอเสีย ผู้ที่ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้เป็นปัญหากับตัวเอง มีความเครียดสูงกว่าผู้รู้สึกเฉย ๆ และ ผู้ที่ไม่ชอบแต่ไม่เป็นปัญหากับตัวเอง
- 5) ความรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณบนท้องถนน ผู้ที่มีความรู้สึกหงุดหงิดต่อสภาวะการณบนท้องถนนมาก มีความเครียดสูงกว่าผู้มีความรู้สึกหงุดหงิดปานกลาง และ หงุดหงิดน้อย

5.2 ข้อเสนอแนะ

1. ถ้ามีงบประมาณและเวลามากเพียงพอ ควรจะศึกษาพนักงานขับรถโดยสารแบบธรรมดาและแบบปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ในทุกเส้นทาง
2. เนื่องจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีข้อจำกัดของแบบสอบถามความเครียด HOS ซึ่งยังไม่ครอบคลุมอาการความเครียด โดยเฉพาะอาการความเครียดทางด้านจิตใจ จึงอาจทำให้ผลการวิเคราะห์ที่ได้ไม่ดีเท่าที่ควร เพราะฉะนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปควรจะต้องเลือกแบบทดสอบความเครียด ที่สามารถวัดอาการความเครียดได้ทั้งอาการทางด้านร่างกาย และทางด้านจิตใจ เช่น แบบทดสอบ Symptom distress checklist-90 (SCL - 90)
3. ควรศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเครียดอื่นๆ นอกเหนือจากที่ศึกษามาแล้วเพิ่ม เพื่อจะได้ค้นพบสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเครียดของพนักงานขับรถโดยสารให้มากที่สุด
4. ควรมีการศึกษาความเครียดในกลุ่มพนักงานขับรถประเภทอื่นๆ เช่น พนักงานขับรถมินิบัส, รถไมโครบัส, รถสิบล้อ เป็นต้น เพื่อศึกษาความมีปัจจัยใดบ้างที่เหมือนหรือแตกต่างกัน
5. ควรมีการปรับปรุงข้อความหมายของแบบทดสอบ HOS ให้เป็นที่เข้าใจและสอดคล้องกับสภาพของคนไทยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มที่มีการศึกษาดำ

บรรณานุกรม

- กองสุขภาพจิต กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข. “การศึกษาปัญหาสุขภาพจิตของประชาชนที่ประสบอุทกภัยในเขตกรุงเทพมหานคร”, (เอกสารอัดสำเนา), 2527.
- ทวี ท้าวคำลือ. “ปัญหาสุขภาพจิตของพนักงานขับรถเมล์”, วิทยานิพนธ์หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขภาพจิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- บุญญสิทธิ์ วรจันทร์. “การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเครียดและความดันโลหิตในสัปดาห์กรุงเทพมหานคร”, วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาชีวสรีรวิทยา มหาวิทยาลัยมหิดล, 2530, น. 40-41.
- ประเวศ วะสี. “วิถีกลายเครียด”, กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์หมอชาวบ้าน, 2535.
- พีระ ศรีภักดิ์. “ความเครียดและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความเครียดของครูโรงเรียนมัธยมศึกษา : ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างเขตการศึกษาส่วนกลางและเขตการศึกษา 5”, ปรินญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (ชีวสรีรวิทยา) มหาวิทยาลัยมหิดล, 2528.
- “เพลิงมรกต”, นามแฝง. “คอลัมภ์เลขที่ 1 วิชาดุษฎี”, เดลินิวส์. 3 สิงหาคม 2538.
- ยีนง ไทยใจดี. “ปัจจัยที่สัมพันธ์กับความเครียดและวิธีการจัดการความเครียดในการปฏิบัติงานของผู้บริหารโรงเรียนมัธยมศึกษาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”, ปรินญาการศึกษาคุณวุฒิบัณฑิต สาขาการบริหารการศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร, 2537.
- รองศาสตราจารย์ ดร. บุญเรียง ขจรศิลป์. ‘การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS’, พิมพ์ครั้งที่ 2 สำนักพิมพ์พิชาญการพิมพ์, 2534.
- รัชดา เอี่ยมยิ่งพานิช. “การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดในการทำงานของบุคลากรทางการแพทย์ : ศึกษาเฉพาะกรณีโรงพยาบาลเจริญกรุงประชารักษ์ สังกัดสำนักการแพทย์ กรุงเทพมหานคร”, วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531.

สังศรี ชัยสิน, เรไร พิระทัศน์, สุภาภรณ์ ทองดารา, จันทรเพ็ญ ชูประภาวรรณ และ
นันทนา ชุบุญราษฎร์. “รายงานเบื้องต้น : การสำรวจสุขภาพจิตของประชาชนจังหวัด
ชลบุรี “, วารสารกรมการแพทย์ 10, 2528.

สมชาย จักรพันธ์. “คนไทยติดอันดับรองแชมป์บัว”, มติชนรายวัน. 21 ธันวาคม 2534.

สุรพงศ์ อัมพันวงษ์. “ความเครียดใกล้ตัว”, เดลินิวส์. 29 สิงหาคม 2535.

อัมพร โอตระกูล,เจตสันต์ แต่งสุวรรณ. “การสำรวจความเครียดของตำรวจในกรุงเทพมหานคร
นคร”, รายงานการวิจัย คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล, 2526.

อัมพร โอตระกูล,เจตสันต์ แต่งสุวรรณและ เขาวรัตน์ ปรปักษ์งาม. “ปัญหาสุขภาพจิตใน
เขตเมือง”, วารสารสมาคมจิตแพทย์ 27 (กรกฎาคม - กันยายน 2525):121 - 135.

อรรถสิทธิ์ เวชชาชีวะ. “คนไทยเครียด” มติชนรายวัน. 21 ธันวาคม 2534.

Wayne W. Daniel. "Applied Nonparametric Statistics", 1990 : 240.



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แบบสอบถาม

ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของพนักงานขับรถโดยสาร
แบบธรรมดาและแบบปรับอากาศ ในเขตตัวเมืองชั้นใน

เลขที่แบบสอบถาม.....

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำแนะนำ : เลือกคำตอบเพียงคำตอบเดียว โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () หน้าข้อความหรือ
เติมข้อความลงในช่องว่างที่ตรงกับเป็นจริงหรือความรู้สึกของท่านมากที่สุด

1. ประเภทรถที่ท่านขับ

() รถเมล์ธรรมดา () รถ ปอ.

2. ท่านขับรถในช่วงเวลาใดเป็นส่วนใหญ่

() กะเช้า () กะบ่าย () ตลอดวัน

3. ปัจจุบันท่านอายุ ปี (นับจำนวนปีบริบูรณ์)

4. วุฒิกการศึกษาสูงสุดที่ท่านได้รับ

() ประถมศึกษา () มัธยมศึกษา () อาชีวศึกษา () ปริญญาตรี

5. ภูมิลำเนาเดิมของท่าน

() อยู่ในกรุงเทพฯตั้งแต่กำเนิด () อยู่ต่างจังหวัด ระบุ

6. ท่านอาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯหรือปริมณฑลมานาน ปี เดือน

7. สถานภาพสมรส

() โสด () แต่งงานอยู่ด้วยกัน () หม้าย,หย่าร้าง,แต่งงานแยกกันอยู่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8. ลักษณะการอยู่อาศัยของท่านเป็นอย่างไร

- () อยู่คนเดียว
- () อยู่กับคู่สมรสและบุตร
- () อยู่กับบิดามารดาและพี่น้องที่ยังไม่มีครอบครัว
- () อยู่กับคู่สมรส บุตร และมีบิดา มารดา หรือครอบครัวญาติพี่น้องของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด
- () อยู่กับบิดามารดาและพี่น้องที่มีครอบครัวแล้ว

9. ท่านคิดว่า บ้านที่ท่านและครอบครัวพักอยู่เป็นอย่างไร

- () ไม่แออัด () แออัดบ้างเล็กน้อย () แออัดมากตลอดเวลา

10. จำนวนผู้ที่อาศัยในครอบครัวเดียวกับท่าน ขณะนี้มีทั้งหมด.....คน (รวมตัวท่านด้วย)

11. มีคนอยู่ในอุปการะเลี้ยงดูของท่าน จำนวน.....คน

12. ความสัมพันธ์ภายในครอบครัวของท่านเป็นอย่างไรบ้าง

- () รักใคร่กันดี และมีความสุข () ทะเลาะกันเป็นบางครั้ง
- () ทะเลาะวิวาทกันเป็นประจำ () ต่างคนต่างอยู่ไม่ค่อยได้พูดกัน

13. ท่านมีโรคประจำตัวหรือไม่

- () ไม่มี () มี

14. ท่านมีสารหรือยา (ที่ไม่ใช่มาจากคำสั่งแพทย์) ที่ท่านใช้เป็นประจำหรือไม่

- () ไม่มี
- () มี โปรดระบุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ยาแก้ปวด | <input type="checkbox"/> ยานอนหลับ |
| <input type="checkbox"/> ยาม้า, ยาขยัน | <input type="checkbox"/> เหล้า, เบียร์ |
| <input type="checkbox"/> กาแฟ | <input type="checkbox"/> บุหรี่ |
| <input type="checkbox"/> เครื่องดื่ม หรือ สารประเภทซูก้าลิ่ง เช่น เอ็ม 100 , ลิโพ | |
| <input type="checkbox"/> กล้วยา หรือ สารอื่น ๆ คือ | |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

15. ท่านทำงานเป็นพนักงานขับรถเป็นระยะเวลาาน ปี ถ้าไม่ถึงปีขับได้ เดือน

16. ท่านขับรถประจำทางวันละ รอบ

17. ท่านเคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถโดยสารหรือไม่

() ไม่เคย () เคย จำนวน..... ครั้ง

18. ปัจจุบันท่านมีรายได้ทั้งหมดโดยเฉลี่ยต่อเดือน บาท

19. ในแต่ละเดือนรายได้ของท่านเพียงพอกับค่าใช้จ่ายเพียงใด

() ไม่พอใช้ () พอใช้พอดี () พอใช้และมีพอเหลือเก็บบ้าง

20. ท่านมีหนี้สินหรือไม่

() ไม่มี

() มี (โปรดระบุ)

ต่ำกว่า 10,000 บาท

10,000 - 50,000 บาท

50,001-100,000 บาท

สูงกว่า 100,000 บาท

21. ท่านคิดว่าเงินเดือนท่านได้รับเป็นอย่างไร

() อยู่ในระดับที่ต่ำเกินไป

() เหมาะสมดีแล้ว

22. ท่านมีความเห็นอย่างไรกับสวัสดิการที่ท่านได้รับ

1. เบี้ยเลี้ยง เงินล่วงเวลา เบอร์เซนต์หน้าตัว

() ดีเหมาะสม () ปานกลาง () ควรปรับปรุง.....

2. การรักษาพยาบาล

() ดีเหมาะสม () ปานกลาง () ควรปรับปรุง.....

3. ค่าเล่าเรียนบุตร

() ดีเหมาะสม () ปานกลาง () ควรปรับปรุง.....

4. สิทธิในการลา

() ดีเหมาะสม () ปานกลาง () ควรปรับปรุง.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับกรใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่อผู้ใช้ได้เห็นใบใช้บระเขยนี้ดำเนินการค่า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

23. ความสัมพันธ์ของท่านกับเพื่อนร่วมงานส่วนใหญ่เป็นอย่างไรบ้าง

- () เข้ากันได้ดี และมีเพื่อนสนิทที่สามารถปรึกษาได้
- () เข้ากันได้ แต่ไม่สนิทกับใครเลย
- () ชอบที่จะอยู่คนเดียวมากกว่า
- () มีปัญหากับเพื่อนร่วมงานเสมอ

24. ความสัมพันธ์ของท่านกับหัวหน้าสาย เป็นอย่างไร

- () สนับสนุนมาก
- () สนับสนุนพอสมควร
- () เฉย ๆ ตามหน้าที่
- () มีปัญหาขัดแย้งกันบ้าง

25. ท่านรู้สึกพอใจในกฎระเบียบของหน่วยงานที่ท่านอยู่ในปัจจุบันหรือไม่

- () พอใจ
- () พอใจบ้างไม่พอใจบ้าง
- () ไม่พอใจ

26. ระยะเวลาในการทำงาน โดยเฉลี่ย ชั่วโมง/วัน

27. เวลาในการพักผ่อนนอนหลับต่อวัน

- () ต่ำกว่า 6 ชั่วโมง
- () 6 - 8 ชั่วโมง
- () มากกว่า 8 ชั่วโมง

28. ความคิดเห็นเกี่ยวกับงานที่ท่านทำในปัจจุบัน

- () เป็นงานซ้ำซาก จำเจ น่าเบื่อ
- () เฉย ๆ ถ้ามีโอกาสก็อยากเปลี่ยนงานใหม่
- () พอใจในงานนี้พอสมควร
- () รักและพอใจในงานนี้มาก

29. ท่านคิดว่างานที่ท่านทำอยู่ในปัจจุบัน ตรงกับความถนัดหรือความสนใจของท่านหรือไม่

- () ตรง
- () ไม่ตรงแต่ไม่เป็นปัญหากับท่าน
- () ไม่ตรงและทำความยุ่งยากให้ท่าน

30. ท่านมีความรู้สึกอย่างไรต่ออากาศขณะที่ขับรถ

- () ไม่ร้อนเลย
- () ร้อนบ้างเป็นบางครั้ง
- () ร้อนมากตลอดเวลา

31. ท่านมีความรู้สึกอย่างไรกับควันจากท่อไอเสียในท้องถนน

เอกสารนี้ (ใน) เฉย ๆ ที่สวยงามไว้ส (ห) ไม่ชอบ แต่ก็ทนได้ (น) ไม่ชอบและรู้สึกทนไม่ได้เป็นปัญหากับท
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

32. ท่านมีความรู้สึกหงุดหงิด ไม่สบายใจหรือไม่ เมื่อพบผู้โดยสารปฏิบัติดังนี้

	หงุดหงิด	ไม่หงุดหงิด	ไม่เคยพบ
1. ยื่นรอรถไม่ตรงป้าย
2. แย่งกันขึ้นหรือลงรถ
3. ขึ้นโดยไม่รอให้คนลง ลงไปก่อน
4. ยืนตรงบันไดรถ
5. ห้อยโหน
6. ไม่ขยับให้ผู้อื่นขึ้นบ้าง
7. ก่อกวนผู้โดยสารอื่น
8. ใช้กริยาวาจาไม่สุภาพกับพนักงาน
9. กดกริ่งหลายครั้ง
10. กดกริ่งเมื่อใกล้ป้ายอย่างกระชั้นชิด
11. ไม่เดินมาใกล้ประตูเมื่อจะลง
12. ไม่ลงที่ป้ายจอดรถ

33. ท่านมีความรู้สึกอย่างไรต่อสภาพการณ์บนท้องถนนต่อไปนี้

	หงุดหงิด	ไม่หงุดหงิด	ไม่เคยพบ
1. การจราจรติดขัด
2. คนขับรถผิดกฎจราจร, ขับรถเห็นแก่ตัว, ไม่มีน้ำใจ
3. คนข้ามถนน ไม่ใช่สะพานลอย, มักร่าง, ไม่ข้ามทางม้าลาย
4. ความดังของเครื่องยนต์, เสียงดังจากท่อไอเสีย, เสียงแตรรถ
5. จำนวนรถมอเตอร์ไซค์มาก, ขับเร็ว, ขับปาดหน้า
6. สภาพถนนขรุขระ, มีสิ่งกีดขวางกลางถนน, ถนนแคบ
7. รถโดยสารคันอื่นวิ่งแข่งหน้าเพื่อแย่งผู้โดยสาร
8. รถเสียกลางถนน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

34. ในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา ท่านไม่สบายใจ กลุ้มใจ วิตกกังวลใจ จากเรื่องใดบ้างต่อไปนี้

	มี	ไม่มี
1. งานที่ทำ
2. เพื่อนร่วมงาน
3. ครอบครัว
4. แฟนหรือคู่รัก
5. การเงิน
6. การเสียชีวิตของบุคคล
7. การสูญเสียของที่รักหรือทรัพย์สิน
8. ความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน

35. สภาพแวดล้อมของสถานที่ขณะรอการปล่อยรถ

- | | | |
|--------------------|---------------|-------------|
| 1) ก. มีที่พักผ่อน | 2) ก. น่านั่ง | 3) ก. สะอาด |
| ข. ไม่มีที่พักผ่อน | ข. ไม่น่านั่ง | ข. สกปรก |

36. สภาพของรถสายที่ท่านขับ

- () มีเครื่องปรับอากาศหรือพัดลมตรงคนขับ และอยู่ในสภาพใช้งานได้ดี
- () ไม่มีพัดลมตรงคนขับ หรือมีพัดลม/เครื่องปรับอากาศแต่อยู่ในสภาพใช้งานได้ไม่ดี

ตอนที่ 2 ข้อมูลสุขภาพ

คำแนะนำ โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ตรงกับความรู้สึกและความเป็นจริงเกี่ยวกับสุขภาพของท่านมากที่สุด โดยดูว่าท่านเคยมีอาการเหล่านี้บ้างหรือไม่ ตั้งแต่ 3 เดือนที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน

	เคยบ่อยครั้ง	เคยบางครั้ง	ไม่เคยเลย
1. ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยมีปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพบ้างหรือไม่.....			
2. ท่านเคยมือสั่นถึงขนาดทำให้ท่านรำคาญบ้างหรือไม่.....			
3. ตอนที่มือ-เท้าของท่านมีเหงื่อออกมันชื้นแฉะจนทำให้ท่านรำคาญบ่อยหรือไม่.....			
4. ท่านเคยอยู่เฉยๆ ก็รู้สึกหัวใจสั่นหรือใจเต้นแรงผิดปกติบ้างหรือไม่.....			
5. เมื่อท่านตื่นนอนตอนเช้า ท่านเคยรู้สึกแข็งและละเอียดอึดใจบ้างหรือไม่.....			
6. ท่านเคยมีปัญหาเกี่ยวกับการนอนไม่หลับหรือหลับๆ ตื่นๆ บ้างหรือไม่.....			
7. ท่านเคยมีอาการผิดปกติเกี่ยวกับท้องของท่าน เช่น ปวดท้อง ท้องเสีย บ้างหรือไม่.....			
8. ท่านเคยฝันร้ายบ้างหรือไม่.....			
9. ท่านเคยเหงื่อออก-ตัวเย็นเพราะตกใจบ้างหรือไม่.....			
10. ท่านเคยรู้สึกเจ็บที่นั่น ปวดที่นี่ โดยไม่ทราบสาเหตุบ้างหรือไม่.....			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนutzer ตัดหน้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

	เคยบ่อยครั้ง	เคยบางครั้ง	ไม่เคยเลย
11. ท่านเคยสูบบุหรี่บ้างหรือไม่.....			
12. ท่านเคยเบื่ออาหารบ้างหรือไม่.....			
13. การเจ็บป่วยเคยมีผลกระทบต่อการทำงานของท่านบ้างหรือไม่.....			
14. ท่านเคยอยู่เฉยๆก็รู้สึกไม่มีแรง ไม่อยากแม้แต่จะเคลื่อนไหวบ้างหรือไม่.....			
15. ท่านเคยรู้สึกมึนงงหรือเวียนหัว บ้างหรือไม่.....			
16. เมื่อกลุ้มใจ ท่านเคยน้ำหนักรลดลง หรือเพิ่มขึ้นบ้างหรือไม่.....			
17. ท่านเคยรู้สึกหายใจขัด หรือมีอาการหอบเหนื่อย โดยไม่ได้ออกกำลังกายบ้างหรือไม่.....			
18. โดยทั่วไปแล้ว ท่านคิดว่าท่านแข็งแรง หรือมีความสามารถพอที่จะกระทำกิจกรรมที่ท่านอยากทำให้ลุล่วงไปได้.....			
19. ท่านเคยรู้สึกสบายใจบ้างหรือไม่.....			
20. ท่านเคยคิดว่าใน โลกนี้ไม่มีสิ่งใดมีค่าเลย บ้างหรือไม่.....			

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติคณะผู้จัดทำ

ชื่อ - นามสกุล	นางสาวศรัณยา พานิชรุทติวงศ์
วันเดือนปีเกิด	2 มกราคม พ.ศ. 2517
สถานที่เกิด	ระยอง
สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมต้นจาก	โรงเรียนระยองวิทยาคม
สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมปลายจาก	โรงเรียนระยองวิทยาคม
ชื่อ - นามสกุล	นางสาวสุภัทราศิริ บุญถึง
วันเดือนปีเกิด	7 มีนาคม พ.ศ. 2517
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมต้นจาก	โรงเรียนแจรงวณิชวิทยา
สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมปลายจาก	โรงเรียนแจรงวณิชวิทยา
ชื่อ - นามสกุล	นางสาวอัญชัญ สักดิ์พิบูลรัตน์
วันเดือนปีเกิด	6 สิงหาคม พ.ศ. 2516
สถานที่เกิด	ระยอง
สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมต้นจาก	โรงเรียนวังจันทร์วิทยา
สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมปลายจาก	โรงเรียนวังจันทร์วิทยา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้