

ผลของการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ
สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



นางสาว พรรษา เอกพรประสิทธิ์

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการศึกษานอกระบบโรงเรียน ภาควิชานโยบาย การจัดการ และความเป็นผู้นำทางการศึกษา

คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2549

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

EFFECTS OF ORGANIZING NON-FORMAL EDUCATION ACTIVITIES TOWARDS KNOWLEDGE
AND ATTITUDE CONCERNING REGULATION FOR TAXI-DRIVERS
IN BANGKOK METROPOLIS AND SUBURB

Miss Punsra Ekpornprasit

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Education Program in Non-Formal Education

Department of Educational Policy, Management, and Leadership

Faculty of Education

Chulalongkorn University

Academic Year 2006

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ผลของการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อความรู้ และ
เจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขต
กรุงเทพมหานครและปริมณฑล.
โดย นางสาวพรรษา เอกพรประสิทธิ์
สาขาวิชา การศึกษานอกระบบโรงเรียน
อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ ดร.อาชัญญา รัตนอุบล

คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

..... คณบดีคณะครุศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.พทุทธิ์ ศิริบรรณพิทักษ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.เกียรติวรรณ อมาตยกุล)

..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร.อาชัญญา รัตนอุบล)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วีระเทพ ปทุมเจริญวัฒนา)

พรรษา เอกพรประสิทธิ์ : ผลของการจัดกิจกรรมการศึกษาอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล. (EFFECTS OF ORGANIZING NON-FORMAL EDUCATION ACTIVITIES TOWARDS KNOWLEDGE AND ATTITUDE CONCERNING REGULATION FOR TAXI-DRIVERS IN BANGKOK METROPOLIS AND SUBURB) อ. ที่ปรึกษา : รศ. ดร.อาชัญญา รัตนอุบล, 178 หน้า.

การวิจัยครั้งนี้มีจุดประสงค์ เพื่อพัฒนาและนำเสนอกิจกรรมการศึกษาอกระบบโรงเรียน เปรียบเทียบความรู้ของคนขับรถแท็กซี่ระหว่างก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรม เปรียบเทียบความรู้เจตคติ ของคนขับรถแท็กซี่ระหว่างกลุ่มทดลอง กับกลุ่มควบคุม และศึกษาความพึงพอใจ ในการจัดกิจกรรม การศึกษาอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพและ ปริมณฑล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นคนขับรถแท็กซี่สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำนวน 60 คน แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มทดลอง 30 คน และกลุ่มควบคุม 30 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบทดสอบ แบบวัดเจตคติ แบบประเมินผลโปรแกรม และแบบสัมภาษณ์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยการหาค่า ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสถิติที (t-test)

ผลการวิจัยพบว่า

1. รูปแบบกิจกรรมการศึกษาอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับ คนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล โดยใช้หลักการจัดกิจกรรมของแมคลาสลิน ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ดังนี้ ประเมินผลการเรียน การตั้งเป้าหมายและจุดประสงค์ในการสอน การวิเคราะห์ผลงาน การ เลือกและใช้กลยุทธ์ในการสอนรวมทั้งสื่ออุปกรณ์ และการประเมินผลโปรแกรม
2. ผลการเปรียบเทียบระดับความรู้ ของกลุ่มทดลอง ระหว่างก่อน-หลัง เข้าร่วมโปรแกรม การศึกษาอกระบบโรงเรียน พบว่า หลังจากเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษาอกระบบโรงเรียนคนขับรถ แท็กซี่ มีระดับความรู้ เพิ่มขึ้น อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
3. ผลของเปรียบเทียบระดับความรู้ ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม พบว่า กลุ่มทดลองมี ระดับความรู้สูงกว่า กลุ่มควบคุม อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
4. ผลการเปรียบเทียบเจตคติ ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม พบว่ากลุ่มทดลองและกลุ่ม ควบคุมมีระดับเจตคติไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05
5. ผลการประเมินการจัดโปรแกรมการศึกษาอกระบบเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับ คนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ด้านกิจกรรมมีความพึงพอใจในระดับมาก ด้านความ เหมาะสมของเนื้อหา กิจกรรมและเวลา มีความพึงพอใจในระดับมาก

ภาควิชา นโยบาย การจัดการ และความเป็นผู้นำทางการศึกษา ลายมือชื่ออนิลิต.....

สาขาวิชา การศึกษาอกระบบโรงเรียน

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ปีการศึกษา 2549

#4783774527 : MAJOR NON-FORMAL EDUCATION

KEY WORD: NON-FORMAL EDUCATION ACTIVITIES / REGULATION / TAXI-DRIVERS

MISS PUNSA EKPORNPRASIT : EFFECTS OF ORGANIZING NON-FORMAL EDUCATION ACTIVITIES TOWARDS KNOWLEDGE AND ATTITUDE CONCERNING REGULATION FOR TAXI-DRIVERS IN BANGKOK METROPOLIS AND SUBURB . THESIS ADVISOR :ASSOC.PROF.DR.ARCHANYA RATANA-UBOL,178 pp.

The purposes of this research were to develop and propose Non-Formal education activities, to compare the knowledge of taxi drivers between pre-test and post-test scores, to compare the achievement and attitude between the experimental and the control group, and to study the satisfaction of organizing non-formal education activities concerning regulation for taxi-drivers in Bangkok metropolis and suburb. The samples of this research were 60 taxi-drivers of Suwanapumi Taxi Cooperation. The samples were divided into two groups equally: the experimental and the control group. The major instruments for this research were achievement test and attitude questionnaires, assessment questionnaires, and interviews. The data analysis was conducted by using the percentage, mean, standard deviation and t-test

The research findings were as follows:

1. Non-Formal education program concerning regulation for taxi-drivers in Bangkok metropolis and suburb regarding Malaughlin's method comprises 5 steps as follows : assessment, setting goal and instructional objective, task analysis, selection and use of instructional strategies including materials, and program evaluation
2. The comparison of scores between before and after the activities of non-formal education program concerning regulation for taxi-drivers in Bangkok metropolis and suburb shown that taxi-drivers gained higher level of knowledge with a statistical significance at the .05 level.
3. The comparison of scores between the experimental and control group participating the program shown that the experimental group gained higher level of knowledge with a statistical significance at the .05 level
4. The comparison of attitude between the experimental and control group participating the program shown that they were not significance at the .05 level
5. The assessment of the program administration demonstrated a high degree of satisfaction for both the contents and duration of the activities.

Department Educational Policy, Management, and Leadership. Student's signature.....

Field of study Non-Formal Education.

Advisor's signature.....

Academic year 2006

Archanya R.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาอย่างยิ่งจาก รองศาสตราจารย์ ดร. อาชัญญา รัตนอุบล อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้กรุณาให้ คำแนะนำ และข้อคิดเห็นต่างๆ ที่ผู้วิจัยได้นำไปใช้ในการทำวิทยานิพนธ์ตั้งแต่เริ่มต้นจนเสร็จสิ้น อีกทั้งยังให้ข้อคิดประการอื่นๆ ที่ผู้วิจัยสามารถนำไปใช้ในการดำเนินชีวิตต่อไปในอนาคตอีกด้วย ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านในสาขาวิชาการศึกษานอกระบบโรงเรียนที่ได้ ประสิทธิ์ประสาทวิชาแก่ผู้วิจัย ขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.เกียรติวรรณ อมาตย กุล ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วีระเทพ ปทุมเจริญวัฒนา ที่ได้ให้คำแนะนำและให้คำปรึกษามาโดย ตลอด

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิ คือ ผศ.ดร.ดวงกมล ไตรวิจิตรคุณ คุณกมล บุรณพงศ์ ผู้อำนวยการศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถแท็กซี่ กรรมการขนส่งทางบก พ.ต.ท.ไพรัช พุก เจริญ สารวัตร จราจร สน.ปทุมวัน พ.ต.ท.สินเลิศ สุขุม สารวัตร จราจร สน.บางรัก ที่กรุณาสละ เวลาในการตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย และให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ใน งานวิจัยครั้งนี้

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ คนขับรถแท็กซี่ สหกรณ์สุวรรณภูมิ ที่ให้ความร่วมมือในการเก็บ ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ พี่ไอ-นันทภา ชมพูนุตร และพี่เหมียว-สิริวรา หงษ์วิทยากรและ ครอบครัว รวมทั้งเพื่อนๆ ในสาขาวิชาการศึกษานอกระบบโรงเรียนทุกท่าน และเพื่อนร่วมงานที่ สถานีวิทยุ จส.100 ทุกคน ที่ได้ให้กำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้

สุดท้ายนี้ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อพงษ์ศักดิ์-คุณแม่จรรยา และพี่ลูกแก้ว เอกพร ประสิทธิ์ ที่ได้ให้การอบรมสั่งสอนจนผู้วิจัยได้มีวันนี้ ขอบคุณคุณปวิพท์ สิงห์ไข่มุกข์ ผู้ซึ่งให้ การสนับสนุนและให้กำลังใจแก่ผู้วิจัยเสมอมา และขอบคุณพี่ผู้ไม่ประสงค์ออกนาม ที่ให้คำปรึกษา แก่ผู้วิจัยอย่างดีเสมอมา ในทุกๆ เรื่อง

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ

บทที่

1	บทนำ.....	1
	ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
	วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	8
	สมมติฐานในการวิจัย.....	8
	ขอบเขตของการวิจัย.....	9
	คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	9
	ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	10
2	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	11
	ตอนที่ 1 การศึกษานอกระบบโรงเรียน.....	12
	ตอนที่ 2 หลักสูตร โปรแกรมและการพัฒนาโปรแกรม.....	18
	ตอนที่ 3 แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรม.....	28
	ตอนที่ 4 ทฤษฎีการเรียนรู้ผู้ใหญ่.....	42
	ตอนที่ 5 เทคนิคการสอนที่ใช้ในโปรแกรมการศึกษานอกระบบ.....	45
	ตอนที่ 6 ความหมายและประวัติการเกิดรถแท็กซี่.....	47
	ตอนที่ 7 กฎระเบียบข้อบังคับ.....	50
	ตอนที่ 8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	53

	หน้า
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	62
การศึกษาค้นคว้า.....	62
การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	63
การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	63
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	66
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	68
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	74
5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	104
สรุปผลการวิจัย.....	109
อภิปรายผลการวิจัย.....	113
ข้อเสนอแนะสำหรับการนำผลการวิจัยไปใช้.....	119
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป.....	120
รายการอ้างอิง.....	121
ภาคผนวก.....	126
ภาคผนวก ก รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบแบบสอบถาม.....	127
ภาคผนวก ข เครื่องมือที่ใช้ในโปรแกรมการศึกษานอกระบบ.....	133
ภาคผนวก ค ใบความรู้.....	147
ภาคผนวก ง โปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน.....	169
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	178

สารบัญตาราง

	หน้า
1 เปรียบเทียบเชิงวิเคราะห์ประเภทของโปรแกรม.....	23
2 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะผู้เรียนที่เป็นผู้ใหญ่และเด็กตามทฤษฎี...	43
3 รูปแบบการพัฒนาโปรแกรมของแมคคลาสลิน.....	46
4 โปรแกรมการศึกษานอกระบบ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่	76
5 คะแนนทดสอบความรู้ ของกลุ่มทดลอง ก่อนเข้าร่วมโปรแกรม การศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่....	80
6 คะแนนทดสอบความรู้ ของกลุ่มทดลอง หลังการเข้าร่วมโปรแกรม การศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่...	83
7 ค่าเฉลี่ย (X) ของกลุ่มทดลองระหว่าง ก่อน-หลัง การเข้าร่วมโปรแกรม.....	86
8 การเปรียบเทียบระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับ คนขับรถแท็กซี่ ระหว่างก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษา นอกระบบโรงเรียน.....	88
9 คะแนนทดสอบความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ของกลุ่มควบคุม.....	89
10 ค่าเฉลี่ย (X) คะแนนหลังเข้าร่วมโปรแกรมของกลุ่มทดลอง และคะแนนของกลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรม.....	92
11 การเปรียบเทียบระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างกลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน (กลุ่มควบคุม) และกลุ่มที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน (กลุ่มทดลอง).....	94
12 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับแท็กซี่ ของกลุ่มควบคุม.....	95
13 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับแท็กซี่ ของกลุ่มทดลอง.....	97
14 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับแท็กซี่ ของกลุ่มควบคุมและ กลุ่มทดลอง.....	99
15 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของระดับเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ของกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม.....	101

16	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจการจัด โปรแกรมการศึกษานอกโรงเรียน.....	102
----	---	-----



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1-7 ที่ผ่านมาได้เกิดการนำทรัพยากรธรรมชาติ ที่อุดมสมบูรณ์และรายได้เปรียบด้านแรงงานราคาถูกของประเทศ มาใช้สนับสนุนการพัฒนาประเทศ และขยายฐานการผลิต ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีการขยายตัวในอัตราสูง หากการเติบโตดังกล่าวนอกจากจะต้องแลกด้วยทรัพยากรธรรมชาติที่ร่อยหรอ และเสื่อมโทรมลงไปมากแล้ว ยังต้องพึ่งพาทุนเทคโนโลยี และตลาดจากต่างประเทศ ในขณะที่มีข้อจำกัดทั้งในด้านการพัฒนาศักยภาพคน การเสริมสร้างฐานทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และการบริหารจัดการ พื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ส่งผลต่อคุณภาพและประสิทธิภาพโดยรวมของการพัฒนาประเทศ ชัดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเกิดปัญหาความขัดแย้งในสังคมจากความเหลื่อมล้ำของรายได้ และการแย่งชิงทรัพยากรธรรมชาติมากขึ้น แม้การพัฒนาเศรษฐกิจจะบรรลุ ผลตามความมุ่งหมาย แต่ได้นำไปสู่ผลการพัฒนาที่ไม่พึงปรารถนาทางด้านสังคม และการพัฒนานั้นอาจจะไม่ยั่งยืน เพราะคนในสังคมส่วนใหญ่ยังไม่ได้รับผลประโยชน์จากกระบวนการพัฒนาที่ต่อเนื่องกันมายาวนาน เนื่องจากการพัฒนาประเทศในระยะที่ผ่านมา มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจโดยใช้คนเป็นเครื่องมือหรือปัจจัยในการผลิตเพื่อสนองความต้องการ การพัฒนาให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยไม่ได้คำนึงถึงคุณค่าของความเป็นมนุษย์ และการพัฒนาศักยภาพของคนให้มีความรู้ความสามารถ มีทักษะในการประกอบอาชีพ และสามารถปรับตัวให้อยู่ในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ดังนั้นแม้ว่าประเทศไทยจะประสบความสำเร็จในการบรรลุเป้าหมายด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจเป็นอย่างดี แต่ผลของการพัฒนาได้ก่อให้เกิดปัญหาที่สำคัญหลายประการ โดยเฉพาะปัญหาการกระจายรายได้ ปัญหาความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ และปัญหาด้านความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนไทยและการพัฒนาประเทศในระยะยาว

ดังนั้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฉบับต่อมา จึงได้ปรับเปลี่ยนกระบวนการพัฒนาใหม่ โดยหันมาให้ความสำคัญกับการพัฒนาคน ทั้งในฐานะผู้มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนา และผู้ได้รับประโยชน์หรือผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนา จึงมุ่งเน้นการพัฒนาแบบองค์รวมที่มี “คนเป็นศูนย์กลาง การพัฒนา” และมีกระบวนการพัฒนาที่บูรณา

การทุกด้านให้เชื่อมโยงกัน ส่วนการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นเครื่องมือในการพัฒนาคนให้มีความสุข และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ได้ปรับแนวคิดจากการเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นจุดมุ่งหมายหลักของการพัฒนาแต่เพียงอย่างเดียว มาเป็นการเน้น “คน” เป็นศูนย์กลางของการพัฒนา เพราะคนเป็นปัจจัยชี้ขาดความสำเร็จของการพัฒนาในทุกเรื่อง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพของคน เพื่อให้สามารถเข้ามามีส่วนร่วมและรับผลประโยชน์จากการพัฒนาได้อย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้ ทุกกระทรวงได้กำหนดจุดมุ่งหมายของการพัฒนาเดียวกัน คือ การเพิ่มศักยภาพของคนและการพัฒนาสังคมให้ส่งเสริม และสนับสนุนต่อการพัฒนาคน

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๙ จึงเป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ชี้นำทิศทางการพัฒนาประเทศ ในระยะปานกลาง ที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ระยะยาว และมีการดำเนินการต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๘ ในด้านแนวคิดที่ยึด “คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา” ในทุกมิติอย่างเป็นองค์รวม และให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่สมดุล ทั้งด้านตัวคน สังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสร้างระบบบริหารจัดการภายในที่ดีให้เกิดขึ้นในทุกระดับ อันจะทำให้เกิดการพัฒนายั่งยืนที่มี “คน” เป็นศูนย์กลางได้อย่างแท้จริง โดยมีแนวทางในการพัฒนาคน คือ การพัฒนาคนให้มีคุณภาพและรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลง โดยพัฒนาให้ประชาชนสามารถสร้างเสริมสุขภาพด้วยตนเองภายใต้ระบบสุขภาพที่มีความหลากหลายเป็นองค์รวม มีคุณภาพ ประสิทธิภาพและเป็นธรรม มีการปฏิรูปการศึกษา การเรียนรู้ตลอดชีวิต การฝึกอบรมและพัฒนาทักษะที่ทำให้คนไทยทุกคนได้รับการพัฒนาอย่างสมดุลทั้งด้านคุณธรรม วิชาการ คุณภาพและมาตรฐานฝีมือแรงงาน รวมทั้งตระหนักในความสำคัญที่จะพัฒนาตนเองให้เต็มตามศักยภาพ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

การพัฒนาศักยภาพของคนทีพึงปรารถนา จะต้องพัฒนาให้คนทุกคนได้รับการพัฒนาตามศักยภาพอย่างเต็มที่ทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ ปัญญาและทักษะฝีมือ เพื่อให้คนเป็นคนดี มีคุณธรรม มีสุขภาพพลานามัยที่ดี และมีส่วนร่วมในการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนมีจิตสำนึกและมีบทบาทในการดูแลอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมที่ดีงาม ทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น ซึ่งจะช่วยให้การพัฒนาประเทศมีความสมดุลยั่งยืนบนพื้นฐานของความเป็นไทย

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นอกจากจะให้ความสำคัญในเรื่องการพัฒนาคนแล้ว ยังกล่าวถึงปัญหาจราจร เนื่องจากปัญหาการจราจร ถูกจัดได้ว่าเป็น ปัญหาของสังคม ที่มีความสำคัญ และนับวันก็ยิ่งเพิ่มความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งเกิดจากความเจริญของวัตถุและวิทยาการสมัยใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองที่สำคัญทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศซึ่งความ

เจริญของวัตถุนี้ เริ่มมีมาตั้งแต่การผลิตรถจักรไอน้ำ เป็นการผลิตเครื่องจักรที่ทันสมัย จากการใช้ถ่านหิน เปลี่ยนมาใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงในปัจจุบัน และจำนวนรถที่ได้เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ได้แพร่กระจายของชาติตะวันตกมาสู่ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก และทำให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้นมา (อรรถพร สุริยเลิศ ,2539)

นับตั้งแต่ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-พ.ศ.2539) มีการกล่าวถึงปัญหาจราจร

1. ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 หน่วยงานของรัฐ ที่เกี่ยวข้อง กับปัญหาการจราจรและขนส่ง ได้กำหนดวงเงินลงทุน เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการแก้ปัญหาจราจร ใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล รวม 178 โครงการ วงเงินลงทุน 416,432 ล้านบาท

2. สัดส่วนการลงทุนของ โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรใน กรุงเทพฯ และปริมณฑล ของ หน่วยงานต่าง ๆ ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 เป็นการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 34.4 การลงทุนเพื่อพัฒนาระบบทางด่วน คิดเป็นร้อยละ 33.6 และระบบถนนสายหลัก สายรอง สะพาน และการจัดการจราจร คิดเป็นร้อยละ 30.7 และ 1.3 ตามลำดับ

3. โครงการการลงทุน เพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรใน กรุงเทพฯและปริมณฑล ส่วนใหญ่ มุ่งเน้นด้านการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระบบรถไฟฟ้าเป็นสำคัญ ทั้งนี้ เพราะต้องการสร้างทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพให้ประชาชนอีกครั้ง โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในอนาคต เป็นตัวชี้้นำในการพัฒนา กรุงเทพฯ และปริมณฑล ในระยะยาว

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เดิมเป็นเพียงปัญหาระบบท้องถิ่น ที่ได้มีการดำเนินการแก้ไขอย่างจริงจังมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2509 ปัจจุบัน ปัญหาการจราจรยังคงเป็นปัญหาเรื้อรัง และเพิ่มความรุนแรง มากกว่าเดิม จนกลายเป็นปัญหาระดับชาติ ทั้งนี้เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีอัตราการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ทุกปี เช่น ในปี พ.ศ.2534 มีจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครทั้งสิ้น 2,002,158 คัน และต่อมามีปี พ.ศ.2535 ก็เพิ่มขึ้นเป็น 2,373,288 คัน ภายในระยะเวลา 1 ปี จำนวนรถยนต์ทุกประเภทในกรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 12.34 ในขณะที่ พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานคร มีทั้งสิ้น 38.5 ตร.กม.หากนำรถยนต์มาจอดในพื้นที่ถนนจะมีอัตราเฉลี่ยประมาณ 61,643.คัน/ตร.กม. อาจกล่าวได้ว่า การเพิ่มจำนวนของรถยนต์ เป็นผลมาจาก การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร เป็นจำนวนมาก ด้วยเป็นแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ จึงทำให้ความต้องการในการเดินทางมีปริมาณสูง แต่โครงสร้างทางกายภาพ ที่เป็นองค์ประกอบที่จะรองรับการเดินทาง เช่น ถนนหนทาง สถานีขนส่ง บริการขนส่งสาธารณะ ที่มีไม่เพียงพอ ประกอบกับแหล่งจ้างงานขนาดใหญ่ มักจะตั้งอยู่บริเวณกลางใจเมือง ดังจะพบว่า ประชากรต่าง

มุ่งสู่แหล่งงาน ณ ท่าเลที่ตั้งเดียวกัน(สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก สำนักงาน
นายกรัฐมนตรี,2536 น.2)

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครเต็มไปด้วยความสับสนวุ่นวาย การจราจรติดขัด เกิด
จากองค์ประกอบ หลายอย่าง เช่น ขาดการวางผังเมืองที่ดี การเพิ่มขึ้นของประชากร การที่มีพื้นผิว
จราจรไม่เพียงพอ ปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และพฤติกรรมของผู้ใช้
รถใช้ถนน ซึ่งเป็นสาเหตุของปัญหาที่เกี่ยวกับสภาพการจราจร

ดังนั้นจะเห็นว่า พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรโดยตรง เนื่องจาก
ความรีบเร่ง ทำให้เกิดความเห็นแก่ตัว เพื่อให้ตัวเองเดินทางได้เร็วขึ้น ผู้มีอภิสิทธิ์เมื่อกระทำ
ความผิดก็มักจะให้คนอื่นคอยช่วยเหลือ และผู้ใช้นั้นบางคนไม่ทราบเส้นทางและไม่ทราบ
กฎหมายจราจร หรือทราบกฎหมายจราจรแล้วแต่ไม่ยอมปฏิบัติตาม มักจะกระทำการฝ่าฝืนอยู่เป็น
ประจำ เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เติมน้ำมันผิดช่องทาง วางสินค้ากีด
ขวาง หาบเร่ แผงลอย และคนเดินเท้า เป็นต้น ล้วนทำให้เกิดปัญหาการจราจรทั้งสิ้น ซึ่งพฤติกรรม
ของผู้ใช้รถใช้ถนนดังกล่าว เกิดมาจากสาเหตุใดและจะหาทางแก้ปัญหาได้อย่างไร
เพราะหากเราทราบเหตุผลที่แท้จริงแล้วก็จะหาทางป้องกันการฝ่าฝืน และลงโทษผู้กระทำความผิด
อย่างเฉียบขาด รวดเร็วและจะต้องกระทำการอย่างต่อเนื่องต่อไป

เมื่อปัญหาการจราจรดังกล่าว การเดินทางโดยใช้รถโดยสารประจำทางในบางช่วงเวลา ไม่
สะดวกสบายและล่าช้า รถรับจ้างสาธารณะหรือแท็กซี่ จึงเข้ามามีบทบาทสำคัญในการรับส่ง
ผู้โดยสารซึ่งเมื่อมีธุรกิจเร่ร่อน และต้องการความสะดวกสบายโดยไม่ต้องไปเบียดเสียดกับผู้อื่น
บริการรวดเร็ว และมีอัตราค่าบริการที่ไม่สูงนัก

ดังจะเห็นได้จากมีผู้ขอจดทะเบียนรถแท็กซี่ มากกว่า60,000ราย ซึ่งมีอยู่ 2 ประเภท คือ ที่
จดทะเบียนเป็นนิติบุคคล กับที่จดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคล (สีเขียว-เหลือง) ที่เป็นแท็กซี่ส่วนบุคคล
เจ้าของจะต้องเป็นผู้ขอขับเอง ส่วนรถแท็กซี่สีอื่น ๆ เป็นแท็กซี่ของนิติบุคคล การที่เราเห็นรถแท็กซี่
อยู่เป็นจำนวนมาก เนื่องมาจากไม่มีการจำกัดปริมาณรถแท็กซี่ เป็นนโยบายเสรี ถ้ามีคุณสมบัติ
ครบถ้วน ก็จะได้รับอนุญาต และต้องนำรถที่ได้รับอนุญาตมาวิ่งรับจ้าง ภายใน 180วัน มีผู้มาขอจด
ทะเบียนมากกว่า 60,000ราย ที่ได้รับอนุญาตให้วิ่งแล้วมีมากกว่า20,000คัน จากจำนวนแท็กซี่ที่มี
อยู่เดิม13,000.คัน ซึ่งรถแท็กซี่แบบเก่า มีผู้ขับออกมาวิ่งรับจ้างน้อยลง เนื่องจากผู้แท็กซี่รุ่นใหม่
เรียกว่า “รถแท็กซี่มิเตอร์” ไม่ได้ ในระยะแรก ๆ รถแท็กซี่มิเตอร์มีรายได้ค่อนข้างจะดีมาก เนื่องจาก
จำนวนรถที่ได้รับอนุญาตยังมีไม่มากนัก ต่อมาเมื่อมีจำนวนรถเพิ่มมากขึ้น การแข่งขันมีมากขึ้น ก็
มีปัญหาต่าง ๆ เกิดขึ้นตามมา จากที่เคยพบปัญหาคนขับรถแท็กซี่มิเตอร์ ไม่ยอมไปส่งในระยะ
ทางไกล ๆ ก็มีปัญหามาใหม่เกิดขึ้นคือมิเตอร์ถูกแก้ไขเปลี่ยนแปลง ทำให้เสียเงินค่าโดยสารมากกว่าที่
กำหนด หรือที่เรียกว่าถูกโกงมิเตอร์ ในระยะหลังแท็กซี่ได้เข้ามามีบทบาทอย่างมากกับขนส่ง

สาธารณะคือ บางคนมีปัญหาเรื่องที่จอดรถในที่ทำงาน เนื่องจากพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ กับจำนวนรถ ทำให้หันมาใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ เนื่องจากสะดวกและไม่ต้องมีปัญหาเกี่ยวกับเรื่องที่จอดรถ

กรมการขนส่งทางบก พยายามจะทำให้รถแท็กซี่มิเตอร์ มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น เช่น ที่จอดรถผู้โดยสาร โดยร่วมมือกับทางกรุงเทพมหานคร จัดหาที่จอดรถ เพื่อไม่ให้กีดขวางการจราจร จัดให้มีวิทยุสื่อสาร เป็นต้น ส่วนเรื่องมารยาทของผู้ขับรถแท็กซี่ กรมการขนส่งทางบก โดยกองสวัสดิการขนส่ง ก็กำลังเร่งแก้ไขปัญหานี้ เป็นที่เข้าใจกันอยู่แล้วว่า เวลาเรียกแท็กซี่มิเตอร์ แทนที่จะเข้าไปนั่งแล้วออกรถไปเลย กลับต้องมาตกลงเรื่องสถานที่ ๆ จะไป ค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้น เมื่อไปส่งในที่ไกล ๆ ถ้าตกลงกันไม่ได้ ก็จะบอกว่า ไปไม่ได้เนื่องจากต้องไปส่งรถทั้ง ๆ ที่บางคนก็เป็นรถแท็กซี่มิเตอร์ส่วนบุคคล ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้มีอยู่ค่อนข้างสูงพอสมควร ก็คงต้องหาวิธีการที่จะทำให้ผู้โดยสาร ได้รับความเป็นธรรมมากกว่าในปัจจุบันนี้ (อรรถพร สุริยเลิศ, 2539)

นับตั้งแต่ กระทรวงคมนาคม ได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กฎกระทรวงฉบับที่ 18, 2537.) เรื่อง การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานครพบว่า (กรมการขนส่งทางบก 2539) มีผู้มาขึ้นขอจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร มีการจดทะเบียนไปแล้ว จำนวน 46,880 คัน ในปัจจุบันจำนวนของคนขับรถแท็กซี่ มีเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากสถิติของกรมการขนส่งทางบกวันที่ 31 เมษายน 2548 ระบุว่า มีจำนวนของรถแท็กซี่ที่จดทะเบียนทั้งสิ้นประมาณ 81,769 คัน แบ่งเป็นแท็กซี่ส่วนบุคคล หรือ สีเขียวเหลือง ประมาณ 37,200 คัน และเป็นรถแท็กซี่นิติบุคคล ประมาณ 44,569 คัน และสถิติจำนวนใบอนุญาตขับรถรับจ้างสาธารณะ (ในเขตกรุงเทพ) ในปี 2546 มีจำนวน 168,788 ฉบับ เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 มีจำนวน 153,566 ฉบับ (ที่มา กรมการขนส่งทางบก) จากสถิติจะเห็นได้ว่าในช่วงดังกล่าวมีผู้สอบใบขับขี่รถสาธารณะ เพิ่มขึ้นกว่า 15,000 คน ซึ่งมากกว่ารถโดยสารประจำทางเสียอีก โดยแท็กซี่ เหล่านี้ จะวิ่งอยู่บนถนนท้องถนนตลอดแม้จะไม่มีผู้โดยสาร

เหตุผลที่ทำให้ประชาชนสนใจเข้ามาสอบใบขับขี่สาธารณะและจำนวนรถแท็กซี่มีจำนวนมากขึ้น สืบเนื่องจากการทำงานในภาคการขนส่งนั้นเป็นอาชีพที่อิสระ อีกทั้งนโยบายแท็กซี่เอื้ออาทรของรัฐบาล ที่เปิดโอกาสให้ประชาชนทั่วไปหรือ ผู้ที่สนใจจะประกอบอาชีพคนขับรถแท็กซี่สามารถมีรถเป็นของตนเองได้ โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดาวน์รถ ผ่อนชำระได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำและสามารถได้กรรมสิทธิ์รถเป็นของตนเองโดยไม่ต้องใช้เงินลงทุนมากนักและอีกส่วนหนึ่งเป็นการเพิ่มจำนวนของรถแท็กซี่ที่เตรียมตัวพร้อมรับทำอาภาศยานแห่งใหม่หรือทำอาภาศยานสุวรรณภูมิ

อาชีพขับรถแท็กซี่ เป็นอาชีพที่ค่อนข้างจะอิสระ มีเวลาการขับไม่แน่นอน ส่วนใหญ่ผู้ขับรถแท็กซี่ จะใช้ เวลาขับรถในวันหนึ่ง ๆ 1 กะ หรือประมาณ 8 ชั่วโมง ในบางครั้งก็มีการควง หรือการควงถึง 2 กะ เพื่อหารายได้ให้สูงขึ้น เนื่องจากปัจจุบันอาชีพคนขับรถแท็กซี่ มีการแข่งขันกันสูงมาก ต้องแข่งกันแย่งผู้โดยสาร การที่ผู้ขับรถแท็กซี่ต้องใช้เวลาในการขับบนถนนหลายชั่วโมงในวันหนึ่งๆ บวกกับต้องเจอสภาพการจราจรที่ติดขัด ทำให้บางครั้งคนขับรถแท็กซี่เหล่านี้ ต้องฝ่าฝืน กฎจราจร เช่น ความผิดฐานจอดรถในที่ห้ามจอด แซงรถในที่คับขัน เป็นต้น พฤติกรรมเหล่านั้น ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนได้ง่าย (วสันต์ วณิชพิสิฐพันธ์ ,2540)

ปัญหาสำคัญที่เห็นได้ชัดเจนสำหรับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ คือ การให้บริการผู้โดยสารที่ขาดประสิทธิภาพ แม้ว่าผู้ที่จะประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จะต้องไปสอบใบขับขี่ มาตรฐานและขอใบอนุญาตขับรถรับจ้างสาธารณะกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีกฎหมายระเบียบและขั้นตอนที่เข้มงวด แต่ปัญหาการให้บริการที่ไม่มีคุณภาพก็ยังมีอยู่มาก ส่วนหนึ่งอาจเป็นเพราะ ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่ย้ายถิ่นมาจากต่างจังหวัด แม้จะสามารถผ่านการสอบขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะได้ แต่ก็ยังขาดความเข้าใจในเรื่องการให้บริการผู้โดยสารที่ดี การเป็นผู้มีทัศนคติที่ดีในการให้บริการผู้โดยสาร และความรู้ในเรื่องต่างๆ อาทิเช่น กฎระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ไม่ว่าจะเป็น เครื่องแบบการแต่งกายที่ถูกต้อง กฎจราจร และอัตราโทษปรับ เมื่อฝ่าฝืนหรือกระทำผิด

ในอดีตที่ผ่านมา มีโครงการการศึกษาอบรมระบบโรงเรียน ที่จัดให้สำหรับคนขับรถแท็กซี่ เพื่อส่งเสริมทักษะในการประกอบอาชีพ หลายโครงการ อาทิเช่น

1. ศูนย์การศึกษาออกโรงเรียนกรุงเทพมหานคร เปิดอบรมหลักสูตรภาษาอังกฤษสำหรับแท็กซี่
2. ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร โดยกองการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จัดอบรมแท็กซี่เพื่อการท่องเที่ยว
3. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จัดอบรมภาษาอังกฤษ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
4. สำนักงานเขตดินแดง ร่วมกับเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขต จักรพงษ์ภูวนาถ จัดอบรมภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารสำหรับคนขับรถแท็กซี่
5. มหาวิทยาลัยรามคำแหง จัดอบรมภาษาอังกฤษสำหรับคนขับรถแท็กซี่
6. ชมรมคนขับรถแท็กซี่ดอนเมือง จัดอบรมภาษาอังกฤษสำหรับคนขับรถแท็กซี่
7. บริษัทท่าอากาศยานดอนเมือง ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก จัดอบรมแท็กซี่ ในหัวข้อต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ การปฐมพยาบาลเบื้องต้น ภาษาอังกฤษเบื้องต้น เส้นทาง การให้บริการ เป็นต้น ซึ่งมีผู้สนใจเข้าร่วมรับการอบรมเป็นอย่างมาก ประมาณ 2,000 คน ซึ่งทำการอบรมไปเมื่อเดือน

มิถุนายน ถึง กรกฎาคม 2549 ที่ผ่านมา และยังมีอีกจำนวน หลายพันคนที่สนใจเข้ารับการอบรม ทั้งนี้เนื่องมาจาก การอบรมครั้งนี้เป็นการต้อนรับการเปิดสนามบินแห่งใหม่ สุวรรณภูมิ คนขับแท็กซี่ที่ได้เข้ารับการอบรม จะได้รับสติ๊กเกอร์ ที่สามารถเข้าไปผู้โดยสารภายในสนามบินได้ โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย จึงได้รับความสนใจจากคนขับรถแท็กซี่เป็นอย่างมาก

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า โปรแกรมและหลักสูตรต่างๆ ที่จัดขึ้น ให้กับคนขับรถแท็กซี่ จะเน้นในเรื่องของการใช้ภาษาอังกฤษ เพื่อการสื่อสาร เส้นทาง การเดินทาง และสถานที่ท่องเที่ยว แต่ในความเป็นจริงแล้ว ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ อาจต้องการความรู้ในเรื่องที่แตกต่างออกไป ความรู้ในเรื่องต่างๆ ที่กล่าวมานั้น ยังไม่มีหน่วยงานใด หันมาให้ความสนใจ และจัดการฝึกอบรมให้กับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ มีเพียงแต่เป็นแผนที่ให้ไปศึกษาเองเท่านั้น และเท่าที่ผ่านมาการฝึกอบรมสำหรับคนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ จะเป็นในเรื่องของการส่งเสริมการท่องเที่ยวมากกว่า เช่น ด้านภาษาอังกฤษ และมารยาทในการบริการ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะมีหลายหน่วยงาน เข้ามามีบทบาท และส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินการจัดอบรมและจัดหลักสูตรเพื่อเสริมทักษะให้กับผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ แต่ก็มักพบกับปัญหาและอุปสรรคในเรื่องต่างๆ อาทิเช่น

1. คนขับรถแท็กซี่ส่วนใหญ่ พื้นฐานการศึกษาน้อย
2. ความแตกต่างระหว่างบุคคล ในเรื่องการเรียนรู้
3. ผู้ขับแท็กซี่ไม่ให้ความสนใจและร่วมมือในการอบรมเท่าที่ควร เนื่องจากขาดรายได้และแรงจูงใจเรื่องเครื่องมือ อุปกรณ์ เอกสาร ที่จะได้รับจากการฝึกอบรม
4. ผู้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่บางส่วนเป็นแรงงานที่ย้ายถิ่นฐานตามฤดูกาลผลผลิตทางการเกษตร ในฤดูกาลเกษตรกรรมก็จะกลับถิ่นฐาน บ้านเกิด และละทิ้งอาชีพขับรถแท็กซี่ชั่วคราว
5. เทคนิคในการฝึกอบรม ซึ่งส่วนใหญ่ใช้วิธีการบรรยาย จึงไม่สร้างความสนใจ และกระตุ้นการเรียนรู้เท่าที่ควร

จากความสำคัญดังกล่าว ได้เล็งเห็นถึงปัญหาในการวิจัยว่า รถแท็กซี่ ที่วิ่งอยู่ในกทม. และปริมณฑล มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามขึ้นมากมาย อาทิเช่น การให้บริการที่ขาดประสิทธิภาพ การทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับ หลายหน่วยงานเข้ามามีบทบาทในการจัดกิจกรรมการศึกษาอบรมให้กับคนขับรถแท็กซี่ แต่อย่างไรก็ตามยังไม่มีหน่วยงานใด ที่จัดเรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ ซึ่งเป็นความรู้พื้นฐาน ที่ใช้ในการประกอบอาชีพ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อันประกอบไปด้วย เรื่องระเบียบแบบการแต่งกาย กฎข้อบังคับ และอัตราโทษปรับเมื่อกระทำผิดหรือฝ่าฝืน ดังนั้น ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นว่าควรจะ นำเสนอกิจกรรมการศึกษาอบรม สำหรับคนขับแท็กซี่ในเรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับ เพื่อเป็นการสร้างความรู้ ความเข้าใจ ที่ถูกต้อง ในการประกอบอาชีพให้กับคนขับรถแท็กซี่

โดยใช้แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมของ Mclaughlin เนื่องจากมีขั้นตอนต่างๆ ที่เหมาะสมกับกิจกรรมที่จัดให้สำหรับคนขับรถแท็กซี่ โดยเน้นทักษะที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง ประกอบด้วย การประเมินผล ก่อนและการหลังเข้าร่วมกิจกรรม เป็นการวัดความรู้และเจตคติ ของคนขับรถแท็กซี่ สอดคล้องกับรูปแบบการวิจัยเชิงทดลอง ขั้นตอนการวิเคราะห์ผลงาน เป็นการเรียงลำดับกิจกรรมการเรียนรู้ จากง่ายไปหายาก และมีการประเมินผล หรือวิเคราะห์ผลงาน ในทุกขั้นตอนเนื้อหา ซึ่งสอดคล้องกับพื้นฐานการเรียนรู้ของคนขับรถแท็กซี่ และการเลือกใช้กลยุทธ์การสอน รวมทั้งสื่อ อุปกรณ์ที่เหมาะสม ทำให้เกิดแรงจูงใจ และความน่าสนใจ ในการเรียนรู้ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ คือ สหกรณ์แท็กซี่ สุวรรณภูมิ เนื่องจากเป็นกลุ่มสหกรณ์แท็กซี่ ที่ก่อตั้ง เมื่อปี 2545 ถือว่าเป็นกลุ่มแท็กซี่ใหม่ ยังขาดความรู้ความเข้าใจ ที่ถูกต้องเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ

วัตถุประสงค์

1. พัฒนาและนำเสนอกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
2. เพื่อเปรียบเทียบความรู้ ของคนขับแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างก่อน และหลังเข้าร่วมโปรแกรม
3. เพื่อเปรียบเทียบความรู้และเจตคติ ของคนขับแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างกลุ่มทดลอง กับกลุ่มควบคุม
4. เพื่อศึกษาความพึงพอใจ ในการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

สมมติฐานการวิจัย

ผู้วิจัยได้ศึกษางานวิจัย และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดังนี้

ศิริมา กิตติบัณฑิต (2544) เรื่องการพัฒนาโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ตามแนวคิดของบอยเลอร์ ในสถานฝึกอบรมเด็กหญิงบ้านปราณี พบว่าหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ผู้เรียนมีความรู้เพิ่มขึ้น และมีความพึงพอใจในโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ในระดับสูง

พรประเสริฐ เสือสี (2547) เรื่อง ผลของการจัดกิจกรรมนันทนาการ ตามทฤษฎี แอนดาโกจี เพื่อเพิ่มความเห็นคุณค่า ในตนเองของผู้สูงอายุ สถานสงเคราะห์คนชราบ้านบางแค กทม พบว่า กลุ่มทดลอง ที่เข้าร่วมกิจกรรม มีคะแนนเฉลี่ย ของการเห็นคุณค่าในตนเอง สูงกว่ากลุ่มควบคุม

ทำให้ผู้วิจัยตั้งสมมติฐานดังนี้

1. คะแนนทดสอบความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ หลังการเข้าร่วมโปรแกรม (Post-test) สูงกว่า ก่อนการเข้าร่วมโปรแกรม (Pre-test) ที่ระดับความมีนัยสำคัญ .05
2. คะแนนทดสอบความรู้ และทัศนคติ เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับแท็กซี่ ของกลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุม ที่ระดับความมีนัยสำคัญ .05

ขอบเขตของการวิจัย

1. ประชากรในการวิจัย ได้แก่ คนขับรถแท็กซี่ จำนวน 81,769 คน ใช้สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง ได้กลุ่มตัวอย่าง คนขับรถแท็กซี่สหกรณ์สุวรรณภูมิ จำนวน 60 คน แบ่งเป็น กลุ่มทดลอง 30 คน และกลุ่มควบคุมจำนวน 30 คน
2. ในการวิจัยครั้งนี้ ศึกษา เฉพาะ เรื่องความรู้ และเจตคติ ของคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
3. ตัวแปรที่จะศึกษา
 - ตัวแปรต้น คือ กิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
 - ตัวแปรตาม คือ ผลสัมฤทธิ์ด้านความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

คนขับรถแท็กซี่ หมายความว่า บุคคลผู้ประกอบอาชีพให้บริการในการขัรบรถยนต์รับจ้าง จากสถานที่หนึ่งไปยังจุดหมายปลายทาง ตามที่ผู้ว่าจ้างระบุและได้รับค่าจ้างหรือค่าบริการ ในแต่ละครั้งที่ใช้หรือให้บริการรับ-ส่งนั้น

ปริมณฑล หมายความว่า จังหวัดรอบนอกเขตกรุงเทพมหานคร ได้แก่ นนทบุรี สมุทรปราการ ปทุมธานี

กิจกรรมการศึกษานอกระบบ หมายความว่า กิจกรรมการศึกษานอกระบบ เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ตามแนวคิดของ Paul และ Malaughlin ได้เสนอขั้นตอนในการพัฒนาโปรแกรมการจัดประสบการณ์ ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน คือ

1. การประเมินผลการเรียน (Assessment)
2. การตั้งเป้าหมายและจุดประสงค์การสอน (Setting Goal and Instructional Objective)

3. การวิเคราะห์ผลงาน (Task Analysis)
4. การเลือกและใช้กลยุทธ์ในการสอนรวมทั้งสื่ออุปกรณ์ (Selection and Use of Instructional Strategies Including Materials)
5. การประเมินผลโปรแกรม (Program Evaluation)

กฎระเบียบข้อบังคับ หมายความว่า กฎระเบียบต่างๆ ของคนขับแท็กซี่ ได้แก่ เครื่องแบบการแต่งกายที่ถูกต้อง หน้าที่และข้อปฏิบัติสำหรับคนขับรถแท็กซี่ อัตราโทษปรับในความผิดฐานฝ่าฝืน เป็นต้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. เป็นการให้ความรู้ เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
2. ได้ทราบระดับความรู้ ของคนขับรถแท็กซี่ ในเรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
3. เป็นแนวทางในการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เพื่อพัฒนาคนขับรถแท็กซี่ ในด้านอื่นๆ ต่อไป
4. รูปแบบของโปรแกรมที่สร้างขึ้น สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับ กลุ่มเป้าหมายนอก ระบบกลุ่มอื่นได้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่อง ผลของการจัดกิจกรรม การศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ผู้วิจัย ได้ทำการศึกษาเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งออกเป็น 9 ขั้นตอน ดังนี้

1. การศึกษานอกระบบโรงเรียน

1.1 ความหมายและประเภทของการศึกษานอกระบบ

1.2 ความต้องการในการจัดการศึกษานอกระบบโรงเรียน

2. หลักสูตรโปรแกรมและการพัฒนาโปรแกรม

2.1 ความหมายของการพัฒนาโปรแกรม

2.2 ความหมายและความแตกต่าง ของคำว่า โปรแกรม กับ โครงการ

2.3 ความสอดคล้องและรูปแบบการพัฒนาโปรแกรม

2.4 รูปแบบการพัฒนาโปรแกรม

3. แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรม

3.1 แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมของBoyle(1981)

3.2 แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมของCaffarella1994

3.3 แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมของKnowes(1997)

3.4 แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมของ Tyler(1996)

3.5 แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมของMclaughlin1981

4. ทฤษฎีการเรียนรู้ผู้ใหญ่

4.1 ความหมายของทฤษฎีการเรียนรู้ผู้ใหญ่

4.2 การเรียนรู้ผู้ใหญ่ของ Knowles(1997)

4.3 วิธีการสอนผู้ใหญ่

5. เทคนิคการสอนที่ใช้ในโปรแกรม การศึกษานอกระบบ

6. ความหมายและประวัติการเกิดรถแท็กซี่

7. กฎระเบียบข้อบังคับ ที่คนขับรถแท็กซี่ควรทราบ

8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ตอนที่ 1 ความหมายและประเภทของการศึกษานอกระบบโรงเรียน

ความหมายของการศึกษานอกระบบโรงเรียน

ในการนิยามการศึกษานอกระบบโรงเรียน มีนิยามการศึกษานอกระบบโรงเรียน รวมเข้ากับการศึกษาตามอัธยาศัย เช่น นิยามของ J.R. Sheffied และนิยาม W. Steen Mc. Call (อ้างถึงใน อรรถนพ พงษ์สวาท : ม.ป.ป. : 84) ที่กล่าวถึงการเรียนรู้จากพ่อแม่ จากที่ทำงาน จากประสบการณ์จริง จากเพื่อน การฝึกงาน หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ประสบการณ์การเรียนรู้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นนอกระบบโรงเรียน

นิยามของการศึกษานอกระบบโรงเรียน น่าจะแยกออกจากการศึกษาตามอัธยาศัย เช่น การนิยามของโกวิท วรพิพัฒน์ (อ้างถึงใน ศุภร ศรีแสน, 2521) ปฐุม นิคมานนท์ (2522) Phillip H. COOMBS (1974) David Kline และ Thomas Keehn (1973) Paul Chang และนิยามของ Cole S. Brembeck และ Timothy J. Tomson (1973) ที่มีความหมายการศึกษา นอกระบบโรงเรียนว่า เป็นกิจกรรมทางการศึกษาที่จัดขึ้นโดยเฉพาะนอกเหนือ จากการเรียนตามปกติ ในระบบโรงเรียน กิจกรรมดังกล่าวอาจจะเป็นกิจกรรมเฉพาะหรือเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมอื่น เพื่อตอบสนองความต้องการและปัญหาของบุคคล กลุ่มบุคคลหรือ ชุมชน ดังนั้น การศึกษานอกระบบโรงเรียนจึงน่าจะหมายถึง

“ กิจกรรม หรือโปรแกรมที่สถาบันต่าง ๆ ในสังคมจัดขึ้น โดยมีเจตนาและมีความมุ่งหมายที่จะจัดกิจกรรมทางการศึกษาให้แก่ประชาชน ที่สามารถกำหนดได้ว่าเป็นใคร ผู้เรียน หรือผู้รับบริการเองมีเจตนาหรือวัตถุประสงค์ที่จะเรียนรู้และรับประสบการณ์ต่าง ๆ เพื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงในตัวเอง หรือการเปลี่ยนแปลงในกลุ่มและในชุมชน กิจกรรมดังกล่าวจัดให้แก่ประชากรทุกเพศ ทุกวัย ทุกชุมชน และทุกระดับการศึกษา เพื่อให้บุคคล กลุ่มบุคคล หรือชุมชนมีความรู้ ทักษะ และเจตคติที่ดี โดยใช้ระยะเวลาสั้น หลักสูตร ยืดหยุ่น ตอบสนองความต้องการ ความสนใจของผู้เรียน สามารถแก้ปัญหาของกลุ่มชุมชนได้ “

ประเภทของการศึกษานอกระบบโรงเรียน

การศึกษานอกระบบโรงเรียนสามารถจำแนกตามเกณฑ์ 5 ประการ ดังต่อไปนี้ คือ

1. การจำแนกตามลักษณะของผู้รับบริการ (Clients)
2. การจำแนกตามเนื้อหาสาระ (Content)
3. การจำแนกตามวิธีการเรียนการสอน (Instructional Methods)

4. การจำแนกตามปรัชญา แนวความคิด วัตถุประสงค์ (Philosophy, Concepts, Objectives)
5. การจำแนกตามชุมชน พื้นที่ (Community or Area)

การจำแนกตามลักษณะของผู้รับบริการ (Clients)

รับการจำแนกการศึกษานอกระบบโรงเรียนตามลักษณะของกลุ่มผู้รับบริการเป็นการจำแนกที่นิยมใช้กันมากที่สุด เช่น การศึกษานอกระบบโรงเรียนสำหรับผู้สูงอายุ (Senior Citizen's Education) การศึกษานอกระบบโรงเรียนเพื่อส่งเสริมสถานภาพสตรี (Women's Status Promotion) การศึกษานอกระบบโรงเรียนสำหรับเด็กเร่ร่อน (Non-Formal Education for Street Children) การศึกษาผู้ใหญ่ (Adult Education) การฝึกอบรมผู้นำเยาวชนในหมู่บ้าน (Training of Youth Leaders in the Villages) ในการจำแนกการศึกษานอกระบบโรงเรียน ตามลักษณะของผู้รับบริการ สามารถจำแนกออกเป็น 5 กลุ่มย่อย คือ

1. ตามวัย (Age) เช่น เป็นเด็กเล็ก เด็กในโรงเรียนก่อนเกณฑ์การศึกษาภาคบังคับ เยาวชน ผู้ใหญ่ ผู้สูงอายุ ผู้ใช้แรงงาน ฯลฯ
2. ตามอาชีพ (Occupation) เช่น เป็นผู้ใช้แรงงาน เป็นเกษตรกร เป็นชาวประมง เป็นพนักงานบริษัทเอกชน เป็นข้าราชการ ฯลฯ
3. ตามความสนใจ (Interest) เช่น ผู้เรียนที่สนใจเรื่องการศึกษา สนใจอาชีพเสริม สนใจศิลปวัฒนธรรม สนใจปัญหาบ้านเมือง ฯลฯ
4. ตามเพศ (Sex) เช่น สตรีที่สนใจเรื่องการดูแลสุขภาพในวัยทอง บุรุษและสตรีที่ให้ความสนใจเกี่ยวกับเพศศึกษา
5. ตามชาติพันธุ์ (Ethnic) เช่น เป็นชนกลุ่มน้อยหรือชนพื้นเมือง ฯลฯ

การจำแนกตามเนื้อหาสาระ (Content)

การจำแนกการศึกษานอกระบบโรงเรียนโดยใช้เกณฑ์การจำแนกตามเนื้อหาสาระหรือวิชาการเป็นอีกวิธีหนึ่งที่แบ่งประเภทของการศึกษานอกระบบโรงเรียน เช่น การศึกษาสายสามัญ อันประกอบด้วยวิชาต่างๆ การศึกษาเพื่อพัฒนาอาชีพ การศึกษาเรื่องเพศศึกษา การศึกษาเกี่ยวกับการอนุรักษ์โบราณวัตถุ การศึกษาเพื่อป้องกันยาเสพติดในชุมชน การศึกษาด้านสุขภาพอนามัยของผู้สูงอายุ ฯลฯ

การจำแนกตามวิธีการเรียนการสอน (Instructional Methods)

การศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่จำแนกโดยใช้เกณฑ์วิธีการเรียน การสอน มีอาทิเช่น การศึกษาทางดาวเทียม การศึกษาทางดาวเทียม การศึกษาด้วยการเรียนในชั้นเรียน การเรียนทางไกล และด้วยตัวเอง ตามหลักสูตรการศึกษาสายสามัญของกรมการศึกษานอกโรงเรียน นอกจากนี้แล้ว การเรียนที่ใช้เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ประเภทต่าง ๆ เป็นการศึกษาในระบบโรงเรียนที่กำลังได้รับความสนใจมากในยุคข้อมูลข่าวสาร

การจำแนกตามปรัชญา แนวความคิด หรือวัตถุประสงค์ (Philosophy, Concepts, or Objectives)

การศึกษานอกระบบโรงเรียนที่ได้รับความนิยมในนานาประเทศส่วนมากจะเป็นการศึกษา นอกระบบโรงเรียน ที่มีปรัชญา หรือแนวความคิดที่มีชื่อ เช่น โปรแกรมการสอนเรื่องการเรียนรู้เรื่อง หนังสือโดยใช้แนวความคิดเรื่อง “มโนธรรมสำนึก” (Consciousness Raising) ของ Paulo Freire องค์การหมู่บ้าน Kilbutz และ Moshav ของประเทศอิสราเอล แนวความคิดเรื่อง “คิด เป็น” (Khit-Pen) ของประเทศไทย หรือ Saemaul Undong ของประเทศเกาหลี

การจำแนกตามชุมชนหรือพื้นที่ (Community and Areas)

การจำแนกการศึกษานอกระบบโรงเรียนโดยใช้เกณฑ์ เรื่องชุมชน หรือพื้นที่ จะให้ ความสำคัญสภาพแวดล้อม หรือบริบทของโปรแกรม เช่น การศึกษาหรือส่งเสริมอาชีพราษฎรที่อยู่ บริเวณชายแดน การศึกษาหรือพัฒนาคุณภาพชีวิตในชุมชน แออัด ฯลฯ

การจำแนกประเภทของการศึกษานอกระบบโรงเรียนตามเกณฑ์ 5 ข้อข้างต้นอาจจะมีการซ้ำซ้อน กัน เพราะหลายโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียนอาจถูกจัดอยู่หลายประเภท เช่น การศึกษานอกระบบโรงเรียนประเภทการศึกษาผู้ใหญ่ นอกจากจะเป็นการแบ่ง ตามลักษณะของ ผู้รับบริการแล้ว อาจจะมีเนื้อหาเป็นเรื่อง การสอนให้รู้หนังสือ อ่านออกเขียนได้ ใช้แนวความคิด เรื่องคิดเป็นและใช้ชุดวิชา เป็นวิธีการเรียนการสอนและจัดขึ้นในหมู่บ้านประมง

ความต้องการในการจัดการศึกษานอกระบบโรงเรียน

ความหมายของความ ต้องการ มนุษย์ ทุกคนล้วนมีความต้องการในชีวิต บางคนมีความ ต้องการคล้ายคลึงกัน บางคนมีความต้องการแตกต่างกันไปตามสภาพแวดล้อมของการดำรงอยู่ และสถานภาพทางสังคม ความต้องการของมนุษย์เป็นเรื่องที่ซับซ้อนมาก มีนักวิจัยทางการศึกษา ผู้ใหญ่หลายท่านได้พยายามศึกษาเกี่ยวกับเรื่องราวความต้องการของมนุษย์ที่แท้จริง ในที่สุด พบว่ามนุษย์โดยทั่วไปนั้นความต้องการที่แท้จริงอยู่ 2 ประการ ประการแรก คือ ความต้องการที่จะปรับปรุงตนเองโดยวิธีการตามธรรมชาติ ประการที่สอง คือ ความต้องการที่จะรักษาภาระการ สมดุลทางธรรมชาติของมนุษย์บ่อยครั้งที่มักพบว่าความต้องการของคนนั้นมักถูกกำหนดโดยสังคม

สังคมกำหนดให้มนุษย์ที่อยู่ต่างฐานะกันมีความต้องการแตกต่างกัน และบุคคลโดยทั่วไปย่อมรู้ว่าตนเองต้องการอะไร ส่วนจะบรรลุถึงความต้องการของตนเองหรือไม่นั้นก็ขึ้นอยู่กับความพยายามและการปฏิบัติตนของแต่ละบุคคล คำว่า ความต้องการ มีผู้ให้ความหมายไว้ดังนี้

สุนทร โคตรบรรเทา (2530) ได้ให้คำนิยามความต้องการ เป็นความแตกต่างระหว่างผลลัพธ์ (Outcome) ที่เป็นจริงกับผลลัพธ์ ที่พึงประสงค์ หรือความต้องการ เป็นความแตกต่างระหว่างสถานภาพที่เป็นอยู่ กับสถานภาพที่ควรจะเป็น

สุวัฒน์ วัฒนวงศ์ (2525) ได้ให้ความหมายว่า เป็นสภาพที่ปรากฏระหว่างสิ่งที่เป็นอยู่ (What is) กับสิ่งที่จะเป็นไป (What should be) ซึ่งหมายถึง สภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน กับสิ่งที่คาดหวังในอนาคต และเราเรียกว่าเป็นความต้องการ

สุชา จันทรธม (2536) กล่าวว่าความต้องการ หมายถึง ความจำเป็นของอินทรีย์เพื่อการดำรงอยู่ของชีวิต ซึ่งเกี่ยวกับการเจริญเติบโต การสืบพันธุ์ การมีอนามัยดี และรวมถึง การให้สังคมยอมรับ

สุรพล อรุณรัตน์ (2528) ได้สรุปความหมายไว้ว่า ความต้องการ คือ ทุกสิ่งทุกอย่างที่จะบันดาลให้มีความเจริญเติบโตหรือพัฒนาการในทุก ๆ ส่วนที่ประกอบเป็นอินทรีย์ของตน ไม่ว่าจะเป็นด้าน กายภาพ หรือจิตภาพ อารมณ์และสังคม ดังนั้น ความต้องการของมนุษย์ จึงถือว่าเป็นแรงขับที่สำคัญที่สุด ที่ทำให้เกิดการพัฒนามากขึ้น เป็นความขาดแคลนที่กระตุ้นให้บุคคลแต่ละคนแสวงหาและดำเนินวิธีการเพื่อสนองความต้องการนั้น

สุพัทธ์ พิบูลย์ (2535) กล่าวว่า ความต้องการ คือ เงื่อนไขความสอดคล้องระหว่างสภาพที่เป็นจริง ในปัจจุบัน กับสภาพที่ควรจะเป็น หรือสภาพที่จำเป็นต้องได้รับการตอบสนอง หรือดำเนินการแก้ไข

Legans (1964) กล่าวว่า ความต้องการ คือ ความแตกต่างกันระหว่างสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบันกับสภาพที่จะเป็นไปในอนาคต สภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนั้น หมายถึง สภาพที่เป็นจริง และสภาพที่จะเป็นไปในอนาคต หมายถึง สภาพที่พึงประสงค์

Boyles and jahnans (1970) กล่าวถึง ความต้องการ ว่า คือ สภาพที่ปรากฏ ระหว่างสิ่งที่อยู่กับสิ่งที่ให้เป็นไป

Macneil (1977) ได้ให้ความหมายของความ ต้องการ ว่า หมายถึง สภาพการที่มีความไม่สอดคล้องกัน ระหว่างพฤติกรรม หรือ เจตคติของผู้เรียนในสถานะที่ยอมรับ กับสถานะที่ได้จากการสังเกต

Murray (1938) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับ ความต้องการไว้ว่า ความต้องการเป็นสิ่งที่ถูกสร้างขึ้นและใช้แทนแรงผลักดันทำให้เกิดการกระทำ เกิดการรับรู้ ซึ่งบางครั้งจะถูกกระตุ้นโดยตรง

จากกระบวนการบางสิ่งบางอย่างภายในร่างกาย แต่บ่อยครั้งที่เกิดขึ้นจากแรงกดดันของสังคมภายนอก ความต้องการนี้บางครั้งจะมีพลัง บางครั้งจะอ่อนแรงลง

Sander (1938) ได้ให้ความหมายของความ ต้องการ และแบ่งความต้องการออกเป็น 2 ประเภท คือ ช่องว่างระหว่างสถานการณ์ปัจจุบัน กับ สถานการณ์ที่ดีกว่า ในอนาคต และแบ่งความต้องการออกเป็น 2 ประเภท คือ ความต้องการที่รู้สึก (Felt needs) เช่น ความต้องการปัจจัยสี่ และความต้องการที่ไม่รู้สึก (Unfelt needs) เช่น ความต้องการที่จะเสริมสร้างบุคคล ให้มีสุขภาพอนามัยดี

สรุปได้ว่า ความต้องการ คือ ความแตกต่างระหว่างสถานการณ์ ในปัจจุบันที่เป็นอยู่ กับ สถานการณ์ที่คาดหวังในอนาคต เป็นแรงขับที่สำคัญ ที่สุดที่ทำให้เกิดการพัฒนาขึ้นในตัวบุคคล

แนวคิดและทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับความต้องการ

ได้มีผู้ที่ศึกษาและให้แนวคิดเกี่ยวกับเรื่องของความต้องการไว้หลายแนวคิด พอสรุปได้ดังนี้

ความต้องการของ Knowles (1971) แบ่งความต้องการออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1. ความต้องการขั้นพื้นฐานของมนุษย์ ได้แก่ ความต้องการทางการเจริญเติบโต ความปลอดภัย ประสพการณ์ใหม่ ความสำเร็จ และเป็นที่ยอมรับ ของผู้อื่น
2. ความต้องการทางการศึกษา หมายถึง ความต้องการการเรียนรู้เพื่อให้ตนเอง สถาบัน หรือองค์กรดีขึ้น หรือเพื่อให้สังคมของเขาดีขึ้น ความต้องการชนิดนี้ เป็นช่องว่างระหว่างระดับสมรรถภาพของบุคคลในปัจจุบัน กับระดับสมรรถภาพที่สูงกว่า ตามสภาพโดยสรุปแล้ว ความต้องการทางการศึกษา เป็นความแตกต่างระหว่างสภาพที่ตัวบุคคล ระดับความรู้ ความสามารถของบุคคลในปัจจุบัน กับความปรารถนาที่ต้องการให้มีขึ้นในอนาคต หรืออาจหมายถึงช่องว่างระหว่างระดับความรู้ความสามารถของบุคคลในปัจจุบัน กับความปรารถนาที่ยาก จะให้มีมากขึ้นในอนาคต

Maslow (1954) ได้แบ่งความต้องการโดยปกติของมนุษย์ทั่วไป ออกเป็น 5 ลำดับขั้นตอน ดังนี้

1. ความต้องการทางสรีระพื้นฐาน คือ ความต้องการที่จำเป็นสำหรับความอยู่รอดของชีวิตทางกายภาพ เช่น ความต้องการอาหาร เครื่องนุ่งห่ม ยารักษาโรค ที่อยู่อาศัย
2. ความต้องการความปลอดภัยและความมั่นคง คือ ความต้องการที่จะมีกินมีใช้อย่างเพียงพอและตลอดไป มีที่อยู่อาศัยมั่นคงปลอดภัยจากโจรผู้ร้าย และภัยธรรมชาติ เช่น มีงานทำ มีค่าเสมอรายได้เพียงพอ มีบ้าน มีรั้วรอบขอบชิด

3. ความต้องการความรัก ความเมตตา และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมทางสังคม คือความต้องการที่จะมีความนิยมชมชอบซึ่งกันและกัน อยากมีเพื่อนร่วมคิดร่วมทำงาน กันเป็นหมู่คณะ เช่นอยากให้มีบุคคลข้างเคียง มีความรักใคร่เอ็นดู อยากมีเพื่อนสนิทที่ไว้วางใจได้ อยากร่วมทำงานกับผู้อื่นที่พึงพอใจ

4. ความต้องการเกียรติ และความเคารพตนเอง คือ ต้องการมีฐานะและบทบาทในสังคม อยากให้บุคคลอื่น ๆ นิยมชมชอบยกย่องสรรเสริญ

5. ความต้องการการประสบความสำเร็จด้วยตนเอง คือ ความต้องการที่จะใช้ความรู้ความสามารถตนเองทำกิจกรรมต่าง ๆ ที่มุ่งหวังให้เกิดผลสำเร็จ

Coombs (1974) ได้กล่าวถึงความต้องการด้านการศึกษามนุษย์ โดยแบ่งดังนี้

1. ความต้องการในการศึกษาขั้นพื้นฐาน และเรื่อง ทั่วไป เช่น การเรียนรู้หนังสือ การอ่านออกเขียนได้ มีความเข้าใจอย่างง่าย ๆ ในเรื่องของวิทยาศาสตร์ และภาวะแวดล้อมรอบ ๆ ตัวเอง เป็นต้น

2. ความต้องการในการศึกษาเพื่อปรับปรุงชีวิตครอบครัวให้ดีขึ้น เช่น ความรู้พื้นฐานทักษะ และทัศนคติพื้นฐาน ซึ่งจะเป็ประโยชน์ ต่อการปรับปรุงคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น โดยเริ่มจากเรื่องสุขอนามัย โภชนาการ การจัดบ้าน การเลี้ยงดูเด็ก การซ่อมแซมบ้าน รักษาบ้านให้น่าอยู่ การวางแผนครอบครัว เป็นต้น

3. ความต้องการในการศึกษาเพื่อปรับปรุงชุมชนที่ตนอยู่อาศัย เช่น ความรู้เกี่ยวกับสถาบันการปกครอง ของท้องถิ่นและของประเทศรวมทั้งขบวนการต่าง ๆ ของการดำเนินการปกครอง ทั้งในระดับท้องถิ่น และในระดับชาติ โครงการพัฒนาชุมชน เป็นต้น

4. ความต้องการในการศึกษาด้านอาชีพ เช่น ความรู้ทักษะ เฉพาะซึ่งเกี่ยวข้องกับกิจกรรม ทางเศรษฐกิจ และที่เป็นประโยชน์ ในการดำรงชีพ เป็นต้น

สุวัฒน์ วัฒนวงศ์ (2525) อ้างแนวคิดของ (Knowls) โดยแบ่งความต้องการของคนออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. ความต้องการขั้นพื้นฐาน (Basic Need) ได้แก่

1.1 ความต้องการทางกายภาพ

1.2 ความต้องการในการเจริญงอกงาม

1.3 ความต้องการได้รับประสบการณ์ใหม่

1.4 ความต้องการด้านความรัก ความพอใจ

1.5 ความต้องการที่จะได้รับความมั่นคงปลอดภัย

1.6 ความต้องการที่จะได้รับการยอมรับ

2. ความต้องการด้านการศึกษา (Education Need) ซึ่งหมายถึงช่องว่างระดับความรู้ความสามารถของบุคคลในปัจจุบันกับความปรารถนาอยากจะมีอนาคต

จากแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวข้องกับความต้องการดังกล่าวข้างต้น พบว่า ความต้องการสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท สรุปได้ดังนี้

1. ความต้องการด้านพื้นฐานของมนุษย์ ซึ่งเป็นความต้องการด้านการเจริญเติบโต ปลอดภัย ความรัก ต้องการได้รับประสบการณ์ใหม่ ๆ ความสำเร็จ และต้องการเป็นที่ยอมรับ
2. ความต้องการด้านการศึกษา ซึ่งมีผลกระทบมาจากความต้องการด้านพื้นฐานของมนุษย์กับสภาพแวดล้อม ที่ทำให้คนเกิดการเรียนรู้ในสิ่งที่ตนเองขาดและเกิดแรงผลักดันที่จะพัฒนาความสามารถของตนเอง

ตอนที่ 2 หลักสูตรโปรแกรม และการพัฒนาโปรแกรม

ในภาวะปัจจุบันที่โลกไร้พรมแดนและสิ่งแวดล้อมถูกใช้เพื่อการพัฒนาประเทศ ไปอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วเกี่ยวกับประชากรและระบบทางสังคม เศรษฐกิจและการเมือง ประชาชนในทุกสังคมมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเรียนรู้อย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต (continuing and life-long education) โดยเฉพาะประชากรวัยที่จบการศึกษามัธยมศึกษาและอยู่นอกระบบโรงเรียน ไม่ว่าจะเป็นอายุ เพศ หรือสถานภาพทางสังคมและเศรษฐกิจเป็นอย่างไร การเรียนรู้อย่างต่อเนื่องและตลอดชีวิตที่ความจำเป็นเพื่อให้ประชาชนสามารถปรับตัวเอง เข้ากับการเปลี่ยนแปลง สังคมไทยได้ตระหนักถึง ความสำคัญของการศึกษาตลอดชีวิตดัง พระราชบัญญัติการศึกษาแห่งชาติ พ.ศ.2542 ที่บัญญัติไว้อย่างชัดเจนในหมวดที่ 1 มาตราที่ 8 ในข้อที่ 1 ว่า การจัดการศึกษาให้ยึดหลักว่าเป็นการจัดการการศึกษาตลอดชีวิตสำหรับประชาชน และในข้อ 2 กล่าวว่า ในการจัดการศึกษานั้น ให้สังคมมีส่วนร่วมในการจัดการศึกษา

การศึกษานอกระบบโรงเรียนไม่ว่าจะเป็นประเภท “ การศึกษาผู้ใหญ่ ” “ การศึกษาต่อเนื่อง ” หรือ “ การศึกษาเพื่อพัฒนาชุมชน ” มีแนวความคิดและหลักการพื้นฐานที่ไม่แตกต่างกัน เพราะให้ความสำคัญเรื่องของการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติ งานหรือการพัฒนาโปรแกรม

“ การศึกษานอกระบบโรงเรียน ” ในความหมายที่ครอบคลุมไปถึงการศึกษาผู้ใหญ่ การศึกษาต่อเนื่อง และการศึกษาเพื่อพัฒนาชุมชน

ในช่วงเวลาหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่มีการส่งเสริมการพัฒนาประเทศกันอย่างกว้างขวาง การศึกษานอกระบบมีความก้าวหน้ามากในด้านวิชาการและด้านการปฏิบัติ และเพื่อให้ศาสตร์และการปฏิบัติงานด้านการศึกษานอกระบบโรงเรียนมีความก้าวหน้ายิ่งขึ้น ประสบการณ์จากภาคปฏิบัติและการวิเคราะห์ทางวิชาการจะต้องผสมผสานกันเพื่อพัฒนาแนวความคิดและหลักการต่างๆ ให้ละเอียดลึกซึ้งและกว้างขวางขึ้นเกี่ยวกับขั้นตอนและกระบวนการพัฒนาโปรแกรม

ดังนั้น ในบทที่ 1 จึงขอเสนอ รายละเอียดเกี่ยวกับคำต่าง ๆ ที่มีความหมายและกรอบแนวคิด เพื่อเป็นพื้นฐานในการตกลงเบื้องต้นที่จะกล่าวถึงเรื่องอื่นๆ ในอันดับแรกจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับ ความหมายของคำว่า “หลักสูตร” (curriculum) คำว่า “โปรแกรม” (program) และ “การพัฒนา โปรแกรม” (program development) ความหมายและความแตกต่างของคำว่า “โปรแกรม” (program) กับ “โครงการ” (project) ในตอนสุดท้าย จะขอทบทวนโดยสังเขปความหมายและ ประเภทของการศึกษานอกระบบโรงเรียน

หลักสูตร โปรแกรม และการพัฒนาโปรแกรม (Curriculum Program and Program Development)

หลักสูตรและโปรแกรม (Curriculum Program)

ในการปฏิบัติงานทางการศึกษานอกระบบโรงเรียนที่จัดกิจกรรมการเรียนการสอนเชิง การศึกษาในระบบโรงเรียน เช่น วิชาสายสามัญ หรือสายอาชีวศึกษา จะใช้คำว่า “หลักสูตร” ซึ่ง หมายความว่า การวางแผนทางการศึกษาซึ่งประกอบด้วยแผนรวมของการสอนทุกชั้นตอน เสาวนีย์ ลาวัลย์(2536) ได้ประมวลความหมายของหลักสูตรว่ามี 4 ลักษณะ คือ ลักษณะที่หนึ่ง หลักสูตรเป็นกระบวนวิชาหรือเนื้อหาสาระที่จัดให้แก่ผู้เรียน ลักษณะที่สอง หลักสูตรเป็นเรื่องของการประมวลประสบการณ์ต่าง ๆ ที่จัดให้แก่ผู้เรียน และลักษณะที่สาม หลักสูตรคือแผนหรือ โครงการที่จัดให้แก่ผู้เรียนส่วนลักษณะสุดท้ายของหลักสูตรคือ เป็นจุดหมายปลายทางเกี่ยวกับ ลักษณะที่พึงประสงค์ หรือคาดหวังจะเกิดขึ้นกับผู้เรียนส่วน Patrick Boyle (1981) ได้กล่าวถึง หลักสูตรว่ามีความหมายไม่กว้างเท่าโปรแกรม

Boyle (1981) ให้ความหมายของโปรแกรม (program) ว่าหมายถึงผลรวมของความ ร่วมมือระหว่างนักศึกษานอกระบบโรงเรียนมืออาชีพ กับผู้เรียนในการปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ กิจกรรมดังกล่าว ได้แก่การวิเคราะห์ ความต้องการ การวางแผนการเรียนการสอน การ ประชาสัมพันธ์ การประเมินผลและการรายงานผล

Boone (1992) ได้ให้ความหมายของโปรแกรมที่ใกล้เคียงกับ Boyle แต่ใช้คำว่า การวาง โปรแกรม (programming) โดยกล่าวว่า การวางแผน คือ ความร่วมมือระหว่างผู้เรียนกับองค์กร ทางการศึกษานอกระบบโรงเรียนในการวางแผนการสร้างแผนการเรียนการสอน การปฏิบัติการ เรียนการสอน การประเมินผลและความรับผิดชอบต่อโปรแกรมในการนิยามความหมายของ โปรแกรม หรือการวางแผนโปรแกรมนั้น ทั้ง Boyle และ Boone จะกล่าวถึงเรื่องความร่วมมือ ระหว่างผู้เรียนกับนักการศึกษานอกระบบโรงเรียน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดทางการศึกษานอก ระบบโรงเรียนเรื่อง “การเรียนรู้แบบร่วมมือ” (collaborative learning) หรือการให้ผู้เรียนและ ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรม (people's participation) การที่โปรแกรมให้ความ

ความสำคัญเรื่องความร่วมมือระหว่างผู้เรียนกับนักศึกษานอกระบบโรงเรียน หรือองค์กรทาง การศึกษานอกระบบโรงเรียนคือลักษณะเด่นที่ทำให้โปรแกรมมีความหมายกว้างกว่าหลักสูตร ถึงแม้ว่าในปัจจุบันนี้จะมียานทางการศึกษานอกระบบโรงเรียนจำนวนมากที่ใช้คำว่าหลักสูตร แต่ ในอนาคตถ้าหากการศึกษานอกระบบโรงเรียนต้องการให้งานมีความเด่นชัดแตกต่างจาก การศึกษาในระบบโรงเรียน คำว่า หลักสูตรอาจจะนำมาใช้เฉพาะในส่วนราชการที่ต้องปฏิบัติตาม ระเบียบที่ใช้คำว่า “หลักสูตร”

การพัฒนาโปรแกรม (Program Development)

การพัฒนาโปรแกรม (Program Development) เป็นคำที่ใช้ทางวิชาการเกี่ยวกับ การ จัดทำแผนที่กำหนดขอบเขตกิจกรรมการเรียนรู้ทางการศึกษานอกระบบโรงเรียน และด้วยเหตุที่ใช้ คำว่า “พัฒนา” ตามศัพท์ภาษาอังกฤษ จึงมีความสับสนว่า “การพัฒนาโปรแกรม” หมายถึง การ ปรับปรุงแก้ไข โปรแกรมที่มีอยู่แล้วให้ดียิ่งขึ้น ส่วนการวางหรือจัดโปรแกรม (programming) น่าจะ หมายถึง การสร้างและการจัดทำโปรแกรม.Boyle (1981) ให้ความเห็นว่า “การวางโปรแกรม” (programming) และ “การพัฒนาโปรแกรม” (program development) ใช้แทนกันได้ เพราะทั้ง 2 คำ ประกอบด้วยขั้นตอนการวางแผนซึ่งทำให้เข้าช้องกับคำว่า “การวางแผนโปรแกรม” (program planning)

Boone (1992) ได้นิยามการพัฒนาโปรแกรมว่า คือกระบวนการในการวางแผนที่เป็น ระบบเบ็ดเสร็จ และครอบคลุมเพื่อคาดการณ์ในอนาคต เกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างองค์กร ทาง การศึกษานอกระบบโรงเรียน เจ้าหน้าที่กับผู้เรียนหรือตัวแทนของผู้เรียน ในการจัดทำและส่งเสริม ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตของผู้เรียนในชุมชน

Boyle (1981) ให้ความหมายของการพัฒนาโปรแกรม (program development) ว่า หมายถึง การปฏิบัติการและการตัดสินใจอย่างมีจุดมุ่งหมายร่วมกันระหว่างนักพัฒนาโปรแกรมกับ ประชาชน หรือตัวแทนของประชาชนที่จะได้รับผลกระทบจากโปรแกรมในเรื่อง 9 ประการดังนี้

1. การพัฒนาโครงสร้างขององค์กรเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการ วิเคราะห์ ติความ และตัดสินใจว่าปัญหาหรือสถานการณ์ใดที่ควรจะมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้ ดีขึ้น
2. ประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรวิเคราะห์ความต้องการของบุคคลหรือปัญหาของ ชุมชน
3. การกำหนดลำดับความสำคัญ ของปัญหา หรือสถานการณ์ที่ต้องการให้เปลี่ยนแปลง และจัดทำแผนปฏิบัติงาน

4. การส่งเสริมให้ประชาชนและชุมชน เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดผลที่พึงประสงค์จากโปรแกรม
5. การกำหนดแหล่งทรัพยากร และการสนับสนุนด้านการเงินที่จะนำมาใช้ในการประชาสัมพันธ์และในทางปฏิบัติ
6. การวางแผนการเรียนการสอน ที่ส่งเสริมและเอื้อให้ผู้เรียนมีส่วนร่วม อย่างกว้างขวาง ในกิจกรรมการเรียนรู้ที่เหมาะสม
7. การนำแผนการสอนไปปฏิบัติโดยเลือกรูปแบบและวิธีการสอนที่เหมาะสมกับผู้เรียน เช่น วิธีการประชุมทางวิชาการ การประชุมเชิงปฏิบัติการ การพบปะเป็นรายบุคคล การจัดโปรแกรมทางวิทยุโทรทัศน์ ฯลฯ
8. การพัฒนาวิธีการประเมินผลที่สะท้อนให้เห็นความรับผิดชอบและโปร่งใสเพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับรู้ผลและคุณค่าของโปรแกรม
9. การประชาสัมพันธ์คุณค่าและประโยชน์ ของโปรแกรมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบ ไม่ว่าจะเป็นผู้สนับสนุนด้านการเงิน ผู้เข้าโปรแกรมหรือบุคคลทั่วไปที่สนใจโปรแกรม

สุดท้าย Boyle ได้สรุปความหมายของการพัฒนาโปรแกรมว่า ความสำคัญของการพัฒนาโปรแกรม คือ ความสามารถของนักศึกษานอกระบบโรงเรียนในการกำหนดได้อย่างชัดเจนว่าอะไรคือความต้องการปัญหาหรือสถานการณ์ที่จะต้องเปลี่ยนแปลง และสามารถเลือกกิจกรรมการเรียนการสอนที่เหมาะสมที่สุด เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนั้น ๆ การเปลี่ยนแปลงที่จะตอบสนองความต้องการและปัญหา อาจเป็นเรื่องความรู้เจตคติ หรือด้านทักษะชีวิตและอาชีพ ส่วนคำว่า “ความต้องการ” (needs) และ “ปัญหา” (problems) เป็นคำที่ควรทำความเข้าใจ เพราะในหลายกรณีมีการใช้ในความหมายเดียวกัน แต่สำหรับนักพัฒนาโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียน อาจเหมาะสมมากกว่าถ้าหากจะใช้คำว่า “ความต้องการ” ในเรื่องที่เป็นรายบุคคล (individual) และใช้คำว่า “ปัญหา” ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกลุ่มบุคคล หรือชุมชน (groups or community)

นอกจากคำว่าความต้องการ และ ปัญหา จะถูกใช้ในความหมายเดียวกันแล้ว คำว่า “โปรแกรม” (program) และ “โครงการ” (project) เป็นคำที่ใช้สลับกัน โดยเป็นที่เข้าใจ ว่าเป็นความหมายเดียวกัน แต่นักประเมินโครงการดังที่จะเสนอต่อไปมีความเห็นว่าคำทั้ง 2 มีความแตกต่างกัน

ประเภทและรูปแบบการพัฒนาโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียน

ในบริบทของชุมชนและองค์กรที่แตกต่างกัน และวัตถุประสงค์ในการพัฒนาโปรแกรมที่แตกต่างกัน การเลือกประเภทและรูปแบบการพัฒนาโปรแกรมมีความสำคัญมาก ทั้งนี้เพื่อให้การวางแผนงาน การสร้างแผนการสอน และการนำไปปฏิบัติ ตลอดจนการประเมินผล มีประสิทธิภาพ

ประหยัด และเกิดผลตามที่คาดหวัง ประเภทและรูปแบบการพัฒนาโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียนเปรียบเสมือนเอกลักษณ์ของวิชาชีพ ที่มีตัวตนและสามารถพัฒนาได้ ในบทนี้จึงขอเสนอการจัดประเภทโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียน และการเปรียบเทียบรูปแบบการพัฒนาโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียน เพื่อเป็นตัวอย่างให้นักการศึกษานอกระบบโรงเรียนนำไปใช้ โดยเฉพาะในการวางแผนและการสร้างกรอบแนวความคิดในการวิจัย

ประเภทของโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียน (Program Types)

Boyle (1981) จัดโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียน เป็น 3 ประเภท คือ

1. โปรแกรมเชิงพัฒนา (Development Program)
2. โปรแกรมเชิงสถาบัน (Institutional Program)
3. โปรแกรมเชิงสารสนเทศ (Information Program)

โปรแกรมเชิงพัฒนา (Development Program)

โปรแกรมเชิงพัฒนามีจุดมุ่งหมายหลักคือ การช่วยให้ผู้เข้ามารับบริการสามารถตอบสนองความต้องการและสามารถแก้ปัญหาในชุมชนได้ โปรแกรมเชิงพัฒนามีความสำคัญมากในสังคมที่มีเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและบุคคลในกลุ่มทุกกลุ่มในชุมชนจำเป็นต้องได้รับความรู้ ทักษะ ค่านิยม และเจตคติใหม่ เพื่อปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ โปรแกรมเชิงพัฒนาแตกต่างจากโปรแกรมประเภทอื่น คือ จุดเริ่มต้นของโปรแกรมจะเกิดขึ้นในสถานการณ์ที่คลุมเครือ คือ ประชาชนหรือผู้เข้าร่วมโปรแกรมพอจะรู้ว่ามีปัญหาแต่ยังไม่รู้ควรจะทำอะไร ในการแก้ปัญหานั้น ๆ หน้าที่ของนักพัฒนาโปรแกรมเชิงพัฒนาคือการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ที่จะช่วยให้ประชาชนเข้าร่วมมือพิจารณาและกำหนดว่าปัญหาที่แท้จริงคืออะไร และควรแก้ไขด้วยวิธีการใดที่จะเหมาะสมที่สุด ในสภาพการณ์เช่นนี้ โปรแกรมพัฒนามีจุดมุ่งหมายหลักในการส่งเสริมให้ประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโปรแกรม ตั้งแต่ขั้นตอนการวิเคราะห์ ปัญหาเพื่อกำหนดเป็นวัตถุประสงค์ของโปรแกรม ขั้นตอนการจัดกิจกรรมเพื่อกำหนดแนวทางแก้ปัญหา และขั้นตอนการประเมินผล โปรแกรมว่าประชาชนพอใจในโปรแกรมมากน้อยเพียงใด ตัวบ่งชี้วัดว่าโปรแกรมประสบความสำเร็จหรือไม่ คือ ความพึงพอใจของประชาชนว่าโปรแกรมได้ช่วยให้ประชาชนได้รับการตอบสนองความต้องการและสามารถแก้ปัญหาในชุมชนได้

ลักษณะที่สำคัญอีกประการหนึ่งของโปรแกรมเชิงพัฒนา คือ แนวความคิดว่า ความรู้ ทักษะหรือเจตคติ ที่มีอยู่ในกิจกรรมการเรียนรู้เป็น เพียงวิธีการ (Mean) เพื่อพัฒนาทักษะการตัดสินใจ และการแก้ปัญหา ซึ่งเป็นเป้าหมายหลัก (Main Goal)

นักพัฒนาโปรแกรมเชิงพัฒนา จะให้ความสำคัญเรื่อง การประเมินผลแตกต่างไปจากนักประเมินผล คือ นักโปรแกรมเชิงพัฒนาจะยึดเกณฑ์ ความสำเร็จของการพัฒนาโปรแกรมว่า ในกระบวนการของการพัฒนาโปรแกรม ผู้เรียนหรือผู้เข้าร่วมโปรแกรม ได้แสดงความรู้ ความเข้าใจ

เจตคติ และปฏิบัติกิจกรรมในด้านการวิเคราะห์ การตัดสินใจ และการมีส่วนร่วม ในทางที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อโปรแกรมหรือไม่ ส่วนนักประเมินผล Boyle (1981 : 7) ได้เปรียบเทียบเชิงวิเคราะห์ ประเภทของโปรแกรม (Comparative Analysis of Program Types) ทั้ง 3 ประเภท ดังตารางต่อไป

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบเชิงวิเคราะห์ประเภทของโปรแกรม

ประเภทของโปรแกรม			
องค์ประกอบ	พัฒนา	สถาบัน	สารสนเทศ
เป้าหมายหลัก (Primary Goals)	การกำหนดความต้องการและปัญหาของบุคคล กลุ่มหรือชุมชน	ส่งเสริมความเจริญงอกงามและพัฒนาความสามารถทักษะความรู้ สมรรถภาพขั้นพื้นฐานของบุคคล	การแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศ
แหล่งที่มาของการกำหนดวัตถุประสงค์ (Source of Objectives)	ส่วนใหญ่พัฒนามาจากความต้องการหรือปัญหาของผู้รับบริการ	ส่วนใหญ่พัฒนามาจากความรู้ในศาสตร์และจากนักการศึกษา	ส่วนมากพัฒนาจากความรู้หรือข้อมูลใหม่ๆ ที่ได้มาจากผลงานการวิจัยกฎหมายใหม่หรือมาตรการใหม่ๆ
วิธีใช้ความรู้ (Use of Knowledge)	ความรู้เนื้อหาสาระเป็นวิธีการหรือเครื่องมือเพื่อนำไปสู่เป้าหมายที่พึงประสงค์	โปรแกรมจะให้ความสำคัญว่าผู้เรียนได้รับเนื้อหาความรู้น้อยเพียงใด และวิธีการใดที่จะให้ความรู้ได้มากที่สุด	เป็นการถ่ายโอนเนื้อหาสาระไปให้ผู้เรียนเพื่อสามารถนำไปใช้ได้ทันที
ความเกี่ยวข้องของผู้เรียน (Involvement of the Learner)	เกี่ยวข้องในการกำหนดความต้องการหรือปัญหา ขอบเขตและลักษณะของโปรแกรม	เกี่ยวข้องในการนำประสบการณ์จากการเรียนรู้ปฏิบัติ	ส่วนมากเกี่ยวข้องในฐานะผู้รับสารสนเทศ

ตาราง ที่ 1 (ต่อ)

ประเภทของโปรแกรม			
องค์ประกอบ	พัฒนา	สถาบัน	สารสนเทศ
บทบาทของนักพัฒนาโปรแกรม (Role of the Programmer)	เป็นผู้อำนวยความสะดวกให้กับผู้เรียนในกระบวนการเรียนรู้ทุกขั้นตอนตั้งแต่ การกำหนดปัญหา จนถึง การประเมินผล บทบาทอื่นๆ เช่น ส่งเสริม ให้กำลังใจ ดูแลความเรียบร้อย และเสนอเพื่อรายงาน ผล	ถ่ายทอดความรู้ด้วยวิธีการเรียน การสอน	ให้คำตอบสำหรับคำถามเกี่ยวกับสารสนเทศ ต่าง ๆ
มาตรฐานเกี่ยวกับประสิทธิผล (Standards of Effectiveness)	เกณฑ์ประสิทธิผล คือ คุณภาพในการแก้ปัญหา และระดับของการแก้ปัญหาเป็นของบุคคล กลุ่มและชุมชน	เกณฑ์ประสิทธิผลคือ ผู้เรียนมีความเชี่ยวชาญด้านเนื้อหาสาระหรือสมรรถภาพในด้านต่าง ๆ	เกณฑ์ ประสิทธิผล คือจำนวนประชาชนที่ได้รับสารสนเทศและปริมาณของสารสนเทศที่ได้เผยแพร่

ในการจัดประเภทโปรแกรม ของ Boyle ดังที่ได้เสนอมา อยากจะให้ ผู้อ่านสังเกตว่า ถ้าจะเปรียบเทียบกับโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียนในประเทศไทย โปรแกรมเชิงพัฒนาซึ่งได้กล่าวถึงนั้น สามารถจำแนกได้ตามที่หน่วยงานต่าง ๆ ดำเนินการอยู่ได้ เช่น โปรแกรมเชิงพัฒนาจะคล้ายคลึงกับงานของกรมการพัฒนาชุมชนที่ปฏิบัติ งานด้านพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชนในชุมชนต่าง ๆ ที่ให้ความสำคัญ เรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนกับเจ้าหน้าที่ ในการแก้ปัญหาของชุมชน หรืองานของกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนที่มีวัตถุประสงค์ต้องการให้ผู้รับบริการคิดเป็น ทำเป็น แก้ปัญหา เป็นสำหรับโปรแกรม เชิงสถาบันในประเทศไทยแล้ว ส่วนมากจะเป็นโปรแกรมการฝึกอบรมของสถาบันและองค์การที่จัดขึ้นเพื่อพัฒนานุคลากร เช่น สถาบันฝึกอบรมของกระทรวง ทบวง กรมต่างๆ ในการพัฒนานุคลากร เพื่อเข้าดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับกลางและ

ระดับสูง การฝึกอบรมของบริษัทภาคเอกชน เพื่อเตรียมพนักงานรับการเปลี่ยนแปลงระบบการบริหารจัดการแบบใหม่ ส่วนโปรแกรมพนักงานเชิงสารสนเทศจะเป็นการศึกษาประเภทการศึกษาตามอัธยาศัยที่สถาบันและองค์กรต่าง ๆ จัดขึ้น ซึ่งส่วนมากจะใช้ทั้งสื่อที่เป็นบุคคลและสื่อมวลชน เช่น วิทยุ โทรทัศน์ โทรศัพท์ คอมพิวเตอร์ หนังสือพิมพ์ ฯลฯ

นอกจากการจัดประเภทการศึกษานอกระบบโรงเรียนของ Boyle เป็นโปรแกรม เชิงพัฒนา โปรแกรมเชิงสถาบัน และโปรแกรมเชิงสารสนเทศ Boone (1992) ได้เสนอว่า จากการศึกษางานนิพนธ์ของนักวิชาการและนักศึกษานอกระบบโรงเรียน สามารถรวบรวมเป็นรูปแบบการพัฒนาโปรแกรม (Programming Models) ได้

รูปแบบการพัฒนาโปรแกรม (Programming Models)

Boone (1992) ได้ให้ความหมายของรูปแบบพัฒนาโปรแกรมว่า คือ กระบวนการที่ประกอบด้วยขั้นตอน ต่าง ๆ และในแต่ละขั้นตอนประกอบด้วยกิจกรรมที่ผู้เรียนหรือผู้รับบริการร่วมมือกับนักพัฒนาโปรแกรม วางแผนงานสร้างแผนการเรียนการสอน นำแผนการเรียนการสอนไปปฏิบัติและประเมินผลกระบวนการทั้งหมด ในหนังสือเรื่อง “ Developing Programs in Adult Education “ Boone (1992) ได้เสนอรูปแบบการพัฒนาโปรแกรมจากงานนิพนธ์ ของนักการศึกษา นอกระบบโรงเรียนที่มีชื่อในประเทศตะวันตก 9 คน คือ

1. G.M. Beal , R.C. Blount , R.C Powers, and W.F.Johnson , ในหนังสือเรื่อง “Social Action and Interaction in Program Planning “(1996)
2. E.L.Boone , R.J. Dolan and R.W. Shearon ในหนังสือเรื่อง “ Programming in the Cooperative Extension Service : A Conceptual Schema” (1971)
3. P.G.Boyle ในหนังสือเรื่อง “Planning Better Programs“ (1981)
4. P. Freire ในหนังสือเรื่อง “Pedagogy of the Oppressed” (1970)
5. C.Houle ในหนังสือเรื่อง “The Desing of Education“ (1972)
6. R.J. Kidd ในหนังสือเรื่อง “ How Adult Learns” (1973)
7. M.S.Knoeles .ในหนังสือเรื่อง “ The Modern Practice of Adult Education“ (1970)
8. R.L.Lippitt , J.Watson , and B.Westley ในหนังสือเรื่อง “ The Dynamics of Planned Change “ (1958)
9. R.W. Tyler ในหนังสือเรื่อง “Basic Principles of Curriculum and Instruction “

Boone ได้นำรูปแบบของโปรแกรมของนักการศึกษาในระบบโรงเรียนทั้ง 9 คนมาวิเคราะห์และเปรียบเทียบโดยแยกเป็นปัจจัย 6 ด้านคือ บริบท (Context) ขอบเขต (Scope) ปรัชญา (Philosophy) มุมมอง (Perspective) การนำไปใช้ (Applicability)

รูปแบบพัฒนาโปรแกรม Beal และคณะ เป็นตัวอย่างของรูปแบบการพัฒนาโปรแกรมที่ต้องการให้สังคมปฏิบัติการ (Social Action) หรือเป็นการศึกษาในระบบโรงเรียนประเภทการพัฒนาชุมชนและการส่งเสริมเผยแพร่ทางเกษตรกรรม รูปแบบของ Beal และคณะจึงเสนอขั้นตอนรายละเอียดการวางแผนที่เกี่ยวข้องกับประชาชนและชุมชน เช่น การศึกษาชุมชน การติดต่อขอความสนับสนุนและความริเริ่มจากชุมชน ลักษณะเด่นของรูปแบบของ Beal คือ การประเมินผล (ที่เป็นเลขชี้) จะมีแทรกอยู่ในทุกขั้นตอน

รูปแบบการพัฒนาโปรแกรมของ Knowles เป็นการพัฒนาโปรแกรมตามแนวความคิดของ Knowles เรื่อง การเรียนการสอนผู้ใหญ่ (Andragogy) ที่มีข้อตกลงเบื้องต้นว่าผู้ใหญ่ เป็นผู้ชี้นำตัวเองในการเรียนรู้จะใช้ประสบการณ์เดิมเป็นแหล่งการเรียนรู้ มีความพร้อมในการเรียนตามบทบาทและหน้าที่ทางสังคมและต้องการนำผลจากการเรียนรู้ไปใช้ได้ทันทีปรัชญาเรื่อง (Andragogy) จึงทำให้โปรแกรมมีองค์ประกอบและขั้นตอนเกี่ยวกับการให้ผู้เรียนวิเคราะห์ความต้องการในการเรียนรู้ด้วยตนเอง การมีส่วนร่วมในการวางแผนประสบการณ์การเรียนรู้และการประเมินผลด้วยตนเอง รูปแบบการพัฒนาโปรแกรมสุดท้ายที่ยกมาเป็นตัวอย่าง คือของ Paulo Freire ซึ่งแตกต่างจาก 2 ตัวอย่างที่ได้นำเสนอและรูปแบบการพัฒนาโปรแกรมที่ใช้กันอยู่ ลักษณะที่เด่นของปรัชญา ของ Paulo Freire ในหนังสือ “Pedagogy of the Oppressed” (1970) คือ เรื่องของการปลดปล่อยให้ผู้เรียนผู้ใหญ่เป็นอิสระจากการกดขี่ในสังคมที่ทำให้ลดค่าความเป็นมนุษย์ ของชาวนาที่ยากจน กิจกรรมที่เป็นลักษณะเด่นของ Freire คือ การเข้ารหัส (Coding) และการถอดรหัส (Decoding) และเรื่องความขัดแย้ง (Contradiction) ขั้นตอนการเข้ารหัสเป็นขั้นตอนการเสนอสถานการณ์ที่เป็นปัญหาจริงในชุมชน สถานการณ์ที่เสนอให้ผู้เรียนสังเกตและแปลความหมายจะเป็นสถานการณ์ของชุมชนที่แสดงถึงความขัดแย้ง ส่วนการถอดรหัสเป็นขั้นตอนการสนทนาแลกเปลี่ยนความคิดเห็น วิพากษ์วิจารณ์จนเห็นสภาพความเป็นจริงเกี่ยวกับความขัดแย้ง และผู้เรียนเกิด “มโนธรรมสำนึก” ขึ้นการวิพากษ์วิจารณ์ไม่มีคำตอบที่ผิดหรือถูก มีความมุ่งหมายต้องการทำลาย “วัฒนธรรมเงียบ” ของประชาชน

วิธีการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน

ความหมายของโปรแกรม (program)

Boyle (1981) ให้คำจำกัดความ โปรแกรม ว่าหมายถึง ผลรวมของความร่วมมือระหว่างนักการศึกษานอกระบบโรงเรียนมีอาชีพกับผู้เรียนในการปฏิบัติกิจกรรมดังกล่าว ได้แก่การวิเคราะห์ความต้องการ การวางแผนการเรียนการสอน การประชาสัมพันธ์ การประเมินผล และการรายงานผล

Tyler (1983) ได้ให้คำจำกัดความ โปรแกรมว่า โครงร่างของงานที่จะทำจะกระทำ หรือการจัดเตรียมแผนการที่จะทำ หรือชุดเหตุการณ์ที่รวบรวมไว้ ซึ่งรวมทั้งกิจกรรมทุกอย่างที่กระทำในค่ายหรือศูนย์ ต่าง เป็นต้น

นิตา ชูโต (2536) ได้ให้คำจำกัดความ โปรแกรม ว่าหมายถึง “ความคิด” “แนวทาง” “กิจกรรม” หรือผลรวมที่เกิดจากกิจกรรมที่ได้วางไว้ในโปรแกรมนั้น ๆ วางแนวคิด การจัดกิจกรรม หรือกลุ่มของกิจกรรมที่ได้จัดวางไว้ในโปรแกรมนั้น ๆ วางแนวคิด การจัดกิจกรรมนั้น ๆ วางแนวคิด การจัดกิจกรรม หรือ กลุ่มของกิจกรรมที่ดำเนินอย่างมีระบบระเบียบ มีงบประมาณ และระยะเวลา ดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

ดวงดาว อ่อนน้อม และคณะ (2529) ให้ความหมายของ โปรแกรมการสอนว่า หมายถึง รายละเอียดของแนวทางการจัดประสบการณ์ หรือการเรียนการสอน ที่มุ่งเน้นการพัฒนาผู้เรียนโดยทั่วไป หรือผู้เรียนที่มีคุณสมบัติพิเศษ เพื่อให้ผู้เรียนนั้น ได้รับการพัฒนาไปตามจุดมุ่งหมายหรือลักษณะของโปรแกรมที่วางไว้ ซึ่งส่วนใหญ่รายละเอียดของโปรแกรม จะประกอบไปด้วย จุดมุ่งหมาย ลักษณะของโปรแกรม การคัดเลือกผู้เข้าร่วมโปรแกรม วิธีการจัดกิจกรรม และประเมินผลโปรแกรม

สามารถสรุปได้ว่า “โปรแกรม” หมายถึง แนวทางของกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ประกอบด้วย การวิเคราะห์ ความต้องการ การวางแผนการเรียนการสอน การประชาสัมพันธ์ การประเมินผล และการรายงานผล เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมพัฒนาไปตามจุดมุ่งหมายที่กำหนดไว้

สรุป

โปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียนมีความหลากหลายเพื่อตอบสนองความต้องการและปัญหาของประชาชน ที่มีสภาพแวดล้อมและบริบทแตกต่างกัน นักศึกษานอกระบบโรงเรียนในประเทศตะวันตกเสนอการจัดประเภทรูปแบบการพัฒนาโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบรูปแบบโรงเรียนเพื่อให้นักพัฒนาโปรแกรมเลือกประเภทและที่สนใจและเห็นว่าสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ รูปแบบการพัฒนาโปรแกรมที่ยกเป็นตัวอย่างไม่ว่าจะเป็นของ Beal, Knowles หรือ Freire ต้องการให้ผู้เรียนร่วมมือกับนักพัฒนาโปรแกรมมากที่สุดเท่าที่จะทำได้

โปรแกรมบางประเภทจะให้ความสำคัญเรื่องกระบวนการเรียนรู้ของผู้เรียนหรือผู้รับบริการในเรื่องทักษะการตัดสินใจและการแก้ปัญหาเป็น ในการพัฒนาโปรแกรมเรื่องการประเมินผลเป็นขั้นตอนที่ถูกจัดให้อยู่ในลำดับสุดท้ายของโปรแกรม แต่รูปแบบการพัฒนาโปรแกรมของ Beal ที่มีลักษณะการเน้นโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียน จะเห็นได้ว่ากระบวนการพัฒนาโปรแกรมประกอบด้วยขั้นตอนต่าง ๆ และแต่ละขั้นตอน จะการมีส่วนร่วม (Participation) การตัดสินใจ (Decision-Making) การเปลี่ยนแปลง (Change) การอำนวยความสะดวก (Facilitating) การวิพากษ์วิจารณ์ (Critical Thinking) ฯลฯ

ตอนที่ 3 แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรม

ในการพัฒนาโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียนของนักการศึกษานอกระบบโรงเรียนมืออาชีพ การทำความเข้าใจเกี่ยวกับแนวความคิด และ องค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมมีความสำคัญมาก โดยเฉพาะในการศึกษาและวิจัยหรือการประเมินผลที่ต้องการกรอบแนวความคิดในการรวบรวมข้อมูลด้านต่างๆ จึงขอเสนอแนวความคิดและองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมของ Boyle (1981) 15 ข้อ และแนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรม 11 ข้อของ Caffarella (1994) แนวความคิดของ Boyle (1981) ที่เสนอให้สร้างปรัชญาพื้นฐานในการพัฒนาโปรแกรม กล่าวถึงความสำคัญของเรื่องปรัชญาพื้นฐานในการเสนอองค์ประกอบแรกของการพัฒนาโปรแกรม และสำหรับแนวความคิดของ Caffarella (1994) ที่กำหนดให้เรื่องการวิเคราะห์บริบทและปัจจัยภายในและภายนอกขององค์กรที่จัดโปรแกรม เป็นแนวคิดที่สำคัญมากสำหรับงานการศึกษานอกระบบโรงเรียนประเภทที่ให้บริการแก่ประชาชนที่ไม่ได้อยู่ในระบบโรงเรียน โดยเฉพาะโปรแกรมที่จัดขึ้นในท้องถิ่น และชุมชนชนบท

แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมของ Boyle

Boyle เสนอแนวความคิดในการพัฒนาโปรแกรม 15 ข้อ เพื่อให้ นักพัฒนาโปรแกรมใช้เป็นกรอบความคิดในการพัฒนาโปรแกรมที่หลากหลาย ดังต่อไปนี้

1. การสร้างพื้นฐานทางปรัชญาในการพัฒนาโปรแกรม (Establishing a Philosophical Basis for Programming) การนำปรัชญาเกี่ยวกับการศึกษานอกระบบโรงเรียนมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาโปรแกรมเป็นเรื่องที่ไม่ง่ายนัก แต่ความเชื่อ ค่านิยมของนักพัฒนาโปรแกรมแต่ละคนที่แตกต่างกันจะส่งผลต่อการพัฒนาโปรแกรมเช่นในเรื่องการเลือกเทคนิคการเรียนการสอน จะมีส่วนสัมพันธ์กับความเชื่อและปรัชญาของนักพัฒนาโปรแกรม ถ้านักพัฒนาโปรแกรมมีความเชื่อพื้นฐานเชิงปรัชญาว่าผู้เรียนควรเป็นศูนย์กลางของการเรียนการสอนและเป็นผู้ที่สามารถจะชี้นำตัวเองได้ การจัดการเรียนการสอนจะให้ความสำคัญเทคนิคที่ส่งเสริมจะชี้นำตัวเองได้ การจัดการเรียนการสอนจะให้ความสำคัญเทคนิคที่ส่งเสริมให้ผู้เรียนพยายามศึกษาและเรียนรู้ด้วยตัวเองมากที่สุด

2.การวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาความต้องการหรือสิ่งที่ประชาชนและชุมชน กังวลห่วงใย(Situational Analysis of Problems and Need or Concerns of People and Communities)

เป้าหมายที่สำคัญที่สุดของการพัฒนาโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียน คือ การช่วยให้ประชาชนบรรลุความสำเร็จในเรื่องที่จะก่อประโยชน์แก่ตัวประชาชนเอง การกำหนดปัญหาประเด็น สถานการณ์ต่าง ๆ ที่ควรจะเปลี่ยนแปลงหรือมีการปรับปรุงแก้ไขเป็นสิ่งที่ท้าทายที่สุดในการพัฒนาโปรแกรม การวิเคราะห์สถานการณ์ตามแนวความคิดทาง การพัฒนาโปรแกรม หมายถึงการเน้นเรื่องการศึกษา วิเคราะห์ ตีความหมาย และตัดสินใจเกี่ยวกับชุมชนและ ผู้รับบริการ

ในการวิเคราะห์ความต้องการและปัญหาของสถานการณ์ ในบางกรณีสิ่งที่ถูกกำหนดว่า คือความต้องการและปัญหา อาจจะไม่ใช่ว่าปัญหาที่แท้จริง (Real Problem) นักพัฒนาโปรแกรมจึง ต้องวิเคราะห์สถานการณ์อย่างลึกซึ้ง จนสามารถลำดับความต้องการและปัญหาได้ เพื่อการนำ ทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้ได้อย่างถูกต้อง การวิเคราะห์สถานการณ์จะต้องมีการตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องใด บ้าง ที่ควรเข้ามาเกี่ยวข้องกับโปรแกรม บุคคลดังกล่าวควรมีบทบาทและความรับผิดชอบในเรื่อง อะไรบ้าง ควรจะศึกษาและ วิเคราะห์ชุมชนและผู้รับบริการในเรื่องอะไร ในการศึกษาและวิเคราะห์ ความต้องการและปัญหาของชุมชนและผู้รับบริการ ควรจำแนกความต้องการและปัญหาเป็น รายละเอียด

3.การมีส่วนร่วมของผู้รับบริการ (Involvement of Clientele)

การให้ผู้รับบริการมีส่วนร่วมในการพัฒนาโปรแกรม หมายถึง การส่งเสริมให้บุคคลสนใจ กลุ่มและบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการของโปรแกรมและกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะจัดขึ้น แนวความคิดเรื่องการมีส่วนร่วมของผู้รับบริการเป็นเรื่องสำคัญสำหรับการพัฒนาโปรแกรมทุก ประเภท

4.ระดับทางสติปัญญาและสถานภาพทางสังคมของผู้รับบริการ (Level of Intellectual and social Development of Potential Clientele)

การเรียนรู้เป็นกระบวนการที่ควรให้ความสำคัญแก่ผู้เรียนมาก กว่าผู้สอน แต่เพื่อให้ กระบวนการเรียนการสอนมีชีวิตชีวา ผู้เรียนเป็นผู้รับผิดชอบในการเรียนรู้ของตนเอง นักศึกษานอก ระบบโรงเรียนต้องให้ความสำคัญเรื่องความแตกต่างของบุคคล นักการศึกษานอกระบบโรงเรียน หรือนักพัฒนาโปรแกรมจะต้องรู้ว่าผู้ใหญ่แตกต่างไปจากเด็กส่วนมากผู้ใหญ่จะมีวุฒิภาวะและมี ประสบการณ์ชีวิตที่หลากหลาย แม้จะอยู่ในสังคมสงเคราะห์หรือกลุ่มวิชาชีพเดียวกัน เช่น กลุ่ม ชาวนา กลุ่มพยาบาล กลุ่มนักสังคมสงเคราะห์ หรือกลุ่มแม่บ้าน แต่บุคคลเหล่านี้จะมีความ แตกต่างเกี่ยวกับเจตคติในการเรียนรู้ ภูมิหลังทางเศรษฐกิจ เชื้อชาติ และประสบการณ์ในวิชาชีพ ความแตกต่างของแต่ละบุคคลมีผลต่อกระบวนการพัฒนาโปรแกรม ตัวอย่างเช่น ผู้เรียนที่มี

ประสบการณ์น้อยในสถานการณ์ที่ใช้กระบวนการกลุ่ม จะหวาดกลัวการเรียนการสอนในรูปแบบกลุ่มต่าง ๆ

นักพัฒนาโปรแกรมจะต้องคำนึงถึงระดับความแตกต่าง ของบุคคลและพัฒนาโปรแกรมให้เหมาะสมกับความแตกต่างทางสังคม เศรษฐกิจ และการศึกษาของผู้เรียน โดยมีการศึกษาและกำหนดระดับและปัจจัยเกี่ยวกับความแตกต่างระหว่างบุคคล

5. ศึกษาแหล่งข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์และกำหนดวัตถุประสงค์ โปรแกรม (Sources to Investigate and Analyze in Determining Program Objectives)

แหล่งข้อมูลที่นักพัฒนาโปรแกรมควรศึกษาและวิเคราะห์เพื่อกำหนดวัตถุประสงค์ ของโปรแกรมคือตัวผู้รับบริการ สถานการณ์ปัจจุบันเกี่ยวกับสังคม หรือสภาพแวดล้อมทางสังคมและเศรษฐกิจของผู้เรียนและเนื้อหาวิชาการ นักพัฒนาโปรแกรมจะต้องเข้าใจว่าแหล่งข้อมูลแหล่งใดแหล่งหนึ่งไม่เพียงพอในการกำหนดวัตถุประสงค์โปรแกรมที่ดี แหล่งข้อมูลแต่ละแหล่งจะให้ข้อมูลเพียงส่วนหนึ่งดังนั้น นักศึกษานอกกระบวนโรงเรียนจะต้องช่วยให้ผู้เรียนหรือผู้รับบริการพัฒนาทักษะในการกำหนดความต้องการของตัวเอง

ประเภทของโปรแกรมมีความสำคัญในการเลือกแหล่งข้อมูลในการพัฒนาวัตถุประสงค์ ของโปรแกรม โปรแกรมเชิงพัฒนาที่มีจุดเริ่มต้นในสถานการณ์ที่คลุมเครือ อาจจะต้องมีการพัฒนา ผู้เรียนเกี่ยวกับการรวมเป็นกลุ่มระยะในระยะเริ่มต้น และเมื่อกลุ่มมีความสัมพันธ์ที่ดี วัตถุประสงค์ ของโปรแกรมจะปรากฏขึ้น ในโปรแกรมเชิงสถาบันและโปรแกรมเชิงสารสนเทศจะมีสถานการณ์ที่ชัดเจน การใช้แหล่งข้อมูลในการกำหนดวัตถุประสงค์ของโปรแกรม จึงเริ่มดำเนินการได้ก่อน ขั้นตอนอื่นๆ ของโปรแกรม

6. การยอมรับเรื่องข้อจำกัดเกี่ยวกับสถาบันและบุคคล (Recognition of Institution and Individual Constraints)

ในการพัฒนาโปรแกรม นักการศึกษานอกกระบวนโรงเรียนควรยอมรับว่าสถาบันและบุคคลมี ข้อจำกัดที่อาจทำให้โปรแกรมไม่สมบูรณ์แบบตามที่ตามต้องการในหลาย ๆ กรณี ข้อจำกัดเหล่านี้ จะไม่ปรากฏให้เห็นชัด แต่เมื่อมีการดำเนินการไปจะค่อย ๆ ปรากฏขึ้น ข้อจำกัดอาจจะเป็นเรื่อง (1) ปรัชญาขององค์กรเกี่ยวกับการพัฒนาโปรแกรมในเรื่องหรือประเด็นที่สำคัญ หรือกลุ่มในสังคมมีความคิดเห็นขัดแย้งกัน (2) งบประมาณหรือทรัพยากรบางประเภทที่ไม่สามารถจัดให้บางกลุ่ม (3) ความเชื่อของผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินในบางเรื่อง (4) ความเชื่อบางเรื่องของผู้รับบริการเกี่ยวกับโปรแกรม (5) ความเชื่อของฝ่ายบริหารภายในองค์กรเกี่ยวกับลำดับความสำคัญของโปรแกรม และ (6) ความเชื่อของนักพัฒนาโปรแกรมเองเกี่ยวกับการพัฒนาโปรแกรม

7.เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ (Criteria for Establishing Program Priorities)

นักศึกษานอกระบบโรงเรียนจะต้องตัดสินใจในการพัฒนาโปรแกรมที่หลากหลายเพื่อตอบสนองประชาชนจำนวนมากในเวลาและด้วยทรัพยากรอันจำกัด ดังนั้น การจัดลำดับความสำคัญของเรื่องต่าง ๆ ในการพัฒนาโปรแกรมจึงมีความสำคัญมาก ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง การกำหนดความต้องการให้เป็นเป้าหมายเฉพาะ หรือเรื่อง การกำหนด ว่ากลุ่มใดควรจะเป็น ผู้ได้รับบริการ เรื่องการแสวงหาทรัพยากรที่มีอยู่ และการกำหนดเรื่องวิธีปฏิบัติการ งานหลักในการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโปรแกรมคือการกำหนดว่าจะใช้เกณฑ์อะไรบ้างในการตัดสินใจในแต่ละขั้นตอนและกิจกรรมต่าง ๆ ความสามารถในการกำหนดเกณฑ์ที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยให้ การตัดสินใจเกี่ยวกับกระบวนการขั้นตอนต่าง ๆ สมเหตุสมผลและเป็นที่ยอมรับจากทุก ๆ ฝ่ายที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับโปรแกรม นอกจากนี้แล้ว ควรให้ผู้ที่จะมารับบริการมีส่วนร่วมในการกำหนดเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญขั้นตอนในโปรแกรม

8.ระดับความยืดหยุ่นของการวางแผนโปรแกรม (Degree of Rigidity or Feasibility of Planned Programs)

ความยืดหยุ่นและความสามารถที่จะเปลี่ยนแปลงได้เสมอเป็น หลักการที่สำคัญในการพัฒนาโปรแกรม เนื่องจากการพัฒนาโปรแกรมมีลักษณะเป็นการพัฒนาและเกี่ยวกับปัญหาของประชาชน การกำหนดและพยายามควบคุมทุกปัจจัยทุกขั้นตอนเป็นเรื่องยาก การประเมินผลวัตถุประสงค์และวิธีการต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องจะช่วยให้ได้หลายทางเลือก ทำให้โปรแกรมมีความยืดหยุ่น

9.ความเห็นชอบเชิงกฎหมายและการสนับสนุนจากกลุ่มที่มีอำนาจอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ (Legitimation and Support with Formal and Informal Power Situation)

ในการพัฒนาโปรแกรมเรื่องการได้รับความเห็นชอบเชิงกฎหมายจากกลุ่มต่าง ๆ ที่มีอำนาจในชุมชนเป็นเรื่องที่สำคัญ ถึงแม้ว่าฝ่ายที่จะให้ ความเห็นชอบเชิงกฎหมายจะไม่ได้ให้การสนับสนุนในเรื่องกิจกรรมต่าง ๆ โดยตรง แต่ถ้านักพัฒนาโปรแกรมไม่ได้รับความเห็นชอบเชิงกฎหมายจากกลุ่มที่เป็นกลุ่มทางการและไม่เป็นทางการ กลุ่มดังกล่าวอาจจะขัดขวางโปรแกรม ชุมชนและองค์กรในระดับท้องถิ่นอาจจะปฏิเสธโปรแกรม หรือยอมรับและขอเป็นองค์กรหลักในการพัฒนาโปรแกรมทุกขั้นตอน ดังนั้น การติดต่อและสร้างความสัมพันธ์ที่ดี การขอความเห็นชอบเชิงกฎหมายและการสนับสนุนของกลุ่มต่าง ๆ ที่มีอำนาจในชุมชน (เช่น ฝ่ายพัฒนาอุตสาหกรรม ฝ่ายสาธารณสุข ฝ่ายนันทนาการ ฝ่ายชนกลุ่มน้อย ฝ่ายการศึกษา ฯลฯ) เป็นเรื่องที่จะละเลยไม่ได้

10.การเลือกและจัดกิจกรรมเชิงประสบการณ์การเรียนรู้ (Selecting and Organizing Learning Experiences)

นิยามที่เป็นที่ยอมรับมากที่สุด เกี่ยวกับการเรียนรู้ คือ การเรียนรู้หมายถึง การใช้ประสบการณ์ในการได้แบบแผนใหม่ทางพฤติกรรม (Learning Is Acquiring new Patterns of Behavior Through Experiences) ตามความหมายดังกล่าว พฤติกรรมหมายถึงวิถีคิด อารมณ์ ความรู้สึก และการกระทำต่าง ๆ การเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพจะเกิดขึ้นได้เมื่อผู้เรียน และผู้สอนร่วมมือกัน ผู้เรียนที่คิดว่าไม่ต้องทำอะไรนอกจากฟังการบรรยายจะไม่ประสบความสำเร็จในการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ เช่นเดียวกับนักศึกษาในระบบโรงเรียนที่ผู้สอนบรรยายโดย ไม่มีการให้ผู้เรียนเข้ามามีส่วนร่วม เช่น การให้ผู้เรียนสังเกตการณ์ การฟัง การคิด การเขียน การซักถาม และการอภิปราย ฯลฯ ดังนั้นประสบการณ์ในการเรียนรู้ คือปฏิกริยาในด้านสติปัญญาและในด้านกายภาพเกี่ยวกับเนื้อหาสาระที่เป็นวัตถุประสงค์ของการเรียนการสอน

11.การเลือกวิธีการ เทคนิค และอุปกรณ์การเรียนการสอนอย่างเหมาะสม (Identifying Instructional Design with Appropriate Methods, Techniques ,and Devices)

นักการศึกษาในระบบโรงเรียนมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการเลือกวิธีการ เทคนิค และอุปกรณ์ในการเรียนการสอนอย่างเหมาะสมโดยให้ผู้เรียนมีส่วนร่วมในการเลือกด้วย วิธีการ (Method) ในที่นี้หมายถึง วิธีการในการปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือแนวทางที่เป็นระบบในการเข้าถึงประชาชน (กลุ่ม บุคคล หรือ กลุ่มเป้าหมายทางสื่อมวลชน) เทคนิค (Technique)หมายถึง รูปแบบการเสนอเอกสารที่ต้องการให้มีการเรียนรู้(รูปแบบการบรรยาย การสัมมนาเป็นคณะ การอภิปรายเป็นกลุ่ม หรือการศึกษาดูงาน) ส่วน อุปกรณ์ (Device) หมายถึง อุปกรณ์และสภาพแวดล้อมที่จัดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเรียนการสอน (ภาพยนตร์ วิทยุ การจัดสภาพแวดล้อมทางกายภาพ)

12.การใช้ประโยชน์จากการประชาสัมพันธ์ (Utilizing Effective Promotional Priorities)

โปรแกรมทางการศึกษาในระบบโรงเรียนมีอยู่หลากหลาย และจะต้องแข่งขันกันในการดึงดูดความสนใจ งบประมาณ และการสนับสนุนในชุมชนต่าง ๆ การประชาสัมพันธ์ที่ดีจะต้องมีการวางแผนที่ดีเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ในการประชาสัมพันธ์ เป้าหมายการประชาสัมพันธ์ลักษณะของสื่อที่จะใช้ข้อบังคับ และกำหนดเวลา การประชาสัมพันธ์ควรใช้วิธีการและเทคนิค ที่หลากหลายเพื่อให้ข้อมูลถึงเป้าหมายให้ได้มากที่สุด

13.การได้รับการสนับสนุนทางทรัพยากรสำหรับโปรแกรม (Obtaining Resources Necessary to Support the Program)

จำนวนประชาชนที่ต้องการได้รับการศึกษาจะเพิ่มขึ้นในอนาคตดังนั้น นักพัฒนาโปรแกรม จะต้องแสวงหาการสนับสนุนและความเห็นชอบเชิงกฎหมายที่จะช่วยให้องค์กรได้งบประมาณ

อย่างต่อเนื่องและอย่างเพียงพอ การให้ผู้มีอิทธิพลในการสนับสนุนโปรแกรมได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโปรแกรมจะช่วยให้เกิดความเข้าใจและการยอมรับโปรแกรมมากยิ่งขึ้น

14.การประเมินประสิทธิภาพ และผลกระทบ (Determining the Effectiveness Results and Impact)

นักพัฒนาโปรแกรมจะต้องเลือกวิธีที่จะประเมินผลโปรแกรมที่เหมาะสมที่สุด เพราะการประเมินผลอย่างเป็นทางการ มีความยากลำบากและใช้งบประมาณมาก ส่วนการประเมินผลอย่างไม่เป็นทางการอาจจะไม่ได้รับการยอมรับว่าเที่ยงตรงเชื่อถือได้ เอกสารและหนังสือเกี่ยวกับการประเมินผลเสนอว่าจุดมุ่งหมายที่สำคัญของการประเมินผลควรเป็นเรื่องการนำไปใช้ ประกอบการตัดสินใจเกี่ยวกับการพัฒนาโปรแกรม การประเมินผลโปรแกรม หมายถึง การประเมินคุณค่าของโปรแกรม การประเมินหรือการพิจารณาตัดสินคุณค่าของโปรแกรมคือการนำข้อมูลที่ได้เกี่ยวกับโปรแกรมไปเปรียบเทียบกับเกณฑ์ที่กำหนดไว้ว่าโปรแกรมควรมีลักษณะอะไรบ้าง ดังนั้นการประเมินผลโปรแกรมจึงเกี่ยวข้องกับเรื่อง (1) การกำหนดมาตรฐานหรือเกณฑ์ (2) การรวบรวมข้อมูลหลักฐานเกี่ยวกับเกณฑ์ที่กำหนดขึ้น (3) การพิจารณาตัดสินผลโดยเปรียบเทียบระหว่างเกณฑ์ที่กำหนดกับข้อมูลที่รวบรวมไว้

15.การสื่อสารคุณค่าของโปรแกรม ให้ผู้ที่มีหน้าที่ต้องตัดสินใจ (Communicating the Value of the Program to Appropriate Decision Makers)

โปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียนจำนวนมากได้รับการสนับสนุนทางงบประมาณจากทางราชการ ดังนั้น ผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการตัดสินใจอนุมัติงบประมาณควรได้รับรายงานเรื่องคุณค่าและข้อจำกัดของโปรแกรม วิธีการสื่อผลของโปรแกรมมีตั้งแต่ที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ เช่น การพบปะสนทนาอาจไม่เป็นทางการไปถึงการรายงานด้วยการวิจัยนักการศึกษา นอกระบบโรงเรียนควรวางแผนว่าวิธีการใดจะเหมาะสมที่สุดสำหรับบุคคลและกลุ่มที่จะต้องติดต่อ และรายงานผลของโปรแกรม

ใน 15 ขั้นตอนของการพัฒนาโปรแกรมนี้ เห็นว่าน่าสนใจ คือการที่ Bolye นำเรื่องปรัชญา มาเป็นขั้นตอนแรกในการพัฒนาโปรแกรม เพราะถ้าจะพิจารณางานหรือโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียนที่ได้รับความสนใจในประเทศไทยและในต่างประเทศ ส่วนมากแล้วจะเป็นโปรแกรมที่มีชื่อในเรื่องปรัชญา แนวความคิดของโปรแกรมนั้น ๆ เช่น แนวความคิด “คิดเป็น” ของประเทศไทย “สรโรทัย” ของประเทศศรีลังกา “ Kilibutz ” ของประเทศอิสราเอล และ “ Andragogy ” ของประเทศสหรัฐอเมริกา ฯลฯ

ในลำดับต่อไปจะเสนอแนวความคิดการพัฒนาโปรแกรมทางการศึกษานอกระบบโรงเรียนของ Caffarella และปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกองค์กร

แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมของ Caffarella

แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมนี้ Caffarella (1994) ได้นิยามองค์ประกอบว่าเป็นงานที่จะต้องตัดสินใจว่าควรจะทำอย่างไร องค์ประกอบแต่ละเรื่องไม่จำเป็นจะต้องทำทุกครั้งไปถ้าหากดำเนินการมาแล้วในบริบท (Context) ที่ปัจจัยภายใน (Internal Factors) และปัจจัยภายนอก (External Factors) ขององค์กรไม่มีการเปลี่ยนแปลง แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรม 11 ข้อคือ

1. การสร้างพื้นฐานสำหรับกระบวนการวางแผน (Establishing a Basis for the Planning Process) มีความรู้เกี่ยวกับบริบท (Context) และปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกองค์การเกี่ยวกับการพัฒนาโปรแกรม (เช่น โครงสร้างขององค์กร ชุมชน ลักษณะประชากรวัฒนธรรม) ริเริ่มหรือนำปัจจัยที่มีอยู่แล้วภายในองค์กร (เช่น ปรัชญา นโยบาย กฎ ระเบียบ แบบแผนวิธีปฏิบัติ งานระบบข้อมูล งบประมาณ) มาใช้ในการวางแผนงาน แสวงหาความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายให้เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาโปรแกรมตั้งแต่การวางแผน การเลือกกิจกรรม (ผู้เกี่ยวข้อง เช่น ผู้รับบริการเจ้าหน้าที่ ภายในองค์กร และกลุ่มอื่น ๆ ในชุมชน) สร้างบรรยากาศที่เอื้ออำนวยให้เกิดการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง และการเห็นคุณค่าของการเปลี่ยนแปลง

2. การกำหนดแนวความคิดเกี่ยวกับโปรแกรม (Identifying Program Ideas)

- 2.1 ตัดสินใจว่าควรใช้แหล่งข้อมูลใดบ้างที่จะช่วยให้เกิดความคิดเกี่ยวกับโปรแกรม (เช่น ผู้ที่เคยมารับบริการและผู้เข้าร่วมโปรแกรมรุ่นใหม่ นายจ้างสถานประกอบการ องค์กรและชุมชน กฎระเบียบทางราชการ พระราชบัญญัติ ปัญหาทางสังคม ฯลฯ)

- 2.2 กำหนดใช้วิธีการที่ดีที่สุดที่จะได้ข้อมูล และความคิดในการพัฒนาโปรแกรม เช่น วิธีการประเมินความต้องการของผู้เรียน หรือผู้เข้ารับบริการ วิธีการสังเกตสถานการณ์ในชุมชน การสัมภาษณ์ การสนทนา การวิเคราะห์เอกสาร ศึกษาค้นคว้า ฯลฯ

3. การแยกแยะและลำดับความสำคัญ ความคิดเกี่ยวกับโปรแกรม (Sorting and Prioritizing Program Ideas)

- 3.1 พิจารณาว่าความคิดเกี่ยวกับโปรแกรมควรพัฒนาเป็นโปรแกรมหรือไม่ เพราะในบางกรณีอาจจะเหมาะสมมากกว่าหากจะใช้วิธีการอื่น ๆ ที่จะให้ความรู้ หรือข้อมูลแทนการพัฒนาโปรแกรมที่มีหลายขั้นตอน เช่น การสร้างเครือข่ายของประชาชนเพื่อปฏิบัติงาน

- 3.2 ตั้งเกณฑ์ เพื่อการแยกแยะและลำดับความคิดที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการวางแผน

- 3.3 พยายามศึกษาและมีความรู้เกี่ยวกับวิธีการอื่น ๆ และพยายามสร้างเครือข่ายประชาชนที่จะให้การสนับสนุนเมื่อนำวิธีการอื่น ๆ มาใช้แทนรูปแบบการพัฒนาโปรแกรม

4. การพัฒนาวัตถุประสงค์ของโปรแกรม (Developing Program Objectives)

4.1 กำหนดวัตถุประสงค์ของโปรแกรมสะท้อนให้ผู้เรียนหรือผู้รับบริการตระหนักถึงคุณค่าและประโยชน์จากโปรแกรม

4.2 ประเมินทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ผลที่คาดหวังว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโปรแกรมและปรับปรุงแก้ไขวัตถุประสงค์ของโปรแกรมให้สอดคล้องกับผลยิ่งขึ้น

4.3 ตรวจสอบว่าวัตถุประสงค์ของโปรแกรมมีความชัดเจนหรือไม่ ก่อนที่จะนำเสนอผู้เกี่ยวข้อง (เช่น ผู้บริหาร องค์กรที่ให้การสนับสนุนโปรแกรม)

4.4 ใช้วัตถุประสงค์ของโปรแกรมเป็นการตรวจสอบ ภายในว่าโปรแกรมมีความสอดคล้องตรงกับความต้องการและปัญหาหรือไม่ (เช่น วิธีการเรียนการสอน การประเมินความต้องการ)

5. เตรียมถ่ายโอนการเรียนรู้ (Preparing for the Transfer of Learning)

5.1 ตัดสินใจว่าควรใช้เทคนิคหรือวิธีการเรียนการสอนอะไรบ้าง

5.2 กำหนดว่าใครควรมีบทบาทสำคัญในการเรียนการสอน (เช่น ผู้เรียน เจ้าหน้าที่พัฒนาโปรแกรม ผู้สอน ฝ่ายนิเทศงาน ผู้นำชุมชน)

5.3 ตัดสินและเลือกวิธีการเรียนการสอนที่คิดว่าผู้เรียนจะได้ประโยชน์มากที่สุด และช่วยให้สามารถนำไปใช้ในชีวิตประจำวันได้ (เช่น พัฒนาแผนการเรียนการสอนของแต่ละคน การจัดหาผู้ที่คอยช่วยเหลือหรือการช่วยเหลือพิเศษจากองค์กรอื่น ๆ)

6. สร้างแผนงานการประเมินผล (Formulating Evaluation Plans)

6.1 ระบุระเบียบวิธีการที่จะประเมินผล (เช่น เชิงวัตถุประสงค์เชิงทางการ) ไม่ว่าจะเป็นการประเมินผลอย่างเป็นทางการหรือไม่เป็นทางการ

6.2 กำหนดวิธีการที่จะรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เพื่อการประเมินผล (เช่น การสังเกต การใช้แบบสอบถาม การทบทวนและศึกษาเอกสารต่าง ๆ)

6.3 วางแผนล่วงหน้าว่าจะใช้วิธีการใด ในการวิเคราะห์ข้อมูล และวิธีการใด ที่นำมาใช้ในการเสนอผล ของประเมินข้อมูลดังกล่าว

6.4 อธิบายเกณฑ์ในการพิจารณา คุณค่าและประโยชน์ของโปรแกรม

6.5 นำผลจากการประเมินโปรแกรม และเสนอข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงโปรแกรมต่อไปในอนาคต

7. กำหนดรูปแบบ ปฏิทิน และความต้องการของเจ้าหน้าที่ (Determining Formats, Schedules, and Staff Needs)

7.1 เลือกรูปแบบหรือวิธีการเรียน การสอนที่เหมาะสมที่สุดซึ่งอาจจะเป็นวิธีการเดียวหรือหลาย ๆ วิธีการ (เช่น การเรียนด้วยตนเอง การเรียนเป็นกลุ่ม การเรียนทางไกล)

7.2 กำหนดเวลาการปฏิบัติโปรแกรม ให้สอดคล้องกับเวลาที่ผู้เรียนสะดวกไม่ไปตรงเวลาทำงานหรือการทำกิจกรรมอื่น ๆ

7.3 คำนึงถึงความต้องการของฝ่ายเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับโปรแกรม (เช่น นักพัฒนาโปรแกรม ผู้ประสานงาน ผู้สอนหรือผู้อำนวยการความสะดวก นักประเมินผล)

7.4 พิจารณาและตัดสินใจว่าโปรแกรมที่จะจัดขึ้น เจ้าหน้าที่ขององค์กรไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่ประจำหรืออาสาสมัครสามารถวางแผนและปฏิบัติงานเกี่ยวกับโปรแกรม ได้หรือไม่ หรือสมควรที่จะจ้าง ที่ปรึกษาจากภายนอกองค์กรมา หรือสมควรที่จะใช้ทั้งเจ้าหน้าที่ขององค์กรและเจ้าหน้าที่ ภายนอกองค์กร

8. การเตรียมงบประมาณและการวางแผนเรื่องการตลาด (Preparing Budgets and Marketing Plans)

8.1 คำนวณประมาณการค่าใช้จ่ายของโปรแกรม รวมทั้งค่าพัฒนาโปรแกรม ค่าปฏิบัติงาน และค่าประเมินผล (เช่น เงินเดือนเจ้าหน้าที่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผู้มารับบริการ ค่าเช่าสิ่งอำนวยความสะดวก ค่าอาหาร ค่าลงทะเบียนเรียน

8.2 กำหนดแหล่งงบประมาณว่าจะได้มาจากที่ใดบ้าง (เช่น ค่าลงทะเบียนผู้รับบริการ เงินสนับสนุนจากองค์กรต่าง ๆ และงบประมาณจากรัฐบาล)

8.3 วิเคราะห์ภูมิหลังของประชากรที่จะมารับบริการในการวางแผนด้านการตลาด

8.4 เตรียมการประชาสัมพันธ์ ที่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของผู้ที่จะมารับบริการและใช้เอกสารที่เหมาะสมภายใต้เงื่อนไขเรื่องเวลา และงบประมาณที่กำหนดไว้

9. การสร้างแผนการเรียนการสอน (Designing Instructional Plans)

9.1 กำหนดวัตถุประสงค์ของแต่ละกิจกรรมการเรียนการสอนอย่างชัดเจน

9.2 เลือกและลำดับเนื้อหาสาระตามระดับความรู้และประสบการณ์ของผู้เรียนตามลักษณะเนื้อหาวิชาการและสิ่งที่ผู้สอนเห็นว่าเหมาะสม

9.3 เลือกเทคนิคการเรียนการสอนเพื่อให้ได้ผลตามที่คาดหวังไว้ในการจัดการเรียนการสอน (เช่น การบรรยาย กรณีศึกษา บทบาทสมมุติ การละเล่น การเล่าเรื่อง)

9.4 เลือกและ (หรือ) พัฒนาสื่อที่จะเสริมการเรียนการสอน

9.5 ในแต่ละกิจกรรมเลือกวิธีประเมินผลที่จะช่วยเสริมการเรียนรู้ของผู้เรียนและช่วยให้รู้ว่าการเรียนการสอนได้ผลตามที่คาดหวังไว้หรือไม่

10. ประสานงานในการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ต่าง ๆ ในการปฏิบัติโปรแกรมภาคสนาม (Coordinating, Facilitating and On-Site Events)

10.1 จัดอาคารสถานที่และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่สร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมสำหรับการเรียนรู้ และดูแลว่าอุปกรณ์สื่อต่าง ๆ อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้

10.2 ดูแลความเรียบร้อยของสถานที่ที่จัดโปรแกรม (เช่น สิ่งอำนวยความสะดวก ผู้สอน เจ้าหน้าที่ อุปกรณ์สื่อ กำหนดการ)

10.3 สร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อการเรียนรู้ตั้งแต่ การต้อนรับผู้มารับบริการ (เช่น แสดงความเป็นกันเองกับผู้เรียนในการลงทะเบียน การปฐมนิเทศ)

10.4 จัดระบบการควบคุมติดตามการปฏิบัติงานที่สามารถเอื้อให้มีการตัดสินใจได้อย่างถูกต้องแต่รวดเร็วในกรณีที่โปรแกรมต้องมีการเปลี่ยนแปลง

10.5 รวบรวมข้อมูลเพื่อการประเมินผล และดูแลกิจกรรมการประเมินผลให้ดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย

10.6 ให้เกียรติผู้เข้าร่วมโปรแกรม (เช่น การให้ของที่ระลึก ประกาศนียบัตร)

10.7 ปิดโปรแกรมด้วยการดูแลรายละเอียด ต่าง ๆ (เช่น การเก็บอุปกรณ์สื่อสาร)

11. การประชาสัมพันธ์ คุณค่า ของโปรแกรม (Communicating the Value of the Program)

11.1 เตรียมเสนอรายงานเกี่ยวกับโปรแกรม (เช่น เอกสารสำหรับแถลงการณ์ต่อ สื่อมวลชน โปสเตอร์ที่แสดงผลผลิต หรือผลิตผลจากฝีมือผู้เข้าร่วมโปรแกรม)

11.2 ดูแลว่าการเสนอรายงานใช้รูปแบบที่เหมาะสมสำหรับบุคคล กลุ่มองค์กร หรือ ประชาชนทั่วไปที่สนใจ

11.3 เสนอรายงานในระยะเวลาที่เหมาะสม

11.4 ถ้ามีคำถาม หรือข้อสงสัย เกี่ยวกับโปรแกรม ติดตามประเด็นโดยการไปศึกษา ข้อมูลและความคิดเห็นจากผู้ที่จะช่วยให้ความกระจ่าง และคำตอบที่ดีที่สุด

แนวความคิด 11 ข้อ ของ Caffarella เกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมมีอยู่ 2 เรื่องที่น่าสนใจมาก คือ ในเรื่องเกี่ยวกับการพิจารณาว่าปัญหาบางเรื่องบางประเด็นถ้าหากมีวิธีการอื่น ที่ดีกว่าแล้ว บางกรณีไม่ควรจะจัดในรูปแบบของโปรแกรม เพราะในงานการศึกษานอกระบบ โรงเรียนบางเรื่องอาจจะใช้รูปแบบการพัฒนาโปรแกรมทางการศึกษาไม่ได้ผล ผู้เขียนมีความคิดเห็นว่าในบางเรื่อง การพัฒนาโปรแกรมไม่สามารถจะแก้ไขบางสถานการณ์ได้ และอาจมีความจำเป็นที่จะต้องใช้มาตรการทางกฎหมายและการแพทย์ หรือทางรัฐศาสตร์จะได้ผลมากกว่า อีกเรื่องที่น่าสนใจ คือ เรื่องการคำนึงถึงความต้องการของฝ่ายเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโปรแกรม เพราะมีหนังสือน้อยเล่มในประเทศไทยที่จะกล่าวถึงเรื่องความต้องการของเจ้าหน้าที่ส่วนมากจะพูดถึงแต่ความสำคัญ และความต้องการของผู้เรียน

แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรมของ Knowles

Knowles (1971) ได้เสนอรูปแบบของการจัดกิจกรรมทางการศึกษา เพื่อช่วยให้ผู้ร่วมกิจกรรม ประสบความสำเร็จในการเรียนรู้ด้วยการชี้นำตนเองได้ ซึ่งประกอบด้วย 7 ขั้นตอนดังนี้

1. การสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ที่เหมาะสม คือ ให้ผู้ร่วมกิจกรรมรู้จักกันและกันมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันมากกว่าบรรยากาศการแข่งขัน และเป็นกัลยาณมิตรกับผู้ร่วมกิจกรรม
2. วางแผนขนาดกลุ่มผู้ร่วมกิจกรรมให้เหมาะสมพร้อมกับสนับสนุนให้เกิดการเรียนรู้ด้วยการนำตนเอง
3. ช่วยผู้ร่วมกิจกรรมวินิจฉัยความต้องการเรียนรู้ของผู้ร่วมกิจกรรม
4. ช่วยผู้ร่วมกิจกรรมแปลง ความต้องการเรียนรู้เป็นจุดมุ่งหมายการเรียนรู้ที่มีความชัดเจนเป็นไปได้ เหมาะสม มีความหมาย และสามารถวัดผลสำเร็จของงานได้
5. ช่วยผู้ร่วมกิจกรรมออกแบบแผนการเรียนรู้ให้เหมาะสมกับวัตถุประสงค์การเรียนรู้ของผู้ร่วมกิจกรรม
6. รับผิดชอบในการจัดกิจกรรมการเรียนรู้ โดยปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ให้คำปรึกษาของผู้ร่วมกิจกรรมรายบุคคลหรือกลุ่มเล็ก ๆ เพื่อให้ผู้ร่วมกิจกรรมเกิดความเชื่อมั่น ในการเรียนรู้มากขึ้น
7. ประเมินผลการเรียนรู้ โดยร่วมกับผู้ร่วมกิจกรรมกำหนด วิธีการประเมินผลการเรียนรู้ไว้ก่อนและใช้วิธีที่ได้ตกลงกันไว้ประเมินผลการเรียนรู้ของผู้ร่วมกิจกรรม

Tyler (1996) ได้กำหนดหลักการพัฒนารูปแบบการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนไว้ 4 ขั้นตอน ดังนี้

1. การกำหนดวัตถุประสงค์ทางการศึกษา - คือ การกำหนดจุดประสงค์ของการจัดกิจกรรม การเรียนการสอน โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความรู้ ด้านทัศนคติ และด้านทักษะ ซึ่งไทเลอร์ได้เน้นว่าการกำหนดจุดประสงค์จะต้องระบุพฤติกรรมที่ต้องการของผู้ร่วมกิจกรรมให้ได้อย่างชัดเจน และเจาะจง เพื่อใช้เป็นแนวทาง ในการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ให้ผู้ร่วมกิจกรรมได้อย่างเหมาะสม และมีประสิทธิภาพ โดยจะต้องพิจารณาข้อมูลพื้นฐานประกอบการตัดสินใจในการกำหนดวัตถุประสงค์ทางการศึกษา ดังนี้
 - 1.1 ความต้องการและความสนใจของผู้เรียน
 - 1.2 สภาพชีวิตทางด้านสังคมการเมือง และเศรษฐกิจ
 - 1.3 แนวคิด ทฤษฎี หลักการ ข้อเท็จจริง
2. การคัดสรรประสบการณ์ การเรียนรู้ เมื่อได้กำหนดวัตถุประสงค์ทางการศึกษาแล้ว ในขั้นตอนต่อไป ก็คือ การคัดสรรประสบการณ์การเรียนรู้ที่สามารถทำให้ผู้ร่วมกิจกรรมเกิดการ

เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมตามวัตถุประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ โดยหลักการในการคัดสรรประสบการณ์การเรียนรู้ของไทเลอร์ มีดังนี้

2.1 การจัดประสบการณ์การเรียนรู้ จะต้องให้ผู้ร่วมกิจกรรมได้มีโอกาสฝึก ฝน และปฏิบัติพฤติกรรมที่พึงประสงค์

2.2 การจัดประสบการณ์การเรียนรู้ จะต้องทำให้ผู้ร่วมกิจกรรมเกิดความพึงพอใจ ในพฤติกรรมของตนเอง

2.3 การจัดประสบการณ์การเรียนรู้ จะต้องมีความสอดคล้องและเหมาะสมกับผู้ ร่วมกิจกรรม

2.4 การจัดประสบการณ์การเรียนรู้ด้วยกิจกรรมที่มีความหลากหลาย เพื่อนำไปสู่ การบรรลุวัตถุประสงค์ ข้อเดียวกันได้

2.5 การจัดประสบการณ์การเรียนรู้ด้วยกิจกรรมหนึ่ง ๆ สามารถนำไปสู่การบรรลุ วัตถุประสงค์เชิงพฤติกรรมหลาย ๆ ข้อได้

3. การจัดประสบการณ์การเรียนรู้ ในการจัดประสบการณ์การเรียนรู้ จะต้องทำการ วางแผน การจัดประสบการณ์การเรียนรู้ให้มีระเบียบแบบแผน โดยหลักการที่สำคัญในการจัด ประสบการณ์การเรียนรู้ เพื่อการจัดกิจกรรมที่มีประสิทธิภาพนั้น มีดังนี้

3.1 ความต่อเนื่อง

3.2 การมีลำดับขั้นตอน

3.3 การบูรณาการ

4. การประเมินผลการเรียนรู้ ในขั้นตอนสุดท้าย เป็นการประเมินผลการเรียนรู้ว่าสามารถ บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่ตั้งไว้หรือไม่ โดยพิจารณาจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ของผู้ร่วม กิจกรรมซึ่งถ้าผู้ร่วมกิจกรรมเกิดพฤติกรรมที่พึงประสงค์ ก็แสดงว่า การจัดกิจกรรมการศึกษานั้น บรรลุผลสำเร็จ โดยขั้นตอนในการประเมินการจัดกิจกรรมการเรียนการสอน ดังนี้

4.1 กำหนดวัตถุประสงค์ เชิงพฤติกรรม

4.2 กำหนดเครื่องมือที่ใช้วัดพฤติกรรมของผู้ร่วมกิจกรรม

4.3 กำหนดกลุ่มตัวอย่าง

4.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

4.5 การวิเคราะห์ข้อมูล และสรุปผล

รูปแบบการพัฒนาโปรแกรมของ Malaughlin

Malaughlin (1981: อ้างถึงใน วัชรินทร์ สีนสถาพรพงศ์ ,2535) ได้เสนอขั้นตอนในการพัฒนาโปรแกรมการจัดประสบการณ์ ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน คือ

1. การประเมินผลการเรียน (Assessment)
2. การตั้งเป้าหมายและจุดประสงค์การสอน (Setting Goal and Instructional Objective)
3. การวิเคราะห์ผลงาน (Task Analysis)
4. การเลือกและใช้กลยุทธ์ในการสอนรวมทั้งสื่ออุปกรณ์ (Selection and Use of Instructional Strategies Including Materials)
5. การประเมินผลโปรแกรม (Program Evaluation)

การประเมินผล

ก่อนที่จะให้ผู้เรียนเข้าร่วมโปรแกรม ควรมีการประเมินผลความรู้ก่อน เพื่อจะได้เปรียบเทียบว่า ก่อนและหลังเข้าร่วม โปรแกรม ผู้เรียน มีความรู้ และทักษะ เปลี่ยนไปจากเดิมหรือไม่ และเพื่อนำมาตั้งเป็นจุดประสงค์ ในการเรียนการสอนด้วย

การตั้งเป้าหมายและจุดประสงค์ในการสอน

เมื่อมีการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการประเมินผลแล้ว ขั้นตอนต่อไปก็คือการระบุเป้าหมายในแต่ละรายวิชาภายใต้ข้อกำหนดของคณะกรรมการหลักสูตรการศึกษาเฉพาะตัว ซึ่งเป้าหมายนี้ควรเป็นเป้าหมายที่สามารถเกิดขึ้นได้จริงและบรรลุได้โดยผู้เรียน การเลือกเป้าหมายเหล่านี้ควรมีความสัมพันธ์กับทักษะของผู้เรียนเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในสังคมและการศึกษาในอนาคต

จากการมีเป้าหมายรายปีก็สามารถที่จะตั้งจุดประสงค์ระยะสั้นได้ โดยที่จุดประสงค์เหล่านี้คือศูนย์รวมของพฤติกรรมเฉพาะที่ผู้เรียนจะต้องบรรลุตามที่ตั้งไว้ ลำดับของจุดประสงค์ในแต่ละรายวิชาควรจะต้องเรียงลำดับตามความสำคัญจากมากไปหาน้อย เมื่อจุดประสงค์ถูกบรรลุแล้วผู้สอนจึงจะเริ่มการสอนทักษะในด้านอื่นๆต่อไป

การวิเคราะห์ผลงาน

การวิเคราะห์ผลงานเกี่ยวข้องกับการแตกย่อยทักษะให้เป็นขั้นตอนย่อยๆ และเรียงลำดับของขั้นตอนย่อยๆเหล่านี้ตามความสมเหตุสมผล รวมถึงลำดับของการนำวัสดุอุปกรณ์มาใช้จะส่งผลต่อความเร็วในการเรียนรู้ทักษะเหล่านี้ของผู้เรียนด้วย วิธีการก็คือเรียงลำดับจากทักษะที่ง่ายไปสู่ทักษะที่ยากขึ้น

การวิเคราะห์ผลงานเป็นสิ่งที่สำคัญที่ผู้สอนควรมี ถึงแม้ว่ารายละเอียดของแต่ละทักษะที่แตกย่อยออกมาจะมีจำนวนแตกต่างกันตามการเรียนการสอนและระดับการปฏิบัติตนของผู้เรียน

การทำความเข้าใจในการเรียงลำดับทักษะอย่างมีเหตุมีผลและทักษะในการวิเคราะห์ผลงานก็เป็นสิ่งที่สำคัญเช่นกัน

การเลือกและใช้กลยุทธ์ในการสอนรวมทั้งสื่ออุปกรณ์ และการประเมินผลโปรแกรม

ในขณะที่การวิเคราะห์ผลงานเป็นกระบวนการที่ต้องใช้ความสามารถสูง กลยุทธ์ในการสอนก็ส่งผลต่อวิธีการสอนเช่นกัน ขั้นตอนในการสอนคือการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้สอน ที่ถ่ายทอดออกมาสู่ผู้เรียนเพื่อที่จะให้ผู้เรียนได้แสดงออกถึงทักษะที่ครูตั้งเป้าหมายเอาไว้ ขั้นตอนการสอนอาจจะรวมไปถึงการสอนโดยใช้วาจา การสาธิต การฝึกฝน การโต้ตอบจากผู้เรียน การเสริมแรง หรือแม้แต่การแนะนำตามหนังสือโดยละเอียด

การประเมินผลโปรแกรม

เมื่อโปรแกรมได้ถูกปฏิบัติครบถ้วนทุกขั้นตอนแล้ว มีความสำคัญอย่างยิ่งที่จะต้องตรวจสอบว่าผู้เรียนกำลังทำอะไรอยู่บ้าง หากผู้เรียนยังไม่สามารถบรรลุจุดประสงค์ภายในเวลาที่เหมาะสมแล้ว จะต้องมีการทบทวนหลักสูตรอีกครั้ง อาจจะพบได้ว่าวัสดุอุปกรณ์ในการสอนที่นำมาใช้อาจจะยากเกินไป หรือทักษะที่แตกย่อยมาแล้วอาจจะไม่ละเอียดเพียงพอ ในอีกมุมมองหนึ่ง อาจจะเป็นไปได้ว่ากลยุทธ์ในการสอนมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอ ตัวอย่างเช่น การสอนอาจถูกสื่อสารไม่ชัดเจนหรือการเสริมแรงถูกนำมาใช้ไม่สม่ำเสมอเพียงพอ

จุดประสงค์และเครื่องมือที่ใช้ในการประเมินที่แม่นยำตรงชัดเจนจะเป็นประโยชน์ต่อการมีกรอบในการอ้างอิงว่าผู้เรียนเคยเป็นอย่างไรในอดีต ผู้เรียนเป็นอย่างไรในตอนนี้ และผู้เรียนจะไปทิศทางใดในอนาคต

ผู้วิจัยเห็นแล้วว่าโปรแกรม ดังกล่าว เหมาะสมสำหรับกลุ่มเป้าหมาย คือ คนขับรถแท็กซี่

ทฤษฎีการเรียนรู้ผู้ใหญ่ (andragogy)

ความหมายของทฤษฎีการเรียนรู้ผู้ใหญ่ (andragogy)

อุนตา นพคุณ (2527) ได้กล่าวถึง ความหมายของทฤษฎีการเรียนรู้ผู้ใหญ่ (andragogy) มีรากศัพท์มาจากภาษาละตินว่า andr แปลว่า คนหรือผู้ใหญ่ และ agogos แปลว่า การนำ ส่วนคำว่า pedagogy ก็มาจากรากศัพท์ภาษาละติน เช่นกัน คำ paid แปลว่า เด็ก และ agogos แปลว่าการนำ นอกจากนี้แล้วมีคำอื่น ๆ อีกที่เกี่ยวข้องกับ andragogy คือ คำว่า andragogics กับคำว่า andagology ในพจนานุกรมคำว่า andragogy หมายถึง กิจกรรมที่มีการควบคุมอย่างตั้งใจ และอย่างเชี่ยวชาญที่มุ่งให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในตัวผู้ใหญ่ ส่วน andragogics หมายถึง พื้นฐานหรือภูมิหลังของวิธีการและแนวความคิดที่เข้ามาควบคุมกระบวนการ andragogy และคำว่า

andragology คือ การศึกษาด้วยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ในเรื่องของ andragogy กับ andragogics

สำหรับ Knowles นั้นได้ให้คำนิยามของ andragogy ว่า “ เป็นศิลป์ และศาสตร์ในการช่วยให้ ผู้ใหญ่เรียนรู้ ซึ่งเปรียบเทียบกับคำว่า pedagogy จะหมายถึง ศิลป์ และศาสตร์ ในการช่วยเหลือให้เด็กเรียนรู้

ตอนที่ 4 ทฤษฎีการเรียนรู้ผู้ใหญ่ (andragogy)

คุนตา นพคุณ (2527) กล่าวถึง ทฤษฎีการเรียนรู้ผู้ใหญ่ (andragogy) ว่าตั้งอยู่บนข้อปฐม สมมติ 4 ประการคือ

1.มโนภาพต่อตนเอง (Self-concept)

ปฐมสมมติข้อนี้ คือว่า เมื่อบุคคลเจริญเติบโตและมีวุฒิภาวะยิ่งขึ้นเท่าไร มโนภาพต่อตนเองจะเคลื่อนจากการพึ่งผู้อื่นเต็มที (ตัวอย่าง ทารก) ไปเป็นการนำตนเอง ตามความเชื่อของ andragogy ก็ คือ เมื่อจุดใดที่บุคคลได้บรรลุถึงขั้น การควบคุมและการนำตนเองได้เขาได้เป็นผู้ใหญ่ ในเชิงจิตวิทยาแล้วและสิ่งที่จะเกิดขึ้นตามมา คือ บุคคลเกิดความต้องการทางจิตใจอย่างลึกซึ้งที่จะให้ผู้อื่นมองเขาว่า เขานั้นสามารถควบคุมและนำตนเองได้ ดังนั้นถ้าในสถานการณ์ใดที่เขาไม่ได้รับโอกาสที่จะควบคุมและนำตนเอง เขาจะเกิดความตึงเครียดขึ้น และปฏิกิริยาจะออกมาในลักษณะที่โกรธเคืองและแสดงการต่อต้าน

2.ประสบการณ์ (Experience)

ปฐมสมมติข้อนี้คือว่าเมื่อบุคคลมีวุฒิภาวะยิ่งขึ้นก็ยังมีประสบการณ์อย่างกว้างขวางที่จะทำให้เขาเป็นแหล่งทรัพยากรอันมหาศาลของการเรียนรู้ และในขณะเดียวกันก็มีพื้นฐานกว้างที่จะรองรับการเรียนรู้ใหม่

3.ความพร้อม (Readiness)

ในเรื่องนี้ หมายความว่า ผู้ใหญ่มีความพร้อมที่จะเรียน เมื่อเขาารู้สึกว่าสิ่งนั้น “จำเป็น” ต่อบทบาทและสถานภาพทางสังคม ของเขา ในฐานะที่เขาเป็นคนงาน คู่สมรส ผู้ปกครอง สมาชิกขององค์กร ผู้นำ ผู้ใช้เวลาว่าง ฯลฯ ส่วนเด็กนั้นข้อปฐมสมมติมีว่า เด็ก “ควร” จะเรียนในสิ่งที่สำคัญต่อพัฒนาการด้านร่างกาย และสติปัญญา

4.แนวโน้มต่อการเรียนรู้ (Orientation to learning)

ปฐมสมมติมีว่า เด็กได้ถูกปรับภาวะให้มีแนวโน้มยึดเนื้อหาวิชาเป็นศูนย์กลางของการเรียนรู้ แต่ทว่าผู้ใหญ่ มีแนวโน้มที่ยึดศูนย์กลางของปัญหาในการเรียนรู้ ทั้งนี้สาเหตุใหญ่มาจากเรื่องเวลาสำหรับเด็กการมองดูเวลาเป็นเรื่อง ของอนาคตยังไม่เกิดขึ้น แต่ผู้ใหญ่เวลาเป็นเรื่องระยะสั้นใกล้ตัวความรู้นั้นจะต้องนำไปใช้ได้ทันทีในปัจจุบัน ไม่ใช่รอไปใช้ในอนาคต

อาชัญญา รัตนอุบล (2542) สรุปสาระของทฤษฎี (andragogy) ได้ว่า เมื่อบุคคลมีวุฒิภาวะ บุคคลดังกล่าวจะมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

1. มโนทัศน์การรับรู้ของตนเองจะเปลี่ยนแปลงจากผู้ที่มีบุคลิกภาพที่ ต้องพึ่งพา ผู้อื่นไปสู่ ผู้ที่สามารถนำตนเองได้

2. บุคคลเหล่านี้จะสะสมประสบการณ์ความรู้มากมาย จนสามารถใช้เป็นแหล่งการเรียนรู้ อันทองคำ

3. ความพร้อมที่จะเรียนเพิ่มมากขึ้น โดยมุ่งไปสู่ภาระงานตามบทบาทหน้าที่ของตนในสังคม

4. การรับรู้ในเรื่องของเวลามีการเปลี่ยนแปลง จากผู้ที่มีมุ่งจะนำความรู้ไปใช้ในอนาคต สู่การนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ในปัจจุบัน และแนวทางการเรียนรู้จะเปลี่ยนจากเนื้อหาเป็นศูนย์กลางไปสู่การลงมือปฏิบัติเป็นศูนย์กลาง

ตารางที่2 ตารางเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างลักษณะผู้เรียนที่เป็นผู้ใหญ่และเด็กตามทฤษฎี

	ปฐมสมมติ(assumption)	
	เด็ก(pedagogy)	ผู้ใหญ่ (andragogy)
มโนภาพต่อตนเอง (self-concept)	พึ่งพา (dependency)	การเพิ่มพูนลักษณะนำตัวเอง (incresion self directiveness)
ประสบการณ์ (experience)	มีคุณค่าน้อย (of little worth)	เป็นแหล่งทรัพยากรอันมีค่า สำหรับการเรียนรู้ (learners are a rich resource for learning)
ความพร้อม (readiness)	พัฒนาการด้านชีวะ (biological development) แรงผลักดันทางสังคม (social pressure)	การพัฒนาหน้าที่การวาง และ บทบาททางสังคม (developmental tasks of social roles)
การเห็นคุณค่าของเวลา (time perspective)	การนำไปใช้ต้องรอเวลา (postphoned application)	นำไปใช้ได้ทันที (immediacy of application)
แนวโน้มต่อการเรียนรู้ (orientation to learning)	ใช้เนื้อหาวิชาเป็นศูนย์ (subject centered)	ใช้ปัญหาเป็นศูนย์กลาง (problem centered)

จากทฤษฎีการเรียนรู้ผู้ใหญ่ (andragogy) พอสรุปได้ว่า ผู้ใหญ่จะเรียนรู้เมื่อพร้อม หรือ เรื่องที่ เรียนรู้มีความสำคัญหรือเกี่ยวข้องกับตนเอง ผู้ใหญ่นำประสบการณ์ของตนเองมา ประกอบในการเรียนรู้ และมีความรับผิดชอบต่อตนเอง

วิธีการสอนผู้ใหญ่

อาชัญญา รัตนอุบล (2524) กล่าวถึงวิธีการสอนผู้ใหญ่นี้

1. การเรียนการสอนเป็นกลุ่ม

1.1 การเรียนการสอนแบบกลุ่มที่ครูเป็นศูนย์กลาง

1.1.1 การบรรยาย (Lecture)

1.1.2 การสาธิต (Demonstration)

1.1.3 การอภิปราย โดยครูเป็นผู้กำหนดกรอบและประเด็น (Discussion)

1.2 การเรียนการสอนแบบกลุ่มที่ผู้เรียนเป็นศูนย์กลาง

1.2.1 อภิปรายกลุ่ม (Group discussion)

1.2.2 อภิปรายกลุ่มใหญ่ (A Whole Class Discussion)

1.2.3 อภิปรายกลุ่มย่อย (Small Group Discussion)

1.2.4 อภิปรายหมู่ (Panel Discussion)

1.2.5 การระดมสมอง (Brainstorming)

1.2.6 การโต้เถียง (Debate)

1.2.7 การแสดงบทบาทสมมุติ (Role Play)

1.2.8 การสัมมนา (Seminar)

1.2.9 ทักษะศึกษา (Field Trip)

1.2.10 การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)

2. การเรียนการสอนรายบุคคล

2.1 การศึกษาโดยอิสระ (Independent Study)

2.2 การศึกษาจากบทเรียนสำเร็จรูป (Programmed Instruction)

2.3 การเรียนการสอนโดยวิธีทางไกล (Distance Education)

3. การเรียนการสอนแบบชุมชน

3.1 การจัดแหล่งวิทยาการภายในชุมชน

3.2 การส่งเสริมชุมชนให้มีบทบาทในการจัดการศึกษาในชุมชน

3.3 การส่งเสริมให้มีการเรียนรู้ในชุมชน

ตอนที่ 5 การสอนที่ใช้ในการจัดกิจกรรม การศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

การนำเสนอกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนเกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ที่จัดขึ้นให้กับวัยผู้ใหญ่ เทคนิคที่ควรใช้ในโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ควรมีความหลากหลายเพื่อกระตุ้นให้คนขับรถแท็กซี่ เกิดการเรียนรู้มากที่สุด โดยผู้วิจัยได้สังเคราะห์เทคนิคการสอนจาก ทิศนา ขัมมณี (2545) ได้ดังนี้

เทคนิคการสอนโดยการใช้เกม

วิธีการสอนโดยใช้เกม (ทิศนา ขัมมณี ,2545) คือกระบวนการที่ผู้สอนใช้ในการช่วยให้ผู้เรียนเกิดการเรียนรู้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด โดยการให้ผู้เรียนเล่นเกมตามกติกา และนำเนื้อหาและข้อมูลเกม พฤติกรรมการเล่น วิธีการเล่น และผลการเล่นของผู้เรียนมาใช้ในการอภิปรายเพื่อสรุปการเรียนรู้

เทคนิคการสอนโดยใช้กรณีตัวอย่าง

วิธีการสอนโดยใช้กรณีตัวอย่าง(ทิศนา ขัมมณี ,2545) คือกระบวนการที่ผู้สอนใช้ในการช่วยให้ผู้เรียนเกิดการเรียนรู้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด โดยผู้เรียนศึกษาเรื่องที่สมมติขึ้นจากความเป็นจริง และตอบประเด็นคำถามเกี่ยวกับเรื่องนั้น แล้วนำคำตอบและเหตุผลที่มาจากคำตอบนั้นมาใช้เป็นข้อมูลในการอภิปราย เพื่อให้ผู้เรียนเกิดการเรียนรู้ตามวัตถุประสงค์

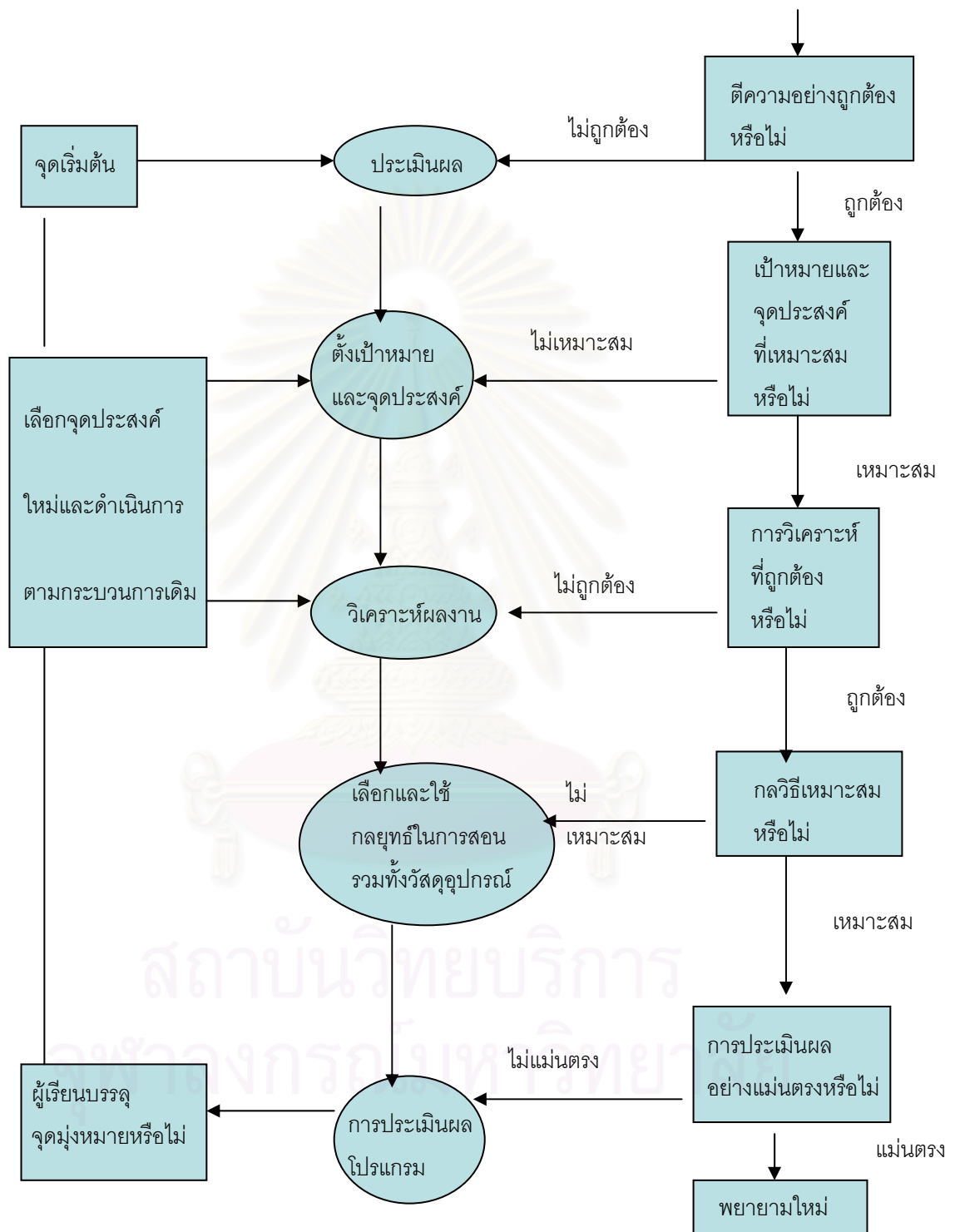
เทคนิคการสอนโดยสาธิต

วิธีการสอนโดยสาธิต(ทิศนา ขัมมณี ,2545) คือกระบวนการที่ผู้สอนใช้ในการช่วยให้ผู้เรียนเกิดการเรียนรู้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด โดยการแสดงหรือทำสิ่งที่ต้องการให้ผู้เรียนได้เรียนรู้ ให้ผู้เรียนได้สังเกตดู แล้วให้ซักถาม อภิปราย และสรุปการเรียนรู้ที่ได้จากการสังเกตการสาธิต

เทคนิคการสอนโดยการบรรยาย

วิธีการสอนโดยการบรรยาย(ทิศนา ขัมมณี ,2545) คือกระบวนการที่ผู้สอนใช้ในการช่วยให้ผู้เรียนเกิดการเรียนรู้ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด โดยการเตรียมเนื้อหาสาระ แล้วบรรยาย คือพูดบอกเล่า อธิบาย เนื้อหาสาระ หรือสิ่งที่ต้องการสอนแก่ผู้เรียน และประเมินผลการเรียนรู้ด้วยวิธีการใดวิธีหนึ่ง

ตารางที่ 3 รูปแบบการพัฒนาโปรแกรมของ Malaughlin



ตอนที่ 6 ความหมาย และ ประวัติการเกิดรถแท็กซี่

รถแท็กซี่ หมายความว่า รถยนต์รับจ้าง (รย.6) ประเภทรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ไม่เกินเจ็ดคน ทั้งนี้ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522

รถรุ่นแรกที่เข้ามามีบทบาทในประเทศไทยคือ รถลาก ในปี พ.ศ.2414 ผู้นำเข้ามา คือ พระยาโชฎีราชเศรษฐี เนื่องจากท่านได้แต่งสำเภาไปค้าขายเมืองจีนบ่อย ๆ จึงติดต่อสั่งมาไว้ในเมืองไทย ในสมัยเดียวกัน จึงเริ่มมีการตัดถนนเป็นสายแรก คือ ถนนเจริญกรุง ต่อมาจึงเริ่มมีรถยนต์เข้ามาวิ่งในกรุงเทพมหานคร รถยนต์คันแรกของประเทศไทยซึ่งเข้ามาโดย เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี

ในปี พ.ศ.2474 กรมตำรวจ ได้เสนอร่าง พระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้นมาต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อออกเป็นกฎหมายใช้บังคับประชาชน ร่างพระราชบัญญัตินี้ พ.ต.อ. ซี.บี.พอลเลต เป็นผู้ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้น โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษ แล้วนำมาดัดแปลงให้เข้ากับสภาพสังคมของประเทศไทย และได้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเป็นกฎหมายได้ เมื่อ พ.ศ.2477 จากนั้น คำว่า "จราจร" ก็เริ่มแพร่กระจายไปสู่ประชาชนต่อมาจึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม โดย พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 2 พ.ศ.2478 , ฉบับที่ 3 เมื่อ พ.ศ.2481 , ฉบับที่ 4 เมื่อ พ.ศ.2508 และ ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 59 พ.ศ.2515 จนกระทั่งปัจจุบันได้มีการปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้นใหม่ ในปี พ.ศ. 2522 (เสถียรวิชัยลักษณะและคณะ : 2526) ซึ่งครอบคลุมการสัญจรคน , สัตว์ , ยานพาหนะ ทุกชนิด ยกเว้นการสัญจรทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และทางอวกาศ ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและให้ยกเลิกทุกฉบับที่ผ่านมา

รถแท็กซี่ได้ออกวิ่งรับจ้างเป็นครั้งแรก เมื่อ พ.ศ.2467 สมัยนั้นเรียกกันว่า “รถไมล์” เพราะคิดราคาเป็นไมล์ คำว่า “แท็กซี่” เพิ่งมาเรียกตามฝรั่งเมื่อภายหลัง รถแท็กซี่ในปัจจุบันมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นสูงมาก เนื่องจากในปัจจุบันได้มีมาตรการป้องกันระบบการขายป้ายทะเบียนเหมือนระบบสมัยเก่า (อุษา ไยบัว, 2538) ซึ่งจะมีราคาประมาณ 5-7 แสนบาท โดยมาตรการนี้ได้กำหนดให้การขายรถแท็กซี่ทุกคันสามารถขายในรูปทรัพย์สินได้ แต่ไม่มีสิทธิในการทำแท็กซี่ เมื่อขายรถคันนั้นแล้วรถนั้นต้องเปลี่ยนทะเบียนเป็นส่วนบุคคล คือเป็นการให้สิทธิเฉพาะตัว จะตกทอดได้เฉพาะทายาทเท่านั้น

สำหรับผู้ที่มีความประสงค์จะขอป้ายทะเบียนแท็กซี่ก็ได้เปิดโอกาสให้เป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคล โดยเพียงผู้นั้นมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กรมการขนส่งทางบกระบุไว้ ก็สามารถจดทะเบียนได้ เราจึงเรียกกันว่าเป็นยุคแท็กซี่เสรี คือทุกคนมีสิทธิขอทะเบียนขับรถได้ ไม่ว่าจะเป็นส่วน

บุคคล หรือนิติบุคคล จำนวนเท่าใดก็ได้และไม่จำกัดเวลา ขณะนี้ยังคงเปิดไปเรื่อย ๆ ไม่มีแนวโน้มว่าจะหยุด

นอกจากนี้ปัจจุบันเจ้าของกิจการเช่ารถแท็กซี่จำนวนมาก ได้เปิดโอกาสให้คนขับรถแท็กซี่ได้มีโอกาสเช่าซื้อ โดยให้สิทธิ์ผ่อนรถได้ในราคาที่ถูกลงมาก โดยจะตกวันละ 750 บาท เป็นเวลา 5 ปี ก็จะได้รถเป็นของตนเอง ค่าเงินดาวน์ก็ถูกขึ้นไปอีกเพียง 10,000 บาท เท่านั้น โดยการโอนเข้าบัญชีทุก 5 หรือ 7 วัน หรือผ่อนกับไฟแนนซ์ ซึ่งจะมีราคาสูงกว่า

ดังนั้นตั้งแต่กระทรวงคมนาคมได้ออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 (พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, กฎกระทรวง ฉบับที่ 18,2537) เรื่อง การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานครจนถึงปัจจุบัน พบว่า (กรมการขนส่งทางบก ,2539) มีผู้มาขึ้นขอจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างในเขตกรุงเทพมหานครจนถึงปัจจุบันเป็นจำนวนมาก มีการจดทะเบียนไปแล้วจำนวน 46,880 คัน ซึ่งมากกว่ารถโดยสารประจำทางเสียอีก โดยรถแท็กซี่เหล่านี้จะวิ่งอยู่บนท้องถนนตลอดแม้จะไม่มีผู้โดยสาร

การควบคุมการจดทะเบียนของการประกอบการรถแท็กซี่

ระเบียบในการขึ้นขอจดทะเบียนรถแท็กซี่ มีดังนี้

1. กรณีบุคคลธรรมดา จะตรวจสอบว่าผู้ยื่นขอนั้นเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะจริงหรือไม่
2. กรณีนิติบุคคลจะพิจารณา ดังต่อไปนี้
 - 2.1 จำนวนรถที่ขอจดทะเบียน
 - 2.2 สถานที่เก็บรถ
 - 2.3 ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของเอกสารประกอบคำขอ
 - 2.4 สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ หรือสำนักงานสาขา

3 เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบคำขอแล้วเห็นว่า ผู้ขอมีคุณสมบัติถูกต้องครบถ้วนตามระเบียบ จะประมวลเรื่องราวคำขอพร้อมด้วยเอกสารหลักฐานต่าง ๆ เสนอขอความเห็นชอบจากนายทะเบียนผู้มีอำนาจก่อนรับจดทะเบียน

4 กรณีนายทะเบียนเห็นชอบการจดทะเบียน ให้มีหนังสือแจ้งผู้ยื่น ขอให้นำรถมาจดทะเบียนภายใน 60 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับหนังสือจากนายทะเบียน

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 มาตรา 49 ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอใบอนุญาตขับรถ ๖ ประการไว้ดังนี้

1. ได้รับใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคลมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี
2. มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้
 - 2.1 มีอายุไม่ต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์
 - 2.2 มีความรู้ความสามารถในการขับรถ
 - 2.3 มีความรู้ในข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก
 - 2.4 ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถขับรถได้
 - 2.5 ไม่มีโรคประจำตัว ที่ผู้ประกอบอาชีพด้านเวชกรรมเห็นว่า อาจเป็น อันตรายขณะขับรถ
 - 2.6 ไม่เป็นบุคคลวิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือน
 - 2.7 ไม่มีใบอนุญาตขับรถชนิดเดียวกันอยู่แล้ว
 - 2.8 ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกยึดหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ
3. ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ หรือถูกเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับ ตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้าย ไม่น้อยกว่าหกเดือนแล้ว
 - 3.1 ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร
 - 3.2 ในขณะที่เมาสุราหรือเมาของอย่างอื่น
 - 3.3 ในลักษณะกีดขวางการจราจร
 - 3.4 ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
 - 3.5 โดยประมาท หรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
 - 3.6 โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น
4. มีสัญชาติไทย
5. รู้จักถนนและทางหลวงในจังหวัดที่ขอรับใบอนุญาตขับรถพอสมควร
6. ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่อที่น่ารังเกียจตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
7. ไม่เป็นผู้ติดสุรายาเมา หรือยาเสพติดให้โทษ
8. ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานลักทรัพย์และฉ้อโกงทรัพย์ ความผิดฐานกรรโชก ริด

เอาทรัพย์ ชิงทรัพย์และปล้นทรัพย์ ความผิดฐานยักยอก ความผิดฐานรับของโจร ความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือคำสั่งที่ขอด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่โทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้ว ไม่น้อยกว่า สามปี เว้นแต่พ้นโทษจำคุกไม่น้อยกว่า

1. หกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน
2. หนึ่งปีสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาไม่เกินสามเดือน แต่คดีนั้นเกี่ยวกับการใช้รถกระทำความผิด หรือ
3. หนึ่งปีหกเดือนสำหรับโทษจำคุกตามคำพิพากษาเกินสามเดือน แต่ไม่เกินสามปี

ตอนที่ 7 กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณที่ผู้ขับรถแท็กซี่ ควรทราบ (วสันต์ ธีรานุรักษ์ .2530:1-60)

กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณทางบก ฉบับที่ใช้ปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 และกฎกระทรวงอีกหลายฉบับ ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ สาระสำคัญบางมาตราที่เกี่ยวกับ การขับแท็กซี่มีดังต่อไปนี้ คือ

การรับส่งผู้โดยสาร (สำหรับรถแท็กซี่)

1. ห้ามมิให้ผู้ขับหรือแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร เว้นแต่การบรรทุกนั้น น่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือผู้โดยสาร และหากประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้แสดงป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร
2. ห้ามมิให้ผู้ขับหรือแท็กซี่ บรรทุกผู้โดยสาร เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด
3. ห้ามมิให้เรียกให้คนขึ้นแท็กซี่ โดยส่งเสียงอื้ออึง หรือในลักษณะที่ก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น
4. ห้ามดื้อน ดิ่ง เหนี่ยวให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง
5. ห้ามมิให้ผู้ขับรถแท็กซี่ เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่
6. ให้ผู้ขับรถแท็กซี่ พาผู้โดยสารไปยังสถานที่ว่าจ้าง ตามเส้นทางที่สั้นที่สุด หรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และจะต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันได้ และมีให้ผู้โดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง ไม่ว่าด้วยประการใด ๆ

การแต่งกาย (สำหรับรถแท็กซี่)

1. ลักษณะเครื่องแต่งกาย
 - ผู้ขับรถแท็กซี่ ต้องแต่งกายให้สะอาดเรียบร้อย รัดกุมด้วยเครื่องแต่งกาย ดังต่อไปนี้
 - 1.1 เสื้อเชิ้ตคอพับ แขนสั้นเพียงข้อศอก หรือแขนยาว การสวมเสื้อนี้ ให้สอดชายล่างของเสื้อไว้ภายในกางเกง

1.2 กางเกงขายาวสีเดียวกับเสื้อ

1.3 รองเท้าหุ้มส้นหรือหุ้มข้อ (เว้นแต่เท้าป่วย จนไม่สามารถสวมใส่ได้)

1.4 หมวก ถ้าจะใส่หมวก ต้องเป็นหมวกทรงหม้อตาล สีเดียวกับเสื้อ

2 ลักษณะเครื่องหมาย

ผู้ขับรถแท็กซี่ต้องติดเครื่องหมาย ดังต่อไปนี้

2.1 ที่อกเสื้อด้านซ้าย ให้ติดชื่อและนามสกุลของผู้ขับขี่ เป็นอักษรภาษาไทย ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า หนึ่งเซนติเมตรครึ่ง ตัวอักษรต้องเป็นตัวพิมพ์ อ่านได้ง่าย โดยเย็บติดหรือปักไว้ สีของตัวอักษรให้ติดกับสีเสื้อเห็นได้ชัด

2.2 เครื่องหมายตามข้อ 1. ต้องให้มองเห็นได้ชัดโดยตลอด มิให้มีสิ่งใดปิดบังไว้เลย แม้แต่เพียงบางส่วน

ข้อบังคับสำหรับผู้ขับรถแท็กซี่เกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่

ตามกฎหมายกำหนดให้ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่มี 3 ประเภท

1. ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ประเภทชั่วคราว
2. ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ประเภท มีอายุ 1 ปี (ปีต่อปี)

คุณสมบัติของผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่

1. อายุไม่ต่ำกว่า 22 ปีบริบูรณ์
2. มีความรู้ ความสามารถในการขั้รถยนต์เป็นอย่างดี
3. มีความรู้ข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522
4. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเห็นได้ชัด ว่าไม่สามารถขับรถได้
5. ไม่มีโรคประจำตัว ที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม เห็นว่า อาจเป็นอันตรายในขณะขับรถ
6. ไม่เป็นบุคคลจิตหรือจิตฟั่นเฟือน
7. ไม่มีใบอนุญาตขับรถประเภทเดียวกันอยู่แล้ว
8. ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกเพิกถอนหรือถูกยึดใบอนุญาตขับรถ

อัตราโทษปรับ เมื่อฝ่าฝืน หรือ กระทำผิด ตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522

1. ห้ามปฏิเสธการรับจ้าง เว้นแต่การรับจ้างนั้นเกิดอันตรายแก่ตนเองหรือผู้โดยสาร

โทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

2. การไม่รับจ้าง ต้องแสดงป้าย “งดรับจ้าง” หรือป้าย “ส่งกะ....(สถานที่ หรือย่านที่ส่งกะ).....” โทษ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

3.ห้ามต้อน ดึง เหนี่ยว ยื้อคนหรือสิ่งของของคนเพื่อให้คนขึ้นแท็กซี่ โทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

4.ห้ามสูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำการใดๆที่ก่อความรำคาญแก่คนโดยสาร โทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

5.ห้ามรับคนโดยสารในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามไว้ โทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

6.ห้ามพูดจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว ต่อผู้โดยสารหรือผู้อื่น โทษปรับไม่เกิน 1,000บาท

7.ต้องพาผู้โดยสารไปส่งตามเส้นทาง “ที่สิ้นสุดหรือไม่อ้อม โทษปรับไม่เกิน 2,000บาท

ตามพ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ.2522

1.ต้องมีใบอนุญาตขับรถรถยนต์สาธารณะ (รถแท็กซี่)และพกพาขณะขับรถ โทษปรับไม่เกิน 1,000บาท

2.ใบอนุญาตขับรถตาม ข้อ 1. ต้องไม่สิ้นอายุและหรือถูกเพิกถอน โทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท

3.ห้ามใช้รถแท็กซี่ขาดต่อภาษีประจำปี โทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท

4.รถแท็กซี่ที่ใช้จะต้อง

4.1 มีมิเตอร์และผ่านการตรวจสอบจากกรมการขนส่งทางบกแล้ว ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

4.2 แสดงแผ่นป้ายทะเบียนให้ชัดเจน ไม่มีสิ่งใดปิดบัง ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

4.3 แสดง “หมายเลขทะเบียน” ไว้ภายในรถที่ด้านซ้ายของแผงหน้าปัทม์ และประตูหลัง 2 ข้าง ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

4.4 กรณีรถของนิติบุคคล จะต้องแสดงเครื่องหมายต่อไปนี้ด้วย ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

4.4.1 ชื่อนิติบุคคลและหมายเลขทะเบียนรถ ขนาดสูงไม่น้อยกว่า 7 ซม.

4.4.2 หมายเลขโทรศัพท์ด้านข้างของรถตอนท้าย

5. ไม่มีระบบเซ็นทรัลล็อก ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

การเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญ ตาม พระราชบัญญัติ (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2546

ซึ่งจะประกาศใช้ในวันที่ 28 กรกฎาคม 2546 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ดังนี้

1. ใบอนุญาตขับรถสาธารณะ มีอายุ 3 ปี เดิมอายุ 1 ปี
2. การนับอายุใบอนุญาตขับรถสาธารณะ
 - 2.1 จะกำหนดวันสิ้นอายุตรงกับวันครบรอบวันเกิดเหมือนกับบัตรประชาชน
 - 2.2 ในกรณีใบอนุญาตขาดอายุจะต้อง ดำเนินการอบรมและทดสอบใหม่
3. กำหนดอายุผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถสาธารณะ ลดอายุลงจากเดิม 25 ปี เป็น 22 ปี
4. กำหนดลักษณะต้องห้าม โดยให้ผู้ที่ได้รับโทษจำคุกโดยพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดที่เกี่ยวกับยาเสพติด มิให้ขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะ เว้นแต่พ้นโทษมาเกิน 3 ปี
5. การต่ออายุใบอนุญาตจะต้องผ่านการทดสอบสมรรถภาพร่างกาย

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ศรีสุวรรณค์ แสงวิจิตร (2531) (อ้างใน สวัสดิ์ ภูทอง, 2546) ได้ศึกษารูปแบบการศึกษานอกโรงเรียนให้แก่ผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรสาคร พบว่าความต้องการของผู้ใช้แรงงานและความคิดของผู้เชี่ยวชาญควรเป็นเนื้อหาวิชาที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ใช้แรงงาน หลักสูตรความรู้พื้นฐานควรเป็นหลักสูตรการศึกษาต่อเนื่อง และหลักสูตรอื่น ๆ ควรเป็นหลักสูตรระยะสั้น สื่อที่ใช้ควรเป็นวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วารสาร ระยะเวลาควรเป็นวันอาทิตย์ และช่วงพักกลางวัน

กุลวดี มุทุมม (2542) ได้ศึกษาสมรรถนะในการปฏิบัติงานของผู้ใหญ่ที่เป็นพยาบาลประจำโรงพยาบาลนครเชียงใหม่ พบว่า พยาบาลมีสมรรถนะในการปฏิบัติงานในระดับสูง เพราะได้รับการเรียนรู้การฝึกอบรมบ่อย และฝึกฝนตลอดเวลา มีประสบการณ์ และถ้าได้รับการสนับสนุนด้านข้อมูลข่าวสาร ทรัพยากร แรงจูงใจ รางวัลต่าง ๆ จะยิ่งมีการเสริมสร้างพลังอำนาจของพยาบาลให้มีสมรรถนะมากยิ่งขึ้น

กองบังคับการตำรวจจราจรกลาง (2533) ได้จัดทำเอกสารบรรยายสรุปว่า ปัญหาการจราจรปัจจุบันสามารถสรุปสาเหตุที่สำคัญได้ดังนี้

1. ความไม่สมดุลระหว่างจำนวนรถและผิวจราจร และยังไม่สามารถที่จะใช้กฎหมายหรือระเบียบควบคุมปริมาณรถหรือจำกัดการใช้รถได้ในขณะนี้

2. สภาพผังเมือง ไม่มีการวางแผนการใช้สอยประโยชน์จากพื้นที่อย่างเต็มที่ เช่น คนที่มีบ้านพักในพื้นที่หนึ่ง เกิดการเดินทางไปมาไขว้กัน อันเป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างมาก นอกจากนี้ การขยายผังเมืองในปัจจุบันยังไม่มีมีการวางแผนล่วงหน้าสำหรับในอนาคต สาเหตุดังกล่าว ก่อให้เกิดความจำเป็นในการเดินทางของประชาชนสูงมากขึ้น และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

3. ขาดการประสานงานที่ดี ของโครงการและแผนงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบด้านการจัดสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ โดยเฉพาะการขุดและการซ่อมถนน

ณัฐจรี สุวรรณภัก (2547) ได้ศึกษา กระบวนการเข้าสู่อาชีพและประสบการณ์ชีวิตประจำวัน ของคนขับรถแท็กซี่ พบว่า การตัดสินใจเข้าสู่อาชีพเป็นผลมาจากกระบวนการคิด การเลือกสรร การชั่งตวงทางเลือกระหว่างงานอาชีพที่ทำอยู่ และอาชีพขับแท็กซี่ ที่พบว่าอาชีพแท็กซี่ให้ภาพลักษณ์ที่สอดคล้องกับภาพงานในอุดมคติมากกว่า คือ เป็นงานที่รายได้ดี ได้เป็นรายวัน เป็นงานที่อิสระ และน่าจะเป็นงานที่ “สบาย” จึงนำไปสู่การตัดสินใจทดลองเข้าสู่อาชีพขับแท็กซี่ และตัดสินใจที่จะทำอาชีพนี้ต่อไป เมื่อพบว่าประสบการณ์จริงให้ภาพที่สอดคล้องกับภาพความคิดเกี่ยวกับอาชีพขับแท็กซี่ที่มีมาก่อนหน้า ในการดำเนินชีวิตการทำงานประจำวัน คนขับแท็กซี่ต้องเผชิญกับสถานการณ์ที่เป็นปัญหาที่ต้องคิดคำนึงถึงและต้องจัดการ ที่สำคัญได้แก่ ปัญหาเกี่ยวกับผู้โดยสารและปัญหาเกี่ยวกับ “ความเสี่ยง” ในการทำงานรูปแบบต่าง ๆ เช่น ความเสี่ยงต่อการถูกจี้ปล้น การถูก “ชักดาบ” ค่าโดยสาร การถูก “รีดไถ” จากเจ้าหน้าที่ตำรวจ และการเกิดอุบัติเหตุและความเจ็บป่วย/โรคจากการทำงานซึ่งพวกเขาจะต้องหาวิธีการจัดการ โดยส่วนหนึ่งเป็นแนวปฏิบัติที่ได้เรียนรู้มาจาก “รุ่นพี่” และเพื่อนคนขับแท็กซี่ ทั้งด้านความคิด ความเชื่อ ทักษะ และวิธีการปฏิบัติต่าง ๆ รวมทั้งจากการมีประสบการณ์ด้วยตนเอง ที่จะถูกนำมาสร้างความหมายและปรับใช้ตามสถานการณ์ ส่วนประเด็นที่ว่า เงื่อนไขที่ทำให้พวกเขายังคงทำอาชีพนี้จนกระทั่งปัจจุบัน พบว่าเป็นเพราะการมองว่าอาชีพขับแท็กซี่เป็นงานที่อิสระ รายได้ “ดี” และได้เป็นรายวัน รวมทั้งการประเมินตนเองทั้งในแง่ความรู้และอายุ ที่เป็นข้อจำกัดในการหางานใหม่ และการที่ยังหางานใหม่ที่ดีกว่าไม่ได้ แต่ส่วนใหญ่ก็มองชีวิตการทำงานในอนาคตไว้ว่าจะขับแท็กซี่ไปอีกระยะเวลาหนึ่งเพื่อที่จะเก็บเงินแล้วกลับไปใช้ชีวิตที่บ้านต่างจังหวัด ขณะที่เพียงส่วนน้อยที่คิดจะขับแท็กซี่ไป “จนตาย”

จรัญ บุรพรัตน์ (2533) ได้ศึกษาระบบขนส่งมวลชนในอนาคต สำหรับประเทศไทย โดยได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร อีกว่า ต้องมีการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ และนำเอาระบบขนส่งมวลชนแบบใหม่ที่มีประสิทธิภาพมาใช้ เพื่อให้ความสอดคล้องกับการใช้

ระบบถนนมากขึ้น ซึ่งเป็นการลดต้นทุนการขนส่งผู้โดยสาร และสนับสนุนนโยบายการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน นอกจากนี้ ควรนำระบบขนส่งมวลชนมาใช้เชื่อมเส้นทางต่าง ๆ ที่เชื่อมกรุงเทพมหานครกับเมืองหลัก ๆ เช่น ระบบขนส่งมวลชนระหว่างเมือง การขนส่งในเมืองและชานเมือง

มณฑลทัฟท์ บุนนาค (2538) ได้ศึกษาทัศนะของผู้ขั้บรณย์ และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรมต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรัคดีจราชรัขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและช่วยแก้ไขปัญหการจราชรัในกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า กฎหมายจราชรัและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราชรั ควรได้รับการแก้ไข กล่าวคือ

1. ความผิดจราชรัเล็กน้อย ควรกำหนดให้เป็นความผิดที่สามารถยุติได้ในชั้นเจ้าพนักงาน แต่ควรลดการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานลงโดยการกำหนดค่าปรับตายตัว และให้มีการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์โดยการส่งธนาคติ หรือตัวแลกเงิน อันจะทำให้เกิดความสะดวกสามารถลดอุปสรรคที่เกิดจากการชำระค่าปรับ ณ.สถานี่ตำรวจ และทำให้ผู้กระทำผิดสามารถรับผิดชอบต่อการกระทำผิดของตนโดยการชำระค่าปรับได้ดีขึ้น

2. ความผิดจราชรัร้ายแรงตามที่กำหนดควรขึ้นสู่การพิจารณาของศาล เพื่อให้ศาลได้พิจารณาลงโทษผู้กระทำผิด ให้เกิดความยุติธรรมและเหมาะสมกับลักษณะของการกระทำผิดผลแห่งการกระทำและตัวผู้กระทำผิด

3. วิธีการพิจารณาคดีจราชรั ควรให้มีวิธีดำเนินการที่สะดวก รวดเร็ว ดังนี้

- 3.1 พิจารณาลดขั้นตอนการสอบสวนโดยพนักงานสอบสวน การตรวจสำนวนและการฟ้องคดีโดยพนักงานอัยการ เพราะคดีจราชรัไม่มีข้อมูลซับซ้อน

- 3.2 การฟ้องคดีไม่จำเป็นต้องมีแบบแผนอย่างเคร่งครัด สามารถฟ้องคดีด้วยวาจาโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นสัญญาบัตรที่ได้รับแต่งตั้งเป็นผู้ว่าคดี อีกทั้งยังใช้สำเนาคู่ฉบับใบสั่งยื่นต่อศาล โดยขอพบฟ้องตั้งต้นคดี โดยไม่ต้องทำคำฟ้องขึ้นใหม่

- 3.3 กระบวนการพิจารณาของศาลควรใช้ระบบไต่สวน ให้ผู้พิพากษาค้นคว้าหาความจริง โดยการพิจารณาข้อเท็จจริงประกอบข้อกฎหมายไปพร้อมกัน และให้พิจารณาพิพากษาในครั้งนั้นไปเลย หากจำเป็นต้องเลื่อนคดีก็สามารถเลื่อนได้ในระยะเวลาสั้น

- 3.4 การลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมายจราชรั ควรให้ศาลใช้ดุลยพินิจในการลงโทษเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิด ด้วยการกำหนดเงื่อนไขการคุมประพฤติ หรือ การเข้ารับการอบรมด้านการจราชรันอกเหนือจากการลงโทษทางอาญา อีกทั้งควรนำมาตรการยึดพัสดุ หรือเพิกถอนใบอนุญาต มาบังคับใช้อย่างจริงจังด้วย

ร.ต.อ. อรรถพร สุริยเลิศ (2539 : 122) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่า ประสิทธิภาพของการขับรถแท็กซี่ที่มีความสัมพันธ์กับการฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่อง พฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย โดยผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถ ระหว่าง 1 – 4 ปี จะมีพฤติกรรมการขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย มากกว่าผู้ที่มีประสิทธิภาพการขับรถมากกว่า 4 ปีขึ้นไป และพบว่าจำนวนชั่วโมงการขับรถต่อวันของผู้ขับที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงขับรถระหว่าง 4 – 8 ชั่วโมงต่อวัน จะมีพฤติกรรมการขับรถในลักษณะประมาทและหวาดเสียว มากกว่าผู้ที่มีจำนวนชั่วโมงการขับรถเฉลี่ยต่อวันมากกว่า 8 ชั่วโมง

วรพจน์ หาญนุหะ (อ้างใน ชัยพจน์ หาญนุหะ, 2536) ได้ศึกษาเรื่องบทบาทของรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีต่อปัญหาอาชญากรรมในเขตสถานีตำรวจนครบาลบางเขน ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เรื่องกฎหมายจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ และเกิดการจราจรติดขัดได้

สุพจน์ สิริโยธิน (2520) กล่าวถึงปัญหาจราจรว่านอกจากจะทำให้เกิดการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ น้ำมันเชื้อเพลิง การสึกหรอของเครื่องยนต์แล้วยังทำให้ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนมีจิตใจที่เห็นแก่ตัวมากขึ้น โดยการฝ่าฝืนกฎหมายระเบียบข้อบังคับการจราจรเพื่อความสะดวกสบายของตนเอง

วรรณนา พันธุ์สว่าง (2539 : 44) ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร พบว่าผู้ขับรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุน้อย จะมีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร , พฤติกรรมในการขับรถโดยประมาทและหวาดเสียว และพฤติกรรมการขับรถแซงในที่คับขันมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก

โกวิท ภูพานิช (2529 : 62-70) ได้ศึกษาการบริหารงานจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยศึกษากรณีการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า การแก้ไขจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะมีประสิทธิภาพมากขึ้นนั้น จะต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานจราจรให้สอดคล้องกับการบริหารงานจราจรตามหลักสากล อันได้แก่ การวิศวกรรม การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร แต่ในปัจจุบันกรมตำรวจไม่ประสบผลสำเร็จในการบริหารงานจราจรเท่าที่ควร เนื่องจากโครงสร้างการบริหารงานจราจรไม่สอดคล้องกับงานจราจร โดยควรเพิ่มการบริหารงานจราจรให้มีเอกภาพมากขึ้น

เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2537 : 178) ได้ทำการวิจัยเรื่องปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาค้นคว้าพบว่า

1. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์
2. ปัจจัยของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่
 - 2.1 ความรู้เรื่องกฎจราจร
 - 2.2 ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์
 - 2.3 ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
 - 2.4 ความถี่ในการขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร
 - 2.5 พฤติกรรมในขณะขับขี่รถยนต์
 - 2.6 ระยะเวลาของการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

ยอดพล ธนาบริบูรณ์ (2540) ได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ดังนี้

1. เคลื่อนคนโดยไม่มุ่งเน้นการเคลื่อนรถ เพราะหลักการที่ใช้กันมาในอดีตนั้นเป็นหลักการที่ไม่ถูกต้อง เพราะเรามุ่งเน้นที่จะเคลื่อนจำนวนรถมากกว่า การขนถ่ายผู้โดยสาร
2. ควรมุ่งเน้นให้ประชาชน หันมาสนใจใช้บริการขนส่งมวลชนของรัฐให้มากที่สุด
3. ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ในบริเวณหรือพื้นที่ที่การจราจรติดขัด
4. ควรให้สิทธิพิเศษแก่ยานพาหนะ เช่น รถโดยสารประจำทาง พยายามควบคุมการจราจร เพื่อให้มีการใช้พื้นที่ในการใช้ถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด

งานวิจัยในต่างประเทศ

Saljo (1979 : 76) ได้ศึกษากลุ่มผู้เรียนผู้ใหญ่ในเรื่องเกี่ยวกับการเรียนรู้ ผู้ใหญ่เพื่อค้นหาความหมายของการเรียนรู้ พบว่า

1. การเรียนรู้เป็นการเพิ่มปริมาณความรู้ เป็นการรับข้อมูลข่าวสารเพิ่มขึ้น
2. การเรียนรู้เป็นการเพิ่มความจำ การเก็บบันทึกข้อมูล
3. การเรียนรู้เป็นข้อเท็จจริง ทักษะ และวิธีการที่สามารถนำมาใช้ได้
4. การเรียนรู้เป็นการทำความเข้าใจ หรือความหมายที่เป็นนามธรรม
5. การเรียนรู้เป็นการแปลและทำความเข้าใจความจริงที่แตกต่างกันในแต่ละวิธี

Brookfield (1986) ได้ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการเรียนรู้ของผู้ใหญ่ พบว่าผู้ใหญ่จะเรียนรู้ได้ดีที่สุดเมื่อกระบวนการเรียนรู้ที่จัดขึ้นเป็นไปตามปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ความสนใจ ผู้ใหญ่ทุกคนไม่ชอบการบังคับ ในสถานการณ์การเรียนรู้ถ้าเนื้อหาไม่เกี่ยวข้องตามความต้องการผู้ใหญ่จะเกิดความอึดอัด ไม่อยากเรียนรู้
2. ความไว้วางใจ การเรียนรู้จะได้ผลเมื่อมีความไว้วางใจระหว่างนักเรียนและครูผู้สอน การยอมให้ผู้เรียนมีส่วนร่วม เปิดให้ถามคำถาม การเปิดเผยตนเอง การเรียนรู้โดยปราศจากความกลัว
3. ความร่วมมือ ความร่วมมือเริ่มตั้งแต่การออกแบบ การเลือกวิชา และการประเมินผล
4. การแสดงออก (การปฏิบัติ) เป็นแนวคิดใหม่ que ผู้เรียนต้องได้แสดงออกด้วยการปฏิบัติ ได้ทดลองอย่างต่อเนื่องและสะท้อนกลับสิ่งที่เกิดขึ้น เป็นการสร้างประสบการณ์จากการเรียนรู้
5. เน้นการคิดอย่างมีวิจารณญาณ ผู้ใหญ่ไม่ชอบการถูกล้อเล่น ถูกเรียกว่าโง่ ชอบเรียนรู้วิธีการคิดด้วยตนเอง วิเคราะห์หิวพากรจากค่านิยม ความเชื่อ และพฤติกรรม

Billington (1988) ได้ศึกษาวิจัยในระดับปริญญาเอก เกี่ยวกับการเรียนรู้ผู้ใหญ่ พบว่ามีปัจจัย 7 ประการ ที่มีผลต่อการเรียนรู้ผู้ใหญ่ และมีส่วนกระตุ้นให้ผู้ใหญ่เกิดการเรียนรู้ เกิดการพัฒนา ปัจจัยดังกล่าว ได้แก่ สิ่งแวดล้อมที่ผู้เรียนรู้สึกปลอดภัย และการสนับสนุนความต้องการของแต่ละบุคคล

1. สิ่งแวดล้อมที่สนับสนุนให้เกิดอิสรภาพทางปัญญา สนับสนุนประสบการณ์ และเกิดความคิดสร้างสรรค์
2. สภาพแวดล้อมการเรียนรู้ที่อบอุ่น มีความเป็นเพื่อน ได้รับการยอมรับ ความเคารพยอมรับในประสบการณ์ การได้แสดงความคิดเห็นในชั้นเรียน
3. การเรียนรู้ด้วยการนำตนเอง สามารถตอบสนองความต้องการของตนเอง
4. การเริ่มต้น ความสำเร็จ ความท้าทายทางปัญญา สิ่งที่น่าประทับใจ สิ่งเหล่านี้จะเป็นสิ่งที่ท้าทายบุคคลให้เกิดการเรียนรู้ ความท้าทายต้องไม่ไกลเกินไป หรือง่ายเกินไป
5. การเรียนรู้ที่มีชีวิตชีวาตรงข้ามกับการเรียนรู้ที่รับฟังอย่างเดียว มีปฏิสัมพันธ์ในการเรียนรู้ มีการสนทนา พูดคุยเพื่อให้เกิดแนวคิดใหม่ในการทำงาน การทดลอง การฝึกปฏิบัติ จะช่วยตรวจสอบความเป็นจริงในทางทฤษฎี และช่วยให้ผู้ได้พัฒนาดีขึ้น
6. การสะท้อนกลับ เป็นกลไกที่สำคัญที่ทำให้ผู้เรียนได้แสดงออก แสดงความสามารถ แสดงความต้องการในการเรียนรู้ จะเป็นประโยชน์ที่จะนำไปพัฒนาปรับปรุงของผู้สอนได้

McEnvoy (1990) ได้ศึกษาพบว่า ผู้ใหญ่จะเกิดการเรียนรู้ได้ดีที่สุด โดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องจำนวน 7 ประการ

1. ผู้เรียนผู้ใหญ่มีความเกี่ยวข้องกับเป้าหมายการเรียนรู้
2. ผู้เรียนผู้ใหญ่ถูกกระตุ้นให้เกิดการเรียนรู้โดยตรง
3. หน้าที่ของนักการศึกษาจะต้องเป็นผู้อำนวยความสะดวกในการเรียนรู้มากกว่าที่จะเป็นครูผู้สอน
4. ผู้เรียนผู้ใหญ่จะเรียนรู้ตามรูปแบบของตนเอง
5. มีการสร้างบรรยากาศการเรียนรู้ที่ดี
6. ผู้เรียนผู้ใหญ่จะใช้ประสบการณ์ของตนเองมาใช้ในกระบวนการเรียนรู้
7. กิจกรรมการเรียนรู้ จะเกี่ยวข้องกับสภาวะหรือสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับผู้ใหญ่โดยตรง

Yan Fung Mok (1999) ได้ศึกษาลักษณะบทบาทหน้าที่และประสิทธิผลของการเรียนรู้จากประสบการณ์ พบว่า ลักษณะบทบาทหน้าที่ 10 ประการ มีผลต่อประสิทธิผลการเรียนรู้จากประสบการณ์ได้แก่

1. ประสบการณ์เดิม
2. การทบทวนไตร่ตรอง
3. การสร้างความหมายจากประสบการณ์
4. ความรู้สึก
5. การรับรู้คุณค่าและสังคม และอิทธิพลของวัฒนธรรม
6. ความมุ่งมั่นที่จะปรับปรุงให้ดีขึ้น
7. ความมีอิสระในการเรียนรู้ของบุคคล
8. แรงจูงใจ
9. การเรียนรู้ด้วยตนเอง
10. ทักษะการเรียนรู้

Darkenweld and Merrium (อ้างใน อรรถวรรณ กิมะพันธ์, 2543) ได้ศึกษาค้นคว้าวิจัยเกี่ยวกับการเรียนรู้ของผู้ใหญ่ และสรุปเป็นหลักในการจัดกิจกรรมการเรียนการสอนผู้ใหญ่ ได้ดังนี้

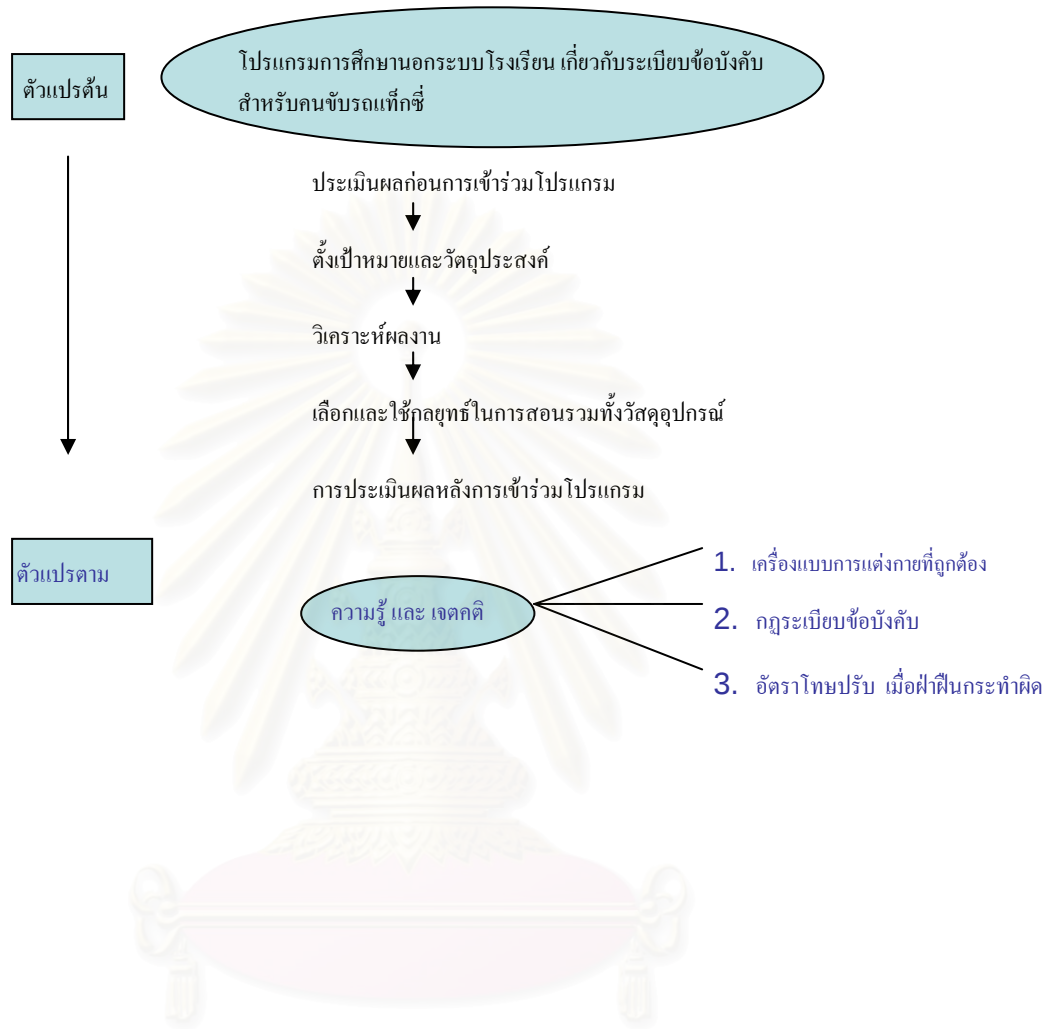
1. ความพร้อมในการเรียนของผู้ใหญ่ ขึ้นอยู่กับประสบการณ์การเรียนรู้ ยังมีประสบการณ์มากเท่าใดก็ยังสามารถในการรับเอาความรู้ใหม่ ๆ และคิดในสิ่งที่ซับซ้อนมากยิ่งขึ้น

2. แรงจูงใจที่มาจากภายในทำให้เกิดการเรียนรู้ที่มีความคงทนและลุ่มลึก
3. การเสริมแรงการเรียนรู้ในทางบวก หรือการให้รางวัล จะได้ผลมากกว่าการเสริมแรงทางลบ หรือการลงโทษ
4. การเรียนรู้ได้ผลสูงสุดจะเกิดขึ้นได้ จะต้องมีการจัดระเบียบของความรู้ให้แก่ผู้เรียน บทเรียนควรจะง่ายไปหายาก
5. การเรียนรู้โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับการพัฒนาทักษะสามารถทำได้โดยการทำซ้ำ ซึ่งควรจัดระยะเวลาให้อย่างมีระบบตลอดเวลาที่เรียนรู้
6. เนื้อหาและภารกิจที่มีความเกี่ยวข้องกันจะเรียนได้ง่าย และจำได้นาน
7. การมีส่วนร่วมในการเรียนรู้อย่างเต็มที่ เป็นการส่งเสริมการเรียนรู้ ผู้ใหญ่ที่เอาตัวเข้าไปเกี่ยวข้อง มองเห็นความสัมพันธ์ มีความคิดรวบยอด และหาความหมายต่าง ๆ ด้วยตนเอง จะได้ประโยชน์จากการเรียนรู้นั้น
8. องค์ประกอบด้านสภาพแวดล้อมมีผลต่อการเรียนรู้ เช่น เสียงรบกวน ที่นั่งคับแคบ อุณหภูมิ และแสงสว่าง เป็นต้น

กระบวนการจัดการเรียนรู้สำหรับผู้ใหญ่ ต้องมีรูปแบบที่หลากหลาย เป็นรูปแบบที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใหญ่ บทบาทของผู้สอนต้องเปลี่ยนไป จากผู้บอก ผู้สั่งสอน เป็นบทบาทใหม่เป็นผู้อำนวยความสะดวก เป็นผู้ให้ความช่วยเหลือ แนะนำ ในขณะที่เดียวกันผู้เรียนที่เป็นผู้ใหญ่ก็ต้องเปลี่ยนบทบาท มีความสนใจ กระตือรือร้นในการแสวงหาความรู้ มีส่วนร่วมในกระบวนการเรียนรู้ การแลกเปลี่ยน และสะท้อนกลับระหว่างผู้สอนและผู้เรียน บรรยาการการเรียนรู้ของผู้ใหญ่จะต้องไม่เป็นการข่มขู่ผู้เรียน มีสื่อและอุปกรณ์การเรียนรู้ทันสมัยและเหมาะสม หลักสูตรที่จัดต้องสามารถนำไปใช้ได้จริงในชีวิตประจำวัน ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องนำมาพิจารณาบทบทวนและประยุกต์ใช้ในการจัดรูปแบบการเรียนรู้ให้กับผู้ใหญ่ จึงจะทำให้การเรียนรู้ของผู้ใหญ่เกิดผลสำเร็จตามเป้าหมาย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กรอบแนวคิดในการวิจัย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ผลของการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล มีขั้นตอนและวิธีการดังนี้

1. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
2. การกำหนดประชากรในการวิจัย
3. การสร้างเครื่องมือในการวิจัย
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล

ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังหัวข้อต่อไปนี้

1. การศึกษานอกระบบโรงเรียน
2. ความต้องการในการจัดการศึกษานอกระบบโรงเรียน
3. หลักสูตรโปรแกรมและการพัฒนาโปรแกรม
4. แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรม
5. ทฤษฎีการเรียนรู้ผู้ใหญ่
6. เทคนิคการสอนที่ใช้ในโปรแกรม การศึกษานอกระบบ
7. ความหมายและประวัติการเกิดรถแท็กซี่
8. การควบคุมการจดทะเบียน ของการประกอบการรถแท็กซี่
9. กฎหมายและระเบียบจราจรที่ผู้ขับรถแท็กซี่ควรทราบ
10. อัตราโทษปรับ เมื่อฝ่าฝืนหรือกระทำความผิด
11. การเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญ ตาม พระราชบัญญัติ (ฉบับที่ 12) พ.ศ.2546
12. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การกำหนดประชากรในการวิจัย

ประชากรในการวิจัย ครั้งนี้ คือ คนขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 81,769 คน โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย ครั้งนี้ คือ คนขับรถแท็กซี่สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำนวน 60 คน แบ่งเป็น กลุ่มทดลอง 30 คน และกลุ่มควบคุมจำนวน 30 คน

การสร้างเครื่องมือ ที่ใช้ในการวิจัย

1. ลักษณะของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

หลังจากได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้ศึกษาวิธีการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย จากตำรา และงานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในเรื่องเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ และเรื่องการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน โดยผู้วิจัยได้นำแนวทางที่ศึกษามาประกอบการสร้างเครื่องมือ โดยแบ่งเครื่องมือสำหรับงานวิจัย เป็น 4 ลักษณะ คือ

1.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยสำหรับทดสอบความรู้ และสำรวจเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล

1.2 โปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1.3 แบบประเมินผลการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

1.4 แบบสัมภาษณ์ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่

รายละเอียดของเครื่องมือมีดังต่อไปนี้

ชุดที่ 1 แบบทดสอบความรู้ และสำรวจเจตคติ เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่

ตอนที่ 1 แบบทดสอบความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ จำนวน 23 ข้อ เป็นแบบปรนัยชนิด เลือกตอบ 4 ตัวเลือก เกณฑ์การให้คะแนน คือ ตอบถูกให้ 1 คะแนน ถ้าตอบผิด ไม่ตอบหรือตอบมากกว่า 1 ข้อ ให้ 0 คะแนน

ตอนที่ 2 แบบสำรวจเจตคติเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ จำนวน 13 ข้อ เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) แบ่งเป็น 5 ระดับ โดยยึดหลักของลิเคิร์ต (Likert : อ้างอิงในประคอง กรรณสูต, 2535)

คะแนนแต่ละระดับมี ดังนี้

5	หมายถึง	เห็นด้วยมากที่สุด
4	หมายถึง	เห็นด้วยมาก
3	หมายถึง	เห็นด้วยปานกลาง
2	หมายถึง	เห็นด้วยน้อย
1	หมายถึง	เห็นด้วยน้อยที่สุด

เกณฑ์ในการกำหนดระดับเจตคติ ใช้จุดทศนิยม 2 ตำแหน่ง แปลความหมายดังนี้

4.50 - 5.00	หมายถึง	เห็นด้วยมากที่สุด
3.50 - 4.49	หมายถึง	เห็นด้วยมาก
2.50 - 3.49	หมายถึง	เห็นด้วยปานกลาง
1.50 - 2.49	หมายถึง	เห็นด้วยน้อย
1.00 - 1.49	หมายถึง	เห็นด้วยน้อยที่สุด

เป็นแบบเลือกตอบโดยเขียนเครื่องหมาย หน้าข้อที่ตรงกับพฤติกรรมทางเพศของผู้ตอบ

แบบทดสอบความรู้ และเจตคติ

ชุดที่ 2 โปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ประกอบด้วย

ตอนที่ 1 กิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน โดยใช้หลักพัฒนาโปรแกรม ของ McLaughlin มีขั้นตอนดังนี้

1.1 กำหนดวัตถุประสงค์โปรแกรม

1.2 เลือกหา / กิจกรรม / เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1.2.1 เลือกเนื้อหากิจกรรม กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ จากเว็บไซต์ ของกรมการขนส่งทางบก

1.2.2 กำหนดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ

ตอนที่ 2 การพัฒนาโปรแกรมฝึกอบรม

2.1 ผู้วิจัยได้ศึกษารายละเอียดของกิจกรรม และแนวทางในการจัดกิจกรรม จาก คู่มือต่างๆ เช่น เว็บไซต์ ของกรมการขนส่งทางบก

2.2 ผู้วิจัยสร้างกิจกรรมในโปรแกรม แล้วส่งผู้เชี่ยวชาญ เพื่อดูความเหมาะสม การปรับปรุงแก้ไข และการนำไปใช้อย่างถูกต้อง

การตรวจสอบคุณภาพของโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ ของคนขับรถแท็กซี่ โดยส่งให้ผู้ทรงวุฒิตรวจสอบกิจกรรม เพื่อปรับปรุงก่อนนำไปใช้จริง โดยเกณฑ์การเลือกผู้ทรงวุฒิ ดังต่อไปนี้

1. ผู้เชี่ยวชาญด้านหลักการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน
2. ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัย
3. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายจราจร
4. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎระเบียบข้อบังคับ ในการขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะ

ชุดที่ 3 แบบประเมินผลการจัดการโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

ตอนที่ 1 ประเมินความพึงพอใจในกิจกรรม จำนวน 5 ข้อ

ตอนที่ 2 ประเมินความเหมาะสมของเนื้อหา กิจกรรม และเวลา จำนวน 9 ข้อ

แบบประเมินผลเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) แบ่งเป็น 5 ระดับ

โดยยึดหลักของลิเคิร์ต (Likert : อ้างถึงในประคอง กรรณสูต, 2535)

คะแนนแต่ละระดับมี ดังนี้

5	หมายถึง	พึงพอใจมากที่สุด
4	หมายถึง	พึงพอใจมาก
3	หมายถึง	พึงพอใจ
2	หมายถึง	พึงพอใจน้อย
1	หมายถึง	พึงพอใจน้อยที่สุด

เกณฑ์ในการกำหนดระดับความคิดเห็น ใช้จุดทศนิยม 2 ตำแหน่ง แปลความหมายดังนี้

4.50 - 5.00	หมายถึง	เห็นด้วยมากที่สุด
3.50 - 4.49	หมายถึง	เห็นด้วยมาก
2.50 - 3.49	หมายถึง	เห็นด้วยปานกลาง
1.50 - 2.49	หมายถึง	เห็นด้วยน้อย
1.00 - 1.49	หมายถึง	เห็นด้วยน้อยที่สุด

ชุดที่ 4 แบบสัมภาษณ์ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ และเกี่ยวกับการจัดการโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ จำนวน 10 ข้อ เป็นคำถามปลายเปิด

2. วิธีการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการสร้างเครื่องมือในการวิจัย เรื่อง การนำเสนอโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนเกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ผู้วิจัยได้กำหนดขั้นตอนในการสร้างตามลำดับต่อไปนี้

2.1 ศึกษาข้อมูลต่าง ๆ จากหนังสือ เอกสาร สิ่งพิมพ์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ การจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน และเทคนิคการสอนผู้ใหญ่ประเภทต่าง ๆ

2.2 วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ทำการศึกษามาแล้ว และนำมาสร้างเป็นเครื่องมือในการวิจัย 3 ชุด คือ

2.2.1 แบบทดสอบความรู้ และเจตคติเรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

2.2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนเกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

2.2.3 แบบประเมินผลการจัดการโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนเกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

นำเครื่องมือในการวิจัย และโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนที่สร้างขึ้น ไปปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องขั้นต้น จากนั้นจึงนำเสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 ท่าน พิจารณาตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหา จำนวน ภาษา และข้อเสนอแนะ เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขแบบทดสอบความรู้ และสำรวจเจตคติ เครื่องมือที่ใช้ในการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนและแบบประเมินผลการจัดการโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน และแบบประเมินผลการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนให้ถูกต้องและเหมาะสมยิ่งขึ้น โดยเกณฑ์การเลือกผู้ทรงคุณวุฒิ ดังนี้

1. ผู้เชี่ยวชาญด้านหลักการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน
 2. ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัย
 3. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายจราจร
 4. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎระเบียบข้อบังคับ ในการขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะ
- ผู้เชี่ยวชาญด้านจิตวิทยา

2.3 นำข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 5 ท่าน มาพิจารณาปรับปรุงแก้ไขแบบทดสอบความรู้ และสำรวจเจตคติ เครื่องมือที่ใช้ในการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน แบบประเมินผลการจัดการโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน และแบบสัมภาษณ์ผู้เข้าร่วมโปรแกรมให้เหมาะสมยิ่งขึ้น หลังจากนั้นนำแบบทดสอบความรู้ และสำรวจเจตคติ

เครื่องมือที่ใช้ในการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน และแบบประเมินผลการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนฉบับปรับปรุงไปปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อพิจารณาความถูกต้องอีกครั้งหนึ่งก่อนนำไปทดลองใช้

2.4 นำแบบทดสอบความรู้ ที่ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้กับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 30 คน เพื่อตรวจสอบความชัดเจนของข้อความและความหมายของภาษาที่ใช้ จากนั้นตรวจสอบความเที่ยง โดยใช้วิธีการหาค่า สัมประสิทธิ์อัลฟา ของครอนบาค ได้ค่าความเที่ยงของแบบสอบถาม เท่ากับ 0.76 ซึ่งแสดงว่ามีค่าความเที่ยงสูง เพียงพอ ที่จะนำไปใช้ในการวิจัยต่อไป

2.5 นำผลการวิเคราะห์แบบทดสอบความรู้ และสำรวจเจตคติฉบับทดลองมาปรับปรุง ตรวจสอบความชัดเจนของคำสั่งอีกครั้ง เพื่อให้ได้เครื่องมือในการวิจัยฉบับสมบูรณ์ และนำไปใช้ในการวิจัยกลุ่มตัวอย่างประชากรจริงต่อไป

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้

1. สำหรับกลุ่มควบคุม ผู้วิจัยเข้าไปเก็บข้อมูลด้วยตนเองในสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ ภายในซอยอุดมสุข (สุขุมวิท 103) โดยขอความร่วมมือจากกลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบทดสอบและแบบวัดเจตคติ

2. สำหรับกลุ่มทดลอง ผู้วิจัยจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ ภายในซอยอุดมสุข (สุขุมวิท 103) โดยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมด ดังนี้

2.1 วัดผลสัมฤทธิ์ในการเรียนรู้ เรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ทั้งก่อนและหลังการเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เพื่อหาประสิทธิภาพของรูปแบบการจัดโปรแกรม

2.2 วัดเจตคติ เรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่

2.3 ประเมินผลการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในด้านความพึงพอใจในโปรแกรม ความเหมาะสมของเนื้อหาโปรแกรมกับระยะเวลา

2.4 หลังจากเข้าร่วมโปรแกรม การศึกษานอกระบบ เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ผู้วิจัยสุ่ม ตัวอย่าง จำนวน 5 คน โดยเลือกจากคนที่มีความพึงพอใจมากที่สุด 5 อันดับแรก มาสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรมสำเร็จรูป SPSSWIN (Statistical Package for the Social Sciences for Microsoft Windows) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. แบบทดสอบความรู้ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธี ดังนี้

- 1.1 เปรียบเทียบระดับความรู้ของกลุ่มทดลอง ระหว่างก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน โดยจัดกลุ่มแบบอิงกลุ่ม (Norm- Referenced Grading)
- 1.2 วิเคราะห์แบบทดสอบความรู้ ของกลุ่มทดลอง ระหว่างก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบ จำแนกตามรายข้อ โดยแจกแจงความถี่ และหาค่าร้อยละ
- 1.3 เปรียบเทียบระดับความรู้ระหว่างกลุ่มทดลอง ระหว่างก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบ โดยหาค่าเฉลี่ย (X) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และหาค่าสถิติที่ (t - test)
- 1.4 เปรียบเทียบระดับความรู้ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม โดยจัดกลุ่มแบบอิงกลุ่ม (Norm- Referenced Grading)
- 1.5 วิเคราะห์แบบทดสอบความรู้ ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม จำแนกตามรายข้อ โดยแจกแจงความถี่ และหาค่าร้อยละ
- 1.6 เปรียบเทียบระดับความรู้ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม โดยหาค่าเฉลี่ย (X) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และหาค่าสถิติที่ (t - test)
- 1.7 เปรียบเทียบระดับความรู้ของกลุ่มทดลอง ระหว่างก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน โดยจัดกลุ่มแบบอิงกลุ่ม (Norm- Referenced Grading) และหาค่าสถิติที่ (t – test)

2.แบบสำรวจเจตคติ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธี ดังนี้

2.1 วิเคราะห์เจตคติ ของกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม โดยหาค่าเฉลี่ย (X) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) โดยใช้เกณฑ์ประมาณค่า 5 ช่วง (Best, 1981) ดังนี้

ค่าเฉลี่ยตั้งแต่	4.50 - 5.00	หมายถึง	เห็นด้วยมากที่สุด
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่	3.50 - 4.49	หมายถึง	เห็นด้วยมาก
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่	2.50 - 3.49	หมายถึง	เห็นด้วยปานกลาง
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่	1.50 - 2.49	หมายถึง	เห็นด้วยน้อย
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่	1.00 - 1.49	หมายถึง	เห็นด้วยน้อยที่สุด

เกณฑ์ในการประเมินระดับเจตคติ ใช้เกณฑ์ตั้งแต่ 2.50 ขึ้นไป

2.2 เปรียบเทียบระดับเจตคติของ กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม โดยหาค่าสถิติที (t - test)

3. วิเคราะห์ความพึงพอใจในกิจกรรม ความเหมาะสมของเนื้อหา กิจกรรมกับระยะเวลา โดยการแจกแจงความถี่ หาค่าเฉลี่ย (X) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) โดยใช้เกณฑ์ประมาณค่า 5 ช่วง (Best, 1981) ดังนี้

ค่าเฉลี่ยตั้งแต่	4.50 - 5.00	หมายถึง	พึงพอใจมากที่สุด
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่	3.50 - 4.49	หมายถึง	พึงพอใจมาก
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่	2.50 - 3.49	หมายถึง	พึงพอใจ
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่	1.50 - 2.49	หมายถึง	พึงพอใจน้อย
ค่าเฉลี่ยตั้งแต่	1.00 - 1.49	หมายถึง	พึงพอใจน้อยที่สุด

เกณฑ์ในการประเมินระดับความพึงพอใจต่อโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนใช้เกณฑ์ตั้งแต่ 2.50 ขึ้นไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้วิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้สถิติต่าง ๆ ดังนี้

1. หาค่าร้อยละโดยใช้สูตรต่อไปนี้ (ประคอง กรรณสูตร,2525)

$$\text{ร้อยละ} = \frac{\text{จำนวนคำตอบทั้งหมด}}{\text{จำนวนผู้ตอบทั้งหมด}} \times 100$$

จำนวนผู้ตอบทั้งหมด

2. หาค่าเฉลี่ย หรือค่ามัธยฐานเลขคณิต (X) โดยใช้สูตรดังนี้ (ประคอง กรรณสูตร,2525)

$$\bar{x} = \frac{\sum fx}{N}$$

เมื่อ	$\bar{x}$	แทนค่าเฉลี่ย
	$\sum fx$	แทนผลรวมของคะแนน N จำนวน
	N	แทนคะแนนทั้งหมด

3. หาค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) โดยใช้หลักสูตรดังนี้ (ประคอง กรรณสูตร,2525)

$$S.D = \sqrt{\frac{N \sum fX^2 - (\sum fX)^2}{N(N-1)}}$$

เมื่อ	S.D.	แทนค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
	X	แทนคะแนนที่กำหนดตามสเกล
	F	แทนจำนวนผู้ตอบแต่ละข้อคำถาม
	N	แทนจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

4. สถิติ ที (T-test) โดยใช้สูตรดังนี้ (ล้วน สายยศ,2531)

กรณีความแปรปรวน ของกลุ่มตัวอย่าง สองกลุ่มไม่เท่ากัน

$$t = \frac{\overline{X}_1 - \overline{X}_2}{\sqrt{(S_1^2/n_1) + (S_2^2/n_2)}}$$

โดยมีขั้นตอนแบ่งความอิสระ

$$df = \frac{(S_1^2/n_1 + S_2^2/n_2)}{[(S_1^2/n_1)^2/n_1 - 1] + [(S_2^2/n_2)^2/n_2 - 1]}$$

i. กรณีความแปรปรวนของกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มเท่ากัน

$$t = \frac{\overline{X}_1 - \overline{X}_2}{\sqrt{\frac{(n_1-1)S_1^2 + (n_2-1)S_2^2}{n_1 + n_2 - 2} \left(\frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2} \right)}}$$

โดยมี df

$$= n_1 + n_2 - 2$$

เมื่อ

t

แทนค่าอัตราส่วน

$\overline{X}_1$

แทนค่าคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่ 1

$\overline{X}_2$

แทนค่าคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่ 2

S_1^2

แทนค่าความแปรปรวนของคะแนนของกลุ่มตัวอย่างที่ 1

S_2^2

แทนค่าความแปรปรวนของคะแนนของกลุ่มตัวอย่างที่ 2

n_1

แทนค่าความแปรปรวนของคะแนนของกลุ่มตัวอย่างที่ 2

n_2

แทนค่าจำนวนตัวอย่างประชากรของกลุ่มที่ 2

5 สูตรการวิเคราะห์รายข้อเพื่อหา ค่าระดับความยากง่าย ค่าอำนาจจำแนก ซึ่งใช้เทคนิค 50% ใช้สูตรดังนี้ (ประคอง กรวรรณสูตร, 2535)

$$p = \frac{R_u + R_L}{2f}$$

$$d = \frac{R_u + R_L}{R_u}$$

เมื่อ R_u แทนจำนวนประชากรในกลุ่มสูงที่ตอบถูก

แทนจำนวนประชากรในกลุ่มต่ำที่ตอบถูก

F แทนจำนวนประชากรทั้งหมดในกลุ่มสูง หรือ กลุ่มต่ำ

P แทนค่าความยาก

D แทนค่าอำนาจจำแนก

คัดเลือกข้อที่มีความยากง่าย และค่าอำนาจจำแนกที่อยู่ในเกณฑ์ในระดับที่เหมาะสม คือ ค่าความยากอยู่ในเกณฑ์ .20 -.80 และค่าอำนาจจำแนกอยู่ในเกณฑ์ .02 -1.00 แล้วนำมา วิเคราะห์หาความเที่ยงของแบบทดสอบความรู้ โดยใช้สูตร K-R ของคูเลอร์ ริชาร์ดสัน (Kurder Richardson) (อ้างถึงใน ประคอง กรวรรณสูตร, 2535)

$$r = \frac{n}{n-1} \left[1 - \frac{\sum pq}{s^2_x} \right]$$

เมื่อ r_{xx} แทนสัมประสิทธิ์แห่งความเที่ยง

n แทนจำนวนข้อสอบในแบบสอบถาม

p แทนสัดส่วนของคนที่ตอบข้อสอบได้ถูกต้อง

q แทนสัดส่วนของคนที่ตอบแต่ละข้อผิด

$\sum pq$ แทนผลรวมของความแปรปรวนของคะแนนทุกข้อ

s^2_x แทนความแปรปรวนของคะแนนของผู้ถูกทดสอบทั้งหมด

6. สูตรสัมประสิทธิ์สหพันธ์แอลฟา ของบรอนนาค

$$\alpha_k = \frac{n}{n-1} \left[1 - \frac{\sum s_1^2}{s_2^2} \right]$$

เมื่อ	α_k	แทนค่าความเที่ยง
	n	แทนจำนวนข้อคำถาม
	s_1^2	แทนค่าความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ
	s_2^2	แทนค่าความแปรปรวนของคะแนนรวม



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัย เรื่อง ผลของการจัดการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อความรู้และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพ และปริมณฑล มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. พัฒนาและนำเสนอกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
2. เพื่อเปรียบเทียบความรู้ ของคนขับแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างก่อน และหลังเข้าร่วมโปรแกรม
3. เพื่อเปรียบเทียบความรู้และเจตคติ ของคนขับแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างกลุ่มทดลอง กับกลุ่มควบคุม
4. เพื่อศึกษาความพึงพอใจ ในการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

ผู้วิจัยขอเสนอผลการวิเคราะห์ โดยแบ่งเป็น 13 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 โปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

ตอนที่ 2 คะแนนทดสอบความรู้ ของกลุ่มทดลอง ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่

ตอนที่ 3 คะแนนทดสอบความรู้ ของกลุ่มทดลอง หลังการเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่

ตอนที่ 4 ค่าเฉลี่ย (X) ของกลุ่มทดลองระหว่าง ก่อน-หลัง การเข้าร่วมโปรแกรม

ตอนที่ 5 เปรียบเทียบระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน

ตอนที่ 6 คะแนนทดสอบความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ของกลุ่มควบคุม

ตอนที่ 7 ค่าเฉลี่ย (X) คะแนนหลังเข้าร่วมโปรแกรมของกลุ่มทดลอง และคะแนนของกลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรม

ตอนที่ 8 เปรียบเทียบระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างกลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษาอกระบบโรงเรียน (กลุ่มควบคุม) และกลุ่มที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษาอกระบบโรงเรียน (กลุ่มทดลอง)

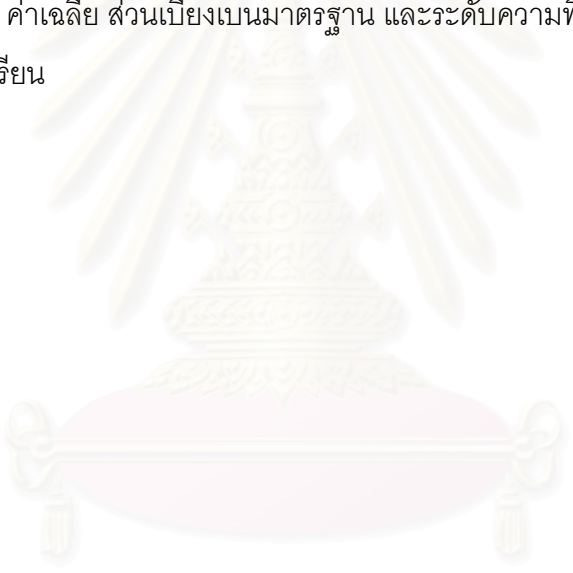
ตอนที่ 9 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับแท็กซี่ ของกลุ่มควบคุม

ตอนที่ 10 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับแท็กซี่ ของกลุ่มทดลอง

ตอนที่ 11 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับแท็กซี่ ของกลุ่มควบคุมและ กลุ่มทดลอง

ตอนที่ 12 เปรียบเทียบความแตกต่าง ของระดับเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ของกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม

ตอนที่ 13 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจการจัดโปรแกรม การศึกษาอกระบบโรงเรียน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4 โปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

ตอนที่	เรื่อง	วัตถุประสงค์	กิจกรรม	สื่อ
1	ทดสอบความรู้ก่อนการเข้าร่วมโปรแกรม	เพื่อประเมินผลความรู้ และเจตคติ ก่อนการเข้าร่วม อบรม	ทำแบบทดสอบความรู้ และแบบวัดเจตคติ	แบบทดสอบความรู้และวัดเจตคติ
2	เครื่องแต่งกายสำหรับคนขับรถแท็กซี่	เพื่อให้ผู้เรียนมีความเข้าใจที่ถูกต้อง ในเรื่องการแต่งกาย	แบ่งกลุ่มคนขับรถแท็กซี่ ออกเป็นกลุ่มย่อย ให้อุปกรณ์เครื่องแต่ง หลาย รูปแบบ เพื่อให้ภายในกลุ่มเลือกและแต่งออกมาแสดง เป็นชุดเครื่องแบบที่ถูกต้อง หน้าชั้นเรียน นำรูปแบบที่ถูกต้อง ออกมาแสดง ให้แต่ละกลุ่มดู พร้อมตรวจดูผลงานของกลุ่ม และอธิบายสรุป	เสื้อผ้าเครื่องแบบกางเกง ป้ายชื่อ รองเท้า หมวก ซึ่งมีหลายรูปแบบคล้ายกัน ไปรูปแบบเครื่องแต่งกายที่ถูกต้อง

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ตอนที่	เรื่อง	วัตถุประสงค์	กิจกรรม	สื่อ
			ดูวีดีทัศน์ บทบาทสมมติ ในแต่ละ เหตุการณ์ ตัวอย่าง และให้ ภายในกลุ่ม วิพากษ์วิจารณ์ กันว่า สถานการณ์ ตัวอย่างไหนที่ผิด กฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ คนขับรถแท็กซี่ ไม่ควรปฏิบัติ	วีดีทัศน์บทบาท สมมติ เครื่อง ฉาย และแบบ ตอบคำถาม
3	กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่	เพื่อให้ผู้เรียนมี ความรู้ และ ความเข้าใจที่ ถูกต้อง สำหรับ กฎระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับ คนขับรถแท็กซี่	เฉลยบทบาท สมมติ ที่ให้ดูจาก กวีดีทัศน์ พร้อม อธิบายเพิ่มเติม	วีดีทัศน์ พร้อม เครื่องฉาย และ สไลด์ พร้อม คำอธิบาย
4	อัตราโทษปรับเมื่อฝ่าฝืน และกระทำผิด	เพื่อให้ผู้เรียน มี ความรู้ และ ความเข้าใจ เรื่อง อัตราโทษปรับ เมื่อกระทำผิด	จากวีดีทัศน์ ที่ให้ ดูไปเมื่อสักครู่นี้ มี การกระทำที่ผิด กฎระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับ คนขับรถแท็กซี่	กระดาษคำตอบ ปากกา

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ตอนที่	ชื่อเรื่อง	วัตถุประสงค์	กิจกรรม	สื่อ
			ให้แต่ละกลุ่ม ช่วยกันคิดว่า สถานการณ์ ที่ สมมติขึ้นมานั้น (เฉพาะ สถานการณ์ที่ผิด ระเบียบข้อบังคับ ที่ได้เคยไปแล้ว นั้น มีอัตราโทษ อย่างไรบ้าง เฉลย สไลด์ เฉลย แบบทดสอบที่ให้ ทำ พร้อม อธิบายสรุป เพิ่มเติม อีกครั้ง	
5	ทดสอบความรู้ ประเมินผลโปรแกรม	และ เพื่อประเมินผล ความรู้ และ ประเมินผลของ โปรแกรม หลัง การเข้าร่วม โปรแกรม	ทำแบบทดสอบ ความรู้ และแบบ ประเมินผล โปรแกรม	แบบทดสอบ ความรู้ และ แบบประเมินผล โปรแกรม

จากตารางที่ 4 นำเสนอ รูปแบบโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎ
ระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ โดยใช้หลักการจัดกิจกรรมของแมคลาสลิน แบ่งเป็น 5
ขั้นตอน ดังนี้

การประเมินผล

ก่อนที่จะให้คนขับรถแท็กซี่เข้าร่วมโปรแกรม ควรมีการประเมินผลความรู้ก่อน เพื่อจะได้เปรียบเทียบว่า ก่อนและหลังเข้าร่วม โปรแกรม คนขับรถแท็กซี่ มีความรู้ และทักษะ เปลี่ยนไปจากเดิมหรือไม่ โดยให้ทำแบบทดสอบก่อนการเข้าร่วมโปรแกรม เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

การตั้งเป้าหมายและจุดประสงค์ในการสอน

เมื่อมีการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการประเมินผลแล้ว ขั้นตอนต่อไปก็คือการตั้งเป้าหมาย หรือจุดประสงค์ในการสอน คือ เพื่อพัฒนาให้คนขับรถแท็กซี่ มีความรู้เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ ที่ถูกต้อง ซึ่งเป้าหมายนี้ควรเป็นเป้าหมายที่สามารถเกิดขึ้นได้จริงและบรรลุได้โดยคนขับรถแท็กซี่เอง การเลือกเป้าหมายเหล่านี้ควรมีความสัมพันธ์กับทักษะของคนขับรถแท็กซี่ เพื่อการนำไปประยุกต์ใช้ในการประกอบอาชีพ

การวิเคราะห์ผลงาน

การวิเคราะห์ผลงานเกี่ยวข้องกับการแตกย่อยทักษะให้เป็นขั้นตอนย่อยๆ และเรียงลำดับของขั้นตอนย่อยๆเหล่านี้ตามความสมเหตุสมผล รวมถึงลำดับของการนำวัสดุอุปกรณ์มาใช้จะส่งผลต่อความเร็วในการเรียนรู้ ของคนขับรถแท็กซี่ วิธีการก็คือเรียงลำดับจากทักษะที่ง่ายไปสู่ทักษะที่ยากขึ้น โดยผู้วิจัย ได้เรียงลำดับ เนื้อหาในโปรแกรม ดังนี้ เรื่องการแต่งกาย กฎระเบียบข้อบังคับ และอัตราโทษ เมื่อกระทำผิด ตามลำดับ การวิเคราะห์ผลงานเป็นสิ่งที่สำคัญที่ผู้สอนควรจะมี ถึงแม้ว่ารายละเอียดของแต่ละทักษะที่แตกย่อยออกมาจะมีจำนวนแตกต่างกันตามการเรียนการสอนและระดับการปฏิบัติของคนขับรถแท็กซี่

กลยุทธ์ในการสอน

ในขณะที่การวิเคราะห์ผลงานเป็นกระบวนการที่ต้องใช้ความสามารถสูง กลยุทธ์ในการสอนก็ส่งผลต่อวิธีการสอนเช่นกัน ขั้นตอนในการสอนคือการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้สอน ที่ถ่ายทอดออกมาสู่ผู้เรียนเพื่อที่จะให้ผู้เรียนได้แสดงออกถึงทักษะที่ผู้วิจัย ตั้งเป้าหมายเอาไว้ ขั้นตอนการสอนอาจจะรวมไปถึงการสอนโดยใช้วาจา การสาธิต การฝึกฝน การโต้ตอบจากผู้เรียน การเสริมแรง โดยผู้วิจัยพยายามเน้นให้คนขับรถแท็กซี่ มีส่วนร่วมในทุกขั้นตอน และทำให้การสอนเป็นไปอย่างน่าสนใจ และไม่น่าเบื่อ

การประเมินผลโปรแกรม

เมื่อโปรแกรมได้ถูกปฏิบัติครบถ้วนทุกขั้นตอนแล้ว มีความสำคัญอย่างยิ่งที่จะต้องตรวจสอบว่าคนขับรถแท็กซี่กำลังทำอะไรอยู่บ้าง มีความรู้ เพิ่มขึ้นมากน้อยแค่ไหน หากคนขับรถแท็กซี่ยังไม่สามารถบรรลุจุดประสงค์ภายในเวลาที่เหมาะสม จะต้องมีการทบทวนโปรแกรมอีกครั้ง และหาสาเหตุให้พบ บางครั้ง อาจจะพบว่าวัสดุอุปกรณ์ที่นำมาใช้อาจจะยากเกินไป หรือทักษะที่แตกย่อย

มาอาจจะไม่ละเอียดเพียงพอ ในอีกมุมมองหนึ่ง อาจจะเป็นไปได้ว่ากลยุทธ์ในการสอนไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้วิจัยที่จะต้องปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสม

ตารางที่ 5 คะแนนทดสอบความรู้ ของกลุ่มทดลอง ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่

รายการ	คะแนนทดสอบความรู้ (n=30)			
	ตอบถูก	ร้อยละ	ตอบผิด	ร้อยละ
1. ข้อใดกล่าวถูกต้องที่สุดเกี่ยวกับ ระเบียบเครื่องแต่งกายของ คนขับรถแท็กซี่	25	8.3	5	16.7
2. จากข้อ 1. เครื่องแต่งกาย ควรจะเป็นสีอะไร	3	10.0	27	90.0
3. ลักษณะของร่องเท้าคนขับรถแท็กซี่ ข้อใดถูกต้อง	22	73.3	8	26.7
4. ในกรณีที่คนขับรถแท็กซี่จะ สวมหมวก ควรจะเป็นหมวกชนิดใด และสีอะไร	2	6.7	28	93.3
5. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการ ติดเครื่องหมายแสดงป้ายชื่อของ	24	80.0	6	20.0
6. ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ตามที่ กฎหมายกำหนดมีอายุกี่ปี	17	56.7	13	43.3
7. คุณสมบัติ ในเรื่องอายุ ของผู้ที่ ขอรับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ ควรมีอายุไม่ต่ำกว่ากี่ปี	3	10.0	27	90.0
8. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการ คุณสมบัติของผู้ที่จะขอรับใบอนุญาต ขับรถแท็กซี่	23	76.7	7	23.3

ตารางที่ 5 (ต่อ)

รายการ	คะแนนทดสอบความรู้			
	(n=30)			
	ตอบถูก	ร้อยละ	ตอบผิด	ร้อยละ
9. การปฏิเสธผู้โดยสารของคนขับรถแท็กซี่ (งดรับจ้าง) เหตุผลข้อใด				
ไม่ถูกต้อง	19	66.3	11	36.7
10. ข้อใดเป็นสิ่งที่คนขับรถแท็กซี่				
ไม่ควรปฏิบัติ	28	93.3	2	6.7
11. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับ				
การรับส่งผู้โดยสารของคนขับรถแท็กซี่	23	76.7	7	23.3
12. ข้อใด คือ ตำแหน่งที่ถูกต้อง				
ของการแสดงหมายเลขรถแท็กซี่				
ไว้ในตัวรถ	13	43.3	17	56.7
13. ข้อใดคือตำแหน่งที่ถูกต้อง				
ของการแสดงหมายเลขรถแท็กซี่				
ไว้ภายนอกตัวรถ	23	76.7	7	23.3
14. ในกรณีที่ เป็นรถแท็กซี่นิติบุคคล				
ต้องแสดงหมายเลขโทรศัพท์ไว้ที่				
บริเวณใดของรถ	23	76.7	7	23.3
15. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับ				
ระบบเซ็นทรัลล็อก ในรถแท็กซี่	7	23.3	23	76.7
16. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับ				
การตรวจสอบสภาพของรถแท็กซี่	10	33.3	20	66.7
17. ข้อใด คือ โทษปรับ ของคน				
ขับรถแท็กซี่ ถ้าแต่งกายไม่ถูกต้อง	23	76.7	7	23.3
18. ข้อใด คือ โทษปรับ ของการปฏิเสธ				
การรับจ้างด้วยเหตุผลอื่นไม่สมควรและ				
ไม่มีป้ายงดรับจ้างแสดงอย่างชัดเจน	13	43.3	17	56.7

ตารางที่ 5 (ต่อ)

รายการ	คะแนนทดสอบความรู้			
	(n=30)			
	ตอบถูก	ร้อยละ	ตอบผิด	ร้อยละ
19. การกระทำใดของคนขับแท็กซี่ ที่ก่อให้เกิดโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท	16	53.3	14	46.7
20. ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่พาผู้โดยสาร ไปตามเส้นทางที่สั้นที่สุด ต้องระวาง โทษปรับ อย่างไร	3	10.0	27	90.0
21. รถแท็กซี่ถ้าขาดต่อภาษีประจำปี ต้องระวางโทษปรับ เท่าใด	12	40.0	18	60.0
22. ถ้ารถแท็กซี่มีระบบเซ็นทรัลล็อก ต้องระวางโทษปรับ หรือไม่ อย่างไร	4	13.3	26	86.7
23. ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่นำรถไป ตรวจสภาพ ตามเวลาที่กำหนด ต้องระวางโทษปรับอย่างไร	7	23.3	23	76.7

จากตารางที่ 5 พบว่า การทำแบบทดสอบความรู้ก่อนฝึกอบรม (Pre-test) ข้อที่กลุ่มทดลองตอบถูกมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ อันดับที่ 1 ข้อใดเป็นสิ่งที่คนขับรถแท็กซี่ ไม่ควรปฏิบัติ คิดเป็นร้อยละ 93.3 อันดับที่ 2 คือ ข้อใดกล่าวถูกต้องที่สุดเกี่ยวกับเครื่องแต่งกายของคนขับรถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 83.3 อันดับที่ 3 คือ ข้อใดกล่าวถูกต้องเกี่ยวกับการติดเครื่องหมายแสดงป้ายชื่อของคนขับรถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 80.0 และคำถามที่กลุ่มทดลอง ตอบผิดมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ ในกรณีที่คนขับรถแท็กซี่จะสวมหมวก ควรจะเป็นหมวกชนิดใด และสีอะไร คิดเป็นร้อยละ 93.3 อันดับที่ 2 คือ เครื่องแต่งกายของคนขับรถแท็กซี่ ควรจะเป็นสีอะไร คิดเป็นร้อยละ 90.0 คุณสมบัติในเรื่องอายุ ของผู้ที่ขอรับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ ควรจะมีอายุไม่ต่ำกว่ากี่ปี คิดเป็นร้อยละ 90.0 และถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่พาผู้โดยสารไปตามเส้นทางที่สั้นที่สุด ต้องระวางโทษปรับอย่างไร คิดเป็นร้อยละ 90.0 อันดับที่ 3 คือ ถ้ารถแท็กซี่มีระบบเซ็นทรัลล็อกต้องระวางโทษปรับอย่างไร คิดเป็นร้อยละ 86.7

ตารางที่ 6 คะแนนทดสอบความรู้ ของกลุ่มทดลอง หลังการเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบ
โรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่

รายการ	คะแนนทดสอบความรู้ (n=30)			
	ตอบถูก	ร้อยละ	ตอบผิด	ร้อยละ
1. ข้อใดกล่าวถูกต้องที่สุดเกี่ยวกับ ระเบียบเครื่องแต่งกายของ คนขับรถแท็กซี่	30	100	0	0
2. จากข้อ 1. เครื่องแต่งกาย ควรจะเป็นสีอะไร	24	80.0	6	20.0
3. ลักษณะของรองเท้าคนขับรถแท็กซี่ ข้อใดถูกต้อง	30	100	0	0
4. ในกรณีที่คนขับรถแท็กซี่จะ สวมหมวก ควรจะเป็นหมวกชนิดใด และสีอะไร	8	26.7	22	73.3
5. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการ ติดเครื่องหมายแสดงป้ายชื่อของ คนขับรถแท็กซี่	30	100	0	0
6. ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ตามที่ กฎหมายกำหนดมีอายุกี่ปี	24	80.0	6	20.0
7. คุณสมบัติ ในเรื่องอายุ ของผู้ที่ ขอรับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ ควรมีอายุไม่ต่ำกว่ากี่ปี	25	83.3	5	16.7
8. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการ คุณสมบัติของผู้ที่จะขอรับใบอนุญาต ขับรถแท็กซี่	28	93.3	2	6.7

ตารางที่ 6 (ต่อ)

รายการ	คะแนนทดสอบความรู้			
	(n=30)			
	ตอบถูก	ร้อยละ	ตอบผิด	ร้อยละ
9. การปฏิเสธผู้โดยสารของคนขับรถแท็กซี่ (งัดรับจ้าง) เหตุผลข้อใด				
ไม่ถูกต้อง	28	93.3	2	6.7
10. ข้อใดเป็นสิ่งที่คนขับรถแท็กซี่				
ไม่ควรปฏิบัติ	29	96.7	1	3.3
11. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับ				
การรับส่งผู้โดยสารของคนขับรถแท็กซี่	28	93.3	2	6.7
12. ข้อใด คือ ตำแหน่งที่ถูกต้อง				
ของการแสดงหมายเลขรถแท็กซี่				
ไว้ภายในตัวรถ	24	80.0	6	20.0
13. ข้อใดคือตำแหน่งที่ถูกต้อง				
ของการแสดงหมายเลขรถแท็กซี่				
ไว้ภายนอกตัวรถ	28	93.3	2	6.7
14. ในกรณีที่ เป็นรถแท็กซี่นิติบุคคล				
ต้องแสดงหมายเลขโทรศัพท์ไว้ที่				
บริเวณใดของรถ	27	90.0	3	10.0
15. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับ				
ระบบเซ็นทรัลล็อก ในรถแท็กซี่	25	83.3	5	16.7
16. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับ				
การตรวจสภาพของรถแท็กซี่	23	76.7	7	23.3
17. ข้อใด คือ โทษปรับ ของคน				
ขับรถแท็กซี่ ถ้าแต่งกายไม่ถูกต้อง	30	100	0	0
18. ข้อใด คือ โทษปรับ ของการปฏิเสธ				
การรับจ้างด้วยเหตุผลอันไม่สมควรและ				
ไม่มีป้ายงัดรับจ้างแสดงอย่างชัดเจน	28	93.3	2	6.7

ตารางที่ 6 (ต่อ)

รายการ	คะแนนทดสอบความรู้			
	(n=30)			
	ตอบถูก	ร้อยละ	ตอบผิด	ร้อยละ
19. การกระทำใดของคนขับแท็กซี่ ที่ก่อให้เกิดโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท	24	80.0	6	20.0
20. ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่พาผู้โดยสาร ไปตามเส้นทางที่สั้นที่สุด ต้องระวาง โทษปรับ อย่างไร	24	10.0	6	20.0
21. รถแท็กซี่ถ้าขาดต่อภาษีประจำปี ต้องระวางโทษปรับ เท่าใด	26	86.7	4	13.3
22. ถ้ารถแท็กซี่มีระบบเซ็นทรัลล็อก ต้องระวางโทษปรับ หรือไม่ อย่างไร	23	76.7	7	23.3
23. ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่นำรถไป ตรวจสภาพ ตามเวลาที่กำหนด ต้องระวางโทษปรับอย่างไร	12	40.0	18	60.0

จากตารางที่ 6 พบว่า การทำแบบทดสอบความรู้หลังฝึกอบรม (Post -test) คำถามที่กลุ่มทดลองตอบถูกมากที่สุด หรือตอบถูกหมดทุกข้อ คือ ข้อใดกล่าวถูกต้องที่สุดเกี่ยวกับระเบียบเครื่องแต่งกายของคนขับรถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 100 ลักษณะของรองเท้า คนขับรถแท็กซี่ข้อใดถูกต้อง คิดเป็นร้อยละ 100 ข้อใดกล่าวถูกต้องเกี่ยวกับการติดเครื่องหมายแสดงป้ายชื่อของคนขับรถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 100 และข้อใดคือโทษปรับของคนขับรถแท็กซี่ ถ้าแต่งกายไม่ถูกต้อง คิดเป็นร้อยละ 100 และคำถามที่กลุ่มทดลองตอบผิดมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ ในกรณีที่คนขับรถแท็กซี่จะสวมหมวก ควรจะเป็นหมวกชนิดใด และสีอะไร คิดเป็นร้อยละ 73.3 อันดับที่ 2 คือ ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่นำรถไปตรวจสภาพ ตามเวลาที่กำหนด ต้องระวางโทษปรับอย่างไร คิดเป็นร้อยละ 60 อันดับที่ 3 คือ ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการตรวจสภาพของรถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 23.3 และถ้ารถมีระบบเซ็นทรัลล็อก ต้องระวางโทษปรับอย่างไร คิดเป็นร้อยละ 23.3

ตารางที่ 7 ค่าเฉลี่ย (X) ของกลุ่มทดลองระหว่าง ก่อน-หลัง การเข้าร่วมโปรแกรม

รายการ	Pre-test X	Post-test X
1. ข้อใดกล่าวถูกต้องที่สุดเกี่ยวกับระเบียบ เครื่องแต่งกายของคนขับรถแท็กซี่	0.83	1.00
2. จากข้อ 1. เครื่องแต่งกาย ควรจะเป็นสีอะไร	0.10	0.80
3. ลักษณะของรองเท้า คนขับรถแท็กซี่ ข้อใดถูกต้อง	0.73	1.00
4. ในกรณีที่คนขับรถแท็กซี่จะสวมหมวก ควรจะเป็นหมวกชนิดใด และสีอะไร	0.06	0.26
5. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการติด เครื่องหมายแสดงป้ายชื่อของคนขับรถแท็กซี่	0.08	1.00
6. ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ตามที่กฎหมาย กำหนดมีอายุกี่ปี	0.56	0.80
7. คุณสมบัติ ในเรื่องอายุ ของผู้ที่ขอรับ ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ ควรจะมีอายุไม่ต่ำกว่ากี่ปี	1.00	0.83
8. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับคุณสมบัติ ของผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่	0.76	0.73
9. การปฏิเสธผู้โดยสารของคนขับรถแท็กซี่ (งดรับจ้าง) เหตุผลข้อใด ไม่ถูกต้อง	0.66	0.93
10. ข้อใดเป็นสิ่งที่คนขับรถแท็กซี่ ไม่ควรปฏิบัติ	0.93	0.96
11. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการรับส่งผู้โดยสาร ของคนขับรถแท็กซี่	0.76	0.93
12. ข้อใด คือ ตำแหน่งที่ถูกต้อง ของการแสดง หมายเลขรถแท็กซี่ไว้ภายในตัวรถ	0.43	0.80
13. ข้อใดคือตำแหน่งที่ถูกต้อง ของการแสดง หมายเลขรถแท็กซี่ไว้ภายนอกตัวรถ	0.76	0.93

ตารางที่ 7 (ต่อ)

	Pre-test	Post-test
รายการ	X	X
14. ในกรณีที่ เป็นรถแท็กซี่นิติบุคคล ต้องแสดง หมายเลขโทรศัพท์ไว้ที่บริเวณใดของรถ	0.76	0.90
15. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับระบบเซ็นทรัล ล็อกในรถแท็กซี่	0.23	0.83
16. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการตรวจ สภาพของรถแท็กซี่	0.33	0.76
17. ข้อใด คือ โทษปรับ ของคนขับรถแท็กซี่ ถ้าแต่งกายไม่ถูกต้อง	0.76	1.00
18. ข้อใด คือ โทษปรับ ของการปฏิเสธการ รับจ้างด้วยเหตุผลอันไม่สมควร และไม่มีป้าย งดรับจ้าง แสดงอย่างชัดเจน	0.43	0.93
19. การกระทำใดของคนขับแท็กซี่ ที่ก่อให้เกิดโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท	0.53	0.80
20. ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่พาผู้โดยสารไปตาม เส้นทางที่สั้นที่สุดต้องระวางโทษปรับ อย่างไร	0.10	0.80
21. รถแท็กซี่ถ้าขาดต่อภาษีประจำปี ต้องระวาง โทษปรับ เท่าใด	0.40	0.86
22. ถ้ารถแท็กซี่มีระบบเซ็นทรัลล็อก ต้องระวางโทษปรับ หรือไม่ อย่างไร	0.13	0.76
23. ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่นำรถไปตรวจสภาพ ตามเวลาที่กำหนด ต้องระวางโทษปรับอย่างไร	0.23	0.40

จากตารางที่ 7 พบว่า การทำแบบทดสอบความรู้ของกลุ่มทดลอง ก่อน และหลังการเข้าร่วมโปรแกรม วิเคราะห์จากค่าเฉลี่ย (X) ที่แตกต่างกันมาก 3 อันดับแรก คือ อันดับที่ 1 จากข้อที่ 1 เครื่องการแต่งกาย ควรจะเป็นสีอะไร ซึ่งก่อนการเข้าร่วมกิจกรรมคนขับรถแท็กซี่มีความรู้เฉลี่ย (X=0.10) แต่หลังจากเข้าร่วมกิจกรรม คนขับรถแท็กซี่ มีความรู้เฉลี่ยเพิ่มขึ้น (X=0.80) และถ้า

คนขับรถแท็กซี่ ไม่พาผู้โดยสารไปตามเส้นทางที่สั้นที่สุด ต้องระวางโทษปรับอย่างไร ซึ่งก่อนการเข้าร่วมกิจกรรมคนขับรถแท็กซี่มีความรู้เฉลี่ย ($X=0.10$) แต่หลังจากเข้าร่วมกิจกรรม คนขับรถแท็กซี่มีความรู้เฉลี่ย เพิ่มขึ้น ($X=0.80$) อันดับที่ 2 ถ้ารถแท็กซี่มีระบบเซ็นทรัลล็อก ต้องระวางโทษปรับหรือไม่ อย่างไร ซึ่งก่อนการเข้าร่วมกิจกรรม คนขับรถแท็กซี่ มีความรู้เฉลี่ย ($X=0.13$) แต่หลังจากเข้าร่วมกิจกรรม คนขับรถแท็กซี่ มีความรู้เฉลี่ยเพิ่มขึ้น ($X=0.76$) อันดับที่ 3 ข้อใดกล่าวถูกต้องเกี่ยวกับระบบเซ็นทรัลล็อก ในรถแท็กซี่ ซึ่งก่อนการเข้าร่วมโปรแกรม คนขับรถแท็กซี่ มีความรู้เฉลี่ย ($X=0.23$) แต่หลังจากเข้าร่วมกิจกรรม คนขับรถแท็กซี่ มีความรู้เฉลี่ยเพิ่มขึ้น ($X=0.86$) จากค่าเฉลี่ย (X) ที่แตกต่างกันน้อยที่สุด คือ ข้อใดเป็นสิ่งที่คนขับรถแท็กซี่ ไม่ควรปฏิบัติ ก่อนการเข้าร่วมกิจกรรมคนขับรถแท็กซี่ มีความรู้เฉลี่ย ($X=0.93$) แต่หลังจากเข้าร่วมกิจกรรม คนขับรถแท็กซี่มีความรู้เฉลี่ยเพิ่มขึ้น ($X=0.93$)

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างก่อนและหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน

จำนวนข้อที่ถูกต้อง	ระดับความรู้	ก่อนร่วมโปรแกรม		หลังร่วมโปรแกรม		t	p
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
		(n=30)		(n=30)			
มากกว่า 15 ข้อ	สูง	3	10	27	90.00	7.408	.000
ระหว่าง 8-14 ข้อ	ปานกลาง	23	76.67	3	10.00		
ต่ำกว่า 7 ข้อ	ต่ำ	4	13.33	-	-		

จากตารางที่ 8 พบว่า คนขับรถแท็กซี่ ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ส่วนใหญ่มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 76.67 หลังร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน คนขับรถแท็กซี่ มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อยู่ในระดับสูง จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 90 จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความรู้ของคนขับรถ

แท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ พบว่า ค่า t ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 7.408 ดังนั้น จึงเป็น การยอมรับสมมติฐานและแสดงให้เห็นว่าหลังร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน คนขับรถแท็กซี่ จะมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ เพิ่มขึ้น แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 9 คะแนนทดสอบความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ของกลุ่มควบคุม

รายการ	คะแนนทดสอบความรู้ (n=30)			
	ตอบถูก	ร้อยละ	ตอบผิด	ร้อยละ
1. ข้อใดกล่าวถูกต้องที่สุดเกี่ยวกับ ระเบียบเครื่องแต่งกายของ คนขับรถแท็กซี่	24	80.0	6	20.0
2. จากข้อ 1. เครื่องแต่งกาย ควรจะเป็นสีอะไร	14	46.7	16	53.3
3. ลักษณะของร่องเท้าคนขับรถแท็กซี่ ข้อใดถูกต้อง	16	53.3	14	46.7
4. ในกรณีที่คนขับรถแท็กซี่จะ สวมหมวก ควรจะเป็นหมวกชนิดใด และสีอะไร	11	36.7	19	63.3
5. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการ ติดเครื่องหมายแสดงป้ายชื่อของ คนขับรถแท็กซี่	23	76.7	7	23.3
6. ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ตามที่ กฎหมายกำหนดมีอายุกี่ปี	24	80.0	6	20.0
7. คุณสมบัติ ในเรื่องอายุ ของผู้ที่ ขอรับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ ควรมีอายุไม่ต่ำกว่ากี่ปี	13	43.3	17	56.7
8. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับ คุณสมบัติของผู้ที่จะขอรับใบอนุญาต ขับรถแท็กซี่	25	83.3	5	16.7

ตารางที่ 9 (ต่อ)

รายการ	คะแนนทดสอบความรู้			
	ตอบถูก	ร้อยละ	ตอบผิด	ร้อยละ
9. การปฏิเสธผู้โดยสารของคนขับรถแท็กซี่ (งัดรับจ้าง) เหตุผลข้อใด				
ไม่ถูกต้อง	20	66.7	10	33.3
10. ข้อใดเป็นสิ่งที่คนขับรถแท็กซี่				
ไม่ควรปฏิบัติ	27	90.0	3	10.0
11. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับ				
การรับส่งผู้โดยสารของคนขับรถแท็กซี่	25	83.3	5	16.7
12. ข้อใด คือ ตำแหน่งที่ถูกต้อง				
ของการแสดงหมายเลขรถแท็กซี่				
ไว้ภายในตัวรถ	16	53.3	14	46.7
13. ข้อใดคือตำแหน่งที่ถูกต้อง				
ของการแสดงหมายเลขรถแท็กซี่				
ไว้ภายนอกตัวรถ	12	40.0	18	60.0
14. ในกรณีที่ เป็นรถแท็กซี่นิติบุคคล				
ต้องแสดงหมายเลขโทรศัพท์ไว้ที่				
บริเวณใดของรถ	19	63.3	11	36.7
15. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับ				
ระบบเซ็นทรัลล็อก ในรถแท็กซี่	16	53.3	14	46.7
16. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับ				
การตรวจสอบสภาพของรถแท็กซี่	14	46.7	16	53.3
17. ข้อใด คือ โทษปรับ ของคน				
ขับรถแท็กซี่ ถ้าแต่งกายไม่ถูกต้อง	16	53.3	14	46.7
18. ข้อใด คือ โทษปรับ ของการปฏิเสธ				
การรับจ้างด้วยเหตุผลอื่นไม่สมควรและ				
ไม่มีป้ายงัดรับจ้างแสดงอย่างชัดเจน	7	23.3	23	76.7

ตารางที่ 9 (ต่อ)

รายการ	คะแนนทดสอบความรู้			
	(n=30)			
	ตอบถูก	ร้อยละ	ตอบผิด	ร้อยละ
19. การกระทำใดของคนขับแท็กซี่ ที่ก่อให้เกิดโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท	28	93.3	2	6.7
20. ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่พาผู้โดยสาร ไปตามเส้นทางที่สั้นที่สุด ต้องระวาง โทษปรับ อย่างไร	12	40.0	18	60.0
21. รถแท็กซี่ถ้าขาดต่อภาษีประจำปี ต้องระวางโทษปรับ เท่าใด	4	13.3	26	86.7
22. ถ้ารถแท็กซี่มีระบบเซ็นทรัลล็อก ต้องระวางโทษปรับ หรือไม่ อย่างไร	14	46.7	16	53.3
23. ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่นำรถไป ตรวจสภาพ ตามเวลาที่กำหนด ต้องระวางโทษปรับอย่างไร	12	40.0	18	60.0

จากตารางที่ 9 พบว่า คำถามที่กลุ่มควบคุมตอบถูกมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ การกระทำใดของคนขับแท็กซี่ ที่ก่อให้เกิดโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 93.3 อันดับที่ 2 คือ ข้อใดเป็นสิ่งที่คนขับรถแท็กซี่ไม่ควรปฏิบัติ คิดเป็นร้อยละ 90.0 อันดับที่ 3 คือ ข้อใดกล่าวถูกต้องเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 83.3 และคำถามที่กลุ่มควบคุมตอบผิดมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ รถแท็กซี่ถ้าขาดต่อภาษีประจำปี ต้องระวางโทษปรับเท่าใด คิดเป็นร้อยละ 86.7 อันดับที่ 2 คือ ในกรณีที่คนขับรถแท็กซี่จะสวมหมวก ควรเป็นหมวกชนิดไหน และสีอะไร คิดเป็นร้อยละ 63.3 อันดับที่ 3 คือ ข้อใดคือตำแหน่งที่ถูกต้อง ของการแสดงหมายเลขรถแท็กซี่ ไว้ภายนอกตัวรถ คิดเป็นร้อยละ 60.0 ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่พาผู้โดยสารไปตามเส้นทางที่สั้นที่สุด ต้องระวางโทษปรับอย่างไร คิดเป็นร้อยละ 60.0 และถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่นำรถไปตรวจสภาพตามเวลาที่กำหนด ต้องระวางโทษปรับอย่างไร คิดเป็นร้อยละ 60.0

ตารางที่ 10 ตาราง แสดงค่าเฉลี่ย (X) คะแนนหลังเข้าร่วมโปรแกรมของกลุ่มทดลอง และคะแนนของกลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรม

รายการ	กลุ่มควบคุม X	กลุ่มทดลอง X
1. ข้อใดกล่าวถูกต้องที่สุดเกี่ยวกับระเบียบ เครื่องแต่งกายของคนขับรถแท็กซี่	0.80	1.00
2. จากข้อ 1. เครื่องแต่งกาย ควรจะเป็นสีอะไร	0.46	0.80
3. ลักษณะของรองเท้า คนขับรถแท็กซี่ ข้อใดถูกต้อง	0.53	1.00
4. ในกรณีที่คนขับรถแท็กซี่จะสวมหมวก ควรจะเป็นหมวกชนิดใด และสีอะไร	0.36	0.26
5. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการติด เครื่องหมายแสดงป้ายชื่อของคนขับรถแท็กซี่	0.76	1.00
6. ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ตามที่กฎหมาย กำหนดมีอายุกี่ปี	0.80	0.80
7. คุณสมบัติ ในเรื่องอายุ ของผู้ที่จะขอรับ ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ ควรจะมีอายุไม่ต่ำกว่ากี่ปี	0.43	0.83
8. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับคุณสมบัติ ของผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่	0.83	0.73
9. การปฏิเสธผู้โดยสารของคนขับรถแท็กซี่ (งดรับจ้าง) เหตุผลข้อใด ไม่ถูกต้อง	0.66	0.93
10. ข้อใดเป็นสิ่งที่คนขับรถแท็กซี่ ไม่ควรปฏิบัติ	0.90	0.96
11. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการรับส่งผู้โดยสาร ของคนขับรถแท็กซี่	0.83	0.93
12. ข้อใด คือ ตำแหน่งที่ถูกต้อง ของการแสดง หมายเลขรถแท็กซี่ไว้ภายในตัวรถ	0.53	0.80
13. ข้อใดคือตำแหน่งที่ถูกต้อง ของการแสดง หมายเลขรถแท็กซี่ไว้ภายนอกตัวรถ	0.40	0.93

ตารางที่ 10 (ต่อ)

	Pre-test	Post-test
รายการ	X	X
14. ในกรณีที่เป็นรถแท็กซี่นิติบุคคล ต้องแสดง หมายเลขโทรศัพท์ไว้ที่บริเวณใดของรถ	0.63	0.90
15. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับระบบเซ็นทรัล ล็อกในรถแท็กซี่	0.53	0.83
16. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการตรวจ สภาพของรถแท็กซี่	0.46	0.76
17. ข้อใด คือ โทษปรับ ของคนขับรถแท็กซี่ ถ้าแต่งกายไม่ถูกต้อง	0.53	1.00
18. ข้อใด คือ โทษปรับ ของการปฏิเสธการ รับจ้างด้วยเหตุผลอันไม่สมควร และไม่มีป้าย งดรับจ้าง แสดงอย่างชัดเจน	0.23	0.93
19. การกระทำใดของคนขับแท็กซี่ ที่ก่อให้เกิดโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท	0.93	0.80
20. ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่พาผู้โดยสารไปตาม เส้นทางที่สั้นที่สุดต้องระวางโทษปรับ อย่างไร	0.40	0.80
21. รถแท็กซี่ถ้าขาดต่อภาษีประจำปี ต้องระวาง โทษปรับ เท่าใด	0.13	0.86
22. ถ้ารถแท็กซี่มีระบบเซ็นทรัลล็อก ต้องระวางโทษปรับ หรือไม่ อย่างไร	0.46	0.76
23. ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่นำรถไปตรวจสภาพ ตามเวลาที่กำหนด ต้องระวางโทษปรับอย่างไร	0.40	0.40

จากตารางที่ 10 พบว่า การทำแบบทดสอบความรู้ของกลุ่มควบคุม และกลุ่มทดลอง ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบ วิเคราะห์จากค่าเฉลี่ย (X) ที่แตกต่างกันมาก 3 อันดับแรก คือ อันดับที่ 1 รถแท็กซี่ถ้าขาดต่อภาษีประจำปี ต้องระวางโทษปรับอย่างไร ซึ่งกลุ่มควบคุม มีความรู้เฉลี่ย (X=0.13) แต่กลุ่มทดลอง มีความรู้เฉลี่ยมากกว่า (X=0.86) อันดับที่ 2 ข้อใดคือโทษปรับของการปฏิเสธการรับจ้างด้วยเหตุผล อันไม่สมควร และไม่มีป้ายงดรับจ้างแสดงอย่างชัดเจน ซึ่งกลุ่มควบคุม มีความรู้เฉลี่ย (X=0.23) แต่กลุ่มทดลอง มีความรู้เฉลี่ยมากกว่า (X=0.93) อันดับที่ 3

ข้อใด คือตำแหน่งที่ถูกต้อง ของการแสดงผลเลขรถแท็กซี่ไว้ภายนอกตัวรถ ซึ่งกลุ่มควบคุม มีความรู้เฉลี่ย ($X=0.40$) แต่กลุ่มทดลอง มีความรู้เฉลี่ยมากกว่า ($X=0.93$) จากค่าเฉลี่ย (X) ที่แตกต่างกันน้อยที่สุด หรือไม่แตกต่างกันเลย คือ ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ ตามที่กฎหมายกำหนด มีอายุ กี่ปี มีค่าเฉลี่ย ($X=0.80$) และถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่นำรถไปตรวจสภาพตามเวลาที่กำหนด ต้องระวางโทษปรับ อย่างไร มีความรู้เฉลี่ย ($X=0.40$)

ตารางที่ 11 เปรียบเทียบระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างกลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษาณระบบโรงเรียน (กลุ่มควบคุม) และกลุ่มที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษาณระบบโรงเรียน (กลุ่มทดลอง)

จำนวนข้อที่ถูกต้อง	ระดับ	กลุ่มควบคุม		กลุ่มทดลอง		t	p
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
		(n=30)		(n=30)			
มากกว่า 15 ข้อ	สูง	10	33.33	27	90.00	21.802	.000
ระหว่าง 8-14 ข้อ	ปานกลาง	18	60.00	3	10.00		
ต่ำกว่า 7 ข้อ	ต่ำ	2	6.66	-	-		

ตารางที่ 11 พบว่า คนขับรถแท็กซี่ ที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษาณระบบโรงเรียน ส่วนใหญ่มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 60 ส่วนคนขับรถแท็กซี่ ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษาณระบบโรงเรียน โดยใช้คะแนนหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษาณระบบโรงเรียน (post-test) ส่วนใหญ่มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อยู่ในระดับสูง จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 90 จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความรู้ของคนขับรถแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ พบว่า ค่า t ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 21.802 ดังนั้น จึงเป็น การยอมรับสมมติฐานและแสดงให้เห็นว่า คนขับรถแท็กซี่ ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษาณระบบโรงเรียน จะมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สูงกว่ากลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษาณระบบโรงเรียน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎระเบียบ
ข้อบังคับสำหรับคนขับแท็กซี่ ของกลุ่มควบคุม

ข้อความ	คนขับแท็กซี่ (n=30) กลุ่มควบคุม		
	X	S.D	ระดับ เจตคติ
1. เครื่องแบบการแต่งกายของคนรถแท็กซี่ ในปัจจุบันมีความเหมาะสม	3.77	1.006	เห็นด้วยมาก
2. เครื่องแบบการแต่งกายของคนรถแท็กซี่ ควรกำหนดออกมาเป็นมาตรฐานเดียวกัน	4.03	.944	เห็นด้วยมาก
3. ป้ายชื่อที่ติดหน้าอก ของคนขับรถแท็กซี่ ไม่จำเป็นต้องมีเนื่องจากภายในรถด้านหน้า มีชื่อของคนขับรถแท็กซี่แสดงอยู่แล้ว	3.37	1.159	ปานกลาง
4. คนขับรถแท็กซี่สามารถแต่งกายแบบไหน สีอะไรก็ได้	2.21	1.082	ไม่เห็นด้วย
5. เมื่อคนขับแท็กซี่แต่งกายไม่ถูกต้องควร จะเป็นหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกใน การเปรียบเทียบปรับไม่ใช่หน้าที่ของจราจร	3.67	1.295	เห็นด้วยมาก
6. คนขับรถแท็กซี่สามารถปฏิเสธผู้โดยสาร ได้ ถ้าเห็นว่าจุดหมายปลายทางที่จะไปส่ง ไกลเกินไปและการจราจรติดขัด	3.60	1.522	เห็นด้วยมาก
7. ถ้าเห็นว่าจุดหมายปลายทางที่ผู้โดยสาร ไปเป็นระยะทางไกลคนขับรถแท็กซี่สามารถ เรียกค่าโดยสารเพิ่มจากราคามิเตอร์ได้	3.53	1.525	เห็นด้วยมาก
8. ถ้าผู้โดยสารเป็นชาวต่างชาติคนขับรถ แท็กซี่สามารถคิดอัตราโดยสารเป็นแบบ เหมาจ่ายได้โดยไม่ต้องเปิดมิเตอร์	2.90	1.647	ปานกลาง
9. ใบขับขี่สาธารณะควรจะเป็นแบบตลอดชีพ	3.38	1.449	ปานกลาง

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ข้อความ	คนขับรถแท็กซี่ (n=30) กลุ่มควบคุม		
	X	S.D	ระดับเจตคติ
10. การต่อใบอนุญาตขับรถสาธารณะควรมีการอบรมใหม่ทุกครั้ง ก่อนการทดสอบ	3.00	1.438	ปานกลาง
11. เมื่อคนขับรถแท็กซี่กระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับในครั้งแรก ควรลงโทษด้วยการตัดเดือนก่อน	4.34	.814	เห็นด้วยมาก
12. เมื่อคนขับรถแท็กซี่กระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับหลายครั้ง ควรลงโทษโดยการพักใบอนุญาตขับซึ่งเป็นการชั่วคราว	3.30	1.512	ปานกลาง
13. การฝึกอบรมสามารถช่วยลดการกระทำผิดกฎข้อบังคับของคนขับรถแท็กซี่ได้	3.07	1.202	เห็นด้วยมาก
14. คุณมีความภาคภูมิใจในอาชีพคนขับรถแท็กซี่	4.07	1.048	เห็นด้วยมาก
15. รถแท็กซี่เป็นส่วนหนึ่งของการบรรเทาปัญหาจราจร	3.90	1.062	เห็นด้วยมาก
ภาพรวม	3.27	0.525	ปานกลาง

จากตารางที่ 12 พบว่า กลุ่มควบคุม มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับแท็กซี่ เมื่อพิจารณาในประเด็นรายชื่อแล้ว จะไม่มีอยู่ที่ระดับที่มีเจตคติเห็นด้วยอย่างยิ่ง และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ภาพรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยปานกลาง ($X = 3.27$) และมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เมื่อคนขับรถแท็กซี่กระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับในครั้งแรก ควรลงโทษ ด้วยการตัดเดือนก่อน โดยการพักใบอนุญาตขับซึ่งเป็นการชั่วคราว ($X = 4.34$) รองลงมา มีความภาคภูมิใจในอาชีพคนขับรถแท็กซี่ ($X = 4.07$) และมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ คนขับรถแท็กซี่สามารถแต่งกายแบบไหนสัะไรก็ได้ ($X = 2.21$)

ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ
สำหรับคนขับแท็กซี่ ของกลุ่มทดลอง

ข้อความ	คนขับแท็กซี่ (n=30) กลุ่มทดลอง		
	X	S.D	ระดับ เจตคติ
1. เครื่องแบบการแต่งกายของคนขับแท็กซี่ ในปัจจุบันมีความเหมาะสม	3.57	1.358	เห็นด้วยมาก
2. เครื่องแบบการแต่งกายของคนขับแท็กซี่ ควรกำหนดออกมาเป็นมาตรฐานเดียวกัน	3.62	1.568	เห็นด้วยมาก
3. ป้ายชื่อที่ติดหน้าอก ของคนขับรถแท็กซี่ ไม่จำเป็นต้องมีเนื่องจากภายในรถด้านหน้า มีชื่อของคนขับรถแท็กซี่แสดงอยู่แล้ว	2.60	1.632	ปานกลาง
4. คนขับรถแท็กซี่สามารถแต่งกายแบบไหน สีอะไรก็ได้	2.21	1.473	ไม่เห็นด้วย
5. เมื่อคนขับแท็กซี่แต่งกายไม่ถูกต้องควร จะเป็นหน้าที่ของกรรมการขนส่งทางบกใน การเปรียบเทียบปรับไม่ใช่หน้าที่ของจราจร	3.93	1.484	เห็นด้วยมาก
6. คนขับรถแท็กซี่สามารถปฏิเสธผู้โดยสาร ได้ ถ้าเห็นว่าจุดหมายปลายทางที่จะไปส่ง ไกลเกินไปและการจราจรติดขัด	3.13	1.525	เห็นด้วยมาก
7. ถ้าเห็นว่าจุดหมายปลายทางที่ผู้โดยสาร ไปเป็นระยะทางไกลคนขับรถแท็กซี่สามารถ เรียกค่าโดยสารเพิ่มจากราคามิเตอร์ได้	3.43	1.736	เห็นด้วยมาก
8. ถ้าผู้โดยสารเป็นชาวต่างชาติคนขับรถ แท็กซี่สามารถคิดอัตราโดยสารเป็นแบบ เหมาจ่ายได้โดยไม่ต้องเปิดมิเตอร์	3.17	1.555	ปานกลาง
9. ใบขับขี่สาธารณะควรจะเป็นแบบตลอดชีพ	3.67	1.647	ปานกลาง

ตารางที่ 13 (ต่อ)

ข้อความ	คนขับรถแท็กซี่ (n=30) กลุ่มควบคุม		
	X	S.D	ระดับเจตคติ
10. การต่อไปอนุญาตขับรถสาธารณะควรมีการอบรมใหม่ทุกครั้ง ก่อนการทดสอบ	2.47	1.438	ปานกลาง
11. เมื่อคนขับรถแท็กซี่กระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับในครั้งแรก ควรลงโทษด้วยการตัดเดือนก่อน	4.47	1.074	เห็นด้วยมาก
12. เมื่อคนขับรถแท็กซี่กระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับหลายครั้ง ควรลงโทษโดยการพักใบอนุญาตขับซึ่งเป็นการชั่วคราว	3.03	1.732	ปานกลาง
13. การฝึกอบรมสามารถช่วยลดการกระทำผิดกฎข้อบังคับของคนขับรถแท็กซี่ได้	4.14	1.407	เห็นด้วยมาก
14. คุณมีความภาคภูมิใจในอาชีพคนขับรถแท็กซี่	4.47	1.407	เห็นด้วยมาก
15. รถแท็กซี่เป็นส่วนหนึ่งของการบรรเทาปัญหาจราจร	3.80	1.472	เห็นด้วยมาก
ภาพรวม	3.27	0.466	ปานกลาง

จากตารางที่ 13 พบว่ากลุ่มทดลอง มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับแท็กซี่ เมื่อพิจารณาในประเด็นรายชื่อแล้ว จะไม่มีอยู่ที่ระดับที่มีเจตคติเห็นด้วยอย่างยิ่ง และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($X = 3.27$) และมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ เมื่อคนขับรถแท็กซี่กระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับในครั้งแรก ควรลงโทษ ด้วยการตัดเดือนก่อน และมีความภาคภูมิใจในอาชีพคนขับรถแท็กซี่ ($X = 4.47$) รองลงมา คือ การฝึกอบรมสามารถช่วยลดการกระทำผิดกฎข้อบังคับของคนขับรถแท็กซี่ได้ ($X = 4.14$) และมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ คนขับรถแท็กซี่สามารถแต่งกาย แบบไหนสีอะไรก็ได้ ($X = 2.21$)

ตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ
สำหรับคนขับแท็กซี่ ของกลุ่มควบคุมและ กลุ่มทดลอง

ข้อความ	คนขับแท็กซี่ (n=30)					
	กลุ่มควบคุม			กลุ่มทดลอง		
	X	S.D	ระดับ เจตคติ	X	S.D	ระดับ เจตคติ
1. เครื่องแบบการแต่งกายของคนรถแท็กซี่ ในปัจจุบันมีความเหมาะสม	3.77	1.006	เห็นด้วย มาก	3.53	1.358	เห็นด้วย มาก
2. เครื่องแบบการแต่งกายของคนรถแท็กซี่ ควรกำหนดออกมาเป็นมาตรฐานเดียวกัน	4.03	.944	เห็นด้วย มาก	3.62	1.568	เห็นด้วย มาก
3. ป้ายชื่อที่ติดหน้าอก ของคนขับรถแท็กซี่ ไม่จำเป็นต้องมีเนื่องจากภายในรถด้านหน้า มีชื่อของคนขับรถแท็กซี่แสดงอยู่แล้ว	3.37	1.159	ปาน กลาง	2.60	1.632	ปานกลาง
4. คนขับรถแท็กซี่สามารถแต่งกายแบบไหน สีอะไรก็ได้	2.21	1.082	ไม่เห็น ด้วย	2.21	1.473	ไม่เห็นด้วย
5. เมื่อคนขับแท็กซี่แต่งกายไม่ถูกต้องควร จะเป็นหน้าที่ของกรรมการขนส่งทางบกใน การเปรียบเทียบปรับไม่ใช่หน้าที่ของจราจร	3.67	1.295	เห็นด้วย มาก	3.93	1.484	เห็นด้วย มาก
6. คนขับรถแท็กซี่สามารถปฏิเสธผู้โดยสาร ได้ ถ้าเห็นว่าจุดหมายปลายทางที่จะไปส่ง ไกลเกินไปและการจราจรติดขัด	3.60	1.522	เห็นด้วย มาก	3.13	1.525	ปานกลาง
7. ถ้าเห็นว่า จุดหมายปลายทางที่ผู้โดยสาร จะไปเป็นระยะทางไกลคนขับรถแท็กซี่ สามารถเรียกค่าโดยสารเพิ่มจากราคา มิเตอร์ได้	3.53	1.525	เห็นด้วย มาก	3.43	1.736	ปานกลาง
8. ถ้าผู้โดยสารเป็นชาวต่างชาติคนขับรถ แท็กซี่สามารถคิดอัตราโดยสารเป็นแบบ เหมาจ่ายได้โดยไม่ต้องเปิดมิเตอร์	2.90	1.647	ปาน กลาง	3.17	1.555	ปานกลาง

ตารางที่ 14 (ต่อ)

ข้อความ	คนขับแท็กซี่ (n=30)					
	กลุ่มควบคุม			กลุ่มทดลอง		
	X	S.D	ระดับ เจตคติ	X	S.D	ระดับ เจตคติ
9. ใบขับขี่สาธารณะควรจะเป็นแบบตลอดชีพ	3.38	1.449	ปานกลาง	3.67	1.647	เห็นด้วยมาก
10. การต่อใบอนุญาตขับรถสาธารณะควรมีการอบรมใหม่ทุกครั้ง ก่อนการทดสอบ	3.00	1.438	ปานกลาง	2.47	1.613	ปานกลาง
11. เมื่อคนขับรถแท็กซี่กระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับในครั้งแรก ควรลงโทษ ด้วยการตัดเดือนก่อน	4.34	.814	เห็นด้วยมาก	4.47	1.074	เห็นด้วยมาก
12. เมื่อคนขับรถแท็กซี่กระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับหลายครั้ง ควรลงโทษโดยการพักใบอนุญาตขับขี่เป็นการชั่วคราว	3.30	1.512	ปานกลาง	3.03	1.732	ปานกลาง
13. การฝึกอบรมสามารถช่วยลดการกระทำผิดกฎข้อบังคับของคนขับรถแท็กซี่ได้	3.07	1.202	เห็นด้วยมาก	4.14	1.407	ปานกลาง
14. คุณมีความภาคภูมิใจในอาชีพคนขับรถแท็กซี่	4.07	1.048	เห็นด้วยมาก	4.47	1.407	เห็นด้วยมาก
15. รถแท็กซี่เป็นส่วนหนึ่งของการบรรเทาปัญหาจราจร	3.90	1.062	เห็นด้วยมาก	3.80	1.472	เห็นด้วยมาก
ภาพรวม	3.27	0.525	ปานกลาง	3.27	0.466	ปานกลาง

จากตารางที่ 14 พบว่า ระดับความคิดเห็นของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ เห็นด้วยปานกลาง เท่ากับ คิดเป็นค่าเฉลี่ย (X) 3.27 และ (X) 4.02 ตามลำดับ โดยในหัวข้อที่ว่า คนขับรถแท็กซี่สามารถแต่งกายแบบไหนสีอะไรก็ได้ มีความคิดเห็นเหมือนกันคือ ไม่เห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน คือ (X=2.21)

ตารางที่ 15 เปรียบเทียบความแตกต่าง ของระดับเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับ
คนขับรถแท็กซี่ ของกลุ่มทดลอง และกลุ่มควบคุม

รายการ	ค่า t-test
1. เครื่องแบบการแต่งกายของคนรถแท็กซี่ ในปัจจุบันมีความเหมาะสม	23.744
2. เครื่องแบบการแต่งกายของคนรถแท็กซี่ ควรกำหนดออกมาเป็นมาตรฐานเดียวกัน	22.429
3. ป้ายชื่อที่ติดหน้าอก ของคนขับรถแท็กซี่ ไม่จำเป็นต้องมีเนื่องจากภายในรถด้านหน้า มีชื่อของคนขับรถแท็กซี่แสดงอยู่แล้ว	15.877
4. คนขับรถแท็กซี่สามารถแต่งกายแบบไหนสีอะไรก็ได้	13.122
5. เมื่อคนขับแท็กซี่แต่งกายไม่ถูกต้องควรจะ เป็นหน้าที่ของกรรมการขนส่งทางบกในการ เปรียบเทียบปรับไม่ใช่หน้าที่ของจราจร	21.213
6. คนขับรถแท็กซี่สามารถปฏิเสธผู้โดยสารได้ ถ้าเห็นว่าจุดหมายปลายทางที่จะไปส่งไกล เกินไปและการจราจรติดขัด	17.056
7. ถ้าเห็นว่า จุดหมายปลายทางที่ผู้โดยสารจะไป เป็นระยะทางไกลคนขับรถแท็กซี่สามารถเรียกค่า โดยสารเพิ่มจากราคามิเตอร์ได้	16.648
8. ถ้าผู้โดยสารเป็นชาวต่างชาติคนขับรถแท็กซี่ สามารถคิดอัตราโดยสารเป็นแบบเหมาจ่ายได้ โดยไม่ต้องเปิดมิเตอร์	14.739
9. ใบขับขี่สาธารณะควรจะเป็นแบบตลอดชีพ	17.510
10. การต่อใบอนุญาตขับรถสาธารณะควรมี การอบรมใหม่ทุกครั้ง ก่อนการทดสอบ	13.758
11. เมื่อคนขับรถแท็กซี่กระทำผิดกฎระเบียบ ข้อบังคับในครั้งแรก ควรลงโทษ ด้วยการตักเตือนก่อน	35.667

ตารางที่ 15 (ต่อ)

รายการ	ค่า t-test
12. เมื่อคนขับรถแท็กซี่กระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับ หลายครั้ง ควรลงโทษโดยการพักใบอนุญาตขับขี่เป็น การชั่วคราว	15.667
13. การฝึกอบรมสามารถช่วยลดการกระทำผิด กฎข้อบังคับของคนขับรถแท็กซี่ได้	19.666
14. คุณมีความภาคภูมิใจในอาชีพคนขับรถแท็กซี่	30.400
15. รถแท็กซี่เป็นส่วนหนึ่งของการบรรเทาปัญหาจราจร	23.422

ตารางที่ 15 พบว่า ผลการวิเคราะห์ในตาราง แสดงค่า ของค่า t-test > .05 ดังนั้นผู้วิจัย
จึงปฏิเสธสมมติฐาน ที่ตั้งแปลความหมายได้ว่า กลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมมีเจตคติเกี่ยวกับ
กฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับแท็กซี่ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 16 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจการจัดโปรแกรมการศึกษานอกโรงเรียน

ข้อความ	$\bar{X}$	S.D	ระดับความพึงพอใจ
<u>ความพึงพอใจในกิจกรรม</u>			
1. กิจกรรมที่ 1 เครื่องแต่งกาย	4.07	.640	พอใจมาก
2. กิจกรรมที่ 2 กฎระเบียบข้อบังคับ	4.13	.681	พอใจมาก
3. กิจกรรมที่ 3 อัตราโทษปรับ	3.87	.681	พอใจมาก
<u>ความเหมาะสมของเนื้อหา กิจกรรม และเวลา</u>			
1. เนื้อหาที่กำหนดสอดคล้องกับวัตถุประสงค์	3.97	.669	พอใจมาก
2. เวลาที่ใช้ในการจัดกิจกรรมแต่ละกิจกรรมมีความเหมาะสม	4.10	.607	พอใจมาก
3. เนื้อหา ความรู้ที่ได้รับสอดคล้องกับความต้องการ	4.10	.759	พอใจมาก
4. ความเหมาะสมของวิทยากร	4.63	.615	พอใจมากที่สุด
5. เทคนิคและวิธีการจัดกิจกรรมมีความเหมาะสม	4.70	.535	พอใจมากที่สุด

ตารางที่ 16 (ต่อ)

ข้อความ	X	S.D	ระดับความพึงพอใจ
6. สื่ออุปกรณ์ที่ใช้ในกิจกรรมมีความน่าสนใจ และเหมาะสม	4.60	.563	พอใจมากที่สุด
7. กิจกรรมเน้นการมีส่วนร่วมของผู้เข้าร่วมอบรม	4.43	.626	พอใจมาก
8. รูปแบบกิจกรรมการทำงานร่วมกับผู้อื่น มีความเหมาะสม	4.23	.504	พอใจมาก
9. จำนวนผู้เข้าอบรมเหมาะสมกับกิจกรรม	4.27	.583	พอใจมาก
10. บรรยากาศสถานที่ ที่ใช้ในการจัดกิจกรรม	4.50	.509	พอใจมากที่สุด
ภาพรวม	4.27	.385	พอใจมาก

จากตารางที่ 16 พบว่า คนขับรถแท็กซี่ มีระดับความพึงพอใจในการจัดโปรแกรมการศึกษา นอกโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ ภาพรวมอยู่ในระดับพอใจมาก มีค่าเฉลี่ย 4.27 โดยมีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ เทคนิคและวิธีการจัดกิจกรรมมีความเหมาะสม ($X = 4.70$) ความเหมาะสมของวิทยากร ($X = 4.63$) สื่ออุปกรณ์ที่ใช้ในกิจกรรมมีความน่าสนใจ และเหมาะสม ($X=4.60$) และบรรยากาศสถานที่ ที่ใช้ในการจัดกิจกรรม ($X=4.50$) ตามลำดับ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การเสนอผลการวิจัย เรื่อง ผลของการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อ ความรู้และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพและ ปริมณฑล ครอบคลุมสาระสำคัญ คือ วัตถุประสงค์ของการวิจัย สมมติฐานของการวิจัย ประชากร ในการวิจัย กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล การเก็บรวบรวมข้อมูล (การจัดกิจกรรม) การวิเคราะห์ข้อมูล สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

วัตถุประสงค์

1. พัฒนาและนำเสนอกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
2. เพื่อเปรียบเทียบความรู้ ของคนขับแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับ คนขับรถแท็กซี่ ระหว่างก่อน และหลังเข้าร่วมโปรแกรม
- 2 เพื่อเปรียบเทียบความรู้และเจตคติ ของคนขับแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างกลุ่มทดลอง กับกลุ่มควบคุม
- 3 เพื่อศึกษาความพึงพอใจ ในการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

สมมติฐาน

คะแนนทดสอบความรู้ เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ หลังการ เข้าร่วมโปรแกรม (Post-test) สูงกว่า ก่อนการเข้าร่วมโปรแกรม (Pre-test) ที่ระดับความมี นัยสำคัญ .05

คะแนนทดสอบความรู้ และเจตคติ เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับแท็กซี่ ของ กลุ่มทดลองสูงกว่ากลุ่มควบคุม ที่ระดับความมีนัยสำคัญ .05

ขอบเขตของการวิจัย

1. ประชากรในการวิจัย ได้แก่ คนขับรถแท็กซี่ จำนวน 81,769 คน ใช้สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง ได้กลุ่มตัวอย่าง คนขับรถแท็กซี่สหกรณ์สุวรรณภูมิ จำนวน 60 คน แบ่งเป็น กลุ่มทดลอง 30 คน และกลุ่มควบคุมจำนวน 30 คน

2. ในการวิจัยครั้งนี้ ศึกษา เฉพาะ เรื่องความรู้ และเจตคติ ของคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

3. ตัวแปรที่จะศึกษา

ตัวแปรต้น คือ กิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

ตัวแปรตาม คือ ผลสัมฤทธิ์ด้านความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. เป็นการให้ความรู้ เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
2. ได้ทราบระดับความรู้ ของคนขับรถแท็กซี่ ในเรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
3. เป็นแนวทางในการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เพื่อพัฒนาคนขับรถแท็กซี่ ในด้านอื่นๆ ต่อไป
4. รูปแบบของโปรแกรมที่สร้างขึ้น สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับ กลุ่มเป้าหมายนอกระบบกลุ่มอื่นได้

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ผลของการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีขั้นตอนและวิธีการดำเนินการ คือ

ขั้นตอนที่ 1. ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. การศึกษานอกระบบโรงเรียน
2. ความต้องการในการจัดการศึกษานอกระบบ
3. หลักสูตรโปรแกรมและการพัฒนาโปรแกรม

4. แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรม
5. ทฤษฎีการเรียนรู้ผู้ใหญ่
6. เทคนิคการสอนที่ใช้ในโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน
7. ความหมายและประวัติการเกิดรถแท็กซี่
8. การควบคุมการจดทะเบียนของการประกอบการรถแท็กซี่
9. กฎหมายและระเบียบจรรยาบรรณที่คนขับรถแท็กซี่ควรทราบ
10. อัตราโทษปรับ เมื่อฝ่าฝืน หรือกระทำความผิด
11. วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอนที่ 2. จัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อความรู้และเจตคติเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

1. กำหนดกลุ่มตัวอย่างประชากร

วิธีเลือกแบบเจาะจง โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างที่เป็นคนขับรถแท็กซี่ ในสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ

1.1 สุ่มคนขับรถแท็กซี่ในสหกรณ์ แบบเจาะจง จำนวน 60 คน โดยมีเกณฑ์ในการเลือกกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

1.1.1 อ่านและเขียนภาษาไทยได้

1.1.2 มีใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ

1.2 กลุ่มตัวอย่าง 60 คน แบ่งเป็นกลุ่มควบคุม 30 คน และกลุ่มทดลอง 30 คน

2. จัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน โดยใช้หลักพัฒนาโปรแกรม ของ McLaughlin

2.2 กำหนดวัตถุประสงค์โปรแกรม

2.3 เลือกหา / กิจกรรม / เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

2.2.1 เลือกเนื้อหากิจกรรม กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ จากเว็บไซต์ ของกรมการขนส่งทางบก

2.2.2 กำหนดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ

2.3 การพัฒนาโปรแกรมการฝึกอบรม

2.3.1 ผู้วิจัยได้ศึกษารายละเอียดของกิจกรรม และแนวทางในการจัดกิจกรรม จากคู่มือต่างๆ เช่น เว็บไซต์ ของกรมการขนส่งทางบก

1.1.1 ผู้วิจัยสร้างกิจกรรมในโปรแกรม แล้วส่งผู้เชี่ยวชาญ เพื่อดูความเหมาะสม การปรับปรุงแก้ไข และการนำไปใช้อย่างถูกต้อง

การตรวจสอบคุณภาพของโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ ของคนขับรถแท็กซี่ โดยส่งให้ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบกิจกรรม เพื่อปรับปรุงก่อนนำไปใช้จริง โดยเกณฑ์การเลือกผู้ทรงคุณวุฒิ ดังต่อไปนี้

1. ผู้เชี่ยวชาญด้านหลักการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน
2. ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัย
3. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายจราจร
4. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎระเบียบข้อบังคับ ในการขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะ

กำหนดเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย และการพัฒนาเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย และส่งผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบคุณภาพ โดยเกณฑ์การเลือกผู้ทรงคุณวุฒิ ดังนี้

1. ผู้เชี่ยวชาญด้านหลักการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน
2. ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัย
3. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายจราจร
4. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎระเบียบข้อบังคับ ในการขอใบอนุญาตขับรถสาธารณะ
5. ผู้เชี่ยวชาญด้านจิตวิทยา

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ

1. แบบทดสอบ จำนวน 23 ข้อ
2. แบบวัดเจตคติ จำนวน 15 ข้อ
3. แบบสัมภาษณ์เจาะลึก
4. แบบประเมินโปรแกรม

แบบทดสอบ และแบบวัดเจตคติ เป็นแบบวัดที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง โดยให้ครอบคลุมเนื้อหาที่ต้องการจะวัด คือ ด้านความรู้ และด้านเจตคติ ในเรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ได้แก่ การแต่งกาย กฎหมายและระเบียบที่ควรทราบ อัตราโทษปรับเมื่อกระทำความผิดหรือฝ่าฝืน โดยคำนึงถึงเนื้อหา และความเหมาะสมของกลุ่มตัวอย่าง

แบบสัมภาษณ์ เป็นแบบวัดที่ผู้วิจัยปรับปรุงมาจากของ อรรถพร สุริยเลิศ (2539)

แบบประเมินโปรแกรม เป็นแบบวัด ที่ผู้วิจัยปรับปรุงมาจากของ นที ภาวงศ์ศักดิ์ (2548)

ขั้นตอนที่ 3 นำเครื่องมือที่ได้ ไปใช้กับกลุ่มทดลอง

1. ให้กลุ่มทดลอง ทำแบบทดสอบก่อนการเข้าร่วมโปรแกรม
2. จัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
3. ให้กลุ่มทดลอง ทำแบบทดสอบหลังการเข้าร่วมโปรแกรม

4. ให้กลุ่มทดลอง ทำแบบวัดเจตคติ
5. ให้กลุ่มทดลอง ทำแบบประเมินผลโปรแกรม
6. เลือกกลุ่มทดลอง จำนวน 5 คน มาสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

ขั้นตอนที่ 4 นำเครื่องมือที่ได้ ไปใช้กับกลุ่มควบคุม

ให้กลุ่มควบคุมทำแบบทดสอบ และแบบวัดเจตคติ

การวิเคราะห์ข้อมูล

ขั้นตอนในการประเมินการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบ มีดังนี้

1. ประเมินผล กลุ่มควบคุมด้วยแบบทดสอบ และแบบวัดเจตคติ
2. ประเมินผล กลุ่มทดลอง ด้วยแบบทดสอบ ก่อนการเข้าร่วมโปรแกรม
3. ประเมินผล กลุ่มทดลอง ด้วยแบบทดสอบ (หลังเข้าร่วมโปรแกรม) แบบวัดเจตคติ
แบบประเมินโปรแกรม และแบบสัมภาษณ์แบบเจาะลึก หลังการเข้าร่วมโปรแกรม

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนก่อนและหลังการทดลองของกลุ่มทดลอง ด้วยสถิติทดสอบที (T-Test Dependent)

4.2 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนน ระหว่างกลุ่มทดลอง (คะแนนหลังเข้าร่วมโปรแกรม) และกลุ่มควบคุม ด้วยสถิติทดสอบที (T-Test Dependent)

4.3 เปรียบเทียบเจตคติ ของกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมด้วยสถิติทดสอบที (T-Test Dependent)

ผู้วิจัยได้ศึกษารายละเอียดของแนวทางในการจัดกิจกรรม และสร้างกิจกรรมในโปรแกรม เพื่อความเหมาะสม และการนำไปใช้อย่างถูกต้อง จึงขอส่งผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อตรวจสอบคุณภาพของโปรแกรมการศึกษานอกระบบเรียน ที่มีต่อความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ แลเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เพื่อตรวจสอบคุณภาพของแบบวัดดังต่อไปนี้

1. แบบทดสอบความรู้ เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ
2. แบบวัดเจตคติ เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ
3. แบบประเมินผลโปรแกรม
4. แบบสัมภาษณ์ หลังการเข้าร่วมโปรแกรม

สรุปผลการวิจัย

1. โปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

รูปแบบโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ โดยใช้หลักการจัดกิจกรรมของแมคลาสลิน ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน คือ

ขั้นตอนที่ 1 การประเมินผลการเรียน (Assessment)

ก่อนที่คนขับรถแท็กซี่จะเข้าร่วมโปรแกรม ควรมีการประเมินผลความรู้ก่อน เพื่อจะได้เปรียบเทียบว่า ก่อนและหลังเข้าร่วม โปรแกรม คนขับรถแท็กซี่ มีความรู้ และทักษะ เปลี่ยนไปจากเดิมหรือไม่

ขั้นตอนที่ 2 การตั้งเป้าหมายและจุดประสงค์การสอน (Setting Goal and Instructional Objective)

การระบุจุดประสงค์ในแต่ละขั้นตอน ควรเป็นจุดประสงค์ที่สามารถเกิดขึ้นได้จริงและบรรลุได้โดยคนขับรถแท็กซี่เอง การเลือกจุดประสงค์เหล่านี้ควรมีความสัมพันธ์กับทักษะของคนขับรถแท็กซี่ เพื่อการนำไปประยุกต์ใช้ในการประกอบอาชีพ

ขั้นตอนที่ 3 การวิเคราะห์ผลงาน (Task Analysis)

การวิเคราะห์ผลงานเกี่ยวข้องกับการแตกย่อยทักษะให้เป็นขั้นตอนย่อยๆ และเรียงลำดับของขั้นตอนย่อยๆเหล่านี้ตามความสมเหตุสมผล รวมถึงลำดับของการนำสื่ออุปกรณ์มาใช้จะส่งผลต่อความเร็วในการเรียนรู้ของคนขับรถแท็กซี่ด้วย วิธีการก็คือเรียงลำดับจากทักษะที่ง่ายไปสู่ทักษะที่ยากขึ้น โดยเริ่มต้น จากรูปแบบการแต่งกายของคนขับรถแท็กซี่ กฎระเบียบข้อบังคับ และอัตราโทษปรับ ตามลำดับ

ขั้นตอนที่ 4 การเลือกและใช้กลยุทธ์ในการสอนรวมทั้งสื่ออุปกรณ์ (Selection and Use of Instructional Strategies Including Materials)

กลยุทธ์ในการสอนจะส่งผลต่อวิธีการสอน ขั้นตอนในการสอนคือการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้สอน ที่ถ่ายทอดออกมาสู่คนขับรถแท็กซี่ เพื่อที่จะให้คนขับรถแท็กซี่ ได้แสดงออกถึงทักษะที่ตั้งเป้าหมายเอาไว้ โดยผู้วิจัย เลือกใช้เทคนิคในการสอนคือ เกม สถานการณ์จำลอง และการบรรยาย เพื่อเหมาะสมกับผู้เรียน

ขั้นตอนที่ 5 การประเมินผลโปรแกรม (Program Evaluation)

เมื่อโปรแกรมได้ถูกปฏิบัติครบถ้วนทุกขั้นตอนแล้ว มีความสำคัญอย่างยิ่งที่จะต้องตรวจสอบว่าคนขับรถแท็กซี่ มีความรู้ มากขึ้นจากเดิมก่อนการเข้าร่วมโปรแกรม หรือไม่อย่างไร

2. ระดับความรู้ ของคนขับรถแท็กซี่ ที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน (กลุ่มควบคุม) เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

คนขับรถแท็กซี่ มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 60 อยู่ในระดับสูง จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 และอยู่ในระดับต่ำ จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 6.67 ตามลำดับ

3. ระดับความรู้ ก่อนการเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน (pre-test) ของคนขับรถแท็กซี่ (กลุ่มทดลอง) เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

คนขับรถแท็กซี่ มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 76.67 อยู่ในระดับต่ำ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 13.33 และอยู่ในระดับสูง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 10 ตามลำดับ

4. ระดับความรู้ หลังการเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน (post-test) ของคนขับรถแท็กซี่ (กลุ่มทดลอง) เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

คนขับรถแท็กซี่ มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ หลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 90 และอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 10

5. ผลการเปรียบเทียบระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ของกลุ่มที่เข้าร่วมโปรแกรม (กลุ่มทดลอง) ระหว่างก่อนและหลัง เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

คนขับรถแท็กซี่ ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ส่วนใหญ่มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 76.67 หลังร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน คนขับรถแท็กซี่ มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อยู่ในระดับสูง จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 90 จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความรู้ของคนขับรถแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ พบว่า ค่า t ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 7.408 ดังนั้น จึงเป็น การยอมรับสมมติฐานและ

แสดงให้เห็นว่าหลังร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน คนขับรถแท็กซี่ จะมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ เพิ่มขึ้น แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

6. ผลการเปรียบเทียบระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างกลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน (กลุ่มควบคุม) และกลุ่มที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน (กลุ่มทดลอง) โดยใช้คะแนนหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน (post-test) เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล

คนขับรถแท็กซี่ ที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ส่วนใหญ่มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 60 ส่วนคนขับรถแท็กซี่ ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน โดยใช้คะแนนหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน (post-test) ส่วนใหญ่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อยู่ในระดับสูง จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 90 จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความรู้ของคนขับรถแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ พบว่า ค่า t ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 21.802 ดังนั้น จึงเป็น การยอมรับสมมติฐานและแสดงให้เห็นว่า คนขับรถแท็กซี่ ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน จะมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สูงกว่ากลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

7. ผลการเปรียบเทียบเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างกลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน (กลุ่มควบคุม) และกลุ่มที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน (กลุ่มทดลอง)

ระดับเจตคติเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยปานกลาง คิดเป็นค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) 3.27 ส่วนคนขับรถแท็กซี่ ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยปานกลาง คิดเป็น ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) 3.27 และพบว่าค่า t ที่คำนวณได้ มีค่าเท่ากับ 0.03 ดังนั้น จึงเป็น การปฏิเสธสมมติฐาน และแสดงให้เห็นว่า คนขับรถแท็กซี่ มีระดับเจตคติ ไม่แตกต่างกัน ที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

8. การประเมินผลการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพ และปริมณฑล

คนขับรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในกิจกรรม ในเกณฑ์ระดับความพึงพอใจมาก โดยมีค่าเฉลี่ย (X) 4.02 และมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจในกิจกรรม กฎระเบียบข้อบังคับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ย (X) 4.13 รองลงมาคือ เครื่องแต่งกาย มีค่าเฉลี่ย (X) 4.07 และอัตราโทษปรับ มีค่าเฉลี่ย (X) 3.87 ตามลำดับ

คนขับรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในความเหมาะสมของเนื้อหา กิจกรรม และเวลา ในเกณฑ์ระดับความพึงพอใจมาก โดยมีค่าเฉลี่ย (X) 4.35 และมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจ ในเทคนิคและวิธีการจัดกิจกรรมมีความเหมาะสม มากที่สุด มีค่าเฉลี่ย (X) 4.70 รองลงมาคือความเหมาะสมของวิทยากร มีค่าเฉลี่ย (X) 4.63

9. ผลจากการสัมภาษณ์ คนขับรถแท็กซี่ ที่เข้าร่วมโปรแกรม การศึกษานอกระบบเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

ผู้วิจัยเลือกคนขับรถแท็กซี่ ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ จำนวน 5 คน โดยพิจารณาจากคะแนนทดสอบความรู้หลังการเข้าร่วมโปรแกรม ผู้ที่ได้คะแนนมากที่สุด เรียงลำดับ 5 อันดับแรก มาสัมภาษณ์ ได้ผลการสัมภาษณ์ดังต่อไปนี้

คนขับรถแท็กซี่ทุกคนมีภูมิลำเนา อยู่ต่างจังหวัด โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มาทำงานในกรุงเทพ เนื่องจากมีญาติ และเพื่อนชักชวนให้เข้ามา โดยทุกคนเพิ่งประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ได้ไม่เกิน 2 ปี ที่หันมาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เนื่องจาก คิดว่าเป็นอาชีพที่อิสระ รายได้ดี และไม่ต้องลงทุนมาก

ชีวิตประจำวัน ขับรถแท็กซี่วันละ 12 ชั่วโมง เริ่มตั้งแต่ 16.00-04.00 น. ของวันรุ่งขึ้น ส่วนใหญ่ มีรายได้ต่อวัน วันละ 1,000-1,500 บาท ซึ่งถ้าหักค่าเช่ารถแท็กซี่ ไปแล้ว คงเหลือประมาณวันละ 500-1,000 บาท

ทุกคนมีความภาคภูมิใจในอาชีพคนขับรถแท็กซี่ เนื่องจากเป็นอาชีพ ที่สุจริต และสามารถหาเลี้ยงตนเอง และครอบครัวได้

ความรู้สึที่มีต่อ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ เห็นด้วยในเรื่อง เครื่องแบบการแต่งกาย ของคนขับรถแท็กซี่ ที่ออกมาเป็นมาตรฐานเดียวกัน ทุกสหกรณ์ เพื่อให้สะดวกในการจำแนกและดูเป็นระเบียบเรียบร้อย เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ ต่างๆ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น ที่ทุกอาชีพ ต้องมีกฎระเบียบข้อบังคับไว้ เพื่อให้เป็นแนวทาง

ในการปฏิบัติ และในเรื่องอัตราโทษปรับ เมื่อกระทำผิด มีความเห็นว่า ถ้าคนขับรถแท็กซี่ที่กระทำผิด ควรลงโทษด้วยการตักเตือนก่อน ไม่ควรเสียเงินค่าปรับ เนื่องจาก อัตราค่าปรับ มีมูลค่าสูง

หลังจากเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ทุกคนมีพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไป หลังจากทราบว่า อัตราโทษปรับสูง เมื่อกระทำผิดและฝ่าฝืน ทำให้พฤติกรรมในการทำผิดลดลง

ความคาดหวังในอนาคต ส่วนใหญ่คิดว่า จะทำงานหารายได้สักระยะหนึ่ง เมื่อมีเงินเก็บ เป็นจำนวนหนึ่งแล้ว จะกลับบ้านที่อยู่ต่างจังหวัด และเลิกประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ แต่บางคนคิดว่าอยากจะเป็นเจ้าของกิจการอยู่รถแท็กซี่ และอยากอาศัยตั้งถิ่นฐานอยู่ในกรุงเทพมหานครอย่างถาวร

อภิปรายผลการวิจัย

การอภิปรายผลการวิจัย เรื่อง ผลของการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่มีต่อ ความรู้และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล มีดังนี้

1. การนำเสนอโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

โปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ผู้วิจัยใช้หลักการจัดกิจกรรมของแมคลาสลิน ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ดังนี้

1.1 การประเมินผลก่อนการเข้าร่วมโปรแกรม โดยให้คนขับรถแท็กซี่ทำแบบทดสอบ ความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ เพื่อจะได้ทราบว่าคนขับรถแท็กซี่มีระดับความรู้เบื้องต้นมากน้อยแค่ไหน และเพื่อเปรียบเทียบว่า ก่อนและหลังเข้าร่วม โปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ คนขับรถแท็กซี่ มีความรู้ และทักษะเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร ซึ่งสอดคล้องกับ สุวัฒน์ วัฒนวงศ์ (2547) ที่กล่าวไว้ว่า การที่ไม่มีการทดสอบ ก่อนการฝึกอบรม ทำให้ไม่อาจมั่นใจได้ว่า มีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นหลังการฝึกอบรม และการที่ไม่มีการวัดผลก็ยิ่งทำให้ไม่ทราบว่า การฝึกอบรม คือตัวการที่ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงจริงหรือไม่

1.2 การตั้งเป้าหมาย และจุดประสงค์ในการสอน เพื่อให้คนขับรถแท็กซี่มีความรู้ ความเข้าใจเพิ่มมากขึ้น เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ ควรตั้งจุดประสงค์ให้ชัดเจน และสามารถเกิดขึ้นได้จริงและบรรลุได้โดยคนขับรถแท็กซี่เอง การเลือกจุดประสงค์ควรมีความสัมพันธ์กับทักษะของคนขับรถแท็กซี่ เพื่อการนำไปประยุกต์ใช้ในการประกอบอาชีพต่อไป ซึ่งสอดคล้องกับ Tyler

(1996) กล่าวไว้ว่า การกำหนดวัตถุประสงค์ต้องระบุพฤติกรรมที่ต้องการของผู้ร่วมกิจกรรม ให้ได้อย่างชัดเจน และเจาะจง เพื่อให้เป็นแนวทาง ในการจัดประสบการณ์เรียนรู้ ให้ผู้เรียนกิจกรรมได้อย่างเหมาะสม และมีประสิทธิภาพ

1.3 การวิเคราะห์ผลงาน เป็นการเรียงลำดับ ขั้นตอนของแต่ละโปรแกรม ให้เป็นขั้นตอนย่อยๆ และเรียงลำดับตามความเหมาะสม การเรียงลำดับการสอน จากทักษะที่ง่ายไปสู่ทักษะที่ยากขึ้น จะส่งผลให้คนขับแท็กซี่ เกิดการเรียนรู้ได้ง่าย และรวดเร็วขึ้น โดยเริ่มต้น เนื้อหาจาก เรื่อง เครื่องแบบการแต่งกายของคนขับรถแท็กซี่ กฎระเบียบข้อบังคับ และอัตราโทษปรับตามลำดับ ซึ่งในแต่ละขั้นตอน จะมีการวัดประเมินผล รวมอยู่ด้วย ซึ่งสอดคล้องกับ Bolye (1981) กล่าวไว้ว่า นักศึกษานอกกระบบโรงเรียน จะต้องตัดสินใจในการพัฒนาโปรแกรมที่หลากหลาย เพื่อตอบสนองกับประชาชนจำนวนมาก ในเวลาและด้วยทรัพยากรอันจำกัด ดังนั้น การจัดลำดับความสำคัญของเรื่องต่างๆ ในการพัฒนาโปรแกรมจึงมีความสำคัญมาก ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง การกำหนดความต้องการให้เป็นเป้าหมายเฉพาะ การแสวงหาทรัพยากรที่มีอยู่ รวมถึงการเรียงลำดับวิธีหรือขั้นตอนการปฏิบัติ ให้เหมาะสม กับกลุ่มเป้าหมาย

1.4 การเลือก นำสื่ออุปกรณ์ รวมถึงกลยุทธ์มาใช้ในการสอน เพื่อกระตุ้นความสนใจในการเรียนรู้ของคนขับรถแท็กซี่ โดยผู้วิจัย เลือกใช้วีดิทัศน์เพื่อการศึกษา เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง มาเป็นส่วนหนึ่งในการจัดโปรแกรมการศึกษานอกกระบบโรงเรียน และนอกจากนั้น ยังมีการใช้เกมส์ และการบรรยายในโปรแกรมการศึกษาด้วย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัย ของดาร์ตัน กาญจนภา (2540) ซึ่งได้ศึกษาและพบว่า สื่อรายการโทรทัศน์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับผลสัมฤทธิ์ทางการเรียน ของนัศึกษานอกโรงเรียนและสอดคล้องกับ รัตนา พุ่มไพศาล (2533) ที่กล่าวถึงคุณค่าของสื่อการสอนที่ใช้ในการศึกษานอกกระบบโรงเรียน ดังนี้ 1) คุณค่าทางวิชาการ สื่อการศึกษานอกกระบบทำให้ผู้เรียนได้รับประสบการณ์ตรง มีผลการเรียนดีกว่าการใช้สื่อการศึกษา ผู้เรียนจะเข้าใจในความหมายได้กว้างขวาง ส่งเสริมการคิดแก้ปัญหาให้ประสบการณ์ที่เป็นจริง ทำให้ผู้เรียนเกิดการเรียนรู้ที่ถูกต้อง จดจำเรื่องราวต่างๆ ได้มาก และจำได้นาน รวมทั้งช่วยเพิ่มทักษะในการเรียนรู้ด้วย 2) คุณค่าทางจิตวิทยา สื่อการศึกษานอกกระบบ ทำให้ผู้เรียนเกิดความสนใจต้องการเรียนรู้ในเรื่องต่างๆ ทำให้มีทัศนคติที่ถูกต้อง ผู้เรียนเกิดความพอใจ

1.5 ประเมินผล เพื่อให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น กับคนขับรถแท็กซี่ และทราบว่า คนขับรถแท็กซี่ มีความพึงพอใจในโปรแกรม การศึกษานอกกระบบ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ มากน้อยเพียงใด ด้วยแบบทดสอบ และแบบประเมินผล ซึ่งสอดคล้องกับ Tyler (1996) กล่าวไว้ว่า การประเมินผลการเรียนรู้ ในขั้นตอนสุดท้าย เป็นการประเมินผลการเรียนรู้ว่าสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่ตั้งไว้หรือไม่ ผู้เรียนมีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางใด และสอดคล้องกับ

Boyle (1981) กล่าวว่า การประเมินผลโปรแกรม หมายถึง การประเมินคุณค่าของโปรแกรม การประเมินหรือการพิจารณาตัดสินคุณค่าของโปรแกรม เพื่อให้เราทราบข้อมูล และนำมาพัฒนาปรับปรุงโปรแกรมต่อไป

สรุปขั้นตอนในการพัฒนาโปรแกรม ทั้ง 5 ขั้นตอน จะสอดคล้องกับ แนวความคิดเกี่ยวกับ องค์ประกอบในการพัฒนาโปรแกรม ของCaffarella (1994) กล่าวว่า การสร้างแผนการเรียนการสอน (Designing Instructional Plans) มีขั้นตอนดังนี้ กำหนดวัตถุประสงค์ของแต่ละกิจกรรม การเรียนการสอนอย่างชัดเจน เลือกและลำดับเนื้อหาสาระตามระดับความรู้และประสบการณ์ของผู้เรียนตามลักษณะเนื้อหาวิชาการและสิ่งที่ผู้สอนเห็นว่าเหมาะสม เลือกเทคนิคการเรียนการสอน เพื่อให้ได้ผลตามที่คาดหวังไว้ในการจัดการเรียนการสอน (เช่น การบรรยาย กรณีศึกษา บทบาทสมมุติ การละเล่น การเล่าเรื่อง) เลือกและ (หรือ) พัฒนาสื่อที่จะเสริมการเรียนการสอน ในแต่ละกิจกรรมเลือกวิธีประเมินผลที่จะช่วยเสริมการเรียนรู้ของผู้เรียนและช่วยให้รู้ว่าการเรียนการสอน ได้ผลตามที่คาดหวังไว้หรือไม่ และสอดคล้องกับ อารี แก้วสถิตวงศ์ (2539) กล่าวว่า กระบวนการจัดการเรียนรู้สำหรับผู้ใหญ่ ต้องมีรูปแบบที่หลากหลาย เป็นรูปแบบที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใหญ่ บทบาทของผู้สอนต้องเปลี่ยนไป จากผู้บอก ผู้สั่งสอน เป็นบทบาทใหม่เป็นผู้อำนวยความสะดวก เป็นผู้ให้ความช่วยเหลือ แนะนำ ในขณะที่ผู้เรียนที่เป็นผู้ใหญ่ก็ต้องเปลี่ยนบทบาท มีความสนใจ กระตือรือร้นในการแสวงหาความรู้ มีส่วนร่วมในกระบวนการเรียนรู้ การแลกเปลี่ยน และสะท้อนกลับระหว่างผู้สอนและผู้เรียน บรรยายาการการเรียนรู้ของผู้ใหญ่จะต้องไม่เป็นการข่มขู่ผู้เรียน มีสื่อและอุปกรณ์การเรียนรู้ทันสมัยและเหมาะสม หลักสูตรที่จัดต้องสามารถนำไปใช้ได้จริงในชีวิตประจำวัน ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องนำมาพิจารณาทบทวนและประยุกต์ใช้ในการจัดรูปแบบการเรียนรู้ให้กับผู้ใหญ่ จึงจะทำให้การเรียนรู้ของผู้ใหญ่เกิดผลสำเร็จตามเป้าหมาย

2. ระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ของกลุ่มทดลอง ระหว่างก่อนและหลัง เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล

คนขับรถแท็กซี่ ก่อนเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ส่วนใหญ่มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 76.67 หลังร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน คนขับรถแท็กซี่ มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อยู่ในระดับสูง จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 90 จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความรู้ของคนขับรถแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ พบว่า ค่า t ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 7.408 ดังนั้น จึงเป็น การยอมรับสมมติฐานและ

แสดงให้เห็นว่าหลังร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน คนขับรถแท็กซี่ จะมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ เพิ่มขึ้น แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แสดงให้เห็นว่าหลังจากเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน คนขับรถแท็กซี่ที่มีความรู้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากวิธีการและเทคนิค ที่นำมาใช้ในการจัดกิจกรรม มีความหลากหลายน่าสนใจ และเหมาะสมกับคนขับรถแท็กซี่ ทำให้คนขับรถแท็กซี่เกิดความกระตือรือร้นในการร่วมกิจกรรม และเรียนรู้ได้ดีขึ้น และส่งผลให้มีระดับความรู้เพิ่มมากขึ้นด้วย ซึ่งสอดคล้องกับ Billington (1988) ได้ศึกษา เกี่ยวกับการเรียนรู้ของผู้ใหญ่ พบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อการเรียนของผู้ใหญ่ คือ การให้ผู้เรียนได้มีปฏิสัมพันธ์ ในการเรียน มีการสนทนา พูดคุยเพื่อให้เกิดแนวความคิดใหม่ในการทำงาน การทดลอง การฝึกปฏิบัติ จะช่วยตรวจสอบความเป็นจริงในทางทฤษฎี และกระตุ้นให้ผู้เรียนเกิดการเรียนรู้ ส่งผลให้มีความรู้ความเข้าใจ ที่พัฒนาขึ้น และสอดคล้องกับ Brookfield (1986) กล่าวถึงลักษณะของการเรียนรู้ไว้ว่า ผู้ใหญ่มาเรียนตามความสนใจ ซึ่งในการจัดการเรียนรู้ ต้องคำนึงถึงความสนใจ ความต้องการของผู้ใหญ่เป็นหลัก เพราะผู้ใหญ่จะเรียนรู้ได้ดีในเรื่องที่ตนเองสนใจ และจะไม่เกิดการเรียนรู้ ถ้าผู้ใหญ่ไม่สนใจ การจัดการเรียนรู้ก็เปล่าประโยชน์

3. ระดับความรู้ และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ระหว่างกลุ่มควบคุม และกลุ่มทดลอง) เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล

คนขับรถแท็กซี่ ที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ส่วนใหญ่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 60 ส่วนคนขับรถแท็กซี่ ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน โดยใช้คะแนนหลังเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน (post-test) ส่วนใหญ่มีระดับความรู้ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ อยู่ในระดับสูง จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 90 จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบระดับความรู้ของคนขับรถแท็กซี่ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ พบว่า ค่า t ที่คำนวณได้มีค่าเท่ากับ 21.802 ดังนั้น จึงเป็น การยอมรับสมมติฐานและแสดงให้เห็นว่าคนขับรถแท็กซี่ ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน จะมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สูงกว่ากลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และระดับเจตคติเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยปานกลาง คิดเป็นค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) 3.27 ส่วนคนขับรถแท็กซี่ ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน โดยรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยปานกลาง คิดเป็น ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) 3.27 และพบว่าค่า t ที่คำนวณได้ มีค่าเท่ากับ 0.03 ดังนั้นจึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐาน และแสดงให้เห็นว่า คนขับรถแท็กซี่ มีระดับเจตคติ

ไม่แตกต่างกัน ที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มทดลอง มีระดับความรู้มากกว่ากลุ่มควบคุม เนื่องจากกลุ่มทดลองได้เข้าร่วมกิจกรรมการศึกษานอกระบบ ทำให้มีความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบข้อบังคับมากกว่ากลุ่มที่ไม่ได้เข้าร่วมโปรแกรม (กลุ่มควบคุม) แสดงให้เห็นว่า โปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นประสบความสำเร็จ และบรรลุถึงจุดประสงค์ ที่ได้ตั้งไว้ ซึ่งสอดคล้อง กับ Boyle (1981) กล่าวไว้ว่า ความสำคัญของการพัฒนาโปรแกรม คือ ความสามารถของนักการศึกษานอกระบบในการกำหนดได้อย่างชัดเจน ว่าอะไรคือความต้องการ ปัญหา หรือสถานการณ์ที่จะต้องเปลี่ยนแปลง และสามารถเลือกกิจกรรม การเรียนการสอนที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนั้นๆ การเปลี่ยนแปลงที่จะตอบสนองความต้องการ และปัญหา อาจเป็นเรื่องความรู้ เจตคติ หรือทักษะชีวิตด้านอาชีพ

4. การประเมินผลการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพ และปริมณฑล

คนขับรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในกิจกรรม ในเกณฑ์ระดับความพึงพอใจมาก โดยมีค่าเฉลี่ย (X) 4.02 และมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจในกิจกรรม กฎระเบียบข้อบังคับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ย (X) 4.13 รองลงมาคือ เครื่องแต่งกาย มีค่าเฉลี่ย (X) 4.07 และอัตราโทษปรับ มีค่าเฉลี่ย (X) 3.87 ตามลำดับ

คนขับรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในความเหมาะสมของเนื้อหา กิจกรรม และเวลา ในเกณฑ์ระดับความพึงพอใจมาก มีค่าเฉลี่ย (X) 4.35 โดยมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจ ในเทคนิคและวิธีการจัดกิจกรรมมีความเหมาะสม มากที่สุด มีค่าเฉลี่ย (X) 4.70 รองลงมาคือความเหมาะสมของวิทยากร มีค่าเฉลี่ย (X) 4.63 ที่เป็นเช่นนั้น เนื่องจาก คนขับรถแท็กซี่ มีความพึงพอใจ ในเทคนิค วิธีการสอน และสื่ออุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เพราะสามารถสร้างความสนใจ และตอบสนองความสนใจของผู้เรียน นอกจากนั้น สามารถนำความรู้ที่ได้ ไปใช้ในการประกอบอาชีพได้ต่อไป ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของ Boyle (1981) ได้กล่าวไว้ว่า นักการศึกษานอกระบบโรงเรียนมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการเลือกวิธีการ เทคนิคและอุปกรณ์ในการเรียนการสอนอย่างเหมาะสมโดยให้ผู้เรียนมีส่วนร่วมในการเลือกด้วย วิธีการ (Method) ในที่นี้หมายถึง วิธีการในการปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือแนวทางที่เป็นระบบในการเข้าถึงประชาชน (กลุ่มปัจเจกบุคคล หรือ กลุ่มเป้าหมายทางสื่อมวลชน) เทคนิค (Technique) หมายถึง รูปแบบการเสนอเอกสารที่ต้องการให้มีการเรียนรู้ (รูปแบบการบรรยาย การสัมภาษณ์เป็นคณะ การอภิปรายเป็นกลุ่ม หรือการศึกษาดูงาน) ส่วนอุปกรณ์ (Device) หมายถึง อุปกรณ์และสภาพแวดล้อมที่จัดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการ

เรียนการสอน (ภาพยนตร์ วิทยู การจัดสภาพแวดล้อมทางกายภาพ) เพื่อให้ผู้เรียน เกิดการเรียนรู้ได้สูงสุด

5. การสัมภาษณ์ คนขับรถแท็กซี่ ที่เข้าร่วมโปรแกรม การศึกษานอกระบบเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

ผู้วิจัยเลือกคนขับรถแท็กซี่ ที่เข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ จำนวน 5 คน โดยพิจารณาจากคะแนนทดสอบความรู้ หลังการเข้าร่วมโปรแกรม ผู้ที่ได้คะแนนมากที่สุด เรียงลำดับ 5 อันดับแรก มาสัมภาษณ์ ได้ผลการสัมภาษณ์ดังต่อไปนี้

คนขับรถแท็กซี่ทุกคนมีภูมิลำเนา อยู่ต่างจังหวัด โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มาทำงานในกรุงเทพ เนื่องจากมีญาติ และเพื่อนชักชวนให้เข้ามา โดยทุกคนเพิ่งประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ ได้ไม่เกิน 2 ปี ที่หันมาประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ เนื่องจาก คิดว่าเป็นอาชีพที่อิสระ รายได้ดี และไม่ต้องลงทุนมาก ชีวิตประจำตัว ขับรถแท็กซี่วันละ 12 ชั่วโมง เริ่มตั้งแต่ 16.00-04.00 น. ของวันรุ่งขึ้น ส่วนใหญ่ มีรายได้ต่อวัน วันละ 1,000-1,500 บาท ซึ่งถ้าหักค่าเช่ารถแท็กซี่ไปแล้ว คงเหลือประมาณ วันละ 500-1,000 บาท ทุกคนมีความภาคภูมิใจในอาชีพคนขับรถแท็กซี่ เนื่องจากเป็นอาชีพ ที่สุจริต และสามารถหาเลี้ยงตนเอง และครอบครัวได้ ความรู้สึกที่มีต่อ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ เห็นด้วย ในเรื่อง เครื่องแบบการแต่งกาย ของคนขับรถแท็กซี่ ที่ออกมาเป็นมาตรฐานเดียวกัน ทุกสหกรณ์ เพื่อให้สะดวกในการจำแนก และดูเป็นระเบียบเรียบร้อย เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ ต่างๆ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น ที่ทุกอาชีพ ต้องมีกฎระเบียบข้อบังคับไว้ เพื่อให้เป็นแนวทางในการปฏิบัติ และในเรื่องอัตราโทษปรับ เมื่อกระทำผิด มีความเห็นว่า ถ้าคนขับรถแท็กซี่กระทำผิด ควรลงโทษด้วยการตัดเตือนก่อน ไม่ควรเสียเงินค่าปรับ เนื่องจาก อัตราค่าปรับ มีมูลค่าสูง และหลังจากเข้าร่วมโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ทุกคนมีพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไป หลังจากทราบว่า อัตราโทษปรับสูง เมื่อกระทำผิดและฝ่าฝืน ทำให้พฤติกรรมในการทำผิดลดลง ความคาดหวังในอนาคต ส่วนใหญ่คิดว่า จะทำงานหารายได้สักระยะหนึ่ง เมื่อมีเงินเก็บเป็นจำนวนหนึ่งแล้ว จะกลับบ้านตามภูมิลำเนาเดิม และเลิกประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ แต่บางคนคิดว่าอยากจะเป็นเจ้าของกิจการตุ๋นรถแท็กซี่ และอยากอาศัยตั้งถิ่นฐานอยู่ในกรุงเทพมหานครอย่างถาวร ดังจะเห็นได้ว่า คนขับรถแท็กซี่ มีภูมิลำเนานอกเขตกรุงเทพมหานคร เป็นแรงงานที่อพยพย้ายถิ่นฐานเข้ามาหางานทำให้เขตเมือง และเป็นคนขับรถแท็กซี่ใหม่ ที่เพิ่งหันมาประกอบอาชีพขับรถรับจ้าง โดยคิดว่าเป็นอาชีพที่อิสระ เนื่องจาก คนขับรถส่วนใหญ่อยู่ในภาวะว่างงาน และคิดจะเข้ามาหางานทำในกรุงเทพ แต่ว่า ไม่ประสบความสำเร็จ ประกอบกับ ไม่มีเงินในการลงทุน เลยหันมายึดอาชีพขับรถแท็กซี่ เพราะแค่มีใบขับขี่สาธารณะ

และไม่ต้องใช้เงินจำนวนมากในการซื้อรถมาขับ แต่สามารถหาเช่ารถตามอู่แท็กซี่ หรือสหกรณ์แท็กซี่ ที่มีมากมายในกรุงเทพมหานครได้ และผลตอบแทนหรือรายได้ ถึงแม้จะไม่มากนัก แต่ก็สามารถหาเลี้ยงตนเองและครอบครัวได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัย ของ ณัฐจรี สุวรรณภัก (2545) พบว่า การตัดสินใจเข้าสู่อาชีพแท็กซี่ เนื่องจาก ให้ภาพลักษณ์ที่สอดคล้องกับงานในอุดมคติมากกว่า คือเป็นงานที่รายได้ดี ได้เป็นรายวัน เป็นงานที่อิสระ และสบาย รวมทั้งการประเมินตนเองในแง่ความรู้และอายุ เป็นข้อจำกัดในการหางานใหม่ และการที่ยังหางานใหม่ที่ดีกว่าไม่ได้ แต่ส่วนใหญ่ก็มองชีวิตการทำงานในอนาคตไว้ว่าจะขับแท็กซี่ไปอีกระยะเวลาหนึ่ง เพื่อที่จะเก็บเงินแล้วกลับไปใช้ชีวิตที่บ้านต่างจังหวัด

ข้อเสนอแนะสำหรับการนำผลการวิจัยไปใช้

จากผลการศึกษาวิจัยพบว่า คนขับรถแท็กซี่ที่เข้าร่วมกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ มีระดับความรู้สูงขึ้น ผู้วิจัยใคร่ขอเสนอแนะสำหรับการนำผลการวิจัยไปใช้ ดังนี้

1. จากผลการวิจัย พบว่า ผู้เข้าร่วมการอบรม มีความพึงพอใจในสื่อกิจกรรม อยู่ในระดับมาก ดังนั้นการจัดเตรียมสื่อประกอบกิจกรรม เช่น วีดิทัศน์ และอุปกรณ์เครื่องฉาย ควรมีความน่าสนใจ และมีความหลากหลาย เพื่อดึงดูดความสนใจของคนขับรถแท็กซี่
2. จากผลของโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน พบว่า กิจกรรมที่จัดเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย และเนื้อหาความรู้ที่ได้สอดคล้องกับความต้องการ โดยเน้นการจัดเรียงลำดับเนื้อหาที่ใช้ในการสอน ควรเรียงลำดับจากเนื้อหาที่ง่ายต่อการเรียนรู้ ไปสู่นเนื้อหาที่ยาก เนื่องจากทำให้ผู้เรียนเข้าใจได้ง่ายขึ้น และเกิดการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ
3. จากผลการประเมินความพึงพอใจ ของผู้เข้าร่วมกิจกรรม พบว่า สถานที่ที่ใช้ในการจัดกิจกรรมควรมีความเหมาะสม เดินทางสะดวก มีที่จอดรถเพียงพอ สำหรับผู้เข้าร่วม และควรคำนึงถึงจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม ให้สอดคล้องกับเนื้อหา วิธีการจัดโปรแกรม และสถานที่
4. การจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ ควรทำอย่างต่อเนื่อง และปรับปรุงเนื้อหา ให้ทันสมัย ตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก ที่เปลี่ยนแปลงไป
5. อู่หรือสหกรณ์แท็กซี่ ควรจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ให้กับคนขับรถแท็กซี่ใหม่ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้อง และสามารถนำไปใช้ในการประกอบอาชีพได้

6. ควรให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีโอกาสซักถาม ปัญหา และข้อสงสัย เกี่ยวกับกฎระเบียบ ข้อบังคับ และวิธีปฏิบัติ เพื่อแก้ไขปัญหาสถานการณ์ต่างๆ กับผู้เชี่ยวชาญโดยตรง เช่นจาก เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร หรือ เจ้าหน้าที่จากกรมการขนส่งทางบก

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรให้มีการศึกษากฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น กฎหมายจราจรเบื้องต้น เพื่อนำมาพัฒนาโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ให้กับคนขับรถแท็กซี่
2. ควรนำโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ไปใช้กับกลุ่มคนขับรถแท็กซี่สหกรณ์อื่นๆ หรือคนขับรถแท็กซี่ส่วนบุคคล
3. ก่อนกำหนดวัตถุประสงค์และเนื้อหาในการฝึกอบรม ควรมีการศึกษาหาความต้องการของคนขับรถแท็กซี่ก่อน เพื่อจะได้ตรงกับกลุ่มเป้าหมายอย่างแท้จริง
4. ควรมีการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อระดับความรู้ และเจตคติ ของคนขับรถแท็กซี่

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กชกร สังขชาติ. การศึกษานอกระบบโรงเรียน. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์กิจเจริญ, 2528.

กรมการขนส่งทางบก. จำนวนรถแยกตามประเภทรถที่จดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2537.
2537 .

กรมการขนส่งทางบก. สถิติการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง. 2539 . (อัดสำเนา)

กรมการขนส่งทางบก. แท็กซี่. [online] แหล่งที่มา <http://www.dlt.go.th> (28 ธันวาคม 2549)

กรมตำรวจ. ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ. 2538 .

กุลวดี อรวัฒน์พันธ์. พฤติกรรม的开รับข่าวสารเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการประชาสัมพันธ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.

การศึกษานอกโรงเรียน.กรม. คู่มือการจัดการการเรียนการสอนตามหลักสูตรการศึกษานอกโรงเรียน. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว, 2538.

คำรณ บุญเชิด, การจราจรในกรุงเทพมหานคร : ปัญหาและแนวทางแก้ไข, กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2535.

จรรยา พานิชยผลินไชย. การศึกษานอกระบบโรงเรียน. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เจริญกิจ, 2528.

จรัญ บุรพัตถน. ผลการศึกษาวิจัยเรื่อง โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร. วารสารรัฐสารภี, 32(1), 2533. หน้า 77-93

ณัฐจรี สุวรรณภัก. แท็กซี่ ประสิทธิภาพคนจนเมือง. วารสารมนุษยศาสตร์สังคมศาสตร์ , 21(3), 2547. หน้า 13-33.

ดวงเดือน อ่อนน้อม และคณะ. รูปแบบโปรแกรมการศึกษาสำหรับเด็กสามารถพิเศษในชั้นประถมศึกษา.คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529.

ทวีป อภิลิทธิ. การศึกษานอกระบบโรงเรียน. กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ท., 2523.

ทิตนา แหมมณี. ศาสตร์การสอน องค์ความรู้เพื่อการจัดกระบวนการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

นวลปรางค์ ชมพูนศรี. การนำเสนอโปรแกรมบูรณาการจราจรศึกษากับวิชาสังคมศึกษาสำหรับโรงเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชามัธยมศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

นัยนา เกิดวิชัย พ.ต.ต. คำอธิบายเรียงมาตราพระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ.2522.พิมพ์ครั้งที่

2. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์พิทักษ์อักษร, 2539.

นิติกรรมการขนส่งทางบก. พระราชบัญญัติจราจรทางบก. 2537.

นิตา ชูโต. การประเมินโครงการ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์โปรดักชั่น, 2536.

ปฐุม นิคมนานนท์. การศึกษานอกระบบโรงเรียน. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์อักษรบัณฑิต, 2522.

ประคอง กรรณสุต. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร : บรรณกิจ, 2525.

ประคอง กรรณสุต. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร : บรรณกิจ, 2535.

พิศมัย ใจหาญ. ความรู้ความเข้าใจในการบังคับใช้พระราชบัญญัติป้องกัน และปราบปรามการ
ค้าประเวณี พ.ศ.2539 : ศึกษาเฉพาะสถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านปากเกร็ด
ตระการ.

ยอดพล ธนาภิรณ. ปัญหาการจราจร. สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย. 2537.

ล้วน สายยศ. หลักการวิจัยทางการศึกษา. กรุงเทพมหานคร : คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัย
ศรีนครินทรวิโรฒ, 2531.

วรรณนา พันธุ์สว่าง. พฤติกรรมของคนขับรถจักรยานยนต์รับจ้างกับปัญหาจราจรใน
กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

วิชานนท์ สิ้นสถาพรพงศ์. การพัฒนาโปรแกรมส่งเสริมทักษะการอ่านจับใจความภาษาไทยสำหรับ
นักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535.

ศิริมา กิตติบัณฑิต. การพัฒนาโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน ตามแนวคิดของบอยเฮลล์
ใน สถานฝึกอบรมเด็กและเยาวชนหญิง บ้านปราณี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

ศิริลักษณ์ หย่างสุวรรณ. การพัฒนาโปรแกรมการส่งเสริมความสามารถในการจัดเนื้อหาสาระด้วย
แผนภาพ สำหรับนักศึกษาฝึกหัดครูสาขาการศึกษาปฐมวัย. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

ศึกษาธิการ, กระทรวง. พระราชบัญญัติการศึกษาแห่งชาติ พ.ศ. 2542. กรุงเทพมหานคร : ครุสภา
ลาดพร้าว, 2542.

ศุภร ศรีแสน. การศึกษานอกโรงเรียน. มหาสารคาม : คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินท
รวโรฒ, 2521.

ศุภรัฐ ทินจันทร์. แนวโน้มพฤติกรรมการซื้อขายแท็กซี่ของผู้ขับแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการตลาด บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยศรีนคร
ินทรวิโรฒ, 2547.

สนอง กฤติยาบาล. ปัญหาการจราจร. เอกสารบรรยายหลักสูตร ฝ่ายอำนวยการตำรวจ (เร่งรัด) ชุดที่ 1 (อัดสำเนา). 2533.

สมมต สุนทรเวช, แนวความคิดในการแก้ไขปัญหาจราจรคับคั่งในกรุงเทพมหานคร, กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2531.

สวัสดี ภูทอง. การพัฒนารูปแบบการเรียนรู้จากประสบการณ์เพื่อส่งเสริมคุณภาพคุณภาพชีวิตสำหรับผู้ใหญ่ในชุมชนชนบทภาคเหนือ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.

สุนทร โคตรบรรเทา. การศึกษานอกระบบโรงเรียน. กรุงเทพมหานคร : อักษรสยามการพิมพ์, 2526.

สุประดิษฐ์ บุญนาค, “สาเหตุและวิธี แก้ไขปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นจากผู้ใช้รถใช้ถนน” ปัญหาและวิธีแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร, กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520.

สุพจน์ สิริโยธิน. ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร. เอกสารหลักสูตรวิจัยสารวัตรผู้บังคับการรุ่นที่ 12 โรงเรียนสืบสวนกรมตำรวจ กรุงเทพมหานคร. 2520.

สุพัตรา สุภาพ. พฤติกรรมและทัศนคติของผู้ใช้รถใช้ถนนต่อมาตรการการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร, : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2541.

สุระศักดิ์ เพียสระ. การศึกษาค้นคว้าความต้องการในการพัฒนาครูเรื่องราวอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อมด้วยวิธีการสัมภาษณ์ และการสนทนากลุ่ม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

สุวัฒน์ วัฒนวงศ์. การศึกษานอกระบบโรงเรียน. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์อมรการพิมพ์, 2529.

สำนักงานนโยบายและแผนงานกรุงเทพมหานคร. สถิติกรุงเทพมหานครประจำปี 2537.

สำนักงานกฤษฎีกา. สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก[สจร.]. คู่มืออาสาจราจร. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, 2536.

เสถียร วิชัยลักษณะและคณะ. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์นิติเวช, 2526.

อรรถพร สุริยเลิศ, ว่าที่ ร้อยตำรวจเอก. พฤติกรรมคนขับรถแท็กซี่กับปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

อาชัญญา รัตนอุบล. การจัดการศึกษานอกระบบโรงเรียนสำหรับผู้ใหญ่. กรุงเทพมหานคร : คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2546.

อาชัญญา รัตนอุบล. การจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนสำหรับผู้ใหญ่. กรุงเทพมหานคร : คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.

- อาชัญญา รัตนอุบล. การจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน. กรุงเทพมหานคร : คณะครู
ศาสตร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.
- อุดม เขยก็พงศ์. การศึกษานอกระบบโรงเรียน. กรุงเทพมหานคร : ดวงกลม, 2534.
- อุดม พรหมแก้วงาม. การวิจัยเชิงคุณภาพแบบการสนทนากลุ่มกับงานการศึกษานอกโรงเรียน.
วารสารการวิจัยทางการศึกษา, 17(4), 2530 : 78-89.
- อุ้นตา นพคุณ. กรอบแนวความคิดการพัฒนาโปรแกรมอย่างมีส่วนร่วมทางการศึกษานอกระบบ
โรงเรียน. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ชวนพิมพ์, 2546.
- อุ้นตา นพคุณ. การเรียนการสอนผู้ใหญ่เพื่อพัฒนาทรัพยากรมนุษย์. กรุงเทพมหานคร : กรุงเทพมหานคร
การพิมพ์, 2527.
- อุ้นตา นพคุณ. การศึกษานอกโรงเรียน. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เจริญผล, 2523.
- อำนวย เลิศชัยนที. การทดสอบ – การวัดผลการศึกษา สำหรับครู – อาจารย์ – นักศึกษาครู และผู้
ที่เกี่ยวข้อง. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ เอ-พรินติ้ง, 2539.

ภาษาอังกฤษ

- Best, Jhon W . Research in Education. 3 rd ed. Englewood Cliffs : Prentice – Hall, 1977.
- Boyle, Patrick G. Planning Better Programs. New York : McGraw - Hill Book
Company, 1981.
- Billing, Dorothy d. Ego Development and Adult Education. Doctoral Dissrtation, The
Fielding Institute. Dissertation Abstracts international 49 (7) . University Microfilms
No. 88-16,275 . Press. 1988.
- Boone, Edgar J. Developing Programs in Adult Education. Prospect Heights : Waveland
Press, 1992.
- Boyle P.G. Planning Better Programs. New York : Mc Graw-hill, 1981.
- Brookfield, S.D. The skillful Teacher. San Francisco: Jossey-bass, 1990.
- Caffarella, R.S. Planning Programs for Adult Learners. San Francisco : Jossey-Bass,
1994.
- Knowles, Malcolm s. The Modern Practice of Adult Education : Andragogy verus
Pedagogy. New York:Assocociation Press, 1970.
- Krueger, R.A. Focus Group : A Practical Guide for Applied Research. Thousand Oaks :
CA : SAGE publication, 1994.

- McEnvoy, G., & Buller, P. Five Uneasy Pieces in the Training Evaluation Puzzle. *Training and Development Journal*, 44(8) : 39-42, 1990.
- Saljo, R. *Learning in the Learner's Perspective*. University of Gothenberg, 1997.
- Steward, D.W., & Shamdasani, P.N. Focus Group : Theory and Practice. Newbury Park : CA : SAGE publication, 1990.
- Tyler, R.W. Basic Principles of Curriculum and Instruction. Chicago : University of Chicago Press, 1971.
- Vaughn, S., Schumm, J.S., & Sinaugub, J. Focus Group Interviews in Education and Psychology. Thousand Oaks : CA : SAGE Publication, 1996.
- Wehan Paul, Malaughlin J. Phillip : *Program Development in Special Education*, New York : McGraw – Hill Company, 1981.
- Yan Fung Mok. *Experiential Learning : Functional Attributes and Effectiveness*. University of Hong Kong, 1999.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก
รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถาม

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานหลักสูตรและการสอน คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โทร.82710

ที่ ศธ.0512.6(2771)/0180

วันที่ 26 มกราคม 2550

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรียน รองศาสตราจารย์ ดร.เกียรติวรรณ อมาตยกุล

ด้วย นางสาวพรรยา เอกพรประสิทธิ์ นิสิตชั้นปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชานโยบาย การจัดการ และความเป็นผู้นำทางการศึกษา สาขาวิชาการศึกษานอกระบบโรงเรียน อยู่ระหว่างการดำเนินงานวิจัย วิทยานิพนธ์เรื่อง “ผลของการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนที่มีต่อความรู้และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.อาชัญญา รัตนอุบล เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ในการนี้จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย ทั้งนี้ นิสิตผู้วิจัยจะได้ประสานงานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดเป็นผู้ทรงคุณวุฒิดังกล่าว เพื่อประโยชน์ทาง วิชาการต่อไป และขอขอบคุณมาในโอกาสนี้

(รองศาสตราจารย์ ดร.ณรุทธ์ สุทธจิตต์)

รองคณบดีด้านหลักสูตรและการสอน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานหลักสูตรและการสอน คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โทร.82710

ที่ ศธ.0512.6(2771)/0181

วันที่ 26 มกราคม 2550

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ดวงกมล ไคร์วิจิตรคุณ

ด้วย นางสาวพรรษา เอกพรประสิทธิ์ นิสิตชั้นปริญญาโท ภาควิชานโยบาย การจัดการ และความเป็นผู้นำทางการศึกษา สาขาวิชาการศึกษานอกระบบโรงเรียน อยู่ระหว่างการดำเนินงานวิจัย วิทยานิพนธ์เรื่อง “ผลของการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนที่มีต่อความรู้และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.อาชัญญา รัตนอุบล เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ในการนี้จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย ทั้งนี้ นิสิตผู้วิจัยจะได้ประสานงานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดเป็นผู้ทรงคุณวุฒิดังกล่าว เพื่อประโยชน์ทาง วิชาการต่อไป และขอขอบคุณมาในโอกาสนี้

(รองศาสตราจารย์ ดร.ณรุทธ์ สุทธจิตต์)

รองคณบดีด้านหลักสูตรและการสอน

สถาบันวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานหลักสูตรและการสอน คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โทร.82710

ที่ ศธ.0512.6(2771)/0182

วันที่ 26 มกราคม 2550

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิระเทพ ปทุมเจริญวัฒนา

ด้วย นางสาวพรรษา เอกพรประสิทธิ์ นิสิตชั้นปริญญาโท ภาควิชานโยบาย การจัดการ และความเป็นผู้นำทางการศึกษา สาขาวิชาการศึกษานอกระบบโรงเรียน อยู่ระหว่างการดำเนินงานวิจัย วิทยานิพนธ์เรื่อง “ผลของการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนที่มีต่อความรู้และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.อาชัญญา รัตนอุบล เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ในการนี้จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย ทั้งนี้ นิสิตผู้วิจัยจะได้ประสานงานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดเป็นผู้ทรงคุณวุฒิดังกล่าว เพื่อประโยชน์ทาง วิชาการต่อไป และขอขอบคุณมาในโอกาสนี้

(รองศาสตราจารย์ ดร.ณรุทธ์ สุธงจิตต์)

รองคณบดีด้านหลักสูตรและการสอน

สถาบันวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ที่ ศธ 0512.6(2771)/0183

คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ถนนพญาไท กรุงเทพมหานคร 10330

26 มกราคม 2550

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรียน คุณกมล บุรณพงศ์

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ด้วย นางสาวพรรษา เอกพรประสิทธิ์ นิสิตชั้นปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชานโยบาย การจัดการ และความเป็นผู้นำทางการศึกษา สาขาวิชาการศึกษา นอกระบบโรงเรียน อยู่ระหว่างการดำเนินงานวิจัย วิทยานิพนธ์เรื่อง “ผลของการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนที่มีต่อความรู้และเจตคติ เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.อาชัญญา รัตนอุบล เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ในการนี้จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย ทั้งนี้ นิสิตผู้วิจัยจะได้ประสานงานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดเป็นผู้ทรงคุณวุฒิดังกล่าว เพื่อประโยชน์ทาง วิชาการต่อไป และขอขอบคุณมาในโอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ณรุทธ์ สุทธจิตต์)

รองคณบดี

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

สำนักงานหลักสูตรและการสอน

โทร. 0-2218-2710



ที่ ศธ 0512.6(2771)/0184

คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ถนนพญาไท กรุงเทพมหานคร 10330

26 มกราคม 2550

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

เรียน พ.ศ.ค.ไพรัช หุกเจริญ

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ด้วย นางสาวพรรษา เอกพรประสิทธิ์ นิสิตชั้นปริญญาโท ภาควิชาภาษาไทย การจัดการ และความเป็นผู้นำทางการศึกษา สาขาวิชาการศึกษา นอกระบบโรงเรียน อยู่ระหว่างการดำเนินงานวิจัย วิทยานิพนธ์เรื่อง “ผลของการจัดกิจกรรมการศึกษานอกระบบโรงเรียนที่มีต่อความรู้และเจตคติ เกี่ยวกับ กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.อาชัญญา รัตนอุบล เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ในการนี้จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย ทั้งนี้ นิสิตผู้วิจัยจะได้ประสานงานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดเป็นผู้ทรงคุณวุฒิดังกล่าว เพื่อประโยชน์ทาง วิชาการต่อไป และขอขอบพระคุณในโอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ณรุทธิ์ สุทธจิตต์)

รองคณบดี

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

สำนักงานหลักสูตรและการสอน

โทร. 0-2218-2710



ภาคผนวก ข
เครื่องมือที่ใช้ในโปรแกรมการศึกษานอกระบบ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบทดสอบความรู้ก่อน – หลัง ฝึกอบรม เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่

โปรดตอบคำถามต่อไปนี้ โดยตอบตามความรู้ความเข้าใจของท่านในเรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับแท็กซี่ โดยเลือกตอบเพียงข้อเดียวที่ท่านเห็นว่าถูกต้องที่สุด โปรดตอบคำถามทุกข้อ

1.ข้อใดกล่าวถูกต้องที่สุดเกี่ยวกับระเบียบเครื่องแต่งกายของคนขับรถแท็กซี่

- ก. เสื้อเชิ้ตแขนสั้น กางเกงขาสั้น
- ข. เสื้อเชิ้ตแขนยาว กางเกงขายาว
- ค. เสื้อยืดแขนสั้น กางเกงขาสั้น
- ง. เสื้อยืดแขนยาว กางเกงขายาว

2.จากข้อ 1. เครื่องแต่งกาย ควรจะเป็นสีอะไร

- ก. เสื้อสีฟ้า กางเกงสีฟ้า
- ข. เสื้อสีฟ้า กางเกงสีอะไรก็ได้
- ค. เสื้อสีครีม กางเกงสีดำ
- ง. เสื้อ และ กางเกง ควรจะเป็นสีเดียวกัน

3.ลักษณะของรองเท้า คนขับรถแท็กซี่ ข้อใดถูกต้อง

- ก. รองเท้าหุ้มส้น
- ข. รองเท้าหุ้มข้อ
- ค. รองเท้าหุ้มส้น หรือ รองเท้าหุ้มข้อ
- ง. รองเท้าผ้าใบ หรือ รองเท้าแตะ

4.ในกรณีที่คนขับรถแท็กซี่จะสวมหมวก ควรจะเป็นหมวกชนิดใด และสีอะไร

- ก. หมวกแก๊ป สีสุภาพ
- ข. หมวกแก๊ป สีฟ้า
- ค. หมวกทรงหม้อตาล สีฟ้า
- ง. หมวกทรงหม้อตาล สีเดียวกับเสื้อ

5.ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการติดเครื่องหมายแสดงป้ายชื่อของคนขับรถแท็กซี่

- ก. ติดที่หน้าอกด้านซ้าย เป็นอักษรภาษาอังกฤษ ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า 1.5 ซม.
- ข. ติดที่หน้าอกด้านขวา เป็นอักษรภาษาอังกฤษ ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า 1.5 ซม.
- ค. ติดที่หน้าอกด้านซ้าย เป็นอักษรภาษาไทย ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า 1.5 ซม.
- ง. ติดที่หน้าอกด้านขวา เป็นอักษรภาษาไทย ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า 1.5 ซม.

- 6.ใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ตามที่กฎหมายกำหนดมีอายุกี่ปี
- 1 ปี
 - 2 ปี
 - 3 ปี
 - 4 ปี
- 7.คุณสมบัติในเรื่องอายุ ของผู้ที่ขอรับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ ควรจะมีอายุไม่ต่ำกว่ากี่ปี
- อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์
 - อายุไม่ต่ำกว่า 20 ปี บริบูรณ์
 - อายุไม่ต่ำกว่า 22 ปี บริบูรณ์
 - อายุไม่ต่ำกว่า 25 ปี บริบูรณ์
- 8.ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ที่จะขอรับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่
- ไม่เป็นนิติบุคคลจริต หรือ จิตพินเพื่อน
 - มีความรู้ ข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522
 - ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกเพิกถอน หรือ ถูกยึดใบอนุญาตขับ
 - ถูกทุกข้อ
- 9.การปฏิเสธผู้โดยสารของคนขับรถแท็กซี่ (งัดรับจ้าง) เหตุผลข้อใด ไม่ถูกต้อง
- มีป้ายงัดรับจ้าง วางไว้หน้ารถอย่างชัดเจน
 - ผู้โดยสารยื่นเรียกรถในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามไว้
 - เห็นว่าการรับจ้างนั้น ก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนเอง หรือ ผู้โดยสาร
 - เป็นช่วงเวลาเร่งด่วน
- 10.ข้อใดเป็นสิ่งที่คนขับรถแท็กซี่ ไม่ควรปฏิบัติ
- ต้อน ดึง เหนี่ยว ยื้อคนหรือสิ่งของ ของผู้โดยสาร เพื่อให้ขึ้นรถแท็กซี่
 - สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือการกระทำใด ๆ ที่ก่อความรำคาญแก่คนโดยสาร
 - พูดจาไม่สุภาพ เสียดสี ดุหมั่น ก้าวร้าว ต่อผู้โดยสาร
 - ถูกทุกข้อ
- 11.ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการรับส่งผู้โดยสาร สำหรับคนขับรถแท็กซี่
- คนขับรถแท็กซี่ ต้องพาผู้โดยสาร ไปส่งตามเส้นทาง ที่สั้นที่สุดหรือไม่อ้อม
 - คนขับรถแท็กซี่ ต้องพาผู้โดยสาร ไปส่งตามเส้นทาง ที่รถไม่ติด
 - คนขับรถแท็กซี่ ต้องพาผู้โดยสาร ไปส่งตามเส้นทาง ที่คนขับรถเลือกแล้วเท่านั้น
 - คนขับรถแท็กซี่ ต้องพาผู้โดยสาร ไปส่งตามเส้นทาง เส้นทางที่อ้อม แต่รถไม่ติด

12. ข้อใด คือ ตำแหน่งที่ถูกต้อง ของการแสดงผลหมายเลขรถแท็กซี่ไว้ในตัวรถ

- ก. แผงหน้าปัทม์ ด้านซ้าย
- ข. แผงหน้าปัทม์ ด้านขวา
- ค. ประตูหลัง 2 ข้าง
- ง. ถูกต้อง ทั้งข้อ ก. และ ข้อ ค.

13. ข้อใดคือตำแหน่งที่ถูกต้อง ของการแสดงผลหมายเลขรถแท็กซี่ไว้ภายนอกตัวรถ

- ก. ประตูหน้าทั้งสองข้าง
- ข. ประตูหลังทั้งสองข้าง
- ค. ประตูหน้าทั้งสองข้าง และประตูหลังทั้งสองข้าง
- ง. ไม่มีข้อใดถูก

14. ในกรณีที่ เป็นรถแท็กซี่นิติบุคคล ต้องแสดงผลเลขโทรศัพท์ไว้ที่บริเวณใดของรถ

- ก. ประตูหน้าซ้าย ขวา ภายนอก
- ข. ประตูหลังซ้าย ขวา ภายนอก
- ค. ด้านข้างของรถแท็กซี่ ตอนหน้า ภายนอก
- ง. ด้านข้างของรถแท็กซี่ ตอนท้าย ภายนอก

15. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับระบบเซ็นทรัลล็อก ในรถแท็กซี่

ให้ผู้โดยสารเอง

- ค. ควรมี เพราะผู้โดยสารอาจจะเปิดเองโดยภาระการและอาจจะเกิดอุบัติเหตุได้
- ง. ควรมี เพื่อความสะดวกในการใช้งานของคนขับรถแท็กซี่

16. ข้อใดกล่าวถูกต้อง เกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพของรถแท็กซี่

- ก. รถแท็กซี่ ที่มีอายุต่ำกว่า 7 ปี ต้องตรวจสอบปีละ 2 ครั้ง
- ข. รถแท็กซี่ ที่มีอายุมากกว่า 7 ปี ต้องตรวจสอบปีละ 3 ครั้ง
- ค. รถแท็กซี่ ทุกคันต้องตรวจสอบปีละ 1 ครั้ง
- ง. ถูกทั้ง ข้อ ก. และ ข้อ ข.

17. ข้อใด คือ โทษปรับ ของคนขับรถแท็กซี่ ถ้าแต่งกายไม่ถูกต้อง

- ก. ปรับไม่เกิน 500 บาท
- ข. ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
- ค. ปรับไม่เกิน 1,500 บาท
- ง. ปรับไม่เกิน 2,000 บาท

18.ข้อใด คือ โทษปรับ ของการปฏิเสธการรับจ้างด้วยเหตุผลอันไม่สมควร และไม่มีป้ายงดรับจ้าง แสดงอย่างชัดเจน

- ก. ปรับไม่เกิน 500 บาท
- ข. ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
- ค. ปรับไม่เกิน 1,500 บาท
- ง. ปรับไม่เกิน 2,000 บาท

19.การกระทำใดของคนขับแท็กซี่ ที่ก่อให้เกิดโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท

- ก. ดึง เหนี่ยว ยื้อ คน หรือ สิ่งของ เพื่อให้ขึ้นรถแท็กซี่ตน
- ข. สุมบุนหรี เปิดวิทยุ หรือการกระทำใดๆ ที่ก่อความรำคาญแก่คนโดยสาร
- ค. พุดจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว ต่อผู้โดยสารหรือผู้อื่น
- ง. ญกทุกข้อ

20.ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่พาผู้โดยสาร ไปตามเส้นทางที่สั้นที่สุด ต้องระวางโทษปรับ อย่างไร

- ก. จำคุกไม่เกิน 1 เดือน ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
- ข. จำคุกไม่เกิน 1 เดือน
- ค. ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
- ง. ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

21.รถแท็กซี่ถ้าขาดต่อภาษีประจำปี ต้องระวางโทษปรับ เท่าใด

- ก. ปรับไม่เกิน 500 บาท
- ข. ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
- ค. ปรับไม่เกิน 1,500 บาท
- ง. ปรับไม่เกิน 2,000 บาท

22.ถ้ารถแท็กซี่มีระบบเซ็นทรัลล็อก ต้องระวางโทษปรับ หรือไม่ อย่างไร

- ก. ไม่ต้อง เพราะสามารถมีได้
- ข. ต้องระวางโทษปรับ ไม่เกิน 500 บาท
- ค. ต้องระวางโทษปรับ ไม่เกิน 1,000 บาท
- ง. ต้องระวางโทษปรับ ไม่เกิน 2,000 บาท

23.ถ้าคนขับรถแท็กซี่ ไม่นำรถไปตรวจสภาพ ตามเวลาที่กำหนด ต้องระวางโทษปรับอย่างไร

- ก. ต้องระวางโทษปรับ 500 บาท ต่อรอบ ที่ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพ
- ข. ต้องระวางโทษปรับ 1,000 บาท ต่อรอบ ที่ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพ
- ค. ต้องระวางโทษปรับ 1,500 บาท ต่อรอบ ที่ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพ
- ง. ต้องระวางโทษปรับ 2,000 บาท ต่อรอบ ที่ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพ

แบบสำรวจเจตคติเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

ชี้แจง โปรดพิจารณาข้อความต่อไปนี้แต่ละข้อความ และทำเครื่องหมาย ลงในช่องที่ตรงกับ
ความคิดเห็นของท่านมากที่สุด ซึ่งให้ท่านพิจารณาตามเกณฑ์ 5 ระดับ ดังนี้

5	หมายถึง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
4	หมายถึง	เห็นด้วยมาก
3	หมายถึง	ปานกลาง
2	หมายถึง	ไม่เห็นด้วย
1	หมายถึง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ตัวอย่างการตอบแบบสำรวจเจตคติ

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
1.	รูปแบบการแต่งกาย ของคนขับรถแท็กซี่ใน ปัจจุบันมีความเหมาะสม					

ถ้าท่านเห็นด้วยกับข้อความนี้มาก ขอให้ทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง 4 ดังตัวอย่างต่อไปนี้

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
1.	รูปแบบการแต่งกาย ของคนขับรถแท็กซี่ใน ปัจจุบันมีความเหมาะสม		/			

แบบสำรวจเจตคติเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
1.	<u>เครื่องแบบการแต่งกาย</u> เครื่องแบบการแต่งกายของ คนขับรถแท็กซี่ในปัจจุบัน มี ความเหมาะสม					
2.	เครื่องแบบการแต่งกายของ คนขับรถแท็กซี่ ควรกำหนด ออกมาเป็นมาตรฐาน เดียวกัน					
3.	ป้ายชื่อที่ติดหน้าอก ของ คนขับรถแท็กซี่ไม่จำเป็นต้อง มีเนื่องจาก ภายในรถ ด้านหน้า มีชื่อของคนขับรถ แท็กซี่แสดงอยู่แล้ว					
4.	คนขับรถแท็กซี่สามารถแต่ง กายแบบไหนสีอะไรก็ได้					
5.	เมื่อคนขับรถแท็กซี่แต่งกาย ไม่ถูกต้อง ควรจะเป็นหน้าที่ ของกรมการขนส่งทางบกใน การเปรียบเทียบปรับ ไม่ใช่ หน้าที่ของ ตำรวจจราจร					

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
6.	<u>กฎระเบียบข้อบังคับ</u> คนขับรถแท็กซี่ สามารถ ปฏิเสธผู้โดยสารได้ ถ้าเห็น ว่าจุดหมายปลายทางที่จะ ไปส่งไกลเกินไป และ การจราจรติดขัด					
7.	ถ้าเห็นว่า จุดหมาย ปลายทางที่ผู้โดยสารจะไป เป็นระยะทางไกล คนขับรถ แท็กซี่สามารถเรียกค่า โดยสารเพิ่มจาก ราคามิเตอร์ได้					
8.	ถ้าผู้โดยสารเป็น ชาวต่างชาติ คนขับรถแท็กซี่ สามารถคิดอัตราค่าโดยสาร เป็นแบบเหมาจ่ายได้ โดยไม่ ต้องเปิดมิเตอร์					
9.	ใบขับขี่รถยนต์สาธารณะ ควรจะเป็นแบบตลอดชีพ					
10.	การต่อใบอนุญาต ขับรถสาธารณะ ควรจะมี การอบรมใหม่ทุกครั้ง ก่อน การทดสอบ					

ข้อ	ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
		5	4	3	2	1
11.	<u>อัตราโทษ</u> เมื่อคนขับรถแท็กซี่ กระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับในครั้งแรก ควรลงโทษด้วยการตัดเดือนก่อน					
12.	เมื่อคนขับรถแท็กซี่ กระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับหลายครั้ง ควรมีการลงโทษโดยการพักใบอนุญาตขับขี่เป็นการชั่วคราว					
13.	การฝึกอบรมสามารถ ช่วยลดการกระทำผิดกฎข้อบังคับ ของคนขับรถแท็กซี่ได้					
14	คุณมีความภาคภูมิใจ ในอาชีพคนขับรถแท็กซี่					
15	รถแท็กซี่ เป็นส่วนหนึ่ง ของการบรรเทาปัญหาจราจร					

แบบประเมินผล

การจัดโปรแกรมศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่
คำชี้แจง

แบบประเมินผลนี้ มีจุดมุ่งหมายเพื่อต้องการประเมินผลการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่ เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนปรับปรุง และพัฒนาการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

ผู้วิจัยใคร่ขอความร่วมมือจากท่านในการตอบแบบประเมินผลทุกข้อ ขอให้ท่านได้ ตอบให้ตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด และขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบทดสอบความรู้ และเจตคติฉบับนี้เป็นอย่างดี

พรพชา เอกพรประสิทธิ์
นิสิตปริญญาโท คณะครุศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบประเมินผล

การจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่
.....

คำชี้แจง โปรดพิจารณาข้อความข้อต่อไปนี้แต่ละข้อความ และทำเครื่องหมาย ลง
ในช่องที่ตรง กับความพึงพอใจของท่านมากที่สุด ซึ่งให้ท่านพิจารณาตามเกณฑ์ 5
ระดับ ดังนี้

5	หมายถึง	มีความพึงพอใจมากที่สุด
4	หมายถึง	มีความพึงพอใจมาก
3	หมายถึง	มีความพึงพอใจปานกลาง
2	หมายถึง	มีความพึงพอใจน้อย
1	หมายถึง	มีความพึงพอใจน้อยที่สุด

ตัวอย่างการตอบแบบประเมินผล

ข้อ	ข้อความ	ระดับความพึงพอใจ				
		5	4	3	2	1
1.	เนื้อหาที่กำหนดสอดคล้องกับวัตถุประสงค์					

ถ้าท่าน พึงพอใจกับข้อความนี้มาก ขอให้ท่านทำเครื่องหมาย ลงในช่อง 4 ดังตัวอย่าง ต่อไปนี้

1.	เนื้อหาที่กำหนดสอดคล้องกับวัตถุประสงค์		/			
----	--	--	---	--	--	--

ความพึงพอใจในกิจกรรม

ข้อ	ข้อความ	ระดับความพึงพอใจ				
		5	4	3	2	1
1.	กิจกรรมที่ 1 เครื่องแต่งกาย					
2.	กิจกรรมที่ 2 กฎระเบียบข้อบังคับ					
3.	กิจกรรมที่ 3 อัตราโทษปรับ					

ความเหมาะสมของเนื้อหา กิจกรรม และเวลา

ข้อ	ข้อความ	ระดับความพึงพอใจ				
		5	4	3	2	1
1.	เนื้อหาที่กำหนดสอดคล้องกับวัตถุประสงค์					
2.	เวลาที่ใช้ในการจัดกิจกรรมแต่ละกิจกรรมมีความเหมาะสม					
3.	เนื้อหา ความรู้ที่ได้รับสอดคล้องกับความต้องการ					

ข้อ	ข้อความ	ระดับความพึงพอใจ				
		5	4	3	2	1
4.	ความเหมาะสมของวิทยากร					
5.	เทคนิคและวิธีการจัด กิจกรรมมีความเหมาะสม					
6.	สื่ออุปกรณ์ที่ใช้ในกิจกรรมมี ความน่าสนใจ และ เหมาะสม					
7.	กิจกรรมเน้นการมีส่วนร่วม ของผู้เข้าร่วมอบรม					
8.	รูปแบบกิจกรรมการทำงาน ร่วมกับผู้อื่น มีความ เหมาะสม					
9.	จำนวนผู้เข้าร่วมอบรม เหมาะสมกับกิจกรรม					
10.	บรรยากาศสถานที่ ที่ใช้ใน การจัดกิจกรรม					

อื่น ๆ (โปรดระบุ)

.....

.....

.....

.....

แบบสัมภาษณ์แบบเจาะลึก

การดำเนินการสัมภาษณ์เพื่อหาข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และข้อสรุปที่เหมาะสม ในเรื่องกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่ เพื่อนำมาวางแผนในการจัดโปรแกรมการศึกษานอกระบบสำหรับคนขับรถแท็กซี่ต่อไป และเพื่อให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับผู้เข้าร่วมโปรแกรม โดยมีรายละเอียด คำถามดังนี้

ผู้ให้สัมภาษณ์

.....

ผู้สัมภาษณ์

.....

สถานที่และเวลา

.....

ประวัติชีวิต

.....

.....

ชีวิตประจำวัน

.....

.....

ความรู้สึกที่มีต่ออาชีพคนขับรถแท็กซี่

.....

.....

ความรู้สึกที่มีต่อ เครื่องแบบการแต่งกาย และกฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

.....

.....

พฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไป หลังจากเข้าร่วมการอบรม ในเรื่องการแต่งกาย และการกระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับ

.....

.....

ความคาดหวังในอนาคต

.....

.....



ภาคผนวก ค

ใบความรู้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทโทรทัศน์ เรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับ

ตัวพิมพ์	เสียง	ภาพ	เวลา
วิดีโอทัศน์ เพื่อ การศึกษา เรื่อง กฎระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับ คนขับรถแท็กซี่ โดย พระราช เอกพร ประสิทธิ์			3
คำแนะนำ เรื่องราวต่างๆ ที่เกิดขึ้นเป็น เหตุการณ์ สมมุติขึ้นมา เพื่อให้ ผู้ชม มีความ เข้าใจมากขึ้น ใน เรื่อง กฎระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับ คนขับรถแท็กซี่	 สถาบันวิทยบริการ ศาลากลางกรุงเทพมหานคร		3
	สวัสดีค่ะ ชื่อ พระราช เอกพรประสิทธิ์ นะคะวันนี้จะพา คนขับรถแท็กซี่ทุกคนไปดูเหตุการณ์สถานการณ์จำลอง 10 สถานการณ์นะคะ ว่าแต่ละสถานการณ์คนขับรถแท็กซี่ เป็นฝ่ายถูกหรือผู้โดยสารเป็นฝ่ายถูกนะคะ เดี่ยวเราไปดู	พิธีกร ยืน พูดคนเดียว	34

ตัวพิมพ์	เสียง	ภาพ	เวลา
	สถานการณ์แต่ละสถานการณ์กันเลนนะคะ เพราะว่าก่อนเข้าสู่สถานการณ์แต่ละสถานการณ์ เดี่ยวเรา จะบอกก่อนเลนนะคะ ว่าการถ่ายทำวิดีโอครั้งนี้มี จุดประสงค์ เพื่อให้คนขับรถแท็กซี่ทราบว่ากฎระเบียบ ข้อบังคับต้องปฏิบัติอย่างไรบ้างนะคะ แล้ว ก็เพื่อเป็น แนวทางในการจัดฝึกอบรมด้านอื่นๆ ให้กับคนขับรถแท็กซี่ ในครั้งต่อไปนะคะ เราไปดูกันเลยดีกว่าคะ		
มีผู้โดยสาร จำนวนเยอะ เกินไป	 สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	- ผู้โดยสาร - ขึ้นโบกรถ - แท็กซี่จอด - ผู้โดยสาร - คุยกับ - คนขับรถ - แท็กซี่ - แท็กซี่ไม่ไป - เพราะคน - เยอะ - แท็กซี่ขับ - ออกไป - แท็กซี่ขับ - รถออกไป - ผู้โดยสาร - ให้เพื่อนไป - แอบหลัง - ต้นไม้	2 76 7

ตัวพิมพ์	เสียง	ภาพ	เวลา
คุณคิดว่าฝ่ายไหนเป็นฝ่ายถูก		- ผู้โดยสาร ยื่นเรียกรถคนเดียว - แท็กซี่จอด - ผู้โดยสาร เรียกเพื่อนออกมาที่ละคน - คนขับรถบ่น และได้ลงจากรถ - ผู้โดยสาร บ่น แต่ยอมลงจากรถ - แท็กซี่ขับออกไป - ผู้โดยสาร ยื่นบ่น	
งดรับจ้าง คุณคิดว่าถ้ารถแท็กซี่แสดงป้ายงดรับจ้าง	ได้เวลาเปลี่ยนกะกันแล้วนะคะ เดี่ยวเราจะมาดูสถานการณ์จำลองกัน นะคะ ว่าถ้าคนขับรถแท็กซี่เปลี่ยนกะ แต่มีผู้โดยสารเรียกพอดี เรา จะมีวิธีปฏิเสธผู้โดยสารกันอย่างไรบ้าง นะคะ	พิธีกรยื่นพูดคนเดียว	2 10 10

ตัวพิมพ์	เสียง	ภาพ	เวลา
อย่างชัดเจน แล้วไม่ จดรับ ผู้โดยสาร คนขับรถ แท็กซี่เป็นฝ่าย ผิดหรือไม่	ในส่วนของเครื่องแบบการแต่งกาย ของคนขับรถแท็กซี่นะ คะ หลายคน อาจจะเข้าใจผิดคิดว่าคนขับรถแท็กซี่ต้อง สวมเสื้อสีฟ้า เท่านั้นนะคะ แต่ในความเป็นจริงแล้ว คนขับรถแท็กซี่ที่สามารถสวมเสื้อสีอะไรก็ได้ แต่ต้องเป็นสี สุภาพนะคะ ต้องเป็นเสื้อเชิ้ตนะคะ โดยที่จะเป็นแขนยาว หรือแขนสั้นก็ได้ โดยเราต้องสอดชายเสื้อ ไว้ในกางเกงด้วยนะคะ	พิธีกรยืนพูด คนเดียว	26
ต้อน ดิ่ง เหินยว ยื้อ ผู้โดยสาร คุณคิดว่า คนขับรถแท็กซี่ มีความผิด หรือไม่		- คนยืนอยู่ หลายคน - แท็กซี่เข้า มาจอด - คนขับรถ แท็กซี่ลงมา ดิ่ง ผู้โดยสารให้ ขึ้นรถ - ผู้โดยสาร บ่น ยื้อกัน สั๊กพัก	2 22 7

ตัวพิมพ์	เสียง	ภาพ	เวลา
	มีใครอยากสวมหมวกกันไหมคะ หมวกของคนขับรถแท็กซี่ ตามกฎหมายไม่ได้ห้ามนะคะ ใครอยากสวมก็ได้ หรือไม่ อยากสวมก็ได้ แต่ถ้าใครสนใจจะสวมหมวกนะคะ ต้อง เป็นหมวกทรงหม้อตาลนะคะ สีของหมวกก็เหมือนเดิมคะ เป็นโทนเดียวกับเสื้อหรือกางเกงนะคะ ในส่วนของรองเท้า ต้องเป็นรองเท้าหุ้มส้น หรือเป็นรองเท้าหุ้มข้อเท่านั้นนะคะ รองเท้าแตะสวมไม่ได้นะคะ	- คนขับเห็น ว่าผู้โดยสาร ไม่ไป เลยเดิน กลับไปที่รถ แล้วขับ รถออกไป	24
คนขับรถแท็กซี่ สูบบุหรี่ คุณคิดว่า คนขับรถแท็กซี่ ทำถูกต้องไหม		- คนขับรถ แท็กซี่สูบ บุหรี่ย ระหว่างที่รถ ติด - คนขับรถ บนเรือรถ ติด - ผู้โดยสาร ไม่พอใจ ที่ คนขับ รถแท็กซี่สูบ บุหรี่ย เลยขอ ลงจากรถ	3 25 7

ตัวพิมพ์	เสียง	ภาพ	เวลา
	ในส่วนเครื่องแบบการแต่งกายของคนขับรถแท็กซี่นั้นคะที่เราพอได้ทราบกันคร่าวๆ ไปกันบ้างแล้วนะคะ แต่เมื่อชุดเครื่องแต่งกายภายนอก จะมีสักกี่คนคะ ที่จะรู้ว่าคนขับรถแท็กซี่ต้องติดป้ายชื่อด้วยนะคะ ที่หน้าอก อ่านง่ายชัดเจน และเป็นตัวพิมพ์นะคะ โดยที่ขนาดของตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า 1.5 เซนติเมตรคะ	พิธีกรยืนพูดคนเดียว	26
พาอ้อม คุณคิดว่าคนขับรถแท็กซี่หรือผู้โดยสารเป็นฝ่ายผิด	ถ้าผู้โดยสารเริ่มเดินทางจากคลองเตย ถ.พระราม4นะคะ มีจุดมุ่งหมายที่ถ.เยาวราช ในเมื่อใกล้ตรุษจีนใช่ไหมคะ ก็อาจจะต้องไปเดินซื้อของกันที่เยาวราช เอ..แต่เส้นทางที่คนขับรถแท็กซี่จะพาเราไปเนี่ย จะไปเส้นทางไหนดีคะ หรือว่าเป็นเส้นทางที่เราเลือกเองเดี่ยวเราไปดูสถานการณ์นี้กันดีกว่าคะ	- คนขับรถแท็กซี่เถียงกับผู้โดยสารเรื่องเส้นทางไปเยาวราช คนขับรถจะพาอ้อมไปเส้นทางที่ไกลกว่า - แต่ผู้โดยสารไม่ยอมไปจึงลงจากรถไป	3 21 26 7

ตัวพิมพ์	เสียง	ภาพ	เวลา
คนขับรถแท็กซี่ จำเป็นใหม่ ต้องมีใบขับขี่ รถยนต์ สาธารณะ	กฎระเบียบของกรมการขนส่งทางบกนั้นจะ ออกมาให้กับ คนขับรถแท็กซี่มากมายนะคะ แต่ว่ามี2กฎ ที่เพิ่งได้รับการ เปลี่ยนแปลงนะคะ เราจะมาดูกันว่ามื่อะไรบ้าง ที่เราต้อง ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงแก้ไขใหม่ะคะ ในส่วนของ ใบอนุญาตขับรถสาธารณะเดิมมีอายุ1ปีนะคะ สำหรับ คนขับรถแท็กซี่ปัจจุบัน ได้เพิ่มเป็น3ปีแล้วนะคะ โดยที่เรา ไม่ต้องไปต่อกันบ่อยๆด้วยนะคะ แล้วในส่วนของอายุ คนขับรถแท็กซี่จากเดิมเริ่มที่ อายุ25ปี จึงจะสามารถ ไปสอบใบขับขี่สาธารณะได้นะคะ แต่ปัจจุบันได้ลดลงเป็น 22ปีแล้วนะคะ เอ๊..แล้วถ้าคนขับรถแท็กซี่ไม่พก ใบอนุญาตขับรถจะผิดหรือเปล่านะคะ	พิธีกรยืนพูด คนเดียว	45
			10
	นอกจากใบขับขี่รถยนต์สาธารณะนะคะ เราต้องไปต่อตาม ระยะเวลาที่กำหนดแล้วสำหรับรถมิเตอร์ ต้องไปตรวจ มิเตอร์ทุกๆ6เดือนนะคะ หรือปีละ2ครั้ง นอกเหนือจากนั้น นะคะการต่อภาษีประจำปีก็ยังคงจำเป็นเหมือนกันนะคะ โดย ไปต่อปีละ1ครั้งคะ	พิธีกรยืนพูด คนเดียว	20
ระบบเซ็นทรัล ล็อก	สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	- ผู้โดยสาร จะลงจากรถ แต่เปิด ประตูรถ ไม่ได้ เนื่องจากติด เซ็นทรัลล็อก	2 23
คุณคิดว่ารถ แท็กซี่มีระบบ ล็อกถือว่าผิด		- คนขับรถ ต้องเปิด	4

ตัวพิมพ์ กฎระเบียบ ใหม่	เสียง	ภาพ	เวลา
ผู้โดยสารเป็น ภัยแก่คนขับ รถแท็กซี่ คุณคิดว่าการ ที่คนขับรถ แท็กซี่ไม่รับ ผู้โดยสาร มี ความผิดไหม	ในปัจจุบันนะคะ ไม่ใช่เพียงแค่คนขับรถแท็กซี่ จะกลัว ผู้โดยสารเท่านั้นนะคะ แต่ผู้โดยสารก็กลัวคนขับรถแท็กซี่ ได้เช่นเดียวกันคะ จากที่เราได้เห็นกันตามหน้า หนังสือพิมพ์วิทยุ หรือโทรทัศน์นะคะ มีผู้โดยสารทำร้าย แท็กซี่ และแท็กซี่ทำร้ายผู้โดยสารนะคะ แต่ถ้าถ้าเกิดคนขับรถแท็กซี่เกิดหวาดระแวงผู้โดยสาร ขึ้นมา ว่าถ้าขึ้นรถมาแล้วจะเป็นภัยแก่ตนเอง คนขับรถ แท็กซี่สามารถปฏิเสธ ผู้โดยสาร ได้หรือเปล่านาคิดนะคะ เดี่ยวเราไปดูกันดีกว่า คะ	พิธีกรยื่นพูด คนเดียว - คนเมา เรียกรถ แท็กซี่ - รถแท็กซี่ จอด แต่ คนขับรถ แท็กซี่ปฏิเสธ เพราะ ผู้โดยสาร มีอาการมึน เมา - แท็กซี่ขับ รถออกไป	5 31 23 7
	หลังจากดูสถานการณ์สมมุติมาแล้วนะคะ คนขับรถ แท็กซี่ลองตรวจดูซิคะว่า ได้ทำแบบฝึกหัดครบทุกข้อหรือ เปล่า เพราะเดี๋ยวเราจะมาเฉลยกันนะคะ		12

ตัวพิมพ์	เสียง	ภาพ	เวลา
เฉลย แบบทดสอบ	ตอบแบบฝึกหัดกันหรือยังคะ การปฏิเสธผู้โดยสารที่มีจำนวนเยอะเกินไป แต่คนขับรถแท็กซี่ไม่ยอมให้ขึ้นรถนั้น คิดว่าถูกหรือผิดคะ เดี่ยวเรามาเฉลย กันดีกว่านะคะ ถ้าผู้โดยสารมีจำนวนเกิน7คนขึ้นไป ถ้าเราปฏิเสธก็ไม่ถือว่าเราผิดนะคะ เอ...มีใครตอบถูกกันบ้างคะ เดี่ยวเรามาฟังเฉลยข้ออื่นกันดีกว่าคะ	พิธีกรยืนพูดคนเดียว	4 34
คนขับรถแท็กซี่ สามารถ ปฏิเสธ ผู้โดยสารที่มี จำนวน เยอะเกินไปคือ มากกว่า7คน			10
ถ้าคนขับรถ แท็กซี่แสดง ป้าย งดรับจ้างที่ บริเวณหน้ารถ อย่างชัดเจน คนขับรถแท็กซี่ สามารถปฏิเสธ	ถ้าเราติดป้ายงดรับจ้างแล้วนะคะ แสดงหน้ารถไว้อย่างชัดเจน แล้วผู้โดยสารมาเรียกเรา แต่เราไม่ไป ด้วยเหตุผลต่างๆ อาจจะเป็นส่งกะ หรือมีธุระนะคะ ถือว่าเราไม่ผิดนะคะ เพราะเรามีป้ายแสดงอย่างชัดเจนคะ	พิธีกรนั่งพูดคนเดียว	15 14

ตัวพิมพ์	เสียง	ภาพ	เวลา
เลขผู้โดยสาร ได้ ถือว่าไม่มี ความผิด			
ห้ามคนขับรถ แท็กซี่ต้อน ดิ่ง เหินยว ยื้อ ผู้โดยสาร หรือ สิ่งของ ให้ขึ้น รถของตน	ห้ามสถานการณเมื่อกั้นนั้นะคะ คนขับรถแท็กซี่ที่ทั้งดิ่ง ทั้ง จุด ทั้งยื้อ ผู้โดยสารนะคะ จะให้ขึ้นรถแท็กซี่ของตนเอง คุณคิดว่าใครเป็นฝ่ายผิดคะ ถ้าเราจะร้องเรียนคนขับรถ แท็กซี่ ถือว่าเป็นฝ่ายผิดนะคะ เพราะเขาห้ามคนขับรถแท็กซี่ ดิ่ง เหินยว ยื้อ ไม่ว่าจะเป็นคนหรือสิ่งของของผู้โดยสารนะ คะ โดยที่เขาไม่เต็มใจเมื่อยื้อแล้ว อัตราโทษปรับมีไม่เกิน 1000บาท ถ้ารู้แล้วคนขับรถแท็กซี่อย่าทำเหินยวนะคะ	พิธีกรนั่งพูด คนเดียว	35 13
ห้ามคนขับรถ แท็กซี่สูบ บุหรืหรือเปิด	ห้ามคนขับรถแท็กซี่สูบบุหรืแบบนี้ ก็สร้างความเบื่อหน่าย ให้กับผู้โดยสารนะคะ การจราจรที่ติดขัด เราก็ต้องอดทน กันบ้างคะ ไม่ว่าจะคนขับรถแท็กซี่ที่เกิดอาการเครียด ไม่ ว่าจะมาจากผู้โดยสารหรือมาจากการจราจรที่ติดขัด หรือ มาจากอื่นๆก็ตามนะคะ คนขับรถแท็กซี่ไม่ควรสูบบุหรืนะ คะ เพราะถ้าคนขับรถแท็กซี่สูบบุหรืหรือเปิดวิทยุอัน ก่อให้เกิดความรำคาญแก่ผู้โดยสารแล้ว คนขับ รถแท็กซี่ถือเป็นฝ่ายผิดนะคะ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1000บาทคะ ถ้าอยากสูบกัน เอาไว้สูบตอนไม่มีผู้โดยสาร ดีกว่าคะ	พิธีกรนั่งพูด คนเดียว	39 12

ตัวพิมพ์	เสียง	ภาพ	เวลา
วิทย์เสียงดัง อันก่อให้เกิด ความไม่พอใจ แก่ผู้โดยสาร	นอกจากใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลแล้วนะคะ คนขับรถแท็กซี่หรือคนขับรถรับจ้างทั่วไป จะต้องทำใบขับขี่รถยนต์สาธารณะด้วยคะ เป็นคนละประเภทกับใบขับขี่ส่วนบุคคลนะคะ ถ้าเรารู้ว่าเราประกอบอาชีพกับรถแท็กซี่เราต้องรีบไปสอบกันนะคะ แต่ถ้าคุณไม่ครบ รู้ไหมคะโทษปรับไม่เกิน 1000บาท นะคะ	พิธีกรนั่งพูด	22 10
ห้ามคนขับรถแท็กซี่พาผู้โดยสารไปตามเส้นทางที่อ้อม ให้พาไปตามเส้นทางที่สั้นที่สุด	แม้แต่คลองเตย ถ.พระราม4 จะไปเยาวราชแค่นี้เอง ทำไมคนขับรถแท็กซี่ถึงพาอ้อมขนาดนั้นคะ รู้ไหมคะถ้าเราไม่พาผู้โดยสารไปตามเส้นทางที่สั้นที่สุด หรือเส้นทางที่ไม่อ้อม เราต้องระวังโทษปรับไม่เกิน 2000 บาท เขียวนะคะ	17 10	

ใบความรู้

เครื่องแต่งกายผู้ขับขี่รถแท็กซี่



ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ต้องแต่งกายให้สะอาดสุภาพเรียบร้อย และรัดกุมด้วยเครื่องแต่งกาย ดังนี้

1. เสื้อเชิ้ตคอพับ แขนยาว หรือแขนสั้น ไม่มีลวดลาย การสวมเสื้อให้สอดชายล่างของเสื้อให้อยู่ภายในกางเกง
2. กางเกงขายาวสีเดียวกับเสื้อ และไม่มีลวดลาย โดยสีกางเกงอาจจะเข้มกว่าสีเสื้อก็ได้
3. รองเท้าหุ้มส้น หรือหุ้มข้อ (เว้นแต่เท้าเจ็บจนไม่สามารถสวมได้)
4. หมวก ถ้าจะสวมต้องเป็นหมวกทรงหม้อตาล สีเดียวกับเสื้อ
5. ที่อกเสื้อด้านซ้าย ให้ติดชื่อและชื่อสกุล ของผู้ขับขี่เป็นอักษรไทย ขนาดตัวอักษรสูงไม่น้อยกว่า 1.50 เซนติเมตร ตัวอักษรต้องเป็นตัวพิมพ์อ่านได้ง่าย โดยเย็บติดหรือปักไว้ สีของตัวอักษรต้องให้ตัดกับสีเสื้อ เห็นได้ชัด และต้องมองเห็นได้ชัดเจนโดยตลอด มิให้มีสิ่งใดปิดบังไว้เลยแม้เพียงบางส่วน

(ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องกำหนดลักษณะเครื่องแต่งกาย และเครื่องหมายของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ประกาศ ณ วันที่ 8 พฤษภาคม 2545)

ใบความรู้

เรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

การรับส่งผู้โดยสาร (สำหรับรถแท็กซี่)

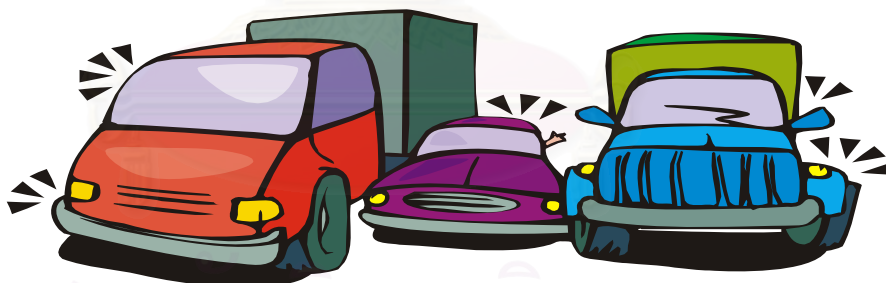
- 1 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร เว้นแต่การบรรทุกนั้น น่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือผู้โดยสาร และหากประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ให้แสดงป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร
- 2 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่ บรรทุกผู้โดยสาร เกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด
- 3 ห้ามมิให้เรียกให้คนขึ้นแท็กซี่ โดยส่งเสียงอื้ออึง หรือในลักษณะที่ก่อความเดือดร้อนรำคาญแก่ผู้อื่น
- 4 ห้ามต้อน ดึง เหนี่ยวให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง
- 5 ห้ามมิให้ผู้ขับรถแท็กซี่ เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่
- 6 ให้ผู้ขับรถแท็กซี่ พาผู้โดยสารไปยังสถานที่ว่าจ้าง ตามเส้นทางที่สั้นที่สุด หรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และจะต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันได้ และมีให้ผู้โดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง ไม่ว่าด้วยประการใด ๆ



ใบความรู้

ข้อบังคับสำหรับผู้ขับรถแท็กซี่เกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถแท็กซี่

1. อายุไม่ต่ำกว่า 22 ปีบริบูรณ์
2. มีความรู้ ความสามารถในการขั้รถยนต์เป็นอย่างดี
3. มีความรู้ข้อบังคับการเดินรถ ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522
4. ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเห็นได้ชัด ว่าไม่สามารถขับรถได้
5. ไม่มีโรคประจำตัว ที่ผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรม เห็นว่า อาจเป็นอันตรายในขณะขับรถ
6. ไม่เป็นบุคคลจิตหรือจิตฟั่นเฟือน
7. ไม่มีใบอนุญาตขับรถประเภทเดียวกันอยู่แล้ว
8. ไม่เป็นผู้อยู่ระหว่างถูกเพิกถอนหรือถูกยึดใบอนุญาตขับขี
9. ใบอนุญาตขับรถสาธารณะมีอายุ 3 ปี



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ใบความรู้



การตรวจสภาพรถแท็กซี่มิเตอร์

- เจ้าของรถแท็กซี่มิเตอร์มีหน้าที่ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพปีละ 2 ครั้ง สำหรับรถที่มีอายุไม่เกิน 7 ปี
- สำหรับรถที่มีอายุเกิน 7 ปี แต่ไม่เกิน 12 ปี ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพปีละ 3 ครั้ง
- รอบตรวจสภาพครั้งแรก ได้แก่ วันครบรอบชำระภาษีประจำปี ส่วนรอบต่อไป ดูได้จากสติ๊กเกอร์ที่ติดหน้ารถ
- เจ้าของรถสามารถดำเนินการตรวจล่วงหน้าก่อนวันดังกล่าวได้ไม่เกิน 1 เดือน
- การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว ต้องเปรียบเทียบปรับ 1,000 บาทต่อรอบ ที่ต้องนำรถเข้าตรวจสภาพ

ใบความรู้

พ.ร.บ.จราจรทางบก กับ รถแท็กซี่

มาตรา 93 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร เว้นแต่การบรรทุกนั้น น่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร ในกรณีที่ผู้ขับขีรถแท็กซี่มีความประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้แสดงป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร วิธีการแสดงป้าย และลักษณะของป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 93 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน หนึ่งพันบาท

มาตรา 94 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่รับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ในการนับจำนวนคนโดยสาร ให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปี จำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 94 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน หนึ่งพันบาท

มาตรา 95 ห้ามมิให้ผู้ใด

1. เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออึง หรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น

2. ต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดยื้อคน หรือสิ่งของของคนนั้น เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง

มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 95 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน หนึ่งพันบาท

มาตรา 96 ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่ ลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 96 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ห้าร้อยบาท

มาตรา 97 คนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 97 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ห้าร้อยบาท

มาตรา 98 บทบัญญัติมาตรา 96 และมาตรา 97 จะใช้บังคับในท้องที่ใด และจะใช้บังคับกับรถแท็กซี่ทุกประเภท หรือบางประเภท โดยมีเงื่อนไขอย่างใด ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ในท้องที่ใดที่มีได้มีพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งใช้บังคับ ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่ในท้องที่นั้นเรียกเก็บค่าโดยสารเกินราคาที่ตกลงกันไว้กับคนโดยสาร และคนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามที่ตกลงไว้ นั้น บทบัญญัติในวรรคสองให้ใช้บังคับแก่กรณีของรถแท็กซี่ประเภทที่มีได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา 149 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา 98 วรรคสอง หรือวรรคสาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ห้าร้อยบาท

มาตรา 99 ในขณะขับรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่

1. สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำด้วยประการใดใด ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร
2. ยื่นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกรถ เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อให้สัญญาณตามมาตรา 37
3. จับคันบังคับด้วยมือเพียงข้างเดียวเว้นแต่มีเหตุจำเป็น
4. ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณโรงพยาบาล สถานที่ทำงาน หรือสถานศึกษา
5. ให้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถคันอื่น
6. แชนหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะฉวยฉวย เป็นที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิดอันตราย
7. ขับรถเข้าบริเวณบ้านของผู้อื่น
8. รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมายจราจรห้ามผู้โดยสาร
9. กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยา ในลักษณะดังกล่าวดต่อคนโดยสาร หรือผู้อื่น

มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 99 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน หนึ่งพันบาท

มาตรา 100 ผู้ขับขีรถแท็กซี่ต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่อ้างตามเส้นทางที่สั้นที่สุด หรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้ ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง ไม่ว่าด้วยประการใดๆ

มาตรา 158 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 100 วรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกิน สองพันบาท

มาตรา 101 ผู้ขับขีรถแท็กซี่ต้องแต่งกาย และมีเครื่องหมายเย็บติด หรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกาย

ลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่อธิบดีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศของอธิบดีใช้บังคับ

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 101 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน ห้าร้อยบาท

มาตรา 102 เมื่อรัฐมนตรีเห็นสมควรให้ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยใช้รถแท็กซี่ในท้องที่ใดต้องจอดพักรถ ณ สถานที่ที่ใดเป็นการเฉพาะ ก็ให้กระทำได้โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา ในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ให้ระบุท้องที่ และวิธีการเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดพักรถด้วย

มาตรา 153 ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร โดยใช้รถแท็กซี่ ผู้ใดไม่จอดรถ ณ สถานที่ที่กำหนดตามพระราชกฤษฎีกา ซึ่งออกตามมาตรา 102 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน หนึ่งพันบาท

ใบความรู้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ใบความรู้

อัตราโทษปรับ เมื่อฝ่าฝืน หรือ กระทำผิด ตามพ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522

1.ห้ามปฏิเสธการรับจ้าง เว้นแต่การรับจ้างนั้นเกิดอันตรายแก่ตนเองหรือผู้โดยสาร

โทษ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

2.การไม่รับจ้าง ต้องแสดงป้าย “งดรับจ้าง” หรือป้าย “ส่งกะ....(สถานที่ หรือย่านที่ส่งกะ).....”

โทษ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

3.ห้ามต้อน ดึง เหนี่ยว ยื้อคนหรือสิ่งของของคนเพื่อให้คนขึ้นแท็กซี่

โทษ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

4.ห้ามสูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำการใดๆที่ก่อความรำคาญแก่คน โดยสาร

โทษ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

5.ห้ามรับคนโดยสารในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามไว้

โทษ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

6.ห้ามพูดจาไม่สุภาพ เสียดสี ดุหมิ่น ก้าวร้าว ต่อผู้โดยสารหรือผู้อื่น

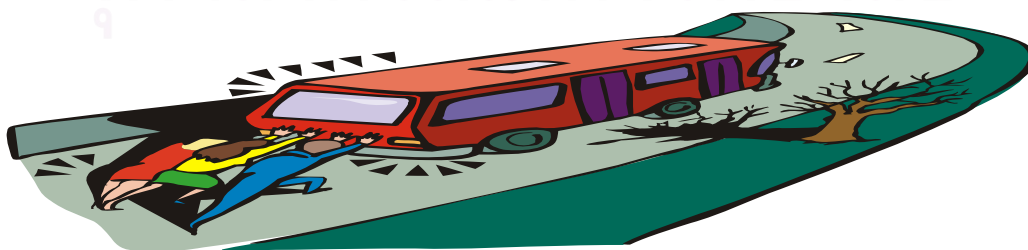
โทษ ปรับไม่เกิน 1,000บาท

7.ต้องพาผู้โดยสารไปส่งตามเส้นทาง “ที่สิ้นสุดหรือไม่อ้อม

โทษ จำคุกไม่เกิน 1เดือนหรือปรับไม่เกิน 2,000บาท

8.ห้ามทิ้งผู้โดยสารระหว่างทาง ไม่ว่าด้วยประการใดๆ

โทษ ทั้งจำและปรับ



ใบความรู้

ตามพ.ร.บ. รถยนต์ พ.ศ.2522

- 1.ต้องมีใบอนุญาตขับรถรถยนต์สาธารณะ (รถแท็กซี่)และพกพาขณะขับรถ
โทษ จำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000บาทหรือทั้งจำและปรับ
- 2.ใบอนุญาตขับรถตาม 1. ต้องไม่สิ้นอายุและหรือถูกเพิกถอน
โทษ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
- 3.ห้ามใช้รถแท็กซี่ขาดต่อภาษีประจำปี
โทษ ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
- 4.รถแท็กซี่ที่ใช้จะต้อง
 - 2 มีมิเตอร์และผ่านการตรวจสอบจากกรมการขนส่งทางบกแล้ว ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
 - 3 แสดงแผ่นป้ายทะเบียนให้ชัดเจน ไม่มีสิ่งใดปิดบัง ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
 - 4 แสดง “หมายเลขทะเบียน” ไว้ภายในรถที่ด้านซ้ายของแผงหน้าปัทม์ และประตูหลัง 2 ข้าง ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
 - 5 กรณีสถานของนิติบุคคล จะต้องแสดงเครื่องหมายต่อไปนี้ด้วย ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
 - *ชื่อนิติบุคคลและหมายเลขทะเบียนรถ ขนาดสูงไม่น้อยกว่า 7 ซม.
 - *หมายเลขโทรศัพท์ด้านข้างของรถตอนท้าย
- ไม่มีระบบเซ็นทรัลล็อก ปรับไม่เกิน 1,000 บาท





ภาคผนวก ง
โปรแกรมการศึกษานอกระบบ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนกิจกรรมในโปรแกรม โดยใช้หลักการจัดกิจกรรมของแมคลาสลิน

เรื่อง กฎ ระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถแท็กซี่

เวลา	เรื่อง	วัตถุประสงค์	กิจกรรม	สื่อ
10.00-10.30	ทดสอบความรู้ และทัศนคติ เรื่อง เครื่องแต่งกาย ของคนขับรถ แท็กซี่ กฎระเบียบ ข้อบังคับสำหรับ คนขับรถแท็กซี่ อัตราค่าปรับ เมื่อ ฝ่าฝืน	เพื่อประเมินผล ความรู้ และเจต คติ ก่อนการเข้า ร่วม อบรม	ทำแบบทดสอบ ความรู้ และแบบ วัดเจตคติ	แบบทดสอบ ความรู้และ วัดเจตคติ
10.30-11.00	เรื่องแต่งกาย สำหรับคนขับรถ แท็กซี่ที่ถูกต้อง	เพื่อให้ผู้เรียนมี ความรู้ และ ความเข้าใจที่ ถูกต้อง ในเรื่อง การแต่งกาย	แบ่งกลุ่ม คนขับรถแท็กซี่ ออกเป็นกลุ่ม ย่อย ให้อุปกรณ์เครื่อง แต่งกาย หลาย รูปแบบ เพื่อให้ ภายในกลุ่ม เลือกและแต่ง ออกมาแสดง เป็นชุด เครื่องแบบที่ ถูกต้อง หน้าชั้น เรียน	เสื้อผ้า เครื่องแบบ กางเกง ป้ายชื่อ รองเท้านวม ซึ่งมีหลาย รูปแบบคล้ายกัน ไป
11.00-11.30			นำรูปแบบที่ ถูกต้อง ออกมา	รูปแบบเครื่อง แต่งกายที่ถูกต้อง

เวลา	เรื่อง	วัตถุประสงค์	กิจกรรม	สื่อ
			แสดง ให้แต่ละ กลุ่มดู พร้อม ตรวจดูผลงาน ของกลุ่ม และ อธิบายสรุป	
11.30-12.00	กฎระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับ คนขับรถแท็กซี่	เพื่อให้ผู้เรียนมี ความรู้ และเจต คติ ที่ถูกต้อง สำหรับกฎ ระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถ แท็กซี่	คู่มือทัศน บทบาทสมมติ ในแต่ละเหตุการณ์ ประมาณ 10 สถานการณ์ ตัวอย่าง และให้ ภายในกลุ่ม วิพากษ์วิจารณ์ กันว่า สถานการณ์ ตัวอย่างไหนที่ผิด กฎระเบียบ ข้อบังคับ ที่ คนขับรถแท็กซี่ ไม่ควรปฏิบัติ	วีดิทัศน์บทบาท สมมติ เครื่อง ฉาย และแบบ ตอบคำถาม
12.00-13.00	พัก	พัก	พัก	พัก
13.00-13.15	กฎระเบียบ ข้อบังคับ สำหรับ คนขับรถแท็กซี่	เพื่อให้ผู้เรียนมี ความรู้ และเจต คติ ที่ถูกต้อง สำหรับกฎ ระเบียบข้อบังคับ สำหรับคนขับรถ แท็กซี่ ที่ถูกต้อง	เฉลยบทบาท สมมติ ที่ให้ดูจาก วีดิทัศน์ พร้อม อธิบาย เพิ่มเติม	วีดิทัศน์ พร้อม เครื่องฉาย และ สไลด์ พร้อม คำอธิบาย

เวลา	เรื่อง	วัตถุประสงค์	กิจกรรม	สื่อ
13.15-13.45	อัตราโทษปรับ เมื่อฝ่าฝืนและ กระทำผิด	เพื่อให้ผู้เรียน มี ความรู้ เรื่อง โทษ ปรับเมื่อกระทำ ผิดกฎ	จากวีดิทัศน์ ที่ให้ ดูไปเมื่อสักครู่ มี การกระทำที่ผิด กฎระเบียบข้อบ้ งค สำหรับค้ รถแท็กซี่ ให้แต่ ละกลุ่มช่วยกัน คิดว่า สถานการณ์ ที่ สมมติขึ้นมานั้น (เฉพาะส ถานการณ์ที่ผิด ระเบียบข้อบ้ งคที่ได้เฉลยไปแล้ ว นั้น มีอัตราโทษ อย่างไรบ้าง	กระดาษคำตอบ ปากกา
13.45-14.00		เพื่อให้ผู้เรียน มี ความรู้ เรื่อง โทษ ปรับเมื่อกระทำ ผิดกฎ ที่ถูกต้อง	เฉลย แบบทดสอบที่ให้ ทำ พร้อม อธิบายสรุป เพิ่มเติม อีกครั้ง	สไลด์ เฉลย
14.00-14.30	ทดสอบความรู้ และทัศนคติ เรื่อง เครื่องแต่งกาย ของคนขับรถ แท็กซี่ กฎระเบียบ	เพื่อประเมินผล ความรู้ และ ทัศนคติ หลังการ เข้าร่วม อบรม	ทำแบบความรู้ และแบบทดสอบ เจตคติ	แบบทดสอบ ความรู้ ทดสอบ เจตคติ และ แบบประเมินผล โปรแกรม

เวลา	เรื่อง	วัตถุประสงค์	กิจกรรม	สื่อ
	ข้อบังคับสำหรับ คนขับรถแท็กซี่ อัตราค่าปรับ เมื่อ ฝ่าฝืน (อีกครั้ง)			
14.30-15.00	กล่าวสรุป พร้อม ทั้งขอขอบคุณ ผู้ที่ เข้าร่วม	เพื่อให้ผู้เข้าร่วม อบรม ทบทวน สิ่งได้เรียนรู้ไป วันนี้	ฟังบรรยาย พร้อมแจก เอกสารสรุป เนื้อหาการเข้า ร่วมอบรม	เอกสารสรุป เนื้อหาการอบรม ของเข้าร่วม สำหรับผู้เข้าร่วม
18.30	จบ	จบ	จบ	จบ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน เกี่ยวกับ

กฎระเบียบข้อบังคับสำหรับคนขับรถแท็กซี่

วันอาทิตย์ที่ 4 มีนาคม 2550

เวลา 10.00 น. – 15.00 น.

ณ.สหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ ซอยสุขุมวิท 103 อุดมสุข

10.00 – 10.30 น.	ทำแบบทดสอบก่อนเข้าร่วมโปรแกรม
10.30 – 11.30 น.	ระเบียบการแต่งกาย
11.30 – 12.15 น.	กฎระเบียบข้อบังคับ
12.15 – 13.15 น.	พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.15 – 14.00 น.	อัตราโทษปรับ
14.00 – 14.30 น.	ทำแบบทดสอบหลังเข้าร่วมโปรแกรม
14.30 – 15.00 น.	ประเมินผลโปรแกรมการศึกษานอกระบบโรงเรียน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กิจกรรมที่ 1

เรื่อง เครื่องแต่งกาย

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ผู้เรียน มีความรู้ เรื่อง ลักษณะการแต่งกายที่ถูกต้องของคนขับรถแท็กซี่

เวลาที่ใช้ 30 นาที

กิจกรรม

1. ให้ผู้เรียนแบ่งกลุ่มกัน กลุ่มละ 6 คน จำนวน 5 กลุ่ม
2. ผู้สอนแจกอุปกรณ์ให้แต่ละกลุ่ม ได้แก่
 - 2.1 เสื้อกลุ่มละ 3 ตัว สีฟ้า สีดำ สีครีม
 - 2.2 กางเกงกลุ่มละ 3 ตัว สีฟ้า สีดำ สีครีม
 - 2.3 รองเท้า 3 แบบ รองเท้าแตะ รองเท้าผ้าใบ รองเท้าหุ้มส้น
 - 2.4 หมวก 2 แบบ หมวกแก๊ป หมวกทรงหม้อตาล
 - 2.5 ป้ายชื่อ
3. ให้แต่ละกลุ่มเลือกแต่งตัว ตามชุดที่ให้ไป และส่งตัวแทนออกมาแสดงหน้าชั้นเรียน พร้อมอธิบาย
4. นำรูปแบบการแต่งกายที่ถูกต้อง ออกมาแสดงหน้าชั้นเรียน
5. เฉลย และอธิบาย เครื่องแบบที่ถูกต้อง ว่าควรเป็นเช่นไร

สื่อ / อุปกรณ์

1. เสื้อ
2. กางเกง
3. รองเท้า
4. หมวก
5. ป้ายชื่อ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กิจกรรมที่ 2

เรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ผู้เรียน มีความรู้ เรื่อง กฎระเบียบข้อบังคับ

เวลาที่ใช้ 45 นาที

กิจกรรม

1. ให้ผู้เรียนดู วีซีดี สถานการณ์ตัวอย่าง เรื่องราวของคนขับรถแท็กซี่ และผู้โดยสารที่สามารถเกิดขึ้นใน
ชีวิตประจำวัน และวิเคราะห์ว่า สถานการณ์ดังกล่าว คนขับรถแท็กซี่ กระทำผิดกฎระเบียบ
ข้อบังคับหรือไม่
2. หลังจากดูสถานการณ์ตัวอย่าง ในแต่ละเหตุการณ์ ให้ผู้เรียนตอบคำถามลงในใบกิจกรรม
ที่แจกให้
3. เก็บใบกิจกรรม
4. ผู้สอบอธิบายสรุป และเปิดโอกาสให้ซักถามเพิ่มเติม

สื่อ / อุปกรณ์

1. เครื่องฉาย (โทรทัศน์ , วีซีดี)
2. แผ่นวีซีดี สถานการณ์จำลอง
3. ใบกิจกรรม
4. ปากกา

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กิจกรรมที่ 3

เรื่อง อัตราทิโษเมื่อกระทำผิด

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ผู้เรียน มีความรู้ เรื่อง อัตราทิโษปรับเมื่อคนขับรถแท็กซี่กระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับ

เวลาที่ใช้ 45 นาที

กิจกรรม

1. แจกใบกิจกรรม ให้ผู้เรียน ตอบว่า ถ้ากระทำผิดกฎระเบียบข้อบังคับ จากกิจกรรมที่ 2 แต่ ละสถานการณ์

จะมีอัตราทิโษปรับอย่างไร และกฎระเบียบข้อบังคับอื่น ๆ ถ้าคนขับรถแท็กซี่ไม่ปฏิบัติตามจะมีอัตราทิโษปรับอย่างไร

ทิโษปรับอย่างไร

2. ให้ผู้เรียนดูเฉลย จาก วีซีดี
3. ผู้สอบอธิบายสรุป อีกครั้ง

สื่อ / อุปกรณ์

1. เครื่องฉาย (โทรทัศน์ , วีซีดี)
2. แผ่นวีซีดี
3. ใบกิจกรรม
4. ปากกา

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาว พรธา เอกพรประสิทธิ์ เกิดเมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2523 ที่จังหวัด กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีศึกษาศาสตร์บัณฑิต ภาควิชาเทคโนโลยีสื่อสาร การศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ปีการศึกษา 2545 และเข้าศึกษาต่อ ในหลักสูตรปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชานโยบายการจัดการ และความเป็นผู้นำทาง การศึกษา สาขาการศึกษานอกระบบโรงเรียน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2547



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย