

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

3.1 การดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ผสมกับการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้การวิจัยแบบสำรวจ (Survey Research Method) และเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม (Questionnaire) และแบบสัมภาษณ์อย่างมีโครงสร้าง (Structural Interview) เพื่อทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ของสถานีตำรวจภูธรในจังหวัดเชียงใหม่ โดยผู้ศึกษาได้ดำเนินการวิจัยตามวิธีการ ดังนี้

3.2 ประชากรศึกษา (Population)

การศึกษานี้มีประชากรเป้าหมายแบ่งตามประเภทของแหล่งข้อมูล อันได้แก่ 1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) และ 2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ซึ่งมีเกณฑ์การแบ่ง ดังต่อไปนี้

1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลจากการสัมภาษณ์และสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจของศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ของสถานีตำรวจภูธรในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ที่มีสถิติคดีโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์สูงสุด จำนวน 10 สถานี อันได้แก่

- 1.1) สภ.ช้างเผือก
- 1.2) สภ.เมืองเชียงใหม่
- 1.3) สภ.แม่ปิง
- 1.4) สภ.ภูพิงค์
- 1.5) สภ.สันทราย
- 1.6) สภ.หางดง
- 1.7) สภ.แมริม
- 1.8) สภ.สันกำแพง
- 1.9) สภ.จอมทอง
- 1.10) สภ.ฝาง

2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการหาข้อมูลด้วยการค้นคว้าจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง งานวิจัย สิ่งพิมพ์ ตำราวิชาการ บทความ และการสืบค้นข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต

ประชากรเป้าหมายของการศึกษาค้างนี้ คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ได้รับคำสั่งแต่งตั้งให้เป็นชุดปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ของสถานีตำรวจภูธรในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบด้วย

กลุ่มที่ 1 ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับหัวหน้าชุด ซึ่งมีสถานีละ 1 คน สถานีตำรวจภูธรจำนวน 10 แห่ง รวม 10 คน โดยใช้ทั้งหมดเป็นผู้ให้ข้อมูล

กลุ่มที่ 2 ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับผู้ปฏิบัติงาน จำนวน 10 แห่ง รวม 78 คน จากสถานีตำรวจภูธร ทั้ง 10 แห่ง ที่สถิติคดีโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์สูงสุด 10 อันดับแรกของจังหวัดเชียงใหม่ ดังนี้

ลำดับ	สถานีตำรวจ	จำนวน (คน)
1	สภ.ช้างเผือก	13
2	สภ.เมืองเชียงใหม่	10
3	สภ.แม่ปิง	7
4	สภ.ภูพิงค์	8
5	สภ.สันทราย	8
6	สภ.หางดง	5
7	สภ.แม่ริม	7
8	สภ.สันกำแพง	5
9	สภ.จอมทอง	6
10	สภ.ฝาง	9
รวม		78

การศึกษาค้างนี้ใช้ประชากรทั้งหมดเป็นผู้ให้ข้อมูล



3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล ในการศึกษาครั้งนี้ได้ใช้แบบสัมภาษณ์ (Interview) และแบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล แบ่งตามประเภทข้อมูลได้ออกเป็น 2 ประเภท อันได้แก่

3.3.1 การสัมภาษณ์จากเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ได้รับคำสั่งแต่งตั้งให้เป็นชุดปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ของสถานีตำรวจภูธรในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ระดับหัวหน้าชุด สถานีละ 1 คน รวม 10 คน โดยใช้แบบสัมภาษณ์ (Interview) ที่มีการกำหนดโครงสร้าง ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ปัญหาอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นข้อคำถามเพื่อสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินนโยบาย ปัจจัยด้านสมรรถนะองค์การ ได้แก่ บุคลากร อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ เทคโนโลยี และงบประมาณ ด้านการประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน ด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม ปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์

3.3.2 การสอบถามจากเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ได้รับคำสั่งแต่งตั้งให้เป็นชุดปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ของสถานีตำรวจภูธรในสังกัดกองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ระดับผู้ปฏิบัติงาน รวม 78 คน เพื่อสำรวจปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับการดำเนินการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา สายงานการปฏิบัติหน้าที่ ตำแหน่ง หรือชั้นยศ ระยะเวลารับราชการ ระยะเวลาในการปฏิบัติงานประจำ ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และการผ่านการอบรมในหลักสูตรด้านการสืบสวนปราบปรามการโจรกรรมรถ

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ แบ่งเป็น 4 ด้าน คือ ด้านนโยบาย ด้านสมรรถนะองค์การ ด้านการประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน และด้านความร่วมมือของประชาชนและสังคม

ส่วนที่ 3 ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ แบ่งเป็น 2 ด้าน คือ การดำเนินงานก่อนเกิดเหตุของการโจรกรรมรถ และการดำเนินงานหลังเกิดเหตุของการโจรกรรมรถ

ส่วนที่ 4 เป็นคำถามในเชิงเสนอแนะ ในปัญหา อุปสรรคในด้านอื่นๆ ที่ได้พบจากการปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นคำถามปลายเปิด (Open-ended question)

3.4 วิธีการสร้างเครื่องมือและการเก็บรวบรวมข้อมูล

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งศึกษาวิธีการสร้างแบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถาม โดยอาศัยแนวคิด ทฤษฎี ประมวลความรู้ แนวคิดที่ได้จากการศึกษามาสร้างแบบสัมภาษณ์ และแบบสอบถามภายใต้ขอบเขตเนื้อหาที่จะทำการศึกษา

2. ศึกษาข้อมูลประมวลความรู้ที่จะเป็นขอบเขตและ โครงสร้างของแบบสอบถามและขอคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าแบบอิสระ

3. นำแบบสอบถามฉบับร่างที่สร้างเสร็จแล้วเสนออาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าแบบอิสระ เพื่อทำการตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity) หลังจากนั้นผู้วิจัยนำแบบสอบถามกลับมาแก้ไขปรับปรุงตามข้อเสนอแนะ

4. นำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) กับประชากร จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ตามวิธีการของครอนบาค (Cronbach) (สุวิมล ติรกานันท์. 2548 : 138) ได้ค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ .919

5. นำแบบสอบถามที่ตรวจสอบแก้ไขสมบูรณ์แล้วไปเก็บรวบรวมข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับหัวหน้าชุด สถานีละ 1 คน จำนวน 10 แห่ง รวม 10 คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับผู้ปฏิบัติงานของสถานีตำรวจภูธรจำนวน 10 แห่ง รวม 78 คน แล้วตรวจสอบความถูกต้องของแบบสอบถาม และนำมาวิเคราะห์ข้อมูล

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากที่ตรวจสอบความครบถ้วนของแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยได้ประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลในรูปแบบของตารางประกอบคำบรรยาย (Tabular Presentation) และใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยหาค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

2. การวิเคราะห์ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาและอุปสรรคในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ โดยหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ซึ่งมีลักษณะแบบสอบถามเป็นมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ตามแนวทางของลิเคอร์ท (Likert Scales) มี 5 ระดับ ได้แก่

ระดับคะแนน	5	หมายถึง	มาก
ระดับคะแนน	4	หมายถึง	ค่อนข้างมาก
ระดับคะแนน	3	หมายถึง	พอสมควร
ระดับคะแนน	2	หมายถึง	น้อย
ระดับคะแนน	1	หมายถึง	ไม่มี หรือ ไม่ใช่

การแบ่งเกณฑ์การให้คะแนน โดยใช้เกณฑ์การประมาณค่าของช่วงชั้นตามสูตรคำนวณอันตรภาคชั้น ดังนี้

$$\text{อันตรภาคชั้น (Class interval)} = \frac{\text{พิสัย (Rang)}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{5-1}{5} = 0.80$$

ดังนั้นจึงกำหนดเกณฑ์คะแนนเฉลี่ย ได้ดังนี้

ช่วงคะแนน	4.21- 5.00	หมายถึง	มีการดำเนินการ/ปฏิบัติมาก
ช่วงคะแนน	3.41- 4.20	หมายถึง	มีการดำเนินการ/ปฏิบัติค่อนข้างมาก
ช่วงคะแนน	2.61- 3.40	หมายถึง	มีการดำเนินการ/ปฏิบัติพอสมควร
ช่วงคะแนน	1.81- 2.60	หมายถึง	มีการดำเนินการ/ปฏิบัติน้อย
ช่วงคะแนน	1.00- 1.80	หมายถึง	ไม่มีการดำเนินการ/ไม่มีการปฏิบัติตามนั้น

3. การวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ โดยหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ซึ่งมีลักษณะแบบสอบถามเป็นมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ตามแนวทางของลิเคอร์ท (Likert Scales) มี 5 ระดับ ได้แก่

ระดับคะแนน	5	หมายถึง	มีปัญหาและอุปสรรคมาก
ระดับคะแนน	4	หมายถึง	มีปัญหาและอุปสรรคค่อนข้างมาก
ระดับคะแนน	3	หมายถึง	มีปัญหาและอุปสรรคพอสมควร
ระดับคะแนน	2	หมายถึง	มีปัญหาและอุปสรรคน้อย
ระดับคะแนน	1	หมายถึง	ไม่มีปัญหาและอุปสรรค หรือ ไม่ใช่

ซึ่งได้แบ่งเกณฑ์การให้คะแนนโดยใช้เกณฑ์การประมาณค่าของช่วงคะแนนโดยใช้สูตร
 อंतरภาคชั้น ดังนี้

$$\text{อंतरภาคชั้น (Class interval)} = \frac{\text{พิสัย (Rang)}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{5-1}{5} = 0.80$$

กำหนดเกณฑ์คะแนนเฉลี่ย ดังนี้

ช่วงคะแนน 4.21- 5.00	หมายถึง	มีปัญหาและอุปสรรคมาก
ช่วงคะแนน 3.41- 4.20	หมายถึง	มีปัญหาและอุปสรรคค่อนข้างมาก
ช่วงคะแนน 2.61- 3.40	หมายถึง	มีปัญหาและอุปสรรคพอสมควร
ช่วงคะแนน 1.81- 2.60	หมายถึง	มีปัญหาและอุปสรรคน้อย
ช่วงคะแนน 1.00- 1.80	หมายถึง	ไม่มีปัญหาและอุปสรรค หรือไม่ใช้

4. การทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบระดับปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของ
 เจ้าหน้าที่ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ทั้งการดำเนินงานก่อนเกิดเหตุ
 และหลังเกิดเหตุโจรกรรมรถ โดยใช้สถิติทดสอบแบบ One Sample T-Test

5. การทดสอบสมมติฐานวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาและอุปสรรคในการ
 ปฏิบัติงานการป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์กับปัจจัยด้านนโยบาย ด้าน
 สมรรถนะองค์การ ด้านการประสานงานและความร่วมมือของหน่วยงาน และด้านความร่วมมือของ
 ประชาชนและสังคม โดยใช้สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson Correlation
 Coefficient)