ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

มนัส รงทอง[1*] และ ไอยเรศ บุญเกิด[1]

[1]สาขาวิชาอาชีวอนามัยและความปลอดภัย คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม
*manusrongthong@gmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยนี้เป็นการศึกษาแบบตัดขวาง (Cross – sectional study) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับความเครียดและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 100 ราย เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามซึ่งประกอบด้วยข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลด้านการทำงาน ข้อมูลด้านสุขภาพ และแบบสอบถามความเครียดในระยะ 6 เดือนที่ผ่านมา (SPST-20) วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีความเครียดอยู่ในระดับสูง มากที่สุด ร้อยละ 62 รองลงมาคือระดับรุนแรง ร้อยละ 20 และระดับปานกลาง ร้อยละ 18 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ พบว่า โรคประจำตัว (r= - 0.229, p = 0.022) มีความสัมพันธ์กับความเครียดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 สำหรับตัวแปรอื่นๆ ได้แก่ เพศ (r= 0.038, p = 0.708) อายุ (r= - 0.074, p = 0.465) ระดับการศึกษา (r= 0.064, p = 0.527) สถานะทางการเงิน (r= 0.025, p = 0.802) รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (r= - 0.074, p = 0.465) ประสบการณ์การทำงาน (r= 0.127, p = 0.208) จำนวนชั่วโมงการทำงานต่อวัน (r= 0.040, p = 0.691) การสูบบุหรี่ (r= - 0.135, p = 0.181) การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (r= - 0.056, p = 0.578) ไม่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ผลการศึกษานี้สามารถนำมาเป็นแนวทางในการเฝ้าระวัง ส่งเสริมสุขภาพ ป้องกันและควบคุมปัญหาด้านสุขภาพที่เกิดจากความเครียด ต่อไป

คำสำคัญ: ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ ความเครียด ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

Factors associated with stress among motorcycle taxi drivers in Muang District, Nakhon Pathom Province

Manus Rongthong[1*] and Aiyaret Boonkerd [1]

[1] Program of Occupational Health and Safety, Faculty of Science and Technology,
Nakornpathom Rajabhat University
* manusrongthong@gmail.com

Abstract

This cross-sectional study was to find the stress levels and factors associated with stress among 100 motorcycle taxi drivers in Muang District, Nakhon Pathom Province. Data were collected by using personal questionnaire, working questionnaire, health questionnaire and SPST-20 questionnaire during in the past 6 months and were analyzed by using frequency, percentage, mean, standard deviation, and the Pearson correlation coefficient.

The study found that motorcycle taxi drivers had higher levels (62.0%), severe level (20%) and moderate level (18.0%) of stress (respectively). Only one factor significantly associated with stress ($p < 0.05$) was chronic disease ($r = -0.229$, $p = 0.022$) and other factors such as gender ($r = 0.038$, $p = 0.708$), age ($r = -0.074$, $p = 0.465$), education level ($r = 0.064$, $p = 0.527$), financial status ($r = 0.025$, $p = 0.802$), income per month ($r = -0.074$, $p = 0.465$), working experience ($r = 0.127$, $p = 0.208$), working hours per day, ($r = 0.040$, $p = 0.691$), smoking history ($r = -0.135$, $p = 0.181$), and alcohol drinking history ($r = -0.056$, $p = 0.578$) were not associated with stress. These findings may be the health information in promotion, prevention, surveillance, and control of hazards from stress among motorcycle taxi drivers in the future.

Keywords: Factors associated, Stress, Motorcycle taxi drivers

1. บทนำ

ความเครียด (Stress) นับเป็นปัญหาด้านสาธารณสุขที่สำคัญ อาจเป็นเพราะสภาพสังคมและเศรษฐกิจมีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอย่างรวดเร็ว จากการสำรวจของกรมสุขภาพจิต ในปี พ.ศ. 2563 พบว่า คนไทยมีปัญหาด้านสุขภาพจิต ร้อยละ 11.5 เมื่อพิจารณาเป็นรายภาคส่วนใหญ่มีปัญหาด้านสุขภาพจิตในภาคกลาง ร้อยละ 11.1 รองลงมาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 11.0 ในภาคเหนือ ร้อยละ 8.6 และในภาคใต้ ร้อยละ 8.2 ตามลำดับ กรมสุขภาพจิต [1] ความเครียดเป็นภาวะของอารมณ์หรือความรู้สึกที่เกิดขึ้นจากการทำงานหรือการเผชิญกับปัญหาต่าง ๆ และถือได้ว่าเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลโดยตรงต่อสุขภาพทั้งด้านร่างกายและจิตใจ จุฑารัตน์ [2] อีกทั้งยังทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานลดลง ความเครียดมีสาเหตุมาจากการเปลี่ยนแปลงในด้าน

บรรยากาศในการทำงาน การใช้ชีวิต ความเร่งรีบ ความตื่นตระหนกต่อการปรับตัว กฎระเบียบที่เข้มงวด รวมถึงภาวะของปัญหาสังคม เช่น ปัญหาจากการว่างงาน อาชญากรรม และเศรษฐกิจ สิ่งเหล่านี้ล้วนกระตุ้นทำให้เกิดความเครียด

ผู้ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ต้องเผชิญกับสภาวะการจราจรที่ติดขัดอยู่ตลอดเวลาการทำงานบนท้องถนน ต้องรับผิดชอบในการรับ – ส่งผู้โดยสารให้ไปถึงปลายทางอย่างปลอดภัย และในแต่ละวันอาจจะต้องขับรถรับ – ส่งผู้โดยสาร วันละหลายรอบ จะเห็นได้ว่าเป็นลักษณะการทำงานที่ซ้ำซากจำเจ ต้องเร่งรีบเพื่อแข่งขันกับเวลา และต้องทำรอบเพื่อให้มีรายได้เพิ่มขึ้น เป็นต้น ซึ่งภาวะต่าง ๆ เหล่านี้ อาจส่งผลกระทบก่อให้เกิดความเครียดได้

จากการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในเมืองลอสแอนเจลิส มีความเครียดในระดับสูง ร้อยละ 54.4 และมีความเครียดในระดับต่ำ ร้อยละ 45.6 Pin-Chieh Wang [3] สำหรับประเทศไทยมีการศึกษาระดับความเครียดของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางเพศหญิง พบว่า ส่วนใหญ่มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 42.9 รองลงมาอยู่ในระดับสูง 37.8 และในระดับรุนแรง ร้อยละ 15.1 ตามลำดับ วาณี [4] เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของความเครียด พบว่า พนักงานขับรถโดยสารรับจางในจังหวัดเชียงใหม่ มีความเครียดจากรายไดหรือคาตอบแทนที่ไมแนนอน ร้อยละ 68.0 มีความจากงานที่เรงรีบ ร้อยละ 34.0 และมีความเครียดจากงานที่ตองทำงานตอเนื่องเปนเวลานาน ร้อยละ 18.9 เป็นต้น วรันธรณ [5]

จากการศึกษาที่ผ่านมา ส่วนใหญ่ได้ทำการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่รถแท็กซี่ แต่ยังไม่มีการศึกษาในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ดังนั้นกลุ่มผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม เพื่อใช้มาเป็นแนวทางในการเฝ้าระวัง ส่งเสริมสุขภาพ ป้องกันและควบคุมปัญหาด้านสุขภาพที่เกิดจากความเครียด ต่อไป

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาระดับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

2.2 เพื่อศึกษาหาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม

3. วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยนี้เป็นการศึกษาแบบตัดขวาง (Cross – sectional study) เพื่อศึกษาระดับความเครียดและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม โดยเก็บตัวอย่างในช่วงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564 - เดือนมกราคม พ.ศ. 2565

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรของการศึกษาวิจัยนี้คือ ผู้ขับขี่รถจักรยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม และกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาได้มาจากการใช้สูตรคำนวณการประมาณค่ากลุ่มตัวอย่างโดยไม่ทราบประชากรจากค่า proportion (P) โดยใช้สูตรของการคำนวณตามสูตรของ Daniel Wayne ดังนี้

สูตรในการคำนวณ $$n = \frac{Z^2_{1-\frac{\alpha}{2}} p(1-p)}{d^2}$$

เมื่อ n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ

d แทน ค่าความคลาดเคลื่อน มีค่า 0.05

α แทน 0.05

p แทน 0.15 (วาณี และ เดชา, 2557)

Z แทน 1.960

ดังนั้น เมื่อคำนวณขนาดตัวอย่างตามสูตรที่กำหนด ทำให้ในการศึกษานี้ทำการศึกษากับกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 100 คน โดยค่า proportion (p) ได้จากอ้างอิงผลข้อมูลงานวิจัยของ วาณี [4] ที่ทำการศึกษาเรื่อง ความเครียด บุคลิกภาพและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความเครียดของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางเพศหญิง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีค่า p เท่ากับ 0.15

โดยมีเกณฑ์คัดเข้า และเกณฑ์คัดออก ดังนี้

เกณฑ์คัดเข้า

- เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
- มีอายุ 18 ปีขึ้นไป
- ทำงานเกี่ยวกับอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างน้อย 6 เดือน
- มีสุขภาพสมบูรณ์แข็งแรง
- เป็นผู้มีสติสัมปชัญญะสมบูรณ์ สามารถอ่าน ฟัง หรือเขียนภาษาไทยได้

เกณฑ์คัดออก

- เป็นผู้มีปัญหาด้านจิตเวช
- เป็นผู้ที่ไม่สมัครใจเข้าร่วมวิจัย

การศึกษาวิจัยนี้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple random sampling) โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันตามเกณฑ์คัดเข้าและเกณฑ์คัดออก จากกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 100 คน

3.2 เครื่องมือและการหาคุณภาพเครื่องมือ

3.2.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูล โดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลด้านการทำงาน ข้อมูลด้านสุขภาพ และข้อมูลคำถามเกี่ยวกับความเครียดในระยะ 6 เดือนที่ผ่านมา (SPST 20) เป็นแบบสอบถามมาตรฐานจากกรมสุขภาพจิต มีจำนวน 20 ข้อ แปลผลระดับความเครียดออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่ ความเครียดอยู่ในระดับน้อย (มีคะแนนในช่วง 0-23 คะแนน), ความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง (มีคะแนนในช่วง 24-41 คะแนน), ความเครียดอยู่ในระดับสูง (มีคะแนนในช่วง 42-61 คะแนน), และความเครียดอยู่ในระดับรุนแรง (มีคะแนนในช่วง 62 คะแนนขึ้นไป)

3.2.2 การหาคุณภาพเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในรวบรวมข้อมูลนั้น คณะวิจัยได้นำไปทดสอบหาความเที่ยงตรง (Validity) โดยนำแบบสัมภาษณ์ที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลเสนอให้ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีประสบการณ์จำนวน 3 คน เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง การใช้ภาษา ตลอดจนข้อคำถามมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ มีค่าเท่ากับ 0.86

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

หลังจากแบบสอบถามที่ใช้เก็บข้อมูลผ่านการพิจารณาจากผู้ทรงคุณวุฒิแล้วนั้น คณะผู้วิจัยได้ทำหนังสือทำการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ และผู้มีอำนาจในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัด

นครปฐม เพื่อขออนุญาตเก็บข้อมูลผู้วิจัย ก่อนทำการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม คณะผู้วิจัยได้มีการชี้แจงวัตถุประสงค์และอธิบายกระบวนการเก็บข้อมูลให้ผู้ถูกวิจัยรับทราบ และสอบถามความสมัครใจก่อนทำการเก็บข้อมูล

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยนี้จะวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป SPSS version 18 ซึ่งกำหนดระดับความเชื่อมั่นในการทดสอบทางสถิติที่ 95% (P-value <0.05) และประมวลผลทางสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน พร้อมทั้งใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson product moment correlation) เพื่อศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

4. ผลการวิจัย

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 88.0) มากกว่าเพศหญิง (ร้อยละ 12.0) มีอายุเฉลี่ย 51.91 ปี ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย / อาชีวศึกษา (ปวช.) มากที่สุด (ร้อยละ 28.0) มีสถานภาพสมรสแล้ว (ร้อยละ 61.0) มีหนี้สิ้น (ร้อยละ 62.0) และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเท่ากับ 5,800 บาท

เมื่อพิจารณาถึงข้อมูลด้านการทำงาน พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ส่วนใหญ่มีประสบการณ์ทำงานอยู่ในช่วง 11 – 20 ปี (ร้อยละ 44.0) และมีชั่วโมงการทำงานต่อวันเฉลี่ย 9.41 ชั่วโมงต่อวัน

เมื่อพิจารณาถึงข้อมูลด้านการสุขภาพ พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ส่วนใหญ่มีสุขภาพดี (ร้อยละ 66.0) ไม่สูบบุหรี่ (ร้อยละ 78.0) และไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอร์ (ร้อยละ 75.0) ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ปัจจัยที่ศึกษา (n = 100)

ปัจจัยที่ศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
- ชาย	88	88.0
- หญิง	12	12.0
2. อายุ (ปี)		
- ≤ 40	12	12.0
- 41 – 50	35	35.0
- 51 – 60	30	30.0
- ≥ 61	23	23.0
ค่าเฉลี่ย = 51.91 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 9.608 ค่าต่ำสุด = 32 ปี ค่าสูงสุด = 73 ปี		
3. ระดับการศึกษา		
- ไม่ได้รับการศึกษา	1	1.0
- ประถม	44	44.0
- มัธยมศึกษาตอนต้น	27	27.0
- มัธยมศึกษาตอนปลาย / อาชีวศึกษา (ปวช.)	28	28.0
- ปริญญาตรีหรือสูงกว่า	0	0.0
4. สถานภาพสมรส		

ปัจจัยที่ศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
- โสด	27	27.0
- สมรส	61	61.0
- หย่า / แยกกันอยู่ / หม้าย	12	12.0
5. สถานะทางการเงิน		
- มีหนี้สิน	62	62.0
- ไม่มีหนี้สิน	38	38.0
6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
- ≤ 5,000	56	56.0
- > 5,000	44	44.0
ค่าเฉลี่ย = 5,800.00 บาท ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 2559.395 ค่าสูงสุด = 15,000 บาท ค่าต่ำสุด = 2,000 บาท		
7. ประสบการณ์การทำงาน (ปี)		
- ≤ 10 ปี	30	30.0
- 11 – 20 ปี	44	44.0
- 21 – 30 ปี	22	22.0
- ≥ 30 ปี	4	4.0
ค่าเฉลี่ย = 16.65 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 8.703 ค่าสูงสุด = 45 ปี ค่าต่ำสุด = 1 ปี		
8. จำนวนชั่วโมงการทำงานต่อวัน (ชม.)		
- ≤ 8 ชั่วโมง	40	40.0
- > 8 ชั่วโมง	60	60.0
ค่าเฉลี่ย = 9.41 ชั่วโมง ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน = 2.099 ค่าสูงสุด = 14 ชั่วโมง ค่าต่ำสุด = 3 ชั่วโมง		
9. โรคประจำตัว		
- ไม่มี	66	66.0
- มี	34	34.0
10. การสูบบุหรี่		
- ไม่สูบ	78	78.0
- สูบ	22	22.0
11. การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
- ไม่ดื่ม	75	75.0
- ดื่ม	25	25.0

ผลการศึกษาระดับความเครียดในระยะ 6 เดือนที่ผ่านมา ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่ มีความเครียดอยู่ในระดับสูง มากที่สุด จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 62.0 รองลงมา มีความเครียดอยู่ในระดับรุนแรง จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 และ มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 18.0 ตามลำดับ ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ระดับความเครียดในระยะ 6 เดือนที่ผ่านมา ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (n = 100)

ระดับความเครียด	จำนวน (คน)	ร้อยละ
- ปานกลาง	18	18.0
- สูง	62	62.0
- รุนแรง	20	20.0

ผลการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่า โรคประจำตัว (r= - 0.229, p = 0.022) มีความสัมพันธ์กับความเครียดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สำหรับ เพศ (r= 0.038, p = 0.708), อายุ (r= - 0.074, p = 0.465), ระดับการศึกษา (r= 0.064, p = 0.527), สถานภาพสมรส (r= - 0.017, p = 0.865), สถานะทางการเงิน (r= 0.025, p = 0.802), รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (r= - 0.074, p = 0.465), ประสบการณ์การทำงาน (r= 0.127, p = 0.208), จำนวนชั่วโมงการทำงานต่อวัน (r= 0.040, p = 0.691), การสูบบุหรี่ (r= - 0.135, p = 0.181) และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอร์ (r= - 0.056, p = 0.578) ไม่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง (n = 100)

ปัจจัยที่ศึกษา	ความเครียด	
	r	P - value
ข้อมูลส่วนบุคคล		
- เพศ	0.038	0.708
- อายุ	- 0.074	0.465
- ระดับการศึกษา	0.064	0.527
- สถานภาพสมรส	- 0.017	0.865
- สถานะทางการเงิน	0.025	0.802
- รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	- 0.074	0.465
ข้อมูลด้านการทำงาน		
- ประสบการณ์การทำงาน (ปี)	0.127	0.208
- จำนวนชั่วโมงการทำงานต่อวัน (ชม.)	0.040	0.691
ข้อมูลด้านสุขภาพ		
- โรคประจำตัว	- 0.229	0.022*
- การสูบบุหรี่	- 0.135	0.181
- การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอร์	- 0.056	0.578

*มีนัยสำคัญทางสถิติ (p < 0.05)

5. อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่มีภาวะความเครียดอยู่ในระดับสูง ร้อยละ 62.0 ซึ่งสอดคล้องกับ

การศึกษาของ กัญญาวีณ์ และคณะ [6] ที่พบว่า ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร มีภาวะความเครียด กดดัน จากการทำงาน มากถึงร้อยละ 45.0 อาจเนื่องจากผู้ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ต้องทำงานภายใต้สภาพแวดล้อมและสภาพการทำงานที่ไม่ปลอดภัย บนท้องถนน มีการสัญจรของยานพาหนะไปมาอยู่ตลอดเวลา โดยมีความหนาแน่นของการจราจรที่แตกต่างกันไปตามแต่ละพื้นที่และช่วงระยะเวลา และต้องรับผิดชอบความปลอดภัยของผู้โดยสารด้วย จึงอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดภาวะความเครียดขึ้น

เมื่อพิจารณาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม มีเพียงปัจจัยด้านโรคประจำตัวเท่านั้น อาจเป็นเพราะจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษามีจำนวนน้อย รวมไปถึงอาจมีปัจจัยอื่นที่ไม่ได้ทำการศึกษาที่ส่งผลต่อเครียด เช่น ความกดดันจากผู้โดยสาร ความกลัวที่จะได้รับอุบัติเหตุ หรือมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุเนื่องจากอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ต้องรับผิดชอบในการรับส่งผู้โดยสารเพื่อให้ถึงจุดหมายทันเวลาอย่างปลอดภัย รวมไปถึงความเร่งรีบในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือรวมไปถึงความเร่งรีบในการขับรถส่งผู้โดยสาร เพื่อเพิ่มระยะเวลาในการหารายได้เพิ่มขึ้น ทำให้ต้องขับขี่ด้วยความเร็ว ขับขี่ซอกแซก ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตลอดเวลา เป็นการทำงานภายใต้สถานการณ์ที่คาดการณ์ไม่ได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พินาลิน และคณะ [7] ที่ศึกษาวิจัยเรื่อง ระดับความเครียดและปัจจัยที่สัมพันธ์กับความเครียดของพนักงานขับรถพยาบาลฉุกเฉิน พบว่า การเผชิญกับความกดดันจากผู้ป่วยและหรือญาติของผู้ป่วยขณะปฏิบัติหน้าที่ และการมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ ขณะขับรถพยาบาลฉุกเฉินในระยะเวลา 1 ปีที่ผ่าน มีความสัมพันธ์กับความเครียดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ P-value < 0.001

อธิบายเพิ่มเติมได้ว่า ปัจจัยด้านโรคประจำตัวมีความสัมพันธ์กับความเครียดของ เนื่องจากการประกอบอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ต้องทำงานในสภาวะที่มีความเสี่ยง ทั้งสภาพอากาศที่ร้อน และมลพิษต่าง ๆ ทำให้การมีภาวะสุขภาพที่แข็งแรงมีความสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ กัญญพร และคณะ [8] ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความเครียดของครูผู้ดูแลเด็กพิเศษ ในศูนย์การศึกษาพิเศษเขตการศึกษาที่ 10 พบว่า การมีโรคประจำตัวมีความสัมพันธ์ต่อความเครียดของครูผู้ดูแลเด็กพิเศษเช่นกัน จะเห็นได้ว่าสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ถ้าหากมีโรคประจำตัว อาจส่งผลความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ลดลง อาจเกิดความกังวลต่อการกำเริบของโรค หรือความไม่สะดวกเพราะต้องรับประทานยา และโรคประจำตัวบางโรค อาจส่งต่อการเจ็บปวดของร่างกาย อีกทั้งโรคประจำตัวบางชนิดต้องใช้เวลานานในการรักษากว่าจะเป็นปกติ เช่น โรคเบาหวาน จึงส่งผลทำให้เกิดความเครียดตามมา

ส่วนปัจจัยด้านเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา สถานะทางการเงิน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ไม่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ จารุวรรณ [9] ที่ศึกษาเรื่องความเครียดและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดในการปฏิบัติงานของบุคลากรโรงพยาบาลแคนดง จังหวัดบุรีรัมย์ ในสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา ลักษณะงาน และรายได้ ไม่มีความสัมพันธ์กับคะแนนระดับความเครียด แต่ไม่สอดคล้องกับวิจัยของ ศุภชัย [10] ที่ศึกษาเกี่ยวกับ ค่าคะแนนความเครียดของบุคลากรสายงานวิศวกรรมโยธาในโครงการก่อสร้างถนนของประเทศไทย พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กับค่าคะแนนความเครียดของบุคลากรสายงานวิศวกรรมโยธาในโครงการก่อสร้างถนน อาจเนื่องมาจากลักษณะงานด้านวิศวกรรมในโครงการก่อสร้าง สำหรับเพศชายมีภาระงานที่มากกว่าเพศหญิงในด้านต่าง ๆ เช่น การใช้แรงงาน ภาวะความเป็นผู้นำ เป็นต้น ทำให้ส่งผลต่อภาวะเครียดที่แตกต่างกัน แต่สำหรับอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ทั้งเพศชายและเพศหญิง มีลักษณะงานที่เหมือนกันคือรับส่งผู้โดยสารและต้องอยู่ในสภาพแวดล้อมลักษณะเดียวกัน และการประกอบอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ไม่ว่าจะมีสถานภาพสมรสแบบใด ก็สามารถประกอบอาชีพดังกล่าวได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ แวอาซีร [11] ที่ศึกษาเกี่ยวกับ ปัจจัยที่มีผลต่อ

ความเครียดของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลสามเสน เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร พบว่า ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลสามเสนที่มีเพศ และสถานภาพสมรส แตกต่างกัน มีความเครียดที่ไม่แตกต่างกัน

สำหรับปัจจัยด้านอายุ พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับความเครียดของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม อาจเนื่องจากอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นอาชีพที่คนทุกช่วงวัยสามารถทำได้ หากมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และมีความพร้อมทางด้านร่างกาย จึงไม่ใช่ปัจจัยที่สร้างความกังวลให้กับผู้ประกอบอาชีพ แต่ไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ สุภาพร และคณะ [12] ศึกษาเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านการทำงานกับผลที่มีต่อความเครียดของผู้ปฏิบัติงานสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค พบว่า ผู้ปฏิบัติงานสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคที่มีอายุแตกต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกัน

สำหรับปัจจัยด้านระดับการศึกษา พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม อาจเนื่องมาจากการประกอบอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ระดับการศึกษาไม่ได้เป็นเงื่อนไขหรือคุณสมบัติที่จะใช้ในการประกอบอาชีพ กล่าวคือ ความรู้ที่จำเป็นไม่ว่าจะเป็นความรู้ด้านกฎระเบียบจราจร การขับขี่ปลอดภัย รวมถึงทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ใช้สำหรับเข้ารับการทดสอบใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น ผู้เข้ารับการทดสอบสามารถเข้ารับการอบรมและฝึกทักษะด้วยตนเองได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุภาพร และคณะ [12] ที่พบว่า ผู้ปฏิบัติงานสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความเครียดไม่แตกต่างกัน แต่ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ ฐิติวัฒน์ [13] ที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรกรุงเทพฯ พบว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับความเครียดในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรกรุงเทพฯ อาจเนื่องจากอาชีพตำรวจจราจร มีความจำเป็นต้องใช้วุฒิการศึกษาในการเข้าทำงาน และเลื่อนระดับชั้นยศที่สูงขึ้น ซึ่งมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับระดับการศึกษา

การศึกษาปัจจัยด้านสถานะทางการเงิน และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ วรันธรณ [5] ที่ศึกษาเกี่ยวกับ ปัญหาสุขภาพจากการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า มีความเครียดจากรายได้หรือคาตอบแทนที่ไม่แน่นอน มากถึงร้อยละ 68.0 และการศึกษาของ นาตยา [14] ที่ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความเครียดของแรงงานภาคเกษตรกรรม ในอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว พบว่า ปัจจัยด้านรายได้มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดความเครียดของแรงงานภาคเกษตรกรรม โดยผู้ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนน้อยจะมีระดับความเครียดมากกว่าผู้ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมาก เนื่องจากการแบกรับภาระหนี้สิน ทำให้รายรับไม่เพียงพอกับรายจ่าย ส่งผลให้รายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกัน ย่อมมีระดับความเครียดที่แตกต่างกัน แต่สำหรับการประกอบอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ถือเป็นอาชีพอิสระและบางท่านอาจทำเป็นอาชีพเสริม ทำให้มีรายรับเป็นประจำทุกวันหรือเกือบทุกวัน ซึ่งมีความแตกต่างจากผู้ประกอบอาชีพอื่น ที่มีรายได้แค่เงินเดือนประจำ หรือมีรายได้คงที่ ทำให้การบริหารจัดการเรื่องรายรับและรายจ่ายในแต่ละวันของประกอบอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีประสิทธิภาพมากกว่า ประกอบกับในปัจจุบันนี้ มีช่องทางการหารายได้เพิ่มเติมจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น การรับส่งอาหารเดลิเวอรี่ การรับส่งผู้โดยสารผ่านแอพพลิเคชั่นต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งสามารถพบเห็นได้มากขึ้น

สำหรับปัจจัยด้านประสบการณ์การทำงาน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ซึ่งไม่สอดคล้องกับการศึกษาของ สุภาพร และคณะ [12] ที่ศึกษาเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านการทำงานกับผลที่มีต่อความเครียดของผู้ปฏิบัติงานสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค พบว่า ผู้ปฏิบัติงานสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคที่มีระยะเวลาการทำงาน และตำแหน่งงานแตกต่างกัน มีความเครียดแตกต่างกัน นั้นอาจเป็นเพราะว่าการทำงานในภาคอุตสาหกรรมและภาครัฐ มักเจอกับสถานการณ์ปัญหาต่าง ๆ ที่หลากหลาย ทำให้ผู้ที่มีประสบการณ์การทำงานสูงจะสามารถแก้ไขปัญหาได้ดีกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การทำงานน้อย ต้องเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง จึงส่งผลต่อระดับความเครียดที่แตกต่าง

กัน ซึ่งต่างจากลักษณะการทำงานของผู้ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่มีรูปแบบการทำงานที่คุ้นชิน เช่น เส้นทางการรับส่งผู้โดยสารที่ใช้เป็นประจำ และรอบเวลาการทำงานที่สั้น อาจพบปัญหาในการทำงานที่ที่ต้องใช้ประสบการณ์ในการแก้ไขปัญหาน้อยกว่า

สำหรับปัจจัยด้านชั่วโมงการทำงานต่อวัน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม อาจเพราะลักษณะการทำงานเป็นแบบอิสระ สามารถกำหนดเวลาการทำงานเองได้ในแต่ละวัน ซึ่งแตกต่างจากระบบการทำงานในภาคอุตสาหกรรมหรือภาครัฐ ที่มีการกำหนดระยะเวลาเข้างานและเลิกงาน รวมถึงการทำงานที่ต่อเนื่องยาวนานไม่ได้พัก ตัวอย่างที่ชัดเจน เช่น ผู้ประกอบอาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วัชรินทร์ [15] ที่ศึกษาเกี่ยวกับภาวะเครียดของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ในการทำงานร่วมกับสายการบินต่างชาติ พบว่า ชั่วโมงการทำงานที่ยาวนานนำมาสู่ความเจ็บป่วยต่อร่างกายและจิตใจ เกิดความเมื่อยล้าและอ่อนเพลีย จนทำให้เกิดภาวะเครียดตามมาในที่สุด โดยเฉพาะเมื่อต้องพบกับชั่วโมงบินที่ยาวนาน เช่นเดียวกับการศึกษาของ พินาลิน และคณะ [7] ที่ศึกษาเกี่ยวกับระดับความเครียดและปัจจัยที่สัมพันธ์กับความเครียดของพนักงานขับรถพยาบาลฉุกเฉิน พบว่า เวลาการเข้ากะทำงานต่อวัน มีความสัมพันธ์กับความเครียด อาจเนื่องจากพนักงานขับรถพยาบาลฉุกเฉินต้องทำงานต่อเนื่องเป็นเวลานาน และมีการหมุนเวียนสับเปลี่ยนการทำงานเป็นกะ ทำให้เวลาการทำงานไม่แน่นอน พักผ่อนไม่เป็นเวลา ส่งต่อความเครียด ความเหนื่อยล้าตามมาได้เช่นกัน

สำหรับปัจจัยด้านการสูบบุหรี่ และ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับความเครียด ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ ทนงศักดิ์ และคณะ [16] ที่ศึกษาเกี่ยวกับลักษณะงานและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดจากการทำงานของครูในโรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดชลบุรี พบว่า ผลการศึกษาพบว่าครูที่สูบบุหรี่ กับดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ มีความเครียดจากการทำงานต่ำกว่า กลุ่มที่ไม่สูบบุหรี่หรือไม่ดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการสูบบุหรี่และการดื่มเป็นทางออกของคนที่มีความรู้สึกเครียดได้ แต่สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างนั้น การดูแลเรื่องสุขภาพ และความปลอดภัยในการขับขี่เป็นเรื่องที่สำคัญ จึงพบว่าสัดส่วนสูบบุหรี่ และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีน้อย และอาจมีแนวทางการผ่อนคลายความเครียดด้วยวิธีอื่นแทน เช่น การเล่นกีฬา การเล่นหมากรุก เป็นต้น

6. ข้อเสนอแนะ

6.1 จากผลการศึกษาที่พบผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม ส่วนใหญ่มีความเครียดอยู่ในระดับสูง ดังนั้น หน่วยงานภาครัฐควรจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการจัดการความเครียดและควรจัดกิจกรรมสันทนาการพบประพูดคุย เพื่อผ่อนคลายความเครียดให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

6.2 หน่วยงานภาครัฐควรนำข้อมูลไปใช้ในการสร้างมาตรการป้องกันและควบคุมผลกระทบต่อสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงควรกำกับติดตามระดับความเครียดในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นระยะ

6.3 ควรทำการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัจจัยอื่นๆ เช่น สภาพแวดล้อมการทำงาน ปัจจัยคุกคามในการทำงาน ความสุขในการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง

7. กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณสถานีตำรวจภูธรเมืองนครปฐม ที่ให้ความช่วยเหลือในประสานงานกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และขอขอบคุณผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือและมีส่วนทำให้การวิจัยครั้งนี้สำเร็จลงด้วยดี

8. เอกสารอ้างอิง

[1] กรมสุขภาพจิต. (2563). สรุปผลที่สำคัญการสำรวจสุขภาพจิต (ความสุข) ของคนในประเทศไทย พ.ศ. 2563. **กรมสุขภาพจิต กระทรวงสาธารณสุข,** 1-50

[2] จุฑารัตน์ ทางธรรม. (2558). **ปัจจัยด้านการทำงานที่มีอิทธิพลต่อความเครียดและประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานในโรงงานอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอิเลคทรอนิกส์.** สารพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการทั่วไป บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.

[3] Pin-Chieh Wang and Linda Delp. (2557). Health status, job stress and work-related injury among Los Angeles taxi drivers. **Work,** 49, 705–712

[4] วาณี เมฆรังสิมันต์ และ เดชา ลลิตอนันต์พงศ์. (2557). ความเครียด บุคลิกภาพและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความเครียดของพนักงานขับรถโดยสารประจำทางเพศหญิง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. **Chula Med J,** 58(1), 87-100

[5] วรันธรณ์ จงรุ่งโรจน์สกุล, ชวพรพรรณ จันทร์ประสิทธิ์ และ ธานี แก้วธรรมานุกูล. (2561). ปัญหาสุขภาพจากการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างในจังหวัดเชียงใหม่. **พยาบาลสาร,** 45(3), 122-135

[6] กัญญาวีณ์ โมกขาว และคณะ. (2562). ภาวะสุขภาพของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร. **วารสารมนุษยศาสาตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี**, 8(2), 77-92

[7] พินาลิน เพ็ญทอง และคณะ (2564). ระดับความเครียดและปัจจัยที่สัมพันธ์กับความเครียดของพนักงานขับรถพยาบาลฉุกเฉิน. **พยาบาลสาร,** 48(4), 93-106

[8] กัญญพร ลอยจิ้ว และคณะ. (2563). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความเครียดของครูผู้ดูแลเด็กพิเศษในศูนย์การศึกษาพิเศษเขตการศึกษาที่ 10. **วารสารสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น,** 2(1), 91-105

[9] จารุวรรณ ประภาสอน. (2564). ความเครียดและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดในการปฏิบัติงานของบุคลากรโรงพยาบาลแคนดง จังหวัดบุรีรัมย์ ในสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19. **วารสารศูนย์อนามัยที่ 9,** 15(38), 469-483

[10] ศุภชัย ยอดสวัสดิ์ และนที สุริยานนท์ (2565). ค่าคะแนนความเครียดของบุคลากรสายงานวิศวกรรมโยธาในโครงการก่อสร้างถนนของประเทศไทย. **วิศวกรรมสารฉบับวิจัยและพัฒนา,** 33(1), 9-22

[11] แวอาซีร โต๊ะตีเต และชนิกา แสงทองดี (2563). ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลสามเสน เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร. **วารสารอาชญากรรมและความปลอดภัย,** 2(2), 1-28

[12] สุภาพร จันทะกี และคณะ (2564). ปัจจัยด้านการทำงานกับผลที่มีต่อความเครียดของผู้ปฏิบัติงานสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค. **วารสารวิทยาการจัดการปริทัศน์**, 23(2), 13-23

[13] ฐิติวัฒน์ ยะชัยมา และวรรณา แผนมุนิน (2561). ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรกรุงเทพมหานคร. **รมยสาร,** 16(2), 539-560

[14] นาตยา ดวงประทุม. (2560). **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความเครียดของแรงงานภาคเกษตรกรรม ในอำเภออรัญประเทศจังหวัดสระแก้ว.** ค้นเมื่อ 31 มีนาคม 2565 จาก http://58.181.147.25/ojsjournal/index.php/8thconference/article/view/1286

[15] วัชรินทร์ อนันตพงศ์ และคณะ. (2562). **ภาวะเครียดของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ในการทำงานร่วมกับสายการบินต่างชาติ.** ค้นเมื่อ 31 มีนาคม 2565 จาก http://journalgrad.ssru.ac.th/index.php/8thconference/article/view/1945

[16] ทนงศักดิ์ ยิ่งรัตนสุข และคณะ. (2563). ลักษณะงานและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความเครียดจากการทำงานของครู ในโรงเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดชลบุรี. **บูรพาเวชสาร**, 7(1), 32-46