รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

โดย

พ.ต.ท.อคร กล่อมกูล

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ดุษฎีนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม
คณะอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต
ปีการศึกษา 2566

POLICY PROPOSAL FOR THE TAXI DRIVER' S PARTICIPATION IN CRIME PREVENTION IN BANGKOK

BY

POL.LT.COL. AKARA KLOMKOOL

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

A DISSERTATION SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT

OF THE REQUIREMENTS FOR

THE DEGREE OF DOCTOR OF PHILOSOPHY IN

CRIMINOLOGY AND JUSTICE ADMINITRATION

FACULTY OF CRIMINOLOGY AND JUSTICE ADMINITRATION

GRADUATE SCHOOL, RANGSIT UNIVERSITY

ACADEMIC YEAR 2023

ดุษฎีนิพนธ์เรื่อง

รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)
ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

โดย

พันตำรวจโท อคร กล่อมกูล

ได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม

มหาวิทยาลัยรังสิต
ปีการศึกษา 2566

----------	----------
ศ. ดร.ศักดิ์ชัย เลิศพานิชพันธุ์ ประธานกรรมการสอบ	ผศ. พ.ต.อ.ดร.สฤษดิ์ สืบพงษ์ศิริ กรรมการ
----------	----------
รศ. ดร.ธรรมวิทย์ เทอดอุดมธรรม กรรมการ	ดร.นวภัทร ณรงค์ศักดิ์ กรรมการ

รศ. พ.ต.ท.ดร.กฤษณพงค์ พูตระกูล
กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

(ผศ.ร.ต.หญิง ดร.วรรณี ศุขสาตร)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
27 กรกฎาคม 2566

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

Dissertation entitled

POLICY PROPOSAL FOR THE TAXI DRIVER'S PARTICIPATION IN CRIME PREVENTION IN BANGKOK

by

POL.LT.COL.AKARA KLOMKOOL

was submitted in partial fulfillment of the requirements
for the degree of Doctor of Philosophy in Criminology and Justice Administration

Rangsit University
Academic Year 2023

----------	----------
Prof. Sakchai Lertpanichpun, LL.D.	Asst. Prof. Pol.Col.Sarit Suebpongsiri, Ph.D.
Examination Committee Chairperson	Member
----------	----------
Assoc. Prof. Thamavit Terdudomtham, Ph.D.	Navapat Narongsak, Ph.D.
Member	Member

Assoc. Prof. Pol.Lt.Col.Krisanaphong Poolthakool, Ph.D.
Member and Advisor

Approved by Graduate School

(Asst.Prof.Plt.Off. Vannee Sooksatra, D.Eng.)
Dean of Graduate School
July 27, 2023

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

กิตติกรรมประกาศ

ดุษฎีนิพนธ์เล่มนี้สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยดีเพราะได้รับความกรุณาชี้แนะและช่วยเหลืออย่างดียิ่ง จาก รองศาสตราจารย์ พันตำรวจโท ดร.กฤษณพงค์ พูตระกูล อาจารย์ที่ปรึกษาดุษฎีนิพนธ์ที่ให้คำแนะนำ และตรวจแก้ไขข้อบกพร่องมาโดยตลอด ตั้งแต่เริ่มต้นจนสำเร็จเรียบร้อย ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณด้วยความเคารพอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะและผู้ให้ข้อมูลทุกท่าน ที่กรุณาให้ข้อมูลสำคัญในการศึกษาวิจัยครั้งนี้

ขอขอบพระคุณบิดามารดา ที่สนับสนุนและให้กำลังใจจนงานวิจัยสำเร็จด้วยดีคุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากการศึกษาวิจัยนี้ ผู้วิจัยขอน้อมบูชาพระคุณบิดามารดาและบูรพาจารย์ทุกท่านที่ได้อบรมสั่งสอนวิชาความรู้และให้ความเมตตาแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอด และขอขอบคุณมิตรสหายและญาติพี่น้องที่คอยเป็นกำลังใจสำคัญทำให้การศึกษาวิจัยฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

พ.ต.ท.อคร กล่อมกูล

ผู้วิจัย

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

6006472 : พ.ต.ท.อคร กล่อมกูล
ชื่อดุษฎีนิพนธ์ : รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร
หลักสูตร : ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม
อาจารย์ที่ปรึกษา : รศ. พ.ต.ท.ดร.กฤษณพงค์ พูตระกูล

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม 2) ศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม และ 3) เพื่อให้ได้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม เป็นการวิจัยแบบผสมผสานระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณและการวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บข้อมูลในการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) จำนวน 400 คน และเก็บข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่มจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 13 คน ด้วยวิธีการเลือกแบบเจาะจง

ผลการวิจัยพบว่า 1) การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร โดยรวมอยู่ในระดับน้อย 2) ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม พบว่าผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้เสนอปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม ประกอบด้วย แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ แรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม ความคาดหวังในผลตอบแทน ทัศนคติที่ดีต่อตำรวจและอิทธิพลกลุ่มอ้างอิง 3) รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม ประกอบด้วย 6 ด้าน 32 กิจกรรม ทุกกิจกรรมองค์ประกอบมีความเหมาะสม 4) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ดังนี้คือ ควรมุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือกับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรมเป็นหลัก โดยการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าไปสร้างความใกล้ชิดและเป็นมิตร สร้างความเข้าใจให้มากที่สุด พร้อมทั้งเปิดรับฟังปัญหา คัดเลือกตำรวจที่จะทำหน้าที่ชักจูงใจให้เข้ามามีส่วนร่วม จัดสรรงบประมาณสำหรับเป็นค่าตอบแทน จัดตั้งเครือข่ายการมีส่วนร่วม และควรมุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ไปประยุกต์ใช้ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

(ดุษฎีนิพนธ์มีจำนวนทั้งสิ้น 161 หน้า)

คำสำคัญ: การมีส่วนร่วม, ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, ป้องกันอาชญากรรม

ลายมือชื่อนักศึกษา ..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา .....

6006472 : Pol.Lt.Col.Akara Klomkool

Dissertation Title : Policy Proposal for the Taxi Driver's Participation in Crime Prevention in Bangkok

Program : Doctor of Philosophy in Criminology and Justice Administration

Dissertation Advisor : Assoc. Prof. Pol.Lt.Col.Krisanaphong Poothakool, Ph.D.

Abstract

The purposes of this research were 1) to examine the factors that influence the participation of public taxi drivers in crime prevention, 2) to investigate the patterns of participation of public taxi drivers in crime prevention, and 3) to provide policy recommendations for enhancing the involvement of public taxi drivers in crime prevention efforts. This study employs a mixed-methods design, combining quantitative and qualitative approaches. A sample group of 400 public taxi drivers participated in a qualitative research study by completing a questionnaire for the purpose of quantitative research data collection. In addition, thirteen critical informants were chosen at random to participate in in-depth interviews and focus group discussions to collect additional data using the purposive sampling technique.

The findings revealed that 1) The level of the participation of public taxi drivers in crime prevention in Bangkok was low; 2) The factors that influence the participation of public taxi drivers in crime prevention were achievement motivation, relationship motivation, awareness of crime news, expectation of return, good attitude towards the police, and reference group influence as provided by the key informants; 3) The patterns of participation of public taxi drivers in crime prevention consist of 6 aspects and 32 activities which were all suitable; and 4) The recommendations for policy were that the focus should be on cooperation with drivers of public taxi drivers in crime prevention by allowing the police to create intimacy and friendliness as much understanding as possible, and they must be ready to listen to problems. It is to select the police who will act as an inducer to take part, allocate a budget for compensation, set up a network of participation, and focus on the application of modern technology to prevent crime.

(Total 161 pages)

Keywords: Participation, Public taxi drivers, Crime prevention

Student's Signature …..... Dissertation Advisor's Signature .....

สารบัญ

		หน้า
กิตติกรรมประกาศ		**ก**
บทคัดย่อภาษาไทย		**ข**
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ		**ค**
สารบัญ		**ง**
สารบัญตาราง		**ช**
สารบัญรูป		**ฌ**
บทที่ 1	**บทนำ**	**1**
	1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
	1.2 คำถามของการวิจัย	8
	1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	8
	1.4 ขอบเขตในการวิจัย	8
	1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	9
	1.6 นิยามศัพท์	9
บทที่ 2	**ทบทวนวรรณกรรม**	**11**
	2.1 แนวคิดเกี่ยวกับอาชญากรรม	11
	2.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม	22
	2.3 แนวคิดและทฤษฎีการมีส่วนร่วม	26
	2.4 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมป้องกันอาชญากรรม	34
	2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ	38
	2.6 นโยบายที่เกี่ยวข้อง	61
	2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	64
	2.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย	70

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

สารบัญ (ต่อ)

		หน้า
บทที่ 3	**ระเบียบวิธีการวิจัย**	**71**
	3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	71
	3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	75
	3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล	78
	3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล	79
บทที่ 4	**ผลการวิเคราะห์ข้อมูล**	**81**
	4.1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	81
	4.2 ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร	86
	4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร	95
	4.4 ผลการพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม	101
	4.5 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม	110
บทที่ 5	**สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ**	**119**
	5.1 สรุปผล	119
	5.2 อภิปรายผล	128
	5.3 ข้อเสนอแนะ	130
บรรณานุกรม		**133**

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย 141

ภาคผนวก ข ข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (Taxi) 150

ประวัติผู้วิจัย **161**

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
3.1	แสดงจำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามผู้ประกอบการฯ หรือศูนย์	72
4.1	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกตามเพศ	83
4.2	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกตามอายุ	84
4.3	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพ	84
4.4	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา	85
4.5	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน	85
4.6	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาในการขับขี่	85
4.7	จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกความถี่ในการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรม	86
4.8	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร โดยรวม	86
4.9	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานครด้านการมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา	87
4.10	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานครด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	89
4.11	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานครด้านการมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ	90
4.12	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานครด้านการมีส่วนร่วมในการดำเนินการ	91

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4.13	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานครด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์	93
4.14	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานครด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผล	94
4.15	ค่ามัธยฐานและพิสัยควอไทล์ความเหมาะสมของรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม	105

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
2.1	ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Walter Williams	46
2.2	ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Cheema and Rondinelli	47
2.3	ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter & Van Horn	49
2.4	ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Alexander	51
2.5	ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ G. Edward III	52
2.6	ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Sabatier and Mazmanian	53
2.7	ตัวแบบการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติตามแนวคิดของ วรเดช จันทศร	54
2.8	แสดงความสัมพันธ์ของ 7s	57
2.9	แสดงความสัมพันธ์ของการเปรียบเทียบ การเทียบเคียงและการปฏิบัติที่ดี	58
2.10	แสดงการเปรียบเทียบสมรรถนะ สามารถทำได้ทั้งระดับกลยุทธ์และระดับปฏิบัติการและปัจจัยนำเข้ากระบวนการหรือผลลัพธ์	59
2.11	แสดงกระบวนการนโยบาย	60
2.12	กรอบแนวคิดในการวิจัย	70
4.1	ร่างรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม	102
4.2	รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม	109
5.1	ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Walter Williams	132

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นสิ่งสำคัญการดำเนินการให้ความปลอดภัยแก่ประชาชนไม่เพียงแต่ในเชิงรับเท่านั้นแต่ต้องดำเนินการในเชิงรุกควบคู่ไปด้วย ความเจริญของสังคมมีมากขึ้นเท่าใด อาชญากรรมในรูปแบบใหม่ ๆ ก็ย่อมเกิดขึ้นตามมาในรูปแบบใหม่ ๆ ปัญหาอาชญากรรมในปัจจุบันมีแนวโน้มเพิ่มสูงมากขึ้นสร้างความเสียหายให้แก่ประชาชนและสังคมมีผลกระทบทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งเป็นผลต่อความมั่นคงและเสถียรภาพของรัฐบาล จึงจำเป็นที่ต้องแก้ไขโดยเร่งด่วน การศึกษาปัญหาด้านอาชญากรรม หรือความหวาดกลัวอาชญากรรม สหประชาชาติได้ประกาศเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals หรือ SDGs) โดยเปลี่ยนกรอบคิดการพัฒนาที่ยั่งยืนแบบ 3 เสาหลัก (Pillars) มาสู่กรอบคิดใหม่ที่มองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกันเพื่อลดข้อจำกัดของการส่งเสริมการพัฒนาแบบแยกส่วนที่ได้รับอิทธิพลจากกรอบความคิดแบบเสาหลัก และกำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความสงบสุข และการป้องกันอาชญากรรมของประชาชน อันจะช่วยลดความหวาดกลัวอาชญากรรมของประชาชนโดยระบุในเป้าหมายที่ 16 ไว้ว่าความหวาดกลัวเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเนื่องจากกระทบต่อคุณภาพชีวิตและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประชาชน อีกทั้งความพยายามในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมไม่ส่งผลต่อการลดความรู้สึกหวาดกลัวแต่อย่างใด เป้าหมายที่ 16 ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญอันนำไปสู่การสร้างความเป็นสงบสุข ความยุติธรรมและสถาบันที่เข้มแข็ง โดยจะเชื่อมโยง 3 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) สังคมที่สงบสุข 2) การเข้าถึงความยุติธรรม และ 3) สถาบันที่มีประสิทธิภาพมีความรับผิดชอบและบูรณาการ (จิรวัฒน์ สุริยะโชติชยางกูล และนณริฏ พิศลยบุตร, 2560, น.2) โดยมีเป้าประสงค์สำหรับนำไปปฏิบัติ คือ เสริมความแข็งแกร่งของสถาบันระดับชาติที่เกี่ยวข้องโดยรวมถึงกระทำผ่านทางความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อสร้างขีดความสามารถในทุกระดับ โดยเฉพาะในประเทศกำลัง

พัฒนา เพื่อจะป้องกันความรุนแรงและต่อสู้กับการก่อการร้ายและอาชญากรรม และส่งเสริมและบังคับใช้กฎหมายและนโยบายที่ไม่เลือกปฏิบัติเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

อาชญากรรมในสังคมไทยทวีความรุนแรงและมีความหลากหลายขึ้นกว่าในอดีต เป็นสิ่งที่มีคู่กับสังคมทุกสังคม เป็นปัญหาสังคมที่สำคัญคุกคามความสงบสุขของประชาชนและภัยต่อสังคมได้มาทำลายชีวิตทรัพย์สินสะท้อนให้เห็นถึงความไม่สมบูรณ์และความบกพร่องของระเบียบของสังคมทำให้ปัญหาการก่อเหตุอาชญากรรมมีแนวโน้มรุนแรงและความสลับซับซ้อนมากยิ่งขึ้นตามความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและความทันสมัยของการสื่อสารต่าง ๆ ที่เข้ามาส่งผลกระทบในเรื่องการดำรงชีวิตของประชากรในเรื่องความปลอดภัย ทั้งในด้านร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนแสดงให้เห็นถึงคุณภาพชีวิตและสังคมไทยอย่างชัดเจนจากเหตุการณ์ หรือกรณีต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นอยู่บ่อยครั้ง และในสังคมไทยกำลังประสบกับปัญหาทางด้านสังคม เศรษฐกิจ จึงเป็นปัจจัยและสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรมเกิดขึ้น สังเกตได้จากสถิติคดีอาชญากรรมที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในแต่ละปี และข่าวอาชญากรรมตามหนังสื่อพิมพ์และสื่อต่าง ๆ ทำให้เกิดความสูญเสียเป็นอย่างมาก อาชญากรรมส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในสภาวะที่กฎระเบียบของสังคมไม่สามารถควบคุมความต้องการของบุคคลได้ ช่วงเวลาที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เช่น ในภาวะเศรษฐกิจตกต่ำการตอบสนองต่อความต้องการของบุคคลในรูปของทรัพย์สิน หรือความสะดวกจะลดน้อยลงแต่ความต้องการของบุคคลไม่ได้ลดน้อยลงตามไปด้วย จึงเกิดภาวะไม่สมดุลระหว่างความต้องการกับการตอบสนอง (Windle, 2019)

อาชญากรรมจึงเป็นปัญหาที่สำคัญไม่ว่าจะมากหรือน้อยล้วนส่งผลต่อความสงบสุขของประชาชนทั้งสิ้นในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดจนทั้งประชาชน ซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญอย่างหนึ่งในการดำเนินงาน ให้เกิดความสำเร็จหรือล้มเหลวได้ หากได้รับความร่วมมือจากประชาชนการดำเนินงานในด้านการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมก็สามารถบรรลุเป้าหมายได้อย่างดี และในทางตรงกันข้ามหากไม่ได้ความร่วมมือจากประชาชนการดำเนินงานอาจจะล้มเหลวได้การมีส่วนร่วมของประชาชนจึงเป็นการดำเนินงานร่วมกันของประชาชนกับองค์กรของรัฐหรือองค์กรเอกชนเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาของประชาชน โดยยึดหลักการมีส่วนร่วมในชุมชนนั้น ๆ จะต้องร่วมมือกันวางแผนและการปฏิบัติงานเพื่อสนองความต้องการหรือแก้ปัญหาของประชาชนในชุมชนในส่วนของการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมการให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมและมีบทบาทมากขึ้นเป็นการให้ความสำคัญและเป็นการได้รับการยอมรับจากชุมชน (ปรีชากรณ์ เหมาอำพมาตร์, 2561, น.4) ดังที่กำหนดในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยพุทธศักราช 2560 มาตรา 78 ได้กำหนดไว้ว่า รัฐต้องให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศด้านต่าง ๆ การจัดทำบริการสาธารณะ การตรวจสอบ

การใช้อำนาจรัฐ การต่อต้านการทุจริต รวมทั้งการตัดสินใจทางการเมือง และการอื่น ๆ ที่อาจมีผลกระทบต่อประชาชน นอกจากนี้ใน มาตรา 257(3) ได้ระบุถึงการปฏิรูปประเทศต้องทำเพื่อให้ประชาชนมีความสุข มีคุณภาพชีวิตที่ดี และมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศและการปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข (สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ, 2560) นอกจากนี้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) ได้เน้นการพัฒนา “คน” เป็นสำคัญ เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อสังคม ด้วยเหตุนี้สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้นำมาเป็นแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) ออกมาเป็นนโยบายเร่งด่วนในการปฏิบัติงานด้านการป้องกันอาชญากรรม โดยมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนในการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมอย่างยั่งยืนประกอบด้วย 2 ประเด็นยุทธศาสตร์ 11 กลยุทธ์ มีเป้าหมายหลักคือ 1) มีการบูรณาการและร่วมมือกันของภาคีเครือข่าย ซึ่งประกอบด้วยประชาชน ชุมชน ท้องถิ่น ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมในการรักษาความสงบเรียบร้อยของชุมชนและสังคม และ 2) ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน สังคม มีความสงบเรียบร้อย การมีส่วนร่วมของชุมชน ก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันอาชญากรรม การแจ้งข่าวอาชญากรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม (คมเดช ไชยเดือน, 2561)

ตำรวจมีหน้าที่ตรวจตรารักษาความสงบเรียบร้อย จับกุมและปราบปรามผู้กระทำผิดกฎหมาย จึงมีบทบาทสำคัญในการร่วมมือในการพัฒนาชุมชนให้ห่างไกลจากปัญหาอาชญากรรมในชุมชน การทำกิจกรรมร่วมกันของชุมชนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นการพัฒนาเจตคติที่ดีของประชาชนในชุมชนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้การร่วมมือแก้ไขปัญหาอาชญากรรมของชุมชนเป็นไปอย่างราบรื่นและประชาชนในชุมชนมีสัมพันธ์ที่ดีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องให้ความสำคัญและตระหนักถึงความสำคัญ ซึ่งการร่วมมืออันดีระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับประชาชนในชุมชนเป็นกุญแจสำคัญที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในการป้องกันและปราบปรามปัญหาอาชญากรรม และการรักษาความสงบสุขของสังคม

ความเจริญรุ่งเรืองทางด้านวัตถุ ก็เป็นอีกสาเหตุที่ทำให้สังคมโดยทั่วไป มีค่านิยมที่ให้ความสำคัญในการแสวงหาเงินทอง แสวงหาอำนาจ บารมี มากกว่าที่จะให้ความสำคัญทางด้านจิตใจ สังคมในปัจจุบันจึงกลับเสื่อมโทรมลงอย่างเห็นได้ชัดเจนปัญหาต่าง ๆ ที่มีมากมาย ดังนั้นการปลูกฝังความสำนึกให้กับบุคคล เพื่อให้มีความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคมจึงควรที่จะเกิดขึ้นในสังคม ด้วยเหตุนี้ในปัจจุบัน จึงมีการกล่าวถึงคำว่า “จิตสาธารณะ” เพื่อให้ผู้คนได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสาธารณะมากกว่าตนเอง นั่นหมายถึงว่าทุกคนต้องมีการให้มากกว่าการรับ เพราะสิ่งเหล่านี้ถ้าสามารถปลูกฝังให้เด็กและเยาวชนได้ตระหนักสังคมย่อมได้รับแต่ความสุข

อย่างแน่นอน คำว่า “จิตสาธารณะ” จึงมีความสำคัญต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของมนุษย์โดยส่วนรวม การปลูกฝังจิตสำนึกกับบุคคลต่าง ๆ ให้มีความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคมหรือสาธารณะจะเป็นการสร้างคุณธรรมจริยธรรม ให้เกิดขึ้นกับบุคคลโดยทั่วไป โดยเฉพาะเด็กและเยาวชน รวมทั้งประชาชนทั่วไป สิ่งเหล่านี้เป็นเรื่องที่เกิดขึ้นจากภายในกายของคน “จิตสาธารณะ” เป็นความสำคัญในการปลูกจิตสำนึกให้ผู้คนรู้จัก การเสียสละ การร่วมแรงร่วมใจร่วมมือในการทำประโยชน์เพื่อสังคมและส่วนรวม อีกทั้งจะช่วยลดปัญหาที่เกิดขึ้นกับตนเองและสังคม การช่วยกันพัฒนาคุณภาพชีวิต อันจะเป็นหลักการในการดำเนินชีวิต เป็นการแก้ปัญหาและสร้างสรรค์เพื่อให้เกิดประโยชน์สุขกับสังคมอย่างได้ผลเป็นเชิงประจักษ์ได้ (บุณิกา จันทร์เกตุ, 2560)

สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดทำยุทธศาสตร์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้สอดคล้องตามกฎหมายรัฐธรรมนูญพุทธศักราช 2560 ในอันที่จะมุ่งเน้นแสวงหาความร่วมมือและส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมและปัญหาอื่นของสังคมร่วมกัน เพื่อมิให้เกิดอาชญากรรมหรือเกิดขึ้นน้อยที่สุด ซึ่งเป็นการแก้ไขต้นเหตุบรรเทาผลร้ายให้เบาบางและจางหายในที่สุด แต่ก็ยังมีปัญหาในการมีส่วนร่วมของประชาชนและเครือข่ายการป้องกันอาชญากรรมได้แก่เกิดความกลัวภัยที่จะเกิดขึ้นแก่ตนเองและครอบครัวชุมชน ต้องทำบทบาทหน้าที่ต่อจากสถาบันครอบครัวสอดส่องดูแลบุคคลในชุมชนปลูกฝังค่านิยมที่ดีสร้างวัฒนธรรมที่ดีงามให้การยกย่องนับถือคนดีไม่นับถือคนที่มีเงินไม่ให้เกียรติคนที่ประพฤติปฏิบัติตนไม่ดี นอกจากนี้ชุมชนต้องเข้าใจเห็นใจผู้ที่กลับตัวกลับใจเห็นความสำคัญของกลุ่มคนดังกล่าวเป็นพิเศษเพราะหากกลุ่มคนดังกล่าวหันกลับไปกระทำความผิดอีกก็จะสร้างปัญหาให้กับชุมชนอย่างไม่รู้จักจบสิ้น หากยังมีบุคคลที่ยังมีกิเลสหนาอยู่อีก ไม่ยอมลดละเลิกชุมชนจะต้องมีความเข้มแข็งพอที่จะใช้มาตรการทางสังคมขั้นเด็ดขาด เช่น ไม่คบค้าสมาคมด้วยไม่ให้มีส่วนร่วมในกิจกรรมของชุมชนคนในชุมชนไม่พูดจาด้วย ไม่ยอมรับว่าบุคคลดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน เป็นต้น

การใช้ยุทธวิธีมุ่งการปราบปรามแบบเดิมของตำรวจได้รับการเปลี่ยนแนวคิดปรับยุทธวิธีโดยใช้การป้องกันนำการปราบปรามมุ่งเน้นการป้องกันเป็นหลักแล้วใช้การปราบปรามเป็นมาตรการสนับสนุนวางแนวทางการป้องกันอาชญากรรมด้วยการควบคุมสังคมให้สอดคล้องกับหลักการและแนวทางเสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเพื่อนำไปสู่หนทางที่จะก่อให้เกิดความสงบสุขในสังคมอย่างแท้จริงโดย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2555-2564 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การมีส่วนร่วมของประชาชนและเครือข่ายการปฏิบัติงานของตำรวจ กำหนดให้การปฏิบัติงานของตำรวจให้ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลางและเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยบูรณาการทุกภาคส่วนให้มีส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมและสร้าง

จิตสำนึกให้ประชาชนทุกคนมีส่วนรับผิดชอบตามหลักการที่ว่า “ประชาชนคือตำรวจคนแรก” (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557, น.3)

ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการส่งเสริมให้ประชาชนชุมชนท้องถิ่นและองค์กรมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจ พ.ศ. 2551 โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2551 (นับแต่วันประกาศ) และประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2551 ซึ่งระเบียบนี้เป็นการรองรับสถานะของอาสาสมัครตำรวจบ้าน (วรานี ศรีวงษ์ชัย และศิวัช ศรีโภคางกุล, 2560, น.13) จึงเป็นการนำเอาศักยภาพของชุมชนมาช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ของรัฐในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมและอุบัติภัยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้ประชาชนในท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการเป็นผู้ปฏิบัติกิจกรรมตามภารกิจของตำรวจหมู่บ้านด้วยความสมัครใจหรือที่เรียกว่า “อาสาสมัครตำรวจบ้าน” ซึ่งโครงการตำรวจชุมชนสัมพันธ์หรือโครงการตำรวจหมู่บ้าน สอดคล้องกับพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2565 มาตรา 7 ที่ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดระบบการบริหารการปฏิบัติงานด้านการป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา การรักษาความสงบเรียบร้อย และการรักษาความปลอดภัยของประชาชนให้เหมาะสมกับความจำเป็นของแต่ละท้องถิ่นและชุมชน โดยต้องให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรภาคเอกชน และชุมชนมีส่วนร่วม ทั้งในส่วนที่เกี่ยวกับนโยบาย งบประมาณ และอาสาสมัคร ตลอดจนการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงานตำรวจทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการนโยบายตำรวจแห่งชาติกำหนด ซึ่งการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรภาคเอกชน หรือชุมชน ให้เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างสำนักงานตำรวจแห่งชาติกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรภาคเอกชน หรือชุมชนนั้น

ปัญหาอาชญากรรมเป็นปัญหาสังคมอย่างหนึ่งที่ยากจะแก้ไขให้หมดไป โดยเฉพาะปัญหาอาชญากรรมในสังคมเมืองอย่างกรุงเทพมหานครที่มีผู้คนอาศัยอยู่อย่างหลากหลาย และค่อนข้างหนาแน่น มีสภาพความเหลื่อมล้ำของความรวยและความยากจน ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลไปสู่สภาพสังคมที่ไร้ระเบียบ ปัญหาอาชญากรรมจึงเกิดขึ้นได้ค่อนข้างบ่อย ยกตัวอย่างเช่น อาชญากรรมประเภทลักทรัพย์อาชญากรรมทั่วไปที่พบเห็นตามท้องถนนอย่างวิ่งราวทรัพย์หรือการทำร้ายร่างกาย เป็นต้น

ในการแก้ปัญหาอาชญากรรม การวัดสถิติอาชญากรรมเป็นวิธีการสำรวจทางสถิติอย่างหนึ่งที่เป็นข้อมูลสนับสนุนในการแก้ปัญหา อาชญากรรมทุกประเภท สำหรับรูปแบบของการวัดสถิติอาชญากรรมนั้นมีด้วยกันหลายรูปแบบ แต่ที่ใช้อ้างอิงส่วนใหญ่คือการวัดจากสถิติของทางราชการ หมายถึงการวัดปริมาณของอาชญากรรมจากบันทึกของหน่วยงานราชการ ได้แก่ ตำรวจ อัยการศาลและราชทัณฑ์ เป็นต้น และการวัดจากตัวผู้กระทำผิด โดยส่วนมากเป็นการวัดโดยการลงพื้นที่ในพื้นที่ที่มีกลุ่มตัวอย่างชัดเจนว่ามีผู้กระทำผิดอาศัยอยู่ (อาภาศิริ สุวรรณานนท์ และคณะ, 2561,

น.7-11) ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้นำเอาสถิติอาชญากรรมเข้ามาใช้ในการแก้ปัญหาอาชญากรรม ยกตัวอย่างงานวิจัยของ Liska และ Bellair (1995, p.582) นักวิชาการจากมหาวิทยาลัยชิคาโก ที่ได้นำเอาตัวเลขสถิติอัตราอาชญากรรมประเภทรุนแรงสี่กลุ่ม คือ การฆาตกรรม การทำร้ายร่างกาย การข่มขืนและการปล้นทรัพย์ มาศึกษาหาความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงทางด้านประชากร โดยเฉพาะการเข้ามาของเชื้อชาติที่ไม่ใช่คนผิวขาวและอัตราส่วนของคนผิวขาวกับคนที่ไม่ใช่คนผิวขาวในสหรัฐอเมริกาว่ามีความสัมพันธ์กับอัตราการเพิ่มขึ้นของอาชญากรรมที่รุนแรงเหล่านี้หรือไม่ตั้งแต่ปีค.ศ. 1950-1990 และ Grogger และ Willis (2000, p.520) ที่ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสถิติอาชญากรรมที่เกิดในเมืองใหญ่ในสหรัฐอเมริกาซึ่งแบ่งเป็นกลุ่มของคดีฆาตกรรม, ข่มขืน, ปล้นทรัพย์, ย่องเบา, ทำร้ายร่างกาย, ลักเล็กขโมยน้อย และการขโมยรถ กับการทะลักเข้ามาของยาเสพติดประเภทโคเคนว่าการเข้ามาของโคเคนในแต่ละปีส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของอาชญากรรมในเมืองใหญ่หรือไม่ เป็นต้น

การวัดสถิติอาชญากรรมอีกรูปแบบหนึ่งคือการวัดจากการเปิดเผยของผู้เสียหาย (Surveying Crime Victims) ในการสำรวจสถิติอาชญากรรม จากการเปิดเผยของผู้เสียหาย (Victimization Survey) สิ่งที่เป็นการสำรวจต่อยอดมาจากการวัดสถิติอาชญากรรมจากการเปิดเผยของผู้เสียหาย คือ การสำรวจความหวาดกลัว การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม (Fear of Victimization) หรืออาจเรียกโดยย่อว่า ความหวาดกลัวอาชญากรรม (Fear of Crimes) ซึ่งความหวาดกลัวอาชญากรรมเป็นวิธีการหนึ่งที่ควรศึกษาก่อนที่จะดำเนินการแก้ปัญหาทางอาชญากรรมใด ๆ ก็ตามเพราะความหวาดกลัวอาชญากรรมเป็นสถิติอาชญากรรมอย่างหนึ่งที่ใช้ในการสำรวจ และมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการแก้ปัญหาอาชญากรรมนั้น ๆ สิ่งที่สะท้อนออกมาจากสถิตินั้น อาจให้หมายความรวมถึงความรู้สึกเกี่ยวกับการขาดประสิทธิภาพในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ประพนธ์ สหพัฒนา และเสกสัณ เครือคำ, 2556, น.7) ความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นอาจวัดได้จากพฤติกรรมอันเป็นปฏิกิริยาตอบโต้ต่ออาชญากรรม ทั้งประเภทการฆาตกรรม การข่มขืน การทำร้ายร่างกาย การปล้นทรัพย์ชิงทรัพย์ลักทรัพย์ เป็นต้น โดยจะวัดความหวาดกลัวอาชญากรรมด้วยมิติทางพฤติกรรมดังต่อไปนี้ ได้แก่ 1) พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงจากอาชญากรรม เช่น การไม่ออกจากบ้านในช่วงกลางคืน 2) พฤติกรรมการป้องกันอาชญากรรม เช่น การป้องกันบ้านและการป้องกันตนเอง 3) พฤติกรรมอันเป็นหลักประกันเพื่อให้เกิดความสูญเสียต่ำสุด เช่น ไม่พกเงินสดติดตัว 4) พฤติกรรมการสื่อสารเกี่ยวกับอาชญากรรมเป็นพฤติกรรมการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรมกับผู้อื่น 5) พฤติกรรมการเข้าร่วมป้องกันอาชญากรรม เช่น การจัดอาสาชุมชน และ 6) พฤติกรรมการแสวงหาข้อมูลเกี่ยวกับอาชญากรรม ได้แก่ แสวงหาข้อมูลจากบุคคลและสื่อมวลชน เช่น ข่าวจากหนังสือพิมพ์และการสังเกตจากสภาพแวดล้อม (Garofalo, 1981, pp.847-

848) ความหมายที่สะท้อนมาจากความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นคือ ถ้าสังคมใดมีความหวาดกลัวอาชญากรรมในอาชญากรรมประเภทหนึ่ง ๆ สูงแล้วนั้น อาจแสดงให้เห็นว่าในสังคมนั้นประชาชนมีความหวาดกลัว และอยู่อย่างไม่สงบสุข เพราะอาชญากรรมเข้ามาคุกคามชีวิตปกติของประชาชน ซึ่งอาจแสดงให้เห็นด้วยว่า การจัดการกับปัญหาอาชญากรรมของภาครัฐไม่มีประสิทธิภาพ

ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ หรือรถแท็กซี่ เป็นภาคประชาชนที่มีบทบาทสำคัญในการร่วมกันป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมตลอดจนการมีส่วนร่วมในการแจ้งข้อมูลข่าวสารและรวบรวมพยานหลักฐานที่เกี่ยวกับปัญหาอาชญากรรม ซึ่งจะเห็นว่ารถยนต์รับจ้างสาธารณะ หรือแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครนั้นมีปริมาณมากและเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวนรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครมีมากถึง 82,725 คัน (กรมการขนส่งทางบก, 2565) จึงมีส่วนสำคัญมากในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมที่อาจเกิดขึ้น

การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ มีหลายรูปแบบ เช่น กรณีตัวอย่างผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลประเวศ ได้เป็นแนวร่วมเครือข่ายของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแจ้งข้อมูลข่าวสาร เหตุฉุกเฉิน หรือเหตุอาชญากรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบผ่านแอพพลิเคชั่นไลน์เทคโนโลยีที่เชื่อมต่อกับระบบสมาร์ทโฟนง่ายต่อการใช้เป็นช่องทางในการสื่อสาร เพื่อป้องปรามและลดเหตุอาชญากรรม บันทึกภาพเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนท้องถนนเพื่อเป็นการป้องปรามอาชญากรรม โดยติดตั้งอุปกรณ์กล้องวงจรปิด และใช้เป็นหลักฐานในการติดตามหาตัวผู้กระทำผิดในคดีต่าง ๆ โดยอาสาสมัครร่วมแก้ไขปัญหาอาชญากรรมเหยี่ยวข่าวประเวศ หรือแท็กซี่โฮมการ์ด เพื่อป้องกันอาชญากรรม เป็นโครงการนำร่องทดลองกับกลุ่มผู้ขับรถสาธารณะแท็กซี่ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลประเวศ โดยได้รับความร่วมมือจาก สหกรณ์บางกอกแท็กซี่ จำกัด และกลุ่มศูนย์การค้าในพื้นที่เป็นแนวร่วมป้องกันและลดเหตุอาชญากรรมและสืบหาตัวผู้กระทำผิด เพราะจากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ร้อยละ 80 ผู้ก่อเหตุนิยมใช้รถสาธารณะในการหลบหนี (สถานีตำรวจนครบาลประเวศ, 2560) ฉะนั้นการดึงภาคประชาชนมามีส่วนร่วมในการสังเกต จดจำจะสามารถช่วยงานราชการของตำรวจได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้แท็กซี่ทั้ง 80 คัน ที่เข้าร่วมโครงการต่างได้รับการอบรมการแจ้งเหตุผ่านแอพพลิเคชั่นโฮมการ์ดและร่วมเป็นสมาชิกในกลุ่มแอพพลิเคชั่นไลน์ เพื่อความสะดวกในการแจ้งเหตุต่าง ๆ บนท้องถนน ซึ่งหากมีเหตุการณ์ใดที่สำคัญผู้ขับรถแท็กซี่จะแจ้งเบาะแสผ่านทั้ง 2 แอพพลิเคชั่น พร้อมนำรูปที่บันทึกได้ไปมอบให้ตำรวจในท้องที่เพื่อให้ตำรวจติดตามผู้ก่อเหตุ

ดังนั้น การศึกษาถึง “รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร” เพื่อเสนอแนะเชิงนโยบายหรือนำเสนอ

วิธีการสำคัญเพื่อส่งเสริมให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะได้มีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม ตลอดจนเป็นการกระตุ้นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกิดความตระหนักถึงความสำคัญของการแก้ปัญหาอาชญากรรม

1.2 คำถามของการวิจัย

1.2.1 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม เป็นอย่างไร

1.2.2 รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม เป็นอย่างไร

1.2.3 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม ควรเป็นอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.3.1 เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

1.3.2 เพื่อศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

1.3.3 เพื่อให้ได้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

1.4 ขอบเขตในการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1) ประชากร (Population) ที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่ กลุ่มคนขับแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครที่เข้าร่วมโครงการ TAXI OK จำนวน 17,240 คน

2) กลุ่มตัวอย่าง (Samples) กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยเชิงปริมาณ ได้แก่ ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร ที่เข้าร่วมโครงการ TAXI OK จำนวน 400 คน ใช้วิธีคำนวณตามสูตรของทาโร่ยามาเน่ (Yamane, 1973, p.727) ซึ่งได้มาโดยวิธีการสุ่มแบบชั้นภูมิ

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

3) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้เลือกใช้การเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เป็นการเลือกกลุ่มที่ผู้วิจัยใช้เหตุผลในการเลือกเพื่อสอดคล้องและตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อเป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 13 คน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทำให้ทราบปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

1.5.2 การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) จะช่วยในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

1.5.3 ได้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย หรือรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

1.6 นิยามศัพท์

รถยนต์สาธารณะ หมายถึง รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนโดยรับส่งคนโดยสารได้ เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนดหรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง

Taxi OK หมายถึง โครงการบริการแท็กซี่ของกรมการขนส่งทางบกเพื่อยกระดับมาตรฐานให้กับแท็กซี่ไทย โดยจุดเด่นคือชูฟังก์ชั่นเรื่องระบบรักษาความปลอดภัยภายในรถ โดยผู้โดยสารสามารถเรียกใช้บริการผ่านแอปพลิเคชั่น Taxi OK

การมีส่วนร่วม หมายถึง การที่ประชาชนให้ความร่วมมือร่วมคิด ร่วมทำ ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

รูปแบบการมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนการพัฒนาทั้งในการแก้ไขปัญหาและป้องกันปัญหาโดยเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการคิดริเริ่ม ประกอบด้วย การมีส่วนร่วมกำหนดนโยบาย การมีส่วนร่วมวางแผน การมีส่วนร่วมการตัดสินใจ

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

การมีส่วนร่วมปฏิบัติตามแผน และการมีส่วนร่วมตรวจสอบติดตามประเมินผล รับผิดชอบในเรื่องต่าง ๆ อันมีผลกระทบถึงประชาชน ชุมชนและเครือข่ายทุกรูปแบบในพื้นที่

อาชญากรรม หมายถึง การกระทำที่เป็นความผิดต่อกฎหมายที่มีโทษทางอาญาและการกระทำนั้นส่งผลกระทบต่อประชาชน หรือสังคมโดยรวม โดยบุคคลที่ได้กระทำนั้นต้องได้รับโทษทางอาญา

การป้องกันอาชญากรรม หมายถึง แนวคิด ความร่วมแรงร่วมใจของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องตั้งแต่เรื่องการออกแบบชุมชน สถาปนิก กิจกรรมของชุมชน การให้การสนับสนุนกิจกรรมของเด็กและเยาวชน การศึกษาการฝึกอบรมทั้งบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงและคนในชุมชน เพื่อลดผลกระทบความรุนแรงจากการเกิดอาชญากรรมและความหวาดกลัวภัยจากอาชญากรรม

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

การวิจัยเรื่อง รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ศึกษาจากแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับอาชญากรรม

2.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม

2.3 แนวคิดและทฤษฎีการมีส่วนร่วม

2.4 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมป้องกันอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

2.6 นโยบายที่เกี่ยวข้อง

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับอาชญากรรม

2.1.1 แนวคิดเกี่ยวกับอาชญากรรม

อาชญากรรม เป็นปรากฏการณ์อย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นในทุก ๆ สังคม และมีมาเป็นเวลาช้านาน กล่าวกันว่าอาชญากรรมเป็นปัญหาสังคมทั้งในอดีตปัจจุบันและอนาคต

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 (ราชบัณฑิตยสถาน, 2560) ได้ให้ความหมายอาชญากรรมว่าหมายถึง การกระทำความผิดทางอาญา โดยอาชญากรรมเป็นพฤติกรรมที่ละเมิดต่อกฎหมายบ้านเมือง ผู้กระทำผิดจะต้องได้รับโทษ ซึ่งประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2 มีหลักการว่าบุคคลจะต้องรับโทษทางอาญาต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้และโทษที่จะลงแก่ ผู้กระทำความผิดนั้นต้องเป็นที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย เช่น ความผิดฐานลักทรัพย์ ยักยอกทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ในแง่ของกฎหมาย เป็นการกระทำหรือการงดเว้นการทำที่มีโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ (Fattah, 1997) ในแง่รัฐศาสตร์ หมายถึง ความ

ประพฤติซึ่งบัญญัติขึ้นโดยผู้ที่มีอำนาจในสังคมที่ดำรงอยู่แบบการเมือง ในแง่ของจิตเวชศาสตร์ หมายถึง การปรับตัวที่ไม่ถูกต้อง ก่อให้เกิดความยุ่งยากต่อบุคคลที่จะทำตนให้สอดคล้องกับสภาวะแวดล้อม

ความหมายของอาชญากรรม โดยแบ่งออกเป็น 3 นัย คือ

1) อาชญากรรมในความหมายของนักกฎหมายเห็นว่าอาชญากรรมเป็นความประพฤติที่กฎหมายอาญาห้ามและมีบทกำหนดโทษไว้คือการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำใด ๆ ที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่าเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ชัดเจน เช่น ความผิดฐานฆ่าคนตายฐานลักทรัพย์วิ่งราวทรัพย์ ชิงทรัพย์ เป็นต้น

2) อาชญากรรมในความหมายของนักอาชญาวิทยาจะมองกันในแง่ของความร้ายแรงของการกระทำ และความชั่วที่มีอยู่ในตัวของผู้กระทำมากกว่า กล่าวคือ จะมองความหมายของอาชญากรรมตามความหมายอย่างแคบ ซึ่งหมายถึง การกระทำที่มีลักษณะชั่วร้าย และเป็นอันตรายต่อสังคมอย่างมากเท่านั้น

3) อาชญากรรมในความหมายของนักสังคมวิทยา เห็นว่าความประพฤติผิด ขัดแย้งหรือละเมิดต่อระเบียบของสังคมนั้น มิได้หมายความว่าการขัดแย้งจะเป็นอาชญากรรมเสมอไป แต่มีความหมายเพียงว่า ผู้นั้นประพฤติและปฏิบัติไม่ถูกต้องตามระเบียบที่สังคมกำหนดไว้เท่านั้น การขัดแย้ง หรือละเมิดต่อสังคมที่ตราไว้เป็นกฎหมายนั้น จึงเรียกว่า เป็นการกระทำผิดกฎหมาย หรือเป็นการก่ออาชญากรรมยกเว้นความผิดลหุโทษไม่ถือว่าเป็นการก่ออาชญากรรม

โดยสรุปแล้วผู้วิจัยสรุปความหมายของอาชญากรรมได้ คือ การกระทำของบุคคลหนึ่งที่เป็นการฝ่าฝืนต่อกฎเกณฑ์ที่กำหนดโดยรัฐบัญญัติไว้เป็นข้อห้ามอัน ได้แก่ กฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ โดยพิจารณาจากการกระทำที่เป็นอาชญากรรมได้สองแง่ คือ การกระทำที่ผิดต่อบทบัญญัติของกฎหมายแต่ไม่ผิดต่อศีลธรรม เช่น การขับรถฝ่าไฟแดง เป็นต้น ส่วนอีกแง่หนึ่ง คือ การกระทำที่ผิดบทบัญญัติของกฎหมายและผิดต่อศีลธรรม เช่น การฆ่าผู้อื่นและการก่อเหตุในลักษณะที่ผิดกฎหมาย เป็นต้น

การแบ่งประเภทอาชญากรรมได้มีนักอาชญาวิทยาอยู่หลายกลุ่มได้จำแนกประเภทของอาชญากรรมไว้ เพื่อประโยชน์ในการอธิบายลักษณะที่แตกต่างกัน โดยสามารถจัดเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1) กลุ่มแรกจำแนกอาชญากรรมเป็น 9 ประเภท ได้แก่ (1) อาชญากรรมประเภทที่ใช้ความรุนแรง ประทุษร้านต่อชีวิต และร่างกาย (Violent Personal Crime) เช่น การประทุษร้ายต่อบุคคล

การใช้อาวุธทำร้ายร่างกายบุคคลอื่น (2) อาชญากรรมประทุษร้ายต่อทรัพย์สินเป็นครั้งคราว (Occasional Property Crime) เช่น การลักทรัพย์ การขโมยรถยนต์ การทำให้เสียทรัพย์ (3) อาชญากรรมประเภทที่ใช้ตำแหน่งหน้าที่การงานเป็นช่องทาง (Occasional Crime) เช่น การทุจริตในหน่วยงาน หรือบริษัทของตนเองโดยการแสวงหาช่องทาง และโอกาสในการประกอบอาชญากรรม (4) อาชญากรรมทางการเมือง (Political Crime) เช่น การวางระเบิดสถานที่สำคัญ การจี้เครื่องบิน การจับตัวประกัน (5) อาชญากรรมประเภทที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม (Public Order) เช่น พวกค้ายาเสพติด กลุ่มผู้ค้าประเวณี (6) อาชญากรรมประเภททั่วไป (Conventional Crime) เช่น การฉกชิงวิ่งราว การทะเลาะเบาะแว้ง และการทำร้ายร่างกายกันเล็ก ๆ น้อย ๆ (7) อาชญากรรมประเภทมืออาชีพ (Professional Crime) เช่น กลุ่มที่ประกอบอาชีพโดยวิธีการผิดกฎหมายในขณะที่ผู้อื่นประกอบอาชีพโดยสุจริต (8) อาชญากรรมองค์กร (Organized Crime) เช่น พวกแก๊งมาเฟียอิทธิพลอยู่เบื้องหลังนักการเมืองเป็นอาชญากรรมองค์กรที่ยากแก่การทำลาย (9) อาชญากรรมข้ามชาติ (Transnational Crime) เช่น องค์กรอาชญากรที่สนองความต้องการสินค้า และบริการที่ผิดกฎหมาย

2) กลุ่มที่สองแบ่งประเภทของอาชญากรรมโดยจัดเป็น 4 กลุ่ม คือ (1) อาชญากรรมรุนแรง (Violent Crime) (2) อาชญากรรมที่เกี่ยวกับทรัพย์ (Property Crime) (3) อาชญากรรมคอปกขาว อาชญากรรมองค์การ และอาชญากรรมเศรษฐกิจ (White Collar Crime, Organized Crime, and Economic Crime) (4) อาชญากรรมที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยทางสังคม (Public Order Crime)

3) กลุ่มที่สามเป็นการจำแนกประเภทอาชญากรรมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อใช้ประโยชน์ในการวิเคราะห์สถานภาพอาชญากรรมโดยได้แบ่งอาชญากรรมออกเป็น 5 ประเภท ตามลักษณะคดี ได้แก่ (1) คดีอุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญประกอบด้วยคดีฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา ปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์และวางเพลิง (2) คดีประทุษร้ายชีวิตร่างกายและเพศ ประกอบด้วยคดีฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา ฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา กระทำให้ผู้อื่นตายโดยประมาท พยายามฆ่าทำร้ายร่างกาย ข่มขืนกระทำชำเรา (3) คดีประทุษร้ายต่อทรัพย์ประกอบด้วยคดีปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ วิ่งราวทรัพย์ ลักทรัพย์ รูดเอาทรัพย์ กรรโชกทรัพย์ทำให้เสียทรัพย์และรับของโจร (4) คดีที่น่าสนใจเป็นคดีที่สร้างความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชนอย่างมาก ประกอบด้วย คดีโจรกรรมรถยนต์ โจรกรรมรถจักรยานยนต์ และลักทรัพย์ในเคหาสถาน (5) คดีที่รัฐเป็นผู้เสียหายเป็นกลุ่มคดีจากผลจากปราบปรามในความผิดที่สำคัญ ประกอบด้วย อาวุธปืนและระเบิด การพนัน ยาเสพติด ค้าประเวณีสถานบริการ และเครื่องจักรกลไฟฟ้า

สรุปได้ว่า อาชญากรรม หมายถึง การกระทำที่เป็นการละเมิดต่อกฎหมายบ้านเมือง ซึ่งเป็นความผิดที่จะต้องได้รับโทษทางอาญา ได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขังริบทรัพย์ ปรับ ซึ่งมี

5 ประเภท คือ (1) คดีอุกฉกรรจ์ และสะเทือนขวัญ (2) คดีประทุษร้ายต่อชีวิตร่างกาย และเพศ (3) คดีประทุษร้ายต่อทรัพย์ (4) คดีที่น่าสนใจ (5) คดีที่รัฐเป็นผู้เสียหาย

สาเหตุของอาชญากรรมหรืออิทธิพลที่ทำให้บุคคลกระทำผิดพบว่า อาชญากรรมเกิดจากหลายสาเหตุด้วยกัน มีนักวิชาการหลายท่านได้กล่าวถึงสาเหตุของอาชญากรรม เช่น

วรเดช จันทรศร (2559) ได้กล่าวไว้ว่าสาเหตุของอาชญากรรมมี 3 ประการ ดังนี้

1) สาเหตุในแง่ตัวบุคคล มองว่าอาชญากรรมที่เกิดขึ้นนั้น ส่วนหนึ่งมาจากความโน้มเอียงต่อการกระทำผิดที่ถูกกำหนดโดยบุคลิกภาพของบุคคลที่แตกต่างกันออกไป เช่น ความผิดปกติทางชีวภาพ กรรมพันธุ์ ความผิดปกติทางสมอง ระดับสติปัญญา ซึ่งผลที่ได้จากการศึกษาทางจิตวิทยากายภาพ รวมตลอดถึงความไม่สามารถของบุคคลที่จะปรับตัวเข้ากับสิ่งแวดล้อมและแรงผลักดันของบุคคลที่จะตกลงใจประกอบอาชญากรรม

2) สาเหตุในแง่ของกลุ่มบุคคล มองว่าอาชญากรรมส่วนหนึ่ง เกิดจากการขาดความสามารถที่จะต่อต้านการกดดันในการกระทำ ซึ่งถูกกำหนดโดยบทบาทของกลุ่ม เช่น การเลียนแบบความสัมพันธ์กับบุคคลต่าง ๆ ในแง่ของการเรียนรู้ ซึ่งเป็นผลจากการศึกษาด้านสภาพแวดล้อมทางสังคมและวัฒนธรรม

3) สาเหตุในแง่ระบบสังคม มองว่าอาชญากรรมนั้นย่อมเกี่ยวพันและขึ้นอยู่กับสภาพการณ์ต่าง ๆ ทางสภาพแวดล้อมทางวัฒนธรรม สถานภาพและชนชั้นทางสังคมเป็นผู้กำหนดความโน้มเอียงในการกระทำผิดซึ่งเป็นผลที่ได้จากการศึกษาทางสังคมและวัฒนธรรมอีกด้วย

จากแนวคิดที่กล่าวถึงข้างต้นนี้สอดคล้องกับข้อมูลของ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2557) ที่พบว่า สาเหตุของอาชญากรรมเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุ ดังนี้

1) สาเหตุจากตัวบุคคล ภายใต้การศึกษาของนักวิชาการหลายท่าน ได้สรุปไว้ว่าการเกิดขึ้นของอาชญากรรมส่วนหนึ่งสืบเนื่องมากจากความโน้มเอียงต่อการกระทำผิดที่ถูกกำหนดโดยบุคลิกภาพของแต่ละบุคคลที่แตกต่างกันไป เช่น ความผิดปกติทางชีววิทยา กรรมพันธุ์ ความผิดปกติทางสมอง ระดับสติปัญญา ซึ่งผลที่ได้จากการศึกษาทางจิตวิทยากายภาพ รวมตลอดถึงความไม่สามารถของบุคคลที่จะปรับตัวเองเข้ากับสิ่งแวดล้อม และแรงผลักดันของบุคคลที่ตกลงใจจะประกอบอาชญากรรม ซึ่งเป็นผลการศึกษาทางด้านจิตวิทยา

2) สาเหตุจากด้านกลุ่มบุคคล กล่าวคือ อาชญากรรมนั้น ส่วนหนึ่งเกิดจากการขาดความสามารถที่จะต่อต้านการกดดันการกระทำผิด ซึ่งถูกกำหนดโดยบทบาทของกลุ่ม เช่น การเลียนแบบ

ความสัมพันธ์กับบุคคลต่าง ๆ ในแง่ของการเรียนรู้ ซึ่งเป็นผลที่ได้มาจากการศึกษาด้านสภาพแวดล้อมทางสังคมและวัฒนธรรม

3) สาเหตุในแง่ของระดับสังคม โดยกล่าวได้ว่า การเกิดของอาชญากรรมของบุคคลอาจเกิดจากความโน้มเอียงในการกระทำผิดของบุคคลที่มีอยู่ในสังคมนั้น ๆ เอง ซึ่งเป็นผลที่ได้มาจากการศึกษาทางด้านสังคมและวัฒนธรรมอีกด้วย

จากที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า ปัญหาอาชญากรรมเกิดจากหลายสาเหตุ เช่น เกิดจากผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม การขยายตัวของชุมชนที่รวดเร็วเกินไป การมีค่านิยมในการใช้จ่ายฟุ่มเฟือย การมีสถานอบายมุข การมีบ่อนการพนัน การแพร่ระบาดของยาเสพติด รวมทั้งสาเหตุทางด้านการเมืองการปกครอง ซึ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ต่าง ๆ มากมายและรวมทั้งความสำนึกของผู้มีหน้าที่ในการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน อันได้แก่ เจ้าหน้าที่ของบ้านเมืองยังมีไม่เพียงพอ นอกจากนี้สาเหตุของอาชญากรรมยังเกี่ยวพันและขึ้นอยู่กับสถานการณ์ต่าง ๆ ทางด้านสภาพแวดล้อมทางวัฒนธรรมและระดับชนชั้นทางสังคมที่ทำให้เกิดความไม่เสมอภาค ความไม่เป็นธรรม และคนว่างงาน สาเหตุต่าง ๆ ที่กล่าวนี้ล้วนเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอาชญากรรมขึ้นได้ทั้งสิ้น

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอาชญากรรม

Sutherland (1974) กล่าวว่า การป้องกันอาชญากรรมเป็นความพยายามที่จะสกัดกั้นล่วงหน้ามิให้เกิดอาชญากรรมขึ้น นอกจากนี้ Sutherland ได้กล่าวไว้ว่า การป้องกันอาชญากรรมเป็นการกระทำที่สังคมและชุมชนจัดการขึ้น เพื่อจำกัดพฤติกรรมของอาชญากรทั้งหลายอาจมีรูปแบบเป็นโครงการและมาตรการที่สมาชิกในชุมชนร่วมกันดำเนินงานซึ่งเป็นองค์กรชมรมสมาคมโดยภาคเอกชน หรืออาจเป็นกลุ่มย่อยเฉพาะชุมชนก็ได้ จะเห็นได้ว่าอาชญากรรม คนส่วนมากจะนึกถึงพฤติกรรมการกระทำที่ฝ่าฝืนกฎหมายอาญาผิดข้อบัญญัติ หรือข้อห้ามของกฎหมายผู้กระทำผิดต้องได้รับการลงโทษ เป็นการใช้มาตรการและวิธีการต่าง ๆ ที่จะไม่ให้เกิดอาชญากรรมขึ้น โดยจำแนกได้ดังนี้ คือ การกำจัดต้นเหตุการณ์ ขจัดความปรารถนาที่จะกระทำผิด และการขจัดช่วงโอกาสที่จะกระทำผิด ซึ่งทั้งหมดนี้ถือเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รัฐบาลเอกชนและประชาชนในการร่วมมือกันซึ่งถือว่าเป็นงานในหน้าที่ของตำรวจที่สำคัญที่สุดรวมตลอดจนการใช้มาตรการต่าง ๆ ระงับเหตุการณ์การกระทำความผิด การจับกุมควบคุมอาชญากรเพื่อป้องกันอาชญากรรมย้อนกลับมากระทำผิดอีกและการลงโทษอาชญากรเพื่อให้เกิดความเข็ดหลาบ ทั้งยังเป็นเครื่องเตือนใจแก่ผู้ที่คิดจะประกอบอาชญากรรมอีกประการหนึ่งด้วย โดยอาจจะเป็นการป้องกันและระงับเหตุในการเกิดอาชญากรรม และ/หรือเป็นการสืบสวนปราบปรามติดตามจับกุมภายหลังจากการเกิดเหตุแล้ว

การป้องกันปราบปรามอาชญากรรมด้วยการแสวงหาความร่วมมือจากประชาชนโดยให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมเน้นการขยายงานด้านชุมชนและมวลชนสัมพันธ์มีการเผยแพร่อบรมให้ความรู้ด้านการป้องกันอาชญากรรมแก่ประชาชน องค์กรชุมชน รวมทั้งผู้นำท้องถิ่นด้วย มาตรการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม อาจแบ่งออกได้ 2 มาตรการ คือ (นพโรจน์ พัชราจิระศักดิ์, 2560)

1) มาตรการป้องกันอาชญากรรม อันได้แก่ มาตรการป้องกันพื้นฐาน มาตรการป้องกันตามปกติและมาตรการป้องกันในเชิงรุก ทั้ง 3 มาตรการนี้มีความคล้ายคลึงและแตกต่างกัน คือ

(1) มาตรการการป้องกันพื้นฐาน เป็นการปฏิบัติการใช้แนวความคิดที่สอดคล้องกับองค์ประกอบอาชญากรรมที่ประกอบด้วยสภาพแวดล้อมของสังคมสถานภาพของผู้ที่ประกอบอาชญากรรมและโอกาสในการประกอบอาชญากรรม ซึ่งในด้านโอกาสในการประกอบอาชญากรรมนี้ถือว่าเป็นหน้าที่ของตำรวจที่จะต้องปฏิบัติโดยตรงเพื่อไม่ให้คนที่คิดจะประกอบอาชญากรรมมีโอกาสได้กระทำหรือให้มีโอกาสน้อยที่สุด โดยอาจจะทำในรูปของการตัดโอกาสโดยตรงหรือโดยอ้อมก็ได้ ก็คือการใช้กำลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเครื่องแบบปรากฏในพื้นที่และช่วงเวลาที่เหมาะสมในเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดอาชญากรรม เช่น ในช่วงเวลากลางคืนหรือในพื้นที่ล่อแหลมต่อการประกอบอาชญากรรมต่าง ๆ เป็นต้น

(2) มาตรการป้องกันตามปกติ คือ การกำหนดแนวทางการปฏิบัติให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติงาน เพื่อผลการป้องกันการเกิดอาชญากรรมทั่วไปในทุกคดีและมีมาตรการติดตามตรวจสอบประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องเป็นประจำ

(3) มาตรการป้องกันเชิงรุก คือ การปฏิบัติหน้าที่ที่ใกล้เคียงกับการปราบปรามแต่ยังไม่ถึงขั้นของการจับกุม เป็นแต่การปฏิบัติที่เข้าไปใกล้กับคนร้ายมากขึ้นกว่ามาตรการป้องกันตามปกติ วิธีการนี้จะเน้นที่ความสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันมากกว่าการหวังผลจับกุม

2) มาตรการปราบปราม แบ่งออกเป็น มาตรการปราบปรามตามปกติกับมาตรการปราบปรามเชิงรุก มาตรการปราบปรามตามปกติ ได้แก่ การสืบสวนหาข่าว ปราบปรามอาวุธสงครามอาวุธเถื่อน ยาเสพติด ของหนีภาษีและมือปืนรับจ้าง ส่วนมาตรการปราบปรามเชิงรุก ได้แก่ การจัดระดมพลเพื่อกวาดล้างให้สอดคล้องกับเหตุการณ์และสถานการณ์ที่เกิดอาชญากรรม

แนวคิดใหม่ในการป้องกันอาชญากรรม

การป้องกันและควบคุมอาชญากรรม เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของตำรวจแต่ฝ่ายเดียว โดยวิธีบังคับใช้กฎหมายประชาชนมีสถานภาพเพียงให้การยอมรับกับตำรวจเท่านั้น เป็นแนวคิดที่ได้รับการปฏิบัติมาช้านานแล้ว ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาได้มีการปฏิวัติเงียบทางแนวคิด

เกี่ยวกับบทบาทของตำรวจและชุมชนที่เรียกกันว่า ความเป็นหุ้นส่วน (Partnership) ในการป้องกันและควบคุมอาชญากรรม ซึ่งเชื่อกันว่าการป้องกันอาชญากรรมที่ประสบผลสำเร็จ ขึ้นอยู่กับชุมชนมากกว่าตำรวจ บทบาทของตำรวจและประชาชนจึงเปลี่ยนแปลงไป จากแนวคิดเดิมที่ว่าประชาชนช่วยเหลือตำรวจ มาเป็นตำรวจช่วยเหลือประชาชน ตำรวจจึงมีบทบาทสำคัญในการช่วยเหลือชุมชนให้เข้มแข็ง สามารถพึ่งตนเองและใช้มาตรการควบคุมทางสังคมในการป้องกันและควบคุมอาชญากรรมมากยิ่งขึ้น ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษา (Citizen Advisory Committees) ขึ้นเป็นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1955 ณ เมืองเซนต์หลุยส์ มลรัฐมิสซูรี่ โดยมีคณะกรรมการที่ปรึกษาในระดับชุมชนมีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างตำรวจเมืองเซนต์หลุยส์กับหน่วยงานชุมชนต่าง ๆ และให้ความรู้กับประชาชนเกี่ยวกับการเคารพปฏิบัติตามกฎหมาย และการอยู่ร่วมกันอย่างปกติสุข ต่อมาในปี ค.ศ. 1962 ตำรวจเมืองซานฟรานซิสโก มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ได้ตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาระดับชุมชนขึ้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการติดต่อสื่อสารกันระหว่างตำรวจกับชุมชน ให้มีความเข้าใจและความสัมพันธ์อันดีต่อกัน คณะกรรมการที่ปรึกษาเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นนักธุรกิจ ผู้นำท้องถิ่นและบาทหลวง ปัจจุบันในประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีการตั้งคณะกรรมการประชาชนระดับท้องถิ่น เพื่อควบคุมตรวจสอบการทำงานของตำรวจ ให้คำปรึกษาแนะนำด้านนโยบายแก่หน่วยงานตำรวจ รับเรื่องราวร้องทุกข์เกี่ยวกับพฤติกรรมของตำรวจตลอดจนติดตามประเมินผลและสะท้อนความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของตำรวจ ในบางท้องถิ่นประสบผลสำเร็จในการใช้รูปแบบคณะกรรมการประชาชนเพื่อแก้ไขปัญหาอาชญากรรม (Crime Commissions) และคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisor Boards) ในการเข้ามามีส่วนร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะต่าง ๆ ในกระบวนการวางแผนหรือกำหนดนโยบายตำรวจ ในส่วนในการรวมตัวกันระดับเมืองหรือระดับประเทศ ก็มีการจัดตั้งองค์กรเอกชนสาธารณประโยชน์หลากหลายรูปแบบ เพื่อรณรงค์ต่อสู้ภัยอาชญากรรม เช่น กลุ่มแนวร่วมเพื่อความมั่นคงปลอดภัยชุมชนแห่งนครชิคาโก้ (The Chicago Alliance for Neighborhood Safety) กลุ่มต่อต้านภัยอาชญากรรมนานาชาติ (Crime Stoppers International) สมัชชาป้องกันอาชญากรรมแห่งชาติ (The Crime Prevention Coalition) กลุ่มความร่วมมือป้องกันอาชญากรรม (The Crime Prevention Coalition) เป็นต้น

โดยสรุปแล้ว การป้องกันอาชญากรรม ต้องจัดสภาพแวดล้อมและดำเนินการ ดังนี้

1) ต้องมีการวางรากฐานในด้านต่าง ๆ โดยอาศัยนักปราชญ์ที่เฉลียวฉลาด พร้อมด้วยคุณธรรม รวมทั้งมีการบัญญัติกฎหมายที่เที่ยงธรรม

2) ต้องอาศัยผู้รักษากฎหมายอย่างเที่ยงตรง

3) การสนับสนุนคุณงามความดีในสังคม โดยยกย่องสรรเสริญและให้รางวัลแก่ผู้ประพฤติปฏิบัติชอบ

4) ต้องส่งเสริมและปรับปรุงการศึกษาให้สมบูรณ์ในส่วนของบุคคลผู้มาบทบาทหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมโดยตรงที่ได้เคยเสนอแนะแนวทางไว้ เช่น การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของตำรวจนครบาลนั้นต้องกระทำที่สาเหตุ เพราะสาเหตุของอาชญากรรมเกิดจากเจตนาในการกระทำผิดและโอกาสในการกระทำผิด ดังนั้น การป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม จึงอาจแบ่งได้คือ การใช้มาตรการและวิธีการต่าง ๆ ที่จะไม่ให้อาชญากรรมเกิดขึ้น โดยกระทำได้เป็น 3 มาตรการ (1) มาตรการป้องการพื้นฐานเป็นการปฏิบัติภายใต้แนวคิดที่สอดคล้องกับองค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรมซึ่งประกอบด้วยสภาพแวดล้อมทางสังคม สถานภาพของผู้ที่จะประกอบอาชญากรรม โอกาสในการประกอบอาชญากรรมทั้งสามองค์ประกอบนี้จะเห็นว่าองค์ประกอบที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจหน้าที่แก้ไขป้องกันได้อย่างเดียว คือ องค์ประกอบที่สามทำให้คนร้ายไม่มีโอกาส หรือมีโอกาสน้อยที่สุด สามารถทำได้คือ ตัดโอกาสของคนร้ายโดยตรง ด้วยการใช้กำลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเครื่องแบบปรากฏตัวในพื้นที่และช่วงเวลาที่เหมาะสมตามข้อมูลอาชญากรรม เช่น ในช่วงเวลาเปิดทำการธนาคาร ร้านค้าทองไปประจำจุดที่ชุมชนหนาแน่น สถานที่ท่องเที่ยวในช่วงเวลาตามสถิติของคดี ตรวจพื้นที่เปลี่ยวในเวลากลางคืน ซึ่งล่อแหลมต่อการเกิดเหตุที่ประทุษร้ายต่อทรัพย์ใช้ตำรวจสายตรวจเป็นหลักในการปฏิบัติ ทั้งสายตรวจรถยนต์ สายตรวจรถจักรยานยนต์ สายตรวจเดินเท้า ตำรวจประจำตู้ยามและจุดตรวจ และจัดมูลเหตุ คือ การตัดโอกาสของคนร้ายโดยทางอ้อมภายในขีดความสามารถและขอบข่ายอำนาจ ยกเว้น ปัญหาคนยากจน คนตกงาน ผู้ที่ได้รับการศึกษาหรืออบรมน้อยและอื่น ๆ ซึ่งเป็นมูลเหตุหนึ่งของการเกิดอาชญากรรม ซึ่งอยู่นอกเหนืออำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จะแก้ไขได้ (2) มาตรการป้องกันตามปกติ เป็นการกำหนดแนวทางการปฏิบัติให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติงานด้านการป้องกันการเกิดอาชญากรรมทั่วไปในทุกพื้นที่ และมีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติงาน การประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง (3) มาตรการป้องกันเชิงรุก มาตรการนี้เป็นการปฏิบัติที่ใกล้ชิดกับมาตรการปราบปรามแต่ยังไม่ถึงขั้นการจับกุม เป็นการปฏิบัติที่เข้าไปใกล้คนร้ายมากขึ้นกว่าในมาตรการป้องกันตามปกติ วิธีการนี้เน้นย้ำการกระทำที่สม่ำเสมอโดยไม่หวังผลการจับกุม เพียงแต่มุ่งในการป้องกัน หากสามารถจับกุมได้ก็จะเป็นผลต่อการปฏิบัติที่เพิ่มขึ้น (นพโรจน์ พัชราจิระศักดิ์, 2560) และการปราบปรามอาชญากรรม ได้แก่ การใช้มาตรการระงับการกระทำผิดและการจับกุมควบคุมอาชญากรรม เพื่อป้องกันอาชญากรรมย้อนกลับมาประกอบอาชญากรรมอีกและมีการลงโทษอาชญากรเพื่อให้เข็ดหลาบ อันเป็นเครื่องเตือนใจแก่ผู้ที่คิดจะประกอบอาชญากรรม ได้แก่ (1) มาตรการปราบปรามตามปกติ ได้แก่ การป้องกัน

และระงับเหตุในขณะเกิดอาชญากรรมและการสืบสวนติดตามจับกุมภายหลังเกิดเหตุ ตลอดจนการสืบสวนหาข่าวอาชญากรรมอย่างต่อเนื่องในทุกวิธี เช่น การปราบปรามอาวุธสงคราม อาวุธปืนเถื่อน ยาเสพติดและของหนีภาษี (2) มาตรการปราบปรามในเชิงรุก เช่น การจัดให้มีการระดมกวาดล้างอย่างสอดคล้องกับเหตุการณ์และสถานการณ์อาชญากรรมโดยต่อเนื่อง

นอกจากนี้ นพโรจน์ พัชราจิระศักดิ์ (2560) ได้สรุปแนวทางการป้องกันอาชญากรรมไว้ว่าต้องกระทำเป็น 3 แนวทาง คือ

1) การป้องกันไม่ให้คนดี (พลเมืองดีทั้งหลาย) ประกอบอาชญากรรมการป้องกันทางนี้ทำได้โดยใช้ขบวนการขัดเกลาทางสังคม ได้แก่ การศึกษา อบรม ให้สมาชิกในสังคมมีระดับจิตใจที่มีความสำนึกในความผิดชอบชั่วดี ยึดมั่นในศีลธรรมและจริยธรรม รวมทั้งให้มีความเกรงกลัวต่อการถูกลงโทษในการกระทำผิด ไม่กล้าละเมิดกฎหมาย

2) ป้องกันมิให้บุคคลที่เคยกระทำผิดกลับมากระทำผิดซ้ำอีก การป้องกันนี้ทำได้โดยใช้วิธีการแก้ไขอบรม ฟื้นฟูจิตใจให้กลับเป็นคนดี ประกอบกับการฝึกอบรมวิชาชีพให้แก่ผู้ที่เคยกระทำผิด ให้ใช้ชีวิตอยู่ในสังคมได้โดยไม่ต้องประกอบอาชญากรรม การป้องกันวิธีนี้ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่ายในสังคม ที่ต้องช่วยกันสนับสนุนและให้โอกาสแก่บุคคลที่เคยกระทำผิดได้มีโอกาสกลับตัวเป็นคนดีแบบคนทั่วไป

3) การป้องกันมิให้ผู้ที่คิดจะกระทำผิดมีโอกาสประกอบอาชญากรรมการป้องกันอาชญากรรมทางนี้ทำได้โดยให้ทุกคนทุกฝ่ายมีความระมัดระวัง ไม่ประมาท เลินเล่อไม่เปิดโอกาสเปิดช่องทางให้ผู้ร้ายสามารถลงมือกระทำความผิดได้ ในปัจจุบันการป้องกันอาชญากรรมวิธีนี้มีความเจริญทางเทคโนโลยี มีระบบรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพในด้านการป้องกันเกี่ยวกับทรัพย์ แต่ในทางตรงกันข้ามด้วยเหตุที่ความเจริญทางเทคโนโลยีแพร่ขยายไปอย่างรวดเร็วทำให้ฝ่ายผู้ร้ายมีอุปกรณ์ในการประกอบอาชญากรรมอย่างทันสมัยยากแก่การป้องกันเช่นกัน

การป้องกันอาชญากรรม ควรกระทำจาก 3 องค์กร คือ 1) การป้องกันองค์กรโดยชุมชนเป็นการร่วมมือระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่ของรัฐในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม 2) องค์กรความร่วมมือระหว่างตำรวจกับชุมชนเป็นความสัมพันธ์ระหว่างตำรวจกับประชาชน 3) องค์กรประชาชนตามกฎหมายในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม คือ (สมโภชน์ แก้วรักษ์, 2554) (1) การเป็นพยาน พนักงานสอบสวนมีอำนาจออกหมายเรียกผู้เสียหายหรือบุคคลใดซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อว่าถ้อยคำของเขาอาจเป็นประโยชน์แก่คดี ให้มาตามเวลาและสถานที่ในหมายแล้วให้ถามปากคำบุคคลนั้นไว้ หมายถึง ประชาชนอาจช่วยเหลืองานยุติธรรมในด้านการดำเนินคดีได้โดยการ

เป็นพยาน ซึ่งการเป็นพยานนั้นจะเป็นพยานในชั้นสอบสวนหรือชั้นดำเนินคดี ก็ได้ (2) การแจ้งเหตุความผิดต่อเจ้าหน้าที่ การดำเนินคดีจะเริ่มจากตัวผู้เสียหายเองหรือบุคคลอื่นก็ได้ในกรณีของประชาชนนั้น โดยทั่วไปแล้วหากพบเห็นการกระทำความผิดทางอาญาซึ่งเป็นภัยต่อส่วนรวม ประชาชนก็มีสิทธิที่จะแจ้งให้เจ้าพนักงานดำเนินการได้ เรียกว่า คำกล่าวโทษ หมายถึง การที่บุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ผู้เสียหาย ได้กล่าวหาต่อเจ้าหน้าที่ว่ามีบุคคลซึ่งรู้ตัวหรือไม่ก็ดี ได้กระทำความผิดอย่างอย่างหนึ่งขึ้น เพื่อให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายต่อไปถือได้ว่าเป็นการช่วยในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมได้อีกวิธีหนึ่ง (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 2(8), 2548) (3) การจับกุมผู้กระทำความผิด โดยทั่วไปเป็นอำนาจของเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ มีข้อยกเว้นที่กฎหมายให้อำนาจประชาชนจับกุมผู้กระทำความผิดได้ดังนี้ ราษฎรที่พบการกระทำความผิดซึ่งหน้าและความผิดนั้นอยู่ในบัญชีท้ายประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 79, 2548) และกรณีที่เป็นการช่วยเหลือเจ้าพนักงาน กล่าวคือ เจ้าพนักงานที่จัดการตามหมายจับจะขอให้ผู้ที่อยู่ใกล้เคียงช่วยเหลือในการจับนั้นก็ได้ แต่จะบังคับให้ผู้ใดช่วยโดยน่าจะเกิดอันตรายแก่เขานั้นมิได้ (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 82, 2548) ความผิดซึ่งหน้าได้แก่ ความผิดซึ่งเห็นขณะกำลังกระทำหรือพบในอาการใด ซึ่งแทบจะไม่มีความสงสัยเลยว่าเขาได้กระทำความผิดมาแล้ว (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามาตรา 80, 2548) ส่วนความผิดที่อยู่ในบัญชีท้ายประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา เป็นความผิดที่มีความรุนแรง ตัวอย่างเช่น ข่มขืนกระทำชำเรา ประทุษร้ายแก่ชีวิต ลักทรัพย์วิ่งราวทรัพย์ ปล้นทรัพย์ กรรโชกทรัพย์ (4) การช่วยเหลือเจ้าพนักงาน การช่วยเหลือเจ้าพนักงานในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายนั้น มีทั้งในกรณีที่กฎหมายกำหนดไว้ซึ่งในกรณีนี้ หากไม่เข้าช่วยเหลือก็อาจมีความผิดได้ แต่ในบางกรณีไม่ได้มีกฎหมายกำหนดไว้ หากประชาชนประสงค์เข้าช่วยเหลือเจ้าพนักงานเพื่อทำการจับกุมผู้กระทำความผิด ก็จำเป็นจะต้องใช้อำนาจนี้ด้วยความระมัดระวังด้วยเพราะหากใช้อำนาจโดยมิชอบก็อาจจะมีความผิดทางกฎหมายได้ (5) การป้องกันตัวเอง ตามประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติในเรื่องการกระทำความผิดด้วยความจำเป็นและการกระ ทำอันอยู่ในลักษณะป้องกันไว้ว่า เพราะอยู่ในที่บังคับหรือภายใต้อำนาจซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือขัดขืนได้ หรือเพราะเพื่อให้ตนเองหรือผู้อื่นพ้นจากภยันตรายที่ใกล้จะถึงและไม่สามารถหลีกเลี่ยงให้พ้นโดยวิธีอื่นใดได้ เมื่อภยันตรายนั้นตนมิได้ก่อให้เกิดขึ้นเพราะความผิดของตน ถ้าการกระทำนั้นไม่เป็นการเกินสมควรแก่เหตุแล้วผู้นั้นไม่ต้องรับโทษ

สำหรับแนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของนักวิชาการต่างประเทศซึ่งได้เสนอแนวทางไว้ในลักษณะต่าง ๆ กัน เช่น เจน (Jane, 1961) ได้เสนอแนะแนวคิด

เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมซึ่งเชื่อมโยงสภาพแวดล้อมต่าง ๆ กับปัญหาอาชญากรรมโดยให้เหตุผลว่าถนนที่ว่างเปล่าขาดผู้สัญจรไปมาย่อมเป็นเส้นทางที่ไม่ปลอดภัย เพราะไม่มีสายตาที่คอยเฝ้ามองการเคลื่อนไหวของกันและกันซึ่งสายตาของมหาชนดังกล่าวนี้จะช่วยยับยั้งและตัดช่องโอกาสของอาชญากรที่มุ่งประกอบอาชญากรรมลงไปได้อย่างดี พร้อมกันนี้ยังได้เสนอให้มีการจัดพื้นที่ชุมชนและเมืองให้มีลักษณะสะดวกต่อการสังเกตและติดตามการสร้างความรับผิดชอบของชุมชนบอกด้วย เฮอร์เบิร์ด (Herbert,1962) ได้เสนอแนะแนวทางในการป้องกันอาชญากรรมโดยสร้างแนวคิดที่เรียกว่า “หมู่บ้านในเมือง (Urban Village)” ขึ้นมา ซึ่งแนวคิดดังกล่าวนี้แสดงให้เห็นว่าปัจจัยที่มีผลต่อการรักษาปลอดภัย ตลอดจนความสมัครสมานกลมเกลียวและความร่วมแรงร่วมใจในการป้องกันอาชญากรรมภายในชุมชนก็คือ การปฏิสัมพันธ์ดังกล่าวจะเกิดขึ้นได้ ต้องมีสภาพพื้นที่ที่อำนวยต่อการพบปะสังสรรค์ และง่ายต่อการสังเกตตรวจตราและเหมาะสมที่จะดำเนินกิจกรรมร่วมกัน เบ็คคาเรีย (Becaria, 1963) ได้เสนอแนวคิด เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมไว้ในแนวทางที่สอดคล้องกับแนวทางของปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ คือ

1) การป้องกันอาชญากรรมต้องมีการวางรากฐานโดยนักปรัชญาที่เฉลียวฉลาด พร้อมด้วยคุณธรรม รวมทั้งมีการบัญญัติกฎหมายที่เที่ยงธรรม

2) การป้องกันอาชญากรรมต้องอาศัยผู้รักษาและตีความกฎหมายที่เที่ยงตรง

3) การป้องกันอาชญากรรมต้องครอบคลุมถึงการสนับสนุนคุณงามความดีในสังคมโดยยกย่องสรรเสริญ และให้รางวัลแก่ผู้ประพฤติปฏิบัติชอบ

4) การป้องกันอาชญากรรมต้องเน้นความสำคัญส่งเสริมปรับปรุงระบบการศึกษาให้สมบูรณ์

เร็คเลส (Reckless, 1974) เสนอว่า การป้องกันอาชญากรรมจะต้องกระทำด้วยความพยายามที่จะสกัดกั้นล่วงหน้ามิให้อาชญากรรมเกิดขึ้นมากกว่าการแก้ไข ซึ่งเป็นเพียงการลดการกระทำความผิดซ้ำสอง ดังนั้นจึงต้องกระจายกำลังตำรวจออกตรวจต้องที่ให้ทั่วถึง เนื่องจากการปรากฏตัวของตำรวจย่อมมีผลต่อการยับยั้งผู้ที่มีแนวโน้มจะประกอบอาชญากรรม เพราะเกรงจะถูกจับทำให้ประชาชนรู้สึกอบอุ่นใจและรู้สึกปลอดภัยเมื่อเห็นตำรวจออกตรวจต้องที่อยู่ทั่วไปอย่างสม่ำเสมอ ส่วนวิลสัน และแมคเลน (Wilson & Mclaren, 1973) ได้กำหนดแนวทางการป้องกัน คือ การป้องกันอาชญากรรมมุ่งต่อบุคคลโดยการบังคับใช้กฎหมายให้บุคคลปฏิบัติตามด้วยการยับยั้งผู้ที่จะประกอบอาชญากรรม หรือจับกุมผู้กระทำผิดไปฟ้องลงโทษ และการแก้ไขสภาวะสังคมขั้นพื้นฐานหรือการปรับตัวที่ไม่เหมาะสมของแต่ละบุคคล และการป้องกันอาชญากรรมที่มุ่งต่อสิ่งแวดล้อม โดยรวมเอาความสัมพันธ์ทุกอย่างที่มีอยู่ระหว่างบุคคลและสิ่งแวดล้อมภายนอก ตลอดจนอิทธิพลต่าง ๆ ที่มี

ส่วนทำให้เกิดอาชญากรรมมาวิเคราะห์แล้วหาหนทางป้องกันด้วยการเปลี่ยนแปลงชุมชนให้มีลักษณะที่เอื้ออำนวยต่อการป้องกันอาชญากรรม

จากการศึกษาความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมของนักวิชาการดังกล่าวข้างต้น พบว่า การป้องกันอาชญากรรม หมายถึง ความพยายามที่จะป้องกันไม่ให้เกิดอาชญากรรมขึ้น ซึ่งมีวิธีการป้องกันได้หลายอย่าง ได้แก่เช่น การป้องกันไม่ให้คนดีประกอบอาชญากรรม ได้แก่ การให้การศึกษา การฝึกอบรมให้คนในสังคมยึดมั่นอยู่ในศีลธรรม รู้จักเกรงกลัวต่อบาป การป้องกันมิให้ผู้กระทำผิดกลับมากระทำผิดซ้ำอีก เช่น การฟื้นฟูจิตใจ การฝึกอาชีพแก่ผู้เคยกระทำความผิด หรือการตัดโอกาสคนร้ายที่จะกระทำความผิด เช่น การให้ทุกคนรู้จักระมัดระวังทรัพย์สินโดยไม่เปิดโอกาสให้คนร้ายกระทำความผิด

2.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม

2.2.1 ทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรม

การป้องกันอาชญากรรม เป็นการใช้มาตรการและเทคนิคต่าง ๆ ที่จะไม่ให้เกิดอาชญากรรมขึ้น โดยอาจจำแนกได้ดังนี้ คือ การกำจัดต้นเหตุการณ์ ขจัดความปรารถนาที่จะกระทำผิดและขจัดช่วงโอกาสที่จะกระทำผิด ซึ่งทั้งหมดนี้ถือเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รัฐบาลเอกชนและประชาชนในการร่วมมือกัน ซึ่งถือว่าเป็นงานในหน้าที่ของตำรวจที่สำคัญที่สุดรวมตลอด (สุพิศาล ภักดีนฤนาถ, 2560) จนถึงการใช้มาตรการต่าง ๆ ระดับเหตุการณ์การกระทำความผิด การจับคุมควบคุมอาชญากรรมเพื่อป้องกันอาชญากรรมย้อนกลับมากระทำความผิดอีก และการลงโทษอาชญากรรม เพื่อทำให้เกิดความเข็ดหลาบทั้งยังเป็นเครื่องเตือนใจแก่ผู้ที่คิดจะประกอบอาชญากรรมอีกประการหนึ่งด้วย อาจจะเป็นการป้องกัน และระงับเหตุในการเกิดอาชญากรรมและ/หรือเป็นการสืบสวนปราบปรามติดตาม จับกุมภายหลังจากการเกิดเหตุแล้ว การป้องกันปราบปรามอาชญากรรมด้วยการแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน ซึ่ง สุพิศาล ภักดีนฤนาถ (2560) ได้สรุปทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอาชญากรรม ได้ดังนี้

1) ทฤษฎีตำรวจชุมชนสัมพันธ์ (Police Community Relation Theory) คือ หลักการให้ตำรวจเข้าไปเป็นมิตรกับประชาชน หรือชุมชน เพื่อประโยชน์ในการหาข่าว การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประชาชนกับตำรวจ แต่ประชาชนอยู่ในฐานะผู้ให้ข้อมูล และผู้รับแนวคิดจากตำรวจเป็นหลัก โดยหลักการที่สำคัญของทฤษฎีนี้คือ เน้นการติดต่อสื่อสาร สร้างความเข้าใจให้กับชุมชนให้ความร่วมมือแจ้งข่าว หรือเบาะแสอาชญากรรมมากขึ้น

การดำเนินงานและปฏิบัติงานชุมชนสัมพันธ์ มีเป้าหมายสุดท้ายอยู่ที่การให้ชุมชนและประชาชนมีความสามารถในการป้องกัน และรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและความมั่นคงในระดับพื้นฐานของตนเองได้ เพื่อเป็นฐานและสนับสนุนงานการสร้างความสงบสุขแก่ชุมชนและสังคมของตำรวจ

2) ทฤษฎีตำรวจผู้รับใช้ชุมชน (Community Policing) หลักการนี้เป็นแนวคิดในการป้องกันอาชญากรรมแนวใหม่ที่เชื่อว่า ตำรวจกับประชาชนทำงานร่วมกัน โดยใช้ความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ย่อมสามารถแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอาชญากรรม ตลอดจนสภาพการไร้ระเบียบ และความเสื่อมโทรมทางสังคมและทางกายภาพในชุมชนต่าง ๆ ได้การที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวได้นั้น หน่วยงานตำรวจจะต้องเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับสุจริตชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนนั้นโดยเปิดโอกาสให้เข้ามามีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็น เสนอแนะในการจัดการกับความสำคัญเร่งด่วนของปัญหาและร่วมพัฒนาศักยภาพความเป็นอยู่โดยรวมของชุมชน หรืออีกนัยหนึ่งหลักการตำรวจผู้รับใช้ชุมชน เป็นหลักการทำงานของตำรวจซึ่งส่งเสริมสนับสนุนแก้ต้นเหตุ เพื่อลดปัญหาอาชญากรรม ปัญหาความไม่เป็นระเบียบของชุมชน โดยใช้เทคนิคการแก้ที่ต้นเหตุของปัญหาด้วยความร่วมมือระหว่างตำรวจ และชุมชน

3) ทฤษฎีหน้าต่างแตก (Broken Windows Theory) หลักการของทฤษฎีนี้สอดคล้องกับทฤษฎีตำรวจผู้รับใช้ชุมชนเป็นแนวความคิดที่นำมาประยุกต์ใช้กับการป้องกันอาชญากรรมในชุมชน โดยมีแนวคิดพื้นฐานว่า หากปล่อยให้หน้าต่างบ้าน หรือรถยนต์แตกเสียหาย โดยไม่มีการซ่อมแซม คนทั่วไปก็จะคิดว่าเจ้าของไม่สนใจต่อมาก็จะมีคนขว้างหรือทำลายกระจกบานอื่นเรื่อย ๆ จนกระทั่งบ้านเรือน หรือรถยนต์เสียหายชำรุดทรุดโทรมมากยากต่อการซ่อมแซมให้กลับไปสู่สภาพเดิม ดังนั้น เมื่อหน้าต่างแตกแม้เพียงเล็กน้อยก็ต้องรีบซ่อมแซม เมื่อนำมาเทียบเคียงกับปัญหาอาชญากรรมในชุมชน เช่น หากเกิดปัญหาความไม่มีระเบียบเรียบร้อย (Disorder) ปัญหาความสกปรก หรือปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพชีวิตของชุมชน (Quality of Life Problems) แล้วปล่อยทิ้งไว้ โดยไม่มีใครสนใจชุมชนนั้น จะยิ่งเสื่อมโทรมลงไปเรื่อย ๆ แล้วจะก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรม หรือยาเสพติดตามมาภายหลัง ดังนั้นการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมต้องสนใจจัดการปัญหาความเดือดร้อนของชุมชนปัญหาความไร้ระเบียบ และปัญหาคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนด้วย ถ้าชุมชนใดมีความสะอาดเป็นระเบียบเรียบร้อยก็จะทำให้ปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติดลดลงไปด้วย

การศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร จำเป็นต้องนำแนวคิดทฤษฎีต่าง ๆ มาใช้ในการศึกษา ดังเช่น ทฤษฎีตำรวจชุมชนสัมพันธ์ซึ่งมีหลักการให้ตำรวจเข้าไปเป็นมิตรกับประชาชน

หรือชุมชน หากเจ้าหน้าที่ตำรวจสร้างสัมพันธ์ที่ดีประชาชนในฐานะผู้ให้ข้อมูล ประชาชนย่อมให้ความร่วมมือในการแจ้งข่าวสาร หรือให้ข้อมูลกับเจ้าหน้าที่ เป็นการทำงานร่วมงานระหว่างตำรวจกับประชาชนเป็นไปตามทฤษฎีตำรวจรับใช้ประชาชนและแนวคิดเกี่ยวกับทฤษฎีหน้าต่างแตก เป็นแนวคิดที่นำมาประยุกต์ใช้ในการป้องกันอาชญากรรม หากประชาชนไม่สนใจให้ความร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรมย่อมทำให้เกิดอาชญากรรมเพิ่มมากขึ้น การให้ความร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ จึงเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้อาชญากรรมลดลง

2.2.2 ทฤษฎีป้องกันปราบปรามอาชญากรรมสมัยใหม่

หลักการและทฤษฎีตำรวจสมัยใหม่ตามหลัก 5 ทฤษฎี 1 หลักการ (Modem Policing Community Policing in CSD) มีสาระสำคัญ ประกอบด้วย ดังนี้ 1) ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Theory) 2) ทฤษฎีตำรวจชุมชนสัมพันธ์ (Police Community Relation Theory) 3) ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Through Environmental Design) 4) ทฤษฎีตำรวจผู้รับใช้ชุมชน (Community Policing) 5) ทฤษฎีหน้าต่างแตก (Broken Windows Theory) และหลักการตำรวจพัฒนาและแก้ไขปัญหาที่พลิกผันไปตามแนวทางของชุมชน (Community Oriented Policing and Problem Solving : COPPS) ซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึงทฤษฎีและหลักการเพิ่มเติมจากทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมซึ่ง สุพิศาล ภักดีนฤนาถ (2560) ได้สรุปไว้คือ 1) ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Theory) มีแนวคิดสำคัญ คือ การใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจในเครื่องแบบออกตรวจท้องที่มีการจัดสายตรวจแบบต่าง ๆ และเขตตรวจเน้นการปรากฏตัวของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อลดช่องโอกาสในการกระทำผิดของคนร้ายมุ่งการเพิ่มประสิทธิภาพ เครื่องมือ เครื่องใช้ พัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ ในการตรวจท้องที่และหากมีเหตุอาชญากรรมเกิดขึ้น ต้องรีบสืบสวนจับกุมได้อย่างรวดเร็ว ต้องไม่ให้เป็นเยี่ยงอย่าง และคนร้ายไม่กล้ากระทำผิด ซึ่งแนวทางนี้ ถือเป็นการดำเนินการลดปัญหาอาชญากรรม โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจเท่านั้นบุคคล หรือหน่วยงานอื่น ๆ หรือแม้กระทั่งคนในชุมชนเองเป็นเพียงผู้ช่วยให้ข้อมูล หรือมีส่วนร่วมตามที่เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องการเท่านั้น 2) ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Through Environmental Design) เป็นแนวทางการป้องกันอาชญากรรมที่เชื่อว่าสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และทางสังคมถือ ว่าเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่มีผลต่อปัญหาอาชญากรรมในชุมชน โดยหลักการแล้วเราสามารถวางแผนเปลี่ยนแปลง แก้ไข หรือออกแบบสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ทั้งสภาพแวดล้อมรูปธรรม และนามธรรมเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมได้ โดยทำให้ไม่สามารถเข้าถึงบุคคล หรือทรัพย์โดยง่ายอันเป็นการปิดนั้น หรือลดช่องโอกาสในการก่อเหตุของคนร้าย และ 3) หลักการตำรวจพัฒนาและแก้ไขปัญหาที่พลิกผันไปตามแนวทางของชุมชน (Community Oriented Policing and Problem

Solving : COPPS) ว่าเป็นหลักการที่เน้นการปฏิบัติงานร่วมกับหุ้นส่วนต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาให้กับชุมชน ซึ่งในประเทศไทยหน่วยงานที่ริเริ่มนำกระบวนการทัศน์ใหม่นี้มาใช้ในการปฏิบัติงาน คือ กองบังคับการปราบปรามกองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ซึ่งยุทธศาสตร์สำคัญในหลักการพัฒนา และแก้ไขปัญหาที่พลิกผันไปตามแนวทางของชุมชน ได้แก่ การปรับเปลี่ยน กระบวนทัศน์ (Paradigm Shift) ในการแสวงหาหุ้นส่วนในชุมชน (Community Partnership) และการร่วมกันแก้ไขปัญหาต่าง ๆ (Problem Solving) ที่เกิดขึ้นในชุมชนนั่นเอง การการปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ (Paradigm Shift) นี้มี 2 ส่วน คือ ในส่วนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องเปลี่ยนแนวความคิด และทัศนคติ จากกระบวนทัศน์การบังคับใช้กฎหมายเป็นกระบวนทัศน์หลักการพัฒนา และแก้ไขปัญหาที่พลิกผันไป ตามแนวทางของชุมชนที่เน้นการทำงานป้องกัน และแก้ไขปัญหาในชุมชนร่วมกับหุ้นส่วนต่าง ๆ และในภาคส่วนชุมชนเอง คนในชุมชนต้องเปลี่ยนทัศนคติที่ว่าการแก้ไขปัญหาในลักษณะหุ้นส่วนเช่นกัน การแสวงหา หรือการสร้างหุ้นส่วนในชุมชน (Community Partnership) ร่วมกันป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมและความไร้ระเบียบในชุมชนนั้นมีหลักการที่สำคัญคือต้องให้ความรู้ ความเข้าใจและสร้างจิตสำนึกรักชุมชนจนกระทั่งหุ้นส่วนเหล่านั่นมีความรู้สึกว่าเป็นหุ้นส่วนในชุมชนและมีความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยและความสงบสุขของชุมชนเสมือนเป็นผู้พิทักษ์สันติราษฎร์ หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าเป็น “ผู้พิทักษ์รับใช้ชุมชน” (The Community Knight) ซึ่งสอดคล้องกับหลักการตำรวจสำคัญที่ว่า “ตำรวจ คือ ประชาชน ประชาชน คือ ตำรวจ” นั่นเอง ซึ่งผู้พิทักษ์เหล่านี้ จะอยู่ในชุมชนและเป็นหุ้นส่วนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดูแล ปกป้องชุมชนของตนเองจากภัยอันตรายต่าง ๆ ซึ่งคล้ายกับการทำหน้าที่ของสุนัขระวังภัย (Watch Dog) นั่นเอง สำหรับหุ้นส่วนสำคัญในชุมชน คือ ผู้ที่ยิ่งใหญ่ทั้งหก (The Big Six) ได้แก่ พระ/โต๊ะอิหม่าม/ตามศาสนา/(วัด/โบสถ์คริสต์/มัสยิด) ครูอาจารย์ (โรงเรียน/มหาวิทยาลัย/สถาบันการศึกษา) นักการเมืองท้องถิ่น ข้าราชการในพื้นที่ นักธุรกิจเอกชนและสื่อมวลชนในพื้นที่ หุ้นส่วนทั้ง 6 เหล่านี้ถือเป็นพลังชุมชนที่จะช่วยขับเคลื่อนงานหลักการพัฒนา และแก้ไขปัญหาที่พลิกผันไปตามแนวทาง ของชุมชนได้ดีขึ้น

สรุปได้ว่า การป้องกันอาชญากรรมเป็นการการใช้มาตรการและวิธีการต่าง ๆ ที่จะไม่ให้เกิดอาชญากรรมขึ้น ได้แก่ กำจัดต้นเหตุการณ์ ขจัดความปรารถนาที่จะกระทำผิด และการขจัดช่วงโอกาสที่จะกระทำผิด ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงการป้องกันอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)

2.3 แนวคิดและทฤษฎีการมีส่วนร่วม

2.3.1 แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

การมีส่วนร่วมของประชาชนนั้น มีความสำคัญอย่างยิ่งในการบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ซึ่งเน้นให้ประชาชนเข้ามาดำเนินการในกิจกรรมต่าง ๆ ของภาครัฐสร้างความรับผิดชอบให้ประชาชน สำรวจ ตรวจสอบความจำเป็นในเรื่องต่าง ๆ ในชุมชน และท้องถิ่นของตนเอง ทั้งในการระดมทรัพยากร ท้องถิ่น การเสนอแนวทางแก้ไขใหม่ ๆ ถวิลวดี บุรีกุล (2561) กล่าวถึงความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชน (People Participation) ในความหมายที่แคบ คือ การพิจารณาการมีส่วนร่วมช่วยเหลือสมัครใจ โดยประชาชนต่อโครงการใดโครงการหนึ่งของโครงการสาธารณะต่าง ๆ ที่คาดว่าจะส่งผลต่อการพัฒนาชาติ แต่ไม่ได้หวังว่าจะให้ประชาชนเปลี่ยนแปลงโครงการ หรือวิจารณ์ เนื้อหาของโครงการ ส่วนในความหมายที่กว้าง หมายถึง การให้ประชาชนในชนบทรู้สึกตื่นตัว เพื่อที่จะทราบถึงความช่วยเหลือ และตอบสนองต่อโครงการพัฒนา ขณะเดียวกันก็สนับสนุนความคิดริเริ่มของคนในท้องถิ่น ในเรื่องของการพัฒนาชนบทเป็นพฤติกรรมการให้ความร่วมมือบุคคลและระดับส่วนมาก ได้แก่ การร่วมประชุม การออกความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ การตีปัญหาให้กระจ่าง การออกเสียงสนับสนุน หรือคิดค้นปัญหา การออกเสียงเลือกตั้ง การบริจาคเงิน การบริจาควัตถุ การช่วยเหลือด้านแรงงาน การใช้โครงการให้เป็นประโยชน์อย่างถูกต้องการช่วยเหลือในการรักษา การทำงานร่วมกับผู้นำการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม (ธนรัตน์ พุ่มเจริญ, 2553 ; ศรีประไพร คุ้มศัตรา, 2559) สอดคล้องกับรังสิตา บุญโชติ (2559) ที่กล่าวถึง การมีส่วนร่วมของประชาชนว่า หมายถึง การตัดสินใจเข้าร่วมในการดำเนินการต่าง ๆ ร่วมกับบุคคลหรือหน่วยงานอื่น ๆ ในด้านต่าง ๆ อันมีลักษณะเป็นสาธารณะ อันมีลักษณะที่เป็นความเต็มใจของประชาชนผู้เข้าร่วม

โดยสรุปแล้ว การมีส่วนร่วมเป็นการแสดงออกหรือพฤติกรรมที่แสดงถึงการเข้าร่วมกระบวนการอย่างใดอย่างหนึ่งโดยมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน กระบวนการเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจกรรมเรื่องใดเรื่องหนึ่งของบุคคล โดยอาจเป็นการแสดงออกเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของตนเอง หรืออาจเป็นการกระทำเพื่อสาธารณะประโยชน์ รวมถึงสามารถแสดงออกผ่านทางพฤติกรรมของบุคคลได้

รูปแบบการมีส่วนร่วมนั้นมีหลายรูปแบบ เช่น การมีส่วนร่วมประชุม การมีส่วนร่วมในการออกเงิน การมีส่วนร่วมในการเป็นคณะกรรมการ การมีส่วนร่วมเป็นผู้นำ การมีส่วนร่วมสัมภาษณ์ การมีส่วนร่วมเป็นผู้ชักชวน การมีส่วนร่วมเป็นผู้บริโภค การมีส่วนร่วมเป็นผู้ริเริ่ม หรือผู้เริ่มโครงการ การมีส่วนร่วมเป็นผู้ใช้แรงงานและการมีส่วนร่วมออกวัสดุอุปกรณ์ ซึ่งการให้

ประชาชนมีส่วนร่วมนั้น สามารถทำได้หลายระดับ ขึ้นอยู่กับรัฐบาลแต่ละยุคว่าจะให้ความสำคัญต่อประชาชนมากน้อยต่างกัน (ถวิลวดี บุรีกุล, 2561) การมีส่วนร่วมของประชาชนอาจแบ่งจากระดับต่ำสุดออกเป็น 7 ระดับ ได้แก่ ระดับให้ข้อมูล ระดับการเปิดรับความคิดเห็นของประชาชน ระดับการปรึกษาหารือ ระดับการวางแผนร่วมกัน ระดับการร่วมปฏิบัติร่วมติดตามตรวจสอบระดับการควบคุมโดยประชาชนซึ่ง ถวิลวดี บุรีกุล (2561) ได้แบ่งระดับขั้นการมีส่วนร่วมของประชาชนออกเป็น 7 ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

1) ระดับการให้ข้อมูลเป็นระดับต่ำสุด และเป็นวิธีการที่ง่ายที่สุดของการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้กำหนดนโยบาย หรือผู้วางแผนโครงการกับประชาชนให้ข้อมูลแก่ประชาชนเกี่ยวกับการตัดสินใจของผู้กำหนดนโยบาย หรือผู้วางแผน หรือผู้วางแผนโครงการแต่ไม่เปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็น หรือเข้ามาเกี่ยวข้องใด ๆ วิธีการให้ข้อมูลอาจกระทำได้หลายวิธี เช่น การแถลงข่าว การแจกข่าว การแสดงนิทรรศการและการทำหนังสือพิมพ์ให้ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ตลอดจนการใช้สื่ออื่น ๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุสื่อบุคคล และหอกระจายข่าว เป็นต้น

2) การเปิดรับความคิดเห็นจากประชาชนเป็นระดับขั้นที่สูงกว่าระดับแรก กล่าวคือ ผู้กำหนดนโยบาย หรือผู้วางแผนโครงการเชิญชวนให้ประชาชนแสดงความคิดเห็น เพื่อให้ได้ข้อมูลมากขึ้น และประเด็นในการประเมินข้อดี ข้อเสียชัดเจนยิ่งขึ้น เช่น การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับโครงการต่าง ๆ เป็นต้น

3) ระดับการปรึกษาหารือ เป็นระดับขั้นการมีส่วนร่วมของประชาชนที่สูงกว่าการเปิดรับความคิดเห็นของประชาชน เป็นการเจรจากันอย่างเป็นทางการระหว่างผู้กำหนดนโยบายและผู้วางแผนโครงการ และประชาชนเพื่อประเมินความก้าวหน้า หรือระบุประเด็น หรือข้อสงสัยต่าง ๆ เช่น การจัดประชุม การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ ตลอดจนการเปิดกว้างรับฟังความคิดเห็น โดยใช้รูปแบบต่าง ๆ อาทิ การสนทนากลุ่ม และประชาชนเสวนา เป็นต้น

4) การวางแผนร่วมกันเป็นระดับขั้นที่สูงกว่าการปรึกษา หรือกล่าวคือ เป็นเรื่องการมีส่วนร่วมที่มีขอบเขตกว้างมากขึ้นที่มีขอบเขกว้างมากขึ้น มีความรับผิดชอบร่วมกันในการวางแผนเตรียมโครงการ และผลที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการเหมาะสมที่จะใช้สำหรับการพิจารณาประเด็นที่มีความยุ่งยาก ซับซ้อน และมีข้อโต้แย้งมาก เช่น การใช้กลุ่มที่ปรึกษา ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องการใช้อนุญาโตตุลาการเพื่อแก้ปัญหาข้อขัดแย้ง และการเจรจา เพื่อหาทางประนีประนอมกัน การประชุมวางแผนการมีส่วนร่วม

5) ระดับการร่วมปฏิบัติเป็นระดับขั้นที่สูงถัดไปจากระดับการวางแผนร่วมกัน คือ เป็นระดับที่ผู้รับผิดชอบนโยบาย หรือโครงการกับประชาชนร่วมกันดำเนินการตามนโยบาย หรือ

โครงการ เป็นขั้นการนำนโยบายไปปฏิบัติร่วมกันดำเนินการตามหรือโครงการร่วมกันเพื่อให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้

6) ร่วมติดตามตรวจสอบประเมินผลเป็นระดับการมีส่วนร่วมที่มีผู้เข้าร่วมน้อย แต่มีประโยชน์ที่ผู้เกี่ยวข้อง หรือได้รับผลกระทบสามารถมาคอยติดตามการดำเนินกิจกรรมนั้น ๆ ได้ รูปแบบของการติดตาม ตรวจสอบ หรือประเมินผล อาจอยู่ในรูปแบบของการจัดตั้งคณะกรรมการการติดตามประเมินผลที่มาจากหลายฝ่ายการสอบถามประชาชนโดยการทำการสำรวจเพื่อให้ประชาชนประเมินผลนี้มีความสำคัญมาก เพราะจะมีผลต่อการพิจารณาจัดสรรประโยชน์การยุติหรือคงไว้ ตลอดจนปรับปรุงนโยบายหรือโครงการ

7) ระดับการควบคุมโดยประชาชน เป็นระดับสูงสุดของการมีส่วนร่วม โดยประชาชนเพื่อแก้ปัญหาข้อขัดแย้งที่มีอยู่ทั้งหมด เช่น การลงประชามติ เป็นต้น

สรุปได้ว่า รูปแบบของการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้แก่ การมีส่วนร่วมประชุมการมีส่วนร่วมในการออกเงิน การมีส่วนร่วมเป็นกรรมการ การมีส่วนร่วมเป็นผู้นำ การมีส่วนร่วมสัมภาษณ์ การมีส่วนร่วมเป็นผู้ชักชวน การมีส่วนร่วมเป็นผู้บริโภค การมีส่วนร่วมเป็นผู้ริเริ่มโครงการ การมีส่วนร่วมเป็นผู้ใช้แรงงานและการมีส่วนร่วมออกวัสดุอุปกรณ์ โดยระดับการมีส่วนร่วมเรียงจากต่ำไปสูง ได้แก่ ระดับการใช้ข้อมูล ระดับการเปิดรับความคิดเห็นของประชาชน ระดับการปรึกษาหารือ ระดับการวางแผนร่วมกัน ระดับการร่วมปฏิบัติร่วมติดตามตรวจสอบ และระดับการควบคุมโดยประชาชน

2.3.2 ทฤษฎีที่เกี่ยวกับการมีส่วนร่วม

ทฤษฎีการเกลี้ยกล่อมมวลชน (Mass Persuasion)

Maslow (1970) กล่าวว่า การเกลี้ยกล่อม หมายถึง การใช้คำพูดหรือการเขียนเพื่อให้เกิดความเชื่อถือและการกระทำ ซึ่งการเกลี้ยกล่อมมีประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งในการปฏิบัติงาน ถ้าจะให้เกิดผลดีผู้เกลี้ยกล่อมจะต้องมีศิลปะการสร้างความสนใจในเรื่องที่จะเกลี้ยกล่อม โดยเฉพาะในเรื่องความต้องการของคนตามหลักทฤษฎีของ Maslow ที่เรียกว่าลำดับขั้น ความต้องการ (Hierarchy of Needs) คือ ความต้องการของคนจะเป็นไปตามลำดับจากน้อยไปมากมีทั้ง 5 ระดับ คือ 1) ความต้องการทางด้านสรีระวิทยา (Physiological Needs) 2) ความต้องการความมั่งคงปลอดภัยของชีวิต (Safety and Security Needs) 3) ความต้องการทางสังคม (Social Needs) 4) ความต้องการที่จะมีเกียรติยศชื่อเสียง (Self - Esteem Needs) 5) ความต้องการความสำเร็จแห่งตน (Self - Actualities Needs)

ทฤษฎีการสร้างผู้นำ (Leadership)

การสร้างผู้นำจะช่วยจูงใจให้ประชาชนทำงานความเต็มใจ เพื่อบรรลุเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ร่วมกัน ทั้งนี้เพราะผู้นำเป็นปัจจัยสำคัญของการรวมกลุ่มคนจูงใจไปยังเป้าประสงค์ โดยทั่วไปแล้วผู้นำอาจมีทั้งผู้นำที่ดี เรียกว่า ผู้นำปฏิฐาน (Positive Leader) ผู้นำพลวัต คือ เคลื่อนไหวทำงานอยู่เสมอ (Dynamic Leader) และผู้นำไม่มีกิจ ไม่มีผลงานสร้างสรรค์ที่เรียกว่าผู้นำนิเสธ (Negative Leader) ผลของการให้ทฤษฎีการสร้างผู้นำจึงทำให้เกิดการระดมความร่วมมือปฏิบัติงานอย่างมีขวัญกำลังใจงานมีคุณภาพ มีความริเริ่มสร้างสรรค์ และร่วมรับผิดชอบ ดังนั้น การสร้างผู้นำที่ดีย่อมจะนำไปสู่การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ด้วยดีนั่นเอง

ทฤษฎีการใช้วิธีและระบบทางการบริหาร (Administration and Method)

การใช้ระบบบริหารในการระดมความร่วมมือเป็นวิธีหนึ่งที่ง่ายเพราะใช้กฎหมายระเบียบแบบแผนเป็นเครื่องมือในการดำเนินการ แต่อย่างไรก็ตามผลของความร่วมมือยังไม่มีระบบใดที่เหมะสมที่สุดในเรื่องการบริหาร เพราะธรรมชาติของคนถ้าทำงานตามความสมัครใจไม่ต้องบังคับก็จะทำงานด้วยความรัก แต่ถ้าไม่ควบคุมเลยก็ไม่เป็นไปตามนโยบายและความจำเป็นของรัฐ เพราะการใช้ระบบบริหารเป็นการปฏิบัติตามนโยบายเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเพิ่มความคาดหวังผลประโยชน์

การศึกษาทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม ในการศึกษาการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยเห็นว่าการจะให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) แจ้งข่าวอาชญากรรมหรือป้องกันการเกิดอาชญากรรมนั้นการเกลี้ยกล่อมโดยใช้คำพูด การเขียน ให้เกิดความเชื่อถือเป็นสิ่งสำคัญเพื่อให้การปฏิบัติงานราบรื่น ต้องมีการสร้างขวัญกำลังใจ เปิดโอกาสแสดงความคิดเห็นให้เกิดจิตสำนึกในความรับผิดชอบอันที่จะเกิดผลดีตามทฤษฎีการระดมสร้างขวัญคนในชาติให้เกิดความรู้สึกรักชาติ ชาตินิยม มีการสร้างผู้นำตามทฤษฎีการสร้างผู้นำ ให้จูงใจให้ประชาชนทำงานด้วยความเต็มใจ ตลอดจนนำทฤษฎีการใช้วิธีและระบบทางการบริหาร (Administration and Method) มาใช้ในการบริหารจัดการให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมด้วยความเต็มใจและให้การปฏิบัติตามนโยบายเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเพิ่มความคาดหวังผลประโยชน์

2.3.3 นโยบายการมีส่วนร่วมของประชาชน

แนวนโยบายด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนตามกฎหมายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 ซึ่งบัญญัติไว้ใน หมวด 5 ส่วนที่ 10 ตามมาตรา 87 ซึ่งมีหลักการว่า รัฐต้องดำเนินการตามแนวนโยบายด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในเรื่องส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการตรวจสอบ การใช้อำนาจรัฐทุกระดับในรูปแบบองค์กรทางวิชาชีพ หรือตามสาขาอาชีพที่หลากหลาย หรือรูปแบบอื่น ส่งเสริมให้ประชาชนมีความเข้มแข็งในทางการเมืองและจัดให้มีกฎหมายจัดทั้งกองทุนพัฒนาการเมืองภาคประชาชนเพื่อช่วยเหลือการดำเนินกิจกรรมสาธารณะของชุมชน รวมทั้งสนับสนุนการดำเนินการของกลุ่มประชาชนที่รวมตัวกันในลักษณะเครือข่ายทุกรูปแบบให้สามารถแสดงความคิดเห็นและเสนอความต้องการของชุมชนในพื้นที่ส่งเสริมและให้การศึกษาแก่ประชาชนเกี่ยวกับการพัฒนาการเมืองและการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขรวมทั้งส่งเสริมให้ประชาชนได้ใช้สิทธิเลือกทั้งโดยสุจริตและเที่ยงธรรม โดยการมีส่วนร่วมของประชาชนดังกล่าว ต้องคำนึงถึงสัดส่วนของหญิงและชายที่ใกล้เคียงกัน

นอกจากนี้ในการบริหารราชการนั้นต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์สุขของประชาชนเกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจภาครัฐ ความมีประสิทธิภาพความคุ้มค่าในเชิงภารกิจแห่งรัฐ การลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน การลดภารกิจ และยุบเลิกหน่วยที่ไม่จำเป็นการกระจายภารกิจและทรัพยากรให้แก่ท้องถิ่น การกระจายอำนาจในการตัดสินใจ การอำนวยความสะดวกและการตอบสนองความต้องการของประชาชน ทั้งนี้โดยมีผู้รับผิดชอบต่อผลของงานในการปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการต้องใช้วิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้คำนึงถึงความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติงาน การมีส่วนร่วมของประชาชน การเปิดเผยข้อมูล การติดตามตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ตามความเหมาะสมของแต่ละภารกิจและวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 กำหนดให้การบริหารราชการเพื่อประโยชน์สุขของประชาชนส่วนราชการจะต้องดำเนินการโดยถือว่าประชาชนเป็นศูนย์กลางที่จะได้รับการบริการจากรัฐและจะต้องมีแนวทางการบริหารราชการคือก่อนร่วมดำเนินการส่วนราชการต้องจัดให้มีการศึกษาวิเคราะห์ผลดีและผลเสียให้ครบถ้วนทุกด้าน กำหนดขั้นตอน การดำเนินการที่โปร่งใส มีกลไกตรวจสอบการดำเนินการในแต่ละขั้นตอนในกรณีที่เป็นภารกิจใดจะมีผลกระทบต่อประชาชนส่วนราชการ ต้องดำเนินการฟังความคิดเห็นของประชาชน หรือชี้แจงทำความเข้าใจ เพื่อให้ประชาชนได้ตระหนักถึงประโยชน์ที่ส่วนร่วมจะได้รับจากภารกิจนั้นและให้เป็นหน้าที่ของราชการที่จะต้องคอยรับฟังความคิดเห็นและความพึงพอใจของสังคมโดยรวมและประชาชนผู้รับบริการเพื่อปรับปรุงหรือเสนอแนะต่อ

ผู้บังคับบัญชา เพื่อให้มีการปรับปรุง วิธีปฏิบัติราชการให้เหมาะสม นอกจากนี้พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 กำหนดให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติส่งเสริมให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญารักษาความสงบเรียบร้อยและรักษาความปลอดภัยของประชาชนตามความเหมาะสมและความต้องการของแต่ละพื้นที่ (พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2547 มาตรา 7) โดยลักษณะของการมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ม.ป.ป.) ได้แก่

1) การมีส่วนร่วมในการคิดศึกษาและค้นคว้าสภาพและสาเหตุของปัญหา ตลอดจนความต้องการของท้องถิ่นและชุมชน

2) การมีส่วนร่วมในการริเริ่มและตัดสินใจกำหนด กิจกรรมเพื่อลด และแก้ปัญหาของท้องถิ่นและชุมชน

3) การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ/การให้ความร่วมมือในการปฏิบัติ/การสนับสนุนทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อใช้ในการปฏิบัติตามกิจกรรมเพื่อลดและแก้ไขปัญหาของท้องถิ่นและชุมชน

4) การมีส่วนร่วมในการตรวจสอบและติดตามการดำเนินกิจกรรม

5) การมีส่วนร่วมในการเสนอแนะและปรับปรุงโดยท้องถิ่นและชุมชน สามารถมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจ 6 ด้าน ดังต่อไปนี้

5.1) ด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม

5.2) ด้านรักษาความสงบเรียบร้อยและรักษาความปลอดภัยของประชาชน

5.3) ด้านการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด

5.4) ด้านการจราจร

5.5) ด้านการดูแลสาธารณสมบัติ

5.6) ด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในท้องถิ่น

จากที่กล่าวถึงนโยบายการมีส่วนร่วมของประชาชนนั้นสามารถสรุปได้ว่า ประชาชนสามารถมีส่วนร่วมในภารกิจและการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจ ประกอบด้วย การมีส่วนร่วมด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ด้านรักษาความสงบเรียบร้อยและรักษาความปลอดภัยของประชาชน ด้านการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด ด้านการจราจร ด้านการดูแลสาธารณสมบัติ และด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในท้องถิ่น ในการศึกษาครั้งนี้จะเป็นการศึกษาการมีส่วนร่วมในด้านการป้องกันอาชญากรรม

2.3.4 แนวคิดการแสวงหาความร่วมมือกับประชาชน

การจัดโครงการตำรวจชุมชนสัมพันธ์นั้นเป็นสิ่งที่ดีและสามารถลดแก้ไขปัญหาโดยเฉพาะเรื่องมวลชนสัมพันธ์ เป็นการสร้างความใกล้ชิดกับประชาชนลดช่องว่างระหว่างความไม่เข้าใจระหว่างประชาชนกับตำรวจในการปฏิบัติหน้าที่โดยการสร้างความเป็นมิตรกับชุมชนจะต้องมีการสร้างความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับชุมชน ให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการควบคุมและป้องกันอาชญากรรม รวมทั้งการนำทรัพยากรในชุมชนมาใช้ในการแก้ปัญหาที่เร่งด่วนของสมาชิกในชุมชน ส่วนการแก้ไขปัญหานั้นเป็นกระบวนที่เกิดขึ้นหลังจากที่ชุมชนได้บอกถึงปัญหาหรือข้อควรคำนึงและร่วมกันหาวิธีการที่เหมาะสมที่สุดในการแก้ปัญหา โดยเฉพาะพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีชุมชนที่หลากหลายทั้งที่เป็นคนในพื้นที่ดั้งเดิมและนอกพื้นที่ที่อพยพเข้ามาอาศัยอยู่จากต่างจังหวัด

ในประเทศไทยหลักการตำรวจชุมชนถูกนำมาใช้ลักษณะของตำรวจชุมชนสัมพันธ์ซึ่งหมายถึงกระบวนการที่ตำรวจได้กระทำเพื่อให้บุคคลหรือกลุ่มบุคคลในสังคมหรือชุมชนต่าง ๆ เกิดการรวมตัวกันมีความสัมพันธ์ผูกพันเกี่ยวข้องต่อกันร่วมมือประสานการปฏิบัติเพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของตำรวจและเป็นการดำเนินการอย่างเป็นกระบวนการเพื่อให้ตำรวจมีปฏิสัมพันธ์อันดีกับชุมชนเป็นส่วนหนึ่งของชุมชนมีความเข้าใจในปัญหาซึ่งกันและกันตลอดจนร่วมมือกันในการแก้ปัญหาต่าง ๆ โดยเฉพาะปัญหาอาชญากรรมเพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยในชุมชน หรือสังคมนั้น ๆ ที่จะทำให้ประชาชนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเกิดความไว้วางใจซึ่งกันและกันซึ่งจะทำให้เกิดความร่วมมือระหว่างผู้บริหารชุมชนในการคัดเลือกบุคลากร เครื่องมือเครื่องใช้การเลือกพื้นที่เป้าหมายข้อมูลท้องถิ่น การกำหนดแผนปฏิบัติงานร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ทำให้เกิดความรวดเร็วในการติดต่อสื่อสาร

นอกจากนั้นระดับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานชุมชนแล้วยังช่วยในการสนับสนุนส่งเสริมให้สมาชิกในชุมชนมีความสามารถในการป้องกันตนเองจากปัญหาต่าง ๆ ในชุมชนได้ในระดับหนึ่งตลอดจนการให้ความร่วมมือกับตำรวจและการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประชาชนกับตำรวจให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับกับป้องกันอาชญากรรมและปัญหาอื่น ๆ สนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จากการดำเนินการแสวงหาความร่วมมือโดยการจัดทำโครงการตำรวจชุมชนสัมพันธ์ โดยการดำเนินการแบ่งออกเป็น 7 ขั้นตอน คือ 1) การพบปะเยี่ยมเยียนและร่วมกิจกรรม 2) การศึกษาวิเคราะห์สภาพปัญหาชุมชนให้คำปรึกษา 3) การประชุมวางแผนร่วมกับผู้นำชุมชนและประชาชน 4) การจัดระบบงานและการประเมินความพร้อม 5) การแนะนำให้ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม 6) การจัดระบบการประสานงานความร่วมมือระหว่างประชาชนกับตำรวจ 7) การติดตาม ประเมินผลและปรับปรุง

ซึ่งเทียบกับหลักการชุมชนสัมพันธ์ในประเทศตะวันตกที่มีรูปแบบใกล้เคียงกันแต่นำมาประยุกต์ใช้กับสภาพสังคมชุมชนของไทยได้บางประการซึ่งจะทำให้บุคคลแต่ละกลุ่ม เช่น ชาวบ้าน ข้าราชการ นักศึกษา นักเรียน เข้าใจในวัตถุประสงค์นโยบายวิธี การปัญหา และข้อจำกัดของเจ้าหน้าที่ตำรวจรวมทั้งเกิดความมั่นใจว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะรักษากฎหมายอย่างมีสมรรถภาพและความเที่ยงธรรมอย่างแท้จริง โดยเฉพาะในแถบประเทศตะวันตกจะมุ่งเน้นการเข้าถึงประชาชนอย่างใกล้ชิด เพื่อลดความรู้สึกหวาดกลัวของประชาชนองค์ประกอบที่สำคัญของตำรวจชุมชนมีอยู่ 2 ส่วน คือ ความเป็นมิตรกับชุมชน (Community Partnership) และการแก้ไขปัญหา (Problem Solving) ซึ่งนำมาซึ่งความสำเร็จของการตำรวจชุมชน การสร้างความเป็นมิตรกับชุมชนตำรวจจะต้องมีการสร้างความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับชุมชนให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการควบคุมและป้องกันอาชญากรรมรวมทั้งมีการนำทรัพยากรในชุมชนมาใช้ในการแก้ไขปัญหาที่เร่งด่วนของสมาชิกในชุมชนส่วนการแก้ไขปัญหานั้นเป็นกระบวนที่เกิดขึ้นหลังจากที่ชุมชนได้บอกถึงปัญหาหรือข้อควรคำนึงและร่วมกันหาวิธีการที่เหมาะสมที่สุดในการแก้ปัญหาเหล่านั้น

ในประเทศไทยหลักการตำรวจชุมชนได้ถูกนำมาใช้ในลักษณะของตำรวจชุมชนสัมพันธ์ (Community Relation Policing) ซึ่งหมายถึงกระบวนการที่ตำรวจได้กระทำเพื่อให้บุคคลหรือกลุ่มบุคคลในสังคมหรือชุมชนต่าง ๆ เกิดการรวมตัวกันมีความสัมพันธ์ผูกพันเกี่ยวข้องต่อกันร่วมมือประสานการปฏิบัติเพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติงานของตำรวจและเป็นการดำเนินการอย่างเป็นกระบวนการเพื่อให้ตำรวจมีปฏิสัมพันธ์อันดีกับชุมชนเป็นส่วนหนึ่งของชุมชนมีความเข้าใจในปัญหาซึ่งกันและกันตลอดจนร่วมมือกันในการแก้ปัญหาต่าง ๆ โดยเฉพาะปัญหาอาชญากรรมเพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยในชุมชน หรือสังคมนั้น ๆ

ทั้งนี้ตำรวจชุมชนสัมพันธ์ปรากฏชัดครั้งแรกในโครงการชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ของกรมตำรวจ เป็นส่วนหนึ่งของแผนสาขาชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ซึ่งกำหนดไว้ในแผนกรมตำรวจแม่บทฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2530-2534) และบรรจุไว้ในแผนกระทรวงมหาดไทยแม่บท ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2531 - 2534) โดยโครงการชุมชนและมวลชนสัมพันธ์นั้น สอดคล้องส่งเสริมและสนับสนุนเป้าหมายโดยส่วนรวมของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 - 2534) โดยทุกฝ่ายให้ความเห็นชอบในการดำเนินการตามโครงการนี้ตั้งปี พ.ศ. 2531 จนถึงปัจจุบันโดยมีแนวทางการดำเนินงานชุมชนสัมพันธ์นั้นถูกแบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ ระดับผู้บริหารงานชุมชนสัมพันธ์และระดับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานชุมชนสัมพันธ์

1) ระดับผู้บริหารงานชุมชนสัมพันธ์จะต้องทำหน้าที่อำนวยการและควบคุมการปฏิบัติงานรวมทั้งการคัดเลือกบุคลากรการเตรียมเครื่องมือเครื่องใช้การเลือกพื้นที่เป้าหมายการศึกษาและจัดทำข้อมูลท้องถิ่นและการกำหนดแผนการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานชุมชนสัมพันธ์

ซึ่งต้องเป็นผู้มีอุดมการณ์และความประพฤติดีมีมนุษย์สัมพันธ์ดีมีบุคลิกลักษณะที่มีความเป็นผู้นำ มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์มีความอดทนอดกลั้นมีไหวพริบปฏิภาณดีและผ่านการอบรมด้านประชาสัมพันธ์

2) ระดับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานชุมชนสัมพันธ์การปฏิบัติการชุมชนสัมพันธ์มีเป้าหมายในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ชุมชนและสมาชิกของชุมชนมีความสามารถในการป้องกันตนเองจากปัญหาต่าง ๆ ในชุมชนได้ในระดับหนึ่งตลอดจนการให้ความร่วมมือกับตำรวจด้วยชุดปฏิบัติการชุมชนสัมพันธ์จะออกดำเนินการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประชาชนกับตำรวจให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับการป้องกันตนเองและชุมชนจากปัญหาอาชญากรรมและปัญหาอื่น ๆ และส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น โดยสรุปแล้วในการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีการปรับหลักการทำงานให้มีความสอดคล้องกับหลักการตำรวจชุมชนมากขึ้นโดยได้มีการจัดทำแนวทางการปฏิบัติงานร่วมที่เน้นการแสวงหาความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของประชาชนมากขึ้นตามแผนปฏิบัติการชุมชนสัมพันธ์

2.4 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมป้องกันอาชญากรรม

2.4.1 การรับข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม

ข่าวสาร หมายถึง ข่าว หรือข้อความที่ผู้ส่ง ต้องการประชาสัมพันธ์ให้กับบุคคลอื่น ๆ ในหน่วยงาน หรือภายนอกหน่วยงานเป็นข้อความที่มีความยาวไม่มากนัก แต่ถ้าทีรายละเอียดมากจะจัดเก็บแฟ้มข้อมูล และส่งแนบมาพร้อมกับการส่งข่าว โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ คือ แหล่งกำเนิด ข่าวสาร และจุดหมายปลายทางแหล่งกำเนิดของข่าวสาร มีลักษณะเป็นนามธรรม คือ ที่มาของข่าวสารไปสู่จุดหมายปลายทาง คือ ผู้รับข่าวสาร เช่น ครอบครัว เพื่อนฝูง และเพื่อนร่วมงาน เป็นต้น (คมเดช ไชยเดือน, 2561) ดังนั้น การรับรู้ข่าวสาร ประกอบด้วย ผู้รับข่าวสาร อาจหมายถึง บุคคลเพียงคนเดียว เช่น การคุยระหว่าง 2 คน หรืออาจหมายถึง กลุ่มบุคคลก็ได้ในการติดต่อสื่อสารนั้น บุคคลที่เป็นผู้รับสาร มีความสำคัญต่อการสื่อสารมีความสัมพันธ์กันในฐานะเป็นองค์ประกอบของกระบวนการติดต่อสื่อสาร และผู้รับสารมีอิทธิพลต่อองค์ประกอบอื่นของการสื่อสารอีกด้วย นอกจากนี้ควรพึงพอใจในการติดต่อสื่อสารโดยตรง ซึ่งการส่งข่าวอย่างมีประสิทธิภาพจะต้องคำนึงถึงปัจจัยอันเกี่ยวข้องกับผู้รับสารหลายประการด้วยกัน คือ 1) ความต้องการของผู้รับสารโดยทั่วไปในการรับข่าวสารของแต่ละบุคคลนั้น จะเป็นไปเพื่อตอบสนองความต้องการของตน 2) ความแตกต่างของผู้รับสาร แต่ละคนจะมีลักษณะที่แตกต่างกันในหลาย ๆ ด้าน

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ได้แก่ วัย เพศ การศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจ และสังคม 3) ความตั้งใจและประสบการณ์ ในขณะที่มีความต้องการจะช่วยให้บุคคลรับรู้ข่าวสารได้ดีกว่า ดังคำกล่าวที่ว่า เราเห็นในสิ่งที่เราอยากเห็นและได้ยินในสิ่งที่ต้องการได้ยิน ดังนั้น ความตั้งใจและประสบการณ์เดิมของผู้รับสารจึงมีความจำเป็นต่อผู้รับสารเช่นกัน 4) ความคาดหวังและความพึงพอใจในข่าวสารที่ได้รับ เพราะข่าวสารต่าง ๆ ที่ได้รับนั้น ผู้รับสาสามารถนำไปใช้ในการจัดสินใจ และการปฏิบัติงานต่าง ๆ ให้ลุล่วงไปได้

สรุปได้ว่าการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม หมายถึง ข่าวหรือข้อความเกี่ยวกับอาชญากรรมที่ประชาชนได้รับรู้ และใช้ประโยชน์ซึ่งข้อมูลข่าวสารสามารถส่งผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น สื่อต่าง ๆ ครอบครัว ญาติ เพื่อนฝูง ชุมชน และการประชาสัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่รัฐ การที่บุคคลจะรับรู้ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ อยู่กับทัศนคติ ประสบการณ์ความเชื่อ และแรงจูงใจของบุคคล จึงทำให้บุคคลจำเป็นต้องทำความเข้าใจกับข้อมูลข่าวสารอย่างสม่ำเสมอ เพื่อจะได้พิจารณาแยกแยะถึงคุณประโยชน์ของข่าวสารที่ได้รับสำหรับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรมนั้น

การวัดตัวแปรด้านการรับรู้ ข้อมูลข่าวสารด้านอาชญากรรมในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ปรับใช้แนวคิดของ คมเดช ไชยเดือน (2561) ที่สรุปเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวสารไว้ว่า ผู้รับข่าวสารอาจหมายถึง บุคคลเพียงคนเดียว เช่น การคุยระหว่าง 2 คน หรืออาจหมายถึง กลุ่มบุคคลก็ได้ ซึ่งองค์ประกอบสำคัญของการสื่อสาร ได้แก่ 1) ผู้ส่งสารซึ่งเป็นผู้เริ่มต้นการส่งสารไปยังผู้อื่น โดยแปลสารให้อยู่ในรูปของสัญลักษณ์ที่มนุษย์คิดสร้างขึ้นแทนความคิด สารดังกล่าวจะถูกส่งไปยังผู้รับสารโดยผ่านการติดต่อทางใดทางหนึ่ง 2) ข้อมูลข่าวสาร ซึ่งเป็นเรื่องราวอันมีความหมาย ซึ่งแสดงออกมาโดยอาศัยภาษา หรือสัญลักษณ์สามารถทำให้เกิดการรับรู้ร่วมกันได้ 3) ช่องทางการส่ง ซึ่งการที่จะส่งข่าวสาร โดยการให้ผู้รับได้รับข่าวสารข้อมูลในการสื่อสารแต่ละครั้งนั้นจำเป็นต้องมีการเลือกใช้ช่องทาง และสื่อให้เหมาะสมแก่การสื่อสารแต่ละประเภท ซึ่งอาจจัดแบ่งประเภทของสื่อได้หลายแบบ ซึ่งครอบคลุมความหมายของปัจจัยประสบการณ์เกี่ยวกับอาชญากรรม ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดการวัดปัจจัยด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรมในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยใช้เครื่องมือการวัดปัจจัยด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม ได้แก่ การรับรู้ปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในสังคม ความสนใจติดต่อข้อมูลข่าวสารอาชญากรรมจากสื่อต่าง ๆ และการนำข้อมูลข่าวสารมาใช้ในการป้องกันอาชญากรรม

2.4.2 ทัศนคติ

ทัศนคติ เป็นเรื่องหนึ่งที่นักจิตวิทยาและนักสังคมวิทยาให้ความสนใจศึกษา ค้นคว้ากันอย่างกว้างขวางและถึงแม้จะมีผู้ให้ความหมายไว้หลากหลายไม่ตรงกันนัก แต่นักวิชาการบางท่านได้ให้ความหมายไว้ว่าทัศนคติแตกต่างกันออกไป เช่น คมเดช ไชยเดือน (2561) กล่าวว่า ทัศนคติ หมายถึง ความคิดที่ยอมรับหรือไม่ยอมรับสิ่งหนึ่งสิ่งใด ทัศนคติไม่ได้เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ แต่เกิดขึ้นและฝังอยู่ในจิตใจของคนเราหลังจากที่ได้ถูกสั่งสอนให้ชอบหรือเกลียด ยอมรับหรือไม่ยอมรับในสิ่งใดสิ่งหนึ่งเป็นเวลานานพอสมควร หรือโดยที่ผู้นั้นได้รับประสบการณ์ด้วยตนเอง แต่ต้องเป็นประสบการณ์ที่ประทับใจอย่างรุนแรงหรือเกิดขึ้นบ่อย ๆ จนเกิดความรู้สึกฝังใจที่จะยอมรับทัศนคตินั้น ทัศนคติเกิดจากการเรียนรู้ฉะนั้น เมื่อเขาประสบสิ่งที่ชอบ ย่อมแสดงปฏิกิริยาอย่างหนึ่ง แต่ถ้าพบสิ่งที่ไม่ชอบปฏิกิริยาด้าน ไม่ดีก็จะเกิดขึ้น ทัศนคติของแต่ละบุคคลจะคล้ายกันหรือแตกต่างกันมากน้อยเพียงใด แล้วแต่การที่เขาได้เรียนรู้และมีประสบการณ์มาอย่างไร ซึ่ง สุพิศาล ภักดีนฤนาถ (2560) กล่าวว่า ทัศนคติที่ตำรวจมีต่อประชาชน เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่บนสถานีตำรวจจะต้องมีทัศนคติที่ดีต่อประชาชนกรณีรับแจ้งความทางโทรศัพท์เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องชี้แจงแก่ผู้แจ้งให้รับทราบ ทัศนคติจึงเป็นอัชฌาสัยหรือแนวโน้มที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมสนองตอบต่อสิ่งแวดล้อมหรือสิ่งเร้า ซึ่งอาจจะเป็นได้ทั้งคน วัตถุสิ่งของ หรือความคิด ทัศนคติอาจจะเป็นบวกหรือลบ ถ้าบุคคลมีทัศนคติบวกต่อสิ่งใดก็จะพฤติกรรมที่จะเผชิญกับสิ่งนั้น ถ้ามีทัศนคติลบก็จะหลีกเลี่ยงทัศนคติเป็นสิ่งที่เรียนรู้และเป็นการแสดงออกของค่านิยมและความเชื่อของบุคคล

กล่าวโดยสรุป ทัศนคติ หมายถึง ความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบ การยอมรับหรือไม่ยอมรับหรือการแสดงความคิดเห็นของบุคคลที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ เช่น บุคคล สถานการณ์ การกระทำหรือสิ่งของทั้งทางด้านบวกด้านลบ ซึ่งเกิดจากการเรียนรู้หรือจากประสบการณ์และมีผลทำให้บุคคลแสดงปฏิกิริยาตอบสนองที่แตกต่างกัน ถ้าบุคคลมีทัศนคติด้านบวกต่อสิ่งใดก็จะมีพฤติกรรมที่จะให้ความร่วมมือหรือเป็นมิตรกับสิ่งนั้น ถ้ามีบุคคลมีทัศนคติด้านลบต่อสิ่งใด ก็ไม่ให้ความร่วมมือหรือเป็นปฏิปักษ์ต่อสิ่งนั้น ทัศนคติจึงเป็นสิ่งที่เรียนรู้และรับมาจากประสบการณ์ ดังนั้น ผู้ขับขี่รถยนต์สาธารณะ (แท็กซี่) หากมีทัศนคติที่ดีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือหน่วยงานองค์กรสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ย่อมให้ความร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรม

องค์ประกอบของทัศนคติ ตามแนวคิดของนักจิตวิทยาได้เสนอองค์ประกอบของทัศนคติไว้เป็น 3 แนวทาง ดังนี้คือ ทัศนคติ มี 3 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) องค์ประกอบด้านความรู้ (Cognitive Component) ได้แก่ ความรู้ ความเชื่อความคิดและความคิดเห็นของบุคคลที่มีต่อเป้าหมายของทัศนคติ (Attitude Object) 2) องค์ประกอบด้านท่าทีความรู้สึก (Affective Component) ได้แก่ ความรู้สึกชอบ

ไม่ชอบ หรือท่าทีที่ดี หรือไม่ดีต่อเป้าหมาย ทัศนคติเป็นภาวะความรู้สึกที่สนองตอบต่อสิ่งเร้าหรือต่อเป้าหมายไปในทางดีหรือไม่ หรือในทางบวก (Positive) หรือในทางลบ (Negative) ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากองค์ประกอบด้านความรู้ และ 3) องค์ประกอบด้านการปฏิบัติ (Behavioral Component) ได้แก่ แนวโน้มหรือความพร้อมของบุคคลที่จะปฏิบัติต่อหน่วยของทัศนคติ หากมีสิ่งเร้าหรือเป้าหมายของทัศนคติที่เหมาะสมจะเกิดการปฏิบัติ หรือมีปฏิกิริยาอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้น นักจิตวิทยาที่สนับสนุนว่า ทัศนคติมี 3 องค์ประกอบที่สำคัญ ได้แก่ Kretch Crutchfield, Pallachey and Triandis นักจิตวิทยาเหล่านี้จะให้ความหมายของทัศนคติโดยครอบคลุมองค์ประกอบทั้งสามอย่างครบถ้วนและเห็นว่าองค์ประกอบทั้งสามมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องซึ่งกันและกัน (นพโรจน์ พัชราจิระศักดิ์, 2560) ส่วนแนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติมี 2 องค์ประกอบ แนวความคิดนี้ ระบุว่าทัศนคติมีเพียง 2 องค์ประกอบเท่านั้น ได้แก่ องค์ประกอบด้านความรู้สึกกับองค์ประกอบด้านท่าทีความรู้สึก นักจิตวิทยาที่สนับสนุนแนวความคิดนี้ แก่ Dafz, Rosenberg โดย Rosenberg ให้ความหมายของทัศนคติว่าเป็นโครงสร้างรวมระหว่างความรู้สึกกับท่าทีความรู้สึกและแนวคิดทัศนคติมีองค์ประกอบเดียว แนวคิดนี้จะระบุว่าทัศนคติองค์ประกอบเดียว คือองค์ประกอบด้านท่าทีความรู้สึก ซึ่งแสดงออก หรือตอบสนองต่อเป้าหมายของทัศนคติไปในทางชอบหรือไม่ชอบ ดีหรือไม่ดี นักจิตวิทยาที่สนับสนุนแนวความคิดนี้ ได้แก่ Bem, Fishbeis, Aizen & Thustone

สำหรับแนวคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบของทัศนคติของนักวิชาการต่างประเทศ ซึ่งได้เสนอแนวคิดไว้ในลักษณะต่าง ๆ เช่น

โรเซนเบิร์ก (Rosenberg, 1965) กล่าวว่า ทัศนคติประกอบไปด้วยองค์สำคัญ 3 ประการ คือ

1) องค์ประกอบด้านปัญญา หมายถึง ความเชื่อที่บุคคลมีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยทัศนคติจะเป็นตัวส่งเสริมหรือขัดขวางค่านิยมต่าง ๆ ของบุคคลได้

2) องค์ประกอบด้านความรู้สึก หมายถึง ความรู้สึกที่บุคคลมีเมื่อถูกกระตุ้นโดย Rosenberg เห็นว่าอารมณ์ ความรู้สึกที่ชอบ พอใจ และเห็นด้วยที่บุคคลมีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งนั้นจะมีความสัมพันธ์ ค่านิยมในทางกลับกัน อารมณ์ความรู้สึกที่ไม่ชอบ ไม่พอใจและไม่เห็นด้วยที่บุคคลมีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ก็จะมีความสัมพันธ์กับค่านิยมหรือทัศนคติที่ไม่ดีนั้นด้วย

3) องค์ประกอบด้านพฤติกรรมหรือด้านการกระทำ (Behavioral Component) ได้แก่ ความโน้มเอียงที่จะกระทำตอบสนองต่อสิ่งเร้าในทางใดทางหนึ่งทั้งในด้านบวกและด้านลบ

กล่าวโดยสรุปองค์ประกอบของทัศนคติ ประกอบด้วย 2 องค์ประกอบที่สำคัญ คือ

1) องค์ประกอบทางด้านความรู้ เช่น ประสบการณ์ ความเชื่อและการเรียนรู้

2) องค์ประกอบทางด้านความรู้สึก เช่น ความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบ ความเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย ความรู้สึกด้านบวกหรือด้านลบ

คุณลักษณะของทัศนคติ อัลพอร์ท (Alport, 1953) ได้กำหนดคุณลักษณะของทัศนคติดังนี้คือ เป็นภาวะทางจิตใจและประสาทซึ่งแสดงออกให้เห็นทางพฤติกรรม เช่น โกรธเกลียด รัก เป็นความพร้อมที่จะตอบสนองเมื่อมีทัศนคติที่ดีหรือไม่ดีต่อสิ่งใดก็พร้อมที่จะตอบสนองต่อสิ่งนั้นตามลักษณะของทศนคติที่เกิดขึ้น เกิดขึ้นเป็นระบบโดยจัดระบบไว้ในตนเองเมื่อเกิดทัศนคติต่อสิ่งใดแล้วจะเกิดต่อเนื่องและติดตามมาด้วยพฤติกรรมที่มีความสัมพันธ์ เช่น พอใจก็ยิ้ม โกรธก็หน้าบึ้ง เป็นต้น เกิดจากประสบการณ์ ประสบการณ์ของแต่ละบุคคลมีส่วนในการสร้างทัศนคติ เป็นพลังสำคัญที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมที่แสดงออก หมายถึง การแสดงออกของพฤติกรรมต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งขึ้นอยู่กับทัศนคติเป็นสำคัญ

กล่าวโดยสรุป คุณลักษณะของทัศนคติเป็นภาวะจิตใจที่พร้อมจะตอบสนองเมื่อคนเรามีทัศนคติที่ดี ก็จะมีการตอบสนองต่อสิ่งนั้นในทางบวก ถ้าคนเรามีทัศนคติที่ไม่ดี ก็จะมีการตอบสนองต่อสิ่งนั้นในทางลบ ซึ่งสามารถสังเกตได้จากพฤติกรรมที่บุคคลนั้นแสดงออก เช่น ความพอใจหรือไม่พอใจ ความเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย การปฏิบัติด้วยความเต็มใจ หรือไม่เต็มใจ การให้ความร่วมมือหรือไม่ให้ความร่วมมือสิ่งเหล่านี้จะเป็นตัวกำหนดให้บุคคลมีการแสดงออกที่แตกต่างกัน

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

การบริหารกระบวนการยุติธรรม ไม่ว่าจะเป็นกระบวนการยุติธรรมหลักหรือกระบวนการยุติธรรมทางเลือก ล้วนต้องมีรูปแบบหรือแนวทางที่เป็นนโยบายในการทำงาน เพื่อให้ทุกภาคส่วนงานไปในทิศทางเดียวกันซึ่งส่งผลปลายทางคือประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการป้องกันอาชญากรรม ซึ่งมีลักษณะสำคัญที่จะศึกษาดังต่อไปนี้

2.5.1 ความสำคัญและความหมายของนโยบายและนโยบายสาธารณะ

มีผู้ให้คำจำกัดความหรือความหมายของนโยบาย (Policy) ไว้อย่างหลากหลาย ดังนี้

นโยบายหมายความว่าเป็นแผนงานที่สมาชิกในองค์กรหรือผู้บริหารได้คิดล่วงหน้าไว้เพื่อจะได้นำไปปฏิบัติต่อไปโดยมุ่งเน้นให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการทำงาน (Jacop, 1966, p.3; Kast and Rosenzweig, 1985, p.499)

นโยบาย หมายถึง กรอบหรือขอบเขตของอำนาจหน้าที่ที่ผู้บริหารใช้ในการตัดสินใจ ซึ่งเป็นการตัดสินใจในภาพกว้าง ๆ เพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจในการทำงานในขั้นสุดท้าย ว่าจะดำเนินการในเรื่องใดต่อไปเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและบรรลุวัตถุประสงค์ในการทำงาน หรืออาจจะกล่าวได้ว่าเป็นกรอบหรือขอบเขตเพื่อการตัดสินใจในการทำงานให้เกิดประโยชน์สูงสุด (Haimann and Scott, 1974, p.65; Greenwood, 1965, p.222; ประชุม รอดประเสริฐ, 2559, น.14)

นโยบาย หมายถึง ข้อเสนอแนะ ข้อแนะนำ เพื่อให้บุคคลอื่นได้นำแนวทางที่เสนอแนะ หรือข้อแนะนำดังกล่าวไปปฏิบัติตามเพื่อให้เกิดผลดีและดำเนินการไปในทิศทางเดียวกัน หรือบรรลุเป้าหมายร่วมกัน (Friedrich, 1963; ศุภชัย ยาวะประภาษ, 2555, น.1)

นโยบายสาธารณะ (Public Policy) มีผู้ให้คำจำกัดความหรือความหมายของนโยบายสาธารณะ (Public Policy) ไว้อย่างหลากหลาย ดังนี้

นโยบายสาธารณะ (Public Policy) หมายถึง ชุดของความสัมพันธ์ระหว่างองค์การของรัฐบาลกับสิ่งที่แวดล้อมมีองค์การของรัฐบาลนั้น ซึ่งรัฐบาลจะต้องเผชิญกับสิ่งที่ไม่อาจคาดหมายได้ไม่ว่าจะเป็นเศรษฐกิจ สังคม การเมือง (Eyestone, 1971, p.18; Friedrich, 1963, p.70)

นโยบายสาธารณะ หมายถึง กิจกรรมที่รัฐบาลได้ลงมือกระทำไว้ หรือได้คิดไตร่ตรองแล้วเห็นว่าไม่ควรกระทำต่อไป Dye (1998) สอดคล้องกับ สร้อยตระกูล (ติวยานนท์) อรรถมานะ (2555, น.144) ที่มองว่าเป็นกิจกรรมที่รัฐบาลต้องตัดสินใจว่าจะต้องตัดสินใจเลือกว่าจะกระทำหรือไม่กระทำ ซึ่งการตัดสินใจดังกล่าว มีพื้นฐานมาจากหลักวิชาการที่ได้เรียนรู้และการสะสมองค์ความรู้เป็นแนวทางในการทำงานของรัฐบาลเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอยู่หรืออาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต ซึ่งแนวคิดดังกล่าวก็สอดคล้องกับ สมบัติ ธำรงธัญวงศ์ (2560, น.144) ที่ให้ความหมายนโยบายสาธารณะว่าเป็นแนวทางในการทำงานของรัฐบาลเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอยู่หรือที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตเป็นกิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะทำหรือไม่ทำซึ่งเป็นการเลือกเพื่อใช้อำนาจของรัฐในฐานะผู้มีอำนาจกำหนดนโยบายสาธารณะ ได้ใช้อำนาจในการตัดสินใจที่จะดำเนินกิจกรรมอย่างมีระบบและระเบียบแบบแผนตามกรอบของกฎหมายอย่างชัดเจนเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์หรือความต้องการของประชาชนโดยส่วนรวมอย่างเป็นรูปธรรมและต้องได้ผลลัพธ์ที่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้

นโยบายสาธารณะ หมายถึง การกำหนดเป้าหมาย ค่านิยมของการทำงานและวิธีการปฏิบัติงานของรัฐบาลซึ่งจะถูกกำหนดออกมาเป็นแผนงานให้สอดคล้องกับบริบทของสังคม Lasswell and Kaplan (1970, p.71) ซึ่งแนวคิดดังกล่าวสอดคล้องกับ Dye (1998, pp.1-3) ที่กล่าวถึงนโยบายสาธารณะเพิ่มเติมว่าต้องมีการประเมินผลกระทบจากนโยบาย ไม่ว่าจากสิ่งแวดล้อม

ปรากฏการณ์และผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นด้วย อย่างไรก็ตาม ปิยะพงษ์ บุษบงก์ (2560, น.84-88) ได้แสดงความคิดเห็นว่านโยบายสาธารณะนั้นไม่ควรมาจากความคิดของรัฐบาลแต่เพียงฝ่ายเดียว ภาคเอกชนหรือประชาชนควรมีส่วนร่วมในนโยบายสาธารณะด้วย (Bottom Up) เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงแก่ส่วนรวมโดยไม่ละเลยบริบทของสังคมและทุนทางสังคมที่มีอยู่ โดยให้ภาคเอกชนหรือประชาชนมีส่วนร่วมในกระบวนการนโยบายเหล่านั้นด้วย

จากความเห็นของนักวิชาการดังกล่าวข้างต้นผู้วิจัยพอจะสรุปความหมายของนโยบายได้เป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ 1) นโยบายที่หมายถึงแผนงานในการดำเนินงาน 2) นโยบายที่หมายถึง ขอบเขตอำนาจหน้าที่ในการดำเนินงาน และ 3) นโยบายที่หมายถึงข้อเสนอแนะหรือข้อแนะนำให้สมาชิกหรือบุคลากรได้ทำตามข้อแนะนำเพื่อให้ทุกคนได้ลงมือปฏิบัติงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ส่วนนโยบายสาธารณะผู้วิจัยพอจะสรุปสาระสำคัญในความหมายของนโยบายสาธารณะ ได้เป็น 3 ลักษณะเช่นกัน ได้แก่ 1) นโยบายสาธารณะที่เป็นชุดของความสัมพันธ์ของรัฐบาลกับสิ่งแวดล้อม 2) นโยบายสาธารณะที่เป็นกิจกรรมที่รัฐบาลได้ลงมือทำไว้ และ 3) นโยบายสาธารณะที่เป็นการกำหนดเป้าหมาย ค่านิยมของการทำงานและวิธีการปฏิบัติงานของรัฐบาล

ความหมายของนโยบายดังกล่าว ข้างต้นพอจะสรุปได้ว่า นโยบาย หมายถึง กรอบแนวคิดหรือแผนงานที่ได้จัดทำขึ้นเพื่อนำไปสู่การตัดสินใจที่จะดำเนินการตามแผนงานตามภารกิจของขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่มีอยู่ เพื่อให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพอย่างเป็นรูปธรรม ส่วนนโยบายสาธารณะ หมายถึง กรอบแนวคิดของภาครัฐหรือรัฐบาลเพื่อนำไปสู่การตัดสินใจที่จะนำไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทุกภาคส่วนในสังคมหรือชุมชน อันเป็นประโยชน์ส่วนรวมหรือประโยชน์สาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้มุมมองทางด้านนโยบายหรือที่เรียกว่า กระบวนทัศน์ทางนโยบายแต่เดิมนั้น มักจะเป็นมุมมองที่ว่ารัฐเป็นผู้กำหนดนโยบายส่วนประชาชนเป็นเพียงผู้ปฏิบัติตามนโยบาย ซึ่งกระบวนทัศน์เช่นนี้ มีลักษณะสำคัญ คือเป็นกระบวนทัศน์จากบนลงล่าง (Top Down Approach) ส่วนกระบวนทัศน์ทางนโยบายในยุคสมัยใหม่มองว่ากระบวนทัศน์นโยบายแบบใหม่ต้องเปิดกว้างให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในหลายขั้นตอน โดยเริ่มจากการมีส่วนร่วมในการกำหนดกรอบเอง (Active Participation) และได้อยู่ในกระบวนการปรึกษาหารือ (Deliberation) ซึ่งนำไปสู่การขับเคลื่อนนโยบายแบบล่างขึ้นบน (Bottom Up Policy) ที่ใส่ใจและสอดรับกับค่านิยมแบบประชาธิปไตยจึงจะเป็นนโยบายที่ดีตามกระบวนทัศน์ในยุคสมัยใหม่

2.5.2 กระบวนการนโยบายสาธารณะ

กระบวนการนโยบาย (Policy Process) เป็นการแสดงขั้นตอนของนโยบายซึ่งมีความสำคัญอย่างมาก มีนักวิชาการหลายท่านที่ได้อธิบายถึงความหมายและขั้นตอนที่หลากหลาย แต่ก็มีประเด็นหรือเนื้อหาสาระที่ใกล้เคียงกันซึ่งขอนำเสนอแนวคิดในเรื่องนี้เพียงบางท่าน ดังต่อไปนี้

กระบวนการนโยบาย (Policy Process) เป็นกรอบแนวคิดเกี่ยวกับขั้นตอนของกระบวนการทางนโยบาย (Anderson, 1975, pp.26-27) ซึ่งมีกรอบแนวคิดในกระบวนการนโยบายสาธารณะอย่างเป็นลำดับขั้นตอนไว้ 5 ขั้นตอน คือ 1) การก่อตัวของปัญหานโยบาย (Policy Problem) เพื่อพิจารณาว่าอะไรคือปัญหา และปัญหานั้นเป็นปัญหาที่แท้จริงหรือไม่ 2) การกำหนดทางเลือกของนโยบาย (Policy Alternatives) เพื่อพิจารณาทางเลือกที่เหมาะสม 3) การตัดสินใจนโยบาย (Adoption) เป็นขั้นตอนของการตัดสินใจในทางเลือกที่เหมาะสม 4) การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementation) เป็นขั้นตอนที่ลงมือปฏิบัติตามนโยบายที่ได้เลือกไว้และ 5) การประเมินผลนโยบาย (Evaluation) เป็นขั้นตอนสุดท้ายของนโยบายคือการประเมินผลที่ตามมาจากการที่ได้นำนโยบายไปปฏิบัติ Dunn (1994, pp.15-16) ก็มีแนวคิดในเรื่องของกระบวนการนโยบายสอดคล้องกับแนวคิดของ Anderson โดยมองว่ากระบวนการนโยบาย เริ่มจาก 1) การกำหนดปัญหาที่เกิดขึ้นว่าคืออะไร มีความสำคัญจำเป็น หรือไม่อย่างไรที่รัฐบาลจะต้องแก้ไข 2) การก่อรูปของนโยบายเป็นการวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางในการเลือกว่าจะทำอย่างไร มีข้อดีข้อเสียหรือไม่ ใครเป็นผู้รับผิดชอบ 3) การตัดสินใจว่าจะเลือกแนวทางใดที่ได้วิเคราะห์ไว้เพื่อให้เกิดผลดีที่สุดของการตัดสินใจ 4) การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นการเลือกสรรจัดสรรทรัพยากรเพื่อลงมือปฏิบัติตามแนวทางที่เลือกไว้ ซึ่งในการปฏิบัติหรือดำเนินงานนั้นอาจก่อให้เกิดผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมหรือสังคมได้ 5) การประเมินผลนโยบายที่ได้ปฏิบัตินั้นว่ามีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลหรือไม่ก่อให้เกิดผลกระทบตามมาหรือไม่

Dye (1998, pp.317-318, pp.330-332) มองกระบวนการนโยบายคล้าย ๆ กับ Anderson และ Dunn แต่ Dye มองว่ากระบวนการนโยบายควรมี 6 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การระบุปัญหานโยบาย (Identification) 2) การกำหนดวาระ (Agenda Setting) เพื่อนำไปสู่การตัดสินใจเพื่อสื่อสารให้คนได้รับทราบข้อมูล 3) การก่อรูปนโยบาย (Formulation) เป็นการกำหนดวาระที่ได้ตัดสินใจเลือกไว้แล้วไปพัฒนาขึ้นเป็นนโยบายของรัฐบาล 4) การสร้างความชอบธรรม (Legitimating) กับนโยบายที่ได้ประกาศใช้ให้ถูกต้องตามบทบัญญัติของกฎหมาย 5) การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementation) เป็นขั้นตอนของการลงมือปฏิบัติตามแผนงานที่ได้เลือกไว้ และ 6) การประเมินผลนโยบาย (Evaluation) เป็นการประเมินผลลัพธ์หรือผลสำเร็จของงาน

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

อุทัย เลาหวิเชียร (2563, น.292-301) ได้แบ่งกระบวนการนโยบายสาธารณะออกเป็น 4 ขั้นตอน ได้แก่ 1) ขั้นตอนแรกการกำหนดปัญหา 2) ขั้นตอนการวิเคราะห์หาทางเลือก 3) ขั้นตอนการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ และ 4) ขั้นตอนการประเมินผลนโยบาย นอกจากนี้อุทัยยังได้แสดงทรรศนะเพิ่มเติมในเรื่องดังกล่าวว่า การวิเคราะห์และตัดสินใจเป็นเรื่องที่ยากและมีข้อจำกัดอยู่มาก อาทิข้อมูลที่เป็นสถิติของอดีตที่ผ่านมายังขาดความน่าเชื่อถือ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยแวดล้อมอื่น ๆ ที่ทำให้ตัดสินใจได้ยาก เช่น ปัจจัยด้านจิตวิทยา ปัจจัยด้านการเมืองที่ต้องตอบสนองต่อพรรคการเมืองและฐานเสียงคะแนนของพรรคการเมือง เป็นต้น ส่วน Nakamura and Smallwood (1980, pp.22-23) มองว่า กระบวนการนโยบาย (Policy Process) มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันใน 3 ประการของสภาพแวดล้อมนโยบาย ได้แก่ การก่อตัวของนโยบาย (Policy Formation) การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation) และการประเมินผลนโยบาย (Policy Evaluation)

จากความเห็นของนักวิชาการดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า กระบวนการนโยบายเป็นขั้นตอนหนึ่งของนโยบาย มีขั้นตอนใหญ่ ๆ 3 ขั้นตอนซึ่งตรงกับแนวคิดของ Nakamura and Smallwood (1980, pp.22-23) ได้แก่

ขั้นแรก เป็นการกำหนดนโยบาย หรือการก่อตัวของนโยบาย เพื่อไปแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น โดยผ่านกระบวนการคิด วิเคราะห์ และตัดสินใจแล้วกำหนดเป็นนโยบายเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการหรือปฏิบัติ

ขั้นที่สอง เป็นการนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นขั้นตอนของการนำนโยบายที่เลือกแล้วไปปฏิบัติให้บรรลุผลโดยมีหน่วยงานในการปฏิบัติตามนโยบายนั้น ซึ่งจะต้องระดมทรัพยากรมนุษย์และเงินทุนเพื่อนำไปใช้ปฏิบัติตามนโยบาย

ขั้นที่สาม การประเมินผลนโยบาย เป็นการตรวจสอบว่านโยบายที่นำไปปฏิบัตินั้นประสบความสำเร็จตามเป้าหมายแค่ไหนและเพียงใด ต้นทุนที่ใช้และผลที่ได้รับเป็นอย่างไร โดยอาศัยการวิจัยอย่างเป็นระบบซึ่งจะทำให้ทราบผลดีกว่าการคาดคะเนที่ปราศจากหลักการ

การก่อตัวของนโยบาย

การป้องกันอาชญากรรม ที่ผ่านมาประชาชนยังมีส่วนร่วมน้อย จึงได้มีแนวคิดที่จะมีที่ให้ประชาชนมีส่วนร่วม ซึ่งแนวคิดดังกล่าวสืบเนื่องมาจากปัญหาอาชาญกรรมมีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ มีกระจายอยู่ทั่วกรุงเทพมหานคร จึงสามารถเข้ามากมีส่วนร่วมให้ได้มากที่สุด

ข้อเสนอเชิงนโยบาย เป็นขั้นตอนหนึ่งของกระบวนการนโยบาย ที่อยู่ในขั้นของการก่อตัวของนโยบาย (Policy Formation) เพื่อการกำหนดนโยบายหรือการก่อตัวของนโยบายเพื่อไปแก้ปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้น โดยผ่านกระบวนการคิด วิเคราะห์ และตัดสินใจแล้วกำหนดเป็นนโยบายเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการหรือการนำนโยบายไปปฏิบัติต่อไป

การนำนโยบายไปปฏิบัติ การนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดที่สำคัญไว้ 4 ประการ ซึ่งมีเนื้อหาสำคัญดังนี้ ความสำคัญของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตัวแบบของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ และการเทียบเคียงกับองค์กรที่มีการปฏิบัติที่เป็นเลิศ

2.5.3 ความสำคัญและความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementation) เมื่อพิจารณาถึงนิยามหรือความหมายของคำว่า “การนำนโยบายไปปฏิบัติ” แล้ว จะพบว่ามีการให้นิยาม ไว้อย่างหลากหลาย ดังนี้

Pressman and Wildavsky (1973, p.3) ได้นิยามการนำนโยบายไปปฏิบัติว่าหมายถึง การดำเนินงานของรัฐบาลโดยองค์การทางราชการที่เป็นตัวแทนของรัฐบาลเพื่อให้ประสบความสำเร็จครบถ้วนและเกิดผลผลิตที่สมบูรณ์ และรัฐบาลหรือตัวแทนนั้นจะต้องรับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์ด้วยความเรียบร้อยและครบถ้วน

Mazmanian and Sabatier (1989, pp.20-21) เห็นว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติหมายถึง การตัดสินใจในโยบายที่ได้จัดทำไว้ไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จ ซึ่งกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติประกอบด้วยขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้ 1) การพิจารณาผลลัพธ์ของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ 2) การปฏิบัติตามความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย เพื่อลดการก่อให้เกิดอุปสรรคสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จ 3) การพิจารณาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการตัดสินใจว่าเป็นผลกระทบในทางบวกหรือทางลบถ้าเกิดผลในทางลบก็จะได้ปรับปรุงแก้ไขต่อไป 4) พิจารณาผลกระทบจากการรับรู้ของผู้ตัดสินใจทางนโยบาย และ 5) การประเมินผลทางการเมืองเพื่อพิจารณาปรับปรุงกฎหมายให้มีความเหมาะสมในการนำไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จ

Bardach (1980, p.9) กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการทางการเมืองที่เกี่ยวข้องกับแนวความคิด ทฤษฎี และเป็นไปตามข้อกำหนดของนโยบายซึ่งเน้นความสำคัญของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติอันเป็นความหวังของผู้มีส่วนร่วมหรือผู้เกี่ยวข้องในการแก้ไข ปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคมซึ่งเป็นการเปลี่ยนความคิดที่เป็นนามธรรมให้ออกมาปรากฏเป็นรูปธรรมที่สามารถตรวจสอบและวัดผลสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติได้อันเป็นหลักการที่สำคัญของกระบวนการนโยบายสาธารณะ

Van Meter and Van Horn (1976, pp.200-217) มองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกิจกรรม (Activities) ที่ได้ลงมือปฏิบัติไปแล้วมีผลต่อการบรรลุความสำเร็จตามความประสงค์ที่ตั้งใจไว้ ซึ่งจะสะท้อนถึงแนวความคิดของผู้มีอำนาจที่ได้ใช้อำนาจในการตัดสินใจเลือกนโยบายใดนโยบายหนึ่งไปปฏิบัติว่าเป็นอย่างไร ซึ่งนักวิชาการทั้งสองท่านนี้มองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติจะสัมพันธ์กับหลักวิชาทฤษฎีองค์การซึ่งได้แก่ 1) การเปลี่ยนแปลงขององค์การ (Organization Change) 2) การควบคุมขององค์การ (Organization Control) 3) ความซับซ้อนหรือความหลากหลายขององค์การ (Complex Organization) และ 4) กระบวนการจัดองค์การใหม่ (Reorganization)

Alexander (1985, p.413) มองว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นงานภาคสนามที่เกิดจากการแปลงแนวความคิดไปสู่แผนงานการลงมือปฏิบัติ ด้วยความตั้งใจจะให้เกิดประโยชน์สูงสุดในเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ

Barrett and Fudge (1981, pp.12-13) มองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการซึ่งจะมองเฉพาะเรื่องใดเรื่องหนึ่ง หรือตอนใดตอนหนึ่งของกระบวนการนโยบายไม่ได้ ต้องมีการสังเกตปรากฏการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในแต่ละขั้นตอนด้วยว่าเกิดขึ้นได้อย่างไรและมีผลกระทบอะไรบ้างจะมุ่งเน้นว่าต้องให้น้ำหนักไปที่การผลักดันให้เกิดนโยบายอย่างเดียวคงไม่ได้ ต้องมีการตรวจสอบระดับความสัมพันธ์ในแต่ละขั้นตอนกับนโยบายว่ามีความสัมพันธ์อันดีหรือไม่อย่างไร ทั้งผู้มีอำนาจกำหนดนโยบายและผู้ที่ได้รับผลกระทบจากนโยบายโดยร่วมด้วย

Quade (1982, p.305) มองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นผลงานที่เกิดขึ้นจากการได้เลือกนโยบายใดนโยบายหนึ่งไว้แล้ว การนำนโยบายไปปฏิบัติจึงเป็นเรื่องของการใช้อำนาจตัดสินใจดำเนินกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งซึ่งเป็นผลต่อเนื่องจากขั้นตอนของการเลือกนโยบายแล้ว ซึ่งการดำเนินกิจกรรมนี้เป็นกระบวนการที่สัมพันธ์กับแผนงานเพื่อให้สัมฤทธิ์ผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้นั่นเอง

Hambleton (1983, p.406) มองว่านโยบายกับการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความสัมพันธ์กันอย่างแนบแน่นยากที่จะแบ่งแยกอย่างชัดเจน ซึ่งต่างจากทฤษฎีหรือหลักการที่นักวิชาการจะแยกนโยบายกับการนำนโยบายไปปฏิบัติจะอยู่ต่างขั้นตอนกันเปรียบเสมือนดังห่วงโซ่ที่จะอยู่ต่างห่วงโซ่กัน ซึ่ง Hambleton มองว่าห่วงโซ่แต่ละห่วงนั้นจะยึดติดกันเป็นโซ่หากแยกออกจากกันแล้วก็จะขาดความเป็นโซ่ไปดังนั้นจึงไม่สามารถแบ่งแยกนโยบายกับการนำนโยบายไปปฏิบัติได้อย่างชัดเจนนัก

จุมพล หนิมพานิช (2552, น.182) มองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นการบริหารความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมองค์การกับปฏิสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลภายใต้สภาพแวดล้อมและบริบทเพื่อการบรรลุเป้าหมายที่ต้องการ

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ศุภชัย ยาวะประภาษ (2555, น.90-91) มองการนำนโยบายไปปฏิบัติผ่านการวิเคราะห์จากนักวิชาการว่าแล้วสรุปความหมายได้สองประการ กล่าวคือ 1) การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกิจกรรมที่ต่อเนื่องกันไปในกระบวนการนโยบาย ซึ่งในแต่ละขั้นตอนของกิจกรรมจะเป็นความสัมพันธ์ที่ต่อเนื่องกันไปตลอดเวลาจะแยกออกจากกันไม่ได้และ 2) การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นขั้นตอนที่ผ่านกระบวนการของการกำหนดนโยบายซึ่งจะต้องมีวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่ชัดเจนก่อนแล้ว จึงค่อยมีการนำข้อกำหนดหรือวัตถุประสงค์ไปแปลงเป็นวิธีการปฏิบัติให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ให้เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน ซึ่งจะต้องมีการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ เช่น บุคลากร งบประมาณ เครื่องมือเครื่องใช้ และวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็นเพื่อดำเนินการปฏิบัติตามนโยบายที่กำหนดไว้

สมบัติ ธำรงธัญวงศ์ (2560, น.292) มองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับคนจำนวนมากที่ต้องกระทำการโดยมีการกำหนดทิศทางในการดำเนินการไว้โดยมีตัวชี้วัดหรือเกณฑ์มาตรฐานที่ระบุได้ว่านโยบายนั้นประสบผลสำเร็จหรือล้มเหลว

ดังนั้นอาจสรุปได้ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation) เป็นเรื่องของกระบวนการหรือการหาแนวทางที่จะนำนโยบายที่ได้กำหนดและเลือกไว้อันเป็นนามธรรมเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ หรืออาจจะกล่าวว่านโยบาย เป็นนามธรรมที่จะต้องนำไปปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม และจะต้องมีการทบทวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเพื่อตรวจสอบว่าการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวหรือไม่อย่างไร

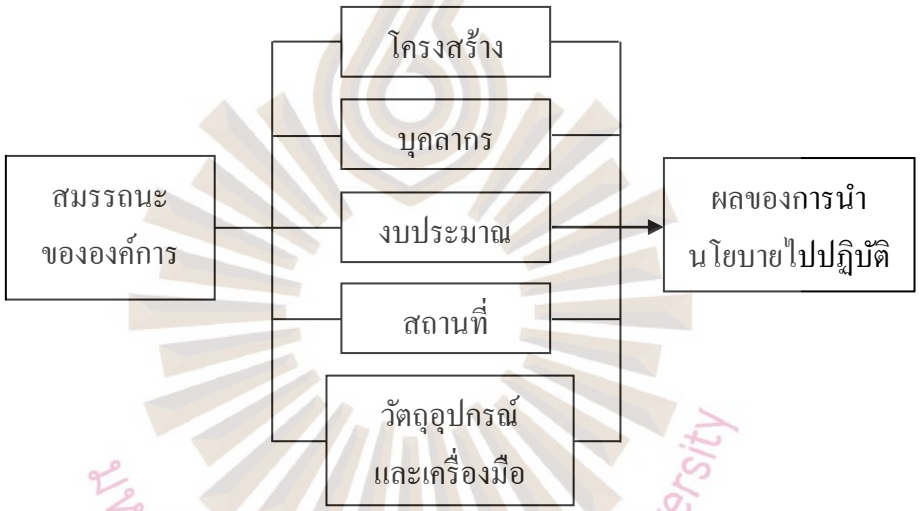
2.5.4 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ

การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นขั้นตอนหนึ่งในกระบวนการนโยบาย เป็นขั้นที่สองของกระบวนการนโยบายที่ต่อเนื่องมาจากกระบวนการนโยบายในขั้นแรกได้แก่ การกำหนดปัญหาหรือการก่อตัวของนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นการแปลเปลี่ยนจากข้อเสนอหรือตัวเลือกที่เป็นแบบแผน หรือแนวทางที่ได้กำหนดไว้ว่าจะต้องทำอะไร ที่ไหน เมื่อไหร่อย่างไรเกี่ยวข้องกับใคร และใช้งบประมาณเท่าใด ให้ปรากฏออกเป็นรูปธรรมหรือวิธีการปฏิบัติอย่างชัดเจนเพื่อตอบสนองหรือแก้ไขปัญหาที่กำหนดไว้ภายใต้เงื่อนไขและระยะเวลาที่มีอยู่ ซึ่งจะมีความเกี่ยวพันกับปัจจัยต่าง ๆ อย่างหลากหลายซึ่งปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติได้มีนักวิชาการหลายท่านได้แสดงทรรศนะไว้ซึ่งจะมีความเกี่ยวพันกับตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งนักวิชาการแต่ละท่านก็จะนำเสนอถึงปัจจัยที่เป็น

องค์ประกอบ ถึงความสำเร็จหรือล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติในรูปแบบของตัวแบบ (Model) ผู้ศึกษาวิจัยได้ศึกษาตัวแบบของนักวิชาการต่าง ๆ จำนวน 8 ท่าน ได้แก่ 1) Walter Williams 2) Cheema and Rondenelli 3) Hambleton 4) Van Meter and Van Horn 5) Alexander 6) G. Edwards 7) Sabatier and Mazmanian และ 8) วรเดช จันทรศร มีรายละเอียดพอเป็นสังเขป ดังนี้

2.5.4.1 ตัวแบบการนำนโยบายปฏิบัติของ Walter Williams

ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Walter Williams นี้มีความเชื่อว่า สมรรถนะขององค์การที่ประกอบด้วย โครงสร้างบุคลากร งบประมาณ สถานที่วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติดังรูปที่ 2.1



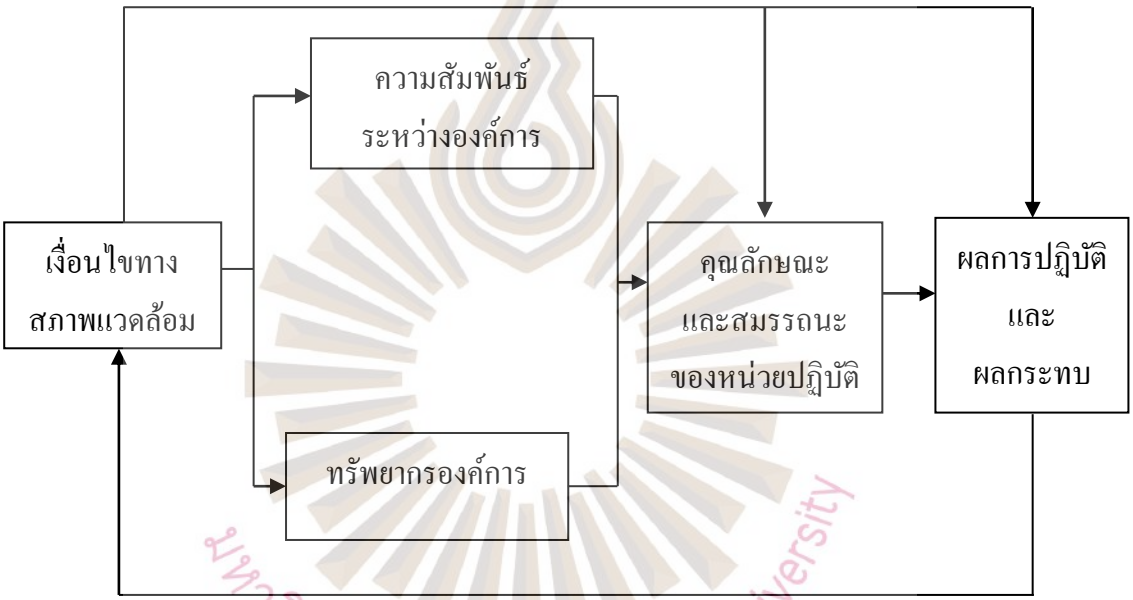
รูปที่ 2.1 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Walter Williams

ที่มา: Walter, 1979, p.18

ตัวแบบของ Walter Williams เป็นตัวแบบที่ให้ความสำคัญกับสมรรถนะขององค์การโดยมองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จนั้นตัวองค์กรเองจะต้องมีขีดความสามารถ หรือสมรรถนะที่พร้อมในการดำเนินงาน จะต้องมีการออกแบบโครงสร้างที่เหมาะสม มีบุคลากรที่มีศักยภาพ มีวัสดุอุปกรณ์ที่เหมาะสม มีงบประมาณที่เพียงพอและมีสถานที่ที่เหมาะสมกับกิจกรรมของนโยบาย

2.5.4.2 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Cheema and Rondenelli

ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Cheema and Rondenelli (1983) เป็นตัวแบบที่ได้ออกแบบมาเพื่อใช้ในแผนงานการพัฒนาการกระจายอำนาจเพื่อการปฏิบัติงานในเอเชีย (Implementing Decentralization Program in Asia) เป็นตัวแบบของกระบวนการกระจายอำนาจที่เป็นการแปลงแนวคิดจากแผนงานไปแผนการปฏิบัติงาน (A Model of Decentralization Program Implementation Process) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลสัมฤทธิ์และผลกระทบจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังรูปที่ 2.2



รูปที่ 2.2 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Cheema and Rondenelli

ที่มา: Cheema and Rondenelli, 1983, p.8

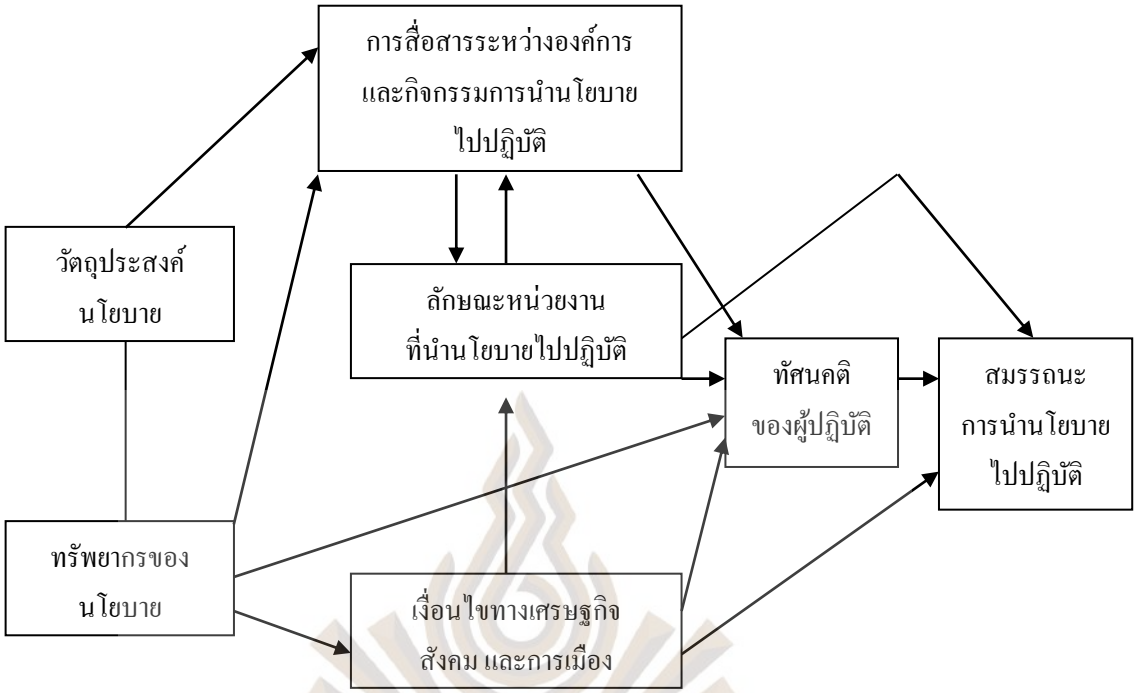
จากตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Cheema and Rondinelli จะเห็นได้ว่ารูปแบบ (Model) ของตัวแบบนี้จะมองตั้งแต่ปัจจัยสภาพแวดล้อมแผนงาน หรือแผนปฏิบัติการ โดยเริ่มจากการพิจารณาเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เป็นบริบทของสภาพแวดล้อมไม่ว่าจะเป็นทรัพยากรหรือความสัมพันธ์ขององค์กร สมรรถนะขององค์กรหรือหน่วยงานที่ปฏิบัติงาน และผลกระทบจากการปฏิบัติงานที่อาจส่งผลสะท้อนกลับไปยังเงื่อนไขที่เป็นสภาพแวดล้อม ทรัพยากร ความสัมพันธ์ขององค์กร และผลสัมฤทธิ์ของการนำนโยบายไปปฏิบัติที่เป็นแผนงาน หรือโครงการดังตัวแบบ

2.5.4.3 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Hambleton

ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Hambleton (1983, pp.379-418) เป็นตัวแบบที่สะท้อนแนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนงานตามนโยบายและการปฏิบัติงานตามนโยบายของหน่วยงานที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงานตามนโยบายจะเกี่ยวข้องกับ 1) ปัจจัยที่แวดล้อมโดยเริ่มจาก (1) ต้องมีการสื่อความหมายของนโยบายให้ชัดเจนให้เกิดการรับรู้หรือความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกันในหน่วยงาน (2) ต้องคำนึงถึงความหลากหลายขององค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย (3) ต้องสร้างทรรศนะคติหรืออุดมคติที่เป็นผลเชิงบวกกับบุคคลากรผู้ปฏิบัติงานให้เห็นคุณค่าของนโยบาย (4) ต้องมีการจัดสรรหรืออุดหนุนทรัพยากรให้เพียงพอและเหมาะสมกับผู้ปฏิบัติงานไม่ว่าจะเป็นงบประมาณหรือวัสดุอุปกรณ์ และ (5) ต้องคำนึงถึงปัจจัยแวดล้อมทางด้านการเมืองซึ่งจะมีผลอย่างมากต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของนโยบาย และ 2) ทฤษฎีที่เกี่ยวกับระบบนโยบายได้แก่ (1) ทฤษฎีการวางแผน (2) ทฤษฎีความสัมพันธ์ขององค์กร และ (3) ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงบประมาณทางการเงิน ซึ่งทั้งสามทฤษฎีดังกล่าวจะต้องมีการนำมาปรับใช้ให้สอดคล้องซึ่งกันและกันโดยไม่ละเลยปัจจัยห้าประการที่เกี่ยวข้องถึงดังกล่าวข้างต้น

2.5.4.4 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter and Van Horn

Van Meter and Van Horn (1975, p.178) ได้แสดงทรรศนะเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยกำหนดเป็นกรอบแนวคิด (Conceptual Framework) ทางการบริหารเพื่อการนำนโยบายไปปฏิบัติไว้ โดยได้นำเสนอทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Theory of Policy Implementation) ว่า กระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเริ่มจาก 1) การก่อตัวของนโยบาย หรือมีการกำหนดนโยบายขึ้น เพื่อกำหนดมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบาย (Policy Standards and Objectives) 2) ทรัพยากรนโยบาย (Policy Resources) 3) การสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการเสริมแรง (Inter Organizational Communication and Enforcement Activities) 4) ลักษณะหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ (The Characteristics of Implementing Agencies) 5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง (Economic Social and Political Conditions) และ 6) ทัศนคติของผู้ปฏิบัติ (The Disposition of Implementers) ที่เชื่อมโยงปัจจัยซึ่งกันและกัน ดังรูปที่ 2.3



รูปที่ 2.3 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Van Meter & Van Horn

ที่มา: Van Meter and Van Horn, 1975, p.178

บุคลากร เป็นผู้ขับเคลื่อนนโยบายจากจุดเริ่มต้นในการกำหนดนโยบายไปสู่การนำนโยบายไปปฏิบัติจึงจำเป็นต้องได้บุคคลากรที่มีทักษะ (Skill) ตามต้องการเริ่มจากกระบวนการคัดสรร การสรรหา การพัฒนา การรักษาไว้ และนำมาใช้งาน โดยจะต้องมีการบริหารจัดการบุคลากรตามกลไกของระบบแรงงานสัมพันธ์ (สมพร พวงเพ็ชร, 2562, น.2-3)

งบประมาณ หมายถึง แผนการที่แสดงออกในรูปแบบทางการเงินในช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ทั้งยังรวมถึงการประมาณการรายรับและรายจ่ายของโครงการ ทั้งนี้ วรเดช จันทรศร (2559, น.52) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่เกี่ยวกับงบประมาณว่าข้อจำกัดทางด้านการเงินจะมีผลต่อความเข้มแข็งหรืออ่อนแอในสมรรถนะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

วัสดุอุปกรณ์ หมายถึง เครื่องมือหรือสิ่งอำนวยสะดวกสำหรับบุคคลากรที่เป็นประโยชน์ในการทำงานไม่ว่าจะเป็นยุทโธปกรณ์ (Material) และยุทธภัณฑ์ (Equipment) ต่าง ๆ (สุรัสวดี ราชกุลชัย, 2561, น.137)

การสื่อสารระหว่างองค์การ มีความสำคัญต่อการนำโยบายไปปฏิบัติ Van Meter and Van Horn ได้รับอิทธิพลจากแนวความคิดของ Etzioni (1966, pp.5-8) ทำให้มีมุมมองเกี่ยวกับการสื่อสารระหว่างองค์การว่าเป็นเรื่องของอำนาจ ได้แก่ 1) อำนาจในการออกกฎระเบียบเพื่อให้

บังคับในองค์การ 2) อำนาจในการให้คุณให้โทษ เช่น การให้รางวัลตอบแทนในการทำงานหรือการลงโทษจากการละเมิดกฎระเบียบ และ 3) อำนาจที่เป็นมาตรการในการกระตุ้นส่งเสริมให้ทำงาน อำนาจการสื่อสารในองค์การจะเกี่ยวข้องกับบุคลากรในทุกระดับที่มีส่วนร่วมในการทำงาน

Van Horn (1975, p.10) มองว่าการประเมินผลการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติเป็นเรื่องจำเป็นอย่างยิ่ง จะทำให้ทราบได้ว่าสิ่งที่ทำลงไปนั้นมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลหรือไม่ และตอบสนองเป้าประสงค์ได้มากน้อยเพียงใด มีสิ่งใดต้องปรับปรุงแก้ไขบ้างหรือไม่ อย่างไรส่วนคำถามว่าใครควรเป็นผู้ประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นเห็นว่าทั้งผู้กำหนดนโยบายและประชาชนควรมีส่วนร่วมในการตรวจสอบนโยบายทั้งสิ้น

จุมพล หนิมพานิช (2552, น.194-195) มองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นศาสตร์อย่างหนึ่งที่ต้องมีการศึกษาเทคนิควิธีการซึ่งโดยทั่วไปจะมีสองวิธีการ ได้แก่ 1) การใช้อำนาจควบคุม (The Command and Control Approach) เป็นการใช้กลไกอำนาจที่มีอยู่เป็นตัวนำในการขับเคลื่อนนโยบาย ด้วยการออกกฎกติกาและใช้อำนาจควบคุมและมีบทลงโทษเมื่อมีการละเมิดกฎ 2) การใช้หลักจูงใจแบบการตลาด (The Economics Incentives or Market Approach) เช่น การให้สิทธิพิเศษทางด้านภาษี การให้รางวัลตอบแทนผู้ปฏิบัติตามนโยบาย เป็นต้น

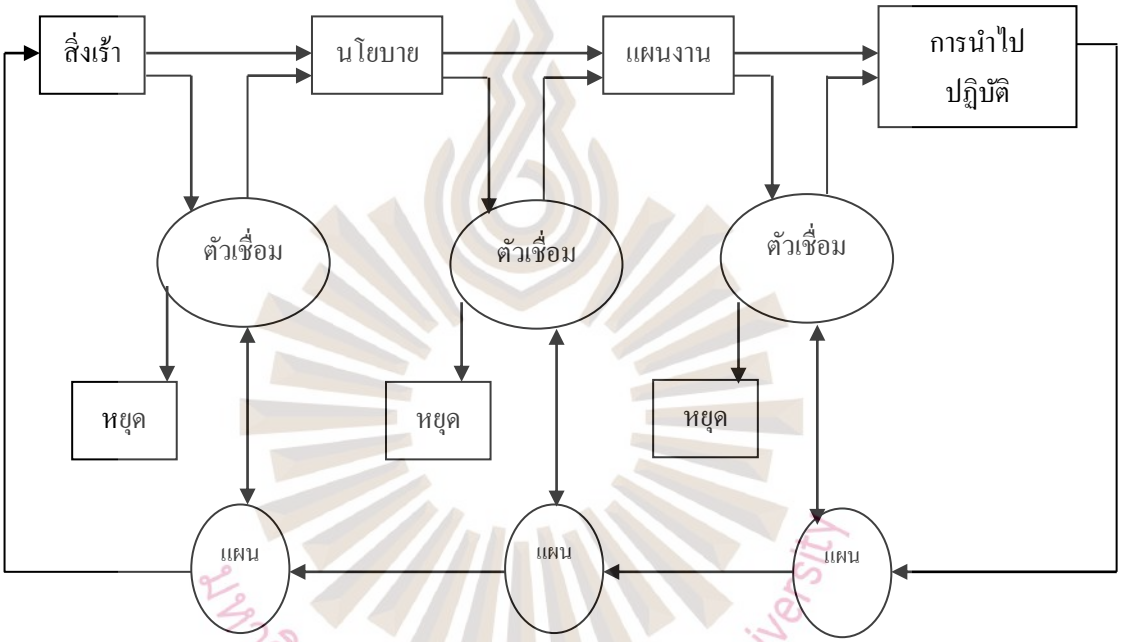
วรเดช จันทรศร (2559, น.539) มองว่าการตรวจสอบและประเมินผลอย่างต่อเนื่องจะทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดประสิทธิภาพ และยังมองว่าการประเมินผลอย่างสมบูรณ์ด้วยเครื่องมือที่คอยควบคุมและประเมินผลอย่างเคร่งครัดจะส่งผลให้แผนการปฏิบัติมีความสมบูรณ์ เมื่อเกิดข้อผิดพลาดก็จะสามารถแก้ไขปัญหาในกระบวนการนโยบายได้ทันท่วงทีทำให้สามารถทราบถึงผลสำเร็จหรือล้มเหลวได้

Kast and Rosenzweig (1985, p.405) มองว่าการควบคุมและติดตามประเมินผลต้องมีการวัดผลงานได้จากเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้จะได้มีแนวทางหรือทิศทางในการกำกับดูแล ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่องค์กรจะต้องสร้างเกณฑ์เหล่านั้นขึ้นเพื่อเป็นตัวชี้วัดถึงความสำเร็จหรือล้มเหลว การตรวจสอบอย่างต่อเนื่องอย่างเป็นระบบจะเป็นตัวช่วยทำให้ทราบถึงปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นจะได้หาแนวทางแก้ไขปัญหาเหล่านั้นได้ทันท่วงที

Walter (1979) มองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติต้องมีการประเมินผลงานเป็นระยะ ๆ ต่อเนื่องกันไป ไม่ใช้รอให้เสร็จสิ้นทั้งโครงการแล้วจึงค่อยประเมินผล การตรวจสอบอย่างต่อเนื่องทุกระยะของการทำงานทำให้ทราบถึงปัญหาหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นในระหว่างกลางทางของกระบวนการนโยบาย ซึ่งจะทำให้สามารถแก้ไขปัญหาหรืออุปสรรคได้ตรงจุดอย่างทันท่วงที

Edwards and Sharkansky (1978) มองว่าการติดตามตรวจสอบและประเมินผลเป็นสิ่งจำเป็นและเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จหรือล้มเหลวของนโยบาย ทำให้ทราบทุกขั้นตอนในการดำเนินงานตามแผนการนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นตัวช่วยเพื่อคอยขจัดอุปสรรคและปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินงาน และยังเป็นแนวทางเพื่อหาวิธีการหรือแนวทางเพื่อปรับปรุงกระบวนการนโยบายในแต่ละขั้นตอนได้เป็นอย่างดี

2.5.4.5 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Alexander



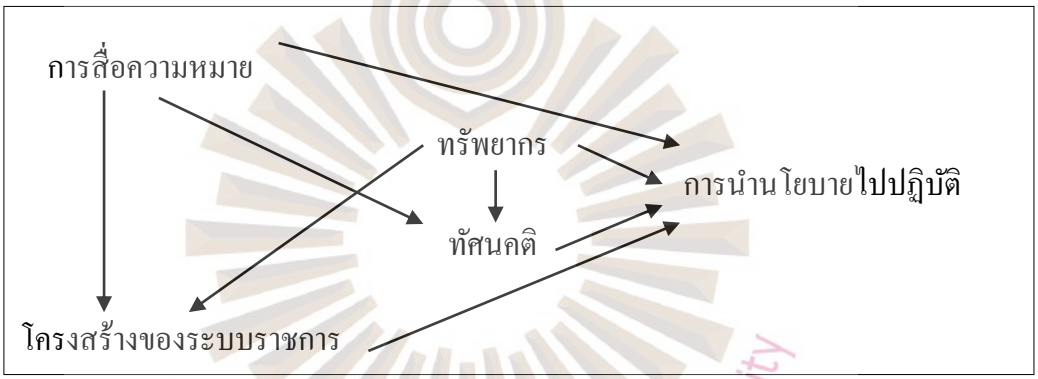
รูปที่ 2.4 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Alexander

ที่มา: Alexander, 1985, pp.403-426

กรอบแนวคิดของ Alexander (1985) เป็นการมองกระบวนการนโยบายอย่างเป็นระบบที่เชื่อมโยงระหว่างนโยบาย โครงงาน และแผนการปฏิบัติไว้ด้วยกัน (The Policy - Program - Implementation Process: PPIP Model) ความสัมพันธ์ตาม PPIP Model จะมองที่ตัวแบบของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นส่วนสำคัญ ดังนี้ 1) มีสิ่งใดเป็นต้นเหตุของการก่อตัวของนโยบาย 2) นโยบายเป็นแบบแผนหรือแผนที่ทำให้ทราบแนวทางการดำเนินงาน 3) แผนงานเป็นตัวบ่งชี้ถึงทรัพยากรที่จะต้องมีและจะต้องใช้ในการปฏิบัติ 4) การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับบุคคลใดและต้องมีการระบุขอบเขตวิธีการที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม

2.5.4.6 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Edwards

Edward (1983) มองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นต้องคำนึงถึงองค์ประกอบซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญ ได้แก่ 1) การสื่อความหมายในนโยบายให้ชัดเจนว่าใครต้องทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร อย่างไร และกับใครบ้าง 2) ทรัพยากร ได้แก่ วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้งบประมาณ อาคารสถานที่มีความเหมาะสมหรือไม่อย่างไรเพราะเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวได้ 3) ทัศนคติ หรือเจตคติของบุคลากรผู้ปฏิบัติหน้าที่ตามนโยบายต้องมีความเห็นที่สอดคล้องกับนโยบาย หรืออาจกล่าวได้ว่าต้องมีความเชื่อมั่นและศรัทธาในนโยบายนั้นจึงจะเกิดความมุ่งมั่นในการทำงานตามนโยบาย และ 4) โครงสร้างระบบราชการซึ่งจะเกี่ยวข้องกับระเบียบแบบแผนโครงสร้างอำนาจในระบบการบริหารราชการแผ่นดินที่เอื้อหรือเป็นอุปสรรคต่อการบริการประชาชน ซึ่งปัจจัยทั้งสี่นี้จะส่งผลต่อการดำเนินงานและปฏิสัมพันธ์ระหว่างการดำเนินงาน



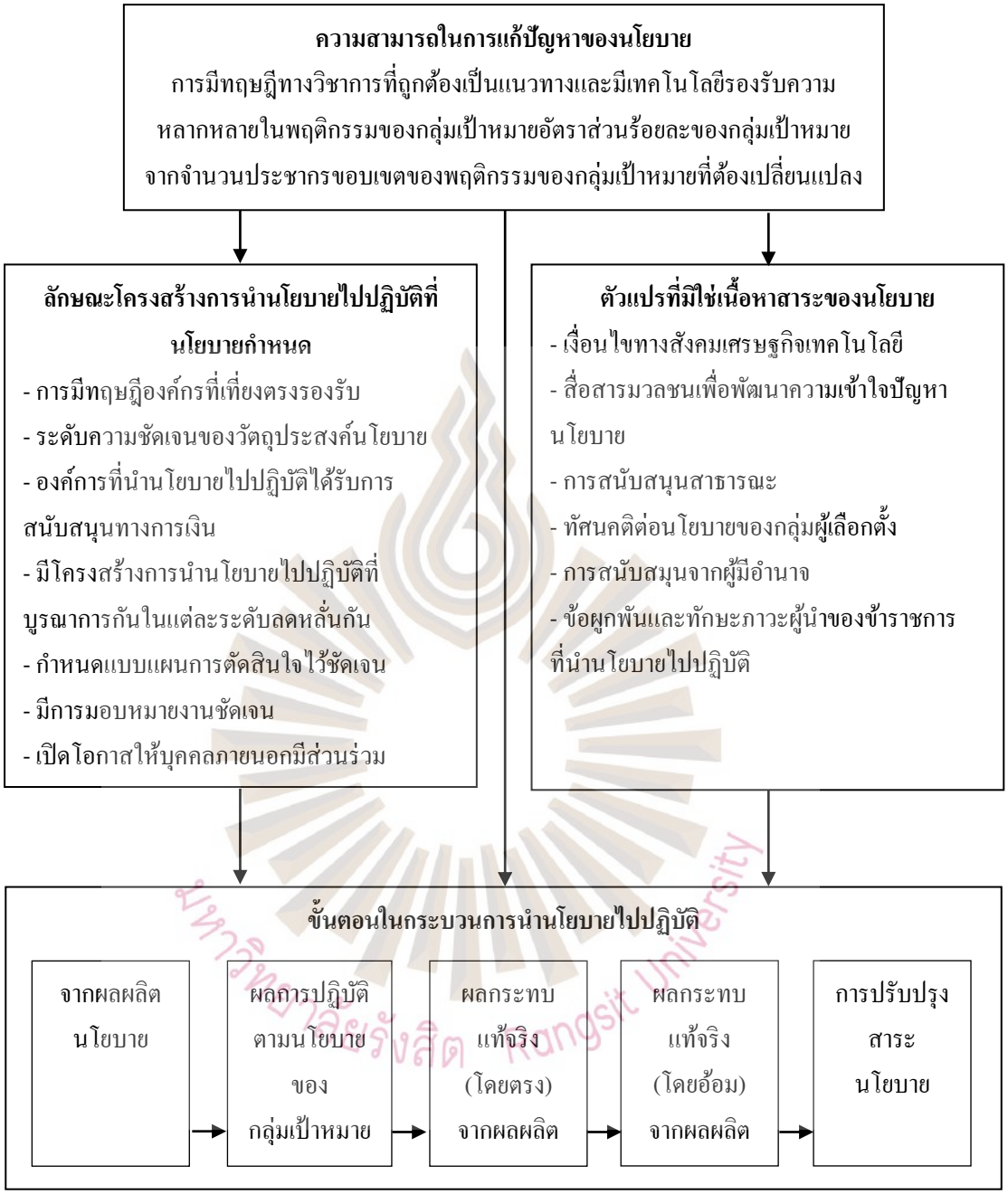
รูปที่ 2.5 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ G. Edward III

ที่มา: Edwards, 1983, p.148

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

2.5.4.7 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Sabatier and Mazmanian

Sabatier and Mazmanian (1980) มองขั้นตอนการเชื่อมโยงการกำหนดและประกาศนโยบายกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ Sabatier and Mazmanian โดยมองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติมีปัจจัยที่สำคัญ 3 ด้าน ได้แก่ 1) เนื้อหาสาระของนโยบายต้องสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ 2) มีกฎหมายรองรับรูปแบบและวิธีการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ 3) การรักษาความสมดุลทางการเมืองของบุคคลหรือกลุ่มคนทั้งส่วนที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับนโยบาย เพื่อให้เกิดการสนับสนุนนโยบาย ดังรูปที่ 2.6



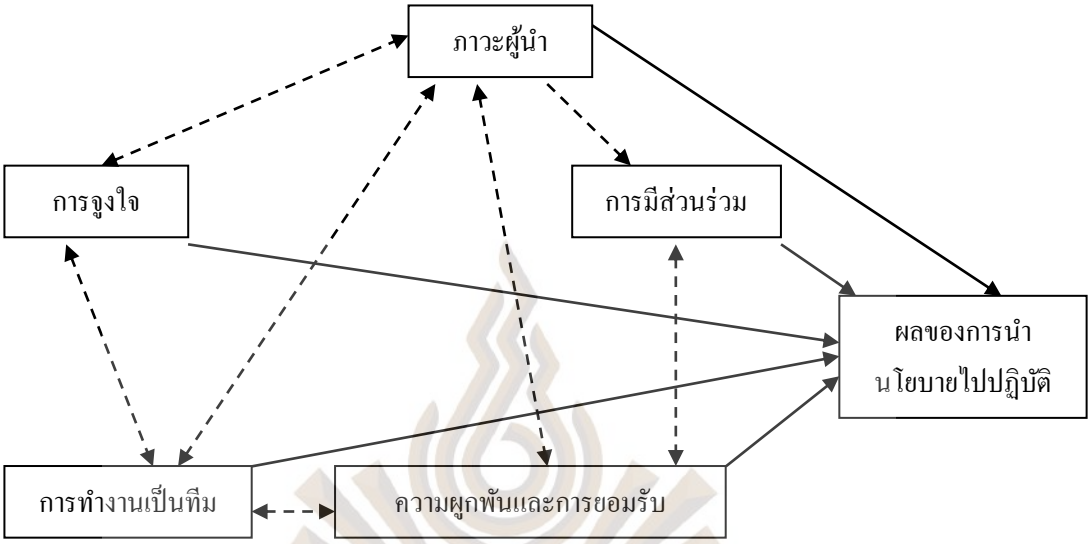
รูปที่ 2.6 ตัวแบบกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติของ Sabatier and Mazmanian

ที่มา: Sabatier and Mazmanian, 1980, p.542

2.5.4.8 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของวรเดช จันทรศร

ตัวแบบของ วรเดช จันทรศร (2559) มีปัจจัยสำคัญของการนำนโยบายไปปฏิบัติได้แก่ 1) ปัจจัยด้านภาวะผู้นำ 2) ปัจจัยด้านการจูงใจ 3) ปัจจัยด้านการมีส่วนร่วม 4) ปัจจัยด้านการ

ทำงานเป็นทีม และ 5) ปัจจัยด้านการผูกพันและการยอมรับ ซึ่งปัจจัยทั้งห้าตัวดังกล่าวนี้จะส่งผลต่อการนำนโยบาย ไปปฏิบัติดังปรากฏตามรูปที่ 2.7 ดังนี้



รูปที่ 2.7 ตัวแบบการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติตามแนวคิดของ วรเดช จันทศร
ที่มา: วรเดช จันทรศร, 2559, น.3

วรเดช จันทรศร (2559, น.3) มองว่าการทำงานเป็นทีมจะมีประสิทธิภาพและมีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จ การมีส่วนร่วมของทีมงานจึงเป็นสิ่งสำคัญ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่น ๆ อีกไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการจูงใจ การใช้ภาวะผู้นำที่เหมาะสม การสร้างความผูกพันโดยการที่ให้สมาชิกในองค์กรมีส่วนร่วมเพื่อให้เกิดการยอมรับตลอดจนการสร้างทีมงาน มากกว่ามุ่งใช้การควบคุมจากตัวแบบดังที่กล่าวมาข้างต้นนี้จะมีปัจจัยสำคัญของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ 1) ปัจจัยด้านภาวะผู้นำ 2) ปัจจัยด้านการจูงใจ 3) ปัจจัยด้านการมีส่วนร่วม 4) ปัจจัยด้านการทำงานเป็นทีม และ 5) ปัจจัยด้านการผูกพันและการยอมรับ ซึ่งปัจจัยทั้งห้าตัวดังกล่าวนี้จะส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2.5.5 ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

นโยบายเป็นกรอบแนวคิดเพื่อนำไปสู่การตัดสินใจที่จะดำเนินการหรือปฏิบัติตามแผนงานที่ได้คิดและกำหนดไว้เพื่อให้บรรลุผลตามวัตถุประสงค์เมื่อนโยบายได้รับการตัดสินใจแล้วก็จะนำไปสู่การปฏิบัติซึ่งเป็นเรื่องของการกระทำตามความคิดหรือนโยบายที่ได้กำหนดไว้และ

เมื่อมีการนำนโยบายไปปฏิบัติแล้วก็ควรมีการทบทวนว่าการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวประการใด ซึ่งมีแนวคิดเกี่ยวกับความสำเร็จหรือล้มเหลวของนโยบาย ดังนี้

Kerr (1976, pp.351-363) ได้เสนอแนวคิดของความล้มเหลว ดังนี้ 1) นโยบายที่ถูกกำหนดขึ้นนั้นไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างแท้จริง 2) องค์กรที่นำนโยบายไปปฏิบัติไม่สามารถทำให้นโยบายนั้นบรรลุผลได้ 3) คุณค่าของนโยบายขัดต่อจริยธรรมหรือวัฒนธรรมของสังคม ตัวอย่างเช่น นโยบายการทำแท้งเสรี

Ingram and Mann (1980) มองว่าบางครั้งก็ยากที่จะวัดได้อย่างแม่นยำเนื่องจากมีปัจจัยบางประการที่ทำให้ผลการวัดเปลี่ยนแปลงไปได้ เช่น 1) กรอบเวลาและเงื่อนไขของสภาพแวดล้อม เมื่อเวลาและสถานการณ์เปลี่ยนไป 2) ความสำเร็จของนโยบายหนึ่งอาจส่งผลกระทบในเชิงลบอีกนโยบายหนึ่งก็ได้ 3) การวัดความสำเร็จหรือล้มเหลวครอบคลุมบริบทของสังคมได้มากน้อยเพียงใด

Berman and Mclaugnlin (1977, p.141) ได้ศึกษาโครงการนวัตกรรมการออกกฎหมาย ESSA ไปปฏิบัติในโรงเรียนต่างพื้นที่ได้หลักการพิจาณาความสำเร็จหรือความล้มเหลว ดังนี้ 1) มีการปรับเขตการศึกษาจำนวนหลายพื้นที่ที่ศึกษาโดยปรับเปลี่ยนเพื่อเทียบจำนวนเป็นร้อยละเพื่อวัดค่าของแต่ละเขตเป็นจำนวนร้อยละเท่ากันทุกเขตพื้นที่ที่ศึกษา 2) เปรียบเทียบผลที่ได้จากการศึกษาด้วยการแปลงข้อมูลเชิงปริมาณให้เป็นข้อมูลเชิงคุณภาพ 3) พิจารณาเปรียบเทียบการดำรงอยู่หรือการเลิกกิจการเมื่อภาครัฐถอนการสนับสนุนโครงการไปแล้ว

Cheema and Rondinelli (1983) ได้กำหนดกรอบการพิจารณาความสำเร็จหรือล้มเหลวจากองค์ประกอบ 2 ประการ คือ 1) การเปรียบเทียบวัตถุประสงค์แต่ละข้อกับผลลัพธ์ (Outcomes) ที่เกิดขึ้นจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ 2) ผลกระทบ (Impacts) จากผลการดำเนินกิจกรรม

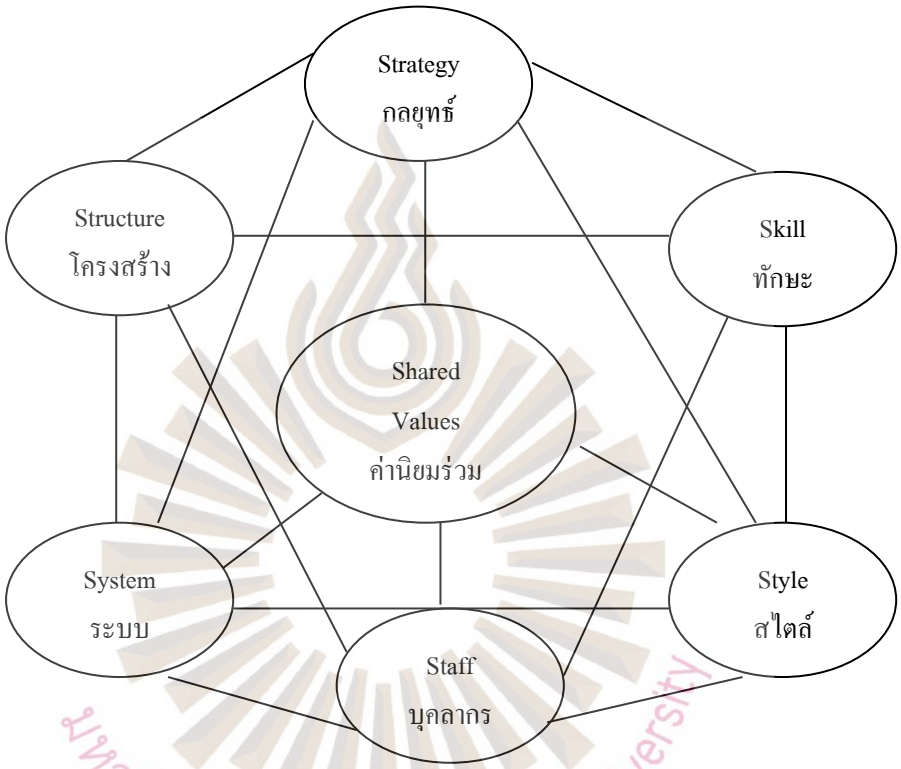
ศุภชัย ยาวะประภาษ (2555, น.101) มองว่าปัจจัยที่กำหนดความล้มเหลวหรือความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติควรประกอบด้วย 1) ผลลัพธ์ของนโยบายที่สอดคล้องกับความต้องการ 2) ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ของนโยบาย 3) การได้รับความร่วมมือจากกลุ่มผลประโยชน์ต่าง ๆ รวมถึงกลุ่มการเมือง 4) ข้อกำหนดของนโยบายมีความสอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศ 5) ความเพียงพอของทรัพยากรที่ใช้ในการดำเนินนโยบาย 6) การสร้างปฏิสัมพันธ์ของหน่วยงานในแต่ละระดับที่นำนโยบายไปปฏิบัติ 7) ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติมีเจตคติที่ดีต่อนโยบายและวิธีการนำนโยบายไปปฏิบัติ 8) มีกลไกที่เหมาะสมเพื่อป้องกันการแทรกแซงจากหน่วยงานอื่น ๆ ในระดับบน

วรเดช จันทรศร (2559, น.104-109) มองว่าการศึกษาการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัตินั้นมีจุดมุ่งหมายเพื่อแสวงหาปัจจัย หรือตัวแปรที่ส่งผลให้เกิดความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าการที่จะทำให้นโยบายบรรลุเป้าหมายและมีประสิทธิภาพนั้นต้องคำนึงถึงตัวแปรหลาย ๆ ประการ ซึ่งสามารถวัดจากผลรวมของมิติต่าง ๆ 3 มิติ ได้แก่ 1) มิติที่มองผลลัพธ์ของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ (1) ผลผลิตที่สามารถวัดได้ทั้งด้านปริมาณ เวลา และความพึงพอใจ (2) ผลลัพธ์ที่ได้โดยวัดจากประโยชน์สุดท้ายที่กลุ่มเป้าหมายได้รับ (3) ผลกระทบจาก นโยบายต่อการพัฒนาประเทศ 2) มิติของความสำเร็จที่ไม่สร้างผลกระทบในเชิงลบ โดยพิจารณาจาก (1) นโยบายที่กำหนดใช้ไม่ก่อให้เกิดปัญหาใหม่ตามมา (2) ระบบการประเมินมีความน่าเชื่อถือ (3) ความสำเร็จของนโยบายต้องไม่ผลาญงบประมาณหรือทรัพยากรเกินควร และ (4) ไม่สร้างปัญหา ทางด้านศีลธรรมหรือจริยธรรม 3) ภาพรวมของการนำนโยบายไปปฏิบัติต้องก่อให้เกิดการพัฒนาขึ้นในประเทศชาติ

การวัดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นแบ่งออกเป็น 2 ปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การวัดผลผลิตและการวัดผลลัพธ์ของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งการวัดผลผลิตจะมีตัวชี้วัดสำคัญ ได้แก่ ปริมาณของผลผลิต ระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต ค่าใช้จ่ายในการผลิต คุณภาพของผลผลิต และความพึงพอใจในผลผลิต ส่วนการวัดความสำเร็จของผลลัพธ์นั้นจะดูที่การตอบสนองที่เป็นโทษหรือเป็นคุณประโยชน์ที่ได้รับเป็นสำคัญ

องค์กรหรือหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัตินับว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญและเป็นผู้ขับเคลื่อนนโยบายไปยังผู้ที่ได้รับผลจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ การปฏิบัติงานของหน่วยงานนั้นควรมีการทำงานอย่างมีระบบและมีการวิเคราะห์สภาพการณ์ดังที่ ปกรณ์ ปรียากร (2559, น.83-86) ได้กล่าวถึงตัวแบบการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมขององค์กรที่ง่ายและชัดเจนในสายงานของ Harvard Business School ที่เรียกว่า Core “Design School” Model of Strategy Formation หรือที่เรียกว่า SWOT Model ซึ่งเป็นรูปแบบในการวิเคราะห์และประเมินจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรคขององค์กร โดยมีการแบ่งแยกการวิเคราะห์ประเมินออกเป็นสถานการณ์หรือสภาพการณ์ภายในองค์กรกับสถานการณ์หรือสภาพการณ์ภายนอกองค์กร ซึ่งการประเมินสภาพการณ์หรือสถานการณ์ภายนอก ได้แก่ การประเมินโอกาส และภัยคุกคามหรืออุปสรรค (Opportunities and Threats) ประการหนึ่ง การประเมินสภาพการณ์หรือสถานการณ์ภายใน ได้แก่ การประเมินจุดแข็งกับจุดอ่อน (Strengths and Weaknesses) อีกประการหนึ่งนอกจากนี้ในหน่วยงานหรือองค์กรก็ควรมีคุณลักษณะสำคัญดังที่ ปกรณ์ ปรียากร (2559, น.167-169) ได้กล่าวไว้ถึงการประเมินองค์กรหรือหน่วยงานตามกรอบแนวคิด 7s model โดยมีแนวคิดหลักการพื้นฐานว่าประสิทธิภาพขององค์กรหรือหน่วยงานจะเกิดจากความสัมพันธ์ภายในองค์กรหรือหน่วยงานนั้น ๆ

ด้วยปัจจัยต่าง ๆ 7 ประการที่มีความสอดคล้องกันองค์ประกอบนี้ประกอบด้วย กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy) โครงสร้างองค์กร (Structure) ระบบการปฏิบัติงาน (System) บุคลากร (Staff) ทักษะความรู้ความสามารถ (Skill) รูปแบบการบริหารจัดการ (Style) และค่านิยมร่วม (Shared Values) ปัจจัยทั้งเจ็ดประการนี้จะมีความสัมพันธ์และสอดคล้องดังปรากฏตามรูปที่ 2.8 ต่อไปนี้



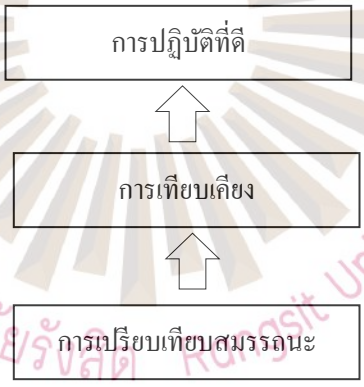
รูปที่ 2.8 แสดงความสัมพันธ์ของ 7s
ที่มา: ปกรณ์ ปรียากร, 2559, น.168

ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่าความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้น มีปัจจัยหลายอย่างที่เกี่ยวข้องถึงกันนอกจากตัวนโยบายที่ดีแล้ว ศักยภาพของผู้ปฏิบัติงานก็มีความสำคัญ ควรมีทักษะความรู้ความสามารถพร้อมจริยธรรมคุณธรรมและมีแนววิธีการปฏิบัติ นอกจากนี้ความสัมพันธ์ภายในองค์กรก็ต้องมีความสอดคล้องร่วมกัน ซึ่งได้แก่ กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy) โครงสร้างองค์กร (Structure) ระบบการปฏิบัติงาน (System) บุคลากร (Staff) ทักษะความรู้ความสามารถ (Skill) รูปแบบการบริหารจัดการ (Style) และค่านิยมร่วม (Shared Values) ซึ่งการวิเคราะห์องค์กรจะทำให้ทราบถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคขององค์กรได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงผลกระทบจากการนำนโยบายไปปฏิบัติด้วยซึ่งเป็นการวัดความสำเร็จหรือล้มเหลวทั้งผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact)

2.5.6 การเทียบเคียงกับองค์กรที่มีการปฏิบัติที่เป็นเลิศ

การเทียบเคียงการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติขององค์ใดองค์กรหนึ่งกับองค์กรอื่นซึ่งเป็นตัวอย่างขององค์กรที่มีแนวทางในการดำเนินการที่เป็นเลิศและประสบผลสำเร็จหรือที่เรียกว่าการเทียบเคียงสมรรถนะนั้น

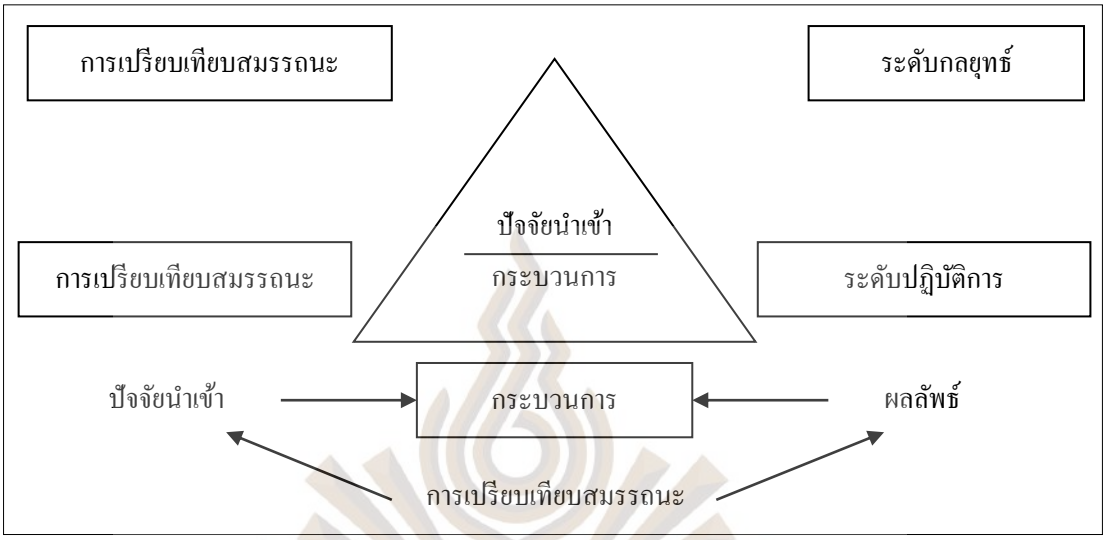
Kelly (2001, p.1) อธิบายว่าการเปรียบเทียบสมรรถนะนั้นเป็นการวิเคราะห์และเปรียบเทียบการปฏิบัติงานในหน่วยงานเดียวกัน หรือระหว่างองค์กรเพื่อนำผลมาปรับปรุงองค์กรของตนเอง การเปรียบเทียบสมรรถนะเป็นการกระตุ้นองค์กรให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ต้องการ ซึ่งได้จากการเรียนรู้จากผู้อื่นและนำวิธีการปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practice) นั้นไปดัดแปลงไปปรับใช้ให้เหมาะสมกับองค์กรของตน ขณะเดียวกัน นรินทร์ สังข์รักษา และธีรศักดิ์ อุ่นอารมณ์เลิศ (2553, น.96) มองว่าการเปรียบเทียบสมรรถนะเป็นการศึกษาวิธีการปฏิบัติที่ดีแล้วนำไปเทียบเคียงเปรียบเทียบเพื่อศึกษาแนวปฏิบัติที่ดีแล้วนำผลที่ได้ไปพัฒนาปรับปรุงให้เหมาะกับองค์กรของตนเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่ดีขององค์กรซึ่งความสัมพันธ์ ดังกล่าวปรากฏตามรูปที่ 2.9 ดังนี้



รูปที่ 2.9 แสดงความสัมพันธ์ของการเปรียบเทียบ การเทียบเคียงและการปฏิบัติที่ดี
ที่มา: นรินทร์ สังข์รักษา และธีรศักดิ์ อุ่นอารมณ์เลิศ, 2553, น.96

การเปรียบเทียบสมรรถนะไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่การทำที่กระบวนการใดกระบวนการหนึ่งหรือระดับใดระดับหนึ่งเท่านั้น การเปรียบเทียบสมรรถนะสามารถนำไปใช้ได้ทั่วทุกที่ในองค์กรทั้งระดับกลยุทธ์และระดับปฏิบัติการ หรือการเปรียบเทียบสมรรถนะกระบวนการโดยเปรียบเทียบที่ปัจจัยนำเข้า (Input) กระบวนการ (Process) หรือผลลัพธ์ (Result) ของกระบวนการเราสามารถทำการเปรียบเทียบสมรรถนะได้ทุกเรื่องแล้วแต่ว่าจะนำไปใช้เรื่องอะไร อาจทำการเปรียบเทียบสมรรถนะระบบ 5 ส ขององค์กรเรากับองค์กรอื่น หรืออาจทำการเปรียบเทียบสมรรถนะขั้นตอน

การรับส่งสินค้าของเรา หรือกระบวนการจ่ายเงินของเรา หรือกระบวนการฝึกอบรมทุกขั้นตอน เราสามารถที่จะทำการเปรียบเทียบสมรรถนะได้ทั้งนั้น ดังรูปที่ 2.10



รูปที่ 2.10 แสดงการเปรียบเทียบสมรรถนะ สามารถทำได้ทั้งระดับกลยุทธ์และระดับปฏิบัติการและปัจจัยนำเข้ากระบวนการหรือผลลัพธ์

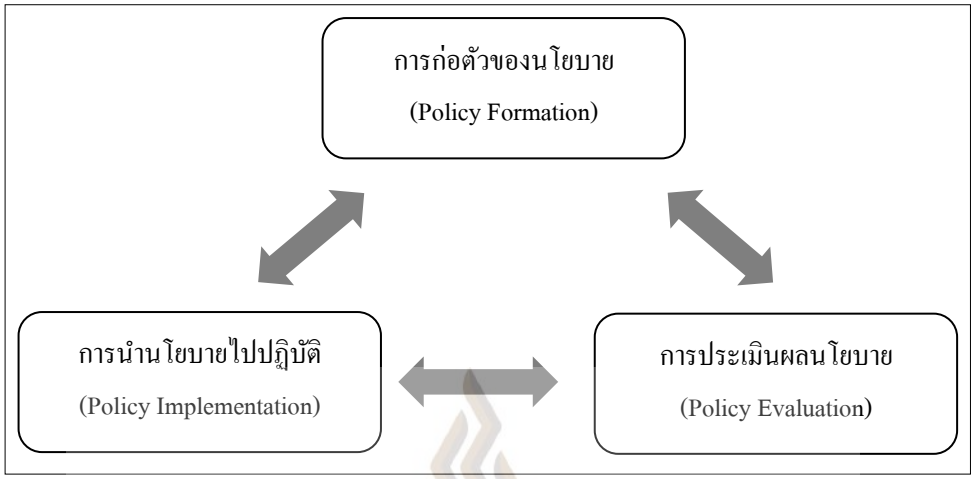
ที่มา: นรินทร์ สังข์รักษา และธีรศักดิ์ อุ่นอารมณ์เลิศ, 2553, น.98

การเปรียบเทียบสมรรถนะ จึงนับว่าเป็นเครื่องมือของการจัดการ หลักการค้นหาวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best Practice) จากหน่วยงานอื่นที่จะนำมาใช้กับหน่วยงานของเราว่าคืออะไร ทำได้อย่างไร ทั้งในแง่ของผลผลิต คุณภาพ และกระบวนการ

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

2.5.7 ข้อเสนอเชิงนโยบาย

จากผลการศึกษา ความสำคัญของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตัวแบบของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ การเทียบเคียงกับองค์กรที่มีการปฏิบัติที่เป็นเลิศ อันเป็นการนำไปสู่การพัฒนาเพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบาย (Proposed Policy) ซึ่งการจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายนั้นจะอยู่ในขั้นตอนหนึ่งของกระบวนการนโยบาย ซึ่งจะอยู่ในช่วงของการก่อตัวของนโยบาย หรือการกำหนดนโยบาย เพื่อไปป้องกันปัญหาอาชญากรรม โดยการมีส่วนร่วมของผู้ขับรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)



รูปที่ 2.11 แสดงกระบวนการนโยบาย

ที่มา: ผู้วิจัย, 2566

การก่อตัวของนโยบาย (Policy Formation)

Anderson (1975, pp.26-27) ได้ให้มุมมองถึงการก่อตัวของนโยบายว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นในบ้านเมืองนี้เป็นปัญหาสาธารณะที่รัฐบาลจะต้องกำหนดเป็นวาระที่ต้องกระทำหรือไม่ ส่วน Dunn (1994, pp.15-16) มองว่าการก่อตัวของนโยบายซึ่งมีลักษณะเป็นทางเลือกของนโยบายที่กำหนดขึ้นเพื่อการตัดสินใจของฝ่ายบริหาร และ Dye (1998, pp.317-318) มองว่าการก่อตัวของนโยบายส่วนใหญ่นโยบายมักเกิดจากความคิดเห็นของประชาชน แต่บางนโยบายก็เกิดจากความคิดของผู้นำที่ให้การสนับสนุนให้เกิดนโยบายในส่วน อุทัย เลาหวิเชียร (2563, น.292) มองว่านโยบายสาธารณะจะมีได้ต่อเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นก่อนและปัญหาจะเกิดขึ้นได้ก็เพราะมีคนเป็นจำนวนมากไม่พอใจในเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนั้น ในขั้นของการกำหนดปัญหาจึงมีส่วนเกี่ยวพันกับหน้าที่ของการกำหนดนโยบาย เพราะปัญหาจะนำไปสู่การกำหนดนโยบาย จึงอาจกล่าวได้ว่าเป็นขั้นตอนเดียวกันกับเรื่องของการกำหนดนโยบาย

การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation)

อุทัย เลาหวิเชียร (2563, น.292-301) มองว่าการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ เป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญมากที่สุดเพราะนโยบายสาธารณะ ก็คือแผ่นกระดาษจะเป็นความจริงได้ก็ต่อเมื่อการนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ส่วน Dye (1998) มองว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นความต่อเนื่องทางการเมืองไม่ได้จบลงที่การออกเป็นกฎหมายแต่จะต้องนำ

นโยบายไปสู่หน่วยงานของระบบราชการเพื่อให้ข้าราชการปฏิบัติตามนโยบายนั้น นอกจากนี้การนำนโยบายไปปฏิบัติยังต้องมีรูปแบบและกฎระเบียบเพื่อให้ข้าราชการถือปฏิบัติด้วย

การประเมินผลนโยบาย (Policy Evaluation)

Dye (1998, pp.317-318, pp.330-332) มองว่าการประเมินผลนโยบาย เป็นขั้นตอนสุดท้ายในกระบวนการนโยบาย เพื่อพิจารณาว่านโยบายประสบความสำเร็จตามเป้าหมายเพียงใดต้นทุนที่ใช้และผลที่ได้รับเป็นอย่างไร การประเมินผลจะทำโดยตัวแทนของรัฐบาลเอง หรือที่ปรึกษาภายนอกหรือสื่อสิ่งพิมพ์และสาธารณชน ซึ่งสอดคล้องกับ Dunn (1994, pp.15-16) ที่มองว่าเป็นความชอบธรรมตามกฎหมายที่นโยบายจะต้องมีการประเมินผลว่าได้ทำสำเร็จตามวัตถุประสงค์เพียงใด ซึ่งแนวคิดดังกล่าวก็สอดคล้องกับ Anderson ที่มองว่าการประเมินผลนโยบายเป็นการประเมินเพื่อวัดว่านโยบายมีประสิทธิผลหรือผลกระทบอย่างไรหลังจากนำนโยบายนั้นไปสู่การปฏิบัติและใครจะเป็นผู้ประเมินผลนโยบาย ผลที่ตามมาของนโยบายจากการประเมินผลมีอย่างไร ส่วน อุทัย เลาหวิเชียร มองว่าความหมายของการประเมินผลก็คือ การที่ตรวจสอบว่าได้มีการบรรลุเป้าหมายของโครงการแค่ไหน และเพียงใดซึ่งต้องอาศัยความรู้ทางการวิจัยเข้ามาช่วย

2.6 นโยบายที่เกี่ยวข้อง

นโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเกี่ยวกับการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ได้มีนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม โดยได้จัดทำนโยบายการบริหารราชการขึ้นให้เป็นไปตามคำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีต่อรัฐสภาเมื่อวันอังคารที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2554 และยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2555-2564 ซึ่งคณะกรรมการนโยบายตำรวจแห่งชาติ (ก.ต.ช.) ได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554 เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดทราบถึงนโยบายการบริหารราชการและสามารถนำไปสู่การปฏิบัติงานได้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรม และบังเกิดผลในการปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้ทุกหน่วยงานในสังกัดนำนโยบายการบริหารราชการไปใช้เป็นแนวทางในการบริหารงานตามภารกิจ หน้าที่ความรับผิดชอบ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติ และประชาชนต่อไป โดยมีเป้าหมาย ในส่วนของการป้องกัน และปราบปรามอาชญากรรม (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ม.ป.ป., น.7) ดังนี้

1) ควบคุม และลดความรุนแรงของอาชญากรรมของประชาชนให้ประชาชนรู้สึกว่าไม่เป็นภัยคุกคามต่อชีวิต และทรัพย์สิน

2) ป้องกันอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม โดยการจัดระเบียบพื้นที่เสี่ยง และแหล่งมั่วสุม เพื่อตัดช่องโอกาส และไม่เป็นแหล่งบ่มเพาะต่อการก่ออาชญากรรม

3) พัฒนาระบบสายตรวจให้มีความพร้อม และมีประสิทธิภาพในการระงับเหตุและบริการประชาชนด้วยความรวดเร็ว

4) พัฒนาระบบศูนย์รับแจ้งเหตุทุกระดับโดยเฉพาะศูนย์รับแจ้งเหตุฉุกเฉิน 191 รวมทั้งมีเจ้าหน้าที่ หรือชุดปฏิบัติการที่มีความพร้อมสามารถตอบสนองการรับแจ้งเหตุเข้าไปช่วยเหลือและแก้ปัญหาได้ทันเหตุการณ์

5) ยกระดับขีดความสมารถในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมต่อนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และต่างประเทศ โดยการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ป้องกันไม่ให้ถูกเอารัดเอาเปรียบได้รับความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกอย่างทั่วถึงทันเหตุการณ์

6) นำเทคโนโลยีมาใช้ในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม เช่น ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ระบบบอกตำแหน่งพิกัด (GPS) การประยุกต์ใช้โปรแกรมใช้งานบนโทรศัพท์มือถือ ฯลฯ

7) สร้างทีมงานวิเคราะห์อาชญากรรมในทุกระดับ เพื่อให้ทราบถึงทุกสถานการณ์แนวโน้มแผนประทุษกรรม และนำมาใช้ในการป้องกัน และแก้ปัญหาอาชญากรรม

8) จัดระเบียบสังคม และเข้มงวดกวดขันอบายมุขในพื้นที่อย่างจริงจัง

9) เสริมสร้างการมีส่วนร่วมเครือข่ายประชาชนและบูรณาการทุกภาคส่วนโดยเน้นชุมชนเข้มแข็งในการป้องกัน และปราบปรามอาชญากรรม และสร้างจิตสำนึกให้ประชาชนทุกคน มีส่วนร่วมรับผิดชอบในการป้องกัน และแก้ปัญหาอาชญากรรมตามหลักที่ว่า ประชาชน คือตำรวจคนแรก

10) ผลักดันให้มีมาตรการทางกฎหมายระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ ที่เอื้ออำนวยต่อการป้องกัน และปราบปรามอาชญากรรมในสถานประกอบการเขตชุมชน และเขตที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

หน้าที่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติตามพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2565 มาตรา 7 ที่กำหนดให้กำหนดให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องมีการจัดระบบการบริหารการปฏิบัติงานด้านการป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญา การรักษาความสงบเรียบร้อย และการรักษาความปลอดภัยของประชาชนให้เหมาะสมกับความจำเป็นของแต่ละท้องถิ่นและชุมชน โดยต้องให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรภาคเอกชน และชุมชนมีส่วนร่วมทั้งในส่วนที่

เกี่ยวกับนโยบาย งบประมาณ และอาสาสมัครตลอดจนตรวจสอบการปฏิบัติงานตำรวจทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ ก.ต.ช. กำหนด

นอกจากนี้หลักการตำรวจพัฒนาและแก้ไขปัญหาที่พลิกผันไปตามแนวทางของชุมชน (Community Oriented Policing and Problem Solving: COPPS) ว่าเป็นหลักการที่เน้นการปฏิบัติงานร่วมกับหุ้นส่วนต่าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาให้กับชุมชน ซึ่งในประเทศไทย หน่วยงานที่ริเริ่มนำกระบวนการทัศน์ใหม่นี้มาใช้ในการปฏิบัติงาน คือ กองบังคับการปราบปราม กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ซึ่งยุทธศาสตร์สำคัญในหลักการพัฒนา และแก้ไข ปัญหาที่พลิกผันไปตามแนวทางของชุมชน ได้แก่ การปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ (Paradigm Shift) ในการแสวงหาหุ้นส่วนในชุมชน (Community Partnership) และการร่วมกันแก้ไขปัญหาต่าง ๆ (Problem Solving) ที่เกิดขึ้นในชุมชนนั่นเอง สรุปสาระสำคัญ ดังนี้ คือ

1) การปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ (Paradigm Shift) เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องเปลี่ยนแนวความคิด และทัศนคติจากกระบวนทัศน์การบังคับใช้กฎหมายเป็นกระบวนทัศน์หลักการพัฒนาและแก้ไข ปัญหาที่พลิกผันไปตามแนวทางของชุมชนที่เน้นการทำงานป้องกัน และแก้ไขปัญหาในชุมชน ร่วมกับหุ้นส่วนต่าง ๆ และในภาคส่วนชุมชนเอง คนในชุมชนต้องเปลี่ยนทัศนคติที่ว่าการแก้ไขปัญหาในลักษณะหุ้นส่วนเช่นกัน

2) การแสวงหาหรือการสร้างหุ้นส่วนในชุมชน (Community Partnership) ร่วมกันป้องกัน และแก้ไขปัญหาอาชญากรรม และความไร้ระเบียบในชุมชนนั้นมีหลักการที่สำคัญ คือ ต้องให้ความรู้ ความเข้าใจ และสร้างจิตสำนึกรักชุมชนจนกระทั่งหุ้นส่วนเหล่านั้นมีความรู้สึกว่าเป็นหุ้นส่วนในชุมชน และมีความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยและความสงบสุขของชุมชนเสมือนเป็นผู้พิทักษ์สันติราษฎร์หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าเป็น “ผู้พิทักษ์รับใช้ชุมชน” (The Community Knight) ซึ่งสอดคล้องกับหลักการตำรวจสำคัญที่ว่า “ตำรวจ คือ ประชาชน ประชาชน คือ ตำรวจ” นั่นเอง

3) การร่วมกันแก้ไขปัญหาต่าง ๆ (Problem Solving) ใช้หลักการวิเคราะห์ (SARA Model) คือ

3.1) การระบุหาปัญหา (Scanning) หาว่าสาเหตุของปัญหาของชุมชน คือ อะไร ทั้งปัญหาอาชญากรรม ยาเสพติด ความไร้ระเบียบ และปัญหาชุมชนอื่น ๆ

3.2) การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา (Analysis) พิจารณาว่าอะไรเป็นต้นเหตุของปัญหานั้น โดยใช้ศาสตร์ความรู้ทฤษฎีต่าง ๆ เป็นสหวิทยาการ หากเป็นปัญหาอาชญากรรมก็ใช้หลักปัจจัยการเกิดอาชญากรรมหรือ “3 เหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle)”

คือ เป้าหมาย หรือเหยื่อ (Victim) สถานที่เกิดเหตุ (Place หรือ Opportunity) และคนร้าย (Suspect) ช่วยในการวิเคราะห์

3.3) แนวทางการแก้ไขปัญหา (Response) เป็นแนวทางการปฏิบัติเพื่อทำปัญหานั้นลดลงหรือหมดไป

3.4) การประเมินผล (Assessment) เมื่อได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาหรือป้องกันปัญหา ต้องมีการประเมินผลว่าสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้หรือไม่ หากยังไม่สำเร็จก็ปรับปรุงแนวทาง แก้ไข แล้วทำเช่นนี้ไปเรื่อย ๆ จนกว่าปัญหาจะเบาบางหรือหมดไป

โดยสรุปแล้วตามแผนยุทธศาสตร์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 20 ปี ได้ศึกษาแนวคิดเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ 20 ปี ประกอบด้วย นโยบายของนายกรัฐมนตรี (พล.อ.ประยุทธ จันทร์โอชา) และรองนายกรัฐมนตรี (พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ) ยุทธศาสตร์ประเทศในระยะ 20 ปี รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย กรอบแนวทางการปฏิรูปกิจการตำรวจของสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศและผลการศึกษาของคณะทำงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนและท้องถิ่น จึงกำหนดแผนงานทั้งในระยะเร่งด่วน (1 ปี) พ.ศ. 2559-2560 ระยะกลาง (5 ปี) พ.ศ. 2560-2564 และระยะยาว (15 ปี) พ.ศ. 2565–2579 เกี่ยวกับได้แก่ 1) ปรับองค์ประกอบบทบาทของ กต.ตร. เพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างตำรวจกับภาคประชาชนในพื้นที่ชุมชนในลักษณะเป็นหุ้นส่วนเพื่อการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมในพื้นที่รับผิดชอบ 2) จัดโครงสร้างหน่วยงานป้องกันอาชญากรรมและการมีส่วนร่วมให้สอดคล้องกันจาก ตร./บช./บก.และสถานีตำรวจและ 3) เสนอกฎหมายว่าด้วยการป้องกันอาชญากรรม เพื่อสร้างหุ้นส่วนระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในสังคม

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.7.1 งานวิจัยในประเทศ

วีระ วรวงษ์พันธุ์ (2563) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพการมีส่วนร่วมของผู้นำชุมชนในการป้องกันอาชญากรรมในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 2) ศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของผู้นำชุมชนในการป้องกันอาชญากรรมในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ และ 3) ศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัด

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

สมุทรปราการ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้แก่ ผู้นำชุมชน และเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรบางแก้ว จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 135 คน ผลการวิจัยพบว่า 1) ผู้นำชุมชนส่วนใหญ่ระบุว่าเมื่อพบการกระทำความผิดเกี่ยวกับคดีอาชญากรรม จะให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่อย่างเต็มที่โดยคิดว่าเป็นหน้าที่ส่วนหนึ่งที่จะต้องปฏิบัติ ทั้งนี้ส่วนใหญ่ไม่เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับการประสบภัยจากโจรผู้ร้าย การให้ความร่วมมือของผู้นำชุมชนเพื่อเป็นการป้องกันภัยจากโจรผู้ร้าย ส่วนใหญ่ระบุว่าได้มีการปฏิบัติในจำนวน 5 ประเด็น ได้แก่ การจัดเวรยาม การไกล่เกลี่ยประนีประนอมข้อพิพาท การควบคุมบุคคลกลุ่มเสี่ยง การแจ้งเบาะแสของคนร้าย และจัดตั้งกฎหรือระเบียบของหมู่บ้าน 2) ผู้นำชุมชนมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยให้สนใจข่าวสารในเรื่องที่เกี่ยวกับการเกิดอาชญากรรมมาก สร้างความมั่นใจในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของตำรวจให้แก่คนในชุมชน และสนับสนุนให้คนในชุมชนให้ความร่วมมือกับตำรวจในการป้องกันอาชญากรรมมีประสิทธิภาพและได้ผลดีมากขึ้น 3) สภาพปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของผู้นำชุมชนในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ พบว่า ผู้นำชุมชนได้ให้ความร่วมมือกับภาคราชการในกิจกรรมเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมน้อยกว่าเท่าที่ควร เพราะการปฏิบัติดังกล่าวมีความเสี่ยงต่ออันตรายสูงหรือเป็นการปฏิบัติที่มีความยุ่งยาก

พัฒน์วิทย์ แสงมุกดำ (2560) ได้ศึกษา การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม กรณีศึกษา: กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม จำแนกตามภูมิหลังของผู้ขับรถแท็กซี่ และหาแนวทางการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ขับรถแท็กซี่ในโครงการแท็กซี่ไทยหัวใจอินเตอร์ พ.ศ. 2556 จำนวน 282 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม โดยสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ 3 ข้อ ดังนี้ 1) การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมเป็นกระบวนการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีบทบาทในกิจกรรม ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ การวางแผน การปฏิบัติ และการติดตามและประเมินผล โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ การติดตามและประเมินผล รองลงมาคือ ด้านการปฏิบัติ ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ การวางแผน 2) การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม จำแนกตามเพศ

อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด สถานภาพ ภูมิลำเนาเดิม การเป็นสมาชิก กลุ่มป้องกันอาชญากรรม และการเข้าอบรมการป้องกันอาชญากรรม ทั้งในภาพรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อจำแนกตามประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ พบว่าภาพรวมและรายด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 3) แนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจร คือ การเข้าร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมทำให้ผู้ขับแท็กซี่ได้รับความรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอาชญากรรม และสร้างเครือข่าย ความร่วมมือระหว่างผู้ขับแท็กซี่ด้วยกันเพื่อร่วมมือกันป้องกันการเกิดอาชญากรรม

นพโรจน์ พัชราจิระศักดิ์ (2560) ได้วิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันอาชญากรรม ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพญาไท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันอาชญากรรม 2) เพื่อเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันอาชญากรรม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และ 3) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติต่อตำรวจกับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันอาชญากรรมในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพญาไท กลุ่มตัวอย่างคือกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างที่ประกอบกิจการในเขตรับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพญาไท จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า 1) ระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันอาชญากรรมในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพญาไท พบว่า โดยรวมและรายด้านอยู่ในระดับปานกลาง ประกอบด้วย การมีส่วนร่วมในกิจกรรมทั่วไป และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมหลัก 2) เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันอาชญากรรม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า ปัจจัยเพศ อายุ ระดับการศึกษา และรายได้ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยปัจจัยเพศแตกต่างทั้งการมีส่วนร่วมในกิจกรรมทั่วไป และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมหลัก ปัจจัยอายุและรายได้ แตกต่างเฉพาะการมีส่วนร่วมในกิจกรรมทั่วไป ปัจจัยระดับการศึกษา แตกต่างเฉพาะการมีส่วนร่วมในกิจกรรมหลัก ทั้งนี้ ปัจจัยระยะเวลาการขับขี่ไม่มีความแตกต่างกัน 3) ทัศนคติต่อตำรวจโดยรวมมีความสัมพันธ์ทางบวกระดับต่ำกับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันอาชญากรรมในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพญาไท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า การมีส่วนร่วมในกิจกรรมหลักและทั่วไปมีความสัมพันธ์ทางบวกระดับต่ำตามลำดับ

พัฒนวิทย์ แสงมุกดา (2560) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม กรณีศึกษา: กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิหลังของผู้ขับรถแท็กซี่ และหาแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ขับรถแท็กซี่ในโครงการแท็กซี่ไทยหัวใจอินเตอร์ พ.ศ. 2556 จำนวน 282 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม ผลการศึกษาพบว่า 1) การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมเป็นกระบวนการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีบทบาทในกิจกรรม ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ การวางแผน การปฏิบัติ และการติดตามและประเมินผล โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ การติดตามและประเมินผล รองลงมาคือ ด้านการปฏิบัติ ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ การวางแผน 2) การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด สถานภาพ ภูมิลำเนาเดิม การเป็นสมาชิกกลุ่มป้องกันอาชญากรรม และการเข้าอบรมการป้องกันอาชญากรรม ทั้งในภาพรวมและรายด้านไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อจำแนกตามประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ พบว่า ในภาพรวมและรายด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และ 3) แนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจร คือ การเข้าร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมทำให้ผู้ขับแท็กซี่ได้รับความรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอาชญากรรม และสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างผู้ขับแท็กซี่ด้วยกัน เพื่อร่วมมือกันป้องกันการเกิดอาชญากรรม

ณัฐวรรธน์ แทนบุญ (2558) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองสระแก้ว ที่มีต่อการปฏิบัติงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจภูธรเมืองสระแก้ว ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนที่มีอายุ สถานภาพการสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกัน มีระดับการมีส่วนร่วมต่อการปฏิบัติงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจภูธรเมืองสระแก้ว แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

กฤษณ์ มีบำรุง (2556) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม: กรณีศึกษาชุมชนมัสยิดมหานาค เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของประชาชน และเพื่อเปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของประชาชนในชุมชนมัสยิดมหานาค เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ต่อเดือนและระดับการศึกษาสูงสุด กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตชุมชมมัสยิดมหานาค จำนวน 310 คน

ผลการวิจัยพบว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมในภาพรวมมีส่วนร่วมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า 1) ด้านการป้องกันตนเองและทรัพย์สินให้พ้นภัยอาชญากรรมในภาพรวมมีส่วนร่วมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า ได้เข้าร่วมโครงการฝากบ้านไว้กับตำรวจเมื่อต้องออกจากบ้านเป็นระยะเวลานาน ๆ ระลึกอยู่เสมอว่าคนร้ายเป็นได้ทุกเพศ ทุกวัย ทุกชนชั้น และก่อนออกจากบ้านหรือที่พักอาศัยได้ให้คนที่เชื่อถือได้หรือไว้วางใจดูแลบ้านหรือที่พักอาศัยตลอดเวลามีส่วนร่วมอยู่ในระดับมากที่สุด ตามลำดับ 2) ด้านการเข้าร่วมช่วยเหลือสนับสนุนต่อกิจกรรมการป้องกันอาชญากรรมในภาพรวม มีส่วนร่วมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า ได้ปฏิบัติหน้าที่รักษาความสงบเรียบร้อยในงานประเพณีงานมหรสพต่าง ๆ ในหมู่บ้านหรือชุมชน ได้มีส่วนร่วมในการอบรมตามโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการเยาวชนต่อต้านยาเสพติดการประชาสัมพันธ์ให้เพื่อนบ้านเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว และได้บริจาคทรัพย์สินเพื่อให้การสนับสนุนหรือสวัสดิการแก่เพื่อนบ้านหรือราษฎรอาสาที่ปฏิบัติหน้าที่เวรยามและรักษาความสงบเรียบร้อยในหมู่บ้านหรือชุมชน มีส่วนร่วมอยู่ในระดับมากที่สุด ตามลำดับ และ 3) การเปรียบเทียบระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ต่อเดือนและระดับการศึกษาสูงสุด พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุและรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมไม่แตกต่างกัน ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเพศ อาชีพ และระดับการศึกษาสูงสุดที่แตกต่างกันมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.7.2 งานวิจัยต่างประเทศ

Wastall (2019) ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมเป็นอาสาสมัครชุมชนดูแลความปลอดภัยบนท้องถนน โดยมีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อศึกษาการปฏิบัติ การสนับสนุน แรงจูงใจและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมเป็นอาสาสมัครชุมชนดูแลความปลอดภัยบนท้องถนน ในเมืองแมนเชสเตอร์ ประเทศอังกฤษ ผลการศึกษาว่า ในระยะเวลา 12 เดือนที่ทำการศึกษามีจำนวนอาสาสมัครเพิ่มขึ้น

มีบทบาทและมีแรงจูงใจในการมีส่วนร่วมในการป้องกันความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ทั้งนี้มีปัจจัยสำคัญที่มีความสัมพันธ์กับแรงจูงใจในการช่วยเหลือผู้อื่นคือสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่

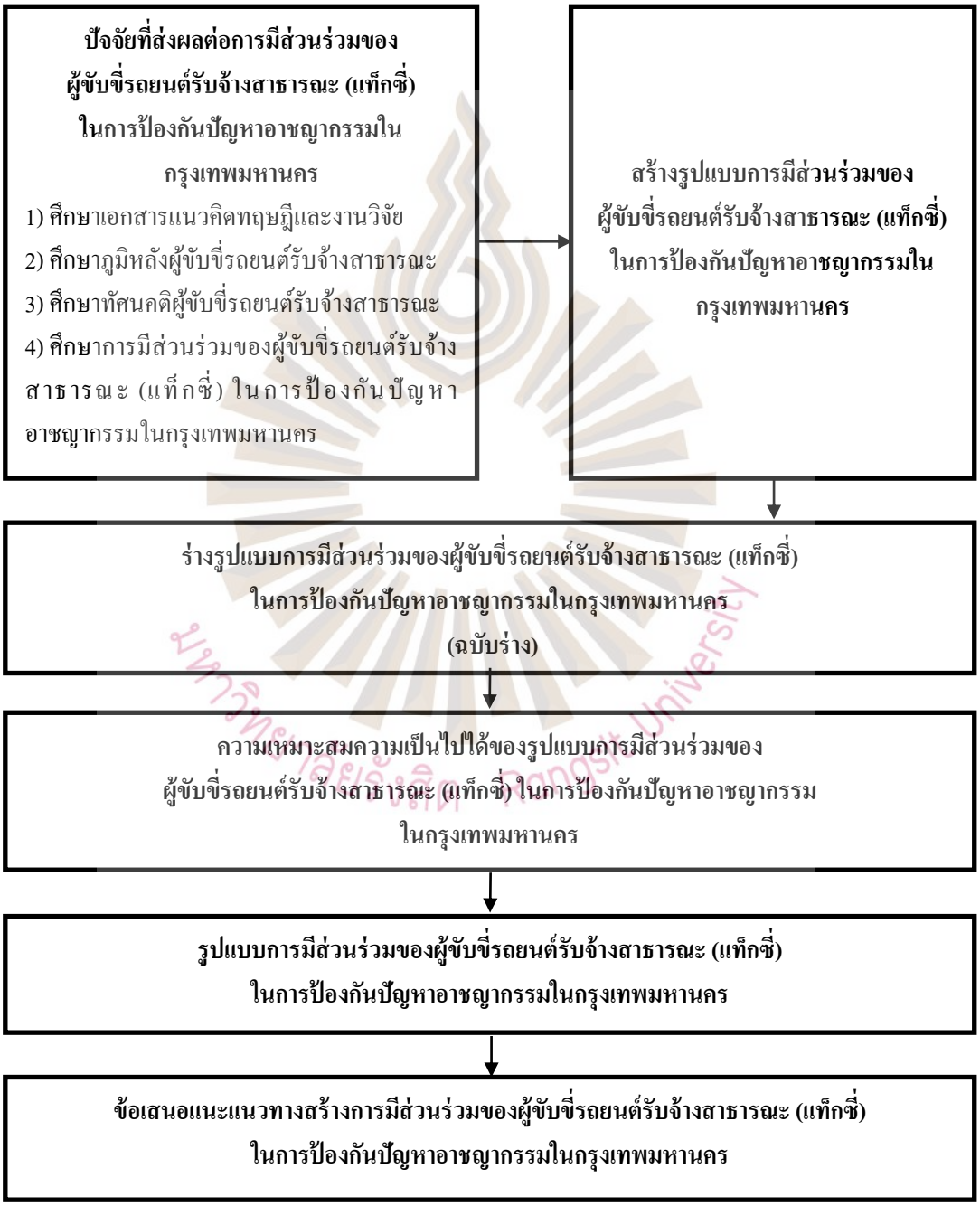
Anderson, Luxford and Tuner (2011) ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมในการเป็นอาสาสมัครของผู้ขับขี่รถสาธารณะ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิเคราะห์นโยบายของท้องถิ่นที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการเป็นอาสาสมัครของผู้ขับขี่รถสาธารณะใน 4 ชุมชนของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย ผลการศึกษาพบว่า มีอาสาสมัครผู้ขับขี่รถสาธารณะเป็นแกนหลักของบริการขนส่งชุมชนในชนบท โดยมีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายรวมถึงการช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาสด้านการขนส่งไปพบแพทย์ ตัวแปรด้านนโยบายของรัฐ มีความสัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่สาธารณะ นอกจากนี้ยังศึกษาพบประเด็นสำคัญได้แก่ นโยบายการดำเนินงานขาดความสม่ำเสมอในบริการต่าง ๆ บทบาทของคนขับรถอาสาสมัครแตกต่างกันไปตามบริการต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเดียวกัน การมีส่วนร่วมของอาสาสมัครในการพัฒนาหรือทบทวนนโยบายท้องถิ่นไม่มีความชัดเจนและรูปแบบการปกครองของรัฐไม่สัมพันธ์กับการมีส่วนร่วมของอาสาสมัคร

Vomfell, Härdle and Lessmann (2018) ได้ศึกษาการทำนายการเกิดอาชญากรรมจากโปรแกรมทวิตเตอร์และข้อมูลรถยนต์รับจ้างสาธารณะ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำนายการเกิดอาชญากรรม โดยเห็นว่าการทำนายอาชญากรรมมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อผู้มีอำนาจตัดสินใจในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาและความพยายามในการป้องกันอาชญากรรม โดยทำการศึกษาจากรูปแบบการเดินทางด้วยรถแท็กซี่ ข้อมูลการใช้ Twitter และ Foursquare ผลการวิจัยพบว่าการวิเคราะห์ข้อมูลอาชญากรรมในนครนิวยอร์กในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา สามารถคาดการณ์การเกิดอาชญากรรมทางทรัพย์สินได้ 19% สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการวางแผนป้องกันปัญหาอาชญากรรม

จากการศึกษาทบทวนวรรณกรรม เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจะเห็นว่ามีปัจจัยหลายด้านที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจึงได้ศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

2.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย

การศึกษาวิจัย เรื่อง รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้



รูปที่ 2.12 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

การวิจัยเรื่อง รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมผสาน (Mix Method) ประกอบด้วยการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีรายละเอียดวิธีการวิจัย ดังนี้

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร ที่เข้าร่วมโครงการ TAXI OK จำนวน 17,240 คน (กรมการขนส่งทางบก, 2565)

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยเชิงปริมาณ ได้แก่ ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร ที่เข้าร่วมโครงการ TAXI OK จำนวน 400 คน ใช้วิธีคำนวณตามสูตรของทาโร่ยามาเน่ (Yamane, 1973, p.727) ที่ระดับนัยสำคัญ .05 ค่าความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ดังนี้

$$n = \frac{N}{1+N(e^2)} \qquad (3\text{-}1)$$

โดยที่ n คือ ขนาดของตัวอย่าง

N คือ ขนาดของประชากร

e คือ ความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าสัดส่วน ในที่นี้กำหนดให้เท่ากับ 0.05

ขนาดของประชากรเท่ากับ 79,102 คน ความคลาดเคลื่อนเนื่องจากการสุ่มเท่าที่ยอมรับได้เท่ากับ 5 เปอร์เซ็นต์

$$n = \frac{17,240}{1+17,240(0.05^2}$$

$$= 390.92$$

จากการคำนวณได้ขนาดตัวอย่างเท่ากับจำนวน 390.92 จำนวนกลุ่มตัวอย่างต้องไม่น้อยกว่า 390.92 ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน

วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง หลังจากได้ขนาดของตัวอย่างแล้ว ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มแบบชั้นภูมิตามสัดส่วน (Proportional Stratified Random Sampling) โดยใช้สูตรดังนี้

$$\text{จำนวนตัวอย่างแต่ละกลุ่ม/ชั้น} = \frac{\text{จำนวนขนาดตัวอย่างทั้งหมด} \times \text{จำนวนประชากรในแต่ละกลุ่ม/ชั้น}}{\text{จำนวนประชากรทั้งหมด}} \quad (3\text{-}2)$$

ซึ่งสามารถแบ่งกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยได้ดังนี้

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามผู้ประกอบการฯ หรือศูนย์

ลำดับที่	ชื่อผู้ประกอบการ/ศูนย์	ประชากร (คน)	กลุ่มตัวอย่าง (คน)
1	สหกรณ์ภูมิพลังแท็กซี่ จำกัด	358	8
2	สหกรณ์แท็กซี่รวมมิตร จำกัด	858	20
3	สหกรณ์แท็กซี่กรุงเทพ จำกัด	2,924	68
4	สหกรณ์แท็กซี่ไทย จำกัด	39	1
5	สหกรณ์เจริญเมืองแท็กซี่ จำกัด	580	13
6	บริษัท เพาเวอร์เมติค จำกัด	1,888	44
7	บริษัท นครชัยทรานสปอร์ตเตชั่น จำกัด	607	14
8	บริษัท ไทยเอช คอมมูนิคชั่น จำกัด	1,208	28
9	บริษัท สมาร์ทแท็ก คอมมูนิคชั่น จำกัด	3,222	75
10	Top GPS Service Center	258	6
11	สหกรณ์ปทุมวันแท็กซี่ จำกัด	943	22
12	ศูนย์ DD TAXI	926	21
13	ศูนย์ไทยแท็กซี่	1,374	32

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามผู้ประกอบการฯ หรือศูนย์ (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อผู้ประกอบการ/ศูนย์	ประชากร (คน)	กลุ่มตัวอย่าง (คน)
14	สหกรณ์แท็กซี่สยาม จำกัด	17	1
15	ศูนย์แท็กซี่พระราม 6	1,699	39
16	บริษัท โฮวาอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	194	4
17	บริษัท โชตชวเลิศ จำกัด	121	3
18	บริษัท โพรฟิทโต จำกัด	24	1
	รวม	**17,240**	**400**

3.1.3 ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการวิจัยเชิงคุณภาพ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้วิจัยได้เลือกใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เป็นการเลือกกลุ่มที่ผู้วิจัยใช้เหตุผลในการเลือกเพื่อความเหมาะสมในการวิจัย เพื่อเป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 13 คน ดังนี้

1) ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ (ดูแลด้านงานนโยบายภาพรวมและระเบียบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

2) ผู้บังคับการตำรวจนครบาล 5 (ดูแลด้านงานป้องกันปราบปรามในพื้นที่กรุงเทพมหานคร)

3) อดีตสมาชิกสภากรุงเทพมหานคร (ดูแลด้านการรักษาความสงบเรียบร้อยและนโยบายสาธารณะ)

4) รองผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ (191) (ดูแลด้านการรับแจ้งเหตุและช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร)

5) รองกรรมการผู้จัดการบริษัทบางกอกโกลบอลซอฟต์แวร์ จำกัด (ผู้พัฒนาแอพพลิเคชั่นการแจ้งเหตุสำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

6) อาจารย์พิเศษประจำคณะอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต (ผู้เชี่ยวชาญด้านอาชญาวิทยา)

7) รองคณบดีคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม (ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายสาธารณะ)

8) นายกสมาคมวิชาชีพผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ

9) ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ ที่มีประสบการณ์มากกว่า 10 ปี

10) ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ ที่มีประสบการณ์มากกว่า 15 ปี

11) ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ ที่เป็นแท็กซี่จิตสาธารณะบริการ/ช่วยเหลือประชาชน

12) ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายผลิตรายการวิทยุโทรทัศน์ บริษัท แปซิฟิค คอร์ปอเรชั่น จำกัด

13) ผู้จัดการสถานีวิทยุ จส.100

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการสนทนากลุ่ม ผู้วิจัยได้เลือกใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) เป็นการเลือกกลุ่มที่ผู้วิจัยใช้เหตุผลในการเลือกเพื่อความเหมาะสมในการวิจัยเพื่อเป็นผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการสนทนากลุ่ม จำนวน 9 คน ดังนี้

1) ผู้ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมและชุมชนสัมพันธ์ 3 ท่าน ประกอบด้วย

1.1) ผู้บังคับการตำรวจนครบาล 5 (ดูแลด้านงานป้องกันปราบปรามในพื้นที่กรุงเทพมหานคร)

1.2) รองผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ (191) (ดูแลด้านการรับแจ้งเหตุ และช่วยเหลือประชาชนที่ประสบเหตุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร)

1.3) ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ (ดูแลด้านงานป้องกันปราบปรามและงานชุมชนสัมพันธ์)

2) นักวิชาการที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอาชญาวิทยาและการสร้างการมีส่วนร่วม จำนวน 3 ท่าน ประกอบด้วย

2.1) รองคณบดีคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม (ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายสาธารณะ)

2.2) อาจารย์พิเศษประจำคณะอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต (ผู้เชี่ยวชาญด้านอาชญาวิทยา)

2.3) อาจารย์ประจำโรงเรียนนายร้อยตำรวจ (ผู้เชี่ยวชาญด้านระเบียบ/การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และงานชุมชนสัมพันธ์)

3) ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ จำนวน 3 ท่าน ประกอบด้วย

3.1) ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะที่มีประสบการณ์มากกว่า 10 ปี

3.2) ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะที่มีประสบการณ์มากกว่า 15 ปี

3.3) ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะที่เป็นแท็กซี่จิตสาธารณะบริการ/ช่วยเหลือประชาชน

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย

3.2.1 แบบสอบถาม (Questionnaire) การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยคำถามปลายปิด (Close-Ended Questions) และปลายเปิด (Open-Ended Questions) โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง (Self-Administered Questionnaire) ประกอบด้วย 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เป็นแบบสอบถามที่นักวิจัยสร้างขึ้นเอง เพื่อถามรายละเอียดส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระยะเวลาที่ขับขี่และการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรม ลักษณะของคำถามเป็นแบบระบุรายการ (Check List) จำนวน 7 ข้อ

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมประกอบด้วย การมีส่วนร่วมในการระบุปัญหาการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินกิจกรรม การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ และการมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผล จำนวน 40 ข้อ ลักษณะของคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ (Rating Scale) แบบลิเคอร์ท (Likert Scale) คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด โดยให้คะแนนของแต่ละข้อคำถาม ดังนี้

ระดับคะแนน 5 หมายถึง เห็นด้วยมากที่สุด
ระดับคะแนน 4 หมายถึง เห็นด้วยมาก
ระดับคะแนน 3 หมายถึง เห็นด้วยปานกลาง
ระดับคะแนน 2 หมายถึง เห็นด้วยน้อย
ระดับคะแนน 1 หมายถึง ไม่เห็นด้วย

การวัดข้อมูลประเภทการวัดระดับช่วง (Interval Scale) เป็นการวัดแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ของลิเคิร์ท (Likert Scale) โดยใช้สูตรการคำนวณความกว้างของอันตรภาคชั้น ดังนี้ (พิมพา หิรัญกิตติ, 2557, น.98)

$$\text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} = \frac{\text{ค่าคะแนนสูงสุด} - \text{ค่าคะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \qquad (3\text{-}3)$$

$$= \frac{5 - 1}{5}$$

$$= 0.80$$

คะแนนเฉลี่ย 4.21 – 5.00 หมายถึง เห็นด้วยมากที่สุด

คะแนนเฉลี่ย 3.41 – 4.20 หมายถึง เห็นด้วยมาก

คะแนนเฉลี่ย 2.61 – 3.40 หมายถึง เห็นด้วยปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย 1.81 – 2.60 หมายถึง เห็นด้วยน้อย

คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.80 หมายถึง ไม่เห็นด้วย

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร เป็นแบบสอบถามปลายเปิด จำนวน 1 ข้อ

การสร้างและการหาคุณภาพเครื่องมือ

เพื่อให้การดำเนินการวิจัยครั้งนี้สามารถตรวจสอบได้ตรงกับแนวคิดของการวิจัยและบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ผู้วิจัยได้กำหนดการสร้างเครื่องมือตามขั้นตอน ดังต่อไปนี้

1) ศึกษาเอกสารหลักการแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบแนวคิดและสร้างแบบสอบถาม

2) ออกแบบการวิจัย ตั้งชื่อเรื่องการวิจัย กำหนดตัวแปร ประชากรกลุ่มตัวอย่าง กำหนดวัตถุประสงค์การวิจัย ตั้งสมมติฐานการวิจัย และกำหนดกรอบแนวคิดการวิจัย

3) สร้างแบบสอบถามภายใต้คำปรึกษาของอาจารย์ที่ปรึกษา

4) การตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) จากผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 5 ท่าน โดยการใช้ค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างเนื้อหาในข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ (Item Objective Congruence Index: IOC) และนำมาปรับปรุงแก้ไข

5) การตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) โดยนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับประชากรซึ่งไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 50 คน เพื่อทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ของครอนบาช (Cronbach, 2003)

6) ปรับปรุงและจัดพิมพ์ฉบับสมบูรณ์

3.2.2 แบบสัมภาษณ์เชิงลึกแบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structure Interview) ประกอบด้วยข้อคำถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากกรอบแนวคิดและตามความมุ่งหมายของการวิจัยใช้สำหรับสัมภาษณ์

ทั่วไป เพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

การสร้างและการหาคุณภาพเครื่องมือ

1) ศึกษาหลักการแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันปัญหาอาชญากรรม การสร้างแบบสัมภาษณ์ และรายละเอียดวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อนำมากำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย นิยามศัพท์เฉพาะและประเด็นคำถามโดยลำดับ

2) สรุปประเด็นสำคัญที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมไปสร้างเป็นเครื่องมือและแนวคำถามสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ

3) สร้างแบบสัมภาษณ์ โดยใช้คำถามที่ประกอบด้วยข้อมูลทั่วไป ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลการสัมภาษณ์ เกี่ยวกับข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ วันเวลา สถานที่ที่สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 แนวคำสัมภาษณ์เกี่ยวกับรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

4) เสนอแบบสัมภาษณ์ให้ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาคุณภาพของแบบสัมภาษณ์โดยนำแบบสัมภาษณ์ไปให้ผู้เชี่ยวชาญ 5 ท่าน

5) แก้ไขปรับปรุงตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ

6) จัดพิมพ์แบบสัมภาษณ์ฉบับสมบูรณ์

3.2.3 การสนทนากลุ่ม

เป็นการนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก มาจัดสนทนากลุ่มเพื่อให้ได้รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

การสร้างและการหาคุณภาพเครื่องมือ

1) ศึกษาหลักการแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันปัญหา

อาชญากรรม การสร้างแบบสัมภาษณ์ และรายละเอียดวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อนำมากำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย นิยามศัพท์เฉพาะและประเด็นคำถามโดยลำดับ

2) สรุปประเด็นสำคัญไปสร้างเป็นเครื่องมือแนวคำถามสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพในการสนทนากลุ่ม

3) นำร่างประเด็นที่สร้างขึ้นเพื่อใช้ในการสนทนากลุ่มให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบความเที่ยงทางด้านเนื้อหา ความถูกต้องของเนื้อหา โดยคัดเลือกแต่เฉพาะข้อความที่ผู้ทรงคุณวุฒิ ลงความเห็นว่าใช้ได้เท่านั้น โดยใช้เกณฑ์ยอมรับของผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านยอมรับ

4) ตรวจสอบและแก้ไขปรับปรุงด้านเนื้อหาและภาษาที่ใช้ให้สอดคล้องกับจุดมุ่งหมายของการวิจัย ตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ

5) นำประเด็นที่ปรับปรุงแก้ไขเรียบร้อยแล้ว และนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกไปดำเนินการจัดสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) เพื่อกำหนดรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการจัดสนทนากลุ่ม จำนวน 9 ท่าน ได้แก่

5.1) ผู้ที่เกี่ยวข้องกับงานทางด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม และชุมชนสัมพันธ์ จำนวน 3 ท่าน

5.2) นักวิชาการที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอาชญาวิทยาการสร้างการมีส่วนร่วม จำนวน 3 ท่าน

5.3) ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ จำนวน 3 ท่าน

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ

ขั้นตอนการดำเนินการเพื่อหารูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ดำเนินการ ดังนี้

1) ขอหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถาม

2) นำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ไปเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างซึ่งผู้วิจัยดำเนินการเก็บแบบสอบถามด้วยตนเอง

3) ผู้วิจัยใช้เวลาดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ใช้เวลาในการเก็บข้อมูลทั้งหมด 30 วัน

4) ผู้วิจัยตรวจสอบแบบสอบถามที่เก็บรวบรวมมาตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูล

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

5) นำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์และประมวลผลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์

3.3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ

1) ขอหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต ถึงผู้ให้ข้อมูลสำคัญเพื่อขอความอนุเคราะห์สัมภาษณ์เชิงลึกและสนทนากลุ่ม

2) นัดวัน เวลา และสถานที่กับผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) เพื่อสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มตามที่กำหนด

3) ดำเนินการสัมภาษณ์ตามวัน เวลา และสถานที่ที่กำหนด โดยขออนุญาตใช้วิธีการจดบันทึกและการบันทึกเสียงประกอบการสัมภาษณ์

4) นำข้อมูลที่ได้มารวบรวมเพื่อวิเคราะห์โดยวิธีการที่เหมาะสมและนำเสนอข้อมูลในการสนทนากลุ่ม

5) ดำเนินการสนทนากลุ่มตามวัน เวลา และสถานที่ที่กำหนด โดยขออนุญาตใช้วิธีการจดบันทึกและการบันทึกเสียง

6) นำข้อมูลไปวิเคราะห์ตามวิธีการที่เหมาะสม

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS ในการวิเคราะห์ ดังนี้

3.4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม และทำการวิเคราะห์ตามวิธีการทางสถิติโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป ซึ่งมีขั้นตอนการวิเคราะห์ ดังต่อไปนี้

1) ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล วิเคราะห์โดยใช้ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

2) ข้อมูลการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม ในกรุงเทพมหานคร วิเคราะห์โดยใช้ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

3.4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์และการสนทนากลุ่มโดยวิธีการ ดังนี้

1) นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์และการสนทนากลุ่ม มาถอดเสียงและบันทึกเป็นข้อความ

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

2) นำข้อความจากการสัมภาษณ์ การสนทนากลุ่มและการจดบันทึกมาจำแนกเป็นประเด็นและเรียบเรียงเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย

3) วิเคราะห์คำให้สัมภาษณ์และการสนทนากลุ่มของผู้ให้ข้อมูลสำคัญตามวัตถุประสงค์การวิจัย โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis Technique) ประกอบบริบท (Context)

4) สังเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์การวิจัยและนำเสนอต่อไป

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล รายละเอียดดังนี้

4.1ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.2ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

4.3ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

4.4ผลการพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

4.5ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

4.1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการศึกษาข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามในการวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร โดยการหาค่าความถี่และร้อยละ แสดงดังตารางที่ 4.1-4.7

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	326	81.50
หญิง	74	18.50
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 326 คน คิดเป็นร้อยละ 81.50 และเพศหญิง จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 18.50

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 30 ปี	47	11.75
30 – 39 ปี	61	15.25
40 – 49 ปี	158	39.50
50 – 59 ปี	105	26.25
60 ปีขึ้นไป	29	7.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.2 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อายุ 40 – 49 ปี จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 39.50 รองลงมาอายุ 50 – 59 ปี จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.25 มีอายุ 30 – 39 ปี จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 15.25 อายุไม่เกิน 30 ปี จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 11.75 และอายุ 60 ปีขึ้นไป จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 7.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	102	25.50
สมรส	241	60.25
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	57	14.25
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส จำนวน 241 คน คิดเป็นร้อยละ 60.25 รองลงมามีสถานภาพโสด จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 25.50 และสถานภาพหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 14.25 ตามลำดับ

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	336	84.00
ปริญญาตรี	49	12.25
สูงกว่าปริญญาตรี	15	3.75
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จบการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 336 คน คิดเป็นร้อยละ 84.00 รองลงมาจบการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 12.25 และการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.75 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เกิน 10,000 บาท	148	37.00
10,000 – 20,000 บาท	168	42.00
20,001 บาทขึ้นไป	84	21.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,000 – 20,000 บาท จำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 42.00 รองลงมามีรายได้ไม่เกิน 10,000 บาท จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37.00 และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001 บาท ขึ้นไป จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 21.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาในการขับขี่

ระยะเวลาในการขับขี่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 ปี	212	53.00
5 - 10 ปี	148	37.00
10 ปีขึ้นไป	40	10.00
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เป็นระยะเวลาน้อยกว่า 5 ปี จำนวน 212 คน คิดเป็นร้อยละ 53.00 รองลงมา 5 – 10 ปี จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37.00 และ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 10.00 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบสอบถาม จำแนกความถี่ในการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรม

ความถี่ในการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เป็นประจำทุกวัน (สัปดาห์ละ 5 วันขึ้นไป)	138	34.50
บ่อย ๆ (สัปดาห์ละ 3-4 วัน)	223	55.75
นาน ๆ ครั้ง (สัปดาห์ละ 1-2 วัน)	32	8.00
ไม่เคยได้รับข่าวสารเลย	7	1.75
รวม	400	100.00

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความถี่ในการรับรู้ข่าวสารบ่อย ๆ (สัปดาห์ละ 3-4 วัน) จำนวน 223 คน คิดเป็นร้อยละ 55.75 รองลงมามีเป็นประจำทุกวัน (สัปดาห์ละ 5 วันขึ้นไป) จำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 34.50 นาน ๆ ครั้ง (สัปดาห์ละ 1-2 วัน) จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 8.00 และไม่เคยได้รับข่าวสารเลย จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.75 ตามลำดับ

4.2 ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร โดยรวม

การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร	ความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล	อันดับ
1. การมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา	2.12	0.54	น้อย	6
2. การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	2.41	0.59	น้อย	4

ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร โดยรวม (ต่อ)

การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร	ความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล	อันดับ
3. การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ	2.39	0.65	น้อย	5
4. การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ	2.56	0.41	น้อย	3
5. การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์	2.66	0.90	ปานกลาง	2
6. การมีส่วนร่วมในการติดตาม ตรวจสอบและประเมินผล	2.67	0.94	ปานกลาง	1
รวม	**2.51**	**0.41**	**น้อย**	

จากตารางที่ 4.8 พบว่า การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานครโดยรวมอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.51, S.D. = 0.41) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อย พบว่า การมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผล มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.67, S.D. = 0.94) รองลงมาคือการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.66, S.D. = 0.90) การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ มีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.56, S.D. = 0.41) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.41, S.D. = 0.59) การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.39, S.D. = 0.65) และการมีส่วนร่วมในการระบุปัญหามีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.12, S.D. = 0.54) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา

การมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา	ความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล	อันดับ
1. ท่านเคยเสนอปัญหาอาชญากรรมที่ท่านพบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ	2.31	0.69	น้อย	4

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา (ต่อ)

การมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา	ความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล	อันดับ
2. ท่านนำเสนอพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ	2.49	0.91	น้อย	1
3. ท่านชักชวนเพื่อนผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะหาสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม	2.31	0.70	น้อย	3
4. ท่านมีส่วนร่วมในการวางแผนเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร	2.32	0.64	น้อย	2
5. ท่านยินดีเข้าร่วมปรึกษาหารือเกี่ยวกับสภาพและสาเหตุปัญหาอาชญากรรม	2.19	0.62	น้อย	5
รวม	**2.32**	**0.54**	น้อย	

จากตารางที่ 4.9 พบว่า การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา โดยรวมอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.32, S.D. = 0.54) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อย สามลำดับพบว่าการนำเสนอพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.49, S.D. = 0.91) รองลงมาคือ การมีส่วนร่วมในการวางแผนเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.32, S.D. = 0.64) การชักชวนเพื่อนผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะหาสาเหตุของปัญหาอาชญากรรมค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.31, S.D. = 0.70) และการเคยเสนอปัญหาอาชญากรรมที่พบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ มีค่าเฉลี่ยระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.31, S.D. = 0.69) ตามลำดับส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ การยินดีเข้าร่วมปรึกษาหารือเกี่ยวกับสภาพและสาเหตุปัญหาอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.19, S.D. = 0.62)

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ

การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ	ความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล	อันดับ
1. ท่านร่วมตัดสินใจในการจัดตั้งกฎ หรือระเบียบเพื่อป้องกันการเกิดอาชญากรรม	2.38	0.83	น้อย	3
2. ท่านเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะให้เจ้าหน้าที่	2.45	0.63	น้อย	2
3. ท่านตัดสินใจเข้าร่วมโครงการต่าง ๆ เพื่อป้องกันปัญหาอาชญากรรม	2.35	0.75	น้อย	4
4. ท่านมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม	2.55	0.75	น้อย	1
5. ท่านชักชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันตัดสินใจแนวทางการป้องกันปัญหาอาชญากรรม	2.30	0.60	น้อย	5
รวม	**2.41**	**0.59**	น้อย	

จากตารางที่ 4.10 พบว่า การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ โดยรวมอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.41, S.D. = 0.59) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยสามลำดับ พบว่า การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.55, S.D. = 0.75) รองลงมาคือการเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะให้เจ้าหน้าที่ มีค่าเฉลี่ยระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.45, S.D. = 0.63) การร่วมตัดสินใจในการจัดตั้งกฎ หรือระเบียบเพื่อป้องกันการเกิดอาชญากรรม ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.38, S.D. = 0.83) และการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการต่าง ๆ เพื่อป้องกันปัญหาอาชญากรรม ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.35, S.D. = 0.75) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ การชักชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันตัดสินใจแนวทางการป้องกันปัญหาอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.30, S.D. = 0.60)

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ

การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ	ความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล	อันดับ
1. ท่านเข้าร่วมประชุมเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจร้องขอ	2.34	0.77	น้อย	4
2. ท่านเชิญชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม	2.33	0.64	น้อย	5
3. ท่านร่วมประชุมในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกัน	2.44	0.80	น้อย	1
4. ท่านร่วมปรึกษาหารือในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม	2.39	0.78	น้อย	3
5. ท่านมีการส่วนร่วมในการกำหนดกิจกรรมและการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ	2.44	0.68	น้อย	2
รวม	**2.39**	**0.65**	น้อย	

จากตารางที่ 4.11 พบว่า การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ โดยรวมอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.39, S.D. = 0.65) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยสามลำดับ พบว่า การร่วมประชุมในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกัน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.44, S.D. = 0.80) รองลงมาคือการมีการส่วนร่วมในการกำหนดกิจกรรมและการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ มีค่าเฉลี่ยระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.44, S.D. = 0.68) การร่วมปรึกษาหารือในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.39, S.D. = 0.78) และการเข้าร่วมประชุมเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจร้องขอ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.34, S.D. = 0.77) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ การเชิญชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.33, S.D. = 0.64)

ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการดำเนินการ

การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ	ความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล	อันดับ
1. เมื่อมีการรณรงค์เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมของท่านจะสละเวลาให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.59	0.66	ปานกลาง	8
2. ท่านพร้อมที่จะให้การสนับสนุนอุปกรณ์เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมกับสถานีตำรวจนครบาล	2.52	0.68	ปานกลาง	9
3. ถ้าท่านเห็นการกระทำที่ผิดกฎหมายในเขตพื้นที่ท่านจะแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจทันที	2.59	0.67	ปานกลาง	7
4. ท่านจะแจ้งเบาะแสคนร้ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจทราบถ้าท่านทราบข้อมูล	2.49	0.64	น้อย	10
5. ถ้าท่านประสบเหตุ ท่านจะแจ้งตำหนิรูปพรรณคนร้ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ	2.62	0.68	ปานกลาง	6
6. ท่านพร้อมที่จะเป็นพยานให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเมื่อมีการร้องขอ	2.93	0.96	ปานกลาง	1
7. ท่านพร้อมที่จะช่วยสอดส่องพฤติกรรมผู้ต้องสงสัยหรือคนร้ายและแจ้งข้อมูลให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ	2.36	1.10	น้อย	11
8. ท่านพร้อมที่จะแนะนำคนอื่นหรือคนในบ้านของท่านให้ระมัดระวังทรัพย์สินของตนเองอยู่เสมอ	2.91	0.94	ปานกลาง	2
9. ท่านพร้อมที่จะร่วมตรวจตราป้องกันอาชญากรรมร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.27	0.79	น้อย	13
10. ท่านพร้อมช่วยเหลือผู้ได้รับผลร้าย หากท่านประสบเหตุโดยตรง	2.21	0.77	น้อย	15
11. ท่านเต็มใจที่จะสอดส่องดูแลบ้านของเพื่อนบ้านให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม	2.25	0.76	น้อย	14

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการดำเนินการ (ต่อ)

การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ	ความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล	อันดับ
12. ท่านพร้อมที่จะตักเตือนคนในครอบครัวและผู้อื่นให้ระมัดระวังทรัพย์สินไม่ให้ใส่เครื่องประดับหรือของมีค่าเป็นที่ล่อตาล่อใจของคนร้าย เพื่อป้องกันอาชญากรรม	2.32	0.76	น้อย	12
13. ท่านพร้อมที่จะเข้าร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ของตำรวจ เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม	2.77	0.99	ปานกลาง	5
14. ท่านให้ความรู้แก่เพื่อนผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะในการป้องกันอาชญากรรม	2.78	0.98	ปานกลาง	4
15. ท่านใส่ใจกับเด็ก คนชราและสตรีให้รอดพ้นจากอาชญากรรม	2.85	0.95	ปานกลาง	3
รวม	**2.56**	**0.41**	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.12 พบว่า การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการดำเนินการโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.56, S.D. = 0.41) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยสามลำดับ พบว่า ความพร้อมที่จะเป็นพยานให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเมื่อมีการร้องขอ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.93, S.D. = 0.96) รองลงมาคือความพร้อมที่จะแนะนำคนอื่นหรือคนในบ้านให้ระมัดระวังทรัพย์สินของตนเองอยู่เสมอมีค่าเฉลี่ยระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.91, S.D. = 0.94) และความใส่ใจกับเด็ก คนชราและสตรีให้รอดพ้นจากอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.85, S.D. = 0.95) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือความพร้อมช่วยเหลือผู้ได้รับผลร้าย หากท่านประสบเหตุโดยตรง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.21, S.D. = 0.77)

ตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์

การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์	ความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล	อันดับ
1. ท่านได้ประโยชน์จากข่าวสารอาชญากรรมจากการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ	2.61	1.07	ปานกลาง	4
2. ท่านรู้สึกว่าตนเอง ครอบครัว ตลอดจนประชาชนปลอดภัยจากอาชญากรรม เมื่อได้ร่วมกันป้องกันปัญหาอาชญากรรม	2.67	1.11	ปานกลาง	3
3. ท่านได้รับประโยชน์จากการมีส่วนร่วมป้องกันอาชญากรรม	2.84	1.10	ปานกลาง	1
4. ท่านมีความเชื่อมั่นว่าถ้าผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมจะทำให้จำนวนการเกิดอาชญากรรมลดลง	2.74	1.01	ปานกลาง	2
5. การมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมจะช่วยให้สังคมอยู่อย่างสงบสุข	2.44	1.11	น้อย	5
รวม	**2.66**	**0.90**	**ปานกลาง**	

จากตารางที่ 4.13 พบว่า การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.66, S.D. = 0.90) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อย สามลำดับ พบว่า การได้รับประโยชน์จากการมีส่วนร่วมป้องกันอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.84, S.D. = 1.10) รองลงมาคือ การมีความเชื่อมั่นว่าถ้าผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมจะทำให้จำนวนการเกิดอาชญากรรมลดลง มีค่าเฉลี่ยระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.74, S.D. = 1.01) และการรู้สึกว่าตนเองครอบครัวตลอดจนประชาชนปลอดภัยจากอาชญากรรมเมื่อได้ร่วมกันป้องกันปัญหาอาชญากรรม ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.67, S.D. = 1.11) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ การมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมจะช่วยให้สังคมอยู่อย่างสงบสุข มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.44, S.D. = 1.11)

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผล

การมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผล	ความคิดเห็น			
	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล	อันดับ
1. ท่านเข้าร่วมการประเมินผลการดำเนินการป้องกันอาชญากรรม	2.62	1.08	ปานกลาง	4
2. ท่านได้ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมทั้งของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ	2.38	1.16	น้อย	5
3. ท่านมีส่วนร่วมในการติดตามความก้าวหน้าของโครงการหรือกิจกรรมป้องกันอาชญากรรม	2.71	1.15	ปานกลาง	2
4. ท่านมีส่วนร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามประเมินผลในโครงการหรือกิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรม	2.71	1.10	ปานกลาง	3
5. ท่านมีส่วนร่วมในการประชุมและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับผลของโครงการหรือกิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรม	2.92	1.15	ปานกลาง	1
รวม	**2.67**	**0.94**	**ปานกลาง**	

จากตารางที่ 4.14 พบว่า การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผลโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.67, S.D. = 0.94) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อย สามลำดับ พบว่า การมีส่วนร่วมในการประชุมและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับผลของโครงการ หรือกิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรมมีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.92, S.D. = 1.15) รองลงมาคือ การมีส่วนร่วมในการติดตามความก้าวหน้าของโครงการหรือกิจกรรมป้องกันอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.71, S.D. = 1.15) และการมีส่วนร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามประเมินผลในโครงการหรือกิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรม ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.71, S.D. = 1.10) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การได้ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมทั้งของเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.38, S.D. = 1.16)

4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม พบว่าผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้เสนอปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม มีดังนี้

1) แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้ให้ข้อคิดเห็นว่าแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ของบุคคลนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีความต้องการที่จะเข้าร่วมป้องกันอาชญากรรม และมีแนวโน้มที่จะช่วยให้การป้องกันอาชญากรรมประสบความสำเร็จ โดยในการสร้างแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ให้กับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) นั้น ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่าจะต้องมีการชื่นชม และการให้รางวัล เมื่อทำสิ่งใดแล้วประสบความสำเร็จ การสนับสนุนให้มีการตั้งเป้าหมายในการทำงาน วางแผนการทำงาน พร้อมที่จะรับฟังข้อวิจารณ์เมื่อมีข้อผิดพลาดก็ปรับปรุงแก้ไข ดังที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้กล่าวไว้ว่า

> “คนขับแท็กซี่ ส่วนใหญ่ต้องการที่จะมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม ยิ่งถ้าหากมีสิ่งจูงใจ เช่น ให้รางวัลจะทำให้เกิดแรงจูงใจในการเข้ามามีส่วนร่วม” (ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 สิงหาคม 2565)

> “ถ้าแท็กซี่เข้ามาร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม จะทำให้ปัญหาลดลงและป้องกันอาชญากรรมได้อย่างสำเร็จ เพราะแท็กซี่อยู่ทั่วทุกพื้นที่ ยิ่งถ้าหากเจอตอนที่เกิดอาชญากรรมแล้วสามารถช่วยได้ประสบความสำเร็จ จะเกิดความรู้สึกที่ดีและในครั้งต่อไปก็จะปฏิบัติอีก” (ผู้บังคับการตำรวจนครบาล 5, การสื่อสารส่วนบุคคล, 10 สิงหาคม 2565)

> “การให้การชื่นชมแท็กซี่ที่มีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมจะทำให้มีพฤติกรรมการเข้ามามีส่วนร่วมเพิ่มมากขึ้น การให้การชื่นชมจึงเป็นเหมือนแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ให้กับแท็กซี่” (รองกรรมการผู้จัดการ บริษัท บางกอกโกลบอลซอฟท์แวร์ จำกัด, (ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 8 มิถุนายน 2565)

> “การให้รางวัลเมื่อสามารถช่วยป้องกันอาชญากรรมได้จะทำให้แท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมเพิ่มขึ้น อีกทั้งจะทำให้แท็กซี่คนอื่น ๆ อยากเข้ามาร่วมด้วย” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

2) แรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่า แรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ของบุคคลนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีจิตอาสา หรือจิตสาธารณะเป็นส่วนสำคัญในการที่จะช่วยให้การป้องกันอาชญากรรมสัมฤทธิ์ผล โดยมีลักษณะคือเป็นคนโอบอ้อมอารีต่อเพื่อนฝูงเสมอ เพื่อน ๆ ที่ทำงาน หรือเพื่อนร่วมหมู่บ้านรักใคร่ และเชิดชูมีความเห็นอกเห็นใจคนอื่นเสมอ มีครอบครัวที่มีความอบอุ่น ญาติพี่น้องมีความรักใคร่สมัครสมานสามัคคีกันเป็นอย่างดี ได้รับการยอมรับนับถือจากบุคคลอื่น ดังที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้กล่าวไว้ว่า

> “คนขับแท็กซี่ ส่วนใหญ่ที่เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมจะเป็นคนดี มีจิตอาสา ไม่ได้เฉพาะการเข้ามาป้องกันอาชญากรรมเท่านั้น แต่จะมีส่วนร่วมด้านอื่น ๆ ด้วย” (ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 สิงหาคม 2565)

> “ถ้าสังเกตให้ดีบุคคลที่มีครอบครัวที่ดี มีมนุษยสัมพันธ์กับเพื่อน กับสังคม ส่วนใหญ่จะมีจิตอาสาทำงานให้กับสังคม ด้วยความเต็มใจ” (รองผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ (191), การสื่อสารส่วนบุคคล, 17 มิถุนายน 2565)

> “การได้รับการยอมรับจากเพื่อน จากสังคม จะเป็นตัวขับเคลื่อนให้บุคคลเข้ามาทำงานหรือมามีส่วนร่วมเพื่อสังคม ดังนั้นถ้าหากต้องการให้แท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม ปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งคือสร้างแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ให้เกิดขึ้น” (รองคณบดีคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม, การสื่อสารส่วนบุคคล, 8 สิงหาคม 2565)

3) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรมหรือการรับรู้ข่าวหรือข้อความเกี่ยวกับอาชญากรรมที่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ได้รับรู้และใช้ประโยชน์ ซึ่งข้อมูลข่าวสารผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น สื่อต่าง ๆ ครอบครัว ญาติ มิตร เพื่อนฝูง ชุมชน และการประชาสัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่ของรัฐโดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญให้ข้อคิดเห็นว่าการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรมมีความสัมพันธ์ต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม ซึ่งได้แก่

ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมรวมถึงวิธีการให้ข้อมูลข่าวสารผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่าสามารถใช้ช่องทางต่าง ๆ เช่น เอกสารสิ่งพิมพ์การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อต่าง ๆ หรือโซเชียลเน็ตเวิร์ค ต่าง ๆ เช่น Facebook, Line และ YouTube เป็นต้น ดังที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้กล่าวไว้ว่า

> “คนขับแท็กซี่ ส่วนใหญ่ที่เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมจะทราบข่าวอาชญากรรมต่าง ๆ จากหลากหลายช่องทาง และเมื่อทราบข่าวจะให้การช่วยเหลือหรือมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม” (อดีตสมาชิกสภากรุงเทพมหานคร, การสื่อสารส่วนบุคคล, 3 กรกฎาคม 2565)

> “แท็กซี่ที่มีความสนใจติดตามข่าวสารอาชญากรรมจะรับรู้ข่าวสารตลอดและให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ ตลอดจนมีส่วนร่วมโดยการแจ้งข่าวสารผ่านสื่อต่าง ๆ อยู่เสมอ” (นายกสมาคมวิชาชีพผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

> “แท็กซี่ที่มีความสนใจติดตามข่าวสารอาชญากรรมจะรับรู้ข่าวสารตลอดและให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ ตลอดจนมีส่วนร่วมโดยการแจ้งข่าวสารผ่านสื่อต่าง ๆ อยู่เสมอ” (ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายผลิตรายการวิทยุโทรทัศน์ บริษัท แปซิฟิก คอร์ปอเรชั่น จำกัด, การสื่อสารส่วนบุคคล, 11 สิงหาคม 2565)

> “ส่วนใหญ่คนขับแท็กซี่ จะฟังรายการของ จส.100 ตลอด และเมื่อรับรู้ข่าวจะให้ความร่วมมือ หรือแจ้งข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมผ่านทางรายการ จส.100 ซึ่งสามารถช่วยป้องกันและลดปัญหาอาชญากรรมได้เป็นอย่างดี” (ผู้จัดการสถานีวิทยุ จส.100, การสื่อสารส่วนบุคคล, 11 สิงหาคม 2565)

4) ความคาดหวังในผลตอบแทน โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญให้ข้อคิดเห็นผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) หรือประชาชนทั่วไปส่วนใหญ่คำนึงถึงผลตอบแทน หรือประโยชน์ที่จะได้รับจากการกระทำในกิจกรรมนั้น ๆ เช่น ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การได้รับการยอมรับยกย่องจากคนสังคม การอยู่ร่วมกันอย่างฉันท์มิตร ตำแหน่งชื่อเสียง ตำแหน่งในสังคม ตลอดจนเงินหรือสิ่งของ การที่จะจูงใจผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ให้มีแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่

อย่างเต็มความสามารถ จำเป็นจะต้องมีค่าตอบแทนในอัตราที่เหมาะสม รวมถึงการให้รางวัลในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น เกียรติบัตร การยกย่องเชิดชู ซึ่งนอกจากจะเป็นการสร้างแรงจูงใจแก่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) แล้ว ยังมีส่วนสำคัญในการจูงใจให้บุคคลอื่นเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม ดังที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้กล่าวไว้ว่า

> “การที่จะจูงใจใครสักคนเข้ามามีส่วนร่วม หรือมีจิตอาสาในการร่วมกันทำงานจะต้องสร้างแรงจูงใจ ซึ่งอาจจะมาในรูปของค่าตอบแทน ชื่อเสียง การยกย่องเชิดชูเกียรติ เพราะแรงจูงใจจะเป็นสิ่งผลักดันสำคัญในการเข้ามามีส่วนร่วมในการทำงานต่าง ๆ” (ผู้บังคับการตำรวจนครบาล 5, การสื่อสารส่วนบุคคล, 10 สิงหาคม 2565)

> “แท็กซี่หลายคนจะเกิดความคิดที่ว่า เข้ามามีส่วนร่วมแล้วได้อะไร กล่าวคือจะคำนึงถึงผลตอบแทน หรือประโยชน์ที่จะได้รับหากรู้สึกคุ้มค่าก็จะเข้าร่วม” (รองผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ (191), การสื่อสารส่วนบุคคล, 17 มิถุนายน 2565)

> “ภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องทำให้ผู้ขับแท็กซี่ได้ทราบเมื่อเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมแล้วจะเกิดผลอะไรบ้าง ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การได้รับการยอมรับยกย่องจากคนสังคม ทำให้สังคมสงบสุข ตลอดจนค่าตอบแทนที่เป็นเงิน หรือสิ่งของเพราะสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้จะทำให้เกิดแรงจูงใจในการเข้าร่วมป้องกันอาชญากรรม...” (อาจารย์พิเศษประจำคณะอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต, การสื่อสารส่วนบุคคล, 14 มิถุนายน 2565)

> “แท็กซี่หลายคนที่เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม เพราะพวกเราคิดว่าถึงแม้เราจะเป็นกลุ่มคนเล็ก ๆ แต่อยู่กระจายกันทั่วกรุงเทพฯ ถ้าทุกคนช่วยกันปัญหาคาดหวังว่าอาชญากรรมก็จะลดลง แท็กซี่ต้องการการยอมรับจากสังคม จากตำรวจ ถ้าหากได้รับการยอมรับว่าเป็นคนสำคัญคนหนึ่งได้รับการชื่นชมจะเป็นแรงบันดาลใจให้แท็กซี่คนอื่นเข้ามามีส่วนร่วมด้วย” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

5) ทัศนคติที่ดีต่อตำรวจ ได้แก่ ความรู้สึกทางบวกต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ การมีสัมพันธ์ที่ดี การเคยปฏิบัติงานร่วมกันความสนิทสนมคุ้นเคย การเข้าใจสภาพปัญหาของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) การพบปะพูดคุยและการรู้จักหรือไว้ใจเพื่อความเชื่อมั่นในการทำงานร่วมกัน โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้ให้ข้อคิดเห็นว่า ถ้าผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีความรู้สึกที่ดีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะสามารถปฏิบัติงานร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ สร้างความเชื่อมั่น และขวัญกำลังใจ ในการมีส่วนร่วมให้กับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) และส่งผลให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมมากขึ้น ดังที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้กล่าวไว้ว่า

> “แท็กซี่หลาย ๆ คน มีความรู้สึก หรือทัศนคติที่ไม่ต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้ไม่อยากช่วยงานตำรวจ ซึ่งถ้าหากเจ้าหน้าที่สามารถสร้างความเชื่อมั่น ปรับเปลี่ยนความรู้สึกให้เกียรติเคารพซึ่งกันและกัน ก็จะได้ผู้ร่วมงานที่ดี” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

> “เจ้าหน้าที่ภาครัฐโดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจ ต้องสร้างขวัญกำลังใจให้กับคนขับแท็กซี่โดยเฉพาะอย่างยิ่งแท็กซี่ที่เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม และให้ขวัญกำลังใจสำหรับแท็กซี่ที่ป้องกันอาชญากรรมจนเกิดความสำเร็จ สิ่งเหล่านี้จะเป็นการสร้างทัศนคติที่ดีให้กับแท็กซี่” (รองผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ (191), การสื่อสารส่วนบุคคล, 17 มิถุนายน 2565)

> “เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องสร้างความรู้สึกที่ดี ทัศนคติที่ดี มีมนุษยสัมพันธ์ พบปะพูดคุย สอบถามสารทุกข์ของแท็กซี่ ลบภาพ ขู่ ปรับ จับ ก็จะสามารถดึงเข้ามามีส่วนร่วมได้...” (อาจารย์พิเศษประจำคณะอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต, การสื่อสารส่วนบุคคล, 14 มิถุนายน 2565)

> “ผมชื่นชมการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีความตั้งใจจริง จริงใจ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความแข็งขัน ก็อยากจะเข้ามาทำงานด้วย” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

6) อิทธิพลของกลุ่มอ้างอิง ได้แก่ การมีบุคคลในครอบครัว เพื่อน เข้าร่วมเป็นผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) รวมถึงการพบเห็น ดารา ศิลปิน นักเสดง เพื่อนเข้าร่วมป้องกันอาชญากรรม และรู้สึกชื่นชม ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้ให้ข้อคิดเห็นว่าปัจจัยด้านอิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงมีความสัมพันธ์ ต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม คือ กลุ่มอ้างอิงจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมโดยจะสะท้อน ถึงแนวโน้มในพฤติกรรม ดังนั้น จึงต้องส่งเสริมกลุ่มอ้างอิงต่าง ๆ เป็นแบบอย่างที่ดี และมีจิตสาธารณะ นอกจากนี้กลุ่มอ้างอิงยังเป็นแหล่งข้อมูลในการช่วยเข้าหน้าที่ตำรวจในการแจ้งข้อมูลข่าวสารในการป้องกันอาชญากรรม โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่า จะต้องมีการสร้างกลุ่มบุคคลต้นแบบ เช่น ดารา นักแสดง สโมสรชมรม ทำโครงการ จัดหาแกนนำ หรือผู้นำให้เป็นแบบอย่างเพื่อเป็นตัวอย่างในการป้องกันอาชญากรรม ดังที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้กล่าวไว้ว่า

> “ครอบครัว กลุ่มเพื่อน หรือกลุ่มสังคม มีอิทธิพลอย่างมากต่อพฤติกรรมของบุคคล แท็กซี่ที่อยู่ในสภาพครอบครัว สังคม กลุ่มเพื่อนที่มีจิตอาสา ให้ความร่วมมือกับภาครัฐ ต้องการให้สังคมอยู่เย็นเป็นสุข ความคิดเหล่านี้ทัศนคติเหล่านี้จะส่งผลถึงสมาชิกในกลุ่ม” (ผู้บังคับการตำรวจนครบาล 5, การสื่อสารส่วนบุคคล, 10 สิงหาคม 2565)

> “กลุ่มอ้างอิงต่าง ๆ เป็นแหล่งข้อมูลในการช่วยเข้าหน้าที่ตำรวจในการแจ้งข้อมูลข่าวสารในการป้องกันอาชญากรรม ดังนั้นต้องส่งเสริมกลุ่มอ้างอิงต่าง ๆ เป็นแบบอย่างที่ดี และมีจิตสาธารณะเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม เพราะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของสมาชิกในกลุ่ม” (รองคณบดีคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม, การสื่อสารส่วนบุคคล, 8 สิงหาคม 2565)

> “แท็กซี่จะมีไลน์กลุ่มแท็กซี่ด้วยกัน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มของแท็กซี่ที่มีแนวคิดทัศนคติที่ใกล้เคียงกัน เป็นไปในทางเดียวกัน ถ้าสมาชิกในกลุ่มได้มีจิตอาสา ทำประโยชน์สังคม มีส่วนช่วยเหลือเหยื่อที่ประสบเหตุอาชญากรรมได้ ทุกคนในกลุ่มจะชื่นชม ให้กำลังใจ รวมถึงอยากเข้ามามีส่วนร่วมด้วย…” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

> “ในยุคปัจจุบันสื่อสังคมออนไลน์ หรือสื่อต่าง ๆ มีอิทธิพลต่อการรับรู้ ความรู้สึกหรือทัศนคติของคนเป็นอย่างมาก การสร้างกลุ่มบุคคลต้นแบบ เช่น ดารา นักแสดง สโมสรชมรม ทำโครงการ จัดหาแกนนำ หรือผู้นำให้เป็นแบบอย่างเพื่อเป็นตัวอย่างในการป้องกันอาชญากรรม ย่อมส่งผลให้แท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมหรือแม้แต่การชื่นชมแท็กซี่ที่สามารถช่วยป้องกันอาชญากรรมได้เป็นผลสำเร็จ แล้วนำมาเล่าข่าวในรายการ จะมีเสียงตอบรับจากแท็กซี่อยู่ตลอดซึ่งอิทธิพลของบุคคลเหล่านี้ทำให้แท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมเพิ่มมากขึ้น” (ผู้จัดการสถานีวิทยุ จส.100, การสื่อสารส่วนบุคคล, 11 สิงหาคม 2565)

4.4 ผลการพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

การวิจัยในระยะนี้ ผู้วิจัยได้นำผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม มาจัดทำรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

1) การยกร่างรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม โดยผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง และวิเคราะห์ข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามและการสัมภาษณ์เชิงลึก จากนั้นผู้วิจัยได้ดำเนินการร่างรูปแบบแล้วส่งให้กับกลุ่มที่จะวิพากษ์รูปแบบอ่านล่วงหน้าก่อนประชุมวิพากษ์รูปแบบ 2 สัปดาห์ และนำเสนอต่อผู้ร่วมสนทนากลุ่มได้รับฟังและอธิบายความสัมพันธ์ของรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรมดังรูปที่ 4.1

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

รูปที่ 4.1 ร่างรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม

2) การนำเสนอรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม เพื่อวิพากษ์รูปแบบที่สร้างขึ้น และให้คำแนะนำโดยการจัดสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) ประกอบด้วยผู้ที่เกี่ยวข้องกับงานทางด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมและชุมชนสัมพันธ์ จำนวน 3 ท่าน นักวิชาการที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับอาชญาวิทยาการสร้างการมีส่วนร่วม จำนวน 3 ท่าน และผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ จำนวน 3 ท่าน รวมจำนวนทั้งสิ้น 9 ท่าน ผู้วิจัยจัดห้องประชุมเพื่อร่วมกันวิพากษ์รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม ที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้น และนำเสนอผลการเสนอแนะในการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) ทั้งนี้ จากข้อสนเทศที่ได้รับจากการจัดสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) สามารถสรุป และนำเสนอเป็นรูปแบบการมีส่วนร่วมในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ดังนี้

2.1) การมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา ประกอบด้วย

(1) เสนอปัญหาอาชญากรรมที่พบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ

(2) นำเสนอพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ

(3) เชิญชวนเพื่อนผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะหาสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม

(4) เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

(5) เข้าร่วมปรึกษาหารือเกี่ยวกับสภาพและสาเหตุปัญหาอาชญากรรม

2.2) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ประกอบด้วย

(1) ร่วมตัดสินใจในการจัดตั้งกฎหรือระเบียบเพื่อป้องกันการเกิดอาชญากรรม

(2) เสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะให้เจ้าหน้าที่

(3) ตัดสินใจเข้าร่วมโครงการต่าง ๆ เพื่อป้องกันปัญหาอาชญากรรม

(4) มีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม

(5) เชิญชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันตัดสินใจแนวทางการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

2.3) การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ ประกอบด้วย

(1) เข้าร่วมประชุมเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจร้องขอ

(2) เชิญชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม

(3) ร่วมประชุมในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกัน

(4) ร่วมปรึกษาหารือในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม

(5) มีส่วนร่วมในการกำหนดกิจกรรมและการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ

2.4) การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ ประกอบด้วย

(1) เข้าร่วมกิจกรรมการรณรงค์ หรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม

(2) ให้การสนับสนุนอุปกรณ์เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมกับสถานีตำรวจนครบาล

(3) เมื่อพบเห็นการกระทำที่ผิดกฎหมายแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจทันที

(4) แจ้งเบาะแสคนร้ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

(5) เป็นพยานให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเมื่อมีการร้องขอ

(6) ช่วยสอดส่องพฤติกรรมผู้ต้องสงสัย หรือคนร้าย และแจ้งข้อมูลให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ

(7) ช่วยเหลือผู้ได้รับผลร้าย หากประสบเหตุโดยตรง

2.5) การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ประกอบด้วย

(1) ได้ประโยชน์จากข่าวสารอาชญากรรมจากการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ

(2) ตนเอง ครอบครัว ตลอดจนประชาชนปลอดภัยจากอาชญากรรม เมื่อได้ร่วมกันป้องกันปัญหาอาชญากรรม

(3) ได้รับประโยชน์จากการมีส่วนร่วมป้องกันอาชญากรรม

(4) มีความเชื่อมั่นว่าถ้าผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม จะทำให้จำนวนการเกิดอาชญากรรมลดลง

(5) การมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมจะช่วยให้สังคมอยู่อย่างสงบสุข

2.6) การมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผล

(1) มีส่วนร่วมการประเมินผลการดำเนินการป้องกันอาชญากรรม

(2) ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมทั้งของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ

(3) มีส่วนร่วมในการติดตามความก้าวหน้าของโครงการหรือกิจกรรมป้องกันอาชญากรรม

(4) มีส่วนร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามประเมินผลในโครงการหรือ กิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรม

(5) มีส่วนร่วมในการประชุมและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับผลของโครงการ หรือกิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรม

3) การยืนยันรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม

หลังจากผู้วิจัยได้นำเสนอรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม แล้วนั้น ผู้วิจัยได้ทำการยืนยันรูปแบบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ที่ได้รับจากการวิจัยระยะที่ 2 โดยนำมาทำเป็นแบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) 5 ระดับ (เห็นด้วยอย่างยิ่ง/เห็นด้วย/ไม่แน่ใจ/ไม่เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง) แสดงในตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 ค่ามัธยฐานและพิสัยควอไทล์ความเหมาะสมของรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม

กิจกรรมในองค์ประกอบรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม	**การประเมินรูปแบบ**		
	Median	**I.R.**	**ระดับความเหมาะสม**
การมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา			
1. เสนอปัญหาอาชญากรรมที่พบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ	4.82	0.36	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. นำเสนอพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ	4.76	0.38	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3. เชิญชวนเพื่อนผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะหาสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม	4.87	0.48	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4. มีส่วนร่วมในการวางแผนเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม	4.60	0.43	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
5. เข้าร่วมปรึกษาหารือเกี่ยวกับสภาพและสาเหตุปัญหาอาชญากรรม	4.64	0.56	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ตารางที่ 4.15 ค่ามัธยฐานและพิสัยควอไทล์ความเหมาะสมของรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม (ต่อ)

กิจกรรมในองค์ประกอบรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม	การประเมินรูปแบบ		
	Median	**I.R.**	**ระดับความเหมาะสม**
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ			
1. ร่วมตัดสินใจในการจัดตั้งกฎ หรือระเบียบเพื่อป้องกันการเกิดอาชญากรรม	4.68	0.47	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. เสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะให้เจ้าหน้าที่	4.60	0.48	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3. ตัดสินใจเข้าร่วมโครงการต่าง ๆ เพื่อป้องกันปัญหาอาชญากรรม	4.56	0.35	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4. มีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม	4.59	0.44	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
5. เชิญชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันตัดสินใจแนวทางการป้องกันปัญหาอาชญากรรม	4.60	0.40	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ			
1. เข้าร่วมประชุมเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจร้องขอ	4.54	0.35	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. เชิญชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม	4.62	0.45	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3. ร่วมประชุมในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกัน	4.58	0.36	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4. ร่วมปรึกษาหารือในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม	4.66	0.42	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
5. มีการส่วนร่วมในการกำหนดกิจกรรมและการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ	4.72	0.46	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ตารางที่ 4.15 ค่ามัธยฐานและพิสัยควอไทล์ความเหมาะสมของรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม (ต่อ)

กิจกรรมในองค์ประกอบรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม	การประเมินรูปแบบ		
	Median	I.R.	ระดับความเหมาะสม
การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ			
1. เข้าร่วมกิจกรรมการรณรงค์ หรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม	4.85	0.49	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. ให้การสนับสนุนอุปกรณ์เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม	4.85	0.31	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3. เห็นการกระทำที่ผิด ก.ม.จะแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจทันที	4.91	0.42	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4. แจ้งเบาะแสคนร้ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ	4.89	0.40	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
5. เป็นพยานให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเมื่อมีการร้องขอ	4.95	0.35	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
6. ช่วยสอดส่องพฤติกรรมผู้ต้องสงสัยหรือคนร้าย และแจ้งข้อมูลให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ	4.92	0.46	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
7. ช่วยเหลือผู้ได้รับผลร้าย หากประสบเหตุโดยตรง	4.87	0.54	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์			
1. ได้ประโยชน์จากข่าวสารอาชญากรรมจากการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ	4.82	0.44	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. ตนเอง ครอบครัว ตลอดจนประชาชนปลอดภัยจากอาชญากรรม เมื่อได้ร่วมกันป้องกันอาชญากรรม	4.80	0.35	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3. ได้รับประโยชน์จากมีส่วนร่วมป้องกันอาชญากรรม	4.90	0.35	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4. มีความเชื่อมั่นว่าถ้าผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมจะทำให้จำนวนการเกิดอาชญากรรมลดลง	4.78	0.50	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
5. การมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมช่วยให้สังคมอยู่อย่างสงบสุข	4.90	0.48	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ตารางที่ 4.15 ค่ามัธยฐานและพิสัยควอไทล์ความเหมาะสมของรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม (ต่อ)

กิจกรรมในองค์ประกอบรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม	การประเมินรูปแบบ		
	Median	I.R.	ระดับความเหมาะสม
การมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผล			
1. เข้าร่วมการประเมินผลการดำเนินการป้องกันอาชญากรรม	4.95	0.22	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
2. ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมทั้งของเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ	4.82	0.34	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3. มีส่วนร่วมในการติดตามความก้าวหน้าของโครงการหรือกิจกรรมป้องกันอาชญากรรม	4.90	0.1	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4. มีส่วนร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามประเมินผลในโครงการหรือ กิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรม	4.70	0.47	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
5. มีส่วนร่วมในการประชุม และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับผลของโครงการหรือกิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรม	4.70	0.47	เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 4.15 จากความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิได้ทำการประเมินความเหมาะสมของรูปแบบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) พบว่ากิจกรรมองค์ประกอบของรูปแบบการการมีส่วนร่วมทั้ง 6 ด้าน 32 กิจกรรม มีความเหมาะสมโดยผู้ทรงคุณวุฒิเห็นด้วยกับแนวทางการมีส่วนร่วมทั้ง 32 กิจกรรม ระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่ามัธยฐาน (Median) > 4.20 ขึ้นไปทุกกิจกรรม (Minimum Median Value = 4.54, Maximum Median Value = 4.95) แสดงให้เห็นถึงความเหมาะสมของรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

รูปที่ 4.2 รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม

4.5 ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

ได้มีการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางเพื่อนำมาใช้ในรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้ร่วมกันวิพากษ์และเสนอความคิดเห็นเพิ่มเติมจากการสัมภาษณ์ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม มีดังนี้

1) ด้านแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่าแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ของบุคคลนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีความต้องการที่จะเข้าร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรมและมีแนวโน้มที่จะช่วยให้การป้องกันอาชญากรรมประสบความสำเร็จ การสร้างแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ให้กับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) นั้น ผู้ร่วมประชุมเห็นว่าจะต้องมีการชื่นชมและการให้รางวัลเมื่อทำสิ่งใดแล้วประสบความสำเร็จ การสนับสนุนให้มีการตั้งเป้าหมายในการทำงาน วางแผนการทำงาน พร้อมที่จะรับฟังข้อวิจารณ์ เมื่อมีข้อผิดพลาดก็ปรับปรุงแก้ไข ต้องส่งเสริมกลุ่มอ้างอิงต่าง ๆ เป็นแบบอย่างที่ดี และมีจิตสาธารณะ ดังที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้กล่าวไว้ว่า

> “แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ของบุคคลนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนให้แท็กซี่มีความต้องการที่จะเข้าร่วมในการป้องกันอาชญากรรม” (ผู้บังคับการตำรวจนครบาล 5, การสื่อสารส่วนบุคคล, 10 สิงหาคม 2565)

> “การชื่นชม การให้รางวัลกับแท็กซี่ที่เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมจะช่วยให้แท็กซี่เข้ามาร่วมมากขึ้น” (รองคณบดีคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม, การสื่อสารส่วนบุคคล, 8 สิงหาคม 2565)

> “การสนับสนุนให้มีการตั้งเป้าหมายในการทำงาน วางแผนการทำงาน พร้อมที่จะรับฟังข้อวิจารณ์ เมื่อมีข้อผิดพลาดก็ปรับปรุงแก้ไข ต้องส่งเสริมกลุ่มอ้างอิงต่าง ๆ เป็นแบบอย่างที่ดี และมีจิตสาธารณะจะเป็นแรงจูงใจในการสร้างการมีส่วนร่วมได้ดี” (อาจารย์พิเศษประจำคณะอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต, การสื่อสารส่วนบุคคล, 14 มิถุนายน 2565)

“แรงจูงใจเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้แท็กซี่อยากเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม ไม่จำเป็นจะต้องเป็นตัวเงิน อาจจะเป็นการชื่นชม เกียรติบัตร” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

2) ด้านแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ ผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่าแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ของบุคคลนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีจิตอาสา และหรือจิตสาธารณะ ผู้ร่วมประชุมเห็นว่าจะต้องมีการอบรมให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เห็นถึงความสำคัญของการเป็นบุคคลที่มีจิตอาสามีความกระตือรือร้นที่จะช่วยเหลือผู้อื่น ดังที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้กล่าวไว้ว่า

“สังคม กลุ่มเพื่อนแท็กซี่ เป็นแรงจูงใจสำคัญที่ทำให้แท็กซี่มีจิตสาธารณะ มีความกระตือรือร้นที่จะช่วยเหลือผู้อื่น” (รองผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ (191), การสื่อสารส่วนบุคคล, 17 มิถุนายน 2565)

“มีการรณรงค์เรื่องจิตอาสา จิตสาธารณะผ่านกลุ่มไลน์ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่กระตุ้นให้แท็กซี่ มีจิตสาธารณะเพิ่มขึ้น” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

3) ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่า ปัจจัยด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม มีความสัมพันธ์ต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม ต้องมีการให้ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม ผู้ร่วมประชุมเห็นว่าสามารถใช้ช่องทางต่าง ๆ เช่น เอกสารสิ่งพิมพ์การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อต่าง ๆ หรือโซเชียลเน็ตเวิร์คต่าง ๆ เช่น Facebook, Line และ YouTube จัดทำแอพพลิเคชั่นต่าง ๆ ตั้งกลุ่มไลน์ เป็นต้น ดังที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้กล่าวไว้ว่า

“พัฒนาแอพพลิเคชั่นเพื่อให้การสื่อสาร การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การแจ้งเหตุต่าง ๆ เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว…” (รองผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ (191), การสื่อสารส่วนบุคคล, 17 มิถุนายน 2565)

“การแจ้งข่าวสารผ่านช่องทางต่าง ๆ เพื่อให้แท็กซี่ได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม จะทำให้แท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

“ควรมีการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข้อมูลข่าวสารผ่านสื่อต่าง ๆ หรือโซเชียลเน็ตเวิร์ค ต่าง ๆ เช่น Facebook, Line และ YouTube จัดทำแอพพลิเคชั่นต่าง ๆ ตั้งกลุ่มไลน์ จะช่วยสร้างการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม” (อาจารย์พิเศษประจำคณะอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต, การสื่อสารส่วนบุคคล, 14 มิถุนายน 2565)

4) ด้านความคาดหวังในผลตอบแทน โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่าการที่จะจูงใจผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ให้มีแรงจูงใจในการเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมอย่างเต็มใจและเต็มความสามารถ จะต้องมีค่าตอบแทนที่เหมาะสมอาจจะเป็นค่าตอบแทนที่เป็นเงิน หรือไม่เป็นเงิน ได้แก่ การให้เกียรติบัตร การยกย่องชมเชย ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการสร้างแรงจูงใจแก่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ดังที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้กล่าวไว้ว่า

“ความคาดหวังในผลตอบแทน สามารถจูงใจแท็กซี่ ให้มีแรงจูงใจในการเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมอย่างเต็มใจและเต็มความสามารถ ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการจัดค่าตอบแทนที่เหมาะสมอาจจะเป็นค่าตอบแทนที่เป็นเงิน หรือไม่เป็นเงิน การแจ้งข่าวสารผ่านช่องทางต่าง ๆ เพื่อให้แท็กซี่ได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม จะทำให้แท็กซี่เข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น” (อาจารย์พิเศษประจำคณะอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต, การสื่อสารส่วนบุคคล, 14 มิถุนายน 2565)

“การให้เกียรติบัตร การยกย่องชมเชย หรือการให้แต้มคะแนน เป็นสิ่งตอบแทนอย่างหนึ่งที่จะสร้างแรงจูงใจให้แท็กซี่ เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมได้ นอกจากนี้อาจมีการจัดหางบประมาณเพื่อตอบแทนการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

“รับฟังปัญหาต่าง ๆ ของแท็กซี่ เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาให้ โดยหากทำไม่ได้ในทันทีก็ให้สัญญาว่าจะดำเนินการในโอกาสต่อไป…” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

5) ด้านทัศนคติที่ดีกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่า การที่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) จะให้ความร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรมนั้น ส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ดีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐดังที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้กล่าวไว้ว่า

“เสริมสร้างทัศนคติที่ดีของแท็กซี่ต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยเริ่มจากการปรับเปลี่ยนองค์กรตำรวจ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่ที่ทำให้ประชาชนรู้สึกเป็นลบ แถลงผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา ทั้งที่กำลังกระทำ และจะกระทำในอนาคต เพื่อให้ได้เห็นและเข้าใจการทำงานของตำรวจ มอบให้สิ่งต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์แก่ชุมชน” (ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 สิงหาคม 2565)

“จัดกิจกรรมหรือโครงการเพื่อเสริมสร้างทัศนคติที่ดีของประชาชนหรือแท็กซี่ต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น การเข้าไปช่วยเหลืออำนวยความสะดวกต่าง ๆ ด้วยความจริงใจ ซึ่งจะทำให้เกิดความศรัทธาและความร่วมมือก็จะตามมา” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

“เพิ่มความใกล้ชิด โดยมุ่งเน้นการให้ตำรวจปรากฏตัวต่อหน้าประชาชนหรือผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) และเข้าไปเสวนาพูดคุยให้มากที่สุด เช่น กิจกรรม Stop Walk and Talk เข้าไปพบปะประชาชน เพื่อเป็นการปรับทัศนคติและละลายพฤติกรรมให้เกิดความไว้วางใจในตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ…” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

6) ด้านอิทธิพลของกลุ่มอ้างอิง โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่า อิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงมีความสัมพันธ์ต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม กลุ่มอ้างอิงจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรม โดยจะสะท้อนถึงแนวโน้มในพฤติกรรม ดังนั้นจึงต้องส่งเสริมกลุ่มอ้างอิงต่าง ๆ เป็นแบบอย่างที่ดี และมีจิตสาธารณะ นอกจากนี้กลุ่มอ้างอิงยังเป็น

แหล่งข้อมูลในการช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแจ้งข้อมูลข่าวสารในการป้องกันอาชญากรรม โดยผู้ร่วมประชุมเห็นว่า จะต้องมีการสร้างกลุ่มบุคคลต้นแบบ เช่น ดารา นักแสดง สโมสร ชมรม ทำโครงการจัดหาแกนนำ หรือผู้นำให้เป็นแบบอย่างเพื่อเป็นตัวอย่างในการป้องกันอาชญากรรม ดังที่ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้กล่าวไว้ว่า

> “จัดกิจกรรมหรือโครงการเพื่อส่งเสริมกลุ่มอ้างอิงต่าง ๆ เป็นแบบอย่างที่ดี และมีจิตสาธารณะ” (ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 สิงหาคม 2565)

> “สร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วม (Partnership) และนำโครงการตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จไปปฏิบัติ” (อาจารย์พิเศษประจำคณะอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต, การสื่อสารส่วนบุคคล, 14 มิถุนายน 2565)

> “จัดกิจกรรมหรือโครงการรณรงค์การเข้ามามีส่วนร่วมของแท็กซี่ โดยให้บุคคลกลุ่มอ้างอิง เช่น ดารา บุคคลที่มีชื่อเสียง หรือแท็กซี่ที่มีส่วนช่วยในการป้องกันอาชญากรรมจนสำเร็จ เพื่อกระตุ้นการมีส่วนร่วมของแท็กซี่..” (ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มิถุนายน 2565)

ข้อเสนอแนะแนวทางและเทคนิคเพื่อชักนำหรือจูงใจให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม

1) การเพิ่มความใกล้ชิด โดยมุ่งเน้นการให้ตำรวจปรากฏตัวต่อหน้าประชาชนหรือผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) และเข้าไปเสวนาพูดคุยให้มากที่สุด

2) การสร้างความเป็นมิตร โดยการสร้างความเป็นมิตรกับประชาชนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การ Stop Walk and Talk เข้าไปพบปะประชาชน การจัดกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ เป็นต้น เพื่อเป็นการปรับทัศนคติและละลายพฤติกรรม ให้เกิดความไว้วางใจในตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ

3) การเพิ่มศรัทธาที่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีต่อตำรวจโดยการแถลงผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา ทั้งที่กำลังกระทำและจะกระทำในอนาคต เพื่อให้ได้เห็นและเข้าใจการทำงานของตำรวจ นอกจากนี้ยังทำได้โดยการให้สิ่งต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์แก่ชุมชน เช่น เอกสาร สื่อประชาสัมพันธ์ มอบสิ่งของช่วยเหลือการเข้าไปช่วยเหลืออำนวยความสะดวกต่าง ๆ ด้วยความจริงใจ ซึ่งจะทำให้เกิดความศรัทธาและความร่วมมือก็จะตามมา

4) การรับฟังปัญหา เป็นการเปิดรับหรือเข้าไปรับฟังปัญหาของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เป็นเดือดเป็นร้อนร่วมกับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาให้ โดยหากทำไม่ได้ในทันทีก็ให้สัญญาว่าจะดำเนินการในโอกาสต่อไป

5) คัดเลือกบุคลากรให้เหมาะสมกับงาน ควรมีการคัดเลือกตำรวจที่จะทำหน้าที่ชักนำผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ให้เข้ามามีส่วนร่วมกับตำรวจ เพราะจะทำให้เกิดผลการปฏิบัติที่บรรลุผลโดยเริ่มต้นจากความสมัครใจและดูจากบุคลิกภาพ กริยา ท่าทาง คำพูด วิสัยทัศน์ แต่หากไม่สามารถเลือกได้ก็ต้องสนับสนุน ฝึกอบรมให้ผู้ปฏิบัติมีภูมิความรู้และทักษะที่เกี่ยวข้องให้มาก

6) งบประมาณ โดยปกติงบประมาณจากทางราชการอาจจะไม่เพียงพออาจต้องจัดหางบประมาณเพิ่มเติมจากการสนับสนุนของบุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น หรือช่องทางอื่นที่ชอบด้วยกฎหมาย เช่น การจัดกิจกรรมขอความช่วยเหลือสนับสนุนต่าง ๆ เพื่อตอบแทนการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

7) สร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วม (Partnership) และนำโครงการตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จไปปฏิบัติ

8) พัฒนาแอพพลิเคชั่นเพื่อให้การสื่อสาร การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การแจ้งเหตุต่าง ๆ เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

บทสรุปการสนทนากลุ่ม

1) ผลการประเมินรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม พบว่า ผู้ทรงคุณวุฒิเห็นด้วยกับแนวทางการมีส่วนร่วมทั้ง 32 กิจกรรม ระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง แสดงให้เห็นถึงความเหมาะสมของรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

2) ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

2.1) แนวทางเพื่อนำมาใช้ในรูปแบบการพัฒนาการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม จากการสัมภาษณ์ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม มีดังนี้

2.1.1) ด้านแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่า แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ของบุคคลนั้นเป็นสิ่งสำคัญ ในการขับเคลื่อนให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีความต้องการที่จะเข้าร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกัน

อาชญากรรม และมีแนวโน้มที่จะช่วยให้การป้องกันอาชญากรรมประสบความสำเร็จ การสร้างแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ให้กับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) นั้น ผู้ร่วมประชุมเห็นว่าจะต้องมีการชื่นชม และการให้รางวัลเมื่อทำสิ่งใดแล้วประสบความสำเร็จ การสนับสนุนให้มีการตั้งเป้าหมายในการทำงาน วางแผนการทำงาน พร้อมที่จะรับฟังข้อวิจารณ์ เมื่อมีข้อผิดพลาดก็ปรับปรุงแก้ไข

2.1.2) ด้านแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ ผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่าแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ของบุคคลนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีจิตอาสา และหรือจิตสาธารณะ ผู้ร่วมประชุมเห็นว่าจะต้องมีการอบรมให้ความรู้กับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) และให้เห็นถึงความสำคัญของการเป็นบุคคลที่มีจิตอาสามีความกระตือรือร้นที่จะช่วยเหลือผู้อื่น

2.1.3) ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่า ปัจจัยด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม มีความสัมพันธ์ต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม ต้องมีการให้ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม ผู้ร่วมประชุมเห็นว่าสามารถใช้ช่องทางต่าง ๆ เช่น เอกสารสิ่งพิมพ์การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อต่าง ๆ หรือโซเชียลเน็ตเวิร์คต่าง ๆ เช่น Facebook, Line และ YouTube จัดทำแอพพลิเคชั่นต่าง ๆ ตั้งกลุ่มไลน์ เป็นต้น

2.1.4) ด้านความคาดหวังในผลตอบแทน โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่าการที่จะจูงใจผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ให้มีแรงจูงใจในการเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมอย่างเต็มใจและเต็มความสามารถ จะต้องมีค่าตอบแทนที่เหมาะสมอาจจะเป็นค่าตอบแทนที่เป็นเงิน หรือไม่เป็นเงิน ได้แก่ การให้เกียรติบัตร การยกย่องชมเชย ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการสร้างแรงจูงใจแก่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)

2.1.5) ด้านทัศนคติที่ดีกับเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่า การที่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) จะให้ความร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรมนั้น ส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ดีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ

2.1.6) ด้านอิทธิพลของกลุ่มอ้างอิง โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่า อิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงมีความสัมพันธ์ต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม กลุ่มอ้างอิงจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรม โดยจะสะท้อนถึงแนวโน้มในพฤติกรรม ดังนั้น จึงต้องส่งเสริมกลุ่มอ้างอิงต่าง ๆ เป็นแบบอย่างที่ดี และมีจิตสาธารณะ นอกจากนี้กลุ่มอ้างอิงยังเป็นแหล่งข้อมูลในการช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแจ้งข้อมูลข่าวสารในการป้องกันอาชญากรรม โดยผู้ร่วมประชุมเห็นว่า จะต้องมีการสร้างกลุ่มบุคคลต้นแบบ เช่น ดารา

นักแสดง สโมสร ชมรม ทำโครงการ จัดหาแกนนำ หรือผู้นำให้เป็นแบบอย่างเพื่อเป็นตัวอย่างในการป้องกันอาชญากรรม

2.2) ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะ แนวทาง เทคนิคเพื่อชักนำหรือจูงใจให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม มีดังนี้

2.2.1) การเพิ่มความใกล้ชิด โดยมุ่งเน้นการให้ตำรวจปรากฏตัวต่อหน้าประชาชนหรือผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) และเข้าไปเสวนาพูดคุยให้มากที่สุด

2.2.2) การสร้างความเป็นมิตร โดยการสร้างความเป็นมิตรกับประชาชนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การ Stop Walk and Talk เข้าไปพบปะประชาชน การจัดกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ เป็นต้น เพื่อเป็นการปรับทัศนคติและละลายพฤติกรรม ให้เกิดความไว้วางใจในตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ

2.2.3) การเพิ่มศรัทธาที่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีต่อตำรวจ โดยการแถลงผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา ทั้งที่กำลังกระทำ และจะกระทำในอนาคต เพื่อให้ได้เห็นและเข้าใจการทำงานของตำรวจ นอกจากนี้ยังทำได้โดยการให้สิ่งต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์แก่ชุมชน เช่น เอกสาร สื่อประชาสัมพันธ์ มอบสิ่งของช่วยเหลือการเข้าไปช่วยเหลืออำนวยความสะดวกต่าง ๆ ด้วยความจริงใจ ซึ่งจะทำให้เกิดความศรัทธาและความร่วมมือก็จะตามมา

2.2.4) การรับฟังปัญหา เป็นการเปิดรับหรือเข้าไปรับฟังปัญหาของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เป็นเดือดเป็นร้อนร่วมกับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาให้ โดยหากทำไม่ได้ในทันทีก็ให้สัญญาว่าจะดำเนินการในโอกาสต่อไป

2.2.5) คัดเลือกบุคลากรให้เหมาะสมกับงาน ควรมีการคัดเลือกตำรวจที่จะทำหน้าที่ชักนำผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ให้เข้ามามีส่วนร่วมกับตำรวจ เพราะจะทำให้เกิดผลการปฏิบัติที่บรรลุผลโดยเริ่มต้นจากความสมัครใจและดูจากบุคลิกภาพ กริยา ท่าทาง คำพูด วิสัยทัศน์ แต่หากไม่สามารถเลือกได้ก็ต้องสนับสนุน ฝึกอบรมให้ผู้ปฏิบัติมีภูมิความรู้และทักษะที่เกี่ยวข้องให้มาก

2.2.6) งบประมาณ โดยปกติงบประมาณจากทางราชการอาจจะไม่เพียงพอ อาจต้องจัดหางบประมาณเพิ่มเติมจากการสนับสนุนของบุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น หรือช่องทางอื่นที่ชอบด้วยกฎหมาย เช่น การจัดกิจกรรมขอความช่วยเหลือสนับสนุนต่าง ๆ เพื่อตอบแทนการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

2.2.7) สร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วม (Partnership) และนำโครงการตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จไปปฏิบัติ

2.2.8) พัฒนาแอพพลิเคชั่นเพื่อให้การสื่อสาร การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การแจ้งเหตุต่าง ๆ เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) กับเจ้าหน้าที่

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม 2) ศึกษารูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม และ 3) เพื่อให้ได้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยแบบผสมผสาน ได้แก่ การวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถามเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก และการสนทนากลุ่ม ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

5.1 สรุปผล

1) ผลการศึกษาข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 326 คน คิดเป็นร้อยละ 81.50 มีอายุระหว่าง 40-49 ปี จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 39.50 มีสถานภาพสมรส จำนวน 241 คน คิดเป็นร้อยละ 60.25 ส่วนใหญ่จบการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 336 คน คิดเป็นร้อยละ 84.00 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,000-20,000 บาท จำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 42.00 ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เป็นระยะเวลาน้อยกว่า 5 ปี จำนวน 212 คน คิดเป็นร้อยละ 53.00 และมีความถี่ในการรับรู้ข่าวสารบ่อย ๆ (สัปดาห์ละ 3-4 วัน) จำนวน 223 คน คิดเป็นร้อยละ 55.75

2) การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร โดยรวมอยู่ในระดับน้อย ($\overline{X}$ = 2.51, S.D. = 0.41) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อย พบว่า การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\overline{X}$ = 2.83, S.D. = 0.41) รองลงมาคือ การมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผลมีค่าเฉลี่ยระดับปานกลาง ($\overline{X}$ = 2.67, S.D. = 0.94) การมีส่วนร่วมในการ

รับผลประโยชน์ ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.66, S.D. = 0.90) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.40, S.D. = 0.59) การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.39, S.D. = 0.65) และการมีส่วนร่วมในการระบุปัญหามีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.12, S.D. = 0.54) ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดแต่ละด้าน ดังนี้

2.1) ด้านการมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา พบว่า โดยรวมอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.32, S.D. = 0.54) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อย พบว่าการนำเสนอพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.49, S.D. = 0.91) รองลงมาคือ การมีส่วนร่วมในการวางแผนเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.32, S.D. = 0.64) การชักชวนเพื่อนผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะหาสาเหตุของปัญหาอาชญากรรมค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.31, S.D. = 0.70) และการเคยเสนอปัญหาอาชญากรรมที่ท่านพบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบมีค่าเฉลี่ยระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.31, S.D. = 0.69) ตามลำดับส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การยินดีเข้าร่วมปรึกษาหารือเกี่ยวกับสภาพและสาเหตุปัญหาอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.19, S.D. = 0.62)

2.2) ด้านการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ พบว่า โดยรวมอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.41, S.D. = 0.59) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อย พบว่า การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.55, S.D. = 0.75) รองลงมาคือการเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะให้เจ้าหน้าที่ มีค่าเฉลี่ยระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.45, S.D. = 0.63) การร่วมตัดสินใจในการจัดตั้งกฎ หรือระเบียบเพื่อป้องกันการเกิดอาชญากรรม ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.38, S.D. = 0.83) และการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการต่าง ๆ เพื่อป้องกันปัญหาอาชญากรรม ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.35, S.D. = 0.75) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ การชักชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันตัดสินใจแนวทางการป้องกันปัญหาอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.30, S.D. = 0.60)

2.3) ด้านการมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ พบว่า โดยรวมอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.39, S.D. = 0.65) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยสามลำดับ พบว่า การร่วมประชุมในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกัน มีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.44, S.D. = 0.80) รองลงมาคือการมีการส่วนร่วมในการกำหนดกิจกรรมและการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ มีค่าเฉลี่ยระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.44, S.D. = 0.68) การร่วมปรึกษาหารือในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม ค่าเฉลี่ยอยู่

ระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.39, S.D. = 0.78) และการเข้าร่วมประชุมเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจร้องขอ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.34, S.D. = 0.77) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ การเชิญชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.33, S.D. = 0.64)

2.4) ด้านการมีส่วนร่วมในการดำเนินการ พบว่า โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.56, S.D. = 0.41) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยสามลำดับ พบว่า ความพร้อมที่จะเป็นพยานให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเมื่อมีการร้องขอมีค่าเฉลี่ยสูงสุดโดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.93, S.D. = 0.96) รองลงมาคือความพร้อมจะแนะนำคนอื่นหรือคนในบ้านของท่านให้ระมัดระวังทรัพย์สินของตนเองอยู่เสมอ มีค่าเฉลี่ยระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.91, S.D. = 0.94) และความใส่ใจกับเด็ก คนชราและสตรีให้รอดพ้นจากอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.85, S.D. = 0.95) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือความพร้อมช่วยเหลือผู้ได้รับผลร้าย หากท่านประสบเหตุโดยตรง มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.21, S.D. = 0.76)

2.5) ด้านการมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ พบว่า โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.66, S.D. = 0.90) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อย สามลำดับ พบว่า การได้รับประโยชน์จากการมีส่วนร่วมป้องกันอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ย อยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.84, S.D. = 1.10) รองลงมาคือ การมีความเชื่อมั่นว่าถ้าผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมจะทำให้จำนวนการเกิดอาชญากรรมลดลงมีค่าเฉลี่ยระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.74, S.D. = 1.01) และการรู้สึกว่าตนเองครอบครัวตลอดจนประชาชนปลอดภัยจากอาชญากรรมเมื่อได้ร่วมกันป้องกันปัญหาอาชญากรรม ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.67, S.D. = 1.11) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยสุดคือ การมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมจะช่วยให้สังคมอยู่อย่างสงบสุข มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.44, S.D. = 1.11)

2.6) ด้านการมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผลพบว่า โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.67, S.D. = 0.94) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปน้อยสามลำดับ พบว่า การมีส่วนร่วมในการประชุม และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับผลของโครงการหรือกิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรมมีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.92, S.D. = 1.15) รองลงมาคือ การมีส่วนร่วมในการติดตามความก้าวหน้าของโครงการหรือกิจกรรมป้องกันอาชญากรรม มีค่าเฉลี่ยระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.71, S.D. = 1.15) และการมีส่วนร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามประเมินผลในโครงการหรือกิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรม ค่าเฉลี่ยอยู่ระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 2.71, S.D. = 1.10) ตามลำดับ ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ย น้อยสุดคือ การได้

ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมทั้งของเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}$ = 2.38, S.D. = 1.16)

3) ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม พบว่าผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้เสนอปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม มีดังนี้

3.1) แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้ให้ข้อคิดเห็นว่าแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ของบุคคลนั้นเป็นสิ่งสำคัญ ในการขับเคลื่อนให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีความต้องการที่จะเข้าร่วมป้องกันอาชญากรรมและมีแนวโน้มที่จะช่วยให้การป้องกันอาชญากรรมประสบความสำเร็จ โดยในการสร้างแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ให้กับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) นั้น ผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่าจะต้องมีการชื่นชม และการให้รางวัลเมื่อทำสิ่งใดแล้วประสบความสำเร็จการสนับสนุนให้มีการตั้งเป้าหมายในการทำงานวางแผนการทำงานพร้อมที่จะรับฟังข้อวิจารณ์เมื่อมีข้อผิดพลาดก็ปรับปรุงแก้ไข

3.2) แรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่า แรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ของบุคคลนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีจิตอาสา หรือจิตสาธารณะเป็นส่วนสำคัญในการที่จะช่วยให้การป้องกันอาชญากรรมสัมฤทธิ์ผล โดยมีลักษณะคือเป็นคนโอบอ้อมอารีต่อเพื่อนฝูงเสมอ เพื่อน ๆ ที่ทำงาน หรือเพื่อนร่วมหมู่บ้านรักใคร่ และเชิดชูมีความเห็นอกเห็นใจคนอื่นเสมอ มีครอบครัวที่มีความอบอุ่น ญาติพี่น้องมีความรักใคร่ สมัครสมานสามัคคีกันเป็นอย่างดี ได้รับการยอมรับนับถือจากบุคคลอื่น

3.3) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรมหรือการรับรู้ข่าวหรือข้อความเกี่ยวกับอาชญากรรมที่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ได้รับรู้และใช้ประโยชน์ ซึ่งข้อมูลข่าวสารผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น สื่อต่าง ๆ ครอบครัว ญาติ มิตร เพื่อนฝูง ชุมชน และการประชาสัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่ของรัฐโดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญให้ข้อคิดเห็นว่าการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรมมีความสัมพันธ์ต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม ซึ่งได้แก่ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมรวมถึงวิธีการให้ข้อมูลข่าวสารผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่าสามารถใช้ช่องทางต่าง ๆ เช่น เอกสารสิ่งพิมพ์การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อต่าง ๆ หรือโซเชียลเน็ตเวิร์ค ต่าง ๆ เช่น Facebook, Line และ YouTube เป็นต้น

3.4) ความคาดหวังในผลตอบแทน โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญให้ข้อคิดเห็นผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) หรือประชาชนทั่วไปส่วนใหญ่คำนึงถึงผลตอบแทน หรือประโยชน์ที่จะได้รับจากการกระทำในกิจกรรมนั้น ๆ เช่น ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

การได้รับการยอมรับยกย่องจากคนสังคม การอยู่ร่วมกันอย่างฉันท์มิตร ตำแหน่งชื่อเสียง ตำแหน่งในสังคม ตลอดจนเงิน หรือสิ่งของ การที่จะจูงใจผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ให้มีแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ จำเป็นจะต้องมีค่าตอบแทนในอัตราที่เหมาะสม รวมถึงการให้รางวัลในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น เกียรติบัตร การยกย่องเชิดชู ซึ่งนอกจากจะเป็นการสร้างแรงจูงใจแก่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) แล้ว ยังมีส่วนสำคัญในการจูงใจให้บุคคลอื่นเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม

3.5) ทัศนคติที่ดีต่อตำรวจ ได้แก่ ความรู้สึกทางบวกต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ การมีสัมพันธ์ที่ดีการเคยปฏิบัติงานร่วมกันความสนิทสนมคุ้นเคย การเข้าใจสภาพปัญหาของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) การพบปะพูดคุยและการรู้จักหรือไว้ใจเพื่อความเชื่อมั่นในการทำงานร่วมกัน โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้ให้ข้อคิดเห็นว่า ถ้าผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีความรู้สึกที่ดีต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะสามารถปฏิบัติงานร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ สร้างความเชื่อมั่น และขวัญกำลังใจ ในการมีส่วนร่วมให้กับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) และส่งผลให้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมมากขึ้น

3.6) อิทธิพลของกลุ่มอ้างอิง ได้แก่ การมีบุคคลในครอบครัว เพื่อน เข้าร่วมเป็นผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) รวมถึงการพบเห็น ดารา ศิลปิน นักเสดง เพื่อน เข้าร่วมป้องกันอาชญากรรม และรู้สึกชื่นชม ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้ให้ข้อคิดเห็นว่าปัจจัยด้านอิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงมีความสัมพันธ์ ต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม คือ กลุ่มอ้างอิงจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมโดยจะสะท้อนถึงแนวโน้มในพฤติกรรม ดังนั้น จึงต้องส่งเสริมกลุ่มอ้างอิงต่าง ๆ เป็นแบบอย่างที่ดี และมีจิตสาธารณะ นอกจากนี้กลุ่มอ้างอิงยังเป็นแหล่งข้อมูลในการช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแจ้งข้อมูลข่าวสารในการป้องกันอาชญากรรม โดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญเห็นว่า จะต้องมีการสร้างกลุ่มบุคคลต้นแบบ เช่น ดารา นักแสดง สโมสรชมรม ทำโครงการ จัดหาแกนนำ หรือผู้นำให้เป็นแบบอย่างเพื่อเป็นตัวอย่างในการป้องกันอาชญากรรม

4) ผลการพัฒนารูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม ได้รูปแบบดังนี้

4.1) การมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา ประกอบด้วย

4.1.1) เสนอปัญหาอาชญากรรมที่พบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ

4.1.2) นำเสนอพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ

4.1.3) เชิญชวนเพื่อนผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะหาสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม

4.1.4) เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

4.1.5) เข้าร่วมปรึกษาหารือเกี่ยวกับสภาพและสาเหตุปัญหาอาชญากรรม

4.2) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ประกอบด้วย

4.2.1) ร่วมตัดสินใจในการจัดตั้งกฎ หรือระเบียบเพื่อป้องกันการเกิดอาชญากรรม

4.2.2) เสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะให้เจ้าหน้าที่

4.2.3) ตัดสินใจเข้าร่วมโครงการต่าง ๆ เพื่อป้องกันปัญหาอาชญากรรม

4.2.4) มีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม

4.2.5) เชิญชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันตัดสินใจแนวทางการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

4.3) การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ ประกอบด้วย

4.3.1) เข้าร่วมประชุมเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจร้องขอ

4.3.2) เชิญชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม

4.3.3) ร่วมประชุมในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกัน

4.3.4) ร่วมปรึกษาหารือในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม

4.3.5) มีส่วนร่วมในการกำหนดกิจกรรมและการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ

4.4) การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ ประกอบด้วย

4.4.1) เข้าร่วมกิจกรรมการรณรงค์ หรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม

4.4.2) ให้การสนับสนุนอุปกรณ์เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมกับสถานีตำรวจนครบาล

4.4.3) เมื่อพบเห็นการกระทำที่ผิดกฎหมายแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจทันที

4.4.4) แจ้งเบาะแสคนร้ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

4.4.5) เป็นพยานให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเมื่อมีการร้องขอ

4.4.6) ช่วยสอดส่องพฤติกรรมผู้ต้องสงสัยหรือคนร้าย และแจ้งข้อมูลให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ

4.4.7) ช่วยเหลือผู้ได้รับผลร้าย หากประสบเหตุโดยตรง

4.5) การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ประกอบด้วย

4.5.1) ได้ประโยชน์จากข่าวสารอาชญากรรมจากการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ

4.5.2) ตนเอง ครอบครัวตลอดจนประชาชนปลอดภัยจากอาชญากรรมเมื่อได้ร่วมกันป้องกันปัญหาอาชญากรรม

4.5.3) ได้รับประโยชน์จากการมีส่วนร่วมป้องกันอาชญากรรม

4.5.4) มีความเชื่อมั่นว่าถ้าผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม จะทำให้จำนวนการเกิดอาชญากรรมลดลง

4.5.5) การมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมจะช่วยให้สังคมอยู่อย่างสงบสุข

4.6) การมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผล

4.6.1) มีส่วนร่วมการประเมินผลการดำเนินการป้องกันอาชญากรรม

4.6.2) ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมทั้งของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ

4.6.3) มีส่วนร่วมในการติดตามความก้าวหน้าของโครงการหรือกิจกรรมป้องกันอาชญากรรม

4.6.4) มีส่วนร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามประเมินผลในโครงการหรือกิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรม

4.6.5) มีส่วนร่วมในการประชุม และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับผลของโครงการ หรือกิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรม

หลังจากผู้วิจัยได้นำเสนอรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม แล้วนั้น ผู้วิจัยได้ทำการยืนยันรูปแบบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) พบว่า กิจกรรมองค์ประกอบของรูปแบบการการมีส่วนร่วมทั้ง 6 ด้าน 32 กิจกรรม มีความเหมาะสม โดยผู้ทรงคุณวุฒิเห็นด้วยกับแนวทางการมีส่วนร่วมทั้ง 32 กิจกรรม ระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง มีค่ามัธยฐาน (Median) > 4.20 ขึ้นไป

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ทุกกิจกรรม (Minimum Median Value = 4.54, Maximum Median Value = 4.95) แสดงให้เห็นถึงความเหมาะสม ของรูปแบบการมีส่วนร่วมของ ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

5) ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

5.1) แนวทางเพื่อนำมาใช้ในรูปแบบการพัฒนาการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม จากการสัมภาษณ์ปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม มีดังนี้

5.1.1) ด้านแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่า แรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ของบุคคลนั้นเป็นสิ่งสำคัญ ในการขับเคลื่อนให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีความต้องการที่จะเข้าร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม และมีแนวโน้มที่จะช่วยให้การป้องกันอาชญากรรมประสบความสำเร็จ การสร้างแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ให้กับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) นั้น ผู้ร่วมประชุมเห็นว่าจะต้องมีการชื่นชม และการให้รางวัล เมื่อทำสิ่งใดแล้วประสบความสำเร็จ การสนับสนุนให้มีการตั้งเป้าหมายในการทำงาน วางแผนการทำงาน พร้อมที่จะรับฟังข้อวิจารณ์ เมื่อมีข้อผิดพลาดก็ปรับปรุงแก้ไข

5.1.2) ด้านแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ ผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่าแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์ของบุคคลนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีจิตอาสา และหรือจิตสาธารณะ ผู้ร่วมประชุมเห็นว่าจะต้องมีการอบรมให้ความรู้กับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) และให้เห็นถึงความสำคัญของการเป็นบุคคลที่มีจิตอาสามีความกระตือรือร้นที่จะช่วยเหลือผู้อื่น

5.1.3) ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่า ปัจจัยด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม มีความสัมพันธ์ต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม ต้องมีการให้ข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม ผู้ร่วมประชุมเห็นว่าสามารถใช้ช่องทางต่าง ๆ เช่น เอกสารสิ่งพิมพ์การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านทางสื่อต่าง ๆ หรือโซเชียลเน็ตเวิร์ค ต่าง ๆ เช่น Facebook, Line และ YouTube จัดทำแอพพลิเคชั่นต่าง ๆ ตั้งกลุ่มไลน์ เป็นต้น

5.1.4) ด้านความคาดหวังในผลตอบแทน โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่าการที่จะจูงใจผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ให้มีแรงจูงใจในการเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมอย่างเต็มใจและเต็มความสามารถ จะต้องมีค่าตอบแทนที่เหมาะสมอาจจะเป็น

ค่าตอบแทนที่เป็นเงิน หรือไม่เป็นเงิน ได้แก่ การให้เกียรติบัตร การยกย่องชมเชย ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการสร้างแรงจูงใจแก่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)

5.1.5) ด้านทัศนคติที่ดีกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่า การที่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) จะให้ความร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรมนั้น ส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ดีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ

5.1.6) ด้านอิทธิพลของกลุ่มอ้างอิง โดยผู้ร่วมประชุมได้ให้ข้อคิดเห็นว่า อิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงมีความสัมพันธ์ต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม กลุ่มอ้างอิงจะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรม โดยจะสะท้อนถึงแนวโน้มในพฤติกรรม ดังนั้น จึงต้องส่งเสริมกลุ่มอ้างอิงต่าง ๆ เป็นแบบอย่างที่ดี และมีจิตสาธารณะ นอกจากนี้กลุ่มอ้างอิงยังเป็นแหล่งข้อมูลในการช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจในการแจ้งข้อมูลข่าวสารในการป้องกันอาชญากรรม โดยผู้ร่วมประชุมเห็นว่า จะต้องมีการสร้างกลุ่มบุคคลต้นแบบ เช่น ดารา นักแสดง สโมสร ชมรม ทำโครงการ จัดหาแกนนำ หรือผู้นำให้เป็นแบบอย่างเพื่อเป็นตัวอย่างในการป้องกันอาชญากรรม

5.2) ผลการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะ แนวทาง เทคนิคเพื่อชักนำหรือจูงใจให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม มีดังนี้

5.2.1) การเพิ่มความใกล้ชิด โดยมุ่งเน้นการให้ตำรวจปรากฏตัวต่อหน้าประชาชนหรือผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) และเข้าไปเสวนาพูดคุยให้มากที่สุด

5.2.2) การสร้างความเป็นมิตร โดยการสร้างความเป็นมิตรกับประชาชนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การ Stop Walk and Talk เข้าไปพบปะประชาชน การจัดกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ เป็นต้น เพื่อเป็นการปรับทัศนคติและละลายพฤติกรรมให้เกิดความไว้วางใจในตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจ

5.2.3) การเพิ่มศรัทธาที่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีต่อตำรวจ โดยการแถลงผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา ทั้งที่กำลังกระทำ และจะกระทำในอนาคต เพื่อให้ได้เห็นและเข้าใจการทำงานของตำรวจ นอกจากนี้ยังทำได้โดยการให้สิ่งต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์แก่ชุมชน เช่น เอกสาร สื่อประชาสัมพันธ์ มอบสิ่งของช่วยเหลือการเข้าไปช่วยเหลืออำนวยความสะดวกต่าง ๆ ด้วยความจริงใจ ซึ่งจะทำให้เกิดความศรัทธาและความร่วมมือก็จะตามมา

5.2.4) การรับฟังปัญหา เป็นการเปิดรับหรือเข้าไปรับฟังปัญหาของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เป็นเดือดเป็นร้อนร่วมกับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาให้ โดยหากทำไม่ได้ในทันทีก็ให้สัญญาว่าจะดำเนินการในโอกาสต่อไป

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

5.2.5) คัดเลือกบุคลากรให้เหมาะสมกับงาน ควรมีการคัดเลือกตำรวจที่จะทำหน้าที่ชักนำผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ให้เข้ามามีส่วนร่วมกับตำรวจเพราะจะทำให้เกิดผลการปฏิบัติที่บรรลุผลโดยเริ่มต้นจากความสมัครใจและดูจากบุคลิกภาพ กริยา ท่าทาง คำพูด วิสัยทัศน์ แต่หากไม่สามารถเลือกได้ก็ต้องสนับสนุน ฝึกอบรมให้ผู้ปฏิบัติมีภูมิความรู้และทักษะที่เกี่ยวข้องให้มาก

5.2.6) งบประมาณ โดยปกติงบประมาณจากทางราชการอาจจะไม่เพียงพอ อาจต้องจัดหางบประมาณเพิ่มเติมจากการสนับสนุนของบุคคลอื่นหรือหน่วยงานอื่น หรือช่องทางอื่นที่ชอบด้วยกฎหมาย เช่น การจัดกิจกรรมขอความช่วยเหลือสนับสนุนต่าง ๆ เพื่อตอบแทนการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

5.2.7) สร้างเครือข่ายการมีส่วนร่วม (Partnership) และนำโครงการตัวอย่างที่ประสบความสำเร็จไปปฏิบัติ

5.2.8) พัฒนาแอพพลิเคชั่นเพื่อให้การสื่อสาร การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร การแจ้งเหตุต่าง ๆ เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) กับเจ้าหน้าที่

5.2 อภิปรายผล

5.2.1 จากการศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม โดยรวมอยู่ในระดับน้อย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า ถึงแม้ว่า สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยได้มีการส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีอาชญากรรมสูง แต่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ยังไม่เกิดความตระหนักถึงปัญหาของสังคม และมีสำนึกที่จะร่วมมือประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจมากขึ้น สอดคล้องกับทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม และระบบทางการบริหาร (Administration and Method) กล่าวคือ ควรมีการสร้างขวัญกำลังใจ สร้างแรงจูงใจให้คนขับรถแท็กซี่อยากเข้ามามี ส่วนร่วมด้วยความเต็มใจ ไม่ใช่การบีบบังคับแต่เป็นการให้รางวัลโดยอาจจัดทำเป็นโครงการ เพื่อให้เกิดความชัดเจนและเป็นรูปธรรมในกระตุ้นการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

5.2.2 จากการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้าง

สาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม ประกอบด้วย ปัจจัยจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าบุคคลที่มีแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์สูงจะมีแนวโน้มที่จะเข้าร่วมในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อส่วนรวมมากกว่าบุคคลที่ขาดแรงจูงใจ โดยผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดของ McClelland (1975) ที่กล่าวว่า บุคลที่มีแรงจูงใจใฝ่สัมฤทธิ์จะมีความปรารถนาที่จะทำให้บางสิ่งบางอย่างดีขึ้น หรือมีประสิทธิภาพมากขึ้นกว่าที่เคยทำมาก่อน ปัจจัยด้านจูงใจใฝ่สัมพันธ์ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าบุคคลที่มีแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์สูง จะมีความยินดีในการเข้าร่วมคณะบุคคลเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างกัน รวมถึงมีความยินดีที่จะช่วยเหลือผู้อื่น โดยผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดของ McClelland (1975) ที่กล่าวว่า บุคคลที่มีแรงจูงใจใฝ่สัมพันธ์จะมีต้องการความสัมพันธ์ที่เป็นมิตร การยอมรับของกลุ่ม และเป็นที่ชื่นชอบจากบุคคลอื่น บุคคลประเภทนี้จึงให้ความสนใจในความรู้สึกของผู้อื่น มักเห็นด้วย และมีอารมณ์ร่วมไปกับผู้อื่น พยายามสร้างและรักษาความเป็นมิตร ชอบสนุกสนานกับงานเลี้ยง และกิจกรรมทางสังคม การรับข้อมูลข่าวสารอาชญากรรม เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม ทั้งนี้หากบุคคลได้รับข่าวสาร มีการรับรู้ว่าจำเป็นจะต้องมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม บุคคลนั้นก็มีแนวโน้มที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม ปัจจัยด้านความคาดหวังในผลตอบแทนเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม เนื่องจากพฤติกรรมของบุคคลจะถูกกำหนด โดยแรงกดดันภายในของบุคคลและสภาพแวดล้อมคนจะมีความต้องการและความคาดหมายไม่เหมือนกับที่มีอิทธิพลต่อการตอบสนองของพวกเขาต่อสภาพแวดล้อมของงาน สภาพแวดล้อมของงานที่ไม่เหมือนกันจะทำให้คนมีพฤติกรรมแตกต่างกัน

ผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดของ Leeder (1993) ที่ได้สรุปปัจจัยที่ทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมหรือไม่มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ไว้ว่าบุคคล หรือกลุ่มบุคคลจะเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมใด ๆ ก็ต่อเมื่อกิจกรรมนั้นสอดคล้องกับความเชื่อพื้นฐาน ทัศนคติและค่านิยมของตนมีคุณค่าสอดคล้องประโยชน์ของตน มีเป้าหมายที่จะส่งเสริมและปกป้องรักษาผลประโยชน์ของตน สอดคล้องกับสิ่งที่ตนได้ทำหรือหวังเอาไว้ สอดคล้องกับผลการศึกษาของ คมเดช ไชยเดือน (2561) ที่ได้ศึกษาพบว่า ความคาดหวังในผลตอบแทนส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ปัจจัยด้านการมีทัศนคติที่ดีต่อตำรวจ ส่งผลต่อความไว้วางใจ ความเชื่อมั่น ตลอดจนทำให้เกิดความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับตำรวจจะส่งผลให้บุคคล หรือประชาชนทั่วไปรู้สึกอบอุ่นใจ และปลอดภัย และปัจจัยด้านอิทธิพลของกลุ่มอ้างอิง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่ากลุ่มอ้างอิงสามารถอิทธิพลสำคัญต่อพฤติกรรมของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง โดยกลุ่มอ้างอิงจะให้บรรทัดฐานทางสังคม หรือค่านิยมบางอย่าง ซึ่งบุคคลอื่นสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการแสดงความคิด และแสดงพฤติกรรม โดยผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับผลการวิจัยของ คมเดช

ไชยเดือน (2561) ที่ได้ศึกษาพบว่า อิทธิพลของกลุ่มอ้างอิงส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของอาสาสมัครตำรวจบ้านในเขตพื้นที่ตำรวจภูธรภาค 4

5.2.3 จากการสร้างและยืนยันรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม พบว่า กิจกรรมองค์ประกอบของรูปแบบการการมีส่วนร่วมทั้ง 6 ด้าน 32 กิจกรรม มีความเหมาะสมกับผลการวิจัยของ คมเดช ไชยเดือน (2561) ที่ได้ศึกษาวิจัยเพื่อสร้างรูปแบบการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมและรักษาความสงบเรียบร้อยของอาสาสมัครตำรวจบ้านในเขตพื้นที่ตำรวจภูธรภาค 4 พบว่า มีความเหมาะสมอย่างยิ่งและข้อเสนอแนะแนวทางทุกแนวทาง โดยได้พัฒนาขึ้นตามกระบวนการในการสร้างรูปแบบพัฒนาโดยนำเอาปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จมากำหนดกิจกรรม หรือโครงการ เพื่อให้ได้แนวทางการพัฒนาที่เป็นประโยชน์ ทั้งนี้ ด้วยการคำนึงถึงหลักการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นสำคัญ โดยผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดของ สุพิศาล ภักดีนฤนาถ (2560) ซึ่งได้สรุปทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอาชญากรรมไว้ว่าจำเป็นจะต้องให้ภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมให้มากที่สุด โดยเน้นการติดต่อสื่อสารสร้างความเข้าใจให้กับชุมชนให้ความร่วมมือแจ้งข่าวหรือเบาะแสอาชญากรรมมากขึ้น

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

5.3.1.1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรมุ่งเน้นการสร้างความร่วมมือกับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรมเป็นหลัก โดยการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าไปสร้างความใกล้ชิดและเป็นมิตร สร้างความเข้าใจให้มากที่สุด พร้อมทั้งเปิดรับฟังปัญหาของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ซึ่งเป็นเพิ่มศรัทธาที่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) มีต่อตำรวจ โดยการแถลงผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา

5.3.1.2 ควรมีการคัดเลือกตำรวจที่จะทำหน้าที่ชักนำผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ให้เข้ามามีส่วนร่วมกับตำรวจ เพราะจะทำให้เกิดผลการปฏิบัติที่บรรลุผล โดยเริ่มต้นจากความสมัครใจและดูจากบุคลิกภาพ กริยา ท่าทาง คำพูด วิสัยทัศน์

5.3.1.3 จัดสรรงบประมาณสำหรับเป็นค่าตอบแทนในการเข้ามามีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม หรือกำหนดเป็นแต้มสะสมในการทำความดี

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

5.3.1.4 จัดตั้งเครือข่ายการมีส่วนร่วม (Partnership) ในการทำงานร่วมกันของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและเจ้าหน้าที่ตำรวจให้มากขึ้น

5.3.1.5 ควรมุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ ไปประยุกต์ใช้ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม เพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการใช้งาน Application ใน Smart Phone ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกนาย และผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) สามารถใช้งานได้ง่าย และเชื่อมโยงข้อมูลได้สะดวกรวดเร็ว รวมถึงเทคโนโลยียุคใหม่ เช่น เทคโนโลยีในการสืบค้นข้อมูล (POLIS, CRIMES, AMI) เทคโนโลยีสำหรับกำกับดูแลสายตรวจ (AVLS, ระบบตู้แดงอัจฉริยะ, Find my Friend, Life 360) เทคโนโลยีสำหรับการสื่อสาร (Line, Message) เทคโนโลยีสำหรับการรับแจ้งเหตุ (Police I lert u) เทคโนโลยีสำหรับการประชุม (Video Conference, Mobile Conference) เทคโนโลยีสำหรับการนำทาง (GPS, Google Map) เทคโนโลยีสำหรับงานสายตรวจ (Crime Map, Spy Camera, Taser Gun, Special Shield & Armor, GPS Tracker, Dorn, Police Motorcycle, Bigfoot ฯลฯ) ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ระบบเครือข่ายสังคม (Line, Facebook, Twitter) เป็นต้น

5.3.1.6 ควรมีการปฏิบัติการข่าวสารในเชิงรุก เพื่อป้องกันอาชญากรรมที่อาจเกิดขึ้นไม่ให้เกิดขึ้น โดยนำข้อมูลข่าวสารเหล่านั้นมาวิเคราะห์ วางแผนและกำหนดแนวทางในการป้องกันอย่างต่อเนื่อง และนำมาพยากรณ์เหตุการณ์อาชญากรรมที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้น เพื่อเป็นข้อมูลในการจัดกำลังและกำหนดมาตรการที่เหมาะสมรวมถึงการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ได้ทราบถึงพื้นที่เสี่ยงแนวโน้มดังกล่าวเพื่อหลีกเลี่ยงอาชญากรรมด้วย

5.3.1.7 ควรมีการเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอาชญากรรมกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เพื่อให้การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรมเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

5.3.1.8 ควรมีการพัฒนาเพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมให้มากขึ้น โดยการเปิดโอกาสให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนตั้งแต่การมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การมีส่วนร่วมในการวางแผนการดำเนินการ การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ และการมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผล นอกจากนี้ควรมีการกำหนดค่าตอบแทนทั้งที่เป็นตัวเงิน และไม่ใช่ตัวเงิน เพื่อสร้างแรงจูงใจในการเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ

5.3.1.9 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม ดังรูปที่ 5.1 ไปประยุกต์ใช้เป็นแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม

รูปที่ 5.1 รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม

5.3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อทำการวิจัยครั้งต่อไป

5.3.2.1 ควรมีการศึกษารูปแบบการพัฒนากลุ่มอ้างอิงเพื่อสร้างแบบอย่างในการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม

5.3.2.2 ควรมีการศึกษารูปแบบการพัฒนาการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถรับจ้างสาธารณะประเภทอื่นในการป้องกันอาชญากรรม

5.3.2.3 ควรมีการศึกษาผลการพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมที่มีผลต่อการลดปัญหาอาชญากรรม

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

บรรณานุกรม

กรมการขนส่งทางบก. (2565). *จำนวนผู้จดทะเบียนขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

กฤษณ์ มีบำรุง. (2556). *การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม: กรณีศึกษา ชุมชนมัสยิดมหานาค เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยรังสิต. ปทุมธานี.

กฤษณพงค์ พูตระกูล. (2560). *การป้องกันอาชญากรรมในทศวรรษหน้ากับการพัฒนาระบบงานตำรวจ* (พิมพ์ครั้งที่ 1). นนทบุรี: โรงพิมพ์มติชนปากเกร็ด.

คมเดช ไชยเดือน. (2561). *รูปแบบการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมและรักษาความสงบเรียบร้อยของอาสาสมัครตำรวจบ้านในเขตพื้นที่ตำรวจภูธรภาค 4* (Unpublished Doctoral dissertation). มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม, มหาสารคาม.

จิรวัฒน์ สุริยะโชติชยางกูล และนณริฏ พิศลยบุตร. (2560). *รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาวิจัยการสำรวจสถานะของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในบริบท ประเทศไทยและทางเลือกมาตรการทางเศรษฐศาสตร์ สังคม และกฎหมายสำหรับ เป้าหมายที่ 16: การส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรมและสร้างสถาบันที่มีประสิทธิผล รับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.

จุมพล หนิมพานิช. (2552). *การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ: มุมมองในทรรศนะทางรัฐศาสตร์ การเมืองและรัฐประศาสตร์ การบริหารและกรณีศึกษาของไทย*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ชัยวัฒน์ สลักคำ. (2557). *การมีส่วนร่วมของประชาชน ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม กรณีศึกษา: สถานีตำรวจภูธรสามโคก จังหวัดปทุมธานี* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.

ณัฐวรรธน์ แทนบุญ. (2558). *การมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองสระแก้วที่มีต่อการปฏิบัติงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ สถานีตำรวจภูธรเมืองสระแก้ว* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.

ถวิลวดี บุรีกุล. (2561). *จากแนวคิดสู่การปฏิบัติในสังคมไทย*. กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า.

ธนรัตน์ พุ่มเจริญ. (2553). *พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารและการมีส่วนร่วมในกิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อมของนักศึกษาหอพัก มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, กรุงเทพฯ.

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

บรรณานุกรม (ต่อ)

ธีรพงศ์ อุทยาน. (2558). *ยุทธศาสตร์การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันอาชญากรรมในเขตเทศบาลนครพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา, พระนครศรีอยุธยา.

นพโรจน์ พัชราจิระศักดิ์. (2560). *การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันอาชญากรรม ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพญาไท* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์, ปทุมธานี.

นรินทร์ สังข์รักษา และธีรศักดิ์ อุ่นอารมณ์เลิศ. (2553). *รายงานการวิจัยเรื่องถอดบทเรียนกระบวนการเรียนรู้เชิงบูรณาการกิจกรรมทางเศรษฐกิจพอเพียงแบบก้าวหน้าของวิสาหกิจชุมชน เพื่อสังคมอยู่เย็นเป็นสุข*. นครปฐม: คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

บุณิกา จันทร์เกตุ. (2560). *การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบังคับใช้กฎหมายการขุดดินและถมดินในพื้นที่เทศบาลเมืองคลองแห จังหวัดสงขลา*. สงขลา: มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา.

ปกรณ์ ปรียากร. (2559). *การวางแผนกลยุทธ์: แนวคิดและแนวทางเชิงประยุกต์*. กรุงเทพฯ: เสมาธรรม.

ประชุม รอดประเสริฐ. (2559). *นโยบายและการวางแผน: หลักการและทฤษฎี*. กรุงเทพฯ: เนติกุลการพิมพ์.

ประพนธ์ สหพัฒน์นา และเสกสัณ เครือคำ. (2556). *การประเมินประสิทธิภาพสถานีตำรวจและความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของตำรวจ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2556*. กรุงเทพฯ: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.

ปรีชากรณ์ เหมาอำพมาตร์. (2561). *การศึกษารูปแบบการแก้ไขฟื้นฟูผู้กระทำผิดในชุมชน โดยการมีส่วนร่วมของชุมชน*. กรุงเทพฯ: กระทรวงยุติธรรม.

ปิยะพงษ์ บุษบงก์. (2560). *การวิเคราะห์นโยบายและการวางแผนปรึกษาหารือ*. กรุงเทพฯ: คอมม่อนบุ๊คส์.

พัฒนวิทย์ แสงมุกดา. (2560). การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม กรณีศึกษา: กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยธนบุรี, 11*(24), 21-30.

พิมพา หิรัญกิตติ. (2557). *การวิจัยการตลาด*. กรุงเทพฯ: บริษัท ธรรมสาร จำกัด.

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

บรรณานุกรม (ต่อ)

รังสิตา บุญโชติ. (2559). *การมีส่วนร่วมในวิสาหกิจชุมชนกับคุณภาพสังคมของประชาชนในชุมชนท่าข้าม ตำบลท่าข้าม อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา* (Unpublished Master's thesis). สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2560). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พุทธศักราช 2554*. กรุงเทพฯ: นานมีบุ๊คส์.

วรเดช จันทรศร. (2559). *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: พริกหวานกราฟฟิค.

วรานี ศรีวงษ์ชัย และศิวัช ศรีโภคางกุล. (2560). การพัฒนาศักยภาพของอาสาสมัครตำรวจบ้าน: กรณีศึกษา ตำบลบ้านค้อ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น. *Veridian E-Journal, Silpakorn University ฉบับภาษาไทย มนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และศิลปะ, 10*(1), 1836-1850.

วีระ วรวงษ์พันธุ์. (2563). *การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของผู้นำชุมชน ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์, ปทุมธานี.

ศรีประไพร คุ้มศัตรา. (2559). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการอนุรักษ์ป่าชุมชน: ศึกษากรณีตำบลช่องสะเดา อำเภอเมืองกาญจนาบุรี จังหวัดกาญจนบุรี. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชพฤกษ์, 1*(3), 59.

ศุภชัย ยาวะประภาษ. (2555). *นโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สถานีตำรวจนครบาลประเวศ. (2560). *รายงานการดำเนินงานตามโครงการแท็กซี่โฮมการ์ด*. กรุงเทพฯ: สถานีตำรวจนครบาลประเวศ.

สมบัติ ธำรงธัญวงศ์. (2560). *นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ*. กรุงเทพฯ: เสมาธรรม.

สมพร พวงเพ็ชร. (2562). *การบริหารทรัพยากรมนุษย์*. ลพบุรี: สถาบันราชภัฏเทพสตรี.

สมโภชน์ แก้วรักษ์. (2554). *การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธร อำเภอเมือง จังหวัดชุมพร* (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี, เพชรบุรี.

สร้อยตระกูล (ติวยานนท์) อรรถมานะ. (2555). *พฤติกรรมองค์การและทฤษฎีประยุกต์*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

บรรณานุกรม (ต่อ)

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2551). *รูปแบบการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมและรักษาความสงบเรียบร้อยในหมู่บ้านและชุมชนของอาสาสมัครตำรวจบ้าน*. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2557). *คู่มือการการบริหารการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม*. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2562). *สถิติฐานความผิดอาญา*. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (ม.ป.ป.). *คู่มือการบริหารงานป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม*. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.

สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ. (2560). *รวมคำวินิจฉัยศาลรัฐธรรมนูญ*. กรุงเทพฯ: แอคทีฟปริ้นส์.

สุพิศาล ภักดีนฤนาถ. (2560). อดีตกับการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม. *กระบวนการยุติธรรม, 10*(3), 21-36.

สุรัสวดี ราชกุลชัย. (2561). *การวางแผนและการควบคุมทางการบริหาร* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จามจุรี.

อุทัย เลาหวิเชียร. (2563). *การบริหาร*. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.

อาภาศิริ สุวรรณานนท์ และคณะ. (2561). รูปแบบการพัฒนาด้านสังคมจิตวิทยาในการนำมาใช้ลดวิกฤติความไม่สงบในจังหวัดปัตตานี. *วารสารวิชาการบัณฑิตวิทยาลัยสวนดุสิต, 14*(2), 91-202.

Alexander, E.R. (1985). From idea to action: notes for a contingency theory of policy implementation process. *Administration & Society, 16*(4), 228.

Allport, G.W. (1953). *A Handbook of Social Psychology*. Worchester Mass: Clark University Press.

Anderson, J.E. (1975). *Public Policy - Making*. New York: Praeger.

Anderson, M., Luxford, Y. and Tuner, L. (2011). Rural Volunteer Community Transport Drivers: The Need for Greater Participation in the Policy Process. *Journal of Economic and Social Policy, 14*(3), 1-17.

Bardach, E. (1980). *Implementation Studies and the study of Implements*. California: University of California.

บรรณานุกรม (ต่อ)

Barrett, S. and Fudge, C. (1981). *Policy and Action: Essays on The Implementation of Public Policy*. New York: Methuen and Co.,Ltd.

Beccaria, C. (1963). *On Crime & Punishment Indianapolis*. New York: Bobbs.

Berman, P. and Mclaugnlin, M. W. (1977). *Federal Programs Supporting Educational Chang, Vol. Vll: Factors Affecting Implementation and Continuation*. Santa Monica, Calif: The Rand Corporation.

Cheema, G.S. and Rondinelli, D.A. (1983). *Decentralization and Development: Policy Implementation in Developing Countries*. Beverly Hills: Sage Publications.

Cronbach, L.J. (2003). *Essentials of psychological testing*. New York: Harper.

Dunn, N.W. (1994). *Public Policy Analysis: An Introduction*. New Jersey: Prentice-Hall.

Dye, T.R. (1998). *Understanding public policy*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

Edward, J.A. (1983). Teaching. *Encyclopedia American, 36*, 344.

Edward, C.G. and Sharkansky, I. (1978). *The Policy Predicament: Making and Implementation Public Policy*. San Francisco: W.H. Freeman and Company.

Etzioni, A. (1966). *A Comparative Analysis of Complex Organizations*. New York: Free Press.

Eyestone, R. (1971). *The threads of public policy: A study of policy leadership*. New York: Bobbs-Merrill.

Fattah, M.A. (1997). *Democratic values in the Muslim world*. New York: Free Press.

Friedrich, C.J. (1963). *Constitutional Government*. New York: McGraw - Hill.

Garofalo, J. (1981). The fear of crime: Causes and consequences. *The Journal of Criminal Law and Criminology, 72*(2), 839-857.

Greenwood, W.T. (1965). *Management and Organizational Behavior Theories: An Interdisciplinary Approach*. South-Western: University of Michigan.

Grogger, J. and Willis, M. (2000). The emergence of crack cocaine and the rise in urban crime rate. *The Review of Economics And Statistics, 82*, 519-529.

Haimann, T. and Scott, W. (1974). *Management in the Modern Organization*. Boston: Houghton Mifflin Company.

Hambleton, R. K. (1982). *Item Response Theory*. Boston: Kluwer-Nijhoff.

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

บรรณานุกรม (ต่อ)

Hambleton, R.K. (1983). Planning systems and policy implementation. *Journal of Public policy, 3*(4), 397-419.

Herbert J.G. (1962). *The urban villagers: group and class in the life of Italian-Americans*. New York: The Free Press.

Ingram, H.M. and Mann, D.E. (1980). *Policy failure: An issue deserving analysis*. In Why policies succeed or fail., eds. H. M.Ingram, D. E. Mann, 11-32. Beverly Hills: Sage.

Jacop, E.C. (1966). *Policy and Bureaucracy*. Prince, N.J.: D. Van Nostrand.

Jane J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

Kast, F.E. and Rosenzweig, J.E. (1985). *Organization and Management: A System and Contingency Approach* (4th ed). New York: McGraw Hill.

Kelly, P.V. (2001). Integrating Concept Mapping and Learning Cycle to Teach Diffusion and Osmosis Concepts to Hight School Biology Student. *Science Education, 85*(6), 615-635.

Kerr, H.D. (1976). The logic of Policy and successful policies. *Policy Sciences, 7*, 351–363.

Lasswell, D.H. and Abraham, K. (1970). *Power and Society*. New Haven: Yale University press.

Liska, A.E. and Bellair, P.E. (1995). Violent-crime rates and racial composition: Convergence over time. *American Journal of Sociology, 101*(3), 578-610.

Maslow, A.H. (1970). *Motivation and Personality*. New York: Harper and Row.

Mazmanian, D.A. and Sabatier, P.A. (1989). *Implementation and Public policy: With a New Postscrip*. Latham, MD: University Press of America.

Nakamura, R.T. and Smallwood, F. (1980). *The politics of policy implementation*. New York: Martin' s press.

Pressman, J.L. and Wildavsky, A. (1973). *Implementation*. California: University of California.

Quade, E.S. (1982). *Analysis for Public Decisions*. New York: Elsevier Science.

Reckless, W.C. (1974). *The Crime Problem*. New York: Appleton Century Crofts.

Rosenberg, M.J. (1965). *Inconsistency Arousal and Education in Attitude Change*. New York: Hot Rinehart and Winstom.

Sabatier, P. A. and Mazmanian, D.A. (1980). "The Implementation of Public Policty: A Framework of Analysis". *Policy Studies journal, 8*(special issue), 538-550.

บรรณานุกรม (ต่อ)

Sutherland, E.H. (1974). *Crimirology*. Philadelphia: Lippincot.

Trevor, R.H. (2013). *Planning for future successes among rural volunteer driver programs: Understanding local preferences of prospective users and drivers*. Fredericton: University of New Brunswick.

Triandis, H.C. (1971). *Attitude and Change*. New York: Wiley.

Van Horn, C.E. (1975). *Policy implementation in the federal system, national goals and Local implementators*. Lexington, M.: D.C. Health and Company.

Van Meter, D.S. and Van Horn, C.E. (1975). The policy implementation process: A conceptual framework. *Administration and society, 6*(4), 178.

Van Meter, D.S. and Van Horn, C.E. (1976). *The Policy Implementation Process Policy: A Social Program Implementation*. New York: Academic Press.

Vomfell, L., Härdle, W.K. and Lessmann, S. (2018). Improving crime count forecasts using Twitter and taxi data. *Decision Support Systems, 113*(September), 73-85.

Walter, W. (1979). *Plane analytic geometry*. Boston: Addison-Wesley.

Wastall, A.J. (2019). *Volunteer Street Patrols: An Ethnographic Study of Three Manchester Volunteer Street Patrols and their Role in Community Safety and the Policing Family* (Unpublished Doctoral dissertation). Manchester Metropolitan University, USA.

Wilson, W.W. and McLaren, R. C. (1973). *Police Administration*. New York: McGraw-Hill.

Windle, M. (2019). Alcohol, tobacco, and marijuana consumption is associated with increased odds of same-day substance co and tri-use. *Subst Use Misuse, 52*(9).

Yamane, T. (1973). *Statistics: An Introductory Analysis* (Third edition). New york: Harper and Row Publication.

ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ภาคผนวก ก
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

แบบสอบถามการวิจัย

เรื่อง รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)

ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 การมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

กรุณาตอบแบบสอบถามทุกข้อคำถาม เพื่อให้ได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์ ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการวิเคราะห์ประมวลผล เมื่อท่านตอบแบบสอบถามเรียบร้อยแล้วกรุณาส่งคืนผู้วิจัยด้วย

ขอขอบพระคุณทุกท่านมา ณ โอกาสนี้เป็นอย่างสูง

พ.ต.ท.อคร กล่อมกูล

ผู้วิจัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ หน้าคำตอบที่ตรงกับข้อมูลส่วนตัวของท่านและหรือเติมข้อความในช่องว่างให้สมบูรณ์

1. เพศ

☐ ชาย ☐ หญิง

2. อายุ

☐ ไม่เกิน 30 ปี ☐ 30-39 ปี ☐ 40-49 ปี

☐ 50-59 ปี ☐ 60 ปีขึ้นไป

3. สถานภาพ

☐ โสด ☐ สมรส ☐ หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่

4. ระดับการศึกษา

☐ ต่ำกว่าปริญญาตรี ☐ ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ☐ สูงกว่าปริญญาตรี

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

☐ ต่ำกว่า 10,000 บาท ☐ 10,000-20,000 บาท ☐ 20,001 บาทขึ้นไป

6. ระยะเวลาที่ขับขี่

☐ น้อยกว่า 5 ปี ☐ 5 – 10 ปี มากกว่า ☐ 10 ปีขึ้นไป

7. การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรม จากหนังสือพิมพ์, โทรทัศน์, วิทยุ, อินเตอร์เนต

☐ เป็นประจำทุกวัน (สัปดาห์ละ 5 วันขึ้นไป)

☐ บ่อย ๆ (สัปดาห์ละ 3-4 วัน)

☐ นาน ๆ ครั้ง (สัปดาห์ละ 1-2 วัน)

☐ ไม่เคยได้รับข่าวสารเลย

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ ที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

โดยแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ

เลือกตอบ 5 มากที่สุด หมายถึง ท่านมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมมากที่สุด

เลือกตอบ 4 มาก หมายถึง ท่านมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมมาก

เลือกตอบ 3 ปานกลาง หมายถึง ท่านมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมปานกลาง

เลือกตอบ 2 น้อย หมายถึง ท่านมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมน้อย

เลือกตอบ 1 น้อยที่สุด หมายถึง ท่านมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมน้อยที่สุด

ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การมีส่วนร่วมในการระบุปัญหา					
1. ท่านเคยเสนอปัญหาอาชญากรรมที่ท่านพบให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ					
2. ท่านนำเสนอพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ					
3. ท่านชักชวนเพื่อนผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะหาสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม					
4. ท่านมีส่วนร่วมในการวางแผนเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร					

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
5. ท่านยินดีเข้าร่วมปรึกษาหารือเกี่ยวกับสภาพและสาเหตุปัญหาอาชญากรรม					
การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ					
1. ท่านร่วมตัดสินใจในการจัดตั้งกฎ หรือระเบียบเพื่อป้องกันการเกิดอาชญากรรม					
2. ท่านเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะให้เจ้าหน้าที่					
3. ท่านตัดสินใจเข้าร่วมโครงการต่าง ๆ เพื่อป้องกันปัญหาอาชญากรรม					
4. ท่านมีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาอาชญากรรม					
5. ท่านชักชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันตัดสินใจแนวทางการป้องกันปัญหาอาชญากรรม					
การมีส่วนร่วมในการวางแผนดำเนินการ					
1. ท่านเข้าร่วมประชุมเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจร้องขอ					
2. ท่านเชิญชวนสมาชิกผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะร่วมกันวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม					
3. ท่านร่วมประชุมในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม					
4. ท่านร่วมปรึกษาหารือในการวางแผนดำเนินกิจกรรมในการป้องกันอาชญากรรม					
5. ท่านมีการส่วนร่วมในการกำหนดกิจกรรมและการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ					

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การมีส่วนร่วมในการดำเนินการ					
1. เมื่อมีการรณรงค์เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม ของท่านจะสละเวลาให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่					
2. ท่านพร้อมที่จะให้การสนับสนุนอุปกรณ์เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมกับสถานีตำรวจนครบาล					
3. ถ้าท่านเห็นการกระทำที่ผิดกฎหมายในเขตพื้นที่ท่านจะแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจทันที					
4. ท่านจะแจ้งเบาะแสคนร้ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจทราบถ้าท่านทราบข้อมูล					
5. ถ้าท่านประสบเหตุ ท่านจะแจ้งตำหนิรูปพรรณคนร้ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ					
6. ท่านพร้อมที่จะเป็นพยานให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจ เมื่อมีการร้องขอ					
7. ท่านพร้อมที่จะช่วยสอดส่องพฤติกรรมผู้ต้องสงสัยหรือคนร้าย และแจ้งข้อมูลให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ					
8. ท่านพร้อมที่จะแนะนำคนอื่นหรือคนในบ้านของท่านให้ระมัดระวังทรัพย์สินของตนเองอยู่เสมอ					
9. ท่านพร้อมที่จะร่วมตรวจตราป้องกันอาชญากรรมร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ					
10. ท่านพร้อมช่วยเหลือผู้ได้รับผลร้าย หากท่านประสบเหตุโดยตรง					
11. ท่านเต็มใจที่จะสอดส่องดูแลบ้านของเพื่อนบ้านให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม					
12. ท่านพร้อมที่จะตักเตือนคนในครอบครัวและผู้อื่นให้ระมัดระวังทรัพย์สินไม่ให้ใส่เครื่องประดับหรือของมีค่าเป็นที่ล่อตาล่อใจของคนร้าย เพื่อป้องกัน					

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
อาชญากรรม					
13. ท่านพร้อมที่จะเข้าร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ของตำรวจเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม					
14. ท่านให้ความรู้แก่เพื่อนผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะในการป้องกันอาชญากรรม					
15. ท่านใส่ใจกับเด็ก คนชราและสตรีให้รอดพ้นจากอาชญากรรม					
การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์					
1. ท่านได้ประโยชน์จากข่าวสารอาชญากรรมจากการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ					
2. ท่านรู้สึกว่าตนเอง ครอบครัว ตลอดจนประชาชนปลอดภัยจากอาชญากรรม เมื่อได้ร่วมกันป้องกันปัญหาอาชญากรรม					
3. ท่านได้รับประโยชน์จากการมีส่วนร่วมป้องกันอาชญากรรม					
4. ท่านมีความเชื่อมั่นว่าถ้าผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม จะทำให้จำนวนการเกิดอาชญากรรมลดลง					
5. การมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมจะช่วยให้สังคมอยู่อย่างสงบสุข					
การมีส่วนร่วมในการติดตามตรวจสอบและประเมินผล					
1. ท่านเข้าร่วมการประเมินผลการดำเนินการป้องกันอาชญากรรม					
2. ท่านได้ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมทั้งของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ					
3. ท่านมีส่วนร่วมในการติดตามความก้าวหน้าของ					

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
โครงการหรือกิจกรรมป้องกันอาชญากรรม					
4. ท่านมีส่วนร่วมเป็นคณะกรรมการติดตามประเมินผลในโครงการหรือ กิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรม					
5. ท่านมีส่วนร่วมในการประชุมและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ ผลของโครงการ หรือกิจกรรมด้านการป้องกันอาชญากรรม					

ขอขอบคุณที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่)

ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร

ผู้ให้สัมภาษณ์ .....

ตำแหน่ง .....

วันที่ให้สัมภาษณ์ .....

สถานที่ให้สัมภาษณ์ .....

1. อาชญากรรมที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานครมีรูปแบบใดบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

2. ท่านคิดว่าผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสามารถมีส่วนร่วมในป้องกันอาชญากรรมได้อย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. ในปัจจุบันนี้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เข้ามามีบทบาทหรือมีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมอย่างไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. ท่านคิดว่ามีปัจจัยใดบ้างที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

5. ท่านคิดว่ามีวิธีการใดบ้างที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6. ท่านคิดรูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรม ควรเป็นอย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ภาคผนวก ข

ข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (Taxi)

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ข้อมูลเกี่ยวกับรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (Taxi)

ความหมายของรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (TAXI)

โดยรวมแล้วรถยนต์รับจ้างสาธารณะเป็นการให้บริการประเภทรถยนต์สาธารณะซึ่งจะต้องพิจาณาความหมายตามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีความสำคัญต่อการศึกษาวิจัยนี้ มีคำศัพท์ทั้งหมด 3 คำ ได้แก่ “รถ” “รถยนต์” “รถยนต์รับจ้างสาธารณะ” ซึ่งหากพิจารณาตามความหมายของคำดังกล่าวนั้น มีการให้ความหมายไว้ดังนี้

1) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คำว่า รถ หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถลาง ซึ่งชนิดของรถสามารถแยกออกเป็นชนิดต่าง ๆ ได้อีก เช่น รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รถฉุกเฉิน รถบรรทุก รถบรรทุกคน รถโดยสาร รถโรงเรียน รถโดยสารประจำทาง รถยนต์รับจ้างสาธารณะ รถลากจูง รถพ่วง ซึ่งมีความหมาย หรือคำจำกัดความที่แตกต่างกันออกไป

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 คำว่า รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์และรถอื่น ๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง รถยนต์ รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ ซึ่งมีคำจำกัดความที่แตกต่างกันออกไป

3) พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 คำว่า รถ หมายความว่ายานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบก ซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นและหมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วยทั้งนี้เว้นแต่รถไฟ

ดังนั้น คำว่า รถ หมายถึง รถทุกชนิดที่เราพบเห็นกันอยู่โดยทั่วไป เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์และรถอื่น ๆ ตามที่กระทรวงคมนาคมกำหนด นอกจากนั้น คำว่า รถ มีการกำหนดประเภทออกไปอีก เช่น

“รถยนต์” หมายถึง รถยนต์สาธารณะบริการและรถยนต์ส่วนบุคคล คำว่า รถยนต์ส่วนบุคคล ถูกกำหนดประเภทตามการใช้งานให้ต่างออกไปอีก คือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 แต่ไม่เกิน 12 หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักรถไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งมิได้ใช้เพื่อประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างตามกฎหมายวาด้วยการขนส่งทางบก

ส่วน คำว่า รถยนต์ หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการและรถยนต์ส่วนบุคคล โดยรถยนต์สาธารณะ ได้แก่ รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด (บรรทุกคนได้ไม่เกิน 7 คน) รถยนต์รับจ้าง (บรรทุกได้เกิน 7 คน) ส่วนรถยนต์บริการ ได้แก่ รถยนต์บริการรถยนต์บริการทัศนาจร

รถยนต์บริการให้เช่า และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รถเก๋ง) รถยนต์นั่งเกิน 7 คน (รถตู้) รถยนต์บรรทุกซึ่งไม่ได้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (รถกระบะ)

ดังนั้นสรุปได้ว่า รถยนต์รับจ้างสาธารณะ ตามความหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (24) ให้ความหมายของรถยนต์รับจ้างสาธารณะไว้ว่า รถยนต์รับจ้างสาธารณะ หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน และหากพิจารณาตามความหมายของคำว่า รถ และรถยนต์ และรถยนต์รับจ้างสาธารณะ ตามที่กล่าวมาแล้วนั้น รถยนต์รับจ้างสาธารณะยังหมายถึง รถยนต์ที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคลที่ซึ่งเป็นรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน โดยการนำรถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน มาใช้เป็นรถยนต์โดยสารแก่ผู้ให้บริการที่มีลักษณะเป็นการให้บริการสาธารณะที่เรียกว่า รถยนต์รับจ้างสาธารณะ นั้นเอง อีกทั้งในปัจจุบันรถยนต์รับจ้างสาธารณะในประเทศไทยมีการนำมาตรค่าโดยสารมาติดตั้งเพื่อคำนวณราคาค่าโดยสาร ซึ่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (27) ได้ให้ความหมายคำว่า มาตรรถยนต์รับจ้างสาธารณะ หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราค่าโดยสารของรถยนต์รถยนต์รับจ้างสาธารณะโดยอาศัยเกณฑ์ระยะทางหรือเวลาการใช้รถยนต์รับจ้างสาธารณะ หรือโดยอาศัยทั้งระยะทาง และเวลาการใช้รถยนต์รับจ้างสาธารณะ เช่นนี้ทำให้รถยนต์รับจ้างสาธารณะมีชื่อเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า “รถยนต์รับจ้างสาธารณะมิเตอร์” ซึ่งการที่จะเป็นรถยนต์รับจ้างสาธารณะได้นั้นต้องเป็นไปตามกฎระเบียบของกฎหมายในการที่จะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนต่าง ๆ ของกฎหมายในเรื่องของการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสาธารณะเช่นนี้แล้วสรุปได้ว่า รถยนต์รับจ้างสาธารณะอยู่ภายใต้ความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

การศึกษาครั้งนี้ รถยนต์รับจ้างสาธารณะ หมายถึง รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนโดยรับส่งคนโดยสารได้ เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนดหรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานคร

ประเภทผู้ประกอบการรถรับจ้างสาธารณะ

ประเภทบุคคลหรือนิติบุคคลที่จะสามารถที่จะประกอบอาชีพขับรถยนต์รับจ้างสาธารณะได้ตามที่กฎหมายกำหนดนั้นต้องเป็นบุคคลหรือนิติบุคคลดังจะได้กล่าวดังต่อไปนี้

1) บริษัทจำกัดหรือห้างหุ้นส่วน

ในประเทศไทยมีนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวกับการให้บริการขนส่งสาธารณะประเภทรถให้บริการอยู่มาก ซึ่งจะยกตัวอย่าง บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด ที่ได้ดำเนินธุรกิจตั้งแต่ปี พ.ศ. 2529 จนถึงปัจจุบัน ผู้ประกอบการขนส่งที่ให้บริการรถโดยสารประจำทาง และได้จัดตั้ง รถรับจ้างสาธารณะหรือที่เรียกว่ารถยนต์รับจ้างสาธารณะ ซึ่งเป็นบริษัทใหญ่ที่ได้เริ่มต้นทาง

ธุรกิจรถยนต์รับจ้างสาธารณะแบบเต็มรูปแบบพัฒนาคุณภาพบริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ หรือรถ TAXI ของประเทศไทยให้ดียิ่งขึ้น โดยการให้บริการรถ TAXI รูปแบบใหม่ที่มีบริการที่เป็นมาตรฐานระดับสูง มีพนักงานขับรถให้บริการโดยเฉพาะ โดยคิดอัตราค่าบริการตามที่กฎหมายกำหนด ปฏิบัติตามระเบียบของทางราชการมีความรับผิดชอบต่อสังคม และให้บริการด้วยรถดีที่มีคุณรูปที่แตกต่างไปจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งได้จัดตั้งรถยนต์รับจ้างสาธารณะที่มีชื่อว่า All New Thai Taxi โดยมีรูปแบบการให้บริการซึ่งเป็นความร่วมกันระหว่าง บริษัท นครชัยแอร์ จำกัด และกรมการขนส่งทางบก โดยรถที่ใช้จะเป็นรถ Toyota Prius Hybrid ให้บริการ 24 ชั่วโมง การบริการของ All Thai Taxi และเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร รถทุกคันติดตั้งระบบ GPS และ CCTV ใช้ในการติดตามพฤติกรรมของผู้ขับรถตลอดการเดินทาง ซึ่งจะทำให้ไม่เกิดกรณีการปฏิเสธผู้โดยสารหรือการให้บริการโดยไม่กดมิเตอร์

ในด้านการใช้บริการนั้นผู้ใช้สามารถเรียกใช้บริการได้ผ่านแอปพลิเคชั่น All Thai Taxi บนสมาร์ทโฟนทั้งระบบ Android และ iOS ตัวแอปพลิเคชั่นจะมีระบบ GPS Tracking ทำสามารถเรียกใช้บริการได้ในระยะเวลา 5 - 10 นาที โดยจะคิดค่าธรรมเนียมในการสมัครใช้บริการ 20 บาท หรือจะเรียกใช้บริการผ่านทางโทรศัพท์เบอร์โทร 1624 ก็ได้เช่นกัน และยังคงสามารถโบกเรียกได้เช่นเดียวกับรถยนต์รับจ้างสาธารณะทั่วไปในกรณีที่รถคันที่โบกนั้นยังไม่ถูกจอง สำหรับอัตราค่าโดยสารจะใช้อัตราค่าโดยสารเดียวกับที่ทางราชการกำหนด เริ่มต้นที่ 35 บาท ผู้ใช้บริการสามารถเลือกช่องทางการชำระค่าบริการได้ ไม่ว่าจะเป็นเงินสด บัตรเดบิต/เครดิต หรือบัตรเอทีเอ็ม และทุกครั้งที่ใช้บริการเมื่อถึงที่หมายแล้วจะออกใบเสร็จให้โดยมีรายละเอียด ระยะทาง ราคา รวมถึงสถานที่จากต้นทางถึงปลายทาง

ในส่วนของพนักงานขับรถ All Thai Taxi มีการควบคุมมาตรฐานของพนักงานขับรถ โดยทุกคนจะต้องผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมและได้รับการอบรมด้านการให้บริการจากทางบริษัทก่อนที่จะมาให้บริการได้ พนักงานขับรถทุกคนจะต้องใส่ชุดยูนิฟอร์มของทางบริษัท พนักงานขับรถของ All Thai Taxi เป็นพนักงานเงินเดือน ไม่มีการเช่ารถขับ และมีการติดตามพฤติกรรมของพนักงานทุกคนผ่านระบบ CCTV ที่ติดตั้งอยู่ภายในรถ และผู้ใช้บริการเองก็สามารถรายงานพฤติกรรมของพนักงานขับรถผ่านแอปพลิเคชั่นได้อีกด้วย (ออนิวไทยรถยนต์รับจ้างสาธารณะ, 2559)

สรุปได้ว่า การประกอบกิจการในรูปแบบนิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนเปรียบเสมือนเป็นเจ้าของกิจการให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะเป็นการที่ผู้ประกอบการได้นำเงินไปลงทุนซื้อรถยนต์เพื่อมาจดทะเบียนเป็นรถยนต์รับจ้างสาธารณะและนำมาให้บริการแก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ในปัจจุบันผู้ประกอบกิจการให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะมีอยู่จำนวนมากแต่ส่วนใหญ่จะจด

ทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ห้างหุ้นส่วนจำกัด โดยส่วนใหญ่มักจะมีวัตถุประสงค์หลักในการให้เช่าซื้อในนามของบริษัทแก่พนักงานขับรถยนต์รับจ้างสาธารณะหรือเจ้าของกิจการรายย่อยเป็นหลักมิใช่การนำมาปล่อยเช่าให้แก่พนักงานขับรถ ในส่วนผู้ประกอบกิจการให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะแต่ไม่มีการจดทะเบียนตั้งเป็นนิติบุคคล ซึ่งในกรณีนี้อาจต้องมีการเข้าร่วมกับสหกรณ์หรือซื้อรถยนต์รับจ้างสาธารณะจากบริษัทใดบริษัทหนึ่งหรือเรียกว่า รถยนต์รับจ้างสาธารณะในระบบเถ้าแก่หรืออู่รถ ในกลุ่มนี้จะมีจำนวนมากที่สุด มีทั้งรถยนต์รับจ้างสาธารณะในรูปแบบซื้อ-ปล่อยเช่า

2) สหกรณ์

การจัดตั้งสหกรณ์ซึ่งเป็นนิติบุคคลต้องอาศัยอำนาจแห่งกฎหมายจึงต้องตราพระราชบัญญัติสหกรณ์เพื่อรองรับการจดทะเบียนตั้งนิติบุคคลชนิดที่เรียกว่า สหกรณ์ ซึ่งก็เช่นเดียวกับการจัดตั้งนิติบุคคลอื่น ๆ เพียงแต่เรียกชื่อแตกต่างกันตามวิธีการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม เช่น บริษัท ห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล บริษัทมหาชน สมาคม มูลนิธิ เป็นต้น นิติบุคคลแต่ละชนิดจะมีองค์ประกอบอันเป็นลักษณะเฉพาะและวิธีการดำเนินกิจกรรมให้บรรลุวัตถุประสงค์แตกต่างกันไป ซึ่งนิติบุคคลประเภท “สหกรณ์” เป็นการรวมกลุ่มของบุคคล แก้ไขปัญหาความเดือนร้อนของกลุ่มบุคคลที่เข้าไม่ถึงแหล่งทุน เข้าไม่ถึงบริการเข้าไม่ถึงระบบการตลาดทำให้ขาดโอกาส หรือมีโอกาสน้อยที่จะพัฒนาการงานอาชีพ เป็นวิธีการกำเนิดขึ้นในประเทศไทยเพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ยากจน โดยร่วมกลุ่มคนยากจนในชุมชนเดียวกัน หรือใกล้เคียงกัน โดยให้กลุ่มดังกล่าวเป็นนิติบุคคล และเรียกนิติบุคคลชนิดนี้ว่า “สหกรณ์” สำหรับนิติบุคคลสหกรณ์ต้องดำเนินกิจกรรมตามหลักการและวิธีการสหกรณ์องค์ประกอบอันเป็นลักษณะนิติบุคคลสหกรณ์ ปัจจุบันบัญญัติไว้ในมาตรา 33 พระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ. 2542 ซึ่งจะกล่าวถึง 2 องค์ประกอบ ดังนี้

สหกรณ์จัดตั้งขึ้นโดยการจดทะเบียน สหกรณ์ คือนิติบุคคลอย่างหนึ่งตามบทบัญญัติในมาตรา 37 วรรคสอง ของพระราชบัญญัติสหกรณ์ พ.ศ. 2542 ว่า “ให้สหกรณ์ที่ได้จดทะเบียนและมีฐานะเป็นนิติบุคคล” ดังนี้ สหกรณ์จึงเป็นบุคคลคนหนึ่งเช่นเดียวกับบุคคลธรรมดาทั่วไป หากแต่ว่าสิทธิและหน้าที่อาจแตกต่างกันไป และหากกลุ่มบุคคลใดไม่จดทะเบียนจัดตั้งเป็นสหกรณ์จะเรียกชื่อกลุ่มบุคคลนั้นว่า สหกรณ์ไม่ได้

3) ผู้ประกอบธุรกิจรถรับจ้างสาธารณะประเภทบุคคลธรรมดา

รถยนต์รับจ้างสาธารณะที่มีสีเขียวเหลืองกรมการขนส่งทางบกกำหนดให้ประชาชนสามารถจดทะเบียนเป็นชื่อของตนเองภายใต้เงื่อนไขว่าสามารถขอยื่นจดทะเบียนได้คนละ 1 คัน และห้ามมิให้ทำการโอนให้บุคคลอื่นนอกจากทายาทแต่ละบุคคลจะมีรถยนต์รับจ้างสาธารณะส่วนบุคคลได้เพียงคันเดียวเท่านั้น ลักษณะการบริการเจ้าของรถ รถยนต์รับจ้างสาธารณะ

จะเป็นผู้ขับให้บริการเองหรือไม่ก็ให้เครือญาติขับกันเองโดยจะมีการจัดเป็นกะ ซึ่งรูปแบบนี้จะมีข้อดีคือมีการบำรุงรักษารถที่ดี และคนขับมีมารยาทและให้บริการอยู่ในกฎระเบียบ (สุธาสินี นาคเงินทอง, 2559)

ผู้ประกอบธุรกิจที่เป็นบุคคลโดยการนำเอารถยนต์ส่วนบุคคลของตัวเองมาให้บริการรับจ้างสาธารณะ ซึ่งตามกฎหมายแล้วนั้นจะต้องจดทะเบียนขอใบอนุญาตขับขี่สาธารณะก่อนการนำรถมาให้บริการและรถยนต์นั้น ต้องผ่านตามระเบียบและมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบกอย่างเช่น การขออนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลกฎหมายอนุญาตให้บุคคลธรรมดา ต้องยื่นคำขอประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้โดยผู้ประกอบการขนส่งต้องวางหลักทรัพย์ตามมาตรา 52 แห่งพระราชบัญญัติขนส่งทางบก เพื่อประกันความเสียหายอันเนื่องจากการขนส่งของตนที่เกิดแก่ชีวิต หรือร่างกายของบุคคลภายนอก ซึ่งต้องรับผิดชอบและการขอยกเลิกประกอบการขนส่ง และต้องมีคุณสมบัติตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนดไว้ ซึ่งจะกล่าวในบทต่อไป

สรุปแล้วความหมายของการประกอบธุรกิจรถรับจ้างสาธารณะ คือ ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ ที่หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ที่ให้บริการแก่สาธารณชนทั่วไป ทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง เพื่อสินจ้างอาจเป็นผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารไม่เกิน 7 คน หรือเกิน 7 คน ก็ได้ ซึ่งน่าจะเป็นความหมายใกล้เคียงคำว่า “ผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์รถยนต์รับจ้างสาธารณะ” เพราะคำว่า ผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์รับจ้างสาธารณะนั้นไม่ได้ให้คำนิยามไว้ แต่สามารถอธิบายได้ว่า ผู้ประกอบธุรกิจรถยนต์รับจ้างสาธารณะ คือ ผู้ที่ประกอบธุรกิจรถโดยสารนั้นเอง

ประวัติความเป็นมาของรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (Taxi)

การบริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะถือได้ว่าเป็นการขนส่งประเภทหนึ่ง ซึ่งการขนส่งเป็นเครื่องมือหรือกิจกรรมที่มนุษย์ใช้เพื่อการเดินทางไปมาในชุมชน การขนส่งจึงเป็นเสมือนสิ่งที่เชื่อมโยงทุกหน่วยย่อยของชุมชนเข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นชุมชนเล็ก หรือชุมชนขนาดใหญ่และส่วนมากในชีวิตประจำวันของทุก ๆ คน ต้องมีกิจกรรมการเดินทางมากน้อยตามภาระหน้าที่และบทบาทการดำเนินชีวิตของแต่ละคน ด้วยเหตุนี้การขนส่งจึงเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันของทุกคน (พงศกร ง่วนสำอางค์, 2561)

คนไทยเริ่มรู้จักและมีรถเป็นครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 5 เป็นรถพระที่นั่งของพระเจ้าแผ่นดิน บ้านเจ้านายชั้นสูงหรือประชาชนผู้มีฐานะในสมัยนั้น จึงได้มีรถวิ่งอยู่เพียงไม่กี่คัน ปริมาณรถเริ่มมากขึ้นในสมัยราชกาลที่ 6 โดยขุนนางหรือข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ เป็นผู้สั่งเข้ามาจาก

ต่างประเทศ ส่วนผู้ที่มีรายได้น้อยหากมีภารกิจจะต้องออกนอกบ้านจะใช้รถลาก รถม้า หรือเรือเป็นยานพาหนะ ต่อมาพระยาเทพหัสดิน (ผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา) ขุนนางชั้นผู้ใหญ่ ของกระทรวงกลาโหมผู้มีรถยนต์ใช้ถึง 2 คัน เป็นบุคคลแรกที่นำรถยนต์ให้พลขับรถออกวิ่งรับจ้างให้บริการแก่ประชาชนผู้ต้องการนั่งรถยนต์ ซึ่งในสมัยนั้นยังไม่มีกฎหมายของรถรับจ้าง จึงไม่มีข้อห้ามใด ๆ บริการนี้เป็นที่นิยมของประชาชน จึงได้สั่งซื้อรถเพิ่มจากประเทศอังกฤษ 4 คัน ยี่ห้อออสตินสีดำ หลังจากนั้นได้มีผู้ประกอบการรายอื่นสั่งซื้อรถมาทำเป็นรถรับจ้างเพิ่มมากขึ้น ปีพุทธศักราช 2470 กรุงเทพมหานคร มีรถรับจ้างประมาณ 720 คัน โดยที่ยังไม่มีกฎหมายควบคุมรถส่วนบุคคลคันอื่น ๆ ก็สามารถทำเป็นรถรับจ้างด้วยได้

เมื่อรถยนต์รับจ้างมีมากขึ้นทางการจึงได้ออกพระราชบัญญัติรถยนต์ ปีพุทธศักราช 2473 ให้ความหมาย รถยนต์สาธารณะ ดังนี้

มาตรา 4 (3) รถยนต์สาธารณะ หมายความว่า รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือของตามประเภท ดังนี้

(ก) รถยนต์ประจำทาง

(ข) รถยนต์รับจ้าง คือ รถยนต์สาธารณะอื่น นอกจากรถยนต์ประจำทาง รถยนต์รับจ้างพิเศษ และรถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด

(ค) รถยนต์รับจ้างพิเศษ คือ รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้เกิน 7 คน ที่ใช้รับจ้างเป็นครั้งคราว

ผู้มีรถยนต์หากประสงค์จะจดทะเบียนเป็นรถรับจ้าง สามารถทำได้อย่างเสรีจากเดิมใช้ป้ายทะเบียนอักษร ท. นำหน้าตัวเลข 4 ตัว ใช้รถออสติน และฟอร์ดเท็ม กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 27 พ.ศ. 2504 ออกตามความในพระราชบัญญัติปีพุทธศักราช 2473 กำหนดให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกินเจ็ดคน ต้องมีเครื่องวัดระยะทางแสดงระยะทางและค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร เรียกเก็บค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารตามอัตราที่กำหนด คือ 1 กิโลเมตรแรกไม่เกินสามสิบบาท และกิโลเมตรต่อ ๆ ไปไม่เกินกิโลเมตรละหนึ่งบาท เศษของกิโลเมตรนับเป็นหนึ่งกิโลเมตร ดังนั้นรถรับจ้างเหล่านี้จึงต้องติดเครื่องวัดระยะทางแสดงระยะทางและค่าจ้างบรรทุก

จนถึงปี 2506 รถยนต์รับจ้างมีจำนวนเพิ่มขึ้นถึงประมาณ 8,000 คัน จึงงดรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างใช้ทะเบียน 1ท. จนถึงปี 2513 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 34 กำหนดให้รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนให้ดำเนินการโดยบริษัทจำกัดหรือสหกรณ์จำกัดเท่านั้น เพื่อควบคุมจำนวนรถยนต์รับจ้างไม่ให้มีมากเกินไป โดยมีเงื่อนไขว่าบริษัทที่ต้องเป็นเจ้าของรถยนต์รับจ้าง ตามหนังสือคู่มือจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 500 คัน และมีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาท ส่วนสหกรณ์ต้องมีสมาชิกไม่น้อยกว่า 1,000 คนมีรถ

ตามหนังสือคู่มือจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 500 คัน ซึ่งกฎกระทรวงนี้มีผลบังคับใช้ในปี 2517 ในกรณีที่ยังไม่ปฏิบัติตามไม่ได้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย มีอำนาจผ่อนผันให้ไม่เกิน 2 ครั้ง ๆ ไม่เกิน 2 ปี ต่อมาปี 2519 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงเป็นฉบับที่ 36 โดยได้ลดจำนวนสมาชิกสหกรณ์ไม่น้อยกว่า 500 คน และลดจำนวนรถลงเหลือเพียง 100 คัน พร้อมเพิ่มโควตาป้ายรถยนต์รับจ้าง อีก 4,500 คัน โดยกำหนดให้แล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน ปี พ.ศ. 2519 และเมื่อได้รับจดทะเบียนจนครบโควตาที่ได้มีการกำหนดไว้ กระทรวงมหาดไทยได้เลิกรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสาธารณะตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา (พงศกร ง่วนสำอางค์, 2561)

ลักษณะการให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (Taxi)

การให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (Taxi) ถือเป็นลักษณะการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transportation Or Mass Transit) ถือได้ว่าเป็นระบบที่ผ่านขั้นตอนของวิวัฒนาการมาแล้วเป็นเวลานานหลายยุคหลายสมัย เริ่มจากการขนส่งสาธารณะครั้งแรกสุดที่พบในประวัติศาสตร์นั้นเริ่มขึ้นโดยชาวโรมันผู้ซึ่งก่อตั้งให้ระบบบริการยานพาหนะที่รับจ้างขนส่งผู้คนและสัมภาระในระหว่างช่วงการปกครองของจักรพรรดิออกุสตัส (Augustus) และจักรพรรดิไธเบอริอุส (Tiberius) พาหนะที่ใช้ในการขนส่งมีลักษณะเป็นรถบรรทุกแบบสองล้อหรือสี่ล้อที่ให้บริการโดยจอดรับส่งผู้โดยสารตามที่พักรายทางซึ่งถูกกำหนดให้เป็นสถานีย่อยทุก ๆ ระยะทาง 5 - 6 ไมล์ ในยุโรประหว่างศตวรรษที่ 16 เริ่มปรากฏมีการใช้รถโค้ช (Coaches) ให้บริการรับส่งผู้โดยสารโดยจัดให้มีการให้บริการที่สม่ำเสมอตามตารางเวลาระหว่างเมืองสำคัญ ๆ หลังจากนั้นในศตวรรษที่ 7 ได้ริเริ่มการใช้พาหนะที่เรียกว่า Stagecoaches เพื่อให้บริการขนส่งระหว่างเมือง อย่างไรก็ดีการจัดให้บริการในยุคนี้ค่อนข้างที่จะไม่มีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ทั้งนี้เนื่องจากสภาพถนนที่ย่ำแย่ประกอบกับราคาค่าโดยสารที่แพงเกินไปการเดินทางเป็นไปด้วยความล่าช้าทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกสบายเท่าที่ควร

การขนส่งสาธารณะรูปแบบแรกที่มีการจัดให้บริการภายในเมืองได้แก่การขนส่งโดยพาหนะที่เรียกว่า แฮ็กนี (Hackney) ที่ถือได้ว่าเป็นรูปแบบแรกของลักษณะการให้บริการบนรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (Taxi) ลักษณะการขนส่งดังกล่าวเกิดขึ้นในเมืองปารีสและลอนดอนหลังช่วงทศวรรษที่ 1600 เล็กน้อยพาหนะที่ใช้ในการขนส่งมีลักษณะเป็นรถบรรทุกพ่วงขนาดเล็กขับเคลื่อนโดยใช้กำลังลากจูงของม้าที่มีขนาดปานกลางในช่วงทศวรรษที่ 1700 เมืองลอนดอนมีรถแฮกนี (Hackney) ให้บริการอยู่ประมาณ 600 คัน ในปี 1662 นักปรัชญาและนักคณิตศาสตร์ชาวฝรั่งเศส Blaise Pascal ได้ริเริ่มบริการขนส่งโดยรถโค้ชในอัตราค่าโดยสารที่ต่ำโดยให้บริการประจำในห้า

เส้นทางเดินรถภายในเมืองปารีสเมื่อเริ่มเข้าสู่ศตวรรษที่ 19 ผู้คนส่วนใหญ่เดินทางไปประกอบอาชีพการงานด้วยการเดินเป็นหลักเมืองมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นและมีขนาดกะทัดรัดเนื่องจากพื้นที่ของเมืองถูกจำกัดโดยรัศมีของความสามารถในการเดินทางของผู้คนจากบริเวณศูนย์กลางของเมืองนั่นเองชาวเมืองที่อาศัยอยู่บริเวณรอบนอกของเมืองเดินทางด้วยรถบรรทุกขนส่งหรือใช้ม้าเป็นพาหนะอย่างไรก็ดีราคาของยุคแห่งการขนส่งที่ทันสมัยเริ่มต้นในปี 1819 ซึ่งเป็นการเดินทางด้วยรถโค้ชในเมืองปารีส (Miller, 1947) พาหนะที่ใช้นำมาจากรถ Stagecoach และถูกเรียกชื่อใหม่เป็น Diligence ขณะที่บริการขนส่งสาธารณะที่จัดให้มีขึ้นครั้งแรกในสหรัฐอเมริกาเริ่มต้นในปี ค.ศ. 1827 โดยการริเริ่มของ Abraham Brower ให้บริการบนถนน Broadway กรุงนิวยอร์กโดยใช้พาหนะที่เป็นรถโค้ชขนาด 12 ที่นั่งผลิตโดย Wade & Liverish และได้ถูกตั้งชื่อว่า Accommodation จากนั้น Abraham ได้สั่งผลิตรถอีกรุ่นที่ถูกออกแบบให้มีลักษณะแตกต่างออกไปรถรุ่นใหม่นี้มีประตูเข้าออกอยู่ท้ายตัวรถและมีบันไดเหล็กต่อจากตัวรถลงไปถึงพื้นถนนรถรุ่นนี้ตั้งชื่อว่า Sociable

จากที่กล่าวข้างต้นได้แสดงให้เห็นวิวัฒนาการและความเป็นมาของระบบขนส่งสาธารณะที่ผ่านมาในอดีตจนถึงยุคการพัฒนาแบบก้าวกระโดดของระบบขนส่งสาธารณะและเป็นจุดเริ่มต้นของระบบขนส่งยุคใหม่คือตั้งแต่ปี ค.ศ. 1819 เป็นต้นมา (สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, 2551) (Taxi) อยู่ในกลุ่มระบบขนส่งสาธารณะบนถนน (Street transit) หน้า 194 การขนส่งบนถนน (Street transit) มักถูกเรียกในอีกชื่อหนึ่งว่าการขนส่งบนพื้นผิวทาง (Surface transit) ถูกกำหนดให้เป็นรูปแบบการขนส่งที่ให้บริการบนถนนโดยใช้พื้นที่ถนนร่วมกับกระแสจราจร

ระบบขนส่งสาธารณะจัดเป็นรูปแบบของการให้บริการในการเดินทางที่มีลักษณะเฉพาะแตกต่างกันไปแต่ละรูปแบบซึ่งการขนส่งโดยรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (Taxi) ถือว่าเป็นการขนส่งสาธารณะอีกรูปแบบที่มี 2 ลักษณะ ดังต่อไปนี้

1) การขนส่งผู้โดยสารแบบรับจ้าง (For-hire Urban Passenger Transportation)

การขนส่งในกลุ่มนี้มักถูกเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า Paratransit เป็นการขนส่งที่จัดให้ผู้ให้บริการเพื่อให้บริการกับผู้โดยสารทั่วไปโดยผู้โดยสารและผู้ให้บริการจะทำการตกลงราคาค่าบริการล่วงหน้าก่อนใช้บริการรูปแบบการขนส่งดังกล่าวมักจะไม่มีการระบุเส้นทางและตารางการให้บริการที่แน่นอนรูปแบบการขนส่งที่จัดอยู่ในเกณฑ์ดังกล่าวได้แก่รถยนต์รับจ้างสาธารณะตุ๊กตุ๊ก มอเตอร์ไซค์รับจ้าง Dial-a-bus และ Jitney การให้บริการแบบ Paratransit นั้นเส้นทางการให้บริการและตารางเวลาการเดินทางสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความต้องการของผู้ใช้บริการแต่ละคนดังนั้นจึงถือได้ว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสาร (Demand-Responsive Mode)

2) การขนส่งด้วยรถรับจ้าง (Paratransit)

การขนส่งด้วยรถรับจ้างมาจากคำว่า Paratransit ซึ่งเป็นคำที่ใช้เรียกรูปแบบการขนส่งในลักษณะดังกล่าวมาตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 การขนส่งด้วยรถรับจ้างเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีคุณสมบัติร่วมกันระหว่างการให้บริการในลักษณะที่เป็นระบบขนส่งสาธารณะและความเป็นส่วนตัวของรถยนต์ส่วนบุคคลก็คือเป็นระบบขนส่งที่ให้บริการเพื่อตอบสนองความต้องการในลักษณะที่จำเพาะเจาะจงกับความต้องการของแต่ละบุคคลโดยไม่ถูกกำหนดว่าต้องให้บริการประจำในเส้นทางใดหรือตามตารางเวลาที่แน่นอนเหมือนกับระบบขนส่งสาธารณะทั่วไปการขนส่งด้วยรถรับจ้างมีหลายรูปแบบดังจะได้นำเสนอตามลำดับต่อไปนี้ (สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, 2551)

รูปแบบการให้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ

1) รถยนต์รับจ้างสาธารณะจัดอยู่ในรูปแบบการให้บริการ Dial-a-Ride มีหลายคำที่มีความหมายคล้ายคลึงกับ Dial-A-Ride คำเหล่านั้น ได้แก่ Demand-Responsive transit และ Demand Actuated Transit ทั้งหมดนี้ใช้เรียกบริการขนส่งสาธารณะที่มีลักษณะการให้บริการที่ยืดหยุ่นมากกว่าบริการของระบบขนส่งสาธารณะแบบปกติการให้บริการสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ใน 2 ลักษณะ ได้แก่

1.1) เส้นทางให้บริการ Dial-A-Ride สามารถให้บริการส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางในลักษณะของการส่งถึงที่ (Door-To-Door Services)

1.2) กำหนดการเดินทาง Dial-A-Ride เป็นรูปแบบการที่ผู้ใช้บริการสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้เองระบบการให้บริการแบบ Dial-A-Ride นั้นมักจะถูกกำหนดขอบเขตของการดำเนินงานโดยใช้พื้นที่ให้บริการมากกว่าที่จะกำหนดโดยใช้เส้นทางการให้บริการดังนั้นจึงมีการรับส่งผู้โดยสารเฉพาะภายในเขตพื้นที่ให้บริการที่ถูกกำหนดไว้แล้วเท่านั้นจะไม่มีการให้บริการข้ามเขตพื้นที่ที่ได้กำหนดไว้ลักษณะการให้บริการแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

(1) Many-To-One รถที่ให้บริการจะรับผู้โดยสารจากสถานที่ต้นทางหลายแห่งแต่จะส่งผู้โดยสารเหล่านั้นยังสถานที่แห่งเดียวกันทั้งหมดเช่นสถานที่ซึ่งเป็นที่ตั้งของสำนักงานสำคัญ ๆ เป็นต้น การให้บริการรูปแบบนี้จะดำเนินการควบคู่กับบริการแบบ One-To-Many

(2) Many-To-Few รถที่ให้บริการจะรับผู้โดยสารจากสถานที่ต้นทางหลายแห่งเพื่อนำไปส่งยังสถานที่สำคัญ 2 - 3 แห่ง อาทิศูนย์กลางชุมชนห้างสรรพสินค้าโรงพยาบาลเป็นต้นการให้บริการลักษณะนี้จะดำเนินการควบคู่กับการให้บริการในลักษณะ Few-To-Many

(3) Many-to-many คล้ายคลึงกับบริการ 2 ลักษณะข้างต้นแต่จุดต้นทางและจุดปลายทางจะเป็นที่ใดก็ได้ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ให้บริการ

สรุปได้ว่ารูปแบบการให้บริการ Dial-a-ride เป็นบริการที่เหมาะสำหรับพื้นที่ซึ่งมีบริการขนส่งสาธารณะแบบปกติน้อยมาก พื้นที่เหล่านั้นอาจเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรต่ำ เช่น บริเวณชานเมืองเมืองขนาดเล็ก ที่ไม่มีบริการรถโดยสารประจำทางและพื้นที่ในเขตชนบท เป็นต้น ซึ่งโดยทั่วไปพื้นที่ลักษณะนี้มักมีจำนวนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลสูงแต่ก็มีผู้เดินทางบางกลุ่มที่ยังต้องการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะอยู่ด้วยเช่นกัน เนื่องจากไม่มีรถยนต์เป็นของตัวเอง

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	พ.ต.ท.อคร กล่อมกูล
วัน เดือน ปีเกิด	10 มีนาคม 2531
สถานที่เกิด	จังหวัดลพบุรี ประเทศไทย
ประวัติการศึกษา	โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
	ปริญญาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต, 2554
	มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
	ปริญญาหลักสูตรนิติศาสตรบัณฑิต, 2554
	สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
	ปริญญาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, 2556
	Coventry University, United Kingdom
	Master of Arts in International Relations, 2015
	มหาวิทยาลัยรังสิต
	ปริญญาหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต
	สาขาวิชาอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม, 2566
ที่อยู่ปัจจุบัน	229/123 ถนนนารายณ์มหาราช ตำบลทะเลชุบศร
	อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี 15000
สถานที่ทำงาน	กองกำกับการ 2
	กองบังคับการสืบสวนสอบสวนอาชญากรรมทางเทคโนโลยี 1
	ศูนย์ราชการฯ แจ้งวัฒนะ อาคารบี ถนนแจ้งวัฒนะ
	แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10210
ตำแหน่งปัจจุบัน	สารวัตรกองกำกับการ 2
	กองบังคับการสืบสวนสอบสวนอาชญากรรมทางเทคโนโลยี 1
	กองบัญชาการตำรวจสืบสวนสอบสวนอาชญากรรมทาง
	เทคโนโลยี

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University