



การประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 5

ชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน
(The 5th Thailand Bike and Walk Forum : Walk and Bike Friendly Community)
วันศุกร์ที่ 3 มีนาคม 2560 ณ อาคารเฉลิมราชกุมารี 60 พรรษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ระบบขนส่งและการเชื่อมต่อ



การประชุมวิชาการ

การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 5

ณ อาคารเฉลิมราชกุมารี 60 พรรษา(อาคารจามจุรี10) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กทม.

วันศุกร์ที่ 3 มีนาคม 2560



รถถีบสามล้อรับจ้าง : การประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุค ประชาคมอาเซียน

TRICYCLE CONTRACTORS : A TRADITIONAL OCCUPATION IN THE ASEAN COMMUNITY



รศ.มธุรส สว่างบำรุง
ผศ.รุ่งกานต์ ใจวงศ์ยะ
มหาวิทยาลัยแม่โจ้



1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

10 ประเทศ ประชาคมอาเซียน



MALAYSIA



THAILAND



PHILIPPINES



MYANMAR



SINGAPORE



VIETNAM



LAOS



BRUNEI



INDONESIA



CAMBODIA

club

ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) คือ เป้าหมายของการรวมตัวกันของประเทศสมาชิกอาเซียนภายในปี 2558 (ค.ศ.2015) โดยมีวิสัยทัศน์ร่วมของผู้นำอาเซียนคือ “การสร้างประชาคมอาเซียนที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง มีกฎเกณฑ์กติกาสถาปัตยกรรมที่ดี และมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง” ประชาคมอาเซียน คือ การทำให้ประเทศสมาชิกอาเซียน เป็น “ครอบครัวเดียวกัน” ที่มีความแข็งแกร่งและมีภูมิคุ้มกันที่ดี โดยสมาชิกในครอบครัวมีสภาพความเป็นอยู่ที่ดี ปลอดภัย และสามารถค้าขายได้อย่างสะดวกมากขึ้น ประชาคมอาเซียน ประกอบด้วย 3 เสาหลัก (Pillar) คือ ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และประชาคมสังคมวัฒนธรรม ซึ่งทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และประชาชนของประเทศอาเซียนจะต้องมีส่วนร่วมทั้ง 3 เสาหลัก (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ 2553)

ภายใต้กระแสการพัฒนาเข้าสู่สังคมยุคหลังสมัยใหม่ และทิศทางการพัฒนาเพื่อการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ดังกล่าวนี้นำส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคม และการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งมีพื้นที่ขนาดใหญ่รองรับเป็นอันดับ 2 และมีประชากรเป็นอันดับ 5 ของประเทศไทยต้องมีการเตรียมความพร้อมในหลายด้านๆเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เศรษฐกิจ และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทั้งในระยะสั้น และระยะยาวจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

2.วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาคุณภาพชีวิตและความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมรถถีบสามล้อรับจ้างในยุคประชาคมอาเซียน

2.2 เพื่อศึกษาความพึงพอใจต่อความปลอดภัยด้านสุขภาพและสภาพแวดล้อมของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมรถถีบสามล้อรับจ้างในยุคประชาคมอาเซียน

2.3 เพื่อศึกษาผลกระทบจากการเข้าสู่ยุคประชาคมอาเซียนที่ส่งผลต่อผู้ที่ประกอบอาชีพดั้งเดิมรถถีบสามล้อรับจ้าง

3.สมมติฐานการวิจัย

อายุ, สถานภาพสมรส, ระดับการศึกษา, จำนวนชั่วโมงในการทำงาน, ความเพียงพอของรายได้ต่อเดือน, จำนวนเงินออมเพื่อยังชีพ, ภาระหนี้สินสะสม, ความอบอุ่นของครอบครัว, ภาวะความแข็งแรง สุขภาพกายและสุขภาพจิต, การได้รับอุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ ตั้งแต่เดิม, การใช้สิทธิสวัสดิการทางสังคมของรัฐ, ความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพตั้งแต่เดิม และ การเข้าร่วมกิจกรรมชมรมรถถีบสามล้อมีผล ต่อระดับคุณภาพชีวิต และความสุขของผู้ประกอบอาชีพตั้งแต่เดิมรถถีบ สามล้อรับจ้างในยุคประชาคมอาเซียน

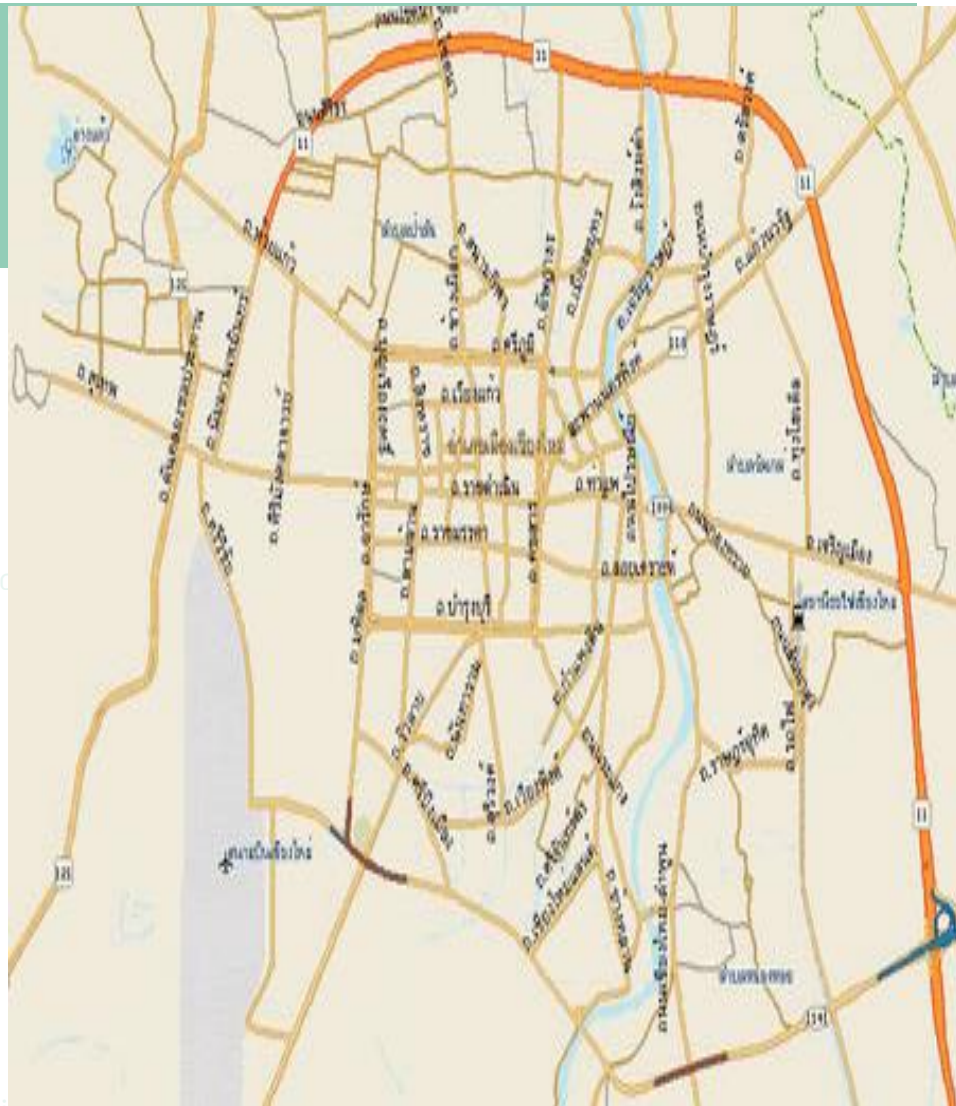
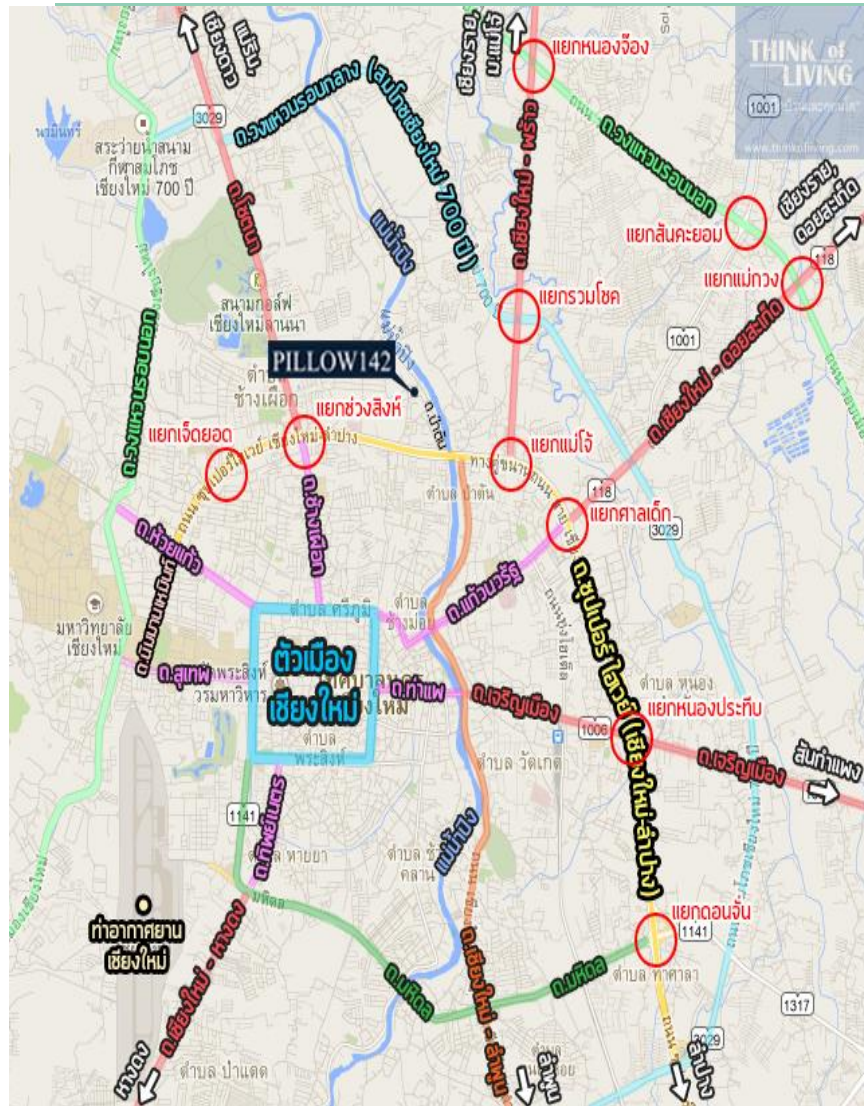
4.วิธีดำเนินการวิจัย

4.1 รูปแบบงานวิจัย

กำหนดวิธีการวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed Methods) ร่วมกันระหว่าง
งานวิจัยเชิงปริมาณ ประเภทสำรวจ (Survey Research)

4.2 ขอบเขตประชากร และกลุ่มตัวอย่าง





Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

ตารางที่ 1 แสดงกลุ่มตัวอย่าง รวมจำนวนทั้งสิ้น 6 กลุ่ม จำแนกตามกลุ่มหลักและกลุ่มย่อย

ที่	ประเภทของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กลุ่ม	จำนวน (คน)
1.	ผู้ประกอบการอาชีพดั้งเดิมรถถีบสามล้อรับจ้าง	กลุ่มหลัก	82
2.	ผกก. กลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่ (หรือ ผู้แทน)	กลุ่มรอง	1
3.	ผอ. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงาน เชียงใหม่	กลุ่มรอง	1
4.	ประธาน ชมรมรถถีบสามล้อ เชียงใหม่	กลุ่มรอง	1
5.	สโม่สรโรตารี จังหวัดเชียงใหม่ (หรือผู้แทน)	กลุ่มรอง	1
6.	ผู้ใช้บริการรถถีบสามล้อรับจ้าง	กลุ่มรอง	15
	รวมทั้งสิ้น		101

ตารางที่ 1 แสดงกลุ่มตัวอย่าง รวมจำนวนทั้งสิ้น 6 กลุ่ม จำแนกตามกลุ่มหลักและกลุ่มย่อย

ที่	ประเภทของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา	กลุ่ม	จำนวน (คน)
1.	ผู้ประกอบการอาชีพดั้งเดิมรถถีบสามล้อรับจ้าง	กลุ่มหลัก	82
2.	ผกก.กลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธร จังหวัดเชียงใหม่ (หรือผู้แทน)	กลุ่มรอง	1
3.	ผอ. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานเชียงใหม่	กลุ่มรอง	1
4.	ประธาน ชมรมรถถีบสามล้อ เชียงใหม่	กลุ่มรอง	1
5.	สโม่สรโรตารี จังหวัดเชียงใหม่ (หรือผู้แทน)	กลุ่มรอง	1
6.	ผู้ใช้บริการรถถีบสามล้อรับจ้าง	กลุ่มรอง	15
	รวมทั้งสิ้น		101

4.3 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

1. แบบสอบถามคุณภาพชีวิตและความสุข จำแนก เป็น 5 ส่วน
2. การสังเกต
3. การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง
4. การสนทนากลุ่ม
5. การจดบันทึกภาคสนาม
6. การทดสอบเครื่องมือ



Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

5. ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

กราฟที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ (N=82)

Thailand Cycling Club

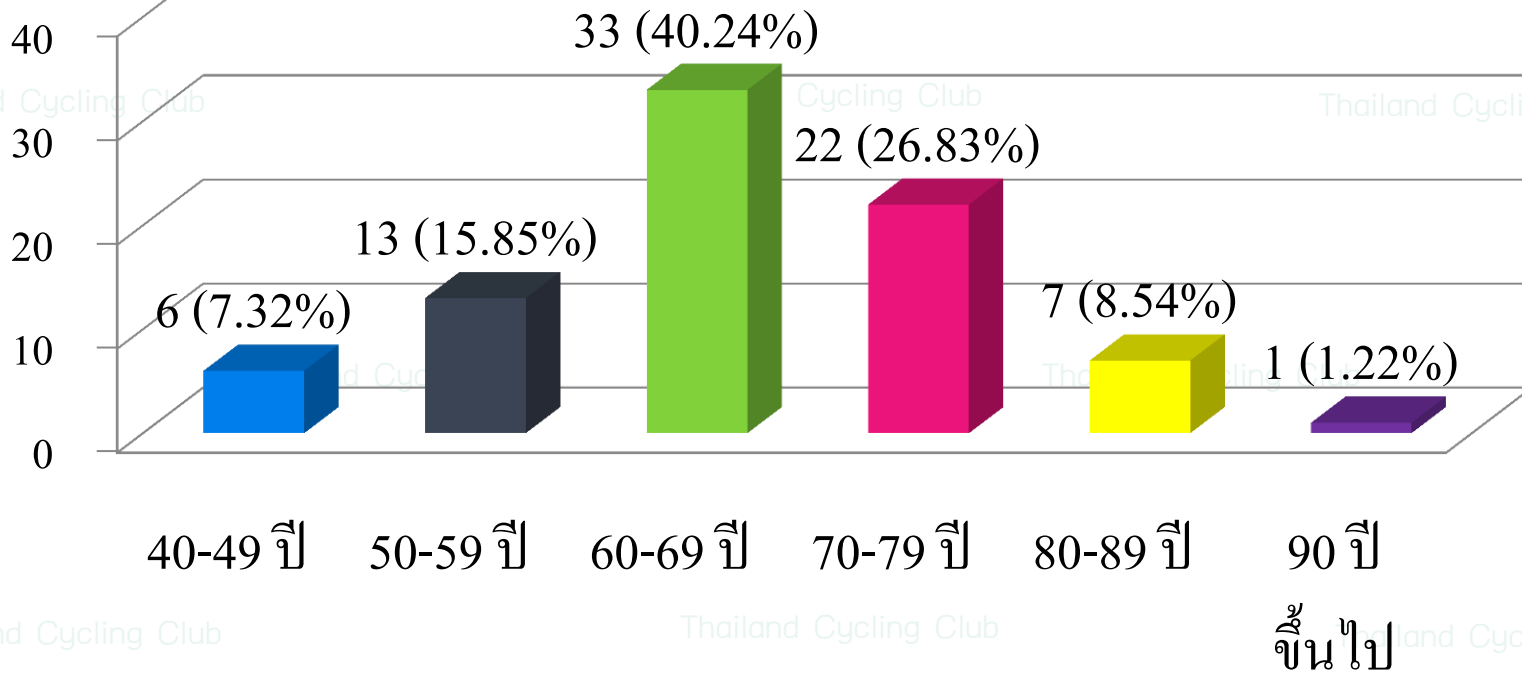
อายุ

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

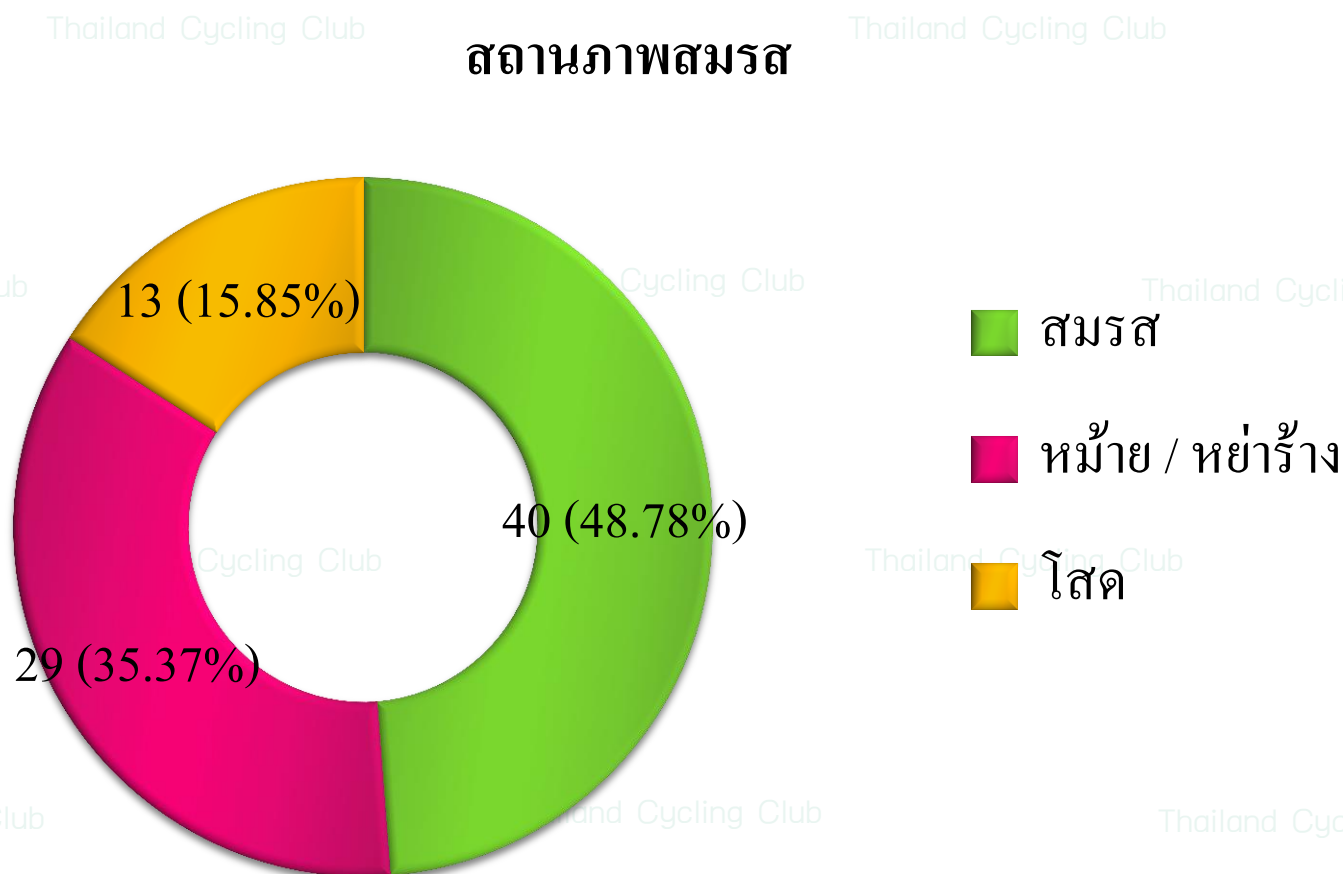
Cycling Club

Thailand Cycling Club

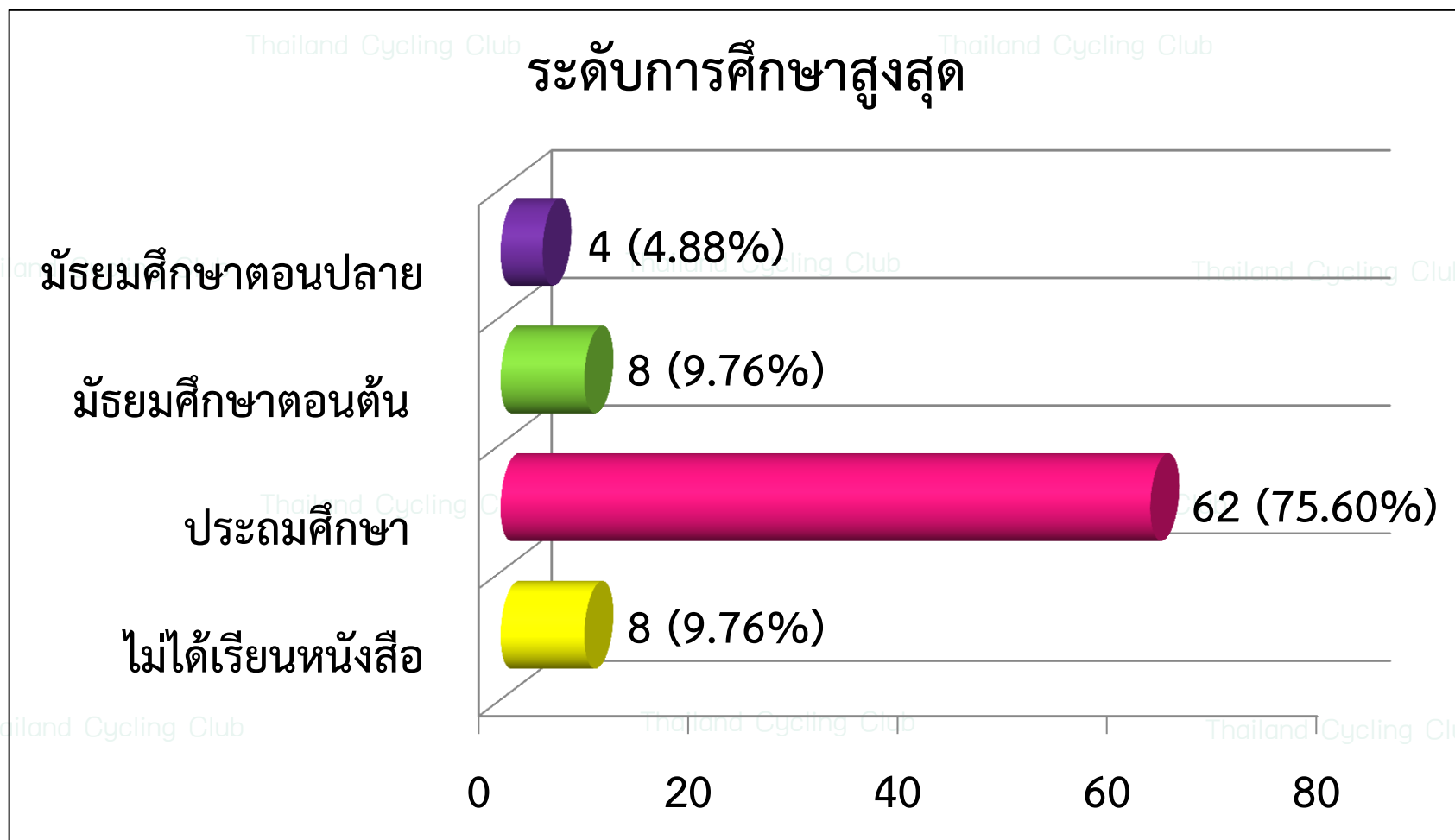


ต่ำสุด = 43 ปี, สูงสุด = 97 ปี อายุเฉลี่ย = 66.22 ปี

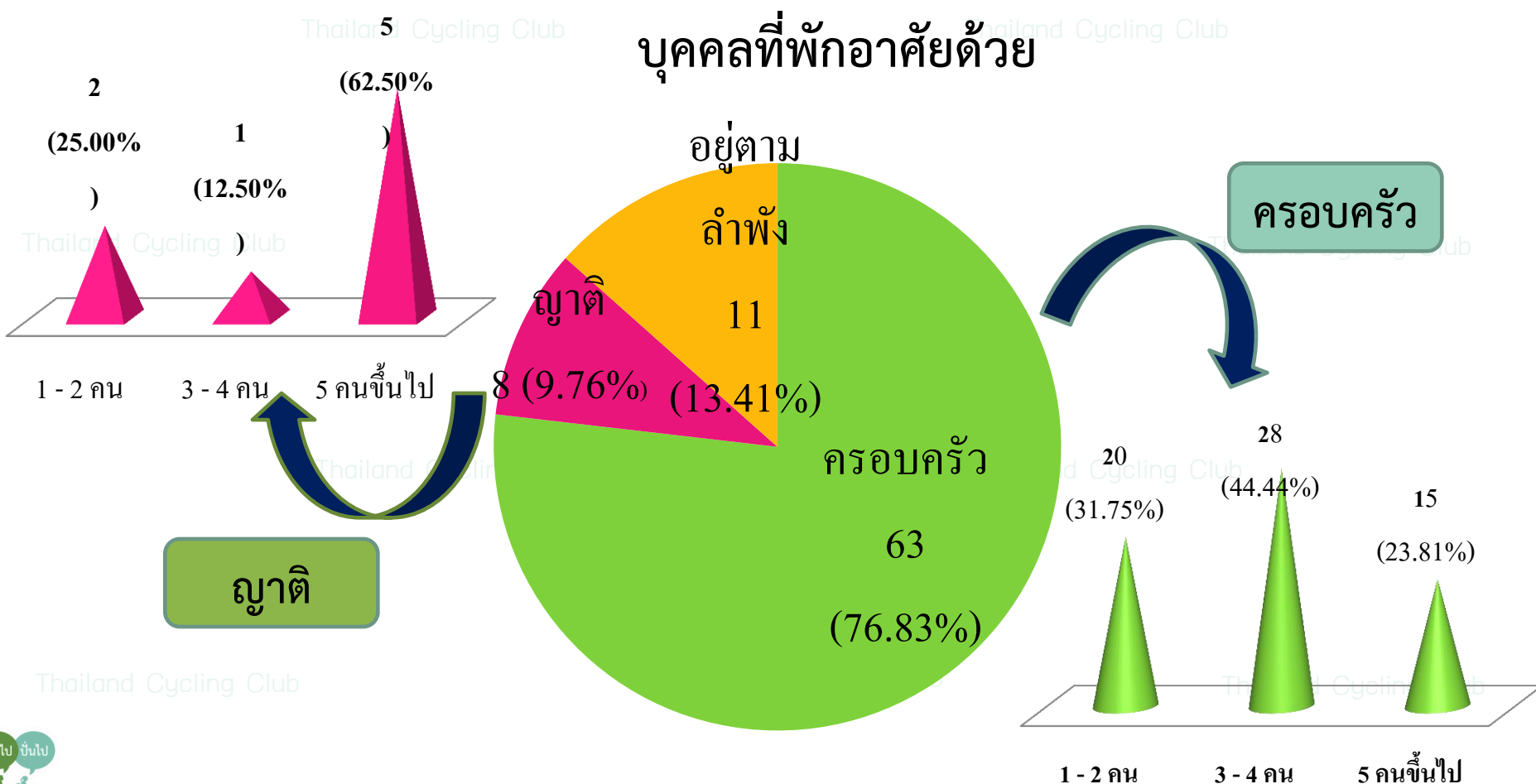
กราฟที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพสมรส



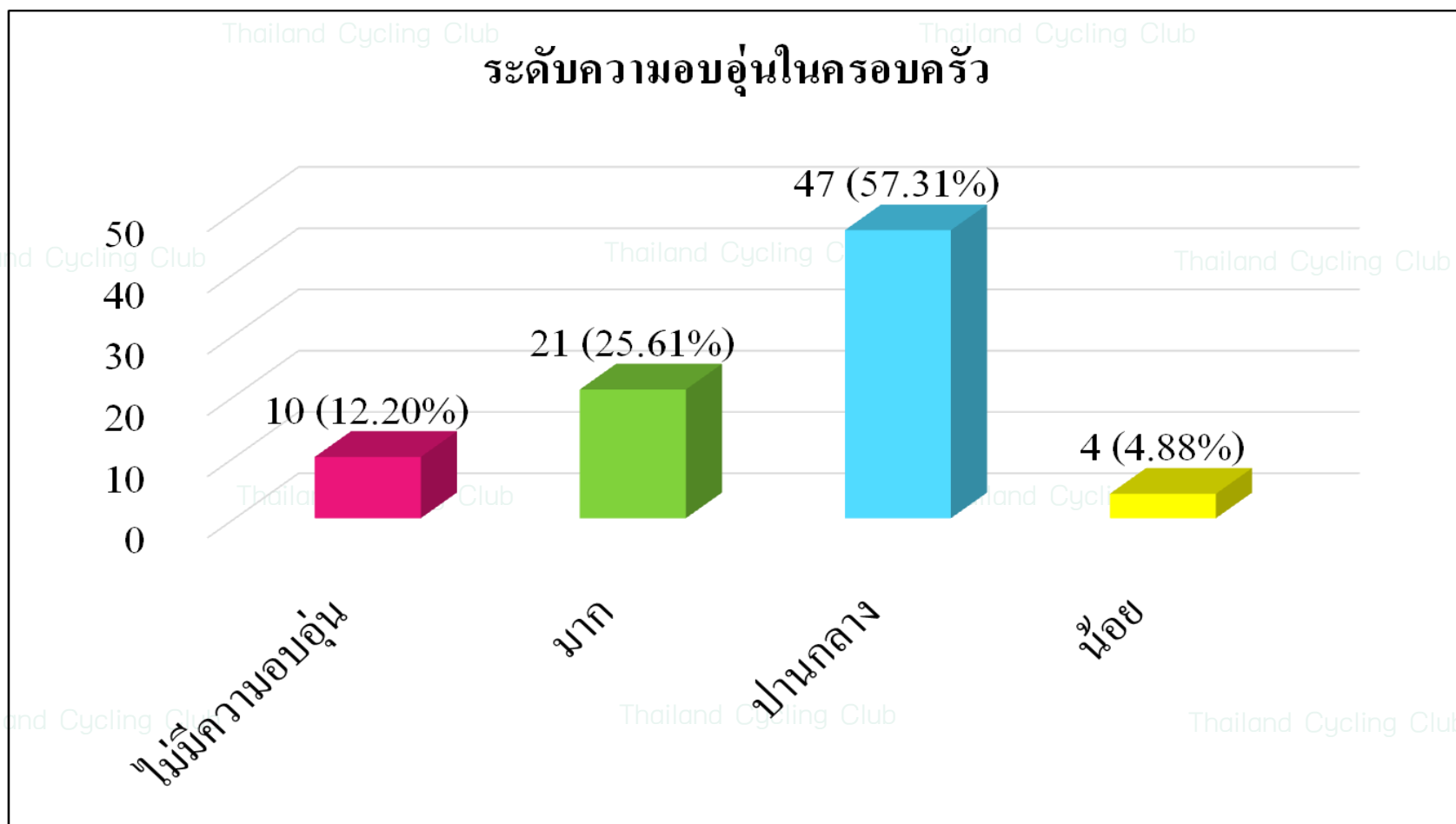
กราฟที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษาสูงสุด



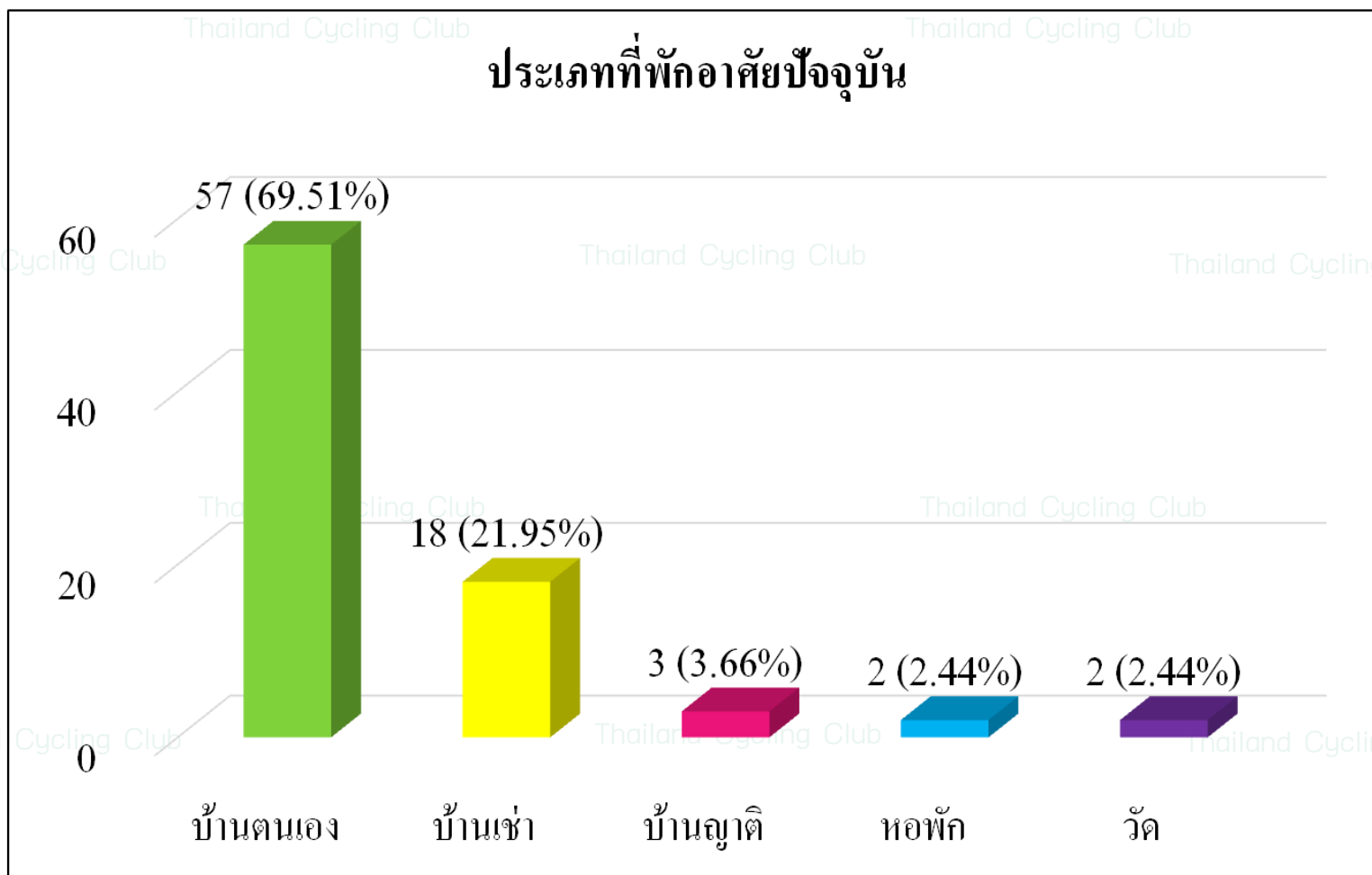
กราฟที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามบุคคลที่พังกอาศัยด้วย



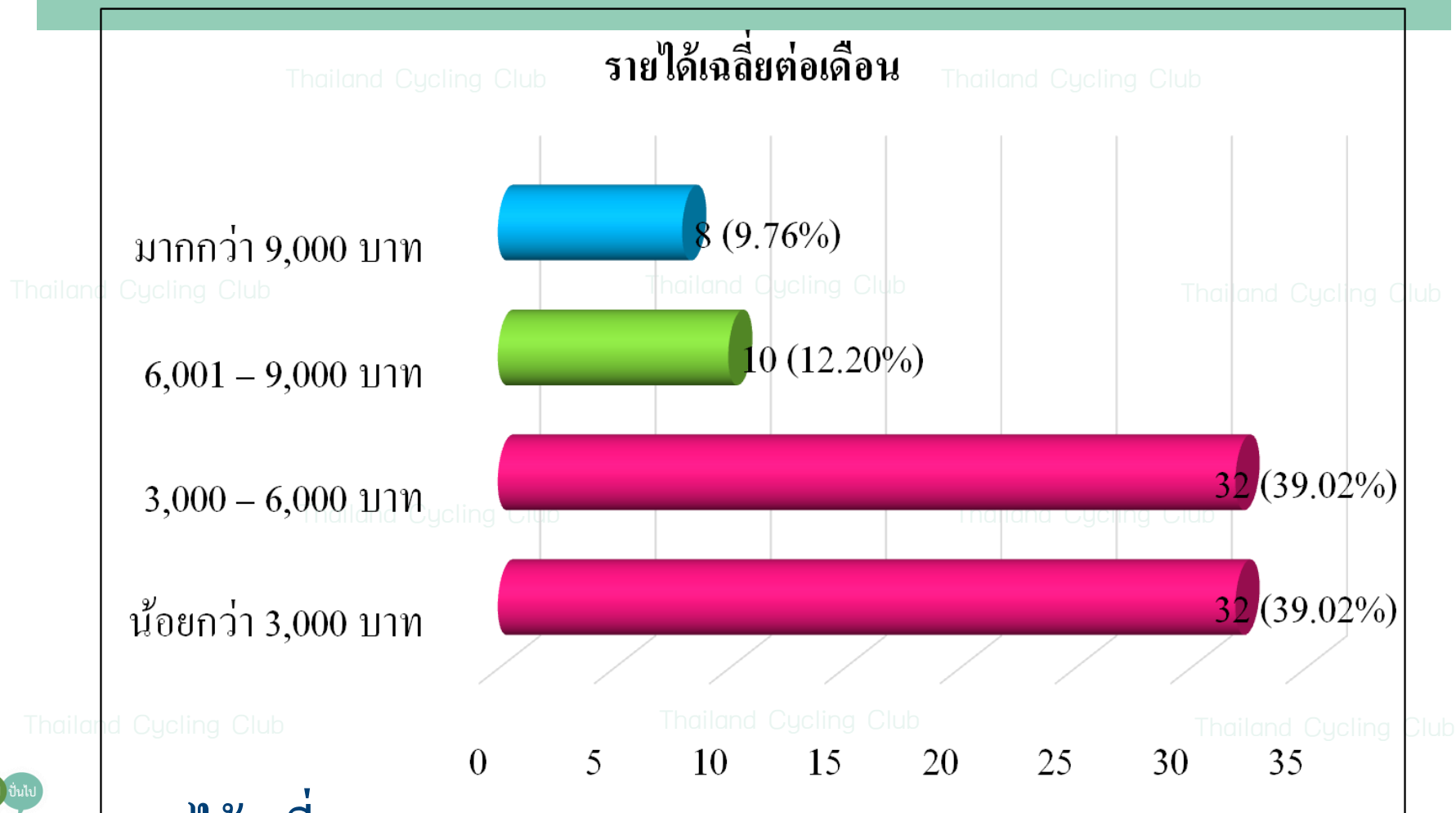
กราฟที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความอบอุ่นในครอบครัว



กราฟที่ 6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประเภทที่พักอาศัยปัจจุบัน



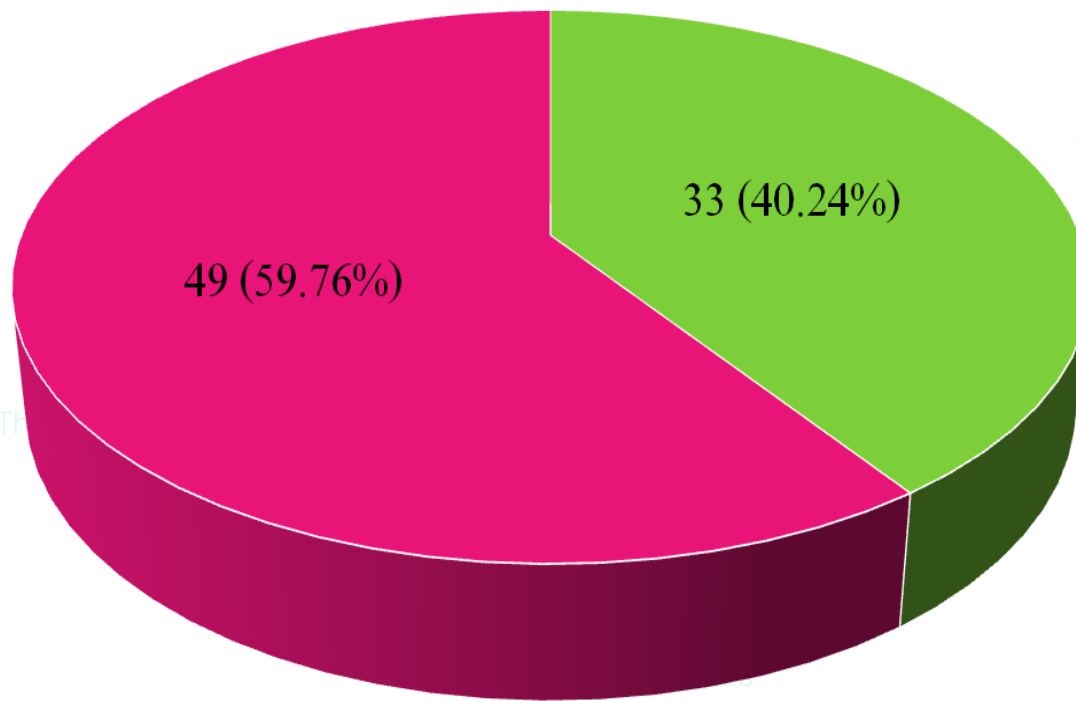
กราฟที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน



รายได้เฉลี่ย = 4,968.29 บาท

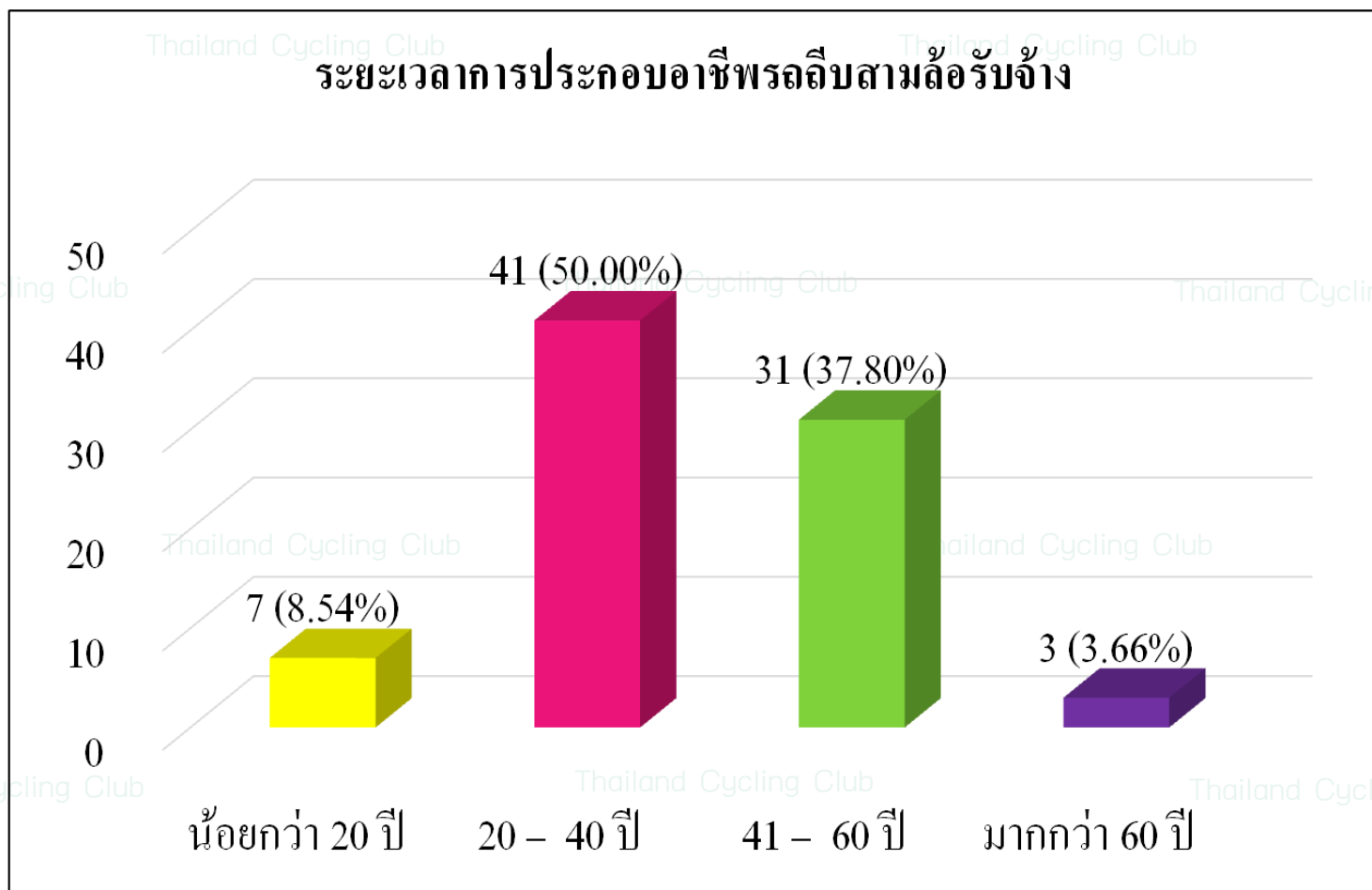
กราฟที่ 8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความเพียงพอของรายได้

ความเพียงพอของรายได้



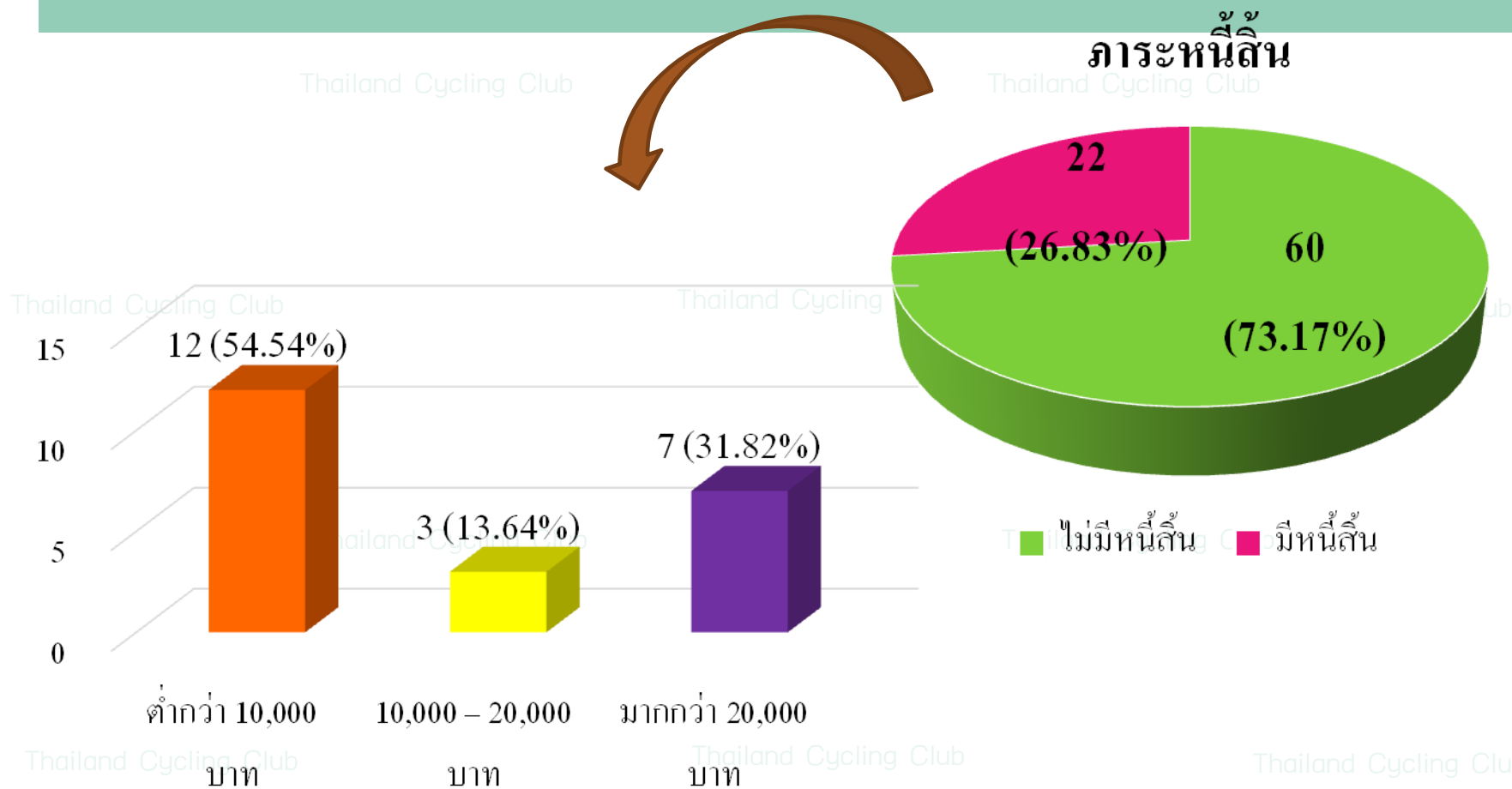
■ เพียงพอ ■ ไม่เพียงพอ

กราฟที่ 9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะเวลาการประกอบอาชีพรถถีบสามล้อรับจ้าง



ระยะเวลาเฉลี่ย = 37.73 ปี

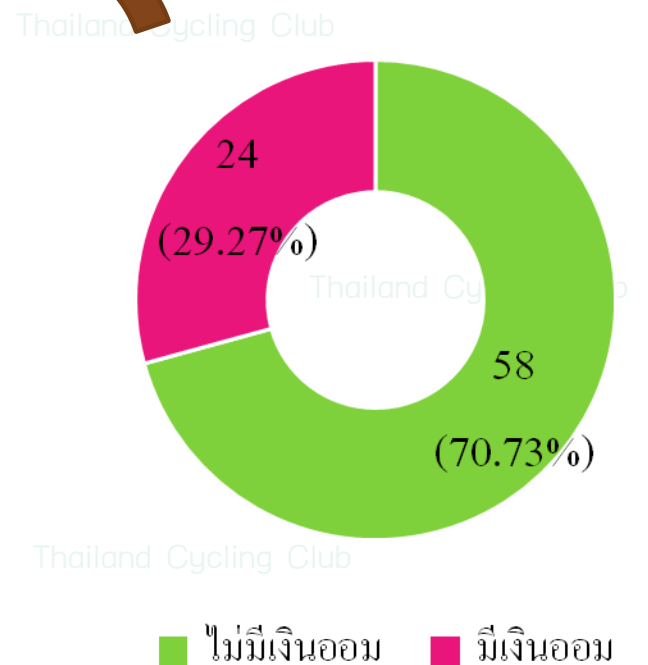
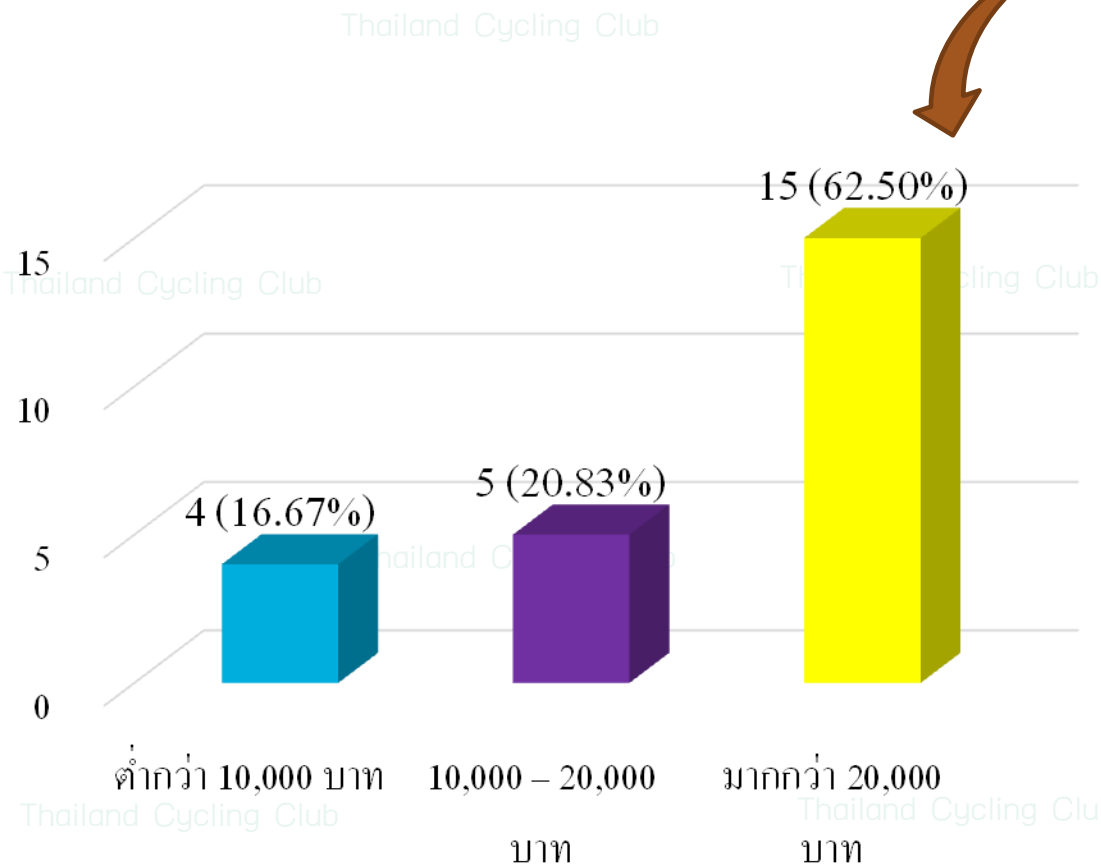
กราฟที่ 10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภาระหนี้สิน



ภาระหนี้สินเฉลี่ย = 20,886.36 บาท

กราฟที่ 11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนเงินออมเพื่อยังชีพในปัจจุบัน

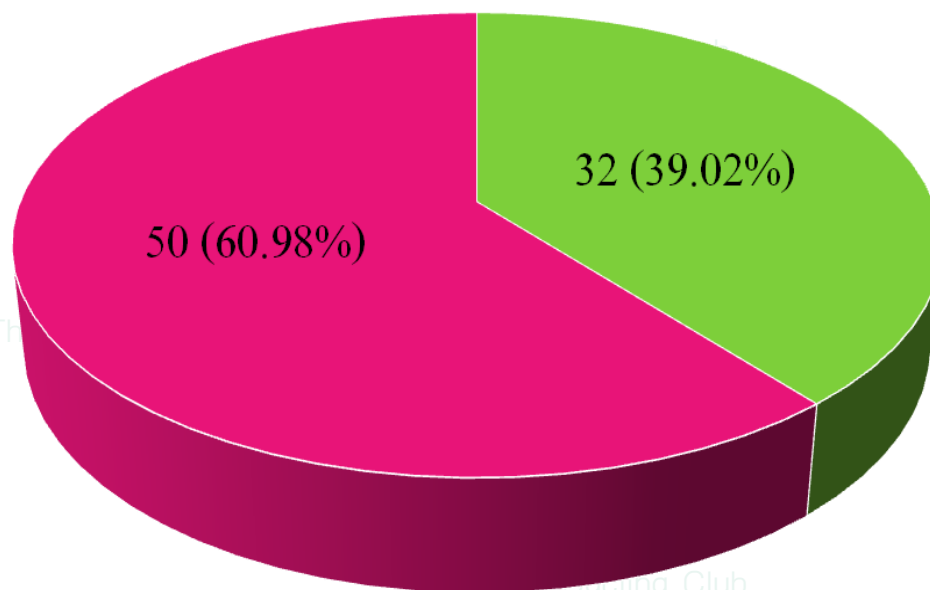
เงินออม



เงินออมเฉลี่ย = 82,208.33 บาท

กราฟที่ 12 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามโรคประจำตัว/อาการเจ็บป่วยเรื้อรัง/พิการ

โรคประจำตัว/อาการเจ็บป่วยเรื้อรัง/พิการ



ไม่มี

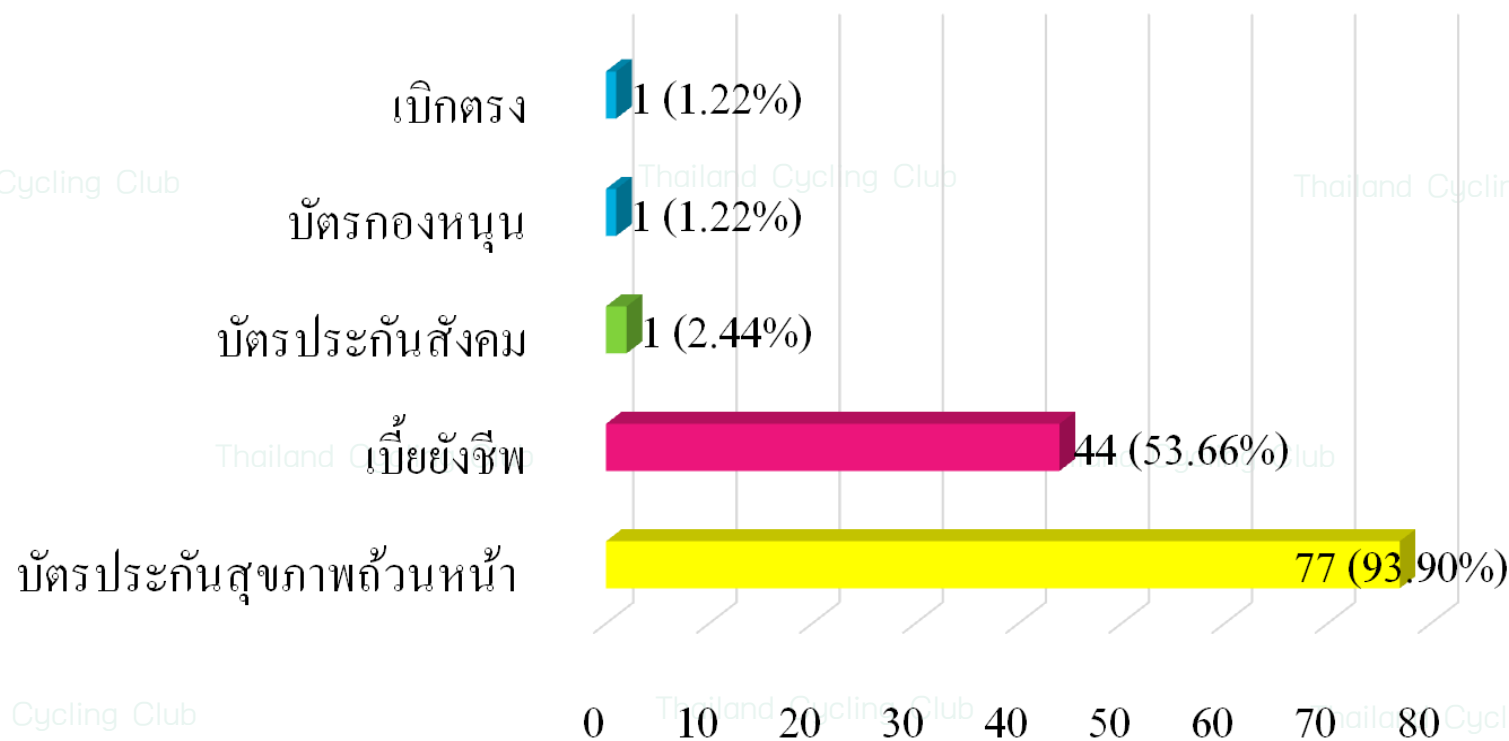
มี

กราฟที่ 13 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามโรคประจำตัว/อาการเจ็บป่วยเรื้อรัง/พิการ



กราฟที่ 14 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามประเภทการใช้สิทธิสวัสดิการทางสังคมของรัฐ

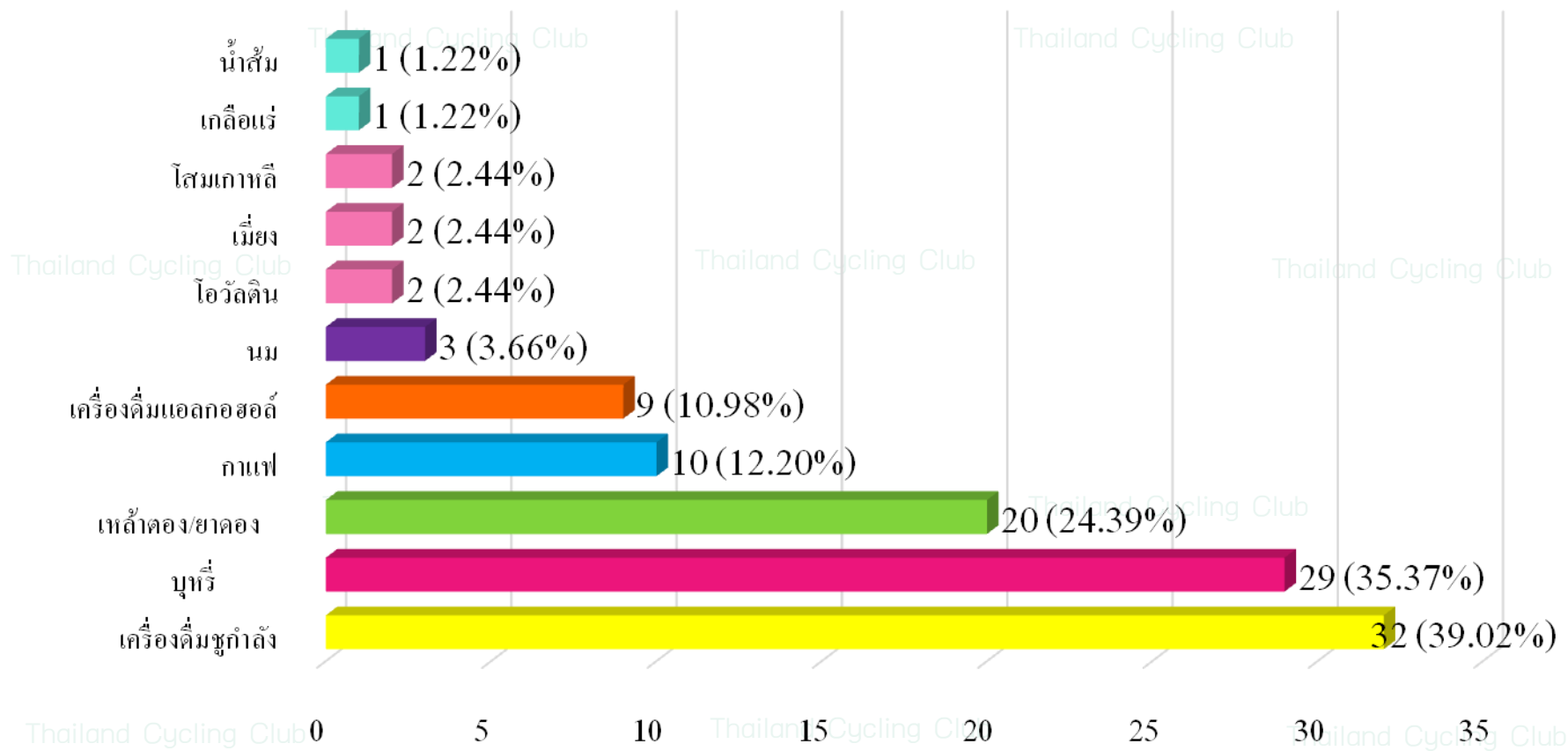
ประเภทการใช้สิทธิสวัสดิการทางสังคมของรัฐ



หมายเหตุ : คำถามข้อนี้ตอบได้หลายคำตอบ คิดร้อยละจาก 82

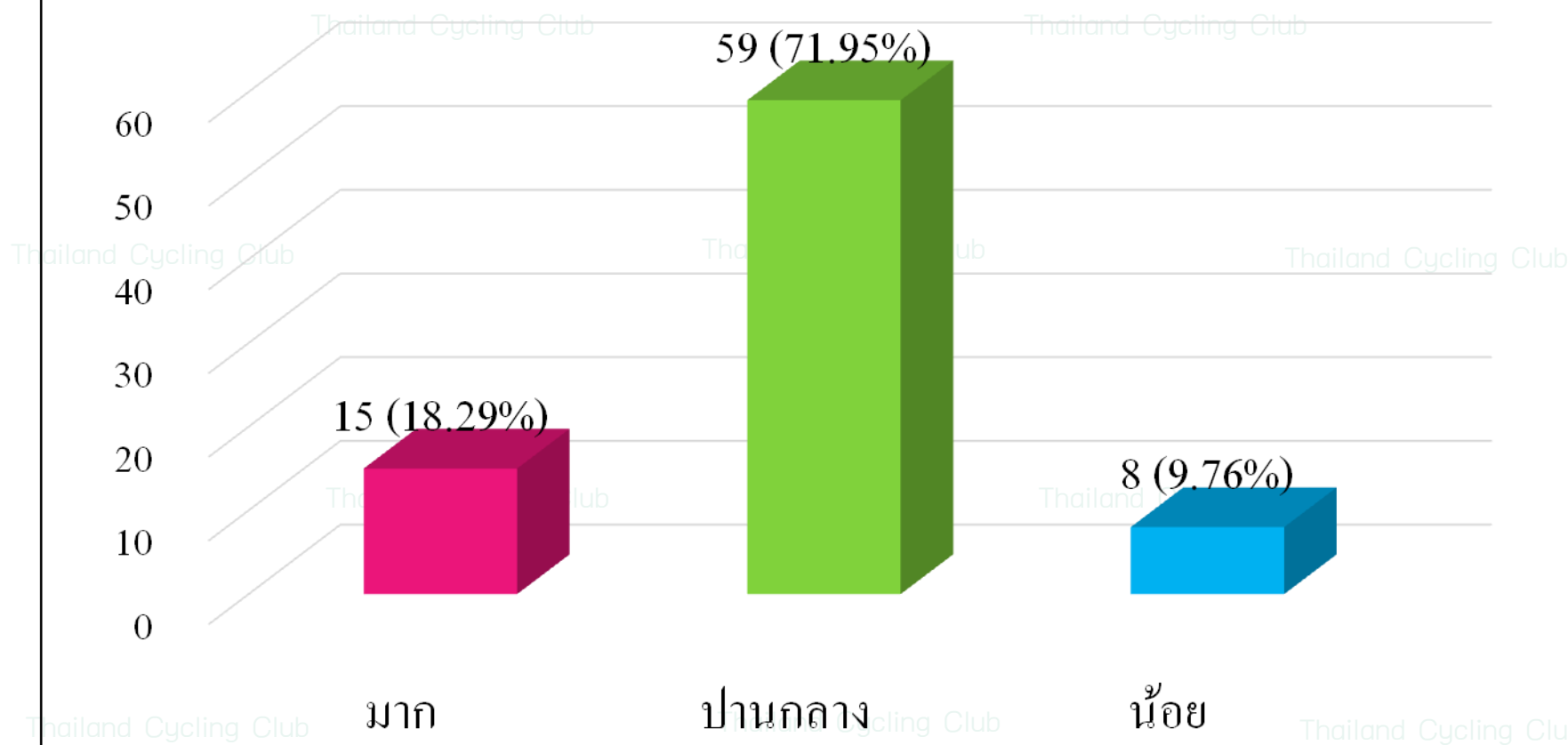
กราฟที่ 15 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสิ่งที่นิยมดื่ม/ สูบ ประจำ

สิ่งที่นิยมดื่ม/สูบ ประจำ



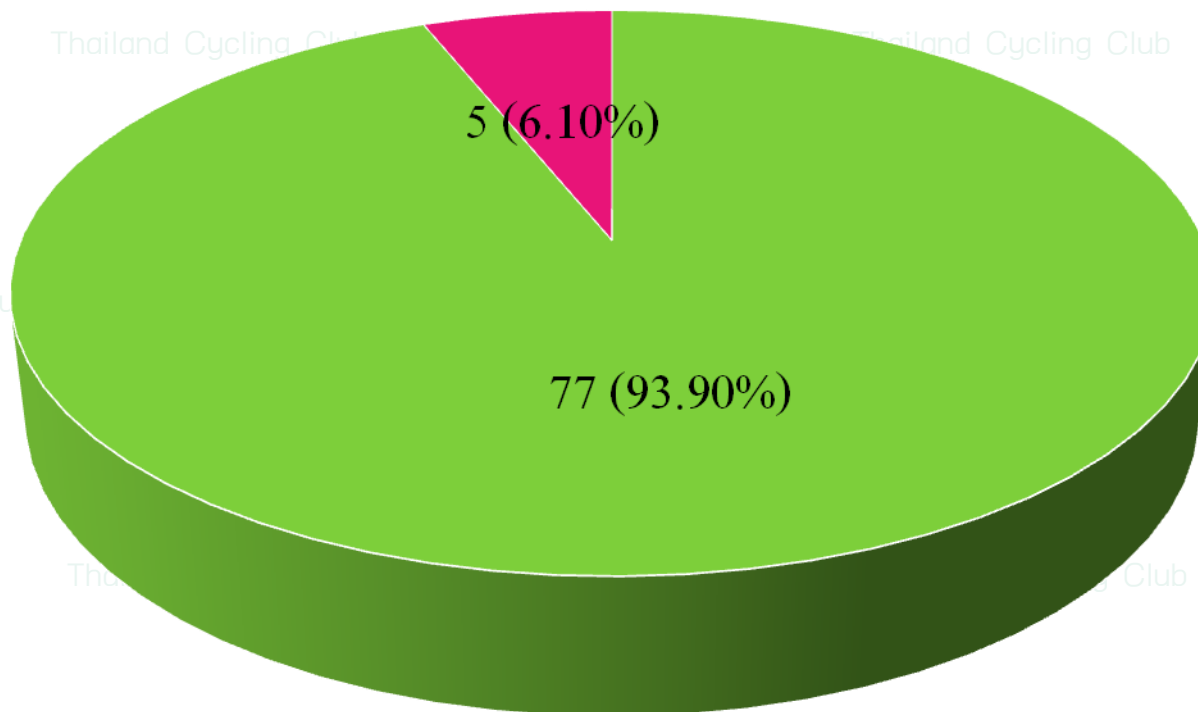
กราฟที่ 16 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความแข็งแรงของสุขภาพกายและสุขภาพจิต

ความแข็งแรงของสุขภาพกายและสุขภาพจิต



กราฟที่ 17 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนรถถีบสามล้อรับจ้างที่ใช้หรือครอบครอง

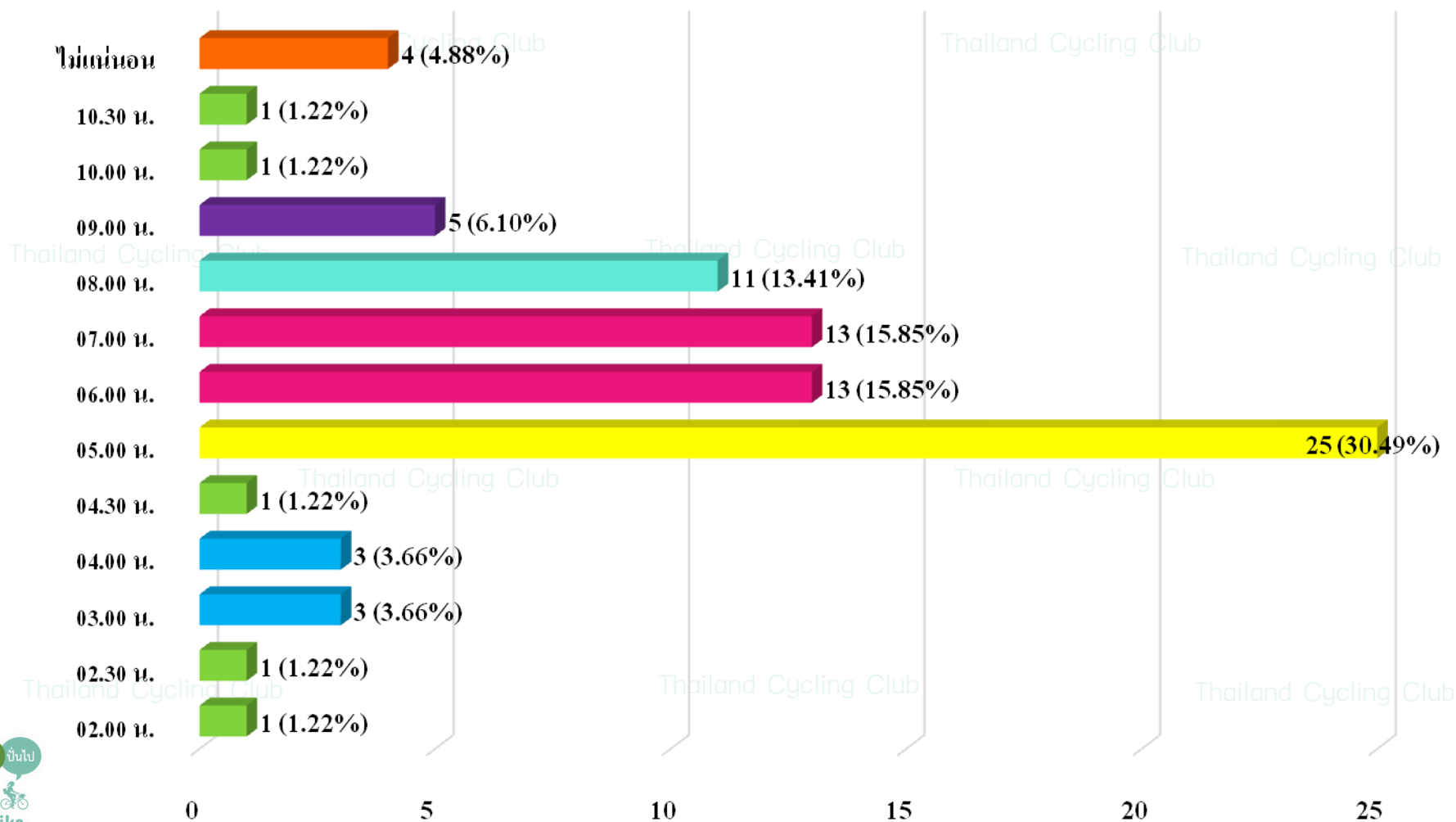
จำนวนรถถีบสามล้อรับจ้างที่ใช้หรือครอบครอง



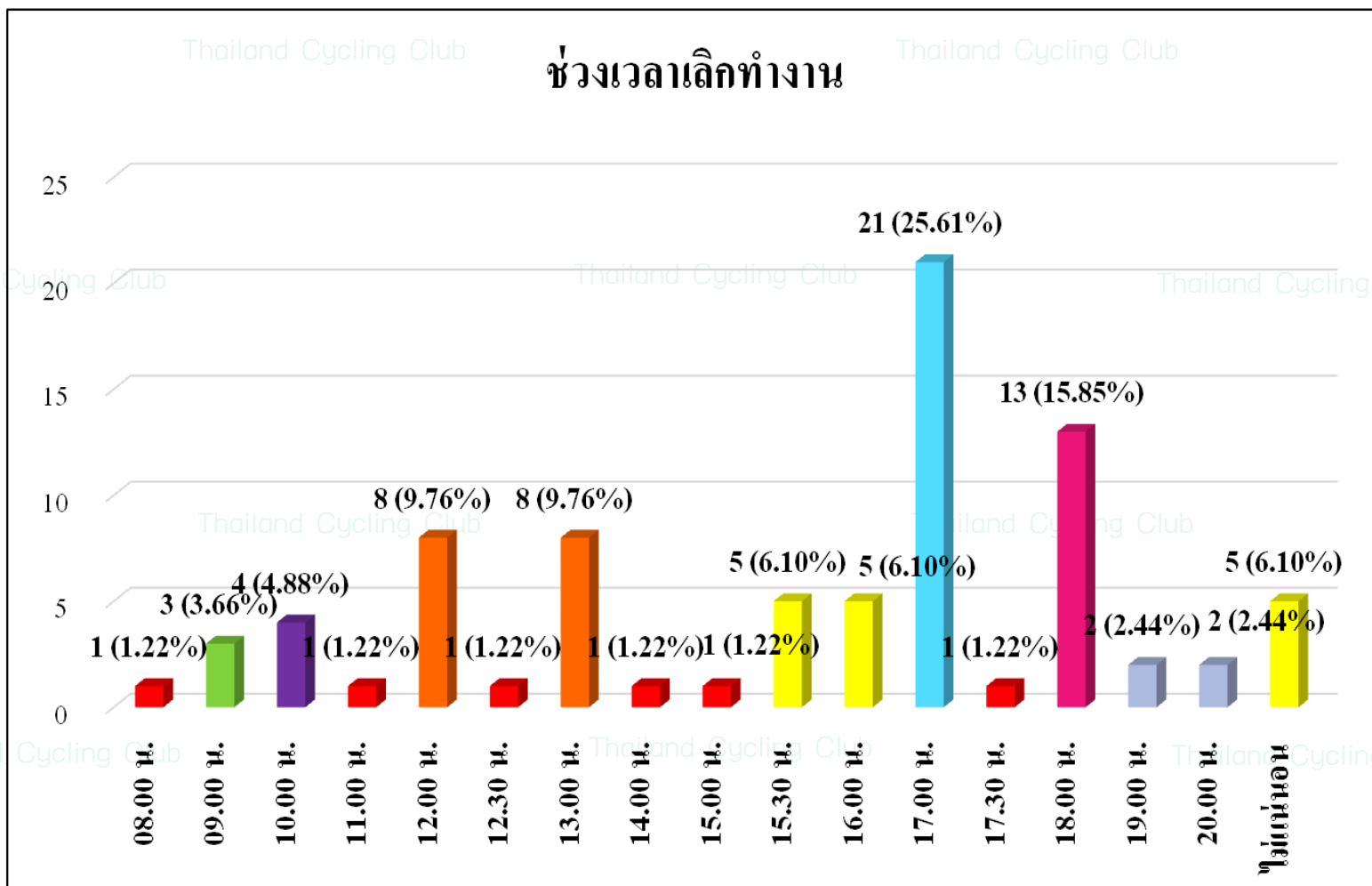
■ 1 คัน ■ 2 คัน

กราฟที่ 18 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามช่วงเวลา เริ่มต้นทำงาน

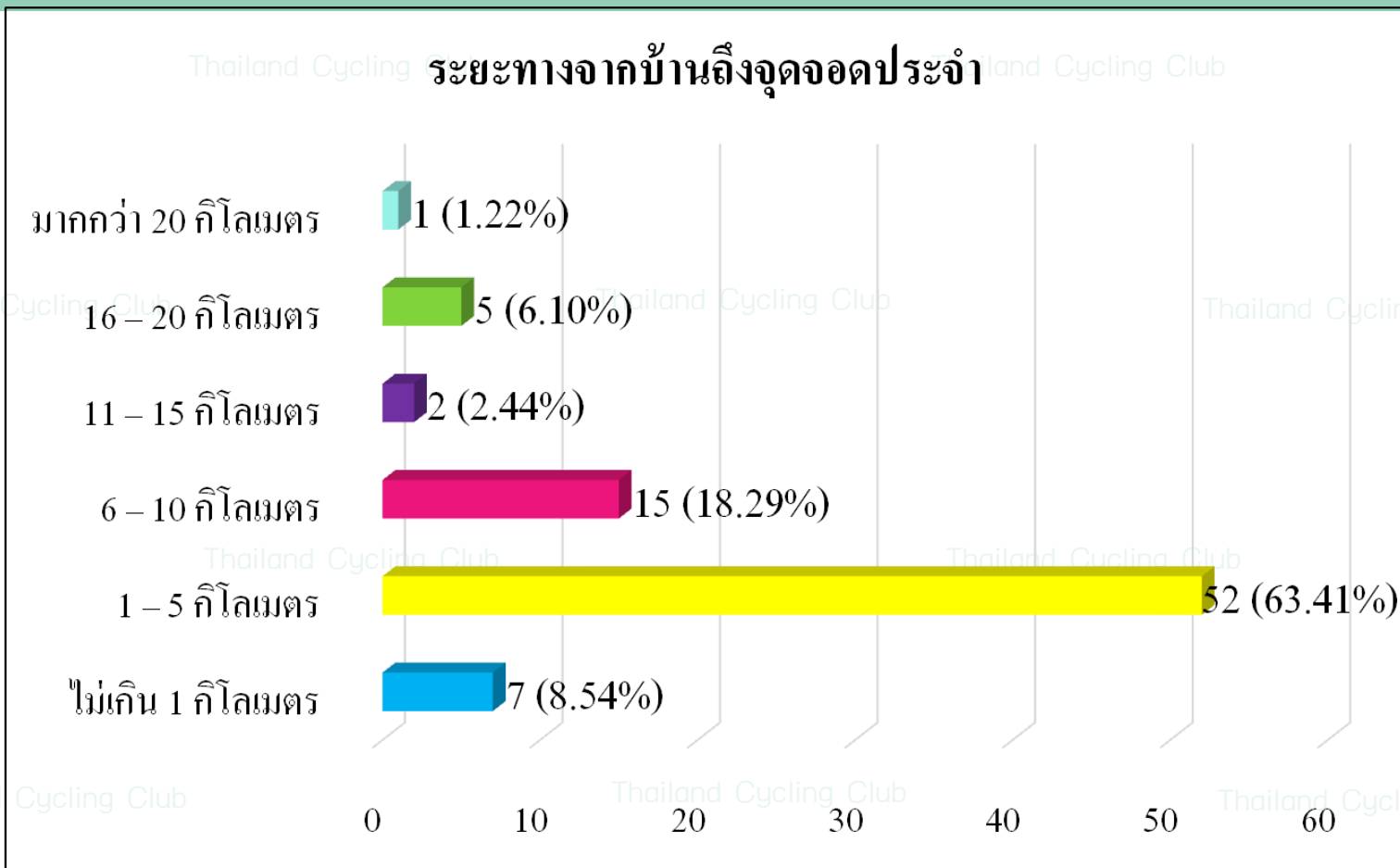
ช่วงเวลาเริ่มต้นทำงาน



กราฟที่ 19 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามช่วงเวลาเลิกทำงาน

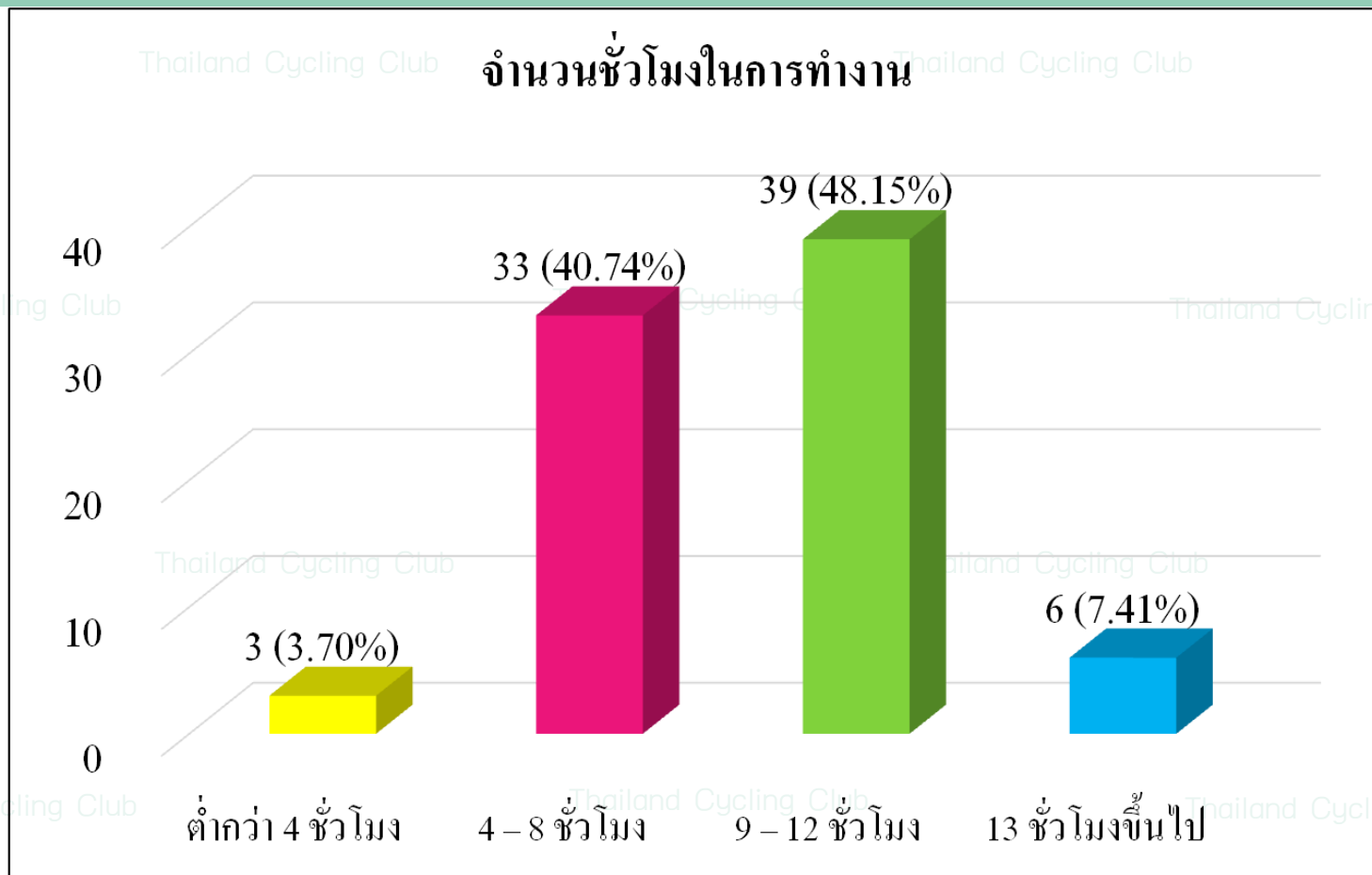


กราฟที่ 20 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระยะทางจากบ้านถึงจุดจอดประจำ (ขาไป-ขากลับ)



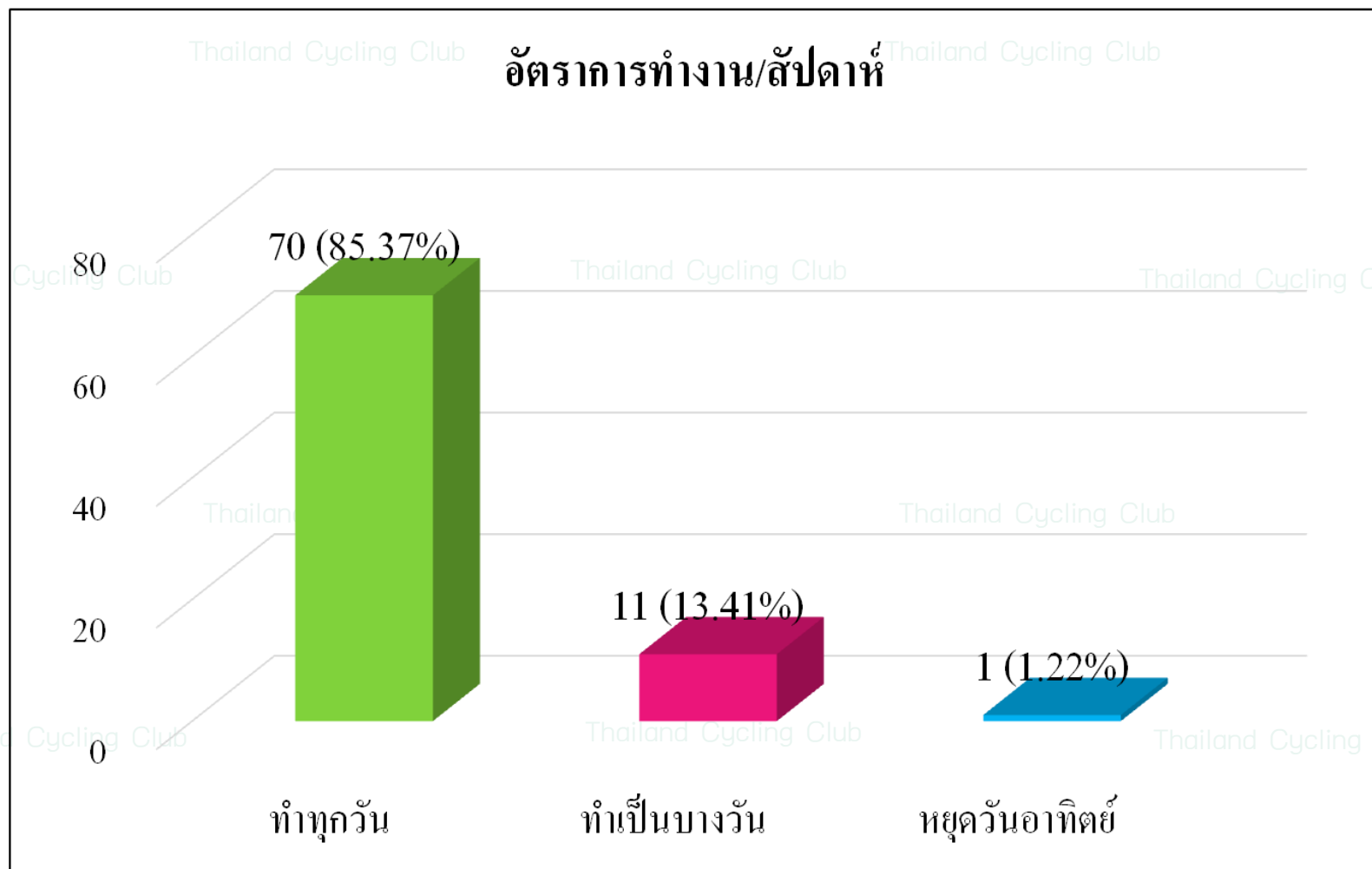
ระยะทางเฉลี่ย = 5.15 กิโลเมตร

กราฟที่ 21 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนชั่วโมงในการทำงาน

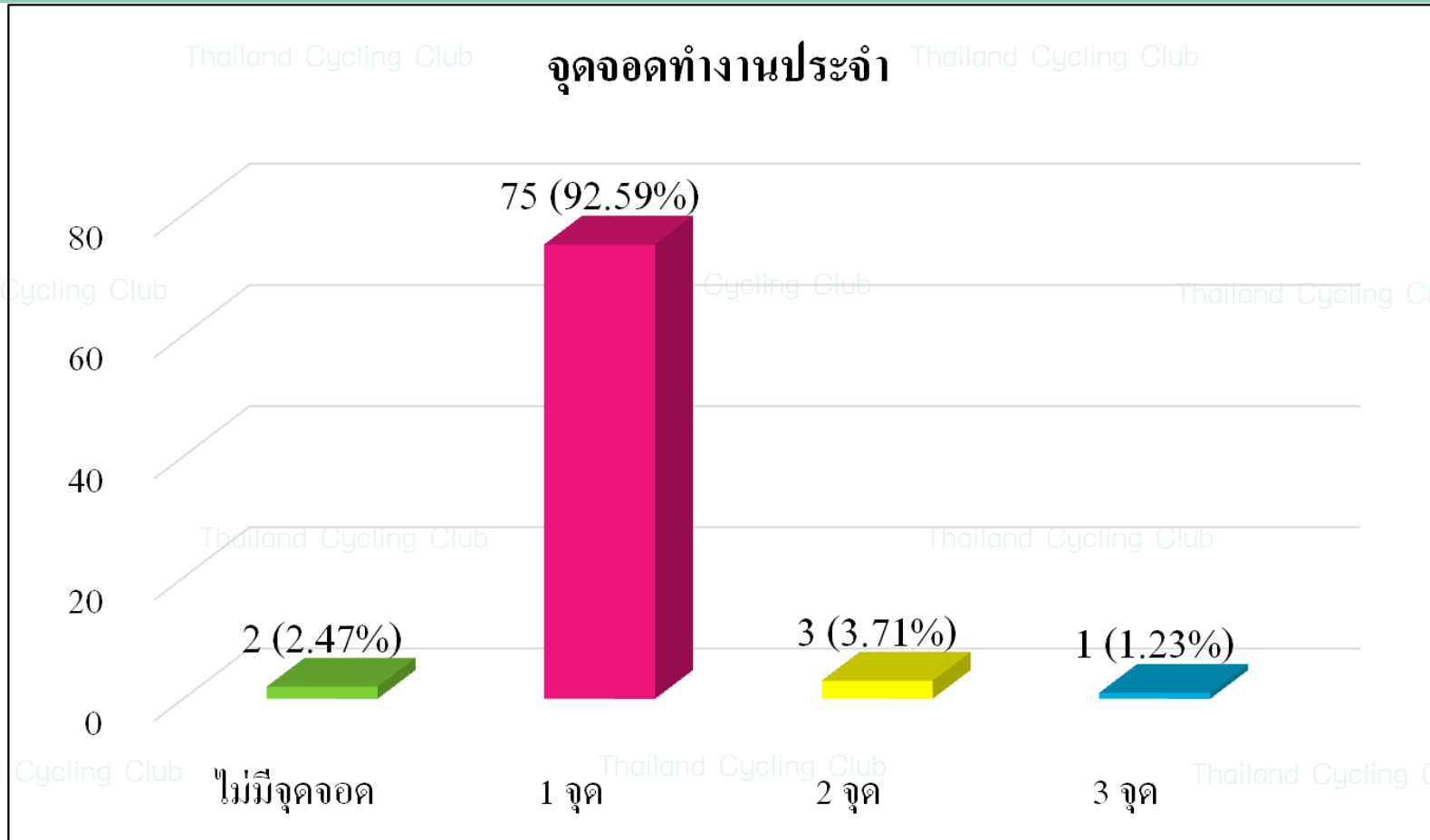


จำนวนชั่วโมงเฉลี่ย = 8.75 ชั่วโมง

กราฟที่ 22 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอัตราการทำงาน/สัปดาห์

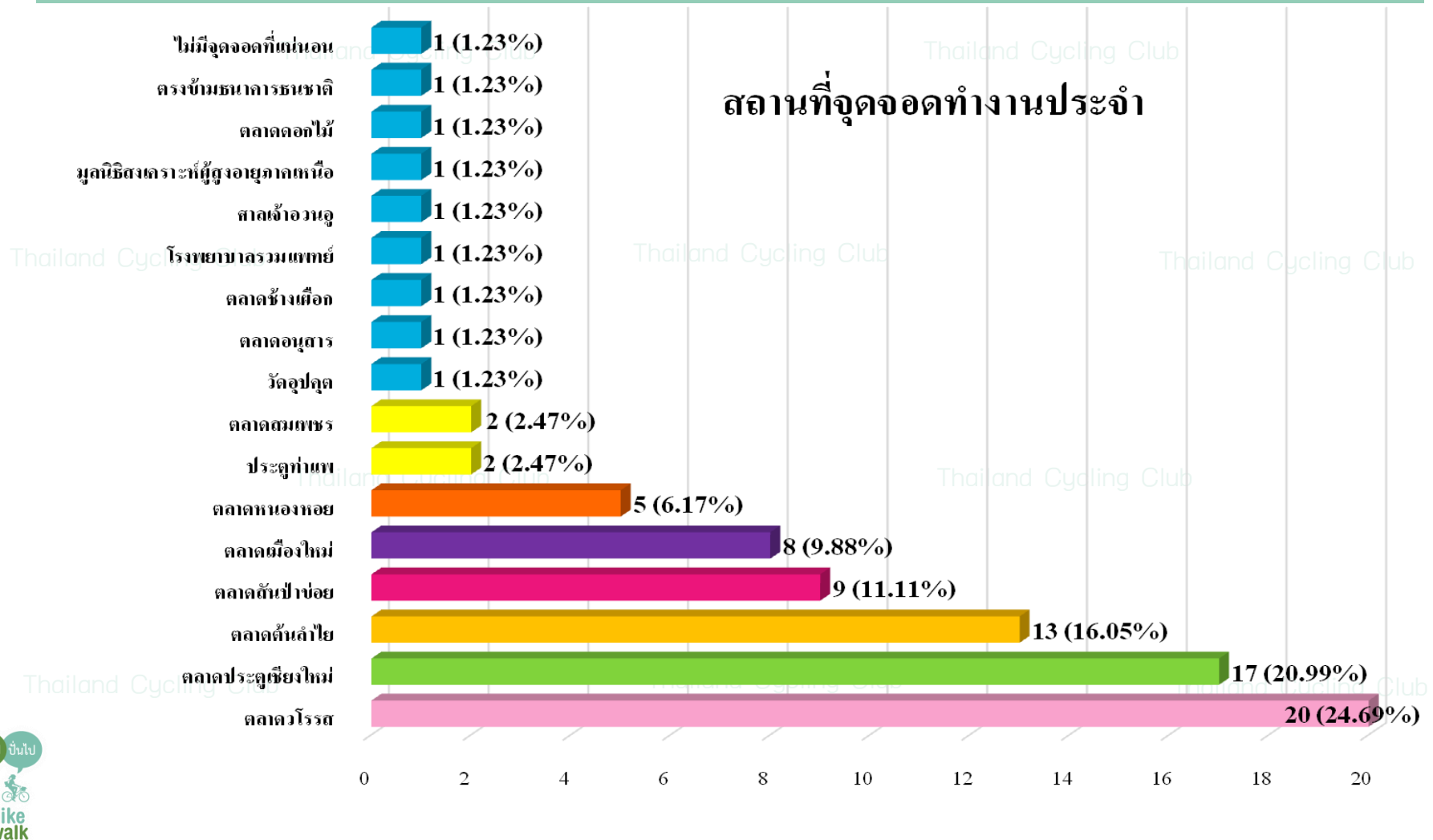


กราฟที่ 23 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจุดจอดทำงานประจำ

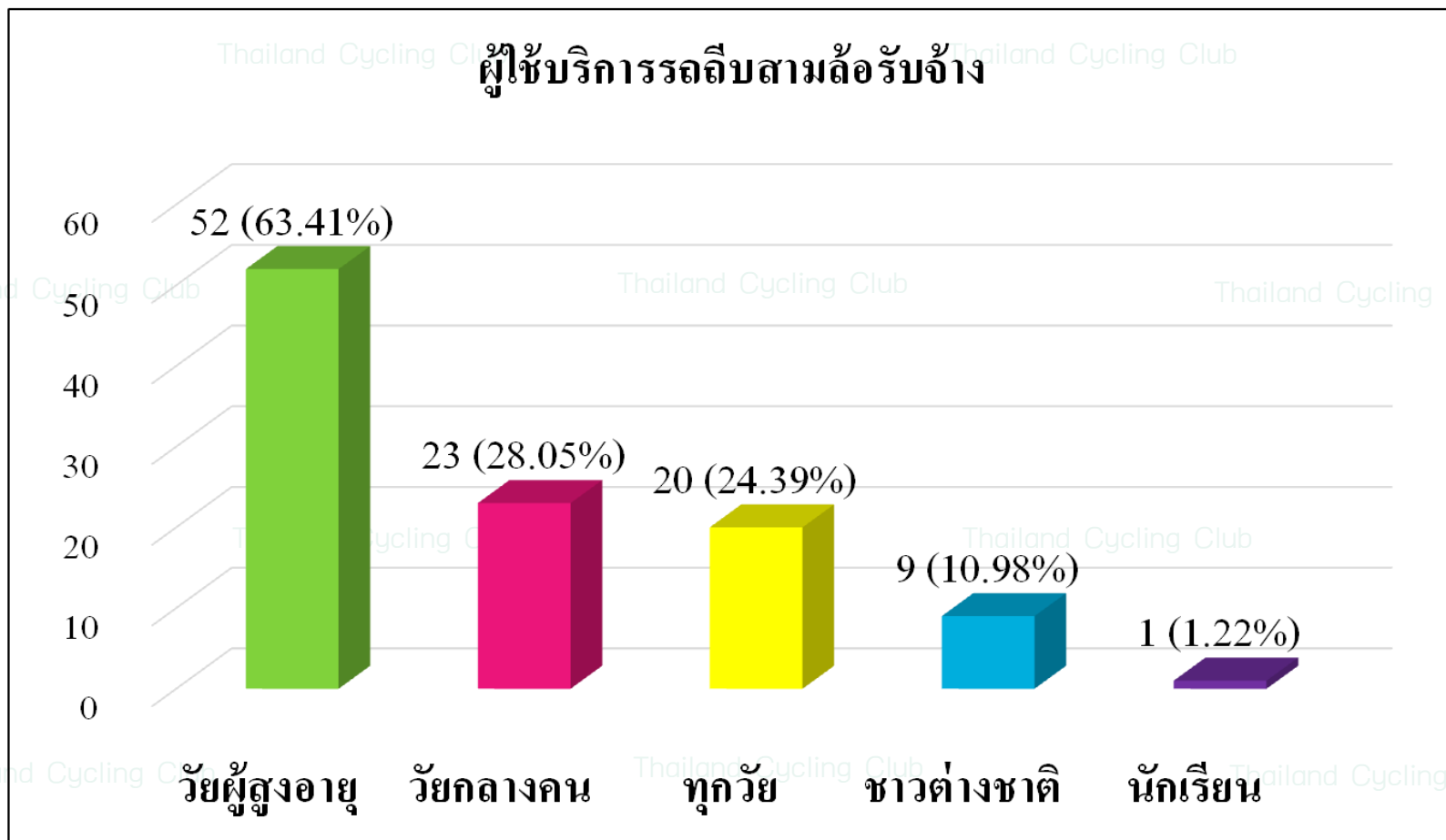


หมายเหตุ : มีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ตอบคำถามข้อนี้ จำนวน 1 คน

กราฟที่ 24 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานที่ จุดจอดทำงานประจำ

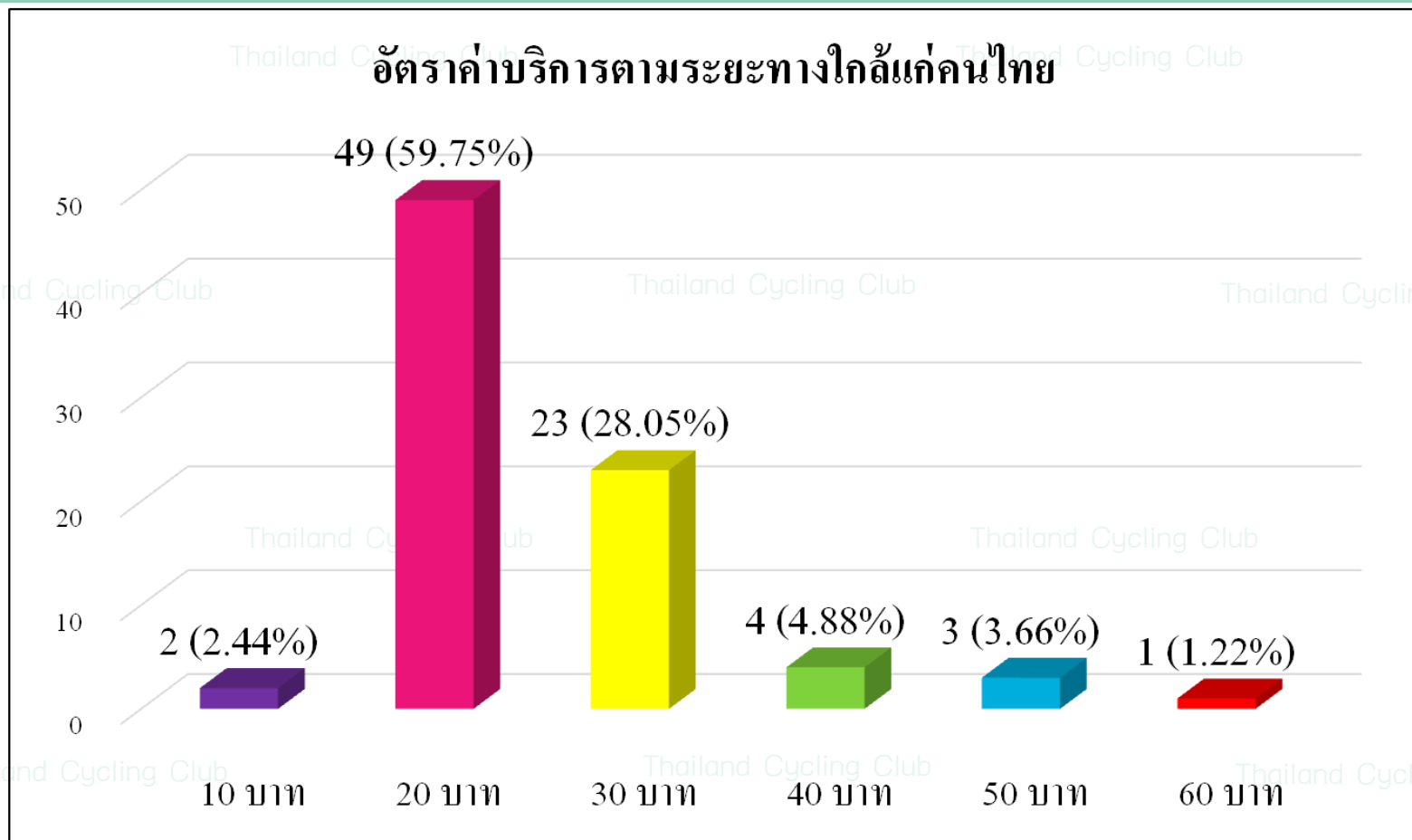


กราฟที่ 25 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามผู้ใช้บริการรถถีบสามล้อรับจ้าง



หมายเหตุ : คำถามข้อนี้ตอบได้หลายคำตอบ คิดร้อยละจาก 82

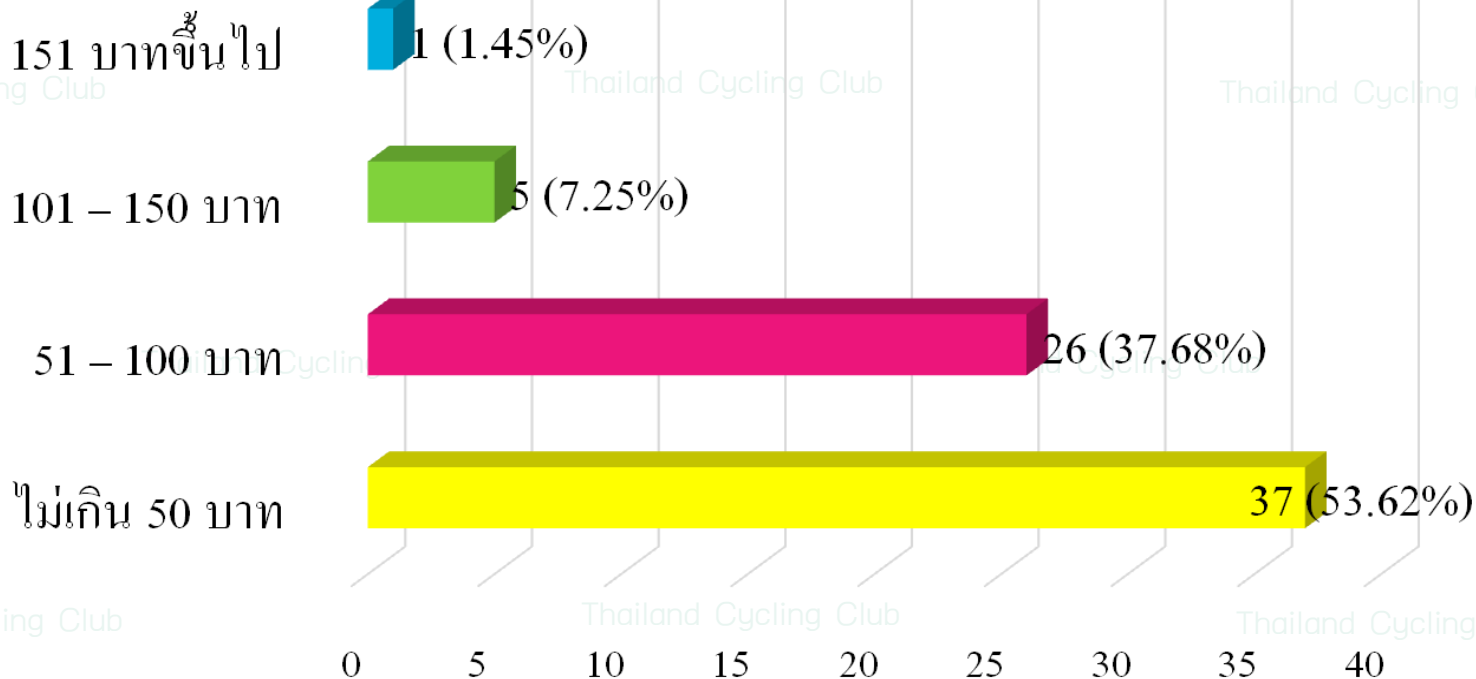
กราฟที่ 26 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอัตราค่าบริการระยะทางไกลเกินคนไทย



อัตราค่าบริการเฉลี่ย = 25.12 บาท

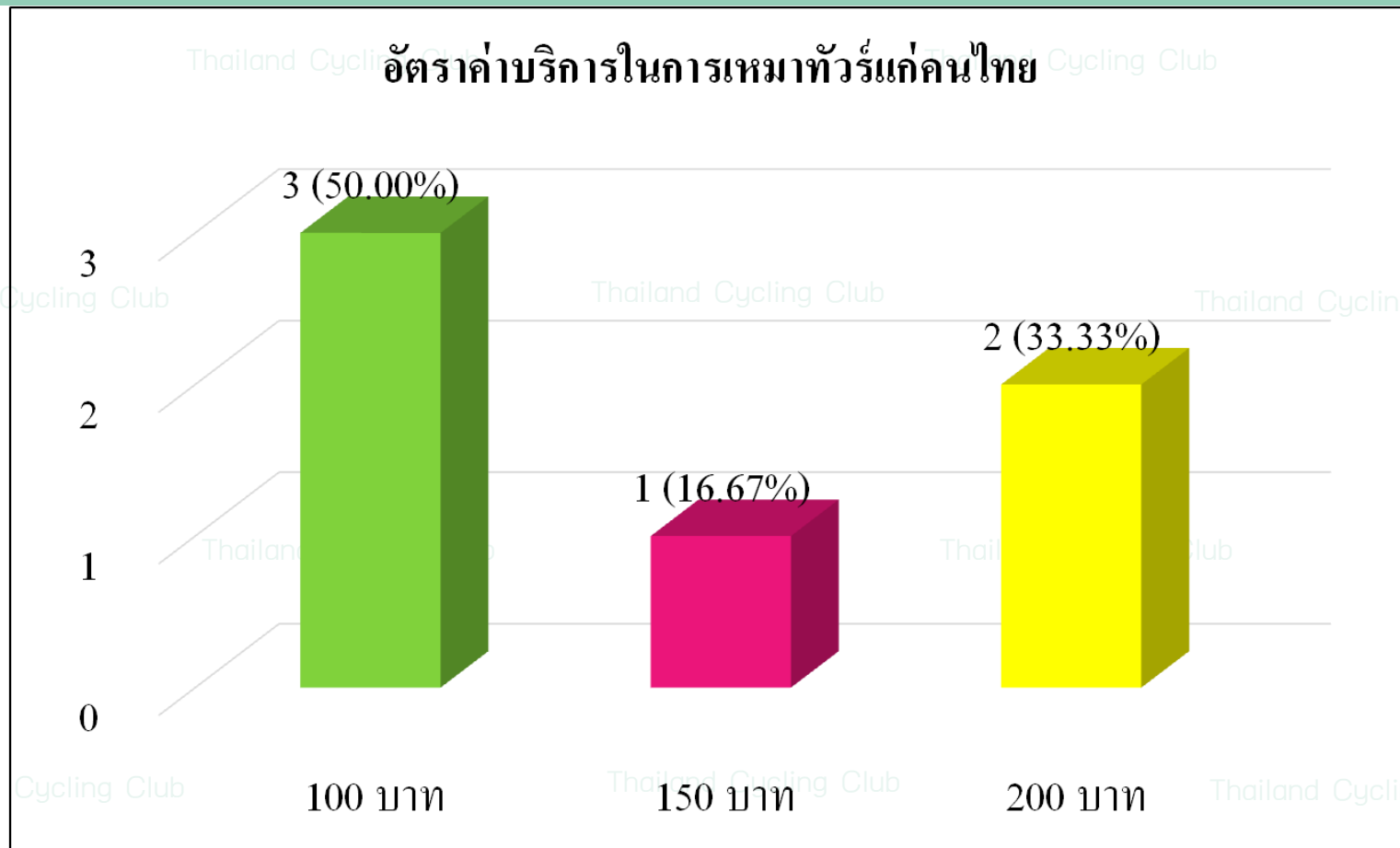
กราฟที่ 27 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอัตราค่าบริการระยะทางไกลแก่คนไทย

อัตราค่าบริการตามระยะทางไกลแก่คนไทย



อัตราค่าบริการเฉลี่ย = 74.49 บาท, มีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ตอบคำถามข้อนี้ จำนวน 13 คน

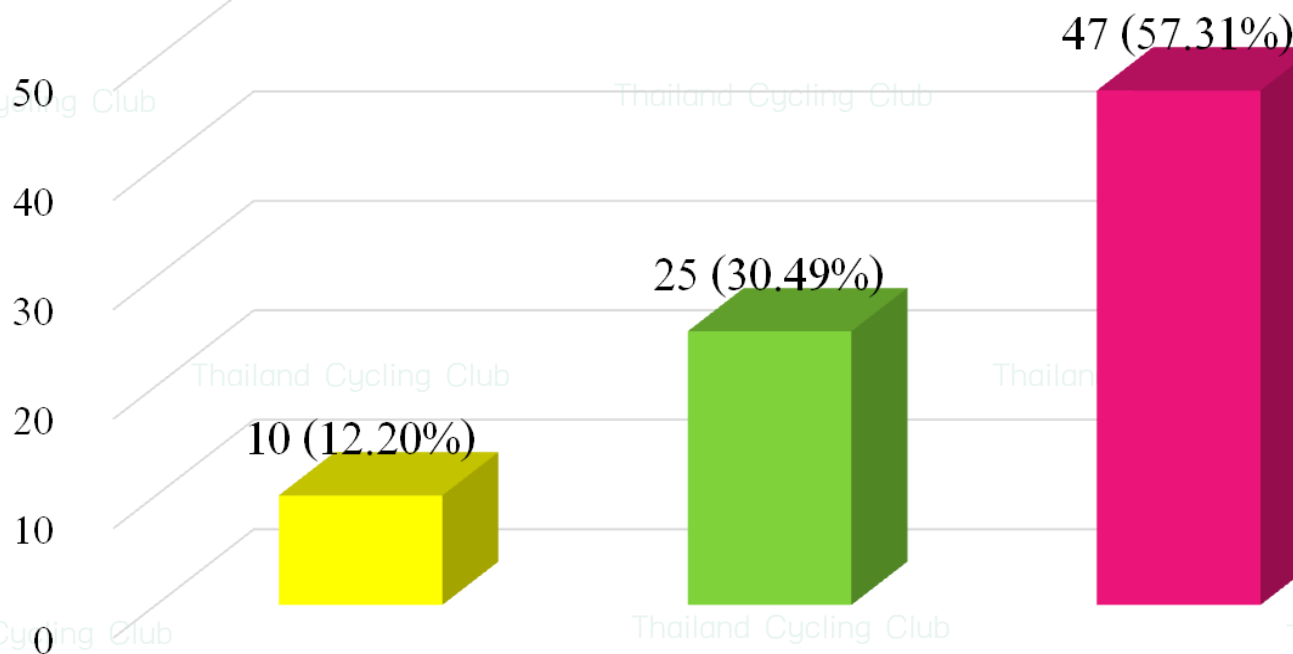
กราฟที่ 28 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอัตราค่าบริการ ในการเหมาท้าวร์แก่คนไทย



อัตราค่าบริการเฉลี่ย = 141.67 บาท, มีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ตอบคำถามข้อนี้ จำนวน 76 คน

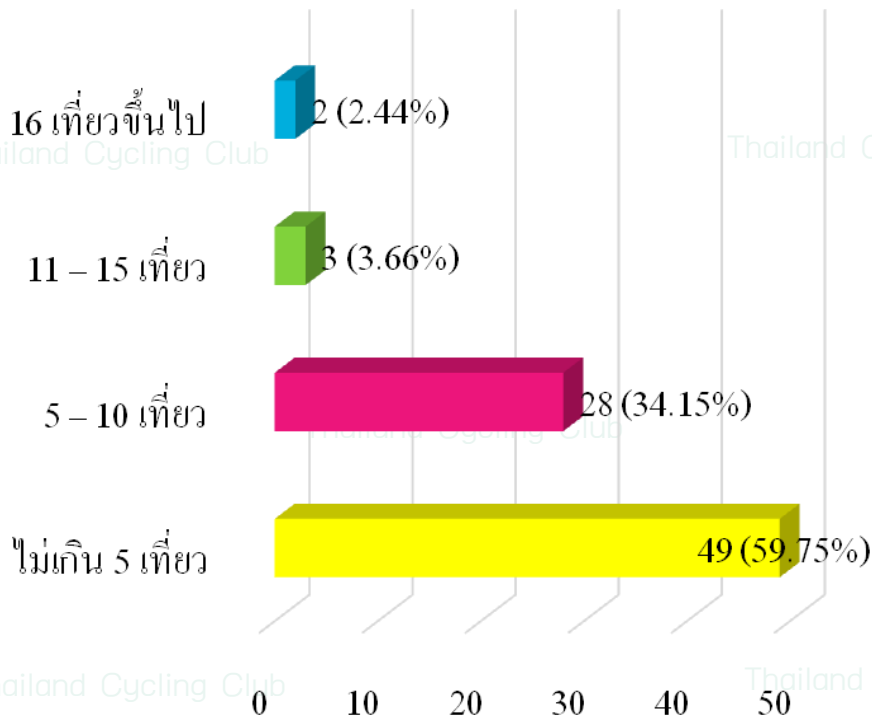
กราฟที่ 29 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาใช้บริการ ต่อเดือน

จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาใช้บริการต่อเดือน



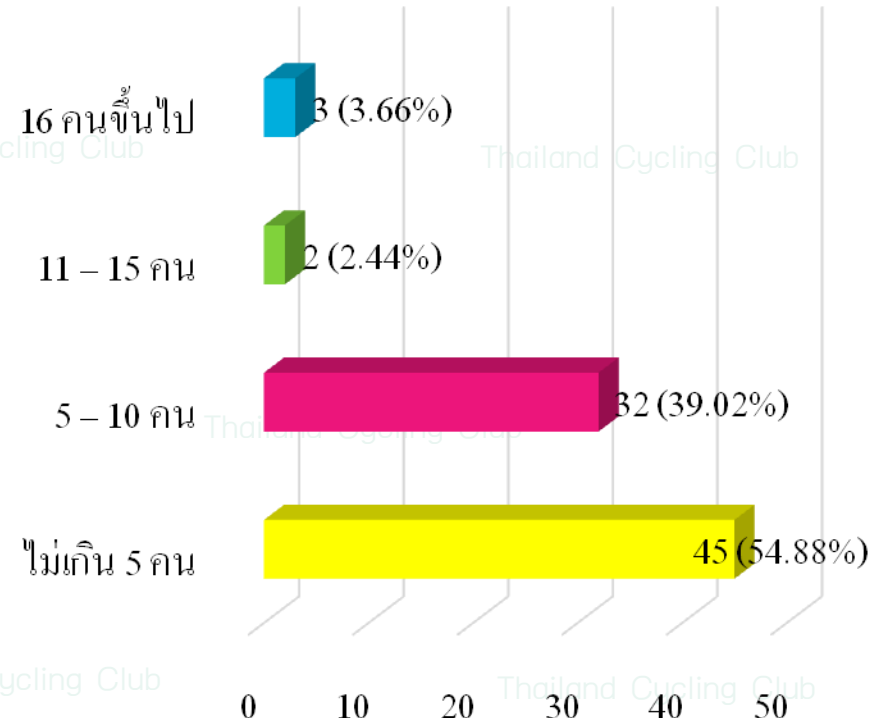
กราฟที่ 30 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวน การให้บริการเฉลี่ยต่อวัน

จำนวนเที่ยวเฉลี่ย



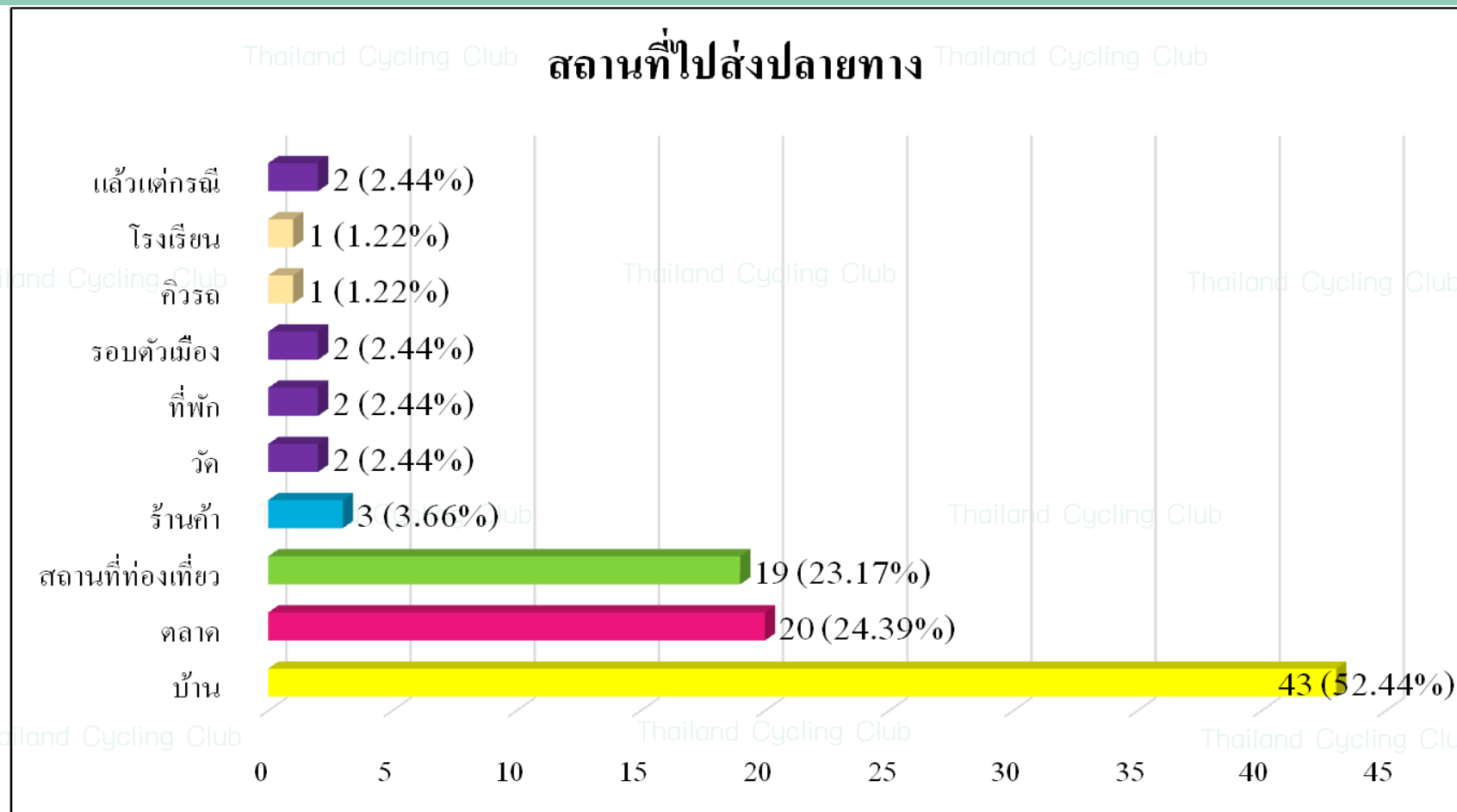
จำนวนเที่ยวต่อวันเฉลี่ย = 6 เที่ยว

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย



จำนวนผู้โดยสารต่อวันเฉลี่ย = 7 คน

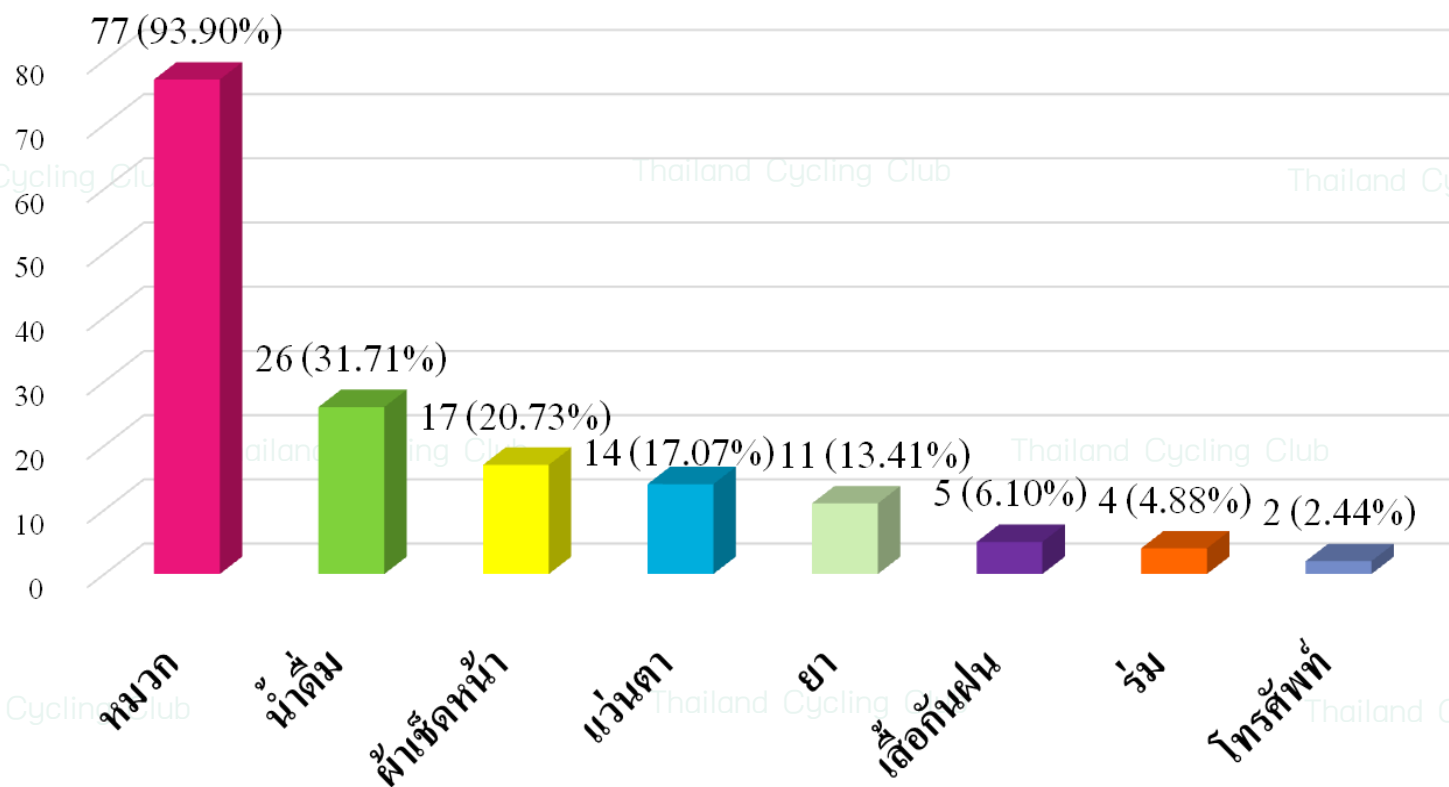
กราฟที่ 31 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานที่ไปส่งปลายทาง



หมายเหตุ : คำถามข้อนี้ตอบได้หลายคำตอบ คิดร้อยละจาก 82

กราฟที่ 32 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสิ่งของวัสดุอุปกรณ์สำคัญที่ต้องพกพาติดตัวไปทำงาน

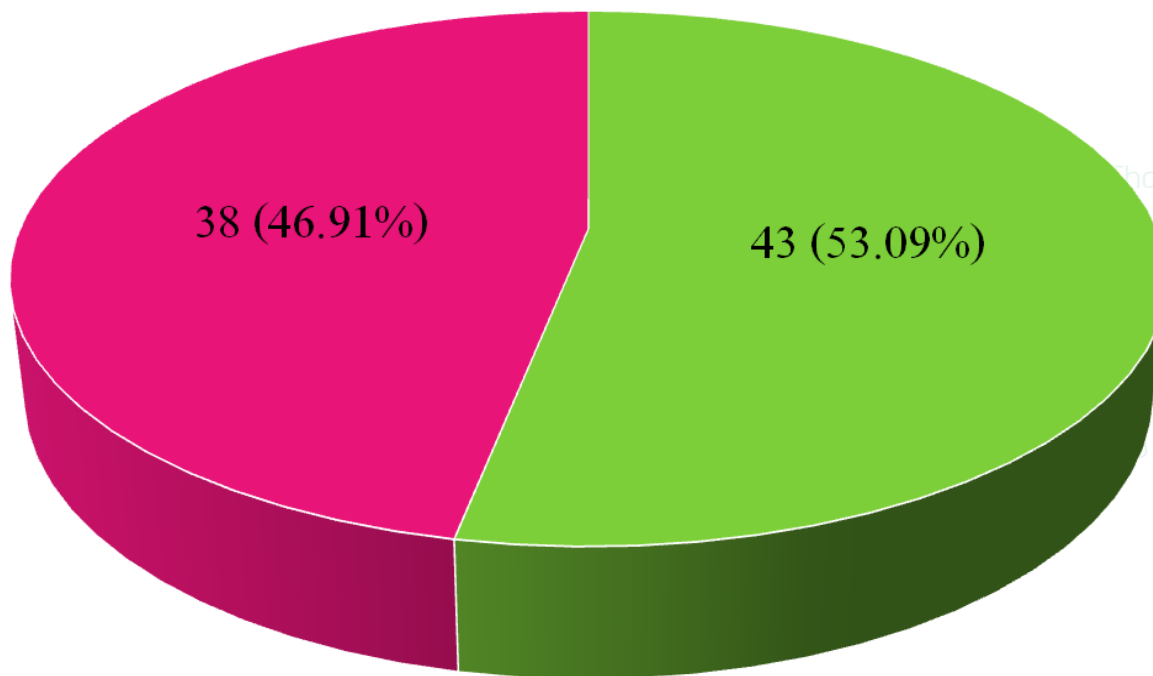
สิ่งของวัสดุอุปกรณ์สำคัญที่ต้องพกพาติดตัวไปทำงาน



หมายเหตุ : คำถามข้อนี้ตอบได้หลายคำตอบ คิดร้อยละจาก 82

กราฟที่ 33 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม สถิติการได้รับอุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพดั้งเดิม

สถิติการได้รับอุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพดั้งเดิม

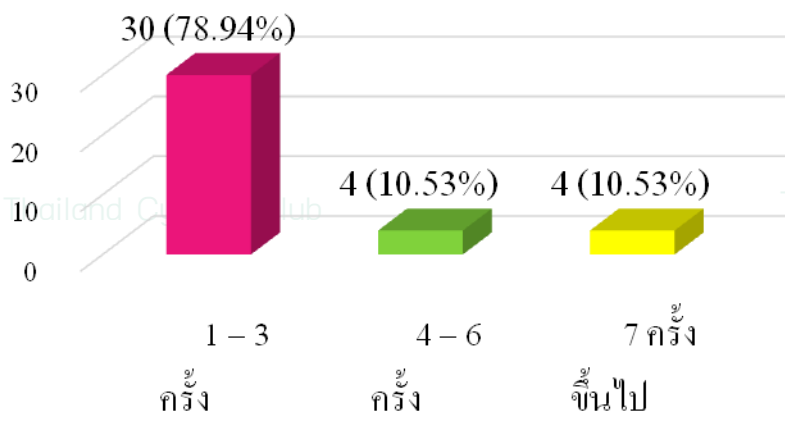


■ ไม่เคย ■ เคย

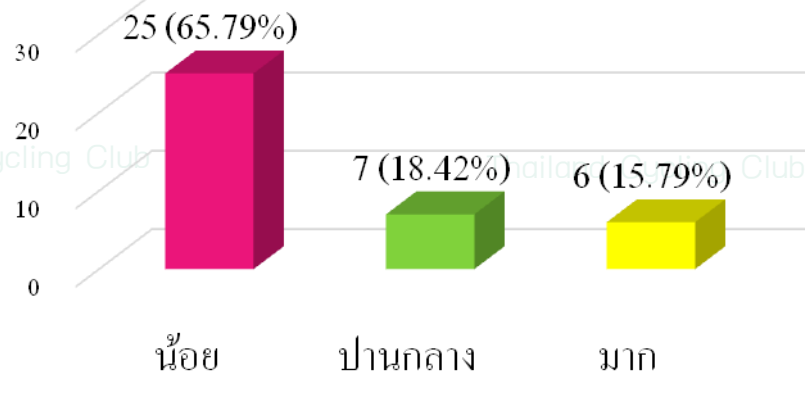
หมายเหตุ : มีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ตอบคำถามข้อนี้ จำนวน 1 คน

กราฟที่ 34 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม สถิติการได้รับอุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพดั้งเดิม (ต่อ)

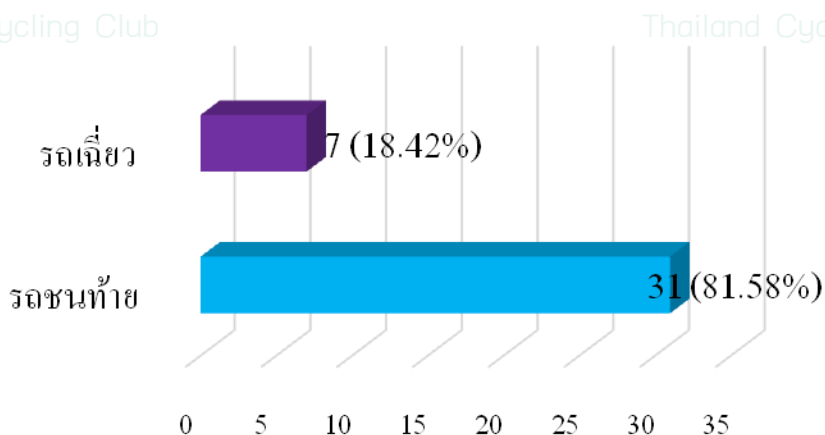
จำนวนครั้ง



ระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ

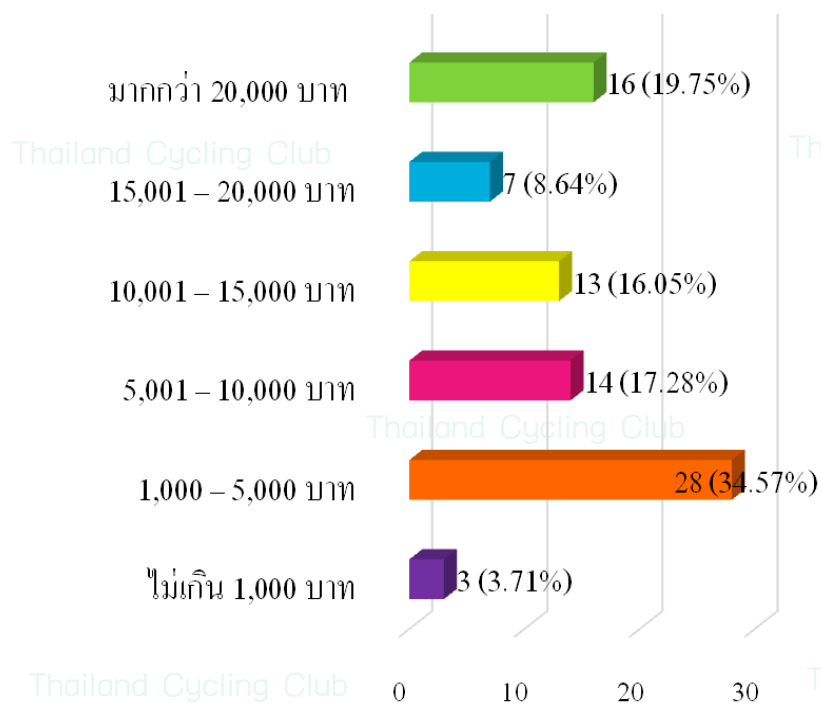


สาเหตุ

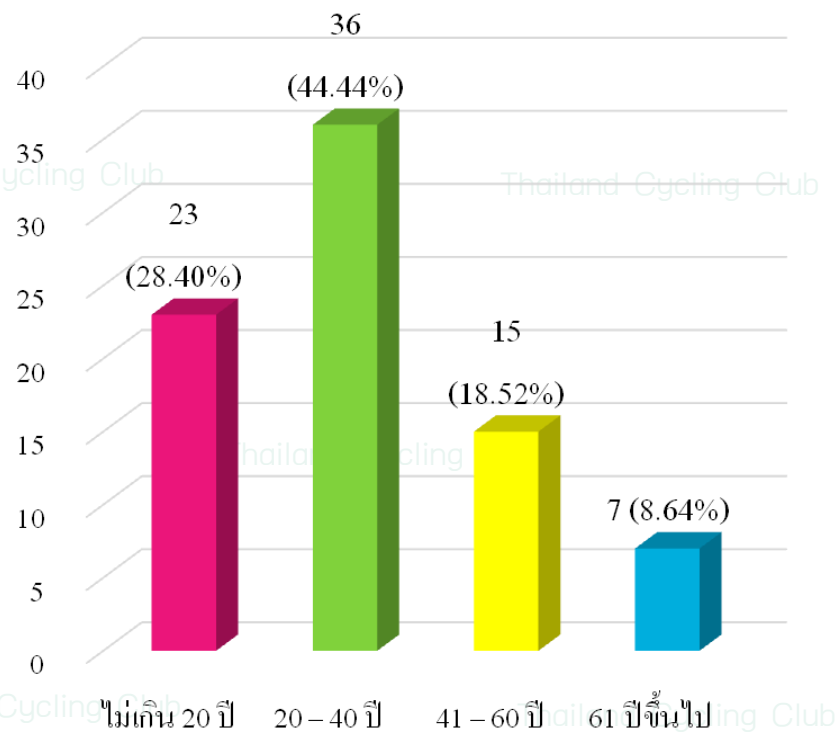


กราฟที่ 35 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามราคาและอายุ การใช้งานของรถถีบสามล้อ ที่ใช้ในปัจจุบัน

ราคาของรถถีบสามล้อ



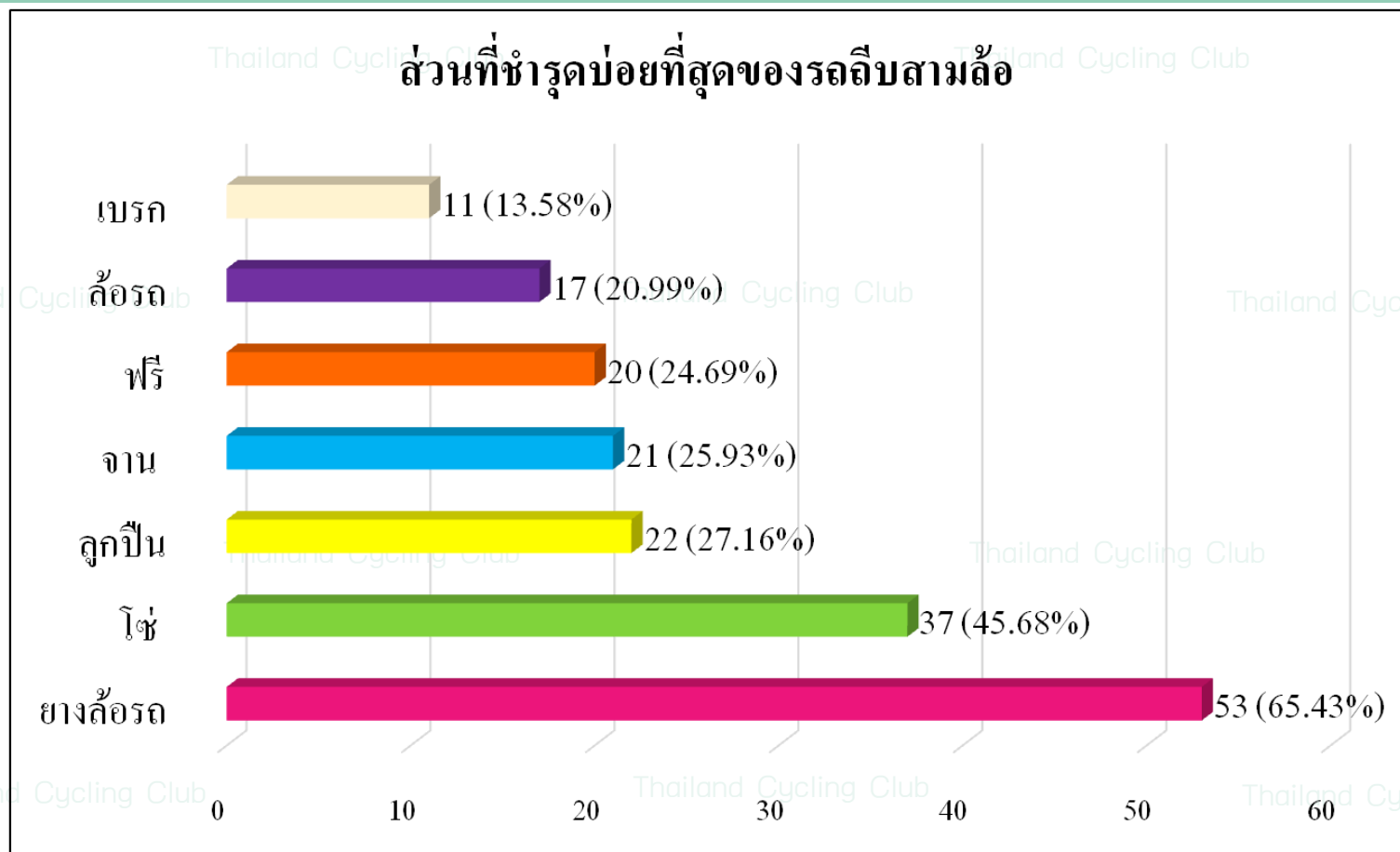
อายุการใช้งาน



ราคาของรถถีบสามล้อเฉลี่ย = 13,356.79 บาท

อายุการใช้งานเฉลี่ย = 35.23 ปี

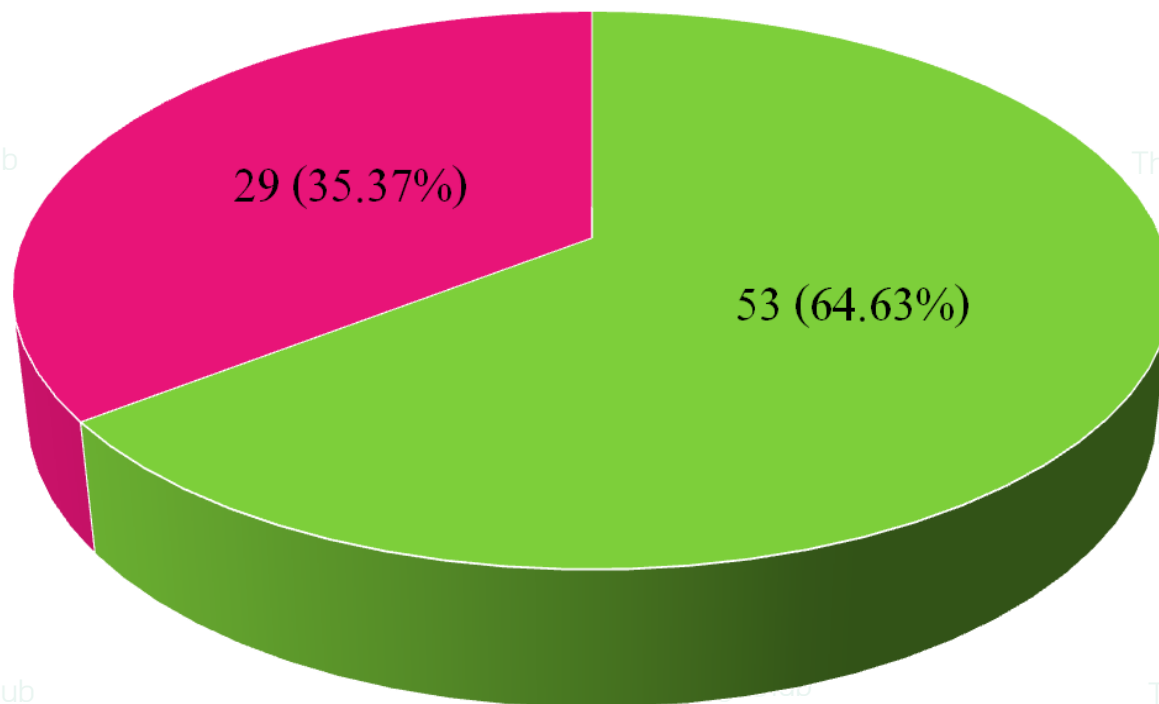
กราฟที่ 36 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามส่วนที่ชำรุดบ่อยที่สุดของรถถีบสามล้อ



หมายเหตุ : มีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ตอบคำถามข้อนี้ จำนวน 1 คน, คำถามข้อนี้ตอบได้หลายคำตอบ คิดร้อยละจาก 81

กราฟที่ 37 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการเคยหยุดทำงานเป็นสัปดาห์/เดือน

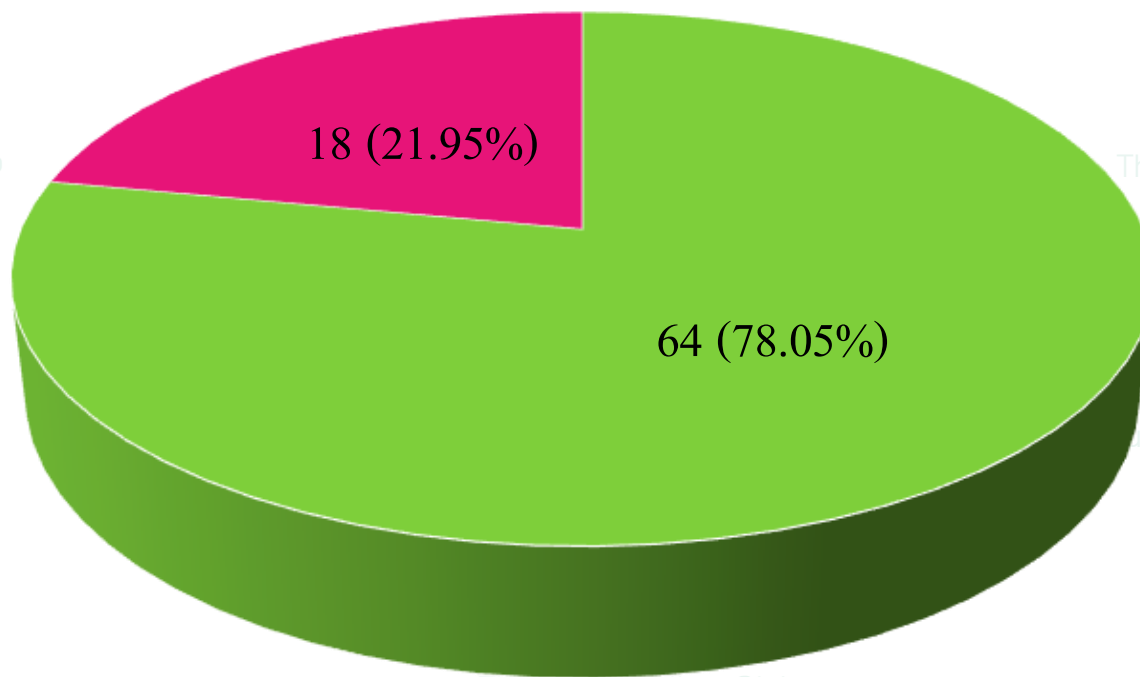
การเคยหยุดทำงานเป็นสัปดาห์/เดือน



■ ไม่เคย ■ เคย

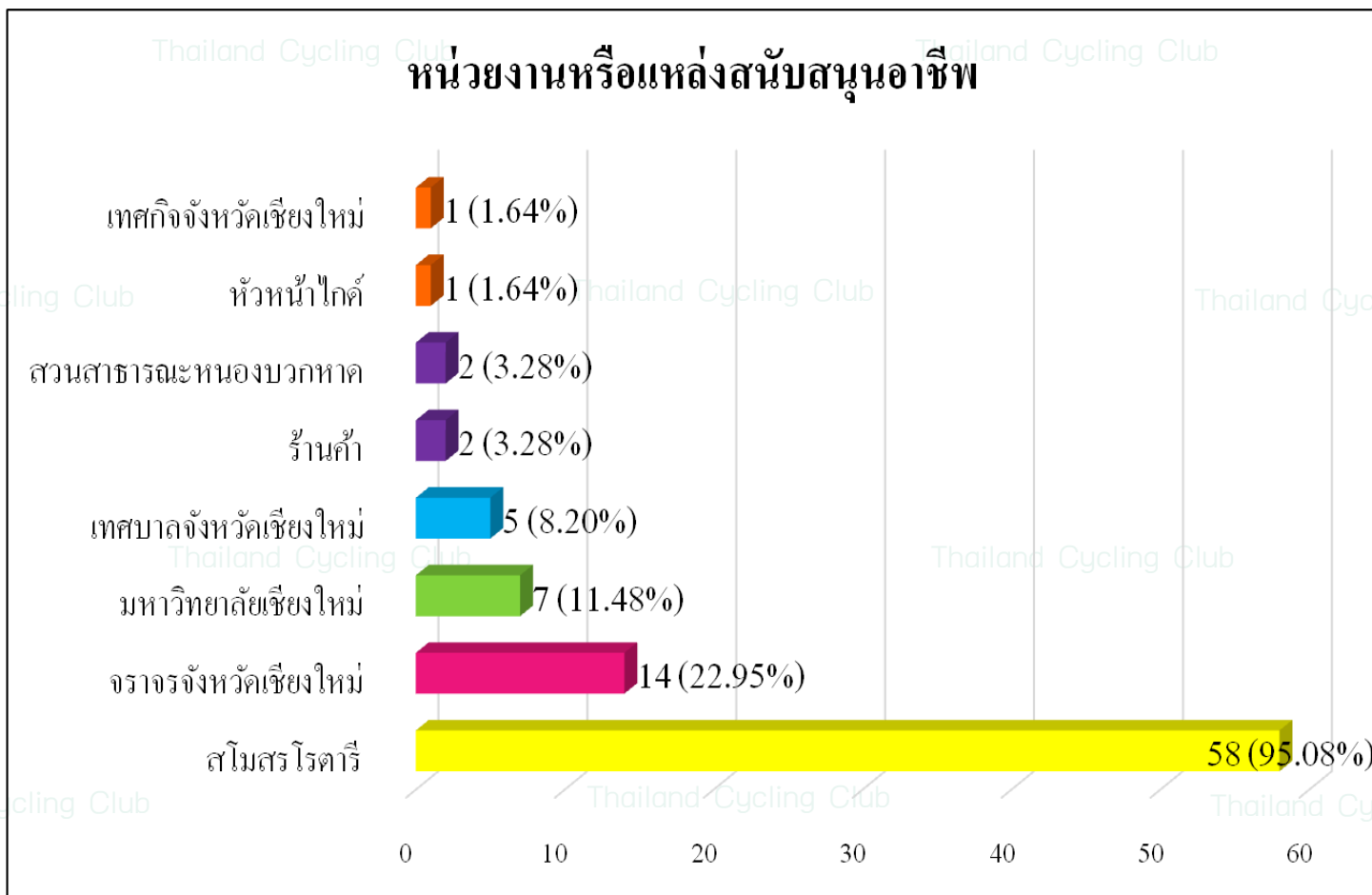
กราฟที่ 38 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามผลกระทบ ด้านเศรษฐกิจจากการประกอบอาชีพ

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจจากการประกอบอาชีพ



■ ไม่มี ■ มี

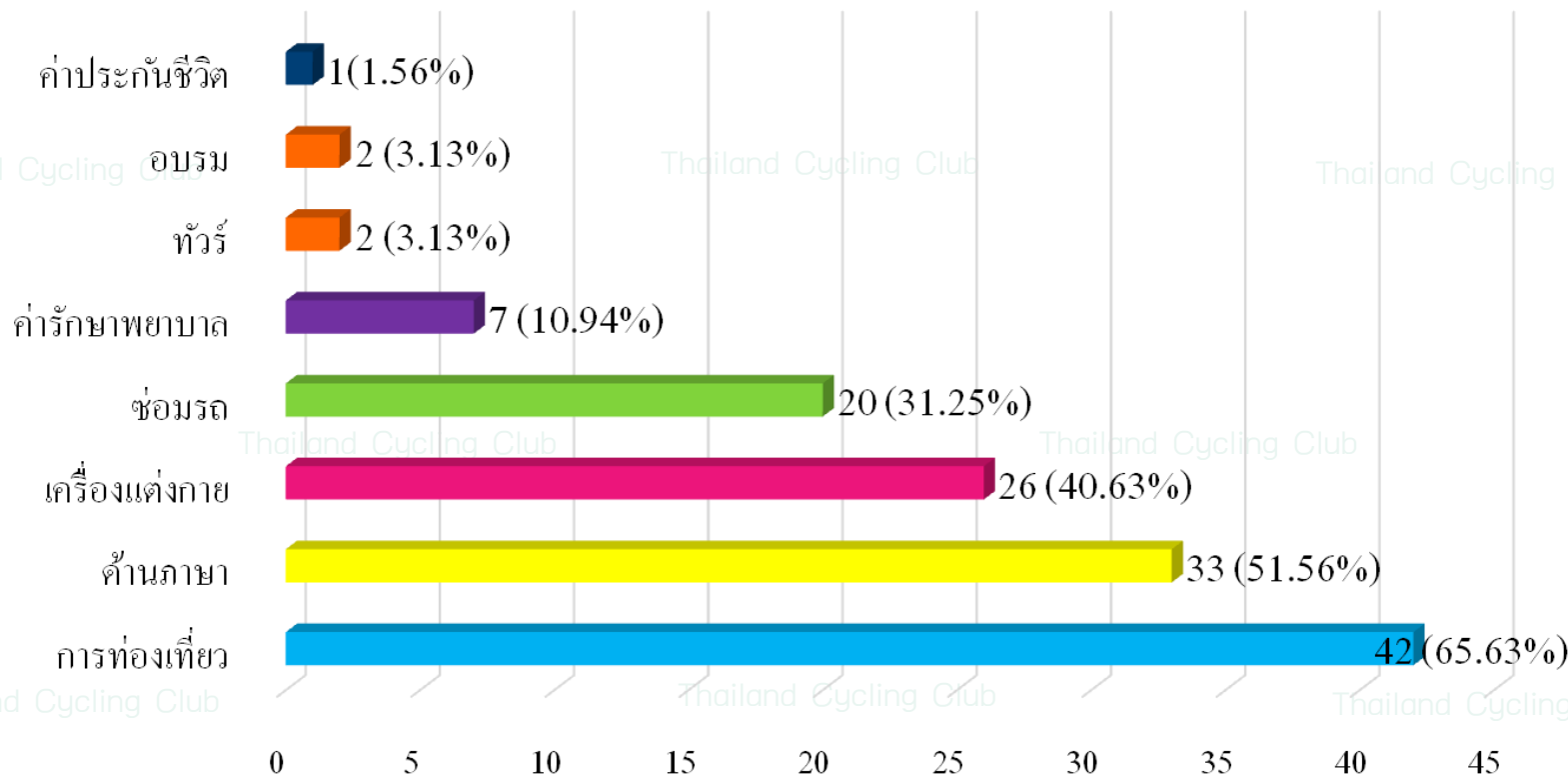
กราฟที่ 39 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามหน่วยงานหรือแหล่งสนับสนุนอาชีพ



มีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ตอบคำถามข้อนี้ จำนวน 21 คน,คำถามข้อนี้ตอบได้หลายคำตอบ คิดร้อยละจาก 61

กราฟที่ 40 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม วิธีการที่ได้รับการสนับสนุนอาชีพ

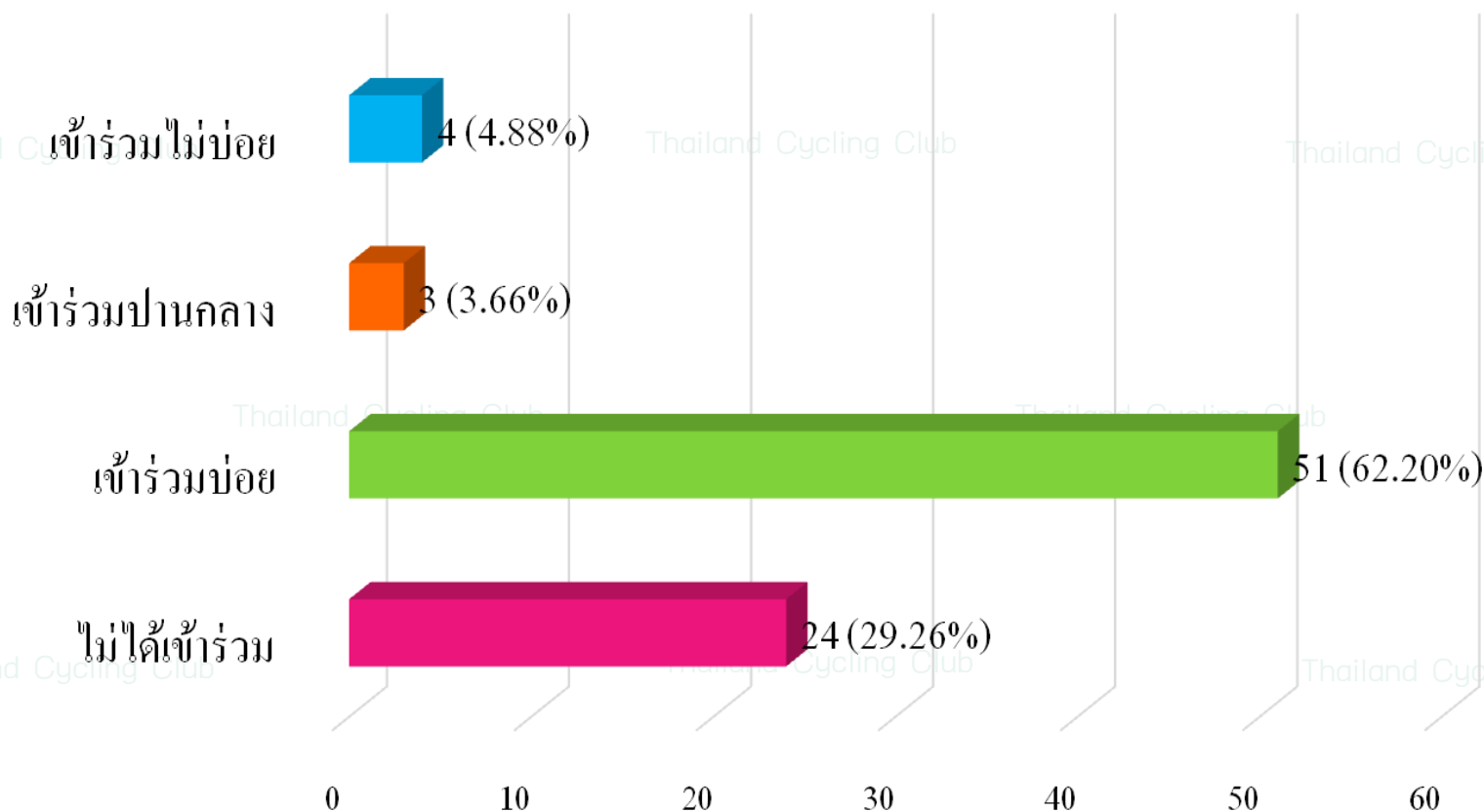
วิธีการที่ได้รับการสนับสนุนอาชีพ



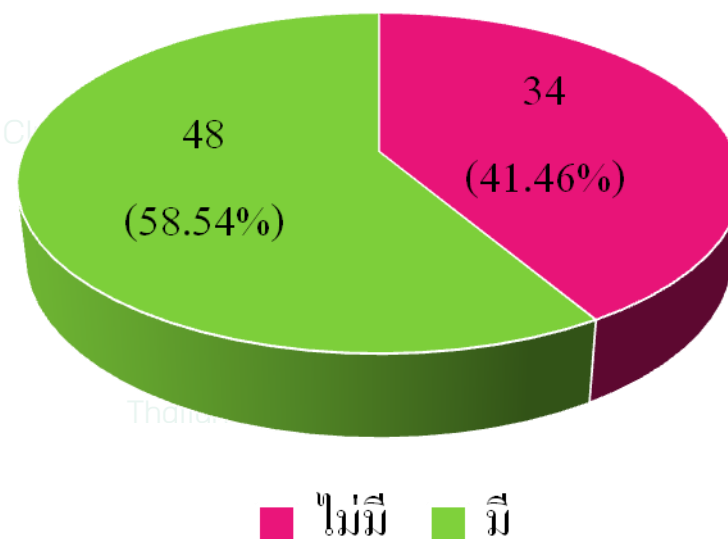
มีกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ตอบคำถามข้อนี้ จำนวน 18 คน,คำถามข้อตอบได้หลายคำตอบ คิดร้อยละจาก 64

กราฟที่ 41 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการเข้าร่วมชมรมรถถีบสามล้อรับจ้าง

การเข้าร่วมชมรมรถถีบสามล้อรับจ้าง



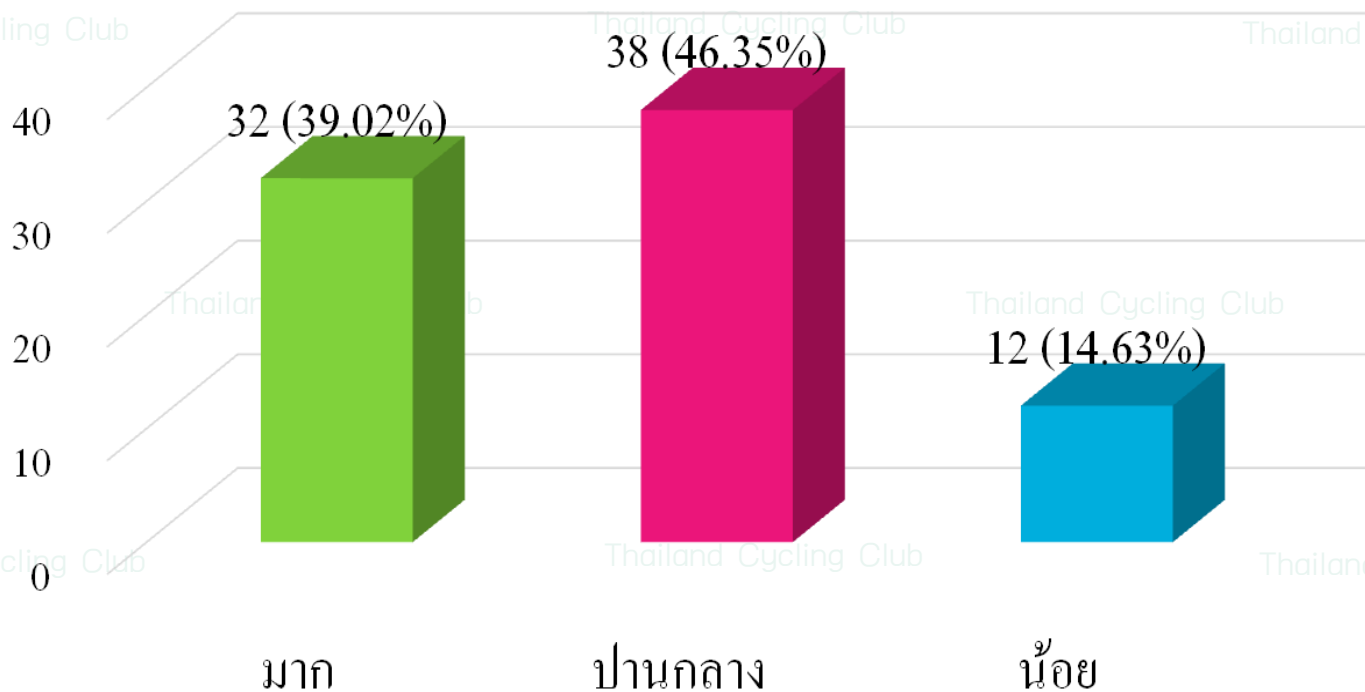
Thailand Cycling Club
 โดยได้รับการอบรมจาก  Thailand Cycling Club
 หน่วยงานมาอบรมภาษาอังกฤษ



หมายเหตุ : คำถามข้อนี้ตอบได้หลายคำตอบ คิดร้อยละจาก 48

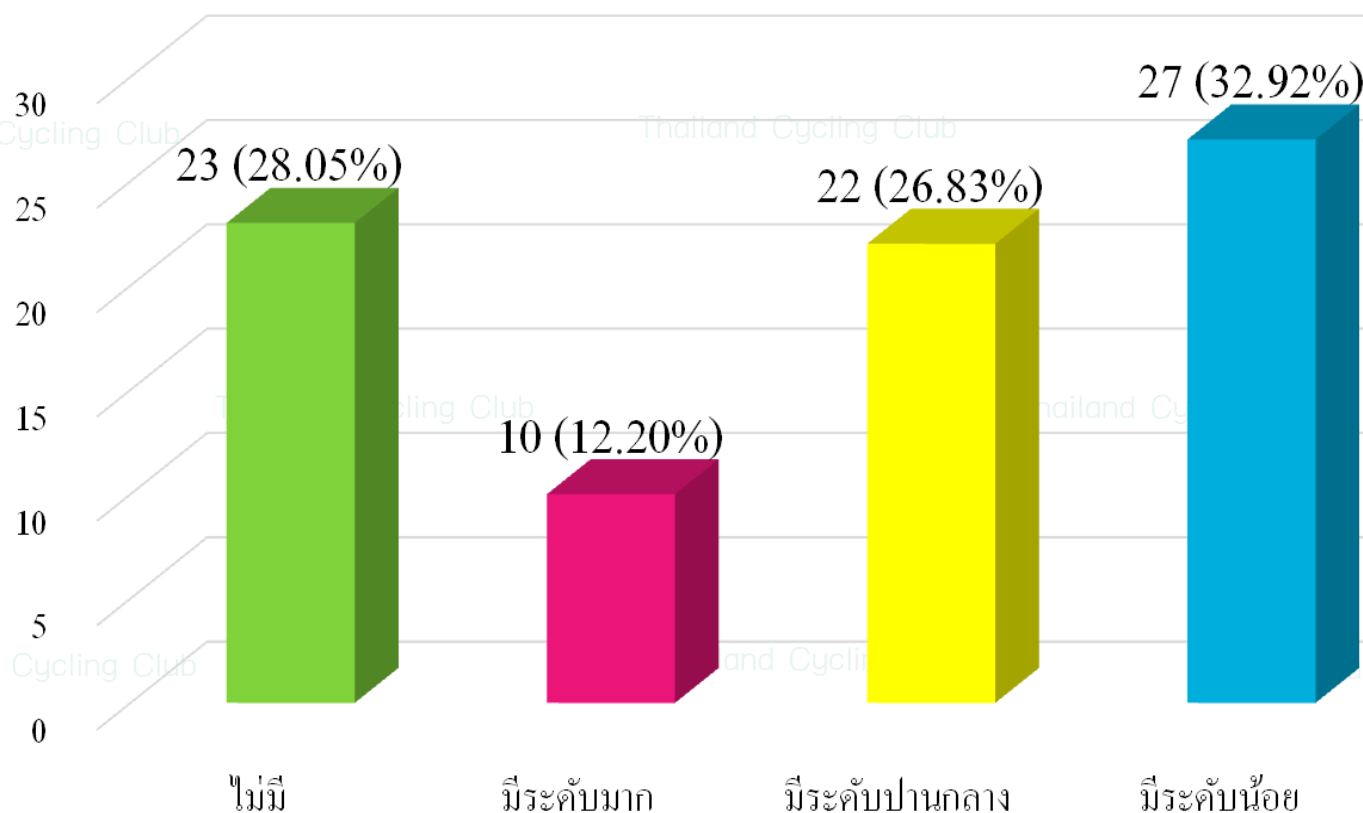
กราฟที่ 43 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความรู้หรือความสามารถในการแนะนำแหล่งท่องเที่ยวในเขตเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ระดับความรู้หรือความสามารถในการแนะนำแหล่งท่องเที่ยว
ในเขตเมือง จังหวัดเชียงใหม่



กราฟที่ 44 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความรู้ ความเข้าใจเรื่องประชาคมอาเซียน

ระดับความรู้ ความเข้าใจเรื่องประชาคมอาเซียน

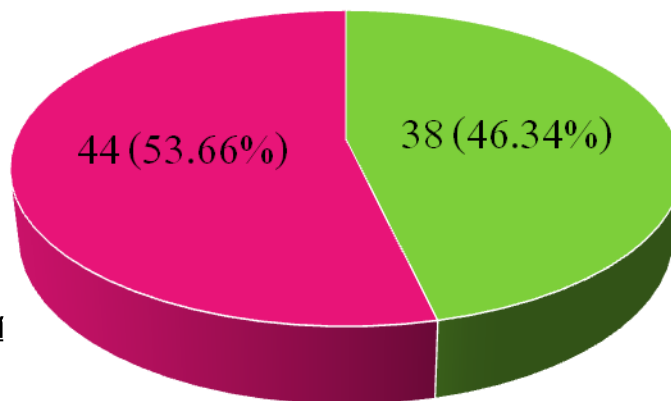


กราฟที่ 45 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความสามารถในการสื่อสารภาษาต่างประเทศ

ความสามารถในการสื่อสารภาษาต่างประเทศ

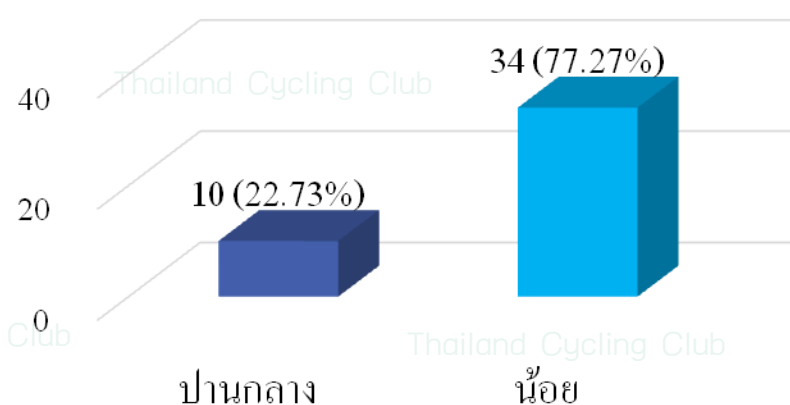
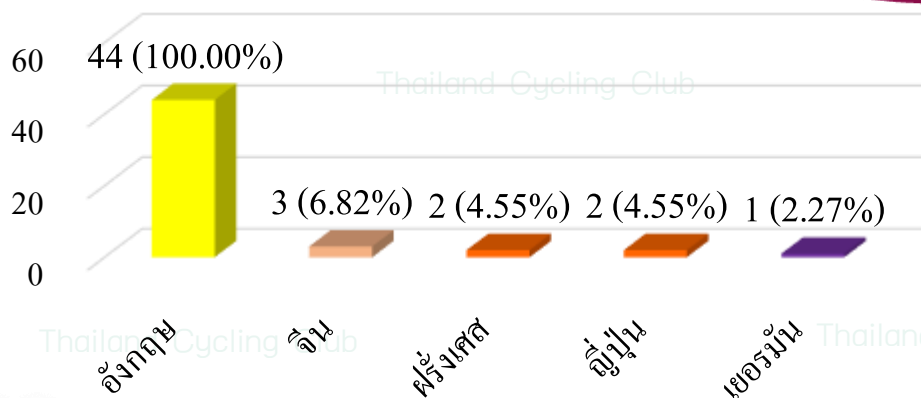
■ ไม่ได้

■ ได้



ภาษาต่างประเทศ

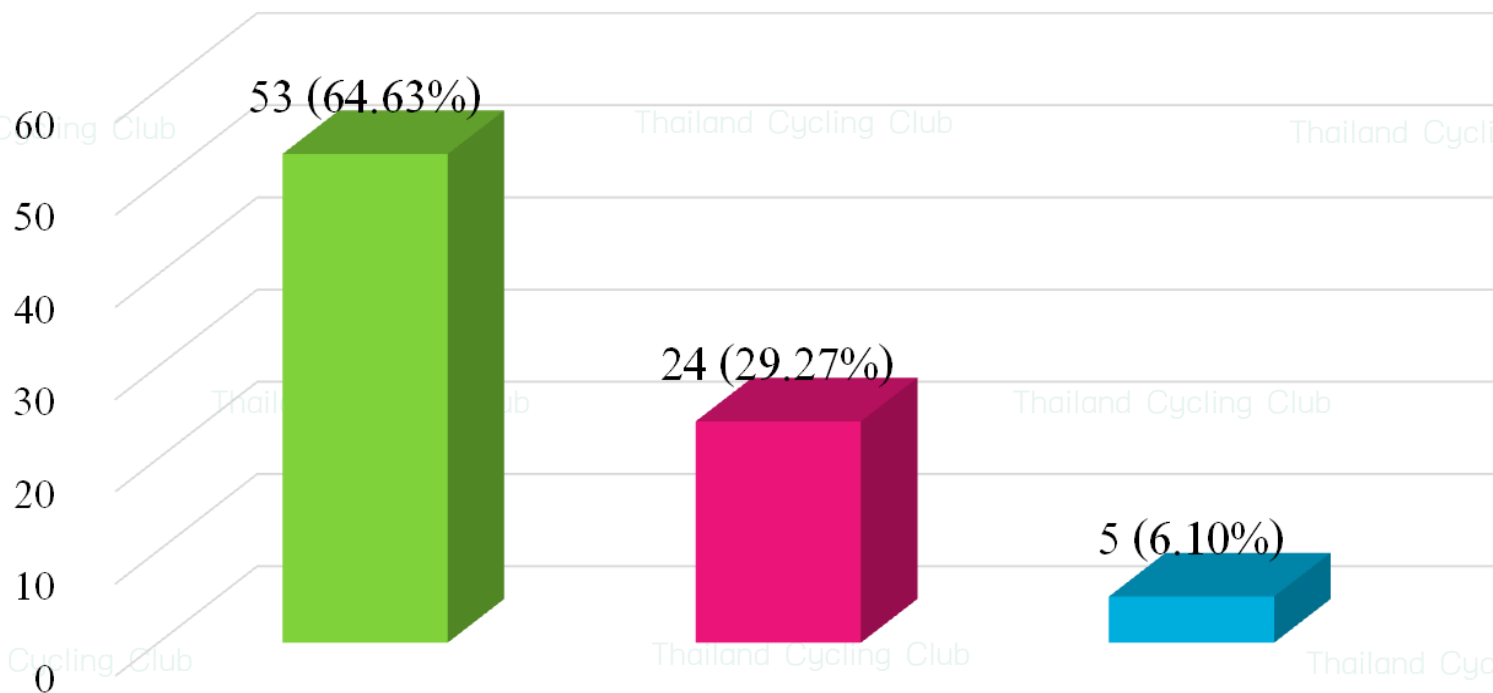
ระดับความสามารถ



หมายเหตุ : คำถามข้อนี้ตอบได้หลายคำตอบ คิดร้อยละจาก 44

กราฟที่ 46 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ

ระดับความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ



ตารางที่ 2 สรุประดับคุณภาพชีวิตและความสุขของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายด้าน 9 ด้าน

ด้าน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข
1.ด้านสุขภาพกายและสุขภาพจิต	2.51	0.63	ดี
2.ด้านครอบครัว	2.17	0.72	ปานกลาง
3.ด้านเศรษฐกิจ	1.96	0.69	ปานกลาง
4.ด้านหลักประกันความมั่นคงในชีวิต	2.31	0.69	ปานกลาง
5.ด้านสังคมและเครือข่ายทางสังคมสนับสนุนอาชีพ	2.08	0.82	ปานกลาง
6.ด้านศาสนา	2.45	0.56	ดี
7.ด้านสิ่งแวดล้อมของการทำงาน	2.01	0.64	ปานกลาง
8.ด้านการพัฒนาบุคลิกภาพ ทักษะภาษาต่างประเทศและการท่องเที่ยว	2.04	0.82	ปานกลาง
9.ด้านคุณภาพชีวิตและความสุขอย่างยั่งยืน	2.64	0.51	ดี
รวม	2.24	0.72	ปานกลาง

ตารางที่ 3 สรุประดับความพึงพอใจของกลุ่ม ตัวอย่างจำแนกตามปัจจัยรายด้าน 7 ด้าน

ประเภทปัจจัย	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับความพึงพอใจ ต่อความปลอดภัยด้าน สุขภาพและ สภาพแวดล้อม
1.ปัจจัยส่วนบุคคล	2.68	0.50	มาก
2.ปัจจัยกายภาพและสิ่งแวดลอม	1.90	0.71	ปานกลาง
3.ปัจจัยชีวภาพ	2.21	0.67	ปานกลาง
4.ปัจจัยการคิดและสรีระ	2.16	0.67	ปานกลาง
5.ปัจจัยจิตวิทยา	2.31	0.73	ปานกลาง
6.ปัจจัยสังคมและวัฒนธรรม	2.12	0.66	ปานกลาง
7.ปัจจัยนโยบายท้องถิ่นต่อการส่งเสริมอาชีพ ดั้งเดิม	1.97	0.80	ปานกลาง
รวม	2.20	0.72	ปานกลาง

ตารางที่ 4 การทดสอบผลของความเพียงพอของรายได้ กับระดับคุณภาพชีวิตและความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

ความเพียงพอ ของรายได้	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
เพียงพอ	19 (57.58)	13 (39.39)	1 (3.03)	0.020*
ไม่เพียงพอ	15 (30.61)	33 (67.35)	1 (2.04)	

ตารางที่ 5 การทดสอบผลของปัจจัยการได้รับอุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพดั้งเดิมกับระดับคุณภาพชีวิตและความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

การได้รับอุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพดั้งเดิม	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
ไม่เคย	24 (55.81)	19 (44.19)	-	0.003*
เคย	9 (23.68)	27 (71.05)	2 (5.26)	

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

หมายเหตุ : * หมายถึง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 6 การทดสอบผลของปัจจัยการได้รับสวัสดิการเบี่ยงชีฟกับระดับ คุณภาพชีวิตและความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

การได้รับสวัสดิการเบี่ยงชีฟ	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
ไม่ได้รับ	21 (55.26)	16 (42.11)	1 (2.63)	0.032*
ได้รับ	13 (29.55)	30 (68.18)	1 (2.27)	

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

ตารางที่ 7 การทดสอบผลของปัจจัยระดับความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ กับระดับคุณภาพชีวิตและความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

ระดับความภาคภูมิใจในการประกอบอาชีพ	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
มาก	29 (54.72)	24 (45.28)	-	0.032*
ปานกลาง	5 (20.83)	18 (75.00)	1 (4.17)	
น้อย	-	4 (80.00)	1 (20.00)	

ตารางที่ 8 การทดสอบผลของปัจจัยการเข้าร่วมชมรมรถถีบสามล้อรับจ้าง กับระดับคุณภาพชีวิตและความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

การเข้าร่วมชมรมรถถีบ สามล้อรับจ้าง	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
ไม่ได้เข้าร่วม	-	23 (95.83)	1 (4.17)	0.000*
เข้าร่วมบ่อย	32 (62.75)	18 (35.29)	1 (1.96)	
เข้าร่วมปานกลาง	-	3 (100.00)	-	
เข้าร่วมน้อย	2 (50.00)	2 (50.00)	-	

ตารางที่ 9 การทดสอบผลของปัจจัยอายุ กับระดับคุณภาพชีวิตและความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

อายุ	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
40 – 49 ปี	3 (50.00)	3 (50.00)	-	0.950
50 – 59 ปี	5 (38.46)	8 (61.54)	-	
60 – 69 ปี	15 (45.45)	17 (51.52)	1 (3.03)	
70 – 79 ปี	8 (36.36)	13 (59.09)	1 (4.55)	
80 – 89 ปี	2 (28.57)	5 (71.43)	-	
90 ปีขึ้นไป	1 (100.00)	-	-	

ตารางที่ 10 การทดสอบผลของปัจจัยภาระหนี้สินสะสม กับระดับคุณภาพชีวิตและ ความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

ภาระหนี้สินสะสม	ระดับคุณภาพชีวิตและ ความสุข			P-Value
	ดี	ปาน กลาง	ไม่ดี	
ไม่มีหนี้สิน	24 (40.00)	34 (56.67)	2 (3.33)	0.159
มีหนี้สินต่ำกว่า 10,000 บาท	4 (33.33)	8 (66.67)	-	
มีหนี้สิน 10,000 – 20,000 บาท	-	3 (100.00)	-	
มีหนี้สินมากกว่า 20,000 บาท	6 (85.71)	1 (14.29)	-	

ตารางที่ 11 การทดสอบผลของจำนวนเงินออม กับระดับคุณภาพชีวิตและ ความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

จำนวนเงินออม	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
ไม่มีเงินออม	25 (43.10)	32 (55.17)	1 (1.72)	0.107
มีเงินออมต่ำกว่า 10,000 บาท	5 (83.33)	1 (16.67)	-	
มีเงินออม 10,000 – 20,000 บาท	-	3 (100.00)	-	
มีเงินออม มากกว่า 20,000 บาท	4 (26.67)	10 (66.67)	1 (6.67)	

ตารางที่ 12 การทดสอบผลของปัจจัยความอบอุ่นในครอบครัว กับระดับคุณภาพชีวิตและความสุข ของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

ระดับความอบอุ่นในครอบครัว	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
ไม่มีความอบอุ่น	3 (30.00)	6 (60.00)	1 (10.00)	0.066
อบอุ่นมาก	14 (66.67)	7 (33.33)	-	
อบอุ่นปานกลาง	15 (31.91)	31 (65.96)	1 (2.13)	
อบอุ่นน้อย	2 (50.00)	2 (50.00)	-	

ตารางที่ 13 การทดสอบผลของปัจจัยความแข็งแรงของสุขภาพกายและสุขภาพจิต กับระดับคุณภาพชีวิตและความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคนคราเซียน

ความแข็งแรงของสุขภาพกาย และสุขภาพจิต	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
มาก	8 (53.33)	7 (46.67)	-	0.066
ปานกลาง	26 (44.07)	31 (52.54)	2 (3.39)	
น้อย	-	8 (100.00)	-	

ตารางที่ 14 การทดสอบผลของปัจจัยสถานภาพสมรส กับระดับคุณภาพชีวิต และความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

สถานภาพสมรส	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
สมรส	19 (47.50)	20 (50.0)	1 (2.50)	0.322
หม้าย / หย่าร้าง	8 (27.59)	20 (68.97)	1 (3.75)	
โสด	7 (53.85)	6 (46.15)	-	

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

ตารางที่ 15 การทดสอบผลของปัจจัยระดับการศึกษา กับระดับคุณภาพชีวิต และความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

ระดับการศึกษา	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
ไม่ได้เรียนหนังสือ	3 (37.50)	5 (62.5)	-	0.257
ประถมศึกษา	25 (40.32)	35 (56.45)	2 (3.23)	
มัธยมศึกษาตอนต้น	6 (75.00)	2 (25.00)	-	
มัธยมศึกษาตอนปลาย	-	4 (100.00)	-	

ตารางที่ 16 การทดสอบผลของปัจจัยจำนวนชั่วโมงในการทำงาน กับระดับ คุณภาพชีวิตและความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

จำนวนชั่วโมงในการทำงาน	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
ต่ำกว่า 4 ชั่วโมง	1 (33.33)	2 (66.67)	-	0.381
4 – 8 ชั่วโมง	12 (36.36)	19 (57.58)	2 (6.06)	
9 – 12 ชั่วโมง	20 (51.28)	19 (48.72)	-	
13 ชั่วโมงขึ้นไป	1 (16.67)	5 (83.33)	-	

ตารางที่ 17 การทดสอบผลของปัจจัยการได้รับสวัสดิการบัตรประกันสุขภาพถ้วนหน้า กับ ระดับคุณภาพชีวิตและความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุคประชาคมอาเซียน

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

การได้รับสวัสดิการบัตรบัตรประกัน สุขภาพถ้วนหน้า	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
ไม่ได้รับ	1 (20.00)	3 (60.00)	1 (20.00)	0.087
ได้รับ	33 (42.86)	43 (55.84)	1 (1.30)	

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

ตารางที่ 18 การทดสอบผลของปัจจัยการได้รับสวัสดิการบัตรประกันสังคม บัตรกองทุน และ เบิกตรง กับระดับคุณภาพชีวิตและความสุขของผู้ประกอบอาชีพดั้งเดิมในยุค
ประชาคมอาเซียน

การได้รับสวัสดิการบัตรประกันสังคม บัตรกองทุน และ เบิกตรง	ระดับคุณภาพชีวิตและความสุข			P-Value
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี	
ไม่ได้รับ	33 (42.31)	44 (56.41)	1 (1.28)	0.122
ได้รับ	1 (25.00)	2 (50.00)	1 (25.00)	

1.ผลกระทบเชิงสังคมวัฒนธรรม

Thailand Cycling Club



Thailand Cycling Club



Thailand Cycling Club



Thailand Cycling Club



ที่มา : www.thaiquote.org/article-details.php 2559

บนเส้นทางจราจรท้องถนน : พื้นที่ทำงานของรถถีบสามล้อรับจ้าง กลุ่มรูปแบบทางสังคมวัฒนธรรมไทยหลัก (Main Culture) ของเมืองเชียงใหม่

Thailand Cycling Club

กลุ่มรูปแบบทางวัฒนธรรม
ของสังคมต่างชาติทั่วโลก

Thailand Cycling Club



Thailand Cycling Club

กลุ่มรูปแบบทางวัฒนธรรม
ของสังคม ASEAN (ชาติจีน
และเมียนมาร์(ไทใหญ่)

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

กลุ่มรูปแบบนักท่องเที่ยวชาวไทย

Thailand Cycling Club

กลุ่มรูปแบบประชาชนในพื้นที่และต่างจังหวัด

Thailand Cycling Club

เชียงใหม่ : ตลาดการท่องเที่ยวหลักของอาเซียน

Thailand Cycling Club

2. ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

ตาราง 19 ข้อมูลประเภทรถโดยสารสาธารณะ ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ.2559

ลำดับที่	ประเภทรถรับจ้าง	จำนวน (คัน) /เส้นทาง
1.	รถสองแถว (สีล้อแดง)	2,400 (ปริมาณผู้ใช้ไม่ต่ำกว่า 97,000 เที่ยว/วัน)
2.	สามล้อเครื่อง (ตุ๊ก ตุ๊ก)	1,149
3.	รถแท็กซี่มิเตอร์	300
4.	รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์ขาว)	12 (เส้นทาง)
5.	รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์ขวัญเวียง)	10
	รวมจำนวนทั้งสิ้น	3.871
หมายเหตุ	รถถีบสามล้อรับจ้าง (ยกเลิกการจดทะเบียนใบขับขี่)	มีจำนวนไม่เกิน 100 (ปั่นเฉลี่ย 1-6 เที่ยว/วัน)

ภาคเหนือ	2547	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557
	(2004)	(2006)	(2007)	(2008)	(2009)	(2010)	(2011)	(2012)	(2013)	(2014)
ภาคเหนือ	1,533	1,712	1,782	1,936	1,938	2,040	2,160	2,226	2,314	2,387
เชียงใหม่	1,582	1,816	1,911	2,066	2,080	2,180	2,279	2,348	2,432	2,535
เชียงราย	1,543	1,725	1,796	1,930	1,969	2,092	2,197	2,293	2,443	2,471
ลำพูน	1,608	1,823	1,889	2,047	2,026	2,127	2,283	2,387	2,458	2,559
ลำปาง	1,579	1,762	1,844	2,019	2,007	2,094	2,255	2,299	2,371	2,439
แพร่	1,547	1,724	1,799	1,969	1,951	2,049	2,182	2,256	2,309	2,396
น่าน	1,512	1,644	1,703	1,922	1,942	1,993	2,087	2,197	2,273	2,304
แม่ฮ่องสอน	1,467	1,615	1,693	1,901	1,921	1,940	2,098	2,157	2,237	2,353
พะเยา	1,571	1,776	1,869	1,989	1,997	2,139	2,277	2,337	2,467	2,483

3. ผลกระทบด้านการจราจรและและความปลอดภัยสุขภาพ

ตาราง 21 สถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากนักท่องเที่ยวชาวจีนในพื้นที่ จังหวัดเชียงใหม่
เชียงราย แม่ฮ่องสอน (1 ม.ค.-29 ก.พ.59)

สถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากนักท่องเที่ยวชาวจีน

ประเภทความผิด	จำนวน (ครั้ง) (จำนวน 500 คดี)
ทำผิดกฎจราจร	157
ขับรถย้อนศร	32
ฝ่าไฟแดง	1
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	20
ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	182
ไม่สวมหมวกนิรภัย	165
โทรศัพท์ขณะขับรถ	65
(มีผู้เสียชีวิต)	(2 ราย)
ที่มา : สำนักงานตำรวจภูธรภาค 9 2559	รวมจำนวนทั้งสิ้น 500 (คดี)



ที่มา : สำนักข่าวอิสรา 2558



แสดงการฝ่าฝืนกฎจราจรด้วยการฝ่าไฟแดงของคนจีนทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงในนครเชียงใหม่

ที่มา : www.okanation.net/blog/jui880/2555

4. ผลกระทบด้านการท่องเที่ยว



ที่มา : www.thaipublica.org/2016/04/the-china-wave-1/ 2559

ตาราง 22 แสดงข้อมูลสถิตินักท่องเที่ยว รายได้จากการท่องเที่ยวและสัญชาติ จังหวัดเชียงใหม่ 2015

Nationality	January- December		2013/12
	2015	2015	% change
<i>Thai</i>	4,545,055	4,545,055	+6.63
Brunei	1,864	1,864	+0.38
Cambodia	3,096	3,096	+3.96
Indonesia	5,885	5,885	+8.02
Laos	7,289	7,289	-0.19
Malaysia	97,967	97,967	-8.08
Myanmar	19,103	19,103	+1.08
Philippines	13,052	13,052	+5.48
Singapore	68,655	68,655	+2.48
Vietnam	8,620	8,620	+8.02
<i>China</i>	<i>567,759</i>	<i>567,759</i>	<i>+34.84</i>



จีน Thailand Cycling Club



สามล้อเชียงใหม่



อินโดนีเซีย



มาเลเซีย



เวียดนาม



สิงคโปร์



กัมพูชา



เมียนมาร์

ตาราง 23 แสดงพาหนะที่นักท่องเที่ยวจีนนิยมใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว จังหวัดเชียงใหม่

ประเภทพาหนะ	จำนวน (ร้อยละ)
เครื่องบิน	221 (89.1)
รถตุ๊กตุ๊ก	138 (55.6)
รถโดยสารแดง	125 (50.4)
แท็กซี่	119 (48.0)
มอเตอร์ไซด์	77 (31.0)
รถไฟ	66 (26.6)
จักรยาน	63 (25.4)
รถทัวร์	40 (16.1)
รถตู้	7 (2.8)
อื่นๆ	11 (4.4)

ที่มา : กรวรรณ ลังขกร, จักรี เตจ๊ะวารี, และกาญจนา จีรัตน์ 2556

ข้อเสนอแนะงานวิจัย

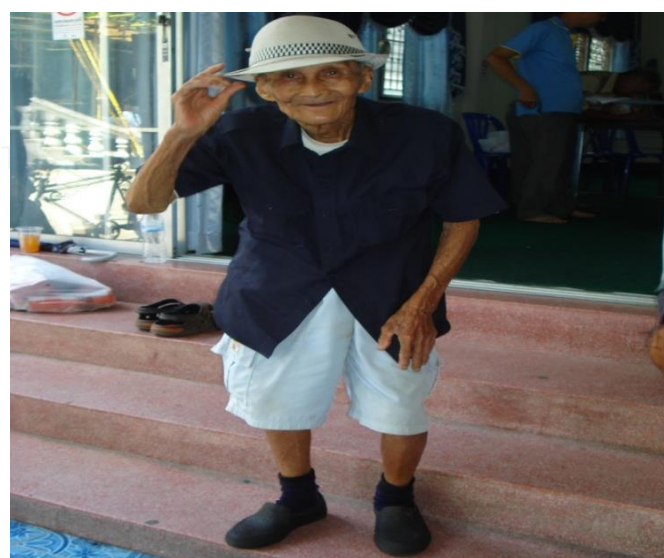
1.หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรวางแผนและพัฒนายุทธศาสตร์สร้างจุดแข็งด้านการท่องเที่ยวโดยใช้รถถีบสามล้อ และสร้างมาตรการความปลอดภัยลดอุบัติเหตุให้เกิดขึ้นแก่นักท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศอาเซียน และคนไทย อาทิ การออกแบบทางจักรยานสำหรับบริบทเมืองเชียงใหม่ ควรพิจารณาถึงผู้ใช้สามล้อรับจ้างด้วย และเส้นทางจักรยานควรสัมพันธ์กับการใช้ทางในกิจกรรมในชีวิตประจำวัน จัดทำป้ายสัญลักษณ์เป็นภาษาจีนติดตั้งตามจุดสำคัญต่างๆ บนถนนสายหลักของเขตเมืองชั้นในของจังหวัดเชียงใหม่ เป็นต้น

2.ส่วนด้านการอนุรักษ์และพัฒนาอาชีพดั้งเดิมให้เกิดความยั่งยืนดำรงสืบต่อไปในภาคอนาคต ควรส่งเสริม เพื่อให้เกิดแรงจูงใจให้กับคนรุ่นใหม่ๆ มีทัศนคติที่ดีต่อรถถีบสามล้อในการเข้ามาประกอบอาชีพดั้งเดิมและหันมานิยมใช้บริการรถถีบสามล้อในชีวิตประจำวันให้เกิดประโยชน์ในทุกกลุ่มวัยมากยิ่งขึ้น อาทิเช่น การกำหนดจุดจอดเพิ่มเติมให้บริการรถถีบสามล้อตามสถานศึกษา โรงพยาบาลที่สำคัญ, และการรณรงค์ส่งเสริมเรื่องการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ฯลฯ

3.เนื่องจากทุกประเทศในกลุ่มอาเซียนต้องปรับตัวต่อการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ (AGING SOCIETY) ดังนั้น จึงควรส่งเสริมให้ผู้สูงอายุทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศสามารถใช้บริการรถถีบสามล้อเพื่อการเดินทางระยะสั้นในชีวิตประจำวันได้ อีกทั้งยังเป็นการเดินทางที่ช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย สะดวก และมีความปลอดภัย เพราะเคลื่อนที่ด้วยอัตราความเร็วต่ำ

รางวัลนักปั่นจักรยานสามล้อแห่งประเทศไทย ประจำปี พ.ศ. 2559

ประเภท สาย A สุขภาพดี นายนันท์ นรินทร์ อายุ 97 ปี อายุปั่น 84 ปี



นายโสภณ ภูมิสวัสดิ์ อายุ 87 ปี รางวัลถ้วยทอง อันดับที่ 1 ประเภทความมั่นคงอาชีพ





ติดต่อผู้นำเสนอ :

รศ.มธุรส สว่างบำรุง

กลุ่มวิชาสหวิทยาการสังคมศาสตร์ คณะศิลปศาสตร์

มหาวิทยาลัยแม่โจ้ โทร **094-7072023**

E-mail : marosesom@yahoo.com

