



นโยบายการแก้ไขปัญหาคาร์แข่งจันรยนต์ของเยาวชนไทย

**THAI YOUTHS AND THE POLICY TO SOLVE THE STREET RACING
PROBLEM**

โดย

ฐาปกรณ์ สุขะประเมษฐ



วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม

หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต

คณะรัฐศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต

ปีการศึกษา 2561



**THAI YOUTHS AND THE POLICY TO SOLVE THE STREET RACING
PROBLEM**

**BY
TAPAKORN SUKHAPORRAMATE**

**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR
THE DEGREE OF MASTER OF POLITICAL SCIENCE FACULTY OF
POLITICAL SCIENCE**

**RANGSIT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2018**

วิทยานิพนธ์เรื่อง

นโยบายการแก้ไขปัญหการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย

โดย

ฐาปกรณ์ สุชะประเมษฐ

ได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

มหาวิทยาลัยรังสิต

ปีการศึกษา 2561

รศ.ดร.วัลลภ รัฐนัตรานนท์
ประธานกรรมการสอบ

ผศ.ดร.จิตภา ธีรศิริกุล
กรรมการ

ผศ.ดร.ชาญชัย จิตรเหล่าอาพร
กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

(ผศ.ร.ต.หญิง ดร.วรรณิ์ สุขสาตร)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

27 สิงหาคม 2561

Thesis entitled

THAI YOUTHS AND THE POLICY TO SOLVE THE STREET RACING PROBLEM

by

TAPAKORN SUKHAPORRAMATE

was submitted in partial fulfillment of the requirements
for the degree of Master of Political Science

Rangsit University
Academic Year 2018

Assoc. Prof. Wunlop Ratchatranon, Ph.D.
Examination Committee Chairperson

Asst. Prof. Jidapa Thirasiri, Ph.D
Member

Asst. Prof. Chanchai Chitlaoarporn, Ph.D.
Member and Advisor

Approved by Graduate School

(Asst.Prof.Plт.Off. Vanee Sooksatra, D.Eng.)

Dean of Graduate School

August 27, 2018

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีเนื่องจากผู้วิจัยได้รับความกรุณาอย่างสูงจาก ผศ. ดร.ชาญชัย จิตรเหล่าอาพร ที่กรุณาแนะนำให้คำปรึกษา รวมถึงติดตามความคืบหน้าตลอดจนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างยิ่ง และช่วยเหลือผู้วิจัยอย่างดีมาโดยตลอด ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณคณาจารย์คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิตทุกท่าน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ รวมถึงให้กำลังใจและช่วยเหลือแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอดการศึกษา รวมถึงขอขอบพระคุณบัณฑิตวิทยาลัยที่มีส่วนช่วยอำนวยความสะดวกในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ที่ให้การอุปการะ อบรมเลี้ยงดู รวมถึงสนับสนุนช่วยเหลือ ผลักดันให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จได้อย่างที่ตั้งใจไว้ รวมถึงขอขอบคุณพี่ ๆ และเพื่อน ๆ คณะรัฐศาสตร์ทุกท่าน

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าวิทยานิพนธ์เล่มนี้จะมีประโยชน์อยู่พอสมควร จึงขอมอบส่วนดีทั้งหมดนี้ให้แก่เหล่าคณาจารย์ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชา จนทำให้ผลงานวิจัยเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง สำหรับข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นนั้น ผู้วิจัยขอน้อมรับผิดเพียงผู้เดียว และยินดีที่จะรับฟังคำแนะนำจากทุกท่านที่ได้เข้ามาศึกษา เพื่อประโยชน์ในการพัฒนางานวิจัยต่อไป

ฐาปกรณ์ สุขะปรเมษฐ
ผู้วิจัย

5907107 : สาขาวิชาเอก: รัฐศาสตร์; ร.ม.

คำสำคัญ : เด็กแว่น, นอกสนาม, ในสนาม

ฐาปกรณ์ สุชะประเมษฐ: นโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย
(THAI YOUTHS AND THE POLICY TO SOLVE THE STREET RACING PROBLEM)

อาจารย์ที่ปรึกษา: ผศ.ดร.ชาญชัย จิตรเหล่าอาพร, 51 หน้า.

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย และเพื่อศึกษานโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย และการสำรวจเอกสาร (Documentary Research) ผลการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย พบว่าผู้เข้าร่วมแข่งขันทั้งนอกสนามและในสนามนั้นเป็นผู้สนใจเกี่ยวกับการแข่งขันความเร็ว แต่กลุ่มที่อยู่นอกสนามส่วนใหญ่เป็นเยาวชนซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะ ประเด็นปัญหาการแข่งขันรถยนต์นอกสนามและในสนามย่อมพบว่าปัญหาดังกล่าวนั้นมักเกิดขึ้นจากการทะเลาะวิวาทแต่การแข่งขันรถในสนามช่วยลดปัญหาดังกล่าวได้ดี และผลการศึกษาเกี่ยวกับนโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย พบว่า นโยบายรัฐบาล แนวทางการบริหารจัดการที่ผ่านมา รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหาการแข่งขันรถนอกสนามนั้น ไม่สอดคล้องกับทัศนคติของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันรถยนต์ โดยเฉพาะต่อความต้องการให้รัฐบาลส่งเสริมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม



5907107 : MAJOR: POLITICAL SCIENCE; M.P.S.

KEYWORDS : MOTOPUNK, OUTSIDE THE RACING FIELD, INSIDE THE
RACING FIELD

TAPAKORN SUKHAPORRAMATE: THAI YOUTHS AND THE POLICY TO
SOLVE THE STREET RACING PROBLEM. THESIS ADVISOR: ASST.PROF.
CHANCHAI CHITLAOARPORN, 51 p.

The objective of this research was to investigate the street racing problem of Thai youths and the policy to solve the street racing problem. This study was a documentary research. The results of this study indicated that the racers who participated the racing inside and outside the racing field were those who are interested in speed and racing. However, most of racers outside the field were youths under legal age. Moreover, the street racing problem often derived from the quarrel. However, racing inside the field is the way to solve this problem. In terms of policy to solve the racing problem, existing government policy and management approaches, and laws related to street racing were not consistent to the attitudes of involving people. Especially, they were inconsistent to the needs for government's promotion for in-field racing.

สารบัญ

| | | หน้า |
|----------------|---|-----------|
| | กิตติกรรมประกาศ | ก |
| | บทคัดย่อภาษาไทย | ข |
| | บทคัดย่อภาษาอังกฤษ | ค |
| | สารบัญ | ง |
| บทที่ 1 | บทนำ | 1 |
| | 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา | 1 |
| | 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย | 2 |
| | 1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | 3 |
| | 1.4 ขอบเขตของการวิจัย | 3 |
| | 1.5 คำถามการวิจัย | 3 |
| | 1.6 วิธีดำเนินการวิจัย | 4 |
| | 1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ | 6 |
| บทที่ 2 | แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง | 7 |
| | 2.1 แนวคิดปัญหาสังคมเกี่ยวกับ “เด็กแว้น” | 7 |
| | 2.2 ทฤษฎีความต้องการและการเรียนรู้ทางสังคม | 8 |
| | 2.3 ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบนและสาเหตุของการกระทำผิด | 11 |
| | 2.4 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง | 15 |
| บทที่ 3 | ปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย | 20 |
| | 3.1 การสัมภาษณ์ถึง คุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ | 20 |
| | 3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล | 25 |
| | 3.3 สรุปผลการศึกษาปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย | 25 |

สารบัญ (ต่อ)

| | | หน้า |
|-----------------|---|------|
| บทที่ 4 | นโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย | 28 |
| | 4.1 ประวัติและข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับแก๊งรถซิ่งของเยาวชน | 28 |
| | 4.2 ประเภทและรูปแบบของกลุ่มรถซิ่ง | 31 |
| | 4.3 แนวคิดการแข่งขันรถยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมายนโยบายการแก้ไข | 32 |
| | 4.4 ปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย | 35 |
| บทที่ 5 | บทสรุป | 44 |
| | 5.1 สรุปผลการศึกษา | 44 |
| | 5.2 อภิปรายผลการศึกษา | 45 |
| | 5.3 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา | 46 |
| บรรณานุกรม | | 47 |
| ประวัติผู้วิจัย | | 50 |

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

คำว่าเด็ก เยาวชน ผู้เยาว์ อยู่บ่อย ๆ บางท่านก็สับสนอยู่ว่าใช้เกณฑ์อะไรมาแยก ระหว่างเด็ก เยาวชน ผู้เยาว์ โดยคำว่าเด็ก กับเยาวชนนั้นมีความหมายอยู่ฉบับหนึ่งคือ พ.ร.บ.ศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว พ.ศ.2553 บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ว่า เด็ก หมายความว่า บุคคลอายุยังไม่เกินสิบห้าปีบริบูรณ์ ส่วนเยาวชน หมายความว่า บุคคลอายุเกินสิบปีบริบูรณ์แต่ยังไม่ถึงสิบแปดปีบริบูรณ์ ซึ่งตามกฎหมายฉบับนี้เราได้ความหมายของคำว่า เด็ก กับเยาวชนแล้วคืออายุยังไม่เกิน 15 ปี เรียกว่าเยาวชน ที่กล่าวมานี้เป็นความหมายของเด็กและเยาวชนตาม พ.ร.บ. ศาลเยาวชนนั้นบัญญัติขึ้นมาเพื่อกำหนดวิธีพิจารณาคดีที่เกี่ยวกับเด็กและเยาวชน แต่คำว่าเด็กไม่ได้มีแต่ในกฎหมายฉบับนี้ฉบับเดียว ยังมีที่อื่นอีก นอกจากนี้คำว่าผู้เยาว์ ความหมายของผู้เยาว์ ก็เป็นไปตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือใช้คำย่อว่า ป.พ.พ. มาตรา 19 บัญญัติว่า บุคคลย่อมพ้นจากภาวะผู้เยาว์และบรรลุนิติภาวะเมื่ออายุยี่สิบปีบริบูรณ์ (พระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว พ.ศ. 2553)

อย่างไรก็ตาม ปัญหาสังคมที่เกี่ยวข้องกับเด็กหรือเยาวชนได้ทวีความรุนแรงสูงมากขึ้นเกือบทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านการศึกษาและพฤติกรรมเบี่ยงเบน เห็นทางศาสนามีค่านิยมแบบบริโภคนิยมอย่างฟุ่มเฟือย การทะเลาะวิวาท ติดยาเสพติด การเสพยาเสพติด ติดเกม ฯลฯ ซึ่งปัญหาการมีเพศสัมพันธ์ก่อนวัยอันควร และขาดความรู้ความเข้าใจในการคุมกำเนิดและป้องกันโรคติดต่อทางเพศสัมพันธ์ในกลุ่มเด็กและเยาวชนไทย ก็เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่มีแนวโน้มรุนแรงและหนักหน่วงจนน่าตกใจ ซึ่งปัจจัยหนึ่งมาจากการแพร่ระบาดของสื่อที่ไม่เหมาะสมหรือลามกอนาจารผ่านทางสื่อแต่ละประเภท จนทำให้เด็กและเยาวชนไทยซึ่งขาดภูมิคุ้มกันในการบริโภคสื่อ มีการเลียนแบบพฤติกรรมและนำไปสู่ปัญหาดังกล่าว โดยปัญหาเด็กและเยาวชนตั้งครรภ์ก่อนวัยอันควร ปัญหาการทำแท้ง ปัญหาโรคเอดส์ และปัญหายาเสพติด เริ่มเข้าไปใช้ยาเสพติดของวัยรุ่นยังเป็นเรื่องของความ “อยากลอง” ความเป็นวัยรุ่นของเขาทำให้เขาอยากลองในสิ่งแปลกใหม่ ร่วมกับอีกปัญหา

หนึ่งคือการ “ตามเพื่อน” รวมทั้งปัญหาเรื่องของการต่อต้านผู้ใหญ่ ไม่ค่อยเชื่อฟังในสิ่งที่ผู้ปกครองบอก ส่วนใหญ่จะเชื่อเพื่อนและไปตามเพื่อน อารมณ์ความรุนแรงของวัยรุ่นทำให้เกิดผลกระทบและปัญหาต่าง ๆ ตามมามากมาย

อย่างไรก็ตาม วัยรุ่นบางกลุ่มจึงหาทางแก้ไขปัญหานั้นทางที่ผิด จนนำไปสู่ความซ้ำซ้อนของปัญหาที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากใช้วิธีการอย่างผิดวิธี โดยเฉพาะกลุ่มที่นิยมการทำทายกกฎเกณฑ์ทางสังคม หรือกฎหมาย เพราะเกิดจากเพื่อนชักชวน ทำตามเพื่อน และตามกระแสนิยม หรือบางส่วนเกิดจากพ่อแม่ตามใจเกินจึงทำให้ลูกทำตามใจตนเองมากเกินไป โดยเฉพาะกลุ่มที่ชอบการแข่งขันความเร็วจนเรียกว่าเป็น “เด็กแว้น” ซึ่งนิยมการแข่งขันรถยนต์ เด็กแว้น หรือเรียกอีกอย่างว่า เด็กแซบ หมายถึงผู้ที่อายุประมาณ 15-28 ปี ที่ออกขับรถเป็นกลุ่มในเวลากลางคืน มีลักษณะการแต่งกาย และทรงผม รวมถึงรสนิยมการชอบทำตัวเป็นจุดเด่นเป็นที่สนใจในกลุ่มเพื่อน ๆ ให้เพื่อน ๆ ยอมรับตัวเองว่า ใจกล้า กล้าเสี่ยงตาย กล้าที่จะขับขี้อยู่ในรูปแบบที่อันตรายและเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ๆ ถ้าทำสำเร็จ จะเป็นที่ยอมรับในหมู่บรรดาเพื่อน ๆ และอีกทั้งยังต้องมีสาวพกดัดมาด้วย เรียกกันว่า สาวสก็๊วย ซึ่งสาวสก็๊วยนี้จะนั่งข้าง ๆ หรือนั่งซ้อนท้ายมาด้วย ยิ่งถ้าเป็นสาวน่ารัก จะทำให้ตนเองเป็นที่เชิดหน้าชูใจในกลุ่มเพื่อน ๆ ด้วยเหตุนี้ย่อมพบว่า กลุ่มเยาวชนที่นิยมการใช้ชีวิตในลักษณะดังกล่าว เป็นวิถีในการดำเนินชีวิตย่อมทำให้ปัญหาสังคมในกลุ่มวัยรุ่นหรือเยาวชนกลายเป็นปัญหาที่สลับซับซ้อนเพิ่มขึ้น ไปอีก

ดังนั้นการศึกษาเรื่องนโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทยจึงมุ่งเน้นศึกษาปัญหาและแนวทางการแก้ไขผ่านการศึกษา นโยบายของรัฐที่ผ่านมา เพื่อจะนำไปสู่การสร้างข้อเสนอแนะให้สอดคล้องกับบริบทปัจจุบันต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย

1.2.2 เพื่อศึกษานโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย

1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1.3.1 ทราบถึงสภาพปัญหาสังคมของเยาวชนไทย

1.3.2 ทราบถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาการแข่งขันทักษะของเด็กหรือเยาวชนไทยที่สอดคล้องกับบริบทสังคมปัจจุบัน

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

1.4.1 การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเน้นการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

1.4.2 การศึกษานี้ขอสงวนชื่อผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึก

1.4.3 เริ่มศึกษาดังแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 ถึง 1 พฤษภาคม 2561

1.4.4 สถานที่ กรุงเทพมหานคร

1.5 คำถามการวิจัย

1.5.1 ผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนามเป็นใครบ้าง เช่น วิทยุคน ขนขาอะไหล่รถแข่ง นักพนัน โดยแต่ละกลุ่มมีบทบาทอย่างไร

1.5.2 เหตุผลอะไรจึงมีคนกลุ่มต่าง ๆ เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนาม

1.5.3 ปัญหาการแข่งขันรถยนต์นอกสนามมีอะไรบ้าง เช่น ตำรวจจับ ไม่มีคนยอมรับ สังคมรังเกียจ

1.5.4 ผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนามเป็นใครบ้าง

1.5.5 เหตุผลอะไรจึงมีคนกลุ่มต่าง ๆ เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม

1.5.6 ปัญหาการแข่งขันรถยนต์ในสนามมีอะไรบ้าง

1.5.7 อยากให้รัฐบาลส่งเสริมการแข่งขันรถยนต์ในสนามอย่างไร

1.6 วิธีการดำเนินการวิจัย

1.6.1 เรื่องวิจัยที่ศึกษา

ในการศึกษาวิจัยเรื่องนโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันทบยนต์ของเยาวชนไทย: ศึกษาผ่านแนวคิดพระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว พ.ศ. 2553

1.6.2 ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือวิจัย

1.6.2.1 ผู้ทำการวิจัยเตรียมการในด้านความรู้เกี่ยวกับทฤษฎีและแนวคิด เรื่องนโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันทบยนต์ของเยาวชนไทย: ศึกษาผ่านพระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว พ.ศ. 2553

1.6.2.2 ผู้ทำการวิจัยเตรียมความรู้ในเรื่องระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ จรรยาบรรณของนักวิจัย วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล และวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลจากตำรา และการขอคำปรึกษาจากอาจารย์ที่ปรึกษาด้านการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อให้เข้าใจในระเบียบวิธีการวิจัย อันจะนำไปสู่การศึกษาที่ถูกต้อง และครอบคลุมประเด็นที่ต้องการจะศึกษาให้มากที่สุด

1.6.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้ทำการวิจัยได้ใช้วิธีการเข้าถึงข้อมูล คือ การเก็บรวบรวมข้อมูลด้านเอกสาร (Review Data) โดยผู้ทำการวิจัยได้ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลด้านวิชาการจากแหล่งข้อมูล จากการสัมภาษณ์และสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ เช่น เอกสารทางวิชาการ นิตยสาร เอกสารการประชุม วารสาร หนังสือพิมพ์ บทความต่าง ๆ ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.6.4 ความเชื่อถือได้ของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

หลังจากที่ได้เก็บรวบรวมข้อมูลแล้ว ได้นำมาตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล (Trustworthiness) ดังนี้

1.6.4.1 ตรวจสอบความไว้วางใจได้ของข้อมูล (Dependability) โดยการนำข้อมูลไปตรวจสอบกับอาจารย์ที่ปรึกษางานนิพนธ์เพื่อยืนยันความถูกต้องตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา

1.6.4.2 ความสามารถในการนำผลการวิจัยไปประยุกต์ใช้ (Transferability) โดยการเขียนระเบียบวิธีการวิจัย การวิเคราะห์ข้อมูล และบริบทที่ต้องการศึกษาอย่างชัดเจน เพื่อเป็นการเพิ่มความน่าเชื่อถือของการวิจัยในการที่จะนำผลการวิจัยไปใช้ในบริบทที่ใกล้เคียงกัน

1.6.4.3 การยืนยันผลการวิจัย (Conformability) โดยการที่ผู้ทำการวิจัยจะเก็บเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยไว้เป็นอย่างดี พร้อมสำหรับการตรวจสอบ (Audit Trial) เพื่อยืนยันว่าข้อมูลที่ได้ไม่มีความลำเอียงหรือเกิดจากการคิดขึ้นของผู้วิจัย

1.6.5 การจัดทำข้อมูลและวิเคราะห์ผล

1.6.5.1 นำข้อมูลที่ได้จากสื่อสิ่งพิมพ์และการสัมภาษณ์ต่าง ๆ เช่น เอกสารทางวิชาการ นิตยสาร เอกสารการประชุม วารสาร หนังสือพิมพ์ บทความต่าง ๆ ข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาอ่านหลาย ๆ ครั้ง เพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมของข้อมูลที่ได้ และพิจารณาประเด็นที่สำคัญ

1.6.5.2 นำข้อมูลกลับมาอ่านอีกครั้ง โดยละเอียดทุกบรรทัด และจึงตีความ พร้อมทำการดึงข้อความหรือประโยคที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับงาน

1.6.5.3 นำข้อความหรือประโยคที่มีความหมายเหมือนกันหรือใกล้เคียงกันมาไว้กลุ่มเดียวกัน โดยมีรหัสข้อมูลกำกับทุกข้อความหรือทุกประโยค แล้วจึงตั้งชื่อคำสำคัญ ซึ่งจะจัดเป็นทั้งกลุ่มใหญ่ (Themes) และ กลุ่มย่อย (Sub-theme) ที่อยู่ภายใต้ความหมายของกลุ่มใหญ่ ซึ่งกระบวนการดังกล่าว คือการสร้างหัวข้อสรุป และกลุ่มหัวข้อสรุปแนวคิดในตัวข้อมูล อธิบายว่ากระทำโดยอ่านทบทวนข้อมูลปฐมภูมิที่อยู่ในรูปข้อความทางภาษา (Textual Primary Data) ซึ่งเก็บรวบรวมได้จากแหล่งต่าง ๆ เสร็จแล้วจึงแบ่งแยกข้อมูลดังกล่าว ออกเป็นส่วนย่อย (Breaking Down) ตามหน่วยความหมาย (Meaning Unit) หรือหน่วยวิเคราะห์ (Analysis Unit) ในระดับเบื้องต้น จากนั้นทำการกำหนดข้อความสั้น ๆ เพื่อใช้เป็นมโนทัศน์ หรือหัวข้อสรุปแนวคิดที่สะท้อนความหมาย

สำคัญทั้งที่ปรากฏชัดแจ้งและแฝงอยู่ในข้อมูลส่วนย่อยนั้นแล้วจึงนำหัวข้อสรุปแนวคิดที่มีความหมายคล้ายคลึงหรือแตกต่างกันมาจัดเป็นกลุ่มหัวข้อสรุป แนวคิด (Conceptual Categories) ต่าง ๆ กลายเป็นหน่วยความหมายของข้อมูลที่มีขนาดใหญ่และมีระดับความเป็นนามธรรมมากขึ้น

1.6.5.4 ใช้การเขียนบรรยายสิ่งที่ค้นพบอย่างละเอียดและชัดเจน โดยจะไม่มี การนำ ทฤษฎีไปควบคุมปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น พร้อมทั้งยกตัวอย่างคำพูดประกอบคำหลักสำคัญที่ได้ เพื่อ แสดงความชัดเจนของปรากฏการณ์เรื่องนโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชน ไทย: ศึกษาผ่านแนวคิดพระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและ ครอบครัว พ.ศ. 2553

1.7 นิยามศัพท์

เยาวชน หมายถึง กลุ่มคนที่มีอายุ 12 – 35 ปี ที่เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์บนท้องถนนหลวง และในสนามทั้งที่ถูกกฎหมายและผิดกฎหมาย

นอกสนาม หมายถึง ถนนหลวงที่ประชาชนใช้สัญจรทั่วไป อาทิเช่น ถนนวิภาวดีรังสิต เป็นต้น

ในสนาม หมายถึง สนามที่จัดแข่งขันรถยนต์โดยเฉพาะในที่ที่เหมาะสมไม่รบกวนคนอื่น

เด็กแว้น หมายถึง กลุ่มเยาวชนที่ออกมาขับรถตามท้องถนนในยามวิกาล

ติดปลายนม หมายถึง การลงเล่นการพนันเล็ก ๆ น้อย ๆ โดยวางเงินพนันไม่มาก เล่นพนัน พอสนุก ๆ

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดปัญหาสังคมเกี่ยวกับ “เด็กแว้น”

สภาพสังคมปัจจุบัน วัยรุ่นส่วนใหญ่ที่เรียนไม่เก่งมักจะถูกผู้ใหญ่ตีตราว่า “มีปัญหา” ทำให้เด็กรู้สึกไม่มีความสุข ไม่ได้รับการยอมรับ จนต้องพยายามหาทางปลดปล่อยศักยภาพของตัวเอง โดยทำกิจกรรมที่ทำหาย หรือเข้าไปเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ เพื่อแสวงการยอมรับจากกลุ่มเพื่อน เมื่อเด็กก้าวเข้าสู่วัยรุ่น สมองส่วนเหตุผลคิดแก้ปัญหาอยู่ระหว่างการพัฒนา ควรฝึกให้เด็กแก้ปัญหา เพื่อให้เด็กสามารถคิดซับซ้อนแก้ปัญหาได้เต็มศักยภาพ การเข้าร่วมกิจกรรมหรือเข้าค่าย เป็นการจัดปรับกลไกหลายอย่าง ทั้งความคิด พฤติกรรม ความสามารถ กลุ่มสังคม เพราะจะเป็นการฝึกสิ่งที่อยากทำในช่วงแรก และจะดึงความสามารถศักยภาพออกมาเพื่อทำให้ได้ ตัวอย่างกิจกรรมในโครงการเพชรวิเศษ เช่น เรียนรู้ประวัติศาสตร์ การไปดำเนินา การทำกับข้าวกันเอง เป็นกิจกรรมที่เด็กไม่เคยทำมาก่อน ผู้ใหญ่ให้การยอมรับและชื่นชม เกิดการดำเนินการอย่างต่อเนื่องโดยวัยรุ่นก่อนจะมาเป็นพี่เลี้ยงให้รุ่นต่อไปและหาทุนมาทำกิจกรรม ส่วนการฟื้นฟูวัยรุ่น ต้องเป็นสัมพันธภาพที่สบาย ๆ แนะนำสิ่งใหม่ ๆ ให้วัยรุ่น ให้เกิดความตระหนักว่าทุกความสามารถที่เพิ่มขึ้นคือการเรียนรู้ทั้งหมด ทำให้เด็กคิดไตร่ตรองจากการใช้ตนเองเป็นฐาน และพบว่าความสามารถของเขาเพิ่มขึ้น มีคนยอมรับ ทำให้การคิดตัดสินใจต่อชีวิตของเขาเปลี่ยนไป พฤติกรรมก็จะเปลี่ยนไปด้วยตัวเอง

วินัดดา ปิยะศิลป์ (2561) กล่าวว่า “ปัญหาอย่างหนึ่งคือ ตัวของผู้ใหญ่ มุมมอง กรอบความคิดที่ตัดสินคนอื่น ทำให้เด็กที่เียงไปจากกรอบความคิดนี้ถูกตีตราว่าเป็นเด็กไม่ดี ทำให้ไม่มีการไตร่ตรองที่จะช่วยเหลือเด็กกลุ่มนี้ เด็กจะดีไม่ดีขึ้นอยู่กับว่าไปเจอใคร ตนเองเคยได้เข้าไปดูในกระบวนการศาลยุติธรรมของศาลเยาวชนและครอบครัว มีโอกาสพูดคุยกับเด็กแว้นที่ถูกจับ ทำให้เห็นว่า 90% ของเด็กรู้สึกไม่มีความสุข มักเป็นเด็กที่เรียนไม่เก่ง ซึ่งจะไม่ได้รับการยอมรับจากสังคม ทำให้เด็กกลุ่มนี้ไม่มีความสุข ออกไปหาความสุขด้วยวิธีอื่น เช่น ไปแว้น ไปดูเด็กแว้นแข่งรถ

ในขณะที่สังคมยอมรับแต่เด็กเก่ง โรงเรียนจึงควรมีจัดกิจกรรมสำหรับเด็กไม่เก่ง ซึ่งเป็นเด็กกลุ่มใหญ่ในสังคม ควรจะมีกิจกรรมชี้ทางให้กับเด็กแต่ละแบบให้ได้แสดงพลังความสามารถ”

2.2 ทฤษฎีความต้องการและการเรียนรู้ทางสังคม

พรรณราย ทวีพระประภา (2561) กล่าวว่า Abraham Maslow ได้ให้ข้อเสนอแนะว่า ความต้องการของคนจะเป็นจะเริ่มต้นของกระบวนการจูงใจให้กระทำในสิ่งต่าง ๆ ซึ่งความต้องการในทัศนะของเขาแบ่งออกได้เป็น 5 ระดับ ที่เรียกว่า “Maslow’s Hierarchy of Needs” โดยตั้งสมมติฐานว่า

- 1) คนเป็นสัตว์อย่างหนึ่งที่มีความต้องการและมีความต้องการของคนนั้น ไม่มีที่สิ้นสุด
- 2) ความต้องการใดที่ได้รับการตอบสนองแล้ว จะไม่เป็นสิ่งจูงใจพฤติกรรมอีกต่อไป
- 3) ความต้องการของคนจะเรียงลำดับความสำคัญ เมื่อความต้องการอย่างหนึ่งได้รับการตอบสนองแล้ว ความต้องการอย่างอื่นจะเกิดมาทันที

จากแนวคิดของ มาสโลว์ สามารถนำความต้องการของมนุษย์มาเรียงลำดับได้ ดังนี้

1) ความต้องการทางด้านร่างกาย (Physiological Needs) หมายถึง ความต้องการพื้นฐานของร่างกายซึ่งจำเป็นในการดำรงชีวิต ได้แก่ ความต้องการอาหาร น้ำ อากาศ เสื้อผ้า ฯลฯ ความต้องการนี้เริ่มตั้งแต่วัยทารกกระทั่งถึงวัยชรา มนุษย์ทุกคนมีความต้องการทางสรีระอยู่เสมอจะขาดไม่ได้ ถ้าอยู่ในสภาพที่ขาดร่างกายจะกระตุ้นให้บุคคลทำกิจกรรมขวนขวาย เพื่อตอบสนองความต้องการ เหล่านี้ ถ้าต้องการในขั้นแรกนี้ไม่ได้รับการบำบัด ความต้องการขั้นต่อไปก็จะไม่เกิดขึ้น

2) ความต้องการความมั่นคงปลอดภัย (Safety Needs) หมายถึง ความต้องการความมั่นคงปลอดภัยทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ เพราะบุคคลไม่ต้องเผชิญกับความไม่แน่นอนในการดำรงชีวิต เช่น การสูญเสียตำแหน่ง การขาดแคลนทรัพย์สิน การถูกขู่เข็ญบังคับจากผู้อื่น มนุษย์จึงเกิดความต้องการความมั่นคงปลอดภัย และหลักประกันชีวิต เช่น มีอาชีพที่มั่นคง มีการออมทรัพย์ หรือสะสมทรัพย์ มีการประกันชีวิต

3) ความต้องการความรักและความเป็นเจ้าของ (Belongingness and Love Need) เราปฏิเสธไม่ได้ว่ามนุษย์เป็นสัตว์สังคมที่ต้องพึ่งพาอาศัยกัน ด้วยเหตุผลนี้มนุษย์จึงเกิดความต้องการขั้นที่ 3 คือ การมีเพื่อน มีครอบครัว คนรัก มีการยอมรับในความสามารถและตัวตน ความเป็นพวกพ้อง และ

สิ่งสำคัญที่สุดคือ “ความรัก” ที่เป็นสิ่งจรรโลงใจให้โลกนี้มีความสุข สังคมเกิดความปรองดอง ความรักมีหลากหลายระดับ แต่เชื่อแน่ว่ามันเป็นสิ่งที่ดีที่ช่วยเชื่อมต่อกับความรู้สึก ไม่ว่าจะเกิดขึ้นกับใครก็ตาม

4) ความต้องการเกียรติยศชื่อเสียงและความภาคภูมิใจ (Self-Esteem Need) เมื่อมนุษย์เติบโตมาถึงจุดหนึ่ง ที่มีความต้องการด้านกายภาพ ความปลอดภัย ความรัก เพียบพร้อมสมบูรณ์ เขาจะเริ่มมีความต้องการอีกขั้นคือความก้าวหน้าและการยอมรับในคุณค่าของตนจากบุคคลอื่นรอบข้าง ความต้องการการยกย่องชมเชย โดยแบ่งเป็นการนับถือตนเอง คือการเห็นคุณค่าของตนเอง เชื่อมโยงว่าตนเองมีความรู้ความสามารถ และสามารถประสบความสำเร็จได้ และการยอมรับการนับถือจากผู้อื่นหรือคนรอบข้าง คือการได้รับการยกย่องชมเชย ให้รางวัล เชิดชูจากบุคคลอื่นรอบข้างนั่นเอง

5) ความต้องการความสมบูรณ์ของชีวิต (Self-Actualization Needs) เป็นความต้องการขั้นสูงสุด ที่มนุษย์น้อยคนจะไปถึงได้ เริ่มจากการที่ต้องได้รับความต้องการทั้งสี่ด้านข้างต้นอย่างเพียงพอก่อน ความต้องการนี้มาสโลว์อธิบายว่า เป็นความต้องการและความปรารถนาที่มนุษย์จะใช้ความสามารถและศักยภาพที่มีทั้งหมดในการสร้างสรรค์สิ่งต่าง ๆ เท่าที่เขาพึงจะทำได้ตามศักยภาพ เช่น เมื่อเป็นนักดนตรีก็พยายามพัฒนาตนเองให้เป็นนักดนตรีที่เล่นเก่งที่สุด ด้วยการฝึกฝน เป็นต้น ในทฤษฎีความต้องการของ มาสโลว์ มิได้จำกัดความแน่นอนตายตัวของทฤษฎีว่าจะเรียงลำดับความต้องการในลักษณะนี้เสมอไป หากแต่เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นบ่อยเท่านั้นและที่กล่าวไว้ข้างต้นว่าเมื่อความต้องการใดที่ได้รับการตอบสนองแล้ว ความต้องการอย่างอื่นก็จะเกิดขึ้นตามมา ก็มีใช้กฎเกณฑ์ที่ตายตัว เพราะในบางครั้ง ความต้องการหลายอย่างหลายประเภท บางเวลาก็เกิดขึ้นมาพร้อมกัน และอาจจะได้รับการตอบสนองเพียงบางส่วน ทั้งนี้ความแตกต่างของความต้องการ ก็จะมาจากประสบการณ์หรือพื้นฐานของบุคคลนั้น ๆ ทั้งทางด้านความรู้ การอบรมทางด้านสังคม วัฒนธรรม และบุคลิกภาพ รวมถึงปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ด้วย

ในขณะที่ กาเบลิเยล (Gabriel, 1904 อ้างถึงใน สุดสงวน สุธีสร, 2545, น. 72)

นักสังคมวิทยาและนักอาชญาวิทยาชาวฝรั่งเศสซึ่งมีชีวิตอยู่ในระหว่าง ค.ศ. 1843-1904 เป็นผู้ที่ทำให้ความสนใจต่ออิทธิพลของหนังสือพิมพ์ซึ่งมีต่อการเกิดอาชญากรรม และได้ชี้ให้เห็นว่าเมื่ออาชญากรรมเกิดขึ้นมักมิได้เกิดขึ้นตามลำพังโดดเดี่ยวแต่มีเทคนิคของการกระทำผิดที่คล้ายคลึงกัน เกิดตามมาด้วยปัญหาถูกไซ่ ตาร์ต ได้ศึกษากรณีตัวอย่างของอาชญากรรมในหลายกรณี และได้ตั้งข้อสังเกตว่า อาชญากรรมที่เกิดขึ้นนั้นมีความละม้ายคล้ายคลึงกัน ในที่สุดเขาได้ตั้งกฎแห่งการเลียนแบบขึ้นมา ตามกฎของเขามีข้อสังเกตเป็นการทั่วไปหลายประการ กล่าวคือ

1) คนเรามีแนวโน้มที่จะเลียนแบบแฟชั่น และประเพณีของคนอื่น ตามปกติกลุ่มชนที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันจะมีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องแฟชั่นและประเพณีอย่างช้า ๆ แต่ถ้ากลุ่มที่แตกต่างกันติดต่อกันก็จะส่งเสริมให้เกิดการเลียนแบบมากขึ้น

2) ผู้ที่มีฐานะต่ำกว่าจะเลียนแบบผู้ที่มีฐานะสูงกว่า โดย คาร์ด ได้รายงานให้ทราบว่ามีการลอกเลียนแบบหลายชนิดที่เริ่มเกิดขึ้นในหมู่มุขชั้นสูง และแพร่ไปในหมู่มุขชั้นต่ำ โดยการเลียนแบบ

3) คนเราจะเลียนแบบพฤติกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ถ้าหากพฤติกรรมแบบเก่า ๆ หลาย ๆ แบบ เกิดขัดแย้งกัน คาร์ด เชื่อว่าการเลียนแบบเป็นการเรียนรู้อย่างหนึ่ง และการเรียนแบบบางอย่างก็ทำให้เกิดการกระทำผิดกฎหมาย โดยเขาเชื่อว่าการแพร่ระบาดของอาชญากรรมจะแพร่ออกไปในลักษณะหรือแนวทางเดียวกันกับแฟชั่นของเสื้อผ้าหรือทรงผม

Sutherland (1985) นักสังคมวิทยาผู้ที่เสนอทฤษฎีการสังสรรค์จำแนกแตกต่าง ได้ให้ข้อสังเกตว่า พฤติกรรมของมนุษย์เป็นกระบวนการอบรมสั่งสอนของสังคม ดังนั้นพฤติกรรมที่ไม่ได้ทำคนเดียว น่าจะมีความสัมพันธ์เชิงสังคมด้วย กล่าวคือ การจะมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนหรือไม่ นั้นเป็นผลมาจากการสังสรรค์กับกลุ่มคนที่แตกต่างกัน เขามองว่าพฤติกรรมเบี่ยงเบนต่าง ๆ ของวัยรุ่น ตัวแปรที่สำคัญที่สุดคือจำนวนเพื่อนของเขาที่มีพฤติกรรมแบบนั้น การกระทำต่าง ๆ เป็นการเรียนรู้จากสังคม การได้รับการยอมรับจากเพื่อนเป็นรางวัลชั้นยอดสำหรับพฤติกรรมเบี่ยงเบนของเขา ดังนั้นพฤติกรรมต่าง ๆ จึงเปลี่ยนไปตามการเรียนรู้จากสังคม

กล่าวโดยสรุปก็คือ จากทฤษฎีข้างต้นสามารถบอกได้ว่า บุคคลทุกคนมีความต้องการมากมาย โดยมักจะไม่ได้เกิดขึ้นจากความนึกคิดของตนเองหากแต่มองว่า สังคมรอบข้างเป็นอย่างไร และมักจะอยากได้อะไรในสิ่งที่คนอื่นอยู่เหนือกว่า หรือมีฐานะดีกว่ามีวังต่าง ๆ หรือปรากฏการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมักจะมาจากสภาพทางสังคมที่ให้ค่ากับคนที่มีเงินหรือชื่อเสียง

2.3 ทฤษฎีพฤติกรรมเบี่ยงเบนและสาเหตุของการกระทำผิด

ภาวินี เฟ็งสาสตร์ (2535, น. 5) พฤติกรรมเบี่ยงเบน หมายถึง พฤติกรรม ที่แสดงออกมาแล้ว สมาชิกในสังคมยอมรับไม่ได้และคนส่วนใหญ่จะเห็นว่าพฤติกรรมเบี่ยงเบนที่เกิดขึ้นในสังคมส่วนมากเป็นเรื่องที่น่ารังเกียจไม่ควรประพฤติปฏิบัติการกำจัด พฤติกรรมเบี่ยงเบนที่เกิดขึ้นเป็นสิ่งถูกต้องที่ควรพึงกระทำด้วยการประณาม ตั้งข้อรังเกียจความหมายของพฤติกรรมเบี่ยงเบนมีผู้สรุปเกี่ยวกับเรื่องความหมายของพฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นพฤติกรรมที่ละเมิดระเบียบหรือบรรทัดฐานของ สังคมที่กำหนดขึ้นสำหรับบุคคลในแต่ละสถานภาพที่แตกต่างกันนั้นคือ การที่บุคคลสองคนแสดงพฤติกรรมในลักษณะเดียวกัน ก็ไม่ได้หมายความว่าบุคคลทั้งสองนั้นจะมีพฤติกรรมเบี่ยงเบน หรือไม่เบี่ยงเบนเหมือนกัน ทั้งนี้ย่อมขึ้นอยู่กับสถานภาพของบุคคล หรือพฤติกรรมเบี่ยงเบนยังหมายถึง พฤติกรรม หรือความประพฤติที่ขัดแย้งกับบรรทัดฐานของกลุ่ม หรือสังคมนั้นรวม และการฝ่าฝืนบรรทัดฐานดังกล่าวเกินกว่าข้อจำกัดซึ่งจะต้องให้รับการลงโทษ

พฤติกรรมเบี่ยงเบนดั้งเดิม (Primary Deviation) เป็นพฤติกรรมที่ขัดแย้งกับค่านิยมและบรรทัดฐานของสังคม แต่บุคคลก็ได้ปฏิบัติโดยไม่มีความรู้สึกว่ามีผิด และพฤติกรรมเช่นนี้ก็ยังคงมีอยู่ต่อไปตราบเท่าที่อยู่ในขอบเขตที่สังคมรับได้ บางกรณีพฤติกรรมอาชญากรรมดั้งเดิมอาจเกิดจากปัจจัยทางกายภาพ จิตวิทยา หรือปัจจัยทางสังคม หากปรากฏว่าได้เกิดปฏิกิริยาโต้ตอบทางสังคม บุคคลดังกล่าวก็จะถูกลงโทษหรือถูกต่อต้านจากบุคคลอื่นในสังคม

พฤติกรรมเบี่ยงเบนถาวร (Secondary Deviation) เป็นการปรับตัวหรือโต้ตอบของบุคคลต่อปฏิกิริยาโต้ตอบทางสังคมหรือต่อพฤติกรรมเบี่ยงเบนของบุคคลนั้น เพราะปฏิกิริยาโต้ตอบทางสังคมจะก่อให้เกิดการปิดกั้นระหว่างบุคคลที่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนกับชุมชน เป็นเหตุให้ทางเลือกของบุคคลดังกล่าวเหลืออยู่เพียงเลือกพฤติกรรมเบี่ยงเบนต่อไป

พฤติกรรมเบี่ยงเบนเกิดจากปฏิกิริยาโต้ตอบของคนในสังคม กลุ่มคนในสังคมได้สร้างพฤติกรรมเบี่ยงเบนโดยการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อทำให้พฤติกรรมที่แตกต่างไปจากนี้เป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้ถูกนำไปใช้ติดต่อกับบุคคลบางประเภททำให้บุคคลเหล่านั้นเป็นบุคคลนอกสังคม และการที่บุคคลใดก็ตามจะกลายเป็นคนนอกสังคมนั้นขึ้นอยู่กับผล

จากการตีตรามากกว่าการกระทำที่ฝ่าฝืนหลักเกณฑ์ของบุคคลนั้น แนวคิดดังกล่าวก็พอมิเหตุผลสนับสนุนอยู่ ดังจะเห็นได้ว่าพฤติกรรมอย่างเดียวกันในสังคมหนึ่งอาจจะเป็นสิ่งผิด ในขณะที่อีกสังคมหนึ่งอาจจะมองว่าเป็นพฤติกรรมปกติ การปล้นคนรวยแล้วนำทรัพย์สินที่ได้ไปช่วยเหลือคนจนของ โจรสมัยก่อน แม้จะผิดกฎหมายแต่สังคมก็มองด้วยความชื่นชม เมื่อพันโททยออกมาแล้ว สังคมก็ยังให้การยอมรับก็มีตัวอย่างอยู่ให้เห็น การฆ่ากันในสนามรบของทหาร ถูกยกย่องว่าเป็นสิ่งมีเกียรติ เป็นสัญลักษณ์ของความกล้าหาญ ในขณะที่วัยรุ่นยุคพวกตีกันถูกมองว่าเป็นพฤติกรรมเลวร้าย สตรีมีสามีคราวเดียวกันหลายคนถูกประณามในสังคมทั่วไป แต่ในกลุ่มชนที่ยอมรับวัฒนธรรมการมีครอบครัวแบบเมียเดียวหลายหัวหรือ “Polyandry” เช่น ชาวทิเบตบางกลุ่มในเนปาลหรืออินเดีย การกระทำเช่นนั้นก็มีใช้สิ่งผิดปกติสำหรับพวกเขาเลย สมัยหนึ่ง การสูบฝิ่นถือเป็นพฤติกรรมปกติ แต่ปัจจุบันกลายเป็นพฤติกรรมที่ผิดกฎหมาย

พัฒนามาจากแนวคิดของ Howard นักสังคมวิทยาชาวชิคาโก ที่คิดค้นขึ้นมาในปี 1963 โดยหัวใจหลักของทฤษฎีนี้คือ "การที่คนเราสังคมตีตราว่าเป็นคนเลว ทำให้เกิดการผลักดันให้เป็นคนเลว" ถ้า เปรียบเทียบอีกแนวคิด คือถ้าเราถูกคนอื่นตำว่าไม่ฉลาดเป็นเวลานาน ก็ทำให้คิดว่าตัวเองไม่ฉลาดได้ แยกออกเป็น 3 ข้อ

1) Ross (1992) กล่าวว่า เด็ก ๆ นั้นเรียนรู้พฤติกรรมมาจากผู้ใหญ่ โดยที่เรียนแบบการกระทำของผู้ใหญ่หรือเด็กคนอื่นมา โดยที่เด็กเองไม่รู้ว่าเป็นพฤติกรรมนั้นถูกหรือผิด แต่สิ่งที่ทำให้เด็กหยุดพฤติกรรมนั้น ๆ หรือทำพฤติกรรมนั้น ๆ ต่อ ขึ้นอยู่กับว่าผู้ใหญ่จะมองว่าการกระทำนั้นผิดหรือไม่ผิด และเด็กเองคิดว่า/เชื่อว่าผู้ใหญ่มองว่าการกระทำนั้นผิด (ทฤษฎี Reflected Appraisal) ซึ่งเชื่อว่า Reflected Appraisal นี้แหละ ที่เป็นส่วนใหญ่ ๆ ของคนเราเลยทีเดียว

2) ถ้าแนวไม่เกี่ยวกับอาชญากรรม reflected appraisal ก็เป็นแบบผู้หญิงแต่งตัวแต่งหน้าไปงาน แต่พอมมีคนทักว่าแต่งหน้าแปลก ๆ ความมั่นใจก็จะลดลงไปเยอะ เพราะว่าความมั่นใจของเรายึดติดกับสิ่งที่คนอื่นคิดเกี่ยวกับเรามากกว่าสิ่งที่เราคิดเกี่ยวกับตัวเอง

ในแนวอาชญากรรม ยกตัวอย่างคดีของ Ernest Meigs ที่ถูกคดีข่มขืนผู้หญิง โดยให้เหตุผลว่าเกลียดแม่ตัวเอง เพราะแม่ตัวเองเคียดเขาอย่างรุนแรง และ ตีตราเขาว่าเป็นตัวกาลกิณี ไม่น่าเกิดมาเลย ทั้งในที่ลับ และต่อหน้าคนอื่น เป็นเวลาต่อเนื่องหลายปี เขาจนทำให้เขาคิดฆ่าตัวตาย เป็นโรคซึมเศร้า และปัจจุบันก็ยังเกลียดผู้หญิง (Greg, 2003)

3) ทฤษฎี Labeling ของ Howard Becker แบ่งความรุนแรงเป็น 3 ระดับ สมมุติว่า เด็กคนหนึ่งเกิดอยากรู้อยากลอง อาจจะเพราะว่าได้รับการชักจูงจากเพื่อน ดูจากในหนัง หรืออะไรก็ตาม และถูกจับได้ เขาจะถูก Label อยู่ 3 ระดับ

3.1) ระดับครอบครัว: พ่อแม่อาจจะโมโห และเรียกเขาว่าเด็กซึ่มขโมย โดยเฉพาะในกรณีที่ครอบครัวไม่อบอุ่นอยู่แล้ว พ่อแม่หรือพี่น้องอาจจะตั้งฉายาเด็กว่า “ไอ้ซึ่มขโมย” และเวลาทะเลาะกันก็อาจจะหยิบยกเรื่องนี้มาพูดอีก ทั้ง ๆ ที่เด็กคนนั้นขโมยของด้วยความไม่รู้ (คือ ด้วยความไม่รู้เท่าไม่ถึงการ อายุน้อยแต่กลับถูกตีตราว่าเป็น ไอ้ซึ่มขโมย ซึ่ง อาจจะเป็นปมติดตัวจนโต

3.2) ระดับสังคม เช่น คนรอบข้าง โรงเรียน: ชาวที่ว่าเด็กคนนี้ไปขโมยของ อาจจะแพร่สะพัดไป เด็ก ๆ คนอื่น ๆ อาจจะเริ่มมาล้อเลียน พ่อแม่ของเด็กคนอื่น ๆ อาจจะพูดว่า “อย่าไปเล่นกับเด็กคนนั้นนะ เด็กนั้นซึ่มขโมย” ยิ่งเป็นการผลักดันให้เด็กคนนั้น ไม่มีใครคบด้วย และ อาจจะเป็นการผลักดันให้เขาไปคบกับเด็กคนอื่นที่นิสัยไม่ดีแทน โดยที่งานวิจัยของ Goffman(1963) พบว่าเด็ก ๆ ที่ถูก labelled มักจะมีความรู้สึกแปลกแยก อับอาย และ อึดอัดใจที่จะอยู่กับเด็กปกติ

3.3) ระดับกฎหมาย: เนื่องจากเด็กคนนั้น เข้าไปอยู่กับกลุ่ม แก๊งคนไม่ดี ก็มีแนวโน้มที่จะทำผิดกฎหมายแรง ๆ จริง ๆ ได้มากขึ้น เช่น ลักทรัพย์ วิว่งราว และเมื่อถูกจับจริง ๆ คราวนี้ก็จะ มี criminal record จริง ๆ ซึ่ง ที่แคนาดาหรืออเมริกา ถ้าใครมี Criminal Record แล้ว จะหางานดี ๆ ได้ยาก เพราะว่าเป็นบริษัท หรือ ข้าราชการส่วนใหญ่จะมีการตรวจ Criminal Record ก่อนเข้างานค่ะ

ข้อโต้แย้งจาก Regoli (1985) บอกว่าการที่ Becker บอกว่า Negative Labeling นั้นมันไม่ดีไปซะหมดนี้น่าจะเป็นการพูดเกินจริง โดยแย้งว่า คุณตัวอย่างของนักแสดง บางที่ผู้กำกับก็ใช้ถ้อยคำรุนแรงในการต่อนักแสดง แต่มันไม่ใช่การกล่าวเพื่อทำให้นักแสดงมีปม แต่เป็นการกล่าวเพื่อให้นักแสดงพัฒนาฝีมือขึ้นต่างหาก ดังนั้นการใช้ Negative Labeling แล้วได้ผลที่เข่นนั้นมันแล้วแต่สถานการณ์ต่างหาก บางที่ Negative Labeling มันก็ควรจะนำมาใช้เพื่อผลประโยชน์ที่ดีกว่าในอนาคต ซึ่งก็มีนักวิชาการอย่าง Hay (2013) ได้ทำการวิจัยมาว่า Negative Labelling นั้นจะได้ผลดีถ้าผู้ที่ถูก Labelled (เด็ก) นั้นมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้พูด (เช่น พ่อแม่) และมีความสัมพันธ์ที่ดีกับคนในชุมชนด้วย ได้ยกตัวอย่างทฤษฎี ของ Braithwaite (1985) ที่ชื่อว่า Reintegrative Shaming Theory มาว่า ผลของการลงโทษ ทำให้อับอาย (ในที่นี้หมายถึง Negative Labeling) นั้นขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อม "ถ้าการลงโทษมันเกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมที่เต็มไปด้วยความรัก ความเชื่อใจ ความเคารพ

และการยอมรับซึ่งกันและกัน มันจะช่วยลดพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ของเด็กและโอกาสที่เด็กจะเข้าไปอยู่ในแวดวงอาชญากรรม"

สรุปคือ แทนที่คนเราส่วนใหญ่ คิดว่าการทำให้เด็กอายนด้วยการลงโทษ ด้วยการด่าว่าเด็ก label เด็ก น่าจะทำให้เด็กอายนและไม่กล้าทำผิดอีก แต่ที่ไหนได้ มันยิ่งผลักดันเด็กให้แย่ลงกว่าเดิม ... แต่แน่นอนว่าไม่ทำโทษเด็กเลยก็ไม่ได้ เพราะถ้าไม่ทำโทษเลยเด็กก็จะไม่รู้ว่าจะตัวเองทำผิด แต่การทำโทษเด็กนั้นควรทำในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม ใช้หลักเหตุผล ความรัก ความเข้าใจ มากกว่าใช้อารมณ์โกรธ เอาให้อายอย่างเดียว เพราะไม่อย่างนั้นผลเสียจะมากกว่าผลดี

นිරนาท ฉินประสิทธิ์ชัย (2538, น.25-26) ได้สร้างทฤษฎีเกี่ยวกับการกระทำทางสังคม จากการรวบรวมปัจจัยที่ทำให้มนุษย์กระทำหรือไม่กระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยได้อธิบายการกระทำทางสังคมว่า การกระทำต่าง ๆ ของมนุษย์ในเรื่องใดก็ตามขึ้นอยู่กับปัจจัยดังนี้ คือ เป้าประสงค์ ความเชื่อ ค่านิยม นิสัขธรรมนิยมประเพณี ปัจจัยที่มีผลต่อการกระทำทางสังคมดังนี้

- 1) เหตุผลของแต่ละคนในการตัดสินใจกระทำ
- 2) พื้นฐานของเหตุผลต้องพิจารณาแล้วว่าสอดคล้องกับปัญหา และสถานการณ์นั้น
- 3) บางเหตุผลอาจสนับสนุนการตัดสินใจ บางเหตุผลอาจจะต่อต้านการตัดสินใจ
- 4) ผู้ตัดสินใจจะให้น้ำหนักที่แตกต่างกันในการเลือกเพื่อตัดสินใจ
- 5) เหตุผลที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจ อาจมีเหตุผลเดียวหรือมากกว่าก็ได้
- 6) อาจมีเหตุผลบางอย่างหรือมากกว่า 2 อย่าง จากเหตุผลทั้งหมด หรืออาจไม่มีเลยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลย
- 7) เหตุผลนั้น ๆ อาจมีการเปลี่ยนแปลงโดยมาจากปัจจัยต่าง ๆ ก็ได้
- 8) ภายใต้การกระทำทางสังคมบ่อยครั้งที่มีการเลือกสองสามทางเพื่อจะตอบสนองต่อสถานการณ์นั้น
- 9) ผู้กระทำหรือผู้ตัดสินใจ จะเลือกทางเลือกเฉพาะซึ่งแตกต่างไปในแต่ละบุคคล
- 10) เหตุผลที่จะตัดสินใจสามารถที่จะมองเห็นได้จากการเลือกที่ถูกต้อง

2.4 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ศิริกัญญา อินทรประเสริฐ (2557, น.17-36) การวิจัยเรื่องอิทธิพลของสื่อที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชนในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อศึกษาพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชนในกรุงเทพมหานคร และเพื่อศึกษาอิทธิพลของสื่อ ปัจจัยส่วนบุคคลของเด็กและเยาวชน และปัจจัยแวดล้อมด้านสื่อของเด็กและเยาวชนที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชนในกรุงเทพมหานคร การวิจัยเป็นการวิจัยแบบผสมผสานระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ และการวิจัยเชิงคุณภาพ การวิจัยเชิงปริมาณกลุ่มตัวอย่างเป็นเด็กและเยาวชนในกรุงเทพมหานคร จำนวน 400 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ร้อยละ และสถิติทดสอบไค-สแควร์ การวิจัยเชิงคุณภาพใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึกเด็ก และเยาวชนที่ถูกควบคุมตัวของสถานพินิจเด็กและคุ้มครองเด็กและเยาวชนกรุงเทพมหานคร เพศชาย 10 คน เพศหญิง 10 คน และการสนทนากลุ่มนักวิชาการด้านเด็กและเยาวชนของสถานพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชนกรุงเทพมหานคร 9 คน ผลการศึกษาพบว่า

1) พฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชนที่ศึกษาในครั้งนี้แบ่งเป็น พฤติกรรมความรุนแรงที่แสดงออกทางวาจา พฤติกรรมความรุนแรงที่แสดงออกทางกาย และแนวโน้มการเกิดพฤติกรรมความรุนแรงในอนาคต ซึ่งผลการวิจัยพบว่า

พฤติกรรมความรุนแรงที่แสดงออกทางวาจาที่กลุ่มตัวอย่างเคยกะทำอันดับแรกคือพูดจาเขาะเขี้ยว คูหมิ่น ถากถางผู้อื่น รองลงมาคือใช้คำพูดที่มีลักษณะมุ่งร้ายให้คนอื่นได้รับผลกระทบบอบช้ำทางด้านจิตใจ และใช้คำพูดข่มขู่ คุกคามให้คนอื่นรู้สึกหวาดกลัวและรู้สึกไม่ปลอดภัย

พฤติกรรมความรุนแรงที่แสดงออกทางกายที่กลุ่มตัวอย่างเคยกะทำอันดับแรกคือเตะถีบบุคคลอื่น รองลงมาคือต่อย ตบ ตี หรือกระชากผู้อื่น และแข่งรถในทางสาธารณะ

แนวโน้มการเกิดพฤติกรรมความรุนแรงในอนาคต พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะไม่แสดงพฤติกรรมความรุนแรงแม้ว่าจะมีคนพูดถึงตนเองในแง่ไม่ดี ทำให้เสียหวังทั้งที่ไม่ใช่เรื่องจริง หรือถูกดูค่ว่ากล่าว พูดจาหยาบคาย หรือพูดจาให้ไม่พอใจโดยไร้เหตุผล หรือถูกทำร้ายร่างกายโดยที่ไม่ทันตั้งตัว

2) อิทธิพลของสื่อที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชน ที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ คือ เวลาที่เข้าชมสื่อแต่ละประเภทในหนึ่งวัน และความรุนแรงที่อยู่ในสื่อ ซึ่งผลการวิจัยพบว่า

สื่อที่กลุ่มตัวอย่างทุกคนเข้าถึงและใช้ประโยชน์อันดับแรกคือ โทรทัศน์ รองลงมาคืออินเทอร์เน็ต และภาพยนตร์

เวลาที่เข้าชมสื่อแต่ละประเภทในหนึ่งวัน พบว่าสื่อที่มีการเข้าชมมาก ได้แก่ ภาพยนตร์ โทรทัศน์ เกมคอมพิวเตอร์ อินเทอร์เน็ต และโทรศัพท์เคลื่อนที่ โดยเข้าชมตั้งแต่ 1 ชั่วโมงขึ้นไปต่อวัน

ความรุนแรงด้านภาพ และเสียงที่อยู่ในสื่อที่พบบ่อยเป็นอันดับแรกคือ ภาพยนตร์ รองลงมาคือ โทรทัศน์และอินเทอร์เน็ต ความรุนแรงด้านเนื้อหาที่อยู่ในสื่อที่พบบ่อยเป็นอันดับแรกคือโทรทัศน์ รองลงมาคือภาพยนตร์ และหนังสือพิมพ์

3) ปัจจัยส่วนบุคคลของเด็กและเยาวชนที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชน ที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ คือ เพศ อายุ และพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับอบายมุขหรือสิ่งเสพติด ซึ่งผลการวิจัยพบว่า

เพศ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง

อายุ พบว่ากลุ่มตัวอย่างอายุในช่วง 10-12 ปี 13-15 ปี และ 16-18 ปี ในสัดส่วนใกล้เคียงกัน

พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับอบายมุขหรือสิ่งเสพติด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับอบายมุขหรือสิ่งเสพติด

4) ปัจจัยแวดล้อมด้านสื่อของเด็กและเยาวชนที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชน สำหรับการศึกษาในครั้งนี้แบ่งเป็น สื่อบุคคลภายในครอบครัว สื่อบุคคลภายนอกครอบครัว และสถานการณ์ในชุมชน ซึ่งผลการวิจัยพบว่า

สื่อบุคคลภายในครอบครัว พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อาศัยอยู่ด้วยกันกับพ่อแม่ และภายในครอบครัวไม่มีปัญหาความรุนแรง

สื่อบุคคลภายนอกครอบครัว พบว่าเพื่อนฝูงของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีพฤติกรรมความรุนแรง

สถานการณ์ในชุมชน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่พบสถานการณ์ที่เป็นปัญหาภายในชุมชน

5) ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า อิทธิพลของสื่อ ปัจจัยส่วนบุคคลของเด็กและเยาวชน และปัจจัยแวดล้อมด้านสื่อของเด็กและเยาวชน มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชน โดยความสัมพันธ์ระหว่างอิทธิพลของสื่อกับพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชนอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างสูง ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลของเด็กและเยาวชนกับพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชนอยู่ในระดับปานกลาง และความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยแวดล้อมด้านสื่อของเด็กและเยาวชนกับพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชนอยู่ในระดับปานกลาง

วรลักษณ์ คงอ้วน (2560, น.86-100) ศึกษาการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อยู่อาศัยชานเมืองและเกษตรกรรมกรุงเทพมหานคร โดยผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556 ตลอดจนศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยมาตรการผังเมืองดังกล่าว ผลจากการวิจัยที่ได้จากศึกษาสาระสำคัญของมาตรการและการจัดทำแบบสอบถาม พบว่า ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2556 มีลักษณะเป็นทั้งมาตรการเชิงลบ เชิงบวกและมาตรการส่งเสริม อันมีการดำเนินการหลายประการสอดคล้องกับแนวคิดการวางแผนเมืองเพื่อการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยพื้นที่อยู่อาศัยชานเมืองและเกษตรกรรมฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สำคัญในการดำเนินการจัดการสิ่งแวดล้อมเรื่องการระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ซึ่งสร้างความพึงพอใจระดับมากให้กับประชาชน อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามบริเวณพื้นที่อยู่อาศัยชานเมืองและเกษตรกรรมฝั่งตะวันออกมีความไม่พึงพอใจสูงถึงร้อยละ 18.27 ในเรื่องการอนุญาตให้มีสนามแข่งรถ สนามแข่งม้าและสนามยิงปืนในที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม นอกจากนี้ผู้ตอบแบบสอบถามในพื้นที่อยู่อาศัยชานเมืองและเกษตรกรรมทั้งฝั่งตะวันออกและตะวันตกยังมีความต้องการส่วนใหญ่ระดับมากที่สุดตรงกันในเรื่องการกำหนดบทลงโทษที่เข้มงวดในการฝ่าฝืนและไม่ปฏิบัติตามมาตรการทางผังเมืองอีกด้วย ผลที่ได้จากการวิจัยจึงเป็นข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนที่สนับสนุนและเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในขั้นตอนของการประเมินผลผังเมืองรวม

สุพิศาล ภักดีนฤนาถ และชฎาธาร โอบนิธิ (2560, น.21-36) ศึกษาเกี่ยวกับพัฒนาการงานป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมในการจัดการข้อมูลข่าวสารในยุคปัจจุบันที่มีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงรูปแบบจากเดิม และการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารที่ถูกพัฒนาตลอดมา เช่น ข้อมูลตัวอักษร ภาพ เสียง และข่าวสารที่ได้จากการจัดเก็บและรวบรวมมิได้ถูกนำมาใช้แบบไร้รอยต่อ ขาดความต่อเนื่องของการจัดเก็บและในปัจจุบันมนุษย์ใช้เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นใน

รูปแบบของระบบการจัดเก็บภาพวงจรปิดเพื่อดูแลความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของมวลมนุษย์ เพื่อนำมาแทนตามมนุษย์ ใช้แทนความจำของมนุษย์แต่มีการจัดเก็บข้อมูลเหล่านี้ไว้แบบทิ้งขว้างไร้ประโยชน์ ขาดมูลค่าและใช้ประโยชน์จากการลงทุน ทั้งทางด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินอีกทั้งไม่รู้จักนำเอาไปใช้ให้เกิดความคุ้มค่าที่จัดซื้อหามาใช้ สักแต่เพียงว่าทุกคนทุกแห่งจัดซื้อมาใช้ตามความนิยมเท่านั้น จึงพบว่ารูปแบบในการนำเข้ามาของพฤติกรรมมนุษย์ที่จัดเก็บด้วยระบบวงจรปิดแบบสามมิติในช่วงของเวลาและสถานที่ เข้าสู่กระบวนการ จึงจำเป็นจะต้องประกอบด้วยปัจจัยที่มีบีกาค่าที่เป็นฐานข้อมูลขนาดใหญ่เพื่อรองรับ และขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีด้านซอฟต์แวร์ที่เป็นซอฟต์แวร์ทรงพลัง และเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ทันสมัยอันทรงพลังอันประกอบด้วยปัญญาประดิษฐ์ สามารถประมวลผลที่รวดเร็วและตอบสนองสิ่งที่มนุษย์ต้องการ ตอบโต้กับการกระทำของมนุษย์ได้อย่างชาญฉลาด นี่คือการบวนการในรูปแบบของการบริหารจัดการข้อมูลที่มีอัจฉริยะและมีระบบจัดการได้รวดเร็วแบบสมบูรณ์ที่สุดใกล้เคียงกับปัจจุบันมากที่สุดคือชุมชนที่มีสังคมผาสุกเกิดขึ้นอย่างแท้จริง การลดอาชญากรรม การเกิดพื้นที่เมืองที่ชาญฉลาด และมีข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องเป็นปัจจัยที่ผสมผสานความสามารถขั้นสูงเกิดขึ้นในระบบอันเป็นนวัตกรรมการบริหารจัดการที่นำประโยชน์สุขสู่มวลมนุษย์ จึงได้ผลสรุปว่ารูปแบบของนวัตกรรมการบริหารจัดการที่สอดคล้องกับที่ถูกรวบรวมอย่างสมบูรณ์ในรูปแบบสามมิติจะนำไปให้เกิดประโยชน์อย่างยิ่งในทิศทางบวกในระบบการรักษาความปลอดภัยชีวิตและทรัพย์สินของสังคมและประเทศชาติ อีกทั้งในประโยชน์ในอีกหลากหลายมิติสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มขึ้น ในเชิงธุรกิจได้มากมาย ถ้าภาครัฐและเอกชนประสานการทำงานร่วมกันอย่างแนบแน่นและดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) และนโยบายไทยแลนด์ 4.0 อย่างต่อเนื่องเป็นรูปธรรมก็จะเกิดนวัตกรรมการบริหารจัดการที่ทันสมัยที่สุดในสังคมไทยอย่างแน่นอนอนการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมในยุคหน้าย่อมพึ่งพากับเทคโนโลยีที่ทันสมัยมากขึ้นอดีตย่อมมีความสัมพันธ์ในเชิงบวกอย่างชัดเจนต่อนวัตกรรมจัดการ

เดือนใจ เจริญพงษ์ (2558) ปัจจุบันปัญหาสำคัญของสังคมบ้านเราขณะนี้ ซึ่งเป็นภัยร้ายแรงต่อ เด็กและเยาวชน คือ “จากการไม่รู้กฎหมายของวัยรุ่นกลุ่มเด็กและเยาวชนที่ถูกเรียกขานกันว่า กลุ่มเด็กแว้น” ได้สร้างความเดือดร้อนต่อการดำรงวิถีชีวิตที่สงบของผู้คนในสังคม มีผลทำให้ยังทำให้ประชาชนรู้สึกไม่ปลอดภัยยามค่ำคืน อีกทั้งนำมาซึ่งการสูญเสียทรัพยากรเยาวชน และทรัพย์สินจำนวนมาก นอกจากนี้พบว่ายังมีพฤติกรรมมีความสัมพันธ์และมีพัฒนาการจาก ความสนุกเพลิดเพลิน นำไปสู่การมั่วสุมเกี่ยวข้องกับค้ายาเสพติด กระทำความผิดทางเพศ และยังเป็นแหล่งการค้า

การเสพยาเสพติดของกลุ่มวัยรุ่น จนพัฒนาเป็นการล้วงละเมิดทางเพศ การข่มขืน การชิงทรัพย์ ลัก
ทรัพย์ ทำร้ายร่างกาย ชูกรรโฆก และอาจเป็นฆาตกรตั้งแต่วัยเด็กแล้วก็มี เป็นต้น



บทที่ 3

ปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย

จากการศึกษาถึงปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทยผ่านการสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทยทั้งนอกสนามและในสนาม ในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ คุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนาม และคุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม เหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนามและเหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม และปัญหาการแข่งขันรถยนต์นอกสนามและปัญหาการแข่งขันรถยนต์ในสนาม

3.1 การสัมภาษณ์ถึง คุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์

ประเด็นแรก คุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนาม

จากการสัมภาษณ์ถึง คุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนามพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ต่างมีทัศนคติที่สอดคล้องกัน กล่าวคือ

“ส่วนใหญ่ก็เป็นวัยรุ่นทั่วไปที่รู้จักกันมานาน และชอบวิ่งเดียวกันคือรถซึ่งด้วยกัน โดยเริ่มจากพบปะสังสรรค์กัน เนื่องจากอายุที่ยังเป็นวัยรุ่นกัน ก็ได้เกิดจากวัยก็คคะนอง จึงนัดแนะพากันซึ่งบนถนนผิดกฎหมาย เช่นบนทางด่วนโทเวล ใต้ทางด่วนโทเวล ถนนบางประหัน ทุกคนได้ทราบถึงกฎหมาย พรบ.จราจร กับ พรบ.รถยนต์ แต่ก็ยังปฏิบัติตัวแหกกฎหมาย โดยมีบทบาทสร้างความเดือนร้อนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนในยามค่ำคืน มีเสียงเครื่องยนต์ ท่อไอเสียเสียงดังสนั่นถนน” (วิเศษ อัครปัญญาชน, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

มีทัศนคติเห็นด้วย โดยกล่าวว่า “ส่วนมากเป็นวัยรุ่น” (ณัฐนนท์ บรรจง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“สะท้อนความคิดไปในทางเดียวกันว่า “เป็นคนที่ชื่นชอบรถยนต์เสียงเครื่องยนต์และชอบการทำท่าย” (กรกต ยามโสภา, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

รวมทั้ง สุทธิพงษ์ จันเพ็ง (การสื่อสารส่วนบุคคล 12 เมษายน 2561) ที่กล่าวไว้ลักษณะเดียวกันว่า “คนที่ไม่ชอบการแข่งขันในสนามเพราะมันไม่เร้าใจ และถ้าแข่งข้างนอกมันมันตื่นตื่นกว่าและถ้าได้หนีตำรวจยิ่งมันตื่นตื่นสนุกกว่าในสนาม”

ดังนั้น หากพิจารณาถึงคุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนามย่อมพบว่า ผู้ที่สนใจเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนามนั้นส่วนมากจะเป็นวัยรุ่นชนส่วนใหญ่และมีอายุประมาณ 14 – 35 ปี โดยเค้าออกมานัดแนะกันแข่งบนถนนในเวลายามวิกาลเน้นสถานที่สะดวกในการจอดรวมกันทีละมาก ๆ และสะดวกในการวนกลับรถ

ประเด็นต่อมา เหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนาม

จากการสัมภาษณ์ถึงเหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนามพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ต่างมีทัศนคติที่สอดคล้องกัน กล่าวคือ

“เพราะในสนามมันไม่เร้าใจมันไม่ตื่นตื่น อีกทั้งยังเสียตั้งในการวิ่งในสนาม” (วิเศษ อัครปัญญาชน, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“ไม่ทราบเพราะเหตุผลของความคิดแต่ละคนไม่เหมือนกัน” (ณัฐนนท์ บรรจง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“มันเป็นกระแสที่คนคิดว่าแข่งนอกสนามมันเท่ และไม่ต้องเสียเงิน แค่มีรถก็วิ่งได้” (กรกต ยามโสภา, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“ในสนาม เก่งกันทุกคน บนถนน ปนๆกันไปไม่เก่งเท่าไร รยนต์ก็พอๆกันสูสีกัน” (สุทธิพงษ์ จันเพ็ง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

ดังนั้น หากพิจารณาถึง เหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนาม ย่อมพบว่า แข่งรถยนต์นอกสนามตื่นเต้นเร้าใจมากกว่าในสนามอีกทั้งยัง โชว์สาว ๆ ได้อีกด้วย รวมทั้งไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายค่าสมัครแข่งในสนามอีกด้วย โดยให้เหตุผลว่าการแข่งรถยนต์ในสนามบางที่ค่าสมัครแพง มีราคาถึง 500 – 3,000 บาท โดยมองว่าเอาเงินที่เสียตรงนั้นไปใช้อย่างอื่นดีกว่า

ประเด็นที่สาม ปัญหาการแข่งขันรถยนต์นอกสนาม

จากการสัมภาษณ์ถึงปัญหาการแข่งขันรถยนต์นอกสนาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ต่างมีทัศนะที่สอดคล้องกัน กล่าวคือ

“ปัญหาการแข่งขันนอกสนาม หลัก ๆ เลยที่ผู้คนทั่วไปไม่ชอบคือ จะไปเกี่ยวข้องกับคนไม่รู้ อีโน้อีเหน่ ทำให้เค้าเดือดร้อน เสียหายทั้งเวลาและทรัพย์สิน” (วิเศษ อัครปัญญาชน, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“ผิดกฎหมาย และจะถูกดำเนินคดี” (ณัฐนที บรรจง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“นอกสนามสนุกและมันก็จริง แต่มันเดือดร้อนชาวบ้านยิ่งถ้าไปชนคนอื่นยิ่งแยกันไปใหญ่” (กรกต ยามโสภา, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“แน่นอนครับสังคมนึงเกลียดแน่นอน เพราะทั้งวันทั้งเสียงทำให้เดือดร้อนกันไปหมด” (สุทธิพงษ์ จันเพ็ง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

ดังนั้นหากพิจารณาถึงปัญหาการแข่งขันรถยนต์นอกสนามพบว่า การแข่งรถยนต์นอกสนามชื่อก็บอกอยู่แล้วว่ามันเป็นปัญหาแน่นอน ปัญหาหลัก ๆ คือ สร้างความเดือดร้อนแก่คนใช้รถใช้ถนน คนที่เค้าไม่รู้เรื่องต้องมาเสียเวลารวมไปถึงทรัพย์สินเสียหาย ปัญหานี้เป็นปัญหาหลักเลย

ประเด็นที่สี่ คุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม

จากการสัมภาษณ์ถึง คุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ต่างมีทัศนคติที่สอดคล้องกัน กล่าวคือ

วิศเวช อัครปัญญาชน (การสื่อสารส่วนบุคคล 12 เมษายน 2561) กล่าวว่า “เป็นบุคคลทั่ว ๆ ไป ที่มีรถและชื่นชอบในความเร็ว อาจจะแข่งจริง ๆ จัง ๆ หรือแข่งแบบชั่วคราวก็ได้ หรือไปแค่ร่วมสนุกกันบ้าง”

ศราวุธ ชื่นชมวัฒนา (การสื่อสารส่วนบุคคล 12 เมษายน 25612) “มีทัศนคติเห็นด้วย โดยกล่าวว่า คนที่มีใจรักในการแข่งขันรถยนต์ไม่สามารถระบุได้หลากหลาย”

ประสงค์ ไกรชนะ (การสื่อสารส่วนบุคคล 12 เมษายน 2561) “สะท้อนความคิดไปในทางเดียวกันว่าเป็นใครก็ได้ที่สนใจอยากลองขับในสนาม ทั้งหน้าใหม่หน้าเก่าผู้หญิงผู้ชายมาได้หมดไม่แบ่งแยก แค่ทำตามกฎกติกาของสนามนั้น ๆ”

ดังนั้น หากพิจารณาถึงคุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนามพบว่า เป็นบุคคลทั่ว ๆ ไปที่ชอบในความเร็ว ในเสียงเครื่องรถยนต์ เสียงท่อไอเสียรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็เพศชายหรือเพศหญิงก็สามารถเข้ามาแข่งรถในสนามได้

ประเด็นที่ห้า เหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม

จากการสัมภาษณ์ถึง เหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ต่างมีทัศนคติที่สอดคล้องกัน กล่าวคือ

“เพราะที่สนามมีการจัดแข่งรถทุกเสาร์อาทิตย์ ทำให้หัวหน้ากลุ่มได้เชิญชวนสมาชิกในกลุ่มนัดแนะกันไปร่วมกิจกรรม” (วิศเวช อัครปัญญาชน, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“สนามมีความปลอดภัยสูง และได้มาตรฐาน” (ฉันทน์ บรจจ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“ค่าสมัครไม่แพง และถ้ารถติดอันดับบ่อย ๆ จะได้ออกสื่อแล้วทำให้คนอื่นรู้จักเราได้ ถ้าเป็นอยู่ จะได้รับการยกย่องว่าทำที่อยู่นี้ สามารถติดอันดับและนำเงินเข้าอยู่ได้อีกด้วย” (วันเฉลิม ผิวคำขำ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

ดังนั้น หากพิจารณาถึงเหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม พบว่าในกลุ่มรถซึ่งเค้ารณรงค์ให้เข้ามาแข่งในสนามเพราะเค้าจะทำภาพลักษณ์รถซึ่งให้ดีขึ้นอีกทั้งยังมีความปลอดภัยต่อผู้ขับและรถของตัวเองอีกด้วย ยิ่งถ้าติดอันดับได้รับรางวัลก็จะได้รับความยกย่องจากผู้คนรอบข้างเป็นอย่างมาก

และประเด็นสุดท้าย ปัญหาการแข่งขันรถยนต์ในสนาม

จากการสัมภาษณ์ถึง ปัญหาการแข่งขันรถยนต์ในสนาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ต่างมีทัศนคติที่สอดคล้องกัน กล่าวคือ

“เรื่องการพนันมีแน่นอนอยู่แล้ว เพราะการแข่งขันรถแต่ละครั้งใช้เงินตกแต่งรถจำนวนมาก เลยมีการพนันกันเกิดขึ้น และเรื่องกระทบกระทั่งของคนบางกลุ่มอาจจะพกอาวุธเข้ามาในงาน และอาจจะเกิดเหตุการณ์ลูกหลงไปถูกคนอื่นได้” (วิเศษ อัครปัญญาชน, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“รถอาจมีเบียดชนกันบ้างในสนาม นักแข่งไม่ได้ศึกษากฎกติกา มารยาทก่อนลงแข่ง” (นุติ นาคพันธ์, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“นักแข่งมือใหม่และนักแข่งเก่าอาจกระทบกระทั่งกันในสนามกันได้ ต้องระมัดระวังกันให้มากขึ้น” (ศุภวัฒน์ เชื้อพลายเวช, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

ดังนั้น หากพิจารณาถึงปัญหาการแข่งขันรถยนต์ในสนาม พบว่า จะมีการกระทบกระทั่งกันอยู่แล้วขึ้นอยู่กับว่าจะรุนแรงหรือไม่รุนแรง แต่ส่วนมากจะทำตามกฎกติกาของสนามนั้น ๆ ว่าอย่าพกอวูรและอย่าทะเลาะวิวาท เพราะไม่อย่างนั้นจะเกิดผลเสียต่อรถซึ่งส่วนรวม

3.3 สรุปผลการศึกษาปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย

จากการศึกษาปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย ซึ่งผลจากการสัมภาษณ์สะท้อนให้เห็นว่า คุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนาม และคุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนามนั้นคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ

คุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนามย่อมพบว่า ผู้ที่สนใจเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนามนั้นส่วนมากจะเป็นวัยรุ่นชนชั้นส่วนใหญ่และมีอายุอานามประมาณ 14-35 ปี โดยเค้าออกมานัดแนะกันแข่งบนถนนในเวลายามวิกาลเน้นสถานที่สะดวกในการจอดรวมกันทีละมาก ๆ และสะดวกในการวนกลับรถ

ส่วนคุณลักษณะผู้เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนามพบว่า เป็นบุคคลทั่วไปที่ชอบในความเร็ว ในเสียงเครื่องรถยนต์ เสียงท่อไอเสียรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นเพศชายหรือเพศหญิงก็สามารถเข้ามาแข่งรถในสนามได้

โดยผู้เข้าร่วมแข่งขันทั้งนอกสนามและในสนามนั้นเป็นผู้สนใจเกี่ยวกับการแข่งขันความเร็ว แต่กลุ่มที่อยู่นอกสนามส่วนใหญ่เป็นเยาวชนซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะ โดยนัดหมายกันแข่งบนถนนสาธารณะในเวลายามวิกาล ซึ่งเน้นสถานที่สะดวกในการจอดรวมกันทีละมาก ๆ และสะดวกในการวนกลับรถ

นอกจากนี้ เหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนามและเหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม กล่าวคือ

เหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนาม ย่อมพบว่า แข่งรถยนต์นอกสนามตื่นตื่น ใฝ่ใจมากกว่าในสนามอีกทั้งยังโชว์สาวหรือเพื่อนต่างเพศได้อีกด้วย รวมทั้งไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายค่าสมัครแข่งในสนามอีกด้วย โดยให้เหตุผลว่าการแข่งรถยนต์ในสนามบางที่ค่าสมัครแพงมีราคาถึง 500-3,000 บาท โดยมองว่าเอาเงินที่เสียตรงนั้นไปใช้อย่างอื่นดีกว่า

และหากพิจารณาถึงเหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม พบว่าในกลุ่มรถซึ่ง ครอบครัวยังเข้ามาแข่งในสนามเพราะเค้าจะทำภาพลักษณ์รถซึ่งให้ดีขึ้นอีกทั้งยังมีความปลอดภัยต่อผู้ ขับและรถของตัวเองอีกด้วย ยิ่งถ้าติดอันดับ ได้รับรางวัลก็จะได้รับความยกย่องจากผู้คนรอบข้างเป็น อย่างมาก

โดยเหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนามและในสนามนั้นคล้ายคลึงกันใน ประเด็นความต้องการการยอมรับจากสังคมและ โดยเฉพาะเพื่อนต่างเพศ อย่างไรก็ตามปัจจัยด้าน ค่าใช้จ่ายและด้านการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจเข้าร่วมการแข่งขัน

และในประเด็นปัญหาการแข่งขันรถยนต์นอกสนามและปัญหาการแข่งขันรถยนต์ในสนาม พบว่า

ปัญหาการแข่งขันรถยนต์นอกสนาม ได้แก่การสร้างความปลอดภัยของคนแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ ถนนโดยทั่วไป การทะเลาะวิวาท รวมถึงปัญหาสร้างความเสียหายของทรัพย์สินทั้งสาธารณะและ ของตนเอง

ส่วนปัญหาการแข่งขันรถยนต์ในสนาม พบว่า มีปัญหาการทะเลาะวิวาทอยู่บ้าง แต่การทำ ตามกฎกติกาของสนามนั้น ๆ ว่าอย่าพกอาวุธและอย่าทะเลาะวิวาท ช่วยลดปัญหาในภาพรวมได้

จากประเด็นปัญหาการแข่งขันรถยนต์นอกสนามและในสนามย่อมพบว่าปัญหาดังกล่าวนั้น มักเกิดขึ้นจากการทะเลาะวิวาทแต่การแข่งขันรถในสนามช่วยลดปัญหาดังกล่าวได้ดี

จากการศึกษานโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย ซึ่งผลจากการ สัมภาษณ์สะท้อนให้เห็นว่า

หากพิจารณาถึงทัศนคติต่อความต้องการให้รัฐบาลส่งเสริมการแข่งขันรถยนต์ในสนามพบว่า อยากให้รัฐบาลยอมรับในการแข่งรถที่ถูกกฎหมายมากขึ้น เพราะตอนนี้ภาพลักษณ์กระแสสังคมรถซึ่งก็ไม่ได้มีอยู่แล้ว โดยอยากให้สนับสนุนให้มีสนามแข่งที่ได้มาตรฐาน และทำให้ชาวต่างชาติอยากมาร่วมกิจกรรมแข่งรถในประเทศของเราด้วย ขอให้เปิดการค้าของแต่ละรถยนต์ให้มากขึ้นกว่านี้ เก็บภาษีให้น้อยลง เพราะ เศรษฐกิจของแต่ละรถเป็นเศรษฐกิจที่เงินสะพัดเป็นอย่างมาก สามารถทำให้รายได้ประชาชนได้เป็นอย่างดี ลดปัญหาอาชญากรรมดีขึ้นด้วย



บทที่ 4

นโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย

4.1 ประวัติและข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับแก๊งรถซิ่งของเยาวชน

4.1.1 ประวัติการแข่งขันรถยนต์บนถนนทางหลวงในกรุงเทพฯและปริมณฑล

จากการศึกษาสัมภาษณ์ผู้มีความรู้มีประสบการณ์ทางด้านเรื่องนี้ที่สามารถให้ข้อมูลกับผู้วิจัยได้ แล้วสามารถประมวลข้อมูลออกมาได้ว่า กลุ่มรถซิ่งเริ่มมีมานานตั้งแต่สมัยรุ่นพ่อของเรา และเริ่มเป็นที่รู้จักในสังคมไทยมาเมื่อ 25 ปีที่แล้ว โดยเริ่มมาจากถนนในกรุงเทพมหานครที่เป็นถนนโล่งและเรียบเหมาะแก่การซิ่ง ถนนที่ขอดฮิตในสมัยนั้นก็คือ ถนนวิภาวดีรังสิต หน้าสถานบันเทิงเดอะพาลาส โดยผู้วิจัยมองว่าเกิดขึ้นในเวลาไม่นานและไล่เลี่ยกันมาก เพราะว่าคนที่อยู่ในกลุ่มรถซิ่งรถแข่งเป็นกลุ่มที่มีลักษณะไม่เหมือนกัน จากที่สัมภาษณ์นักซิ่งบนถนนอังรีดูนังเป็นสถานที่ประลองความเร็วมักพบว่าคนเหล่านี้ล้วนแต่ประกอบอาชีพเป็นช่างซ่อมรถ หรือเป็นผู้ที่ชอบรถสปอร์ต ช่างซ่อมรถนั้นพอทำรถเสร็จก็จะชอบนำรถที่ตนเองทำมาประลองความเร็ว แล้วถ้ายังได้ชัยชนะ จะเป็นที่เซดหน้าซูดานในหมู่เพื่อน ๆ และเป็นที่ยอมรับของคนที่ชอบซิ่ง โดยจะได้นำรถตนเองไปตกแต่งอัพเกรดเครื่องยนต์ที่อยู่นั้น ๆ ต่างจากพวกที่เริ่มต้นที่ถนนวิภาวดีรังสิต เนื่องจากกลุ่มรถซิ่งที่เริ่มใช้ถนนวิภาวดีรังสิตในตอนนั้น มักเป็นนักเทียวนักด้อมที่มาใช้บริการของผับสถานบันเทิงเดอะพาลาส ซึ่งเป็นสถานบันเทิงที่นิยมที่สุดในช่วงนั้น มักจะเป็นทั้งผู้หญิงและผู้ชายมาใช้บริการกันอย่างมากมาย การซิ่งรถยนต์จึงเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นมิใช่เพียงเพื่อประลองความเร็วเท่านั้น หากเป็นการที่ต้องการโชว์หรือแสดงให้เห็นความร่ำรวยของตนเอง เนื่องด้วยมาจากความมึนเมาและความคึกคะนองก็แล้วแต่ จากข้อมูลดังกล่าวจึงสามารถกลุ่มสองกลุ่มมีลักษณะที่คล้ายคลึงกันคือใช้ถนนหลวงในเวลากลางคืนเพื่อทำการแข่งขันรถยนต์ และเกิดขึ้นในเวลาใกล้เคียงบริเวณถนนอังรีดูนัง และก็มักจะบอกว่าพวกตนเป็นพวกแรกที่มาทำการแข่งขันประลองความเร็วกันบนถนนหลวง เพียงแต่เป็นถนนที่มีผู้คนไม่มากที่สัญจรในเวลากลางคืน จึงไม่มีคนรู้จักเหมือน

ถนนวิภาวดีรังสิตที่มีคนรู้จักกันมากอย่างแพร่หลาย เนื่องจากในคืน ๆ หนึ่งมีผู้คนนับพันที่อยู่ในเหตุการณ์ที่ถนนวิภาวดี โดยที่ถนนนี้จะมีรถที่มาร่วมการแข่งขันประมาณ 50 ถึง 100 คัน แต่หลังจากข่าวสารได้แพร่ออกว่าจะมีการนัดแนะมาแข่งรถกันในยามค่ำคืน การกวาดล้างในการแข่งรถยนต์ก็เกิดขึ้นมาพร้อมกันเช่นกัน และประจวบเหมาะกับการที่ฝัซซ็อดัง เดอะพาลาสได้ปิดตัวลง ทำให้รถซึ่งทั่วไปได้กระจายออกไปตามถนนชานเมืองแบบประปรายทำให้ไม่มีการรวมตัวเหมือนในช่วงแรก ๆ

ในช่วงประมาณปี 2536 กลุ่มรถซึ่งก็ได้ออกมาทำการจับกลุ่มแข่งรถยนต์กันใหม่และการกลับมาในคราวนี้เป็นการกลับมาครั้งยิ่งใหญ่ และกลับมาอย่างที่เดิม ที่นักซึ่งเรียกกันว่า บ้านเก่าคือ วิภาวดีรังสิต โดยใช้ถนนมีจุดกลับรถหน้าโรงเรียนเซนต์จอห์น และจุดกลับรถแยกสุทธิสาร และอีกทั้งบางคืนก็จะมีด่านตำรวจตรวจอยู่บริเวณนั้นแล้วทำให้ต้องเลื่อนกลับรถตรงแยกดินแดง และการกลับมาในครั้งนี้เป็นการกลับมาครั้งยิ่งใหญ่ซึ่งทำให้รถมีมากกว่าเดิมมีมากกว่าถึง 250-300 คันอย่างแน่นอน โดยมาจากข่าวสารที่สโรบทิศทางและมาจากจังหวัดใกล้เคียง แต่ก็ไม่ได้พ่นกันเป็นสิ่งของอย่างเป็นทางการ แต่ก็มิติดไม้ติดมือกันบ้าง ที่เรียกว่า พ่นติดปลายนม ซึ่งเป็นการตกลงกันเองของแต่ละคันที่จะจับมือแข่งกันในรอบนั้น ๆ การกลับมาคราวนี้สร้างความหนักอกหนักใจให้กับเจ้าหน้าที่อย่างมาก เนื่องจากสถานที่แข่งรถนั้นเป็นรอยต่อระหว่างสถานีตำรวจ 2 สถานี ซึ่งในตอนนั้นทั้ง 2 สถานีตำรวจยังไม่มีแบบแผนที่การปิดล้อมจับกุมรถที่มาแข่งเลย เนื่องจากรูปแบบการวางเส้นทางถนนวิภาวดีในขณะนั้น มีการตัดถนนเป็นทางลัดมากมาย จึงเหมือนเป็นการเพิ่มเส้นทางในการหลบหลีกการจับกุมจากเจ้าหน้าที่ได้ ถนนวิภาวดีจึงเป็นที่นิยมอย่างมากในตอนนั้น ซึ่งมีซึ่งมีผู้ชมมาขึ้นครูดไม่ต่ำกว่า 500-1,000 คน ถึงแม้จะรู้ว่าผิดกฎหมาย และแล้วการแข่งขันรถยนต์บนถนนวิภาวดีนั้นก็สิ้นสุดลง เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจได้มีการกวาดขันจับกุมอย่างหนัก โดยจับกุมได้ทีละไม่ต่ำกว่า 100 คัน บางคนหนีได้ บางคนก็หนีไม่ทัน เมื่อเจอแบบนี้หลายครั้งเข้า ประกอบกับการที่สร้างถนนในบริเวณนั้น ๆ ด้วย จึงทำให้เกิดการกระจายตัวของกลุ่มรถซึ่งไปตามถนนรอบเมืองในช่วงปี 2539-2542

พอกล่าวได้ว่าการแข่งขันรถยนต์บนถนนหลวงที่ยิ่งใหญ่ที่สุดและยาวนานอยู่ในช่วงปี 2536-2542 และมีกลุ่มคนจำนวนไม่น้อยที่หลบหลีกการจับกุมได้ และสถานที่แข่งรถที่ถนนวิภาวดีสิ้นสุดลง ก็มีการจับกลุ่มแข่งรถตามสถานที่ต่าง ๆ อย่างเห็นได้ชัด โดยได้มีการนัดแนะกันที่ใหม่ที่ภาษาวัยรุ่นนักซึ่งเรียกเป็น โค้ดลับบอกกันว่า “71” เรียกตามชื่อซอยของถนนลาดพร้าว คือ ลาดพร้าว 71 ซึ่งอยู่ติดกับถนนเลียบทางด่วนรามอินทรา เป็นทางขนานโล่ง ๆ ในเวลากลางคืน

สามารถวิ่งออกตัวได้ที่หลาย ๆ คันพร้อมกัน และตรงนั้นเป็นพื้นที่ของ สน. โชกชัย และ สน. โครคราม อีกทั้ง 2 สน. นี้จะไม่มีระบบการจัดการกลุ่มรถซึ่งนี้เท่าที่ควร เพราะเป็นถนนเพิ่งตัดใหม่ จึงเป็นแหล่งที่นักซิ่งจากถนนวิภาวดี ย้ายมาแข่งรถกันที่ถนนเลียบด่วนรามอินทรา มีที่กลับรถในตัว ถนนเส้นนี้จึงเป็นที่นิยมของนักซิ่งจากทั่วกรุงเทพและชานเมืองปริมณฑล และเมื่อมีการจับกุม กวดขันกันมากขึ้น ประกอบกับเริ่มมีการจัดแข่งแบบถูกกฎหมายขึ้นในเขตกรุงเทพ จำนวนของนักซิ่งจึงเริ่มน้อยลงจนถึงปัจจุบันแทบจะไม่เหลือให้เห็นในช่วงปี 2542 แต่ก็ยังมีผู้มาประลองเรื่อย ๆ แต่ไม่ถึงกับมากเหมือนแต่ก่อน และในขณะเดียวกันนักซิ่งได้เริ่มหันมาแข่งรถในสนามเฉพาะกิจ เป็นการแข่งขันแบบที่ไม่กระทบผู้ที่สัญจรไปมา คือการใช้สถานที่เอกชนในการจัดการแข่งขัน อาทิ เช่น สนามคลองห้า และสนาม BRC ที่อยู่หลังซีคอนสแควร์ ซึ่งเดิมทีเป็นสนามโกคาทและได้ดัดแปลงมาเป็นสนามแข่งรถยนต์ขนาดใหญ่ ทั้งนี้ทั้งนั้นถึงมีสนามแข่งรถแบบถูกกฎหมายได้ประลองความเร็วกัน แต่จนแล้วจนเล่าก็ยังมีนักซิ่งจำนวนไม่น้อยที่ยังออกมาซิ่งบนถนนหลวงในยามค่ำคืน การแข่งขันรถยนต์ในสนามจำเป็นต้องมีค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการสมัครเข้าแข่งขันในแต่ละครั้ง และบางครั้งได้รางวัล อาจจะได้แต่ถ้วยรางวัล ไม่มีเงินรางวัลให้ และในปี 2548 ได้มีกลุ่มนายทุนเอกชนได้สร้างสนามที่ผ่านการรับรองต่อสมาคมการแข่งขันรถยนต์ที่ถูกต้อง โดยมีระบบความปลอดภัยที่มาตรฐานระดับประเทศไว้รองรับบรรดานักซิ่งทั้งหลายให้หันมาแข่งรถในสนามกันมากขึ้นจะได้ไม่สร้างความเดือดร้อนให้ประชาชนที่สัญจรไปมา โดยสนามนี้ตั้งอยู่ที่ อำเภอกลองหลวง จังหวัดปทุมธานี และผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่เก็บข้อมูลได้ว่า นักซิ่งเป็นที่หันมาใช้สนามแห่งนี้กันเยอะมาก เพราะสนามแห่งนี้เปิดให้บริการทุกวัน และจะมีจัดงานแข่งขันให้ผู้ที่อยากทดลองความเร็วได้ลองกัน โดยวันศุกร์ เสาร์ อาทิตย์จะมีผู้คนมากจำนวนมาก และมีงานแข่งทุกเสาร์อาทิตย์ ทำให้ปัญหาการแข่งขันบนถนนหลวงเบาบางลงไป ยังคงเหลือถนนเพียงไม่กี่สายเท่านั้นที่ยังมีการแข่งขันกันอยู่ และยังพบอีกว่ากลุ่มคนที่ยังทำผิดแข่งรถบนถนนหลวงส่วนใหญ่เป็นพวกพวกนักที่เทียวที่ชอบดื่มสุราตามสถานบันเทิง หลังจากปิดบริการจึงใช้ถนนหน้าสถานบันเทิงนั้นเป็นที่แข่งขัน และโดยส่วนใหญ่จะไม่เน้นผลแพ้ชนะแต่จะขับโชว์มากกว่าทำให้สร้างความสนใจให้เพศตรงข้ามมากกว่า

4.2 ประเภทและรูปแบบของกลุ่มรถชิง

จากการศึกษาประเภทของกลุ่มรถชิง ผู้วิจัยสามารถประมวลวิธีการตั้งกลุ่มหรือประเภทของรถชิงได้ดังนี้

4.2.1 กลุ่มที่เกิดจากสื่อโซเชียลทาง Facebook

เป็นการรวมกลุ่มในลักษณะใช้สื่อออนไลน์ในการตั้งกลุ่มขึ้นมา จะยกตัวอย่างกลุ่มที่ผู้วิจัยได้จัดทำขึ้นมาแล้วเป็นเวลา 5 ปี โดยเมื่อ 5 ปีที่แล้ว รถยนต์ที่มีสีขาวกำลังบูมขึ้นมาและกลายเป็นสียอดฮิตที่หนุ่มผู้คน ผู้วิจัยเองได้มองเห็นว่าอยากจะมีกลุ่มสักกลุ่มหนึ่งขึ้นมาเพื่อพบปะสังสรรค์ปรึกษาปัญหาเรื่องรถยนต์ ก็เลยใช้สื่อ Facebook มาตั้งชื่อกลุ่มว่า Unlimitz-White กลุ่มคนขับรถสีขาว สัปดาห์แรกมีคนกดเข้าร่วมกลุ่มประมาณ 20 กว่าคนและสัปดาห์นั้นผมก็ได้นัดจัดมิตติ้ง (หมายถึงนัดพบปะกันตามสถานที่ต่าง ๆ เรียกกันว่า มิตติ้ง) ผู้วิจัยก็เลยนัดแนะสถานที่กันที่ แมกเวดูล์หลักสี่ เวลา 20.00 น ถึง 23.30 น. โดยครั้งแรกที่มาร่วมมิตติ้งก็ล้วนมีแต่รถสีขาว มีทั้งรถกระแตงซึ่งรถเก๋งแต่งซึ่ง รถบ้านใช้งาน มากันประมาณ 12 คัน ทั้งนี้ทั้งนั้นทุกคนที่เข้ามายังไม่เคยรู้จักกันมาก่อนเพียงแค่พิมพ์พูดคุยกันในกลุ่ม Facebook เท่านั้น แล้วคืนนั้นผู้วิจัยเองก็ให้สมาชิกทุกคนแนะนำตัวเองและสอบถามถึงรถว่าแต่งอะไรมาบ้าง ทำอะไรไปบ้างทำเท่าไร ทำที่ไหน อยู่ไหน ทำให้คืนนั้นสมาชิกทุกคนสนิทกันเร็วมา เพราะได้พูดจากปรึกษาเรื่องรถ ซึ่งเป็นสิ่งที่ทุกคนที่เข้ามานั้นชอบเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว ทำให้คืนนั้นผ่านไปไวมาก และเราก็ได้ทำการแยกย้ายกลับบ้านกัน ใน เวลา 23.50 น. เราจะเน้นไม่ให้เกิน เวลาเที่ยงคืน เพราะจะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตความรับผิดชอบของบางเขน เข้ามาควบคุมดูแลความเรียบร้อย แล้วคืนนั้นก็ผ่านไปด้วยดี และหลังจากนั้นกลุ่มคนขับรถสีขาวก็ได้มีสมาชิกใหม่เข้ามาเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และได้จัดกิจกรรมกันบ่อยมากยิ่งขึ้น อาทิเช่น กิจกรรม ทำบุญแก่เด็กพิการด้อยโอกาส จังหวัดเพชรบุรี โดยทริปนั้นมีรถสมาชิกที่เข้าร่วมทำบุญกับทางกลุ่มรถสีขาวนี้ประมาณ 55 คัน และได้ขับรถตามกันไปจาก กรุงเทพมหานคร โดยนัดกันในวันเสาร์ เวลา 07.30 ออกเดินทางจาก ห้าง CDC เลียบด่วนรามอินทรา และไปถึง โรงเรียนผู้พิการด้อยโอกาส จังหวัดเพชรบุรี เวลาประมาณ 11.30 ไปถึงก็ทางโรงเรียนได้จัดอาหารกลางวันให้เราเลี้ยงเด็ก

4.2.2 กลุ่มที่เกิดจากสังคมแข่งรถในสนาม

คนกลุ่มนี้ได้โดนปลูกฝังให้แข่งรถให้ถูกระเบียบและถูกกฎหมายตั้งแต่แรก ๆ โดยมีกรเข้าฝึกอบรมการขับแข่งรถพื้นฐานที่สนามแข่งรถจริง โดยการรับสมัครจะเปิดรับผู้ที่สนใจการขับแข่งในสนาม ไม่ว่าจะเป็นเพศหญิง หรือ เพศชาย จะเด็กหรือจะผู้ใหญ่แต่ที่สำคัญต้องขับรถเป็นแล้ว ก็ต้องขับรถเกียร์ธรรมดาเป็นด้วย พร้อมกับเงินค่าสมัครครอสเบสิก 3,000 บาท โดยในประเทศไทยนี้ คروسที่เปิดสอนอย่างเด่นชัดก็คือ Toyota Racing School เป็นโรงเรียนฝึกสอนการแข่งขัน โดยเฉพาะจากชั้นเบสิกไปถึงขั้นมืออาชีพ อีกทั้งยังมีรถจำหน่ายในสภาพพร้อมแข่งและอุปกรณ์ความปลอดภัยครบครัน ซึ่งผู้คนที่เกิดจากการแข่งรถในสนามจะเป็นอีกสังคม ๆ หนึ่งที่ถูปลูกฝังมาอย่างดี โดยจะแตกต่างจากคนที่เกิดจากการแข่งรถบนถนนหลวงมาก่อน โดยจะแตกต่างกันที่วิถีภาวะอารมณ์ของผู้ขับแข่งเอง ผู้ที่เกิดจากการแข่งบนถนนหลวงมาก่อน จะเป็นผู้ที่กล้าได้กล้าเสีย ใจถึงกล้าแลกเพื่อให้ได้มาเพื่อความชัยชนะ ส่วนผู้ขับที่เกิดจากสนามมาตั้งแต่แรก จะมีวิถีภาวะอารมณ์ที่จะขับระวังเพื่อให้เกิดความปลอดภัยกับตัวเองมากที่สุด โดยโรงเรียนที่ฝึกการขับแข่งรถเค้าจะเน้นถึงความปลอดภัยของตัวเข้าแข่งขันเป็นหลัก

4.3 แนวคิดการแข่งขัณรยยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมายนโยบายการแก้ไข

4.3.1 แนวคิดการแข่งขัณรยยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมาย

ในสมัย วัฒนา เมืองสุข (2558) กล่าวถึงกรณี พล.ต.อ.อดุลย์ สัมย์รัฐบาล พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร มีแนวคิดจะสร้างสนามแข่งให้กับกลุ่มเด็กแว้นว่า “ถือเป็นเรื่องดี หากมีการจัดสถานที่ไว้รองรับ มีกฎเกณฑ์และมาตรการดูแลความปลอดภัยภายในสนามแข่ง เด็กกลุ่มนี้จะได้ไม่ไปแข่งหรือซิ่งรถบนท้องถนน จะไม่ไปสร้างความเดือดร้อนรำคาญให้กับประชาชนด้วย ทั้งนี้ สิ่งใดก็ตามที่ทำแล้วไม่ผิดกฎหมายและไม่ขัดต่อศีลธรรม และเป็นความต้องการของประชาชน รัฐบาลก็ควรสนองตอบไป หากเราสร้างสวนสัตว์หรือลานกีฬาได้ การสร้างสนามแข่งรถก็คงไม่แตกต่างกัน หากเรามีสนามแข่งรถฟอร์มูล่าวันของผู้ใหญ่ได้ เราก็ควรมีสถานมแข่งรถให้กับเด็กซึ่งบนถนนได้ด้วยเช่นกัน”

อย่างไรก็ตามปัจจุบัน พบว่า กฎหมายสำคัญที่สัมพันธ์กับการแก้ไขปัญหาเด็กแว้น ก็คือคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ 22/2558 ซึ่งเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคมที่ผ่านมา เว็บไซต์ราชกิจจานุเบกษา สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้เผยแพร่คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความ

สงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ 22/2558 เรื่องมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ โดยมีคำสั่งทั้งหมด 10 ข้อ เป็นหลักการโดยทั่วไป หลังจากเกิดปัญหาตั้งแต่การแข่งรถบนถนน จำเป็นต้องกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันภัยสังคมและยับยั้งการรวมกลุ่มหรือมั่วสุมให้เกิดความเสียหายกับผู้อื่น รวมถึงสร้างจิตสำนึกรับผิดชอบแก่เด็กและเยาวชน ผู้ปกครอง ผู้ที่เกี่ยวข้อง และสังคมทุกภาคส่วน ให้ตระหนักถึงความปลอดภัย การคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนรวมถึงยับยั้งพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี สำหรับมาตรการทั้ง 10 ข้อ มีดังนี้ (ราชกิจจานุเบกษา, 2558)

ข้อ 1 ห้ามรวมกลุ่มหรือมั่วสุมในลักษณะที่น่าจะนำไปสู่การแข่งรถในทางอันเป็นความผิด ซึ่งต้องรับโทษตามกฎหมาย หากมิให้เจ้าหน้าที่เข้าระงับยับยั้งตามที่เห็นสมควร เช่น การนำรถที่สงสัยว่าจะใช้แข่งขึ้นมาเก็บรักษาไว้ชั่วคราวจนกว่าพฤติกรรมดังกล่าวจะสิ้นสุดลง

ข้อ 2 พ่อแม่ผู้ปกครองต้องยับยั้ง พฤติกรรมที่ไม่ดี ไม่สนับสนุนหรือปล่อยให้เยาวชนรวมกลุ่มหรือมั่วสุมเพื่อการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ หากมีการกระทำผิดให้ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของพ่อแม่ผู้ปกครองด้วย นอกจากนี้ยังให้แจ้งการกระทำของเด็กในปกครองให้ผู้ปกครองทราบ เพื่อป้องกันตกเดือน หรืออาจให้วางประกันตามสมควรแต่ไม่เกิน 2 ปี และหากมีการกระทำผิดซ้ำอีก ให้ผู้ปกครองต้องโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 3 หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับและให้รับเงินประกันเป็นของกองทุนคุ้มครองเด็ก

ข้อ 3 ผู้ใดผลิตครอบครอง จำหน่าย ประกอบ ดัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ หากการกระทำเชื่อได้ว่าเป็นการยุง ส่งเสริมให้กระทำผิดตามคำสั่งนี้ ให้ถือว่าผู้นั้นกระทำในลักษณะเป็นการส่งเสริมหรือสนับสนุน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ หากเป็นผู้ประกอบการที่เข้าข่ายกรณีดังกล่าวให้สั่งผิดหรือเพิกถอนใบอนุญาตทันที

ข้อ 4 ห้ามมิให้ผู้ประกอบกิจการสถานบริการหรือสถานประกอบการใดที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- 1) ยินยอมหรือปล่อยให้ผู้มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์เข้าไปใช้บริการ
- 2) ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- 3) เปิดทำการเกินกว่าเวลาที่กฎหมายบัญญัติ
- 4) ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เกินกว่าเวลาที่กำหนดตามที่กฎหมายบัญญัติ
- 5) ยินยอมหรือปล่อยให้มีการพกพาอาวุธ วัตถุระเบิด หรือยาเสพติดเข้าไป

ในสถานที่ของตน

ข้อ 5 ในกรณีที่สถานบริการหรือสถานประกอบการใดที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญทางเสียงแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง ให้เจ้าพนักงานสาธารณสุขสามารถสั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่ดังกล่าว ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเหตุเดือดร้อนรำคาญทางเสียงให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้หยุดการใช้เสียงที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ หากครบกำหนดแล้วเจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่ดังกล่าว ยังไม่ได้ปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องตามกฎหมาย ให้นำความในวรรคสองของข้อ 4 มาใช้บังคับ โดยอนุโลม

ข้อ 6 ห้ามมิให้มีสถานที่ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษา หรือหอพักในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษา หากพบว่ามีผู้ฝ่าฝืน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานของรัฐ ดำเนินตามกฎหมายอย่างเด็ดขาดและเคร่งครัด รวมทั้งให้มีอำนาจในการสั่งปิดสถานที่ดังกล่าวทันที รวมถึงสถานบริการหรือสถานประกอบการใดที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกันด้วย

ข้อ 7 ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการ ในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ปฏิบัติตามและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด หากพบว่ามีเจ้าหน้าที่ของรัฐมีการเพิกเฉยหรือละเลยไม่กระทำการหรือปล่อยปละละเลย ให้ผู้บังคับบัญชาดำเนินการทางแพ่ง ทางอาญา และทางปกครองกับเจ้าหน้าที่ผู้นั้นอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว ส่วนในกรณีที่หัวหน้าส่วนราชการหรือผู้บังคับบัญชาปล่อยปละละเลย ไม่ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง ให้นำมาตรการที่กำหนดไว้ในคำสั่ง คสช. ที่ 69/2557 เรื่อง มาตรการป้องกัน และแก้ไขปัญหาการทุจริตประพฤติมิชอบ ลงวันที่ 18 มิถุนายน 2557 มาใช้บังคับ

ข้อ 8 ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการกระทำทางปกครอง หรือกระบวนการยุติธรรม ดำเนินการหรือดำเนินคดีกับความผิดที่เกี่ยวข้องกับการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ตามที่มีกฎหมายบัญญัติความผิดไว้หรือตามคำสั่งนี้

ข้อ 9 ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ กวดขันและเร่งรัดจัดทำมาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้เป็นรูปธรรม เพื่อเป็นการจัดระเบียบ และลดปัญหาสังคมโดยเร่งด่วน

ข้อ 10 คำสั่งนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

จากข้างต้น ย่อมพบว่า คสช.มีมาตรการแก้ไขปัญหาการแข่งรถบนท้องถนน นำมาตรการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการที่คล้ายกับสถานบริการ มาเป็นเครื่องมือในการป้องกันปราบปรามและแก้ไขปัญหามุ่งเน้นดูแลกลุ่มเด็กและเยาวชนที่มาแข่งรถในทาง และมั่วสุมเสพยาเสพติด เทียบเตรสถานบริการ โดยนโยบายในการป้องกันปราบปรามและแก้ไขปัญหานั้นได้แบ่งเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่

- 1) กลุ่มผู้ประกอบการ หากสืบได้ว่ารู้เห็นในการกระทำผิดของบุตรหลานต้องลงโทษด้วย
- 2) กลุ่มร้านจำหน่ายอุปกรณ์และรถจักรยานยนต์ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม กลุ่มที่กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นผู้ดูแล หรือร้านค้าขนาดใหญ่ อาจยึดใบประกอบการ และตรวจสอบจากอุปกรณ์ว่ามีส่วนสนับสนุนส่งเสริมหรือไม่ และร้านค้ารายย่อย เป็นหน้าที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย ตรวจสอบ หากเข้าข่ายส่งเสริมสนับสนุนให้หยุดดำเนินการ
- 3) กลุ่มเยาวชน ในและนอกสถานศึกษา กลุ่มเยาวชนในสถานศึกษา ให้กระทรวงศึกษาธิการ ไปพูดคุย ส่วนกลุ่มเยาวชนนอกสถานศึกษา มอบให้กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ และกระทรวงมหาดไทย ทำทะเบียนให้ชัดเจน เพื่อช่วยในการดำเนินการทางกฎหมาย ให้ความรู้
- 4) พื้นฟู ให้กระทรวงมหาดไทยกับกรุงเทพมหานคร จัดพื้นที่เล่นกีฬา กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร เฝ้าระวังสื่อโซเชียล ซึ่งใช้สื่อออนไลน์ร่วมกัน
- 5) ด้านกฎหมาย จะต้องทบทวนและแก้ไข 2 แนวทางคือ การเตรียมการก่อให้เกิดและการชุมนุมให้เกิดความวุ่นวายของกลุ่มผู้ขับซิ่งแข่งกันบนท้องถนน ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบไปทบทวนปรับแก้ไขกฎหมาย

4.4 ปัญหาการแข่งขัณรยนต์ของเยาวชนไทย

4.4.1 นโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขัณรยนต์ของเยาวชนไทย

ประยุทธ์ จันทร์โอชา (2559) นายกรัฐมนตรี ได้มีนโยบายให้เร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าวและเพิ่มมาตรการการป้องกัน โดยมอบหมายให้กระทรวงการพัฒนาสังคมฯ ไปหาแนวทางการป้องกันปัญหาดังกล่าวนั้น กรณีที่เกิดขึ้นนี้ได้แบ่งกลุ่มเด็กและเยาวชนออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ยังไม่ได้เข้าร่วมหรือกลุ่มเสี่ยงและกลุ่มที่มีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม โดยเด็ก/เยาวชนที่กระทำผิดมีอายุต่ำกว่า 18 ปีจะอยู่ในความรับผิดชอบของสถานพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน และเด็ก/เยาวชนที่กระทำผิด

อายุ 18 ปีขึ้นไปจะอยู่ในความรับผิดชอบของกรมคุมประพฤติ กระทรวงการพัฒนาสังคมฯ โดยกรมกิจการเด็กและเยาวชน (ดย.) ซึ่งมีภารกิจในการส่งเสริม พัฒนา คุ้มครองเด็กและเยาวชน จะดำเนินการเชิงมาตรการการป้องกันและมาตรการการฟื้นฟู เพื่อไม่ให้เด็กและเยาวชนเข้าสู่กลุ่มที่มีพฤติกรรม ไม่เหมาะสมหรือสร้างภูมิคุ้มกันให้กับเด็กและเยาวชน ดังนี้ มาตรการป้องกัน (สำหรับกลุ่มเสี่ยง)จะมี 2 กิจกรรม คือ

1) การฝึกอบรมแกนนำสภาเด็กและเยาวชน เพื่อให้ความรู้และตระหนักถึงคุณค่าของตนเอง รวมทั้งการสร้างภูมิคุ้มกันให้เด็กและเยาวชน และสภาเด็กและเยาวชน ๗๗ จังหวัดจะดำเนินการจัดกิจกรรมหรือพื้นที่สร้างสรรค์ให้แก่เด็กและเยาวชนในชุมชน

2) การฝึกอบรมหลักสูตรการอบรมเลี้ยงดูเด็ก โดยไม่ใช้ความรุนแรง ให้ความรู้เรื่องพระราชบัญญัติคุ้มครองเด็ก พ.ศ.๒๕๕๖ กับผู้ปกครองและอาจารย์ ในการอบรมเลี้ยงดู สั่งสอนเด็ก มาตรการฟื้นฟู (สำหรับกลุ่มที่มีพฤติกรรมไม่เหมาะสม) นั้น กรมกิจการเด็กและเยาวชน (ดย.) จะประสานความร่วมมือกับสถานพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน และกรมควบคุมประพฤติ ในการร่วมกระบวนการฝึกอบรมหรือจัดทำกระบวนการคุ้มครองเด็กอย่างเป็นระบบและมีความยั่งยืน รวมทั้งจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานสำหรับผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง มีกฎหมายอีกมาตราหนึ่ง ที่ออกมาเพื่อปราบปรามเรื่องนี้โดยเฉพาะ และยังครอบคลุมอีกหลายเรื่อง นั่นก็คือมาตรา ม.44 แต่ก่อนจะมี ม.44 ออกมา ได้มี กฎหมาย ม.43 ออกมาก่อน โดยมีกฎหมายข้อบังคับผู้จัดแข่ง ผู้ขับขี่ บิดามารดา ผู้จำหน่ายอุปกรณ์ของแข่งรถ โดยมีข้อบังคับดังนี้ทั้งนี้บุคคลที่ถูกดำเนินคดีมี 4 กลุ่ม ประกอบด้วย

2.1) ผู้ขับขี่ มีความผิดตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ห้ามผู้ใดขับขี่รถในลักษณะกีดขวางการจราจร ขับรถประมาทหรือนำพาอันตราย อันเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน มีโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท มาตรา 43 (8) ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือวามเดือดร้อนของผู้อื่น จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท มาตรา 137 ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท

2.2) ผู้จัด หรือสนับสนุน มีความผิดตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 134 จำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับตั้งแต่ 2,000-10,000บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2.3) บิดามารดา มีความผิดตามพ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546 มาตรา 26 บังคับ ชู่เชิญ ชักจูง ส่งเสริม หรือยินยอมให้เด็กประพฤติตนไม่สมควร จำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 30,000 หรือทั้งจำทั้งปรับ

2.4) ผู้จำหน่ายอุปกรณ์แข่งรถ มีความผิดตามพ.ร.บ.มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2511 มาตรา 36 จำคุกไม่เกิน 1เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5,000-50,000 บาทหรือทั้งจำทั้งปรับ

เรื่องมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันทางการค้าในทางสาธารณะ ทั้งนี้ได้กำหนดแนวทางปฏิบัติเป็น 3 ช่วง คือ

1) ช่วงก่อนการแข่งขัน อาทิ ให้จัดเจ้าหน้าที่สืบสวนหาข่าวหัวหน้ากลุ่มแข่งรถ ร้านค้ารับตัดแปลงสภาพรถ ความเคลื่อนไหวต่าง ๆ ประสานความร่วมมือกับสถานศึกษาเพื่อให้ความรู้ปรับเปลี่ยนทัศนคติแก่เยาวชนให้ตระหนักถึงโทษภัยของการแข่งรถ กรมทางหลวง หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ปรับสภาพถนนให้มีสภาพไม่เหมาะสมกับการแข่งขัน

2) ช่วงแข่งขัน อาทิ การใช้อุปกรณ์เพื่อลดความเร็วรถ ลดความรุนแรงการจับกุมให้คำนึงถึงความปลอดภัยของทุกฝ่าย ต้องมีการบันทึกภาพนิ่ง เคลื่อนไหวในทุกขั้นตอนเพื่อเป็นหลักฐานดำเนินคดีทั้งผู้ขับขี่ ผู้ซ้อนท้าย ผู้จัด สนับสนุน ตรวจสอบประวัติอาชญากรรมและหมายจับผู้กระทำความผิดทุกรายและส่งฟ้องศาลทุกคดี

3) รับช่วงหลังการแข่งขัน ให้มีการสืบสวนขยายผลดำเนินคดีกับร้านรับซ่อมตัดแปลงสภาพรถ จัดทำประวัติบุคคลและยานพาหนะ เพื่อเป็นข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกวดขันต่อไป มาตรา 44 บัญญัติ 10 ข้อ หลังประกาศใช้ มาตรา 44 ปราบเด็กแว้น แก่รวมตัวเจ้าหน้าที่ยึดรถไว้ก่อนได้ทันที และหากเด็กผิดซ้ำ ผู้ปกครองต้องรับโทษด้วย จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 3 หมื่นบาท โดยมีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ 22/2558 เรื่องมาตรการในการป้องกันและแก้ไขปัญหาค้าแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง และการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ

สำหรับมาตรการทั้ง 10 ข้อ มีดังนี้

ข้อ 1 ห้ามรวมกลุ่มหรือมั่วสุมในลักษณะที่น่าจะนำไปสู่การแข่งขันในทางอันเป็นความผิดซึ่งต้องรับโทษตามกฎหมาย หากมีให้เจ้าหน้าที่เข้าระงับยับยั้งตามที่เห็นสมควร เช่น การนำรถที่สงสัยว่าจะใช้แข่งขันมาเก็บรักษาไว้ชั่วคราวจนกว่าพฤติกรรมดังกล่าวจะสิ้นสุดลง

ข้อ 2 พ่อแม่ผู้ปกครองต้องยับยั้ง พฤติกรรมที่ไม่ดี ไม่สนับสนุนหรือปล่อยปละละเลยให้เยาวชนรวมกลุ่มหรือมั่วสุมเพื่อการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ หากมีการกระทำผิดให้ถือว่าเป็นความรับผิดชอบของพ่อแม่ผู้ปกครองด้วย นอกจากนี้ยังให้แจ้งการกระทำของเด็กในปกครองให้ผู้ปกครองทราบ เพื่อป้องกันตักเตือน หรืออาจให้วางประกันตามสมควรแต่ไม่เกิน 2 ปี และหากมีการกระทำผิดซ้ำอีก ให้ผู้ปกครองต้องโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 3 หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับและให้รับเงินประกันเป็นของกองทุนคุ้มครองเด็ก

ข้อ 3 ผู้ใดผลิตครอบครอง จำหน่าย ประกอบ ตัดแปลง หรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ หากการกระทำเชื่อได้ว่าเป็นการยุยง ส่งเสริมให้กระทำความผิดตามคำสั่งนี้ ให้ถือว่า

ผู้นั้นกระทำในลักษณะเป็นการส่งเสริมหรือสนับสนุน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ หากเป็นผู้ประกอบการที่เข้าข่ายกรณีดังกล่าวให้สั่งผิดหรือเพิกถอนใบอนุญาตทันที

ข้อ 4 ห้ามมิให้ผู้ประกอบกิจการสถานบริการหรือสถานประกอบการใดที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- 1) ยินยอมหรือปล่อยให้พลละเลยให้ผู้มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์เข้าไปใช้บริการ
- 2) ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้มีอายุต่ำกว่ายี่สิบปีบริบูรณ์
- 3) เปิดทำการเกินกว่าเวลาตามที่มีกฎหมายบัญญัติ
- 4) ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เกินกว่าเวลาที่กำหนดตามที่กฎหมายบัญญัติ
- 5) ยินยอมหรือปล่อยให้มีการพวพาวาจรู่วัตถุระเบิดหรือยาเสพติดเข้าไปใน

สถานที่ของตน

ข้อ 5 ในกรณีที่สถานบริการหรือสถานประกอบการใดที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญทางเสียงแก่ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง ให้เจ้าพนักงานสาธารณสุขสามารถสั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานดังกล่าว ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเหตุเดือดร้อนรำคาญทางเสียงให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน และในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวให้หยุดการใช้เสียงที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ หากครบกำหนดแล้วเจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานดังกล่าว ยังไม่ได้ปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องตามกฎหมาย ให้นำความในวรรคสองของข้อ 4 มาใช้บังคับ โดยอนุโลม

ข้อ 6 ห้ามมิให้มีสถานที่ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษาหรือหอพักในบริเวณใกล้เคียงสถานศึกษา หากพบว่ามีผู้ฝ่าฝืน ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานของรัฐ ดำเนินตามกฎหมายอย่างเด็ดขาดและเคร่งครัด รวมทั้งให้มีอำนาจในการสั่งปิดสถานดังกล่าวทันที รวมถึงสถานบริการหรือสถานประกอบการใดที่เปิดให้บริการในลักษณะที่คล้ายกันด้วย

ข้อ 7 ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการ ในลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ปฏิบัติตามและบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด หากพบว่ามีเจ้าหน้าที่ของรัฐมีการเพิกเฉยหรือละเลยไม่กระทำการหรือปล่อยให้พลละเลย ให้ผู้บังคับบัญชาดำเนินการทางแพ่ง ทางอาญา และทางปกครองกับเจ้าหน้าที่ผู้นั้นอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว ส่วนในกรณีที่หัวหน้าส่วนราชการหรือผู้บังคับบัญชาปล่อยให้พลละเลย ไม่ดำเนินการตาม

วรรคหนึ่ง ให้นำมาตรการที่กำหนดไว้ในคำสั่ง คสช. ที่ 69/2557 เรื่อง มาตรการป้องกัน และแก้ไข ปัญหาการทุจริตประพฤติมิชอบ ลงวันที่ 18 มิถุนายน 2557 มาใช้บังคับ

ข้อ 8 ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการกระทำทางปกครอง หรือ กระบวนการยุติธรรม ดำเนินการหรือดำเนินคดีกับความผิดที่เกี่ยวกับการแข่งรถยนต์และ รถจักรยานยนต์ ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการใน ลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ ตามที่มีกฎหมายบัญญัติความผิดไว้หรือตามคำสั่งนี้

ข้อ 9 ให้ทุกส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการแข่งรถยนต์และ รถจักรยานยนต์ ในทางและการควบคุมสถานบริการหรือสถานประกอบการที่เปิดให้บริการใน ลักษณะที่คล้ายกับสถานบริการ กวดขันและเร่งรัดจัดทำมาตรการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้เป็นรูปธรรม เพื่อเป็นการจัดระเบียบ และลดปัญหาสังคมโดยเร่งด่วน

ข้อ 10 คำสั่งนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

กฎหมายที่ควบคุมไม่ให้เกิดการแข่งรถบนท้องถนน

เด็กและเยาวชนที่กระทำความผิดตาม พ.ร.บ.การจราจรทางบก พ.ศ.2522 และใช้ รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะในการสร้างความเดือดร้อนให้กับชาวบ้านจนศาลได้มีคำพิพากษา จำคุกและมีการริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิด คือ รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันมิให้ เยาวชนคนอื่นนำไปเป็นแบบอย่างดัวบทกฎหมายอ้างอิง

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 (ราชกิจจานุเบกษา,2522)

มาตรา 134 ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจรห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับ อนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร มาตรา 160 ทวิ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 134 ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาล สั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ รถยนต์

ประมวลกฎหมายอาญา การริบทรัพย์ (สินกมลชัย รัตนสกาวงศ์, 2546)

มาตรา 33 ในการริบทรัพย์สิน นอกจากศาลจะมีอำนาจริบตามกฎหมายที่บัญญัติไว้ โดยเฉพาะแล้ว ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้ริบทรัพย์สินดังต่อไปนี้อีกด้วย คือ

- 1) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้ใช้ หรือมีไว้เพื่อใช้ในการกระทำความผิด หรือ
- 2) ทรัพย์สินซึ่งบุคคลได้มาโดยได้กระทำความผิดเว้นแต่ทรัพย์สินเหล่านี้เป็นทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่งมิได้รู้เห็นเป็นใจด้วยในการกระทำความผิด

ตัวการร่วมกระทำความผิด

มาตรา 83 (พระราชบัญญัติการจราจรทางบก) ในกรณีความผิดใดเกิดขึ้นโดยการกระทำของบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไป ผู้ที่ได้ร่วมกระทำความผิดด้วยกันนั้นเป็นตัวการ ต้องระวางโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับความผิดนั้น แม้ผู้กระทำความผิดจะมีได้รู้ถึงการช่วยเหลือหรือให้ความสะดวกนั้นก็ตาม ผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการกระทำความผิด ของโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดที่สนับสนุนนั้น (สินกมลชัย รัตนสกาวงศ์, 2546, น.206)

ผู้สนับสนุนผู้กระทำความผิด

มาตรา 86 (พระราชบัญญัติการจราจรทางบก) ผู้ใดกระทำด้วยประการใดๆ อันเป็นการช่วยเหลือ หรือให้ความสะดวกในการที่ผู้อื่นกระทำความผิดก่อนหรือขณะกระทำความผิด แม้ผู้กระทำความผิดจะมีได้รู้ถึงการช่วยเหลือหรือให้ความสะดวกนั้นก็ตาม ผู้นั้นเป็นผู้สนับสนุนการกระทำความผิด ต้องระวางโทษสองในสามส่วนของโทษที่กำหนดไว้สำหรับความผิดที่สนับสนุนนั้น (สินกมลชัย รัตนสกาวงศ์, 2546, น.217)

ทัศนคติต่อความต้องการให้รัฐบาลส่งเสริมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม

จากการสัมภาษณ์ถึง ทัศนคติต่อความต้องการให้รัฐบาลส่งเสริมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ต่างมีทัศนคติที่สอดคล้องกัน กล่าวคือ

“อยากให้ส่งเสริมละครับ ส่งเสริมนโยบายเรื่องอุปกรณ์ตกแต่งรถ เพราะ บุคคลที่แต่งรถได้ เป็นบุคคลที่มีกำลังทรัพย์ในการแต่งรถ ถ้ามีของแต่งรถเข้ามามีบทบาทในวงจรเศรษฐกิจของไทรเรานั้น จะทำให้มีระบบเศรษฐกิจมีเงินสะพัดอย่างมหาศาล” (น้องวิเศษ อัครปัญญาชน, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“ตอนนี้ในสนามก็ได้อยู่แล้ว แต่อยากสนับสนุนพวกของแต่งรถยนต์ให้เปิดการค้าให้มากกว่านี้” (อาม, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“อยากให้บรรจงให้เห็นน้องๆ รุ่นใหม่ๆ ที่มองว่าการเข้ามาแข่งรถในสนามนั้นเป็นเรื่องที่ยาก” (ลิฟ, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

“จัดให้มีรายการแข่งขันในสนามบ่อยๆ เชิญกลุ่มที่ชอบเล่นนอกสนาม ได้มีโอกาสได้เข้ามาแข่งในสนามกันมากยิ่งขึ้น” (ณัฐนนท์ บรรจง, การสื่อสารส่วนบุคคล, 12 เมษายน 2561)

ดังนั้น หากพิจารณาถึงทัศนคติต่อความต้องการให้รัฐบาลส่งเสริมการแข่งขันรถยนต์ในสนาม พบว่า อยากให้รัฐบาลยอมรับในการแข่งรถที่ถูกกฎหมายมากขึ้น เพราะตอนนี้ภาพลักษณ์กระแสสังคมรถซึ่งก็ไม่ได้อยู่แล้ว โดยอยากให้สนับสนุนให้มีสนามแข่งที่ได้มาตรฐาน และทำให้ชาวต่างชาติอยากมาร่วมกิจกรรมแข่งรถในประเทศของเราด้วย ขอให้เปิดการค้าของแต่งรถยนต์ให้มากขึ้นกว่านี้ เก็บภาษีให้น้อยลง เพราะ เศรษฐกิจของแต่งรถเป็นเศรษฐกิจที่เงินสะพัดเป็นอย่างมาก สามารถทำให้รายได้ประชาชนได้เป็นอย่างดี ลดปัญหาอาชญากรรมดีขึ้นด้วย

4.4.2 สรุปผลการศึกษานโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย

จากทั้งหมดข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่า นโยบายรัฐบาล แนวทางการบริหารจัดการที่ผ่านมารวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหาการแข่งขันรถนอกสนามนั้น ไม่สอดคล้องกับทัศนคติของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันรถยนต์ โดยเฉพาะต่อความต้องการให้รัฐบาลส่งเสริมการแข่งขันรถยนต์ในสนามซึ่งผลจากการสัมภาษณ์ พบว่า อยากให้รัฐบาลยอมรับในการแข่งรถที่ถูกกฎหมายมากขึ้น เพราะตอนนี้ภาพลักษณ์กระแสสังคมรถซึ่งก็ไม่ได้อยู่แล้ว โดยอยากให้สนับสนุนให้มีสนามแข่งที่ได้มาตรฐาน และทำให้ชาวต่างชาติอยากมาร่วมกิจกรรมแข่งรถในประเทศของเราด้วย ขอให้เปิดการค้าของแต่งรถยนต์ให้มากขึ้นกว่านี้ เก็บภาษีให้น้อยลง เพราะ เศรษฐกิจของแต่ง

รถเป็นเศรษฐกิจที่เงินสะพัดเป็นอย่างมาก สามารถทำให้รายได้ประชาชนได้เป็นอย่างดี ลดปัญหาอาชญากรรมดีขึ้นด้วย

ปัญหาที่เด็กแว้นก่อนรัฐบาลประยุทธ์ จันทร์โอชา นโยบายการแก้ปัญหา และหลังรัฐบาลประยุทธ์ จันทร์โอชา พร้อมนโยบายการแก้ปัญหากลายเป็นปัญหาของสังคมไทยของการจับกุมเด็กแว้นป่วนเมืองที่ไม่กลัวกฎหมายบ้านเมืองแล้วที่สำคัญไม่กลัวภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับตัวเอง อีกทั้งยังสร้างความไม่สงบสุขทางด้านเสียงสร้างความรำคาญแก่คนอื่นที่ และยังทำให้เสียทรัพย์สินมีอุปนิสัยก้าวร้าวรุนแรง ทำให้เกิดปัญหาการขโมยรถ ค้าขายสิ่งเสพติด อาทิ บุหรี่ ซึ่งเด็กและเยาวชนไทยประสบปัญหาการสูบบุหรี่มากที่สุด เพราะหาซื้อได้ง่ายตามร้านสะดวกซื้อตามด้วยพวกสุราของดื่มมีเงินเมาก็เช่นกัน จนลามไปถึงยาเสพติดที่มีโทษทางกฎหมายอย่างรุนแรงถึงขั้นขนาดประหารชีวิต และในทุกค่ำคืนยามวิกาลทำให้เด็กแว้นเหล่านี้ออกมารวมตัวกัน โดยที่พากันนัดแนะผ่านทางข้อความ SMS โดยจะส่งข้อความกันนัดแนะเวลาสถานที่ต่าง ๆ ก่อน 6-12 ชั่วโมง มีทั้งแอบฟังวิทยุสื่อสารของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยจะพากันแข่งในถนนสาธารณะที่เป็นเส้นทางตรงยาว ๆ และมียูเทิร์นกลับรถได้ อาทิเช่น ถนนวิภาวดี-รังสิต ถนนเลียบทางด่วน-รามอินทรา เป็นต้น

กลุ่มเด็กแว้นได้แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ

- 1) กลุ่มที่ชอบการประลองความเร็ว และมีการพนันมาเกี่ยวข้องเช่นการเดิมพันเงิน รดรวมถึงทั้ง ผู้หญิง
- 2) กลุ่มที่ถือว่ามีการศึกษามีฐานะทางบ้านที่ถือว่าดีเลยทีเดียว ชอบแต่งรถยนต์ให้มีราคาแพงหรือเป็นรถสปอร์ตแล้วนำมาอวดกัน พวกนี้จะไม่เน้นมาประลองความเร็ว
- 3) กลุ่มนี้ถือว่าเป็นกลุ่มที่สร้างความเดือนร้อนที่สุด เพราะมีเด็ก เยาวชนที่มาชมการแข่งขันบนท้องถนนแบบผิดกฎหมายอีกทั้งในอนาคตอาจเป็นนักชิงหน้าใหม่มาก็ได้

พล.ต.อ.อดุลย์ แสงสิงแก้ว ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ได้มีคำสั่งให้ไปค้นหากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้มาทั้งหมด จะได้วางแผนการจับกุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมย้ำให้ดำเนินภายในไม่เกิน 30 วัน โดยมีผลบังคับ วันที่ 17 ตุลาคม 2555 จัดสายตรวจออกไปตรวจสอบ การรวมตัวของกลุ่มรถจักรยานยนต์ มีการใช้มาตรการจับก่อนแข่ง โดยใช้ข้อหา พ.ร.บ.จราจร อาทิ ไม่สวมหมวก กันน้ำอก ขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ดัดแปลงสภาพรถ ฯลฯ โดยยึดหลักการจับกุมที่โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ และอีกทั้งยังบังคับเจ้าหน้าที่ตำรวจทุกคนไม่ให้พกอาวุธปืน เพราะเด็กแว้นส่วนมากเป็นเยาวชนอยู่ สั่งให้ดำเนินการผู้ปกครองตาม พ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546 และรีบทรัพย์สินเพื่อไม่ให้เป็นเยี่ยงอย่าง (ไทยรัฐออนไลน์ ,2555)

ภายหลังกมาในยุครัฐบาลประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้มีนโยบายมาตรการในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาการแข่งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในทาง เนื่องจากปัญหาเหล่านี้มีมานานมากและยังไม่ สามารถแก้ไขได้เท่าที่ควร ทำให้เกิดปัญหาการลักเล็กขโมยน้อย ก่อเหตุอาชญากรรม ค่าประเวณี การพกอาวุธปืนเป็นต้น ปัญหาเหล่านี้เป็นวงจรทั้งหมดโดยเริ่มมากจากเด็กแว้น จากผลปฏิบัติการปราบปรามอย่างจริงจังในทุกสัปดาห์ พบว่า ในปี 2559 มีสถิติลดลงอย่างต่อเนื่องมีการแจ้งเหตุกว่า 10,000 เหตุ และในปี 2560 พบว่าลดลงไปประมาณ 60 เปอร์เซ็นต์ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายอย่าง จริงจังทำให้ยึดรถจักรยานยนต์ได้ 636 คันดำเนินคดีกับผู้ต้องหา 279 รายและยังปราบปรามแอดมิน เพจรวมทั้งสั่งปิดเวปเพจต่าง ๆ ในโซเชียลมีเดียไปแล้ว 21 เพจ ส่วนที่เป็นหัวใจหรือตัวการจัดและ นัดแข่งรถรวมทั้งแจ้งเส้นทางหลบเลี่ยงด่านของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จากการที่มีนโยบายการจับกุมใน รัฐบาลยุคนี้ผลปรากฏว่า ปัญหาเหล่านี้ลดลงอย่างต่อเนื่องไปในทิศทางที่ดีไม่ค่อยมีการจับกลุ่ม ออกมาแข่งขันกันบนถนนแล้ว แต่ปัญหาการลักเล็กขโมยน้อย ค่าประเวณียังมีมากเหมือนเดิม (โพส ทูเดย์,2560)



บทที่ 5

บทสรุป

นโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพใช้วิธีการศึกษาผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และการสำรวจเอกสาร (Documentary Research)

5.1 สรุปผลการศึกษา

สรุปผลการศึกษาปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย พบว่าผู้เข้าร่วมแข่งขันทั้งนอกสนามและในสนามนั้นเป็นผู้สนใจเกี่ยวกับการแข่งขันความเร็ว แต่กลุ่มที่อยู่นอกสนามส่วนใหญ่เป็นเยาวชนซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะ โดยนัดหมายกันแข่งบนถนนสาธารณะในเวลายามวิกาล ซึ่งเน้นสถานที่สะดวกในการจ่อรวมกันที่ละมาก ๆ และสะดวกในการวนกลับรถ โดยเหตุการณ์เข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนามและในสนามนั้นคล้ายคลึงกันในประเด็นความต้องการการยอมรับจากสังคมและ โดยเฉพาะเพื่อนต่างเพศ อย่างไรก็ตามปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายและด้านการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจเข้าร่วมการแข่งขัน และจากประเด็นปัญหาการแข่งขันรถยนต์นอกสนามและในสนามย่อมพบว่าปัญหาดังกล่าวนั้นมักเกิดขึ้นจากการทะเลาะวิวาทแต่การแข่งขันรถในสนามช่วยลดปัญหาดังกล่าวได้ดี

สรุปผลการศึกษาจากการศึกษานโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย ซึ่งผลจากการศึกษาพบว่า นโยบายรัฐบาล แนวทางการบริหารจัดการที่ผ่านมา รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหาการแข่งขันรถนอกสนามนั้นไม่สอดคล้องกับทัศนคติของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันรถยนต์ โดยเฉพาะต่อความต้องการให้รัฐบาลส่งเสริมการแข่งขันรถยนต์ในสนามซึ่งผลจากการสัมภาษณ์ พบว่า อยากให้รัฐบาลยอมรับในการแข่งรถที่ถูกกฎหมายมากขึ้น เพราะตอนนี้ภาพลักษณ์กระแสสังคมรถซึ่งก็ไม่ได้อยู่แล้ว โดยอยากให้สนับสนุนให้มีสนามแข่งที่ได้มาตรฐาน และทำให้ชาวต่างชาติอยากมาร่วมกิจกรรมแข่งรถในประเทศของเราด้วย ขอให้เปิดการค้าของแข่งรถยนต์ให้มากขึ้นกว่านี้ เก็บภาษีให้น้อยลง เพราะ เศรษฐกิจของแข่งรถเป็นเศรษฐกิจ

ที่เงินสะพัดเป็นอย่างมาก สามารถทำให้รายได้ประชาชนได้เป็นอย่างดี ลดปัญหาอาชญากรรมดีขึ้นด้วย

5.2 อภิปรายผลการศึกษา

จากผลการศึกษาปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทยนั้น สอดคล้องกับงานวิจัยของ อัมรินทร์ ศรีรัตอำไพ (2548) เรื่อง แก๊งรถซิ่ง ซึ่งจากการศึกษาปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทยนั้น พบว่าข้อมูลโดยทั่วไปของการแข่งขันรถยนต์บนถนนหลวงในกรุงเทพมหานครเริ่มเห็นอย่างรูปธรรมเมื่อระหว่างประมาณปี 2525-2526 บนถนนวิภาวดี แล้วเริ่มขยายตัวในปี 2540 บริเวณรอบ ๆ กรุงเทพมหานครจนถึงปัจจุบัน ผู้เข้าร่วมแข่งขันทั้งนอกสนามและในสนามนั้นเป็นผู้สนใจเกี่ยวกับการแข่งขันความเร็ว แต่กลุ่มที่อยู่นอกสนามส่วนใหญ่เป็นเยาวชนซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะ โดยนัดหมายกันแข่งบนถนนสาธารณะในเวลายามวิกาล ซึ่งเน้นสถานที่สะดวกในการจ่อรวมกันทีละหลายๆ และสะดวกในการวนกลับรถ โดยเหตุผลการเข้าร่วมการแข่งขันรถยนต์นอกสนามและในสนามนั้นคล้ายคลึงกันในเรื่องความต้องการการยอมรับจากสังคมและโดยเฉพาะเพื่อนต่างเพศ อย่างไรก็ตามปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายและด้านการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจเข้าร่วมการแข่งขัน และจากประเด็นปัญหาการแข่งขันรถยนต์นอกสนามและในสนามย่อมพบว่าปัญหาดังกล่าวนั้นมักเกิดขึ้นจากการทะเลาะวิวาทแต่การแข่งขันรถในสนามช่วยลดปัญหาดังกล่าวได้ดี

จากผลการศึกษา นโยบายการแก้ไขปัญหาการแข่งขันรถยนต์ของเยาวชนไทย ซึ่งผลจากการศึกษาสอดคล้องกับงานวิจัยของ อัมรินทร์ ศรีรัตอำไพ (2548) เรื่อง แก๊งรถซิ่งพบว่า การกระทำในลักษณะแบบเดิม ๆ ของเจ้าหน้าที่ไม่สามารถจัดการแก๊งรถซิ่งบนท้องถนนให้หมดไปได้ ดังนั้นควรมีการร่วมมือจากทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นการผลักดันให้อยู่ในที่ที่เหมาะสม และควรมีมาตรการรัดกุมกว่าที่ผ่านมา ซึ่ง นโยบายรัฐบาล แนวทางการบริหารจัดการที่ผ่านมา รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการปัญหาการแข่งขันรถนอกสนามนั้นไม่สอดคล้องกับทัศนคติของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันรถยนต์ โดยเฉพาะต่อความต้องการให้รัฐบาลส่งเสริมการแข่งขันรถยนต์ในสนามซึ่งผลจากการสัมภาษณ์ พบว่า อยากให้รัฐบาลยอมรับในการแข่งรถที่ถูกกฎหมายมากขึ้น เพราะตอนนี้ภาพลักษณ์กระแสสังคมรถซิ่งก็ไม่ได้อยู่แล้ว โดยอยากให้สนับสนุนให้มีสนามแข่งที่ได้มาตรฐาน

และทำให้ชาวต่างชาติอยากมาร่วมกิจกรรมแข่งรถในประเทศของเราด้วย ขอให้เปิดการค้าของแต่ละรถยนต์ให้มากขึ้นกว่านี้ เก็บภาษีให้น้อยลง เพราะ เศรษฐกิจของแต่ละรถเป็นเศรษฐกิจที่เงินสะพัดเป็นอย่างมาก สามารถทำให้รายได้ประชาชนได้เป็นอย่างดี ลดปัญหาอาชญากรรมดีขึ้นด้วย

5.3 ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

จากการศึกษางานวิจัยครั้งนี้ได้เกิดข้อค้นพบในบางประเด็น ที่ขัดแย้งและเห็นต่างจากมาตรการต่าง ๆ ภาครัฐบาลควรมีการส่งเสริมให้กลุ่มคนเหล่านี้ หันไปแข่งในสนามแข่งที่มีความปลอดภัยมากขึ้น ภายใต้การสนับสนุนทั้งด้านเงินทุนและของรางวัลจากรัฐบาล ผู้ที่ชนะมีศักดิ์ศรีไม่ต่างจากผู้ชนะในกีฬาประเภทอื่น ๆ อันเนื่องมาจากว่ากลุ่มคนเหล่านี้มองว่าตนเองเป็นเพียงคนที่ชื่นชอบกีฬาประเภทนี้ หากรัฐมีการส่งเสริมให้มีการจัดการแข่งขันอย่างแพร่หลาย น่าจะชักชวนคนเหล่านี้คงต้องการที่จะเป็นผู้ชนะในสนามแข่งขันที่มีชื่อเสียง มีศักดิ์ศรี มากกว่าการแข่งขันบนท้องถนน



บรรณานุกรม

- ชัยณรงค์ บุญด้วง. (2545). *ปัจจัยที่มีผลต่อการขับเคลื่อนจิตกรยานยนต์ของประชาชน : ศึกษาเฉพาะกรณีใน จ. อุบลราชธานี*. กรุงเทพฯ : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- เดือนใจ เจริญพงษ์. (2558). *มองต่างมุมกับการแก้ปัญหาเด็กแว้น*. สืบค้นจาก www.bloggang.com
- ไทยรัฐออนไลน์. (2555, 21 ตุลาคม). "อคุลย์"ออกโรงเอง จัดการเด็กแว้นป่วนเมือง ยาวแรงกฎหมายทุกฉบับ. *ไทยรัฐออนไลน์*. สืบค้นจาก www.thairath.co.th/content/300018
- ทฤษฎีการประทับตรา. (2560). *Labelling theory*. สืบค้นจาก <http://myblogs570109030116.blogspot.com/2017/04/labelling-theory.html>
- นิรนาท ฉินประสิทธิชัย. (2538). *การนำวิทยาการตำรวจมาใช้ในงานสืบสวนสอบสวนของพนักงานสอบสวนสังกัดสำนักงานตำรวจภาค 7*. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ประยุทธ์ จันทร์โอชา. (2559). สืบค้นจาก www.wikipedia.org/news/97215
- พระราชบัญญัติการจราจรทางบก. (2531). *การริบทรัพย์. ประมวลกฎหมายอาญา*. กรุงเทพฯ : วิญญูชน
- โพสทูเดย์. (2560, 29 มิถุนายน). *ตำรวจเผยแว้นซึ่งลดต่อเนื่อง หลังเจอลุยปิด 21 เพจนัดแข่งรถ*. *โพสทูเดย์*. สืบค้นจาก www.posttoday.com/social/general/500576
- พรรณราย ทรัพย์ประภา. (2561). *ความรู้สึกมั่นใจด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ศึกษาเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร*. สืบค้นจาก ebooks.dusit.ac.th
- ภิญโญ สุทธิสาร. (2541). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเบี่ยงเบนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่ภายในหรือผ่านเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี*. กรุงเทพฯ : สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ภาวินี เฟิงศาสตร์. (2535). *พฤติกรรมเบี่ยงเบน*. สืบค้นจาก <https://sites.google.com/site/reconflict/thbthwn-wrrnkrrm/thvsdi-phvtikrrm-beiyng-ben>.
- ราชกิจจานุเบกษา. (2558). "ประกาศใช้มาตรา 44 คุ่มเด็กแว้น หากทำผิดซ้ำ-ผู้ปกครองโดนคุก". สืบค้นจาก www.ratchakitcha.soc.go.th.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- วารลักษ์ณ คองฮวัน. (2560). ความคิดเห็นของประชาชนต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมกรุงเทพมหานคร โดยมาตรการทางผังเมือง : กรณีศึกษาพื้นที่อยู่อาศัยชานเมือง และเกษตรกรรม. *วารสารสหวิทยาการ*, 14 (1), 86-100.
- วัฒนา เมืองสุข. (2558). *กรมตำรวจ*. สืบค้นจาก <http://www.newsdatatoday.com/>
- วินัดดา ปิยะศิลป์. (2561). *การป้องกันและการแก้ปัญหา "เด็กแว้นและเด็กสก็๊อย"*. สืบค้นจาก <http://www.okmd.or.th/>
- สมพร สุทัศน์ีย์. (2529). *ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อพฤติกรรมก้าวร้าวของนักเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สินกมลชัย รัตนสกววงศ์. (2546ก). *ประมวลกฎหมายอาญา*. กรุงเทพฯ : วิญญูชน
- สินกมลชัย รัตนสกววงศ์. (2546ข). *ประมวลกฎหมายอาญา*. กรุงเทพฯ : วิญญูชน
- สินกมลชัย รัตนสกววงศ์. (2546ค). *ประมวลกฎหมายอาญา*. กรุงเทพฯ : วิญญูชน
- สิริภิญญา อินทรประเสริฐ. (2557). ความสัมพันธ์ระหว่างอิทธิพลของสื่อกับพฤติกรรมความรุนแรงของเด็กและเยาวชนในกรุงเทพมหานคร. *วารสารวิจัย มสท สาขาสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์*, 10 (3), 17-36.
- สุพิศาล ภักดีนฤนาถ, และชฎาธาร โอบยชีศ. (2560). *อดีตกับการป้องกัน และปราบปรามอาชญากรรม*. *วารสารกระบวนการยุติธรรม*, 10 (3), 21-36.
- สุดสงวน สุธีสร. (2545). *รวมศัพท์อาชญาวิทยา (Glossary in Criminology)*. กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัด อักษรกิจ.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2553). *พระราชบัญญัติศาลเยาวชนและครอบครัวและวิธีพิจารณาคดีเยาวชนและครอบครัว*. สืบค้นจาก www.ratchakitcha.soc.go.th
- อังสุมาลิน จันทรมณี, สุกัญญา โลจนาภิวัฒน์, และจุฑารัตน์ สติธิปัญญา. (2560). ปัจจัยและพฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของวัยรุ่นหญิงในสถาบันอาชีวศึกษา กรณีศึกษาจังหวัดสงขลา. *วารสารวิทยบริการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์*, 28 (2), 117-129.
- อัมรินทร์ ศรีรัตอำไพ. (2548). *เยาวชนไทยที่มีประสิทธิภาพ*. *วารสารเสวนาคนไทย มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี*, 30 (4), 103.
- Abraham. (1997, March 20). Pavilions of Chan Palace. *The Sunday Post*, pp.25 – 26.
- Behaviorist. (2004). *Why Do People Drive to Shop Future Travel and Telecommunications*. Chicago : University of Chicago Press.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Braithwaite. (1985). *Networks Markets And Regulation*. University of California, Irvine, USA.
- Edwin, H. (1985). *White collar crime: The Uncut Version*. London : Yale University Press.
- Hay. (2013). *นิติจิตวิทยา*. Retrieved from www.tlhr2001.com
- Jean Gabriel. (1904). Chicare, Polyurethane polyester elastomer: Innovative environmental friendly. *International Journal of Adhesion and Adhesives*, 41, 127-131.
- Gallup, F. H. (1978). *The interactional Gallup Polls, Public Opinion*. New York : Jonh Wiley and Son.
- Greg. (2003). *Introduction to psychology*. Chicago : University of Chicago Press.
- Goffman. (1963). *Study of Epidemiological Samples Showed*. New York : Harcourt Brace and Word.
- Mead, G. H. (1934). *Mind, Self and Society: From the Stanardpoint of Social*. New Jersey : Prentice – Hall Inc.
- Regoli. (1985). *Deflecting immigration*. New Jersey, USA : Pearson Education, Inc.
- Stryker, S. (1980). *Symbolic Interactionism : A Social Structural Version*. Menlo Park, Ca : Benjamin/Cummings. Wilmington, Del: Scholarly Resources.

ประวัติผู้วิจัย

| | |
|------------------|---|
| ชื่อ | ฐาปกรณ์ สุชะประเมษฐ |
| วัน เดือน ปีเกิด | 2 มกราคม 2534 |
| สถานที่เกิด | จังหวัดสุรินทร์ ประเทศไทย |
| ประวัติการศึกษา | มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญาศิลปศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาผู้นำทางสังคม ธุรกิจและการเมือง, 2558 มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต, 2561 |
| ที่อยู่ปัจจุบัน | 27/147 หมู่บ้านลดินพรอพเปอร์ตี ไลโอนออฟ ซอยช่างอากาศอุทิศ 13 แขวงคอนเมือง เขตคอนเมือง กรุงเทพมหานคร |

