

บทที่ 3

วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษา เรื่อง พัฒนาคุณภาพชีวิตการทำงานสำหรับผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะแท็กซี่แบบมีส่วนร่วม มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ 1) เพื่อประเมินระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่ 2) เพื่อสร้างแนวทางส่งเสริมคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่ ผู้วิจัยได้ดำเนินการการศึกษารายละเอียด ดังนี้

3.1 ประชากรและ กลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจโดยประชากรที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ ผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) จำนวน 101,718 คน ทำการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างด้วยสูตรของทาโรยามาเน่ (Taro Yamane, 1970) ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 420 คน โดยทำการสุ่มตัวอย่างโดยวิธีโควต้า

ตารางที่ 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กิจกรรม	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	วิธีเลือกตัวอย่าง	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
1. ประเมินคุณภาพชีวิตการทำงาน	ผู้ขับขี่แท็กซี่	สุ่มแบบโควต้า	420 คน
2. สร้างแนวทางการ/ ออกแบบกระบวนการส่งเสริมคุณภาพชีวิตการทำงาน	นักวิชาการและผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	สุ่มแบบเฉพาะเจาะจง	7-10 คน
3. ออกแบบการบวนการ	นักวิชาการและผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	สุ่มแบบเฉพาะเจาะจง	7-10 คน
4. ดำเนินการยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงาน	ผู้ขับขี่แท็กซี่	สุ่มแบบโควต้า	420 คน

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

3.2.1 แบบสัมภาษณ์ เพื่อใช้ในการค้นหาข้อมูลในเชิงลึกเกี่ยวกับรายละเอียดธุรกิจโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) รูปแบบการบริหารจัดการ ข้อมูลด้านการบริการ และพฤติกรรมของผู้ขับขี่

3.2.2 แบบสอบถาม เพื่อใช้สำรวจความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) เกี่ยวกับคุณภาพชีวิตการทำงาน โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา ภูมิลำเนา ระยะเวลา และประเภทรถแท็กซี่ เป็นแบบสอบถามชนิดตรวจสอบรายการ จำนวน 7 ข้อ

ตอนที่ 2 คุณภาพชีวิตการทำงาน แบบสอบถามนี้เป็นแบบสอบถามชนิดมาตราส่วนประมาณค่าแบบของลิเคิร์ต (Likert's scale) 5 ระดับ จำนวน 40 ข้อ

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ การตรวจสอบความตรงตามเนื้อหา (content validity) จากผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน และการตรวจสอบค่าความเชื่อมั่น (reliability) โดยทดสอบ (Try-out) กับกลุ่มที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน

3.2.3 การออกแบบกระบวนการ (Process Design) ส่งเสริมคุณภาพชีวิตการทำงาน และกระบวนการยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่ด้วยวิธีการออกแบบกระบวนการเมื่อได้ข้อมูลการวิเคราะห์แบบสัมภาษณ์และแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างแล้ว นักวิจัยจะนำข้อมูลดังกล่าวมาสังเคราะห์เพื่อใช้ในการออกแบบส่งเสริมคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่โดยเชิญหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการออกแบบกระบวนการเพื่อให้กระบวนการที่ออกแบบใหม่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง และตอบสนองความต้องการของผู้ขับขี่และผู้ให้บริการ จากนั้นจึงนำกระบวนการดังกล่าวส่งให้ผู้เชี่ยวชาญด้านกระบวนการตรวจสอบคุณภาพของกระบวนการด้วยการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion)

3.2.4 จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) โดยเชิญผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ประกอบด้วย ผู้แทนจากสหกรณ์แท็กซี่ กรรมการขนส่งทางบก กระทรวงแรงงาน การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรรมการท่องเที่ยว สำนักงานตำรวจแห่งชาติ นักวิชาการ ผู้ประกอบการ และผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ (แท็กซี่)

ครั้งที่ 1 เพื่อพิจารณาคุณภาพของกระบวนการส่งเสริมคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่ที่
ออกแบบใหม่

ครั้งที่ 2 เพื่อพิจารณาคุณภาพของ กระบวนการยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่ที่
ออกแบบใหม่

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1 ข้อมูลทุติยภูมิ อันได้จากเอกสารสหกรณ์แท็กซี่ กรมการขนส่งทางบก และกระทรวง
แรงงาน การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรมการท่องเที่ยว และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่เกี่ยวข้อง
กับรถยนต์โดยสารสาธารณะ (แท็กซี่)

3.3.2 ข้อมูลปฐมภูมิ ซึ่งได้แก่ ข้อมูลรายละเอียดธุรกิจจากสหกรณ์แท็กซี่ ผู้ประกอบการ
และผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ด้วยวิธีการสัมภาษณ์ ข้อมูลการบริการ จากผู้ใช้บริการ
รถยนต์โดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) ด้วยวิธีการสัมภาษณ์ และการสังเกตข้อมูลเชิงประจักษ์
(Empirical Data) เมื่อนักวิจัยลงพื้นที่ในแต่ละครั้ง

3.4. การวิเคราะห์ข้อมูล

3.4.1 ข้อมูลจากแบบสอบถามเมื่อได้รวบรวมข้อมูลจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องแล้วจะบันทึกลงใน
โปรแกรมคอมพิวเตอร์ เพื่อวิเคราะห์ข้อมูล แล้วจึงนำมาประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปและแบ่ง
การวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ในการอธิบายข้อมูล
ทั่วไปของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) โดยใช้สถิติค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ
(Percentage) ส่วนการวิเคราะห์คุณภาพชีวิตการทำงานสำหรับผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถโดยสาร
สาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม ใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard
Deviation)

2. การวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมานในการใช้ทดสอบสมมติฐาน โดยการวิเคราะห์
เปรียบเทียบคุณภาพชีวิตการทำงานสำหรับผู้ขับขี่รถของสหกรณ์รถโดยสารสาธารณะ แท็กซี่แบบมีส่วนร่วม
โดยใช้การวิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป โดยใช้
สถิติการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way Analysis of Variance : One Way

ANOVA) และภายหลังการวิเคราะห์พบความแตกต่างระหว่างกลุ่มตัวอย่างจะทำการทดสอบรายคู่โดยวิธี LSD (Least Significant Difference)

3.4.2 ข้อมูลรายละเอียดด้านพฤติกรรมการบริการ และด้านคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารสาธารณะ (แท็กซี่) เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล

3.4.3 นำข้อมูลจากชั้นที่ 1 และ ชั้นที่ 2 มาทำการสังเคราะห์ เพื่อนำไปใช้ใ้ส่การออกแบบกระบวนการใหม่ที่เหมาะสมและตอบสนองความต้องการของผู้เกี่ยวข้อง

3.4.4 นำข้อมูลในชั้นที่ 3 มาใช้ในการยกระดับคุณภาพชีวิตการทำงานของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะ (แท็กซี่)