

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม กรณีศึกษา : กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร

PARTICIPATION IN CRIME PREVENTION THROUGH SOCIAL MEDIA TO RADIO TRAFFIC CASE STUDY: TAXI DRIVER IN BANGKOK

พันตำรวจโท พัฒน์วิทย์ แสงมุกดา

PATTAWIT SAENGMOOKDA

ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (อาชญาวิทยาและงานยุติธรรม) บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

lovelypaul3955@hotmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม กรณีศึกษา: กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิภาคของผู้ขับรถแท็กซี่ และหาแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ขับรถแท็กซี่ในโครงการแท็กซี่ไทยหัวใจอินเตอร์ พ.ศ. 2556 จำนวน 282 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม โดยสรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ 3 ข้อดังนี้

1. การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมเป็นกระบวนการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีบทบาทในกิจกรรม ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ การวางแผน การปฏิบัติ และการติดตามและประเมินผล โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาทางด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ การติดตามและประเมินผล รองลงมาคือ ด้านการปฏิบัติ ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ การวางแผน

2. การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามเพศอายุ ระดับการศึกษาสูงสุด สถานภาพ ภูมิภาค เดิม การเป็นสมาชิกกลุ่มป้องกันอาชญากรรม และการเข้าอบรมการป้องกันอาชญากรรม ทั้งในภาพรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อจำแนกตามประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ พบว่า ในภาพรวมและรายด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. แนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจร คือ การเข้าร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมทำให้ผู้ขับแท็กซี่ได้รับความรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอาชญากรรม และสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างผู้ขับแท็กซี่ด้วยกัน เพื่อร่วมมือกันป้องกันการเกิดอาชญากรรม

คำสำคัญ: การมีส่วนร่วม, การป้องกันอาชญากรรม, สื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม

Abstract

The study, "Participation in crime prevention through social media to radio traffic, Case Study : Taxi Driver in Bangkok," has the objectives to study the participation in crime prevention, to compare the participation in crime prevention by the background of the taxi drivers, and to find the approach to develop participation in crime prevention through the traffic radio.

The sample group is 282 taxi drivers from the "Taxi Thai Hua Jai Inter" Program, 2013 chosen by simple random sampling. The tool for this research is a questionnaire regarding the development of participation in crime prevention through the traffic radio. The results of the study in accordance with the 3 objectives are as follows

1. Participation in crime prevention through the traffic radio for society promotes community involvement in the activity, which can be separated into 3 parts. These 3 parts are planning, taking action, and follow-up and evaluation. In general, results are at the medium level. When considering each part separately, follow-up and evaluation has the highest average. The second highest is taking action, and the part with the lowest average is planning.

2. Comparing participation in crime prevention through the traffic radio by gender, age, highest level of education, status, domicile of origin, membership in crime prevention groups, and participation in crime prevention training, There is no difference between the general result and the result in each part. However, when compared by experience as a taxi driver, the general result and the result in each part differ at a statistically significant level of 0.05.

3. The approach to develop participation in crime prevention through the traffic radio is that participation in crime prevention through the traffic radio informs taxi drivers of the cause of crimes. Also, it creates a network of cooperation between taxi drivers to pull together to prevent crime.

Keyword : participation, crime prevention, social media to radio traffic

บทนำ

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อมส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตในปัจจุบันของประชาชนอย่างมาก เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วและพร้อม ๆ กันหลายด้าน ทำให้ประชาชนต้องปรับตัวให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงเหล่านั้น แต่ประชาชนบางส่วนที่ไม่สามารถปรับตัวได้ก็จะเกิดปัญหาในการดำรงชีวิตและส่งผลกระทบต่อปัญหาของสังคม เช่น ปัญหาสุขภาพจิต ปัญหาพฤติกรรมทางเพศ รวมถึงปัญหาอาชญากรรมซึ่งจัดเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสังคมส่วนรวมเป็นอย่างมาก เช่น ด้านเศรษฐกิจ ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการฆ่าคนตาย การปล้นทรัพย์ การชิงทรัพย์ หรือการวางเพลิง เป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ที่สำคัญคือก่อให้เกิดผลกระทบต่อจิตใจของประชาชน อันส่งผลให้สังคมมีความวุ่นวาย ประชาชนเกิดความไม่มั่นใจในการประกอบอาชีพการงานและการดำรงชีวิตประจำวัน

นอกจากปัญหาสภาพสังคมปัจจุบันที่มีความเจริญทางวัตถุในอัตราค่อนข้างสูง แต่ความเจริญทางจิตใจของประชาชนกลับมีแนวโน้มที่ลดลง ความสัมพันธ์ของคนในสังคมไม่ดีเท่าที่ควร ขาดความเห็นอกเห็นใจ เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ ขาดการเสียสละประโยชน์ส่วน

ตนเพื่อประโยชน์ส่วนรวม การดำเนินชีวิตในสังคมทุกวันนี้เป็นไปในลักษณะตัวใครตัวมัน เป็นสภาพชีวิตที่ต่างคนต่างอยู่ เพื่อนบ้าน ไม่มีความใส่ใจช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ไม่มีการร่วมมือกันเพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้น

นักอาชญาวิทยาตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอาชญากรรมได้พยายามศึกษาค้นคว้าหามาตรการต่าง ๆ เพื่อที่จะกำจัดหรือลดปัญหาอาชญากรรมขึ้น โดยการเน้นทางการศึกษาถึงสาเหตุของการเกิดอาชญากรรม และการกำจัดสาเหตุต่าง ๆ เหล่านั้น อย่างไรก็ตาม การแก้ไขโดยวิธีการดังกล่าวเพื่อเป็นพื้นฐานในการพิจารณา กำหนดมาตรการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมนั้น ไม่อาจประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดีได้ หากไม่มีการร่วมมือกันจากทุกฝ่าย ทั้งรัฐบาล เอกชน และประชาชนเอง โดยการใช้สื่อเข้ามาช่วยเหลือในการติดต่อสื่อสาร ประสานความร่วมมือ และเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมต่าง ๆ ให้ลดน้อยลง

การใช้สื่อเข้ามาช่วยในการป้องกันอาชญากรรมเนื่องจากสื่อหมายถึงสิ่งใด ๆ ก็ตามที่เป็นตัวกลางระหว่างแหล่งกำเนิดของสารกับผู้รับสาร เป็นสิ่งที่นำพาสารจากแหล่งกำเนิดไปยังผู้รับสาร เพื่อให้เกิดผลใดๆ ตามวัตถุประสงค์ของการสื่อสาร สื่อ่นั้น มีหลายประเภทตามรูปแบบการแบ่งสื่อ เช่น การแบ่งสื่อออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) สื่อสิ่งพิมพ์ (Printed Media) เช่น หนังสือพิมพ์ นิตยสาร หนังสือ ภาพถ่าย และ 2) สื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Media) ได้แก่ วิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์ ภาพยนตร์ หรือ แบ่งสื่อออกเป็น 1) สื่อโสต (Audio Media) ได้แก่ วิทยุกระจายเสียง เทป และ 2) สื่อทัศน์ (Visual Media) ซึ่งไม่ว่าจะเป็นสื่อประเภทใดก็มีความสำคัญในการติดต่อสื่อสารอย่างยิ่ง โดยเฉพาะสื่อที่มีความสำคัญและมีอิทธิพลต่อชีวิตประจำวัน เช่น โทรทัศน์และวิทยุ

วิทยุถือเป็นสื่อสำคัญสำหรับในยุคปัจจุบัน เนื่องจากการดำเนินชีวิตส่วนใหญ่ของประชาชนในกรุงเทพมหานคร จะเสียเวลาไปในการอยู่บนรถเพราะการจราจรที่ติดขัด ดังนั้นจึงมีสถานีวิทยุเกิดขึ้นหลายสถานี ทั้งเพื่อความบันเทิง ให้ข้อมูลข่าวสาร รวมถึงการให้ข้อมูลด้านการจราจรด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่ขับรถ ใช้ถนน และเพื่อเป็นสื่อกลางในการช่วยเหลือประชาชน หรือเพื่อติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงาน หรือองค์กรต่างๆ ซึ่งสถานีวิทยุจราจรเพื่อสังคมนอกจากจะจัดตั้งขึ้นเพื่อรายงานการจราจรแล้วยังช่วยประสานความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ด้วย โดยสถานีจราจรเพื่อสังคมจัดตั้งขึ้นมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนในการประสานความร่วมมือกับองค์กรพัฒนาและหน่วยงานภาครัฐ ตลอดจน การดำเนินงานส่งเสริมองค์กรการกุศลต่างๆ เพื่อสาธารณประโยชน์แก่สังคมโดยรวม

สถานีจราจรเพื่อสังคม คลื่น FM 99.5 MHz จัดตั้งขึ้นโดยมีเจตนารมณ์ในการเป็นสื่อกลางรองรับภารกิจรายงานการจราจร แก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชน โดยได้รับความร่วมมือจากองค์กรภาคีต่างๆในสังคม ทั้งหน่วยงานเอกชนและหน่วยงานราชการ อาทิเช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานเอกชนทางสังคมอื่นๆ นอกจากนี้ สถานีวิทยุจราจรเพื่อสังคมนั้นยังเป็นสื่อกลางในการเชื่อมความเข้าใจและสัมพันธ์ภาพที่ดีแก่ทุกภาคส่วนของสังคม โดยไม่มีการโฆษณาเชิงธุรกิจ (Commercial Ad) และมีได้หวังผลตอบแทนใดๆ ทางธุรกิจ อีกทั้งยังได้มีนโยบายในการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นๆ ในการสร้างกิจกรรมพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนเพื่อเป็นการส่งเสริมสาธารณประโยชน์ให้เกิดแก่สังคมโดยรวม พร้อมทั้งสร้างสรรค์ให้เกิดความมีน้ำใจเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ สนับสนุนให้สังคมไทยมีความน่าอยู่ยั่งยืนต่อไป ภายใต้การทำงานที่มีความสมัครสมานสามัคคีเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันของสังคมและบุคลากรของสถานีจราจรเพื่อสังคม ดังคำขวัญของสถานีที่ว่า “รวมใจอาสา ลดปัญหาจราจร เพิ่มสุขทุกครอบครัว”

ผู้ฟังของสถานีจราจรเพื่อสังคม คลื่น FM 99.5 MHz กลุ่มหนึ่ง คือ ผู้ขับรถยนต์สาธารณะ (แท็กซี่) ซึ่งต้องใช้บริการติดตามข่าวสารการจราจรในเส้นทางต่างๆ นอกจากนี้ ผู้ขับแท็กซี่ยังมีส่วนช่วยในการป้องกันอาชญากรรมโดยใช้สถานีจราจรเพื่อสังคม คลื่น FM 99.5 MHz เป็นสื่อกลาง ผ่านโครงการแท็กซี่ไทยหัวใจอินเตอร์ ปี 2556 ถือเป็นเครือข่ายจราจรเพื่อสังคมที่มีสมาชิกจำนวนมาก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นส่งเสริมให้ผู้ขับรถยนต์สาธารณะ (แท็กซี่) หันมาให้ความสำคัญกับการบริการที่มีคุณภาพ ยกระดับมาตรฐานของผู้ขับแท็กซี่ และสร้างความตระหนักถึงความสำคัญแห่งวิชาชีพผู้ขับแท็กซี่ที่มีส่วนช่วยในการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ

หากมีการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมโดยใช้สถานีวิทยุจราจรเป็นสื่อกลางในการติดต่อประสานความร่วมมือในการช่วยเหลือทั้งด้านจราจร และด้านการป้องกันอาชญากรรมด้วย ผ่านกลุ่มผู้ซบรณต์สาธารณะ (แท็กซี่) ซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมอย่างมาก เป็นการช่วยลดปัญหาอาชญากรรมให้น้อยลง คุณภาพชีวิตของประชาชนก็จะดีขึ้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม
2. เพื่อเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิภาคของผู้ซบรณต์แท็กซี่
3. เพื่อหาแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม

ขอบเขตการวิจัย

ประชากร คือ ผู้ซบรณต์แท็กซี่ในโครงการแท็กซี่ไทยหัวใจอินเตอร์ พ.ศ. 2556 จำนวน 946 คน (ทำเนียบรุ่นผู้เข้าร่วมโครงการแท็กซี่ไทยหัวใจอินเตอร์, 2556)

กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ซบรณต์แท็กซี่ในโครงการแท็กซี่ไทยหัวใจอินเตอร์ พ.ศ. 2556 จำนวน 282 คน โดยใช้สุทธทาโรยามาเน่ (Taro Yamane, 1973 อ้างถึงใน อุทุมพร จามรมาน, 2537) กำหนดระดับความคลาดเคลื่อนที่ระดับ .05

นิยามศัพท์เฉพาะ

การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีบทบาทในกิจกรรม ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ 1. การวางแผน 2. การปฏิบัติ และ 3. การติดตามและประเมินผล

การป้องกันอาชญากรรม หมายถึง การสนับสนุนส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันชีวิตร่างกายและทรัพย์สิน ทั้งของตนเองและผู้อื่นให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม

สื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม หมายถึง สถานีวิทยุจราจรเพื่อสังคม FM 99.5

วิทยุกระจายเสียง หมายถึง การส่งคลื่นวิทยุไปย่านความถี่คลื่นวิทยุ 535 ถึง 1605 กิโลเฮิร์ต และย่านความถี่ 87 ถึง 108 เมกะเฮิร์ต อันมีความประสงค์เข้าถึงมวลชนโดยตรง

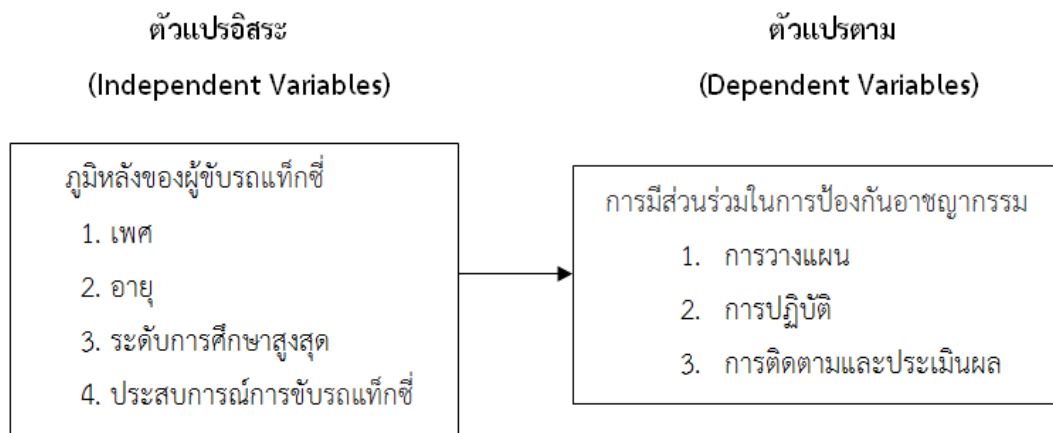
รายการวิทยุกระจายเสียง หมายถึง ประเภท เนื้อหาและข้อความของรายการที่ส่งกระจายเสียงและหมายความรวมถึงการจดจำใดๆ ในเรื่องที่จะส่งกระจายเสียง

ผู้ซบรณต์แท็กซี่ หมายถึง ผู้ซบรณต์แท็กซี่ที่เข้าร่วมโครงการสถานีวิทยุจราจรเพื่อสังคม FM 99.5

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. สถานีวิทยุสามารถนำผลวิจัยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมไปพัฒนาผู้ซบรณต์แท็กซี่ ในการประสานความร่วมมือให้ความช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนในทุกๆ ด้าน
2. สถานีวิทยุสามารถนำแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมไปใช้เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับเครือข่ายการป้องกันอาชญากรรม และขยายเครือข่ายการป้องกันอาชญากรรมให้เพิ่มขึ้น โดยการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อป้องกันและลดการเกิดอาชญากรรม
3. หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอาชญากรรมสามารถนำผลวิจัยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมไปศึกษาและหาแนวทางการป้องกันและลดการเกิดอาชญากรรมในสังคมสำหรับหน่วยงานนั้น ๆ

4. หน่วยงานภาครัฐสามารถนำแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมไปพัฒนานโยบาย ยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์การพัฒนาเครือข่ายการป้องกันอาชญากรรมภายในประเทศ



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Frame Work)

เครื่องมือและวิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจรรยาเพื่อสังคม กรณีศึกษา: กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจรรยาเพื่อสังคม เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจรรยาเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิหลังของผู้ขับรถแท็กซี่ และหาแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจรรยาเพื่อสังคม มีขั้นตอนดำเนินการ ดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เทคนิควิธีการสุ่มตัวอย่าง
3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
4. การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ
5. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
6. การวิเคราะห์ข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นในครั้งนี้เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจรรยาเพื่อสังคม FM 99.5 ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับภูมิหลังของผู้ขับรถแท็กซี่ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด และประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ มีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List)

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจรรยาเพื่อสังคม มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) 5 ระดับ โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

- 5 หมายถึง มีส่วนร่วมมากที่สุด
- 4 หมายถึง มีส่วนร่วมมาก
- 3 หมายถึง มีส่วนร่วม ปานกลาง
- 2 หมายถึง มีส่วนร่วมน้อย
- 1 หมายถึง มีส่วนร่วมน้อยที่สุด

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามปลายเปิด (Open - ended) เพื่อสอบถามข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจรรยาเพื่อสังคม

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. วิเคราะห์ค่าสถิติพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สถิติภาคบรรยาย ได้แก่ ความถี่ และร้อยละ
2. วิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม ด้วยการแจกแจงหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยใช้เกณฑ์ดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2546)

ค่าเฉลี่ย	ความหมาย
4.51-5.00	ระดับการมีส่วนร่วมมากที่สุด
3.51-4.50	ระดับการมีส่วนร่วมมาก
2.51-3.50	ระดับการมีส่วนร่วมปานกลาง
1.51-2.50	ระดับการมีส่วนร่วมน้อย
0.00-1.50	ระดับการมีส่วนร่วมน้อยที่สุด

3. วิเคราะห์เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม โดยการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติ t-test และ ANOVA จำแนกตามภูมิภาคของผู้ขับแท็กซี่

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม กรณีศึกษา: กลุ่มผู้ขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิภาคของผู้ขับแท็กซี่ และหาแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม โดยแบ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ภูมิหลังของผู้ขับรถแท็กซี่
 2. ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม
 3. ผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิภาคของผู้ขับรถแท็กซี่
 4. แนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม
- ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้ง 4 ตอน มีรายละเอียดดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ภูมิหลังของผู้ขับรถแท็กซี่

ภูมิหลังของผู้ขับรถแท็กซี่ในโครงการแท็กซี่ไทยหัวใจอินเทอร์ที่ตอบแบบสอบถามจำนวน 236 คน จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 282 คน คิดเป็นร้อยละ 83.69 จากภูมิหลังของผู้ขับรถแท็กซี่ พบว่า ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 221 คน คิดเป็นร้อยละ 99.1 มีอายุอยู่ในช่วง 31-40 ปี จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 37.3 ระดับการศึกษาสูงสุด คือ มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวส. จำนวน 111 คน คิดเป็นร้อยละ 47.6 มีประสบการณ์การขับแท็กซี่อยู่ในช่วง 1-5 ปี จำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 65.3 ส่วนใหญ่ผู้ขับแท็กซี่จะสมรสแล้วจำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 57 ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพมหานครจำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 51.5 ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ไม่เคยเป็นสมาชิกกลุ่มป้องกันอาชญากรรมจำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 85.7 และไม่เคยเข้าอบรมการป้องกันอาชญากรรมจำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 87.8

2. ผลการวิเคราะห์การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมเป็นกระบวนการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีบทบาทในกิจกรรม ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ การวางแผน การปฏิบัติ และการติดตามและประเมินผล โดยมีผลการวิเคราะห์การ

มีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมพบว่า การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.34, SD = 0.83$) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ การติดตามและประเมินผล ($\bar{x} = 3.37, SD = 0.85$) ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ การวางแผน ($\bar{x} = 3.28, SD = 0.88$)

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมด้านการวางแผนโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.28, SD = 1.03$) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ เข้าร่วมประชุมเพื่อค้นหาสาเหตุและปัญหาอาชญากรรม ($\bar{x} = 3.42, SD = 1.01$) ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ร่วมวางแผนการดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม ($\bar{x} = 3.21, SD = 1.06$)

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมด้านการปฏิบัติโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.36, SD = 0.97$) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ เข้าไปช่วยเหลือเมื่อเกิดอาชญากรรม ($\bar{x} = 3.60, SD = 1.07$) ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ร่วมทุนทรัพย์ในการดำเนินกิจกรรมการป้องกันอาชญากรรม ($\bar{x} = 3.19, SD = 0.96$)

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมด้านการติดตามและประเมินผลโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.37, SD = 1.00$) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ รับฟังความคิดเห็นของผู้อื่นในการป้องกันอาชญากรรม ($\bar{x} = 3.46, SD = 0.99$) ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะต่อผลการดำเนินกิจกรรมการป้องกันอาชญากรรม ($\bar{x} = 3.24, SD = 1.02$)

3. ผลการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิหลังของผู้ขับรถแท็กซี่

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิหลังของผู้ขับรถแท็กซี่ ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด ประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ สถานภาพ ภูมิลำเนาเดิม การเป็นสมาชิกกลุ่มป้องกันอาชญากรรม และการเข้าอบรมการป้องกันอาชญากรรม โดยมีรายละเอียดดังนี้

การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามเพศในภาพรวมและรายด้าน ทั้งเพศชายและเพศหญิงไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามอายุ โดยวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว พบว่า ค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมในภาพรวมและรายด้านไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ โดยวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว พบว่า ค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมในภาพรวมและรายด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการเปรียบเทียบรายคู่ของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ พบว่า การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมในภาพรวมและรายด้าน เมื่อจำแนกตามประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ 1-5 ปี มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมสูงกว่าประสบการณ์การขับรถแท็กซี่มากกว่า 15 ปีขึ้นไป และประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ 6-10 ปี มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมสูงกว่าประสบการณ์การขับรถแท็กซี่มากกว่า 15 ปีขึ้นไป

ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามสถานภาพ โดยวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว พบว่า ค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมในภาพรวมและรายด้านไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิลำเนาเดิม ในภาพรวมและรายด้าน ที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่กรุงเทพมหานคร แตกต่างจากที่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามการเป็นสมาชิกกลุ่มป้องกันอาชญากรรมในภาพรวมและรายด้าน ทั้งที่เคยเป็นสมาชิกกลุ่มป้องกันอาชญากรรมและไม่เคยเป็นสมาชิกกลุ่มป้องกันอาชญากรรม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามการเข้าอบรม การป้องกันอาชญากรรมในภาพรวมและรายด้าน ทั้งที่เคยเข้าอบรมการป้องกันอาชญากรรมและไม่เคยเข้าอบรมการป้องกันอาชญากรรม ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

4. แนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม

สำหรับแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมนั้น ผู้วิจัยได้ทำการสอบถามโดยใช้คำถามปลายเปิด ซึ่งประกอบด้วย 5 ประเด็น ได้แก่

1. ท่านมีความรู้เรื่องใดบ้างในการป้องกันอาชญากรรม
2. ท่านรู้จักตำรวจบ้าน หรืออาสาสมัครป้องกันภัยหรือไม่ อย่างไร
3. ท่านเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมเพราะเหตุใด
4. ท่านได้รับประโยชน์อะไรบ้างจากการเข้าร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม
5. ท่านมีข้อเสนอแนะอะไรบ้างสำหรับแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม

จากการสำรวจด้วยแบบสอบถามพบว่า ผู้ขับแท็กซี่ส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ควรมีการป้องกันการเกิดอาชญากรรม โดยผู้โดยสารไม่ควรนั่งกระโปรงสั้น หรือใส่เสื้อผ้าวบหวีที่อาจก่อให้เกิดอาชญากรรมได้ ผู้ขับแท็กซี่รู้จักตำรวจบ้าน หรืออาสาสมัครป้องกันภัยจากการเข้าร่วมประชุมการป้องกันอาชญากรรม และรับฟังวิทยุจราจรเพื่อสังคมนี้อย่างต่อเนื่องตามข่าวสารการจราจร รวมถึงอุบัติเหตุและการเกิดอาชญากรรม

การเข้าร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมทำให้ผู้ขับแท็กซี่ได้รับความรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอาชญากรรม แนวทางการป้องกันการเกิดอาชญากรรม และช่องทางการติดต่อสื่อสารเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบเหตุจากการเกิดอาชญากรรม รวมถึงสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างผู้ขับแท็กซี่ด้วยกัน เพื่อร่วมมือกันป้องกันการเกิดอาชญากรรม

การอภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมเป็นกระบวนการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีบทบาทในกิจกรรม ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ การวางแผน การปฏิบัติ และการติดตามและประเมินผล โดยภาพรวม พบว่า การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมนี้อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ชัช สุภแก้วณรงค์ (2544, บทคัดย่อ) ศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของกำนันและผู้ใหญ่บ้านในจังหวัดพิจิตร พบว่า การมีส่วนร่วมของผู้นำชุมชนในการป้องกันอาชญากรรมอยู่ในระดับปานกลาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของ เทิดเกียรติ วงศาโรจน์ (2546) ศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของประชาชนในชุมชน เทศบาลเมืองราชบุรี อำเภอเมือง จังหวัดราชบุรี โดยผลการวิจัยพบว่าสภาพการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของหัวหน้าครัวเรือน ในชุมชนเทศบาลเมืองราชบุรีในภาพรวมพบว่าอยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าทั้ง 3 ด้าน คือ การมีส่วนร่วมด้านการวางแผน การมีส่วนร่วมด้านการปฏิบัติกิจกรรม และการมีส่วนร่วม

ด้านติดตามประเมินผล อยู่ในระดับปานกลาง แต่แตกต่างจากงานวิจัยของ ญัฐพงษ์ อินทรลักษณ์ (2542) ที่ทำการศึกษาเรื่อง การมีส่วนร่วมของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันอาชญากรรม กรณีศึกษาสถานีตำรวจภูธรตำบลประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ จังหวัดปทุมธานี ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมน้อย อาจเนื่องมาจากผู้ขับแท็กซี่ใช้เวลาในการทำงานช่วงกลางคืน และไปในสถานที่หลายแห่งซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมได้มาก จึงทำให้ผู้ขับแท็กซี่ตระหนักและมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรม โดยติดตามข่าวสารการจราจร อุบัติเหตุ หรือการเกิดอาชญากรรมผ่านทางสถานีวิทยุ นอกจากนี้ ในปัจจุบันยังมีบริการเรียกแท็กซี่ผ่านแอปพลิเคชัน ของโทรศัพท์มือถือ ซึ่งเป็นการเพิ่มช่องทางการติดต่อสื่อสารของผู้ขับแท็กซี่ทำให้สะดวกในการมีส่วนร่วมป้องกันอาชญากรรมได้อีกทางหนึ่ง

นอกจากนี้ยังพบว่า การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม เป็นกระบวนการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีบทบาทในกิจกรรม ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ การวางแผน การปฏิบัติ และการติดตามและประเมินผล ทั้ง 3 ด้าน อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งแตกต่างจากงานวิจัยของ ประเสริฐ สุนทร (2543) ที่ศึกษาเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ศึกษาเฉพาะกรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 พบว่า ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ในภาพรวมอยู่ในระดับต่ำ

2. จากผลการวิจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิหลังของผู้ขับรถแท็กซี่ ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด ประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ สถานภาพ ภูมิลำเนาเดิม การเป็นสมาชิกกลุ่มป้องกันอาชญากรรม และการเข้าอบรมการป้องกันอาชญากรรม พบว่า การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามเพศอายุ ระดับการศึกษาสูงสุด สถานภาพ ภูมิลำเนาเดิม การเป็นสมาชิกกลุ่มป้องกันอาชญากรรม และการเข้าอบรมการป้องกันอาชญากรรม ทั้งในภาพรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ยกเว้นการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ พบว่า ค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมในภาพรวมและรายด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ 1-5 ปี มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมสูงกว่าประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ที่มากกว่า 15 ปีขึ้นไป และประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ 6-10 ปี มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมสูงกว่าประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ที่มากกว่า 15 ปีขึ้นไป

โดยจะเห็นว่าผู้ที่มิประสบการณการขับแท็กซี่น้อยกว่าจะมีความร่วมมือมากกว่าผู้ที่มีประสบการณการขับแท็กซี่มานาน ทั้งนี้เนื่องจากผู้ที่มีประสบการณการขับแท็กซี่น้อยกว่าให้ความสนใจในการเกิดอาชญากรรม และการป้องกันการเกิดอาชญากรรมในสังคมไทยที่มีการเปลี่ยนแปลงไป แสดงให้เห็นว่าผู้มิประสบการณการขับแท็กซี่น้อยกว่าตระหนักถึงการเกิดอาชญากรรมมากกว่า ซึ่งแตกต่างจากงานวิจัยของ อนันต์ สรรพกิจกำจร (2529) ที่ทำการศึกษาเรื่อง การมีส่วนร่วมในการควบคุมอาชญากรรมของผู้พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรร เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร โดยผลการวิจัยพบว่า ประชากรที่เคยมีประสบการณเกี่ยวกับอาชญากรรม มีส่วนร่วมในการควบคุมอาชญากรรมมากกว่าประชาชนที่ไม่เคยมีประสบการณเกี่ยวกับอาชญากรรม

3. จากผลการวิจัยการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม พบว่า ผู้ขับแท็กซี่เสนอแนะแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมว่า ควรมีการป้องกันการเกิดอาชญากรรม โดยผู้โดยสารไม่ควรนั่งกระโปรงสั้น หรือใส่เสื้อผ้าบางที่อาจก่อให้เกิดอาชญากรรมได้ ผู้ขับแท็กซี่รู้จักตำรวจบ้าน หรืออาสาสมัครป้องกันภัยจากการเข้าร่วมประชุมการป้องกันอาชญากรรม และรับฟังวิทยุจราจรเพื่อสังคม เนื่องจากต้องการติดตามข่าวสารการจราจร รวมถึงอุบัติเหตุและการเกิดอาชญากรรม

การเข้าร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมทำให้ผู้ขับแท็กซี่ได้รับความรู้เกี่ยวกับสาเหตุ การเกิดอาชญากรรม แนวทางการป้องกันการเกิดอาชญากรรม และช่องทางการติดต่อสื่อสารเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ จากการเกิดอาชญากรรม รวมถึงสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างผู้ขับขี่แท็กซี่ด้วยกัน เพื่อร่วมมือกันป้องกันการเกิด อาชญากรรม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พิทยา กล้าเอม (2545) ที่ได้ทำการศึกษาเรื่อง งานตำรวจชุมชนสัมพันธ์กอง บังคับการตำรวจนครบาล 6 กับความร่วมมือของประชาชนในการป้องกันอาชญากรรม โดยการศึกษาทัศนคติของ ผู้ปฏิบัติงานชุมชนสัมพันธ์กับการนำชุมชนเป็นหลักในการป้องกัน พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่เห็นว่าการเน้นให้ ประชาชนหรือชุมชนรู้จักป้องกันตนเองเป็นการป้องกันอาชญากรรมที่ได้ผลดีที่สุด และศึกษาทัศนคติของประชาชนในการให้ ความร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรม โดยประชาชนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการให้ความรู้ในการป้องกันภัยต่างๆ ของ ชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ ในด้านนโยบาย หลักการ วิธีการในการปฏิบัติงาน จะทำให้ทุกคนในชุมชนมีความรู้ความเข้าใจ ในงานชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ เพื่อจะได้ช่วยป้องกันดูแลชุมชนให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม กรณีศึกษา: กลุ่มผู้ขับรถ แท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม เปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิหลังของผู้ขับรถแท็กซี่ และหาแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม ซึ่งสามารถสรุป ผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์แบ่งออกเป็น 3 ตอน ได้ดังนี้

ตอนที่ 1 การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม

ผู้ขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุอยู่ในช่วง 31-40 ปี ระดับการศึกษาสูงสุด คือ มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวส. และมีประสบการณ์การขับแท็กซี่อยู่ในช่วง 1-5 ปี ส่วนใหญ่ผู้ขับแท็กซี่ที่สะสมแล้วมี ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้ขับ รถแท็กซี่ส่วนใหญ่ไม่เคยเป็นสมาชิกกลุ่มป้องกันอาชญากรรม และไม่เคยเข้าอบรมการป้องกันอาชญากรรม

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมเป็นกระบวนการส่งเสริมให้ประชาชนเข้า มามีบทบาทในกิจกรรม ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ การวางแผน การปฏิบัติ และการติดตามและประเมินผลโดยภาพ รวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ การติดตามและประเมินผล รองลงมา คือ ด้านการปฏิบัติ ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ การวางแผน โดยมีรายละเอียดในแต่ละด้านดังนี้

ด้านการวางแผนโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ เข้าร่วมประชุมเพื่อค้นหาสาเหตุและปัญหาอาชญากรรม ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ร่วมวางแผนการดำเนินกิจกรรม เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม

ด้านการปฏิบัติโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ได้แก่ เข้าไป ช่วยเหลือเมื่อเกิดอาชญากรรม ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ร่วมทุนทรัพย์ในการดำเนินกิจกรรมการป้องกัน อาชญากรรม

ด้านการติดตามและประเมินผลโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ย สูงสุด ได้แก่ รับฟังความคิดเห็นของผู้อื่นในการป้องกันอาชญากรรม ส่วนด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ได้แก่ ให้ความคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะต่อผลการดำเนินกิจกรรมการป้องกันอาชญากรรม

ตอนที่ 2 การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิภาคของผู้ขับรถแท็กซี่

การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามภูมิภาคของผู้ขับรถแท็กซี่ ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด ประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ สถานภาพ ภูมิภาคเดิม การเป็นสมาชิกกลุ่มป้องกันอาชญากรรม และการเข้าอบรมการป้องกันอาชญากรรม โดยมีรายละเอียดดังนี้

การเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด สถานภาพ ภูมิภาคเดิม การเป็นสมาชิกกลุ่มป้องกันอาชญากรรม และการเข้าอบรมการป้องกันอาชญากรรม ทั้งในภาพรวมและรายด้าน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สำหรับการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมจำแนกตามประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ พบว่า ค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมในภาพรวมและรายด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ 1-5 ปี มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมสูงกว่าประสบการณ์การขับรถแท็กซี่มากกว่า 15 ปีขึ้นไป และประสบการณ์การขับรถแท็กซี่ 6-10 ปี มีค่าเฉลี่ยของการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมสูงกว่าประสบการณ์การขับรถแท็กซี่มากกว่า 15 ปีขึ้นไป

ตอนที่ 3 แนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม

ผู้ขับแท็กซี่เสนอแนะแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมว่า ควรมีการป้องกันการเกิดอาชญากรรม โดยผู้โดยสารไม่ควรนั่งกระโปรงสั้น หรือใส่เสื้อผ้าวับหวีที่อาจก่อให้เกิดอาชญากรรมได้ ผู้ขับแท็กซี่รู้จักตำรวจบ้าน หรืออาสาสมัครป้องกันภัยจากการเข้าร่วมประชุมการป้องกันอาชญากรรม และรับฟังวิทยุจราจรเพื่อสังคม เนื่องจากต้องการติดตามข่าวสารการจราจร รวมถึงอุบัติเหตุและการเกิดอาชญากรรม

การเข้าร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคมทำให้ผู้ขับแท็กซี่ได้รับความรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอาชญากรรม แนวทางการป้องกันการเกิดอาชญากรรม และช่องทางการติดต่อสื่อสารเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบเหตุจากการเกิดอาชญากรรม รวมถึงสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างผู้ขับแท็กซี่ด้วยกัน เพื่อร่วมมือกันป้องกันการเกิดอาชญากรรม

ข้อเสนอแนะในการวิจัย

ข้อเสนอแนะในการวิจัยเรื่องการมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมผ่านสื่อวิทยุจราจรเพื่อสังคม แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ และข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. จากผลการวิจัยที่มีผู้ขับแท็กซี่เสนอแนะแนวทางการป้องกันการเกิดอาชญากรรมนั้น สถานีวิทยุควรมีการประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจระหว่างผู้ขับแท็กซี่ ผู้โดยสาร และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอาชญากรรม เพื่อป้องกันการเกิดอาชญากรรม เนื่องจาก สถานีวิทยุเป็นสื่อกลางที่ดีในการสร้างความเข้าใจ ให้ข่าวสาร และความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ขับแท็กซี่ ผู้โดยสาร และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอาชญากรรม

2. จากผลการวิจัยที่พบว่าระดับการมีส่วนร่วมของผู้ขับแท็กซี่อยู่ในระดับปานกลางนั้น แสดงให้เห็นว่าผู้ขับแท็กซี่ยังมีความตระหนักในการร่วมมือป้องกันอาชญากรรมน้อย ดังนั้น หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอาชญากรรมควรจัดโครงการให้ความรู้ และทำความเข้าใจเกี่ยวกับการเกิดอาชญากรรม การป้องกัน และการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุให้กับผู้ขับแท็กซี่ เพื่อช่วยลดการเกิดอาชญากรรมได้อีกช่องทางหนึ่ง

ข้อเสนอแนะในการวิจัยต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่ส่งผลต่อการเกิดอาชญากรรมของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร
2. ควรมีการศึกษาติดตามผลการจัดโครงการให้ความรู้เกี่ยวกับการเกิดอาชญากรรมให้กับผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่ส่งผลต่อระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรม

เอกสารอ้างอิง

- ซัช สุกแก้วณรงค์. (2544). *การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของกำนันและผู้ใหญ่บ้านในจังหวัดพิจิตร*. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ณัฐพงษ์ อินทรลักษณ์. (2542). *การมีส่วนร่วมของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างในการป้องกันอาชญากรรม: กรณีศึกษา สถานีตำรวจภูธร ตำบลประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ จังหวัดปทุมธานี*. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- เทิดเกียรติ วงศาโรจน์. (2546). *การมีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมของประชาชนใน ชุมชนเทศบาลเมืองราชบุรี อำเภอเมือง จังหวัดราชบุรี*. สถาบันราชภัฏนครปฐม.
- ประเสริฐ สุนทร. (2543). *การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม : ศึกษาเฉพาะกรณี กองบังคับการตำรวจนครบาล 6*. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พิทยา กล้าเอม. (2545). *งานตำรวจชุมชนสัมพันธ์กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 กับความร่วมมือของประชาชนในการป้องกันอาชญากรรม Police Community Relation at Metropolitan Police Division 6 with people's cooperation on crime prevention*. (วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์).
- อนันต์ สรรพกิจกำจร. (2529). *การมีส่วนร่วมในการควบคุมอาชญากรรมของผู้พักอาศัยในหมู่บ้านจัดสรรเขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม, มหาวิทยาลัยมหิดล).