

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง  
ของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตรายภูริบูรณะ  
กรุงเทพมหานคร

เปมิกา อุมางสกุล

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

กลุ่มวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน

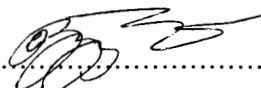
วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

พฤศจิกายน 2559

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

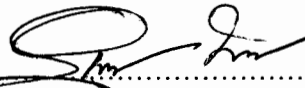
อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์ และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ ได้พิจารณางานนิพนธ์  
ของ นางสาวเปมิกา อูมาวงสกุล ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน  
ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์



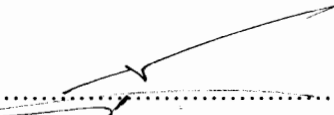
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นันทวัน อินทชาติ)

คณะกรรมการควบคุมมาตรฐานงานนิพนธ์



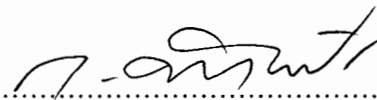
(อาจารย์ ดร.อุษณากร ทาวะรัมย์)

ประธานกรรมการ



(อาจารย์ ดร.กิจจุเชต ไกรवास)

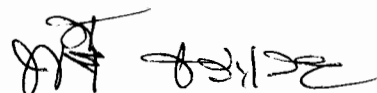
กรรมการ



(อาจารย์ ดร.กฤษฎา นันทเพ็ชร)

กรรมการและเลขานุการ

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต กลุ่มวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน  
ของมหาวิทยาลัยบูรพา



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พนัญย์ ธารเสนา)

คณบดีวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ

วันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ. 2559

## กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาจากหลายท่านที่ได้อนุเคราะห์ให้ความช่วยเหลือด้วยดีตลอดมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาจารย์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นันทวัน อินทชาติ อาจารย์ที่ปรึกษาที่ให้คำแนะนำ ชี้แนะ และช่วยแก้ไขข้อบกพร่อง ส่งผลให้การศึกษาสำเร็จลุล่วงด้วยดี ผู้วิจัยใคร่ขอกราบขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงในความกรุณาไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ขอกราบขอบพระคุณ คณาจารย์ของวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพาทุกท่านที่ได้ถ่ายทอดความรู้ในสาขาวิชาต่าง ๆ ทำให้ผู้วิจัยนำความรู้ที่ได้มาผสมผสานจนสามารถทำงานวิจัยได้สำเร็จลุล่วงตามเป้าหมาย ผู้วิจัยขอขอบพระคุณนาย สุรพัศ ปุงบางกะดี เจ้าพนักงานปกครอง 6 สำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ อาจารย์ ดร.เทียนแก้ว เลี่ยมสุวรรณ ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายวิชาการ วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา อาจารย์กาญจนา บุญยัง อาจารย์ประจำวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพาที่ให้ความอนุเคราะห์ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) ของเครื่องมือในการวิจัย ผู้วิจัยขอขอบคุณที่ ๆ ที่ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานครทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูล และเสนอข้อคิดเห็นต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัย ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณจากใจจริง

เปรมิกา อุมาวงสกุล

57930133: กลุ่มวิชา: การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน; รป.ม. (การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน)  
 คำสำคัญ: ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์/ การมีส่วนร่วม/ การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง/  
 ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง/ พื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร  
 เปมิกา อุมาวงสกุล: ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
 รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ  
 กรุงเทพมหานคร (FACTORS RELATED TO PARTICIPATION IN MOTORCYCLE TAXI  
 QUEUE MANAGEMENT BY MOTORCYCLE TAXI RIDERS IN RATBURANA DISTRICT,  
 BANGKOK). อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: นันทวัน อินทชาติ, ปร.ค. 69 หน้า. ปี พ.ศ. 2559.

การศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
 รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ  
 กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
 รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ  
 กรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
 รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ  
 กรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างคือ ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในเขตราชบุรีบูรณะ  
 กรุงเทพมหานคร จำนวน 326 คน สุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Sampling random sampling) วิเคราะห์  
 ข้อมูล ด้วยค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบสมมติฐาน ทางสถิติด้วย  
 Chi-Square ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05  
 ผลการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 34-42 ปี  
 มีสถานภาพสมรส มีระดับการศึกษาประกาศนียบัตร/ อนุปริญญา (ปวส.) ประกอบอาชีพ  
 จักรยานยนต์รับจ้าง มีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท และมีระยะเวลาการขับขี่รถจักรยานยนต์  
 1-5 ปี  
 การมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์  
 รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร พบว่า ในภาพรวม อยู่ระดับมาก เมื่อพิจารณา  
 รายด้าน พบว่า ด้านการปฏิบัติ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ ด้านการตัดสินใจ ด้านการรับ  
 ผลประโยชน์และสุดท้ายคือด้านการประเมินผล ตามลำดับ และผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า  
 เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ระยะเวลาการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์  
 การมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างใน  
 พื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

57930133: MAJOR: PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT; M.P.A.  
(PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT)

KEYWORDS: RELATED FACTORS/ PARTICIPATION/ MANAGEMENT OF  
MOTORCYCLE TAXI QUEUES

PEMIKA UMAWONGSAKUL: FACTORS RELATED TO PARTICIPATION IN  
MOTORCYCLE TAXI QUEUE MANAGEMENT BY MOTORCYCLE TAXI RIDERS IN  
RATBURANA DISTRICT, BANGKOK. ADVISOR: NANTAWAN INTACHAT, Ph.D.  
69 P. 2016.

The objectives of this study are to examine the level of involvement of motorcycle taxi riders in the management of motorcycle taxi queues in Ratburana district, Bangkok, and to study the factors related to their involvement. The sample population consisted of 326 motorcycle taxi riders in Ratburana district selected using simple random sampling. The data were analysed using percentage, mean and standard deviation, while the hypothesis was tested using Chi-square with the level of statistical significance set at .05.

The data shows that the subjects were males, aged between 34-42 years, married, holding a certificate or trades certificate educational level, were motorcycle taxi riders as their main occupation, earned 10,001-20,000 baht per month, and had been riding motorcycles for 1-5 years.

The results of the participation in management of the motorcycle taxi riders in Ratburana district revealed an overall high level of involvement. Specifically, involvement in operations of the queue were at the highest level, followed by decision-making, profit distribution, and, finally, assessment. Hypothesis testing also showed that gender, age, marital status, educational level, occupation, and length of occupation of the motorcycle taxi riders were all statistically significant with the level of statistical significance set at .05.

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ซ
สารบัญภาพ.....	ญ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
สมมติฐานของการวิจัย.....	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
ขอบเขตของการวิจัย.....	4
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	5
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	6
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม.....	8
นโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง.....	15
การจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ.....	18
พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.....	20
ความรู้เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์รับจ้าง.....	21
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	23
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	28
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	28
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	30

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ.....	30
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	31
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	31
เกณฑ์การแปลผล.....	32
4 ผลการวิจัย.....	33
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	33
ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง ของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพ จักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร.....	36
ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัด ระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์ รับจ้างในพื้นที่เขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร.....	45
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	53
สรุปผลการวิจัย.....	53
อภิปรายผล.....	55
ข้อเสนอแนะ.....	58
บรรณานุกรม.....	61
ภาคผนวก.....	64
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	69

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3-1	สัดส่วนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง..... 29
4-1	จำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (n=326)..... 33
4-2	ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง ของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ภาพรวมภาพรายด้าน (n=326)..... 36
4-3	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของการมีส่วนร่วมในการจัด ระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านการตัดสินใจ (n=326)..... 37
4-4	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ จักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านการปฏิบัติ (n=326). 39
4-5	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ จักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านการรับผลประโยชน์ (n=326)..... 41
4-6	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ จักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านการประเมินผล (n=326)..... 43
4-7	การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร (n=326)..... 45
4-8	การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร (n=326)..... 46
4-9	การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร (n=326)..... 47
4-10	การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการมีส่วนร่วมในการจัด ระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร (n=326)..... 48



## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4-11 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร (n=326).....	49
4-12 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบรายได้จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร (n=326).....	50
4-13 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการจับจี้รถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบระยะเวลาการจับจี้รถจักรยานยนต์จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร.....	51
4-14 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน.....	52

## สารบัญภาพ

ตารางที่	หน้า
1-1 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	6

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศ คือ ศูนย์กลางการบริหารราชการ การค้า การคมนาคม เป็นแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่มีบริการพื้นฐานต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจและสังคมจึงทำให้กรุงเทพมหานครมีประชากรจากทั่วทุกภาค รวมตัวอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นและอัตราการเติบโตของประชากรในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วขณะที่การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ไม่สามารถเพิ่มจำนวนให้ครอบคลุมพื้นที่ที่ต้องการใช้ได้พอเพียงและทั่วถึง จึงเกิดรถรับจ้าง ซึ่งได้แก่ รถสองแถว รถสี่ล้อเล็ก รวมถึงรถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้เพิ่มจำนวนขึ้นและทวีความสำคัญต่อการเดินทางของประชาชน ในบริเวณที่รถโดยสารมวลชนสาธารณะไม่สามารถเข้าถึง การที่รถรับจ้างเข้ามามีบทบาทและเพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็วในระยะเวลาอันสั้นนั้นพบว่ารถจักรยานยนต์รับจ้างมีอัตราการเพิ่มขึ้นมากที่สุดและครอบคลุมพื้นที่เกือบทุกตรอกซอกซอย รถจักรยานยนต์รับจ้างจึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของประชาชนซึ่งจักรยานยนต์รับจ้างสามารถขับขี่ไปตามเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่นได้สะดวกกว่ายานพาหนะประเภทอื่น เพราะมีขนาดเล็ก สามารถขับขี่ไปตามซอกซอย ในขณะที่ยานพาหนะประเภทอื่นไม่สามารถทำได้รถจักรยานยนต์รับจ้างจึงเป็นทางเลือกที่ประชาชนนิยมตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน (เฉลิมวิทย์, 2558)

การให้บริการของรถจักรยานยนต์รับจ้างมีทั้งข้อดีและข้อเสียต่อผู้รับบริการและผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง โดยข้อดีคือสามารถตอบสนองความต้องการเดินทางได้มากกว่าการเดินทางในรูปแบบอื่นๆ และในแง่ของผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการก็เป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการประกอบอาชีพสำหรับผู้ด้อยโอกาส ข้อเสียคือผลกระทบต่อสังคม เช่น ปัญหากลุ่มผู้มีอิทธิพลกลุ่มวินจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งมีรายได้จำนวนมากโดยไม่ต้องเสียภาษีเงินได้ให้รัฐ การจัดตั้งวินจักรยานยนต์รับจ้างเกาะเกาะทางเท้าหรือบนผิวจราจร การขึ้นอัตราค่าบริการที่ไม่สามารถควบคุมได้ การแต่งกายและมารยาทที่ไม่เหมาะสมในการขับขี่รวมไปถึงปัญหาการทำผิดกฎจราจรที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุและทำให้การจราจรติดขัดสร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้ขับขี่ยวดยานพาหนะประเภทอื่นและบางครั้งก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรมแก่ผู้ใช้บริการที่ผ่านมามีการร้องเรียนกลุ่มจักรยานยนต์รับจ้างบางกลุ่มเอาไรด์เอาเปรียบผู้โดยสารเกี่ยวกับราคาค่าโดยสารรวมถึงเรื่องของการจอดรถกีดขวางการจราจรขวางทางเดินเท้าปัญหาเรื่องการสร้างอิทธิพลข่มขู่ประชาชน

เป็นต้น จากสถิติการร้องเรียนข้อมูล 2556-2557 กรมขนส่งทางบก มีการร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ ได้รับแจ้งรถจักรยานยนต์รับจ้างเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ทางราชการกำหนด จำนวน 146 เรื่อง แสดงกิริยาจาไม่สุภาพ จำนวน 99 เรื่อง ขับรถประมาทนำหวาดเสียว จำนวน 71 เรื่อง จอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร จำนวน 24 เรื่อง ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร จำนวน 18 เรื่อง และอื่น ๆ รวมทั้งสิ้น 578 เรื่อง (กรมการขนส่งทางบก, 2558)

ปัจจุบันเขตรัฐบุรณะเป็นเขตการปกครองขึ้นกับกรุงเทพมหานครตั้งอยู่ทางทิศใต้ของกรุงเทพมหานคร ด้านฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา เดิมเขตรัฐบุรณะมีพื้นที่ 42.87 ตารางกิโลเมตร เนื่องด้วยสภาพพื้นที่เขตต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานครมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วควบคู่กับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ประกอบกับการพัฒนาด้าน โครงข่ายคมนาคมขยายตัวออกกว้างไกลสู่พื้นที่ว่าง จึงเปลี่ยนแปลงเขตพื้นที่เขตธนบุรี เขตจอมทอง เขตรัฐบุรณะและตั้งเขตทุ่งครุ เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2541 จึงทำให้เขตรัฐบุรณะเหลือพื้นที่ 15.70 ตารางกิโลเมตรมีประชากรอาศัยอยู่ในเขตนี้ 84,157 คน จากการสำรวจวินรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยเจ้าหน้าที่เขตรัฐบุรณะตามขั้นตอนของกรุงเทพมหานครที่ได้กำหนดไว้มีข้อมูลเกี่ยวกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง คือ มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 41 วิน และมีผู้ขับขี่ทั้งสิ้นจำนวน 1,761 คน (สำนักงานเขตรัฐบุรณะ, 2558)

จากปัญหาดังกล่าว คณะรักษาสงบแห่งชาติ (คสช.) จึงกำหนดนโยบายในการจัดระเบียบอย่างเป็นรูปธรรมโดยจะมีการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายกับผู้กระทำความผิดอย่างเข้มงวดโดยรถจักรยานยนต์ที่นำมาใช้จะต้องจดทะเบียนถูกต้อง (ป้ายเหลือง) ผู้ขับรถเสียวินบัตรประจำตัวและรถต้องมีข้อมูลที่ถูกต้องและตรงกันเพื่อป้องกันการสวมสิทธิ์หรือการให้เช่าเสียวิน ทั้งนี้หากพบการนำรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ป้ายขาว) มาใช้รับ-ส่งผู้โดยสารมีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท แต่งกายไม่ถูกต้องตามประกาศของกรมการขนส่งทางบกปรับไม่เกิน 1,000 บาท ไม่แสดงใบอนุญาตขับรถปรับไม่เกิน 1,000 บาท โดยมอบหมายให้ 4 หน่วยงานหลัก คือ กรมการขนส่งทางบก ทหาร ตำรวจ และ กรุงเทพมหานคร (ฝ่ายเทศกิจ ในแต่ละสำนักงานเขต) จัดประชุมจัดระเบียบและนโยบาย ที่ได้รับไปปฏิบัติ (กรมการขนส่งทางบก, 2558)

คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) มีนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ เพื่อให้ ผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์สาธารณะสามารถประกอบอาชีพได้โดยถูกต้องตามกฎหมายและเกิดความเป็นธรรมกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์ มีการกำหนดสถานที่รอรับคนโดยสาร และหลักเกณฑ์การออกหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร ใหม่ ให้มีเหมาะสมยิ่งขึ้น อาศัยอำนาจตามความในข้อ 6 แห่งกฎกระทรวงว่าด้วยคณะกรรมการประจำจังหวัดและเงื่อนไขการขออนุญาตทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2556 (ออกตามความ

ในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522) และข้อ 2 แห่งกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคน โดยสารสำหรับจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548 ประกอบกับมติคณะกรรมการประจำ กรุงเทพมหานครในการประชุมครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2557 คณะกรรมการ ประจำกรุงเทพมหานครออกประกาศกำหนดสถานที่จอดรถรับคนโดยสารและหลักเกณฑ์การออก หนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะในกรุงเทพมหานคร ขึ้นใหม่ โดยมอบหมายหน้าที่ ให้สำนักงานเขตดำเนินการขึ้นทะเบียนผู้ขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะ ออกหนังสือรับรองการใช้ รถจักรยานยนต์สาธารณะ รับรองการจัดตั้งวินใหม่ ผู้ขับขี่ใหม่ เพิ่มผู้ขับขี่ในวินเดิม เพิกถอนชื่อผู้ที่ไม่ขับขี่จริง การจัดตั้งสถานที่จอดรถรับคนโดยสาร กำหนดเส้นทางหรือท้องที่ในการรับจ้างบรรทุกคน โดยสาร โดยที่คณะกรรมการประจำกรุงเทพเป็นผู้พิจารณาตามหลักเกณฑ์และกำหนดไว้ต่อไป

จากสภาพความสำคัญของปัญหาที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษา ในเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพ จักรยานยนต์ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นแนวทางสำคัญในการจัดระเบียบ จักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างนั้น มีความถูกต้องตามกฎหมาย ตาม ระเบียบในนโยบายของรัฐบาล (คสช.) และมีความน่าเชื่อถือของในสายตาของผู้มาใช้บริการ จักรยานยนต์รับจ้าง

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบ อาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์ รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

### สมมติฐานของการวิจัย

1. เพศ มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร
2. อายุ มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร
3. สถานภาพ มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

4. ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร
5. อาชีพ มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร
6. รายได้ มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบรายได้จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร
7. ระยะเวลาการขับขีรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบระยะเวลาการขับขีรถจักรยานยนต์จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบผลการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ เขตราชบุรีบูรณะ
2. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ เขตราชบุรีบูรณะ
3. นำข้อมูลที่ได้รับไปเป็นแนวทางการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของนโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

### ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร โดยมีตัวแปรที่ศึกษา ดังนี้
  - ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยที่ส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง
  - ตัวแปรตาม ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ประกอบด้วย
    1. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ
    2. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ
    3. การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์
    4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล

2. **ขอบเขตด้านเวลา** การศึกษาครั้งนี้จะใช้เวลาการศึกษาตั้งแต่เดือนมกราคม 2559 ถึงเดือนพฤษภาคม 2559 รวมระยะเวลา 5 เดือน

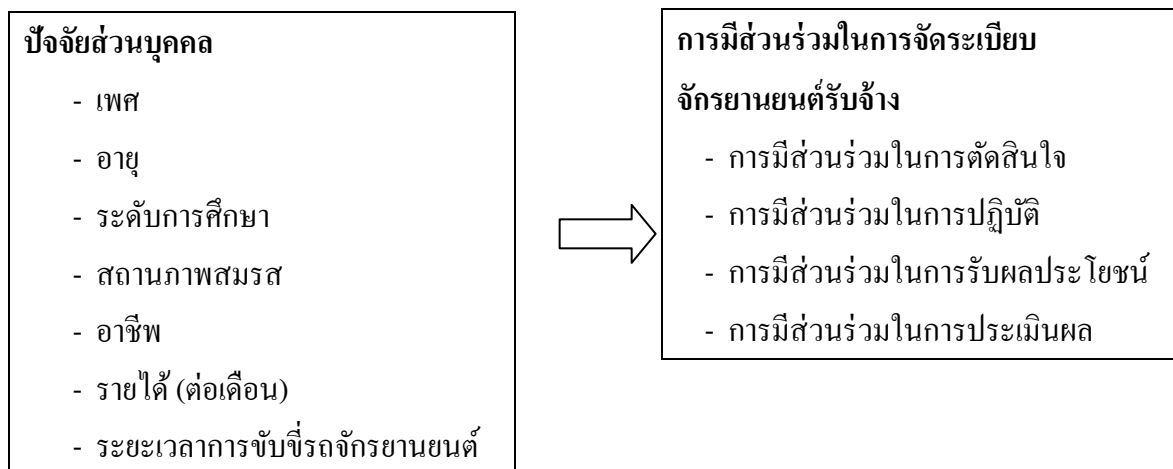
3. **ขอบเขตด้านประชากร** ได้แก่ ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร จำนวน 1761 คน (สำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ ฝ่ายเทศกิจ, 2558)

### กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร โดยใช้แนวคิดของ Cohen & Uphoff, (1980) ที่แบ่งประเภท การมีส่วนร่วมไว้เป็น 4 ประการ ได้แก่ (1) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ ริเริ่มตัดสินใจ เป็นการตัดสินใจ และตัดสินใจปฏิบัติการ (2) การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ ประกอบด้วย การสนับสนุนด้านทรัพยากรการบริหารและการประสานงานขอความร่วมมือ (3) การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ทางด้านวัตถุ ผลประโยชน์ทางสังคม หรือผลประโยชน์ส่วนบุคคล (4) การมีส่วนร่วมในการประเมินผล เป็นการควบคุม ตรวจสอบ ดำเนินกิจกรรมทั้งหมด และเป็นถึงการแสดงปรับตัวในการมีส่วนร่วม ทุกขั้นตอนมีความสัมพันธ์โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมที่ขั้นตอนการตัดสินใจเป็นประการสำคัญ ซึ่งในแนวทางการมีส่วนร่วม นั้นมุ่งให้ประชาชนเป็นผู้คิดค้นปัญหา เป็นผู้ที่มีบทบาทในทุก ๆ เรื่อง ปัญหา ไม่ใช่ที่กำหนดให้ประชาชนปฏิบัติในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ผู้วิจัยจึงนำแนวคิดการมีส่วนร่วมของโคเฮนและอัฟฮอฟฟ์ มากำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยครั้งนี้

## ตัวแปรอิสระ

## ตัวแปรตาม



ภาพที่ 1-1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

### นิยามศัพท์เฉพาะ

**การจัดระเบียบ** หมายถึง นโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ

**การมีส่วนร่วม** หมายถึง การเข้ามามีส่วนร่วมในนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง การขึ้นทะเบียนผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ

**นโยบาย** หมายถึง นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะเพื่อให้ผู้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์สาธารณะสามารถประกอบอาชีพได้โดยถูกต้องตามกฎหมายและเกิดความเป็นธรรมกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์

**กรมการขนส่งทางบก** หมายถึง สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร พื้นที่ 1 บางขุนเทียน จอมทอง ธนบุรี คลองสาน ราชบุรีบูรณะ ยานนาวา สาทร บางคอแหลม ห้วยครุ่  
**วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง** หมายถึง ที่ตั้งหรือบริเวณซึ่งผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างใช้เป็นที่พักจอดรถรับส่งผู้โดยสาร ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ

**จักรยานยนต์รับจ้าง** หมายถึง รถจักรยานยนต์ที่มีผู้นำไปใช้ในการประกอบอาชีพรับจ้างรับส่งผู้โดยสารไปยังสถานที่ต่าง ๆ

**ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง** หมายถึง บุคคลที่มีอาชีพรับจ้างบรรทุกผู้โดยสารโดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ



ผู้โดยสาร หมายถึง ประชาชนที่ใช้บริการโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตพื้นที่  
 ราษฎร์บูรณะ

มาตรการทางกฎหมาย หมายถึง วิธีการที่ตั้งเป็นกฎ ข้อกำหนด ระเบียบ หรือกฎหมาย  
 เป็นต้น เช่น ใช้มาตรการเด็ดขาด วางมาตรการในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง

โทษ หมายถึง โทษที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับการกระทำความผิดตามที่กฎหมาย  
 บัญญัติ

หนังสือรับรอง หมายถึง หนังสือรับรองที่ออกโดยเจ้าหน้าที่เพื่อเป็นหลักฐาน การใช้  
 รถจักรยานยนต์สาธารณะถูกต้องตามกฎหมาย

การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ หมายถึง การเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจ นโยบาย  
 การจัดระเบียบจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง  
 ในพื้นที่เขตราษฎร์บูรณะ

การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ หมายถึง การเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติ ตามนโยบาย  
 การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่  
 เขตราษฎร์บูรณะ

การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ หมายถึง การเข้ามามีส่วนร่วมในรับผลประโยชน์  
 ในนโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่  
 เขตราษฎร์บูรณะ

การมีส่วนร่วมในการประเมินผล หมายถึง การเข้ามามีส่วนร่วมในการประเมินผล  
 ในนโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่  
 เขตราษฎร์บูรณะ

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร ครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม
2. นโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง
3. การจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ
4. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
5. ความรู้เกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้าง
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ (2527) ให้ความหมายการมีส่วนร่วม เป็นการปะทะสังสรรค์ทางสังคม มักมีส่วนเกี่ยวข้องกับทั้งปัจเจกบุคคลและกลุ่ม โดยที่มีการเกี่ยวข้องทางด้านจิตใจและอารมณ์ของบุคคลหนึ่ง ในสถานการณ์กลุ่มซึ่งผลของการเกี่ยวข้องดังกล่าวเป็นเหตุเร้าให้กระทำเพื่อให้บรรลุจุดหมายของกลุ่มขึ้น กับทั้งทำให้เกิดความรู้สึกรับผิดชอบกับกลุ่มด้วย

ยูวัฒน์ วุฒิเมธี ( 2526 อ้างถึงใน มานิตย์ จันทรจำเริญ, 2535, หน้า 14) ได้อธิบายไว้ว่า “สาระสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนนั้น หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมผิดชอบในเรื่องต่าง ๆ มีผลกระทบมาถึงตัวประชาชนเอง” การที่จะพิจารณาว่าเรื่องใดจะมีผลกระทบถึงตัวนั้น “เป็นผลมาจากการเห็นพ้องต้องกันในเรื่องของความต้อการและทิศทางของการเปลี่ยนแปลง และความเห็นพ้องต้องกันนั้นจะต้องมีมากพอจนเกิดริเริ่ม โครงการเพื่อการปฏิบัติ” ดังนั้นการมีความเดือดร้อนและมีปัญหาาร่วมกัน จึงเป็นเรื่องที่ก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมของคนส่วนใหญ่ และเป็นเหตุผลให้คนส่วนใหญ่ร่วมปฏิบัติการนั้น ๆ โดยอาจเป็นการลงมือปฏิบัติด้วยบุคคลหรือกลุ่มคน โดยตรงหรืออาจจะกระทำผ่านองค์การตัวแทน ซึ่งเสมือนหนึ่งเป็นตัวแทนทำให้บรรลุถึงการเปลี่ยนแปลงที่ต้องการได้ ยังได้เพิ่มเติมในความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ว่า หมายถึง การสร้างประชาธิปไตยคืนอำนาจแห่งการพัฒนาให้แก่ประชาชน ในกระบวนการนี้อย่างน้อยที่สุด

ประชาชนต้องมีส่วนร่วมในการกำหนด วางแผน และดำเนินการในเรื่องทั้งปวง อันมีผลต่อการปรับปรุงสภาพความเป็นอยู่และอนาคตของพวกเขา

สากล สติติวิทยานนท์ ( 2532) ให้ความเห็นว่าการมีส่วนร่วมเกิดจากแนวคิดสำคัญ

3 ประการ คือ

1. ความสนใจและความห่วงกังวลร่วมกัน ซึ่งเกิดจากความสนใจและความห่วงกังวลส่วนบุคคลซึ่งบังเอิญพ้องต้องกัน กลายเป็นความสนใจและความห่วงกังวลร่วมกันของส่วนรวม
2. ความเดือดร้อนและความไม่พึงพอใจร่วมกัน ที่มีต่อสถานการณ์ที่เป็นอยู่นั้นผลักดันให้พุ่งไปสู่การรวมกลุ่ม วางแผน และลงมือกระทำร่วมกัน
3. การตกลงร่วมกันที่จะเปลี่ยนแปลงกลุ่มหรือชุมชนในทิศทาง ที่พึงปรารถนา การตัดสินใจร่วมกันนี้จะต้องรุนแรงมากพอที่จะทำให้เกิดความคิดริเริ่มการกระทำที่สนองตอบความเห็นชอบของคนส่วนใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้น ๆ นอกจากนี้การมีส่วนร่วมยังอาจเกิดจากแนวคิดอื่น ๆ เช่น ความศรัทธาที่มีต่อความเชื่อถือบุคคลสำคัญและสิ่งศักดิ์ทำให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การบำเพ็ญประโยชน์ การสร้างโบสถ์สร้างวิหาร ความเกรงใจที่มีต่อบุคคลที่เคารพนับถือ หรือมีเกียรติยศตำแหน่ง ทำให้ประชาชนเกิดความเกรงใจที่จะมีส่วนร่วมด้วย ทั้ง ๆ ที่ยังไม่มีความศรัทธาหรือความเต็มใจอย่างเต็มเปี่ยมที่จะกระทำ เช่น ผู้ใหญ่ออกปากขอแรงผู้น้อยก็ช่วยแรง

กรณีกา ชมคติ ( 2524 อ้างถึงใน ปรัชญา คงสกุล, 2539, หน้า 14) ได้กล่าวถึง การมีส่วนร่วมไว้ดังนี้

1. การมีส่วนร่วม หมายถึง ความร่วมมือ การมีส่วนร่วมในบางสิ่งบางอย่าง รวมถึงความรับผิดชอบด้วย
2. การมีส่วนร่วม หมายถึง การมีส่วนร่วมในการปะทะ สังสรรค์ ทางสังคม ของบุคคลหรือกลุ่ม
3. การมีส่วนร่วม หมายถึง ผลจากการเห็นพ้องต้องกันในเรื่องความต้องการ และทิศทางการเปลี่ยนแปลง ความเห็นพ้องต้องกันนี้จะต้องมากพอจนเกิดการริเริ่ม โครงการปฏิบัติการและเหตุผลแรกที่ทุกคนต้องตระหนักคือ ปฏิบัติการหรือการกระทำในนามกลุ่มนั้น ต้องกระทำผ่านองค์การ องค์การจึงเป็นตัวนำให้บรรลุถึงความเปลี่ยนแปลงที่ต้องการได้

ความหมายของการมีส่วนร่วมยังมีรวมถึงการที่บุคคลและกลุ่มคนได้มีโอกาสในการนำทรัพยากรต่าง ๆ ที่มีอยู่ใช้ให้เกิดประโยชน์ และครอบคลุมทรัพยากรและสถาบันต่าง ๆ ตามสถานะที่เป็นอยู่

อสิิน ระพีพัฒน์ ( 2527) ได้กล่าวไว้ว่า “การมีส่วนร่วมประชาชน คือการที่ประชาชน หรือชุมชนพัฒนาขีดความสามารถของตนเองในการจัดการ และควบคุมให้และการกระจาย ทรัพยากรและปัจจัยการผลิตที่มีอยู่ในสังคม เพื่อประโยชน์ต่อการดำรงชีวิตทางเศรษฐกิจและสังคม ตาม ความจำเป็นอย่างสมศักดิ์ศรี ในฐานะสมาชิกสังคม ในการมีส่วนร่วมประชาชนได้พัฒนาการ รับรู้และภูมิปัญญา ซึ่งแสดงออกในรูปการตัดสินใจในการกำหนดชีวิตของคนอย่างเป็นตัวของ ตัวเอง

จากความเห็นต่าง ๆ พอดีจะสรุปความหมายของการมีส่วนร่วมได้ว่า เป็นเรื่องที่บุคคล และกลุ่มคนเห็นพ้องต้องกันในเรื่องความต้องการและการเปลี่ยนแปลงที่ต้องการ ซึ่งมีผลกระทบ โดยตรงต่อตนเองส่วนรวม จนเกิดการลงมือปฏิบัติโดยคอดีอย่างหนึ่ง เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ตามที่คอดีการนั้น โดยนำทรัพยากรต่าง ๆ ที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อกิจกรรมที่ร่วมมือกัน ดำเนินการ

#### **กระบวนการการมีส่วนร่วม**

การมีส่วนร่วมของบุคคลในกิจกรรมหนึ่ง ๆ อาจมีส่วนร่วมในขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่ง หรือหลาย ๆ ขั้นตอนก็ได้ นักวิชาการ ได้แบ่งขั้นตอนต่าง ๆ ของกิจกรรมไว้แตกต่างกันออกไป กล่าวคือ

White (1982) ได้กล่าวไว้ว่า การมีส่วนร่วม ประกอบด้วย 3 มิติ มิติที่หนึ่ง คือ การมี ส่วนร่วมในการตัดสินใจว่าจะไร และทำอย่างไร มิติที่สอง มีส่วนร่วมเสียสละในการพัฒนา การลงมือปฏิบัติการตามที่ได้ตัดสินใจ และมิติที่สาม มีส่วนร่วมในการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิด จากการทำงาน ทั้งยังได้เพิ่มเติมอีกว่า สาระสำคัญของการมีส่วนร่วมในประการที่ 4 ควรนำมา พิจารณา คือ การมีส่วนร่วมในการประเมินผลการดำเนินงานที่ทำไป

Cohen and Uphoff (1980) ซึ่งมีความเห็นสอดคล้องกับ White โดยได้แบ่งประเภท การมีส่วนร่วมไว้เป็น 4 ประการ คือ

1. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ ริเริ่มตัดสินใจ เป็นการ ตัดสินใจ และตัดสินใจปฏิบัติการ
2. การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติประกอบด้วยการสนับสนุนด้านทรัพยากร การบริหาร และการประสานงานขอความร่วมมือ
3. การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ทางด้านวัตถุ ผลประโยชน์ ทางสังคม หรือผลประโยชน์ส่วนบุคคล
4. การมีส่วนร่วมในการประเมินผล

จึงกล่าวได้ว่า ขั้นตอนที่ประชาชนมีส่วนร่วมควรจะเริ่มตั้งแต่การคิด การค้นหา ปัญหา และสาเหตุของปัญหา การมีส่วนร่วมในการวางแผนปฏิบัติ การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ และมีส่วนร่วมในการประเมินผล

ในรูปของการมีส่วนร่วมของลี ( Lee, 1976) ได้แบ่งไว้เป็น 5 รูปแบบดังนี้

1. เป็นสมาชิก
2. เป็นสมาชิกผู้เข้าประชุม
3. เป็นสมาชิกผู้บริจาคเงิน
4. เป็นกรรมการ
5. เป็นผู้นำหรือประธาน

นอกจากนี้ยังได้แบ่งแบบของผู้มีส่วนร่วมออกเป็น 3 แบบ คือ ผู้กระทำการ ผู้รับผลการกระทำ และสาธารณชนทั่วไป กรรณิกา ชมดี (2524) ได้สรุปแบบของการมีส่วนร่วม 10 แบบ คือ

1. การมีส่วนร่วมประชุม
2. การมีส่วนร่วมออกเงิน
3. การมีส่วนร่วมเป็นกรรมการ
4. การมีส่วนร่วมเป็นผู้นำ
5. การมีส่วนร่วมสัมภาษณ์
6. การมีส่วนร่วมเป็นผู้ชักชวน
7. การมีส่วนร่วมเป็นผู้บริ โภค
8. การมีส่วนร่วมเป็นผู้ริเริ่มหรือผู้เริ่ม
9. การมีส่วนร่วมเป็นผู้ใช้แรงงาน
10. การมีส่วนร่วมออกวัสดุอุปกรณ์

จากความหมายและกระบวนการมีส่วนร่วม พอจะสรุปได้ว่า การมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนได้พัฒนาศักยภาพ ความสามารถ ตลอดจนการใช้ทรัพยากรที่อยู่ในการพัฒนาหรือดำเนินการเรื่องต่าง ๆ อันจะมีผลกระทบต่อตนเอง ชุมชน และสังคม โดยมีส่วนร่วมตั้งแต่การศึกษา เรียนรู้ปัญหา การคิดหาวิธีการแก้ปัญหา การตัดสินใจ และวางแผนการเข้าร่วมปฏิบัติในกิจกรรมและ โครงการต่าง ๆ การติดตามผลและประเมินผล รวมทั้งการร่วมรับผิดชอบงานทั้งระบบอย่างครบวงจร

### ลักษณะของการมีส่วนร่วม

ธนาภรณ์ เมทธิสคูตี (2543) ได้กล่าวถึงลักษณะแนวทางของการมีส่วนร่วมดังนี้

1. การร่วมคิด หมายถึง การมีส่วนร่วมในการประชุมปรึกษาหารือในการวางโครงการ วิธีการติดตามผลการตรวจสอบและการดูแลรักษาเพื่อให้กิจกรรมโครงการสำเร็จผลตามวัตถุประสงค์
2. การร่วมตัดสินใจ หมายถึง เมื่อมีการประชุมปรึกษาหารือเรียบร้อยแล้ว ต่อมาจะต้องร่วมกันตัดสินใจเลือกกิจกรรมหรือแนวทางที่เห็นว่าดีที่สุดหรือเหมาะสมที่สุด
3. การร่วมปฏิบัติตามโครงการ หมายถึง การเข้าร่วมในการดำเนินงานตามโครงการต่างๆ เช่น ร่วมออกแรงร่วมบริจาคทรัพย์ เป็นต้น
4. การร่วมติดตามและประเมินผลโครงการ หมายถึง เมื่อโครงการเสร็จสิ้นแล้วได้เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจตราดูแลรักษาและประเมินผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากโครงการ

### ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วม

ไพฑูรย์ จอสอน ( 2532) กล่าวถึงความสำเร็จของการมีส่วนร่วมขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่อไปนี้

1. ประชาชนต้องมีเวลาที่จะมีส่วนร่วมก่อนเริ่มกิจกรรม การมีส่วนร่วมไม่เหมาะสมในสถานการณ์ฉุกเฉิน
2. ประชาชนต้องไม่เสียเงินทองค่าใช้จ่าย ในการมีส่วนร่วมมากเกินไปเขาประเมินค่าผลตอบแทนที่จะได้รับ
3. ประชาชนต้องมีความสนใจที่สัมพันธ์สอดคล้องกับการมีส่วนร่วมนั้น
4. ประชาชนต้องสามารถสื่อสารรู้เรื่องการทั้งสองฝ่าย
5. ประชาชนต้องไม่รู้สึกระทอกระเทือน ต่อตำแหน่งหน้าที่ หรือสถานภาพทางสังคม หากจะมีส่วนร่วม

การที่ประชาชน จะตัดสินใจมีส่วนร่วมในการปฏิบัติและรับผิดชอบในกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งระบบนั้น ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ทั้งปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งเป็นคุณลักษณะภายในด้านบุคคลและกลุ่มคน และปัจจัยทางด้านการติดต่อสื่อสาร ซึ่งเป็นการรับรู้ข้อมูลที่เกิดขึ้นจากภายนอก ดังมีผู้ให้ความเห็นไว้ดังนี้คือ

#### 1. ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคม

การศึกษาของทัตดาว บุญपाल ( 2530) ได้กล่าวไว้ว่า การมีส่วนร่วมทางสังคมของบุคคลนั้น มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องคือ สถานภาพทางสังคม สถานภาพทางเศรษฐกิจสถานภาพทางอาชีพและที่อยู่อาศัย โดยบุคคลที่มีสถานภาพทางสังคมและเศรษฐกิจต่ำ จะเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชนน้อยกว่าบุคคลที่มีสถานภาพทางสังคมและเศรษฐกิจสูง นอกจากนั้นแล้ว เคียร์ค (Ciark, 1974

อ้างถึงใน ทัดดาว บุญปาล, 2530) ได้ศึกษาแหล่งอำนาจและการตัดสินใจในชุมชน โดยพิจารณา แหล่งอำนาจที่นำมาซึ่งการใช้อำนาจ และการตัดสินใจการเข้าร่วมดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน ทั้งหมด 13 ตัวแปร ซึ่งผลของการศึกษาพบว่า ความรู้และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน มีค่า แลกเปลี่ยนสูงสุดเท่ากับบวก 9 เงินค่าแลกเปลี่ยนรองลงมาเท่ากับบวก 7 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความรู้ และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านซึ่งก็คือ ผู้ที่มีการศึกษาสูงสุดและเงินเป็นสิ่งที่แสดงถึงสถานภาพ ทางเศรษฐกิจแหล่งอำนาจทั้งสองชนิดนี้ ถ้าผู้ใด ได้ครอบครองหรือมีไว้ ก็จะเป็นผู้ที่มิบทบาทสูง ในชุมชน โดยเฉพาะในการมีส่วนร่วมในการดำเนิน กิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน

นอกจากฐานะทางเศรษฐกิจและระดับการศึกษาแล้ว คุณลักษณะทางสังคม ไม่ว่าจะเป็น ความเชื่อ ค่านิยม ตลอดจนนิสัย ประเพณี ในบุคคลหรือกลุ่มคน ก็อาจจะมีผลต่อการมีส่วนร่วม เช่นกัน

Reeder (1974) ได้สรุปปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชนไว้ 10 ประการ ดังนี้คือ

1. การปฏิบัติตนให้คล้ายตามความเชื่อพื้นฐาน กล่าวคือ กลุ่มบุคคลจะเลือกแบบ วิธีการปฏิบัติ ซึ่งสอดคล้องและคล้ายคลึงกับความเชื่อพื้นฐานของตนเอง
2. มาตรฐานคุณค่าบุคคลและกลุ่มบุคคลดูเหมือนจะปฏิบัติในลักษณะที่สอดคล้อง มาตรฐานคุณค่าของตนเอง
3. เป้าหมาย บุคคลและกลุ่มบุคคลดูเหมือนจะส่งเสริม ปกป้องและรักษาเป้าหมาย ของตนเอง
4. ประสบการณ์ที่ผิดปกติธรรมดา พฤติกรรมของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล บางครั้งมี มาตรฐานจากประสบการณ์ที่ผิดปกติธรรมดา
5. ความคาดหวัง บุคคล และกลุ่มบุคคล จะประพฤติตามแบบที่ตนคาดหวังว่า จะต้องประพฤติในสถานการณ์เช่นนั้น ทั้งยังชอบปฏิบัติต่อผู้อื่นในลักษณะที่ตนคาดหวังจากผู้อื่น ด้วย
6. การมองแต่ตัวเอง บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะทำสิ่งต่าง ๆ ซึ่งคิดว่าตัวเองจะต้อง กระทำเช่นนั้น
7. การบีบบังคับ บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะทำสิ่งต่าง ๆ ด้วยความรู้สึกลัวว่าตนถูก บีบบังคับให้ทำ
8. นิสัยและประเพณี บุคคลและกลุ่มบุคคลมักจะทำสิ่งต่าง ๆ ซึ่งเรามีนิสัยชอบ กระทำเมื่ออยู่ในสถานการณ์นั้น ๆ

9. โอกาส บุคคลและกลุ่มบุคคล มักจะเข้ามามีส่วนร่วมในรูปแบบการปฏิบัติของสังคม โดยเฉพาะในทางที่เกี่ยวข้องกับจำนวนและชนิดของ โอกาส ซึ่งโครงสร้างของสังคม

10. การสนับสนุน บุคคลและกลุ่มบุคคล มักจะเริ่มปฏิบัติงานเมื่อเขารู้สึกว่าเขาได้รับการสนับสนุน

จึงสรุปได้ว่า สถานภาพทางเศรษฐกิจ สถานภาพทางสังคม ไม่ว่าจะป็นระดับการศึกษา ความเชื่อ ค่านิยม นิสัย ประเพณี ตลอดจนรู้สึกนึกคิด รวมทั้งการได้รับการตอบรับ หรือการสนับสนุนจากผู้อื่น เป็นปัจจัยซึ่งคุณลักษณะภายในของบุคคลหรือกลุ่มคนที่มีต่อการมีส่วนร่วมทั้งสิ้น

## 2. ปัจจัยด้านการติดต่อสื่อสาร

การติดต่อสื่อสารเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ซึ่งช่วยเสริมสร้างความเข้าใจระหว่างบุคคลหรือกลุ่ม การต่อสื่อสารระหว่างตำรวจกับประชาชนจะเป็นการเสริมสร้างความเข้าใจระหว่างสองฝ่าย และมีผลถึงว่า ประชาชนจะเข้าใจการปฏิบัติของตำรวจ ก่อนให้ความมั่นใจในสมรรถภาพและความตั้งใจจริงของตำรวจ

นักวิชาการและนักจิตวิทยา ได้กล่าวถึงการติดต่อสื่อสารไว้หลากหลายแนวคิด เช่น

1. การติดต่อสื่อสารเป็นกระบวนการ คือ เป็นกิจกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงและดำเนินการไปตลอดเวลา มีการตอบโต้กลับไปกลับมา
2. การติดต่อสื่อสารเป็นระบบ มีองค์ประกอบต่างๆ ประกอบกัน เกี่ยวข้องกัน
3. การติดต่อสื่อสารเป็นตัวกระทำ คือ กระทำให้เกิดผลน่านับการ เช่น ได้เข้าใจระหว่างกัน เกิดการเปลี่ยนแปลงอารมณ์และอื่น ๆ
4. การติดต่อสื่อสารเป็นไปได้ทั้งโดยเจตนาและไม่เจตนา

อาร์ เพชรสุด ( 2530) ให้ความหมายการสื่อสาร คือ การส่งข่าวสาร แนวความคิด ความรู้สึก ตลอดจนทัศนคติจากบุคคลหนึ่งไปยังบุคคลหนึ่ง การสื่อสารเป็นกระบวนการทางสังคมที่มนุษย์มีไว้ใน การติดต่อกัน โดยการพูด การเขียน และสัญลักษณ์ต่าง ๆ

Smith and Wakely (1972) ได้กล่าวไว้ว่า การสื่อสาร คือการให้หรือการและเปลี่ยนข้อมูล ความคิด ความรู้สึกโดยวิธีการพูด การเขียน และการใช้สัญลักษณ์

สรุปได้ว่า การติดต่อสื่อสารเป็น กระบวนการแลกเปลี่ยนข่าวสารข้อมูลระหว่างบุคคลหรือกลุ่มคน ทั้งเป็นความคิด ความรู้สึก ทัศนคติ หรือข้อเท็จจริงจากบุคคล หรือคนหนึ่งไปยังอีกบุคคลหนึ่งหรือกลุ่มคนหนึ่ง หรือการใช้สัญลักษณ์ต่าง ๆ ทำให้เกิดความรู้สึกและความเข้าใจเรื่องต่าง ๆ มากขึ้นและมีผลต่อเป้าหมายของการสื่อสารนั้น หรือเกิดการปฏิบัติในสิ่งที่ต้องการ



ดังนั้น ปัจจัยทางด้านการติดต่อสื่อสารจึงเป็นปัจจัยที่บุคคลหรือกลุ่มคนได้รับทราบ แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารจากบุคคลหรือกลุ่มคนอื่นภายนอก และมีผลต่อความรู้ความเข้าใจ ตลอดจนความรู้สึกสำนึกของบุคคลหรือกลุ่มคน จนส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของคนกลุ่มนั้น

### นโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

คณะกรรมการความสงบแห่งชาติ (คสช.) มีนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ เพื่อให้ผู้ประกอบการอาชีพรับจ้างรถจักรยานยนต์สาธารณะสามารถประกอบอาชีพได้โดยถูกต้องตามกฎหมายและเกิดความเป็นธรรมกับผู้ให้บริการจักรยานยนต์ มีการกำหนดสถานที่รอรับคนโดยสาร และหลักเกณฑ์การออกหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร เสียใหม่ ให้มีเหมาะสมยิ่งขึ้น อาศัยอำนาจตามความในข้อ 6 แห่งกฎกระทรวงว่าด้วยคณะกรรมการประจำจังหวัดและเงื่อนไขการขออนุญาตทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2556 (พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522, 2558) และข้อ 2 แห่งกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร สำหรับจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. 2548 ประกอบกับมติคณะกรรมการประจำกรุงเทพมหานครในการประชุมครั้งที่ 1/ 2557 เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2557 คณะกรรมการประจำกรุงเทพมหานคร ออกประกาศกำหนดสถานที่รอรับคนโดยสารและหลักเกณฑ์การออกหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะในกรุงเทพมหานครขึ้นใหม่ โดยมอบหมายหน้าที่ให้สำนักงานเขต ดำเนินการขึ้นทะเบียนผู้ขับขี่จักรยานยนต์สาธารณะ ออกหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ รับรองการจัดตั้งวินใหม่ ผู้ขับขี่ใหม่ เพิ่มผู้ขับขี่ในวินเดิม เพิกถอนชื่อผู้ที่ไม่ขับขี่จริง การจัดตั้งสถานที่รอรับคนโดยสาร กำหนดเส้นทางหรือท้องที่ในการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยที่คณะกรรมการประจำกรุงเทพเป็นผู้พิจารณาตามหลักเกณฑ์และกำหนดไว้

#### สภาพปัญหา

เนื่องจากปัจจุบันพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่มีบทบัญญัติใดที่ห้ามการนำรถจักรยานยนต์มารับจ้างรับส่งคน โดยสารการนำรถจักรยานยนต์ออกวิ่งรับจ้างรับส่งผู้โดยสารจึงไม่เป็นการผิดกฎหมายเพราะเป็นการใช้ทรัพย์สินเพื่อประกอบอาชีพซึ่งเป็นสิทธิเสรีภาพตามที่รัฐธรรมนูญได้บัญญัติรองรับไว้ดังนั้นจึงมีการนำรถจักรยานยนต์มาขับรับส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมากโดยไม่มีการควบคุมจากภาครัฐหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งผลที่ตามมาก็คือมีผู้มีอิทธิพลแสวงหาผลประโยชน์จากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้นรวมทั้งมักปรากฏอยู่เสมอว่าผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างไม่ได้รับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการโดยสารรถจักรยานยนต์รับจ้างอีกทั้งปัญหาการจอดรถกีดขวางทางจราจรก็เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่ประสบกันอยู่

### การแก้ไข้ปัญหา

เพื่อเป็นการแก้ไข้ปัญหาที่กำลังประสบอยู่ดังกล่าวและเพื่อให้การประกอบอาชีพ การนำรถจักรยานยนต์มารับจ้างส่งคนโดยสารอย่างถูกต้องตามกฎหมายเป็นระเบียบเรียบร้อย จึงควรมีการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์โดยให้ภาครัฐหรือหน่วยงานภาครัฐเข้ามาควบคุมเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างซึ่งต้องอาศัยหลายหน่วยงานประสานความร่วมมือกันในการจัด ระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ รถจักรยานยนต์รับจ้างได้โดยการกำหนดจุดรอรับผู้โดยสารที่เป็นที่สาธารณะและทางหลวงนั้น ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดยานยนต์ในเขตเทศบาลและสุขาภิบาล พ.ศ. 2503 กำหนดว่าในเขตเทศบาลให้นายกเทศมนตรีเป็นผู้กำหนดสถานที่จอดยานยนต์ โดยตราเป็นเทศบัญญัติแต่การกำหนดที่จอดยานยนต์ดังกล่าวจะต้องไม่กระทบอำนาจ ของเจ้าพนักงานจราจรโดยพระราชบัญญัติดังกล่าวมีผลบังคับในเขตกรุงเทพมหานครตั้งแต่ พ.ศ. 2503 และให้มีผลบังคับใช้กับเทศบาลทุกแห่งทั่วประเทศตั้งนั้นเมื่อมีการกำหนดให้นำ รถจักรยานยนต์ มาใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารแล้วทางเทศบาลต่างๆควรตราเทศบัญญัติกำหนดที่ จอดยานยนต์บังคับใช้โดยเร็วเพื่อกำหนดจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างในส่วนของกรมส่งเสริมการ ปกครองท้องถิ่นกำหนดการดำเนินการเป็น 2 ระยะคือ

1. ระยะเร่งด่วนในระยะแรกนี้กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจะแจ้งเรียนเป็นหนังสือ ให้เทศบาลและสุขาภิบาลทุกแห่งทราบว่าเมื่อพระราชกฤษฎีกาให้ใช้พระราชบัญญัติจัดระเบียบการ จอดยานยนต์ในเขตเทศบาลและสุขาภิบาล พ.ศ. 2503 ที่ให้อำนาจนายกเทศมนตรีเป็นผู้กำหนด สถานที่จอดยานยนต์และอนุญาตให้รถจักรยานยนต์รับจ้างเข้าไปจอดในที่ดังกล่าวได้ซึ่งอาจจะเก็บ ค่าธรรมเนียมหรือไม่ก็ได้

2. ระยะยาวเนื่องจากพระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาล และสุขาภิบาล พ.ศ. 2503 ใช้บังคับแต่เฉพาะกรุงเทพมหานครกับเทศบาลเท่านั้นไม่รวมถึงองค์กร ปกครองท้องถิ่นประเภทอื่นดังนั้นเพื่อให้ท้องถิ่นทุกรูปแบบไม่ว่าจะเป็นกรุงเทพมหานครเทศบาล เมืองพัทยาองค์กรบริหารส่วนตำบลที่มีความเจริญก้าวหน้าและมีการใช้ยานพาหนะบังคับสามารถ ออกข้อบัญญัติจัดระเบียบการจอดยานยนต์เพื่อขออนุมัติหลักการต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวง มหาดไทยในการเสนอร่างกฎหมายดังกล่าวและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยอนุมัติหลักการ แล้วเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาพิจารณาดำเนินการของกรมส่งเสริม การปกครองท้องถิ่นที่จะพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป โดยร่างพระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดรถในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ได้รับ

การอนุมัติหลักการจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยแล้วนั้นกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาร่วมประชุมพิจารณาหลักการหลักการต่าง ๆ แล้วมีสาระสำคัญ คือ

1. ยกเลิกพระราชบัญญัติจัดระเบียบการจordeยานยนต์ในเขตเทศบาลและสุขาภิบาล พ.ศ. 2503 และแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2535
2. ให้มีผลใช้บังคับในเขตเทศบาลองค์การบริหารส่วนตำบลกรุงเทพมหานครเมืองพัทยา และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่นตามที่รัฐมนตรีประกาศให้เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตามพระราชบัญญัตินี้
3. ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจตราข้อบัญญัติเพื่อกำหนดให้มีที่จอดรถในที่ทางหลวงหรือที่สาธารณะกำหนดระเบียบการจอดรถในที่จอดรถกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง
4. ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกและกฎหมายว่าด้วยทางหลวง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจมอบให้บุคคลหรือนิติบุคคลเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถ และควบคุมการจอดรถในที่จอดรถให้เป็นไปตามระเบียบการจอดรถในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นก็ได้ทั้งที่ต้องปฏิบัติตามระเบียบที่กระทรวงมหาดไทยกำหนด
5. ค่าธรรมเนียมที่จอดรถที่จัดเก็บได้ตามร่างพระราชบัญญัติก่อนนำเข้าเป็นรายได้ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้แบ่งเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจอดรถหรือเรียกเก็บค่าธรรมเนียม จอดรถในอัตราร้อยละยี่สิบ
6. กำหนดให้เงินค่าปรับตามร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นรายได้ขององค์กรปกครอง ส่วนท้องถิ่นที่ความผิดได้เกิดขึ้นร้อยละหกสิบให้แบ่งพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจอดรถ หรือเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถในอัตราร้อยละยี่สิบและพนักงานเปรียบเทียบในอัตราร้อยละ ยี่สิบ กล่าวโดยสรุปแล้วโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดรถในเขตเทศบาล และสุขาภิบาล พ.ศ. 2503 ในปัจจุบันกรุงเทพมหานครและเทศบาลสามารถจัดระเบียบ รถจักรยานยนต์รับจ้างได้โดยกำหนดจุดรอรับคนโดยสารในที่สาธารณะและทางหลวงซึ่งจะเรียก เก็บค่าธรรมเนียมหรือไม่ก็ได้สำหรับในอนาคตเมื่อร่างพระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดรถ ใน เขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีผลบังคับใช้แล้วองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกรูปแบบ สามารถกำหนดจุดรอรับผู้โดยสารตามร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเพื่อจัดระเบียบรถจักรยานยนต์ รับจ้างได้

## การจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ

### ให้ยื่นคำขอดังนี้

กรุงเทพมหานครยื่นคำขอที่สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ กรมการขนส่งทางบก เพียงแห่งเดียว

ต่างจังหวัด ยื่นคำขอที่สำนักงานขนส่งจังหวัด ยกเว้นอำเภอเบตง จังหวัดยะลา ให้ยื่นได้ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดยะลาสาขาอำเภอเบตง

### หลักฐานที่ใช้

1. คำขอจดทะเบียน และผ่านการตรวจสภาพรถ
2. ภาพถ่ายสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน
3. ภาพถ่ายทะเบียนบ้าน
4. หนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะจากคณะกรรมการประจำจังหวัด
5. แบบรายงานประวัติผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ
6. หลักฐานการเอาประกันภัยตาม พ.ร.บ. คຸ້ມครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535
7. ภาพถ่ายหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล บัตรประจำตัวและสำเนาหรือภาพถ่ายทะเบียนบ้านผู้มีอำนาจลงนาม (กรณีเจ้าของรถเป็นนิติบุคคล)
8. หนังสือแจ้งจำหน่าย และหนังสือรับรองหลักฐานการส่งบัญชีรับและจำหน่ายรถ
9. หลักฐานการได้มาของรถ เช่น ใบเสร็จรับเงิน ใบกำกับภาษี สัญญาซื้อขาย สัญญาเช่าซื้อ หนังสือรับรองการเช่าซื้อ เป็นต้น
10. หนังสือมอบอำนาจ (กรณีที่เจ้าของรถไม่สามารถมาดำเนินการด้วยตนเอง) พร้อมภาพถ่ายสำเนาบัตรประจำตัวประชาชน

### ขั้นตอนการดำเนินการ

1. ยื่นคำขอจดทะเบียนพร้อมหลักฐาน
2. นำรถไปตรวจสภาพ
3. ชำระค่าธรรมเนียมและภาษี
4. รับใบเสร็จรับเงิน แผ่นป้ายทะเบียนรถ เครื่องหมายการเสียภาษี และใบคู่มือจดทะเบียนรถ

ทะเบียนรถ

### การขอจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ ะ

ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังนี้

1. มีหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ
2. รถจักรยานยนต์ต้องมีเครื่องยนต์ที่มีความจุในกระบอกสูบรวมกันไม่เกิน 125 ลบ.ซม.

3. รถจักรยานยนต์ต้องมีส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ตามที่กำหนดในกฎ
4. ปฏิบัติตามระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์

สาธารณะ

#### กรณีรถใหม่

1. กรุงเทพมหานคร ยื่นคำขอที่สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5 แห่งเดียว  
เท่านั้น

2. ต่างจังหวัด ยื่นคำขอที่สำนักงานขนส่งจังหวัด

#### หลักฐานประกอบคำขอ

1. ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน
2. หนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ
3. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะพร้อมภาพถ่าย
4. แบบรายงานประวัติผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ
5. หนังสือแจ้งจำหน่ายหรือหลักฐานการได้มาของรถ
6. หนังสือยินยอมให้ใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ (กรณีเช่าซื้อ)
7. ภาพถ่ายหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล (กรณีเจ้าของรถเป็นนิติบุคคล)
8. หนังสือมอบอำนาจ และภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนผู้รับมอบอำนาจ (กรณีมอบ  
อำนาจ)
9. หลักฐานการเอาประกันภัยตาม พ.ร.บ. คุ่มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่ยังไม่  
สิ้นอายุ

#### กรณีเปลี่ยนประเภทรถ

##### กรุงเทพมหานคร

ยื่นคำขอที่สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร พื้นที่ 1 ที่รถนั้นจดทะเบียนอยู่ในเขตพื้นที่  
ความรับผิดชอบ หรือสำนักงานซึ่งสถานที่รอรับคนโดยสาร (ที่ตั้งวิน) ของรถนั้นตั้งอยู่

##### ต่างจังหวัด

ยื่นคำขอที่สำนักงานขนส่งจังหวัดหรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาที่รถนั้น จดทะเบียน  
อยู่ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ หรือ สำนักงานซึ่งสถานที่รอรับคนโดยสาร (ที่ตั้งวิน) ของรถนั้น  
ตั้งอยู่

#### หลักฐานประกอบคำขอ

1. ภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชน
2. หนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ

3. ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะพร้อมภาพถ่าย
4. แบบรายงานประวัติผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ
5. ใบคู่มือจดทะเบียนรถ และแผ่นป้ายทะเบียนรถเดิม
6. หนังสือยินยอมให้ใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ (กรณีเช่าซื้อ)
7. ภาพถ่ายหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล (กรณีเจ้าของรถเป็นนิติบุคคล)
8. หนังสือมอบอำนาจ และภาพถ่ายบัตรประจำตัวประชาชนผู้รับมอบอำนาจ (กรณีมอบอำนาจ)
9. หลักฐานการเอาประกันภัยตามพ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ที่ยังไม่สิ้น

### พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 4 (1) “การขนส่ง” หมายความว่า การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของโดยทางบกด้วย

มาตรา 4 (9) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย เว้นแต่รถไฟ

มาตรา 23 บัญญัติไว้ว่า ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน

มาตรา 126 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 23 (คือประกอบการขนส่งโดยไม่ได้รับอนุญาต) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึง หนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 92 ประกอบมาตรา 93 เมื่อพิจารณาจาก 2 มาตราแล้ว ได้ความว่า ห้ามมิให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถขนส่ง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน

มาตรา 151 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 93 คือ ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ขับรถขนส่งโดยไม่ได้รับอนุญาต ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 112 ผู้โดยสารต้องชำระค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นตามอัตราที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา 159 ผู้ใดเรียกเก็บค่าขนส่ง ค่าบริการบริหารจัดการขนส่ง ค่าบริการเกี่ยวกับการดำเนินการของสถานีขนส่ง หรือค่าบริการอื่น ผิดไปจากอัตราที่คณะกรรมการกำหนด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 52 ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง และผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก ต้องวางหลักทรัพย์เป็นเงินสดหรือพันธบัตรรัฐบาลไทย อย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างร่วมกัน ต่อนายทะเบียนกลางเพื่อประกันความเสียหาย อันเกิดแก่ชีวิต หรือร่างกายของบุคคลภายนอก และซึ่งผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบเนื่องจากการขนส่งของตน ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการ และตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 57 เมื่อผู้เสียหายหรือทายาทในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ประสงค์จะได้รับชดเชยค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ให้ยื่นคำขอตามแบบที่กรมตำรวจ (เปลี่ยนชื่อ เป็นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) กำหนดต่อพนักงานสอบสวน โดยแสดงพยานหลักฐานว่าผู้เสียหายได้รับความเสียหายจากการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ให้พนักงานสอบสวนพิจารณาจากสำนวนการสอบสวน และเมื่อเห็นว่า ความเสียหายได้เกิดขึ้นจากการของผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งคนใด ให้มีหนังสือ สั่งให้ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของรถคันนั้น ชดเชยค่าใช้จ่ายเบื้องต้นตามจำนวนที่กำหนดในกฎกระทรวง ในกรณีนี้ ให้แจ้งให้นายทะเบียนกลางทราบโดยเร็วด้วย

ในการสั่งของพนักงานสอบสวนดังกล่าว พนักงานสอบสวนต้องพิจารณาตั้งภายในเจ็ดวัน นับแต่วันที่ได้รับคำขอในการชดเชยค่าใช้จ่ายเบื้องต้น ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องชำระภายในเจ็ดวัน นับแต่วันที่รับคำสั่งจากพนักงานสอบสวน

### ความรู้เกี่ยวกับจักรยานยนต์รับจ้าง

ประวัติของจักรยานยนต์ รถจักรยานยนต์มีต้นกำเนิดมาจากรถจักรยาน 2 ล้อ ซึ่งใช้เท้าถีบตามหนังสือ New standard encyclopedia กล่าวว่า ในปี พ.ศ. 2233 ได้มีผู้สร้างจักรยานซึ่งเรียกว่า The hobby horse ในกรุง Paris (ประวัติความเป็นมารถจักรยานยนต์, 2558)

ในปี พ .ศ. 2359 Baron Karl Von Drais แห่งประเทศเยอรมัน ได้สร้างจักรยานที่เรียกว่า Draisine

ในปี พ.ศ. 2382 Kirt Patreek McMillan ได้สร้างจักรยานใช้เท้าถีบ

ในปี พ .ศ. 2405 Pierre Michaux และ Pierre Lallement ได้สร้างรถจักรยาน 2 ล้อ แต่สร้างให้ล้อหน้ากว้างกว่าล้อหลัง และใช้เท้าถีบติดอยู่ล้อหน้า แต่จักรยานที่กล่าวมานี้ยังไม่ได้ใส่ลูกปืนที่ล้อเพลลา

ในปี พ .ศ. 2415 จึงมีผู้ดัดแปลงคิดเอาลูกปืนใส่ที่เพลาล้อแต่ยังวางต้นอยู่ ซึ่งยังยากแก่การขับขี่ยังไม่มีผู้นิยมแพร่หลายและมีอันตรายมาก

ในปี พ.ศ. 2422 H.T. Lawson แห่งประเทศอังกฤษ ได้ดัดแปลงจักรยาน 2 ล้อ ให้ปลอดภัยขึ้นแต่ยังไม่สมบูรณ์

จนในปี พ.ศ. 2428 J.K. Starley อังกฤษ จึงได้ดัดแปลงเป็นแบบจักรยานที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้

เมื่อการคิดค้นประดิษฐ์จักรยานจนเป็นที่นิยมแพร่หลายเพราะจักรยาน 2 ล้อ สามารถขับขี่ได้ประมาณ 10-12 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งราคาถูกไม่สิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ต้องการการดูแลรักษาเพียงเล็กน้อย ชาวยุโรปตะวันตกและชาวเอเชียบางส่วนนิยมใช้กันมาก แต่ในอเมริกาเหนือมักนิยมใช้สำหรับออกกำลังกายและเพื่อความสนุกสนานเท่านั้น

เมื่อมีการคิดค้นจนสามารถสร้างเครื่องจักรไอน้ำได้ Thomas Parkyn แห่งอังกฤษ ได้สร้างเครื่องจักรไอน้ำขนาดเล็กใช้ติดกับรถจักรยาน เป็นจักรยานยนต์เครื่องจักรไอน้ำ ในปี พ.ศ. 2424 และในปี พ.ศ. 2428 Gottlieb Daimler แห่งเยอรมัน ได้คิดสร้างจักรยานยนต์ โดยใช้เครื่องยนต์ที่เผาไหม้ภายใน (Internal combustion) แต่ออกใช้จริงในปี พ.ศ. 2433 รถจักรยานยนต์ได้วิวัฒนาการมาจนปัจจุบันนำมาใช้สอยได้รับความสะดวกสบาย ช่วยในการเดินทาง การขนส่ง รถจักรยานยนต์เข้ามาแพร่หลายในเมืองไทยมากที่สุด ในสมัยที่เกิดโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ขึ้นในประเทศไทย ซึ่งเป็นเครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศญี่ปุ่นทั้งสิ้น เนื่องจาก รถจักรยานยนต์มีความคล่องตัวในการใช้งานสูงมากในทุกสภาพการจราจร มีความเร็ว ที่ไม่ด้อยไปกว่ารถยนต์ หากซื้อง่าย ราคาไม่แพงเกินไปนัก ค่าบำรุงรักษา ตลอดจนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีราคาถูก เมื่อเทียบกับยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ อย่งไรก็ตาม สิ่งใดที่มีคุณอนันต์ สิ่งนั้นก็จะมีโทษมหันต์ ถ้าไม่รู้จักควบคุมให้ดีพอ จักรยานยนต์ก็เช่นเดียวกัน นับเป็นพาหนะที่มีการทรงตัวไม่ดี มีโอกาสพลิกคว่ำได้ง่าย และไม่สามารถป้องกันอันตราย ที่จะเกิดขึ้นกับส่วนต่าง ๆ ของร่างกายผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร ได้ จึงมีอัตราเสี่ยงสูงต่อการได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ เมื่อเทียบกับรถอื่น ๆ

กำเนิดรถจักรยานยนต์รับจ้าง จักรยานยนต์รับจ้างกลุ่มแรกเกิดจากชาวสวนยางทางภาคใต้ เริ่มจากชาวสวนยางจำเป็นต้องนำยางแผ่น ไปขายให้พ่อค้า และสภาพถนนจากสวนยางไปยังชุมชนเป็นทางเล็ก ๆ และทุรกันดาร การมีจักรยานยนต์รับส่งจึงเป็นสิ่งสำคัญมาก ส่วนในกรุงเทพฯ คาดว่าจักรยานยนต์รับจ้างสายแรกเกิดขึ้นที่ซอยงามดูพลี (ประวัติความเป็นมา รถจักรยานยนต์, 2558) และย่านชานเมืองบริเวณดอนเมือง และบางกะปิ เรือเอกสมบุญ บัญศักดิ์ดี อดีตผู้จัดการคิวรถจักรยานยนต์ในซอยงามดูพลี ให้สัมภาษณ์แก่นิตยสาร Thailand business เกี่ยวกับเหตุผลของการจัดตั้งคิวรถจักรยานยนต์รับจ้างว่า ในซอยงามดูพลีมีคนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น แพลดทหารเรือ ซึ่งห่างจากถนนพระรามสี่ถึง 0.8 กิโลเมตร มีผู้คนอาศัยอยู่ 300 คราวเรือน



และมีครัวเรือนอีก 200 ครัวเรือนในชุมชนที่ห่างจากถนน 1.2 กิโลเมตร คนเหล่านี้มีรายได้น้อย จึงไม่มีเงินจ้างแท็กซี่หรือค่าสามล้อเข้าออกจากซอย ช่วงพลบค่ำผู้คนเหล่านี้ต้องเดินเท้าเข้าซอย เปลี่ยว ซึ่งเป็นอันตรายอย่างมากเพราะมักมีการจี้ชิงทรัพย์เกิดขึ้นบ่อยครั้ง ผู้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ จึงต้องคอยดูแลลูกหลานของตนเวลาเข้าออก เวลานั้นก็มีรถจักรยานยนต์ 4-5 คันที่เฟลตทหารเรือ เจ้าของจะช่วยรับส่งคนรู้จักเข้าออกจากซอยโดยไม่คิดเงิน ต่อมากคนอาศัยรู้สึกไม่เป็นธรรม จึงออกเงินช่วยค่าน้ำมันในเดือน 2524 นายทหารเรือกลุ่มหนึ่งจึงรวบรวมคนในเฟลตที่มีรถจักรยานยนต์ มาตั้งเป็นชมรมจักรยานยนต์เฟลตทหารเรือ เพื่อให้บริการรับส่งคนตอนเช้า และเย็นโดยคิดค่าโดยสาร 2-3 บาทต่อคน ในไม่ช้าบริการนี้ก็เริ่มเป็นที่นิยม ทำให้คนขับหาเงินได้มาก จึงเริ่มมีคนขับรถมาร่วมชมรมมากขึ้นจนกลายเป็นธุรกิจไป

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

อุทิศดล ชีเรนทร (2542) ได้วิจัยเรื่อง การจัดระบบรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อป้องกันอาชญากรรมในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 4 กองบัญชาการตำรวจนครบาล ผลการศึกษาพบว่า หัวหน้าวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีอายุโดยเฉลี่ย 35.98 ปี รายได้เฉลี่ยต่อเดือนโดยเฉลี่ย 19,257.89 บาท มีรายได้จากการเป็นหัวหน้าวินต่อเดือนโดยเฉลี่ย 12,480.26 บาท และเป็นหัวหน้าวินมาเป็นเวลาโดยเฉลี่ย 4.145 ปี ส่วนใหญ่สำเร็จการศึกษาชั้นประถมศึกษาถึงมัธยมศึกษาตอนต้น สมรสแล้ว ประกอบอาชีพอื่น ๆ นอกจากเป็นหัวหน้าวินอีก สำหรับผู้ที่ทำงานเป็นหัวหน้าวินอย่างเดียว เดิมเคยมีอาชีพรับจ้างทั่วไป และหัวหน้าวินที่มีอาชีพอื่นอีก มีอาชีพรับจ้างทั่วไป สำหรับ 41 ประชาชนผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เป็นชาย มีอายุโดยเฉลี่ย 27.78 ปี จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า มีรายได้ต่อเดือนโดยเฉลี่ย 7,859.27 บาท เป็นโสด อาชีพรับจ้าง/ทำงานบริษัท และใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างนานๆ ครั้ง ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีอายุโดยเฉลี่ย 35.21 ปี ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า มีศรระหว่าง จ.ศ.ต.-ค.ต. สมรสแล้ว ทำหน้าที่ด้านจราจรมาเป็นเวลาโดยเฉลี่ย 6.98 ปี กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความเห็นที่จะให้มีการจัดระบบรถจักรยานยนต์รับจ้างให้ถูกต้อง ตามกฎหมาย โดยให้มีกฎหมายเป็นการเฉพาะ โดยกำหนดให้มีการจดทะเบียนวินและจดทะเบียน รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ กำหนดลักษณะของรถจักรยานยนต์รับจ้าง และผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ซึ่งแนวทางดังกล่าวจะสามารถควบคุม จำนวนวิน และจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้ และทำให้รัฐจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการจดทะเบียนวิน และจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ ตลอดจนการขอใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์สาธารณะ ถ้าหากยังไม่มีกฎหมายออกมาบังคับใช้เป็นการเฉพาะ เห็นควรให้ตำรวจเข้ามาจัดระบบ

รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพราะว่าตำรวจมีหน้าที่รักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้กับประชาชนอยู่แล้ว การจัดระบบโดยตำรวจน่าจะมีประสิทธิภาพมากกว่าหน่วยงานอื่น แต่ต้องกำหนดแนวทางในการปฏิบัติที่มีความชัดเจน โปร่งใส เพื่อป้องกันมิให้มีการแสวงหาประโยชน์จากธุรกิจนี้ โดยอาจต้องมีการตรวจสอบประวัติหัวหน้าวิน ลูกวิน มิให้มีการเช่าเสื้อวิน และจัดทำบัตรประจำตัวผู้ขับขี่ ซึ่งจะเป็นการป้องกันมิให้คนร้ายแอบแฝงเข้ามา สำหรับการนำผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมาสนับสนุนการปฏิบัติงานของตำรวจในการ ป้องกันปราบปรามอาชญากรรมนั้น นับว่ามีความเหมาะสมอย่างยิ่ง เนื่องจากในปัจจุบันมีผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการรับส่งผู้โดยสารอยู่ครอบคลุมทุกพื้นที่ สามารถทำหน้าที่เป็นสาย ตรวจคอยตรวจตราดูแลความสงบเรียบร้อยภายในชุมชนได้ โดยมีการประสานงานกับตำรวจ เจ้าของพื้นที่และให้มีการอบรมตามหลักการชุมชนสัมพันธ์ ส่วนปัญหาอาชญากรรมอันเกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างคดีที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ จะเป็นคดีความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินและมีการกระทำผิดเกิดขึ้นในอัตราที่น้อยมาก

ประสงค์ สุขเกษม (2542) ได้ศึกษาการจัดระเบียบชุมชนในงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจกองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่า คุณสมบัติหรือภูมิหลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้แก่ ชั้นยศ ตำแหน่ง การได้รับฝึกอบรมเกี่ยวกับการจัดระเบียบชุมชน มีความสัมพันธ์กับความรู้เรื่องการจัดระเบียบชุมชน และคุณสมบัติด้านภูมิหลังดังกล่าว รวมถึงการศึกษา และการปฏิบัติหน้าที่หรือเคยปฏิบัติหน้าที่หรือเคยปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับตำรวจชุมชน ก็มีความสัมพันธ์กับการจัดระเบียบชุมชน ส่วนปัญหาอุปสรรคของการจัดระเบียบชุมชน ได้แก่ ปัญหาบุคลากรผู้ปฏิบัติงาน ทั้งในแง่ปริมาณและคุณภาพ ปัญหาการร่วมมือ และสนับสนุนทั้งโดยตรงและโดยอ้อมจากเพื่อนร่วมงาน หรือเจ้าหน้าที่ฝ่ายอื่น ๆ และผู้บังคับบัญชา ปัญหาเกี่ยวกับงบประมาณ อุปกรณ์ ปัญหาการร่วมมือและสนับสนุนจากประชาชน

จักรพันธ์ ปานจันทร์ (2546) ได้ศึกษาเรื่อง บทบาทจักรยานยนต์รับจ้างในการระบบขนส่งสาธารณะ กรณีศึกษาพื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของเขตบางนา จากการศึกษา จักรยานยนต์รับจ้าง ทำหน้าที่หลักในการขนถ่ายผู้โดยสารทั้งเข้าและออกจากระบบขนส่ง รวมทั้งสามารถเชื่อมต่อเส้นทางการเดินทางกับจุดต่อรถประเภทอื่น ๆ ทั้งที่อยู่ในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียงได้เป็นอย่างดี ผู้ใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่เป็นนักเรียนนักศึกษาและผู้ที่อยู่ในวัยทำงานใช้เพื่อการเดินทางระหว่างบ้านไปโรงเรียน บ้านไปที่อื่น ๆ และบ้านไปยังที่ทำงาน ช่วงเวลาในการใช้บริการส่วนใหญ่เป็นช่วงเช้าและเย็น โดยส่วนมากจะใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้างเป็นประจำทุกวัน ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีทางเลือกอื่นในการเดินทางแต่ก็ยังเลือกที่จะใช้บริการจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งนี้ด้วยเงื่อนไขของความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดเวลา สำหรับระดับความพึงพอใจ

นั้นผู้ใช้บริการค่อนข้างพึงพอใจกับการให้บริการ แต่ยังมีความเห็นว่าการปรับปรุงด้านความเร็วในการขั้บขี่และเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ลักษณะการประกอบกิจการจักรยานยนต์รับจ้าง มีลักษณะเป็นธุรกิจนอกระบบ ที่มีลักษณะเฉพาะอีกอาชีพหนึ่ง ผู้ขั้บขี่จักรยานยนต์รับจ้างเกือบทั้งหมดเป็นเพศชายอายุระหว่าง 19-39 ปี ส่วนมากเป็นคนต่างจังหวัด มีระดับการศึกษาเพียงชั้นประถมศึกษาเท่านั้น ในการเข้ามาประกอบ อาชีพ ผู้ขั้บขี่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในการเข้าสู่อาชีพ ค่าเช่าเสื่อวิน เช่าวิน รวมทั้งค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้ขั้บขี่จะทำงานมากกว่าวันละ 12 ชั่วโมง มีวันหยุดไม่แน่นอนขึ้นกับความต้องการของ ตนเอง การประกอบอาชีพนี้ไม่มีระบบสวัสดิการใด ๆ มารองรับ รวมถึงยังไม่ต้องเสียภาษีเงินได้ การให้บริการส่วนใหญ่จะให้บริการรับ ส่งผู้โดยสารเพียงอย่างเดียว โดยจะจอดรอผู้โดยสารอยู่ที่ วิน เมื่อไปส่งผู้โดยสารแล้วก็จะกลับไปที่วินเดิมของตน มีระยะทางเฉลี่ยของการให้บริการ ประมาณ 1-2.5 กิโลเมตร ผู้ขั้บขี่จะใช้เวลาในการขั้บขี่ประมาณ 41-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้ขั้บขี่ส่วนใหญ่เห็นด้วยหากรัฐเข้ามาจัดการในด้านการกำหนดราคาค่าโดยสารให้เป็น มาตรฐานเดียวกัน การจดทะเบียนจักรยานยนต์รับจ้างให้ถูกต้องตามกฎหมาย รวมทั้งหากจะจัดเก็บ ภาษีเงินได้ โดยสรุปแล้วจักรยานยนต์รับจ้าง จึงเป็นธุรกิจนอกระบบที่สามารถช่วยชดเชยอุปทาน การขนส่งสาธารณะของภาครัฐที่ยังมีช่องว่างอยู่ ดังนั้นจากลักษณะของการประกอบกิจการที่มี ความยืดหยุ่นสูง เป็นอาชีพที่สามารถสร้างรายได้ให้กับผู้ขั้บขี่และเจ้าของกิจการได้อย่างดี จึงทำให้ อาชีพนี้จะมี ความสำคัญในพื้นที่และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ต่อไป จากผลการศึกษาสามารถเสนอแนะได้ว่า รัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณา เรื่องการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้เพื่อกำหนดและ ควบคุมมาตรฐานของการให้บริการ ความปลอดภัยและคุณภาพด้านอื่น ๆ ให้เหมาะสมกับการเป็น ส่วนหนึ่งของการบริการขนส่งสาธารณะในเมือง

มานพสุคนธ์ ธนพัฒน์ (2548) ศึกษาเรื่องการศึกษาทัศนะของผู้ขั้บขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้ให้บริการที่มีต่อผลกระทบของมาตรการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจอมทองกรุงเทพมหานครการศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาผลกระทบของมาตรการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อผู้ขั้บขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้ให้บริการ 2) ศึกษาทัศนะของผู้ขั้บขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้ให้บริการที่มีต่อผลกระทบของมาตรการการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างผลการวิจัยพบว่ามาตรการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างมีผลกระทบดังนี้ 1) ทำให้ผู้ขั้บขี่มีรายได้เพิ่มขึ้นมีความเป็นระเบียบในการจราจรและการใช้บริการมากขึ้นตลอดจนสามารถลดปัญหาการเรียกรับผลประโยชน์จากผู้มีอิทธิพล 2) ประชาชนผู้ใช้บริการมีความเห็นว่ามารยาทของผู้ขั้บขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างดีขึ้นเกิดความมั่นคงปลอดภัยใน

ชีวิตและทรัพย์สินจากการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้างมากขึ้นและอาชญากรรมเกี่ยวเนื่องลดลง

3) ปัจจัยภูมิหลังของผู้ขับจักรยานยนต์รับจ้างที่แตกต่างกันไม่ทำให้ทัศนคติของผู้ขับที่มีต่อผลกระทบของมาตรการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 4) ปัจจัยภูมิหลังของประชาชนผู้ใช้บริการที่แตกต่างกันไม่ทำให้ทัศนคติของประชาชนผู้ใช้บริการที่มีต่อผลกระทบของมาตรการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ 5) ปัญหาอุปสรรคซึ่งเป็นผลกระทบจากมาตรการจัดระเบียบจราจรในทัศนคติของผู้ขับได้แก่การเช่าเสื้อวิน เสื้อวินปลอมสถานที่จอดรถของวิน ฯลฯ ส่วนทัศนคติของประชาชนผู้ใช้บริการเห็นว่ายังมีปัญหาเรื่องการเรียกผลประโยชน์จากผู้มีอิทธิพลการขาดช่องทางการร้องเรียนปัญหาการใช้บริการ

ปิ่นนท พรหมอักษร (2553) ศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร ต่องานที่มีคุณค่ามีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทัศนคติของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง และปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่องานที่มีคุณค่าสรุปสาระสำคัญของผลการศึกษาได้ดังนี้ ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ซึ่งมีช่วงอายุ 41 ปีขึ้นไปมากที่สุด ด้านสถานภาพสมรส ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีสถานภาพโสดและมีระดับการศึกษาในชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 มากที่สุด ระยะเวลาในการประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 1-3 ปี ในด้านทัศนคติเกี่ยวกับงานที่มีคุณค่าของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่ามีทัศนคติที่ดีขึ้นพื้นฐาน และทัศนคติเห็นด้วยต่อการส่งเสริมศักยภาพการปฏิบัติงานและความมั่นคงของงานที่ทำในภาพรวม และมีทัศนคติเห็นด้วยมากต่อการขยายความคุ้มครองทางสังคมในภาพรวม และการมีผู้แทนและมีส่วนร่วมในระดับเห็นด้วยมาก สำหรับปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับคุณค่าของงานของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ปัจจัยด้านเพศมีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับคุณค่าของงานในด้านทัศนคติขึ้นพื้นฐานในการทำงาน การส่งเสริมศักยภาพการปฏิบัติงาน และการขยายความคุ้มครองทางสังคม ปัจจัยด้านอายุมีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับคุณค่าของงานในด้านทัศนคติขึ้นพื้นฐานในการทำงาน และการส่งเสริมศักยภาพการปฏิบัติงาน ปัจจัยด้านสถานภาพสมรสมีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับคุณค่าของงานในการมีผู้แทนและมีส่วนร่วม และปัจจัยระดับการศึกษา มีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับคุณค่าของงานในด้านทัศนคติขึ้นพื้นฐานในการทำงาน การส่งเสริมศักยภาพการปฏิบัติงาน และการมีผู้แทนและมีส่วนร่วม

ภูวนาท แก้วพรหม (2553) ศึกษาเรื่องการศึกษาคำรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมของผู้ประกอบอาชีพ ขับจักรยานยนต์รับจ้างเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในเขตพื้นที่เทศบาลนครอุบลราชธานีมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานของผู้ประกอบอาชีพขับจักรยานยนต์รับจ้าง 2) เพื่อศึกษาคำรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกำหนดจราจรของผู้ประกอบ

อาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง และ 3) เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในการใช้รถใช้ถนนและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรผลการศึกษาพบว่า

1) ผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย เป็นผู้มีสถานภาพสมรสดี มีการศึกษาระดับประถมศึกษาและยังเป็นผู้รับจ้างทั่วไป 2) ในประเด็นความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร พบว่า ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ มีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรอยู่ในระดับต่ำ และ ปานกลาง ร้อยละ 49.00 และ 47.40 ตามลำดับ 3) ในประเด็นพฤติกรรมของผู้ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร พบว่า ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอยู่ในระดับต่ำ ร้อยละ 69.50 และ โดยภาพรวมผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างมีพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ เสี่ยง (ค่าเฉลี่ย=1.51)

ศิริวัฒน์ ศิริมงคล (2555) ศึกษาเรื่องการมีส่วนร่วมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรนางรอง อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์ มีความมุ่งหมาย เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรนางรอง อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์ ใน 2 ด้าน คือ ด้านการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม และด้านการมีส่วนร่วมในการปราบปรามอาชญากรรมผลจากการวิจัยพบว่า 1) การมีส่วนร่วมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรนางรอง อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์ โดยภาพรวมอยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมอยู่ในระดับน้อย และด้านการมีส่วนร่วมในการปราบปรามอาชญากรรมอยู่ในระดับปานกลาง 2) ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่มีจำนวนมากที่สุด คือ ต้องการให้แก้ไขปัญหายักรุ่นทะเลาะวิวาท รองลงมาคือ ต้องการให้แก้ไขปัญหาคาการติดยาเสพติดของวัยรุ่น และควรจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ฝึกอบรม จัดกิจกรรมให้ความรู้เรื่องการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมอย่างต่อเนื่องตามลำดับ

### บทที่ 3

#### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) เก็บข้อมูลจากผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ เขตราชบุรีบูรณะกรุงเทพมหานคร ด้วยการใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดแนวทางในการดำเนินการวิจัย โดยมีขั้นตอนการทำวิจัย ดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
3. การสร้างและตรวจคุณภาพของเครื่องมือ
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล
6. เกณฑ์การแปลผล

#### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในเขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร จำนวน 1761 คน (สำนักงานเขตราชบุรีบูรณะ ฝ่ายเทศกิจ, 2558)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในเขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร จำนวน 326 คน โดยกำหนดขนาด กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยด้วยการใช้สูตร การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างของยามานะ (Yamane, 1967) ที่ระดับความเชื่อมั่น ร้อยละ 95 ดังนี้

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

โดย  $n$  คือ จำนวนของขนาดตัวอย่าง

$N$  คือ จำนวนรวมทั้งหมดของประชากรที่ใช้ในการศึกษา

$e$  คือ ความผิดพลาดที่ยอมรับได้ (โดยในการศึกษานี้กำหนดให้เท่ากับ .05)

$$n = \frac{1761}{1 + 1761(.05)^2}$$

$$n = \frac{1761}{5.4025}$$

$$= 325.96$$

ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ เท่ากับ 326 คน

#### การสุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างเพื่อใช้ในการศึกษา ผู้ศึกษาได้แบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 คำนวณหาจากตัวอย่างประชากรในแต่ละกลุ่ม โดยการใช้การสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple random sampling) โดยใช้สูตร ดังนี้

$$\text{จำนวนตัวอย่างในแต่ละชั้น} = \frac{\text{จำนวนตัวอย่างทั้งหมด} \times \text{จำนวนประชากรในแต่ละกลุ่มชั้น}}{\text{จำนวนประชากรทั้งหมด}}$$

ตารางที่ 3-1 สัดส่วนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

เขตรายภูธรบุรณะ	ประชากร	กลุ่มตัวอย่าง
แขวงรายภูธรบุรณะ	894	165
แขวงบางปะกอก	867	161
รวม	1,761	326

ขั้นตอนที่ 2 หลังจากได้กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบอาชีพขับจี้รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตรายภูธรบุรณะ กรุงเทพมหานครแล้ว ผู้ศึกษาจะทำการสุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple random sampling) โดยวิธีการจับสลากแบบไม่มีการทดแทน (Without replacement) ให้ได้จำนวนตามตารางที่ 3-1 และนำแบบสอบถามไปให้ผู้ประกอบอาชีพขับจี้รถจักรยานยนต์รับจ้างได้ตอบแบบสอบถาม

## เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้สร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยอาศัยกรอบแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ระยะเวลาการขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 7 ข้อ เป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist)

ตอนที่ 2 แบบสอบถามการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างเป็นแบบสอบถามวัดผลแบบมาตรฐานวัดประเมินค่า (Rating Scale)

ด้านที่ 1 การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ จำนวน 5 ข้อ ได้แก่ 1-5

ด้านที่ 2 การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ จำนวน 5 ข้อ ได้แก่ 6-10

ด้านที่ 3 การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ จำนวน 5 ข้อ ได้แก่ 11-15

ด้านที่ 4 การมีส่วนร่วมในการประเมินผล จำนวน 5 ข้อ ได้แก่ 16-20

ระดับการมีส่วนร่วมไม่เคย ให้ 1 คะแนน

ระดับการมีส่วนร่วมเป็นบางครั้ง ให้ 2 คะแนน

ระดับการมีส่วนร่วมเป็นประจำ ให้ 3 คะแนน

## การสร้างและการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

แบบสอบถามฉบับนี้ ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นมา มีขั้นตอนการสร้างดังนี้

1. ศึกษาแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ ต่อการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ เขตราชบุรีบูรณะ จากนั้นนำมากำหนดกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย กำหนดนิยาม และเพื่อใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

2. สร้างแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่ เขตราชบุรีบูรณะ และตรวจสอบเนื้อหาของแบบสอบถามว่าครอบคลุมวัตถุประสงค์หรือไม่ จากนั้นนำไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบแบบสอบถามแล้วนำมาปรับปรุงตามคำแนะนำของอาจารย์



3. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาให้ผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน  
ได้แก่

1. นายสุรพิศ ปุบบางกะดี เจ้าหน้าที่งานปกครอง 6 สำนักงานเขตราษฎร์บูรณะ
2. อาจารย์ ดร.เทียนแก้ว เลี่ยมสุวรรณ อาจารย์ประจำวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ

มหาวิทยาลัยบูรพา

3. อาจารย์ ดร.กาญจนา บุญยัง อาจารย์ประจำวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัย  
บูรพา

เพื่อตรวจสอบหาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา ( Content validity) จากนั้นปรับปรุงแก้ไข  
ตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ

4. นำแบบสอบถามไปทดสอบใช้ (Try out) กับ กลุ่มผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง  
ในพื้นที่อื่น ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน เพื่อหาคุณภาพเครื่องมือ โดยการหาค่าความเที่ยง  
หรือความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม (Reliability) แบบ Cronbach's alpha ได้ค่าความเที่ยงหรือ  
ความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม ได้ 0.85 ซึ่งถือว่าแบบสอบถามนี้มีความเชื่อถือได้สามารถนำไป  
เก็บข้อมูลจริงต่อไป

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ขอนหนังสือ ขอความอนุเคราะห์ในการเข้าเก็บข้อมูลจากประกอบอาชีพจักรยานยนต์  
รับจ้างในเขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร จากวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา  
เพื่อเสนอขออนุญาตจากผู้อำนวยการเขตราษฎร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร
2. นำแบบสอบถามที่เกี่ยวกับงานวิจัย ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยขอความ  
ร่วมมือจากประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในเขตราษฎร์บูรณะกรุงเทพมหานคร
3. นำข้อมูลไปวิเคราะห์โดยวิธีการทางสถิติ ด้วยการคำนวณทางคอมพิวเตอร์แล้วนำผล  
ที่ได้มาวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ต่อไป

### สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ตอน ข้อมูลทั่วไป  
ของผู้ตอบแบบสอบถามและความสัมพันธ์ต่อการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง โดยใช้วิธีการประมวลผล  
ค่าทางสถิติด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยเลือกใช้สถิติในการวิเคราะห์เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะของข้อมูลและตอบวัตถุประสงค์

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ระยะเวลาการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ ค่าความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage)

2. วิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ ค่าความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ต่อการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง โดยใช้สถิติวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ด้วย ค่าไคสแควร์ (Chi-square) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

### เกณฑ์การแปลผล

ผู้วิจัยนำผลคะแนนที่ได้มาวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยเลขคณิต โดยมีเกณฑ์ในการแปลความ (ศิริชัย พงษ์วิชัย, 2551) ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{ช่วงกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{จำนวนคะแนนสูงสุด} - \text{จำนวนคะแนนต่ำสุด}}{3} \\ &= \frac{3-1}{3} \\ &= 0.66 \end{aligned}$$

การแปลระดับการมีส่วนร่วมจากคะแนนค่าเฉลี่ย ดังต่อไปนี้

ค่าเฉลี่ย	ระดับการมีส่วนร่วม
2.34-3.00	หมายถึง มีส่วนร่วมมาก
1.67-2.33	หมายถึง มีส่วนร่วมปานกลาง
1.00-1.66	หมายถึง มีส่วนร่วมน้อย

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร เก็บข้อมูลจากการเก็บแบบสอบถาม โดยใช้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 326 คน ซึ่งผู้ศึกษาได้นำเสนอผลการวิเคราะห์เป็น 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

#### ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4-1 จำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ( $n=326$ )

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	302	92.64
หญิง	24	7.36

ตารางที่ 4-1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
อายุ		
18-25 ปี	45	13.80
26-33 ปี	92	28.22
34-42 ปี	113	34.66
43-49 ปี	57	17.48
มากกว่า 50 ปี	19	5.84
สถานภาพสมรส		
โสด	121	37.12
สมรส	123	37.73
ม่าย	28	8.59
หย่าร้าง/ แยกกันอยู่	54	16.56
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	91	27.91
มัธยมศึกษา/ อาชีวศึกษา (ปวช.)	98	30.06
ประกาศนียบัตร/ อนุปริญญา (ปวส.)	106	32.51
ปริญญาตรี	31	9.52
อาชีพ		
ประกอบอาชีพจกัรยานยนต์รับจ้าง	176	53.99
ธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย	50	15.34
นักเรียน/ นักศึกษา	13	3.98
รับจ้าง/ พนักงานบริษัท/ อื่น ๆ	87	26.69
รายได้		
ต่ำกว่า 10,000 บาท	41	12.58
10,001-20,000 บาท	146	44.79
20,001-30,000 บาท	117	35.88
30,001 บาทขึ้นไป	22	6.75

ตารางที่ 4-1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
ระยะเวลาในการจับจี้รถจักรยานยนต์		
ต่ำกว่า 1 ปี	41	12.58
1-5 ปี	194	59.50
6-10 ปี	78	23.92
11-15 ปี	12	3.69
16 ปี ขึ้นไป	1	0.31

จากตารางที่ 4-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 326 คน มีดังนี้  
เพศ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มากที่สุด จำนวน 302 คน คิดเป็นร้อยละ 92.64  
รองลงมา คือเพศหญิง จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 7.36 ตามลำดับ  
อายุ พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 34-42 ปี มากที่สุด จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ  
34.66 รองลงมา คืออายุระหว่าง 26-33 ปี จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 28.22 อายุระหว่าง 43-49 ปี  
จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 17.48 อายุระหว่าง 18-25 ปี จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 13.80 และ  
น้อยที่สุดคือ อายุมากกว่า 50 ปี จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 5.84 ตามลำดับ  
สถานภาพสมรส พบว่า ส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส มากที่สุด จำนวน 123 คน คิดเป็น  
ร้อยละ 37.73 รองลงมา โสด จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 37.12 หย่าร้าง/ แยกกันอยู่ จำนวน  
54 คน คิดเป็นร้อยละ 16.56 และน้อยที่สุดหม้าย คือจำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 8.59 ตามลำดับ  
ระดับการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาประกาศนียบัตร/ อนุปริญญา (ปวส.)  
มากที่สุด จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 32.51 รองลงมา คือมัธยมศึกษา/ อาชีวศึกษา (ปวช.)  
จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 30.06 ประถมศึกษา จำนวน 91คน คิดเป็นร้อยละ 27.91 และ  
น้อยที่สุด คือปริญญาตรี จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 9.51 ตามลำดับ  
อาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่มีอาชีพประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง มากที่สุด จำนวน  
176 คน คิดเป็นร้อยละ 53.99 รองลงมา คือรับจ้าง/ พนักงานบริษัท / อื่น ๆ จำนวน 87 คน คิดเป็น  
ร้อยละ 26.69 ธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 15.34 และน้อยที่สุด คือนักเรียน/  
นักศึกษา จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 3.98 ตามลำดับ  
รายได้ พบว่า ส่วนใหญ่คือมีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท มากที่สุด จำนวน  
146 คน คิดเป็นร้อยละ 44.79 รองลงมารายได้ระหว่าง 20,001-30,000 บาท จำนวน 117 คน คิดเป็น

ร้อยละ 35.88 รายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 12.58 และน้อยที่สุดคือ รายได้ 30,001 บาทขึ้นไป จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 6.75 ตามลำดับ

ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่มีระยะเวลาการขับขีรถจักรยานยนต์ 1-5 ปี มากที่สุด จำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 59.50 รองลงมา คือระยะเวลา 6-10 ปี จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 23.92 ระยะเวลาต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 12.58 ระยะเวลา 11-15 ปี จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.69 และน้อยที่สุด คือระยะเวลา 16 ปีขึ้นไป จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.31 ตามลำดับ

## ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง ของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

ลักษณะการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพ  
จักรยานยนต์รับจ้าง มีดังนี้

ตารางที่ 4-2 ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง  
ของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ภาพรวมและรายด้าน ( $n=326$ )

การมีส่วนร่วม	$\bar{X}$	SD	ระดับ การมีส่วนร่วม	ลำดับที่
ด้านการตัดสินใจ	2.87	0.20	มาก	2
ด้านการปฏิบัติ	2.89	0.18	มาก	1
ด้านการรับผลประโยชน์	2.84	0.29	มาก	3
ด้านการประเมินผล	2.77	0.33	มาก	4
ค่าเฉลี่ยรวม	2.85	0.22	มาก	-

จากตารางที่ 4-2 พบว่า ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
จักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีส่วนร่วม  
ในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง ในภาพรวมอยู่ระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 2.85 (SD = 0.22)

เมื่อพิจารณารายด้าน สามารถเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ด้านการปฏิบัติ มีค่าเฉลี่ย 2.89 (SD = 0.18) รองลงมา คือ ด้านการตัดสินใจ มีค่าเฉลี่ย 2.87 (SD = 0.20) ด้านการรับผลประโยชน์ มีค่าเฉลี่ย 2.84 (SD = 0.29) และสุดท้ายคือ ด้านการประเมินผล มีค่าเฉลี่ย 2.77 (SD = 0.33) ตามลำดับ

ตารางที่ 4-3 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ จักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านการตัดสินใจ (n=326)

ด้านการตัดสินใจ	จำนวนและร้อยละ			$\bar{X}$	SD	แปล ความ	อันดับ
	ระดับการมีส่วนร่วม						
	ประจำ	บางครั้ง	ไม่เคย				
1. มีส่วนร่วมในการวางแผน กิจกรรมตามนโยบายการจัด ระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง กับหน่วยงานรัฐทุกครั้ง	260 (79.75)	62 (19.01)	4 (1.23)	2.79	0.44	มาก	5
2. มีส่วนร่วมเสนอความ คิดเห็น ในนโยบายการจัด ระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง ทุกครั้ง ที่หน่วยงานรัฐจัด กิจกรรม	300 (92.02)	25 (7.66)	1 (0.31)	2.92	0.28	มาก	1
3. มีส่วนร่วมในการเข้ารับ การอบรมผู้ขับขี่ จักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้ง ที่หน่วยงานรัฐจัดกิจกรรม	288 (88.34)	38 (11.66)	0 (0.00)	2.88	0.32	มาก	3
4. มีส่วนร่วมในการรับรอง ผู้ขับขี่รายใหม่ทุกครั้งเมื่อ หน่วยงานรัฐเปิดให้มีการจด ทะเบียนรายชื่อผู้ขับขี่ใหม่ เพิ่มเติม	283 (86.80)	40 (12.26)	3 (0.92)	2.86	0.37	มาก	4

ตารางที่ 4-3 (ต่อ)

ด้านการตัดสินใจ	จำนวนและร้อยละ			$\bar{X}$	SD	แปล ความ	อันดับ
	ระดับการมีส่วนร่วม						
	ประจำ	บางครั้ง	ไม่เคย				
5. มีส่วนร่วมกำหนดอัตรา ค่าโดยสารระยะทางกรณีที่ เกินกว่า กิโลเมตรขึ้นไปกับ ผู้โดยสารด้วยราคาเป็นธรรม ทุกครั้ง	298 (91.41)	28 (8.59)	0 (0.00)	2.91	0.28	มาก	2
ภาพรวมด้านการตัดสินใจ				2.87	0.20	มาก	-

จากตารางที่ 4-3 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านการตัดสินใจ ภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 2.87 (SD = 0.20) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีส่วนร่วมเสนอความคิดเห็น ในนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้ง ที่หน่วยงานรัฐจัดกิจกรรมเป็นอันดับ 1 มีค่าเฉลี่ย 2.92 (SD = 0.28) รองลงมา คือมีส่วนร่วมกำหนดอัตราค่าโดยสารระยะทางกรณีที่เกินกว่า กิโลเมตรขึ้นไปกับผู้โดยสารด้วยราคาเป็นธรรมทุกครั้ง มีค่าเฉลี่ย 2.91 (SD = 0.28) มีส่วนร่วมในการเข้ารับการอบรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้ง ที่หน่วยงานรัฐจัดกิจกรรม มีค่าเฉลี่ย 2.88 (SD = 0.32) มีส่วนร่วมในการรับรองผู้ขับขี่รายใหม่ทุกครั้งเมื่อหน่วยงานรัฐเปิดให้มีการจดทะเบียนรายชื่อผู้ขับขี่ใหม่เพิ่มเติม มีค่าเฉลี่ย 2.86 (SD = 0.37) และสุดท้ายมีส่วนร่วมในการวางแผนกิจกรรมตามนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างกับหน่วยงานรัฐทุกครั้ง มีค่าเฉลี่ย 2.79 (SD = 0.44) ตามลำดับ



ตารางที่ 4-4 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
จักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านการปฏิบัติ (n=326)

ด้านการปฏิบัติ	จำนวนและร้อยละ			$\bar{X}$	SD	แปล ความ	อันดับ
	ระดับการมีส่วนร่วม						
	ประจำ	บางครั้ง	ไม่เคย				
1. มีส่วนร่วมในการจอด รถจักรยานยนต์รับจ้างอย่าง เป็นระเบียบไม่กีดขวาง การจราจรและไม่กีดขวาง ทางเดินเท้า	268 (82.21)	58 (17.79)	0 (0.00)	2.82	0.38	มาก	5
2. มีส่วนร่วมในการปฏิบัติ ตามกฎและระเบียบข้อบังคับ ของนโยบายการจัดระเบียบ จักรยานยนต์รับจ้าง	294 (90.20)	32 (9.80)	0 (0.00)	2.90	0.29	มาก	3
3. มีส่วนร่วมในการนำ นโยบายการจัดระเบียบไป ปฏิบัติโดยการมีเสื้อวิน บัตร ประจำตัว และรถ มีข้อมูลที่ ถูกต้องและตรงกัน	312 (95.70)	14 (4.30)	0 (0.00)	2.96	0.20	มาก	1
4. มีส่วนร่วมในการนำ นโยบายการจัดระเบียบไป ปฏิบัติโดยการเก็บค่า โดยสารตามอัตราที่ทาง ราชการกำหนด	282 (86.50)	43 (13.20)	0 (0.00)	2.87	0.33	มาก	4

ตารางที่ 4-4 (ต่อ)

ด้านการปฏิบัติ	จำนวนและร้อยละ			$\bar{X}$	SD	แปล ความ	อันดับ
	ระดับการมีส่วนร่วม						
	ประจำ	บางครั้ง	ไม่เคย				
5. มีส่วนร่วมในการนำ นโยบายการจัดระเบียบไป ปฏิบัติโดยการแต่งกาย สุภาพเรียบร้อยตามที่ทาง ราชการกำหนด	301 (92.30)	25 (7.70)	0 (0.00)	2.92	0.26	มาก	2
ภาพรวมด้านการปฏิบัติ				2.89	0.18	มาก	-

จากตารางที่ 4-4 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานการของมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านการปฏิบัติ ภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 2.89 (SD = 0.18) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีส่วนร่วมในการนำนโยบายการจัดระเบียบไปปฏิบัติโดยการมีเสื้อวิน บัตร ประจำตัว และรถ มีข้อมูลที่ถูกต้องและตรงกัน เป็นอันดับ 1 มีค่าเฉลี่ย 2.96 (SD = 0.20) รองลงมา คือมีส่วนร่วมในการนำนโยบายการจัดระเบียบไปปฏิบัติโดยการแต่งกายสุภาพเรียบร้อยตามที่ทางราชการกำหนด มีค่าเฉลี่ย 2.92 (SD = 0.26) มีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามกฎและระเบียบข้อบังคับของนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง มีค่าเฉลี่ย 2.90 (SD = 0.29) มีส่วนร่วมในการนำนโยบายการจัดระเบียบไปปฏิบัติโดยการเก็บค่าโดยสารตามอัตราที่ทางราชการกำหนด มีค่าเฉลี่ย 2.87 (SD = 0.33) และสุดท้ายมีคือมีส่วนร่วมในการจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างเป็นระเบียบไม่กีดขวางการจราจรและไม่กีดขวางทางเดินเท้า มีค่าเฉลี่ย 2.82 (SD = 0.38) ตามลำดับ

ตารางที่ 4-5 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
 จักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านการรับผลประโยชน์  
 (n=326)

ด้านการรับผลประโยชน์	จำนวนและร้อยละ			$\bar{X}$	SD	แปล ความ	อันดับ
	ระดับการมีส่วนร่วม						
	ประจำ	บางครั้ง	ไม่เคย				
1. ได้รับประโยชน์จาก หน่วยงานของรัฐในการเข้า อบรม/ ประชุม เพื่อรับสิทธิ พิเศษต่าง ๆ ของผู้ประกอบ อาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง	268 (82.21)	46 (14.11)	12 (3.68)	2.79	0.49	มาก	4
2. ได้รับประโยชน์จากการ ที่รัฐเข้ามาดำเนินการกับผู้มี อิทธิพลที่แสวงหา ผลประโยชน์จากผู้ประกอบ อาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง	289 (88.65)	27 (8.28)	10 (3.06)	2.86	0.43	มาก	3
3. ได้รับประโยชน์จากการ อบรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์ รับจ้างให้ปฏิบัติให้ถูกต้อง ตามกฎหมาย ทั้งในเรื่องรถ ผู้ขับขี่	295 (90.50)	31 (9.50)	0 (0.00)	2.90	0.29	มาก	2
4. ได้รับประโยชน์จากการ ทำป้าย จุดจอด จักรยานยนต์รับจ้างให้เป็น มาตรฐานเดียวกัน	317 (97.20)	9 (2.80)	0 (0.00)	2.97	0.16	มาก	1

ตารางที่ 4-5 (ต่อ)

ด้านการรับผลประโยชน์	จำนวนและร้อยละ			$\bar{X}$	SD	แปล ความ	อันดับ
	ระดับการมีส่วนร่วม						
	ประจำ	บางครั้ง	ไม่เคย				
5. ได้รับประโยชน์จากการ ที่เจ้าหน้าที่ได้กวัดขันจับกุม วินจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่ผิด กฎหมายหรือวินเถื่อน เพื่อ จัดระเบียบใหม่ให้ถูกต้อง ตาม กฎหมาย	251 (76.99)	51 (15.64)	24 (7.36)	2.70	0.60	มาก	5
ภาพรวมด้านการรับผลประโยชน์				2.84	0.29	มาก	-

จากตารางที่ 4-5 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจรรย์ยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจรรย์ยานยนต์รับจ้าง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจรรย์ยานยนต์รับจ้าง ด้านการรับผลประโยชน์ ภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 2.84 (SD = 0.29) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามได้รับประโยชน์จากหน่วยงานของรัฐในการเข้าอบรม/ ประชุม เพื่อรับสิทธิพิเศษต่าง ๆ ของผู้ประกอบอาชีพจรรย์ยานยนต์รับจ้าง เป็นอันดับ 1 มีค่าเฉลี่ย 2.97 (SD = 0.49) รองลงมา คือได้รับประโยชน์จากการอบรมผู้ขับขี่จรรย์ยานยนต์รับจ้างให้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งในเรื่องรถ ผู้ขับขี่ มีค่าเฉลี่ย 2.90 (SD = 0.29) ได้รับประโยชน์จากการที่รัฐเข้ามาดำเนินการกับผู้มีอิทธิพลที่แสวงหาผลประโยชน์จากผู้ประกอบอาชีพจรรย์ยานยนต์รับจ้าง มีค่าเฉลี่ย 2.86 (SD = 0.43) ได้รับประโยชน์จากหน่วยงานของรัฐในการเข้าอบรม/ ประชุม เพื่อรับสิทธิพิเศษต่าง ๆ ของผู้ประกอบอาชีพจรรย์ยานยนต์รับจ้าง มีค่าเฉลี่ย 2.79 (SD = 0.49) และสุดท้ายคือได้รับประโยชน์จากการที่เจ้าหน้าที่ได้กวัดขันจับกุมวินจรรย์ยานยนต์รับจ้างที่ผิดกฎหมายหรือวินเถื่อน เพื่อจัดระเบียบใหม่ให้ถูกต้องตาม กฎหมาย มีค่าเฉลี่ย 2.70 (SD = 0.60) ตามลำดับ

ตารางที่ 4-6 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
 จักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านการประเมินผล (n=326)

ด้านการประเมินผล	จำนวนและร้อยละ			$\bar{X}$	SD	แปล ความ	อันดับ
	ระดับการมีส่วนร่วม						
	ประจำ	บางครั้ง	ไม่เคย				
1. มีส่วนร่วมประเมินผล จากข่าวสารจากหน่วยงาน ของรัฐในการเข้าอบรม/ ประชุม เพื่อรับสิทธิพิเศษ ต่าง ๆ ของผู้ประกอบการอาชีพ จักรยานยนต์รับจ้าง	241 (73.92)	54 (16.56)	31 (9.50)	2.64	0.64	มาก	5
2. มีส่วนร่วมประเมินผล จากการที่รัฐเข้ามาดำเนินการ กับผู้ที่มีอิทธิพลที่แสวงหา ผลประโยชน์จากผู้ประกอบ อาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง	278 (85.27)	27 (8.28)	21 (6.44)	2.79	0.54	มาก	3
3. มีส่วนร่วมประเมินผล จากการอบรมผู้ขับขี่ จักรยานยนต์รับจ้างให้ ปฏิบัติให้ถูกต้องตาม กฎหมาย ทั้งในเรื่องรถ ผู้ขับ ขี่ และการให้บริการด้วย กริยาวาจาสุภาพ	277 (84.96)	35 (10.73)	14 (4.29)	2.81	0.49	มาก	2
4. มีส่วนร่วมประเมินผล จากการจัดทำป้าย จุดจอด จักรยานยนต์รับจ้างให้เป็น มาตรฐานเดียวกัน	304 (93.25)	12 (3.68)	10 (3.06)	2.90	0.38	มาก	1

ตารางที่ 4-6 (ต่อ)

ด้านการประเมินผล	จำนวนและร้อยละ			$\bar{X}$	SD	แปล ความ	อันดับ
	ระดับการมีส่วนร่วม						
	ประจำ	บางครั้ง	ไม่เคย				
5. มีส่วนร่วมประเมินผล การกวดขันจับกุมวิน จักรยานยนต์รับจ้างที่ผิด กฎหมายหรือวินเถื่อน	265 (81.28)	29 (8.89)	32 (9.81)	2.72	0.61	มาก	4
ภาพรวมด้านการประเมินผล				2.77	0.33	มาก	-

จากตารางที่ 4-6 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม มีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านการประเมินผล ภาพรวมอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 2.77 (SD = 0.33) เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีส่วนร่วมประเมินผลจากการจัดทำป้าย จุดจอด จักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เป็นอันดับ 1 มีค่าเฉลี่ย 2.90 (SD = 0.38) รองลงมา มีส่วนร่วมประเมินผลจากการอบรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างให้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งในเรื่องรถ ผู้ขับขี่ และการให้บริการด้วยกริยาวาจาสุภาพ มีค่าเฉลี่ย 2.81 (SD = 0.49) มีส่วนร่วมประเมินผลจากการที่รัฐเข้ามาดำเนินการกับผู้ที่มีอิทธิพลที่แสวงหาผลประโยชน์จากผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง มีค่าเฉลี่ย 2.79 (SD = 0.54) มีส่วนร่วมประเมินผลการกวดขันจับกุมวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ผิดกฎหมายหรือวินเถื่อน มีค่าเฉลี่ย 2.72 (SD = 0.61) และสุดท้าย คือมีส่วนร่วมประเมินผลจากข่าวสารจากหน่วยงานของรัฐในการเข้าอบรม/ ประชุม เพื่อรับสิทธิพิเศษต่าง ๆ ของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง มีค่าเฉลี่ย 2.64 (SD = 0.64) ตามลำดับ

**ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ  
กรุงเทพมหานคร**

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่มีกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ  
กรุงเทพมหานคร เป็นการทดสอบสมมติฐานใช้วิธี Chi-Square ( $\chi^2$ ) ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  
.05 เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามกับการมีส่วนร่วมในการจัด  
ระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ  
กรุงเทพมหานคร ผลการทดสอบสมมติฐาน เป็นดังนี้

สมมติฐานที่ 1 เพศมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมด้านการตัดสินใจในการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ  
กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4-7 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่  
เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร ( $n=326$ )

เพศ	ระดับการมีส่วนร่วม		รวม	$\chi^2$	Sig.
	ประจำ	บางครั้ง			
ชาย	276 (91.39)	26 (8.61)	302 (100.00)	2.24	.13
หญิง	24 (100.00)	0 (0.00)	24 (100.00)		
รวม	300 (92.02)	26 (7.98)	326 (100.00)		

\*  $p \leq .05$

จากตารางที่ 4-7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง เพศกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร ด้านการตัดสินใจ พบว่า ค่า  $\chi^2$  มีค่าเท่ากับ 2.24 และมีค่า Sig. = .13 มากกว่า .05 หมายความว่า เพศไม่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

สมมติฐาน 2 อายุมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4-8 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร (n=326)

อายุ	ระดับการมีส่วนร่วม		รวม	$\chi^2$	Sig.
	ประจำ	บางครั้ง			
18-42 ปี	250 (100.00)	0 (0.00)	250 (100.00)	242.33	.00*
43-มากกว่า 50 ปี	50 (65.79)	26 (34.21)	76 (100.00)		
รวม	300 (92.02)	26 (7.98)	326 (100.00)		

\*  $p \leq .05$

จากตารางที่ 4-8 แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง อายุกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร ด้านการตัดสินใจ พบว่า ค่า  $\chi^2$  มีค่าเท่ากับ 242.33 และมีค่า Sig. = .00 น้อยกว่า .05 หมายความว่า อายุมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05



สมมติฐานที่ 3 สถานภาพมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4-9 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร ( $n=326$ )

สถานภาพ	ระดับการมีส่วนร่วม		รวม	$\chi^2$	Sig.
	ประจำ	บางครั้ง			
โสดและสมรส	244 (100.00)	0 (0.00)	244 (100.00)	142.31	.00*
ม่าย/ หย่าร้าง/ แยกกันอยู่	56 (68.29)	26 (31.71)	82 (100.00)		
รวม	300 (92.02)	26 (7.98)	326 (100.00)		

\*  $p \leq .05$

จากตารางที่ 4-9 แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง สถานภาพกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร ด้านการตัดสินใจ พบว่า ค่า  $\chi^2$  มีค่าเท่ากับ 142.31 และมีค่า Sig. = .00 น้อยกว่า .05 หมายความว่า สถานภาพมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 4           ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชวัฏร์บูรณะ  
กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4-10 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับการมีส่วนร่วมในการจัด  
ระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง  
ในพื้นที่เขตราชวัฏร์บูรณะ กรุงเทพมหานคร (n=326)

ระดับการศึกษา	ระดับการมีส่วนร่วม		รวม	$\chi^2$	Sig.
	ประจำ	บางครั้ง			
ประถมศึกษา/ มัธยมศึกษา/อาชีวศึกษา (ปวช.)	189 (100.00)	0 (0.00)	189 (100.00)	268.86	.00*
ประกาศนียบัตร/ อนุปริญญา (ปวส.)/ ปริญญาตรี	111 (81.02)	26 (18.98)	137 (100.00)		
รวม	300 (92.02)	26 (7.98)	326 (100.00)		

\*  $p \leq .05$

จากตารางที่ 4-10 แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง           ระดับการศึกษากับการมีส่วนร่วมในการ  
จัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชวัฏร์บูรณะ  
กรุงเทพมหานคร ด้านการตัดสินใจ พบว่า ค่า  $\chi^2$  มีค่าเท่ากับ 268.86 และมีค่า Sig. = .00 น้อยกว่า  
.05 หมายความว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชวัฏร์บูรณะ  
กรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 5 อาชีพมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4-11 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร (n=326)

อาชีพ	ระดับการมีส่วนร่วม		รวม	$\chi^2$	Sig.
	ประจำ	บางครั้ง			
ประกอบอาชีพ	226	0	226	77.61	.00*
จักรยานยนต์รับจ้าง/ธุรกิจ	(162.0)	(0.00)	(100.00)		
ส่วนตัว/ ค้าขาย					
นักเรียน/ นักศึกษา/	74	26	100		
รับจ้าง/ พนักงานบริษัท/	(74.00)	(26.00)	(100.00)		
อื่นๆ					
รวม	300	26	326		
	(92.02)	(7.98)	(100.00)		

\*  $p \leq .05$

จากตารางที่ 4-11 แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง อาชีพกับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร ด้านการตัดสินใจ พบว่า ค่า  $\chi^2$  มีค่าเท่ากับ 77.61 และมีค่า Sig. = .00 น้อยกว่า .05 หมายความว่า อาชีพมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 6 รายได้มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบรายได้จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตรายภูธรณะ กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4-12 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบรายได้จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตรายภูธรณะ กรุงเทพมหานคร (n=326)

รายได้	ระดับการมีส่วนร่วม		รวม	$\chi^2$	Sig.
	ประจำ	บางครั้ง			
ต่ำกว่า 10,000 -20,000 บาท	187 (37.7)	0 (0.00)	187 (100.00)	273.36	.00*
20,001-30,000 บาทขึ้นไป	113 (81.29)	26 (18.71)	139 (100.00)		
รวม	300 (92.02)	26 (7.98)	326 (100.00)		

\*  $p \leq .05$

จากตารางที่ 4-12 แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง รายได้กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบรายได้จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตรายภูธรณะ กรุงเทพมหานคร ด้านการตัดสินใจ พบว่า ค่า  $\chi^2$  มีค่าเท่ากับ 273.36 และมีค่า Sig. = .00 น้อยกว่า .05 หมายความว่า รายได้มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบรายได้จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตรายภูธรณะ กรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 7                      ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบในระยะเวลาการขับขีรถจักรยานยนต์จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตรายภูธรณะ กรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4-13 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตรายภูธรณะ กรุงเทพมหานคร (n=326)

ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์	ระดับการมีส่วนร่วม		รวม	$\chi^2$	Sig.
	ประจำ	บางครั้ง			
ต่ำกว่า 1 ปี-5 ปี	235 (37.7)	0 (0.00)	235 (100.00)	178.39	.00*
6 - 16 ปีขึ้นไป	65 (71.43)	26 (28.57)	91 (100.00)		
รวม	300 (92.02)	26 (7.98)	326 (100.00)		

\*  $p \leq .05$

จากตารางที่ 4-13 แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบระยะเวลาการขับขีรถจักรยานยนต์จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตรายภูธรณะ กรุงเทพมหานคร ด้านการตัดสินใจพบว่า ค่า  $\chi^2$  มีค่าเท่ากับ 178.39 และมีค่า Sig. = .00 น้อยกว่า .05 หมายความว่า ระยะเวลาการขับขีรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตรายภูธรณะ กรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

## ตารางที่ 4-14 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบ สมมติฐาน
สมมติฐานที่ 1 เพศมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร	ปฏิเสธสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 2 อายุมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร	ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 3 สถานภาพมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร	ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 4 ระดับการศึกษาที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร	ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 5 อาชีพมีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร	ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 6 รายได้มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบรายได้จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร	ยอมรับสมมติฐาน
สมมติฐานที่ 7 ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์จักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร	ยอมรับสมมติฐาน

## บทที่ 5

### สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร ผู้ศึกษารวบรวมแบบสอบถามที่สมบูรณ์จากกลุ่มตัวอย่างได้จำนวน 326 คน โดยทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปคอมพิวเตอร์คำนวณค่าทางสถิติ ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบสมมติฐานทางสถิติด้วย Chi-Square ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

#### สรุปผลการวิจัย

##### ส่วนที่ 1 ลักษณะข้อมูลทั่วไป

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 34-42 ปี มีสถานภาพสมรส มีระดับการศึกษาประกาศนียบัตร/ อนุปริญญา (ปวส.) ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง มีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท และมีระยะเวลาการขับขีรถจักรยานยนต์ 1-5 ปี

##### ส่วนที่ 2 การมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

ผลการศึกษา พบว่า การมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร พบว่า ในภาพรวมและรายด้าน อยู่ระดับมากทุกด้าน เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า ด้านการปฏิบัติ มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด รองลงมา คือ ด้านการตัดสินใจ ด้านการรับผลประโยชน์ และสุดท้ายคือด้านการประเมินผลตามลำดับ เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านได้ดังนี้

1. ด้านการปฏิบัติ พบว่า ในภาพรวมอยู่ระดับมาก ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ผู้ตอบแบบสอบถามมีส่วนร่วมในการนำนโยบายการจัดระเบียบไปปฏิบัติโดยการมี

เสื่อวิน บัตร ประจำตัว และรถ มีข้อมูลที่ถูกต้องและตรงกัน รองลงมา มีส่วนร่วมในการนำนโยบายการจัดระเบียบไปปฏิบัติโดยการแต่งกายสุภาพเรียบร้อยตามที่ทางราชการกำหนด มีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามกฎและระเบียบข้อบังคับของนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง มีส่วนร่วมในการนำนโยบายการจัดระเบียบไปปฏิบัติโดยการเก็บค่าโดยสารตามอัตราที่ราชการกำหนด และสุดท้ายมีส่วนร่วมในการจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างเป็นระเบียบไม่กีดขวางการจราจร และไม่กีดขวางทางเดินเท้า

2. ด้านการตัดสินใจ พบว่า ในภาพรวมอยู่ระดับมาก ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ผู้ตอบแบบสอบถามมีส่วนร่วมเสนอความคิดเห็น ในนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้ง ที่หน่วยงานรัฐจัดกิจกรรม รองลงมา มีส่วนร่วมกำหนดอัตราค่าโดยสารระยะทางกรณีที่เกิดเกินกว่า 5 กิโลเมตรขึ้นไปกับผู้โดยสารด้วยราคาเป็นธรรมทุกครั้ง มีส่วนร่วมในการเข้ารับการอบรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้ง ที่หน่วยงานรัฐจัดกิจกรรม มีส่วนร่วมในการรับรองผู้ขับขี่รายใหม่ทุกครั้งเมื่อหน่วยงานรัฐเปิดให้มีการจดทะเบียนรายชื่อผู้ขับขี่ใหม่เพิ่มเติม และสุดท้ายมีส่วนร่วมในการวางแผนกิจกรรมตามนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างกับหน่วยงานรัฐทุกครั้ง

3. ด้านการรับผลประโยชน์พบว่า ในภาพรวมอยู่ระดับมาก ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ผู้ตอบแบบสอบถามได้รับประโยชน์จากหน่วยงานของรัฐในการเข้าอบรม/ประชุม เพื่อรับสิทธิพิเศษต่าง ๆ ของผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง รองลงมา ได้รับประโยชน์จากการอบรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างให้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งในเรื่องรถ ผู้ขับขี่ ได้รับประโยชน์จากการที่รัฐเข้ามาดำเนินการกับผู้มีอิทธิพลที่แสวงหาผลประโยชน์จากผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง และสุดท้ายได้รับประโยชน์จากการที่เจ้าหน้าที่ได้กวาดค้นจับกุมวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ผิดกฎหมายหรือวินเถื่อน เพื่อจัดระเบียบใหม่ให้ถูกต้องตามกฎหมาย

4. ด้านการประเมินผล พบว่า ในภาพรวมอยู่ระดับมาก ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ผู้ตอบแบบสอบถามมีส่วนร่วมประเมินผลจากการจัดทำป้าย จอดจักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน รองลงมา มีส่วนร่วมประเมินผลจากการอบรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างให้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งในเรื่องรถ ผู้ขับขี่ และการให้บริการด้วยกริยาวาจาสุภาพ มีส่วนร่วมประเมินผลจากการที่รัฐเข้ามาดำเนินการกับผู้มีอิทธิพลที่แสวงหาผลประโยชน์จากผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง มีส่วนร่วมประเมินผลการกวาดค้นจับกุมวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ผิดกฎหมายหรือวินเถื่อน และสุดท้าย มีส่วนร่วมประเมินผลจากข่าวสาร



จากหน่วยงานของรัฐในการเข้าอบรม/ประชุม เพื่อรับสิทธิพิเศษต่าง ๆ ของผู้ประกอบการอาชีพ  
จักรยานยนต์รับจ้าง

### ส่วนที่ 3 ผลการทดสอบสมมติฐาน

การทดสอบสมมติฐานใช้วิธี Chi-Square เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไป  
ของผู้ตอบแบบสอบถามกับปัจจัยการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง  
ของผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร  
ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้  
ระยะเวลาการขับจี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับปัจจัยการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ  
กรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กัน โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05  
สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ ทั้งนี้เพราะ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย  
มีอายุระหว่าง 34-42 ปี ลักษณะครอบครัวขยายโดยมีสถานภาพสมรส มีระดับการศึกษา  
ประกาศนียบัตร/ อนุปริญญา (ปวส.) ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง มีรายได้ระหว่าง 10,001-  
20,000 บาท และมีระยะเวลาการขับจี่รถจักรยานยนต์ 1-5 ปี เนื่องจาก ระดับการมีส่วนร่วมในการ  
จัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในภาพรวมอยู่ระดับมาก  
ทุกด้าน โดยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ด้านการปฏิบัติให้ความสำคัญ  
เกี่ยวกับมีส่วนร่วมในการนำนโยบายการจัดระเบียบไปปฏิบัติโดยการมีเสื่อวิน บัตร ประจำตัว  
และรถ มีข้อมูลที่ถูกต้องและตรงกัน ด้านการตัดสินใจให้ความสำคัญเกี่ยวกับมีส่วนร่วมเสนอ  
ความคิดเห็น ในนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้ง ที่หน่วยงานรัฐจัดกิจกรรม  
ด้านการรับผลประโยชน์ให้ความสำคัญเกี่ยวกับได้รับประโยชน์จากหน่วยงานของรัฐในการเข้า  
อบรม/ ประชุม เพื่อรับสิทธิพิเศษต่าง ๆ ของผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง  
ด้านการประเมินผลให้ความสำคัญเกี่ยวกับมีส่วนร่วมประเมินผลจากการจัดทำป้าย จุดจอด  
จักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

### อภิปรายผล

การศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ  
กรุงเทพมหานคร มีประเด็นสำคัญนำมาอภิปรายผล ดังนี้

### ลักษณะข้อมูลทั่วไป

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุระหว่าง 34-42 ปี มีสถานภาพสมรส มีระดับการศึกษาประกาศนียบัตร/ อนุปริญญา (ปวส.) ประกอบอาชีพ จักรยานยนต์รับจ้าง มีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท และมีระยะเวลาการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-5 ปี จากผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ระยะเวลาการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร โดยรวมมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของจักรพันธ์ ปานจันทร์ (2546) ได้ศึกษาเรื่อง บทบาทจักรยานยนต์รับจ้างในการระบบขนส่งสาธารณะ กรณีศึกษาพื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของเขต บางนา ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างทั้งหมดเป็นเพศชายอายุระหว่าง 19-39 ปี ส่วนมากเป็นคนต่างจังหวัดมีระดับการศึกษาเพียงชั้นประถมศึกษา ซึ่งผู้ขับขี่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในการเข้าสู่อาชีพ ค่าเช่าเสื้อวิน เช่าวิน รวมทั้งค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ผู้ขับขี่จะทำงานมากกว่าวันละ 12 ชั่วโมง มีวันหยุดไม่แน่นอน ขึ้นกับความต้องการของ ตนเอง การประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างนี้ไม่มีระบบสวัสดิการใด ๆ มารองรับ รวมถึงยังไม่ต้องเสียภาษีเงินได้ การให้บริการส่วนใหญ่จะให้บริการรับส่งผู้โดยสาร เพียงอย่างเดียว โดยจะจอดรอผู้โดยสารอยู่ที่วิน เมื่อไปส่งผู้โดยสารแล้วก็จะกลับมาที่ วินเดิมของตน มีระยะทางเฉลี่ยของการให้บริการ ประมาณ 1-2.5 กิโลเมตร ผู้ขับขี่จะใช้ความเร็วในการขับขี่ประมาณ 41-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ เห็นด้วย หากรัฐเข้ามาจัดการ ในด้านการกำหนดราคาค่าโดยสารให้เป็น มาตรฐานเดียวกันการจดทะเบียนจักรยานยนต์รับจ้าง ให้ถูกต้องตามกฎหมาย

### การมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

ผลการศึกษาพบว่า ในภาพรวมอยู่ระดับมากทุกด้าน โดยส่วนใหญ่ให้ความสำคัญ จากมากไปหาน้อย ได้แก่ ด้านการปฏิบัติให้ความสำคัญเกี่ยวกับมีส่วนร่วมในการนำนโยบายการจัดระเบียบไปปฏิบัติโดยการมีเสื้อวิน บัตร ประจำตัว และรถ มีข้อมูลที่ต้องการและตรงกัน ด้านการตัดสินใจให้ความสำคัญเกี่ยวกับมีส่วนร่วมเสนอความคิดเห็น ในนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้งที่หน่วยงานรัฐจัดกิจกรรม ด้านการรับผลประโยชน์ให้ความสำคัญเกี่ยวกับได้รับประโยชน์จากหน่วยงานของรัฐในการเข้าอบรม/ ประชุม เพื่อรับสิทธิพิเศษต่าง ๆ ของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านการประเมินผลให้ความสำคัญเกี่ยวกับมีส่วนร่วม ประเมินผลจากการจัดทำป้ายจุดจอด จักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และผลการ

ทดสอบสมมติฐาน พบว่า ด้านการปฏิบัติ ด้านการตัดสินใจ ด้านการรับผลประโยชน์ ด้านการประเมินผล มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร โดยรวมมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สอดคล้องกับงานวิจัยของ จักรพันธ์ ปานจันทร์ (2546) ได้ศึกษาเรื่อง บทบาทจักรยานยนต์รับจ้างในการระบบขนส่งสาธารณะกรณีศึกษาพื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของเขตบางนา ผลการศึกษาพบว่า จักรยานยนต์รับจ้างเป็นธุรกิจนอกระบบที่สามารถช่วยชดเชยการขนส่งสาธารณะของภาครัฐที่ยังมีช่องว่างอยู่ ดังนั้นจากลักษณะของจักรยานยนต์รับจ้างที่มีความยืดหยุ่นสูง เป็นอาชีพที่สามารถสร้างรายได้ให้กับผู้ขับขี่ได้อย่างดี จึงทำให้อาชีพนี้จะยังมีความสำคัญในพื้นที่และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ต่อไป จากผลการศึกษาหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจะพิจารณา เรื่องการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้เพื่อสามารถกำหนดและ ควบคุมมาตรฐานของการให้บริการ ความปลอดภัยและคุณภาพด้านอื่น ๆ ให้เหมาะสมกับการเป็น ส่วนหนึ่งของการบริการขนส่งสาธารณะในเมือง และสอดคล้องกับงานวิจัยของฤทธิศล ชีรเนตร (2542) ได้วิจัยเรื่อง การจัดระบบรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อป้องกันอาชญากรรมในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 4 กองบัญชาการตำรวจนครบาล ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความเห็นที่จะให้มีการจัดระบบรถจักรยานยนต์รับจ้างให้ถูกต้องตามกฎหมาย โดยให้มีกฎหมายเป็นการเฉพาะ โดยกำหนดให้มีการจดทะเบียนและจดทะเบียนรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ กำหนดลักษณะของรถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ซึ่งแนวทางดังกล่าวจะสามารถควบคุมจำนวนวินและจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้ และทำให้รัฐมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการจดทะเบียนวินและจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ ตลอดจนการขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ถ้าหากยังไม่มียกกฎหมายออกมาบังคับใช้โดยเห็นควรให้ตำรวจเข้ามาจัดระบบ รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพราะว่าตำรวจมีหน้าที่รักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้กับประชาชนอยู่แล้ว ซึ่งการจัดระบบโดยตำรวจน่าจะมีประสิทธิภาพมากกว่าหน่วยงานอื่น แต่ต้องกำหนดแนวทางในการปฏิบัติที่มีความชัดเจน โปร่งใส เพื่อป้องกันมิให้มีการแสวงหาประโยชน์จากธุรกิจนี้ โดยอาจต้องมีการตรวจสอบประวัติหัวหน้าวิน ลูกวิน มิให้มีการเช่าเสื้อวิน และจัดทำบัตรประจำตัวผู้ขับขี่ ซึ่งจะเป็นการป้องกันมิให้คนร้ายแอบแฝงเข้ามา สำหรับการนำผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมาสนับสนุนการปฏิบัติงานของตำรวจในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมนั้นว่ามีความเหมาะสมอย่างยิ่ง เนื่องจากในปัจจุบันมีผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการรับส่งผู้โดยสารอยู่ครอบคลุมทุกพื้นที่ สามารถทำหน้าที่เป็นสาย ตรวจคอยตรวจตราดูแล

ความสงบเรียบร้อยภายในชุมชนได้ โดยมีการประสานงานกับตำรวจเจ้าของพื้นที่และให้มีการ  
อบรมตามหลักการชุมชนสัมพันธ์ ส่วนปัญหาอาชญากรรมอันเกิดจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง  
คดีที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ จะเป็นคดีความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินและมีการกระทำผิดเกิดขึ้นในอัตรา  
ที่น้อยมาก

### ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ  
กรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. จากผลการศึกษา ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ  
กรุงเทพมหานคร พบว่า ด้านการประเมินผล มีค่าเฉลี่ยของการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบ  
รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างน้อยที่สุด ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเสนอแนะ  
ดังนี้

1.1 หน่วยงานของรัฐ หรือผู้เกี่ยวข้องควรกำหนดนโยบายในการให้ผู้ขับขี่  
จักรยานยนต์รับจ้างเข้าอบรม/ ประชุม เพื่อรับทราบสิทธิพิเศษต่าง ๆ ควรกำหนดให้ผู้ขับขี่  
จักรยานยนต์รับจ้างให้ปฏิบัติตามถูกต้องตามกฎหมายทั้งในเรื่องรถและผู้ขับขี่ หน่วยงานภาครัฐ  
ควรดำเนินการกับผู้มีอิทธิพลที่แสวงหาผลประโยชน์จากผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง  
อย่างชัดเจน และควรกำหนดให้มีส่วนร่วมกวัดขันจับกุมวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ผิดกฎหมาย  
หรือวินเถื่อน เพื่อจัดระเบียบใหม่ให้ถูกต้องตามกฎหมาย

1.2 หน่วยงานของรัฐ หรือผู้เกี่ยวข้องควรกำหนดนโยบายในการให้ผู้ขับขี่  
จักรยานยนต์รับจ้างควรกำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างให้ปฏิบัติตามถูกต้องตามกฎหมาย  
ทั้งในเรื่องรถและผู้ขับขี่ หน่วยงานภาครัฐควรดำเนินการกับผู้มีอิทธิพลที่แสวงหาผลประโยชน์  
จากผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างอย่างชัดเจน และควรกำหนดให้มีส่วนร่วมกวัดขันจับกุม  
วินจักรยานยนต์รับจ้างที่ผิดกฎหมายหรือวินเถื่อน เพื่อจัดระเบียบใหม่ให้ถูกต้องตามกฎหมาย  
อย่างจริงจัง

### ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

1. จากผลการศึกษา ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร พบว่า ด้านการประเมินผล มีค่าเฉลี่ยของการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างน้อยที่สุด ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเสนอแนะดังนี้

1.1 หน่วยงานของรัฐ หรือผู้เกี่ยวข้องควรเปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้าง แต่งกายสุภาพเรียบร้อย มีเสื้อวิน บัตรประจำตัวและรถ มีข้อมูลที่ต้องการและตรงกัน ควรให้ผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามกฎและระเบียบข้อบังคับการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง โดยการเก็บค่าโดยสารตามอัตราที่ทางราชการกำหนด

1.2 หน่วยงานของรัฐ หรือผู้เกี่ยวข้องควรเปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมีส่วนร่วมเสนอความคิดเห็นกำหนดนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้งที่หน่วยงานรัฐจัดกิจกรรมควรมีส่วนร่วมกำหนดอัตราค่าโดยสารระยะทางกรณีเกินกว่า 5 กิโลเมตรขึ้นไป ด้วยราคาเป็นธรรมทุกครั้ง ควรมีส่วนร่วมในการเข้ารับการอบรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้ง ที่หน่วยงานรัฐจัดกิจกรรม ควรมีส่วนร่วมในการรับรองผู้ขับขี่รายใหม่ทุกครั้งเมื่อหน่วยงานรัฐเปิดให้มีการจดทะเบียนรายชื่อผู้ขับขี่ใหม่เพิ่มเติม และควรมีส่วนร่วมในการวางแผนกิจกรรมตามนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างกับหน่วยงานรัฐทุกครั้ง

### ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

หน่วยงานของรัฐ หรือผู้เกี่ยวข้องควรเปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมีส่วนร่วม ประเมินผลจากการจัดทำป้าย จุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ควรมีส่วนร่วมประเมินผลการอบรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างให้ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายในเรื่องรถ ผู้ขับขี่ และการให้บริการด้วยกริยาวาจาสุภาพ ควรมีส่วนร่วมประเมินผลจากการที่รัฐเข้ามาดำเนินการกับผู้มีอิทธิพลที่แสวงหาผลประโยชน์จากผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ควรมีส่วนร่วม ประเมินผลในการจับกุมวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ผิดกฎหมายหรือวินเถื่อน และควรมีส่วนร่วม ประเมินผลจากข่าวสารจากหน่วยงานของรัฐในการเข้าอบรม/ประชุม เพื่อรับสิทธิพิเศษต่าง ๆ ของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง

### ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาความคาดหวัง การเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร
2. ควรมีการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลกับการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร
3. ควรมีการศึกษาปัญหาและอุปสรรคการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร

## บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2558). *คลังความรู้*. เข้าถึงได้จาก <https://www.dlt.go.th/th/>
- กรรณิกา ชมดี. (2524). *การมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการสารภีตำบลท่าช้าง อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี*. วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสังคมสงเคราะห์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จักรพันธ์ ปานจันทร์. (2546). *บทบาทจักรยานยนต์รับจ้างในการระบบขนส่งสาธารณะกรณีศึกษา: พื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของเขตบางนา*. วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารและนโยบายสวัสดิการสังคม, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เดลินิวส์. (2558, 28 เมษายน). *รถรับจ้าง*. เข้าถึงได้จาก <http://www.dailynews.co.th/>
- ทัศนาว บุญपाल. (2530). *ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมในกิจกรรมของการศึกษาของหัวหน้าครัวเรือนในเขตพื้นที่ตำบลสวก อำเภอเมือง จังหวัดน่าน*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพัฒนาสังคม, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชนาภรณ์ เมทนิสสุดี. (2543). *ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่มีต่อการรับบริการสื่อวีดิทัศน์*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาเทคโนโลยีที่เหมาะสมเพื่อการพัฒนาทรัพยากร, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์. (2527). *กลวิธีแนวทางวิธีการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานพัฒนาชุมชน ใน ทวีทอง หงส์วิวัฒน์ (บรรณาธิการ), การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา*. (หน้า 19). กรุงเทพฯ: ศักดิ์โสภาคการพิมพ์.
- ประวัติความเป็นมาจักรยานยนต์. (2558). เข้าถึงได้จาก [http://www.vrclassiccar.com/2wheel\\_story/bike.php](http://www.vrclassiccar.com/2wheel_story/bike.php).
- ประสงค์ สุขเกษม. (2542). *การจัดระเบียบชุมชนในงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจกองบัญชาการตำรวจนครบาล*. วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชา การบริหารและนโยบายสวัสดิการสังคม, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- ปรีชญา คงสกุล. (2539). การมีส่วนร่วมของคณะกรรมการหมู่บ้านฝ่ายกิจการป้องกันและรักษา  
ความสงบเรียบร้อยต่อการป้องกันอาชญากรรม: ศึกษากรณีอำเภอ โขงเจียม  
จังหวัดอุบลราชธานี. ภาคนิพนธ์พัฒนาสังคมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการวิเคราะห์  
และวางแผนทางสังคม, คณะพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ปิ่นชนก พรหมอักษร. (2553). ทักษะของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอนุสาวรีย์  
ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานครที่มีคุณค่า. สารนิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตร  
มหาบัณฑิต, สาขาวิชา พัฒนาแรงงานและสวัสดิการมหาบัณฑิต,  
คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ .
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. (2558, 8 พฤษภาคม). เข้าถึงได้จาก  
<http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%C301/%C301-20-9999-update.pdf>
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522. (2558, 15 มีนาคม). เข้าถึงได้จาก  
<http://e-workflow.mot.go.th/law/Uploads/aaa.pdf>
- ไพฑูริย์ งอสอน. (2532). การเปรียบเทียบลักษณะของประชาชนในชุมชนที่ประสบความสำเร็จ  
และไม่ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานที่อ่านหนังสือประจำหมู่บ้าน: กรณีศึกษา  
จังหวัดขอนแก่น . วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัย  
ศิลปากร
- ภูวนาท แก้วพรหม. (2553). การศึกษาความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมของผู้ประกอบอาชีพขับขี่  
รถจักรยานยนต์รับจ้างเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในเขตพื้นที่เทศบาลนคร  
อุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัย  
ราชภัฏสวนดุสิต.
- มานพ สุคนธ์ชนพัฒน์. (2548). การศึกษาทักษะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้ให้บริการที่  
มีต่อผลกระทบของมาตรการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตจอมทอง  
กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัย  
ราชภัฏสวนดุสิต.
- มานิตย์ จันทร์จำเริญ. (2535). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและปราบปราม  
อาชญากรรมในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาล ห้วยขวาง. วิทยานิพนธ์  
ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพัฒนาสังคม, บัณฑิตวิทยาลัย,  
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.



- ฤทธิศล ชีรเนตร. (2542). *การจัดระบบรถจักรยานยนต์รับจ้างเพื่อป้องกัน อาชญากรรมในเขต  
กองบังคับการตำรวจนครบาล 4 กองบัญชาการตำรวจนครบาล*. วิทยานิพนธ์  
สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารและนโยบายสวัสดิการสังคม,  
บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ศิริชัย พงษ์วิชัย. (2551). *การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์  
แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศิริวัฒน์ ศิริมงคล. (2555). *การมีส่วนร่วมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันและ  
ปราบปรามอาชญากรรม ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรนางรอง อำเภอนางรอง  
จังหวัดบุรีรัมย์*. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพัฒนาสังคม,  
บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สากล สถิตวิทยานนท์. (2532). *ภูมิศาสตร์ชนบท*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- สำนักงานเขตตราภรณ์บุรีระนะ ฝ่ายเทคนิค. (2558). *การจดทะเบียน*. เข้าถึงได้จาก  
<http://www.bangkok.go.th/ratburana>
- อศิน ระพีพัฒน์. (2527). *ทำไมต้องพูดถึงการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนา*.
- อารี เพชรสุด. (2530). *มนุษย์สัมพันธ์ในการทำงาน*. กรุงเทพฯ: เนติกุลการพิมพ์.  
กรุงเทพฯ: ศูนย์การศึกษานโยบายสาธารณสุขสาธารณสุข มหาวิทยาลัยมหิดล.
- Cohe, J. M. & Uphoff. (1980). *Participation: Concept and measures for project esign*.  
London: Gan, L.
- Lee, J. C. (1976). *Rural development participation: Concept and measures for project design  
implementation and evaluation*. London: Rural Development Committee Center for  
International Studies Cornell University.
- Reeder, W. W. (1974). *Some aspects of information social participation of farm families  
process*. Columbia: University of Missouri Press.
- Smith, H.C. & Wakeley, J.H. (1972). *Psychology of industrial behaviior*. (3<sup>rd</sup> ed.). Tokyo:  
Mccraw-Hill.
- White. (1982). *Why community paticipation? a discussion of the arguments, community  
paticipation: Current issue and lesson learned*. New York: United Nations  
Children's Fund.
- Yamane, T. (1967). *An introductory analysis*. New York: Harper and Row.

ภาคผนวก

## แบบสอบถาม

เรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ในพื้นที่เขตราชวัตรบูรณะ กรุงเทพมหานคร

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย  $\surd$  ลงในช่อง ( ) ให้ตรงความเป็นจริงของท่านมากที่สุด

1. เพศ ( ) 1. ชาย ( ) 2. หญิง
2. อายุ ( ) 1. 18 – 25 ปี ( ) 2. 26 – 33 ปี ( ) 3. 34 – 42 ปี ( ) 4. 43 – 49 ปี ( ) 5. มากกว่า 50 ปี
3. สถานภาพ ( ) 1. โสด ( ) 2. สมรส ( ) 3. ม้าย ( ) 4. หย่าร้าง/ แยกกันอยู่
4. ระดับการศึกษา ( ) 1. ประถมศึกษา ( ) 2. มัธยมศึกษา/อาชีวศึกษา (ปวช.) ( ) 3. ประกาศนียบัตร/อนุปริญญา (ปวส.) ( ) 4.ปริญญาตรี
5. อาชีพ ( ) 1. ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง ( ) 2. ธุรกิจส่วนตัว / ค้าขาย ( ) 3. นักเรียน / นักศึกษา ( ) 4. รับจ้าง / พนักงานบริษัท / อื่นๆ
6. รายได้ ( ) 1. ต่ำกว่า 10,000 บาท ( ) 2. 10,001 – 20,000 บาท ( ) 3. 20,001 – 30,000 บาท ( ) 4. 30,001 บาทขึ้นไป
7. ท่านประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้างมาเป็นระยะนานเท่าใด ( ) 1. ต่ำกว่า 1 ปี ( ) 2. 1 - 5 ปี ( ) 3. 6 - 10 ปี ( ) 4. 11 - 15 ปี ( ) 5. 16 ปี ขึ้นไป

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามการมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ประกอบอาชีพ  
จักรยานยนต์รับจ้าง

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ( ) ให้ตรงกับการมีส่วนร่วมของท่านมากที่สุด

ลำดับ	คำถาม	ไม่เคย	เป็นบางครั้ง	เป็นประจำ
		1	2	3
<b>การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ</b>				
1.	ท่านมีส่วนร่วมในการวางแผนกิจกรรมตามนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างกับหน่วยงานรัฐทุกครั้ง			
2.	ท่านมีส่วนร่วมเสนอความคิดเห็น ในนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้ง ที่หน่วยงานรัฐจัดกิจกรรม			
3.	ท่านมีส่วนร่วมในการเข้ารับการอบรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างทุกครั้ง ที่หน่วยงานรัฐจัดกิจกรรม			
4.	ท่านมีส่วนร่วมในการรับรองผู้ขับขี่รายใหม่ ทุกครั้ง เมื่อหน่วยงานรัฐเปิดให้มีการจดทะเบียนรายชื่อผู้ขับขี่ใหม่เพิ่มเติม			
5.	ท่านกำหนดอัตราค่าโดยสารระยะทางกรณีที่เกิดเกินกว่า 5 กิโลเมตรขึ้นไป กับผู้โดยสารด้วยราคาเป็นธรรมทุกครั้ง			
<b>การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ</b>				
6.	ท่านจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างเป็นระเบียบ ไม่กีดขวางการจราจรและไม่กีดขวางทางเดินเท้า			
7.	ท่านปฏิบัติตามกฎและระเบียบข้อบังคับของนโยบายการจัดระเบียบจักรยานยนต์รับจ้าง			
8.	ท่านมีส่วนร่วมในการนำนโยบายการจัดระเบียบไปปฏิบัติโดยการมีเสื้อวิน บัตร ประจำตัว และรถ มีข้อมูลที่ถูกต้องและตรงกัน			

ลำดับ	คำถาม	ไม่เคย	เป็นบางครั้ง	เป็นประจำ
		1	2	3
9.	ท่านมีส่วนร่วมในการนำนโยบายการจัดระเบียบไปปฏิบัติโดยการเก็บค่าโดยสารตามอัตราที่ทางราชการกำหนด			
10	ท่านมีส่วนร่วมในการนำนโยบายการจัดระเบียบไปปฏิบัติโดยการแต่งกายสุภาพเรียบร้อยตามที่ทางราชการกำหนด			
<b>การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์</b>				
11.	ท่านได้รับประโยชน์จากหน่วยงานของรัฐในการเข้าอบรม/ประชุม เพื่อรับสิทธิพิเศษต่างๆ ของผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง			
12.	ท่านได้รับประโยชน์จากการที่รัฐเข้ามาดำเนินการกับผู้มีอิทธิพลที่แสวงหาผลประโยชน์จากผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง			
13.	ท่านได้รับประโยชน์จากการอบรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างให้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งในเรื่องรถผู้ขับขี่			
14.	ท่านได้รับประโยชน์จากการทำป้าย จุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน			
15.	ท่านได้รับประโยชน์จากการที่เจ้าหน้าที่ได้กวาดจับกุมวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ผิดกฎหมายหรือวินเถื่อน เพื่อจัดระเบียบใหม่ให้ถูกต้องตาม กฎหมาย			
<b>การมีส่วนร่วมในการประเมินผล</b>				
16	ท่านมีส่วนร่วมประเมินผลจากข่าวสารจากหน่วยงานของรัฐในการเข้าอบรม/ประชุม เพื่อรับสิทธิพิเศษต่างๆ ของผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง			

ลำดับ	คำถาม	ไม่เคย	เป็นบางครั้ง	เป็นประจำ
		1	2	3
17	ท่านมีส่วนร่วมประเมินผลจากการที่รัฐเข้ามาดำเนินการกับผู้มีอิทธิพลที่แสวงหาผลประโยชน์จากผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์รับจ้าง			
18	ท่านมีส่วนร่วมประเมินผลจากการอบรมผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างให้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายทั้งในเรื่องรถ ผู้ขับขี่ และการให้บริการด้วยกริยาวจาสุภาพ			
19	ท่านมีส่วนร่วมประเมินผลจากการจัดทำป้าย จุดจอดจักรยานยนต์รับจ้างให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน			
20	ท่านมีส่วนร่วมประเมินผลการกวาดจับจับกุมวินจักรยานยนต์รับจ้างที่ผิดกฎหมายหรือวินเถื่อน			