

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ซึ่งเป็นการศึกษาลักษณะความเป็นจริงตามสภาพในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคนขับรถยนต์รับจ้างและสามล้อรับจ้างในด้านที่อยู่อาศัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อมูลด้านสภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบัน ปัญหาที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และแนวทางการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย ตลอดจนข้อมูลส่วนตัว ทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การศึกษา ความต้องการความช่วยเหลือต่างๆ โดยมีรายละเอียดวิธีดำเนินการการวิจัยดังนี้

3.1 ขอบเขตการวิจัย

ศึกษาแนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย ที่ตั้งของผู้ประกอบการ หรือสถานที่รับส่งรถ หรือที่จอดรถ เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างทำเลที่ตั้งที่อยู่อาศัย กับผู้ประกอบการ หรือสถานที่รับส่งรถ หรือที่จอดรถ ซึ่งได้กำหนดขอบเขตการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ผู้มีอาชีพขับรถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (แท็กซี่) และสามล้อรับจ้าง (ตุ๊กตุ๊ก) ซึ่งอาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร
2. ศึกษาสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้มีอาชีพขับรถยนต์รับจ้างและสามล้อรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร
3. ศึกษาสภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และปัญหาการอยู่อาศัยของผู้มีอาชีพขับรถยนต์รับจ้างและสามล้อรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร
4. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีอาชีพขับรถยนต์รับจ้างและสามล้อรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร
5. พื้นที่ที่ศึกษาค้นคว้านี้ได้กำหนดพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งเป็นส่วนๆ ภายในกรุงเทพฯ จำนวน 38 เขต (แผนที่ 3-1) ตามพระราชบัญญัติจัดระเบียบการบริหารกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2536 โดยเขตต่างๆ ทั้ง 38 เขต ได้ถูกจัดกลุ่มเป็น 3 กลุ่ม ตามลักษณะการใช้พื้นที่ เพื่อให้มีการกระจายของข้อมูลเท่าๆ กันคือ

5.1 เขตชั้นในเมือง) จำนวน 14 เขตได้แก่ เขตพระนคร, เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย, เขตสัมพันธวงศ์, เขตบางรัก, เขตราชเทวี, เขตคลองสาน, เขตปทุมวัน, เขตดุสิต, เขตดินแดง, เขตบางกอกใหญ่, เขตธนบุรี, เขตบางซื่อ, เขตพญาไท และเขตห้วยขวาง

5.2 เขตชั้นกลาง(ต่อเมือง) จำนวน 17 เขตได้แก่ เขตยานนาวา, เขตสาทร, เขตบางคอแหลม, เขตภาษีเจริญ, เขตราชบุรีบูรณะ, เขตบางกอกน้อย, เขตบางพลัด, เขตจตุจักร, เขตดอนเมือง, เขตบางเขน, เขตลาดพร้าว, เขตบางกะปิ, เขตบึงกุ่ม, เขตคลองเตย, เขตพระโขนง, เขตประเวศ และเขตสวนหลวง

5.3 เขตชั้นนอก(ชานเมือง) จำนวน 7 เขตได้แก่ เขตหนองจอก, เขตมีนบุรี, เขตลาดกระบัง, เขตบางขุนเทียน, เขตตลิ่งชัน, เขตหนองแขม และเขตจอมทอง

3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลของพื้นที่วิจัย

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ได้รวบรวมจากแหล่งข้อมูล 2 ประเภทคือ

1. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Sources) ได้จากการรวบรวมข้อมูลสถิติ รายงานของหน่วยงานราชการ และเอกชนประจำปีต่างๆ วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง วารสาร และสิ่งพิมพ์ต่างๆ ได้มาจาก

- หอสมุดกลาง สำนักวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ห้องสมุดคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ห้องสมุดมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ห้องสมุดมหาวิทยาลัยมหิดล
- ห้องสมุดกรุงเทพมหานคร
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
- กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ

2. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Sources) เก็บรวบรวมได้จากการวิจัยภาคสนาม การสำรวจพื้นที่ การสอบถาม และการสัมภาษณ์

3.3 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรในพื้นที่วิจัย ประชากรในการวิจัยครั้งนี้คือ บุคคลที่ประกอบอาชีพขับรถยนต์รับจ้าง(แท็กซี่) และสามล้อรับจ้าง(ตุ๊กตุ๊ก) ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งจำนวนประชากรในการศึกษาครั้งนี้ไม่ทราบจำนวนที่แน่นอนคือ มีผู้ขับรถรับจ้างทั้งแบ่งเป็นสองกะหรือสองผลัด (กะกลางวัน และกะกลางคืน) และรถกะเดียวเหมาทั้งวัน จึงใช้วิธีการประมาณการจากจำนวนรถรับจ้างทั้งสองประเภท สำหรับจำนวนรถยนต์รับจ้างที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ.2538 มีจำนวน 49,112 คันและรถสามล้อรับจ้างในเขตกรุงเทพ มีจำนวน 7,406 คัน รวมทั้งสองประเภทมีจำนวนทั้งสิ้น 56,518 คัน

การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถามจากภาคสนามในการวิจัยครั้งนี้ พบว่า มีผู้ขับรถรับจ้างร้อยละ 12.3 ที่ขับรถรับจ้างเหมากะเดียวทั้งวัน และร้อยละ 87.7 ที่ขับรถรับจ้างแบ่งเป็นสองกะหรือสองผลัด คือกะกลางวัน และกะกลางคืน (ตารางที่ 4-40) แสดงว่า ในส่วนของกลุ่มคนขับรถรับจ้างที่ขับรถรับจ้างแบ่งเป็นสองกะหรือสองผลัด รถหนึ่งคันจะมีคนขับรถจำนวนสองคน จากข้อมูลดังกล่าวสามารถนำมาคำนวณหาจำนวนคนขับรถรับจ้างทั้งหมดที่คาดว่าจะประกอบอาชีพขับรถรับจ้างได้เท่ากับ 106,084 คน $[56,518 + (56,518 \times 87.7\%)]$

2. การเลือกกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากจำนวนประชากรที่จะทำการวิจัยในครั้งนี้มีจำนวน 106,084 คน ซึ่งเป็นกลุ่มประชากรขนาดใหญ่ไม่สามารถทำการศึกษาได้ทั้งหมด จึงจำเป็นต้องมีการศึกษากับประชากรเพียงบางส่วนเท่านั้น โดยทำการเลือกตัวอย่าง และกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยการตรวจสอบจากการใช้สูตรของ Taro Yamane และการใช้ตารางของ Herbert Arkin and Raymond R. Colton ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยที่ค่าประมาณจะคลาดเคลื่อนจากค่าที่เป็นจริงไม่เกิน $\pm 5\%$

สำหรับจำนวนประชากร 106,084 คน สามารถคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างได้จากสูตรของ Taro Yamane ดังนี้

$$Nop = \frac{N}{1 + NE^2}$$

โดยที่ Nop คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมสำหรับประชากรจำนวน N คน
 N คือ จำนวนประชากรในที่นี่คือจำนวน 106,084 คน
 E คือ ขนาดความคลาดเคลื่อนสูงสุดที่ผู้วิจัยยอมรับได้ ในที่นี่คือ $\pm 5\%$

$$Nop = \frac{106,084}{1 + [106,084 \times (0.05)^2]}$$

$$= 398 \text{ คน}$$

ตารางที่ 3-1 จำนวนตัวอย่างที่จะทำการวิจัยตามขนาดของประชากรที่ชอบเขต
ความเชื่อมั่น 95% โดยมีความแม่นยำ $\pm 5\%$

ขนาดของประชากร	จำนวนตัวอย่าง
1,000	244
2,000	278
3,000	291
4,000	299
5,000	303
10,000	313
20,000	318
50,000	321
100,000	321
500,000 ถึง ∞	322

ที่มา : Herbert Arkin and Raymond R. Colton Table for statisticians.

ค่าจากตารางของ ของ Herbert Arkin and Raymond R. Colton จะต้องใช้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 322 คน (ตารางที่ 3-1) เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้สูตรของ Taro Yamane จะต้องใช้กลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 398 คน ดังนั้นผู้วิจัยได้คัดเลือกขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่มากกว่าเป็นตัวกำหนดคือ 398 คน

การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในการเก็บแบบสอบถาม งานวิจัยนี้เป็นการเก็บข้อมูลแบบบังเอิญ Accidental Sampling คือ ไม่เจาะจงว่าผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ตรงไหนเมื่อเจอจะสัมภาษณ์ตามแบบสอบถาม ทั้งนี้ผู้วิจัยจะรู้ว่าเป็นคนขับรถรับจ้างก็ตอนที่ขับรถอยู่ หรือจอดพักรถที่ปั๊ม หรือที่อุบบริการ เมื่อคนขับรถไม่ได้อยู่ที่รถเราจะไม่ทราบว่ามีอาชีพอะไร

สำหรับวิธีการเก็บข้อมูลผู้วิจัยหรือ ผู้ช่วยผู้วิจัย จะใช้รถยนต์, รถรับจ้าง และรถโดยสารประจำทาง เดินทางไปรอสัมภาษณ์ตามสถานที่ต่างๆ เช่น ปั๊มน้ำมัน, อุบบริการรถรับจ้าง และบริเวณที่แวะรับประทานอาหาร โดยแบ่งพื้นที่การเก็บรวบรวมข้อมูลเป็น 3 โซนเท่าๆ กัน ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

ระยะเวลาการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม เดือนมีนาคม 2540 - กันยายน 2540

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ คือ ต้องการทราบถึงสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม สภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบัน และปัญหาการอยู่อาศัย ตลอดจนการวางแผนด้านที่อยู่อาศัยอนาคตให้กับผู้มีอาชีพขับรถรับจ้าง เพื่อทราบแนวทางการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยให้เหมาะสมสำหรับผู้มีอาชีพขับรถรับจ้าง ด้วยการใช้แบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วยคำถามปลายเปิด และคำถามปลายปิด 3 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มีดังนี้

1. ข้อมูลส่วนตัว ได้แก่ เพศ อายุ, การศึกษา, ภูมิลำเนาเดิม, ระยะเวลาที่เข้ามาอาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ, สถานภาพครอบครัว, จำนวนบุตร และการพักอาศัยของบุตร
2. ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ ระดับรายได้, รายจ่าย, ประเภทของค่าใช้จ่าย, เงินออม, วิธีการเก็บออม, วิธีแก้ปัญหาเมื่อรายได้ไม่พอใช้, อัตราดอกเบี้ยเงินกู้, การเจ็บป่วย และวิธีการรักษาพยาบาล
3. ข้อมูลด้านอาชีพ ได้แก่ อาชีพภรรยา, อาชีพดั้งเดิม, ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพ, เหตุผลที่มียึดอาชีพ, ความคิดเห็นต่ออาชีพ และอาชีพที่อยากจะทำ
4. ข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์รับจ้างและสามล้อรับจ้าง ได้แก่ ประเภท, ความเป็นเจ้าของ, ท่าเลที่ตั้งอยู่บริการ หรือสถานที่รับส่งรถ หรือที่จอดรถ, ค่าเช่ารถ, ค่าผ่อนรถ, ค่าเชื้อเพลิง, จำนวนกะ และจำนวนชั่วโมงที่ขับรถรับจ้าง

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพที่อยู่อาศัยปัจจุบันและปัญหาการอยู่อาศัย มีดังนี้

1. ข้อมูลลักษณะการอยู่อาศัยในปัจจุบันด้านกายภาพ ได้แก่ ประเภทที่อยู่อาศัย, จำนวนสมาชิก, การครอบครอง, ความเป็นเจ้าของ, การอยู่อาศัย, ระยะเวลาที่อาศัย, ราคาที่พักอาศัย, แหล่งเงินที่ใช้ในการซื้อที่พักอาศัย, ค่าที่พักอาศัย และค่าน้ำค่าไฟ
2. ข้อมูลลักษณะการอยู่อาศัยในปัจจุบันด้านทำเลที่ตั้ง ได้แก่ เขตและโซนที่อยู่อาศัย, ระยะทาง, เวลา และพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง

3. ข้อมูลปัญหาการอยู่อาศัย ได้แก่ ปัญหาที่อยู่อาศัยด้านกายภาพ, ปัญหาที่อยู่อาศัยด้านทำเลที่ตั้ง, ปัญหาการอยู่อาศัยด้านเศรษฐกิจและสังคม

ส่วนที่ 3 ข้อมูลความคิดเห็นและการวางแผนด้านที่อยู่อาศัยในอนาคต เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมของคนชั้นบรรทัดล่าง มีดังนี้

1. ความคิดเห็น ได้แก่ ความคิดเห็นกลับไปภูมิลำเนา, ความเป็นเจ้าของบ้านที่ภูมิลำเนา และที่ดินที่คาดว่าจะได้รับเป็นมรดก

2. การวางแผนที่อยู่อาศัยด้านกายภาพและทำเลที่ตั้ง ได้แก่ การวางแผนที่อยู่อาศัยในอนาคต, เขตที่อยู่อาศัยที่ต้องการไปอยู่ในอนาคต, ประเภทที่อยู่อาศัยที่ต้องการ และปัจจัยการเลือกที่อยู่อาศัย

3. การวางแผนที่อยู่อาศัยด้านการเงิน ได้แก่ ความพร้อมที่จะจ่ายค่าที่อยู่อาศัย, ความสามารถซื้อบ้าน, ราคาที่อยู่อาศัยที่ต้องการ และแหล่งเงินที่คาดว่าจะใช้ในการซื้อบ้าน

4. ความต้องการความช่วยเหลือ ได้แก่ ความต้องการความช่วยเหลือต่างๆ ตลอดจนด้านที่อยู่อาศัย, ความเห็นการจัดตั้งสหกรณ์ออมทรัพย์ และความพร้อมในการออมทรัพย์

2. กำหนดตัวแปรในประเด็นหลัก โดยวิเคราะห์และคัดเลือกจากแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3. พิจารณาความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยนำแบบสอบถามส่งอาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อขอคำแนะนำ แก่ไข พิจารณาความถูกต้องก่อนทำการ Pretest โดยเทียบกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

4. ภายหลังจากสร้างแบบสอบถามเสร็จแล้ว ผู้วิจัยได้นำไปทดลองใช้ (Pilot test) จำนวน 20 ชุด เพื่อตรวจสอบความเข้าใจในด้านการสื่อความหมายระหว่างผู้วิจัยและผู้ตอบ และเพื่อดูความชัดเจนถูกต้องของภาษาที่ใช้ จากนั้นนำมาปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้แบบสอบถามมีคุณภาพด้านความคงที่ (Stability) ของข้อคำถาม

5. จัดพิมพ์ และนำแบบสอบถามไปสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างคนขับรถรับจ้าง โดยผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัย

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล สรุปผล และการนำเสนอรายงาน

1. การวิเคราะห์ข้อมูล นำข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามมาทำการวิเคราะห์ ในเบื้องต้นจะตรวจสอบความสมบูรณ์ ถูกต้องครบถ้วนทุกหน้าหรือไม่ จะเลือกใช้เฉพาะแบบสอบถามที่ตอบครบถ้วนสมบูรณ์เท่านั้น แล้วนำมาลงรหัสเพื่อวิเคราะห์ทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for windows และ Excell for windows

2. สรุปผล การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติจะแสดงผลในเชิงปริมาณ หาค่าร้อยละ (Percentage), ความถี่ (Frequency), ค่าสูงสุด-ต่ำสุด (Max-Min), ค่าเฉลี่ย (Mean) หาลำดับความสำคัญ (Index value) และ Crosstab หาคความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

3. การนำเสนอรายงาน ด้วยการบรรยายหรือพรรณนา (Explanation) โดยใช้ตารางประกอบ

3.6 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

1. ที่อยู่อาศัยปัจจุบัน หมายถึง ที่อยู่อาศัยปัจจุบันในเขตกรุงเทพมหานคร
2. ที่อยู่อาศัยในอนาคต หมายถึง ที่อยู่อาศัยที่ต้องการในอนาคต

3.7 ข้อจำกัดในการวิจัย

1. การสุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ไม่สามารถใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสัดส่วน (Quota Sampling) ตามจำนวนรถรับจ้างได้ เนื่องจากการจดทะเบียนรถรับจ้างที่กรมการขนส่งทางบก จะจดทะเบียนตามที่อยู่ของบุคคล หรือนิติบุคคลผู้ขอ แต่ในสภาพความเป็นจริง อาจจะนำรถไปไว้ที่อีกเขตหนึ่งได้จึงไม่สามารถทราบจำนวนรถและคนขับรถรับจ้างที่แท้จริงในแต่ละเขตแน่นอน ตลอดจนผู้วิจัยจะรู้ว่าเป็นคนขับรับจ้างก็เมื่อคนที่ขับรถ

อยู่หรือจอดพักรถที่ปั้มน้ำมัน หรือเปลี่ยนกะที่ตู้บริการ หรือบริเวณที่แะรับประทานอาหาร เมื่อคนขับรถไม่ได้อยู่ที่รถหรืออยู่ที่บ้านเราจะไม่ทราบว่ามีอาชีพอะไร

2. ไม่มีความคิดเห็นจากผู้ประกอบการ เนื่องจากผู้วิจัยได้สอบถามทางผู้ประกอบการแล้วพบว่า อาชีพคนขับรถรับจ้างเป็นอาชีพอิสระ ไม่มีความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ คือเป็นการเช่ารถกันวันต่อวัน ไม่จำเป็นที่ผู้ประกอบการต้องให้ความช่วยเหลือคนขับรถรับจ้าง



แผนภูมิที่ 3-1 วิธีการดำเนินการวิจัย

