

สภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสาร
ที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)



ว่าที่ร้อยตรี บวรศักดิ์ อัศวดิษฐ์

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเคหะพัฒนาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเคหการ ภาควิชาเคหการ


คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2551

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LIVING CONDITIONS OF BUS EXECUTORS FOR
NORTH BANGKOK BUS STATION (JATUJAK)

Acting SubLt. Bovonsak Assawadit



ศูนย์วิทยพัชากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Housing Development Program in Housing

Department of Housing

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2008

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

สภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสาร
ที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)

โดย

ว่าที่ร้อยตรี บวรศักดิ์ อัครวิวัฒน์

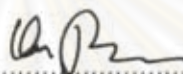
สาขาวิชา

เคหการ

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

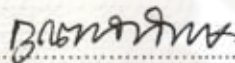
รองศาสตราจารย์ มานพ พงศทัต

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ



..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ศาสตราจารย์ ดร.บัณฑิต จุลาสัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



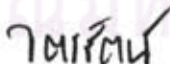
..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กฤษณทิพย์ พานิชภัคดี)



..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(รองศาสตราจารย์ มานพ พงศทัต)



..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ สุปรียา นีร์นุโร)



..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ไตรรัตน์ จารุทัตสิน)



..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.บรรณโคกิชูย์ เมฆวิชัย)

บวรศักดิ์ อัครดิษฐ์ : สภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสาร ที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร). (LIVING CONDITIONS OF BUS EXECUTORS FOR NORTH BANGKOK BUS STATION (JATUJAK)) อ.ที่ปริกษาวิทยานิพนธ์หลัก : รศ.มานพ พงศทัต, 112 หน้า.

ผู้ประกอบอาชีพที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ (Footloose Professionals) คือ ผู้ที่ประกอบอาชีพที่มีลักษณะการทำงานโดยธรรมชาติของอาชีพนั้นไม่อยู่เป็นที่ มีการเคลื่อนย้ายอยู่ตลอดเวลา ซึ่งด้วยลักษณะการทำงานที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ ผู้วิจัยจึงเกิดความสนใจสภาพการอยู่อาศัยของผู้ประกอบอาชีพในลักษณะดังกล่าว ทั้งนี้ผู้วิจัยจึงเลือกกลุ่มเป้าหมายเพื่อทำการศึกษาคือ พนักงานประจำรถโดยสาร เฉพาะรถรับส่งสายยาว ที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) หรือหมอซิด2 ประกอบด้วย พนักงานขับรถ พนักงานบริการ(เด็กรถ) และพนักงานต้อนรับ

ผลการวิจัยพบว่า พนักงานประจำรถโดยสารมีรายได้ครัวเรือนไม่อยู่ในเกณฑ์ของผู้ที่จะได้รับความช่วยเหลือในเรื่องที่อยู่อาศัยจากภาครัฐ แต่ในสภาพความเป็นจริงพนักงานประจำรถโดยสารควรได้รับความช่วยเหลือ แต่ละคนมีที่อยู่ 2 ประเภท ได้แก่ ที่อยู่ประจำ และที่อยู่ชั่วคราวในช่วงระหว่างทำงาน ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ ช่างเก็บสัมภาระภายในรถโดยสาร บ้านพักสวัสดิการ และบ้านเช่าส่วนตัว โดยที่อยู่ประจำส่วนใหญ่เป็นที่อยู่ตามภูมิลำเนาเดิม กรรมสิทธิ์เป็นของตนเอง หรือบิดา มารดา ญาติพี่น้อง ปัจจุบันไม่มีภาระค่าใช้จ่ายที่อยู่ประจำ อยู่ร่วมกัน 6 คน ได้แก่ บิดา มารดา ญาติพี่น้อง คู่สมรส และบุตร แต่ในส่วนของที่อยู่ชั่วคราวนั้น แต่ละคนมีการเลือกแตกต่างกัน โดยภาพรวมขึ้นอยู่กับตำแหน่ง ซึ่งแต่ละตำแหน่งมีความแตกต่างกันในเรื่องของ อายุ เพศ รายได้ และลักษณะการปฏิบัติงาน ได้แก่ พนักงานขับรถ เลือกที่อยู่ชั่วคราวต้นทาง คือ ช่างเก็บสัมภาระภายในรถโดยสาร ส่วนปลายทาง คือ กลับมาพักที่อยู่ประจำทุกครั้งทีกลับมาถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารปลายทาง พนักงานบริการ(เด็กรถ) เลือกที่อยู่ชั่วคราวต้นทางและปลายทาง คือ ช่างเก็บสัมภาระภายในรถโดยสาร ส่วนใหญ่กลับที่อยู่ประจำ 1 ครั้ง/เดือน และพนักงานต้อนรับเลือกที่อยู่ชั่วคราวต้นทาง คือ บ้านเช่าส่วนตัว ส่วนปลายทาง คือ บ้านพักสวัสดิการ ส่วนใหญ่กลับที่อยู่ประจำ 1 ครั้ง/เดือน ซึ่งที่อยู่ชั่วคราวส่วนใหญ่ไม่มีความเหมาะสมสำหรับการพักอาศัย แต่พนักงานประจำรถโดยสารส่วนใหญ่มีความพอใจ ทั้งนี้ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะว่า องค์กรที่สังกัดแต่ละองค์กรควรให้ความสำคัญและจัดสวัสดิการด้านที่อยู่อาศัยชั่วคราวที่เหมาะสมสำหรับพนักงานประจำรถโดยสาร

จากผลการวิจัยสามารถนำมาสู่ข้อค้นพบว่า ผู้ประกอบอาชีพที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ (Footloose Professionals) ในกรณีของพนักงานประจำรถโดยสาร ยังคงให้ความสำคัญกับที่อยู่อาศัยต้องใกล้แหล่งงาน ซึ่งหากแหล่งงานตั้งอยู่ไกลจากที่อยู่อาศัย หรือแหล่งงานมีการเคลื่อนที่ มักจะย้ายที่อยู่อาศัยจากที่อยู่ประจำ มาอยู่ในแหล่งงานหรือบริเวณใกล้เคียงในลักษณะที่อยู่ชั่วคราว ซึ่งการเลือกที่อยู่ชั่วคราวของแต่ละคนนั้น มีความแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับอายุ เพศ รายได้ และลักษณะการปฏิบัติงาน

ภาควิชา.....เคหการ..... ลายมือชื่อนิสิต.....
 สาขาวิชา.....เคหการ..... ลายมือชื่อ อ.ที่ปริกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....
 ปีการศึกษา.....2551.....

5074123125 : MAJOR HOUSING



KEYWORDS : FOOTLOOSE PROFESSIONALS / BUS EXECUTORS / LIVING CONDITIONS

BOVONSAK ASSAWADIT : LIVING CONDITIONS OF BUS EXECUTORS FOR NORTH BANGKOK BUS STATION (JATUJAK). THESIS PRINCIPAL ADVISOR : ASSOC.PROF. MANOP BONGSADADT, 112 pp.

Footloose professionals are professionals whose jobs require them to move around. Because of the nature of their jobs, the researcher is interested in the living conditions of these professionals. The subjects of this research are bus executors whose buses run a long distance. Their terminal is North Bangkok Station (Jatujak) or Mor Chit 2. The subjects comprise drivers, bus boys and receptionists.

It is found that the total income of the family of the bus executors does not meet the criteria of the subsidized public housing target group. However, the bus executors should receive some help in housing under such living conditions. Each bus executor has two types of housing which are permanent housing and temporary housing while still working. The temporary housing can be divided into three types: luggage compartment in the bus, housing provided by the bus company and rented housing. Most of their permanent housing is situated in the provinces. Such housing belongs to them, their father, mother, brother, sister or relatives. At present, they do not have to pay for this housing. On average, six people – the father, mother, relatives, spouse and children – live there. As for temporary housing, each has different choices. As a whole, it depends on their positions which differ in terms of age, gender, income and job responsibilities. The drivers choose to stay in the luggage compartment when they leave the station and stay in their permanent housing when they reach their destinations. The bus boys stay in the luggage compartment when they leave the station and reach their destinations. Most of them go to their permanent housing once a month. The receptionists choose to stay in rented housing when they leave the station and stay in housing provided by the bus company when they reach their destinations. Most of them go to their permanent housing once a month. However, their temporary housing is not suitable for living but most bus executors are satisfied with it. It is suggested that each organization for which these executors work should provide suitable housing for its executors.

It is also found that these footloose professionals would like to have housing which is near their workplace. If their workplace is far from their permanent housing or they have to move around, they prefer to live in temporary housing which is near their workplace. In addition, their choices of temporary housing are different depending on age, gender, income and job responsibilities.

Department :Housing..... Student's Signature :.....
Field of Study :Housing..... Principal Advisor's Signature :.....
Academic Year :2008.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงลงได้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ **รศ.มานพ พงศทัต** อาจารย์ที่ปรึกษา สำหรับ คำปรึกษา และคำแนะนำอย่างดียิ่ง ซึ่งนอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้รับความเมตตาด้วยความร่วมมือ สนับสนุน และ อำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ โดยผู้วิจัยขอกล่าวนามเพื่อขอขอบพระคุณ ดังรายนามต่อไปนี้

- ศ.อรศิริ ปาณินนท์ (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์)
- ผศ.ดร.กฤษณาทิพย์ พานิชภักดิ์ (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)
- รศ.สุปรีชา หิรัญโร (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)
- รศ.ไตรรัตน์ จารุทัศน์ (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)
- รศ.ดร.บรรณโคภิชฐ์ เมฆวิชัย (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)
- รศ.สุนีย์ สินธุเดชะ (มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต)
- พลอากาศตรี นพ.ดิษฐกุล รุณภัย (โรงพยาบาลบี.แคร์ เมดิคอล เซ็นเตอร์)
- ผศ.ดร.วรรณรา ชื่นวัฒนา (มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้า)
- นพ.เลิศรัช วงศ์ราช (มหาวิทยาลัยขอนแก่น)
- อาจารย์ปฐมฤกษ์ เกตุทัต (มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์)
- อาจารย์สุพินดา ตั้งรุ่งเรืองอยู่ (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)
- คุณกรรณิการ์ ชินะกุลวัฒนา (บริษัท ขนส่ง จำกัด)
- คุณจรรยาศักดิ์ ฉวีวัฒน์ (บริษัท ขนส่ง จำกัด)
- คุณไพโรจน์ ไตรยวงศ์ (บริษัท เซิตชัยมอเตอร์เซลล์ จำกัด)
- คุณศันสนีย์ วาระนุช (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญแผนภูมิ.....	ท
สารบัญภาพ.....	ฒ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	2
1.4 ข้อจำกัดของการวิจัย.....	3
1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	3
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2 แนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับผู้ประกอบการอาชีพที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ (Footloose Professionals).....	5
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับรายได้ และรายจ่ายของคนจน.....	6
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการแบ่งเวลากิจกรรมในแต่ละวันของมนุษย์.....	7
2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผู้บริโภค.....	9
2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับมาตรฐานที่อยู่อาศัย.....	11
2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกที่อยู่อาศัย.....	13
2.7 แนวความคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย.....	16
2.8 แนวความคิดเรื่องการจัดสวัสดิการ.....	20
2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	22

	หน้า
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	24
3.1 ขั้นตอนในการดำเนินการศึกษา.....	24
3.2 ประชากรเป้าหมายและการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง.....	25
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	27
3.4 ขอบเขตพื้นที่ทำการศึกษา.....	28
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล สรุปผล และการนำเสนอ.....	28
บทที่ 4 ลักษณะและสภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสาร.....	30
4.1 ข้อมูลทั่วไปของพนักงานประจำรถโดยสาร.....	30
4.2 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร.....	40
4.3 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของพนักงานประจำรถโดยสาร.....	48
4.4 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของพนักงานประจำรถโดยสาร.....	53
4.5 ความต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่ของพนักงานประจำรถโดยสาร.....	59
4.6 วิเคราะห์ลักษณะและสภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสาร.....	62
4.7 ลักษณะที่อยู่ชั่วคราวของพนักงานประจำรถโดยสาร.....	66
บทที่ 5 ข้อมูลทั่วไปขององค์กรที่พนักงานประจำรถโดยสารสังกัด.....	72
5.1 ข้อมูลทั่วไปของ บริษัท ขนส่ง จำกัด.....	72
5.2 ข้อมูลทั่วไปขององค์กรของรถร่วมเอกชน.....	80
บทที่ 6 แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับพนักงานประจำรถโดยสาร.....	83
6.1 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสาร.....	83
6.1.1 พนักงานขับรถ.....	83
6.1.2 พนักงานบริการ(เด็กรถ).....	85
6.1.3 พนักงานต้อนรับ.....	86
6.1.4 สภาพการอยู่อาศัยและสวัสดิการ.....	88
6.1.5 แนวทางในการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับภาคเอกชน.....	90
6.1.6 เหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัย.....	91

	หน้า
6.2 ข้อสรุปและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับลักษณะของพนักงานประจำรถโดยสาร.....	93
6.2.1 พนักงานขับรถ.....	93
6.2.2 พนักงานบริการ(เด็กรถ).....	94
6.2.3 พนักงานต้อนรับ.....	95
6.2.4 การแบ่งเวลากิจกรรมในแต่ละวันของมนุษย์.....	96
6.2.5 การจัดสวัสดิการสำหรับพนักงาน.....	97
6.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป.....	97
รายการอ้างอิง.....	98
ภาคผนวก.....	100
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	112

ศูนย์วิทยพัชกร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1 แสดงจำนวนรถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารแต่ละสถานี.....	2
ตารางที่ 1.2 แสดงจำนวนพนักงานประจำรถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) เฉพาะรถรับส่งสายยาว.....	3
ตารางที่ 2.1 แสดงรายจ่ายเฉลี่ยของคนจนในประเทศไทย.....	6
ตารางที่ 2.2 แสดงการแบ่งกลุ่มรายได้ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่.....	7
ตารางที่ 2.3 แสดงพื้นที่ขั้นต่ำของห้องต่างๆ (ส่วนมิดชิด) ตามมาตรฐานของการเคหะแห่งชาติ.....	11
ตารางที่ 2.4 แสดงพื้นที่ขั้นต่ำของห้องต่างๆ (ส่วนเอนกประสงค์) ตามมาตรฐานของการเคหะแห่งชาติ.....	12
ตารางที่ 2.5 แสดงชั้นของวัยชีวิตที่มีผลต่อลักษณะที่อยู่อาศัย.....	19
ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนพนักงานประจำรถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารที่เป็นกลุ่มประชากรเป้าหมาย.....	25
ตารางที่ 3.2 แสดงสรุปจำนวนตัวอย่างในแต่ละกลุ่มชั้นจากการแบ่งแบบชั้นภูมิตามสัดส่วน.....	26
ตารางที่ 3.3 แสดงสรุปจำนวนตัวอย่างในแต่ละกลุ่มชั้นที่ใช้ในการศึกษา.....	27
ตารางที่ 4.1 แสดงเพศของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	30
ตารางที่ 4.2 แสดงอายุของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	30
ตารางที่ 4.3 แสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	31
ตารางที่ 4.4 แสดงลักษณะ อาชีพของคู่สมรสของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	31
ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนบุตรของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	32
ตารางที่ 4.6 แสดงระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	32
ตารางที่ 4.7 แสดงอายุงานในตำแหน่งและสังกัดปัจจุบันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	33
ตารางที่ 4.8 แสดงการคาดการณ์ในการยึดอาชีพปัจจุบันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	33
ตารางที่ 4.9 แสดงเป้าหมายในการประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ (เฉพาะพนักงานบริการ).....	33
ตารางที่ 4.10 แสดงตำแหน่งงานก่อนหน้าที่ประกอบอาชีพในปัจจุบันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ (เฉพาะพนักงานขับรถ).....	34
ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนวันหยุดต่ออาทิตย์ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	34
ตารางที่ 4.12 แสดงความต้องการในการเลือกสังกัดองค์กรของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	34
ตารางที่ 4.13 แสดงชั่วโมงการทำงานต่อวันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	35
ตารางที่ 4.14 แสดงชั่วโมงการนอนต่อวันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	35
ตารางที่ 4.15 แสดงรายได้หลักต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	36

	หน้า
ตารางที่ 4.16 แสดงรายได้เสริมต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	36
ตารางที่ 4.17 แสดงเงินออมต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	37
ตารางที่ 4.18 แสดงรายได้รวมของครอบครัวต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	37
ตารางที่ 4.19 แสดงหนี้สินที่ชำระรวมของครอบครัวต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	38
ตารางที่ 4.20 แสดงค่าใช้จ่ายของครอบครัวโดยเฉลี่ยต่อปีของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	38
ตารางที่ 4.21 แสดงแหล่งเงินกู้ของครอบครัวผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	39
ตารางที่ 4.22 แสดงอัตราดอกเบี้ยจากแหล่งเงินกู้ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	39
ตารางที่ 4.23 แสดงบริเวณที่ตั้งที่อยู่ประจำวันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	40
ตารางที่ 4.24 แสดงความสัมพันธ์ที่ตั้งที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	40
ตารางที่ 4.25 แสดงระยะเวลาที่ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ย้ายออกจากภูมิลำเนาเดิม (ในกรณีที่ตั้งที่อยู่ประจำไม่ได้ตั้งอยู่ที่ภูมิลำเนาเดิม).....	41
ตารางที่ 4.26 แสดงตำแหน่งที่ตั้งที่อยู่ประจำกับสถานที่ขนส่งผู้โดยสารของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	41
ตารางที่ 4.27 แสดงระยะเวลาในการเดินทางจากที่อยู่ประจำมายังสถานที่ขนส่งผู้โดยสารที่ใกล้ ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	42
ตารางที่ 4.28 แสดงลักษณะที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	42
ตารางที่ 4.29 แสดงรูปแบบที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	43
ตารางที่ 4.30 แสดงระยะเวลาที่อยู่อาศัย ณ ที่อยู่ประจำในปัจจุบันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	43
ตารางที่ 4.31 แสดงเหตุผลในการเลือกที่อยู่ประจำในปัจจุบันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	44
ตารางที่ 4.32 แสดงค่าผ่อนชำระหรือค่าเช่าที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	44
ตารางที่ 4.33 แสดงความถี่ในการกลับที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	45
ตารางที่ 4.34 แสดงระยะเวลาในการอยู่อาศัยในที่อยู่ประจำในแต่ละครั้งของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	45
ตารางที่ 4.35 แสดงจำนวนของบุคคลที่พักอาศัยร่วมกันในที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	46
ตารางที่ 4.36 แสดงสถานภาพผู้อาศัยร่วมอยู่ในที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	46
ตารางที่ 4.37 แสดงปัญหาในที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	47
ตารางที่ 4.38 แสดงความพอใจในที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	47
ตารางที่ 4.39 แสดงอัตราส่วนช่วงเวลาในการรับส่งผู้โดยสารต้นทาง : ปลายทาง ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	48
ตารางที่ 4.40 แสดงช่วงเวลาที่มาถึงต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	48
ตารางที่ 4.41 แสดงลักษณะที่อยู่ต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	49
ตารางที่ 4.42 แสดงรูปแบบที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	49

หน้า

ตารางที่ 4.43	แสดงค่าผ่อนชำระหรือค่าเช่าที่อยู่ชั่วคราวต้นทางต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	49
ตารางที่ 4.44	แสดงบริเวณที่ตั้งที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	50
ตารางที่ 4.45	แสดงเวลาในการอยู่อาศัยที่อยู่ชั่วคราวต้นทางในแต่ละครั้งของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	50
ตารางที่ 4.46	แสดงเหตุผลในการเลือกที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	51
ตารางที่ 4.47	แสดงจำนวนของบุคคลที่พักอาศัยร่วมในที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	51
ตารางที่ 4.48	แสดงสถานภาพผู้อาศัยร่วมอยู่ในที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	52
ตารางที่ 4.49	แสดงปัญหาในที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	52
ตารางที่ 4.50	แสดงความพอใจในที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	53
ตารางที่ 4.51	แสดงช่วงเวลาที่มาถึงปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	53
ตารางที่ 4.52	แสดงลักษณะที่อยู่ปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	54
ตารางที่ 4.53	แสดงรูปแบบที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	54
ตารางที่ 4.54	แสดงค่าผ่อนชำระหรือค่าเช่าที่อยู่ชั่วคราวปลายทางต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	55
ตารางที่ 4.55	แสดงบริเวณที่ตั้งที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	55
ตารางที่ 4.56	แสดงเวลาในการอยู่อาศัยในที่อยู่ชั่วคราวปลายทางในแต่ละครั้ง ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	56
ตารางที่ 4.57	แสดงเหตุผลในการเลือกที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	56
ตารางที่ 4.58	แสดงจำนวนของบุคคลที่พักอาศัยร่วมในที่อยู่ชั่วคราวปลายทาง ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	57
ตารางที่ 4.59	แสดงสถานภาพผู้อาศัยร่วมอยู่ในที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	57
ตารางที่ 4.60	แสดงปัญหาในที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	58
ตารางที่ 4.61	แสดงความพอใจในที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	58
ตารางที่ 4.62	แสดงความต้องการที่อยู่อาศัยใหม่ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	59
ตารางที่ 4.63	แสดงทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	59
ตารางที่ 4.64	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการกับภูมิลำเนาเดิม ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	59
ตารางที่ 4.65	แสดงรูปแบบที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	60
ตารางที่ 4.66	แสดงเหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	60
ตารางที่ 4.67	แสดงความคาดการณ์จำนวนของผู้อาศัยร่วมในที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการ ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	61

ตารางที่ 4.68 แสดงความคาดหวังต่อสถานภาพของผู้อาศัยร่วมอยู่ในที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการ ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์.....	61
ตารางที่ 4.69 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการศึกษา.....	62
ตารางที่ 4.70 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับอายุงาน.....	62
ตารางที่ 4.71 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับเงินออมพนักงานประจำโดยสาร.....	63
ตารางที่ 4.72 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับหนี้สินครอบครัว พนักงานประจำโดยสาร.....	63
ตารางที่ 4.73 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการกลับที่อยู่ประจำ กับระยะเวลาในการอยู่อาศัย.....	64
ตารางที่ 4.74 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่ชั่วคราวกับตำแหน่งที่ตั้ง.....	64
ตารางที่ 4.75 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่ชั่วคราวกับเหตุผลในการเลือก.....	65
ตารางที่ 4.76 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่ชั่วคราวกับจำนวนผู้อาศัยร่วม.....	65
ตารางที่ 5.1 แสดงอัตราเงินเดือน และการปรับเงินเดือนของพนักงานขับรถโดยสาร.....	75
ตารางที่ 5.2 แสดงอัตราเงินเดือน และการปรับเงินเดือนของพนักงานบริการ และพนักงานต้อนรับ.....	76
ตารางที่ 5.3 แสดงจำนวนรถร่วมเอกชนแยกตามสังกัดองค์กรแต่ละองค์กร (เฉพาะ 10 อันดับขององค์กรที่มีรถโดยสารมากที่สุด).....	81

สารบัญแผนภูมิ

	หน้า
แผนภูมิที่ 6.1 แสดงสัดส่วนลักษณะที่อยู่ต้นทาง ของพนักงานขับรถ.....	84
แผนภูมิที่ 6.2 แสดงสัดส่วนลักษณะที่อยู่ปลายทาง ของพนักงานขับรถ.....	84
แผนภูมิที่ 6.3 แสดงสัดส่วนลักษณะที่อยู่ต้นทาง ของพนักงานบริการ(เด็กรถ).....	85
แผนภูมิที่ 6.4 แสดงสัดส่วนลักษณะที่อยู่ปลายทาง ของพนักงานบริการ(เด็กรถ).....	86
แผนภูมิที่ 6.5 แสดงสัดส่วนลักษณะที่อยู่ต้นทาง ของพนักงานต้อนรับ.....	87
แผนภูมิที่ 6.6 แสดงสัดส่วนลักษณะที่อยู่ปลายทาง ของพนักงานต้อนรับ.....	87



 ศูนย์วิทยทรัพยากร
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 4.1 แสดงการอยู่อาศัยพักในรถโดยสารของพนักงานประจำรถโดยสาร.....	66
ภาพที่ 4.2 แสดงที่อยู่ชั่วคราวในช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารรถโดยสาร 1 ชั้น.....	67
ภาพที่ 4.3 แสดงสัดส่วนที่อยู่ชั่วคราวในช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารรถโดยสาร 1 ชั้น.....	67
ภาพที่ 4.4 แสดงที่อยู่ชั่วคราวในช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารรถโดยสาร 2 ชั้น.....	68
ภาพที่ 4.5 แสดงสัดส่วนที่อยู่ชั่วคราวในช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารรถโดยสาร 2 ชั้น.....	68
ภาพที่ 4.6 แสดงตัวอย่างของที่อยู่ชั่วคราวบ้านพักสวัสดิการ.....	69
ภาพที่ 4.7 แสดงตัวอย่างของแบบแปลนที่อยู่ชั่วคราวบ้านพักสวัสดิการ.....	70
ภาพที่ 4.8 แสดงตัวอย่างที่อยู่ชั่วคราวบ้านเช่าส่วนตัวบริเวณชุมชนสวนผัก.....	71
ภาพที่ 4.9 แสดงรูปการวางแบบแปลนที่นิยมในบ้านเช่าส่วนตัวบริเวณชุมชนสวนผัก.....	71

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครถือเป็นเอกนคร (Primate City) ของประเทศไทย โดยเป็นศูนย์กลางรวมกิจกรรมทุกประเภท มีผลิตภัณฑ์มวลรวมประมาณครึ่งหนึ่งของประเทศ ประกอบกับจังหวัดอื่นๆ ส่วนใหญ่ในประเทศไทยประสบปัญหาความแออัด อัตราค่าจ้างและบริการต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานครมีมากกว่าจังหวัดอื่นๆ จึงเกิดการสัญจรของประชากรระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดอื่นๆ โดยประชากรที่ไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง สามารถใช้บริการยานพาหนะสาธารณะในการสัญจรได้ เพื่อการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ซึ่งปัจจุบันการสัญจรด้วยยานพาหนะสาธารณะมี 3 ประเภท คือ การสัญจรทางบก การสัญจรทางอากาศ และการสัญจรทางน้ำ ซึ่งการสัญจรทางบกโดยรถโดยสารได้รับความนิยมมาก เพราะมีหลายเส้นทางสามารถเข้าถึงได้หลายท้องที่ รวมทั้งราคาประหยัด

ปัจจุบันการเดินทางโดยรถโดยสารรับส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดอื่นๆ มีบริษัท ขนส่งจำกัด หรือ บขส. เพียงผู้เดียวได้รับสัมปทานการเดินทางจากรัฐบาล ซึ่ง บขส. เป็นรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดของกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการจัดการเดินทางโดยรถโดยสารของ บขส. เองซึ่งมีทั้งหมด 269 คัน และได้ดำเนินการควบคุมดูแลรถร่วมเอกชนให้เข้ามาวิ่งในเส้นทางที่ บขส. ได้รับสัมปทาน ในที่นี้กล่าวเฉพาะเส้นทางรถร่วมระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดอื่นๆ ซึ่งมีจำนวนของรถร่วมเอกชนที่เข้าร่วมกับ บขส. ทั้งหมด 6,853 คัน

พนักงานประจำรถโดยสารถือเป็นหัวใจหลักของการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งพนักงานประจำรถโดยสาร โดยเฉพาะพนักงานขับรถต้องมีความรับผิดชอบสูง เพราะลักษณะของการทำงานตามตำแหน่งหน้าที่มีผลต่อสวัสดิภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยปัจจุบันมีพนักงานประจำรถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดอื่นๆ รวมทั้งสิ้นประมาณ 20,000 – 25,000 คน รวมทั้งหมด 3 สถานีที่จอดรถรับส่งผู้โดยสารในกรุงเทพมหานคร ได้แก่

- สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ(เอกมัย) รับส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดที่มีที่ตั้งอยู่ทางภาคกลาง ภาคตะวันออกของประเทศไทย
- สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ(ถนนบรมราชชนนี) รับส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพ มหานครกับจังหวัดที่มีที่ตั้งอยู่ทางภาคกลาง ภาคใต้ของประเทศไทย
- สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ(จตุจักร) รับส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดที่มีที่ตั้งอยู่ทางภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย

ด้วยลักษณะการทำงานของพนักงานประจำรถโดยสารที่ไม่ประจำอยู่กับที่ เพราะต้องรับส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดอื่นๆ ผู้วิจัยจึงเกิดความสนใจสภาพการอยู่อาศัยรวมถึงเหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัย สภาพสังคม และสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันของพนักงานประจำรถโดยสารเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาที่อยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสาร

ดังนั้นผู้วิจัยจึงเลือกที่จะศึกษาสภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสาร โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษา คือ พนักงานประจำรถโดยสารเฉพาะรถรับส่งสายยาวที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) เพราะเป็นสถานีที่ใหญ่ที่สุดเมื่อเทียบกับอีก 2 สถานีที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานคร และมีเส้นทางรวมถึงจำนวนรถโดยสารมากที่สุด

ตารางที่ 1.1 แสดงจำนวนรถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารในแต่ละสถานี

สถานี	องค์กรที่สังกัด				รวม	
	บขส.		รถร่วมบริการ			
	(คัน)	%	(คัน)	%	(คัน)	%
สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (เอกมัย)	9	3.35	757	11.05	766	10.76
สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (บรมราชชนนี)	56	20.82	1,783	26.02	1,839	25.82
สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร)	204	75.84	4,313	62.94	4,517	63.42
รวมทั้งหมด	269	100.00	6,853	100.00	7,122	100.00

ที่มา : บริษัท ขนส่ง จำกัด (2551)

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาสภาพการอยู่อาศัย และเหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสารในปัจจุบัน

1.2.2 เพื่อศึกษาสภาพสังคม และสภาพเศรษฐกิจของพนักงานประจำรถโดยสาร

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ศึกษาจากประชากรที่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานประจำรถโดยสารกล่าวคือ พนักงานขับรถ พนักงานบริการ(เด็กรถ) และพนักงานต้อนรับ ของ บขส. และรถร่วมเอกชนที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) เฉพาะรถรับส่งสายยาว กล่าวคือ ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีทั้งสิ้น 8,933 คน โดยประเด็นที่ทำการศึกษา คือ สภาพการอยู่อาศัยรวมถึงเหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัย สภาพสังคม และสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันของพนักงานประจำรถโดยสาร

ตารางที่ 1.2 แสดงจำนวนพนักงานประจำรถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพฯ (จตุจักร) เฉพาะรถรับส่งสายยาว

ตำแหน่ง	ภาคเหนือ				ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (อีสาน)				รวม	
	บขส.		รถร่วมบริการ		บขส.		รถร่วมบริการ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
พนักงานขับรถ	503	81.39	1,320	55.46	507	75.11	2,760	52.47	5,090	56.98
พนักงานบริการ (เด็กรถ)	44	7.12	500	21.01	73	10.81	1,200	22.81	1,817	20.34
พนักงานต้อนรับ	71	11.49	560	23.53	95	14.07	1,300	24.71	2,026	22.68
รวมทั้งหมด	618	100.00	2,380	100.00	675	100.00	5,260	100.00	8,933	100.00

ที่มา : บริษัท ขนส่ง จำกัด (2551)

1.4 ข้อจำกัดของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์ ประเภทการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ซึ่งเป็นการศึกษาลักษณะความเป็นจริงตามสภาพในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับภาระอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) เฉพาะรถรับส่งโดยสารสายยาว โดยการวิจัยจะมุ่งศึกษาค้นคว้าข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เพื่อที่จะได้ทราบสาเหตุการเกิดหรือปรากฏการณ์นั้นๆ มีรูปแบบของความสัมพันธ์กับตัวแปรอย่างไร ไม่ได้รวมถึงการศึกษาลักษณะการใช้พื้นที่ในหน่วยที่อยู่อาศัยต่างๆ

1.5 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

- 1.5.1 **บขส.** หมายถึง บริษัท ขนส่ง จำกัด ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐวิสาหกิจในสังกัดของกระทรวงคมนาคม ดำเนินการในด้านการบริการขนส่งผู้โดยสารโดยรถประจำทางระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัด
- 1.5.2 **รถร่วม หรือรถร่วมเอกชน** หมายถึง รถโดยสารของเอกชนที่เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการในรูปแบบของรถร่วมเอกชน วิ่งในเส้นทางที่ บขส. ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่ง
- 1.5.3 **รถรับส่งสายสั้น** หมายถึง คำจำกัดความที่ บริษัท ขนส่ง จำกัด ใช้เรียกรถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารในเส้นทางที่มีระยะทางใกล้ ซึ่งรถรับส่งสายสั้นที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) กล่าวคือ รถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดที่มีที่ตั้งอยู่ภาคกลางทั้งหมด

- 1.5.4 **รถรับส่งสายยาว** หมายถึง คำจำกัดความที่ บริษัท ขนส่ง จำกัด ใช้เรียกรถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารในเส้นทางที่มีระยะทางไกล ซึ่งรถรับส่งสายยาวที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) กล่าวคือ รถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดที่มีที่ตั้งอยู่ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งหมด โดยเส้นทางดังกล่าวจะมีเฉพาะรถโดยสารปรับอากาศเท่านั้น
- 1.5.5 **หมอมชิต 2** หมายถึง สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร)
- 1.5.6 **ต้นทาง** หมายถึง กรุงเทพมหานคร
- 1.5.7 **ปลายทาง** หมายถึง จังหวัดอื่นๆ ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางของรถโดยสารนั้นๆ
- 1.5.8 **พนักงานประจำรถโดยสาร** หมายถึง พนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ในรถโดยสาร มีลักษณะการทำงานไม่ประจำอยู่กับที่ ได้แก่ พนักงานขับรถ พนักงานต้อนรับ พนักงานบริการ (เด็กรถ) และพนักงานเก็บค่าโดยสาร
- 1.5.9 **ที่อยู่ประจำ** หมายถึง ที่อยู่ที่เป็นที่ถาวร กล่าวคือ บ้านตามภูมิลำเนาในปัจจุบัน
- 1.5.10 **ที่อยู่ชั่วคราว** หมายถึง ที่อยู่ที่มิได้เป็นที่ถาวร ซึ่งที่อยู่ชั่วคราวเป็นที่อยู่ในช่วงระหว่างการทำงาน

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.6.1 เป็นข้อมูลของพนักงานประจำรถโดยสารในเรื่องสภาพการอยู่อาศัยรวมถึงเหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัย สภาพสังคม และสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน
- 1.6.2 เป็นข้อมูลสำหรับการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้เหมาะสมสำหรับพนักงานประจำรถโดยสาร ซึ่งเป็นผู้ประกอบการที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ (Footloose Professionals)

บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่องสภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสาร ที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่ง โดยสายกรุงเทพฯ (จตุจักร) ได้มีการค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับผู้ประกอบการอาชีพที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ (Footloose Professionals)

สุนีย์ สินธุเดชะ (2551) กล่าวว่า ผู้ประกอบการอาชีพที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ (Footloose Professionals) คือ ผู้ที่มีการกระทำอันเกิดจากความคิด ความเข้าใจ และความรู้สึก ในการประกอบอาชีพที่ไม่อยู่กับที่เป็นถิ่นถาวร มีการเปลี่ยนแปลงย้ายถิ่นอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งการเปลี่ยนแปลงย้ายถิ่นมีผลต่อการแสวงหาประโยชน์และการสร้างความเจริญก้าวหน้าของอาชีพ อันจะบังเกิดผลแก่ตนเอง

มานพ พงศทัต (2551) กล่าวว่า คำว่า “Footloose” หมายถึง เहांไม่ติดพื้น เहांลอย ไม่อยู่กับที่ หากนำคำว่า “Footloose” มาใช้กับการประกอบอาชีพ จะหมายถึงผู้ประกอบการอาชีพที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ มีการเคลื่อนย้ายอยู่ตลอดเวลา ซึ่งตัวอย่างของอาชีวดังกล่าวในอดีต ได้แก่ อาชีพรถไฟ เรือเมล์ ลิเก ตำรวจ

ปฐมฤกษ์ เกตุทัต (2552) กล่าวว่า ผู้ประกอบการอาชีพที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ (Footloose Professionals) ส่วนใหญ่เป็นอาชีพบริการ มากกว่าผลิต ด้วยลักษณะของการปฏิบัติงาน อาชีพนี้จึงถูกจำกัดด้วยเพศ และอายุ ตัวอย่างของอาชีพนี้ ได้แก่ ชาวประมงที่ออกไปหาปลา หรือกองคาราวานเร่ขายสินค้าตามหมู่บ้านต่างๆ เมื่อในอดีต

วรรณรา ชื่นวัฒนา (2552) กล่าวว่า ผู้ประกอบการอาชีพที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ (Footloose Professionals) คือ ผู้ประกอบการอาชีพที่ไม่ต้องประจำอยู่กับที่ ส่วนใหญ่ไม่ได้พักอาศัย ณ ที่พักประจำ ไม่ใช่เป็นผู้ย้ายถิ่นชั่วคราว ซึ่งผู้ย้ายถิ่นชั่วคราว คือ ผู้ที่ย้ายจากถิ่นเดิม มาพักอยู่ ณ ถิ่นใหม่ ไม่เกิน 5 ปี และผู้ประกอบการอาชีพที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ (Footloose Professionals) ไม่ใช่อาชีพเร่ร่อน หากแต่มีแหล่งงานที่มั่นคง แต่ธรรมชาติของอาชีพไม่อยู่กับที่ เช่น พนักงานขับรถโดยสาร พนักงานขับรถบรรทุก เป็นต้น

ดิษกุล รุณภัย (2552) กล่าวว่า แต่ละอาชีพมีลักษณะของการทำงานไม่เหมือนกัน เช่น แพทย์ทำงานกับคนไข้ สถาปนิกหรือวิศวกรทำงานออกแบบ และนักบินหรือพนักงานขับรถทำงานกับการบริการเรื่องขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งลักษณะของการทำงานของนักบินหรือพนักงานขับรถมีความแตกต่าง คือ มีการเคลื่อนที่อยู่ตลอดเวลา ไม่อยู่กับที่ ลักษณะการทำงานในลักษณะนี้เรียกว่าเป็นอาชีพที่ไม่ต้องอยู่ประจำ หรือผู้ประกอบการอาชีพที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ (Footloose Professionals)

ทั้งนี้ผู้วิจัยจึงสรุป แนวความคิดความหมายของ ผู้ประกอบการอาชีพที่ไม่ต้องอยู่ประจำที่ (Footloose Professionals) ที่สำหรับใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ที่ประกอบอาชีพที่มีลักษณะการทำงานโดยธรรมชาติของอาชีพนั้นไม่อยู่เป็นที่ มีการเคลื่อนย้ายอยู่ตลอดเวลา โดยทั้งนี้ไม่ใช่อาชีพเร่ร่อน มีแหล่งงานมั่นคง และไม่ใช้การย้ายถิ่นชั่วคราว ส่วนใหญ่เป็นอาชีพในลักษณะบริการมากกว่าการผลิต โดยผู้ประกอบการอาชีพลักษณะนี้ ส่วนใหญ่ไม่ได้พักอาศัย ณ ที่พักประจำของตนเอง เช่น รถไฟ เรือเมล์ ลิเก ตำรวจ ชาวประมง และพนักงานขับรถโดยสาร เป็นต้น

2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับรายได้ และรายจ่ายของครัวเรือนยากจน

(สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ระบบออนไลน์) จากรายงานการประเมินความยากจน ปี 2550 ซึ่งจัดทำโดยสำนักพัฒนาฐานข้อมูลและตัวชี้วัดภาวะสังคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ทำการสรุปสัดส่วนรายจ่ายโดยเฉลี่ยของครัวเรือนยากจนในประเทศไทย ปี พ.ศ.2550 (ตารางที่ 2.1)

ตารางที่ 2.1 แสดงสัดส่วนรายจ่ายโดยเฉลี่ยของคนจนในประเทศไทย

ประเภทของค่าใช้จ่าย	ร้อยละของค่าใช้จ่าย พ.ศ.2550 (%)					
	กรุงเทพฯ	กลาง	เหนือ	อีสาน	ใต้	รวม
ค่าที่พักอาศัย	16.19	16.54	14.25	14.95	14.55	14.92
ค่าน้ำ ค่าไฟ	7.52	7.17	6.39	5.67	5.96	6.08
ค่าอาหาร และเครื่องดื่ม	40.70	52.08	52.17	53.39	52.22	52.56
ค่าเดินทาง	5.81	6.07	6.40	5.55	10.42	6.28
ค่าการศึกษาของบุตร	0.61	1.21	1.26	1.42	1.25	1.33
ค่าเสื้อผ้า, ของใช้ประจำวัน	28.77	15.91	18.65	18.32	14.87	18.05
ค่ารักษาพยาบาล	0.40	1.02	0.88	0.70	0.73	0.78
ชำระหนี้สิน	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2552)

การเคหะแห่งชาติ (2550) ได้กำหนดแผนพัฒนาที่อยู่อาศัยและแก้ไขปัญหาชุมชนแออัดของการเคหะแห่งชาติในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6-9 โดยตั้งแต่ในปี 2525 เป็นต้นมา เลือกอุดหนุนช่วยเหลือเฉพาะผู้มีรายได้ในกลุ่ม ก ลงมา ซึ่งกลุ่ม ก คือ ผู้มีรายได้น้อย ไม่มีขีดความสามารถในการซื้อที่อยู่เป็นของตนเองได้ รัฐจึงต้องเข้ามาอุดหนุนผ่านการเคหะแห่งชาติ กล่าวคือ ควรได้รับความช่วยเหลืออุดหนุนเรื่องที่อยู่อาศัย โดยปัจจุบันการเคหะแห่งชาติอยู่ในช่วงระหว่างดำเนินการกำหนดแผนพัฒนาที่อยู่อาศัยและแก้ไขปัญหาชุมชนแออัดของการเคหะแห่งชาติในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 ซึ่งได้กำหนดรายได้ของครัวเรือนยากจน ตามแผนพัฒนาที่อยู่อาศัย ปี 2550 – 2554 ว่าผู้มีรายได้อยู่ในกลุ่ม ก ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 ณ ปี 2550 (ตารางที่ 2.2) เป็นครอบครัวผู้มีรายได้น้อย หรือครัวเรือนยากจน ซึ่งสามารถกล่าวสรุปได้ว่า ในเขต กทม รวมถึงปริมณฑล ครัวเรือนที่มีรายได้ไม่เกิน 26,600 บาท และในเขตภูมิภาค ครัวเรือนมีรายได้ไม่เกิน 13,200 บาท เป็นครัวเรือนที่ยากจน มีรายได้น้อย ควรได้รับความช่วยเหลือ อุดหนุนเรื่องที่อยู่อาศัย

ตารางที่ 2.2 แสดงการแบ่งกลุ่มรายได้ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 10

กลุ่มรายได้	กทม.ปริมณฑล รายได้ครอบครัว / เดือน	ภูมิภาค รายได้ครอบครัว / เดือน
ต่ำกว่า ก	ต่ำกว่า 12,000 บาท	ต่ำกว่า 6,000 บาท
ก (เช่า)	12,001 - 17,700 บาท	6,001 - 9,100 บาท
ก (เช่าซื้อ)	17,701 - 26,600 บาท	9,101 - 13,200 บาท
ข	26,601 - 34,100 บาท	13,201 - 16,200 บาท
ค	34,101 - 45,000 บาท	16,201 - 20,900 บาท
ง ขึ้นไป	45,001 บาท ขึ้นไป	20,901 บาท ขึ้นไป

ที่มา : การเคหะแห่งชาติ (2550)

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับการแบ่งเวลากิจกรรมในแต่ละวันของมนุษย์

มานพ พงศทัต (2551) ได้กล่าวถึงทฤษฎี 888 ในการดำรงชีวิตของมนุษย์ กล่าวคือ ใน 1 วัน หรือ 24 ชั่วโมงนั้น สามารถแบ่งส่วนเวลาออกเป็น 3 ส่วน สำหรับ 3 กิจกรรม คือ กิจกรรมการนอน กิจกรรมการทำงาน และกิจกรรมการสันทนาการ โดยแต่ละส่วนกิจกรรมมีช่วงเวลาดำหนดเท่ากัน คือ 8 ชั่วโมง

ดิษกุล รุณภัย (2552) แพทย์เฉพาะทางสาขาเวชศาสตร์การบิน และอาชีวเวชศาสตร์ กล่าวว่า การแบ่งชั่วโมงของกิจกรรมในการทำงานแต่ละวันเป็น 3 ช่วงเวลา กล่าวคือ ช่วงการพัก ช่วงการทำงาน และช่วงการนอน โดยแต่ละช่วงมีเวลา 8 ชั่วโมง รวมทั้ง 3 ช่วงเป็น 24 ชั่วโมง หรือ 1 วัน เป็นการเหมาะสม โดยการแบ่งช่วงกิจกรรมลักษณะนี้เป็นที่นิยมใช้กันทั่วโลก แต่ในชั่วโมงการทำงาน 8 ชั่วโมงนั้น โดยเฉพาะอาชีพที่ลักษณะการทำงานต้องรับผิดชอบต่อชีวิตและความปลอดภัยของคนอื่น เช่น นักบิน พนักงานขับรถ เป็นต้น ห้ามทำติดต่อกันเป็นระยะยาว 8 ชั่วโมง ควรมีการหยุดพักแบ่งช่วงระยะเวลาของ 8 ชั่วโมงออกไปอีก ซึ่งในแต่ละช่วงไม่ควรเกิน 4 ชั่วโมง เช่น เมื่อขับรถมาถึง 3 ชั่วโมง 45 นาที ควรหยุดพักร่างกายสัก 15 นาที แล้วจึงทำการขับต่อไปในช่วงขับต่อไป เมื่อถึง 3 ชั่วโมง 45 นาที ควรหยุดพักร่างกายอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งทฤษฎี 888 สอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎีอื่นที่ผู้วิจัยได้ทำการค้นคว้า ตามหัวข้อดังนี้

2.3.1 กิจกรรมการนอน

(สถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, ระบบออนไลน์) คนเราโดยปกติควรนอนวันละ 8 ชั่วโมง ซึ่งในขณะนอนหลับนั้นความดันโลหิต อัตราการเดินของหัวใจอัตราการหายใจ และอุณหภูมิของร่างกายจะลดลง ส่วนหลอดเลือดตามผิวหนังจะขยายขนาด และกล้ามเนื้อจะคลายตัว โดยในเวลานอนอัตราการเผาผลาญพลังงานในร่างกายจะลดจากปกติถึงร้อยละ 20 ส่วนอวัยวะที่แสดงออกอย่างชัดเจนว่าคนกำลังนอนนั้นก็คือสมอง

สมองคนมีเซลล์ประสาทชนิดหนึ่งที่เรียกว่า neuron จำนวนมากมายเป็นพันล้านเซลล์ เซลล์เหล่านี้สามารถติดต่อกันได้โดย การขนส่งอนุภาคไฟฟ้าผ่านเยื่อเซลล์ เช่น เมื่อเซลล์ประสาทส่วนหนึ่งได้รับการกระตุ้นโดยสารเคมี มันจะปลดปล่อยอนุภาคที่มี ประจุไฟฟ้าให้เดินไปตามใยประสาท (nerve fibre) ที่เชื่อมระหว่างเซลล์ประสาทต่อกระแสไฟฟ้าที่น้อยนิดนี้จะไปกระตุ้น เซลล์ประสาทถัดไป ให้ปล่อยประจุไฟฟ้าต่อไป เป็นทอดๆ ดังนั้น เวลาเราวางแผนโลหะให้สัมผัสกะโหลกศีรษะของคนที่กำลังนอน เราก็จะสามารถบันทึกสัญญาณไฟฟ้าได้ สัญญาณไฟฟ้านี้เป็นที่รู้จักกันในนามว่า คลื่นสมอง (brain wave) และคลื่นสมองนี้เอง ที่ทำให้นักวิทยาศาสตร์รู้ว่าการนอนของคนมี 5 ขั้นตอน โดยใน 4 ขั้นตอนแรก นัยน์ตาของคนเคลื่อนไหวไม่เร็ว (non-rapid eye movement) หรือที่เรียกย่อๆ ว่า NREM และขั้นตอนที่ 5 ซึ่งเป็นช่วงที่นัยน์ตาเคลื่อนไหวเร็วมาก (rapid eye movement) หรือ REM ซึ่งเป็นช่วงที่คนกำลังฝัน

ในการนอนแบบ NREM นั้น ผู้นอนจะนอนในลักษณะที่ค่อนข้างนิ่งหรือหายใจช้าๆ อย่างสม่ำเสมอ อาจจะมีกรนบ้าง สัญญาณไฟฟ้าต่างๆ จากสมองจะถูกส่งออกมาอย่างช้าๆ แต่เมื่อการนอนได้เข้าสู่ระบบ REM แล้ว ถึงตาจะปิด แต่นัยน์ตาก็จะเคลื่อนไหวไปๆ มาๆ อย่างรวดเร็ว ขณะนี้การกรนจะหยุด การหายใจจะไม่เป็นจังหวะ ปริมาณเลือดที่ไหลสู่สมองจะเพิ่ม และร่างกายจะเคลื่อนไหวมากขึ้น คลื่นสมอง ในช่วงนี้จะมีมากพอๆ กับเมื่อเริ่มนอนใหม่ๆ และผู้นอนจะฝันแล้วลักษณะการนอนก็จะหวนกลับไปสู่แบบ NREM อีก

นักวิทยาศาสตร์ได้พบว่า ในระยะต้นของการนอนหลับนั้น ผู้นอนจะนอนแบบ NREM นาน และนอนแบบ REM สั้น แต่เมื่อเวลาผ่านไป การนอนแบบ REM ก็จะมีเวลานานขึ้นๆ และนี่ก็คือเหตุผลว่า เหตุใดเวลาเราตื่น เราจึงจำฝันได้ ทั้งนี้ก็เพราะช่วงเวลาที่เรานอนนั้น การนอนของเราอยู่ในช่วง REM ซึ่งเป็นช่วงที่สมองเรากำลังฝันพอดี ผู้เชี่ยวชาญด้านการนอนประมาณว่า ในการนอน 8 ชั่วโมง คนเรานอนแบบ NREM 6 ชั่วโมง และแบบ REM 2 ชั่วโมงเท่านั้นเอง และสำหรับคนที่ เป็นโรคหลับไม่ลึกที่ (narcolepsy) นักวิทยาศาสตร์ก็ได้พบว่า เกิดจากการที่สมองของเขาได้ก้าวข้ามขั้นเริ่มต้น NREM ไปสู่ขั้น REM ในทันทีทันใด ส่วนเด็กทารกนั้น มักจะนอนแบบ REM มากกว่าผู้ใหญ่คือ นานถึง 8 ชั่วโมง ในการนอนทั้งหมด 16 ชั่วโมง

เลิศวิธ วงษ์ราช (2552) แพทย์เฉพาะทางศัลยศาสตร์มะเร็งวิทยา ประจำคณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น กล่าวว่า การนอนหลับให้เพียงพอ นั้น เป็นเรื่องที่สำคัญ และจำเป็นต่อร่างกายของคนเราอย่างมาก ไม่เพียงแต่จะนำมาซึ่งความรู้สึกสดชื่น กระปรี้กระเปร่าในเช้าวันรุ่งขึ้น และการนอนหลับยังมีความจำเป็นต่อการพัฒนาของร่างกายทั้งในเด็กและผู้ใหญ่อีกด้วย โดยทารก ต้องการนอนวันละ 16 ชม. วัยรุ่น ต้องการนอนวันละ 9 ชม. และผู้ใหญ่ต้องการนอนวันละ 7-8 ชม. ซึ่งการทำงานของสมองเกิดขึ้นตลอดเวลาในขณะที่เราหลับ การนอนเป็นสิ่งสำคัญมาก เพราะมีส่วนทำให้ภูมิคุ้มกันของร่างกาย มีความแข็งแรงซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบย่อยอาหาร การหลั่งของฮอร์โมนและสารต่างๆ เกิดขึ้นและมีผลต่อการเจริญเติบโต ดังนั้นหากประสิทธิภาพของการนอนหลับ หรือมีปัญหาบางอย่างเกิดขึ้นในขณะที่หลับก็จะเกิดผลต่างๆ ตามมาต่อร่างกายของเราได้

2.3.2 กิจกรรมการทำงาน

(สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, ระบบออนไลน์) พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้กำหนดเวลาทำงานปกติวันใน 1 วันตามมาตรา 23 ซึ่งสรุปเนื้อหาได้ดังนี้ กล่าวคือ วันหนึ่งต้องไม่เกิน 8 ชั่วโมง และเมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้วสัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกิน 48 ชั่วโมง เว้นแต่งานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้าง จะมีเวลาทำงานปกติวันหนึ่งต้องไม่เกิน 7 ชั่วโมง แต่เมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้วสัปดาห์หนึ่งไม่เกิน 42 ชั่วโมง

2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผู้บริโภค

(อดุลย์ จาตุรงค์กุล 2543 : 139) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผู้บริโภคมีจุดเริ่มต้นจากการที่ผู้บริโภคได้รับสิ่งกระตุ้นทำให้เกิด ความต้องการผ่านเข้ามาในความรู้สึกนึกคิด ผู้บริโภคแต่ละรายมีความรู้สึกนึกคิด ที่ได้รับอิทธิพลจาก คุณลักษณะต่าง ๆ ของตนเอง และสภาพแวดล้อมภายนอก ซึ่งจะส่งผลต่อกระบวนการตัดสินใจ เพื่อให้ให้เกิดการตอบสนองหรือการตัดสินใจซื้อผลิตภัณฑ์หรือบริการ

พฤติกรรมผู้บริโภค ได้รับอิทธิพลจากปัจจัยหรือสิ่งกระตุ้นที่เป็นเหตุจูงใจให้เกิดการเลือกซื้อผลิตภัณฑ์และบริการอาจเกิดจากเหตุจูงใจด้านเหตุผล หรือด้านจิตวิทยาก็ได้ สำหรับ ผู้ประกอบการธุรกิจ ปัจจัยดังกล่าวประกอบด้วย 2 ส่วนคือ

2.4.1 ปัจจัยที่ผู้ประกอบการธุรกิจสามารถควบคุมได้ ได้แก่ ปัจจัยที่มีอิทธิพลทางการตลาด

ตัวอย่างเช่น กำหนดราคาให้เหมาะสมกับผลิตภัณฑ์และกลุ่มเป้าหมาย หาแหล่งจำหน่าย และให้บริการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ลูกค้า จัดรายการส่งเสริมการตลาด เพื่อกระตุ้นให้เกิดการต้องการซื้อ

2.4.2 ปัจจัยที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอกของผู้ประกอบการธุรกิจที่ไม่สามารถทำ

การควบคุมได้ แต่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมผู้บริโภค ได้แก่

- a) **ปัจจัยทางวัฒนธรรม** เป็นลักษณะพื้นฐานของพฤติกรรมที่บุคคลในแต่ละสังคม เป็นผู้สร้างขึ้น และเป็นที่ยอมรับจากบุคคลรุ่นหนึ่งไปสู่อีกรุ่นหนึ่งค่านิยมใน วัฒนธรรมที่แตกต่างกันจะส่งผลถึงพฤติกรรมผู้บริโภคในแต่ละสังคมที่แตกต่างกัน ดังนั้นการกำหนดกลยุทธ์การตลาดต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับค่านิยมใน วัฒนธรรมของสังคมกลุ่มนั้น
- b) **ปัจจัยทางสังคม** เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องในชีวิตประจำวัน และมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการซื้อ ปัจจัยทางด้านสังคมประกอบด้วย

- **กลุ่มอ้างอิง** เป็นกลุ่มที่บุคคลเข้าไปเกี่ยวข้องด้วย กลุ่มนี้จะมีอิทธิพล ต่อทัศนคติความคิดเห็นและค่านิยมของบุคคล ตัวอย่างกลุ่มอ้างอิง ได้แก่ ครอบครัว เพื่อนสนิท เพื่อนร่วมงาน กลุ่มบุคคลชั้นนำในสังคม เพื่อนร่วมสถาบัน เป็นต้น

- ครอบครัว บุคคลในครอบครัวถือว่าเป็นอิทธิพลมากที่สุดต่อทัศนคติ ความคิดเห็นและค่านิยมของบุคคลสมาชิกในครอบครัว ประกอบกันขึ้นเป็นกลุ่มอ้างอิงที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อพฤติกรรมการซื้อ
- บทบาท และสถานะบุคคลที่เกี่ยวข้องกับหลายกลุ่ม เช่น ครอบครัว กลุ่มอ้างอิง บุคคลที่มีบทบาทและสถานะที่แตกต่างกันในแต่ละกลุ่ม เช่น มีบทบาทเป็นผู้คิดริเริ่ม ผู้ตัดสินใจซื้อ ผู้มีอิทธิพลต่อผู้ซื้อหรือผู้ใช้

c) ปัจจัยส่วนบุคคล เป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลทางด้านต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมผู้บริโภค ได้แก่

- อายุ ความแตกต่างกันของอายุมีผลต่อความต้องการผลิตภัณฑ์แตกต่างกัน ดังนั้น นักการตลาดอาจใช้อายุผู้บริโภคเป็นเกณฑ์การแบ่งกลุ่มเป้าหมายได้
- วงจรชีวิตครอบครัว ในแต่ละขั้นตอนของวงจรชีวิตแต่ละคน จะมีค่านิยมและทัศนคติต่อการตัดสินใจซื้อที่แตกต่างกัน ตัวอย่างเช่น พฤติกรรมการเลือกซื้อของเล่นในวัยเด็ก จะต่างจากพฤติกรรมการเลือกซื้อของเล่นในวัยรุ่นหนุ่มสาว
- อาชีพ อาชีพของแต่ละบุคคลจะนำไปสู่ความจำเป็น และความต้องการของผลิตภัณฑ์และบริการที่แตกต่างกัน
- โอกาสทางเศรษฐกิจ หมายถึง โอกาสของผู้บริโภคจะมีรายได้ เพื่อการจับจ่าย มีการออมสินทรัพย์หรืออำนาจในการขอยืมเงิน และทัศนคติเกี่ยวกับการจ่ายเงินซื้อผลิตภัณฑ์และบริการ นักการตลาดต้องไวต่อโอกาสเหล่านี้ เพื่อที่จะได้ปรับปรุงออกแบบสินค้าใหม่ และการวางราคาสินค้าใหม่ เพื่อที่จะนำเสนอคุณค่าให้ลูกค้าในกลุ่มเป้าหมายได้อย่างต่อเนื่อง

d) ปัจจัยทางจิตวิทยา เป็นปัจจัยภายในตัวผู้บริโภคที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการซื้อและการใช้สินค้า ได้แก่ การจูงใจ การรับรู้ การเรียนรู้ ความเชื่อมั่น ทัศนคติ บุคลิกภาพ และแนวความคิดของตนเอง

e) อิทธิพลของปัจจัยทางสถานการณ์ หมายถึง พฤติกรรมการซื้อได้รับอิทธิพลมาจากเหตุการณ์สภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้น โดยมีได้คาดคิดมาก่อนว่าจะตัดสินใจเลือกซื้อผลิตภัณฑ์และบริการนั้น ๆ ได้แก่

- สภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อเมื่อร้านค้านั้นอยู่ในทำเลที่สะดวกต่อการซื้อ
- สิ่งแวดล้อมสังคม ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อเพื่อให้สังคมยอมรับว่าตนเองเป็นผู้นำ

- เวลา เช่น เมื่อฤดูกาลเปลี่ยนไปพฤติกรรมการซื้อขายเสื้อผ้าก็แตกต่างกันออกไป
- งาน เช่น พฤติกรรมการซื้อขายสินค้าของผู้บริโภค เพื่อใช้งานจะแตกต่างกับที่ซื้อเพื่อเป็นของขวัญให้คนอื่น
- สภาวะทางอารมณ์ เช่น การตัดสินใจเลือกซื้อสินค้า เมื่อผู้บริโภคได้รับการต้อนรับจากผู้ขายเป็นอย่างดี

2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับมาตรฐานที่อยู่อาศัย

2.5.1 มาตรฐานที่อยู่อาศัย

(กองวิจัยการก่อสร้าง การเคหะแห่งชาติ, 2519 : 19 อ้างอิงใน ธนส์ถ์ จังมงคลกาล 2549 : 15-17) การเคหะแห่งชาติได้มีการกำหนดมาตรฐานที่อยู่อาศัย และสิ่งแวดล้อมขึ้นมาใช้สำหรับการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำ ซึ่งจะเน้นไปในเรื่องสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการอยู่อาศัยของคนเป็นหลัก แต่มีบางส่วนที่กล่าวถึงตัวอาคารที่อยู่อาศัย ได้แก่

- a) **มาตรฐานเนื้อที่** ที่อยู่อาศัยแต่ละหน่วยจะต้องจัดให้มีสัดส่วนพักอาศัยอย่างน้อย 2 ส่วน เพื่อใช้สำหรับกิจกรรมในชีวิตประจำวัน โดยจะต้องมีส่วนมิดชิด เพื่อใช้สำหรับนอนและทำความสะอาดร่างกาย อีกส่วนคือส่วนเอนกประสงค์ เพื่อใช้สำหรับพักผ่อนและการประกอบอาหาร
- b) **พื้นที่ห้องเล็กที่สุด** พื้นที่ห้องเล็กที่สุดจะต้องไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ในตารางที่ 2.3 - 2.4 โดยห้องต่างๆ ของที่พักอาศัยแบ่งออกเป็นสวนมิดชิดและส่วนเอนกประสงค์ ซึ่งกำหนดให้มีพื้นที่ในแต่ละส่วน ดังนี้

ตารางที่ 2.3 แสดงพื้นที่ขั้นต่ำของห้องต่างๆ (สวนมิดชิด) ตามมาตรฐานของการเคหะแห่งชาติ

พื้นที่ใช้สอย	พื้นที่ห้องเล็กที่สุด (ตารางเมตร)	ความกว้างต่ำสุด (เมตร)
ห้องนอนแรก	8.64	2.40
ห้องนอนต่อไป (ชนิด 2 เตียง)	7.20	2.40
ห้องนอนต่อไป (ชนิด 1 เตียง)	5.76	2.40
ห้องน้ำ-ส้วม (ที่อาบน้ำ, อ่างล้างหน้า, ส้วม)	2.88	1.80
ห้องน้ำ-ส้วม (ที่อาบน้ำ, ส้วม, พื้นที่ซักผ้า)	2.16	1.20
ห้องส้วมแยกเดี่ยว	1.44	1.20
ห้องอาบน้ำแยกเดี่ยว	1.08	1.20

ที่มา : การเคหะแห่งชาติ (2519)

ตารางที่ 2.4 แสดงพื้นที่ขั้นต่ำของห้องต่างๆ (ส่วนเอนกประสงค์) ตามมาตรฐานของการเคหะแห่งชาติ

พื้นที่ใช้สอย	พื้นที่ห้องเล็กที่สุด (ตารางเมตร)	ความกว้างต่ำสุด (เมตร)
พื้นที่รวมสำหรับรับแขก พักผ่อน เตรียมและทานอาหาร	22.32	2.40
พื้นที่รวมสำหรับรับแขก พักผ่อน ทานอาหาร	18.00	2.40
พื้นที่รวมสำหรับทานอาหาร ครีว	12.96	2.40
ห้องรับแขก พักผ่อน	14.40	2.40
ห้องรับประทานอาหาร	8.64	2.40
ห้องเตรียมอาหาร	4.32	1.80
ห้องครัวแยก	5.67	2.10

ที่มา : การเคหะแห่งชาติ (2519)

c) ข้อกำหนดอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

- ที่อยู่อาศัยแต่ละหน่วยซึ่งประกอบด้วยห้องนอน พื้นที่รวมสำหรับพักผ่อน รับประทานอาหาร พื้นที่ปรุงอาหาร และห้องส้วม พื้นที่รวมสำหรับผู้อยู่อาศัยของครอบครัวไม่น้อยกว่า 5 คน จะต้องมียพื้นที่ไม่ต่ำกว่า 34 ตารางเมตร
- ในกรณีที่มีการจัดเนื้อที่สำหรับอุปกรณ์ซักผ้า จะต้องจัดพื้นที่ซักผ้าไว้โดยเฉพาะ และให้มีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 1.08 ตารางเมตร โดยมีด้านกว้างไม่น้อยกว่า 90 เซนติเมตร
- พื้นที่เก็บของทั่วไปทุกประเภทของบ้านรวมกันควรมีความจุไม่น้อยกว่า 7.20 ลบ.ม. โดยให้มีส่วนลึกไม่เกิน 1.20 เมตร และห้องหลังคาหรือที่เก็บของใต้พื้นไม่นับรวมเข้ากับพื้นที่ดังกล่าว ยกเว้นเมื่อได้มีการเตรียมโครงสร้าง และออกแบบที่เก็บของไว้โดยเฉพาะ
- ความสูงจากพื้นถึงเพดานของพื้นที่อยู่อาศัย ต้องไม่น้อยกว่า 2.40 เมตร และในกรณีที่เพดานมีความลาดเอียง ส่วนต่ำสุดของเพดานวัดจากพื้นต้องไม่น้อยกว่า 2.40 เมตร ที่ใดที่เพดานสูงน้อยกว่าที่กำหนดจะไม่นับพื้นที่ส่วนนั้นเป็นพื้นที่อยู่อาศัย ในกรณีที่มีการติดตั้งพัดลมดูดอากาศในห้องน้ำ และห้องครัว ความสูงของเพดานดังกล่าวสูงไม่ต่ำกว่า 2.00 เมตรได้
- ปริมาตรของที่อยู่อาศัยต่อคนต้องไม่น้อยกว่า 10 ลบ.ม. โดยไม่นับรวมห้องที่อยู่อาศัยทั้งหมดของบ้าน
- ช่องเปิดสำหรับระบายอากาศ ต้องมีพื้นที่ช่องเปิดรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของพื้นที่ห้อง โดยมีช่องเปิดในทิศทางตรงกันข้าม และลมผ่านได้ดี

นอกจากนี้มาตรฐานที่อยู่อาศัย และสิ่งแวดล้อมของการเคหะแห่งชาติยังได้แยกประเภทของที่อยู่อาศัยเป็นประเภท ก.(บ้านเดี่ยว บ้านแฝด บ้านแถว) และประเภท ข.(อาคารชุด) รวมถึงมีการกำหนดขนาดของที่ดินที่เล็กที่สุดสำหรับอาคารแต่ละประเภท ได้แก่ บ้านแถว 20 ตร.วา ซึ่งเป็นขนาดเล็กที่สุดในอาคารประเภท ก. และกำหนดให้มีความกว้างน้อยที่สุดของที่ดิน โดยบ้านเดี่ยวกว้าง 12.00 เมตร ส่วนบ้านแถว (มากกว่า 1 ชั้น) กว้าง 3.60 เมตร และบ้านแถวชั้นเดียวมีความกว้าง 3.60 เมตร ส่วนระยะระหว่างแนวอาคารกับแนวเขตที่ดินกรณีบ้านเดี่ยว และบ้านแฝด ด้านข้าง 2.00 เมตร ด้านหน้า – หลัง 3.00 เมตร

2.5.2 มาตรฐานห้องพัก ในกรุงเทพมหานคร

(สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, ระบบออนไลน์) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ.2544 ได้กำหนดกฎเกณฑ์ข้อบังคับของการออกแบบ และก่อสร้างห้องพักในกรุงเทพมหานครโดยผู้วิจัยได้สรุป และคัดลอกข้อบัญญัติบางข้อที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- a) ในหน่วยพักอาศัยแต่ละหน่วย ความกว้างด้านที่น้อยที่สุดต้องไม่น้อยกว่า 3.00 เมตร และมีพื้นที่รวมทั้งหน่วยพักอาศัยไม่น้อยกว่า 12.00 ตารางเมตร
- b) ห้องพักต้องมีโถส้วม ที่อาบน้ำ และอ่างล้างมือ อย่างละ 1 ชุดต่อพื้นที่ใช้สอย 50 ตารางเมตร
- c) ด้านของผนังอาคารที่ชิดที่ดินเอกชนอื่นๆ หากมีลักษณะเป็นช่องเปิด ประตู หน้าต่าง หรือช่องระบายอากาศ กำหนดระยะร่นจากด้านของผนังอาคารกับแนวเขตที่ดินไว้ว่า ตั้งแต่ชั้น 2 ลงมา และความสูงไม่เกิน 9 เมตร ต้องมีระยะร่นไม่น้อยกว่า 2 เมตร แต่สำหรับตั้งแต่ชั้น 3 ขึ้นไป ต้องมีระยะร่นไม่น้อยกว่า 3 เมตร
- d) อาคารที่มีความสูงไม่เกิน 15 เมตร ต้องมีที่ว่างรอบๆอาคารไม่น้อยกว่า 1 เมตร ส่วนอาคารที่มีความสูงเกิน 15 เมตร ต้องมีที่ว่างรอบๆอาคารไม่น้อยกว่า 2 เมตร

2.6 แนวความคิดเกี่ยวกับการเลือกที่อยู่อาศัย

Brain J.L. Berry et ai. (1975: 436 อ้างอิงใน ฅนร วฒนชวีโนปรกรณ์ 2541:9) ให้ความเห็นว่า การเลือกที่อยู่อาศัยประกอบด้วยปัจจัยพื้นฐาน 3 ประการ ดังนี้

- a) ราคาหรือค่าเช่าที่พักอาศัย
- b) ชนิดของที่พักอาศัย
- c) ที่ตั้งของที่พักอาศัย

ปัจจัยทั้งหมดนี้มีความสัมพันธ์ควบคู่กันไป กับเหตุผลส่วนตัวในการเลือกที่พักอาศัยของแต่ละบุคคล เช่น ความสามารถในการจ่าย ซึ่งขึ้นอยู่กับรายได้ สถานะภาพการสมรส ขนาดของครอบครัว วิธีการดำเนินชีวิตที่จะมีผลต่อชนิดของชุมชนที่ต้องการอยู่ สถานที่ทำงาน รวมถึงระยะทางจากบ้านไปยังแหล่งงานด้วย

Brain Goodal (1974 : 151-161 อ้างอิงใน นคร วัฒนชีวโนปกรณ์ 2541:9) ให้ความเห็นว่า เกณฑ์ในการเลือกที่อยู่อาศัย ว่าผู้อยู่อาศัยจะพิจารณาคุณสมบัติของที่อยู่อาศัยมี 3 ประการ คือ

- a) ลักษณะของบ้าน ได้แก่ ความเก่าใหม่ของบ้าน ขนาดของบ้านที่เหมาะสมกับขนาดของครอบครัว และคุณสมบัติของส่วนประกอบภายในบ้าน
- b) ลักษณะของชุมชน ได้แก่ ผู้อยู่อาศัยมักจะเลือกบริเวณที่อยู่ที่มีสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมเหมือนกับตนเอง
- c) ความสัมพันธ์ของที่ตั้งกับพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ ความสะดวกในการเดินทางไปยังแหล่งงาน ย่านการค้า อุตสาหกรรม และการติดต่อสัมพันธ์กับกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

William Alonso (1975:435 อ้างอิงใน นคร วัฒนชีวโนปกรณ์ 2541:10) ให้ความเห็นว่า การเลือกบริเวณที่อยู่อาศัยในเมือง มีความสัมพันธ์กับราคาที่ดิน โดยบริเวณใจกลางเมืองราคาที่ดินจะสูงกว่าพื้นที่บริเวณอื่นๆ ดังนั้น การสร้างที่อยู่อาศัยในเมืองจำเป็นต้องลงทุนสูง ในขณะที่เดียวกันราคาที่ดินก็ค่อยๆ ลดลงตามระยะทางที่ห่างออกไปจากตัวเมือง ทำให้การลงทุนด้านที่อยู่อาศัยลดลงด้วย แต่ราคาที่ดินยังคงแปรผันกับค่าขนส่ง คือ ระยะทางไกลราคาที่ดินถูกลงแต่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้น William Alonso ได้กล่าวสรุปว่า การเลือกที่อยู่อาศัยควรพิจารณา 3 ปัจจัยคือ

- a) ราคาของที่พักอาศัย ซึ่งสัมพันธ์กับรายได้และความสามารถในการจ่ายสำหรับที่อยู่อาศัยนั้น
- b) รูปแบบของที่อยู่อาศัย ก่อให้เกิดความพอใจแก่ผู้อยู่อาศัย ซึ่งสัมพันธ์กับขนาดครอบครัวและสถานะภาพการสมรสด้วย
- c) ที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ซึ่งจะสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม และระยะห่างจากที่ทำงานด้วย

Jay Siegel (1973: 56-57 อ้างอิงใน นคร วัฒนชีวโนปกรณ์ 2541:10) ให้ความเห็นว่า หลักเกณฑ์ในการเลือกที่อยู่อาศัย มีปัจจัยสำคัญอยู่ 3 ประการ ดังนี้

- a) ความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility)
- b) คุณภาพของสิ่งแวดล้อม เช่น ลักษณะทางสังคมของชุมชน สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ การบริการสาธารณะสำหรับชุมชน ความพึงพอใจที่ได้รับจากที่ตั้งนั้นเป็นต้น
- c) ลักษณะการใช้ที่ดิน ทำเลที่ตั้งในการปลูกบ้าน

Harold Carter (1962: 1975 อ้างอิงใน นคร วัฒนชีวโนปกรณ์ 2541:10) ได้ทำการศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยกับรายได้ พบว่า ระยะทางในการเดินทางไปทำงานจะเพิ่มขึ้นตามระดับรายได้ ผู้มีรายได้สูงที่ทำงานอยู่บริเวณศูนย์กลางเมือง มีแนวโน้มในการเดินทางไปทำงานในระยะที่ไกลกว่า และจะอยู่อาศัยในเขตชานเมืองส่วนผู้มีรายได้ต่ำ จะเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ใกล้กว่า และจะอยู่อาศัยในบริเวณแหล่งงาน โดยไม่คำนึงถึงว่าจะอยู่ที่ใด

Warner Z. Hirsch (1973 : 53-54 อ้างอิงใน นคร วัฒนชีวโนปกรณ์ 2541:11) ได้ทำการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับที่ตั้งของที่อยู่อาศัยภายในเมืองโดยเฉพาะ พบว่า ความสัมพันธ์ของระดับรายได้กับการเลือกที่อยู่อาศัย พบว่า ผู้ที่มีรายได้ต่ำจะอาศัยอยู่ใกล้กับใจกลางเมือง ส่วนผู้ที่มีรายได้สูงต้องการบ้านที่มีพื้นที่มากและราคาที่ดินบริเวณชานเมืองมีราคาถูกกว่า อากาศดีกว่า

มานพ พงศทัต (2532 : 189-191 อ้างอิงใน นคร วัฒนชีวโนปกรณ์ 2541:11) ให้ความเห็นว่า ปัญหาเรื่องที่ตั้งของที่อยู่อาศัยนี้ มักจะควบคู่ไปกับ “ปัญหาการเดินทาง” โดยที่คนจะต้องมีที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน คือต้องมี “Work Place and Live Place” และจะต้องเดินทางติดต่อระหว่างพื้นที่ 2 แห่งนี้ เมืองที่มีการกระจายตัวในแนวราย เช่น กรุงเทพมหานครนี้ ก็เท่ากับเป็นการแยกที่อยู่อาศัยออกไปอยู่ชานเมืองและนอกเมืองออกไปไกลจากจากแหล่งทำงานที่อยู่ในเมือง ทำให้เกิดปัญหาของที่ตั้งระหว่าง 2 พื้นที่ โดยมีนักผังเมืองบางท่านได้กล่าวว่า Live where you work or work where you live นั่นคือ เราจะต้องอยู่ติดหรือใกล้ที่ทำงาน ที่ต้องของสองแห่งนี้จะต้องติดกันหรือใกล้กันมากที่สุดเท่าที่จะทำได้

นันทิวัฒน์ พงษ์เจริญ (2535: 19-20) ได้ทำการศึกษาเรื่องพฤติกรรมและการยอมรับของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมระดับสูงในกรุงเทพมหานคร พบว่า ปัจจัยแห่งที่ตั้ง เช่น ภูมิอากาศ ระดับค่าครองชีพในภูมิภาค และการบริการสาธารณูปโภคของชุมชน จะมีอิทธิพลอย่างมากต่อการเลือกแหล่งที่อยู่อาศัยของคนเราระหว่างภูมิภาค แต่เมื่อมีการตัดสินใจเช่าอยู่ในภูมิภาคหนึ่งแล้ว ปัจจัยเหล่านี้จะมีอิทธิพลน้อยมากต่อการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัยของเราในภูมิภาคหนึ่งๆ หรือภายในเมืองหนึ่งๆ เพราะในการเลือกถิ่นที่อยู่อาศัยภายในเมืองใดเมืองหนึ่ง คนเรามักจะพิจารณา 2 ปัจจัย คือ

- a) การเข้าถึงแหล่งการทำงานและการติดต่อสัมพันธ์ด้านอื่นๆ ซึ่งวัดด้วยระยะเวลาที่ต้องใช้ไปในการเดินทางเข้าถึงแหล่งการทำงานและการติดต่อสัมพันธ์อื่นๆ วัดด้วยเวลาและต้นทุนที่เสียไปในการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังแหล่งงาน รวมทั้งเวลาที่ต้องใช้ไปในการเดินทางไปซื้อของ ทำให้ต้องพิจารณาถึงที่ตั้งร้านค้าปลีก และศูนย์การค้าที่อยู่ในบริเวณนั้น การเดินทางไปยังโรงเรียนบุตร การเดินทางไปพักผ่อนหย่อนใจอื่นๆ
- b) คุณภาพของที่ตั้ง พิจารณาจากชุมชน เพื่อนบ้าน และสภาพแวดล้อม คุณภาพชุมชนที่อยู่อาศัยเพื่อนบ้านมีความสำคัญต่อการเลือกที่อยู่อาศัยที่แตกต่างไปตามรสนิยมของแต่ละบุคคล ส่วนใหญ่แล้วคนเราพอใจในความเงียบสงบ เนื้อที่กว้างขวาง มีความเป็นอยู่ที่เป็นระเบียบ มีบริการสาธารณะที่เพียงพอ ประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณนั้นมีรายได้และความเป็นอยู่เหมือนกัน น้อยคนนักที่จะพอใจอยู่อาศัยในบริเวณที่มีผู้คนอยู่หนาแน่น นอกจากนี้จะมีความได้เปรียบในแง่ที่ง่ายต่อการเดินทางหรือการมีบริการอื่นมาชดเชย

W.Lean et al. (1974 อ้างอิงใน นคร วัฒนชีวโนปกรณ์ 2541 : 12) ให้ความเห็นว่า การเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยนั้น ผู้มีรายได้แตกต่างกันจะมีความแตกต่างในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยด้วย โดยผู้มีรายได้ต่ำจะพยายามมีที่อยู่อาศัยใกล้กับแหล่งงาน เพราะประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง อาจเสียค่าใช้จ่ายเฉพาะบ้านเช่า ส่วนผู้มีรายได้สูงจะสามารถเลือกที่อยู่อาศัยได้หลายประเภท โดยไม่สนใจว่าที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานต้องมี

ความสัมพันธ์ต่อกัน เพราะผู้มีรายได้น้อยจะสามารถเดินทางได้รวดเร็ว โดยใช้เวลาเท่ากับผู้มีรายได้น้อยที่อยู่ใกล้แหล่งงาน

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าการกระจายตัวของประชากรในพื้นที่พักอาศัย โดยทั่วไปผูกพันกับการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจของกิจกรรมการผลิตและการบริโภค ตำแหน่งที่ตั้งของที่พักอาศัยแสดงความคงตัวของพื้นที่ซึ่งผูกพันกับค่าเดินทางประจำวัน ซึ่งเป็นส่วนเสียประโยชน์สำหรับผู้พักอาศัยและครอบครัวกับค่าเช่าของที่พักอาศัยหรือกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดของค่าเดินทางประจำวัน ย่อมนำไปสู่ความพอใจสูงสุดสำหรับที่พักอาศัย ซึ่งย่อมหมายถึงทำเลที่ตั้งที่มีความสะดวกในการเข้าถึงสูงสุดด้วยเช่นกัน ในลักษณะของชุมชนเมืองของไทย การเลือกที่ตั้งของการพักอาศัยมีความผูกพันกับเส้นทางการคมนาคม และโอกาสทางเศรษฐกิจของที่ตั้งในการแสวงหารายได้ตอบแทนจากพื้นที่อีกส่วนหนึ่ง ลักษณะของที่พักอาศัยมีส่วนผูกพันกับความสามารถในการเข้าถึงโอกาสทางเศรษฐกิจของที่ดินตำแหน่งนั้นๆ

2.7 แนวความคิดเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527) ให้ความเห็นว่า กระบวนการเปลี่ยนแปลงภายในเขตที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นไม่เว้นวัน การเปลี่ยนที่อยู่อาศัยจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง มีผลกระทบต่อกิจวัตรประจำวัน และบริเวณที่อยู่อาศัยทั้งเก่าและใหม่ เขตที่อยู่อาศัยจึงไม่หยุดนิ่งอยู่กับที่ จะต้องเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา ทั้งทางกายภาพ ประชากร ความหนาแน่น และอื่นๆ อีกมาก

2.7.1 สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย การเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยประกอบด้วย การตัดสินใจหาที่อยู่ใหม่และการค้นหาที่อยู่ใหม่ การตัดสินใจเลือกที่อยู่ใหม่อาจขึ้นกับค่านิยมของคนเราเองหรือเกี่ยวกับวิถีชีวิต สภาพบ้านหรือละแวกที่ต้องการอาศัย นอกจากนี้อาจเกี่ยวกับตัวบ้านที่ต้องการว่ามีขนาดพื้นที่เท่าใด มีที่ห้องและราคาเป็นอย่างไร เป็นต้น การเลือกที่อยู่อาศัยใหม่มีมูลเหตุมาจาก

- a) ความจำเป็นต้องย้ายออกจากที่อยู่เก่าด้วยเหตุผลหลายอย่าง เช่น ถูกไล่ที่ ถูกไล่ออก ตลอดจนไม่สามารถเสียค่าเช่าได้ หรือกรรมสิทธิ์ในการเป็นเจ้าของ เป็นต้น
- b) เกิดจากความจำเป็นในการปรับฐานะทางสังคม เช่น แต่งงาน หย่า เปลี่ยนงาน หรือรายได้ของครอบครัวเปลี่ยนไป เป็นต้น
- c) ความต้องการในเรื่องที่อยู่อาศัยเปลี่ยนไป เนื่องจากสภาพแวดล้อมบางอย่างภายในบ้านเปลี่ยนไป เช่น สมาชิกในครอบครัวเพิ่มขึ้น เป็นต้น
- d) เกิดจากแรงดึงดูดของย่านที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นบริเวณชานเมืองเป็นตัวดึงดูด

สำหรับสาเหตุต่างๆ ใน 2 ข้อแรก เรียกว่า เป็นการย้ายที่แบบถูกบังคับ (Forced Moves) ส่วนที่เหลือเป็นแบบสมัครใจ (Voluntary Moves)

2.7.2 **แรงกระตุ้นอันช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย** การพิจารณาสาเหตุอาจแบ่งย่อยได้อีก แรงกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย ซึ่งประกอบด้วยแรงกระตุ้นที่พึงปรารถนาและไม่ถึงปรารถนา ดังนี้

แรงกระตุ้นที่พึงปรารถนา ประกอบด้วยสาเหตุต่างๆ กันตั้งแต่ แรงดึงดูดจากเขตอาศัยอื่นที่มีวิถีชีวิตตามผู้นั้นต้องการหรือไม่ก็มีสภาพแวดล้อมดังที่คาดหวัง โดยมีสาเหตุหลักคือ

- ความหวังเรื่องการกินดีอยู่ดี** แรงต้านทางด้านนี้เกิดจากความสะดวกสบายทางวัตถุของสังคมใหม่ ในแง่ทำเลที่ตั้งที่สนองต่อความต้องการดังกล่าวได้ดี เช่น อพาร์ทเมนต์ที่ตั้งอยู่ในเมืองใกล้กับความสะดวกครบครัน ซึ่งอาจถูกใจคนโสดหรือคู่แต่งงานหนุ่มสาวที่ยังไม่มีบุตร ขณะเดียวกันอาจดึงดูดคู่สามีภรรยาที่มีอายุแต่ไม่มีบุตรได้เช่นกัน
- ความหวังชื่อเสียงทางสังคม** ส่วนมากเกิดจากวิถีชีวิตในอาชีพที่ประกอบและชุมชนที่อาศัยอยู่ โดยทั่วไปในสังคมตะวันตก คือ การมีที่อยู่อาศัยตามชานเมือง เพราะเป็นละแวกของชุมชนชั้นกลางขึ้นไป ราคาที่อยู่อาศัยมีราคาแพงและมักจะได้รับภาษีเงินได้จากผู้จัดสรรว่า เป็นละแวกที่อยู่อาศัยของผู้มีฐานะ
- ความหวังเกี่ยวกับครอบครัว** โดยเฉพาะอย่างยิ่งสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการเติบโตของบุตร ตั๋วบ้าน สนามหญ้า และอุปกรณ์ต่างๆ ได้รับการตกแต่งเป็นอย่างดีและเป็นปัจจัยดึงดูดให้ครอบครัวของชนชั้นกลางขึ้นไป อาศัยอยู่ในย่านเดียวกัน
- ความหวังเกี่ยวกับชุมชน** เป็นเรื่องความประสบความสำเร็จในด้านการงานถ้าได้พบปะติดต่อกับผู้มีฐานะทางสังคมเหมือนกัน ในสังคมตะวันตกจะเห็นได้ชัดจากกลุ่มที่มีชีวิตคล้ายกัน จะอยู่อาศัยในละแวกเดียวกัน

ส่วนแรงกระตุ้นที่ไม่พึงปรารถนา ประกอบด้วย

- ขนาดของที่อยู่อาศัย** เป็นแรงกระตุ้นสำคัญ คือ ไม่พอใจกับขนาดที่อยู่อาศัยเดิม อาจเกิดได้ทั้งในวัยเริ่มสร้างครอบครัวและวัยชรา วัยเริ่มต้นสมาชิกครอบครัวจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ส่วนวัยชราจำนวนสมาชิกเดิมจะลดลง อาจต้องมีการปรับขนาดของบ้านให้พอเหมาะ
- ราคาที่อยู่อาศัย** ปัญหาราคาทรัพย์สิน คือ ตั๋วบ้านรวมทั้งที่ดิน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดการโยกย้ายที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรายได้ที่เข้าบ้าน ถ้าราคาค่าเช่าแพงขึ้นเรื่อยๆ อาจมีการโยกย้ายไปอยู่ในที่อยู่อาศัยที่มีราคาถูกกว่า
- สภาพตัวบ้านและละแวกที่อยู่อาศัย** สภาพทั่วไปขึ้นอยู่กับ การดูแลรักษาและปราศจากสิ่งรบกวน เป็นองค์ประกอบสำคัญของสภาพแวดล้อมรอบบ้าน ผู้ที่ตกอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ไม่พึงปรารถนา ก็อยากหาที่อยู่ใหม่
- ความสะดวกในการเข้าถึง** ความสะดวกในการเดินทางไปติดต่อธุรกิจตลอดจนรับบริการต่างๆ แต่ในขณะเดียวกันหากที่อยู่อาศัยอยู่ใจกลางเมืองเกินไป ใกล้ศูนย์การค้า โรงเรียน โรงพยาบาล สถานพักผ่อน หรือที่ทำงานอาจไม่เหมาะนัก เพราะเป็นพื้นที่ที่มีเสียง

รบกวน ดังนั้น ความสะดวกในการเข้าถึงสามารถตีความได้ทั้งในแง่บวกและลบ ขึ้นอยู่กับตัวบุคคล

- e) ลักษณะสภาพแวดล้อมของชุมชนที่อยู่อาศัย หมายถึง องค์ประกอบทางสังคมของย่านที่อยู่ เช่น โครงสร้างของประชากรในพื้นที่เปลี่ยนไป มีการย้ายถิ่นเข้าในพื้นที่หรือ สภาพสาธารณูปโภคในชุมชนเปลี่ยนไปในด้านที่แย่ลง

2.7.3 แรงต้านทางการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย แม้ว่าแรงกระตุ้นภายนอกเป็นแรงดึงดูดให้มีการย้ายที่อยู่อาศัย ผนวกกับแรงผลักดันภายในให้คนเราคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยจะมีมากก็ตาม บางครั้งคนเราก็กังขังไม่ยอมย้าย เนื่องจากมีแรงต้านเกิดขึ้น แรงดังกล่าวอาจระงับความคิดในการย้ายที่อยู่อาศัยเลยก็ได้ โดยเฉพาะเรื่องต้นทุนในการย้ายเมื่อเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่จะได้รับในที่อยู่ใหม่ นอกจากนั้นยังมีเหตุผลอีก ดังนี้

- ลักษณะการถือครอง ผู้ที่มีสถานะเป็นเจ้าของบ้านในแง่จิตวิทยาแล้วมีความต้องการย้ายที่อยู่อาศัยน้อยกว่าผู้ที่ได้รับกรรมสิทธิ์แบบเช่า ถ้าไม่คำนึงถึงอายุหรือรายได้
- ระยะเวลาอาศัย การอาศัยอยู่ในที่ใดที่หนึ่งในระยะเวลาหลายๆ จะช่วยลดความเป็นไปได้ในการย้าย เพราะเกิดความเคยชินกับที่อยู่อาศัยเดิม
- พลังทางสังคม แต่ก่อนเราเข้าใจว่าการได้อยู่ใกล้เพื่อนฝูงและญาติสนิทเป็นปัจจัยสำคัญ ผู้คนจึงต้องย้ายไปอยู่อาศัยให้ใกล้กับกลุ่มคนเหล่านั้น ปัจจุบันความเชื่อดังกล่าวอาจไม่เป็นจริงเสมอไป ทั้งนี้ยกเว้นกลุ่มผู้สูงอายุ ในกลุ่มอื่นต้องพิจารณาเรื่องคุณภาพของการติดต่อซึ่งกันและกัน แทนที่จะมองเฉพาะเรื่องระยะทาง ถ้าบุคคลนั้นมีบทบาทสำคัญในสังคมที่เขาจะย้ายไปอยู่ อาจมีผลในการตัดสินใจมากขึ้นได้

2.7.4 วัฏจักรชีวิต ฐานะทางเศรษฐกิจ สังคมและเชื้อชาติ วัฏจักรชีวิต ฐานะทางเศรษฐกิจ สังคมและเชื้อชาติ เป็นสาเหตุที่จะทำให้นักเราตัดสินใจเปลี่ยนหรือไม่เปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย 3 สาเหตุด้วยกันคือ

- วัฏจักรชีวิต ในรายงานส่วนมากเห็นความสัมพันธ์ระหว่างจังหวัดหรือวัยแห่งชีวิตกับการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย ตั้งแต่ เริ่มมีครอบครัว ขยายครอบครัว เจริญจนถึงขึ้นอยู่ตัวและแยกย้ายกันมีครอบครัว ล้วนแต่มีการเปลี่ยนแปลงย้ายที่อยู่ด้วยกันทั้งนั้นในช่วงแรกของชีวิต คือ ตอนแต่งงานจะมีแนวโน้มในการแยกครอบครัวมากที่สุดในช่วงเยาว์วัยและหัวหน้าครอบครัวกำลังมีความก้าวหน้าในอาชีพจะเป็นช่วงที่มั่นคงที่สุดคือ ไม่มีการย้ายที่อยู่ ขึ้นสุดท้ายคือ ช่วงที่เด็กเติบโตแยกย้ายออกไปจากครอบครัว อาจมีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยอีกครั้งหนึ่ง ดังนั้น วัยที่มีแนวโน้มของการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยมากที่สุด คือ ช่วงอายุ 20-30 ปี หลังจากนั้นการย้ายจะไม่ค่อยมี จนกว่าจะถึงวัยเด็กเติบโตแยกย้ายออกไปจากบ้าน จึงจะมีการปรับตัวในเรื่องที่อยู่อาศัยอีกครั้ง

Short, J.R. (1982) ได้จำแนกชั้นของวัยแห่งชีวิตที่มีผลกับลักษณะที่อยู่อาศัยที่ต้องการเฉพาะในช่วงที่บุคคลนั้นๆ มีความรับผิดชอบ ตัดสินใจเกี่ยวกับที่พักอาศัยของตนเองได้ ดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 2.5)

ตารางที่ 2.5 แสดงชั้นของวัยชีวิตที่มีผลต่อลักษณะที่อยู่อาศัย

ชั้นของวัยชีวิต	ลักษณะที่อยู่อาศัยที่ต้องการ
ชั้นที่ 1 ก่อนมีบุตร (Pre - child stage)	- ห้องชุด ห้องเช่าราคาถูก อยู่ในเมือง
ชั้นที่ 2 เริ่มมีบุตร (Child - bearing)	- บ้าน
ชั้นที่ 3 เลี้ยงดูบุตร (Child - rearing)	- บ้านของตนเอง คอนข้างใหม่อยู่แถบชานเมือง
ชั้นที่ 4 ปลูกฝังบุตร (Child - launching)	- เช่นเดียวกับชั้นที่ 3 แต่อาจมีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่า
ชั้นที่ 5 บุตรแยกย้ายจากบ้าน (Post - child)	- บ้านของตนเอง ที่ถาวรมั่นคง
ชั้นที่ 6 ชีวิตบั้นปลาย (Later life)	- ห้องชุด บ้านพักคนชรา หรืออยู่กับบุตรหลาน

ที่มา : Short, J.R. (1982)

- b) ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม รายงานจากกระทรวงเกษตรของประเทศสหรัฐอเมริกา แสดงให้เห็นว่า ผู้ที่มีรายได้สูงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มวิชาชีพชอบเปลี่ยนที่อยู่อาศัย ผู้มีฐานะดีมักจะนิยมย้ายที่อยู่ระหว่างเมือง ในระยะทางไกลมากกว่าที่จะย้ายแหล่งที่อยู่ภายในเมืองนั่นเอง ผิดกับกลุ่มสังคมที่มีฐานะค่อนข้างยากจนจะนิยมเปลี่ยนที่อยู่อาศัยภายในเมืองเดียวกัน อย่างไรก็ตามปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม เป็นตัวร่วมผลกับปัจจัยอื่นด้วย เช่น อายุของหัวหน้าครอบครัว สภาพของตัวบ้าน ลักษณะการถือครอง การเข้าถึง และอื่นๆ เป็นตัวสัมพันธ์ร่วมกัน
- c) เชื้อชาติ สำหรับสังคมในสหรัฐอเมริกาหรือยุโรปนั้น มีชนกลุ่มน้อยอาศัยปะปนอยู่กับชาวผิวขาว ชนกลุ่มน้อยเหล่านี้ประกอบด้วยพวกนิโกร จีน ญี่ปุ่น หรืออินเดียแดง ปรากฏว่าชนกลุ่มน้อยเหล่านี้มักอยู่บ้านเช่า มีครอบครัวขนาดใหญ่ และสมาชิกอยู่ในวัยหนุ่มสาวมาก และมักจะอพยพเข้ามาอยู่ในชุมชน องค์ประกอบต่างๆ เหล่านี้มีส่วนทำให้พวกเขาต้องเปลี่ยนที่อยู่อาศัยบ่อยครั้ง

อาจกล่าวได้ว่าความต้องการในการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย เนื่องมาจากความไม่พอใจในสภาพทางเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อม ซึ่งความไม่พอใจสภาพแวดล้อมสามารถแยกออกเป็นไม่พอใจสภาพทางกายภาพและสภาพแวดล้อมทางสังคม อีกทั้งยังขึ้นอยู่กับวิถีชีวิตด้วย

2.8 แนวคิดเรื่องการจัดสวัสดิการ

ภิญโญ สาร (2517 : 385 อ้างอิงใน พรพัทธ์ ภูงามทอง 2536 : 9) ให้ความเห็นว่า สวัสดิการ คือ บริการหรือกิจกรรมใดๆ ที่หน่วยงานราชการ หรือองค์กรธุรกิจเอกชนจัดให้มีขึ้น เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานได้รับความสะดวกสบายในการทำงาน มีความมั่นคงในอาชีพ มีหลักประกันที่แน่นอนในการดำเนินชีวิต หรือได้รับประโยชน์อื่นใดนอกเหนือจากเงินเดือนและค่าจ้าง เพื่อเป็นสิ่งจูงใจให้ผู้ปฏิบัติงานมีขวัญและกำลังใจที่ดีและปฏิบัติงานได้อย่างเต็มที่

2.8.1 วัตถุประสงค์ของการจัดสวัสดิการให้แก่บุคลากร (ภิญโญ สาร, 2517 : 387 อ้างอิงใน พรพัทธ์ ภูงามทอง 2536 : 10)

- a) เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจให้แก่บุคลากรในหน่วยงาน
- b) เพื่อเป็นสิ่งจูงใจในการจัดหาบุคลากรเข้ามาทำงานในหน่วยงาน
- c) เพื่อบำรุงรักษานักบุคลากรให้มีความจงรักภักดี ซื่อสัตย์ต่อหน่วยงาน
- d) เพื่อเพิ่มผลผลิตแก่หน่วยงานให้สูงขึ้น
- e) ทำให้งานของหน่วยงาน เกิดประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล
- f) เพื่อป้องกันปัญหาขัดแย้ง ขาดความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานกับบุคคลกร
- g) เพื่อลดการอุทธรณ์ร้องทุกข์ของบุคลากรในหน่วยงาน
- h) เพื่อให้บุคลากรในหน่วยงานอุทิศเวลาแรงงานในการปฏิบัติงานในหน่วยงานให้ดีขึ้น
- i) เพื่อยกระดับมาตรฐานการดำรงชีวิตของบุคลากรในหน่วยงาน
- j) เพื่อลดการขาดงาน ลางาน และเปลี่ยนแปลงงานของบุคลากรในหน่วยงาน
- k) เพื่อลดความเครียดในการปฏิบัติงานของบุคคลกร
- l) เพื่อก่อให้เกิดความสามัคคีในหน่วยงาน
- m) เพื่อส่งเสริมสุขภาพจิตของบุคลากรให้อยู่ในสภาพปกติ

2.8.2 ประเภทของสวัสดิการ (สมพงษ์ เกษมสิน, 2526 : 252-257 อ้างอิงใน พรพัทธ์ ภูงามทอง 2536 : 12) การแบ่งประเภทของสวัสดิการ สามารถทำได้หลายแบบหลายวิธีขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของลักษณะงาน ประเภทของกิจการ สภาพแวดล้อม ความพอใจของผู้ให้บริการและผู้รับบริการ ในที่นี้ได้จำแนกประเภทของสวัสดิการออก ดังนี้

- a) **บริการด้านสุขภาพ** การให้บริการด้านสุขภาพขององค์กรแต่ละองค์กรมักแตกต่างกันออกไป เช่น บางองค์กรมีเพียงการให้การปฐมพยาบาลเบื้องต้น หรือการรักษาในกรณีเจ็บป่วยไม่ร้ายแรง บางองค์กรที่มีเงินทุนเพียงพอ ก็มีการขยายบริการทางสุขภาพให้มี

ขอบเขตกว้างขวางมากขึ้นโดยมีสถานพยาบาล มีแพทย์ประจำ วัตถุประสงค์ของการบริการด้านสุขภาพเพื่อให้พนักงานได้รับการรักษาสุขภาพทั้งทางกายและจิตใจได้อย่าง ถูกวิธีและรวดเร็ว ช่วยลดอัตราการลาป่วยของพนักงาน องค์กรส่วนใหญ่ได้มีการจัด แผนงานนี้เพื่อติดตามดูแลสุขภาพของพนักงาน

- b) **บริการที่ก่อให้เกิดความมั่นคงของรายได้** การให้บริการด้านความมั่นคงของรายได้ นั้น เพื่อให้พนักงานมั่นใจว่าถ้าตนไม่สามารถทำงานได้แล้ว จะมีเงินทุนก้อนหนึ่งซึ่งพอจะ จุนเจือตนเองและครอบครัวได้ เพื่อจะได้ไม่ต้องลำบากในภายหลัง การบริการเรื่องนี้ได้แก่ การประกันชีวิต ประกันภัย เงินทดแทน บำเหน็จ บำนาญ การให้บริการด้านนี้ก็เพื่อเป็น หลักประกันในทางการเงินเมื่อออกจากงานหรือทุพพลภาพ เป็นการสร้างความมั่นใจเมื่อ พนักงานยังทำงานอยู่ในองค์กร
- c) **บริการเพื่อช่วยเสริมรายได้** เพื่อเป็นการช่วยเสริมรายได้ของพนักงานของพนักงาน องค์กรได้จัดให้มีสวัสดิการในด้านต่างๆ เช่น โบนัส เงินค่าครองชีพ จ่ายภาษีเงินได้ให้
- d) **บริการด้านพักผ่อนหย่อนใจ** องค์กรแต่ละองค์กรมีการให้บริการด้านการพักผ่อน หย่อนใจ ที่แตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับความต้องการของพนักงาน การจัดโครงการเพื่อ การพักผ่อนนี้ควรเปิดโอกาสให้พนักงานเข้าร่วมด้วยความสมัครใจ เช่น การให้บริการ ด้านกีฬา สโมสร การจัดงานเที่ยว การจัดงานรื่นเริง บริการห้องสมุด การจัดบริการอาจ ครอบคลุมไปถึงครอบครัวของพนักงานด้วย การจัดบริการด้านนี้เพื่อช่วยให้พนักงานได้ใช้ เวลาให้เป็นประโยชน์ ช่วยผ่อนคลายความตึงเครียดของพนักงาน ช่วยเสริมสร้าง สุขภาพ นอกจากนี้ช่วยส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างพนักงานด้วยกัน
- e) **บริการเพื่อส่งเสริมความรู้และให้คำปรึกษาแนะนำ** บริการด้านนี้เพื่อช่วยส่งเสริม สร้างความรู้และให้คำปรึกษาในด้านต่างๆ เช่น การให้ความรู้และคำแนะนำทางด้าน กฎหมาย เปิดอบรมความรู้พิเศษให้แก่พนักงาน เช่น การตัดเสื้อ การให้คำปรึกษาปัญหา ในการทำงาน ปัญหาส่วนตัวหรือปัญหาทางครอบครัว
- f) **บริการเพื่ออำนวยความสะดวก** บริการเพื่ออำนวยความสะดวก เช่น มีห้องอาหารใน โรงงานเพื่อความสะดวกในการรับประทานอาหาร จัดอาหารราคาถูกและมีคุณค่ามา บริการ มีน้ำสะอาดสำหรับดื่ม มีห้องน้ำ ห้องส้วม เครื่องใช้จำเป็นสำหรับสุขภาพ อนามัย จัดบริการรถรับส่งเพื่อความสะดวกในการเดินทางมาทำงานโดยตรงเวลา มี บริการร้านค้า สำหรับคนงานเพื่อสะดวกในการซื้อหาของใช้ที่จำเป็นในราคาประหยัด จัดสร้างบ้านพักอาศัยใกล้ที่ทำงาน เพื่อให้ความสะดวกในด้านที่อยู่อาศัยและสะดวกใน การทำงาน
- g) **บริการเพื่อช่วยเหลือพนักงาน** องค์กรต่างๆ ได้พยายามให้ความช่วยเหลือพนักงาน ของตนในด้านต่างๆ เช่น ให้อุปเงิน ช่วยเหลือการสมรส ค่าคลอดบุตร ค่ารักษาพยาบาล รับทายาทเข้าทำงานแทนพนักงานที่ออกไป ช่วยค่าทำศพ

2.8.3 ประโยชน์ของการจัดสวัสดิการ (สมพงษ์ เกษมสิน, 2526 : 261-262 อ้างอิงใน พรพัทธ์ ภูงามทอง 2536 : 14) ประโยชน์ของการจัดสวัสดิการสามารถพิจารณาได้ 2 ประการ คือ

a) ประโยชน์ต่อองค์กร

- เป็นการเพิ่มผลผลิตของกิจการ
- เพิ่มความเชื่อถือและความภักดีของพนักงานต่อองค์กร
- เป็นการบำรุงขวัญพนักงานขององค์กร
- มีประโยชน์ในการประชาสัมพันธ์
- ลดอิทธิพลของสหพันธ์กรรมการ และการแทรกแซงของรัฐบาล
- ช่วยเหลือการสรรหา คัดเลือกและบรรจุคนงาน
- ลดการร้องทุกข์
- ป้องกันการแย่งชิงคนงานขององค์กรที่แข่งขัน
- คนงานมีส่วนร่วมในกิจการของคนงานมากขึ้น

b) ประโยชน์ต่อคนงาน

- มีความพอใจในการปฏิบัติงานมากขึ้น
- ความเป็นอยู่ที่ดี และมีความก้าวหน้าในการทำงาน
- สัมพันธ์ภาพระหว่างคนงานและนายจ้างดีขึ้น
- ลดอุบัติเหตุในการปฏิบัติงาน การลางานและขาดงาน
- ขจัดความเคร่งเครียดในการปฏิบัติงาน
- สร้างความสามัคคีในหมู่คณะ
- ช่วยส่งเสริมมาตรฐานการครองชีพของพนักงานให้สูงขึ้น
- ช่วยส่งเสริมสุขภาพให้ดีขึ้น

2.9 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นุชนาถ พินิตโกศล (2541) ได้ทำการศึกษาเรื่องความต้องการที่อยู่อาศัยของลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาด กรุงเทพมหานคร พบว่า ลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาดของกรุงเทพมหานครจัดได้ว่าเป็นคนจนเมืองที่ค่อนข้างมีความมั่นคงในด้านอาชีพและมีโอกาสที่จะมีรายได้พิเศษเพิ่มขึ้นได้อีก ทำให้ลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาดแตกต่างจากกลุ่มคนจนเมืองอื่นๆ และมีความแตกต่างกันภายในกลุ่มลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาดด้วยกันเองจากลักษณะงาน โดยรายได้ครอบครัวเฉลี่ยของลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาดอยู่ที่ 7,674.20 บาท และใช้เป็นค่าใช้จ่ายเฉลี่ยด้านที่อยู่อาศัยร้อยละ 19.30 โดยมีผู้หารายได้ครอบครัวจำนวน 2 คน ในด้านสภาพที่อยู่อาศัยและความต้องการที่อยู่อาศัย พบว่า ที่อยู่อาศัยของลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาดมีลักษณะเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยในเขตเมือง และส่วนใหญ่อยู่ในภาคไม่เป็นทางการ ร้อยละ 64.40 ของที่อยู่อาศัยมีลักษณะเป็นสลัมหรือห้องแบ่งเช่า มีเพียงร้อยละ 10.3 ที่อยู่ในสวัสดิการที่อยู่อาศัยของกรุงเทพมหานคร การอยู่อาศัยของลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาดให้ความสำคัญกับแหล่งงานเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ ราคาเช่าที่ดิน บ้าน และโรงเรียนของลูกตามลำดับ

นันทนา วาณิชยพงศ์ (2547) ได้ทำการศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน : กรณีศึกษาผู้ที่ซื้อที่อยู่อาศัยในเขตจังหวัดปทุมธานี พบว่า ผู้ที่อยู่อาศัยในหมู่บ้านทั้งหมดที่ทำการศึกษาทำงานในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีมากถึงร้อยละ 77.1 ส่วนใหญ่ทำงานในภาคเอกชน มีรายได้มากกว่า 13,000 บาท เป็นครอบครัวขยายมีบุตรหลานและพ่อแม่อาศัยอยู่ด้วย การเดินทางใช้รถจักรยานยนต์ส่วนตัว และรถโดยสารประจำทางไปทำงาน ปัญหาที่อยู่อาศัยเดิมก่อนย้ายเข้ามาอยู่ คือ เสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาทำงาน ซึ่งผลการศึกษาคั้งนี้แสดงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงานอย่างชัดเจน และปัจจัยในการเลือกที่อยู่อาศัยในระดับราคานี้ จะอยู่ใกล้แหล่งงานเป็นสำคัญ มีความสะดวกในการเดินทาง โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งนี้ความใกล้ไม่ได้หมายความว่าถึงระยะทางเท่านั้น หากหมายรวมถึงความสะดวก ค่าใช้จ่าย ระยะเวลา และระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการ

วิทยา เพชรปาน (2547) ได้ทำการศึกษาเรื่องที่อยู่อาศัยของพนักงานศูนย์การค้าซีคอนสแควร์ กรุงเทพมหานคร พบว่า พนักงานส่วนใหญ่เพศชายมากกว่าเพศหญิง อายุระหว่าง 26-30 ปี อาศัยร่วมกับบิดา มารดา หรือคู่สมรส ระยะเวลาการอยู่อาศัยในที่เดิมเป็นเวลานานมากกว่า 5 ปี ส่วนใหญ่เช่าที่อยู่อาศัย มีลักษณะเป็นทาวน์เฮาส์มากที่สุด กลุ่มที่พักอยู่ใกล้กับศูนย์การค้าซีคอนสแควร์ มีรายได้ต่ำกว่า 20,000 บาท ต่อเดือนเป็นส่วนใหญ่ นอกนั้นอาศัยอยู่กระจายทั่วไปในเขตกรุงเทพฯ มีค่าใช้จ่ายพวกค่าเช่าโทรศัพท์ ค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า 2,001-3,000 บาท ซึ่งสอดคล้องกับรายได้ของพนักงานเป็นส่วนใหญ่ การเดินทางใช้เวลาประมาณ 16-30 นาที โดยใช้ยานพาหนะของตนเองขับขี่มาทำงาน สภาพด้านกายภาพพบว่า เหตุผลการเลือกอาศัยเพราะว่าต้องการสภาพหรือแหล่งที่อยู่อาศัยใกล้กับที่ทำงาน ราคาไม่แพง ใกล้สิ่งอำนวยความสะดวก ปัญหาที่สำคัญ คือ ปัญหาด้านการเงิน สำหรับที่พักอาศัยในปัจจุบันนั้นพนักงานส่วนใหญ่ต้องการให้ปรับปรุงสภาพที่พักอาศัย

ทั้งนี้ผู้วิจัยพบว่า ผลจากการศึกษาต่างๆดังกล่าวข้างต้น สอดคล้องกัน คือ ปัจจัยที่สำคัญในการเลือกที่อยู่อาศัยของประชากรกลุ่มเป้าหมาย คือ ต้องอยู่ใกล้กับแหล่งงาน

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพหุติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์ ประเภทการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ซึ่งเป็นการศึกษาลักษณะความเป็นจริงตามสภาพในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) เฉพาะรถรับส่งโดยสารสายยาว โดยการวิจัยจะมุ่งศึกษาค้นคว้าข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เพื่อให้ได้ทราบว่าเหตุการณ์หรือปรากฏการณ์นั้นๆ มีรูปแบบของความสัมพันธ์กับตัวแปรอย่างไร การวิจัยเชิงพรรณานี้จะเป็นการวิจัยเพื่อตอบคำถามว่า “เหตุการณ์ในขณะนั้นเรื่องนั้นๆ เป็นอย่างไร” เพื่อจุดประสงค์ที่จะบรรยายลักษณะและแปลความหมายถึงลักษณะระดับของเงื่อนไขและการนำเสนอข้อมูลเป็นการวัด การเปรียบเทียบ การจัดประเภท การวิเคราะห์และการแปลผลของข้อมูลในเชิงสถิติ โดยมีรายละเอียดวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

3.1 ขั้นตอนในการดำเนินการศึกษา

3.1.1 ศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Sources)

โดยการรวบรวมข้อมูลสถิติรายงานของหน่วยงานราชการและเอกชน รวมถึงแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย หรือสมมุติฐานที่เกี่ยวข้องจาก

- หอสมุดกลาง สำนักวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ห้องสมุด สำนักงานคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ
- บริษัท ขนส่ง จำกัด
- การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับบริหาร หรือผู้เชี่ยวชาญ

3.1.2 ศึกษาจากข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Sources)

โดยการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการสัมภาษณ์ที่มีการกำหนดเค้าโครงของเรื่องที่สัมภาษณ์อย่างชัดเจน (Structure Interview) โดยการใช้แบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการจัดเก็บข้อมูล ซึ่งประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นพนักงานประจำรถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) โดยสุ่มจากการเก็บข้อมูลจากการบังเอิญ (Accidental Sampling) ในการพบเจอประชากรในกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวโดยการกระจายเป็นส่วนตามตำแหน่ง สังกัดและเส้นทางการเดินรถ

3.2 ประชากรเป้าหมายและการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง

3.2.1 ประชากรเป้าหมาย

กลุ่มประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ (Target population) คือ พนักงานประจำรถโดยสาร กล่าวคือ พนักงานขับรถ พนักงานบริการ(เด็กรถ) และพนักงานต้อนรับของ บขส. และรถร่วมเอกชนที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) เฉพาะรถรับส่งโดยสารระยะทางไกล ซึ่งประกอบด้วยเส้นทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยจากสถิติข้อมูลด้านอัตรากำลังของ บริษัท ขนส่ง จำกัด ในเดือน พฤษภาคม 2551 มีพนักงานประจำรถโดยสารดังกล่าวทั้งสิ้น 8,933 คน (ตารางที่ 3.1)

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนพนักงานประจำรถโดยสารที่รับส่งผู้โดยสารที่เป็นกลุ่มประชากรเป้าหมาย

ตำแหน่ง	ภาคเหนือ				ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (อีสาน)				รวม	
	บขส.		รถร่วมบริการ		บขส.		รถร่วมบริการ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
พนักงานขับรถ	503	81.39	1,320	55.46	507	75.11	2,760	52.47	5,090	56.98
พนักงานบริการ (เด็กรถ)	44	7.12	500	21.01	73	10.81	1,200	22.81	1,817	20.34
พนักงานต้อนรับ	71	11.49	560	23.53	95	14.07	1,300	24.71	2,026	22.68
รวมทั้งหมด	618	100.00	2,380	100.00	675	100.00	5,260	100.00	8,933	100.00

ที่มา : บริษัท ขนส่ง จำกัด (2551)

3.2.2 การกำหนดกลุ่มตัวอย่าง

เนื่องจากจำนวนกลุ่มประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้มีจำนวนทั้งสิ้น 8,933 คนซึ่งเป็นกลุ่มประชากรขนาดใหญ่ ไม่สามารถทำการศึกษาได้ทั้งหมดจึงจำเป็นต้องมีการศึกษากับประชากรเพียงบางส่วนเท่านั้น โดยทำการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ทฤษฎีของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ความคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5% โดยใช้สูตรดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

โดย n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของกลุ่มประชากรเป้าหมาย

e = ความคลาดเคลื่อนของการเลือกตัวอย่าง (โดยกำหนดให้เท่ากับ 0.05)

$$n = \frac{8,933}{1+8,933 (0.05)^2}$$

ดังนั้น ตัวอย่างในการศึกษาค้างนี้ เท่ากับ 382.86 คน ซึ่งคิดเป็นการจัดเก็บขนาดของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 383 คน จากนั้นใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นภูมิตามสัดส่วน (Proportional Stratified Random Sampling) จำนวน 383 คน ซึ่งผลของจำนวนตัวอย่างในแต่ละกลุ่มชั้นสามารถสรุปผลได้ตามตารางที่ 3.2 โดยใช้สูตร ดังนี้

$$\text{จำนวนกลุ่มตัวอย่างในแต่ละกลุ่มชั้น} = \frac{\text{จำนวนตัวอย่างทั้งหมด} \times \text{จำนวนประชากรในแต่ละกลุ่มชั้น}}{\text{จำนวนประชากรเป้าหมาย}}$$

ตารางที่ 3.2 แสดงสรุปจำนวนตัวอย่างในแต่ละกลุ่มชั้นจากการแบ่งแบบชั้นภูมิตามสัดส่วน

ตำแหน่ง	ภาคเหนือ				ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (อีสาน)				รวม	
	บขส.		รถร่วมบริการ		บขส.		รถร่วมบริการ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
พนักงานขับรถ	21	80.77	57	55.88	22	75.86	119	52.65	219	57.18
พนักงานบริการ (เด็กรถ)	2	7.69	21	20.59	3	10.34	51	22.57	77	20.10
พนักงานต้อนรับ	3	11.54	24	23.53	4	13.79	56	24.78	87	22.72
รวมทั้งหมด	26	100.00	102	100.00	29	100.00	226	100.00	383	100.00

ที่มา : ผู้วิจัย (2551)

ทั้งนี้ผู้วิจัยพบว่า จำนวนตัวอย่างในแต่ละกลุ่มชั้นจากการแบ่งแบบชั้นภูมิตามสัดส่วน (ตารางที่ 3.2) มีบางกลุ่มมีจำนวนน้อยมาก ถ้าใช้จำนวนดังกล่าวอาจไม่ได้ผลที่แม่นยำและน่าเชื่อถือ ผู้วิจัยจึงได้ทำการเพิ่มจำนวนตัวอย่างในบางกลุ่ม คือ พนักงานบริการ (เด็กรถ) และพนักงานต้อนรับที่สังกัด บขส. ทั้งหมด โดยกำหนดจากจำนวน 30% ของจำนวนประชากรในแต่ละกลุ่มชั้นนั้น และสรุปผลตามตารางที่ 3.3 โดยรวมจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 458 คน ซึ่งการกำหนด 30% ของจำนวนประชากรในแต่ละกลุ่มชั้นนั้น เป็นการกำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้เกณฑ์ (คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ, ระบบออนไลน์) กล่าวคือ จำนวนประชากรหลัก ร้อย ใช้กลุ่มตัวอย่าง 15-30% จำนวนประชากรหลักพัน ใช้กลุ่มตัวอย่าง 10-15% และจำนวนประชากรหลักหมื่น ใช้กลุ่มตัวอย่าง 5-10% แต่ทั้งนี้ไม่ว่ากรณีใดๆ กลุ่มตัวอย่างไม่ควรเกิน 2,500 ตัวอย่าง

ตารางที่ 3.3 แสดงสรุปจำนวนตัวอย่างในแต่ละกลุ่มชั้นที่ใช้ในการศึกษา

ตำแหน่ง	ภาคเหนือ				ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (อีสาน)				รวม	
	บขส.		รถร่วมบริการ		บขส.		รถร่วมบริการ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
พนักงานขับรถ	21	36.84	57	55.88	22	30.14	119	52.65	219	47.82
พนักงานบริการ (เด็กรถ)	14	24.56	21	20.59	22	30.14	51	22.57	108	23.58
พนักงานต้อนรับ	22	38.60	24	23.53	29	39.73	56	24.78	131	28.60
รวมทั้งหมด	57	100.00	102	100.00	73	100.00	226	100.00	458	100.00

ที่มา : ผู้วิจัย (2551)

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.3.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structure Interview) เป็นหลัก โดยมีแบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ซึ่งจะใช้คำถามที่มีอยู่ในแบบสัมภาษณ์ สอบถามผู้ถูกสัมภาษณ์เหมือนกับทุกราย ซึ่งประกอบด้วยคำถามปลายเปิดและคำถามปลายปิด

3.3.2 ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสัมภาษณ์ ซึ่งรายละเอียดการสร้างเครื่องมือสามารถแบ่งออกเป็นทั้งหมด 4 ขั้นตอนดังนี้

- a) **ขั้นตอนที่ 1 ร่างคำถาม** โดยการพิจารณาโครงสร้างของคำถามให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยซึ่งเป็นกรอบในการสร้างตัวแปรโดยโครงสร้างของการสัมภาษณ์แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้
 - ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์
 - ส่วนที่ 2 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์
 - ส่วนที่ 3 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่อาศัยชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์
 - ส่วนที่ 4 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่อาศัยชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์
 - ส่วนที่ 5 ความต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

โดยประเด็นในการสัมภาษณ์ ในส่วนที่ 1-4 จะสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย ซึ่งประกอบไปด้วยข้อมูลสภาพการอยู่อาศัย เหตุผลในการเลือกที่อยู่ สังคม และเศรษฐกิจ ยกเว้น ในส่วนที่ 5 เป็นประเด็นในเรื่องความต้องการที่อยู่อาศัยซึ่งไม่มีในวัตถุประสงค์ แต่เป็นประเด็นที่ได้รับการแนะนำให้เพิ่มเติมจากอาจารย์ที่ปรึกษา

- b) **ขั้นตอนที่ 2 นำเสนออาจารย์ที่ปรึกษา** นำร่างคำถามของแบบสัมภาษณ์เสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาและทำการปรับแก้ไขตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาโดยทั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการปรับแก้ไข พร้อมนำเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษารวมทั้งหมด 4 ครั้งจึงได้รับการอนุมัติเห็นชอบให้ดำเนินการต่อไปได้
- c) **ขั้นตอนที่ 3 ทดสอบแบบสัมภาษณ์กับกลุ่มตัวอย่าง** หลังจากที่อาจารย์ที่ปรึกษาอนุมัติเห็นชอบให้ดำเนินการต่อไปได้ ผู้วิจัยจึงได้ทำการจัดพิมพ์แบบสัมภาษณ์และทำการทดสอบกับกลุ่มตัวอย่าง (Pre-test) กับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน เพื่อตรวจสอบความเป็นปรนัย (Objectivity) กล่าวคือ ตรวจสอบเนื้อหา ระยะเวลาที่ใช้ในการตอบและภาษาที่ใช้ในแบบสัมภาษณ์ โดยดูจากจำนวนข้อที่ตอบได้เป็นส่วนใหญ่ แล้วนำมาปรับปรุงแบบสัมภาษณ์ก่อนที่จะนำไปใช้ในการสัมภาษณ์จริง
- d) **ขั้นตอนที่ 4 ตรวจสอบความสอดคล้องกับเนื้อหา** นำแบบสัมภาษณ์ที่ปรับปรุงใหม่หลังจากผ่านการทดสอบแบบสัมภาษณ์กับกลุ่มตัวอย่างตามขั้นตอนที่ 3 ไปนำเสนอให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความสอดคล้องกับเนื้อหา ซึ่งผู้เชี่ยวชาญที่ตรวจสอบในครั้งนี้มีทั้งหมด 3 ท่าน ได้แก่
- รศ. มานพ พงศทัต (อาจารย์ที่ปรึกษา)
 - ศ. อรศิริ ปาณินนท์
 - ผศ.ดร. กุณชลทิพย์ พานิชภักดิ์

จากนั้นทำการแก้ไขปรับปรุงแบบสัมภาษณ์ครั้งสุดท้ายตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ และนำแบบสัมภาษณ์ที่ได้มาใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลต่อไป

3.4 ขอบเขตพื้นที่ที่ทำการศึกษา

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Sources) ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ที่มีการกำหนดเค้าโครงเรื่องที่สัมภาษณ์อย่างชัดเจน (Structure Interview) โดยพื้นที่ที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลนั้น คือ บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) หรือหมอชิต 2 ทั่วทั้งบริเวณ รวมถึงบริเวณรอบๆ ในรัศมีไม่เกิน 1 กิโลเมตรซึ่งสามารถพบพนักงานประจำรถโดยสารโดยบังเอิญได้

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล สรุปผล และการนำเสนอ

3.5.1 การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่ได้จากแบบสัมภาษณ์มาทำการวิเคราะห์ โดยในเบื้องต้นจะตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสัมภาษณ์ว่าถูกต้องครบถ้วนทุกหน้าหรือไม่ และเลือกใช้เฉพาะแบบสัมภาษณ์ที่ได้กรอกข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์เท่านั้น แล้วนำมาลงรหัสเพื่อวิเคราะห์ทางสถิติโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for-Windows

3.5.2 สรุปผล

สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ทางสถิติ ซึ่งจะแสดงผลในเชิงปริมาณ หาค่าร้อยละ (Percentage), ความถี่ (Frequency), ค่าสูงสุด-ต่ำสุด (Max.-Min.), ค่าเฉลี่ย (Mean), หาลำดับความสำคัญ (Index value) และ Crosstab หาคความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ด้วยการบรรยายหรือพรรณนา (Explanation) โดยใช้ตารางประกอบ

3.5.3 การนำเสนอ

รายงานสรุปผลด้วยการบรรยายหรือพรรณนา (Explanation) โดยอภิปรายผลร่วมกับทฤษฎี แนวคิด งานวิจัยที่ผ่านมา และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Sources) ที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ ในลักษณะของรายงาน เอกสาร รวมไปถึงการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับบริหาร หรือผู้เชี่ยวชาญ และการพบเจอโดยบังเอิญในการลงพื้นที่เก็บข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Sources) พร้อมทั้งข้อเสนอแนะ



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

ลักษณะและสภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสาร

ในการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ที่มีการกำหนดเค้าโครงเรื่องที่สัมภาษณ์อย่างชัดเจน (Structure Interview) ซึ่งผลการวิจัยสามารถแยกสรุปเป็น 5 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของพนักงานประจำรถโดยสาร

ส่วนที่ 2 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร

ส่วนที่ 3 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของพนักงานประจำรถโดยสาร

ส่วนที่ 4 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของพนักงานประจำรถโดยสาร

ส่วนที่ 5 ความต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่ของพนักงานประจำรถโดยสาร

จากนั้นผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ผลการวิจัยในประเด็นที่น่าสนใจ พร้อมทั้งทำการลงพื้นที่อีกครั้งเพื่อทำการเก็บรายละเอียดและลักษณะของที่อยู่ชั่วคราว

4.1 ข้อมูลทั่วไปของพนักงานประจำรถโดยสาร

ตารางที่ 4.1 แสดงเพศของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

เพศ	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ชาย	43	100.00	36	100.00	-	0.00	176	100.00	72	100.00	-	0.00	327	71.40
หญิง	-	0.00	-	0.00	51	100.00	-	0.00	-	0.00	80	100.00	131	28.60
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

พนักงานประจำรถโดยสาร ตำแหน่งพนักงานขับรถ และพนักงานบริการ (เด็กรถ) ทั้งหมดเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 71.40 ส่วนตำแหน่งพนักงานต้อนรับทั้งหมดเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 28.60 (ตารางที่ 4.1)

ตารางที่ 4.2 แสดงอายุของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ช่วงอายุ	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ไม่เกิน 30 ปี	-	0.00	27	75.00	35	68.63	27	15.34	66	91.67	66	82.50	221	48.25
31 - 40 ปี	9	20.93	9	25.00	16	31.37	77	43.75	6	8.33	14	17.50	131	28.60
41 - 50 ปี	21	48.84	-	0.00	-	0.00	72	40.91	-	0.00	-	0.00	93	20.31
51 - 60 ปี	13	30.23	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	13	2.84
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

อายุของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถมีอายุ 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 48.84 พนักงานบริการมีอายุไม่เกิน 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 75.00 และพนักงานต้อนรับมีอายุไม่เกิน 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 68.63 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถมี

อายุ 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 43.75 พนักงานบริการมีอายุไม่เกิน 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 91.67 และพนักงานต้อนรับมีอายุไม่เกิน 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 82.50 (ตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.3 แสดงสถานภาพของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

สถานภาพ	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
โสด	1	2.33	25	69.44	17	33.33	-	0.00	58	80.56	21	26.25	122	26.64
สมรสจดทะเบียน	33	76.74	5	13.89	18	35.29	109	61.93	6	8.33	45	56.25	216	47.16
สมรสไม่จดทะเบียน	2	4.65	4	11.11	13	25.49	67	38.07	8	11.11	14	17.50	108	23.58
หย่าร้าง	6	13.95	2	5.56	3	5.88	-	0.00	-	0.00	-	0.00	11	2.40
หม้าย	1	2.33	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	0.22
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

สถานภาพของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถสมรสจดทะเบียน คิดเป็นร้อยละ 76.74 พนักงานบริการโสด คิดเป็นร้อยละ 69.44 และพนักงานต้อนรับสมรสจดทะเบียน คิดเป็นร้อยละ 35.29 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถสมรสจดทะเบียน คิดเป็นร้อยละ 61.93 พนักงานบริการโสด คิดเป็นร้อยละ 80.56 และพนักงานต้อนรับสมรสจดทะเบียน คิดเป็นร้อยละ 56.25 (ตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.4 แสดงลักษณะ อาชีพของคู่สมรสของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

อาชีพคู่สมรส	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
พนักงานขับรถ	-	0.00	-	0.00	17	54.84	-	0.00	-	0.00	14	23.73	31	9.57
พนักงานต้อนรับ	5	14.29	3	33.33	-	0.00	43	24.43	10	71.43	-	0.00	61	18.83
พนักงานบริการ	-	0.00	-	0.00	4	12.90	-	0.00	-	0.00	3	5.08	7	2.16
อื่นๆ	30	85.71	6	66.67	10	32.26	133	75.57	4	28.57	42	71.19	225	69.44
รวมทั้งหมด	35	100.00	9	100.00	31	100.00	176	100.00	14	100.00	59	100.00	324	100.00

อาชีพของคู่สมรสของพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่าส่วนใหญ่ไม่ได้ประกอบอาชีพเป็นพนักงานประจำรถโดยสารเหมือนกัน คิดเป็นร้อยละ 69.44 (ตารางที่ 4.4)

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนบุตรของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

จำนวนบุตร	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
1 คน	5	11.90	2	18.18	10	29.41	43	24.43	2	14.29	21	35.59	83	24.70
2 คน	23	54.76	2	18.18	3	8.82	99	56.25	6	42.86	4	6.78	137	40.77
3 คน	10	23.81	-	0.00	8	23.53	26	14.77	-	0.00	7	11.86	51	15.18
ไม่มีบุตร	4	9.52	7	63.64	13	38.24	8	4.55	6	42.86	27	45.76	65	19.35
รวมทั้งหมด	42	100.00	11	100.00	34	100.00	176	100.00	14	100.00	59	100.00	336	100.00

จำนวนบุตรของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถมีบุตร 2 คน คิดเป็นร้อยละ 54.76 พนักงานบริการไม่มีบุตร คิดเป็นร้อยละ 63.64 และพนักงานต้อนรับไม่มีบุตร คิดเป็นร้อยละ 38.24 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถมีบุตร 2 คน คิดเป็นร้อยละ 56.25 พนักงานบริการไม่มีบุตร มีบุตร 2 คน คิดเป็นร้อยละ 42.86 เท่ากัน และพนักงานต้อนรับไม่มีบุตร คิดเป็นร้อยละ 45.76 (ตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.6 แสดงระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ระดับการศึกษา	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ป.4	5	11.63	-	0.00	-	0.00	29	16.48	-	0.00	2	2.50	36	7.86
ป.6	23	53.49	-	0.00	-	0.00	59	33.52	33	45.83	3	3.75	118	25.76
ม.3	5	11.63	22	61.11	4	7.84	53	30.11	36	50.00	9	11.25	129	28.17
ม.6 หรือ ปวช.	9	20.93	14	38.89	44	86.27	35	19.89	3	4.17	63	78.75	168	36.68
สูงกว่าม.6 หรือ ปวช.	1	2.33	-	0.00	3	5.88	-	0.00	-	0.00	3	3.75	7	1.53
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ระดับการศึกษาของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถจบ ป.6 คิดเป็นร้อยละ 53.49 พนักงานบริการจบ ม.3 คิดเป็นร้อยละ 61.11 และพนักงานต้อนรับจบ ม.6 หรือ ปวช. คิดเป็นร้อยละ 86.27 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถจบ ป.6 คิดเป็นร้อยละ 33.52 พนักงานบริการจบ ม.3 คิดเป็นร้อยละ 50.00 และพนักงานต้อนรับจบ ม.6 หรือ ปวช. คิดเป็นร้อยละ 78.75 (ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.7 แสดงอายุงานในตำแหน่งและสังกัดปัจจุบันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

อายุงาน	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
น้อยกว่า 1 ปี	-	0.00	14	38.89	3	5.88	-	0.00	16	22.22	10	12.50	43	9.39
1 - 5 ปี	9	20.93	18	50.00	32	62.75	33	18.75	49	68.06	50	62.50	191	41.70
6 - 10 ปี	13	30.23	3	8.33	16	31.37	39	22.16	7	9.72	17	21.25	95	20.74
11 - 15 ปี	9	20.93	1	2.78	-	0.00	34	19.32	-	0.00	3	3.75	47	10.26
16 - 20 ปี	8	18.60	-	0.00	-	0.00	38	21.59	-	0.00	-	0.00	46	10.04
21 - 25 ปี	3	6.98	-	0.00	-	0.00	32	18.18	-	0.00	-	0.00	35	7.64
26 - 30 ปี	1	2.33	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	0.22
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

อายุงานของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถอายุงาน 6 – 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 30.23 พนักงานบริการอายุงาน 1 – 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 50.00 และพนักงานต้อนรับอายุงาน 1 – 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 62.75 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถอายุงาน 6 – 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.16 พนักงานบริการอายุงาน 1 – 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 68.06 และพนักงานต้อนรับอายุงาน 1 – 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 62.50 (ตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.8 แสดงการคาดการณ์ในการยึดอาชีพปัจจุบันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

การยึดอาชีพปัจจุบัน	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ตลอดไป	41	95.35	23	63.89	33	64.71	132	75.00	52	72.22	53	66.25	334	72.93
ไม่ตลอดไป	1	2.33	2	5.56	10	19.61	2	1.14	8	11.11	6	7.50	29	6.33
ไม่แน่นอน	1	2.33	11	30.56	8	15.69	42	23.86	12	16.67	21	26.25	95	20.74
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

การคาดการณ์ในการยึดอาชีพของพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่าส่วนใหญ่คิดยึดอาชีพในลักษณะพนักงานประจำรถโดยสารตลอดไป คิดเป็นร้อยละ 72.93 (ตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.9 แสดงเป้าหมายในการประกอบอาชีพของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ (เฉพาะพนักงานบริการ)

เป้าหมาย	บขส.		รถร่วม		รวม	
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
เป็นพนักงานขับรถ	31	96.88	56	91.80	87	93.55
ไม่เป็นพนักงานขับรถ	1	3.13	5	8.20	6	6.45
รวมทั้งหมด	32	100.00	61	100.00	93	100.00

เป้าหมายของพนักงานบริการ(เด็กรถ) ทั้งสังกัดบริษัท ขนส่ง จำกัด และ สังกัดรถร่วมเอกชน พบว่าส่วนใหญ่มีเป้าหมายต้องการเป็นพนักงานขับรถ คิดเป็นร้อยละ 93.55 (ตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.10 แสดงตำแหน่งงานก่อนหน้าที่ประกอบอาชีพในปัจจุบันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ (เฉพาะพนักงานขับรถ)

ตำแหน่งก่อนหน้า	บขส.		รถร่วม		รวม	
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
เป็นพนักงานบริการ	27	62.79	105	59.66	132	60.27
ไม่เป็นพนักงานบริการ	16	37.21	71	40.34	87	39.73
รวมทั้งหมด	43	100.00	176	100.00	219	100.00

ตำแหน่งก่อนหน้าของพนักงานขับรถ ทั้งสังกัดบริษัท ขนส่ง จำกัด และ สังกัตรถร่วมเอกชน พบว่าส่วนใหญ่มีเคยเป็นพนักงานบริการ(เด็กรถ) มาก่อน คิดเป็นร้อยละ 60.27 (ตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนวันหยุดต่ออาทิตย์ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

จำนวนวันหยุด	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ไม่มีวันหยุด	9	20.93	8	22.22	10	19.61	176	100.00	57	79.17	25	31.25	285	62.23
1 วัน	30	69.77	28	77.78	28	54.90	-	0.00	14	19.44	37	46.25	137	29.91
2 วัน	4	9.30	-	0.00	13	25.49	-	0.00	1	1.39	18	22.50	36	7.86
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

จำนวนวันหยุดต่ออาทิตย์ของพนักงานประจำรถโดยสาร ซึ่งไม่คิดวันที่รถเสียหรือรถตกค้าง แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถหยุด 1 วัน คิดเป็นร้อยละ 69.77 พนักงานบริการหยุด 1 วัน คิดเป็นร้อยละ 77.78 และพนักงานต้อนรับหยุด 1 วัน คิดเป็นร้อยละ 54.90 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถไม่มีวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 100.00 พนักงานบริการไม่มีวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 79.17 และพนักงานต้อนรับหยุด 1 วัน คิดเป็นร้อยละ 46.25 (ตารางที่ 4.11)

ตารางที่ 4.12 แสดงความต้องการในการเลือกสังกัดองค์กรของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

สังกัดองค์กร	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
บขส.	43	100.00	36	100.00	51	100.00	160	90.91	68	94.44	74	92.50	432	94.32
รถร่วมเอกชน	-	0.00	-	0.00	-	0.00	7	3.98	3	4.17	2	2.50	12	2.62
อย่างไรก็ได้	-	0.00	-	0.00	-	0.00	9	5.11	1	1.39	4	5.00	14	3.06
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ความต้องการในการเลือกสังกัดองค์กรของพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่าส่วนใหญ่ต้องการสังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด คิดเป็นร้อยละ 94.32 (ตารางที่ 4.12)

ตารางที่ 4.13 แสดงชั่วโมงการทำงานต่อวันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชั่วโมงการทำงาน	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
6 - 8 ชั่วโมง	35	81.40	20	55.56	35	68.63	106	60.23	44	61.11	40	50.00	280	61.14
9 - 11 ชั่วโมง	6	13.95	2	5.56	13	25.49	70	39.77	-	0.00	21	26.25	112	24.45
ตั้งแต่ 12 ชั่วโมงขึ้นไป	2	4.65	14	38.89	3	5.88	-	0.00	28	38.89	19	23.75	66	14.41
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ชั่วโมงการทำงานต่อวันของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถทำงาน 6 - 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 81.40 พนักงานบริการทำงาน 6 - 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 55.56 และพนักงานต้อนรับทำงาน 6 - 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 68.63 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถทำงาน 6 - 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 60.23 พนักงานบริการทำงาน 6 - 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 61.11 และพนักงานต้อนรับทำงาน 6 - 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 50.00 (ตารางที่ 4.13)

ตารางที่ 4.14 แสดงชั่วโมงการนอนต่อวันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ชั่วโมงการนอน	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
3 - 5 ชั่วโมง	14	32.56	20	55.56	13	25.49	34	19.32	21	29.17	10	12.50	112	24.45
6 - 8 ชั่วโมง	14	32.56	14	38.89	11	21.57	142	80.68	43	59.72	37	46.25	261	56.99
ตั้งแต่ 9 ชั่วโมงขึ้นไป	15	34.88	2	5.56	27	52.94	-	0.00	8	11.11	33	41.25	85	18.56
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ชั่วโมงการนอนต่อวันของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถนอนตั้งแต่ 9 ชั่วโมงขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 34.88 พนักงานบริการนอน 3 - 5 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 55.56 และพนักงานต้อนรับนอนตั้งแต่ 9 ชั่วโมงขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 52.94 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถนอน 6 - 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 80.68 พนักงานบริการนอน 6 - 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 59.72 และพนักงานต้อนรับนอน 6 - 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 46.25 (ตารางที่ 4.14)

ตารางที่ 4.15 แสดงรายได้หลักต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

รายได้หลัก/เดือน	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ต่ำกว่า 5,000 บาท	-	0.00	10	27.78	2	3.92	-	0.00	26	36.11	-	0.00	38	8.30
5,000 - 10,000 บาท	4	9.30	16	44.44	44	86.27	3	1.70	44	61.11	77	96.25	188	41.05
10,001 - 15,000 บาท	14	32.56	10	27.78	5	9.80	141	80.11	2	2.78	3	3.75	175	38.21
15,001 - 20,000 บาท	10	23.26	-	0.00	-	0.00	32	18.18	-	0.00	-	0.00	42	9.17
20,001 - 25,000 บาท	13	30.23	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	13	2.84
มากกว่า 25,000 บาท	2	4.65	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	2	0.44
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

รายได้หลักต่อเดือนของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 32.56 พนักงานบริการ 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 44.44 และพนักงานต้อนรับ 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 86.27 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 80.11 พนักงานบริการ 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 61.11 และพนักงานต้อนรับ 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 96.25 (ตารางที่ 4.15)

ตารางที่ 4.16 แสดงรายได้เสริมต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

รายได้เสริม/เดือน	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ต่ำกว่า 1,000 บาท	2	4.65	-	0.00	-	0.00	-	0.00	3	4.17	2	2.50	7	1.53
1,000 - 2,000 บาท	2	4.65	4	11.11	-	0.00	-	0.00	3	4.17	9	11.25	18	3.93
2,001 - 3,000 บาท	-	0.00	10	27.78	-	0.00	-	0.00	19	26.39	5	6.25	34	7.42
มากกว่า 3,000 บาท	1	2.33	-	0.00	16	31.37	-	0.00	-	0.00	7	8.75	24	5.24
ไม่มีรายได้เสริม	38	88.37	22	61.11	35	68.63	176	100.00	47	65.28	57	71.25	375	81.88
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

รายได้เสริมต่อเดือนของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถไม่มีรายได้เสริม คิดเป็นร้อยละ 88.37 พนักงานบริการไม่มีรายได้เสริม คิดเป็นร้อยละ 61.11 และพนักงานต้อนรับไม่มีรายได้เสริม คิดเป็นร้อยละ 68.63 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถไม่มีรายได้เสริม คิดเป็นร้อยละ 100.00 พนักงานบริการไม่มีรายได้เสริม คิดเป็นร้อยละ 65.28 และพนักงานต้อนรับไม่มีรายได้เสริม คิดเป็นร้อยละ 71.25 (ตารางที่ 4.16)

ตารางที่ 4.17 แสดงเงินออมต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

เงินออม/เดือน	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ต่ำกว่า 1,000 บาท	4	9.30	3	8.33	-	0.00	34	19.32	7	9.72	7	8.75	55	12.01
1,000 - 2,000 บาท	8	18.60	3	8.33	-	0.00	1	0.57	15	20.83	4	5.00	31	6.77
2,001 - 3,000 บาท	5	11.63	13	36.11	10	19.61	35	19.89	37	51.39	21	26.25	121	26.42
3,001 - 4,000 บาท	4	9.30	4	11.11	8	15.69	-	0.00	6	8.33	20	25.00	42	9.17
4,001 - 5,000 บาท	5	11.63	2	5.56	-	0.00	-	0.00	7	9.72	3	3.75	17	3.71
5,001 - 6,000 บาท	4	9.30	-	0.00	3	5.88	-	0.00	-	0.00	3	3.75	10	2.18
มากกว่า 6,000 บาท	1	2.33	-	0.00	3	5.88	-	0.00	-	0.00	-	0.00	4	0.87
ไม่มีเงินออม	12	27.91	11	30.56	27	52.94	106	60.23	-	0.00	22	27.50	178	38.86
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

เงินออมต่อเดือนของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถไม่มีเงินออม คิดเป็นร้อยละ 27.91 พนักงานบริการ 2,001 – 3,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 36.11 และพนักงานต้อนรับไม่มีเงินออม คิดเป็นร้อยละ 52.94 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถไม่มีเงินออม คิดเป็นร้อยละ 60.23 พนักงานบริการ 2,001 – 3,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 51.39 และพนักงานต้อนรับไม่มีเงินออม คิดเป็นร้อยละ 27.50 (ตารางที่ 4.17)

ตารางที่ 4.18 แสดงรายได้รวมของครอบครัวต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

รายได้รวม/เดือน	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ต่ำกว่า 15,000 บาท	-	0.00	3	8.33	-	0.00	-	0.00	4	5.56	1	1.25	8	1.75
15,000 - 25,000 บาท	17	39.53	18	50.00	30	58.82	69	39.20	54	75.00	52	65.00	240	52.40
25,001 - 35,000 บาท	16	37.21	13	36.11	8	15.69	70	39.77	14	19.44	7	8.75	128	27.95
35,001 - 45,000 บาท	8	18.60	2	5.56	13	25.49	5	2.84	-	0.00	20	25.00	48	10.48
มากกว่า 45,000 บาท	2	4.65	-	0.00	-	0.00	32	18.18	-	0.00	-	0.00	34	7.42
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

รายได้รวมทั้งครอบครัวต่อเดือนของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 15,000 – 25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 39.53 พนักงานบริการ 15,000 – 25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 50.00 และพนักงานต้อนรับ 15,000 – 25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 58.82 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 25,001 – 35,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 39.77 พนักงานบริการ 15,000 – 25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 75.00 และพนักงานต้อนรับ 15,000 – 25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 65.00 (ตารางที่ 4.18)

ตารางที่ 4.19 แสดงหนี้สินที่ชำระรวมของครอบครัวต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

หนี้สินรวม/เดือน	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ต่ำกว่า 3,000 บาท	11	25.58	6	16.67	3	5.88	67	38.07	45	62.50	8	10.00	140	30.57
3,000 - 5,000 บาท	8	18.60	2	5.56	-	0.00	-	0.00	10	13.89	8	10.00	28	6.11
5,001 - 10,000 บาท	5	11.63	3	8.33	17	33.33	38	21.59	-	0.00	9	11.25	72	15.72
10,001 - 15,000 บาท	5	11.63	-	0.00	8	15.69	71	40.34	-	0.00	4	5.00	88	19.21
ไม่มีหนี้สิน	14	32.56	25	69.44	23	45.10	-	0.00	17	23.61	51	63.75	130	28.38
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

หนี้สินที่ชำระรวมทั้งครอบครัวต่อเดือนของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถไม่มีหนี้สิน คิดเป็นร้อยละ 32.56 พนักงานบริการไม่มีหนี้สิน คิดเป็นร้อยละ 69.44 และพนักงานต้อนรับไม่มีหนี้สิน คิดเป็นร้อยละ 45.10 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 40.34 พนักงานบริการต่ำกว่า 3,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 62.50 และพนักงานต้อนรับไม่มีหนี้สิน คิดเป็นร้อยละ 63.75 (ตารางที่ 4.19)

ตารางที่ 4.20 แสดงค่าใช้จ่ายของครอบครัวโดยเฉลี่ยต่อปีของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ค่าใช้จ่าย	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ค่าอาหาร เครื่องดื่ม	46,566	48.53	39,341	50.64	32,400	31.41	45,000	37.97	28,800	33.20	45,770	35.93	39,646	39.03
ชำระหนี้สิน	24,813	25.86	15,144	19.49	25,200	24.43	27,200	22.95	9,634	11.11	24,106	18.92	21,016	20.69
ค่าที่พักอาศัย	5,884	6.13	10,286	13.24	18,960	18.38	8,800	7.43	21,600	24.90	14,942	11.73	13,412	13.20
ค่าการศึกษาของบุตร	7,316	7.62	429	0.55	384	0.37	26,750	22.57	14,458	16.67	17,229	13.52	11,094	10.92
ค่าเสื้อผ้า ของใช้ประจำวัน	8,206	8.55	7,200	9.27	18,000	17.45	5,200	4.39	8,640	9.96	16,500	12.95	10,624	10.46
ค่าน้ำ ไฟ	2,826	2.94	2,721	3.50	4,080	3.96	3,700	3.12	2,617	3.02	3,813	2.99	3,293	3.24
ค่าเดินทาง	346	0.36	2,570	3.31	4,133	4.01	1,199	1.01	515	0.59	4,198	3.30	2,160	2.13
ค่ารักษาพยาบาล	-	0.00	-	0.00	-	0.00	668	0.56	474	0.55	833	0.65	329	0.32
รวมทั้งหมด	95,957	100.00	77,691	100.00	103,157	100.00	118,516	100.00	86,737	100.00	127,392	100.00	101,575	100.00

ค่าใช้จ่ายทั้งครอบครัวของพนักงานประจำรถโดยสารส่วนใหญ่ พบว่าเป็นค่าอาหารและเครื่องดื่ม รองลงมาได้แก่ ชำระหนี้สิน และค่าที่พักอาศัย คิดเป็นร้อยละ 39.03 , 20.69 และ 13.20 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.20)

ตารางที่ 4.21 แสดงแหล่งเงินกู้ของครอบครัวผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

แหล่งเงินกู้	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ไม่เคยกู้	5	11.63	7	19.44	9	17.65	65	36.93	30	41.67	11	13.75	127	27.73
องค์กรที่สังกัด	37	86.05	14	38.89	30	58.82	-	0.00	-	0.00	1	1.25	82	17.90
นายทุนนอกระบบ	-	0.00	4	11.11	2	3.92	76	43.18	22	30.56	51	63.75	155	33.84
ญาติ พี่น้อง	1	2.33	11	30.56	10	19.61	35	19.89	20	27.78	17	21.25	94	20.52
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

แหล่งเงินกู้ของครอบครัวของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถกู้ยืมองค์กรที่สังกัด คิดเป็นร้อยละ 86.05 พนักงานบริการกู้ยืมองค์กรที่สังกัด คิดเป็นร้อยละ 38.89 และพนักงานต้อนรับกู้ยืมองค์กรที่สังกัด คิดเป็นร้อยละ 58.82 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถกู้ยืมนายทุนนอกระบบ คิดเป็นร้อยละ 43.18 พนักงานบริการกู้ยืมนายทุนนอกระบบ คิดเป็นร้อยละ 30.56 และพนักงานต้อนรับกู้ยืมนายทุนนอกระบบ คิดเป็นร้อยละ 63.75 (ตารางที่ 4.21)

ตารางที่ 4.22 แสดงอัตราดอกเบี้ยจากแหล่งเงินกู้ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ดอกเบี้ยเงินกู้ปี	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
น้อยกว่า 3%	36	94.74	24	82.76	30	71.43	1	0.90	6	14.29	5	7.25	102	30.82
6% - 10%	1	2.63	1	3.45	1	2.38	5	4.50	13	30.95	19	27.54	40	12.08
16% - 20%	-	0.00	-	0.00	2	4.76	37	33.33	7	16.67	33	47.83	79	23.87
มากกว่า 20%	-	0.00	-	0.00	-	0.00	35	31.53	-	0.00	-	0.00	35	10.57
ไม่เสียดอกเบี้ย	1	2.63	4	13.79	9	21.43	33	29.73	16	38.10	12	17.39	75	22.66
รวมทั้งหมด	38	100.00	29	100.00	42	100.00	111	100.00	42	100.00	69	100.00	331	100.00

อัตราดอกเบี้ยต่อปีจากแหล่งเงินกู้ของครอบครัวของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถเสียน้อยกว่า 3% คิดเป็นร้อยละ 94.74 พนักงานบริการเสียน้อยกว่า 3% คิดเป็นร้อยละ 82.76 และพนักงานต้อนรับเสียน้อยกว่า 3% คิดเป็นร้อยละ 71.43 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถเสีย 16% - 20% คิดเป็นร้อยละ 33.33 พนักงานบริการไม่เสียดอกเบี้ย คิดเป็นร้อยละ 38.10 และพนักงานต้อนรับเสีย 16% - 20% คิดเป็นร้อยละ 47.83 (ตารางที่ 4.22)

4.2 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร

ตารางที่ 4.23 แสดงบริเวณที่ตั้งที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ที่ตั้งที่อยู่ประจำ	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ในเขต กทม.	7	16.28	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	7	1.53
ปริมณฑล รอบๆ กทม.	2	4.65	-	0.00	-	0.00	-	0.00	8	11.11	-	0.00	10	2.18
จังหวัดปริมณฑล	14	32.56	8	22.22	8	15.69	105	59.66	14	19.44	14	17.50	163	35.59
ไม่ได้ตั้งอยู่ กทม. และ จังหวัดปริมณฑล	20	46.51	28	77.78	43	84.31	71	40.34	50	69.44	66	82.50	278	60.70
รวมทั้งสิ้น	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ที่ตั้งที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถไม่ได้ตั้งอยู่ กทม. และจังหวัดปริมณฑล คิดเป็นร้อยละ 46.51 พนักงานบริการไม่ได้ตั้งอยู่ กทม. และจังหวัดปริมณฑล คิดเป็นร้อยละ 77.78 และพนักงานต้อนรับไม่ได้ตั้งอยู่ กทม. และจังหวัดปริมณฑล คิดเป็นร้อยละ 84.31 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถอยู่จังหวัดปริมณฑล คิดเป็นร้อยละ 59.66 พนักงานบริการไม่ได้ตั้งอยู่ กทม. และจังหวัดปริมณฑล คิดเป็นร้อยละ 69.44 และพนักงานต้อนรับไม่ได้ตั้งอยู่ กทม. และจังหวัดปริมณฑล คิดเป็นร้อยละ 82.50 (ตารางที่ 4.23)

ตารางที่ 4.24 แสดงความสัมพันธ์ที่ตั้งที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ความสัมพันธ์	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
เป็นภูมิลำเนาเดิม	26	60.47	23	63.89	50	98.04	166	94.32	49	68.06	74	92.50	388	84.72
ไม่เป็นภูมิลำเนาเดิม	17	39.53	13	36.11	1	1.96	10	5.68	23	31.94	6	7.50	70	15.28
รวมทั้งสิ้น	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ที่ตั้งที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่าส่วนใหญ่เป็นภูมิลำเนาเดิม คิดเป็นร้อยละ 84.72 (ตารางที่ 4.24)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.25 แสดงระยะเวลาที่ผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ย้ายออกจากภูมิลำเนาเดิม (ในกรณีที่ที่ตั้งที่อยู่ประจำไม่ได้ตั้งอยู่ที่ภูมิลำเนาเดิม)

ระยะเวลา	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ไม่เกิน 1 ปี	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	10.00	3	13.04	2	33.33	6	8.57
1 - 5 ปี	3	17.65	8	61.54	1	100.00	5	50.00	6	26.09	3	50.00	26	37.14
6 - 10 ปี	9	52.94	1	7.69	-	0.00	3	30.00	2	8.70	1	16.67	16	22.86
11 - 15 ปี	1	5.88	4	30.77	-	0.00	1	10.00	4	17.39	-	0.00	10	14.29
16 - 20 ปี	2	11.76	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	2	2.86
21 - 25 ปี	2	11.76	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	2	2.86
26 - 30 ปี	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	8	34.78	-	0.00	8	11.43
รวมทั้งหมด	17	100.00	13	100.00	1	100.00	10	100.00	23	100.00	6	100.00	70	100.00

ระยะเวลาที่ย้ายออกจากภูมิลำเนาเดิมของพนักงานประจำรถโดยสารในกรณีที่ที่ตั้งที่อยู่ประจำไม่ได้ตั้งอยู่ที่ภูมิลำเนาเดิม แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 6 – 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 52.94 พนักงานบริการ 1 – 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 61.54 และพนักงานต้อนรับ 1 – 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 100.00 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 1 – 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 50.00 พนักงานบริการ 26 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 34.78 และพนักงานต้อนรับ 1 – 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 50.00 (ตารางที่ 4.25)

ตารางที่ 4.26 แสดงตำแหน่งที่ตั้งที่อยู่ประจำกับสถานีขนส่งผู้โดยสารของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ความใกล้	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
หมอบขิต 2	13	30.23	-	0.00	-	0.00	34	19.32	-	0.00	-	0.00	47	10.26
สถานีปลายทาง	30	69.77	24	66.67	51	100.00	142	80.68	57	79.17	80	100.00	384	83.84
ไม่มีที่อยู่ประจำ	-	0.00	12	33.33	-	0.00	-	0.00	15	20.83	-	0.00	27	5.90
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ที่ตั้งที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่าส่วนใหญ่อยู่ใกล้สถานีขนส่งผู้โดยสารปลายทางมากกว่าต้นทาง (หมอบขิต 2) คิดเป็นร้อยละ 83.84 (ตารางที่ 4.26)

ตารางที่ 4.27 แสดงระยะเวลาในการเดินทางจากที่อยู่ประจำมายังสถานีขนส่งผู้โดยสารที่ใกล้ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ระยะเวลา	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ไม่เกิน 1/2 ชั่วโมง	13	30.23	14	58.33	22	43.14	68	38.64	48	84.21	33	41.25	198	45.94
1/2 - 1 ชั่วโมง	3	6.98	1	4.17	2	3.92	36	20.45	-	0.00	4	5.00	46	10.67
1 - 2 ชั่วโมง	17	39.53	-	0.00	4	7.84	-	0.00	-	0.00	7	8.75	28	6.50
มากกว่า 2 ชั่วโมง	10	23.26	9	37.50	23	45.10	72	40.91	9	15.79	36	45.00	159	36.89
รวมทั้งหมด	43	100.00	24	100.00	51	100.00	176	100.00	57	100.00	80	100.00	431	100.00

ระยะเวลาในการเดินทางจากที่อยู่ประจำมายังสถานีขนส่งผู้โดยสารที่ใกล้ของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 1 – 2 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 39.53 พนักงานบริการไม่เกิน 1/2 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 58.33 และพนักงานต้อนรับมากกว่า 2 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 45.10 ส่วนสังกัดทร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถมากกว่า 2 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 40.91 พนักงานบริการไม่เกิน 1/2 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 84.21 และพนักงานต้อนรับมากกว่า 2 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 45.00 (ตารางที่ 4.27)

ตารางที่ 4.28 แสดงลักษณะที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ลักษณะที่อยู่	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
บ้านตนเอง	32	74.42	6	16.67	10	19.61	105	59.66	-	0.00	29	36.25	182	39.74
บ้านเช่าตนเอง	3	6.98	2	5.56	-	0.00	-	0.00	9	12.50	-	0.00	14	3.06
บ้านของญาติ	3	6.98	16	44.44	20	39.22	71	40.34	48	66.67	15	18.75	173	37.77
บ้านของเพื่อน	1	2.33	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	0.22
พักในรถโดยสาร	-	0.00	12	33.33	-	0.00	-	0.00	15	20.83	-	0.00	27	5.90
บ้านของคู่สมรส	4	9.30	-	0.00	21	41.18	-	0.00	-	0.00	36	45.00	61	13.32
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ลักษณะที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถเป็นบ้านของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 74.42 พนักงานบริการเป็นบ้านของญาติ คิดเป็นร้อยละ 44.44 และพนักงานต้อนรับเป็นบ้านของคู่สมรส คิดเป็นร้อยละ 41.18 ส่วนสังกัดทร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถเป็นบ้านตนเอง คิดเป็นร้อยละ 59.66 พนักงานบริการเป็นบ้านของญาติ คิดเป็นร้อยละ 66.67 และพนักงานต้อนรับเป็นบ้านของคู่สมรส คิดเป็นร้อยละ 45.00 (ตารางที่ 4.28)

ตารางที่ 4.29 แสดงรูปแบบที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

รูปแบบที่อยู่	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
บ้านเดี่ยว	31	72.09	20	55.56	50	98.04	142	80.68	15	20.83	80	100.00	338	73.80
บ้านแถว,ทาวน์เฮาส์	6	13.95	4	11.11	-	0.00	34	19.32	6	8.33	-	0.00	50	10.92
ตึกแถว,อาคารพาณิชย์	1	2.33	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	0.22
แฟลต,อาคารชุด	5	11.63	-	0.00	1	1.96	-	0.00	36	50.00	-	0.00	42	9.17
พักใต้ท้องรถ	-	0.00	12	33.33	-	0.00	-	0.00	15	20.83	-	0.00	27	5.90
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

รูปแบบที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยว คิดเป็นร้อยละ 73.80 (ตารางที่ 4.29)

ตารางที่ 4.30 แสดงระยะเวลาที่อยู่อาศัย ณ ที่อยู่ประจำในปัจจุบันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ระยะเวลา	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ไม่เกิน 1 ปี	-	0.00	8	22.22	10	19.61	34	19.32	9	12.50	11	13.75	72	15.72
1 - 5 ปี	7	16.28	19	52.78	18	35.29	-	0.00	41	56.94	24	30.00	109	23.80
6 - 10 ปี	18	41.86	4	11.11	23	45.10	39	22.16	-	0.00	45	56.25	129	28.17
11 - 15 ปี	4	9.30	5	13.89	-	0.00	33	18.75	8	11.11	-	0.00	50	10.92
16 - 20 ปี	3	6.98	-	0.00	-	0.00	-	0.00	14	19.44	-	0.00	17	3.71
21 - 25 ปี	5	11.63	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	5	1.09
26 - 30 ปี	-	0.00	-	0.00	-	0.00	38	21.59	-	0.00	-	0.00	38	8.30
มากกว่า 30 ปี	6	13.95	-	0.00	-	0.00	32	18.18	-	0.00	-	0.00	38	8.30
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ระยะเวลาที่อยู่อาศัย ณ ที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 6 - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 41.86 พนักงานบริการ 1 - 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 52.78 และพนักงานต้อนรับ 6 - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 45.10 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 6 - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.16 พนักงานบริการ 1 - 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 56.94 และพนักงานต้อนรับ 6 - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 56.25 (ตารางที่ 4.30)

ตารางที่ 4.31 แสดงเหตุผลในการเลือกที่อยู่ประจำในปัจจุบันของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

เหตุผล	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
เป็นภูมิลำเนาเดิม	23	53.49	22	61.11	6	11.76	142	80.68	49	68.06	10	12.50	252	55.02
ย้ายมาอยู่กับเพื่อน,คนรัก	9	20.93	-	0.00	45	88.24	34	19.32	-	0.00	70	87.50	158	34.50
อยู่ใกล้แหล่งงาน	7	16.28	-	0.00	-	0.00	-	0.00	8	11.11	-	0.00	15	3.28
ประหยัดค่าใช้จ่าย	3	6.98	14	38.89	-	0.00	-	0.00	7	9.72	-	0.00	24	5.24
เผื่อไว้ว่างโดยสสาร	1	2.33	-	0.00	-	0.00	-	0.00	8	11.11	-	0.00	9	1.97
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

เหตุผลในการเลือกที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ คือ เป็นภูมิลำเนาเดิม คิดเป็นร้อยละ 53.49 พนักงานบริการ คือ เป็นภูมิลำเนาเดิม คิดเป็นร้อยละ 61.11 และพนักงานต้อนรับ คือ ย้ายมาอยู่กับเพื่อน หรือคนรัก คิดเป็นร้อยละ 88.24 ส่วน สังกัด ทร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ คือ เป็นภูมิลำเนาเดิม คิดเป็นร้อยละ 80.68 พนักงานบริการ คือ เป็นภูมิลำเนาเดิม คิดเป็นร้อยละ 68.06 และพนักงานต้อนรับ คือ ย้ายมาอยู่กับเพื่อน หรือคนรัก คิดเป็นร้อยละ 87.50 (ตารางที่ 4.31)

ตารางที่ 4.32 แสดงค่าผ่อนชำระหรือค่าเช่าที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ค่าผ่อนชำระ/ค่าเช่า	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ไม่เกิน 1,000 บาท	2	4.65	-	0.00	-	0.00	35	19.89	-	0.00	-	0.00	37	8.08
1,001 - 2,000 บาท	3	6.98	2	5.56	8	15.69	23	13.07	-	0.00	18	22.50	54	11.79
2,001 - 3,000 บาท	3	6.98	1	2.78	-	0.00	10	5.68	11	15.28	3	3.75	28	6.11
3,001 - 4,000 บาท	4	9.30	-	0.00	-	0.00	-	0.00	3	4.17	-	0.00	7	1.53
5,001 - 6,000 บาท	1	2.33	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	0.22
ไม่มีค่าใช้จ่าย	30	69.77	33	91.67	43	84.31	108	61.36	58	80.56	59	73.75	331	72.27
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ค่าผ่อนชำระ หรือค่าเช่าต่อเดือนของที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่ไม่มี ค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 72.27 (ตารางที่ 4.32)

ตารางที่ 4.33 แสดงความถี่ในการกลับที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ความถี่	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ทุกครั้งที่มาสถานีที่ใกล้	33	76.74	-	0.00	8	15.69	145	82.39	2	3.51	17	21.25	205	47.56
1/2 เดือน/ครั้ง	4	9.30	1	4.17	3	5.88	15	8.52	17	29.82	-	0.00	40	9.28
1 เดือน/ครั้ง	2	4.65	14	58.33	17	33.33	16	9.09	28	49.12	24	30.00	101	23.43
2 เดือน/ครั้ง	1	2.33	5	20.83	13	25.49	-	0.00	-	0.00	23	28.75	42	9.74
3 เดือน/ครั้ง	-	0.00	-	0.00	10	19.61	-	0.00	-	0.00	16	20.00	26	6.03
มากกว่า 3 เดือน/ครั้ง	3	6.98	4	16.67	-	0.00	-	0.00	10	17.54	-	0.00	17	3.94
รวมทั้งหมด	43	100.00	24	100.00	51	100.00	176	100.00	57	100.00	80	100.00	431	100.00

ความถี่ในการกลับที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถทุกครั้งที่มาสถานีที่อยู่ใกล้ที่อยู่ประจำ คิดเป็นร้อยละ 76.74 พนักงานบริการ 1 เดือน/ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 58.33 และพนักงานต้อนรับ 1 เดือน/ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 33.33 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถทุกครั้งที่มาสถานีที่อยู่ใกล้ที่อยู่ประจำ คิดเป็นร้อยละ 82.39 พนักงานบริการ 1 เดือน/ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 49.12 และพนักงานต้อนรับ 1 เดือน/ครั้ง คิดเป็นร้อยละ 30.00 (ตารางที่ 4.33)

ตารางที่ 4.34 แสดงระยะเวลาในการอยู่อาศัยในที่อยู่ประจำในแต่ละครั้งของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

เวลาที่พัก	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
1 - 2 วัน	25	58.14	7	29.17	11	21.57	142	80.68	8	14.04	15	18.75	208	48.26
3 - 4 วัน	11	25.58	13	54.17	17	33.33	34	19.32	28	49.12	17	21.25	120	27.84
5 - 6 วัน	2	4.65	-	0.00	23	45.10	-	0.00	14	24.56	48	60.00	87	20.19
ตั้งแต่ 7 วันขึ้นไป	5	11.63	4	16.67	-	0.00	-	0.00	7	12.28	-	0.00	16	3.71
รวมทั้งหมด	43	100.00	24	100.00	51	100.00	176	100.00	57	100.00	80	100.00	431	100.00

ระยะเวลาในการอยู่อาศัยในที่อยู่ประจำในแต่ละครั้งของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตาม ตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 1 - 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 58.14 พนักงานบริการ 3 - 4 วัน คิดเป็นร้อยละ 54.17 และพนักงานต้อนรับ 5 - 6 วัน คิดเป็นร้อยละ 45.10 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่ พนักงานขับรถ 1 - 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 80.68 พนักงานบริการ 3 - 4 วัน คิดเป็นร้อยละ 49.12 และพนักงานต้อนรับ 5 - 6 วัน คิดเป็นร้อยละ 60.00 (ตารางที่ 4.34)

ตารางที่ 4.35 แสดงจำนวนของบุคคลที่พักอาศัยร่วมกันในที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

จำนวนบุคคล	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
1 คน	3	6.98	1	2.78	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	4	0.87
2 คน	8	18.60	9	25.00	-	0.00	34	19.32	23	31.94	5	6.25	79	17.25
3 คน	5	11.63	2	5.56	-	0.00	-	0.00	-	0.00	19	23.75	26	5.68
4 คน	9	20.93	7	19.44	3	5.88	32	18.18	-	0.00	2	2.50	53	11.57
5 คน	9	20.93	-	0.00	25	49.02	-	0.00	-	0.00	31	38.75	65	14.19
6 คน	4	9.30	-	0.00	-	0.00	71	40.34	14	19.44	3	3.75	92	20.09
7 คน	4	9.30	13	36.11	13	25.49	-	0.00	28	38.89	10	12.50	68	14.85
ตั้งแต่ 8 คนขึ้นไป	1	2.33	4	11.11	10	19.61	39	22.16	7	9.72	10	12.50	71	15.50
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

จำนวนบุคคลที่พักอาศัยร่วมกันในที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 4 คน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 20.93 เท่ากัน พนักงานบริการ 7 คน คิดเป็นร้อยละ 36.11 และพนักงานต้อนรับ 5 คน คิดเป็นร้อยละ 49.02 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 6 คน คิดเป็นร้อยละ 40.34 พนักงานบริการ 7 คน คิดเป็นร้อยละ 38.89 และพนักงานต้อนรับ 5 คน คิดเป็นร้อยละ 38.75 (ตารางที่ 4.35)

ตารางที่ 4.36 แสดงสถานภาพผู้อาศัยร่วมอยู่ในที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

สถานภาพ	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
คู่รัก คู่สมรส	32	40.00	7	16.28	21	28.00	176	41.81	8	10.13	36	30.51	280	34.31
บุตร	27	33.75	7	16.28	11	14.67	142	33.73	7	8.86	17	14.41	211	25.86
บิดา มารดา ญาติพี่น้อง	19	23.75	17	39.53	43	57.33	103	24.47	49	62.03	65	55.08	296	36.27
เพื่อนร่วมงาน	2	2.50	12	27.91	-	0.00	-	0.00	15	18.99	-	0.00	29	3.55
รวมทั้งหมด	80	100.00	43	100.00	75	100.00	421	100.00	79	100.00	118	100.00	816	100.00

สถานภาพผู้อาศัยร่วมในที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ คือ คู่รัก คู่สมรส คิดเป็นร้อยละ 40.00 พนักงานบริการ คือ บิดา มารดา ญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 39.53 และพนักงานต้อนรับ คือ บิดา มารดา ญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 57.33 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ คือ คู่รัก คู่สมรส คิดเป็นร้อยละ 41.81 พนักงานบริการ คือ บิดา มารดา ญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 62.03 และพนักงานต้อนรับ คือ บิดา มารดา ญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 55.08 (ตารางที่ 4.36)

ตารางที่ 4.37 แสดงปัญหาในที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ปัญหา	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ห้างไกลตลาด แหล่งชุมชน	3	15.79	7	12.07	-	0.00	31	24.03	14	8.86	1	1.64	56	11.64
ที่พักไม่สะอาด	-	0.00	4	6.90	1	1.79	31	24.03	7	4.43	3	4.92	46	9.56
ไฟฟ้า ประปา ไม่เพียงพอ	-	0.00	4	6.90	-	0.00	34	26.36	7	4.43	-	0.00	45	9.36
สุขภาพอนามัย	-	0.00	-	0.00	17	30.36	-	0.00	-	0.00	18	29.51	35	7.28
การเดินทางไปเรียนของบุตร	-	0.00	-	0.00	-	0.00	33	25.58	-	0.00	-	0.00	33	6.86
ห้างไกลเพื่อนกลุ่มที่รู้จัก	-	0.00	-	0.00	17	30.36	-	0.00	8	5.06	7	11.48	32	6.65
ขาดคนดูแลบุตร	-	0.00	1	1.72	8	14.29	-	0.00	-	0.00	23	37.70	32	6.65
ระบายน้ำไม่ดี (น้ำท่วม)	6	31.58	7	12.07	-	0.00	-	0.00	16	10.13	-	0.00	29	6.03
การเดินทางไปทำงานของตนเอง	-	0.00	4	6.90	10	17.86	-	0.00	7	4.43	8	13.11	29	6.03
พื้นที่เล็กเกินไป	2	10.53	4	6.90	-	0.00	-	0.00	15	9.49	-	0.00	21	4.37
ห้องน้ำไม่สะอาด	2	10.53	4	6.90	-	0.00	-	0.00	15	9.49	-	0.00	21	4.37
ไม่มีที่จอดรถ	-	0.00	4	6.90	-	0.00	-	0.00	15	9.49	-	0.00	19	3.95
ห้องน้ำไม่เพียงพอ	2	10.53	4	6.90	-	0.00	-	0.00	7	4.43	1	1.64	14	2.91
การเดินทางไปทำงานคนในครอบครัว	-	0.00	4	6.90	3	5.36	-	0.00	7	4.43	-	0.00	14	2.91
ห้างไกลบิดา มารดา ญาติพี่น้อง	1	5.26	4	6.90	-	0.00	-	0.00	8	5.06	-	0.00	13	2.70
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	1	5.26	-	0.00	-	0.00	-	0.00	8	5.06	-	0.00	9	1.87
สภาพแวดล้อมไม่ดี (เสียง - กลิ่น)	1	5.26	7	12.07	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	8	1.66
ผู้สาว	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	8	5.06	-	0.00	8	1.66
มีผู้รบกวนการเล่นกีฬา	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	8	5.06	-	0.00	8	1.66
ทะเลาะวิวาท	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	8	5.06	-	0.00	8	1.66
มีปัญหาเกี่ยวกับผู้ร่วมอาศัย	1	5.26	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	0.21
รวมทั้งหมด	19	100.00	58	100.00	56	100.00	129	100.00	158	100.00	61	100.00	481	100.00

ปัญหาในที่อยู่ประจำของพนักงานประจำรถโดยสารส่วนใหญ่ พบว่า คือ ห้างไกลตลาดและแหล่งชุมชน รองลงมาได้แก่ ที่พักไม่สะอาด และไฟฟ้าประปาไม่เพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 11.64 , 9.56 และ 9.36 ตามลำดับ (ตารางที่ 4.37)

ตารางที่ 4.38 แสดงความพอใจในที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ความพอใจ	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
พอใจ	43	100.00	32	88.89	51	100.00	176	100.00	66	91.67	80	100.00	448	97.82
ไม่พอใจ	-	0.00	4	11.11	-	0.00	-	0.00	6	8.33	-	0.00	10	2.18
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

พนักงานประจำรถโดยสาร ส่วนใหญ่มีความพอใจกับที่อยู่ประจำของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 97.82 (ตารางที่ 4.38)

4.3 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของพนักงานประจำรถโดยสาร

ตารางที่ 4.39 แสดงอัตราส่วนช่วงเวลาในการรับส่งผู้โดยสารต้นทาง : ปลายทางของผู้ตอบแบบ สัมภาษณ์

อัตราส่วน	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
50 : 50	39	90.70	35	97.22	36	70.59	176	100.00	72	100.00	64	80.00	422	92.14
75 : 25	4	9.30	1	2.78	15	29.41	-	0.00	-	0.00	16	20.00	36	7.86
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

อัตราส่วนช่วงเวลาในการรับส่งผู้โดยสารต้นทาง : ปลายทางของพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่มีอัตราส่วน คือ 50 : 50 คิดเป็นร้อยละ 92.14 (ตารางที่ 4.39)

ตารางที่ 4.40 แสดงช่วงเวลาที่มาถึงต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ช่วงเวลา	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
กลางวัน	21	48.84	33	91.67	33	64.71	45	25.57	56	77.78	52	65.00	240	52.40
กลางคืน	-	0.00	-	0.00	1	1.96	2	1.14	6	8.33	-	0.00	9	1.97
สลับกันเป็นรอบๆ	6	13.95	1	2.78	12	23.53	115	65.34	2	2.78	18	22.50	154	33.62
ไม่แน่นอน	16	37.21	2	5.56	5	9.80	14	7.95	8	11.11	10	12.50	55	12.01
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ช่วงเวลาที่มาถึงต้นทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถถึงช่วงกลางวัน คิดเป็นร้อยละ 48.84 พนักงานบริการถึงช่วงกลางวัน คิดเป็นร้อยละ 91.67 และพนักงานต้อนรับถึงช่วงกลางวัน คิดเป็นร้อยละ 64.71 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถถึงช่วงเวลาสลับกันเป็นรอบๆ คิดเป็นร้อยละ 65.34 พนักงานบริการถึงช่วงกลางวัน คิดเป็นร้อยละ 77.78 และพนักงานต้อนรับถึงช่วงกลางวัน คิดเป็นร้อยละ 65.00 (ตารางที่ 4.40)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.41 แสดงลักษณะที่อยู่ต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ลักษณะที่อยู่	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ที่อยู่ประจำ	7	16.28	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	4	5.00	11	2.40
บ้านสวัสดิการ	15	34.88	-	0.00	11	21.57	-	0.00	-	0.00	9	11.25	35	7.64
พักในรถโดยสาร	18	41.86	34	94.44	3	5.88	176	100.00	56	77.78	13	16.25	300	65.50
บ้านเช่าตัวเอง	3	6.98	2	5.56	37	72.55	-	0.00	16	22.22	54	67.50	112	24.45
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ลักษณะที่อยู่ต้นทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถพักในรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 44.86 พนักงานบริการพักในรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 94.44 และพนักงานต้อนรับพักบ้านเช่าตัวเอง คิดเป็นร้อยละ 72.55 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถพักในรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 100.00 พนักงานบริการพักในรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 77.78 และพนักงานต้อนรับพักบ้านเช่าตัวเอง คิดเป็นร้อยละ 67.50 (ตารางที่ 4.41)

ตารางที่ 4.42 แสดงรูปแบบที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

รูปแบบที่อยู่	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
แฟลต อาคารชุด	3	8.33	2	5.56	37	72.55	-	0.00	16	22.22	54	71.05	112	25.06
พักใต้ท้องรถ	18	50.00	34	94.44	3	5.88	176	100.00	56	77.78	13	17.11	300	67.11
โถงขนาดใหญ่อยู่รวมกัน	15	41.67	-	0.00	11	21.57	-	0.00	-	0.00	9	11.84	35	7.83
รวมทั้งหมด	36	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	76	100.00	447	100.00

รูปแบบที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถพักใต้ท้องรถ คิดเป็นร้อยละ 50.00 พนักงานบริการพักใต้ท้องรถ คิดเป็นร้อยละ 94.44 และพนักงานต้อนรับเป็นแฟลต อาคาร คิดเป็นร้อยละ 72.55 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถพักใต้ท้องรถ คิดเป็นร้อยละ 100.00 พนักงานบริการพักใต้ท้องรถ คิดเป็นร้อยละ 77.78 และพนักงานต้อนรับเป็นแฟลต อาคารชุด คิดเป็นร้อยละ 71.05 (ตารางที่ 4.42)

ตารางที่ 4.43 แสดงค่าผ่อนชำระหรือค่าเช่าที่อยู่ชั่วคราวต้นทางต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ค่าผ่อน/ค่าเช่า	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
1,501 - 2,000 บาท	-	0.00	1	2.78	7	13.73	-	0.00	1	1.39	16	21.05	25	5.59
2,001 - 2,500 บาท	3	8.33	1	2.78	30	58.82	-	0.00	15	20.83	38	50.00	87	19.46
ไม่มีค่าใช้จ่าย	33	91.67	34	94.44	14	27.45	176	100.00	56	77.78	22	28.95	335	74.94
รวมทั้งหมด	36	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	76	100.00	447	100.00

ค่าผ่อนชำระ หรือค่าเช่าที่อยู่ชั่วคราวต้นทางต่อเดือนของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถไม่มีค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 91.67 พนักงานบริการไม่มีค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 94.44 และพนักงานต้อนรับ 2,001 – 2,500 บาท คิดเป็นร้อยละ 58.82 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถไม่มีค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 100.00 พนักงานบริการไม่มีค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 77.78 และพนักงานต้อนรับ 2,001 – 2,500 บาท คิดเป็นร้อยละ 50.00 (ตารางที่ 4.43)

ตารางที่ 4.44 แสดงบริเวณที่ตั้งที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

บริเวณที่ตั้ง	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ในสถานี	32	88.89	34	94.44	11	21.57	29	16.48	14	19.44	11	14.47	131	29.31
รอบสถานี	4	11.11	1	2.78	40	78.43	121	68.75	48	66.67	64	84.21	278	62.19
นอกสถานี	-	0.00	1	2.78	-	0.00	26	14.77	10	13.89	1	1.32	38	8.50
รวมทั้งหมด	36	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	76	100.00	447	100.00

บริเวณที่ตั้งที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถอยู่ในสถานีขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 88.89 พนักงานบริการอยู่ในสถานีขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 94.44 และพนักงานต้อนรับพักอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 78.43 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 68.75 พนักงานบริการอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 66.67 และพนักงานต้อนรับอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 84.21 ซึ่งในความหมายของการอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสาร ณ ที่นี้หมายถึง การอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสารในรัศมีไม่เกิน 1 กิโลเมตร (ตารางที่ 4.44)

ตารางที่ 4.45 แสดงเวลาในการอยู่อาศัยที่อยู่ชั่วคราวต้นทางในแต่ละครั้งของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

เวลาในการอยู่	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ไม่เกิน 5 ชั่วโมง	1	2.78	-	0.00	1	1.96	32	18.18	9	12.50	-	0.00	43	9.62
5 - 8 ชั่วโมง	10	27.78	7	19.44	17	33.33	71	40.34	14	19.44	19	25.00	138	30.87
9 - 12 ชั่วโมง	19	52.78	24	66.67	23	45.10	5	2.84	10	13.89	43	56.58	124	27.74
มากกว่า 12 ชั่วโมงขึ้นไป	6	16.67	5	13.89	10	19.61	68	38.64	39	54.17	14	18.42	142	31.77
รวมทั้งหมด	36	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	76	100.00	447	100.00

เวลาในการอยู่อาศัยที่อยู่ชั่วคราวต้นทางในแต่ละครั้งของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 9 – 12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 52.78 พนักงานบริการ 9 – 12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 66.67 และพนักงานต้อนรับ 9 – 12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 45.10 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 5 – 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 40.34 พนักงานบริการ มากกว่า 12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 54.17 และพนักงานต้อนรับ 9 – 12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 56.58 (ตารางที่ 4.45)

ตารางที่ 4.46 แสดงเหตุผลในการเลือกที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

เหตุผล	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
อยู่ใกล้แหล่งงาน	1	2.78	1	2.78	37	72.55	-	0.00	7	9.72	56	73.68	102	22.82
ประหยัดค่าใช้จ่าย	2	5.56	-	0.00	-	0.00	-	0.00	8	11.11	-	0.00	10	2.24
องค์กรที่สังกัดจัดให้	14	38.89	-	0.00	11	21.57	-	0.00	-	0.00	-	0.00	25	5.59
ใฝ่ระว่างรถโดยสาร	15	41.67	31	86.11	-	0.00	70	39.77	49	68.06	-	0.00	165	36.91
เคยชิน ไม่มีที่อยู่อื่น	2	5.56	3	8.33	-	0.00	106	60.23	3	4.17	-	0.00	114	25.50
ย้ายมาอยู่กับเพื่อน,คนรัก	2	5.56	1	2.78	3	5.88	-	0.00	5	6.94	20	26.32	31	6.94
รวมทั้งหมด	36	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	76	100.00	447	100.00

เหตุผลในการเลือกที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ คือ ใฝ่ระว่างรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 41.67 พนักงานบริการ คือ ใฝ่ระว่างรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 86.11 และพนักงานต้อนรับ คือ อยู่ใกล้แหล่งงาน คิดเป็นร้อยละ 72.55 ส่วน สังกัด ทร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ คือ เคยชิน ไม่มีที่อยู่อื่น คิดเป็นร้อยละ 60.23 พนักงานบริการ คือ ใฝ่ระว่างรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 68.06 และพนักงานต้อนรับ คือ อยู่ใกล้แหล่งงาน คิดเป็นร้อยละ 73.68 (ตารางที่ 4.46)

ตารางที่ 4.47 แสดงจำนวนของบุคคลที่พักอาศัยร่วมในที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

จำนวนบุคคล	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
1 คน	4	11.11	-	0.00	3	5.88	2	1.14	10	13.89	8	10.53	27	6.04
2 คน	16	44.44	35	97.22	37	72.55	143	81.25	60	83.33	66	86.84	357	79.87
3 คน	1	2.78	1	2.78	-	0.00	31	17.61	2	2.78	2	2.63	37	8.28
ตั้งแต่ 8 คนขึ้นไป	15	41.67	-	0.00	11	21.57	-	0.00	-	0.00	-	0.00	26	5.82
รวมทั้งหมด	36	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	76	100.00	447	100.00

จำนวนของบุคคลที่พักอาศัยร่วมในที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่มีจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 79.87 (ตารางที่ 4.47)

ตารางที่ 4.48 แสดงสถานภาพผู้อาศัยร่วมอยู่ในที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

สถานภาพ	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
คู่รัก คู่สมรส	5	14.71	4	10.00	31	54.39	26	13.13	9	11.69	54	58.06	129	25.85
บุตร	-	0.00	-	0.00	3	5.26	3	1.52	-	0.00	3	3.23	9	1.80
บิดา มารดา ญาติพี่น้อง	-	0.00	-	0.00	2	3.51	1	0.51	-	0.00	-	0.00	3	0.60
เพื่อนร่วมงาน	29	85.29	36	90.00	21	36.84	168	84.85	68	88.31	36	38.71	358	71.74
รวมทั้งหมด	34	100.00	40	100.00	57	100.00	198	100.00	77	100.00	93	100.00	499	100.00

สถานภาพผู้อาศัยร่วมอยู่ในที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ คือ เพื่อนร่วมงาน คิดเป็นร้อยละ 85.29 พนักงานบริการพัก คือ เพื่อนร่วมงาน คิดเป็นร้อยละ 90.00 และพนักงานต้อนรับ คือ คู่รัก คู่สมรส คิดเป็นร้อยละ 54.39 ส่วนสังกัดทร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ คือ เพื่อนร่วมงาน คิดเป็นร้อยละ 84.85 พนักงานบริการ คือ เพื่อนร่วมงาน คิดเป็นร้อยละ 88.31 และพนักงานต้อนรับ คือ คู่รัก คู่สมรส คิดเป็นร้อยละ 58.06 (ตารางที่ 4.48)

ตารางที่ 4.49 แสดงปัญหาในที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ปัญหา	พักในรถโดยสาร		บ้านพักสวัสดิการ		บ้านเช่าส่วนตัว		รวม	
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ห้องน้ำไม่เพียงพอ	158	18.61	11	12.09	-	0.00	169	14.96
ระบายน้ำไม่ดี (น้ำท่วม)	139	16.37	5	5.49	3	1.58	147	13.01
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	114	13.43	11	12.09	3	1.58	128	11.33
ผู้สาว	74	8.72	-	0.00	25	13.16	99	8.76
ห้องน้ำไม่สะอาด	94	11.07	1	1.10	-	0.00	95	8.41
ทะเลาะวิวาท	74	8.72	5	5.49	16	8.42	95	8.41
มั่วสุมเล่นการพนัน	81	9.54	1	1.10	8	4.21	90	7.96
มั่วสุมยาเสพติด	74	8.72	8	8.79	5	2.63	87	7.70
ห่างไกลเพื่อนกลุ่มที่รู้จัก	2	0.24	4	4.40	45	23.68	51	4.51
ห่างไกลบิดา มารดา ญาติพี่น้อง	1	0.12	7	7.69	36	18.95	44	3.89
สุขภาพอนามัย	2	0.24	3	3.30	33	17.37	38	3.36
พื้นที่เล็กเกินไป	2	0.24	19	20.88	4	2.11	25	2.21
ไฟฟ้า ประปา ไม่เพียงพอ	15	1.77	1	1.10	1	0.53	17	1.50
ที่พักไม่สะอาด	7	0.82	8	8.79	-	0.00	15	1.33
สภาพแวดล้อมไม่ดี (เสียง - กลิ่น)	4	0.47	3	3.30	7	3.68	14	1.24
ห่างไกลตลาด แหล่งชุมชน	1	0.12	4	4.40	3	1.58	8	0.71
มีปัญหากับผู้อยู่ร่วมอาศัย	7	0.82	-	0.00	1	0.53	8	0.71
รวมทั้งหมด	849	100.00	91	100.00	190	100.00	1,130	100.00

ปัญหาที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามลักษณะพบว่า ส่วนใหญ่พักในรถโดยสาร คือ ห้องน้ำไม่เพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 18.61 บ้านพักสวัสดิการ คือ พื้นที่เล็กเกินไป คิดเป็นร้อยละ 20.88 และบ้านเช่าส่วนตัว คือ ห่างไกลเพื่อน กลุ่มที่รู้จัก คิดเป็นร้อยละ 23.68 (ตารางที่ 4.48)

ตารางที่ 4.50 แสดงความพอใจในที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ความพอใจ	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
พอใจ	35	97.22	36	100.00	51	100.00	176	100.00	70	97.22	76	100.00	444	99.33
ไม่พอใจ	1	2.78	-	0.00	-	0.00	-	0.00	2	2.78	-	0.00	3	0.67
รวมทั้งหมด	36	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	76	100.00	447	100.00

พนักงานประจำรถโดยสาร ส่วนใหญ่มีความพอใจกับที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 99.33 (ตารางที่ 4.50)

4.4 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของพนักงานประจำรถโดยสาร

ตารางที่ 4.51 แสดงช่วงเวลาที่มาถึงปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ช่วงเวลา	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
กลางวัน	32	74.42	29	80.56	24	47.06	102	57.95	54	75.00	55	68.75	296	64.63
กลางคืน	1	2.33	-	0.00	-	0.00	1	0.57	3	4.17	1	1.25	6	1.31
สลับกันเป็นรอบๆ	7	16.28	5	13.89	19	37.25	56	31.82	7	9.72	18	22.50	112	24.45
ไม่แน่นอน	3	6.98	2	5.56	8	15.69	17	9.66	8	11.11	6	7.50	44	9.61
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ช่วงเวลาที่มาถึงปลายทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถถึงช่วงกลางวัน คิดเป็นร้อยละ 74.42 พนักงานบริการถึงช่วงกลางวัน คิดเป็นร้อยละ 80.56 และพนักงานต้อนรับถึงช่วงกลางวัน คิดเป็นร้อยละ 47.06 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถถึงช่วงกลางวัน คิดเป็นร้อยละ 57.95 พนักงานบริการถึงช่วงกลางวัน คิดเป็นร้อยละ 75.00 และพนักงานต้อนรับถึงช่วงกลางวัน คิดเป็นร้อยละ 68.75 (ตารางที่ 4.51)

ตารางที่ 4.52 แสดงลักษณะที่อยู่ปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ลักษณะที่อยู่	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ที่อยู่ประจำ	26	60.47	-	0.00	8	15.69	145	82.39	2	2.78	13	16.25	194	42.36
บ้านสวัสดิการ	10	23.26	-	0.00	35	68.63	12	6.82	-	0.00	51	63.75	108	23.58
พักในรถโดยสาร	7	16.28	36	100.00	8	15.69	19	10.80	63	87.50	16	20.00	149	32.53
บ้านเช่าตัวเอง	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	7	9.72	-	0.00	7	1.53
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

ลักษณะที่อยู่ปลายทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถพักที่อยู่ประจำ คิดเป็นร้อยละ 60.47 พนักงานบริการพักในรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 100.00 และพนักงานต้อนรับพักบ้านพักสวัสดิการ คิดเป็นร้อยละ 68.63 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถพักที่อยู่ประจำ คิดเป็นร้อยละ 82.39 พนักงานบริการพักในรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 87.50 และพนักงานต้อนรับพักบ้านพักสวัสดิการ คิดเป็นร้อยละ 63.75 (ตารางที่ 4.52)

ตารางที่ 4.53 แสดงรูปแบบที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

รูปแบบที่อยู่	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
แฟลต อาคารชุด	7	41.18	-	0.00	29	67.44	12	38.71	7	10.00	48	71.64	103	39.02
พักใต้ท้องรถ	7	41.18	36	100.00	8	18.60	19	61.29	63	90.00	16	23.88	149	56.44
โกดังขนาดใหญ่อยู่รวมกัน	3	17.65	-	0.00	6	13.95	-	0.00	-	0.00	3	4.48	12	4.55
รวมทั้งหมด	17	100.00	36	100.00	43	100.00	31	100.00	70	100.00	67	100.00	264	100.00

รูปแบบที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถเป็นแฟลต อาคารชุด พักใต้ท้องรถ คิดเป็นร้อยละ 41.18 เท่ากัน พนักงานบริการพักใต้ท้องรถ คิดเป็นร้อยละ 100.00 และพนักงานต้อนรับเป็นแฟลต อาคารชุด คิดเป็นร้อยละ 67.44 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถพักใต้ท้องรถ คิดเป็นร้อยละ 61.29 พนักงานบริการพักใต้ท้องรถ คิดเป็นร้อยละ 90.00 และพนักงานต้อนรับเป็นแฟลต อาคารชุด คิดเป็นร้อยละ 71.64 (ตารางที่ 4.53)

ตารางที่ 4.54 แสดงค่าผ่อนชำระหรือค่าเช่าที่อยู่ชั่วคราวปลายทางต่อเดือนของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ค่าผ่อน/ค่าเช่า	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทรูร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
1,001 - 1,500 บาท	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	3.23	1	1.43	-	0.00	2	0.76
1,501 - 2,000 บาท	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	5	7.14	-	0.00	5	1.89
2,001 - 2,500 บาท	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	1.43	-	0.00	1	0.38
ไม่มีค่าใช้จ่าย	17	100.00	36	100.00	43	100.00	30	96.77	63	90.00	67	100.00	256	96.97
รวมทั้งหมด	17	100.00	36	100.00	43	100.00	31	100.00	70	100.00	67	100.00	264	100.00

ค่าผ่อนชำระ หรือค่าเช่าที่อยู่ชั่วคราวปลายทางต่อเดือนของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถไม่มีค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 100.00 พนักงานบริการไม่มีค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 100.00 และพนักงานต้อนรับไม่มีค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 100.00 ส่วนสังกัดทรูร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถไม่มีค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 96.77 พนักงานบริการไม่มีค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 90.00 และพนักงานต้อนรับไม่มีค่าใช้จ่าย คิดเป็นร้อยละ 100.00 (ตารางที่ 4.54)

ตารางที่ 4.55 แสดงบริเวณที่ตั้งที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

บริเวณที่ตั้ง	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทรูร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ในสถานี	2	11.76	5	13.89	1	2.33	-	0.00	3	4.29	-	0.00	11	4.17
รอบสถานี	13	76.47	30	83.33	28	65.12	25	80.65	46	65.71	58	86.57	200	75.76
นอกสถานี	2	11.76	1	2.78	14	32.56	6	19.35	21	30.00	9	13.43	53	20.08
รวมทั้งหมด	17	100.00	36	100.00	43	100.00	31	100.00	70	100.00	67	100.00	264	100.00

บริเวณที่ตั้งที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 76.47 พนักงานบริการอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 83.33 และพนักงานต้อนรับพักอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 65.12 ส่วนสังกัดทรูร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 80.65 พนักงานบริการอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 65.71 และพนักงานต้อนรับอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 86.57 ซึ่งในความหมายของการอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสาร หมายความว่า การอยู่รอบๆสถานีขนส่งผู้โดยสารในรัศมีไม่เกิน 1 กิโลเมตร(ตารางที่ 4.55)

ตารางที่ 4.56 แสดงเวลาในการอยู่อาศัยในที่อยู่ชั่วคราวปลายทางในแต่ละครั้งของผู้ตอบแบบ สัมภาษณ์

เวลาในการอยู่	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ไม่เกิน 5 ชั่วโมง	-	0.00	-	0.00	21	48.84	1	3.23	9	12.86	38	56.72	69	26.14
5 - 8 ชั่วโมง	5	29.41	3	8.33	11	25.58	14	45.16	37	52.86	19	28.36	89	33.71
9 - 12 ชั่วโมง	5	29.41	13	36.11	11	25.58	5	16.13	9	12.86	10	14.93	53	20.08
มากกว่า 12 ชั่วโมงขึ้นไป	7	41.18	20	55.56	-	0.00	11	35.48	15	21.43	-	0.00	53	20.08
รวมทั้งหมด	17	100.00	36	100.00	43	100.00	31	100.00	70	100.00	67	100.00	264	100.00

เวลาในการอยู่อาศัยที่อยู่ที่ชั่วคราวปลายทางในแต่ละครั้งของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 5 – 8 ชั่วโมง 9 – 12 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 29.41 เท่ากัน พนักงานบริการมากกว่า 12 ชั่วโมงขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 55.56 และพนักงานต้อนรับไม่เกิน 5 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 48.84 ส่วนสังกัดทร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 5 – 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 45.16 พนักงานบริการ 5 - 8 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 52.86 และพนักงานต้อนรับไม่เกิน 5 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 56.72 (ตารางที่ 4.56)

ตารางที่ 4.57 แสดงเหตุผลในการเลือกที่อยู่ที่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

เหตุผล	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด ทร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ย้ายมาอยู่กับเพื่อน, คนรัก	-	0.00	-	0.00	8	18.60	-	0.00	1	1.43	15	22.39	24	9.09
ประหยัดค่าใช้จ่าย	1	5.88	2	5.56	3	6.98	2	6.45	2	2.86	4	5.97	14	5.30
องค์กรที่สังกัดจัดให้	9	52.94	-	0.00	32	74.42	10	32.26	-	0.00	45	67.16	96	36.36
เผื่อระวางรถโดยสาร	4	23.53	34	94.44	-	0.00	13	41.94	63	90.00	-	0.00	114	43.18
เคยชิน ไม่มีที่อยู่อื่น	3	17.65	-	0.00	-	0.00	6	19.35	4	5.71	3	4.48	16	6.06
รวมทั้งหมด	17	100.00	36	100.00	43	100.00	31	100.00	70	100.00	67	100.00	264	100.00

เหตุผลในการเลือกที่อยู่ที่ชั่วคราวปลายทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ คือ องค์กรที่สังกัดจัดหาให้ คิดเป็นร้อยละ 52.94 พนักงานบริการ คือ เผื่อระวางรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 94.44 และพนักงานต้อนรับ คือ องค์กรที่สังกัดจัดหาให้ คิดเป็นร้อยละ 74.42 ส่วนสังกัดทร่วมเอกชน ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ คือ เผื่อระวางรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 41.94 พนักงานบริการ คือ เผื่อระวางรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 90.00 และพนักงานต้อนรับ คือ องค์กรที่สังกัดจัดหาให้ คิดเป็นร้อยละ 67.16 (ตารางที่ 4.57)

ตารางที่ 4.58 แสดงจำนวนของบุคคลที่พักอาศัยร่วมในที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบ สัมภาษณ์

จำนวนบุคคล	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
1 คน	1	5.88	10	27.78	-	0.00	3	9.68	15	21.43	2	2.99	31	11.74
2 คน	12	70.59	25	69.44	36	83.72	18	58.06	53	75.71	36	53.73	180	68.18
3 คน	3	17.65	1	2.78	2	4.65	7	22.58	1	1.43	28	41.79	42	15.91
5 คน	1	5.88	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	1.43	-	0.00	2	0.76
ตั้งแต่ 8 คนขึ้นไป	-	0.00	-	0.00	5	11.63	3	9.68	-	0.00	1	1.49	9	3.41
รวมทั้งหมด	17	100.00	36	100.00	43	100.00	31	100.00	70	100.00	67	100.00	264	100.00

จำนวนของบุคคลที่พักอาศัยร่วมในที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่มีจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 68.18 (ตารางที่ 4.58)

ตารางที่ 4.59 แสดงสถานภาพผู้อาศัยร่วมอยู่ในที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

สถานภาพ	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
คูรัก คู่สมรส	2	10.53	-	0.00	3	6.52	5	14.71	5	7.04	8	11.11	23	8.27
เพื่อนร่วมงาน	17	89.47	36	100.00	43	93.48	29	85.29	66	92.96	64	88.89	255	91.73
รวมทั้งหมด	19	100.00	36	100.00	46	100.00	34	100.00	71	100.00	72	100.00	278	100.00

สถานภาพผู้อาศัยร่วมอยู่ในที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพื่อนร่วมงาน คิดเป็นร้อยละ 91.73 (ตารางที่ 4.59)

ตารางที่ 4.60 แสดงปัญหาในที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ปัญหา	พักในรถโดยสาร		บ้านพักสวัสดิการ		บ้านเช่าส่วนตัว		รวม	
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ห้องน้ำไม่เพียงพอ	59	15.25	9	10.23	-	0.00	68	14.17
ห้องน้ำไม่สะอาด	57	14.73	8	9.09	-	0.00	65	13.54
ระบายน้ำไม่ดี (น้ำท่วม)	49	12.66	7	7.95	1	20.00	57	11.88
ผู้สาว	45	11.63	7	7.95	1	20.00	53	11.04
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน	44	11.37	9	10.23	-	0.00	53	11.04
มีวุ่นวายในการเล่น	40	10.34	8	9.09	1	20.00	49	10.21
มีวุ่นวายเสพติด	36	9.30	5	5.68	-	0.00	41	8.54
ทะเลาะวิวาท	33	8.53	5	5.68	-	0.00	38	7.92
พื้นที่เล็กเกินไป	2	0.52	11	12.50	1	20.00	14	2.92
ที่พักไม่สะอาด	4	1.03	10	11.36	-	0.00	14	2.92
ไฟฟ้า ประปา ไม่เพียงพอ	13	3.36	1	1.14	-	0.00	14	2.92
สภาพแวดล้อมไม่ดี (เสียง - กลิ่น)	5	1.29	8	9.09	1	20.00	14	2.92
รวมทั้งหมด	387	100.00	88	100.00	5	100.00	480	100.00

ปัญหาที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกวิเคราะห์ตามลักษณะพบว่า ส่วนใหญ่พักในรถโดยสาร คือ ห้องน้ำไม่เพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 15.25 และบ้านพักสวัสดิการ คือ พื้นที่เล็กเกินไป คิดเป็นร้อยละ 12.50 (ตารางที่ 4.60)

ตารางที่ 4.61 แสดงความพอใจในที่อยู่ชั่วคราวปลายทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ความพอใจ	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
พอใจ	17	100.00	36	100.00	43	100.00	31	100.00	70	100.00	66	98.51	263	99.62
ไม่พอใจ	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	1.49	1	0.38
รวมทั้งหมด	17	100.00	36	100.00	43	100.00	31	100.00	70	100.00	67	100.00	264	100.00

พนักงานประจำรถโดยสาร ส่วนใหญ่มีความพอใจกับที่อยู่ชั่วคราวปลายทางทางของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 99.62 (ตารางที่ 4.61)

4.5 ความต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่ของพนักงานประจำรถโดยสาร

ตารางที่ 4.62 แสดงความต้องการที่อยู่อาศัยใหม่ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ความต้องการ	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ต้องการ	8	18.60	5	13.89	12	23.53	34	19.32	12	16.67	15	18.75	86	18.78
ไม่ต้องการ	35	81.40	31	86.11	39	76.47	142	80.68	60	83.33	65	81.25	372	81.22
รวมทั้งหมด	43	100.00	36	100.00	51	100.00	176	100.00	72	100.00	80	100.00	458	100.00

พนักงานประจำรถโดยสาร ส่วนใหญ่ไม่มีความต้องการที่อยู่อาศัยใหม่ คิดเป็นร้อยละ 81.22 (ตารางที่

4.62)

ตารางที่ 4.63 แสดงทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ทำเลที่ตั้ง	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ในเขต กทม.	-	0.00	-	0.00	7	58.33	1	2.94	1	8.33	6	40.00	15	17.44
จังหวัดปทุมธานี	4	50.00	4	80.00	1	8.33	19	55.88	9	75.00	3	20.00	40	46.51
ไม่ใช่ กทม. และปทุมธานี	4	50.00	1	20.00	4	33.33	14	41.18	2	16.67	6	40.00	31	36.05
รวมทั้งหมด	8	100.00	5	100.00	12	100.00	34	100.00	12	100.00	15	100.00	86	100.00

ทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของพนักงานประจำรถโดยสารที่มีความต้องการที่อยู่อาศัยใหม่ แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถอยู่จังหวัดปทุมธานี ไม่ใช่ กทม. และปทุมธานี คิดเป็นร้อยละ 50.00 เท่ากัน พนักงานบริการอยู่จังหวัดปทุมธานี คิดเป็นร้อยละ 80.00 และพนักงานต้อนรับอยู่ในเขต กทม. คิดเป็นร้อยละ 58.33 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชนส่วนใหญ่พนักงานขับรถอยู่จังหวัดปทุมธานี คิดเป็นร้อยละ 55.88 พนักงานบริการอยู่จังหวัดปทุมธานี คิดเป็นร้อยละ 75.00 และพนักงานต้อนรับอยู่ในเขต กทม. ไม่ใช่ กทม. และปทุมธานี คิดเป็นร้อยละ 40.00 เท่ากัน (ตารางที่ 4.63)

ตารางที่ 4.64 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการกับภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

ความสัมพันธ์	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
เป็นภูมิลำเนาเดิม	7	87.50	5	100.00	2	16.67	34	100.00	11	91.67	6	40.00	65	75.58
ไม่เป็นภูมิลำเนาเดิม ทั้งของตน และคู่สมรส	1	12.50	-	0.00	10	83.33	-	0.00	1	8.33	9	60.00	21	24.42
รวมทั้งหมด	8	100.00	5	100.00	12	100.00	34	100.00	12	100.00	15	100.00	86	100.00

ทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของพนักงานประจำรถโดยสารที่มีความต้องการที่อยู่อาศัยใหม่พบว่า ส่วนใหญ่เป็นภูมิลำเนาเดิมของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 75.58 (ตารางที่ 4.64)

ตารางที่ 4.65 แสดงรูปแบบที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

รูปแบบที่อยู่	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
บ้านเดี่ยว	4	50.00	3	60.00	5	41.67	34	100.00	10	83.33	4	26.67	60	69.77
บ้านแถว ทาวน์เฮาส์	3	37.50	-	0.00	2	16.67	-	0.00	2	16.67	7	46.67	14	16.28
ตึกแถว อาคารพาณิชย์	1	12.50	2	40.00	2	16.67	-	0.00	-	0.00	-	0.00	5	5.81
แฟลต อาคารชุด	-	0.00	-	0.00	3	25.00	-	0.00	-	0.00	4	26.67	7	8.14
รวมทั้งหมด	8	100.00	5	100.00	12	100.00	34	100.00	12	100.00	15	100.00	86	100.00

รูปแบบที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของพนักงานประจำรถโดยสารที่มีความต้องการที่อยู่อาศัยใหม่ แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถเป็นบ้านเดี่ยว คิดเป็นร้อยละ 50.00 พนักงานบริการเป็นบ้านเดี่ยว คิดเป็นร้อยละ 60.00 และพนักงานต้อนรับเป็นบ้านเดี่ยว คิดเป็นร้อยละ 41.67 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชนส่วนใหญ่พนักงานขับรถเป็นบ้านเดี่ยว คิดเป็นร้อยละ 100.00 พนักงานบริการเป็นบ้านเดี่ยว คิดเป็นร้อยละ 83.33 และพนักงานต้อนรับเป็นบ้านแถว ทาวน์เฮาส์ คิดเป็นร้อยละ 46.67 (ตารางที่ 4.65)

ตารางที่ 4.66 แสดงเหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

เหตุผล	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ราคาถูก	1	12.50	-	0.00	2	16.67	13	38.24	1	8.33	2	13.33	19	22.09
ใกล้แหล่งงาน	4	50.00	2	40.00	9	75.00	17	50.00	3	25.00	7	46.67	42	48.84
สาธารณูปโภคพร้อม	1	12.50	-	0.00	-	0.00	1	2.94	1	8.33	1	6.67	4	4.65
บรรยากาศร่มรื่น	2	25.00	3	60.00	1	8.33	3	8.82	7	58.33	5	33.33	21	24.42
รวมทั้งหมด	8	100.00	5	100.00	12	100.00	34	100.00	12	100.00	15	100.00	86	100.00

เหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของพนักงานประจำรถโดยสารที่มีความต้องการที่อยู่อาศัยใหม่ แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ คือ ใกล้แหล่งงาน คิดเป็นร้อยละ 50.00 พนักงานบริการ คือ บรรยากาศร่มรื่น คิดเป็นร้อยละ 60.00 และพนักงานต้อนรับ คือ ใกล้แหล่งงาน คิดเป็นร้อยละ 75.00 ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชนส่วนใหญ่พนักงานขับรถ คือ ใกล้แหล่งงาน คิดเป็นร้อยละ 50.00 พนักงานบริการ คือ บรรยากาศร่มรื่น คิดเป็นร้อยละ 58.33 และพนักงานต้อนรับ คือ ใกล้แหล่งงาน คิดเป็นร้อยละ 46.67 (ตารางที่ 4.66)

ตารางที่ 4.67 แสดงความคาดการณ์จำนวนของผู้อาศัยร่วมในที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

จำนวนบุคคล	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
2 คน	1	12.50	2	40.00	3	25.00	2	5.88	4	33.33	7	46.67	19	22.09
3 คน	1	12.50	1	20.00	6	50.00	9	26.47	4	33.33	5	33.33	26	30.23
4 คน	5	62.50	-	0.00	1	8.33	12	35.29	4	33.33	2	13.33	24	27.91
5 คน	-	0.00	1	20.00	1	8.33	10	29.41	-	0.00	-	0.00	12	13.95
6 คน	1	12.50	1	20.00	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	6.67	3	3.49
ตั้งแต่ 8 คนขึ้นไป	-	0.00	-	0.00	1	8.33	1	2.94	-	0.00	-	0.00	2	2.33
รวมทั้งหมด	8	100.00	5	100.00	12	100.00	34	100.00	12	100.00	15	100.00	86	100.00

จำนวนของผู้อาศัยร่วมในที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของพนักงานประจำรถโดยสารที่มีความต้องการที่
อยู่อาศัยใหม่ แยกวิเคราะห์ตามตำแหน่งพบว่า สังกัด บขส. ส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 4 คน คิดเป็นร้อยละ
62.50 พนักงานบริการ 2 คน คิดเป็นร้อยละ 40.00 และพนักงานต้อนรับ 3 คน คิดเป็นร้อยละ 50.00 ส่วนสังกัด
รถร่วมเอกชนส่วนใหญ่พนักงานขับรถ 4 คน คิดเป็นร้อยละ 35.29 พนักงานบริการ 2 คน 3 คน 4 คน คิดเป็น
ร้อยละ 33.33 เท่ากัน และพนักงานต้อนรับ 2 คน คิดเป็นร้อยละ 46.67 (ตารางที่ 4.67)

ตารางที่ 4.68 แสดงความคาดการณ์สถานภาพของผู้อาศัยร่วมอยู่ในที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

สถานภาพ	สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)						สังกัด รถร่วมเอกชน						รวม	
	พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ		พนักงานขับรถ		พนักงานบริการ		พนักงานต้อนรับ			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
คู่รัก คู่สมรส	8	50.00	3	37.50	11	52.38	31	50.82	10	35.71	15	41.67	78	45.88
บุตร	7	43.75	2	25.00	8	38.10	23	37.70	9	32.14	16	44.44	65	38.24
บิดา มารดา ญาติพี่น้อง	1	6.25	3	37.50	2	9.52	7	11.48	9	32.14	5	13.89	27	15.88
รวมทั้งหมด	16	100.00	8	100.00	21	100.00	61	100.00	28	100.00	36	100.00	170	100.00

สถานภาพของผู้อาศัยร่วมในที่อยู่อาศัยใหม่ที่ต้องการของพนักงานประจำรถโดยสารที่มีความต้องการ
ที่อยู่ที่อาศัยใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่มีสถานภาพเป็นคู่รัก คู่สมรส คิดเป็นร้อยละ 45.88 รองลงมาได้แก่ บุตร คิด
เป็นร้อยละ 38.24 (ตารางที่ 4.68)

4.6 วิเคราะห์ลักษณะและการอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสาร

ตารางที่ 4.69 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ กับการศึกษา

การศึกษาสูงสุด	อายุของพนักงานประจำรถโดยสาร								รวม	
	ไม่เกิน 30 ปี		31-40 ปี		41-50 ปี		51-60 ปี			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ป.4	-	0.00	2	1.53	24	25.81	10	76.92	36	7.86
ป.6	57	25.79	5	3.82	53	56.99	3	23.08	118	25.76
ม.3	87	39.37	31	23.66	11	11.83	-	0.00	129	28.17
ม.6 หรือ ปวช.	73	33.03	91	69.47	4	4.30	-	0.00	168	36.68
สูงกว่าม.6 หรือ ปวช.	4	1.81	2	1.53	1	1.08	-	0.00	7	1.53
รวมทั้งหมด	221	100.00	131	100.00	93	100.00	13	100.00	458	100.00

ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ กับการศึกษาพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่อายุไม่เกิน 30 ปี การศึกษาสูงสุด ม.3 อายุ 31 – 40 ปี การศึกษาสูงสุด ม.6 หรือ ปวช. อายุ 41 -50 ปี การศึกษาสูงสุด ป.6 และ อายุ 51 – 60 ปี การศึกษาสูงสุด ป.4 โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า ส่วนใหญ่พนักงานประจำรถโดยสารที่มีอายุน้อยมีการศึกษาสูงสุดมากกว่าพนักงานประจำรถโดยสารที่มีอายุมาก (ตารางที่ 4.69)

ตารางที่ 4.70 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ กับอายุงาน

อายุงานปัจจุบัน	อายุของพนักงานประจำรถโดยสาร								รวม	
	ไม่เกิน 30 ปี		31-40 ปี		41-50 ปี		51-60 ปี			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
น้อยกว่า 1 ปี	25	11.31	17	12.98	1	1.08	-	0.00	43	9.39
1 - 5 ปี	111	50.23	77	58.78	3	3.23	-	0.00	191	41.70
6 - 10 ปี	53	23.98	29	22.14	13	13.98	-	0.00	95	20.74
11 - 15 ปี	32	14.48	8	6.11	7	7.53	-	0.00	47	10.26
16 - 20 ปี	-	0.00	-	0.00	43	46.24	3	23.08	46	10.04
21 - 25 ปี	-	0.00	-	0.00	26	27.96	9	69.23	35	7.64
26 - 30 ปี	-	0.00	-	0.00	-	0.00	1	7.69	1	0.22
รวมทั้งหมด	221	100.00	131	100.00	93	100.00	13	100.00	458	100.00

ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ กับอายุงานพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่อายุไม่เกิน 30 ปี อายุงาน 1 – 5 ปี อายุ 31 – 40 ปี อายุงาน 1 – 5 ปี อายุ 41 -50 ปี อายุงาน 16 – 20 ปี และอายุ 51 – 60 ปี อายุงาน 21 – 25 ปี โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า ส่วนใหญ่พนักงานประจำรถโดยสารที่มีอายุน้อยมีอายุงานในการประกอบอาชีพปัจจุบันน้อยกว่าพนักงานประจำรถโดยสารที่มีอายุมาก (ตารางที่ 4.70)

ตารางที่ 4.71 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ กับเงินออมพนักงานประจำรถโดยสาร

เงินออมส่วนตัว/เดือน	รายได้ส่วนตัว/เดือน (บาท)												รวม	
	ต่ำกว่า 5,000		5,000 - 10,000		10,001 - 15,000		15,001 - 20,000		20,001 - 25,000		มากกว่า 25,000			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ต่ำกว่า 1,000 บาท	17	44.74	27	14.36	11	6.29	-	0.00	-	0.00	-	0.00	55	12.01
1,000 - 2,000 บาท	3	7.89	13	6.91	12	6.86	3	7.14	-	0.00	-	0.00	31	6.77
2,001 - 3,000 บาท	-	0.00	100	53.19	6	3.43	14	33.33	1	7.69	-	0.00	121	26.42
3,001 - 4,000 บาท	1	2.63	35	18.62	1	0.57	2	4.76	3	23.08	-	0.00	42	9.17
4,001 - 5,000 บาท	-	0.00	1	0.53	9	5.14	4	9.52	3	23.08	-	0.00	17	3.71
5,001 - 6,000 บาท	-	0.00	-	0.00	-	0.00	4	9.52	5	38.46	1	50.00	10	2.18
มากกว่า 6,000 บาท ขึ้นไป	-	0.00	-	0.00	-	0.00	2	4.76	1	7.69	1	50.00	4	0.87
ไม่มีเงินออม	17	44.74	12	6.38	136	77.71	13	30.95	-	0.00	-	0.00	178	38.86
รวมทั้งหมด	38	100.00	188	100.00	175	100.00	42	100.00	13	100.00	2	100.00	458	100.00

ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ กับเงินออมพนักงานประจำรถโดยสารพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่ รายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท มีเงินอมน้อยกว่า 1,000 บาท และไม่มีเงินออม รายได้ 5,000 – 10,000 บาท มีเงินออม 2,001 – 3,000 บาท รายได้ 10,001 – 15,000 บาท ไม่มีเงินออม รายได้ 15,001 – 20,000 บาท มีเงินออม 2,001 – 3,000 บาท รายได้ 20,001 – 25,000 บาท มีเงินออม 5,001 – 6,000 บาท และรายได้มากกว่า 25,000 บาท มีเงินออม 5,001 – 6,000 บาท และมากกว่า 6,000 บาทขึ้นไป โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า ส่วนใหญ่จำนวนของเงินออมของแต่ละบุคคลของพนักงานประจำรถโดยสาร มีได้ขึ้นอยู่กับรายได้ของบุคคลนั้นๆ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นๆ ตามแต่ละบุคคล (ตารางที่ 4.71)

ตารางที่ 4.72 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ กับหนี้สินครอบครัวพนักงานประจำรถโดยสาร

หนี้สินครอบครัว/เดือน	รายได้ครอบครัว/เดือน (บาท)										รวม	
	ต่ำกว่า 15,000		15,000 - 25,000		25,001 - 35,000		35,001 - 45,000		มากกว่า 45,000			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ต่ำกว่า 3,000 บาท	4	50.00	131	54.58	2	1.56	3	6.25	-	0.00	140	30.57
3,000 - 5,000 บาท	2	25.00	18	7.50	5	3.91	2	4.17	1	2.94	28	6.11
5,001 - 10,000 บาท	1	12.50	64	26.67	3	2.34	1	2.08	3	8.82	72	15.72
10,001 - 15,000 บาท	-	0.00	19	7.92	56	43.75	5	10.42	8	23.53	88	19.21
ไม่มีหนี้สิน	1	12.50	8	3.33	62	48.44	37	77.08	22	64.71	130	28.38
รวมทั้งหมด	8	100.00	240	100.00	128	100.00	48	100.00	34	100.00	458	100.00

ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ กับหนี้สินครอบครัวพนักงานประจำรถโดยสารพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่ รายได้ต่ำกว่า 15,000 บาท มีหนี้สินต่ำกว่า 3,000 บาท รายได้ 15,000 – 25,000 บาท มีหนี้สินต่ำกว่า 3,000 บาท รายได้ 25,001 – 35,000 บาท ไม่มีหนี้สิน รายได้ 35,001 – 45,000 บาท ไม่มีหนี้สิน และรายได้มากกว่า 45,000 บาท ไม่มีหนี้สิน โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า ส่วนใหญ่พนักงานประจำรถโดยสารที่มีรายได้รวมทั้งครอบครัวน้อย มักมีหนี้สินรวมทั้งครอบครัวมากกว่าพนักงานประจำรถโดยสารที่มีรายได้ของครอบครัวมาก (ตารางที่ 4.72)

ตารางที่ 4.73 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการกลับที่อยู่ประจำ กับระยะเวลาในการอยู่อาศัย

ความถี่ในการกลับ	ระยะเวลาในการอยู่อาศัย								รวม	
	1 - 2 วัน		3 - 4 วัน		5 - 6 วัน		ตั้งแต่ 7 วัน			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ทุกครั้งที่มาสถานีที่ใกล้	204	98.08	-	0.00	1	1.15	-	0.00	205	47.56
1/2 เดือน / ครั้ง	1	0.48	11	9.17	28	32.18	-	0.00	40	9.28
1 เดือน / ครั้ง	2	0.96	67	55.83	32	36.78	-	0.00	101	23.43
2 เดือน / ครั้ง	1	0.48	24	20.00	17	19.54	-	0.00	42	9.74
3 เดือน / ครั้ง	-	0.00	15	12.50	5	5.75	6	37.50	26	6.03
มากกว่า 3 เดือน / ครั้ง	-	0.00	3	2.50	4	4.60	10	62.50	17	3.94
รวมทั้งหมด	208	100.00	120	100.00	87	100.00	16	100.00	431	100.00

ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการกลับที่อยู่ประจำ กับระยะเวลาในการอยู่อาศัยพนักงานประจำรถโดยสารพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่ ระยะเวลาในการอยู่อาศัย 1-2 วัน ความถี่ในการกลับทุกครั้งที่มาสถานีที่อยู่ใกล้ ระยะเวลาในการอยู่อาศัย 3-4 วัน ความถี่ในการกลับ 1 เดือน / ครั้ง ระยะเวลาในการอยู่อาศัย 5-6 วัน ความถี่ในการกลับ 1 เดือน / ครั้ง และระยะเวลาในการอยู่อาศัยตั้งแต่ 7 วันขึ้นไป ความถี่ในการกลับมากกว่า 3 เดือน / ครั้ง โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า ส่วนใหญ่พนักงานประจำรถโดยสารที่มีระยะเวลาในการอยู่อาศัยที่อยู่ประจำมาก มักมีความถี่ในการกลับน้อย และพนักงานประจำรถโดยสารที่มีระยะเวลาในการอยู่อาศัยที่อยู่ประจำน้อย มักมีความถี่ในการกลับมาก (ตารางที่ 4.73)

ตารางที่ 4.74 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่ชั่วคราว กับตำแหน่งที่ตั้ง

ตำแหน่งที่ตั้ง	ลักษณะที่อยู่ชั่วคราว						รวม	
	บ้านพักสวัสดิการ		รถโดยสาร		บ้านเช่าส่วนตัว			
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%
ในบริเวณสถานี	34	23.78	108	24.05	-	0.00	142	19.97
รอบๆ บริเวณสถานี	62	43.36	300	66.82	116	97.48	478	67.23
นอกบริเวณสถานี	47	32.87	41	9.13	3	2.52	91	12.80
รวมทั้งหมด	143	100.00	449	100.00	119	100.00	711	100.00

ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่ชั่วคราว กับตำแหน่งที่ตั้งของพนักงานประจำรถโดยสารพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่บ้านพักสวัสดิการตั้งอยู่บริเวณรอบๆ สถานีขนส่งผู้โดยสาร การพักอยู่ในรถโดยสารตั้งอยู่บริเวณรอบๆ สถานีขนส่งผู้โดยสาร และบ้านเช่าส่วนตัวตั้งอยู่บริเวณรอบๆ สถานีขนส่งผู้โดยสาร โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า ที่อยู่ชั่วคราวส่วนใหญ่ทุกประเภท มักตั้งอยู่บริเวณรอบๆ สถานีขนส่งผู้โดยสาร (ตารางที่ 4.74)

ตารางที่ 4.75 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่ชั่วคราว กับเหตุผลในการเลือก

เหตุผลการเลือก	ลักษณะที่อยู่ชั่วคราว						รวม	
	บ้านพักสวัสดิการ		รถโดยสาร		บ้านเช่าส่วนตัว		(คน)	%
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%		
ใกล้แหล่งงาน	15	10.49	5	1.11	82	68.91	102	14.35
ประหยัดค่าใช้จ่าย	7	4.90	17	3.79	-	0.00	24	3.38
องค์กรที่สังกัดจัดให้	121	84.62	-	0.00	-	0.00	121	17.02
เฝ้าระวังรถโดยสาร	-	0.00	279	62.14	-	0.00	279	39.24
เคยชิน ไม่มีที่อยู่อื่น	-	0.00	130	28.95	-	0.00	130	18.28
ย้ายมาอยู่กับเพื่อน คนรัก	-	0.00	18	4.01	37	31.09	55	7.74
รวมทั้งหมด	143	100.00	449	100.00	119	100.00	711	100.00

ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่ชั่วคราว กับเหตุผลในการเลือกของพนักงานประจำรถโดยสารพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่บ้านพักสวัสดิการ เหตุผลคือองค์กรที่สังกัดจัดหาให้ การพักอยู่ในรถโดยสาร เหตุผลคือเพื่อเฝ้าระวังรถโดยสาร และบ้านเช่าส่วนตัว เหตุผลคืออยู่ใกล้กับแหล่งงาน โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า การเลือกพักอาศัยในที่อยู่อาศัยต่างกัน มักมีเหตุผลในการเลือกแตกต่างกัน (ตารางที่ 4.75)

ตารางที่ 4.76 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่ชั่วคราว กับจำนวนผู้อาศัยร่วม

จำนวนผู้อาศัยร่วม	ลักษณะที่อยู่ชั่วคราว						รวม	
	บ้านพักสวัสดิการ		รถโดยสาร		บ้านเช่าส่วนตัว		(คน)	%
	(คน)	%	(คน)	%	(คน)	%		
1 คน	-	0.00	50	11.14	8	6.72	58	8.16
2 คน	100	69.93	341	75.95	96	80.67	537	75.53
3 คน	8	5.59	58	12.92	13	10.92	79	11.11
5 คน	-	0.00	-	0.00	2	1.68	2	0.28
ตั้งแต่ 8 คนขึ้นไป	35	24.48	-	0.00	-	0.00	35	4.92
รวมทั้งหมด	143	100.00	449	100.00	119	100.00	711	100.00

ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะที่อยู่ชั่วคราว กับจำนวนผู้อาศัยร่วมของพนักงานประจำรถโดยสารพนักงานประจำรถโดยสาร พบว่า ส่วนใหญ่บ้านพักสวัสดิการ อยู่ร่วมกัน 2 คน การพักอยู่ในรถโดยสาร อยู่ร่วมกัน 2 คน และบ้านเช่าส่วนตัว อยู่ร่วมกัน 2 คน โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ว่า ที่อยู่อาศัยชั่วคราวส่วนใหญ่ของพนักงานประจำรถโดยสาร มักอยู่ร่วมกัน 2 คน (ตารางที่ 4.76)

4.7 ลักษณะที่อยู่ชั่วคราวของพนักงานประจำรถโดยสาร

หลังจากที่ผู้วิจัยได้ทำการสรุปผลการศึกษา พบว่าที่อยู่ชั่วคราวของพนักงานประจำรถโดยสารส่วนใหญ่พักอยู่ในรถโดยสาร บ้านพักสวัสดิการ และบ้านเช่าส่วนตัวตามลำดับ ดังนั้นผู้วิจัย จึงทำการลงพื้นที่อีกครั้งเพื่อทำการเก็บรายละเอียดลักษณะของที่อยู่ชั่วคราว ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

4.7.1 พักอยู่ในรถโดยสาร

การพักในรถโดยสารจะพักอาศัยอยู่ในรถโดยสารคันที่ตนขับประจำอยู่ โดยอาศัยอยู่ในบริเวณช่องที่มีไว้สำหรับใส่สัมภาระของผู้โดยสารในระหว่างเดินทาง ส่วนใหญ่มีจุดจอดรถและพักอาศัยอยู่ในบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งบริเวณใกล้เคียงตามแต่ละองค์กรที่สังกัดเป็นผู้จัดหา โดยในแต่ละจุดจอดรถและพักอาศัยจะมีห้องน้ำ ห้องส้วมสาธารณะไว้สำหรับบริการพนักงานขับรถโดยสาร และพนักงานทุกๆตำแหน่งที่พักอาศัยอยู่ในรถโดยสาร โดยมีค่าบริการในการใช้บริการครั้งละ 5 – 10 บาท แต่เมื่ออยู่บ้างสำหรับพนักงานบางคนต้องการประหยัดเงินค่าใช้จ่ายในค่าบริการดังกล่าว โดยบางครั้งอาจเลือกทำธุระส่วนตัวข้างๆบริเวณรถโดยสารที่พักอาศัยหรือบริเวณรอบๆ พนักงานขับรถโดยสารส่วนใหญ่ที่เลือกพักอาศัยในรถโดยสารมีปัจจัยที่สำคัญ คือ เพราะเป็นความเคยชินที่อยู่มานาน และมีความรู้ ความเข้าใจก่อนที่จะมีประกอบอาชีพนี้แล้วว่าต้องพักอาศัยอยู่ในรถโดยสาร และอีกปัจจัยที่สำคัญรองลงมา คือ เพื่อเฝ้าระวังความปลอดภัยของรถโดยสารที่ตนเองประจำอยู่ ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ที่ตอบเหตุผลนี้เป็นพนักงานขับรถโดยสารที่สังกัด บขส. เนื่องจาก บขส.มีกฎข้อบังคับว่า พนักงานขับรถโดยสารแต่ละคนต้องดูแลความปลอดภัยรวมถึงความสะอาดของรถโดยสารที่ตนประจำ ซึ่งหากเกิดความเสียหายกรณีใดกับรถโดยสาร พนักงานขับรถโดยสารคันนั้นๆ ต้องเป็นผู้รับผิดชอบกับความเสียหายดังกล่าว แต่พนักงานขับรถโดยสารบางคนไว้ใจให้พนักงานบริการ (เด็กรถ) เป็นผู้เฝ้าระวังความปลอดภัยของรถโดยสารแทน และตนเองไปพักอาศัยอยู่บ้านพักสวัสดิการ หรือบ้านเช่าส่วนตัวซึ่งมีจำนวนน้อยมาก



ภาพที่ 4.1 แสดงการอยู่อาศัยพักในรถโดยสารของพนักงานประจำรถโดยสาร

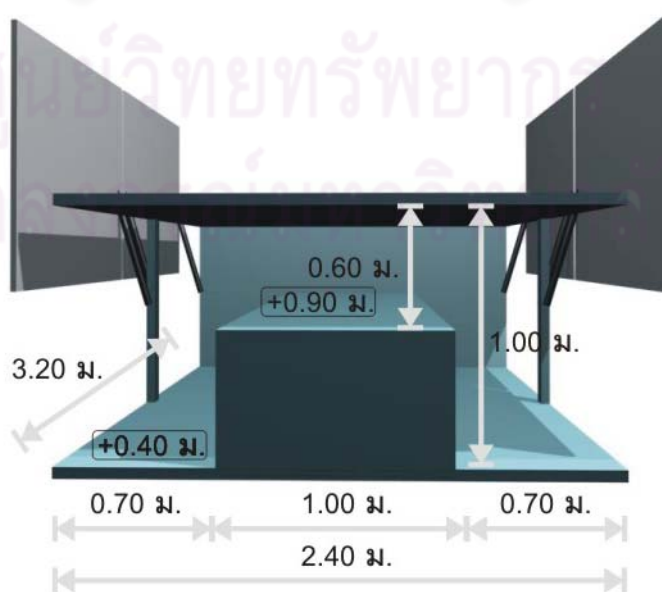
โดยทั่วไปช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารในระหว่างเดินทางที่ใช้เป็นที่อยู่ชั่วคราวของพนักงานประจำรถโดยสารนั้น แบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

a) ช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารรถโดยสาร 1 ชั้น

รถโดยสารส่วนใหญ่ทั้งของ บขส. และรถร่วมบริการเอกชนเป็นรถโดยสาร 1 ชั้น เป็นผลให้ที่อยู่ชั่วคราวที่พักอยู่ในรถโดยสาร ซึ่งเป็นช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารของรถโดยสาร 1 ชั้นมีจำนวนมาก สอดคล้องตามจำนวนรถ โดยมีลักษณะและรูปแบบสัดส่วนตามที่แสดงในภาพที่ 4.2 – 4.3 ซึ่งถ้าพิจารณาตามมาตรฐานขั้นต่ำของที่อยู่อาศัย และสิ่งแวดล้อมตามที่การเคหะแห่งชาติได้มีการกำหนดขึ้นมานั้น พบว่าที่อยู่ชั่วคราวดังกล่าว ต่ำกว่ามาตรฐานขั้นต่ำที่การเคหะแห่งชาติกำหนดขึ้นมา



ภาพที่ 4.2 แสดงที่อยู่ชั่วคราวในช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารรถโดยสาร 1 ชั้น



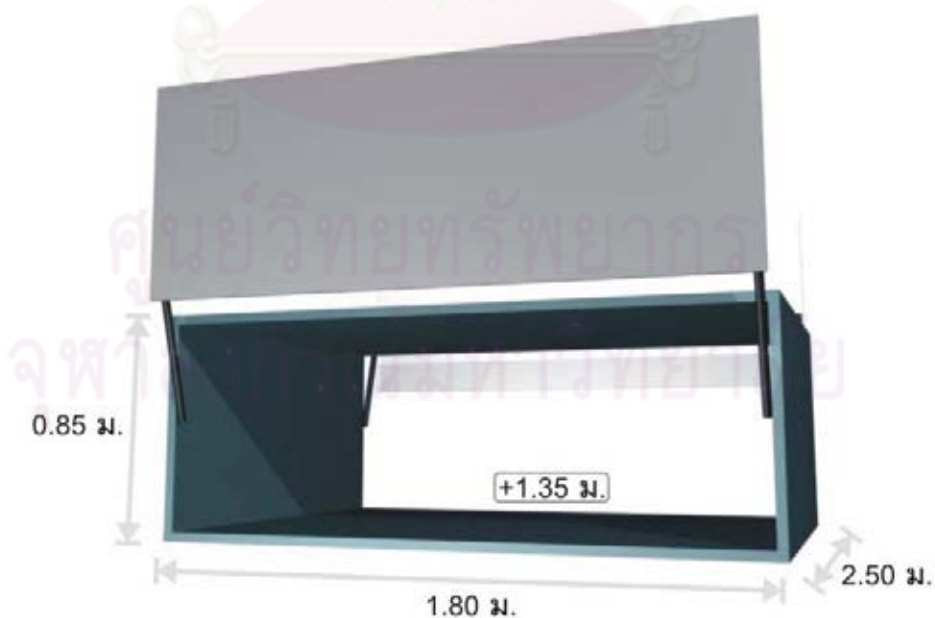
ภาพที่ 4.3 แสดงสัดส่วนที่อยู่ชั่วคราวในช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารรถโดยสาร 1 ชั้น

b) ช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารรถโดยสาร 2 ชั้น

ช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารรถโดยสาร 2 ชั้น ในปัจจุบันยังมีจำนวนค่อนข้างน้อย มักจะพบได้ในรถโดยสารที่สังกัด บริษัท ขนส่ง จำกัด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถใหม่ เพิ่งสั่งผลิตมาใช้งาน โดยมีลักษณะและรูปแบบสัดส่วนตามที่แสดงในภาพที่ 4.4 – 4.5



ภาพที่ 4.4 แสดงที่อยู่ชั่วคราวในช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารรถโดยสาร 2 ชั้น



ภาพที่ 4.5 แสดงสัดส่วนที่อยู่ชั่วคราวในช่องใส่สัมภาระของผู้โดยสารรถโดยสาร 2 ชั้น

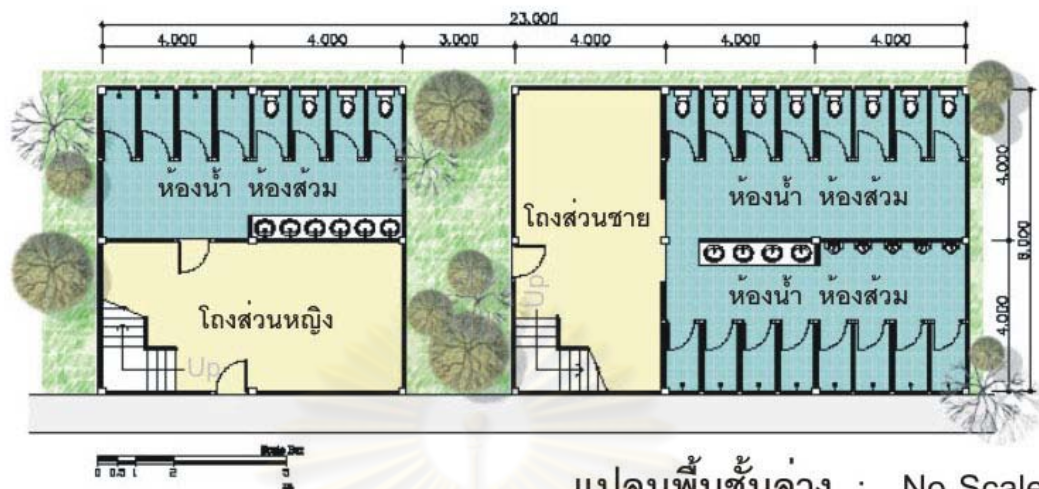
4.7.2 บ้านพักสวัสดิการ

บ้านพักสวัสดิการ เป็นที่อยู่อาศัยชั่วคราวอีกประเภทหนึ่งที่องค์กรเป็นผู้จัดหาให้พนักงานที่สังกัดในองค์กรของตนเองอยู่อาศัย ทั่วไปมี 2 ลักษณะ คือ มีลักษณะเป็นห้องโถงขนาดใหญ่ เพื่อใช้เฉพาะในการพักอาศัยชั่วคราวของพนักงานประจำรถโดยสารทุกตำแหน่ง โดยมีการแยกพักอาศัยของพนักงานชาย หญิงอย่างชัดเจน กับอีกลักษณะหนึ่ง คือ องค์กรจะเช่าห้องเช่า หอพักเอกชนทั่วไป บางแห่งมีห้องน้ำ ห้องส้วมในตัว บางแห่งมีการแยกห้องน้ำ ห้องส้วมออกจากห้องพักเป็นลักษณะห้องน้ำ ห้องส้วมรวม ให้พนักงานประจำรถโดยสารได้พักอาศัยในลักษณะที่อยู่อาศัยชั่วคราว โดยส่วนใหญ่เป็นบ้านพักสวัสดิการในบริเวณปลายทาง ซึ่งบ้านพักสวัสดิการที่กล่าวมาแล้วทั้งหมด พนักงานขับรถโดยสาร หรือพนักงานประจำรถโดยสารที่เข้าพักอาศัย ไม่มีที่นอนหรือพักอาศัยที่ประจำตายตัว ใครมาถึงก่อนสามารถเลือกที่พักได้ก่อน และไม่มีค่าใช้จ่ายในการเข้าพักอาศัยหรือใช้บริการห้องน้ำ ห้องส้วม ยกเว้นบางแห่งอาจมีการตั้งค่าบริการเก็บค่าบริการต่างๆ แต่ในทางปฏิบัติแล้วไม่เคร่งครัด ซึ่งการจ่ายเงินค่าบริการถือเป็นสินน้ำใจให้กับผู้ดูแลทำความสะอาดสถานที่เท่านั้น (ภาพที่ 4.6 – 4.7)

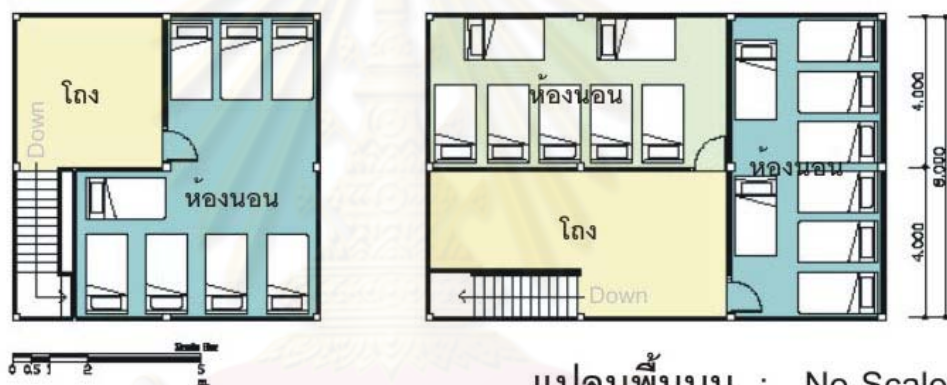


ภาพที่ 4.6 แสดงตัวอย่างของที่อยู่ชั่วคราวบ้านพักสวัสดิการ

ศูนย์วิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แปลนพื้นที่ชั้นล่าง : No Scale



แปลนพื้นบน : No Scale

ภาพที่ 4.7 แสดงตัวอย่างของแบบแปลนที่อยู่ชั่วคราวบ้านพักสวัสดิการ

4.7.3 บ้านเช่าส่วนตัว

บ้านเช่าส่วนตัว เป็นที่อยู่ชั่วคราวประเภทหนึ่งที่มีความนิยมมากจากพนักงานต้อนรับ ซึ่งส่วนใหญ่พนักงานประจำรถโดยสารที่เลือกที่อยู่ชั่วคราวเป็นบ้านเช่าส่วนตัว นิยมเช่าอยู่บริเวณใกล้เคียงสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) กล่าวคือ ต้นทางมากกว่าปลายทาง ซึ่งบ้านเช่าส่วนตัวใหญ่อยู่ไม่ไกลจากสถานีขนส่งผู้โดยสาร กล่าวคือ ชุมชนสวนผัก (กม.11) ใช้เวลาในการเดินทางไม่เกิน 30 นาที และมีค่าเช่าต่อเดือนอยู่ที่ 2,001 – 2,500 บาท มีรูปแบบเป็นแฟลต หรืออาคารชุด สูง 2-3 ชั้น ซึ่งรูปแบบในหน่วยพักอาศัยนั้น มีลักษณะเหมือนหอพัก อพาร์ทเมนต์ทั่วไปในกรุงเทพมหานคร ขนาดหน่วยพักอาศัย มีความกว้าง 3.00 – 4.00 เมตร และมีความยาว 4.50 – 7.00 เมตร คิดเป็นพื้นที่ 13.50 – 28.00 ตร.ม.



ภาพที่ 4.8 แสดงตัวอย่างที่อยู่ชั่วคราวบ้านเช่าส่วนตัวบริเวณชุมชนสวนผัก



ภาพที่ 4.9 แสดงรูปการวางแบบแปลนที่นิยมในบ้านเช่าส่วนตัวบริเวณชุมชนสวนผัก

บทที่ 5

ข้อมูลทั่วไปขององค์กรที่พนักงานประจำรถโดยสารสังกัด

ข้อมูลทั่วไปขององค์กรที่พนักงานประจำรถโดยสารสังกัด เป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Sources) ที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ ในลักษณะของรายงาน เอกสาร รวมไปถึงการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในระดับบริหาร หรือผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Sources) ดังกล่าวสามารถนำมาตรวจสอบความเที่ยงตรงและวิเคราะห์เพื่อหาผลสรุปร่วมกับข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Sources) ดังต่อไปนี้

5.1 ข้อมูลทั่วไปของ บริษัท ขนส่ง จำกัด

(บริษัท ขนส่ง จำกัด,ระบบออนไลน์) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2473 ในชื่อบริษัท เคนอากาศ จำกัด เพื่อประกอบกิจการการบินพาณิชย์ และเดินรถยนต์โดยสาร ต่อมาในปี พ.ศ.2481 ได้กลายเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ และเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ขนส่ง จำกัด โดยมีรัฐบาลถือหุ้นเกือบทั้งหมด ในปี พ.ศ.2500 รัฐบาลได้แยกกิจการการบินพาณิชย์ออกไปจาก บขส. และในปี 2501 คณะปฏิวัติ ได้สั่งการให้มีการจัดระบบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางเพื่อ ลดปัญหาต่างๆ เช่น ความรุนแรง การใช้อิทธิพล และความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการเดินรถยนต์โดยสารประจำทาง และได้มอบใบอนุญาตประกอบการขนส่งเส้นทางเดินรถระหว่างกรุงเทพฯและต่างจังหวัดทั้งหมด และในเส้นทางอื่นๆ ให้กับ บขส. โดยคณะกรรมการขนส่งทางบกกลางจะเป็นผู้พิจารณากำหนดอายุของใบอนุญาตซึ่งจะกำหนดเท่ากับ 7 ปี ทั้งนี้ บขส. และรถร่วมจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รวมถึงเงื่อนไขการเดินรถในแต่ละเส้นทางด้วย นอกจากนี้ บขส. ในฐานะผู้ให้สิทธิตามสัญญาแก่รถร่วมมีอำนาจโทษรถร่วม ตามสัญญาหลายประการ เช่น การสั่งพักวิ่งรถ หรือ ปรับ เป็นต้น

5.1.1 คุณสมบัติทั่วไปของพนักงานประจำรถโดยสาร

กรณีการ ชินะกุลวัฒนา (2552) ผู้อำนวยการกองบริหารทรัพยากรบุคคล บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้กล่าวถึงคุณสมบัติของผู้สมัครในตำแหน่งต่างๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับกรวิจัยครั้งนี้ คือ

a) พนักงานขับรถโดยสาร

- เป็นชาย อายุตั้งแต่ 30 ปีบริบูรณ์ และไม่เกิน 40 ปีบริบูรณ์ในวันที่สมัคร
- มีความรู้ไม่ต่ำกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) หรือเทียบเท่า
- มีความสูงไม่น้อยกว่า 160 เซนติเมตร
- มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสาธารณะไม่น้อยกว่า 3 ปี (ไม่นับอายุใบอนุญาตส่วนบุคคล)
- ไม่เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ เพราะเหตุทุจริตต่อหน้าที่

- ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุด ไม่ว่าจะได้รับโทษจำคุกจริงหรือไม่ เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือ พ้นโทษหรือพ้นระยะเวลาการระงับโทษ หรือรอการกำหนดโทษแล้วแต่กรณี เกินห้าปี
- เป็นผู้ที่มีสุขภาพแข็งแรง ไม่เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติหน้าที่

b) พนักงานบริการ (เต็กรถ)

- เป็นชาย อายุตั้งแต่ 18 ปีบริบูรณ์ และไม่เกิน 30 ปีบริบูรณ์ในวันที่สมัคร
- มีความรู้ไม่ต่ำกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) หรือเทียบเท่า
- มีใบอนุญาตเป็นผู้บริการ
- ไม่เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ เพราะเหตุทุจริตต่อหน้าที่
- ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุด ไม่ว่าจะได้รับโทษจำคุกจริงหรือไม่ เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือ พ้นโทษหรือพ้นระยะเวลาการระงับโทษ หรือรอการกำหนดโทษแล้วแต่กรณี เกินห้าปี
- สามารถไปปฏิบัติงานต่างจังหวัดได้

c) พนักงานต้อนรับ

- เป็นหญิง อายุตั้งแต่ 18 ปีบริบูรณ์ และไม่เกิน 30 ปีบริบูรณ์ในวันที่สมัคร
- มีบุคลิกภาพดี
- มีความสูงไม่ต่ำกว่า 155 ซม.
- มีความรู้ไม่ต่ำกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) หรือเทียบเท่า
- มีใบอนุญาตเป็นผู้บริการ
- ไม่เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ เพราะเหตุทุจริตต่อหน้าที่
- ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุด ไม่ว่าจะได้รับโทษจำคุกจริงหรือไม่ เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือ พ้นโทษหรือพ้นระยะเวลาการระงับโทษ หรือรอการกำหนดโทษแล้วแต่กรณี เกินห้าปี
- สามารถไปปฏิบัติงานต่างจังหวัดได้

5.1.2 เวลาทำงาน และวันหยุด

จรรยาวัจน์ (2552) หัวหน้างานแรงงานสัมพันธ์ บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้กล่าวว่าการกำหนดเวลาทำงาน และวันหยุด อ้างอิงตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ เช่น กำหนดชั่วโมงในการทำงานปกติไม่เกิน 48 ชม./อาทิตย์ และวันหยุดตามประเพณีไม่น้อยกว่า 13 วัน/ปี ซึ่งในการจัดปฏิทินการทำงาน และวันหยุดจะขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่สังกัดของพนักงานประจำรถโดยสารแต่ละคน ไม่จำเป็นต้องเหมือนกันทุกคน แต่ทั้งนี้ยังคงต้องอยู่ในเกณฑ์

ตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ข้างต้น โดยหน่วยงานที่สังกัดของพนักงานประจำรถโดยสารแต่ละคนที่ทำหน้าที่เป็นผู้จัดปฏิทินการทำงานประกอบด้วย

- งานควบคุมและเดินรถภาคกลาง
- งานควบคุมรถปรับอากาศชั้น 1
- งานควบคุมรถปรับอากาศชั้น 2

ทั้งนี้จะมีกองบริหารทรัพยากรบุคคล เป็นผู้ตรวจสอบและควบคุมการจัดปฏิทินการทำงานอีกทีหนึ่ง หากพนักงานคนใดไม่ได้รับความเป็นธรรมสามารถร้องเรียนได้ที่กองบริหารทรัพยากรบุคคลดังกล่าว

5.1.3 อัตราเงินเดือน การเลื่อนขั้น และการปรับเงินเดือน

กองบริหารทรัพยากรบุคคล บริษัท ขนส่ง จำกัด (2552) ได้ให้ข้อมูลว่า เกณฑ์การพิจารณาโครงสร้างอัตราเงินเดือน ของพนักงานประจำรถโดยสารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้ ประกอบด้วยพนักงาน 3 ตำแหน่ง คือ พนักงานขับรถ พนักงานบริการ (เด็กรถ) และพนักงานต้อนรับ โดยในแต่ละชั้นแต่ละระดับมีการกำหนดอัตราเงินเดือนสูงสุด ต่ำสุดของชั้นและระดับนั้นๆ ตามตารางที่ 5.1 – 5.2

ตารางที่ 5.1 แสดงอัตราเงินเดือน และการปรับเงินเดือนของพนักงานขับรถโดยสาร

ระดับ	1	2	3	4
ชั้น 1	5,510	6,870	7,680	10,230
	5,660	7,070	7,900	10,520
ชั้น 2	5,820	7,260	8,130	10,810
	5,980	7,470	8,370	11,120
ชั้น 3	6,150	7,680	8,610	11,430
	6,320	7,900	8,870	11,760
ชั้น 4	6,490	8,130	9,130	12,090
	6,680	8,370	9,400	12,430
ชั้น 5	6,870	8,610	9,670	12,780
	7,070	8,870	9,950	13,140
ชั้น 6	7,260	9,130	10,230	13,490
	7,470	9,400	10,520	13,900
ชั้น 7	7,680	9,670	10,810	14,290
	7,900	9,950	11,120	14,710
ชั้น 8	8,130	10,230	11,430	15,140
	8,370	10,520	11,760	15,580
ชั้น 9	8,610	10,810	12,090	16,030
	8,870	11,120	12,430	16,510
ชั้น 10	9,130	11,430	12,780	16,990
	9,400	11,760	13,140	17,500
ชั้น 11	9,670	12,090	13,490	18,000
	9,950	12,430	13,900	18,540
ชั้น 12	10,230	12,780	14,290	19,080
	10,520	13,140	14,710	19,660

ที่มา : บริษัท ขนส่ง จำกัด (2552)

ตารางที่ 5.1 แสดงอัตราเงินเดือน และการปรับเงินเดือนของพนักงานชั่วคราวโดยสาร (ต่อ)

ระดับ	1	2	3	4
ชั้น 13	10,810	13,490	15,140	20,240
	11,120	13,900	15,580	20,880
ชั้น 14	11,430	14,290	16,030	21,510
	11,760	14,710	16,510	22,190
ชั้น 15	12,090	15,140	16,990	22,860
	12,430	15,580	17,500	23,590
ชั้น 16	12,780	16,030	18,000	24,330
	13,140	16,510	18,540	25,120
ชั้น 17	13,490	16,990	19,080	25,910
	13,900	17,500	19,660	26,750
ชั้น 18	14,290	18,000	20,240	27,600
	14,710	18,540	20,880	
ชั้น 19	15,140	19,080	21,510	
	15,580	19,660	22,190	
ชั้น 20	16,030	20,240	22,860	
	16,510	20,880	23,590	
ชั้น 21	16,990	21,510	24,330	
	17,500	22,190	25,120	
ชั้น 22	18,000	22,860	25,910	
	18,540	23,590		
ชั้น 23	19,080	24,330		
	19,660			
ชั้น 24	20,240			
	20,880			
ชั้น 25	21,510			

ที่มา : บริษัท ขนส่ง จำกัด (2552)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5.2 แสดงอัตราเงินเดือน และการปรับเงินเดือนของพนักงานบริการ และพนักงานต้อนรับ

ระดับ	1	2	ระดับ	1	2
ชั้น 1	5,510 5,660	6,870 7,070	ชั้น 9	8,610 8,870	10,810 11,120
ชั้น 2	5,820 5,980	7,260 7,470	ชั้น 10	9,130 9,400	11,430 11,760
ชั้น 3	6,150 6,320	7,680 7,900	ชั้น 11	9,670 9,950	12,090 12,430
ชั้น 4	6,490 6,680	8,130 8,370	ชั้น 12	10,230 10,520	12,780 13,140
ชั้น 5	6,870 7,070	8,610 8,870	ชั้น 13	10,810 11,120	13,490 13,900
ชั้น 6	7,260 7,470	9,130 9,400	ชั้น 14	11,430	14,290 14,710
ชั้น 7	7,680 7,900	9,670 9,950	ชั้น 15		15,140 15,580
ชั้น 8	8,130 8,370	10,230 10,520	ชั้น 16		16,030

ที่มา : บริษัท ขนส่ง จำกัด (2552)

โดยหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการเลื่อนขั้นเงินเดือนหรือค่าจ้างพนักงานประจำปี มีดังนี้

a) พนักงานที่จะได้รับการพิจารณาเลื่อนขั้นเงินเดือนหรือค่าจ้าง ครึ่งขั้น ต้องเป็นผู้อยู่ในหลักเกณฑ์ ดังนี้

- ได้รับการบรรจุและแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเป็นพนักงานประจำเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 9 เดือน
- ในรอบปีที่แล้วมา มีวันลา กิจ ลาป่วย รวมกันไม่เกิน 45 วัน
- ในรอบปีที่แล้วมา ทำงานสายรวมกันไม่เกิน 36 ครั้ง
- ในรอบปีที่แล้วมา ไม่ถูกลงโทษทางวินัย
- ในรอบปีที่แล้วมา มีผลการปฏิบัติงานตามเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด
- ในรอบปีที่แล้วมา หักล้างเงินยืมทดลองปฏิบัติงานแล้วเสร็จตามหลักเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด

b) พนักงานที่จะได้รับการพิจารณาเลื่อนขั้นเงินเดือนหรือค่าจ้าง หนึ่งขั้น ต้องเป็นผู้อยู่ในหลักเกณฑ์ ดังนี้

- ได้รับการบรรจุและแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเป็นพนักงานประจำเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 9 เดือน
- ในรอบปีที่แล้วมา มีวันลา กิจ ลาป่วย รวมกันไม่เกิน 30 วัน
- ในรอบปีที่แล้วมา ทำงานสายรวมกันไม่เกิน 30 ครั้ง
- ในรอบปีที่แล้วมา ไม่ถูกลงโทษทางวินัย

- ในรอบปีที่แล้วมามีผลการปฏิบัติงานตามเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด
- ในรอบปีที่แล้วมาหักล้างเงินยืมทดลองปฏิบัติงานแล้วเสร็จตามหลักเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด

c) พนักงานที่จะได้รับการพิจารณาเลื่อนขั้นเงินเดือนหรือค่าจ้าง หนึ่งขั้นครึ่ง ต้องเป็นผู้อยู่ในหลักเกณฑ์ดังนี้

- ได้รับการบรรจุและแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเป็นพนักงานประจำเป็นเวลาครบ 12 เดือน
- ในรอบปีที่แล้วมา มีวันลา กิจ ลาป่วย รวมกันไม่เกิน 15 วัน
- ในรอบปีที่แล้วมา ทำงานสายรวมกันไม่เกิน 20 ครั้ง
- ในรอบปีที่แล้วมาไม่ถูกลงโทษทางวินัย
- ไม่เป็นผู้ได้เลื่อนขั้นเงินเดือนหรือค่าจ้างเกินกว่าหนึ่งขั้นติดต่อกันเป็นปีที่ 3
- ในรอบปีที่แล้วมามีผลการปฏิบัติงานตามเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด
- ในรอบปีที่แล้วมาหักล้างเงินยืมทดลองปฏิบัติงานแล้วเสร็จตามหลักเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด

d) พนักงานที่จะได้รับการพิจารณาเลื่อนขั้นเงินเดือนหรือค่าจ้าง สองขั้น ต้องเป็นผู้อยู่ในหลักเกณฑ์ดังนี้

- ได้รับการบรรจุและแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งเป็นพนักงานประจำเป็นเวลาครบ 12 เดือน
- ในรอบปีที่แล้วมา มีวันลา กิจ ลาป่วย รวมกันไม่เกิน 10 วัน
- ในรอบปีที่แล้วมา ทำงานสายรวมกันไม่เกิน 18 ครั้ง
- ในรอบปีที่แล้วมาไม่ถูกลงโทษทางวินัย
- ไม่เป็นผู้ได้เลื่อนขั้นเงินเดือนหรือค่าจ้างเกินกว่าหนึ่งขั้นติดต่อกันเป็นปีที่ 3
- ในรอบปีที่แล้วมามีผลการปฏิบัติงานตามเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด
- ในรอบปีที่แล้วมาหักล้างเงินยืมทดลองปฏิบัติงานแล้วเสร็จตามหลักเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด

5.1.4 ข้อบังคับความรับผิดชอบ ตามตำแหน่งพนักงานประจำรถโดยสาร

กองบริหารทรัพยากรบุคคล บริษัท ขนส่ง จำกัด (2552) ได้ให้ข้อมูลว่า โดยทั่วไปจะมีเฉพาะในตำแหน่งพนักงานขับรถ เนื่องจากเป็นตำแหน่งที่ต้องมีความรับผิดชอบสูง ซึ่งทางบริษัท ขนส่ง จำกัด ได้กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานขับรถซึ่งมีในเรื่องอุบัติเหตุ ดังนี้

a) พนักงานขับรถคันที่เกิดอุบัติเหตุ ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างใด ๆ ที่บริษัท ได้ชดใช้ให้แก่บุคคลภายนอก หรือได้ชดใช้ไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง รวมทั้งค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ พนักงานและทรัพย์สินของบริษัท ดังนี้

- ขับรถชนท้ายรถอื่น
- ขับรถถอยหลังทำความเสียหายแก่ทรัพย์สินหรือร่างกายของบุคคลอื่น
- ขับรถเมื่อได้เสพสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น
- ขับรถเกิดอุบัติเหตุแล้วหลบหนีหรือไม่หยุดช่วยเหลือ ผู้ประสพอันตรายจากเหตุนั้นตามสมควร
- ขับรถเกิดอุบัติเหตุแล้วไม่แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ใกล้เคียง ในโอกาสแรกที่จะกระทำได้
- ขับรถฝ่าฝืนกฎหมาย สัญญาณ หรือคำสั่งหรือกฎของเจ้าพนักงานจราจร
- ขับรถด้วยความประมาท
- ยอมให้บุคคลอื่นขับรถที่อยู่ในความรับผิดชอบของตนโดยพลการ
- ขับรถหรือนำรถของบริษัท ไปใช้ในกิจการอื่นโดยมิได้รับอนุญาตจากผู้มีอำนาจอนุมัติ
- ยินยอมชดใช้ค่าเสียหายด้วยความสมัครใจ

b) พนักงานขับรถไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายและค่าสินไหมทดแทนใดๆ หากพิสูจน์ได้ว่า ตนได้ใช้ความระมัดระวังตามวิสัยและพฤติการณ์ของการขับรถโดยทั่วไปแล้ว แต่อุบัติเหตุได้เกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัยซึ่งไม่อาจป้องกันหรือหลีกเลี่ยงได้

5.1.5 สวัสดิการสำหรับพนักงานประจำรถโดยสาร

กองบริหารทรัพยากรบุคคล บริษัท ขนส่ง จำกัด (2552) ได้ให้ข้อมูลว่า สวัสดิการสำหรับพนักงานประจำรถโดยสาร มีดังนี้

a) กองทุนบำเหน็จพนักงาน

ซึ่ง “บำเหน็จ” หมายความว่า เงินที่บริษัท จ่ายสงเคราะห์แก่พนักงานซึ่งต้องออกจากงาน โดยพนักงานผู้ใดพ้นจากตำแหน่งหน้าที่ในกรณีดังต่อไปนี้ มีสิทธิได้รับบำเหน็จ ได้แก่

- อายุครบ 60 ปีบริบูรณ์
- ลาออก
- พนักงานผู้นั้นเจ็บป่วยเกินกำหนดวันลาในรอบปีตามระเบียบบริษัท ว่าด้วยการลา และผู้จัดการเห็นสมควรให้ออก
- พนักงานผู้นั้นหย่อนความสามารถในอันที่จะปฏิบัติหน้าที่การงานของตนหรือประพฤติดนไม่เหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่ หรือบกพร่องในหน้าที่ ซึ่ง

ผู้บังคับบัญชาได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นอย่างน้อย 3 คน ทำการสอบสวนแล้ว และผู้จัดการเห็นสมควรออก

- พนักงานผู้นั้นต้องหาว่ากระทำผิดวินัยอย่างร้ายแรง และการสอบสวนไม่ได้ความเป็นสัตย์ว่า ได้กระทำผิดที่จะถูกไล่ออก หรือปลดออก แต่มีมลทินหรือมัวหมอง หรือมีพฤติการณ์อันไม่น่าไว้วางใจ ซึ่งจะให้ปฏิบัติงานต่อไปอาจเป็นการเสียหายแก่บริษัท และผู้จัดการสั่งให้ออก
- พนักงานผู้นั้นต้องรับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก และผู้จัดการสั่งให้ออก
- พนักงานผู้นั้นต้องถูกยุบเลิกตำแหน่ง โดยไม่มีตำแหน่งอื่นที่จะแต่งตั้งให้เหมาะสมได้ และผู้จัดการสั่งให้ออก
- พนักงานผู้นั้นขาดคุณสมบัติ หรือมีลักษณะต้องห้ามตามระเบียบพนักงานบริษัท และผู้จัดการสั่งให้ออก
- พนักงานผู้นั้นถูกลงโทษทางวินัยโดยการให้ออก เว้นแต่การให้ออกเพราะขาดคุณสมบัติ ซึ่งพนักงานผู้นั้นจงใจปกปิดข้อเท็จจริงในขณะที่เข้าปฏิบัติงาน
- ถึงแก่กรรม

ทั้งนี้พนักงานผู้นั้นจะต้องมีเวลาทำงานไม่น้อยกว่า 1 ปีบริบูรณ์ เว้นแต่กรณีลาออก พนักงานผู้นั้นจะต้องมีเวลาทำงานไม่น้อยกว่า 5 ปีบริบูรณ์

b) การช่วยเหลือพนักงานผู้ประสบสาธารณภัย

ในกรณีที่พักอาศัยของพนักงานและทรัพย์สินประสบความเสียหายอันเนื่องมาจากสาธารณภัย บริษัทจะจ่ายเงินช่วยเหลือตามเกณฑ์ ดังนี้

- กรณีที่พนักงานมีฐานะเป็นเจ้าของบ้านที่พักอาศัย ให้ได้รับความช่วยเหลือตามมูลค่าของทรัพย์สินที่เสียหายจริง แต่ไม่เกินรายละเอียด 5,000 บาท
- กรณีที่พนักงานมีฐานะเป็นคู่สมรส หรือบุตรของเจ้าของบ้านที่พักอาศัย ให้ได้รับความช่วยเหลือตามมูลค่าของทรัพย์สินที่เสียหายจริง แต่ไม่เกินรายละเอียด 4,000 บาท

c) การกู้ยืมเงินกองทุนบำเหน็จ

โดยจำนวนเงินที่จะให้กู้ยืมแต่ละราย ให้อยู่ในดุลพินิจของคณะกรรมการภายในเงื่อนไข ดังนี้ ประเภทไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกัน

- พนักงานที่ได้รับการบรรจุมาแล้วเป็นเวลาไม่เกิน 5 ปี มีสิทธิกู้ยืมเงินได้ 2 เท่าของเงินเดือน หรือค่าจ้างต่อเดือนที่ได้รับอยู่ในวันที่ยื่นคำขอกู้ยืมเงิน
- พนักงานที่ได้รับการบรรจุมาแล้วเป็นเวลาเกินกว่า 5 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี มีสิทธิกู้ยืมเงินได้ 5 เท่าของเงินเดือน หรือค่าจ้างต่อเดือนที่ได้รับอยู่ในวันที่ยื่นคำขอกู้ยืมเงิน
- พนักงานที่ได้รับการบรรจุมาแล้วเป็นเวลาเกินกว่า 10 ปี มีสิทธิกู้ยืมเงินได้ 10 เท่าของเงินเดือน หรือค่าจ้างต่อเดือนที่ได้รับอยู่ในวันที่ยื่นคำขอกู้ยืมเงิน

ประเภทมีหลักทรัพย์ค้ำประกัน

ซึ่งวงเงินกู้กรณีใช้หลักทรัพย์ค้ำประกันจะพิจารณาจากราคาประเมินของ
หลักทรัพย์และอายุงานของผู้กู้ โดยมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา ดังนี้

- การกำหนดราคาหลักทรัพย์ที่เป็นที่ดินให้กำหนดราคาไม่เกิน 50% ราคาประเมินของทางราชการ สำหรับสิ่งปลูกสร้างให้กำหนดราคาเท่ากับ 1 ใน 3 ของราคาประเมินที่กรรมการประเมินราคา
- กำหนดอายุงานของผู้กู้
- พนักงานที่ได้รับการบรรจุมาแล้วเกินกว่า 5 ปี แต่ยังไม่เกิน 10 ปี มีสิทธิกู้ยืมเงินได้ไม่เกิน 30 เท่าของเงินเดือนที่ได้รับอยู่ในวันที่ยื่นคำขอกู้ยืมเงิน
- พนักงานที่ได้รับการบรรจุมาแล้วเกินกว่า 10 ปี แต่ยังไม่เกิน 15 ปี มีสิทธิกู้ยืมเงินได้ไม่เกิน 40 เท่าของเงินเดือนที่ได้รับอยู่ในวันที่ยื่นคำขอกู้ยืมเงิน
- พนักงานที่ได้รับการบรรจุมาแล้วเกินกว่า 15 ปีขึ้นไป มีสิทธิกู้ยืมเงินได้ไม่เกิน 50 เท่าของเงินเดือนที่ได้รับอยู่ในวันที่ยื่นคำขอกู้ยืมเงิน

โดยการกู้ยืมเงินต้องเป็นการกู้เพื่อ ปลูกบ้าน ซื้อหรือเช่าซื้อ บ้าน ที่ดิน ยานพาหนะ ต่อเติมหรือซ่อมแซมบ้านที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้กู้หรือคู่สมรส ใต้ถอนทรัพย์สินของผู้กู้หรือคู่สมรสจากการจำนองหรือขายฝาก และเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน หรือจำเป็นเร่งด่วนอย่างอื่น

d) เงินสวัสดิการเกี่ยวกับการศึกษาของบุตร

โดยทางบริษัท ขนส่ง จำกัด จะจ่ายเงินสวัสดิการเกี่ยวกับการศึกษาของบุตรพนักงานจนกระทั่งในหลักสูตรปริญญาตรีหรือเทียบเท่าเต็มจำนวนที่ได้จ่ายไปจริงแต่ไม่เกินปีการศึกษาละ 20,000 บาท

e) สวัสดิการเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล

โดยพนักงานมีสิทธิได้รับเงินค่ารักษาพยาบาล สำหรับตนเองและสำหรับบุคคลในครอบครัวได้เต็มจำนวน รวมถึงค่ารักษาพยาบาลในการคลอดบุตร สำหรับตนเอง หรือของคู่สมรสที่จดทะเบียน

5.2 ข้อมูลทั่วไปขององค์กรของรถร่วมเอกชน

บริษัท ขนส่ง จำกัด (2551) ได้ให้ข้อมูลว่า ปัจจุบันรถร่วมเอกชน เฉพาะสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ มีทั้งสิ้น 1,835 คัน รวม 58 องค์กร โดยแยกเป็นสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือได้ 645 และ 1,190 คัน ตามลำดับ ซึ่งองค์กรที่มีจำนวนรถมากที่สุด คือ บริษัท เซ็ดชัยมอเตอร์เซลส์ จำกัด รองลงมา ได้แก่ บริษัท 407 พัฒนา จำกัด และ บริษัท เทพสมบัติ จำกัด คิดเป็นร้อยละ 21.80 , 8.17 และ 6.05 ของจำนวนรถทั้งหมด ตามลำดับ (ตารางที่ 5.3)

ตารางที่ 5.3 แสดงจำนวนรถร่วมเอกชนแยกตามสังกัดองค์กรแต่ละองค์กร (เฉพาะ 10 อันดับขององค์กร ที่มีรถโดยสารมากที่สุด)

ที่	สังกัด	เหนือ		ตะวันออกเฉียงเหนือ		รวม	
		จำนวนรถ	%	จำนวนรถ	%	จำนวนรถ	%
1	บจก.เชิดชัยมอเตอร์เซลล์	218	33.80	182	15.29	400	21.80
2	บจก.407พัฒนา	-	0.00	150	12.61	150	8.17
3	บจก.เทพสมบัติ	111	17.21	-	0.00	111	6.05
4	บจก.นครชัยแอร์	22	3.41	72	6.05	94	5.12
5	บจก.แสงประทีปเดินรถ	-	0.00	93	7.82	93	5.07
6	บจก.กิจการราชสีมายนยนต์	-	0.00	89	7.48	89	4.85
7	บจก.ยานยนต์นครสวรรค์	74	11.47	-	0.00	74	4.03
8	บจก.แอร์เมืองเลย	-	0.00	72	6.05	72	3.92
9	บจก.ล.รุ่งประเสริฐทัวร์	2	0.31	69	5.80	71	3.87
10	หจก.ขอนแก่นชาญเทรตติ้ง	-	0.00	60	5.04	60	3.27

ที่มา : บริษัท ขนส่ง จำกัด (2551)

ซึ่งในส่วนของรถร่วมบริการนั้นผู้วิจัยได้เลือกทำการศึกษาข้อมูลของบริษัท เชิดชัยมอเตอร์เซลล์ จำกัด เนื่องจากบริษัท เชิดชัยมอเตอร์เซลล์ จำกัด เป็นเอกชนผู้ประกอบการรถโดยสารขนส่งที่ใหญ่ที่สุด มีจำนวนพนักงาน เส้นทางการเดินทาง และจำนวนรถมากที่สุด

ไพโรจน์ ไตรรงค์ (2552) ผู้จัดการเดินรถ บริษัท เชิดชัยมอเตอร์เซลล์ จำกัด ได้กล่าวถึงข้อมูลของบริษัท เชิดชัยมอเตอร์เซลล์ จำกัด โดยกล่าวว่า ส่วนใหญ่บริษัทรถร่วมเอกชนอื่นๆ มีแนวทางในทางการปฏิบัติเหมือนกัน ดังนี้

5.2.1 คุณสมบัติทั่วไปของพนักงานประจำรถโดยสาร

a) พนักงานขับรถโดยสาร

- เป็นชาย อายุตั้งแต่ 30 ปีบริบูรณ์ และไม่เกิน 40 ปีบริบูรณ์ในวันที่สมัคร
- ไม่บังคับระดับการศึกษา
- มีใบอนุญาตป็นผู้ขับรถสาธารณะ
- ไม่มีประวัติทางอาชญากรรม
- มีประสบการณ์ขับรถโดยสารไม่ต่ำกว่า 10 ปี (สามารถยืดหยุ่นได้)
- มีความสูงไม่ต่ำกว่า 165 เซนติเมตร (ถ้าเลือกได้)
- มีสุขภาพร่างกายแข็งแรง

b) พนักงานบริการ (เด็กรถ) และพนักงานต้อนรับ

ไม่จำกัดคุณสมบัติของผู้สมัคร แต่ส่วนมากพนักงานบริการ (เด็กรถ) เป็นเพศชาย และพนักงานต้อนรับเป็นเพศหญิง

5.2.2 เวลาทำงาน และวันหยุด

ในส่วนของรถโดยสารสายยาวที่ผู้วิจัยทำการศึกษานั้น โดยเฉลี่ยแล้วพนักงานขับรถ และพนักงานบริการ (เด็กรถ) วันหยุดอาทิตย์ละ 1 วัน ซึ่งไม่แน่นอน โดยในวันหยุดดังกล่าว คือ วันที่รถเสีย และวันที่รถตกค้าง ซึ่งหมายถึง วันที่ไม่มีคิวให้รถวิ่ง อาจเป็นเพราะไม่มีผู้โดยสารหรือกรณีอื่นๆ

ส่วนพนักงานต้อนรับ ในลักษณะของการทำงานมี 2 ประเภท คือ ประจำอยู่รถคันเดียว และไม่ประจำอยู่รถคันใดคันหนึ่ง ซึ่งถ้าประจำอยู่รถคันเดียว เวลาทำงานและวันหยุดจะเหมือนพนักงานขับรถ แต่ถ้าไม่ประจำอยู่รถคันใดคันหนึ่ง มีการหมุนเวียนรถโดยสารอยู่ตลอดเวลา เวลาทำงานและวันหยุดสามารถเลือกกำหนดได้เอง

5.2.3 อัตราเงินเดือน การเลื่อนขั้น และการปรับเงินเดือน

พนักงานขับรถโดยสาร มีรายได้รวมเดือนละประมาณ 15,000 – 25,000 บาท พนักงานบริการ (เด็กรถ) มีรายได้รวมเดือนละประมาณ 5,000 – 7,000 บาท พนักงานต้อนรับมีรายได้รวมเดือนละประมาณ 8,000 – 9,000 บาท ซึ่งรายได้ของพนักงานตำแหน่งต่างๆดังกล่าว ได้มาจากเบี้ยเลี้ยงจำนวนเที่ยวของการวิ่งรถ ไม่ได้มาจากเงินเดือน ซึ่งสาเหตุที่รายได้หลักไม่ได้มาจากเงินเดือน เพราะทางบริษัท ต้องการให้พนักงานมีความขยัน มุ่งมั่นที่จะทำงาน ยิ่งทำงานมากก็จะได้ค่าตอบแทนเพิ่มจึงไม่ให้ความสำคัญกับเงินเดือน ซึ่งจำนวนขั้นของอัตรารายได้ค่อนข้างตายตัวและเท่ากัน ไม่ว่าจะอายุงานจะมากน้อยแตกต่างกัน

5.2.4 ข้อบังคับความรับผิดชอบ ตามตำแหน่งพนักงานประจำรถโดยสาร

โดยทั่วไปจะมีเฉพาะในตำแหน่งพนักงานขับรถ ซึ่งข้อบังคับความรับผิดชอบต่างๆ จะคล้ายคลึงกับบริษัท ขนส่ง จำกัด คือ พนักงานขับรถมีหน้าที่ต้องดูแลรถโดยสารคันที่ตนประจำอยู่ในทุกๆเรื่อง เช่น ความสะอาด หรืออุบัติเหตุ ซึ่งหากเกิดความสูญเสียขึ้นกับตัวรถ พนักงานขับรถต้องเป็นผู้รับผิดชอบกับความเสียหายนั้น

5.2.5 สวัสดิการสำหรับพนักงานประจำรถโดยสาร

สวัสดิการที่บริษัท จัดให้พนักงานประจำรถโดยสาร คือ สวัสดิการประกันสังคม

บทที่ 6

แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับพนักงานประจำโดยसार

การศึกษาศาภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำโดยसार ที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพฯ (จตุจักร) นั้น กลุ่มประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาค้างนี้ (Target population) คือ พนักงานประจำโดยसारเฉพาะรถโดยสารสายยาว ซึ่งประกอบด้วยกันทั้งหมด 3 ตำแหน่ง ได้แก่ พนักงานขับรถ พนักงานบริการ(เด็กรถ) และพนักงานต้อนรับ โดยหลังจากที่ผู้วิจัยได้ผลการศึกษา พบว่า ศาภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำโดยसार มีศาภาพการอยู่แตกต่างกันโดยขึ้นอยู่กัตำแหน่งงาน ซึ่งความแตกต่างอย่างเด่นชัดไม่ได้ขึ้นอยู่กัองค์กรที่สังกัด ทั้งนี้ผู้วิจัยจึงทำการแยกสรุปผลการวิจัยเป็นกลุ่มตามตำแหน่งงาน

6.1 ข้อสรุปและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับศาภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำโดยसार

6.1.1 พนักงานขับรถ

a) ศาภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ประจำ

พนักงานขับรถกว่าร้อยละ 80 ของจำนวนพนักงานขับรถผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ทั้งหมด หรือคิดเป็น 178 คน กลับที่อยู่ประจำทุกครั้งที่กลับมายังสถานีขนส่งผู้โดยสารปลายทาง โดยใช้เวลาในการเดินทางจากสถานีขนส่งผู้โดยสารปลายทางมายังที่อยู่ประจำไม่เกิน 30 นาที ซึ่งที่อยู่ประจำของพนักงานขับรถส่วนใหญ่เป็นที่อยู่ในภูมิภาคเดิมนของตนเอง มีกรรมสิทธิ์เป็นของตนเอง มีรูปแบบเป็นบ้านเดี่ยว โดยอยู่อาศัยในบ้านดังกล่าวมา 6 – 10 ปี ซึ่งเหตุผลที่เลือกที่อยู่ประจำแห่งนี้ คือ เพราะเป็นที่อยู่ในภูมิภาคของตนเอง ปัจจุบันไม่มีค่าใช้จ่ายในการอยู่อาศัย ซึ่งทุกครั้งที่กลับมาอยู่อาศัย มีเวลาในการอยู่อาศัย 1 – 2 วัน โดยอยู่ร่วมกันทั้งหมด 6 คน กล่าวคือ คู่สมรส บุตร ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ คือ ไฟฟ้า ประปาไม่เพียงพอ และห่างไกลตลาด แหล่งชุมชน แต่โดยรวมมีความพอใจกับที่อยู่ประจำของตนเอง

b) ศาภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวต้นทาง

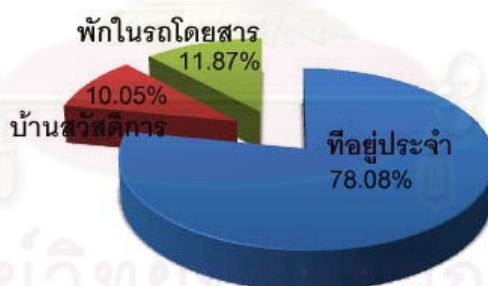
ในหนึ่งเดือน พนักงานขับรถอยู่ที่ต้นทาง และปลายทางในอัตราส่วน 50 : 50 ซึ่งพนักงานขับรถส่วนใหญ่เดินทางมาถึงต้นทางในช่วงเวลากลางวัน และพักอาศัยในรถโดยสาร (แผนภูมิที่ 6.1) ซึ่งจอดอยู่บริเวณรอบๆ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) โดยมีชั่วโมงการอยู่อาศัยครั้งละไม่ต่ำกว่า 12 ชั่วโมง เหตุผลในการเลือกพักอาศัยในรถโดยสาร คือ เพื่อเฝ้าระวังรถโดยสาร และความเคยชิน โดยอยู่ร่วมกันทั้งหมด 2 คน กล่าวคือ เพื่อนร่วมงาน (พนักงานบริการที่ประจำโดยसारคันเดียวกัน) ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ คือ ห้องน้ำไม่เพียงพอ และระบบระบายน้ำไม่ดี มีปัญหาน้ำท่วม แต่โดยรวมมีความพอใจกับที่อยู่ชั่วคราวของตนเอง



แผนภูมิที่ 6.1 แสดงสัดส่วนลักษณะที่อยู่ต้นทาง ของพนักงานขับรถ

c) สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวปลายทาง

โดยส่วนใหญ่พนักงานขับรถเดินทางมาถึงปลายทางในช่วงเวลากลางวัน และกลับไปพักอาศัยยังที่อยู่ประจำของตนเอง (แผนภูมิที่ 6.2) แต่ในกรณีของพนักงานขับรถที่ไม่กลับไปพักที่อยู่ประจำของตนเอง ส่วนใหญ่พักในรถโดยสาร ลักษณะเดียวกันกับที่อยู่ชั่วคราวต้นทาง ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ คือ ขาดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และระบบระบายน้ำไม่ดี มีปัญหาน้ำท่วม แต่โดยรวมมีความพอใจกับที่อยู่ชั่วคราวของตนเอง



แผนภูมิที่ 6.2 แสดงสัดส่วนลักษณะที่อยู่ปลายทาง ของพนักงานขับรถ

d) ความต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่

พนักงานขับรถ 42 คน คิดเป็นร้อยละ 19.18 ของจำนวนพนักงานขับรถตอบแบบสัมภาษณ์ทั้งหมด มีความต้องการที่อยู่อาศัยประจำแห่งใหม่ โดยเลือกทำเลที่ตั้งอยู่ในจังหวัดปลายทางของการรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นภูมิลำเนาเดิมของตนเอง รูปแบบที่ต้องการ คือ บ้านเดี่ยว ซึ่งเหตุผลผลในการเลือก คือ ต้องอยู่ใกล้แหล่งงาน (สถานีขนส่งผู้โดยสาร) โดยคาดว่าจะมีผู้อยู่อาศัยร่วมทั้งหมด 4 คน กล่าวคือ คู่สมรส บุตร

6.1.2 พนักงานบริการ(เด็กจรด)

a) สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ประจำ

ที่อยู่ประจำส่วนใหญ่ของพนักงานบริการไม่ได้ตั้งอยู่ ณ จังหวัดต้นทาง และปลายทางของการรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในใกล้สถานีขนส่งผู้โดยสารปลายทาง ใช้เวลาในการเดินทางจากที่อยู่ประจำไม่เกิน 30 นาที และตั้งแต่ 2 ชั่วโมงขึ้นไป ซึ่งที่อยู่ประจำของพนักงานบริการส่วนใหญ่เป็นที่อยู่ในภูมิลำเนาเดิมของตนเอง มีลักษณะเป็นบ้านหรือบ้านเช่าที่มีกรรมสิทธิ์เป็นของบิดา มารดา รวมถึงญาติพี่น้อง มีรูปแบบเป็นบ้านเดี่ยว ซึ่งอยู่อาศัยในบ้านดังกล่าวมาแล้ว 1 – 5 ปี โดยเหตุผลที่เลือกที่อยู่ประจำแห่งนี้ คือ เป็นที่อยู่ในภูมิลำเนาเดิมของตนเอง ปัจจุบันไม่มีค่าใช้จ่ายในการอยู่อาศัย ส่วนใหญ่กลับมาที่อยู่ประจำ 1 เดือน / ครั้ง และทุกครั้งที่ย้อนกลับมาใช้เวลาในการอยู่อาศัย 3 – 4 วัน โดยมีผู้อาศัยร่วมทั้งหมด 7 คน กล่าวคือ บิดา มารดา ญาติพี่น้อง ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ คือ ระบบระบายน้ำไม่ดี มีปัญหาน้ำท่วม แต่โดยรวมมีความพอใจกับที่อยู่ประจำของตนเอง

b) สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวต้นทาง

ในหนึ่งเดือน พนักงานบริการอยู่ที่ต้นทาง และปลายทางในอัตราส่วน 50 : 50 ซึ่งพนักงานบริการส่วนใหญ่เดินทางมาถึงต้นทางในช่วงเวลากลางวัน และพักอาศัยในรถโดยสาร (แผนภูมิที่ 6.3) ซึ่งจอดอยู่บริเวณรอบๆ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) โดยมีชั่วโมงการอยู่อาศัยครั้งละไม่ต่ำกว่า 12 ชั่วโมง เหตุผลในการเลือกพักอาศัยในรถโดยสาร คือ เพื่อเฝ้าระวังรถโดยสาร และความเคยชิน โดยอยู่ร่วมกันทั้งหมด 2 คน กล่าวคือ เพื่อนร่วมงาน ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ คือ ห้องน้ำไม่เพียงพอ และระบบระบายน้ำไม่ดี มีปัญหาน้ำท่วม แต่โดยรวมมีความพอใจกับที่อยู่ชั่วคราวของตนเอง



แผนภูมิที่ 6.3 แสดงสัดส่วนลักษณะที่อยู่ต้นทาง ของพนักงานบริการ (เด็กจรด)

c) สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวปลายทาง

พนักงานบริการส่วนใหญ่เดินทางมาถึงปลายทางในช่วงเวลากลางวัน และพักอาศัยในรถโดยสาร (แผนภูมิที่ 6.4) ซึ่งจอดอยู่บริเวณรอบๆ สถานีขนส่งผู้โดยสารปลายทาง โดยมีชั่วโมงการอยู่อาศัยครั้งละ 5 - 8 ชั่วโมง เหตุผลในการเลือกพักอาศัยในรถโดยสาร คือ เพื่อเฝ้าระวังรถโดยสาร และ

ความเคยชิน โดยอยู่ร่วมกันทั้งหมด 2 คน กล่าวคือ เพื่อนร่วมงาน ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ คือ ห้องน้ำไม่เพียงพอ และห้องน้ำไม่สะอาด แต่โดยรวมมีความพอใจกับที่อยู่ชั่วคราวของตนเอง



แผนภูมิที่ 6.4 แสดงสัดส่วนลักษณะที่อยู่ปลายทาง ของพนักงานบริการ (เด็กรถ)

d) ความต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่

พนักงานบริการ 27 คน คิดเป็นร้อยละ 25.00 ของจำนวนพนักงานบริการผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ทั้งหมด มีความต้องการที่อยู่อาศัยประจำแห่งใหม่ โดยเลือกทำเลที่ตั้งอยู่ในจังหวัดปลายทางของการรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นภูมิลำเนาเดิมของตนเอง รูปแบบที่ต้องการ คือ บ้านเดี่ยว ซึ่งเหตุผลผลในการเลือก คือ ต้องอยู่ใกล้แหล่งงาน (สถานีขนส่งผู้โดยสาร) โดยคาดว่าจะมีผู้อยู่อาศัยร่วมทั้งหมด 2 คน กล่าวคือ คู่สมรส บิดา มารดา รวมถึงญาติพี่น้อง

6.1.3 พนักงานต้อนรับ

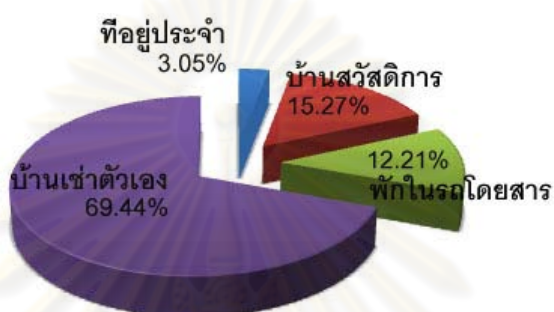
a) สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ประจำ

ที่อยู่ประจำส่วนใหญ่ของพนักงานต้อนรับไม่ได้ตั้งอยู่ ณ จังหวัดต้นทาง และปลายทางของการรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ใกล้สถานีขนส่งผู้โดยสารปลายทาง ใช้เวลาในการเดินทางจากที่อยู่ประจำไม่เกิน 30 นาที และตั้งแต่ 2 ชั่วโมงขึ้นไป ซึ่งที่อยู่ประจำของพนักงานต้อนรับส่วนใหญ่เป็นที่อยู่ในภูมิลำเนาเดิมของตนเอง เป็นบ้านของคู่สมรส มีรูปแบบเป็นบ้านเดี่ยว ซึ่งอยู่อาศัยในบ้านดังกล่าวมาแล้ว 6 - 10 ปี โดยเหตุผลที่เลือกที่อยู่ประจำแห่งนี้ คือ ย้ายมาอยู่กับคู่สมรส ปัจจุบันไม่มีค่าใช้จ่ายในการอยู่อาศัย ส่วนใหญ่กลับมาที่อยู่ประจำ 1 เดือน / ครั้ง และทุกครั้งทีกลับมามีเวลาในการอยู่อาศัย 5 - 6 วัน โดยมีผู้อยู่อาศัยร่วมทั้งหมด 5 คน กล่าวคือ บิดา มารดา ญาติพี่น้อง ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ คือ สุขภาพอนามัยของตนเอง แต่โดยรวมมีความพอใจกับที่อยู่ประจำของตนเอง

b) สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวต้นทาง

ในหนึ่งเดือน พนักงานต้อนรับอยู่ที่ต้นทาง และปลายทางในอัตราส่วน 50 : 50 ซึ่งพนักงานต้อนรับส่วนใหญ่เดินทางมาถึงต้นทางในช่วงเวลากลางวัน และพักอาศัยในบ้านเช่าของตนเอง (แผนภูมิ

ที่ 6.5) มีรูปแบบเป็นแฟลต หรืออาคารชุด ค่าใช้จ่ายเดือนละ 2,001 – 2,500 บาท ซึ่งมีที่ตั้งอยู่บริเวณรอบๆ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) โดยมีชั่วโมงการอยู่อาศัยครั้งละไม่ต่ำกว่า 12 ชั่วโมง เหตุผลในการเลือกที่อยู่ชั่วคราวต้นทาง คือ อยู่ใกล้แหล่งงาน โดยอยู่ร่วมกันทั้งหมด 2 คน กล่าวคือ คู่รัก คู่สมรส และเพื่อนร่วมงาน ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ คือ ห่างไกลเพื่อนและกลุ่มคนรู้จัก และสุขภาพอนามัยของตนเอง แต่โดยรวมมีความพอใจกับที่อยู่ชั่วคราวของตนเอง



แผนภูมิที่ 6.5 แสดงสัดส่วนลักษณะที่อยู่ต้นทาง ของพนักงานต้อนรับ

c) สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวปลายทาง

พนักงานต้อนรับส่วนใหญ่เดินทางมาถึงปลายทางในช่วงเวลากลางวัน และพักอาศัยบ้านพักสวัสดิการโดยองค์กรที่สังกัดเป็นผู้จัดหาให้ (แผนภูมิที่ 6.6) มีรูปแบบเป็นแฟลต อาคารชุด ซึ่งมีที่ตั้งอยู่บริเวณรอบๆ สถานีขนส่งผู้โดยสารปลายทาง โดยมีชั่วโมงการอยู่อาศัยครั้งละไม่เกิน 5 ชั่วโมง เหตุผลในการเลือกพักอาศัยบ้านพักสวัสดิการ คือ เป็นที่ที่องค์กรที่สังกัดเป็นผู้จัดหาให้ไม่มีสิทธิ์เลือกเอง โดยอยู่ร่วมกันทั้งหมด 2 คน กล่าวคือ เพื่อนร่วมงาน ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ คือ พื้นที่มีขนาดเล็กเกินไป แต่โดยรวมมีความพอใจกับที่อยู่ชั่วคราวของตนเอง



แผนภูมิที่ 6.6 แสดงสัดส่วนลักษณะที่อยู่ปลายทาง ของพนักงานต้อนรับ

d) ความต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่

พนักงานต้อนรับ 17 คน คิดเป็นร้อยละ 13.00 ของจำนวนพนักงานต้อนรับผู้ตอบแบบ สัมภาษณ์ทั้งหมด มีความต้องการที่อยู่อาศัยประจำแห่งใหม่ โดยเลือกทำเลที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ ซึ่ง ไม่ใช่ภูมิลำเนาเดิมของตนเอง รูปแบบที่ต้องการ คือ บ้านเดี่ยว หรือทาวน์เฮ้าส์ ซึ่งเหตุผลผลในการ เลือก คือ ต้องอยู่ใกล้แหล่งงาน (สถานีขนส่งผู้โดยสาร) โดยคาดว่าจะมีผู้อยู่อาศัยร่วมทั้งหมด 3 คน กล่าวคือ คู่สมรส บุตร

6.1.4 สภาพการอยู่อาศัย และสวัสดิการ

การเคหะแห่งชาติ (2550) ได้กำหนดรายได้ของครัวเรือนยากจน ตามแผนพัฒนาที่อยู่อาศัย ปี 2550 – 2554 เป็นผู้ควรได้รับการช่วยเหลืออุดหนุนด้านที่อยู่อาศัย ซึ่งสามารถกล่าวสรุปได้ว่า ในเขต กทม รวมถึง ปริมณฑล ครัวเรือนที่มีรายได้ไม่เกิน 26,600 บาท และในเขตภูมิภาค ครัวเรือนมีรายได้ไม่เกิน 13,200 บาท เป็นครัวเรือนที่ยากจน มีรายได้น้อย ควรได้รับความช่วยเหลือเรื่องที่อยู่อาศัย ซึ่งรายได้รวมทั้งครอบครัวของ พนักงานประจำรถโดยสารส่วนใหญ่ มีรายได้รวม 15,000 - 20,000 บาทต่อเดือน ยกเว้นครอบครัวของ พนักงานขับรถ ซึ่งมีรายได้รวม 25,001 – 35,000 บาท ต่อเดือน หากพนักงานประจำรถโดยสารอยู่ในเขต กรุงเทพมหานคร ถือว่าเป็นครัวเรือนที่ยากจน เป็นกลุ่มที่ควรได้รับความช่วยเหลือในด้านที่อยู่อาศัย แต่หาก อยู่ในส่วนของภูมิภาคหรือต่างจังหวัด ถือว่าเป็นกลุ่มที่ไม่จำเป็นต้องได้รับความช่วยเหลือในด้านที่อยู่อาศัย ทั้งนี้พนักงานประจำรถโดยสารส่วนใหญ่ปัจจุบันมีที่อยู่ประจำ และภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด และในส่วนของผู้ที่ มีความต้องการที่อาศัยแห่งใหม่ ส่วนใหญ่ต้องการทำเลที่ตั้งอยู่ต่างจังหวัด ดังนั้น จึงใช้เกณฑ์ในการพิจารณา ของผู้ที่อยู่ในเขตภูมิภาค หรือต่างจังหวัด โดยสรุปได้ว่า พนักงานประจำรถโดยสารเป็นกลุ่มที่ไม่จำเป็นต้อง ได้รับความช่วยเหลือในด้านที่อยู่อาศัยประจำ

จากการวิจัย พบว่า พนักงานประจำรถโดยสารส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 94.32 ของจำนวนผู้ตอบ แบบสัมภาษณ์ทั้งหมด หากเป็นไปได้มีความต้องการที่สังกัด บขส. มากกว่า รถร่วมเอกชน ถึงแม้ว่าลักษณะ ของการทำงานคล้ายคลึงกัน และในช่วงเริ่มต้นของการเข้าสังกัดองค์กร และเริ่มทำงานพนักงานประจำรถ โดยสารในสังกัดของ บขส. มีอัตราค่าจ้างน้อยกว่ารถร่วมบริการ ทั้งนี้สาเหตุเกิดจากรถร่วมบริการไม่มีสวัสดิการ สำหรับพนักงานที่ดีเหมือน บขส. และพนักงานประจำรถโดยสารส่วนใหญ่ต้องการสวัสดิการสำหรับตนเองและ ครอบครัว หากเป็นไปได้ และมีโอกาสส่วนใหญ่จะเลือกสังกัด บขส. ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ สมพงษ์ เกษมสิน (2526) ซึ่งกล่าวว่า การจัดสวัสดิการมีประโยชน์ต่อองค์กร คือ เพิ่มความเชื่อถือและความภักดีของ คนงานต่อองค์กร เป็นการบำรุงขวัญพนักงานขององค์กร ช่วยเหลือการสรรหา คัดเลือกและบรรจุคนงาน และ ป้องกันการแย่งชิงคนงานขององค์กรที่แข่งขัน นอกจากนี้ยังมีประโยชน์ข้ออื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกรค้นพบ คือ เป็นการเพิ่มผลผลิตของกิจการ มีประโยชน์ในการประชาสัมพันธ์ ลดอิทธิพลของสหพันธ์กรรมกร และการ แทรกแซงของรัฐบาล ลดการร้องทุกข์ และคนงานมีส่วนร่วมในกิจการของคนงานมากขึ้น

ที่อยู่ชั่วคราวของพนักงานประจำรถโดยสาร แยกออกตามลักษณะได้ 3 ประเภท คือ ชองเก็บสัมภาระ ในรถโดยสาร บ้านพักสวัสดิการ และบ้านเช่าส่วนตัว ซึ่งชองเก็บสัมภาระในรถโดยสารหากพิจารณา พบว่า ไม่ได้มาตรฐานตามที่การเคหะแห่งชาติได้มีการกำหนดมาตรฐานที่อยู่อาศัย และสิ่งแวดล้อม รวมถึงผู้วิจัยได้ทำ

การสัมภาษณ์แพทย์ผู้เชี่ยวชาญถึงความเหมาะสมของกาพักอาศัยในช่องเก็บสัมภาระ โดยมีแพทย์ผู้เชี่ยวชาญให้ความเห็น ดังนี้

ดิษกุล รุณภัย (2552) แพทย์เฉพาะทางสาขาเวชศาสตร์การบิน และอาชีวเวชศาสตร์ ประจำศูนย์เวชศาสตร์การบิน และสุขภาพติ บี.แคร์ โรงพยาบาลบี.แคร์ เมดิคอล เซ็นเตอร์ ได้ให้ความเห็นว่า การพักอาศัยในช่องเก็บสัมภาระในรถโดยสารใต้ท้องรถนั้น ไม่สมควรอย่างยิ่ง มีผลกระทบต่อสุขภาพในระยะยาว เนื่องจากสาเหตุ ได้แก่

- การไหลเวียนของอากาศไม่เหมาะสม
- เนื่องจากช่องเก็บสัมภาระส่วนใหญ่ มีความสูงจากพื้นดิน พื้นถนนไม่เกิน 50 ซม. ดังนั้น ผู้พักอาศัยในช่องเก็บสัมภาระได้รับความร้อนที่ระเหยจากพื้นดิน พื้นถนน
- พื้นที่ในการพักอาศัยขนาดไม่เหมาะสม ซึ่งพื้นที่ในการพักอาศัยที่เล็กที่สุดควรมีขนาด 2 – 3 เท่าของตัวมนุษย์ หรือประมาณ 3 x 3 เมตร และสูงจรดเพดาน 2.5 – 3.00 เมตร
- ทำเลที่ตั้งในการจอดรถไม่เหมาะสม มีผลทำให้เกิดเสียงรบกวนในขณะที่ผู้พักอาศัยอยู่ในช่วงกำลังพักผ่อน ทั้งกลางวันและกลางคืน
- ไม่มีความสะดวกสบายในการประกอบกิจกรรมต่างๆ อันเป็นกิจกรรมพื้นฐานในการดำรงชีวิตของมนุษย์

เลิศรัช วงษ์ราช (2552) แพทย์เฉพาะทางศัลยศาสตร์มะเร็งวิทยา ประจำคณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ได้ให้ความเห็นว่า การพักอาศัยในช่องเก็บสัมภาระในรถโดยสารใต้ท้องรถนั้น ส่งผลเสียต่อสุขภาพ โดยสถานที่ดังกล่าวไม่ถูกสุขลักษณะในการพักอาศัย เนื่องจากมีพื้นที่แคบทำให้เกิดอาการปวดหลังเมื่อยล้า และยังเป็นสถานที่ไม่สามารถถ่ายเทอากาศได้สะดวก ผู้อาศัยยังอาจได้รับสารพิษที่ตกค้างจากท่อไอเสียรถยนต์ทำให้เกิดความผิดปกติกับระบบทางเดินหายใจได้

ประกอบกับที่อยู่ชั่วคราวที่เหลือ ได้แก่ บ้านพักสวัสดิการ และบ้านเช่าส่วนตัว ก่อสร้างขึ้นมาโดยไม่ถูกต้องตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ.2544 โดยส่วนใหญ่เป็นเรื่องของระยะร่นระหว่างแนวเขตที่ดินกับแนวอาคาร อีกทั้งจากการรวบรวมปัญหาจากผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ พบว่า ปัญหาของการอยู่อาศัยในช่องเก็บสัมภาระในรถโดยสาร คือ บริเวณที่รถโดยสารไปจอดเพื่อพักอาศัย ห้องน้ำ ห้องส้วมไม่เพียงพอ และระบบระบายน้ำไม่ดี มีปัญหาน้ำท่วม ส่วนของปัญหาของการอยู่อาศัยในบ้านพักสวัสดิการ คือ พื้นที่มีขนาดเล็กเกินไป ไม่เพียงพอสำหรับผู้พักอาศัย และสุดท้ายส่วนของปัญหาของการอยู่อาศัยในบ้านเช่าส่วนตัว คือ ห่างไกลเพื่อนกลุ่มคนที่ตนรู้จัก และปัญหาสุขภาพ

ผู้วิจัยจึงมีความเห็นในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว คือ องค์กรที่สังกัดทั้ง บขส.และรถร่วมเอกชน ควรจัดสวัสดิการที่อยู่ชั่วคราวให้สำหรับพนักงานประจำรถโดยสาร โดยการหาสถานที่เฉพาะสำหรับจอดพักรถโดยสาร พร้อมทั้งระบบบริหารจัดการสถานที่อย่างเข้มงวดทั้งต้นทางและปลายทางของการรับส่งผู้โดยสาร โดยสถานที่ดังกล่าว มีที่อยู่ชั่วคราวที่ได้มาตรฐาน และถูกต้องตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร และกฎกระทรวง หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสาธารณูปโภค สาธารณูปการอยู่ภายในอย่างครบถ้วน ซึ่งถ้าหากไม่มีสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆอยู่ภายใน ควรเลือกทำเลที่ตั้งของสถานที่ดังกล่าวอยู่ใกล้บริเวณแหล่งสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โดยระยะห่างไม่ไกลมาก สามารถเข้าถึงได้สะดวกด้วยการเดินเท้า

และมีรั้วล้อมรอบอาณาเขตเพื่อรักษาความปลอดภัย มีเจ้าหน้าที่โดยเฉพาะดูแลในเรื่องการบริหารจัดการสถานที่ และมีการตรวจประเมินผลจากองค์กรภายนอกอย่างสม่ำเสมอ

ลักษณะของที่อยู่ชั่วคราวภายในดังกล่าว ไม่มีผู้อยู่ประจำ มีการเวนคืนการพักอาศัยของพนักงานประจำรถโดยสารตลอดเวลา ควรมีลักษณะเป็นโครงสร้างถาวร แยกส่วนการพักอาศัยชายหญิงอย่างชัดเจน โดยในส่วนสำหรับเพศชายนั้น ควรแยกย่อยออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนสำหรับพนักงานขับรถซึ่งต้องมีความเป็นส่วนตัวมากกว่าอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งหมายถึง ส่วนสำหรับพนักงานบริการ(เด็กรถ) และห้ามไม่ให้พนักงานต่างตำแหน่ง เข้าในส่วนสำหรับตำแหน่งที่เตรียมไว้ โดยในส่วนของพนักงานขับรถควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ มากกว่าในส่วนพนักงานบริการ(เด็กรถ) เนื่องจากความต่างของตำแหน่งงาน เช่น ในส่วนของพนักงานขับรถติดเครื่องปรับอากาศ แต่ในส่วนพนักงานบริการ(เด็กรถ) ติดพัดลมเพดาน เป็นต้น

โดยการสมมติหากเป็นอาคารที่อยู่ชั่วคราว 2 ชั้น สำหรับพนักงานประจำรถโดยสารเพศชายนั้น ในชั้นบนควรเป็นส่วนของพนักงานขับรถซึ่งมีความเป็นส่วนตัวมากกว่า และชั้นล่างเป็นส่วนพนักงานบริการ(เด็กรถ) เพราะมีความสะดวกคล่องตัว และใกล้ชิดในการดูแลรถโดยสารที่จอดไว้ในบริเวณที่กำหนด

ที่อยู่ชั่วคราวภายในสถานที่จอดพักรถโดยสารสำหรับเพศหญิงนั้น พนักงานประจำรถโดยสารเพศหญิงทั้งหมด คือ พนักงานต้อนรับ ในต้นทาง หรือกรุงเทพมหานคร ไม่จำเป็นต้องมีที่อยู่ดังกล่าวจำนวนมาก เนื่องจากลักษณะของงานตามตำแหน่งที่ทำ และสภาพทางสังคม พนักงานต้อนรับส่วนใหญ่นิยมเลือกพักอาศัยบ้านเช่าส่วนตัว ดังนั้นในส่วนของต้นทาง องค์กรที่สังกัดควรให้การสนับสนุนบ้านเช่าส่วนตัวให้มีลักษณะที่ดีกว่าปัจจุบัน กล่าวคือ องค์กรที่สังกัดควรมีการให้ความช่วยเหลือ หรือร่วมมือกับภาคเอกชนที่ลงทุนในที่อยู่ที่มีลักษณะเช่าสำหรับพนักงานประจำรถโดยสาร ด้วยการให้เงินบางส่วนสนับสนุนในการปรับปรุง หรือก่อสร้างที่อยู่อาศัยให้ถูกต้องตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร กฎกระทรวง หรือกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง โดยที่อยู่ดังกล่าวถูกผูกขาดให้เช่าเฉพาะพนักงานที่สังกัดในองค์กรนั้นๆ ในราคาที่ถูกควบคุม และรับรองอัตราว่างจากองค์กรที่สังกัด ไม่อนุญาตให้บุคคลภายนอกที่ไม่เกี่ยวข้องร่วมเช่าพักอาศัยได้ ซึ่งอาจไม่ครอบคลุมทั้งอาคาร แต่เลือกเฉพาะชั้นใดชั้นหนึ่ง หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของอาคารก็ได้ โดยมีการทำสัญญาพร้อมระบุระยะเวลาที่ผูกพันเป็นลายลักษณ์อักษร และมีการตรวจประเมินผลคุณภาพ การจัดการบริหารสถานที่จากองค์กรที่สังกัด หรือองค์กรภายนอกอย่างสม่ำเสมอ และบทลงโทษ หรือการตัดสิทธิ์ผลประโยชน์บางประการสำหรับที่อยู่อาศัยที่มีผลการประเมินไม่ผ่านเกณฑ์ที่กำหนด

ทั้งนี้ควรได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐบาลเพื่อเป็นแรงจูงใจสำหรับผู้ประกอบการทั้ง บขส.และรถร่วมเอกชน เช่น มีการให้รางวัล หรือประกาศคำชมเชย มีการลดภาษีหย่อนภาษี สำหรับผู้ประกอบการที่ปฏิบัติตาม

6.1.5 แนวทางการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับภาคเอกชน

ภาคเอกชนที่ลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ด้านที่อยู่อาศัยสำหรับพนักงานประจำรถโดยสาร ถ้าอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ควรลงทุนในที่อยู่อาศัยที่มีลักษณะเช่า เนื่องจากความต้องการและกำลังซื้อของพนักงานประจำรถโดยสาร แต่ถ้าอยู่ในเขตภูมิภาค หรือต่างจังหวัด สามารถที่ลงทุนในที่อยู่อาศัยที่มีลักษณะซื้อขายโอนกรรมสิทธิ์ได้ แต่ทั้งนี้ภาคเอกชนผู้ประกอบการควรพิจารณาในเรื่องของทำเลที่ตั้งเป็นสิ่งสำคัญ กล่าวคือ ต้องอยู่ใกล้แหล่งงาน ซึ่งหมายถึงสถานีขนส่งผู้โดยสารไม่ว่าเป็นกรุงเทพมหานคร หรือต่างจังหวัด ซึ่งหากเลือกที่

ลงทุนในที่อยู่อาศัยที่มีลักษณะซื้อขายโอนกรรมสิทธิ์ได้ ควรทำการสำรวจรอบข้างก่อนว่ามีแหล่งงานอื่นหรือไม่ และถ้ามีควรสำรวจความต้องการ และกำลังซื้อของผู้ที่อยู่ในแหล่งงานใกล้เคียง เนื่องจากพนักงานประจำรถโดยสารส่วนใหญ่มองยังไม่มีความต้องการที่อยู่อาศัยแห่งใหม่

จากผลสรุปการวิจัย พบว่าส่วนใหญ่ครอบครัวของพนักงานขับรถมีรายได้เดือนละ 25,001 – 35,000 บาท พนักงานบริการ และพนักงานต้อนรับมีรายได้เดือนละ 15,000 – 25,000 บาท ดังนั้นความสามารถในการใช้จ่ายสำหรับที่พักอาศัยของครอบครัวพนักงานขับรถอยู่ที่ 7,500 – 10,500 บาทต่อเดือน และพนักงานบริการ และพนักงานต้อนรับอยู่ที่ 4,500 – 7,500 บาทต่อเดือน โดยจำนวนดังกล่าว คิดที่ร้อยละ 30 ของรายได้ทั้งหมด (มานพ พงศทัต 2552) ซึ่งภาคเอกชนผู้ประกอบการควรคำนึงถึงความสามารถในการใช้จ่ายด้วย

6.1.6 เหตุผลในการเลือกที่อยู่อาศัย

ที่อยู่ประจำในปัจจุบันของพนักงานประจำรถโดยสารนั้น ส่วนใหญ่อยู่อาศัยมาก่อนทำงานเป็นพนักงานประจำรถโดยสาร ระยะเวลาในการเดินทางจากสถานีขนส่งผู้โดยสารที่อยู่มาก่อนไปยังที่อยู่อาศัยประจำของพนักงานขับรถโดยสารไม่เกิน 30 นาที โดยจากระยะเวลาในการเดินทาง สามารถกล่าวได้ว่าสถานที่สองแห่งนี้ต้องอยู่ใกล้กัน ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวเป็นตัวสะท้อนและแสดงให้เห็นว่า พนักงานขับรถโดยสารเลือกที่จะประกอบอาชีพ โดยให้ความสำคัญกับระยะทางในการเดินทางระหว่างบ้านและที่ทำงาน ซึ่งเมื่อนำปัจจัยการเลือกที่ได้ครั้งนี้เปรียบเทียบกับการศึกษาของ นันทนา วาณิชยพงศ์ เรื่องความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน กรณีศึกษาผู้ที่ซื้อที่อยู่อาศัยในเขตจังหวัดปทุมธานี และการศึกษาของ วิทยา เพชรปาน เรื่องที่อยู่อาศัยของพนักงานศูนย์การค้าซีคอนสแควร์ กรุงเทพมหานคร และการศึกษาของนุชนารถ พินิตโกศล เรื่องลักษณะที่อยู่อาศัยของลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาด กรุงเทพมหานคร ผลจากการศึกษาสอดคล้องกัน คือ ปัจจัยที่สำคัญในการเลือกที่อยู่อาศัย คือ ต้องอยู่ใกล้กับที่ทำงาน

โดยในกรณีของพนักงานประจำรถโดยสารที่มีที่อยู่ประจำห่างไกลจากแหล่งงาน จะย้ายเข้ามาอยู่ในที่อยู่ชั่วคราว ในลักษณะของการพักอาศัยในรถโดยสาร บ้านพักสวัสดิการ และบ้านเช่าส่วนตัว ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ในที่ทำงาน หรือบริเวณรอบๆ ใกล้เคียงที่ทำงาน สอดคล้องกับแนวคิดของ William Alonso ในเรื่องปัจจัยที่ควรพิจารณาเลือกบริเวณที่อยู่อาศัย คือ ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยจะสัมพันธ์กับระยะห่างจากที่ทำงาน และ Harold Carter ได้ทำการศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยกับรายได้ พบว่า ระยะทางในการเดินทางไปทำงานจะเพิ่มขึ้นตามระดับรายได้ ผู้มีรายได้สูงที่ทำงานอยู่บริเวณศูนย์กลางเมือง มีแนวโน้มในการเดินทางไปทำงานในระยะที่ใกล้กว่า และจะอยู่อาศัยในเขตชานเมืองส่วนผู้มีรายได้ต่ำ จะเดินทางไปทำงานในระยะทางที่ไกลกว่า และจะอยู่อาศัยในบริเวณแหล่งงาน โดยไม่คำนึงถึงว่าจะอยู่ที่ใด

ตลอดจน Warner Z. Hirsch ได้ทำการศึกษาค่าเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยภายในเมืองโดยเฉพาะ พบว่าความสัมพันธ์ของระดับรายได้กับการเลือกที่อยู่อาศัย พบว่า ผู้ที่มีรายได้ต่ำจะอาศัยอยู่ใกล้กับใจกลางเมือง ส่วนผู้ที่มีรายได้สูงต้องการบ้านที่มีปริมาณมากและราคาที่ดินบริเวณชานเมืองมีราคาถูกกว่า อากาศดีกว่า และ W.Lean et al. ให้ความเห็นว่า การเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยนั้น ผู้มีรายได้แตกต่างกันจะมีความแตกต่างในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยด้วย โดยผู้มีรายได้ต่ำจะพยายามมีที่อยู่อาศัยใกล้กับแหล่งงาน เพราะประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง อาจเสียค่าใช้จ่ายเฉพาะบ้านเช่า ส่วนผู้มีรายได้สูงจะสามารถเลือกที่อยู่อาศัยได้หลาย

ประเภท โดยไม่สนใจว่าที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานต้องมีความสัมพันธ์ต่อกัน เพราะผู้มีรายได้สูงจะสามารถเดินทางได้รวดเร็ว โดยใช้เวลาเท่ากับผู้มีรายได้น้อยที่อยู่ใกล้แหล่งงาน

จากการศึกษา พบว่า พนักงานประจำรถโดยสารส่วนใหญ่ ร้อยละ 81.22 ของจำนวนผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ทั้งหมด ไม่มีความต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่ และพนักงานประจำรถโดยสาร ร้อยละ 18.78 มีความต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่ โดยมีความต้องการแตกต่างกันตามกลุ่มตำแหน่งงาน ดังนี้

- (a) **พนักงานขับ** ต้องการทำเลที่ตั้งอยู่ในจังหวัดปลายทางของการรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นภูมิลำเนาเดิมของตนเอง รูปแบบที่ต้องการ คือ บ้านเดี่ยว โดยคาดว่าจะมีผู้อยู่อาศัยร่วมทั้งหมด 4 คน กล่าวคือ คู่สมรส บุตร
- (b) **พนักงานบริการ** ต้องการทำเลที่ตั้งอยู่ในจังหวัดปลายทางของการรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นภูมิลำเนาเดิมของตนเอง รูปแบบที่ต้องการ คือ บ้านเดี่ยว โดยคาดว่าจะมีผู้อยู่อาศัยร่วมทั้งหมด 2 คน กล่าวคือ คู่สมรส บิดา มารดา รวมถึงญาติพี่น้อง
- (c) **พนักงานต้อนรับ** ต้องการทำเลที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ ซึ่งไม่ใช่ภูมิลำเนาเดิมของตนเอง รูปแบบที่ต้องการ คือ บ้านเดี่ยว หรือทาวน์เฮ้าส์ โดยคาดว่าจะมีผู้อยู่อาศัยร่วมทั้งหมด 3 คน กล่าวคือ คู่สมรส บุตร

พนักงานแต่ละตำแหน่ง มีเพศ อายุ การศึกษา หน้าที่ความรับผิดชอบในลักษณะตำแหน่งงานแตกต่างกัน ความต้องและปัจจัยในการเลือกบริโภคจึงแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผู้บริโภค ซึ่งเป็นทฤษฎีทางการตลาด ของ อุดลย์ จาตุรงค์กุล ซึ่งกล่าวว่า ปัจจัยที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอกของผู้ประกอบธุรกิจที่ไม่สามารถทำการควบคุมได้ แต่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมผู้บริโภค ในส่วนของปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่

- (a) **อายุ** ความแตกต่างกันของอายุมีผลต่อความต้องการผลิตภัณฑ์แตกต่างกัน ดังนั้น นักการตลาดอาจใช้อายุผู้บริโภคเป็นเกณฑ์การแบ่งกลุ่มเป้าหมายได้
- (b) **วงจรชีวิตครอบครัว** ในแต่ละขั้นตอนของวงจรชีวิตแต่ละคน จะมีค่านิยมและทัศนคติต่อการตัดสินใจซื้อที่แตกต่างกัน ตัวอย่างเช่น พฤติกรรมการเลือกซื้อของเล่นในวัยเด็ก จะต่างจากพฤติกรรมการเลือกซื้อของเล่นในวัยหนุ่มสาว
- (c) **อาชีพ** อาชีพของแต่ละบุคคลจะนำไปสู่ความจำเป็น และความต้องการของผลิตภัณฑ์และบริการที่แตกต่างกัน
- (d) **โอกาสทางเศรษฐกิจ** หมายถึง โอกาสของผู้บริโภคจะมีรายได้ เพื่อการจับจ่าย มีการออมสินทรัพย์หรืออำนาจในการขอยืมเงิน และทัศนคติเกี่ยวกับการจ่ายเงินซื้อผลิตภัณฑ์และบริการ นักการตลาดต้องไวต่อโอกาสเหล่านี้ เพื่อที่จะได้ปรับปรุงออกแบบสินค้าใหม่ และการวางราคาสินค้าใหม่ เพื่อที่จะนำเสนอคุณค่าให้ลูกค้าในกลุ่มเป้าหมายได้อย่างต่อเนื่อง

พนักงานขับรถ และพนักงานบริการที่ต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่ และต้องการที่ตั้งอยู่ตามภูมิลำเนาเดิมของตนเอง รวมถึงพนักงานประจำรถโดยสารที่ไม่ต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่ ร้อยละ 81.22 ของจำนวนผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ทั้งหมดนั้น สอดคล้องกับแนวคิดของ ฉัตรชัย พงศ์ประยูร เรื่องแรงดันทางการ

เปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย ที่กล่าวไว้ว่า แม้ว่าแรงกระตุ้นภายนอกเป็นแรงดึงดูดให้มีการย้ายที่อยู่อาศัย ผนวกกับแรงผลักดันภายในให้คนเราคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยจะมีมากก็ตาม บางครั้งคนเราก็ยังไม่อยากย้าย เนื่องจากมีแรงต้านเกิดขึ้น แรงดังกล่าวอาจจะยับยั้งความคิดในการย้ายที่อยู่อาศัยเลยก็ได้ โดยเฉพาะเรื่องต้นทุนในการย้าย เมื่อเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่จะได้รับในที่อยู่ใหม่ นอกจากนั้นยังมีเหตุผลอีก ได้แก่ ลักษณะการถือครองระยะเวลาอาศัย และพลังทางสังคม

พนักงานต้อนรับที่ต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่ และต้องการที่ตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานคร โดยอยู่ใกล้กับสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) ซึ่งเป็นแห่งงานนั้น สอดคล้องกับแนวคิดของ ฉัตรชัย พงศ์ประยูร เรื่องแรงกระตุ้นอันช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัย ในส่วนของแรงกระตุ้นที่พึงปรารถนา ที่กล่าวไว้ว่า แรงกระตุ้นที่พึงปรารถนา ประกอบด้วยสาเหตุต่างๆ กันตั้งแต่ แรงดึงดูดจากเขตอาศัยอื่นที่มีวิถีชีวิตตามผู้นั้น ต้องการหรือไม่มีสภาพแวดล้อมดังที่คาดหวัง โดยมีสาเหตุหลักคือ ความหวังเรื่องการกินดีอยู่ดี ความหวังชื่อเสียงทาง ความหวังเกี่ยวกับครอบครัว และความหวังเกี่ยวกับชุมชน

6.2 ข้อสรุปและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับลักษณะของพนักงานประจำรถโดยสาร

6.2.1 พนักงานขับรถ

พนักงานขับรถในทุกสังกัดทำหน้าที่ขับรถโดยสารรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งพนักงานขับรถแต่ละคน มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อรถโดยสารคันที่ตนขับ ในทุกกรณี เช่น ความสะอาดของรถโดยสาร รถเสีย และอุบัติเหตุ โดยหากเกิดเหตุและพิสูจน์หาผู้กระทำผิดไม่ได้ ตนเองต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

a) ข้อมูลทั่วไป

ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 41 – 50 ปี สถานภาพสมรสและจดทะเบียน ซึ่งคู่สมรสส่วนใหญ่ 188 คน คิดเป็นร้อยละ 86.24 ของจำนวนพนักงานขับรถผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ทั้งหมดที่ผ่านการสมรสรวม 218 คน เป็นผู้ที่ไม่ได้ประกอบอาชีพเป็นพนักงานประจำรถโดยสารเหมือนกัน และอีก 31 คน คิดเป็นร้อยละ 13.76 ของจำนวนพนักงานขับรถผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ทั้งหมดที่ผ่านการสมรส มีคู่สมรสประกอบอาชีพเป็นพนักงานประจำรถโดยสารเหมือนกัน โดยปฏิบัติงานในตำแหน่งพนักงานต้อนรับ ส่วนใหญ่มีบุตร 2 คน และระดับการศึกษาสูงสุดของพนักงานขับรถ คือ สำเร็จการศึกษาระดับประถมศึกษา 6

- **สภาพสังคม** พนักงานขับรถส่วนใหญ่ มีอายุงานในการประกอบอาชีพดังกล่าว 6 – 10 ปี และมีความคาดการณ์ว่าต้องการยึดอาชีพในลักษณะนี้ตลอดไป ซึ่งร้อยละ 60.27 ของจำนวนพนักงานขับรถผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ทั้งหมด เคยเป็นพนักงานบริการ(เด็กรถ) มาก่อน โดยในส่วนของพนักงานขับรถที่สังกัด บขส.มีวันหยุดอาทิตย์ละ 1 วัน ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชนไม่มีวันหยุดยกเว้นวันที่รถเสียหรือตกค้าง ซึ่งถ้าเป็นไปได้พนักงานขับรถของทุกสังกัด เลือกและอยากที่สังกัด บขส.มากกว่ารถร่วมเอกชน ทั้งนี้พนักงานขับรถส่วนใหญ่มีชั่วโมงการทำงานวันละ 6 – 8 ชั่วโมง และมีชั่วโมงในการนอนหลับวันละ 6 – 8 ชั่วโมง

- **สภาพเศรษฐกิจ** รายได้หลักของพนักงานขับรถ มาจากการประกอบอาชีพพนักงานขับรถ ไม่มีรายได้เสริม โดยรายได้หลักส่วนใหญ่เดือนละ 10,001 – 15,000 บาท ซึ่งพนักงานขับรถสังกัดสังกัด บขส. มีรายได้ต่อเดือนสูงสุดมากกว่า 25,000 บาท ส่วนพนักงานขับรถที่สังกัดรถร่วมเอกชน มีรายได้ต่อเดือนสูงสุด ไม่เกิน 20,000 บาท ส่วนใหญ่ไม่มีเงินออมส่วนตัว และมีรายได้รวมทั้งครอบครัวเดือนละ 25,001 – 35,000 บาท มีรายจ่ายรวมทั้งครอบครัวโดยเฉลี่ยปีละ 95,956.65 บาท และ 118,516.47 บาท ซึ่งรายจ่ายดังกล่าวแยกตามองค์กรที่สังกัด กล่าวคือ บขส. และรถร่วมเอกชน ตามลำดับ ซึ่งคิดเป็นรายเดือนพบว่า มีรายจ่ายโดยเฉลี่ย เดือนละ 7,996.39 บาท และ 9,876.37 บาท ซึ่งในรายจ่ายดังกล่าวมีหนี้สินที่ต้องชำระเดือนละไม่เกิน 3,000 บาท หรือคิดเป็นค่าเฉลี่ยของหนี้สินที่ต้องชำระ โดยแยกออกตามสังกัด ได้แก่ สังกัด บขส. เดือนละ 2,067.74 บาท และสังกัดรถร่วมเอกชนเดือนละ 2,266.67 บาท ซึ่งแหล่งเงินกู้ของพนักงานขับรถที่สังกัด บขส. คือ องค์กรที่สังกัด หรือ บขส. โดยคิดดอกเบี้ยไม่เกินร้อยละ 3 ต่อปี ส่วนแหล่งเงินกู้ของพนักงานขับรถที่สังกัดรถร่วมเอกชน คือ นายทุนที่ปล่อยเงินกู้นอกระบบ โดยคิดดอกเบี้ยร้อยละ 16 – 20 ต่อปี

6.2.2 พนักงานบริการ (เด็กรถ)

พนักงานบริการ(เด็กรถ) ในทุกสังกัดทำหน้าที่เป็นผู้บริการต่างๆ สำหรับผู้โดยสาร เช่น คั้นถ่ายจัดเรียงกระเป๋าสัมภาระ ซึ่งในอีกด้านหนึ่งของหน้าที่ความรับผิดชอบ คือ เป็นผู้ช่วยแบ่งเบาหน้าที่ความรับผิดชอบของพนักงานขับรถ เช่น ทำความสะอาดรถโดยสาร และเฝ้าระวังอุบัติเหตุและสูญเสียของรถโดยสาร เป็นต้น ซึ่งพนักงานขับรถ และพนักงานบริการ(เด็กรถ) ทำงานเป็นคู่กัน แต่ละคู่มีรถโดยสารให้อยู่ประจำตายตัว

a) ข้อมูลทั่วไป

ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุไม่เกิน 30 ปี สถานภาพโสด ไม่เคยผ่านการสมรส ไม่มีบุตร ระดับการศึกษาสูงสุด คือ สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษา 3

- **สภาพสังคม** พนักงานบริการส่วนใหญ่มีอายุงานในการประกอบอาชีพดังกล่าว 1 – 5 ปี และมีความคาดการณ์ว่าต้องการยึดอาชีพในลักษณะพนักงานประจำรถโดยสารตลอดไปแต่อาจเปลี่ยนตำแหน่งงาน ซึ่งร้อยละ 80.56 ของจำนวนพนักงานบริการผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ทั้งหมดรวม 108 คน มีความต้องการเป็นพนักงานขับรถ โดยในส่วนของพนักงานบริการที่สังกัด บขส. มีวันหยุด อาทิตย์ ละ 1 วัน ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชนไม่มีวันหยุด ยกเว้นวันที่รถเสียหรือตกค้าง ซึ่งถ้าเป็นไปได้พนักงานบริการของทุกสังกัด เลือกลงและอยากที่สังกัด บขส. มากกว่ารถร่วมเอกชน ทั้งนี้พนักงานบริการส่วนใหญ่มีชั่วโมงการทำงานวันละ 6 – 8 ชั่วโมง และมีชั่วโมงในการนอนหลับวันละ 6 – 8 ชั่วโมง

- **สภาพเศรษฐกิจ** รายได้หลักของพนักงานบริการ มาจากการประกอบอาชีพ พนักงานบริการ ไม่มีรายได้เสริม โดยรายได้หลักส่วนใหญ่เดือนละ 5,000 – 10,000 บาท เงินออมส่วนตัวเดือนละ 2,001 – 3,000 บาท และมีรายได้รวมทั้งครอบครัวเดือนละ 15,000 - 25,000 บาท มีรายจ่ายรวมทั้งครอบครัวโดยเฉลี่ยปีละ 77,690.57 บาท และ 86,737.43 บาท ซึ่งรายจ่ายดังกล่าวแยกตามองค์กรที่สังกัด กล่าวคือ บขส. และรถร่วมเอกชน ตามลำดับ ซึ่งคิดเป็นรายเดือนพบว่า มีรายจ่ายโดยเฉลี่ย เดือนละ 6,474.21 บาท และ 7,228.12 บาท ซึ่งในรายจ่ายดังกล่าวมีหนี้สินที่ต้องชำระเดือนละไม่เกิน 3,000 บาท หรือคิดเป็นค่าเฉลี่ยของหนี้สินที่ต้องชำระ โดยแยกออกตามสังกัด ได้แก่ สังกัด บขส.เดือนละ 1,262.00 บาท และสังกัดรถร่วมเอกชนเดือนละ 802.82 บาท ซึ่งแหล่งเงินกู้ของพนักงานบริการที่สังกัด บขส. คือ องค์กรที่สังกัด หรือ บขส. โดยคิดดอกเบี้ยไม่เกินร้อยละ 3 ต่อปี ส่วนแหล่งเงินกู้ของพนักงานบริการที่สังกัดรถร่วมเอกชน คือนายทุนที่ปล่อยเงินกู้นอกระบบ โดยคิดดอกเบี้ยร้อยละ 16 – 20 ต่อปี

6.2.3 พนักงานต้อนรับ

ในทุกสังกัดทำหน้าที่ต้อนรับ และให้คำแนะนำต่างๆสำหรับผู้โดยสารในระหว่างเดินทางในรถโดยสาร โดยส่วนใหญ่พนักงานต้อนรับไม่มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใดๆ ในส่วนของตัวรถโดยสาร ทั้งนี้เพราะ พนักงานต้อนรับไม่มีรถโดยสารคันใดคันหนึ่งอยู่ประจำตายตัว ลักษณะของการทำงานมีการเวียนเปลี่ยนรถไปเรื่อย ตามคิวที่ต้นสังกัดจัดให้ ซึ่งมีบ้างเป็นส่วนน้อยที่พนักงานประจำรถโดยสารมีรถประจำตายตัว โดยส่วนใหญ่ผู้ที่มีการประจำตายตัวมักเป็นคู่สมรส หรือคู่รัก ของพนักงานขับรถ หรือพนักงานบริการ(เด็กรถ) คั่นดังกล่าว

a) ข้อมูลทั่วไป

ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุไม่เกิน 30 ปี สถานภาพสมรสและจดทะเบียน ซึ่งคู่สมรสส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 65.59 ของจำนวนพนักงานต้อนรับผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ทั้งหมดที่ผ่านการสมรสรวม 93 คน เป็นผู้ประกอบอาชีพเป็นพนักงานประจำรถโดยสารเหมือนกัน กล่าวคือ เป็นพนักงานขับรถ 48 คน คิดเป็นร้อยละ 51.61 และเป็นพนักงานบริการ 13 คน คิดเป็นร้อยละ 13.98 ส่วนอีก 32 คน คิดเป็นร้อยละ 34.41 ของจำนวนพนักงานต้อนรับผู้ตอบแบบสัมภาษณ์ทั้งหมดที่ผ่านการสมรส มีคู่สมรสเป็นผู้ที่ไม่ได้ประกอบอาชีพเป็นพนักงานประจำรถโดยสาร ส่วนใหญ่ไม่มีบุตร และระดับการศึกษาสูงสุดของพนักงานต้อนรับ คือ สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษา 6 หรือ ปวช.

- **สภาพสังคม** พนักงานต้อนรับส่วนใหญ่ มีอายุงานในการประกอบอาชีพดังกล่าว 1 – 5 ปี และมีความคาดการณ์ว่าต้องการยึดอาชีพในลักษณะพนักงานประจำรถโดยสารตลอดไป โดยในส่วนของพนักงานต้อนรับที่สังกัด บขส.มีวันหยุด อาทิตย์ละ 1 วัน ส่วนสังกัดรถร่วมเอกชนไม่มีวันหยุด ซึ่งถ้าเป็นไปได้ พนักงานต้อนรับของทุกสังกัด เลือกลงและอยากที่สังกัด บขส.มากกว่ารถร่วม

เอกชน ทั้งนี้พนักงานต้อนรับส่วนใหญ่มีชั่วโมงการทำงานวันละ 6 – 8 ชั่วโมง และมีชั่วโมงในการนอนหลับวันละ ตั้งแต่ 9 ชั่วโมงขึ้นไป

- **สภาพเศรษฐกิจ** รายได้หลักของพนักงานต้อนรับ มาจากการประกอบอาชีพพนักงานต้อนรับ ไม่มีรายได้เสริม โดยรายได้หลักส่วนใหญ่เดือนละ 5,000 – 10,000 บาท ไม่มีเงินออมส่วนตัว และมีรายได้รวมทั้งครอบครัวเดือนละ 15,000 - 25,000 บาท มีรายจ่ายรวมทั้งครอบครัวโดยเฉลี่ยปีละ 103,156.73 บาท และ 127,391.74 บาท ซึ่งรายจ่ายดังกล่าวแยกตามองค์การที่สังกัด กล่าวคือ บขส. และรถร่วมเอกชน ตามลำดับ ซึ่งคิดเป็นรายเดือนพบว่า มีรายจ่ายโดยเฉลี่ย เดือนละ 8,596.40 บาท และ 10,615.98 บาท ซึ่งในรายจ่ายดังกล่าวมีหนี้สินที่ต้องชำระเดือนละไม่เกิน 3,000 บาท หรือคิดเป็นค่าเฉลี่ยของหนี้สินที่ต้องชำระ โดยแยกออกตามสังกัด ได้แก่ สังกัด บขส.เดือนละ 2,100 บาท และสังกัดรถร่วมเอกชนเดือนละ 2,008.87 บาท ซึ่งแหล่งเงินกู้ของพนักงานต้อนรับที่สังกัด บขส. คือ องค์การที่สังกัด หรือ บขส. โดยคิดดอกเบี้ยไม่เกินร้อยละ 3 ต่อปี ส่วนแหล่งเงินกู้ของพนักงานต้อนรับที่สังกัดรถร่วมเอกชน คือ นายทุนที่ปล่อยเงินกู้นอกระบบ โดยคิดดอกเบี้ยร้อยละ 16 – 20 ต่อปี

6.2.4 การแบ่งเวลากิจกรรมในแต่ละวันของมนุษย์

มานพ พงศทัต (2551) และดิษกุล รุณภัย (2552) แพทย์เฉพาะทางสาขาเวชศาสตร์การบิน และอาชีวเวชศาสตร์ได้กล่าวถึงทฤษฎี 888 ในการดำรงชีวิตของมนุษย์ กล่าวคือ ใน 1 วัน หรือ 24 ชั่วโมงนั้น สามารถแบ่งเวลาออกเป็น 3 ส่วน สำหรับ 3 กิจกรรม คือ กิจกรรมการนอน กิจกรรมการทำงาน และกิจกรรมการสังสรรค์ โดยแต่ละส่วนกิจกรรมมีช่วงเวลาดำเนินการเท่ากัน คือ 8 ชั่วโมง ซึ่งสอดคล้องกับพนักงานประจำรถโดยสาร ซึ่งส่วนใหญ่มีชั่วโมงในการนอน วันละ 6 – 8 ชั่วโมง และชั่วโมงการทำงาน วันละ 6 – 8 ชั่วโมง ถือว่าพนักงานประจำรถโดยสารมีการแบ่งช่วงเวลากิจกรรมในแต่ละวันได้อย่างเหมาะสม

โดยข้อสรุปดังกล่าว ยังสอดคล้องกับ สถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี รวมถึงนายแพทย์เลิศรัช วงษ์ราช (2552) ซึ่งให้แนวคิดที่ว่า คนเราวัยผู้ใหญ่โดยปกติควรนอนวันละ 8 ชั่วโมง โดยการนอนของคนเรามี 5 ขั้นตอน โดยใน 4 ขั้นตอนแรก นัยน์ตาของคนเคลื่อนไหวไม่เร็ว (non-rapid eye movement) หรือที่เรียกย่อๆ ว่า NREM และขั้นตอนที่ 5 ซึ่งเป็นช่วงที่นัยน์ตาเคลื่อนไหวเร็วมาก (rapid eye movement) หรือ REM ซึ่งเป็นช่วงที่คนกำลังฝัน และสอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 ได้กำหนดเวลาทำงานปกติวันใน 1 วันตามมาตรา 23 ซึ่งสรุปเนื้อหาได้ดังนี้ กล่าวคือ วันหนึ่งต้องไม่เกิน 8 ชั่วโมง และเมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้วสัปดาห์หนึ่งต้องไม่เกิน 48 ชั่วโมง เว้นแต่งานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพและความปลอดภัยของลูกจ้าง จะมีเวลาทำงานปกติวันหนึ่งต้องไม่เกิน 7 ชั่วโมง แต่เมื่อรวมเวลาทำงานทั้งสิ้นแล้วสัปดาห์หนึ่งไม่เกิน 42 สองชั่วโมง

6.2.5 การจัดสวัสดิการสำหรับพนักงาน

ผู้ประกอบการควรร่วมเอกชนควรมีการร่วมกลุ่ม หรือใช้กลุ่มเดิมที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันที่ร่วมกันเพื่อการอื่นๆ จัดสวัสดิการด้านต่างๆ ซึ่งไม่เพียงแต่เฉพาะสวัสดิการที่อยู่อาศัยชั่วคราวที่เสนอแนะในเบื้องต้นเท่านั้น ให้กับพนักงานประจำรถโดยสารร่วมกันเหมือนเช่น บขส. ทั้งนี้อาจเสนอให้ บขส. ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ และเป็นผู้ควบคุมการดูแลเส้นทางเดินรถทั้งหมด เป็นผู้สนับสนุน และควบคุม ในเรื่องการจัดสวัสดิการด้านต่างๆ สำหรับพนักงานประจำรถโดยสาร เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อองค์กร พนักงาน และผู้โดยสาร

6.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

6.3.1 แนวทางการจัดสวัสดิการที่อยู่อาศัยชั่วคราว สำหรับพนักงานประจำรถโดยสาร

เนื่องจากสวัสดิการเป็นสิ่งสำคัญต่อทั้งองค์กร และพนักงาน ประกอบกับที่อยู่อาศัยชั่วคราวในปัจจุบันของพนักงานประจำรถโดยสารส่วนใหญ่ไม่มีความเหมาะสม ดังนั้นจึงควรจัดสวัสดิการที่อยู่อาศัยชั่วคราว สำหรับพนักงานประจำรถโดยสาร แต่ทั้งนี้การที่ได้มาซึ่งสวัสดิการนั้น ต้องสมเหตุสมผล องค์กรต้นสังกัดมีกำลังเพียงพอที่จัดสวัสดิการ เมื่อจัดสวัสดิการไม่ส่งผลเสียกับองค์กร

6.3.2 การใช้พื้นที่ในช่องเก็บสัมภาระรถโดยสาร ของพนักงานประจำรถโดยสาร

ช่องเก็บสัมภาระของรถโดยสาร เป็นที่อยู่ชั่วคราวของพนักงานประจำรถโดยสารที่ได้รับความนิยมมากที่สุด ทั้งนี้แม้ว่าการพักอาศัยในช่องเก็บสัมภาระของรถโดยสารไม่ได้มาตรฐาน อีกทั้งมีผลเสียต่อสุขภาพของผู้พักอาศัย แต่เป็นที่น่าสนใจ ในเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ช่องเก็บสัมภาระกับพฤติกรรม และกิจกรรมที่เกิดขึ้น เนื่องจากพื้นที่ช่องเก็บสัมภาระมีขนาดเล็กมาก แต่คนกลุ่มหนึ่งสามารถใช้ชีวิต และพักอาศัยสืบต่อกันมานาน ทั้งนี้เพื่อนำผลสรุปที่ได้มาใช้เป็นแนวทางการออกแบบที่อยู่อาศัยปกติในปัจจุบันโดยเฉพาะในเมืองหลวง เพราะปัจจุบันที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่มีขนาดเล็กลง เนื่องจากความหนาแน่นของประชากร

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กรรณิการ์ ชินะกุลวัฒนา. ผู้อำนวยการกองบริหารทรัพยากรบุคคล สัมภาษณ์, 29 มกราคม 2552.
- การเคหะแห่งชาติ. รายงานผลการจัดสร้างที่อยู่อาศัยและแก้ไขปัญหาชุมชนแออัด ตั้งแต่ปี 2519 – 2550 : กองติดต่อและประเมินผล ฝ่ายนโยบายและแผนฯ, 2550.
- คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ. การกำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้เกณฑ์ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : <http://www.edu.tsu.ac.th> [3 มีนาคม 2552]
- จรรยาศักดิ์ ธีร์วัฒน์. หัวหน้างานสัมพันธ์ บริษัท ขนส่ง จำกัด สัมภาษณ์, 29 มกราคม 2552.
- ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ภูมิศาสตร์เมือง. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527.
- เฉลิมรัตน์ นราแก้ว. ปัจจัยในการเลือกและความพึงพอใจอาคารอยู่อาศัยรวมให้เช่าในเขตดินแดง : กรณีศึกษาอาคารอยู่อาศัยรวมให้เช่าถนนประชาสงเคราะห์ กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.
- ดิษกุล รุณภัย. แพทย์เฉพาะทางสาขาเวชศาสตร์การบิน และอาชีพเวชศาสตร์ ประจำศูนย์เวชศาสตร์การบิน และสุขภาพดี บี.แคร์ โรงพยาบาลบี.แคร์ เมดิคอล เซ็นเตอร์ สัมภาษณ์, 13 มีนาคม 2552.
- ธันส์ถ์ จังมงคลกาล. สภาพการอยู่อาศัยของผู้ขับสามล้อถีบ : กรณีศึกษา ย่านชุมชนซอยวัดด่าน ต.ลำโรงเหนือ จ.สมุทรปราการ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.
- นุชนาถ พินิตโกศล. ลักษณะที่อยู่อาศัยของลูกจ้างสำนักรักษาความสะอาด กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- นันทนา วาณิชยพงศ์. ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน : กรณีศึกษาผู้ที่ซื้อที่อยู่อาศัยในเขตจังหวัดปทุมธานี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.
- นันท์วัฒน์ พงษ์เจริญ. พฤติกรรมและการยอมรับของผู้อยู่อาศัยในคอนโดมิเนียมระดับสูงในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535.
- บริษัท ขนส่ง จำกัด. ความเป็นมา [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : <http://www.transport.co.th> [30 กรกฎาคม 2551]
- ปฐมฤกษ์ เกตุทัต. อาจารย์ประจำคณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สัมภาษณ์, 10 มีนาคม 2552.
- ปรพัทธ์ ภูงามทอง. การศึกษาเปรียบเทียบการจัดสวัสดิการที่อยู่อาศัยของข้าราชการทหารและข้าราชการตำรวจในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- ไพโรจน์ ไตรยวงค์. ผู้จัดการเดินรถ บริษัท เชิดชัยมอเตอร์เซลล์ จำกัด สัมภาษณ์, 24 มกราคม 2552.
- เลิศรัช วงษ์ราช. แพทย์เฉพาะทางศัลยศาสตร์มะเร็งวิทยา ประจำคณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.. สัมภาษณ์, 9 มีนาคม 2552.

วิทยา เพชรปาน. ที่อยู่อาศัยของพนักงานศูนย์การค้าซีคอนสแควร์ กรุงเทพมหานคร. "วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต, ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547.

วรรณภา ชื่นวัฒนา. รองผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จฯ สัมภาษณ์, 11
มีนาคม 2552.

สุชาติ เตชจักรเสมา. วิถีชีวิตและการอยู่อาศัยชาวชุมชนบ้านหม้อ. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, ภาควิชา
เคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.

สถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี. การนอน [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : <http://www3.ipst.ac.th>
[14 กุมภาพันธ์ 2552]

สุนีย์ สินธุเดชะ. อธิการบดี มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต สัมภาษณ์, 27 พฤษภาคม 2551.

สรรเสริญ พรชุนทด. สภาพการอยู่อาศัยในอาคารพาณิชย์พักอาศัยย่านสำเพ็ง. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต, ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่องควบคุมอาคาร พ.ศ.2544 [ออนไลน์].
แหล่งที่มา : <http://www.krisdika.go.th> [5 มีนาคม 2552]

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน [ออนไลน์]. แหล่งที่มา :
<http://www.krisdika.go.th> [14 กุมภาพันธ์ 2552]

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. รายงานการประเมินความยากจน [ออนไลน์].
แหล่งที่มา : <http://www.nesdb.go.th> [14 กุมภาพันธ์ 2552]

อดุลย์ จากตรงกุล. พฤติกรรมผู้บริโภค. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.

ภาษาอังกฤษ

Short, J.R. Residential Mobility, in Bourne, L.S. (ed.) Internal Structure of city. New York :
Oxford University Press, 1982.

ศูนย์วิทยพัชการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หนังสือรับรองการตรวจสอบแบบสัมภาษณ์

ข้าพเจ้า (นาย / นาง / นางสาว / อื่นๆ) กสิกร(เกษตร)ไทยสูง (เอชที) ปาร์ค อายุ 64 ปี
วุฒิการศึกษาชั้นสูงสุด M.S. Tropical Arch จากสถาบัน Plant Institute N.Y.
อาชีพปัจจุบัน คณบดีเกษตรศาสตร์ ตำแหน่ง คณบดีเกษตรไทยสูง
สถานที่ทำงาน คณะสัตวแพทยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โทร 0-2942-8960-3

ขอรับรองว่าได้ทำการตรวจสอบเนื้อหาของแบบสัมภาษณ์ที่ใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล วิทยานิพนธ์เรื่อง "สภาพการอยู่อาศัยของพนักงานประจำรถโดยสาร ที่รับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร)" ของ ว่าที่ ร.ต.บวรศักดิ์ อัครดิลก นิสิตภาควิชาเคมีการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งผลจากการตรวจสอบแบบสัมภาษณ์ดังกล่าวสรุปได้ว่า

- (1) สามารถ ใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลได้
- (2) ไม่สามารถ ใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลได้

โดยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

1. ควรตรวจสอบข้อผิดพลาดในแบบสัมภาษณ์ เนื้อหาควรสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หลัก
2. วัตถุประสงค์ไม่ใช่ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับ พฤติกรรม และวิถีชีวิต ของประชากรที่สนใจ
3. ควรเพิ่มคำถามที่ช่วยเพิ่มข้อมูลเกี่ยวกับ รายละเอียดที่เกี่ยวเนื่องกับ การวิจัย เพื่อเสริมข้อมูลที่ได้ที่สนใจ
4. ควรเพิ่มคำถามที่ช่วยตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลที่บันทึก
5. ควรเพิ่มกรอบการตั้งคำถามที่ชัดเจน อันนำไปสู่ได้แบบ เปิดทั้งแบบ ปิดก็ได้
6. ควรเตรียมข้อแก้ปัญห และเสริมเรื่องข้อผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น

ลงชื่อผู้รับรอง อรุณ
วันที่ 25 เดือน เมษายน พ.ศ. 2557

ภาค : (1) เหนือ (2) ตะวันออกเฉียงเหนือ **สังกัด** : (1) บขส. (2) รถร่วมบริการ **เพศ** : (1) ชาย (2) หญิง เลขที่ :

แบบสัมภาษณ์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

1. ปัจจุบันท่านทำงานในตำแหน่งอะไร
 - (1) พนง. ขับรถ (ข้ามไปข้อ 3)
 - (2) พนง. ต้อนรับ (ข้ามไปข้อ 3)
 - (3) พนง. บริการ หรือเด็กรถ
2. ท่านมีเป้าหมายที่จะเลื่อนตำแหน่งเป็นพนักงานขับรถในอนาคตหรือไม่
 - (1) ใช่
 - (2) ไม่ใช่
 - (3) ไม่แน่นอน
3. ปัจจุบันท่านมีอายุเท่าไร
 - (1) ไม่เกิน 30 ปี
 - (2) 31 – 40 ปี
 - (3) 41 – 50 ปี
 - (4) 51 – 60 ปี
 - (5) 61 – 70 ปี
 - (6) มากกว่า 70 ปีขึ้นไป
4. สถานภาพของท่านในปัจจุบันเป็นอย่างไร
 - (1) โสด (ข้ามไปข้อ 7)
 - (2) สมรสจดทะเบียน
 - (3) สมรสไม่จดทะเบียน
 - (4) หย่าร้าง (ข้ามไปข้อ 6)
 - (5) หม้าย (ข้ามไปข้อ 6)
5. คู่สมรสของท่านประกอบอาชีพพนักงานประจำรถโดยสาร สังกัดองค์กรและประจำรถคันเดียวกับท่านหรือไม่
 - (1) ใช่ ตำแหน่งพนักงานขับรถ
 - (2) ใช่ ตำแหน่งพนักงานต้อนรับ
 - (3) ใช่ ตำแหน่งพนักงานบริการ หรือเด็กรถ
 - (4) ไม่ใช่
6. ท่านมีบุตรกี่คน
 - (1) 1 คน
 - (2) 2 คน
 - (3) 3 คน
 - (4) 4 คน
 - (5) มากกว่า 4 คนขึ้นไป
 - (6) ไม่มีบุตร
7. การศึกษาสูงสุดของท่านอยู่ในระดับใด
 - (1) ไม่ได้เรียน
 - (2) เรียนแต่ไม่จบ
 - (3) ป.4
 - (4) ป.6
 - (5) ม.3
 - (6) ม.6 หรือ ปวช.
 - (7) สูงกว่า ม.6 หรือ ปวช. (ระบุ).....
8. ท่านทำงานในตำแหน่งปัจจุบันมานานเท่าไร (รวมทุกสังกัด)
 - (1) ไม่เกิน 1 ปี
 - (2) 1 – 5 ปี
 - (3) 6 – 10 ปี
 - (4) 11 – 15 ปี
 - (5) 16 – 20 ปี
 - (6) 21 – 25 ปี
 - (7) 26 – 30 ปี
 - (8) มากกว่า 30 ปีขึ้นไป
9. ก่อนท่านทำงานในตำแหน่งปัจจุบัน ท่านเคยทำงานในตำแหน่งอื่นที่เป็นพนักงานประจำรถโดยสารใช่หรือไม่
 - (1) ใช่ ตำแหน่งพนักงานขับรถ
 - (2) ใช่ ตำแหน่งพนักงานต้อนรับ
 - (3) ใช่ ตำแหน่งพนักงานบริการ หรือเด็กรถ
 - (4) ไม่ใช่
10. ท่านคิดว่าจะยึดอาชีพในตำแหน่งปัจจุบัน หรือตำแหน่งอื่นแต่ยังคงเป็นพนักงานประจำรถโดยสารตลอดไปหรือไม่
 - (1) ตลอดไป
 - (2) ไม่ตลอดไป
 - (3) ยังไม่แน่นอน
11. นอกจากวันที่รถตกค้างและรถเสีย ท่านมีวันหยุดอาทิตย์ละกี่วัน
 - (1) ไม่มีวันหยุด
 - (2) 1 วัน
 - (3) 2 วัน
 - (4) อื่นๆ.....

12. ท่านมีรายได้จากการทำงานในตำแหน่งปัจจุบัน ซึ่งรวมเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงเดือนละประมาณเท่าไร
- | | |
|-------------------------|------------------------------------|
| (1) ต่ำกว่า 5,000 บาท | (2) 5,000 – 10,000 บาท |
| (3) 10,001 – 15,000 บาท | (4) 15,000 – 20,000 บาท |
| (5) 20,001 – 25,000 บาท | (6) มากกว่า 25,000 บาท (ระบุ)..... |
13. ท่านมีรายได้อื่นๆ นอกเหนือจากการเป็นพนักงานประจำรถโดยสารหรือไม่
- | | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| (1) มี ต่ำกว่า 1,000 บาท | (2) มี 1,001 – 2,000 บาท |
| (3) มี 2,001 – 3,000 บาท | (4) มากกว่า 3,000 บาท (ระบุ)..... |
| (5) ไม่มี | |
14. ในแต่ละเดือนท่านมีเงินสะสมหรือไม่ และเป็นจำนวนเท่าไร
- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| (1) มี ต่ำกว่า 1,000 บาท | (2) มี 1,001 – 2,000 บาท |
| (3) มี 2,001 – 3,000 บาท | (4) มี 3,001 – 4,000 บาท |
| (5) มี 4,001 – 5,000 บาท | (6) มี 5,001 – 6,000 บาท |
| (7) มี มากกว่า 6,000 บาท | (8) ไม่มีเงินสะสม |
15. ค่าใช้จ่ายของครอบครัวท่านโดยประมาณ (ระบุ)
- | | |
|--|--|
| (1) ค่าที่พักอาศัย.....บาท / เดือน | (2) ค่าน้ำ ค่าไฟ.....บาท / เดือน |
| (3) ค่าอาหาร และเครื่องใช้.....บาท / วัน | (4) ค่าเดินทาง , น้ำมัน.....บาท / วัน |
| (5) ค่าการศึกษาของบุตร , ค่าขนม.....บาท / ปี | (6) ค่าเสื้อผ้า , ของใช้ประจำวัน.....บาท / เดือน |
| (7) ค่ารักษาพยาบาล.....บาท / ปี | (8) ค่าระหนี้สิน (ไม่รวมที่อยู่).....บาท / เดือน |
16. ท่านมีรายได้ต่อครอบครัวเดือนละประมาณเท่าไร
- | | |
|------------------------------------|-------------------------|
| (1) ต่ำกว่า 15,000 บาท | (2) 15,000 – 25,000 บาท |
| (3) 25,001 - 35,000 บาท | (4) 35,001 – 45,000 บาท |
| (5) มากกว่า 45,000 บาท (ระบุ)..... | |
17. ปัจจุบันครอบครัวของท่านมีหนี้สินโดยรวมทั้งครอบครัวที่ต้องชำระเดือนละเท่าไร
- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| (1) ต่ำกว่า 3,000 บาท | (2) 3,001 – 5,000 บาท |
| (3) 5,001 – 10,000 บาท | (4) 10,001 – 15,000 บาท |
| (5) 15,001 – 20,000 บาท | (6) มากกว่า 20,000 บาท |
| (7) ไม่มีหนี้สิน | |
18. ถ้าครอบครัวของท่านเดือดร้อนหรือขาดเงิน ส่วนใหญ่ท่านกู้ยืมเงินจากใคร
- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| (1) ไม่เคยกู้ (ข้ามไปข้อ 20) | (2) องค์กรที่สังกัด |
| (3) เพื่อนที่ทำงานด้วยกัน | (4) เพื่อนที่ไม่ได้ทำงานร่วมกัน |
| (5) โรงรับจำนำ | (6) นายทุนกู้เงิน |
| (7) บิดา มารดา ญาติพี่น้อง | (8) อื่นๆ..... |
19. ในการกู้เงิน ครอบครัวของท่านเสียดอกเบี้ยต่อเดือนเท่าไร
- | | |
|-----------------------|----------------------|
| (1) น้อยกว่า ร้อยละ 3 | (2) ร้อยละ 3 – 5 |
| (3) ร้อยละ 6 – 10 | (4) ร้อยละ 11 – 15 |
| (5) ร้อยละ 16 – 20 | (6) มากกว่าร้อยละ 20 |
| (7) ไม่เสียดอกเบี้ย | |

20. โดยปกติใน 1 วันท่านทำงานวันละประมาณกี่ชั่วโมง
- (1) น้อยกว่า 6 ชม. (2) 6 – 8 ชม.
 (3) 9 – 11 ชม. (4) ตั้งแต่ 12 ชม.ขึ้นไป
21. โดยปกติใน 1 วันท่านมีเวลาในการนอนวันละประมาณกี่ชั่วโมง
- (1) น้อยกว่า 3 ชม. (2) 3 – 5 ชม.
 (3) 6 – 8 ชม. (4) ตั้งแต่ 9 ชม.ขึ้นไป

ส่วนที่ 2 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ประจำของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

22. ปัจจุบันที่อยู่อาศัยประจำของท่านตั้งอยู่ที่ใด
- (1) ในเขต กทม. (2) ในเขตปริมณฑลรอบๆ กทม.
 (3) จังหวัดปลายทางที่รับส่งผู้โดยสาร (4) ไม่ได้ตั้งอยู่ข้อ (1) , (2) และ (3) (ระบุ).....
23. ที่อยู่อาศัยประจำของท่านในปัจจุบัน ตั้งอยู่ตามภูมิลำเนาเดิมของท่านหรือไม่
- (1) ตั้งอยู่ที่ภูมิลำเนาเดิม (ข้ามไปข้อ 25) (2) ไม่ได้ตั้งอยู่ที่ภูมิลำเนาเดิม
24. ถ้าย้ายออกจากภูมิลำเนาเดิมของท่านมานานเท่าใด
- (1) ไม่เกิน 1 ปี (2) 1 – 5 ปี
 (3) 6 – 10 ปี (4) 11 – 15 ปี
 (5) 16 – 20 ปี (6) 21 – 25 ปี
 (7) 26 – 30 ปี (8) มากกว่า 30 ปีขึ้นไป
25. ที่อยู่อาศัยประจำของท่านอยู่ใกล้สถานีขนส่งใดมากที่สุด
- (1) หมอชิต 2 (2) สถานีขนส่งผู้โดยสารปลายทาง
 (3) ไม่มีที่อยู่ประจำ (ข้ามไปข้อ 27)
26. ท่านใช้เวลาในการเดินทางเท่าไร จากที่อยู่อาศัยประจำของท่านมายังสถานีขนส่ง (ตามข้อ 25)
- (1) ไม่เกิน ½ ชม. (2) ½ ชม. - 1 ชม.
 (3) 1 ชม. - 2 ชม. (4) มากกว่า 2 ชม.ขึ้นไป
27. ที่อยู่อาศัยประจำของท่านมีลักษณะอย่างไร
- (1) บ้านของท่านเอง (2) บ้านเช่าของท่านเอง
 (3) บ้านสวัสดิการ , บ้านเช่าโดยองค์กรที่สังกัด (4) บ้าน / บ้านเช่าของญาติพี่น้อง
 (5) บ้าน / บ้านเช่าของเพื่อน (6) พักในรถโดยสาร (ไม่มีที่อยู่ประจำ)
 (7) บ้าน / บ้านเช่าของคู่สมรส คู่รัก (8) อื่นๆ.....
28. ที่อยู่อาศัยประจำของท่านมีรูปแบบอย่างไร
- (1) บ้านเดี่ยว (2) บ้านแถว , ทาวน์เฮ้าส์
 (3) ตึกแถว , อาคารพาณิชย์ (4) แฟลต , อาคารชุด
 (5) พักใต้ท้องรถโดยสาร (ข้ามไปข้อ 34) (6) พื้นที่ขนาดใหญ่อยู่อาศัยร่วมกัน
 (7) อื่นๆ.....
29. ท่านอยู่อาศัยที่อยู่อาศัยประจำของท่านมานานเท่าไร
- (1) ไม่เกิน 1 ปี (2) 1 – 5 ปี
 (3) 6 – 10 ปี (4) 11 – 15 ปี
 (5) 16 – 20 ปี (6) 21 – 25 ปี
 (7) 26 – 30 ปี (8) มากกว่า 30 ปีขึ้นไป

30. อะไรคือเหตุผลที่สำคัญในการเลือกอยู่อาศัยที่อยู่อาศัยประจำของท่าน
- (1) เป็นที่อยู่เดิม หรืออยู่ในภูมิลำเนาของตนเอง
 - (2) ย้ายมาอยู่กับเพื่อน คนรักหรือคู่สมรส
 - (3) อยู่ใกล้สถานี่ขนส่ง (แหล่งงานของตนเอง)
 - (4) อยู่ใกล้แหล่งงานของคนในครอบครัว
 - (5) ประหยัดค่าใช้จ่าย และราคาถูก
 - (6) รายได้ไม่พอใช้ในเรื่องที่อยู่อาศัย
 - (7) เป็นบ้านสวัสดิการตามที่องค์กรจัดหา
 - (8) เพื่อเฝ้าระวังรถโดยสารของตัวเอง
 - (9) เนื่องจากความเคยชิน และไม่มีที่อยู่อาศัยอื่น
 - (10) อื่นๆ.....
31. ท่านมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการผ่อนชำระ หรือเช่าที่อยู่อาศัยประจำของท่าน เดือนละประมาณเท่าไร
- (1) มี ต่ำกว่า 1,000 บาท
 - (2) มี 1,001 – 2,000 บาท
 - (3) มี 2,001 – 3,000 บาท
 - (4) มี 3,001 – 4,000 บาท
 - (5) มี 4,001 – 5,000 บาท
 - (6) มี 5,001 – 6,000 บาท
 - (7) มากกว่า 6,000 บาท (ระบุ).....บาท (8) ไม่มีค่าใช้จ่าย
32. ท่านกลับมาพักอาศัยที่อยู่อาศัยประจำของท่านบ่อยครั้งแค่ไหน
- (1) ทุกครั้งที่รถมายังสถานีขนส่งผู้โดยสารที่ใกล้ที่อยู่อาศัย (เนื่องจากที่อยู่อาศัยประจำอยู่ใกล้สถานีขนส่ง)
 - (2) ½ เดือน / ครั้ง
 - (3) 1 เดือน / ครั้ง
 - (4) 2 เดือน / ครั้ง
 - (5) 3 เดือน / ครั้ง
 - (6) มากกว่า 3 เดือน / ครั้ง
33. ทุกครั้งที่ท่านกลับมาพักอาศัยที่อยู่อาศัยประจำของท่าน ท่านมีเวลาในการอยู่อาศัยนานเท่าไร
- (1) 1 – 2 วัน
 - (2) 3 – 4 วัน
 - (3) 5 – 6 วัน
 - (4) ตั้งแต่ 7 วันขึ้นไป
34. ท่านพักอาศัยร่วมกับบุคคลอื่นในที่อยู่อาศัยประจำของท่าน จำนวนเท่าไร (จำนวนรวมตัวท่านเองด้วย)
- (1) 1 คน
 - (2) 2 คน
 - (3) 3 คน
 - (4) 4 คน
 - (5) 5 คน
 - (6) 6 คน
 - (7) 7 คน
 - (8) ตั้งแต่ 8 คนขึ้นไป
35. สถานภาพของบุคคลที่พักอาศัยร่วมกับท่าน (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- (1) คู่สมรส คนรัก
 - (2) บุตร
 - (3) บิดา มารดา ญาติพี่น้อง
 - (4) เพื่อนที่ทำงานประจำรถเหมือนกัน
 - (5) เพื่อนที่ไม่ได้ทำงานประจำรถ

ท่านมีปัญหาในเรื่องที่อยู่อาศัยประจำแยกตามประเด็นดังนี้หรือไม่

● ปัญหาด้านกายภาพ

36. ห้องคับแคบ / บ้านเล็กเกินไป (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
37. ห้องพัก / ที่พักไม่สะอาด (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
38. ห้องน้ำ ห้องส้วมไม่สะอาด (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
39. ห้องน้ำ ห้องส้วมไม่เพียงพอ (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
40. ไฟฟ้า น้ำประปาไม่เพียงพอ (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
41. ระบบระบายน้ำไม่ดี หรือมีปัญหาหน้าท่วม (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา

42. ไม่มีที่จอดรถ (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
- ปัญหาด้านทำเลที่ตั้ง
43. การเดินทางไปทำงานของท่าน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
44. การเดินทางไปทำงานของคนในครอบครัว (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
45. การเดินทางไปเรียนของบุตร (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
46. ห้างไกลบิดา มารดา ญาติพี่น้อง (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
47. ห้างไกลเพื่อนหรือกลุ่มที่ท่านรู้จัก (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
48. ห้างไกลตลาด / แหล่งชุมชน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
49. สภาพแวดล้อมไม่ดี มีกลิ่น เสียงรบกวน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
- ปัญหาด้านเศรษฐกิจ และสังคม
50. มีปัญหาเกี่ยวกับเพื่อนร่วมห้อง / เพื่อนบ้าน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
51. ขาดคนดูแลบุตร (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
52. ปัญหาสุขภาพอนามัย (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
53. ปัญหาเรื่องคู่สาว (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
54. มีการมั่วสุมเล่นการพนัน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
55. มีการทะเลาะวิวาททำร้ายร่างกายซึ่งกัน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
56. มีการมั่วสุมเสพยาเสพติดต่างๆ (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
57. ขาดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
58. ในภาพรวมท่านมีความพึงพอใจกับที่พักอาศัยประจำของท่านหรือไม่ (1) พอใจ (2) ไม่พอใจ
59. ถ้าเป็นไปได้ท่านต้องการสังกัดองค์กรใด (1) บขส. (2) รถร่วมเอกชน (3) อะไรก็ได้

ส่วนที่ 3 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่ชั่วคราวต้นทางของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

60. ใน 1 เดือน เฉลี่ยแล้วท่านใช้เวลาในการอยู่ที่กทม.(หมอชิต2) และปลายทางที่รับส่งผู้โดยสาร นานเท่าไร (1) กทม. 15 วัน , ปลายทาง 15 วัน (50% : 50%) (2) กทม. 7 วัน , ปลายทาง 23 วัน (25% : 75%) (3) กทม. 23 วัน , ปลายทาง 7 วัน (75% : 25%)
61. โดยปกติท่านมาถึงที่กทม.(หมอชิต2) และอยู่อาศัย ณ.ที่อยู่อาศัยในช่วงเวลาใด (1) กลางวัน (2) กลางคืน (3) สลับช่วงกันไปเป็นรอบๆ (4) ไม่แน่นอน
62. ที่อยู่อาศัยของท่านมีลักษณะอย่างไร (1) ที่อยู่ประจำ (เข้าไปซื้อ 95) (2) บ้านสวัสดิการ , บ้านเช่าโดยองค์กรที่สังกัด (3) บ้านของญาติพี่น้อง (4) บ้าน หรือบ้านเช่าของเพื่อน (5) พักในรถโดยสาร (ไม่มีที่อยู่ประจำ) (6) บ้านเช่าของตนเอง (7) อื่นๆ.....

63. ที่อยู่อาศัยของท่านมีรูปแบบอย่างไร
- (1) บ้านเดี่ยว (2) บ้านแถว , ทาวน์เฮ้าส์ (3) ตึกแถว , อาคารพาณิชย์
(4) แฟลต , อาคารชุด (5) พักใต้ท้องรถโดยสาร (6) พื้นที่ขนาดใหญ่อยู่อาศัยร่วมกัน
(7) อื่นๆ.....
64. ท่านมีค่าใช้จ่ายเรื่องที่พักอาศัย เดือนละประมาณเท่าไร
- (1) ต่ำกว่า 500 บาท (2) 501 – 1,000 บาท
(3) 1,001 – 1,500 บาท (4) 1,501 – 2,000 บาท
(5) 2,001 – 2,500 บาท (6) มากกว่า 2,500 บาท
(7) ไม่มีค่าใช้จ่าย
65. ที่อยู่อาศัยของท่าน ตั้งอยู่บริเวณใด
- (1) ในสถานีขนส่งผู้โดยสาร (2) บริเวณรอบๆ สถานีขนส่งผู้โดยสาร
(3) นอกบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร (4) อื่นๆ.....
66. โดยปรกติทุกครั้งที่ท่านมารับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งดังกล่าว ท่านมีเวลาในการอยู่อาศัยนานเท่าไร
- (1) ไม่เกิน 5 ชม. (2) 5 – 8 ชม.
(3) 9 – 12 ชม. (4) ตั้งแต่ 12 ชม.ขึ้นไป
67. อะไรคือเหตุผลที่สำคัญในการเลือกที่อยู่อาศัยของท่าน
- (1) เป็นที่อยู่เดิม หรืออยู่ในภูมิลำเนาของตนเอง
(2) ย้ายมาอยู่กับเพื่อน คนรักหรือคู่สมรส
(3) อยู่ใกล้สถานีขนส่ง (แหล่งงานของตนเอง)
(4) อยู่ใกล้แหล่งงานของคนในครอบครัว
(5) ประหยัดค่าใช้จ่าย และราคาถูก
(6) รายได้ไม่พอใช้ในเรื่องที่อยู่อาศัย
(7) เป็นบ้านสวัสดิการตามที่องค์กรจัดหา
(8) เพื่อเฝ้าระวังรถโดยสารของตัวเอง
(9) เนื่องจากความเคยชิน และไม่มีที่อยู่อาศัยอื่น
(10) อื่นๆ.....
68. ท่านอยู่อาศัยร่วมกับบุคคลอื่น จำนวนเท่าไร(จำนวนรวมตัวท่านเองด้วย)
- (1) 1 คน (2) 2 คน (3) 3 คน
(4) 4 คน (5) 5 คน (6) 6 คน
(7) 7 คน (8) ตั้งแต่ 8 คนขึ้นไป
69. สถานภาพของบุคคลที่อยู่อาศัยร่วมกับท่าน (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- (1) คู่สมรส คนรัก (2) บุตร (3) บิดา มารดา ญาติพี่น้อง
(4) เพื่อนที่ทำงานประจำรถเหมือนกัน (5) เพื่อนที่ไม่ได้ทำงานประจำรถ

ท่านมีปัญหาในเรื่องที่อยู่อาศัยชั่วคราวแยกตามประเด็นดังนี้หรือไม่

● **ปัญหาด้านกายภาพ**

70. ห้องคับแคบ / บ้านเล็กเกินไป (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
71. ห้องพัก / ที่พักไม่สะอาด (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
72. ห้องน้ำ ห้องส้วมไม่สะอาด (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา

73. ห้องน้ำ ห้องส้วมไม่เพียงพอ (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
74. ไฟฟ้า น้ำประปาไม่เพียงพอ (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
75. ระบบระบายน้ำไม่ดี หรือมีปัญหา น้ำท่วม (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
76. ไม่มีที่จอดรถ (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
- ปัญหาด้านทำเลที่ตั้ง
77. การเดินทางไปทำงานของท่าน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
78. การเดินทางไปทำงานของคนในครอบครัว (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
79. การเดินทางไปเรียนของบุตร (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
80. ห้างไกลบิดา มารดา ญาติพี่น้อง (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
81. ห้างไกลเพื่อนหรือกลุ่มที่ท่านรู้จัก (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
82. ห้างไกลตลาด / แหล่งชุมชน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
83. สภาพแวดล้อมไม่ดี มีกลิ่น เสียงรบกวน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
- ปัญหาด้านเศรษฐกิจ และสังคม
84. มีปัญหาเกี่ยวกับเพื่อนร่วมห้อง / เพื่อนบ้าน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
85. ขาดคนดูแลบุตร (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
86. ปัญหาสุขภาพอนามัย (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
87. ปัญหาเรื่องผู้สาว (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
88. มีการมั่วสุมเล่นการพนัน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
89. มีการทะเลาะวิวาททำร้ายร่างกายซึ่งกัน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
90. มีการมั่วสุมเสพยาเสพติดต่างๆ (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
91. ขาดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
92. ในภาพรวมท่านมีความพึงพอใจกับที่อยู่อาศัยหรือไม่
(1) พอใจ (2) ไม่พอใจ

ส่วนที่ 4 สภาพการอยู่อาศัย และที่อยู่อาศัยชั่วคราวปลายทางในของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

93. โดยปกติท่านมาถึงที่ปลายทางและอยู่อาศัย ณ.ที่อยู่อาศัยในช่วงเวลาใด
(1) กลางวัน (2) กลางคืน
(3) สลับช่วงกันไปเป็นรอบๆ (4) ไม่แน่นอน
94. ที่อยู่อาศัยของท่านมีลักษณะอย่างไร
(1) บ้านของท่านเอง (ข้ามไปข้อ 128) (2) บ้านสวัสดิการ , บ้านเช่าโดยองค์กรที่สังกัด
(3) บ้านของญาติพี่น้อง (4) บ้าน หรือบ้านเช่าของเพื่อน
(5) พักในรถโดยสาร (ไม่มีที่อยู่ประจำ) (6) บ้านเช่าของท่านเอง
(7) อื่นๆ.....
95. ที่อยู่อาศัยของท่านมีรูปแบบอย่างไร
(1) บ้านเดี่ยว (2) บ้านแถว , ทาวน์เฮ้าส์
(3) ตึกแถว , อาคารพาณิชย์ (4) แฟลต , อาคารชุด
(5) พักใต้ท้องรถโดยสาร (6) พื้นที่ขนาดใหญ่อยู่อาศัยร่วมกัน
(7) อื่นๆ.....

96. ท่านมีค่าใช้จ่ายเรื่องที่พักอาศัย เดือนละประมาณเท่าไร
- (1) ต่ำกว่า 500 บาท (2) 501 – 1,000 บาท
 (3) 1,001 – 1,500 บาท (4) 1,501 – 2,000 บาท
 (5) 2,001 – 2,500 บาท (6) มากกว่า 2,500 บาท
 (7) ไม่มีค่าใช้จ่าย
97. ที่อยู่อาศัยของท่าน ตั้งอยู่บริเวณใด
- (1) ในสถานีขนส่งผู้โดยสาร (2) บริเวณรอบๆ สถานีขนส่งผู้โดยสาร
 (3) นอกบริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร (4) อื่นๆ.....
98. โดยปรกติทุกครั้งที่ท่านมารับส่งผู้โดยสารที่สถานีขนส่งดังกล่าว ท่านมีเวลาในการอยู่อาศัยยาวนานเท่าไร
- (1) ไม่เกิน 5 ชม. (2) 5 – 8 ชม.
 (3) 9 – 12 ชม. (4) ตั้งแต่ 12 ชม.ขึ้นไป
99. อะไรคือเหตุผลที่สำคัญในการเลือกที่อยู่อาศัยของท่าน
- (1) เป็นที่อยู่เดิม หรืออยู่ในภูมิลำเนาของตนเอง
 (2) ย้ายมาอยู่กับเพื่อน คนรักหรือคู่สมรส
 (3) อยู่ใกล้สถานีขนส่ง (แหล่งงานของตนเอง)
 (4) อยู่ใกล้แหล่งงานของคนในครอบครัว
 (5) ประหยัดค่าใช้จ่าย และราคาถูก
 (6) รายได้ไม่พอใช้ในเรื่องที่อยู่อาศัย
 (7) เป็นบ้านสวัสดิการตามที่องค์กรจัดหา
 (8) เพื่อเฝ้าระวังรถโดยสารของตัวเอง
 (9) เนื่องจากความเคยชิน และไม่มีที่อยู่อาศัยอื่น
 (10) อื่นๆ.....
100. ท่านอยู่อาศัยร่วมกับบุคคลอื่น จำนวนเท่าไร (จำนวนรวมตัวท่านเองด้วย)
- (1) 1 คน (2) 2 คน (3) 3 คน
 (4) 4 คน (5) 5 คน (6) 6 คน
 (7) 7 คน (8) ตั้งแต่ 8 คนขึ้นไป
101. สถานภาพของบุคคลที่อยู่อาศัยร่วมกับท่าน (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- (1) คู่สมรส คนรัก (2) บุตร (3) บิดา มารดา ญาติพี่น้อง
 (4) เพื่อนที่ทำงานประจำรถเหมือนกัน (5) เพื่อนที่ไม่ได้ทำงานประจำรถ

ท่านมีปัญหาในเรื่องที่อยู่อาศัยชั่วคราวแยกตามประเด็นดังนี้หรือไม่

● **ปัญหาด้านกายภาพ**

102. ห้องคับแคบ / บ้านเล็กเกินไป (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
103. ห้องพัก / ที่พักไม่สะอาด (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
104. ห้องน้ำ ห้องส้วมไม่สะอาด (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
105. ห้องน้ำ ห้องส้วมไม่เพียงพอ (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
106. ไฟฟ้า น้ำประปาไม่เพียงพอ (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
107. ระบบระบายน้ำไม่ดี หรือมีปัญหา น้ำท่วม (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
108. ไม่มีที่จอดรถ (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา

• ปัญหาด้านทำเลที่ตั้ง

109. การเดินทางไปทำงานของท่าน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
110. การเดินทางไปทำงานของคนในครอบครัว (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
111. การเดินทางไปเรียนของบุตร (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
112. ห้างไกลบิดา มารดา ญาติพี่น้อง (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
113. ห้างไกลเพื่อนหรือกลุ่มที่ท่านรู้จัก (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
114. ห้างไกลตลาด / แหล่งชุมชน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
115. สภาพแวดล้อมไม่ดี มีกลิ่น เสียงรบกวน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา

• ปัญหาด้านเศรษฐกิจ และสังคม

116. มีปัญหาเกี่ยวกับเพื่อนร่วมห้อง / เพื่อนบ้าน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
117. ขาดคนดูแลบุตร (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
118. ปัญหาสุขภาพอนามัย (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
119. ปัญหาเรื่องผู้สาว (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
120. มีการมั่วสุมเล่นการพนัน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
121. มีการทะเลาะวิวาททำร้ายร่างกายซึ่งกัน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
122. มีการมั่วสุมเสพยาเสพติดต่างๆ (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
123. ขาดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (1) มีปัญหา (2) ไม่มีปัญหา
124. ในภาพรวมท่านมีความพึงพอใจกับที่อยู่อาศัยหรือไม่
(1) พอใจ (2) ไม่พอใจ

ส่วนที่ 5 ความต้องการที่อยู่ประจำแห่งใหม่ของผู้ตอบแบบสัมภาษณ์

125. ท่านมีความต้องการที่อยู่อาศัยใหม่หรือไม่ (1) ต้องการ (2) ไม่ต้องการ (จบการสัมภาษณ์)
126. ทำเลที่ท่านต้องการใช้เป็นที่ตั้งที่อยู่อาศัยของท่าน
(1) ในเขต กทม. (2) ในเขตปริมณฑลรอบๆ กทม.
(3) จังหวัดปลายทางที่รับส่งผู้โดยสาร (4) ไม่ได้ตั้งอยู่ ข้อ (1) , (2) และ (3) (ระบุ).....
127. ทำเลที่ท่านต้องการใช้เป็นที่ตั้งที่อยู่อาศัยของท่านนั้น เป็นภูมิลำเนาเดิมของท่านหรือไม่
(1) ใช่ (2) ไม่ใช่ แต่เป็นภูมิลำเนาเดิมของคุณสมรส
(3) ไม่ใช่ ภูมิลำเนาเดิมของตนเองและคู่สมรส (4) อื่นๆ.....
128. ที่อยู่อาศัยที่ท่านต้องการมีรูปแบบอย่างไร
(1) บ้านเดี่ยว (2) บ้านแถว , ทาวน์เฮ้าส์
(3) ตึกแถว , อาคารพาณิชย์ (4) แฟลต , อาคารชุด
(5) อื่นๆ.....

129. อะไรคือเหตุผลที่สำคัญในการเลือกที่อยู่อาศัยของท่าน

- (1) ประหยัดค่าใช้จ่าย และราคาถูก
- (2) ขนาดพื้นที่เหมาะสมกับจำนวนผู้อยู่อาศัย
- (3) อยู่ใกล้แหล่งงาน (สถานี่ขนส่ง) ของตนเอง
- (4) อยู่ใกล้แหล่งงานของคนในครอบครัว
- (5) การเดินทางสะดวก
- (6) อยู่ใกล้ตลาด ย่านการค้า
- (7) สภาพแวดล้อมดี สาธารณูปโภคพร้อม
- (8) เพื่อนบ้านอยู่ในสังคมเดียวกัน
- (9) บรรยากาศร่มรื่น เป็นธรรมชาติ
- (10) สามารถค้าขายและทำการค้าได้
- (11) อื่นๆ.....

130. ท่านคิดว่าที่อยู่อาศัยใหม่ ท่านพักอาศัยร่วมกับบุคคลอื่นจำนวนเท่าไร

- | | | |
|----------|------------------------|----------|
| (1) 1 คน | (2) 2 คน | (3) 3 คน |
| (4) 4 คน | (5) 5 คน | (6) 6 คน |
| (7) 7 คน | (8) ตั้งแต่ 8 คนขึ้นไป | |

131. สถานภาพของบุคคลที่พักอาศัยร่วมกับท่าน (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | | |
|------------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| (1) คู่สมรส คนรัก | (2) บุตร | (3) บิดา มารดา ญาติพี่น้อง |
| (4) เพื่อนที่ทำงานประจำรถเหมือนกัน | (5) เพื่อนที่ไม่ได้ทำงานประจำรถ | |

***** จบการสัมภาษณ์ *****

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ว่าที่ร้อยตรี บวรศักดิ์ อัครวดี เกิดเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ.2523 ที่กรุงเทพมหานคร ปัจจุบันอายุ 28 ปี อาศัยอยู่บ้านเลขที่ 381/4 หมู่ 7 ซ.ทองห้วย ถ.พหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร หมายเลขโทรศัพท์ (02) 552 - 6129 ปัจจุบันประกอบอาชีพสถาปนิก หจก. บาย – ลีโอ มีใบประกอบวิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุม ประเภทสามัญ เลขทะเบียน ส.สถ.2094 สำเร็จปริญญาตรีสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล จ.ปทุมธานี ปี พ.ศ.2546 และสำเร็จ ปวช.-ปวส. แผนกช่างเทคนิค สถาปัตยกรรม สาขาช่างก่อสร้าง วิทยาลัยเทคนิคดุสิต (โรงเรียนช่างก่อสร้างดุสิต) กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2543



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย