



## งานวิจัย

การศึกษาสถานการณ์ ปัจจัย และผลกระทบ

ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร



สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย  
และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)

การศึกษาสถานการณ์ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย  
และสภาพแวดล้อม ในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

ที่ปรึกษา

นายวรานนท์ ปีติวรรณ

ผู้อำนวยการสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย  
และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)

นายพฤษฏ์ฤทธิ์ เลิศสีกากิจจา

รองผู้อำนวยการสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย  
และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)  
(วิชาการ)

คณะอนุกรรมการวิชาการ

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย  
และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)

ผู้จัดทำ

ผศ.ดร.กิตติชัย อธิกุลรัตน์

ภาควิชาวิศวกรรมขนถ่ายวัสดุและโลจิสติกส์  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

ผศ.ดร.ศิริรัตน์ แจ่มรักษสกุล

อาจารย์ประจำหลักสูตรการจัดการโลจิสติกส์และ  
โซ่อุปทาน วิทยาลัยบริหารธุรกิจนวัตกรรมและการบัญชี  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ดร.รชฏ ขำบุญ

อาจารย์ประจำหลักสูตรการจัดการโลจิสติกส์และ  
โซ่อุปทาน วิทยาลัยบริหารธุรกิจนวัตกรรมและการบัญชี  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ผศ.ดร.ชลฤทธิ เหลืองจินดา

ผู้อำนวยการสำนักอบรมและส่งเสริม

ดร.กัญฐุณี บุญมี

ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนา

ดร.ธนวรรณ ฤทธิชัย

นักวิจัยชำนาญการ

นางสาวสุภารัตน์ คะตา

นักวิจัยปฏิบัติการ

นางสาวกฤตติกา เหล่าวัฒนโรจน์

นักวิจัยปฏิบัติการ

นายพฤษฏีพงศ์ สามสังข์

นักวิจัยปฏิบัติการ

ผู้ประสานงานโครงการ

นางสาวปัญชลิกา ชันขุนทด

เจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการ

นางสาวรินรดา เทียมเทศ

เจ้าหน้าที่ประสานงานโครงการ

เผยแพร่โดย

สำนักวิจัยและพัฒนา

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)

โทรศัพท์ 0 2448 9111 ต่อ 603

โทรสาร 0 2448 9098

ปีที่จัดทำ

พ.ศ. 2565

## กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร แพลตฟอร์มเดลิเวอรี่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ให้ผู้ประสานงานโครงการ เพื่อดำเนินการศึกษาสถานการณ์ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัยฯ ผู้ซึ่งเสียสละเวลาและให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลสำหรับการเก็บข้อมูลในครั้งนี้

ผู้วิจัยขอขอบคุณ ผศ.ดร.ศิริรัตน์ แจ่มรักษสกุล และดร.รชฏ ขำบุญ สำหรับการให้คำปรึกษาในการให้ความรู้เกี่ยวกับการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารและด้านโลจิสติกส์ พร้อมทั้งให้คำปรึกษาที่ดีเสมอมา โดยผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผลของการวิจัยครั้งนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ที่ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร แพลตฟอร์มเดลิเวอรี่ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ว่าสถานการณ์การทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่เป็นอาชีพที่มีบทบาทมากขึ้นในปัจจุบันเป็นอย่างไร และการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารมีปัจจัยและผลกระทบในการทำงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างไร เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันการเกิดอันตรายและการเสริมสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

การวิจัยเรื่อง การศึกษาสถานการณ์ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ได้รับสนับสนุนงบประมาณจากสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)

คณะผู้วิจัย

สำนักวิจัยและพัฒนา

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)

## บทคัดย่อ

**วัตถุประสงค์** เพื่อศึกษาศภาพการดำเนินงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร วิธีการดำเนินงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากแพลตฟอร์มหรือลูกค้า จนกระทั่งส่งอาหารให้แก่ลูกค้า วิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากแพลตฟอร์มหรือลูกค้า จนกระทั่งส่งอาหารให้แก่ลูกค้า และศึกษาสภาพแวดล้อมการดำเนินงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุและอาชีวอนามัย

**ระเบียบวิธีการวิจัย** การวิจัยนี้จัดทำโดยการศึกษาวิจัยทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยการศึกษาเชิงคุณภาพเป็นการศึกษาโดยการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจส่งอาหาร ได้แก่ ผู้บริหารแพลตฟอร์ม จำนวน 1 ท่าน ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร จำนวน 40 ท่าน ร้านค้า จำนวน 20 ท่าน และลูกค้าจำนวน 20

**ผลการศึกษา** จากการศึกษา พบว่า จากวิธีการดำเนินงานและสภาพแวดล้อมการดำเนินงาน ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารจะรับคำสั่งจากแพลตฟอร์มซึ่งมี 2 รูปแบบ ได้แก่ แบบยิงงานและแบบกดรับงาน ซึ่งรูปแบบทั้ง 2 ผู้ขับที่สามารถดำเนินการได้ขณะขับรถจักรยานยนต์เพื่อไปยังร้านอาหารหรือลูกค้า และในระหว่างรอรับงานผู้ขับที่มีสถานที่พักรอ ได้แก่ ที่พักอาศัย หน้าร้านที่มีคำสั่งซื้อจำนวนมาก ได้ทางด่วนบริเวณวัด บริเวณปั้มน้ำมัน และในห้างสรรพสินค้า และผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารสามารถขนส่งสินค้าประเภทอื่นตามคำสั่งของแพลตฟอร์มได้ ส่วนการวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมการดำเนินงาน ทำการศึกษาเชิงปริมาณโดยรวบรวมแบบสอบถามจำนวน 465 ชุด พบว่า ทั้ง 6 ปัจจัยมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในระดับมาก ได้แก่ 1) ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์และความพร้อมของอุปกรณ์ 2) ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน 3) ปัจจัยด้านถนนและเส้นทางการขนส่ง 4) ปัจจัยด้านวิธีการปฏิบัติงาน 5) ปัจจัยส่วนบุคคล และ 6) ปัจจัยด้านนโยบายแพลตฟอร์ม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในระดับมาก โดยผลการวิจัยพบว่าผลกระทบต่อความปลอดภัย ได้แก่ บาดเจ็บเล็กน้อย บาดเจ็บจนต้องพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล อาการป่วยแต่ไม่เรื้อรัง ทรัพย์สินเสียหาย เสียเงินค่ารักษาพยาบาล เสียเงินชดเชยคู่กรณี เสียรายได้จากการพักรักษาตัว สูญเสียโอกาสจากการทำงาน และพบว่ามีโรคจากการทำงาน ได้แก่ อาการเหนื่อยล้าจากการขับรถ อาการแสบร้อนบริเวณหลังมือและต้นคอ โรคผิวหนังจากการสวมเสื้อผ้าหรือชุดฟอร์มในการขับที่ซ้ำกันหลายวัน โรคเกี่ยวกับสายตา โรคทางสมอง เป็นต้น

**สรุปผลการศึกษา** สถานการณ์การทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารมี 2 รูปแบบ คือ แบบยิงงานและแบบกดรับงาน โดยปัจจัยและผลกระทบด้านความปลอดภัย ๖ มีปัจจัยเสี่ยงทั้งหมด 6 ปัจจัย และผลกระทบต่อความปลอดภัยในเรื่องของการบาดเจ็บ อาการเจ็บป่วย สูญเสียทรัพย์สิน และเป็นโรคจากการทำงานต่าง ๆ เป็นต้น

**คำสำคัญ** ความปลอดภัย, อาชีวอนามัย, ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

## Abstract

This research aims at 1) studying the rider's food delivering operations in Bangkok of Thailand 2) analyzing factors which impacts on rider's safety, occupational health and working environment and 3) investigating the operating conditions affecting occupational health accidents. It was based on both qualitative and quantitative research studies. At first stage a qualitative study was conducted by interviewing 81 people involved in food deliver business, including one delivery platform executive, 40 riders, 20 food shops and 20 customers. The results of the study revealed the operating method and operating environment of food delivering platform. The food delivery riders receive orders from the platform, which are available in two ways: a job opening and a job pickup. In both methods, the driver can operate while driving to a restaurant or customer, and while waiting for the driver's job. There are waiting areas such as at accommodation, in front of the shop, under the expressway, in the temple area, in the gas station and in department stores. The food rider can deliver other types of cargo depending on the platform's order. In the analysis part of factor and impacts on safety, occupational health and operating environment, a quantitative study was conducted based on 465 questionnaires. It found that there are 6 factors which had a high impact on safety, including 1. motorcycle factors and equipment 2. climate factors and operating environment 3. road factors and transport routes 4. operational factors 5. personal factors and 6. platform policy factors and those involved. These factors affect the rider's safety with a large extent. The research outcomes showed that the impact on safety ranks from small injury, injured to admit at the hospital, not chronic illness, belonging and property damage, paying for medical expenses, paying compensation for the parties, and opportunity loss of income during recovery, occupational diseases such as Tiredness from driving, burning sensation in the back of the hand and neck, skin disease caused by wearing uncleaned clothing, eye disease, and brain disease.

**Keywords** Safety, Occupational Health, Food Riders

## สารบัญ

หัวข้อ	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อ	ข
สารบัญ	ง
สารบัญรูปภาพ	จ
สารบัญตาราง	ช
บทที่ 1 : บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์งานวิจัย	4
1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
1.4 ขอบเขตการดำเนินงาน	5
1.5 นิยามคำศัพท์	5
บทที่ 2 : ทบทวนวรรณกรรม	6
2.1 ระบบนิเวศทางธุรกิจจัดส่งพัสดุและอาหารด้วยรถจักรยานยนต์ผ่านแพลตฟอร์มเทคโนโลยี	6
2.2 ความปลอดภัยในการทำงาน อาชีวอนามัย และกฎหมาย	12
2.3 อุบัติเหตุและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์	17
2.4 สถานการณ์ปัจจุบันของธุรกิจส่งอาหารด้วยแพลตฟอร์มในประเทศไทยและต่างประเทศ	25
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	43
2.6 สรุปเนื้อหาประจำบท	46
บทที่ 3 : วิธีการดำเนินโครงการ	47
3.1 กรอบแนวคิดการดำเนินโครงการ	47
3.2 วิธีการดำเนินการศึกษา	49
บทที่ 4 : ผลการศึกษา	57
บทที่ 5 : สรุปผลและข้อเสนอแนะ	118
บรรณานุกรม	136
ภาคผนวก	141

## สารบัญรูลภาพ

หัวข้อ	หน้า
รูปที่ 1.1 คาคการณมูลค่าตลาดบริการส่งอาหาร ตั้งแต่ปี 2557-2567	2
รูปที่ 1.2 ตัวอย่างสรูปรายได้ของพนักงานขี่รจกรยานยนต์ส่งอาหารช่วง 11-17 เม.ย. 65	2
รูปที่ 1.3 อุบัติเหตุของพนักงานขับรจ	3
รูปที่ 1.4 พนักงานขับรจส่งอาหารเสียชีวิตบนท้องถนน	3
รูปที่ 2.1 องค์ประกอบของโซ่อุปทานของธุรกิจจัดส่งพัสดุและอาหารด้วยรจกรยานยนต์ผ่านแพลตฟอร์มเทคโนโลยี	7
รูปที่ 2.2 พัฒนาการของแพลตฟอร์ม Food delivery ของไทยในแต่ละยุคช่วง 20 ปีที่ผ่านมา	8
รูปที่ 2.3 ผลประกอบการและจำนวนไรเดอร์ในแต่ละแพลตฟอร์มต่าง ๆ เมื่อปี 2563	9
รูปที่ 2.4 สถานะและสวัสดิการของไรเดอร์ในแต่ละประเทศ	12
รูปที่ 2.5 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แยกตามอายุของผู้ประสบเหตุ	24
รูปที่ 2.6 คุณสมบัติการรับสมัครพนักงานขับขี่รจกรยานยนต์ Grab	35
รูปที่ 2.7 คุณสมบัติการรับสมัครพนักงานขับขี่รจกรยานยนต์ Shopee	36
รูปที่ 2.8 คุณสมบัติการรับสมัครพนักงานขับขี่รจกรยานยนต์ Robinhood	36
รูปที่ 2.9 ขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขี่รจกรยานยนต์ส่งอาหาร Shopee	37
รูปที่ 2.10 รจกรยานยนต์ไฟฟ้าแบบเช่าขับ	39
รูปที่ 2.11 กระเป๋าบรจุอาหาร Grab	39
รูปที่ 2.12 ภายในกระเป๋าบรจุอาหาร Grab	40
รูปที่ 3.1 กรอบงานวิจัยสำหรับงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการทำงาน	48
รูปที่ 3.2 รูลแบบการให้บริการ Food Delivery	50
รูปที่ 3.3 กลุ่มเครือข่ายออนไลน์ ครอบครวร้านค้า GrabFood	53
รูปที่ 3.4 กลุ่มเครือข่ายออนไลน์ แกร็บฟู้ดเดลิเวอรี-พุดคยทั่วไป	53
รูปที่ 4.1 รูลแบบการงานของพนักงานขับขี่รจกรยานยนต์	61
รูปที่ 4.2 ร้อยละเพศของผู้ขับขี่รจกรยานยนต์ส่งอาหาร	69
รูปที่ 4.3 ร้อยละสถานภาพผู้ขับขี่รจกรยานยนต์ส่งอาหาร	70
รูปที่ 4.4 ร้อยละการมีบุตรของผู้ขับขี่รจกรยานยนต์ส่งอาหาร	70

## สารบัญรูป (ต่อ)

หัวข้อ	หน้า
รูปที่ 4.5 ร้อยละของระดับการศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร	71
รูปที่ 4.6 ร้อยละของการมีประกันอุบัติเหตุภาคสมัครใจ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร	72
รูปที่ 4.7 ร้อยละของแอปพลิเคชันที่ให้บริการหรือเคยให้บริการส่งอาหารที่ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร	73
รูปที่ 4.8 ร้อยละของจำนวนแอปพลิเคชันที่ให้บริการหรือเคยให้บริการส่งอาหารที่ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร	73
รูปที่ 4.9 ร้อยละของการมีไอดี (ID) หรือยูสเซอร์ (User) ของแอปพลิเคชันเป็นของตนเอง โดยไม่ได้ซื้อหรือเช่ามา	74
รูปที่ 4.10 ร้อยละของเคยูกระบบ (ID) หรือยูสเซอร์ (User) จากแอปพลิเคชัน	74
รูปที่ 4.11 ร้อยละของการประกอบอาชีพไรเดอร์	75
รูปที่ 4.12 ร้อยละของนอกจากอาหารแล้วท่านรับส่งอะไรบ้าง	75
รูปที่ 4.13 ร้อยละของพื้นที่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร	76
รูปที่ 4.14 ร้อยละของจำนวนวันทำงานใน 1 สัปดาห์	77
รูปที่ 4.15 ร้อยละของจำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน (เฉลี่ย) ในการขับรถส่งอาหาร	78
รูปที่ 4.16 ร้อยละของเวลาพักในระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เฉลี่ยประมาณวันละ กี่ชม.	79
รูปที่ 4.17 จำนวนและร้อยละของรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	80
รูปที่ 4.18 ร้อยละของการทำประกันสังคมแยกตามมาตรา	80
รูปที่ 4.19 ร้อยละของประเภทยานพาหนะที่ใช้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร	81
รูปที่ 4.20 ร้อยละของขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในอาชีพ เป็นประจำ	82
รูปที่ 4.21 ร้อยละของรูปแบบการครอบครองรถจักรยานยนต์ที่ใช้	82
รูปที่ 4.22 ร้อยละของในการประกอบอาชีพ เคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่	83
รูปที่ 4.23 ร้อยละของจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา	84
รูปที่ 4.24 ร้อยละของเมื่อเกิดเหตุไม่ปลอดภัยจากการปฏิบัติงานในการรับส่งอาหารท่านได้รับ ผลกระทบอย่างไร	85
รูปที่ 4.25 ร้อยละของในระหว่างการประกอบอาชีพ ประสบกับโรคที่เกิดจากการทำงาน	86



## สารบัญรูป (ต่อ)

หัวข้อ	หน้า
รูปที่ 4.26 ร้อยละของการรอรับคำสั่งและรับงานจากแพลตฟอร์ม รอรับคำสั่งจากแพลตฟอร์ม ณ สถานที่ใด	87
รูปที่ 4.27 ร้อยละของกิจกรรมที่ทำระหว่างรอรับคำสั่งจากแพลตฟอร์ม	88

## สารบัญตาราง

หัวข้อ	หน้า
ตารางที่ 2.1 โรคที่เกี่ยวข้องจากการทำงานและปัจจัยเสี่ยงจากการทำงาน	16
ตารางที่ 2.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการทบทวนวรรณกรรม (สหรัฐอเมริกา ยุโรป จีน)	22
ตารางที่ 2.3 การวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในช่วงอายุทำงานและสูงอายุในปี 2560	25
ตารางที่ 2.4 ความแตกต่างระหว่างสัญญาจ้างแรงงานและสัญญาจ้างทำของ	29
ตารางที่ 2.5 ลักษณะการทำงานของไรเดอร์เปรียบเทียบกับลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน	29
ตารางที่ 2.6 สรุปคุณสมบัติการสมัครไรเดอร์ของแต่ละแพลตฟอร์ม	38
ตารางที่ 2.7 สรุปเอกสารหลักฐานในการรับสมัคร	38
ตารางที่ 2.8 เปรียบเทียบกฎระเบียบการปฏิบัติงานของแต่ละแพลตฟอร์ม	40
ตารางที่ 3.1 จำนวนผู้ให้บริการ พื้นที่ให้บริการ พาร์ทเนอร์ผู้ขับ จำนวนผู้ใช้บริการและจำนวนร้านอาหารที่เข้าร่วม	51
ตารางที่ 3.2 จำนวนการสัมภาษณ์และจำนวนการเก็บแบบสอบถาม	54
ตารางที่ 4.1 พฤติกรรมของไรเดอร์ที่ลูกค้าต้องการ	66
ตารางที่ 4.2 จำนวนค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร	69
ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานประสบการณ์และระยะเวลาในการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร	71
ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบอายุกับการได้รับอุบัติเหตุที่ผ่านมา	88
ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบอายุกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา	89
ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบเพศกับการได้รับอุบัติเหตุที่ผ่านมา	89
ตารางที่ 4.7 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบเพศกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา	90
ตารางที่ 4.8 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบสถานภาพกับการได้รับอุบัติเหตุที่ผ่านมา	90
ตารางที่ 4.9 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบสถานภาพกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา	91
ตารางที่ 4.10 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบระดับการศึกษากับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา	91
ตารางที่ 4.11 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบระดับการศึกษากับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา	92
ตารางที่ 4.12 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา	93

## สารบัญตาราง (ต่อ)

หัวข้อ	หน้า
ตารางที่ 4.13 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบประสพการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์กับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน	93
ตารางที่ 4.14 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบจำนวนวันทำงานใน 1 สัปดาห์กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน	94
ตารางที่ 4.15 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบจำนวนวันทำงานใน 1 สัปดาห์กับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน	95
ตารางที่ 4.16 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบจำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน (เฉลี่ย) ในการขับรถส่งอาหารกับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน	96
ตารางที่ 4.17 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบจำนวนชั่วโมงทำงานต่อวันกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ (เฉลี่ยในการขับรถส่งอาหารกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ)	97
ตารางที่ 4.18 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบเวลาพักในระหว่างการขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยประมาณวันละกี่ชม. กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน	98
ตารางที่ 4.19 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบเวลาพักในระหว่างการขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยประมาณวันละชม.กับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน	99
ตารางที่ 4.20 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบการประกอบอาชีพ ไรเดอร์ กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน	99
ตารางที่ 4.21 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบการประกอบอาชีพ ไรเดอร์ กับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน	100
ตารางที่ 4.22 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในอาชีพเป็นประจำกับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน	100
ตารางที่ 4.23 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้กับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน	101
ตารางที่ 4.24 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยส่วนบุคคลส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	103
ตารางที่ 4.25 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยด้านนโยบายแพลตฟอร์ม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ ร้านอาหารและลูกค้า ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	106

### สารบัญตาราง (ต่อ)

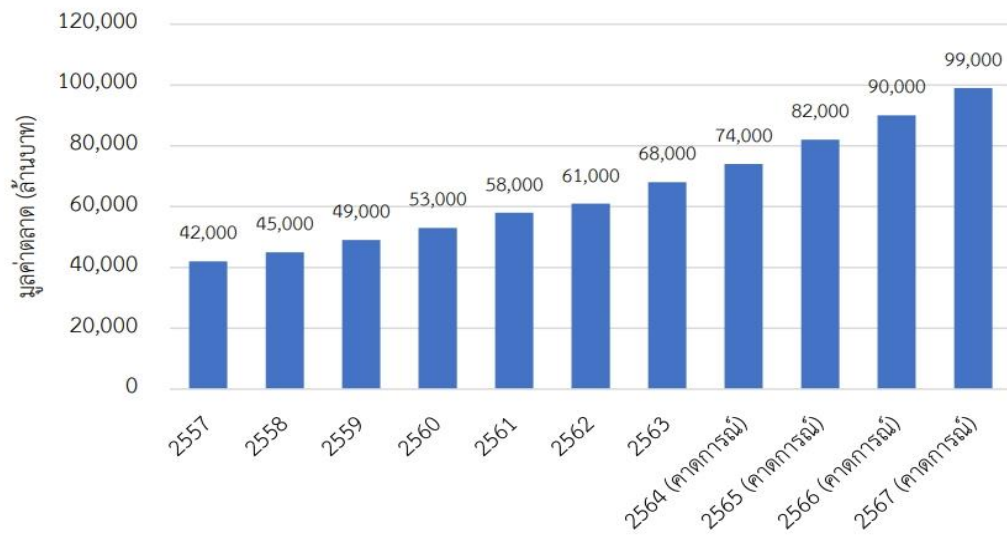
หัวข้อ	หน้า
ตารางที่ 4.26 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยด้าน รถจักรยานยนต์ และความพร้อมของอุปกรณ์ ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	108
ตารางที่ 4.27 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยด้าน ถนนและเส้นทางการขนส่ง ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	110
ตารางที่ 4.28 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยด้าน สภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	111
ตารางที่ 4.29 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยด้าน วิธีการปฏิบัติงาน ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	113
ตารางที่ 4.30 ความคิดเห็นด้านความปลอดภัยจากปัจจัยส่วนบุคคลเทียบกับระดับการศึกษา	115
ตารางที่ 4.31 สรุปค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัย ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	117

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนาของเทคโนโลยีและอินเทอร์เน็ตทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศทางธุรกิจ (Business Ecosystem) ความรวดเร็วของข้อมูล และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันตลอดโซ่อุปทาน ทำให้เกิดการพัฒนารูปแบบธุรกิจ (Business Model) ใหม่ มีตัวกลางคอยเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างลูกค้าไปยังผู้ประกอบการ โดยรูปแบบของตัวกลางเป็นแพลตฟอร์ม (Platform) ซึ่งทำให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจทั้งทางบวกและทางลบ ในหลายอุตสาหกรรม เช่น ธุรกิจให้บริการรถเช่าหรือรถแท็กซี่ (Taxi) ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถเลือกรับบริการรถเช่าผ่านแพลตฟอร์ม หรือ ธุรกิจโรงแรมหรือที่พักอาศัย ทำให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงลูกค้าได้มากขึ้น รวมถึงธุรกิจอาหาร ทำให้เกิดธุรกิจขนส่งอาหาร (Food Delivery) ที่ดำเนินการผ่านแพลตฟอร์มและพนักงานขับรถจักรยานยนต์ (Rider) เพื่อส่งอาหารจากร้านอาหารไปยังลูกค้า ทำให้เกิดการเชื่อมโยงสินค้าจากต้นน้ำไปยังปลายน้ำ กอปรกับในช่วงปี 2563-2565 เกิดการระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้ภาครัฐมีมาตรการคุมเข้มเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรค ได้แก่ การล็อกดาวน์ การห้ามนั่งรับประทานอาหารในร้านอาหาร รวมถึงมาตรการอื่น ๆ ส่งผลทำให้ธุรกิจขนส่งอาหารมีบทบาทสำคัญมากขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ทำให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจขนส่งอาหารอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการคาดการณ์มูลค่าตลาดธุรกิจขนส่งอาหาร ในปี 2564 จะเติบโตร้อยละ 62 ทำให้มีมูลค่าตลาด 1.05 แสนล้านบาท และในอีก 2-3 ปี หลังจากสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 คลี่คลายธุรกิจ Food Delivery ในไทยจะมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนจาก 1. การขยายตัวของฐานผู้ใช้บริการใหม่ จากความต้องการความสะดวกสบายในการใช้บริการที่ยังมีต่อเนื่อง 2. การเพิ่มขึ้นของการใช้บริการของฐานลูกค้าเดิมจากพฤติกรรมที่เคยชินมากขึ้น และ 3. การขยายตลาดการให้บริการไปในธุรกิจในห่วงโซ่อุปทานร้านอาหาร (ที่มา: ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจของธนาคารไทยพาณิชย์) และจากข้อมูลของ Euromonitor และศูนย์วิจัยกสิกรไทย ได้คาดการณ์มูลค่าตลาดบริการส่งอาหาร ในช่วงปี 2557-2567 เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจาก 42,000 – 99,000 ล้านบาท ดังรูปที่ 1.1



รูปที่ 1.1 คาคการณ์มูลค่าตลาดบริการส่งอาหาร ตั้งแต่ปี 2557-2567  
ที่มา : ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ของธนาคารไทยพาณิชย์

จากมูลค่าตลาดบริการส่งอาหารที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง อีกทั้งรายได้จากการส่งอาหารเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้เกิดแรงจูงใจในการที่แรงงานจะเข้ามาสู่ธุรกิจส่งอาหาร และลักษณะการทำงานที่ไม่จำกัดเวลาสามารถทำงานได้ทั้งงานประจำและงานนอกเวลาหรืองานเสริม จึงเป็นเหตุให้แรงงานหันมาทำงานในธุรกิจส่งอาหารมากขึ้น ดังรูปที่ 1.2



รูปที่ 1.2 ตัวอย่างสรุปรายได้ของพนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารช่วง 11-17 เม.ย. 65  
ที่มา : กลุ่มเฟซบุ๊ก ShopeeFood Rider

จากข้อมูลการขยายตัวของธุรกิจส่งอาหารส่งผลให้จำนวนรอบในการจัดส่งอาหารมีมากขึ้น หรือจำนวนพนักงานขี่รถจักรยานยนต์ (Rider) ส่งอาหารมากขึ้นตามความต้องการของลูกค้ารวมถึงเหตุจูงใจด้านรายได้ตามที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้พนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุหรือความไม่ปลอดภัย จากการทำงาน ดังรูปที่ 1.3 และ 1.4



รูปที่ 1.3 อุบัติเหตุของพนักงานขับรถ



รูปที่ 1.4 พนักงานขับรถส่งอาหารเสียชีวิตบนท้องถนน

ที่มา : กลุ่มเฟซบุ๊กแกร็บฟู้ดเดลิเวอรี่ GrabFood-พุดคุยทั่วไป

มีงานวิจัยและการเสวนาเกี่ยวกับสภาพการทำงานของคนขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารในประเทศไทย โดยได้ศึกษา ตั้งแต่ปี 2562 - 2564 โดยเป็นลักษณะการศึกษางานบนแพลตฟอร์มและการขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร สิทธิประโยชน์ ดังนี้ ศูนย์ให้คำปรึกษาและพัฒนาผู้บริหารทางธุรกิจแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (CONC) (2562) ศึกษาอุตสาหกรรมการให้บริการยานพาหนะผ่านทางแอปพลิเคชัน (Ride-Hailing Service) โดยได้ศึกษา ประโยชน์ ผลกระทบ และแนวทางกฎหมายในการพัฒนาอุตสาหกรรม Ride-Hailing ผลการศึกษางานการให้บริการยานพาหนะผ่านทางแอปพลิเคชันให้ถูกกฎหมายจะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนที่เป็นผู้โดยสาร ผู้ให้บริการยานพาหนะผ่านทางแอปพลิเคชัน ตลอดจนสังคมและเศรษฐกิจโดยรวม เกรียงศักดิ์ ชีระโกวิทขจร และ วรคุณ ตูลารักษ์ (2563) ศึกษา “รูปแบบงานใหม่ของคนขี่มอเตอร์ไซด์ส่งอาหารที่กำกับโดยแพลตฟอร์ม” ได้ทำการศึกษารูปแบบการทำงานผลกระทบการทำงานส่งอาหารต่ออาชีพอื่น ๆ การจ่ายผลตอบแทน และแรงจูงใจ รวมถึงสวัสดิการ และรูปแบบความสัมพันธ์ด้านแรงงาน รวมถึงด้านความปลอดภัย โดยได้เสนอให้องค์กรที่ทำงานเกี่ยวข้องกับสุขภาพและความปลอดภัย ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาสังคม ได้ร่วมมือกันเสนอวาระเพื่อแก้ไขและปรับปรุงกฎหมายให้ครอบคลุมถึงการทำงานบน



แพลตฟอร์มและรูปแบบการทำงานใหม่ นอกจากนี้ยังได้สำรวจและเก็บข้อมูลการเจ็บป่วยจากการทำงานของพนักงานขี่มอเตอร์ไซด์ส่งอาหาร นอกจากนี้ยังเสนอให้สำนักงานสถิติแห่งชาติควรมีการสำรวจสถิติของการเกิดอุบัติเหตุ โดยจำแนกอาชีพและอุตสาหกรรมที่เกิดอุบัติเหตุของคนทำงาน นอกเหนือจากนี้แล้วยังได้ศึกษาถึงขอบเขตความรับผิดชอบ การใช้อำนาจของแพลตฟอร์ม สถาบันแรงงานและเศรษฐกิจที่เป็นธรรม (JELI) (2563) ได้จัดเสวนาเรื่อง “สิทธิเสรีภาพและอำนาจในการรวมกลุ่มของไรเดอร์ส่งอาหาร รวมทั้งจินตนาการถึงแพลตฟอร์มที่คนงานเป็นเจ้าของและมีอำนาจกำหนดสวัสดิการได้เอง โดยไม่ถูกผูกขาดจากทุนแพลตฟอร์มข้ามชาติ” ในประเด็นเรื่องความปลอดภัยและอุบัติเหตุ หลังการเกิดอุบัติเหตุหรือเสียชีวิต โดยได้ยื่นคำร้องยังบริษัทแพลตฟอร์ม แต่บริษัทได้เคยปฏิเสธโดยระบุว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นตอนไรเดอร์ไม่มีงานติดตัว ทั้งที่ในความเป็นจริงแล้วอยู่ในระหว่างไรเดอร์ออนไลน์อยู่บนแอปพลิเคชัน หรือเกิดจากไรเดอร์ต้องเร่งทำงานให้วิ่งได้งานหลายรอบมากขึ้น เพื่อชดเชยนโยบายลดค่ารถของบริษัท นิภาพรณ เจนสันติกุล (2564) ได้ศึกษาคนทำงานแพลตฟอร์มในเศรษฐกิจดิจิทัลโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทบทวนแนวคิดเกี่ยวกับรูปแบบการทำงานแพลตฟอร์มและอธิบายข้อดีและข้อเสียของการทำงานแพลตฟอร์ม เพื่ออธิบายปรากฏการณ์แรงงานที่เกิดขึ้นโดยการรวบรวมเอกสารทางวิชาการแหล่งข้อมูลออนไลน์โดยใช้การสืบค้นคำสำคัญ คือ คนทำงานแพลตฟอร์ม เศรษฐกิจดิจิทัล และทำการวิเคราะห์เนื้อหาโดยการจำแนกข้อมูลเพื่อวิเคราะห์รูปแบบการทำงาน คุณลักษณะของคนทำงานแพลตฟอร์มและข้อดีข้อเสีย และ สถาบันเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2564) ได้ศึกษาการออกแบบระบบประกันสังคมที่รองรับการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการทำงานในอนาคต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิเคราะห์ตลาดแรงงาน การทำงานของระบบประกันสังคมของประเทศไทย

จากงานวิจัยที่ได้กล่าวมาข้างต้นยังไม่มีการศึกษาถึงสภาพปัญหาที่เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัย อาชีวอนามัย จากการทำงาน ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ดังนั้นการศึกษาในครั้งนี้จึงเป็นการศึกษาสถานการณ์ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

## 1.2 วัตถุประสงค์งานวิจัย

1.2.1 ศึกษาสภาพการดำเนินงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร วิธีการดำเนินงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากแพลตฟอร์มหรือลูกค้า จนกระทั่งส่งอาหารให้แก่ลูกค้า

1.2.2 วิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากแพลตฟอร์มหรือลูกค้าจนกระทั่งส่งอาหารให้แก่ลูกค้า

1.2.3 ศึกษาสภาพแวดล้อมการดำเนินงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ส่งผลต่ออุบัติเหตุ อาชีวอนามัย ได้แก่ ระบบนิเวศทางธุรกิจส่งอาหาร



### 1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.3.1 ปัจจัยเสี่ยงด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย และผลกระทบของผู้ประกอบอาชีพที่  
รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

1.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### 1.4 ขอบเขตการดำเนินงาน

ศึกษาและรวบรวมข้อมูล จากระบบนิเวศทางธุรกิจของผู้ให้บริการส่งอาหารรายใหญ่ที่มีสัดส่วน  
ผู้ขับรถจักรยานยนต์มากที่สุด โดยรวบรวมข้อมูลจากผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ร้านค้า ลูกค้า ในพื้นที่  
กรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงผู้บริหารแพลตฟอร์ม

### 1.5 นิยามคำศัพท์

ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารหรือสินค้า (Rider) คือ พนักงานส่งอาหารหรือสินค้าซึ่งรับทำงานจาก  
แพลตฟอร์ม โดยรับคำสั่งซื้ออาหารหรือสินค้าจากลูกค้าผ่านแพลตฟอร์มและนำอาหารหรือสินค้านั้นไปส่ง  
ให้แก่ลูกค้า

แพลตฟอร์ม คือ ตัวกลางในการเชื่อมโยงความต้องการของลูกค้า (ผู้ต้องการซื้อ) กับร้านค้า  
(ผู้ต้องการขายอาหาร) พร้อมทั้งส่งความต้องการไปให้ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เพื่อทำการรับอาหาร  
จากร้านค้าเพื่อไปส่งลูกค้า หรือ เป็นช่องทางการขายสินค้าให้แก่ลูกค้าในรูปแบบออนไลน์

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน หมายความว่า การกระทำหรือสภาพ  
การทำงานซึ่งปลอดจากเหตุอันจะทำให้เกิดการประสพอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ หรือสุขภาพอนามัยอัน  
เนื่องมาจากการทำงานหรือเกี่ยวกับการทำงาน (พ.ร.บ. ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการ  
ทำงาน, 2554)

## บทที่ 2

### ทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เนื้อหาของบทนี้ ประกอบไปด้วยการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจจัดส่งพัสดุ และอาหารด้วยรถจักรยานยนต์ผ่านแพลตฟอร์มเทคโนโลยี โดยแบ่งเป็นหัวข้อดังนี้

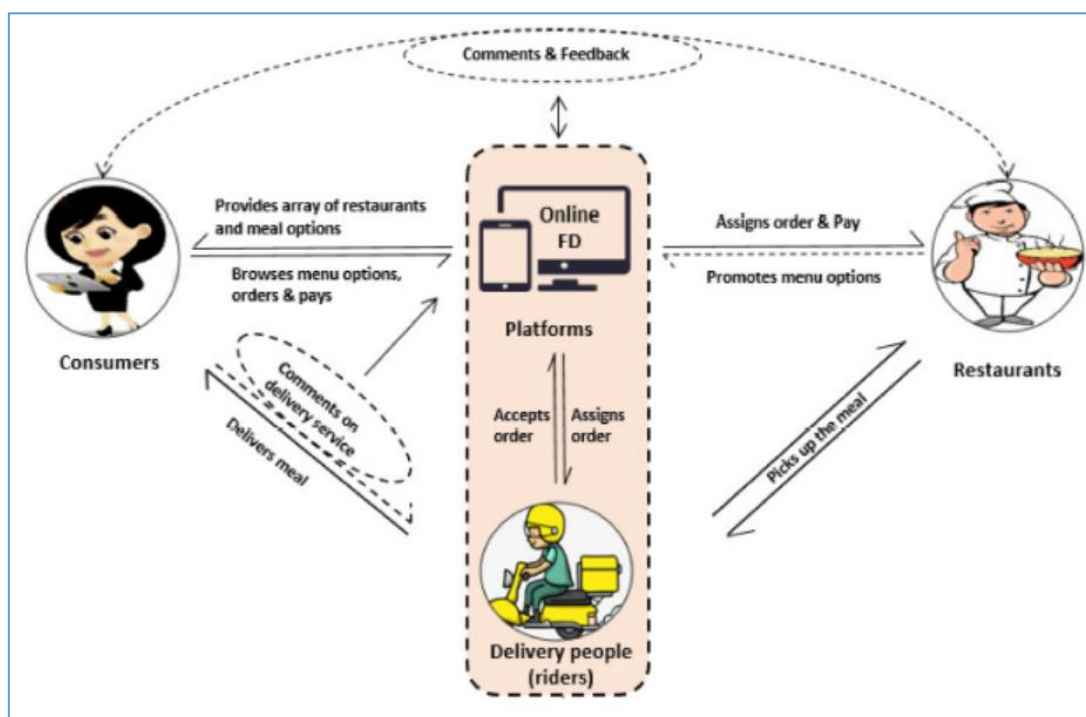
1. ระบบนิเวศทางธุรกิจจัดส่งพัสดุและอาหารด้วยรถจักรยานยนต์ผ่านแพลตฟอร์มเทคโนโลยี
2. ความปลอดภัยในการทำงาน อาชีวอนามัย และกฎหมาย
3. อุบัติเหตุและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์
4. สถานการณ์ปัจจุบันของธุรกิจส่งอาหารด้วยแพลตฟอร์มในประเทศไทยและต่างประเทศ
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 ระบบนิเวศทางธุรกิจจัดส่งพัสดุและอาหารด้วยรถจักรยานยนต์ผ่านแพลตฟอร์มเทคโนโลยี

ธุรกิจจัดส่งพัสดุและอาหารด้วยรถจักรยานยนต์เป็นธุรกิจที่กำลังเติบโตอย่างมากในช่วงระยะเวลาไม่กี่ปีที่ผ่านมา โดยปัจจัยเร่งการเติบโตที่สำคัญ ได้แก่ การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ที่ทางภาครัฐ ได้กำหนดมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค โดยใช้มาตรการล็อกดาวน์ ทำให้เกิดวิถีชีวิตในรูปแบบใหม่ เช่น การทำงานที่บ้าน การจำกัดการทานอาหารที่ร้าน การควบคุมการจับจ่ายซื้อของที่ห้างสรรพสินค้า และตลาด เป็นต้น จึงส่งผลให้ผู้บริโภคหันมาสั่งซื้ออาหารผ่านแอปพลิเคชันเป็นอย่างมาก นอกจากนั้น ปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การพัฒนาของแพลตฟอร์มเทคโนโลยี Food delivery จากผู้ให้บริการต่าง ๆ ที่สร้างความความสะดวกทั้งในส่วน of ร้านอาหารและผู้ให้บริการที่มีร้าน และอาหารให้หลากหลายมากขึ้น การขยายพื้นที่บริการให้มากขึ้น จึงส่งผลให้ธุรกิจดังกล่าวเติบโตทั้งในด้านปริมาณการส่งอาหารออนไลน์ จำนวนร้านอาหาร และจำนวนไรเดอร์ที่เข้าร่วมแพลตฟอร์มพร้อม ๆ กับการวิเคราะห์พฤติกรรมของการจับจ่ายและเพิ่มโปรโมชั่นที่สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น และการส่งเสริมผลตอบแทนให้แก่ผู้ขับขี่ ไรเดอร์ รวมถึงผลประโยชน์สำหรับร้านค้าต่าง ๆ โดยในปี 2021 มีการเติบโตด้วยมูลค่าธุรกิจมากถึง 1 แสนล้านบาท

ระบบนิเวศของธุรกิจจัดส่งพัสดุและอาหารด้วยรถจักรยานยนต์ผ่านแพลตฟอร์มเทคโนโลยี จะประกอบไปด้วย 4 ส่วนที่สำคัญ ได้แก่ 1) แพลตฟอร์ม 2) ลูกค้า 3) ร้านค้าหรืออาหาร และ 4) ไรเดอร์ โดยแพลตฟอร์มจะทำหน้าที่ในการเชื่อมโยงกิจกรรมจากอีก 3 ส่วนไว้ด้วยกัน เริ่มตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากลูกค้าที่ต้องการส่งอาหารผ่านแอปพลิเคชัน เมื่อลูกค้าค้นหาเมนูจากร้านที่ต้องการ แพลตฟอร์มจะเรียงลำดับจัดหาร้านค้าหรือร้านอาหารและรายการอาหารมาเป็นทางเลือกให้กับลูกค้า เมื่อลูกค้าทำการกดเลือกเมนูและร้านที่ต้องการแล้ว แพลตฟอร์มจะทำการส่งคำสั่งซื้อนั้นไปยังร้านค้าหรือร้านอาหารตามที่ได้ลูกค้าได้ทำการ

เลือกไว้ พร้อมทั้งการคิดเงินค่าอาหารและเข้าระบบการชำระเงินต่อไป จากนั้นแพลตฟอร์มจะมอบหมายให้  
ไรเดอร์ที่พร้อมจะรับงาน (โดยไรเดอร์จะกดยอมรับคำสั่งซื้อนั้น)



รูปที่ 2.1 องค์ประกอบของโซุ่ปทานของธุรกิจจัดส่งพัสดุและอาหารด้วยรถจักรยานยนต์ผ่าน  
แพลตฟอร์มเทคโนโลยี (ที่มา : Charlene Li, et.. (2020))

ให้เดินทางมารับอาหารจากร้านค้าเพื่อนำไปส่งให้กับลูกค้าต่อไป โดยสิ่งสำคัญของระบบนี้คือการนำ  
คำแนะนำหรือรีวิว มาเป็นส่วนหนึ่งในฐานะของข้อมูลในการรับฟังความคิดเห็นของลูกค้า ทั้งในส่วนของ  
คุณภาพของร้านค้าและคุณภาพการจัดส่งของไรเดอร์ เพื่อนำไปสู่การสร้างระบบรีวิว เพื่อสนับสนุนการ  
ตัดสินใจของลูกค้าและพัฒนาคุณภาพของระบบแพลตฟอร์ม รายละเอียดของกิจกรรมโซุ่ปทานของธุรกิจ  
จัดส่งพัสดุและอาหารด้วยรถจักรยานยนต์ผ่านแพลตฟอร์มเทคโนโลยี แสดงไว้ในรูปที่ 2.1 (2020)

สำหรับในประเทศไทยนั้น การพัฒนารูปแบบการให้บริการในห่วงโซุ่ปทานของธุรกิจ ในช่วง  
หลายปีที่ผ่านมาสามารถแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ 1 ช่วงที่ 2 และ ช่วงที่ 3 ในช่วงที่ 1 ธุรกิจการจัดส่ง  
พัสดุและอาหารด้วยรถจักรยานยนต์ เป็นเพียงธุรกิจสื่อกลางระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขาย คือ ผู้บริโภคกับร้านอาหาร  
โดยร้านอาหารจะเป็นผู้ติดต่อกับไรเดอร์ เพื่อส่งอาหารของที่ร้านให้แก่ลูกค้า ลักษณะนี้ไรเดอร์จะค่อนข้างผูก  
อยู่กับร้านอาหารโดยตรง โดยสามารถไปรับงานจากร้านอาหารอื่นได้บ้าง ผู้ให้บริการขนส่งเป็นเพียงการนำ  
อาหารจากร้านค้าไปส่งยังลูกค้าให้ฐานะเป็น Third party ที่ไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของร้านอาหารและลูกค้า  
กิจกรรมในธุรกิจนี้ เพียงแค่การบริการผ่านเว็บไซต์ ในยุคต่อมา คือในช่วงที่ 2 เป็นช่วงที่มีการใช้แพลตฟอร์ม  
มาเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมขนส่งอาหาร โดยที่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ร้านค้าและไรเดอร์ในการเข้า  
รับงานผ่านโทรศัพท์มือถือ และสามารถเลือกได้ว่า จะรับหรือไม่รับงานอะไร ทั้งนี้ ไรเดอร์มีอำนาจ หรือ

มีความเป็นเจ้าของธุรกิจมากยิ่งขึ้น ไม่ได้ขึ้นอยู่กับร้านใดร้านหนึ่ง ทำให้สามารถสร้างรายได้ตามความสามารถ  
ของตนได้สูงขึ้นด้วย








รูปที่ 2.2 พัฒนาการของแพลตฟอร์ม Food delivery ของไทยในแต่ละยุคช่วง 20 ปีที่ผ่านมา  
ที่มา : Marketeer Team (2021)

สำหรับในยุคที่ 3 ของธุรกิจจัดส่งพัสดุและอาหารด้วยรถจักรยานยนต์ จะมีการเพิ่มรูปแบบบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งอาหารมากยิ่งขึ้น เช่น การขนส่งอาหารในระยะทางที่สั้น เช่น ภายในจังหวัด กรุงเทพมหานคร แต่เมื่อมีการขยายขอบเขตการให้บริการไปยังต่างจังหวัด เช่น การขนส่งอาหารทะเลจากภาคใต้ การขนส่งผลไม้ทุเรียนจากจังหวัดจันทบุรี หรือการสั่งซื้อสินค้าหรืออาหารจากทางภาคเหนือ ซึ่งทำให้ระบบโซ่อุปทาน แตกต่างไปจากเดิม เช่น มีการขนส่งร่วมกับรถบรรทุกในระยะทางไกล และอุปกรณ์ที่ใช้ก็จะมีเฉพาะอย่างมากขึ้น นอกจากนั้นยังมีการเพิ่มรูปแบบบริการที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น จากเดิมเพียงแค่ส่งสินค้าหรือพัสดุเพียงอย่างเดียว แต่จะมีการเพิ่มรูปแบบการบริการเสริมต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น เช่น การซื้อสินค้าในซูเปอร์มาร์เก็ตหรือตลาด การบริการเมสเซนเจอร์ส่งเอกสารพร้อมกับการให้ทำธุรกรรมเพิ่ม การขนย้ายพัสดุขนาดใหญ่ร่วมกับการขนส่ง หรือการบริการนำเที่ยวในพื้นที่ชุมชนมากขึ้น รวมทั้งแนวคิดการขายอาหารในรูปแบบ Cloud Kitchen คือ การไม่มีหน้าร้านที่ทางสรรพสินค้า แต่มีพื้นที่ที่ใช้เป็นเสมือนโรงครัวที่กระจายอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วไปได้ก็ได้ หรือการที่คนที่สนใจอยากทำธุรกิจอาหารที่เป็นแบรนด์ของตนเองก็จะเข้าสู่ธุรกิจอาหารได้ง่ายขึ้น เพื่อเข้าถึงลูกค้าได้มากขึ้น เช่น Food Truck Grab&Go และ Kiosk เป็นต้น รวมทั้งรูปแบบการจัดส่งในลักษณะ Drop-shipping คือการที่ร้านค้าไม่มีหน้าร้าน แต่มีศูนย์รับออเดอร์

แห่งเดียว และจะส่งออเดอร์ไปให้สาขาต่าง ๆ ที่กระจายอยู่ทั่วไป แล้วให้ไรเดอร์ไปรับจากครัวที่ใกล้ลูกค้าไปส่งให้กับลูกค้า

ซึ่งระบบการจัดส่งในยุคที่ 3 นี้จะทำให้เกิดระบบโซ่อุปทานที่ไรเดอร์ต้องเน้นในด้านการขนส่งที่จำกัดระยะเวลา ส่งสินค้าเฉพาะอย่างด้วยความชำนาญมากยิ่งขึ้นส่งให้ถูกต้องตามสถานที่จัดส่งที่มีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น รวมถึงการที่ผู้ขนส่งต้องมีทักษะของการให้บริการที่นอกเหนือจากการขนส่งให้มากยิ่งขึ้น นอกจากนั้นแล้ว ไรเดอร์ยังต้องมีทักษะในระบบการจ่ายเงินค่าสินค้าและบริการ ในรูปแบบใหม่ เช่น การจ่ายเงินเมื่อรับสินค้าผ่านบัตรเครดิต เป็นต้น

Platform	Unit: \$ million	2017	2018	2019	2020	Riders
<b>Food Panda</b> (since 2012) 	Revenue	6.52	8.03	25.36	135.63	600,000
	Loss	-1.23	-4.30	-39.20	-111.47	
<b>GRAB</b> (since 2014) 	Revenue	15.76	35.94	98.99		100,000
	Loss	-30.55	-22.06	-51.15		
<b>LINE MAN</b> (since 2016) 	Revenue			1.55	33.06	200,000
	Loss			-4.87	-34.55	
<b>Gojek</b> (since 2019) 	Revenue			0.00004	7.31	50,000
	Loss			-0.07	-17.53	
<b>Robinhood</b> (since Nov 2020) 	Revenue				0.003	15,000
	Loss				-2.72	

Source: Department of Business Development and Thansettakij

รูปที่ 2.3 ผลประกอบการและจำนวนไรเดอร์ในแต่ละแพลตฟอร์มต่าง ๆ เมื่อปี 2563

ที่มา : Prapan Leenoi (2021)

Prapan Leenoi (2021) ได้ให้ข้อมูลข้อมูลจำนวนไรเดอร์ของแต่ละแพลตฟอร์ม อัปเดตเมื่อปี 2563 โดยภาพรวมมีไรเดอร์สูงถึง 965,000 คน โดยจากรูปที่ 3 จะเห็นว่า Food Panda มีจำนวนไรเดอร์สูงที่สุด คือจำนวน 600,000 คน รองลงมาคือ LINE MAN 200,000 คน GRAB 100,000 คน Gojek 50,000 คน และ Robinhood 15,000 คน ตามลำดับ ในปี 2564 ยังมี Air Asis TrueID และ Shopee ที่เริ่มพัฒนาแพลตฟอร์มและมีจำนวนไรเดอร์อีกจำนวนหนึ่ง ซึ่งไรเดอร์แต่ละคนสามารถสมัครแพลตฟอร์มได้มากกว่า 1 แห่ง ดังนั้นตัวเลขจำนวนไรเดอร์ในตารางดังกล่าว จึงมีความซ้ำซ้อนกันของไรเดอร์ในแต่ละแพลตฟอร์มด้วย นอกจากนั้นแล้ว ข้อมูลในตารางแสดงให้เห็นว่าผลประกอบการของแต่ละแพลตฟอร์มยังมีผลประกอบการไม่สูง ทั้งนี้เนื่องจากเป็นช่วงก่อตั้งธุรกิจ และการเข้ามาในธุรกิจมีการลงทุนที่ค่อนข้างสูง

### 2.1.1 สภาพการทำงานของไรเดอร์ในระบบ Food Delivery ในปัจจุบัน

ไรเดอร์ แปลว่า ผู้ขี่ ในที่นี้หมายถึง พนักงานส่งสินค้าตามบ้านที่ใช้มอเตอร์ไซค์หรือจักรยานในการทำงาน ตามคำสั่งซื้อทางแอปพลิเคชันส่งสินค้า เช่น ไรเดอร์ของ ฟู้ดแพนด้า โลนแมน หรือ แกร็บ โดยจะทำหน้าที่ในการรับส่งอาหารจากร้านอาหารไปถึงที่พักของลูกค้า ภายในเวลาประมาณ 30 นาที



ถึง 1 ชั่วโมง โดยที่อาหารต้องไม่ได้รับความเสียหาย นอกจากนั้นอาจรับส่งของ เช่น เอกสาร พัสดุ ของบางอย่าง ที่สามารถขนไปได้ด้วยรถขนาดเล็ก ซึ่งปัจจุบันการรับส่งของนั้น ได้มีการให้บริการขนส่งของขึ้นใหญ่ โดยใช้รถใหญ่ด้วย นอกจากนั้นอาจมีบริการเพิ่มเติม เช่น การไปซื้อของที่ร้านค้าให้ เช่น GrabMart PandaMart หรือผู้ช่วยอำนวยความสะดวกให้กับลูกค้าด้วยบริการอย่าง Grab Assistant ที่ไรเดอร์สามารถเลือกซื้อสินค้าได้ตามร้านค้าที่กำหนด

ข้อมูลจาก ศูนย์ประสานงานเพื่อการวิจัยแรงงานแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดย พิชญพร โพธิ์สง่า (2021) ซึ่งได้ทำการสำรวจการทำงานของไรเดอร์ เมื่อปี 2564 พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมีอายุ ในช่วง 18-29 ปี รองลงมาคือแรงงานตอนกลาง อายุ 30-44 ปี และกลุ่มสุดท้าย คือ แรงงานตอนปลาย รวมถึงผู้สูงอายุ ซึ่งมีจำนวนน้อยที่สุด ขณะที่ระดับการศึกษาสูงสุดของไรเดอร์ ส่วนใหญ่จะเป็นระดับมัธยมปลาย และระดับปริญญาตรี ในส่วนของคำถามที่ว่าการทำงานเป็นอาชีพหลักหรืออาชีพเสริม พบว่า 87% ของไรเดอร์ในกลุ่มตัวอย่าง เลือกทำอาชีพนี้เป็นงานประจำ มีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่ทำเป็นอาชีพเสริม สอดคล้องกับ สำนักพิมพ์ประชาไท (2021) ที่ได้แสดงผลสำรวจของ Rocket Media Lab พบว่ามีไรเดอร์ที่ทำงาน Food Delivery เป็นอาชีพหลักถึง 59.44% และเป็นอาชีพเสริม 40.56% ในด้านรายได้จากอาชีพนี้ ศูนย์ประสานงานเพื่อการวิจัยแรงงานแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่า มีรายได้เฉลี่ยอยู่ที่ 18,000 บาทต่อเดือน เมื่อหักต้นทุนจากการทำงาน ทั้งค่าสึกหรอ ค่าอินเทอร์เน็ต เฉลี่ย 3,000 บาทต่อเดือน จะเหลือเงิน 15,000 บาทต่อเดือน แต่อย่างไรก็ตาม ขึ้นอยู่กับความขยันในการวิ่งรอบของไรเดอร์เอง ซึ่ง สำนักพิมพ์ประชาไท (2021) แสดงผลสำรวจของ จากผลสำรวจของ Rocket Media Lab พบว่า มีถึง 27.69% ของไรเดอร์ได้รายได้มากกว่า 20,001 บาท และกว่า 4.5% ที่มีรายได้ มากกว่า 30,000 บาทต่อเดือน โดยไรเดอร์ส่วนใหญ่กว่า 75% จะใช้เวลาทำงานมากกว่า 6 ชั่วโมงขึ้นไป โดยพยายามวิ่งงานให้ได้หลายรอบ ซึ่งผลวิจัยพบว่า ไรเดอร์มากกว่า 65% จะวิ่งงานมากกว่า 11 รอบต่อวันขึ้นไป

แม้ว่าตัวเลขรายได้จากอาชีพไรเดอร์เป็นรายได้ที่ไม่น้อย แต่อย่างไรก็ตาม หากวิเคราะห์ในด้านอื่น ๆ จะพบว่า ระยะเวลาในการทำงานของไรเดอร์มากกว่า 45% ต้องทำงาน เกินกว่า 60 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ เนื่องจาก มีเงื่อนไขของแต่ละแพลตฟอร์ม ให้ต้องมีการทำงานเพิ่มมากขึ้น เพื่อแลกกับประกันหรือโบนัส เป็นต้น ซึ่งสูงกว่าระยะเวลาตามกฎหมายแรงงานกำหนดที่ 48 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ แต่เนื่องด้วยงานประเภทนี้ ยังเป็นเหมือนงานอิสระ จึงยังไม่มีองค์กรคุ้มครองแรงงานเท่าที่ควร โดยแพลตฟอร์มต่าง ๆ เหล่านี้ จะนิยามว่า ไรเดอร์ คือ ‘Independent Worker Freelance หรือ Partner’ ซึ่ง “พาร์ทเนอร์ไม่ถือว่าเป็นพนักงานประจำ” แต่เป็นพนักงานอิสระที่ทำงานเป็นรายชิ้นและไม่ได้ทำประจำ ซึ่งเมื่อไรเดอร์ไม่ได้มีสถานะเป็นลูกจ้าง ตามกฎหมายคุ้มครองแรงงาน จึงทำให้ไรเดอร์กลายเป็นแรงงานนอกระบบตามกฎหมาย ซึ่งการที่ไรเดอร์ทำงานอย่างหนักในระยะเวลาที่ยาวนานนั้น ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจากข้อมูล พบว่า 1 ใน 3 ของไรเดอร์ประสบอุบัติเหตุระหว่างทำงาน และในจำนวนที่เกิดอุบัติเหตุนี้กว่า 40% เป็นการบาดเจ็บสาหัส บางรายถึงขั้นเสียชีวิต นับว่าเป็นอาชีพที่เสี่ยงมาก และเมื่อต้องพักรักษาตัวก็จะทำให้ไม่มีรายได้หรือรายได้ลดลง

นอกจากนั้นแล้ว การทำงานที่เร่งรีบบนท้องถนนต้องเผชิญแดด ลม ฝน เพื่อส่งของให้ลูกค้าในเวลาจำกัด จากสถิติพบว่า สิ่งเหล่านี้ทำให้ไรเดอร์ 33% เจ็บป่วยจากการทำงาน รวมถึงในช่วงการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ไรเดอร์ทุกคนเสี่ยงติดเชื้อไวรัส COVID-19 เพราะต้องปฏิสัมพันธ์กับร้านค้าและลูกค้า โดยที่ทั้งไรเดอร์ทุกคนไม่มีสวัสดิการหลักประกันสุขภาพจากบริษัท ส่วนใหญ่ก็ยังไม่ได้รับวัคซีน ในส่วนของความเครียดสะสมจากการทำงาน เนื่องจากเป็นอาชีพที่ต้องเร่งรีบให้ส่งของอย่างรวดเร็วตามความต้องการของลูกค้า รักษาสุขภาพ และคุณภาพของอาหารด้วย จึงส่งผลต่อความเครียดให้การทำงานบนท้องถนนอย่างมาก อีกทั้งต้องวิ่งรอบหลายรอบเพื่อสะสมแต้มและค่าตอบแทนจากแพลตฟอร์ม เช่น Grab หากขับครบ 500 รอบ/เดือนจะเป็นระดับฮีโร่ ซึ่งจะมีผลต่อสิทธิพิเศษอย่างการสะสมแต้มเติมน้ำมัน ลดราคาอาหาร เป็นต้น ทำให้เกิดความเครียดสะสม นอกจากนี้ ไรเดอร์ต้องเผชิญปัญหาหน้างานมากมาย ประสบการณ์ทำงานของกลุ่มตัวอย่างพบว่า 39% เจอปัญหาแอปพลิเคชันค้าง ทำให้เสียงาน 28% ติดต่อกับลูกค้าไม่ได้ 53% รออาหารนานเกิน 40 นาที ซึ่งมีผลทำให้ไรเดอร์ถูกพิจารณาความพึงพอใจและส่งผลกระทบต่อรายได้ นอกจากนี้ยังพบปัญหาในด้านอื่น ๆ เช่น ปัญหาระบบ GPS ในแอปพลิเคชัน ไม่ตรงกับภูมิลำเนา ระบบแอดมินร้องเรียนของแอปพลิเคชันทำงานไม่มีประสิทธิภาพ และยังมีกีดกันการรับงานอย่างไม่สมเหตุสมผล ทำให้ที่ผ่านมามีไรเดอร์จำนวนมาก ร่วมกับสหภาพไรเดอร์ชุมนุมเคลื่อนไหวอย่างต่อเนื่องเพื่อเรียกร้องความเป็นธรรมในหลายจังหวัดทั่วประเทศ เพื่อเรียกร้องให้บริษัทแพลตฟอร์มเห็นความสำคัญของสวัสดิการและสวัสดิภาพแรงงาน

### 2.1.2 สภาพการทำงานของไรเดอร์ในระบบ Food Delivery ในต่างประเทศ

สถานการณ์ธุรกิจ Food delivery ผ่านแพลตฟอร์มทั่วโลก มีลักษณะคล้ายคลึงกับประเทศไทย โดยการสั่งซื้ออาหารกำลังได้รับการยอมรับและตอบรับเป็นอย่างดีจากลูกค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มคนวัยรุ่น ซึ่งหนึ่งในนั้นที่ได้รับความนิยม คือประเทศจีน Chen TX, et. (2022) ทำการสำรวจจากการสำรวจนักศึกษาจำนวน 1,000 คน ในเมืองหนานจิง พบว่า กว่า 85.1% ของนักศึกษาได้สั่งซื้ออาหารออนไลน์มากกว่าหนึ่งครั้งต่อสัปดาห์ และกว่า 71.45% ได้ใช้ระบบดังกล่าวสั่งอาหารมาเป็นเวลาอย่างน้อย 2 ปี เช่นเดียวกับประเทศ สหราชอาณาจักร Abhishek Goel (2021) ศึกษาแพลตฟอร์มส่งอาหาร ชื่อ Deliveroo ที่มีรายได้กว่า 1.8 พันล้านปอนด์ในปี 2021 โดยมีลูกค้าสั่งซื้ออาหารกว่า 7.6 ล้านคน ถือเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่เติบโตเร็วที่สุดในยุโรป มีร้านค้ากว่า 160,000 ร้านที่ลงทะเบียนไว้ และมีไรเดอร์กว่า 110,000 คน ที่คอยส่งอาหารไปถึงลูกค้า ในส่วนของการทำงานของไรเดอร์ในต่างประเทศ มีความใกล้เคียงกับไรเดอร์ในประเทศไทย เนื่องจาก คุณลักษณะของแพลตฟอร์มที่ค่อนข้างใกล้เคียงกัน แต่อาจมีความแตกต่างกันบ้าง เช่น ในบางประเทศ เช่น ในยุโรป มีการใช้รถจักรยานในการขนส่งซึ่งแตกต่างจากประเทศไทยที่เกือบทั้งหมดเป็นรถจักรยานยนต์หรือรถยนต์เป็นหลัก บางประเทศ เช่น จีน มีอุปกรณ์การป้องกันความหนาว เป็นลักษณะถุงมือคลุมแขนและคลุมตัวด้วย แต่ในประเทศไทยไม่มี รวมถึงบางประเทศ เช่น จีน มีชั่วโมงการทำงานที่ไรเดอร์ทำงานในช่วงเวลากลางคืน แต่ในประเทศไทยพบน้อยมาก

Rocket Media Lab

#สภาพพพ ไรเดอร์ทั่วโลก

สถานะของไรเดอร์

สวัสดิการจากแพลตฟอร์ม

	เป็นลูกจ้างตามกฎหมาย	มีกฎหมายเฉพาะคุ้มครอง	มีสภาพแรงงาน	การเป็นลูกจ้าง	ประกันสุขภาพ	ประกันอุบัติเหตุ	ชดเชยรายได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ	ประกันรายได้ขั้นต่ำ	แพลตฟอร์มยอดนิยม
เอเชียตะวันออก	จีน <sup>1</sup>	X	X	X	X	✓	✓	X	Ele.me Meituan Waimai
	ไต้หวัน <sup>2</sup>	X	X	X	X	✓	✓	ไม่ระบุ	Uber Eats foodpanda
	เกาหลีใต้ <sup>3</sup>	X	X	X	X	X	X	X	Coupang Eats
	ญี่ปุ่น	X	X	✓	X	X	X	X	Uber Eats
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	ไทย	X	X	X	X	✓ <sup>4</sup>	✓	X	Grab, foodpanda LINE MAN
	เวียดนาม	X	X	X	X	X	✓	X	Grab
	สิงคโปร์	X	X	X	X	X	X	X	Grab
	มาเลเซีย	X	X	X	X	✓	✓	X	foodpanda
	ฟิลิปปินส์	X	X	X	X	✓	✓	X	foodpanda
	สหราชอาณาจักร <sup>5</sup>	X	X	✓	X	X	✓	X	Uber Eats
ยุโรป	เนเธอร์แลนด์	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X	Just Eat
	นอร์เวย์	X	X	✓	X	X	X	X	Uber Eats Thuisbezorgd.nl
	สเปน	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	foodora Wolt
	ฝรั่งเศส	✓	X	✓	✓	✓	✓	X	Just Eat deliveroo
อเมริกา	สหรัฐอเมริกา <sup>6</sup>	X	X	✓	X	✓	✓	X	Uber Eats

<sup>1</sup> การเป็นลูกจ้างแพลตฟอร์มและประกันรายได้ขั้นต่ำได้เฉพาะไรเดอร์ที่รับการส่งแบบพิเศษ

<sup>2</sup> การเป็นลูกจ้างแพลตฟอร์มเฉพาะบางแพลตฟอร์ม

<sup>3</sup> การเป็นลูกจ้างตามกฎหมาย มีกฎหมายเฉพาะคุ้มครองและมีสภาพแรงงานเฉพาะในกรุงโซลเท่านั้น

<sup>4</sup> ส่วนใหญ่เป็นประกันภัยโควิด-19

<sup>5</sup> การเป็นลูกจ้างแพลตฟอร์มและประกันรายได้ขั้นต่ำได้เฉพาะบางแพลตฟอร์ม

<sup>6</sup> มีพันธมิตรสิฟโฟนิเก้ได้สร้างกฎหมายให้แพลตฟอร์มกับบริษัทไรเดอร์อื่นนอกเหนือจาก

<sup>1</sup> การเป็นลูกจ้างแพลตฟอร์มและมีประกันรายได้ขั้นต่ำได้เฉพาะไรเดอร์ที่บริการส่งแบบพิเศษ

<sup>2</sup> การเป็นลูกจ้างแพลตฟอร์มมีเฉพาะบางแพลตฟอร์ม

<sup>3</sup> การเป็นลูกจ้างตามกฎหมายมีกฎหมายเฉพาะคุ้มครองและสภาพแรงงานเฉพาะในกรุงโซลเท่านั้น

<sup>4</sup> ส่วนใหญ่เป็นประกันชีวิต-10

<sup>5</sup> การเป็นลูกจ้างแพลตฟอร์มและมีประกันรายได้ขั้นต่ำมีเฉพาะบางแพลตฟอร์ม

<sup>6</sup> มีเพียงรัฐแคลิฟอร์เนียที่ได้ผ่านร่างกฎหมายให้แพลตฟอร์มกับไรเดอร์เป็นลูกจ้าง

รูปที่ 2.4 สถานะและสวัสดิการของไรเดอร์ในแต่ละประเทศ (ที่มา : Rocket Media Lab (2564))

ในส่วนของสถานะและสวัสดิการของไรเดอร์ในแต่ละประเทศ จากรูปที่ 2.4 จะพบว่าประเทศไทยมีการให้สวัสดิการแก่ไรเดอร์ ในด้านประกันสุขภาพและประกันอุบัติเหตุ ใกล้เคียงกับประเทศเพื่อนบ้านในแถบภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ รวมทั้งประเทศจีนและไต้หวัน ส่วนประเทศเวียดนามที่มีเพียงระบบประกันอุบัติเหตุ ส่วนในภูมิภาคยุโรปทุกประเทศมีสภาพแรงงานไรเดอร์ที่เข้มแข็ง ส่งผลให้มีสถานะและกฎหมายคุ้มครองไรเดอร์อย่างเป็นรูปธรรม ได้แก่ ประเทศเนเธอร์แลนด์ สเปน ซึ่งแม้ว่าประเทศฝรั่งเศสจะไรเดอร์เป็นลูกจ้างตามกฎหมาย และยังสามารถเข้าถึงสิทธิการเป็นลูกจ้าง ประกันสุขภาพ และประกันอุบัติเหตุได้ด้วย ดังนั้น หากประเทศไทยสามารถจัดตั้งสหภาพแรงงานที่เข้มแข็งและสร้างกฎหมายกำกับแพลตฟอร์ม Food Delivery ทำให้แพลตฟอร์มสามารถมีคำสั่ง การเปลี่ยนแปลง ที่มีผลต่อพาร์ทเนอร์ได้โดยตรง ทั้งการปรับลดค่ารอบหรือตั้งกฎกติกาการให้บริการหรือการออกนโยบายที่ต้องพึงเสียงจากกลุ่มไรเดอร์มากขึ้นก็จะมีการทำงานที่ใกล้เคียงกับในทวีปยุโรปได้

## 2.2 ความปลอดภัยในการทำงาน อาชีวอนามัย และกฎหมาย

ความปลอดภัยในการทำงาน หรือเรียกอีกอย่างคือ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดลอมในการทำงาน หมายถึง ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยที่ดีในการทำงานของผู้ประกอบอาชีพในสาขาต่าง ๆ ในที่นี้จริง ๆ แล้วมาจากคำภาษาอังกฤษที่ว่า "Occupational Safety and Health (OSH)" ดังนั้นความปลอดภัยของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร จึงหมายถึง ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยที่ดีในการทำงานขนส่งอาหาร



ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน คือ การกระทำหรือสภาพการทำงาน ซึ่งปลอดจากเหตุอันจะทำให้เกิดการประสพอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจหรือสุขภาพอนามัยอันเนื่องมาจากการทำงานหรือหรือเกี่ยวกับการทำงาน

ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) อุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันและลดความสูญเสียได้หากทุกฝ่ายช่วยกัน องค์การสหประชาชาติ โดยองค์การอนามัยโลก ได้เรียกร้องให้ทุกประเทศในโลกร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) (สัณนาระดับชาติ ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 10 ทศวรรษแห่งการลงมือทำ Time for Action 25-26 สิงหาคม 2554) นอกจากนี้ควรใช้แนวคิด 5 เสาหลักประกอบด้วย

เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) ส่งเสริมการสร้างร่วมมือของภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วนและกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ แผนเป้าหมายชาติด้านความปลอดภัยทางถนนภายใต้ระบบฐานข้อมูล และฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ เพื่อกำหนดแนวทางไปปฏิบัติ ติดตาม ประเมินผล ประสิทธิภาพมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) โดย สร้างมิติตความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนน และยกระดับคุณภาพในการป้องกัน หรือคุ้มครองการบาดเจ็บและสูญเสีย สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหวต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และจักรยาน สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้จากการวางระบบติดตามประเมินผลของโครงสร้างพื้นฐานถนน การส่งเสริมการวางแผนออกแบบ ก่อสร้าง และสภาพของถนนที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles) มีการส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาใช้งานจริง เพื่อให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้นด้วยมาตรการทั้งเชิงรับ (Passive Safety) และเชิงป้องกัน (Active Safety) ด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก การให้ความรู้ ความเข้าใจกับผู้บริโภค และการสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้เทคโนโลยีใหม่ ๆ ได้ถูกนำมาใช้

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users) และมีการพัฒนาแผนงาน เพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย การบังคับใช้ กฎหมายควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาการเมาแล้วขับ ความเร็วและปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response) สร้างเสริมความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุและพัฒนาความสามารถของระบบสุขภาพและระบบอื่น ๆ ในการดูแลรักษาภาวะการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึงการดูแลในระยะยาวเพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ

อาชีวอนามัย (Occupational Health) เป็นการส่งเสริมสุขภาพการทำงานให้คงไว้ซึ่งสุขภาพ  
กายใจ และความเป็นอยู่ที่ดีในสังคม รวมทั้งเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการเบี่ยงเบนด้านสุขภาพที่มีสาเหตุจาก  
การทำงานของคนที่ทำงานในทุกอาชีพ โดยการดูแลสุขภาพแวดล้อม เครื่องมือ กระบวนการให้เหมาะสมกับ  
สภาพกายและจิตใจของคนทำงาน โดยการปรับงานแต่ละงานให้เข้ากับคนแต่ละคน

องค์การอนามัยโลก (WHO) และองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) ได้ให้นิยามโรคจากการ  
ประกอบอาชีพและโรคเนื่องจากงานตามสาเหตุปัจจัยไว้ดังนี้

1. โรคจากการประกอบอาชีพ (Occupational Diseases) หมายถึง โรคหรือการเจ็บป่วยที่  
เกิดขึ้นกับคนทำงาน โดยมีสาเหตุจากการสัมผัสสิ่งคุกคามสุขภาพในที่ทำงาน ซึ่งอาการเจ็บป่วยเกิดขึ้นกับ  
ผู้ปฏิบัติงานในขณะที่ทำงานหรือหลังจากการทำงานเป็นเวลานาน โรคจากการประกอบอาชีพบางโรคอาจเกิด  
ภายหลังหยุดการทำงานหรือลาออกจากการงานนั้น ๆ แล้ว ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทของสิ่งคุกคามสุขภาพ รวมทั้ง  
โอกาสหรือวิธีการที่ได้รับ ตัวอย่างของโรคที่สำคัญ เช่น โรคพิษตะกั่ว โรคซิลิโคสิส (โรคปอดจากฝุ่นหิน) โรค  
พิษสารตัวทำละลายต่าง ๆ (Organic solvent toxicity) เป็นต้น

2. โรคเนื่องจากงาน (Work-related Diseases) หมายถึง โรคหรือความเจ็บป่วยที่เกิดขึ้นกับ  
คนทำงาน โดยมีสาเหตุจากปัจจัยหลายอย่างประกอบกัน และการทำงานในอาชีพเป็นปัจจัยหนึ่งของการเกิด  
โรค ตัวอย่างเช่น โรคเบาหวานจะมีอาการโรคเส้นเอ็นอักเสบได้ง่าย ดังนั้นลักษณะการทำงานในอาชีพ หากมี  
การออกแรงซ้ำ ๆ หรือมีท่าทางการทำงานที่ไม่ถูกต้องก็จะแสดงอาการขึ้น เป็นต้น

3. โรคจากมลพิษสิ่งแวดล้อม (Environmental Diseases) หมายถึงผลกระทบที่เกิดจาก  
มลพิษปนเปื้อน ในดิน น้ำ อากาศ ทั้งจากธรรมชาติและกิจกรรมของมนุษย์ ที่ทำให้เกิดโรคหรือผลกระทบทั้ง  
แบบเฉียบพลันและเรื้อรัง

สิ่งคุกคามสุขภาพจากการทำงาน (Occupational Health Hazards)

สิ่งคุกคามสุขภาพแบ่งเป็น 5 ประเภท ได้แก่

(1) สิ่งคุกคามด้านกายภาพ (Physical Hazard)

เสียงดัง ความสั่นสะเทือน ความร้อน ความเย็น ความกดอากาศ แสง คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า  
และสารกัมมันตภาพรังสี

(2) สิ่งคุกคามด้านเคมี (Chemical Hazard)

- อนุภาคต่าง ๆ

○ อนุภาคที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางเฉลี่ย 10 ไมครอน จะติดที่จมูก คอหอย หรือทางเดิน  
หายใจส่วนบน

○ อนุภาคที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางเฉลี่ย 5 ไมครอน สามารถลงผ่านเข้าไปยังถุงลม

○ อนุภาคต่าง ดังกล่าวได้แก่ ฝุ่น พุ่ม ควัน ละออง เส้นใย

- โลหะและสารประกอบโลหะ
- ตัวทำละลายและสารประกอบ
- แก๊สพิษ

(3) สิ่งคุกคามด้านชีวภาพ (Biological Hazard)

- จุลินทรีย์ก่อโรค เช่น แบคทีเรีย ไวรัส
- สิ่งมีชีวิตดัดแปลงพันธุกรรม (GMO)
- สิ่งมีชีวิตและผลิตภัณฑ์จากสัตว์ เช่น แมลงมีพิษ หนูพิษ สัตว์ทดลอง

(4) สิ่งคุกคามด้านการยศาสตร์ (Ergonomic Hazard)

การยศาสตร์ศาสตร์ในการจัดสภาพงานให้เหมาะกับคนทำงาน ได้แก่

- ลักษณะการทำงาน ได้แก่ การยกและการถือของหนัก (Lifting and Handling) ท่าทางการทำงานที่ไม่เหมาะสม (Posture) การทำงานซ้ำ ๆ (Repetitive Work)
- สถานที่ปฏิบัติงานคับแคบทำให้เคลื่อนไหวร่างกายส่วนที่ใช้งานไม่สะดวก
- เครื่องมือ (Mechanical) เครื่องจักร ที่ก่อให้เกิดภัยอันตราย ได้แก่ สายพาน เพลา เกียร์ เลื่อยใบมีด และเข็ม

(5) สิ่งคุกคามด้านจิตวิทยาสังคม (Psychosocial Hazard)

- ความเครียดและสภาวะกดดันสูง
- งานกะหรืองานผลัด (Shift Work)
- แรงงานย้ายถิ่นหรือแรงงานอพยพ แรงงานต่างถิ่น
- งานที่ต้องทำเป็นเวลานาน
- งานที่ต้องทำคนเดียว
- การเดินทางข้ามเวลาที่ต่างกันมากกว่า 6 ชั่วโมง (Circadian rhythm)

โรคที่พบในการทำงาน

โรคที่พบในคนทำงาน แบ่งได้ 3 กลุ่ม

(1) โรคเกี่ยวเนื่องจากการทำงาน (Work-Related Diseases)

องค์การอนามัยโลกจำแนกโรคเกี่ยวเนื่องจากการทำงานว่าเกิดจาก “ปัจจัยหลายประการ” (multifactorial) โดยที่ปัจจัยส่วนบุคคล สิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม มีบทบาทสำคัญต่อการเกิดโรค ปัจจัยจากสิ่งแวดล้อมการทำงานอาจไม่ใช่สาเหตุโดยตรงแต่อาจเป็นปัจจัยเร่ง หรือเป็นตัวร่วมที่ทำให้สภาวะเดิมที่มีอยู่ก่อนแล้วเป็นมากขึ้น โรคเกี่ยวเนื่องจากการทำงานเหล่านี้สามารถพบได้ในชุมชนทั่วไปด้วย กลุ่มโรคเกี่ยวเนื่องจากการทำงานแบ่งได้ 5 ประเภท ได้แก่ (1) Hypertension (2) Ischemic heart diseases (3) Psychosomatic illness (4) Musculoskeletal disorders และ (5) Chronic non-specific respiratory disease / chronic bronchitis

## ตารางที่ 2.1 โรคที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการทำงานและปัจจัยเสี่ยงจากการทำงาน

โรคที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการ ทำงาน	ปัจจัยเสี่ยง	การควบคุม
Hypertension	Stress	Stress relief, diet and Weight Control
Ischemic heart diseases	Stress Work Place Exposures, Carbon monoxide	Stress relief Screening for Risk factors and intervention.
Psychosomatic illness	Stress	Reduction of organizational stress
Musculoskeletal disorders	Ergonomic factors; weight bearing, trauma, whole body vibration, poor work posture	Ergonomic design, Healthy back program
Chronic non-specific respiratory disease / chronic bronchitis	Smoke, dusts and irritants	Smoking, dusts and irritants control

### (2) โรคจากการทำงาน (Occupational Diseases)

โรคจากการทำงาน หมายถึง โรคที่เกิดจากการสัมผัสกับปัจจัยซึ่งคุกคามสุขภาพจากการ  
ทำงาน เช่น ปัจจัยด้านกายภาพ สารเคมี ชีวภาพ การยศาสตร์ จิตวิทยาสังคม ครอบคลุมทั้งโรคและการ  
บาดเจ็บจากการทำงานอาจเป็นโรคติดต่อและไม่ติดต่อ

### (3) โรคทั่วไปที่พบได้ในชุมชน (General Diseases) ไม่ได้กล่าวในที่นี้

### กฎหมายที่เกี่ยวกับอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในปัจจุบัน

มีกฎหมายหลายฉบับที่ให้ความคุ้มครองและป้องกันอันตรายทั้งก่อนและหลังการเกิดเหตุการณ์  
อันตรายขึ้น โดยกฎหมายการป้องกันก่อนเกิดอันตรายมีหลายฉบับ แต่มีเพียง 1 ฉบับที่ให้ความคุ้มครองดูแล  
ภายหลังการประสบอุบัติเหตุหรือเป็นโรคจากการทำงาน

(1) กฎหมายที่เน้นการป้องกันการเกิดอันตรายในการทำงาน (พ.ร.บ. คุ้มครองแรงงาน)

(2) กฎหมายที่เน้นหลังการประสบอันตรายและหรือโรคจากการทำงาน (พ.ร.บ. เงินทดแทน)

## 2.3 อุบัติเหตุและปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์

ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่มีปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนหรืออุบัติเหตุทางการจราจรติดอันดับต้น ๆ ของโลก จากข้อมูลรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลกปี พ.ศ. 2561 (Global Status Report on Road Safety 2018) ขององค์การอนามัยโลก โดย World Bank Group (2561) พบว่า ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนสูงเป็นอันดับ 8 ของโลกโดยมีผู้เสียชีวิต รวมทั้งสิ้น 22,491 คน หรือ 32.7 รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน นับเป็นอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดในทวีปเอเชีย อุวัชรพงษ์ เรือนคำ และ ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน (2562) ได้ระบุว่า มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในปี 2561 เกิดขึ้นมากกว่า 1,030,000 ครั้ง เป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 550,000 กว่าครั้ง มีผู้เสียชีวิตทั้งหมด 15,757 คน จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ 12,605 คน 80 เปอร์เซ็นต์ของผู้เสียชีวิต สำหรับในปี 2564 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกว่า 740,000 ครั้ง เฉพาะจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุกว่า 400,000 ครั้ง มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุแล้ว 11,310 คน จาการรถจักรยานยนต์จำนวน 9,049 คน หรือร้อยละ 80 ของผู้เสียชีวิต จากตัวเลขดังกล่าว อุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ถือว่ามีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุด HFocus เจาะลึกระบบสุขภาพ (2021) ได้ยืนยันตัวเลขยอดเสียชีวิตจากรถมอเตอร์ไซด์สูงถึงร้อยละ 40 และจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บสาหัสถึงร้อยละ 77 ของอุบัติเหตุทั้งหมด ถือว่าเป็นสถิติอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงเป็นอันดับ 1 ของโลก โดยในจำนวนนี้มีผู้เสียชีวิตที่เป็นเด็กและหนุ่มสาวอายุ 15-29 ปี เป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้สาเหตุสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ ไทยพีบีเอส (2561) ได้สรุปสาเหตุว่า ส่วนใหญ่เกิดจากคนหรือพฤติกรรมของผู้ขับขี่ร้อยละ 95.7 รองลงมาจะเป็นปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อมร้อยละ 27.6 ส่วนปัจจัยด้านรถยนต์และอุปกรณ์ เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนประเทศไทยถึงร้อยละ 21.5 ตามลำดับ

ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ธุรกิจขนส่งสินค้าอาหารและพัสดุด้วยรถจักรยานยนต์ เป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีการเติบโตอย่างมากและต่อเนื่อง โดยเฉพาะจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ทำให้ผู้บริโภคเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้บริการสั่งสินค้าผ่านแอปพลิเคชันจำนวนเพิ่มสูงขึ้น อันส่งผลต่อธุรกิจขนส่งอาหารที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น Parichat Chk (2021) ได้เผยแพร่ข้อมูลทางสถิติในปี 2564 ว่ามีการสั่งอาหารผ่านการขนส่งทางรถจักรยานยนต์สูงถึง 120 ล้านครั้ง เพิ่มขึ้นถึง 3 เท่า เมื่อเทียบกับจำนวน 35-45 ล้านครั้งในปี 2563 และส่งผลให้มูลค่ายอดขายรวมตลอดทั้งปีสูงถึง 5.31 – 5.58 หมื่นล้านบาท คิดเป็นการเติบโตถึง 18.4 – 24.4% สอดคล้องกับยอดจำหน่ายรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในปี 2564 ในเดือนพฤษภาคม โดยกรุงเทพธุรกิจ (2564) ระบุว่ามีการขยายตัวร้อยละ 41.1% โดยเป็นการขยายตัวต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 3 ติดต่อกัน นับตั้งแต่มี.ค.2564 เป็นต้นมา และยอดขายในช่วง 2 เดือนแรกของไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ขยายตัว 52.1% สอดคล้องกับตัวเลขจาก สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดย MReport (2021) ระบุว่า ยอดการผลิตรถจักรยานยนต์เดือนมกราคม - มิถุนายน 2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,261,176 คัน เพิ่มขึ้น 43.73% จากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2563 องค์การอนามัยโลกภาคพื้นเอเชียอาคเนย์ ได้รายงานโดย ไทยรัฐออนไลน์ (2564) ประเมินการจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในธุรกิจขนส่งพัสดุและอาหารของประเทศไทยว่า น่าจะมีมากถึง 300,000 คนทั่วประเทศและมีแนวโน้มที่สูงขึ้น จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส

COVID-19 ที่ยังไม่มีแนวโน้มที่จะดีขึ้น และพฤติกรรม New Normal ของผู้บริโภคที่เข้าสู่การสั่งซื้อสินค้าออนไลน์

เมื่อธุรกิจการขนส่งออนไลน์เติบโตขึ้น จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งพัสดุและอาหารก็มีปริมาณสูงขึ้น และส่งต่อจำนวนอุบัติเหตุในท้องถนนก็พุ่งขึ้นด้วยเช่นเดียวกัน ศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลก ด้านการป้องกันการบาดเจ็บ กล่าวว่า ในปี 2563 มีการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอาชีพขนส่งพัสดุและอาหารทางรถจักรยานยนต์ พบว่า มีเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เฉี่ยวชน เป็นเหตุให้บาดเจ็บและเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น นอกจากนั้น ข้อมูลตัวเลขสถิติของโรงพยาบาลอุดรธานี ที่ได้รวบรวมเปรียบเทียบอุบัติเหตุย้อนหลัง 3 ปี โดยในปี 2562 มีผู้บาดเจ็บรวม 6,432 คน เป็นไรเดอร์ 44 คน ปี 2563 มีผู้บาดเจ็บรวม 6,649 คน เป็นไรเดอร์ 61 คน และในปี 2564 ตั้งแต่ ม.ค. - 26 ก.ค. เพียงครึ่งปีเท่านั้น มีผู้บาดเจ็บจากมอเตอร์ไซด์รวม 6,163 คน ในจำนวนนี้เป็นไรเดอร์ 110 คน แสดงให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นเกือบ 2 เท่า จากปี 2563 และเพิ่มขึ้น 3 เท่าจากปี 2562 ทั้งนี้ศูนย์ความร่วมมือขององค์การอนามัยโลก ระบุว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของไรเดอร์ ว่ามีหลายประเด็น ยกตัวอย่างเช่น พฤติกรรมการขับรถ สมรรถนะของรถจักรยานยนต์ สภาพท้องถนน และสภาพแวดล้อมอื่น ๆ เป็นต้น

### 2.3.1 สภาพแวดล้อมที่ส่งผลต่ออุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนส่งพัสดุและอาหาร

คณะกรรมการบูรณาการการแพทย์ฉุกเฉินวุฒิสภา ได้ทำการศึกษาเชิงลึกเพื่อหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนส่งฯ ได้มีการสรุปปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับรถที่ส่งผลต่อความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ไว้ดังนี้ (1) การขับเร็ว เพื่อทำเวลา แข่งขันทำรอบ ตามนโยบายบริษัท (2) ความไม่เคยชินกับเส้นทาง (3) การขับรถพร้อมกับการมองแผนที่ในมือถือ (4) การทำผิดกฎจราจร เช่น ย้อนศร ขับบนทางเท้า และฝ่าไฟแดง (5) การบรรทุกพัสดุหรืออาหารหนักหรือมากเกินไป (6) ผู้ขับขี่เกิดความเหนื่อยล้าจากการทำงานหนัก ไม่ได้พักผ่อน และมีอาการหลับใน (7) ความเครียดจากพฤติกรรมลูกค้า เช่น การแจ้งที่อยู่ผิด การไม่รับสินค้า การยกเลิกออเดอร์ และ (8) นโยบายคอนแทคเอ้าท์ สัญญาจ้างในลักษณะอาชีพอิสระส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยหลังเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนั้น นักวิชาการศูนย์แม่โขงศึกษา สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดย กองบรรณาธิการ THE OPENER (2564) เปิดเผยว่า หากมองจากภายนอกหรือมุมมองของผู้ร่วมใช้ถนน ปฏิเสธไม่ได้ว่าส่วนใหญ่มักพบเห็นไรเดอร์ขับเร็ว แทรกเปลี่ยนเลนไปมา รวมถึงฝ่าไฟแดง แต่จากการศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับพฤติกรรมเหล่านี้ ได้เผยให้เห็นข้อมูลอีกด้านว่าทำไมนักขับสองล้อถึงยอมเสี่ยงอันตราย ข้อมูลวิจัยล่าสุดที่เพิ่งเผยแพร่ในเดือน ส.ค. 2564 ที่ผ่านมาระบุว่า ไรเดอร์นับเป็นอาชีพที่มีความเครียดอยู่ตลอดเวลา จากการทำวิจัยทำให้เห็นว่ามีปัจจัยมากมายที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เริ่มตั้งแต่การ “กดแย่งรับงาน” ทำให้ไรเดอร์ไม่มีเวลาคิดถึงเส้นทางและความคุ้มค่าในการรับงาน จากนั้นหลังได้งานก็ยังมียีกหลายปัจจัย เช่น เมื่อไปถึงร้านอาหารบางร้านไม่มีที่จอด หากแจ้งลูกค้าว่าต้องจ่ายเพิ่มเติมก็มีโอกาสสูงที่จะถูกยกเลิก ส่วนใหญ่จึงต้องแอบจอดตามข้างทาง "โดยเฉลี่ยแต่ละออเดอร์จะใช้เวลาประมาณ 40 นาที แต่บางร้านใช้เวลาทำนานกว่า 30-40 นาที เมื่อรับอาหาร



มาถึงต้องรีบขับไปส่งให้ถึงมือลูกค้าโดยเร็ว หลายเส้นทางไรเดอร์ก็ไม่คุ้นชิน ต้องขับรถไปด้วยตาต้องมองแผนที่ไปด้วย ระหว่างนั้นบางครั้งลูกค้าก็ส่งข้อความมาตามเรื่อย ๆ ไรเดอร์จึงเป็นอาชีพที่มีความเครียดแฝงอยู่ตลอดเวลาทำให้ 1 ใน 3 หรือเกือบ 30% ของไรเดอร์กลุ่มตัวอย่าง 435 คนทั่วประเทศ ต่างเคยประสบอุบัติเหตุทั้งรถล้ม รถชน และรถเฉี่ยว มากถึง 12% รุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต ในขณะที่การจ้างงานจบเป็นครั้ง ๆ ไม่มีสวัสดิการและสวัสดิภาพทางสังคม"

นอกจากความเครียดที่เกิดขึ้นจากการทำงานดังกล่าว ในด้านรายได้ ไทยโพสท์ (2564) ได้ระบุว่า ชาวไรเดอร์ ผลตอบแทนหรือค่าบริการที่ได้จะถูกแพลตฟอร์มหักร้อยละ 25 หรือ 1 ใน 4 จะได้ค่าตอบแทนเฉลี่ย 17,712 บาทต่อเดือน เมื่อหักต้นทุนในการทำงาน ประกอบด้วย ค่าน้ำมัน ค่าอินเทอร์เน็ต ค่าบำรุงรักษา และค่าเครดิต สำหรับหักจ่ายก่อนไปเก็บจากลูกค้า ตกเฉลี่ยวันละประมาณ 101-150 บาท รวมเป็นค่าใช้จ่ายเฉลี่ยเดือนละ 3,360 บาท เท่ากับเหลือเงินเพียง 14,352 บาท แลกกับการทำงานเกือบ 60 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ โดยถ้าจะให้รายได้ดีต้องขับวันละไม่ต่ำกว่า 10 ชั่วโมง ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์กฎหมายคุ้มครองแรงงาน และการทำงานที่ยาวนานในแต่ละวัน ทำให้ร้อยละ 17.4 เคยเจ็บป่วยจากการทำงานอีกด้วย แบ่งเป็น (1) ปวดเมื่อยตามร่างกาย ร้อยละ 59.5 (2) เป็นไข้หวัดจากการตากแดดตากฝนร้อยละ 32.4 และ (3) เป็นไมเกรนหรือมีความดันผิดปกติ ร้อยละ 1.4 ซึ่งการเจ็บป่วยหรือแม้แต่การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง หรือแม้กระทั่งการเสียชีวิตที่ผ่านมาก็ไม่ได้รับการเยียวยาจากเจ้าของแพลตฟอร์ม ทั้งนี้เนื่องจาก สัญญาการทำงานที่ให้ผู้ขับที่เป็นแรงงานอิสระหรือฟรีแลนซ์ (freelancer) ประเภทหนึ่งซึ่งไม่ผูกสถานะตัวเองกับองค์กรบริษัทใด โดยได้ค่าตอบแทนเป็นเงินรับจ้างตามเงื่อนไขในสัญญาจ้าง ไม่ใช่ค่าตอบแทนเหมาจ่ายรายเดือนเหมือนข้าราชการหรือพนักงานบริษัททั่วไป ลักษณะนี้เองที่ทำให้แรงงานกลุ่มใหม่นี้อยู่นอกกฎเกณฑ์ของกฎหมายคุ้มครองแรงงาน ดังนั้น เวลาเกิดอุบัติเหตุกับไรเดอร์ พวกเขาจะเข้าไม่ถึงประกันสังคม ต้องดูแลตัวเอง ไม่มีกฎหมายคุ้มครอง หากอ้างกฎหมายประกันสังคมมาตรา 33 หรือมาตรา 39 ที่ระบุคุ้มครองแรงงานแต่ในสถานประกอบการเท่านั้น ยิ่งหมดหวัง ทั้ง ๆ ที่ไรเดอร์เป็นแรงงานอิสระแบบหนึ่งที่แม้จะมีต้นสังกัดแต่กลับไม่ได้รับการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของแรงงาน ขณะที่มาตรา 40 สวัสดิการไม่จูงใจให้สมัครด้วยเหตุนี้หากเกิดเหตุการณ์ไม่คาดฝันกับแรงงานไรเดอร์ ไม่ว่าจะตกรถหรือร่างกายไม่อาจทำงานได้ปกติ ย่อมส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของแรงงานอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยง ดังนั้น ไรเดอร์ในปัจจุบันยังขาดกลไกของการรวมกลุ่มของแรงงานอำนาจต่อรองจากฝ่ายสหภาพแรงงานยังทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ จึงส่งผลให้เกิดความเครียดในการทำงานและส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุของการทำงานเป็นผลสืบเนื่องกัน

Rocket Media Lab (2564) เปิดเผยผลสำรวจชีวิตความเป็นอยู่ของไรเดอร์ที่ทำงานกับแพลตฟอร์มส่งอาหาร (food delivery) จำนวน 1,136 คน ทั้งในกทม. และปริมณฑล รวมไปถึงในจังหวัดอื่น ๆ ทั้งศรีสะเกษ เชียงใหม่ พิษณุโลก สงขลา และทางออนไลน์ โดยสำรวจระหว่างเดือนมีนาคม-กรกฎาคม พ.ศ. 2564 ซึ่งสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

- กลุ่มตัวอย่างที่สำรวจเป็นไรเดอร์ส่งอาหารให้กับแพลตฟอร์มต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ ฟู้ดแพนด้า ร้อยละ 37.50 แกร็บฟู้ด ร้อยละ 25.79 โลนแมน ร้อยละ 25.62 โกเจ็ท ร้อยละ 4.4 โรบินฮู้ด ร้อยละ

2.38 อื่น ๆ เช่น แอนท์เดลิเวอร์ี ลาตามูฟ หรือไรเดอร์ที่ทำงานมากกว่าหนึ่งแพลตฟอร์ม ร้อยละ 1.42 และผู้ที่ไม่ระบุแพลตฟอร์มในแบบสอบถาม ร้อยละ 2.89

- เกิน 80% ของไรเดอร์ที่สำรวจเป็นผู้ชาย โดยช่วงอายุที่มทำงานนี้มากที่สุด ได้แก่ ระหว่างอายุ 23-30 ปี ตามมาด้วย 31-40 ปี และ 18-22 ปี เมื่อถามถึงระดับการศึกษาเกินครึ่งจบระดับมัธยมศึกษา ตามมาด้วยระดับปริญญาตรี

- กว่าร้อยละ 60 ตอบว่าทำงานไรเดอร์ส่งอาหารเป็น ‘อาชีพหลัก’ ซึ่งมากกว่าร้อยละ 37 ทำงานเกินวันละ 8 ชั่วโมง (ระยะเวลาทำงานแทบไม่ต่างจากพนักงานบริษัท) โดย 2 ใน 3 ต้องวิ่งมากกว่าวันละ 10 รอบ

- เมื่อถามถึงรายได้เกือบครึ่งมีรายได้จากการเป็นไรเดอร์ส่งอาหารอยู่ที่ระหว่าง 10,001 - 15,000 บาท/เดือน (ร้อยละ 48.77) ตามมาด้วยระหว่าง 15,001 - 20,000 บาท/เดือน (ร้อยละ 27.69) และ 20,001 - 30,000 บาท/เดือน (ร้อยละ 10.76)

- โดยเมื่อถามว่า รายได้จากอาชีพนี้เพียงพอหรือไม่ มีไรเดอร์ส่งอาหารกลุ่มตัวอย่างแค่ราว 15% เท่านั้นที่บอกว่า มีพอใช้และเหลือเก็บ

- ถามว่าทำงานอาชีพนี้เพื่อเลี้ยงชีพกี่คนราว 1/3 ที่ตอบว่า ทำงานเลี้ยงตัวเองอย่างเดียว ส่วนที่เหลือตอบว่า ต้องเลี้ยงสมาชิกในครอบครัว ระหว่าง 1-2 คน (ร้อยละ 38.41) 3-4 คน (ร้อยละ 23.00) และ 5 คนขึ้นไป (ร้อยละ 5.29)

- ไรเดอร์ส่งอาหารเกิน ร้อยละ 93 ตอบว่า เคยประสบอุบัติเหตุระหว่างทำงาน

- ถามถึงความต้องการ 5 อันดับแรก ได้แก่ เงินทดแทนการขาดรายได้เมื่อประสบอุบัติเหตุ (ร้อยละ 26.06) เปลี่ยนสถานะให้เป็นลูกจ้างแทนการเป็นพาร์ทเนอร์ (ร้อยละ 16.19) ประกันสุขภาพ (ร้อยละ 13.38) ประกันรายได้ขั้นต่ำต่อวัน (ร้อยละ 12.06) และประกันอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะอยู่ในเวลางานหรือไม่ (ร้อยละ 9.42)

- สำหรับประกันสุขภาพ ที่ไรเดอร์ส่งอาหารที่ร่วมตอบแบบสอบถามให้ข้อมูล มีหลากหลายทั้งบัตรทอง ม.33 ม.39 ซื่อประกันเอง และอื่น ๆ

- คำถามสุดท้าย หากมีการจัดตั้งสหภาพแรงงานจะเข้าร่วมหรือไม่ ร้อยละ 64.94 ตอบว่า ต้องการเข้าร่วม และอยากให้มีกฎหมายกำกับแพลตฟอร์มหรือไม่ ร้อยละ 66.22 ตอบว่าอยากให้

### 2.3.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่ออุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนส่งพัสดุและอาหารในต่างประเทศ

สำหรับงานวิจัยในต่างประเทศ ที่ทำการศึกษสาเหตุของในด้านความปลอดภัยของผู้ขับขี่ไรเดอร์ส่งอาหารและพัสดุนั้น มีงานวิจัยจากออสเตรเลีย โดย NSW Government (2564) ระบุว่าในปี 2563-2564 อุบัติเหตุผู้ขับขี่ไรเดอร์ส่งอาหารและพัสดุ ทั้งรถจักรยานและจักรยานยนต์ส่งผลต่อผู้เสียชีวิตจำนวน 5 ราย และบาดเจ็บจำนวน 50 ราย จากสถิติพบว่า ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ไรเดอร์เป็นผู้ชาย ประมาณ 80% มีอายุต่ำกว่า 30 ปี มากกว่า 50% และอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในช่วงเวลา 16.00-18.00 น. ผู้ขับขี่ทั้งหมด



สวมหมวกกันน็อกที่ได้มาตรฐาน ส่วนสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุนี้มาจากสาเหตุดังต่อไปนี้ รถจักรยานยนต์ และอุปกรณ์ที่ออกแบบไม่เหมาะสม ทักษะนิสัยในขับขี่ ความกดดันทางด้านเวลาของการขนส่ง ความรู้และทักษะของการขับขี่ ความเหนื่อยล้าจากการทำงาน สภาพถนน และสิ่งแวดล้อมโดยรอบ โดยได้กำหนดวาระเร่งด่วนตามลำดับ ได้แก่ การออกแบบสภาพพื้นที่การทำงานที่ปลอดภัย (เช่น ห้ามขับขี่บนทางเท้า เพิ่มพื้นที่การจราจร เพิ่มป้ายจราจร) เสริมศักยภาพด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับขี่ผ่านการอบรม (ความรู้ ทักษะ และทรัพยากร) การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (เช่น หมวกกันน็อก กล่องใส่อาหาร) โดยวาระเร่งด่วนเหล่านี้ มีการประสานกับบริษัทแพลตฟอร์มต่าง ๆ เพื่อระดมความคิดเห็นร่วมกับหน่วยงานภาครัฐบาล

ในประเทศจีน Z Wang, et., (2021) เผยแพร่งานวิจัยฉบับหนึ่งที่ดำเนินการในปี 2564 ชื่อโครงการวิจัยเฝ้าสังเกตการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าส่งอาหารและพัสดุ โดยเฝ้าสังเกตพฤติกรรมของผู้ขับขี่จำนวน 600 กรณีและสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องกว่า 480 คน พบว่า ผู้ขับขี่ได้ขับขี่เร็วกว่ากำหนดถึง 91.3% ใช้ผ้าคลุมกันลมขณะขับขี่ในฤดูหนาว จำนวน 91.2% กระทำผิดกฎหมายจราจร (เช่น ขับในช่องจราจรของรถยนต์) คิดเป็น 32.8% ไม่อยู่หลังเส้นขาวขณะติดไฟแดงถึง 23.3% และใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่รถมากถึง 21.2% สำหรับการขี่หมวกกันน็อกนั้น พบว่า มีการใช้ในช่วงกลางวันมากกว่ากลางคืน คือ 73% กับ 21.2% ตามลำดับ แสดงถึงผู้ขี่มักไม่ใช้หมวกกันน็อกในเวลากลางคืน จากการสัมภาษณ์พบว่า ผู้ขับขี่ทำงานขับขี่ต่อเนื่องมากกว่า 8 ชั่วโมงต่อวันสูงถึง 46.5% และประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนมาแล้วอย่างน้อย 1 ครั้ง จำนวน 76.5% เกิดอุบัติเหตุบนช่องจราจรของรถยนต์ 13.9% และมีอุบัติเหตุบนทางเท้าคิดเป็น 8.2% นอกจากนั้นผลการวิจัยยังพบว่า อุบัติเหตุมักเกิดในผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมที่ซอฝ่าไฟแดงและการไม่สวมหมวกกันน็อก ซึ่งส่งผลให้อาชีพขนส่งอาหารและพัสดุเป็นกลุ่มอาชีพที่มีความเสี่ยงและต้องการการแก้ไขปัญหาลดอุบัติเหตุอย่างเร่งด่วน

ในปี 2563 หน่วยงานผู้แทนยุโรปเพื่อความปลอดภัยและสุขภาพในการทำงาน โดย European Agency for Safety and Health at Work (2021) ได้ระบุแนวทางการปฏิบัติที่ดีสำหรับความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับกลุ่มอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารและพัสดุ ในกลุ่มประเทศยุโรปและสหรัฐอเมริกา รวมจำนวน 10 ประเทศ

ตารางที่ 2.2 ป้จจ้ยที่ส่งผลต่อการเก้ตอู้บ้ต้เหตุจากการทบทวนวรรณกรรม (สหรัฐอเมริกา ยุโรป จีน)

รถและอุปกรณ์	ผู้ขับขี่	นโยบายของแพลตฟอร์ม	รัฐบาล (พื้นที่การทำงานที่ปลอดภัย) ถนนและสภาพแวดล้อม
การออกแบบรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	ช่วงอายุ (วัยรุ่น) 21-25 หรือ 26-30 ปี	นโยบายการจำกัดและควบคุมเวลาในการขนส่ง (เช่น ต้องจัดส่งภายใน 30 นาที)	กฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น การห้ามขับขึ้นทางเท้า มาตรฐานอุปกรณ์ความปลอดภัย (หมวกกันน็อค)
ความเหมาะสมขนาดและน้ำหนักของกระเป๋าสื่ออาหารหรือพัสดุ	ทักษะการขับขี่อย่างปลอดภัย (เช่น การให้สัญญาณไฟต่าง ๆ การเว้นระยะห่างจากรถคันข้างหน้า)	จำนวนชั่วโมงการทำงาน (มากกว่า 8 ชั่วโมง) และการทำงานในเวลากลางคืน	ไม่มีช่องจราจรที่สะดวก ปลอดภัย รวมถึงสภาพถนนที่ทำให้เกิดการสะดุดล้ม
การมีและใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล เช่น หมวกกันน็อค (ที่ได้มาตรฐานเพื่อการขนส่ง) เสื้อกันฝน เสื้อพายุหลัง	การไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เช่น ขับเร็วเกินกำหนด	นโยบายการจ่ายเงินตามจำนวนชิ้นของพัสดุที่ขนส่ง	สภาพการจราจรที่หนาแน่น และรถติด ทำให้เกิดการแทรกและข้ามช่องจราจร
	การแต่งกายและการไม่ใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยต่าง ๆ หรือใช้อย่างไม่เหมาะสม	การปรับและจัดโหลดการทำงานที่ไม่สมดุล บางช่วงมาก บางช่วงน้อย	การจัดหาป้ายจราจรที่เพียงพอและเหมาะสม
	การใช้อุปกรณ์มือถือและอุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่รถ	ระบบสวัสดิการการอบรมและการควบคุมดูแล	ไม่มีที่จอดรถอย่างเพียงพอ
	การบริโภค อาหารหรือสารกระตุ้น ที่ส่งผลกระทบต่อร่างกาย	การขาดการส่งเสริมการทำงานเป็นทีมแทนการแข่งขันระหว่างคน	ทัศนวิสัย สภาพอากาศ โดยเฉพาะการขับขี่ในฤดูฝน
	ความรู้ในการปฏิบัติตนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ		ระดับเสียงและปริมาณควันพิษในท้องถนน

รถและอุปกรณ์	ผู้ขับขี่	นโยบายของ แพลตฟอร์ม	รัฐบาล (พื้นที่การทำงานที่ ปลอดภัย) ถนนและ สภาพแวดล้อม
	การบำรุงรักษา รถจักรยานยนต์และ อุปกรณ์ต่าง ๆ (เช่น ระบบไฟ ระบบเบรก ลมยาง และอื่น ๆ)		
	การจัดการความ เหนื่อยล้า ความเครียด และอารมณ์รุนแรง ทั้ง จากลูกค้า แพลตฟอร์ม และสภาพการจราจร		
	การทนต่อการกระทบ และการสั่นสะเทือน ของร่างกาย		
	ความรู้สึกรู้สึกว่าถูกดูถูกใน อาชีพ		

ในส่วนของสภาพแวดล้อมการทำงาน ในบางพื้นที่อาจต้องการจำนวนไรเดอร์อย่างแตกต่างกัน เช่น ในยุโรปบางพื้นที่อาจมีภูมิประเทศและจำนวนประชากรที่แตกต่างกัน ก็จะส่งผลต่อจำนวนไรเดอร์ที่แตกต่าง กัน เช่น ทางภาคเหนือจะมี 10 riders ต่อจำนวนประชากร 1,000 ส่วนพื้นที่ภาคใต้จะมี 30-40 riders ต่อ จำนวนประชากร 1,000 คน

### 2.3.2 ปัจจัยด้านอายุของพนักงานขี่ไรเดอร์ต่อสถิติอุบัติเหตุ

เนื่องจากงานของพนักงานขี่ไรเดอร์อยู่กลางแจ้งตลอดเวลา จึงต้องเผชิญกับปัจจัย ความเสี่ยงต่อการอุบัติเหตุอย่างมาก ตามปัจจัยที่ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่ผ่านมา ซึ่งถึงแม้ว่า งานวิจัยที่ผ่านมาได้แสดงถึงปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในด้านต่าง ๆ แต่อย่างไรก็ตาม ปัจจัยด้านบุคคลประการ หนึ่งที่มีความสำคัญและได้มีการอ้างอิงอย่างมาก นั่นคือ อายุของผู้ขี่ไรเดอร์ โดยงานวิจัยต่าง ๆ ระบุว่าอายุ ของผู้ขี่ไรเดอร์มีความสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ ยกตัวอย่างเช่น งานวิจัยของประเทศตุรกี พบว่า ร้อยละ 70-80 ของอุบัติเหตุของไรเดอร์ เกิดกับผู้ขี่ที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี เช่นเดียวกับงานวิจัยจากประเทศกรีซ ที่ระบุว่า ในกลุ่มผู้ขี่ไรเดอร์ที่มีอายุต่ำกว่า 25 ปี คิดเป็นร้อยละ 37 จากไรเดอร์ทั้งหมด แต่กลับมีอุบัติเหตุ

สูงกว่าช่วงอายุอื่นเป็นอย่างมากอย่างมีนัยสำคัญ ยังมีงานวิจัยจากประเทศจีนที่แสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ไรเดอร์ที่มีอายุน้อยจะมีความกดดันจากการเร่งรีบส่งสินค้าให้ทันตามกำหนดมากกว่าผู้สูงอายุ โดยมักจะมีพฤติกรรมความเสี่ยงของการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงสูงกว่าผู้สูงอายุ รวมทั้ง งานวิจัยของออสเตรเลียก็ระบุว่าไรเดอร์ที่มีอายุระหว่าง 17-25 ปี มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตแตกต่างจากช่วงอายุอื่น ๆ ที่ไม่มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิต ทั้งนี้ข้อมูลทางสถิติแสดงให้เห็นว่าอายุเฉลี่ยของไรเดอร์ในกรีซ ตุรกี จีน และออสเตรเลียจะอยู่ที่ 28.45, 28.78, 26.4 และ 26 ปี ซึ่งถือว่าไรเดอร์ส่วนใหญ่ยังมีอายุไม่สูงและเสี่ยงต่อพฤติกรรมในการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการทํางาน

สำหรับในประเทศไทย ยังไม่มีการเก็บรวบรวมสถิติอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ไรเดอร์อย่างเป็นทางการมีเพียงสถิติอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ที่แบ่งช่วงอย่างสอดคล้องกับการแบ่งช่วงตามมาตรฐานข้อมูลกระทรวงแรงงาน อ้างอิงตามกรมการปกครอง โดยระบุในมาตรฐานข้อมูลกระทรวงแรงงาน ปี 2562 ได้แบ่งช่วงอายุ ดังนี้ ต่ำกว่า 15 ปี 15-17 ปี 18-19 ปี 20-24 ปี 25-29 ปี 30-34 ปี 35-39 ปี 40-44 ปี 45-49 ปี 50-54 ปี 55-59 ปี และ 60 ปีขึ้นไป โดยมีงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ ในปี 2560 โดยกระทรวงสาธารณสุข กรมตำรวจ และบ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด โดยสรุปได้ในรูปที่ 2.5 ว่ากลุ่มอายุระหว่าง 15-19 ปี เกิดอุบัติเหตุบาดเจ็บสูงสุดถึง 195,400 ราย คิดเป็น ร้อยละ 18.79 ของผู้บาดเจ็บทั้งหมด โดยมีการบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์สูงถึง ร้อยละ 91.30 ของอุบัติเหตุทั้งหมด และแนวโน้มอุบัติเหตุดังกล่าวจะลดลงเมื่อผู้ขับขี่มีอายุสูงขึ้น



รูปที่ 2.5 สถิติการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แยกตามอายุของผู้ประสบเหตุ  
ที่มา ฐานันดร ชมภูศรี (2560)

หากพิจารณาช่วงวัยการทำงานกับข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ในปี 2560 ข้างต้น โดยพิจารณาช่วงวัยทำงาน ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ได้แก่ วัยทำงานตอนต้น (อายุ 15-29 ปี) วัยทำงานตอนกลาง (อายุ 30-44 ปี) และวัยทำงานตอนปลาย (อายุ 45-59 ปี) รวมทั้งในช่วงผู้สูงอายุ ตามตารางที่ 2.3 จะพบสถิติอุบัติเหตุที่ลดลงอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ อุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ในวัยทำงานตอนต้นจะสูงถึง ร้อยละ 50.4 แล้วลดลงเหลือเพียงประมาณ ร้อยละ 21.7 เมื่อมีอายุเข้าสู่วัยทำงานตอนกลาง และลดลงเหลือเพียง ร้อยละ 17.7 เมื่อเข้าสู่วัยทำงานตอนปลาย เมื่อเข้าสู่วัยผู้สูงอายุ (ระหว่าง 60-75 ปี) สถิติอุบัติเหตุจะลดลงอย่างมากเหลือเพียง ร้อยละ 8.7 และเหลือเพียง ร้อยละ 1.6 เมื่ออยู่ในวัยผู้สูงอายุตอนปลาย

ตารางที่ 2.3 การวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในช่วงอายุทำงานและสูงอายุ ในปี 2560

ช่วงวัย	ช่วงอายุ (ปี)	อุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์รวม	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
วัยทำงานตอนต้น (อายุ 15-29 ปี)	14	398,837	50.4
วัยทำงานตอนกลาง (อายุ 30-44 ปี)	14	171,368	21.7
วัยทำงานตอนปลาย (อายุ 45-59 ปี)	14	139,897	17.7
วัยผู้สูงอายุ (อายุ 60-74 ปี)	14	68,723	8.7
วัยผู้สูงอายุตอนปลาย (อายุ 75 ปี ขึ้นไป)	>14	12,362	1.6

## 2.4 สถานการณ์ปัจจุบันของธุรกิจส่งอาหารด้วยแพลตฟอร์มในประเทศไทยและต่างประเทศ

### 2.4.1 แพลตฟอร์มส่งอาหารในประเทศไทย

แพลตฟอร์มส่งอาหาร คือ แพลตฟอร์มให้บริการจัดส่งอาหารโดยเก็บค่าบริการเมื่อผู้ใช้บริการสั่งอาหารผ่านทางแพลตฟอร์ม เมื่อแพลตฟอร์มได้รับคำสั่งซื้อแล้วจะส่งคำสั่งซื้อไปยังร้านอาหาร พร้อมกับจัดหาผู้ขับขี่หรือไรเดอร์เพื่อจัดส่งอาหารให้แก่ผู้ใช้บริการ นอกจากหน้าที่ในการจัดการแล้ว แพลตฟอร์มยังทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์และจัดโปรโมชั่นส่วนลดค่าอาหารหรือค่าขนส่งเพื่อกระตุ้น การใช้บริการ โดยมีการใช้ระบบแรงจูงใจ (Incentive) แก่ไรเดอร์และร้านอาหาร ทั้งนี้ เพื่อดึงดูด ร้านอาหาร ไรเดอร์ และผู้ใช้บริการให้เข้ามาในแพลตฟอร์ม

แพลตฟอร์มในธุรกิจรับส่งอาหารมีรายได้มาจาก 3 ส่วน ดังนี้

- รายได้ค่าดำเนินการจากค่า Gross Profit (GP) ซึ่งคิดจากสัดส่วนของค่าอาหารที่สั่งซื้อจากร้านอาหารตั้งแต่ร้อยละ 15-30 ขึ้นอยู่กับแต่ละแพลตฟอร์ม รวมถึงค่าคอมมิชชันอื่น ๆ เช่น ค่าคอมมิชชันที่เรียกเก็บจากไรเดอร์

- รายได้ค่าธรรมเนียมจากผู้ให้บริการ โดยเฉพาะจากค่าขนส่งที่คิดตามระยะทาง

- รายได้อื่น ๆ เช่น ค่าประชาสัมพันธ์ ค่าโฆษณา ค่าการตลาด ค่าสมาชิกรายเดือนเพื่อใช้  
แลกส่วนลดต่าง ๆ

สำหรับประเทศไทย ณ ปัจจุบัน ไรเดอร์หรือแรงงานแพลตฟอร์มในธุรกิจรับส่งอาหารยัง  
ไม่มี สถานะเป็นลูกจ้างส่งผลให้ไรเดอร์ไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายแรงงานฉบับต่าง ๆ สิทธิแรงงาน และ  
สวัสดิการในการทำงานจึงขาดหายไป ทำให้แรงงานแพลตฟอร์มเป็นกลุ่มที่มีความเปราะบางในการทำงาน  
กล่าวคือ ทำงานโดยปราศจากการคุ้มครองและถูกเอาเปรียบด้วยอำนาจการต่อรองที่ต่ำกว่า หากพิจารณา  
ความหมายของ “นายจ้าง” “ลูกจ้าง” ตาม พ.ร.บ. ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการ  
ทำงาน ได้กำหนดความหมายไว้ดังนี้

“นายจ้าง” หมายความว่า นายจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานและให้  
หมายความรวมถึงผู้ประกอบการซึ่งยอมให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดมาทำงานหรือทำผลประโยชน์ให้แก่ หรือใน  
สถาน ประกอบกิจการ ไม่ว่าการทำงานหรือการทำผลประโยชน์นั้นจะเป็นส่วนหนึ่งส่วนใดหรือทั้งหมด ใน  
กระบวนการผลิตหรือธุรกิจในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการนั้นหรือไม่ก็ตาม

“ลูกจ้าง” หมายความว่า ลูกจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานและให้  
หมายความรวมถึงผู้ซึ่งได้รับความยินยอมให้ทำงานหรือทำผลประโยชน์ให้แก่หรือในสถานประกอบการ  
ของนายจ้าง ไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไรก็ตาม

ทั้งนี้แพลตฟอร์มในธุรกิจรับส่งอาหาร (Food Delivery) มีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลัก 4 ฝ่าย  
ได้แก่ ผู้ประกอบการแพลตฟอร์ม แรงงานแพลตฟอร์ม ร้านอาหาร และลูกค้า

การทำงานมีลักษณะผสมผสาน ทั้งลักษณะที่เป็นการจ้างแรงงานโดยแพลตฟอร์มมีอำนาจ  
ควบคุมบังคับบัญชาผ่านทาง ทุกระเบียบ ข้อบังคับ ระบบการให้คะแนน (Rating) การควบคุม และกำหนดการ  
ทำงานผ่านระบบที่ระบุตำแหน่งการทำงาน (Geolocation) หรือ GPS เพื่อกำหนดเส้นทางให้แก่พนักงาน  
แพลตฟอร์ม หากฝ่าฝืนกฎระเบียบการทำงานมีการลงโทษตามความร้ายแรงของการกระทำผิด เช่น ระงับการ  
ปฏิบัติงานแบบชั่วคราวหรือแบบถาวร และลักษณะที่เป็นการจ้างทำของบางส่วนโดยมีความเป็นอิสระ ในการ  
ทำงานที่สามารถเลือกรับงานหรือเลือกช่วงเวลาในการทำงานได้ โดยแรงงานแพลตฟอร์มสามารถเลือก  
ช่วงเวลาการทำงานโดยการเปิดหรือปิดแอปพลิเคชัน ส่วนการเลือกรับงานจะมีผลต่ออัตราการมอบหมายงาน  
ซึ่งจะมีผลต่อการให้งานของแพลตฟอร์มต่อไป โดยผู้ประกอบการแพลตฟอร์ม ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยี  
ดิจิทัลและระบบอัลกอริทึมในการจัดการธุรกิจ สำหรับมอบหมายงาน อย่างไรก็ตาม ในภาพรวมแรงงานแพลตฟอร์ม  
มีลักษณะอยู่ภายใต้อำนาจควบคุมบังคับบัญชาของแพลตฟอร์มโดยเฉพาะการพึ่งพิงทางเศรษฐกิจ  
(Economic Dependence)



## 2.4.2 นิติสัมพันธ์เกี่ยวกับการทำงาน

### สัญญาจ้างแรงงาน

สัญญาจ้างแรงงานเป็นรูปแบบดั้งเดิมของการทำงานซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 575 บัญญัติว่า “อันว่าจ้างแรงงานนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าลูกจ้าง ตกลงจะทำงาน ให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่านายจ้าง และนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้” ดังนั้น สัญญาจ้างแรงงานจึงเป็นสัญญาสองฝ่าย ได้แก่ นายจ้างและลูกจ้าง เป็นสัญญาต่างตอบแทนที่ทั้งสองฝ่ายต่างมีหน้าที่ซึ่งกันและกันนายจ้างมีหน้าที่จ่ายสินจ้างเพื่อการทำงานของอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ลูกจ้าง ส่วนลูกจ้างมีหน้าที่ทำงานเพื่อตอบแทนให้นายจ้าง สัญญาจ้างแรงงานนั้นกฎหมายไม่ได้กำหนด แบบของนิติกรรมไว้ ไม่จำเป็นต้องทำเป็นหนังสือหรือมีหลักฐานเป็นหนังสือก็สามารถฟ้องร้องบังคับคดีได้ ลักษณะที่สำคัญของสัญญาจ้างแรงงาน มีดังนี้

- เป็นสัญญาที่มีลักษณะเป็นการเฉพาะตัวลูกจ้าง
- เป็นสัญญาที่นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำการไปในทางการที่จ้าง (Vicarious Liability)
- เป็นสัญญาที่นายจ้างมี “อำนาจควบคุมบังคับบัญชา” ลูกจ้างในการพิจารณาแบ่งแยกสัญญาจ้างแรงงานจากสัญญาประเภทอื่น ๆ นอกเหนือจากลักษณะ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 575 แล้วยังมีหลักในการพิจารณาว่านิติสัมพันธ์ใด ๆ จะเป็นสัญญาจ้างแรงงานหรือไม่นั้น ต้องพิจารณาจาก “อำนาจควบคุมบังคับบัญชา” ด้วย กล่าวคือ ในการพิจารณาความเป็นนายจ้างลูกจ้างจะต้องมีลักษณะการทำงานที่นายจ้างมีอำนาจควบคุมบังคับ บัญชาเหนือลูกจ้างดังที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 58317 กำหนดว่า ถ้าลูกจ้างจงใจขัดคำสั่งของนายจ้างอันชอบด้วยกฎหมายก็ดี หรือละเลยไม่นำพาต่อคำสั่ง เช่นว่านั้นเป็นอาชญากรรม นายจ้างสามารถไล่ลูกจ้างออกโดยมิพักต้องบอกกล่าวล่วงหน้าหรือให้สินไหมทดแทนก็ได้ เมื่อเป็นสัญญาจ้างแรงงานลูกจ้างย่อมได้รับความคุ้มครองภายใต้บังคับของกฎหมายแรงงาน ดังนี้

(1) พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 กำหนดให้ความคุ้มครองลูกจ้างในประเด็น ที่สำคัญและเป็นมาตรฐานขั้นต่ำ (Minimum Standards) เช่น หลักประกันการทำงาน ค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา ค่าทำงานในวันหยุด ค่าล่วงเวลาในวันหยุด สิทธิในวันหยุดวันลา การใช้แรงงานหญิง การใช้แรงงานเด็ก การเลิกจ้าง ค่าชดเชย การร้องทุกข์ เป็นต้น

(2) พระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. 2537 กำหนดให้ลูกจ้างมีสิทธิได้รับการเยียวยา (Compensation) โดยได้รับเงินทดแทนจากนายจ้างหรือกองทุนเงินทดแทน เมื่อลูกจ้างประสบอันตราย เจ็บป่วย ตาย หรือสูญหาย เนื่องจากการทำงานให้นายจ้าง การป้องกันรักษาผลประโยชน์ของนายจ้างหรือการทำงานตามคำสั่งของนายจ้าง

(3) พระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518 กำหนดให้ลูกจ้างมีสิทธิรวมกลุ่ม เพื่อแจ้งข้อเรียกร้องขอเปลี่ยนแปลงสภาพการจ้างได้ หรือจัดตั้งองค์กรแรงงานของลูกจ้าง เช่น

สหภาพแรงงาน (Union) โดยบัญญัติเกี่ยวกับขั้นตอนและกระบวนการในการจัดทำข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง (Collective Bargaining Agreement) โดยมีเจตนารมณ์เพื่อรักษาแรงงานสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง

(4) พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 กำหนดสิทธิประโยชน์สำหรับลูกจ้างที่เป็นผู้ประกันตน ซึ่งผู้ประกันตนตามมาตรา 33 จะได้รับสิทธิประโยชน์และความคุ้มครองใน 7 กรณี ได้แก่ กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย กรณีทุพพลภาพ กรณีตาย กรณีคลอดบุตร กรณีสงเคราะห์บุตร กรณีชราภาพ และกรณีว่างงาน รวมถึงการประกันตนตามมาตรา 39 และมาตรา 40 (สำหรับแรงงานนอกระบบ)

(5) พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 กำหนดให้นายจ้างมีหน้าที่จัดและดูแลสถานประกอบกิจการและลูกจ้างให้มีสภาพ การทำงานและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและถูกสุขลักษณะ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุน การปฏิบัติงานของลูกจ้างมิให้ลูกจ้างได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และสุขภาพอนามัย

(6) กฎหมายแรงงานฉบับอื่น ๆ ทั้งนี้ ในการตีความกฎหมายคุ้มครองแรงงานนั้นให้ตีความไปในทางหรือนัยที่จะ “ให้การคุ้มครองลูกจ้างและสร้างปทัสถานที่ดีแก่สังคมแรงงาน” ยิ่งกว่าที่จะตีความไปในทางหรือนัยที่จะให้ประโยชน์แก่นายจ้างหรือปัจเจกบุคคล

### สัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของเป็นนิติสัมพันธ์อีกประเภทหนึ่งของการทำงานซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 587 บัญญัติว่า “อันว่าจ้างทำของนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น” ดังนั้น สัญญาจ้างทำของจึงเป็นสัญญาต่างตอบแทน ผู้ว่าจ้างต้องการผลสำเร็จของงาน ส่วนผู้รับจ้างต้องการสินจ้างจากผู้ว่าจ้าง อย่างไรก็ตาม ผู้ว่าจ้างไม่มีอำนาจควบคุมบังคับบัญชาผู้รับจ้างในการทำการงาน สัญญาจ้างทำของนั้นกฎหมายไม่ได้กำหนดแบบของนิติกรรมไว้ ไม่จำเป็นต้องทำเป็นหนังสือหรือมีหลักฐานเป็นหนังสือก็สามารถฟ้องร้องบังคับคดีได้ ความเป็นอิสระในการทำงาน (Independence) ของผู้รับจ้างทำของ หมายความว่า ผู้รับจ้างไม่ตกอยู่ภายใต้อำนาจควบคุมบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้างแต่อย่างใด สัญญาจ้างทำของมีวัตถุประสงค์ คือ ผู้ว่าจ้างจะได้รับผลสำเร็จของการงานอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนั้น ผู้รับจ้างจึงมีอิสระในการทำงาน ช่วงเวลาที่ใช้ทำงานผู้รับจ้างไม่จำเป็นต้องทำตามคำสั่ง ไม่มีหัวหน้างานคอยกำกับดูแลอุปกรณ์ในการทำงานก็เป็นของผู้รับจ้าง ต้นทุนและความเสี่ยงในการได้กำไรหรือขาดทุนเป็นของผู้รับจ้าง แต่เพียงผู้เดียว ไม่มีกฎระเบียบข้อบังคับที่ต้องปฏิบัติตาม ไม่มีการลงโทษเมื่อฝ่าฝืนกฎระเบียบหรือข้อบังคับในการทำงาน ไม่มีการเตือนด้วยวาจาหรือเป็นหนังสือ ผู้รับจ้างมีหน้าที่ทำการงานให้สำเร็จ ตามขอบเขตของงาน และตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้เท่านั้น

เกษมสันต์ วิลาวรรณ (2564) ได้อธิบายถึงการแบ่งแยกสัญญาจ้างแรงงานและสัญญาจ้างทำของ รวมถึงอธิบายถึงการพิจารณาว่านิติสัมพันธ์ใดจะเป็นสัญญาจ้างแรงงานหรือสัญญาจ้างทำของไว้ว่า “การพิจารณาว่านิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาใดเป็นสัญญา จ้างแรงงานหรือสัญญาจ้างทำของนั้น ไม่ได้อยู่ที่



การเรียกชื่อสัญญาหรือเรียกคู่สัญญา หากอยู่ที่ความเป็นจริงที่คู่สัญญาได้ปฏิบัติต่อกันอันต้องนำเสนอข้อยกเว้นให้ข้อเท็จจริงต่อศาล มิใช่ที่เพียงถือตามถ้อยคำที่ระบุไว้ในสัญญาเท่านั้น” นอกจากนี้แล้วยังได้อธิบายถึงความแตกต่างระหว่างสัญญาจ้างแรงงานและสัญญาจ้างทำของ ไว้ดังนี้

ตารางที่ 2.4 ความแตกต่างระหว่างสัญญาจ้างแรงงานและสัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างแรงงาน	สัญญาจ้างทำ ของ
1. เรียกคู่สัญญาว่า นายจ้าง-ลูกจ้าง	1. เรียกคู่สัญญาว่า ผู้ว่าจ้าง-ผู้รับจ้าง
2. ลูกจ้างทำงานตลอดไปจนเลิกสัญญา	2. ผู้รับจ้างทำการงานจนสำเร็จ
3. ถือตามระยะเวลาการทำงาน	3. ถือตามผลสำเร็จของงาน
4. จ่ายสินจ้างตามกำหนดเวลาที่ตกลงกัน	4. จ่ายสินจ้างเมื่อการงานเสร็จ
5. นายจ้างมี “อำนาจควบคุมบังคับบัญชา” ลูกจ้าง	5. ผู้ว่าจ้างไม่มี “อำนาจควบคุมบังคับบัญชา” ผู้รับจ้าง
6. นายจ้างลงโทษทางวินัยแก่ลูกจ้างได้	6. ผู้ว่าจ้างไม่อาจลงโทษทางวินัยแก่ผู้รับจ้าง
7. ลูกจ้างไม่ต้องจัดหาเครื่องมือในการทำงาน	7. ผู้รับจ้างต้องจัดหาเครื่องมือในการทำงาน
8. ลูกจ้างไม่ต้องส่งมอบงาน	8. ผู้รับจ้างต้องส่งมอบงานเมื่อทำเสร็จ
9. นายจ้างเป็นคนธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ ส่วนลูกจ้างต้องเป็นบุคคลธรรมดาเท่านั้น	9. ผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้าง เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้
10. นายจ้างและลูกจ้างอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายแรงงาน	10. ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายแรงงาน

ประเด็นที่สำคัญ คือ ใครเดอร์เป็นลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงานหรือเป็นผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำของ จำเป็นต้องพิจารณาจากลักษณะการทำงานของไรเดอร์เปรียบเทียบกับลักษณะของสัญญาจ้างแรงงานดังนี้

ตารางที่ 2.5 ลักษณะการทำงานของไรเดอร์เปรียบเทียบกับลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน

ลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน	นิติสัมพันธ์ / ลักษณะการทำงาน ระหว่างผู้ประกอบการแพลตฟอร์มและไรเดอร์
1. เรียกคู่สัญญาว่า นายจ้าง-ลูกจ้าง	1. เรียกไรเดอร์ว่า พาร์ทเนอร์ / หุ่นส่วน / คนขับ / พนักงาน
2. ลูกจ้างทำงานตลอดไปจนเลิกสัญญา	2. ไม่มีข้อกำหนดให้ไรเดอร์ต้องทำงานไปตลอดสัญญา ไรเดอร์ทำงานเมื่อตนประสงค์จะรับงาน
3. ถือตามระยะเวลาการทำงาน	3. ไม่มีการกำหนดระยะเวลาทำงาน

ลักษณะของสัญญาจ้างแรงงาน	นิติสัมพันธ์ / ลักษณะการทำงาน ระหว่าง ผู้ประกอบการแพลตฟอร์มและไรเดอร์
4. จ่ายเงินจ้างตามกำหนดเวลาที่ตกลงกัน	4. จ่ายค่าตอบแทนรายวัน / รายชิ้นงาน (ตามผลงานที่ทำ ได้)
5. นายจ้างมี “อำนาจควบคุมบังคับบัญชา” ลูกจ้าง	5. แพลตฟอร์มสามารถควบคุมไรเดอร์ผ่านทางกฎระเบียบ ข้อบังคับ การแต่งกาย และวิธีปฏิบัติงาน โดยละเอียด ผ่านการจัดการโดยระบบอัลกอริทึม การใช้ระบบการประเมินคะแนน (Rating) และคะแนนจะส่งผลถึงความสามารถในการรับงานครั้งต่อไปหรืองานที่มีมูลค่าสูงขึ้น การใช้ระบบจูงใจ (Incentive) และการให้สิทธิประโยชน์เมื่อรับงานถึงจำนวนที่กำหนด
6. นายจ้างลงโทษทางวินัยแก่ลูกจ้างได้	6. แพลตฟอร์มสามารถลงโทษทางวินัยแก่ไรเดอร์ได้ด้วยการตัดคะแนน การเตือน การปิดระบบชั่วคราว การปิด ระบบถาวร การตัดสิทธิไม่ให้สมัครเป็นไรเดอร์อีก เป็นต้น
7. ลูกจ้างไม่ต้องจัดหาเครื่องมือในการทำงาน	7. ไรเดอร์จัดหาและออกค่าใช้จ่ายในอุปกรณ์ในการทำงานเอง เช่น รถจักรยานยนต์ รถยนต์ โทรศัพท์มือถือ น้ำมัน ค่าอินเทอร์เน็ต
8. ลูกจ้างไม่ต้องส่งมอบงาน	8. เมื่องานแล้วเสร็จงานหนึ่ง ๆ ไรเดอร์ต้องกดจบงาน
9. นายจ้างเป็นคนธรรมดาหรือนิติบุคคล ก็ได้ส่วนลูกจ้างต้องเป็นบุคคลธรรมดาเท่านั้น	9. แพลตฟอร์มเป็นนิติบุคคล ส่วนไรเดอร์เป็นบุคคลธรรมดาเท่านั้น
10. นายจ้างและลูกจ้างอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายแรงงาน	10. ณ ปัจจุบัน สถานะของแพลตฟอร์มและไรเดอร์ไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายแรงงาน

## 2.4.3 การคุ้มครองแรงงานแพลตฟอร์มในธุรกิจรับส่งอาหารตามกฎหมายของต่างประเทศ

### 2.4.3.1 รัฐแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา

กฎหมาย California Assembly Bill 5 (AB5) ในปี ค.ศ. 2019 (พ.ศ. 2562) รัฐแคลิฟอร์เนียมีการออกกฎหมาย California Assembly Bill 5 (AB5) เพื่อแก้ไขมาตรา 3351 และเพิ่มเติมมาตรา 2750.3 ในประมวลกฎหมายแรงงาน (Labor Code) และมาตรา 606.5 และมาตรา 621 ในประมวล

กฎหมายประกันการว่างงาน (Unemployment Insurance Code) จุดเริ่มต้นของการออกกฎหมาย California Assembly Bill 5 มาจากคำพิพากษา ในคดี Dynamex Operations West, Inc. v. Superior Court of Los Angeles (2018) 4 Cal.5<sup>th</sup> 903 (Dynamex) ที่ศาลให้เหตุผลว่าการออกแบบนิตสัมพันธ์ในคดีดังกล่าวมีการจัดให้แรงงานอยู่ใน กลุ่มที่ผิดประเภท (Misclassification) กล่าวคือ มีการออกแบบนิตสัมพันธ์ให้การจ้างแรงงานเป็นจ้างทำของ ทำให้เกิดความเสียหายต่อแรงงานที่ถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มที่ผิดประเภทที่จะไม่ได้รับสิทธิและการคุ้มครองตามกฎหมายแรงงาน ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อนายจ้างอื่น ๆ ที่ต้องแข่งขันกับนายจ้างที่ใช้วิธีจัดกลุ่มแรงงานให้อยู่ในกลุ่มที่ผิดประเภทและเกิดความเสียหายต่อรายได้ของรัฐบาลจากบริษัท ที่ใช้วิธีดังกล่าวเพื่อหลีกเลี่ยงการจ่ายภาษี การจ่ายเงินเข้ากองทุนเงินทดแทนและกองทุนประกันสังคม นอกจากนี้การจัดกลุ่มแรงงานให้อยู่ในนิตสัมพันธ์ที่ผิดประเภทยังเป็นปัจจัยที่ส่งผลเสียต่อชนชั้นกลางและก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางด้านรายได้ในสังคมอีกด้วย

ในคดี Dynamex ศาลจึงได้วางหลักที่เป็นบทสันนิษฐานของกฎหมายว่า แรงงานที่ทำงานตามสัญญาจ้างทำของจะถือเป็น “ลูกจ้าง” เพื่อวัตถุประสงค์ในการได้รับค่าจ้างและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ตามกฎหมายแรงงาน โดยใช้หลัก “ABC Test” ในการพิจารณาต่อมหลัก ABC Test จึงได้นำมาบัญญัติอยู่ในมาตรา 2750.330 (a)(1) ของ Labor Code ที่บัญญัติว่า “เพื่อวัตถุประสงค์ของประมวลกฎหมายนี้และประมวลกฎหมายประกันการว่างงาน และเพื่อเป็นไปตามคำสั่งเกี่ยวกับค่าจ้างของคณะกรรมการ Industrial Welfare Commission บุคคลซึ่งใช้กำลังแรงงานหรือจัดทำบริการต่าง ๆ เพื่อแลกกับค่าตอบแทนจะถูกสันนิษฐานว่าเป็นลูกจ้าง (Employee) มากกว่าเป็นผู้รับจ้าง (Independent Contractor) เว้นแต่ “บุคคลซึ่งว่าจ้าง” จะสามารถพิสูจน์ได้ถึงเงื่อนไข 3 ประการดังต่อไปนี้

- (A) บุคคลซึ่งทำงานมีความเป็นอิสระจากการควบคุมและคำสั่งของบุคคลที่ว่าจ้าง (Hiring Entity) ในส่วนที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงาน ทั้งภายใต้ข้อสัญญาและการปฏิบัติงานตามความเป็นจริง
- (B) บุคคลซึ่งทำงานได้ทำงานที่อยู่นอกเหนือจากธุรกิจหลัก (Usual Course) ของผู้ว่าจ้าง
- (C) บุคคลซึ่งงานได้จัดทำการค้า อาชีพ หรือธุรกิจในลักษณะเดียวกับงานที่ผู้ว่าจ้างให้ทำโดยมีความเป็นอิสระและมีลักษณะเฉพาะเจาะจงอยู่ก่อนแล้ว

มาตรา 2750.3 ของ Labor Code จึงเป็นบทสันนิษฐานของกฎหมายและกำหนดภาระการพิสูจน์ (Burden of Proof) ให้ตกอยู่กับผู้ว่าจ้างหากพิสูจน์ไม่ได้ก็จะถือว่าแรงงานดังกล่าว เป็น “ลูกจ้าง” ที่มีสิทธิได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายแรงงานฉบับต่าง ๆ ดังนั้น มาตรา 2750.3 จึงส่งผลถึงนิตสัมพันธ์ในสัญญาระหว่างแรงงานแพลตฟอร์มและผู้ประกอบการแพลตฟอร์ม ในรัฐแคลิฟอร์เนียเป็นอย่างมากเพราะสันนิษฐานไว้ก่อนว่าแรงงานแพลตฟอร์มรวมทั้งไรเดอร์ ในธุรกิจรับส่งอาหารเป็นลูกจ้างซึ่งได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายแรงงาน วันที่ 10 สิงหาคม ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) ศาล Superior Court of San Francisco พิพากษาว่าผู้ประกอบการแพลตฟอร์ม คือ บริษัท Uber และบริษัท Lyft ทำผิดกฎหมาย California Assembly Bill 5 ด้วยการจัดแรงงานให้อยู่ในกลุ่มที่ผิดประเภท วันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) ศาล California First District Court of Appeal พิพากษายืน และมีคำสั่งให้บริษัท Uber และบริษัท Lyft

แก้ไขการจัดแรงงานที่ผิดประเภดังกล่าวภายใน 30 วัน เว้นแต่กฎหมาย California Proposition 22 ผ่านความเห็นชอบ

4.1.2 กฎหมาย California Proposition 22 หลังจากทีกฎหมาย California Assembly Bill 5 มีผลบังคับใช้ บริษัทแพลตฟอร์มได้โต้ตอบด้วยการรณรงค์ในรัฐแคลิฟอร์เนียและเสนอร่างกฎหมาย California Proposition 22 เพื่อให้ประชาชนในรัฐแคลิฟอร์เนียลงคะแนนโหวต โดยบัญญัติให้แรงงานแพลตฟอร์มในธุรกิจขนส่ง (Delivery) มีสถานะเป็นผู้รับจ้างอิสระ ไม่เป็นลูกจ้างและกฎหมายแรงงานไม่บังคับใช้กับแรงงานแพลตฟอร์ม ในธุรกิจขนส่งแต่จะได้รับความคุ้มครองในลักษณะเฉพาะ

วันที่ 3 พฤศจิกายน ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) ร่างกฎหมาย California Proposition 22 ผ่านความเห็นชอบด้วยคะแนนร้อยละ 58.63 ส่วนคะแนนไม่เห็นชอบร้อยละ 41.3732 อย่างไรก็ตาม วันที่ 20 สิงหาคม ค.ศ. 2021 (พ.ศ. 2564) ศาล Alameda County Superior Court พิพากษาให้ทบัญญัติจำนวน 2 มาตราในกฎหมาย Proposition 22 ขัดต่อรัฐธรรมนูญเป็นผลให้กฎหมาย Proposition 22 ไม่สามารถใช้บังคับได้ทั้งหมด

กฎหมาย California Proposition 22 บัญญัติการคุ้มครองสำหรับแรงงาน แพลตฟอร์มในธุรกิจขนส่งไว้เป็นการเฉพาะซึ่งรวมถึงการคุ้มครอง ดังนี้

(1) การจ่ายส่วนต่างในรายได้ที่แท้จริงของแรงงานผู้ขนส่งกับรายได้ขั้นต่ำ ซึ่งคิดจากฐานร้อยละ 120 ของค่าแรงขั้นต่ำของเวลาที่แรงงานผู้ขนส่งใช้ (ไม่รวมทิป) และ 30 cents ที่ปรับตามอัตราเงินเฟ้อหลังจากปี ค.ศ. 2021 (พ.ศ. 2564) เป็นต้นไป ต่อระยะทาง 1 ไมล์ที่วิ่ง

(2) จำกัดจำนวนชั่วโมงการทำงานของแรงงานแพลตฟอร์มดิจิทัลในธุรกิจขนส่ง ไม่ให้เกินวันละ 12 ชั่วโมง เว้นแต่แรงงานผู้ขนส่งได้ออกจากระบบ โดยไม่มีการรบกวนเป็นเวลาอย่างน้อย 6 ชั่วโมง

(3) แรงงานผู้ขนส่งที่ทำงานเฉลี่ยอย่างน้อย 25 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ในหนึ่งไตรมาส ผู้ประกอบการแพลตฟอร์มจะจ่ายเงินค่าเบี้ยประกันสุขภาพเป็นจำนวนร้อยละ 82 ของเบี้ยประกัน ที่ต้องส่งเข้า California Covered (CC) แต่ละเดือน

(4) แรงงานผู้ขนส่งที่ทำงานเฉลี่ยอย่างน้อย 15-25 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ในหนึ่งไตรมาส ผู้ประกอบการแพลตฟอร์มจะจ่ายเงินค่าเบี้ยประกันสุขภาพเป็นจำนวนร้อยละ 41 ของเบี้ยประกันที่ต้องส่งเข้า California Covered (CC) แต่ละเดือน

(5) ผู้ประกอบการแพลตฟอร์มต้องจัดหาประกันอุบัติเหตุในการรักษาพยาบาล วงเงินไม่ต่ำกว่า 1 ล้านเหรียญสหรัฐ และค่าชดเชยการขาดรายได้จากการประสบอันตรายของผู้ขับระหว่างที่ออนไลน์ แต่ไม่รวมถึงขณะทำกิจกรรมส่วนตัว

(6) กำหนดให้มีประกันอุบัติเหตุจากการทำงานซึ่งต้องจ่ายเมื่อพิการเป็นจำนวน ร้อยละ 66 ของรายได้เฉลี่ยต่อสัปดาห์ของผู้ขับขึ้นช่วง 4 สัปดาห์ก่อนที่จะประสบอันตราย (ขณะที่ผู้ขับชื้อออนไลน์บนแพลตฟอร์มและไม่ได้ทำกิจกรรมส่วนตัว) เป็นระยะเวลาสูงสุด 104 สัปดาห์ หรือประมาณ 2 ปี

(7) กำหนดให้ผู้ประกอบการแพลตฟอร์มต้องจัดหาหรือจัดให้มีประกันชีวิต เพื่อประโยชน์ของคู่สมรสของผู้ขับขี่ บุตรธิดาหรือผู้อยู่ในปกครอง เมื่อผู้ขับขี่เสียชีวิตขณะใช้งาน แอปพลิเคชันแพลตฟอร์มดังกล่าว นอกจากนี้กฎหมาย California Proposition 22 ยังกำหนดให้ผู้ประกอบการ แพลตฟอร์มต้องจัดให้มีนโยบายในการจัดการที่เกี่ยวกับการเลือกปฏิบัติ การคุกคามทางเพศ หลักสูตรอบรมเกี่ยวกับการขับขี่ การจราจร การหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ การรายงานการคุกคามทางเพศ และความประพฤติ นโยบายปราศจากการใช้ยาเสพติดหรือแอลกอฮอล์อย่างเด็ดขาด รวมถึงการตรวจเช็คประวัติ การกระทำผิดอาญาของไรเดอร์ และกำหนดโทษอาญา สำหรับการแจ้งข้อมูลเท็จของไรเดอร์อีกด้วย

#### 2.4.3.2 ราชอาณาจักรสเปน

ราชอาณาจักรสเปน ถือเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีความก้าวหน้าเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมาย ในการคุ้มครองแรงงานแพลตฟอร์มในธุรกิจรับส่งอาหารกว่าประเทศอื่น ๆ โดยระบบกฎหมายแรงงานในราชอาณาจักรสเปนแบ่งสถานะของแรงงานออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ลูกจ้าง (Employee) ผู้รับจ้างอิสระ/ผู้จ้างงานตนเอง (Self-employed) และผู้รับจ้างอิสระซึ่งพึ่งพิงทางเศรษฐกิจ (Economically Dependent Self-employed) โดยการแบ่งแยกระหว่างลูกจ้างและผู้รับจ้างอิสระนั้นเป็นไปในแนวทางเดียวกับประเทศอื่น ๆ แต่ประเภท “ผู้รับจ้างอิสระซึ่งพึ่งพิงทางเศรษฐกิจ” เป็นประเภทที่ไม่พบโดยทั่วไป ผู้รับจ้างอิสระซึ่งพึ่งพิงทางเศรษฐกิจ (TRADES) หมายถึง แรงงานที่ทำงานโดยปกติด้วยตัวเองและทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพื่อสร้างรายได้แก่ตนหรือโดยวิชาชีพ โดยทำงานด้วยตนเองโดยตรงให้แก่บุคคลหรือองค์กรใดเพียงรายเดียว (ลูกค้า) และมีรายได้อย่างน้อยร้อยละ 75 ที่ขึ้นอยู่กับลูกค้ารายดังกล่าวซึ่งอาจเรียกได้ว่าเป็นประเภทที่อยู่ตรงกลางระหว่างลูกจ้างกับผู้รับจ้างอิสระ โดยผู้รับจ้างอิสระซึ่งพึ่งพิงทางเศรษฐกิจมีสิทธิได้รับวันหยุดพักผ่อนประจำปี 15 วันต่อปี สิทธิในการเข้าร่วมสหภาพแรงงานหรือจัดตั้งสมาคมวิชาชีพ และจัดทำข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างได้ แรงงานที่เป็นลูกจ้างจะได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายแรงงานเต็มรูปแบบ แต่ถ้าเป็นผู้รับจ้างอิสระจะได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายว่าด้วยผู้รับจ้างอิสระ/ผู้จ้างงานตนเอง (Self-Employed Workers' Statute) ซึ่งจะได้รับการคุ้มครองบางอย่างและมีสิทธิในการรวมกลุ่มด้วย ส่วนถ้าเป็นผู้รับจ้างอิสระซึ่งพึ่งพิงทางเศรษฐกิจจะได้รับการคุ้มครองที่อยู่ตรงกลางระหว่างลูกจ้างและผู้รับจ้างอิสระ ดังนั้น การคุ้มครองแรงงานแพลตฟอร์มจะต้องพิจารณานิติสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม การคุ้มครองประเภทผู้รับจ้างอิสระซึ่งพึ่งพิงทางเศรษฐกิจก็ไม่ได้แตกต่างจากการเป็นผู้รับจ้างอิสระอย่างมีนัยสำคัญ

เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม ค.ศ. 2021 (พ.ศ. 2564) ราชอาณาจักรสเปนได้มีการออกกฎหมาย Royal Decree Law 9/2021 หรืออาจเรียกว่า กฎหมายไรเดอร์ (Riders' Law) โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 สิงหาคม ค.ศ. 2021 (พ.ศ. 2564) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ออกโดยฝ่ายบริหารอันเป็นผลมาจากการเจรจาทางสังคม (Social Dialogue) ที่ประสบความสำเร็จระหว่างรัฐบาลสเปน โดยกระทรวงแรงงานและเศรษฐกิจสังคม สหภาพแรงงาน (CCOO, UGT) และสมาคมนายจ้าง (CEOE, CEPYME) โดยมีวัตถุประสงค์หลัก ดังนี้

- จัดให้มีบทสันนิษฐานสถานะความเป็นลูกจ้างของแรงงานแพลตฟอร์มในธุรกิจขนส่ง (ไม่จำกัดเฉพาะธุรกิจรับส่งอาหาร)

- กำหนดให้ผู้ประกอบการแพลตฟอร์มมีหน้าที่รายงานเกี่ยวกับการทำงานของระบบอัลกอริทึม หรือสิทธิในความโปร่งใสของระบบอัลกอริทึม (Right to Algorithm Transparency)

กฎหมาย Royal Decree Law 9/2021 (พ.ศ. 2564) มาตรา 2 แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติกฎหมายแรงงาน Workers' Statute มาตรา 23 ซึ่งบัญญัติว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 8.1 กิจกรรมของบุคคลซึ่งจัดทำ บริการที่ได้รับค่าตอบแทนเกี่ยวกับการขนส่งหรือกระจายสินค้าเพื่อการบริโภคหรือเพื่อการค้า โดยนายจ้างที่ใช้อำนาจในการบริหารจัดการธุรกิจ การจัดการ และอำนาจควบคุมบังคับบัญชา ทั้งโดยตรง โดยอ้อม และโดยปริยาย โดยวิธีการใช้อัลกอริทึมในการจัดการการให้บริการหรือเงื่อนไขในการทำงานผ่านทางแพลตฟอร์มดิจิทัล ได้รับการสันนิษฐานว่าอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายฉบับนี้” กฎหมาย Royal Decree Law 9/2021 (พ.ศ. 2564) มีพัฒนาการมาจากคดี Glovo (ECLI: ES: TS: 2020: 2924) ที่ศาลฎีกาของราชอาณาจักรสเปนได้พิพากษาในวันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) ว่าแรงงานแพลตฟอร์มของบริษัท Glovo ที่ทำงานในธุรกิจรับส่งอาหารมีสถานะเป็น “ลูกจ้าง” โดยศาลได้ให้เหตุผลไว้ในคำพิพากษาดังนี้

- แรงงานแพลตฟอร์มได้ทำงานภายใต้เครื่องหมายการค้าของ Glovo

- ปัจจัยสำคัญในการประกอบธุรกิจ ไม่ใช่โทรศัพท์มือถือของแรงงานหรือรถจักรยานยนต์ แต่เป็นตัวแพลตฟอร์มที่ใช้

- ระบบการให้คะแนน (Rating) ถือเป็นการสอดส่องและควบคุมกำลังแรงงานแพลตฟอร์มทั้งหมด จึงถือเป็นการจำกัดเสรีภาพในการเลือกงานในส่วนที่เกี่ยวกับกำหนดการทำงาน/แนวทาง ในการทำงาน

- Glovo ไม่ได้ประกอบกิจการเพียงแค่นักกลาง (Intermediary) แต่เป็นบริษัทที่ประกอบกิจการขนส่ง

- Glovo เป็นผู้ตัดสินใจทั้งหมดเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ

- ราคา วิธีการจ่ายเงิน และค่าตอบแทน ถูกกำหนดไว้ชัดเจนโดยอำนาจของ Glovo แต่เพียงผู้เดียว

- แรงงานแพลตฟอร์มไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในการเจรจาใด ๆ ระหว่าง Glovo และบริษัทอื่น ๆ ที่จัดส่งสินค้า ทั้งยังไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในความสัมพันธ์ระหว่าง Glovo และลูกค้าที่ส่งสินค้า

- แรงงานแพลตฟอร์มถูกควบคุมโดยระบบที่ระบุตำแหน่งการทำงาน (Geolocation) และแรงงานแพลตฟอร์มต้องทำตามคำสั่งที่ชัดเจน (Instructions)

ผลที่เกิดขึ้นเมื่อไรเดอร์ในราชอาณาจักรสเปนมีสถานะเป็นลูกจ้างตามกฎหมาย Royal DecreeLaw 9/2021 (พ.ศ. 2564) นอกเหนือจะทำให้ไรเดอร์มีสิทธิต่าง ๆ ตามกฎหมายแรงงานแล้ว ยัง

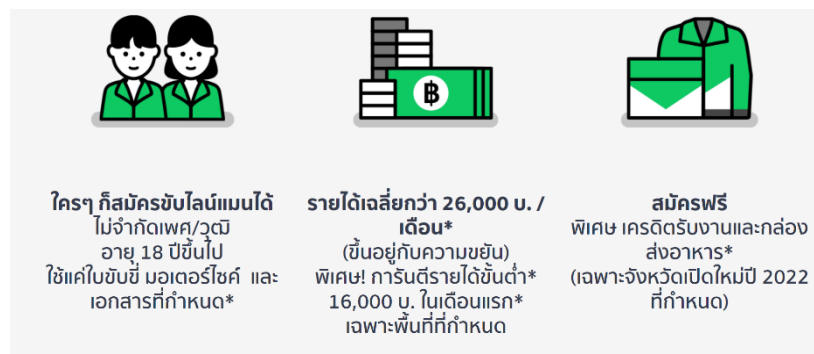


รวมถึงกฎหมายความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตาม Law No. 31/1995 (พ.ศ. 2538) ด้วยซึ่งผู้ประกอบการแพลตฟอร์มมีหน้าที่ต้องจัดทำประเมินความเสี่ยง มาตรการป้องกัน การปรึกษา และให้ความรู้แก่แรงงานแพลตฟอร์มเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน นอกเหนือจากบทบัญญัติที่ สันนิษฐานให้ โรเตอร์เป็นลูกจ้างแล้ว กฎหมาย Royal Decree Law 9/2021 (พ.ศ. 2564) ยังได้บัญญัติให้ ผู้ประกอบการแพลตฟอร์มมีหน้าที่รายงานเกี่ยวกับระบบอัลกอริทึมที่นำมาใช้ โดยมาตรา 1 ได้บัญญัติเพิ่มเติม มาตรา 64.4 (d) ของกฎหมาย Workers' Statute Law ดังนี้

“สภาการลูกจ้าง (Works Council) ของแต่ละบริษัทแพลตฟอร์มมีสิทธิในการได้รับข้อมูล จากบริษัทฯ เกี่ยวกับพารามิเตอร์ กฎระเบียบ และคำสั่งต่าง ๆ อัลกอริทึมหรือระบบปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจที่อาจมีผลกระทบต่อเงื่อนไขในการทำงาน การเข้าถึงงาน และการได้รับงาน รวมทั้งข้อมูลโพรไฟล์ต่าง ๆ” กล่าวอีกนัยหนึ่งว่ากฎหมาย Royal Decree Law 9/2021 (พ.ศ. 2564) เป็นการเปิดเผยกล่องดำของระบบอัลกอริทึม ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวยังใช้บังคับไปถึงงาน แพลตฟอร์มทุกประเภทโดยมิได้จำกัดเฉพาะธุรกิจรับส่งอาหารเท่านั้น

#### 2.4.4 การรับสมัครพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารและการเข้าร่วมปฏิบัติงาน

การรับสมัครและคัดเลือกบริษัทแพลตฟอร์ม รับสมัครพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร โดยกำหนดคุณสมบัติตามอายุ มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และไม่มีประวัติอาชญากรรม เช่น โฉนด, Shopee ดังรูป 2-5 และ 2-6



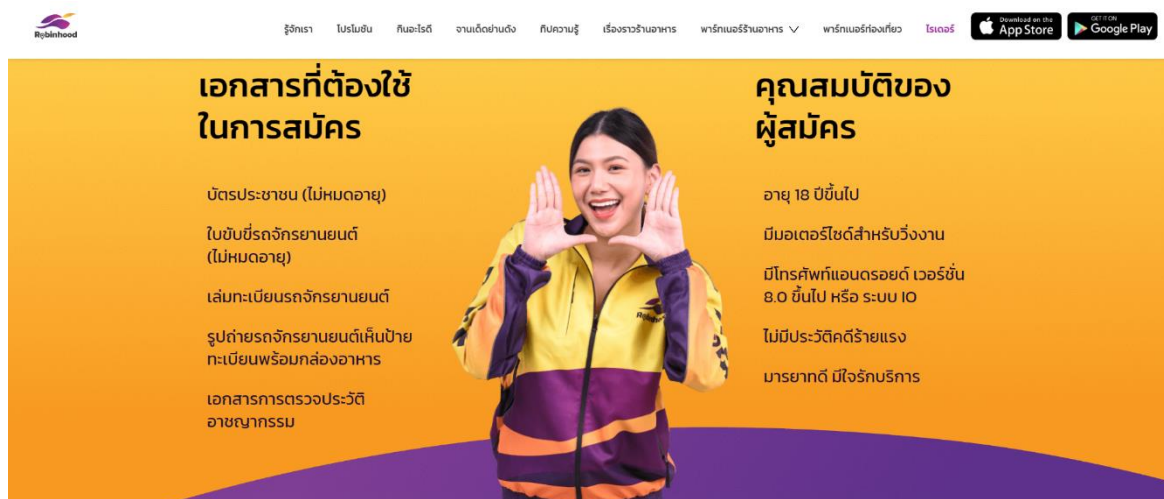
รูปที่ 2.6 คุณสมบัติการรับสมัครพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ไลน์แมน  
(ที่มา : <https://lineman.line.me/rider/>)



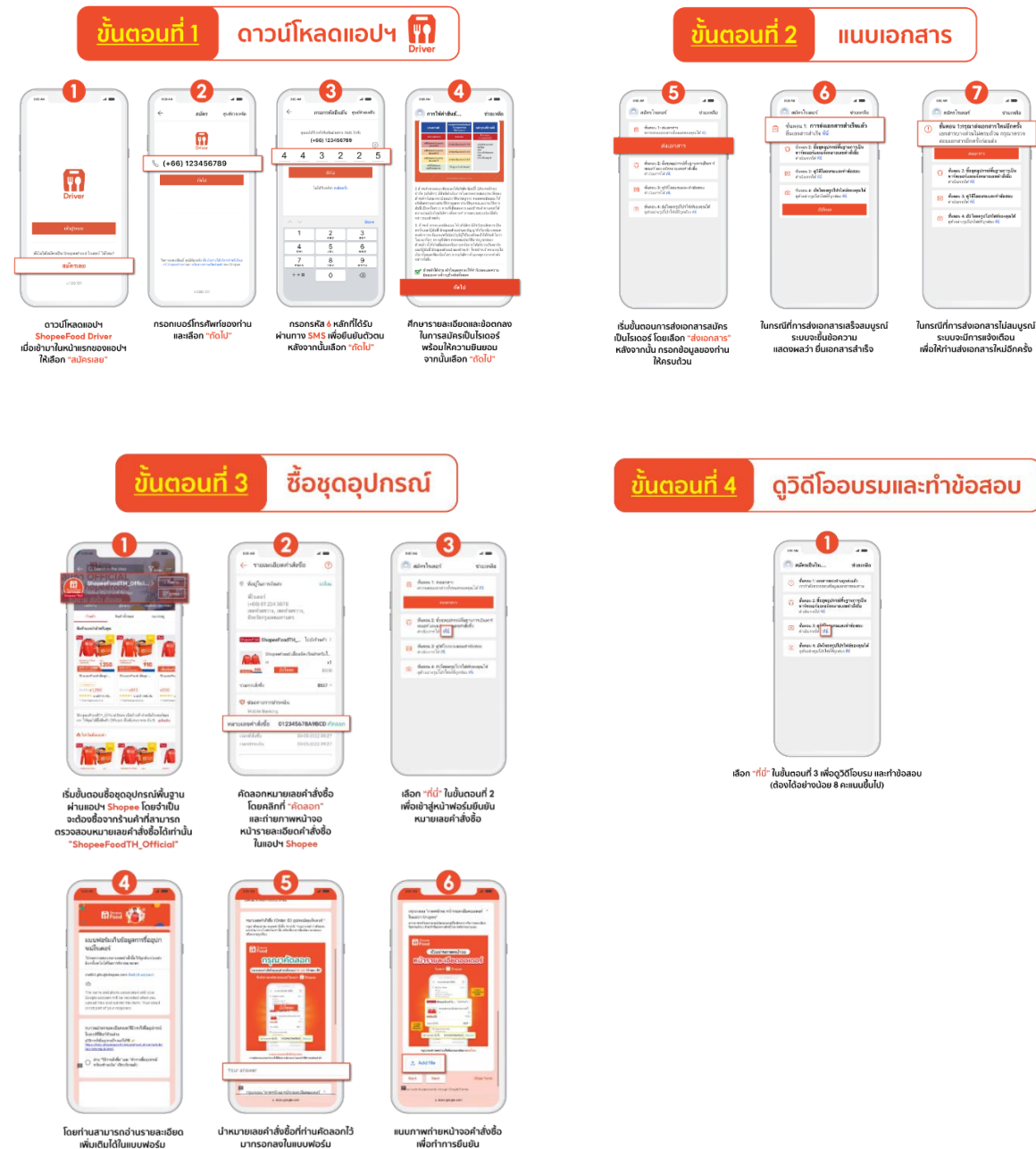
### คุณสมบัติการเป็นไรเดอร์



รูปที่ 2.7 คุณสมบัติการรับสมัครพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ Shopee  
(ที่มา : <https://www.huapood.com/>)



รูปที่ 2.8 คุณสมบัติการรับสมัครพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ Robinhood  
(ที่มา : <https://www.robinhood.in.th/rider/>)



รูปที่ 2.9 ขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร Shopee (ที่มา :

<https://goodi3.com/%E0%B8%A7%E0%B8%B4%E0%B8%98%E0%B8%B5%E0%B8%AA%E0%B8%A1%E0%B8%B1%E0%B8%84%E0%B8%A3-shopee-food-rider/>)

ตารางที่ 2.6 สรุปคุณสมบัติด้านอายุในการรับสมัครไรเดอร์ของแต่ละแพลตฟอร์ม

แอปพลิเคชัน	อายุขั้นต่ำ (ปี)	อายุไม่เกิน (ปี)	หมายเหตุ
Line Man	18	65	อายุเกิน 55 ปี ต้องมีใบรับรองแพทย์
Grab	20	70	
Food Panda	16	ไม่ระบุ	
ShopeeFood	16	ไม่ระบุ	16 ปี แต่ไม่ถึง 18 ปีบริบูรณ์ แบนหนังสือ ยินยอมจากผู้ปกครอง

นอกจากเกณฑ์อายุที่ใช้ในการสมัครแล้ว ผู้สมัครจำเป็นต้องมีเอกสารอื่น ๆ ประกอบ ดังตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.7 สรุปเอกสารหลักฐานสำหรับการสมัคร

แพลตฟอร์ม	Line Man	Grab	FoodPanda	ShopeeFood
บัตรประจำตัวประชาชน	ต้องมี	ต้องมี	ต้องมี	ต้องมี
เล่มจดทะเบียนรถ	ต้องมี	ต้องมี	ต้องมี	ต้องมี
ใบขับขี่รถจักรยานยนต์	ต้องมี	ต้องมี	ต้องมี	ต้องมี
สมุดบัญชีธนาคาร	ต้องมี	ต้องมี	ต้องมี	ต้องมี
จักรยานยนต์	รูปถ่าย	ไม่จำกัด	ไม่จำกัด	ไม่จำกัด

#### 2.4.5 อุปกรณ์สำหรับพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร (ที่เป็นข้อกำหนดโดยแพลตฟอร์ม)

##### - รถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์ที่ใช้สำหรับส่งอาหาร ปัจจุบันในแต่ละแอปพลิเคชันไม่จำกัดรูปแบบและขนาดของรถจักรยานยนต์ รวมถึงความเป็นเจ้าของ ผู้ขับขี่สามารถใช้ได้ทั้งแบบรถยนต์ได้ ทั้งรถจักรยานยนต์แบบสันดาปภายใน และไม่ใช้เจ้าของแต่เป็นผู้ครอบครองที่มีขนาด ดังนี้

- (1) ขนาดต่ำกว่าขนาด 100 ลูกบาศก์เซนติเมตร (CC.)
- (2) ขนาด 100 - 110 ลูกบาศก์เซนติเมตร (CC.)
- (3) ขนาด 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร (CC.)
- (4) ขนาด 150 - 160 ลูกบาศก์เซนติเมตร (CC.)
- (5) ขนาด 270 - 300 ลูกบาศก์เซนติเมตร (CC.)

แต่อย่างไรก็ตาม กฎกระทรวงกำหนดกำลังของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่จะใช้รับจ้าง กำหนดให้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ ต้องมีขนาดไม่เกิน 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร (CC.)

นอกจากนี้แล้วยังมีบางแอปพลิเคชันที่ มีให้บริการรถจักรยานยนต์ไฟฟ้าแบบรถเช่า ให้ผู้  
ขับขี่เช่าขับโดยมีค่าเช่าทั้งแบบรายวัน รายสัปดาห์ และรายเดือน



รูปที่ 2.10 รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าแบบเช่าขับ

ที่มา: <https://www.etrangroup.com/news/ etran-จับมือ-robinhood-แอฟส่งอาหาร/>

- โทรศัพท์มือถือ

โทรศัพท์มือถือเป็นอุปกรณ์สำคัญสำหรับใช้ทำงานในการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร  
สำหรับรับ คำสั่งจากแพลตฟอร์ม โดยแพลตฟอร์มไม่กำหนดรุ่นหรือคุณสมบัติของโทรศัพท์มือถือ เน้นเพียงแต่  
สามารถดาวน์โหลดแอปพลิเคชันสำหรับใช้งานได้ โดยใช้ได้กับระบบปฏิบัติการทั้ง 2 แบบ ได้แก่ IOS และ  
Android เช่น บางแพลตฟอร์ม กำหนดคุณสมบัติการใช้งานแอปพลิเคชันได้ ต้องเป็นโทรศัพท์ที่มี  
ระบบปฏิบัติการ IOS ซึ่งเป็น iPhone 4.2 และ Android 4.2 ขึ้นไป

- กระเป๋าบรรจุอาหาร

กระเป๋าบรรจุอาหารจัดเป็นอุปกรณ์สำคัญสำหรับใช้ในการดำเนินงานโดยแต่ละ  
แพลตฟอร์มจะมีตราสัญลักษณ์ติดที่ตัวกระเป๋าและเป็นข้อกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร  
จำเป็นต้องมีหรือหากไม่มีบางแพลตฟอร์มอนุญาตให้ใช้กระเป๋าบรรจุอาหารที่เป็นตราสัญลักษณ์ของค่ายอื่นได้  
กระเป๋าดังกล่าวจะขนาดแตกต่างกันตามแต่ผู้ขับขี่เลือกใช้ ภายในกระเป๋าบรรจุอาหารสามารถเก็บความร้อน  
และความเย็นของอาหาร ได้ นอกจากนี้แล้วในช่วงการระบาดของ COVID-19 โดย กรมอนามัย กระทรวง  
สาธารณสุข เช่น ต้องทำความสะอาดด้วยน้ำและน้ำยาทำความสะอาด และฆ่าเชื้อโรคด้วยแอลกอฮอล์ 70 %  
โดยสเปรย์หรือแอลกอฮอล์ 70% ลงบนผ้าสะอาดพองามเช็ดไปในทิศทางเดียวกันเป็นประจำทุกวัน



รูปที่ 2.11 กระเป๋าบรรจุอาหาร Grab

ที่มา : <https://www.grabshopth.com/shop/picnic-bag/>



รูปที่ 2.12 ภายในกระเป๋าบรรจุอาหาร Grab

ตารางที่ 2.8 เปรียบเทียบกฎระเบียบเบื้องต้นสำหรับการปฏิบัติงานของแต่ละแพลตฟอร์ม

กฎระเบียบการปฏิบัติงาน	Grab Food	Line Man	Robinhood	Shopee food
สแกนใบหน้ายืนยันตัวตนก่อนปฏิบัติงาน	✓		✓	
ถ่ายรูปอาหารและกล่องทุกครั้ง	✓		✓	✓
การเบิกเงินค่าตอบแทน	รายวัน	ขอเบิก	รายวัน	รายวัน

ตารางที่ 2.8 พบว่าก่อนการปฏิบัติงานพนักงาน แพลตฟอร์มมีการให้พนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารยืนยันตัวตน รวมถึงในขณะปฏิบัติงานที่มีการส่งอาหาร บางแพลตฟอร์มให้พนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ถ่ายรูปอาหารคู่กับกล่องบรรจุอาหารหรือผู้ขับขี่ทุกครั้ง นอกจากนี้แล้วการเบิกค่าตอบแทนจากการรับอาหารและขนส่งอาหารไปให้แก่ลูกค้า สามารถเบิกค่าตอบแทนได้เป็นรายวัน โดยแพลตฟอร์มกำหนดช่วงเวลาในการเบิกและตัดรอบการเบิก

กฎหมายข้อบังคับหรือข้อแนะนำของทางราชการ

ในส่วนกฎหมายข้อบังคับหรือข้อแนะนำของทางราชการ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การจราจรและสุขภาพอนามัยในช่วงการระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 พบว่า มีกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- กฎกระทรวงกำหนดกำลังของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่จะใช้รับจ้าง กำหนดให้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ ต้องมีขนาดไม่เกิน 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร
- กรมการขนส่งทางบก กำหนดข้อปฏิบัติในการขนส่งอาหารและพัสดุ มุ่งสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งและการใช้รถใช้ถนน เพื่อความมั่นใจของประชาชน

การบริหารจัดการผู้ขับรถ ต้องมีใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ที่ยังไม่สิ้นอายุ ไม่อยู่ในระหว่างถูกพักใช้ใบอนุญาตและต้องไม่เป็นบุคคลที่เป็นอันตรายต่อสังคม เช่น มีประวัติกระทำความผิดเกี่ยวกับลักทรัพย์ ฉ้อโกง หรือติดยาเสพติด เป็นต้น ซึ่งผู้ประกอบการต้องมีระบบการตรวจสอบและมีส่วนรับผิดชอบหากผู้ขับรถกระทำความผิดก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือร่างกายของบุคคลอื่น นอกจากนี้ ต้องมีการอบรมให้ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขับขี่ การให้บริการขนส่งอย่างปลอดภัย มีมาตรการป้องกันการขนส่งสิ่งของผิดกฎหมายและการจัดการเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉิน

การบริหารจัดการตัวรถที่นำมาใช้ขนส่งต้องจดทะเบียนถูกต้อง มีการชำระภาษีรถประจำปีและจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กล้องหรืออุปกรณ์ที่นำมาบรรจุสินค้าต้องไม่มีส่วนแหลมคม สันคม หรือขรุขระ ที่อาจก่อให้เกิดอันตรายกับผู้ขับขี่เองหรือผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น สำหรับขนาดที่เหมาะสม หากเป็นกล่องที่ติดตั้งด้านท้าย ต้องมีขนาดความกว้างไม่เกิน 60 เซนติเมตร ความยาวไม่เกิน 60 เซนติเมตร ซึ่งจะยื่นเกินส่วนท้ายสุดของรถได้ไม่เกิน 30 เซนติเมตร ส่วนความสูงต้องไม่เกิน 70 เซนติเมตร หากเป็นกล่องติดตั้งด้านข้าง ความกว้างจากขอบซ้ายถึงขอบขวาต้องไม่เกิน 90 เซนติเมตร กรณีรถที่มีความกว้างเกิน 90 เซนติเมตร ให้มีความกว้างสูงสุดได้ไม่เกิน 110 เซนติเมตร ในการติดตั้งต้องยึดตรึงมั่นคง แข็งแรง อยู่ในแนวสมมาตรตามแนวกึ่งกลางของตัวรถ ไม่บดบังทัศนวิสัย ไม่บดบังการให้แสงสว่างของอุปกรณ์ส่องสว่าง และแสงสัญญาณใด ๆ ของรถ เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อการขับขี่อย่างปลอดภัย ดังนั้น ขอให้ผู้ขับขี่และผู้ประกอบการดังกล่าวตรวจสอบกล่องหรืออุปกรณ์บรรจุสินค้าให้มีขนาด และการติดตั้งตามที่กำหนด ก่อนกฎหมายจะมีผลใช้บังคับ เพื่อไม่ให้มีความผิดตามกฎหมาย ซึ่งจะมีโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนปรับไม่เกิน 1,000 บาท

- คำแนะนำด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมสำหรับจัดบริการอาหารในรูปแบบเดลิเวอรี (Delivery) ในสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 โดย กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข

การจัดบริการอาหารในรูปแบบเดลิเวอรี (Delivery) ในสถานการณ์ปัจจุบันมีความต้องการของผู้บริโภคในการสั่งอาหารออนไลน์เป็นจำนวนมากจึงอาจเป็นแหล่งแพร่กระจายเชื้อโรคได้จึงมีคำแนะนำแนวทางการปฏิบัติด้านสุขอนามัยสำหรับการจัดบริการอาหารในรูปแบบเดลิเวอรี (Delivery) ดังนี้

- คำแนะนำสำหรับผู้ประกอบการที่จัดบริการอาหารในรูปแบบเดลิเวอรี (Delivery)

(1) คัดเลือกร้านอาหารที่ได้รับใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองการแจ้งเป็นสถานที่จำหน่ายอาหารจาก พนักงานท้องถิ่น

(2) ติดตามสถานการณ์และศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการป้องกันจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 และให้ความรู้หรือประชาสัมพันธ์คนขนส่งอาหาร เช่น การสวมหน้ากากที่ถูกวิธีและขั้นตอนการล้างมือที่ถูกต้องเป็นต้นทางช่องทางต่าง ๆ ของบริษัท

(3) จัดบริการหน้ากากผ้าหรือหน้ากากอนามัยและเจลแอลกอฮอล์ สำหรับทำความสะอาดมือให้แก่คนขนส่งอาหาร



(4) จัดให้มีการคัดกรองคนขนส่งอาหาร หากพบมีอาการป่วยเช่นมีไข้ ไอ จาม มีน้ำมูกหรือ  
เหนื่อยหอบให้หยุดปฏิบัติงานและไปพบแพทย์ทันที

- คำแนะนำสำหรับร้านอาหารให้บริการอาหารในรูปแบบเดลิเวอรี่ (Delivery)

(1) อาหารปรุงสำเร็จต้องปรุงสุกใหม่ สำหรับอาหารประเภทเนื้อสัตว์ปรุงให้สุกด้วย  
ความร้อนไม่น้อยกว่า 70 องศาเซลเซียส หลีกเลี่ยงการจำหน่ายอาหารประเภทเนื้อสัตว์ที่ปรุงไม่สุก

(2) หากมีอาการเจ็บป่วยเช่นมีไข้ ไอ จาม มีน้ำมูกหรือเหนื่อยหอบให้หยุดปฏิบัติงานและ  
ไปพบแพทย์ทันที

(3) จัดให้มีที่ล้างมือพร้อมสบู่สำหรับล้างมือหรือจัดให้มีเจลแอลกอฮอล์สำหรับทำความสะอาด  
มือ จัดสถานที่ให้เพียงพอกับจำนวนคนขนส่งอาหารที่เข้ามาใช้บริการโดยจัดระยะห่างอย่างน้อย 1-2  
เมตร และมีการระบายอากาศที่เหมาะสม

(4) จัดหาภาชนะบรรจุอาหารที่เหมาะสมกับอาหารแต่ละประเภท แข็งแรงปกปิดมิดชิด  
เพื่อป้องกันการปนเปื้อนในระหว่างการขนส่งไม่ใช้โฟมในการบรรจุอาหาร

(5) อาหารปรุงสำเร็จมีการติดฉลากที่ระบุรายละเอียดอย่างชัดเจนเช่นชื่อร้านอาหาร  
วัน/เดือน/ปี เวลาที่ผลิตระยะเวลาและอุณหภูมิที่เหมาะสมในการเก็บรักษาอาหาร เป็นต้น กรณีจัดส่งอาหาร  
เสี่ยง เช่น อาหารที่ใช้มือสัมผัสมาก (ข้าวมันไก่ ข้าวหมูแดง ข้าวหมูกรอบ ฯลฯ) อาหารที่มีส่วนผสมของกะทิ  
นม ควรแนะนำให้ผู้บริโภคนำไปอุ่นร้อนก่อนรับประทาน

- คำแนะนำสำหรับคนขนส่งอาหารเดลิเวอรี่ (Delivery) ได้แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับอาหาร  
ตั้งแต่กระบวนการสั่งซื้ออาหาร การรับอาหารจากร้านอาหาร และขนส่งอาหารไปสู่ผู้บริโภค

(1) สวมหน้ากากผ้าหรือหน้ากากอนามัย เพื่อป้องกันตนเอง ไอ จาม ปนเปื้อนอาหาร และ  
ลดความเสี่ยงการได้รับเชื้อโรคระหว่างบริการ

(2) ล้างมือบ่อย ๆ ด้วยน้ำและสบู่ หรือเจลแอลกอฮอล์ตั้งแต่เริ่มปฏิบัติงานขนส่งอาหาร  
ก่อนเข้าร้านอาหาร หลังการส่งอาหารให้ผู้บริโภค หลังเข้าส้วม หลังจับสิ่งสกปรก และจับเงิน

(3) หากมีอาการป่วยเช่นมีไข้ ไอ จาม มีน้ำมูกหรือเหนื่อยหอบให้หยุดปฏิบัติงานและไปพบ  
แพทย์ทันที

(4) จัดหากล่องบรรจุอาหาร ยานพาหนะสำหรับขนส่งอาหารที่มีโครงสร้างแข็งแรง  
ปกปิดมิดชิดในลักษณะที่ช่วยป้องกันการปนเปื้อน และใช้กล่องบุฉนวนเพื่อรักษาอุณหภูมิให้อยู่ในช่วงอุณหภูมิ  
ที่เหมาะสมต้องทำความสะอาดด้วยน้ำและน้ำยาทำความสะอาด และฆ่าเชื้อโรคด้วยแอลกอฮอล์ 70  
เปอร์เซ็นต์โดยสเปรย์หรือโซลิมแอลกอฮอล์ 70% ลงบนผ้าสะอาดพอหมาดเช็ดไปในทิศทางเดียวกันเป็น  
ประจำวัน

(5) ตรวจสอบคุณภาพอาหารทันทีหลังได้รับจากร้านอาหาร เช่น ความสะอาดสภาพ  
อาหาร ไม่มีกลิ่นเน่าเสียบรรจุอยู่ในภาชนะที่มีสภาพดีไม่ชำรุดการปกปิดอาหารฉลากอาหาร เป็นต้น

(6) การส่งอาหารต้องแยกเก็บอาหารเป็นสัดส่วนระหว่างอาหารปรุงสำเร็จและเครื่องดื่ม และจัดส่งถึงผู้บริโภคให้เร็วที่สุด

(7) ไม่ควรเปิดกล่องบรรจุอาหารท้ายยานพาหนะจนกว่าจะพบผู้สั่งซื้ออาหาร โดยก่อนเปิดกล่องใส่อาหารทุกครั้งควรทำความสะอาดมือด้วยเจลแอลกอฮอล์จัดส่งอาหารให้ผู้สั่งซื้อโดยตรงหรือจุดที่ผู้สั่งซื้อกำหนด เพื่อลดความเสี่ยงการได้รับเชื้อโรคระหว่างให้บริการผู้สั่งซื้อบริการส่งอาหารคนขนส่งอาหารควรอยู่ห่างผู้รับอาหารอย่างน้อย 1-2 เมตรหรือในกรณีที่ไม่ได้ส่งอาหารให้กับผู้สั่งซื้ออาหารได้โดยตรง สถานที่หรือบริเวณที่จะส่งอาหารต้องไม่ทำให้อาหารเกิดการปนเปื้อน เช่น ไม่ส่งอาหารบริเวณใกล้ถังขยะ เป็นต้น และภายหลังส่งอาหารและหลังจากการจับเงินให้ทำความสะอาดมือด้วยเจลแอลกอฮอล์

(8) ถอดถุงมือ ถ้าในระหว่างการหยิบจับอาหารเพราะอาจเกิดการปนเปื้อนของถุงมือและเชื้อโรคที่สะสมในถุงมือผ้า กรณีใส่ถุงมือผ้าในระหว่างการใช้นานพาหนะขนส่งให้ล้างมือด้วยน้ำและสบู่ก่อนการสวมใส่ทุกครั้ง และเปลี่ยนถุงมือทุก 4 ชั่วโมงทำความสะอาดถุงมือด้วยน้ำยาทำความสะอาดทุกวัน

- คำแนะนำสำหรับผู้สั่งซื้ออาหาร/ผู้บริโภค

(1) ล้างมือด้วยน้ำและสบู่ หรือใช้เจลแอลกอฮอล์สำหรับทำความสะอาดมือหลังการรับอาหารจากคนขนส่งอาหารก่อนรับประทานอาหาร

(2) สวมหน้ากากผ้าหรือหน้ากากอนามัย หากมีอาการป่วยในระหว่างการรับอาหารจากคนขนส่งอาหาร

(3) หลีกเลี่ยงการสั่งซื้ออาหารกลุ่มเสี่ยงเช่นอาหารประเภทเนื้อสัตว์หรือเครื่องในสัตว์ที่ปรุงไม่สุกอาหารที่เน่าเสียง่ายอาหารที่ปรุงด้วยนม กะทิ เป็นต้น กรณีอาหารเสี่ยง เช่น อาหารที่ใช้มือสัมผัสมากข้าวมันไก่ ข้าวหมูแดง ข้าวหมูกรอบ ฯลฯ อาหารที่มีส่วนผสมของกะทิ นม ควรนำไปอุ่นร้อนก่อนรับประทาน

(4) ตรวจสอบคุณภาพอาหาร เช่น ความสะอาดสภาพอาหารและไม่มีกลิ่นเน่าเสียความเหมาะสมของภาชนะบรรจุการปกปิดอาหาร เป็นต้น เมื่อได้รับอาหารจากคนขนส่งอาหาร

## 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Willem Waeyaert, Karolien Lenaerts, and Dirk Gillis (2022) ศึกษาความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย (OSH) ที่เกี่ยวข้องกับงานจัดส่งพัสดุผ่านแพลตฟอร์มแรงงานดิจิทัล และครอบคลุมการป้องกันและการจัดการความเสี่ยง OSH โดยความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในการทำงานจัดส่งพัสดุ (1) ความเสี่ยงด้านการยศาสตร์ (2) ความเสี่ยงด้านตัวสินค้า (3) ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนน (4) ความเสี่ยงด้านความปลอดภัยจากยานพาหนะ และ (5) ความเสี่ยงด้านสภาพอากาศ ความเสี่ยงด้านลูกค้า

อิสระ ทองสามสี และกันยปริณ ทองสามสี (2563) ได้ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา โดยใช้แบบสอบถามเพื่อรวบรวมข้อมูลจากผู้ขับขี่วัยรุ่น อายุ 15-25 ปี จำนวน 590 คน การวิเคราะห์ข้อมูลใช้เทคนิคโมเดลสมการ โครงสร้างกำลังสองน้อยที่สุดบางส่วน ผลการวิจัยพบว่า (1) เจตคติต่อพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจร (2) การคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงเกี่ยวกับพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจร มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจร (3) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจร มีอิทธิพลทางตรงต่อเจตนาเชิงพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจร (4) เจตนาเชิงพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจร (5) การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจร มีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจร และ (6) เจตนาเชิงพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจรมีอิทธิพลคั่นกลางความสัมพันธ์ เชิงสาเหตุระหว่าง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจรกับพฤติกรรม การปฏิบัติตามกฎจราจร

วันธรณ์ จงรุ่งโรจน์สกุล ขวพรจันทร์ประสิทธิ์ และธานี แก้วธรรมานุกุล (2561) ได้ศึกษาปัญหาสุขภาพจากการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างในจังหวัดเชียงใหม่ ผลการวิจัยพบว่าอันตรายจากการทำงานที่สำคัญ คือ อาการปวดระบบโครงร่างกล้ามเนื้อ ได้แก่ ปวดหลัง ปวดไหล่ ปวดขา/น่อง อ่อนเพลีย จากสภาพอากาศร้อน เครียดจากรายได้ไม่แน่นอน ส่วนการบาดเจ็บจากการทำงานในช่วง 3 เดือน ที่ผ่านมาซึ่งเป็นการบาดเจ็บไม่รุนแรง สาเหตุการบาดเจ็บเกิดจากสภาพเครื่องยนต์ชำรุด/ขาดการซ่อมบำรุง เส้นทางถนนเดินรถแคบ/โค้ง/ลาดชัน และสภาพพื้นถนนลื่น/ขรุขระ สำหรับอวัยวะที่ได้รับบาดเจ็บ คือ ขา เข่า น่อง ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่าพยาบาลอาชีวอนามัย รวมทั้งทีมสุขภาพที่เกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญกับพัฒนาโปรแกรมในการลดอาการปวดในระบบโครงร่างกล้ามเนื้อและการจัดการความเครียดจากงาน การพัฒนาระบบการเฝ้าระวังสุขภาพตามความเสี่ยงตลอดจนการสื่อสาร ความเสี่ยงด้านสุขภาพและความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อคุณภาพชีวิตการทำงาน of พนักงานขับรถโดยสาร รับจ้าง

ไตรภพ หล้ามัน และรุ่งนันทน์ ใจวงศ์ยะ (2561) ได้ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการก่อให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนน ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสำนักงานทางหลวงที่ 1 โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานการบันทึกการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่) ระหว่างวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2560 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ.2560 ทำการวิเคราะห์ด้วยวิธีการถดถอยโลจิสติกส์ด้วยตัวแปรอิสระ คือ เพศ อายุ การใช้อุปกรณ์นิรภัย ประเภทรถ ลักษณะการชน บริเวณที่เกิดเหตุ ชนิดผิวจราจร ผิวทาง และแสงสว่างที่ส่งผลต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุ คือ ระดับ 0 (บาดเจ็บ) และระดับ 1 (เสียชีวิต) ผลจากการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุในระดับ 1 (เสียชีวิต) คือ ประเภทของรถและแสงสว่าง

ดรุณี ศรีมณีรัตน์ (2558) ศึกษาข้อมูลเพื่อเสนอแนะเชิงนโยบายในการลดอุบัติเหตุการจราจรทางบก ในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม โดยวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุการจราจรทางบกเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกตามเขตระหว่าง พ.ศ. 2554-2558 จากศูนย์รับแจ้งเหตุบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม มีดังนี้ (1) ปัจจัยด้านคน (2) ปัจจัยด้านยานพาหนะ (3) ปัจจัยด้านถนน และ (4) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ซึ่งปัจจัยทั้ง 4 นี้ มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันอย่างมีนัยสำคัญต่อส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก

ศิริระ เชิดสรวง (2560) ศึกษาสิ่งคุกคามในอาชีพพนักงานขับรถโดยสารประจำทางขนส่งมวลชนกรุงเทพ การหลีกเลี่ยงและการป้องกัน ทั้งทางด้านกายภาพ ด้านเคมี ด้านชีวภาพ ด้านจิตสังคม และ ด้าน การยศาสตร์ รวมไปถึงแนวทางในการป้องกันและแก้ปัญหา โดยการจัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบด้าน อาชีวอนามัยและความปลอดภัย เพื่ออบรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโรคจากการประกอบอาชีพพนักงาน ขับรถโดยสารประจำทาง ชสมก. มีการวางแผนการตรวจสุขภาพทั้งก่อนเข้างานตรวจประจำปีและตรวจตาม ความเสี่ยง มีการรณรงค์ ส่งเสริมให้ความรู้ในการดูแลสุขภาพ รวมถึงการตระหนัก และให้ความสำคัญกับการ ดูแลสุขภาพของตนเอง

บัณฑิต ตั้งกมลศรี (2559) ได้ทำการศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ จำนวน 1,200 คน เพื่อหาปัจจัยเชิงสาเหตุที่มี อิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขต ภาคเหนือ ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ ได้แก่ 6 ปัจจัย ได้แก่ (1) องค์ประกอบด้านแรงสนับสนุนจากภาคี (ด้านข่าวสาร อารมณ์ และวัสดุอุปกรณ์) (2) องค์ประกอบการคล้อย ตามกลุ่ม (3) องค์ประกอบด้านการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม (4) องค์ประกอบด้านประสบการณ์ในการเกิด (5) อุบัติเหตุองค์ประกอบด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและหมวกนิรภัย และ (6) องค์ประกอบด้านพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า องค์ประกอบด้านประสบการณ์ใน การเกิดอุบัติเหตุมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ดังนั้น หากผู้ขับขี่มีการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ ปลอดภัยหรืออันตรายจากการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยจะส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่เป็นอย่างมาก

กณวีร์ กนิษฐ์พงศ์ (2558) ศึกษาแนวทางการวิจัยด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ โดยได้ สรุปรประเด็นปัญหาหลักของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยใช้ข้อมูลสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในประเทศไทยที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากระบบฐานข้อมูล HAIMS E-claim เพื่อทำการ วิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จากการสืบสวนอุบัติเหตุในเชิงลึก และผลจากการสัมภาษณ์หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องด้วยหลักเกณฑ์ของ Haddon Matrix ซึ่งแบ่งได้เป็น 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ (1) ผู้ขับขี่ (2) รถจักรยานยนต์ (3) ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยได้สรุปว่า ทั้ง 3 ปัจจัยหลักดังกล่าว จำเป็นที่จะต้องมีการบูรณาการ แก้ปัญหาใน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ด้านวิศวกรรม (Engineering) และด้าน การให้ความรู้ (Education)

## 2.6 สรุปเนื้อหาประจําบท

ประเทศไทยมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นอันดับต้น ๆ ของโลก สาเหตุสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุมีหลายประการ ได้แก่ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ บัจัยถนนและสิ่งแวดล้อม รวมถึงบัจัยด้านรถยนต์และอุปกรณ์ ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ธุรกิจขนส่งสินค้าอาหารและพัสดุด้วยรถจักรยานยนต์ เป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีการเติบโตอย่างมากและต่อเนื่อง โดยเฉพาะจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ส่งผลต่อธุรกิจการขนส่งออนไลน์ จำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งพัสดุและอาหารมีปริมาณสูงขึ้น และจำนวนอุบัติเหตุในท้องถนนก็พุ่งขึ้นด้วยในทิศทางเดียวกัน ทั้งนี้ มีการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอาชีพขนส่งพัสดุและอาหาร ในปี 2563 พบว่า มีเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีข้อมูลของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในส่วนของกลุ่มธุรกิจขนส่งพัสดุและอาหารอย่างเฉพาะเจาะจง

สำหรับการวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนส่งพัสดุและอาหารในต่างประเทศ เช่น ยุโรป อเมริกา จีน หรือออสเตรเลีย ได้มีการวิเคราะห์บัจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับรถที่ส่งผลต่อความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ เป็น 4 บัจัย ได้แก่ (1) รถและอุปกรณ์ (2) ผู้ขับขี่ (3) นโยบายของแพลตฟอร์ม และ (4) รัฐบาล (ถนนและสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย) สำหรับในประเทศไทยมีการวิเคราะห์บัจัยของการเกิดอุบัติเหตุ โดยเน้นที่พฤติกรรมการขับขี่ เช่น การขับเร็วเพื่อทำเวลาตามนโยบายบริษัท ความไม่เคยชินกับเส้นทาง การขับรถพร้อมกับการมองแผนที่ในมือถือ รวมถึงความเครียดสะสมในการทำงาน แต่อย่างไรก็ตาม ยังขาดงานวิจัยที่ศึกษาบัจัย ทั้ง 4 บัจัย ตามงานวิจัยต่างประเทศสอดคล้องกับผลงานทบทวนวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า งานวิจัยส่วนใหญ่ยังเป็นงานวิจัยอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ ซึ่งยังไม่มี การเน้นไปที่กลุ่มรถจักรยานยนต์ขนส่งพัสดุและอาหาร จนนำไปสู่การพัฒนากรอบแนวคิดเชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนส่งพัสดุและอาหารอย่างเป็นรูปธรรม

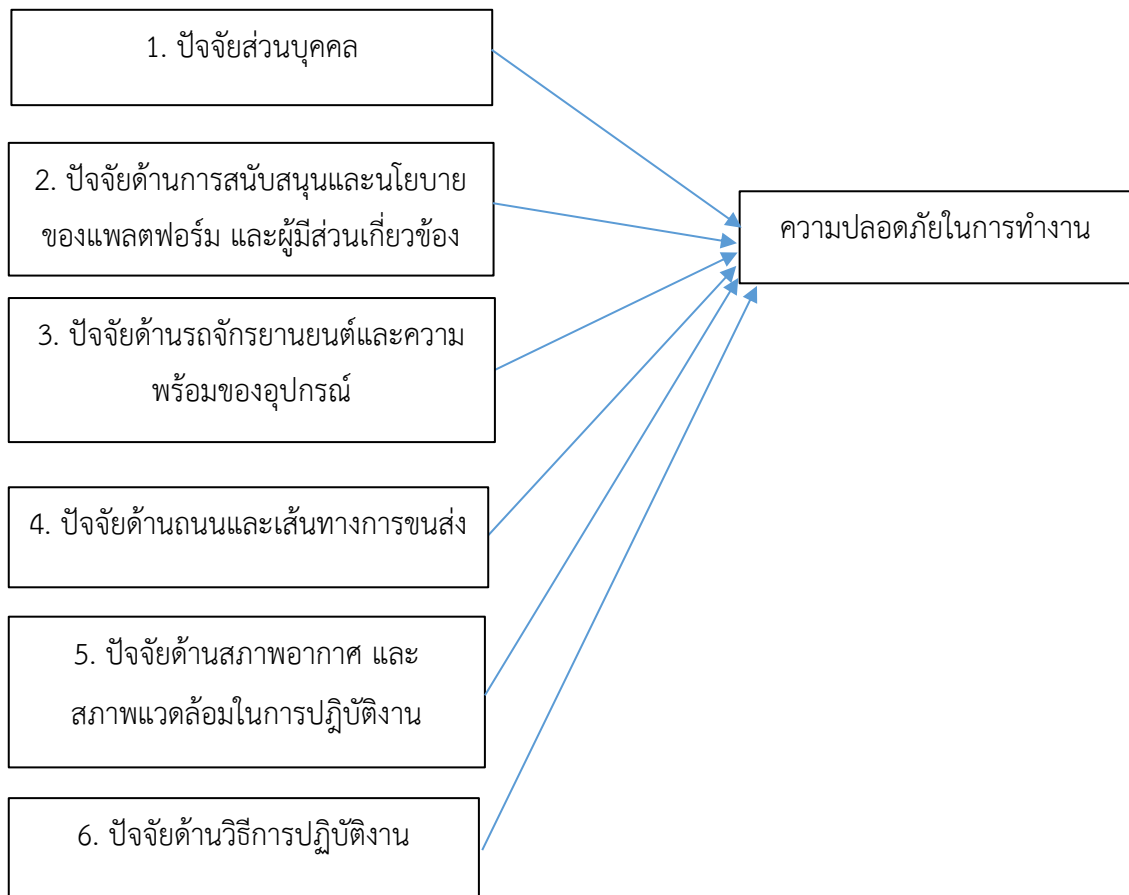
### บทที่ 3 วิธีการดำเนินโครงการ

การวิจัยศึกษาศาสนาการณ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาสภาพการดำเนินงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร วิธีการดำเนินงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากแพลตฟอร์มหรือลูกค้าจนกระทั่งส่งอาหารให้แก่ลูกค้า (2) วิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากแพลตฟอร์มหรือลูกค้า จนกระทั่งส่งอาหารให้แก่ลูกค้า และ (3) ศึกษาสภาพแวดล้อมการดำเนินงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ส่งผลต่ออุบัติเหตุ อาชีวอนามัย ได้แก่ ระบบนิเวศทางธุรกิจส่งอาหาร โดยมีขอบเขตการดำเนินงานศึกษาและรวบรวมข้อมูล จากระบบนิเวศทางธุรกิจของผู้ให้บริการรายใหญ่ที่มีสัดส่วนผู้ขับรถจักรยานยนต์มากที่สุด โดยรวบรวมข้อมูลจากผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ร้านค้า ลูกค้า และผู้บริหารแพลตฟอร์ม ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาโดยมีรายละเอียด ดังนี้

#### 3.1 กรอบแนวคิดในการดำเนินโครงการ

งานวิจัยการศึกษาศาสนาการณ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเป็นการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) โดยสำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เป็นการศึกษาวิจัยจากเอกสาร การสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง และการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) จะใช้การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ในการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ เพื่อศึกษาศาสนาการณ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร แบ่งงานวิจัยเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (1) สถานการณ์ปัจจุบัน เป็นการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศทางธุรกิจ (2) ด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย มีกรอบการวิจัย ดังรูปที่ 3.1





รูปที่ 3.1 กรอบงานวิจัยสำหรับงานวิจัยด้านความปลอดภัยในการทำงาน

ปัจจัยส่วนบุคคล เกี่ยวข้องกับ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ความรู้ และความเข้าใจในการทำงาน ลักษณะวิธีการทำงาน ท่าทางการทำงาน ข้อมูลส่วนบุคคลอื่น ๆ

ปัจจัยด้านการสนับสนุนและนโยบายของแพลตฟอร์ม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแล การอำนวยความสะดวก การส่งเสริมและสนับสนุน เพื่อป้องกันหรือลดอัตราการเกิดอันตราย

ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์และความพร้อมของอุปกรณ์ เกี่ยวข้องกับสภาพทั่วไปของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในการทำงาน การดูแลรักษา และตรวจสอบสภาพ ทั้งก่อนปฏิบัติงาน และหลังปฏิบัติงาน

ปัจจัยด้านถนนและเส้นทางการขนส่ง เกี่ยวข้องกับสภาพถนนและเส้นทางการขนส่ง จากจุดเริ่มต้นไปจุดสุดท้ายในการส่งอาหาร

ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงาน เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ปัจจัยด้านวิธีการปฏิบัติงาน เกี่ยวข้องกับลักษณะวิธีการปฏิบัติงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งเพื่อไปรับอาหารจากร้านค้า การพักรอที่ร้านค้า การรับอาหารเพื่อนำไปส่งให้แก่ลูกค้า

### 3.2 วิธีการดำเนินการศึกษา

ในการการศึกษาศาณการณ ปัจจย และผลกระทบดานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดลอม ในการทำงานของผูขับรถจักรยานยนต์สงอาหาร มีขั้นตอน ดังตอไปนี้

3.2.1 ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากตำรา เอกสาร บทความ ทฤษฎีหลักการ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดขอบเขตของการวิจัยและสร้างเครื่องมือวิจัย

3.2.2 นำข้อมูลที่ได้มาทำการสร้างเค้าโครงแบบสัมภาษณ์ สำหรับการสัมภาษณ์ผู้บริหาร แพลตฟอร์มผู้ให้บริการ ร้านที่เข้าร่วมกับผู้ให้บริการ ผู้ขับรถจักรยานยนต์ขนส่งพัสดุและอาหาร และลูกค้า ผู้ใช้บริการ

3.2.3 นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาทำการสร้างแบบสอบถาม สำหรับผู้ขับรถจักรยานยนต์ขนส่งพัสดุและอาหาร

3.2.4 นำข้อมูลที่ได้มาทำการประมวลและสรุปผล

สำหรับตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วยตัวแปรต้นหรือตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ดังนี้

ตัวแปรต้นหรือตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย

- ปัจจัยส่วนบุคคล
- ปัจจัยด้านการสนับสนุนและนโยบายของแพลตฟอร์ม
- ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์และความพร้อมของอุปกรณ์
- ปัจจัยด้านถนนและเส้นทางการขนส่ง
- ปัจจัยด้านสภาพอากาศ และสภาพแวดลอมในการปฏิบัติงาน
- ด้านวิธีการปฏิบัติงาน

ตัวแปรตาม คือ ความปลอดภัยในการทำงาน

#### ประชากร

ธุรกิจ Food Delivery ประกอบด้วย 4 กลุ่มหลัก ได้แก่ แพลตฟอร์ม พาร์ทเนอร์ร้านอาหาร ผู้ใช้บริการ และไรเดอร์ โดยแพลตฟอร์มจะทำหน้าที่บริหารจัดการเครือข่ายผู้เล่นเหล่านี้เพื่อช่วยให้ธุรกิจดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังรูปที่ 3.1 ดังนั้น ประชากรที่ใช้ในการศึกษาจึงประกอบไปด้วย 4 กลุ่มประชากร คือ (1) แพลตฟอร์มผู้ให้บริการ (2) ร้านที่เข้าร่วมกับผู้ให้บริการ (3) ผู้ขับรถจักรยานยนต์ขนส่งพัสดุและอาหาร และ (4) ลูกค้าผู้ให้บริการ โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ 3.1



รูปที่ 3.2 รูปแบบการให้บริการ Food Delivery

ที่มา : สถาบัน EIC จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า Grab Delivery Hero และสำนักข่าวต่าง ๆ (2564)

- โดยแพลตฟอร์มผู้ให้บริการที่เป็นที่นิยม จำนวน 5 แพลตฟอร์ม ประกอบด้วย ผู้ให้บริการ Grab Food ผู้ให้บริการ LINE MAN ผู้ให้บริการ AirAsia (Gojek) ผู้ให้บริการ Food Panda และผู้ให้บริการ Robinhood

- ร้านที่เข้าร่วมกับผู้ให้บริการ ประกอบด้วย ผู้ให้บริการ Grab Food มีจำนวนร้านอาหาร 200,000 ร้าน ผู้ให้บริการ LINE MAN มีจำนวนร้านอาหาร 300,000 ร้าน ผู้ให้บริการ AirAsia (Gojek) มีจำนวนร้านอาหาร 30,000 ร้าน ผู้ให้บริการ Food Panda มีจำนวนร้านอาหาร 100,000 ร้าน และผู้ให้บริการ Robinhood มีจำนวนร้านอาหาร 164,000 ร้าน

- ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ขนส่งพัสดุและอาหาร ซึ่งประกอบด้วย

(1) ผู้ให้บริการ Grab Food มีพื้นที่ให้บริการ 52 จังหวัด พาร์ทเนอร์ผู้ขับจำนวน 150,000 ราย

(2) ผู้ให้บริการ LINE MAN มีพื้นที่ให้บริการ 59 จังหวัด พาร์ทเนอร์ผู้ขับจำนวน 40,000 ราย

(3) ผู้ให้บริการ AirAsia (Gojek) มีพื้นที่ให้บริการ 5 จังหวัด พาร์ทเนอร์ผู้ขับจำนวน 50,000 ราย

(4) ผู้ให้บริการ Food Panda มีพื้นที่ให้บริการ 77 จังหวัด พาร์ทเนอร์ผู้ขับจำนวน 90,000 ราย

(5) ผู้ให้บริการ Robinhood มีพื้นที่ให้บริการ 6 จังหวัด พาร์ทเนอร์ผู้ขับจำนวน 11,500 ราย

- ลูกค้้ผู้ใช้บริการ ประกอบด้วย ผู้ให้บริการ Grab Food จำนวนผู้ใช้บริการ xx ล้านคน, ผู้ให้บริการ LINE MAN จำนวนผู้ใช้บริการ 3.0 ล้านคน ผู้ให้บริการ AirAsia (Gojek) จำนวนผู้ใช้บริการ xx ล้านคน ผู้ให้บริการ Food Panda จำนวนผู้ใช้บริการ 6.0 ล้านคน และผู้ให้บริการ Robinhood จำนวนผู้ใช้บริการ 2.3 ล้านคน

ตารางที่ 3.1 จำนวนผู้ให้บริการ พื้นที่ให้บริการ พาร์ทเนอร์ผู้ขับ จำนวนผู้ใช้บริการและจำนวนร้านอาหารที่เข้าร่วม

ผู้ให้บริการ	พื้นที่ให้บริการ (จังหวัด)	พาร์ทเนอร์ผู้ขับ (ราย)	จำนวนผู้ใช้บริการ (ล้านคน)	จำนวน ร้านอาหาร (ร้าน)
Grab Food	52	150,000	ไม่ปรากฏข้อมูล	200,000
LINE MAN	59	40,000	3.0	300,000
AirAsia (Gojek)	5	50,000	ไม่ปรากฏข้อมูล	30,000
Food Panda	77	90,000	6.0	100,000
Robinhood	6	26,000	2.3	164,000
<b>รวม</b>		<b>341,500</b>	ไม่ปรากฏข้อมูล	

ที่มา : TopTen, 2020, Update '14 ตัวเลือก' บนสังเวียน 'Food Delivery' ที่ไม่ได้มีแค่รายใหญ่ให้เรียกใช้  
เวลาหิว.

SME in Focus, 2020, เจาะกลยุทธ์สู่ศึกชิงเจ้าตลาด 'Food Delivery'.

บุญญภาพ ต้นตปิฎก และภัทรพล ยุทธศักดิ์นุกูล, 2021, อินไซด์ธุรกิจ Food delivery: เดินหน้าขยาย  
ตลาดพร้อมบริการที่หลากหลาย.

กรุงเทพธุรกิจ, 2564, Gojek ประเทศไทย ตั้ง 'เอ็มดีใหญ่' คุมทัพสู้ศึก 'แอปฟู้ดเดลิเวอรี่'.

Sirarom, 2564, Robinhood จ่อรุกต่างจังหวัด หลังลับคม 88 วันในศึกเดลิเวอรี่.

เนชั่น ออนไลน์, 2564, โรบินฮู้ด” เปิดกิจการครบ 1 ปี เติบโตทุกมิติ เดินหน้าสู่ธุรกิจ Non-Food  
พร้อมตั้งเป้าระดมทุน เป็น “ซูเปอร์แอปสัญชาติไทย” ภายในปี 2565.

Today Bizview, 2565, ครั้งแรกของ Grab เผยรางวัล GrabThumbsUp Awards 2022 จัดอันดับ  
ร้านเดลิเวอรี่แห่งปี.

ฐานเศรษฐกิจ, 2564, แอป "ฟู้ดเดลิเวอรี่" หัวบันไดไม่เคยแห้ง ขาดทุน แต่เนื้อหอมสุด.

ปณชัย อารีเพิ่มพร, 2020, ผ่าสังเวียนศึก 'ฟู้ดเดลิเวอรี่ไทย' เมื่อโจทย์ใหญ่ในงานอร่อยคือต้อง  
'ทำเงิน' ด้วย

## กลุ่มตัวอย่างและการเก็บรวบรวมข้อมูล

### การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยเรื่องการศึกษาศาสนาการณ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล ศึกษาจากแหล่งข้อมูล ดังนี้

- การศึกษาวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจากแหล่งข้อมูลเอกสารระดับปฐมภูมิ (Primary Sources) เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลเชิงลึกในการวิจัยนี้และเอกสารในระดับทุติยภูมิ (Secondary Sources) ได้แก่ หนังสือ เอกสารทางวิชาการ บทความออนไลน์ข่าวสารต่าง ๆ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

- การสัมภาษณ์ (Interview) การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured Interview) กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ผู้วิจัยใช้วิธีการสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือหลักในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota sampling) เป็นการเลือกสุ่มตัวอย่างโดยกำหนดคุณลักษณะและสัดส่วนที่ต้องการไว้ล่วงหน้า ซึ่งผู้วิจัยมุ่งเน้นไปที่แพลตฟอร์มที่มีผู้ขับขี่มากที่สุด คือ Grab Food ดังรายละเอียด ตามตารางที่ 3.2

- แพลตฟอร์มผู้ให้บริการที่เป็นที่นิยม จำนวน 1 ตัวอย่าง โดยเลือกแพลตฟอร์มที่มีผู้ขับขี่มากที่สุด คือ Grab Food (หรือแพลตฟอร์มอื่นที่สามารถให้ข้อมูลได้ ในกรณีที่ Grab Food ไม่สะดวกในการให้ข้อมูล) ผู้วิจัยเลือกกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้บริหารของแพลตฟอร์มเป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกรายบุคคล (In-Depth Interview) โดยทำการสัมภาษณ์เพื่อรวบรวมข้อมูลและศึกษากระบวนการหรือขั้นตอนต่าง ๆ เช่น การรับสมัครและคัดเลือกผู้ขับขี่ ระบบบริหารจัดการผู้ขับขี่ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและสถิติการเกิดอุบัติเหตุ และอื่น ๆ

- ร้านที่เข้าร่วมกับผู้ให้บริการ Grab Food จำนวน 20 ร้านค้า ซึ่งผู้วิจัยใช้การเลือกตัวอย่างแบบตามสะดวก (Convenience sampling) (Zikmund, 2000, p. 450) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกรายบุคคล (In-Depth Interview) ทำการสัมภาษณ์เพื่อประเด็นปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดอุบัติเหตุ การป้องกัน และสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น และช่องทางการเข้าถึง 2 ช่องทาง คือ (1) ผ่านเครือข่ายทางสังคมของคณะผู้วิจัย และ (2) การติดต่อสัมภาษณ์จากสมาชิกในกลุ่ม เช่น กลุ่มครอบครัวร้านค้า GrabFood ซึ่งมีสมาชิกในกลุ่มจำนวน 2.9 หมื่นราย ดังรูปที่ 3.3



รูปที่ 3.3 กลุ่มเครือข่ายออนไลน์ ครอบครัวร้านค้า GrabFood  
ที่มา : Facebook.com/groups/3233748886748166

- ผูู้้ช้บริการยานยนตส์สง่พัสดุและอาหารของผูู้้ให้บริการ Grab Food จํานวน 20 ตัวอย่าง  
ซึ่งผูู้้วิจัยใช้การเลือกตัวอย่างแบบตามสะดวก (Convenience sampling) (Zikmund, 2000, p. 450) โดย  
การสัมภาษณ์รายบุคคล เพื่อศึกษาข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ รูปแบบลักษณะ ความรุนแรงของ  
อุบัติเหตุ และช่องทางเข้าถึง 3 ช่องทาง คือ (1) ผ่านเครือข่ายทางสังคมของคณะผูู้้วิจัย (2) การติดต่อ  
สัมภาษณ์แกนนำของกลุ่มไร้เตอร์สง่อาหารที่มีชื่อและข้อมูลปรากฏบนสื่ออยู่ก่อนแล้ว และ (3) การติดต่อ  
สัมภาษณ์จากสมาชิกในกลุ่มไร้เตอร์ในสังคมออนไลน์ เช่น กลุ่มแกร็บฟู้ดเดลิเวอรี่-ฟูดคยู่ท่วไป ซึ่งมีสมาชิกใน  
กลุ่มจํานวน 5.1 หมื่นราย ดังรูปที่ 3.4



รูปที่ 3.4 กลุ่มเครือข่ายออนไลน์ แกร็บฟู้ดเดลิเวอรี่-ฟูดคยู่ท่วไป  
ที่มา : Facebook.com/groups/1315433522126903



- ลูกค้าผู้ใช้บริการของผู้ให้บริการ Grab Food จำนวน 20 ตัวอย่าง ซึ่งผู้วิจัยใช้การเลือกตัวอย่างแบบตามสะดวก (Convenience sampling) (Zikmund, 2000, p. 450) โดยสัมภาษณ์กลุ่มลูกค้าที่ใช้แอปพลิเคชัน Food Delivery เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

#### การเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ

โดยการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ผู้วิจัยได้ใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน และใช้วิธีลงพื้นที่เก็บรวบรวมข้อมูล ในการสุ่มตัวอย่างอาจมีหลายวิธีที่ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่าง แต่สำหรับคณะผู้ศึกษาเลือกใช้ คือ วิธีสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota Sampling) โดยกำหนดขนาดของตัวอย่างประชากรโดยวิธีการของยามาเน่ (Taro Yamane) ที่ขนาดความคลาดเคลื่อน  $\pm 5\%$  จากประชากรทั้งสิ้น 150,000 คน จะได้ตัวอย่าง 398.936 คน โดยมีรายละเอียดการคำนวณขนาดตัวอย่าง โดยใช้วิธีการของยามาเน่ (Taro Yamane) โดยกำหนดระดับความเชื่อมั่น 95% ยอมให้มีความผิดพลาดได้ 5% มีสูตรในการคำนวณ ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ

$n$  = จำนวนตัวอย่างที่จะต้องทำการสุ่ม

$N$  = จำนวนประชากรทั้งหมด

$e$  = ค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง

ดังนั้น จำนวนตัวอย่างจึงเท่ากับ 398.936 ตัวอย่าง ซึ่งผู้วิจัยได้เพิ่มเป็นจำนวน 400 ตัวอย่าง และเผื่อคัดออก 40 ตัวอย่าง รวมเป็น 440 ตัวอย่าง

ใช้การเลือกตัวอย่างแบบตามสะดวก (Convenience sampling) (Zikmund, 2000, p. 450)

ตารางที่ 3.2 จำนวนการสัมภาษณ์และจำนวนการเก็บแบบสอบถาม

ผู้ให้บริการ	Grab Food
จำนวนสัมภาษณ์ผู้ให้บริการ	1
จำนวนสัมภาษณ์ร้านค้า	20
จำนวนสัมภาษณ์ลูกค้า	20
จำนวนสัมภาษณ์ผู้ขับ	20
จำนวนเก็บข้อมูลผู้ขับ แบบสอบถาม	400

## เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วน อันประกอบด้วย

- การวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) โดยเป็น เอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง  
ตลอดจนงานวิจัย บทความ และหนังสือที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาดังกล่าว ที่อาจส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงของการเกิด  
อุบัติเหตุ

- การสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured Interview) เป็นการสัมภาษณ์โดยใช้  
ประเด็นคำถามแบบปลายเปิด รวมถึงมีแนวทางคำถามในการสัมภาษณ์ที่สอดคล้องกับการวิจัย เพื่อให้ได้  
ข้อมูลที่ครอบคลุมประเด็นการวิจัย ได้แก่ ระบบนิเวศน์ทางธุรกิจ สภาพการดำเนินงานปัจจุบัน ปัจจัย และ  
ผลกระทบด้านความปลอดภัย

การวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) เป็นเครื่องมือหลักในการเก็บ  
รวบรวมข้อมูล ซึ่งแบ่งวิธีการดำเนินการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย

- แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลลักษณะทางประชากรศาสตร์ของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ  
อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน โดยเป็นแบบสอบถามในลักษณะตรวจสอบรายการ (Check-  
list)

- แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับรถที่ส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงต่อ  
อุบัติเหตุ โดยมีลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ซึ่งมีเกณฑ์ในการ  
กำหนดค่าน้ำหนักของการประเมินเป็น 5 ระดับ ตามวิธีของลิเคิร์ท (Five-Point Likert Scales) ดังนี้

ระดับความคิดเห็น คะแนน

มากที่สุด 5

มาก 4

ปานกลาง 3

น้อย 2

น้อยที่สุด 1

โดยกำหนดเกณฑ์การประเมินแปลความหมายของค่าเฉลี่ยที่ได้ในแต่ละ ระดับความคิดเห็น ดังนี้  
ความกว้างของอันตรภาคชั้น = พิสัย / จำนวนชั้น

$$= (5 - 1) / 5$$

$$= 0.80$$

ดังนั้น เกณฑ์การประเมินแปลความหมายค่าเฉลี่ยของคะแนนที่ได้ในแต่ละระดับความคิดเห็น

คะแนนค่าเฉลี่ย 4.21 - 5.00 หมายถึง มากที่สุด

คะแนนค่าเฉลี่ย 3.41 - 4.20 หมายถึง มาก

คะแนนค่าเฉลี่ย 2.61 - 3.40 หมายถึง ปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย 1.81 - 2.60 หมายถึง น้อย

คะแนนเฉลี่ย 1.00 - 1.80 หมายถึง น้อยที่สุด

### วิเคราะห์ข้อมูลและประมวลผลทางสถิติ

- การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยจากเอกสาร (Documentary Research) หนังสือ เอกสารทางวิชาการ บทความออนไลน์ข่าวสารต่าง ๆ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สภาพแวดล้อมทาง โดยนำเสนอในรูปแบบการอธิบายเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ผ่านแนวคิดและ ทฤษฎี ซึ่งนำมาสู่การอธิบายในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) โดยการประมวลผลจากแบบสอบถาม โดยการวิเคราะห์ ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทางทางประชากรศาสตร์และ ปัจจัยและผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของ ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร โดยนำเสนอในรูปแบบตารางแจกแจงค่าความถี่ (Frequency) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าร้อยละ (Percentage) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

### สรุปผล

สรุปผลการศึกษาศาสนาการณ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

## บทที่ 4 ผลการศึกษา

ผลการศึกษาในครั้งนี้ทำการรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ สำหรับข้อมูลเชิงคุณภาพได้ทำการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องในธุรกิจส่งอาหาร โดยทำการสัมภาษณ์ผู้บริหารแพลตฟอร์ม จำนวน 1 แพลตฟอร์ม พนักงานขับชื้อรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร จำนวน 40 ท่าน ร้านค้าจำนวน 21 ร้านค้า และลูกค้าจำนวน 20 ท่าน ซึ่งมีผลการศึกษา และสำหรับข้อมูลเชิงปริมาณได้ทำการจัดทำแบบสอบถามพร้อมกับตรวจสอบคุณภาพแบบสอบถามโดยผู้เชี่ยวชาญก่อนทำการรวบรวมข้อมูล โดยทำการรวบรวมข้อมูลจากผู้ขับชื้อรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร จำนวน 465 คน ผลการศึกษามีดังนี้

### 4.1 ผลการศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพ

#### 4.1.1 การสัมภาษณ์ผู้บริหารแพลตฟอร์มโรบินฮูดส์ ตำแหน่ง Head of Delivery Service

ปัจจุบันแพลตฟอร์มโรบินฮูดส์ มีจำนวนพนักงานขับชื้อรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ทั้งสิ้น 31,xxx คน และมีจำนวนร้านค้า ทั้งสิ้น 258,xxx ร้าน โดยมีประเด็นในการรวบรวมข้อมูลดังนี้ (1) ความคิดเห็นต่อป้จจ้ยที่มีผลต่อความปลอดภัย (2) งานและการปฏิบัติงานของพาร์ทเนอร์ชื้อรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร และ (3) ร้านค้า

#### - ความคิดเห็นต่อป้จจ้ยที่มีผลต่อความปลอดภัย

ผู้ให้ข้อมูลมีเห็นด้วยกับป้จจ้ยทั้ง 6 ได้แก่

- (1) ป้จจ้ยส่วนบุคคล
- (2) ป้จจ้ยด้านการสนับสนุนและนโยบายของแพลตฟอร์ม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง
- (3) ป้จจ้ยด้านรถจักรยานยนต์และความพร้อมของอุปกรณ์
- (4) ป้จจ้ยด้านถนนและเส้นทางการขนส่ง
- (5) ป้จจ้ยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงาน
- (6) ป้จจ้ยด้านวิธีการปฏิบัติงานมีผลต่อความปลอดภัยในการทำงาน

ประเด็น ป้จจ้ยด้านการสนับสนุนและนโยบายของแพลตฟอร์ม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้สอบถามถึงประเด็น ความเป็นไปได้ในการประเมินพนักงานขับชื้อรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในมิติความปลอดภัยในการปฏิบัติงานโดยร้านอาหารและลูกค้า เพื่อใช้เป็นคะแนนในการปฏิบัติงานของพนักงานขับชื้อรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ซึ่งปัจจุบันเน้นเรื่องของกิริยามารยาท คุณภาพของอาหาร ความรวดเร็วในการจัดส่ง เป็นต้น

#### - งานและการปฏิบัติงานของพาร์ทเนอร์ขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

การรับสมัครและคัดเลือกพนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร กำหนดคุณสมบัติ ดังนี้

- (1) อายุ 18-60 ปี มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์
- (2) ผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม

#### - การปฏิบัติงานของพาร์ทเนอร์ขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

(1) ขั้นตอนก่อนการเริ่มปฏิบัติงาน ผู้ใช้งานทำการ Log in เข้าระบบ พร้อมถ่ายรูปตนเองเข้าระบบ เพื่อยืนยันตนเอง โดยมีขอบเขตงาน ด้านการรับอาหารและ ส่งอาหาร ให้แก่ลูกค้า

(2) การมอบหมายงานให้แก่พาร์ทเนอร์ เป็นรูปแบบการแย่งงาน โดยไรเดอร์กดแย่งงานลักษณะเป็นแบบ 1 ต่อ 1 คือ พนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารต้องทำงานแรกให้จบก่อนถึงจะดำเนินการรับงานต่อไปได้

(3) ภายหลังการได้รับงาน ไรเดอร์จะไปรับอาหารจากร้านค้า เพื่อไปส่งลูกค้าในงาน โดยเมื่อรับอาหารจากร้านค้าจำเป็นต้องถ่ายรูปอาหารพร้อมตัวตนโดยให้เห็นกล่องบรรจุอาหาร และทำการจัดส่งอาหารไปให้แก่ลูกค้า พร้อมถ่ายรูป

(4) เนื่องจากไรเดอร์ เป็นพาร์ทเนอร์ จึงไม่ได้กำหนดชั่วโมงการทำงานและจำนวนรอบการทำงานหรือระยะทางในการส่งอาหาร เป็นความสมัครใจของไรเดอร์ในการรับงานขนส่งอาหาร

(5) การระงับการปฏิบัติงาน เมื่อพนักงานทำงานผิดกฎหรือระเบียบของบริษัท เช่น ใช้ ID ที่ไม่ใช่ของตน แต่งกายผิดระเบียบ โดยทาง Robinhood ให้ความสำคัญกับชุดแต่งกายมาก พนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารจำเป็นต้องแต่งเครื่องแบบ Robinhood

(6) อุบัติเหตุ ปัจจุบันยังไม่มีรวบรวมสถิติอุบัติเหตุ แต่ทางบริษัทสามารถรวบรวมข้อมูลและสถิติอุบัติเหตุ ได้จากบริษัทประกัน กรณีที่มีการแจ้งข้อมูลอุบัติเหตุในระบบ

ส่งเสริมให้พนักงานแจ้ง ข้อมูลอุบัติเหตุ ใน Application : Police I lert You นอกจากนี้ยังมีกลุ่ม line ที่รับแจ้งเรื่องร้องเรียน กรณีพนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารทำผิดกฎจราจร

#### - การสนับสนุนพนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

แบ่งเป็น 3 ด้านได้แก่ ด้านการเงิน ด้านการปฏิบัติการ ด้านการเรียนรู้และพัฒนา มีผลการศึกษา ดังนี้

ด้านการเงิน

- (1) ปลออยู้ ให้แก่พนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่มีความประสงค์ ผ่าน SCB Abacus
- (2) สามารถนำรถจักรยานยนต์แลกเป็นสินเชื่อเงินสดผ่านเงินไซโย

### ด้านการปฏิบัติการ

(1) นำเข้าห้หมวกนิรภัยคุณภาพดี เพื่อจำหน่ายให้แก่พนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารใน  
ราคาที่เหมาะสม

### ด้านการเรียนรู้และพัฒนา

(1) จัดโครงการขับขี่ปลอดภัย ร่วมกับ Yamaha learning Center  
(2) ร่วมกับ ป้องกัณ และบรรเทาสาธารณภัย (ปภ.) โครงการ “ไรเดอร์ กู้ชีพ” จัดโครงการ  
ฝึกอบรมให้ความรู้ในการช่วยเหลือผู้ประสบภัย

### - ร้านค้า

การรับสมัครและคัดเลือกร้านค้า บริษัทยังไม่มีคัดเลือกร้านค้า ไม่มีการกำหนดคุณสมบัติ  
แต่กำหนดประเภทอาหารที่สามารถขนส่งได้ ร้านค้ามีเพียง Location เบอร์ติดต่อ บริษัทให้ความสำคัญกับ  
ระบบเศรษฐกิจโดยมุ่งเน้นเพิ่มช่องทางการจำหน่ายให้แก่ร้านค้า เพื่อให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงร้านค้าได้สะดวก  
ยิ่งขึ้นผ่านพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

การยกเลิกหรือถอดถอนร้านค้าออกจากระบบ เมื่อพบเห็นและมีหลักฐานชัดเจนว่ามีการทุจริต  
บริษัทจะดำเนินการถอดถอนร้านค้าออกจากแพลตฟอร์ม

การสนับสนุนร้านค้า แบ่งเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการเงิน ด้านการปฏิบัติการ ด้านการเรียนรู้  
และพัฒนา มีผลการศึกษา ดังนี้

- (1) ด้านการเงิน มีการปล่อยกู้ให้แก่ร้านค้า ผ่าน SCB Abacus สำหรับร้านค้าที่มีความต้องการ  
สินเชื่อ
- (2) ด้านการปฏิบัติการ สนับสนุนร่มขนาดใหญ่และผ้ากันเปื้อน ให้แก่ร้านค้า
- (3) ด้านการเรียนรู้และพัฒนา (ยังไม่มี)

### ข้อค้นพบและข้อเสนอแนะ

- (1) การคัดเลือกพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ควรเพิ่มเติมคุณสมบัติด้าน สุขภาพ รวมถึงแพทย์  
มีความเห็นให้สามารถปฏิบัติงานได้
- (2) บริษัทมีข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ สามารถใช้วิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมาได้ เพื่อใช้  
กำหนดเป็นนโยบายสำหรับการป้องกันอุบัติเหตุ
- (3) บริษัทควรกำหนดชั่วโมงพื้นฐานการอบรม ให้แก่พนักงานในด้านความปลอดภัย เป็นภาค  
บังคับ (ปัจจุบันเป็นภาคสมัครใจ)
- (4) จัดกลุ่มแยกพนักงานแบบ Full Time และ Part Time กรณีพนักงาน Full Time กำหนดให้  
มีชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสม ไม่ควรเกิน 12 ชั่วโมงต่อวัน
- (5) จัดกลุ่มแยกพนักงานแบบ Full Time และ Part Time โดยพนักงาน Full Time ให้มีการ  
ส่งเสริมให้พนักงานทำประกันสังคม มาตรา 40



(6) ควรมีการสุ่มตรวจสอบสารเสพติดหรือสารกระตุ้น สำหรับพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

(7) บริษัทควรมีการยกระดับร้านค้าขนาดเล็กที่อยู่ในแพลตฟอร์ม โดยการสนับสนุนร้านค้าในมิติ  
การเรียนรู้และพัฒนา เช่น การให้ความรู้ด้านสุขอนามัยในการประกอบอาหารเป็นไปตามหลักสาธารณสุข  
รวมถึงพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานในการประกอบอาชีพ เพิ่มความหลากหลายของอาหาร เพื่อเพิ่มรายได้ให้แก่  
ร้านค้า ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ

#### 4.1.2 ผลการสัมภาษณ์พนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร จำนวน 40 คน

การสัมภาษณ์พนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร จำนวน 40 คน ประกอบไปด้วย (1)  
ข้อมูลเบื้องต้น ซึ่งเป็นข้อมูลส่วนบุคคล รวมถึงแพลตฟอร์มที่ร่วมดำเนินการและรูปแบบการมอบหมายงานของ  
แพลตฟอร์ม (2) ข้อมูลการปฏิบัติงาน (3) ข้อมูลรอบการวิจัย ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อความไม่  
ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และ (4) ข้อค้นพบและข้อเสนอแนะ

##### - ข้อมูลเบื้องต้น กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 40 คน

(1) เพศชาย 38 คน เพศหญิง 2 คน อายุเฉลี่ยรวม 43.6 ปี

(2) ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร 4.68 ปี

(3) ระดับการศึกษา มี 4 ระดับ ดังนี้

ปริญญาตรี	จำนวน 10 คน	ร้อยละ 25.0
ปวส.	จำนวน 17 คน	ร้อยละ 42.5
ม.6	จำนวน 8 คน	ร้อยละ 16.0
ม.3	จำนวน 3 คน	ร้อยละ 7.5
ต่ำกว่า ม.3	จำนวน 2 คน	ร้อยละ 5.0

(4) พื้นที่ให้บริการ กรุงเทพฯ และปริมณฑล

(5) จำนวนวันทำงานเฉลี่ย ใน 1 สัปดาห์

จำนวน 7 วัน	จำนวน 27 คน	ร้อยละ 67.5
จำนวน 6 วัน	จำนวน 10 คน	ร้อยละ 25
จำนวน 5 วัน	จำนวน 2 คน	ร้อยละ 5
น้อยกว่า 5 วัน	จำนวน 1 คน	ร้อยละ 2.5

(6) จำนวนชั่วโมงการทำงานต่อวัน เฉลี่ย 12 ชั่วโมงต่อวัน และมีจำนวนชั่วโมงในการพัก  
ประมาณ 1-2 ชั่วโมง (บางครั้งน้อยกว่าเนื่องจากพักในระหว่างรอรับอาหารจากร้านค้า) สำหรับพนักงานขับขี่  
รถจักรยานยนต์

(7) จำนวนชั่วโมงการทำงานต่อวัน ประมาณ 3-4 ชั่วโมงต่อวัน สำหรับพนักงาน

Part-time

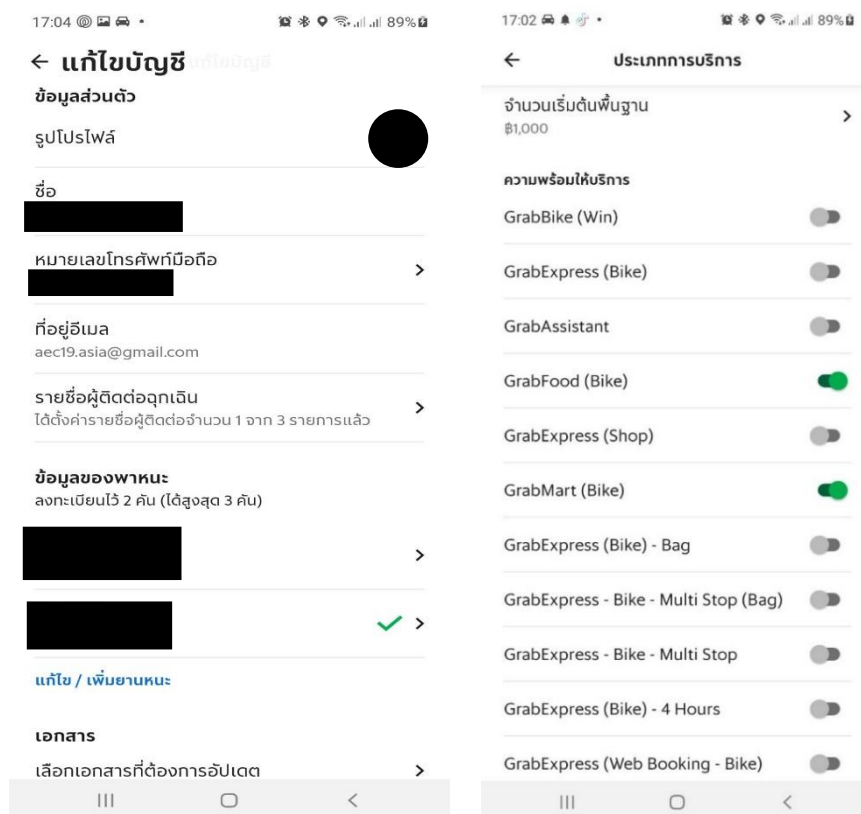
(8) แพลตฟอร์ม ส่งอาหารที่ใช้ ได้แก่ (หรือเคยร่วมงาน) Grab Food Line Man Robinhood และ Food panda

โดยรูปแบบของการทำงานของแพลตฟอร์มมีความแตกต่างกัน โดยมีเกณฑ์การแบ่ง  
ดังนี้

รูปแบบการให้บริการของแพลตฟอร์ม ได้แก่

- o แพลตฟอร์มที่มีการให้บริการครอบคลุมนอกเหนือจากการส่งอาหาร ได้แก่ ส่งสินค้าอุปโภคบริโภค (Mart) ส่งของ (Express) ส่งผู้โดยสาร (WIN) ได้แก่ Grab, Line Man

- o แพลตฟอร์มที่มีการให้บริการส่งอาหารและส่งสินค้าอุปโภคบริโภค ได้แก่ Robinhood Food Panda



รูปที่ 4.1 รูปแบบการทำงานของพนักงานขับรถจักรยานยนต์

รูปแบบการให้งานหรือมอบหมายงานให้แก่พนักงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร  
ได้แก่

- o การกตแย้งงานของพนักงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เป็นรูปแบบที่พนักงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ต้องการรับงาน กตรับงานซึ่งพนักงานขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารสามารถ

กตรับงาน ซึ่งขึ้นอยู่กั้กับความรวดเร็วในการกต ความเร็วของอินเทอร์เน็ต และสเปคของโทรศัพท์ ระบบสามารถส่งงานให้พนักงานขับขี่ขณะขับขี่รถอยู่ แต่จะไม่ส่งงานหากยังดำเนินงานไม่เสร็จสิ้นในคำสั่งก่อนหน้า

○ การย้งงานให้แก่พนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร โดยในรูปแบบนี้พนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ จำเป็นต้องกตรับงานหรือปฏิเสธงาน หากกตรับงาน ต้องดำเนินการภายใน 30 วินาที หากไม่ดำเนินการระบบถือว่าเป็นการปฏิเสธงาน การปฏิเสธงานส่งผลต่อจำนวนงานใหม่ที่จะส่งมาให้แก่พนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ อาจจะทำให้ได้งานน้อยลง และระบบมีโอกาสที่จะส่งงานมาให้ในขณะทีพนักงานขี่รถจักรยานยนต์ กำลังขับขี่อยู่ หรือกำลังส่งงานให้คำสั่งก่อนหน้า

(9) กลุ่มตัวอย่างทุกคน เคยประสบอุบัติเหตุ แต่เป็นอุบัติเหตุไม่ร้ายแรงและไม่รุนแรง เช่น ล้มเนื่องจากลื่น ผิดจราจรชำรุด สุนัขหรือแมวตัดหน้า ฯลฯ

(10) สวัสดิการและความคุ้มครองอื่น ๆ จากการปฏิบัติงาน พบว่า ร้อยละ 100 มีการทำประกันอุบัติเหตุ และมีบางส่วนทำประกันสังคมมาตรา 40 (ที่ไม่ได้ทำสาเหตุ คือ ไม่ทราบข้อมูล)

#### - ข้อมูลการปฏิบัติงาน

(1) ช่วงเวลา ในการส่งอาหารในแต่ละวัน มี 2 ช่วง คือ 11:00-13:00 น. และ 17:00-20:00 น.

(2) ช่วงเวลา ทีมีการส่งอาหารจำนวนมากในแต่ละเดือน คือ ช่วงปลายเดือนถึงต้นเดือน คือ วันที่ 25 ถึงวันที่ 10 ในเดือนถัดไป รวมถึงช่วงทีมีการจัดโปรโมชั่นของแพลตฟอร์มลดราคาอาหารของร้านค้า

(3) สถานที่พักรอในระหว่างการปฏิบัติงาน ของพนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ได้แก่

- รอหน้าร้านอาหารที่เป็นเป้าหมาย เพื่อรองาน
- ในปั้มน้ำมัน (มีร้านอาหารและไม่มีร้านอาหาร)
- บ้านพัก
- บริเวณใกล้เคียงกั้ร้านอาหาร เช่น ใต้สะพาน ใต้ทางด่วน พุดบาทข้างทาง

หมายเหตุ สถานที่พักรอในระหว่างการปฏิบัติงาน หมายถึง สถานที่ ทีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร จอดรถจักรยานยนต์ พักคอย ในระหว่างรอรับคำสั่งจากแพลตฟอร์ม (โดยผู้วิจัย)

(4) กิจกรรมทีทำในช่วงเวลาพัก ในระหว่างรอการปฏิบัติงาน ได้แก่

- พุดคุยกั้เพื่อนในกลุ่ม ณ สถานที่รอ
- นอนหลับ
- ฟังเพลง ดูยูทูบ ใช้งานเฟซบุ๊ก หรือ แอปพลิเคชันไลน์ หรืออื่น ๆ
- สูบบุหรี่

(5) กลุ่มตัวอย่างทุกคน สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร รวมถึงขับขี่เพื่อปฏิบัติภารกิจอื่น ๆ

(6) กลุ่มตัวอย่างทุกคน สวมหน้ากากอนามัยขณะปฏิบัติงานและพบปะพูดคุยกับคนอื่น ๆ เช่น ลูกค้า ร้านค้า

(7) กลุ่มตัวอย่างทุกคน มีเจลแอลกอฮอล์ประจำตนและนำไปใช้ เมื่อมีการหยิบจับอาหารและส่งให้แก่ลูกค้า

(8) กลุ่มตัวอย่าง มีบางส่วนมีการปฏิบัติและบางส่วนไม่มีการปฏิบัติ ตามคำแนะนำของกระทรวงสาธารณสุข ในการดูแลรักษาความสะอาดสุขอนามัยของกล่องบรรจุอาหาร ทั้งนี้ที่ไม่ได้ปฏิบัติเนื่องจากไม่ทราบข้อมูลหรือวิธีการปฏิบัติที่ถูกต้อง

#### - ข้อมูลรอบการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างทั้ง 40 คน เห็นด้วยกับกรอบการวิจัย ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ทั้ง 6 ปัจจัย ดังนี้

(1) ปัจจัยข้อมูลส่วนบุคคล มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ได้แก่ ความเครียด ความเร่งรีบในการปฏิบัติงาน จำนวนชั่วโมงการพักผ่อน ความไม่ชำนาญในเส้นทางซึ่งจำเป็นต้องเปิด GPS การขายหรือให้เช่า ID เป็นต้น

(2) ปัจจัยการสนับสนุนและนโยบายของแพลตฟอร์มมีผลกระทบต่อความปลอดภัย ได้แก่ การอำนวยความสะดวก การสื่อสารทั้งกับพนักงานขับรถจักรยานยนต์และร้านค้า เพื่อไม่ให้พนักงานขับรถจักรยานยนต์รอนาน รวมถึงการปิดกั้นของร้านค้าที่ไม่คลาดเคลื่อนจนเป็นเหตุให้การเดินทางล่าช้า เป็นต้น

(3) ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์และความพร้อมของอุปกรณ์มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ได้แก่ สภาพรถจักรยานยนต์ การบำรุงรักษา และอุปกรณ์จับยึดมือถือ

(4) ปัจจัยด้านถนนและเส้นทางมีผลกระทบต่อความปลอดภัย ได้แก่ เส้นทางชำรุด ซ่อมผิวจราจร ป้ายสัญญาณจราจรไม่ชัดเจน กระแยกโค้งงอ ตามซอยต่าง ๆ ที่ไม่ชัดเจน

(5) ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานมีผลกระทบต่อความปลอดภัย พบว่าปัจจัยนี้มีผลต่อการปฏิบัติงาน เช่น ช่วงฝนตกจะมีคำสั่งซื้อเข้ามาในช่วงปกติ ทำให้พนักงานขับรถจักรยานยนต์ต้องขับขี่ด้วยความระมัดระวัง และจำเป็นต้องมีเสื้อกันฝน

(6) ปัจจัยด้านวิธีการปฏิบัติงาน มีผลกระทบต่อความปลอดภัย ได้แก่ การใช้งานแอปพลิเคชันขณะปฏิบัติงาน (ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์) บางแอปพลิเคชันระบบสามารถส่งงานให้ในขณะที่พนักงานขับรถจักรยานยนต์

### - ข้อค้นพบ และข้อเสนอแนะ

(1) พนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ขาดทักษะการตรวจสอบ การบำรุงรักษา และแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ เบื้องต้นควรมีการแนะนำหรือให้ความรู้ในการดูแลรักษาและบำรุงรักษารถจักรยานยนต์

(2) สามารถแบ่งกลุ่มพนักงานขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารได้ 2 กลุ่มหลัก คือกลุ่มทำงานเต็มเวลา (full-time) และทำงานบางเวลา (Part-time) ดังนี้

- o กลุ่มทำงานเต็มเวลา (Full-Time) คือ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร (Food) และส่งสินค้าอื่น ๆ ที่ในแอปพลิเคชันสามารถมอบหมายงานได้ เช่น งานส่งสินค้าหรือสิ่งของ (Express) งานซื้อของและส่งของ (Mart) และงานส่งผู้โดยสาร (Bike/Win) รวมถึงเป็นพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยแรงงานในกลุ่ม มีทั้งทำประกันสังคมมาตรา 40 และไม่ทำประกันสังคม มีการทำประกันอุบัติเหตุ และใช้พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถอุบัติเหตุ

- o กลุ่มนี้มีจำนวนชั่วโมงการทำงาน 10-14 ชั่วโมง (รวมพักรับประทานอาหารและอื่น ๆ)

- o การพักรับประทานอาหารกลางวันจะอยู่ในช่วงเวลาประมาณ 13:00-14:00 น. (นอกช่วงเวลาที่มียานจำนวนมาก) โดยใช้เวลารับประทานอาหารประมาณ 30-60 นาที

- o กลุ่มทำงานบางเวลา (Part-Time) คือ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร (Food) ซึ่งทำงานหลังจากเลิกจากงานประจำ ใช้เวลารว่างรับงานส่งอาหาร โดยทำงานประมาณ 3-4 ชั่วโมง แล้วแต่ช่วงเวลาในแต่ละเดือน รวมถึงกรณีการจัดโปรโมชั่นของแพลตฟอร์ม กลุ่มนี้ มีการทำประกันสังคมมาตรา 39 และมีการทำประกันอุบัติเหตุที่เสนอขายโดยแพลตฟอร์ม

(3) ระบบการมอบหมายงานของแอปพลิเคชัน ควรมอบหมายงานให้กับพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีการเคลื่อนที่บน GPS เพื่อไม่ให้พนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ละสายตาจากการขับขี่มายังโทรศัพท์มือถือลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ

(4) พนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ ควรมีอุปกรณ์จับยึดโทรศัพท์มือถือกับตัวรถไม่ควรใช้แบบสายคล้องคอ

(5) ควรมีการกำหนดชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นพนักงานแบบ Full Time ทั้งนี้หากนิยามพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นแรงงานนอกระบบ กรณีทำ Full Time แอปพลิเคชันควรกำหนดให้พนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคนทำประกันสังคมมาตรา 40

(6) แพลตฟอร์มควรส่งเสริมให้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ในขณะที่ขับขี่รถจักรยาน ถึงแม้เลิกปฏิบัติงานแล้ว

#### 4.1.3 ผลการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการแพลตฟอร์มการขนส่งอาหาร จำนวน 20 ราย

##### - ข้อมูลเบื้องต้น

ข้อมูลเบื้องต้น เป็นผู้หญิง จำนวน 8 คน เป็นผู้ชายจำนวน 12 คน เป็นพนักงานเอกชน จำนวน 15 คน เป็นนักศึกษา 2 คน และเป็นพนักงานราชการ 1 คน เจ้าของกิจการ 2 คน อายุส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 20-40 ปี โดยแพลตฟอร์มที่ใช้บริการส่วนใหญ่ คือ Grab Food Lineman Food Panda Robinhood และ Shopee Food เรียงตามลำดับ จำนวนครั้งการใช้บริการโดยเฉลี่ย 3-5 ครั้งต่อสัปดาห์ สาเหตุที่ใช้บริการแพลตฟอร์มส่งอาหาร ส่วนใหญ่เพื่อความสะดวกสบาย รองลงมา คือ ด้านเวลา และจุดจัดส่งอาหารที่บ้านพัก 10 คน คอนโดมิเนียม (Condominium) หรืออาคารชุด จำนวน 9 คน และที่ทำงาน 1 คน

##### - ผลการสัมภาษณ์ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า

(1) ส่วนใหญ่ผู้ใช้บริการแพลตฟอร์มการขนส่งอาหารจะพักในที่อยู่อาศัยประเภท คอนโดมิเนียม (Condominium) หรืออาคารชุด จำนวน และจะมีส่วนน้อยที่พักอาศัยที่บ้านพักของตนเอง

(2) จุดรับส่งอาหาร ผู้ใช้บริการแพลตฟอร์มการขนส่งอาหาร ที่พักอาศัยอยู่ คอนโดมิเนียม (Condominium) หรืออาคารชุด จะมีบริการจุดรับส่งอาหารหรือพัสดุที่ชัดเจนมีการกำหนดเส้นทางเข้า-ออก จุดจอดรถสำหรับส่งอาหารที่ชัดเจน มีการลงทะเบียนบุคคลภายนอกทุกคนที่จะเข้าอาคาร คอนโดมิเนียม หรืออาคารชุด รวมถึงมีพนักงานรักษาความปลอดภัยคอยดูแลกำกับส่งผลให้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมีน้อยมาก ในขณะที่ผู้ที่พักอาศัยที่บ้านพักของตนเอง จุดรับส่งส่วนใหญ่จะเป็นบริเวณรั้วหน้าบ้าน ซึ่งอยู่ติดกับถนน ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถที่วิ่งผ่านไปมา โดยเฉพาะหากมีรถติดถนน และไม่มีที่จอดหรือมีพื้นที่จอดค่อนข้างน้อยจะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ค่อนข้างสูง

(3) การส่งมอบอาหาร ส่วนใหญ่วิธีการจะขึ้นอยู่กับความสะดวกของลูกค้า ผู้พักอาศัยอยู่ คอนโดมิเนียม (Condominium) หรืออาคารชุด ส่วนใหญ่จะให้ไรเดอร์ส่งมอบอาหารที่จุดรับส่งอาหารที่พื้นที่ คอนโดมิเนียม จัดเตรียมไว้ให้แล้วค่อยลงมารับ จะมีส่วนน้อยที่จะลงมารับเองกับมือ ส่วนผู้พักอาศัยที่บ้านพักของตนเองจะรับเองกับมือเป็นหลัก

(4) ด้านพฤติกรรมการเลือกสั่งอาหารจากร้านอาหาร ส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นการสั่งอาหารจากร้านค้าที่เข้าร่วมกับแพลตฟอร์มการส่งอาหารที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงเป็นหลัก เพื่อความรวดเร็วในการได้รับอาหารจะมีบางส่วนที่เน้นสั่งอาหารจากโปรโมชั่นส่วนลดของแพลตฟอร์มการส่งอาหารและความต้องการอาหารที่จะรับประทาน แต่ก็ยังคงเน้นในบริเวณใกล้เคียงที่ไม่ไกลมาก ดังนั้น ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจึงค่อนข้างน้อยเนื่องจากระยะการขับรถค่อนข้างไม่ไกล

(5) ด้านพฤติกรรมการติดต่อไรเดอร์เพื่อเร่งการจัดส่ง ส่วนใหญ่ลูกค้าจะไม่เร่งไรเดอร์ในการจัดส่ง เนื่องจากมีความเข้าใจในรูปแบบและเวลาที่ต้องใช้ของแพลตฟอร์มการจัดส่ง รวมถึงในแพลตฟอร์มสามารถติดตามสถานะของออเดอร์ได้ จึงใช้เวลาในการสั่งอาหารไว้แล้ว นอกจากในกรณีที่ใช้เวลาเนิ่นนานมาก เกิดไปจึงจะมีการติดต่อไปยังไรเดอร์เพื่อสอบถามสถานะการจัดส่ง



(6) รูปแบบการชำระเงิน ผู้พักอาศัยอยู่คอนโดมิเนียม (Condominium) หรืออาคารชุด และผู้พักอาศัยที่บ้านพักของตนเอง ส่วนใหญ่ใช้รูปแบบการจ่ายเงินออนไลน์มากกว่าเงินสด โดยหักผ่านบัตรเครดิตหรือบัญชีธนาคาร จะมีส่วนน้อยที่ชำระด้วยเงินสด

(7) การแต่งกายและความครบถ้วนของอุปกรณ์ของไรเดอร์ ลูกค้ายส่วนใหญ่จะไม่ได้ให้ความสำคัญ ว่าไรเดอร์แต่งกายถูกต้องตามระเบียบข้อกำหนดของแพลตฟอร์มหรือไม่ แต่จะพิจารณาว่าชุดที่สวมใส่เป็นของแพลตฟอร์มที่ลูกค้าสั่งอาหารหรือไม่ มีลูกค้าบางส่วนที่พิจารณาว่าไรเดอร์สวมหมวกกันน็อค สวมถุงมือหรือไม่ รวมถึงความสะอาดของชุดแต่งกายและกระเป๋าหรือกล่องใส่อาหาร และมีลูกค้า 1 รายที่ให้ ความสำคัญมาก ๆ ในเรื่องการแต่งกาย ถูกฎระเบียบ โดยเฉพาะการใส่กางเกงขาสั้นที่ดูไม่สุภาพและการวาง อาหารที่ระหว่างขา ทั้งที่มีกล่องใส่อาหารอยู่แล้ว

(8) ด้านประสบการณ์ในขณะสั่งอาหารหากไรเดอร์ได้รับอุบัติเหตุขณะส่งอาหาร พบว่า มีลูกค้า 1 ราย ที่มีประสบการณ์ไรเดอร์ได้รับอุบัติเหตุขณะส่งอาหาร รถล้มซึ่งส่งผลให้การเคลียร์เพื่อคืนเงินใช้ เวลาค่อนข้างนานเป็นชั่วโมง ซึ่งลูกค้ารายนี้จึงให้ความสำคัญกับการแต่งกายและความครบถ้วนของอุปกรณ์ ของไรเดอร์เป็นอย่างสูง

(9) การให้ความสำคัญของพฤติกรรมของไรเดอร์ในด้านใด ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญใน ด้านการไม่ส่งผลกระทบต่ออาหารจนทำให้อาหารเสียหาย ร้อยละ 95.00 รองลงมา คือ กิริยามารยาทในการ ส่งอาหาร ร้อยละ 90.00 การแต่งกาย และสุขลักษณะเบื้องต้น ร้อยละ 55.00 การแต่งกายและสุขลักษณะ เบื้องต้น ร้อยละ 50.00 ด้านการขับขี่ ร้อยละ 45.00 สะอาด ความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ร้อยละ 25.00 และ ความปลอดภัยของพนักงาน สวมหมวกนิรภัย สวมถุงมือ รองเท้าป้องกันอันตราย ร้อยละ 15.00 เรียง ตามลำดับ และมีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม คือ แต่งกายถูกระเบียบมีความน่าเชื่อถือ ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 พฤติกรรมของไรเดอร์ที่ลูกค้าต้องการ

พฤติกรรม	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ส่งผลกระทบต่ออาหารจนทำให้อาหารเสียหาย	19	95.00
กิริยามารยาท ในการส่งอาหาร	18	90.00
สะอาด มีสุขลักษณะที่ดี	11	55.00
การแต่งกายและสุขลักษณะเบื้องต้น	10	50.00
ด้านการขับขี่	9	45.00
ความปลอดภัยของผู้ขับขี่	5	25.00
ความปลอดภัยของพนักงาน สวมหมวกนิรภัย สวมถุงมือ และรองเท้า ป้องกันอันตราย	3	15.00

#### - ข้อค้นพบจากผลการสัมภาษณ์ลูกค้า พบว่า

ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของไรเดอร์ในการส่งอาหารไปยังลูกค้าที่พักอาศัยอยู่ คอนโดมิเนียม (Condominium) หรืออาคารชุดจะมีความเสี่ยงค่อนข้างต่ำ เนื่องจากมีบริการจุดรับส่งอาหาร หรือพัสดุ มีการกำหนดเส้นทางเข้า-ออก จุดจอดรถสำหรับส่งอาหารที่ชัดเจน รวมถึงมีพนักงานรักษาความปลอดภัยคอยดูแลกำกับ ในขณะที่ผู้ที่พักอาศัยที่บ้านพักของตนเองจุดรับส่งส่วนใหญ่จะเป็นบริเวณรั้วหน้าบ้าน ซึ่งอยู่ติดกับถนน ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถที่วิ่งผ่านไปมา โดยเฉพาะหากมีรถติดถนนและไม่มีที่จอดหรือมีพื้นที่จอดค่อนข้างน้อยจะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ค่อนข้างสูง

ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของไรเดอร์ในการส่งอาหารจากระยะทางการขับขี่ ลูกค้าส่วนใหญ่จะเลือกส่งอาหารจากร้านค้าที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง ทำให้ระยะทางที่ไรเดอร์จะขับขี่รถมอเตอร์ไซด์มาส่งอาหารค่อนข้างน้อยจึงทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ค่อนข้างต่ำ

ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของไรเดอร์ในการส่งอาหารจากความเร่งรีบของลูกค้า ลูกค้าส่วนใหญ่จะไม่เร่งไรเดอร์เนื่องจากแพลตฟอร์มสามารถติดตามสถานะของออเดอร์ได้ จึงเมื่อเวลาในการส่งอาหารไว้เป็นส่วนใหญ่ ทำให้ไรเดอร์ไม่ต้องเร่งรีบในการส่งอาหารให้ลูกค้า ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ค่อนข้างต่ำ

ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของไรเดอร์ในการส่งอาหารจากการแต่งกายและความครบถ้วนของอุปกรณ์ของไรเดอร์ ลูกค้าส่วนใหญ่จะไม่ได้ให้ความสำคัญ แต่จะพิจารณาว่าชุดที่สวมใส่เป็นของแพลตฟอร์มที่ลูกค้าสั่งอาหารหรือไม่ รวมถึงลูกค้าให้ความสำคัญกับพฤติกรรมของไรเดอร์ในด้านการไม่ส่งผลกระทบต่ออาหารจนทำให้อาหารเสียหาย รองลงมา คือ กิริยามารยาท ในการส่งอาหารและการแต่งกาย สุขลักษณะเบื้องต้นซึ่งอาจจะจะเป็นปัจจัยที่ทำให้ไรเดอร์ไม่สนใจในด้านการแต่งกายและสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ จึงอาจส่งผลให้ไรเดอร์มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง

#### 4.1.4 ผลการสัมภาษณ์ร้านอาหารที่ใช้บริการแพลตฟอร์มการขนส่งอาหาร

##### - ข้อมูลเบื้องต้น

ข้อมูลเบื้องต้น มีร้านค้าที่สัมภาษณ์ จำนวนทั้งสิ้น 21 ราย ตั้งอยู่ในในเขต กรุงเทพมหานคร 14 แห่งและเขตนนทบุรี 7 แห่ง โดยมีร้านขายอาหารทั้งสิ้น 12 ร้าน ได้แก่ อาหารไทย เกาหลี กว๊านเตี๋ย และยุโรป (สเต็ก) ร้านขายเครื่องดื่ม เช่น กาแฟ น้ำชา และน้ำผลไม้ จำนวนทั้งสิ้น 6 ร้าน และร้านขายอาหารอื่น ๆ เช่น โดนัท ขนมจีบ เกียวซ่า จำนวน 3 แห่ง ซึ่งแต่ละร้านจะมีระยะเวลาที่ใช้แพลตฟอร์มอย่างแตกต่างกัน ตั้งแต่ 1 สัปดาห์ จนถึง 7 ปี โดยมีการใช้บริการแพลตฟอร์ม Grab Food Lineman Robinhood Shopee Food และ Food Panda เรียงตามลำดับ โดย Gojek True Food และ Air Asia ยังมีร้านค้าใช้บริการไม่มาก

## - ผลการสัมภาษณ์ เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุและสุขอนามัยพบว่า

(1) สถานที่ตั้งของร้านมีผลต่อจำนวนที่จอดรถมอเตอร์ไซค์ จากข้อมูลว่า สถานที่ตั้งของร้านที่อยู่ภายในห้างสรรพสินค้า ส่วนใหญ่จะมีที่จอดรถที่ทางห้างสรรพสินค้าจัดไว้ให้ เช่น ห้างเดอะมอลล์งามวงศ์วาน เอสปานาด Cozmo Bazaar หรือ Victoria Garden มีที่จอดรถมากกว่า 20 ที่ ส่วนร้านที่ตั้งอยู่ในตลาด มักจะมีที่จอดรถน้อยกว่า โดยมีที่จอดประมาณ 1-5 ที่ แต่สำหรับร้านที่อยู่ติดถนน มักจะไม่มีที่จอดรถให้บริการไรเดอร์จึงมักจอดรอไว้ข้างถนนระหว่างรออาหาร และอาจส่งผลกระทบต่ออันตรายและอุบัติเหตุได้

(2) ประเภทของร้านอาหารก็มีผลต่อจำนวนที่จอดรถมอเตอร์ไซค์ด้วย จากข้อมูลพบว่าร้านอาหารที่เน้นขายอาหาร เช่น อาหารไทย ตามสั่ง หรืออาหารเกาหลี ส่วนใหญ่จะมีขนาดร้านค่อนข้างใหญ่จะมีพื้นที่จอดรถให้บริการ แต่สำหรับร้านที่เล็กกว่า เช่น เครื่องดื่มและอาหารว่าง มักจะมีขนาดพื้นที่จอดรถน้อยกว่าหรือไม่มี ซึ่งหากร้านค้าไม่มีที่จอดรถให้บริการจะทำให้ไรเดอร์ต้องจอดรอไว้ข้างถนน ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างมาก

(3) ร้านเครื่องดื่มและร้านขนาดเล็กจะไม่มีที่ให้ไรเดอร์นั่งรออาหาร เนื่องด้วยร้านเครื่องดื่มหรือร้านขนาดเล็กนี้ มักให้บริการลูกค้าแบบซื้อกลับบ้าน ทำให้ไม่มีพื้นที่รับประทานภายในร้าน จึงไม่มีที่นั่งพักให้ไรเดอร์ได้อร่อยอาหาร แม้ว่าจะระยะเวลาในการรออาจไม่นานเหมือนสั่งอาหารทั่วไป แต่การที่ไม่มีที่นั่งรอจนต้องรอที่ข้างถนนบนรถมอเตอร์ไซค์อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นเดียวกัน รวมทั้งอาจเกิดความเมื่อยล้าของร่างกาย โดยเฉพาะช่วงขาที่ต้องยืนรออาหาร

(4) ร้านอาหารภายในห้างและตลาด รวมทั้งร้านอาหารขนาดใหญ่จะมีห้องน้ำสำหรับไรเดอร์ ซึ่งไรเดอร์สามารถเข้าได้ภายในห้างและตลาด หรือในร้านค้าขนาดใหญ่ นั้น แต่อย่างไรก็ตามร้านเครื่องดื่มขนาดเล็กที่ติดถนนมักจะไม่มียุ้งน้ำไว้ให้บริการ การที่ไม่มีห้องน้ำจะส่งผลกระทบต่ออาการคันปัสสาวะหรืออาจจะเป็นเวลาานาน ระหว่างการขับขี่ อันส่งผลกระทบต่อสุขอนามัยของไรเดอร์

(5) อาหารส่วนใหญ่ที่จัดส่ง ร้านค้าเกือบทั้งหมดระบุว่าต้องใช้ความระมัดระวังในการขนส่งในระดับมากและระดับมากที่สุด ทั้งอาหารและเครื่องดื่ม มีเพียงโดนัท ซึ่งเป็นอาหารแห้งเท่านั้นที่สามารถใช้ความระมัดระวังในระดับปานกลาง การต้องใช้ความระมัดระวังนี้ จะส่งผลกระทบต่อความเครียดของไรเดอร์ระหว่างการขนส่งเป็นอย่างมาก

(6) บรรจุภัณฑ์ของอาหารจะส่งผลกระทบต่อความระมัดระวังในการจัดส่ง ความเครียดที่ต้องระมัดระวังมักเกิดจากความกังวลว่าอาหารในบรรจุภัณฑ์จะเป็นอย่างไร ซึ่งอาหารส่วนใหญ่ผู้ให้บริการระบุว่าต้องให้ความระมัดระวังอย่างมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาหารที่เป็นน้ำ ไม่ว่าจะเป็นเครื่องดื่มต่าง ๆ แต่อย่างไรก็ตาม หากอาหารที่มีการออกแบบบรรจุภัณฑ์สำหรับอาหารนั้นโดยเฉพาะ เช่น โดนัท ความระมัดระวังจะอยู่ในระดับปานกลาง

(7) ในส่วนของการทราบข้อมูลเกี่ยวกับกฎกระทรวงว่าด้วยสิ่งที่ร้านอาหารต้องทำ โดยส่วนใหญ่ทางร้านค้าทราบและปฏิบัติตาม มีเพียงส่วนน้อยที่ไม่ทราบ แต่ก็ได้ปฏิบัติตามสุขลักษณะที่ดี

## 4.2 ผลการรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ ประกอบด้วย

### 4.2.1 ข้อมูลทั่วไป

#### - อายุ

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่าอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร อายุน้อยที่สุด 17 ปี อายุมากที่สุดเฉลี่ยอายุที่ 63 ปีของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร อยู่ที่ 35.09 ปี โดยมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานที่ 8.59 ปี ดังตารางที่ 4.2

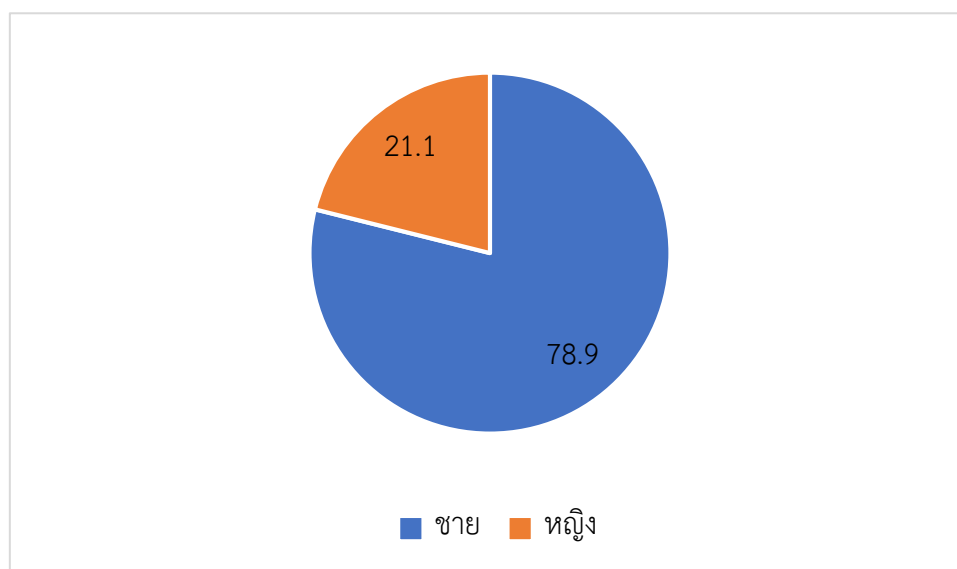
ตารางที่ 4.2 จำนวนค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานอายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

	จำนวน	น้อยที่สุด	มากที่สุด	เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
อายุ	465	17	63	35.09	8.95

\*หมายเหตุ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่มีอายุ 17 ปี ขับขี่ให้กับแพลตฟอร์ม Shopee Food และ Food Panda ซึ่งกรณีอายุเกิน 16 ปี แต่ไม่ถึง 18 ปีบริบูรณ์ แบนหนังสือยินยอมจากผู้ปกครอง

#### - เพศ

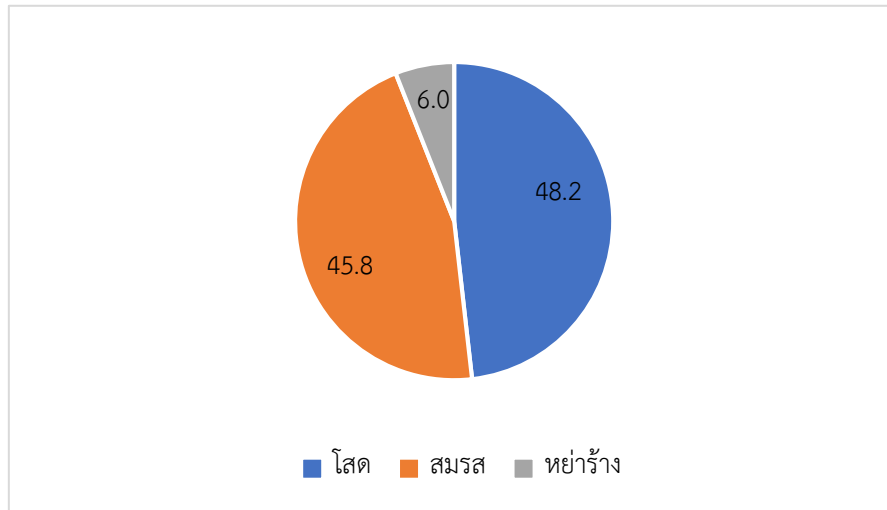
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า เพศของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 367 ราย คิดเป็นร้อยละ 78.9 รองลงมา คือ เพศหญิง จำนวน 98 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.1 ดังรูปที่ 4.2



รูปที่ 4.2 ร้อยละเพศของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

#### - สถานภาพ

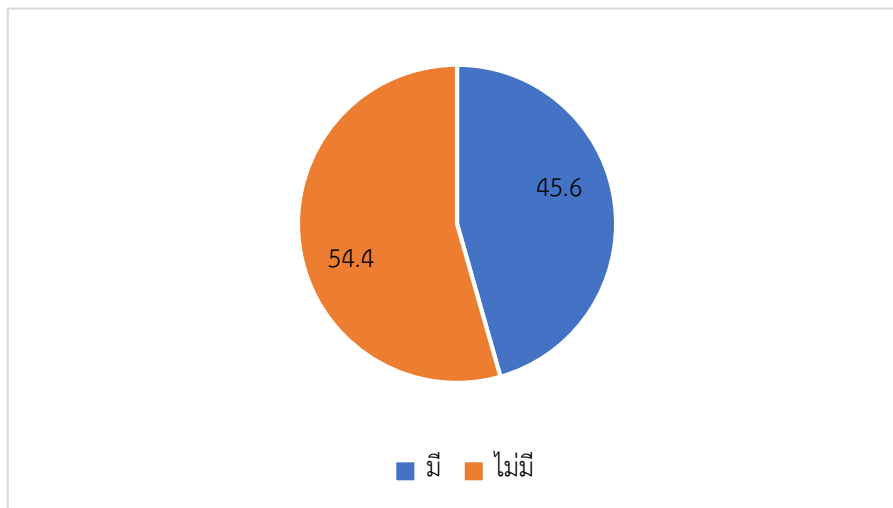
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า สถานภาพผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่โสด จำนวน 224 ราย คิดเป็นร้อยละ 48.2 รองลงมา คือ สมรส จำนวน 213 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.8 และหย่าร้าง จำนวน 28 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.0 ดังรูปที่ 4.3



รูปที่ 4.3 ร้อยละสถานภาพผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

#### - การมีบุตร

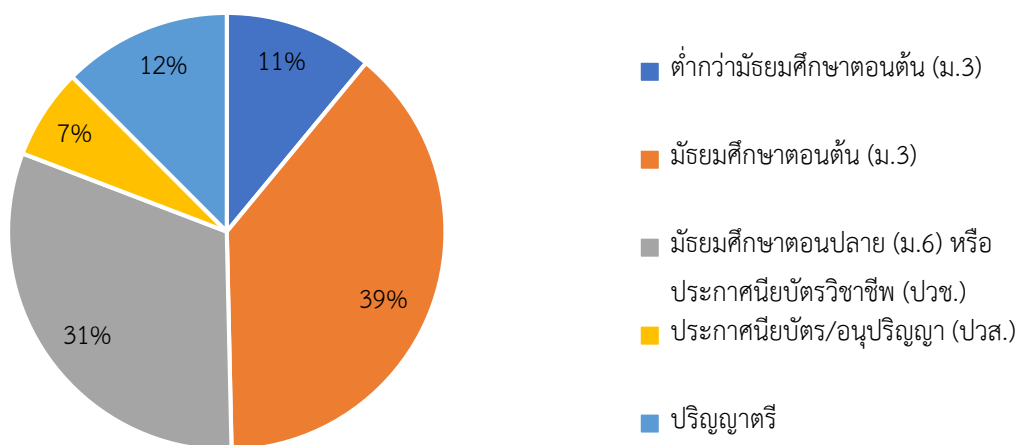
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า การมีบุตรของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ไม่มี จำนวน 253 ราย คิดเป็นร้อยละ 54.4 รองลงมา และมีบุตร จำนวน 212 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.6 ดังรูปที่ 4.4



รูปที่ 4.4 ร้อยละการมีบุตรของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

### - ระดับการศึกษา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่มีระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) จำนวน 180 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.7 รองลงมา ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) หรือ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) จำนวน 145 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.2 ระดับปริญญาตรี จำนวน 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.5 ระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) จำนวน 51 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.0 และระดับประกาศนียบัตร/อนุปริญญา (ปวส.) จำนวน 31 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.7 ดังรูปที่ 4.5



รูปที่ 4.5 ร้อยละของระดับการศึกษาผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

### - ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เฉลี่ยอยู่ที่ 15.04 ปี โดยมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานที่ 25.51 ปี ดังตารางที่ 4.3

### - ระยะเวลาในการประกอบอาชีพไรเดอร์

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ระยะเวลาในการประกอบอาชีพ ไรเดอร์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารเฉลี่ยอยู่ที่ 3.23 ปี โดยมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานที่ 1.83 ปี ดังตารางที่ 4.3

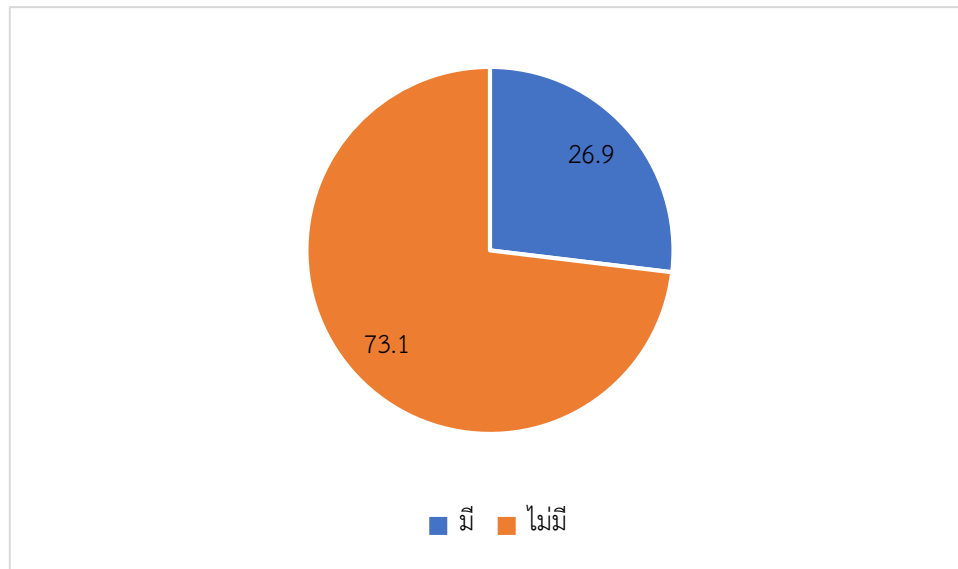
ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานประสบการณ์และระยะเวลาในการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

	จำนวน	เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มาเป็นเวลานาน	465	15.04	25.51
ระยะเวลาในการประกอบอาชีพไรเดอร์ เป็นเวลา	465	3.23	1.83



### - ประกันอุบัติเหตุภาคสมัครใจ

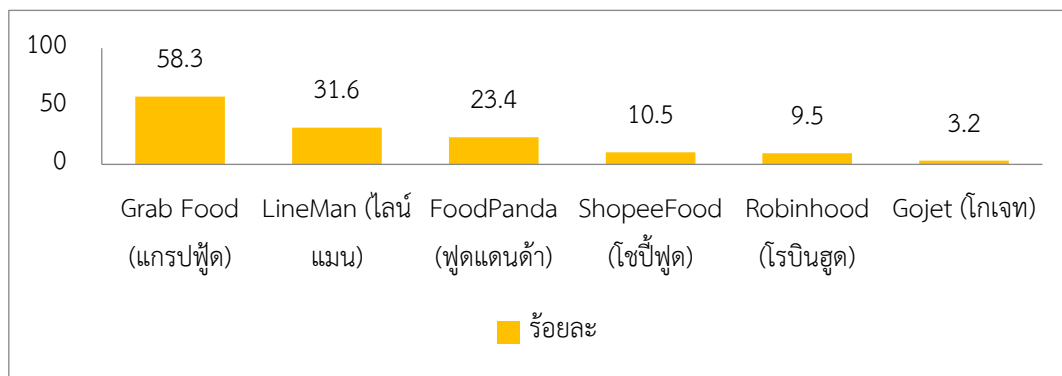
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า การมีประกันอุบัติเหตุภาคสมัครใจผู้ขับขี่  
รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ไม่มี จำนวน 340 ราย คิดเป็นร้อยละ 73.1 รองลงมา คือ มีจำนวน 125  
ราย คิดเป็นร้อยละ 26.9 ดังรูปที่ 4.6



รูปที่ 4.6 ร้อยละของการมีประกันอุบัติเหตุภาคสมัครใจ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

### - แอปพลิเคชันที่ให้บริการหรือเคยให้บริการส่งอาหาร

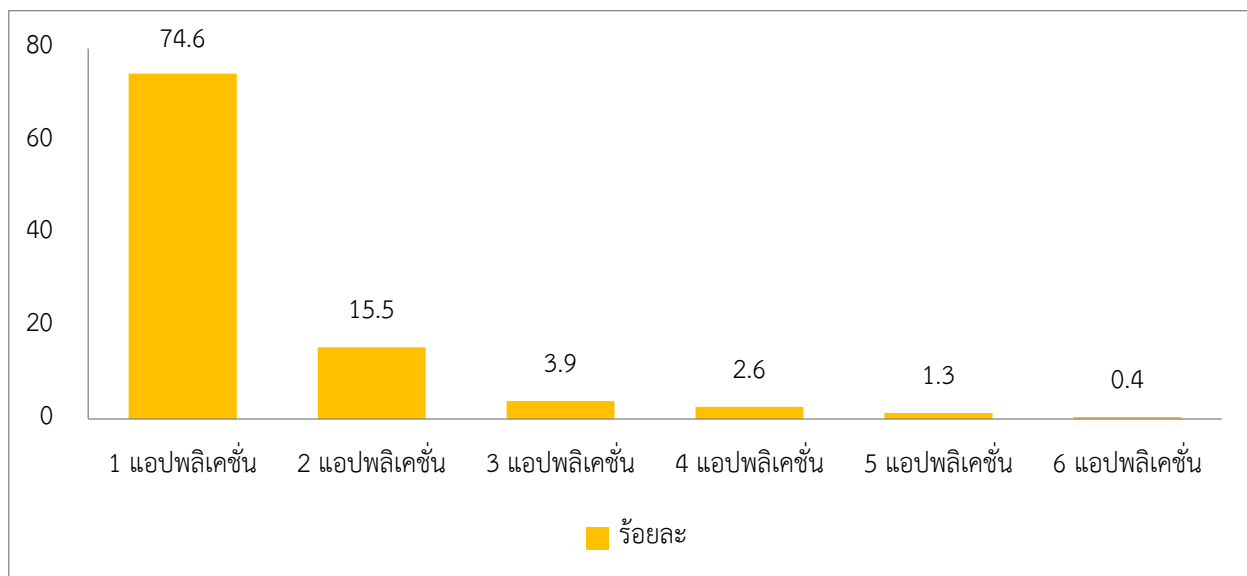
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า จากผู้ตอบแบบสอบถามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่ง  
อาหาร ส่วนใหญ่ให้บริการส่งอาหารแอปพลิเคชันหรือเคยให้บริการ คือแอปพลิเคชัน Grab Food จำนวน  
271 ราย คิดเป็นร้อยละ 58.3 แอปพลิเคชัน LineMan จำนวน 147 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.6 แอปพลิเคชัน  
FoodPanda จำนวน 109 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.4 แอปพลิเคชัน ShopeeFood จำนวน 49 ราย คิดเป็น  
ร้อยละ 10.5 แอปพลิเคชัน Robinhood จำนวน 44 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.5 และแอปพลิเคชัน Gojet จำนวน  
15 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.2 รูปที่ 4.7



รูปที่ 4.7 ร้อยละของแอปพลิเคชันที่ให้บริการหรือเคยให้บริการส่งอาหารที่ผู้ขับร้จกรยานยนต์ส่งอาหารให้บริการ

#### - จำนวนแอปพลิเคชันที่ให้บริการหรือเคยให้บริการส่งอาหาร

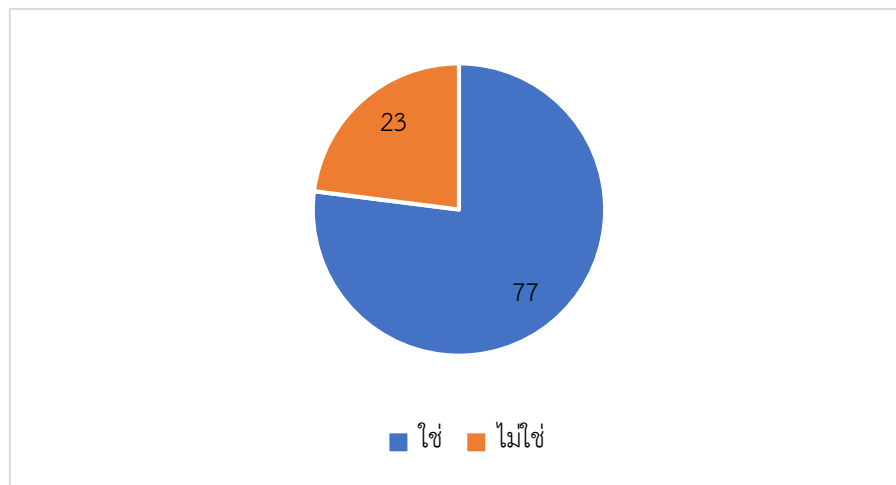
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า จากผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้ขับร้จกรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ให้บริการหรือเคยให้บริการส่งอาหาร จำนวน 1 แอปพลิเคชัน จำนวน 347 ราย คิดเป็นร้อยละ 74.6 จำนวน 2 แอปพลิเคชัน จำนวน 72 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.5 จำนวน 3 แอปพลิเคชัน จำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.9 จำนวน 4 แอปพลิเคชัน จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.6 จำนวน 5 แอปพลิเคชัน จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.3 และจำนวน 6 แอปพลิเคชัน จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.4 ดังรูปที่ 4.8



รูปที่ 4.8 ร้อยละของจำนวนแอปพลิเคชันที่ให้บริการหรือเคยให้บริการส่งอาหารที่ผู้ขับร้จกรยานยนต์ส่งอาหารให้บริการ

### - มีไอดี (ID) หรือยูสเซอร์ (User) ของแอปพลิเคชันเป็นของตนเอง โดยไม่ได้ซื้อหรือ เช่ามา

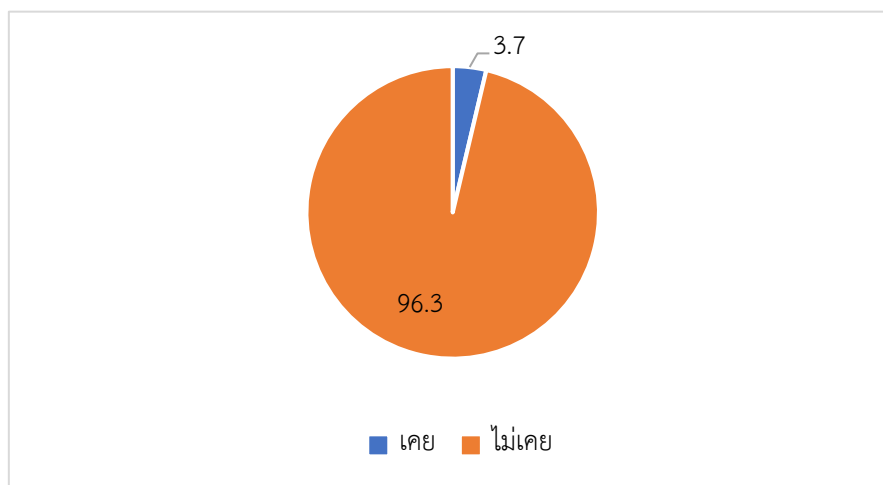
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รจกรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่มีมีไอดี (ID) หรือยูสเซอร์ (User) จำนวน 358 ราย คิดเป็นร้อยละ 77.0 รองลงมา คือ ไม่ใช่มีไอดี (ID) หรือยูสเซอร์ (User) ของแอปพลิเคชันเป็นของตนเอง จำนวน 107 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.0 ดังรูปที่ 4.9



รูปที่ 4.9 ร้อยละของการมีไอดี (ID) หรือยูสเซอร์ (User) ของแอปพลิเคชันเป็นของตนเอง โดยไม่ได้ซื้อหรือเช่า  
มา

### - เคยถูกระงับ (ID) หรือยูสเซอร์ (User) จากแอปพลิเคชัน

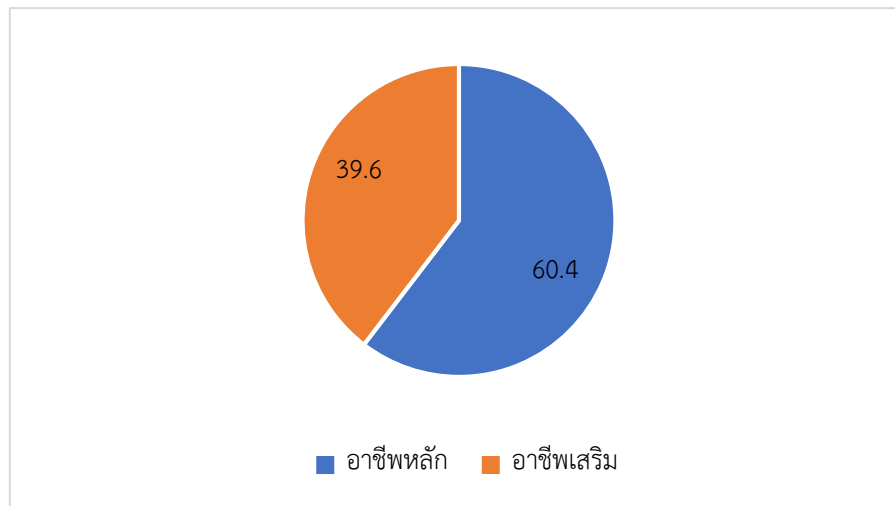
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รจกรยานยนต์ส่งอาหารส่วนใหญ่ไม่เคย  
จำนวน 448 ราย คิดเป็นร้อยละ 96.3 รองลงมา คือ เคย จำนวน 17 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.7 ดังรูปที่ 4.10



รูปที่ 4.10 ร้อยละของไรเดอร์ที่เคยถูกระงับ ID หรือยูสเซอร์ (User) จากแอปพลิเคชัน

### - การประกอบอาชีพไรเตอร์

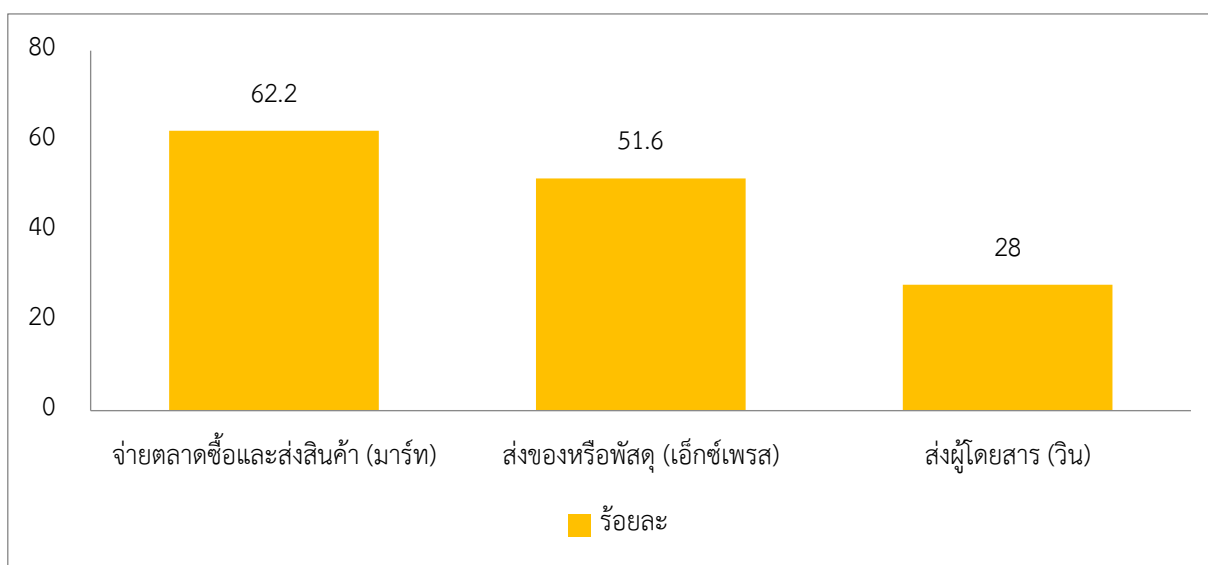
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับช้รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพไรเตอร์เป็นอาชีพหลัก จำนวน 281 ราย คิดเป็นร้อยละ 60.4 รองลงมา คือ อาชีพเสริม จำนวน 184 ราย คิดเป็นร้อยละ 39.6 ดังรูปที่ 4.11



รูปที่ 4.11 ร้อยละของการประกอบอาชีพไรเตอร์

### - นอกจากอาหารแล้วท่านรับส่งอะไรบ้าง

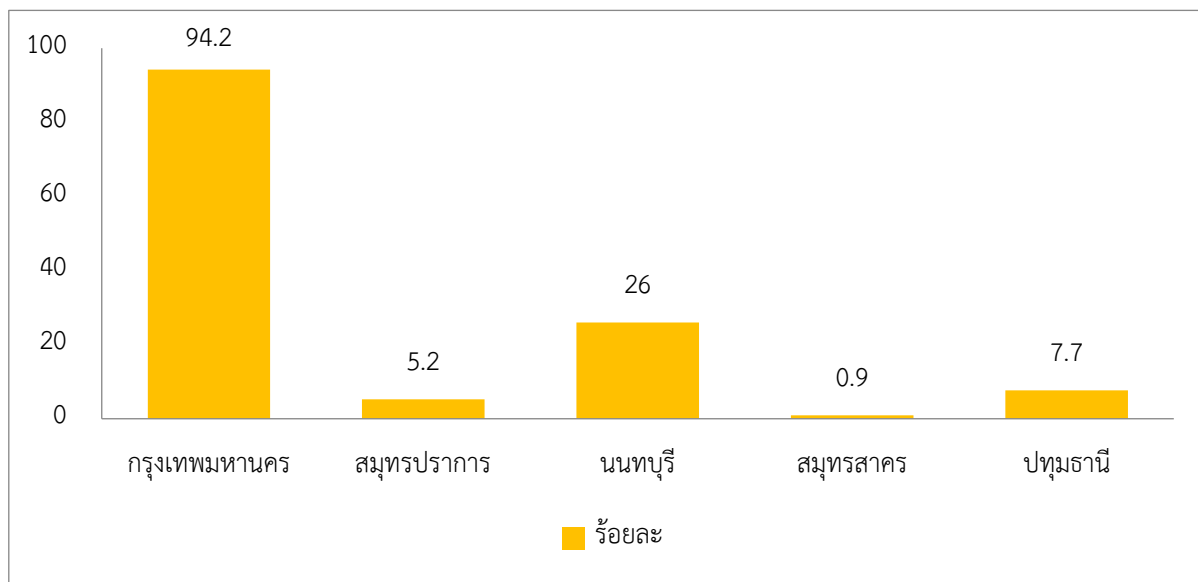
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับช้รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่จ่ายตลาดซื้อและส่งสินค้า (มาร์ท) จำนวน 289 ราย คิดเป็นร้อยละ 62.2 รองลงส่งของหรือพัสดุ (เอ็กซ์เพรส) จำนวน 240 ราย คิดเป็นร้อยละ 51.6 และส่งผู้โดยสาร (วิน) จำนวน 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.0 ดังรูปที่ 4.12



รูปที่ 4.12 ร้อยละของนอกจากอาหารแล้วท่านรับส่งอะไรบ้าง

### - พื้นที่ในการขับร้รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

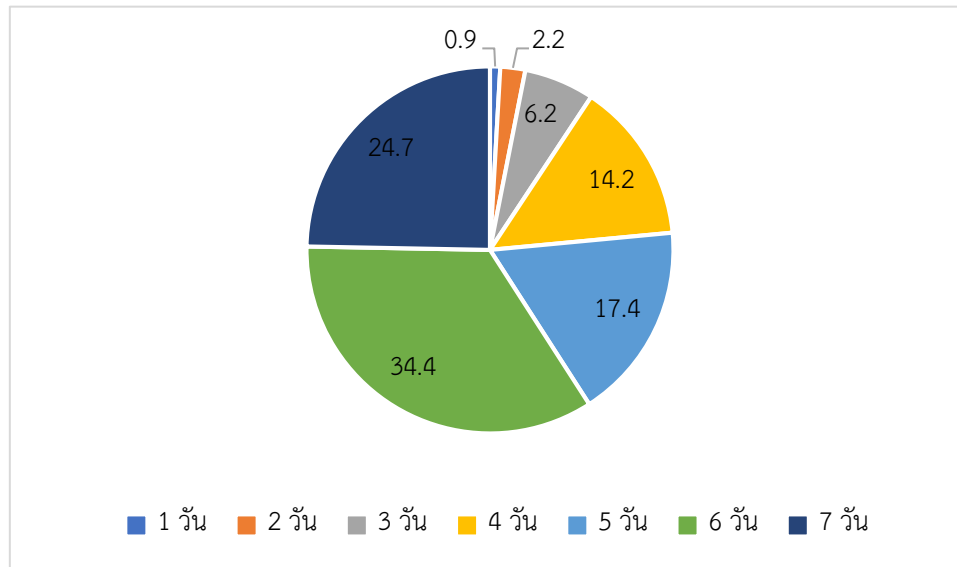
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับร้รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และอื่น ๆ จำนวนอย่างละ 438 ราย คิดเป็นร้อยละ 94.2 รองลงมาพื้นที่นนทบุรี จำนวน 121 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.0 พื้นที่ปทุมธานี จำนวน 36 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.7 พื้นที่สมุทรปราการ จำนวน 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.2 และพื้นที่สมุทรสาคร จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.9 ดังรูปที่ 4.13



รูปที่ 4.13 ร้อยละของพื้นที่ในการขับร้รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

### - จำนวนวันทำงานใน 1 สัปดาห์

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับร้รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ทำงาน 6 วัน จำนวน 160 ราย คิดเป็นร้อยละ 34.4 รองลงมาทำงาน 7 วัน จำนวน 115 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.7 ทำงาน 5 วัน จำนวน 81 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.4 ทำงาน 4 วัน จำนวน 66 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.2 ทำงาน 3 วัน จำนวน 29 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.2 ทำงาน 2 วัน จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.2 และทำงาน 1 วัน จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.9 ดังรูปที่ 4.14

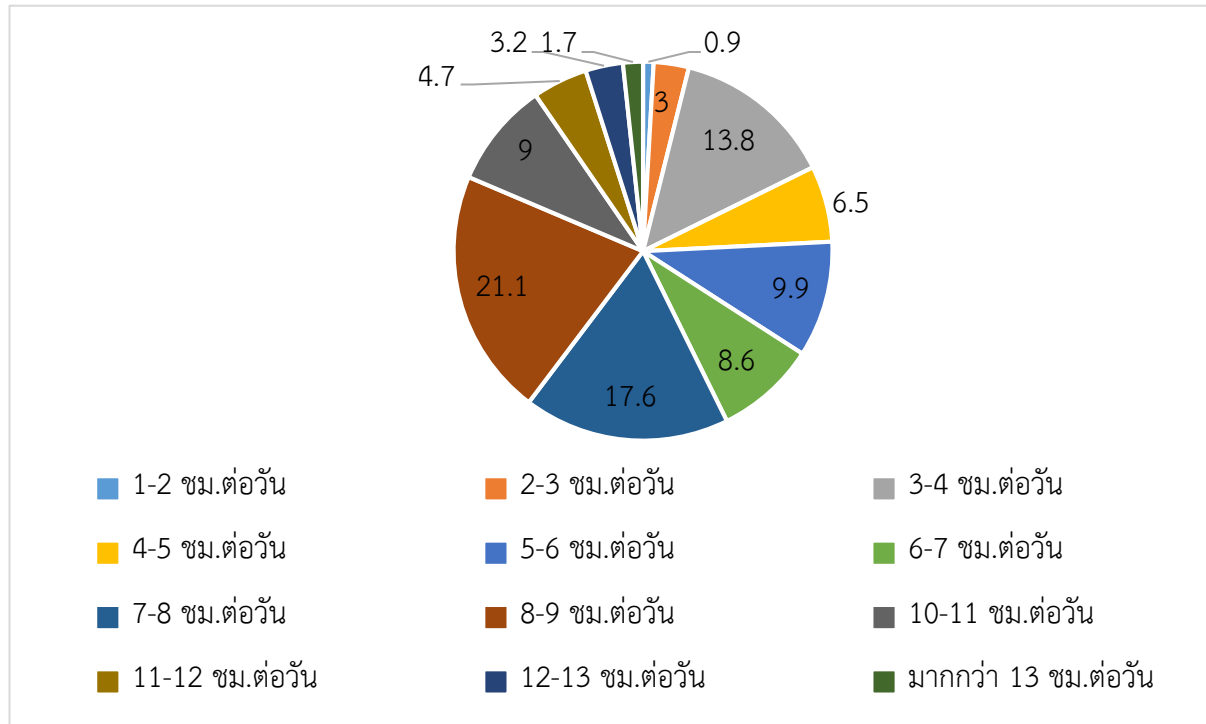


รูปที่ 4.14 ร้อยละของจำนวนวันทำงานใน 1 สัปดาห์

#### - จำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน (เฉลี่ย) ในการขับรถส่งอาหาร

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ทำงาน 9-8 ชม.ต่อวัน จำนวน 98 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.1 ทำงาน 8-7 ชม.ต่อวัน จำนวน 82 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.17 ทำงาน 4-3 ชม. ต่อวัน จำนวน 64 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.13 ทำงาน 6-5 ชม.ต่อวัน จำนวน 46 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.9 ทำงาน 11-10 ชม.ต่อวัน จำนวน 42 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.9 ทำงาน 7-6 ชม.ต่อวัน จำนวน 40 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.8 ทำงาน 5-4 ชม.ต่อวัน จำนวน 30 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.6 ทำงาน 12-11 ชม.ต่อวัน จำนวน 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.4 ทำงาน 13-12 ชม.ต่อวัน จำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.3 ทำงาน 3-2 ชม.ต่อวัน จำนวน 14 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.3 ทำงาน มากกว่า 13 ชม.ต่อวัน จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.1 ทำงาน 2-1 ชม.ต่อวัน จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.0 ดังรูปที่ 4.15

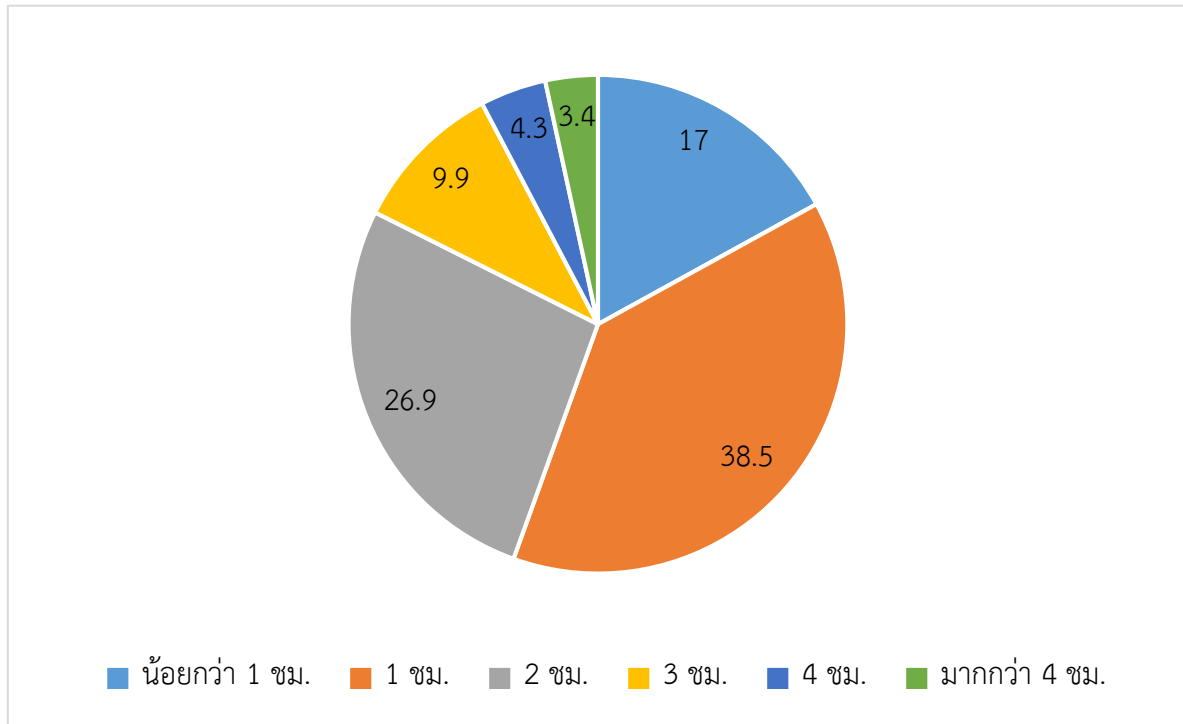




รูปที่ 4.15 ร้อยละของจำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน (เฉลี่ย) ในการขับรถส่งอาหาร

- เวลาพักในระหว่างการขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เฉลี่ยประมาณวันทีกี่ ชม.

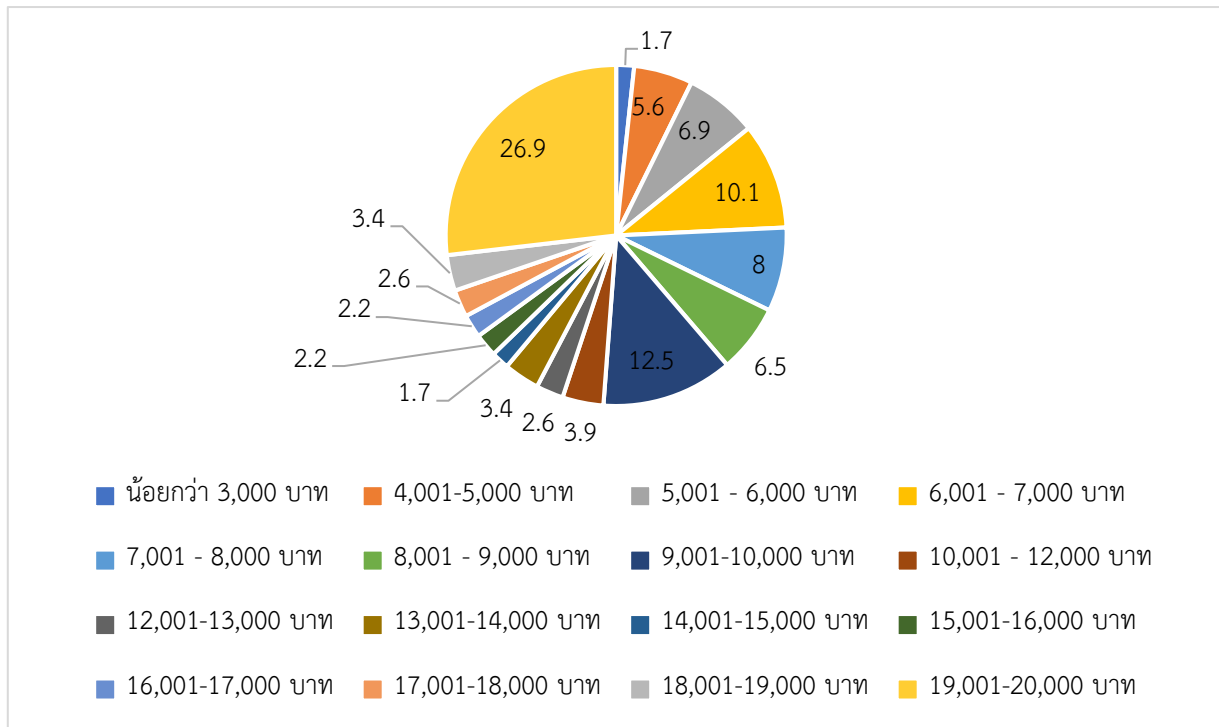
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่มีเวลาพัก 1 ชม. จำนวน 179 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.38 เวลาพัก 2 ชม. จำนวน 125 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.26 เวลาพักน้อยกว่า 1 ชม. จำนวน 79 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.17 เวลาพัก 3 ชม. จำนวน 46 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.9 เวลาพัก 4 ชม. จำนวน 20 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.4 เวลาพักมากกว่า 4 ชม. จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.3 ดังรูปที่ 4.16



รูปที่ 4.16 ร้อยละของเวลาพักในระหว่างการขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เฉลี่ยประมาณวันละกี่ชม.

#### - รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

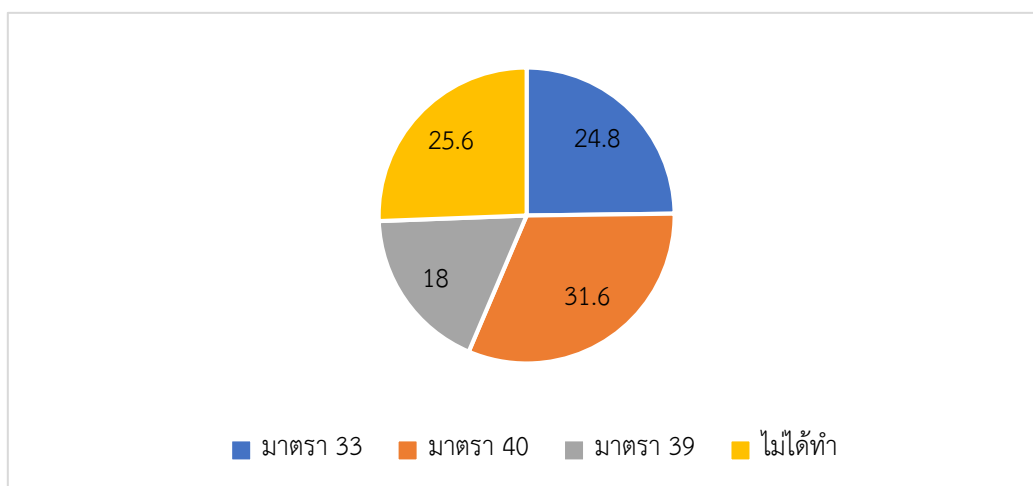
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่มีรายได้ 19,001 – 20,000 บาท จำนวน 125 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.9 รายได้ 9,001 – 10,000 บาท จำนวน 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.12 รายได้ 6,001 – 7,000 บาท จำนวน 47 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.01 รายได้ 7,001 – 8,000 บาท จำนวน 37 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.8 รายได้ 5,001 – 6,000 บาท จำนวน 32 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.9 รายได้ 8,001 – 9,000บาท จำนวน 30 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.5 รายได้ 4,001 – 5,000 บาท จำนวน 26 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.6 รายได้ 10,001 – 12,000 บาท จำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.9 รายได้ 13,001 – 14,000 บาท จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.4 รายได้ 18,001 – 19,000 บาท จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.4 รายได้ 12,001 – 13,000 บาท จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.6 รายได้ 17,001 – 18,000 บาท จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.6 รายได้ 15,001 – 16,000 บาท จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.2 รายได้ 16,001 – 17,000 บาท จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.2 รายได้ น้อยกว่า 3,000 บาท จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.7 รายได้ 14,001 – 15,000บาท จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.7 ดังรูปที่ 4.17



รูปที่ 4.17 จำนวนและร้อยละของรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

#### - การทำประกันสังคมในมาตราต่าง ๆ

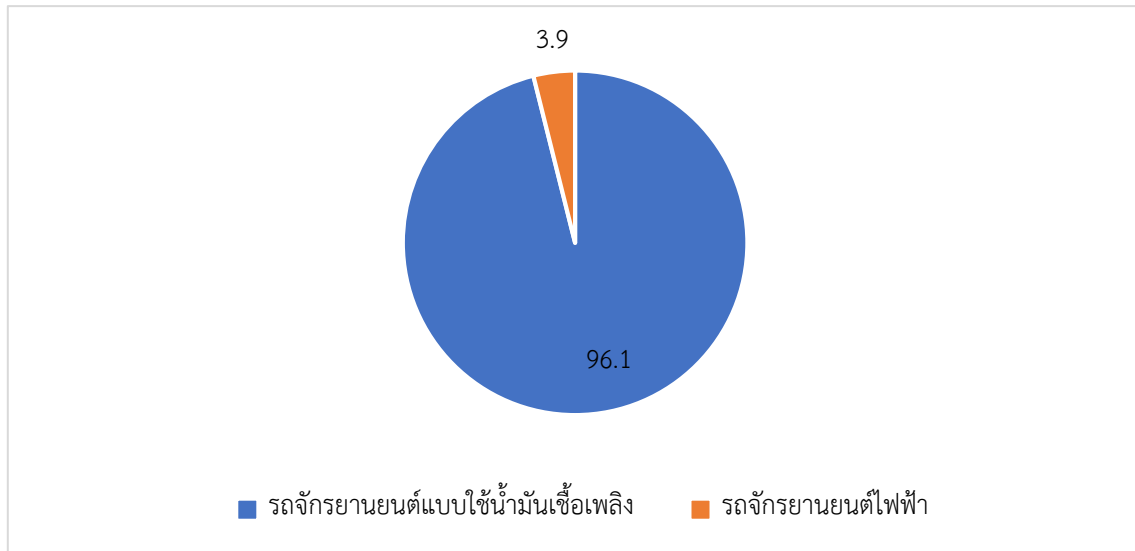
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ทำประกันสังคมมาตรา 39 จำนวน 147 ราย คิดเป็นร้อยละ 31.6 ไม่ได้ทำ จำนวน 125 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.9 ประกันสังคมมาตรา 40 จำนวน 123 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.5 ประกันสังคมมาตรา 33 จำนวน 70 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.1 ดังรูปที่ 4.18



รูปที่ 4.18 ร้อยละของการทำประกันสังคมแยกตามมาตรา

#### - ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

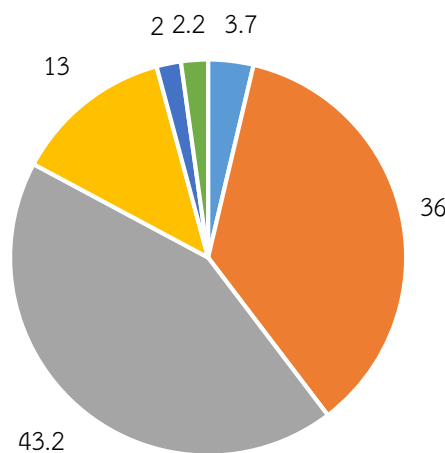
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์แบบใช้น้ำมันเชื้อเพลิง จำนวน 447 ราย คิดเป็นร้อยละ 96.1 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.9 ดังรูปที่ 4.19



รูปที่ 4.19 ร้อยละของประเภทยานพาหนะที่ใช้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

#### - ขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในอาชีพ แบ่งตามขนาด (CC.)

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่มีขนาด 125 CC. จำนวน 199 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.2 ขนาด 100 – 110 CC. จำนวน 166 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.0 ขนาด 150 – 160 จำนวน 60 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.0 ขนาดต่ำกว่า 100 CC. จำนวน 17 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.7 อื่น ๆ จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.2 ร้อยละ 2.2 ขนาด 270 - 300 C.C. จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.0 ดังรูปที่ 4.20

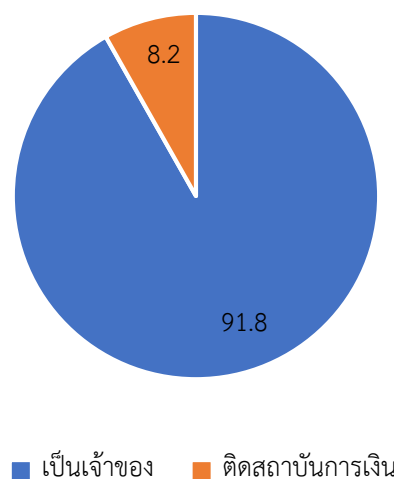


■ ต่ำกว่าขนาด 100 CC. ■ ขนาด 100 - 110 CC. ■ ขนาด 125 CC.  
■ ขนาด 150 - 160 CC. ■ ขนาด 270 - 300 CC. ■ อื่น ๆ

รูปที่ 4.20 ร้อยละของขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในอาชีพ เป็นประจำ

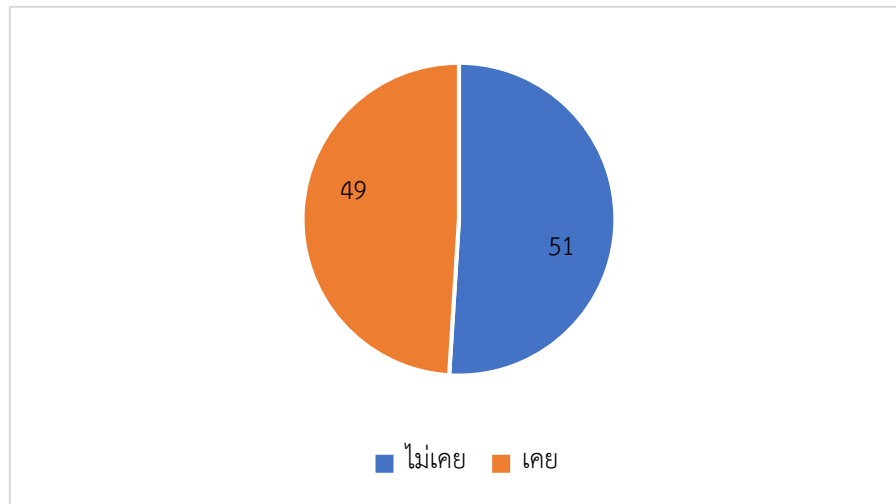
#### - รูปแบบการครอบครองรถจักรยานยนต์ที่ใช้

ข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหารส่วนใหญ่เป็นเจ้าของ จำนวน 427 ราย คิดเป็นร้อยละ 91.8 รองลงมาติดสถาบันการเงิน จำนวน 38 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.2 ดังรูปที่ 4.21



รูปที่ 4.21 ร้อยละของรูปแบบการครอบครองรถจักรยานยนต์ที่ใช้

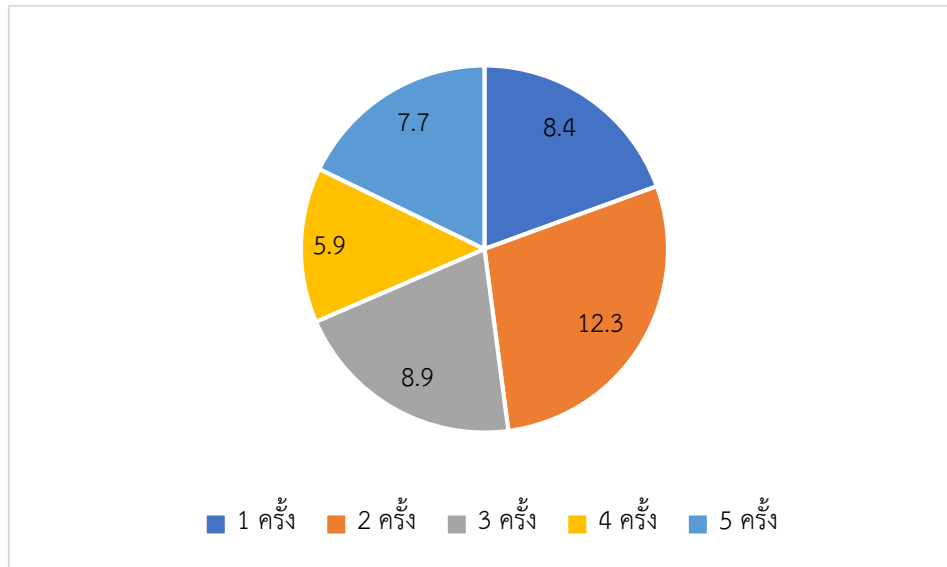
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ จำนวน 237 ราย คิดเป็นร้อยละ 51.0 รองลงมา เคยได้รับอุบัติเหตุ จำนวน 228 ราย คิดเป็นร้อยละ 49.0 ดังรูปที่ 4.22



- จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่เคยได้รับอุบัติเหตุ 2 ครั้ง จำนวน 54 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.3 เคยได้รับอุบัติเหตุ 3 ครั้ง จำนวน 39 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.9 เคยได้รับอุบัติเหตุ 1 ครั้ง จำนวน 37 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.4 เคยได้รับอุบัติเหตุ 5 ครั้ง จำนวน 34 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.7 เคยได้รับอุบัติเหตุ 4 ครั้ง จำนวน 26 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.9 เคยได้รับอุบัติเหตุ 6 ครั้ง จำนวน 14 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.2 เคยได้รับอุบัติเหตุ 7 ครั้ง จำนวน 4 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.9 ดังรูปที่ 4.23

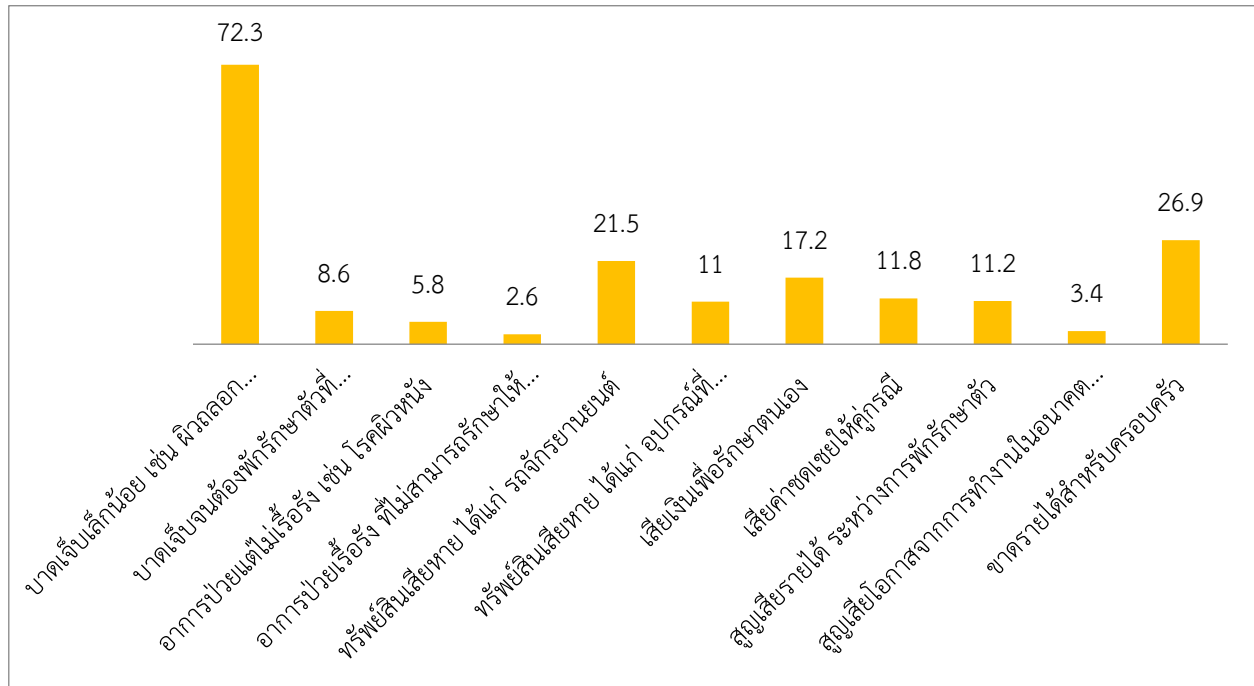




รูปที่ 4.23 ร้อยละของจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

#### - เมื่อเกิดเหตุไม่ปลอดภัยจากการปฏิบัติงานในการรับส่งอาหารท่านได้รับผลกระทบ อย่างไร

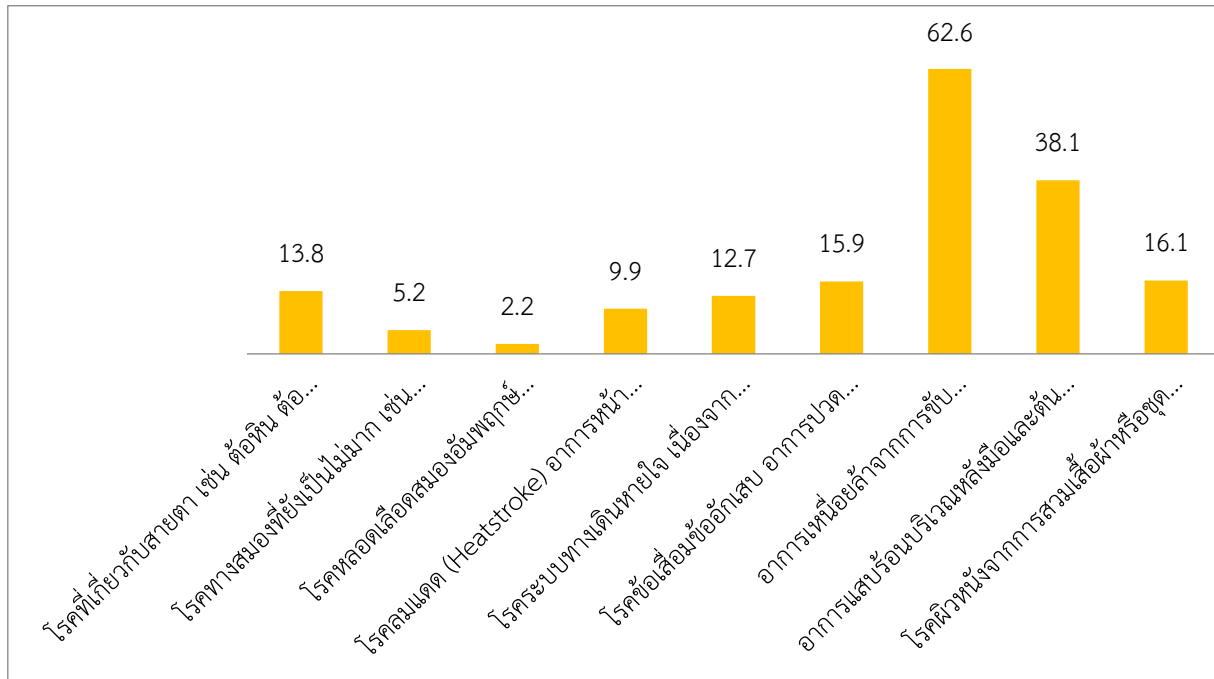
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่  
บาดเจ็บเล็กน้อย เช่น ผิดถลอก บาดแผล สามารถปฏิบัติกรได้ จำนวน 336 ราย คิดเป็นร้อยละ 72.3 ขาด  
รายได้สำหรับครอบครัวจำนวน 125 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.9 ทรัพย์สินเสียหาย ได้แก่ รถจักรยานยนต์  
จำนวน 100 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.5 เสียเงินเพื่อรักษาตนเอง จำนวน 80 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.2 เสีย  
ค่าชดเชยให้คู่กรณี จำนวน 55 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.8 สูญเสียรายได้ ระหว่างการพักรักษาตัว จำนวน 52  
ราย คิดเป็นร้อยละ 11.2 ทรัพย์สินเสียหาย ได้แก่ อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง จำนวน 51 ราย คิดเป็นร้อย  
ละ 11.0 บาดเจ็บจนต้องพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล เช่น กระดูกหัก ต้องเข้ารับการผ่าตัด จำนวน 40 ราย คิด  
เป็นร้อยละ 8.6 อาการป่วยแต่ไม่เรื้อรังเช่น โรคผิวหนัง จำนวน 27 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.8 สูญเสียโอกาสจาก  
การทำงานในอนาคต เนื่องจากการเจ็บป่วยเรื้อรัง จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.4 อาการป่วยเรื้อรัง ที่ไม่  
สามารถรักษาให้หายและต้องรักษาอย่างต่อเนื่อง เช่น โรคทางสายตา โรคทางสมอง โรคที่เกี่ยวกับประสาท  
โรคทางกล้ามเนื้อ โรคทางสมอง หรือโรคที่เกี่ยวกับประสาท จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.6 ดังรูปที่ 4.24



รูปที่ 4.24 ร้อยละของเมื่อเกิดเหตุไม่ปลอดภัยจากการปฏิบัติงานในการรับส่งอาหารท่านได้รับผลกระทบ  
อย่างไร

#### - ในระหว่างการประกอบอาชีพ ประสบกับโรคที่เกิดจากการทำงาน

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ประสบ  
อาการเหนื่อยล้าจากการขับมอเตอร์ไซค์ เป็นเวลานาน ๆ จำนวน 291 ราย คิดเป็นร้อยละ 62.6 อาการแสบ  
ร้อนบริเวณหลังมือและต้นคอ เนื่องจากแสงแดดเผาผลาญ จำนวน 177 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.1 โรคผิวหนัง  
จากการสวมเสื้อผ้าหรือชุดฟอร์มในการขับที่ซ้ำกันหลายวัน จำนวน 75 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.1 โรคข้อเสื่อม  
ข้ออักเสบ อาการปวดบริเวณต่าง ๆ เช่น ข้อเข่า ข้อมือ ข้อศอก ไหล่ กระดูกคอ จำนวน 74 ราย คิดเป็นร้อย  
ละ 15.9 โรคที่เกี่ยวกับสายตา เช่น ต้อหิน ต้อกระจก จอประสาทตาเสื่อม จำนวน 64 ราย คิดเป็นร้อยละ  
13.8 โรคระบบทางเดินหายใจเนื่องจากมลพิษระหว่างการขี่ จำนวน 59 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.7 โรคลมแดด  
(Heatstroke) อาการหน้ามืดคล้ายจะเป็นลมและอาการเวียนศีรษะ จำนวน 46 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.9  
โรคทางสมองที่ยังเป็นไม่มาก เช่น อาการหลงลืม จดจำเส้นทางไม่ได้ การตัดสินใจช้า สมาธิไม่ดี จำนวน 24  
ราย คิดเป็นร้อยละ 5.2 โรคหลอดเลือดสมองอัมพฤกษ์ กล้ามเนื้ออ่อนแรง ไม่มีแรงในการบังคับยานพาหนะ  
จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.2 ดังรูปที่ 4.25

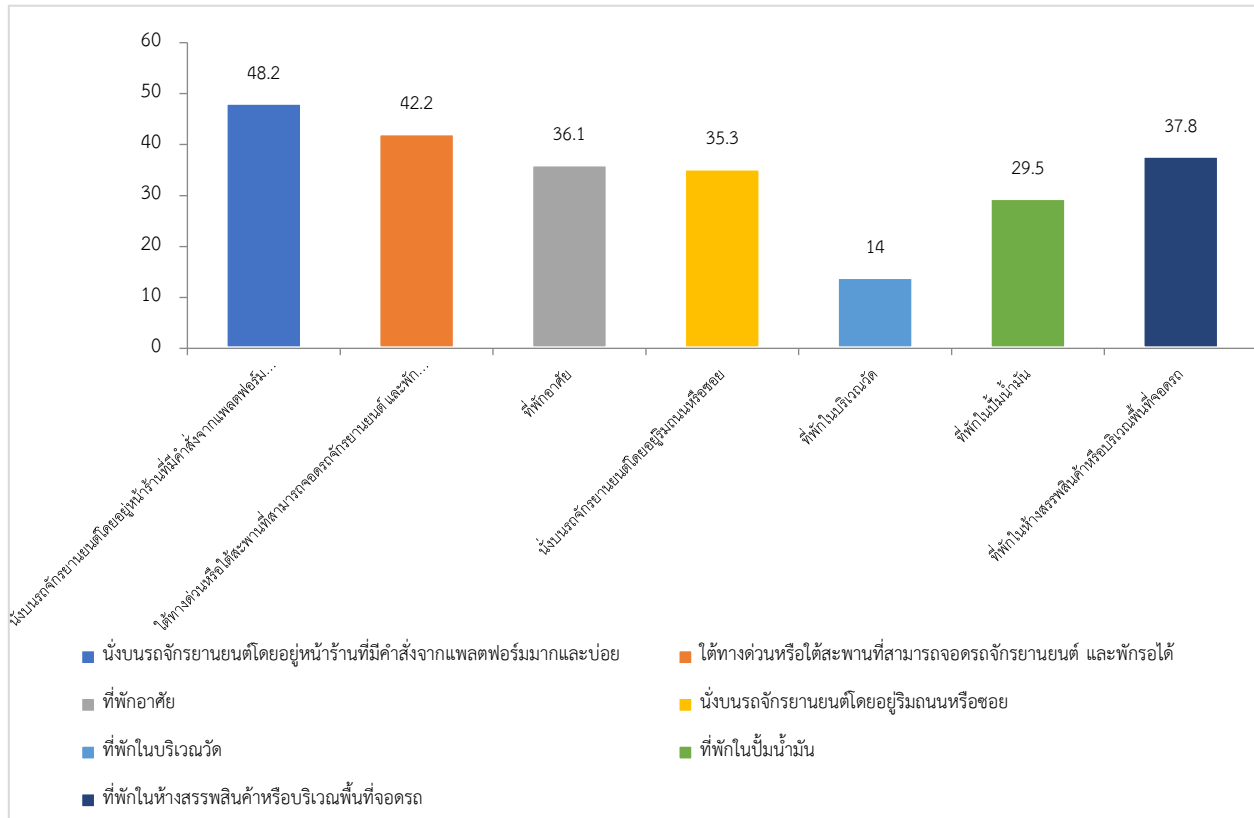


รูปที่ 4.25 ร้อยละของในระหว่างการประกอบอาชีพ ประสบกับโรคที่เกิดจากการทำงาน

#### - การรอรับคำสั่งและรับงานจากแพลตฟอร์ม รอรับคำสั่งจากแพลตฟอร์ม ณ

##### สถานที่ใด

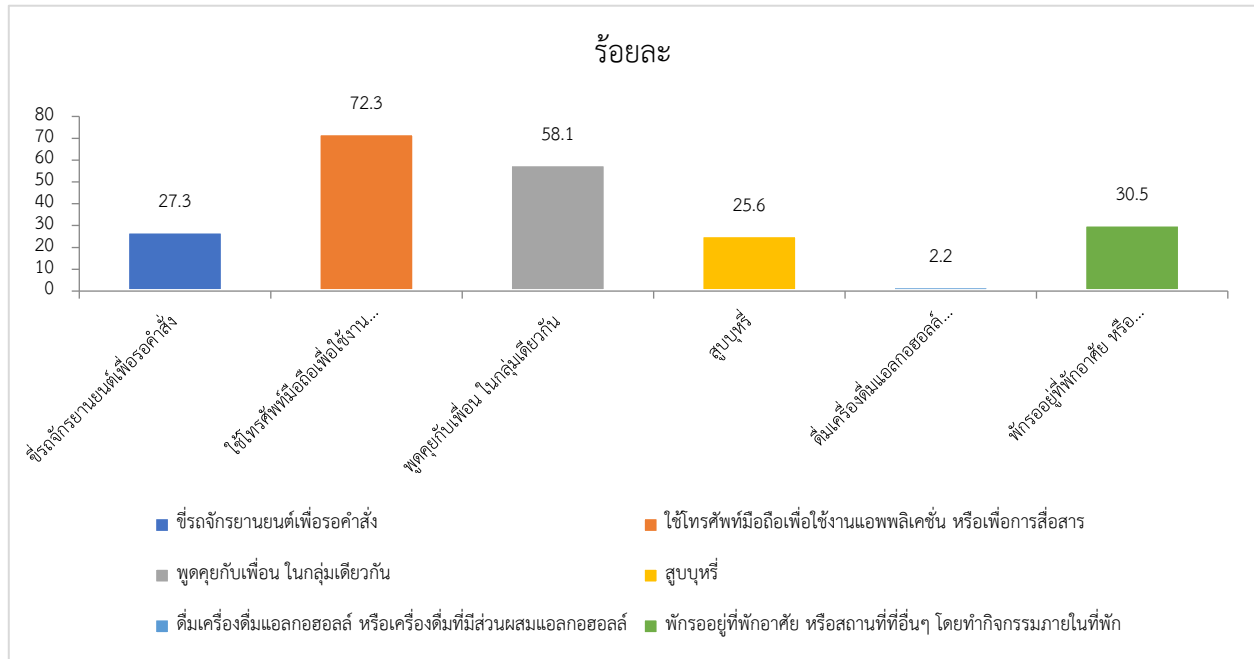
ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่การรอรับคำสั่งและรับงานโดยนั่งบนรถจักรยานยนต์โดยอยู่หน้าร้านที่มีคำสั่งจากแพลตฟอร์มมากและบ่อย จำนวน 224รายคิดเป็นร้อยละ 2.48 ได้ทางด่วนหรือได้สะพานที่สามารถจอดรถจักรยานยนต์ และพักรอได้ จำนวน 196รายคิดเป็นร้อยละ 2.42 ที่พักในห้างสรรพสินค้าหรือบริเวณพื้นที่จอดรถ จำนวน 176 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.37 ที่พักอาศัยจำนวน 168 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.36 นั่งบนรถจักรยานยนต์โดยอยู่ริมถนนหรือซอยจำนวน 164 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.35 ที่พักในปั้มน้ำมัน จำนวน 137 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.29 ที่พักในบริเวณวัด จำนวน 65 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.14 ดังรูปที่ 4.26



รูปที่ 4.26 ร้อยละของการรอรับคำสั่งและรับงานจากแพลตฟอร์ม รอรับคำสั่งจากแพลตฟอร์ม ณ สถานที่ใด

#### - กิจกรรมที่ทำระหว่างรอรับคำสั่งจากแพลตฟอร์ม

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ใช้ขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ใช้โทรศัพท์มือถือเพื่อใช้งานแอปพลิเคชัน หรือเพื่อการสื่อสาร จำนวน 336 ราย คิดเป็นร้อยละ 72.3 พูดคุยกับเพื่อน ในกลุ่มเดียวกัน จำนวน 270 ราย คิดเป็นร้อยละ 58.1 พักรออยู่ที่พักอาศัย หรือสถานที่ที่อื่น ๆ โดยทำกิจกรรมภายในที่พัก จำนวน 142 ราย คิดเป็นร้อยละ 30.5 ขี่รถจักรยานยนต์เพื่อรอคำสั่ง จำนวน 127 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.3 สูบบุหรี่ จำนวน 119 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.6 ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมแอลกอฮอล์ จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.2 ดังรูปที่ 4.27



รูปทํที่ 4.27 ร้อยละของกิจกรรมทํที่ทําระหวางรอรับคําสั่งจากแพลตฟอร์ม

#### 4.2.2 ผลวิเคราะห์เปรยบเทียบปรํจจํยส่วนบุคคลกับการได้รับอุบัติเหตุทํที่ผ่านมา

##### - เปรยบเทียบอายุกับการได้รับอุบัติเหตุทํที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผุ้ขับขับรจกรยานยนตํสงอาหารทํที่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่อายุ 41-50 ปี จํานวน 148 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.9 อายุ ไมเกิน 30 ปี จํานวน 54 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.7 อายุ 31-40 ปี จํานวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.0 อายุ 51 ขึ้นไป จํานวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.4 ดังตารางทํที่ 4.4

ตารางทํที่ 4.4 จํานวนและร้อยละการเปรยบเทียบอายุกับการได้รับอุบัติเหตุทํที่ผ่านมา

อายุ	ในการประกอบอาชีพ ทํานเคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่			
	ไม่เคย	ร้อยละ	เคย	ร้อยละ
ไมเกิน 30 ปี	92	38.8	54	23.7
31-40 ปี	17	7.2	16	7.0
41-50 ปี	112	47.3	148	64.9
51 ขึ้นไป	16	6.8	10	4.4
รวม	237	100.0	228	100.0

### - เปรียบเทียบอายุกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผูํขับรถจักรยานยนต์สงอาหาร จํานกตามอายุ  
ดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 จํานวนและร้อยละการเปรียบเทียบอายุกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

อายุ	จํานวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา								รวม
		1	2	3	4	5	6	7	
ไมํเกิน 30 ปี	จํานวน	9	19	8	4	10	0	0	50
	ร้อยละ	18.0	38.0	16.0	8.0	20.0	0.0	0.0	100
31-40 ปี	จํานวน	2	2	2	2	6	0	0	14
	ร้อยละ	14.3	14.3	14.3	14.3	42.9	0.0	0.0	100
41-50 ปี	จํานวน	22	31	25	20	18	14	4	134
	ร้อยละ	16.4	23.1	18.7	14.9	13.4	10.4	3.0	100
51 ขึ้นไป	จํานวน	4	2	4	0	0	0	0	10
	ร้อยละ	40.0	20.0	40.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100
รวม	จํานวน	37	54	39	26	34	14	4	208
	ร้อยละ	17.8	26.0	18.8	12.5	16.3	6.7	1.9	100

### - เปรียบเทียบเพศกับการได้รับอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผูํขับรถจักรยานยนต์สงอาหารที่เคยประสบ  
อุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เพศชายเคยได้รับอุบัติเหตุ จํานวน 168 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.8 และเพศหญิงจํานวน 60  
ราย คิดเป็นร้อยละ 61.2 ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 จํานวนและร้อยละการเปรียบเทียบเพศกับการได้รับอุบัติเหตุที่ผ่านมา

เพศ	จํานวน	เคยประสบอุบัติเหตุ	ร้อยละ
ชาย	367	168	45.8
หญิง	98	60	61.2
รวม	465	228	

#### - เปรียบเทียบเพศกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร จำแนกตามเพศ ดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบเพศกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

เพศ	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา								รวม
		1	2	3	4	5	6	7	
ชาย	จำนวน	24	48	23	19	26	10	4	154
	ร้อยละ	15.6	31.2	14.9	12.3	16.9	6.5	2.6	100
หญิง	จำนวน	13	6	16	7	8	4	0	54
	ร้อยละ	24.1	11.1	29.6	13.0	14.8	7.4	0.0	100
รวม	จำนวน	37	54	39	26	34	14	4	208
	ร้อยละ	17.8	26.0	18.8	12.5	16.3	6.7	1.9	100

#### - เปรียบเทียบสถานภาพกับการได้รับอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่สถานสมรส เคยได้รับอุบัติเหตุ จำนวน 119 ราย คิดเป็นร้อยละ 52.2 รองลงมาโสด จำนวน 89 ราย คิดเป็นร้อยละ 39.0 และหย่าร้างจำนวน 20 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.8 ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบสถานภาพกับการได้รับอุบัติเหตุที่ผ่านมา

สถานภาพ	ในการประกอบอาชีพ ท่านเคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่			
	ไม่เคย	ร้อยละ	เคย	ร้อยละ
โสด	135	57.0	89	39.0
สมรส	94	39.7	119	52.2
หย่าร้าง	8	3.4	20	8.8
รวม	237	100.0	228	100.0

#### - เปรียบเทียบสถานภาพกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ดังตารางที่ 4.9



ตารางที่ 4.9 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบสถานภาพกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

สถานภาพ	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา								รวม
		1	2	3	4	5	6	7	
โสด	จำนวน	17	30	12	4	16	0	0	79
	ร้อยละ	21.5	38.0	15.2	5.1	20.3	0.0	0.0	100
สมรส	จำนวน	20	20	22	21	12	10	2	107
	ร้อยละ	18.7	18.7	20.6	19.6	11.2	9.3	1.9	100
หย่าร้าง	จำนวน	0	4	5	1	6	4	2	22
	ร้อยละ	0.0	18.2	22.7	4.5	27.3	18.2	9.1	100
รวม	จำนวน	37	54	39	26	34	14	4	208
	ร้อยละ	17.8	26.0	18.8	12.5	16.3	6.7	1.9	100

#### - เปรียบเทียบระดับการศึกษากับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่เคยประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) จำนวน 106 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.5 มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) หรือ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) จำนวน 65 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.5 ละ 28.5 ปริญญาตรี จำนวน 26 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.4 ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) จำนวน 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.5 ประกาศนียบัตร/อนุปริญญา (ปวส.) จำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.1 ดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบระดับการศึกษากับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ระดับการศึกษา	ในการประกอบอาชีพ ท่านเคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่			
	ไม่เคย	ร้อยละ	เคย	ร้อยละ
ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3)	27	11.4	24	10.5
มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3)	74	31.2	106	46.5
มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) หรือ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	80	33.8	65	28.5
ประกาศนียบัตร/อนุปริญญา (ปวส.)	24	10.1	7	3.1
ปริญญาตรี	32	13.5	26	11.4
รวม	237	100.0	228	100.0

### - เปรียบเทียบระดับการศึกษากับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบระดับการศึกษากับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน

ระดับการศึกษา	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา								รวม
		1	2	3	4	5	6	7	
ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น	จำนวน	2	2	4	2	8	2	4	24
	ร้อยละ	8.3	8.3	16.7	8.3	33.3	8.3	16.7	100
มัธยมศึกษาตอนต้น	จำนวน	12	19	21	14	8	8	0	82
	ร้อยละ	14.6	23.2	25.6	17.1	9.8	9.8	0.0	100
มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) หรือ ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)	จำนวน	5	18	12	10	16	4	0	65
	ร้อยละ	7.7	27.7	18.5	15.4	24.6	6.2	0.0	100
ประกาศนียบัตรอนุปริญญา (ปวส.)	จำนวน	0	5	0	0	2	0	0	7
	ร้อยละ	0.0	71.4	0.0	0.0	28.6	0.0	0.0	100
ปริญญาตรี	จำนวน	18	10	2	0	0	0	0	30
	ร้อยละ	60.0	33.3	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	100
รวม	จำนวน	37	54	39	26	34	14	4	208
	ร้อยละ	17.8	26.0	18.8	12.5	16.3	6.7	1.9	100

### - เปรียบเทียบประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ที่เคยประสบ  
อุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ประสบการณ์ 16-20 ปี จำนวน 98 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.0 รองลงมาประสบการณ์ 11-  
15 ปี จำนวน 56 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.6 ประสบการณ์ 21 ปีขึ้นไป จำนวน 36 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.8  
ประสบการณ์ 1-5 ปี จำนวน 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.6 ประสบการณ์ 6-10 ปี จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อย  
ละ 7.0 ดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 จํนวนและร้อยละการเปรียบเทียบประสพการณ์การชํรจํกรยานยนต์กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ประสพการณ์การชํรจํกรยานยนต์มาเป็น เวลานาน	ในการประกอบอาชีพ ท่านเคยประสพอุบัติเหตุหรือไม่			
	ไม่เคย	ร้อยละ	เคย	ร้อยละ
1-5 ปี	52	21.9	22	9.6
6-10 ปี	38	16.0	16	7.0
11-15 ปี	102	43.0	56	24.6
16-20 ปี	17	7.2	98	43.0
21 ปีขึ้นไป	28	11.8	36	15.8
รวม	237	100.0	228	100.0

- เปรียบเทียบประสพการณ์การชํรจํกรยานยนต์กับจํนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ชํรจํกรยานยนต์ส่งอาหาร ดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 จํนวนและร้อยละการเปรียบเทียบประสพการณ์การชํรจํกรยานยนต์กับจํนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่าน

ประสพการณ์การ ชํรจํกรยานยนต์มา เป็นเวลานาน	จํนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา								รวม
		1	2	3	4	5	6	7	
1-5 ปี	จํนวน	2	6	4	0	6	0	0	18
	ร้อยละ	11.1	33.3	22.2	0.0	33.3	0.0	0.0	100
6-10 ปี	จํนวน	8	6	0	0	0	0	0	14
	ร้อยละ	57.1	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100
11-15 ปี	จํนวน	12	14	2	6	4	2	0	40
	ร้อยละ	30.0	35.0	5.0	15.0	10.0	5.0	0.0	100
16-20 ปี	จํนวน	11	20	29	16	14	10	0	100
	ร้อยละ	11.0	20.0	29.0	16.0	14.0	10.0	0.0	100
21 ปีขึ้นไป	จํนวน	4	8	4	4	10	2	4	36
	ร้อยละ	11.1	22.2	11.1	11.1	27.8	5.6	11.1	100

ตารางที่ 4.13 (ต่ํ) จํนวนและรํอยละการเปรียบเทียบประสการณํการขับรจกรยานยนต์กับจํนวนครั้ง  
การเกิดอุบัติเหตุที่ผําน

ประสการณํการ ขับร จกรยานยนต์มา เป็นเวลานาน	จํนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผํานมา								รวม
		1	2	3	4	5	6	7	
รวม	จํนวน	37	54	39	26	34	14	4	208
	รํอยละ	17.8	26.0	18.8	12.5	16.3	6.7	1.9	100

- เปรียบเทียบจํนวนวันทำงานใน 1 สัปดาห์กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผํานมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผูํขับรจกรยานยนต์สงอาหารที่เคยประส  
อุบัติเหตุส่วนใหญ่ จํนวนวันทำงาน 6 วัน จํนวน 84 ราย คิดเป็นรํอยละ 36.8 รองลงมาจํนวนวันทำงาน 7  
วัน จํนวน 51 ราย คิดเป็นรํอยละ 22.4 จํนวนวันทำงาน 5 วัน จํนวน 47 ราย คิดเป็นรํอยละ 20.6 จํนวน  
วันงาน 4 วัน จํนวน 30 ราย คิดเป็นรํอยละ 13.2 จํนวนวันทำงาน 3 วัน จํนวน 10 ราย คิดเป็นรํอยละ 4.4  
จํนวนวันทำงาน 2 วัน จํนวน 4 ราย คิดเป็นรํอยละ 1.8 และจํนวนวันทำงาน 1 วัน จํนวน 2 ราย คิดเป็น  
รํอยละ 0.9 ดังตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 จํนวนและรํอยละการเปรียบเทียบจํนวนวันทำงานใน 1 สัปดาห์กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผํานมา

จํนวนวันทำงาน ใน 1 สัปดาห์	ในการประกอบอาชีพ ทํานเคยประสอุบัติเหตุหรือไม่			
	ไม่เคย	รํอยละ	เคย	รํอยละ
1 วัน	2	0.8	2	0.9
2 วัน	6	2.5	4	1.8
3 วัน	19	8.0	10	4.4
4 วัน	36	15.2	30	13.2
5 วัน	34	14.3	47	20.6
6 วัน	76	32.1	84	36.8
7 วัน	64	27.0	51	22.4
รวม	237	100.0	228	100.0

- เปรียบเทียบจํนวนวันทำงานใน 1 สัปดาห์กับจํนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผํานมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผูํขับรจกรยานยนต์สงอาหาร ดังตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบจำนวนวันทำงานใน 1 สัปดาห์กับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

จำนวนวันทำงาน ใน 1 สัปดาห์	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา								รวม
		1	2	3	4	5	6	7	
1 วัน	จำนวน	0	0	0	0	2	0	0	2
	ร้อยละ	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	100
2 วัน	จำนวน	4	0	0	0	2	0	0	6
	ร้อยละ	66.7	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	100
3 วัน	จำนวน	4	2	0	2	2	0	0	10
	ร้อยละ	40.0	20.0	0.0	20.0	20.0	0.0	0.0	100
4 วัน	จำนวน	1	10	9	0	8	0	2	30
	ร้อยละ	3.3	33.3	30.0	0.0	26.7	0.0	6.7	100
5 วัน	จำนวน	4	11	14	6	6	2	0	43
	ร้อยละ	9.3	25.6	32.6	14.0	14.0	4.7	0.0	100
6 วัน	จำนวน	12	12	14	16	10	6	2	72
	ร้อยละ	16.7	16.7	19.4	22.2	13.9	8.3	2.8	100
7 วัน	จำนวน	12	19	2	2	4	6	0	45
	ร้อยละ	26.7	42.2	4.4	4.4	8.9	13.3	0.0	100
รวม	จำนวน	37	54	39	26	34	14	4	208
	ร้อยละ	17.8	26.0	18.8	12.5	16.3	6.7	1.9	100

- เปรียบเทียบจำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน (เฉลี่ย) ในการขับรถส่งอาหารกับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ที่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่จำนวนชั่วโมงทำงาน 7-8 ชม.ต่อวัน จำนวน 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.4 จำนวนชั่วโมงทำงาน 8-9 ชม.ต่อวัน จำนวน 52 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.8 จำนวนชั่วโมงทำงาน 5-6 ชม.ต่อวัน จำนวน 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.5 จำนวนชั่วโมงทำงาน 6-7 ชม.ต่อวัน จำนวน 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.6 จำนวนชั่วโมงทำงาน 10-11 ชม. ต่อวัน จำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.9 จำนวนชั่วโมงทำงาน 3-4 ชม. ต่อวัน จำนวน 17 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.5 จำนวนชั่วโมงทำงาน 11-12 ชม. ต่อวัน จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.3 จำนวนชั่วโมงทำงาน 4-5 ชม. ต่อวัน จำนวน 10 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.4 จำนวนชั่วโมงทำงาน 12-13 ชม. ต่อวัน จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.9 จำนวนชั่วโมงทำงาน มากกว่า 13 ชม. ต่อวัน จำนวน 4 ราย คิดเป็น

ร้อยละ 1.8 จํานวนชั่วโมงทํางาน 2-3 ชม. ต่อดวัน จํานวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.9 จํานวนชั่วโมงทํางาน 1-2 ชม. ต่อดวัน จํานวน 0 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.0 ดังตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 จํานวนและร้อยละการเปรียบเทียบจํานวนชั่วโมงทํางานต่อดวัน (เฉลี่ยในการขับรถสงอาหาร (กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

จํานวนชั่วโมงทํางานต่อดวัน (เฉลี่ย) ในการขับรถสงอาหาร	ในการประกอบอาชีพ ทํานเคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่			
	ไม่เคย	ร้อยละ	เคย	ร้อยละ
1-2 ชม. ต่อดวัน	4	1.7	0	0.0
2-3 ชม. ต่อดวัน	12	5.1	2	0.9
3-4 ชม. ต่อดวัน	47	19.8	17	7.5
4-5 ชม. ต่อดวัน	20	8.4	10	4.4
5-6 ชม. ต่อดวัน	22	9.3	24	10.5
6-7 ชม. ต่อดวัน	18	7.6	22	9.6
7-8 ชม. ต่อดวัน	24	10.1	58	25.4
8-9 ชม. ต่อดวัน	46	19.4	52	22.8
10-11 ชม. ต่อดวัน	24	10.1	18	7.9
11-12 ชม. ต่อดวัน	10	4.2	12	5.3
12-13 ชม. ต่อดวัน	6	2.5	9	3.9
มากกว่า 13 ชม. ต่อดวัน	4	1.7	4	1.8
รวม	237	100.0	228	100.0

- เปรียบเทียบจํานวนชั่วโมงทํางานต่อดวัน (เฉลี่ยในการขับรถสงอาหารกับจํานวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา)

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้นั้บรจกรยานยนต์สงอาหาร ดังตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบจำนวนชั่วโมงทำงานต่อวันกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ  
(เฉลี่ยในการขับรถส่งอาหารกับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ)

จำนวนชั่วโมงทำงาน ต่อวัน (เฉลี่ยในการ ขับรถส่งอาหาร)	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา								รวม
		1	2	3	4	5	6	7	
1-2 ชม. ต่อวัน	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0
	ร้อยละ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0
2-3 ชม. ต่อวัน	จำนวน	2	0	0	0	0	0	0	2
	ร้อยละ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100
3-4 ชม. ต่อวัน	จำนวน	2	9	4	0	2	0	0	17
	ร้อยละ	11.8	52.9	23.5	0.0	11.8	0.0	0.0	100
4-5 ชม. ต่อวัน	จำนวน	2	2	2	0	4	0	0	10
	ร้อยละ	20.0	20.0	20.0	0.0	40.0	0.0	0.0	100
5-6 ชม. ต่อวัน	จำนวน	7	2	5	2	4	0	2	22
	ร้อยละ	31.8	9.1	22.7	9.1	18.2	0.0	9.1	100
6-7 ชม. ต่อวัน	จำนวน	0	4	11	3	0	2	0	20
	ร้อยละ	0.0	20.0	55.0	15.0	0.0	10.0	0.0	100
7-8 ชม. ต่อวัน	จำนวน	4	10	10	10	10	8	0	52
	ร้อยละ	7.7	19.2	19.2	19.2	19.2	15.4	0.0	100
8-9 ชม. ต่อวัน	จำนวน	8	6	1	11	12	4	0	42
	ร้อยละ	19.0	14.3	2.4	26.2	28.6	9.5	0.0	100
10-11 ชม. ต่อวัน	จำนวน	4	8	2	0	0	0	2	16
	ร้อยละ	25.0	50.0	12.5	0.0	0.0	0.0	12.5	100
11-12 ชม. ต่อวัน	จำนวน	4	6	2	0	2	0	0	14
	ร้อยละ	28.6	42.9	14.3	0.0	14.3	0.0	0.0	100
12-13 ชม. ต่อวัน	จำนวน	2	5	2	0	0	0	0	9
	ร้อยละ	22.2	55.6	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0	100
มากกว่า 13 ชม. ต่อวัน.	จำนวน	2	2	0	0	0	0	0	4
	ร้อยละ	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100
รวม	จำนวน	37	54	39	26	34	14	4	208
	ร้อยละ	17.8	26.0	18.8	12.5	16.3	6.7	1.9	100



### - เปรียบเทียบเวลาพักในระหว่างการขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เฉลี่ยประมาณวันละ กี่ชม. กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่เคยประสบ  
อุบัติเหตุ ส่วนใหญ่เวลาพัก 1 ชม.จำนวน 76 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.3 รองลงมาเวลาพัก 2 ชม. จำนวน 73  
ราย คิดเป็นร้อยละ 32.0 เวลาพัก 3 ชม. จำนวน 38 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.7 เวลาพัก น้อยกว่า 1 ชม.  
จำนวน 23 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.1 เวลาพัก 4 ชม. จำนวน 12 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.3 และเวลาพัก  
มากกว่า 4 ชม. จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.6 ดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบเวลาพักในระหว่างการขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เฉลี่ย  
ประมาณวันละกี่ชม. กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ท่านมีเวลาพักในระหว่างการ ขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เฉลี่ย ประมาณวันละกี่ชม.	ในการประกอบอาชีพ ท่านเคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่			
	ไม่เคย	ร้อยละ	เคย	ร้อยละ
น้อยกว่า1 ชม.	56	23.6	23	10.1
1 ชม.	103	43.5	76	33.3
2 ชม.	52	21.9	73	32.0
3 ชม.	8	3.4	38	16.7
4 ชม.	8	3.4	12	5.3
มากกว่า 4 ชม.	10	4.2	6	2.6
รวม	237	100.0	228	100.0

### - เปรียบเทียบเวลาพักในระหว่างการขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เฉลี่ยประมาณวันละ ชม. กับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ดังตารางที่ 4.19

ตารางที่ 4.19 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบเวลาพักในระหว่างการขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เฉลี่ย  
ประมาณวันละ ชม. กับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ท่านมีเวลาพักในระหว่างการขี่ รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เฉลี่ย ประมาณวันละกี่ชม.	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา								รวม
		1	2	3	4	5	6	7	
น้อยกว่า 1 ชม.	จำนวน	4	13	0	0	6	0	0	23
	ร้อยละ	17.4	56.5	0.0	0.0	26.1	0.0	0.0	100
1 ชม.	จำนวน	21	16	11	4	4	0	0	56
	ร้อยละ	37.5	28.6	19.6	7.1	7.1	0.0	0.0	100
2 ชม.	จำนวน	6	13	21	11	16	2	0	69
	ร้อยละ	8.7	18.8	30.4	15.9	23.2	2.9	0.0	100
3 ชม.	จำนวน	0	6	7	9	2	12	2	38
	ร้อยละ	0.0	15.8	18.4	23.7	5.3	31.6	5.3	100
4 ชม.	จำนวน	2	2	0	2	6	0	0	12
	ร้อยละ	16.7	16.7	0.0	16.7	50.0	0.0	0.0	100
มากกว่า 4 ชม.	จำนวน	4	4	0	0	0	0	2	10
	ร้อยละ	40.0	40.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.0	100
รวม	จำนวน	37	54	39	26	34	14	4	208
	ร้อยละ	17.8	26.0	18.8	12.5	16.3	6.7	1.9	100

#### - เปรียบเทียบประกอบอาชีพ ไรเดอร์ กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่เคยประสบ  
อุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพไรเดอร์เป็นอาชีพหลัก เคยได้รับอุบัติเหตุ จำนวน 155 ราย คิดเป็นร้อยละ  
68.0 และเป็นอาชีพเสริม จำนวน 73 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.0 ดังตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบการประกอบอาชีพ ไรเดอร์ กับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ท่านประกอบอาชีพ ไรเดอร์ เป็น	ในการประกอบอาชีพ ท่านเคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่			
	ไม่เคย	ร้อยละ	เคย	ร้อยละ
อาชีพหลัก	126	53.2	155	68.0
อาชีพเสริม	111	46.8	73	32.0
รวม	237	100.0	228	100.0

### - เปรียบเทียบการประกอบอาชีพ ไรเดอร์ กับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ดังตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบการประกอบอาชีพ ไรเดอร์ กับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ท่านประกอบอาชีพ ไรเดอร์ เป็น	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา								รวม
		1	2	3	4	5	6	7	
อาชีพหลัก	จำนวน	20	31	22	22	22	14	2	133
	ร้อยละ	15.0	23.3	16.5	16.5	16.5	10.5	1.5	100
อาชีพเสริม	จำนวน	17	23	17	4	12	0	2	75
	ร้อยละ	22.7	30.7	22.7	5.3	16.0	0.0	2.7	100
รวม	จำนวน	37	54	39	26	34	14	4	208
	ร้อยละ	17.8	26.0	18.8	12.5	16.3	6.7	1.9	100

### - เปรียบเทียบขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในอาชีพเป็นประจำกับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ขนาด 125 CC. จำนวน 116 ราย คิดเป็นร้อยละ 51.1 ขนาด 100 - 110 CC. จำนวน 77 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.9 ขนาด 150 - 160 CC. จำนวน 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.6 ขนาด 270 - 300 CC. จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.2 อื่น ๆ จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.3 ต่ำกว่าขนาด 100 CC. จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 0.9 ดังตารางที่ 4.22

ตารางที่ 4.22 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในอาชีพเป็นประจำกับการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้ ในอาชีพเป็นประจำ	ในการประกอบอาชีพ ท่านเคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่			
	ไม่เคย	ร้อยละ	เคย	ร้อยละ
ต่ำกว่าขนาด 100 CC.	15	6.4	2	0.9
ขนาด 100 - 110 CC.	89	38.0	77	33.9
ขนาด 125 CC.	83	35.5	116	51.1
ขนาด 150 - 160 CC.	36	15.4	24	10.6
ขนาด 270 - 300 CC.	4	1.7	5	2.2
อื่น ๆ	7	3.0	3	1.3
รวม	234	100.0	227	100.0

- เปรียบเทียบขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้กับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ผลการเก็บข้อมูลแบบสอบถาม พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ดังตารางที่ 4.23

ตารางที่ 4.23 จำนวนและร้อยละการเปรียบเทียบขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้กับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ ท่านใช้ในอาชีพ เป็นประจำ	จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา								รวม
		1	2	3	4	5	6	7	
ต่ำกว่าขนาด 100 CC.	จำนวน	0	4	0	0	0	0	0	4
	ร้อยละ	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100
ขนาด 100 - 110 CC.	จำนวน	10	14	13	6	8	2	2	55
	ร้อยละ	18.2	25.5	23.6	10.9	14.5	3.6	3.6	100
ขนาด 125 CC.	จำนวน	15	27	24	16	20	12	2	116
	ร้อยละ	12.9	23.3	20.7	13.8	17.2	10.3	1.7	100
ขนาด 150 - 160 CC.	จำนวน	8	4	2	4	6	0	0	24
	ร้อยละ	33.3	16.7	8.3	16.7	25.0	0.0	0.0	100
ขนาด 270 - 300 CC.	จำนวน	0	5	0	0	0	0	0	5
	ร้อยละ	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100
อื่น ๆ	จำนวน	3	0	0	0	0	0	0	3
	ร้อยละ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100
รวม	จำนวน	36	54	39	26	34	14	4	207
	ร้อยละ	17.3	26.0	18.8	12.5	16.3	6.7	1.9	100

4.2.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

- ปัจจัยส่วนบุคคลส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยส่วนบุคคลส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 4.26 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.82 เมื่อพิจารณารายข้อ โดยเรียงลำดับจาก 1-11 ดังตารางที่ 4.24 พบว่า

ลำดับที่ 1 ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการช่วยเหลือฉุกเฉิน ที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานทั้งต่อตนเองและผู้อื่น อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.41 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.73

ลำดับที่ 2 การเสพหรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือยา ที่มีผลต่อจิตประสาท ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.38 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.75

ลำดับที่ 3 สภาพความพร้อมของร่างกาย เช่น ปวดหัว ตัวร้อน ใจ จาม หรือปวดเมื่อยตามตัว หรืออ่อนเพลีย ในขณะที่ปฏิบัติงานส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.35 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.76

ลำดับที่ 4 ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการบำรุงรักษา รถ การตรวจสอบรถ มีผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.35 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.78

ลำดับที่ 5 การขับขี่ที่เน้นความสะดวกสบายโดย เช่น การไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว หรือไฟหน้าขณะปฏิบัติงาน ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.35 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.83

ลำดับที่ 6 สภาพความพร้อมของร่างกาย เช่น ปวดหัว ตัวร้อน ใจ จาม หรือปวดเมื่อยตามตัวหรืออ่อนเพลีย ก่อนเริ่มปฏิบัติงาน ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.33 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.77

ลำดับที่ 7 การขับขี่ย้อนศร หรือขับขึ้นทางเท้า เพื่อลดระยะทาง ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.26 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.80

ลำดับที่ 8 การพักผ่อนที่เพียงพอไม่น้อยกว่า 6 ชม. มีผลทำให้ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานมากขึ้นอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.23 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.84

ลำดับที่ 9 ความระมัดระวังในการขนส่งสินค้า เพื่อไม่ให้สินค้าเสียหาย จนเกิดความไม่พึงพอใจต่อลูกค้า จนทำให้ท่านได้รับการประเมินจากลูกค้าในระดับต่ำอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.20 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.87

ลำดับที่ 10 ความเร่งรีบในการใน การรับออเดอร์ การยืนยันออเดอร์ ในแอปพลิเคชัน เพื่อให้มีงานในการส่งอาหารอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.05 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.00

ลำดับที่ 11 ความเครียด จากสภาพทางด้านการเงินของครอบครัว ด้านการจราจร ด้านสภาพอากาศหรือด้านอื่น ๆ ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 3.98 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.90

ตารางที่ 4.24 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยส่วนบุคคลส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ปัจจัยส่วนบุคคล	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับ	ลำดับ
ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการช่วยเหลือฉุกเฉิน ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานทั้งต่อตนเองและผู้อื่น	4.41	0.73	มาก	1
การเสพหรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือยา ที่มีผลต่อจิตประสาท ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.38	0.75	มาก	2
สภาพความพร้อมของร่างกาย เช่น ปวดหัว ตัวร้อน ไอ จาม หรือปวดเมื่อยตามตัวหรืออ่อนเพลีย ในขณะที่ปฏิบัติงาน ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.35	0.76	มาก	3
ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการบำรุงรักษารถ การตรวจสอบรถ มีผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.35	0.78	มาก	4
การขับขี่ที่เน้นความสะดวกสบายโดย เช่น การไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว หรือไฟหน้าขณะปฏิบัติงาน	4.35	0.83	มาก	5
สภาพความพร้อมของร่างกาย เช่น ปวดหัว ตัวร้อน ไอ จาม หรือปวดเมื่อยตามตัวหรืออ่อนเพลีย ก่อนเริ่มปฏิบัติงาน ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.33	0.77	มาก	6
การขับขี่ย้อนศร หรือขับขึ้นทางเท้า เพื่อลดระยะทาง ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.26	0.80	มาก	7
การพักผ่อนที่เพียงพอไม่น้อยกว่า 6 ชม. มีผลทำให้ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานมากขึ้น	4.23	0.84	มาก	8
ความระมัดระวังในการขนส่งสินค้า เพื่อไม่ให้สินค้าเสียหายเกิดความไม่พึงพอใจต่อลูกค้า จนทำให้ท่านได้รับการประเมินจากลูกค้าในระดับต่ำ	4.20	0.87	มาก	9
ความเร่งรีบในการใน การรับออเดอร์ การยืนยันออเดอร์ ในแอปพลิเคชัน เพื่อให้มีงานในการส่งอาหาร	4.05	1.00	มาก	10

ํจจยสวนบุคคล	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับ	ลำดับ
ความเครียด จากสภาพทางด้านการเงินของครอบครัว ด้านการจราจร ด้านสภาพอากาศหรือด้านอื่น ๆ ส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	3.98	0.90	มาก	11
เฉลี่ย	4.26	0.82	มาก	

#### - ํจจยถานนโยบายแพลตฟอร์มแลผู้มีส่วนเกยวข้อง ใต้แก ร้าอาหารแลลูกค้า สงผลกระทบถอความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานแลการแปลความหมายความคิดเห็นแลจัดลำดับ ํจจยถานนโยบายแพลตฟอร์ม แลผู้มีส่วนเกยวข้อง ใต้แก ร้าอาหารแลลูกค้า สงผลกระทบถอความปลอดภัยในการปฏิบัติงานในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 4.10 แลการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.92 เมื่อพิจารณารายข้อ โดยเรียงลำดับจาก 1-11 ดังตารางที่ 4.25 พบว่า

ลำดับที่ 1 หากร้านค้าควรสนับสนุนพื้นที่พักรอให้แก่ไรเดอร์ สงผลกระทบถอความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.39 แลการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.79

ลำดับที่ 2 หากร้านค้าหรือร้านอาหารมีการสนับสนุนหรือจัดให้มีบริการ น้ำดื่ม ห้องน้ำหรือยารักษาโรค (ยาสามัญประจำบ้าน) ให้แก่ไรเดอร์ ทุกร้าน (100%) จะสงผลกระทบถอความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.29 แลการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.80

ลำดับที่ 3 กฎระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ของแพลตฟอร์มที่ทํางาน สงผลกระทบถอความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.17 แลการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.79

ลำดับที่ 4 หากแพลตฟอร์มสนับสนุนพื้นที่พักรอให้แก่ไรเดอร์แลกำหนดให้ไรเดอร์พักรอในจุดดังกล่าว จะสงผลกระทบถอความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.11 แลการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.89

ลำดับที่ 5 นโยบายการกำหนดอินเซนทีฟหรือแรงจูงใจในการทํางานของแพลตฟอร์ม สงผลกระทบถอความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.10 แลการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.92



ลำดับที่ 6 การจำกัดชั่วโมงการทำงานของไรเตอร์ ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.08 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.05

ลำดับที่ 7 ระบบการประเมินของลูกค้้ต่อไรเตอร์ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.06 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.89

ลำดับที่ 8 หากแพลตฟอร์มมีการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการขับขี่เพิ่มขึ้น จะส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.05 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.90

ลำดับที่ 9 นโยบายการคิดเปอร์เซ็นต์การรับหรือปฏิเสธงานของไรเตอร์จากแพลตฟอร์ม ส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.02 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.99

ลำดับที่ 10 การจำกัดชั่วโมงการทำงานของไรเตอร์ ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมากโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.02 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.00

ลำดับที่ 11 นโยบายการสแกนใบหน้าหรือการยืนยันตัวตนก่อนเริ่มปฏิบัติงานส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน รวมถึงลดการก่ออาชญากรรมหรืออื่น ๆ อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 3.81 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.08

ตารางที่ 4.25 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยด้านนโยบายแพลตฟอร์มและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้แก่ ร้านอาหารและลูกค้า ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ปัจจัยด้านนโยบายแพลตฟอร์ม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับ	ลำดับ
หากร้านค้าสนับสนุนพื้นที่พักรอให้แก่ไรเดอร์	4.39	0.79	มาก	1
หากร้านค้าหรือร้านอาหารมีการสนับสนุนหรือมีบริการ น้ำดื่ม ห้องน้ำ ยารักษาโรค	4.29	0.80	มาก	2
กฎระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของแพลตฟอร์มที่ท่านทำงาน	4.17	0.79	มาก	3
หากแพลตฟอร์มสนับสนุนพื้นที่พักรอให้แก่ไรเดอร์และกำหนดให้ไรเดอร์พักรอในจุดดังกล่าว	4.11	0.89	มาก	4
นโยบายการกำหนดอินเซนทีฟหรือแรงจูงใจในการทำงานของแพลตฟอร์ม	4.10	0.92	มาก	5
การจำกัดจำนวนวันทำงานต่อเดือนหรือต่อสัปดาห์ของไรเดอร์	4.08	1.05	มาก	6
ระบบการประเมินผลการทำงานของไรเดอร์โดยลูกค้าส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.06	0.89	มาก	7
หากแพลตฟอร์มมีการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการขับขี่เพิ่มขึ้น	4.05	0.90	มาก	8
นโยบายการคิดเปอร์เซ็นต์การรับหรือปฏิเสธงานของไรเดอร์จากแพลตฟอร์ม	4.02	0.99	มาก	9
การจำกัดชั่วโมงการทำงานของไรเดอร์	4.02	1.00	มาก	10
นโยบายการสแกนใบหน้าหรือการยืนยันตัวตนก่อนเริ่มปฏิบัติงาน	3.81	1.08	มาก	11
เฉลี่ย	4.10	0.92	มาก	

- ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ และความพร้อมของอุปกรณ์ ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ และความพร้อมของอุปกรณ์ ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 4.36 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.78 เมื่อพิจารณารายข้อโดยเรียงลำดับจาก 1-10 ดังตารางที่ 4.26 พบว่า

ลำดับที่ 1 การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนเริ่มปฏิบัติงาน ได้แก่ ระบบไฟ ระบบเบรก ลมยาง กระจกซ์ยวหา ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.54 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.64

ลำดับที่ 2 การมีอุปกรณ์จับยึดโทรศัพท์ในการปฏิบัติงาน ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.50 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.69

ลำดับที่ 3 การดูแลทำความสะอาดกระบะบรรจุอาหาร ตามหลักการของสาธารณสุข เป็นสิ่งจำเป็นต่อสุขภาพและความปลอดภัยของตัวท่านเองและลูกค้าอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.46 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.70

ลำดับที่ 4 การสวมถุงมือขับรถและสวมเครื่องแต่งกายมิดชิด รวมถึงรองเท้าหุ้มส้นทุกครั้งเมื่อปฏิบัติงาน ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.38 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.75

ลำดับที่ 5 การใช้โทรศัพท์สำหรับสื่อสาร จำเป็นต้องมีอุปกรณ์เสริม เช่น ไมโครโฟนและหูฟัง ซึ่งจะส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.37 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.75

ลำดับที่ 6 กระเป๋าบรรจุอาหาร จำเป็นต้องมีพลาสติกห่อหุ้มเพื่อป้องกันน้ำรั่วซึมเข้าไปในกระเป๋า ส่งผลต่อความสะอาดของกระเป๋าและความปลอดภัยของผู้บริโภคหรือลูกค้าอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.37 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.78

ลำดับที่ 7 การสวมหมวกนิรภัยและหน้ากากอนามัยในการปฏิบัติงาน ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.32 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.80

ลำดับที่ 8 กล้องหน้ารถหรือกล้องที่ติดหมวกนิรภัย เป็นสิ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงาน เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.32 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.86

ลำดับที่ 9 กระเป๋ابرจุอาหาร จำเป็นต้องมีสายรัดหรือตะแกรงเหล็ก จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.30 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.86

ลำดับที่ 10 การใช้สายคล้องโทรศัพท์แบบห้อยคอในการปฏิบัติงาน ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.09 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.98

ตารางที่ 4.26 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ และความพร้อมของอุปกรณ์ ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ และความพร้อมของอุปกรณ์	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับ	ลำดับ
การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนเริ่มปฏิบัติงาน ได้แก่ ระบบไฟ ระบบเบรก ลมยาง กระจกซ้ายขวา ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.54	0.64	มากที่สุด	1
การมีอุปกรณ์จับยึดโทรศัพท์ในการปฏิบัติงาน ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.50	0.69	มากที่สุด	2
การดูแลและทำความสะอาดกระเป๋ابرจุอาหาร ตามหลักการของสาธารณสุขเป็นสิ่งจำเป็นต่อสุขภาพและความปลอดภัยของตัวท่านเองและลูกค้า	4.46	0.70	มาก	3
การสวมถุงมือขับรถและสวมเครื่องแต่งกายมิดชิด รวมถึงรองเท้าหุ้มส้นทุกครั้งเมื่อปฏิบัติงาน ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.38	0.75	มาก	4
การใช้โทรศัพท์สำหรับสื่อสาร จำเป็นต้องมีอุปกรณ์เสริม เช่น ไมโครโฟนและหูฟัง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.37	0.75	มาก	5
กระเป๋ابرจุอาหาร จำเป็นต้องมีพลาสติกห่อหุ้มเพื่อป้องกันน้ำรั่วซึมเข้าไปในกระเป๋า ส่งผลกระทบต่อความสะอาดของกระเป๋าและความปลอดภัยของผู้บริโภคหรือลูกค้า	4.37	0.78	มาก	6
การสวมหมวกนิรภัยและหน้ากากอนามัยในการปฏิบัติงาน ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.32	0.80	มาก	7
กล้องหนัารถหรือกล้องที่ติดหมวกนิรภัย เป็นสิ่งจำเป็นต่อการปฏิบัติงาน เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.32	0.86	มาก	8

ํจจยดํานรณจกรยานยนต์ และความพรอมของอุปกรณ์	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับ	ลําดับ
กระเปาบรรจุอาหาร ําเป็นตองมีสายรัดหรือตะแกรงเหล็ก จะสงผลตอความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.30	0.86	มาก	9
การใช้สายคล้องโทรศัพท์แบบห้อยคอในการปฏิบัติงาน สงผล ตอความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.09	0.98	มาก	10
เฉลี่ย	4.36	0.78	มาก	

#### - ํจจยดํานถนนและเส้นทางการขนส่ง สงผลกระทบตอความปลอดภัยในการ ปฏิบัติงาน

ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลําดับ  
ํจจยดํานถนนและเส้นทางการขนส่ง สงผลกระทบตอความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ในภาพรวมอยู่ในระดับ  
มาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 4.33 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดย  
พิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.82 เมื่อพิจารณารายข้อ โดยเรียงลําดับจาก 1-7 ดังตารางที่  
4.27 พบว่า

ลําดับที่ 1 พื้นผิวการจราจรที่อยู่ระหว่างการซ่อม สงผลตอความปลอดภัยในการ  
ปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.44 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้าง  
น้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.79

ลําดับที่ 2 หากมีข้อมูลแสดงสภาพผิวการจราจร เพิ่มเติมจากสภาพการจราจร จะสงผล  
ตอความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.38 และการ  
กระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.78

ลําดับที่ 3 ทศนวิสัยที่ไม่ดี เช่น มีต้นไม้หรือป้ายโฆษณาขัดขวางการมองเห็นป้ายต่าง ๆ  
สงผลตอความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.37 และการ  
กระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.80

ลําดับที่ 4 เส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นถนน ไม่ชัดเจน เช่น ช่องแบ่งเลน ทางม้าลาย  
และเครื่องหมายนำทาง สงผลตอความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย  
มีค่าเท่ากับ 4.36 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ  
0.73

ลําดับที่ 5 สภาพพื้นผิวจราจรที่เป็นหลุม เป็นบ่อ สงผลตอความปลอดภัยในการ  
ปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.33 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย  
โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.86

ลำดับที่ 6 การจำกัดให้รถจักรยานยนต์ขับเร็วในความเร็วที่กำหนด จะส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.23 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.89

ลำดับที่ 7 การจำกัดให้รถจักรยานยนต์ขับเร็วในช่องทางซ้าย จะส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.21 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.88

ตารางที่ 4.27 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยด้านถนนและเส้นทางการขนส่ง ส่งผลผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ปัจจัยด้านถนนและเส้นทางการขนส่ง	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับ	ลำดับ
พื้นผิวการจราจรที่อยู่ระหว่างการซ่อม ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.44	0.79	มาก	1
หากมีข้อมูลแสดงสภาพผิวการจราจร เพิ่มเติมจากสภาพการจราจร จะส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.38	0.78	มาก	2
ทัศนวิสัยที่ไม่ดี เช่น มีต้นไม้หรือป้ายโฆษณาขัดขวางการมองเห็นป้ายต่าง ๆ ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.37	0.80	มาก	3
เส้นเครื่องหมายจราจรบนพื้นถนน ไม่ชัดเจน เช่น ช่องแบ่งเลน ทางม้าลาย และเครื่องหมายนำทาง ส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.36	0.73	มาก	4
สภาพพื้นผิวจราจรที่เป็นหลุม เป็นบ่อ ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.33	0.86	มาก	5
การจำกัดให้รถจักรยานยนต์ขับเร็วในความเร็วที่กำหนด จะส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.23	0.89	มาก	6
การจำกัดให้รถจักรยานยนต์ขับเร็วในช่องทางซ้าย จะส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.21	0.88	มาก	7
เฉลี่ย	4.33	0.82	มาก	

- ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน ส่งผลผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน ส่งผลผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 4.36 และการกระจายของข้อมูล

ค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.74 เมื่อพิจารณารายข้อ โดยเรียงลำดับจาก 1-6 ดังตารางที่ 4.28 พบว่า

ลำดับที่ 1 สภาพอากาศที่ฝนตกในขณะปฏิบัติงาน ส่งผลต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.42 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.68

ลำดับที่ 2 ในช่วงเวลาที่ฝนตก อุปกรณ์สนับสนุน เช่น เสื้อคลุมกันฝน ร่ม หรือรองเท้าบูท มีส่วนช่วยสนับสนุนด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.38 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.80

ลำดับที่ 3 สภาพอากาศที่มีฝุ่นละอองขนาดเล็ก ส่งผลต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.36 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.74

ลำดับที่ 4 หน้ากากอนามัยชนิดป้องกัน ฝุ่น PM2.5 มีความจำเป็นต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ในช่วงเวลาที่มีฝุ่นขนาดเล็กเป็นจำนวนมาก อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.35 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.75

ลำดับที่ 5 สภาพการจราจรที่แออัด คับคั่งในขณะปฏิบัติงาน ส่งผลต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.33 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.72

ลำดับที่ 6 สภาพอากาศของประเทศไทยและเครื่องแต่งกายตามข้อกำหนดของบริษัท ส่งผลต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.33 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.75

ตารางที่ 4.28 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับ	ลำดับ
สภาพอากาศที่ฝนตกในขณะปฏิบัติงาน ส่งผลต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.42	0.68	มาก	1



ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ	ลำดับ
ในช่วงเวลาที่ฝนตก อุปกรณ์สนับสนุน เช่น เสื้อคลุมกันฝน ร่ม หรือรองเท้าบู๊ต มีส่วนช่วยสนับสนุนด้านความปลอดภัย ในการปฏิบัติงาน	4.38	0.80	มาก	2
สภาพอากาศที่มีฝุ่นละอองขนาดเล็ก ส่งผลต่อความสุขภาพ และความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.36	0.74	มาก	3
หน้ากากอนามัยชนิดป้องกัน ฝุ่น PM 2.5 มีความจำเป็นต่อ สุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ในช่วงเวลาที่มี ฝุ่นขนาดเล็กเป็นจำนวนมาก	4.35	0.75	มาก	4
สภาพการจราจรที่แออัด คับคั่งในขณะปฏิบัติงาน ส่งผลต่อ สุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.33	0.72	มาก	5
สภาพอากาศของประเทศไทยและเครื่องแต่งกายตาม ข้อกำหนดของบริษัทส่งผลต่อสุขภาพและความปลอดภัยใน การปฏิบัติงาน	4.33	0.75	มาก	6
เฉลี่ย	4.36	0.74	มาก	

#### - ปัจจัยด้านวิธีการปฏิบัติงาน ส่งผลต่อกระทบความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ  
ปัจจัยด้านวิธีการปฏิบัติงาน ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดย  
พิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 4.30 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณา  
จากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.78 เมื่อพิจารณารายข้อ โดยเรียงลำดับจาก 1-10 ดังตารางที่ 4.29  
พบว่า

ลำดับที่ 1 จุดพักรอที่เหมาะสม เป็นสิ่งจำเป็นต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการ  
ปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.42 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้าง  
น้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.68

ลำดับที่ 2 ความชำนาญเส้นทาง ทำให้ไม่จำเป็นต้องดูแผนที่ในโทรศัพท์มือถือตลอดเวลา  
ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.36 และการ  
กระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.78

ลำดับที่ 3 การบังคับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ด้วยมือเพียงข้างเดียว ในขณะที่อีกข้างต้องถือโทรศัพท์มือถือเพื่อมองเส้นทางบนแผนที่หรือเพื่อสื่อสาร ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.35 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.75

ลำดับที่ 4 การกรัดรับงานหรือปฏิเสธการรับงาน ในขณะที่ขับรถส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.35 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.78

ลำดับที่ 5 การชำระเงินของลูกค้าแบบกระเป๋เงินอิเล็กทรอนิกส์หรือบัตรเครดิต มีส่วนช่วยด้านสุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของท่าน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.34 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.74

ลำดับที่ 6 การสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลาการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งในและนอกเวลาทำงาน ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.33 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.76

ลำดับที่ 7 การรอคอยอาหาร ณ จุดที่มีความเสี่ยง เช่น บนถนนริมทาง ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.29 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.72

ลำดับที่ 8 การศึกษาเส้นทางก่อนการเดินทาง และใช้การฟังเสียงบอกเส้นทางจากแอปพลิเคชันการนำทาง ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.24 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.80

ลำดับที่ 9 การต้องดูแผนที่เป็นระยะ ๆ ตลอดช่วงเวลารับขี่รถจักรยานยนต์ ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.18 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.82

ลำดับที่ 10 การต้องรับเงินจากลูกค้าโดยตรง มีผลต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของท่านอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.14 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.97

ตารางที่ 4.29 ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยด้านวิธีการปฏิบัติงาน ส่งผลกระทบท่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ปัจจัยด้านวิธีการปฏิบัติงาน	ค่าเฉลี่ย	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ	ลำดับ
จุดพักรอที่เหมาะสม เป็นสิ่งจำเป็นต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.42	0.68	มาก	1
ความชำนาญเส้นทาง ทำให้ไม่จำเป็นต้องดูแผนที่ในโทรศัพท์มือถือตลอดเวลา ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.36	0.78	มาก	2
การบังคับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ด้วยมือเพียงข้างเดียว ในขณะที่อีกข้างต้องถือโทรศัพท์มือถือเพื่อมองเส้นทางบนแผนที่หรือเพื่อสื่อสาร ส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.35	0.75	มาก	3
การกดรับงานหรือปฏิเสธการรับงาน ในขณะที่ขับรถส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.35	0.78	มาก	4
การชำระเงินของลูกค้าแบบกระเป๋เงินอิเล็กทรอนิกส์หรือบัตรเครดิต มีส่วนช่วยด้านสุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของท่าน	4.34	0.74	มาก	5
การสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลาการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งในและนอกเวลาทำงาน ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.33	0.76	มาก	6
การรอคอยอาหาร ณ จุดที่มีความเสี่ยง เช่น บนถนนริมทาง ส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.29	0.72	มาก	7
การศึกษาเส้นทางก่อนการเดินทาง และการฟังเสียงบอกเส้นทางจากแอปพลิเคชันการนำทาง ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.24	0.80	มาก	8
การต้องดูแผนที่เป็นระยะ ๆ ตลอดช่วงระยะเวลาการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน	4.18	0.82	มาก	9
การต้องรับเงินจากลูกค้าโดยตรง มีผลต่อสุขภาพและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของท่าน	4.14	0.97	มาก	10
เฉลี่ย	4.30	0.78	มาก	

ตารางที่ 4.30 ความคิดเห็นด้านความปลอดภัยจากปัจจัยส่วนบุคคลเทียบกับระดับการศึกษา

ปัจจัย		ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3)	มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) - ตอนปลาย (ม.6)	ประกาศนียบัตร/อนุปริญญา (ปวส.)	ปริญญาตรี	Total
ความเร่งรีบในการใน การรับออเดอร์ การ ยืนยันออเดอร์ ในแอปพลิเคชัน	$\bar{X}$	4.12	4.01	4.23	4.10	4.05
	S.D	1.09	0.98	0.92	1.04	1.04
การพักผ่อนที่เพียงพอไม่น้อยกว่า 6 ชม.	$\bar{X}$	4.33	4.14	4.29	4.59	4.23
	S.D	0.93	0.81	0.94	0.77	0.84
การขับขี่ที่เน้นความสะดวกสบายโดย เช่น การไม่เปิดสัญญาณไฟเลี้ยว หรือไฟหน้าขณะ ปฏิบัติงาน	$\bar{X}$	4.18	4.30	4.61	4.66	4.35
	S.D	1.09	0.79	0.80	0.71	0.83
การเสพหรือดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือยา ที่มีผลต่อจิตประสาท	$\bar{X}$	4.45	4.26	4.87	4.72	4.38
	S.D	0.90	0.73	0.34	0.64	0.75
สภาพความพร้อมของร่างกาย ก่อนเริ่ม ปฏิบัติงาน	$\bar{X}$	4.37	4.28	4.61	4.41	4.33
	S.D	0.80	0.78	0.62	0.73	0.77
สภาพความพร้อมของร่างกาย ในขณะที่ ปฏิบัติงาน	$\bar{X}$	4.33	4.30	4.68	4.48	4.35
	S.D	0.84	0.75	0.60	0.78	0.76
ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการบำรุงรักษา การตรวจสอบรถ	$\bar{X}$	4.45	4.26	4.68	4.66	4.53
	S.D	0.86	0.78	0.60	0.66	0.78
ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการช่วยเหลือฉุกเฉิน	$\bar{X}$	4.53	4.35	4.68	4.45	4.41
	S.D	0.64	0.74	0.60	0.78	0.73
การสวมหมวกนิรภัยและหน้ากากอนามัยใน การปฏิบัติงาน	$\bar{X}$	4.41	4.20	4.81	4.62	4.32
	S.D	0.80	0.79	0.40	0.89	0.80
การมีอุปกรณ์จับยึดโทรศัพท์ในการ ปฏิบัติงาน	$\bar{X}$	4.53	4.45	4.61	4.69	4.50
	S.D	0.64	0.71	0.50	0.65	0.69
การใช้โทรศัพท์สำหรับสื่อสาร จำเป็นต้องมี อุปกรณ์เสริม เช่น ไมโครโฟนและหูฟัง	$\bar{X}$	4.49	4.28	4.81	4.52	4.37
	S.D	0.76	0.73	0.40	0.86	0.75

ปัจจัย		ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3)	มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) - ตอนปลาย (ม.6)	ประกาศนียบัตร/อนุปริญญา (ปวส.)	ปริญญาตรี	Total
การสวมถุงมือขับรถและสวมเครื่องแต่งกาย มิดชิด รองเท้าหุ้มส้นทุกครั้งเมื่อปฏิบัติงาน	$\bar{X}$	4.69	4.30	4.87	4.31	4.38
	S.D	0.62	0.70	0.34	1.06	0.75
การดูแลทำความสะอาดกระเป๋าสาร อาหาร ตามหลักการของสาธารณสุข	$\bar{X}$	4.80	4.39	4.68	4.45	4.46
	S.D	0.40	0.68	0.60	0.94	0.70
การรอคอยอาหาร ณ จุดที่มีความเสี่ยง เช่น บนถนนริมทาง	$\bar{X}$	4.57	4.21	4.55	4.34	4.29
	S.D	0.67	0.71	0.51	0.85	0.72
การศึกษาเส้นทางการขนส่งก่อนและใช้การ ฟังเสียงบอกเส้นทางจากแอปพลิเคชันการ นำทาง	$\bar{X}$	4.45	4.16	4.55	4.31	4.24
	S.D	0.86	0.77	0.62	0.92	0.80
การบังคับรถจักรยานยนต์ด้วยมือ 1 ข้างและ อีกข้างถือมือถือเพื่อมองเส้นทางหรือสื่อสาร	$\bar{X}$	4.49	4.27	4.74	4.48	4.35
	S.D	0.76	0.73	0.44	0.90	0.75
การสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลาการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ทั้งในและนอกเวลาทำงาน	$\bar{X}$	4.45	4.20	4.61	4.79	4.33
	S.D	0.81	0.77	0.50	0.49	0.76
ความชำนาญเส้นทาง ทำให้ไม่จำเป็นต้องดู แผนที่ในโทรศัพท์มือถือตลอดเวลา	$\bar{X}$	4.53	4.31	4.74	4.28	4.36
	S.D	0.64	0.76	0.44	1.02	0.78

จากตารางความคิดเห็นด้านความปลอดภัย เทียบกับระดับการศึกษา ในแต่ละปัจจัย  
ย่อยด้านปัจจัยส่วนบุคคล พบว่าการศึกษาในระดับ ม.3-ม.6 มีความคิดเห็นต่อพฤติกรรมด้านความปลอดภัย  
ในกระบวนการต่าง ๆ ในระดับสูง แต่เมื่อเทียบกับการศึกษาระดับอื่น พบว่ายังอยู่ในระดับที่ต่ำกว่า ซึ่งอาจจะ  
เป็นได้จากการศึกษาส่งผลต่อพฤติกรรมหรือการตระหนักรู้และให้ความสำคัญกับความปลอดภัยแตกต่างกัน

### สรุปปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ สรุปปัจจัย ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ดังตารางที่ 4.30 เรียงตามลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ และความพร้อมของอุปกรณ์อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.36 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.78

ลำดับที่ 2 ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.36 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.74

ลำดับที่ 3 ปัจจัยด้านถนนและเส้นทางการขนส่ง อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.33 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.82

ลำดับที่ 4 ปัจจัยด้านวิธีการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.30 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.78

ลำดับที่ 5 ปัจจัยส่วนบุคคล อยู่ในระดับมากโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.26 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างน้อย โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.8

ลำดับที่ 6 ปัจจัยด้านนโยบายแพลตฟอร์ม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง อยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยมีค่าเท่ากับ 4.10 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.04

ตารางที่ 4.30 สรุปค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลความหมายความคิดเห็นและจัดลำดับ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ปัจจัยด้าน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ	ลำดับ
ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ และความพร้อมของอุปกรณ์	4.36	0.48	มาก	1
ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน	4.36	0.49	มาก	2
ปัจจัยด้านถนนและเส้นทางการขนส่ง	4.33	0.52	มาก	3
ปัจจัยด้านวิธีการปฏิบัติงาน	4.30	0.46	มาก	4
ปัจจัยส่วนบุคคล	4.26	0.49	มาก	5
ปัจจัยด้านนโยบายแพลตฟอร์ม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	4.10	0.57	มาก	6

## บทที่ 5

### สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

ในบทนี้ผู้วิจัยจะกล่าวโดยสรุปถึงวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีดำเนินการวิจัย สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ โดยการศึกษาการณ์ ปัจจัยและผลกระทบด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร มีวัตถุประสงค์เพื่อ

- 1) ศึกษาสภาพการดำเนินงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร วิธีการดำเนินงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากแพลตฟอร์มหรือลูกค้า จนกระทั่งส่งอาหารให้แก่ลูกค้า
- 2) วิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากแพลตฟอร์มหรือลูกค้า จนกระทั่งส่งอาหารให้แก่ลูกค้า
- 3) ศึกษาสภาพแวดล้อมการดำเนินงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ส่งผลต่ออุบัติเหตุอาชีวอนามัย

และมีขอบเขตการดำเนินงาน ศึกษาและรวบรวมข้อมูล จากระบบนิเวศทางธุรกิจของผู้ให้บริการรายใหญ่ที่มีสัดส่วนผู้ขับรถจักรยานยนต์มากที่สุด โดยรวบรวมข้อมูลจาก ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ร้านค้าลูกค้าและผู้บริหารแพลตฟอร์ม

เครื่องมือที่ใช้วิจัยในครั้งนี้มี 2 รูปแบบ คือ

- การวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วน อันประกอบด้วย

(1) การวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) โดยเป็นเอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้องตลอดจนงานวิจัย บทความ และหนังสือที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาดังกล่าว ที่อาจส่งผลต่อความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ

(2) การสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured Interview) เป็นการสัมภาษณ์โดยใช้ประเด็นคำถามแบบปลายเปิด รวมถึงมีแนวทางคำถามในการสัมภาษณ์ที่สอดคล้องกับการวิจัย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมประเด็นการวิจัย ได้แก่ ระบบนิเวศทางธุรกิจ สภาพการดำเนินงานปัจจุบัน ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัย

- การวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้ แบบสอบถาม (Questionnaires) เป็นเครื่องมือหลักในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งแบ่งวิธีการดำเนินการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน อันประกอบด้วย



(1) แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลลักษณะทางประชากรศาสตร์ของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน โดยเป็น แบบสอบถามในลักษณะตรวจสอบรายการ (Check-list)

(2) แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับรถที่ส่งผลต่อความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ โดยมี ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ซึ่งมีเกณฑ์ในการกำหนดค่า น้ำหนักของการประเมินเป็น 5 ระดับ ตามวิธีของลิเคิร์ต (Five-Point Likert Scales)

โดยจำนวนการสัมภาษณ์และจำนวนการเก็บแบบสอบถาม ดังนี้

จำนวนสัมภาษณ์ผู้ให้บริการ	1	ราย เป้าหมาย 1 ราย
จำนวนสัมภาษณ์ร้านค้า	21	ราย เป้าหมาย 20 ราย
จำนวนสัมภาษณ์ลูกค้า	20	ราย เป้าหมาย 20 ราย
จำนวนสัมภาษณ์ผู้ขับ	40	ราย เป้าหมาย 20 ราย
จำนวนเก็บข้อมูลผู้ขับแบบสอบถาม	465	ราย เป้าหมาย 440 ราย

## 5.1 สภาพการดำเนินงานของผู้ขับจักรยานยนต์ส่งอาหาร วิธีการดำเนินงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากแพลตฟอร์มหรือลูกค้า จนกระทั่งส่งอาหารให้แก่ลูกค้า

การดำเนินงานของผู้ขับจักรยานยนต์ส่งอาหาร มีดังนี้

- รับคำสั่งจากแพลตฟอร์ม

ผู้ขับที่สามารถรับคำสั่งได้ทุกสถานที่หรือขณะดำเนินกิจกรรมใดก็ตาม แพลตฟอร์มไม่ได้กำหนดขอให้ผู้ขับที่เปิดระบบการทำงานของแอปพลิเคชันบนมือถือของตน โดยสามารถแบ่งรูปแบบคำสั่งได้ 2 รูปแบบ คือ (1) ผู้ขับที่รับคำสั่งจากแพลตฟอร์ม (แย่งงาน) บนโทรศัพท์มือถือของตน ลักษณะงานแบบนี้จะเป็นงานแบบ 1:1 คือ ต้องจบงานแรกก่อนถึงจะรับงานที่ 2 ได้ และ (2) แพลตฟอร์มส่งคำสั่งให้ผู้ขับไปรับอาหาร ณ ร้านค้าที่กำหนด ซึ่งสามารถเลือกรับหรือปฏิเสธคำสั่งดังกล่าวได้ (ยิงงาน) ลักษณะงานแบบนี้แพลตฟอร์มสามารถให้งานเพิ่มได้หลังจากรับอาหารจากร้านค้าในงานแรกแล้วเสร็จ เพื่อจะไปส่งลูกค้า (งานซ้อน) ผู้ขับที่หากรับงานที่ 2 จำเป็นต้องไปรับอาหารที่ 2 ก่อนเพื่อไปส่งให้ลูกค้า 1 และ 2 ต่อไป

- เดินทางไปรับอาหารจากร้านอาหารตามที่แพลตฟอร์มส่งคำสั่งมาให้

ผู้ขับจักรยานยนต์เดินทางเพื่อไปรับอาหารตามเส้นทางที่กำหนดในแพลตฟอร์ม ซึ่งมี GPS ระบุตำแหน่งของเส้นทางในการเดินทาง

- รับอาหารจากร้านอาหาร พร้อมยืนยันการรับอาหารในระบบของแพลตฟอร์ม

เมื่อถึงร้านอาหารหากมีอาหารตามคำสั่งซื้อผูัขับที่สามารถรับอาหาร พร้อมยืนยันการรับอาหาร หากอาหารยังไม่เสร็จผูัขับที่จำเป็นต้องรออาหาร จากร้านค้า ซึ่งบางร้านมีพื้นที่พักรอ บางร้านไม่มีพื้นที่พักรอ จากนั้นเมื่อได้รับอาหาร จึงนำอาหารไปส่งให้ลูกค้าต่อไป อย่างไรก็ตามมีโอกาสที่แพลตฟอร์มส่งคำสั่งให้ผูัขับไปรับอาหาร เพิ่มเติม เพื่อไปส่งอาหารให้แก่ลูกค้าอีกราย (งานซ้อน /เป็นงานจากระบบการยิงงาน)

เดินทางไปส่งอาหารให้แก่ลูกค้า พร้อมยืนยันการส่งอาหารในระบบของแพลตฟอร์ม

ผูัขับที่ขับรถจักรยานยนต์เดินทางเพื่อไปส่งอาหารให้แก่ลูกค้า ตามสถานที่ที่กำหนด ซึ่งมี GPS ระบุตำแหน่งของเส้นทางการเดินทาง

จากกระบวนการดังกล่าว สามารถแสดงได้ดังรูปที่ 5.1



รูปที่ 5.1 ดำเนินงานของผูัขับที่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

5.2 ศึกษาสภาพแวดล้อมการดำเนินงานของผูัขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ส่งผลต่ออุบัติเหตุ อาชีวอนามัย วิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อ จากแพลตฟอร์มหรือลูกค้า จนกระทั่งส่งอาหารให้แก่ลูกค้า ได้ทำการศึกษาปัจจัยและข้อมูลส่วนบุคคล สามารถสรุปผลได้ ดังนี้

- ข้อมูลส่วนบุคคล

อายุของผูัขับที่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร จากผลการวิจัย พบว่า อายุน้อยที่สุดคือ 17 ปี ส่วน อายุมากที่สุด 63 ปี โดยเฉลี่ยอายุของผูัขับที่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร อยู่ที่ 35.09 ปี และมีส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐานที่ 8.95 ปี โดยหากแบ่งตามช่วงอายุ จะพบว่า ผูัขับที่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารส่วนใหญ่อายุ 41-50 ปี ร้อยละ 55.9 รองลงมา อายุไม่เกิน 30 ปี ร้อยละ 31.4 อายุ 31-40 ปี ร้อยละ 7.1 และอายุ 51 ขึ้นไป ร้อย ละ 5.6 รวมถึงผูัขับที่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่อายุ 41-50 ปี ร้อยละ 64.9 รองลงมาอายุไม่เกิน 30 ปี ร้อยละ 23.7 อายุ 31-40 ปี ร้อยละ 7.0 อายุ 51 ขึ้นไป ร้อยละ 4.4 โดยสอดคล้อง กับ วัชรพงษ์ เรือนคำ, ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน, 2562 อายุเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า เด็กวัยรุ่นและวัยหนุ่มสาว อายุ 15-19 ปี เป็นกลุ่มที่มีอัตราเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ทั้งนี้

ซึ่งหากพิจารณาคุณสมบัติของการสมัครผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ในด้านอายุขั้นต่ำ จะพบว่า Food Panda และ ShopeeFood กำหนดอายุขั้นต่ำต้อง 16 ปี ขึ้นไป ในขณะที่บางแอปพลิเคชัน จะกำหนดอายุขั้นต่ำมากกว่า 18 และ 20 ปี ดังตารางที่ 5.1

แอปพลิเคชัน	อายุขั้นต่ำ (ปี)	อายุไม่เกิน (ปี)	หมายเหตุ
Line Man	18	65	ถ้าอายุเกิน 55 ปี ต้องมีใบรับรองแพทย์
Grab	20	70	
FoodPanda	16	ไม่พบข้อมูล	
ShopeeFood	16	ไม่พบข้อมูล	กรณีอายุเกิน 16 ปี แต่ไม่ถึง 18 ปีบริบูรณ์ แนบหนังสือยินยอมจากผู้ปกครอง

ระดับการศึกษาของผู้ขับชีรรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่มีระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) ร้อยละ 38.7 รองลงมาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ร้อยละ 31.2 ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 12.5 ระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) ร้อยละ 11.0 และระดับประกาศนียบัตร/อนุปริญญา (ปวส.) ร้อยละ 6.7 รวมถึงผู้ขับชีรรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่เคยประสบอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) ร้อยละ 46.5 รองลงมาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ร้อยละ 28.5 ปริญญาตรี ร้อยละ 11.4 ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) ร้อยละ 10.5 ประกาศนียบัตร/อนุปริญญา (ปวส.) ร้อยละ 3.1 สอดคล้องกับผลการศึกษา ศิริกุล กลเรียบ

และคณะ, 2553 ที่พบว่า ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่ที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่าส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาถึงร้อยละ 40.2

การมีประกันอุบัติเหตุภาคสมัครใจของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร พบว่าส่วนใหญ่ไม่มีร้อยละ 73.1 รองลงมา คือ มีประกันอุบัติเหตุภาคสมัครใจ ร้อยละ 26.9 (อ้างอิงข้อมูลจาก Korea Occupational Safety and Health Agency) ที่เก็บข้อมูลอุบัติเหตุของคณงานจัดส่งอาหาร พบว่า ในช่วง 4 ปีระหว่างปี 2005 ถึง 2009 คณงานจำนวนประมาณ 5,000 คน ได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่มอเตอร์ไซค์ในอุตสาหกรรมส่งอาหารและจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง คนขับรถมอเตอร์ไซค์ส่งอาหารส่วนใหญ่อายุน้อย ทำงานพาร์ทไทม์ในช่วงเวลาสั้น ๆ และส่วนมากไม่อยู่ในระบบประกันสังคม จึงไม่ได้ได้รับเงินชดเชย นอกจากนี้การที่ไม่มีการรวมกลุ่มเป็นสหภาพแรงงาน ทำให้ยากที่จะคาดหวังให้สหภาพแรงงานแสดงบทบาทแบบเดิมในการคุ้มครองสุขภาพและความปลอดภัยของคณงาน (เกรียงศักดิ์ ธีระโกวิทขจรและวรศุล ตุลารักษ์, 2563)

การให้บริการส่งอาหารแพลตฟอร์ม ส่วนใหญ่ให้บริการส่งอาหารแพลตฟอร์ม แพลตฟอร์ม Grab Food ร้อยละ 58.3 แพลตฟอร์ม LineMan ร้อยละ 31.6 แพลตฟอร์ม FoodPanda ร้อยละ 23.4 แพลตฟอร์ม ShopeeFood ร้อยละ 10.5 แพลตฟอร์ม Robinhood ร้อยละ 9.5 แพลตฟอร์ม Gojet ร้อยละ 3.2 ในขณะที่จำนวนแพลตฟอร์มผู้ให้บริการส่งอาหาร ส่วนใหญ่ให้บริการส่งอาหาร จำนวน 1 แพลตฟอร์ม ร้อยละ 74.6 จำนวน 2 แพลตฟอร์มร้อยละ 15.5 จำนวน 3 แพลตฟอร์มร้อยละ 3.9 จำนวน 4 แพลตฟอร์ม ร้อยละ 2.6 จำนวน 5 แพลตฟอร์มร้อยละ 1.3 และจำนวน 6 แพลตฟอร์มร้อยละ 0.4

การประกอบอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารเป็นอาชีพหลักร้อยละ 60.4 รองลงมา คือ อาชีพเสริมร้อยละ 39.6 และส่วนใหญ่ขับขี่ส่งอาหารในพื้นที่ กรุงเทพมหานครฯ และอื่น ๆ จำนวนอย่างละร้อยละ 94.2 รองลงมาพื้นที่ นนทบุรี ร้อยละ 26.0 พื้นที่ปทุมธานี ร้อยละ 36.0 สมุทรปราการร้อยละ 5.2 และพื้นที่สมุทรสาคร ร้อยละ 0.9

จำนวนวันทำงานต่อสัปดาห์และจำนวนชั่วโมงทำงานต่อวันและเวลาพักในระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่ทำงาน 6 วัน ร้อยละ 34.4 รองลงมาทำงาน 7 วันร้อยละ 24.7 ทำงาน 5 วันร้อยละ 17.4 ทำงาน 4 วันร้อยละ 14.2 ทำงาน 3 วันร้อยละ 6.2 ทำงาน 2 วันร้อยละ 2.2 และทำงาน 1 วันร้อยละ 0.9 ในขณะที่จำนวนชั่วโมงทำงานต่อวัน (เฉลี่ย) ในการขับรถส่งอาหาร ส่วนใหญ่ ทำงาน 8-9 ชม. ต่อวันร้อยละ 21.1 ทำงาน 7-8 ชม. ต่อวันร้อยละ 17.6 ทำงาน 3-4 ชม. ต่อวันร้อยละ 13.8 ทำงาน 5-6 ชม. ต่อวันร้อยละ 9.9 ทำงาน 10-11 ชม. ต่อวันร้อยละ 9.0 ทำงาน 6-7 ชม. ต่อวันร้อยละ 8.6 ทำงาน 4-5 ชม. ต่อวันร้อยละ 6.5 ทำงาน 11-12 ชม. ต่อวันร้อยละ 4.7 ทำงาน 12-13 ชม. ต่อวันร้อยละ 3.2 ทำงาน 2-3 ชม. ต่อวันร้อยละ 3.0 ทำงานมากกว่า 13 ชม. ต่อวันร้อยละ 1.7 ทำงาน 1-2 ชม. ต่อวันร้อยละ 0.9 และเวลาพักในระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่มี เวลาพัก 1 ชม. ร้อยละ 38.5 เวลาพัก 2 ชม. ร้อยละ 26.9 เวลาพัก น้อยกว่า 1 ชม. ร้อยละ 17.0 เวลาพัก 3 ชม. ร้อยละ 9.9 เวลาพัก 4 ชม. ร้อยละ 4.3 และเวลาพัก มากกว่า 4 ชม. ร้อยละ 3.4 การทำประกันสังคมในมาตราต่าง ๆ ส่วนใหญ่ทำประกันสังคมมาตรา 39 ร้อยละ 31.6 ไม่ได้ทำประกันสังคม ร้อยละ 26.9 ประกันสังคมมาตรา 40 ร้อยละ 26.5 ประกันสังคมมาตรา

33 ร้อยละ 15.1 โดยประกันสังคม มาตรา 39 คือ ผู้ประกันตนโดยสมัครใจที่อาจเป็นผู้ประกันตนตามมาตรา 33 มาก่อน แล้วลาออกจากงานแต่ต้องการรักษาสถานะประกันสังคมให้ต่อเนื่องหรือผู้ที่เคยเป็นพนักงานเอกชน แล้วลาออก โดยมีเงื่อนไข คือ ต้องนำส่งเงินสมทบมาแล้วไม่น้อยกว่า 12 เดือน และออกจากงานไม่เกิน 6 เดือน ไม่เป็นผู้รับประโยชน์ทดแทนกรณีทุพพลภาพจากกองทุนประกันสังคม ในขณะที่มาตรา 40 คือ บุคคลทั่วไปที่ประกอบอาชีพหรือแรงงานอิสระ ไม่เป็นผู้ประกันตนมาตรา 33 หรือผู้ประกันตนมาตรา 39 โดยได้รับความคุ้มครองมากที่สุด 5 กรณี ได้แก่ ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ทุพพลภาพ ตาย ชราภาพ และสงเคราะห์บุตร ตามเงื่อนไขการเกิดสิทธิและประกันสังคมมาตรา 33 คือ ลูกจ้างผู้ซึ่งทำงานให้กับนายจ้าง ที่อยู่ในสถานประกอบการที่มีลูกจ้างตั้งแต่ 1 คนขึ้นไป ได้รับความคุ้มครอง 7 กรณี ได้แก่ ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย คลอดบุตร ทุพพลภาพ ตาย สงเคราะห์บุตร ชราภาพ ว่างาน

ประเภทของยานพาหนะและขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ประกอบอาชีพขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์แบบใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ 96.1 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ร้อยละ 3.9 และขนาดของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ในอาชีพ แบ่งตามขนาด (CC.) ส่วนใหญ่มีขนาด 125 CC. ร้อยละ 43.2 ขนาด 100 - 110 CC. ร้อยละ 36.0 ขนาด 150 - 160 CC. ร้อยละ 13.0 ต่ำกว่าขนาด 100 CC. ร้อยละ 3.7 อื่น ๆ ร้อยละ 2.2 และขนาด 270 - 300 CC. ร้อยละ 2.0 ซึ่งตาม กฎกระทรวงกำหนดกำลังของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่จะใช้รับจ้าง กำหนดให้เครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ ต้องมีขนาดไม่เกิน 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร (CC.) รวมถึงปัจจุบันรถจักรยานยนต์ได้รับการพัฒนาให้มีสมรรถนะดีขึ้น ทั้งกำลังแรงม้าของเครื่องยนต์ที่สูงขึ้น รถมียางขนาดใหญ่และมีความคล่องตัวสูงสามารถทำความเร็วได้มากขึ้น แต่ระบบความปลอดภัยของผู้ขับขี่ยังไม่ได้มีการพัฒนาตามไปด้วย การโฆษณารถจักรยานยนต์จากผู้ผลิตและผู้จำหน่ายก็เน้นในเรื่องความแรง ความเร็ว และความสวยงามของตัวรถเป็นสำคัญ

เคยประสบอุบัติเหตุและจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา ในการประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ ร้อยละ 51.0 รองลงมา เคยได้รับอุบัติเหตุร้อยละ 49.0 โดยจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมา ใหญ่เคยได้รับอุบัติเหตุ 2 ครั้ง ร้อยละ 12.3 เคยได้รับอุบัติเหตุ 3 ครั้ง ร้อยละ 8.9 เคยได้รับอุบัติเหตุ 1 ครั้ง ร้อยละ 8.4 เคยได้รับอุบัติเหตุ 5 ครั้ง ร้อยละ 7.7 เคยได้รับอุบัติเหตุ 4 ครั้ง ร้อยละ 5.9 เคยได้รับอุบัติเหตุ 6 ครั้ง ร้อยละ 3.2 และเคยได้รับอุบัติเหตุ 7 ครั้ง ร้อยละ 0.9

การรอรับคำสั่งและรับงาน จากแพลตฟอร์ม รอรับคำสั่งจากแพลตฟอร์ม ส่วนใหญ่การรอรับคำสั่งและรับงานโดยนั่งบนรถจักรยานยนต์โดยอยู่หน้าร้านที่มีคำสั่งจากแพลตฟอร์มมากและบ่อย ร้อยละ 48.2 ใต้ทางด่วนหรือใต้สะพานที่สามารถจอดรถจักรยานยนต์ และพักรอได้ ร้อยละ 42.2 ที่พักในห้างสรรพสินค้าหรือบริเวณพื้นที่จอดรถ ร้อยละ 37.8 ที่พักอาศัย ร้อยละ 36.1 นั่งบนรถจักรยานยนต์โดยอยู่ริมถนนหรือซอย ร้อยละ 35.3 ที่พักในปั้มน้ำมัน ร้อยละ 29.5 และที่พักในบริเวณวัด ร้อยละ 14.0

กิจกรรมที่ทำระหว่างรอรับคำสั่งจากแพลตฟอร์ม ส่วนใหญ่ใช้โทรศัพท์มือถือเพื่อใช้งานแอปพลิเคชัน หรือเพื่อการสื่อสาร ร้อยละ 72.3 พูดคุยกับเพื่อน ในกลุ่มเดียวกัน ร้อยละ 58.1 พักรออยู่ที่พักอาศัย



หรือสถานที่ ที่อื่น ๆ โดยทำกิจกรรมภายในที่พัก ร้อยละ 30.5 ขับรถจักรยานยนต์เพื่อรอคำสั่ง ร้อยละ 27.3 สูบบุหรี่ ร้อยละ 25.6 และดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือเครื่องดื่มที่มีส่วนผสมแอลกอฮอล์ ร้อยละ 2.2

- ข้อมูลด้านการเจ็บป่วยจากการทำงาน

ในระหว่างการทำงานอาชีพ ส่วนใหญ่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารจะประสบกับโรคที่เกิดจากการทำงานอันได้แก่ ประสบอาการเหนื่อยล้าจากการขับมอเตอร์ไซด์ เป็นเวลานาน ๆ ร้อยละ 62.6 อาการแสบร้อนบริเวณหลังมือและต้นคอ เนื่องจากแสงแดดเผาผลาญ ร้อยละ 38.1 โรคผิวหนังจากการสวมเสื้อผ้าหรือชุดฟอร์มในการขับที่ซักกันหลายวัน ร้อยละ 16.1 โรคข้อเสื่อมข้ออักเสบ อาการปวดบริเวณต่าง ๆ เช่น ข้อเข่า ข้อมือ ข้อศอก ไหล่ กระดูกคอ ร้อยละ 15.9 โรคที่เกี่ยวข้องสายตา เช่น ต้อหิน ต้อกระจก จอประสาทตาเสื่อม ร้อยละ 13.8 โรคระบบทางเดินหายใจ เนื่องจากมลพิษระหว่างการทำงาน ร้อยละ 12.7 โรคลมแดด (Heatstroke) อาการหน้ามืดคล้ายจะเป็นลม และอาการเวียนศีรษะ ร้อยละ 9.9 โรคทางสมองที่ยังเป็นไม่มาก เช่น อาการหลงลืม จดจำเส้นทางไม่ได้ การตัดสินใจช้า สมาธิไม่ดี ร้อยละ 5.2 และโรคหลอดเลือดสมองอัมพฤกษ์ กล้ามเนื้ออ่อนแรง ไม่มีแรงในการบังคับยานพาหนะ ร้อยละ 2.2

- ปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน สามารถสรุป เรียงตามลำดับ ได้ดังนี้ ลำดับที่ 1 ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ และความพร้อมของอุปกรณ์ อยู่ในระดับมาก ลำดับที่ 2 ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก ลำดับที่ 3 ปัจจัยด้านถนนและเส้นทางการขนส่ง อยู่ในระดับมาก ลำดับที่ 4 ปัจจัยด้านวิธีการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก ลำดับที่ 5 ปัจจัยส่วนบุคคล อยู่ในระดับมาก ลำดับที่ 6 ปัจจัยด้านนโยบายแพลตฟอร์ม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง อยู่ในระดับมาก

โดยในแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน สามารถสรุปผลตามรายละเอียด ปัจจัยย่อยที่ได้ศึกษา ดังนี้

ลำดับที่ 1 ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ และความพร้อมของอุปกรณ์ อยู่ในระดับมาก

พบว่า การตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถจักรยานยนต์ก่อนเริ่มปฏิบัติงานมีส่วนช่วยในการป้องกันความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ผู้ขับซึ่งจำเป็นต้องตรวจสอบ ระบบไฟ ระบบเบรก ลมยาง กระฉก ข้าย ขวาทให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน หากพบสิ่งผิดปกติจำเป็นต้องรีบแก้ไข เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินงาน นอกจากนี้แล้วการมีอุปกรณ์จับยึดโทรศัพท์เพื่อช่วยในการปฏิบัติงานสามารถส่งเสริมด้านความปลอดภัย มีส่วนช่วยทำให้ผู้ขับสามารถบังคับรถและประคองรถได้อย่างมีประสิทธิภาพแต่หากเป็นสายคล้องคอสามารถใช้งานได้แต่ผู้ขับที่ไม่ควรหยิบโทรศัพท์ขณะขับซึ่งรถจักรยานยนต์ ควรมีอุปกรณ์เสริม เช่น ไมโครโฟน หูฟังเพื่อช่วยในการสื่อสาร ทั้งนี้ในส่วนเครื่องแต่งกาย ถุงมือและหมวกนิรภัยในขณะปฏิบัติงานและนอกเวลางานมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการลดความรุนแรงของความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน สำหรับอุปกรณ์ประเภทกระเป๋าบรรจุอาหาร จำเป็นต้องมีการทำความสะอาดทุกครั้งภายหลังการใช้งานให้เป็นไปตาม

คำแนะนำของสาธารณสุข ทั้งนี้ หากสารหล่อหุ้มพลาสติกที่กระเปาะบรรจุอาหารได้ จะเป็นการป้องกันน้ำ  
รั่วซึมเข้าไปในกระเปาะได้ ส่งผลต่อความปลอดภัยของอาหาร (Food Safety)

ลำดับที่ 2 ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก

พบว่าสภาพอากาศที่มีฝนตกขณะปฏิบัติงานส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน  
แต่ทั้งนี้ผู้ขับขี่สามารถหยุดปฏิบัติงานและแจ้งให้กับลูกค้าทราบ เพื่อให้ข้อมูลถึงการจัดส่งที่ล่าช้า รวมถึง  
สามารถปิดแอปพลิเคชันเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดความไม่ปลอดภัย แต่อย่างไรก็ตามพบว่าในช่วงฝนตกจะ  
มีคำสั่งเป็นจำนวนมาก หากต้องการปฏิบัติงานผู้ขับขี่จำเป็นต้องใช้ความระมัดระวังเพิ่มขึ้น และหากมีชุด  
ป้องกัน เช่น เสื้อกันฝน ติดตัวหรือประจำรถในช่วงฤดูฝน จะสามารถลดความไม่ปลอดภัยจากการปฏิบัติงาน  
ได้ นอกจากนี้แล้วในส่วนสภาพอากาศที่มีฝุ่นขนาดเล็ก ผู้ขับขี่ควรมีหน้ากากอนามัยที่สามารถป้องกันฝุ่น  
PM2.5 และหากจำเป็นต้องเดินทางไปยังสถานที่ที่คับคั่ง เช่น ร้านอาหารที่มีผู้คนจำนวนมาก เพื่อป้องกันการ  
ติดเชื้อของโรคระบาดต่าง ๆ ควรมีการเว้นระยะห่าง และเครื่องแต่งกายที่บริษัทกำหนดส่งผลต่อสุขภาพและ  
ความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพอากาศของประเทศไทย ที่มีอากาศร้อน ควรมีการ  
ระบายความร้อนได้ดี

ลำดับที่ 3 ปัจจัยด้านถนนและเส้นทางการขนส่ง อยู่ในระดับมาก

พบว่าสภาพพื้นผิวการจราจรที่อยู่ระหว่างการซ่อมแซม รวมถึงเป็นหลุมเป็นบ่อ มีน้ำท่วมขัง  
ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน หากสามารถแจ้งเตือนหรือให้ข้อมูลผู้ขับขี่ล่วงหน้าได้เพื่อให้สามารถ  
หลีกเลี่ยงเส้นทางนั้น ๆ จะสามารถลดความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้แล้วทัศนวิสัยที่ดีในการมองเห็นสิ่งรอบตัวในการขับขี่ได้อย่างชัดเจน เช่น ไม่มีสิ่งกีด  
ขวางต่อการมองเห็นป้ายสัญญาณจราจรต่าง ๆ เส้นจราจรไม่เลือนหาย มีการตีเส้นให้ชัดเจน มีส่วนช่วยลด  
ความไม่ปลอดภัยได้ ทั้งนี้ในส่วนการจำกัดความเร็วในการขับขี่และการบังคับผู้ขับขี่ให้ขับขี่ในช่องซ้ายสุดมี  
ความจำเป็นและส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

ลำดับที่ 4 ปัจจัยด้านวิธีการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับมาก

พบว่าด้านวิธีการปฏิบัติงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งหรือปฏิเสธคำสั่งจากแพลตฟอร์มจนถึงนำ  
อาหารส่งให้แก่ลูกค้า ผู้ขับขี่ไม่ควรใช้งานโทรศัพท์มือถือเพื่อรับคำสั่งหรือปฏิเสธคำสั่งจากแพลตฟอร์มใน  
ขณะที่ขับรถ เนื่องจากมีความเสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้แล้ว ความชำนาญเส้นทาง  
และการศึกษาเส้นทางก่อนการเดินทางเป็นสิ่งสำคัญ รวมถึงใช้การฟังเสียงจาก GPS ของแผนที่แทนการใช้  
สายตาเพื่อมองแผนที่ในโทรศัพท์มือถือ มีส่วนช่วยผู้ขับขี่ไม่ต้องละสายตาจากเส้นทางการเดินทางเพื่อมองแผนที่  
ในโทรศัพท์มือถือ และการมีอุปกรณ์ช่วยเพื่อป้องกันมิให้ผู้ขับขี่ต้องขับขี่ด้วยมือเพียงข้างเดียว ส่วนมืออีกข้าง  
จับมือถือ เพื่อลดความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และควรสวมหมวกนิรภัยตลอดเวลาขณะขับขี่  
รถจักรยานยนต์ ทั้งในและนอกเวลางาน และเมื่อต้องรับชำระเงินจากลูกค้า หลีกเลี่ยงการรับชำระเงินโดยตรง  
ควรใช้รูปแบบบัตรเครดิตหรือกระเป๋าสตางค์ อิเล็กทรอนิกส์แทน



ทั้งนี้ในส่วนการรอคอยคำสั่งจากแพลตฟอร์ม ควรมีจุดพักที่เหมาะสม ไม่ควรจอดหรือพักรอในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ริมถนน หรือข้างทาง เป็นต้น

ลำดับที่ 5 ปัจจัยส่วนบุคคล อยู่ในระดับมาก

พบว่า ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการช่วยเหลือฉุกเฉิน การดูแลรักษาและบำรุงรักษารจักรยานยนต์ ส่งผลต่อความปลอดภัยและลดความรุนแรงในการเกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ นอกจากนี้แล้วสภาพความพร้อมของร่างกายของผู้ขับขี่เอง ทั้งก่อนการปฏิบัติงาน ขณะปฏิบัติงาน รวมถึงการการพักผ่อนที่เพียงพอไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมงต่อวัน และการไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือยาที่มีผลต่อจิตประสาท เป็นส่วนสำคัญต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้แล้วความระมัดระวังในการส่งสินค้าเพื่อมิให้สินค้าเสียหาย รวมถึงความเร่งรีบและความเครียด อันส่งผลต่อการประเมินผลการปฏิบัติงานโดยลูกค้า ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และการขับขี่ที่เน้นความสะดวกสบาย ไม่เปิดสัญญาณไฟ เช่น ไฟเลี้ยว หรือ ขับขึ้นทางเท้า ขับขึ้นย่นศร ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เช่นกัน

ลำดับที่ 6 ปัจจัยด้านนโยบายแพลตฟอร์ม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

พบว่า แพลตฟอร์มและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จำเป็นต้องมีการสนับสนุนพื้นที่พักรอให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้แล้วนโยบายของแพลตฟอร์มควรคำนึงถึงปัจจัยด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานเพิ่มเติม เช่น นโยบายการให้อินเซนทิฟหรือแรงจูงใจในการทำงาน เปอร์เซ็นต์การรับงานหรือปฏิเสธงาน ไม่ควรพิจารณาผลการดำเนินงานเชิงเศรษฐศาสตร์เป็นตัวตั้ง นอกจากนี้แล้วควรจัดให้มีการฝึกอบรมให้ความรู้ด้าน กฎระเบียบ ข้อบังคับ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และการตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น แบบออนไลน์ มากกว่าแบบออนไซต์ และควรเป็นข้อบังคับหรือเงื่อนไขในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้แล้วการให้ความสำคัญต่อความเท่าเทียมกันมีการกำหนดชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสม ต่อวันและต่อสัปดาห์ส่งผลต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน รวมถึงการกำหนดสิทธิหรือโควตาสำหรับการยกเลิกหรือปฏิเสธงาน (การเปลี่ยนงานให้เท่าเทียมกันหรือใกล้เคียง) เพื่อมิให้ผู้ขับขี่ต้องเร่งรีบปฏิบัติงานเพื่อทำรอบหรือรับงานเพื่อไปส่งอาหารในพื้นที่ที่ไม่ชำนาญหรือคุ้นเคย เพื่อสร้างรายได้

- ผลกระทบ

เมื่อเกิดเหตุไม่ปลอดภัยจากการปฏิบัติงานในการรับส่งอาหาร ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารจะได้รับผลกระทบอย่างไรบ้าง ได้แก่ โดยส่วนใหญ่ได้รับ บาดเจ็บเล็กน้อย เช่น ผิวดลอก บาดแผล สามารถปฏิบัติกรได้ร้อยละ 72.3 ขาดรายได้สำหรับครอบครัว ร้อยละ 26.9 ทรัพย์สินเสียหาย ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 21.5 เสียเงินเพื่อรักษาตนเอง เป็นร้อยละ 17.2 เสียค่าชดเชยให้คู่กรณี ร้อยละ 11.8 สูญเสียรายได้ระหว่างการพักรักษาตัว ร้อยละ 11.2 ทรัพย์สินเสียหาย ได้แก่ อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ร้อยละ 11.0 บาดเจ็บจนต้องพักรักษาตัวที่โรงพยาบาล เช่น กระดูกหัก ต้องเข้ารับการผ่าตัด ร้อยละ 8.6 อาการป่วยแต่ไม่เรื้อรัง เช่น โรคผิวหนังร้อยละ 5.8 สูญเสียโอกาสจากการทำงานในอนาคต เนื่องจากการเจ็บป่วยเรื้อรัง ร้อย

ละ 3.4 และอาการป่วยเรื้อรัง ที่ไม่สามารถรักษาให้หายและต้องรักษาอย่างต่อเนื่อง เช่น โรคทางสายตา ร้อยละ 2.6

สรุปสภาพการดำเนินงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร วิธีการดำเนินงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากแพลตฟอร์มหรือลูกค้าจนกระทั่งส่งอาหารให้แก่ลูกค้า ได้ดังนี้ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารในภาพรวมส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ระดับการศึกษาโดยส่วนใหญ่ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) อายุโดยเฉลี่ย 35 ปี ในขณะที่ผู้ขับขี่ที่เคยได้รับอุบัติเหตุจะอยู่ในช่วงอายุ 41-50 ปี รวมถึงไม่ทำประกันอุบัติเหตุภาคสมัครใจ และประกอบอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารเป็นอาชีพหลัก รวมถึงวันทำงานต่อสัปดาห์จะอยู่ที่ 6 วันต่อสัปดาห์ ในการขับรถส่งอาหารส่วนมากทำงาน 8-9 ชม. ต่อวัน และเวลาพักในระหว่างการขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารอยู่ที่ 1 ชั่วโมงต่อวัน ในขณะทำงานพาหนะที่ใช้จะเป็นรถจักรยานยนต์แบบใช้น้ำมันเชื้อเพลิงขนาด 125 CC. และได้รับใบขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก โดยเคยได้รับอุบัติเหตุอย่างน้อย 2 ครั้ง ในด้านวิธีการดำเนินงาน ระหว่างรอคำสั่งและรับงานจะนั่งบนรถจักรยานยนต์โดยอยู่หน้าร้านที่มีคำสั่งจากแพลตฟอร์มมากและบ่อย และกิจกรรมที่ทำระหว่างรอรับคำสั่งจากแพลตฟอร์ม ส่วนใหญ่ใช้โทรศัพท์มือถือเพื่อใช้งานแอปพลิเคชันหรือเพื่อการสื่อสาร รวมถึงจากผลการสัมภาษณ์จากผู้ใช้บริการที่พบว่าจุดรับส่งอาหารหากเป็นที่พักอาศัยอยู่คอนโดมิเนียม (Condominium) หรือ อาคารชุดจะมีบริการจุดรับส่งอาหารหรือพัสดุที่ชัดเจน จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมีน้อย ในขณะที่ผู้ที่พักอาศัยที่บ้านพักของตนเองจุดรับส่งส่วนใหญ่จะเป็นบริเวณรั้วหน้าบ้านจะส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ค่อนข้างสูง

สรุปปัจจัยและผลกระทบด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อจากแพลตฟอร์มหรือลูกค้า จนกระทั่งส่งอาหารให้แก่ลูกค้า เรียงตามลำดับ ได้ดังนี้ ลำดับที่ 1 ปัจจัยด้านรถจักรยานยนต์ และความพร้อมของอุปกรณ์ ลำดับที่ 2 ปัจจัยด้านสภาพอากาศและสภาพแวดล้อมการปฏิบัติงาน ลำดับที่ 3 ปัจจัยด้านถนนและเส้นทางการขนส่ง ลำดับที่ 4 ปัจจัยด้านวิธีการปฏิบัติงาน ลำดับที่ 5 ปัจจัยส่วนบุคคล และลำดับที่ 6 ปัจจัยด้านนโยบายแพลตฟอร์มและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงในระหว่างการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารจะประสบกับโรคที่เกิดจากการทำงานอันได้แก่ประสบอาการเหนื่อยล้าจากการขับมอเตอร์ไซค์เป็นเวลานาน ๆ และอาการแสบร้อนบริเวณหลังมือและต้นคอเนื่องจากแสงแดดเผาผา

### 5.3 ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

ถึงแม้ว่างานวิจัยเป็นการศึกษาจากสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งเป็นแรงขับทำให้ธุรกิจรับส่งอาหารมีการเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วอันเป็นผลมาจากการล็อกดาวน์ หรือการปิดเมือง แต่อย่างไรก็ตามจากแรงขับเคลื่อนทางด้านเทคโนโลยี ความต้องการความสะดวกสบายของผู้บริโภค รวมถึงการส่งเสริมการขาย หรือจัดโปรโมชั่นต่าง ๆ ของแพลตฟอร์ม จึงส่งผลทำให้ธุรกิจรับส่งอาหารจากแพลตฟอร์มยังมีความนิยมต่อไป เนื่องจากผู้บริโภคยังได้รับประโยชน์จากการใช้แพลตฟอร์ม อีกทั้งแพลตฟอร์มยังมีการขยายขอบเขตของธุรกิจเพิ่มขึ้น จากการรับส่งอาหาร รับซื้อสินค้า รับส่งผู้โดยสาร ฯลฯ รวมถึงขยายพื้นที่การให้บริการเพิ่มมากขึ้น และปัจจุบันผู้ประกอบการแพลตฟอร์มมีการแข่งขันกันมากขึ้นเพื่อจูงใจลูกค้ามาใช้บริการแพลตฟอร์มของตน

ดังนั้นเองธุรกิจให้บริการรับส่งอาหาร ผ่านแพลตฟอร์มจึงยังคงดำเนินต่อไปถึงแม้ว่าสถานการณ์ COVID-19 จะคลี่คลาย อีกทั้งการเข้าร่วมดำเนินธุรกิจกับแพลตฟอร์มไม่ว่าจะเป็น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้านค้า มีขั้นตอนง่าย ข้อบังคับน้อย ขาดการคัดกรองที่ดีจากแพลตฟอร์มโดยตรง อาศัยข้อมูลหมาย กฎระเบียบ และความต้องการของผู้บริโภคเป็นสำคัญ เช่น หากผู้ขับขี่มีความต้องการสมัครเข้าร่วมกับแพลตฟอร์ม ผู้ขับขี่มีใบอนุญาตขับขี่ อายุถึงเกณฑ์ สามารถขับขี่ได้ ซึ่งไม่ได้พิจารณาอื่น ๆ ประกอบเช่น ปัจจัยด้านสุขภาพ และถ้าเข้าดำเนินการแล้วการให้บริการไม่ได้ลูกค้าไม่พอใจมีการประเมินหรือการให้คะแนนส่งผลต่อผู้ขับขี่ ในการให้งานต่อไป อีกทั้งในเรื่องสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ นอกเหนือจากรายได้ ผู้ขับขี่ถูกผลักดันให้ไปใช้สิทธิอื่น ๆ ของภาครัฐฯ ที่เกี่ยวข้องแทน เช่น หากเกิดอุบัติเหตุและไม่มีประกัน ผู้ขับขี่ใช้สิทธิพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แทน ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ซึ่งการปฏิบัติงานอยู่บนท้องถนนและมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นเองข้อเสนอแนะงานวิจัย มีทั้งข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับภาครัฐ เพื่อประกอบการพิจารณาการออกกฎหมาย รวมถึงข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการสำหรับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

จากผลการศึกษา วิเคราะห์และสรุปผลข้อมูลในประเด็นต่าง ๆ สามารถนำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและปฏิบัติการ สำหรับงานวิจัยในครั้งนี้แบ่งเป็น 3 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนาความรู้และทักษะในการประกอบอาชีพ (2) ด้านสวัสดิการและการส่งเสริมคุณภาพชีวิต และ (3) ด้านเทคโนโลยี และอื่น ๆ ดังนี้

- ด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนาความรู้และทักษะในการประกอบอาชีพ

(1) การพัฒนาทักษะและความรู้ให้แก่ผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

จากข้อมูลมีความชัดเจนว่า การศึกษาส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก โดยข้อมูลระบุว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่ เกิดขึ้นในผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่มีระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3) เกือบร้อยละ 50 (หรือ 1 ใน 2 คน ที่เกิดอุบัติเหตุ) และลดลงเหลือ ร้อยละ 25 เมื่อมีการศึกษาสูงขึ้น คือระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6) และ ปวช. และเหลือเพียงร้อยละ 15 เมื่อมีการศึกษาในระดับ ปริญญาตรี และ ปวส. สอดคล้องกับงานวิจัยของ บัณฑิต ตั้งกมลศรี (2559) ที่ได้ทำการศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของ นักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ ที่พบว่า 1 ใน 6 ปัจจัยที่สำคัญ นั่นก็คือ องค์ประกอบด้านความรู้เกี่ยวกับด้านความปลอดภัย กล่าวคือ หากผู้ขับขี่มีการรับรู้ประโยชน์ของการขับขี่ปลอดภัยหรืออันตรายจากการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย จะส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ได้เป็นอย่างมาก ดังนั้น สามารถสรุปได้ว่า การศึกษาที่สูงขึ้นส่งผลต่อการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ ซึ่งอาจเป็นได้ว่าการศึกษาส่งผลต่อการคิดและการตัดสินใจในการปฏิบัติงาน ผู้ปฏิบัติงานหรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีการศึกษาระหว่างชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น ถึงมัธยมศึกษาตอนปลาย ให้ความสำคัญกับความรวดเร็ว สะดวกสบายมากกว่าความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน โดยการศึกษาในที่นี้ อาจหมายรวมถึง การให้ความรู้หรือการอบรมในด้านที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับขี่ ซึ่งแนวทางที่สามารถกำหนดเป็นนโยบาย คือ การให้การอบรมหลักสูตรระยะสั้น ที่เกี่ยวข้อง อย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายข้อบังคับพื้นฐานของการขับขี่ การปฏิบัติตน

ในสถานการณ์ต่าง ๆ การเตรียมความพร้อมของรถและอุปกรณ์ การแก้ไขปัญหาการรถและการซ่อมบำรุง รวมไปถึงการจัดการกับสถานการณ์การจราจรที่เกี่ยวข้องกับลูกค้าในด้านต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารสามารถจัดการกับสถานการณ์เฉพาะหน้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้แล้วควรมีการกำหนดแนวปฏิบัติที่ดีสำหรับการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เพื่อเป็นต้นแบบในการปฏิบัติงาน เพื่อส่งเสริมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยทั้งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น แนวทางการจัดส่งอาหารเพื่อความปลอดภัย อาชีวอนามัยที่ดีของผู้ขับขี่ รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นไปตามคำแนะนำหรือข้อกำหนดของสาธารณสุข จำเป็นต้องให้พนักงานมีการทำความสะอาดอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งต่าง ๆ ได้แก่ กระเป๋า พร้อมทั้งมีการถ่ายภาพประกอบยืนยันในการดำเนินการ รวมถึงข้อกำหนดอื่น เช่น การต้องถอดถุงมือเพื่อนำส่งอาหารให้แก่ ลูกค้า เพราะอาจเกิดการปนเปื้อนของฝุ่นละอองและเชื้อโรคที่สะสมในถุงมือ

## (2) การคัดเลือกร้านอาหาร การยกระดับคุณภาพอาหารและบริการของร้านอาหาร

จากข้อมูลจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารพบว่า ร้านอาหารบางแห่งยังไม่มีความพร้อมเท่าที่ควร ไม่มีหน้าร้าน ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ไรเดอร์ เช่น พื้นที่นั่งรอ ห้องน้ำ หรือการบริการอื่น ๆ นอกจากนี้แล้วร้านอาหารบางแห่งยังไม่ได้มาตรฐานในด้านความสะอาด สุขอนามัย รวมถึงอุปกรณ์และภาชนะบรรจุอาหาร ซึ่งอาจส่งผลต่อการแพร่เชื้อและเกิดโรคต่อผู้รับประทานได้ ซึ่งในระบบแพลตฟอร์มขนส่งอาหาร ผู้บริโภคจะไม่สามารถตรวจสอบมาตรฐานวัตถุดิบ กระบวนการ และการจัดการของร้านอาหารได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพของอาหารและความปลอดภัยของผู้บริโภค รวมถึงการจัดการบรรจุภัณฑ์ กล่อง ภาชนะใส่อาหารที่ไม่เหมาะสม ก็จะส่งผลต่ออันตรายหรืออุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารเช่นเดียวกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของ วระเดช ภาวัตเวคิน (2564) ที่ได้ระบุว่า ยังมีข้อจำกัดในเรื่องกฎหมาย ในส่วนของร้านอาหารประเภท Street food ว่ายังไม่มีหลักเกณฑ์กำหนดใดๆ ทางกฎหมายว่าด้วยการควบคุมเรื่องสุขลักษณะของร้านอาหารประเภท Street food ซึ่งหากมีการแก้ไขกฎหมายควรระบุเพิ่มเติมในกฎกระทรวงว่าด้วยสุขลักษณะของสถานที่จำหน่ายอาหาร พ.ศ. 2561 เดิมให้ครอบคลุมร้านอาหารประเภท Street food นี้เข้าไปด้วย รวมทั้งเพิ่มข้อกำหนดให้ร้านอาหารที่มีลักษณะร้านอาหาร (มีโต๊ะให้ลูกค้า) โดยออกระเบียบเพิ่มเติมให้ครอบคลุมกิจกรรมอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขับขี่ไรเดอร์ โดยคำนึงถึงความปลอดภัย สุขอนามัย และลดอุบัติเหตุต่าง ๆ ให้มากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะในส่วนแพลตฟอร์มควรมีการคัดเลือกร้านอาหารที่มีความพร้อม ในการดำเนินธุรกิจนอกเหนือจากการขายอาหาร ควรมีการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ได้แก่ พื้นที่พักระหว่างรออาหารเพื่อนำส่งลูกค้า น้ำดื่ม ยารักษาโรคชั้นพื้นฐาน โดยเปรียบเสมือนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร คือ ลูกค้าของตนเอง

ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบายเพื่อการลดอุบัติเหตุ ในมุมมองของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เสนอว่า ควรมีหน่วยงานกลางที่ร่วมกับแพลตฟอร์มในการตรวจสอบ และให้ใบอนุญาตให้ร้านค้าต่าง ๆ ก่อนที่จะเข้าสู่ระบบแพลตฟอร์ม และการสุ่มตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ร้านอาหารต่าง ๆ มีการพัฒนา

และปรับตัวให้ยกระดับคุณภาพอาหารและบริการอย่างต่อเนื่อง เป็นการสร้างความมั่นใจให้กับผู้บริโภค และสามารถช่วยลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารในอีกทางหนึ่งด้วย

ข้อเสนอแนะในการยกระดับและพัฒนาร้านอาหาร ควรมีการพัฒนาความรู้และทักษะในการทำอาหารให้แก่ร้านอาหารขนาดเล็กหรือผู้ประกอบการขนาดเล็กที่ต้องการพัฒนาฝีมือแรงงานด้านอาหาร เพื่อยกระดับคุณภาพและความปลอดภัยของอาหาร (Food Safety)

### (3) การรับสมัครและคัดเลือกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

จากข้อมูลจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารพบว่าการศึกษา อายุ ประสบการณ์รวมถึงโรคประจำตัว มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุและความไม่ปลอดภัยในการทำงาน

ข้อเสนอแนะในการคัดเลือกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารควรกำหนดช่วงอายุที่ไม่น้อยจนเกินไปซึ่งอาจจะมีผลด้านอารมณ์หรือความเร่งรีบ และประสบการณ์ในการขับขี่ จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในบทที่ 2 (การวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในช่วงอายุทำงานและสูงอายุ ปี 2560) จึงสามารถสรุปได้ว่า อายุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงอายุ 15-29 ปี เป็นช่วงอายุที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้สูงสุด หากนโยบายทางด้านแพลตฟอร์มสามารถระบุเป็นคุณสมบัติด้านอายุที่เหมาะสมสำหรับการทำงานในอาชีพขับขี่ไรเดอร์ เพื่อคัดเลือกคนเข้าทำงานในอาชีพ หรือมีแนวทางของการเพิ่มสัดส่วนผู้ขับขี่ไรเดอร์ที่มีอายุสูงขึ้น ก็จะเป็นส่วนหนึ่งของการลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนได้อย่างมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของ อิศระ ทองสามสี และกันยปริญ ทองสามสี (2563) ที่ได้ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา โดยผลการวิจัยพบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรมาจากเจตคติและเจตนาของผู้ขับขี่ หากมีส่งเสริมและการควบคุมในลักษณะคัดกรองหรือเปลี่ยนแปลงเจตคติและเจตนาของผู้ขับขี่ ก็จะสามารถก่อให้เกิดพฤติกรรมที่ดีต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรได้

นอกจากนั้นควรมีใบรับรองการตรวจสุขภาพก่อนสมัครเข้าทำงาน ไม่ควรอิงการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ประวัติอาชกรรรม เป็นหลักควรมีเกณฑ์อื่น ๆ ที่รวมด้านความปลอดภัย และสุขภาพของผู้ขับขี่ เพิ่มเติม

### (4) การสนับสนุนผู้สูงอายุมาเป็นผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

ผลของข้อมูลแสดงให้เห็นว่า อายุของผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารและประสบการณ์ในการขับขี่ที่สูงขึ้น จะมีจำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุสะสมที่สูงขึ้นในทิศทางเดียวกัน แต่หากพิจารณาเทียบความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุต่อปี จะพบว่า เมื่ออายุของผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารสูงขึ้นและมีประสบการณ์ในการขับขี่ที่สูงขึ้น อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อปีจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ สิ่งนี้สะท้อนความจริงในหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นความที่เมื่อคนมีอายุสูงขึ้น วุฒิภาวะและการตัดสินใจรวมถึงการควบคุมอารมณ์จะสามารถทำได้ดียิ่งขึ้น อันจะช่วยลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุในด้านต่าง ๆ ดังนั้น ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบายเพื่อการลดอุบัติเหตุ อาจดำเนินการได้โดยการสนับสนุนให้ผู้ขับขี่ที่มีอายุมากเข้าสู่ระบบมากยิ่งขึ้น ด้วยการส่งเสริมสวัสดิการสำหรับผู้สูงอายุ หรือการกำหนดกรอบพื้นที่หรือระยะเวลาการทำงานสำหรับผู้สูงอายุที่



เหมาะสม ซึ่งแนวคิดดังกล่าวจะสอดคล้องกับการบริหารจัดการในบริบทของสังคมผู้สูงอายุที่ประเทศไทยกำลังเกิดการเคลื่อนผ่านไปสู่สังคมยุคใหม่เป็นอย่างดี สอดคล้องกับข้อมูลทางสถิติ จากงานวิจัยของ ฐานันดร ชมภูศรี (2560) ที่ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุตามช่วงอายุ พบว่า ช่วงอายุ 60-74 ปี อัตราการเกิดอุบัติเหตุจะลดลงจากช่วงอายุ 45-59 ปี กว่าครึ่งหนึ่ง และน้อยกว่าช่วงอายุอื่น ๆ แต่จะพบว่า ช่วงอายุมากกว่า 75 ปีขึ้นไป (ผู้สูงอายุตอนปลาย) มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด เหลือเพียง ร้อยละ 1.6 แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นการทำงานของไรเดอร์ซึ่งจะต้องขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นเวลานาน ช่วงอายุ 75 ปี ขึ้นไปอาจจะไม่เหมาะสมจากสภาพร่างกาย ซึ่งช่วงอายุที่เหมาะสมสำหรับผู้สูงอายุที่เป็นไปได้ คือ ช่วง 60-74 ปี หรือไม่เกิน 70 ปี ซึ่งจะมีความพร้อมทางร่างกายมากกว่าหากอายุเริ่มสูงขึ้น แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นควรให้มีความถี่ในการตรวจสุขภาพมากขึ้น เนื่องจากผู้สูงอายุอาจจะมีโรคประจำตัวมากขึ้น

#### - ด้านสวัสดิการและการส่งเสริมคุณภาพชีวิต

##### (1) การแยกกลุ่มพนักงานทำงานประจำ (Full Time) และพนักงานบางเวลา (Part-Time)

จากข้อมูลจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารพบว่า ผลของข้อมูลแสดงให้เห็นว่ามีพนักงานขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร 2 ประเภท คือ เนื่องจากพนักงานบางส่วนทำงานให้กับแพลตฟอร์มเป็นอาชีพหลัก และบางส่วนเป็นอาชีพเสริม ซึ่งหากพิจารณาในแง่มุมมองการปฏิบัติงานพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารมีส่วนที่มีบทบาทหน้าที่เป็นลูกจ้าง ซึ่งหากพิจารณาตามความหมาย ว่าด้วยการคุ้มครองแรงงานและให้หมายความ รวมถึงผู้ซึ่งได้รับความยินยอมให้ทำงานหรือทำผลประโยชน์ให้แก่หรือในสถานประกอบกิจการของนายจ้าง ไม่ว่าจะเรียกชื่ออย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ซึ่งเป็นผู้ทำผลประโยชน์ให้แก่สถานประกอบกิจการ (แพลตฟอร์ม) เนื่องจากเป็นผู้ที่รับคำสั่งให้ทำหรือดำเนินการ เพื่อ รับและส่งอาหารไปยังปลายทาง คือ ลูกค้า ถึงแม้ว่าลูกค้าจะไม่ใช้ลูกค้าโดยตรงของแพลตฟอร์ม แต่ลูกค้ามีส่วนให้แพลตฟอร์มสามารถดำเนินธุรกิจได้ครบองค์ประกอบ ซึ่งส่งผลต่อรายได้ของแพลตฟอร์มซึ่งมาจากร้านค้าหรือร้านอาหาร

ทั้งนี้ งานวิจัยของ เขมณัฐ ทองสีเข้ม (2556) ที่ได้ศึกษา ปัญหากฎหมายคุ้มครองแรงงาน ศึกษากรณีการให้บริการรับจ้างเหมาแรงงาน อธิบายความแตกต่างระหว่าง สัญญาจ้างแรงงานและสัญญาจ้างทำของ ซึ่งได้ส่งผลต่อการจ่ายค่าตอบแทนและสวัสดิการที่แตกต่างกัน ข้อเสนอแนะของงานวิจัย คือ ควรส่งเสริมให้เกิดความเท่าเทียมกันของสัญญาทั้งสอง โดยหากพิจารณาว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ทำงานเป็นลักษณะอาชีพหลักและทำงานมากกว่า 8 ชั่วโมง แพลตฟอร์มควรให้พนักงานกลุ่มดังกล่าว เป็นลูกจ้าง ทั้งนี้ในส่วนการกำหนดรายได้ อาจจะต้องทำการศึกษาเพื่อกำหนดจำนวนงานขั้นต่ำในการขนส่งอาหารรายวันหรือรายเดือนอีกครั้งต่อไป เพื่อให้สอดคล้องกับเงินเดือนหรือค่าตอบแทนที่จะได้รับ นอกจากนี้แล้วกลุ่มคนดังกล่าวจะได้รับสิทธิอื่น ๆ ต่อไป เช่น การทำประกันสังคม ความเท่าเทียมในการมอบหมายงานและจำนวนงานที่ได้รับ ฯลฯ

การศึกษาสถานการณ์ ปัจจัย และผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย  
และสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

จัดทำโดย

สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน)



ดังนั้นข้อเสนอแนะที่เป็นประเด็นความสัมพันธ์ระหว่างแพลตฟอร์มและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ควรมีการออกกฎหมายเพื่อบังคับให้ลักษณะการทำงานของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารมีลักษณะเป็นลูกจ้าง และพึงได้รับสิทธิและความคุ้มครองตามกฎหมายกำหนด

(2) การส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารมีระบบประกันชีวิตและสุขภาพ

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยเฉลี่ยแล้วประมาณร้อยละ 50 หรือ 1 ใน 2 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารเคยประสบอุบัติเหตุ เมื่อพิจารณาการเกิดอุบัติเหตุกับความเป็นอาชีพหลักและอาชีพเสริมของผู้ขับขี่ พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารส่วนใหญ่ประมาณ ร้อยละ 60 ประกอบอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารเป็นอาชีพหลัก มีประมาณ ร้อยละ 40 ที่ทำเป็นอาชีพเสริม โดยผู้ขับขี่หลักที่ทำงานเฉลี่ย 12 ชั่วโมงต่อวัน มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงถึง ร้อยละ 68 ในขณะที่อุบัติเหตุจากคนที่ทำเป็นอาชีพเสริมที่ทำงานประมาณ 3-4 ชั่วโมงต่อวันนั้น มีการเกิดอุบัติเหตุคิดเป็น ร้อยละ 32 เมื่อพิจารณาจากตัวเลขดังกล่าว จะสามารถสรุปได้ว่า การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้มีอาชีพหลักเนื่องจากจำนวนชั่วโมงการทำงานที่มากกว่า ดังนั้นหากวิเคราะห์จำนวนอุบัติเหตุเทียบกับจำนวนชั่วโมงการทำงานที่เท่ากันแล้ว จะพบว่าผู้ขับขี่ทั้งสองประเภทมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุใกล้เคียงกัน จากผลดังกล่าว จึงนำมาสู่ประเด็นในการคุ้มครองหรือประกันการเกิดอุบัติเหตุว่า ควรให้ความคุ้มครองทั้งผู้ขับขี่ที่เป็นอาชีพหลักและผู้ขับขี่ที่เป็นอาชีพเสริมอย่างเท่าเทียมกัน

ข้อมูลข้างต้น สอดคล้องกับงานวิจัยของ Rocket Media Lab (2564) ที่ได้รับรู้ถึงความต้องการของไรเดอร์พบว่า นอกเหนือจากเงินประกันรายได้เมื่อประสบอุบัติเหตุและการเป็นลูกจ้างของแพลตฟอร์มแล้ว ไรเดอร์ต้องการระบบประกันสุขภาพ ประกันอุบัติเหตุในรูปแบบต่าง ๆ ที่คุ้มครองการทำงานด้วย

ระบบประกันชีวิตและสุขภาพ ในปัจจุบัน ได้แก่ ระบบประกันสังคมมาตรา 33 39 และ 40 โดยประกันสังคมมาตรา 33 สำหรับผู้ที่เป็นลูกจ้างทำงานในสถานประกอบการมีนายจ้าง มาตรา 39 สำหรับผู้ที่เคยเป็นผู้ประกันตน ม.33 ส่งเงินสมทบไม่น้อยกว่า 12 เดือน ลาออกจากงานไม่เกิน 6 เดือน และมาตรา 40 สำหรับผู้ประกอบการอาชีพอิสระ ทั้งนี้สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ทำงานเป็นอาชีพเสริมอาจได้รับความคุ้มครองจากประกันสังคมมาตรา 33 หรือ 39 แต่สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ทำงานเป็นอาชีพหลัก ควรสมัครเข้าระบบประกันสังคมมาตรา 40 เพื่อให้เกิดความคุ้มครอง โดยผู้ขับขี่ควรรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่อเดือนที่เกิดขึ้น เพื่อให้ได้รับความคุ้มครองต่าง ๆ ได้แก่ รับค่าทดแทนขาดรายได้ กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย หรือกรณีทุพพลภาพ รับค่าทำศพหากเสียชีวิต เป็นต้น

แนวทางที่สามารถกำหนดเป็นนโยบาย คือ การตั้งเงื่อนไขการรับพนักงานเข้าปฏิบัติงานของแพลตฟอร์ม นั่นคือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารไม่ว่าจะเป็นรูปแบบอาชีพหลักหรืออาชีพเสริมจะต้องมีระบบประกันชีวิตและสุขภาพ มาตราใดมาตราหนึ่งก่อน ถึงจะรับเข้าทำงานให้แพลตฟอร์ม โดยภาครัฐและหน่วยงานประกันสังคม อาจเพิ่มแรงจูงใจในด้านการลดค่าใช้จ่ายต่อเดือนและสวัสดิการความคุ้มครองให้สูงขึ้น เพื่อส่งเสริมให้ผู้ขับขี่เข้าสู่ระบบประกันให้มากยิ่งขึ้น โดยปัจจุบันแพลตฟอร์มได้เสนอให้ผู้ขับ

ซึ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารทำประกันมาตรา 39 แต่อย่างไรก็ตาม หากการปรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องส่งเสริมให้แพลตฟอร์มมีบทบาทความเป็นนายจ้าง และให้ผู้ขับขี่เป็นลูกจ้างของแพลตฟอร์ม ซึ่งจะได้รับความคุ้มครองในมาตรา 33 ก็จะเป็นการเพิ่มสวัสดิการความคุ้มครองให้แก่ผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารได้อย่างยั่งยืนอีกทางหนึ่ง

### (3) การปรับจำนวนชั่วโมงการทำงานและเวลาพักระหว่างวันให้เหมาะสม

จากข้อมูล โดยเฉลี่ยแล้วผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารจะทำงานประมาณ 10-14 ชั่วโมงต่อวัน โดยมีเวลาพักในช่วงเวลาประมาณ 13:00-14:00 น. (นอกช่วงเวลาที่มียานจำนวนมาก) โดยใช้เวลาพักรับประทานอาหารประมาณ 30-60 นาที กลุ่มผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารอาชีพเสริมจะทำงานหลังจากเลิกจากงานประจำ ใช้เวลาว่างรับงานส่งอาหาร โดยทำงานประมาณ 3-4 ชั่วโมงต่อวัน สำหรับข้อมูลแสดงให้เห็นว่าจำนวนอุบัติเหตุสูงขึ้นเมื่อจำนวนชั่วโมงการทำงานที่เพิ่มสูงขึ้นในแต่ละวัน โดยหากทำงาน 7-9 ชั่วโมงต่อวัน จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุรวมสูงถึงเกือบร้อยละ 50 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารที่ทำเป็นอาชีพหลักจะมีโอกาสประสบอุบัติเหตุสูง ประกอบกับหากพิจารณาในประเด็นการพักระหว่างการทำงาน พบว่า การพักประมาณ 1-2 ชั่วโมง จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูง แต่เมื่อมีเวลาพักมากยิ่งขึ้น อุบัติเหตุจะลดลงอย่างมาก ทั้งนี้ เวลาพักรวมถึงเวลาระหว่างรออนเดอร์ด้วย หากช่วงเวลาพักดังกล่าวมีความยืดหยุ่น และปริมาณงานไม่มากเกินไป ก็จะสามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้อย่างมาก

แม้ว่าในปัจจุบัน มีกฎกระทรวงแรงงาน (ฉบับที่ 12) ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 มาตรา 2273 กำหนดให้นายจ้างกำหนดเวลาทำงานปกติของลูกจ้างในงานขนส่งทางบกไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง เว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจากลูกจ้าง นายจ้างอาจให้ลูกจ้างทำงานล่วงเวลาได้วันหนึ่งไม่เกิน 2 ชั่วโมง เว้นแต่มีความจำเป็นอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย อุบัติเหตุ หรือปัญหาการจราจร โดยต้องจัดเวลาพักให้ลูกจ้างวันหนึ่งไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมงหลังจากลูกจ้างได้ทำงานมาแล้วไม่เกิน 4 ชั่วโมง และห้ามมิให้นายจ้างให้ลูกจ้างซึ่งทำหน้าที่ขับขี่ยานพาหนะเริ่มต้นทำงานในวันถัดไปก่อนครบระยะเวลา 10 ชั่วโมงหลังจากสิ้นสุดการทำงานในวันทำงานที่ล่วงมาแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม กฎกระทรวงดังกล่าว ยังคุ้มครองเฉพาะแรงงานที่อยู่ในลักษณะลูกจ้าง ไม่ใช่แรงงานที่เป็นลักษณะจ้างทำ หรือพาร์ทเนอร์ในกรณีของไรเดอร์นี้

แนวทางที่สามารถกำหนดเป็นนโยบาย คือ การกำหนดนโยบายการให้งานหรือรับงานของผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร เช่น โดยพิจารณาจากจำนวนชั่วโมงการปฏิบัติงานรวม ซึ่งสามารถกำหนดให้สอดคล้องกับการขับรถยนต์ขนส่งประเภทอื่น ๆ ที่กำหนดชั่วโมงการทำงานรวมไม่เกิน 8 ชั่วโมงและมีการทำงานนอกเวลาไม่เกิน 1-2 ชั่วโมงต่อวัน หรืออาจพิจารณาจากระยะทางการขนส่งต่อวันแต่อย่างไรก็ตาม ประเด็นดังกล่าว ควรทำการศึกษาเชิงลึกเพิ่มเติม เนื่องจากในส่วนตัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารยังมีความต้องการที่จะทำรอบ เพื่อให้คงรายได้ที่สูงอย่างต่อเนื่อง

#### (4) การเพิ่มสวัสดิการตรวจสอบสุขภาพประจำปีและการสุ่มตรวจสารเสพติด

จากการสัมภาษณ์และการเก็บข้อมูล พบว่า ผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารให้ความสนใจกับการตรวจสุขภาพประจำปี เนื่องจากสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ต้องอยู่กับมลภาวะและสุขอนามัย รวมถึงภาวะการรับประทานอาหารที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารส่วนใหญ่ตระหนักถึงผลกระทบของสภาพการทำงานที่มีผลต่อสุขภาพและอนามัย ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว การตรวจสุขภาพประจำปี จึงถือเป็นอีกประเด็นหนึ่งที่ผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารต้องการอยากให้มีการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งจากแพลตฟอร์มหรือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารก็ยังเห็นพ้องในประเด็นของสารเสพติดที่สามารถส่งผลถึงอันตรายและอุบัติเหตุทั้งต่อตนเองและผู้คนบนท้องถนน จึงสนใจในระบบการสุ่มตรวจสารเสพติด แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารต้องการให้มีหน่วยงานจากหลายภาคส่วนมาร่วมกันตรวจเพื่อความโปร่งใส และให้มีการดำเนินการอย่างยุติธรรมกับทุกฝ่าย ซึ่งหากได้กำหนดเป็นนโยบายทั้งในด้านการตรวจสุขภาพประจำปี และด้านการตรวจสารเสพติด ก็พร้อมจะปฏิบัติตามเป็นอย่างดี

สอดคล้องกับ งานวิจัยของ ศิพระ เชิดสงวน (2560) ที่ได้ศึกษาสิ่งคุกคามในอาชีพพนักงานขับรถโดยสารประจำทางขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยได้รับแนวทาง เพื่อการหลีกเลี่ยงและการป้องกันปัญหาในด้านต่าง ๆ ทั้งทางด้านกายภาพ ด้านเคมี ด้านชีวภาพ ด้านจิตสังคม และด้านการยศาสตร์ ควรจัดให้มีแนวทางในการแนะนำให้พนักงาน ขสมก. ตรวจสุขภาพทั้งก่อนเข้างานตรวจประจำปีและตรวจตามความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ โดยควรจัดตั้งมีหน่วยงานรับผิดชอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย เพื่ออบรมให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับโรคจากการประกอบอาชีพพนักงานขับรถ มีการณรงค์ ส่งเสริมให้ความรู้ในการดูแลสุขภาพ รวมถึงการตระหนักและให้ความสำคัญกับการดูแลสุขภาพของตนเอง

(5) ความเท่าเทียมในการได้รับงาน และสิทธิในการยกเลิกหรือปฏิเสธคำสั่งจากแพลตฟอร์ม โดยกำหนดเป็นโควตาหรือจำนวนครั้ง แพลตฟอร์มไม่ควรนำมาคิดเป็นเปอร์เซ็นต์การรับงานหรือปฏิเสธงาน

แนวทางที่สามารถกำหนดเป็นนโยบาย คือ การกำหนดนโยบายการให้งานหรือรับงานของผู้ขับขี่ ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร โดยนำข้อมูลการให้งาน ก่อนหน้าประกอบการตัดสินใจให้งานใหม่ พร้อมเปรียบเทียบข้อมูลการได้รับงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหารรายอื่น ๆ ในพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อใช้ประกอบการให้งานหรือมอบหมายงานแก่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร

- ด้านเทคโนโลยี และอื่น ๆ

(1) การพัฒนาแพลตฟอร์มในการแจ้งเหตุและช่วยเหลือฉุกเฉินสำหรับผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร ปัจจุบันมีแพลตฟอร์มในการแจ้งเหตุและช่วยเหลือฉุกเฉินสำหรับประชาชนทั่วไป เป็นของสำนักงานตำรวจ ที่ชื่อ Police I lert U. ที่ประชาชนสามารถแจ้งอุบัติเหตุและขอความช่วยเหลือฉุกเฉินได้ ซึ่งระบบดังกล่าวสามารถเชื่อมต่อกับบริษัทประกันภัยและหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึง ตำรวจจราจรในพื้นที่ต่าง ๆ ได้ แต่อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันยังไม่มีแพลตฟอร์มสำหรับผู้ขับขี่ผู้ขับรถจักรยานยนต์ส่งอาหาร สำหรับทุกค่ายแพลตฟอร์มขนส่งอาหาร เพื่อการช่วยเหลือและแจ้งอุบัติเหตุอย่างทันท่วงที โดยการรายงาน

ของ กองบรรณาธิการ THE OPENER (2564) พบว่า มีข้อมูลในส่วนของผู้บาดเจ็บเฉพาะของไรเดอร์น้อยมาก มีเพียงข้อมูลจากโรงพยาบาลอุดรธานี เพียงแห่งเดียวที่ได้เก็บรวบรวมเฉพาะอุบัติเหตุจากผู้ขับขี่ส่งอาหาร โดยระบุจำนวนตัวเลขอุบัติเหตุที่มีการเติบโตจากปี 2562 - 2564 ที่มีอัตราเติบโตในระดับที่สูง หากมีแพลตฟอร์มสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารดังกล่าว จะช่วยให้มีการจัดเก็บข้อมูลสำคัญต่อการวิเคราะห์เชิงลึกในด้านต่าง ๆ (ในรูปแบบ Big Data) การแจ้งข่าวสาร รวมถึงสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่งอาหารควรได้รับรู้ อันจะนำไปสู่การวิเคราะห์ นำเสนอแนวทางให้ผู้เกี่ยวข้องรับทราบ รวมถึงการปรับปรุงการทำงานของรถจักรยานยนต์ส่งอาหารได้อย่างมีประสิทธิภาพและอย่างยั่งยืนต่อไป

(2) จากข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดความไม่ปลอดภัย ได้แก่ สภาพถนนซึ่งผู้ขับขี่ไม่สามารถทราบล่วงหน้าได้เลย ว่าเส้นทางที่ตนเองต้องเดินทางมีสภาพถนนเป็นอย่างไร เช่น มีการซ่อมแซม ลอกผิวถนน มีการทำผิวถนนหรือผิวทางใหม่ หรืออื่น ๆ ฯลฯ ซึ่งในต่างประเทศมีการระบุว่า ปัจจัยดังกล่าวมีความสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก มีงานวิจัยจากออสเตรเลีย โดย NSW Government (2564) ได้ทำวิจัยในด้านนี้ และนำเสนอเป็นวาระเร่งด่วนสู่ภาครัฐ ในการออกแบบสภาพพื้นที่การทำงานที่ปลอดภัย (เช่น การปรับปรุงเส้นทางเพื่ออำนวยความสะดวกให้รถจักรยานยนต์ เพิ่มพื้นที่การจราจร เพิ่มป้ายจราจร) ซึ่งข้อมูลในด้านดังกล่าวจะสื่อสารให้กับผู้ขับขี่อย่างสม่ำเสมอ เช่น เส้นทางที่กำลังก่อสร้าง เป็นต้น ดังนั้นสำหรับประเทศไทย จึงควรพัฒนาระบบข้อมูลหรือการสื่อสารข้อมูลเพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้า ดังนั้นเองข้อมูลหรือการสื่อสารข้อมูลดังกล่าวจึงเป็นสิ่งสำคัญเพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบล่วงหน้า เพื่อให้สามารถวางแผนปรับเปลี่ยนเส้นทางการขับขี่ (หากเป็นไปได้ กรณีที่ต้องเปลี่ยนเส้นทางจากที่แพลตฟอร์มกำหนด) หรือใช้ความระมัดระวังมากขึ้นในการขับขี่ จึงควรมีการพัฒนาแพลตฟอร์มหรือสารสนเทศ ที่สามารถแจ้งข้อมูลหรือให้ข้อมูลด้านสภาพถนน เพื่อช่วยในการเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ วางแผนการขับขี่

#### 5.4 ข้อจำกัดงานวิจัย

เนื่องจากการวิจัยศึกษาการดำเนินงานในขอบเขตพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑล ซึ่งอาจจะส่งผลให้ทำให้ปัจจัยหลายอย่างอาจแตกต่างกัน เช่น สภาพการจราจร ระยะทางระหว่างร้านค้ากับลูกค้า รวมถึงเงื่อนไขของแพลตฟอร์มที่แตกต่างกันตามพื้นที่ เช่น ค่าตอบแทนในการขนส่งอาหาร อาจจะส่งผลทำให้ความเร่งรีบแตกต่างกัน

## บรรณานุกรม

- Abhishek Goel, (2021), Deliveroo business model: How does it work and make money, [Online available] <https://jungleworks.com/deliveroo-business-model-and-revenue-insights-explained/>
- Ballotpedia. California Proposition 22 (2020), App-Based Driver as Contractors and Labor Policies Initiative [Online]. Available URL: [https://ballotpedia.org/California\\_Proposition\\_22,\\_App-Based\\_Drivers\\_as\\_Contractors\\_and\\_Labor\\_Policies\\_Initiative\\_\(2020\),2022,\(August,20\).](https://ballotpedia.org/California_Proposition_22,_App-Based_Drivers_as_Contractors_and_Labor_Policies_Initiative_(2020),2022,(August,20).)
- Charlene Li, Miranda Miroso and Phil Bremer, (2020) **Review of Online Food Delivery Platforms and their Impacts on Sustainability**, Sustainability 2020, 12, 5528.
- Chen TX, Tian DZ, Deng PH, Zhou E and Huang JJ. (2022). Study on Instant Delivery Service Riders' Safety and Health by the Effects of Labour Intensity in China: A Mediation Analysis. Front. Public Health 10:907474.
- Daniel Perez del Prado (2022), The Legal Framework of Platform Work in Spain: The New Spanish "Riders' Law" in Collective Bargaining and Gig Economy: New Perspectives [Online], available URL: <https://cllpj.law.illinois.edu/content/dispatches/2021/Dispatch-No.-36.pdf>, 2022 (August, 20)
- Elizabeth Convery, et.. 2020. Work health and safety of food delivery workers in the gig economy. Centre for Work Health and Safety. New South Wales Government, Sydney
- European Agency for Safety and Health at Work — EU-OSHA. 2021. Digital platform work and occupational safety and health: a review, ISBN: 978-92-9479-589-2.
- HFfocus เจาะลึกระบบสุขภาพ. 2564. ยอดเสียชีวิตจากรถมอเตอร์ไซด์แข่งหน้าโควิด ขึ้นแชมป์อันดับ 1 ของโลก.  
แหล่งข้อมูล: <https://www.hffocus.org/content/2021/10/23315>.
- Jong Han Byun, Myoung Hwan Park, Byung Yong Jeong. 2020. Effects of age and violations on occupational accidents among motorcyclists performing food delivery. Work. 2020;65(1):53-61.

- Marketeer Team, (2021), เจาะอินไซด์ Food delivery มีโอกาสเติบโตมากแค่ไหน, Marketeer, [Online available] <https://marketeeronline.co/archives/238462>
- MReport. 2021. ยอดผลิตรถจักรยานยนต์ 2564 ครึ่งปีผลิตแล้ว 1.2 ล้านคัน เดือน มิ.ย. โตต่อเนื่อง.  
แหล่งข้อมูล: <https://www.mreport.co.th/news/statistic-and-ranking/372-Motorcycle-Production-Thailand-2021-June>.
- Prapan Leenoi, (2021), **How to improve working conditions for gig workers in Thailand?**, the Research Department, Thailand's Ministry of Labour.
- Parichat Chk. 2021. Food Delivery ปี 64 นี้มูลค่ารวมสูงกว่า 5 หมื่นล้านบาท ขยายตัวกว่า 24% YOY.  
Brand Inside, แหล่งข้อมูล: <https://brandinside.asia/k-research-analysis-on-food-delivery-expand-in-2021/>.
- Rocket Media Lab: สำนวจสภาพการทำงาน 'ไรเดอร์' ทั่วโลก ,(2564),  
[Online available] <https://www.tcijthai.com/news/2021/09/scoop/11979>
- Sirarom, 2564, Robinhood จ่อรูกต่างจังหวัด หลังล้บคม 88 วันในศึกเดลิเวอรี่. [Online available]  
<https://workpointtoday.com/robinhood-plan-64/>
- SDG Move, WHO เผยรายงาน 'ไทย' เสียชีวิตบนท้องถนนสูงสุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้มีกฎหมาย  
จราจรในเกณฑ์ดี. [Online available] <https://www.sdgmovement.com/2021/02/10/who-global-status-report-on-road-safety-2018/>
- The NSW Government Working The Joint Taskforce. 2022. *Food Delivery Rider Safety* report published by SafeWork NSW and Transport for NSW, Industry action plan 2021-2022.
- TopTen, (2020), Update '14 ตัวเลือก' บนสังเวียน 'Food Delivery' ที่ไม่ได้มีแค่รายใหญ่ให้เรียกใช้เวลา  
หิว. SME in Focus, 2020, เจาะกลยุทธ์สู้ศึกชิงเจ้าตลาด 'Food Delivery'. [Online available]  
<https://positioningmag.com/1298224>
- Vassilis Papakostopoulos, Dimitris Nathanael. 2021. The Complex Interrelationship of Work-Related Factors Underlying Risky Driving Behavior of Food Delivery Riders in Athens, Greece. *Safety and Health at Work* 12 (2021) 147-153.
- Willem Waeyaert, Karolien Lenaerts, and Dirk Gillis. 2022. SPAIN: the 'Riders' Law', New Regulation on Digital Platform Work (European Agency for Safety and Health at Work, 2022), p. 3
- World Bank Group. The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable [อินเทอร์เน็ต]. 2561. แหล่งข้อมูล: <https://www.roadssafetyfacility.org/publications/high-toll-traffic-injuries-unacceptable-and-preventable>.



Yubing Zheng, Yang Ma, Lixin Guo, Jianchuan Cheng, and Yunlong Zhang. 2019.

Crash involvement and risky riding behaviors among delivery riders in China: The role of working conditions. Transportation Research Record Journal of the Transportation Research Board. April 2019.

Zikmund, W.G. (2000). Exploring Marketing Research. 7<sup>th</sup> ed. New York : The Dryden Press. p.450

Z Wang, G Jiang, RL Neitzel, W Zheng, X Xue. 2021. Road safety situation of electric bike riders: A cross-sectional study in courier and take-out food delivery population, Traffic Inj Prev. 2021 Aug 25;1-6. doi: 10.1080/15389588.2021.1895129. Online ahead of print.

กองบรรณาธิการ THE OPENER. 2564. 'เวลา-อารมณ์' เพิ่มความเสี่ยงอุบัติเหตุให้อาชีพ 'ไรเดอร์', แหล่งข้อมูล : <https://theopener.co.th/node/565>.

กรุงเทพธุรกิจ. 2564. ยอดจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ Q2 พุ่ง52%.

แหล่งข้อมูล : <https://www.bangkokbiznews.com/business/945505>.

เกษมสันต์ วิลาวรรณ, คำอธิบายกฎหมายแรงงาน, พิมพ์ครั้งที่ 24. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2560.

เกรียงศักดิ์ ชีระโกวิทขจร และ วรคุณ ตูลารักษ์, 2563, “รูปแบบงานใหม่ของคนขี่มอเตอร์ไซด์ส่งอาหารที่กำลังก่อโดยแพลตฟอร์ม”, มูลนิธิฟรีดริค เอแบร์ท (FES) ร่วมกับสถาบันแรงงานและเศรษฐกิจที่เป็นธรรม. [Online available] <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/thailand/16337.pdf> .

กัณวีร์ กนิษฐ์พงศ์, 2558, รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาแนวทางการวิจัยด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์, สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย.

กรุงเทพธุรกิจ, 2564, Gojek ประเทศไทย ตั้ง 'เอ็มดีใหญ่'คุมทัพสู้ศึก 'แอปฟู้ดลิเวอรี'. [Online available] <https://www.bangkokbiznews.com/tech/917116>

กระเป๋าแกรป <https://www.grabshopth.com/shop/picnic-bag/>

เชมณัฐ ทองสีเข้ม. 2556. ปัญหากฎหมายคุ้มครองแรงงาน ศึกษากรณีการให้บริการรับจ้างเหมาแรงงาน. การค้นคว้าอิสระ. นิติศาสตร์. มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ.

บุญญภาพ ตันติปิฎก และภัทรพล ยุทธศักดิ์นุกูล, 2021, อินไซด์ธุรกิจ Food delivery: เดินหน้าขยายตลาดพร้อมบริการที่หลากหลาย. [Online available] <https://www.scbeic.com/th/detail/product/7906>.

พิชญพร โพธิ์สง่า, (2021), วิถีไรเดอร์: อาชีพอิสระ บนความกดขี่ของแพลตฟอร์ม?, <https://theactive.net/data/driver-problems-platform-work-and-the-employment-relationship/https://www.nationtv.tv/news/378848594>. 26 ต.ค. 2564



- ฐานันดร ชมภูศรี. 2562. หยุคเด็กไทยตายเพราะอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์. ศูนย์ข้อมูลและข่าวสืบสวนเพื่อสิทธิพลเมือง. แหล่งข้อมูล: <https://www.tcijthai.com/news//12/2019scoop/9671>.
- ดร.ณัฏฐ์ ศรีมนรัตน์, 2558, แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไทยพีบีเอส. 2561. "ไทย "แชมป์โลก" ตายอุบัติเหตุมอเตอร์ไซค์-ภาพรวมขยับอันดับ 9, แหล่งข้อมูล: <https://news.thaipbs.or.th/content/276427>.
- ไทยรัฐออนไลน์. 2564. นักวิชาการเป็นห่วงรถจักรยานยนต์ส่งอาหารเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูง. แหล่งข้อมูล: <https://www.thairath.co.th/news/society/2075651>.
- ไทยโพสต์. 2564. 'ไรเดอร์' อาชีพอันตรายภายใต้ไซ้ตรวน. แหล่งข้อมูล: <https://www.thaipost.net/main/detail/115976>.
- ทศวรรษแห่งการลงมือทำ Time for Action (2554), สัมนาระดับชาติ ความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่10, ศูนย์นิทรรศการและการประชุม ไบเทค บางนา กรุงเทพมหานคร, 25-26 สิงหาคม 2554
- ไตรภพ หลักมัน และ รุ่งกานต์ ไจวงค์ยะ. 2561. ปัจจัยที่มีผลต่อการก่อให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนนในเขตพื้นที่รับผิดชอบสำนักงาน ทางหลวงที่ 1. การประชุมวิชาการระดับปริญญาตรี สาขาวิชาสถิติ ระดับชาติ ประจำปี 2561. มหาวิทยาลัยแม่โจ้.
- นิภาพรรณ เจนสันติกุล, 2564, “คนทำงานแพลตฟอร์มในเศรษฐกิจดิจิทัล” , วารสารวิชาการแสงอีสาน มหาวิทยาลัยมหาสารคามวิทยาเขต วิทยาเขตอีสาน, ปีที่18(1), หน้า 1-10.
- เนชั่น ออนไลน์, 2564, “โรบินฮู้ด” เปิดกิจการครบ 1 ปี เติบโตทุกมิติ เดินหน้าสู่ธุรกิจ Non-Food พร้อมตั้งเป้าระดมทุน เป็น “ซูเปอร์แอปสัญชาติไทย” ภายในปี 2565. [Online available]
- บัณฑิต ตั้งกมลศร, 2559, ปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียน ชั้นมัธยมศึกษา ตอนปลายในเขตภาคเหนือ: วิเคราะห์กลุ่มพหุ, ดุษฎีนิพนธ์ ,มหาวิทยาลัยบูรพา.
- พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ.2541 (2541, กุมภาพันธ์ 20) ราชกิจจานุเบกษา, 115(8ก)
- พระราชบัญญัติ เงินทดแทน (ฉบับที่2) พ.ศ. 2561(2561, ตุลาคม 10) ราชกิจจานุเบกษา, 135(80ก)
- พระราชบัญญัติ ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมการทำงาน พ.ศ.2554 (2554, มกราคม 17) ราชกิจจานุเบกษา, 128(4ก)
- รถจักรยานยนต์ ไฟฟ้าแบบเช่าขับ
- <https://www.etrangroup.com/news/ etran-จับมือ-robinhood-แอปส่งอาหาร/>
- วรินทร์ จรุงโรจน์สกุล ขวพรพรรณ จันทร์ประสิทธิ์ และธานี แก้วธรรมนุกุล (2561).
- “ปัญหาสุขภาพจากการทำงานของพนักงานขับรถโดยสารรับจ้างในจังหวัดเชียงใหม่”**
- พยาบาลสาร 45(3). 122-135.
- ศิริระ เชิดสงวน, (2560), สิ่งคุกคามในอาชีพพนักงานขับรถโดยสารประจำทางขนส่งมวลชนกรุงเทพ, วารสาร สาธารณสุขมหาวิทยาลัยบูรพา, ปีที่12 (2), หน้า 122-132.

ศูนย์ให้คำปรึกษาและพัฒนาผู้บริหารทางธุรกิจแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (CONC) , 2562, ศึกษา  
อุตสาหกรรมการให้บริการยานพาหนะผ่านทางแอปพลิเคชัน (Ride-Hailing Service). [Online  
available]

<https://conc.tbs.tu.ac.th/upload/file/4d063e5c1f0475d7acce40f7e729c36.pdf>

ก.ย.2562

สถาบันแรงงานและเศรษฐกิจที่เป็นธรรม (JELI), 2563, เสวนาออนไลน์เรื่อง “สิทธิเสรีภาพและอำนาจในการ  
รวมกลุ่มของไรเดอร์ส่งอาหาร รวมทั้งจินตนาการถึงแพลตฟอร์มที่คนงานเป็นเจ้าของและมีอำนาจ  
กำหนดสวัสดิการได้เอง” 17 ก.ค. 2563.

สำนักพิมพ์ประชาไท ,(2021), ไรเดอร์ไทย เป็นอยู่อย่างไร รายได้พอไหม ต้องการสวัสดิการอะไรบ้าง,

[Online available] <https://prachatai.com/journal/2021/09/95231>

สำนักงานปลัดกระทรวงแรงงาน. 2563. สถิติแรงงานประจำปี 2562 ,แหล่งข้อมูล:

สถิติแรงงานประจำปี-2562.pdf (mol.go.th).


สมัครไรเดอร์ขี่ <https://www.huapood.com/>

สมัครไรเดอร์โรบินฮูด <https://www.robinhood.in.th/rider/>

อิสระ ทองสามสี และกันยปริน ทองสามสี. 2563. ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้  
ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสงขลา. วารสารมนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์. 37(1). มกราคม - เมษายน  
2563.

อวัชรพงษ์ เรือนคำ และ ณรงค์ศักดิ์ หนูสอน. 2562. อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย มุมมองทาง  
วิทยาการระบาด, วารสาร มฉก. วิชาการ 146, ปีที่ 23 ฉบับที่ 1 มกราคม - มิถุนายน 2562.

## ภาคผนวก



NU-NREC

COA No. 0033/2022  
NREC No. 0036/2565

**คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์เครือข่าย มหาวิทยาลัยนเรศวร**  
Naresuan University - Network of Research Ethics Committee  
99 หมู่ 9 ตำบลฟ้าโพธิ์ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000 เบอร์โทรศัพท์ 05596 8637

---

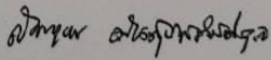
**เอกสารรับรองโครงการวิจัย**

คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์เครือข่าย มหาวิทยาลัยนเรศวร ดำเนินการให้การรับรองโครงการวิจัยตาม  
แนวทางหลักจริยธรรมการวิจัยในคนที่เป็นมาตรฐานสากลได้แก่ Declaration of Helsinki, The Belmont Report, CIOMS  
Guideline และ International Conference on Harmonization in Good Clinical Practice หรือ ICH-GCP

ชื่อโครงการ	: การศึกษาศาสนาการณ ปัจจัยและผลกระทบด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้ขับรถจักรยานยนต์ ส่งอาหาร
Study Title	: Situation Study Factor and Impacts on Safety, Occupational Health and Working Environment of Food Delivery motorcyclists.
ผู้วิจัยหลัก	: ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิตติชัย อธิกุลรัตน์
สังกัดหน่วยงาน	: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
วิธีทบทวน	: แบบเร่งรัด (Expedited Review)
รายงานความก้าวหน้า	: ส่งรายงานความก้าวหน้าอย่างน้อย 1 ครั้ง/ปี หรือส่งรายงานฉบับสมบูรณ์หากดำเนินโครงการ เสร็จสิ้นก่อน 1 ปี

**เอกสารรับรอง**

1. AF 01-10 เวอร์ชัน 1.0 วันที่ 14 สิงหาคม 2565
2. AF 02-10 เวอร์ชัน 1.0 วันที่ 14 สิงหาคม 2565
3. AF 03-10 เวอร์ชัน 1.0 วันที่ 14 สิงหาคม 2565
4. AF 04-10 เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 14 กันยายน 2565
5. AF 05-10 เวอร์ชัน 1.0 วันที่ 14 สิงหาคม 2565
6. สรุปโครงการเพื่อการพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 14 กันยายน 2565
7. โครงการวิจัย เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 14 กันยายน 2565
8. ประวัติผู้วิจัย เวอร์ชัน 1.0 วันที่ 14 สิงหาคม 2565
9. เครื่องมือการวิจัย เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 14 กันยายน 2565
10. งบประมาณโดยย่อ เวอร์ชัน 2.0 วันที่ 14 กันยายน 2565

  
ลงนาม (นายแพทย์สมบูรณ์ ตันสุกสวัสดิกุล)  
ประธานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์เครือข่ายภูมิภาค  
มหาวิทยาลัยนเรศวร

วันที่รับรอง : 06 ตุลาคม 2565  
วันหมดอายุ : 06 ตุลาคม 2566  
นักวิจัยทุกท่านที่ผ่านการรับรองจริยธรรมการวิจัยต้องปฏิบัติตามต่อไป

2022/10/10 09:22



**www.tosh.or.th**

