

พฤติกรรมกรรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี

อดิศักดิ์ จองวิจิตรกุล

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรมและสังคม

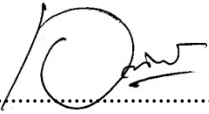
คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

สิงหาคม 2561

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา


อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ ได้พิจารณา  
งานนิพนธ์ของ อติศักดิ์ จองจิตรกุล ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรมและสังคม  
ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

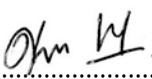
อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์

  
..... อาจารย์ที่ปรึกษา  
(รองศาสตราจารย์ ว่าที่เรือตรี ดร.เอกวิทย์ มณีชร)

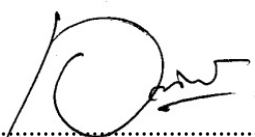
คณะกรรมการสอบปากเปล่า

  
..... ประธาน  
(รองศาสตราจารย์ ว่าที่เรือตรี ดร.เอกวิทย์ มณีชร)

  
..... กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ (พิเศษ) พันตำรวจเอก ดร.ปกรณ์ มณีปกรณ์)

  
..... กรรมการ  
(พันตำรวจเอกหญิง ดร.ศุภลักษณ์ เหลี่ยมวรางกูร)

คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรมและสังคม  
ของมหาวิทยาลัยบูรพา

  
..... คณบดีคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์  
(รองศาสตราจารย์ ว่าที่เรือตรี ดร.เอกวิทย์ มณีชร)

วันที่ 17 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2561

## ประกาศคุณูปการ

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลุล่วงด้วยความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ว่าที่เรือตรี ดร.เอกวิทย์ มณีธร และรองศาสตราจารย์ (พิเศษ) พันตำรวจเอก ดร.ปกรณ์ มณีปกรณ์ และ และพ.ต.อ.หญิง ดร.ศุภลักษณ์ เหลี่ยมวรารากร ที่ท่านกรุณาให้ความอนุเคราะห์สละเวลาให้คำแนะนำและให้คำปรึกษาแนะแนวทาง พิจารณาแบบสอบถาม เพื่อให้เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลมีความถูกต้อง ตลอดจนข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ รวมทั้งช่วยปรับปรุงแก้ไขวิจัยฉบับนี้มีความสมบูรณ์ครบถ้วน

ขอขอบคุณผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน ที่กรุณาให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการทำการวิจัยเป็นอย่างมาก

ขอขอบคุณ คณาจารย์ทุกท่าน จากสาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรมและสังคมที่ให้ความรู้ทางวิชาการทำให้ผู้วิจัยมีความรู้ความเข้าใจที่เป็นประโยชน์ในการวิจัยครั้งนี้และสามารถนำความรู้ที่ได้ไปใช้ทำงานในชีวิตประจำวัน และสมาชิกในครอบครัว ญาติพี่น้อง เพื่อน ผู้หวังดีที่ให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจด้วยดีตลอดมา ประโยชน์และคุณค่าอันเกิดจากวิจัยฉบับนี้ มา ณ ที่นี้

อดิศักดิ์ จองวิจิตรกุล

58920738: สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรมและสังคม; ร.ม. (การบริหารงานยุติธรรมและสังคม)

คำสำคัญ: พฤติกรรมการรวมกลุ่ม / แข่งรถ / จักรยานยนต์/ ในทางสาธารณะ/ วัยรุ่น/ ชลบุรี

อติศักดิ์ จองวิจิตรกุล: พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี (THE BEHAVIOR OF YOUTH RACING ON THE PUBLIC ROAD. IN THE AREA OF KO CHAN CHONBURI PROVINCE.) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: เอกวิทย์ มณีธร, ร.ด., ปกรณ์ มณีปกรณ์, ร.ด., 126 หน้า. ปี พ.ศ. 2560.

การศึกษาวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี และเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคลจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิจัย คือ การแจกแจงความถี่ และค่าร้อยละ การหาค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในการทดสอบสมมติฐาน ด้วยสถิติ t - Test สำหรับตัวแปร เพศ และสถิติ One way Anova สำหรับตัวแปรอายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 หรือความเชื่อมั่น 95%

ผลการวิจัย พบว่า ประชาชนมีพฤติกรรม โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.90$ )

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 40.2 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุอยู่ระหว่าง 31 - 40 ปีคิดเป็นร้อยละ 38.4 มีสถานภาพ สมรส มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 65.6 มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.2 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 29.4 และมีรายได้ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 34.4

ส่วนที่ 2 ผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี พบว่า ประชาชนมีพฤติกรรม โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.90$ )

ส่วนที่ 3 ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า เพศ อายุ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ยอมรับสมมติฐาน ส่วนสถานภาพ ระดับการศึกษา และอาชีพ ปฏิเสธสมมติฐาน

58920738: MAJOR: JUSTICE AND SOCIAL ADMINISTRATION; M.POL.SC.

KEYWORD: AGGREGATION BEHAVIOR / RACING / MOTORCYCLES / PUBLIC ROADS

ADISAK JONGWIJITHKUL: THE BEHAVIOR OF YOUTH RACING ON THE PUBLIC ROAD. IN THE AREA OF KO CHAN CHONBURI PROVINCE. ADVISOR: EAKAWIT MANEETHORN, Ph.D, PAKORN MANEERAKORN, Ph.D, 126 P., 2017.

This research is intended to study the aggregation behavior of youth racing and comparing the differences of the youth racing aggregation's behavior on the public road in Ko Chan, Chonburi, which categorized with personal information. Questionnaires are used for the apparatus for the research. The statistic of the research represents as Frequency distribution, Percentage, Mean, and Standard Deviation. To examine the hypothesis with t-Test for the variable, Gender. In addition to the One-way ANOVA statistic, used for the variables, including age, status, educational level, occupation, and revenue at a statistically significant level of 0.05 or 95% of the reliability.

The result of the research found that overall population's behavior is in the high level ( $\bar{X} = 3.90$ )

Part I: General information gathered from the interviewees found out that, most of the sample population are Females than Males, calculated as the 40.2 (percentage). Most of their age range is between 31-40 years old, calculated as 38.4 (percentage). Marriage status contains the great number of the sample population, calculated as 65.6 (percentage). A large number of educational level in bachelor's degree, calculated as 47.2 (percentage). Most of them work on their own businesses/trades, calculated as 29.4 (percentage). Also, earning around 10,001 – 15,000 baht, calculated as 34.4 (percentage).

Part II: A survey's result of the sampling population's opinion about the aggregation behavior of motorcycle racing in youth on the public road in Ko Chan, Chonburi found that the overall behavior of the population is in the high level ( $\bar{X} = 3.90$ )

Part III: The results of the hypothesis examination found out that Gender, Age, and the average income per month accepted the hypothesis. Meanwhile, status, educational level, and occupation rejected the hypothesis.

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
ขอบเขตการศึกษา.....	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอาชญาวิทยา.....	5
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับด้านจราจร.....	41
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	72
กรอบแนวคิด.....	81
สมมติฐาน.....	81
นิยามศัพท์.....	82
3 ระเบียบการวิจัย.....	83
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	83
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	84
ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล.....	85
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	85
4 ผลการวิจัย.....	87
ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม.....	88
ตอนที่ 2 ผลการศึกษาระดับความคิดเห็น.....	91
ตอนที่ 3 ผลการทดสอบสมมติฐาน.....	96

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	112
สรุปผลการศึกษา.....	112
อภิปรายผลการศึกษา.....	114
ข้อเสนอแนะในการศึกษา.....	116
บรรณานุกรม.....	118
ภาคผนวก.....	121
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	126

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2-1	จำนวนตายด้วยสาเหตุที่สำคัญ พ.ศ. 2533-2536..... 60
2-2	แยกประเภทบุคคล..... 64
2-3	หน่วยการเปลี่ยนแปลงในชีวิต..... 66
2-4	ผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลง..... 66
2-5	องค์ประกอบในตัวมนุษย์ และองค์ประกอบภายนอก..... 68
3-1	กลุ่มตัวอย่างจากประชาชนแบบสัดส่วน..... 84
4-1	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ..... 88
4-2	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ..... 88
4-3	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพ..... 89
4-4	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา..... 89
4-5	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ..... 90
4-6	จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้..... 90
4-7	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นของประชาชนต่อ พฤติกรรมกรรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี..... 91
4-8	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของประชาชน ต่อพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร..... 92
4-9	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของประชาชน ต่อพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง ด้านพฤติกรรมในการตัดสินใจ..... 93
4-10	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของกลุ่ม ตัวอย่าง ด้านการจับผิดด้วยความศีกะนอง..... 95
4-11	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามภาพรวม..... 96
4-12	ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร..... 97



## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4-13 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็ว.....	97
4-14 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความถี่คึกคะนอง.....	97
4-15 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามภาพรวม.....	98
4-16 การเปรียบเทียบรายคู่ ระดับความคิดเห็นการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทาง สาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีด้านภาพรวม จำแนกตามช่วงอายุ.....	98
4-17 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร.....	99
4-18 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็ว.....	100
4-19 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความถี่คึกคะนอง.....	100
4-20 การเปรียบเทียบรายคู่ ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อความคิดเห็นการรวมกลุ่ม รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านสังคมวิทยา จำแนกตามช่วงอายุ.....	101
4-21 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกร รวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม.....	102

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4-22 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร.....	102
4-23 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็ว.....	103
4-24 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความถี่คึกคะนอง.....	103
4-25 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม.....	104
4-26 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร.....	104
4-27 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็ว.....	105
4-28 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความถี่คึกคะนอง.....	105
4-29 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม.....	106
4-30 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร.....	106

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4-31 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็ว.....	107
4-32 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความถี่คึกคะนอง.....	107
4-33 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม.....	108
4-34 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีจำแนกตามด้านภาพรวม.....	108
4-35 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร.....	109
4-36 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็ว.....	109
4-37 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความถี่คึกคะนอง.....	110
4-38 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีจำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความถี่คึกคะนอง.....	110
4-39 ผลการทดสอบสมมติฐาน.....	111

## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2-1 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	81

# บทที่ 1

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรกลายเป็นปัญหาแนวโน้มของโลก สถานการณ์ทั่วโลกมีแนวโน้มที่รุนแรงขึ้น อัตราการเสียชีวิตบาดเจ็บและพิการเพิ่มขึ้น ซึ่งถือว่าเป็นภัยใกล้ตัวที่น่ากลัว และมีแนวโน้มปัญหาสูงขึ้น โดยเฉพาะในเขตเมืองที่มีการขยายตัวของชุมชนอย่างรวดเร็ว มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น สาเหตุสำคัญเกิดจากการขาดจิตสำนึกในเรื่องวินัยจราจร และการไม่เคารพกฎหมายของผู้ขับขี่ยานพาหนะ จากการสำรวจขององค์การอนามัยโลก (WHO) พบว่าทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรจำนวน 1.18 ล้านคน หรือเฉลี่ยวันละ 3,242 คน ซึ่งเป็นจำนวนมาก และมีการประเมินว่าทั่วโลกมีผู้ที่ประสบอุบัติเหตุที่กลายเป็นผู้พิการเพิ่มขึ้นปีละ 20-50 ล้านคน สำหรับความสูญเสียทางเศรษฐกิจมีการประเมินว่ามีมูลค่าสูงถึง 158 ล้านเหรียญสหรัฐและองค์การอนามัยโลกได้คาดการณ์ว่าปี พ.ศ. 2573 หรือ อีก 13 ปีข้างหน้าแต่ละประเทศถ้าไม่มีมาตรการที่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจำนวนผู้เสียชีวิตทั่วโลกจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเฉลี่ยปีละ 2.4 ล้านคน (สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ, 2554)

ประเทศไทยได้ก้าวเข้าสู่ความเจริญ และการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เหมือนกับประเทศอื่น ๆ ในโลก โดยมีเทคโนโลยีและวิทยาการใหม่ ๆ เข้ามาสู่สังคม ซึ่งสิ่งเหล่านี้ได้อำนวยความสะดวกให้กับชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมาก และกลายเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตของประชาชนทั้งในเขตเมืองและเขตชนบท ในช่วง 5 ปี ย้อนหลังที่ผ่านมา (2554-2559) ประเทศไทยมีจำนวนอุบัติเหตุจากการจราจรเกิดขึ้นทั้งสิ้นจำนวน 417,954 ครั้ง และจากอุบัติเหตุดังกล่าวมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บสาหัส จำนวน 650,477 คน มีผู้เสียชีวิต จำนวน 51,029 คน และเมื่อเปรียบเทียบ ชนิดของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด สำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ในจังหวัดชลบุรี ย้อนหลังระหว่างปี 2554-2558 มีการเกิดอุบัติเหตุทั้งสิ้น จำนวน 1,630 ครั้งการเกิดอุบัติเหตุในปี 2558 มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 31,703 คน คิดเป็นอัตราการบาดเจ็บ 1,799 คนต่อแสนประชากร สูงกว่าปี พ.ศ. 2556 -2557 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 219 ราย จากการศึกษาปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุทางถนนปี 2554 โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติระบุว่า สาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากมนุษย์ร้อยละ 69.9 และเกิดจากปัจจัยอื่น ๆ เพียงเล็กน้อยเท่านั้น โดยจำแนกเป็นเกิดจากรถร้อยละ 1.6 และร้อยละ 0.3 เกิดจากสิ่งแวกล่อม และสิ่งสำคัญที่สุดที่จะเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้นั้น ก็คือตัวของมนุษย์นั่นเอง ซึ่งจะเป็นตัวกำหนดการแสดงผลการกระทำพฤติกรรม

เสียงต่าง ๆ ออกมา (สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ, 2554)

พฤติกรรมที่ตั้งกลุ่มรถซิ่ง หรือที่เรียกว่า เด็กแว้น เป็นอีกปัญหาหนึ่งที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างมาก และถือเป็นอีกหนึ่งปัญหาในสังคมที่เกิดขึ้นในหมู่วัยรุ่น วัยที่ชอบความท้าทาย และมีความคิดคะนอง ต้องการการยอมรับจากสังคม ซึ่งปัญหานี้ไม่ใช่ปัญหาใหม่ของสังคมไทย แต่เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมานาน และทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ จากสถิติข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยการสำรวจของศูนย์เรนทร กระทรวงสาธารณสุข พบว่า ในแต่ละปีมีเด็กและเยาวชน ซึ่งอยู่ในวัยเรียนต้องเสียชีวิตเป็นจำนวน 20,000 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25 ของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดและพิการ 9,000 รายต่อปี ซึ่งเด็กเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่เอง และไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์และในจำนวนนี้มีกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุจากการแข่งรถจักรยานยนต์บนท้องถนน ซึ่งจากการรวมกลุ่มไม่เพียงแต่เกิดปัญหาทางด้านอุบัติเหตุ ยังส่งผลให้เกิดปัญหาอีกหลายด้าน เช่น ปัญหาด้านสุขภาพ การติดยาเสพติด การเล่นการพนัน การมีเพศสัมพันธ์ก่อนวัยอันควร ความรุนแรงต่าง ๆ ซึ่งส่งผลให้วัยรุ่นขาดโอกาสทางการศึกษา บาดเจ็บและพิการ การแก้ไขปัญหากึ่งรถซิ่งในปัจจุบัน ภาครัฐได้ใช้กฎหมายในการปราบปรามมาโดยตลอด ซึ่งจากการวิจัยพบว่า ยังไม่ประสบผลสำเร็จและมีแนวโน้มจะกดดันให้เยาวชนกลุ่มนี้ใช้ความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น จากการเก็บสถิติข้อมูลเด็กแว้น พบว่า คดีอาชญากรรมมีตัวเลขสูงขึ้น แถมช่วงอายุยังน้อยเรื่อย ๆ (ปนัดดา ชำนาญสุข, 2550)

กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมสุขภาพ (Precede framework) ที่ใช้ศึกษาทั้งปัจจัยภายในและภายนอก ซึ่ง Green and others (1980) เป็นผู้พัฒนารูปแบบเพื่อใช้ในการวิเคราะห์และวางแผนงานสุขภาพศึกษา นอกจากนี้ยังสามารถนำไปประยุกต์เข้ากับการอธิบายถึงการเกิดพฤติกรรมและการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในเรื่องอื่น ๆ ด้วย โดยแนวคิดนี้เห็นว่า พฤติกรรมของบุคคลมีสาเหตุจากหลายปัจจัย ดังนั้นในการดำเนินงานหรือการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจะต้องมีการดำเนินการหลาย ๆ ด้าน ประกอบกัน และจะต้องวิเคราะห์ถึงปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อพฤติกรรมนั้น ๆ ก่อนจึงจะสามารถวางแผนและกำหนดวิธีการที่ต้องการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ (จุฬารัตน์ โสตะ, 2554) ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ได้นำเอากรอบแนวคิด (Precede framework) มาเป็นแนวทางในการศึกษาถึงปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมรวมกลุ่มของแก๊งรถจักรยานยนต์ซิ่ง

จากที่กล่าวมาข้างต้นบทบาทของผู้ปกครองจึงมีความสำคัญอย่างมากต่อการควบคุมดูแลพฤติกรรมของบุตรหลานในการใช้ยานพาหนะ อันจะเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล เนื่องจากผู้ปกครองเป็นพลังที่สำคัญอีกทางที่มีผลต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรมีการสอดส่องบุตรหลานของท่านไม่ให้รวมตัวกัน คอยใกล้ชิดไม่ให้ห่างจากสายตามากนัก เพื่อไม่ให้ออกไปข้างนอกเป็นภัยอันตราย

จากสถิติที่ผ่านมาครอบครัวไม่ได้มีเวลาให้กับบุตรหลานมากนักจึงส่งผลให้พวกเขาใช้เวลาส่วนตัวกัน ไม่มีใครตั้งสติหรือยับยั้ง จึงเกิดเหตุการณ์ไม่คาดฝันเกิดขึ้น อย่างสนับสนุนบุตรหลานในทางที่ผิด ในประเทศหลายปีที่ผ่านมาสถิติการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องดังนั้นจึงเป็นสาเหตุทำให้ผู้วิจัยศึกษาเรื่องพฤติกรรมกรเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ซึ่งของวัยรุ่นในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมกรเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ซึ่งของวัยรุ่นและเปรียบเทียบพฤติกรรมกรเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ซึ่งของวัยรุ่นในพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งผลจากงานวิจัยครั้งนี้จะเป็นแนวทางในการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีงามระหว่างผู้ปกครองและเยาวชน และจะทำให้การปฏิบัติหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามหาจักรยานยนต์ซึ่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมกรรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมกรรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่น ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล

### ขอบเขตการศึกษา

1. ขอบเขตด้านระยะเวลา  
การศึกษาพฤติกรรมกรรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ศึกษาระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2560–มกราคม พ.ศ. 2561
2. ขอบเขตด้านพื้นที่  
การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาและเก็บข้อมูลบริเวณในเขตพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี
3. ขอบเขตด้านเนื้อหา  
การศึกษาพฤติกรรมกรรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี สามารถแบ่งเป็น 3 ด้าน ดังนี้
  - 3.1 ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร
  - 3.2 ด้านการใช้ความเร็ว
  - 3.3 ด้านการขับซัดด้วยความคึกคะนอง

#### 4. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาเป็นการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำนวน 37,113 คน

#### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อทราบถึงพฤติกรรมกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานแก่วัยรุ่น และผู้ปกครอง ในการสอดส่องดูแลบุตรหลานและสำนึกในครอบครัว
3. เพื่อนำเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาจักรยานยนต์ซิ่ง แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สถาบันองค์กรแห่งชาติ องค์กรส่วนท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง เป็นต้น



## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษา พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอ เกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาจากเอกสาร แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย แบ่งออกเป็นส่วนตัวต่าง ๆ ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอาชญาวิทยา
2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับด้านจราจร
3. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
4. กรอบแนวคิด
5. สมมติฐาน
6. นิยามศัพท์

#### แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอาชญาวิทยา

“อาชญากรรมมิใช่สิ่งผิดปกติ หากแต่เป็นปรากฏการณ์ธรรมชาติที่เกิดขึ้นกับทุกสังคม โดยรับทราบข่าวอาชญากรรมอย่างสม่ำเสมอผ่านทางสื่อสิ่งพิมพ์ทุกแขนง” เป็นคำกล่าวของ เดอร์คเคม (Durkheim) ที่สะท้อนความเป็นจริงที่เกิดขึ้นในสังคมอีกด้านหนึ่งที่ทุกวันนี้มนุษย์ (Human) เกิดความชินชาและปะปนอยู่กับอาชญากรรมตลอดเวลา เดอร์คเคม (Durkheim) ยังกล่าวต่อไปอีกว่า ทุกวันนี้อาชญากรรมมีความเกี่ยวข้องกับมนุษย์ในแทบทุกระดับชั้นและมีปะปนอยู่ทุกสาขาอาชีพ ขึ้นอยู่กับมนุษย์ในสังคมนั้น ๆ ที่จะนิยามคำว่า“อาชญากรรม”เอาไว้อย่างไร ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำการศึกษาระบบการความรู้ที่เรียกว่า อาชญาวิทยา (Criminology) เพื่อนำเอาความรู้ที่เกิดขึ้นไปปรับใช้และแก้ไขปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในสังคมนั้นให้เกิดประสิทธิภาพต่อไป (ปกรณ มณีปกรณ, 2553)

ทั้งนี้ มีบุคคลที่เป็นที่ยอมรับในวงวิชาการอาชญาวิทยา อาทิเช่น เอดวิน ฮุทเทอร์แลนด์ (Edwin) เจริม เบนธัม (Jeremy Bentham) เซลลีน (Celine) ราฟฟาเอล กาโรฟาโล (Raffaele Garofalo) ให้นิยามความหมายของคำว่า อาชญากรรม (Crime) ไว้ดังนี้

เอดวิน (Edwin, n.d. อ้างถึงใน ปกรณ มณีปกรณ, 2553) ได้ให้นิยามความหมายของคำว่า อาชญากรรม คือการพิจารณาเอาความเสียหายทางสังคมมาเป็นหลักหรือมาเป็นเกณฑ์กำหนดว่า พฤติกรรมใดควรเป็นอาชญากรรม พฤติกรรมใดไม่เป็นอาชญากรรม

วิชาอาชญาวิทยา เป็นวิชาที่ศึกษาถึงแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับอาชญากรรม โดยจะศึกษาสาเหตุของการเกิดอาชญากรรม ประเภทของอาชญากรรม การป้องกันอาชญากรรม การปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด ผู้เสียหาย รวมถึงกระบวนการยุติธรรมทางอาญา (สุดสงวน สุธีสร, 2547)

#### 1. ความหมายของอาชญาวิทยา

อาชญาวิทยาเป็นคำสมาสระหว่างคำว่า “อาชญา” กับ “วิทยา”

โดยคำว่า “อาชญา” หมายถึง อาญาคดี, โทษ

ส่วนคำว่า “วิทยา” หมายถึง ความรู้, การศึกษา

ดังนั้น เมื่อนำเอาทั้งสองคำมารวมกัน อาชญาวิทยา จึงหมายความว่า การศึกษาเกี่ยวกับปัญหาอาชญากรรมหรือการทำความผิดทางอาญา

เอดวิน (Edwin, n.d. อ้างถึงใน ปกรณ์ มณีปกรณ์, 2553) ได้อธิบายความหมายของอาชญาวิทยาไว้ในหนังสือชื่อ “Principles of Criminology” ว่า “วิชาอาชญาวิทยาเป็นวิชาที่ศึกษาถึงอาชญากรรมในฐานะที่เป็นปรากฏการณ์ของสังคม อันจะต้องศึกษาถึงแนวทางแห่งการบัญญัติกฎหมาย ความประพฤติที่ละเมิดกฎหมายและการดำเนินการของสังคมต่อผู้ละเมิดกฎหมาย” Bonn ได้อธิบายว่า “อาชญาวิทยา คือ แขนงวิชาที่ใช้วิธีการทางวิทยาศาสตร์เพื่อบรรยายและอธิบายเรื่องสำคัญต่าง ๆ เช่น พฤติกรรมของอาชญากร, ตัวอาชญากร, เหตุอาชญากร, สภาพสังคมที่ทำให้เกิดอาชญากรรม รวมถึงระบบงานยุติธรรม ทั้งนี้ เหตุอาชญากรรมเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรม”

เฮร์แมน (Herman, n.d. อ้างถึงใน ปกรณ์ มณีปกรณ์, 2553) ได้อธิบายว่า “อาชญาวิทยา คือ การศึกษาถึงปัญหาอาชญากรรมและลักษณะของอาชญากรรมซึ่งเป็นงานของนักกฎหมาย นักสังคมวิทยา จิตแพทย์ นักจิตวิทยา ผู้พิพากษาศาลคดีเด็กและเยาวชน และพนักงานคุมประพฤติ การควบคุมและแก้ไขผู้กระทำผิดซึ่งเป็นงานของนักทัณฑวิทยา นักสังคมสงเคราะห์ นักสังคมวิทยา จิตแพทย์ นักจิตวิทยา ผู้พิพากษาศาลคดีเด็กและเยาวชน และพนักงานคุมประพฤติ ส่วนการสืบสวนอาชญากรรมซึ่งเป็นงานของตำรวจ แพทย์ และนักเคมีวิทยา”

ทั้งนี้ การประชุมเกี่ยวกับอาชญาวิทยาหลายครั้งที่ผ่านมามีข้อสรุปเพิ่มเติมว่า การสอนวิชากฎหมายอาญาจะบรรลุผลสมบูรณ์ก็ต่อเมื่อได้มีการสอนอาชญาวิทยาควบคู่ไปด้วย ทั้งนี้ ควรจัดการสอนให้สอดคล้องกับขอบประเพณีและตามความสามารถในการจัดการศึกษาในประเทศของตน และควรจัดเป็นวิชาบังคับสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพกฎหมายหรือบุคคลซึ่งทำงานเกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายและการรักษากฎหมาย

โดยในระยะเวลาต่อมา วิชาอาชญวิทยาได้พัฒนาและแยกสาขาการศึกษาออกไปอีกมากมาย เช่น การศึกษาว่าด้วยเชื้ออาชญากรรม นิติเวชศาสตร์ การสืบสวนสอบสวน การพิสูจน์หลักฐาน จิตวิทยาทางศาล นิติวิทยาศาสตร์ เป็นต้น

ในส่วนของอาชญากรรม อาชญากรรม คือ พฤติกรรมที่มีลักษณะเป็นการละเมิดต่อกฎหมายของรัฐและมีการกำหนดบทลงโทษ ดังนั้น พฤติกรรมใดที่จะเป็นอาชญากรรม ก็จะต้องมีการบัญญัติเอาไว้เป็นกฎหมายก่อน อันเป็นหลักการเดียวกันทั่วโลก อย่างไรก็ตาม ในแต่ละประเทศก็อาจมีการกำหนดความผิดเอาไว้แตกต่างกันตามสภาพความแตกต่างในด้านต่าง ๆ

สำหรับประเทศไทย ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 2 บัญญัติว่า “บุคคลจักต้องรับโทษในทางอาญาก็ต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษเอาไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดนั้นต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย”

## 2. วัตถุประสงค์ ขอบเขตของการศึกษาอาชญวิทยา

อาชญวิทยาเป็นการศึกษาเกี่ยวกับสภาพและสาเหตุของอาชญากรรมเพื่อที่จะได้หาวิธีการป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมดังกล่าวได้อย่างถูกต้อง เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาการบัญญัติหลักกฎหมาย ข้อบังคับต่าง ๆ ให้เหมาะสมต่อหลักวิชาและสังคมปัจจุบัน

อาชญวิทยาเป็นวิชาที่มีขอบเขตการศึกษากว้างขวางและเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับสาขาวิชาอื่น ๆ หลายสาขา ได้แก่ พฤติกรรมศาสตร์ จิตวิทยา ชีววิทยา กายภาพ การแพทย์ สังคมวิทยา สถิติ การวิจัย และนิติศาสตร์ ดังนั้น การศึกษาทางอาชญวิทยาจึงเป็นการศึกษาแบบสหวิทยา คือ นำเอาวิธีการและข้อมูลความรู้จากสาขาวิชาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาช่วยในการศึกษา

อาชญวิทยา (Criminology) เป็นสาขาวิชาที่มีวิวัฒนาการมากกว่าสองร้อยปี และได้มีการพัฒนาศึกษามาอย่างต่อเนื่องยาวนาน ปรากฏอยู่ในผลงานของนักอาชญวิทยาชื่อดังหลายคน เช่น ซีซาร์ ลอมโบรโซ เฟอร์รี ราฟฟาเอล กาโรฟาโล รวมถึงพัฒนาเรื่อยมาโดยผ่านเวทีการประชุมต่าง ๆ มากมาย เช่น การประชุมสภาอาชญากรรมระหว่างประเทศที่โรม ปี 1885 ปารีส ปี 1889 รวมถึงการประชุมสภาอาชญวิทยาระหว่างประเทศ ปี 1938 เป็นต้น

นักอาชญวิทยาบางคนเชื่อว่า อาชญวิทยาได้เริ่มมีการศึกษาขึ้นเป็นครั้งแรกในทวีปยุโรป บางท่านเชื่อว่าแบพทิสต์ เดลลา ปอร์ตา (Baptiste Della Porte, 1535-1615) เป็นบุคคลแรกที่เริ่มศึกษาวิชาอาชญวิทยา แต่บางท่านก็เชื่อว่า พอล โทปีนาร์ค (Paul Topinard, 1887) เป็นบุคคลคนแรกที่บัญญัติศัพท์คำว่า Criminology (ปกรณัม มณีปกรณัม, 2555)

ทั้งนี้ เราสามารถแบ่งระยะเวลาในการพัฒนาทฤษฎีทางด้านอาชญวิทยาได้ออกเป็น 6 ช่วงเวลา ดังนี้ (ปกรณัม มณีปกรณัม, 2555)

### 1. ระยะเวลา ยุคความดีและความชั่วร้าย

ในยุคนี้เชื่อว่า ปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ ถือเป็นเรื่องของอำนาจลึกลับ ไม่ว่าจะด้วยพระเจ้าหรือปีศาจ ในช่วงศตวรรษที่ 16 ศาสนาจึงถือเป็นเครื่องยึดมั่นจิตใจมนุษย์ในสังคม ทั้งนี้ ในยุคแรกนั้น สามารถแบ่งแยกแนวความคิดเกี่ยวกับอาชญากรรมออกได้เป็น 3 แนวคิด ดังนี้

แนวคิดที่หนึ่ง มีความเชื่อว่ากฎหมายเกิดจากความประสงค์ของพระเจ้าที่ต้องการให้มนุษย์อยู่ด้วยกันอย่างสงบ สันติ แต่อาชญากรรมจะเป็นสิ่งที่ขัดคำสั่งหรือความประสงค์ของพระเจ้าเป็นเจ้า

แนวคิดที่สอง มีความคิดว่ามนุษย์มีสิ่งวิเศษ มีความรู้สึกนึกคิดและมีเหตุผล ตลอดจนมีความต้องการที่จะเป็นผู้สมบูรณ์แบบ แต่มีข้อจำกัดด้านความอ่อนแอตามธรรมชาติหรือมีความผิดปกติที่ติดตัวมาแต่กำเนิด อาชญากรรมจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมนุษย์เลือกที่จะทำตามความอ่อนแอของตนเองหรือความต้องการที่อยู่เหนือเหตุผล

แนวคิดที่สาม มีต้นกำเนิดมาจากหลักศาสนาที่มีความเจริญสูงสุดในช่วงยุคกลาง เป็นช่วงที่เชื่อว่ามนุษย์เกิดมาโดยมีบาปติดตัวและมีแนวโน้มที่จะกระทำผิดอยู่กับตัว ซึ่งหลักธรรมคำสั่งสอนของพระเจ้าเท่านั้นที่จะป้องกันไม่ให้มนุษย์เลือกกระทำความผิด

### 2. ยุคที่สอง ยุคอาชญาวิทยาดั้งเดิม

ต่อมา ในยุคศตวรรษที่ 18 หลายประเทศเริ่มมีการพัฒนาองค์ความรู้เกี่ยวกับการเมืองการปกครองตลอดจนการควบคุมประชาชนของรัฐ ซึ่งกระบวนการยุติธรรมก็ถือเป็นกิจกรรมหนึ่งของรัฐในการปกครองสังคม ยุคนี้เห็นว่าควรมีแนวทางที่สามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดอย่างมีประสิทธิภาพและให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดด้วย

เบ็คคาเรีย (Beccaria) ได้เขียนบทความชื่อ On Crime and Punishment ในปี 1764 ซึ่งมีเนื้อหาสาระโดยรวมเกี่ยวกับการบริหารงานยุติธรรม เช่น การบังคับใช้กฎหมาย การลงโทษผู้กระทำความผิด การป้องกันมิให้บุคคลกระทำความผิด เป็นต้น

สำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิมมีแนวความคิดที่สำคัญ 3 ประการ คือ

1. ต้องมีสัญญาระหว่างรัฐกับประชาชน
2. ธรรมชาติของบุคคลมี Free will Rational Utilitarian
3. กระบวนการยุติธรรมต้องมีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันอาชญากรรม กล่าวคือ

รวดเร็ว แน่นนอน รุนแรง

### 3. ยุคที่สาม ยุคอาชญาวิทยาแนววิทยาศาสตร์

วงการวิชาการ โดยเฉพาะด้านวิทยาศาสตร์มีความเจริญเติบโตมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นดาราศาสตร์ (Astronomy) เคมีวิทยา (Chemistry) ชีววิทยา (Biology) เป็นต้น นำมาสู่การปฏิวัติ

แนวความคิดภายใต้พื้นฐานความเชื่อที่ว่า ปรากฏการณ์ทางธรรมชาติต้องมีเหตุผลและสามารถหาคำตอบได้โดยการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์ โดยอาศัยหลักการมองและทำความเข้าใจอย่างมีเหตุผล ทั้งนี้ จะต้องมีการตั้งสมมติฐาน การกำหนดตัวแปรในการศึกษา และเก็บข้อมูลต่างที่ได้นำมาวิเคราะห์ต่อไปเพื่อให้ได้ทฤษฎี ทั้งนี้ สามารถแบ่งกลุ่มทฤษฎีเชิงวิทยาศาสตร์ได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ กลุ่มทฤษฎีทางชีววิทยาและกลุ่มทฤษฎีทางจิตวิทยา

#### 4. ยุคที่สี่ ยุคอาชญาวิทยาเชิงสังคมศาสตร์

ถัดมาในช่วงต้นศตวรรษที่ 20 ได้เริ่มมีการพัฒนาการศึกษาเกี่ยวกับสังคมศาสตร์มากขึ้น เนื่องจากกระแสโลกได้เกิดการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว นับตั้งแต่การเพิ่มจำนวนของประชากร การเปลี่ยนแปลงระบบการผลิตและโครงสร้างพื้นฐานของสังคมตามระบบเศรษฐกิจและการขยายตัวของเมืองและชุมชน ทั้งนี้ ยุคที่สี่ได้เริ่มขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อมีการจัดตั้งคณะสังคมศาสตร์ขึ้นเป็นครั้งแรกที่มหาวิทยาลัยชิคาโกและมหาวิทยาลัยโคลัมเบีย (Chicago University and Columbia University) ในราวปี ค.ศ.1900 และมหาวิทยาลัยมีส่วนสำคัญในการพัฒนาหลักทฤษฎีอาชญาวิทยา เช่น ทฤษฎีสังคมไร้ระเบียบ ทฤษฎีกดขี่ ทฤษฎีวิวัฒนาการ ทฤษฎีการเรียนรู้ผ่านนักสังคมศาสตร์ที่มีชื่อเสียง อาทิเช่น เอมีล ดูร์ไคม์ (Emile Durkheim) เป็นต้น

#### 5. ยุคที่ห้า ยุคอาชญาวิทยาแนวขัดแย้ง

ในช่วงที่แนวคิดด้านสังคมศาสตร์ได้มีอิทธิพลต่อวงการอาชญาวิทยาเป็นอย่างมาก ได้เกิดความวุ่นวายขึ้นในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองในช่วงปี ค.ศ.1960 เกิดสงครามโลกขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว

นักอาชญาวิทยาหลายคนจึงได้พัฒนาแนวความคิดขึ้นมาใหม่โดยเชื่อว่า ความแตกต่างขององค์ประกอบต่าง ๆ ในสังคมเป็นบ่อเกิดสำคัญของพฤติกรรมอาชญากรจนนำมาสู่ความขัดแย้งในสังคมและเกิดอาชญากรรมขึ้นในที่สุด

#### 6. ยุคที่หก ยุคอาชญาวิทยาปัจจุบัน

ในยุคปัจจุบัน ไม่ได้มีการพัฒนาแนวความคิดใด ๆ ขึ้นมาใหม่จะเป็นที่แตกต่าง เพียงแต่มีการปรับปรุงแนวคิดอาชญาวิทยาที่ได้รับการยอมรับแล้วมาผสมผสาน (Integrated theory) กันเพื่ออธิบายสาเหตุของพฤติกรรมอาชญากรรมให้ถูกต้องและแม่นยำมากที่สุด

#### อาชญาวิทยากับวิทยาศาสตร์

อาชญาวิทยา (Criminology) เป็นวิชาที่ศึกษาเกี่ยวกับอาชญากรรมในแง่ต่าง ๆ เช่น สาเหตุของอาชญากรรม ประเภทของอาชญากรรม ลักษณะอาชญากร อันเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคล

ส่วน วิทยาศาสตร์ (Science) หมายถึง ความรู้ที่สามารถพิสูจน์ได้จริงเสมอ เช่น น้ำย่อมไหลจากที่สูงลงสู่ที่ต่ำเสมอตามหลักกฎแห่งแรงโน้มถ่วง (Law of Gravitation) เป็นต้น

วิธีการศึกษาทางวิทยาศาสตร์จะเริ่มจากการสังเกต การตั้งปัญหา การตั้งสมมติฐาน การศึกษาค้นคว้าทดลอง รวบรวมข้อมูลและสรุปผล อย่างไรก็ตาม วิธีการทางวิทยาศาสตร์ดังกล่าวไม่อาจนำมาใช้กับอาชญาวิทยาได้ทุกกรณี ซึ่งอาชญาวิทยาเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของบุคคลที่ยังไม่มีข้อยุติเป็นกฎแน่นอนตายตัวว่าสาเหตุอะไรบ้างที่ทำให้บุคคลมีพฤติกรรมเป็นอาชญากร ทั้งนี้เนื่องจากความประพฤติกของคนเรานั้นย่อมเปลี่ยนแปลงอยู่เรื่อย ๆ เป็นอยู่อย่างหนึ่งเพียงชั่วขณะเท่านั้น อาจมาทั้งจากสาเหตุปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก

โดยสรุป เหตุผลในหลักวิชาอาชญาวิทยานี้ เป็นแต่เพียงความน่าจะเป็น ยิ่งกว่าเป็นข้อพิสูจน์ที่เห็นจริงได้อย่างวิทยาศาสตร์เสมอไป ก็เป็นแต่เพียงอาจเป็นไปได้หรือมีความเป็นไปได้เท่านั้น มิใช่ต้องเป็นเสมอไป แต่ถือว่ามีแนวโน้มเป็นไปตามผลของการวิจัยเช่นนั้น ดังนั้น วิชาอาชญาวิทยาจึงยังไม่เป็นวิทยาศาสตร์โดยสมบูรณ์

ประโยชน์ของการศึกษาวิชาอาชญาวิทยา

1. ส่งเสริมให้เกิดการศึกษา ค้นคว้า วิจัยเกี่ยวกับสภาพปัญหา สภาพแวดล้อม สาเหตุของอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในสังคมโลก
2. ผู้ศึกษาสามารถนำเอาหลักการทางอาชญาวิทยาไปใช้เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวันได้
3. รัฐสามารถเอาหลักวิชา งานวิจัย บทความต่าง ๆ ไปปรับใช้พัฒนาให้เหมาะสมกับสังคม เป็นต้น

3. สำนักความคิดทางอาชญาวิทยา

ชาวอิตาลีนับว่าเป็นชนชาติแรกที่ริเริ่มให้ความสนใจเกี่ยวกับแนวความคิดทางอาชญาวิทยา โดยพยายามค้นคิดหลักการ แนวความคิดและเกณฑ์ปฏิบัติที่ดี เกี่ยวกับวิชาอาชญาวิทยานี้ โดยขั้นแรกก็เป็นเพียงแนวความคิดของปราชญ์แต่ละท่าน แล้วต่อมาจึงได้มีการนำแนวความคิดเห็นต่าง ๆ ของปราชญ์ทั้งหลายนั้น มารวมเข้าด้วยกัน เป็นหลักการที่ดีร่วมกัน และได้เกิดเป็น "School of thought" หรือ "กลุ่มแนวความคิด"

โดยแนวความคิดทางอาชญาวิทยาและกระบวนการยุติธรรมของสำนักต่าง ๆ ดังกล่าวได้เป็นแนวคิดพื้นฐานของอาชญาวิทยาและกระบวนการยุติธรรมในสมัยปัจจุบัน

เราสามารถแบ่งแนวความคิดทางอาชญาวิทยาออกได้เป็น 4 สำนักคิด ได้แก่ สำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม สำนักอาชญาวิทยากิ่งดั้งเดิม สำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยม และสำนักอาชญาวิทยาสังคมสมัยใหม่ ดังนี้

### 3.1 สำนักอาชญาวิทยาตั้งเดิม

เกิดขึ้นในราว ๆ ต้นคริสต์ศตวรรษที่ 18 ซึ่งคริสตศาสนา นิกายโรมันคาทอลิก (Roman Catholic Church) ได้เข้ามามีบทบาทเป็นอย่างมากในการพิจารณาตัดสินการกระทำ ความผิดของบุคคล สำนักอาชญาวิทยาตั้งเดิมมีลักษณะที่ไม่มีความชัดเจน ส่งผลให้มีช่องว่างต่าง ๆ มากมาย การประพฤดิชั่ว ผิดศีลธรรมจะเป็นบาป ผู้ใดต่อต้านหรือเป็นฝ่ายตรงข้ามกับศาสนาจะถือว่าเป็นความผิดร้ายแรง (ปกรณัม มณีปกรณัม, 2555) โดยพระสันตะปาปา (Pope) คือ ตัวแทนของ พระผู้เป็นเจ้าของในการแก้ไขปัญหาความชั่วร้ายรวมถึงข้อขัดแย้งในสังคม ตำแหน่งพระสันตะปาปา ถือเป็นตำแหน่งที่เก่าแก่ที่สุดในโลกตำแหน่งหนึ่ง และมีบทบาทสำคัญในประวัติศาสตร์โลก

ในสมัยโบราณพระสันตะปาปามีหน้าที่หลักในการเผยแผ่ศาสนาคริสต์และตัดสินข้อ ขัดแย้งด้านความเชื่อภายในคริสตจักร ในสมัยกลางพระสันตะปาปา (Pope) มีบทบาทสำคัญมาก ในทางโลกในยุโรปตะวันตกด้วย เช่น เป็นผู้ตัดสินความขัดแย้งระหว่างประมุขของรัฐ รวมถึง สงครามหลายครั้ง เป็นต้น

ปัจจุบันนี้นอกจากจะทำหน้าที่ด้านเผยแผ่ศาสนาคริสต์แล้ว พระสันตะปาปายังปฏิบัติ พระกรณียกิจด้านคริสตศาสนสัมพันธ์ งานการกุศล และการปกป้องสิทธิมนุษยชนด้วย

ในส่วนของ การพิจารณาคดี ตุลาการศาสนาจะใช้ระบบไต่สวน (Inquire) ให้ผู้ถูก กล่าวหาปรับสภาพด้วยวิธีการทรมานต่าง ๆ และขาดความยุติธรรม พฤติการณ์ที่ตุลาการศาสนา กระทำลงไปไม่ว่าจะรุนแรงหรือโหดเหี้ยมเพียงใดก็ตาม ก็ถือว่าเป็นการกระทำในนามของพระผู้ เป็นเจ้า ด้วยเหตุนี้ นักโทษจำนวนประมาณ 200,000 คน ในยุโรปและอเมริกาจึงถูกเผาทั้งเป็น โดยต้องคำพิพากษาว่ามีความผิดฐานเป็น “แม่มด-หมอผี”

การพิจารณาพิพากษาคดี เป็นการไต่สวนค้นหาความจริง (Inquire) ซึ่งฝ่ายตุลาการ ส่วนใหญ่ นั่นคือพระหรือบาทหลวง (สุตสงวน สุธีสร, 2547) บ่อยครั้งได้ดำเนินการพิจารณาคดี อย่างลับ ๆ จำเลยจึงไม่มีโอกาสได้ต่อสู้คดีอย่างแท้จริง ฝ่ายตุลาการมักตัดสินคดีตามอำเภอใจ มีความ โดยอาศัยความคิดเห็นส่วนตัวเป็นสำคัญ ซึ่งขาดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนแน่นอนที่เป็นมาตรฐาน ส่งผลให้เกิดความลำเอียงและอคติต่าง ๆ เป็นอย่างมาก ส่งผลให้คดีความบางคดีอาจมีมาตรฐาน ของผลที่แตกต่างกันออกไป (Double standard) นอกจากนี้ บ่อยครั้งที่ตุลาการใช้วิธีการบีบบังคับและการทรมานกรรมให้จำเลยรับสารภาพ จนจำเลยบางรายเสียชีวิตไปก่อน ที่กระบวนการ พิสูจน์ความผิดจะสิ้นสุด

การลงโทษผู้กระทำความผิดมีความรุนแรงเกินความจำเป็น ศาลได้ใช้โทษประหารชีวิต (Execution) ในความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ จำนวนมาก และใช้วิธีการโหดร้ายป่าเถื่อนอย่าง

แพร่หลายต่อหน้าสาธารณชน โดยวิธีการลงโทษจะแตกต่างกันตามพื้นที่จังหวัดต่าง ๆ ขาดมาตรฐานเดียวกัน

วิธีการลงโทษที่รุนแรงและเป็นการทารุณกรรมที่ทารุณโหดร้ายป่าเถื่อนที่สุด คือ การฉีกร่างกายออกเป็น 4 ส่วน โดยเพศฆาตใช้เชือกผูกแขนขาทั้งสองของผู้ต้องโทษไว้กับม้าสี่ตัว แล้วให้ม้ากระชากเบา ๆ ไปในทิศทางทั้งสี่ เมื่อผู้ต้องโทษร้องโหยหวนออกมาด้วยความเจ็บปวดแสนสาหัส เพฆฆาตจะเมียนให้ม้าวิ่งออกกันไปคนละทิศทางทันที หากแขนขาของผู้ต้องโทษยังไม่ถูกกระชากออกเป็นชิ้น ๆ เพฆฆาตจะใช้ขวานลับให้ขาดออกจากร่างกาย นำมากองรวมกันไว้แล้วจุดไฟเผา

จากความไม่เป็นธรรมและไม่เสมอภาคทางสังคมและกระบวนการยุติธรรมในยุคนั้น ทำให้เกิดนักคิดซึ่งเป็นนักวิชาการ ผู้มีความรู้ในสาขาอาชีพต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นคนรุ่นใหม่ของยุคนั้น ได้มีการตื่นตัว ริเริ่ม แสดงความคิดเห็น ให้แก้ไขปรับปรุงสภาพดังกล่าว โดยคนเหล่านั้นได้รวมตัวกันร่วมมือกันแสดงความคิดเห็นต่อต้าน แสดงปฏิกริยาอย่างเปิดเผยต่อสาธารณชน โดยการเขียนหนังสือ บทความและการกล่าวอภิปรายในที่ชุมชนต่าง ๆ การกระทำดังกล่าวได้รับการตอบรับและสนับสนุนเป็นอย่างดีจากประชาชนส่วนใหญ่ในสังคมรวมทั้งผู้บริหารบ้านเมืองที่มีใจเป็นธรรมในสมัยนั้นก็เห็นด้วยหลายคน ในที่สุดนักคิด นักปฏิรูปเหล่านั้นก็รวมตัวกันร่วมจัดตั้งเป็น “School of Thought” หรือกลุ่มแนวความคิดหรือสำนักขึ้นในราวกลางศตวรรษที่ 18 ใช้ชื่อว่า “Classical School” คือ สำนักอาชญวิทยาดั้งเดิม

สำนักอาชญวิทยาดั้งเดิม (Classical school) จึงถือเป็นสถาบันทางอาชญวิทยาแห่งแรกของโลก ที่ความเห็นอย่างนักอาชญวิทยาได้เริ่มขึ้น และเป็นรากฐานที่ทำให้เกิดการศึกษอาชญวิทยา ทัณฑวิทยา และกระบวนการยุติธรรม

นักคิดของสำนักอาชญวิทยาดั้งเดิม ได้แก่ ซีซาร์ เบ็คคาเรีย (Cesare Beccaria) และ เจอรามี เบนแธม (Jeremy Bentham) โดยซีซาร์ เบ็คคาเรีย ได้รับยกย่องในฐานะเป็นผู้ก่อตั้งสำนัก และได้รับการขนานนามว่าเป็นบิดาของการศึกษาอาชญวิทยา

ซีซาร์ เบ็คคาเรียได้สร้างผลงานทางวิชาการที่มีความสำคัญต่อวงการอาชญวิทยาและกระบวนการยุติธรรม ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นตำราอาชญวิทยาเล่มแรกของโลก คือ “The Essay on Crime and Punishment” หรือ “เรียงความเกี่ยวกับอาชญากรรมและการลงโทษ” โดยมีความดังนี้ (สุดสงวน สุธีสร, 2547)

“บุคคลทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันภายใต้กฎหมาย ดังนั้น ไม่ว่าผู้ใดกระทำความผิดในลักษณะเดียวกันนั้นก็ต้องได้รับโทษเช่นเดียวกัน นอกจากนั้นเพื่อที่จะให้บุคคลทราบว่



พฤติกรรมประเภทใดเป็นความผิดและมีบทลงโทษ ด้วยบทกฎหมายจำเป็นต้องเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรให้ชัดเจนพอที่บุคคลทั่วไปจะเข้าใจได้”

เนื้อหาสาระที่สำคัญ ๆ ในเอกสารเรียงความเกี่ยวกับอาชญากรรมและการลงโทษของ ซีซาร์ เบ็คคาเรีย ได้แก่

1. สัญญาประชาคมและความจำเป็นในการลงโทษ
2. หน้าที่ของรัฐสภา
3. หน้าที่ของผู้พิพากษา
4. ความร้ายแรงของอาชญากรรม
5. สัดส่วนและความรุนแรงของการลงโทษ
6. ความรวดเร็วของการลงโทษ
7. การป้องกันอาชญากรรม เป็นต้น

ตำราเล่มนี้ก่อให้เกิดพลังทางวิชาการและแนวความคิดในการต่อต้านความเหลว

ไหลของกระบวนการศาลในสมัยนั้นอย่างรุนแรง และก่อให้เกิดการตื่นตัวในการปฏิรูปกระบวนการยุติธรรม และแก้ไขปรับปรุงกฎหมายอาญาครั้งยิ่งใหญ่ในประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก และถือเป็นการวางรากฐานครั้งแรกของวิชาอาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา

ผู้มีความคิดตามแนวความคิดนี้สำหรับประเทศฝรั่งเศสคือ รูสโซ วอลแตร์ (Rousseau Voltaire) และมงแต็สกีเยอ (Montesquieu) ในประเทศเยอรมันก็มี ฟอยเออร์บาค (Feuerbach) ในอเมริกามี ทอมัส เจฟเฟอร์สัน (Thomas Jefferson) จึงกล่าวได้ว่าสาขาวิชาอาชญาวิทยาได้รับการสถาปนาขึ้นพร้อมกับผลงานของการเขียนของซีซาร์ เบ็คคาเรีย

ส่วน เจอรามี เบนธัม (Jeremy Bentham) นั้น เป็นนักปราชญ์คนสำคัญในประเทศอังกฤษที่มีผลงานเป็นที่ยอมรับอย่างมาก โดยเฉพาะหลักประโยชน์นิยมที่เชื่อว่า การกระทำที่นำประโยชน์ คือ ความสุขและการป้องกันความเจ็บปวด การมุ่งแสวงหากำไรเป็นความสุขปกติของมนุษย์ มนุษย์มีเจตจำนงคืออิสระ มนุษย์ในสังคมเป็นลัทธิสุขนิยม มนุษย์เป็นผู้มีเหตุผลและระมัดระวังในการแสวงหาความเพลิดเพลิน (สุดสงวน สุธีสร, 2547) ทั้งนี้ ยังสนับสนุนให้บัญญัติกฎหมายที่มีความเหมาะสมเกี่ยวกับโทษของผู้กระทำความผิดเพราะการลงโทษสามารถใช้เป็นมาตรการข่มขู่ยับยั้งเพื่อป้องกันการกระทำผิดซ้ำได้

โดยสรุป ในศตวรรษที่ 18 กฎหมายมิได้กำหนดว่าการกระทำอย่างไรเป็นอาชญากรรม การกระทำอย่างไรไม่เป็นอาชญากรรม จึงทำให้การลงโทษบุคคลไม่มีมาตรฐานที่แน่นอนเป็นมาตรฐานเดียวกัน การกระทำความผิดที่เหมือนกัน คนรวยไม่ถูกลงโทษ แต่คนจนถูกลงโทษ จึงก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในสังคม และการพิจารณาพิพากษาคดี เป็นการไต่สวน

ค้นหาความจริง บ่อยครั้งจึงได้ดำเนินการอย่างลับ ๆ จำเลยจึงไม่มีโอกาสได้ต่อสู้คดีอย่างแท้จริง และบ่อยครั้งที่ตุลาการใช้วิธีการบีบบังคับและการทารุณกรรมให้จำเลยรับสารภาพ นอกจากนั้น รูปแบบวิธีการลงโทษที่ทารุณโหดร้าย ป่าเถื่อน และรุนแรง

สำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม (Classical school) จึงได้เสนอแนวคิดว่า

1. ควรมีการบัญญัติกฎหมายให้เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน สำหรับบุคคลทุกคน ทั้งนี้ควรสอดคล้องกับหลักประโยชน์นิยมที่มองประโยชน์สูงสุดสำหรับประชาชน

2. ควรยกเลิกการพิจารณาพิพากษาคดีอย่างลับ ๆ เพื่อเปิดโอกาสให้จำเลยได้ต่อสู้คดีอย่างแท้จริง และควรยกเลิกการใช้วิธีการบีบบังคับทรมานและการทารุณกรรมให้จำเลยรับสารภาพ ควรส่งเสริมมนุษยธรรมในการพิจารณาพิพากษาคดีที่มีความรวดเร็ว แน่นนอนและเหมาะสม

3. การลงโทษที่รุนแรงในที่สาธารณะมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะทำให้ผู้ที่ผู้กระทำ ความผิดเกิดความหลาบจำไม่กล้าที่จะกระทำผิดอีก รวมถึงทำให้ประชาชนที่พบเห็นเกิดความเกรงกลัวไม่กล้าละเมิดต่อกฎหมาย ทั้งนี้ ควรพิจารณาความสูญเสียต่อสังคมเป็นหลักเพราะพฤติกรรมอาชญากรรมเป็นภัยต่อสังคมโดยรวม

ทั้งนี้ โครงการ Scare Straight หรือ โครงการศึกษาคุณงามความดีของราชทัณฑ์ถือเป็นโครงการที่ได้รับอิทธิพลจากทฤษฎีป้องกัน ของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม โดยเป็นโครงการที่ดำเนินการโดยกรมราชทัณฑ์ของมลรัฐนิวเจอร์ซีย์ อเมริกา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสอนให้เยาวชนตระหนักถึงผลลัพธ์ที่จะได้รับหากมีการละเมิดต่อกฎหมาย โดยริเริ่มนำเอาเด็ก-เยาวชนราว 13,000 คนได้รับทราบถึงผลของการกระทำความผิดและเข้ามารับโทษจำคุกในเรือนจำโดยผ่านการทัศนศึกษา

### 3.2 สำนักอาชญาวิทยาที่ดั้งเดิม

สำนักอาชญาวิทยาที่ดั้งเดิม (Neo-classical school) แทบไม่มีความแตกต่างจากแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาที่ดั้งเดิมเท่าใดนัก แต่คงมีข้อแตกต่างบางประการ อาทิเช่น สำนักอาชญาวิทยาที่ดั้งเดิมเสนอว่ากฎหมายควรมีการผ่อนปรน ปรานีในการลงโทษบุคคลบางประเภท เช่น เด็ก คนชรา คนวิกลจริต คนปัญญาอ่อน เป็นต้น หรือการเสนอว่าควรมีการยอมรับคำให้การของผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ชำนาญการที่เกี่ยวข้องแก่คดีเพื่อประกอบการพิจารณาคดี เช่น แพทย์จิตแพทย์ จิตเวช นิติเวช เป็นต้น

สำนักอาชญาวิทยาที่ดั้งเดิมเกิดขึ้นในช่วงต้นศตวรรษที่ 19 โดยผ่านแนวความคิดของ รอสซีและ โจลี่ (Rossi and Joly) โดยเอาสาเหตุปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชญากรรม

และเหตุอันควรปรานีมาประกอบการพิจารณาพิพากษาคดีเพื่อนำมาลดหย่อนโทษ เช่น สถานการณ์ ประวัติ ระดับความผิด เป็นต้น

โดยสรุป แม้แนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาตั้งเดิมและสำนักอาชญาวิทยาที่ตั้งเดิมจะไม่มี ความแตกต่างกันมากมายนัก แต่คงมีข้อแตกต่างตามสถานการณ์ (อัจฉริยา ชูตินันท์, 2557)

1. เสนอว่ากฎหมายควรมีการผ่อนปรน ปรานีในการลงโทษบุคคลบางประเภท เช่น เด็ก คนชรา คนวิกลจริต คนปัญญาอ่อน เป็นต้น

2. เสนอว่าควรมีการยอมรับคำให้การหรือข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ (Expert) หรือผู้ชำนาญการที่เกี่ยวข้องแก่คดีเพื่อประกอบการพิจารณาคดี เช่น แพทย์ จิตแพทย์ จิตเวช นิติเวช เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม คำพิพากษาของศาลที่อาจมีความแตกต่างตามลักษณะของปัจจัยความแตกต่างของอาชญากรรมอาจมีผลกระทบที่น่าเป็นห่วง และยังเห็นว่าการส่งอาชญากรหรือผู้กระทำความผิดเข้าสู่เรือนจำนั้นไม่ได้เป็นการลดหรือป้องกันการกระทำความผิดซ้ำแต่กลับเป็นการข่มขู่ลักษณะนิสัยหรือข่มขู่บุคลิกภาพให้กระทำความผิดมากกว่าเดิมด้วยซ้ำ

ตัวอย่าง

ปี ค.ศ.1843 ประเทศอังกฤษ นายเดเนียล แม็กเนเทน (Daniel M'Naghten) ได้ฆาตกรรมเลขาส่วนตัวของนายกรัฐมนตรีตาย ทนายความของเขาอ้างว่า นายเดเนียลตกอยู่ในสภาพที่จิตไม่ปกติในขณะที่กระทำความผิด ไม่สามารถรับรู้ความผิดชอบชั่วดีได้ ซึ่งผลของการพิจารณาคดี ลูกขุนตัดสินว่าไม่มีความผิด โดยในภายหลังจึงได้มีการกำหนดกฎหมายของแม็กเนเทน (M'Naghten rule) (สุดสงวน สุธีสร, 2547) เพื่ออธิบายถึงการผ่อนปรนปรานีในการลงโทษบุคคลบางประเภท

### 3.3 สำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยม

ความเป็นมาของสำนักปฏิฐานนิยม (Positive school) หรือสำนักวิทยาศาสตร์ เกิดขึ้นราวปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 ถึงต้นศตวรรษที่ 20 เป็นยุคที่วิทยาศาสตร์กำลังเฟื่องฟู โดยอ็อกส์ กองต์ (Auguste Comte) เป็นผู้ก่อตั้งสำนักปฏิฐานนิยม โดยการประยุกต์ทฤษฎีทางวิทยาศาสตร์มาใช้กับสังคม (สุดสงวน สุธีสร, 2547)

ทั้งนี้ นักวิชาการสาขาต่าง ๆ หันมาสนใจนำวิธีการทางวิทยาศาสตร์มาประยุกต์ใช้กันอย่างแพร่หลายในการแก้ไขปัญหาในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ปัญหาสังคม เศรษฐกิจ และอาชญากรรม (สุดสงวน สุธีสร, 2547)

ปรัชญาวิทยาศาสตร์ทางอาชญาวิทยา มีความเชื่อว่า “ทุกปรากฏการณ์จะเกิดจากสาเหตุ เมื่อทราบถึงสาเหตุอาชญากรรมแล้ว การแก้ไขย่อมสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ใช่โดยการออกกฎหมายหรือการลงโทษ แต่โดยการหาทางป้องกันที่ต้นเหตุอาชญากรรม”

สำนักอาชญาวิทยาวิทยาศาสตร์ แบ่งออกได้เป็น 2 แนวสำนักความคิด คือ

### 1. สำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยมแนวภูมิศาสตร์

นักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยมแนวภูมิศาสตร์มีความสนใจและศึกษาคิดค้นเกี่ยวกับอาชญาวิทยาอย่างจริงจังแพร่หลาย โดยใช้หลักการทางวิทยาศาสตร์ ทำให้เกิดมีความรู้และแนวความคิดใหม่ทางอาชญาวิทยาเกิดขึ้นมากมาย โดยนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยมแนวภูมิศาสตร์ได้นำปรากฏการณ์ทางภูมิศาสตร์มาใช้ในการอธิบายอาชญากรรม เช่น อุณหภูมิ ความชื้น ความกดดันของอากาศ ภูมิทัศน์ ทรัพยากรธรรมชาติ และสถานที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ (ปรกรณ์ มณีปรกรณ์, 2555) เป็นต้น

นักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยมแนวภูมิศาสตร์ที่มีชื่อเสียง ได้แก่ ออดอล์ฟ เกตเลท์ (Adoophe Quetelet, 1796-1874) ซึ่งจบปริญญาเอกทางวิทยาศาสตร์ และเป็นนักวิชาการที่ริเริ่มศึกษาปรากฏการณ์อาชญากรรม โดยอาศัยระเบียบวิธีทางวิทยาศาสตร์และสถิติเข้ามาใช้ประกอบการศึกษาอาชญากรรม

จากการศึกษาและรวบรวมสถิติทางอาชญากรรม ออดอล์ฟ เกตเลท์ จึงได้เสนอความคิดใหม่ว่า “อาชญากรรมประเภทประทุษร้ายต่อชีวิตและร่างกายมักปรากฏในอุณหภูมิอากาศร้อนมากกว่าอุณหภูมิอากาศหนาว” และในทางกลับกันนั้น “อาชญากรรมประเภทประทุษร้ายต่อทรัพย์สินมักปรากฏในภูมิอากาศหนาวมากกว่าในภูมิอากาศร้อน” แนวความคิดดังกล่าวนี้จึงได้รับการขนานนามว่า “กฎอุณหภูมิของอาชญากรรม (Thermic Law of Crime) ”

### 2. สำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยมแนวชีวภาค

สำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยมแนวชีวภาคนี้มีแนวความคิดหลักที่สืบเนื่องมาจากแนวความคิดของนายแพทย์ที่มีชื่อเสียง ซึ่งหันมาสนใจศึกษาค้นคว้าทางอาชญาวิทยาอย่างจริงจังจนเป็นที่ยอมรับยกย่องให้เป็นบิดาแห่งอาชญาวิทยาสมัยใหม่ คือ ซีซาร์ ลอมโบโรโซ (Cesare Lombroso)

ซีซาร์ ลอมโบโรโซ เกิดเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน ค.ศ. 1835 ที่เมืองเวโรนา (Verona) ประเทศอิตาลี ซึ่งขณะนั้นประเทศอิตาลีอยู่ภายใต้การปกครองของประเทศออสเตรีย บิดาของลอมโบโรโซ เป็นคนเชื้อสายอิตาเลียนยิว เมื่อซีซาร์ ลอมโบโรโซ โตขึ้น บิดาได้พาเขาและครอบครัวมาอาศัยอยู่ในประเทศอิตาลี ซีซาร์ ลอมโบโรโซ เรียนจบปริญญาตรีทางแพทยศาสตร์ โดยมีความเชี่ยวชาญทางด้านจิตแพทย์ ชีวภาพ กายภาพ และมานุษยวิทยา เขาได้ทำงานเป็นแพทย์ทหารและ

ในโรงพยาบาลโรคจิตหลายแห่ง ลอมโบรโซชอบทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมของคน และกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ลอมโบรโซใช้ในงานวิจัยส่วนมาก ได้แก่ กลุ่มทหารในกองทัพและนักโทษชาวอิตาลีในเรือนจำต่าง ๆ

ต่อมาศิษย์เอก 2 คนของซีซาร์ ลอมโบรโซ คือ เฟอร์รี (Ferri) และกาโรฟาโร (Farofalo) ได้ร่วมกับนักวิชาการอื่น ๆ จัดตั้งเป็นสำนักอาชญาวิทยาวิทยาศาสตร์นี้ขึ้น (อัจฉริยา ชูตินันท์, 2557)

ในการศึกษาชีวกายภาพของผู้มีพฤติกรรมก้าวร้าว และอาชญากรของลอมโบรโซนั้น เขาได้ศึกษาลักษณะกะโหลกศีรษะ ขนาดของสมอง รวมทั้งส่วนอื่น ๆ ของร่างกาย เช่น ส่วนสูง ความกว้างของหน้าอกและความยาวของช่วงแขน หน้าหนักตัว ฟัน เล็บ ตา ผิวหนัง กำลังของกล้ามเนื้อ ปฏิกริยาตอบโต้เมื่อได้รับความเจ็บปวดหรือทรมาน

ในที่สุด ลอมโบรโซก็ลองค้นคว้าเปรียบเทียบระหว่างคนวิกลจริตและอาชญากรดูบ้าง รวมการศึกษาค้นคว้าทั้งหมด 13,666 ราย เป็นคนวิกลจริต 2,843 ราย อาชญากร 6,347 ราย และคนที่ปกติธรรมดา 4,376 ราย

จากการตรวจกะโหลกศีรษะของนักโทษประเภทที่กระทำความคิดไม่หยุดหย่อน หรืออาจเรียกได้ว่าเกิดมาเพื่อกระทำผิด เมื่อทดลองผ่ากะโหลกศีรษะดูพบว่าด้านหลังของกะโหลกศีรษะที่ต่อกับไขสันหลัง มีลักษณะผิดปกติปกติไม่เหมือนกับบุคคลปกติที่มีได้กระทำผิด แต่กลับไปเหมือนหรือคล้ายคลึงกับมนุษย์ในสมัยป่าเถื่อนหรือเหมือนสัตว์ป่า ซึ่งลอมโบรโซเห็นว่าพวกนี้มีลักษณะถอยหลังทั้งในเรือนร่าง และสัญชาตญาณยังมีความ ป่าเถื่อนที่ติดมาจากบรรพบุรุษทางสายเลือด (Atavism) ดังนั้น ลอมโบรโซจึงมีความเชื่อว่า “อาชญากร คือ เผ่าพันธุ์ของมนุษย์ที่ด้อยคุณภาพกว่ามนุษย์ทั่วไป”

ลอมโบรโซ จึงได้เสนอแนวคิดเรื่อง“ทฤษฎีอาชญากรโดยกำเนิด”ขึ้น โดยทฤษฎีอาชญากรโดยกำเนิด ปรากฏในหนังสือชื่อ “อาชญากร (A Criminal)” ซึ่งลอมโบรโซ ได้เสนอว่าอาชญากรมีลักษณะทางชีวภาค ย้อนหลังไปสู่สภาพเช่นเดียวกับบรรพบุรุษครั้งดึกดำบรรพ์ ซึ่งอยู่ในการวิวัฒนาการขั้นต้น กล่าวคือ มีวิวัฒนาการต่ำกว่าบุคคลปกติ แต่จะคล้ายคลึง นับว่าเป็นลักษณะตกทอดทางกรรมพันธุ์มาจากมนุษย์ยุคแรก ๆ ทำให้มีคุณภาพด้อยกว่ามนุษย์ในยุคศตวรรษที่ 19 ซึ่งได้วิวัฒนาการถึงขั้นที่สมบูรณ์ที่สุด ซึ่งสภาพที่ด้อยกว่ามนุษย์ปกตินี้ ถือเป็นความเสื่อมทรามาแต่กำเนิด

จากการศึกษาค้นคว้าของลอมโบรโซพบว่า บุคคลที่มีคุณลักษณะดังกล่าวต่อไปนี้ ตั้งแต่ 5 ลักษณะขึ้นไป เป็นเครื่องชี้วัดความเป็นอาชญากรโดยกำเนิดของบุคคลนั้น ได้แก่

1. ขนาดและรูปร่างของศีรษะผิดปกติไปจากที่พบทั่วไป ในกลุ่มบุคคลผู้มีเชื้อชาติ และอาศัยอยู่ในพื้นที่เดียวกับอาชญากร

2. ใบหน้าไม่สมมาตรกัน ไม่มีความได้สัดส่วน

3. ขากรรไกรและกระดูกโหนกแก้มมีขนาดใหญ่ผิดปกติ

4. ตาผิดปกติและแปลกประหลาด

5. ใบหูมีขนาดไม่ปกติ ซึ่งอาจจะเล็กมาก หรือใหญ่โต โผล่ยื่นออกมาออกศีรษะ เหมือนกับลิงชิมแปนซี

6. จมูกบิดเบี้ยวหงายขึ้นหรือแบนสำหรับคนร้ายลักทรัพย์ จมูกโค้งเหมือนนกอินทรี หรือเป็นจะงอยปากนกสำหรับฆาตกร หรือมีปลายจมูกยกสูงขึ้นไปจากโพรงจมูกที่พองโต

7. ริมฝีปากหนา บวม และห้อย

8. แก้มห้อยเป็นพวงคล้ายสัตว์บางประเภท

9. เพดานในปากผิดปกติ เช่น เป็นสันตรงกลาง ขนาดใหญ่ มีโพรงเป็นช่อง ๆ และโป่งบวม คั่งสัตว์เลื้อยคลานบางประเภท และจมูกโหว่

10. ฟันขึ้นผิดปกติ ผิดตำแหน่งที่ควร

11. คางหลุบเข้า หรือยื่นออกมามาก หรือสั้นและแบนคล้ายลิง

12. รอยเหยียนมีเป็นจำนวนมากหลายลักษณะ และแก่เกินวัย

13. เส้นผมผิดปกติ

14. ทรวงอกผิดปกติ เช่น มีซี่โครงมากหรือน้อยเกินไป หรือมีหัวนมเกินจำนวน

15. ส่วนของกระดูกเชิงกรานตรงกันข้ามกับลักษณะทางเพศ

16. แขนขายาวเกินไป โดยมักจะยาวกว่าส่วนสูงของร่างกายคล้ายลิง

17. นิ้วมือและนิ้วเท้ามีจำนวนมากเกินปกติ

18. สมองซิกซ้ายและซิกขวาไม่สมดุล

ในการวิจัยครั้งต่อ ๆ มา ลอมโบโซ ได้พิจารณาปัจจัยอื่น ๆ นอกจากปัจจัยทางกายภาพหรือมานุษยวิทยาอีกด้วย แล้วนำมาปรับปรุงการจัดประเภทของอาชญากรใหม่ โดยลอมโบโซมีความเชื่อเพิ่มเติมว่า “สิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลสำคัญมากกว่าปัจจัยทางด้านชีววิทยาในการทำให้บุคคลมีพฤติกรรมอาชญากรรม”

จากศึกษาเพิ่มเติมดังกล่าว ลอมโบโซ ได้แบ่งอาชญากรออกเป็น 4 ประเภท คือ

1. อาชญากร โดยกำเนิด (Born criminals) หมายถึง ผู้ที่ได้รับพันธุกรรมลักษณะบกพร่องต่าง ๆ มาจากบรรพบุรุษในครั้งดึกดำบรรพ์ กล่าวคือ พัฒนาการของอาชญากรประเภทนี้จะต่ำกว่ามนุษย์ปกติ ทำให้แตกต่างและมีคุณภาพด้อยกว่าประชากรทั่วไป เช่น มีพฤติกรรม

โทษร้ายคล้ายสัตว์ป่า ชอบเบียดเบียนรังแก แย่งชิง สังหารชีวิตบุคคลอื่นเพื่อความอยู่รอดของตน และไม่อาจปรับปรุงตนเองให้เข้ากับรูปแบบการดำเนินชีวิตในสังคมที่เจริญแล้วได้ ทั้งนี้ ลอม โบโซ ได้ระบุไว้ว่า บุคคลกลุ่มอาชญากรโดยกำเนิดนี้มีจำนวน 1 ใน 3 ของอาชญากรทั้งหมด

2. อาชญากรวิกลจริต (Insane criminals) หมายถึงผู้ที่มีความผิดปกติหรือบกพร่องทางจิตหรือประสาท เช่น ปัญญาอ่อน ปัญญาทึบ วิกลจริต เศร้าซึม และผู้ที่มีอาการสืบเนื่องมาจากอัมพาต โรคพิษสุราเรื้อรัง เป็นต้น โดยอาชญากรวิกลจริต เป็นผู้ที่มีความบกพร่องทางจิตหรือประสาท ซึ่งจะทำให้ไม่สามารถควบคุมตนเองได้เหมือนบุคคลปกติ

3. อาชญากรตามโอกาส (Occasional criminals) หมายถึง ผู้ที่ไม่ได้มีความบกพร่องทางร่างกายและมีได้มีความบกพร่องทางจิตใจอย่างเด่นชัด แต่บุคคลประเภทนี้จะประกอบอาชญากรรมและมีพฤติกรรมเลวร้าย เมื่ออยู่ภายใต้เงื่อนไขบางประการที่เป็นปัจจัยสนับสนุนเกื้อกูลการกระทำความผิด หรือเป็นช่องทางในการประกอบอาชญากรรม เช่น ผู้เสียหายลี้ม กระเป๋าเงินไว้เป็นโต๊ะอาหาร หรือผู้เสียหายลี้มกุญแจรถไว้ที่รถ เป็นต้น ลอม โบโซ เชื่อว่าอาชญากรตามโอกาส มีจำนวนประมาณกว่าครึ่งหนึ่งของอาชญากรทั้งหมด

4. อาชญากรโดยอารมณ์ (Criminals by passion) หมายถึง อาชญากรที่กระทำความผิดเพราะความกดดันทางอารมณ์เช่น อาชญากรที่ประกอบอาชญากรรม โดยมีต้นเหตุมาจากความรัก ความหึงหวง เช่น สามีฆ่าชายชู้หรือฆ่าภรรยาของตนเอง หรือเกี่ยวกับเรื่องทางเพศ เป็นต้น

ซีซาร์ ลอมโบโซ จึงได้เสนอแนวความคิดว่า

1. การลงโทษบุคคลผู้กระทำความผิดนั้น กฎหมายไม่ควรกำหนดให้ลงโทษบุคคลด้วยวิธีการเดียวกันทั้งหมด แต่ควรพิจารณาลงโทษให้เหมาะสมยุคธรรมตามลักษณะแก่ผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล

2. การดำเนินการของเรือนจำและทัณฑสถานควรปรับปรุงให้เหมาะสมกับผู้ต้องขังเป็นรายบุคคล เช่น ผู้ต้องขังที่มีลักษณะเป็นอาชญากรโดยกำเนิด หรือพวกวิกลจริต ควรแยกขังต่างหาก ไม่ควรปะปนกับนักโทษอื่น ๆ

3. ให้มีการคุมประพฤติ สำหรับผู้กระทำความผิดเล็กน้อยหรือกระทำความผิดครั้งแรกด้วยความประมาท

4. แยกผู้กระทำความผิดครั้งแรกออกจากผู้กระทำความผิดซ้ำซาก หรือผู้กระทำความผิดที่แก้ไขปรับตัวไม่ได้แล้ว

5. ควรจัดให้มีทัศนสถานพิเศษที่มีการฝึกหัดการเกษตรกรรมแก่นักโทษ เพื่อเป็นการผ่อนคลายความเครียดของนักโทษ และยังได้ประโยชน์ คือเป็นการออกกำลังกายกลางแจ้งของนักโทษอีกด้วย

6. ใช้โทษประหารชีวิตหรือจำคุกตลอดชีวิต ในกรณีที่ไม่สามารถแก้ไขบุคคลที่กระทำผิดผู้นั้นได้จริง ๆ

โดยสรุป แนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยมนี้ได้เปลี่ยนปรัชญาการลงโทษจากอดีต จากการแก้แค้นทดแทนมาเป็นแก้ไขบำบัดรักษา ฟันฟูจิตใจให้ผู้กระทำความผิดกลับตัวเป็นคนดี

### 3.4 สำนักอาชญาวิทยาสังคมสมัยใหม่

สำนักอาชญาวิทยาสังคมสมัยใหม่ (Sociological) เริ่มขึ้นเมื่อประมาณปี ค.ศ.1915 โดยยึดหลักกลุ่มชนหรือสังคมเป็นแนวทางการคิด กล่าวคือสาเหตุแห่งการกระทำความผิดนั้น อาจเกิดจากสาเหตุในทางร่างกายและจิตใจของผู้กระทำผิด รวมทั้งสาเหตุจากสิ่งแวดล้อมในทางสังคมด้วย ฉะนั้นในการที่จะค้นคว้าหาสาเหตุ (Causes) แห่งการกระทำความผิด จึงจำต้องศึกษาถึงบุคลิกภาพ (Personality) และสิ่งแวดล้อม (Environment) ในทางสังคมนั้น ๆ ตัวผู้กระทำความผิด การที่ต้องศึกษาลึกลงไปถึง 2 ประการนี้อย่างใกล้ชิดก็เพราะว่า “อิทธิพลของสิ่งแวดล้อมในทางสังคมนั้นเป็นเครื่องข้อมบุคลิกภาพ และบุคลิกภาพก็เป็นเครื่องช่วยให้เราอ่านความเคลื่อนไหวในลักษณะของอาชญากรได้”

แนวความคิดทางอาชญาวิทยาสังคมสมัยใหม่ได้นำข้อดีต่าง ๆ ของสำนักอาชญาวิทยาต่าง ๆ มาปรับปรุงใช้ให้เหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน โดยมีมุ่งแก้ที่ต้นเหตุแห่งอาชญากรรม ซึ่งได้แก่ การป้องกันการเกิดอาชญากรรมทั้งจากฝ่ายผู้กระทำผิดและจากฝ่ายผู้เสียหายโดยการศึกษาสาเหตุแห่งการเกิดอาชญากรรม ปัจจัยต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยในการก่ออาชญากรรม และการแก้ไขผู้กระทำผิดให้กลับตัวเป็นพลเมืองดี

ทั้งนี้ สำนักอาชญาวิทยาสังคมสมัยใหม่มีนักอาชญาวิทยาที่มีชื่อเสียงได้แก่ โรเบิร์ต ปาร์ก (Robert Park) และ หลุยส์ เวิร์ท (Wirth) ซึ่งเน้นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งมีชีวิตกับสภาพแวดล้อมในสังคมที่ทำให้เกิดอาชญากรรมโดยได้ทำการศึกษาวิจัยนิเวศวิทยาเชิงสังคม แนวความคิดที่เกิดขึ้นของสำนักอาชญาวิทยาสังคมสมัยใหม่ คือ “การใช้มาตรการอื่นแทนการใช้เรือนจำ” ซึ่งการใช้ “มาตรการอื่นแทนการใช้เรือนจำ” แก่ผู้กระทำผิด มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขผู้กระทำผิดแทนการลงโทษ รวมทั้งการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดเป็นรายบุคคล มาตรการดังกล่าวที่มีการนำมาใช้ได้ผลดีแล้ว ได้แก่ การคุมประพฤติ การพักการลงโทษ การรอการลงโทษ การชะลอการฟ้อง การทำงานสาธารณะแทนการจำคุก ชุมชนบำบัด เป็นต้น โดยมาตรการนี้เป็นที่



ยอมรับกันทั่วไป ในประเทศที่เจริญได้นำไปใช้ซึ่งปรากฏว่าได้ผลดี ได้แก่ อังกฤษ อเมริกา เยอรมัน กลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย ญี่ปุ่น ฮองกง สิงคโปร์ และไทย เป็นต้น

#### 4. ความสัมพันธ์ระหว่างอาชญาวิทยาและกฎหมายอาญา

อาชญาวิทยาและกฎหมายอาญามีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด โดยมุ่งศึกษาเกี่ยวกับปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในสังคม ไม่ว่าจะเป็นแนวคิด ทฤษฎี สาเหตุของปัญหา การป้องกัน และแก้ไขปัญหาอาชญากรรม การควบคุมและการป้องกันอาชญากรรม

นักมานุษยวิทยาได้อธิบายว่า กฎหมายมีกลไกเพื่อที่จะทำหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. กฎหมายมีหน้าที่ในการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลในสังคม
2. กฎหมายมอบอำนาจในการบังคับและวินิจฉัยว่าผู้ใดเป็นผู้ใช้อำนาจบังคับและ

ลงโทษ รวมถึงวิธีการลงโทษ

3. กฎหมายทำหน้าที่ในการระงับข้อพิพาท

4. กฎหมายสามารถปรับเปลี่ยน พัฒนาตามกาลเวลาและสังคม

#### 5. การป้องกันอาชญากรรม

เนื่องจากอาชญากรรมเป็นปรากฏการณ์ที่มีอยู่ในทุกสังคม ทำลายความสงบเรียบร้อยของสังคม และทำให้สมาชิกของสังคมไม่ปกติสุข ดังนั้น จำเป็นต้องมีการแก้ไขปัญหาอาชญากรรม เพื่อเป็นป้องกันสังคม ซึ่งวิธีการแก้ไขปัญหาอาชญากรรมที่ดีที่สุด คือ การป้องกันอาชญากรรม

ความหมายของการป้องกันอาชญากรรม

การป้องกันอาชญากรรม หมายถึง การคาดการณ์หรือประเมินล่วงหน้าเกี่ยวกับช่องทางหรือโอกาสของการกระทำผิด เพื่อเป็นการสกัดกั้นมิให้มีการกระทำความผิดใด ๆ เกิดขึ้น กระบวนการป้องกันอาชญากรรมหมายรวมถึงแต่การศึกษา และแก้ไขสาเหตุแห่งอาชญากรรม การปราบปราม การจับกุม คุมขัง ลงโทษผู้กระทำความผิดให้กลับตัวเป็นคนดีต่อไป

สถาบันของสังคมที่ทำหน้าที่ในการป้องกันอาชญากรรม คือ หน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรม ได้แก่ ตำรวจ , อัยการ , ผู้พิพากษา และราชทัณฑ์

แต่อย่างไรก็ดี ด้วยเหตุที่ปัญหาอาชญากรรมมีผลกระทบต่อสังคมส่วนรวม ฉะนั้น การป้องกันอาชญากรรม นอกจากจะต้องเป็นการป้องกันโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว การป้องกันนี้ จะทำให้ได้ผลก็ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่าย ทั้งภาครัฐและเอกชน มิใช่เป็นหน้าที่เฉพาะของภาครัฐเท่านั้น

ทุก ๆ คนในสังคมต่างก็ต้องมีความรับผิดชอบของตนในการหลีกเลี่ยงสถานการณ์ของการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และทั้งเพื่อนบ้าน ชุมชนที่อยู่อาศัยก็ควรมีความรับผิดชอบซึ่งกันและกันในการป้องกันอาชญากรรมด้วย ประการสำคัญสิ่งหนึ่ง คือ ควรปลูกฝังความรู้สึกละอายและ

ความรู้สึกผิดต่อการกระทำความผิด และเมื่อผู้กระทำความผิดสำนึกผิด กลับตัวเป็นคนดีแล้ว สังคมควรให้โอกาสบุคคลนั้นกลับคืนสู่สังคมอีกครั้ง

องค์ประกอบของอาชญากรรม

### 1. ตัวผู้กระทำความผิด

ตัวผู้กระทำความผิดหรืออาชญากรต้องมีความปรารถนาหรือมีความต้องการในการประกอบอาชญากรรม เช่น ผู้กระทำความผิดต้องการเงินจึงไปวิ่งราวทรัพย์ของผู้อื่น ดังนั้น วิธีการป้องกันอาชญา คือ ลดแรงจูงใจในการกระทำความผิด เช่น ออกกฎหมายและบทลงโทษเพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้งให้เกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด หรือปลูกฝังแนวความคิดการเป็นพลเมืองดี แก่เด็ก เยาวชนและประชาชนกลุ่มต่าง ๆ

### 2. ทักษะของอาชญากร

คนที่มีความชำนาญพิเศษในด้านใดด้านหนึ่ง ก็อาจใช้ความชำนาญของตนไปในทางที่ผิด เช่น นักทำกุญแจ อาจทำกุญแจฝืนมาใช้เป็นเครื่องมือในการโจรกรรมรถยนต์ได้ ดังนั้น วิธีป้องกันอาชญากร คือ การสร้างเสริมวินัยในตัวบุคคล การสร้างจรรยาบรรณในวิชาชีพ เป็นต้น

### 3. โอกาสของอาชญากร

โอกาสเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุด เพราะหากองค์ประกอบอื่น ๆ พร้อม แต่ขาดโอกาสที่จะกระทำอาชญากรรมก็จะไม่เกิดขึ้น นอกจากนั้นอาชญากรรมบางประเภทไม่จำเป็นต้องมีองค์ประกอบข้อ 1 หรือ 2 ก็ได้ เช่น กรณีมีคนลี้ภัยกระเป๋าสตางค์เงินไว้ และไม่มีใครอยู่บริเวณนั้นเลย อาชญากรจึงขโมยเงินนั้นไป โดยที่อาชญากรอาจไม่ได้มีความต้องการเงินนั้นมาก่อนและไม่จำเป็นต้องมีทักษะเลย เพียงแต่อาชญากรมีโอกาสนในการกระทำความผิด

ในปัจจุบันสังคมไทยมีการตื่นตัวและรณรงค์ประชาสัมพันธให้ประชาชนร่วมมือช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมกันมากขึ้น ภาคเอกชนได้ร่วมบริจาคเงินซื้อเครื่องมือ อุปกรณ์ ยานพาหนะ และสร้างตู้ยามล้อมตำรวจในจุดที่มีสถิติการเกิดอาชญากรรมมากหลายแห่ง นอกจากนี้ยังมีการจัดตั้งโครงการและหน่วยงานต่าง ๆ ของภาคเอกชน เพื่อให้บริการช่วยเหลือประชาชนให้ปลอดภัยจากอาชญากรรมหรือป้องกันช่วยเหลือมิให้ประชาชนกระทำความผิดในรูปแบบต่าง ๆ อาทิเช่น

โครงการสมาชิกแจ้งข่าวอาชญากรรมตำรวจนครบาล

เดิมมีชื่อโครงการว่าอาสาสมัครต่อต้านอาชญากรรม นับเป็นนโยบายที่สำคัญของกองบัญชาการตำรวจนครบาลเพื่อแสวงหาความร่วมมือจากพลเมืองดีทั่วไป ในการช่วยเจ้าหน้าที่ตำรวจ ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม โดยรับสมัครพลเมืองดีในสาขาอาชีพต่าง ๆ มาเป็นอาสาสมัครเข้ารับการฝึกอบรมในการปฏิบัติงานเป็นสมาชิกแจ้งข่าวอาชญากรรม และรับการ

ฝึกอบรมความรู้ และฝึกกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะประโยชน์ ในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ในฐานะเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

#### โครงการสมาชิกแจ้งข่าวอาชญากรรม

โครงการฯ ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2517 ปัจจุบันได้รับความร่วมมือจากพลเมืองดีทุกสาขาอาชีพ มีสมาชิกมากถึง 3,500 คนเศษ ได้แก่ กลุ่มนักวิทยุอาสาสมัครของกรมไปรษณีย์โทรเลข กลุ่มอาชีพขั้วรถแท็กซี่ กลุ่มผู้ขับรถสามล้อ กลุ่มผู้ขับรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง กลุ่มพนักงานเก็บค่ารถโดยสารประจำทาง ข.ส.ม.ก. เป็นต้น

#### โครงการเขตปลอดอาชญากรรมของรัฐบาล

เป็นโครงการที่เสนอโดยกระทรวงมหาดไทย เมื่อปี พ.ศ. 2532 โดยมีนโยบายให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้มงวด กวดขัน ในการตรวจจับผู้พกพาอาวุธปืนที่ผิดกฎหมาย อาวุธปืนเถื่อน อาวุธสงครามต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร มีการติดป้าย“เขตปลอดอาวุธ”ตามสถานเริงรมย์ต่าง ๆ เช่น บาร์ ไนต์คลับ ภัตตาคาร ร้านอาหาร โรงแรม เป็นต้น

#### โครงการชุมชนบำบัด

เป็นโครงการป้องกันอาชญากรรมเกี่ยวกับยาเสพติด คือรวมทั้งการเสพ การจำหน่าย ตลอดจนการอบรมแก้ไขเยาวชนที่มีปัญหาครอบครัวซึ่งมีแนวโน้มที่จะติดยาเสพติดได้ง่าย วิธีการของชุมชนบำบัดจะกระตุ้นให้ผู้ใหญ่ ผู้ปกครองในชุมชนหันมาเอาใจใส่ต่อเด็กและเยาวชนในชุมชน ทั้งนี้ ในชุมชนควรจัดให้มีการทำกิจกรรมร่วมกัน มีสันทนาการผ่อนคลาย อารมณ์ให้แก่เด็กและเยาวชน มีการส่งเสริมให้เล่นกีฬา ดนตรี และสนใจในศีลธรรมและศาสนา

#### โครงการชุมชนสัมพันธ์

เป็นโครงการที่มุ่งเน้นการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมทุกประเภทโดยเน้นหนักด้านสร้างความร่วมมือ การสนับสนุน ส่งเสริมและการประสานงานระหว่างทุกคนในชุมชน และฝ่ายเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการช่วยกันสอดส่องดูแลสังคมในชุมชนของตนเอง และเสริมสร้างปฏิสัมพันธ์ในชุมชน คือการส่งเสริมให้คนในชุมชนรู้จักคุ้นเคยมีการติดต่อสัมพันธ์กันฉันท์มิตร และเพื่อนบ้านที่ดีต่อกัน คอยเอาใจใส่เป็นหูเป็นตาให้กันและกัน ไม่วางเฉย ไม่เอาธุระ หรือต่างคนต่างอยู่

#### โครงการสายตรวจประชาชน

โครงการสายตรวจประชาชนเริ่มใช้เป็นระบบป้องกันสังคมอย่างจริงจังในประเทศอังกฤษในสมัยโบราณ และยึดถือปรัชญาในการปฏิบัติว่า “ประชาชน คือ ตำรวจ และตำรวจคือประชาชน” โดยมีแนวปฏิบัติและวัตถุประสงค์ คือ ส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนมีความรับผิดชอบร่วมกันในการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคมในชุมชนของตน โดยถือว่าบุคคลทุก

คนมีภาระรับผิดชอบ ไม่เพียงแต่ควบคุมความประพฤติของตนเองเท่านั้น แต่รวมถึงของเพื่อนบ้าน อีกด้วย

#### 7. การแก้ไขปัญหาอาชญากรรม

ปัญหาอาชญากรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในสังคม ล้วนมีสาเหตุที่ทำให้เกิดอาชญากรรมแตกต่างกัน ซึ่งหากทราบได้ถึงสาเหตุของอาชญากรรมนั้น ๆ ได้ ก็จะทำให้สามารถแก้ไขปัญหาอาชญากรรมดังกล่าวได้ถูกต้องและเหมาะสม

#### 8. ประเภทของอาชญากร

อาชญากร (A Criminal) หมายถึง ผู้ประกอบอาชญากรรมหรือผู้กระทำความผิด โดยนักอาชญาวิทยาส่วนมากมีความเห็นว่า อาชญากรเป็นผลผลิตของสิ่งแวดล้อมของสังคมที่เขาอยู่นั่นเอง และเป็นผลตอบสนองต่อสิ่งซึ่งผลักดัน กล่าวคือ อาชญากรเป็นผลผลิตของสังคม อันเกิดจากสภาพแวดล้อมของสังคมนั้นเองที่หล่อหลอม บีบคั้นให้คนมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากบรรทัดฐานของสังคม ฝ่ายนักทฤษฎะเบียบ ทฤษฎะของสังคม จึงถือว่าอาชญากรรมและอาชญากร เป็นธรรมชาติที่ต้องมีอยู่ทุกสังคม เพราะเป็นผลผลิตของสังคมนั้นเอง

ประเภทของอาชญากร ได้แก่ อาชญากรครั้งคราว อาชญากรติดนิสัย อาชญากรผู้ดี , อาชญากรที่ร่วมกันกระทำความผิด อาชญากรมืออาชีพ เป็นต้น

##### 1. อาชญากรครั้งคราว (Occasional criminal)

อาชญากรครั้งคราว คือ ผู้ที่กระทำความผิดเป็นครั้งคราว ไม่ใช่อาชญากรหรือผู้ที่มีจิตใจชั่วร้ายโดยแท้จริง ซึ่งการกระทำความผิดจะเกิดขึ้นจากความไม่ตั้งใจที่จะฝ่าฝืนกฎระเบียบของสังคม แต่อาจกระทำความผิดเพราะความประมาทเลินเล่อ เช่น ผู้ที่ขับรถโดยประมาทชนผู้อื่น เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรืออาชญากรที่กระทำความผิดเพราะความจำเป็น เช่น ครอบครัวที่ยากจนไม่มีอาหาร จึงไปขโมยสิ่งของของชาวบ้าน เพื่อนำมาเลี้ยงครอบครัว หรืออาชญากรที่กระทำความผิดเพราะถูกบีบคั้นทางจิตใจอย่างรุนแรง จนไม่สามารถจะอดทนได้ หรือการบันดาลโทสะจนไม่อาจยับยั้งสติได้ จึงได้กระทำความผิดลงไป เช่น การฆ่าภรรยาหรือชายชู้

##### 2. อาชญากรติดนิสัย (Habitual criminal)

อาชญากรติดนิสัย ได้แก่ บุคคลที่ไม่สามารถจะปฏิบัติตนให้เข้ากับมาตรฐานของสังคมได้ ไม่เกิดความเข็ดหลาบเมื่อต้องโทษและจะประกอบอาชญากรรมซ้ำอีกเมื่อมีโอกาส โดยไม่คำนึงว่าผลที่เกิดขึ้นนั้นจะเป็นอย่างไร เขาดำรงชีวิตอยู่ด้วยการโจรกรรมไม่คิดเลิก เวลาต้องโทษก็แสวงหาตัวดี พอพ้นโทษแล้วก็กระทำความผิดอีก เขาพอใจจะเป็นอยู่อย่างนี้ ซึ่งถือว่าเขามีความชั่วร้ายติดอยู่ในบุคลิกภาพ จึงเรียกว่า “อาชญากรติดนิสัย”

นักทฤษฎีวิทยาได้ตั้งข้อสังเกตไว้ว่า ผู้ที่กระทำผิดถึง 4 ครั้งแล้ว มักเป็นผู้ที่หากินโดยทุจริตตลอดไป ถือเป็นผู้มีความชั่วร้ายติดอยู่ในบุคลิกภาพหรืออาชญากรติดนิสัย ซึ่งการลงโทษไม่อาจแก้ไขปัญหาอาชญากรติดนิสัยเหล่านี้ได้

### 3. อาชญากรผู้ดี (White collar criminal)

อาชญากรผู้ดี คือ อาชญากรที่กระทำผิดกฎหมายโดยอาศัยอิทธิพลที่เขาอยู่ในกิจการนั้น เช่น ในการประกอบอาชีพหรือธุรกิจของเขา บุคคลดังกล่าวจัดว่าเป็นบุคคลชั้นสูงในวงสังคม ลักษณะของการกระทำผิดก็คือ เป็นการกระทำผิดต่อความไว้วางใจ เช่น หลอกลวง หรือแจ้งความอันเป็นเท็จ หรือปกปิดซึ่งความจริง โดยคำว่า “White Collar” นั้น ได้แก่ พวกคอเชิ้ตขาว บางทีก็เรียกว่า “โจรใส่สูท” ซึ่งหมายถึงพวกที่แต่งตัวสะอาด ทำงานสบาย ใช้สมอง มีความรู้หรือความเชี่ยวชาญในวิชาชีพ เช่น พวกข้าราชการ พ่อค้า นักธุรกิจ เสมียน หรือสมุหบัญชี พวกนี้มีหน้าฉากเป็นคนดี แต่หลักฉากจะทุจริต รับสินบน คอร์รัปชัน

ลักษณะของการกระทำผิดที่สำคัญของอาชญากรผู้ดี ก็คือ การทุจริตในเรื่องการเงิน เช่น พวกข้าราชการที่คอร์รัปชันโดยอาศัยตำแหน่งหน้าที่ พวกพ่อค้าที่โกงภาษีรัฐบาล การค้าขายสินค้าควบคุมในตลาดมืด หรือเสมียนหรือสมุหบัญชีที่โกงเงินบริษัท

### 4. อาชญากรที่ร่วมกันกระทำผิด (Organized criminal)

ในกรณีที่อาชญากรมารวมกันเป็นหมู่เป็นพวกเพื่อกระทำผิด อาชญากรพวกนี้จะมีการดำเนินงานโดยมีแบบแผน มีการแบ่งงานกันทำเป็นสัดส่วน มีหัวหน้าควบคุมการดำเนินงานเป็นชั้น ๆ เพื่อให้การประกอบอาชญากรรมมีประสิทธิภาพ มีผู้บริหารซึ่งเป็นมันสมองของกลุ่มอาชญากร งานของกลุ่มอาชญากรเป็นงานด้านมิถิพาณิชย์หลายอย่างด้วยกัน เช่น การค้าของเถื่อน ซึ่งอาจเป็นของที่ได้มาจากการหนีภาษี

### 5. อาชญากรอาชีพ (Profession criminal)

อาชญากรอาชีพ หมายถึง อาชญากรที่เลี้ยงชีพด้วยการประกอบอาชญากรรม ถือเป็นสิ่งจำเป็นที่อาชญากรจำพวกนี้จะต้องศึกษาวิธีการ เทคนิคต่าง ๆ ที่เขายึดถือเป็นอาชีพให้เกิดความชำนาญเพื่อสะดวกในการประกอบอาชญากรรมของเขา

ทั้งนี้ อาจมีพรสวรรค์หรือความสามารถพิเศษติดตัวมาตั้งแต่กำเนิด

อาชญากรอาชีพมีความคิดว่า ในโลกใบนี้ล้วนมีคนไม่ได้อยู่มากมาย การประกอบอาชญากรรมของเขาไม่ใช่สิ่งแปลก เป็นเพียงแค่การประกอบอาชีพโดยวิธีหนึ่งเท่านั้น

อาชญากรรมที่เกิดขึ้นจากอาชญากรอาชีพ ได้แก่ การปลอมธนบัตร การปลอมเอกสาร การขโมยรถ มือปืนรับจ้าง ปล้นธนาคาร เป็นต้น

ทั้งนี้ อาชญากรรมดังกล่าวที่เกิดขึ้นนำมาซึ่งรายได้ ผลประโยชน์ที่ดี ยิ่งมีความเชี่ยวชาญมากเพิ่มขึ้นเท่าไร เขาก็จะยิ่งรู้สึกภูมิใจในความสามารถของเขา

อาชญากรรมจำพวกนี้จะอาศัยหรือเลือกก่อเหตุในสังคมที่มีความเจริญเพื่อที่จะได้หาโอกาสและหาช่องทางในการประกอบอาชญากรรมได้มากยิ่งขึ้น

สาเหตุของอาชญากรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

สาเหตุแห่งอาชญากรรม

ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปว่า การเกิดอาชญากรรมนั้น มิใช่เกิดจากสาเหตุใดสาเหตุหนึ่งเพียงสาเหตุเดียว หากแต่การเกิดอาชญากรรมนั้นเกิดได้จากหลายสาเหตุ ซึ่งนักวิชาการต่าง ๆ ได้พยายามศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอาชญากรรมมาโดยตลอด แต่นักวิชาการเหล่านั้นก็มักจะอธิบายสาเหตุของอาชญากรรมไปตามแนวความคิดความรู้และประสบการณ์ของตนเป็นหลัก กล่าวคือ นักสังคมวิทยาก็มุ่งเน้นว่า อาชญากรรมส่วนใหญ่เกิดจากสาเหตุทางสังคมและสิ่งแวดล้อม นักเศรษฐศาสตร์ก็มุ่งเน้นว่าอาชญากรรมส่วนใหญ่ เกิดจากสาเหตุความยากจน นักจิตวิทยาก็ว่าเกิดจากสาเหตุทางจิตใจ นักชีววิทยากายภาพก็ว่าเกิดจากสาเหตุการบกพร่องทางพันธุกรรมและร่างกาย

จากแนวความคิดทั้งหลายนั้น อาจสรุปได้ว่าอาชญากรรมเกิดจากสาเหตุใหญ่ 3 ประการ คือ เจตจำนงอิสระ ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก

1. เจตจำนงอิสระ (Free will) คือ ความมีอิสระที่จะใช้เหตุผลเลือกกระทำการ หรือไม่กระทำการใด ๆ ด้วยตนเอง

2. ปัจจัยภายใน แยกออกได้เป็น สาเหตุทางชีววิทยา (ชีวกายภาพ) และสาเหตุทางจิตวิทยา (จิตใจ)

3. ปัจจัยภายนอก ได้แก่ ครอบครัว สิ่งแวดล้อม สังคม เศรษฐกิจ เป็นต้น

1. เจตจำนงอิสระ (Free will) การกระทำความผิดของบุคคลนั้นขึ้นอยู่กับหลักเจตจำนงอิสระ กล่าวคือ บุคคลที่มีได้มีความบกพร่องทางร่างกายและจิตใจ หรือเติบโตมาในครอบครัวสภาพแวดล้อม สังคมที่ดี หรือมีฐานะทางเศรษฐกิจดี บุคคลต่าง ๆ เหล่านี้มีแนวโน้มว่าจะต้องไม่ก่ออาชญากรรมทุกคนเสมอไป บางคนอาจก่ออาชญากรรมได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความรู้สึกนึกคิด รู้ผิดชอบชั่วดี และสติยับยั้งใจของแต่ละบุคคลว่าจะเข้มแข็งเพียงใด

ดังนั้น การแก้ไขปัญหาอาชญากรรม ที่มีสาเหตุมาจากเจตจำนงอิสระของบุคคล จึงต้องแก้ไขโดยการณรงค์ให้บุคคลรู้จักผิดชอบชั่วดี รู้อะไรควรทำอะไรไม่ควรทำ มีสติยับยั้งชั่งใจ

2. ปัจจัยภายใน

2.1 สาเหตุอาชญากรรมทางชีววิทยา

การศึกษาสาเหตุแห่งอาชญากรรมทางชีววิทยาหรือทางกายภาพ ได้เริ่มเป็นที่สนใจอย่างกว้างขวางในวงการอาชญาวิทยา เมื่อลอมโบโรโซเสนอทฤษฎีอาชญากรโดยกำเนิด และสำนักอาชญาวิทยาวิทยาศาสตร์ (Positive school) ได้สนับสนุนแนวความคิดว่า อาชญากรรมส่วนใหญ่เกิดจากอาชญากรที่มีความบกพร่องทางกายภาพ ซึ่งได้รับการถ่ายทอดทางพันธุกรรม

ซีซาร์ ลอมโบโรโซ เชื่อว่า “ความคิดปกติต่าง ๆ ในร่างกายมนุษย์จะมีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมของมนุษย์ในทางที่จะประกอบอาชญากรรมได้โดยง่าย”

ซีซาร์ ลอมโบโรโซ ได้เสนอทฤษฎีที่พยายามชี้ให้เห็นว่า พฤติกรรมทางอาชญากรเป็นผลมาจากความผิดปกติทางกายภาพและจิตใจ ซึ่งได้รับถ่ายทอดมาจากบรรพบุรุษทางกรรมพันธุ์ ลอมโบโรโซสังเกตเห็นว่า พวกที่มีพฤติกรรมต่อต้านสังคมหรือมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนต่าง ๆ มักจะมีลักษณะรูปร่างหน้าตาที่แตกต่างจากคนปกติทั่วไปอย่างชัดเจนมาตั้งแต่เกิด หรือมีความบกพร่องทางกายภาพมาโดยกำเนิด ข้อเสนอพื้นฐานของลอมโบโรโซได้รับการยืนยันเมื่อลอมโบโรโซได้ทำการศึกษาวิจัยด้วยวิธีตรวจสอบร่างกาย เปรียบเทียบระหว่างคนปกติ คนวิกลจริต ทหารและนักโทษ

ซีซาร์ ลอมโบโรโซ สรุปว่า อาชญากรโดยกำเนิดได้รับการถ่ายทอดลักษณะบกพร่องทางกายภาพโดยทางสายโลหิต มาจากบรรพบุรุษมาหลายชั่วคน (Atavism) การเป็นอาชญากรโดยกำเนิดก็คือ การที่สภาพธรรมชาติได้กำหนดให้บุคคลนั้น มีนิสัยจิตใจชอบทำร้ายและเบียดเบียนผู้อื่น มักต่อต้านสังคม ไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับระเบียบแบบแผนของสังคมของคนปกติได้ ในปี ค.ศ.1939 เอร์เนสต์ฮูตัน (Ernest Hooton) ชาวอเมริกัน นักมานุษยวิทยาทางกายภาพแห่งมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด ได้พิมพ์หนังสือออกเผยแพร่ ชื่อ “Crime and the Man” (อาชญากรรมกับมนุษย์) ซึ่งเป็นผลงานที่เขาได้ทำการศึกษาค้นคว้าทางกายภาพของมนุษย์ เป็นเวลานานถึง 12 ปี ฮูตัน (Hooton) ได้สรุปผลการศึกษาวิจัยของเขาเป็นทฤษฎี ดังนี้ (ปรกรณ์ มณีปรกรณ์, 2555)

1. พฤติกรรมทางอาชญากรเป็นผลโดยตรง มาจากความบกพร่องทางชีวกายภาพ (หรือลักษณะด้อย) ซึ่งได้รับถ่ายทอดมาจากบรรพบุรุษ
2. อาชญากรรมแต่ละประเภท จะมีสาเหตุมาจากความบกพร่องทางชีวกายภาพ (หรือลักษณะด้อย) เฉพาะอย่างยิ่ง ซึ่งพิจารณาได้จากความแตกต่างในด้านสภาพร่างกาย กล่าวถึงพวกพอมสูงมักจะประกอบอาชญากรรมประเภทปล้นทรัพย์และฆ่าคนตาย พวกสูงใหญ่มักจะเป็นนักฆ่ามืออาชีพหรือฉ้อโกง พวกตัวเล็กบางมักชอบลักขโมยหรือตัดช่องย่องเบา พวกอ้วนเตี้ยมักชอบทำร้ายร่างกายหรือก่ออาชญากรรมทางเพศ

พวกรูปร่างสมส่วนมักกระทำคามผิดหลายประเภทโดยไม่เลือก

3. ในกลุ่มบุคคลที่มีเชื้อชาติต่างกัน จะประกอบอาชญากรรมในลักษณะที่ต่างกัน คือ แต่ละเชื้อชาติจะประกอบอาชญากรรมไม่เหมือนกัน

โจแฮนเนส แลงจ์ (Johannes Lange) จิตแพทย์และนักจิตเวชชาวเยอรมัน เป็นผู้ริเริ่มการวิจัยเรื่องฝาแฝดมีพันธุกรรมที่สัมพันธ์กับการก่ออาชญากรรม

โจแฮนเนส แลงจ์ ได้ศึกษาวิจัยนักโทษชายฝาแฝดทั้งหมดในเรือนจำบาเวเรียและอาชญากรฝาแฝดในสถาบันจิตเวชทั่วประเทศเยอรมัน รวมทั้งอาชญากรฝาแฝดที่ไม่ได้ถูกคุมขังด้วย เขาพบว่าฝาแฝดแท้ (เกิดจากไข่ใบเดียวกัน) ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมที่สอดคล้องกัน คือ ต้องโทษอาญาทั้งคู่ และฝาแฝดเทียม (เกิดจากไข่คนละใบ) ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมไม่สอดคล้องกัน คือมีจำนวนน้อยที่จะต้องโทษอาญาทั้งคู่

คริสเตียนเซน (Christiansen, 1968) ชาวเดนมาร์ก ได้ศึกษาวิจัยฝาแฝดจำนวนมากที่สุดถึง 6,000 คู่ (ใช้เวลาวินิจฉัยตั้งแต่ ค.ศ.1880-1900) ทำให้ผลงานวิจัยของเขาเป็นที่ยอมรับ

คริสเตียนเซน พบว่า 66.7% ของฝาแฝดแท้มีพฤติกรรมเป็นอาชญากรทั้งคู่ และ 30.4% ของฝาแฝดเทียมมีพฤติกรรมเป็นอาชญากรทั้งคู่ สรุปว่าผลที่วิจัยดังกล่าวสอดคล้องกับผลวิจัยของแลงจ์

## 2.2 สาเหตุอาชญากรรมทางจิตวิทยา

นักจิตวิทยาได้แบ่งประเภทบุคคลตามระดับความผิดปกติของจิตใจไว้ ซึ่งพอจะสรุปเป็นประเภทต่าง ๆ คือ พวกโรคจิต พวกจิตบกพร่อง พวกปัญญาอ่อน พวกคาบเส้นระหว่างจิตปกติกับจิตไม่ปกติ พวกอารมณ์แปรปรวน เป็นต้น

### พวกโรคจิต

พวกโรคจิตเป็นพวกที่มีความผิดปกติทางจิตใจอย่างรุนแรงมากจนถึงขั้นวิกลจริตหรือบ้า ส่วนใหญ่เกิดจากการได้รับความกระทบกระเทือนจิตใจหรือสมองอย่างรุนแรง พวกนี้เป็นบุคคลไร้ความสามารถและจะมีความนึกคิดอยู่ในโลกของเขาโดยไม่สามารถรับรู้เรื่องราวใด ๆ ได้เลย อยู่สภาพไร้สำนึก พวกนี้มักไม่ก่ออาชญากรรม แต่อาจตกเป็นเหยื่อหรือถูกใช้เป็นเครื่องมือของคนอื่น ทำให้การช่วยๆ หลอกล่อ ให้ก่ออาชญากรรมได้

### พวกจิตบกพร่อง

พวกจิตบกพร่องสามารถแบ่งย่อยออกเป็นหลายประเภท ได้แก่ พวกจิตทรม จิตผันผวน ผิดปกติทางเพศ พวกปัญญาอ่อน และพวกที่มีอากาศวิปริตทางจิตอื่น ๆ

### พวกจิตทรม



พวกจิตทรมานนี้มีได้มีสติปัญญาเสื่อมแต่อย่างใด ถ้าดูจากภายนอกอาจจะเห็นว่าเป็นคนดี แต่ผู้ที่เป็นโรคนี้เพียงมีจิตใจที่ผิดไปจากธรรมดา ซึ่งมีลักษณะไปในทางเลวร้าย รู้สึกเป็นศัตรูต่อสังคมเห็นแก่ตัวอย่างรุนแรง ไม่มีความเห็นอกเห็นใจหรือเมตตาปราณี ไม่มีศีลธรรมคล้ายกับว่ามีปมด้อยหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ในและระบายออกไปในทางที่ขัดแย้งต่อสังคม เช่น พวกที่กระทำผิดทางเพศ อนาคต ช่มชืด ชอบทำร้ายร่างกายทรมานคนอื่นด้วยวิธีโหดร้ายทารุณ

#### พวกผิดปกติทางเพศ

พวกผิดปกติทางเพศ ได้แก่ ผู้ที่มีความต้องการทางเพศที่ผิดคนปกติธรรมดา เช่น มีความต้องการทางเพศสูงและวิปริต ซึ่งอาจแบ่งเป็น 2 พวก คือ พวกซาดีสม์ (Sadism) ชอบทำร้ายผู้อื่นจึงมีความสุขทางเพศ และพวกมาโซซิสม์ (Masochism) ชอบถูกผู้อื่นทำร้ายจึงมีความสุขทางเพศ หากพวกเหล่านี้มีอาการมากจะเกิดอารมณ์รุนแรงจนก่ออาชญากรรมทางเพศหรือฆ่าคนเพื่อความสุขทางเพศ

#### พวกปัญญาอ่อน

พวกนี้มีเขาว่าปัญญาต่ำกว่าเกณฑ์ปกติมากและจะปรากฏให้สังเกตได้ทางร่างกาย ซึ่งมักบกพร่องไม่สมบูรณ์ พวกนี้มีความรู้สึกนึกคิดคล้ายเด็ก หรือต่ำกว่าเด็กเพราะสมองและระดับสติปัญญาไม่พัฒนา ไม่เจริญไปตามอายุ พวกนี้ปกติจะไม่เป็นภัยแก่สังคม ไม่ก่ออาชญากรรม แต่มักจะถูกหลอกใช้ให้กระทำผิด

#### พวกคาบเส้นระหว่างจิตปกติกับจิตไม่ปกติ

พวกคาบเส้นเป็นพวกที่ยังไม่ถึงระดับจิตผิดปกติ แต่อยู่ในระดับคาบเส้นคือเกือบจะผิดปกติ พวกนี้เป็นพวกที่จะก่ออาชญากรรมได้ง่าย เมื่อใดที่ถูกกระตุ้นจากสิ่งเร้าสถานการณ์เหมาะสม ก็จะก่ออาชญากรรม พวกนี้จะเก็บซ่อนอาการที่ไม่ค่อยจะปกติของตนไว้อย่างแนบเนียนจัดเป็นพวกที่เป็นอันตรายมากพวกหนึ่ง และมีเป็นจำนวนมากด้วย

#### พวกอารมณ์แปรปรวน

พวกนี้เป็นพวกที่มีบุคลิกภาพที่ผิดปกติมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนไปตามสภาพอารมณ์จิตใจ และประสาท พวกนี้มีความเก็บกดสูง มีความกดดันจิตใจสูง อารมณ์รุนแรงไม่คงที่ ไม่นั่นนอน ไม่อยู่กับร่องกับรอย ความคิดสับสน วิดกกังวลสูง เครียดมาก จนบางครั้งถึงขั้นประสาทหลอน พวกนี้มักมีโรคประจำตัวซึ่งเป็นมาตั้งแต่เด็ก คือ “โรคลมชัก” หรือ “ลมบ้าหมู” พวกอารมณ์แปรปรวนนี้ ส่วนมากจะไม่มีเชื่อมั่นในตัวเอง จะลงมือก่ออาชญากรรมเพียงถ้าฟังคนเดี๋ยวๆ น้อยมาก ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ร่วมก่ออาชญากรรมในระดับถูกน้องหรือร่วมกันกระทำผิดเป็นกลุ่ม

### 2.3 ปัจจัยภายนอก อาทิเช่น ครอบครัว สิ่งแวดล้อม สังคม เศรษฐกิจ

### ตัวอย่างปัจจัยด้านเศรษฐกิจ

ในสังคมที่มีการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจ ที่มุ่งหวังผลกำไรจนเกินควร ประกอบธุรกิจแบบเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตน โดยขาดความรับผิดชอบต่อส่วนรวมแล้วจะส่งผลให้สังคมเกิดความสับสน ขัดแย้ง คดีอาชญากรรมประทุษร้ายมากยิ่งขึ้น เพราะปรากฏจากสถิติอาชญากรรมส่วนมาก พบว่าผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่มีฐานะยากจน ขาดเสถียรภาพในการประกอบอาชีพเป็นสาเหตุสำคัญ

ปัญหาความยากจน เป็นสาเหตุมูลฐานที่ทำให้เกิดปัญหาสังคมที่สำคัญต่าง ๆ หลายประการ ปัญหาความยากจนมีส่วนผลักดันอย่างสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาสภาพบ้านแตกนำไปสู่การกระทำผิดของเด็กและเยาวชนและการกระทำผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินทั้งหลายที่มีสาเหตุสำคัญมาจากความยากจน นอกจากนี้ ปัญหาความยากจนยังนำไปสู่ปัญหาการค้าประเวณี การค้ายาเสพติด การเล่นพนันเพื่อหวังรวยทางลัด รวมทั้งปัญหาการจรจัดขอทานและแหล่งเสื่อมโทรมต่าง ๆ

### 9. อาชญาวิทยาภาคผู้เสียหาย

การศึกษาอาชญาวิทยาภาคผู้เสียหายเป็นการศึกษาในส่วนของวิชาอาชญาวิทยา โดยเป็นการศึกษาวิชาที่ว่าด้วยเรื่องของเหยื่ออาชญากรรม ที่เรียกว่า “ศาสตร์ว่าด้วยเหยื่อ” (Science of the victim or victimology)

วิชาอาชญาวิทยาภาคผู้เสียหายนี้ เป็นวิชาที่ศึกษาเกี่ยวกับตัวผู้เสียหาย หรือเหยื่ออาชญากรรมหรือผู้ถูกทำร้าย ความสัมพันธ์ของผู้ถูกทำร้ายกับตัวอาชญากร ความรับผิดชอบของผู้ถูกทำร้ายและอาชญากร สิ่งจูงใจที่ทำให้เกิดอาชญากรรม พฤติกรรมที่เร่งเร้าให้เกิดการกระทำผิด ตลอดจนทั้งศึกษาถึงอาชญากรรมที่อาชญากรและผู้เสียหายเป็นคน ๆ เดียวกัน รวมทั้งผู้เสียหายที่เป็นบริษัทธุรกิจ องค์กร รัฐวิสาหกิจ (อัจฉริยา ชูตินันท์, 2557)

#### ความหมายของผู้เสียหาย

ผู้เสียหาย (Injured Person) หรือเหยื่ออาชญากรรม หมายถึง บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการก่ออาชญากรรมของผู้กระทำผิดหรืออาชญากร โดยปราศจากความยินยอมของผู้นั้น

โดยปกติแล้ว อาชญากรเมื่ออาชญากรรมจะศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับเหยื่อของเขาก่อนที่จะลงมือกระทำความผิด เช่น รายละเอียดเกี่ยวกับธนาคารที่จะทำการปล้น ลักษณะเฉพาะตัวของผู้เสียหาย เช่น การแต่งกาย และอาการปฏิกิริยาอย่างอื่น ๆ

ผู้เสียหายอาจได้รับความเสียหายทางร่างกาย ได้แก่ การถูกประทุษร้ายแก่ร่างกายและได้รับความเสียหายทางทรัพย์สิน ได้แก่ การถูกปล้น จี้ โจรกรรม เป็นต้น แต่ในความเป็นจริงผู้เสียหายในการก่ออาชญากรรมมิได้หมายถึงเฉพาะตัวผู้ถูกทำร้ายเท่านั้น ยังหมายรวมถึงผู้เกี่ยวข้องใกล้ชิดของผู้ถูกทำร้ายอีกด้วย ซึ่งบุคคลเหล่านี้ก็จะพลอยได้รับผลเสียหายจาก

เหตุการณ์ร้ายนั้นด้วย ได้แก่ ครอบครัว พ่อแม่ พี่น้อง สามี ภรรยา และบุตร หรือบุคคลที่อยู่ในความรับผิดชอบอุปการะของผู้ถูกทำร้าย เป็นต้น และนอกจากผู้เสียหายจะเป็นบุคคลธรรมดาแล้วยังหมายรวมถึงบริษัท ห้างร้าน หรือธุรกิจอื่น ๆ ที่ถูกประทุษร้ายในทางทรัพย์สินด้วย

ในบางกรณีผู้เสียหายกับผู้กระทำผิดอาจเป็นบุคคลเดียวกันก็ได้ เช่น ในกรณีขบถในขณะมีเมฆาจนเกิดอุบัติเหตุ ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะการกระทำของตนเอง แล้วตนเองก็ตกเป็นผู้เสียหายเพราะได้รับบาดเจ็บและรพพัง หรือนักการพนัน เขาก็ยอมเป็นผู้เสียหายจากการกระทำของเขาเอง หรือบุคคลที่ติดยาเสพติดก็จัดอยู่ในประเภทผู้เสียหายและผู้กระทำผิดเป็นบุคคลเดียวกัน เพราะบุคคลติดยาเพราะการกระทำของตนเอง ในที่สุดตนเองก็ต้องตกเป็นผู้เสียหายเพราะเป็นทาสของยาเสพติด

#### ประเภทของผู้เสียหาย

ผู้เสียหายสามารถแบ่งประเภทออกได้ ดังนี้ ผู้เยาว์ ผู้หญิง บุคคลสูงอายุ ผู้ที่เป็นโรคจิต-จิตบกพร่อง พวกโง่ทึ่ม พวกโหลมาก พวกเสเพล พวกเปล่าเปลี่ยว เป็นต้น

##### 1. ผู้เยาว์

ผู้เยาว์ (The young) เป็นบุคคลที่ควรได้รับการดูแลเอาใจใส่มากกว่าบุคคลอื่น เพราะผู้เยาว์ขาดความรู้และประสบการณ์ ซึ่งลักษณะความเสียหายที่อาจเกิดกับผู้เยาว์นี้ เนื่องจากผู้เยาว์หรือเด็กส่วนใหญ่จะยังไม่ได้เป็นเจ้าของในทรัพย์สิน ดังนั้น จึงเท่ากับว่าเขาได้รับยกเว้นจากการเป็นผู้เสียหายของอาชญากรรมประเภทผลประโยชน์ แต่ผู้เยาว์ส่วนใหญ่มักจะตกเป็นเหยื่อโดยการถูกหลอกลวง หรือความผิดเกี่ยวกับเพศ หรือลักพาตัวไปเรียกค่าไถ่ หรือลักพาตัวไปเป็นขอทาน

##### 2. ผู้หญิง

ผู้หญิง (The female) โดยทั่วไปแล้วผู้หญิงจัดเป็นบุคคลที่อ่อนแออีกประเภทหนึ่ง หญิงในวัยรุ่นนอกจากจะตกเป็นผู้เสียหายในความผิดเกี่ยวกับการข่มขืนกระทำชำเราแล้ว บางครั้งยังถูกฆาตกรรมอีกด้วย หญิงที่มีอายุสูงขึ้นมักตกเป็นผู้เสียหายในความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน ถ้าเธออยู่ในฐานะดี เนื่องจากอาชญากรส่วนมากเป็นเพศชายที่กำลังทางกายมากกว่า ทำให้ยากต่อการต่อสู้และขัดขวาง

##### 3. บุคคลสูงอายุ

บุคคลสูงอายุ (The old) บุคคลสูงอายุที่มีฐานะดี มักตกเป็นผู้เสียหายในการกระทำความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน เนื่องจากบุคคลสูงอายุอ่อนแอทั้งกำลังกายและกำลังใจ ซึ่งความมั่งคั่งและความอ่อนแอเมื่อรวมกันเข้า ทำให้บุคคลดังกล่าวตกอยู่ในอันตราย เช่น บุคคลสูงอายุที่อาศัยอยู่ในบ้านเพียงลำพัง เป็นต้น

##### 4. ผู้ที่เป็นโรคจิตจิตบกพร่อง

ผู้ที่เป็ นโรคจิตหรือจิตบกพร่อง (The mentally defective and other mentally deranged) บุคคลประเภทนี้ต กเป็ นผู้เสี ยหายเป็ นจ านวนมาก เพราะเป็ นธรรมดาเหลือเกินที่บุคคลวิกลจริตก็ ดี ผู้เป็ นโรคจิตหรือจิตบกพร่องอย่างอื่นก็ ดี จะเป็ นผู้ที่เสี ยเปรียบอาชญากร เนื่องจากง ่ายต่อการถูกหลอกลวง เช่น ความผิดเกี่ยวกับทรัพย์ หรือความผิดเกี่ยวกับเพศ เป็ นต้น

#### 5. พวกโง่ทึ ม

พวกโง่ทึ ม (The dull normal) คือ ผู้ที่มีสติปัญญาต่ำ ซึ่งจะง ่ายต่อการถูกหลอกลวง ทำให้อาชญากรเห็นช่องทางที่จะประกอบอาชญากรรมต่อบุคคลประเภทนี้ เช่น ความผิดเกี่ยวกับทรัพย์ หรือความผิดเกี่ยวกับเพศ เป็ นต้น

#### 6. พวกโลภมาก

พวกโลภมาก (The acquisitive) หรือ “ผู้เสี ยหายชั้น 1” กล่าวคือ มีทั้งความปรารถนาที่จะประกอบอาชญากรรมด้วยและปรารถนาที่จะเป็ นผู้เสี ยหายเองด้วย เช่น นักการพนัน

#### 7. พวกเสเพล

พวกเสเพล (The wanton) เป็ นผู้ที่มีชีวิตอันมีค มน ภายใต ้บัพตัณญัตติของกฎหมายและระเบียบองส ังค ม ชีวิตไร้ค่า จึงง ่ายที่จะต กเป็ นผู้เสี ยหาย เช่น ยาเสพติด

#### 8. พวกเปล ่าเปลี ยว

พวกเปล ่าเปลี ยวและอกหัก (The Lonesome and the Heartbroken) พวกนี้เป็ นพวกที่มี ความผิดหวัง เสี ยใจ เหงา เศร้า จึงมีแนวโน้ มที่จะต กเป็ นผู้เสี ยหายได้ง ่าย เช่น การถูกหลอกลวงไม่ว่าจะเป็ นในเรื่องทรัพย์สินหรือทางเพศ หรือการฆ่าตัวตาย เป็ นต้น

#### ความหมายของอาชญากรรม

##### 1. อาชญากรรมในความหมายของนักอาชญาวิทยา

นักอาชญาวิทยามีความเห็นว่า “อาชญากรรม หมายถึง การกระทำที่ผู้กระทำผิดมีจิตใจชั่วร้ายจริง ๆ เท่านั้น ซึ่งแม้การกระทำนั้นจะไม่ผิดกฎหมาย แต่ถ้าผู้กระทำมีจิตใจชั่วร้ายก็ถือว่าเป็ นอาชญากรรม ในทางตรงกันข้ามการกระทำผิดกฎหมาย ที่ผู้กระทำไม่มีจิตใจชั่วร้ายก็ไม่ถือว่าเป็ นอาชญากรรม เช่น ความผิดลหุโทษ เราไม่ถือว่าผู้กระทำผิดลหุโทษเป็ นอาชญากร”

##### 2. อาชญากรรมในความหมายของนักกฎหมาย

นักกฎหมายมีความเห็นว่า “อาชญากรรม หมายถึง การกระทำที่กฎหมายอาญาบัญญัติว่าเป็ นความผิดและกำหนดโทษไว้อย่างชัดแจ้ง ซึ่งการพิจารณาว่าการกระทำอย่างใดจะเรียกว่าเป็ นอาชญากรรมนั้น ก็ต้องแล้วแต่การพิจารณาของส ังค มนั้น ว่าในขณะนั้น มีกฎหมายกำหนดไว้ชัดเจนว่าการกระทำเช่นนั้นเป็ นความผิดอาญา และผู้กระทำผิดจะต้องถูกลงโทษตามกฎหมายหรือไม่

โดยอาชญากรรมในอดีต อาจไม่เป็นอาชญากรรมในปัจจุบันหรืออาชญากรรมในประเทศหนึ่ง อาจไม่เป็นอาชญากรรมในอีกประเทศหนึ่งก็ได้“

โดยสรุป คำว่า“อาชญากรรม”นั้น นักอาชญาวิทยามุ่งศึกษาถึงตัวผู้กระทำผิดหรืออาชญากรเพื่อทราบสาเหตุของการกระทำความผิด เพื่อจะปฏิบัติหรือลงโทษผู้กระทำผิดได้อย่างเหมาะสม ซึ่งการให้ความหมายของคำว่า “อาชญากรรม” ในนัยแตกต่างกันนี้ ไม่ใช่สิ่งที่แปลกหรือสิ่งที่ผิด เพราะผู้ที่ประสงค์จะศึกษาปัญหาอาชญากรรมย่อมมีสิทธิที่จะให้คำจำกัดความของอาชญากรรมในเชิงบริบทของเขา เพื่อเป็นขอบเขตที่เขาจะศึกษาได้

ส่วนในแง่ของนักกฎหมาย อาชญากรรม หมายถึง การกระทำความผิดทางกฎหมายอาญา ส่วนในแง่ของนักอาชญาวิทยานั้น หมายถึง การกระทำความผิดที่ผู้กระทำมีจิตใจชั่วร้าย ดังนั้น นักกฎหมายจึงมุ่งจะศึกษาถึงหลักกฎหมายเพื่อทราบว่าการกระทำใดเป็นความผิดตามกฎหมายหรืออาชญากรรม รวมถึงศึกษาเพื่อพัฒนากฎหมายให้มีความยุติธรรมและมีประสิทธิภาพในการป้องกันอาชญากรรม

ความสัมพันธ์ระหว่างผู้เสียหายกับอาชญากร สามารถแบ่งได้เป็น 3 รูปแบบ คือ

1. ผู้เสียหายที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอาชญากร

ประชาชนทั่วไปในสังคมอาจจะตกเป็นเหยื่อของอาชญากรเมื่อใดก็ได้ ไม่จำเป็นว่าจะต้องมีความเกี่ยวข้องกับอาชญากรรมมาก่อน สถิติอาชญากรรมไม่ว่าเป็นขององค์กรตำรวจหรือองค์กรอื่นได้แสดงให้เห็นว่าความผิดส่วนมากเกิดจากการตัดสินใจประกอบกิจกรรมของอาชญากรแต่เพียงฝ่ายเดียว ความคิดในการละเมิดกฎหมายของอาชญากรมิได้มีความเกี่ยวข้องกับเหยื่อ

ดังนั้น ความผิดที่เกิดขึ้น จึงต้องเป็นความรับผิดชอบของอาชญากรแต่เพียงฝ่ายเดียว ผู้ที่ตกเป็นเหยื่อจึงมีจำเป็นต้องรับผิดชอบแต่ประการใด

2. ผู้เสียหายที่ยั่วหรือจูงใจให้อาชญากรกระทำความผิด

ผู้เสียหายที่ยั่ว หรือจูงใจให้อาชญากรกระทำความผิดนั้นมีอยู่มากมาย ถือเป็นอันดับสองรองจากผู้เสียหายที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอาชญากร

ในปัจจุบันมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับผู้เสียหาย (เหยื่ออาชญากรรม) กันอย่างจริงจังแพร่หลายทั้งต่างประเทศและในประเทศซึ่งจากผลการศึกษาวิจัยดังกล่าว สรุปได้ว่า พฤติกรรมของผู้เสียหายมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งที่ทำให้อาชญากรลงมือประกอบอาชญากรรม โดยวิธีการและรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

2.1 ผู้เสียหายมีพฤติกรรมที่มักจะประมาทเลินเล่ออยู่เสมอ เช่น ลืมปิดประตูหน้าต่าง บ้านเรือน อาคาร หรือลืมกุญแจรถค้างไว้ในรถ เดินในที่เปลี่ยว

2.2 ผู้เสียหายมีพฤติกรรมชอบแต่งตัวไปในทำนองยั่ววน ไม่ค่อยปกปิด เป็นการไปกระตุ้นอารมณ์ของอาชญากร โดยเฉพาะอาชญากรที่มีความผิดปกติทางเพศอยู่แล้ว ก็เหมือนเอาน้ำมันไปราดไฟ พฤติกรรมดังกล่าวทำให้อาชญากรเหล่านี้ลงมือกระทำทันทีที่ได้โอกาส

2.3 ผู้เสียหายบางรายก็มีพฤติกรรมที่ข่มขู่หรือกดดันข่มเหง บีบบังคับผู้กระทำผิดอย่างมาก จนระงับอารมณ์และยับยั้งสติไม่ได้ ต้องลงมือทำร้าย เช่น เกิดความแค้นอย่างมากหรือบันดาลโทสะ

### 3. ผู้เสียหายที่ตกเป็นเหยื่อของตนเอง

อาชญากรรมประเภทนี้ ผู้กระทำเป็นทั้งอาชญากรและเหยื่อพร้อม ๆ กัน เช่น การติดยาเสพติดให้โทษ โสเภณี การเมาในที่สาธารณะ การพนัน การทำแท้ง เป็นต้น ซึ่งเมื่อสาเหตุของอาชญากรรมมาจากผู้เสียหาย ดังนั้น ทางแก้ไขจึงต้องแก้ไขที่ผู้เสียหายหรือการป้องกันการกระทำ ความผิดก็ต้องป้องกันที่ผู้เสียหายเช่นเดียวกัน

#### ประโยชน์ของการศึกษาเกี่ยวกับผู้เสียหาย

การศึกษาอาชญาวิทยาภาคผู้เสียหายนี้ จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อความปลอดภัยของสังคมและกระบวนการยุติธรรม ซึ่งจะกล่าวโดยสรุปดังนี้

1. ศึกษาเกี่ยวกับผู้เสียหายเพื่อทราบถึงเหตุปัจจัยที่มีส่วนให้เกิดอาชญากรรมในด้านที่ผู้เสียหายมีส่วนผลักดันให้เกิดทั้งในทางตรงและทางอ้อม อันจะเป็นประโยชน์ในการป้องกันบุคคลมิให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมได้ ซึ่งนับว่าเป็นการป้องกันอาชญากรรมอีกทางหนึ่งด้วย

2. ศึกษาเกี่ยวกับผู้เสียหายเป็นประโยชน์ในแง่การวางแผนควบคุมป้องกันอาชญากรรมจากการเรียนรู้ถึงลักษณะบุคคลที่คิดว่าง่ายต่อการตกเป็นเหยื่อหรือคาดว่ามีแนวโน้มที่จะตกเป็นเหยื่อได้ ทำให้สามารถกำหนดเป้าหมายที่สมควรจะเน้นในการให้ความคุ้มครองปลอดภัยได้ชัดเจนขึ้น ช่วยให้เราคาดเดาได้ว่าอาชญากรรมมักจะเกิดขึ้นที่ไหน เวลาใด และใครมีแนวโน้มจะตกเป็นผู้เสียหายได้ง่าย

3. ศึกษาเกี่ยวกับผู้เสียหายเพื่อเป็นประโยชน์แก่การพิจารณาตัดสินในรายที่ผู้เสียหายมีส่วนสำคัญให้อาชญากรลงมือกระทำผิด เช่น มีส่วนยั่วยุ บิบบังคับ หรือประมาทเลินเล่อ เป็นต้น ทำให้การพิจารณาตัดสินเป็นไปอย่างยุติธรรมแก่ทุกฝ่าย

4. ศึกษาเกี่ยวกับผู้เสียหายเพื่อเป็นประโยชน์ในการกระตุ้นให้กระบวนการยุติธรรมและรัฐให้ความสนใจที่จะมีมาตรการช่วยเหลือทดแทนชดใช้แก่ผู้เสียหายต่อไป

#### แนวคิดในการชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายโดยรัฐ

ความเป็นมา

ในสมัยโบราณการชดใช้ค่าเสียหายมักจะบังคับให้ผู้กระทำผิดชดใช้ให้แก่รัฐ โดยถือว่าผู้กระทำผิดได้ก่ออาชญากรรมอันเป็นการทำลายความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของสังคม สำหรับอาชญากรรมที่ผู้เสียหายถูกทำร้ายถึงบาดเจ็บสาหัสจนพิการเท่านั้นจึงจะมีการชดใช้ค่าเสียหายเป็นทรัพย์สินของมีค่าต่าง ๆ โดยผู้กระทำผิดโดยในกรณีที่ผู้เสียหายถูกทำร้ายถึงเสียชีวิต อาชญากรต้องชดใช้ค่าเสียหายแก่ญาติสนิทและครอบครัว ได้แก่ พ่อแม่ สามภรรยา และบุตรของผู้ตาย ซึ่งค่าเสียหายที่ชดใช้ให้อาจเป็นเงิน ทรัพย์สิน ของมีค่าต่าง ๆ ได้แก่ บ้าน ที่ดิน ทรัพย์สิน เงินทอง สัตว์เลี้ยง และกรรมสิทธิ์ต่าง ๆ และต้องชดใช้ให้จนกว่าญาติหรือทายาทโดยชอบของผู้ตายจะพอใจ

ในกฎหมายฮัมมูราบี (Hammurabi Law) ซึ่งมีอายุเก่าแก่มากกว่า 1900 ปีก่อนคริสต์ศักราช ได้กำหนดให้มีบทกฎหมายที่มีบทลงโทษรุนแรง โหดร้าย แก่อาชญากรมาก โดยได้กำหนดบทลงโทษแก่ผู้กระทำผิดทางอาญาเกี่ยวกับทรัพย์ ไว้ว่า ผู้กระทำผิดทางอาญาเกี่ยวกับทรัพย์ เมื่อพิพากษาว่าผิดจริงให้ชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายเป็นเงินหรือทรัพย์สิน มีค่าเป็น 3 เท่าของทรัพย์ที่ผู้เสียหายเสียไป มิฉะนั้น ผู้กระทำผิดจะถูกลงโทษทรมานอย่างโหดเหี้ยม

ในปี ค.ศ.1950 ในประเทศอังกฤษได้มีการเรียกร้องให้รัฐใช้ระบบการชดใช้ค่าเสียหายอย่างจริงจังและเหมาะสมเป็นธรรมแก่ผู้เสียหาย เพราะกฎหมายที่ใช้อยู่ในขณะนั้นบกพร่อง มีช่องโหว่และไม่เป็นธรรมแก่ผู้เสียหาย ซึ่งสาเหตุที่มีการเรียกร้องนี้เกิดจากมีคดีอาชญากรรมขึ้น ซึ่งผู้กระทำผิดทำร้ายร่างกายแก่ผู้เสียหายถึงขั้นตาบอดทั้งสองข้าง แต่ศาลพิพากษาให้ผู้กระทำผิดชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายเป็นเงิน 11,500 ปอนด์ โดยให้ผ่อนใช้เพียงสัปดาห์ละ 5 ชิลลิง (20 ชิลลิง เท่ากับ 1 ปอนด์) ฉะนั้นผู้เสียหายจะต้องมีชีวิตอยู่ถึง 442 ปี จึงจะได้รับค่าชดใช้ตามจำนวนอย่างครบถ้วน

นักกฎหมายและผู้่นำในสังคมทั้งหลายสมัยนั้นจึงรณรงค์ให้มีการแก้ไขกฎหมายการชดใช้ค่าเสียหายให้สมเหตุสมผลขึ้นและเสนอให้แยกค่าเสียหายเป็น 2 ประเภท คือ การค่าเสียหายที่ชดใช้โดยผู้กระทำผิด (Restitution) กับค่าเสียหายที่ชดใช้โดยรัฐ (Compensation) ดังนั้นการชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายโดยรัฐ จึงเพิ่งจะเริ่มนำมาใช้เป็นระบบในกระบวนการยุติธรรมในศตวรรษที่ 20 นี้เอง

1. การค่าเสียหายที่ชดใช้โดยผู้กระทำผิด เป็นการลงโทษให้ผู้กระทำผิดชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายจากอาชญากรรม เป็นการชี้ถึงความรับผิดชอบของผู้กระทำผิดที่จะต้องชดใช้ การชดใช้ค่าเสียหายจึงมีลักษณะเป็นโทษ ซึ่งผู้กระทำผิดจะต้องถูกจับกุมและผ่านกระบวนการยุติธรรม ศาลจึงจะมีคำสั่งให้ผู้กระทำผิดชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายได้

2. ค่าเสียหายที่ชดใช้โดยรัฐ เป็นเรื่องของรัฐเข้ามามีส่วนช่วยบรรเทาความเสียหายจากผลของอาชญากรรมแก่ผู้เสียหายเอง เป็นสิ่งซึ่งถึงความรับผิดชอบของสังคมและเป็นการร้องขอโดยสังคมที่มีเป้าหมายที่ไม่ใช่การลงโทษทางอาญา จึงไม่ขึ้นอยู่กับกรณีที่ผู้กระทำผิดจะถูกจับกุมหรือไม่

ในปัจจุบันมีประเทศต่าง ๆ ที่มีการชดใช้ค่าเสียหายโดยรัฐอย่างมีระบบได้แก่ประเทศอังกฤษ อเมริกา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ เกาหลี และญี่ปุ่น เป็นต้น โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกาซึ่งให้ความสำคัญต่อสิทธิมนุษยชนอย่างมาก ได้ให้ความสำคัญคุ้มครองต่อสิทธิของเหยื่ออาชญากรรมอย่างจริงจังโดยประกาศใช้ พ.ร.บ. ป้องกันเหยื่อและพยาน ค.ศ.1982 และต่อมา ค.ศ.1990 ได้ออก พ.ร.บ. คุ้มครองสิทธิของเหยื่ออาชญากรรมใช้ในทุกรัฐ

แนวคิดในการชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้เสียหายโดยรัฐ (ในประเทศไทย)

อดีตที่ผ่านมาประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เสียหายอย่างชัดเจน แต่รัฐกลับมีนโยบายให้การสงเคราะห์ช่วยเหลือผู้กระทำความผิดมากขึ้น ในรูปแบบวิธีการต่าง ๆ เพื่อให้กลับตัวเป็นคนดี โดยผู้กระทำความผิดเหล่านั้นได้รับการคุ้มครองสิทธิขั้นพื้นฐานเป็นอย่างดี โดยรัฐต้องจัดสรรงบประมาณส่วนหนึ่งเป็นค่าอาหาร เครื่องนุ่งห่ม ยารักษาโรค รวมทั้งก่อสร้างเรือนจำ ข้างเจ้าพนักงานที่มีความรู้ความสามารถ แต่ในทางกลับกัน รัฐกลับละเลยการช่วยเหลือผู้เสียหายหรือเหยื่อซึ่งถูกทำร้ายหรือสูญเสียทรัพย์สินอันมีค่า ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลร่างกายและรักษาจิตใจอีกเป็นเวลานาน

หลายรายที่ครอบครัวของเหยื่อได้รับความลำบากทุกข์ยากอย่างมากเพราะผลจากอาชญากรรม ทำให้มีกระแสเรียกร้องในเรื่องผู้เสียหายและการชดใช้ค่าเสียหายในประเทศไทยขึ้นให้เห็นเป็นระยะ ๆ ดังปรากฏในบทความ งานวิจัยต่าง ๆ สื่อมวลชนต่าง ๆ ทั้งหนังสือพิมพ์และโทรทัศน์ ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้สิทธิของผู้เสียหายที่จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากรัฐ ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายรัฐธรรมนูญ อันเป็นหลักประกันให้กับประชาชน

ประเทศไทยได้บัญญัติสิทธิในการได้รับค่าทดแทนไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540

มาตรา 245 บัญญัติว่า “บุคคลซึ่งเป็นผู้เสียหายในคดีอาญามีสิทธิได้รับความคุ้มครองการปฏิบัติที่เหมาะสมและค่าตอบแทนที่จำเป็นและสมควรจากรัฐ ทั้งนี้ตามที่กฎหมายบัญญัติ

บุคคลใดได้รับความเสียหายถึงแก่ชีวิต หรือร่างกาย หรือจิตใจเนื่องจากการกระทำความผิดอาญาของผู้อื่น โดยคนมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำผิดนั้น และไม่ได้มีโอกาสได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยทางอื่น บุคคลนั้นหรือทายาทย่อมมีสิทธิได้รับความช่วยเหลือจากรัฐ ทั้งนี้ตามเงื่อนไขและวิธีการที่กฎหมายบัญญัติ”



ต่อมาได้มีการออกกฎหมายรองรับบทบัญญัติรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2540 มาตรา 245 คือ พระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา พ.ศ. 2544 ขึ้นเพื่อรองรับสิทธิของบุคคลดังกล่าวตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งพระราชบัญญัติดังกล่าวมีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2544 เป็นต้นไป

โดยมีหลักการเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ บทบัญญัติมาตรา 245 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ได้บัญญัติรับรองสิทธิในการได้รับความช่วยเหลือจากรัฐของบุคคล ซึ่งได้รับความเสียหายเนื่องจากการกระทำความผิดอาญาของผู้อื่น โดยตนมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดนั้น และไม่มีโอกาสได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยทางอื่น ดังนั้น เพื่อให้การรับรองสิทธิดังกล่าวเป็นไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ตามพระราชบัญญัติค่าตอบแทนผู้เสียหายและค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดี พ.ศ. 2544 ได้กำหนดเรื่องค่าตอบแทนผู้เสียหายในคดีอาญาไว้ดังนี้

1. “ผู้เสียหาย” หมายความว่าบุคคลซึ่งได้รับความเสียหาย ถึงแก่ชีวิตหรือร่างกายหรือจิตใจ เนื่องจากการกระทำความผิดอาญาของผู้อื่น โดยตนมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการกระทำความผิดนั้น และไม่มีโอกาสได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยทางอื่น

2. “ค่าตอบแทน” หมายความว่า เงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับเพื่อตอบแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นจากหรือเนื่องจากการกระทำความผิดอาญาของผู้อื่น

3. ค่าตอบแทนที่ผู้เสียหายจะได้รับ

3.1 ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการรักษาพยาบาล รวมทั้งค่าฟื้นฟูสมรรถภาพทางร่างกาย และจิตใจ

3.2 ค่าตอบแทนในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย

3.3 ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ในระหว่างที่ไม่สามารถประกอบการงานได้ตามปกติ

3.4 ค่าตอบแทนความเสียหายอื่นตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร

4. หลักเกณฑ์และวิธีการจ่ายค่าตอบแทน

4.1 ผู้มีสิทธิยื่นคำขอ

4.1.1 ผู้เสียหาย

4.1.2 ทายาทซึ่งได้รับความเสียหาย กรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย ก่อนที่จะได้รับค่าตอบแทนหรือค่าทดแทน

4.1.3 ผู้แทนโดยชอบธรรม หรือผู้อนุบาล บุพการี ผู้สืบสันดาน สามีหรือภรรยา กรณีที่ผู้เสียหายหรือทายาทซึ่งได้รับความเสียหาย เป็นผู้ไร้ความสามารถหรือไม่สามารถยื่นคำร้องด้วยตนเองได้

4.1.4 บุคคลซึ่งได้รับแต่งตั้งเป็นหนังสือจากผู้เสียหาย หรือทายาทซึ่งได้รับความเสียหายให้เป็นผู้ยื่นคำขอแทน

#### 4.2 วิธีการยื่นคำขอ

ผู้มีสิทธิยื่นคำขอต้องยื่นคำขอต่อคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทนแก่ผู้เสียหายและค่าทดแทนและค่าใช้จ่ายแก่จำเลยในคดีอาญา ณ สำนักงานช่วยเหลือทางการเงินแก่ผู้เสียหายและจำเลยในคดีอาญาภายใน 1 ปีนับแต่วันที่ผู้เสียหายได้รู้ถึงการกระทำความผิด

##### กระบวนการยุติธรรมทางอาญา

กระบวนการยุติธรรมทางอาญา (The criminal justice system) หมายถึง กระบวนการนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษ โดยผ่านหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ เช่น ตำรวจ พนักงานสอบสวน อัยการ ศาล ราชทัณฑ์ เป็นต้น โดยจะมีการดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิด สืบสวนสอบสวน ฟ้องคดี พิจารณาพิพากษาคดี ตลอดจนการบังคับโทษภายใต้กฎหมาย

ทั้งนี้ กระบวนการยุติธรรมทางอาญามีความเกี่ยวข้องกับวิชาอาชญวิทยาและทัณฑวิทยา กล่าวคือ หากการทำงานของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมทางอาญา สามารถควบคุม ดำเนินการในการรักษาความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีงามในสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก็จะส่งผลให้อาชญากรรมลดน้อยลงและก่อให้เกิดสังคมดำรงอยู่ได้โดยปกติสุข

##### ปัญหาและการแก้ไขปัญหาระบบการยุติธรรมทางอาญาของประเทศไทย

#### 1. ชั้นพนักงานสอบสวนหรือตำรวจ

##### สภาพปัญหา

1. ประชาชนยังไม่ทราบถึงวิธีการป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของตนเองได้ดีพอ
2. การขาดความร่วมมือจากภาคประชาชน ในเรื่องการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษ และการเป็นพยาน

3. การขาดเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น การทำประวัติอาชญากร นิติวิทยาศาสตร์ เป็นต้น

4. ปัญหาเรื่องจริยธรรมและความยุติธรรม นำไปสู่การใช้อำนาจหน้าที่โดยมิชอบ เช่น การรับสินบน ส่วย ค่าคุ้มครอง เป็นต้น

5. ทศนคติของประชาชนที่มีต่อตำรวจเป็นไปในทางลบ ประชาชนรู้สึกไม่เป็นมิตรกับตำรวจ มีความรู้สึกที่ตำรวจเป็นบุคคลน่าเกลียดน่ากลัว เป็นผู้ที่ข่มเหงรังแกประชาชน มี

บุคลิกภาพก้าวร้าว ไม่ให้เกียรติราษฎร ใช้อำนาจหน้าที่ในทางไม่เป็นธรรมและกระทำตามอำเภอใจ ดังนั้นประชาชนจะพยายามเลี่ยงหลีกเลี่ยงที่จะพบหรือติดต่อกับตำรวจ ทำให้การขอความร่วมมือจากประชาชนเพื่อช่วยป้องกันอาชญากรรมจึงเป็นไปได้ยาก

6. เงินเดือนและค่าตอบแทนน้อยมาก เมื่อเทียบกับภารกิจและการเสี่ยงภัยของพนักงานสอบสวน

แนวทางแก้ไข

1. การปรับทัศนคติของประชาชนที่มีต่อตำรวจ ให้ประชาชนรู้สึกเป็นมิตรกับตำรวจ ให้ประชาชนเห็นว่าตำรวจเป็นผู้เสียสละประโยชน์ส่วนตนเพื่อส่วนรวม เป็นที่พึ่งที่ดีของประชาชน อันได้แก่ การจัดโครงการให้ตำรวจได้ใกล้ชิดกับประชาชน เช่น โครงการตำรวจพบประชาชน โครงการฝากบ้านไว้กับตำรวจ

2. พนักงานสอบสวนหรือตำรวจต้องมีบุคลิกภาพไม่ก้าวร้าว ให้เกียรติประชาชน ทำตนให้น่าเคารพ ใช้อำนาจหน้าที่ในทางเป็นธรรมและให้ความช่วยเหลือแก่ประชาชนอย่างเต็มกำลังความสามารถ

3. พนักงานสอบสวนหรือตำรวจต้องต้องทำตนให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่ประชาชนทั่วไป เช่น ไม่เรียกรับสินบน ไม่เล่นการพนัน เป็นต้น

4. ประชาชนต้องเรียนรู้ถึงวิธีการป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของตนเอง

5. รมรณรงค์ให้ประชาชนให้ความร่วมมือกับตำรวจในการร้องทุกข์หรือกล่าวโทษ โดยเสนอว่าผู้กระทำความผิด ควรจะต้องถูกลงโทษตามกฎหมาย หรือต้องรับผิดชอบในความผิดที่ได้กระทำ และการคุ้มครองพยานตามกฎหมายต้องมีประสิทธิภาพ

6. พนักงานสอบสวนหรือตำรวจต้องศึกษาและนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้เพื่อให้งานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

7. ควรเพิ่มเงินเดือนและค่าตอบแทนให้มากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่เสี่ยงภัย

8. รมรณรงค์หรืออบรมจริยธรรมและความยุติธรรมให้กับตำรวจ ให้เห็นว่าอาชีพตำรวจเป็นอาชีพที่มีเกียรติ ต้องช่วยกันรักษาเกียรติของตำรวจไว้

2. <sup>๒</sup>ชั้นพนักงานอัยการ

สภาพปัญหา

1. พนักงานอัยการไม่มีส่วนรวมในการสอบสวนคดีอาญามาตั้งแต่ต้น และในการดำเนินการสอบสวนเพิ่มเติม ทำให้พนักงานอัยการไม่ทราบข้อเท็จจริงในคดีโดยละเอียดเท่าที่ควร พนักงานอัยการคงพิจารณาพยานหลักฐานเท่าที่พนักงานสอบสวนรวบรวมมาให้ในสำนวนการ

สอบสวนเท่านั้น การสั่งฟ้องหรือไม่ฟ้องอาจผิดพลาด และเกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้เสียหายและผู้ต้องหาได้ง่าย

#### แนวทางแก้ไข

1. ในคดีสำคัญ ควรให้พนักงานอัยการ ได้มีส่วนร่วมในการสอบสวนคดีอาญาด้วย
3. ชั้นศาลยุติธรรม

#### สภาพปัญหา

1. การพิจารณาพิพากษาในศาลยุติธรรมเป็นไปอย่างล่าช้า เนื่องจากอัตรากำลังผู้พิพากษาไม่สัมพันธ์กับจำนวนคดี กล่าวคือ อัตราของผู้พิพากษามีจำนวนน้อย
2. ผู้พิพากษาต้องพิจารณาพิพากษาคดี ทั้งคดีแพ่งและคดีอาญา ซึ่งอาจมีผลต่อประสิทธิภาพในการทำงาน

#### แนวทางแก้ไข

1. ควรเพิ่มอัตรากำลังของผู้พิพากษาให้มากยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ดีต้องคำนึงถึงคุณภาพความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ด้วย
2. ควรให้ผู้พิพากษาได้พิจารณาพิพากษาคดีในคดีแพ่งหรือคดีอาญา ตามที่ตนถนัด เพื่อให้การทำงานมีประสิทธิภาพ

#### 4. ชั้นราชทัณฑ์

#### สภาพปัญหา

1. การมีผู้ต้องขังมากเกินไป ก่อให้เกิดปัญหาในเรื่องความแออัด การแก้ไขปรับปรุงความประพฤติในเรื่องการให้การศึกษา การฝึกอาชีพ การรักษาระเบียบวินัย การป้องกันมิให้ผู้ต้องขังหลบหนีหรือก่อเหตุร้าย การเลี้ยงดูในเรื่องอาหาร สวัสดิการอื่น ๆ เช่น เครื่องนุ่งห่ม สุขภาพ การพักผ่อนหย่อนใจ เป็นต้น
2. เมื่อมีผู้ต้องขังพ้นโทษออกมาแล้วก็ประสบปัญหาในการปรับตัวเข้ากับสังคม เพราะสังคมมีแนวโน้มรังเกียจผู้ต้องโทษในเรือนจำมาแล้ว เป็นปัญหาในการสงเคราะห์ผู้พ้นโทษ เมื่อผู้พ้นโทษไม่สามารถหางานทำได้ ก็จะหันมาประกอบอาชีพในทางไม่สุจริตอีก ก่อให้เกิดปัญหาการกระทำความผิดซ้ำติดตามมา

#### แนวทางแก้ไข

1. ควรนำมาตรการอื่นมาใช้แทนการลงโทษจำคุก เช่น การรอกการลงโทษ การอภัยโทษ การพักการลงโทษ เป็นต้น เพื่อแบ่งเบาภาระของกรมราชทัณฑ์
2. ปัญหาการขาดบุคลากรที่มีประสิทธิภาพ มีความรู้ความสามารถ และมีใจรักที่จะทำงานด้านนี้

3. เมื่อมีผู้ต้องขังพ้นโทษออกมาแล้ว ประชาชนต้องให้โอกาสผู้ที่เคยต้องโทษ ให้โอกาสให้เขาได้กลับตัวเป็นคนดี ไม่ตราหน้าว่าเขาเคยเป็นผู้กระทำความผิด

4. เพิ่มจำนวนบุคลากรของกรมราชทัณฑ์ที่มีความรู้ความสามารถและมีใจรักที่จะทำงานด้านนี้ เช่น นักจิตวิทยา นักสังคมสงเคราะห์ เป็นต้น

ทนายความ

สภาพปัญหา

1. ทนายความที่มีประสบการณ์ในการดำเนินคดีสูง ผ่านการว่าความในคดีอาญามาเป็นเวลานาน มักจะดำเนินคดีส่วนตัวที่ได้รับค่าตอบแทนที่สูง และไม่มีเวลาหรือไม่สนใจในการดำเนินคดีช่วยเหลือประชาชน

2. ลักษณะการทำงานของทนายความจะต้องรักษาผลประโยชน์ของลูกค้า ทำให้เกิดความขัดแย้งกับการอำนวยความสะดวกให้แก่สังคมโดยรวม

แนวทางแก้ไข

1. สร้างค่านิยมให้ทนายความมีจิตอาสา มีใจช่วยเหลือประชาชนที่เดือดร้อน
2. สร้างค่านิยมให้ทนายความเห็นแก่ความบริสุทธิ์ยุติธรรม มากกว่าประโยชน์ส่วนตัว

ตน

## แนวความคิดและทฤษฎีด้านจราจร

วิศวกรรมจราจร (Traffic engineering)

วิศวกรรมจราจร คือ วิศวกรรมแขนงหนึ่งซึ่งเกี่ยวข้องกับการวางแผนการออกแบบ การควบคุม บริหารจัดการระบบการจราจรของถนน ทางหลวง ตลอดจนการใช้บริเวณที่ดินใกล้เคียง และศึกษาความสัมพันธ์กับระบบการขนส่งชนิดอื่น หรือหมายถึงการนำเอาหลักการเครื่องมือวิธีการ เทคนิคเทคโนโลยี ตลอดจนการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์มาประยุกต์ เพื่อให้ได้มาซึ่งความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดในการเคลื่อนย้ายขนถ่ายผู้โดยสารและสิ่งของ

องค์ประกอบของการจราจร มีอยู่ 4 ประการคือ

1. คนขับ คนโดยสาร และคนเดินถนน (Driver passenger and pedestrian)

1.1 คนขับ (Driver) เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ใน 3 ลักษณะ คือ

1.1.1 สมรรถนะในการขับรถ (Ability) มีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1.1.1.1 ปัจจัยทางกายภาพ (Psychical factors) ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น (Vision) การได้ยิน (Hearing) และการมีปฏิกริยาโต้ตอบ (Reflection) นอกจากนี้

สมรรถนะหรือความสามารถในการขับขี่รถนั้น เกี่ยวข้องกับความพร้อมของร่างกาย ความเมา ความง่วง เป็นต้น

1.1.1.2 ปัจจัยทางด้านจิตใจ (Psychological factors) ได้แก่ อารมณ์ (Emotion) ความสนใจ (Interest) ของคนขับ อายุ เพศ ตลอดจนการตอบสนองต่อสิ่งเร้า ฯลฯ

1.1.1.3 ปัจจัยด้านสภาวะแวดล้อม (Environmental conditions) ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง ฯลฯ

1.1.2 การตัดสินใจ (Decision making) จะเกี่ยวข้องกับระยะเวลาในการตัดสินใจ (Perception– Reaction time, PIEV) คือ ระยะเวลาที่ร่างกายรับรู้ทางประสาทสัมผัสต่าง ๆ เช่น ตา หู การสัมผัส และส่งการรับรู้ไปยังสมองเพื่อสั่งการอย่างใดอย่างหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถยนต์ เช่น ให้อมือและเท้าเหยียบเบรก การเลี้ยวซ้ายหรือขวาหรือหยุดรถ เป็นต้น ระยะเวลาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนี้ คือระยะเวลาในการตัดสินใจนั่นเอง

การตัดสินใจ เกี่ยวกับการจราจรการตัดสินใจดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวกับการจราจรและขนส่ง ควรยึดหลักการประเมินระหว่างปริมาณและคุณค่า (Quantification versus valuation) เช่น คำนึงถึงผลเสียต่อสภาพแวดล้อม, การเกิดการเปลี่ยนแปลงเส้นทางของประชาชน และผลกระทบทางเศรษฐกิจว่ามีความเหมาะสมเพียงใด เกิดผลดี ผลเสียและผลกระทบต่อสิ่งใดบ้าง โดยคำนึงถึงทางเลือกที่ดีที่สุด โดยการประเมิน (Evaluation) ทางเลือกทางวิชาการซึ่งได้มาจากการศึกษา

ทฤษฎีของระยะเวลาในการตัดสินใจ (PIEV) ประกอบไปด้วยองค์ประกอบ 4 ประการคือ

Perception time คือ ระยะเวลาที่มองเห็นวัตถุชัดเจนและรับทราบสถานการณ์

Intellection time คือ ระยะเวลาใช้ในการพิจารณา วิเคราะห์ให้ทราบว่าสิ่งที่เห็นคืออะไร

Emotion time คือ ระยะเวลาใช้ในการตัดสินใจว่าจะทำอย่างไรต่อไปกับสถานการณ์หรือ สิ่งที่เกิดขึ้น

Volition time คือ ระยะเวลาซึ่งใช้ในการปฏิบัติการตามที่สมองสั่งการ ค่าของ PIEV มีความสำคัญต่อปัญหาการจราจร สาเหตุหนึ่งของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสืบเนื่องมาจากการตัดสินใจไม่ฉับพลันของผู้ขับรถคนโดยทั่วไปควรมี PIEV ประมาณ 1-2 วินาที มาตรฐานการออกแบบของ AASHO (American Association Of State Highway Officials) กำหนดค่า PIEV เท่ากับ 2-2.5 วินาทีแต่ถ้าสภาพร่างกายเหนื่อยล้าจากการเดินทางไกลหรือพบปัญหาที่ยากต่อการตัดสินใจ ระยะเวลาในการตอบสนองอาจเพิ่มเป็น 4 วินาที ในทางวิศวกรรมจราจรใช้ในการ

คำนวณหาระยะเวลาหยุดรถที่ปลอดภัย (Safe stop distance) และการออกแบบระยะเวลาของสัญญาณไฟเหลือง (Amber time) โดยทั่วไปสัญญาณไฟเหลือง ควรมีระยะเวลาประมาณ 3-5 วินาที หากสั้นเกินไป (3 วินาที) อาจเกิดอุบัติเหตุและความไม่ปลอดภัยในกรณีที่คนขับตัดสินใจที่จะแล่นผ่านทางแยกแต่หากออกแบบสัญญาณไฟเหลืองนานกว่า 5 วินาที จะทำให้คนขับฉวยโอกาสฝ่าฝืน โดยแล่นผ่านทางแยกกันมากขึ้น

การมองเห็น (Vision) ความสามารถของตาคนปกติขณะอยู่กับที่จะมองเห็นภาพในลักษณะกรวยจอกว้าง (Peripheral vision) มีขอบเขตทำมุม 120-160 องศา เมื่อมีการเคลื่อนที่ขอบเขตของการมองเห็นชัดเจนจะลดลง เช่น

ที่ความเร็ว 40 ก.ม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 100 องศา

ที่ความเร็ว 75 ก.ม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 60 องศา

ที่ความเร็ว 100 ก.ม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 40 องศาความคมชัดของภาพที่ตาของคนปกติมองเห็นได้ชัดที่สุด (Clearest vision) จะอยู่ในพื้นที่รูปกรวย 3-5 องศา และความคมชัดที่มองเห็นได้รองลงมา (Clear vision) จะอยู่ในพื้นที่รูปกรวย 10-12 องศาในช่วงที่เลยพิกัดนั้นออกไป ความชัดเจนของภาพจะลดน้อยลงไป

สภาพการมองเห็นในเวลากลางคืนของคนขับรถถ้ามีแสงสว่างเข้าตาจากรถที่แล่นสวนมา หรือจากการสะท้อนของกระจกเข้าตาจะทำให้เกิดการพร่ามัวชั่วขณะหนึ่งซึ่งตาของมนุษย์จะต้องใช้เวลาในการปรับขยายหรือหดม่านตา โดยถ้าเป็นกรณีผ่านจากที่มีดอออกสู่ที่สว่างจะใช้เวลาปรับตัวประมาณ 3 วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่างเข้าสู่ที่มีดใช้เวลารับตัวประมาณ 6 วินาที

ความเมา (Drunkenness) การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้น จะมีผลต่อการขับขี่ ซึ่งในมาตรฐานในการตรวจวัดผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขึ้นนั้น จะถือเอาระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (mg%) และสิ่งที่จะบอกได้ว่าเริ่มมีอาการเมาก็คือ

ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่มีผลต่อการตอบสนองของร่างกายปรากฏเป็นลำดับดังนี้

30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ อารมณ์ครื้นเครงสนุกสนานร่าเริง

50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ ไม่สามารถควบคุมการเคลื่อนไหวได้ดีเท่าภาวะปกติ

ปกติ

100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ มีอาการเมา เดินไม่ตรงทาง

200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ มีอาการสับสน

300 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์จะมีผลให้ มีอาการง่วงซึม อาเจียนรุนแรง

400 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ อาจส่งผลให้สลบและถึงตายได้

ใน 1 ชั่วโมงก่อนการขับรถ หากหลีกเลี่ยงการดื่มไม่ได้ ไม่ควรดื่มเกินจำนวนดังต่อไปนี้

ดื่มสุรา ได้ไม่เกิน 6 แก้ว แก้วละ 1 ฝา (ฝาละ 15 cc.)

ดื่มไลท์เบียร์ ได้ไม่เกิน 4 กระป๋อง หรือ 4 ขวดเล็ก

ดื่มเบียร์ธรรมดาได้ไม่เกิน 2 กระป๋อง หรือ 2 ขวดเล็ก

ดื่มไวน์ได้ไม่เกิน 2 แก้ว แก้วละ 80 cc.

1.1.4 มารยาทในการขับรถ เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรประการหนึ่ง มารยาทในการขับรถจะเกี่ยวข้องกับ การศึกษา (Education) การอบรม (Train) การตระหนักถึง (Concern) ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

1.2 คนโดยสาร (Passenger) เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจร ประการหนึ่ง ทางด้านบวกและด้านลบที่ส่งผลต่อการขับขี่ของคนขับรถ ในด้านบวก เช่น การขับจี๊ดหรือเดินทางที่มีระยะทางไกล แสงสว่าง มีฝนตกหรือพายุ หรือกรณีทัศนวิสัยไม่ปกติต่าง ๆ คนโดยสารสามารถเป็นผู้ช่วยคนขับทำให้มีความระมัดระวังในการขับมากยิ่งขึ้น หรือเป็นผู้ช่วยในการดูเส้นทาง (Navigator) หรือคอยอยู่เป็นเพื่อนไม่使人ขับเกิดความง่วง จะทำให้การขับมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แต่ในขณะเดียวกัน คนโดยสารสามารถส่งผลกระทบต่อคนขับด้วยเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นด้านจิตใจ อารมณ์ ความสามารถในการมองเห็น สมาธิหรือความตั้งใจในการขับรถ เป็นต้น

1.3 คนเดินเท้า (Pedestrian) คนเดินเท้าเป็นปัจจัยหนึ่งของการจราจร และมีผลกระทบต่อความปลอดภัยของการจราจร ดังนั้นการออกแบบระบบการจราจรจะต้องให้สัมพันธ์กัน ได้แก่ บาทวิถี หรือทางเดินเท้าข้างถนนทางข้ามถนน (ทางม้าลาย) สะพานลอย, อุโมงค์สำหรับคนข้าม ทางเดินยกระดับ (Sky walk) และสัญญาณไฟสำหรับคนข้าม ฯลฯ บาทวิถีหรือทางเดินเท้าข้างถนน มีประโยชน์ต่อการจราจรเพราะเป็นช่องทางสำหรับประชาชนสามารถเดินทางสัญจรไปมาได้โดยไม่ต้องลงมาเดินบนผิวการจราจร ซึ่งจะทำให้เกิดขวางการจราจร และอาจจะเกิดอุบัติเหตุได้ ทางข้ามถนน (ทางม้าลาย) มีประโยชน์ในการสร้างความปลอดภัยที่คนจะเดินข้ามถนนอย่างเป็นระเบียบ ส่วนใหญ่ควรประกอบสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้ามถนน สะพานลอย และอุโมงค์จะทำให้คนสามารถเดินข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย โดยไม่ต้องลงมาบนผิวการจราจร หรือตัดกระแสการเดินรถ ทางเดินยกระดับ (Sky walk) หรืออุโมงค์ใต้ดินสำหรับรถไฟใต้ดิน จะเป็นเส้นทางสำหรับคนที่เดินหรือข้ามถนน โดยไม่ต้องอยู่บนผิวการจราจรซึ่งจะทำให้เกิดขวางการจราจร โดยไม่ต้องลงมาบนผิวการจราจร หรือตัดกระแสการเดินรถ เช่นกัน การจัดระเบียบคนเดินเท้าให้สัมพันธ์กับสภาพการจราจร โดยให้มีความสัมพันธ์



กับป้ายรถประจำทาง สถานีรถไฟฟ้า หรือสถานีรถไฟใต้ดิน จะทำให้เกิดความสะดวกสบายและลดการใช้ยานพาหนะ ระยะทางที่คนเดินเท้าขึ้นอยู่กับสภาพของทางว่าร้อนเย็นหรืออากาศร้อนแค่ไหน

2. รถ (Vehicle) รถเป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งของการจราจร ซึ่งอาจแบ่งรถได้เป็นประเภทต่าง ๆ ดังนี้

รถจักรยานยนต์ (Motor - cycle)

รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ (Motor - cycle)

รถจักรยานยนต์ 3 ล้อ (3 wheel motorcycle)

รถจักรยานยนต์พ่วง (Motorcycle trailer)

รถยนต์ (car)

รถนั่งส่วนบุคคล (Passenger car)

รถยนต์รับจ้าง (Taxi)

รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ (Four – wheel drive)

รถบรรทุก (Truck)

รถบรรทุกขนาดเล็ก (Light truck)

รถบรรทุกขนาดกลาง (Medium truck)

รถบรรทุกขนาดใหญ่ (Heavy truck)

รถบรรทุกกึ่งพ่วง (Semi-tractor)

รถโดยสาร (Bus)

รถโดยสารขนาดเล็ก (Light bus)

รถโดยสารขนาดกลาง (Medium bus)

รถโดยสารขนาดใหญ่ (Heavy bus)

รถอื่น ๆ (Other) เช่น รถแทรกเตอร์ รถลากจูง รถบด รถพ่วงจักรยานยนต์ ฯลฯ

รถ มีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ

1. ลักษณะ ขนาดและน้ำหนักของรถ (Statics) หมายถึง ขนาดความกว้าง ความยาว ความสูงและน้ำหนักรถ ขนาดของรถจะมีผลต่อการออกแบบความกว้างของถนนและไหล่ทาง, ที่จอดรถ, รัศมีความโค้งของถนน, เกาะกลางถนน และพื้นที่ปลอดภัย ส่วนน้ำหนักของรถจะเกี่ยวข้องกับการออกแบบความหนาและความคงทนของถนน การประหยัดน้ำมัน และความสามารถในการเพิ่มอัตราความเร็วของรถยนต์

2. ลักษณะเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของรถ (Kinematics) รถแต่ละชนิดจะมีเครื่องยนต์ซึ่งทำให้เกิดกำลังการขับเคลื่อน โดยเครื่องยนต์จะเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อแปลงเป็นพลังงานให้เกิดการ

หมุนของล้อ การขับเคลื่อนของรถจะสัมพันธ์กับกำลังของรถ และอัตราการเร่งกำลังของรถ (Power) คือความสามารถในการขับเคลื่อนของรถ ที่จำเป็นต้องมีกำลังของยานพาหนะมากกว่าแรงต้านต่าง ๆ กำลังมีหน่วยเป็นแรงแม่้อ อัตราการเร่ง (Acceleration) คืออัตราระหว่างความเร็วของรถที่คงที่ต่อระยะเวลา

3. ลักษณะของแรงต่าง ๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อเคลื่อนที่ของรถ (Dynamic) รถในขณะที่เคลื่อนที่จะมีแรงต่าง ๆ มากกระทำต่อรถในทางตรงกันข้ามกับแรงที่ทำให้รถเคลื่อนที่แรงดังกล่าวได้แก่

แรงเสียดทาน (Friction resistance) เป็นแรงต้านการเร่งของยานพาหนะเนื่องมาจากความขรุขระของผิวถนน

แรงต้านทานเนื่องจากการเคลื่อนที่ (Rolling resistance) เกิดขึ้นที่รถแล่นไปบนทางราบในแนวตรงด้วยอัตราเร่งคงที่ขณะที่ล้อหมุนไปบนผิวทาง ในสภาพพื้นผิวจราจรปกติ แรงต้านเนื่องจากการเคลื่อนที่ด้วยความเร็ว 100 กม./ชม.

แรงต้านทานเนื่องจากความชัน (Grade resistance) เกิดเมื่อรถแล่นขึ้นเนินที่มีความลาดชันจะเกิดแรงต้านระหว่างน้ำหนักของตัวรถและความลาดชันของพื้น

แรงต้านทานเนื่องจากความโค้งของทาง (Curve resistance) รถเมื่อแล่นเข้าโค้งจะเปลี่ยนทิศทางการเคลื่อนที่และเกิดมีแรงหนีศูนย์กลาง (Centrifugal force) รถมีโอกาสที่จะไถลออกนอกโค้งหรือบางครั้งอาจพลิกคว่ำได้ แรงเหวี่ยงจากศูนย์กลางนี้จะทำให้เกิดโมเมนต์พลิกคว่ำ (Overturning moment) ซึ่งตรงกันข้ามกับโมเมนต์ทรงตัว (Stabilizing moment) รถจะคว่ำต่อเมื่อโมเมนต์พลิกคว่ำมากกว่าโมเมนต์ทรงตัว แรงต้านที่ช่วยมิให้รถลื่นไถลออกจากผิวทางโค้งคือความฝืดระหว่างล้อกับผิวทาง และการสร้างถนนยกระดับ (Super elevation) จะช่วยลดปัญหาการไถลออกนอกโค้งและการพลิกคว่ำของรถลงได้ แรงที่กระทำต่อรถขณะจะสมมุติให้กระทำที่จุดศูนย์กลางของรถ ยกเว้นแรงเสียดทานที่กระทำที่ล้อและผิวถนน แรงเนื่องจากความเสียดทานนี้เองที่ทำให้คนขับสามารถเริ่มต้น หยุดและขับเคลื่อนรถ

แรงต้านทานของอากาศ (Air resistance) เกิดจากแรงเสียดทานของตัวถังรถขณะเคลื่อนที่ไปในอากาศ ขนาดของแรงต้านขึ้นอยู่กับรูปร่าง พื้นที่หน้าตัดของตัวยานพาหนะและความเร็วขณะขับเคลื่อนที่

ความเสียดทาน (Friction) เป็นการต้านทานการเร่งของยานพาหนะ อันเนื่องมาจากความขรุขระของผิวถนนแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ คือ

ความเสียดทานเนื่องจากการไถล (Sliding friction)

ความเสียดทานเนื่องจากการกลิ้ง (Rolling friction)

การไหลของรถยนต์เป็นลักษณะของรถเมื่อผู้ขับขี่เหยียบเบรก หรือหยุดรถอย่างกะทันหัน ทำให้มีการห้ามล้อของรถ แต่เนื่องจากรถไม่สามารถหยุดได้ในทันทีทันใด จึงยังมีการลื่นไถลไปอีก ระยะที่รถลื่นไถลไปอีกนั้นเรียกว่า ระยะลื่นไถล (Skid Distance) หรือระยะเบรก (Braking Distance)

### 3. ถนน (Road)

ถนนเป็นปัจจัยของการจราจร และมีความเกี่ยวข้องกับวิศวกรรมจราจร (Traffic engineering) เป็นอย่างมาก นับตั้งแต่การออกแบบ การกำหนดประเภท การก่อสร้าง การควบคุมคุณภาพให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร ตลอดจนโครงข่ายของถนน (Road network) และโครงข่ายการจราจร (Traffic network) ถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนจะต้องออกแบบด้วยหลักเรขาคณิต (Geometric design) ซึ่งประกอบไปด้วย การวางแนวถนน (Road alignment) การออกแบบทางโค้ง ระยะสายตา (Sight distance) และการออกแบบทางแยก (Intersection) เป็นต้น การก่อสร้างถนน จะต้องคำนึงถึงลักษณะขนาด และน้ำหนักของรถ การเคลื่อนที่ของรถ และผลกระทบต่าง ๆ ที่มีต่อการเคลื่อนที่ของรถด้วย

3.1 การออกแบบถนน (Geometric design) ต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร ของประเภทรถยนต์ชนิดต่าง ๆ และความเร็วของรถ

ให้ความปลอดภัยและความมั่นใจแก่ผู้ขับรถ - ไม่ควรเกิดการเปลี่ยนแปลงของแนวถนน ทางโค้ง ความลาด ความชัน และระยะสายตาอย่างกะทันหัน

มีสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบควบคุมการจราจรต่าง ๆ ที่จำเป็น อาทิ ป้ายสัญญาณไฟ ฯลฯ

คำนึงถึงความประหยัดในการก่อสร้าง และการบำรุงรักษา นอกจากนี้ การออกแบบถนนยังควรคำนึงถึงความสวยงาม ความพอใจของผู้ใช้ถนนหรือผู้อาศัยใกล้เคียง มีประโยชน์ต่อสังคมและคำนึงถึงมลภาวะที่อาจเกิดขึ้น

### 3.2 ประเภทของถนน ตามหลักวิศวกรรมจราจร มี 4 ประเภท คือ

ทางพิเศษหรือทางด่วน (Expressway or freeway system) เป็นถนนที่สร้างขึ้นมาเป็นพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีลักษณะแตกต่างจากถนนประเภทอื่น ๆ คือ สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เป็นจำนวนมาก มีข้อกำหนดเป็นพิเศษแตกต่างจากถนนปกติ เช่น การจำกัดประเภทรถ หรืออนุญาตเฉพาะยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ ไม่อนุญาตให้คนหรือสัตว์เดินหรือข้าม และไม่มีทางแยกตัดขวาง ซึ่งถ้าจำเป็นต้องสร้างทางแยกผ่านก็

จะต้องสร้างเป็นถนนชนิดยกระดับข้าม หรือลอดข้างใต้เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดทางแยกขึ้น นอกจากนี้ อาจจำกัดจำนวนรถด้วยการคิดค่าบริการ หรือค่าผ่านทาง หรือค่าธรรมเนียม แล้วแต่กรณี

ถนนสายหลัก (Arterial street) เป็นถนนโครงหลักของเมืองที่ใช้เป็นเส้นทางสัญจรหลัก หรือใช้เป็นถนนเชื่อมระหว่างเมืองเช่น ถนนสุขุมวิท ถนนพหลโยธิน ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ถนนวิภาวดี ถนนพระรามเก้า ถนนรามอินทรา ถนนบรมราชชนนี ถนนเพชรเกษม และถนนพระราม 2 ฯลฯ

ถนนสายรอง (Collector road) เป็นถนนซึ่งใช้เชื่อมกับถนนสายหลัก โดยทั่วไปเป็นถนนโครงข่ายรองรับปริมาณการจราจรน้อยกว่าถนนสายหลัก เช่น ถนนอโศก ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนงามวงศ์วาน เป็นต้น

ประเภทของทางหลวง ในประเทศไทย มี 7 ประเภทคือ

ทางหลวงแผ่นดิน

ทางหลวงจังหวัด

ทางหลวงชนบท

ทางหลวงเทศบาล

ทางหลวงสัมปทาน

ทางหลวงพิเศษ

ทางหลวงสุขาภิบาล

3.3 โครงข่ายของถนน (Road network) โครงข่ายของถนนคือ เส้นทางของถนนและจุดตัดของถนนหรือทางแยก ที่ประกอบกันเป็นโครงข่ายที่มีรูปแบบลักษณะต่าง ๆ เช่น มีลักษณะเป็นตารางวงแหวน หรือเส้นรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง ฯลฯ

โครงข่ายถนนอาจแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะคือ

โครงข่ายถนนแบบเปิด (Opened network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่ง ไปสู่อีกแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง (Destination) ไม่บรรจบกัน

โครงข่ายถนนแบบปิด (Closed network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่ง ไปสู่อีกทางแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้น และจุดปลายทางมาบรรจบกัน

โครงข่ายของถนนประกอบด้วย

1. โครงข่ายถนนในเมือง (Urban road pattern) แบ่งออกเป็นแบบสำคัญได้ 3 แบบคือ

แบบเป็นเส้นตรง (Linear network) เป็นถนนที่เกิดขึ้นบริเวณที่เป็นภูเขา หุบเขา เนินเขา ที่พื้นที่จำกัด ถนนมักจะเป็นเส้นตรงผ่านชุมชน การเจริญของตัวเมืองจะขยายเป็นเส้นตรง มีอาคารตั้งอยู่สองฟากถนนสายหลัก และจะมีถนนย่อยแยกจากถนนสายหลัก ถนนลักษณะนี้จะมีปัญหาการติดขัดของการจราจรเมื่อตัวเมืองขยายตัวขึ้น เพราะจะต้องรองรับการจราจรภายในชุมชน และการจราจรภายนอกซึ่งผ่านเมืองไปยังจุดปลายทางอื่น ๆ

แบบตาราง (Grid network) มีลักษณะคล้ายตารางหมากรุก ประกอบด้วย แนวถนนตัดตั้งฉากกันความกว้างของถนนแต่ละสายเท่ากัน การวางผังเมืองและการตัดถนนจะทำได้ง่าย เหมาะกับบริเวณพื้นที่ราบ การเดินทางสามารถอ้อมผ่านจุดที่เป็นศูนย์กลางการค้า หรือบริเวณที่การจราจรคับคั่ง และสามารถเปลี่ยนระบบให้รถเดินทางเดียวได้ง่ายเมื่อปริมาณการจราจรสูงมาก ข้อเสียของถนนระบบนี้คือมีทางแยกมาก ถ้าจัดระบบสัญญาณไฟจราจรไม่ดีจะทำให้การจราจรติดขัด สำหรับผู้ที่มิจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางในลักษณะเส้นทแยงมุม จะใช้ระยะเดินทางยาวมากขึ้น

แบบรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง (Radial network) มีเส้นถนนแยกจากใจกลางเมืองไปยังชานเมืองหรือเมืองบริวารโดยรอบและมีถนนวงแหวนเชื่อมต่อระหว่างถนนรัศมีเป็นชั้น ๆ ตั้งแต่ 1 ถึง 3 ชั้น ลักษณะคล้ายใยแมงมุม เมืองที่มีประชากรตั้งแต่ 20,000 คนขึ้นไป ควรมีถนนวงแหวน 1 วง เมืองที่มีประชากรตั้งแต่ 500,000 ขึ้นไปควรมีถนนวงแหวน 2 วง ลักษณะของถนนวงแหวนไม่จำเป็นต้องเป็นวงกลม สามารถเลือกวางแนวได้ตามความเหมาะสมของพื้นที่และภูมิประเทศวงอ้อมจนครบรอบหรือเกือบครบรอบเพื่อให้การจราจรสามารถเคลื่อนที่เข้าสู่หรือระบายออกจากเมืองได้รวดเร็วแม้จะใช้ระยะทางมากขึ้นแต่การจราจรไม่ติดขัด เพราะมีการจัดระบบควบคุมทางเชื่อมเข้าออก (Control of access) ตลอดจนการห้ามจอดรถริมขอบถนน

2. โครงข่ายถนนในต่างจังหวัด (Rural road system) เป็นถนนสายสำคัญเชื่อมระหว่างเมืองกับเมือง โดยผ่านเข้าไปยังศูนย์กลางของตัวเมือง เมื่อตัวจังหวัดมีประชากรเพิ่มมากขึ้น และตัวเมืองขยายโตขึ้นจะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณย่านการค้า ดังนั้นในเมืองใหญ่ที่มีประชากรประมาณ 300,000 คนขึ้นไปควรมีถนนอ้อมเมือง (By pass) เช่น จังหวัดชลบุรี ราชบุรี เพชรบุรี หรือถ้าเป็นเมืองเล็กตั้งอยู่ระหว่างเมืองใหญ่สองเมือง ก็จำเป็นต้องมีถนนอ้อมเมืองเช่นกัน เพื่อป้องกันมิให้การจราจรที่ไปมาติดต่อระหว่างเมืองใหญ่เข้าไปก่อปัญหาการติดขัดในเมืองเล็ก

แนวถนนวงแหวนในกรุงเทพฯ มี 2 วง คือ

1. ถนนวงแหวนรอบใน อยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร คือ ถนนรัชดาภิเษก เริ่มดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปี 2514 โดย คณะรัฐมนตรี รับแนวทางพระราชดำริ แล้วมอบหมายให้โครงการผังเมืองเป็นผู้กำหนดแนวถนน และทำการออกแบบเบื้องต้น โดยให้

กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง เป็นถนนแบบวงรอบ (Ring road) แบ่งการก่อสร้าง ออกเป็น 4 ช่วง คือ จุดเริ่มต้นตรงจากถนนพหลโยธิน (รัชโยธิน) ถึงแยก อสมท. เป็นช่วงที่ 1 จาก สะพานกรุงเทพฯ ถนนเจริญกรุงสาธุประดิษฐ์ ถนนนางลิ้นจี่ คลองเตย ถนนพระราม 4 ถนน สุขุมวิท เป็นช่วงที่ 2 สามแยกท่าพระแนวเส้นทางผ่านถนนตากสินจนถึงแยกมไหสวรรย์ เป็นช่วงที่ 3 จากถนนวงศ์สว่างถึงแยกถนนพหลโยธิน เป็นช่วงที่ 4 ความยาวโดยรอบประมาณ 50 กิโลเมตร โดยใช้ถนนเดิม 15 กิโลเมตรและก่อสร้างใหม่อีก 35 เมตร

2. ถนนวงแหวนรอบนอก คือทางหลวงหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 9 ออกแบบและก่อสร้างโดย กรมทางหลวง กำหนดให้เป็นทางด่วน (Expressway) มีการควบคุม ทางเข้าออกตรงทางแยกมีถนนต่างระดับมีเป้าหมายเชื่อม การคมนาคมจากด้านตะวันออกของ กรุงเทพฯ ไปบรรจบทางหลวงด้านตะวันตก และด้านเหนือให้เป็นไปด้วยความสะดวกและมี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จุดเริ่มต้นของถนนสายนี้เริ่มที่บางปะอินตรงถนนพหลโยธิน ลาดกระบัง บางพลี สมุทรปราการ วุฒิมแม่น้ำเจ้าพระยาไปบางขุนเทียน เพชรเกษม ผ่านนครชัยศรี ดลิ่งชัน บางบัวทอง ปทุมธานี ไปบรรจบกับจุดเริ่มต้นที่บางปะอินตรงถนนพหลโยธิน

### 3.4 โครงข่ายการจราจร (Traffic network)

โครงข่ายการจราจร ประกอบด้วยกลุ่มของถนนชนิดต่าง ๆ ทั้งที่เป็นถนนสายหลัก และสาขรอง เชื่อมต่อกันด้วยทางโค้ง ทางแยกหรือวงเวียน จะมีสัญญาณไฟ (Signalized intersection) หรือไม่มีก็ตาม ในโครงข่ายการจราจรจะมีถนนแต่ละสาย เรียกว่า LINK ซึ่งอาจมี ลักษณะในทิศทางเดียว (One way) หรือสองทิศทางสวนกัน (Two way) ก็ได้ โครงสร้างของ LINK เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างสองทางแยก ซึ่งจะมีขั้วคานเคลื่อนที่ไปในทิศทางเดียวกัน จากแยก หนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่งโดยมีสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกเป็น ตัวควบคุมถนนในโครงข่าย ดังกล่าวจะมีลักษณะทางกายภาพ (Physical characteristic) ประกอบด้วย ความยาว (Length) ความกว้าง (Width) จำนวนช่องทางจราจร (Lane) ความจุเป็นสเปซ (Space) และช่องทางเดียว ความเร็วอิสระ (Free-flow speed)

ถนนที่มีลักษณะเป็นทางโค้ง มี 2 ประเภทคือ

1. ทางโค้งในแนวตั้ง (Vertical curve) ซึ่งแยกออกเป็นทางโค้งลักษณะนูน (Crest vertical curve) และทางโค้งลักษณะเว้า (Sag vertical curve)
  2. ทางโค้งในแนวราบ (Horizontal Curve) เป็นทางโค้งที่มีการยกระดับถนนเพื่อ ป้องกันการถูกแรงเหวี่ยงจากศูนย์กลางหรือการพลิกคว่ำ
- ทางแยก (Intersection) หมายถึง บริเวณร่วมที่มีถนนสองสายหรือมากกว่าตัดกัน หรือพบกัน ซึ่งเมื่อถนนสองสายพบกันหรือตัดกันย่อมเกิดปัญหาความขัดแย้งในการเคลื่อนที่

ลักษณะของทางแยก แบ่งเป็น 3 ลักษณะคือ

1. ทางแยกลักษณะปกติไม่มีการก่อสร้างเกาะกลางหรือเพิ่มเติม (Unchannelized) รวมถึงทางแยกที่มีการขยายถนน (Flared intersection) แต่ไม่มีสิ่งก่อสร้างพิเศษอื่น ๆ

2. ทางแยกที่มีเกาะกลางถนน (Channelized) เป็นทางแยกที่มีการสร้างเกาะเพิ่มเติมทำให้การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบมากขึ้น

3. ทางแยกยกระดับ (Interchange) เป็นทางแยกที่เป็นถนนยกระดับมีวัตถุประสงค์เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความขัดแย้งในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ ทำให้การจราจรสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยมากขึ้น แต่ทางแยกยกระดับต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงและใช้บริเวณพื้นที่มาก

วงเวียน (Rotary roundabout) เป็นการออกแบบทางแยกให้มีลักษณะเป็นวงกลมเหมาะสมกับบริเวณที่มีทางแยกมากกว่า 4 แยก และในบริเวณทางแยกมีปริมาณรถเลี้ยวมากกว่ารถที่ไปตรงซึ่งโดยทั่วไปสภาพการจราจรทุกแยกรวมกันไม่ควรเกินกว่า 3,000 คันต่อชั่วโมง

ผลดีของการมีวงเวียน

1. เหมาะสมกับทางแยกที่มี 5 แยก หรือมากกว่า
2. เมื่อปริมาณการจราจรเบาบาง การเคลื่อนที่ในทิศทางเดียวจะช่วยลดปัญหาความ

ล่าช้า

3. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างมากกว่าการก่อสร้างทางแยกยกระดับ

ผลเสียของการมีวงเวียน

1. ก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งเนื่องจากการเคลื่อนที่ตัดสลับ (Weaving problem)
2. จำเป็นต้องใช้บริเวณเนื้อที่มาก
3. ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างแพงมากกว่าทางแยกทั่ว ๆ ไป

ไม่เหมาะสมกับบริเวณที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น เนื่องจากจะทำให้เกิดปัญหาความล่าช้า

สัญญาณไฟจราจร (Traffic signalization) ประกอบด้วย 3 สี คือ

1. สีแดง (Red) หมายถึง การบังคับให้ยานทุกคันหยุด
2. สีเหลืองอำพัน (Amber) หมายถึง การเตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็ว เพิ่มความระมัดระวังให้มากยิ่งขึ้น ในบางครั้งให้หยุดเมื่อเห็นว่าจะไม่ปลอดภัย
3. สีเขียว (Green) หมายถึง การอนุญาตให้ยานแล่นผ่านไป

สัญญาณไฟจราจร สามารถจำแนกได้ 4 ประเภทดังนี้

1. ชนิดตั้งเวลาไว้ล่วงหน้า (Pre-timed or fixed-time) เป็นสัญญาณไฟที่เปิดแบบมีรอบสัญญาณไฟคงที่ (Constant cycle) ทุกครั้ง

2. ชนิดกึ่งอัตโนมัติ (Semi-actuated) เป็นแบบที่ตั้ง ๓ ทางแยก ซึ่งมี ทางเอก (Major) และทางโท (Minor) โดยติดตั้งตัววัด (Detector) ที่ทางโทของทางแยก เมื่อมีรถทางเอกจำนวนมากจะได้สัญญาณไฟเขียวโดยตลอด เว้นแต่มีรถที่ทางโทมาถึงทางแยก หรือครบรอบของทางโทที่ตั้งไว้

3. ชนิดอัตโนมัติ (Fully actuated) เป็นแบบที่ติดตั้งตัววัด (Detector) ที่ทุกขา (Legs) ของทางแยกเพื่อเปิดสัญญาณไฟสัมพันธ์กับการเคลื่อนไหวของรถ บนถนนทุกด้าน

4. ชนิดวัดปริมาณความหนาแน่น (Volume-density or flow-concentration) เป็นแบบที่มีผู้ควบคุม (Controller) สามารถส่งสัญญาณการตรวจวัดปริมาณรถไปยังคอมพิวเตอร์กลาง (Control computer) เพื่อควบคุมการไหลเวียนของโครงข่ายถนนทั้งโครงข่าย และสามารถให้ลำดับความสำคัญของรถต่างชนิดกันได้ เช่น รถฉุกเฉิน รถประจำทาง เป็นต้น

สัญญาณไฟจราจร สามารถนำมาใช้งานได้ดังนี้

1. สัญญาณควบคุมการจราจร (Traffic control signal) ใช้ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกต่าง ๆ

2. สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม (Pedestrians signal) เป็นสัญญาณไฟที่ใช้ควบคุมยานพาหนะและคนเดินถนนบริเวณทางข้าม ซึ่งอาจจะติดตั้ง ณ บริเวณทางแยก หรือบริเวณที่มีคนข้ามถนนบริเวณทางข้ามซึ่งอาจจะติดตั้ง ณ บริเวณทางแยก หรือบริเวณที่มีคนข้ามถนนจำนวนมาก เช่น โรงภาพยนตร์ศูนย์การค้า ฯลฯ เพื่อป้องกันอันตรายแก่คนเดินถนน และลดอุบัติเหตุ สัญญาณไฟสำหรับคนข้ามมีเฉพาะสีแดงและสีเขียว บางครั้งใช้ไฟกระพริบสีเหลือง

3. สัญญาณไฟกรณีพิเศษ (Special traffic signal) ได้แก่

4. สัญญาณไฟกระพริบ (Flashing beacon signal) ติดตั้งบริเวณทางข้ามเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ชะลอความเร็ว

5. สัญญาณไฟควบคุมช่องทางวิ่ง (Lane use control signal) ใช้ในกรณีถนนบางสายมีจำนวนช่องทางวิ่งไม่เท่ากันในแต่ละทิศทาง และบางช่องทางวิ่งอาจใช้เป็นช่องสลับทิศทาง (Reversible lane) เพื่อให้ยานยนต์แล่นไปมาในช่วงเวลาที่กำหนด

6. สัญญาณไฟสำหรับเปิดสะพาน (Drawbridge signal) เป็นสัญญาณไฟเตือนผู้ขับขี่ในกรณีที่มีการเปิดสะพาน

7. สัญญาณไฟสำหรับทางรถไฟตัดผ่าน (Railroad crossing signal) เป็นสัญญาณไฟเตือนผู้ขับขี่ให้ทราบเมื่อมีรถไฟวิ่งตัดผ่าน

ข้อดีของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

1. การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบ ลดปัญหาการติดขัด



2. ลดอุบัติเหตุบางชนิด เช่น การประสานงา อุบัติเหตุของคนเดินถนน
3. ให้ความปลอดภัยแก่รถทางโท ในการผ่านหรือเข้าสู่ทางเอก
4. เสริมความมั่นใจให้กับผู้ใช้รถยนต์

ข้อเสียของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

1. ทำให้เกิดความล่าช้าบริเวณทางแยก โดยเฉพาะนอกเวลาเร่งด่วน
2. เพิ่มอุบัติเหตุบางประเภท เช่น ชนท้าย
3. การติดตั้งสัญญาณไฟในบริเวณไม่เหมาะสมอาจเพิ่มความล่าช้าโดยไม่จำเป็น
4. การติดตั้งสัญญาณไฟที่ระยะเวลาไม่เหมาะสมอาจสร้างความล่าช้าและความเบื่อ

หน้า

การจัดระบบเดินรถทางเดียว (One-way street system) เป็นการจัดระบบการจราจรบนถนนชนิดให้รถวิ่งไปในทิศทางเดียวกัน ในแต่ละถนน โดยไม่มีการสวนทางกัน เพื่อเพิ่มความจุให้แก่ถนนลดจุดติดขัดของกระแสการจราจร และการเกิดอุบัติเหตุ การจัดระบบเดินรถทางเดียวสามารถใช้กับย่านชุมชนทำให้เกิดความคล่องตัวได้จำนวนหนึ่ง แต่ก็มีข้อเสียใช้ได้ในทุกชุมชน จึงควรจะมีการศึกษาความเหมาะสม และสภาพแวดล้อมมาก่อน โดยเฉพาะลักษณะการวางผังเมือง การเดินรถทางเดียวจำเป็นต้องมีทางขนาน (Parallel street) และมีถนนตัดเพื่อเชื่อมทางขนานให้มีการติดต่อกันจึงจะดำเนินการได้ผลดี

ผลดีของการจัดระบบเดินรถทางเดียว

1. เพิ่มความจุของถนน
2. ลดการเกิดอุบัติเหตุ
3. ลดปัญหาความล่าช้าและความขัดแย้งเนื่องจากรถเลี้ยว
4. มีโอกาสจอดรถบนถนนได้มากกว่า (ในกรณีที่อนุญาตให้จอดรถ)

ผลเสียของการจัดระบบเดินรถทางเดียว

1. เพิ่มระยะเวลาการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง
2. จำเป็นต้องมีระบบควบคุมการจราจรเพิ่มขึ้น
3. ไม่สะดวกต่อการจัดเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน เช่น รถเมล์ อาจจำเป็นต้อง

เปลี่ยนแปลงเส้นทาง

4. สร้างความสับสนแก่ผู้ขับขี่

4. สภาพแวดล้อม (Environmental)

แบ่งออกเป็นสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ สภาพภูมิประเทศ แสงสว่าง-ความมืดตามธรรมชาติ หมอก ฝน หรือสิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ ฯลฯ และ

สภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง การประดับตกแต่งบริเวณเส้นทางป้ายโฆษณา ต้นไม้ แสงไฟที่มนุษย์สร้างขึ้น กล้องไฟ สภาพแวดล้อมจะมีผลต่อผู้ขับขี่โดยเฉพาะทางด้านการมองเห็น (Vision) การบดบังทัศนียภาพ หรือการจำกัดความสามารถในการมองเห็นของผู้ขับขี่ ในบางถนนที่ไม่มีแสงไฟหรือมีแสงไฟน้อยกว่าปกติถ้าผู้ขับขี่ผ่านจากที่มีดู่ที่สว่าง จะใช้เวลาปรับตัวในการมองเห็นประมาณ 3 วินาทีและถ้าผ่านจากที่สว่าง เข้าสู่ที่มีดู่จะใช้เวลาปรับตัวในการมองเห็นประมาณ 6 วินาที ดังนั้นการปรับปรุงสภาพแวดล้อม (Environmental improvement) ด้วยการเพิ่มแสงไฟในถนน จะเป็นการช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่มากยิ่งขึ้น

การลดอุบัติเหตุด้วยการแก้ไขข้อจำกัดทางด้านสภาพแวดล้อมด้วยวิศวกรรมยานยนต์ เช่น กรณีที่ฝนตกหรือหมอกกลางจัด สามารถแก้ไขข้อจำกัดได้โดย การติดตั้งไฟตัดหมอก เป็นต้น การปรับปรุงสภาพแวดล้อมเพื่อให้ลักษณะทางกายภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกการขับขี่ และเกิดความปลอดภัย เช่นการตัดแต่งต้นไม้ หรือการรื้อถอนป้ายโฆษณาที่อยู่บริเวณทางแยกบดบังทัศนียภาพในการมองเห็นออกเสีย ก็จะทำให้การขับขี่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

#### 4.1 อุบัติเหตุ (Accident)

คำว่า “อุบัติเหตุ” ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ได้ให้นิยามไว้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิด ความบังเอิญเป็น

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ใด ก็ตามที่เกิดขึ้นมิได้ตั้งใจ หรือมิได้คาดคิดมาก่อน และเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือทรัพย์สินของคนเรา

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจ และเหตุการณ์นั้นต้องทำให้คนอื่นถึงแก่ความตาย บาดเจ็บ หรือทรัพย์สินเสียหาย

อุบัติเหตุ (Incidence) คือ เหตุการณ์ซึ่งเกิด (อุบัติเหตุ) ขึ้น อาจจะเป็นเหตุการณ์ดี หรือ เหตุการณ์ร้ายก็ได้ ส่วนอุบัติเหตุ (Accident) คือเหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้น โดยไม่คาดฝันมาก่อน โดยไม่เจตนา เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เป็นอันตรายแก่ร่างกายและจิตใจ และอาจทำให้สูญเสียชีวิตได้ด้วย การใช้คำ “อุบัติเหตุ” ตรงกับภาษาอังกฤษว่า Accidents ที่แล้ว ๆ มาจึงไม่ตรงกับศัพท์ที่ถูกต้อง แต่ก็ได้ใช้กันมานาน จนเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปแล้ว

อุบัติเหตุ (Incidence) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น อาจเป็นเหตุการณ์ที่ร้ายหรือ เหตุการณ์ดีก็ได้ แต่ถ้าเป็นอุบัติเหตุแล้วมักจะนึกถึงแต่เหตุร้ายไม่คิดว่าจะเป็นเรื่องดี จึงตรงกับคำว่า Accidents ซึ่งนิยมใช้กันมาจนเป็นที่ยอมรับแล้ว ส่วนอุบัติเหตุ (Accident) คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ตั้งใจ ไม่คาดฝันมาก่อน เป็นผลให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ร่างกาย และจิตใจ รวมทั้งอาจเป็นอันตราย ถึงแก่เสียชีวิตได้ทั้งกับตนเองและผู้อื่น

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์หรืออันตรายที่เกิดขึ้น โดยไม่ได้คาดคิดหรือตั้งใจมาก่อน ซึ่งมีผลให้บุคคลได้รับบาดเจ็บ อันตราย ตาย หรือสูญเสียทรัพย์สิน ส่วนคำว่า “อุบัติเหตุ” ซึ่งปัจจุบันนิยมใช้กันอย่างกว้างขวางนั้น มีความหมายว่า “อันตรายหรือภัยที่อาจเกิดขึ้นแก่ร่างกาย ชีวิต และทรัพย์สินของบุคคล” คำว่า “อุบัติเหตุ” หรือ “อุบัติเหตุ” จึงมีความหมายคล้ายกัน

สรุปได้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์อันตรายที่เกิดขึ้น โดยไม่ได้ตั้งใจ หรือคาดคิดมาก่อน ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน บุคคลได้รับอันตรายทั้งร่างกายและจิตใจ อาจบาดเจ็บ พิการ หรือรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต

#### 4.2 สาธารณภัย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ให้ความหมายของ สาธารณภัยไว้ว่า หมายถึง ภัยหรืออันตราย ที่ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต ทรัพย์สินและสิ่งอื่น ๆ อย่างรุนแรง ประกอบด้วย ลักษณะดังนี้

1. ภัยที่เกิดขึ้นกับคนหมู่มาก
2. อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาหรือทุกสถานที่อย่างกะทันหันหรือค่อย ๆ เกิดขึ้น
3. เป็นอันตรายต่อชีวิตและร่างกายของประชาชน
4. เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชนหรือรัฐ
5. เกิดความต้องการในสิ่งจำเป็นพื้นฐานอย่างรีบด่วนสำหรับผู้ประสบภัย

สาธารณภัย แบ่งตามลักษณะการเกิดหรือสาเหตุได้เป็น 2 ประเภท คือ สาธารณภัยธรรมชาติ และสาธารณภัยจากมนุษย์ ได้แก่

สาธารณภัยธรรมชาติ (Natural disaster) เป็นสาธารณภัยที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ มักเกิดขึ้นตามฤดูกาลเป็นส่วนใหญ่ แต่บางครั้งอาจเกิดขึ้นโดยกะทันหัน ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย จิตใจ ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ซึ่งได้แก่

1. อุทกภัย เป็นภัยอันเกิดจากภาวะน้ำท่วมจากพายุ ฝนตกหนัก พายุหมุน การทำลายป่า การทรุดตัวของดิน ลักษณะอาจเป็นน้ำท่วมเฉียบพลันหรือแบบค่อยเป็นค่อยไป
2. วาตภัย คือภัยที่เกิดจากแรงลมและพายุ สามารถแบ่งลักษณะของวาตภัยได้ตามความเร็วลม สถานที่ที่เกิดวาตภัย เช่น พายุฟ้าคะนอง พายุดีเปรสชัน พายุโซนร้อน พายุไต้ฝุ่น
3. อัคคีภัย คือภัยที่เกิดจากเพลิงไหม้ เป็นภัยที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต และทรัพย์สิน มีแนวโน้มในการเกิดขึ้นบ่อยและสร้างความสูญเสียมากขึ้นทุกปี
4. อากาศหนาวผิดปกติ เช่น ในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ซึ่งมีภูมิประเทศเป็นที่ราบสูง ประกอบกับได้รับอิทธิพลจากลมมรสุม ที่พัดพาความหนาวเย็นจากจีน เข้าสู่พื้นที่ดังกล่าว ทำให้ประชาชนที่อยู่บริเวณหุบเขา และเชิงเขาได้รับความหนาวเย็น ซึ่ง

พบว่าในบางปีของฤดูหนาวจะมีอุณหภูมิต่ำมาก

5. ภัยแล้ง เป็นภัยที่ทำให้เกิดความอดอยาก ขาดแคลน เนื่องจากการขาดน้ำ ในประเทศไทยมักเกิดจากขาดฝน ความแห้งแล้งของพื้นที่ก่อให้เกิดผลเสียในการผลิตผลทางการเกษตร

6. แผ่นดินถล่ม ในประเทศไทยมักพบแผ่นดินถล่มเกิดขึ้นเนื่องจากมีฝนตกหนักมากเกิดจากดินบริเวณภูเขาอุ้มน้ำไว้จนเกิดการอิ่มตัว และไม่สามารถอุ้มน้ำไว้ได้อีกจึงพังทลายลงมา ซึ่งส่วนมากจะเกิดพร้อมกับอุทกภัย

7. การระบาดของโรค เช่น อหิวาตกโรค โรคฉี่หนู

8. ภัยจากฝูงสัตว์และแมลง

สาธารณสุขจากมนุษย์ เป็นสาธารณสุขที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ โดยอาจเกิดจากสิ่งประดิษฐ์ของมนุษย์ ที่ประดิษฐ์เพื่อความสุขสบาย หรือเพื่อประหัดประหารกัน เช่น

1. ภัยจากการจราจร ได้แก่ ทางอากาศ ทางบก ทางน้ำ ทางราง

2. ภัยจากการประกอบอาชีพ ทั้งภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม เช่น อุบัติเหตุจากการใช้เครื่องมือเครื่องจักร อุบัติเหตุจากความร้อน อุบัติเหตุจากการตกจากที่สูง อุบัติเหตุจากความไม่เป็นระเบียบ เป็นต้น

3. ภัยจากความไม่สงบของประเทศ เช่น การจลาจล การปฏิวัติ การก่อวินาศกรรม การก่อการร้าย สงคราม ซึ่งผลที่ทำให้เกิดสาธารณสุขจากสงคราม จะรุนแรงหรือไม่ขึ้น อยู่กับผลร้ายของอาวุธที่นำมาประหัดประหารกัน เช่น นิวเคลียร์ เชื้อโรค หรือสารเคมี เป็นต้น

4. ภัยจากไฟฟ้า อัดคีภัย ทำให้เกิดการบาดเจ็บ สูญเสียชีวิตจากแผลไหม้ ความร้อน คว้นไฟ การขาดอากาศ

5. ภัยจากวัตถุอันตราย ได้แก่ ภัยจากวัตถุอันตรายที่ใช้ในอุตสาหกรรม การเกษตร สาธารณสุข อุปโภคและบริโภค

6. ภัยจากความเจริญทางเทคโนโลยี ความเจริญก้าวหน้าดังกล่าว จะมีความเสี่ยงสูงมากขึ้น เมื่อเกิดสาธารณสุข เช่น เมื่อเกิดไฟไหม้ของอาคารสูง ระบบการเคลื่อนย้ายข่อมช้า และมีความยุ่งยากซับซ้อนกว่าอาคารปกติรวมทั้งเกิดพิษจากสารเคมีที่ใช้กับเฟอร์นิเจอร์ของอาคาร หรือแม้กระทั่งเครื่องใช้ประจำสำนักงาน เช่น คอมพิวเตอร์ น้ำยาลบคำผิด ฯลฯการมีมาตรการความปลอดภัยที่ดี ก็อาจจะเป็นความเสี่ยงเมื่อเกิดสาธารณสุข เช่น ประตู่ที่ใช้ระบบเปิดปิดอัตโนมัติ หรือลิฟต์ที่ซับซ้อน

สรุปได้ว่า สาธารณภัย หมายถึง ภัยหรืออันตรายที่เกิดขึ้นกับคนหมู่มาก ในทุกเวลา หรือทุกสถานที่ อาจเกิดขึ้นอย่างกะทันหันหรือค่อย ๆ เกิดขึ้นก็ได้ มีทั้งภัยที่เกิดขึ้นเองตาม

ธรรมชาติ และเกิดขึ้นจากมนุษย์ เมื่อเกิดขึ้นแล้วทำให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งอื่น ๆ อย่างรุนแรง เกิดความต้องการในสิ่งจำเป็นพื้นฐานอย่างรีบด่วนสำหรับผู้ประสบภัย

#### 4.3 ภัยพิบัติ (Disaster)

หมายถึง อุบัติภัยขนาดใหญ่ อันจะทำให้เกิดการบาดเจ็บล้มตายและสูญเสียทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยทันทีทันใด และมีผลทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินและร่างกายหรือชีวิต เป็นผลทำให้เกิดความสับสนวุ่นวายต่อบุคคล เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม กระทั่งถึงความต้องการอาหาร ที่อยู่อาศัย เสื้อผ้า ยารักษาโรค

นอกจากนี้ยัง หมายถึง สาธารณภัย อันได้แก่ อัคคีภัย วาตภัย อุทกภัย ภัยแล้ง ภาวะฝนแล้ง ฝนทิ้งช่วง ไฟป่า ภัยจากลูกเห็บ ภัยอันเกิดจากไฟฟ้า ภัยจากโรคหรือการระบาดของแมลง หรือศัตรูพืชทุกชนิด อากาศหนาวจัดจนสัตว์ต้องสูญเสียชีวิต ภัยสงคราม และภัยอันเนื่องมาจากการกระทำของผู้ก่อการร้าย ตลอดจนภัยอื่น ๆ อันมีมาเป็นสาธารณะ ไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติหรือมีผู้ทำให้เกิดขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายของประชาชน หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชนหรือรัฐ

หมายถึงภัยที่เกิดจากภัยธรรมชาติ หรือการกระทำของมนุษย์ ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิต และสร้างความเสียหายต่อทรัพย์สิน เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม จนเกินความสามารถที่ชุมชนจะรับมือหรือจัดการเองได้

จากที่กล่าวมาแล้วสรุปได้ว่าภัยพิบัติ หมายถึง อุบัติภัยขนาดใหญ่ทำให้เกิดการบาดเจ็บล้มตายและสูญเสียทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยทันทีทันใด ที่มีผลทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินและร่างกายหรือชีวิต ส่งผลให้เกิดความสับสนวุ่นวายต่อบุคคล หมู่บ้าน เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม กระทั่งถึงความต้องการอาหาร ที่อยู่อาศัย เสื้อผ้า ยารักษาโรค จนเกินความสามารถที่ชุมชนจะรับมือหรือจัดการเองได้

#### 4.4 สวัสดิภาพ (Safety)

“สวัสดิภาพ” หรือ “ความปลอดภัย” มีผู้ให้ความหมายไว้ดังนี้

ความปลอดภัยหมายถึง การที่ร่างกายปราศจากอุบัติเหตุใด ๆ หรือทรัพย์สินปราศจากความเสียหายใด ๆ

สวัสดิภาพ หรือความปลอดภัย หมายถึง การปราศจากภัยและอันตรายที่มีโอกาสจะเกิดขึ้น

สวัสดิภาพ หมายถึง การปราศจากภัยอันตราย ปราศจากการบาดเจ็บ หรือตาย รวมทั้งสูญเสียทรัพย์สินของมีค่าหรือเสียเวลาไป ส่วนความปลอดภัย หมายถึง ร่างกาย ตลอดจนทรัพย์สินอยู่เป็นปกติสุขดี ไม่เกิดอุบัติเหตุ ปราศจากความเสียหาย

สมาคมสุขภาพ พลศึกษา และสันทนาการแห่งประเทศไทยได้ให้ไว้คือ  
 สวัสดิภาพ หมายถึง ปราศจากภัยอันตรายหรือปราศจากจากบาดเจ็บหรือการตาย ทรัพย์สินเสียหาย  
 หรือทำให้เสียเวลาที่มีค่าไป

สวัสดิภาพ หรือ ความปลอดภัย นั้นไม่เพียงแต่หมายถึงการไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น  
 เท่านั้น แต่สวัสดิภาพยังมีความหมายรวมทั้งการดำรงชีวิตอยู่อย่างสุขกาย สุขใจ ไม่เสี่ยงภัย มีความ  
 มั่นใจในการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ และมีการเตรียมป้องกันภัยไว้ล่วงหน้า อย่างถูกต้อง  
 เหมาะสม และสม่ำเสมออีกด้วย

จากความหมายที่ได้มีผู้ให้ไว้ข้างต้น พอสรุปได้ว่า สวัสดิภาพ หรือความปลอดภัย  
 หมายถึง การไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ตลอดจนการปราศจากโอกาสที่จะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ทรัพย์สิน  
 ปราศจากความเสียหาย หรือเสียเวลาที่มีค่าไป รวมทั้งการดำรงชีวิตอยู่อย่างปกติสุขดีทั้งกายและใจ  
 ไม่เสี่ยงภัย มีความมั่นใจในการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ และมีการเตรียมป้องกันภัยไว้ล่วงหน้า  
 อย่างถูกต้องเหมาะสมและสม่ำเสมออีกด้วย

#### 4.5 สวัสดิศึกษา (Safety education)

มีผู้ให้ความหมายของคำว่า สวัสดิศึกษา ดังนี้

สวัสดิศึกษา หมายถึง การศึกษาแขนงหนึ่งที่ศึกษาถึงเรื่องความปลอดภัย ป้องกันมิให้  
 อุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่ตนเองและบุคคลอื่น และเพื่อให้ปรับตนเองในเรื่องความปลอดภัย ได้ทุก  
 สถานการณ์อีกด้วย

สวัสดิศึกษา หมายถึง กระบวนการจัดการเรียนการสอน และประสบการณ์ ให้ผู้เรียน  
 ได้พัฒนาความรู้ มีทัศนคติหรือจิตสำนึกของความปลอดภัย และรู้จักปฏิบัติตนให้พ้นภัย ทั้งนี้เพื่อ  
 ลดอัตราเสี่ยง ของการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยลงมากที่สุด

การสอนสวัสดิศึกษา จึงเป็นการให้บุคคลรู้จักป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ ป้องกัน  
 ผู้อื่น จากอุบัติเหตุ และปลูกฝังจิตสำนึกของความปลอดภัย หรือสวัสดินิสัยให้เกิดขึ้น

สวัสดิศึกษา หมายถึง การให้การศึกษาเรื่องการจัดอันตรายและการป้องกัน  
 อุบัติเหตุ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อร่างกาย และทรัพย์สินทั้งของตนเองและบุคคลอื่นในทุก  
 สถานการณ์ อีกทั้งยังทำให้สามารถดำเนินชีวิตอยู่ในสังคมได้ด้วยความปลอดภัย ปราศจากอุบัติเหตุ  
 ก่อให้เกิดสวัสดินิสัยขึ้น

สรุปได้ว่า สวัสดิศึกษา เป็นวิชาที่ว่าด้วยการให้การศึกษาแก่บุคคล ให้มีความรู้ มี  
 ทัศนคติหรือจิตสำนึกของความปลอดภัย ปลูกฝังสวัสดินิสัยให้เกิดขึ้น โดยให้รู้ถึงสาเหตุของการ  
 เกิดอุบัติเหตุ วิธีการป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้นแก่ตนเองหรือบุคคลอื่น รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่  
 ทำให้เกิดความปลอดภัย เพื่อให้สามารถปฏิบัติตนให้พ้นภัยได้ในทุกสถานการณ์ ทั้งนี้เพื่อลดอัตรา

เสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ให้น้อยลงที่สุด อีกทั้งยังทำให้สามารถดำเนินชีวิตอยู่ในสังคมได้ด้วย  
ความปลอดภัย

ความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ

ความสูญเสียอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุนั้นมีมากกว่าที่ทุกคนคาดคิด ผู้เชี่ยวชาญของ  
ประเทศอังกฤษ ได้ประเมินว่า การสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนแต่เพียงอย่างเดียวในประเทศ  
กำลังพัฒนานั้น มีประมาณ ร้อยละ 1-2 ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ ส่วนประเทศญี่ปุ่นได้ศึกษาพบว่า  
การสูญเสียโดยตรงเป็นค่าใช้จ่าย และค่าชดเชยสำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุตกประมาณ 15,000 และ  
300,000 บาท สำหรับผู้บาดเจ็บ และตายตามลำดับ และตามสถิติเฉลี่ยประเทศไทยมีผู้บาดเจ็บ  
ประมาณปีละ 2 ล้านคน และ 3 หมื่นคน ตามลำดับ ดังนั้น การสูญเสียโดยตรงเนื่องจากอุบัติเหตุใน  
ประเทศไทยจึงตกประมาณปีละ 40,000 ล้านบาท

จากการศึกษาของคณะวิจัยของมหาวิทยาลัยจอห์นส์ฮอปกินส์ ซึ่งศึกษาในประเทศ  
บราซิล พบว่า การสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุที่เปรียบเสมือนภูเขาน้ำแข็งส่วนที่มองเห็น หรือค่า  
สูญเสียโดยตรง (Direct loss) นั้นมีเพียงร้อยละ 6 แต่ส่วนที่จมอยู่ในน้ำซึ่งมองไม่เห็น ได้แก่ ค่า  
สูญเสียทางอ้อม (Indirect loss) นั้นมีมากถึงร้อยละ 94 ดังนั้นถ้าจะคิดประเมินค่าของการสูญเสีย  
ทั้งหมดเนื่องจากอุบัติเหตุตามผลการศึกษานี้ ประเทศไทยเราต้องสูญเสียทางเศรษฐกิจถึงปีละเกือบ 7  
แสนล้านบาท ซึ่งสูงกว่างบประมาณแผ่นดินของประเทศไทย ประมาณ 3 เท่า

ปัจจุบันความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุยังคงรุนแรง จากสถิติจำนวนตายด้วยสาเหตุที่  
สำคัญ พ.ศ. 2533 – 2536 ของสำนักงานนโยบายและแผนสาธารณสุข (ม.ป.ป.) ปรากฏว่า อุบัติเหตุ  
และการเป็นพิษ เป็นสาเหตุการตาย ที่สำคัญเป็นอันดับ 2 รองจากโรคหัวใจมาโดยตลอด

ตารางที่ 2-1 จำนวนตายด้วยสาเหตุที่สำคัญ พ.ศ. 2533-2536

สาเหตุตาย	ปี พ.ศ.			
	2533	2534	2535	2536
รวม	252,512	264,350	275,313	285,731
โรคหัวใจ	28,924	31,003	32,131	33,989
อุบัติเหตุ และการเป็นพิษ	23,634	25,852	27,811	30,599
มะเร็งทุกชนิด	22,154	23,332	24,961	26,132
ความดันเลือดสูงและโรคหลอดเลือดในสมอง	8,445	9,035	9,709	9,496
การบาดเจ็บจากการฆ่าตัวตาย ถูกฆ่าตายและอื่น ๆ	8,621	8,386	8,732	8,553
โรคเกี่ยวกับตับและตับอ่อน	7,520	7,566	7,644	7,527
ปอดอักเสบ และโรคอื่น ๆ ของปอด	5,902	6,393	6,569	8,005
ไตอักเสบ กลุ่มไตพิการ	4,254	4,511	5,556	5,761
วัณโรคทุกชนิด	3,937	3,663	3,595	3,514
อัมพาตทุกชนิด	3,341	3,466	3,556	3,152
อื่น ๆ	135,780	141,143	145,049	149,003

ที่มา: สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข (ม.ป.ป.)

รวมทั้งเกิดความสูญเสียทั้งส่วนบุคคลและส่วนรวม อื่น ๆ เช่น เสียโอกาส เสียเวลาขาดรายได้ เสียค่าใช้จ่าย ครอบครัวเสียสมาชิกในครอบครัวไป ทรัพย์สินสาธารณะเสียหายสูญเสียกำลังคนในการพัฒนาประเทศ ประเทศขาดรายได้และเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล

#### ความสำคัญของอุบัติเหตุ

การใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อการพัฒนาประเทศนั้น ทำให้เกิดการพัฒน์ที่ก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็วในทุก ๆ ด้าน ทั้งด้านการคมนาคม การขนส่ง การอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม การก่อสร้าง และการเกษตรกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคม การขนส่งที่มียานพาหนะเพิ่มขึ้น ด้านอุตสาหกรรมเกิดมีโรงงานเพิ่มขึ้น ด้านการก่อสร้างที่มีความเจริญรุดหน้า และมีสิ่งก่อสร้างอยู่ทั่วไป ทางด้านเกษตรกรรม ได้มีการใช้สารเคมี การเกษตรเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว หน่วยศึกษานิเทศก์สำนักพัฒนาการพลศึกษา กีฬา และนันทนาการ (2544, หน้า 9) กล่าวว่า เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่า อุบัติภัยคือโรคซึ่งเกิดจากการพัฒนา ในต่างประเทศนั้นเมื่อมีแผนพัฒนาประเทศแล้ว ก็จะต้องมี แผนป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ



ควบคุมกันไปด้วย จึงทำให้สามารถป้องกันคนบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุได้ ลดการสูญเสียอันเกิดจากอุบัติเหตุได้ แสดงว่ายังมีการพัฒนาประเทศมากขึ้นเพียงไร ประชาชนก็ยังบาดเจ็บและตายจากอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น

ความสำคัญของสวัสดิศึกษา

สวัสดิศึกษาจึงมีจุดมุ่งหมาย 3 ประการ คือ (สุนทร แม้นสงวน, 2545, หน้า 271)

1. ป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ
2. ป้องกันผู้อื่นจากอุบัติเหตุ
3. ปลุกฝังให้มีจิตสำนึกในความปลอดภัย หรือสร้างสวัสดินิสัยให้กับประชาชน บุคคล

ทั่วไป

ความมุ่งหมายของสวัสดิศึกษา

1. เพื่อให้ทุกคนได้มีความรู้ มีความเข้าใจ เรื่องความปลอดภัย และการขจัดอันตรายที่จะเกิดขึ้นจะได้ ไม่เกิดความเสียหายต่อร่างกายและทรัพย์สิน

2. ทำให้ทราบถึงชนิดและสาเหตุของอุบัติเหตุ นั้น ๆ เพื่อไม่ให้ละเลยต่อการเกิด

อุบัติเหตุ ให้หาวิธีการป้องกันหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ

3. เพื่อสร้างเจตคติให้ทุกคนได้ฝึกปฏิบัติอยู่เสมอ เกี่ยวกับความปลอดภัย จนเป็นสวัสดินิสัยติดตัวไปตลอดชีวิต

4. มุ่งหวังให้ทุกคนมีสติในการประกอบภารกิจทุกอย่างเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

5. เพื่อให้ทุกคนประสบผลสำเร็จในชีวิต เพราะไม่มีอันตรายมาบั่นทอนสุขภาพทั้งทางกายและจิตใจ จึงทำให้ร่างกายพร้อมสามารถแก้ไขปัญหาและอยู่ในสังคมอย่างมีความสุข

6. ก่อให้เกิดสังคมหรือชุมชนที่เป็นสุข ไม่ต้องเผชิญกับอุบัติเหตุหรืออันตรายจากการประกอบการทุกรูปแบบ

7. เพื่อให้ทุกคนยึดถือกฎ ข้อห้าม ระเบียบ คำเตือนต่าง ๆ ที่เป็นอันตราย สร้างความปลอดภัยให้กับชีวิต และทรัพย์สินต่อทุกคน

ความมุ่งหมายของวิชาต่าง ๆ มีความสำคัญ เพราะเป็นแนวทางให้ผู้ศึกษารู้ในสิ่งที่ตนพึงจะได้รับ หรือต้องการจากวิชานั้น ๆ ได้เป็นอย่างดี ในวิชาสวัสดิศึกษานี้มุ่งหมายให้ผู้ศึกษาได้ในสิ่งต่อไปนี้คือ

1. เพื่อให้ทุกคนมีความรู้ มีความเข้าใจในเรื่องหลักแห่งความปลอดภัย และการขจัดอันตราย เพื่อมิให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและร่างกายของตนเอง

2. เพื่อให้ทราบถึงชนิดและสาเหตุของอุบัติเหตุชนิดนั้น ๆ ว่าเกิดขึ้นได้อย่างไร และหาทางป้องกันอุบัติเหตุ นั้น มิให้เกิดแก่เราและบุคคลอื่น ๆ อีก

3. เพื่อให้ทุกคนปฏิบัติตนในด้านต่าง ๆ ตลอดชีวิตของตนเองด้วยความปลอดภัย โดยการให้ปฏิบัติเสมอ ๆ จนเกิดเป็นนิสัยติดตัวตั้งแต่เด็กจนกระทั่งผู้ใหญ่

4. เพื่อให้ผู้ศึกษาเกิดความซาบซึ้งในเรื่องความปลอดภัย จะประกอบภารกิจอันใดจะได้คำนึงไว้ว่า “ปลอดภัยไว้ก่อน” (Safety first) เสมอ ซึ่งเป็นวิธีการป้องกันอันตรายอย่างดีเลิศ ดีกว่าการแก้ไข

5. เพื่อมุ่งหมายให้ทุกคนมีสติ มีทักษะในการประกอบภารกิจ หรือกิจกรรมในชีวิตประจำวันได้ด้วยความพร้อม ว่องไว และมีจังหวะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุไม่ให้เกิดขึ้น

6. เพื่อให้ทุกคนประสบผลสำเร็จในชีวิต เพราะอันตรายมิได้เป็นเครื่องบั่นทอนสุขภาพทั้งทางกายและทางจิตใจ อันเป็นผลทำให้ร่างกายสมบูรณ์ พร้อมทั้งจะแก้ไขปัญหาค่าต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตได้

7. เพื่อสังคมหรือชุมชนที่เต็มไปด้วยอันตรายในด้านต่าง ๆ เช่น ในทางเครื่องยนต์กลไกไฟฟ้า สิ่งประดิษฐ์ต่าง ๆ มิให้เกิดอันตรายขึ้นแก่สังคมหรือชุมชนได้

8. เพื่อให้มนุษย์รู้จักเอาชนะธรรมชาติต่าง ๆ และสามารถดัดแปลงธรรมชาติที่เป็นอันตรายนั้น มาให้เกิดประโยชน์แก่มนุษย์ในสังคมได้ เช่น พลังงานไฟฟ้าน้ำตก ธรรมชาติ ส่วนที่ใช้ประโยชน์ไม่ได้ก็สามารถป้องกันได้ เช่น ไฟฟ้า เราสามารถทำสายล่อฟ้าลงสู่ดินได้เป็นต้น

9. เพื่อให้ทุกคนได้เชื่อฟังกฎเกณฑ์ข้อห้าม คำประกาศตักเตือนต่าง ๆ ทั้งขณะอยู่ในโรงเรียน ขณะเรียน ขณะเล่นในสนาม ขณะปฏิบัติงาน รวมทั้งขณะเดิน และขณะดำเนินชีวิตอยู่ก็ตาม เพื่อให้ทุกคนได้รับความปลอดภัยทุกขณะจิตและตลอดชีวิตอันมีค่าที่เดียว

ทฤษฎีโดมิโนของการเกิดอุบัติเหตุ

ผู้คิดทฤษฎีนี้ คือ Heinrich (n.d. อ้างถึงใน สุนทร แม้นสงวน, 2545) ตามทฤษฎีกล่าวว่า การบาดเจ็บ และความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลสืบเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ซึ่งมีสาเหตุมาจาก การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย โดยเปรียบได้กับตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัว ใกล้เคียงกัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้ม ตัวโดมิโนที่อยู่ถัดไปก็จะล้มตามไปด้วย ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว มีดังนี้

1. ภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมของบุคคล (Social environment or background)
2. ความบกพร่องของบุคคล (Defects of person)
3. การกระทำและ/หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts/unsafe conditions)
4. อุบัติเหตุ (Accident)
5. การบาดเจ็บหรือความสูญเสีย (Injury/ damages)

ตัวโดมิโนทั้งห้าตัว แสดงให้เห็นว่า ภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมของบุคคล เช่น

สภาพครอบครัวยุทธศาสตร์ความเป็นอยู่ การศึกษา มีผลต่อความบกพร่องผิดปกติของบุคคลนั้น หรือมีทัศนคติ ต่อความปลอดภัยไม่ถูกต้อง ซึ่งจะก่อให้เกิดการกระทำและ/หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และผลที่ตามมาคือ การบาดเจ็บหรือความสูญเสีย

การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน หรือทฤษฎี “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ” (Accident chain) นั่นก็คือ การตัดลูกโซ่อุบัติเหตุซึ่งเป็นการไม่ให้ลูกโซ่อุบัติเหตุล้นลง (โดมิโนตัวที่ 4) โดยกำจัดการกระทำและ/ หรือสภาพการณ์ที่ไม่เหมาะสมออกไป (โดมิโนตัวที่ 3) การบาดเจ็บหรือความสูญเสียก็จะไม่เกิดขึ้น สำหรับภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมของบุคคล (โดมิโนตัวที่ 1) และความบกพร่องของบุคคล (โดมิโนตัวที่ 2) เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องและปรับปรุงได้ยากกว่า

ทฤษฎีการขาดดุลยภาพ (Imbalance cause theory)

เป็นทฤษฎีที่กล่าวถึง การบาดเจ็บหรืออุบัติเหตุที่เกิดจากการขาดดุลยภาพชั่วขณะหนึ่งระหว่างพฤติกรรมของคน กับระบบการทำงานที่บุคคลนั้นกระทำอยู่

การป้องกันไม่ให้เกิดการขาดดุลยภาพได้โดยการแก้ไขเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคน หรือการแก้ไขเปลี่ยนแปลงระบบการทำงาน หรือการแก้ไขเปลี่ยนแปลงทั้งพฤติกรรมของคน และระบบการทำงานควบคู่กันไป

สำหรับเรื่องการเกิดอุบัติเหตุนี้ ปรากฏว่า ได้มีผู้ทำการศึกษาเพื่อสนับสนุนทฤษฎีดังกล่าวข้างต้นด้วย กล่าวคือ ได้ศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในสถานประกอบการอุตสาหกรรม พบว่า อุบัติเหตุเกิดจากการปฏิบัติที่ไม่ปลอดภัยประมาณร้อยละ 88 และเกิดจากสภาวะไม่ปลอดภัยประมาณร้อยละ 10 ส่วนอีกร้อยละ 2 เกิดจากสาเหตุที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ สำหรับสาเหตุที่ช่วยสนับสนุนให้เกิดอุบัติเหตุนี้มี 3 ประการคือ ความบกพร่องในการดูแลปฏิบัติงาน สภาวะจิตใจของผู้ปฏิบัติงาน สภาวะจิตใจของผู้ปฏิบัติงาน และสภาวะทางร่างกายของบุคคล

ทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อน (Multiple causation theory)

เอ็มอัชมา วัฒนบุรานนท์ (2557) กล่าวว่า แดน ปีเตอร์สัน (Dan Peterson) เป็นผู้นำทฤษฎีนี้มาใช้โดยกล่าวว่า “อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากสาเหตุหลายประการอยู่เบื้องต้น และสาเหตุเหล่านี้รวมตัวกันแบบไม่แน่นอน (Random) ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น” ทฤษฎีนี้ต่างจากทฤษฎีโดมิโน กล่าวคือ ทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อน ระบุว่า เหตุการณ์เกิดอุบัติเหตุ สืบเนื่องมาจากความบกพร่องของระบบบริหารจัดการ เช่น การวางแผน การฝึกอบรม การตรวจสอบ การแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย การควบคุมและการกำหนดงาน ความรับผิดชอบ เป็นต้น ทฤษฎีนี้เน้นในแง่ระบบการจัดการ ซึ่งพิจารณาถึงการมีคณะกรรมการความปลอดภัย มีองค์กรและการบริหารจัดการ ทฤษฎีมูลเหตุเชิงซ้อนจึงนิยมใช้ในโรงงานอุตสาหกรรมมาก

ทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident-proneness theory)

ทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident-proneness) หมายถึง ลักษณะบุคลิกภาพ ซึ่งมีแนวโน้มให้บุคคลได้รับอุบัติเหตุ แนวความคิดนี้ได้เกิดขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2463 โดยนักวิทยาศาสตร์หลายท่าน ได้ศึกษาลักษณะธรรมชาติของคนเราที่มีส่วนเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งแยกประเภทบุคคลไว้เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

ตารางที่ 2-2 แยกประเภทบุคคล

บุคคลประเภทเอ็กซ์ (Type X) มีความเอนเอียงที่จะไม่เกิดอุบัติเหตุ (Non-Accident-Prone)	บุคคลประเภทวาย (Type Y) มีความเอนเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ (Accident-Prone)
1. ผู้ที่มีระเบียบแบบแผน	1. ผู้ที่ไม่มีระเบียบแบบแผน
2. ผู้ที่มีเป้าหมายในการดำรงชีวิต	2. ผู้ที่ไม่มีเป้าหมายในการดำรงชีวิต
3. ผู้ที่พอใจในชีวิตประจำวัน	3. ผู้ที่ไม่พอใจในชีวิตประจำวัน
4. ผู้ที่เคารพสิทธิและความคิดเห็นของผู้อื่น	4. ผู้ที่ไม่สนใจในสิทธิและความคิดเห็นของผู้อื่น
5. ผู้ที่ไม่เผด็จการ	5. ผู้ที่ไม่มีมนุษยสัมพันธ์
6. ผู้ที่ไม่ชอบโต้เถียงหรือทะเลาะวิวาท	6. ผู้ที่ระงับอารมณ์ ความรู้สึกเกลียดชังยาก
7. ผู้ที่นึกถึงผู้อื่น	7. ผู้ที่นึกถึงแต่ตัวเอง

ส่วน ซอ และ สิชเชล (Shaw & Sichel, 1971) ได้รวบรวมลักษณะบุคลิกภาพของคนเราที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุไว้ โดยพิจารณาลักษณะบุคคลที่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุและไม่เสี่ยงต่ออุบัติเหตุดังนี้

ลักษณะของผู้เสี่ยงอุบัติเหตุมาก

1. ผู้ที่บกพร่องทางจิตใจ เป็นโรคจิต โรคประสาท
2. ผู้ที่บกพร่องทางจิตใจ เป็นโรคจิต โรคประสาท
3. ผู้ที่ขาดระเบียบวินัย
4. ผู้ที่ปรับตัวไม่ดี หรือปรับตัวไม่ได้
5. ผู้ที่มีอารมณ์ไม่มั่นคง ขาดการควบคุมอารมณ์ อารมณ์รุนแรง
6. ผู้ที่ชอบริษยา ไม่มีความพึงพอใจ

7. ผู้ที่ขาดความอดทน ถูกครอบงำและข่มขู่ง่าย
  8. ผู้ที่เห็นแก่ตัว คำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนตัว
  9. ผู้ที่มีความเชื่อโบราณ ไม่มีเหตุผล
  10. ผู้ที่มีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมกับวัย ขาดวุฒิภาวะ
  11. ผู้ที่ไม่รู้จักช่วยตนเอง ไม่กล้าตัดสินใจ
  12. ผู้ที่มีความเชื่อมั่นตัวเองสูงเกินไป
  13. ผู้ที่ชอบการแข่งขันมาก
  14. ผู้ที่มีทัศนคติต่อต้านสังคม หรือมีแนวโน้มที่จะก่ออาชญากรรม
- ลักษณะของผู้ที่เสี่ยงอุบัติเหตุบ่อย
1. ผู้ที่ควบคุมตัวเองได้ดี มีวุฒิภาวะ และมีสุขภาพดี
  2. ผู้ที่ปรับตัวเข้ากับสังคมได้และมีความรับผิดชอบ
  3. ผู้ที่ควบคุมอารมณ์ได้ ไม่ก้าวร้าวมากเกินไป
  4. ผู้ที่สามารถประเมินสถานการณ์และตัดสินใจได้
  5. ผู้ที่เรียนรู้ได้เร็ว โดยเฉพาะจากประสบการณ์และการทำผิดพลาด
  6. ผู้ที่เป็นมิตร ร่าเริง และรู้จักการยอมรับ

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลในแต่ละช่วงชีวิต ย่อมมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้เสมอ ดังนั้นผู้ที่มีแนวโน้มว่าจะเกิดอุบัติเหตุ ก็มีแนวโน้มว่าจะเป็นบุคคลที่ได้รับอุบัติเหตุเสมอ หรืออุบัติเหตุซ้ำซาก (Accident-repetitiveness) และผู้ที่มีความละเอียงที่จำไม่เกิดอุบัติเหตุก็มีไขจะรับประกันได้ว่า เป็นบุคคลที่มีภูมิคุ้มกันการเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดไป ทุกคนมีสิทธิและโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้เสมอ

ในเรื่องพฤติกรรมที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ นั้น ได้ศึกษาถึงความเปลี่ยนแปลงในชีวิตของแรงงานซึ่งมีผลต่อสุขภาพร่างกาย สุขภาพจิตและการเกิดอุบัติเหตุของแรงงาน โดยออกอร์ ได้ตั้งหน่วยวัดขึ้นเรียกว่า “หน่วยการเปลี่ยนแปลงในชีวิต” (Life change units) และให้มูลค่าสำหรับความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เรียงตามลำดับความสำคัญไว้ แล้วสรุปเป็นตัวเลขว่าในช่วงเวลาสั้นหากบุคคลใดได้รับหรือพบกับความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ จนมีค่าเกินระดับหนึ่งแล้ว จะได้รับผลต่อร่างกายอย่างแน่นอน

ตารางที่ 2-3 หน่วยการเปลี่ยนแปลงในชีวิต

อันดับที่	เหตุการณ์	มูลค่า
1	การตายของคู่สมรส	100
2	การหย่าร้าง	73
3	การแยกกันอยู่	65
4	การติดคุก	63
5	การตายของคนในครอบครัว	63
6	ความบาดเจ็บ เจ็บป่วยส่วนตัว	53
7	การแต่งงาน	50
8	การถูกไล่ออกจากงาน	47
9	การกลับคืนดีกับคู่ครอง	45
10	การหยุดทำงาน (เกษียณ)	45
11	ความเปลี่ยนแปลงสุขภาพของคนในครอบครัว	44
12	การตั้งครรภ์	40
13	ปัญหาทางด้านเพศ	39
14	มีสมาชิกครอบครัวเพิ่มขึ้น	39
15	ปรับปรุงทางการทำงานธุรกิจ	39
16	เปลี่ยนสถานภาพทางการเงิน	38
17	การตายของเพื่อนสนิท	37
18	เปลี่ยนสายงาน	36
19	เพิ่ม/ลด ความบ่อยในการทะเลาะกับแฟน	35
20	ไปจ้างองมีมูลค่าเกิน 2 แสนบาท	31
21	ถูกยึดการจ้างอง	30
22	เปลี่ยนแปลงความรับผิดชอบที่ทำงาน	29
23	บุตร/ธิดา ต้องเดินทางจากบ้าน	29
24	มีปัญหาเกี่ยวกับญาติของแฟน	29
25	ประสบความสำเร็จส่วนตัวเป็นพิเศษ	28
26	ภริยาเริ่มต้น/ เลิกประกอบอาชีพ	26
27	เริ่มเข้าเรียน/ สำเร็จการศึกษา	26

ตารางที่ 2-3 (ต่อ)

อันดับที่	เหตุการณ์	มูลค่า
28	เปลี่ยนแปลงสภาพความเป็นอยู่	25
29	การเปลี่ยนแปลงนิสัยส่วนตัว	24
30	มีปัญหาเกี่ยวกับเจ้านายที่ทำงาน	23
31	เปลี่ยนแปลงเวลาทำงาน/สภาพงาน	20
32	ย้ายที่อยู่	20
33	ย้ายสถานที่เรียน	20
34	เปลี่ยนแปลงกิจกรรมทางสังคม	18
35	จำนวนทรัพย์สินมูลค่ากว่า 2 แสนบาท	17
36	เปลี่ยนแปลงนิสัยการนอน	16
37	เปลี่ยนแปลงจำนวนครอบครัวอยู่ร่วม	15
38	เปลี่ยนแปลงนิสัยการกิน	15

จากผลการวิจัยของออคอร์ (Alkor, 2018) สรุปได้ว่า “สภาพความเปลี่ยนแปลง และความ เป็นอยู่ทางบ้านของแรงงาน มีผลต่ออารมณ์ และสภาพจิตใจของแรงงาน และสภาพอารมณ์และ จิตใจที่เสื่อมทรามของแรงงาน ย่อมจะเป็นสาเหตุในการก่ออุบัติเหตุขึ้นได้

ตารางที่ 2-4 ผลกระทบจากความเปลี่ยนแปลง

มูลค่าความเปลี่ยนแปลง	ผลกระทบที่ได้รับ
150 - 199	สุขภาพเสื่อมภายใน 2 ปี (โดยทั่วไป 1 ปี)
200 – 299	สุขภาพเสื่อมภายในช่วงต่ำกว่า 2 ปี
เกิน 300	เจ็บป่วยสุขภาพเสื่อม โทรม

นอกจากนั้นอายุของแรงงานก็มีส่วนเกี่ยวข้องกับอันตรายการเกิดอุบัติเหตุด้วย ดังที่ ทิฟฟิน และแมคเคอร์มิก (Tiffin & McCormick, 1968) ได้ศึกษาอัตราการเข้าโรงพยาบาล ของ แรงงานเทียบกับอายุของแรงงาน และอายุการปฏิบัติงานจากแรงงาน 9,000 คน ในโรงงานถลุง เหล็กกล้า ซึ่งพบว่าแรงงานที่มีอายุ 18-23 ปี มีแนวโน้มที่จะได้รับอันตราย เพิ่มมากขึ้นตามอายุ และ

มีอัตราการเข้าโรงพยาบาลสูงสุด ประมาณ 1.25 ครั้งต่อปี ในช่วงอายุ 23-25 ปี ส่วนคนงานที่มีอายุมากกว่า 25 ปี มักมีแนวโน้มที่จะได้รับอันตรายจนต้องเข้าโรงพยาบาล ลดน้อยลงตามอายุที่เพิ่มมากขึ้น

จิตสำนึกต่อความปลอดภัย (Safety conscious) ของคนงาน จึงอาจกล่าวได้ว่า มีสาเหตุมาจากหลายประการ เช่น วุฒิกวาระ สถานภาพทางครอบครัว การศึกษาอบรม ประสบการณ์ ฯลฯ

แนวคิดทางด้านสวัสดิภาพและสวัสดิศึกษา

#### 1. แนวคิดทางด้านสังคมวิทยา

นักสังคมวิทยาหลายท่านเชื่อว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการปรับตัวทางสังคมที่ไม่ดีของบุคคล และหากคนเรามีความรู้ที่รับผิดชอบต่อสังคมสูง การเกิดอุบัติเหตุก็จะลดลงต่ำลง เนื่องจากโดยทั่วไปคนเรามากจะตั้งกฎเกณฑ์ไว้ภายในจิตใจ ซึ่งจะเป็นตัวควบคุมพฤติกรรมของตนเอง ดังนั้นการที่บุคคลจะได้ไปจับจี้ในการขั้บรถยนต์ จึงควรจะต้องผ่านการสอบข้อเขียน และการทดสอบทักษะในการจับจี้ รวมทั้งการทดสอบสภาพจิตใจหรือทางด้านจิตวิทยาด้วย

จากการศึกษาของ ซัชแมน (Suchman, 1987) โดยใช้แบบสอบถามและสัมภาษณ์เด็กนักเรียนระดับมัธยมศึกษา และอุดมศึกษา รวม 15,000 กว่าคน การเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเบี่ยงเบนทางสังคม ผู้ที่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนทางสังคม จะประสบอุบัติเหตุสูง

#### 2. แนวคิดทางระบบนิเวศน์วิทยา

ตามหลักนิเวศวิทยา ซึ่งเกี่ยวข้องกับมนุษย์และสิ่งแวดล้อม ได้กล่าวไว้ว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุด้วยกัน เช่น ความเร็ว การดื่มแอลกอฮอล์ ถนนที่เปียกแฉะหรือลื่น ทางเป็นหลุม เป็นบ่อ ฯลฯ โดยองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ องค์ประกอบภายใน (Intrinsic) เป็นองค์ประกอบในตัวมนุษย์ และองค์ประกอบภายนอก (Extrinsic) เป็นองค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้ อาจแสดงเป็นตัวอย่างได้ดังนี้

ตารางที่ 2-5 องค์ประกอบในตัวมนุษย์ และองค์ประกอบภายนอก

องค์ประกอบภายใน (มนุษย์)	องค์ประกอบภายนอก (สิ่งแวดล้อม)
1. ความผิดปกติทางร่างกาย	1. อากาศเป็นพิษ
2. ความเครียด	2. ความแออัด
3. ความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า	3. เครื่องมือหรืออุปกรณ์ชำรุด
4. ความกลัวคลุ้ม	4. การควบคุมทางกำหนดไม่รัดกุมและไม่เพียงพอ
5. การขาดความรู้	5. ไม่มีการเรียนการสอนสวัสดิศึกษาสำหรับเด็กวัยก่อนเรียน และไม่มีการเรียนการสอนต่อเนื่องไปตลอดชีวิต
6. การมีทัศนคติที่ไม่ดี	
7. การมีความรู้สึที่ไม่มั่นคง	



### 3. แนวความคิดเกี่ยวกับความเชื่อทางสุขภาพ

ความเชื่อทางสุขภาพของแต่ละบุคคล มีส่วนทำให้บุคคลหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุหรือการบาดเจ็บได้ บุคลิกลักษณะส่วนบุคคล ความรู้สึกไวต่อการรับรู้ ความรุนแรง หรือความรู้สึกเจ็บปวด และความรู้สึกหวาดกลัว หรือหวาดผวาของแต่ละบุคคลย่อมแตกต่างกัน ซึ่งมีผลต่อการป้องกันหรือหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุได้ ปัจจัยดังกล่าวนี้และประโยชน์ที่บุคคลได้รับ จะส่งกระทบต่อการปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติของบุคคลได้ ตัวอย่างเช่น บุคคลใดที่มีความรู้สึกไวต่อการรับรู้อยู่ในระดับต่ำ ความรุนแรงที่ได้รับอยู่ในระดับต่ำ มีความหวาดกลัวน้อย และไม่ได้รับผลประโยชน์มากเท่าที่ควร บุคคลนั้นย่อมมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติหรือไม่เกิดการกระทำ กล่าวโดยสรุป การกระทำหรือการปฏิบัติจะบังเกิดผลเมื่อ

1. มีการกระทำบ่อย ๆ หรือกระทำเป็นประจำ
2. มีแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย
3. มีอารมณ์เข้ามาเกี่ยวข้อง
4. มีคำแนะนำที่ใหม่ ๆ ทันสมัย
5. คำแนะนำสอดคล้องกับความเชื่อในขณะนั้น

### 4. แนวคิดเกี่ยวกับการปลูกฝังสวัสดินิสัย

ในการจัดการเรียนการสอนสวัสดศึกษา หรือการให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยแก่นักเรียน เยาวชนและประชาชนทั้งในระบบโรงเรียน และนอกระบบโรงเรียนนั้น ปัญญา สมบูรณ์ ศิลป ได้กล่าวไว้ว่า ไม่ควรเน้นการให้ความรู้เพียงอย่างเดียว แต่ควรให้มีการฝึกปฏิบัติอย่างจริงจังเป็นประจำ จะเป็นการเสริมสร้างให้เด็กได้นำความรู้ที่ได้รับไปปฏิบัติจนเกิดเป็นนิสัย ซึ่งการปฏิบัติจะเกิดขึ้นได้ก็ต้องอาศัยองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ คือ การมีความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติ อย่างปลอดภัย การมีความสามารถและทักษะในสิ่งที่ตนเองต้องการจะกระทำ และการมีเจตคติที่ดีเกี่ยวกับความปลอดภัย

ชวาร์ซ (Schwartz, 1975) ได้กล่าวไว้ว่า ความรู้ เจตคติและการปฏิบัติมีความสัมพันธ์กันไม่ว่าจะเกิดพฤติกรรมใดก่อนหรือหลังก็ตาม แต่ในที่สุดก็จะเกิดพฤติกรรมด้านการปฏิบัติได้เช่นเดียวกัน ซึ่งสอดคล้องกับ ที่กล่าวว่า พฤติกรรมทั้งสามนี้จะมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด และมักจะมีปฏิสัมพันธ์กันตลอดเวลา แต่ละอย่างมักจะเกิดอิสระ แต่จะเกิดรวม ๆ กัน และพึ่งพาอาศัยกัน อันจะนำไปสู่การเกิดพฤติกรรมการปฏิบัติเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่เป็นตัวกำหนดพฤติกรรมด้านการปฏิบัติ ได้แก่ ปัจจัยจิตวิทยา ปัจจัยทางสังคม ครอบครัว และปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและการศึกษา

ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า การปลูกฝังให้เกิดสวัสดินิสัยได้นั้น จำเป็นต้องอาศัยกระบวนการ

เรียนรู้ การจูงใจ การเสริมสร้างแรงที่เหมาะสม วุฒิภาวะ สถานการณ์และความพร้อม ความต้องการของผู้เรียน เพื่อให้ผู้เรียนเกิดความพึงพอใจ ดังที่ได้กล่าวไว้ว่า การสอนสวัสดิศึกษาหรือวิชาความปลอดภัยอย่างจริงจัง และได้ผลนั้น เนื้อหาของหลักสูตรควรเหมาะสมกับวัย ความจำเป็น และความสนใจของเด็ก ตลอดจนสภาพอุบัติเหตุและความปลอดภัยในท้องถิ่นที่เขาอาศัยอยู่ สำหรับการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ ให้ผู้เรียนเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเป็นผู้ที่มีสวัสดิคตินิสัยนั้น ครูผู้สอนก็ต้องมีความรู้ความเข้าใจ มีเจตคติที่ดีและมีสวัสดิคตินิสัยเป็นแบบอย่างที่ดี ทั้งนี้เพื่อจะได้จัดและดำเนินการเรียนการสอน ที่ตนรับผิดชอบได้อย่างปลอดภัยนั่นเอง

## 5. แนวความคิดทางด้านการเรียนการสอนสวัสดิศึกษา

### 5.1 แนวคิดทางด้านการปกป้องตนเอง (Self-preservation)

แรงขับในการปกป้องตนเองจะเป็นแรงจูงใจ ใ้บุคคลปฏิบัติอย่างถูกต้องในการป้องกันอุบัติเหตุ หรือในทางตรงกันข้ามอาจทำให้บุคคลหลีกเลี่ยงการปฏิบัติ เพื่อปกป้องตนเองก็ได้ดังเช่น บุคคลที่มีความหวาดกลัวครอบงำ มักจะหลีกเลี่ยงสถานการณ์อันตราย แทนที่จะเผชิญสถานการณ์นั้นด้วยความกล้าหาญ ซึ่งบุคคลเหล่านี้จะพยายามหลีกเลี่ยง หรือปฏิเสธการเข้าร่วมกิจกรรมทางกีฬา การเดินทางโดยเครื่องบิน หรือการเสี่ยงภัยต่าง ๆ

การสอนสวัสดิศึกษา จึงจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยน หรือเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ (Dynamic) สอนในแง่บวก (Positive) สอนให้เด็กรู้จักเผชิญและแก้ปัญหา มิใช่สอนให้เด็กหลบหนีอันตราย และทำให้ตนเองอยู่รอดแต่เพียงผู้เดียวเท่านั้น กล่าวคือ ไม่ให้คำนึงถึงประโยชน์ส่วนตนเท่านั้น ควรเรียนรู้เพื่อรับผิดชอบต่อตนเอง และผู้อื่นในสังคมด้วย ทั้งนี้คำขวัญที่ว่า “ ฝั่งระมัดระวัง ..... ชีวิตต่าง ๆ ที่คุณปกป้องหรือรักษาไว้ อาจจะเป็นชีวิตของคุณเองก็ได้ “ (Be Careful .....the life you save may be your own”

### 5.2 แนวคิดด้านการยกระดับหรือส่งเสริมให้ตนเองมีคุณค่ามากขึ้น (Self enhancement)

แนวความคิดด้านการยกระดับตัวเองให้สูงขึ้น จะมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเรียนการสอนสวัสดิศึกษา ซึ่งจะมีผลต่อการป้องกัน และแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุได้ แนวความคิดดังกล่าวอาจกล่าวโดยสรุปได้ดังนี้

เรื่องความสำคัญของกลุ่ม ตามปกติ ทุกคนต้องการเคารพยกย่องจากผู้อื่น ความรู้สึกที่เป็น “เจ้าขอ” ต้องการมีสถานภาพและความมั่นคง โดยการยอมรับของสมาชิกในกลุ่ม จึงพยายามทำตาม หรือปฏิบัติตามกลุ่มที่กลุ่มหรือสังคมถือปฏิบัติ ทั้งนี้เพื่อการปรับตัวให้เข้ากับสังคม และการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ การสอนสวัสดิศึกษาจึงควรเน้น เรื่องการยอมรับของกลุ่ม แรงผลักดันของกลุ่มในการดิ้นรน หรือการยกย่องเมื่อมีการปฏิบัติได้อย่างปลอดภัย

เรื่องค่านิยมของสังคม ความร่วมมือและความเป็นอิสระเป็นความต้องการพื้นฐานของพวกเรา หากกลุ่มบุคคลให้ความร่วมมือ รู้จักช่วยเหลือผู้อื่น ให้ความเคารพนับถือผู้อื่น รู้จักควบคุมตนเองและมีบุคลิกลักษณะของความเป็นพลเมืองดี ย่อมจะนำมาซึ่งการปฏิบัติที่ปลอดภัย การเรียนการสอนสวัสดิศึกษา จึงจำเป็นต้องให้ผู้เรียนรู้ค่านิยมของสังคม การยอมรับของสังคม และการจัดกิจกรรมที่อาศัยความร่วมมือกันด้วย

เรื่องระบอบประชาธิปไตย การสอนสวัสดิศึกษา ควรสอนให้เด็กรู้จักระบอบประชาธิปไตย ความเข้าใจและการเรียนรู้ความเป็นประชาธิปไตย จะทำให้เด็กตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุหรือความไม่ปลอดภัย ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยเฉพาะตนเองเท่านั้น ค่าจะมีความรู้สึกรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของผู้อื่น หรือสมาชิกอื่นในสังคมด้วย ดังนั้น หากเด็กยอมรับในกฎเกณฑ์ของสังคมส่วนนี้เข้าก็จะรู้สึกอิสระและพอใจในการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย

เรื่องความรับผิดชอบ ความรับผิดชอบเป็นแรงจูงใจที่สำคัญ ในการทำให้บุคคลมีพฤติกรรมที่ถูกต้อง และการที่ได้ฝึกปฏิบัติในสิ่งที่ทำหาย ความรับผิดชอบก็มีส่วนช่วยให้เกิดสวัสดินิสัยได้ด้วย เด็ก ๆ จึงควรได้รับโอกาสทั้งที่บ้าน และ โรงเรียนในการแสดงความสามารถ และความไว้วางใจในการปฏิบัติงานหรือทำงานในสิ่งที่เขาต้องกระทำ

โปรแกรมป้องกันอุบัติเหตุ ที่จัดไว้อย่างเป็นระบบที่ดีที่สุด อาจจะไร้ค่าหรือไม่มีประสิทธิผล ถ้าขาดความรับผิดชอบของบุคคลในการปฏิบัติ ดังนั้นในการสอนสวัสดิศึกษา ครูจึงควรเปิดโอกาสให้เด็กรับผิดชอบ ในงานที่สร้างสรรค์ให้เด็กรู้สึกสนุกสนาน กับงานที่ได้รับมอบหมาย ตัวอย่างเช่น การให้เด็กสำรวจอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในบ้าน การวางแผน และจัดโปรแกรมสวัสดิภาพในโรงเรียน การจัดชมรมจักรยาน การเป็นสารวัตรนักเรียน เป็นต้น

เรื่องการควบคุมตนเอง การที่บุคคลรู้จักปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย ย่อมแสดงให้เห็นว่าบุคคลนั้น เป็นตัวของตัวเองแล้ว ซึ่งการที่บุคคลนั้นปฏิบัติตามกฎระเบียบและความปลอดภัย ความจริงก็คือการที่เขารู้จักปกป้องตนเอง รู้จักหลีกเลี่ยง หรือหยุดการกระทำที่ตามใจตนเอง สามารถควบคุมตนเองได้ การเรียนการสอนสวัสดิศึกษา จึงควรให้เด็กรู้จักควบคุมตนเอง ฝึกปฏิบัติตามกฎข้อบังคับต่าง ๆ หรืออาจให้เด็กประเมินกฎระเบียบต่าง ๆ ทางด้านความปลอดภัย และตั้งกฎเกณฑ์หรือกฎระเบียบขึ้นใหม่ ทั้งนี้เพื่อเกิดการยอมรับและปฏิบัติตามได้

## งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิเชียร มูริญทร์ (2541, หน้า 92-99) ได้ศึกษาภูมิหลังของผู้ประสบอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า สถานภาพสมรสไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่เพศชายประสบอุบัติเหตุจากรวมมากกว่าเพศหญิง ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาต่ำจะประสบอุบัติเหตุจากรวมมากกว่าผู้มีการศึกษาระดับสูง ผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรวมมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาก

ชูศักดิ์ หทัยธรรมและสรชัย หล้าสาคร (2543) ได้วิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่าง นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 77.40 มีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ย 1.9 ครั้ง เพศชาย มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากกว่า และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับหรือมากกว่า 2 ปี มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์มีความสัมพันธ์กับความเกิดอุบัติเหตุ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร รวมทั้งการสวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้อง มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเช่นเดียวกัน

กระทรวงสาธารณสุข (2544) ศึกษาโครงการวิจัยแห่งชาติเกี่ยวกับอุบัติเหตุและภัยอันตรายเพื่อศึกษาถึง ปัจจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบก พบว่า อุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตมากที่สุด ในกลุ่มสาเหตุของการตายที่เกิดจากอุบัติเหตุ และภัยอันตราย กลุ่มผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเยาวชนและวัยทำงาน ร้อยละ 85.00 เสียชีวิตชั่วโมง 1.3 คน บาดเจ็บ ที่เป็นผู้ป่วยนอกชั่วโมงละ 173 คน และบาดเจ็บจนกระทั่งต้องรักษาเป็นผู้ป่วยใน ชั่วโมงละ 23 คน ความสูญเสียและค่าเสียหายเฉพาะทรัพย์สินในปี 2542 เป็นจำนวนเงิน 1,345.99 ล้านบาท การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุและภัยอันตรายส่วนใหญ่เป็นการศึกษาถึงทดสอบ และการศึกษาเชิงพรรณนา โดยมีการศึกษาและมุ่งเน้นการให้ความรู้การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในชุมชนโดยตรง ในสถานศึกษา ในกลุ่มประชาชนที่มีพฤติกรรมเสี่ยงอันตราย แม้ว่าส่วนใหญ่จะเป็น โครงการเดี่ยว แต่ก็เป็นการร่วมมือขององค์กร และชุมชนเพื่อค้นหาปัญหา

ธัญนันท์ ทองบุญตา (2551) ศึกษาพฤติกรรมการใช้เวลาว่างของนักศึกษามหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า

1. นักศึกษามหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ ให้ความสำคัญกับพฤติกรรมการใช้เวลาว่างด้านส่วนตัวมากเป็นลำดับแรก รองลงมาคือพฤติกรรมการใช้เวลาว่างด้านการทำนอกรเวลา (Part-time) ด้านการเรียน และด้านสังคม ตามลำดับ และเมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยรายข้อและรายด้าน พบว่า นักศึกษามีพฤติกรรมการใช้เวลาว่างโดยรวมอยู่ที่ระดับปฏิบัติบ้าง

2. นักศึกษาที่มีเพศต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการใช้เวลาว่างด้านสังคมและด้านการเรียน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3. นักศึกษาที่เรียนต่างคณะกัน มีผลต่อพฤติกรรมการใช้เวลาว่างด้านส่วนตัว ด้านสังคม ด้านการเรียน และด้านการทำงานนอกเวลา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

4. นักศึกษาที่ระดับชั้นปีต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการใช้เวลาว่างด้านการเรียนและด้านการทำงานนอกเวลา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5. นักศึกษาที่ผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการใช้เวลาว่างด้านการเรียนและด้านการทำงานนอกเวลา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

6. รายได้ของผู้ปกครองที่แตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการใช้เวลาว่างด้านการเรียนและด้านการทำงานนอกเวลา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

7. นักศึกษาที่มีสถานที่พักอาศัยต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการใช้เวลาว่างด้านการเรียนและด้านการทำงานนอกเวลา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

8. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการใช้เวลาว่างกับผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนของนักศึกษา พบว่า ผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้เวลาว่างด้านส่วนตัวและด้านการเรียน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ธัญญชยา อ่อนคง (2553) ศึกษาพฤติกรรมชมภาพยนตร์ การเข้าร่วมและความพึงพอใจต่อกิจกรรม Starpics ฟุตฟิต For Film ของนักศึกษาในเขตกทม ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มนักศึกษาทั้งหมด 208 คน มีผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยส่วนใหญ่ มีอายุ 18 – 20 ปี และส่วนใหญ่มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท

พฤติกรรมชมภาพยนตร์ของนักศึกษา พบว่า ความถี่ในการชมภาพยนตร์ไทยในโรงภาพยนตร์น้อยกว่า 1 ครั้งต่อเดือน ส่วนความถี่ในการชมภาพยนตร์ต่างประเทศในโรงภาพยนตร์น้อยกว่า 1 ครั้งต่อเดือนเช่นกัน ส่วนใหญ่ชมภาพยนตร์ในเครือโรงภาพยนตร์ Major Cineplex โดยเข้าชมภาพยนตร์กับคนรักบ่อยที่สุด เลือกชมภาพยนตร์ในช่วงเวลาหลังเลิกเรียนบ่อยที่สุด ค่าใช้จ่ายในการชมภาพยนตร์แต่ละครั้งประมาณ 201 – 300 บาท สาเหตุที่เลือกชมภาพยนตร์ในโรงภาพยนตร์ คือเพื่อความสนุกสนาน และความบันเทิงมากที่สุด

พฤติกรรมเข้าร่วมกิจกรรม Starpics ฟุตฟิต For Film ของนักศึกษา ส่วนใหญ่ทราบข่าวเกี่ยวกับการจัดกิจกรรม Starpics ฟุตฟิต For Film จากป้ายประกาศของทางมหาวิทยาลัยเหตุผลในการเข้าร่วมกิจกรรม Starpics ฟุตฟิต For Film เพื่อต้องการได้รับความรู้เกี่ยวกับการถ่ายทำภาพยนตร์ส่วนใหญ่เคยเข้าร่วมกิจการการเข้าฟังการจัดเสวนาของดาราและผู้กำกับของนิตยสาร

Starpics ส่วนกิจกรรมที่ชื่นชอบ อันดับแรก คือ การจัดฉายภาพยนตร์รอบพิเศษและนักศึกษามีส่วนร่วมร่วมกับกิจกรรม Starpics ฟุตฟิต For Film ในลักษณะมาร่วมเพื่อดูภาพยนตร์มากที่สุด

ความพึงพอใจต่อการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ของ Starpics ฟุตฟิต For Film พบว่า กิจกรรมที่มีค่าเฉลี่ยของระดับความพึงพอใจมากที่สุด คือ การจัดฉายภาพยนตร์รอบพิเศษ รองลงมา คือ การเสวนาของดาราและผู้กำกับภาพยนตร์ ความพึงพอใจภาพรวมของการจัดกิจกรรมทั้งหมดการเล่นเกมส์แลกเปลี่ยนรางวัล และการเดินแบบของเพื่อนนักศึกษา ตามลำดับ

ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากรศาสตร์กับเหตุผลในการเลือกชมภาพยนตร์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกันมีเหตุผลในการเลือกชมภาพยนตร์เหมือนกัน คือ ดูเพื่อความสนุกสนานและความบันเทิง และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกันมีเหตุผลในการชมภาพยนตร์แตกต่างกัน คือ ดูเพื่อเป็นการพักผ่อน และดูเพื่อความสนุกสนานความบันเทิง

ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากรศาสตร์กับเหตุผลในการเข้าร่วมกิจกรรม Starpics ฟุตฟิต For Film พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกันมีเหตุผลต่างกัน คือ เพศชายเข้าร่วมเพราะอยากได้ความรู้เกี่ยวกับการถ่ายทำภาพยนตร์ ส่วนเพศหญิงเข้าร่วมเพราะอยากได้ความสนุกสนานผ่อนคลาย และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกันมีเหตุผลในการเข้าร่วมต่างกัน คือ ต้องการได้รับความรู้เกี่ยวกับการถ่ายทำภาพยนตร์ อยากได้ความสนุกสนานผ่อนคลาย และมีความสนใจอยากเข้าร่วมกิจกรรม

ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะทางประชากรศาสตร์กับความพึงพอใจต่อการจัดกิจกรรม Starpics ฟุตฟิต For Film พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกันมีความพึงพอใจต่อการจัดกิจกรรมในด้านเกมส์และการแสดงต่าง ๆ ทำให้รู้จักนิตยสาร Starpics มากขึ้น ในด้านชมภาพยนตร์ฟรีและในด้านโอกาสในการใกล้ชิด เช่น ถ่ายรูปร่วมกับดาราและผู้กำกับที่เชิญมาเสวนาต่างกันและกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกันมีความพึงพอใจต่อการจัดกิจกรรมต่างกันเกือบทุก ๆ ด้านยกเว้น ความพึงพอใจในด้านCollection เสื้อผ้าที่ใช้เดินแบบ และในด้านสถานที่และระยะเวลาในการจัดกิจกรรมไม่ต่างกัน

ภาณุวัฒน์ กองราช (2554) ศึกษาพฤติกรรมการใช้เครือข่ายสังคมออนไลน์ของวัยรุ่นในประเทศไทย: กรณีศึกษา Facebook ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย มีอายุระหว่าง 19-21 ปี มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า มีอัตราการใช้บริการ1-5ครั้งต่อสัปดาห์ ในการใช้แต่ละครั้งใช้เวลา 1-3 ชั่วโมงต่อครั้ง และมีประสบการณ์ใช้บริการน้อยกว่า 1 ปี โดยที่ส่วนใหญ่เคยใช้บริการหรือกิจการต่าง ๆ ที่มีในFacebook ซึ่งประกอบไปด้วย การโต้ตอบบนกระดานสนทนา การเข้าร่วมกลุ่มต่าง ๆ การเล่นเกม การตอบคำถาม (Quiz)

การแบ่งปันรูปภาพ การแบ่งปันวิดีโอ การค้นหาเพื่อนเก่า การส่งข้อความ การร่วมแสดงความคิดเห็น การชอบ (Like)

และจากการพิสูจน์สมมติฐานงานวิจัยพบว่า พฤติกรรมความหลงใหลจนผิดปกติ (System addiction) และการติดการใช้งาน (System stickiness) เป็นผลมาจากการรับรู้ความเพลิดเพลิน (Perceived enjoyment) และอิทธิพลทางสังคม (Social influence) ซึ่งสามารถอธิบายได้ว่า การที่กลุ่มวัยรุ่นมีความเพลิดเพลินในการใช้เครือข่ายสังคมออนไลน์จนทำให้เกิดความรู้สึกชื่นชอบ และสนุกสนานรวมถึงเป็นการทำกระแสนิยม จึงทำให้อัตราในการใช้เพิ่มมากขึ้นจนเกิดเป็นการติดการใช้งาน และอาจทำให้เกิดความรู้สึกกังวลหรือหมกมุ่นว่าจะต้องเข้าไปใช้งานอีกจนกลายเป็นความหลงใหลผิดปกติ

จำลอง สิงห์คำ (2555) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมครอบครัวกับผลการเรียน ของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นปีที่ 1 แผนกวิชาช่างอิเล็กทรอนิกส์วิทยาลัยการอาชีพฝาง ผลการวิจัย พบว่า

#### 1. ข้อมูลส่วนบุคคลกลุ่มตัวอย่าง

ผลการวิจัยพบว่า นักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นปีที่ 1 แผนกวิชาช่างอิเล็กทรอนิกส์ วิทยาลัยการอาชีพฝาง ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุอยู่ในช่วง 16 ปี มีสภาพครอบครัวที่ประกอบด้วย พ่อ แม่ และลูกอยู่ด้วยกันเป็นส่วนมาก โดยส่วนใหญ่ทั้งบิดามารดาจบการศึกษาในระดับประถมศึกษา และมีบิดามารดาหรือผู้ปกครองประกอบอาชีพอาชีพรับจ้างทั่วไป เป็นส่วนใหญ่ โดยมีรายได้เฉลี่ยของครอบครัวอยู่ที่ไม่เกิน 10,000 บาทต่อเดือน ซึ่งปัจจุบันขณะกำลังศึกษาอยู่ นักเรียนได้รับค่าใช้จ่ายต่อวันอยู่ที่ 31-40 บาท

#### 2. ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม

ผลการวิจัยพบว่า พบว่าโดยรวมนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นปีที่ 1 แผนกวิชาช่างอิเล็กทรอนิกส์ วิทยาลัยการอาชีพฝาง จำนวน 51คน มีเกณฑ์สภาพแวดล้อมของครอบครัวอยู่ในระดับปานกลาง โดยสภาพแวดล้อมของครอบครัวประกอบไปด้วยปัจจัยทั้ง 4 ด้าน อันได้แก่ ด้านการอบรมเลี้ยงดู ด้านความสัมพันธ์ภายในครอบครัว ด้านที่อยู่อาศัย และด้านความคาดหวังของครอบครัว

เจริญ แฉกพิมาย และปนัดดา ศรีธนสาร (2555) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากยาเสพติดของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ผลการวิจัยเกี่ยวกับความรู้ ความเข้าใจเรื่องยาเสพติด พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากได้รับความรู้เกี่ยวกับยาเสพติด โดยได้รับความรู้จากสื่อ 3 ลำดับ ที่มากที่สุด คือ สื่อวิทยุ/โทรทัศน์ อินเทอร์เน็ต และหนังสือพิมพ์ และรู้จักยาเสพติดมากที่สุด 3 ลำดับ คือยาบ้า (แอมเฟตามีน) กัญชา และใบกระท่อม

โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนมากไม่แน่ใจว่าชุมชนที่พักอาศัยอยู่มีการระบาดของยาเสพติด แต่มีความเห็นว่ายาเสพติดที่ระบาดในชุมชนที่พักอาศัยมากที่สุด 3 ลำดับแรกคือยาบ้า (แอมเฟตามีน) กัญชา และใบกระท่อม ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากไม่เคยถูกชักชวนให้ลองยาเสพติด และไม่ทราบว่าเพื่อนบางคนติดยาเสพติด โดยมีกลุ่มตัวอย่างจำนวนหนึ่งที่ว่าเพื่อนบางคนเสพยาเสพติดมากที่สุดคือ อายากลอง และมีความเห็นว่ายาเสพติดจะช่วยในเรื่องประสิทธิภาพในการเรียนหนังสือเป็นเรื่องที่ไม่จริง โดยมีความเห็นว่ายาเสพติดมีผลกระทบต่อตนเองมากที่สุด และในชุมชนที่พักอาศัยอยู่มีหน่วยงานราชการเข้าไปให้ความรู้และเข้าไปตรวจจับเรื่องยาเสพติด

ผลการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมกำบังตนเองจากยาเสพติด พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากมีระดับพฤติกรรมที่มีต่อการป้องกันยาเสพติดในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากมีระดับพฤติกรรมที่มีต่อยาเสพติดอยู่ในระดับมากที่สุด คือ นักศึกษาสามารถดำรงตนเองด้วยการไม่เสพยาเสพติด ถึงแม้สถานที่พักอาศัยจะมีการระบาดของยาเสพติดก็ตาม ที่เหลือมีระดับพฤติกรรมที่มีต่อยาเสพติดอยู่ในระดับมากในทุกเรื่อง โดยเรื่องที่มากที่สุด 5 ลำดับ คือ ครอบครัวยุติ พี่น้องของนักศึกษาจะเสียใจและรับไม่ได้ หากพบว่านักศึกษาเสพยาเสพติด รองลงมาคือ นักศึกษาจะปฏิเสธทันทีเสมอเมื่อเพื่อนนำยาเสพติดมาและชวนให้เสพยาเสพติด

กัญญพัทธ์วิ กุลอมรงเจริญ (2555) ศึกษาพฤติกรรมการทำงานร่วมกันเป็นทีมของนักศึกษาจากการสังเกต จดบันทึก และติดตามพฤติกรรมของนักศึกษาพบว่า นักศึกษามีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในช่วงแรกเท่านั้น ในเรื่องการมาเรียนพบว่านักศึกษามาเรียนบ่อย และมาเรียนสายประจำ ที่มาเรียนเนื่องจากนักศึกษาทราบว่าอาจารย์ผู้สอนถามหาทุกครั้งส่วนพฤติกรรมการทำงานร่วมกันเป็นทีมของนักศึกษา ได้สอบถามเพื่อนพบว่าไม่ค่อยมาเรียน และไม่เข้ากลุ่มกับคนอื่น ชอบอยู่คนเดียว และไม่ช่วยเพื่อนทำงาน แต่ก็ไม่มีปัญหากับเพื่อน ดังนั้นจึงช่วยปรับพฤติกรรมโดยให้นักศึกษาแบ่งกลุ่มในชั้นเรียน และแก้ไขปัญหากการทำงานร่วมกับผู้อื่นของนักศึกษารายนี้โดย ในเล็อกอยู่กลุ่มที่พอใจ และคิดว่าจะทำงานร่วมกันได้ โดยเพื่อนยินดีรับเข้ากลุ่ม ผลการติดตามพบว่าในการสั่งงานกลุ่มครั้งที่ 1 ช่วยเพื่อนทำงานกลุ่ม และในการสั่งงานกลุ่มขึ้นที่ 1 ขึ้นที่ 2 เพื่อส่งในสัปดาห์สุดท้ายของการเรียนการสอนพบว่ามิชชั่นในงานกลุ่มขึ้นที่ 1 ส่วนในงานกลุ่มขึ้นที่ 2 ไม่มีชื้อ จึงให้เกรด I สรุปแล้วไม่สามารถแก้ไขพฤติกรรมนักศึกษาได้เนื่องจากเพื่อนบอกว่าไม่ช่วยเพื่อนทำรายงานขึ้นที่ 2 เพราะต้องไปปฏิบัติจริง ต้องไปสัมภาษณ์หน่วยงานหรือสถานประกอบการ และนำข้อมูลมาสรุปเป็นรายงานส่งอาจารย์ แต่นักศึกษาก็หายไปไม่ติดต่อเพื่อน เพื่อนจึงไม่ใส่ชื้อในรายงาน



สรุปไม่สามารถแก้ไขพฤติกรรมการทำงานร่วมกันเป็นทีมของนักศึกษารายนี้ได้ และส่งผลต่อการเรียนของนักศึกษาคือต้องติด I ในรายวิชานี้ ดังนั้นนักศึกษารายนี้ต้องได้รับความใส่ใจเป็นพิเศษจากอาจารย์ผู้สอนและต้องสอบถามพฤติกรรมนี้ในรายวิชาอื่น ๆ ด้วย รวมถึงต้องให้นักศึกษาปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้ได้มิฉะนั้นจะส่งผลต่อการอยู่ในสังคม และการทำงานของนักศึกษาต่อไปในอนาคต รวมถึงการเรียนของนักศึกษาในปีการศึกษาต่อไปซึ่งเป็นชั้นปีที่ 3 ซึ่งทุกรายวิชาที่เน้นการปฏิบัติ และการทำงานร่วมกันเป็นทีม ในการศึกษาครั้งนี้เพื่อนยินดีให้อยู่ร่วมกลุ่มแต่ต้องทำงานช่วยเพื่อน และนักศึกษารายนี้ทราบพฤติกรรมตัวเองว่ามีโลกส่วนตัว ไม่ชอบทำงานร่วมกับผู้อื่น ขาดความมั่นใจในตัวเอง เป็นปัญหาด้านบุคลิกภาพซึ่งเป็นพฤติกรรมส่วนบุคคลที่จะต้องปรับเปลี่ยนที่ตัวเอง

อมร โต้ะทอง (2555) ศึกษาพฤติกรรมและผลกระทบจากการใช้อินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ของวัยรุ่นในเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. ศึกษาลักษณะทางประชากรศาสตร์และพฤติกรรมการใช้อินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ของวัยรุ่นในเขตกรุงเทพมหานคร 2. ศึกษาพฤติกรรมการใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ 3. ผลกระทบของการใช้อินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ต่อการศึกษาและปัญหาครอบครัว ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นวัยรุ่นอายุระหว่าง 13-18 ปี จำนวน 150 คน ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร และมีประสบการณ์การใช้อินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ ผลการศึกษาพบว่า เพศชายมีพฤติกรรมการใช้อินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่เพื่อติดตามข่าวสาร และสถานการณ์บ้านเมือง และใช้เพื่ออ่านข่าวหนังสือพิมพ์หรือนิตยสารออนไลน์มากกว่าเพศหญิง ขณะที่เพศหญิงส่วนใหญ่ใช้เพื่อผ่อนคลายความเครียด และใช้เพื่อติดตามข่าวสารบันเทิง ในส่วนของผลกระทบพบว่าวัยรุ่นเพศชายและเพศหญิงมีความเห็นไม่แตกต่างกันว่า การใช้อินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ส่งผลกระทบต่อการเรียน และส่งผลกระทบต่อปัญหาครอบครัว

ปวรุฒม์ วางฐาน (2555) ศึกษาพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนโรงเรียนพะเยาพิทยาคม มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษายี่ห้อรถยนต์ที่นักเรียนโรงเรียนพะเยาพิทยาคมนำมาโรงเรียนเพื่อศึกษาเกี่ยวกับกฎในการใช้รถของนักเรียน รวมถึงที่จอดรถของนักเรียน เพื่อมาพิจารณาเหตุผลและความต้องการของนักเรียนในความนิยมส่วนใหญ่ ว่าเป็นอย่างไร โดยมีกลุ่มตัวอย่างคือ นักเรียนโรงเรียนพะเยาพิทยาคมจำนวน 30 คน เป็นนักเรียนชั้นมัธยมปลายทั้งสิ้น เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม แบบสัมภาษณ์ แบบสังเกต แบบทดสอบ ข้อมูลคือ จำนวน และคะแนนที่คำนวณออกมาเป็นร้อยละและความเห็นของกลุ่มเป้าหมายรวมถึงแบบทดสอบวัดความรู้ของกลุ่มเป้าหมายรถที่นักเรียนนิยมใช้กันมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์

Honda wave โดย สะดวก ประหยัดน้ำมัน และทันสมัยและสถานที่นักเรียนจอดรถเป็นประจำคือ โรงจอดรถโรงเรียนพะเยาพิทยาคม โดยที่ปลอดภัยที่จะสามารถคุ้มครองรถจักรยานยนต์ได้สำหรับการใช้กฎจราจรของนักเรียน โดยส่วนใหญ่พบว่า ปฏิบัติตามกฎหมายของจราจรแต่มักพบเห็นการเกิดอุบัติเหตุ ชับรถฝ่าไฟแดง และการไม่สวมหมวกนิรภัยเหตุผลที่สำคัญในการใช้รถจักรยานยนต์ เพราะประหยัดเวลาในการเดินทางและไม่เป็นภาระของผู้ปกครองในการปรับไปส่งดั่งนั้น ทางโรงเรียน คณะครู ผู้ปกครองได้รับข้อมูลดังกล่าวที่เป็นประโยชน์ที่จะปรับไปใช้ในชีวิตประจำวัน ในการเข้าใจนักเรียนที่ใช้รถ เนื่องจากต้องการใช้ประหยัดเวลาและไม่รบกวนผู้ปกครองให้มีการแลกเปลี่ยนความรู้ในการใช้รถจักรยานยนต์และเป็นที่ปรึกษาเมื่อเด็กมีปัญหาและพร้อมจะแก้ไขในสิ่งที่นักเรียนต้องการ รวมถึงให้มีการอบรมในการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อให้เป็นประโยชน์และความรู้กับตัวของนักเรียนเอง

กานดา เสือจำศีล (2555) ศึกษาพฤติกรรมการเข้าใช้บริการร้านกาแฟสด อเมซอนของผู้บริโภค ในจังหวัดปทุมธานี ผลการศึกษาพบว่า ผู้บริโภคส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี สถานภาพโสด การศึกษาระดับปริญญาตรี อาชีพพนักงานเอกชน มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001-20,000 บาท ผู้บริโภคให้ความสำคัญกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดโดยภาพรวมมากที่สุด คือ ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย รองลงมาคือ ด้านกระบวนการให้บริการ ด้านลักษณะทางกายภาพ ด้านบุคลากร ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านราคาและด้านการส่งเสริมการตลาด ตามลำดับ ส่วนพฤติกรรมการเข้าใช้บริการร้านกาแฟสด อเมซอน ของผู้บริโภคในจังหวัดปทุมธานี พบว่า เครื่องดื่มที่นิยมบริโภคมากที่สุด คือ กาปูชิโน เหตุผลที่เลือกใช้บริการร้านกาแฟสด อเมซอน เพราะคิดใจในรสชาติของเครื่องดื่ม ใช้บริการ1-2 ครั้งต่อเดือน ส่วนใหญ่ในวันเสาร์-อาทิตย์ ช่วง 12.01-15.00น. โดยตนเองเป็นผู้ตัดสินใจเข้าใช้บริการและลักษณะการใช้บริการ คือซื้อกลับบ้าน และพบว่า ผู้บริโภคที่มีเพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือนที่ต่างกันให้ความสำคัญกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาด ด้านผลิตภัณฑ์ ราคา การส่งเสริมทางการตลาด และกระบวนการให้บริการต่างกัน และเพศ อายุ สถานภาพ การศึกษา อาชีพและรายได้ต่อเดือน มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการเข้าใช้บริการ ด้านเครื่องดื่มที่นิยมบริโภค จำนวนครั้งที่เข้าใช้บริการ และค่าใช้จ่ายต่อครั้ง

อรรถพล โกสินทร์ (2556) ศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรบางแก้วจังหวัดพัทลุง ผลการศึกษาพบว่า 1.ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 205 คน มีอายุระหว่าง 36-45 ปีจำนวน152 คน ระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 190 คน อาชีพรับจ้าง/ค้าขาย จ านวน129 คนและรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 15,000 บาท จ านวน182คน 2. พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรบาง

แก้จังหวัดพัทลุง โดยภาพรวมอยู่ในระดับค่อนข้างดีเมื่อพิจารณาแยกรายด้าน พบว่าด้านเมตสุรา และด้านใบอนุญาตขับขี้อยู่ในระดับดี ด้านสัญญาณไฟรด ด้านโทรศัพท์มือถือ ด้านความเร็ว และ ด้านความปลอดภัยอยู่ในระดับค่อนข้างดี 3.ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ในกฎจราจร ทักษะการใช้รถใช้ถนน พฤติกรรมการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ของประชาชนในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรบางแก้ว จังหวัดพัทลุง พบว่าโดยภาพรวมและรายด้าน มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05

วรวัตต์ ชาญวิรัตน์ และจุฬารณย์ โสตะ (2557) ศึกษาพฤติกรรมการเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ของวันรุ่นในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ผลการศึกษาพบว่า สมาชิกกลุ่มรถจักรยานยนต์ซึ่งมีอายุระหว่าง 13-23ปี สถานภาพโสด จบการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น เป็นส่วนใหญ่ ด้านครอบครัวบิดา มารดาประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป มีฐานะค่อนข้างยากจน ผลการศึกษาด้านการเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ซึ่งส่วนมากเกิดจากความอยากรู้ อยากเห็น ความต้องการเสาะแสวงหาสิ่งใหม่ ๆ ที่เป็นความท้าทาย ความต้องการเป็นจุดเด่น ต้องการเพื่อน ช่วงเวลาในการรวมกลุ่มคือวันศุกร์ วันเสาร์ ในช่วงเวลา 22.00-03.00น.ซึ่งมีกิจกรรมการขับรถเป็นกลุ่มลัดเลี้ยว รวมถึงการแข่งขันเพื่อประลองความเร็ว และส่วนมากทราบถึงกฎหมายจราจรแต่ไม่มีความเกรงกลัว และทราบถึงความคิดของบุคคลภายนอกต่อกลุ่มของตน รวมทั้งอยากให้บุคคลภายนอกยอมรับ

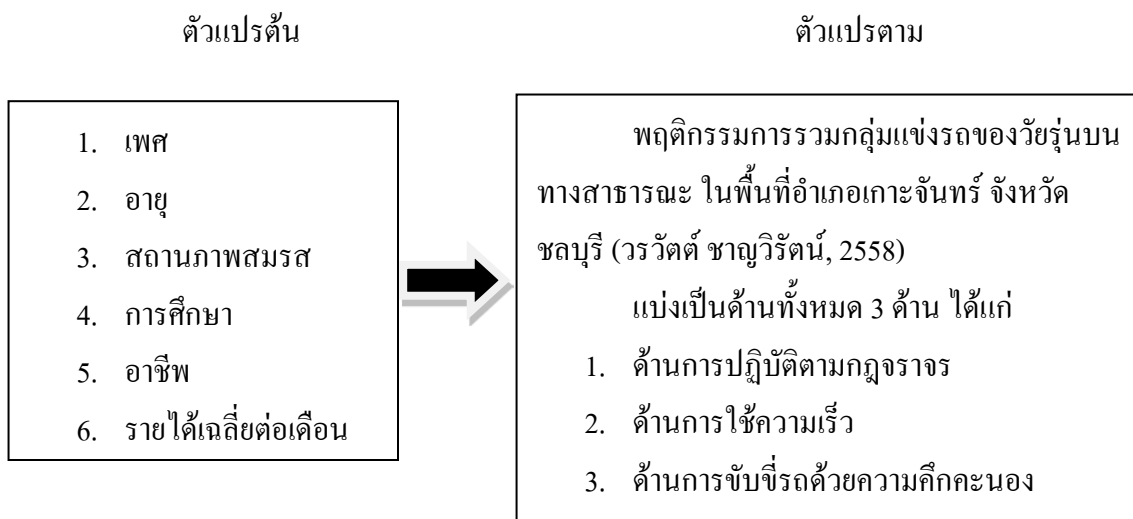
นิตยา ขนจอหอ (2557) ศึกษาพฤติกรรมของผู้เข้าประมูลหมายเลขทะเบียนรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้เข้าประมูลหมายเลขทะเบียนรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี และศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของผู้เข้าประมูลหมายเลขทะเบียนรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้เข้าประมูลหมายเลขทะเบียนรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี จำนวน 200 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ แบบสอบถาม และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลการศึกษา พบว่า พฤติกรรมของผู้เข้าประมูลหมายเลขทะเบียนรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดมีวัตถุประสงค์ในการเข้าประมูล ส่วนใหญ่เลือกเพื่อนำไปใช้เอง ส่วนกลุ่มหมายเลขที่ผู้เข้าร่วมประมูลสนใจส่วนใหญ่ คือ กลุ่มที่ 3 หมายเลขหลักพัน หมายเลขเรียง หมายเลขที่ไม่มีเลข 0 หรือเลข 6 รวมอยู่ด้วย หมายเลขที่มีเลข 0 หรือเลข 6 รวมอยู่ด้วย ส่วนใหญ่ระดับราคาที่สามารถประมูลได้ อยู่ในช่วงราคา 50,001-100,000 บาท โดยวิธีการเลือกตัวเลขที่ประมูล ส่วนใหญ่เกิดจากความชอบส่วนตัวมากที่สุด และแหล่งข่าวที่ทราบการประมูลหมายเลขทะเบียนรถ โดยส่วนใหญ่ผู้เข้าร่วมประมูลทราบจากป้ายโฆษณาตามแยกต่าง ๆ มากที่สุด

สำหรับปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเข้าประมวลหมายเลขทะเบียนรถของสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี ในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ ด้านการจัดจำหน่าย อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาอันดับสองคือ ด้านผลิตภัณฑ์อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมาอันดับสาม คือ ด้านการส่งเสริมการตลาด ด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือด้านราคา อยู่ในระดับมาก

กาญจน์กรอง สุอังคะ (2559) ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา ได้พิจารณาจากสัดส่วนจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการเดินทางในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กลุ่มตัวอย่างคือ นักศึกษาในสถาบันอาชีวศึกษา ทุกระดับการศึกษา ในจังหวัดนครราชสีมา สุรินทร์ และชัยภูมิ จำนวน 933 คน ใช้แบบสอบถามที่พัฒนาขึ้น สำหรับการวิเคราะห์แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง หาคความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในแบบจำลองสมมติฐานและปัจจัยที่มีอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งให้ค่าสถิติไคสแควร์ เท่ากับ 243.32 ที่องศาอิสระเท่ากับ 46 P-value เท่ากับ 0.001 CFI เท่ากับ 0.930 RMSEA เท่ากับ 0.068 และ SRMR เท่ากับ 0.039 ผลการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยด้านทัศนคติในการขับขี่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีทัศนคติการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้ความเร็วในการขับขี่ และขับขี่ด้วยความกึกก่นอง จะส่งผลให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง

## กรอบแนวคิด

การศึกษา พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี มีกรอบแนวคิด ดังนี้



## สมมติฐาน

1. ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน
2. ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน
3. ประชาชนที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน
4. ประชาชนที่มีการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน
5. ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน
6. ประชาชนที่มีระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน

## นิยามศัพท์

เด็กแว้น หมายถึง เด็กแว้น (มีการสะกด เด็กแว้น) หรือ เด็กแซป หมายถึงผู้ที่อายุประมาณ 13-28 ปี ที่ออกขับมอเตอร์ไซค์ไปเป็นกลุ่มในเวลากลางคืน มีลักษณะการแต่งกาย และทรงผม รวมถึงรสนิยมการฟังเพลง ที่คล้ายกัน

รถซิ่ง หมายถึง รถซิ่ง คือ รถที่ขับด้วยความเร็วสูงแต่อาจจะไม่ได้แต่งซิ่ง อย่างเมื่อวานผมขับบนบวรพาวิตีความเร็ว 110 อยู่ ๆ มีซิติ่วิ่งมาแซงขวา ฟีว หาย เร็วมาก ซิติ้นั้นสภาพบ้าน ๆ ไม่ได้แต่งอะไรเลย แต่เรียกมันว่ารถซิ่ง เพราะมันขับเร็ว

ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร หมายถึง การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ตามที่กฎหมายกำหนด

ด้านการใช้ความเร็ว หมายถึง การเปลี่ยนตำแหน่งต่อเวลา สำหรับช่วงเวลาที่ยาว ความเร็วที่คิดจากการเปลี่ยนตำแหน่งในช่วงเวลานั้นหารด้วยช่วงเวลาถือว่าเป็นความเร็วเฉลี่ย (Average velocity) ความเร็วเฉลี่ยเป็นเสมือนความเร็วที่การเปลี่ยนแปลง ในช่วงเวลาที่วัดมีค่าเดียวที่สม่ำเสมอ

ด้านการขับขี่ด้วยความกึกคะนอง หมายถึง อาจทำให้ ประเมิน ระยะทาง ขอบเขต และความสามารถ และพลังอำนาจของตนเองผิดไป อาจขับรถตกเหว เพราะ เข้าใจว่าตนสามารถขับรถไต่หน้าผาได้ อาจโดนรุมตีบ เพราะเข้าใจว่าตนเป็นพระเอก

### บทที่ 3

#### วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษา เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี เป็นวิจัยเชิงปริมาณ วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล มีดังนี้

#### ประชากรและกลุ่ม ตัวอย่าง

ประชากรที่เป็นเป้าหมายการวิจัย ได้แก่ ประชากรในเขตพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี มีทั้งหมด 37,113 คน มีขั้นตอนในการสุ่มตัวอย่างดังนี้

1. การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง (Sample Size) โดยวิธีการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างของ ทาโร่ ยามาเน่ (Yamane, 1967) จากประชาชน 37,113คน (ที่มา: ที่ว่าการอำเภอเกาะจันทร์, 2559) เมื่อกำหนดแล้วได้ขนาดกลุ่มสำหรับการศึกษาเป็นจำนวน 396 คน ดังนี้

$$\text{สูตร } n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

เมื่อ  $n$  คือ จำนวนตัวอย่างหรือขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

$N$  คือ จำนวนหน่วยทั้งหมด ขนาดของประชากรซึ่งเท่ากับ 37,113 คน

$E$  คือ ความคลาดเคลื่อนในการสุ่มตัวอย่าง (Sampling Error) ในที่นี้จะกำหนดเท่ากับ  $\pm 0.05$  ภายใต้ความเชื่อมั่น 95 %

$$\text{แทนค่าสูตร } n = \frac{37,113}{1+37,113(0.05)^2} = 395.73$$

ดังนั้นจึงควรใช้จำนวนตัวอย่างในครั้งนี้ประมาณ 396 คน จึงจะยอมรับได้

2. เทคนิคการสุ่มตัวอย่าง (Sample technique) จะใช้วิธีการคำนวณกลุ่มตัวอย่างจากประชากรแบบสัดส่วน จากนั้นจะนำกลุ่มตัวอย่างที่ได้มาสุ่ม แบบบังเอิญอีกครั้งจากประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี

ตารางที่ 3-1 กลุ่มตัวอย่างจากประชาชนแบบสัดส่วน

ชื่อ โรงเรียน	จำนวนประชาชน	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
ตำบลท่าบุญมี	11,519	123
ตำบลเกาะจันทร์	25,594	273
รวม	37,113	396

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม (Questionnaires) ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการศึกษาแนวคิดจากทฤษฎีเอกสารต่าง ๆ ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอนคือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีแบ่งได้เป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรด้านการใช้ความเร็วด้านการขับขี่ด้วยความคล่องแคล่ว

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

วิธีการสร้างเครื่องมือ ได้แก่

1. ศึกษาตำรา เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการสร้างแบบสอบถาม
2. สร้างแบบสอบถามขึ้นตามกรอบข้อมูลที่ต้องการศึกษา โดยใช้คำจำกัดความหรือนิยามปฏิบัติการตามตัวแปรที่กำหนดไว้เป็นหลักในการสร้างคำถามต่าง ๆ ให้ครอบคลุมตัวแปรที่ศึกษาทั้งหมด เพื่อให้แบบสอบถามสามารถวัดได้ในสิ่งที่ต้องการจะวัด (Validity)

3. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นพร้อมทั้งคำจำกัดความหรือนิยามปฏิบัติการของตัวแปรเสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิ ได้แก่ รองศาสตราจารย์ ว่าที่เรือตรี ดร.เอกวิทย์ มณีธร และรองศาสตราจารย์ (พิเศษ) พันตำรวจเอก ดร.ปกรณ์ มณีปกรณ์ และและพ.ต.อ.หญิง ดร.ศุภลักษณ์ เหลี่ยมวารงูร เพื่อพิจารณาตรวจสอบว่านิยามและแบบสอบถามที่สร้างขึ้นนี้มีความชัดเจนถูกต้องหรือไม่รวมทั้งการพิจารณาสำนวนภาษาที่ใช้ในข้อความว่าสอดคล้องกับลักษณะที่ต้องการจะวัดหรือไม่เพื่อให้เครื่องมือมีความตรงในเนื้อหา (Content validity)

4. ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น ก่อนจะนำไปทดลองใช้ (Try-out)



5. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปหาความเชื่อมั่น (Reliability) ในภาคสนามกับกลุ่มที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มประชากรของการศึกษาที่มี ใช้กลุ่มตัวอย่างจริงของการวิจัยครั้งนี้ ได้ทำการเก็บกลุ่มตัวอย่างที่อำเภอเมืองชลบุรี จำนวน 30 คน แล้วนำมาคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ของครอนบราค (Cranach's Alpha Coefficient) ได้ค่า = 8.7

6. แก้ไขแบบสอบถามโดยการปรึกษาผู้ทรงคุณวุฒิ อีกครั้ง จากนั้นจึงดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างจริง

### ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. การเก็บข้อมูลใช้แบบสอบถามจากประชาชนเขตพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี
2. ตรวจสอบความครบถ้วนและความถูกต้องของข้อมูลในแบบสอบถามกรณีที่คุณตอบแบบสอบถามกรอกข้อมูลไม่ครบ ผู้วิจัยจะให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้กรอกเพิ่มเติมในทันที
3. นำแบบสอบถามมากรอกข้อมูลลงในคอมพิวเตอร์จากนั้นนำข้อมูลมาวิเคราะห์และแปลผลข้อมูล ด้วยโปรแกรมประมวลผลข้อมูล

### การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การประมวลผลข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล มีขั้นตอนดังนี้
  - 1.1 ตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้องของแบบสอบถามหลังจากดำเนินการสัมภาษณ์เพื่อให้ได้แบบสอบถามที่ได้รับคำตอบที่สมบูรณ์ครบตามจำนวนที่ระบุไว้
  - 1.2 บันทึกข้อมูลที่เป็นรหัสลงในแบบบันทึกข้อมูล และเครื่องคอมพิวเตอร์
  - 1.3 ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลด้วย โปรแกรมคอมพิวเตอร์
  - 1.4 ประมวลผลข้อมูลตามจุดมุ่งหมายของการศึกษาวิจัย
2. การวิเคราะห์ข้อมูลทำการวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษารั้งนี้
  - 2.1 วิเคราะห์ลักษณะกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาในวิเคราะห์โดยจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามข้อมูลทั่วไป ด้วยสถิติความถี่และค่าร้อยละ
  - 2.2 วิเคราะห์ ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีจากแบบสอบถามที่มีการวัดระดับ 5 ระดับ มาเป็นคะแนน (Interval scale) ดังนี้
 

การแปลผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ใช้เกณฑ์ในการวิเคราะห์ข้อมูล จากคะแนนเฉลี่ยแบ่งเป็น 5 ระดับ

เกณฑ์ประเมิน	คะแนน
มีความคิดเห็นมากที่สุด	5
มีความคิดเห็นมาก	4
มีความคิดเห็นปานกลาง	3
มีความคิดเห็นน้อย	2
มีความคิดเห็นน้อยที่สุด	1

การวิเคราะห์ ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม  
รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ใช้การคำนวณค่าเฉลี่ยและ  
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) และนำมาจัดระดับโดยใช้เกณฑ์การแบ่งช่วงเท่า ๆ กันดังนี้  
(ฉัฐพล สุภาพล, 2557)

ค่าพิสัย	มีพฤติกรรม
4.21-5.00	มีความคิดเห็นมากที่สุด
3.41-4.20	มีความคิดเห็นมาก
2.61-3.40	มีความคิดเห็นปานกลาง
1.81-2.60	มีความคิดเห็นน้อย
1.00-1.80	มีความคิดเห็นน้อยที่สุด

2.3 ใช้สถิติเชิงอนุมาน ในการวิเคราะห์เพื่ออ้างอิงผลการทดสอบจากกลุ่มตัวอย่างไป  
ยังกลุ่มตัวอย่างประชากรดังนี้

ทดสอบความแตกต่างระหว่างปัจจัยคุณลักษณะของประชากรกับความคิดเห็นของ  
ประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์  
จังหวัดชลบุรี การแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) การหาค่าเฉลี่ย  
(Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และทำการทดสอบสมมติฐาน ด้วย  
สถิติ t - Test สำหรับคุณลักษณะของประชากรที่แบ่งได้ 2 กลุ่ม สถิติ F- test สำหรับคุณลักษณะ  
ของประชากรที่แบ่งได้ 3 กลุ่ม ขึ้นไป หรือการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว หรือ (One way  
Analysis of Variance ANOVA) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05 หรือความเชื่อมั่น 95 %

## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี เป็นผลจากการวิเคราะห์จากแบบสอบถามจำนวน 396 ราย นำเสนอผลการวิจัยออกเป็นส่วนตัวต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

$\bar{X}$  แทน ค่าเฉลี่ย

SD แทน ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน

n แทน จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

t แทน ค่าสถิติในการแจกแจงแบบที

F แทน ค่าสถิติที่ได้จากการวิเคราะห์ความแปรปรวนจำแนกแบบทางเดียว

p แทน ค่าความน่าจะเป็นของความคลาดเคลื่อน

\* แทน มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยแบ่งการนำเสนอข้อมูลออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ผลการศึกษาระดับความคิดเห็น

ตอนที่ 3 ผลการทดสอบสมมติฐาน

## ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4-1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (n = 396)	ร้อยละ
ชาย	158	40.2
หญิง	238	59.8
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 4-1 พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง มากที่สุด คิดเป็น ร้อยละ 40.2 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 42.9

ตารางที่ 4-2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (n = 396)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 21ปี	20	5.0
21 – 30 ปี	87	22.4
31 – 40 ปี	153	38.4
41 – 50 ปี	81	20.4
มากกว่า 50 ปี	55	13.8
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 4-2 พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 38.4 รองลงมาคือ มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 22.4 อายุระหว่าง 41 - 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 20.4 อายุระหว่าง มากกว่า 50 ปีคิดเป็นร้อยละ 13.8 และ ต่ำกว่า 21ปี คิดเป็นร้อยละ 5.0

ตารางที่ 4-3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพ	จำนวน (n = 396)	ร้อยละ
โสด	94	24.1
สมรส	261	65.6
หม้าย/ หย่าร้าง	41	10.3
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 4-3 พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีสถานภาพ สมรส มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 65.6 รองลงมาคือ มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 24.1และมีสถานภาพหม้าย/หย่าร้าง คิดเป็นร้อยละ 10.3

ตารางที่ 4-4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (n = 396)	ร้อยละ
มัธยมศึกษา/ ปวช.	33	8.8
อนุปริญญา (ปวส.)	142	35.7
ปริญญาตรี	188	47.2
สูงกว่าปริญญาตรี	33	8.3
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 4-4 พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการศึกษาระดับปริญญาตรี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.2 รองลงมาคือ มีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ ปวส. คิดเป็นร้อยละ 35.7 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/ ปวช. คิดเป็นร้อยละ 8.8 และมีการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 8.3

ตารางที่ 4-5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ

อาชีพหลัก	จำนวน (n = 396)	ร้อยละ
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	85	22.4
ค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว	117	29.4
รับจ้างทั่วไป	42	10.1
พนักงานบริษัทเอกชน	71	17.8
นักเรียน/ นักศึกษา	54	13.6
อื่น ๆ	27	6.8
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 4-5 พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.4 รองลงมาคือ มีอาชีพข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 22.4 มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 17.8 มีอาชีพนักเรียน/ นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 13.6 มีอาชีพรับจ้างทั่วไป คิดเป็น ร้อยละ 10.1 และมีอาชีพอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 6.8

ตารางที่ 4-6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน (n = 396)	ร้อยละ
ไม่เกิน 5,000 บาท	51	13.3
5,001 – 10,000 บาท	106	26.6
10,001 – 15,000 บาท	137	34.4
15,001 – 20,000 บาท	60	15.1
20,001 บาท ขึ้นไป	42	10.6
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 4-6 พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีรายได้ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 34.4 รองลงมาคือ มีรายได้ 5,000– 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 26.6 มีรายได้ 15,001 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 15.1 มีรายได้ ไม่เกิน 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 13.3 และมีรายได้ ระหว่าง 20,001 บาท คิดเป็นร้อยละ 10.6

## ตอนที่ 2 ผลการศึกษาระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี

ตารางที่ 4-8 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นของประชาชนต่อ  
พฤติกรรมกรรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์  
จังหวัดชลบุรี

ประเด็น	$\bar{X}$	SD	แปลความหมายระดับ ความคิดเห็น
1. ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร	3.85	0.72	มาก
2. ด้านการใช้ความเร็ว	3.96	0.67	มาก
3. ด้านการขับซัดด้วยความกึกคะนอง	3.91	0.72	มาก
รวม	3.90	0.70	มาก

จากตารางที่ 4-8 ผลการสำรวจพฤติกรรมกรรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ  
ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี พบว่า ประชาชนมีพฤติกรรม โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก  
( $\bar{X} = 3.90$ )

เมื่อพิจารณาในรายด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ด้านที่ 2 ด้านสภาพแวดล้อมทาง  
สังคมและวัฒนธรรม ( $\bar{X} = 3.96$ ) มากที่สุด รองลงมา คือ ด้านที่ 3 ด้านสังคมวิทยา ( $\bar{X} = 3.91$ )  
และด้านที่ 1 ด้านจิตวิทยากายภาพ ( $\bar{X} = 3.85$ )

ตารางที่ 4-9 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของประชาชน  
ต่อพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	SD	แปล ความ หมาย ระดับ	อันดับ ที่
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย ที่สุด	น้อย				
1. ท่านเป็นผู้มีความสุขรอบคอบในการ ขับขีรถจักรยานยนต์	90 (23.1)	102 (25.6)	204 (51.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.72	0.82	มาก	10
2. ถ้ามีผู้โดยสาร ท่านจะระมัดระวังในการ ขับขีรถจักรยานยนต์เป็นพิเศษ	85 (21.9)	135 (33.9)	176 (44.2)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.78	0.78	มาก	7
3. ขณะที่ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ท่าน สามารถที่จะควบคุมอารมณ์ได้อย่างมั่นคง เสมอ	92 (23.6)	117 (29.4)	187 (47.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.77	0.81	มาก	8
4. ท่านชอบฝ่าฝืนสัญญาณจราจรอยู่เสมอ	101 (25.9)	119 (29.9)	176 (44.2)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.82	0.82	มาก	4
5. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ ด้วยความเร็วเกิน จากกฎหมายกำหนด	83 (21.4)	134 (33.7)	179 (45.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.76	0.78	มาก	9
6. ขณะขับขีรถจักรยานยนต์ท่านไม่ชอบสวม หมวกนิรภัย	77 (19.8)	264 (66.3)	55 (13.8)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.06	0.58	มาก	1
7. ท่านลดความเร็วของรถเมื่อเข้าเขตชุมชน	74 (19.1)	266 (66.8)	56 (14.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.05	0.57	มาก	2
8. ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือ ระหว่างขับขี	66 (17.1)	280 (70.4)	50 (12.6)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.04	0.54	มาก	3
9. ท่านฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรอยู่เสมอ	83 (21.4)	143 (35.9)	170 (42.7)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.79	0.77	มาก	6
10. ท่านให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อต้องการ ขับรถแซงคันหน้า	91 (23.4)	134 (33.7)	171 (43.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.80	0.79	มาก	5
รวม	-	-	-	-	-	3.85	0.72	มาก	-

จากตารางที่ 4-9 ผลการสำรวจพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ  
ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรพบว่า ประชาชนมีพฤติกรรม  
อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.85$ )



เมื่อพิจารณาในรายชื่อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า 6. ขณะขับขีรถจักรยานยนต์ท่านไม่ชอบสวมหมวกนิรภัย ( $\bar{X} = 4.06$ ) มากที่สุด รองลงมาคือ ข้อที่ 7. ท่านลดความเร็วของรถเมื่อเข้าเขตชุมชน ( $\bar{X} = 4.05$ ) ข้อที่ 8. ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับขี่ ( $\bar{X} = 4.04$ ) ข้อที่ 4. ท่านชอบฝ่าฝืนสัญญาณจราจรอยู่เสมอ ( $\bar{X} = 3.82$ ) ข้อที่ 10. ท่านให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อต้องการขับรถแซงคันหน้า ( $\bar{X} = 3.80$ ) ข้อที่ 9. ท่านฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรอยู่เสมอ ( $\bar{X} = 3.79$ ) ข้อที่ 2. ถ้ามีผู้โดยสาร ท่านจะระมัดระวังในการขับขีรถจักรยานยนต์เป็นพิเศษ ( $\bar{X} = 3.78$ ) ข้อที่ 3. ขณะที่ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ท่านสามารถที่จะควบคุมอารมณ์ได้อย่างมั่นคงเสมอ ( $\bar{X} = 3.77$ ) ข้อที่ 5. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ ด้วยความเร็วเกินจากกฎหมายกำหนด ( $\bar{X} = 3.76$ ) และข้อที่ 1. ท่านเป็นผู้มีความสุขรอบคอบในการขับขีรถจักรยานยนต์ ( $\bar{X} = 3.72$ )

ตารางที่ 4-10 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของประชาชน ต่อพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง ด้านพฤติกรรมในการตัดสินใจ

ด้านการใช้ความเร็ว	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	SD	แปล ความ หมาย ระดับ	อัน ดับ ที่
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด				
1. ท่านชอบระบายอารมณ์ด้วยการขับ ขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง	77 (19.8)	270 (67.8)	49 (67.8)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.08	0.56	มาก	2
2. ถ้าบุคคลที่ซ้อนท้ายรถของท่านเขียร์ ให้ท่านขับรถให้เร็วมากขึ้นท่านจะ ตอบสนองทันที	72 (18.6)	272 (68.3)	52 (13.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.06	0.56	มาก	3
3. ท่านรู้สึกพอใจเมื่อเพื่อน ๆ ขอมริบ ว่า ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ได้รวดเร็ว มากกว่า	72 (18.6)	268 (67.3)	56 (14.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.05	0.57	มาก	4
4. ท่านชอบและรู้สึกสนุกสนานที่ได้ ขับรถด้วยความเร็ว แข่งกับรถคันอื่น	86 (22.1)	149 (37.4)	161 (40.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.82	0.77	มาก	9
5. เมื่อท่านตื่นตื่นดีใจ ท่านจะดื่มตัว และขับรถด้วยความเร็วสูง	100 (25.6)	147 (36.9)	149 (37.4)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.88	0.79	มาก	6
6. ในระหว่างการขับขีรถจักรยานยนต์ ท่านมักมีเรื่องถกเถียงกับผู้ขับขี่คันอื่น เสมอ ทำให้ท่านขับขีเร็วมากยิ่งขึ้น	101 (25.9)	129 (32.4)	166 (41.7)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.84	0.81	มาก	7

ตารางที่ 4-10 (ต่อ)

ด้านการใช้ความเร็ว	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	SD	แปล ความ หมาย ระดับ	อัน ดับ ที่
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย ที่สุด	น้อย				
7. ท่านขับรถใช้ความเร็วเกินกว่าที่ กฎหมายกำหนด	111 (27.9)	132 (33.7)	153 (38.4)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.89	0.80	มาก	5
8. ท่านไม่ลดความเร็วของรถเมื่อถึง ทางแยกหรือทางโค้ง	90 (23.1)	147 (36.9)	159 (39.9)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.83	0.78	มาก	8
9. ไม่ยอมให้รถที่มีความเร็วกว่าแซง แล้วเร่งเครื่องด้วยความเร็วเพิ่มขึ้น	83 (21.4)	273 (68.6)	40 (10.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.11	0.54	มาก	1
10. ท่านไม่ชะลอความเร็วลงเมื่อสภาพ ถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ	80 (20.6)	278 (9.5)	38 (9.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.11	0.54	มาก	1
รวม	-	-	-	-	-	3.96	0.67	มาก	-

จากตารางที่ 4-10 ผลการสำรวจพฤติกรรมกรรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทาง  
สาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านการใช้ความเร็วพบว่า ประชาชนมี  
พฤติกรรม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.96$ )

เมื่อพิจารณาในรายชื่อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ข้อที่ 9. ไม่ยอมให้รถที่มีความเร็วกว่า  
แซง แล้วเร่งเครื่องด้วยความเร็วเพิ่มขึ้นกับข้อที่ 10. ท่านไม่ชะลอความเร็วลงเมื่อสภาพถนนขรุขระ  
เป็นหลุมเป็นบ่อ ( $\bar{X} = 4.11$ ) มากที่สุด รองลงมาคือ ข้อที่ 1. ท่านชอบระบายอารมณ์ด้วยการขับขี  
รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง ( $\bar{X} = 4.08$ ) ข้อที่ 2. ถ้าบุคคลที่ซ้อนท้ายรถของท่านเชียร์ให้ท่าน  
ขับรถให้เร็วมากขึ้นท่านจะตอบสนองทันที ( $\bar{X} = 4.06$ ) ข้อที่ 3. ท่านรู้สึกพอใจเมื่อเพื่อน ๆ  
ยอมรับว่า ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ได้รวดเร็วมากกว่า ( $\bar{X} = 4.05$ ) ข้อที่ 7. ท่านขับรถใช้ความเร็ว  
เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ( $\bar{X} = 3.89$ ) ข้อที่ 5. เมื่อท่านตื่นตื่นดีใจ ท่านจะลืมหิวและขับรถด้วย  
ความเร็วสูง ( $\bar{X} = 3.88$ ) ข้อที่ 6. ในระหว่างการขับขีรถจักรยานยนต์ท่านมักมีเรื่องถกเถียงกับผู้ขับ  
ขีคันอื่นเสมอ ทำให้ท่านขับขีเร็วมากยิ่งขึ้น ( $\bar{X} = 3.84$ ) ข้อที่ 8. ท่านไม่ลดความเร็วของรถเมื่อถึง  
ทางแยกหรือทางโค้ง ( $\bar{X} = 3.83$ ) และข้อที่ 4. ท่านชอบและรู้สึกสนุกสนานที่ได้ขับรถด้วยความเร็ว  
แข่งกับรถคันอื่น ( $\bar{X} = 3.82$ )

ตารางที่ 4-11 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานระดับความคิดเห็นของกลุ่ม  
ตัวอย่าง ด้านการขับขี่รถด้วยความถี่กคะนอง

ด้านการขับขี่รถด้วยความถี่กคะนอง	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	SD	แปล ความ หมาย ระดับ	อัน ดับ ที่
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด				
1. ในขณะที่ขับขี่เมื่อท่านมีอาการมึนงง ท่านจะระบายด้วยการขับเร็ว	73 (18.8)	168 (42.2)	155 (38.9)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.80	0.73	มาก	8
2. เมื่อมีรถคันอื่นแซงรถจักรยานยนต์ของ ท่านไป ท่านจะไม่ยอมแพ้และจะต้อง แซงรถคันนั้นกลับคืนมาให้ได้	97 (24.9)	152 (38.2)	147 (36.9)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.88	0.77	มาก	4
3. ท่านรู้สึกกคะนองในขณะที่ขับขี่ รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง	91 (23.4)	144 (36.2)	161 (40.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.83	0.78	มาก	6
4. ท่านจะพยายามขับรถให้หวาดเสียวเมื่อ รู้สึกไม่พอใจผู้โดยสาร	74 (19.1)	155 (38.9)	167 (42.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.77	0.75	มาก	9
5. เมื่อท่านเห็นถนนโล่ง ท่านมักจะอดใจ ไม่ไว้ไม่อยู่และจะทดลองขับขี่ รถจักรยานยนต์ในท่าที่ผาดโผน เพื่อ ความตื่นเต้น สนุกสนาน ทำทาย	93 (23.9)	147 (36.9)	156 (39.2)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.85	0.78	มาก	5
6. การขับขี้อย่างประมาท หวานเสียว ทำ ให้ท่านรู้สึกมีชีวิตชีวา	113 (28.9)	220 (55.3)	63 (15.8)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.13	0.66	มาก	1
7. ท่านขับขี่ด้วยมือข้างเดียวอีกข้างหนึ่ง ถือของอย่างอื่น/พูดโทรศัพท์มือถือขณะ ขับขี่	110 (27.6)	221 (55.5)	65 (16.8)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.11	0.65	มาก	3
8. ท่านขับรถแซงซ้ายเพื่อให้ถึงที่หมาย โดยเร็ว	86 (22.1)	269 (67.6)	41 (10.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.12	0.56	มาก	2
9. ท่านไม่สนใจ ไม่ดูกระจกส่องข้างว่ามี รถด้านหลังกำลังแซงขึ้นมาหรือไม่ ก่อนที่จะแซงรถคันอื่น	101 (25.4)	135 (34.4)	160 (40.2)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.85	0.79	มาก	5
10. ท่านขับขี่รถในขณะที่รถมีอุปกรณ์ที่ ไม่ได้มาตรฐานหรือชำรุด โดยความถี่ กคะนองและด้วยความเร็วตลอดเวลา	75 (19.3)	175 (44.0)	146 (36.7)	0 (0.0)	0 (0.0)	3.82	0.73	มาก	7
รวม	-	-	-	-	-	3.91	0.72	มาก	-

จากตารางที่ 4-11 ผลการสำรวจพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทาง  
สาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านการขับขี่ด้วยความคึกคะนองพบว่า  
ประชาชนมีพฤติกรรม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.91$ )

เมื่อพิจารณาในรายชื่อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ข้อที่ 6. การขับขี้อย่างประมาท หวาน  
เสียว ทำให้ท่านรู้สึกมีชีวิตชีวา ( $\bar{X} = 4.13$ ) มากที่สุด รองลงมาคือ ข้อที่ 8. ท่านขับรถแข่งซ่าย  
เพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว ( $\bar{X} = 4.12$ ) ข้อที่ 7. ท่านขับขี่ด้วยมือข้างเดียวอีกข้างหนึ่งถือของอย่าง  
อื่น/พูดโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ( $\bar{X} = 4.11$ ) ข้อที่ 2. เมื่อมีรถคันอื่นแซงรถจักรยานยนต์ของท่านไป  
ท่านจะไม่ยอมแพ้และจะต้องแซงรถคันนั้นกลับคืนมาให้ได้ ( $\bar{X} = 3.88$ ) ข้อที่ 5. เมื่อท่านเห็นถนน  
โล่ง ท่านมักจะอดใจไม่ไว้ไม่อยู่และจะทดลองขับขี่ รถจักรยานยนต์ในท่าที่ผาดโผน เพื่อความ  
ตื่นเต้น สนุกสนาน ทำทาบกับ ข้อที่ 9. ท่านไม่สนใจ ไม่ดูกระจกส่องข้างว่ามีรถด้านหลังกำลังแซง  
ขึ้นมาหรือไม่ก่อนที่จะแซงรถคันอื่น ( $\bar{X} = 3.85$ ) ข้อที่ 3. ท่านรู้สึกคึกคะนองในขณะที่ขับขี่  
รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง ( $\bar{X} = 3.83$ ) ข้อที่ 10. ท่านขับขี่รถในขณะที่รถมีอุปกรณ์ที่ไม่ได้  
มาตรฐานหรือชำรุด โดยความคึกคะนองและด้วยความเร็วตลอดเวลา ( $\bar{X} = 3.82$ ) ข้อที่ 1. ในขณะที่  
ขับขี่เมื่อท่านมีอาการโกรธท่านจะระบายด้วยการขับรถเร็ว ( $\bar{X} = 3.80$ ) และข้อที่ 4. ท่านจะ  
พยายามขับรถให้หวาดเสียวเมื่อรู้สึกไม่พอใจผู้โดยสาร ( $\bar{X} = 3.77$ )

### ตอนที่ 3 ผลการทดสอบสมมติฐาน

ตารางที่ 4-12 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่ม  
รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตาม  
ภาพรวม

เพศ	<i>n</i>	<i>Mean</i>	<i>df</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
ชาย	158	3.9119	396	-.080	.000*
หญิง	238	3.9151	289.093		

จากตารางที่ 4-12 พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของ  
วัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามภาพรวม แตกต่างกัน  
อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 เป็นไปตามสมมติฐาน

ตารางที่ 4-13 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม  
รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตาม  
ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

เพศ	<i>n</i>	<i>Mean</i>	<i>df</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
ชาย	158	3.8894	396	.910	.001*
หญิง	238	3.8382	303.523		

จากตารางที่ 4-13 พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีพฤติกรรมกรรวมกลุ่มแข่งรถของ  
วัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติ  
ตามกฎจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

ตารางที่ 4-14 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม  
รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตาม  
ด้านการใช้ความเร็ว

เพศ	<i>n</i>	<i>Mean</i>	<i>df</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
ชาย	158	3.9731	396	.270	.000*
หญิง	238	3.9622	283.912		

จากตารางที่ 4-14 พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีพฤติกรรมกรรวมกลุ่มแข่งรถของ  
วัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็ว  
แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

ตารางที่ 4-15 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่ม  
รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตาม  
ด้านการขับซิ่งด้วยความคึกคะนอง

เพศ	<i>n</i>	<i>Mean</i>	<i>df</i>	<i>t</i>	<i>p</i>
ชาย	158	3.8731	396	-1.282	.072
หญิง	238	3.9450	327.316		

จากตารางที่ 4-15 พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการจับจี้รถด้วยความถี่ค่อนงไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-16 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับความถี่เห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามภาพรวม

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	4	2.344	.586	4.153	.003*
ภายในกลุ่ม	391	55.458	.141		
รวม	395	57.803			

จากตารางที่ 4-16 พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามภาพรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4-17 การเปรียบเทียบรายคู่ ระดับความถี่เห็นการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีด้านภาพรวม จำแนกตามช่วงอายุ

ช่วงอายุ	$\bar{X}$	ต่ำกว่า 21 ปี	21 – 30 ปี	31 – 40 ปี	41 – 50 ปี	มากกว่า 50 ปี
		4.03	3.79	3.94	3.99	3.87
ต่ำกว่า 21 ปี	4.03	-	.24*	.09	.03	.16
21 – 30 ปี	3.79		-	-.15*	-.20*	-.08
31 – 40 ปี	3.94			-	.05	.07
41 – 50 ปี	3.99				-	.12
มากกว่า 50 ปี	3.87					-

\* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05

จากตารางที่ 4-17การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของ ระดับพฤติกรรมกรรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านภาพรวม จำแนกตามช่วงอายุ พบว่า 1. ประชาชนที่มีช่วงอายุ 21 - 30 ปี มีระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ซึ่งของวัยรุ่น ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีด้านภาพรวมแตกต่างกับ ประชาชนที่มีช่วงอายุต่ำกว่า 21 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 2. ประชาชนที่มีช่วงอายุ 31 - 40 ปี มีระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ซึ่งของวัยรุ่น ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีด้านภาพรวมแตกต่างกับ ประชาชนที่มีช่วงอายุ 21 – 30 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 3. ประชาชนที่มีช่วงอายุ 41 - 50 ปี มีระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ซึ่งของวัยรุ่น ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีด้านภาพรวมแตกต่างกับ ประชาชนที่มีช่วงอายุ 21 – 30 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 4. ประชาชนที่มีช่วงอายุ มากกว่า 50 ปี มีระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ซึ่งของวัยรุ่น ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีด้านภาพรวมแตกต่างกับ ประชาชนที่มีช่วงอายุต่ำกว่า 21ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4-18 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมกรรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีจำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	4	1.814	.454	1.609	.171
ภายในกลุ่ม	391	110.750	.282		
รวม	395	112.564			

จากตารางที่ 4-18 พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมกรรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-19 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็ว

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	4	.894	.223	1.578	.179
ภายในกลุ่ม	391	55.652	.142		
รวม	395	56.546			

จากตารางที่ 4-19 พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็วไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-20 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความคึกคะนอง

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	4	6.323	1.581	5.492	.000*
ภายในกลุ่ม	391	113.114	.288		
รวม	395	119.437			

จากตารางที่ 4-20 พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความคึกคะนองแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05



ตารางที่ 4-21 การเปรียบเทียบรายคู่ ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อความคิดเห็นการรวมกลุ่ม  
รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้าน  
สังคมวิทยา จำแนกตามช่วงอายุ

ช่วงอายุ	$\bar{X}$	ต่ำกว่า 21ปี	21 – 30 ปี	31 – 40 ปี	41 – 50 ปี	มากกว่า 50 ปี
		4.05	3.75	3.96	4.08	3.79
ต่ำกว่า 21ปี	4.05	-	.30*	.09	-.03	.26
21 – 30 ปี	3.75		-	-.21*	-.34*	-.04
31 – 40 ปี	3.96			-	-.13	.17
41 – 50 ปี	4.08				-	.29*
มากกว่า 50 ปี	3.79					-

\* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05

จากตารางที่ 4-21 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถ  
ของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านสังคมวิทยา จำแนกตาม  
ช่วงอายุ พบว่า

1. ประชาชนที่มีช่วงอายุ 21 - 30 ปี มีระดับพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบน  
ทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านสังคมวิทยา แตกต่างกับ ประชาชนที่มี  
ช่วงอายุต่ำกว่า 21 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ประชาชนที่มีช่วงอายุ 31 - 40 ปี มีระดับพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบน  
ทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านภาพรวมด้านสังคมวิทยา แตกต่างกับ  
ประชาชนที่มีช่วงอายุ 21 – 30 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ประชาชนที่มีช่วงอายุ 41 - 50 ปี มีระดับพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบน  
ทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านภาพรวมด้านสังคมวิทยา แตกต่างกับ  
ประชาชนที่มีช่วงอายุ 21 – 30 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ประชาชนที่มีช่วงอายุ มากกว่า 50 ปี มีระดับพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่น  
บนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านภาพรวมด้านสังคมวิทยา แตกต่างกับ  
ประชาชนที่มีช่วงอายุ 41 – 50 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4-22 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	2	.202	.101	.692	.501
ภายในกลุ่ม	393	57.601	.146		
รวม	395	57.803			

จากตารางที่ 4-22 พบว่า ประชาชนที่มีสถานภาพต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม ไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

ตารางที่ 4-23 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	2	.414	.207	.728	.483
ภายในกลุ่ม	393	112.151	.284		
รวม	395	112.564			

จากตารางที่ 4-23 พบว่า ประชาชนที่มีสถานภาพต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-24 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็ว

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	2	.473	.237	1.666	.190
ภายในกลุ่ม	393	56.072	.142		
รวม	395	56.546			

จากตารางที่ 4-24 พบว่า ประชาชนที่มีสถานภาพต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็วไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-25 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความคึกคะนอง

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	2	.083	.041	.137	.872
ภายในกลุ่ม	393	119.354	.302		
รวม	395	119.437			

จากตารางที่ 4-25 พบว่า ประชาชนที่มีสถานภาพต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความคึกคะนองไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-26 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรม  
การรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี  
จำแนกตามด้านภาพรวม

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	3	.279	.093	.638	.591
ภายในกลุ่ม	392	57.524	.146		
รวม	395	57.803			

จากตารางที่ 4-26 พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่ม  
แข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้าน  
ภาพรวมไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

ตารางที่ 4-27 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรม  
การรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี  
จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	3	.401	.134	.469	.704
ภายในกลุ่ม	392	112.163	.285		
รวม	395	112.564			

จากตารางที่ 4-27 พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่ม  
แข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการ  
ปฏิบัติตามกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-28 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรม  
การรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี  
จำแนกตามด้านการใช้ความเร็ว

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	3	.345	.115	.807	.490
ภายในกลุ่ม	392	56.200	.143		
รวม	395	56.546			

จากตารางที่ 4-28 พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่ม  
แข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้  
ความเร็วไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-29 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรม  
การรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี  
จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความคึกคะนอง

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	3	2.303	.768	2.582	.053
ภายในกลุ่ม	392	117.134	.297		
รวม	395	119.437			

จากตารางที่ 4-29 พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่ม  
แข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับ  
ขี่ด้วยความคึกคะนองไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-30 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	5	1.105	.221	1.527	.180
ภายในกลุ่ม	390	56.698	.145		
รวม	395	57.803			

จากตารางที่ 4-30 พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม ไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

ตารางที่ 4-31 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	5	1.256	.251	.885	.491
ภายในกลุ่ม	390	111.308	.284		
รวม	395	112.564			

จากตารางที่ 4-31 พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-32 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็ว

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	5	.970	.194	1.368	.235
ภายในกลุ่ม	390	55.576	.142		
รวม	395	56.546			

จากตารางที่ 4-32 พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็วไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-33 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความคึกคะนอง

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	5	3.882	.776	2.634	0.23
ภายในกลุ่ม	390	115.555	.295		
รวม	395	119.437			

จากตารางที่ 4-33 พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่ด้วยความคึกคะนองไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-34 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของประชาชนต่อ  
พฤติกรรมกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์  
จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	4	1.491	.373	2.602	.036*
ภายในกลุ่ม	391	56.312	.143		
รวม	395	57.803			

จากตารางที่ 4-34 พบว่า ประชาชนที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 เป็นไปตามสมมติฐาน

ตารางที่ 4-35 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของ  
ประชาชนต่อพฤติกรรมกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอ  
เกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม

ระดับรายได้	$\bar{X}$	ต่ำกว่า	5,000–	10,001–	15,001–20,000	20,001 บาท
		5,001 บาท	10,000 บาท	15,000 บาท	บาท	ขึ้นไป
		3.93	3.96	3.84	3.99	3.90
ต่ำกว่า 5,001 บาท	3.93	-	-.03	.09	-.07	.03
5,000–10,000 บาท	3.96		-	.13*	-.04	.06
10,001–15,000 บาท	3.84			-	-.16*	-.07
15,001–20,000 บาท	3.99				-	.09
20,001 บาท ขึ้นไป	3.90					-

\* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05

จากตารางที่ 4-35 พบว่า เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับพฤติกรรมกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม พบว่า

1. ประชาชนที่มีรายได้ระหว่าง 10,001– 15,000 บาท มีระดับพฤติกรรมกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวม



แตกต่างกับ ประชาชนที่มีระดับรายได้ระหว่าง 5,000 – 10,000 บาทแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ประชาชนที่มีรายได้ระหว่าง 15,001– 20,000 บาท มีระดับพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านภาพรวมแตกต่างกับ ประชาชนที่มีระดับรายได้ระหว่าง 10,001 – 15,000 บาทแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4-36 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	4	1.814	.454	1.609	.171
ภายในกลุ่ม	391	110.750	.282		
รวม	395	112.564			

จากตารางที่ 4-36 พบว่า ประชาชนที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-37 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็ว

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	4	.505	.126	.885	.473
ภายในกลุ่ม	391	56.041	.143		
รวม	395	56.546			

จากตารางที่ 4-37 พบว่า ประชาชนที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการใช้ความเร็วไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4-38 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของประชาชนต่อพฤติกรรม  
การรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี  
จำแนกตามด้านการขับขี่รถด้วยความถี่คึกคะนอง

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
ประชาชน	4	5.989	1.497	5.187	.000*
ภายในกลุ่ม	391	113.448	.289		
รวม	395	119.437			

จากตารางที่ 4-38 พบว่า ประชาชนที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีพฤติกรรมการ  
รวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตาม  
ด้านการขับขี่รถด้วยความถี่คึกคะนองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

ตารางที่ 4-39 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของ  
ประชาชนต่อพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอ  
เกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีจำแนกตามด้านการขับขี่รถด้วยความถี่คึกคะนอง

ระดับรายได้	$\bar{X}$	ต่ำกว่า	5,000–	10,001–	15,001–20,000	20,001 บาท
		5,001 บาท	10,000 บาท	15,000 บาท	บาท	ขึ้นไป
		4.00	4.06	3.77	3.95	3.87
ต่ำกว่า 5,001 บาท	4.00	-	-.06	.24*	.05	.13
5,000–10,000 บาท	4.06		-	.29*	.11	.19
10,001–15,000 บาท	3.77			-	-.19*	-.11
15,001–20,000 บาท	3.95				-	.08
20,001 บาท ขึ้นไป	3.87					-

\* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05

จากตารางที่ 4-39 พบว่า เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ระหว่างรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับ  
พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี  
จำแนกตามด้านการขับขี่รถด้วยความถี่คึกคะนองพบว่า

1. ประชาชนที่มีรายได้ระหว่าง 10,001– 15,000 บาท มีระดับพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่ง  
รถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่รถ

ด้วยความถี่ที่ค่อนข้างแตกต่างกัน ประชาชนที่มีระดับรายได้ระหว่าง ต่ำกว่า 5,001 บาทแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ประชาชนที่มีรายได้ระหว่าง 10,001– 15,000 บาท มีระดับพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่รถ ด้วยความถี่ที่ค่อนข้างแตกต่างกัน ประชาชนที่มีระดับรายได้ระหว่าง 5,000 – 10,000 บาทแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ประชาชนที่มีรายได้ระหว่าง 15,001–20,000 บาท มีระดับพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามด้านการขับขี่รถ ด้วยความถี่ที่ค่อนข้างแตกต่างกัน ประชาชนที่มีระดับรายได้ระหว่าง 10,000 – 15,000 บาทแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4-40 ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ข้อค้นพบ
1. ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
2. ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
3. ประชาชนที่มีสถานภาพต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
4. ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
5. ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
6. ประชาชนที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน

## บทที่ 5

### สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี และเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคลจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้ ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง ตอนที่ 2 พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี แบ่งได้เป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรด้านการใช้ความเร็วด้านการจับขังรถด้วยความคึกคะนอง ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ศึกษาจากประชาชนตามทะเบียนราษฎรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ประชาชนในเขตพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี จำนวน 396 คน

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) การหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ในการทดสอบสมมติฐาน ใช้ค่าสถิติ t-Test ในการทดสอบสมมติฐานหาความแตกต่างระหว่างตัวแปรอิสระที่มี 2 กลุ่ม กับตัวแปรตาม และใช้ค่าสถิติ F-test หรือการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว หรือ (One way Analysis of Variance ANOVA) ในการทดสอบสมมติฐานหาความแตกต่างระหว่างตัวแปรที่มีมากกว่า 2 กลุ่ม กับตัวแปรตามกำหนดค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

#### สรุปผลการศึกษา

ประชาชนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศหญิง มากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 40.2 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุอยู่ระหว่าง 31 - 40 ปีคิดเป็นร้อยละ 38.4 มีสถานภาพ สมรส มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 65.6 มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.2 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 29.4 และมีรายได้ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 34.4

ผลการสำรวจพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี พบว่า ประชาชนมีพฤติกรรม โดย ภาพรวม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.90$ )

ในการตอบคำถามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ผลการสำรวจพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี พบว่า ประชาชนมีพฤติกรรม โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.90$ )

เมื่อพิจารณาในรายด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ด้านที่ 2 ด้านสภาพแวดล้อมทางสังคมและวัฒนธรรม ( $\bar{X} = 3.96$ ) มากที่สุด รองลงมา คือ ด้านที่ 3 ด้านสังคมวิทยา ( $\bar{X} = 3.91$ ) และด้านที่ 1 ด้านจิตวิทยาภาพ ( $\bar{X} = 3.85$ ) ตามลำดับ

#### ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร พบว่า ประชาชนมีพฤติกรรม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.85$ )

เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า 6. ขณะขับขีรถจักรยายนต์ท่านไม่ชอบสวมหมวกนิรภัย ( $\bar{X} = 4.06$ ) มากที่สุด รองลงมาคือ ข้อที่ 7. ท่านลดความเร็วของรถเมื่อเข้าเขตชุมชน ( $\bar{X} = 4.05$ ) ข้อที่ 8. ท่านค้มเครื่องค้มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับขี ( $\bar{X} = 4.04$ ) ข้อที่ 4. ท่านชอบฝ่าฝืนสัญญาณจราจรอยู่เสมอ ( $\bar{X} = 3.82$ ) ข้อที่ 10. ท่านให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อต้องการข้ามรถแข่งคันหน้า ( $\bar{X} = 3.80$ ) ข้อที่ 9. ท่านฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรอยู่เสมอ ( $\bar{X} = 3.79$ ) ข้อที่ 2. ถ้ามีผู้โดยสาร ท่านจะระมัดระวังในการขับขีรถจักรยายนต์เป็นพิเศษ ( $\bar{X} = 3.78$ ) ข้อที่ 3. ขณะที่ท่านขับขีรถจักรยายนต์ท่านสามารถที่จะควบคุมอารมณ์ได้อย่างมั่นคงเสมอ ( $\bar{X} = 3.77$ ) ข้อที่ 5. ท่านขับขีรถจักรยายนต์ ด้วยความเร็วเกินจากกฎหมายกำหนด ( $\bar{X} = 3.76$ ) และข้อที่ 1. ท่านเป็นผู้มีความสุขรอบคอบในการขับขีรถจักรยายนต์ ( $\bar{X} = 3.72$ )

#### ด้านการใช้ความเร็ว

ผลการสำรวจพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านการใช้ความเร็ว พบว่า ประชาชนมีพฤติกรรม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.96$ )

เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ข้อที่ 9. ไม่ยอมให้รถที่มีความเร็วกว่าแซง แล้วเร่งเครื่องด้วยความเร็วเพิ่มขึ้น กับ ข้อที่ 10. ท่านไม่ชะลอความเร็วลงเมื่อสภาพถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ ( $\bar{X} = 4.11$ ) มากที่สุด รองลงมาคือ ข้อที่ 1. ท่านชอบระบายอารมณ์ด้วยการขับขีรถจักรยายนต์ด้วยความเร็วสูง ( $\bar{X} = 4.08$ ) ข้อที่ 2. ถ้าบุคคลที่ซ้อนท้ายรถของท่านเชียร์ให้ท่านขับรถให้เร็วมากขึ้นท่านจะตอบสนองทันที ( $\bar{X} = 4.06$ ) ข้อที่ 3. ท่านรู้สึกพอใจเมื่อเพื่อนๆ ยอมรับว่า ท่านขับขีรถจักรยายนต์ได้รวดเร็วกว่า ( $\bar{X} = 4.05$ ) ข้อที่ 7. ท่านขับรถใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ( $\bar{X} = 3.89$ ) ข้อที่ 5. เมื่อท่านตื่นเต้นดีใจ ท่านจะลืมหิวและขับ

รดด้วยความเร็วสูง ( $\bar{X} = 3.88$ ) ข้อที่ 6. ในระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านมักมีเรื่องถกเถียงกับผู้ขับขี่คันอื่นเสมอ ทำให้ท่านขับขี่เร็วมากยิ่งขึ้น ( $\bar{X} = 3.84$ ) ข้อที่ 8. ท่านไม่ลดความเร็วของรถเมื่อถึงทางแยกหรือทางโค้ง ( $\bar{X} = 3.83$ ) และข้อที่ 4. ท่านชอบและรู้สึกสนุกสนานที่ได้ขับขี่ด้วยความเร็ว แข่งกับรถคันอื่น ( $\bar{X} = 3.82$ )

ด้านการขับขี่ด้วยความทึ่กคะนอง

ผลการสำรวจพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ด้านการขับขี่ด้วยความทึ่กคะนอง พบว่า ประชาชนมีพฤติกรรม อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.91$ )

เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า ข้อที่ 6. การขับขี้อย่างประมาท หวานเสียว ทำให้ท่านรู้สึกมีชีวิตชีวา ( $\bar{X} = 4.13$ ) มากที่สุด รองลงมาคือ ข้อที่ 8. ท่านขับรถแข่งซ้ายเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว ( $\bar{X} = 4.12$ ) ข้อที่ 7. ท่านขับขี่ด้วยมือข้างเดียวอีกข้างหนึ่งถือของอย่างอื่น/พูดโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ( $\bar{X} = 4.11$ ) ข้อที่ 2. เมื่อมีรถคันอื่นแซงรถจักรยานยนต์ของท่านไป ท่านจะไม่ยอมแพ้และจะต้องแซงรถคันนั้นกลับคืนมาให้ได้ ( $\bar{X} = 3.88$ ) ข้อที่ 5. เมื่อท่านเห็นถนนโล่ง ท่านมักจะอดใจไม่ไว้ไม่อยู่และจะทดลองขับขี่ รถจักรยานยนต์ในท่าที่ผาดโผน เพื่อความตื่นเต้น สนุกสนาน ทำทายกับ ข้อที่ 9. ท่านไม่สนใจ ไม่ดูกระจกส่องข้างว่ามีรถด้านหลังกำลังแซงขึ้นมาหรือไม่ก่อนที่จะแซงรถคันอื่น ( $\bar{X} = 3.85$ ) ข้อที่ 3. ท่านรู้สึกทึ่กคะนองในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง ( $\bar{X} = 3.83$ ) ข้อที่ 10. ท่านขับขี่รถในขณะที่รถมีอุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐานหรือชำรุด โดยความทึ่กคะนองและด้วยความเร็วตลอดเวลา ( $\bar{X} = 3.82$ ) ข้อที่ 1. ในขณะที่ขับขี่เมื่อท่านมีอาการงอกรท่านจะระบายด้วยการขับเร็ว ( $\bar{X} = 3.80$ ) และข้อที่ 4. ท่านจะพยายามขับรถให้หวาดเสียวเมื่อรู้สึกไม่พอใจผู้โดยสาร ( $\bar{X} = 3.77$ )

## อภิปรายผลการศึกษา

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับ พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีมีผลการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นที่น่าสนใจและควรนำมาอภิปราย ดังนี้

ผลการสำรวจพฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็น โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก เนื่องจากสาเหตุหลักของพฤติกรรม ได้แก่ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรด้านการใช้ความเร็ว และด้านการขับขี่ด้วยความทึ่กคะนองปัจจัยทั้ง 3 ด้านนี้เป็นปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมขึ้นได้ง่ายมากหากเราไม่มียับยั้งชั่งใจมันก็จะส่งผลร้ายให้กับตนเองและผู้อื่น โดยที่เราเจตนาหรือไม่เจตนาซึ่ง

สอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอาชญากรรมที่ว่าด้วยสาเหตุที่ก่อให้เกิดการประกอบอาชญากรรม (รณภพ พรอรุณ, 2542, หน้า 19–21) 1.ด้านจิตวิทยากายภาพ หรือสาเหตุทางสรีระวิทยา กล่าวถึงบุคคลซึ่งมีร่างกายสภาพไม่ปกติหรือทุพพลภาพ อันอาจเป็นเพราะอวัยวะบางส่วนพิการหรือต่อมบางอย่างผิดปกติบุคคลที่มีความผิดปกติทางร่างกายย่อมเกิดปมด้อย ไม่อยากพบปะใคร ๆ มักจะเข้ากับบุคคลระดับเดียวกันตนมีค้อยได้ และถ้าบังเอิญไปคบกับบุคคลที่มีความฉลาดในด้านเล่ห์เหลี่ยมกลโกงหรือกลวิธีในการทุจริตประการต่าง ๆ ก็เลยชักจูงไปเข้ากลุ่มและมั่วสุมอยู่กับพวกอาชญากร เมื่อมีความชำนาญในกลวิธีทุจริตต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นก็อาจประกอบอาชญากรรมได้โดยง่าย ดังที่ลอนโบรโซ (Lombroso) เชื่อว่าสาเหตุของอาชญากรรมนั้นมาจากลักษณะทางกายภาพของบุคคลและเป็นโดยกำเนิด ตามแนวคิดนี้จากผลการวิจัยของนักวิชาการในสมัยต่อมาปรากฏว่าเป็นความจริงร้อยละ 35 ของอาชญากรที่ใช้เป็นตัวอย่างในการศึกษามีนักวิชาการบางคนเชื่อว่า อาชญากรมีสาเหตุมาจากความแตกต่างทางสรีระวิทยา โดยเฉพาะโครงสร้างกระดูกของมนุษย์ที่แตกต่างกันจะทำให้มีพฤติกรรมแตกต่างกันไป โครงกระดูกของอาชญากรส่วนใหญ่จะมีลักษณะผิดปกติและถ่ายทอดทางกรรมพันธุ์ด้วย แต่ก็ขึ้นอยู่กับลักษณะของมันสมองของบุคคลอีกด้วย 2.ด้านสภาพแวดล้อมทางสังคมและวัฒนธรรม เนื่องจากมีนักวิชาการบางคนบางกลุ่มไม่เชื่อทฤษฎีสาเหตุของอาชญากรรมทางด้านสรีระวิทยาและชีววิทยา ซึ่งเป็นทฤษฎีแรกโดยให้ความเห็นว่า หากจะมีอิทธิพลอยู่บ้างเพียงเล็กน้อยเท่านั้นจึงได้มีการศึกษาสาเหตุของอาชญากรรมในด้านอื่น ๆ เช่น สภาพแวดล้อมทางสังคม มีส่วนสำคัญที่ทำให้คนประกอบอาชญากรรม การประกอบอาชญากรรมเป็นผลมาจากการเลียนแบบการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทางสังคม เช่น มาตรฐานการดำรงชีวิต ผลการดำรงชีวิต ผลการเติบโตของอุตสาหกรรม 3.ด้านสังคมจิตวิทยา แนวความคิดในด้านนี้ส่วนใหญ่เป็นนักวิชาการทางจิตวิทยาซึ่งเน้นการพิจารณาความสัมพันธ์ของตัวแปร ระหว่างปัจจัยทางจิตวิทยาและสังคมว่ามีความสัมพันธ์กับการประกอบอาชญากรรมของบุคคลมากน้อยเพียงใด มีนักจิตวิทยาหลายคนให้ความเห็นว่าอาชญากรรมเป็นของธรรมดาที่เกิดขึ้นได้ตราบเท่าที่ปทัสถานของสังคมไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมของสังคมได้ หรือไม่สามารถตอบสนองความต้องการทางสังคมของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลเอาไว้ได้ การล่วงละเมิดต่อปทัสถานทางสังคมก็จะเกิดขึ้นและนำไปสู่การประกอบอาชญากรรม สภาพการณ์เช่นนี้มักจะเกิดในสังคมอุตสาหกรรมที่สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วจนไม่สามารถแก้ไขความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในสังคมนั้น ๆ ได้ ทฤษฎีต่อมาได้รับการโต้แย้งจาก ซิลเคส (Sykes) และเมทซา (Matza) ว่าการประกอบอาชญากรรมเป็นเรื่องของกระบวนการทางจิตวิทยาเบื้องต้นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่ไม่สามารถจะประพฤติปฏิบัติให้อยู่ในปทัสถานและค่านิยมของตนได้เท่านั้น มิใช่เป็นเรื่องของความขัดแย้งระหว่าง

ผลประโยชน์ของชุมชนที่มีต่อโครงสร้างทางวัฒนธรรม หรือส่วนรวมทั้งหมดก็หาไม่  
 อาชญากรรมเกิดขึ้นเนื่องจากบุคคลไม่สามารถปรับตัวเองให้เข้าสภาพแวดล้อมได้มากนักเพียงใด  
 หรืออาชญากรรมเกิดขึ้นเนื่องจากความรับผิดชอบของบุคคลและคุณธรรมในจิตใจที่ได้รับการ  
 อบรม

## ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษา ผู้วิจัยเห็นว่า ควรมีข้อเสนอแนะที่เป็นนัยยะในเชิง  
 นโยบายที่สำคัญดังนี้

1. ควรมีการพัฒนางานระบบสายตรวจและงานออกตรวจ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการ  
 ป้องกันอาชญากรรม โดยเฉพาะในการปรับปรุงสายตรวจให้เหมาะสมกับสภาพปัญหาของพื้นที่  
 และรวมถึงการพบปะเยี่ยมเยียนประชาชน โดยสม่ำเสมอ

2. ควรส่งเสริมให้ตำรวจได้พบปะกับประชาชน จัดกิจกรรมเพื่อให้ชุมชนและประชาชน  
 ได้มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับตำรวจและมีทัศนคติที่ดีต่อตำรวจมากขึ้น อันเป็นการเปิดโอกาสให้  
 ตำรวจได้เข้าไปร่วมแสดงความคิดเห็นให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมการรวมกลุ่ม  
 รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ อีกทั้งทำให้ประชาชนสนับสนุนและให้ความร่วมมือในการ  
 ทำงานของตำรวจมากขึ้น

3. ผลการวิจัย ซึ่งสามารถนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายและวางแผนการให้ความรู้ การ  
 ณรงค์และการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรของวัยรุ่นได้

4. ผู้ที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายและการวางแผนลดอุบัติเหตุ ควรมีความตระหนัก  
 และให้ความสำคัญต่อการสร้างจิตสำนึกปรับเปลี่ยนลักษณะนิสัย ทัศนคติ บุคลิกภาพกลุ่มวัยรุ่นให้มี  
 ความตระหนักถึงอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

หลังจากที่ได้วิจัยเรื่อง เรื่อง พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ  
 ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยเห็นว่า

1. ควรศึกษาเชิงคุณภาพ เกี่ยวกับสาเหตุที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมการรวมกลุ่ม  
 รถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี เพื่อจะได้เป็นการเจาะลึก  
 ถึงสาเหตุอย่างแท้จริง

2. ควรศึกษาวิจัยสาเหตุที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมการรวมกลุ่มรถจักรยานยนต์ในทาง  
 สาธารณะในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรีให้ครอบคลุมทั้งในระดับจังหวัดหรือระดับภาค



ขึ้นไป และจังหวัดใกล้เคียง

3. การศึกษาครั้งต่อไปควรรศึกษากลุ่มตัวอย่างทุกช่วงอายุ เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับสาเหตุหรือปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นด้วย

4. ควรรศึกษาผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มวัยรุ่น เพื่อให้กลุ่มวัยรุ่นได้ตระหนักถึงผลที่ได้รับตามมา ในเชิงคุณภาพ

## บรรณานุกรม

- กัญญาพัสวี กล่อมธงเจริญ. (2555). พฤติกรรมการทำงานร่วมกันเป็นทีมของนักศึกษา. ม.ป.ท. กระทรวงสาธารณสุข. (2544). สถิติของการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข.
- กาญจน์กรอง สุอังคะ. (2559). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. นครราชสีมา: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี.
- กานดา เสือจำศีล. (2555). พฤติกรรมการเข้าใช้บริการร้านกาแฟสด อเมซอนของผู้บริโภค ในจังหวัดปทุมธานี. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการตลาด, คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. (2553). การป้องกันอุบัติเหตุจากภัยจราจร. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ.
- เจริญ แจกพิมาย และปนัดดา ศรีชนสาร. (2555). พฤติกรรมการป้องกันตนเองจากยาเสพติดของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- จุฬารัตน์ โสตะ. (2554). แนวคิด ทฤษฎีและการประยุกต์ใช้เพื่อการพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- จำลอง สิงห์คำ. (2555). ความสัมพันธ์ระหว่างสภาพแวดล้อมครอบครัวกับผลการเรียน ของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นปีที่ 1 แผนกวิชาช่างอิเล็กทรอนิกส์วิทยาลัยการอาชีพฝาง. เชียงใหม่: วิทยาลัยการอาชีพฝาง.
- ชูศักดิ์ หทัยธรรม และสรชัย หล้าสาคร. (2543). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรปราการ. วารสารสาธารณะสุขมูลฐาน ภาคกลาง, 16 (1), 45-55.
- ณัฐพล สุภาพล. (2557). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและแก้ไขปัญหาเสพติดในเขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลคลองกิว อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี. งานนิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารงานยุติธรรมและสังคม, คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ที่ว่าการอำเภอเกาะจันทร์. (2559). ข้อมูลประชากรในเขตพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี. ชลบุรี: ที่ว่าการอำเภอเกาะจันทร์.

- ชั้นย่นันท์ ทองบุญดาศ. (2551). *พฤติกรรมการใช้เวลาว่างของนักศึกษามหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์*.  
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.
- ชญัญชยา อ่อนคง. (2553). *พฤติกรรมชมภาพยนตร์ การเข้าร่วมและความพึงพอใจต่อกิจการ  
Starpics ฟุตฟิต For film ของนักศึกษาในเขตกทม. วิทยานิพนธ์นิเทศศาสตรบัณฑิต,  
สาขาวิชานิเทศศาสตร, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.*
- นิตยา ขนจอหอ. (2557). *พฤติกรรมของผู้เข้าประเมินหมายเลขทะเบียนรถของสำนักงานขนส่ง  
จังหวัดชลบุรี. งานนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารทั่วไป,  
วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.*
- ปกรณ์ มณีปกรณ์. (2553). *อาชญวิทยาและทัณฑวิทยา*. กรุงเทพฯ: เอ็ม.ที.เพรส.
- ปกรณ์ มณีปกรณ์. (2555). *ทฤษฎีอาชญวิทยา*. กรุงเทพฯ: เวลด์เทรด.
- ปนัดดา ชำนาญสุข. (2550). ชิ่ง ช่า เซ็ก: แท็งมอเตอร์ไซค์วัยรุ่นกับการเบียดขับทางสังคม. *วารสาร  
สังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์*, 33(1), 70-81.
- ปวรุตม์ วางฐาน. (2555). *พฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โรงเรียนพะเยาพิทยาคม.  
พะเยา: โรงเรียนพะเยาพิทยาคม.*
- ภาณุวัฒน์ กองราช. (2554). *การศึกษาพฤติกรรมการใช้เครือข่ายสังคมออนไลน์ของวัยรุ่นใน  
ประเทศไทย: กรณีศึกษา Facebook*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชา  
การบริหารเทคโนโลยี, วิทยาลัยนวัตกรรม, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วรวิทย์ ชาญวิรัตน์. (2558). *Srrt ระดับอำเภอ ปี 2558*. ม.ป.ท.
- วรวิทย์ ชาญวิรัตน์ และจุฬากรณ์ โสตะ. (2557). *พฤติกรรมเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ของวัน  
รุ่นในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น. วารสารวิจัยและพัฒนาระบบสุขภาพ,  
7(3), 171-177*
- วิเชียร มุริจันทร์. (2541). *ภูมิหลังของผู้ประสบอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์*. วิทยานิพนธ์  
ครุศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาศึกษาศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย.
- สุดสงวน สุธีสร. (2547). *อาชญวิทยา (พิมพ์ครั้งที่ 2)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สุนทร แม้นสงวน. (2545). *การปฐมพยาบาลและสวัสดิศึกษา ตอนที่ 2 สวัสดิศึกษา*. กรุงเทพฯ :  
มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ. (2554). *การป้องกันอุบัติเหตุ*. กรุงเทพฯ: สำนักงาน  
พัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ.

- สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข. (ม.ป.ป.). *ข้อมูลข่าวสารสาธารณสุข*. กรุงเทพฯ: สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข.
- สำนักพัฒนาการพลศึกษา กีฬา และนันทนาการ. (2544). *อุบัติเหตุ*. กรุงเทพฯ: สำนักพัฒนาการพลศึกษา กีฬา และนันทนาการ.
- อมร โต้ะทอง. (2555). *พฤติกรรมและผลกระทบจากการใช้อินเทอร์เน็ตผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ของวัยรุ่นในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการศึกษา, คณะวิทยาศาสตร์, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- อรรถพล โกสินธุ์. (2556). *พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรบางแก้วจังหวัดพัทลุง*. ม.ป.ท.
- อัจฉริยา ชูตินันท์. (2557). *อาชญาวิทยาและทัณฑวิทยา*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- เอ็มอัชมา วัฒนบูรานนท์. (2557). *สวัสดิศึกษา*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- Alkor, A. (2018). *แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัย*. เข้าถึงได้จาก [http://occupational-h.blogspot.com/2016/10/blog-post\\_48.html](http://occupational-h.blogspot.com/2016/10/blog-post_48.html)
- Green, L.W. (1980). *Health education planning: A diagnostic approach*. California: Mayfield.
- Schwartz, N. E. (1975). Nutritional knowledge, attitude and practice of high school graduated. *Journal of The American Dietetic Association*, 66, 25-3
- Shaw, L., & Sichel, H.S. (1971). *Accident proneness*. Oxford: Pergamon.
- Suchman, E. A. (1987). *Evaluation research: Principle and practice in public service and social action programs*. New York: Ruge Sage Foundation.
- Tiffin, J. & McCormick, E. J. (1968). *Industrial psychology*. London : George Allen and Unrin
- Yamane, T. (1967). *Statistic: An introductory analysis*. New York: Harper & Row.

ภาคผนวก

## แบบสอบถามการวิจัย

เรื่อง พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์  
จังหวัดชลบุรี

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจงกรุณาใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องหน้า  คำตอบที่ตรงกับสภาพความเป็นจริง  
และกรณารอกรายละเอียดลงในช่องว่างที่กำหนดถ้าเลือกตัวเลือกข้อนั้น ๆ

- |                         |   |   |
|-------------------------|---|---|
| 1. เพศ                  | <input type="checkbox"/> ชาย                      | <input type="checkbox"/> หญิง                     |
| 2. อายุ                 | <input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 21 ปี            | <input type="checkbox"/> 21 - 30 ปี               |
|                         | <input type="checkbox"/> 31 - 40 ปี               | <input type="checkbox"/> 41 - 50 ปี               |
|                         | <input type="checkbox"/> มากกว่า 50 ปี            |   |
| 3. สถานภาพ              | <input type="checkbox"/> โสด                      | <input type="checkbox"/> สมรส                     |
|                         | <input type="checkbox"/> หม้าย/หย่าร้าง           |   |
| 4. ระดับการศึกษา        | <input type="checkbox"/> ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย | <input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช. |
|                         | <input type="checkbox"/> อนุปริญญา (ปวส.)         | <input type="checkbox"/> ปริญญาตรี                |
|                         | <input type="checkbox"/> สูงกว่าปริญญาตรี         |   |
| 5. อาชีพ                | <input type="checkbox"/> ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ   | <input type="checkbox"/> ค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว    |
|                         | <input type="checkbox"/> รับจ้างทั่วไป            | <input type="checkbox"/> พนักงานบริษัทเอกชน       |
|                         | <input type="checkbox"/> นักเรียน / นักศึกษา      | <input type="checkbox"/> อื่น ๆ (โปรดระบุ) .....  |
| 6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน | <input type="checkbox"/> ไม่เกิน 5,000 บาท        | <input type="checkbox"/> 5,001 - 10,000 บาท       |
|                         | <input type="checkbox"/> 10,001 - 15,000 บาท      | <input type="checkbox"/> 15,001 - 20,000 บาท      |
|                         | <input type="checkbox"/> 20,001 บาทขึ้นไป         |   |

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการรวมกลุ่มแข่งรถของวัยรุ่นบนทางสาธารณะ ในพื้นที่อำเภอเกาะจันทร์  
จังหวัดชลบุรี

คำชี้แจงกรุณาใส่เครื่องหมาย  ลงในช่อง  ระดับพฤติกรรมลงในช่องที่ตรงกับความเห็นของท่านมากที่สุด

ประเด็น	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
<b>ด้านปฏิบัติตามกฎจราจร</b>					
1. ท่านเป็นผู้มีความสุขรอบคอบในการขับขี่รถจักรยานยนต์					
2. ถ้ามีผู้โดยสาร ท่านจะระมัดระวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นพิเศษ					
3. ขณะที่ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านสามารถที่จะควบคุมอารมณ์ได้อย่างมั่นคงเสมอ					
4. ท่านชอบฝ่าฝืนสัญญาณจราจรอยู่เสมอ					
5. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินจากกฎหมายกำหนด					
6. ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านไม่ชอบสวมหมวกนิรภัย					
7. ท่านลดความเร็วของรถเมื่อเข้าเขตชุมชน					
8. ท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนหรือระหว่างขับขี่					
9. ท่านฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรอยู่เสมอ					
10. ท่านให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อต้องการขั้รถแซงคันหน้า					
<b>ด้านการใช้ความเร็ว</b>					
1. ท่านชอบประบาขอารมณ์ด้วยการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง					
2. ถ้าบุคคลที่ซ้อนท้ายรถของท่านเชียร์ให้ท่านขับรให้เร็วมากขึ้นท่านจะตอบสนองทันที					
3. ท่านรู้สึกพอใจเมื่อเพื่อน ๆ ขอมรับว่า ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รวดเร็วมากกว่า					
4. ท่านชอบและรู้สึกสนุกสนานที่ได้ขับรด้วยความเร็ว แข่งกับรถคันอื่น					
5. เมื่อท่านตื่นเต้นดีใจ ท่านจะลืมหัดและขับรด้วยความเร็วสูง					
6. ในระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านมักมีเรื่องถกเถียงกับผู้ขับรคันอื่นเสมอ ทำให้ท่านขับรเร็วมากยิ่งขึ้น					
7. ท่านขับรใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด					
8. ท่านไม่ลดความเร็วของรถเมื่อถึงทางแยกหรือทางโค้ง					
9. ไม่ยอมให้รถที่มีความเร็วว่าแข่ง แล้วเร่งเครื่องด้วยความเร็วเพิ่มขึ้น					
10. ท่านไม่ชะลอความเร็วลงเมื่อสภาพถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ					

ประเด็น	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
<b>ด้านการขับขี่ด้วยความคล่องตัว</b>					
1. ในขณะที่ขับขี่เมื่อท่านมีอาการงอกรท่านจะระบายด้วยการขับเร็ว					
2. เมื่อมีรถคันอื่นแซงรถจักรยานยนต์ของท่านไป ท่านจะไม่ยอมแพ้และจะต้องแซงรถคันนั้นกลับคืนมาให้ได้					
3. ท่านรู้สึกคล่องตัวในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง					
4. ท่านจะพยายามขับเพื่อให้หวาดเสียวเมื่อรู้สึกไม่พอใจผู้โดยสาร					
5. เมื่อท่านเห็นถนนโล่ง ท่านมักจะอดใจไม่ไว้ไม่อยู่และจะทดลองขับขี่รถจักรยานยนต์ในท่าที่ผาดโผน เพื่อความตื่นเต้น สนุกสนาน ทำท่าย					
6. การขับขี่ย่างประมาท หวานเสียว ทำให้ท่านรู้สึกมีชีวิตชีวา					
7. ท่านขับขี่ด้วยมือข้างเดียวอีกข้างหนึ่งถือของอย่างอื่น/พูดโทรศัพท์มือถือขณะขับขี่					
8. ท่านขับรถแซงซ้ายเพื่อไปถึงที่หมายโดยเร็ว					
9. ท่านไม่สนใจ ไม่ดูกระจกส่องข้างว่ามีรถด้านหลังกำลังแซงขึ้นมาหรือไม่ก่อนที่จะแซงรถคันอื่น					
10. ท่านขับขี่ในขณะที่รถมีอุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐานหรือชำรุด โดยความคล่องตัวและความเร็วตลอดเวลา					

### ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

#### 1. ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

.....

.....

.....

#### 2. ด้านการใช้ความเร็ว

.....

.....

.....



3. ด้านการจับใจด้วยความคิดคะนอง

.....  
.....  
.....

4. ข้อเสนอแนะอื่น

.....  
.....  
.....

ขอขอบคุณที่ให้ความร่วมมือครับ