

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

ร้อยตำรวจโท พันษา อมราพิทักษ์

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนภาค ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2550

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

PATTERNS AND SPATIAL FACTORS INDUCING CAR THIFT IN BANGKOK



Police Lieutenant Phansa Amarapitak

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Urban and Regional Planning Program in Regional Planning

Department of Urban and Regional Planning  
Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

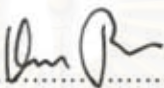
Academic Year 2007

Copyright of Chulalongkorn University


หัวข้อวิทยานิพนธ์                   รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร  
โดย   ร้อยตำรวจโท พันษา อมราพิทักษ์  
สาขาวิชา                               การวางแผนภาค  
อาจารย์ที่ปรึกษา                   รองศาสตราจารย์ ดร. คารณี ถวิลพิพัฒน์กุล

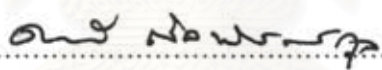
---

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้  
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท

  
..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
(ศาสตราจารย์ ดร. บัณฑิต จุลาสัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

  
..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร. ศิริวรรณ สีลาพรรณันท์)

  
..... อาจารย์ที่ปรึกษา  
(รองศาสตราจารย์ ดร. คารณี ถวิลพิพัฒน์กุล)

  
..... กรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ระห์ตร โรจนประดิษฐ์)

  
..... กรรมการ  
(พันตำรวจตรี ดร. จตุรภัทร์ ภิรมย์แก้ว)

สภามหาวิทยาลัย  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ร้อยตำรวจโท พันษา อมราพิทักษ์: รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ใน กรุงเทพมหานคร. (PATTERNS AND SPATIAL FACTORS INDUCING CAR THEFT IN BANGKOK) อ.ที่ปรึกษา: รองศาสตราจารย์ ดร.ดารณี ถวิลพิพัฒน์กุล, 277 หน้า.

การศึกษาเรื่อง “รูปแบบ และปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์” เป็นการศึกษาในรูปแบบของการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) มีวัตถุประสงค์เพื่อทราบถึงรูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ อันได้แก่รูปแบบการโจรกรรม วิธีการโจรกรรม วิธีการหลบหนีการจับกุม วิธีการขนย้าย และเส้นทางที่ใช้ วิธีการดำเนินการกับรถยนต์ที่ได้มา รวมไปถึงการหาลาดและการจำหน่าย เพื่อศึกษาลักษณะหรือปัจจัยต่างๆของพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ ในพื้นที่ที่ศึกษา ได้แก่ ความหนาแน่นประชากร แหล่งเสื่อมโทรม แหล่งอบายมุข การพัฒนาเส้นทางคมนาคม และด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินไว้ระเบียบ และเพื่อเสนอแนวทางในการป้องกันและมาตรการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่ที่ทำการศึกษา

จากการศึกษารูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ พบว่าคนร้ายส่วนใหญ่เลือกโจรกรรมรถยนต์ที่ไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน และเลือกโจรกรรมช่วงเวลา 23.00 น. – 05.00 น.มากที่สุด โดยใช้วิธีการหลบหนีการจับกุมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยการศึกษาเส้นทางที่ใช้โจรกรรมล่วงหน้า ส่วนเส้นทางของการขนย้าย และลำเลียงรถยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนร้ายที่โจรกรรมจะใช้เส้นทางแบ่งออกเป็น 3 เส้นทางหลัก คือ เส้นทางวินทวงศิไปฉะเชิงเทรา เส้นทางโยธินไปสระบุรี และเส้นทางแหวนรอบนอกตะวันตกไปนนทบุรี วิธีการดำเนินการกับรถยนต์หลังโจรกรรม พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนร้ายส่วนใหญ่ จะนำรถยนต์ที่โจรกรรมไปขายต่อทั้งคันมากเป็นอันดับแรก การหาลาดและจำหน่าย คนร้ายจะนิยมนำรถยนต์ที่โจรกรรมไปขายในตลาดในประเทศ มากกว่าตลาดต่างประเทศ

พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ ในพื้นที่ศึกษาพบว่าความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมในย่านพาณิชยกรรมบริเวณศูนย์กลางชุมชนมีมากที่สุด เขตในเมือง ปัจจัยด้านการเข้าถึงเส้นทางคมนาคมและปัจจัยด้านจำนวนและความหนาแน่นของประชากร มีผลต่อการเกิดโจรกรรมมากที่สุด เขตต่อเมืองปัจจัยด้านจำนวนและความหนาแน่นประชากร และการเข้าถึงเส้นทางคมนาคมเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเกิดโจรกรรมมากที่สุด และเขตชานเมือง ปัจจัยด้านจำนวนและความหนาแน่นประชากร และการเข้าถึงเส้นทางคมนาคมเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเกิดโจรกรรมมากที่สุด รองลงมาคือ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไว้ระเบียบ

ข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาโจรกรรมรถยนต์ อันดับแรกเป็นข้อจำกัดเรื่อง ของอัตราค่าตอบแทนที่สูงจากการโจรกรรม รองลงมาคือ ความอ่อนแอของกฎหมาย และปัญหาด้านเศรษฐกิจ

ข้อจำกัดที่ส่งผลให้พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม อันดับแรกคือ พื้นที่ที่มีลักษณะเสี่ยงรองลงมาคือ สภาพแวดล้อมของพื้นที่เสี่ยง และจำนวนประชากร

แนวทางการป้องกัน และการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ อันดับแรกคือ ควรประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เพื่อตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา รองลงมาคือ เพิ่มกฎหมายและอัตราค่ารถลงโทษให้สูง และเพิ่มกฎระเบียบการโอนรถ หรือจดทะเบียนรถให้มากขึ้น

แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหของพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรม อันดับแรกคือ ควรตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด และตรวจสอบในพื้นที่ที่มีแนวโน้มเสี่ยง รองลงมาคือ จัดระบบการรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวด และเพิ่มศักยภาพเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ภาควิชา การวางแผนภาคและเมือง

สาขาวิชา การวางแผนภาค

ปีการศึกษา 2550

ลายมือชื่อนิสิต ร้อยตำรวจโท

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา

*P. Anandakul*

*and ston...*

# # 477 41504 25 : MAJOR REGIONAL PLANNING

KEY WORD : PATTERNS AND SPATIAL FACTORS INDUCING CAR THEFT IN BANGKOK  
 POLICE LIEUTENANT. PHANSA AMARAPITAK : PATTERNS AND SPATIAL FACTORS  
 INDUCING CAR THEFT IN BANGKOK. THESIS ADVISOR: ASSOC. PROF. DARANEE  
 THAVINPHIPHATKUL, Ph.D., 277 pp.

This study was conducted as qualitative research and its objectives are to examine the patterns of car theft including methods in stealing cars, techniques for escaping the police, ways to transport the stolen cars and the directions used, methods to manage the stolen cars, selling methods, and finding markets for the stolen cars; to study the characteristics or spatial factors that contribute to car theft including population density, dilapidated areas, entertainment establishment areas, transportation development, and disordered use of land; and to find ways to prevent and solve the problem.

The findings show that most car thieves chose to steal cars with no anti-theft device and committed car theft during 11.00pm to 05.00am. The directions and ways to escape the police were planned before committing car theft. According to the sampled offenders, there were three main directions for transporting the stolen cars including; first the way starting from Suwinthavong Road to Chacherngchoa, secondly, the way beginning at the Phaholyothin Road to Sraburi, thirdly, the direction that starts from the western Outer Ring Road to Nontaburi. Most of the stolen cars were sold as a whole car in the domestic markets rather than in the markets of other countries.


Furthermore, the findings also present that the most risky areas to car theft were the business zones in the urban areas of Bangkok. The transportation development and population and its density mostly affect the car theft rate in the urban areas. In the outer-urban areas population and its density and the development of transportation mostly contribute to the car theft rate. Similarly, population and its density and the development of transportation mostly affect the car theft rate in the suburban areas, following by the disordered use of land.

The three limitations in solving car theft are the high amount of money for reward and the weakness of laws as well as the economic problem. Moreover, the limitations, in term of the spatial factors, include geographical car theft-risky areas, environments in the car theft-risky areas, and high population.

The ways to prevent and solve this problem are; first, people should be informed and acknowledged the importance and seriousness of this problem, secondly, the laws related to car theft and the sanctions should be strengthened and improved such as increasing the penalty for car thieves and imposing more strict process for car transfer and car registration.

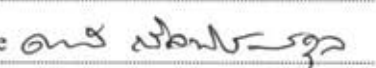
Department Urban and Regional Planning

Student's signature Pol.Lt.



Field of study Regional Planning

Advisor's signature



Academic year 2007

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์สำเร็จลุล่วงได้ดีเพราะได้รับความช่วยเหลือ และความอนุเคราะห์จากบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยจึงขอขอบคุณทุกท่านไว้ดังนี้

คุณพ่อ, คุณแม่ และพี่สาว ที่เป็นกำลังใจที่สำคัญที่สุดให้ผู้วิจัยต่อสู้กับอุปสรรคต่างๆ ในการทำวิทยานิพนธ์จนได้วิทยานิพนธ์ในระดับดีเยี่ยม , พ.ต.ต.อักริช บัวจงกล และเจ้าหน้าที่ตำรวจ สปร.น. สำหรับข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการโจรกรรมรถ, ร.ต.ท.สิทธิศักดิ์ จันทร์สว่าง, ร.ต.ท.เสกสัน เครือคำ เพื่อนรักที่ให้ความช่วยเหลือ, คุณวงศ์กาญจนา กาญจนประโชติ, คุณสาวดี ศรีอรุณ และเพื่อนนิสิตปริญญาโทมาบัณฑิตที่ช่วยเหลือผู้วิจัยในด้านต่างๆ, รุ่นพี่ฝั่งเมืองที่ กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร สำหรับแผนที่พื้นฐานกรุงเทพฯ ที่อนุเคราะห์ให้, ขอขอบคุณ คุณพิณนภา กิจเจริญ สำหรับกำลังใจที่ดี, จ.ส.ต.(ญ)งามตา ไชยมาตย์, จ.ส.ต.(ญ)จारी เข้มยืนยง ผู้ได้บังคับบัญชาที่ บก.จร.และเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้เกี่ยวข้องทุกท่าน ที่ช่วยเหลือในด้านต่างๆ จนวิทยานิพนธ์สำเร็จลุล่วงลงมาได้

ขอขอบพระคุณ รศ.ดร.ดารณี ถวิลพิพัฒนกุล หัวหน้าภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง/อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้ให้การช่วยเหลือผู้วิจัยในทุกๆด้าน , พ.ต.ต.ดร. จตุรภัทร์ ภิรมย์แก้ว สว.สทท.หัวหิน ที่ให้เกียรติเป็นกรรมการสอบ(นอก) พร้อมกับปรับแนวคิดและให้ข้อคิดความรู้ที่ดีเยี่ยม , คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ได้แก่ รศ.ดร.ศิริวรรณ ศิลาพัชรนันท์ ประธานกรรมการสอบ และ ผศ.ดร.ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์ กรรมการสอบ ที่ได้ข้อคิดเห็นในการปรับปรุงเนื้อหาวิทยานิพนธ์ , ผศ.ชัยชนะ แสงสว่าง สำหรับแนวคิดในการหาและเริ่มทำวิทยานิพนธ์เกี่ยวกับตำรวจโดยใช้ความรู้ทางผังเมือง รวมทั้งคณาจารย์ และพี่ๆเจ้าหน้าที่ธุรการภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ ทุกท่าน สำหรับความรู้ด้านผังเมืองที่ได้รับ และนำมาใช้ในวิทยานิพนธ์นี้

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยต้องขออภัยบุคคลที่เกี่ยวข้องในการวิทยานิพนธ์นี้ ซึ่งอาจกล่าวถึงได้ไม่ครบถ้วน พร้อมกันนี้ ขอขอบคุณ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ได้มอบความรู้ทางวิชาการและความรู้ทางการวิจัย อันทำให้ผู้วิจัยสามารถเกิดความรู้ใหม่ และสำเร็จการศึกษาได้

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญแผนที่.....	ฎ
สารบัญแผนภูมิ.....	ฏ
สารบัญภาพ.....	ณ
บทที่	
<b>1 บทนำ.....</b>	<b>1</b>
1.1 ความเป็นมาและสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา.....	3
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	3
1.4 นิยามศัพท์ที่ใช้.....	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
1.6 ข้อมูลและแหล่งที่มาของข้อมูล.....	4
<b>2 แนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....</b>	<b>5</b>
2.1 ความหมายของอาชญากรรมพื้นฐาน.....	5
2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการโจรกรรมรถ.....	6
2.3 ทฤษฎีสาเหตุของการเกิดอาชญากรรม.....	13
2.4 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการตกเป็นเหยื่อการโจรกรรมรถยนต์.....	17
2.5 ตลาดที่คนร้ายนำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปจำหน่าย.....	20
2.6 องค์กรคนร้าย.....	27
2.7 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	33
2.7 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	37

บทที่	หน้า
<b>3</b> <b>วิธีดำเนินการวิจัย</b> .....	40
3.1    ขอบเขตการวิจัย.....	40
3.2    การเลือกพื้นที่ศึกษาและกลุ่มตัวอย่าง.....	42
3.3    เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	51
3.4    แหล่งที่มาของข้อมูล.....	52
3.5    การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	53
3.6    วิธีวิเคราะห์ข้อมูล.....	54
3.7    หัวข้อในการสัมภาษณ์และตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย.....	54
<b>4</b> <b>รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์</b> .....	71
4.1    ข้อมูลเบื้องต้นการโจรกรรมรถยนต์.....	72
4.2    รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์.....	78
<b>5</b> <b>ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์</b> .....	122
5.1    ข้อมูลเบื้องต้นของพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรม.....	122
5.2    ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์.....	140
5.3    การศึกษาปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์.....	150
<b>6</b> <b>ข้อจำกัด แนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์</b> .....	215
6.1    ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ.....	215
6.2    ข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาการโจรกรรมรถยนต์.....	217
6.3    ข้อจำกัดด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม.....	222
6.4    แนวทางการป้องกัน และแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์.....	223
6.5    แนวทางการป้องกัน และแก้ไขปัญหาพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์.....	226
<b>7</b> <b>สรุปผลงานวิจัย และข้อเสนอแนะ</b> .....	229
7.1    สรุปผลงานวิจัย.....	229
7.2    ข้อเสนอแนะ.....	237
7.3    ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป.....	244



บทที่	หน้า
รายการอ้างอิง.....	246
ภาคผนวก.....	249
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	261



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
3 - 1 จำนวนคดีโจรกรรมรถยนต์ที่เกิดในกรุงเทพมหานครปี 2549.....	46
3 - 2 จำนวนการโจรกรรมรถยนต์รายสถานีตำรวจนครบาลปี 2549.....	40
3 - 3 จำนวนประชากรกรุงเทพมหานคร ปี 2548.....	56
3 - 4 จำนวนชุมชนแออัด เขตต่างๆในกรุงเทพมหานคร ปี 2548.....	60
3 - 5 จำนวนสถานบริการ อาบ อบ นวดในกรุงเทพมหานครปี 2548.....	63
3 - 6 การใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร ปี 2543.....	68
4 - 1 จำนวนกลุ่มตัวอย่างและแหล่งที่มาของข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	71
4 - 2 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างคนร้าย.....	73
4 - 3 จำนวนคดีที่กลุ่มตัวอย่างคนร้ายเคยโจรกรรมรถยนต์ ในปี 2549.....	74
4 - 4 สาเหตุของการประกอบอาชีพโจรกรรมรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างคนร้าย.....	75
4 - 5 ประเภทของรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างคนร้ายนิยมโจรกรรม.....	76
4 - 6 ยี่ห้อรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างคนร้ายนิยมโจรกรรม.....	77
4 - 7 รูปแบบและวิธีการโจรกรรมรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างคนร้ายใช้โจรกรรม.....	78
4 - 8 ช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างคนร้ายนิยมออกโจรกรรมรถยนต์.....	82
4 - 9 วิธีการหลบหนีการจับกุมของกลุ่มตัวอย่างคนร้าย.....	84
4 - 10 จุดเกิดเหตุกับเส้นทางหลักค่าเฉลี่ยโจรกรรมรถยนต์.....	118
4 - 11 วิธีการดำเนินการกับรถยนต์หลังโจรกรรม.....	119
4 - 12 ตลาดในการจำหน่ายรถยนต์.....	121
5 - 1 จำนวนและความหนาแน่นของประชากรเปรียบเทียบกับจำนวนการเกิดโจรกรรม รถยนต์พื้นที่ตัวอย่าง.....	141
5 - 2 จำนวนชุมชนแออัดเปรียบเทียบกับจำนวนการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่ สน. ตัวอย่าง.....	143
5 - 3 จำนวนอาบอบนวดเปรียบเทียบกับจำนวนการเกิดโจรกรรมรถยนต์พื้นที่ตัวอย่าง.....	146
5 - 4 จำนวนถนนสายหลัก-สายรอง ของถนนในกรุงเทพมหานคร ปี 2548.....	148
5 - 5 จำนวนกลุ่มตัวอย่างและแหล่งที่มาของข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	151
5 - 6 ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมตามจุดเกิดเหตุตัวอย่าง.....	211
6 - 1 จำนวนกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจในการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	214

ตาราง	หน้า
6 - 2	ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจรัฐ.....216
6 - 3	ลำดับความคิดเห็นเรื่องข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาโจรกรรมรถยนต์.....218
6 - 4	ลำดับความคิดเห็นเรื่อง ข้อจำกัดด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม ของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ.....222
6 - 5	ลำดับความคิดเห็นเรื่อง แนวทางการป้องกัน และการแก้ไขปัญหาการ โจรกรรมรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ.....224
6 - 6	ลำดับความคิดเห็นเรื่อง แนวทางการป้องกัน และแก้ไขปัญหาของพื้นที่เสี่ยง ต่อการโจรกรรมรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ.....227



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## สารบัญแนพื้นที่

ฎ

แผนที่	หน้า
3 - 1	พื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร..... 40
3 - 2	พื้นที่สถานีตำรวจตัวอย่างในการศึกษา..... 41
3 - 3	การแบ่งเขตศึกษาตามเขตการปกครอง กรุงเทพมหานคร..... 44
3 - 4	การแบ่งเขตศึกษาเขตสถานีตำรวจตามเขตการปกครอง กรุงเทพมหานคร..... 45
3 - 5	ระดับจำนวนการโจรกรรมรถยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลปี 2549 ..... 51
3 - 6	จำนวนประชากรกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2548..... 58
3 - 7	ความหนาแน่นประชากรกรุงเทพมหานคร ปี 2548..... 59
3 - 8	ชุมชนแออัดในกรุงเทพมหานคร ปี 2548..... 62
3 - 9	ความหนาแน่นของสถานบริการ อาบ อบ นวด กรุงเทพมหานคร..... 64
3 - 10	โครงข่ายคมนาคมหลักในกรุงเทพมหานคร..... 66
3 - 11	การเติบโตของเมืองตามการพัฒนาของกรุงเทพมหานคร ปี 2529, 2538 และ 2543..... 67
3 - 12	แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินกรุงเทพมหานคร ปี 2543..... 69
4 - 1	ช่วงเวลาการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่ตัวอย่าง..... 83
4 - 2	จุดเกิดเหตุการโจรกรรมจากการสัมภาษณ์กลุ่มคนร้าย 30 ราย..... 86
4 - 3	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 1..... 87
4 - 4	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 2..... 88
4 - 5	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 3..... 89
4 - 6	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 4..... 90
4 - 7	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 5..... 91
4 - 8	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 6..... 92
4 - 9	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 7..... 93
4 - 10	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 8..... 94
4 - 11	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 9..... 95
4 - 12	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 10..... 96
4 - 13	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 11..... 97
4 - 14	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 12..... 98
4 - 15	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 13..... 99
4 - 16	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 14..... 100
4 - 17	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 15..... 101
4 - 18	เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 16..... 102

แผนที่	หน้า	
4 - 19	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 17.....	103
4 - 20	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 18.....	104
4 - 21	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 19.....	105
4 - 22	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 20.....	106
4 - 23	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 21.....	107
4 - 24	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 22.....	108
4 - 25	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 23.....	109
4 - 26	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 24.....	110
4 - 27	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 25.....	111
4 - 28	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 26.....	112
4 - 29	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 27.....	113
4 - 30	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 28.....	114
4 - 31	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 29.....	115
4 - 32	เส้นทางกรลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 30.....	116
4 - 33	เส้นทางรวมที่ใช้ลำเลียงรถยนต์หลังโจรกรรมทั้ง 30 ราย.....	117
5 - 1	จุดโจรกรรมรถยนต์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 232 จุด.....	122
5 - 2	จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท.....	123
5 - 3	จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลประชาชื่น.....	124
5 - 4	จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ.....	126
5 - 5	จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลเตาปูน.....	128
5 - 6	จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลห้วยขวาง.....	129
5 - 7	จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ.....	131
5 - 8	จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลโชคชัย.....	132
5 - 9	จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลตลิ่งชัน.....	133
5 - 10	จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเขน.....	135
5 - 11	จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลห้วยหมาก.....	136
5 - 12	จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเสาธง.....	137
5 - 13	จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี.....	139
5 - 14	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโจรกรรมที่ 1.....	152
5 - 15	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโจรกรรมที่ 2.....	154

แผนที่	หน้า
5 - 16	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 3 ..... 156
5 - 17	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 4 ..... 158
5 - 18	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 5 ..... 160
5 - 19	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 6 ..... 162
5 - 20	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 7 ..... 164
5 - 21	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 8 ..... 166
5 - 22	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 9 ..... 168
5 - 23	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 10 ..... 170
5 - 24	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 11 ..... 172
5 - 25	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 12 ..... 174
5 - 26	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 13 ..... 176
5 - 27	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 14 ..... 178
5 - 28	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 15 ..... 180
5 - 29	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 16 ..... 182
5 - 30	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 17 ..... 184
5 - 31	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 18 ..... 186
5 - 32	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 19 ..... 188
5 - 33	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 20 ..... 190
5 - 34	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 21 ..... 192
5 - 35	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 22 ..... 194
5 - 36	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 23 ..... 196
5 - 37	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 24 ..... 198
5 - 38	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 25 ..... 200
5 - 39	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 26 ..... 202
5 - 40	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 27 ..... 204
5 - 41	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 28 ..... 206
5 - 42	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 29 ..... 208
5 - 43	สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโครงการที่ 30 ..... 210

## สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิ	หน้า
2 - 1 การเกิดอาชญากรรม.....	14
2 - 2 กรอบแนวคิดในงานวิจัย.....	38
4 - 1 ร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล.....	73
4 - 2 ร้อยละของจำนวนคดีที่โจรกรรมในปี 2549.....	74
4 - 3 ร้อยละของสาเหตุการโจรกรรม.....	75
4 - 4 ร้อยละประเภทรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม.....	76
4 - 5 ร้อยละยี่ห้อรถที่นิยมโจรกรรม.....	77
4 - 6 ร้อยละรหดหายกับการใช้อุปกรณ์ป้องกัน.....	79
4 - 7 ร้อยละวิธีที่ใช้โจรกรรมรถยนต์ที่ไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน.....	79
4 - 8 ร้อยละวิธีที่ใช้โจรกรรมรถยนต์ที่ไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน.....	79
4 - 9 ร้อยละช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างคนร้ายนิยมออกโจรกรรมรถยนต์.....	82
4 - 10 ร้อยละวิธีการหลบหนีการจับกุมของกลุ่มตัวอย่างคนร้าย.....	84
4 - 11 ร้อยละเส้นทางหลักลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม.....	118
4 - 12 ร้อยละวิธีดำเนินการกับรถยนต์หลังโจรกรรม.....	119
5 - 1 เปรียบเทียบจำนวนประชากร ความหนาแน่นและจำนวนคดี ปี 2549.....	142
5 - 2 เปรียบเทียบจำนวนชุมชนแออัดกับ จำนวนคดี ปี 2549.....	144
5 - 3 เปรียบเทียบจำนวนเส้นทางคมนาคมและจำนวนคดี ปี 2549.....	149





# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและสำคัญของปัญหา

จากการที่กรุงเทพมหานครเป็นเมืองโตเดี่ยวหรือเอกนคร ซึ่งมีบทบาทเป็นศูนย์กลางการบริหาร การศึกษา การคมนาคม อุตสาหกรรม ธุรกิจการค้าและบริการต่างๆ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ดึงดูดประชากรจากภูมิภาคอื่นในประเทศอพยพเข้า มาในกรุงเทพมหานคร เกิดการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในขณะที่ไม่มีมาตรการทางผังเมืองควบคุมอย่างได้ผล ทำให้การใช้ที่ดินเกิดความสับสนไร้ระเบียบ เกิดศูนย์การค้า สวนสนุก บาร์ ไนท์คลับ สถานบันเทิงเรีงรมย์ต่างๆ เหล่านี้เกิดขึ้นตามการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร ประกอบกับการขยายตัวอย่างรวดเร็วของกรุงเทพมหานครนั้นก่อให้เกิดกำลังซื้ออย่างมหาศาล ทำให้กรุงเทพมหานครมีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะูปโภค สาธารณูปการ เพื่อสนองตอบความต้องการของประชากรในกรุงเทพมหานครมากกว่าในชนบท

รถยนต์เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างหนึ่ง ที่เข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการดำรงชีวิตของประชากรในกรุงเทพมหานครที่กำลังขยายตัวมากยิ่งขึ้น ทำให้กรุงเทพมหานครมีจำนวนและประเภทรถยนต์มากและหลากหลายกว่าในชนบท แม้ว่ารถยนต์จะเป็นสินค้าที่มีราคาสูงแต่ก็ยังเป็นที่ต้องการของประชาชนโดยทั่วไป ดังจะเห็นได้จากสภาพการจราจรที่คับคั่งของกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน แต่เนื่องจากที่จอดรถที่ปลอดภัยมีจำนวนจำกัด และ รถยนต์ยังเป็นพาหนะที่ต้องใช้เดินทางไปสถานที่ต่างๆ ซึ่งบางครั้งต้องจอดรถยนต์ไว้ริมถนนหรือที่สาธารณะ หรือ สถานที่ที่ไม่ปลอดภัย ประกอบกับวิถีชีวิตของคนเมืองที่การเคลื่อนไหวทางสังคมสูง (หน่วยวิจัยสมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2519: 171) ต้องเผชิญกับปัญหาจราจรในการเดินทาง ต้องตื่นแต่เช้ามืดเพื่อรีบไปทำงาน และกลับมาในตอนค่ำหรือดึกเวลาที่จะตรวจตราความเรียบร้อย การจอดอย่างระมัดระวังหรือดูแลรักษาปลอดภัยทรัพย์สินต่างๆ เพื่อป้องกันคนร้ายจึงน้อยลงจึงเป็นช่องโอกาสให้คนร้ายเข้ามาโจรกรรมรถยนต์หรือทรัพย์สินได้โดยง่าย ส่งผลให้เกิดปัญหาการรถยนต์สูญหายหรือเกิดการโจรกรรมรถยนต์ขึ้น

กรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่หนึ่งที่มีสถิติการโจรกรรมรถยนต์สูง นอกจากบทบาทเมืองหลวงของประเทศที่เป็นศูนย์กลางความเจริญในด้านต่างๆ และความหลากหลายในการใช้ประโยชน์ที่ดิน กรุงเทพมหานคร ได้แบ่งการปกครองย่อยๆออกเป็นเขต 50 เขตการปกครอง และแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินออกเป็นย่านต่างๆถึง 12 ย่านการใช้ที่ดินด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็น ย่านที่อยู่อาศัย, พาณิชยกรรม, อุตสาหกรรม, คลังสินค้า, สถาบันการศึกษา, สถาบันศาสนา, นันทนาการ, พื้นที่เกษตรกรรม, พื้นที่เกษตรกรรม(เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ),ที่ว่าง และแหล่งน้ำ ทำให้ที่มีประชาชนเข้ามาทำกิจกรรมต่างๆในพื้นที่เป็นจำนวนมากและหลากหลาย ประกอบกับรถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศเพื่อนบ้านที่รัฐบาลปล่อยให้มีการแข่งขันทางเศรษฐกิจต่ำกว่าประเทศไทย และที่มีเขตแดนติดต่อกับประเทศไทย เช่น

กัมพูชา พม่า และ ลาว ส่งผลให้รถยนต์มีราคาค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับราคารถยนต์ที่ได้จากการ  
 โครงการในประเทศไทย ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าวมีความต้องการรถยนต์ที่ได้จาก  
 การโครงการในประเทศสูง อันเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดการโครงการรถส่งไปจำหน่ายในต่างประเทศ  
 มากขึ้นอีกส่วนหนึ่งด้วย ซึ่งเมื่อเกิดการโครงการรถยนต์ขึ้นแต่ละครั้งทำให้เกิดปัญหาความไม่  
 ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้เสียหาย , ประชาชนที่มีและใช้รถยนต์ และ  
 ประชาชนที่ทราบเรื่องและยังส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจโดยรวมของกรุงเทพมหานครและ  
 ประเทศไทย

จากสถิติการโครงการรถยนต์ของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ปี 2550 พบว่าการโครงการ  
 รถยนต์จากอดีตถึงปัจจุบันมีแนวโน้มลดลงมาเล็กน้อย แต่ยังคงอยู่ในระดับที่สูงและยังถือเป็นปัญหา  
 ที่สำคัญและหน่วยงานต่างๆยังศึกษาและหาแนวทางแก้ไขอยู่โดยการโครงการรถยนต์อาจมีลักษณะ  
 เป็นองค์กรอาชญากรรม ที่มีเครือข่ายการทำงานทั้งในประเทศและในต่างประเทศ มีการแบ่งหน้าที่  
 กันทำ นับแต่ผู้สั่งการ ผู้ที่ลงมือโครงการรถ ผู้ที่รับรถไปส่งยังจุดนัดหมายหรือส่งให้กับผู้รับรถใน  
 ลำดับต่อไปตลอดจนผู้ที่ทำหน้าที่ตัดแปลง ถอดชิ้นส่วน หรือนำรถไปขายให้กับผู้รับซื้อ ซึ่งในปี  
 2541 – 2549 พบว่าในกรุงเทพมหานครมีรถยนต์สูญหายเฉลี่ยวันละ 3.2 คัน หรือ จะมีรถยนต์สูญหาย  
 ประมาณ 1 คันในทุกๆ 7 ชั่วโมง และเมื่อรถยนต์สูญหายแล้วจะสามารถติดตามได้คืนมาในสัดส่วน  
 เฉลี่ยเพียง ร้อยละ 5.06 ซึ่งถือเป็นอัตราที่ต่ำมาก ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความ  
 มั่นคงภายในประเทศ

สำหรับปัจจัยที่ก่อให้เกิดการโครงการรถยนต์นั้นมีอยู่หลายปัจจัยด้วยกัน เช่น ปัจจัย  
 ทางด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ฯลฯ ซึ่งโดยทั่วไปในปัจจุบัน ได้มีแต่เพียงการศึกษาค้นคว้า  
 และอธิบายถึงพฤติกรรมของคนร้ายในแง่ลักษณะส่วนตัวของผู้กระทำความผิดเท่านั้น โดยพยายาม  
 อธิบายแต่เฉพาะด้านจิตวิทยา , สังคมวิทยา , อาชญาวิทยา ของผู้กระทำความผิดเท่านั้น ซึ่งเป็นการ  
 มองข้ามเงื่อนไขทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ทำให้เกิดการโครงการรถไป โดยการที่นักจิตวิทยา นักอาชญา  
 วิทยาและนักสังคมวิทยาได้พยายามอธิบายถึงพฤติกรรมโดยใช้ตัวแปรทางด้านบุคลิกภาพ การ  
 ตัดสินใจ ความโอ้อวด หน้าที่ในสังคม ทักษะหรือค่านิยมอื่นๆ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การศึกษามุ่ง  
 มองแต่เฉพาะตัวของผู้กระทำความผิดเท่านั้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงเป็นแนวความคิดใหม่ที่ศึกษา  
 เพิ่มเติมในส่วนของปัจจัยทางสภาพแวดล้อม หรือศัพท์ในทางสังคมวิทยาอาชญากรรมคือ นิเวศวิทยา  
 วัฒนธรรมนั้นคือการทำ ความเข้าใจปรากฏการณ์การโครงการรถยนต์โดยให้ความสำคัญต่อ  
 สภาพแวดล้อม ในมิติของพื้นที่ที่มีผลต่อการโครงการรถนั้นคือ พื้นที่ที่มีผลต่อการโครงการรถยนต์  
 ทั้งในระดับพื้นที่ใหญ่คือกรุงเทพมหานคร และระดับพื้นที่ย่อยคือสถานีตำรวจนครบาล รวมไปถึง  
 วิธีคิดของคนร้าย อาทิเช่น วิธีการโครงการ ,วิธีการหลบหนี ,การขนย้าย วิธีคิดเกี่ยวกับการใช้เส้นทาง  
 ลำเลียงหรือหลบหนี การหาตลาด และการจำหน่ายเป็นต้น การศึกษาโดยเชื่อมโยงระหว่างวิธีคิด  
 พฤติกรรม และบริบททางสภาพสังคมและสิ่งแวดล้อมในงานวิจัยจะทำให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับการ

โครงการรณรงค์ที่เป็นประโยชน์ต่อการกำหนดแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์รูปแบบใหม่ที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

## 1.2. วัตถุประสงค์การศึกษา

- 1) ทราบถึงรูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ อันได้แก่รูปแบบการโจรกรรม วิธีการโจรกรรม วิธีการหลบหนีการจับกุม วิธีการขนย้าย และเส้นทางที่ใช้ วิธีการดำเนินการกับรถยนต์ที่ได้มา รวมไปถึงการหาตลาดและการจำหน่าย
- 2) ศึกษาลักษณะหรือปัจจัยต่างๆของพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ ในพื้นที่ที่ศึกษา
- 3) เสนอแนวทางในการป้องกัน และมาตรการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่ทำการศึกษา

## 1.3. ขอบเขตของการศึกษา

- 1) จำนวนคดีโจรกรรมรถยนต์ที่นำมาศึกษานั้น ถือเป็นเฉพาะคดีที่ได้รับคำร้องทุกข์ไว้ที่สถานีตำรวจนครบาลในแต่ละพื้นที่ที่ทำการศึกษานั้น
- 2) ศึกษาเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ที่อยู่ในความดูแลของกองบัญชาการตำรวจนครบาลเท่านั้น
- 3) หน่วยของการวิเคราะห์จะเป็นพื้นที่สถานีตำรวจจำนวน 88 สถานีของกองบัญชาการตำรวจนครบาล
- 4) ศึกษาเฉพาะการโจรกรรมรถยนต์ (รถเก๋ง,รถกระบะ)เท่านั้น ไม่รวมรถจักรยานยนต์

## 1.4. นิยามศัพท์ที่ใช้

- 1.การโจรกรรมรถยนต์ หมายถึงอาชญากรรมหรือคดีประทุษร้ายเกี่ยวกับทรัพย์สินหนึ่งซึ่งมีพฤติกรรมการกระทำความผิดเกี่ยวกับการลักขโมยรถยนต์ ซึ่งในที่นี้หมายความรวมถึง การลักรถยนต์ การชิงรถยนต์ และการปล้นรถยนต์ (แบ่งตามพฤติกรรมของคนร้ายว่า เข้าชั้นอุกอาจหรือมีการใช้กำลัง และจำนวนคนร้ายร่วมกันก่ออาชญากรรม)
- 2.รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ หมายถึง รูปแบบที่คนร้ายเลือกใช้ในการโจรกรรมรถยนต์ โดยระบุวิธีการโจรกรรม เวลาที่เลือกใช้ในการโจรกรรม วิธีการหลบหนีการจับกุม วิธีการขนย้าย และเส้นทางที่ใช้ วิธีการดำเนินการกับรถยนต์ที่ได้มา รวมไปถึงการหาตลาดและการจำหน่าย
- 3.ปัจจัยเชิงพื้นที่ หมายถึง ปัจจัยทางด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์ได้แก่ จำนวนและความหนาแน่นของประชากร, แหล่งเสื่อมโทรม, แหล่งอบายมุข, การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- 4.คนร้าย หมายถึง ผู้ต้องหา, จำเลย หรือผู้กระทำความผิดในคดีโจรกรรมรถยนต์

### 1.5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทำให้ทราบถึงรูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ที่เกิดขึ้น
- 2) ทำให้ทราบปัจจัยในเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์
- 3) เพื่อเสนอแนวทางในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 4) เป็นข้อมูลแก่ประชาชนในการป้องกันตนเองจากการโจรกรรมรถยนต์ และเป็นแนวทางเบื้องต้นสำหรับผู้ที่จะทำการศึกษาต่อไปในเรื่องของการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์

### 1.6. ข้อมูลและแหล่งที่มาของข้อมูล

- 1) ข้อมูลปฐมภูมิ เก็บข้อมูลจากสถานที่หรือผู้ให้ข้อมูลโดยตรงโดยใช้แบบสอบถามเชิงลึกหาข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ โดยจะนำข้อมูลการสัมภาษณ์เบื้องต้นมาจัดทำเป็นแบบสัมภาษณ์ ถามแยกตามกลุ่มของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการโจรกรรมรถยนต์ดังนี้
  - 1.1 กลุ่มคนร้าย ที่มีสถิติการโจรกรรมรถยนต์ ในเขตพื้นที่ตัวอย่าง
  - 1.2 กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องกับ การสืบสวนสอบสวน หรือ ป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์
- 2) ข้อมูลทุติยภูมิ เป็นการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดจนรายงานเอกสารบทความจากหนังสือ และผลงานทางวิชาการที่เกี่ยวข้องในลักษณะของรายงาน เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ในการวางแผนวิจัย
  - 2.1) งานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ศูนย์ปฏิบัติการกองบัญชาการตำรวจนครบาล
  - 2.2) ศูนย์สืบสวน กองบัญชาการตำรวจนครบาล
  - 2.3) แผนกสถิติ และ ข้อมูล กองบัญชาการตำรวจนครบาล

- ข้อมูลเกี่ยวกับทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง เป็นทฤษฎีเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอาชญากรรม หรือการเกิดการโจรกรรมรถยนต์ ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมของมนุษย์ อาชญากรรมและสภาพแวดล้อมกายภาพ โดยการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่างๆ

- ข้อมูลที่เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ทำการรวบรวมด้วยการศึกษาจากเอกสารของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้ ได้เลือกศึกษาทฤษฎี แนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบ การศึกษาในบทต่อไป ดังนี้

- 2.1 ความหมายของอาชญากรรมพื้นฐาน
- 2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการ โจรกรรมรถ
- 2.3 ทฤษฎีสาเหตุของการเกิดอาชญากรรม
- 2.4 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการตกเป็นเหยื่อการโจรกรรมรถยนต์
- 2.5 ตลาดที่คนร้ายนำรถที่ได้จากการ โจรกรรมไปจำหน่าย
- 2.6 องค์กรณ์ร้าย
- 2.7 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย

#### 2.1 ความหมายของอาชญากรรมพื้นฐาน

การศึกษาครั้งนี้เป็นการใช้ความรู้ทางผังเมืองมาศึกษาการโจรกรรมรถยนต์ ซึ่งการโจรกรรม รถยนต์ถือเป็นอาชญากรรมประเภทหนึ่ง ในการศึกษาจึงจำเป็นต้องทราบก่อนว่าอาชญากรรมคือ อะไร ซึ่งนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายของ อาชญากรรม และอาชญาวิทยาแตกต่างกันไป ตามทัศนะของแต่ละคน พอสรุปได้ดังนี้

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2526 : 26) อาชญากรรม คือ การกระทำที่ละเมิดกฎหมาย อาชญากรรม การกระทำใดๆ ไม่ว่าจะน่าประณาม น่าลงโทษมากน้อยสักเพียงใด ไม่ว่าจะผิด ศีลธรรมมากน้อยเพียงใด หรือเลวทรามต่ำช้ามากน้อยเพียงไร ไม่ถือว่าเป็นอาชญากรรม ถ้าไม่มี บทบัญญัติกฎหมายห้ามไว้ โดยการดังกล่าวต้องกระทำโดยมีเจตนาละเมิดกฎหมาย หรือมีเจตนาละ เว้นไม่กระทำในสิ่งที่กฎหมายอาญาบังคับให้กระทำ โดยไม่มีข้อแก้ตัวที่สมเหตุสมผล ซึ่งทำให้รัฐ ต้องดำเนินการลงโทษในฐานะที่เป็นความผิดอุกฉกรรจ์ หรือ ความผิดลหุโทษ รวมถึงการกระทำละ เว้นของบุคคลหนึ่งที่ยังผลให้เขาต้องถูกลงโทษโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ ผู้มีสิทธิอำนาจในการควบคุม ทางการเมืองอย่างต่อเนื่องเหนืออาณาเขตที่เขาอาศัยอยู่

อดุลย์ เอี่ยมเกื้อกุล ( 2519 ) ให้ความเห็นว่าอาชญาวิทยาเป็นระบบการศึกษาถึง อาชญากรรม การวิเคราะห์กระบวนการควบคุมทางสังคม การกระทำความผิดต่อกฎหมาย และ ตลอดจนการที่ประชาชนเข้าไปพัวพันกับอาชญากรรม

ส่วนความหมายของอาชญากรรมตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2493 นั้น คำว่า “อาชญา” หมายถึงอำนาจ โทษ ซึ่งมักใช้กับพระเจ้าแผ่นดิน หรือเจ้านายชั้นผู้ใหญ่ เช่น พระราชาอาญา เป็นต้น ส่วนคำว่า “กรรม” หมายถึงการกระทำที่สนองผลร้ายซึ่งทำไว้แต่ปางก่อน ดังนั้นคำว่า “อาชญากรรม” จำควรให้คำจำกัดความว่า “เป็นปรากฏการณ์หนึ่งทางสังคมที่เกิดขึ้นโดยการกระทำของบุคคล ซึ่งการกระทำนั้นกฎหมายบัญญัติเป็นข้อห้าม และถือว่าเป็นความผิด ซึ่งผู้กระทำผิดจะต้องได้รับโทษ” เมื่อพิจารณาความหมายของคำแล้วจะเห็นได้ว่า อาชญากรรม หมายรวมถึง “การกระทำและความประพฤติที่ถือว่าเป็นความผิด และผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษตามกฎหมาย”

ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า คำว่าอาชญากรรม (Crime) นี้ อาจแยกพิจารณาได้ 2 ประการ ซึ่งกล่าวได้โดยสรุป ดังนี้คือ (ชาย เสวิกุล 2517: 14-15)

1. ทางด้านกฎหมาย (Legal Approach) ซึ่งอาจให้คำนิยามของอาชญากรรมได้ว่า เป็นการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนหรือขัดกับกฎหมายที่วางไว้ และผู้กระทำนั้นจะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ตามประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ.2500 มาตรา 2 ได้บัญญัติไว้ว่า “บุคคลจะต้องได้รับโทษทางอาญา เมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ในขณะกระทำนั้นบัญญัติเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้ และโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำผิดนั้นจะต้องเป็นโทษที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย”

2. ทางด้านสังคม (Sociological Approach) ในส่วนนี้ได้พุ่งเล็งถึงความขัดแย้งระหว่างบุคคลกับสังคมเป็นหลัก และพิจารณาว่าการกระทำที่ฝ่าฝืนหรือขัดแย้งนั้นเกิดขึ้นได้อย่างไร อะไรเป็นปัจจัยที่มีส่วนทำให้บุคคลนั้นไม่สามารถปรับปรุง หรือปฏิบัติตนให้สอดคล้องกับกฎหมายซึ่งเป็นมาตรฐานอย่างหนึ่งของสังคม

## 2.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการโจรกรรมรถ

### 2.2.1 กระบวนการโจรกรรมรถ

การโจรกรรมรถเป็นความผิดประเภทประทุษร้ายต่อทรัพย์ เป็นอาชญากรรมขั้นพื้นฐานและเป็นการกระทำที่นานาประเทศบัญญัติไว้เป็นความผิด หรือเป็นการกระทำที่เป็นความผิดในตัวเอง การป้องกันปราบปรามอาชญากรรม หรือการสอบสวนคดีอาญาที่เกี่ยวกับอาชญากรรมประเภทประทุษร้ายต่อทรัพย์ ผู้มีหน้าที่ในการป้องกันปราบปราม และสืบสวนสอบสวนคดีอาญาจะต้องมีความรู้หรือทราบถึง “กระบวนการอาชญากรรม” ของอาชญากรรมประเภทนั้น ๆ จึงจะทำให้การปฏิบัติหน้าที่มีประสิทธิภาพและในปัจจุบันจะพบว่า การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจเกี่ยวกับการแก้ปัญหอาชญากรรม มักกระทำต่อการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า ไม่มีการศึกษาอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะในการคิดเกี่ยวกับการโจรกรรมรถที่เป็นปัญหาอยู่ในปัจจุบันนั้น เป็นอาชญากรรมประเภทหนึ่งที่เขาเห็นว่าตำรวจสามารถศึกษาให้ทราบถึงกระบวนการในการโจรกรรมได้ (ไพฑูริย์ เพิ่มศิริวิศาล, 2536: 6)

1.) เป็นอาชญากรรมที่มีสถิติการรับแจ้งความของตำรวจ ใกล้เคียงกับคดีที่เกิดขึ้น โดยในคดีประทุษร้ายต่อทรัพย์สินประเภทอื่นๆ ผู้เสียหายอาจจะไม่มาร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน เพราะผู้เสียหายเห็นว่าทรัพย์สินมีราคาน้อย ไม่สะดวกในการจะมาแจ้งความร้องทุกข์ แต่คดีโจรกรรมรถผู้เสียหายจะมาร้องทุกข์เกือบทุกราย เพราะรถเป็นทรัพย์สินที่มีทะเบียน คนร้ายที่ลักรถอาจลักรถไปเป็นยานพาหนะในการกระทำความผิดในคดีอื่น เจ้าของรถจึงต้องมาแจ้งให้ตำรวจทราบ เมื่อมีผู้มาร้องทุกข์ พนักงานสอบสวนก็ต้องรับคำร้องทุกข์ เพราะรถมีราคาสูงและเป็นทรัพย์สินที่มีทะเบียนเป็นหลักฐาน

2.) กลุ่มคนร้ายที่ทำการโจรกรรมมีจำนวนไม่มาก เมื่อเทียบกับอาชญากรรมประเภทอื่นๆ เพราะการที่จะเป็นคดียึดรถนั้น จะต้องมีความสามารถในการโจรกรรมและมีความสามารถในการนำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปจำหน่าย บุคคลทั่วไปไม่อาจกระทำได้ง่าย แม้โอกาสจะอำนวย ประกอบกับกลุ่มคนร้ายที่ทำการลักรถมีความเชื่อมโยง มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างกระชับมากกว่าอาชญากรรมประเภทอื่นๆ มีลักษณะเป็นองค์กรคนร้ายและเป็นองค์กรคนร้ายอาชีพ

3.) ประสิทธิภาพถ่ายคนร้ายที่ถูกโจรกรรมรถที่ถูกจับกุมมีความชัดเจน และเพียงพอต่อการศึกษาถึงกระบวนการ เพราะการโจรกรรมถือเป็นอาชญากรรมที่มีความสำคัญ เมื่อคนร้ายถูกจับกุมเจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำประวัติ และถ่ายภาพไว้ รวมทั้งการนำตัวผู้ต้องหาไปทำแผนประทุษกรรมตามระเบียบของกรมตำรวจ

4.) รถที่ได้จากการกระทำความผิด เป็นทรัพย์สินที่สามารถทำการตรวจสอบได้ เช่น ตรวจสอบจากหมายเลขเครื่อง หมายเลขตัวถัง หมายเลขรหัสลับประจำรถ สามารถตรวจสอบได้ว่า รถคันของกลางถูกโจรกรรมจากที่ใด ซึ่งแตกต่างจากทรัพย์สินที่ถูกโจรกรรมประเภทอื่นที่ไม่มีหมายเลขเครื่อง แต่เจ้าของทรัพย์สินไม่ได้จดหมายเลขเครื่องนั้นไว้

## 2.2.2 ขบวนการและวิธีการโจรกรรมรถของคนร้าย

### 2.2.2.1 ขบวนการของคนร้ายโจรกรรมรถยนต์ (ไพฑูรย์ เพิ่มศิริวิศาล, 2539: 15-76)

ขบวนการของคนร้ายโจรกรรมรถยนต์ ประกอบด้วย 5 ฝ่าย ที่สำคัญคือ

1.) ฝ่ายผู้ส่งรถ หรือ นายหน้าส่งออก หมายถึง ผู้ที่ส่งหรือติดต่อกับฝ่ายโจรกรรมรถให้ทำการลักรถ หรือกระทำความผิดด้วยวิธีอื่นใด เพื่อให้ได้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ตามยี่ห้อ แบบ ขนาด สี ฯลฯ ที่ต้องการเพื่อใช้ภายในประเทศ หรือส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

#### 2.) ฝ่ายโจรกรรม

- ลักรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ (ลักรถอย่างเดียว) คนร้ายจะใช้วิธีการต่างๆ เช่น จัดหูช้าง ทำกุญแจปลอม สร้างกุญแจ ฯลฯ เพื่อให้ได้รถตามที่ต้องการ

- ยักขอกเอารถไปขาย คนร้ายเป็นเจ้าของรถ เช่น ชื้อมาจากบริษัทผู้ขายในระบบผ่อนส่งแล้วนำรถยักขอกไปขายให้ผู้อื่น ส่วนใหญ่จะส่งไปขายยังประเทศกัมพูชา

- ปล้นรถหรือชิงรถคนร้ายจะใช้วิธีการปล้นหรือชิงรถที่ต้องการซึ่งจอดอยู่ในที่เปลี่ยวหรือจอดนอนตามปั้มน้ำมัน หรือใช้อุบายเช่ารถเดินทางไปต่างจังหวัด หรือใช้เรือใบ หรือแอบเกาะยางรถ แล้วติดตามไปจนรถจอดในที่เปลี่ยวเมื่อยังไม่มีลมรถวิ่งต่อไม่ได้

- หลอกหลวงเพื่อให้ได้รถ คนร้ายจะใช้วิธีการเข้าไปติดต่อขอซื้อรถจากเจ้าของ หรือตามเต็นท์ขายรถ โดยใช้อุบายขอทดลองรถแล้วขับหลบหนีไป

3.) ฝ่ายขนส่งหรือนำรถไปส่งยังจุดที่กำหนด คนร้ายฝ่ายนี้มีชื่อเรียกกันในวงการคนร้ายว่า“นักบิน”มีหน้าที่รับจ้างขับรถจากฝ่ายผู้สั่งซื้อรถหรือนายหน้า เพื่อนำไปส่งยังจุดที่กำหนดอัตราค่าจ้างขึ้นอยู่กับความยากง่ายในการขับ ชนิดรถ และความเสี่ยงมีราคาตั้งแต่ 5,000-20,000 บาท ส่วนใหญ่คนร้ายฝ่ายนี้จะเป็นคนในท้องถิ่นบริเวณชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

4.) ฝ่ายผู้ซื้อ จะมีทั้งคนไทยที่ต้องการรถที่ถูกโจรกรรมใช้ในประเทศโดยใช้ทั้งคัน หรือแยกส่วนเป็นอะไหล่และคนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะประเทศกัมพูชาที่มีความต้องการสูงมาก

5.) ฝ่ายปลอมแปลงเอกสารประจำรถ เอกสารที่จะมีการปลอมแปลงมีแผ่นป้ายทะเบียน หน้า-หลัง แผ่นป้ายวงกลมแสดงการเสียภาษี

#### 2.2.2.2 วิธีการโจรกรรมรถยนต์ของคนร้าย

ก่อนโจรกรรม ฝ่ายโจรกรรมรถ หรือแก๊ง หรือคนร้ายลักรถ จะต้องทราบความต้องการของฝ่ายผู้สั่งซื้อหรือนายหน้าส่งออกว่าต้องการอะไร ยี่ห้อ รุ่น ขนาด สีอะไร หรือที่เรียกกันว่า “ใบสั่ง” ฝ่ายโจรกรรมรถก็จะออกตระเวนไปในที่ต่างๆ เพื่อหารถตามใบสั่ง ส่วนมากจะหาในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพราะมีรถตามที่ต้องการมาก วิธีการโจรกรรมมีอยู่หลายวิธี ทั้งวิธีเก่าๆ และที่ได้พัฒนาขึ้นมาใหม่ผสมผสานกัน หรือ อาจกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า คนร้ายได้ศึกษาวิธีการที่จะขจัดอุปสรรค และกลไกการป้องกันการโจรกรรมรถของเจ้าของและฝ่ายเจ้าหน้าที่ทุกวิถีทาง วิธีการโจรกรรมรถของคนร้ายพอประมวลจากการศึกษาของผู้วิจัย ประกอบกับการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมาแยกเป็นหัวข้อได้ดังนี้

1.) จับกุ้ง คนร้ายจะใช้เครื่องมือจับกุ้งออก แล้วเอามือล้วงเข้าไปเปิดสติก หรือคันลือกประตูเปิดเข้าไป แล้วใช้ไขควงงัดกระปุกกุญแจสตาร์ททอก แล้วต่อไฟตรงเพื่อติดเครื่องยนต์ แล้วขับหลบหนีไป

2.) ใช้กุญแจปลอม คนร้ายจะทำกุญแจเลียนแบบของรถชนิดที่ต้องการลักไว้หลายๆขนาด (รอยหยัก) แล้วเลือกลองใช้ทุกดอก ถ้าเปิดประตูได้ ก็จะติดเครื่องยนต์แล้วขับหลบหนีไป

3.) ลอกแบบกุญแจ คนร้ายจะใช้วิธีสร้างความสนิทกับเด็กล้างรถตามสถานบริการจำหน่ายน้ำมัน แล้วว่าจ้างให้เอาคินน้ำมันพิมพ์แบบกุญแจรถของจริงที่มีผู้สั่งซื้อไว้ โดยมีค่าจ้างในการจัดทำคันละ 200-250 บาท โดยเด็กล้างรถจะเก็บแบบพิมพ์กุญแจคินน้ำมัน พร้อมจดหมายเลขทะเบียนรถคันนั้นไว้ให้ด้วย ต่อจากนั้นคนร้ายก็จะไปว่าจ้างร้านทำกุญแจทั่วไปทำกุญแจปลอมขึ้นตามแบบพิมพ์ในราคาดอกละ 10-20 บาท เมื่อได้กุญแจก็จะออกติดตามรถคันดังกล่าวเพื่อโจรกรรมต่อไป



4.) สร้างกุญแจ คนร้ายจะทำกุญแจในแบบและรูปทรงต่างๆ โดยไม่มีรอยหยักของรถตามชนิดที่ต้องการ (ระบุไว้ใบใบสั่งซื้อ) แล้วเอาน้ำหมึกอินเดียอิงค์ทาไว้ปล่อยให้แห้งสนิทเมื่อพบรถที่ต้องการ คนร้ายก็จะนำเอากุญแจรูปทรงที่ทำไว้สอดเข้าไปในรูกุญแจของประตูรถแล้วบิดหมุนเพื่อให้เกิดร่องรอยที่น้ำหมึก จากนั้นจึงกุญแจออกแล้วนำไปเชาะร่องตามรอยที่ปรากฏอยู่ เมื่อทำกุญแจเสร็จแล้วคนร้ายก็จะติดตามหารถคันนั้น เมื่อสบโอกาสก็จะโจรกรรมทันที

5.) ใช้ลวดเกี่ยวปุ่มล้อคประตู รถบางชนิดไม่มีหูข้างคนร้ายจะใช้วิธีดึงกระจกที่บานประตูให้เผยอเพียงเล็กน้อย แล้วถ้าเจ้าของปิดกระจกไม่สนิทยิ่งเพิ่มความสะดวกให้กับคนร้ายมากยิ่งขึ้น ต่อจากนั้นคนร้ายก็จะใช้ลวดทำเป็นห่วงที่ปลาย สอดเข้าไปดันปุ่มล้อคประตูออก แล้วเข้าไปในรถต่อสายไฟสตาร์ทเครื่องยนต์ แล้วขับหลบหนีไป

6.) ใช้ไขควงฉาก คนร้ายจะทำไขควงชนิดหน้าแบนขนาดยาวประมาณ 1 ฟุต (รวมความยาวด้าม) ตอนปลายไขควงยาวประมาณ 1 ใน 3 ของความยาวไขควงคั้งออกเป็นมุมฉาก ใช้ไขควงสอดเข้าไปในรูกุญแจประตูรถ ฝัดอย่างแรงกระปุกกุญแจจะแตกออก และหลุดออกมา สามารถเปิดประตูเข้าไปต่อสายไฟสายตรงเพื่อติดเครื่องยนต์ แล้วขับหลบหนีไป

7.) ฝัดฝาดังน้ำมัน มีรถหลายชนิดฝาดังน้ำมันอยู่ภายนอก และกุญแจเปิดฝาดังน้ำมัน กุญแจประตูรถ กุญแจติดเครื่องยนต์ใช้ดอกเดียวกัน คนร้ายจะใช้กุญแจเลื่อนขนาดใหญ่ฝัดเอาฝาดังน้ำมันไปทำกุญแจ โดยอาศัยรอยจากกุญแจฝาดังน้ำมัน เมื่อทำเสร็จแล้วก็จะได้กุญแจที่ไขได้ทั้งประตูและติดเครื่องยนต์

8.) ใช้น้ำกรด คนร้ายจะใช้น้ำกรดใส่ขวด และมีลูกยางหรือเข็มฉีดยาร้อมหลอดดูดน้ำกรดจากขวดน้ำนำไปหยอดหรือฉีดเข้าไปในรูกุญแจประตูรถ น้ำกรดจะเข้าไปทำลายช่องกุญแจทำให้สามารถเปิดประตูเข้าไปในรถได้ แล้วใช้วิธีต่อสายตรงติดเครื่องยนต์ แล้วขับหลบหนีไป

9.) เปิดกระจกหลัง คนร้ายจะใช้ไขควงจัดยางขอบกระจกหลังออกแล้วเปิดกระจกออกด้วยแรงดึง ซึ่งกระทำด้วยความชำนาญ คนร้ายที่ใช้วิธีนี้จะต้องเคยเป็นช่างถอดหรือใส่กระจกมาก่อน เมื่อถอดกระจกได้แล้ว ก็จะมุดเข้าไปในรถแล้วต่อสายตรงเพื่อติดเครื่องยนต์แล้วขับหลบหนีไป

10.) ใช้เหล็กเย็บสลักล้อคประตู คนร้ายทำเหล็กลักษณะแบนหรือกลม หรือใช้ไขควงตัวเล็กๆ แห้งเข้าไปในรูได้หุ้จับเปิดรถ แล้วเย็บสลักล้อคประตูเปิดรถเข้าไป ต่อสายตรงติดเครื่องยนต์ แล้วขับหลบหนีไป

11.) ใช้กุญแจพิเศษ คนร้ายจะใช้เหล็กที่แข็งเป็นพิเศษ ทำเป็นหยักหรือร่องถี่ๆ มีขนาดเท่ากับความหนากุญแจรถทั่วไป กุญแจพิเศษนี้มีความแข็งแรงมากเป็นพิเศษ เมื่อใส่เข้าไปในรูกุญแจรถแล้วบิดด้วยความแรง ความแข็งของกุญแจพิเศษจะจัดร่องกุญแจประตูให้หักหรือไม่อยู่ในสภาพเดิม สามารถเปิดประตูเข้าไปในรถได้ แล้วต่อสายตรงติดเครื่องยนต์แล้วขับหลบหนีไป

12.) ใช้คีมบิดขวงกุญแจ คนร้ายจะใช้คีมที่มีความเหมาะสมในการก๊อบขวงกุญแจประตูอาศัยแรงบีบที่แน่นและมั่นคงบิดด้วยความแรง ดึงเอาขวงกุญแจรูดออกไปแล้วนำไปจ้างช่างทำกุญแจปลอมเพื่อโจรกรรมรถคันนี้ต่อไป

13.) ใช้กลอุบายรับจ้างขับรถ คนร้ายจะใช้วิธีการง่ายๆ โดยจะไปรับจ้างขับรถตามสำนักงาน จัดหางาน เมื่อได้รถแล้วก็จะขับรถให้นายจ้างประมาณ 6-7 วันได้โอกาสก็จะขับรถหลบหนีไป

14.) จี้หรือชิงรถซึ่งหน้า คนร้ายประเภทนี้จะใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะปฏิบัติการครั้งละ 2 คน(จับขี่ 1 คนซ้อนท้าย 1 คน)ติดตามสะกดรอยรถตามใบสั่งเมื่อเจ้าของรถหรือเหยื่อขับรถคนเดียวไปจอดหรือผ่านในเส้นทางที่เปลี่ยวหรือลับตาคน คนร้ายก็จะใช้วิธีการขับรถจักรยานยนต์ไปเฉี่ยวรถของเหยื่อ เมื่อเหยื่อซึ่งเป็นเจ้าของรถหยุดรถและลงรถตรวจสอบความเสียหายคนร้ายก็จะใช้อาวุธปืนหรือมีดปลายแหลมจี้เอากุญแจไป คนร้ายก็จะจับขี่รถเอาไปซึ่งหน้า ทิ้งผู้เสียหาย(เจ้าของรถ) ไว้ในที่เกิดเหตุ

15.) มอมยาคนขับรถรับจ้าง คนร้ายจะแบ่งการทำงานออกเป็น 2 ขั้นตอนขั้นแรกคนร้ายซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้หญิงจำนวน 4-5 คน จะไปว่าจ้างรถยนต์ (ตามใบสั่งที่ต้องการ) เพื่อไปเที่ยวหน้าตึกหรือสถานที่ท่องเที่ยวในต่างอำเภอหรือต่างจังหวัด เสร็จงานก็จะจ่ายเงินให้คนขับรถตามปกติ ขั้นที่สอง เป็นห้วงระยะเวลาประมาณ 4-5 วัน จากขั้นแรกคนร้ายชุดเดิมจะว่าจ้างรถไปเที่ยวเหมือนเดิมแต่จะนัดหมายกับคนร้ายพวกเดียวกัน 1-2 วัน ไปรอ ณ จุดที่กำหนดเพื่อรอรับรถ ใกล้เคียงบริเวณจุดที่กำหนดคนร้ายที่เป็นผู้หญิงจะพยายามหาโอกาสในช่องที่คนขับรถรับประทานอาหารเช้าร่วมกัน ใส่ยานอนหลับหรือยาชนิดอื่นที่ทำให้มีเมามายหมดสติลงไปในอาหารหรือเครื่องดื่ม เพื่อมอมคนขับรถให้หมดสติ ต่อจากนั้นก็ส่งคนขับรถไปนอนที่โรงแรมที่จองไว้ล่วงหน้าแล้วนำกุญแจรถให้กับคนร้ายที่รออยู่แล้วขับรถหลบหนีไป วิธีนี้ค่อนข้างจะเป็นวิธีใหม่ในการโจรกรรมรถ

16.) วิธีการโจรกรรมรถยนต์ที่มีอุปกรณ์ป้องกัน

16.1) รถยนต์ที่มีล้อคพวงมาลัยอัตโนมัติ คนร้ายจะใช้เท้าถีบและใช้มือดึงพวงมาลัยให้สลักล้อคพวงมาลัยหักหรือหลุด

16.2) รถยนต์ที่ใช้โซ่ล่ามพวงมาลัยกับคันเบรก คนร้ายจะใช้กรรไกรตัดเหล็กขนาดใหญ่และคมตัดโซ่หรือทำลายกุญแจโดยใช้น้ำกรดหยอดลงในรูกุญแจแล้วใช้เหล็กงัดทำลายกุญแจ

16.3) รถยนต์ที่มีอุปกรณ์ล้อคคลัตช์และเบรก คนร้ายจะใช้วิธีการทำลายกุญแจแบบใช้น้ำกรดหยอด หรือเหล็กงัด หรือใช้วิธีตัดแผ่นรองเท้าที่คันคลัตช์และเบรกออก

16.4) รถยนต์ที่ติดตั้งสัญญาณส่งเสียง คนร้ายจะศึกษาล่วงหน้าว่าเจ้าของรถทำไว้อย่างไร เช่น ติดตั้งสัญญาณไว้ที่ประตู ถ้าเปิดประตูสัญญาณจะดัง คนร้ายก็จะใช้วิธีทุบกระจกประตูหรือถอดกระจกหลังรถเข้าไปโดยไม่เปิดประตู

16.5) รถยนต์ตัดศิวหรือตัดวงจรไฟฟ้า คนร้ายก็จะใช้วิธีศึกษาการใช้ของเจ้าของรถมาก่อนทำการโจรกรรม ถ้าไม่สามารถทำได้ คนร้ายจะมีลูกมือเป็นช่างไฟฟ้าที่ทำงานในอู่ซ่อมรถมาก่อนเป็นผู้ดำเนินการต่อวงจรใหม่ โดยไม่ต้องคำนึงถึงสวิตซ์ตัดวงจรลัดที่ทำไว้

#### การโจรกรรมรถยนต์โดยไม่ใช้กุญแจ

การโจรกรรมรถยนต์โดยการนำรถมาทำการยกที่ถูกโจรกรรม เมื่อคนร้ายพบรถหรือต้องการที่จะลักรถคันใด คนร้ายก็จะนำรถยก ซึ่งรถยกดังกล่าวเป็นรถยกสำหรับรถที่เกิดอุบัติเหตุหรือเครื่องยนต์ขัดข้องมาทำการยกรถที่จะทำการโจรกรรม คนร้ายมักจะทำการลักรถโดยใช้รถยกทำการยกรถที่จอดไว้ริมถนน การกระทำดังกล่าวเป็นการที่คนร้ายเป็นบุคคลที่มีอาชีพรับจ้างยกรถ ลงมือกระทำโดยมีเจตนาทุจริต

ในบางครั้ง คนร้ายที่ไม่มีอุปกรณ์ในการยกรถก็จะว่าจ้างให้ผู้มีอาชีพประกอบกิจการรับจ้างยกรถให้ทำการยกรถคันที่ตนเองต้องการที่จะทำการโจรกรรม โดยว่าจ้างให้ยกจากสถานที่ที่รถที่ถูกโจรกรรมจอดอยู่ไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่ง ในกรณีนี้ผู้มีอาชีพรับจ้างยกรถไม่ใช่คนร้าย ไม่มีเจตนาทุจริต แต่กระทำไปโดยมีผู้ว่าจ้าง

#### การโจรกรรมรถยนต์โดยอาศัยช่องทางธุรกิจ

ปัจจุบันวิธีการกระทำความผิดเกี่ยวกับการโจรกรรมรถยนต์ของคนร้าย มีความสลับซับซ้อนมากยิ่งขึ้น ทำให้ยากต่อการป้องกัน ตรวจสอบ สืบสวนจับกุม ดำเนินคดีกับคนร้ายหากเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่รู้เท่าทันคนร้าย โดยลักษณะของรถที่รับแจ้งว่าถูกโจรกรรมไปนั้น จากการตรวจสอบและติดตามขยายผลได้รถคืนมาในภายหลัง พบว่าคนร้ายได้โจรกรรมรถโดยบิดเบือนข้อเท็จจริง เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่ง

สถิติคดีอาญาประเภทการโจรกรรมรถยนต์นั้น เกิดจากการที่มีผู้เสียหายได้มาแจ้งความร้องทุกข์ว่ารถของตนได้ถูกคนร้ายโจรกรรม พนักงานสอบสวนมีหน้าที่รับคำร้องทุกข์ แต่มีบางกรณีที่มีผู้เสียหายแจ้งความเท็จต่อพนักงานสอบสวนว่ารถของตนได้ถูกคนร้ายโจรกรรมไป ทั้งที่ความเป็นจริงรถคันดังกล่าวไม่ถูกโจรกรรม แต่ผู้ที่มีาร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนได้นำรถไปจำหน่าย แล้วมาแจ้งความร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนว่ารถของตนหาย แต่ความจริงไม่มีรถหายตามที่แจ้งความร้องทุกข์

ด้วยเหตุดังกล่าวสถิติคดีโจรกรรมรถจะสูงขึ้น ทั้งที่ความเป็นจริงไม่มีการโจรกรรมรถและรถก็ไม่ถูกโจรกรรม แต่คนร้ายใช้ช่องทางธุรกิจและการร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวน เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ มีกระบวนการดำเนินการใน 2 แนวทาง คือ

1.) เช่าซื้อรถ นำรถที่เช่าซื้อไปขาย ต่อมาแจ้งความกับตำรวจว่ารถถูกโจรกรรม คนร้ายมีขั้นตอนการดำเนินการคือ

1.1) คนร้ายจะทำการเช่าซื้อรถ จากบริษัทจำหน่ายรถในการเช่าซื้อจะทำสัญญาเช่าซื้อกับบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ โดยคนร้ายชำระเงินงวดแรกจำนวนหนึ่ง (สมมติว่าราคาประมาณ

40,000 บาท ) บริษัทผู้ให้เช่าซื้อให้ผู้เช่าซื้อ (คนร้าย) จ่ายเบี้ยประกันภัยรถคันที่เช่าซื้ออีกจำนวนหนึ่ง (สมมติว่าประมาณ 20,000 บาท) รวมเงินที่คนร้าย (ผู้เช่าซื้อ) ชำระไป 60,000 บาท คนร้าย (ผู้เช่าซื้อ) สามารถนำรถไปจากบริษัทผู้ให้เช่าซื้อจำนวน 1 คัน ราคาประมาณ 350,000 บาท โดยทำสัญญาเช่าซื้อต่อกัน

1.2) ตามสัญญาประกันภัย คนร้าย (ผู้เช่าซื้อ) คือผู้เอาประกันภัย หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย คือ การชำระเบี้ยประกัน บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ (ผู้ให้เช่าซื้อ) คือผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกัน สิทธิของผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัย คือ เมื่อมีภัยต่อทรัพย์สินที่เอาประกันผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยมีสิทธิได้รับเงินตามสัญญาประกันภัย บริษัทผู้รับประกันภัยมีสิทธิได้รับเบี้ยประกันจากคนร้าย (ผู้เอาประกันภัย) และมีหน้าที่ชำระเงินตามสัญญาประกันภัยเมื่อมีภัยเกิดกับรถที่เอาประกัน

1.3) คนร้าย (ผู้เช่าซื้อและผู้เอาประกัน) ได้รถไปตามสัญญาเช่าซื้อ จากนั้นได้นำรถคันดังกล่าวไปจำหน่ายให้กับผู้อื่นในราคาที่สูงกว่าราคาที่ลงทุน (การลงทุนประมาณ 60,000 บาท) เช่น นำไปขายในประเทศเพื่อนบ้าน หรือไปหลอกขายให้ผู้อื่นโดยที่ผู้อื่นเข้าใจว่าเป็นรถที่ถูกต้องกรณีเหล่านี้จะขายได้ราคาประมาณ 200,000 บาท คนร้ายจะได้กำไรประมาณ หนึ่งแสนบาทเศษ หากคนร้ายทำหลายๆ คัน ก็จะกำไรเป็นจำนวนมาก

1.4) หลังจากที่คนร้ายนำรถไปจำหน่ายแล้ว ก็จะมาร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนว่ารถคันดังกล่าวถูกโจรกรรมไป พนักงานสอบสวนรับคำร้องทุกข์และออกหลักฐานให้กับคนร้าย คนร้ายจะนำเอกสารการแจ้งความที่พนักงานสอบสวนออกให้ไปแสดงกับบริษัทเงินทุน หลักทรัพย์ (ผู้ให้เช่าซื้อตามสัญญาเช่าซื้อ และเป็นผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัย) , และบริษัทประกันภัย (ผู้รับประกันภัยรถยนต์) คนร้ายก็ไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายหรือค่าการรถยนต์ที่เช่าซื้อ

1.5) บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ ก็จะเรียกค่าเสียหายจากบริษัทรับประกันภัยตามสัญญาประกันภัย บริษัทประกันภัยจะชำระเงินให้ บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ เพราะเป็นผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัย

1.6) การกระทำดังกล่าวคนร้ายได้กำไรประมาณหนึ่งแสนบาทเศษ ต่อรถจำนวน 1 คัน บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ไม่เสียหายเพราะได้รับเงินจากบริษัทประกันภัย บริษัทประกันภัยเท่านั้นที่ได้รับความเสียหาย แต่ข้อเท็จจริงบริษัทประกันภัย คือตัวกลางในการระดมเงินจากผู้เอาประกันมาเก็บไว้ แล้วให้กับผู้ประสบภัย หรือผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัย หากมีการจ่ายเงินตามสัญญาประกันภัยเป็นจำนวนมาก กฎหมายก็เปิดช่องให้มีการเพิ่มเบี้ยประกัน เพื่อชดเชยอัตราเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้น ประชาชนจำต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยรถยนต์สูงขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น ดังนั้น ผู้ที่เสียประโยชน์คือประชาชนที่ต้องเสียเบี้ยประกันในอัตราที่สูงขึ้น

กระบวนการโดยใช้ช่องทางทางธุรกิจได้พัฒนาไปอีก โดยเป็นลักษณะขององค์กรคนร้าย อาชีพ หรืออาชญากรรมองค์กร โดยผู้ที่ทำงานอยู่ในบริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ บางบริษัทและผู้ที่ทำงานอยู่ในบริษัทประกันภัยได้ร่วมกันแสวงหาผลประโยชน์จากกระบวนการ โดยพนักงานของบริษัทเงินทุนได้ทำหลักฐานปลอมเกี่ยวกับผู้เข้าซื้อทำการเข้าซื้อตราจากบริษัทเงินทุนและได้ทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย มีการดำเนินกระบวนการการแจ้งความต่อพนักงานสอบสวนว่าถูกลักทรัพย์ สมรู้ร่วมคิดกับพนักงานบริษัทประกันภัย ได้เงินจากบริษัทประกันภัยมาแบ่งผลประโยชน์ต่อกัน

## 2.) การนำซากรถไปทำประกันภัย แล้วแจ้งความร้องทุกข์ว่ารถหาย

ในปัจจุบันจะมีรถที่เกิดอุบัติเหตุชนกันเสียหายเป็นจำนวนมาก รถที่เกิดอุบัติเหตุจะได้รับความเสียหายมาก ไม่สามารถทำการซ่อมได้ หรือบางครั้งก็สามารถทำการซ่อมได้ แต่ราคาที่จะซ่อมสูงกว่าราคาของรถที่มีสภาพซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว

คนร้ายจะซื้อซากรถที่เกิดอุบัติเหตุเสียหาย แต่คนร้ายจะนำซากรถไปทิ้ง คงเหลือแต่เอกสารประกอบรถคือ สมุดคู่มือการจดทะเบียนรถ คนร้ายนำสมุดคู่มือไปทำประกันรถคันดังกล่าวโดยสมรู้ร่วมคิดกับเจ้าหน้าที่บางคนของบริษัทประกันภัย เมื่อรถมีประกันภัยแล้ว คนร้ายจะแจ้งความต่อพนักงานสอบสวนว่าถูกลักทรัพย์ นำหลักฐานการรับแจ้งความของพนักงานสอบสวนไปปรับเงินจากบริษัทประกันภัย คนร้ายกระทำการเช่นนี้หลาย ๆ คัน

## 2.3 ทฤษฎีสาเหตุของการเกิดอาชญากรรม

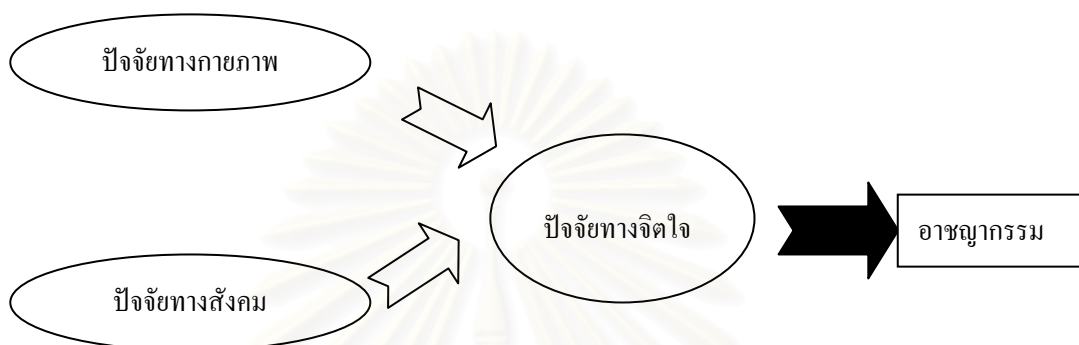
การศึกษาสาเหตุของอาชญากรรมนั้นได้มีมาตั้งแต่ ศตวรรษที่ 19 ในกลุ่มนักวิชาการด้านอาชญาวิทยา สังคมวิทยา และจิตวิทยาเป็นส่วนใหญ่ มีการเก็บรวบรวมข้อมูลมาวิเคราะห์หาความเป็นเหตุเป็นผล เพื่ออธิบายสาเหตุของการเกิดอาชญากรรม แต่ก็ไม่สามารถหาข้อสรุปที่ชัดเจนได้ นักอาชญาวิทยาที่ศึกษาสาเหตุของการเกิดอาชญากรรมในยุคแรกมี ลอมโบโรโซ (Lombroso) กาโรเฟโร (Garofalo) และ เฟอร์รี (Ferri) (ญาณพล ชัยยืน : 2524) เป็นผู้ริเริ่มศึกษาสาเหตุจากสภาพความบกพร่องทางด้านกายภาพและการถ่ายทอดทางกรรมพันธุ์ ต่อมาเมื่อการศึกษาทางด้านสังคมวิทยาได้ขยายกว้างออกไป นักสังคมวิทยาผู้ติดตามผลงานของเดอริคิม (Durkeim) ได้ให้ความสนใจต่อสาเหตุแห่งอาชญากรรมในแง่ของสังคมวิทยา และพร้อมๆกันนั้น ทฤษฎีทางด้านจิตวิเคราะห์ของฟรอยด์ (Freud) ก็ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญ ในการวิเคราะห์สาเหตุของอาชญากรรมอีกสาขาหนึ่ง นับตั้งแต่ศตวรรษที่ 20 เป็นต้นมา

จากแนวความคิดของนักวิชาการต่างๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ได้ศึกษาสภาพความบกพร่องทางร่างกาย กรรมพันธุ์ พร้อมทั้งการศึกษาสภาพจิตใจ รวมถึงสภาพแวดล้อมทางสังคม ซึ่งเป็นผลพอสรุปความเพื่อใช้อธิบายสาเหตุของการประกอบอาชญากรรมจากปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งเป็นที่ยอมรับกัน

มีดังนี้ คือ ปัจจัยทางสังคม ปัจจัยทางกายภาพ และ ปัจจัยทางจิตวิทยา Professor Hermann Mannheim นักอาชญาวิทยา ชาวอังกฤษ ได้กล่าวอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยดังกล่าวไว้ดังนี้คือ

ปัจจัยทางกายภาพจะมีส่วนผลักดันให้เกิดอาชญากรรมเช่นเดียวกับปัจจัยทางด้านสังคมก็ต่อเมื่อปัจจัยดังกล่าวนี้ผ่านตัวแปลงสภาพ คือ ปัจจัยทางด้านจิตใจ ซึ่งสามารถพิจารณาจากแผนภูมิได้ดังนี้

แผนภูมิที่ 2.1 การเกิดอาชญากรรม



จากแผนภูมิดังกล่าว สภาพจิตของบุคคลเปรียบเสมือนตัวแปลงสภาพที่สำคัญซึ่งเพราะลำพังเพียงปัจจัยทางด้านกายภาพ หรือปัจจัยทางด้านสังคมในสภาพที่โดยเดี่ยว คือ ยังไม่ผ่านตัวแปลงสภาพหรือปัจจัยทางด้านจิตใจย่อมไม่ก่อให้เกิดอาชญากรรม แต่ถ้าเมื่อใดปัจจัยทางด้านสังคมและกายภาพมีอิทธิพลเหนือปัจจัยต่าง ๆ มีอิทธิพลที่จะนำไปสู่สภาพอาชญากรรมได้ ในที่นี้จึงถือว่าสภาพจิตมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ทั้งนี้เพราะปัจจัยทางด้านจิตใจแต่เพียงอย่างเดียว ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงก็อาจนำไปสู่สภาพอาชญากรรมได้เช่นเดียวกัน ไม่ว่าปัจจัยทางสังคมและกายภาพจะมีอิทธิพลอยู่หรือไม่ก็ตามซึ่งในกรณีนี้อาจได้แก่ อาชญากรรมที่ตกอยู่ในสภาพที่เป็นโรคจิต

การทบทวนวรรณกรรมตามแนวทฤษฎีทางอาชญากรรมที่ผ่านมา เป็นการศึกษาผลงานของนักวิชาการในแนวทางกว้างๆ จากการตั้งข้อสังเกตระหว่างคดีอาชญากรรมกับลักษณะทางกายภาพ เช่น ความหนาแน่นของประชากร การย้ายถิ่นฐาน การใช้ที่ดิน เป็นต้น แท้จริงแล้วสาเหตุที่ทำให้ลักษณะทางกายภาพเอื้ออำนวยต่อการเกิดอาชญากรรม เป็นผลมาจากระบบพลวัตของสังคมเมืองนั่นเอง (บริหาร เสียงอารมณ์, 2533) ดังเช่น

#### 1. การย้ายถิ่นของประชากร

การพัฒนาที่ไม่สมดุลระหว่างเมืองและชนบท ทำให้เกิดความแตกต่างกันมาก ในขณะที่เมืองจะดึงดูดทรัพยากรจากชนบทไปใช้เพื่อประโยชน์ของตน เมืองจึงมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ประชากรเมืองอยู่กันอย่างสุขสบาย แต่ประชากรในชนบทต้องต่อสู้กับความยากจน การว่างงาน ราคาพืชผลทางเกษตรตกต่ำซ้ำซาก เป็นต้น ประชาชนต้องละทิ้งอาชีพของตนเอง คือเกษตรกรรม แล้วอพยพเข้าสู่เมืองหรือ ไปขายแรงงานยังต่างประเทศเพื่อแสวงหาชีวิตที่ดีขึ้น จากการอพยพเข้าสู่

เมืองจำนวนมาก ทำให้ประชากรเมืองเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และเป็นประชากรที่มีการเคลื่อนไหวอยู่ตลอดเวลา ตามการเปลี่ยนแปลงของแหล่งงาน เช่น พื้นที่ใดที่มีการก่อสร้าง ก็จะมีประชากรจากแรงงานมากขึ้น ประชากรประเภทนี้เป็นประชากรแฝงที่ยากจะตรวจสอบ เพราะไม่มีการย้ายทะเบียนบ้านอย่างถูกต้อง เป็นที่น่าสังเกตว่าพื้นที่ใดมีประชากรแฝงมากจะเกิดคดีอาชญากรรมประเภทลักทรัพย์สูงขึ้นตามไปด้วย (แผนกสถิติและข้อมูล กองบัญชาการตำรวจนครบาล, 2546)

## 2. ความหนาแน่นของประชากร

การย้ายถิ่นฐานเข้าสู่เมืองทำให้ประชากรเมืองเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเมืองจึงมีความหนาแน่นมากขึ้นจนเกิดความแออัดยัดเยียดซึ่งความหนาแน่นของประชากรเมืองขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการอพยพเข้าไปในเมืองเช่นในกรณีแรงงานอพยพเข้าไปในเมืองเพื่อรับจ้างความหนาแน่นของประชากรจะเพิ่มขึ้นในย่านอุตสาหกรรมพาณิชยกรรมหรือสถานที่ที่มีการก่อสร้างซึ่งโดยทั่วไปผู้โยกย้ายถิ่นฐานมักจะพักอาศัยบริเวณที่ตนรับจ้างอยู่หรือในกรณีที่คนหนุ่มสาวอพยพเข้ามาเมืองเพื่อทำการศึกษาก็หากไม่มีญาติมิตรให้ที่พักพิงอาศัยก็จะเข้าไปอยู่ในบริเวณสถานศึกษาในรูปแบบของหอพักแฟลตอพาร์ทเมนท์ เป็นต้น ทำให้ในย่านนั้นมีความหนาแน่นมากขึ้นความหนาแน่นของผู้โยกย้ายถิ่นฐานก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงทางด้านปัจจัยต่างๆไปจากเดิม ประชากรเมืองมีพฤติกรรมเปลี่ยนไปเกิดความเห็นแก่ตัวมากขึ้นเนื่องจากต้องแย่งชิงปัจจัยในการดำรงชีวิตที่มีอยู่อย่างจำกัดซึ่งสังคมเมืองเป็นสังคมวัตถุนิยม ประชากรเมืองต่างแข่งขันกันแสวงหาเงินทองเพื่อความมีหน้ามีตาในสังคมจนบางครั้งละเลยศีลธรรมขาดการอบรมดูแลบุตรหลานจนอาจทำให้บุตรหลานมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนติดยาเสพติดและกลายเป็นอาชญากรในที่สุด

มีนักวิชาการไทยที่เคยศึกษาวิจัยตามแนวทฤษฎีนิเวศวิทยาอาชญากรรมคือ ร.ต.ท.ญาณพล ชัยยืน ได้ทำการศึกษาการเกิดอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร พบว่า คดีอาชญากรรมแปรผันตามความหนาแน่นของประชากร คือถ้าพื้นที่ใดมีความหนาแน่นมากขึ้น คดีอาชญากรรมก็จะเพิ่มขึ้นตามไปด้วย และพบว่าคดีอาชญากรรมในเขตเมืองจะสูงกว่าแถบชานเมือง

## 3. แหล่งเสื่อมโทรมในเมือง

จากปัจจัยสนับสนุนต่างๆ ที่ทำให้เกิดการโยกย้ายถิ่นฐานเข้าสู่เมืองทั้งการย้ายถิ่นฐานคนเดียวหรือทั้งครอบครัวก็ตามที่ส่วนมากจะเข้าไปพักพิงในสถานที่ก่อสร้างแบบง่ายๆและมีเนื้อที่คับแคบ โดยอยู่รวมกันเป็นกลุ่มก้อนในที่สาธารณะ หรือที่รกร้างว่างเปล่าจนกลายเป็นแหล่งเสื่อมโทรมที่มีลักษณะทางกายภาพที่เอื้ออำนวยต่อการประกอบอาชญากรรมในที่สุด เช่น มีตรอกซอยที่วุ่นวายมากมาย และบ้านเรือนที่ไร้ระเบียบทำให้ง่ายต่อการหลบหนีจับกุมของเจ้าหน้าที่ ซึ่งจากรายงานคดีอาชญากรรมของประเทศต่างๆ พบว่า ผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่เป็นผู้อาศัยอยู่ในแหล่งเสื่อมโทรมและมีเป็นจำนวนมากเกิดเหตุในเขตพื้นที่แหล่งเสื่อมโทรมทั้งนี้เพราะพ่อและแม่ต่างก็ต้องพยายามที่จะทำงาน ทำให้ขาดการอบรมสั่งสอนดังที่เคยปฏิบัติมาสมัยอยู่ในชนบทจึงทำให้เด็กถูกทอดทิ้งปล่อยปะละเลยหรือเด็กที่อดอยากต้องตกเป็นเหยื่อที่อาจจะถูกชักจูงให้มีพฤติกรรมต่อต้านสังคมและ

ประกอบอาชญากรรมโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความอยู่รอดของตนเองกล่าวได้ว่าแหล่งเสื่อมโทรมจึงเป็นเสมือนศูนย์รวมของความยากจน และเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรม

#### 4. แหล่งอบายมุข

แหล่งอบายมุขทางอาชญาวิทยานั้นหมายถึง บ่อนการพนัน ซ่องโสเภณี สถานจำหน่ายสุรา ยาเสพติด และสถานบันเทิงต่างๆ แหล่งอบายมุขเป็นที่มั่วสุมของเหล่าอาชญากร และเป็นแหล่งที่ทำให้เกิดความคะนองขาดสติ และช่วยทำให้เกิดการประกอบอาชญากรรมทั้งในแง่พฤติกรรม และความเหมาะสมทางกายภาพ

จากสถิติข้อมูลอาชญากรรมในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน(ญาณพลฯ2524:56)ซึ่งเป็นย่านพาณิชย์กรรม ที่มีแหล่งอบายมุขจำนวนมากจะมีคดีอาชญากรรมเกิดขึ้นสูงเกือบทุกประเภทโดยเฉพาะคดีประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน ซึ่งแสดงให้เห็นได้ว่าเป็นย่านที่ล่อแหลมต่อการเกิดอาชญากรรมประเภทประทุษร้ายต่อทรัพย์สินมากที่สุด เนื่องจากย่านพาณิชย์กรรมเป็นศูนย์รวมของธุรกิจประเภทต่างๆมีแหล่งงานและมีประชากรอยู่อาศัยอย่างหนาแน่นจึงเหมาะในการประกอบกิจการประเภทอบายมุขซึ่งทำให้เป็นย่านที่มีการใช้ที่ดินสับสนปะปน เช่น มีบาร์ในที่พักลับ ติดกับอาคารบ้านเรือน มีคนมากหน้าหลายตาผ่านไปมาอยู่เสมอทำให้ยากในการแยกแยะคนดี-คนร้ายเป็นโอกาสให้อาชญากรแอบแฝงเข้ามาสังเกตการณ์เพื่อประกอบอาชญากรรมได้ง่ายขึ้น

#### 5. การพัฒนาทางด้านการคมนาคม

ในอดีตอาชญากรรมมีลักษณะเป็นการเฉพาะถิ่นทำให้ง่ายแก่การสืบสวนติดตามจับกุมคนร้ายแต่ในปัจจุบันมีการคมนาคมที่สะดวกมากขึ้นมีการสัญจรไปมาติดต่อกันได้อย่างทั่วถึงเนื่องจากมีการตัดถนนหนทางให้เชื่อมต่อกันอย่างมากมาย จึงเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้บรรดาอาชญากรจากต่างจังหวัดสามารถเข้ามาประกอบอาชญากรรมในกรุงเทพมหานครได้อย่างง่ายดายและรวดเร็วยิ่งขึ้น เมื่อประกอบอาชญากรรมแล้วก็ใช้เส้นทางคมนาคมต่างๆ ดังกล่าวเป็นเส้นทางหลบหนีทำให้ยากต่อการติดตามของเจ้าหน้าที่ตำรวจอาชญากรจึงมีช่องโอกาสรอดจากการถูกจับกุมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจมากขึ้น

#### 6. การใช้ที่ดินไร้ระเบียบ

ในเมืองใหญ่ที่มีมาตรการทางผังเมืองควบคุมการใช้ที่ดินไม่ได้ผล เช่นกรุงเทพมหานครนี้ทำให้การใช้ที่ดินเกิดความสับสนไร้ระเบียบเมื่อประชากรเพิ่มจำนวนมากขึ้นเมืองจึงมีการขยายตัวอย่างไร้ขอบเขตโดยมีชุมชนประเภทหมู่บ้านจัดสรรเป็นตัวชี้นำการพัฒนาแล้วจึงมีการประกอบธุรกิจประเภทต่างๆ เกิดขึ้นมาเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับชุมชนนั้นๆจะเห็นได้ว่าเกิดศูนย์การค้า แหล่งเสื่อมโทรมสถานอบายมุข ฯลฯ แทบทุกหนแห่งของมุมเมืองโดยอยู่ปะปนกับชุมชนซึ่งทำให้ชุมชนบางแห่งยังถูกรุกรานจากภายนอกโดยการตัดถนนทะลุเป็นทางลัดทำให้ชุมชนสูญเสียพื้นที่ป้องกันตนเอง (Defensible space) ความเป็นเอกภาพของชุมชนและความสัมพันธ์ในชุมชนเปลี่ยนไปไม่มีการสนใจกันเหมือนก่อน สิ่งต่างๆเหล่านี้ ช่องโอกาสให้อาชญากรแฝงตัวเข้ามาสังเกตการณ์และ



ทำการประกอบอาชญากรรมได้ง่ายยิ่งขึ้นอีกทั้งยังทำให้การควบคุมอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นไปได้ยากขึ้น

ในส่วนที่กล่าวมาทั้งหมดถึงปัจจัยหรือตัวแปรต่างๆ ที่มีผลต่อการเกิดอาชญากรรมนั้นพบว่า เป็นเรื่องพยากรณ์ได้ยากว่าปัจจัยหรือตัวแปรใดที่เป็นสาเหตุที่แท้จริงเนื่องจากประกอบไปด้วยปัจจัย ต่าง ๆ หลายประการ และแปรผันไปตามระบบพลวัตรของสังคมเมื่ออยู่ตลอดเวลาตัวแปรหรือ ปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นจึงมีความสำคัญในตัวของมันเองแทบทั้งสิ้นซึ่งถ้าหากสามารถค้นพบ สาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่แท้จริงได้แล้วก็จะสามารถกำจัดหรือควบคุมอาชญากรรม เหล่านั้นไว้ได้

## 2.4 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการตกเป็นเหยื่อการโจรกรรมรถยนต์

### 2.4.1 ทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activities)

นักทฤษฎี Lawrence Cohen & Marcus Felson ได้ทำวิจัยเกี่ยวกับกิจวัตรประจำวันของคนทำ ให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมได้จากแนวความคิดที่ว่าทุกวันนี้คนหลายหลากอยากฝ่าฝืนกฎหมายเพื่อ แก้แค้นความโลภ และแรงจูงใจอื่นๆ อาชญากรรมล่าเหยื่อ (predatory crime) คือประเภท อาชญากรรมที่รุนแรงต่อบุคคล หรือประทุษร้ายต่อทรัพย์สิน อาชญากรจะเลือกประกอบอาชญากรรม ที่ต่อเมื่อ กรณีดังต่อไปนี้ (สุดสงวน สุธีสร, 2543: 9)

1. เป้าหมายที่เหมาะสม เช่น จอรถยนต์ในที่ลับตา ไม่มีแสงส่องสว่าง
2. โอกาสที่เหมาะสม เช่น จอรถยนต์โดยไม่มีเจ้าของหรือ ขามรักษาความปลอดภัยดูแล
3. ช่วงเวลาที่เหมาะสม เช่น ในช่วงเวลาค่าคืนที่เจ้าของทรัพย์สินนอนหลับ
4. อุปกรณ์หรือสัญญาณป้องกันภัยไม่มี

### 2.4.2 ทฤษฎีบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Approach)

ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2525: 13-17) การป้องกันอาชญากรรมได้กลายเป็นเป้าประสงค์ของ งานตำรวจ เมื่อ Sir Robert Peel ก่อตั้งกรมตำรวจนครบาลแห่งกรุงลอนดอนขึ้นเมื่อปี ค.ศ.1829 (Germann et al., 1970) Peel ซึ่งได้รับการยกย่องต่อมาว่าเป็น “บิดาของการตำรวจยุคใหม่” ได้เน้นให้ บุคลากรตำรวจภายใต้บังคับบัญชาได้ตระหนักว่าการป้องกันอาชญากรรมคืองานหลักของตำรวจและ มีความสำคัญยิ่งกว่าการสืบสวนสอบสวน การจับกุมและการลงโทษผู้กระทำความผิด ทิศนะของ Peel ได้ กลายเป็นพื้นฐานของการก่อกำเนิดแนวทฤษฎีบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Approach) เพื่อ ป้องกันอาชญากรรมขึ้น ยุทธวิธีหลักของตำรวจในการป้องกันอาชญากรรมตามทฤษฎีบังคับใช้ กฎหมายก็คือ การตรวจท้องที่ ซึ่งได้รับขนานนามว่าเป็นกระดูกสันหลังของงานตำรวจ (Wilsen & McLaren, 1973) สำหรับหลักใหญ่ใจความของแนวทฤษฎีนี้พอสรุปได้ว่า การปรากฏตัวของตำรวจ ย่อมมีผลในการยับยั้งผู้ที่มีแนวโน้มจะประกอบอาชญากรรม เพราะความเกรงกลัวการจับกุม ฉะนั้น ตำรวจสายตรวจจึงต้องแต่งเครื่องแบบและรถวิทยุสายตรวจจึงควรมีลักษณะเด่นชัดเห็นได้ง่ายเพื่อ

เป็นการข่มขวัญยับยั้งอาชญากร นอกจากนั้น การตรวจท้องที่โดยสม่ำเสมอต่อเนื่องจะทำให้สมาชิกในชุมชนเกิดความรู้สึกว่ามีตำรวจอยู่ทั่วไปทุกแห่งหน ด้วยเหตุนี้ ตามแนวทฤษฎีใช้กฎหมาย การปรากฏตัวของตำรวจและการกระจายกำลังตำรวจให้ครอบคลุมทั่วทั้งชุมชนจะช่วยป้องกันอาชญากรรมโดยลดช่องโอกาสสำหรับผู้ตั้งใจจะละเมิดกฎหมาย อนึ่งงานตรวจท้องที่ของตำรวจมีลักษณะเป็นได้ทั้งงานประจำและงานเฉพาะกิจ ในลักษณะงานประจำ ตำรวจสายตรวจมักได้รับการกำหนดพื้นที่รับผิดชอบในการป้องกันอาชญากรรมและระงับเหตุร้ายภายในระยะเวลาแต่ละผลัดที่ปฏิบัติหน้าที่ ส่วนในลักษณะงานเฉพาะกิจนั้น ตำรวจสายตรวจในทุกเขตพื้นที่คือกำลังหลักที่พร้อมจะรวมตัวทันทีที่ได้รับคำสั่งจากศูนย์บัญชาการเพื่อปฏิบัติงานเฉพาะกิจเร่งด่วน

กล่าวโดยสรุป สำหรับหลักใหญ่ใจความของแนวทฤษฎีนี้ คือ การปรากฏตัวของตำรวจมีผลในการยับยั้งผู้ที่มีแนวโน้มจะประกอบอาชญากรรม เพราะความเกรงกลัวการจับกุม นอกจากนั้น การตรวจท้องที่โดยสม่ำเสมอและต่อเนื่องจะทำให้สมาชิกในชุมชนเกิดความรู้สึกว่ามีตำรวจอยู่ทั่วไปทุกแห่งหน ด้วยเหตุนี้ ตามแนวทฤษฎีใช้กฎหมาย การปรากฏตัวของตำรวจและการกระจายกำลังตำรวจให้ครอบคลุมทั่วทั้งชุมชนจะช่วยป้องกันอาชญากรรมโดยลดช่องโอกาสสำหรับผู้ตั้งใจจะละเมิดกฎหมาย

#### 2.4.3 ทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์ (Community Relations Approach)

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2525: 29) แนวทฤษฎีนี้เป็นที่รู้จักในนามของ “ชุมชนสัมพันธ์” (Community Relations) ซึ่งมีรากฐานมาจากแนวความคิดและผลการวิจัยของนักอาชญาวิทยากลุ่มชิคาโก หรือบางครั้งเป็นที่รู้จักในนามของ “สำนักนิเวศวิทยาอาชญากรรม” (The Ecological School of Criminology) ในช่วงศตวรรษที่ 1920 สำนักนี้อยู่ภายใต้การนำของโรเบิร์ต อี พาร์ค (Robert E. Park) กล่าวคือ พาร์ค ซึ่งเคยเป็นนักหนังสือพิมพ์ในมหานครชิคาโกก่อนที่จะก้าวเข้าสู่วงการวิชาการ ได้รับอิทธิพลในด้านความคิดเกี่ยวกับความสำคัญของชุมชนจาก 3 ทางคือ

- 1) แนวความคิดของดาร์วิน (Darwin) เกี่ยวกับการพึ่งพาอาศัยระหว่างสัตว์และพืช
- 2) ข้อเขียนของ ซิมเมล (Simmel) ว่าด้วยคุณลักษณะด้านเวลาและสถานที่ของความสัมพันธ์ทางสังคมและ
- 3) ทฤษฎีของเดอว์กโคม (Durheim) ที่กำหนดว่าความหนาแน่นของประชากรเป็นปัจจัยที่กระทบต่อความแก่งแย่งทางสังคมและการแบ่งงาน

พาร์ค (Park, 1952: 227) ได้กล่าวไว้ว่า “นครมีสภาพเพียงแต่เป็นกลไกทางวัตถุและสิ่งก่อสร้างของมนุษย์ แต่นคร เกี่ยวพันกันในกระบวนการที่สำคัญของประชากร นครคือผลผลิตของธรรมชาติ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งธรรมชาติของมนุษย์”

กล่าวโดยสรุปได้ว่า หลักการของแนวทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์เพื่อป้องกันอาชญากรรมก็คือ การจัดสภาพทั่วไปไม่ว่าจะเป็นในระดับเมือง ชุมชนหรือละแวกบ้านในลักษณะเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ง่ายต่อการควบคุม สังเกตตรวจตราโดยไม่ล่วงล้ำสิทธิเสรีภาพส่วนบุคคล โดยตำรวจมีบทบาทเป็นฝ่ายวางแผน สนับสนุนและให้คำปรึกษาแก่ชุมชน ในการป้องกันอาชญากรรม กล่าวอีกนัยหนึ่ง ตำรวจตามแนวทฤษฎีนี้จะไม่มีสภาพเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการป้องกันอาชญากรรมอีกต่อไป

#### 2.4.4 ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Theory of Crime Control Through Environmental Design)

ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม มีลักษณะเป็นแนวคิดรวม (Synthesis) ระหว่าง ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายซึ่งเป็นแนวคิดเริ่ม (Thesis) และทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์ ซึ่งเป็นแนวคิดแย้ง (Antithesis) ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมได้ก้าวไกลไปกว่าแนวทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์ซึ่งกำลังพัฒนาอยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกา (Whisenand, 1979; Bayley, 1980; Meadows, 1980) และในประเทศญี่ปุ่น (Suzuki, 1980) ในลักษณะมุ่งหักล้างหรือแทนที่ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย มิโดวส์ (Meadows, 1980) แม้จะกล่าวว่ายังไม่ควรทอดทิ้งทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายทั้งหมด แต่ก็ไม่ได้เสนอแนะว่าจะนำมาปรับใช้อย่างไร ในขณะที่แนวทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์มีผู้สนับสนุนเพิ่มขึ้นตลอดเวลา ในทางตรงกันข้ามทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมเสนอว่า แนวทฤษฎีทั้งสองทฤษฎีต่างมีคุณประโยชน์ในเชิงทฤษฎี (Theoretical Utilities) และในทางปฏิบัติ (Pragmatic Utilities) แต่ในสถานการณ์และสภาพพื้นที่ที่ต่างกันจึงสมควรที่จะนำกรอบทฤษฎีและมาตรการภายใต้แนวทฤษฎีทั้งสองทฤษฎีนี้มาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์เกื้อกูลกัน แทนที่จะหักล้างหรือโจมตีซึ่งกันและกัน

นอกจากทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมจะมุ่งประสานแนวทฤษฎีทั้งสองทฤษฎีนี้แล้ว ยังมุ่งพัฒนาบททฤษฎี (Theoretical Proposition) สำหรับอธิบายปรากฏการณ์เกี่ยวกับพฤติกรรมอาชญากรซึ่งเป็นการพยายามที่จะเชื่อมโยงอาชญาวิทยาเข้ากับสาขาพฤตินิยมศาสตร์ทั่วไป

การจัดสภาพแวดล้อมในชุมชนเพื่อป้องกันอาชญากรรมในชุมชนนั้น เริ่มจะได้รับความสนใจจากหน่วยของรัฐอยู่บ้าง โดยเฉพาะในขณะนี้ตำรวจที่มีหน้าที่ในการป้องกันอาชญากรรมเริ่มให้ความสนใจในเรื่องผังเมืองกันบ้างแล้ว แต่หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องก็ยังไม่ให้ความสนใจเพียงพอ จะเห็นได้ว่าผังเมืองและชุมชนมีอิทธิพลต่อการดำเนินชีวิตและพฤติกรรมของพลเมืองทั่วไป

## 2.5 ตลาดที่คนร้ายนำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปจำหน่าย

### 2.5.1 นำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปเรียกค่าไถ่ถอน (ไพฑูรย์ เพิ่มศิริวิศาล, 2539: 49-76)

โดยคนร้ายจะนำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปเก็บไว้ที่สถานที่ที่มิดชิด จากนั้นจะมีการติดต่อกับเจ้าของ เรียกค่าไถ่ถอนโดยผ่านผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น เจ้าของรถบางรายก็ยินยอม นำเงินไปให้คนร้าย เพื่อขอรับรถกลับคืนมาจากคนร้าย วิธีการเช่นนี้ได้มีกระบวนการซับซ้อน ในปัจจุบันการเรียกค่าไถ่ถอนรถที่ได้จากการโจรกรรมมีน้อยลง ในบางกรณีอาจจะมีคนร้ายอีกกลุ่มหนึ่งหรือกลุ่มเดียวกันกับคนร้าย ได้ข้อมูลรถคันที่ถูกโจรกรรมและสามารถติดต่อกับเจ้าของรถ จากนั้นก็จะสมอ้างว่ารู้เบาะแสของรถคันที่หายไป มีการนัดหมายเรียกจ่ายเงินจากเจ้าของรถ เจ้าของรถก็หลงเชื่อมอบเงินให้คนร้ายไป แต่เจ้าของรถก็ไม่ได้รับรถกลับคืนมา

เมื่อเจ้าของรถได้รับรถคันที่ถูกโจรกรรมกลับคืนมา และนำมาใช้ปกติ แต่สิ่งที่เจ้าของรถเสียไป และสิ่งที่คนร้ายได้คือ เงินค่าไถ่ถอนรถ ประโยชน์ดังกล่าวเป็นประโยชน์อย่างหนึ่งที่คนร้ายได้จากการโจรกรรมรถ

### 2.5.2 นำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปจำหน่ายในต่างประเทศ

โดยคนร้ายจะนำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปขายในประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ประเทศสหภาพพม่า ลาว กัมพูชา จีน และเวียดนาม จากข้อมูลศูนย์ป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถ กองบัญชาการตำรวจนครบาล ผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์ตลาดที่คนร้ายนำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปจำหน่ายแต่ละประเทศ ดังนี้

#### ประเทศพม่า

ตามแนวชายแดนของไทย ตั้งแต่ จังหวัดกาญจนบุรี ตาก และเชียงราย รถที่ได้จากการโจรกรรมจะถูกส่งไปขายยังชนกลุ่มน้อยตามแนวชายแดนในเขตประเทศสหภาพพม่า แต่กำลังซื้อของชนกลุ่มน้อยมีขีดจำกัด รถจึงออกไปยังประเทศพม่าไม่มากนัก หากสถานการณ์ตามแนวชายแดนประเทศพม่า สามารถมีอิทธิพลปกครองชายแดนที่ซึ่งเคยอยู่ใต้อิทธิพลของชนกลุ่มน้อยได้แล้ว เชื่อว่าอัตราการนำรถที่ถูกโจรกรรมไปขายในประเทศพม่าจะสูงขึ้น ประกอบกับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำในเขตอำเภอแม่สอด จังหวัดตากได้เสร็จแล้ว รถที่ได้จากการโจรกรรมจะเข้าไปในเขตประเทศพม่าได้สะดวกขึ้น

#### ประเทศลาว

มีการนำรถไปขายในประเทศลาว ได้ 2 กรณี คือ

1. กรณีนำออกโดยผ่านพิธีศุลกากรของประเทศไทย ด้วยการผ่านบริษัทที่เป็นตัวแทนจำหน่ายติดต่อกับชายกับประเทศลาว สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี

1.1 นารถที่ได้จากการโจรกรรมมาทำการสร้างเอกสารปลอม ได้แก่ คู่มือการจดทะเบียนรถ แผ่นป้ายวงกลม ประกอบกับ รถที่ได้มาจากการโจรกรรมแล้วขอผ่านด่านศุลกากรไปขายยังประเทศลาว

1.2 นารถที่ได้จากการโจรกรรม มาประกอบกับเอกสารรถยนต์อีกคันหนึ่งที่เป็นเอกสารถูกต้อง แก่หมายเลขเครื่อง หมายเลขตัวถังให้ตรงกับเอกสารของจริงแล้วผ่านด่านศุลกากรไปยังประเทศลาว

2. โดยการลักลอบนำเข้าไปขายในประเทศลาววิธีการลักลอบ โดยนำบรรทุกเรือข้ามแม่น้ำโขงไป หรือใช้คนดึงหรือลากข้ามแม่น้ำชายแดนที่เป็นส่วนแคบ ๆ ในเขตจังหวัดเลย หรือนำออกจากประเทศไทยเข้าประเทศลาวโดยทางบก

แนวโน้มว่า รถที่ถูกโจรกรรมในประเทศไทยจะไปขายในประเทศลาวนั้น จะมีสูงขึ้น รถที่ถูกโจรกรรมจากประเทศไทยจะเข้าไปจำหน่ายในประเทศเวียดนามและประเทศจีน เพราะชายแดนติดต่อกับประเทศลาว

#### ประเทศกัมพูชา

รถที่ถูกโจรกรรมจากประเทศไทย แล้วนำไปจำหน่ายในประเทศกัมพูชา มีได้สองทาง คือ ทางบก ตามแนวชายแดนจังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดตราด ทางน้ำ ได้แก่การนำรถที่ได้จากการโจรกรรม ทั้งรถยนต์และจักรยานยนต์ บรรทุกลงเรือประมงไปยังเกาะกง หรือจังหวัดเสาชง ประเทศกัมพูชา และจากจังหวัดเสาชงจะมีการบรรทุกเรือต่อไปยังเมืองท่าใกล้กับกรุงพนมเปญนำรถไปใช้ในกรุงพนมเปญ

สำหรับตลาดรถจักรยานยนต์ที่ได้จากการโจรกรรมไปจากประเทศไทย แล้วนำไปขายในประเทศกัมพูชานั้น จะมีนายทุนออกทุนให้กับวัยรุ่นไปทำการเช่าซื้อรถมาจากร้านที่จำหน่ายรถจักรยานยนต์ จากนั้นนายทุนก็จะนำรถไปจำหน่ายในประเทศกัมพูชา และบริษัทผู้ให้เช่าซื้อที่ได้รับความเสียหายมักจะไม่แจ้งความดำเนินคดีอาญากับผู้เช่าซื้อ แต่จะไล่เบี้ยเอากับผู้เช่าซื้อหรือผู้ค้าประกัน

นอกจากรถที่ถูกโจรกรรมจากประเทศไทยแล้วส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่า กัมพูชา ลาว ยังมีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ที่รถถูกโจรกรรมจากประเทศมาเลเซีย ส่งเข้ามาขายในประเทศไทย และรถยนต์ที่เจ้าของหรือผู้เช่าซื้อจากบริษัทจำหน่ายรถในประเทศมาเลเซีย นำเข้ามาขายในประเทศไทยแล้วแจ้งว่ารถถูกโจรกรรม ตลอดจนมีการพลิกแพลงวิธีการต่าง ๆ เช่น รถจากประเทศมาเลเซียถูกโจรกรรมหรือถูกนำไปจำหน่ายที่บริษัทในประเทศสิงคโปร์ แล้วบริษัทในประเทศสิงคโปร์ส่งไปขายยังประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยผ่านบริษัทในประเทศไทยเมื่อมีการตรวจสอบรถต้องสงสัย และติดต่อประสานงานกับตำรวจมาเลเซีย ผลปรากฏว่าเป็นรถที่มีการแจ้งหายในประเทศในประเทศมาเลเซีย ซึ่งทำให้เกิดความยุ่งยากในการป้องกันและปราบปรามยิ่งขึ้น

แนวโน้มของตลาดรถที่ถูกโจรกรรมไปขายในต่างประเทศ

1. สถานการณ์ประเทศเพื่อนบ้านสงบ ย่อมมีการติดต่อทางการค้า
2. เมื่อประเทศเพื่อนบ้านสงบจากสงคราม สินค้าประเภททุน เครื่องจักร รถจะเป็นที่ต้องการของประเทศเพื่อนบ้านมาก เพราะซื้อรถที่ถูกโจรกรรมไปจากประเทศไทย จะมีราคาถูก
3. มีการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านเมื่อสถานการณ์สงบ พ่อค้าคนไทยที่ติดต่อกับชายหรือมีกิจการอยู่ในประเทศเพื่อนบ้าน ก็จะซื้อรถที่ถูกโจรกรรมไปจากประเทศไทยที่มีราคาถูกกว่าที่พ่อค้าคนนั้นจะซื้อรถจากประเทศไทย แล้วนำออกไปใช้ในประเทศเพื่อนบ้าน
4. มีแนวโน้มว่าอุปกรณ์อื่น เช่น ชิ้นส่วน ก็จะถูกส่งจากประเทศไทยไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน อาจจะมีการโจรกรรมรถแล้วถอดชิ้นส่วน นำชิ้นส่วนดังกล่าวออกไปขายในประเทศเพื่อนบ้าน
5. การคมนาคมติดต่อระหว่างประเทศเพื่อนบ้านสะดวกขึ้น มีสะพานหรือทางรถไฟ ทางเรือ ติดต่อกัน สามารถนำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปจำหน่ายในต่างประเทศได้

### 2.5.3 นำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปสวมทะเบียนซ้อนกับรถคันอื่น

เจ้าของรถบางรายต้องการใช้รถหลาย ๆ คัน แต่ไม่ซื้อรถใหม่ จะทำการซื้อรถที่ถูกโจรกรรม โดยมีชื่อ รุ่น ตรงกับรถคันเดิมที่มีอยู่ โดยถูกต้องตามกฎหมายอยู่แล้ว จากนั้นก็ทำการเปลี่ยนแปลงเลขเครื่อง หมายเลขตัวถังรถคันที่ได้มาจากการโจรกรรมให้ตรงกับรถคันเดิมของคนที่มืออยู่ นำเอกสารคู่มือฉบับจริงมาใช้กับรถทั้งสองคันโดยการถ่ายสำเนาในคู่มือการจดทะเบียนติดรถทั้งสองคัน ส่วนแผ่นป้ายวงกลมใหม่นายทะเบียนจะออกให้เป็นใบแทน และนำมาติดกับรถคันที่ได้มาจากการกระทำผิดส่วนแผ่นป้ายแสดงการเสียภาษีฉบับเดิมก็ติดอยู่กับรถคันที่ถูกต้อง แผ่นป้ายทะเบียน หน้าหลัง ก็ดำเนินการเช่นเดียวกับแผ่นป้ายแสดงการเสียภาษี

การกระทำลักษณะนี้ไม่ใช่ทำเพียงสองคัน อาจจะทำได้หลาย ๆ คัน แล้วรถที่ถูกนำมาสวมกับทะเบียนของรถอีกคันหนึ่งนี้ จะใช้เอกสารที่ถูกต้องที่ทางราชการออกให้ การใช้รถก็จะใช้แยกกันคนละสถานที่ คนละจังหวัด โดยมากจะเป็นรถประเภทรับจ้างสาธารณะ รับจ้างที่มีทะเบียนซ้อนกันวิ่งอยู่คนละสถานที่ คนละย่าน ยากแก่การตรวจสอบ ได้แก่ รถแท็กซี่ และสามล้อ

### 2.5.4 นำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปสร้างเอกสารปลอมแล้วหลอกขายให้ผู้อื่น

เมื่อคนร้ายทำการโจรกรรมรถแล้ว คนร้ายก็จะสร้างเอกสารคู่มือการจดทะเบียนปลอม และแผ่นป้ายวงกลมปลอม ประกอบกับตัวรถ แล้วนำออกจำหน่ายให้แก่ผู้ที่ไม่รู้ข้อเท็จจริง การกระทำของคนร้าย คนร้ายจะขายรถที่ได้มาจากการโจรกรรมได้ราคาเท่า ๆ หรือใกล้เคียงกับราคารถที่เป็นจริงเพราะผู้ซื้อเชื่อว่าเป็นรถที่ถูกต้อง วิธีการของคนร้าย เมื่อทำเอกสารปลอมแล้ว ประกอบกับรถที่โจรกรรมมา จะนำออกตระเวนขายตามบ้านของผู้มีฐานะดี หรือตามร้านบริการแลกเปลี่ยนรถ มีบางกรณีคนร้ายขายในลักษณะผ่อนชำระเป็นงวดๆ และเมื่อวันกำหนดชำระภาษีที่ปรากฏอยู่ที่ป้ายวงกลม

ที่คนร้ายได้ทำขึ้นถึงกำหนด คนร้ายก็จะอ้างว่าจะไปต่อป้ายวงกลมมาให้และรับเงินจากผู้ที่ให้และรับเงินจากผู้ที่ได้ซื้อรถเป็นค่าต่อภาษี จากนั้นก็จะเอาป้ายวงกลมปลอมมาให้ผู้ซื้อ

บางครั้งคนร้ายจะมีการชำระราคาไม่เต็มราคาที่ตกลงซื้อขายกัน โดยยังค้างเงินที่ผู้ซื้อจะต้องชำระให้กับคนร้ายอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งเป็นเงินไม่มากนัก เมื่อเทียบ กับเงินที่ผู้ซื้อได้ชำระให้กับคนร้ายไป โดยคนร้ายอ้างว่าจะทำสมุดคู่มือใบโอนทางทะเบียนให้กับผู้ซื้อ และได้ถ่ายสำเนาใบคู่มือมอบไว้ให้ผู้ซื้อที่ซื้อรถจากคนร้ายจะไม่ทราบว่ารถที่ตนซื้อมานั้นเป็นรถที่ถูกโจรกรรมมารวมทั้งเอกสารประกอบรถ อันได้แก่ แผ่นป้ายวงกลม แผ่นป้ายทะเบียน และสมุดคู่มือการจดทะเบียนเป็นเอกสารปลอม เมื่อเจ้าพนักงานตำรวจทำการตรวจยึดรถคันดังกล่าวผู้ซื้อซึ่งเป็นผู้สุจริตต้องถูกดำเนินคดี

### 2.5.5 นวัตกรรมที่ได้จากการโจรกรรมไปสวมกับซากรถคนอื่น

คนร้ายจะทำการขอซื้อซากรถพร้อมสมุดคู่มือ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับรถคันดังกล่าว เอกสารที่เกี่ยวข้องกับรถนั้นจะเป็นเอกสารที่ถูกต้องเป็นเอกสารที่ทางราชการออกให้ เช่น แผ่นป้ายแสดงการเสียภาษี สมุดคู่มือทะเบียนรถ การซื้อซากรถพร้อมเอกสาร คนร้ายจะทำการซื้อได้ 2 ทางคือ

1. จากประชาชนทั่ว ๆ ไป เมื่อรถหาย หรือเกิดอุบัติเหตุเสียหาย บริษัทผู้รับประกันภัยก็จะต้องจัดการซ่อมรถให้ รถบางคันเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจนรถซ่อมไม่ได้ บริษัทประกันภัยก็จะชำระเงินตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกัน จากนั้นบริษัทประกันภัยก็รับเอาซากรถ และเอกสารประกอบรถไปจากผู้เอาประกัน บริษัทประกันภัยก็จะขายซากรถ และเอกสารให้แก่แก๊งค์คนร้าย

เมื่อคนร้ายได้ซากรถและเอกสารประกอบตัวรถแล้ว คนร้ายก็จะทำการโจรกรรมรถที่มียี่ห้อ รุ่น สี ให้ตรงกับรถคันที่เป็นซาก แล้วแก้หมายเลขเครื่อง หมายเลขตัวถังให้ตรงกับรถคันที่เป็นซาก หรืออาจจะตัดเอาหมายเลขเครื่อง หมายเลขตัวถัง ของรถคันที่เป็นซากมาติดแทนหมายเลขเครื่อง และหมายเลขตัวถังรถคันที่โจรกรรมมา รถคันที่โจรกรรมมาก็จะมีหมายเลขทะเบียนตรงกับรถที่เป็นซาก โดยใช้เอกสารจริงของทางราชการออกให้ประกอบกับรถคันดังกล่าว

แนวโน้มเชื่อว่ารถที่ถูกโจรกรรมจะถูกนำมาสอบสวนซากจะมีแนวโน้มสูงขึ้นเพราะ

1. รถคันที่สวมซากจะมี ยี่ห้อ รุ่น สี และหมายเลขเครื่อง หมายเลขตัวถังที่ได้รับการแก้ไขแล้วตรงกับรถคันเดิม (ซากรถ) และใช้ทะเบียนที่ทางราชการออกให้ใช้เอกสารได้แก่ แผ่นป้ายทะเบียน แผ่นป้ายวงกลม ที่เป็นของทางราชการออกให้ หากต่อภาษีที่เจ้าพนักงานตำรวจจะทำการตรวจสอบ เพราะไม่มีพิรุณให้ปรากฏ

2. รถคันที่ถูกนำมาสวมซาก เมื่อหมายเลขเครื่อง หมายเลขตัวถังเดิมถูกทำลายจนไม่สามารถจะพบเลขเดิมได้ และหากที่จะพิสูจน์ว่ารถคันนั้นเดิมเป็นรถของใครหายไปจากเจ้าของเมื่อใด และหากรถคันที่นำมาสวมซากที่ถูกโจรกรรมมานี้เป็นรถที่มีหมายเลขรหัสลับ ก็จะไม่สามารถค้นพบ

ประวัติเดิมของรถคันนี้ได้ โอกาสที่จะดำเนินคดีกับคนร้ายก็จะน้อยลงไปอีกเพราะไม่สามารถทราบว่าเป็นทรัพย์สินที่หายมาจากที่ใด

3. ธุรกิจการขายซาก เป็นทางหนึ่งที่จะบรรเทาให้เจ้าของรถ หรือบริษัทประกันภัยได้เงินกลับคืนมา คิดว่าที่จะทิ้งซากรถหรือขายเป็นเศษเหล็ก

2. เมื่อคนร้ายเข้ามาติดต่อและซื้อซากรถ เจ้าของซากก็จะลงชื่อโอนลอยให้กับคนร้ายไป เมื่อคนร้ายจัดการสวมซากเรียบร้อยแล้ว นำไปขาย รถที่นำมาสวมซากจะได้ราคาดี เพราะมีเอกสารที่ถูกต้อง ผู้ซื้อก็จะเป็นเจ้าของ ผู้ซื้อจะมีชื่อทางทะเบียนต่อจากเจ้าของซาก (เพราะเป็นการโอนลอย) ชื่อของแก๊งคนร้ายจะไม่ปรากฏในเอกสาร โอนหรือในคู่มือจดทะเบียนรถแต่อย่างไร

### 2.5.6 นำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปถอดเป็นชิ้นส่วน

ปัญหาที่คนร้ายนำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปถอดเป็นชิ้นส่วน มีสาเหตุมาจากรถรุ่นใหม่ ๆ ที่โรงงานผลิตและนำออกจำหน่ายให้แก่ประชาชนนั้น ชิ้นส่วนมีราคาแพง หรือหายาก คนร้ายได้ใช้जूดก่อนตรงนี้ ทำการโจรกรรมรถยนต์ชนิดและประเภทที่ไม่มีชิ้นส่วนหรือหายากและมีราคาแพง เมื่อโจรกรรมรถมาได้แล้ว ก็จะทำการถอดชิ้นส่วนไปจำหน่าย ชิ้นส่วนรถยนต์ รถจักรยานยนต์ที่มีจำหน่ายตามย่านต่าง ๆ นั้น จะประกอบไปด้วยชิ้นส่วน 2 ประเภท คือ ชิ้นส่วนที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ และชิ้นส่วนที่ได้ไปจากการโจรกรรมแล้วถอดชิ้นส่วนออกไปขาย เมื่อมีพ่อค้านำชิ้นส่วนรถเข้ามาภายในประเทศ เจ้าหน้าที่ศุลกากรก็จะทำการประเมินเก็บภาษี จากนั้นก็จะออกหลักฐานการนำเข้าให้แก่พ่อค้าผู้ส่งซื้อสินค้าอะไหล่ ที่สั่งมาจากต่างประเทศ ก็จะสะสมรวมกับชิ้นส่วนรถยนต์ที่ได้จากการโจรกรรมแล้วมาถอดชิ้นส่วน คนร้ายก็จะนำชิ้นส่วนที่ได้จากการโจรกรรมมาขายให้ทางร้านค้า ๆ ก็จะใช้ใบเสร็จหลักฐานการเสียภาษีของชิ้นส่วนที่นำเข้ามาถ่ายเอกสารประกอบใบกำกับ สินค้า เมื่อมีลูกค้ามาซื้อมอบให้ลูกค้าที่มาซื้อไปพร้อมสินค้า หลักฐาน การแสดงใบนำเข้าจากกรมศุลกากรไม่ได้ระบุหมายเลขของชิ้นส่วนต่าง ๆ ไว้ และชิ้นส่วนบางชิ้นก็ไม่มีหมายเลข

ชิ้นส่วนบางอย่างนอกจากจะใช้กับรถได้ยังอาจใช้กับยานพาหนะอื่น เช่น เครื่องยนต์ เรือ เครื่องไถนา เครื่องสูบน้ำ ได้อีก นับว่าตลาดการถอดชิ้นส่วนบางชิ้นส่วนเป็นไปอย่างกว้างขวางมาก

### 2.5.7 จดทะเบียนใหม่เป็นรถยนต์ที่ถูกต้อง

พฤติกรรมของคนร้ายคือ เมื่อคนร้ายได้ทำการโจรกรรมรถได้แล้ว ก็นำรถไปจดทะเบียนได้ทะเบียนใหม่อย่างถูกต้อง อาจแบ่งได้ 3 ประการ คือ

1. เมื่อคนร้ายได้โจรกรรมรถมาได้แล้ว คนร้ายจะสร้างเอกสารปลอมเกี่ยวกับการแจ้งย้ายรถจากทะเบียนยานพาหนะจังหวัดหนึ่ง ไปยังทะเบียนพาหนะจังหวัดหนึ่ง จังหวัดที่ทำการจดทะเบียนแจ้งย้ายเข้าต้องทำการจดทะเบียนแจ้งย้ายให้คนร้าย



2. เมื่อคนร้ายได้รถมาจากการโจรกรรมแล้ว คนร้ายอาจจะมีพรรคพวกเป็นเจ้าของหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับทะเบียนรถยนต์ คนร้ายจะให้หมายเลขเครื่องและหมายเลขตัวถังกับเจ้าหน้าที่ จากนั้นเจ้าหน้าที่ก็จะจัดทำทะเบียนที่ถูกต้องให้กับคนร้าย

3. เจ้าหน้าที่ที่ทำงานเกี่ยวกับการคุมสมุดทะเบียน จะทำการทุจริตโดยนำเอกสารคู่มือการจดทะเบียนรถลงรายการเบิกว่า เบิกไปใช้กับรถคันหมายเลขทะเบียน

#### แนวโน้มและปัญหา

คนร้ายเมื่อได้สมุดคู่มือการจดทะเบียนรถที่ถูกต้อง ทำให้ยากแก่การตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เนื่องจากว่ารถยนต์ที่คนร้ายจดทะเบียนนั้นได้เข้าสู่ระบบทะเบียนที่ถูกต้องแล้ว และคนร้ายจะนำรถดังกล่าวไปขายให้แก่ประชาชนผู้บริโภคต่อไป หากไม่สามารถจับกุมคนร้ายทั้งขบวนการได้ จะทำให้อัยการคนร้ายเติบโต และมีเงินทุนในการที่จะกระทำความผิดต่อไป

#### แนวทางแก้ไข

1. สร้างระบบการโอนรถ การย้ายรถ ให้รัดกุม แยกเจ้าหน้าที่ในการทำงานแต่ละขั้นตอนออกจากกัน มิให้บุคคลเดี๋ยวนี้น้ำที่ทุกอย่าง หากเป็นเช่นนั้นจะมีช่องทางทุจริตได้มาก (กรมการขนส่ง)

2. ควรจะเป็นเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบของกรมการขนส่ง ให้ทำการตรวจสอบเอกสาร โดยเฉพาะรถที่การแจ้งย้ายออก และแจ้งย้ายเข้า

3. กรมการขนส่งทางบก ควรจะบันทึกข้อมูลรถที่จดทะเบียนทุกคันเข้าในเครื่องคอมพิวเตอร์เพื่อตรวจสอบและหาข้อมูล โดยป้อนข้อมูลหมายเลขเครื่อง หมายเลขตัวถังเข้าไปเพื่อหาหมายเลขทะเบียนจะพบว่าหมายเลขทะเบียนออกมามากกว่า 2 หมายเลข เพราะรถคันเดียวกันจดทะเบียนได้หมายเลขทะเบียนหนึ่งแล้วหายไป ถูกนำไปจดทะเบียนใหม่ ก็จะได้อีกหมายเลขทะเบียนหนึ่ง กรณีดังกล่าวกรมการขนส่งกำลังดำเนินการอยู่แล้ว วิธีดังกล่าวก็ทำให้ง่ายต่อการตรวจสอบว่ารถคันใดเป็นคันที่ถูกต้อง

#### ปัญหาข้อขัดข้องในการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ และคณะ (2531: 78-81) การป้องกันอาชญากรรมพื้นฐานในกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะปัญหาการโจรกรรมรถยนต์นั้น ต้องมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดระหว่างตำรวจกับประชาชนจึงจะทำให้ได้ผลดี กล่าวคือ ความร่วมมือจากประชาชน และการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจออกตรวจตราท้องที่ต่างๆ โดยสัมพันธ์ใกล้ชิดกับประชาชน โดยกระทำได้ดังนี้

1.) ความร่วมมือจากประชาชนจะมีสำคัญในการป้องกันอาชญากรรมพื้นฐาน เพราะประชาชนจะส่งข่าวให้ทางตำรวจทราบว่ามีพฤติกรรมผิดสังเกตที่ใดบ้าง และเมื่อเกิดเหตุร้ายขึ้นก็จะรีบชี้ช่องให้ตำรวจทราบเพื่อจับกุมคนร้าย นอกจากนี้ ยังอาจมีการจัดตั้งกลุ่มหรือชมรมอาสาสมัครป้องกันอาชญากรรม หรือ ยามรักษาความปลอดภัย (รปภ.) ประชาชนก็สามารถช่วยเจ้าพนักงานตำรวจทำการจับกุมคนร้ายได้บางกรณี เช่น กรณีความผิดซึ่งหน้าในคดีลักทรัพย์ ปล้น

ทรัพย์ และเชิงทรัพย์ เป็นต้น เมื่อตำรวจกับกุมคนร้ายได้แล้ว ประชาชนที่รู้เห็นเหตุการณ์ก็พร้อมที่จะเป็นพยานให้ทั้งในชั้นสอบสวนของพนักงานสอบสวนและในชั้นพิจารณาคดีในศาล ไม่ใช่ว่าปัญหานั้นไม่ใช่ของตนแล้วเพิกเฉยต่อปัญหา ไม่ให้ความร่วมมือกับตำรวจ ปัญหาการโจรกรรมรถยนต์จะไม่มีทางหมดไปหรือลดน้อยลงอย่างแน่นอน และยังจะทำให้ประชาชนมีความหวาดระแวงเพิ่มมากขึ้น ที่ผ่านมามีประชาชนไม่ค่อยให้ความร่วมมือกับตำรวจเท่าที่ควร มีความรู้สึกที่ไม่ดีต่อตำรวจ มักมองตำรวจว่าเป็นบุคคลที่กดขี่ข่มเหง ในที่สุดก็ไม่ให้ความร่วมมือกับตำรวจ

2.) ประชาชนยังไม่ทราบถึงวิธีการป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของตนเองที่ดีพอ โดยเฉพาะปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ จะสังเกตเห็นว่าประชาชนบางคนยังจอดรถในจุดที่ล่อแหลมต่อการโจรกรรมรถยนต์เป็นอย่างมาก เช่น จอดรถในที่เปลี่ยวลับตาคนเป็นเวลานาน ๆ ซึ่งเป็นช่องโอกาสให้คนร้ายกระทำความผิด, จอดรถนอกบริเวณบ้าน , จอดรถริมถนน , หรือไม่ติดสัญญาณกันขโมย สิ่งเหล่านี้เป็นมูลเหตุของการโจรกรรมรถทั้งสิ้น ประชาชนควรทราบถึงวิธีการป้องกันชีวิตและทรัพย์สิน เพราะจะช่วยลดภาระของเจ้าหน้าที่ตำรวจไปได้มาก ทำให้โจรผู้ร้ายกระทำความผิดยากขึ้น และอาจเกิดความยับยั้งชั่งใจ เพราะเห็นว่าโอกาสกระทำความสำเร็จมีน้อย หรือเมื่อกระทำความสำเร็จแล้วก็อาจถูกจับกุมได้ในที่สุด

3.) การจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจออกตรวจตราท้องที่ต่าง ๆ เพื่อป้องกันมิให้เกิดการกระทำความผิด เนื่องจากเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการป้องกันอาชญากรรมพื้นฐานหรือการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ การตรวจตราเป็นการป้องกันมิให้คนร้ายกระทำความผิดหรือเป็นการยับยั้งการกระทำความผิดก่อนเกิดเหตุหากมีเหตุเกิดขึ้นจริงก็จะสามารถระงับ และจับกุมคนร้ายได้ทันทั่วทั้ง การมีจำนวนสายตรวจมากและออกคิดต่อสัมผัสกับประชาชน รวมทั้งตรวจท้องที่บ่อยครั้งยิ่งขึ้น จะมีผลโดยตรงต่อการป้องกันอาชญากรรม เพราะคนร้ายจะเกิดความเกรงกลัวเนื่องจากอาจจะถูกขัดขวางและถูกจับกุมได้ง่าย ดังนั้น หากเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจเป็นผู้มีความรู้ความสามารถในการสืบสวนป้องกันปราบปรามอาชญากรรม มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี สามารถทำความเข้าใจกับประชาชน และทำให้ประชาชนเกิดความอุ่นใจที่ได้พบปะพูดคุยกับตำรวจย่อมจะมีผลเป็นการเสริมสร้างภาพพจน์ที่ดีให้แก่ องค์การตำรวจ และประชาชนจะให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ตำรวจมากขึ้น

กรุงเทพมหานครนับเป็นนครที่ได้เจริญเติบโตขยายตัวเพิ่มมากขึ้นทุกขณะ ทั้งในด้านของจำนวนประชากร พื้นที่ ความสับสนวุ่นวาย รวมตลอดถึงปัญหาสังคมต่าง ๆ โดยเฉพาะปัญหาอาชญากรรมพื้นฐานที่ได้ก่อให้เกิดความวิตกกังวลทั้งทางฝ่ายบ้านเมือง และฝ่ายประชาชนโดยทั่วไป ลักษณะของสังคมที่มีความสับสนวุ่นวาย ประชากรหนาแน่น และพื้นที่กว้างขวาง ทำให้เป็นการยากที่จะแก้ไขปัญหา หากเป็นการดำเนินงานจากทางฝ่ายบ้านเมืองฝ่ายเดียว โดยไม่ได้รับการสนับสนุนและเข้ามามีส่วนร่วมของทางฝ่ายประชาชนเท่าที่ควร การป้องกันอาชญากรรมพื้นฐานในกรุงเทพมหานครในรูปแบบต่าง ๆ โดยเฉพาะบทบาทในการลดช่องโอกาสในการกระทำความผิดโดยการ

ป้องกันตนเองมิให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม โดยใช้สภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น การใช้ อุปกรณ์เครื่องมือ สัญญาณเตือนภัย การจัดอาคารสถานที่ และการอาศัยสภาพแวดล้อมทางนามธรรม คือความสัมพันธ์ในชุมชนในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อป้องกันและยับยั้งโอกาสในการกระทำผิดให้น้อยลง นอกจากนี้ยังได้พิจารณาถึงบทบาทของ บริษัทรักษาความปลอดภัยเอกชนเป็นอย่างมาก จึงจะต้องมีหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่ริเริ่มในการสร้างชุมชนสัมพันธ์ในระดับต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมพื้นฐาน โดยการจัดเงื่อนไขทางสังคมที่มีส่วนสัมพันธ์กับอาชญากรรม เช่น การให้การศึกษา การฝึกอาชีพ และสถานนันทนาการแก่เยาวชนนั้น

ความสัมพันธ์และความร่วมมือดังกล่าว จะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อคนในสังคมมีความเข้าใจว่า ความรับผิดชอบในการป้องกันอาชญากรรมพื้นฐาน เป็นของสมาชิกในสังคมโดยตรง มิใช่เป็นเรื่องของตำรวจฝ่ายเดียว ดังนั้นจึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจให้สาธารณชนทราบว่า การให้ประชาชนเข้ามีส่วนร่วมในการป้องกันอาชญากรรมพื้นฐานนั้น มิใช่เป็นการโยนภาระไปให้กับประชาชน หากแต่เป็นความพยายามในการ สร้างกลไกในการป้องกันอาชญากรรมพื้นฐานร่วมกัน ซึ่งเป็นความรับผิดชอบของสมาชิกในสังคมทุกคน ซึ่งลักษณะดังกล่าวได้เปลี่ยนแปลงไป เพราะลักษณะของสังคมเมืองใหญ่ ถ้าสามารถสร้างความรับผิดชอบร่วมกันของประเทศในทุก ๆ ระดับของสังคมให้หันเข้ามาช่วยกันป้องกันอาชญากรรมพื้นฐานไม่ว่าจะโดยแนวทางการปราบปราม การแก้ไขสภาพทางสังคม และการป้องกันตนเองมิให้ตกเป็นเหยื่อ แล้วปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานครก็น่าจะอยู่ในภาวะที่จะสามารถควบคุมได้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

## 2.6 องค์กรคนร้าย

การพิจารณา ลักษณะของกลุ่มคนร้ายที่ทำการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ที่จะต้องสร้างขอบเขตการพิจารณา ว่ามีขอบเขตในการพิจารณาในเรื่องอะไรบ้าง และเป็นการพิจารณาเปรียบเทียบในขอบเขตที่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้ ในการศึกษาลักษณะกลุ่มคนร้าย จะนำหลักเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่มทางสังคมมากำหนดขอบเขตการพิจารณา โดยจะวิเคราะห์จากประสบการณ์ที่ทำงานด้านการสืบสวนมานาน และมีประสบการณ์เฉพาะทางเกี่ยวกับการสืบสวนคดีโจรกรรมรถจักรยานยนต์ (ไพฑูริย์ เพิ่มศิริวิศาล, 2536: 34-40)

### 1.) กลุ่มเครือญาติ และกลุ่มภายนอก (Primary group and Secondary groups)

Primary group เป็นลักษณะสังคมทางเครือญาติ (Kinship groups) ซึ่งควบคุมด้วยระบบอุปถัมภ์ (Spoiled system) เช่น ครอบครัว เพื่อนบ้าน อาศัยความสมัครใจและความชอบพอของสมาชิกของกลุ่ม เกิดความสุขทางใจ การไว้เนื้อเชื่อใจ Secondary groups คือ สมาชิกของกลุ่มเข้ามามีความสัมพันธ์กันโดยมี กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ เช่น กลุ่มข้าราชการ สภานายความ เป็นต้น กฎเกณฑ์ที่สำคัญยึดหลักระบบคุณธรรม (Merit system)

สำหรับกลุ่มคนร้ายที่ประกอบอาชญากรรมโจรกรรมรถ จะมีลักษณะเด่นชัดทางสังคมหรือญาติ (Primary group) เช่น กลุ่มคนร้ายที่มีทั้ง สามี ภรรยา บุตร น้องภรรยา พี่ภรรยา เพื่อนที่เคยถูกจำคุกอยู่ที่เดียวกันต่อมาเมื่อพ้นโทษก็ออกมาด้วยกันทำโจรกรรมรถ ลักษณะของกลุ่มขึ้นอยู่กับความพอใจ และความรู้สึกว่ามีความปลอดภัยและมีความไวเนื้อเชื้อกัน แต่ก็มีบางกรณีที่กลุ่มคนร้ายมีลักษณะเป็น Secondary group เช่น กลุ่มที่ทำการลักรถจะไปสัมพันธ์กับกลุ่มที่เป็นผู้นำรถไปจำหน่ายต่างประเทศ กฎเกณฑ์ของกลุ่มคือผลประโยชน์ที่ได้ทำการตกลงแบ่งสรรกันไว้แล้ว ส่วนกฎเกณฑ์อย่างอื่นที่ทำให้กลุ่มเป็นระดับ Secondary group ไม่ชัดเจน

## 2.) กลุ่มเปิด และกลุ่มปิด (Open groups and closed groups)

Open groups เช่น สโมสรสระว่ายน้ำเปิดโอกาสให้ประชาชนทั่วไปมาสมัครเพื่อใช้บริการ หรือการขึ้นรถประจำทาง กลุ่มเดินขบวนประท้วงทางการเมือง ถึงแม้จะเป็นกลุ่มเปิดก็ยังมีกฎเกณฑ์บางประการ ซึ่งอาจจะสรุปได้ว่ากลุ่มทุกกลุ่มมีลักษณะกลุ่มปิด (Closed groups) แต่จะเป็นกลุ่มปิดมากน้อยเพียงใดนั้น จะต้องพิจารณาด้วยหลักเกณฑ์ตามที่พึงประสงค์จะพิจารณา ซึ่งอยู่กับปัจจัยคุณลักษณะเฉพาะของกลุ่มนั้นๆ

แต่สำหรับกลุ่มคนร้ายโจรกรรมรถนั้น เป็นกลุ่มที่ปิดค่อนข้างชัดเจน การปกปิดวิธีการประการหนึ่ง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการประกอบอาชญากรรมแล้วไม่ถูกจับ รวมทั้งการปกปิดโดยการจำกัดจำนวนสมาชิกของกลุ่ม ปกปิดโดยการไม่แสดงตัวอย่างเปิดเผย ปกปิดแผนการประทุษกรรมกระบวนกรโจรกรรมบางกรณีก็เช่นกันที่กลุ่มจำเป็นต้องฆ่าสมาชิกในกลุ่มเพื่อการปกปิด การปกปิดของกลุ่มคนร้ายมีลักษณะเป็นกระบวนการมากขึ้น เป็นการแบ่งแยกหน้าที่กันทำโดยที่ฝ่ายหนึ่งไม่รู้จกกับอีกฝ่ายหนึ่ง เพียงแต่รู้ว่าตนเองเป็นสมาชิกของกลุ่มมีหน้าที่ลักรถจากจุดหนึ่งไปจอดไว้ที่อีกจุดหนึ่ง สมาชิกอีกคนหนึ่งก็รู้หน้าที่ของตนคือ การนำรถที่ถูกผู้อื่นโจรกรรมมาแล้ว ขับรถจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง โดยที่ไม่รู้ว่าใครคือคนลัก และไม่รู้ว่าจะรถที่ตนเองขับจะถูกนำไปจำหน่ายที่ใด สมาชิกที่เข้ามาสู่วงการโจรกรรมรถบางรายถูกหลอกเข้าสู่วงการ เช่น ได้รับการจ้างวานหรือใช้ให้ขับรถที่ได้จากการโจรกรรม จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง

## 3.) กลุ่มอิสระ และกลุ่มไม่อิสระ (Independent group and dependent groups)

กลุ่มอิสระ คือกลุ่มที่มีอำนาจมีสิทธิในการดำเนินการใดๆ ได้อย่างเสรี ได้แก่ กลุ่มแม่ค้าสามารถจะตัดสินใจได้อย่างอิสระว่าจะหยุดงานวันใด หรือวันใดไม่อยากจะขายสินค้าก็หยุด แต่สิทธิอำนาจ ความเป็นอิสระของกลุ่มที่อิสระก็ยังมีขอบเขตอยู่บ้างแต่เป็นขอบเขตที่กว้าง ส่วนกลุ่มที่ไม่อิสระ ได้แก่ กลุ่มข้าราชการที่จะต้องไปทำงานตามวัน และเวลาราชการ กลุ่มไม่อาจจะตัดสินใจเลิกงาน หรือหยุดงานตามความต้องการของกลุ่มตนเอง เพราะมีกฎระเบียบบังคับไว้

กลุ่มคนร้ายโจรกรรมรถ มีลักษณะที่เป็นกลุ่มอิสระและเป็นกลุ่มที่ไม่อิสระ แต่เป็นลักษณะที่เป็นกลุ่มอิสระมากกว่า เพราะคนร้ายแต่ละคนของกลุ่มหรือสมาชิกในกลุ่ม สามารถเลือกตัดสินใจทำการโจรกรรมรถที่ใดก็ได้ สามารถจะลักรถคันใดก็ได้ เลือกลงมือทำการโจรกรรมรถ

เวลาใดก็ได้ มีอิสระในการที่จะนำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปขายหรือไม่ขายให้กับผู้ใด หรือกลุ่มคนร้ายกลุ่มอื่นหรือไม่ก็ได้ แต่ทั้งนี้มิได้หมายความว่ากลุ่มคนร้ายที่ทำการโจรกรรมรถจะมีอิสระได้ทุกอย่าง บางครั้งก็มีอุปสรรคและปัญหาอยู่บ้าง เพราะในขณะนี้ถือว่ากระบวนการในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถ ยังไม่มีประสิทธิภาพที่เพียงพอต่อการแก้ปัญหาการโจรกรรมรถในประเทศไทย

#### 4.) กลุ่มมีกฎเกณฑ์ และกลุ่มไม่มีกฎเกณฑ์ (Organized groups and unorganized groups)

Organized groups คือ กลุ่มที่มีการจัดระบบแบ่งแยกหน้าที่ กฎ ระเบียบ หรือกฎหมาย กำหนดอำนาจและหน้าที่ไว้ กฎระเบียบต่างๆ คือเครื่องกำหนดการแสดงพฤติกรรมของสมาชิกในกลุ่ม แต่ Unorganized groups นั้น มีลักษณะตรงกันข้าม กลุ่มคนร้ายที่ทำการโจรกรรมรถหากเมื่อยังเป็นสมาชิกในกลุ่มที่ทำการโจรกรรมรถ จะมีลักษณะทาง Organized groups อยู่บางประการ เช่น การแบ่งแยกหน้าที่กันทำงาน เช่น ผู้เข้าทำการลักรถ ผู้ดูเส้นทาง ผู้นำรถไปตัดแปลงและจำหน่าย เป็นต้น แต่จะให้กลุ่มคนร้ายที่มีกฎเกณฑ์ ระเบียบชัดเจนอย่างข้าราชการกระทำไม่ได้ โดยดูได้จากผลการทำงานของกลุ่มคนร้ายทำการโจรกรรมรถอย่างแล้ว เห็นว่ามีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการโจรกรรมรถเป็นอย่างมาก แต่กฎเกณฑ์ของกลุ่มคนร้ายประเภทนี้จะปฏิบัติเป็นระยะเวลาติดต่อกันนานมากน้อยเพียงใดนั้น เป็นอีกประเด็นหนึ่งที่จะต้องพิจารณาจากเรื่องชีวิตอื่นๆ

#### 5.) กลุ่มวงในและกลุ่มวงนอก (In groups and out groups)

กลุ่มวงในและกลุ่มวงนอกไม่มีขนาดที่แน่นอน มีความแตกต่างในเรื่องขนาดขึ้นอยู่กับลักษณะของการแบ่งกลุ่มภายใน อาจจะเป็นครอบครัวหนึ่ง คนภายนอกหรือครอบครัวอื่น ถือเป็นกลุ่มวงนอก หากจะพิจารณาคนในโลกนี้อาจจะเป็นคนวงใน ดาวเคราะห์ดวงอื่นถือว่าเป็นคนวงนอก หากจะนำพฤติกรรมในการก่อให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยในสังคม ก็อาจจะแบ่งออกเป็นกลุ่มอาชญากร และกลุ่มผู้สุจริตในกลุ่มอาชญากร ถือว่าสมาชิกในกลุ่มอาชญากรเป็นกลุ่มวงใน ส่วนผู้อื่นถือว่าเป็นกลุ่มวงนอก แต่ในกลุ่มของผู้สุจริตถือว่ากลุ่มอาชญากรเป็นกลุ่มวงนอก

#### 6.) กลุ่มขนาดใหญ่ และกลุ่มขนาดเล็ก (Large groups and Small groups)

ขนาดของกลุ่มมีความสำคัญต่อการเข้าใจในเรื่องสังคมวิทยาของกลุ่ม ขนาดของกลุ่มมีอิทธิพลต่อการกำหนดวัตถุประสงค์ของกลุ่ม มีผลต่อการกำหนดโครงสร้างและหน้าที่ของกลุ่ม กลุ่มขนาดเล็กความซับซ้อนในโครงสร้างจะมีน้อยกว่ากลุ่มขนาดใหญ่ สำหรับขนาดของกลุ่มคนร้ายที่ทำการโจรกรรมรถ ลักษณะของกลุ่มจะมีตั้งแต่สองถึงสิบคนในช่วงระยะเวลาการทำงาน เหตุที่มีกลุ่มขนาดเล็กเพราะเพื่อความปลอดภัยจากการถูกจับกุม และการแบ่งผลประโยชน์แก่คนร้ายแต่ละคน มีการเคลื่อนไหวติดต่อระหว่างกลุ่ม จนอาจกล่าวได้ว่าคนร้ายที่ทำการโจรกรรมรถที่มีอายุการทำงานตั้งแต่สิบปีขึ้นไปทั่วประเทศ จะรู้จักกันหรือมีความสัมพันธ์ต่อกัน

หากจะพิจารณาในประเด็นถึงลักษณะการทำงานของคนร้ายในการโจรกรรมรถ การนำรถที่ได้จากการโจรกรรมรถไปจำหน่าย ลักษณะดังกล่าวเช่นนี้ กลุ่มคนร้ายจะมีขนาดเล็ก แต่หากพิจารณาตามความสัมพันธ์ เช่น การคุ้นเคยรู้จักกันของคนร้าย แต่ยังไม่ถึงขนาดร่วมกันทำการลักขโมยรถลักษณะจะเป็นกลุ่มใหญ่

#### 7.) กลุ่มส่วนใหญ่และกลุ่มส่วนน้อย (Majority groups and Minority groups)

คุณสมบัติของกลุ่มส่วนใหญ่และกลุ่มส่วนน้อยมีผลต่อเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง โดยภาพรวมของประเทศ หากกลุ่มส่วนใหญ่และกลุ่มส่วนน้อยมีขนาดที่ใกล้เคียงกันแล้ว ปัญหาโดยส่วนรวมของประเทศจะมีมาก เพราะมีพลังการต่อรองที่เท่าเทียมกัน แต่ถ้าลักษณะของสังคมที่มีกลุ่มใหญ่มีมากกว่ากลุ่มส่วนน้อยในสัดส่วนที่ต่างกันมากๆ ปัญหาโดยภาพรวมของสังคมจะมีน้อย

สำหรับกลุ่มอาชญากรที่โจรกรรมรถในประเทศไทย มีจำนวนไม่มากเป็นเพียงแต่กลุ่มอาชญากรกลุ่มส่วนน้อย ปัญหาในการป้องกันปราบปรามที่เกี่ยวกับอิทธิพลของกลุ่มจึงไม่มี แต่ถ้าหากกลุ่มอาชญากรได้พัฒนาและสมาชิกในองค์กรมาก จะมีอิทธิพลของกลุ่มเข้ามาเกี่ยวข้องกับงานป้องกันและปราบปราม

#### 8.) กลุ่มสมัครใจ และกลุ่มไม่สมัครใจ (Voluntary groups and involuntary groups)

กลุ่มโดยไม่สมัครใจเป็นกลุ่มที่เราจำเป็นต้องเป็นสมาชิกอย่างไม่มีทางเลือก เช่น กลุ่มเพศชาย หรือกลุ่มเพศหญิง กลุ่มสมัครใจคือ กลุ่มอาชีพ กลุ่มการศึกษา กลุ่มการคบเพื่อน เมื่อพิจารณาจากกลุ่มคนร้ายโจรกรรมรถจะเห็นได้ว่า กลุ่มคนร้ายที่ประกอบอาชญากรรมโจรกรรมรถจะเป็นกลุ่มคนร้ายที่มีลักษณะ Voluntary groups

#### 9.) กลุ่มระยะยาว และกลุ่มระยะสั้น (Long – lived groups and Short – lived groups)

เป็นการพิจารณากลุ่มที่เกี่ยวกับระยะเวลา การที่จะกำหนดว่ากลุ่มลักษณะใดเป็น Long หรือ Short นั้น จะต้องดูกิจกรรมกับเวลา เช่น การมีชีวิตคู่ของสามีภรรยา มีระยะเวลา แต่ 5 ปี แล้วเลิกหรือหย่าจากกัน ถือว่าเป็นระยะเวลาสั้นๆ แต่ถ้าหากเป็นกลุ่มคนที่มาร่วมกันทำกิจกรรมเปิดร้านค้าระยะเวลา 5 ปี อาจถือว่าเป็นระยะยาว กลุ่มพุทธศาสนาดูถือว่าเป็น Long – lived กลุ่มผู้ดูแลตู้ไฟไหม้เป็น Short – lived groups

ลักษณะของกลุ่มคนร้ายที่ทำการโจรกรรมรถ จะมีทั้งกลุ่มที่ลักษณะเป็น Long – lived groups และ Short – lived groups โดยขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ความสัมพันธ์ทางเครือญาติ เงื่อนไขในการถูกเจ้าพนักงานตำรวจทำการจับกุม เงื่อนไขบุคลิกของสมาชิกในกลุ่ม เป็นต้น

#### 10.) กลุ่มแนวราบ และกลุ่มแนวตั้ง (Horizontal groups and Vertical groups)

กลุ่มแนวราบ คือกลุ่มที่เปิดรับสมาชิกจากชนชั้นใดชนชั้นหนึ่งโดยเฉพาะ เช่น กลุ่มสมาคมนักเรียนเก่าอังกฤษ ก็รับเฉพาะผู้ที่เคยศึกษาในอังกฤษ

กลุ่มแนวตั้ง คือกลุ่มที่เปิดรับสมาชิกจากบุคคลทุกๆ ชั้นในสังคม เช่น กลุ่มผู้นับถือศาสนาพุทธ ศาสนาพุทธมีผู้นับถือตั้งแต่ระดับพระมหากษัตริย์ ถึงประชาชนทั่วไป

สำหรับกลุ่มคนร้ายที่ทำการโจรกรรมรถ จะมีลักษณะค่อนข้างไปทาง Horizontal groups คือจะรับสมาชิกเข้ากลุ่มเฉพาะสมาชิกที่มีคุณลักษณะและคุณสมบัติบางประการ เช่น คนที่เคยถูกลงโทษจำคุกในคดีอาญามาด้วยกัน

ประโยชน์ของการจัดแบ่งกลุ่มอาชญากรการโจรกรรมรถ ตามเกณฑ์การแบ่งดังกล่าวนี้ ทำให้เข้าใจในคุณลักษณะบางประการของกลุ่มคนร้ายที่ทำการโจรกรรมรถ เช่น การเกิดของกลุ่ม การดำเนินการของกลุ่ม จุดอ่อนของกลุ่ม จุดแข็งของกลุ่ม เงื่อนไขพิเศษของกลุ่ม อันจะเป็นประโยชน์ต่อการทำลายล้างกลุ่มอาชญากร เพื่อให้เกิดความปกติสุขและความสงบเรียบร้อยในสังคม

### 2.6.1 การตรวจสังเกตรถที่ถูกโจรกรรม

การตรวจสังเกตตัวรถและอุปกรณ์มีข้อสังเกต ดังนี้ (ไพฑูรย์ เพิ่มศิริวิศาล, 2536: 171-183)

1.) กุญแจประตูรถโดยเฉพาะกุญแจประตูรถทางด้านซ้าย ถูกถอดหลุดออกจากบานประตูรถ เพราะคนร้ายจะใช้คีมดึงขวงกุญแจประตูรถออกจากตัวประตูรถ จากนั้นคนร้ายจะถอดขวงกุญแจที่กระบบการทำงาน หรือสลักลูกปืนของขวงกุญแจ นำลูกกุญแจโครงสร้างมาตรฐานที่ยังไม่มีการสร้างเขี้ยวกุญแจมาทำการสร้างเขี้ยวกุญแจ ให้ลูกกุญแจสามารถไขขวงกุญแจที่ถูกดึงออกไปได้ นำลูกกุญแจดังกล่าวไปทำการโจรกรรม ดังนั้น ประตูรถคันที่ถูกโจรกรรมด้วยวิธีนี้จึงไม่มีขวงกุญแจประตูรถติดอยู่ที่ประตูรถ เหตุที่คนร้ายดึงขวงกุญแจทางด้านซ้าย เพราะในการตั้งคานและในการตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จะตรวจอาจจะไม่ตรวจหรือสังเกตทางด้านซ้ายคนร้ายจึงดึงขวงกุญแจประตูรถทางด้านซ้าย

2.) ขวงกุญแจประตูรถหลุดหลวมไม่ติดแน่น เพราะคนร้ายได้สร้างกุญแจด้วยวิธีการ เช่นเดียวกับข้อ 1 จากนั้นคนร้ายนำขวงกุญแจรถมาสอดไว้ในรูขวงกุญแจประตูรถ

3.) รูกุญแจประตูรถมีรอยเย็น หรือถูกทำลาย รูกุญแจกว้างขึ้นกว่าปกติ เป็นเพราะคนร้ายได้นำอุปกรณ์การโจรกรรมรถ (เหล็กปักเครื่องบิน) แห่เข้าไปในรูกุญแจรถบิดทำบายกลไกสลักลูกปืนกุญแจภายในกุญแจประตูรถจนสามารถเปิดประตูรถออกมาได้ จากนั้นคนร้ายก็จะทำการโจรกรรมรถไป จึงเป็นเหตุให้รูกุญแจประตูรถผิดรูป มีขนาดกว้างขึ้น

4.) รอยบุบของบานประตูเหนือและใต้ขวงกุญแจประตูรถชนิดกลม คนร้ายจะนำคีมบีบจับที่ขวงกุญแจประตูรถชนิดกลม จากนั้นจะโยกคีมขึ้นๆ ลงๆ เพื่อให้ขวงกุญแจชนิดกลมหลวมหลุดออกจากตัวประตูรถ เมื่อขวงกุญแจหลวมหลุดออกจากประตูรถ คนร้ายจะหมุนคีม (ขณะที่ยังติดยึดแน่นกับขวงกุญแจ) คีมจะพาขวงกุญแจชนิดกลมให้หมุนตาม เพียงเท่านี้ก็สามารถเปิดประตูรถได้แล้ว จากนั้นคนร้ายจะเข้าทำการโจรกรรมรถ รถที่ถูกโจรกรรมด้วยวิธีดังกล่าวจะมีรอยบุบที่บานประตูในตำแหน่งเหนือและใต้ขวงกุญแจประตูรถ เพราะตำแหน่งที่บุบเกิดจากการกดตัวของคีม

5.) ขวงกุญแจฝากระโปรงท้ายรถ จะมีลักษณะที่ผิดปกติเช่นเดียวกับ ข้อ 1-2-3-4 เพราะคนร้ายอาจจะทำการโจรกรรมรถ โดยกระทำต่อขวงกุญแจฝากระโปรงท้ายรถ

6.) ขวงกุญแจฝาน้ำมันรด หรือฝาน้ำมันรดมีลักษณะผิดปกติ เช่นเดียวกับข้อ 1-2-3-4-5 เพราะคนร้ายอาจจะกระทำการโจรกรรมรถโดยการกระทำต่อกุญแจฝาน้ำมันรด

7.) การสังเกตสีรถ ใหม่ว่า และเป็นรถที่ไม่ได้เกิดอุบัติเหตุไม่ควรจะมีการพ่นหรือทำสีใหม่ กรณีดังกล่าวน่าจะเป็นรถที่ถูกโจรกรรมมา การทำสีจะไม่ประณีต บางครั้งอาจจะพ่นสีที่ไม่มีคุณภาพทับสีเดิม โดยที่ไม่มีการลอกสีเดิมออก ตรวจสอบสังเกตว่าเดิมรถคันดังกล่าวมีสีอะไร ให้ตรวจจากสีได้ขอบยางของกระจกรถ เช่นได้ขอบยางกระจกรถด้านหน้า หรืออาจจะตรวจหาสีเดิมจากภายในห้องเครื่อง เพราะการพ่นสีใหม่อาจจะไม่ทั่วถึง ยังปรากฏสีเดิมให้เห็น

8. ร่องรอยการประกอบอุปกรณ์ต่างๆ ของรถ รถกระบะจะมีการติดตั้งหลังคากระบะท้าย จะปรากฏอยู่ที่ขอบกระบะด้านบน เพราะรูดังกล่าวเป็นรูสำหรับใส่ล้อตรอยติดยึดหลังคาไว้กับตัวรถ เมื่อคนร้ายทำการโจรกรรมรถ คนร้ายอาจจะถอดหลังคาเพื่อเปลี่ยนแปลงสภาพรถ การติดตั้งหลังคาและการตกแต่งภายใน ปกติต้องใช้เงินจำนวนมาก ผู้เป็นเจ้าของรถคงจะไม่คิดๆ ถอดๆ ให้เกิดความสิ้นเปลืองเงิน จึงน่าจะสังเกตว่ารถที่มีลักษณะเช่นนี้อาจจะเป็นรถที่ได้มาจากการกระทำผิด

9.) โดยปกติรถกระบะจะมีเหล็กด้านหลังที่นั่งคนขับด้านนอกติดกับกระบะเหล็กดังกล่าว เรียกว่า เหล็กกันหลังคาขุบ เพราะหากเกิดอุบัติเหตุรถพลิกคว่ำ เหล็กดังกล่าวจะรับแรงกระแทกกันมิให้หลังคาขุบตัวลงมา ในการติดตั้งหลังคากระบะท้าย บางกรณีเจ้าของรถก็ตัดเหล็กดังกล่าวออกไป จึงทำให้เชื่อว่ารถคันดังกล่าวน่าจะติดตั้งหลังคา เมื่อคนร้ายโจรกรรมรถได้ถอดหลังคาทิ้ง

10.) ตรวจสอบรถที่มีการติดสติ๊กเกอร์ของสถาบัน ตำรวจ ทหาร หรือมูลนิธิการกุศลต่าง ๆ บัตรผ่านเข้าออกของค่ายทหาร เมื่อคนร้ายทำการโจรกรรมรถ คัดแปลงสภาพรถ คนร้ายดังกล่าวจะนำสติ๊กเกอร์มาติดที่รถ หรือที่กระจกรถ แสดงไว้เพื่อให้เจ้าหน้าที่ประจำด่านตรวจเฝ้าระวังว่าเป็นข้าราชการตำรวจ ทหาร รวมทั้งการตกแต่งติดตั้งเสาคลื่นรับวิทยุสูง ๆ จำนวนหลายคัน

11.) ตรวจสอบสังเกตอุปกรณ์ภายในรถยนต์ เช่น เครื่องเล่นวิทยุเทป เครื่องปรับอากาศจะถูกลอดออกไป เพราะเมื่อคนร้ายทำการลักลอบไปแล้ว คนร้ายจะถอดอุปกรณ์ต่างๆ ออกขาย

12.) ตรวจสอบสภาพของการใช้รถ โดยปกติวิญญูชนพึงใช้รถอย่างระมัดระวังมีการดูแลรักษาอย่างดีตามสภาพ แต่รถที่ถูกโจรกรรมเมื่อคนร้ายนำไปใช้ บางครั้งคนร้ายไม่ได้ดูแลเอาใจใส่ให้เหมาะสมกับสภาพรถ เช่น รถค่อนข้างใหม่แต่มีฝุ่นจับมาก มีรอยถูกเฉี่ยวชนหลายแห่ง ขาดการดูแลบำรุงรักษาเท่าที่ควร

13.) สังเกตจากความไม่สัมพันธ์กันของสภาพรถ เช่น รถที่มีการแต่งโดยให้เตี้ยต่ำลงหรือยกให้สูงขึ้น โดยปกติเจ้าของจะใช้ยางที่มีคุณภาพใหม่และยางดอกใหม่ เมื่อคนร้ายทำการโจรกรรมรถไปแล้ว คนร้ายได้ถอดยางและล้อรถไปจำหน่าย นำยางที่เก่าและไม่มีคุณภาพมาใส่ไว้แทน

14.) สังเกตที่ขวงกุญแจติดเครื่องยนต์ ว่ากุญแจมีลักษณะเป็นปกติหรือไม่ รุกุญแจอยู่ในสภาพปกติหรือไม่ เพราะบางกรณีคนร้ายจะมีการโจรกรรมรถโดยวิธีการใช้เหล็กปักเครื่องบินไซ



ทำลายกุญแจติดเครื่องยนต์ หากกุญแจดังกล่าวถูกทำลายก็สามารถนำดอกกุญแจอะไรก็ได้ไปติดเครื่องยนต์ได้

15.) สังเกตดอกกุญแจรถที่ติดเครื่องยนต์ เช่น ดอกกุญแจที่ติดมากับตัวรถหากเป็นดอกกุญแจเดิม จะมีลักษณะการใช้งานที่ค่อนข้างลึก และปกติจะมีเลขหรือตัวเลขกำกับไว้ที่ดอกกุญแจ หากดอกกุญแจดังกล่าวเป็นดอกกุญแจที่สร้างขึ้นใหม่ ดอกกุญแจดังกล่าวจะไม่มีตัวเลขที่กุญแจเขียวกุญแจจะมีลักษณะใหม่ เพราะมีการใช้ตะไบสร้างเขียวกุญแจจากตัวกุญแจโครงสร้าง

16.) ตรวจสอบสังเกตจากความสัมพันธ์ของกุญแจติดเครื่องยนต์กับกุญแจประตูรถ โดยปกติกุญแจติดเครื่องยนต์ กุญแจเปิดฝาดังน้ำมันรถ กุญแจประตูรถ จะใช้กุญแจดอกเดียวกัน ให้ทำการตรวจสอบโดยนำดอกกุญแจติดเครื่องยนต์มาไขเปิดเปิดประตูรถ หากใช้กันไม่ได้ และไม่มีการเปลี่ยนตัวกุญแจก็ให้สงสัยว่า รถคันดังกล่าวอาจจะถูกโจรกรรมมา

17.) ตรวจสอบสังเกตอุปกรณ์ป้องกันการโจรกรรมว่าถูกทำลายหรือไม่ เช่น สายไฟ แตร สายไฟ ติดกับสัญญาณกันขโมยถูกตัดหรือไม่ รวมทั้งอุปกรณ์การตัดไฟตัดน้ำมัน กุญแจกันเกี่ยวรถทำลายหรือไม่

18.) ตรวจสอบสังเกตพวงมาลัยรถว่าถูกตัดออกหรือไม่ เพราะคนร้ายบางคนทำการโจรกรรมรถยนต์โดยการตัดพวงมาลัยรถ การตรวจพวงมาลัยรถให้ถอดอุปกรณ์คลุมพวงมาลัยรถออก ก็จะพบว่าพวงมาลัยถูกตัดออกหรือไม่

19.) ตรวจสอบสังเกตว่าคันเหยียบห้ามล้อ และหรือ คันเหยียบคลัทช์ อยู่ในสภาพปกติหรือไม่ เพราะบางครั้งคนร้ายอาจจะใช้เลื่อยตัดคันเหยียบดังกล่าว เพื่อปลดอุปกรณ์ป้องกันการโจรกรรมที่ติดอยู่ หรืออาจจะใช้แม่แรงสอดและดันคันเหยียบให้เคลื่อนตัวสูงขึ้นเพื่อปลดอุปกรณ์ป้องกันการโจรกรรมรถ

20.) ตรวจสอบสังเกตอุปกรณ์ป้องกันการโจรกรรม เช่น เครื่องใส่คันห้ามล้อ และพวงมาลัยถูกทำลายทั้งอยู่ในรถคันที่สงสัยหรือไม่

## 2.7 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สมรวย อินตะนัย (2546: 91-98) ได้ศึกษา พฤติการณ์กระทำความผิดคดีโจรกรรมรถยนต์ในเขต กองบังคับการตำรวจนครบาล 5 พบว่า ลักษณะการกระทำของคนร้ายในการโจรกรรมรถยนต์ คนร้ายจะออกตระเวนหารถยนต์เป้าหมายที่จอดไว้ในพื้นที่เสี่ยง และล่อแหลม ปลอดภัยตาผู้คน หรือไม่มีเครื่องป้องกันการโจรกรรม โดยคัดเลือกสรรรถยนต์ที่มีสภาพดีเป็นที่นิยม เมื่อโจรกรรมรถยนต์ได้แล้วจะมีพวกคนร้ายนำไปหลบซ่อนเพื่อนำไปจำหน่าย หรือปรับปรุงสภาพหรือแยกชิ้นส่วนเพื่อจำหน่าย กลุ่มคนร้ายส่วนใหญ่จะทำงานเป็นขบวนการ มีการแบ่งหน้าที่กันอย่างชัดเจน เมื่อได้รถยนต์มาจะทำการแยกชิ้นส่วนนำไปจำหน่ายตามแหล่งรับซื้อต่างๆ อาทิ อยู่ซ่อมรถยนต์ ร้าน

จำหน่ายอะไหล่เครื่องยนต์ อุปกรณ์รถเก่า ร้านจำหน่ายรถมือสอง การโจรกรรมจะมีนายหน้ารับไปส่งจากผู้ซื้อทั้งในประเทศ และนอกประเทศ ส่วนสถานที่คนร้ายส่วนใหญ่กระทำการโจรกรรม จะเป็นบริเวณริมถนน ตรอก ซอย ที่ไม่มีคนดูแล หรือสถานที่จอดรถที่มีลักษณะเป็นชุมชนต่างๆ อาทิ ศูนย์การค้า ตลาด สถานบันเทิง ที่สาธารณะ รองลงมาเป็นบริเวณที่พักอาศัย บริเวณที่ลับตาคน สถานที่จอดรถในหน่วยงานราชการ หรือเอกชนในหมู่บ้านจัดสรรที่ไม่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ช่วงเวลาที่คนร้ายมักกระทำการโจรกรรมส่วนใหญ่เป็นช่วงเวลากลางคืนระหว่าง 01.00 - 05.00 น.

ส่วนการทำงานของตำรวจมีปัญหา และอุปสรรคหลายด้าน เนื่องจากงบประมาณในการปฏิบัติหน้าที่ไม่เพียงพอ ขาดแคลนเครื่องมืออุปกรณ์และยานพาหนะ เจ้าหน้าที่ขาดประสบการณ์ ความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงาน อีกทั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ ยังไม่มีเอกภาพในการปฏิบัติงานเท่าที่ควร การสืบสวนหาข่าวเกี่ยวกับการโจรกรรมของคนร้าย ตลอดทั้งการลักลอบนำรถยนต์ไปจำหน่ายตามแนวชายแดนยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร และผู้เสียหายคดีโจรกรรมรถยนต์เมื่อแจ้งความแล้ว ยังไม่ได้รับความสนใจเอาใจใส่ในการติดตามคดี

ศิริศักดิ์ ดงคำ (2547: 84-88) ได้ศึกษา ปัญหาอุปสรรคในการป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ในเขตพื้นที่กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 พบว่า สาเหตุที่มีผลต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ หลักได้แก่ปัจจัยด้านระบบคมนาคม ที่สะดวกขึ้นมีการสัญจรไปมาติดต่อกันได้อย่างทั่วถึง มีการตัดถนนเชื่อมต่อกันมากขึ้น จะมีส่วนให้คนร้ายเข้ามาประกอบกรโจรกรรม และใช้เส้นทางคมนาคมที่สะดวกเหล่านี้ ในการหลบหนี และลำเลียงรถยนต์ ไปยังเป้าหมายได้โดยง่าย จึงทำให้เกิดการโจรกรรมมากขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ปัจจัยของพื้นที่จอดรถที่เปลี่ยว มุมอับ และมีคดียังมีผลต่อการโจรกรรม โดยรถที่ถูกโจรกรรมไปมีสภาพใหม่ การจอดรถในสถานที่เกิดเหตุ ส่วนใหญ่จอดไว้เป็นเวลานานเกินไป ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย คอยตรวจตรา ส่วนปัญหาอุปสรรคที่มีผลต่อการปฏิบัติงานด้านป้องกันปราบปรามการโจรกรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้แก่ ปัญหาด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ ด้านวัสดุอุปกรณ์ ด้านการปฏิบัติงาน และด้านความร่วมมือของประชาชน

งานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถ กองบัญชาการตำรวจนครบาล (2546: 27-32) ได้ศึกษาการแก้ไขปัญหาพร้อมกันระหว่าง เจ้าหน้าที่ภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อหาแนวทางแก้ไขการโจรกรรมรถยนต์ ในเขตกองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่า การแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ จะต้องได้รับความร่วมมือทั้งภาครัฐ ได้แก่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่มีหน้าที่ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมประเภทโจรกรรม กรมการขนส่งทางบก ที่ต้องคอยมีส่วนตรวจตราเอกสารประกอบ

รถยนต์ให้ละเอียดรอบคอบ อีกทั้งภาคเอกชน ได้แก่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ต้องมีจรรยาบรรณ ผลิตรถออกมาด้วยคุณภาพ และมีระบบรักษาความปลอดภัยที่รัดกุม และที่สำคัญที่สุดต้องเริ่มจากตัวเจ้าของทรัพย์สิน ในการสอดส่องดูแล โดยเฉพาะการติดอุปกรณ์ป้องกันขโมย ถึงแม้จะไม่สามารถป้องกันได้เต็มร้อยเปอร์เซ็นต์ แต่สามารถถ่วงเวลาคนร้ายได้

ประการ ประจ (2543: บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง “ปัญหาและอุปสรรคในการใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองระยอง” โดยได้ศึกษาด้วยเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา คือ การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก จากผู้เชี่ยวชาญซึ่งเป็นตัวแทนประชาชน หัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการโจรกรรมรถ เจ้าของรถที่ถูกโจรกรรมและเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการโจรกรรมรถ ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง จำนวน 11 คน ผลการศึกษาพบว่า การใช้มาตรการการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถ 3 มาตรการ มีปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ ดังนี้

มาตรการด้านการป้องกันการโจรกรรมรถ มีปัญหาเรื่องการ จัดระบบฐานข้อมูลร่วมกับ สถานีตำรวจภูธรใกล้เคียง อุปสรรค คือ ขาดบุคลากรที่มีความรู้ ในเรื่องการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมมาปฏิบัติหน้าที่เฉพาะเรื่องนี้

ข้อเสนอแนะ เชนนโยบาย ควรดำเนินการด้านการป้องกันการโจรกรรมรถ มากกว่าการปราบปรามด้วยการประชาสัมพันธ์เชิงรุกอย่างต่อเนื่อง สร้างความร่วมมือจาก ประชาชนในการป้องกันทรัพย์สินของตนเอง เชิงปฏิบัติการ สร้างขวัญ กำลังใจให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติ สนับสนุนอุปกรณ์เทคโนโลยีสมัยใหม่ และประสานงานหน่วยอื่น ๆ ในการประชาสัมพันธ์การป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถให้ประชาชนทราบโดยทั่วกัน

ประการ ประจ (2543: 42-44) ศึกษาเรื่อง “ปัญหาการโจรกรรมรถยนต์รถจักรยานยนต์” ศึกษาเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร โดยทำการวิเคราะห์จากข้อมูลที่เกิดคดีการโจรกรรมรถยนต์รถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมซึ่งเกิดเหตุ ลิงเร้า และผลตอบแทน พบว่า

1.) สภาพแวดล้อม ปัจจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสภาพสิ่งแวดล้อม คือ

1.1) ความเป็นชุมชน ความเป็นชุมชนวัดได้จากความหนาแน่นของประชากร จำนวนความหนาแน่นของอาคาร การเป็นย่านธุรกิจคมนาคม จากสถิติปรากฏว่า ในย่านที่มีเป็นชุมชนจะมีจำนวนรถที่ถูกโจรกรรมมากกว่าในย่านชนบทหรือย่านชานเมือง จำนวนมากหรือน้อยของรถที่ถูกโจรกรรมวัดได้จากจำนวนรถที่หายต่อหนึ่งตารางกิโลเมตร สาเหตุเนื่องจากการโจรกรรมรถยนต์รถจักรยานยนต์ ในย่านชุมชนหนาแน่นมีรถให้เลือกทำการโจรกรรมได้ง่าย เพราะรถในย่านนี้ผู้เป็นเจ้าของขาดความระมัดระวัง ไม่ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันการโจรกรรม คนร้ายสามารถแฝงกายเริ่มเข้าทำการโจรกรรมได้สะดวกกว่า ส่วนคนร้ายที่เลือกไม่ทำการโจรกรรมในเขต

เมืองหรือย่านชุมชน เพราะมีวิธีในการโจรกรรมไปอีกแบบหนึ่ง โดยทำการโจรกรรมโดยวิธีวางยาเบื่อสุนัขก่อนแล้วจึงทำการโจรกรรม

1.2) เวลาที่เกิดเหตุ จากสถิติการเกิดคดีโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์นั้น ปรากฏว่าจะมีรถถูกโจรกรรมในเวลากลางคืนมากกว่าเวลากลางวัน เพราะการโจรกรรมในเวลากลางคืนนั้นสามารถนำรถที่ถูกโจรกรรมหลบหนีได้รวดเร็วกว่าเวลากลางวัน รู้จุดที่ตำรวจตั้งด่านสามารถหลบหนีไปทางอื่นได้ ในเวลาตีกลาง ๆ จะไม่มีด่านตำรวจและรถสายตรวจ ในขณะที่ทำการโจรกรรมก็อาศัยความมืดกำบังกาย หากถูกตำรวจไล่ติดตามก็สามารถหลบหนีได้อย่างรวดเร็ว ประกอบกับเวลากลางคืนรถของประชาชนจอดอยู่ตามถนนและซอยต่าง ๆ เป็นจำนวนมากส่วนมากไม่เก็บเข้าบ้าน จึงเลือกทำการโจรกรรมได้สะดวก

คนร้ายที่ทำการโจรกรรมรถในเวลากลางวันนั้น ส่วนมากเกิดจากคนร้ายมีกุญแจของรถคันที่จะทำโจรกรรมอยู่แล้ว จึงใช้กุญแจไขนารถไปได้โดยผู้อยู่ใกล้เคียงไม่สงสัย

1.3) สถานที่เกิดเหตุสถานที่เกิดเหตุ แบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ

1.3.1) เป็นพื้นที่ ที่เป็นบ้านพักอาศัย มีรั้วบ้าน มีขอบเขตที่แน่นอน เจ้าของไม่อนุญาตให้เข้า

1.3.2) เป็นพื้นที่ ที่เจ้าของอนุญาตให้ผู้อื่นเข้าไปใช้พื้นที่ได้ แต่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เจ้าของกำหนดไว้ ได้แก่ พื้นที่ที่โรงแรม โรงเรียน โรงพยาบาล ศูนย์การค้า บริษัทห้างร้าน สถานที่ราชการต่างๆ

1.3.3) พื้นที่สาธารณะ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าไปใช้พื้นที่ดังกล่าวได้ เช่น ถนน ตรอก ซอย ลานจอดรถสาธารณะ

คนร้ายส่วนมากชอบที่จะทำการโจรกรรมรถยนต์รถจักรยานยนต์ในพื้นที่สาธารณะที่จอดทิ้งไว้ตามถนนซอยต่างๆ เพราะมีความเสี่ยงน้อยกว่าที่จะเข้าไปโจรกรรมในบ้านหรือสถานที่ที่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ที่เจ้าของกำหนด มีน้อยรายที่เข้าทำการโจรกรรมในบ้านโดยวางยาเบื่อสุนัข

2.) สิ่งเร้า ชนิดและประเภทของรถยนต์รถจักรยานยนต์ เป็นสิ่งเร้าที่มีอิทธิพลต่อการเกิดการโจรกรรมรถนั้น โดยคนร้ายจะต้องดูตลาดที่รับรถที่ได้จากการโจรกรรมว่าต้องการอะไร ยี่ห้ออะไร ตนเองมีความสามารถจะทำการโจรกรรมรถประเภทอะไร เมื่อทำการโจรกรรมแล้วจะสามารถนำไปขายได้หรือไม่ คนร้ายบางคนทำการโจรกรรมรถตามใบสั่ง โดยระบุถึงชนิด ประเภท สี ยี่ห้อ รุ่น ปีที่ผลิต และส่วนมากจะไม่ทำการโจรกรรมรถที่ยังไม่มีแหล่งขาย หรือยังไม่มีผู้ใดต้องการ

3.) ผลตอบแทน ผลตอบแทนที่ได้จากการประกอบอาชญากรรมย่อมส่งผลต่อการประกอบอาชญากรรม โดยอาจจะเป็นตัวเร่งหรือตัวลดในการเกิดอาชญากรรม หรืออาจไม่มีผลต่อ

การเกิดอาชญากรรม แต่ผลตอบแทนจากการประกอบอาชญากรรมประเภทโจรกรรมรถนั้น เชื่อว่ามี ผลต่อการประกอบอาชญากรรมประเภทนี้ คือ

3.1) รายได้จากการที่นำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปจำหน่าย โดยนำไปจำหน่าย ทั้งคัน ภายในประเทศหรือต่างประเทศหรือถอดชิ้นส่วนไปจำหน่าย หรือนำไปสวมซากรถคันที่เกิด อุบัติเหตุ หรือนำไปสวมทะเบียนซ้อนกับรถคันอื่น หรือนำไปจดทะเบียนใหม่ โดยทำหลักฐาน ปลอมแล้วนำออกขายหรือนำรถไปเรียกค่าไถ่จากเจ้าของรถ

3.2) ผลการจับกุม ถ้ามีการจับกุมผู้กระทำความผิดในเรื่องการโจรกรรมรถได้ มากย่อมส่งผลให้จำนวนรถที่ถูกโจรกรรมลดน้อยลง

3.3) อัตราโทษคดีโจรกรรมรถ ไม่รุนแรง เพราะเป็นความผิดฐานลักทรัพย์ ระวังโทษจำคุกไม่เกินสามปี และปรับไม่เกินหกพันบาท และมีความผิดเทียบเท่าการลักทรัพย์ที่เป็น พาหนะ จึงทำให้คดีโจรกรรมรถมีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ

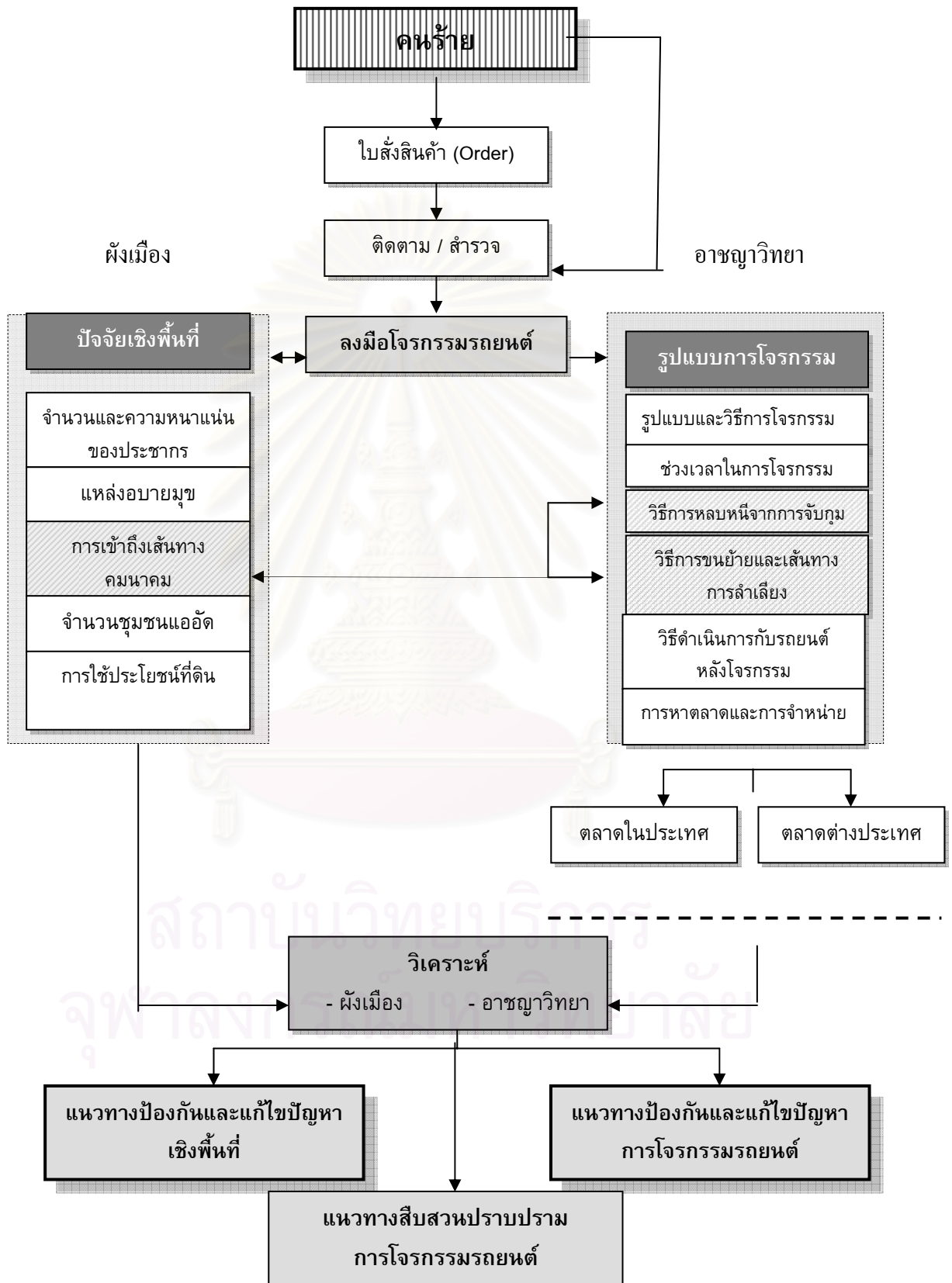
คดีโจรกรรมรถจึงเป็นคดีที่กระทำความผิดง่าย เพราะรถจอดอยู่ตามถนนทั่วไปได้ ผลตอบแทนสูง เป็นคดีที่จับกุมได้ยาก เมื่อจับกุมได้แล้วในชั้นพิจารณาของศาล ผู้ถูกจับกุมก็มี โอกาสต่อสู้คดีได้มาก เพราะขาดหลักฐาน ผู้ถูกจับกุมมีทางออกทั้งด้านข้อกฎหมายและข้อเท็จจริง เป็นเหตุจูงใจอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดคดีประเภทนี้ขึ้น

## 2.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย

การศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปเป็นรายละเอียดสำคัญ และ นำไปใช้ในการกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยได้ ดังนี้

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์



แผนภูมิที่ 2.2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากแผนภูมิภาพที่ 2.2 แสดงให้เห็นความเชื่อมโยงของแนวคิดที่นำมากำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยเรื่อง “รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการ โจรกรรมรถยนต์” ที่เป็นการนำศาสตร์ทางด้านอาชญาวิทยา มาผสมผสานร่วมกับศาสตร์ทางด้านผังเมือง ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรมพบความเชื่อมโยงของการเกิดโจรกรรมว่า การที่คนร้ายจะลงมือโจรกรรมนั้น โดยส่วนมากมีเหตุจูงใจ 2 ประการคือ ประการแรก มีใบสั่งจากคนกลางรับซื้อรถยนต์ หรือลูกค้า ประการที่สอง เป็นความต้องการของคนร้ายเอง สาเหตุทั้งสอง ทำให้คนร้ายออกติดตาม ตำรวจรถยนต์เป้าหมาย เมื่อติดตามจนได้ข้อมูลเพียงพอ และสบกับโอกาสที่เหมาะสมแล้ว คนร้ายจึงได้เริ่มต้นปฏิบัติการลงมือโจรกรรม ซึ่งปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจลงมือโจรกรรมของคนร้ายนั้น มีเหตุจากสภาพแวดล้อม และพื้นที่ที่เอื้อต่อการ โจรกรรมเป็นสำคัญ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้คัดเลือกปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการ โจรกรรมรถยนต์ โดยพบว่า คนร้ายมักเลือกโจรกรรมในพื้นที่ที่มีความเสี่ยง ซึ่งได้แก่ ความหนาแน่นประชากร ชุมชนแออัด แหล่งอบายมุข การพัฒนาทางด้านคมนาคม และการใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบ

ในขั้นตอนของการลงมือโจรกรรมนั้น ผู้วิจัยได้นำเสนอเป็นลำดับขั้นตอนของรูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ อันเป็นตัวกำหนดแบบแผนที่คนร้ายใช้โจรกรรม ซึ่งมักเป็นสิ่งที่คนร้ายเลือกกระทำขึ้นอยู่กับความชำนาญ และความเหมาะสมในแต่ละสถานการณ์ ได้แก่รูปแบบและวิธีการที่คนร้ายใช้โจรกรรม ช่วงเวลาในการโจรกรรม วิธีการหลบหนีการจับกุม วิธีการขนย้าย และเส้นทางการลำเลียงรถยนต์ วิธีการดำเนินการกับรถยนต์หลังโจรกรรม และการหาตลาดและการจำหน่าย

เมื่อนำรูปแบบการโจรกรรมรถยนต์มาวิเคราะห์ร่วมกับปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ จะสามารถกำหนดแนวทางป้องกัน และแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งแนวทางป้องกัน และการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ และแนวทางการป้องกัน และแก้ไขปัญหาของพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการป้องกันปรามปรามปัญหาการโจรกรรมต่อไป

### บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้และได้กำหนดกรอบแนวคิด ซึ่งทำให้ทราบถึงประเด็นและขอบเขตในการศึกษาวิจัยที่ชัดเจนขึ้นบทนี้จึงกล่าวถึงระเบียบวิธีวิจัยได้แก่ การกำหนดขอบเขตงานวิจัย วิธีการเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการวิจัย

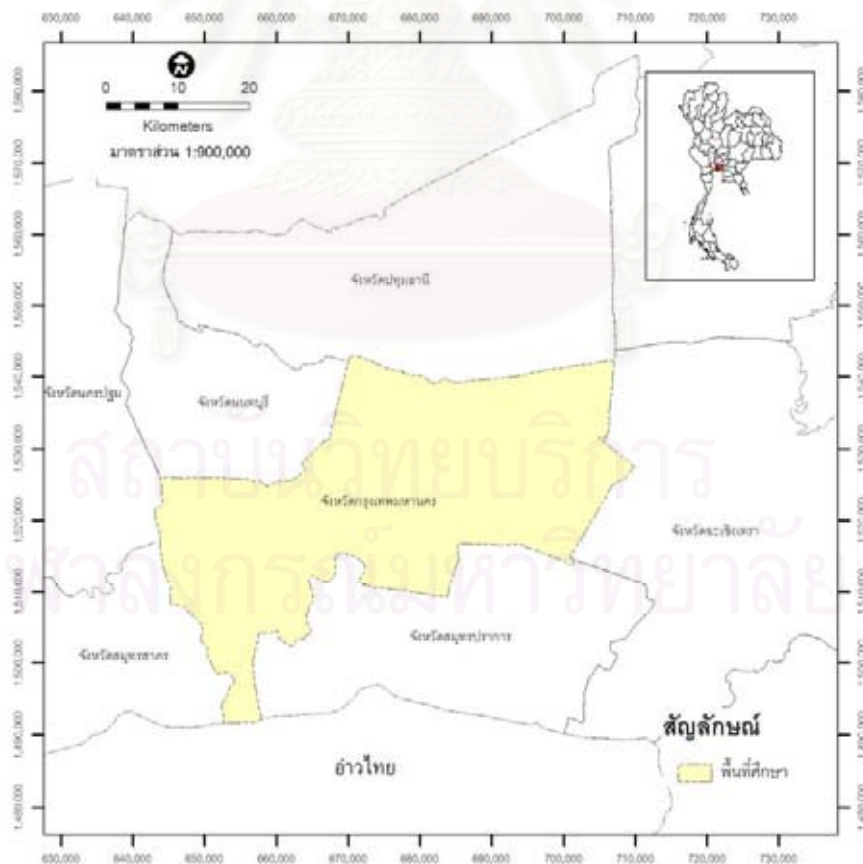
#### 3.1 ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยนี้ได้มุ่งเน้นการศึกษารูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีขอบเขตแบ่งออกเป็น 2 ส่วนได้แก่

##### 3.1.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

การศึกษานี้มีขอบเขตการศึกษาเฉพาะพื้นที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น (แผนที่ 3.1)

แผนที่ 3.1 พื้นที่ศึกษากรุงเทพมหานคร



ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร





จะไปแจ้งความต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือ กรณีลูกโจรกรรมรถยนต์ของผู้ปกครอง หรือคดีที่รถยนต์สูญหายแล้วเจ้าของรถยนต์ผู้เสียหายไม่มาแจ้งความ เป็นต้น)

3.1.2.3 สถิติรถยนต์สูญหายที่นำมาพิจารณาในการศึกษานั้น ใช้สถิติรถยนต์สูญหายในปี 2549

3.1.2.4 ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่นำมาใช้ในการศึกษาครั้งนี้ พิจารณาจากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในบทที่ 2 ที่กล่าวถึงปัจจัยเชิงพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอาชญากรรมในพื้นที่ สน. ประกอบด้วย จำนวนและความหนาแน่นของประชากร, แหล่งเสื่อมโทรม, แหล่งอบายมุข, การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม และ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

## 3.2 การเลือกพื้นที่ศึกษาและกลุ่มตัวอย่าง

### 3.2.1 การเลือกพื้นที่ศึกษา

ในการศึกษานี้ได้แบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ระดับ คือระดับพื้นที่เขตการปกครอง กรุงเทพมหานคร 50 เขต และระดับพื้นที่สถานีตำรวจนครบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาล 80สน.

3.2.1.1 พื้นที่ศึกษาระดับกรุงเทพมหานคร แบ่งการศึกษาออกเป็น 3 โซนพื้นที่ ประกอบด้วย โซนเมืองชั้นใน โซนต่อเมือง และโซนชานเมือง (แผนที่ 3.3) แบ่งตามรายงานประกอบการวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2546 ส่วนการแบ่งโซนพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลให้ถือการแบ่งกลุ่มเขตข้างต้นเป็นหลัก แล้วนำมาซ้อนทับพื้นที่สถานีตำรวจนครบาล หากปรากฏว่าส่วนซ้อนบริเวณรอยต่อกลุ่มเขต มีเขตสถานีตำรวจนครบาลเหลื่อมเขตอยู่ ให้พิจารณาพื้นที่ชุมชนอยู่ส่วนใหญ่ ให้สถานีตำรวจนครบาลไปอยู่กลุ่มเขตนั้น (แผนที่3.4) รายละเอียดดังนี้

1) โซนเมืองชั้นใน ได้แก่ กลุ่มเขตของกรุงเทพมหานครที่มีระดับความหนาแน่นของประชากรตั้งแต่ 10,000 คน ขึ้นไป และประชากรก่อนข้างคกที่หรือมีแนวโน้มลดลง จำนวน 22 เขต ประกอบด้วย เขตพระนคร, ป้อมปราบศัตรูพ่าย, สัมพันธวงศ์, ปทุมวัน, ราชเทวี, บางรัก, ดุสิต, บางซื่อ, พญาไท, ดินแดง, จตุจักร, สาทร, คลองเตย, วัฒนา, ห้วยขวาง, บางคอแหลม, ยานนาวา, บางพลัด, บางกอกน้อย, บางกอกใหญ่, คลองสานและธนบุรี

สน.ที่อยู่ในโซนเมืองชั้นใน มีทั้งหมด 40 สน. ประกอบด้วย สน.ประชาชื่น, พหลโยธิน, บางซื่อ, เตาปูน, สุทธิสาร, บางพลัด, สามเสน, ดุสิต, พญาไท, บางยี่ขัน, ห้วยขวาง, บวรมงคล, ดินแดง, บางขุนนนท์, ชนะสงคราม, นางเลิ้ง, ปากคลองสาน, สำราญราษฎร์, มักกะสัน, พลับพลาไชย1, พลับพลาไชย2, ปทุมวัน, พระราชวัง, ลุมพินี, ทองหล่อ, บางกอกใหญ่, จักรวรรดิ, บุปผาราม, บางรัก, สมเด็จพระเทพฯ, บางยี่เรือ, ทุ่งมหาเมฆ, ยานนาวา, ตลาดพลู, สำเหร่, บุคคโล, วัดพระยาไกร, บางโพพวง และ บางคอแหลม

2) โซนต่อเมือง ได้แก่ กลุ่มเขตที่ตั้งอยู่ในรัศมีระหว่าง 10-20 กิโลเมตร จากศูนย์กลางเมือง โดยมีความหนาแน่นของประชากรระหว่าง 3,000-10,000 คนต่อตารางกิโลเมตร มี

แนวโน้มการเพิ่มของจำนวนประชากรอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 22 เขต ประกอบด้วยเขตดอนเมือง, หลักสี่, บางเขน, สายไหม, ลาดพร้าว, บางกะปิ, วังทองหลาง, พระโขนง, บางนา, ประเวศ, สานหลวง, บึงกุ่ม, คันนายาว, สะพานสูง, ดลิ่งชัน, ทวีวัฒนา, ภาษีเจริญ, หนองแขม, บางแค, ราษฎร์บูรณะ, ทุ่งครุ และ จอมทอง

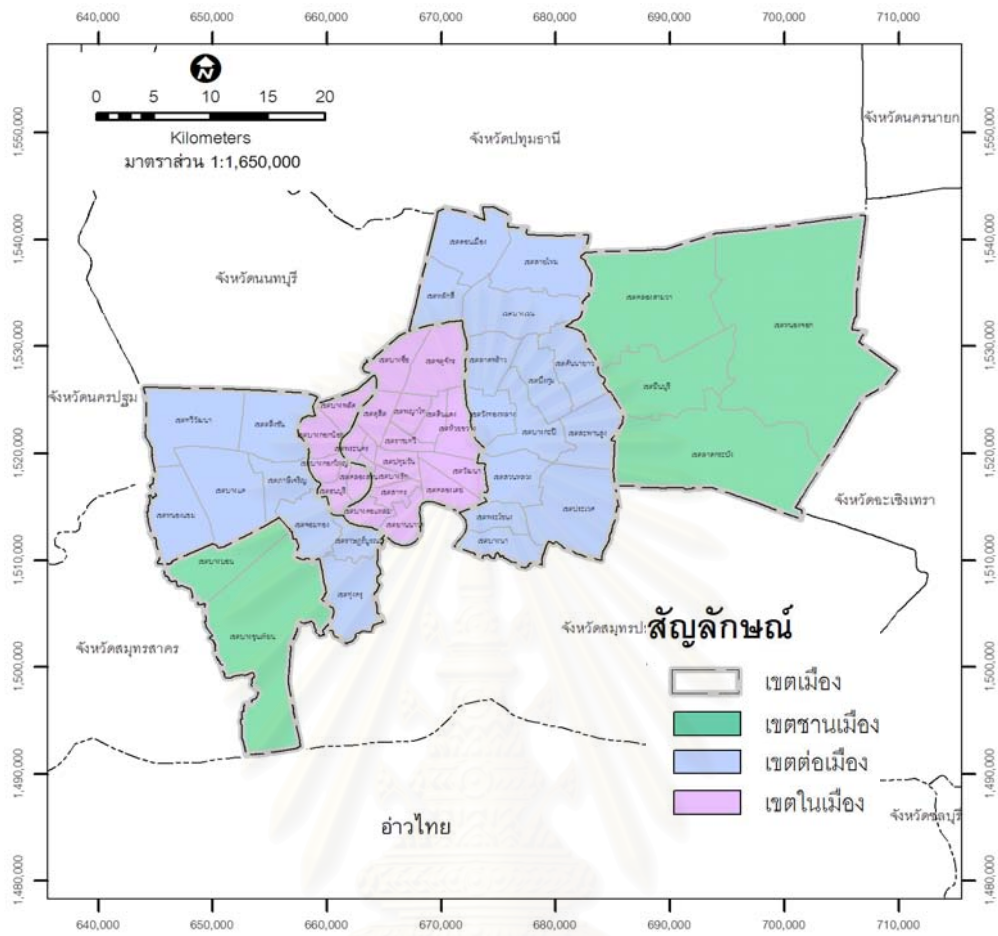
สน.ที่อยู่ในโซนต่อเมือง มีทั้งหมด 30 สน.ประกอบด้วย สน.ธรรมศาลา, ดลิ่งชัน, ศาลาแดง, บางเสาธง, หลักสอง, ภาษีเจริญ, หนองค้างพลู, บางขุนเทียน, เพชรเกษม, หนองแขม, บางมด, ราษฎร์บูรณะ, ทุ่งครุ, ดอนเมือง, สายไหม, คันนายาว, ทุ่งสองห้อง, บางเขน, โกกคราม, โชกชัย, บางชัน, บึงกุ่ม, ลาดพร้าว, วังทองหลาง, หัวหมาก, ประเวศ, คลองตัน, อุดมสุข, พระโขนง และ บางนา

3) โซนชานเมือง ได้แก่กลุ่มที่ตั้งอยู่ ห่างจากศูนย์กลางเมืองเกินกว่า 20 กิโลเมตร โดยมีความหนาแน่นของจำนวนประชากรระหว่าง 1,000-3,000 คนต่อตารางกิโลเมตร และมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของประชากรในระดับสูงจำนวน 6 เขต ประกอบด้วยเขตมีนบุรี, คลองสามวา, ลาดกระบัง, หนองจอก, บางขุนเทียน และบางบอน

สน.ที่อยู่ในโซนชานเมือง มีทั้งหมด 15 สน. ประกอบด้วย สน.ท่าข้าม, บางบอน, แสมดำ, เทียนทะเล, ประชาสำราญ, ลำหิน, นิมิตรใหม่, หนองจอก, มีนบุรี, สุวินทวงศ์, ลำผักชี, ฉลองกรุง, ร่มเกล้า, จรเขื่อน้อย และลาดกระบัง

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

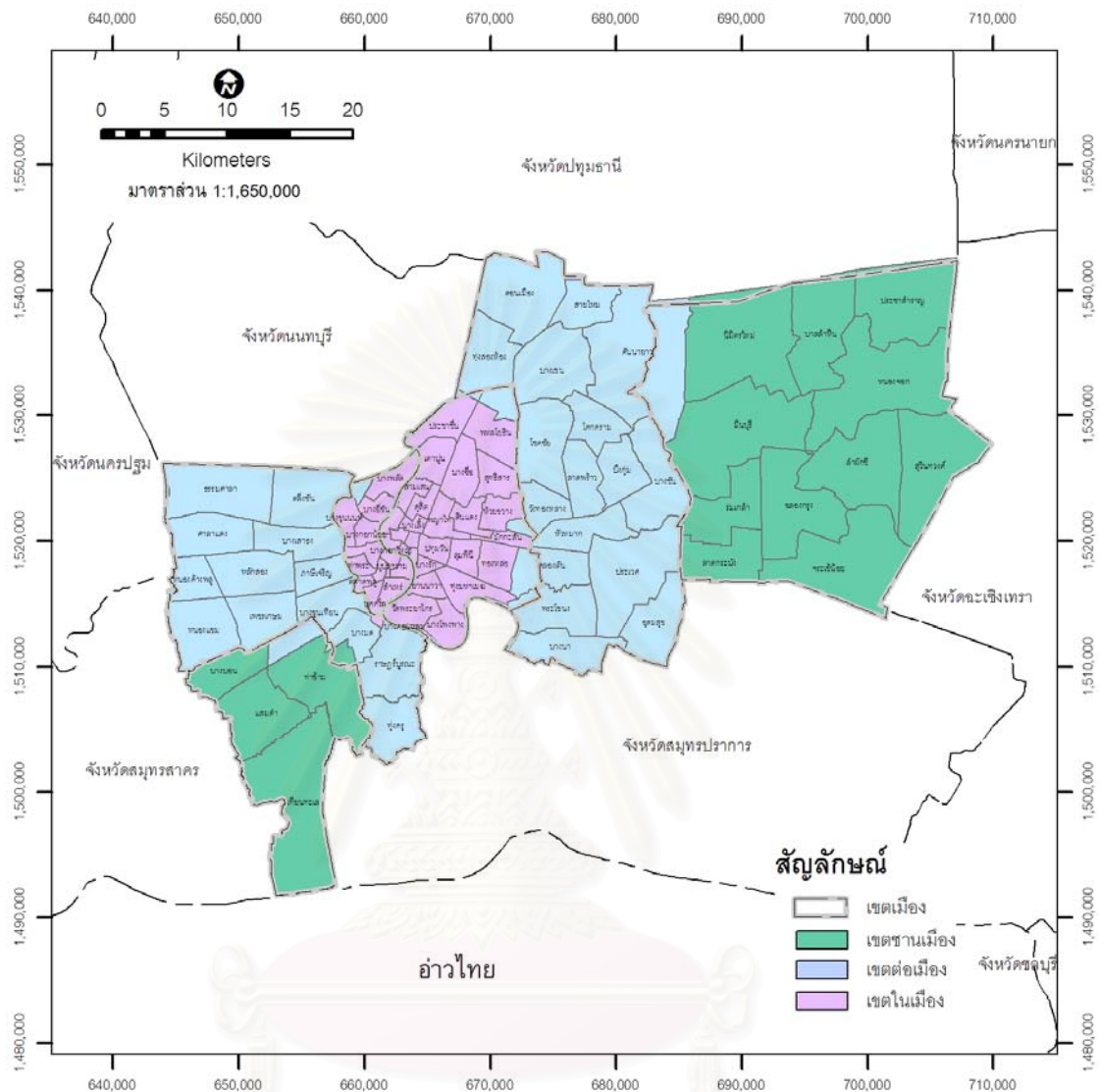
แผนที่ 3.3 การแบ่งเขตศึกษาตามเขตการปกครอง กรุงเทพมหานคร



ที่มา: รายงานประกอบการวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร, 2546

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 3.4 การแบ่งเขตศึกษาเขตสถานีตำรวจตามเขตการปกครอง กรุงเทพมหานคร



ที่มา: รายงานประกอบการวางแผนผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร, 2546 และกองบัญชาการตำรวจนครบาล

3.2.1.2 การเลือกพื้นที่ศึกษาระดับสถานีตำรวจนครบาล พิจารณาจากกลุ่มตัวอย่างที่ผู้ศึกษา

มาสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นกลุ่มตัวอย่างคนร้ายที่จับได้จำนวนทั้งสิ้น 30 ราย คิดเป็นร้อยละ 50 ของที่จับได้ทั้งหมด 60 ราย ประกอบกับการแบ่งโซนพื้นที่ศึกษาเป็น 3 กลุ่มโซน ประกอบด้วยโซนเมืองชั้นใน, โซนต่อเมือง และโซนชานเมือง ดังนั้นเพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่หลากหลายกระจายไปตามพื้นที่กลุ่มเขตตามความเหมาะสม ผู้ศึกษาได้ตั้งหลักเกณฑ์ประกอบการเลือกพื้นที่ตัวแทนของกรุงเทพมหานครที่จะเข้าไปศึกษาการโจรกรรมรถยนต์ของกรุงเทพมหานครขึ้น 3 ประการประกอบด้วย

- 1) เป็นพื้นที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์เกิดขึ้นมาก (ในปี 2549 ที่ทำการศึกษา)
- 2) เป็นพื้นที่ที่มีการจับกุมการโจรกรรมรถยนต์ได้ และ

3) เป็นพื้นที่ที่ครอบคลุมทั้ง 3 โซนพื้นที่กรุงเทพฯ คือ ในเมือง, ต่อเมือง และ ชานเมือง เมื่อพิจารณา สน. โดยมีคุณสมบัติครบเกณฑ์ทั้ง 3 ประการดังกล่าว จึงเป็น สน.ตัวแทนของ กรุงเทพมหานครในการศึกษาการโจรกรรมรถยนต์ของผู้ศึกษาได้

### 3.2.2. การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

การเลือกพื้นที่ศึกษาระดับ สถานีตำรวจ มี 4 ขั้นตอน ดังนี้

1.) คดีโจรกรรมรถยนต์ที่เกิดขึ้นในปีที่เข้าไปทำการศึกษาคือ ปี 2549 มีคดีโจรกรรมรถยนต์เกิดขึ้นทั้งหมด 855 คดี

2.) คดีที่เกิดขึ้นทั้งหมด 855 คดีนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมคนร้ายที่ก่อคดีได้ 60 คน (รายละเอียดตามตารางที่ 3.1)

3.) ใช้สูตรคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างของ Yamane คือ  $n = N / [1 + (Ne^2)]$

4. ได้กลุ่มตัวอย่าง = 24 คน (เพื่อง่ายต่อการแบ่งสัดส่วนการเก็บข้อมูลการเกิดคดีจริงในกรุงเทพฯแต่ละโซนพื้นที่ และเพื่อความสมบูรณ์ของข้อมูลที่มากขึ้นผู้ศึกษาจึงเข้าไปเก็บเพิ่มอีกเป็น 50% ของคนร้ายที่จับได้เป็น 30 คน)

ตารางที่ 3.1 จำนวนคดีโจรกรรมรถยนต์ที่เกิดในกรุงเทพมหานคร ปี 2549

พื้นที่	จำนวนคดีที่เกิด / จับได้ (ราย)	ร้อยละ 50
เขตชั้นใน	225 / 26	13
เขตต่อเมือง	523 / 25	12.5
เขตชานเมือง	97 / 9	4.5
คนร้ายทั้งหมด	855 / 60	30

ที่มา: กองบัญชาการตำรวจนครบาล

เพราะฉะนั้นในแต่ละกลุ่มเขตจะได้ตัวอย่าง เขตชั้นใน จำนวน 13 ราย เขตต่อเมืองจำนวน 12.5 ราย เขตชานเมือง จำนวน 4.5 ราย แต่ด้วยเป็นเลขทศนิยมต้องปัดเป็นเลขจำนวนเต็มที่ผลรวมต้องเป็น 30 ราย ดังนั้นจะต้องมีการปรับเพิ่มและปรับลด โดยให้กลุ่มเขตไหนมีจำนวนสถานีตำรวจมากให้ปรับเพิ่มส่วนจำนวนสถานีตำรวจน้อยให้ปรับลด ผลการปรับ จะได้ เขตชั้นใน จำนวน 13 ราย เขตต่อเมืองจำนวน 13 ราย เขตชานเมือง จำนวน 4 ราย รวมเป็น 30 ราย

3) พิจารณาในแต่ละกลุ่มเขต ให้เรียงลำดับจำนวนที่จับได้จากมากไปน้อยแล้วนับรวมจำนวนที่จับได้จนครบจำนวนตัวอย่าง ส่วนที่เหลือไม่นำมาคิดรวมและผลการพิจารณาได้สถานีดังต่อไปนี้ (รายละเอียดตามตารางที่ 3.2)

3.1) เขตชั้นใน จำนวน 13 ราย ตามสถานีดังต่อไปนี้

สน.พญาไท	จำนวน	4 ราย
สน.ประชาชื่น	จำนวน	2 ราย
สน.บางซื่อ	จำนวน	2 ราย
สน.เตาปูน	จำนวน	2 ราย
สน.ห้วยขวาง	จำนวน	2 ราย
สน.ทองหล่อ	จำนวน	1 ราย

2) โซนต่อเมืองจำนวน 13 ราย

สน.โชคชัย	จำนวน	5 ราย
สน.ตลิ่งชัน	จำนวน	3 ราย
สน.บางเขน	จำนวน	2 ราย
สน.หัวหมาก	จำนวน	2 ราย
สน.บางเสาธง	จำนวน	1 ราย

3) โซนชานเมือง จำนวน 4 รายเขต คือ

สน.มีนบุรี	จำนวน	4 ราย
------------	-------	-------

รวมทั้งหมด 30 ราย ใน 12 สน.

ตารางที่ 3.2 จำนวนการโจรกรรมรถยนต์รายสถานีตำรวจนครบาล ปี 2549

สถานีตำรวจ (สน.)	คดีที่เกิด (คดี)	ร้อยละคดีที่เกิด	จับได้ (ราย)	ร้อยละที่จับได้
โซนเมืองชั้นใน	225	26	26	12
สน.ประชาชื่น	12	1	2	17
สน.พหลโยธิน	13	2	1	8
สน.บางซื่อ	17	2	2	12
สน.เตาปูน	9	1	2	22
สน.สุทธิสาร	10	1	1	10
สน.บางพลัด	6	1	1	17
สน.สามเสน	2	0	0	0
สน.คูสิต	5	1	0	0

สถานีตำรวจ (สน.)	คดีที่เกิด (คดี)	ร้อยละคดีที่เกิด	จับได้ (ราย)	ร้อยละที่จับได้
สน.พญาไท	9	1	4	44
สน.บางยี่ขัน	12	1	1	8
สน.ห้วยขวาง	14	2	2	14
สน.บวรมงคล	0	0	0	0
สน.ดินแดง	9	1	0	0
สน.บางขุนนนท์	2	0	0	0
สน.ชนะสงคราม	7	1	1	14
สน.นางเลิ้ง	2	0	1	50
สน.ปากคลองสาน	0	0	0	0
สน.สำราญราษฎร์	1	0	0	0
สน.มักกะสัน	5	1	1	20
สน.พลับพลาไชย1	6	1	0	0
สน.ปทุมวัน	6	1	0	0
สน.พระราชวัง	3	0	0	0
สน.ลุมพินี	5	1	1	20
สน.ทองหล่อ	11	1	2	18
สน.บางกอกใหญ่	2	0	0	0
สน.จักรวรรดิ	1	0	0	0
สน.พลับพลาไชย2	3	0	1	33
สน.บูปศาราม	0	0	0	0
สน.บางรัก	4	0	0	0
สน.สมเด็จพระเจ้าพระยา	0	0	0	0
สน.บางยี่เรือ	0	0	0	0
สน.ทุ่งมหาเมฆ	10	1	0	0
สน.ยานนาวา	7	1	1	14
สน.ตลาดพลู	0	0	0	0
สน.สำเหร่	6	1	1	17
สน.บุคคโล	4	0	0	0
สน.วัดพระยาไกร	8	1	1	13
สน.บางโพธิ์	14	2	0	0



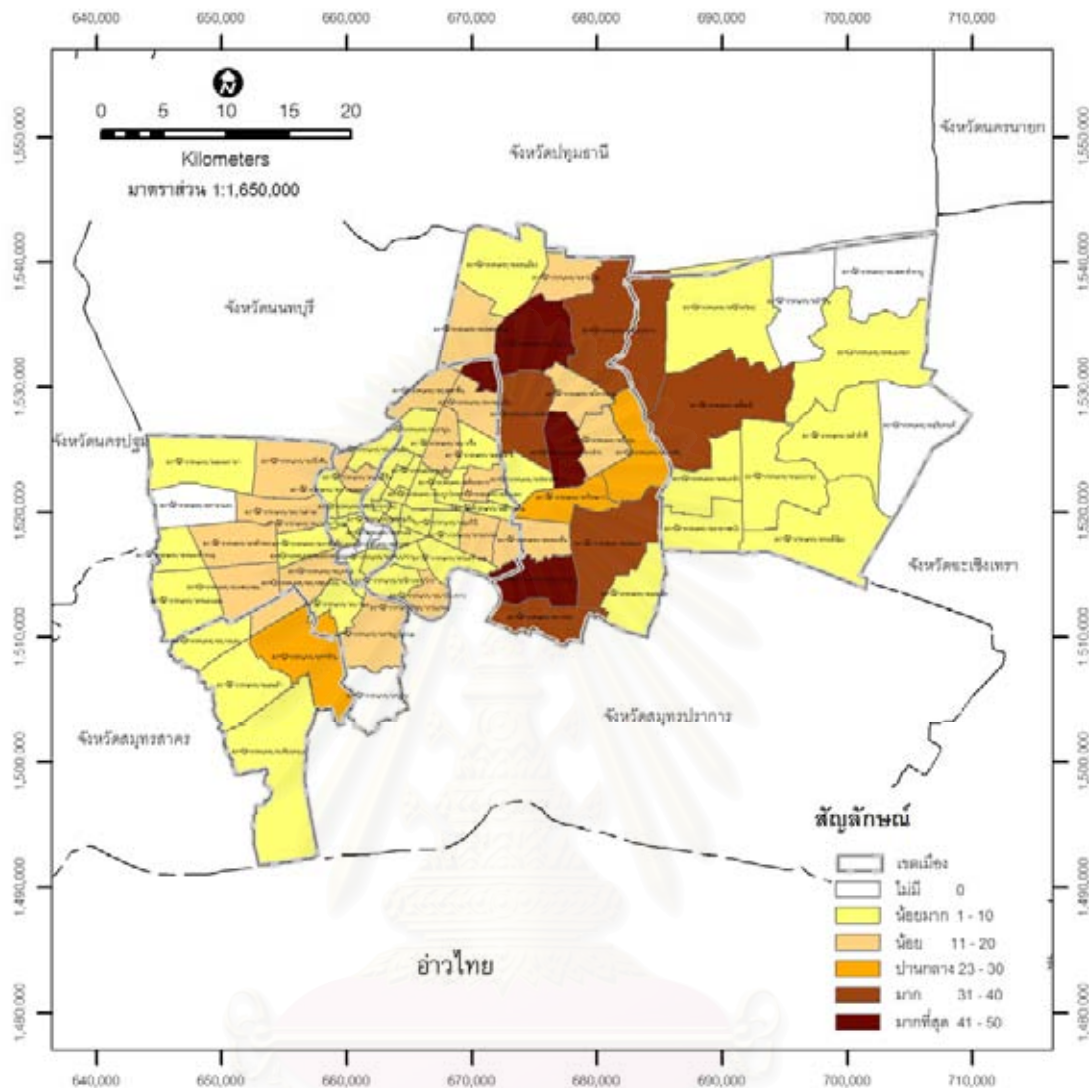
สถานีตำรวจ (สน.)	คดีที่เกิด (คดี)	ร้อยละคดีที่เกิด	จับได้ (ราย)	ร้อยละที่จับได้
สน.บางคอแหลม	0	0	0	0
<b>รวม (ในเมือง)</b>	<b>225</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>12</b>
<b>โซนต่อเมือง</b>				
สน.ธรรมศาลา	4	0	0	0
สน.คลังชั้น	12	1	3	25
สน.ศาลาแดง	7	1	0	0
สน.บางเสาธง	11	1	1	9
สน.หลักสอง	11	1	1	9
สน.ภาษีเจริญ	7	1	0	0
สน.หนองค้างพลู	6	1	0	0
สน.บางขุนเทียน	12	1	0	0
สน.เพชรเกษม	17	2	0	0
สน.หนองแขม	9	1	1	11
สน.บางมด	4	0	0	0
สน.ราษฎร์บูรณะ	12	1	0	0
สน.ทุ่งครุ	3	0	0	0
สน.ดอนเมือง	8	1	1	13
สน.สายไหม	11	1	1	9
สน.คันนายาว	32	4	1	3
สน.ทุ่งสองห้อง	17	2	1	6
สน.บางเขน	42	5	2	5
สน.โคกคราม	11	1	1	9
สน.โชคชัย	36	4	5	14
สน.บางชัน	24	3	0	0
สน.บึงกุ่ม	13	2	1	8
สน.ลาดพร้าว	41	5	1	2
สน.วังทองหลาง	10	1	0	0
สน.หัวหมาก	23	3	2	9
สน.ประเวศ	36	4	0	0
สน.คลองตัน	19	2	1	5

สถานีตำรวจ (สน.)	คดีที่เกิด (คดี)	ร้อยละคดีที่เกิด	จับได้ (ราย)	ร้อยละที่จับได้
สน.อุดมสุข	8	1	0	0
สน.พระโขนง	46	5	1	2
สน.บางนา	31	4	1	3
<b>รวม (ต่อเมือง)</b>	<b>523</b>	<b>61</b>	<b>25</b>	<b>5</b>
<b>โซนชานเมือง</b>				
สน.ท่าข้าม	24	3	0	0
สน.บางบอน	6	1	0	0
สน.แสมดำ	5	1	1	20
สน.เทียนทะเล	1	0	0	0
สน.ประชาสำราญ	0	0	0	0
สน.ลำหิน	0	0	0	0
สน.นิมิตรใหม่	2	0	0	0
สน.หนองจอก	1	0	0	0
สน.มีนบุรี	36	4	4	11
สน.สุวินทวงศ์	0	0	0	0
สน.ลำผักชี	1	0	1	100
สน.คลองกรูง	5	1	1	20
สน.ร่วมเกล้า	6	1	1	17
สน.จรเข้บ่อย	1	0	0	0
สน.ลาดกระบัง	6	1	1	17
<b>รวม (ชานเมือง)</b>	<b>97</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>855</b>	<b>100</b>	<b>60</b>	<b>7</b>

ที่มา: สถิติการโจรกรรม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2549

สน.ตัวอย่าง

แผนที่ 3.5 ระดับจำนวนการโจรกรรมรถยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลปี 2549



ที่มา: จากตาราง 3.2

### 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก, Geographic Information Systems (GIS) และการสำรวจ โดยแบ่งประเด็นได้ดังต่อไปนี้

#### 3.3.1 แบบสัมภาษณ์เชิงลึก ได้แก่

- รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์

ใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึกในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างคนร้าย ซึ่งประกอบด้วย

- 1) รูปแบบการโจรกรรม
- 2) วิธีการโจรกรรม
- 3) เวลาที่ใช้ในการโจรกรรม
- 4) วิธีการหลบหนีการจับกุม

- 5) วิธีการขนย้ายและเส้นทางขนย้าย
- 6) วิธีการดำเนินการกับรถยนต์ที่ได้มา
- 7) การหาตลาดและจำหน่าย

- ข้อจำกัด และแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์  
ใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึกในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่ง  
ประกอบด้วย

- 1) ข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาโจรกรรมรถยนต์
- 2) แนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์

- ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม

ใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึกในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ  
เพิ่มเติม ซึ่งประกอบด้วย

- 1) ข้อจำกัดของพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์
- 2) แนวทางป้องกันและแก้ไขด้านพื้นที่ที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์

3.3.2 ใช้ GIS จัดทำข้อมูลพหุคูณเชิงสถิติที่มีการเก็บรวบรวมไว้แล้วของหน่วยงาน  
ต่างๆ ได้แก่

- 1) ข้อมูลประชากร ใช้ข้อมูลจากฐานข้อมูลทะเบียนราษฎร์, กรมการปกครอง
- 2) แหล่งเสื่อมโทรม ใช้ข้อมูลจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
- 3) แหล่งอบายมุข ใช้ข้อมูลจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
- 4) การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม ใช้ข้อมูลจากสำนักผังเมือง, สำนักการจราจร

และขนส่ง กรุงเทพมหานคร และ กรมโยธาธิการและผังเมือง

- 5) การใช้ประโยชน์ที่ดิน ใช้ข้อมูลจากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร และ

กรมโยธาธิการและผังเมือง

### 3.3.3 การสำรวจภาคสนาม

เนื่องจากผู้ศึกษา ต้องออกเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกจากเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มี  
ความชำนาญในการจับกุมคดีโจรกรรมรถยนต์ ซึ่งจับคดีตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ได้ จึงสำรวจ  
ลักษณะ หรือปัจจัยเชิงกายภาพของจุดเกิดเหตุเพิ่มเติม มาประกอบกับปัจจัยเชิงพื้นที่ทั้ง 5 ปัจจัย  
ข้างต้น และ ภาพถ่ายทางอากาศบริเวณจุดเกิดเหตุ เพื่อความสมบูรณ์ของเนื้อหาอีกส่วนหนึ่ง

## 3.4 แหล่งที่มาของข้อมูล

3.4.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มคนร้ายและตำรวจที่เป็น  
กลุ่มตัวอย่าง

3.4.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้จากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- สำนักงานสถิติแห่งชาติ (สถิติกรุงเทพมหานคร)
- สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
- สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
- สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร
- กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
- สถานีตำรวจนครบาลตามพื้นที่
- กองบัญชาการตำรวจนครบาล
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สำนักงานสถิติคดีจราจรทางบก ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ

ฝ่ายประชาสัมพันธ์ตำรวจจราจร)

- ห้องสมุดตามหน่วยงานและมหาวิทยาลัยต่าง ๆ

3.4.3 ข้อมูลสำรวจภาคสนาม ได้จากลงทะเบียนข้อมูลพื้นที่ตัวอย่าง จำนวน 12 สน.; 30

จุดเกิดเหตุตัวอย่าง

### 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ขอความอนุเคราะห์ผู้บังคับบัญชา ทำหนังสือจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงกับการโจรกรรมรถยนต์ในกรณีศึกษา ถึงผู้บัญชาการเรือนจำต่างๆ ที่ผู้ต้องหาเรือนจำถูกลงโทษจำคุกอยู่

จากนั้น นำหนังสือดังกล่าวไปยื่นต่อเรือนจำที่จะเข้าไปสัมภาษณ์เชิงลึกคนร้ายคดีโจรกรรมรถยนต์ และแจ้งความประสงค์ต่อเจ้าหน้าที่ราชทัณฑ์ในเรือนจำให้แจ้งคนร้ายว่านักจิตวิทยาทางด้านสังคมสงเคราะห์ต้องการเก็บข้อมูล เพื่อไปประกอบการศึกษาหาแนวทางการแก้ไขปัญหา และช่วยเหลือผู้ถูกลงโทษในความผิดเกี่ยวกับการโจรกรรมรถยนต์ ตามช่องทางที่กฎหมายเปิดโอกาสให้สามารถกระทำได้ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคนร้ายทุกรายจะไม่ทราบที่ผู้ศึกษาเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตลอดจนการแต่งกายในการเข้าไปสัมภาษณ์นั้น ไม่ได้บ่งชี้ถึงการเป็นข้าราชการตำรวจ และไม่มีเครื่องหมายสัญลักษณ์ใดๆ ที่แสดงออกว่าเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ดังนั้น ในขณะขั้นตอนการสัมภาษณ์ จึงไม่พบลักษณะกริยาอาการสงสัยว่าผู้ศึกษาเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่มาหาข้อมูลไปสืบสวนจับกุมคนร้ายคดีโจรกรรมรถยนต์อื่นๆ แต่อย่างใด

ในการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีความชำนาญในการสืบสวนปราบปรามคดีโจรกรรมรถยนต์นั้น ใช้การติดต่อทางโทรศัพท์นัดหมายเข้าไปสัมภาษณ์ (เนื่องจากผู้ศึกษาเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจ) ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจกลุ่มตัวอย่างทุกคน ได้ให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์เป็นอย่างดี

### 3.6 วิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่องนี้ เป็นการศึกษาระดับเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยแบ่งรายละเอียดของการเก็บข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เกี่ยวกับรูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างคนร้ายที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรง นอกจากนี้ยังสัมภาษณ์ในประเด็นของข้อจำกัดในการจับกุมคนร้าย ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการโจรกรรม และแนวทางป้องกันแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ จากกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ชำนาญการ

ส่วนที่ 2 การนำข้อมูลภูมิศาสตร์มาประกอบการวิเคราะห์ในรูปแบบที่ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS: Geographic Information System) ด้วยโปรแกรม ArcGIS 9.2 โดยนำแผนที่ฐานเขตการปกครองของกรุงเทพมหานครซ้อนทับกับเขตรับผิดชอบของสน. เพื่อพิจารณาข้อมูลเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ ได้แก่ จำนวน, ความหนาแน่นประชากร แหล่งเสื่อมโทรม แหล่งอบายมุข การพัฒนาเส้นทางคมนาคม และด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ส่วนที่ 3 การนำข้อมูลสำรวจภาคสนาม มาเพิ่มความสมบูรณ์เนื้อหาในทั้ง 5 ปัจจัยข้างต้นของข้อมูลเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรม โดยใช้โปรแกรม ArcGIS 9.2 นำเข้าข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ และปรับปรุงฐานข้อมูลเดิมให้ครบถ้วนและเป็นปัจจุบันในรูปแบบ GIS ที่สมบูรณ์ และนำไปวิเคราะห์ ประกอบกับแผนที่ภาพถ่ายทางอากาศ และแผนที่การใช้ที่ดิน เพื่อพิจารณารูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร และลักษณะเชิงกายภาพของจุดเกิดเหตุตัวอย่างต่อไป

### 3.7 หัวข้อการในการสัมภาษณ์ และ ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

หัวข้อหลักที่สำคัญที่จะทำการศึกษาในการสัมภาษณ์คนร้ายโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีดังนี้

#### 3.7.1 รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ ได้แก่

- 1)รูปแบบการโจรกรรม
- 2)วิธีการโจรกรรม
- 3)เวลาที่ใช้ในการโจรกรรม
- 4)วิธีการหลบหนีการจับกุม
- 5)วิธีการขนย้ายและเส้นทางขนย้าย
- 6)วิธีการดำเนินการกับรถยนต์ที่ได้มา
- 7)การหาตลาดและจำหน่าย

#### 3.7.2 ตัวแปรในการศึกษาจากปัจจัยเชิงพื้นที่ ได้แก่

- 1) จำนวน และความหนาแน่นของประชากร

- 2) แหล่งเสื่อมโทรม (ใช้จำนวนชุมชนแออัด เป็นข้อมูลในการศึกษา)
- 3) แหล่งอบายมุข (ใช้จำนวน สถานบริการ อบาบ อบ นวด เป็นข้อมูลในการศึกษา)
- 4) การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม (ใช้จำนวน ทางด่วน/ทางพิเศษ, ถนนสายหลัก, สายรอง เป็นข้อมูลในการศึกษา)

5) การใช้ประโยชน์ที่ดิน

3.7.3 หัวข้อหลักที่จะทำการศึกษาในการสัมภาษณ์ความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่จริงในการสืบสวนปราบปรามคดีโจรกรรมรถยนต์ ถึงลำดับความเห็นถึง ข้อจำกัด และแนวทางแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ และพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการโจรกรรม มีดังนี้

- 1) ข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาการโจรกรรมรถยนต์
- 2) ข้อจำกัดด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม
- 3) แนวทางการป้องกัน และการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์
- 4) แนวทางการป้องกัน และแก้ไขปัญหายของพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์

จากตัวแปรที่จะทำการศึกษาตามปัจจัยหลักของการโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมี จำนวนและความหนาแน่นของประชากร, จำนวนชุมชนแออัด, จำนวนสถานบริการอบาบ อบ นวด, การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน รายละเอียดดังนี้

### 1) จำนวนและความหนาแน่นของประชากร

#### ก. จำนวนประชากร

กรุงเทพมหานครปี 2548 จากการศึกษาพบว่าศูนย์กลางเมืองจำนวนประชากรเบาบาง เขตสัมพันธวงศ์น้อยที่สุดมีประชากรจำนวน 31,674 คน เขตบางรัก 50,023 คนและป้อมปราบศัตรูพ่าย จำนวน 60,001 คน ลดหล่นออกไปและจะมีมากขึ้นบริเวณเขตต่อเมืองและชานเมือง โดยมีเขตบางแคมีจำนวนประชากรมากที่สุดจำนวน 189,257 คน รองลงมาได้แก่ เขตบางเขนมีประชากรจำนวน 178,986 คน และเขตจตุจักรมีประชากรจำนวน 169,113คน รายละเอียดตามตารางที่ 3.4

#### ข. ความหนาแน่นประชากร

กรุงเทพมหานครปี 2548 จากการศึกษาพบว่าศูนย์กลางเมืองจะมีความหนาแน่นของประชากรมากที่สุด โดยเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย มีความหนาแน่นของประชากร 31,073 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมาคือเขตสัมพันธวงศ์ มีความหนาแน่นประชากร 22,369 คนต่อตารางกิโลเมตร และเขตดินแดงมีความหนาแน่นประชากร 17,480 คนต่อตารางกิโลเมตร ส่วนความหนาแน่นประชากรน้อยที่สุด ได้แก่เขตหนองจอกมีความหนาแน่นประชากร 534 คนต่อตารางกิโลเมตร เขตบางขุนเทียนมีความหนาแน่นประชากร 1,096 คนต่อตารางกิโลเมตรและเขตลาดกระบังมีความหนาแน่นของประชากร 1,117 คนต่อตารางกิโลเมตร รายละเอียดตามตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3 จำนวนประชากรกรุงเทพมหานคร ปี 2548

เขต	รวม	พื้นที่ (ตร.ม.)	ความหนาแน่น (คน/ตรม.)	จำนวน บ้าน
เขตบางแค	189,257	44.456	4,257	69,812
เขตบางเขน	178,986	42.123	4,249	75,918
เขตจตุจักร	169,113	32.908	5,139	74,425
เขตจอมทอง	167,175	26.265	6,365	56,368
เขตสายไหม	165,491	44.615	3,709	68,188
เขตดอนเมือง	159,506	36.803	4,334	57,673
เขตบางซื่อ	151,788	11.545	13,148	46,334
เขตบางกะปิ	149,093	28.523	5,227	80,062
เขตดินแดง	146,031	8.354	17,480	47,791
เขตประเวศ	142,633	52.49	2,717	54,224
เขตบึงกุ่ม	138,501	24.311	5,697	51,186
เขตลาดกระบัง	138,327	123.859	1,117	49,966
เขตธนบุรี	136,971	8.551	16,018	42,226
เขตภาษีเจริญ	136,240	17.834	7,639	42,291
เขตบางกอกน้อย	133,669	11.944	11,191	43,562
เขตบางขุนเทียน	132,313	120.687	1,096	52,237
เขตคลองสามวา	132,172	110.686	1,194	48,576
เขตหนองแขม	128,493	35.825	3,587	43,971
เขตหนองจอก	126,126	236.261	534	41,163
เขตคลองเตย	122,919	12.994	9,460	49,166
เขตคูสิต	121,336	10.665	11,377	29,452
เขตมีนบุรี	118,019	63.645	1,854	40,574
เขตลาดพร้าว	117,711	21.857	5,386	43,721
เขตหลักสี่	116,713	22.841	5,110	44,515
เขตสวนหลวง	115,120	23.678	4,862	46,199
เขตวังทองหลาง	114,132	19.565	5,833	47,392
เขตบางพลัด	108,597	11.36	9,560	36,085
เขตทุ่งครุ	107,609	30.741	3,501	39,390
เขตตลิ่งชัน	105,730	29.479	3,587	33,469



ตารางที่ 3.3 จำนวนประชากรกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2548(ต่อ)

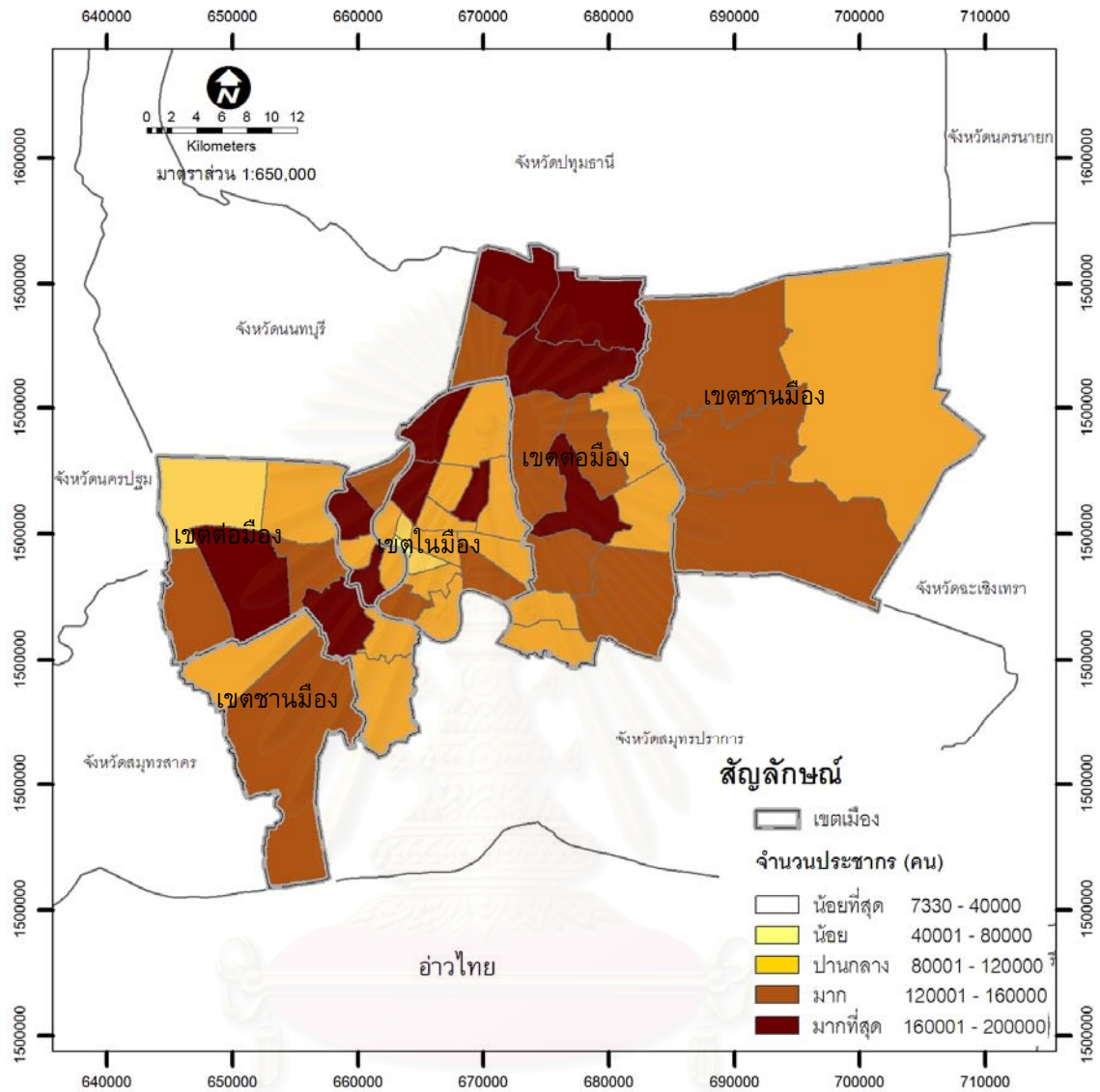
เขต	รวม	พื้นที่ (ตร.ม.)	ความหนาแน่น (คน/ตรม.)	จำนวน บ้าน
เขตบางคอแหลม	105,685	10.921	9,677	34,903
เขตบางนา	101,667	18.789	5,411	45,451
เขตราชเทวี	99,827	7.126	14,009	30,775
เขตพระโขนง	98,564	13.986	7,047	35,312
เขตบางบอน	96,723	34.745	2,784	43,874
เขตสาทร	95,089	9.326	10,196	32,877
เขตราษฎร์บูรณะ	94,097	15.782	5,962	32,304
เขตยานนาวา	88,556	16.662	5,315	38,345
เขตคลองสาน	87,853	6.051	14,519	28,449
เขตคันนายาว	84,080	25.98	3,236	28,061
เขตสะพานสูง	83,147	28.124	2,956	26,335
เขตบางกอกใหญ่	81,727	6.18	13,224	25,941
เขตวัฒนา	80,121	12.565	6,377	44,095
เขตพญาไท	77,232	9.595	8,049	29,799
เขตห้วยขวาง	76,213	15.033	5,070	34,427
เขตพระนคร	67,357	5.536	12,167	18,473
เขตทวีวัฒนา	66,354	50.219	1,321	26,659
เขตปทุมวัน	63,192	8.369	7,551	23,369
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	60,001	1.931	31,073	19,232
เขตบางรัก	50,023	5.536	9,036	23,738
เขตสัมพันธวงศ์	31,674	1.416	22,369	13,203
<b>รวม</b>	<b>5,658,953</b>	<b>1,569</b>	<b>1,882</b>	<b>2,091,558</b>

ที่มา: รายงานสถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2549

มากที่สุด 3 ลำดับ

น้อยที่สุด 3 ลำดับ

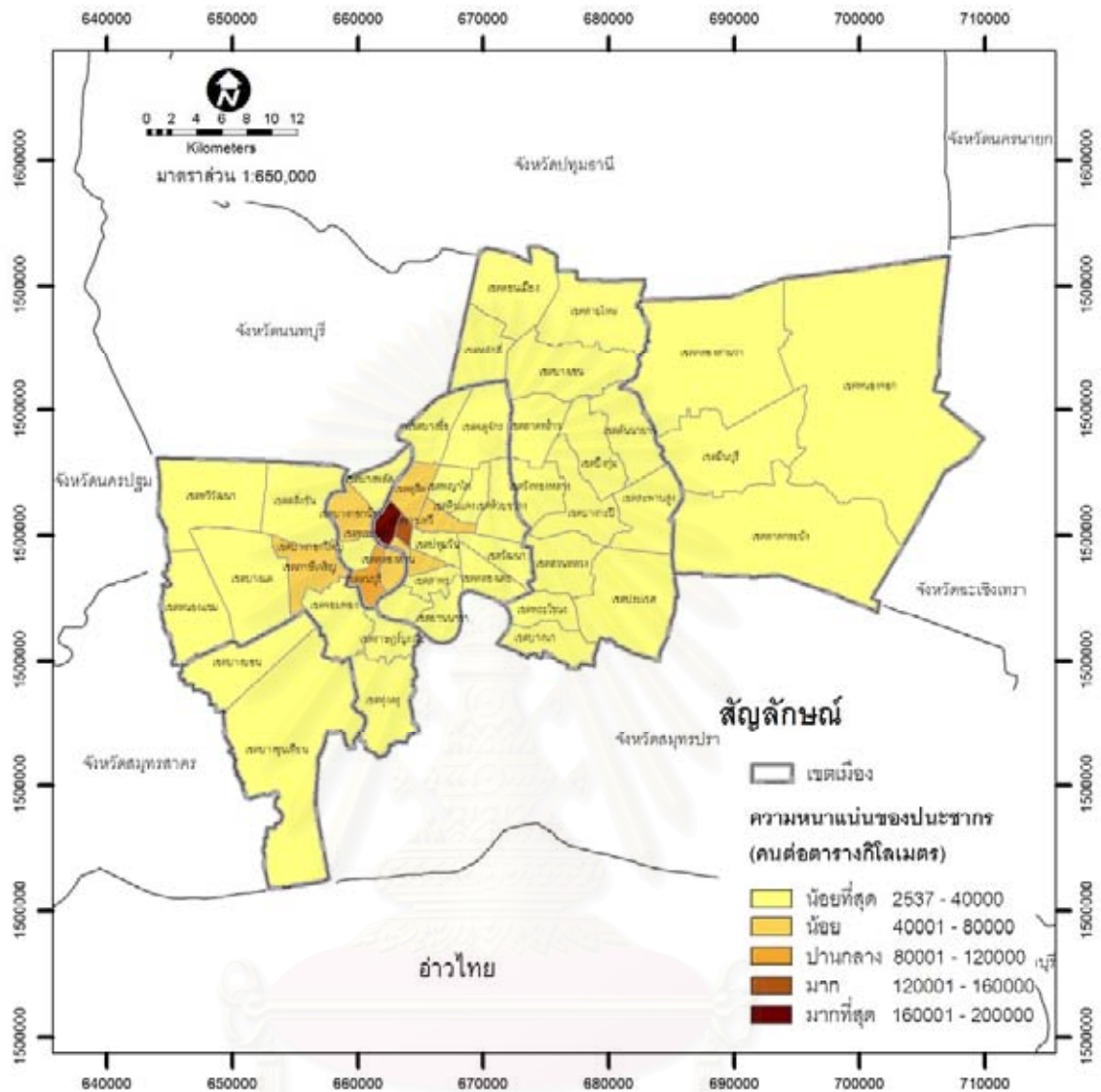
แผนที่ 3.6 จำนวนประชากรกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2548



ที่มา : รายงานสถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2549

สถาบันนวัตกรรมการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่ 3.7 ความหนาแน่นประชากรกรุงเทพมหานคร ปี 2548



ที่มา : รายงานสถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2549

2) จำนวนชุมชนแออัด

จากการศึกษาพบว่าการกระจายตัวของชุมชนแออัดจะอยู่ในบริเวณรอบศูนย์กลางเมืองโดยเฉพาะฝั่งธนบุรีจะมีการกระจุกตัวมากที่สุด แต่เขตที่มีชุมชนแออัดมากที่สุดได้แก่เขตบางซื่อมีจำนวน 46 ชุมชน รองลงมาคือ เขตธนบุรี จำนวน 44 ชุมชน และบางพลัดจำนวน 41 ชุมชน ทั้งนี้ในเขตที่ไม่มีชุมชนแออัดจำนวน 6 เขต รายละเอียดตามตาราง 3.4

ตารางที่ 3.4 จำนวนชุมชนแออัด เขตต่างๆในกรุงเทพมหานคร ปี 2548

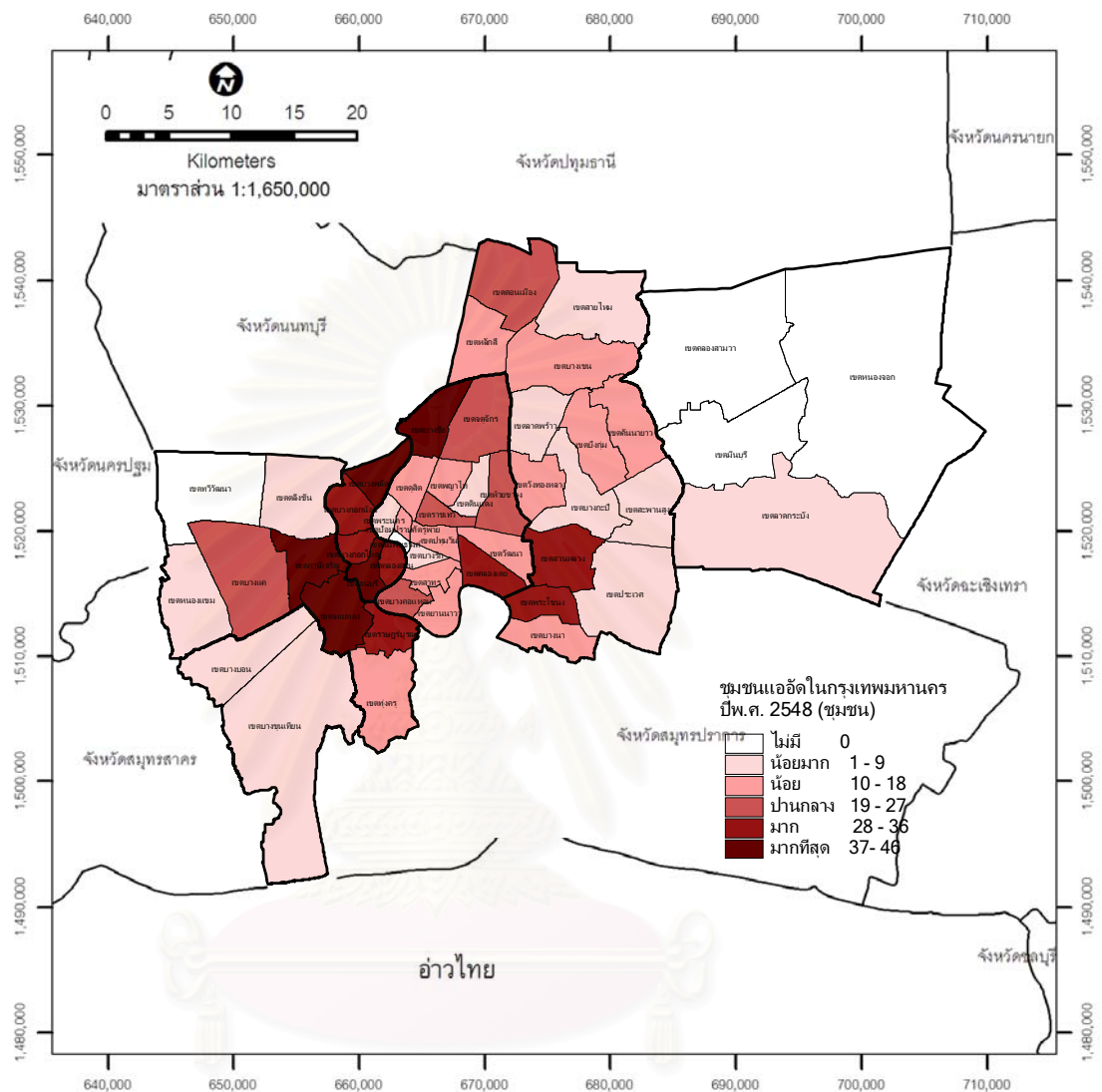
ลำดับ	เขต	จำนวน
1	เขตคลองเตย	28
2	เขตคลองสาน	34
3	เขตคลองสามวา	0
4	เขตคันนายาว	10
5	เขตจตุจักร	26
6	เขตจอมทอง	40
7	เขตดอนเมือง	20
8	เขตดินแดง	5
9	เขตดุสิต	15
10	เขตตลิ่งชัน	5
11	เขตทวีวัฒนา	0
12	เขตทุ่งครุ	17
13	เขตธนบุรี	44
14	เขตบางกอกน้อย	33
15	เขตบางกอกใหญ่	33
16	เขตบางกะปิ	7
17	เขตบางขุนเทียน	6
18	เขตบางเขน	12
19	เขตบางคอแหลม	26
20	เขตบางแค	27
21	เขตบางซื่อ	46
22	เขตบางนา	17
23	เขตบางบอน	1
24	เขตบางพลัด	41
25	เขตบางรัก	1
26	เขตบึงกุ่ม	18
27	เขตปทุมวัน	12
28	เขตประเวศ	3

ตาราง 3.4 จำนวนชุมชนแออัด เขตต่างๆในกรุงเทพมหานคร ปี 2548(ต่อ)

ลำดับ	เขต	จำนวน
29	เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	10
30	เขตพญาไท	13
31	เขตพระโขนง	28
32	เขตพระนคร	7
33	เขตภาษีเจริญ	37
34	เขตมีนบุรี	0
35	เขตยานนาวา	17
36	เขตราชเทวี	20
37	เขตราชบุรีบูรณะ	28
38	เขตลาดกระบัง	1
39	เขตลาดพร้าว	5
40	เขตวังทองหลาง	14
41	เขตวัฒนา	16
42	เขตสวนหลวง	29
43	เขตสะพานสูง	6
44	เขตสัมพันธวงศ์	0
45	เขตสาทร	18
46	เขตสายไหม	5
47	เขตหนองแขม	4
48	เขตหนองจอก	0
49	เขตหลักสี่	16
50	เขตห้วยขวาง	21
<b>รวม</b>		<b>822</b>

ที่มา: รายงานสถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2548

### แผนที่ 3.8 ชุมชนแออัดในกรุงเทพมหานคร ปี 2548



ที่มา: รายงานสถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2548

### 3) จำนวนสถานบริการ อาบ อบ นวด

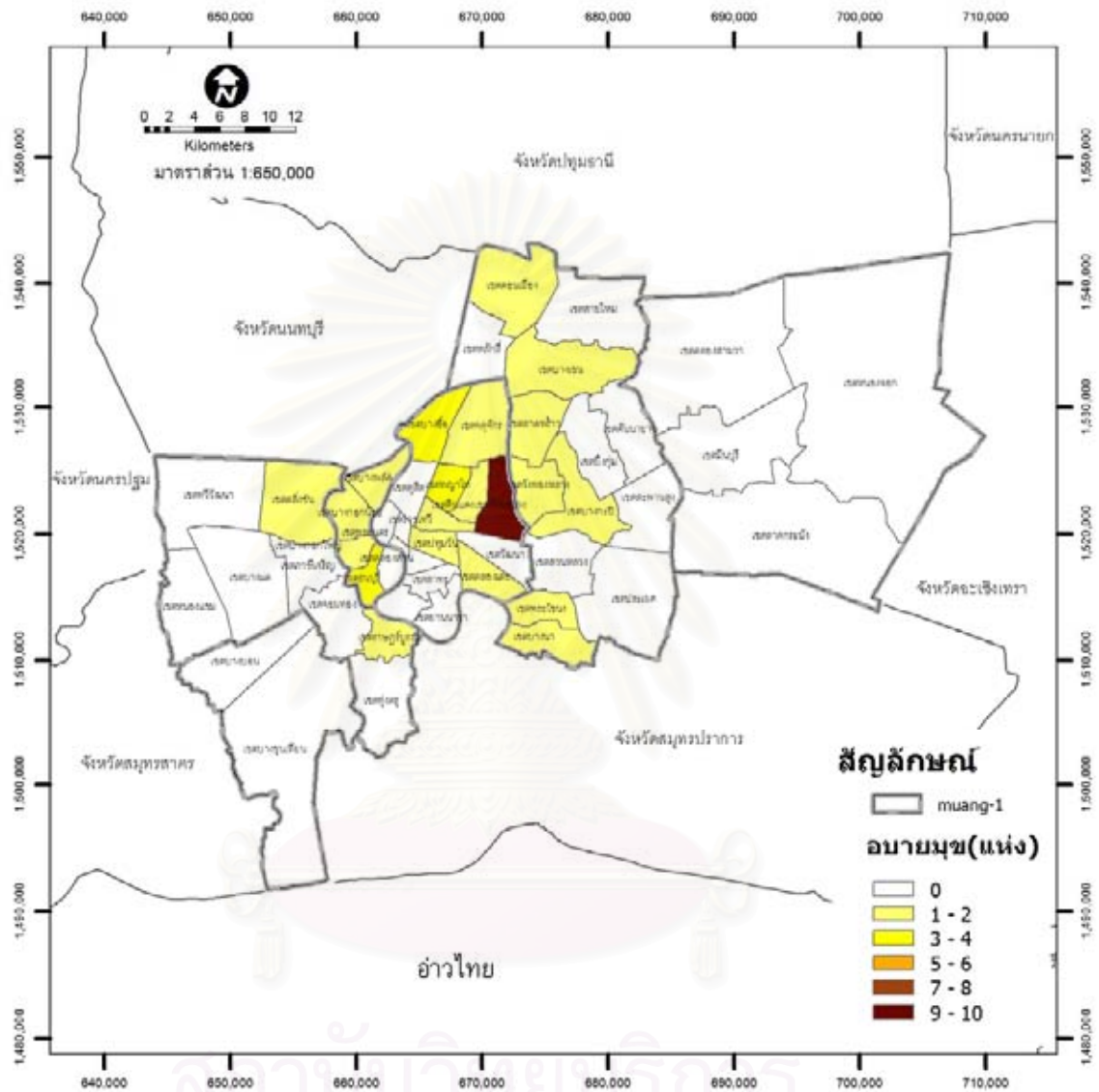
กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงและรวมความเจริญมากที่สุดของประเทศ ทำให้มีการย้ายถิ่นจากทั่วทุกภาคเข้ามาด้วยวัตถุประสงค์ที่หลากหลาย เป็นผลให้สถานบริการต่างๆเกิดขึ้นมากมาย ส่วนหนึ่งเป็นสถานบริการและสถานบันเทิง ซึ่งได้แก่ร้านคาราโอเกะ อาบอบนวด และไนท์คลับ-บาร์ ที่ขึ้นทะเบียนกับกรุงเทพมหานครพบว่ามีอาบอบนวด จะกระจุกตัวอยู่ในย่านศูนย์กลางเมืองมากที่สุดที่ เขตห้วยขวาง จำนวน 9 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 19.57 ของอาบอบนวดทั้งหมด รองลงมาได้แก่ เขตธนบุรี เขตพญาไท และเขตบางซื่อ จำนวน คิดเป็นร้อยละ 8.7, 8.7 และ 6.52 ตามลำดับ ตามตารางที่ 3.5

ตารางที่ 3.5 สถานบริการอาบ อบ นวดในกรุงเทพมหานคร ปี 2548

ลำดับ	เขต	จำนวน	ร้อยละ
1	เขตห้วยขวาง	9	19.57
2	เขตธนบุรี	4	8.70
3	เขตพญาไท	4	8.70
4	เขตบางซื่อ	3	6.52
5	เขตพระโขนง	2	4.35
6	เขตราษฎร์บูรณะ	2	4.35
7	เขตราษฎร์เทพวิ	2	4.35
8	เขตวังทองหลาง	2	4.35
9	เขตบางเขน	2	4.35
10	เขตปทุมวัน	2	4.35
11	เขตบางกะปิ	2	4.35
12	เขตคลองสาน	2	4.35
13	เขตบางกอกใหญ่	2	4.35
14	เขตบางพลัด	1	2.17
15	เขตบางกอกน้อย	1	2.17
16	เขตคลองเตย	1	2.17
17	เขตจตุจักร	1	2.17
18	เขตดอนเมือง	1	2.17
19	เขตบางนา	1	2.17
20	เขตดินแดง	1	2.17
21	เขตลาดพร้าว	1	2.17
	<b>รวม</b>	<b>46</b>	<b>100</b>

ที่มา: รายงานสถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2548

แผนที่ 3.9 ความหนาแน่นของสถานบริการ อาบ อบ นวด กรุงเทพมหานคร



ที่มา: รายงานสถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2548

#### 4) การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม

ระบบการคมนาคมของกรุงเทพมหานคร มีหลากหลายทั้งการคมนาคมทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ การคมนาคมทางบกจะเป็นระบบการคมนาคมที่สำคัญและประชาชนนิยมใช้เป็นการคมนาคมหลักในการติดต่อ ไปมาหาสู่กันภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดข้างเคียง เส้นทางหลักที่สำคัญๆ(แผนที่ 3.10) มีดังต่อไปนี้



1.1) ด้านทิศเหนือ เส้นทางสายหลักได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) มีบทบาทระดับภาค รองรับจราจรในพื้นที่ด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร ปริมณฑลและภาคเหนือของประเทศ เส้นทางสายรองได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 31 (ถนนวิภาวดีรังสิต), ถนนแจ้งวัฒนะ, งามวงศ์วาน, เกษตร-นวมินทร์, และทางหลวงหมายเลข 9 (วงแหวนรอบนอก) เป็นต้น มีบทบาทในการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านเหนือภายในกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง

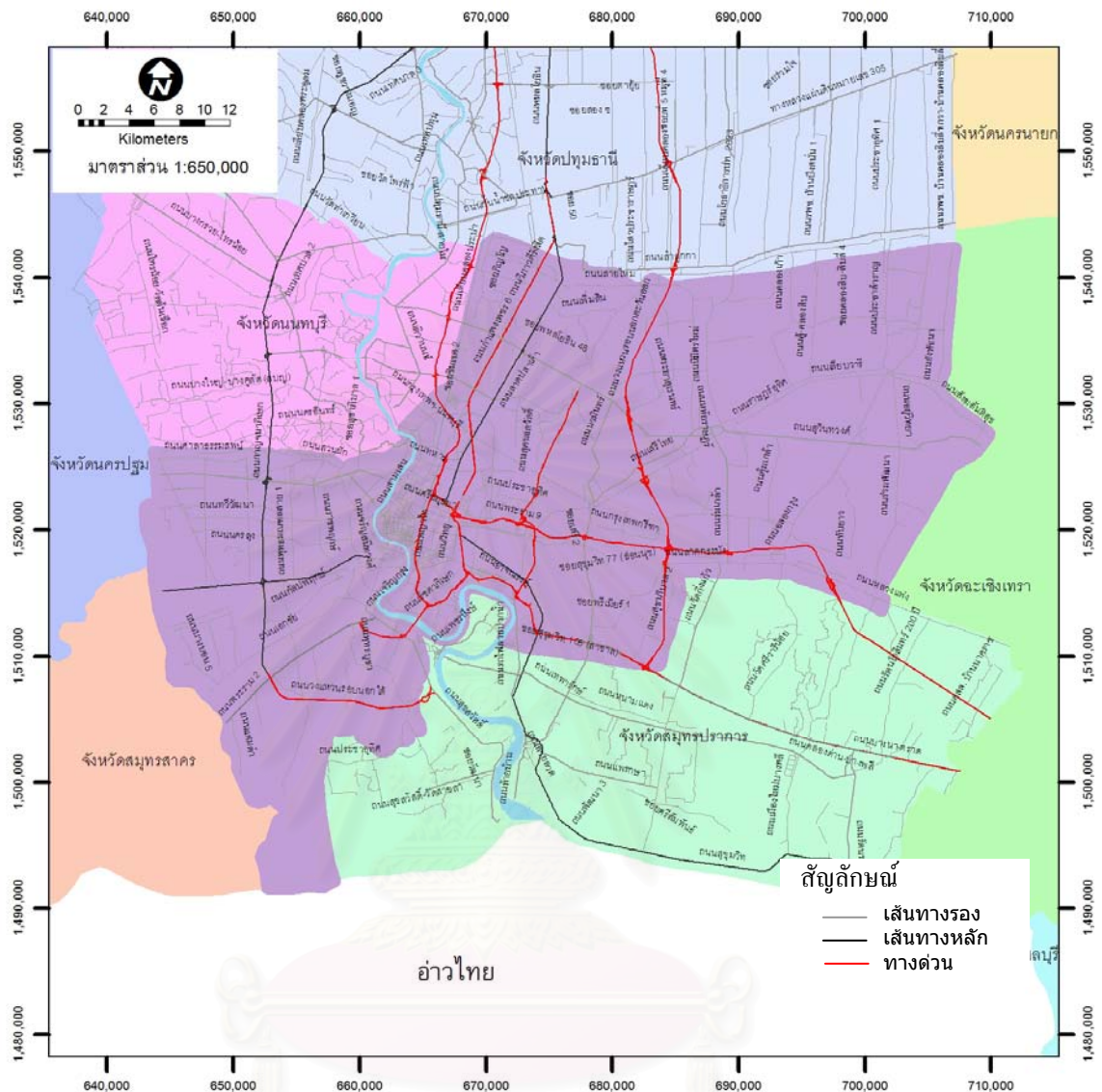
1.2) ด้านทิศตะวันออก เส้นทางสายหลักได้แก่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) เป็นทางด่วนพิเศษ และถนนบางนา-ตราด มีบทบาทระดับภาคใช้ติดต่อระหว่างภาคกลางกับภาคตะวันออกของประเทศ เส้นทางสายรองได้แก่ ถนนสุขุมวิท, ร่มเกล้า, รามคำแหง, นิมิตรใหม่, เสรีไทย และ พัฒนาการ เป็นต้น มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร และกับจังหวัดใกล้เคียง

1.3) ด้านทิศใต้ เส้นทางสายหลักได้แก่ทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนสุขุมวิท) และทางหลวงหมายเลข 34 (ถนนบางนา-ตราด) มีบทบาทระดับภาคใช้ติดต่อระหว่างภาคกลางกับภาคตะวันออกของประเทศ ทางหลวงหมายเลข 9, ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระรามที่ 2) มีบทบาทระดับภาคใช้ติดต่อระหว่างภาคกลางกับปริมณฑล เส้นทางสายรองได้แก่ ถนนเอกชัย, ชนบุรี-ปากท่อ เป็นต้น มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านใต้ของกรุงเทพมหานคร และกับจังหวัดใกล้เคียง

1.4) ด้านทิศตะวันตก เส้นทางสายหลักได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (เพชรเกษม), ถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี มีบทบาทระดับภาคใช้ติดต่อระหว่างภาคกลางกับภาคตะวันตกของประเทศ เส้นทางสายรองได้แก่ ถนนพุทธมณฑล, กาญจนภิเษก, วงแหวนรอบนอก, ศาลาธรรมสพน์, เอกชัย-บางบอน เป็นต้น มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร และกับจังหวัดใกล้เคียง

1.5) ศูนย์กลางกรุงเทพมหานคร เส้นทางสายสำคัญฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาหรือฝั่งพระนครได้แก่ ถนนราชดำเนิน, รัชดาภิเษก, ลีพระยา, สาทร, พระราม3, พระราม4, พญาไท, เพชรบุรีตัดใหม่, สุขุมวิท, พหลโยธิน, ลาดพร้าว, รามคำแหง, วิภาวดี-รังสิต เป็นต้น มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่ใจกลางเมืองของกรุงเทพมหานครฝั่งพระนคร เส้นทางสายสำคัญฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาหรือฝั่งธนบุรี ได้แก่ ถนนจรัญสนิทวงศ์, อรุณอมรินทร์, สุขสวัสดิ์, ประชาอุทิศ, เพชรเกษม

แผนที่ 3.10 โครงข่ายคมนาคมหลักในกรุงเทพมหานคร



ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

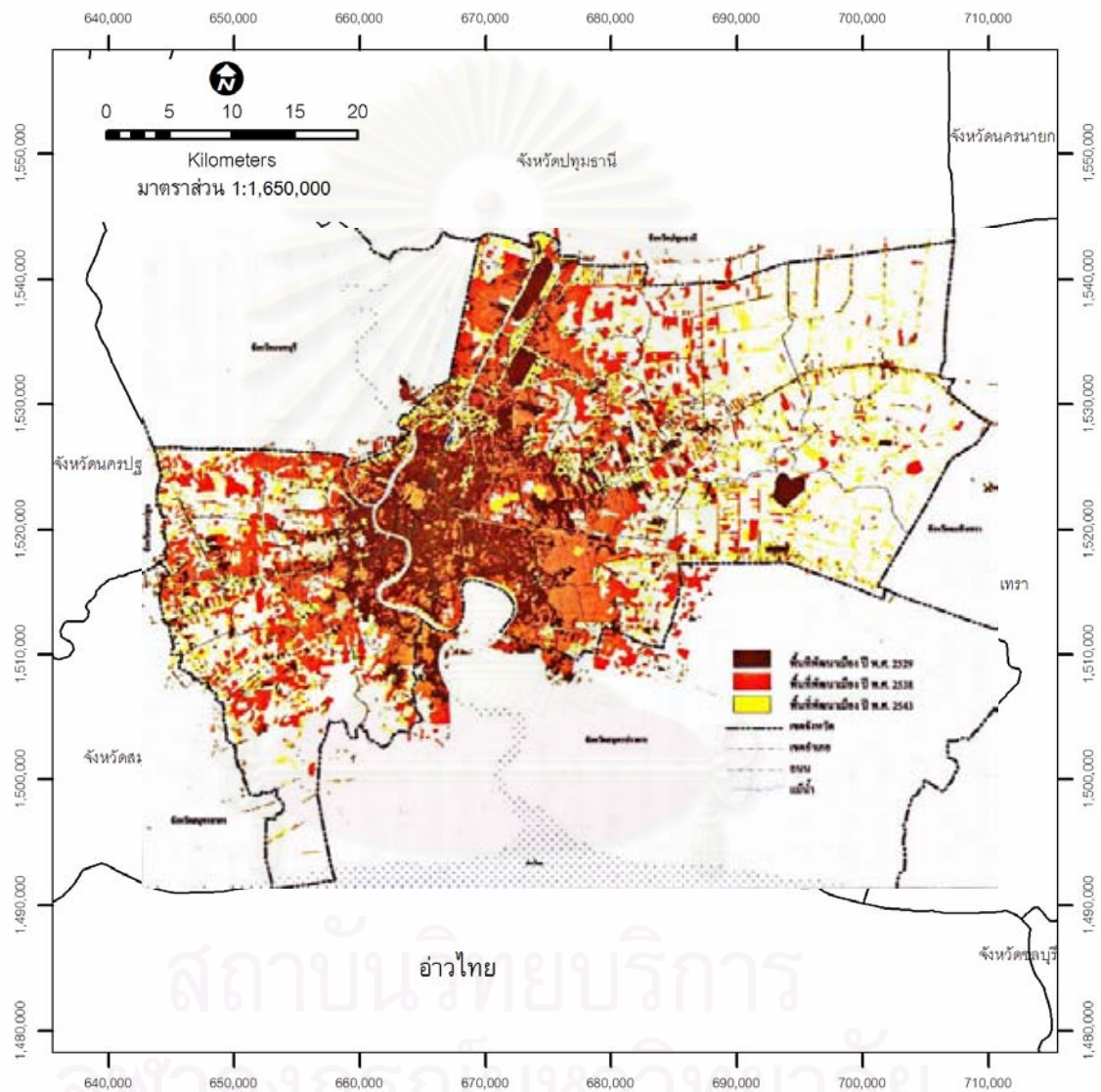
### 5) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินไว้ระเบียน

#### 5.1) ทิศทางการพัฒนา

การพัฒนาของพื้นที่เมืองได้ขยายตัวไปตามแนวถนนสายหลักด้านเหนือและด้านตะวันออก โดยเพิ่มมากที่สุด ในบริเวณเขตต่อเมืองตะวันออก โดยเฉพาะในเขตบางเขน เขตสายไหม และบริเวณเขตชานเมืองด้านตะวันออก ในเขตมีนบุรีและเขตคลองสามวา เป็นการขยายตัวด้านที่อยู่อาศัยรุกกล้าเข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรมที่ยังขาดบริการด้านสาธารณูปโภค และมีความเสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วมในฤดูน้ำหลาก สำหรับเขตเมืองชั้นในมีการพัฒนาของเมืองน้อยมากเนื่องจากพื้นที่มีความหนาแน่นของอาคารเมืองอยู่แล้ว สำหรับพื้นที่ฝั่งตะวันตกมีการพัฒนาของเมืองส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยในเขตต่อเมืองเขตภาษีเจริญ เขตตลิ่งชัน และเขตทวีวัฒนา ซึ่งเป็นพื้นที่อนุรักษ์

ชนบทและเกษตรกรรม ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้เนื่องจากผลของการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงถนนสายหลักทั้งในพื้นที่และระดับภูมิภาค พร้อมกันนี้ในบริเวณเขตบางขุนเทียนมีการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมตามแนวถนนพระรามที่ 2 ซึ่งเป็นถนนสายหลักเชื่อมโยงกับพื้นที่ภาคใต้ของประเทศ (แผนที่ 3.11)

แผนที่ 3.11 การเติบโตของเมืองตามการพัฒนาของกรุงเทพมหานคร ปี 2529, 2538 และ 2543



ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

## 5.2) การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครมีส่วนของการใช้ประโยชน์ประเภทเกษตรกรรมมีมากที่สุด มีพื้นที่ประมาณ 304,198 ไร่ หรือร้อยละ 31.03 ของพื้นที่กรุงเทพมหานคร รองลงมาเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยมีพื้นที่ประมาณ 239,086 ไร่ หรือร้อยละ 24.38 สถาบันราชการ สถาบันการศึกษาและนันทนาการ รวมกันเป็นพื้นที่ประมาณ

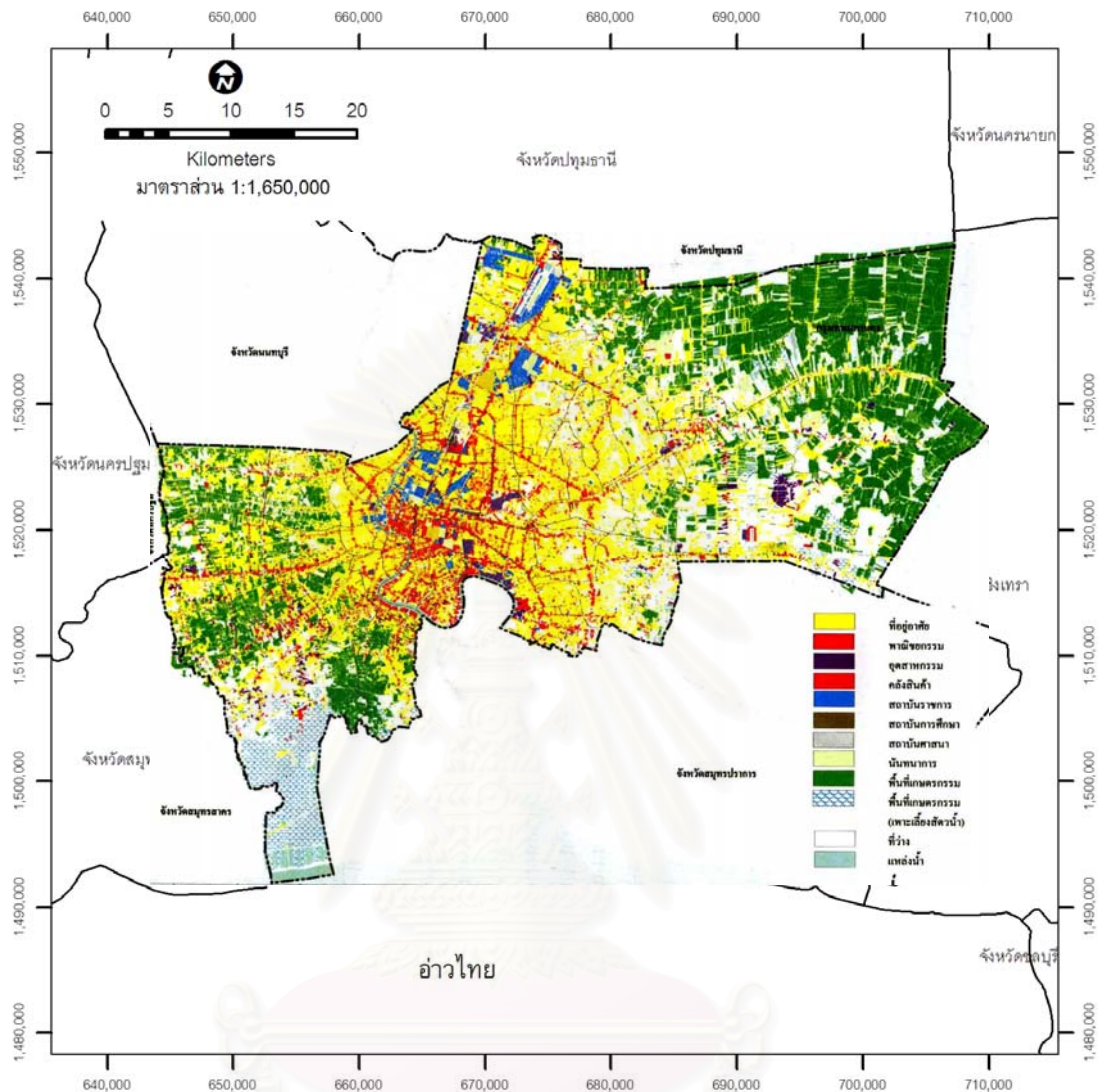
51878 ไร่หรือร้อยละ 5.29 พื้นที่อุตสาหกรรมและคลังสินค้ามีพื้นที่ประมาณ 24,347 ไร่คิดเป็นร้อยละ 2.48 ที่เหลือเป็นพื้นที่ว่าง ถนน และแม่น้ำลำคลอง ตามตาราง 3 และแผนที่ 7

ตาราง 3.6 การใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร ปี 2543

ลำดับ	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่(ไร่)	ร้อยละ ของพท.กทม.
1	ที่อยู่อาศัย	239.086	24.38
2	พาณิชยกรรม	35.971	3.67
3	อุตสาหกรรม	17.092	1.74
4	คลังสินค้า	7.255	0.74
5	เกษตรกรรม	304.198	31.03
6	สถาบันราชการ สถาบันการศึกษา สถาบัน ศาสนสถาน และนันทนาการ	51.878	6.29
7	ที่รกร้าง ถนนและแหล่งน้ำ	324.981	33.15
	<b>รวม</b>	<b>980.461</b>	<b>100</b>

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

แผนที่ 3.12 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินกรุงเทพมหานคร ปี 2543



ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

พิจารณารูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานคร ตามตารางที่ 3.6 และแผนที่ 3.12 พบว่าในพื้นที่เขตเมืองชั้นในยังคงเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นมากที่สุด เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรม การค้าการบริการ ที่ตั้งของสถาบันราชการขนาดใหญ่ และเป็นศูนย์กลางแหล่งงานขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ใกล้เคียง ด้วยมีความหนาแน่นในพื้นที่มีมาก ทำให้มีการขยายตัวของเมืองออกไปในเขตต่อเมืองและเขตชานเมืองมากขึ้น สามารถสรุปภาพรวมการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพมหานครได้ดังนี้

(1.1) พื้นที่เขตเมืองชั้นในตะวันออก การใช้ประโยชน์ที่ดินหลักประกอบด้วย ย่านพาณิชยกรรม ทั้งแบบดั้งเดิม เมืองธุรกิจและศูนย์การค้ากลางเมือง ได้แก่พื้นที่ตอนใน ประกอบด้วยเขตพระนคร, ป้อมปราบฯ, สัมพันธวงศ์, ปทุมวัน, บางรักและบางส่วนของเขตสาทร

ย่านที่อยู่อาศัยเดิมใกล้เมือง ได้แก่พื้นที่เขตวัฒนา, คลองเตย, ดินแดง, ห้วยขวาง, จตุจักร, บางรัก, บางคอแหลม, ยานนาวา, สาทร, พญาไทและบางส่วนของเขตราชเทวี ย่านสถาบันราชการและการบริหารประเทศ ได้แก่ เขตดุสิต, พระนคร และราชเทวี

(1.2) พื้นที่เมืองชั้นในตะวันตก การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยมากกว่าร้อยละ 50 และมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมปะปนในอัตราส่วนน้อยร้อยละ 8.45 ของพื้นที่ ขณะที่เขตบางกอกน้อยยังคงเป็นเกษตรกรรมอยู่มากประมาณร้อยละ 14.04 ของพื้นที่เขต

(1.3) พื้นที่เขตต่อเมืองตะวันออก เป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวจากพื้นที่เมืองชั้นในรองรับกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมและการจ้างงานที่เป็นอัตราส่วนที่สูงที่สุด โดยเฉพาะบริเวณเขตต่อเมืองชั้นใน และเขตที่มีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญพาดผ่าน ได้แก่เขตบางนา, บางกะปิ, วังทองหลาง และประเวศ รองรับด้านที่พักอาศัย เป็นเขตรอบนอกของพื้นที่ต่อเมืองตะวันออกได้แก่ เขตสายไหม, หลักสี่, ดอนเมือง, บางเขน, ลาดพร้าว, พระโขนง, บึงกุ่ม, สะพานสูง และ คันนายาว

(1.4) พื้นที่เขตต่อเมืองตะวันตก การใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมเป็นหลัก ด้านที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่มีแทรกอยู่ทุกพื้นที่ ด้านเกษตรกรรมมีสัดส่วนสูงที่สุดในเขตทุ่งครุ, ทวีวัฒนา, บางแค และหนองแขม ด้านอุตสาหกรรมมีอยู่มากในเขตราษฎร์บูรณะ และ บางส่วนของเขตหนองแขม

(1.5) พื้นที่ชานเมืองด้านตะวันออก การใช้ที่ดินส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ในพื้นที่เขตหนองจอก และคลองสามวา รองลงมาเป็นที่พักอาศัยมีแทรกในทุกเขต และอุตสาหกรรมมีมากในเขตลาดกระบัง

(1.6) พื้นที่ชานเมืองตะวันตก ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่รกร้างว่างเปล่า มีการใช้ประโยชน์ด้านที่พักอาศัยและพาณิชยกรรมกระจายอยู่ทั่วไป มีพื้นที่อุตสาหกรรมกระจุกตัวบริเวณถนนพระรามที่ 2 และถนนเอกชัย

จะเห็นว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละเขตมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานไม่เป็นระเบียบ จึงจะได้ทำการศึกษาต่อไป

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 4

### รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์

ในการศึกษา “รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์” ผู้วิจัยได้ศึกษาในรูปแบบของการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นเครื่องมือ กับกลุ่มตัวอย่างคนร้าย จำนวน 30 ราย จากสถานีตำรวจตัวอย่างจำนวน 12 แห่ง ซึ่งการเก็บข้อมูลครั้งนี้ ยังขาดความสมบูรณ์ของข้อมูล และบางส่วนไม่ได้รับความร่วมมือจากคนร้ายในการให้ข้อมูล ดังนั้นผู้ศึกษาจึงสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติม กับกลุ่มตัวอย่างตำรวจผู้เชี่ยวชาญด้านคดีโจรกรรมรถยนต์ในสถานีนั้นๆ จำนวน 6 คน เพื่อความสมบูรณ์ของเนื้อหา ดังรายละเอียดตามตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวนกลุ่มตัวอย่างและแหล่งที่มาของข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	สถานีตำรวจนครบาล	จำนวนตัวอย่าง /คน	แหล่งที่มาของข้อมูล	
			คนร้าย/คน	ตำรวจ/คน
1	พญาไท	4	3	1
2	ประชาชื่น	2	2	-
3	บางซื่อ	2	2	-
4	เตาปูน	2	2	1
5	ห้วยขวาง	2	2	-
6	ทองหล่อ	1	1	-
7	โชคชัย	5	3	2
8	ตลิ่งชัน	3	3	-
9	บางเขน	2	2	1
10	หัวหมาก	2	2	-
11	บางเสาธง	1	-	1
12	มีนบุรี	4	4	-
	รวม	30	26	6

จากตารางที่ 4.1 จะเห็นได้ว่าแหล่งที่มาของข้อมูลบางส่วนนั้น ได้มาจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจเพิ่มเติมในบางสถานีตำรวจ ซึ่งได้แก่สถานีตำรวจนครบาลโชคชัย จำนวน

2 คน พญาไท จำนวน 1 คน และบางเสาธง จำนวน 1 คน ซึ่งเป็นการใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าสัมภาษณ์ แทนคนร้ายที่ไม่ให้ความร่วมมือ ส่วนเตาปูน และบางเขนนั้น ใช้ทั้งการสัมภาษณ์ข้อมูล จากคนร้าย และเจ้าหน้าที่ตำรวจผสมผสานกัน สถานีละ 1 คน เนื่องจากข้อมูลจากคนร้ายเพียงอย่างเดียว ยังไม่มีความสมบูรณ์เพียงพอ

ในการวิเคราะห์ “รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์” ผู้ศึกษาได้จำแนกรายละเอียดหัวข้อหลักในการนำเสนอ โดยแบ่งออกเป็น

#### 4.1 ข้อมูลเบื้องต้นการโจรกรรมรถยนต์

#### 4.2 รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์

#### 4.1 ข้อมูลเบื้องต้นการโจรกรรมรถยนต์

ก่อนที่จะนำเสนอข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกของคนร้าย และเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในประเด็นหลักต่างๆ นั้น ผู้ศึกษาขอแนะนำรายละเอียดข้อมูลเบื้องต้นการโจรกรรมรถยนต์ เพื่อให้เห็นถึงข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มคนร้าย สาเหตุการประกอบอาชีพโจรกรรม จำนวนคดีที่เคยโจรกรรม พร้อมกับข้อมูลเบื้องต้นของประเภท และยี่ห้อรถยนต์ ที่เป็นเป้าหมายของกลุ่มคนร้าย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 4.2 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างคนร้าย

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน = 30 คน	ร้อยละ	แผนภูมิ 4.1 ร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคล
1. เพศ			
- ชาย	28	93.33	<p>อายุ</p>
- หญิง	2	6.67	
2. อายุ			
- ต่ำกว่า 25 ปี	5	16.66	<p>การศึกษา</p>
- 25-35 ปี	14	46.67	
- 36-45 ปี	8	26.67	
- 46 ปีขึ้นไป	3	10.00	
3. ระดับการศึกษา			
- ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	4	13.33	<p>อาชีพ</p>
- มัธยมศึกษา	10	33.34	
- ปวช	4	13.33	
- ปวส	9	30.00	
- ปริญญาตรี	3	10.00	
4. อาชีพ			
- ช่างซ่อมรถ	4	13.33	
- ช่างกลึงโรงงานยาสูบ	2	6.67	
- แท็กซี่รับจ้าง	3	10.00	
- เซลล์ขายรถ	4	13.33	
- ปล่อยเงินกู้	1	3.33	
- พนักงานร้านค้ารายโอเค	1	3.33	
- รับสักรีด	1	3.33	
- สมาชิก อบต.	1	3.33	
- โจรกรรมรถยนต์	8	26.68	
(ถูกปล่อยแล้วกลับมาโจรกรรมอีก)	5	16.67	

จากตารางที่ 4.2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนร้ายส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 93.33 และเพศหญิง ร้อยละ 6.67

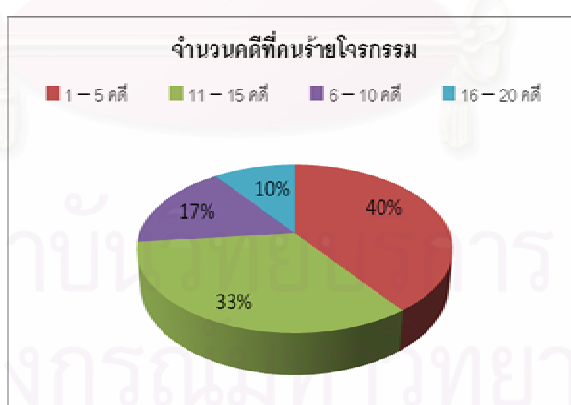
อายุของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ อยู่ในช่วงระหว่าง 25-35 ปี ร้อยละ 46.67 รองลงอยู่ในช่วง 36-45 ปี ร้อยละ 26.67 ตามลำดับ

การศึกษาของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 33.34 รองลงมาคือระดับปวศ. ร้อยละ 30 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างคนร้ายส่วนใหญ่เคยประกอบอาชีพโจรกรรมรถยนต์มาก่อนแล้วถึง ร้อยละ 26.68 รองลงมาคือ ไม่มีอาชีพ ร้อยละ 16.67 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 จำนวนคดีที่กลุ่มตัวอย่างคนร้ายเคยโจรกรรมรถยนต์ ในปี 2549

ลำดับ	จำนวนคดีที่โจรกรรมในปี พ.ศ. 2549	จำนวน / คน	ร้อยละ
1	1 – 5 คดี	12	40.00
2	11 – 15 คดี	10	33.33
3	6 – 10 คดี	5	16.67
4	16 – 20 คดี	3	10.00
	<b>รวม</b>	<b>30</b>	<b>100.00</b>

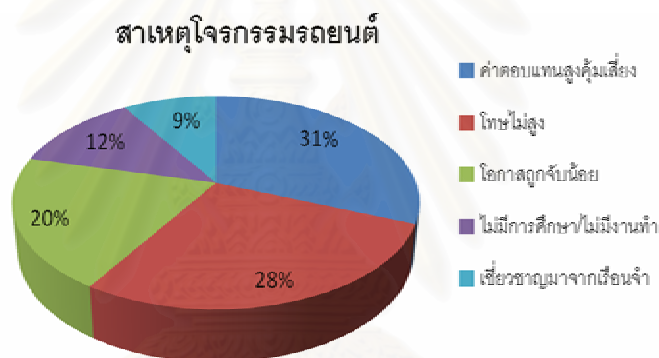


แผนภูมิ 4.2 ร้อยละของจำนวนคดีที่โจรกรรมในปี 2549

จากตารางที่ 4.3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยก่อคดีโจรกรรมรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2549 ที่มีพยานหลักฐานสอบสวนถึง จำนวน 1 – 5 คดี ร้อยละ 40 รองลงมาคือ 11 – 15 คดี ร้อยละ 33.33 และ 6-10 คดี ร้อยละ 16.67 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 สาเหตุของการประกอบอาชีพ โจรกรรมรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างคนร้าย

ลำดับ	สาเหตุของการประกอบอาชีพ โจรกรรมรถยนต์	จำนวน / คำตอบ	ร้อยละ
1	ค่าตอบแทนสูงคุ้มค่าเสี่ยง	28	31.11
2	อัตราโทษตามกฎหมายไม่สูง	25	27.77
3	โอกาสถูกจับกุมน้อย	18	20.00
4	ไม่มีการศึกษา/ไม่มีงานทำ	11	12.23
5	มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้าน โจรกรรมจากการที่เคยเข้า เรือนจำ	8	8.89
	รวม	90	100.00



แผนภูมิ 4.3 ร้อยละของสาเหตุการโจรกรรม

จากตารางที่ 4.4 พบว่าสาเหตุของการเข้ามาประกอบอาชีพโจรกรรมรถยนต์นั้น เกิดแรงจูงใจจากค่าตอบแทนที่สูงคุ้มค่าเสี่ยง มาเป็นอันดับแรก ร้อยละ 31.11 รองลงมาคือ อัตราโทษตามกฎหมายไม่มีโทษสูงเพียงพอ ร้อยละ 27.77 และโอกาสจับกุมน้อย ร้อยละ 20 ตามลำดับ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้มีความเห็นพ้องกันว่า การตัดสินใจโจรกรรมนั้น เนื่องจากการโจรกรรมรถสามารถสร้างรายได้ผลตอบแทนที่สูง ถ้าพิจารณาประกอบกับอัตราโทษที่ไม่สูง และโอกาสจับกุมได้น้อยเนื่องจากการช่วยเหลือเป็นขบวนการ มีระบบตรวจสอบ และสามารถศึกษาความเคลื่อนไหวของเจ้าหน้าที่ตำรวจล่วงหน้าแล้ว จึงคุ้มค่าที่จะเสี่ยง

นอกจากนี้ สาเหตุของการโจรกรรมยังผลมาจากการขาดการศึกษา และไม่มีงานทำ ร้อยละ 10 ซึ่งมีผลเนื่องมาจากสภาพเศรษฐกิจ กลุ่มตัวอย่างคนร้ายกลุ่มนี้กล่าวว่า การที่เป็นคนไม่มีการศึกษา หรือการศึกษาน้อยนั้น จะส่งผลให้ไม่มีงานทำ หรือมีงานทำก็ไม่เพียงพอกับการใช้จ่าย และดูแลครอบครัว ดังนั้นจึงตัดสินใจประกอบอาชีพโจรกรรมรถยนต์

ส่วนสาเหตุอันดับสุดท้าย สืบเนื่องมาจากกลุ่มคนร้ายกลุ่มนี้ เป็นกลุ่มที่เคยถูกคุมขังในเรือนจำในคดีโจรกรรม หรือคดีอื่นๆ มาก่อน ร้อยละ 3.33 จึงทำให้ได้รับความรู้ความเชี่ยวชาญถ่ายทอดจากคนที่อยู่ในเรือนจำด้วยกัน พอพื้นโทษคุมขังแล้ว ขาดโอกาสทางสังคมในการเข้าทำงาน และรวมกลุ่มทางสังคม กอปรกับไม่มีความเชี่ยวชาญด้านอื่นๆ จึงตัดสินใจโจรกรรมรถยนต์

ตารางที่ 4.5 ประเภทของรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างคนร้ายนิยมโจรกรรม

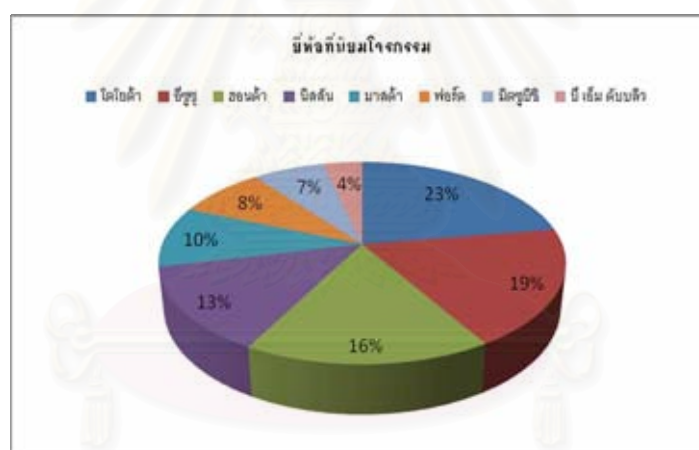
ลำดับ	ประเภทรถยนต์	จำนวน /คำตอบ	ร้อยละ
1	รถกระบะ	30	51.72
2	รถเก๋ง	28	48.28
	รวม	58	100.00



จากตารางที่ 4.5 พบว่าประเภทรถยนต์ที่นิยมโจรกรรมนั้น เป็นรถกระบะ และรถเก๋ง ในอัตราที่ใกล้เคียงกัน โดยรถกระบะ ร้อยละ 51.72 กลุ่มตัวอย่างกลุ่มนี้ให้เหตุผลว่า รถกระบะ เป็นรถอเนกประสงค์ เหมาะสำหรับการทำงาน จึงสามารถปล่อยขายได้ง่าย และได้ราคาเป็นที่น่าพึงพอใจเป็นที่ต้องการของตลาดทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ส่วนรถเก๋งนั้น เป็นเป้าหมายรองลงมา ร้อยละ 48.28

ตารางที่ 4.6 ยี่ห้อรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างคนรัายนิยมโจรกรรม

ลำดับ	ยี่ห้อ	จำนวน /คำตอบ	ร้อยละ
1	โตโยต้า	30	22.55
2	อิชูซุ	25	18.79
3	ฮอนด้า	22	16.54
4	นิสสัน	18	13.53
5	มาสด้า	13	9.78
6	ฟอร์ด	11	8.28
7	มิตซูบิชิ	9	6.77
8	บี เอ็ม ดับบลิว	5	3.76
	รวม	133	100.00



แผนภูมิ 4.5 ร้อยละยี่ห้อรถที่นิยมโจรกรรม

จากตารางที่ 4.6 พบว่ายี่ห้อรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างคนรัายนิยมโจรกรรมนั้น จะต้องเป็นรถยนต์ที่นิยมในตลาดซื้อขายรถ ซึ่งอันดับแรก คือ ยี่ห้อโตโยต้า ร้อยละ 22.55 รองลงมาคืออิชูซุ ร้อยละ 18.79 และฮอนด้า ร้อยละ 16.54 ตามลำดับ

## 4.2 รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์

ในการวิเคราะห์ “รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์” ผู้ศึกษาได้จำแนกตัวแปร เพื่อลงในรายละเอียดเชิงลึกในการสัมภาษณ์ และนำมาทำการวิเคราะห์ โดยแบ่งออกเป็น

- 4.2.1 รูปแบบและวิธีการโจรกรรมรถยนต์
- 4.2.2 ช่วงเวลาที่ใช้ในการโจรกรรม
- 4.2.3 วิธีการหลบหนีการจับกุม
- 4.2.4 วิธีการขนย้าย และเส้นทางที่ใช้ลำเลียงรถยนต์หลังโจรกรรม
- 4.2.5 วิธีการดำเนินการกับรถยนต์หลังโจรกรรม
- 4.2.6 การหาตลาดและจำหน่าย

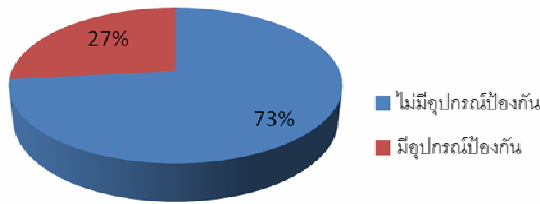
ซึ่งการอธิบายในแต่ละตัวแปรข้างต้น จะทำการเชื่อมโยงระหว่างข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกของคนร้าย และเจ้าหน้าที่ตำรวจ พร้อมทั้งนำแผนที่เข้ามาประกอบการนำเสนอ และจัดลำดับการนำเสนออย่างเป็นขั้นตอน เพื่อให้เห็นข้อมูลอย่างเป็นรูปธรรม ดังต่อไปนี้

### 4.2.1 รูปแบบและวิธีการโจรกรรมรถยนต์

ตารางที่ 4.7 รูปแบบและวิธีการ โจรกรรมรถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างคนร้ายใช้โจรกรรม

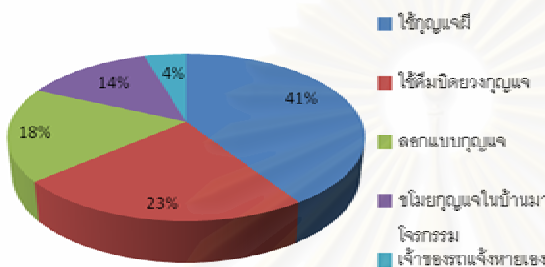
ลำดับ	ชื่อรูปแบบ	จำนวน /คน	ร้อยละ
<b>กรณีรถยนต์ไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน</b>			
1	ใช้กุญแจผี	9	30.00
2	ใช้คีมบิดวงกุญแจ	5	16.67
3	ลอกแบบกุญแจ	4	13.33
4	ขโมยกุญแจในบ้านมาโจรกรรม	3	10.00
5	เจ้าของรถแจ้งหายเอง	1	3.33
	<b>รวม</b>	<b>22</b>	<b>73.33</b>
<b>กรณีรถยนต์มีอุปกรณ์ป้องกัน</b>			
1	ใช้เลื่อยตัดอุปกรณ์ป้องกันขโมย	4	13.33
2	หยอดน้ำกรดลงรูกุญแจ	3	10.00
3	มอมยาเหยื่อ	1	3.33
	<b>รวม</b>	<b>8</b>	<b>26.67</b>
	<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>30</b>	<b>100.00</b>

การป้องกันรถยนต์หาย



แผนภูมิ 4.6 ร้อยละรถหายกับการใช้  
อุปกรณ์ป้องกัน

กรณีรถยนต์ไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน



แผนภูมิ 4.7 ร้อยละวิธีที่ใช้โจรกรรม  
รถยนต์ที่ไม่มีอุปกรณ์  
ป้องกันการโจรกรรม

กรณีรถยนต์มีอุปกรณ์ป้องกัน



แผนภูมิ 4.8 ร้อยละวิธีที่ใช้โจรกรรม  
รถยนต์ที่มีอุปกรณ์  
ป้องกันการโจรกรรม

จากตารางที่ 4.6 พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนร้ายส่วนใหญ่นิยมโจรกรรมรถยนต์ที่ไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน ร้อยละ 73.33 ส่วนรถยนต์ที่มีอุปกรณ์ป้องกัน ร้อยละ 26.67 โดยมีรายละเอียดของแต่ละรูปแบบ ดังต่อไปนี้

รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ (ในกรณีที่รถยนต์ไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน) ที่กลุ่มตัวอย่างคนร้ายใช้มากเป็นอันดับแรกคือ ใช้กุญแจ 50 รองลงมาคือ ใช้คีมบิดวงกุญแจ ร้อยละ 20 และลอกแบบกุญแจ ร้อยละ 13.33 เรียงลำดับตามตารางด้านบน ซึ่งรายละเอียดของแต่ละรูปแบบและวิธีการ มีความแตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

### 1. ใช้กุญแจผี

รูปแบบนี้คนร้ายจะใช้กุญแจเหล็กที่มีลักษณะคล้ายปีกเครื่องบิน ซึ่งทำมาจากก้านไขควงนำมาแต่งปลายกุญแจให้สามารถแทงเข้าไปในรูกุญแจ และบิดทำลายเฟืองกุญแจ ส่วนด้านท้ายกุญแจเป็นหกเหลี่ยม หรือแปดเหลี่ยม เพื่อที่จะสามารถนำคีมล็อกมาบิดได้ เนื่องจากกุญแจมีลักษณะแข็ง จึงต้องใช้แรงบิดมาก เมื่อทำลายเฟืองกุญแจ และเข้าไปในตัวรถได้แล้ว คนร้ายจะใช้อุปกรณ์ที่ทำจากเหล็กกล้าเสียบเข้าช่องสตาร์ทเครื่อง บิดแรงๆ ก็สามารถติดเครื่องและขับรถออกไปได้

### 2. ใช้คีมบิดขวงกุญแจ

รูปแบบนี้คนร้ายจะใช้คีมล็อกลักษณะแบบไขควง 2 ด้าน ดึงขวงกุญแจประตู หรือกุญแจฝาท้ายกระบะโปรงรถ จากนั้นจะนำขวงกุญแจไปแยกออกเพื่อให้เห็นเช็วกุญแจ แล้วนำกุญแจโครงสร้างซึ่งยังไม่ได้แต่งเช็วกุญแจมาวางทับกับเช็วกุญแจ แล้วใช้ตะไบทางหนูแต่งเช็วกุญแจให้ตรงหรือเหมือนกับเช็วกุญแจที่ถอดออกมาจากขวง หรือนำขวงกุญแจไปจ้างช่างทำกุญแจ เมื่อได้กุญแจแล้ว กลับมายังจุดที่จอดรถ แล้วเอากุญแจดังกล่าวมาไขรถติดเครื่อง และขับรถออกจากจุดจอดรถ

### 3. ลอกแบบกุญแจ

คนร้ายที่ใช้รูปแบบนี้ ส่วนใหญ่มักเป็นเซลล์ขายรถอยู่ที่โชว์รูมรถยนต์ โดยจะทำการลักลอกปั๊มกุญแจรถที่ลูกค้าซื้อไป แล้วติดตามสะกดรอยรถที่ขายไป เมื่อเหยื่อผลอ คนร้ายจะเข้าไปไขกุญแจ แล้วขับรถคันดังกล่าวหลบหนีไปอย่างง่ายดาย ในระยะเวลาอันสั้น

นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างคนร้ายส่วนหนึ่ง ยังใช้วิธีติดสินกับเด็กบริการล้างอัดฉีดตามปั๊มน้ำมัน แล้วว่าจ้างให้เอาคินน้ำมันพิมพ์ลอกแบบกุญแจรถไว้ หลังจากนั้นจึงตามสะกดรอยเพื่อรอโอกาสเหมาะในการโจรกรรมต่อไป

### 4. ขโมยกุญแจในบ้านมาโจรกรรม

รูปแบบนี้คนร้ายจะแอบงัดแงะเข้าไปในบ้านพักเหยื่อ แล้วตรวจหากุญแจรถที่วางอยู่บริเวณหลังตู้เย็น โทรทัศน์ เติงนอน เสาที่แขวนกุญแจ หรือลิ้นชักต่างๆ พร้อมทั้งลักทรัพย์สินอย่างอื่นก่อน แล้วจึงขับรถยนต์หลบหนีออกมา

### 5. เจ้าของรถแจ้งหายเอง

คนร้ายที่ใช้รูปแบบนี้ จะเป็นเจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถเองโดยการเช่าซื้อ แต่ยังไม่ได้กรรมสิทธิ์ ซึ่งคนร้ายจะวางเงินค่างานไว้ ผ่อนประมาณ 1-2 เดือน จึงนำรถไปขายต่อ หลังจากนั้น ดำเนินการแจ้งหายกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เมื่อตำรวจรับแจ้งความรถยนต์สูญหายแล้ว คนร้ายก็นำหลักฐานไปยื่นต่อบริษัทไฟแนนซ์ที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ บริษัทไฟแนนซ์ที่เป็นผู้รับประกัน



ในทางประกันภัย ก็จะเรียกค่าเสียหายต่อจาก บริษัทประกันภัย ชั้น 1 ที่ทำไว้ตอนเช่าซื้อรถที่ต้อง รับผิดชอบกรณีรถหาย คนร้ายจึงได้รับประโยชน์จากการเช่าซื้อแล้วแจ้งหาย หลังจากนั้น นำไปขาย ต่อบริษัทไฟแนนซ์ ซึ่งไม่เป็นการเสียประโยชน์แต่อย่างใด

ในขั้นตอนของการนำรถไปขายนั้น ผู้ร้ายจะไปแจ้งความสมุดคู่มือทางทะเบียนรถสูญหาย เพื่อยื่นเรื่องขอคัดสำเนา ปจว. แจ้งความนำไปยื่นต่อ กรมการขนส่ง เพื่อขอสมุดคู่มือเล่มใหม่ เมื่อได้สมุดคู่มือเล่มใหม่แล้วจะโอนย้ายไปยังจังหวัดอื่นๆ ดังนั้นคนร้ายจึงได้สมุดคู่มือรถใหม่ที่ออก โดยจังหวัดปลายทางที่ย้ายรถไป พร้อมทั้งป้ายทะเบียนรถที่ออกโดยทางราชการอย่างถูกต้อง ใน จังหวัดนั้น ซึ่งคนร้ายจะนำมาใช้กับรถที่แจ้งหาย

รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ (ในกรณีที่รถยนต์มีอุปกรณ์ป้องกัน) ที่กลุ่มตัวอย่างคนร้าย ใช้มากเป็นอันดับแรกคือ ใช้เลื่อยตัดอุปกรณ์ป้องกันขโมย ร้อยละ 63.33 รองลงมาคือ หยอดน้ำกรด ลงรูกุญแจ ร้อยละ 30 และมอมยาเหยื่อ ร้อยละ 6.67 เรียงลำดับตามตารางด้านบน ซึ่งรายละเอียดของแต่ละรูปแบบ และวิธีการ มีความแตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

### 1. ใช้เลื่อยตัดอุปกรณ์ป้องกันขโมย

รูปแบบนี้คนร้ายจะใช้ในกรณีรถมีอุปกรณ์ล็อกเบรกหรือคลัช หรือ ล็อคคอปวงมาลัย โดยใช้ใบเลื่อยเหล็กขนาดเล็กยาวประมาณ 1 ฟุตกว้างประมาณ 1 ซม.ตัดทำลาย โดยเฉพาะที่ล็อคคอปวงมาลัยรถสามารถทำได้ง่ายมาก เนื่องจากเป็นเหล็กกลวง จึงใช้เวลาไม่นาน

### 2. หยอดน้ำกรดลงรูกุญแจ

รูปแบบนี้คนร้ายจะใช้น้ำกรดหยอดลงรูกุญแจ เพื่อทำลายกุญแจ โดยเหล็กที่ถูกล็อค เป็นเจ็วอยู่จะเลื่อนออกมาเอง

### 3. มอมยาเหยื่อ

รูปแบบนี้คนร้ายจะหาเหยื่อโดยการเข้าไปนั่งกิน และดื่มตามสถานบันเทิงต่างๆ เมื่อพบเห็นชายหนุ่มที่ดูดี มีฐานะ มีทรัพย์สินติดตัวเป็นจำนวนมาก หรือขับรถมาเพียงคนเดียว คนร้ายจะเข้าไปตีสนิท พูดคุยร่วมดื่มกินด้วยจนอีกฝ่ายเมา หลังจากนั้นจะชวนฝ่ายชายไปร่วมหลับนอนตามพาร์ตเมนต์หรือโรงแรมมาตรฐาน หรืออาสาไปส่งที่พักแล้วแต่สถานการณ์ และหาโอกาส ตอนเหยื่อเผลอใส่ยานอนหลับลงในเครื่องดื่มจนเหยื่อหมดสติ หลังจากนั้น คนร้ายจะปลดทรัพย์สินเหยื่อ และใช้กุญแจรถยนต์ของเหยื่อขับหลบหนีไป

#### 4.2.2 ช่วงเวลาที่ใช้ในการโครงการ

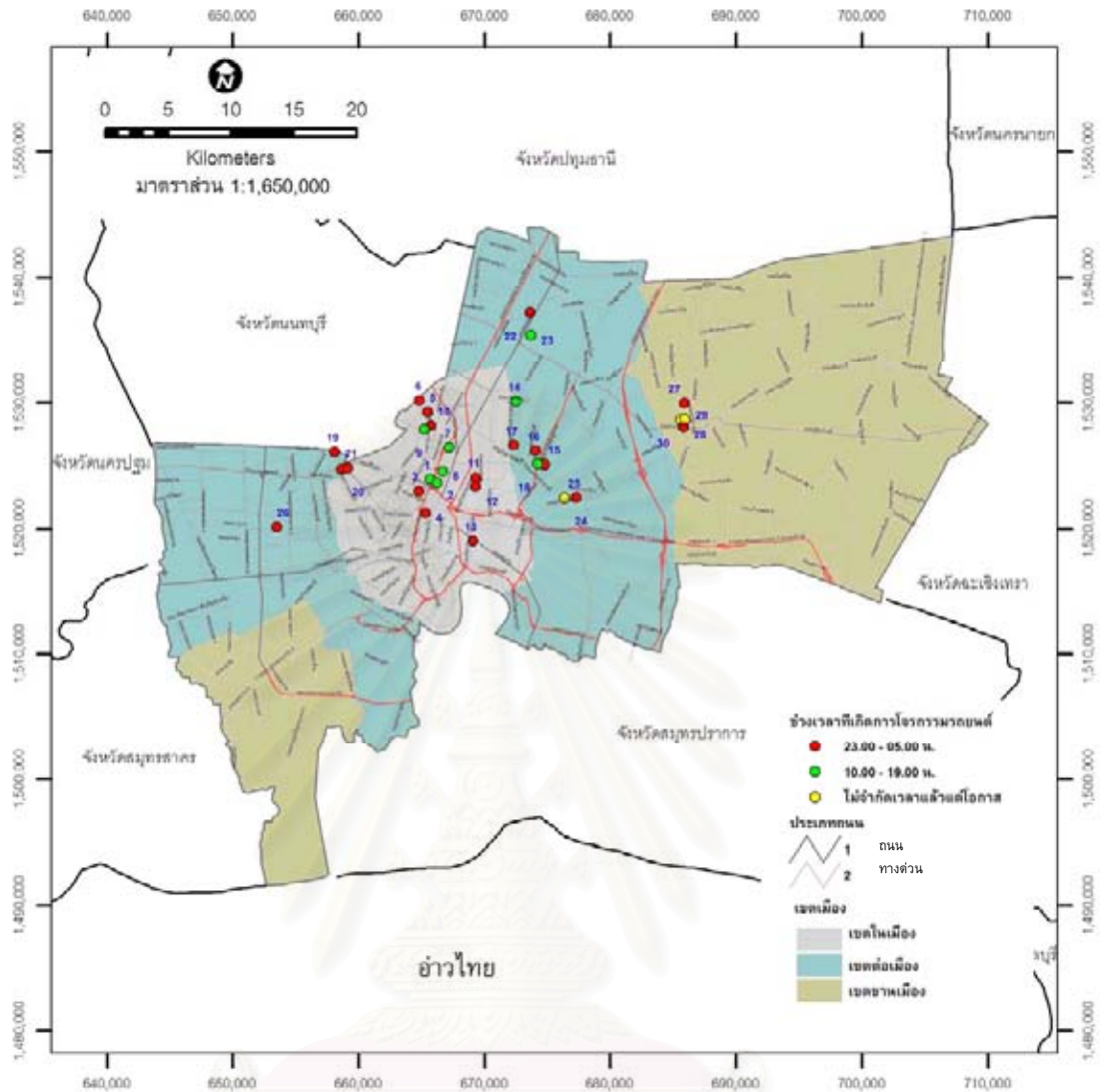
ตารางที่ 4.8 ช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างคนร้ายนิยมออกโครงการรถยนต์

ลำดับ	ช่วงเวลาโครงการ	จำนวน /คน	ร้อยละ
1	23.00 น. – 05.00 น.	19	63.33
2	10.00 น. – 19.00 น.	8	26.67
3	ไม่จำกัดเวลาแล้วแต่โอกาสเหมาะสม	3	10.00
	รวม	30	100.00



แผนภูมิ 4.9 ร้อยละช่วงเวลาของกลุ่มตัวอย่างคนร้ายนิยมออกโครงการรถยนต์

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่ 4.1 ช่วงเวลาการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่ตัวอย่าง

จากตารางที่ 4.7 ประกอบกับแผนที่ 4.1 พบว่าช่วงเวลาที่คนร้ายนิยมออกโจรกรรมรถยนต์ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงเวลา 23.00 น. – 05.00 น. ร้อยละ 63.33 เนื่องจากเป็นช่วงที่สภาพแวดล้อมมืด ขาดต่อการมองเห็น ไม่ค่อยรถสัญจรผ่านไปมา และผู้คนมักกลับบ้านและพักผ่อนแล้ว จึงมีเวลาค่อนข้างมากในการโจรกรรม และไม่คดค้นมากนัก ซึ่งกลุ่มคนร้ายจะนิยมโจรกรรมรถยนต์ บริเวณริมถนน ในซอยที่ไม่ได้จอดรถในตัวบ้านเป็นหลัก (หน้าบ้านที่ไม่มีรั้ว) และ หมู่บ้านเปิดที่ไม่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย และถ้าบริเวณนั้นแสงไฟไม่ค่อยสว่าง จะยิ่งเอื้อต่อการเกิดโจรกรรม นอกจากนี้คนร้ายที่นิยมใช้รูปแบบการมอมยาเหยื่อยังเห็นว่าช่วงเวลานี้เหมาะสม เนื่องจากจะต้องหาเหยื่อที่เป็นกลุ่มคนที่ยกกลางคืน และดื่มสุรา

ช่วงเวลาที่คนร้ายนิยมออกโจรกรรมรองลงมาคือ 10.00 น. – 19.00 น. ร้อยละ 26.67 โดยกลุ่มตัวอย่างคนร้ายกลุ่มนี้จะเน้นโจรกรรมรถยนต์ในบริเวณห้างสรรพสินค้า โรงพยาบาล

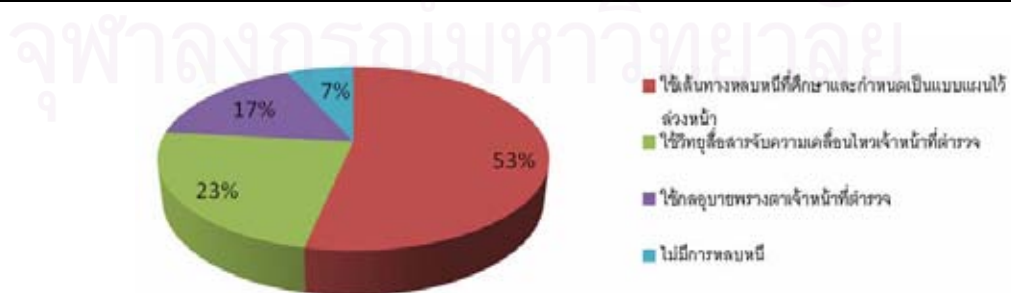
โรงงานอุตสาหกรรม และสถานที่ราชการ ที่ไม่มีระบบรักษาความปลอดภัย เป็นหลัก สถานที่เหล่านี้จะมีรถให้เลือกรถมากมายหลายประเภท และยี่ห้อ ประกอบกับเมื่อโจรกรรมแล้ว ตอนกลางวันเจ้าของรถจะไม่ค่อยระวัง เมื่อจอดรถจึงไม่ค่อยใส่ระบบหรืออุปกรณ์ป้องกันรถหาย เหมือนตอนกลางคืน และช่วงเวลานี้เป็นเวลาที่คุณส่วนใหญ่ต้องเข้าไปทำงาน หรือติดต่องาน ซึ่งใช้เวลาค่อนข้างนานกว่าจะออกมาที่รถก็สามารถนำรถออกไปได้ไกลแล้ว ปลอดภัยจากด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ อีกทั้งต้องมีการทำลูกกุญแจ ซึ่งร้านทำกุญแจจะไม่เปิดตอนกลางคืน ช่วงนี้จึงเป็นช่วงที่สะดวกในการโจรกรรม ซึ่งจะมีเพื่อนร่วมขบวนการป้องกันความปลอดภัยให้ จึงทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการถูกจับกุมน้อยลง

นอกจากนี้ยังมีกลุ่มคนร้ายที่ไม่เลือกเวลาในการโจรกรรม แต่จะพิจารณาตามสภาพ และโอกาสที่เหมาะสม ร้อยละ 10 ซึ่งกลุ่มนี้จะเดินทางไปจุดต่างๆ ของเมือง คิวารถคันใดอยู่ในพื้นที่ และสภาพแวดล้อมที่เสี่ยง จะลงมือโจรกรรมทันที

#### 4.2.3 วิธีการหลบหนีการจับกุม

ตารางที่ 4.9 วิธีการหลบหนีการจับกุมของกลุ่มตัวอย่างคนร้าย

ลำดับ	วิธีการหลบหนีการจับกุม	จำนวน / คน	ร้อยละ
1	ใช้เส้นทางหลบหนีที่ศึกษาและกำหนดเป็นแบบแผนไว้ล่วงหน้า	16	53.34
2	ใช้วิทยุสื่อสารจับความเคลื่อนไหวเจ้าหน้าที่ตำรวจ	7	23.33
3	ใช้กลอุบายพรางตาเจ้าหน้าที่ตำรวจ	5	16.66
4	ไม่มีการหลบหนี	2	6.67
	รวม	30	100.00



แผนภูมิ 4.10 ร้อยละวิธีการหลบหนีการจับกุมของกลุ่มตัวอย่างคนร้าย

จากตารางที่ 4.8 พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนร้ายส่วนใหญ่ ใช้วิธีการหลบหนีการจับกุมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยมีการศึกษาเส้นทางที่ใช้โจรกรรมล่วงหน้า ร้อยละ 53.34 รองลงมาคือใช้วิทยุสื่อสารจับความเคลื่อนไหวเจ้าหน้าที่ตำรวจ ร้อยละ 23.33 และใช้กลอุบายพรางตาเจ้าหน้าที่ตำรวจ ร้อยละ 16.66 ตามลำดับตารางด้านบน ซึ่งรายละเอียดของแต่ละวิธีการ มีความแตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

#### 1. ใช้เส้นทางหลบหนีที่ศึกษาและกำหนดเป็นแบบแผนไว้ล่วงหน้า

ตัวอย่างคนร้ายกลุ่มนี้ จะมีการศึกษาเส้นทางที่ปลอดภัยหรือจุดตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจล่วงหน้า เพื่อเตรียมการหลบหนี โดยจะเลือกเส้นทางหลบหนีในช่วงเช้า ที่ไม่ค่อยมีด่านหรือจุดตรวจของตำรวจ และรถไม่ติด ในเบื้องต้นจะศึกษาโดยสังเกตเส้นทางที่จะขับผ่านก่อนว่า ตำรวจมักมาตั้งด่านหรือไม่ ตั้งด่านเวลาใด ซึ่งจะขับรถผ่านในช่วงที่ตำรวจไม่ตั้งด่านเพื่อศึกษาเก็บข้อมูล

#### 2. ใช้วิทยุสื่อสารจับความเคลื่อนไหวเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ตัวอย่างคนร้ายกลุ่มนี้ จะมีวิทยุสื่อสาร หรือ ว. ประเภทเดียวกันกับที่เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้ สามารถรับฟังความเคลื่อนไหวของตำรวจได้ทุกความถี่ ทำให้ทราบการเคลื่อนไหวของเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ที่จะเข้ามาสกัดจับ ทำให้คล่องตัวในการหลบหนี

#### 3. ใช้กลอุบายพรางตาเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ตัวอย่างคนร้ายกลุ่มนี้ จะติดสัญญาณไฟไซเรนที่หลังการยนต์ที่โจรกรรมมา เพื่อพรางตาเจ้าหน้าที่ตำรวจให้คิดว่าเป็นรถยนต์ของอาสาสมัครฝ่ายพลเรือนที่ช่วยงานเจ้าหน้าที่ จึงไม่เป็นที่สังเกต และสนใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทำให้สะดวกในการหลบหนีหลังการกระทำความผิด

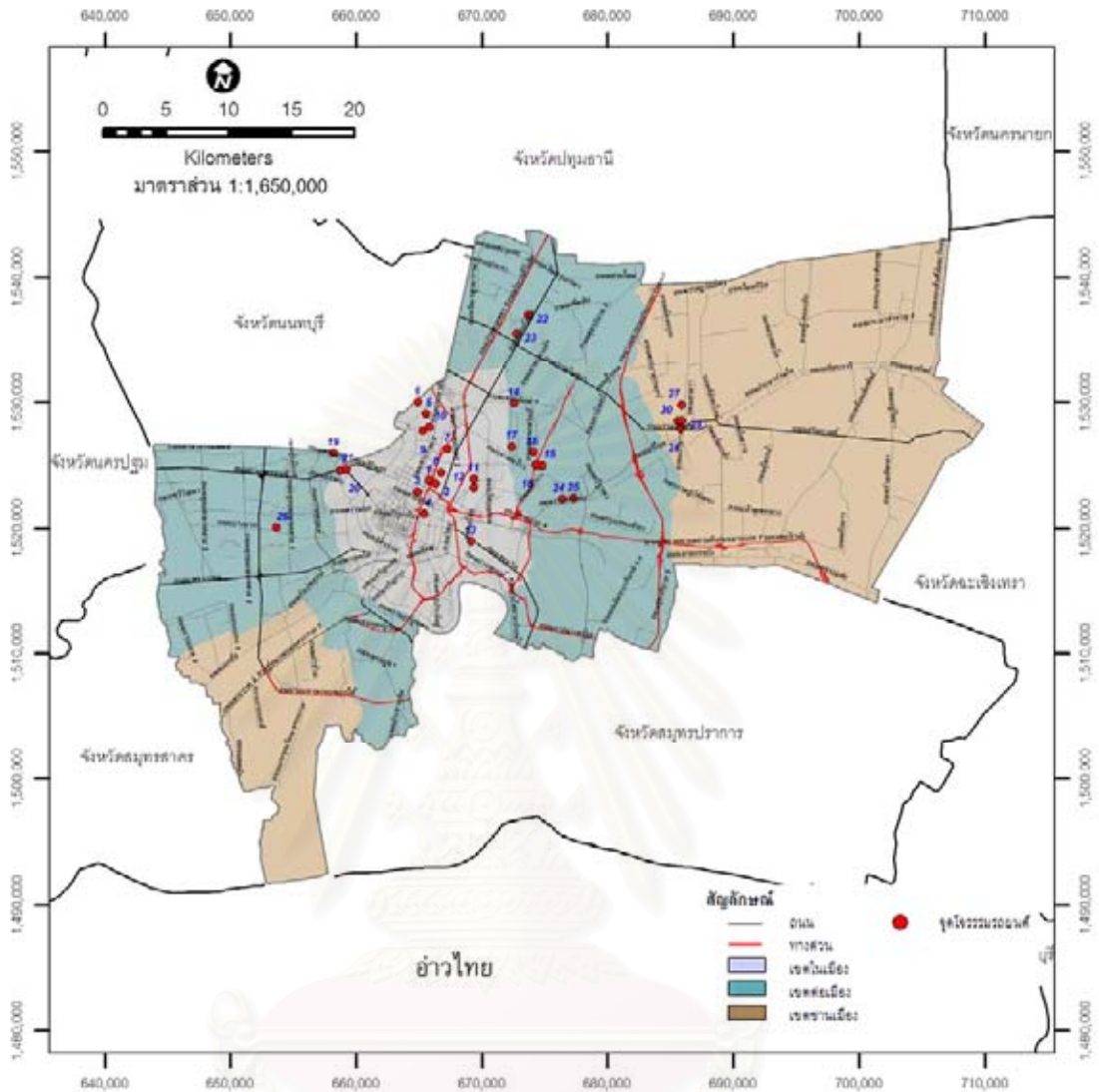
#### 4. ไม่มีการหลบหนี

ตัวอย่างคนร้ายกลุ่มนี้แทบไม่ต้องหลบหนีอะไรมาก เนื่องจากเป็นผู้ครอบครองเจ้าของรถยนต์อย่างถูกต้อง มีเอกสารหลักฐานรองรับทุกอย่าง และขับรถยนต์ของตนนำไปขายอย่างสะดวกและง่ายดาย

#### 4.2.4 วิธีการขนย้าย และเส้นทางที่ใช้ลำเลียงรถยนต์หลังโจรกรรม

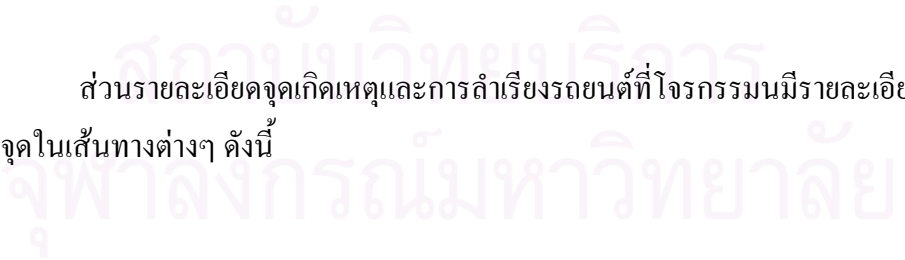
จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มตัวอย่าง 12 สถานี คนร้ายจำนวน 30 ราย พบว่า จุดเกิดเหตุเกือบทั้งหมดอยู่ใกล้กับถนนสายหลักและทางด่วนพิเศษ ที่สามารถขนย้ายและลำเลียงรถยนต์โจรกรรมได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว รายละเอียดแสดงตามแผนที่ ดังนี้

แผนที่ 4.2 จุดเกิดเหตุการณ์โจรกรรมจากการสัมผัสกับกลุ่มคนร้าย 30 ราย

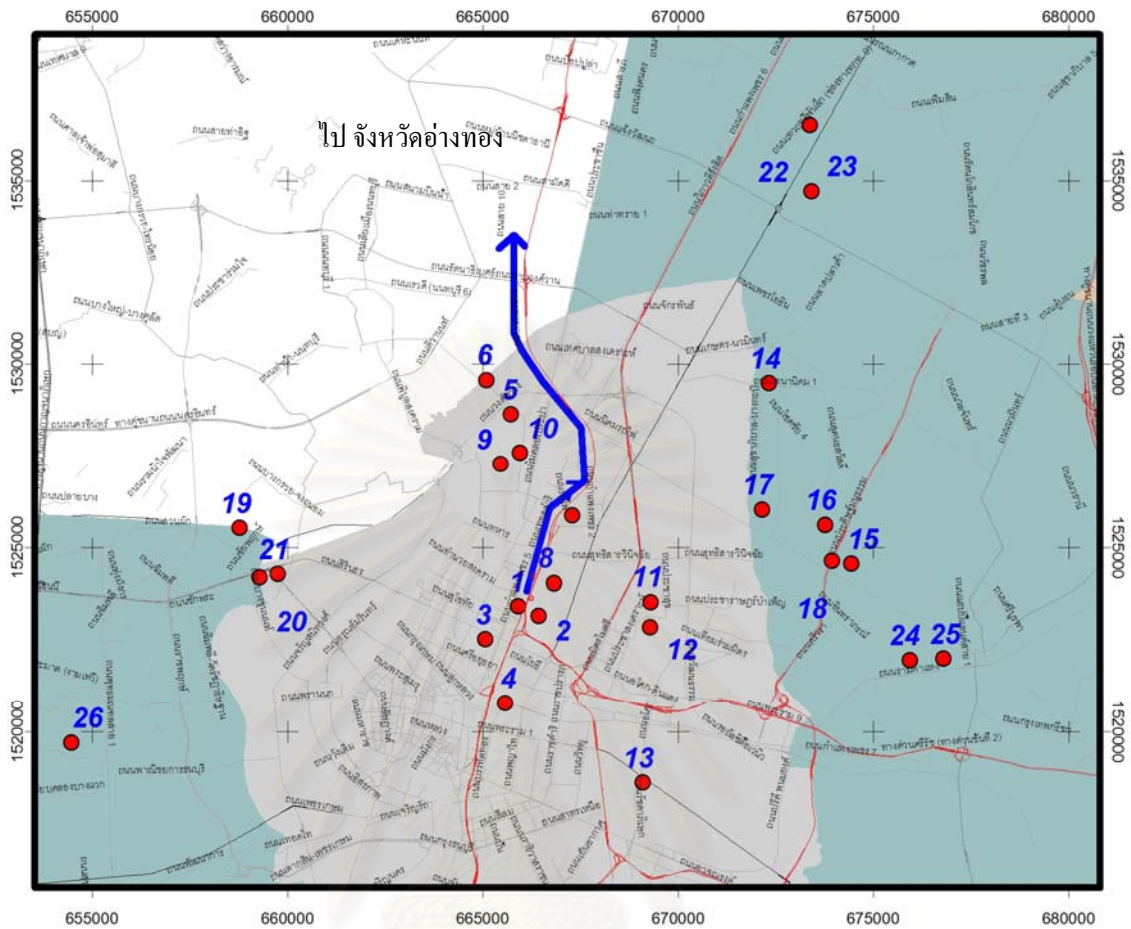


ที่มา: จากการศึกษา

ส่วนรายละเอียดจุดเกิดเหตุและการลำเลียงรถยนต์ที่โจรกรรมมีรายละเอียดนำเสนอใน  
แต่ละจุดในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

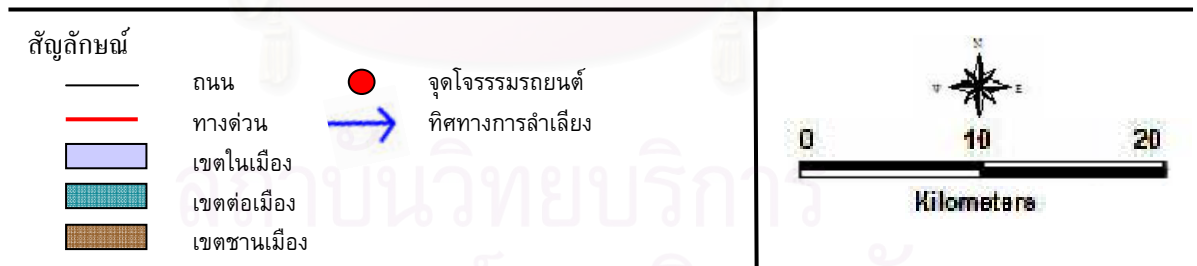


แผนที่ 4.3 เส้นทางรถลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 1



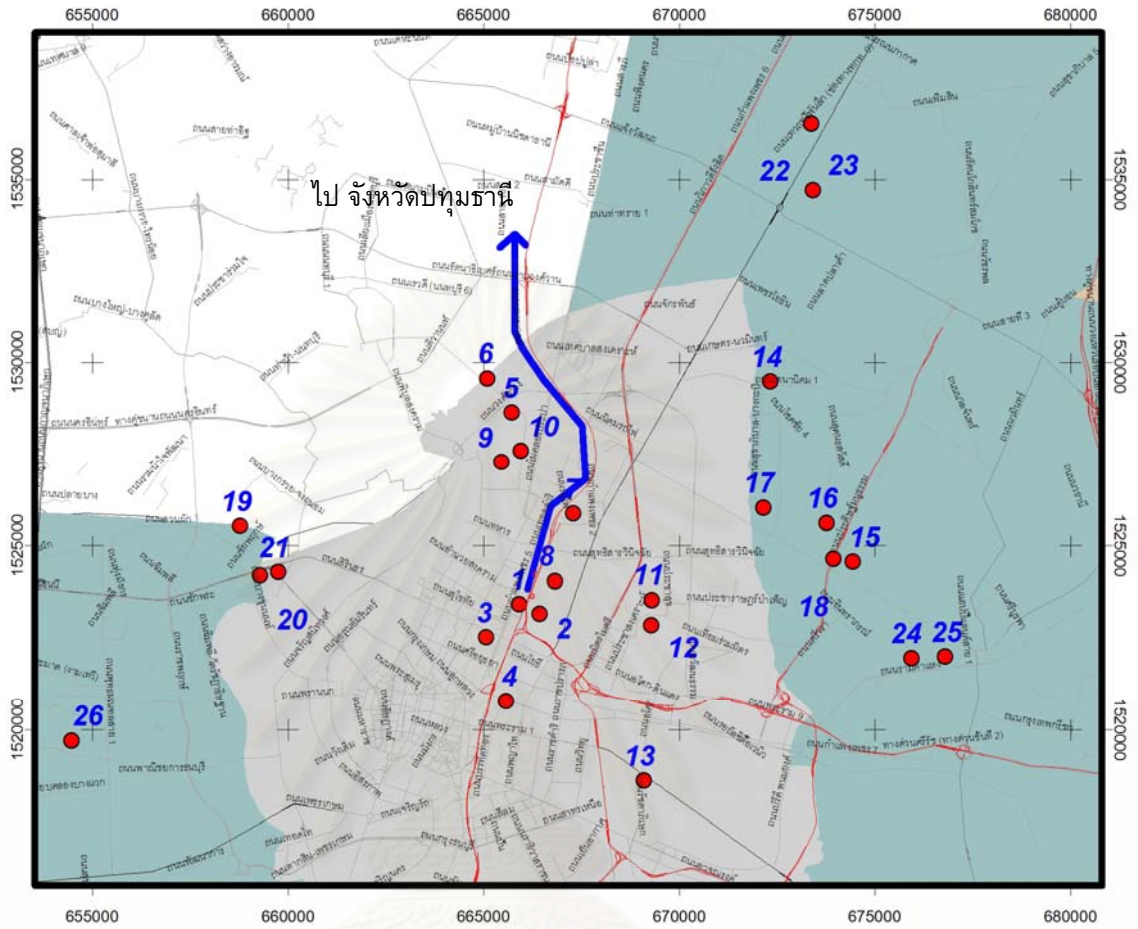
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



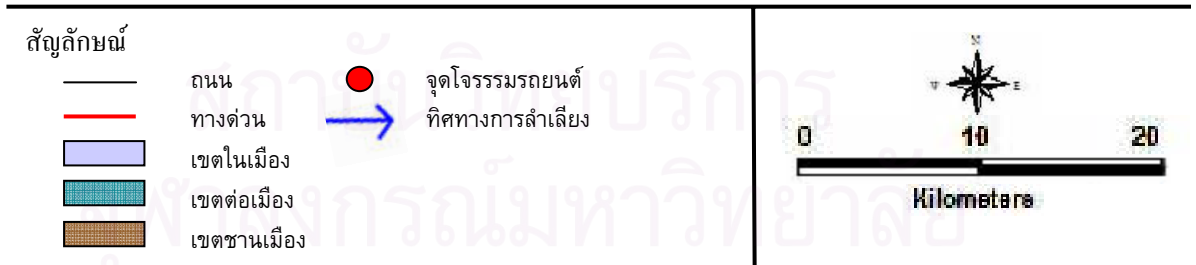
จุดเกิดเหตุบริเวณ ซอยศาสนา 5 เส้นทางที่ลำเลียงใช้ ถนนพระรามที่ 6 ขึ้นทางด่วนด่านพระรามที่ 6 ไปบางปะหันมุ่งสู่จังหวัดอ่างทอง

แผนที่ 4.4 เส้นทางรถโดยสารที่ถูกรบกวน จากจุดเกิดเหตุที่ 2



ที่มา: จากการศึกษา

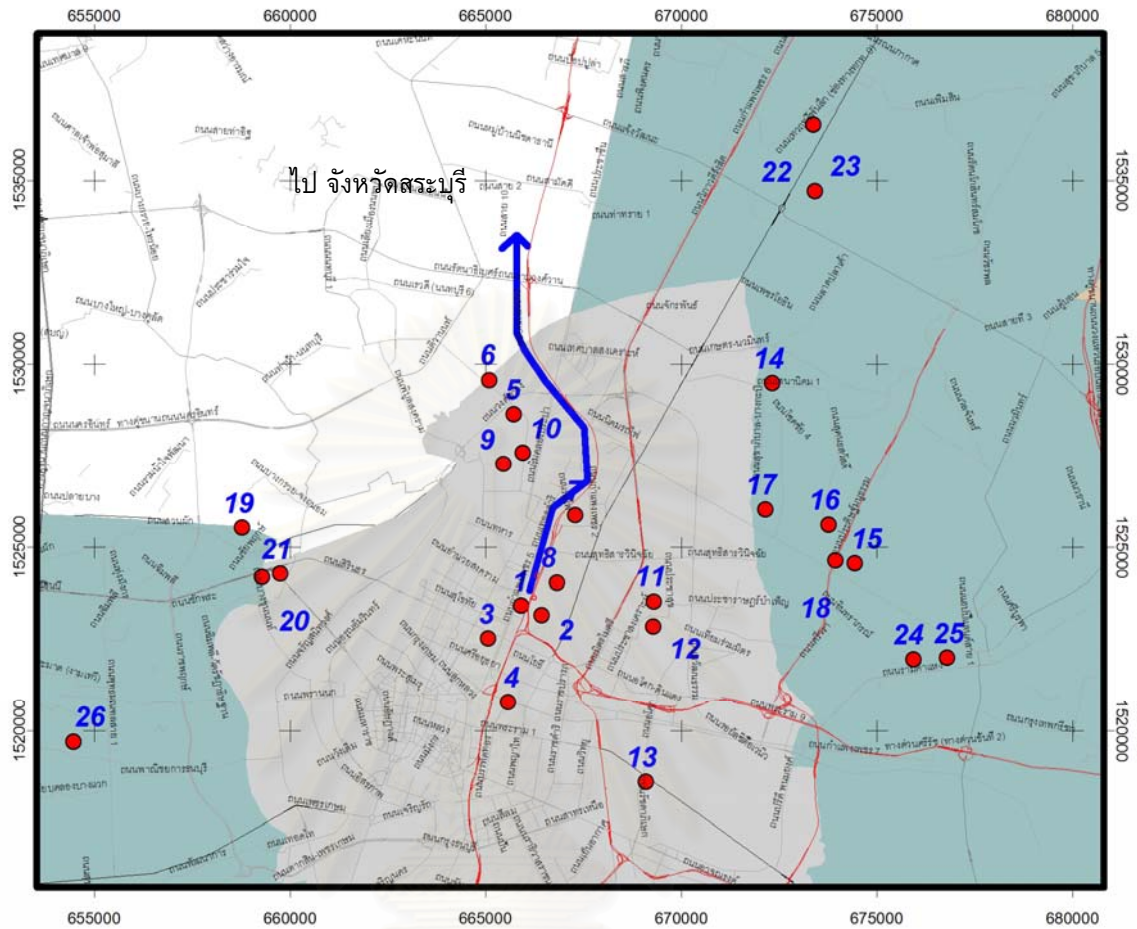
รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการ ุจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



ใช้เส้นทางลำเลียงจะใช้เส้นทางถนนพระรามที่ 6 ขึ้นทางด่วนไปลงธรรมศาสตร์ มุ่งหน้าไปปทุมธานีเพื่อสวมซากรถ

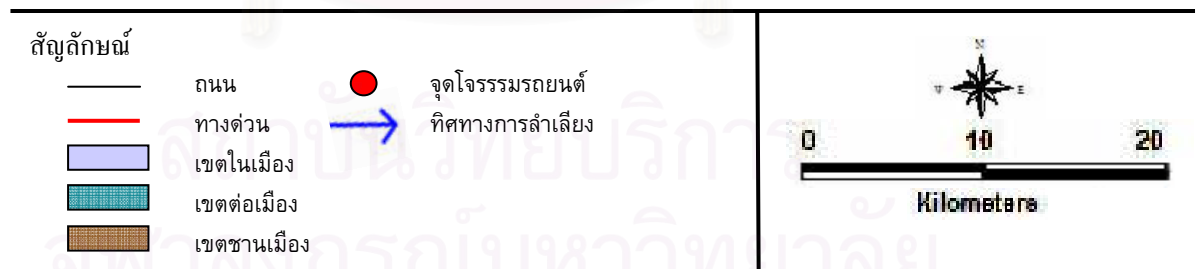


แผนที่ 4.5 เส้นทางรถลำเลียงรถยนต์ที่ถูกรังแก จากจุดเกิดเหตุที่ 3



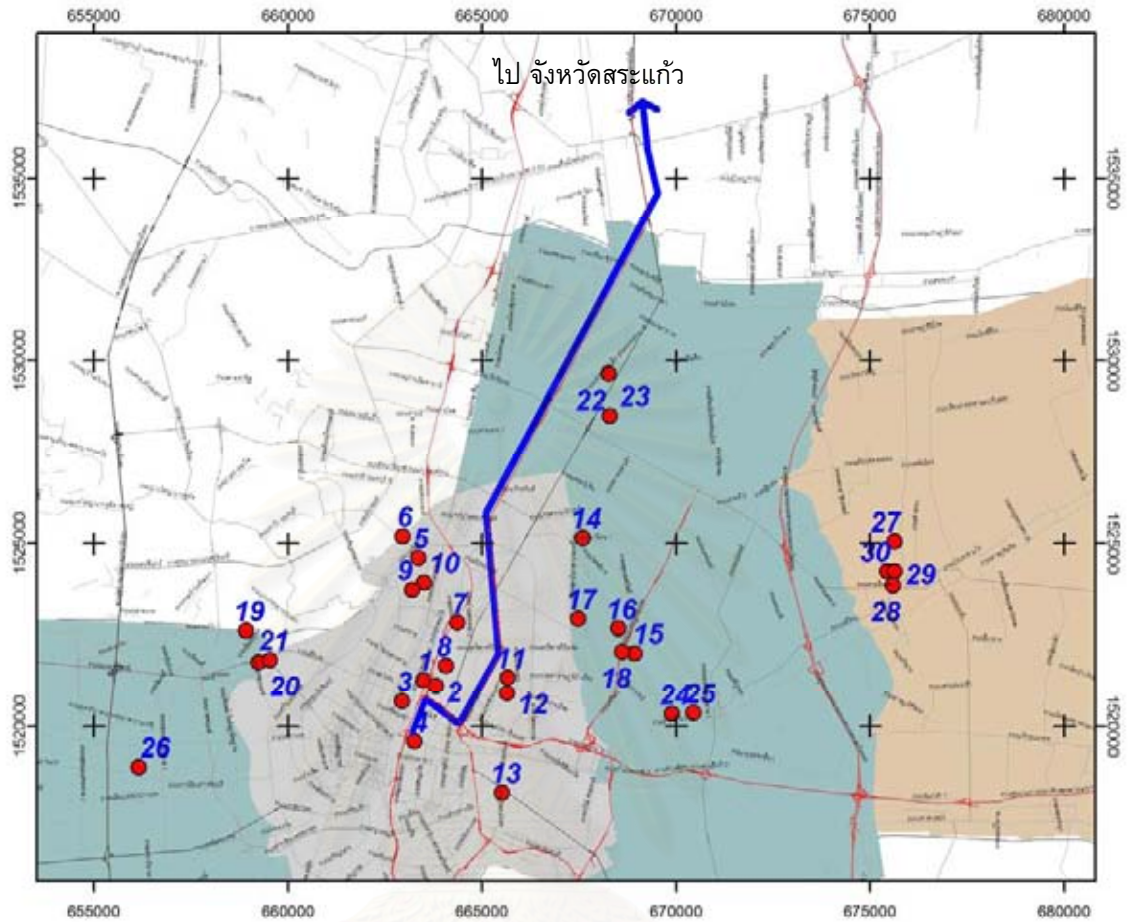
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการ รังแกรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



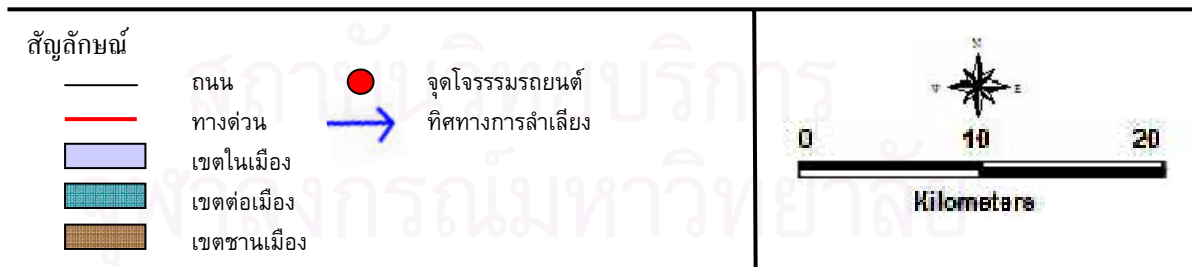
ใช้เส้นทางพระรามที่ 6 ขึ้นทางด่วน ลงสู่ทางถนนวงแหวนตะวันตก ออกถนน พลโยธิน ไปตลาดจังหวัดสระบุรี

แผนที่ 4.6 เส้นทางกำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 4



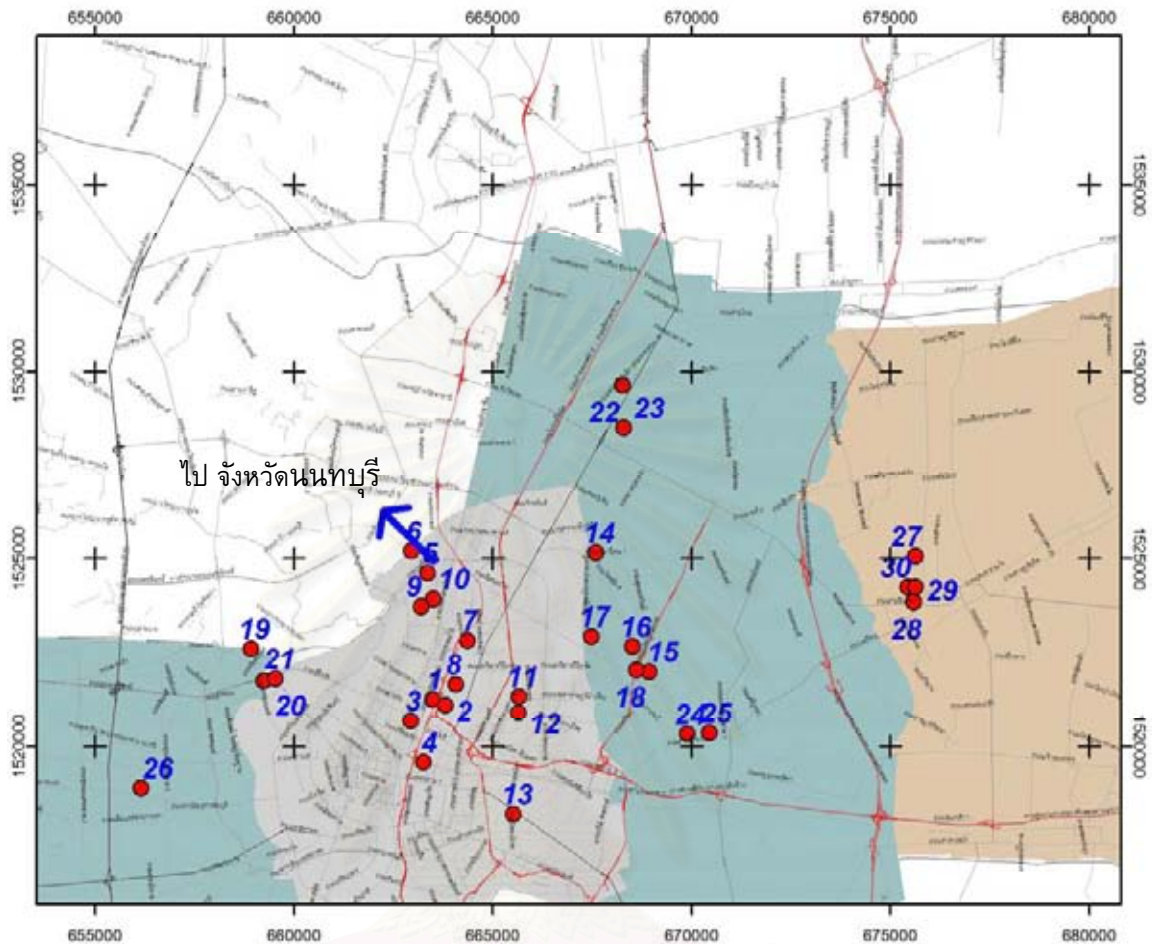
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



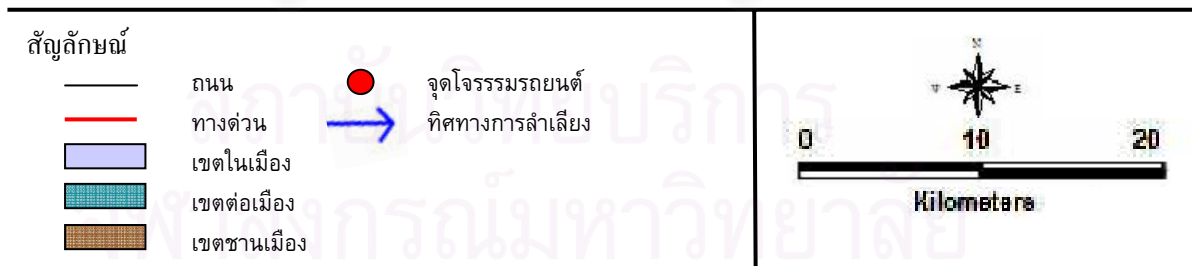
ถนนเพชรบุรี ขึ้นทางด่วนยมราช ลงสุดทางด่วน ออกถนนพหลโยธิน เข้าวังน้อยมุ่งสู่จังหวัดสระแก้ว

แผนที่ 4.7 เส้นทางการลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 5



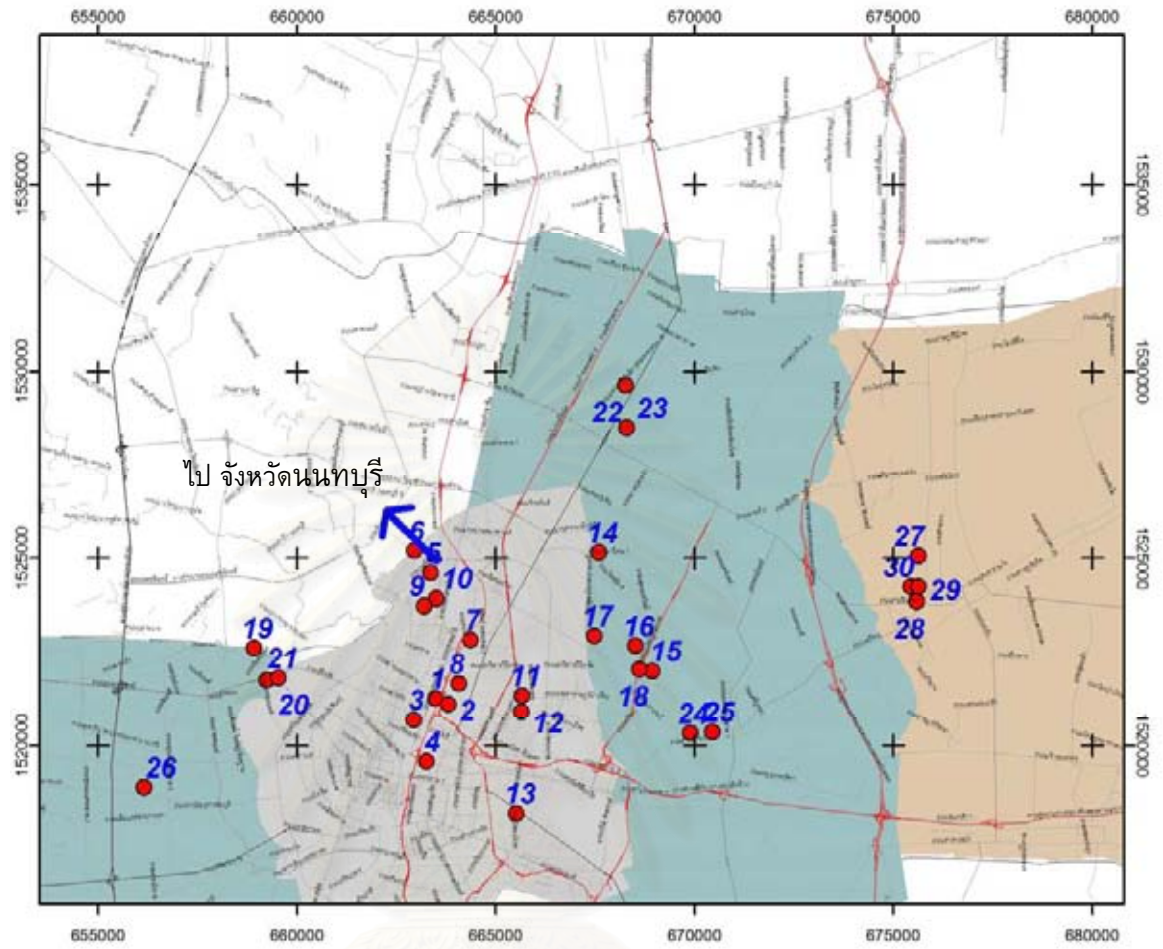
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



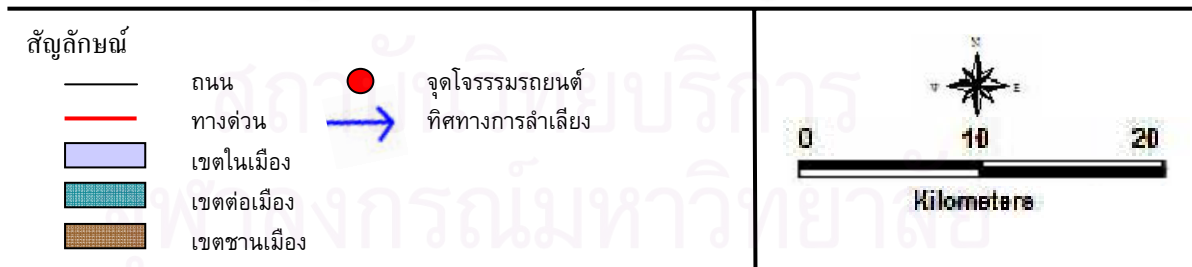
ใช้เส้นทางลำเลียงจากจุดเกิดเหตุ ไปตามถนน กรุงเทพ-นนทบุรี มุ่งสู่อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

แผนที่ 4.8 เส้นทางกำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 6



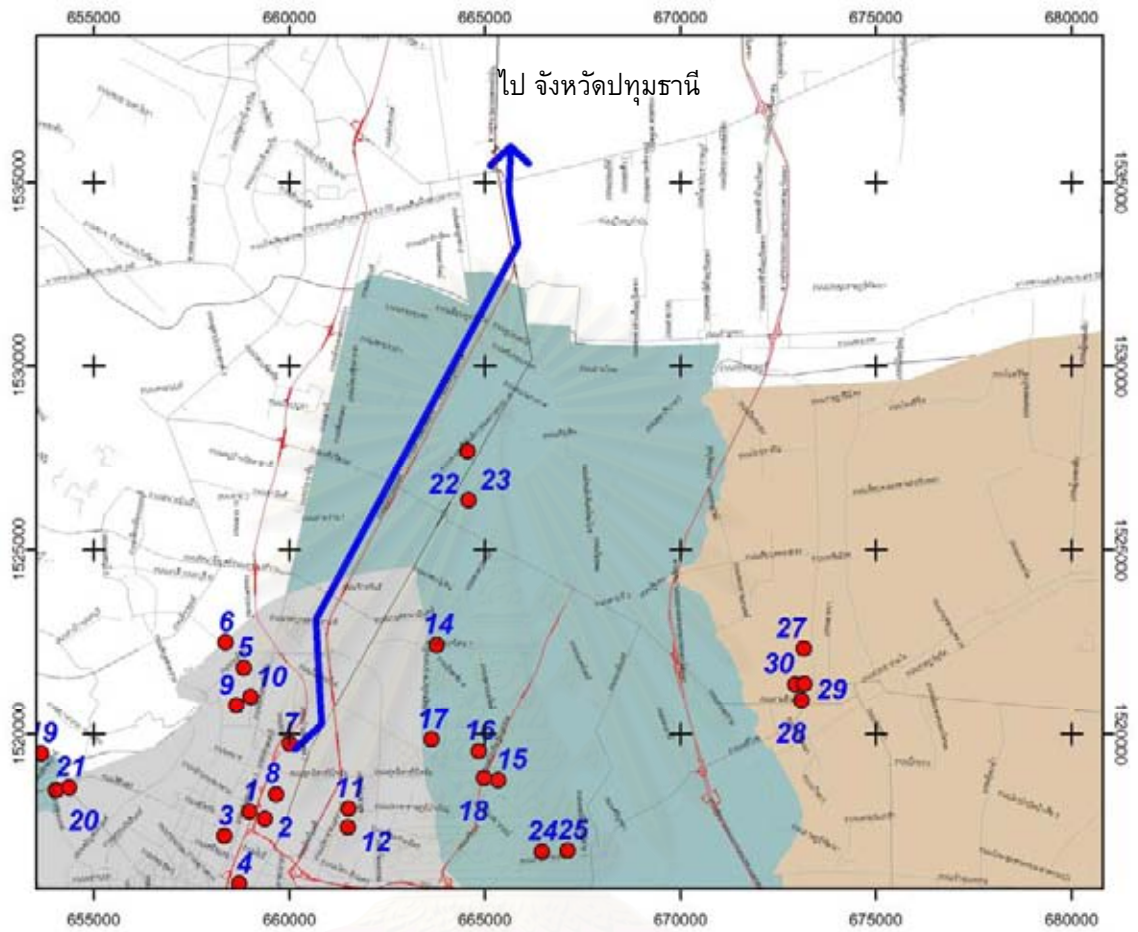
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



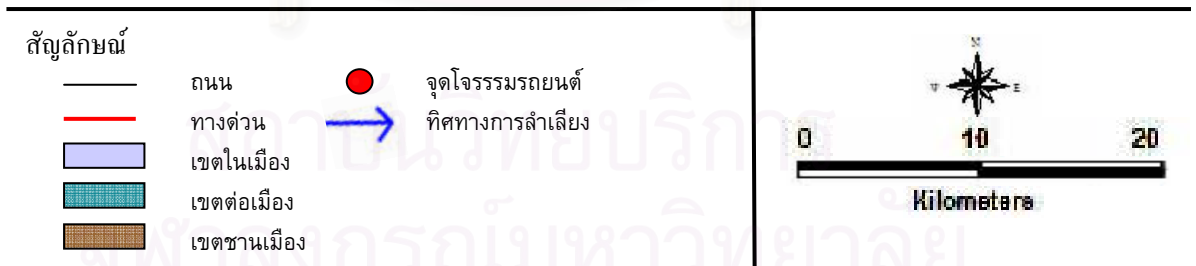
เส้นทางลำเลียงจากจุดเกิดเหตุใช้เส้นทาง กรุงเทพฯ-นนทบุรี มุ่งหน้าไปอำเภอไทรน้อย จังหวัดนนทบุรี

แผนที่ 4.9 เส้นทางกำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 7



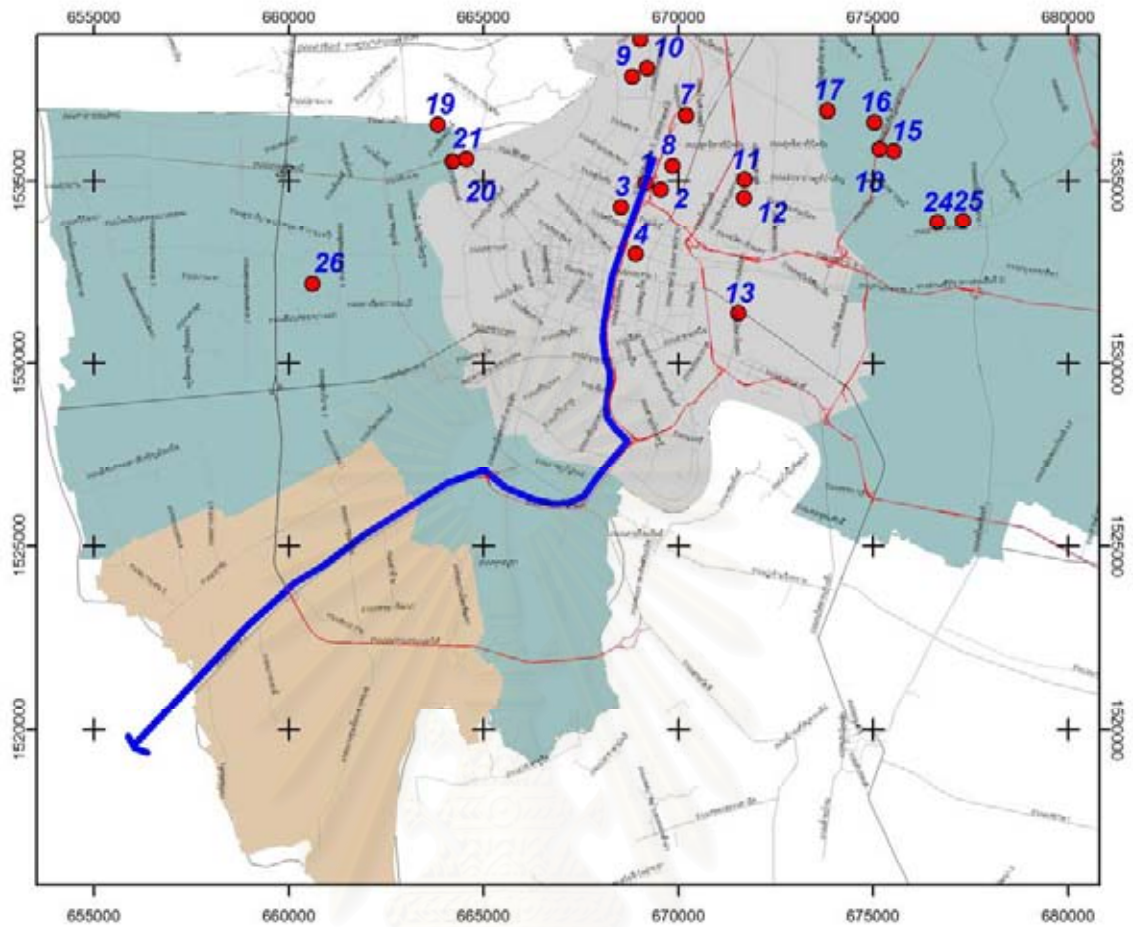
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



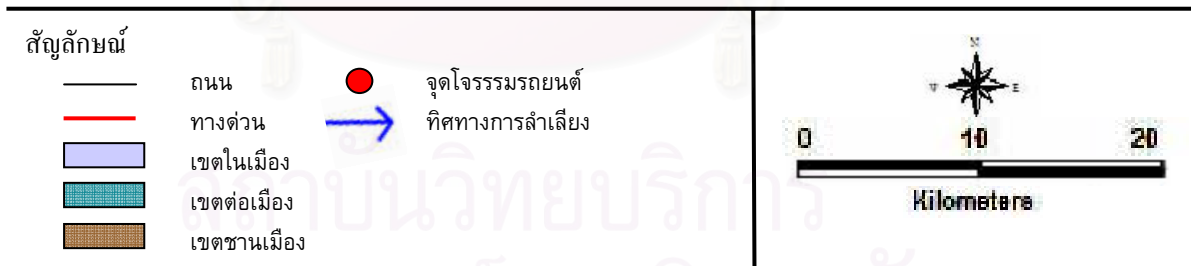
เส้นทางลำเลียงจากจุดเกิดผ่านซอยอารีย์ ออกถนนพหลโยธิน เข้าถนนวิภาวดีรังสิต ถึงรังสิตมุ่งสู่จังหวัดปทุมธานี เพื่อส่งให้คนกลาง

แผนที่ 4.10 เส้นทางกำลัียงรถยนต์ที่ถูกโจกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 8



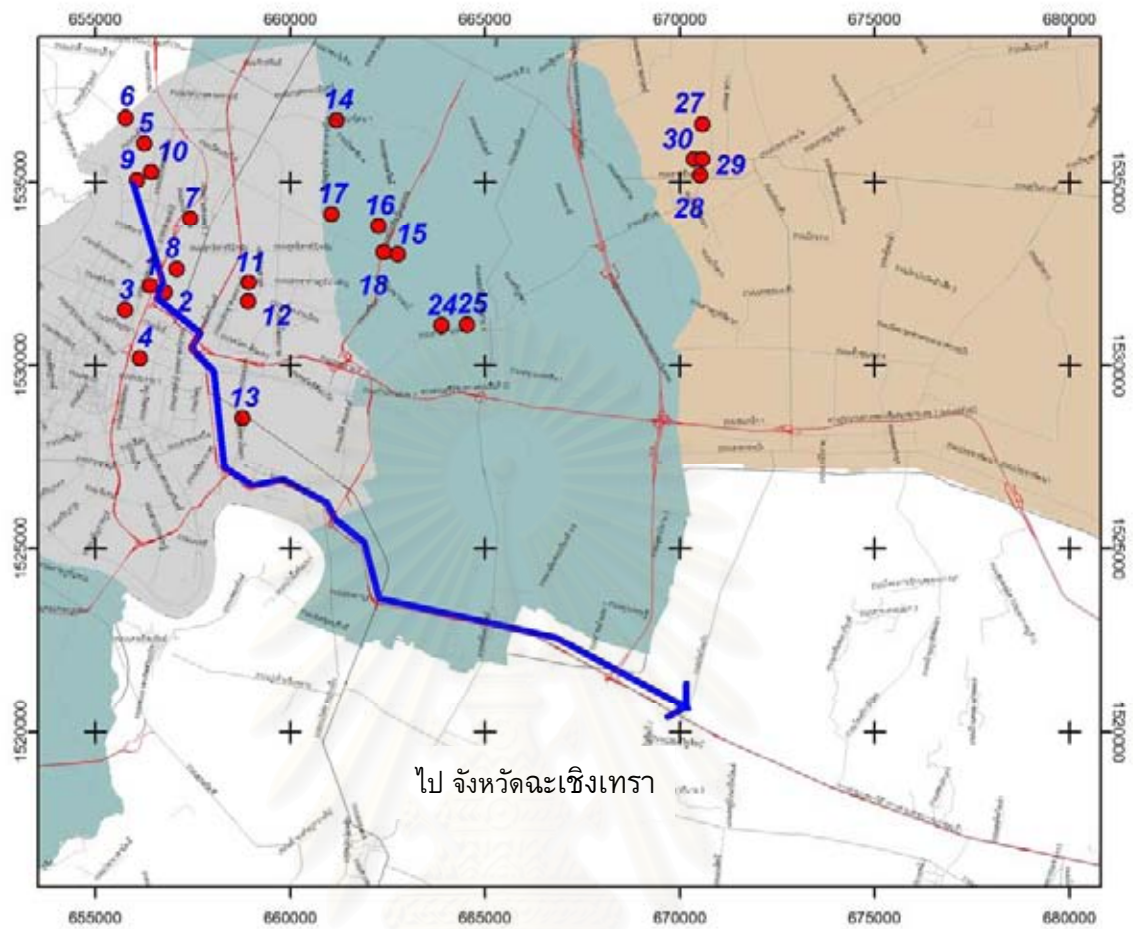
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



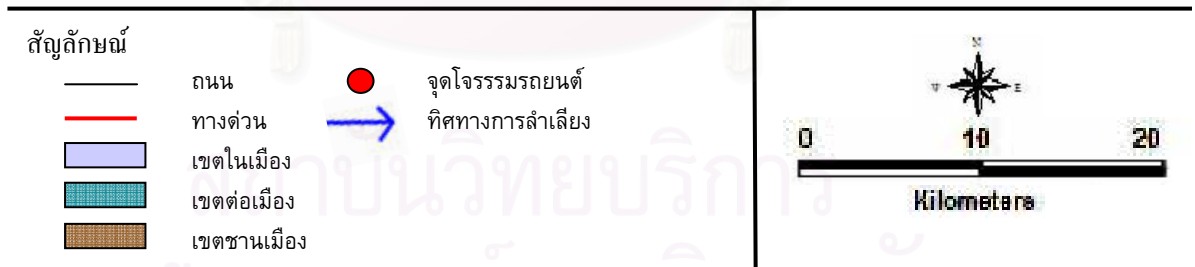
เส้นทางลำลัียงขึ้นทางด่วนไปสู่ถนนเพชรเกษมมุ่งหน้าไปอ้อมน้อย เข้าถนนกาญจนา  
ไปถนนพระราม 2 มุ่งหน้าสู่สมุทรสาคร เพื่อส่งบ้านเพื่อนรอขาย

แผนที่ 4.11 เส้นทางรถลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 9



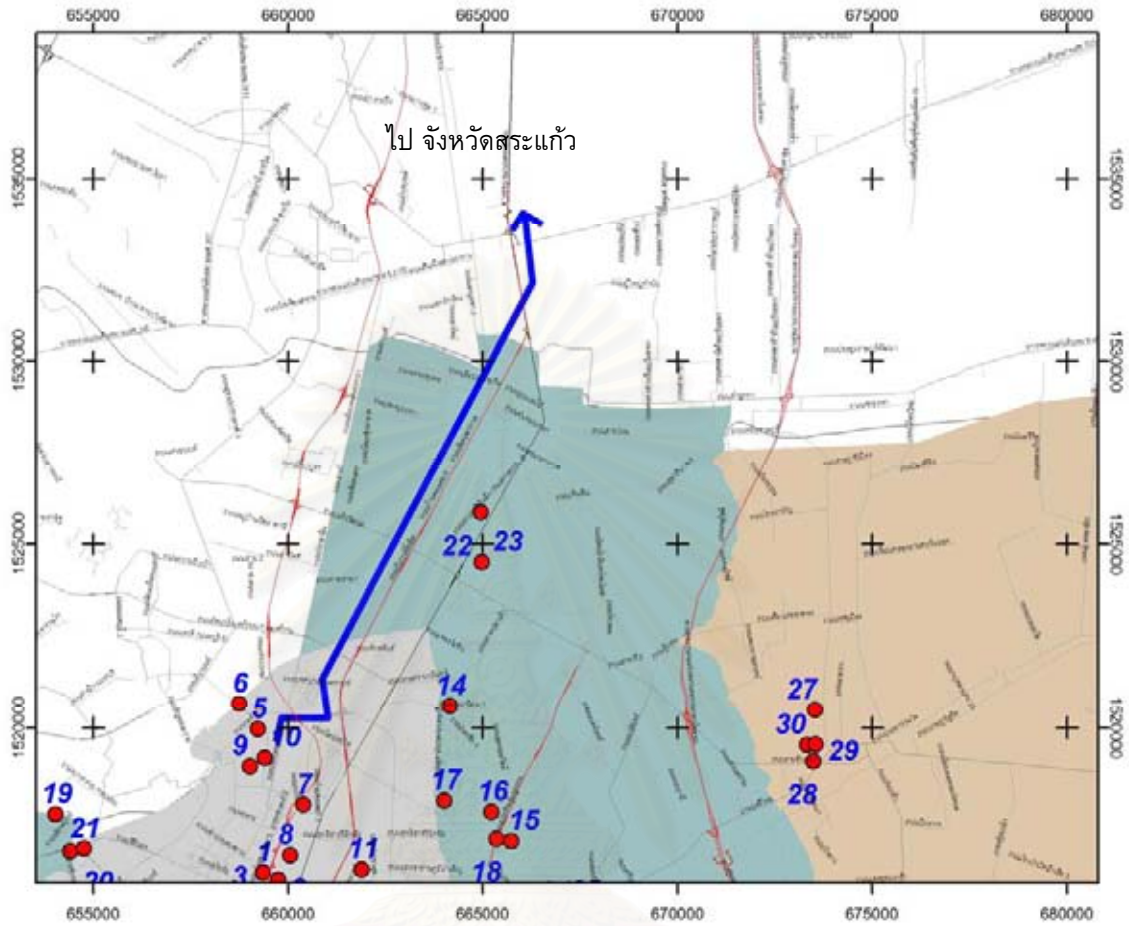
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



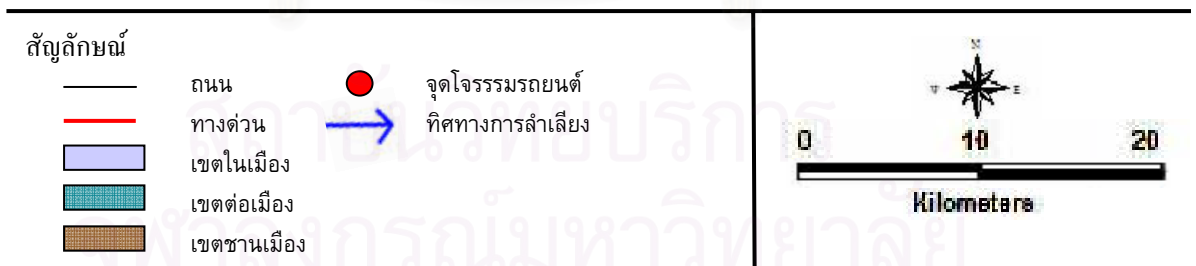
เส้นทางที่ลำเลียงใช้ทางด่วนประชาชน ลงบางนา ไปตามถนนบางนา-ตราด เข้าจังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อไปที่อู่ซ่อมรถอู่หนึ่งในพื้นที่ ต.สับแฉัดсок อ.บ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา แล้วจะให้ผู้ที่รู้จักตั้งกล่าวลบเลขตัวถัง และถอดแยกชิ้นส่วนอะไหล่เป็นชิ้นๆ เอาไปจำหน่ายเอากำไร

แผนที่ 4.12 เส้นทางรถลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 10



ที่มา: จากการศึกษา

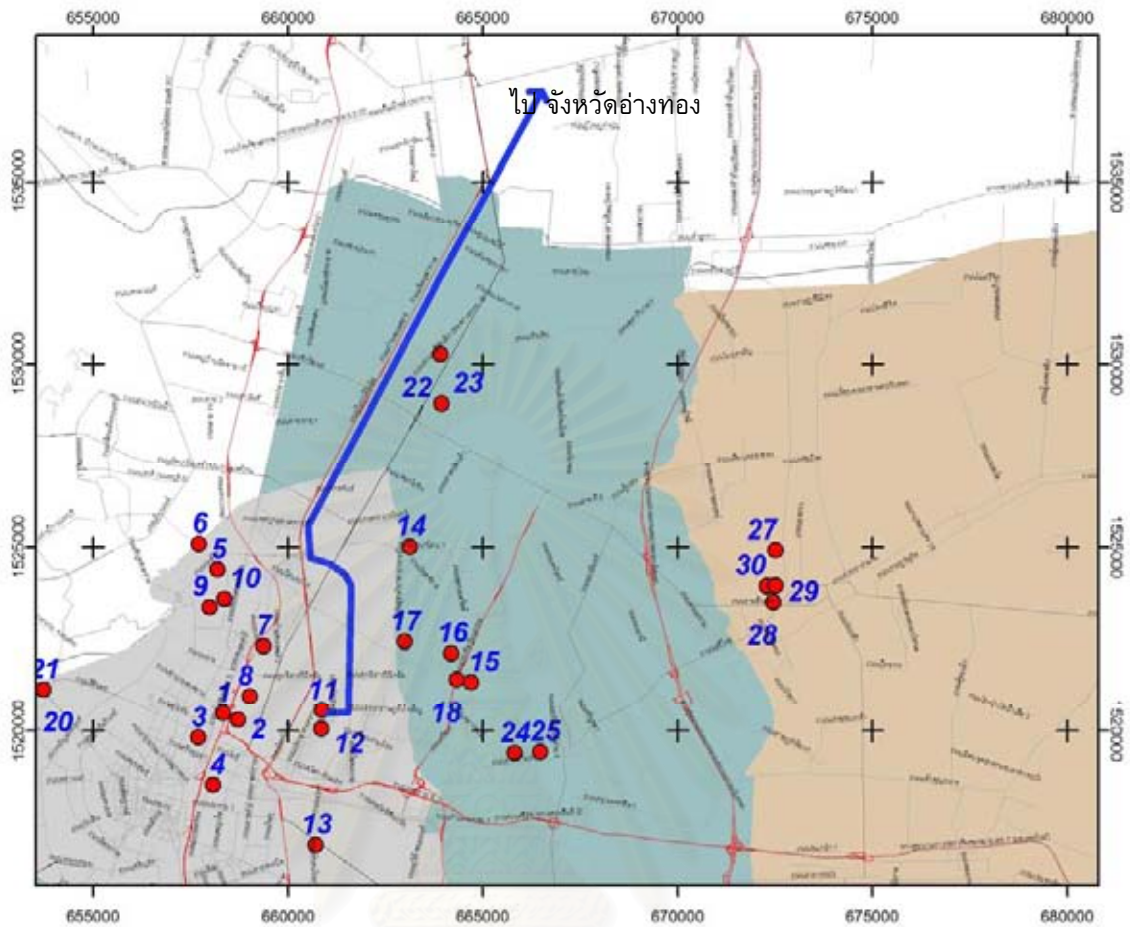
รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



เส้นทางลำเลียงจากจุดโจรกรรม ไปตามถนนรัชดาภิเษก ถนนวิภาวดีรังสิต เข้าถนนพหลโยธิน จากนั้นใช้เส้นทางแยกวงน้อย มุ่งสู่ อ.อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เพื่อนำรถไปเปลี่ยนสี เปลี่ยนหมายเลขเครื่องและหมายเลขตัวถังรถแล้วนำไปขาย ชายแดน ไทย-กัมพูชา ที่ อำเภอ อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว










แผนที่ 4.13 เส้นทางรถโดยสารที่ถูกรื้อถอน จากจุดเกิดเหตุที่ 11



ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการ ุจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

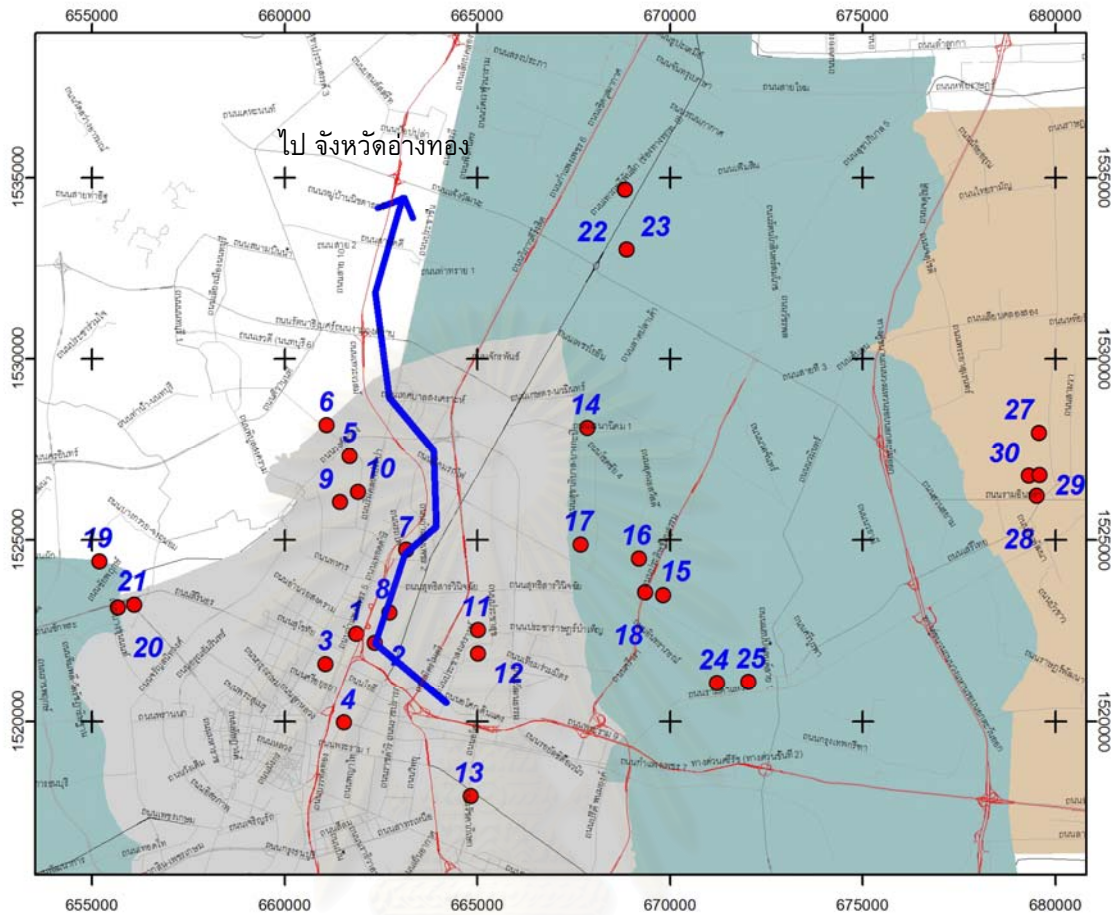
สัญลักษณ์

-  ถนน
-  ทางด่วน
-  เขตในเมือง
-  เขตต่อเมือง
-  เขตชานเมือง
-  จุดุจรกรรมรถยนต์
-  ทิศทางการลำเลียง



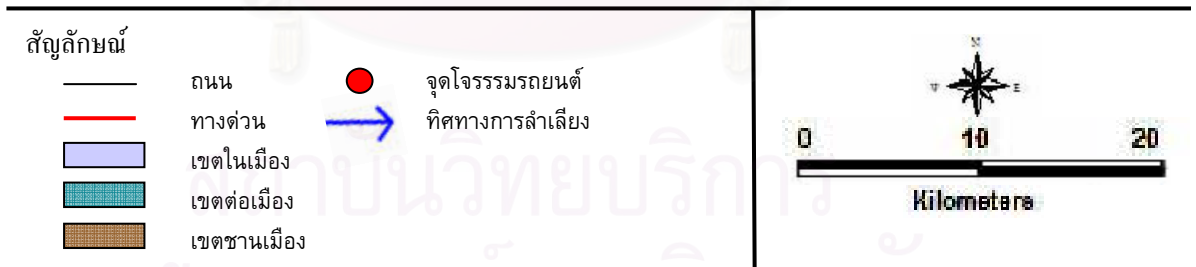
เส้นทางลำเลียง ใช้ถนนรัชดาภิเษก เข้าถนนวิภาวดีรังสิตไปรังสิต แยกเข้าถนนรังสิต-องครักษ์ ผ่านจังหวัดนครนายก มุ่งสู่จังหวัดสระแก้ว ไปถึงสระแก้ว แล้วจึงนำรถที่ได้จากการ ุจรกรรมไปส่งพรรคพวกที่ร่วมกัน ุจรกรรม แล้วพรรคพวกจะเอาไปเปลี่ยนแปลงเอกสารประกอบตัวรถ นำออกขายแดนไทย-กัมพูชาไปจำหน่าย

แผนที่ 4.14 เส้นทางรถลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 12



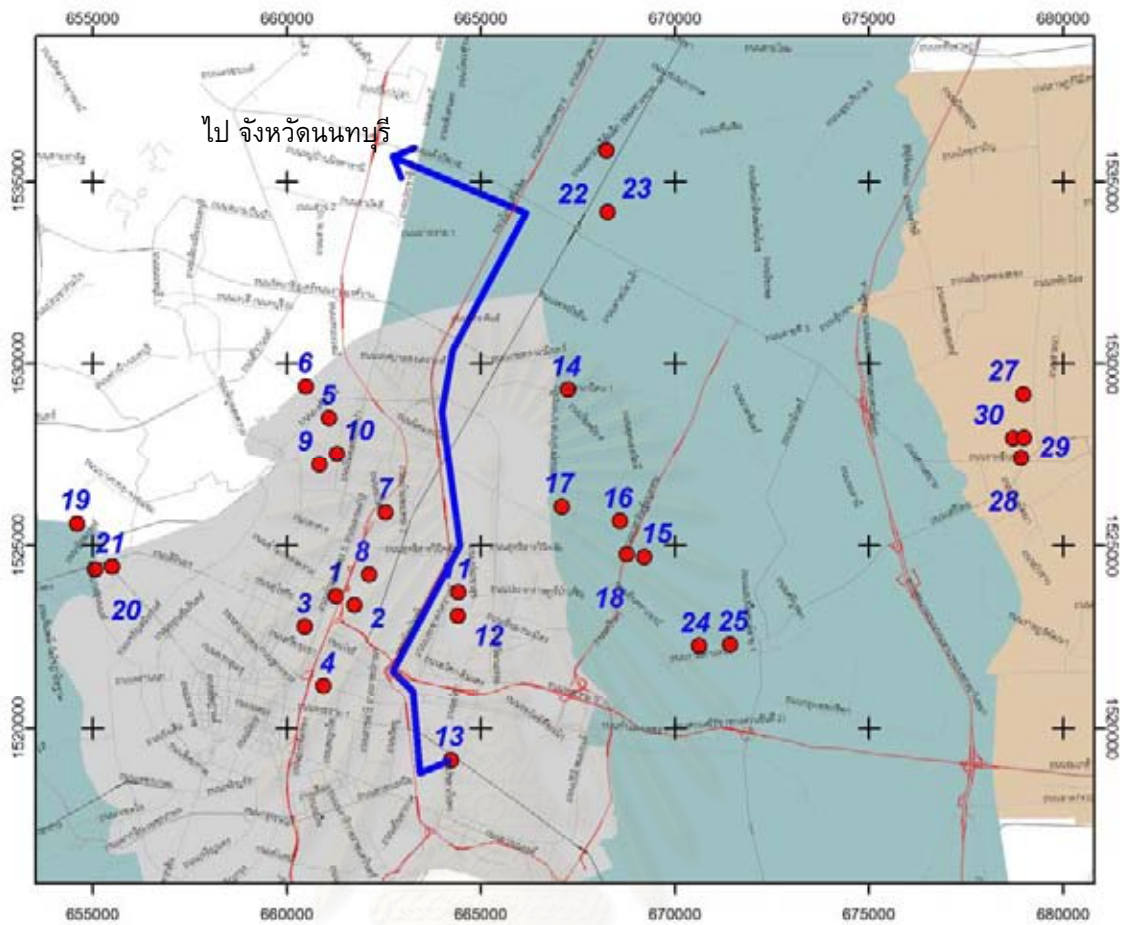
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



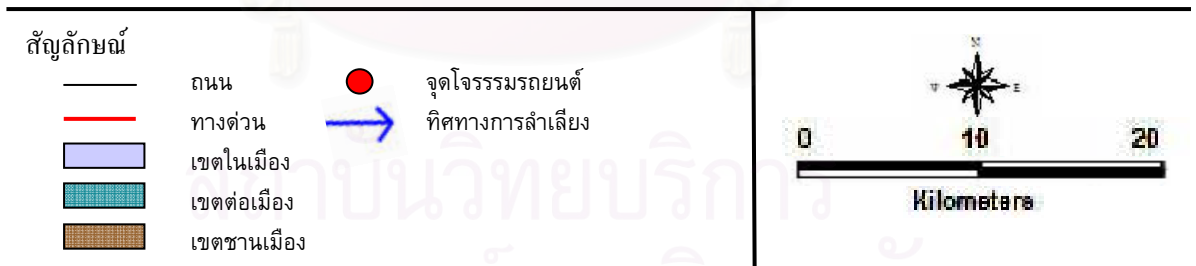
เส้นทางที่ลำเลียงใช้ถนนเพชรบุรี ถนนพระรามที่ 6 ขึ้นทางด่วนไปบางปะหันมุ่งสู่จังหวัดอ่างทอง เพื่อส่งผู้ทำการสวมซากรถ หรือขับไปขายต่อทั้งคันด้วยตัวเอง

แผนที่ 4.15 เส้นทางรถโดยสารที่ถูกรังแก จากจุดเกิดเหตุที่ 13



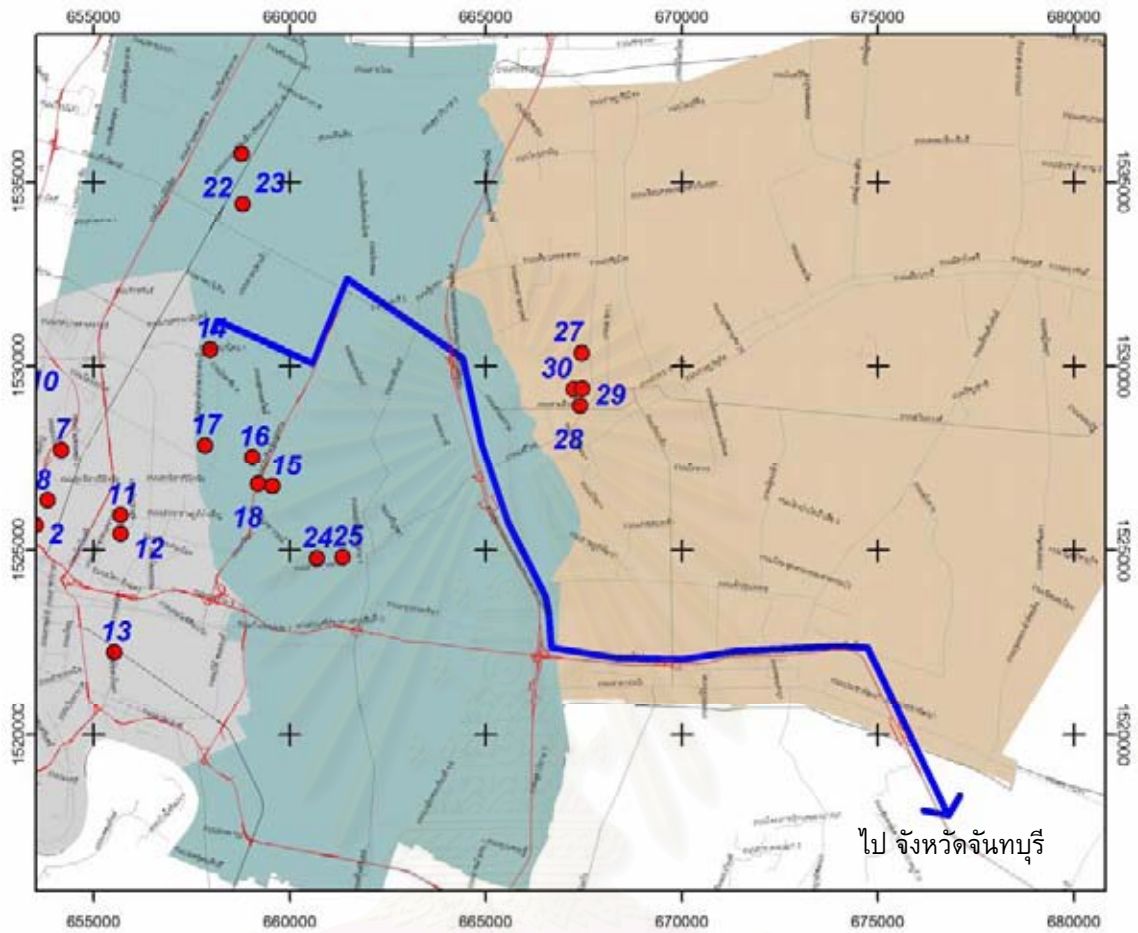
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการ รังแกรถโดยสารในกรุงเทพมหานคร



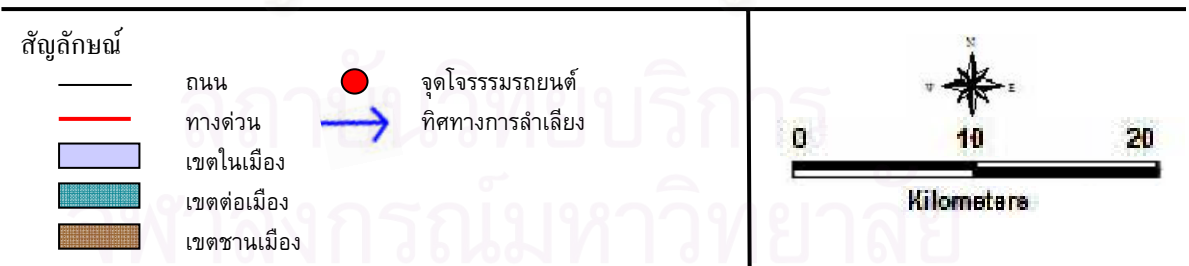
เส้นทางรถโดยสารที่ไปตามถนนสุขุมวิท ผ่านแยกอโศก ไปคลองเตย ขึ้นทางด่วนที่ พระรามที่ 4 เนื่องจากสามารถวิ่งหลบหนีได้สะดวกรวดเร็ว ลงทางด่วนที่ถนนแจ้งวัฒนะ มุ่งสู่จังหวัด นนทบุรี เพื่อเปลี่ยนแปลงสภาพรถแล้วจะรถออกเร็วขาย ตามเส้นทางต่างๆ ไม่มีขาประจำ

แผนที่ 4.16 เส้นทางรถโดยสารที่ถูกรังแกจากจุดเกิดเหตุที่ 14



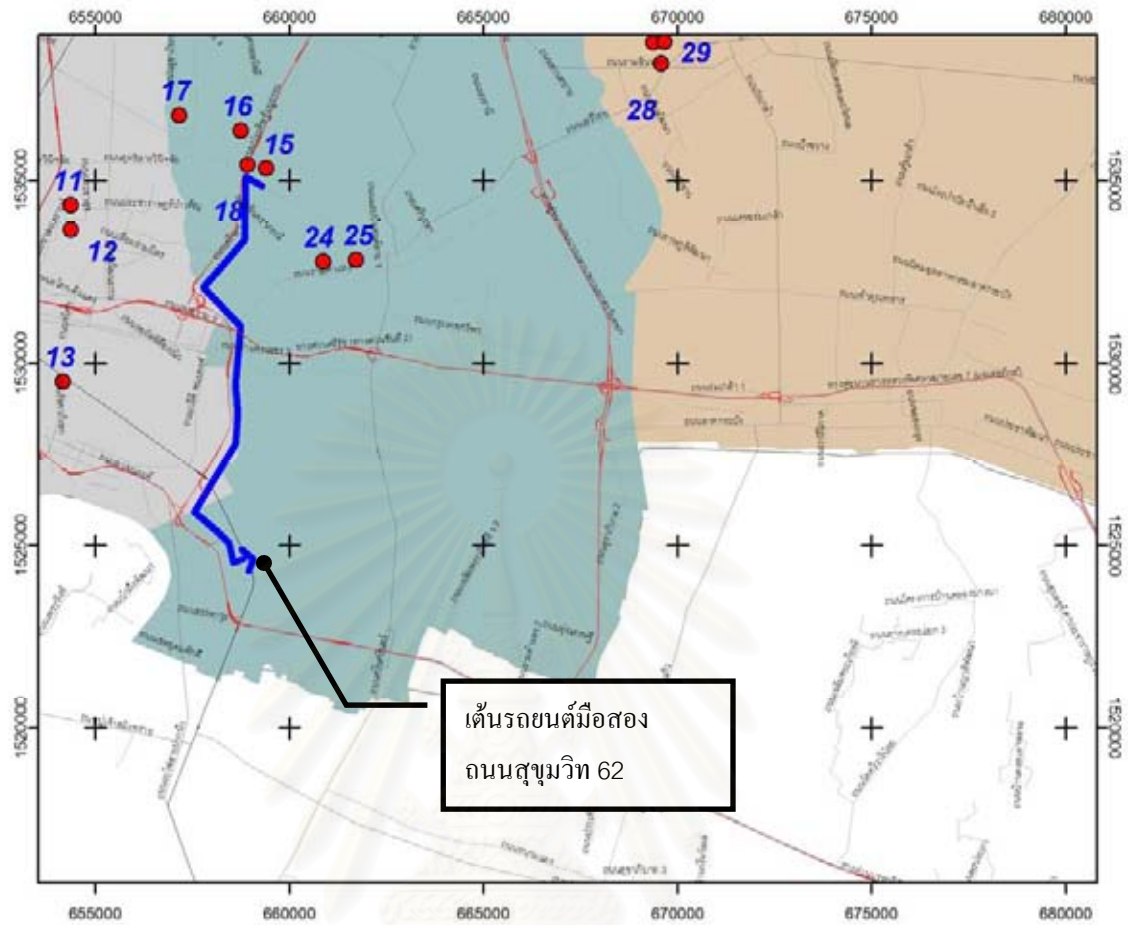
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการรังแกรถโดยสารในกรุงเทพมหานคร



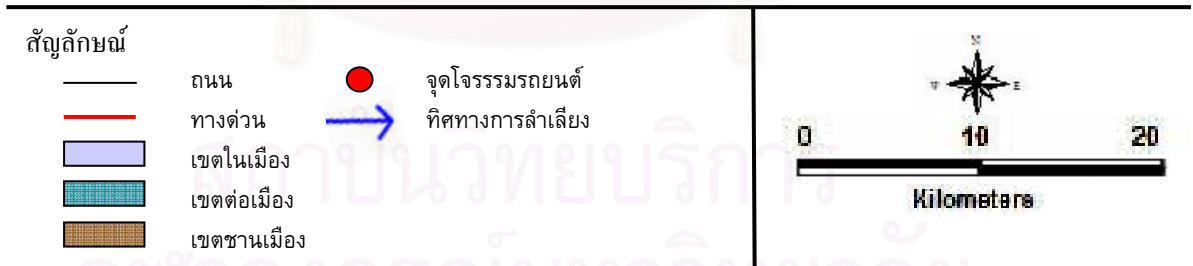
เส้นทางลำเลียง จากจุดโจรกรรมใช้ถนนเกษตร-นวมินทร์ ขับไปตามถนนเลียบทางด่วนรามอินทรา เข้าสู่ถนนรามอินทรา ขึ้นถนนวงแหวนตะวันออก ถึงมอเตอร์เวย์ มุ่งสู่จังหวัดจันทบุรี เพื่อขายต่อคนกลาง

แผนที่ 4.17 เส้นทางกำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 15



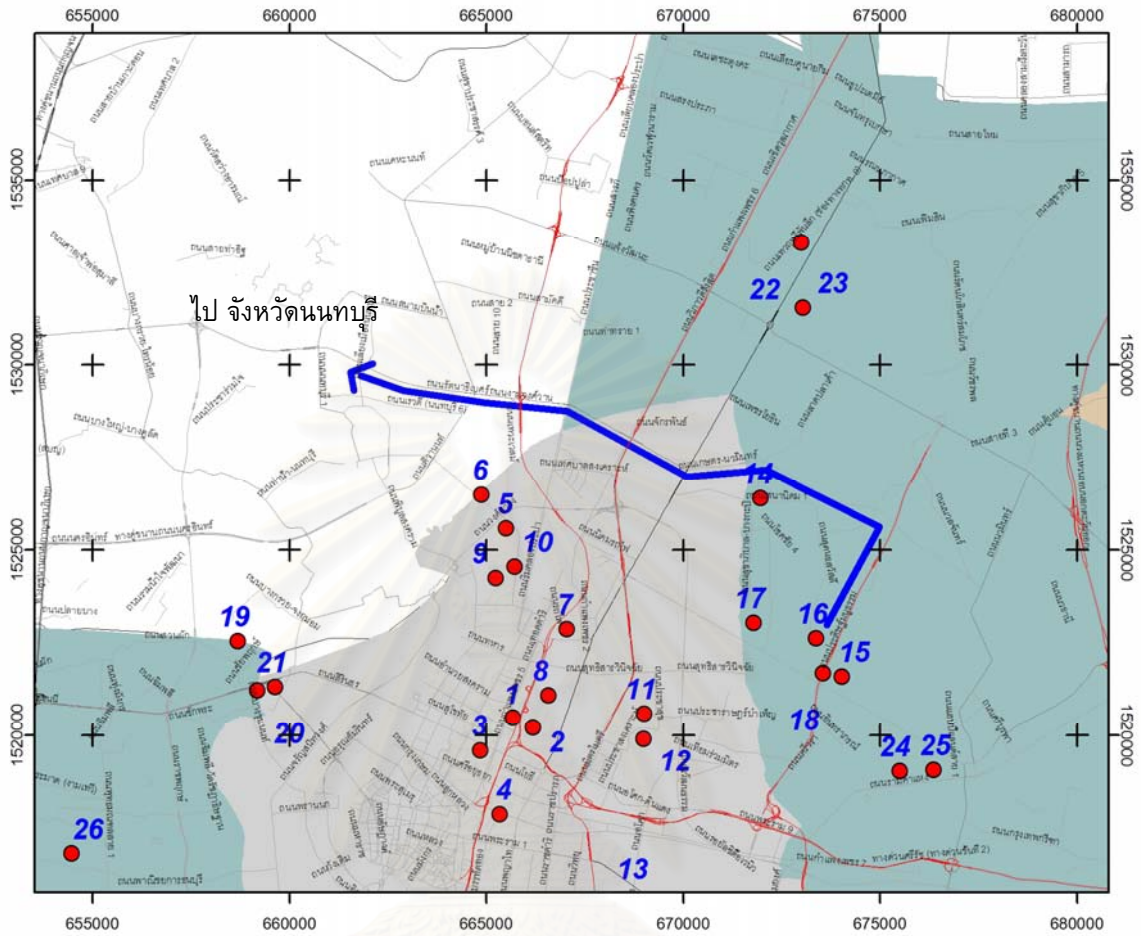
ที่มา: จากการสืบหา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



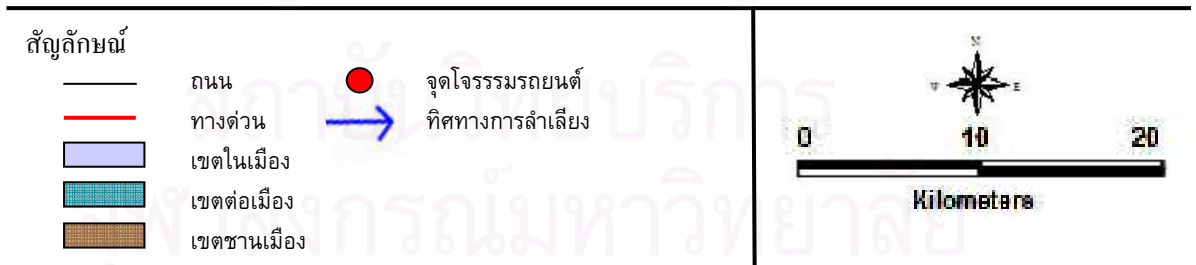
เส้นทางลำเลียง ขั้บรถยนต์ของตนเองตามปกติ จากบ้านไปขายที่เดินท์รถยนต์มือสองย่านสุขุมวิท 62 เพื่อขายเอง

แผนที่ 4.18 เส้นทางการลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 16



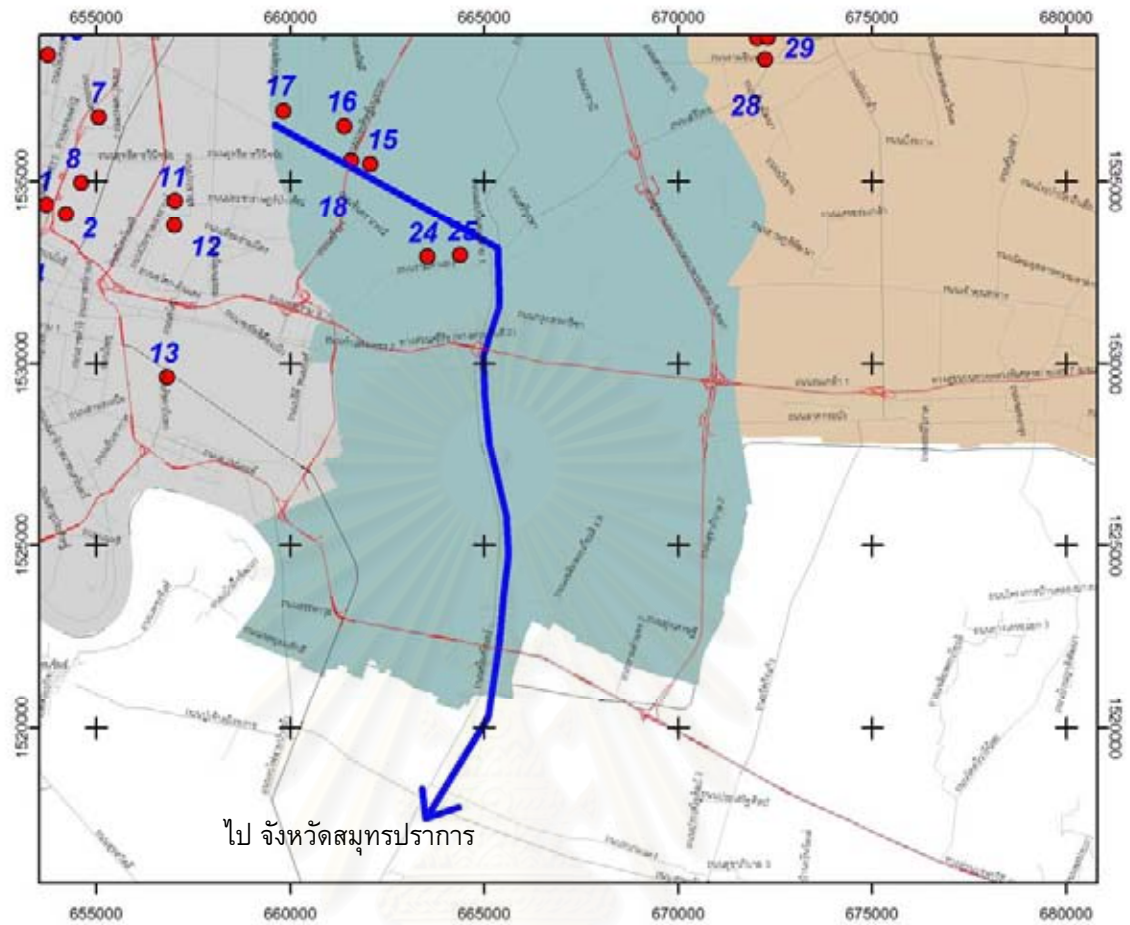
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



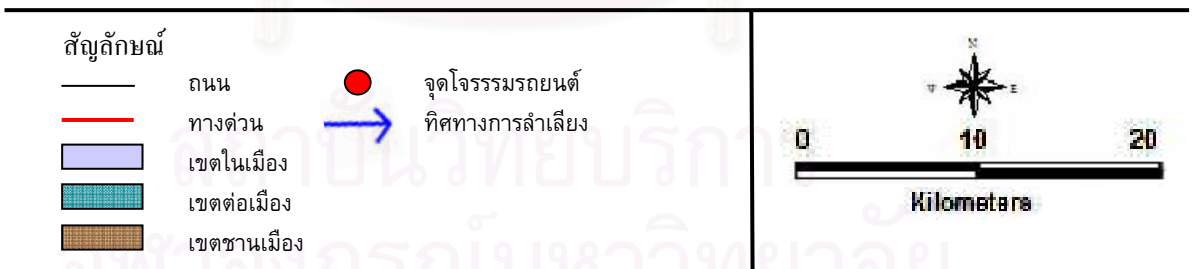
เส้นทางลำเลียงใช้ ถนนเลียบทางด่วนรามอินทรา เข้าเกษตร-นวมินทร์ ตรงไปพงษ์เพชร  
เข้าจังหวัดนนทบุรี เพื่อแปลงสภาพ ขายทั้งคัน ไม่มีที่จะประจำ

แผนที่ 4.19 เส้นทางรถลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 17



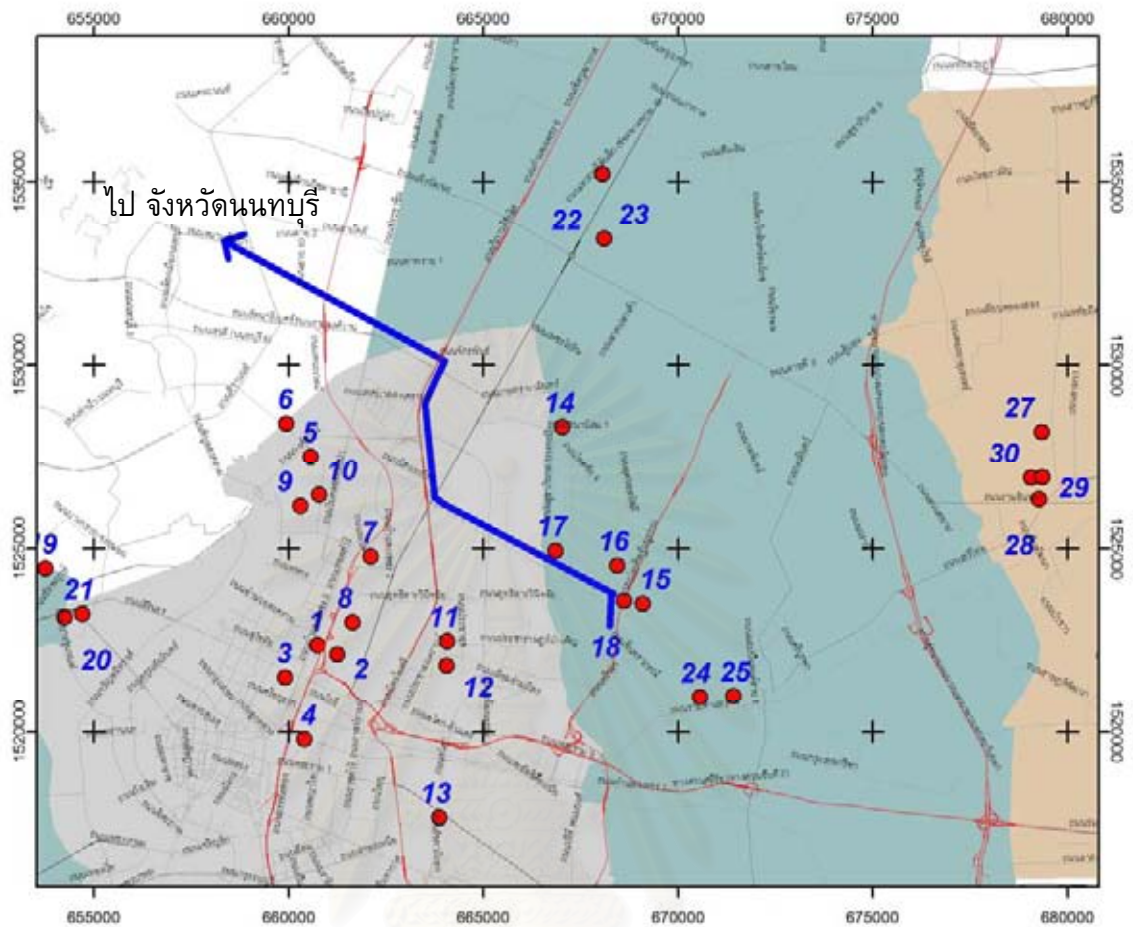
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



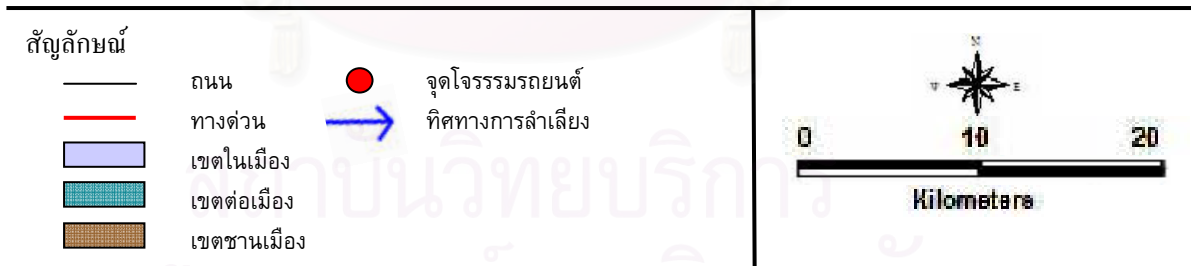
จะขับรถไปตามถนนลาดพร้าว ตรงไปตามถนนศรีนครินทร์ เข้าสู่จังหวัดสมุทรปราการ  
พักไว้ แล้วขับมาขายต่อคนกลางทั้งคัน

แผนที่ 4.20 เส้นทางรถลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 18



ที่มา: จากการศึกษา

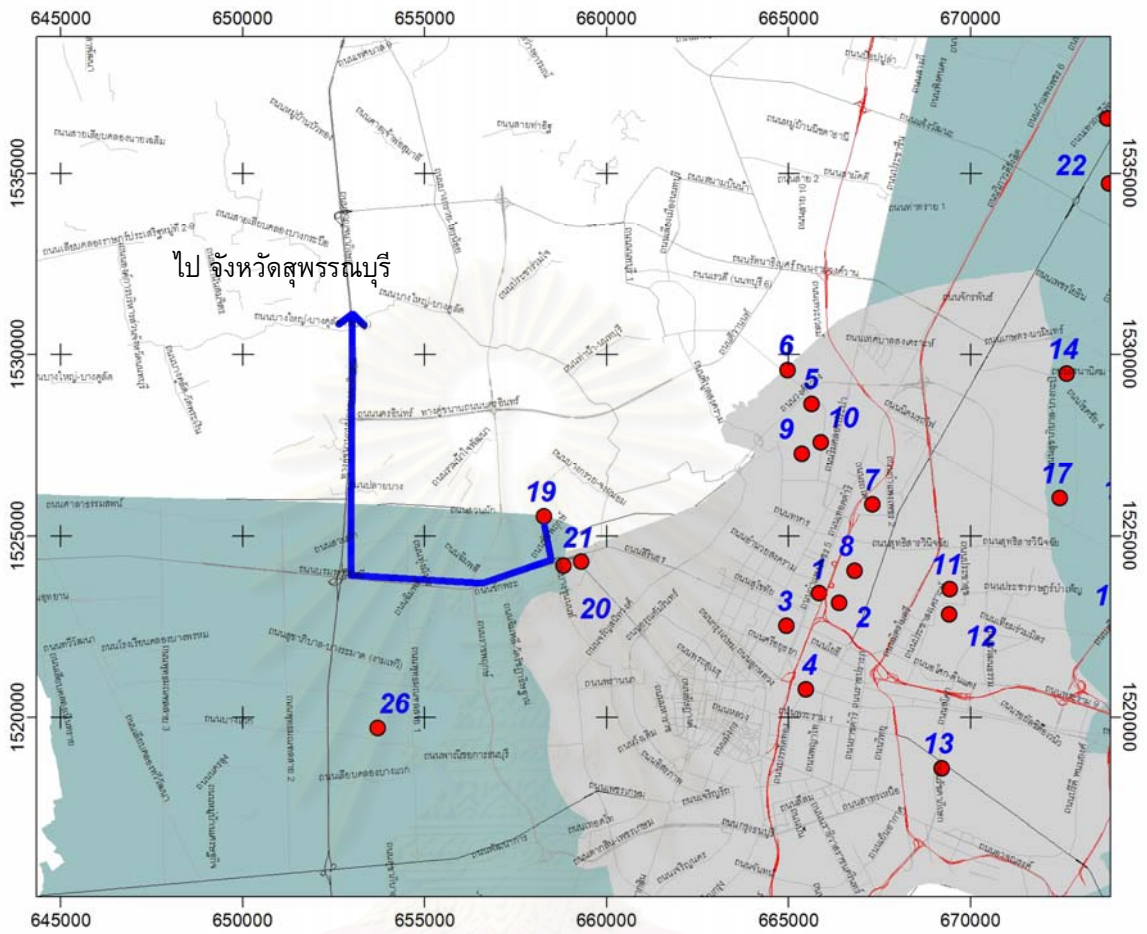
รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



การลำเลียงรถยนต์ไปตามถนนลาดพร้าว เข้าถนนวิภาวดีรังสิต ขึ้นทางด่วน เนื่องจากสามารถวิ่งหลบหนีได้สะดวกรวดเร็ว ลงถนนงามวงศ์วาน มุ่งสู่จังหวัดนนทบุรี เพื่อเปลี่ยนแปลงสภาพรถแล้วจะรถออกเร่ขาย ตามเส้นทางต่างๆ ไม่มีขาประจำ

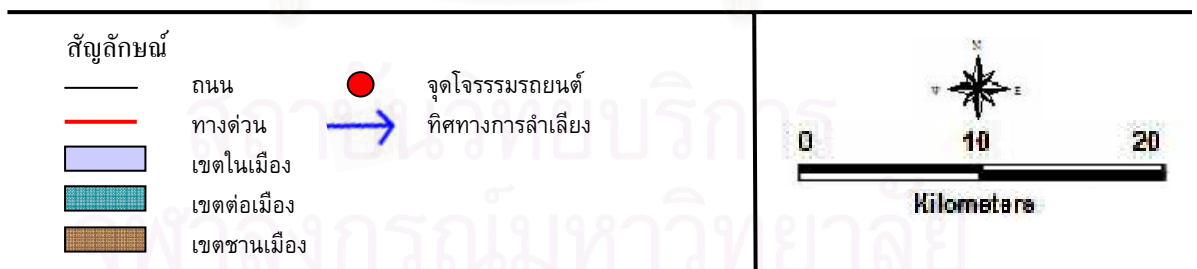


แผนที่ 4.21 เส้นทางการลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 19



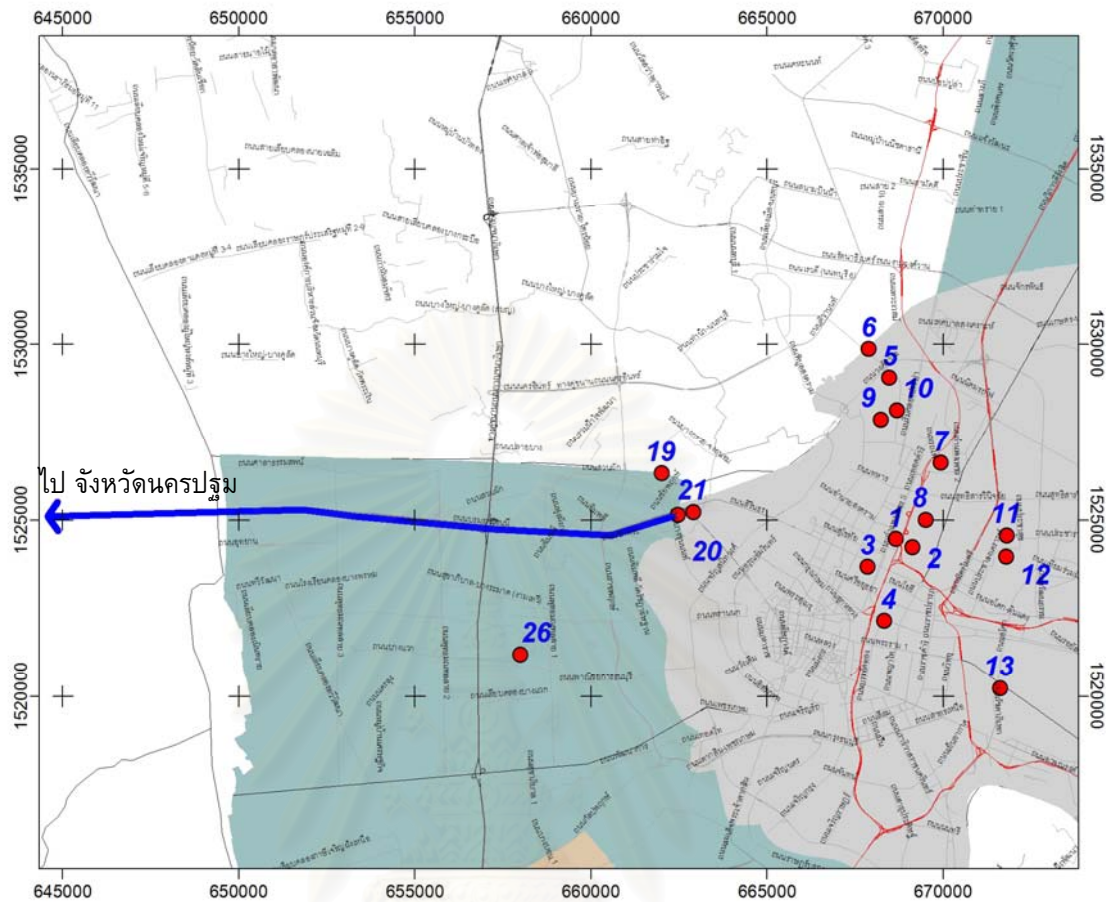
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



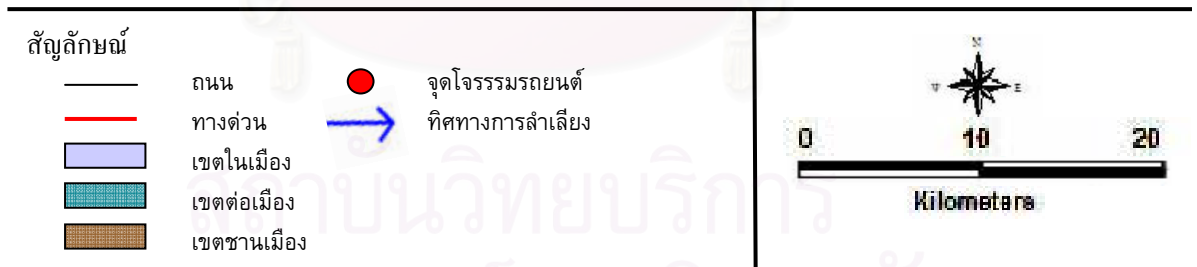
เส้นทางการลำเลียง ใช้เส้นทางถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี แยกไปตามถนนวงแหวนตะวันตก จะลำเลียงไปให้นายศักดิ์คา หรืออ้วน สนิทไทย ที่ บึงฉวากรอยต่อระหว่าง อ.หันคา จังหวัดชัยนาท และ อ.เดิมบางนางบวช จังหวัดสุพรรณบุรี

แผนที่ 4.22 เส้นทางการลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 20



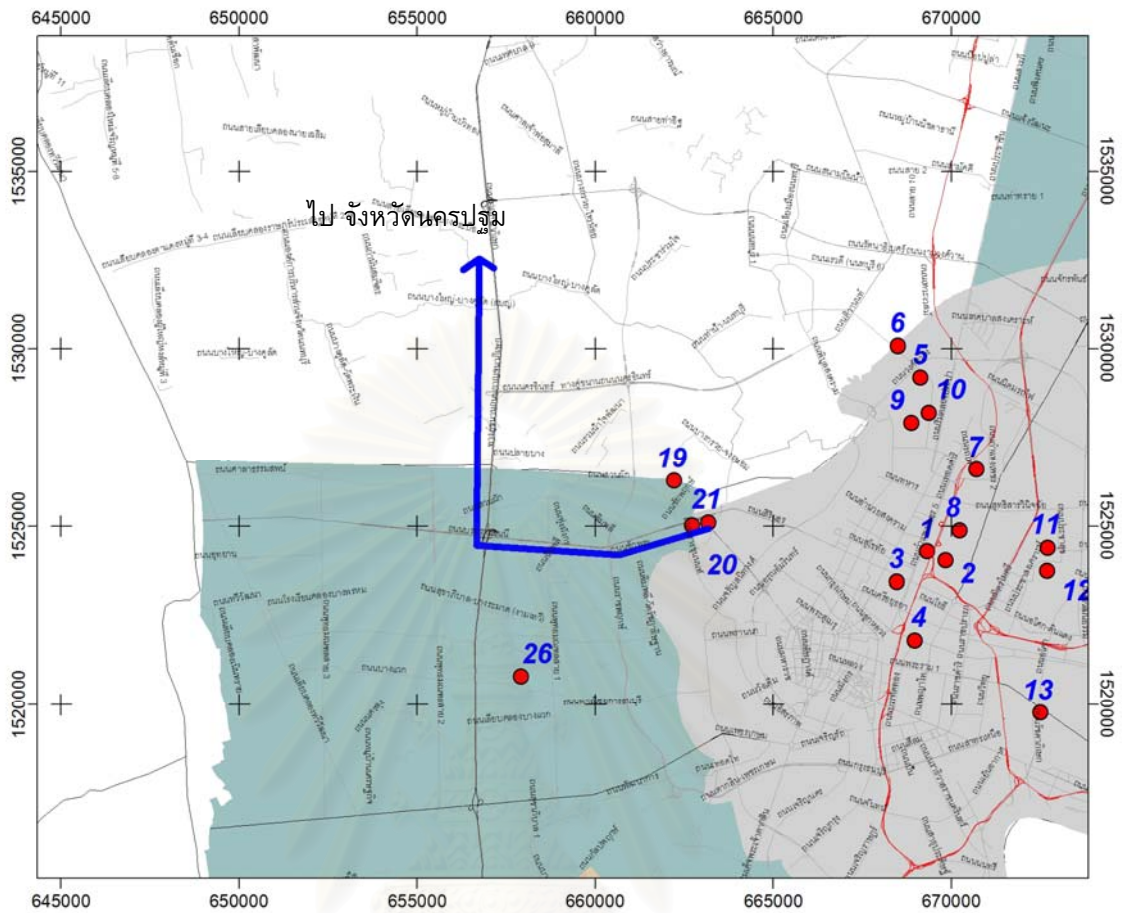
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



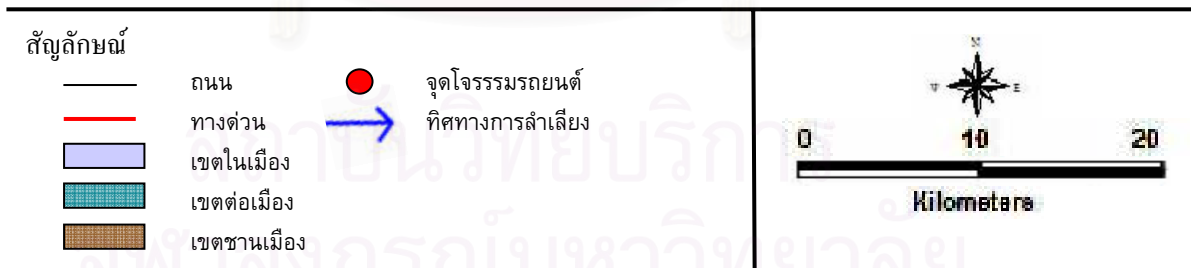
เส้นทางลำเลียง ใช้เส้นทางถนนปิ่นเกล้านครชัยศรี แยกไปตามถนนวงแหวนตะวันตก จะลำเลียงไปจังหวัดนครปฐม

แผนที่ 4.23 เส้นทางรถลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 21



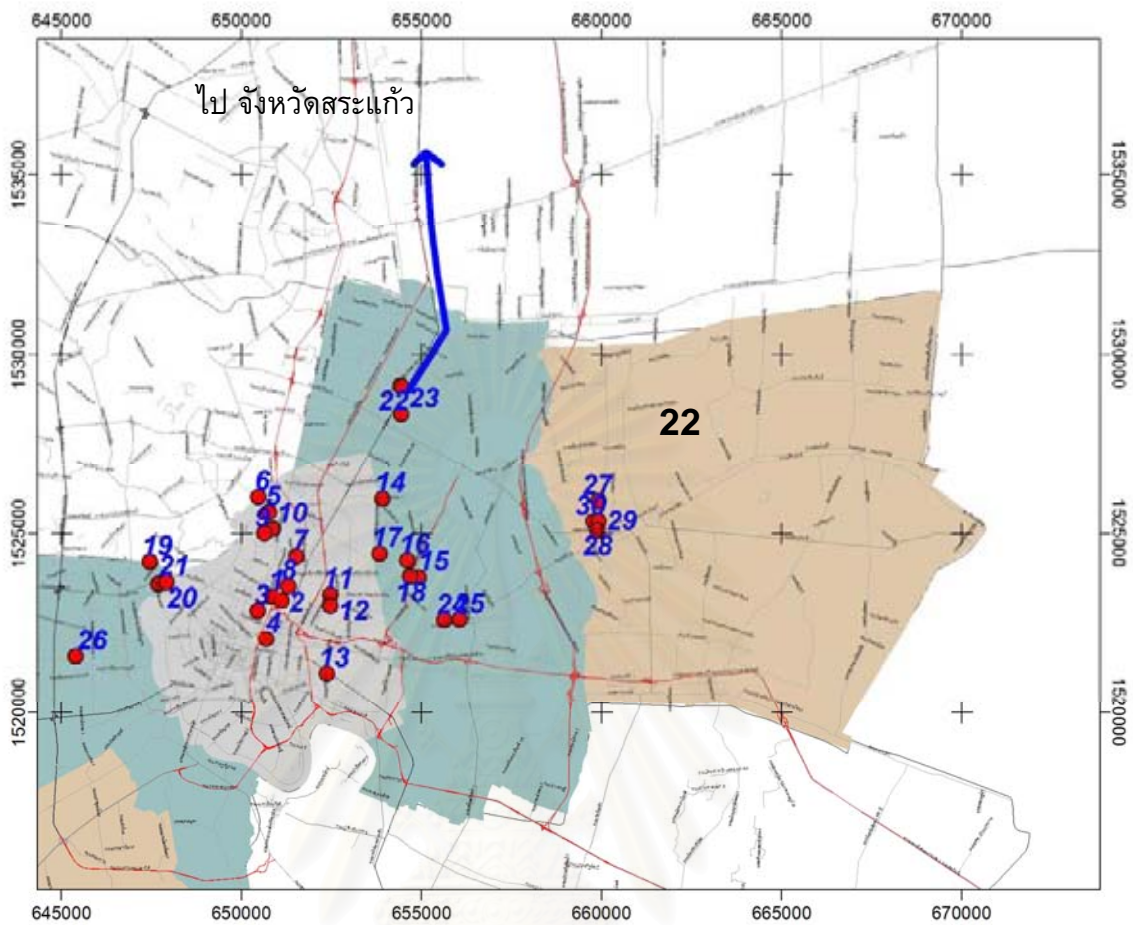
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



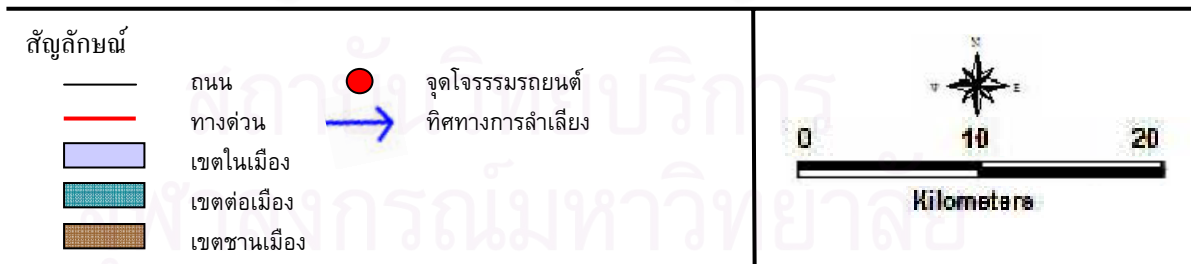
เส้นทางลำเลียงจากจุดโจรกรรมใช้เส้นทางปิ่นเกล้า-นครชัยศรี มุ่งสู่จังหวัดนครปฐม เพื่อสวมซอกขายต่อ ไม่มีประจำ

แผนที่ 4.24 เส้นทางรถลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 22



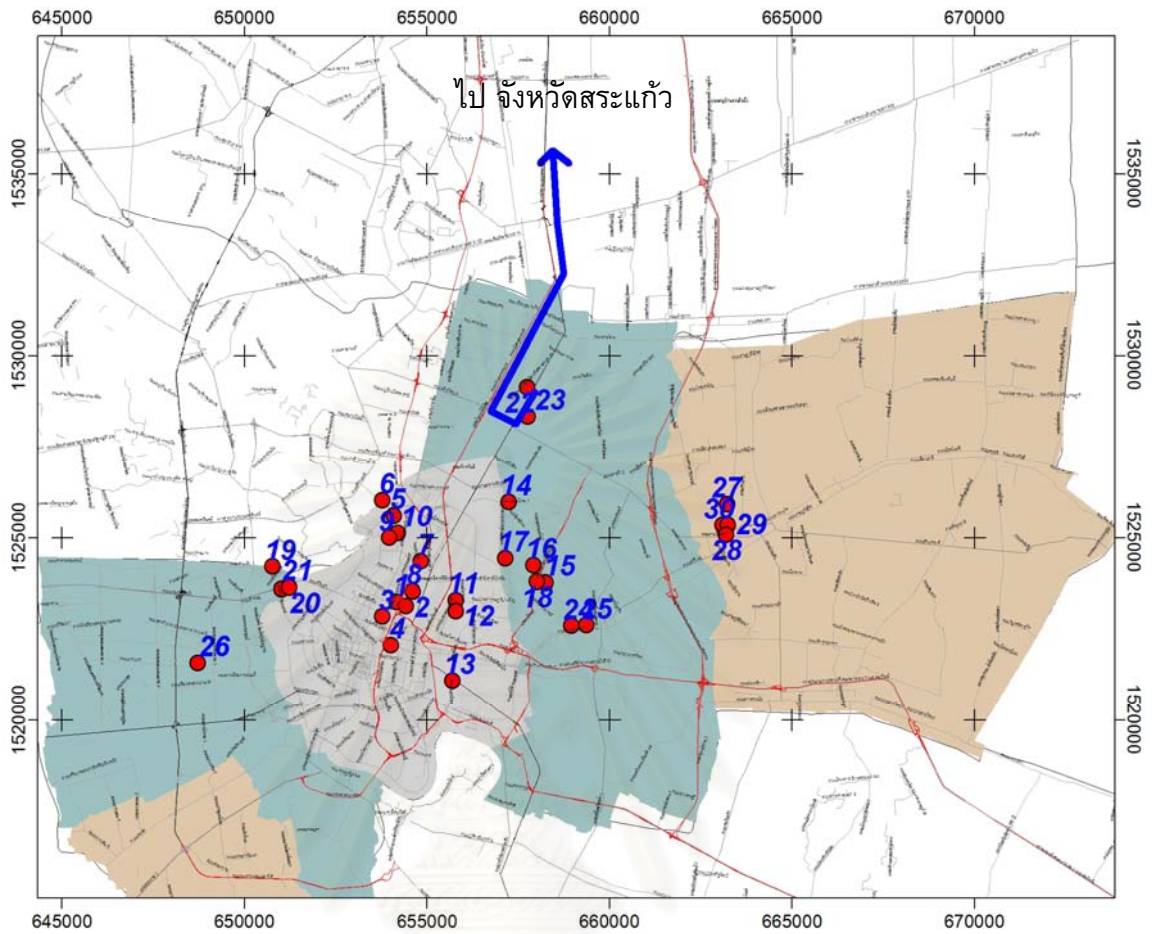
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



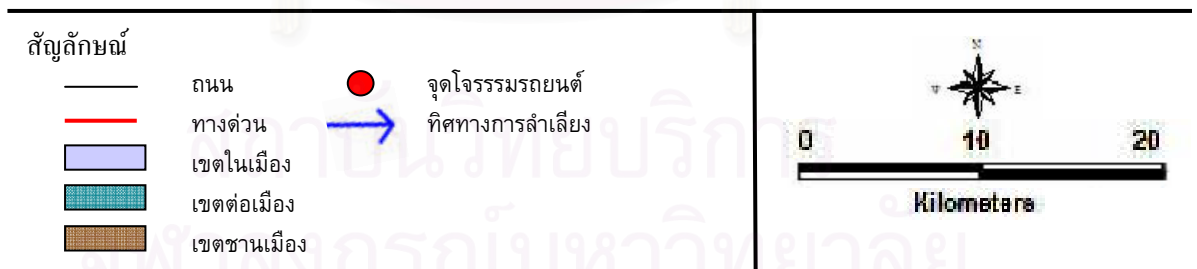
ลำเลียงเส้นทางหลักใช้ถนนวงแหวนตะวันตก เข้าถนนพหลโยธิน ถึงวังน้อยแยกไปนครนายก มุ่งสู่หมู่บ้านทับเซียม กิ่งอำเภอโคกสูง จังหวัดสระแก้ว

แผนที่ 4.25 เส้นทางรถลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 23



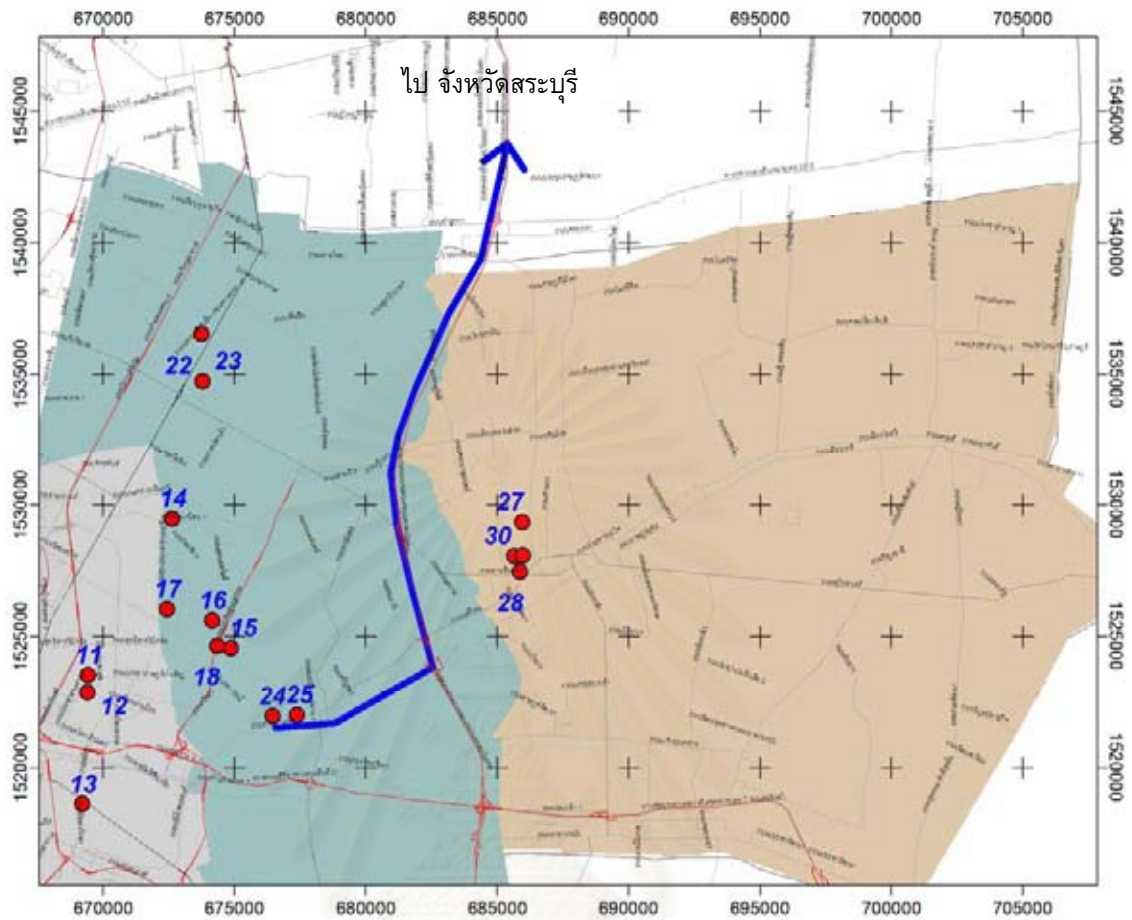
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



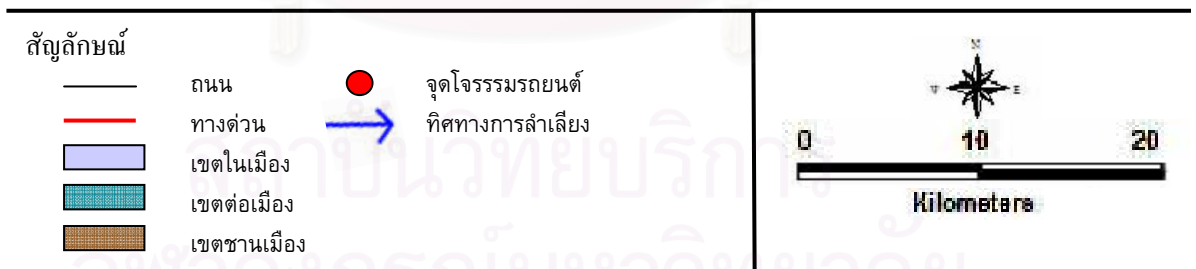
เส้นทางลำเลียงจากเทศโก้โลตัส บางเขน ไปตามถนนพหลโยธิน มุ่งหน้ารังสิตเพื่อหลบซ่อน ก่อนนำขึ้นรถบรรทุกลำเลียงไปจังหวัดสระแก้ว โดยใช้เส้นทางลำลูกกา-นครนายก จากนั้นมุ่งสู่จังหวัดสระแก้ว เพื่อส่งต่อคนกลางไปขายต่อต่างประเทศ

แผนที่ 4.26 เส้นทางรถลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 24



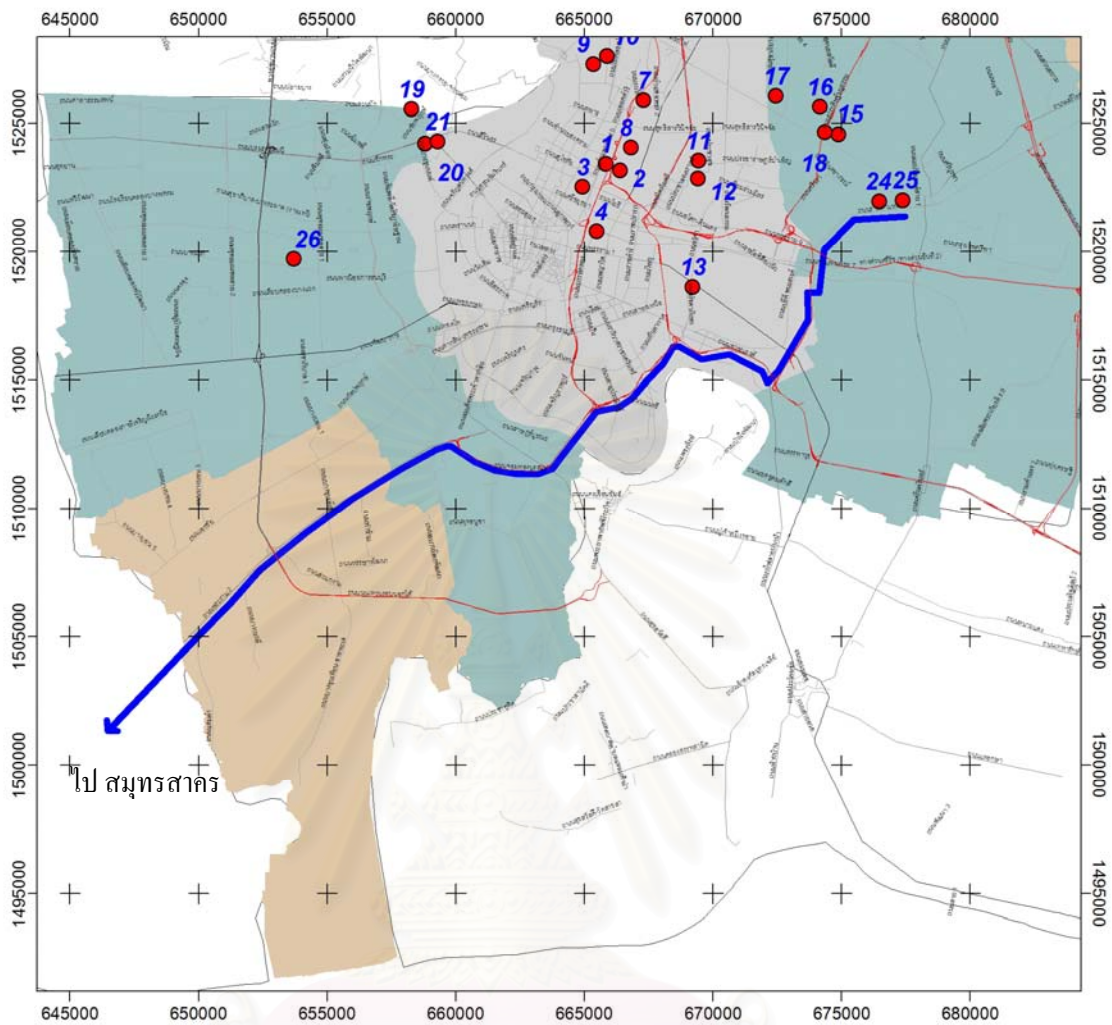
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



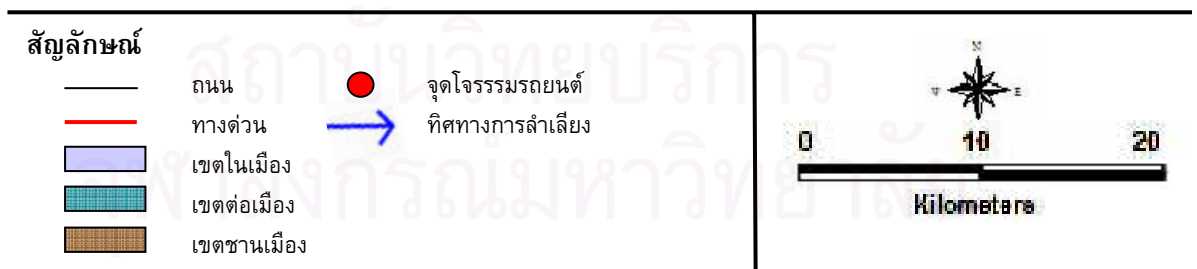
ใช้เส้นทาง จากจุดโจรกรรมไปตามถนนรามคำแหง ผ่านแยกลำสาลี ตรงไปจนถึงถนนวงแหวนตะวันออก ไปถนนพหลโยธิน มุ่งหน้าสู่จังหวัดสระบุรี เพื่อสวมซากรถ หรือขับไปขายต่อทั้งคันด้วยตัวเอง แต่ในบางครั้งที่จะเอาไปส่งตัวกลางที่จะขายต่อต่างประเทศ

แผนที่ 4.27 เส้นทางรถลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 25



ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ใน

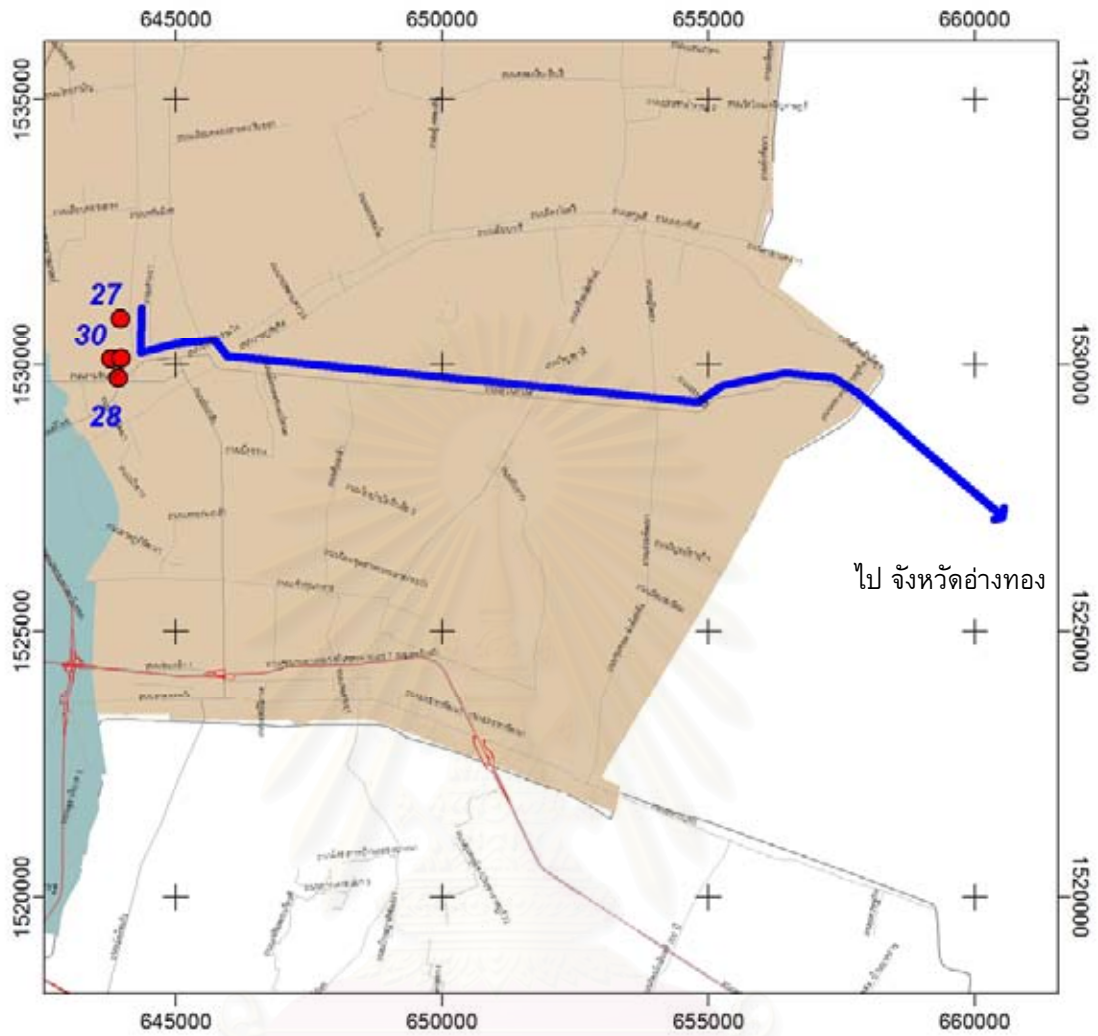


ลำเลียงรถยนต์ที่โจรกรรมได้ไปตามเส้นทางถนนรามคำแหง มาขึ้นทางด่วนที่ด่านเก็บเงินพระรามที่ 9 ลงที่ถนนพระรามที่ 2 มุ่งหน้าสู่จังหวัดสมุทรสาคร



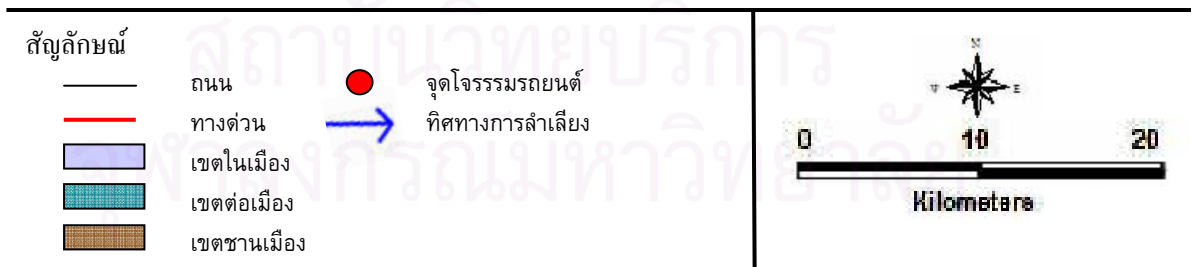


แผนที่ 4.29 เส้นทางรถลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 27



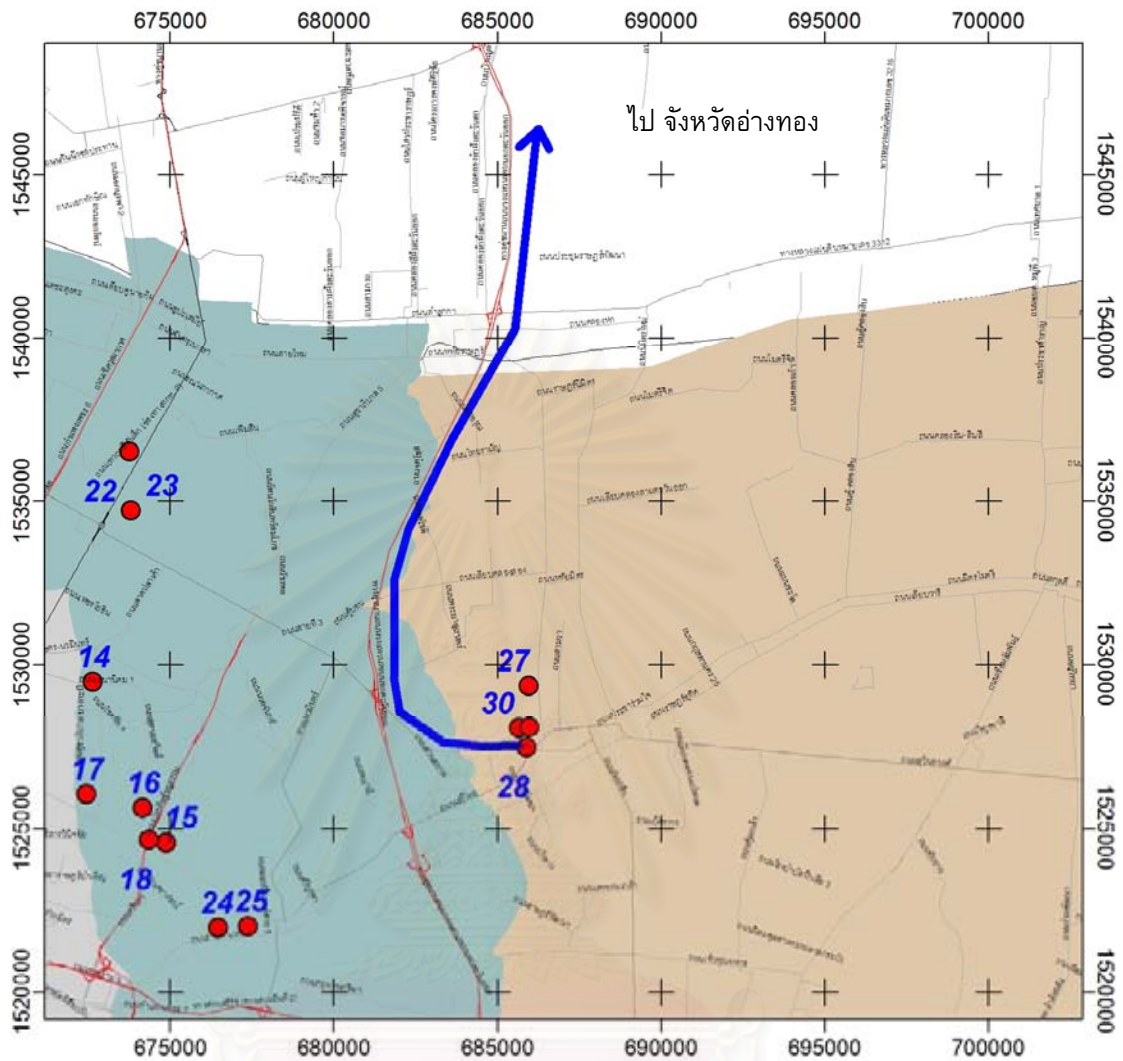
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



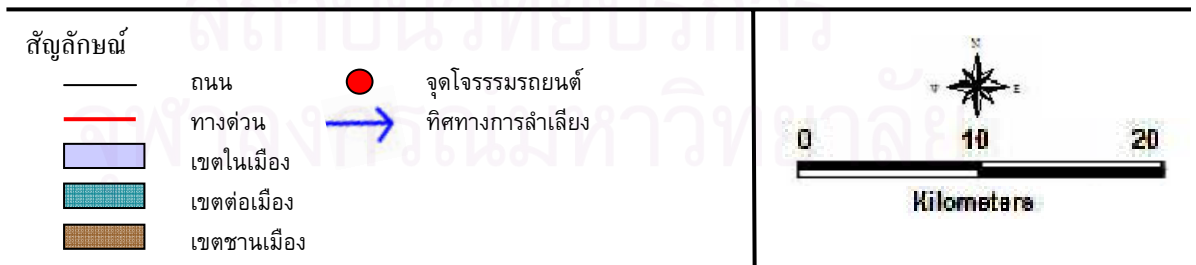
เส้นทางที่ใช้ลำเลียงจากจุดจุดขโมยไปถนนสุวิทวงศ์ ไปละโว้ เชียงตรา ผ่าน  
ปราจีนบุรี มุ่งหน้าสู่จังหวัดสระแก้ว

แผนที่ 4.30 เส้นทางรถลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 28



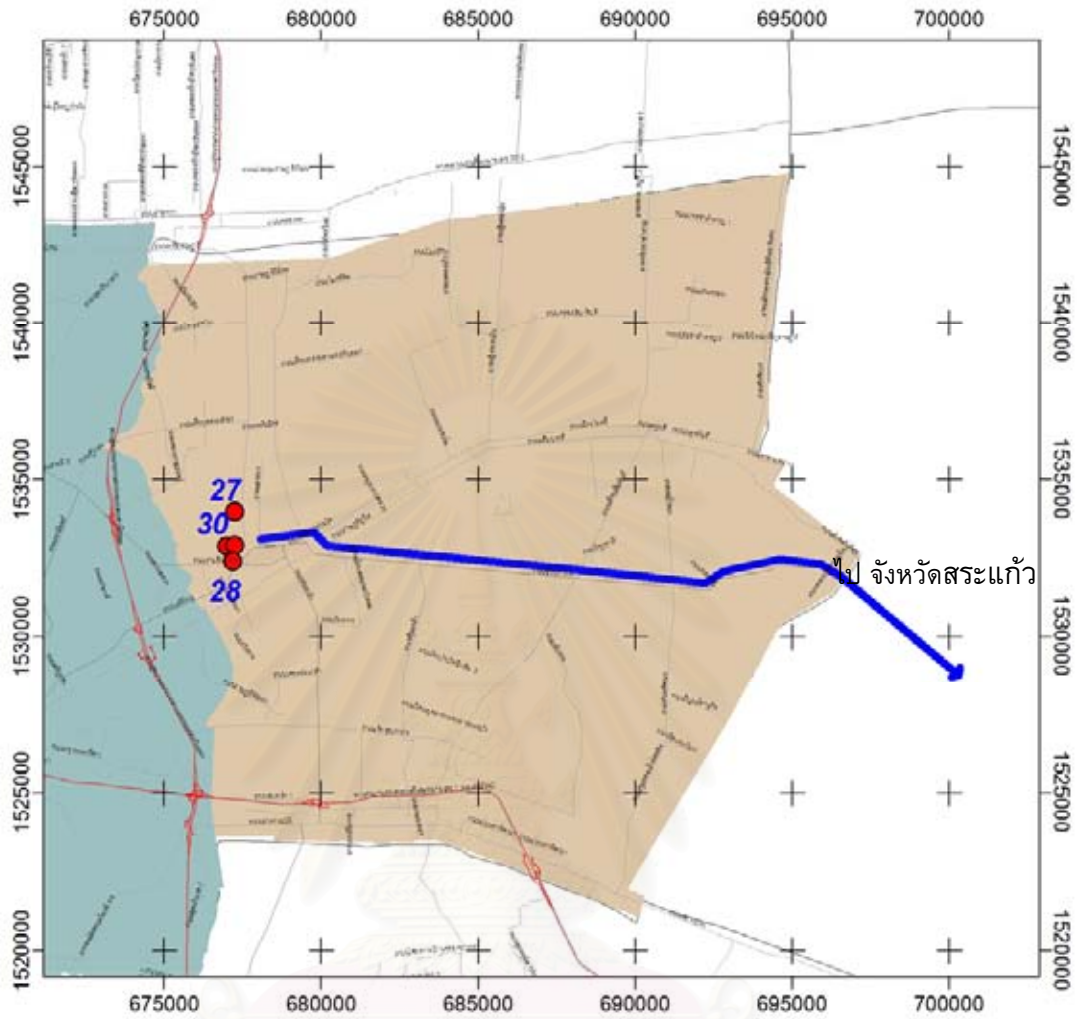
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



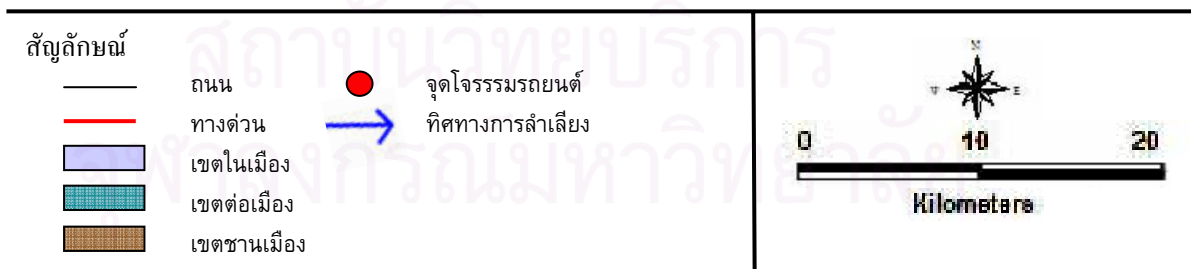
เส้นทางที่ใช้ลำเลียงจากจุดจุดจขโมยไปถนนสุวิทวงศ์ ขึ้นถนนวงแหวนตะวันออก จนถึงถนนพหลโยธิน ผ่านสระบุรี โคราซ มุ่งสู่จังหวัดอุบลราชธานี

แผนที่ 4.31 เส้นทางรถลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 29



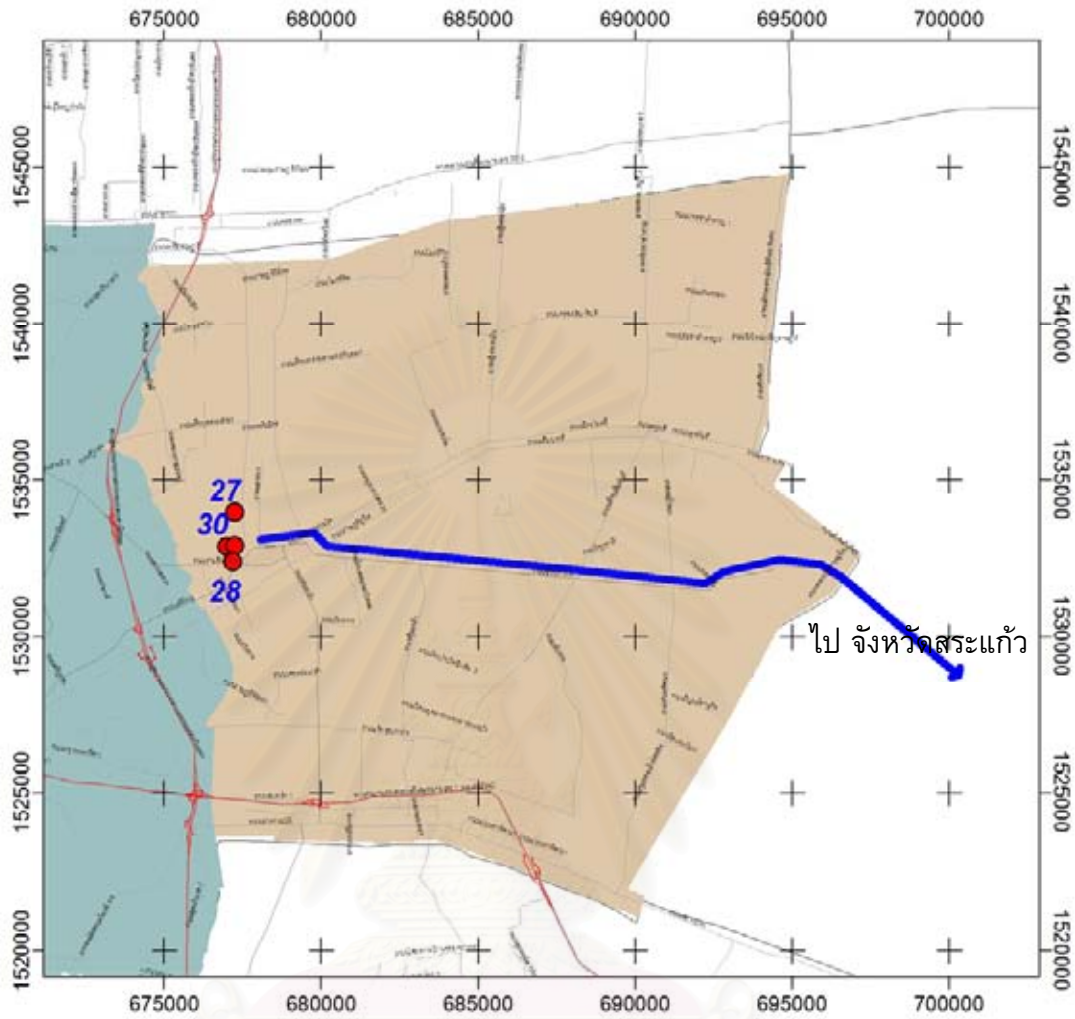
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



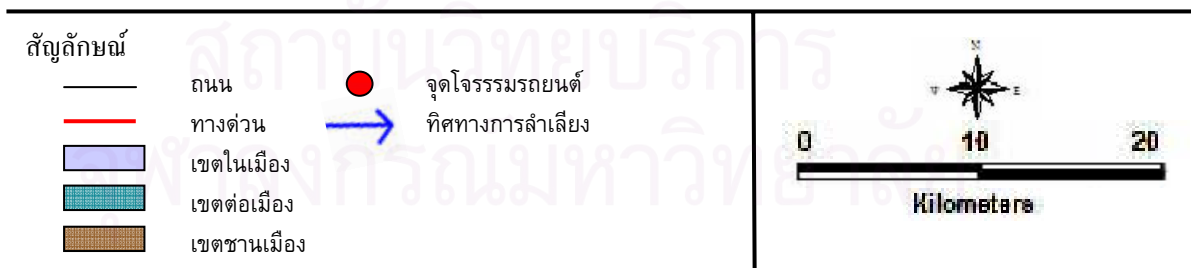
ใช้เส้นทางถนนนวมินทร์ มุ่งสู่ช่อมรกตใน อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทราเพื่อเปลี่ยนทะเบียนแล้วขนขึ้นรถบรรทุก เพื่อเดินทางผ่านอำเภอบินทร์บุรี มุ่งสู่จังหวัดสระแก้วต่อไป

แผนที่ 4.32 เส้นทางรถลำเลียงรถที่ถูกโจรกรรม จากจุดเกิดเหตุที่ 30



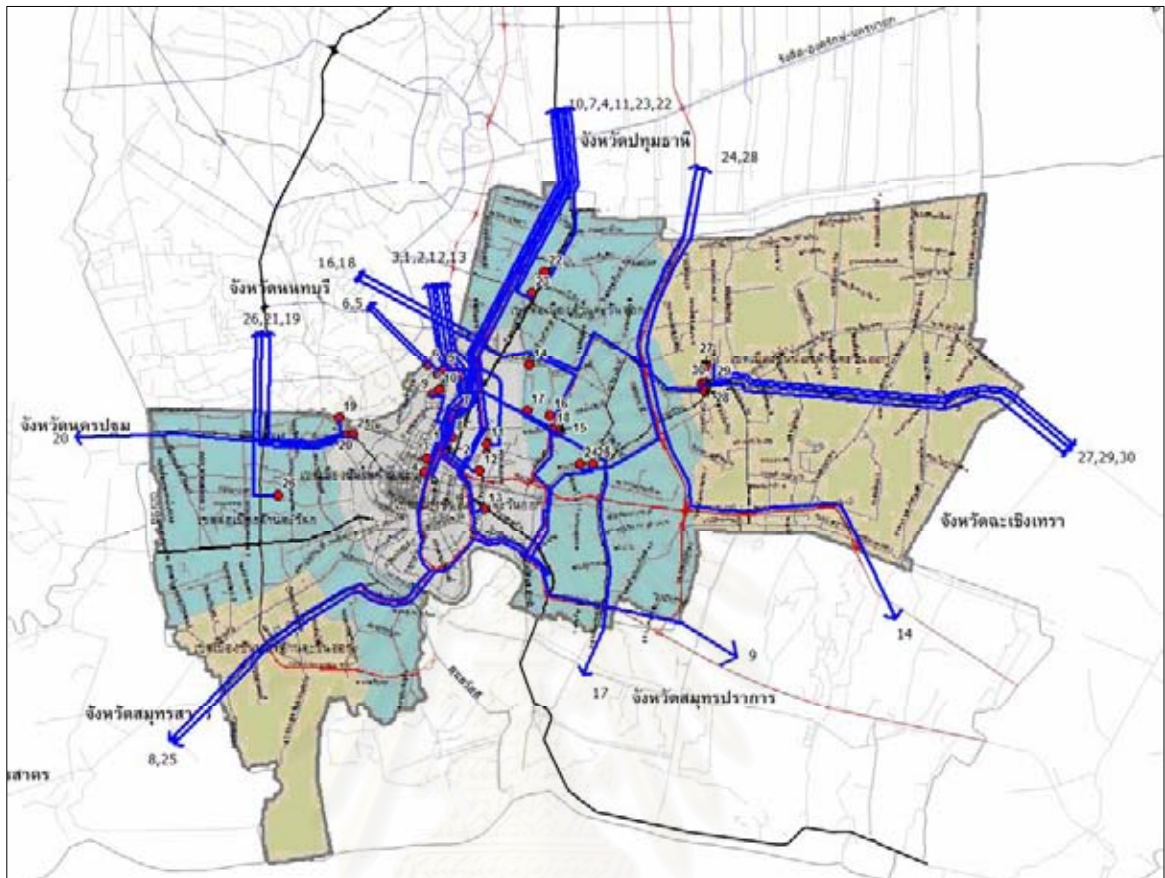
ที่มา: จากการศึกษา

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



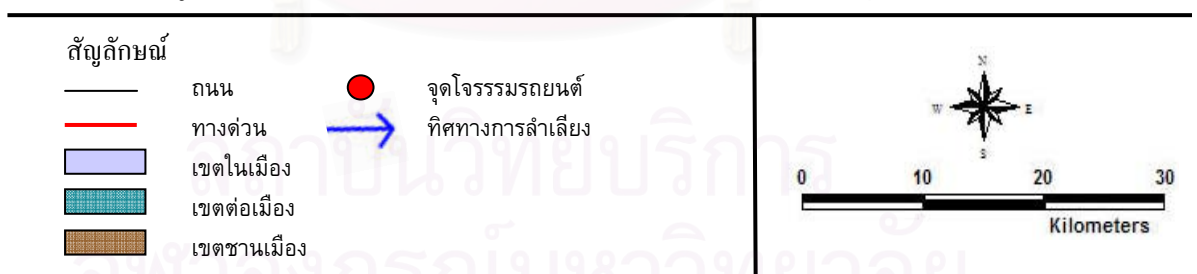
ใช้เส้นทางลำเลียงไปตามถนนนวมินทร์ มุ่งสู่ตู้ซ่อมรถใน อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทราเพื่อเปลี่ยนทะเบียนแล้วขนขึ้นรถบรรทุก เพื่อเดินทางผ่านอำเภอบินทร์บุรี มุ่งสู่จังหวัดสระแก้ว เพื่อนำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปส่งพรรคพวกที่ร่วมกันโจรกรรม แล้วพรรคพวกจะเอาออกชายแดนไทย-กัมพูชาไปจำหน่าย

แผนที่ 4.33 เส้นทางรวมที่ใช้ลำเลียงรถยนต์หลังโจรกรรมทั้ง 30 ราย



ที่มา: จากการศึกษา

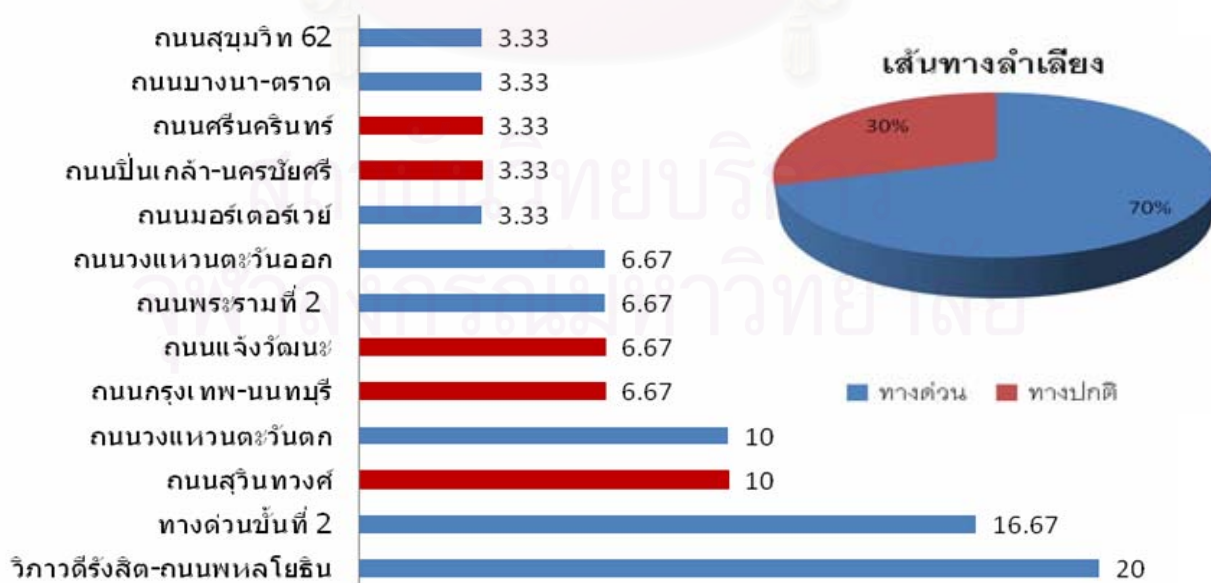
รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 4.32 แสดงถึงภาพรวมของเส้นทางการโจรกรรมรถยนต์ทั้งหมดที่ใช้เป็นเส้นทางลำเลียงสู่จุดหมายปลายทาง เส้นทางลำเลียงได้ใช้ทั้งทางด่วนและเส้นทางปกติ รายละเอียดตามตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 จุดเกิดเหตุกับเส้นทางหลักลำเลียงโครงการรถยนต์

ถนนหลักลำเลียง	ประเภททาง ลำเลียง	หมายเลขจุดเกิด เหตุ	จำนวน	ร้อยละ
วิภาวดีรังสิต-ถนน พหลโยธิน (ทางด่วนโทวีเวย์)	ทางด่วน	4, 7, 10, 11, 22, 23	6	20.00
ทางด่วนชั้นที่ 2	ทางด่วน	1, 2, 3, 12, 13	5	16.67
ถนนสุขวิวิทวงศ์	ปกติ	27, 29, 30	3	10.00
ถนนวงแหวนตะวันตก	ทางด่วน	19, 21, 22	3	10.00
ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี	ปกติ	5, 6	2	6.67
ถนนแจ้งวัฒนะ	ปกติ	16, 18	2	6.67
ถนนพระรามที่ 2	ทางด่วน	8, 25	2	6.67
ถนนวงแหวนตะวันออก	ทางด่วน	24, 28	2	6.67
ถนนมอเตอร์เวย์	ทางด่วน	14	1	3.33
ถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี	ปกติ	20	1	3.33
ถนนศรีนครินทร์	ปกติ	17	1	3.33
ถนนบางนา-ตราด	ทางด่วน	9	1	3.33
ถนนสุขุมวิท 62	ทางด่วน	25	1	3.33
<b>รวม</b>			<b>30</b>	<b>100.00</b>



แผนภูมิ 4.11 ร้อยละเส้นทางหลักลำเลียงรถยนต์ที่ถูกโครงการ

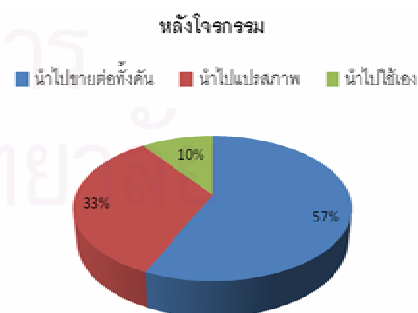
จากตารางที่ 4.9 พบว่า เส้นทางที่คนร้ายใช้เป็นเส้นทางลำเลียงมากที่สุด ได้แก่ ภาวดีรังสิต-ถนนพหลโยธิน (ทางด่วนโทร์เวย์) เลือกใช้จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 20 ของเส้นทางลำเลียงทั้งหมด เป็นเส้นทางลำเลียงออกด้านทิศเหนือของกรุงเทพฯ มุ่งสู่จังหวัดเป้าหมายในภาคกลางและภาคตะวันออก รองลงมาได้แก่ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี คนร้ายเลือกใช้เส้นทางนี้จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 16.67 ของเส้นทางลำเลียงทั้งหมด เป็นเส้นทางลำเลียงมุ่งสู่จังหวัดเป้าหมายออกด้านทิศเหนือของกรุงเทพฯ ถนนสุขุมวิท คนร้ายลำเลียงรถยนต์ออกด้านทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ปริมาณเท่ากับถนนวงแหวนด้านตะวันตก ที่มีจำนวนคนร้ายใช้เป็นเส้นทางลำเลียง จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 10 ของเส้นทางลำเลียงทั้งหมด ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนพระรามที่ 2 และถนนวงแหวนตะวันออก ผู้ร้ายใช้เป็นเส้นทางลำเลียงรถยนต์ ปริมาณเท่ากับ จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.67 ของเส้นทางลำเลียงทั้งหมด ส่วนที่เหลือ ถนนมอร์เตอร์เวย์ ถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ถนนศรีนครินทร์ ถนนบางนา-ตราด และถนนสุขุมวิท 62 ผู้ร้ายใช้เป็นเส้นทางลำเลียงรถยนต์ ปริมาณเท่ากับจำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.33 ของเส้นทางลำเลียงทั้งหมด

จากการใช้เส้นทางลำเลียงดังกล่าว พบว่า ส่วนใหญ่เป็นจุดกิจกรรมในเมืองชั้นในใช้ทางด่วนเป็นเส้นทางลำเลียง จำนวน 7 เส้นทางคิดเป็นร้อยละ 65 ของการใช้เส้นทางทั้งหมด ซึ่งจะทำให้การลำเลียงรวดเร็วขึ้น ส่วนเส้นทางปกติจะมีการใช้เป็นเส้นทางลำเลียง จำนวน 5 เส้นทาง คิดเป็นร้อยละ 35 ของการใช้เส้นทางทั้งหมด การใช้เส้นทางดังกล่าวนี้เป็นเพราะจุดเกิดเหตุอยู่บริเวณชานเมือง สามารถใช้เส้นทางปกติลำเลียงรถยนต์ที่กิจกรรมได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

#### 4.2.5 วิธีการดำเนินการกับรถยนต์หลังโจรกรรม

ตารางที่ 4.11 วิธีการดำเนินการกับรถยนต์หลังโจรกรรม

ลำดับ	วิธีการดำเนินการกับรถยนต์หลังโจรกรรม	จำนวน /คน	ร้อยละ
1	นำไปขายต่อทั้งคัน	17	56.67
2	นำไปแปรสภาพ	10	33.33
3	นำไปใช้เอง	3	10.00
	<b>รวม</b>	<b>30</b>	<b>100.00</b>



แผนภูมิ 4.12 ร้อยละวิธีดำเนินการกับรถยนต์หลังโจรกรรม

จากตารางที่ 4.10 พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนร้ายส่วนใหญ่ จะนำรถยนต์ที่โจรกรรมไปขายต่อ ทั้งคันมากเป็นอันดับแรก ร้อยละ 56.67 รองลงมาคือนำไปแปรสภาพ ร้อยละ 33.33 และนำไปใช้เอง ร้อยละ 10 ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 1. นำไปขายต่อทั้งคัน

ตัวอย่างคนร้ายกลุ่มนี้ จะดำเนินการนำรถที่โจรกรรมได้ไปขายต่อทั้งคัน โดยบางกลุ่ม จะขายให้คนกลางที่มารับซื้ออีกทอดหนึ่ง บางกลุ่มก็ซุกซ่อนไว้เพื่อรอติดต่อผู้ซื้อ เมื่อมีผู้สนใจจึงจะ นำรถออกมาจากจุดซ่อน นอกจากนี้ยังขายตามเต็นท์รับซื้อรถยนต์มือสองที่มีรถประเภทเดียวกันอยู่ แล้ว แล้วเอารถที่โจรกรรมไปแจ้งแผ่นป้ายทะเบียนหาย และเอาแผ่นป้ายทะเบียนของจริงที่ได้จากการแจ้งหายมาติดรถคันที่โจรกรรมมา สรุปลงได้ว่ารถทั้ง 2 คัน ทั้งคันที่มีอยู่เดิม และคันที่ได้จากการโจรกรรม จะมีแผ่นป้ายทะเบียนเป็นของจริง หลังจากนั้นจะนำเอกสารประกอบตัวรถของคันที่มีอยู่เดิมมาใช้กับคันที่โจรกรรมมา เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนมากไม่ค่อยมีความชำนาญจึงตรวจไม่พบ บางกลุ่มขายให้อู่ซ่อมรถเพื่อสวมซากรถ จะมีวิธีการคือ นำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปใช้เอกสารราชการของรถที่เป็นซากรถไปแล้ว โดยปลอมแปลงหมายเลขเครื่อง และหมายเลขตัวให้ตรงกับสมุดคู่มือคันที่เป็นซากรถ แล้วนำไปใช้งาน ตำรวจทั่วไปที่ไม่มีความรู้ในการตรวจสอบรถจะไม่สามารถทราบได้ว่าเป็นรถที่ถูกโจรกรรมหรือไม่ เพราะหมายเลขตัวถังและหมายเลขเครื่องตรงกับสมุดคู่มือ นอกจากนี้ยังมีกรนำไปขายยังชายแดนไทย-กัมพูชา ซึ่งจะเปลี่ยนแผ่นป้ายทะเบียนรถก่อนขนย้าย

### 2. นำไปแปรสภาพ

ตัวอย่างคนร้ายกลุ่มนี้ จะดำเนินการนำรถที่โจรกรรมได้ไปแปรสภาพภายนอก เพื่อให้ยากต่อการตรวจสอบ โดยบ้างจะติดตั้งเบาะนั่งใหม่ เปลี่ยนล้อแม็กใหม่ เพื่อให้สภาพรถดูไม่เหมือนรถคันที่สูญหาย ยากต่อการสังเกต ตำรวจที่ไม่ชำนาญ หรือ ไม่มีความรู้เฉพาะทางด้านการโจรกรรมรถ ก็จะไม่สามารถดูออกได้ แล้วนำออกมาขายตามเต็นท์รถมือสอง หรือผู้ที่สนใจซื้อ นอกจากนี้คนร้ายบางกลุ่มยังนำรถที่ที่โจรกรรมไปถอดชิ้นส่วนอะไหล่ที่อู่ซ่อมรถ ของมีค่าในรถบางอย่างที่สามารถจำหน่ายได้ก็จะเอาออกจำหน่ายตามร้านทั้งไปในพื้นที่ บางอย่างจำหน่ายไม่ได้ก็จะเก็บไว้ที่บ้านพักของคนร้าย รถที่แยกชิ้นส่วนอะไหล่เรียบร้อยแล้ว จะนำไปลบเลขตัวถังเพื่อให้ยากต่อการติดตามจับกุม แล้วเอาชิ้นส่วนต่างๆไปจำหน่ายตามร้านค้าอะไหล่ หรือ อู่ซ่อมรถ

### 3. นำไปใช้เอง

ตัวอย่างคนร้ายกลุ่มนี้ จะนำรถที่โจรกรรมได้ไปใช้เอง โดยเปลี่ยนแปลงแผ่นป้ายทะเบียนก่อน ทะเบียนที่เปลี่ยนเป็นทะเบียนที่กรมการขนส่งออกให้จริง แต่ไม่ใช่ทะเบียนของรถเหยื่อ ซึ่งจะไม่ใช้ทะเบียนปลอม เนื่องจากตำรวจสามารถดูออกจากรถภายนอกได้ ในกรณีนี้ต้องตรวจสอบทางทะเบียนเท่านั้นจึงจะทราบ ทำให้เสียเวลาในการตรวจสอบเพิ่มมากขึ้น



#### 4.2.6 การหาตลาดและจำหน่าย

ตารางที่ 4.12 ตลาดในการจำหน่ายรถยนต์

ลำดับ	ตลาดจำหน่าย	จำนวน /คน	ร้อยละ
1	ตลาดในประเทศ	24	80.00
2	ตลาดต่างประเทศ	6	20.00
	รวม	30	100.00

จากตารางที่ 4.11 พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนร้ายส่วนใหญ่ ร้อยละ 80 จะนำรถยนต์ที่โจรกรรมไปขายในตลาดในประเทศ มากกว่าตลาดต่างประเทศ ซึ่งมีเพียง ร้อยละ 20 ดังรายละเอียดต่อไปนี้

##### 1. ตลาดในประเทศ

กลุ่มตัวอย่างคนร้ายส่วนใหญ่ จะนิยมนำรถที่โจรกรรมมาได้ จำหน่ายในประเทศ เนื่องจากตลาดในประเทศ จะมีคนกลางรับซื้อเป็นจำนวนมาก และเป็นที่รู้จักดี คู้นเคยไว้ใจได้ จึงกล้าที่จะติดต่อด้วย ถ้าเป็นตลาดต่างประเทศจะไม่มี ความชำนาญ นอกจากนี้ยังยากต่อการตรวจสอบ หรืออาจเป็นสายของตำรวจได้ โดยทั่วไปตลาดในประเทศที่คนร้ายนิยมนำรถไปจำหน่ายจะเป็นต่างจังหวัดที่ห่างไกลจากพื้นที่กรุงเทพฯ ที่ตนโจรกรรม ซึ่งส่วนมากจะไปจำหน่ายตามอู่ซ่อมรถ หรือคนที่รู้จักกัน จะค่อนข้างปลอดภัย และมั่นใจได้ว่า ถ้าปล่อยรถไปจะไม่ถูกหักหลัง และได้รับเงินค่าตอบแทนอย่างแน่นอน

##### 2. ตลาดต่างประเทศ

สำหรับตัวอย่างคนร้ายกลุ่มที่นิยมนำรถที่โจรกรรมมาได้ ไปจำหน่ายยังตลาดต่างประเทศ นั้น ส่วนใหญ่จะนำไปจำหน่ายกับลูกค้าต่างชาติที่สั่งรถตามต้องการ บริเวณชายแดนไทย-พม่า ชายแดนไทย-กัมพูชา และชายแดนไทย-ลาว เนื่องจากประเทศเหล่านี้มีความต้องการรถสูง แต่ระบบการปกครองประเทศ ไม่เอื้ออำนวยต่อการจำหน่ายรถต่างๆ จึงทำให้มีขบวนการสั่งซื้อรถยนต์จากการโจรกรรมมาก

## บทที่ 5

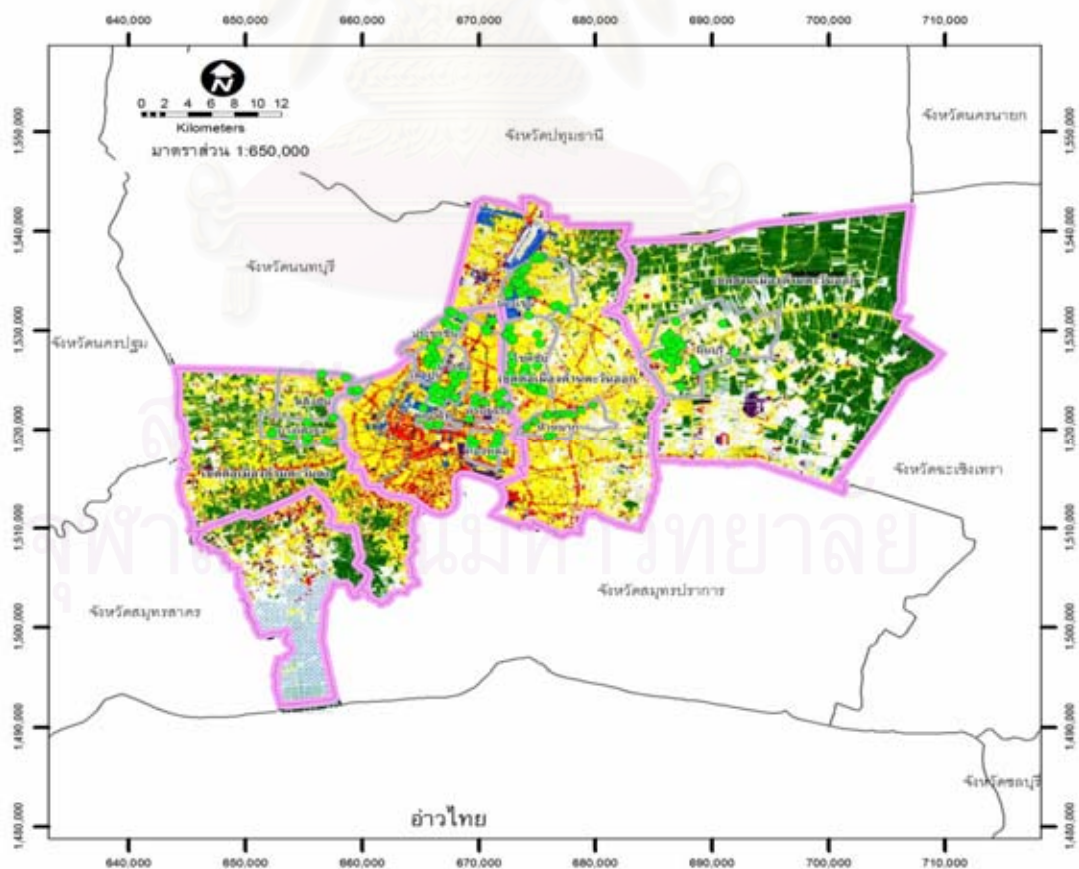
### ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์

#### 5.1 ข้อมูลเบื้องต้นของพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรม

ในการศึกษา “ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์” เป็นการศึกษาโดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิสถิติ ในการวิเคราะห์หลัก และเสริมด้วยข้อมูลสัมภาษณ์เจาะลึก เพื่อเสริมความสมบูรณ์ของเนื้อหา โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### 5.1.1 พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์

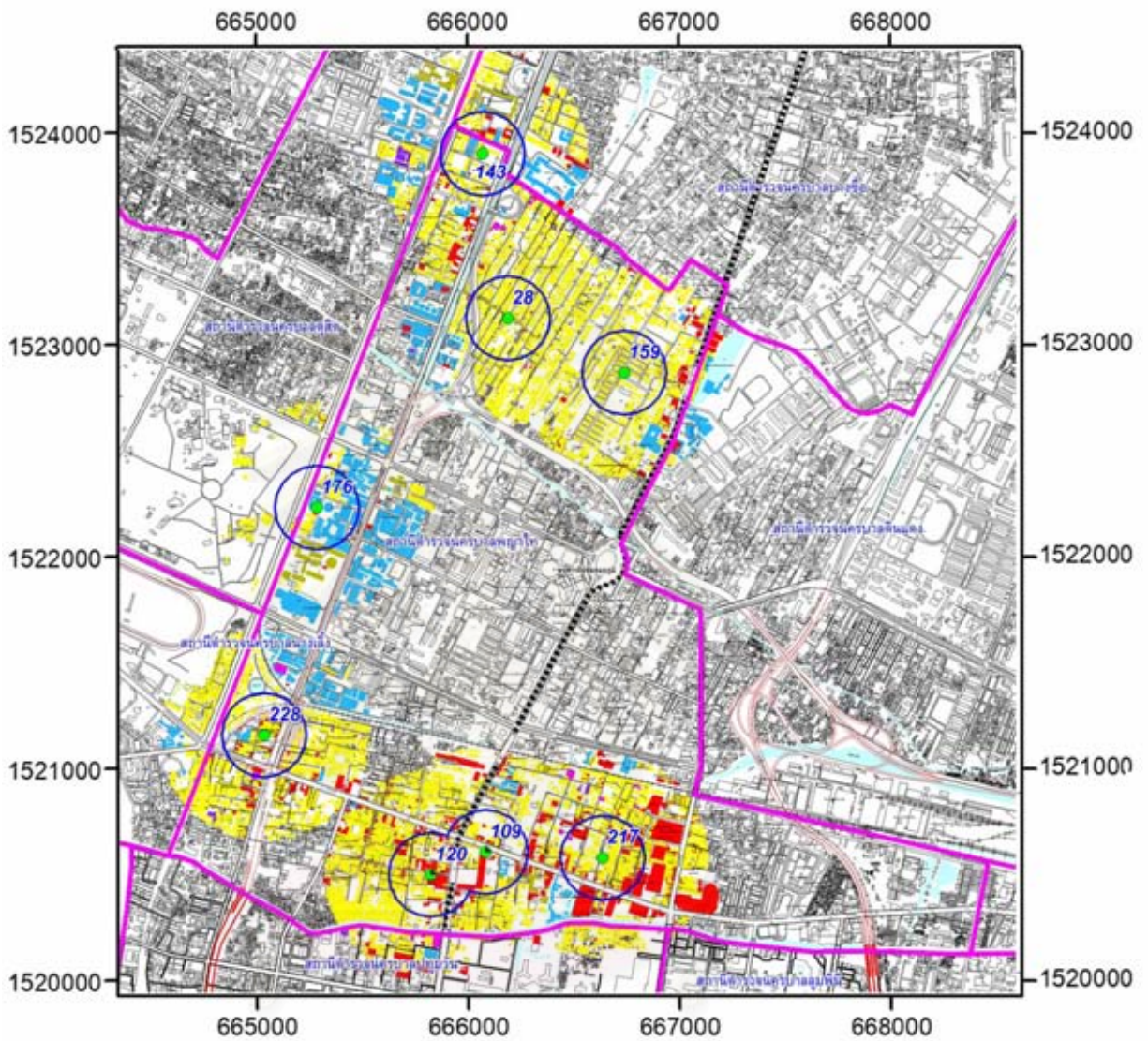
พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์ ในการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นนี้ จะเป็นการศึกษาความถี่ของการเกิดโจรกรรมในย่านนั้นๆ เพื่อพิจารณาจำนวนของการเกิดโจรกรรมว่า ย่านใดมีการเกิดโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด ซึ่งสามารถบอกได้ถึงย่านที่เสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรม ทั้งนี้จะเป็นการศึกษาในเขตสถานีตำรวจตัวอย่างทั้ง 12 สถานี จำนวนจุดเกิดเหตุ 232 แห่ง ตามแผนที่ 5.1 โดยการกำหนดจุดการเกิดโจรกรรมลงในแผนที่ แล้วนำมาพิจารณาการเกาะกลุ่มของจุดในแต่ละสถานี ถ้าเกาะกลุ่มมากจะหมายความว่าบริเวณนั้นเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมมาก ผลการศึกษาตามสถานีตำรวจนครบาลพื้นที่ศึกษา ดังนี้



แผนที่ 5.1 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 232 จุด

1) พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท

แผนที่ 5.2 จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



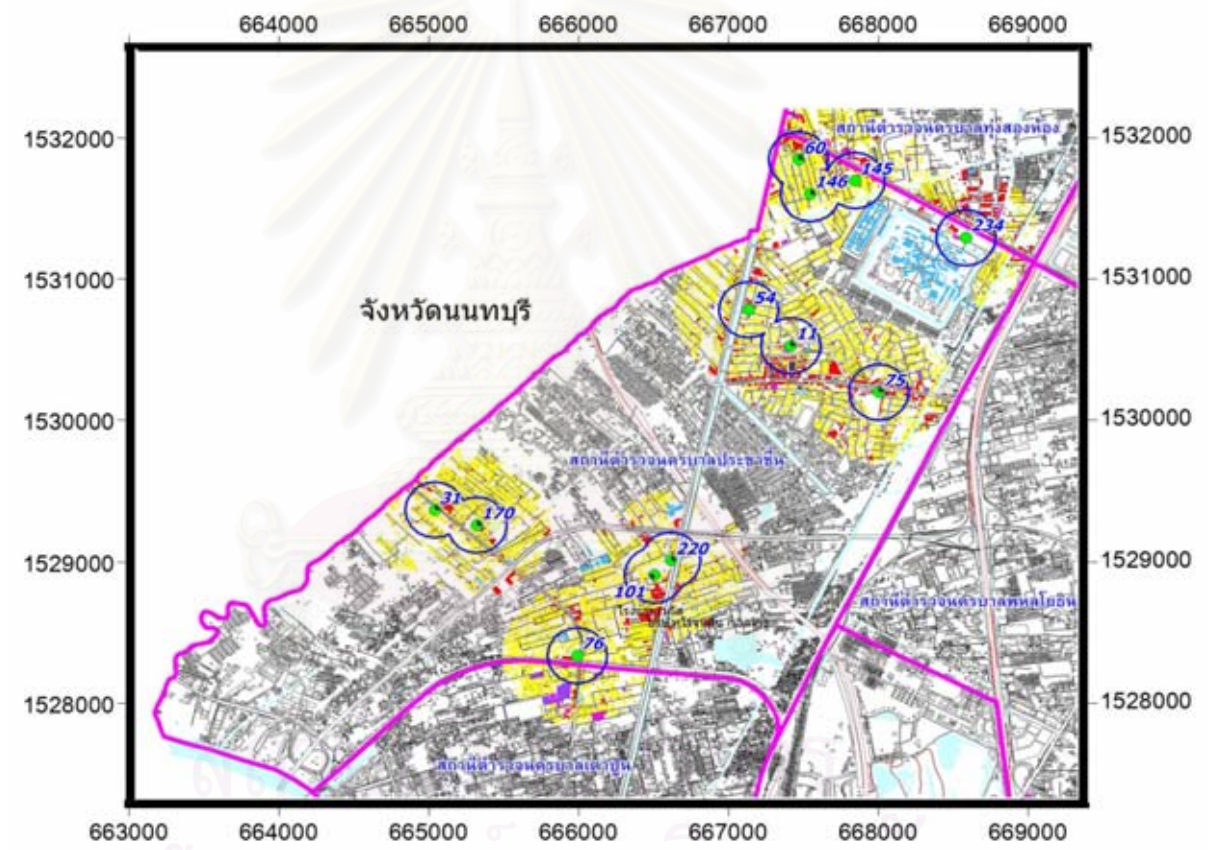
จากแผนที่ 5.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท บริเวณตอนกลางของพื้นที่เป็นย่านศูนย์ราชการ ด้านเหนือเป็นย่านที่อยู่อาศัยในพื้นที่ระหว่างถนนพระรามที่ 6 กับถนนพหลโยธิน ทิศใต้เป็นย่านที่อยู่อาศัยปะปนกับย่านพาณิชยกรรมบริเวณถนนเพชรบุรี

เมื่อพิจารณาจุดเกิดการโจรกรรมรถยนต์พบว่าส่วนใหญ่กระจุกอยู่ในบริเวณด้านทิศเหนือในซอยสาสนากับซอยอารีย์ และทิศใต้ตามแนวถนนเพชรบุรีบริเวณสี่แยกราชเทวี

ความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท เมื่อนำตำแหน่งเกิดการโจรกรรมรถยนต์ซ้อนทับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าจะกระจุกตัวในพื้นที่ด้านทิศเหนือการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยในซอยสาสนาและซอยอารีย์ กับพื้นที่ด้านทิศใต้การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยปะปนกับพาณิชยกรรมบริเวณสี่แยกราชเทวีมากที่สุด ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมมากที่สุด

2) พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลประจักษ์

แผนที่ 5.3 จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลประจักษ์



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลประจักษ์ ส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยกระจายอยู่ทั่วไป มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภท

สถาบันราชการเรือนจำพิเศษกรุงเทพมหานครอยู่ด้านทิศเหนือ โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมเกาะตามถนนสายหลักด้านทิศเหนือสองฟากถนนงามวงศ์วาน ตอนกลางพื้นที่สองฟากถนนประชานิเวศน์ 1 และด้านทิศใต้ตามถนนริมคลองประปาบริเวณโรงแรมเวกัส

เมื่อพิจารณาการเกิดโครงการรถยนต์พบว่าส่วนใหญ่กระจุกอยู่ตามถนนสายสายสำคัญด้านทิศเหนือตามแนวถนนงามวงศ์วานบริเวณตลาดพงษ์เพชร ตอนกลางพื้นที่บริเวณถนนประชานิเวศน์ 1 และด้านทิศใต้ตามแนวถนนกรุงเทพ-นนทบุรี โดยทั้งสามพื้นที่สามารถออกสู่อถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งเป็นถนนสายหลักออกสู่ภูมิภาคต่างๆ ได้อย่างสะดวก

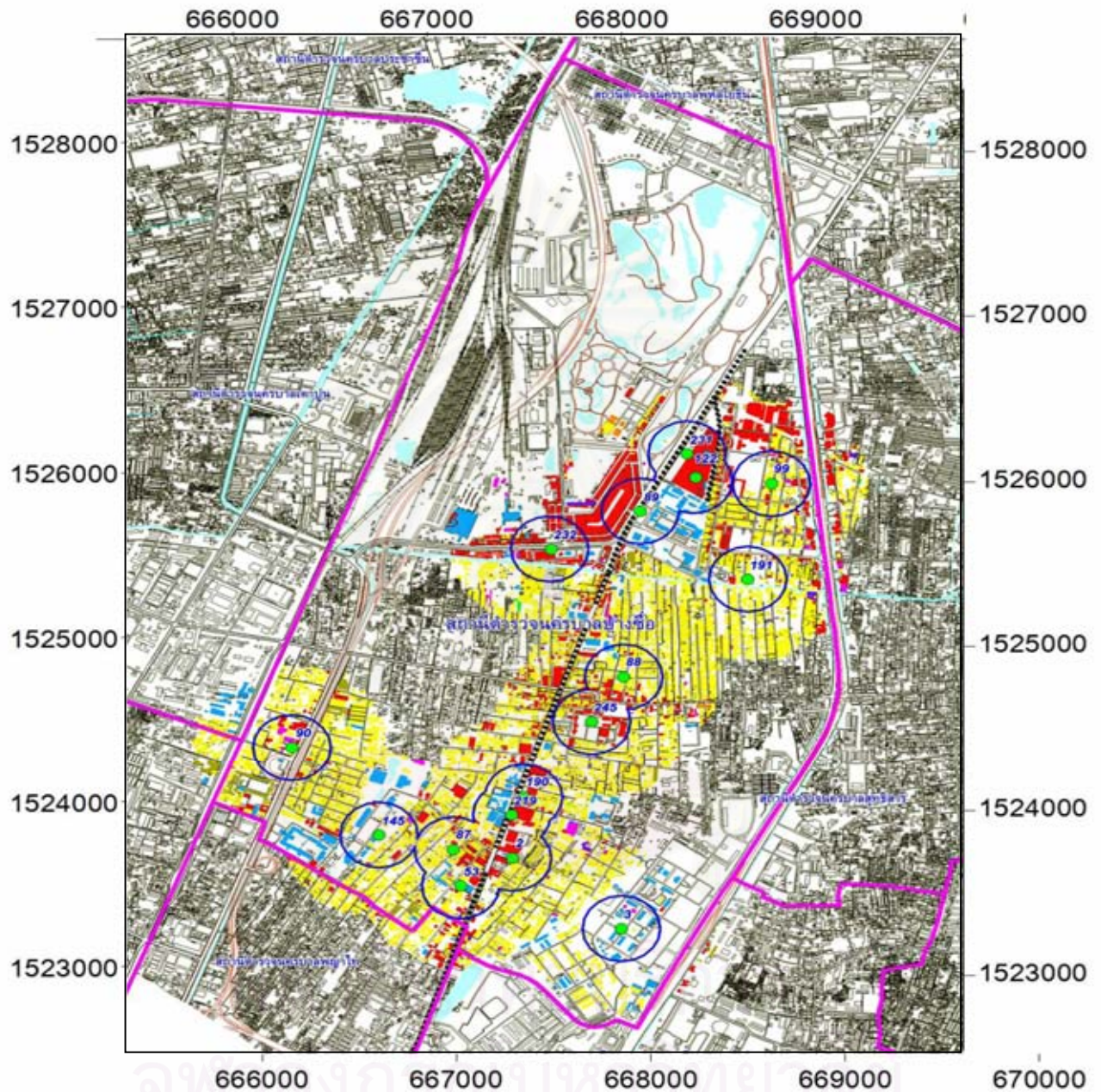
ความเสี่ยงต่อการเกิดโครงการรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลประชาชื่น เมื่อนำตำแหน่งการโครงการรถยนต์ซ้อนทับแผนที่ใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าจะกระจุกตัวในพื้นที่ด้านทิศเหนือย่านพาณิชยกรรมบริเวณสี่แยกตลาดพงษ์เพชร ย่านพาณิชยกรรมบริเวณถนนประชานิเวศน์ 1 และย่านพักอาศัยบริเวณถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดโครงการมากที่สุด



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3) พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ

แผนที่ 5.4 จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">●</span> จุดเกิดเหตุ</li> <li><span style="border: 1px solid blue; border-radius: 50%; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></span> รัศมี 200 เมตร</li> <li><span style="background-color: yellow; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></span> ที่พักอาศัย</li> <li><span style="background-color: red; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></span> พาณิชยกรรม</li> <li><span style="background-color: cyan; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></span> สถานที่ราชการ</li> <li><span style="background-color: purple; width: 15px; height: 15px; display: inline-block;"></span> อุตสาหกรรม</li> </ul>	 <p>ที่มา: จากการสัมภาษณ์ตำรวจ</p>
-----------	---	---

จากแผนที่ 5.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ ด้านทิศเหนือเป็นพื้นที่นันทนาการขนาดใหญ่ของกรุงเทพมหานครคือสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์และสวนจตุจักรและสถานีรถไฟบางซื่อ ต่อเนื่องลงมาบริเวณตอนกลางของพื้นที่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ ตลาดนัดสวนจตุจักร ตลาดองค์การตลาดเพื่อการเกษตรกรรม นอกจากนี้ยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมเกาะริมสองฟากถนนพหลโยธินและถนนประดิพัทธ์ ส่วนด้านทิศใต้เกือบทั้งหมดเป็นย่านที่อยู่อาศัย

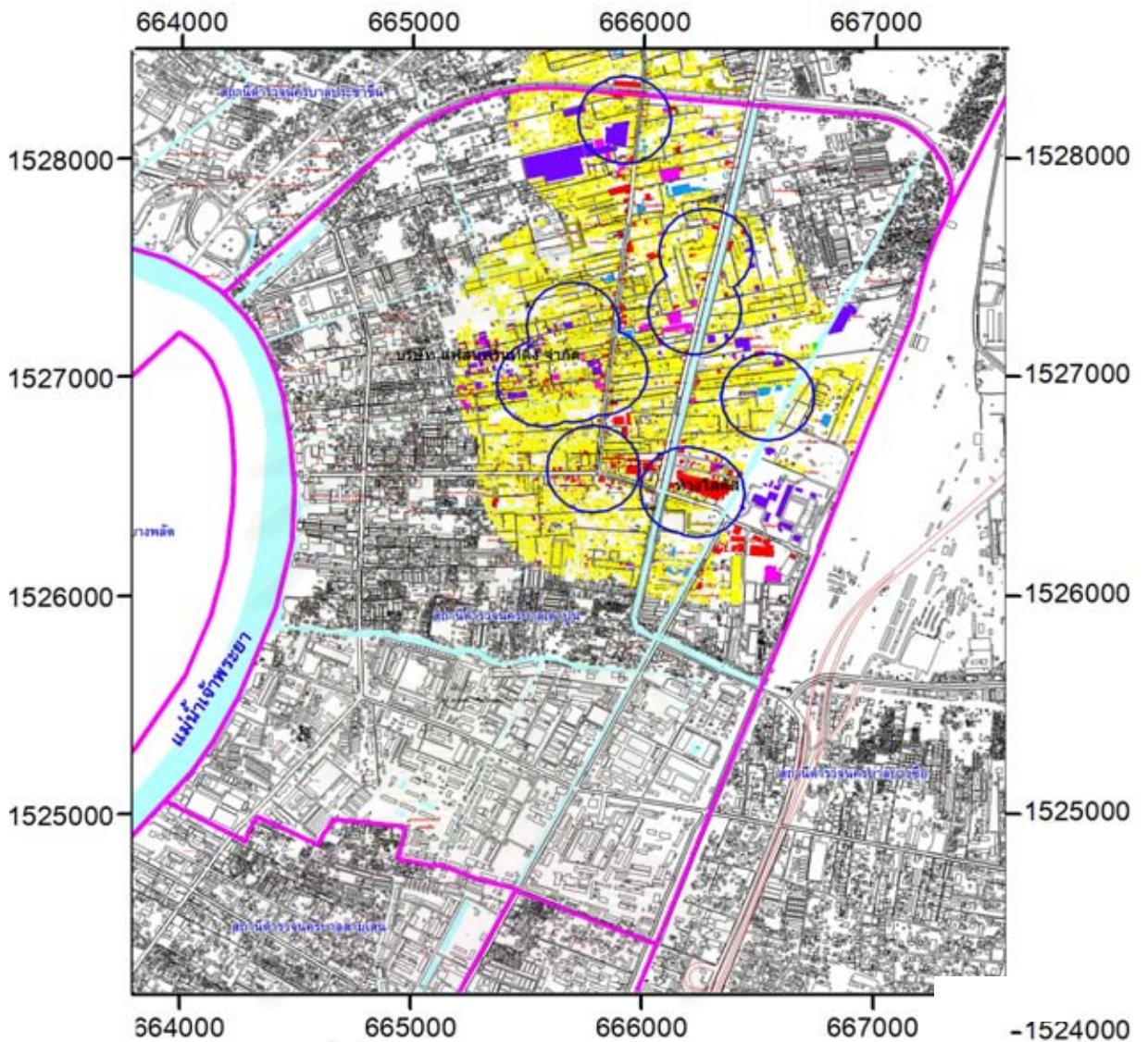
พิจารณาการเกิดโจรกรรมรถยนต์พบว่าส่วนใหญ่กระจุกอยู่ตามถนนสายสายสำคัญด้านทิศเหนือตามแนวถนนงามวงศ์วานบริเวณตลาดพงษ์เพชร ตอนกลางพื้นที่บริเวณถนนประชาานิเวศน์ 1 และด้านทิศใต้ตามแนวถนนกรุงเทพ-นนทบุรี โดยทั้งสามพื้นที่สามารถออกสู่ถนนวิภาวดีรังสิต ซึ่งเป็นถนนสายหลักออกสู่ภูมิภาคต่างๆ ได้อย่างสะดวก

ความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ เมื่อนำตำแหน่งการโจรกรรมรถยนต์ซ้อนทับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าตลาดนัดสวนจตุจักรและตลาดองค์การตลาดเพื่อการเกษตร(อดก.) ที่เป็นย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญมีผู้คนใช้บริการจำนวนมาก การคมนาคมสะดวกทั้งแบบถนนปกติและทางด่วนพิเศษ รวมถึงด้านทิศใต้ซอยพหลโยธิน 7 (ซอยอารีย์) ซึ่งเป็นย่านที่ตั้งของอาคารสำนักงานจำนวนมาก เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมมากที่สุด

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4) พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลเตาปูน

แผนที่ 5.5 จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลเตาปูน



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลเตาปูน ด้านทิศเหนือส่วนใหญ่เป็นย่านที่พักอาศัย ตอนกลางเป็นย่านพาณิชยกรรมบริเวณตลาดเตาปูน ด้านทิศใต้ตั้งแต่คลองบางซื่อลงมาเป็นพื้นที่ทหารทั้งหมด

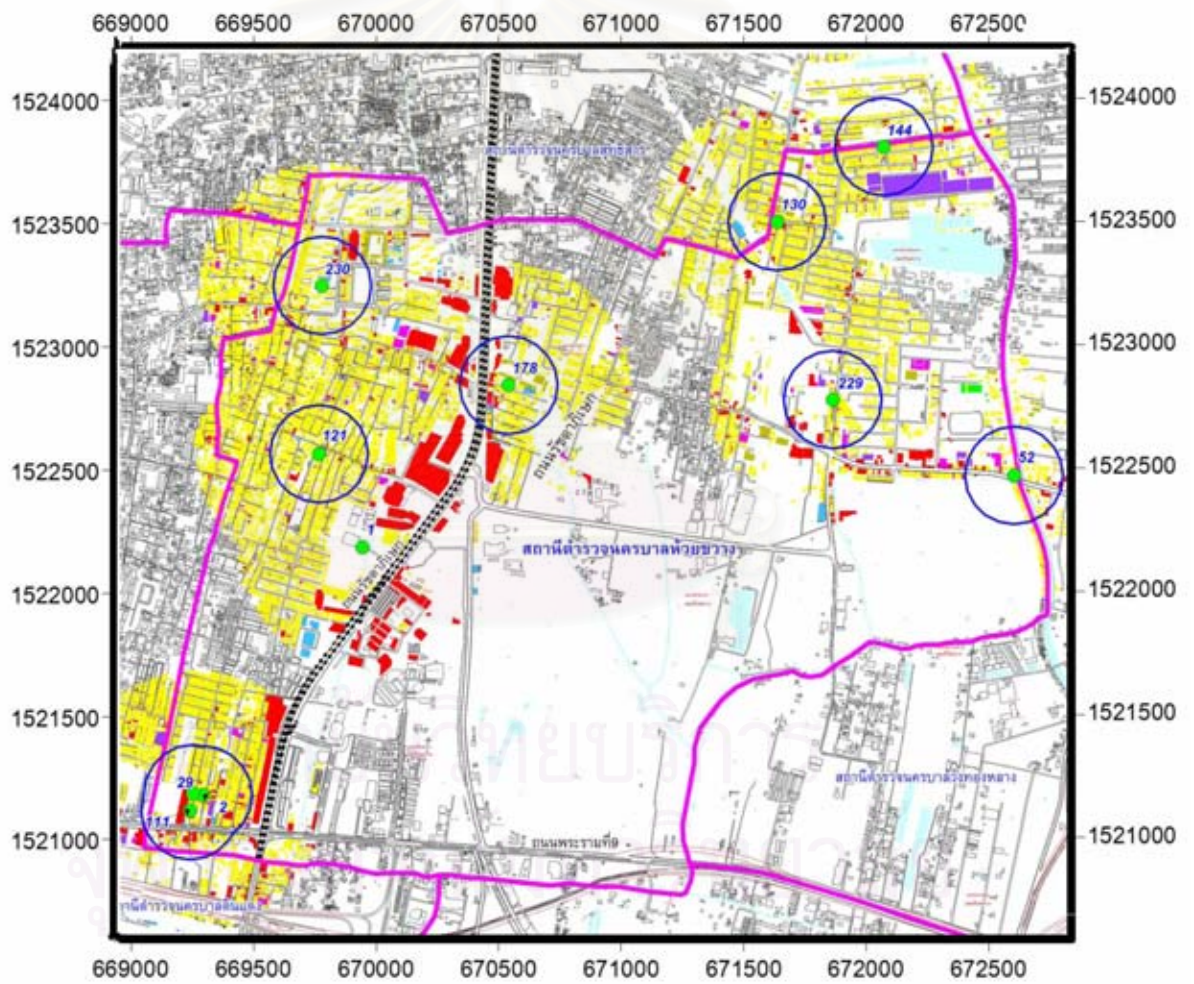


พิจารณาการเกิดโจรกรรมรถยนต์พบว่าส่วนใหญ่กระจุกอยู่ด้านเหนือของพื้นที่ โดยมีตลาดเตาปูนเป็นศูนย์กลาง ถนนสายหลักในพื้นที่ที่สะดวกในการลำเลียงรถยนต์ที่โจรกรรมได้แก่ ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี



ความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลประชาชื่น เมื่อนำตำแหน่งการโจรกรรมรถยนต์ซ้อนทับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าการโจรกรรมกระจายอยู่ในพื้นที่ที่อยู่อาศัยโดยรอบตลาดเตาปูน ตามแนวถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมมากที่สุด

5) พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลห้วยขวาง

แผนที่ 5.6 จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลห้วยขวาง



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์		จุดเกิดเหตุ	
		รัศมี 200 เมตร	
		ที่พักอาศัย	
		พาณิชยกรรม	
		สถานที่ราชการ	
		อุตสาหกรรม	
			ที่มา: จากการสัมภาษณ์ตำรวจ

จากแผนที่ 5.6 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลห้วยขวาง ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยกระจายอยู่ทั่วไป การใช้ประโยชน์ประเภทพาณิชยกรรมมีสองอยู่สองฟากถนนรัชดาภิเษก ส่วนตอนใต้ของพื้นที่เป็นศูนย์ซ่อมรถไฟฟ้ามหานคร

พิจารณาการเกิดโจรกรรมรถยนต์พบว่าส่วนใหญ่กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ มีถนนสายสำคัญที่มีประโยชน์ต่อการลำเลียงได้แก่ ถนนรัชดาภิเษกและถนนพระรามที่ 9

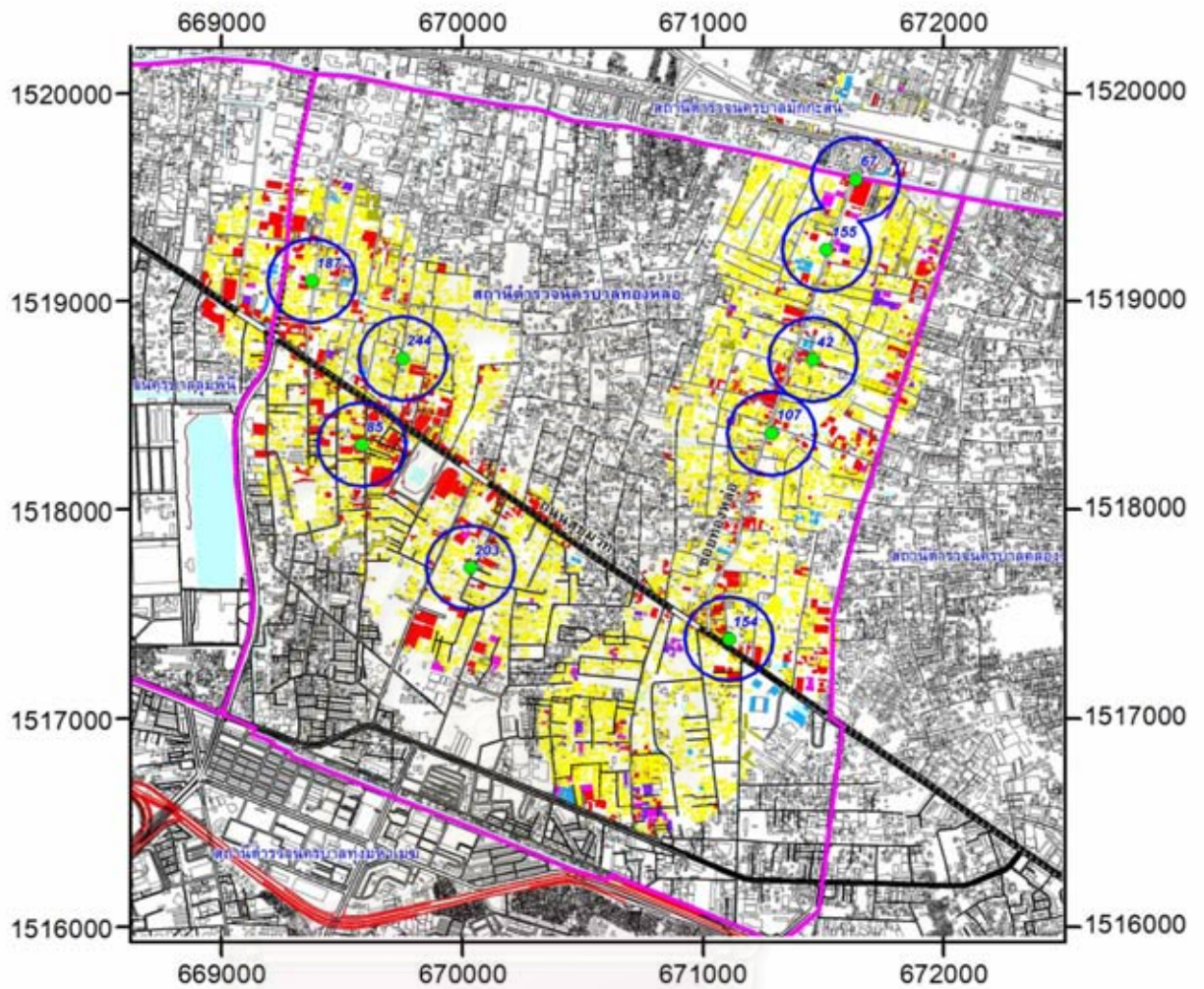
ความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลห้วยขวาง เมื่อนำตำแหน่งการโจรกรรมรถยนต์ซ้อนทับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์มีอยู่ทั่วไปโดยเฉพาะย่านพักอาศัยในบริเวณรอบย่านพาณิชยกรรมบนถนนรัชดาภิเษก



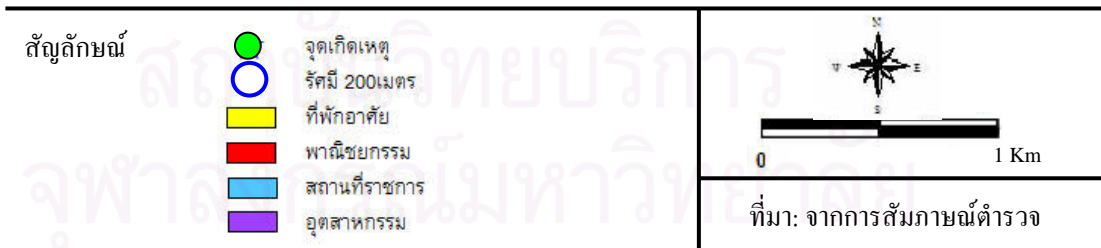
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

6) พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ

แผนที่ 5.7 จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



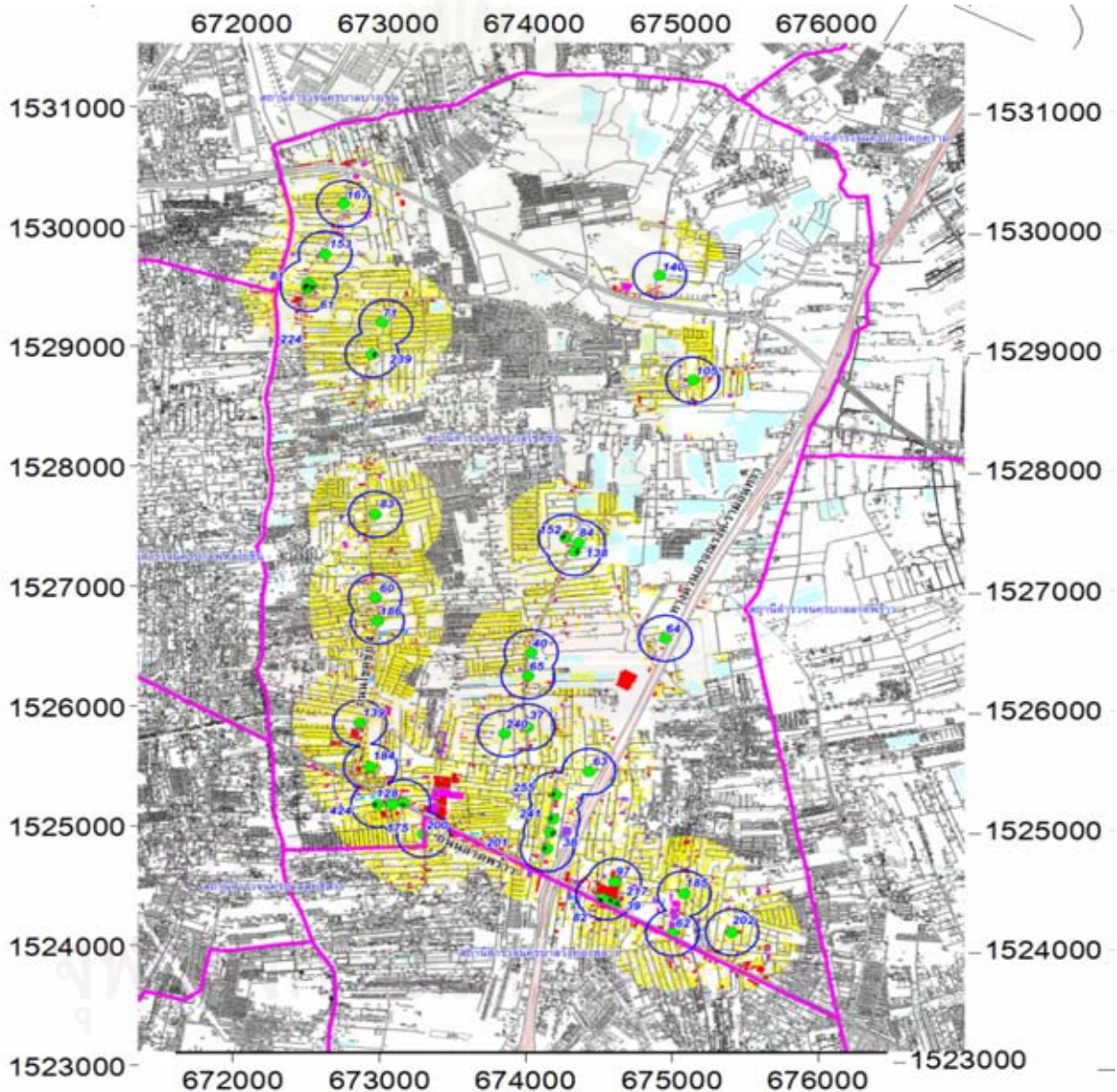
จากแผนที่ 5.7 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ ส่วนใหญ่เป็นย่านที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม โดยที่อยู่อาศัยจะกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ ส่วนด้านพาณิชยกรรมเกาะอยู่ตามถนนสายสำคัญ ๆ ได้แก่ถนนสุขุมวิทและซอยทองหล่อ

พิจารณาการเกิดโจรกรรมรถยนต์พบว่าส่วนใหญ่กระจุกอยู่ตามถนนถนนสุขุมวิทและซอยทองหล่อตลอดเส้นทาง

ความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ เมื่อ นำตำแหน่งการโจรกรรมรถยนต์ซ้อนทับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าในพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม โดยเฉพาะสองฟากถนนสุขุมวิทและซอยทองหล่อ เป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมมากที่สุด

7) พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลโชคชัย

แผนที่ 5.8 จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลโชคชัย



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์		จุดเกิดเหตุ	  ที่มา: จากการสัมภาษณ์ตำรวจ
		รัศมี 200เมตร	
		ที่พักอาศัย	
		พาณิชยกรรม	
		สถานที่ราชการ	
		อุตสาหกรรม	

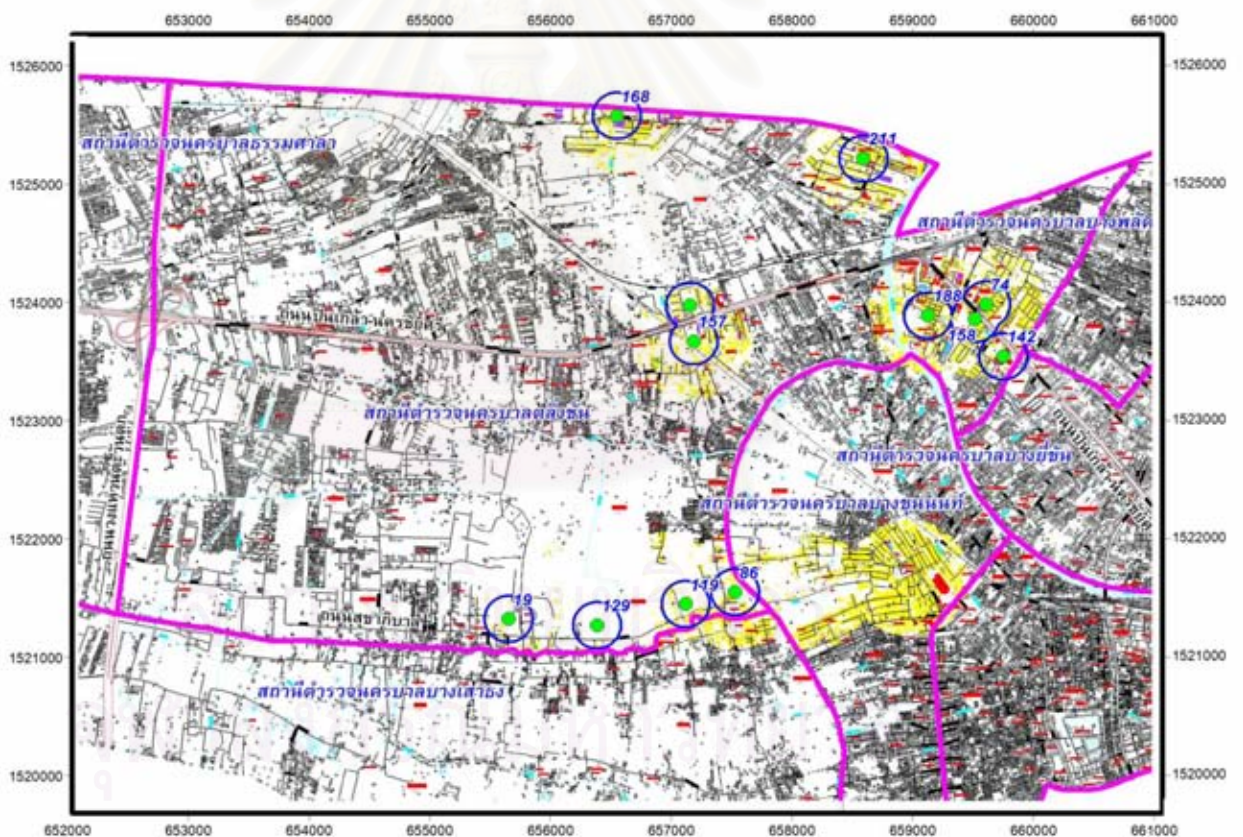
จากแผนที่ 5.8 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลโชคชัย ไม่ซับซ้อนมากนัก ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยกระจายอยู่ทั่วไป การใช้ประโยชน์ประเภทพาณิชยกรรมมีสองอยู่สองฟากถนนลาดพร้าว

พิจารณาการเกิดโจรกรรมรถยนต์พบว่าส่วนใหญ่เกาะอยู่สองฟากถนนลาดพร้าว ซอยโชคชัย 4 และซอยนาคนิवास

ความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลห้วยขวาง เมื่อนำตำแหน่งการโจรกรรมรถยนต์ซ้อนทับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์มีมาก โดยเฉพาะย่านพาณิชยกรรมบนถนนลาดพร้าว และย่านที่อยู่อาศัยในบริเวณซอยโชคชัย 4 และซอยนาคนิवास

8) พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลตลิ่งชัน

แผนที่ 5.9 จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลตลิ่งชัน



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.9 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลตลิ่งชัน การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยจะหนาแน่น ในพื้นที่ปากตะวันตกบริเวณสถานีขนส่งสายใต้เก่า จะลดลงในพื้นที่ปากตะวันตก ซึ่งเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเสียส่วนใหญ่ ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม จะมีมากบริเวณสองฟากถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี

พิจารณาจุดโครงการมรณศพบว่า ส่วนใหญ่จุดเกิดเหตุจะอยู่ใกล้กับถนนสายสำคัญ ได้แก่ถนนปิ่นเกล้า-นครชัยศรี โดยกระจุกอยู่ใกล้สถานีขนส่งสายใต้เก่า และตามแนวเส้นทาง ถนน สุขุมวิท

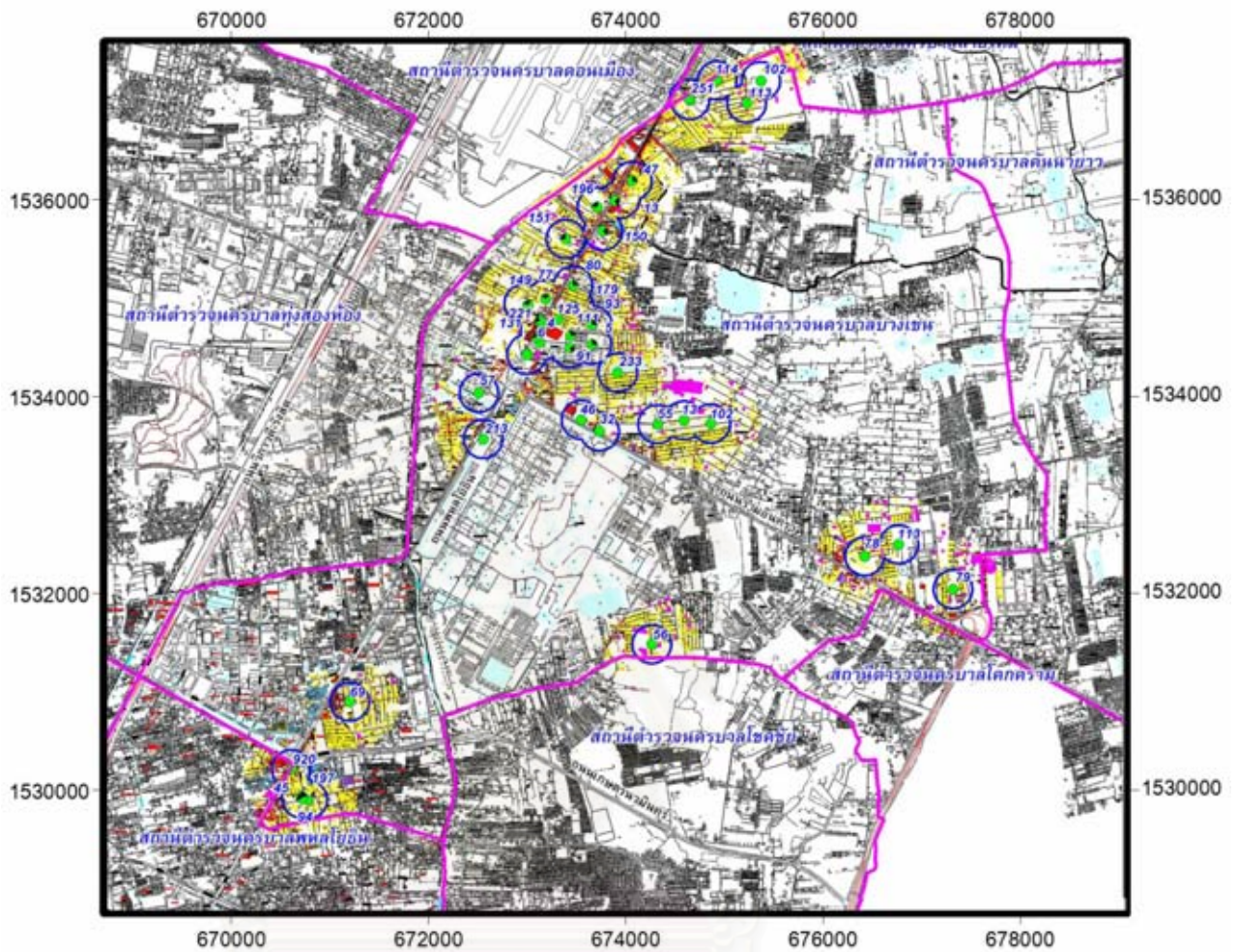
ความเสี่ยงต่อการเกิดโครงการมรณศพบในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลตลิ่งชัน เมื่อนำตำแหน่งการโครงการมรณศพบซ้อนทับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าการโครงการมรณศพบจะกระจุกตัวในพื้นที่ด้านทิศตะวันตกตามแนวถนนพระปิ่นเกล้า-นครชัยศรี ใกล้สถานีขนส่งสายใต้เก่า และมีมากตามถนนสุขุมวิท ซึ่งสามารถออกสู่ถนนวงแหวนตะวันตกได้สะดวก ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดโครงการมรณศพบของสถานีตำรวจนครบาลตลิ่งชันมากที่สุด



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

9) พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเขน

แผนที่ 5.10 จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเขน



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.10 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเขน ด้านทิศเหนือส่วนใหญ่เป็นย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่น ติดกับกองทัพอากาศดอนเมือง ย่านพาณิชยกรรมเกาะตามแนวถนนพหลโยธินตั้งแต่วงเวียนอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญจนถึงสุดเขตด้านเหนือ โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่สะพานใหม่บริเวณตลาดยิ่งเจริญ ตอนกลางพื้นที่เป็นที่ตั้งของสถาบันราชการหลาย

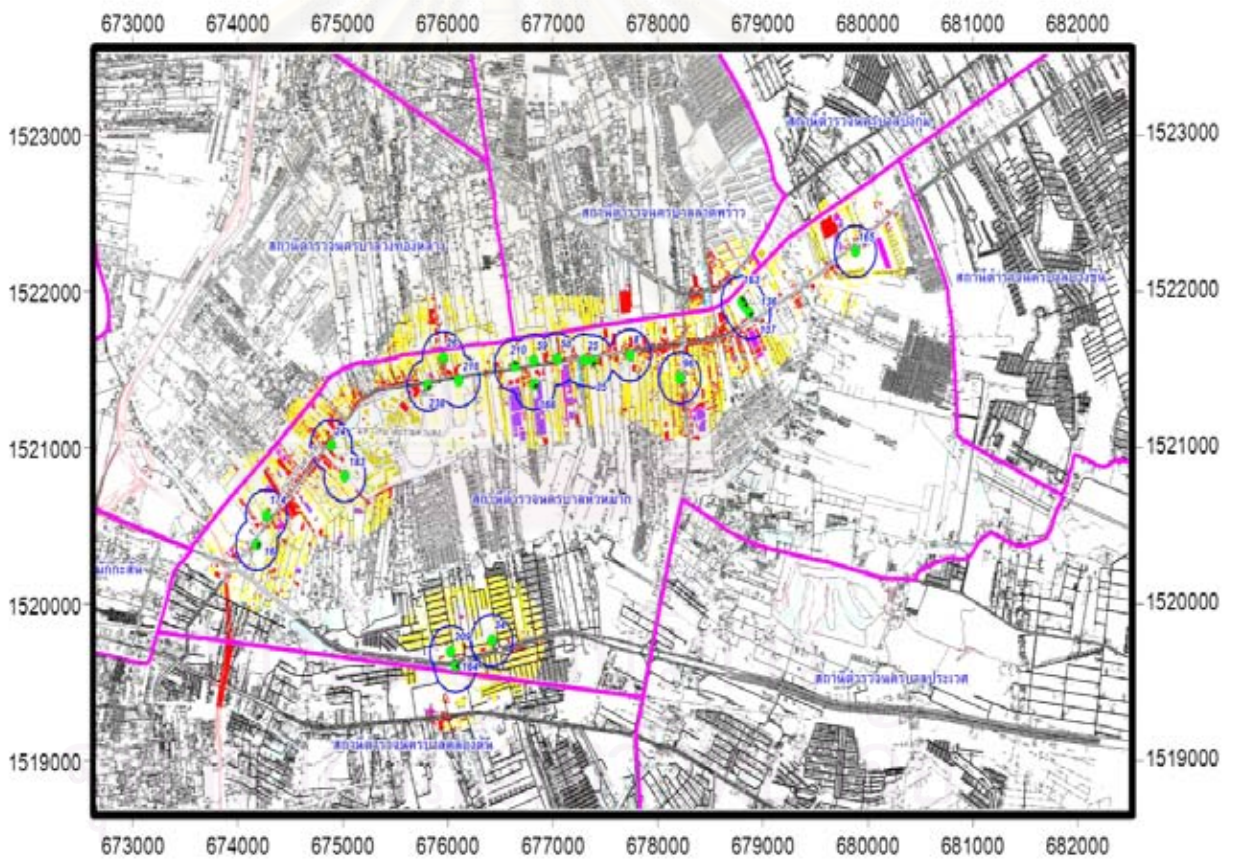
แห่ง วัดพระศรีมหาธาตุ และพื้นที่หน่วยงานทหาร ด้านทิศใต้เป็นที่ตั้งของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ สถาบันราชการหลายแห่ง ที่อยู่อาศัยและตลาดสด

พิจารณาจุดโจรกรรมรถยนต์พบว่าส่วนใหญ่กระจุกอยู่ตามแนวถนนพหลโยธิน มากที่สุดบริเวณรอบๆ ห้างเทสโก้โลตัสสาขาหลักสี่ รongลงมาเป็นบริเวณตลาดยิ่งเจริญ

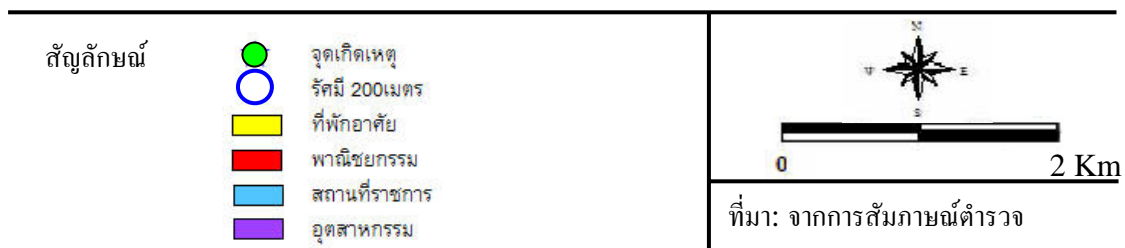
ความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเขน เมื่อนำตำแหน่งการโจรกรรมรถยนต์ซ้อนทับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าบริเวณห้างสรรพสินค้าเทสโก้โลตัส สาขาหลักสี่และสะพานใหม่บริเวณตลาดยิ่งเจริญ มีความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมมากที่สุด

10) พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก

แผนที่ 5.11 จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร





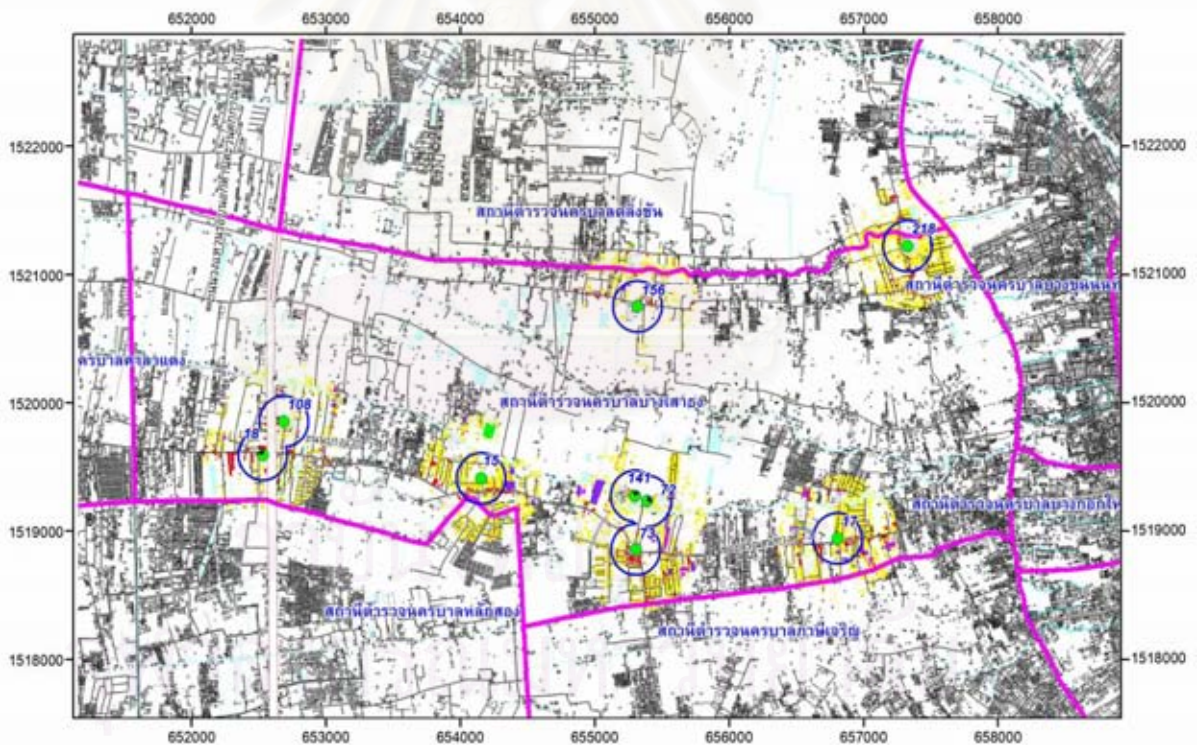
จากแผนที่ 5.11 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ย่านพาณิชยกรรมจะอยู่สองฟากถนนรามคำแหง โดยมีสถาบันการศึกษาที่สำคัญได้แก่ มหาวิทยาลัยรามคำแหง มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญและมหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต มีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ บริเวณซอยรามคำแหง 18

พิจารณาจุดโจรกรรมรถยนต์พบว่าเกือบทั้งหมดเกิดเหตุตามแนวถนนรามคำแหง มากที่สุดบริเวณใกล้เคียงซอยรามคำแหง 28

ความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก เมื่อนำตำแหน่งการโจรกรรมรถยนต์ซ้อนทับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าบริเวณซอยรามคำแหง 28 ซึ่งมีโรงงานอุตสาหกรรมในบริเวณดังกล่าว มีการโจรกรรมมากที่สุด ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าบริเวณซอยรามคำแหง 28 มีความเสี่ยงต่อการเกิดการโจรกรรมมากที่สุด

11) พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเสาธง

แผนที่ 5.12 จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเสาธง



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.12 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเสาธง เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย สลับกับพื้นที่เกษตรกรรมในด้านทิศ ตะวันตก ย่านพาณิชยกรรมส่วนใหญ่มีขนาดเล็กลงตามแนวถนนวงแหวนตะวันตก มีโรงงาน อุตสาหกรรมขนาดเล็กตามแนวถนนบางแวก

พิจารณาจุดโครงการมรณศพบว่า ส่วนใหญ่จุดเกิดเหตุจะกระจายด้านทิศใต้ตาม แนวถนนบางแวก หรือ ถนนจรัญสนิทวงศ์ 13 และถนนวงแหวนตะวันตก

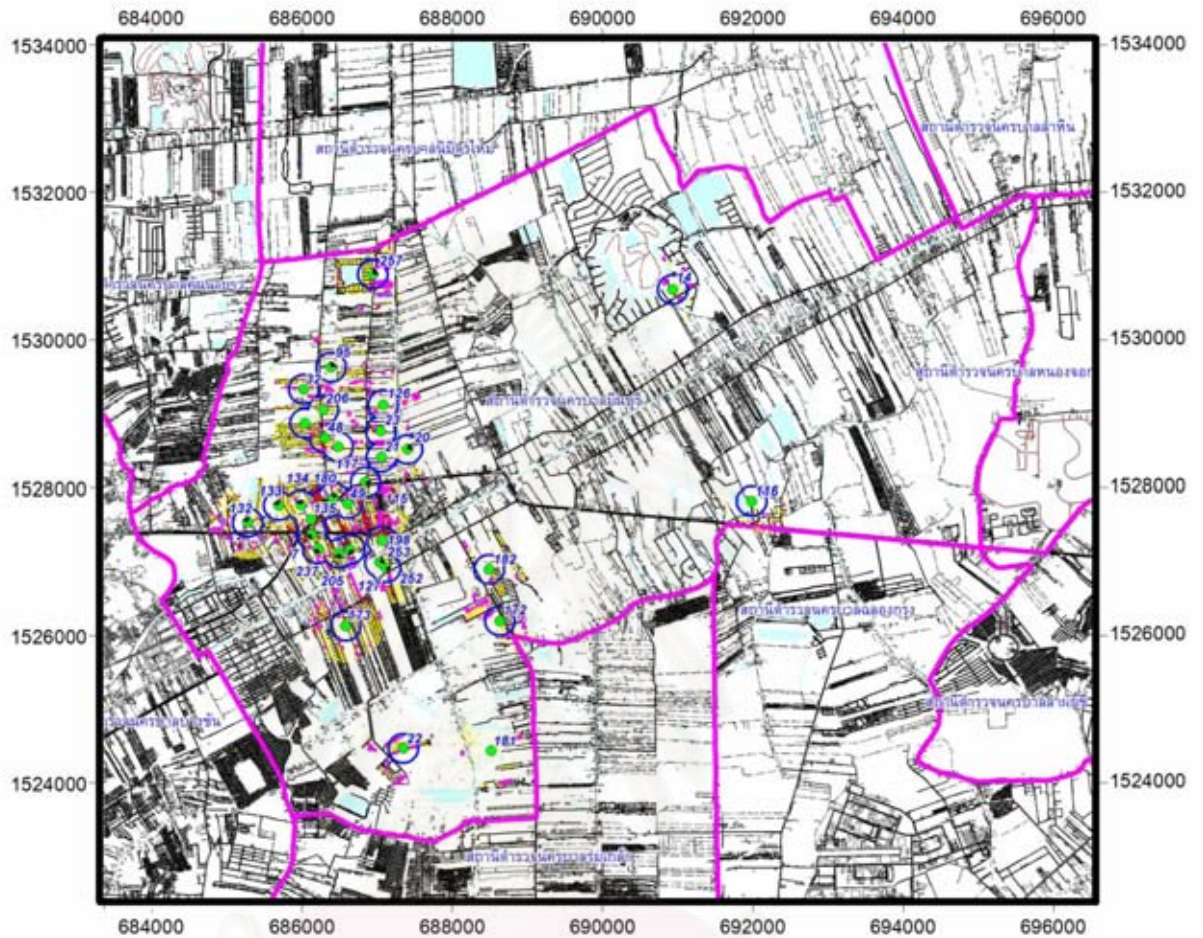
ความเสี่ยงต่อการเกิดโครงการมรณศพบในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลบางเสาธง เมื่อนำตำแหน่งการโครงการมรณศพบซ้อนทับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าการโครงการมรณศพบจะ กระจุกตัวในพื้นที่ด้านทิศตะวันใต้ตามแนวถนนบางแวก หรือถนนจรัญสนิทวงศ์ 13 ที่มีการใช้ ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยใกล้โรงงานอุตสาหกรรมและย่านพาณิชยกรรมของชุมชน ดังนั้น สรุปได้ว่าบริเวณถนนบางแวก เสี่ยงต่อการเกิดการโครงการมรณศพบมากที่สุด



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

12) พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี

แผนที่ 5.13 จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.13 การใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมีศูนย์กลางชุมชนอยู่ด้านทิศตะวันตกบริเวณตลาดมีนบุรี และเบาบางลงไปทางทิศตะวันออกเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ย่านพาณิชยกรรมอยู่บริเวณศูนย์กลางชุมชนตลาดมีนบุรี มีย่านอุตสาหกรรมหลักส่วนใหญ่อยู่ด้านทิศตะวันตกส่วนหนึ่งขยายออกมาจากเขตสถานีตำรวจนครบาลบางชั้นตามแนวถนนเสรีไทย

พิจารณาจุดโจรกรรมรถยนต์พบว่า ส่วนใหญ่จุดเกิดเหตุจะกระจุกอยู่บริเวณ ศูนย์กลางของชุมชนบริเวณตลาดมีนบุรี ใกล้ถนนสุวินทวงศ์

ความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี เมื่อนำ ตำแหน่งการโจรกรรมรถยนต์ซ้อนทับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่าการโจรกรรมรถยนต์จะ กระจุกตัวในย่านชุมชนส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย รอบๆศูนย์กลางชุมชนและโรงงานอุตสาหกรรม ใกล้ถนนสุวินทวงศ์ ดังนั้นสรุปได้ว่าบริเวณรอบตลาดมีนบุรี และย่านโรงงานอุตสาหกรรมใกล้ถนน สุวินทวงศ์ เสี่ยงต่อการเกิดการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด

จากการศึกษานี้การเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่เสี่ยงทั้ง 12 สน. มีความเกี่ยวข้องกับ ลักษณะพื้นที่ที่สามารถสรุปแบ่งได้ดังนี้

จุดเกิดเหตุและพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดการโจรกรรมรถยนต์ อยู่ในย่านพาณิชยกรรม ซึ่งเป็นศูนย์กลางชุมชน มีประชากรจำนวนมากจำนวน 7 สน. ได้แก่ สน.พญาไท, สน.บางซื่อ, สน. เตาปูน, สน.ทองหล่อ, สน.คลองตัน, สน.บางเขน และ สน.มีนบุรี ที่จุดเกิดเหตุอยู่ในบริเวณริมทาง สาธารณะ ที่มีการคมนาคมขนส่งสะดวก จำนวน 2 สถานี ได้แก่, สน.โชคชัยและ, สน.หัวหมาก และ ที่จุดเกิดเหตุอยู่ในย่านที่อยู่อาศัย ได้แก่ สน.ประชาชื่น, สน.ห้วยขวาง และ สน.บางเสาธง อีกจำนวน 3 แห่ง

ดังนั้นสรุปได้ว่าการโจรกรรมรถยนต์ในย่านพาณิชยกรรม ซึ่งเป็นย่านศูนย์กลาง ชุมชน จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด รองลงมาเป็นย่านที่พักอาศัย และ บริเวณริมทางสาธารณะ ตามลำดับ

## 5.2 ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์

ในการศึกษาปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร โดยมีการแบ่ง เขตเมือง เป็น 3 โซนตามสำนักผังเมือง และกลุ่มตัวอย่างสถานีตำรวจนครบาล จำนวน 12 สน. ตัวอย่างพื้นที่ศึกษา รายละเอียดตามที่อธิบายในบทที่ 3 จากการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ จาก หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องต่างๆ และจากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง แยกประเด็นเพื่อการวิเคราะห์ ข้อมูลได้ 5 ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ ดังนี้

- 1) จำนวนและความหนาแน่นของประชากร
- 2) จำนวนชุมชนแออัด
- 3) จำนวนสถานบริการ อาบ อบ นวด
- 4) การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม
- 5) การใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบ

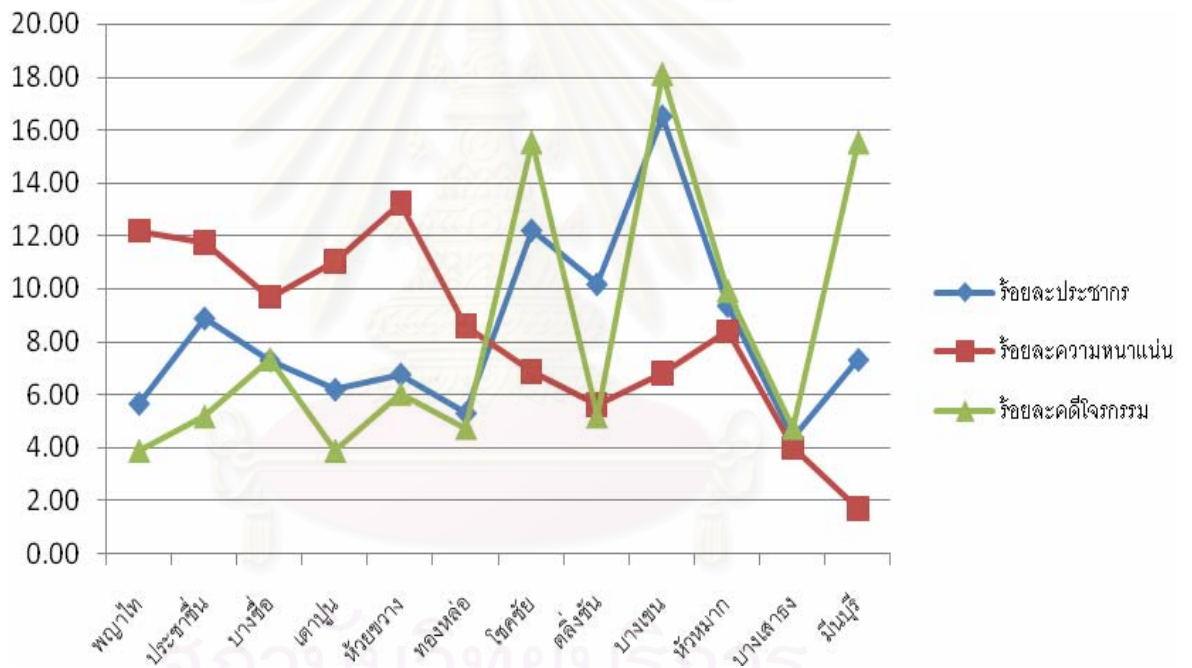
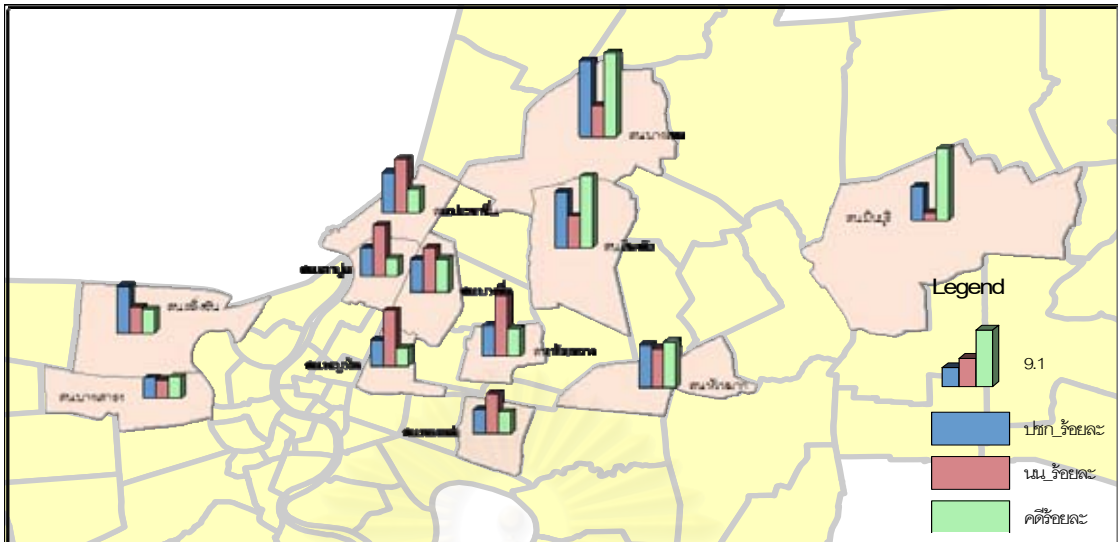
### 5.2.1 จำนวนและความหนาแน่นของประชากร

ลักษณะของประชากรที่มีผลต่อการโจรกรรม ในพื้นที่ สน. ตัวอย่าง จำนวน 12 สน. มีรายละเอียดตามตารางที่ 5.1

**ตารางที่ 5.1** จำนวนและความหนาแน่นของประชากรเปรียบเทียบกับจำนวนการเกิดโจรกรรม รดยนต์พื้นที่ตัวอย่าง

สน.	จำนวน ประชากร (คน)	ร้อยละ	พื้นที่ (ตร.กม.)	ร้อยละ	ความ หนาแน่น (คน/ตร.กม.)	ร้อยละ	จำนวน โจรกรรม (คดี)	ร้อยละ
โชนในเมือง	395,786	25.08	57.12	12.80	42083.44	49.86	72.00	18.37
พญาไท	55912	3.54	7.25	1.62	7710.94	9.14	9.00	2.30
ประชาชื่น	87632	5.55	11.79	2.64	7432.74	8.81	12.00	3.06
บางซื่อ	72012	4.56	11.73	2.63	6139.13	7.27	17.00	4.34
เตาปูน	61128	3.87	8.75	1.96	6986.06	8.28	9.00	2.30
ห้วยขวาง	66761	4.23	7.97	1.79	8376.54	9.92	14.00	3.57
ทองหล่อ	52341	3.32	9.63	2.16	5438.03	6.44	11.00	2.81
โชนต่อเมือง	518860	32.88	127.91	28.65	20080.79	23.79	124.00	31.63
โชคชัย	120340	7.63	27.63	6.19	4355.41	5.16	36.00	9.18
คลังชั้น	100321	6.36	28.21	6.32	3556.22	4.21	12.00	3.06
บางเขน	162774	10.32	37.72	8.45	4315.67	5.11	42.00	10.71
หัวหมาก	92311	5.85	17.37	3.89	5314.39	6.30	23.00	5.87
บางเสาธง	43114	2.73	16.98	3.80	2539.10	3.01	11.00	2.81
โชนชานเมือง	72211	4.58	66.73	14.95	1082.16	1.28	36.00	9.18
มีนบุรี	72211	4.58	66.73	14.95	1082.16	1.28	36.00	9.18
รวม	1577928	100.00	446.40	100.00	84409.34	100.00	392.00	100.00

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ปี 2549



แผนภูมิ 5.1 เปรียบเทียบจำนวนประชากร ความหนาแน่นและจำนวนคดี ปี 2549

จากตารางที่ 5.1 พบว่า จำนวนประชากรในเขต, สน.ตัวอย่าง ที่มีจำนวนมากเป็นอันดับแรก อยู่ในเขต, สน.บางเขน จำนวน 162,774 คน รองลงมาคือ สน. โขกษัย จำนวน 120,340 คน และ สน. ดลิ่งชัน จำนวน 100,321 คน ตามลำดับ ของสถานีตำรวจตัวอย่าง ซึ่งอยู่โซนต่อเมืองทั้งหมด

ความหนาแน่นของประชากรในสถานีตัวอย่าง พบว่า มากที่สุดคือสน.หัวขวางมีความหนาแน่น 8,376.54 คนต่อตารางกิโลเมตร รองลงมา คือ สน.พญาไทมีความหนาแน่น 7,710.94 คนต่อตารางกิโลเมตร และสน.ประชาชื่น มีความหนาแน่น 7,432 คนต่อตารางกิโลเมตร ทั้งสามอยู่โซนในเมืองทั้งหมด

ด้านจำนวนการโจรกรรมรถยนต์ในสน.ตัวอย่าง พบว่ามากที่สุดสองอันดับอยู่ในโซนต่อเมือง ได้แก่สน.บางเขน จำนวน 42 คดี และสน.โชคชัยจำนวน 36 คดี ซึ่งเท่ากับการเกิดคดีโจรกรรมรถยนต์ของสถานีตำรวจนครบาลมีนบุรี จำนวน 36 คดี ที่อยู่ในเขตนอกเมือง

จากข้อมูลข้างต้นจะพบว่า ข้อมูลจำนวนประชากรผกผันกับการเกิดโจรกรรม โดยหากจำนวนประชากรมากจะมีโอกาสเกิดโจรกรรมรถยนต์ขึ้นมากตามไปด้วย ซึ่งจากตัวอย่างส่วนใหญ่ประชากรมากและการเกิดโจรกรรมมากจะอยู่ในโซนต่อเมือง แต่ด้านความหนาแน่นของประชากรหากมากการเกิดการโจรกรรมจะน้อยลง ซึ่งจากตัวอย่างส่วนใหญ่ความหนาแน่นมากแต่การเกิดโจรกรรมน้อยจะอยู่ในเมือง

ดังนั้นสรุปได้ว่าจำนวนประชากรเป็นปัจจัยต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ โดยจำนวนประชากรมากการโจรกรรมรถยนต์จะมากตามไปด้วย

### 5.2.2 แหล่งเสื่อมโทรมในชุมชนเมือง

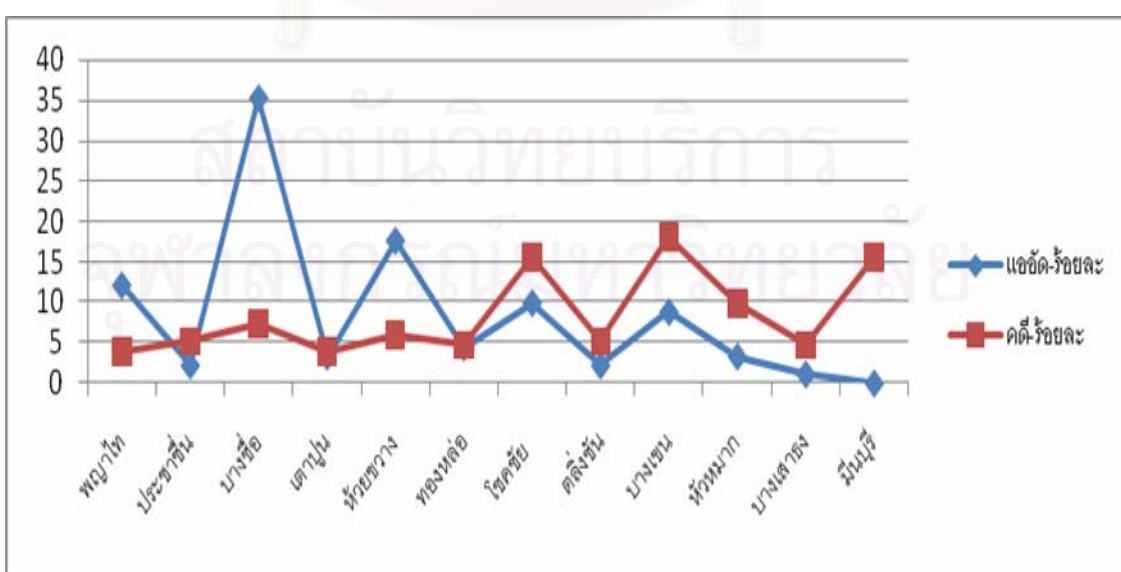
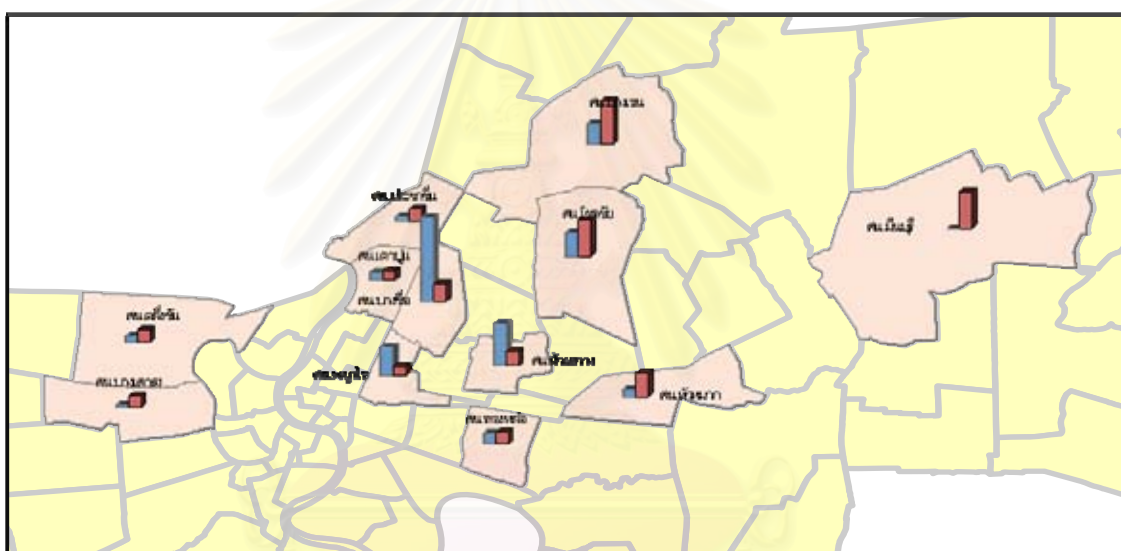
แหล่งเสื่อมโทรมในชุมชนเมือง เป็นแหล่งที่มีการอพยพแรงงานท้องถิ่นจากต่างจังหวัด แล้วสร้างเพิงที่พักอาศัยชั่วคราวตามที่ต่างๆ โดยเริ่มจากมาอยู่อาศัยเพียงคนเดียวแล้วขยับขยายอพยพมาทั้งครอบครัว ถนนภายในชุมชนจะเล็กแคบคดเคี้ยว การอยู่อาศัยจะอยู่ตามที่รกร้าง สาธารณะและการก่อสร้างอาคารบ้านเรือนไม่เป็นระเบียบ สาธารณูปโภคเช่น ระบบถนน ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ตลอดจนการให้บริการของภาครัฐด้านอื่นๆ ไม่ทั่วถึง จนเป็นสาเหตุให้เกิดแหล่งเสื่อมโทรม จากที่กล่าวถึงแหล่งเสื่อมโทรมในชุมชนนี้ โดยส่วนใหญ่คุณสมบัติต่างๆ จะมีอยู่กับย่านชุมชนแออัดเกือบทั้งหมด ประกอบกับการสืบค้นข้อมูลตามแหล่งข้อมูลต่างๆ ไม่สามารถรวบรวมได้ทั้งหมด ดังนั้น ผู้วิจัยจึงกำหนดนิยามของคำว่าแหล่งเสื่อมโทรมไว้เฉพาะชุมชนแออัดเท่านั้นตามตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 จำนวนชุมชนแออัดเปรียบเทียบกับจำนวนการเกิดโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่ สน. ตัวอย่าง

สถานีตำรวจนครบาล	จำนวนชุมชนแออัด	ร้อยละ	จำนวนคดีโจรกรรมฯ (คดี)
โซนในเมือง	66	72.53	72
พญาไท	11	12.09	9
ประชาชื่น	2	2.20	12
บางซื่อ	32	35.16	17
เตาปูน	3	3.30	9
ห้วยขวาง	16	17.58	14
ทองหล่อ	4	4.40	11
โซนต่อเมือง	25	27.47	124
โชคชัย	9	9.89	36

สถานีตำรวจนครบาล (ต่อ)	จำนวน ชุมชนแออัด	ร้อยละ	จำนวนคดีโจรกรรมฯ (คดี)
ตลิ่งชัน	2	2.20	12
บางเขน	8	8.79	42
หัวหมาก	3	3.30	23
บางเสาธง	1	1.10	11
เขตเมืองชั้นนอก	0	0	36
มีนบุรี	0	0	36
<b>รวม</b>	<b>91</b>	<b>100</b>	<b>232</b>

ที่มา : รายงานสถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2549



แผนภูมิ 5.2 เปรียบเทียบจำนวนชุมชนแออัดกับ จำนวนคดี ปี 2549



จากตารางที่ 5.2 พบว่า จำนวนชุมชนแออัดในเขตสถานีตำรวจนครบาลตัวอย่าง พบว่า จำนวนชุมชนแออัด ที่มีจำนวนมากเป็นอันดับแรก อยู่ในพื้นที่ สน.บางซื่อ จำนวน 32 แห่ง รองลงมาคือ สน.ห้วยขวาง จำนวน 16 แห่ง และสน.พญาไท จำนวน 11 แห่ง ตามลำดับ เป็นพื้นที่ในเขตสถานีตำรวจนครบาลตัวอย่าง ซึ่งอยู่โซนในเมืองทั้งหมด

ด้านจำนวนการ โจรกรรมรถยนต์ในสถานีตำรวจนครบาลตัวอย่าง พบว่ามากที่สุด สองอันดับอยู่ในโซนต่อเมือง ได้แก่ สน.บางเขน จำนวน 42 คดี และ สน.โชคชัยจำนวน 36 คดี ซึ่งเท่ากับการเกิดคดีโจรกรรมรถยนต์ของ สน.มีนบุรี จำนวน 36 คดี ที่อยู่ในเขตนอกเมือง

จากข้อมูลจำนวนชุมชนแออัดเปรียบเทียบกับสถิติการ โจรกรรมรถยนต์ ของสถานีตำรวจนครบาลตัวอย่างทั้งหมด 12 สถานี พบว่า ข้อมูลที่เปรียบเทียบจากทั้งสองแห่ง ผกผันในทางตรงกันข้าม คือ จำนวนชุมชนแออัดมากจะเกิดการ โจรกรรมน้อย ดังข้อมูลเปรียบเทียบของสถานีตำรวจที่มีชุมชนแออัดมาก กล่าวคือ สน.บางซื่อ มีชุมชนแออัดมากที่สุด จำนวน 32 แห่ง เมื่อเทียบกับจำนวนการ โจรกรรมรถยนต์แล้ว พบว่า มีการ โจรกรรมรถยนต์ 17 คดี ซึ่งเป็นลำดับที่ 5 ของทั้งหมด จำนวน 12 แห่ง แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าในพื้นที่ สน.มีนบุรี ซึ่งในโซนชานเมืองไม่มีชุมชนแออัดเลย แต่ในทางกลับกันการเกิดโจรกรรมรถยนต์กลับมีจำนวนสูงเป็นอันดับ 2 ถึง 36 คดี

ดังนั้นสรุปได้ว่าจำนวนชุมชนแออัด เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ โดยจำนวนชุมชนแออัดมาก ก็ไม่จำเป็นต้องมีการ โจรกรรมรถยนต์มากตามไปด้วยเสมอไป

### 5.2.3 แหล่งอบายมุข

แหล่งอบายมุขทางอาชญาวิทยานี้หมายถึง บ่อนการพนัน ซ่องโสเภณี อาบอบนวด สถานที่จำหน่ายสุรายาเสพติด และสถานบันเทิงต่างๆ นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งมั่วสุมและซ่องสุมเหล่าอาชญากรที่เคยก่อคดีต่างๆมากมาย และยังพร้อมที่จะก่อคดีเพิ่มอีกถ้าสถานการณ์พร้อมที่จะเกิด แหล่งอบายมุขตามที่ต่างๆเหล่านี้ ส่วนใหญ่มีที่ตั้งตามตรอกซอกซอย ไม่ให้พบเจอได้ง่ายๆ บางแห่งต้องหลบซ่อนเนื่องจากมีสิ่งผิดกฎหมายหรือมีบริการที่ผิดกฎหมายในสถานทีนั้นด้วย จากที่กล่าวข้างต้นทำให้การศึกษาครั้งนี้เกิดอุปสรรคต่อการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล ทั้งนี้เนื่องจากไม่มีหน่วยงานใดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องเลย แม้แต่สถานีตำรวจยังไม่มีการรวบรวมข้อมูล เนื่องจากในพื้นที่โครมีแหล่งอบายมุขซึ่งส่วนใหญ่ผิดกฎหมาย มีความจำเป็นต้องดำเนินคดีปล่อยปละละเลยไม่ได้ ในการหาข้อมูลแหล่งอบายมุขนี้ ผู้ศึกษาได้สืบค้นตามหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง สามารถหาได้แต่เพียงสถานบริการที่ขึ้นทะเบียนขออนุญาตประกอบกิจการกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีแต่ข้อมูลของอาบอบนวดเท่านั้นตามตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 จำนวนอาบอบนวดเปรียบเทียบกับจำนวนการเกิดโจรกรรมรถยนต์พื้นที่ตัวอย่าง

สถานีตำรวจนครบาล	อาบอบนวด	ร้อยละ	จำนวน โจรกรรม รถยนต์(คดี)	ร้อยละ
<b>เขตเมืองชั้นใน</b>				
พญาไท	4	14	9	3.88
ประชาชื่น	1	4	12	5.17
บางซื่อ	2	7	17	7.33
เตาปูน	2	7	9	3.88
ห้วยขวาง	9	32	14	6.03
ทองหล่อ	2	7	11	4.74
<b>โซนต่อเมือง</b>				
โชคชัย	3	11	36	15.52
ตลิ่งชัน	2	7	12	5.17
บางเขน	2	7	42	18.10
หัวหมาก	1	4	23	9.91
บางเสาธง	0	0	11	4.74
<b>เขตเมืองชั้นนอก</b>				
มีนบุรี	0	0	36	15.52
<b>รวม</b>	<b>28</b>	<b>100</b>	<b>232</b>	<b>100.00</b>

ที่มา : รายงานสถิติกรุงเทพมหานคร ปี 2549

จากตารางที่ 5.3 พบว่า จำนวนอาบอบนวด ที่มีจำนวนมากเป็นอันดับแรกอยู่ในพื้นที่ สน. ห้วยขวาง จำนวน 9 แห่ง รองลงมาคือ สน.พญาไท จำนวน 4 แห่ง ซึ่งอยู่ในโซนในเมืองและ สน. โชคชัย จำนวน 3 แห่ง ซึ่งอยู่ในโซนต่อเมือง ตามลำดับ

ด้านจำนวนการโจรกรรมรถยนต์ในสถานีตำรวจนครบาลตัวอย่าง พบว่ามากที่สุดสองอันดับ อยู่ในโซนต่อเมือง ได้แก่ สน.บางเขน จำนวน 42 คดี และ สน.โชคชัยจำนวน 36 คดี ซึ่งเท่ากับการเกิดคดีโจรกรรมรถยนต์ของ สน.มีนบุรี จำนวน 36 คดี ที่อยู่ในโซนชานเมือง

จากข้อมูลจำนวนอาบอบนวด เปรียบเทียบกับสถิติการโจรกรรมรถยนต์ ของสถานีตำรวจนครบาลตัวอย่างทั้งหมด 12 สถานี พบว่า ข้อมูลที่เปรียบเทียบ ผกผันในทางตรงกันข้าม คือ จำนวนสถานบริการอาบอบนวดมาก แต่จำนวนการโจรกรรมรถยนต์ก็ไม่ได้มากตามไปด้วย ดังข้อมูล

เปรียบเทียบของสถานีตำรวจที่เป็นที่ตั้งของอาบอบนวด กล่าวคือ สน.ห้วยขวาง มีอาบอบนวดมากที่สุด จำนวน 9 แห่ง เมื่อเทียบกับจำนวนการโจรกรรมรถยนต์แล้ว พบว่า มีการโจรกรรมรถยนต์ 14 คดี ซึ่งเป็นลำดับที่ 6 ของทั้งหมดจำนวน 12 แห่ง แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาล มีนบุรีซึ่งในโซนชานเมืองไม่มีแหล่งอาบอบนวดเลย แต่ในทางกลับกันการเกิดโจรกรรมรถยนต์กลับมีจำนวนสูงเป็นอันดับ 2 ถึง 36 คดี

ดังนั้นสรุปได้ว่าจำนวนอาบอบนวดเป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ โดยจำนวนอาบอบนวดมาก ไม่จำเป็นต้องมีการโจรกรรมรถยนต์มากตามไปด้วยเสมอไป

#### 5.2.4 การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม

ระบบการคมนาคมของกรุงเทพมหานครปัจจุบัน มีการพัฒนาทั้งผิวการจราจรที่สามารถใช้งานได้ตลอดทั้งปี และระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งเป็นระบบโครงข่ายที่เชื่อมโยงถึงกันทั้งระดับเมือง ระดับภาคและระดับประเทศ ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของประเทศ การสัญจรสะดวกสามารถเลือกใช้เส้นทางได้มากมาย ทั้งเส้นทางปกติ ทางด่วนพิเศษ ถนนวงแหวนรอบนอกกาญจนาภิเษก ถนนมอเตอร์เวย์จากกรุงเทพมหานครไปภาคตะวันออกของประเทศ การเข้าถึงภายในกรุงเทพมหานครเอง ก็สามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ได้อย่างสะดวกสบาย หรือแม้กระทั่งตอรอก ซอก ซอยเล็กๆ ในระดับชุมชน ก็ได้รับการพัฒนาให้เป็นระบบโครงข่ายสามารถเข้าถึงได้เป็นอย่างดี เส้นทางที่สำคัญๆ ในเขตชั้นเมืองของกรุงเทพมหานคร(กรุงเทพมหานคร, 2548) มีดังนี้

##### 1) โซนในเมือง

ระบบการคมนาคมของโซนในเมือง ส่วนมากเป็นโครงข่ายดั้งเดิมเชื่อมต่อกับเมืองเก่ากรุงรัตนโกสินทร์ และด้วยบทบาทการเป็นย่านศูนย์กลางของการพัฒนาของประเทศ แต่เมื่อเวลาผ่านไปเมืองขยายตัวออกไปชานเมืองมากขึ้น การพัฒนาระบบคมนาคมได้มีการขยายตัวตามและเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นเพื่อรองรับการเติบโตของเมือง เส้นทางคมนาคมโซนในเมืองจึงได้มีการพัฒนาขึ้นมากมายที่สำคัญๆ ประกอบด้วย

เส้นทางคมนาคมภายในพื้นที่ที่สำคัญ(สายรอง) จำนวน 21 สาย ได้แก่ ถนนพระสุเมรุ , บำรุงเมือง , พระเนียง , กรุงเกษม , สมเด็จพระเจ้าพระยา , พิษณุโลก , ศรีอยุธยา , ราชสีมา , พญาไท , ราชวิถี , กำแพงเพชร , เพลินจิตร์ , ราชดำเนิน , พระรามที่ 1 , พระรามที่ 3 (ถนนรัชดาภิเษก) , อนุอมรินทร์ , บางขุนนนท์ , สาทร , เจริญกรุง , เจริญนคร และ สาธุประดิษฐ์

เส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อพื้นที่ภายนอก(สายหลัก)จำนวน 14 สาย ได้แก่ ถนนพระรามที่ 4 , พระรามที่ 5 , พระรามที่ 6 , พระรามที่ 9 , พหลโยธิน , เพชรเกษม , วิภาวดีรังสิต , กำแพงเพชร , กรุงเทพ-นนทบุรี , พัฒนาการ , สุขุมวิท , สมเด็จพระเจ้าตากสิน ทางด่วนพิเศษและทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์

## 2.) โชนต่อเมือง

ระบบการคมนาคมเส้นทางโชนต่อเมือง ส่วนมากเป็นโครงข่ายที่พัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตของโชนในเมืองและเชื่อมต่อโชนชานเมืองและจังหวัดข้างเคียง เส้นทางคมนาคมที่สำคัญของโชนต่อเมือง ได้แก่ เส้นทางคมนาคมภายในที่สำคัญต่อพื้นที่(สายรอง) จำนวน 20 สาย ได้แก่, วิชาวดิรังสิต เกษตร-นวมินทร์ ,ลาดพร้าว ,สุขาภิบาล 1 ,สุขาภิบาล 2 ,สุขาภิบาล 3 ,รามคำแหง ,รามอินทรา ,ประดิษฐ์มโนธรรม ,นวลจันทร์ ,พุทธมณฑลสาย 1 ,พุทธมณฑลสาย 2 ,พุทธมณฑลสาย 3 ,ธรรมสพน์ ,บางบอน ,พาณิชย์การ ,จอมทอง ,สุขสวัสดิ์,ราษฎร์บูรณะ และพุทธรักษา เป็นต้น

เส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อพื้นที่ภายนอก(สายหลัก)จำนวน18 สาย ได้แก่ ถนนเสรีไทย,รามคำแหง ,พหลโยธิน ,พระรามที่ 6 ,ลาดกระบัง ,ศรีนครินทร์ ,บางนา-ตราด ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์) ทางด่วนพิเศษกรุงเทพฯ-ชลบุรี ,บรมราชชนนี ,เพชรเกษม ,พระรามที่ 2 ,เอกชัย ,วงแหวนรอบนอกด้านทิศตะวันตกและทิศใต้ ,เลียบคลองทวีวัฒนา ทางด่วนพิเศษและทางยกระดับคอนเมืองโทลล์เวย์

## 3. โชนชานเมือง

ระบบการคมนาคมเส้นทางโชนชานเมือง ส่วนมากเป็นโครงข่ายที่พัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตของโชนต่อเมืองและเชื่อมต่อจังหวัดข้างเคียง เส้นทางคมนาคมที่สำคัญของโชนชานเมือง ได้แก่ เส้นทางคมนาคมภายในที่สำคัญต่อพื้นที่(สายรอง)จำนวน 13 สาย ได้แก่ ถนนบางขุนเทียนชายทะเล ,ประชาร่วมใจ ,หฤทัยราษฎร์ ,ราษฎร์นิมิตร ,ร่มเกล้า ,คู้มเกล้า ,เจ้าคุณทหาร ,เลียบคลองมอญ ,ชุมทอง-ลำด้อยดิ่ง ,อยู่วิทยา ,เชื่อมสัมพันธ์ ,รวมพัฒนา และถนนหลวงเฟ่ง

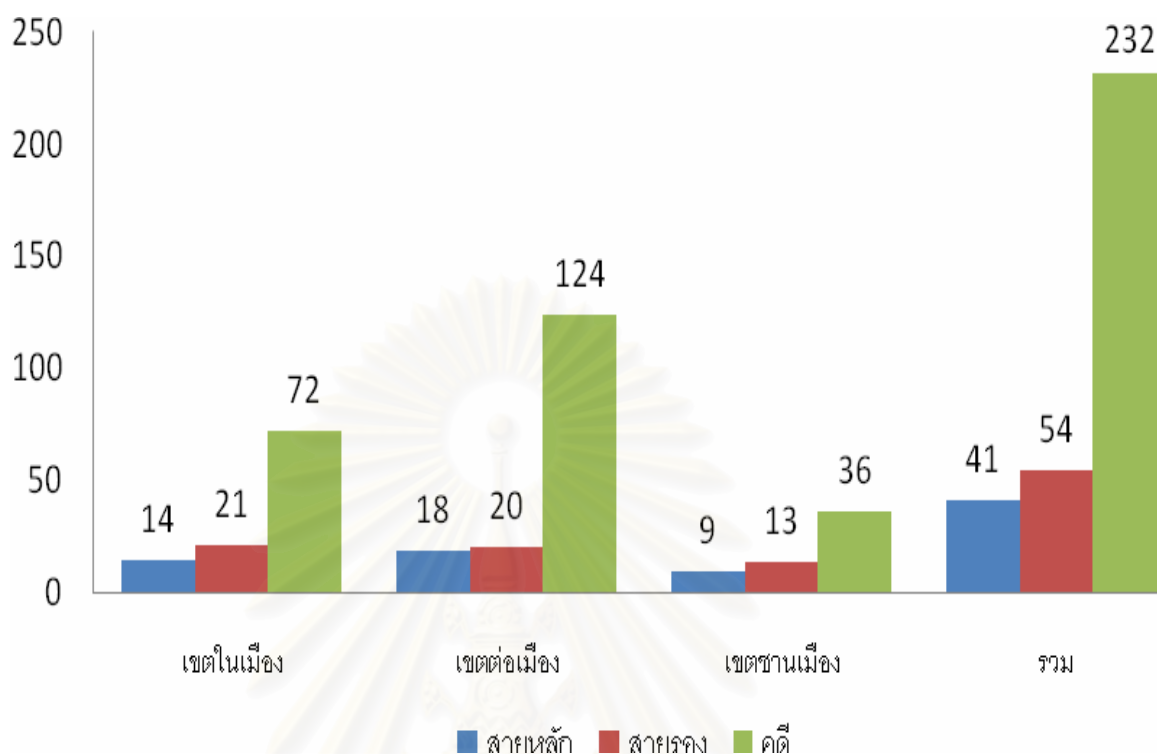
เส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อพื้นที่ภายนอก(สายหลัก)จำนวน 9 สาย ได้แก่ ถนนสุวินทวงศ์, คลองสิบ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3312, เสรีไทย, รามคำแหง, ประชากร, ลาดกระบัง, ผดุงพันธ์ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์)

ตารางที่ 5.4 จำนวนถนนสายหลัก-สายรอง ของถนนในกรุงเทพมหานคร ปี 2548

สถานีตำรวจ นครบาล	ถนนสายหลัก		ถนนสายรอง		โครงการมรณนต์	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
โชนในเมือง	14.00	34.15	21.00	38.89	72.00	31.03
โชนต่อเมือง	18.00	43.90	20.00	37.04	124.00	53.45
โชนชานเมือง	9.00	21.95	13.00	24.07	36.00	15.52
<b>รวม</b>	<b>41</b>	<b>100</b>	<b>54</b>	<b>100</b>	<b>232</b>	<b>100</b>

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, ปี 2548

แผนภูมิ 5.3 เปรียบเทียบจำนวนเส้นทางคมนาคมและจำนวนคดี ปี 2549



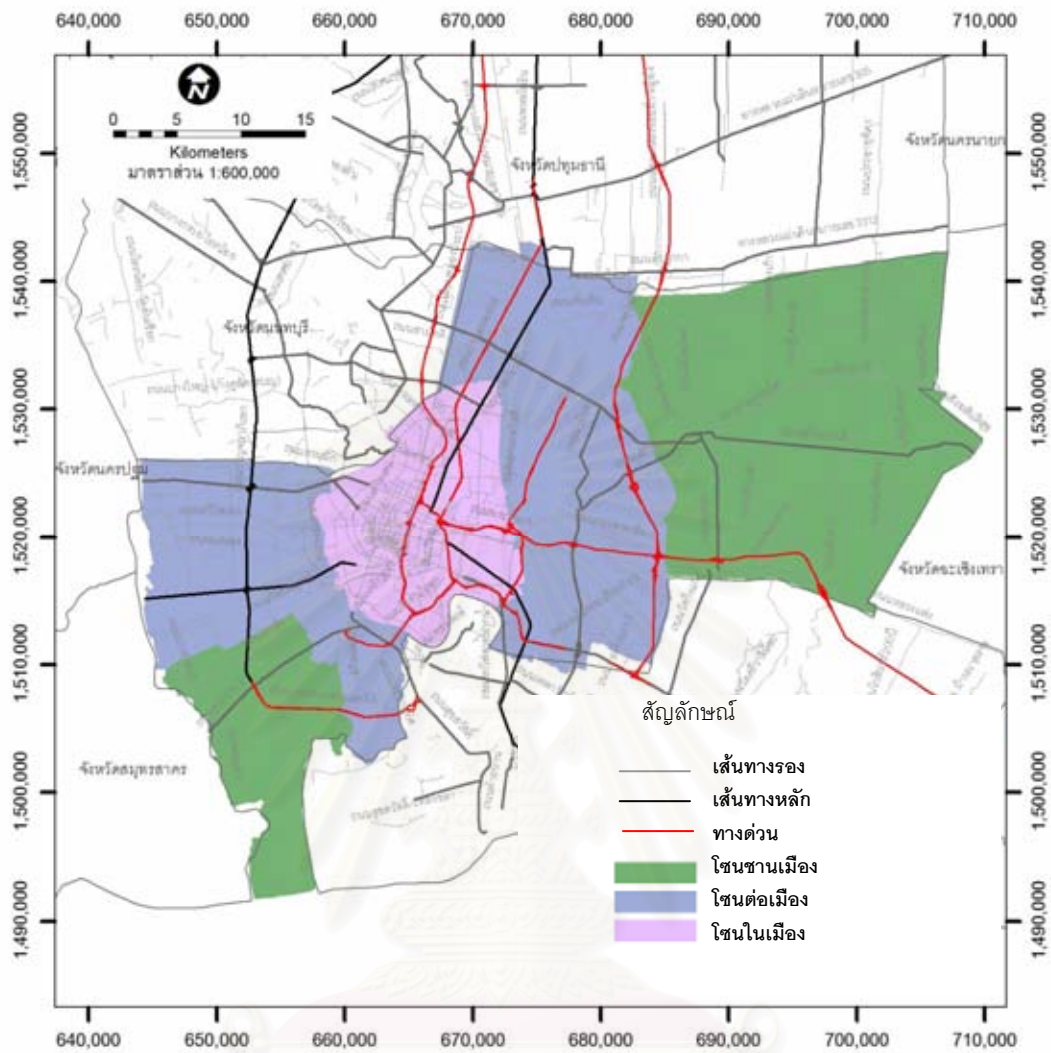
จากตารางที่ 5.4 พบว่า ถนนสายหลักที่มีจำนวนมากเป็นอันดับแรก อยู่ในโซนต่อเมือง จำนวน 18 แห่ง รองลงมาคือ โซนในเมือง จำนวน 14 แห่ง น้อยที่สุดอยู่ในโซนชานเมือง จำนวน 9 แห่ง ซึ่งอยู่ในโซนชานเมือง ตามลำดับ ส่วนถนนสายรองที่มีจำนวนมากเป็นอันดับแรก อยู่ในโซนในเมือง จำนวน 21 แห่ง รองลงมาคือ โซนต่อเมือง จำนวน 20 แห่ง น้อยที่สุดอยู่ในโซนชานเมืองจำนวน 13 แห่ง ซึ่งอยู่ในโซนชานเมือง ตามลำดับ จะเห็นว่าถนนสายหลักสายรองจำนวนมากหรือน้อยจะแปรผันตามกัน

ด้านจำนวนการโจรกรรมรถยนต์ในสถานีตำรวจนครบาลตัวอย่างโดยรวม พบว่ามากที่สุดอันดับอยู่ในโซนต่อเมือง จำนวน 124 คดี และรองลงมาเป็นโซนในเมือง จำนวน 72 คดี และน้อยที่สุดอยู่ที่โซนชานเมือง จำนวน 36 คดี

จากข้อมูลจำนวนเส้นทางเปรียบเทียบกับสถิติการโจรกรรมรถยนต์ ในเขตชั้นเมืองของกรุงเทพมหานคร พบว่า จำนวนถนนสายหลักและสายรองมาก จะมีส่วนทำให้เกิดคดีโจรกรรมมากขึ้นตามไปด้วย

ดังนั้นสรุปได้ว่า จากข้อมูลจำนวนเส้นทางเปรียบเทียบกับสถิติการโจรกรรมรถยนต์ในเขตชั้นเมืองของกรุงเทพมหานคร พบว่า จำนวนถนนสายหลักและสายรองมาก จะมีแนวโน้มทำให้เกิดคดีโจรกรรมมากขึ้นตามไปด้วย ทำให้โซนต่อเมืองที่มีจำนวนถนนสายหลักมากที่สุดมีความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมมากที่สุดด้วย ซึ่งใกล้เคียงกันกับโซนในเมือง

แผนที่ 5.13 เส้นทางคมนาคมของกรุงเทพมหานครแบ่งตามชั้นเมือง



ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

### 5.2.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินไว้ระเบียน

จากการศึกษา การใช้ประโยชน์ที่ดินไว้ระเบียนเฉพาะในกรุงเทพมหานคร พบเห็นอยู่มากหลายพื้นที่ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยที่จะทำให้เกิดการ โจกรกรรม แต่ด้วยต้องดูในรายละเอียดถึงลักษณะของชุมชนที่ไม่มีการวางแผนทำให้การเติบโตของชุมชนเป็นไปอย่างไร้ทิศทาง ลักษณะเส้นทางที่คดเคี้ยว การใช้ประโยชน์ที่ดินปะปนกัน เป็นต้น จำเป็นต้องศึกษาในเชิงลึก ดังนั้นเพื่อความชัดเจนจะนำเสนอในหัวข้อต่อไป

### 5.3 การศึกษาปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจกรกรรมรถยนต์

ในการศึกษาปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการ โจกรกรรมรถยนต์ ผู้วิจัยได้ศึกษาในรูปแบบเชิงคุณภาพเชิงลึกกับกลุ่มคนร้าย จำนวน 30 ราย จากสถานีตำรวจจำนวน 12 แห่ง เพื่อกำหนดจุด โจกรกรรมนำมาวิเคราะห์เชิงพื้นที่แหล่งข้อมูลที่ได้ รายละเอียดตามตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5.5 จำนวนกลุ่มตัวอย่างและแหล่งที่มาของข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	สถานีตำรวจนครบาล	จำนวนตัวอย่าง (ราย)
1	พญาไท	4
2	ประชาชื่น	2
3	บางซื่อ	2
4	เตาปูน	2
5	ห้วยขวาง	2
6	ทองหล่อ	1
7	โชคชัย	5
8	ตลิ่งชัน	3
9	บางเขน	2
10	หัวหมาก	2
11	บางเสาธง	1
12	มีนบุรี	4
	รวม	30

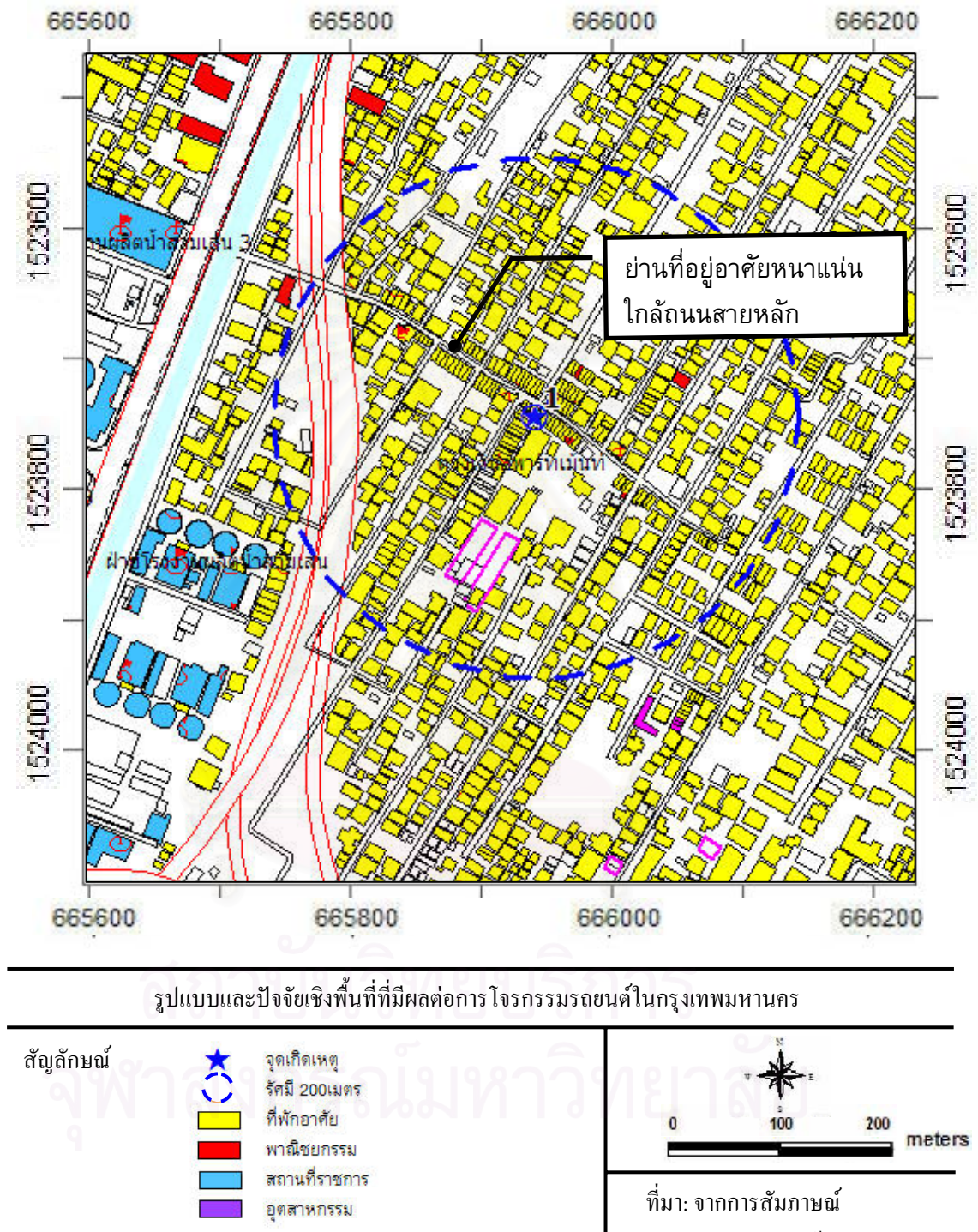
ในการวิเคราะห์ “ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์” ผู้ศึกษาแยกประเด็นกรอบการวิเคราะห์ข้อมูล 5 ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ ดังนี้

- 1) จำนวนและความหนาแน่นของประชากร
- 2) จำนวนชุมชนแออัด
- 3) จำนวนสถานบริการ อาบ อบ นวด
- 4) การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม
- 5) การใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบ

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์เป็นตามลำดับดังนี้

5.3.1) พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 1 ในพื้นที่ สน.พญาไท

แผนที่ 5.14 สภาพแวดล้อมบริเวณจุดโจรกรรมที่ 1



จากแผนที่ 5.14 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดศึกษาที่ 1 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น บริเวณที่เกิดเหตุโจรกรรมเป็นย่านพักอาศัยหนาแน่น



- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่เป็นแหล่งเสื่อมโทรม
- ออบอบนวด โดยรอบไม่มีออบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม ไม่มีถนนเป็นโครงข่าย สามารถเดินทางได้หลายเส้นทางแต่แคบ และไม่ห่างจากจุดเกิดเหตุมากนักมีทางด่วนชั้นที่ 2 ผ่าน
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

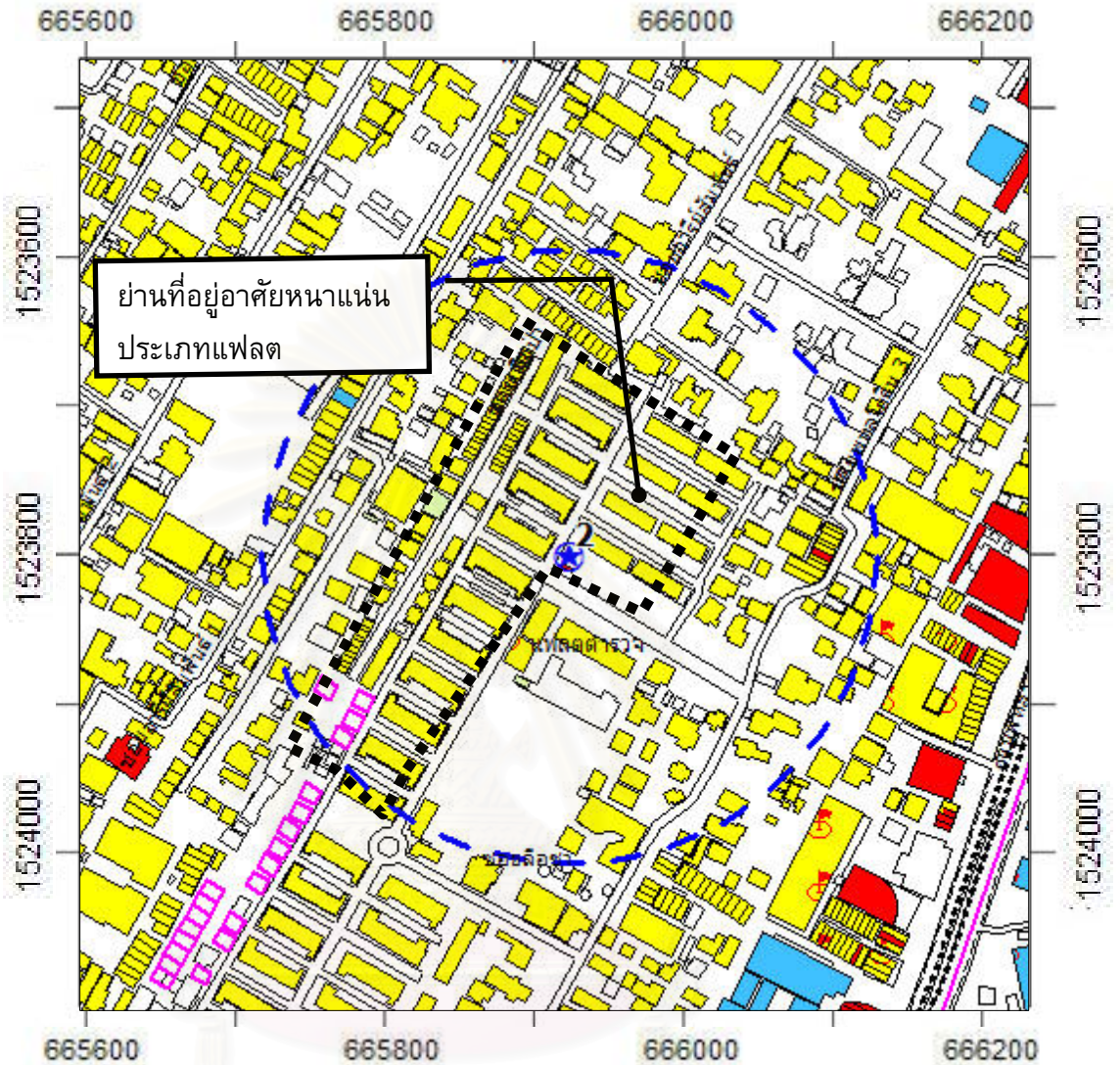
- วัน, เวลาเกิดเหตุ: 6 ต.ค. 49 เวลา 16.30 น.
- ถนนชื่อ ซอยศาสนา ขนาด 2 ช่องทาง กว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู สามารถเชื่อมกับเส้นทางอื่นได้หลายเส้นทาง มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- รถเข้าออกไม่มากนักส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์
- บริเวณที่เกิดเหตุ เป็นตึกแถว/ร้านค้าของชำและพักอาศัย
- บริเวณโดยรอบเป็นที่พักอาศัย อาคารติดถนนส่วนใหญ่เป็นตึกแถว ห้างถนนเป็นทาวน์เฮาส์และบ้านเดี่ยว
- ไม่มีสถานบันเทิง




ภาพถ่าย 5.1 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 1

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.2) พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 2 ในพื้นที่ สน.พญาไท  
 แผนที่ 5.15 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 2



**แสดง:**  ย่านชุมชนหนาแน่น ที่อยู่อาศัยรวมและที่จอดรถไม่เพียงพอ

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

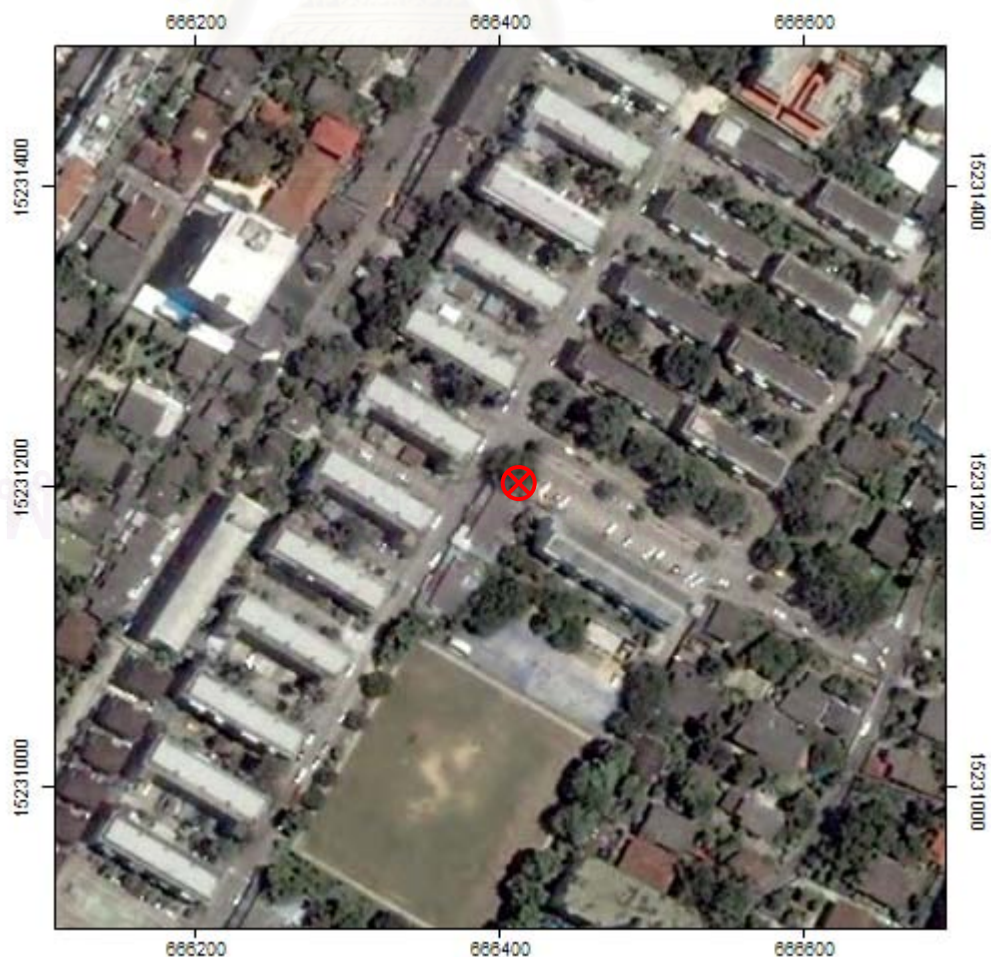


จากแผนที่ 5.15 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดศึกษาที่ 2 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น บริเวณโครงการมีประชากรหนาแน่น เนื่องจากเป็นย่านพักอาศัยประเภทแฟลตของตำรวจ
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่เป็นแหล่งเสื่อมโทรม
- อาบอบนวด โดยรอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม ถนนเป็นระบบสามารถเดินทางเชื่อมต่อถนนพหลโยธินได้สะดวก
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโครงการมรณต์จากการสำรวจ พบว่า

- วัน,เวลา เกิดเหตุ: 14 ม.ค. 49 เวลา 10.00 น.
- ถนน ขนาด 2 ช่องทาง กว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู สามารถเชื่อมกับเส้นทางอื่นได้หลายเส้นทาง มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณที่เกิดเหตุ เป็นที่จอดรถยนต์รวม มีต้นไม้ปกคลุม รถเข้าออกไม่มากนัก ส่วนใหญ่อาศัยในแฟลต
- บริเวณโดยรอบเป็นแฟลตตำรวจ ทางเข้าออกได้สองเส้นทางใช้ได้ 24 ชั่วโมง
- ไม่มีสถานบันเทิง

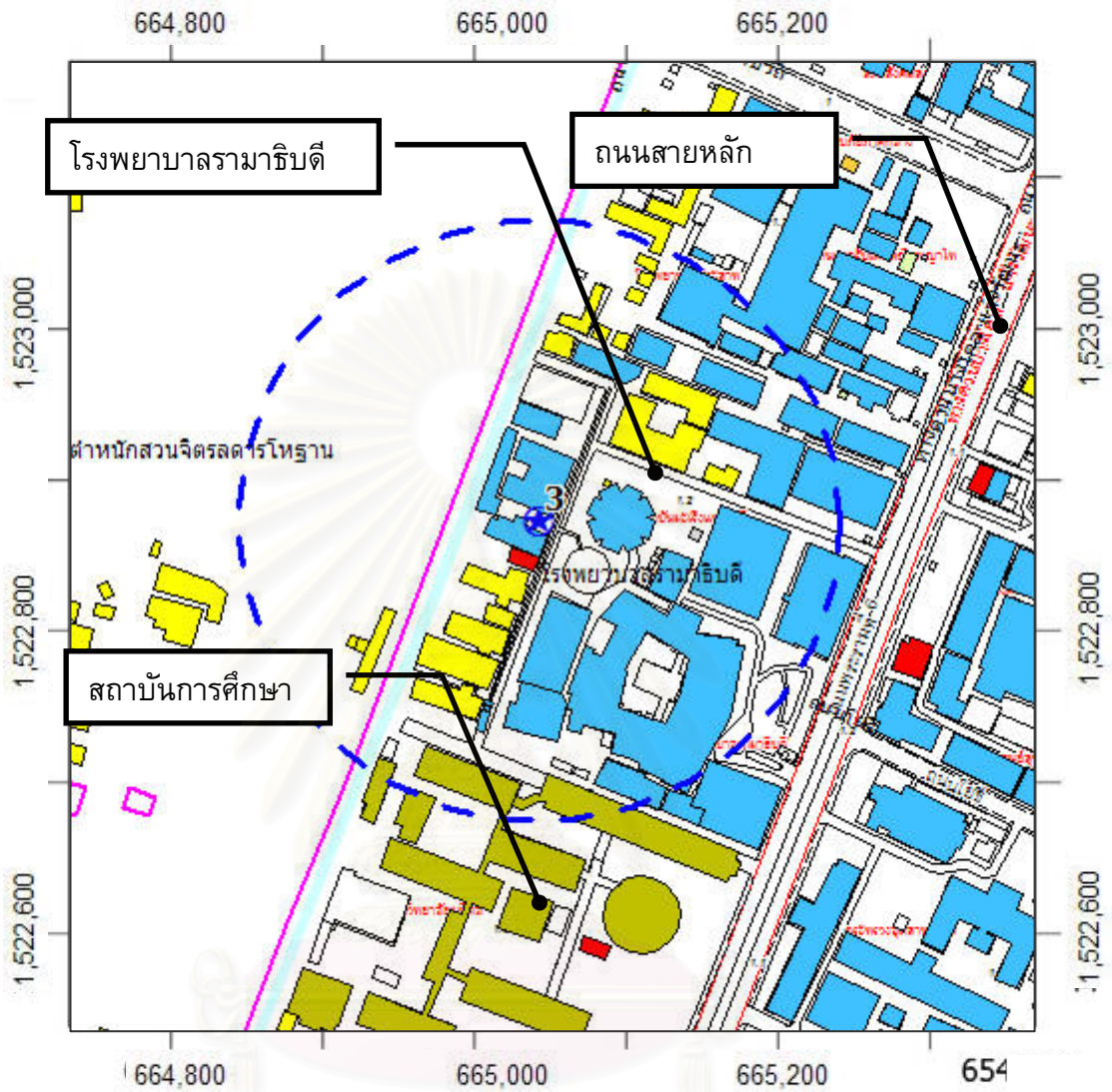


ภาพถ่าย 5.2 จุดโครงการมรณต์ที่ 2

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.3) พื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 3 ในพื้นที่ สน.พญาไท

แผนที่ 5.16 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 3



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการ วิจารณ์รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์		จุดเกิดเหตุ	 ที่มา: จากการสัมภาษณ์คนร้าย
		รัศมี 200 เมตร	
		ที่พักอาศัย	
		พาณิชย์กรรม	
		สถานที่ราชการ	
		อุตสาหกรรม	

จากแผนที่ 5.16 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดศึกษาที่ 3 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น เป็นสถานที่ราชการ โรงพยาบาลรามาริบัติ ในเวลาราชการมีคนติดต่อจำนวนมาก
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่เป็นแหล่งเสื่อมโทรม
- อาบอบนวด โดยรอบไม่มีอาบอบนวด

- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม เป็นถนนภายในโรงพยาบาล การเข้าถึงสะดวก
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วัน,เวลา เกิดเหตุ: 27 มี.ค. 49 เวลา 11.00 น.
- ถนน เป็นถนนภายในโรงพยาบาล การเข้าถึงสะดวก ขนาด 2 ช่องทาง กว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู มีไฟส่องสว่างทั่วถึง เข้าออกได้ทางเดียวต้องแลกบัตร
- ที่เกิดเหตุ อยู่ด้านหลังโรงพยาบาล เป็นที่จอดรถยนต์รวม มีรถเข้าออกไม่มากนัก ส่วนใหญ่สำหรับเจ้าหน้าที่จอด
- บริเวณที่จอดรถ มีแท็งขนาดใหญ่ตั้งอยู่ติดกับที่จอดรถ มีอาคารสูงของโรงพยาบาลอยู่โดยรอบ
- บริเวณโดยรอบเป็นแพลตฟอร์มทางเข้าออกได้สองเส้นทางใช้ได้ 24 ชั่วโมง

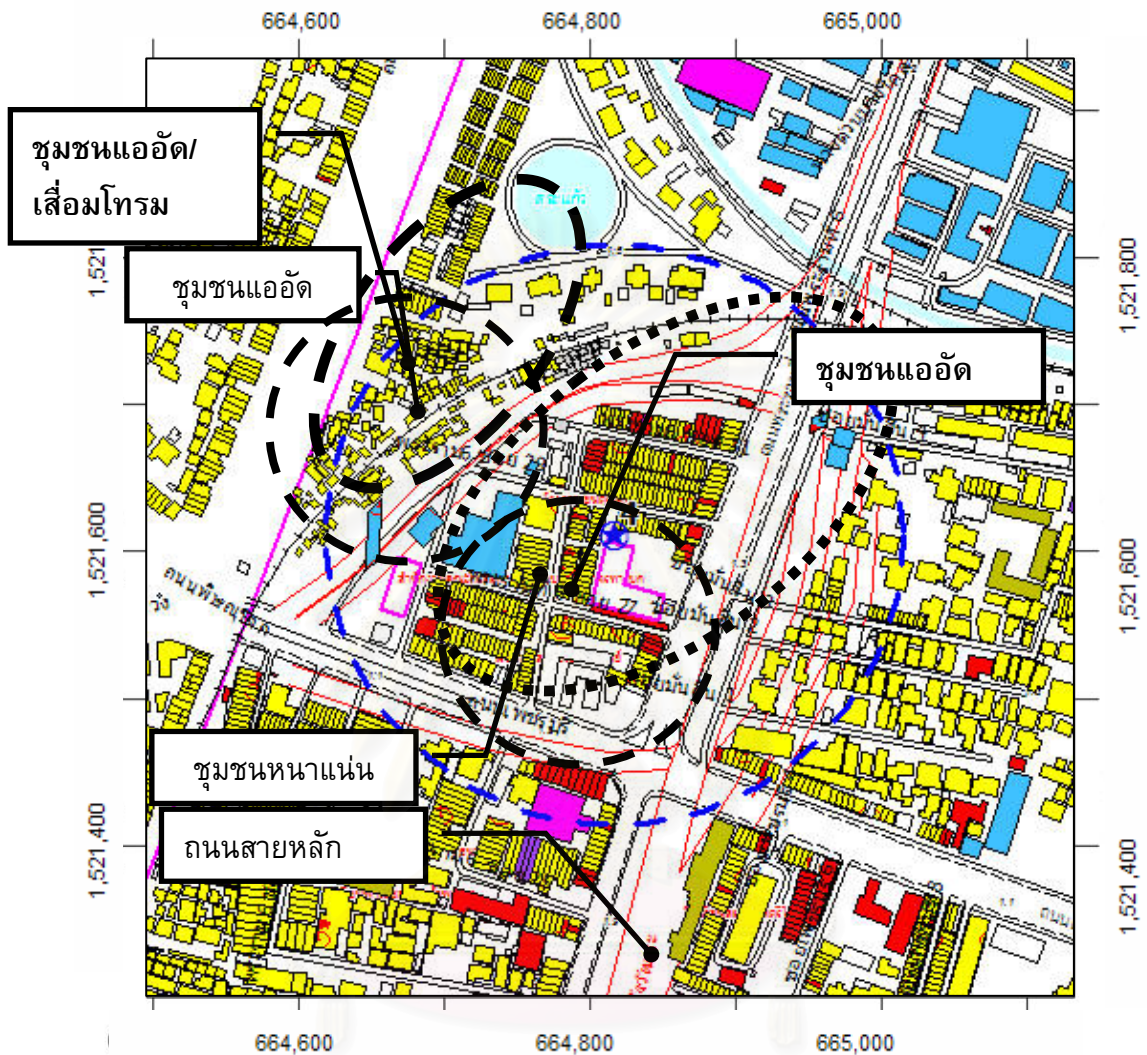


ภาพถ่าย 5.3 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 3

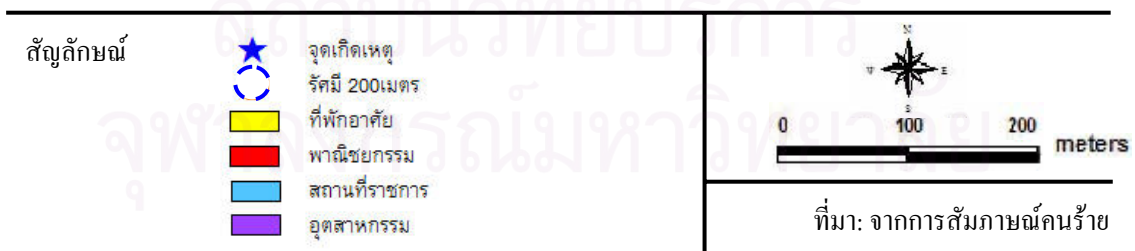
⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.4) พื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 4 ในพื้นที่ สน.พยาบาลพญาไท

แผนที่ 5.17 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 4



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโครงการรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



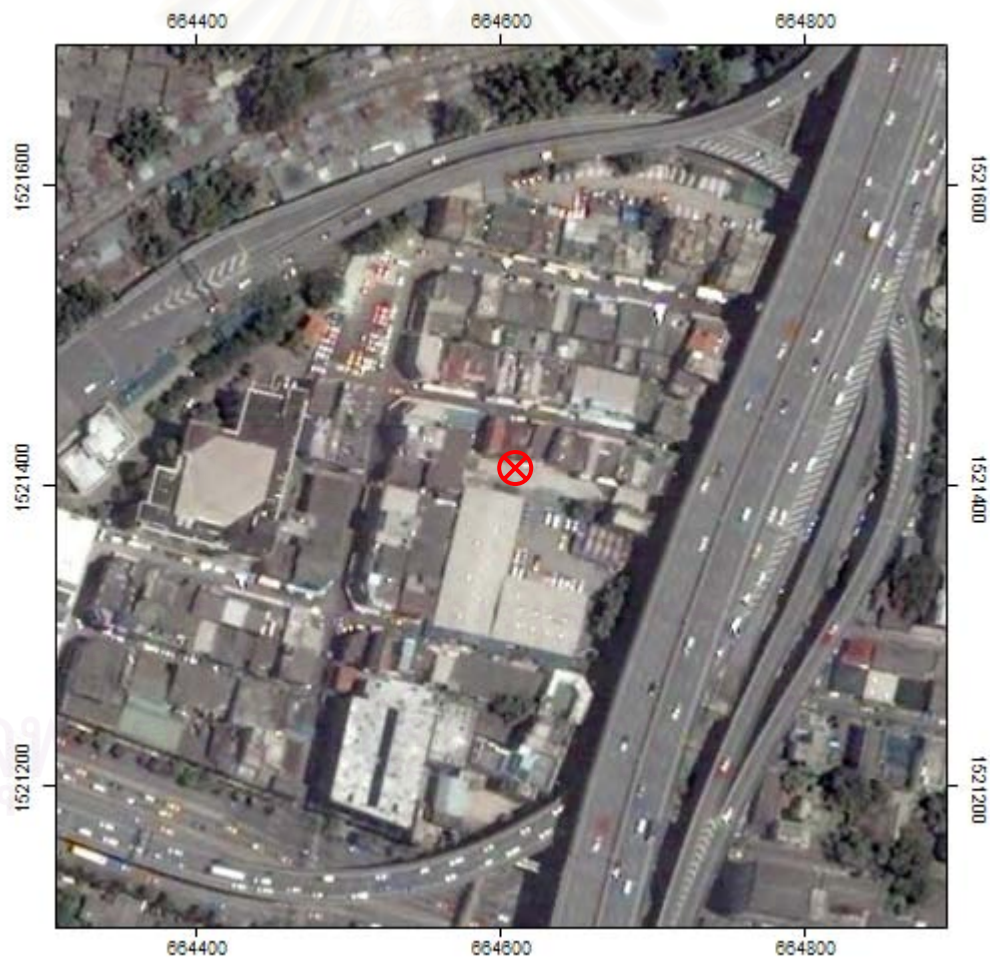
จากแผนที่ 5.17 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดที่ 4 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น มีประชากรหนาแน่น แต่รอบๆ มีอาคารเบาบาง
- แหล่งเสื่อมโทรม เหนือมีชุมชนแออัด
- อาบอบนวด โดยรอบไม่มีอาบอบนวด

- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม การคมนาคมสะดวกทิศตะวันออกติดถนนพระรามที่ 6 และทางด่วนชั้นที่ 2
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินปะปนกันไม่เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโครงการรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วัน,เวลา เกิดเหตุ: 10 ม.ค. 49 เวลา 18.00 น.
- ถนน เป็นถนนภายในชุมชน การเข้าถึงสะดวก ขนาด 2 ช่องทาง กว้าง 15 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้สองทาง ด้านเพชรบุรีตัดใหม่ กับถนนพระรามที่ 6 ไม่ห่างนักเป็นทางขึ้นทางด่วนด่าน ยมราช
- ที่เกิดเหตุ อยู่หน้าตึกแถว เป็นที่จอดรถยนต์รวม
- บริเวณที่จอดรถ ใกล้เคียง เป็นลานกว้างลานกว้าง มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโดยรอบเป็นชุมชนเดิมโคกสีเขียม ทางเข้าออกได้สองเส้นทางใช้ได้ 24 ชั่วโมง

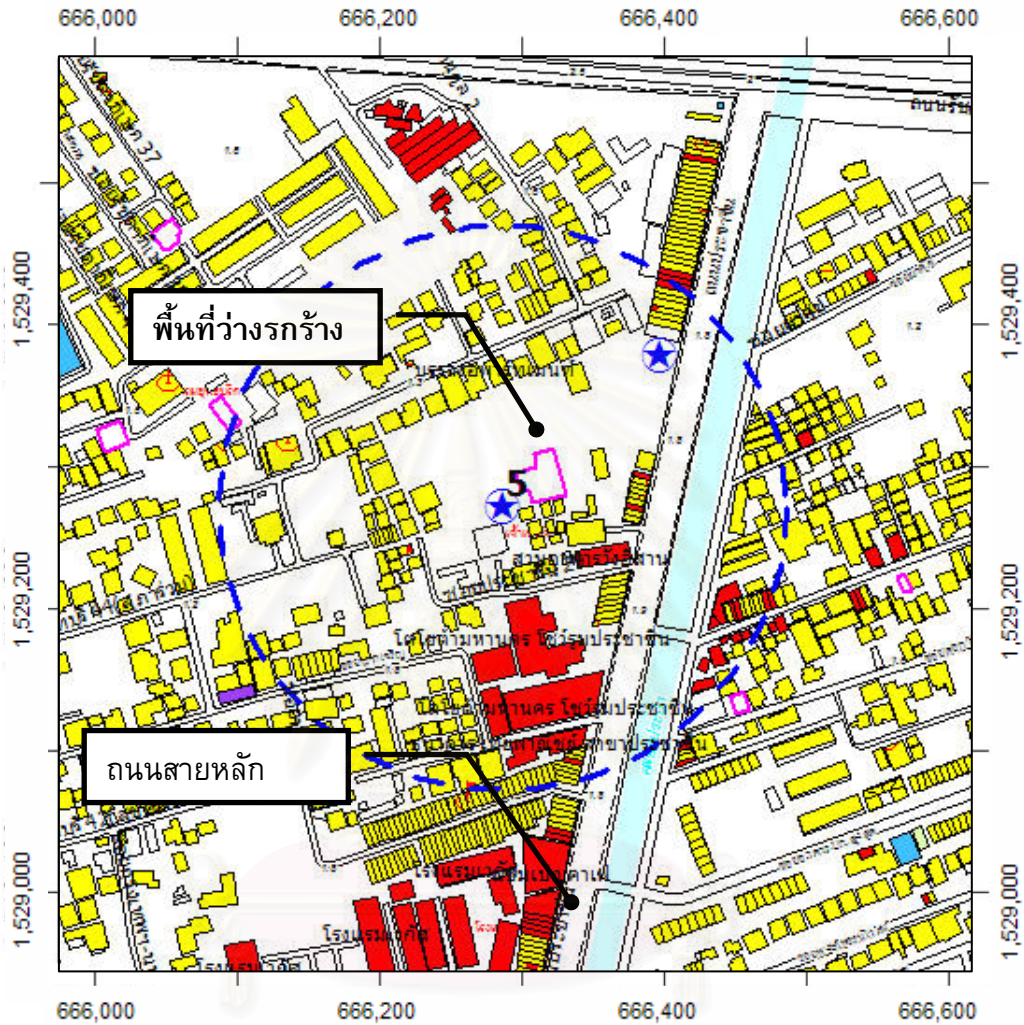


ภาพถ่าย 5.4 จุดโครงการรถยนต์ที่ 4

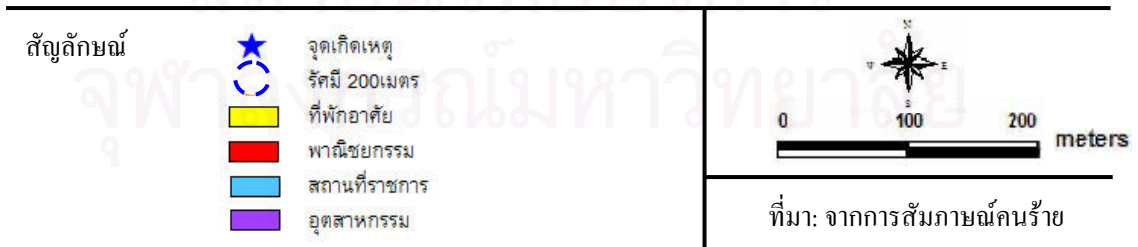
⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.5) พื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 5 ในพื้นที่ สน.ประชาชื่น

แผนที่ 5.18 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 5



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.18 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดศึกษาที่ 5 พบว่า

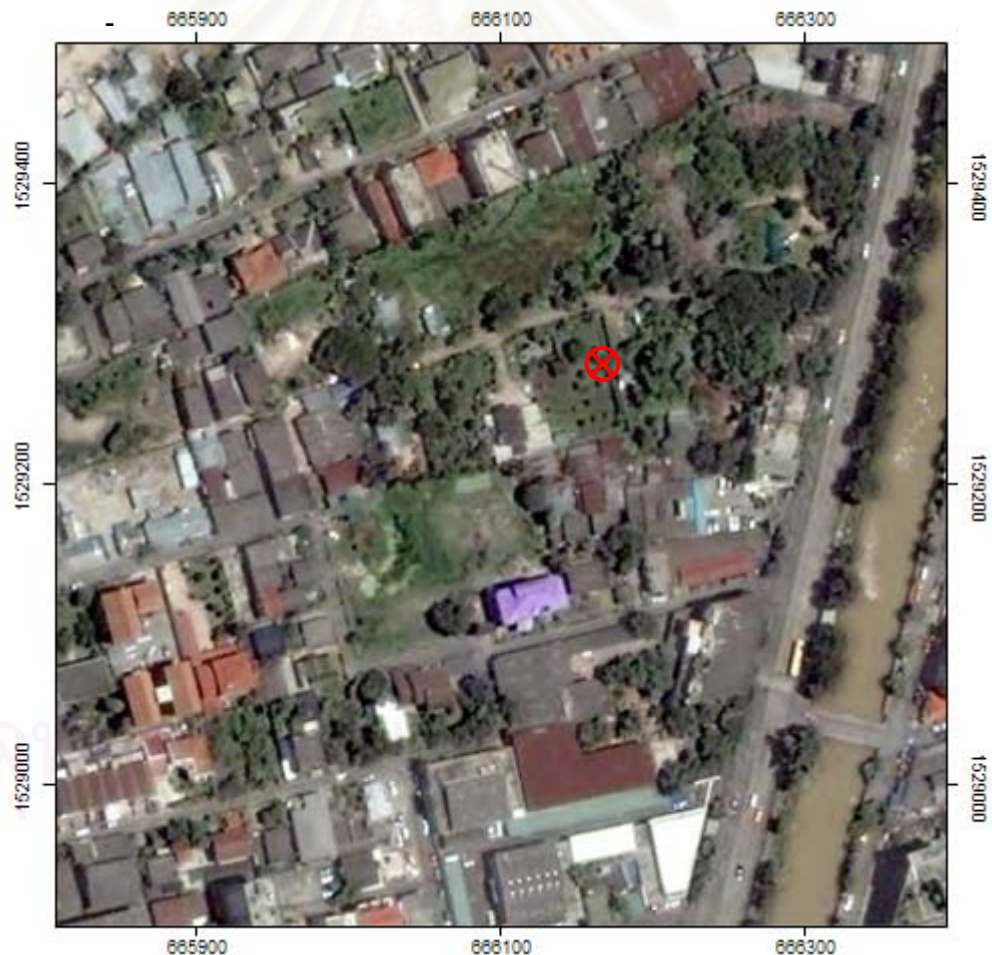
- จำนวนประชากรและความหนาแน่น มีประชากรอาศัยอยู่เบาบาง
- แหล่งเสื่อมโทรม เหนือมีชุมชนแออัด
- อาบอบนวด โดยรอบไม่มีอาบอบนวด



- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม การคมนาคมสะดวกทิศตะวันออกติดถนนพระรามที่ 6 และทางด่วนชั้นที่ 2
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินปะปนกันไม่เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโครงการรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วัน,เวลา เกิดเหตุ: 17 ก.ค. 49 เวลา 21.00 น.
- ถนน เป็นถนนภายในชุมชน การเข้าถึงสะดวก ขนาด 2 ช่องทาง กว้าง 15 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้สองทาง ใช้ได้ 24 ชั่วโมง ด้านเพชรบุรีตัดใหม่ กับถนนพระรามที่ 6 ไม่ห่างนักเป็นทางขึ้นทางด่วนชั้นที่ 2 ด้านยมราช
- การสัญจร ไม่มากนักส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์
- ที่เกิดเหตุ อยู่หน้าตึกแถว เป็นที่จอดรถยนต์รวม เป็นที่โล่ง
- บริเวณที่จอดรถ ใกล้เคียง เป็นลานกว้าง มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโดยรอบเป็นชุมชนเดิมโคลิเซียม

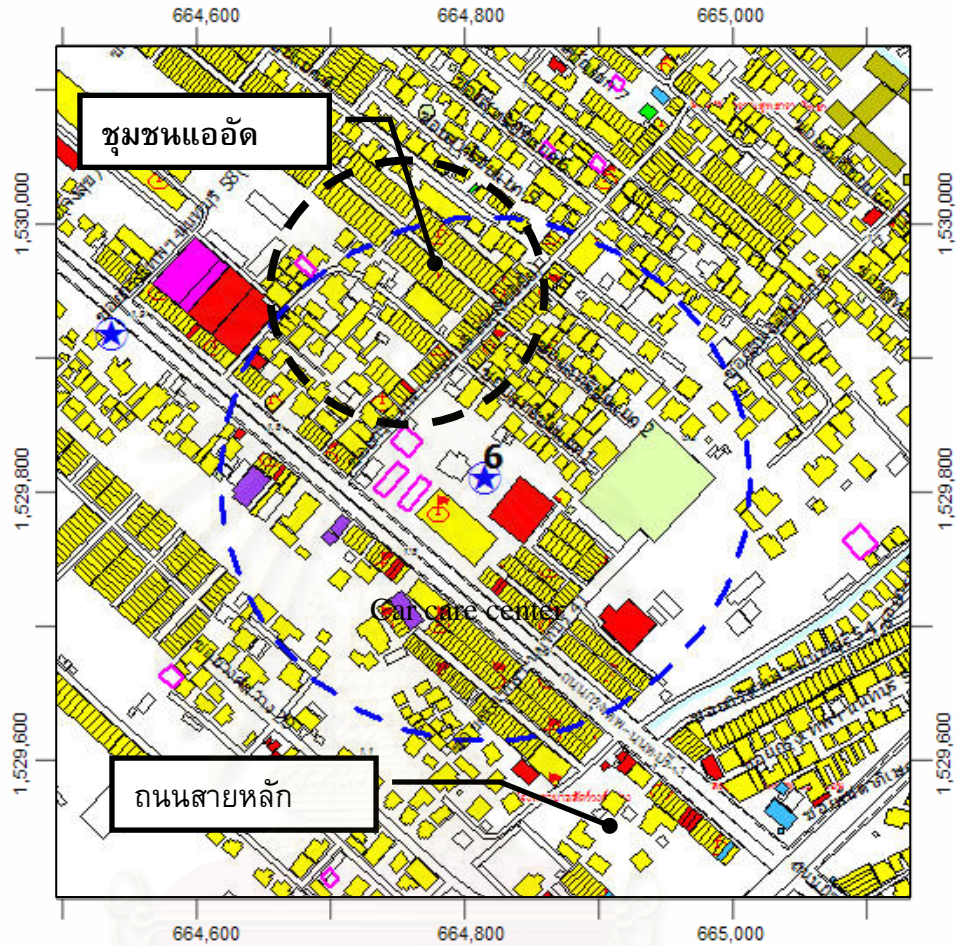


⊗ จุดเกิดเหตุ

ภาพถ่าย 5.5 จุดโครงการรถยนต์ที่ 5

3.3.5 พื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 6 ในพื้นที่ สน.ประชาชื่น

แผนที่ 5.19 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 6



**แสดง:** ไม่มีที่จอดรถในอาคาร เป็นเหตุให้เกิดการ โจรกรรม

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการ โจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> จุดเกิดเหตุ</li> <li> รัศมี 200 เมตร</li> <li> ที่พักอาศัย</li> <li> พาณิชยกรรม</li> <li> สถานที่ราชการ</li> <li> อุตสาหกรรม</li> </ul>	<p>ที่มา: จากการสัมภาษณ์คนร้าย</p>
--	------------------------------------

จากแผนที่ 5.19 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดศึกษาที่ 6 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น โดยรอบประชากรไม่หนาแน่น
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม ด้านตะวันตกเฉียงเหนือเป็นชุมชนแออัด
- อาบอบนวด โดยรอบไม่มีอาบอบนวด

- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม ระบบโครงข่ายคมนาคมที่ดี ดิถถนนกรุงเทพ-นนทบุรี สามารถเชื่อมต่อได้หลายเส้นทาง
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายปะปนกันไม่เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

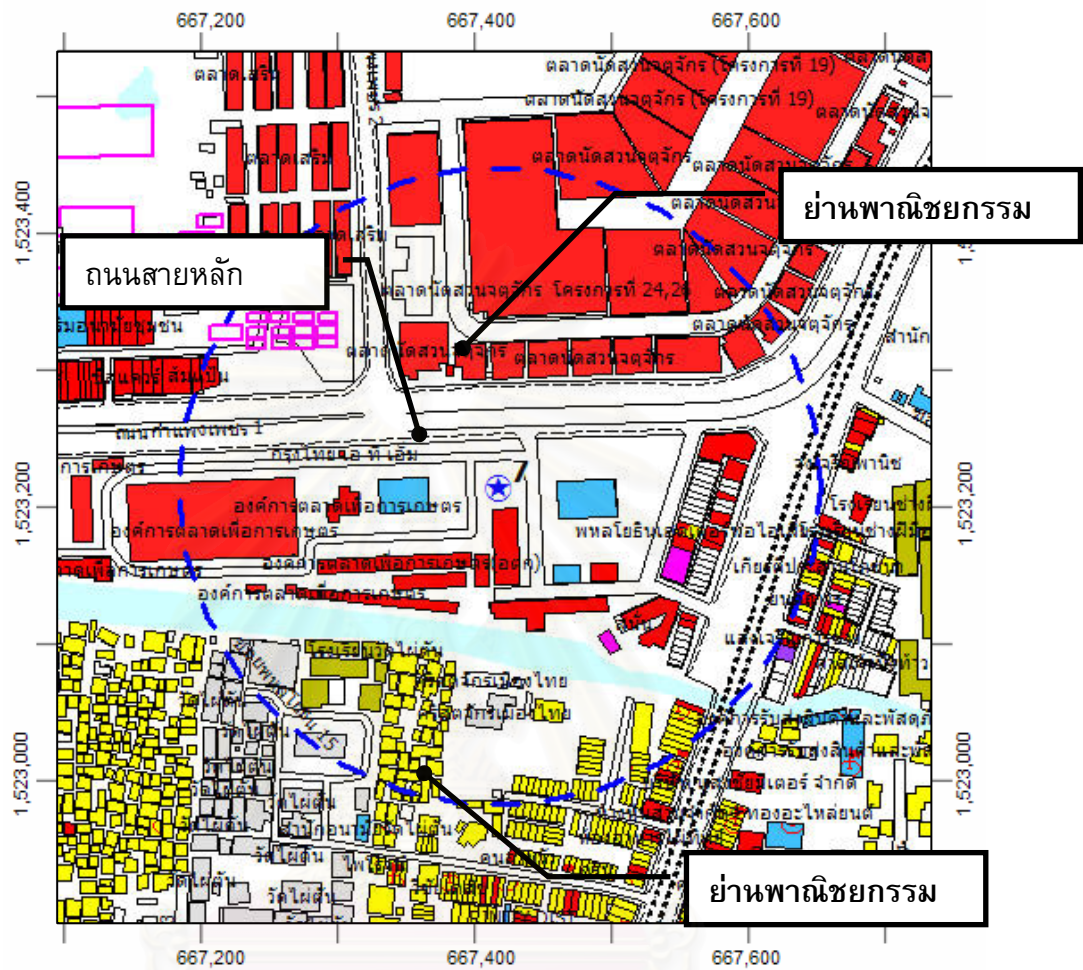
- วัน,เวลา เกิดเหตุ: 2 เม.ย. 49 เวลา 20.00 น.
- ถนน เป็นถนนภายในชุมชน การเข้าถึงสะดวก ขนาด 6 ช่องทาง กว้าง 20 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้สองทาง ใช้ได้ 24 ชั่วโมง ด้านเพชรบุรีตัดใหม่ กับถนนพระรามที่ 6 ไม่ห่างนักเป็นทางขึ้นทางด่วนชั้นที่ 2 ด้านยมราช
- การสัญจร ในร้านไม่มีการสัญจรสาธารณะ แต่ด้านหน้าดิถถนนกรุงเทพ-นนทบุรี มีรถยนต์วิ่งตลอดเวลา ไม่จำกัดประเภท
- ที่เกิดเหตุ เป็นร้าน Car Care Center เกิดด้านในร้าน
- บริเวณที่จอดรถ เป็นที่โล่งใช้จอดรถยนต์ลูกค้า มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณ โดยรอบเป็นชุมชนไม่หนาแน่น ด้านดิถถนนเป็นตึกแถว ด้านในเป็นบ้านเดี่ยว



ภาพถ่าย 5.6 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 6

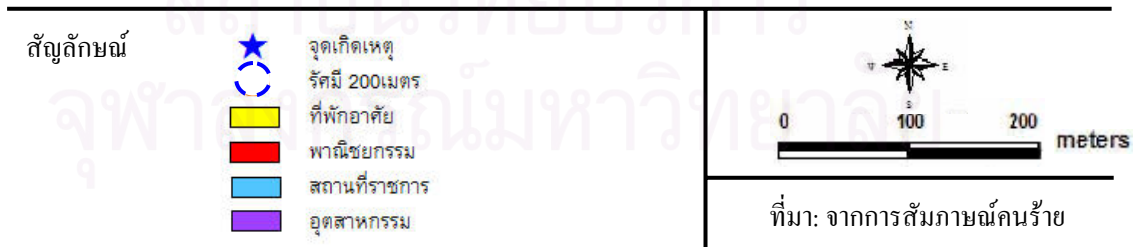
⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.6) พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 7 ในพื้นที่ สน.บางซื่อ  
 แผนที่ 5.20 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 7



แสดง: ย่านพาณิชย์กรรม ในสวนจตุจักร ที่เกิดเหตุโจรกรรม

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.20 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดศึกษาที่ 7 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น บริเวณดังกล่าวเป็นย่านพาณิชย์กรรม ตลาดสด อตก. มีคนเดินซื้อสินค้าและเดินผ่านจำนวนมาก
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม

- อาบอบนวด โคครอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม มีระบบโครงข่ายคมนาคมที่ดีมากสามารถใช้เส้นทางได้ทั้งทางปกติและทางด่วน
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วัน,เวลา เกิดเหตุ: 26 ม.ค. 49 เวลา 19.00 น.
- ถนน เป็นถนนภายในตลาด ออก. การเข้าถึงสะดวก ขนาด 2 ช่องทาง กว้าง 6 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้สองทาง ด้านพลโยธินและถนน กำแพงเพชร ไม่ห่างนักเป็นทางขึ้นทางด่วนชั้นที่ 2 ด้านกำแพงเพชร
- การสัญจร ในร้านไม่มีการสัญจรสาธารณะ แต่มีรถยนต์ของผู้เข้ามาซื้อสินค้าในตลาด อบต. ผ่านบ้างไม่บ่อยนัก
- ที่เกิดเหตุ ด้านในตลาด ออก.
- บริเวณที่จอดรถ มีต้นไม้ปกคลุม ใช้จอดรถยนต์ถูกกำ มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโคครอบ เป็นอาคารของ ออก. ตรงข้ามเป็นตลาดนัดสวนจตุ

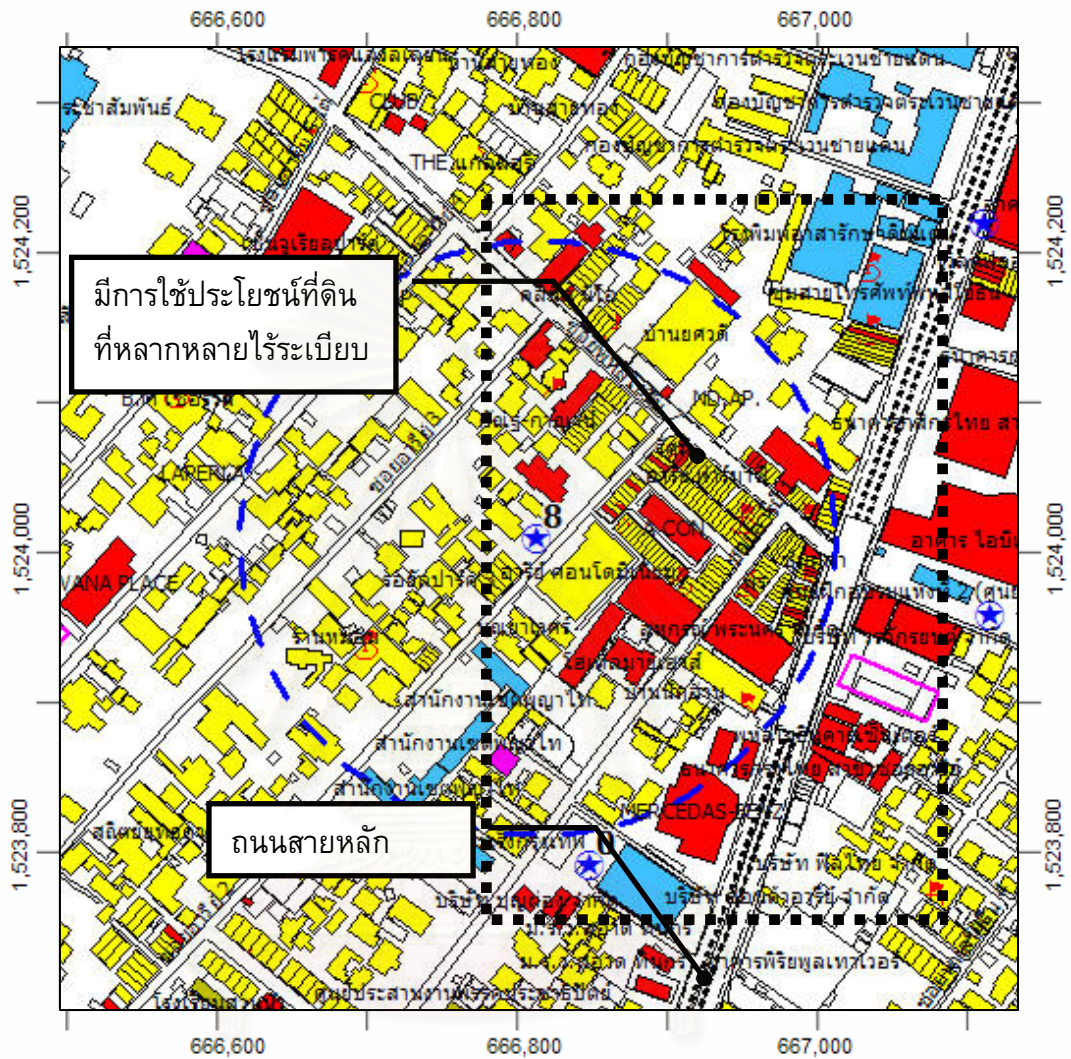


ภาพถ่าย 5.7 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 7

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.7) พื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 8 ในพื้นที่ สน.บางซื่อ

แผนที่ 5.21 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 8

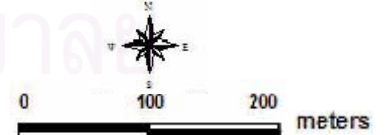


แสดง: พื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินระเบียบ

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโครงการรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์

- จุดเกิดเหตุ
- รัศมี 200 เมตร
- ที่พักอาศัย
- พาณิชยกรรม
- สถานที่ราชการ
- อุตสาหกรรม



ที่มา: จากการสัมภาษณ์คนร้าย

จากแผนที่ 5.21 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดศึกษาที่ 8 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น บริเวณจุดโครงการมีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น และเป็นย่านธุรกิจ

- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม
- อาบอบนวด โดยรอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม การคมนาคมมีถนนพหลโยธินที่สามารถเดินทางเชื่อมต่อได้หลายเส้นทาง
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายปะปนกันไม่เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วัน,เวลา เกิดเหตุ: 24 ก.ค. 49 เวลา 11.00 น.
- ถนน ชื่อซอยอารีย์ 2 การเข้าถึงสะดวก ขนาด 2 ช่องทาง กว้าง 6 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้สองทาง ด้านซอยอารีย์และซอยพหลโยธิน 3
- การสัญจร ไม่มากนักเพราะเป็นถนนซอย ส่วนใหญ่คนระแวกนี้ใช้เป็นเส้นทางออกนอกบ้าน และแท็กซี่ใช้เป็นทางลัด
- ที่เกิดเหตุ หน้าบ้านเป็นทาวน์เฮาส์
- บริเวณที่จอดรถ ที่โล่ง มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโดยรอบ เป็นย่านพักอาศัยและอาคารสำนักงาน

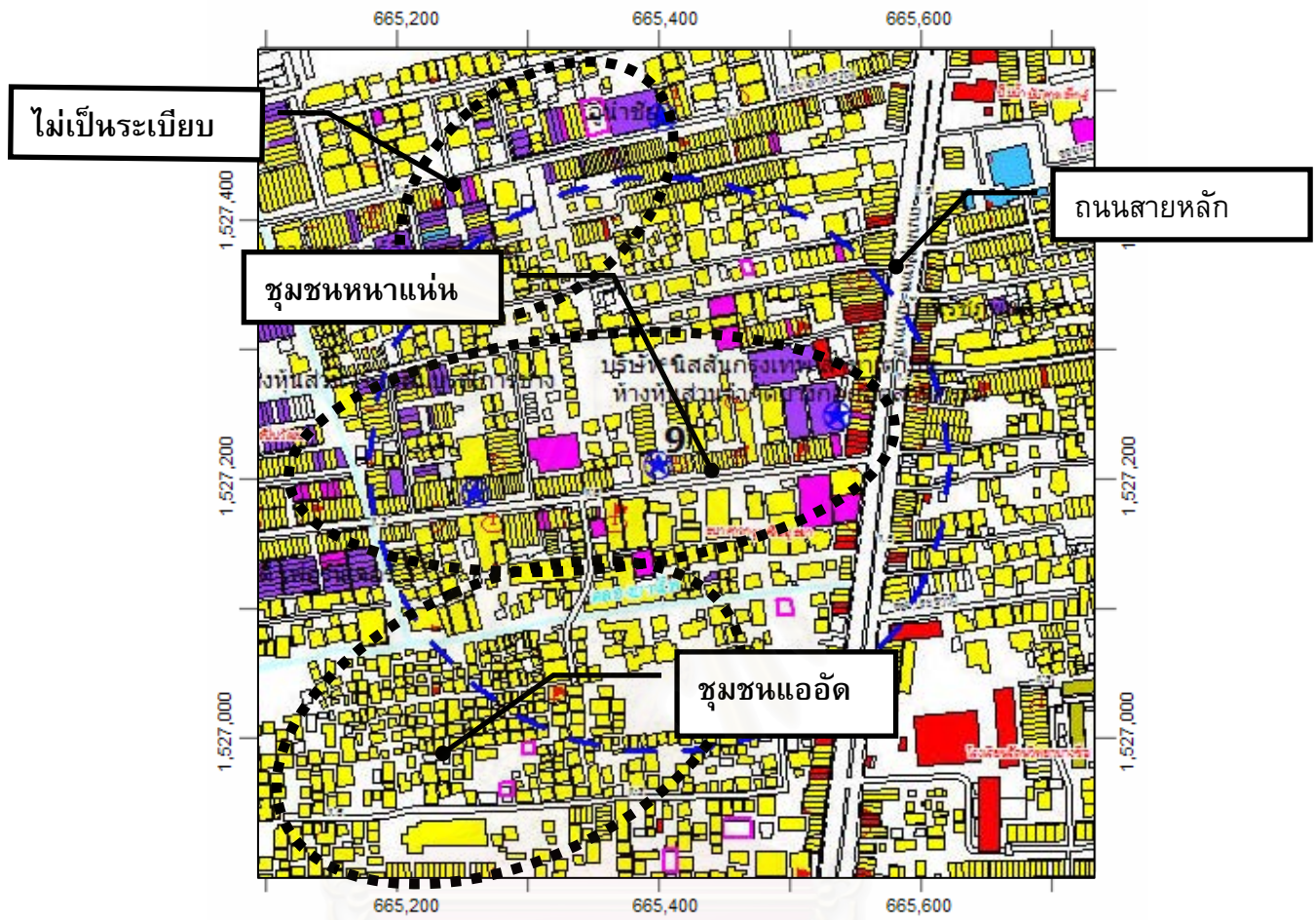


ภาพถ่าย 5.8 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 8

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.8) พื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 9 ในพื้นที่ สน.เตาปูน

แผนที่ 5.22 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 9



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการ วิจารณ์รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.22 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดศึกษาที่ 9 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น แหล่งเสื่อมโทรม มีแหล่งเสื่อมโทรมอยู่โดยรอบ
- อับอบนวด โดยรอบไม่มีอับอบนวด



- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม การเส้นทางคมนาคมในบริเวณเกิดเหตุมีขนาดเล็ก แต่ก็ไม่ห่างถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ซึ่งสามารถใช้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นได้อย่างสะดวก
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน หลากหลายมากมายหลายประเภททั้งด้านพาณิชยกรรม ที่พักอาศัย ร้านค้า โรงงานและโกดัง ปะปนกันไม่เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วัน,เวลา เกิดเหตุ: 11 ต.ค. 49 เวลา 19.00 น.
- ถนน ซื่อซอยประชาชนถุมิตร การเข้าถึงสะดวก ขนาด 2 ช่องทาง
- กว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้สองทาง ด้านถนนกรุงเทพ-นนทบุรี(ตลาดเตาปูน) กับถนนริมคลองประปา
- การสัญจร ไม่มากนักเพราะเป็นถนนซอย และแท็กซี่ใช้เป็นทางลัด
- ที่เกิดเหตุ ริมถนนหน้าห้างหุ้นส่วนเกรียงไกรคำ บริเวณที่จอดรถ
- บริเวณโดยรอบ เป็นย่านพักอาศัย ระยะห่างประมาณ 200 เมตร มีโรงงาน

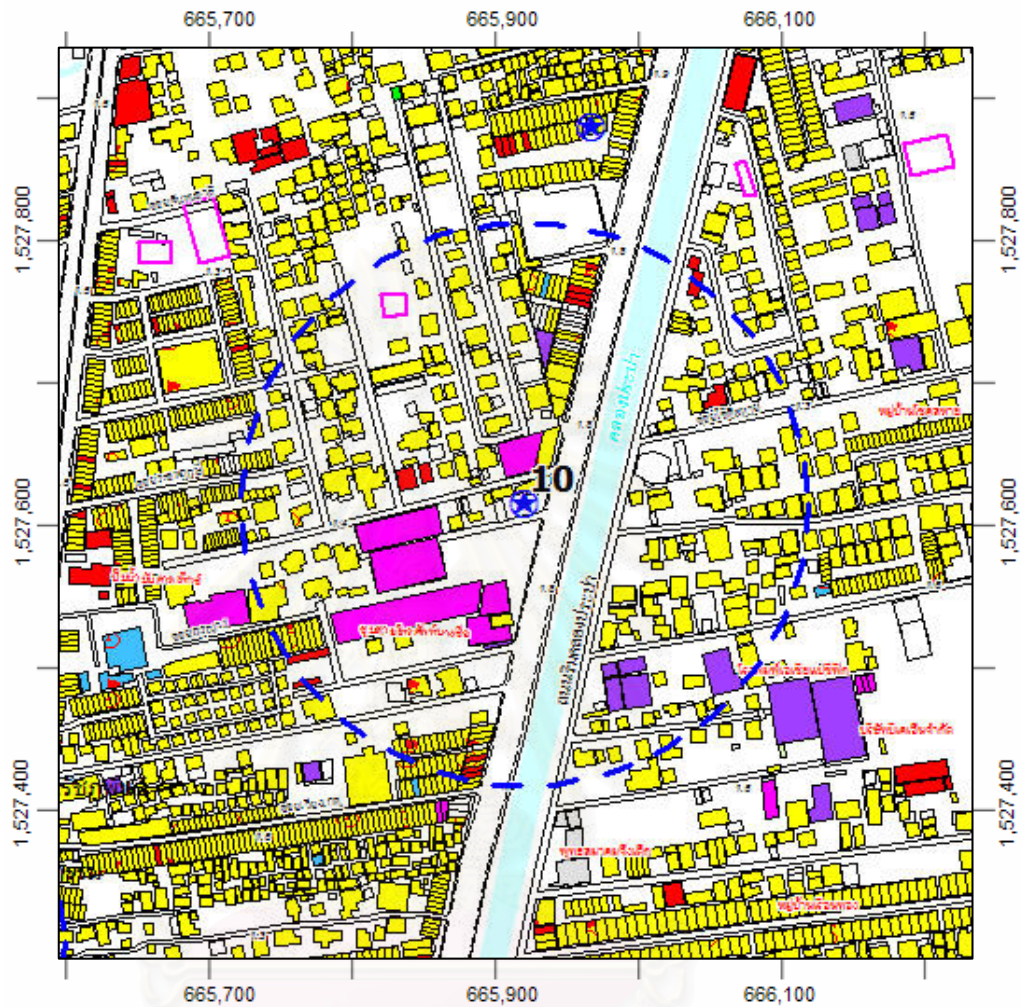


ภาพถ่าย 5.9 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 9

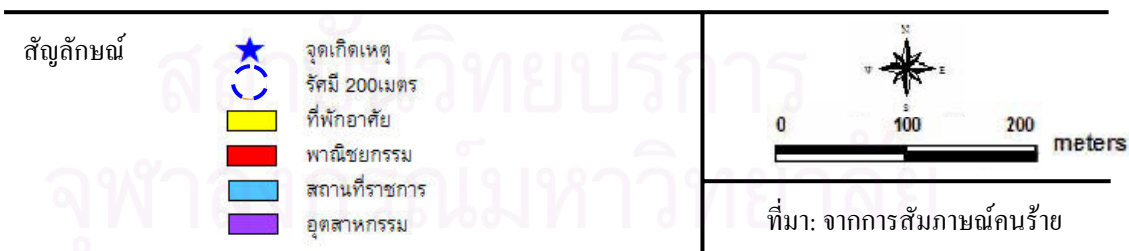
⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.9) พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 10 ในพื้นที่ สน.เตาปูน

แผนที่ 5.23 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 10



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.23 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดศึกษาที่ 10 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น มีประชากรอาศัยอยู่ไม่หนาแน่น
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม
- อาบอบนวด โดยรอบไม่มีอาบอบนวด

- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม ถนนริมคลองประปา สามารถเดินทางเชื่อมต่อกับเส้นทางขนาดใหญ่ได้สะดวก
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน หลากหลายปะปนกันไม่เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

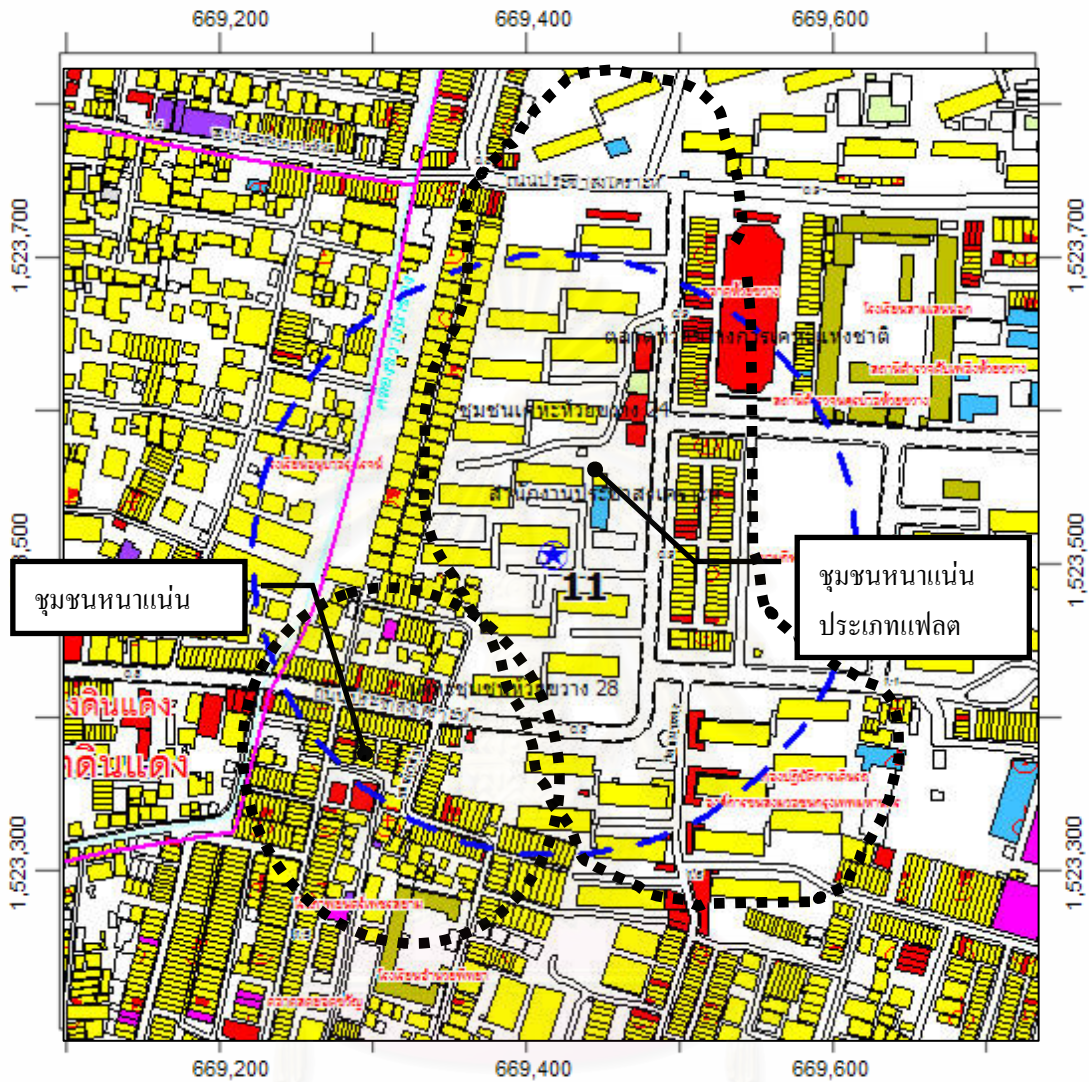
- วัน,เวลาเกิดเหตุ: 12 มี.ค. 49 เวลา 22.30 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ถนนริมคลองประปา สามารถเดินทางเชื่อมต่อกับเส้นทางขนาดใหญ่ได้สะดวก การเข้าถึงสะดวก ขนาด 2 ช่องทาง
- กว้าง 16 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้หลายเส้นทาง เช่นทางด่านชั้นที่ 2 ด่านประชาชื่น ถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ถนนรัชดาภิเษกและอีกมากมาย
- การสัญจร ใช้สัญจรมากเพราะเป็นถนนหลักผ่านสามารถติดต่อได้หลายพื้นที่
- ที่เกิดเหตุ ถนนริมคลองประปา มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโดยรอบ ใกล้ชุมสายโทรศัพท์บางชื่อ ด้านเดียวกันเป็นย่านพักอาศัย ฟากตรงข้ามถนนเป็นคลองประปา



ภาพถ่าย 5.10 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 10

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.10) พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 11 ในพื้นที่ สน.ห้วยขวาง  
 แผนที่ 5.24 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 11



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.24 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโจรกรรมที่ 11 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น เป็นย่านพักอาศัยประเภทแฟลต ที่มีประชากรอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่น
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม

- อาบอบนวด โคครอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม ใช้เส้นทางถนนประชาสงเคราะห์ สามารถออกสู่ถนนรัชดาภิเษกได้
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินมีการวางแผนพัฒนามาก่อน โดยการเคหะแห่งชาติ จึงมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

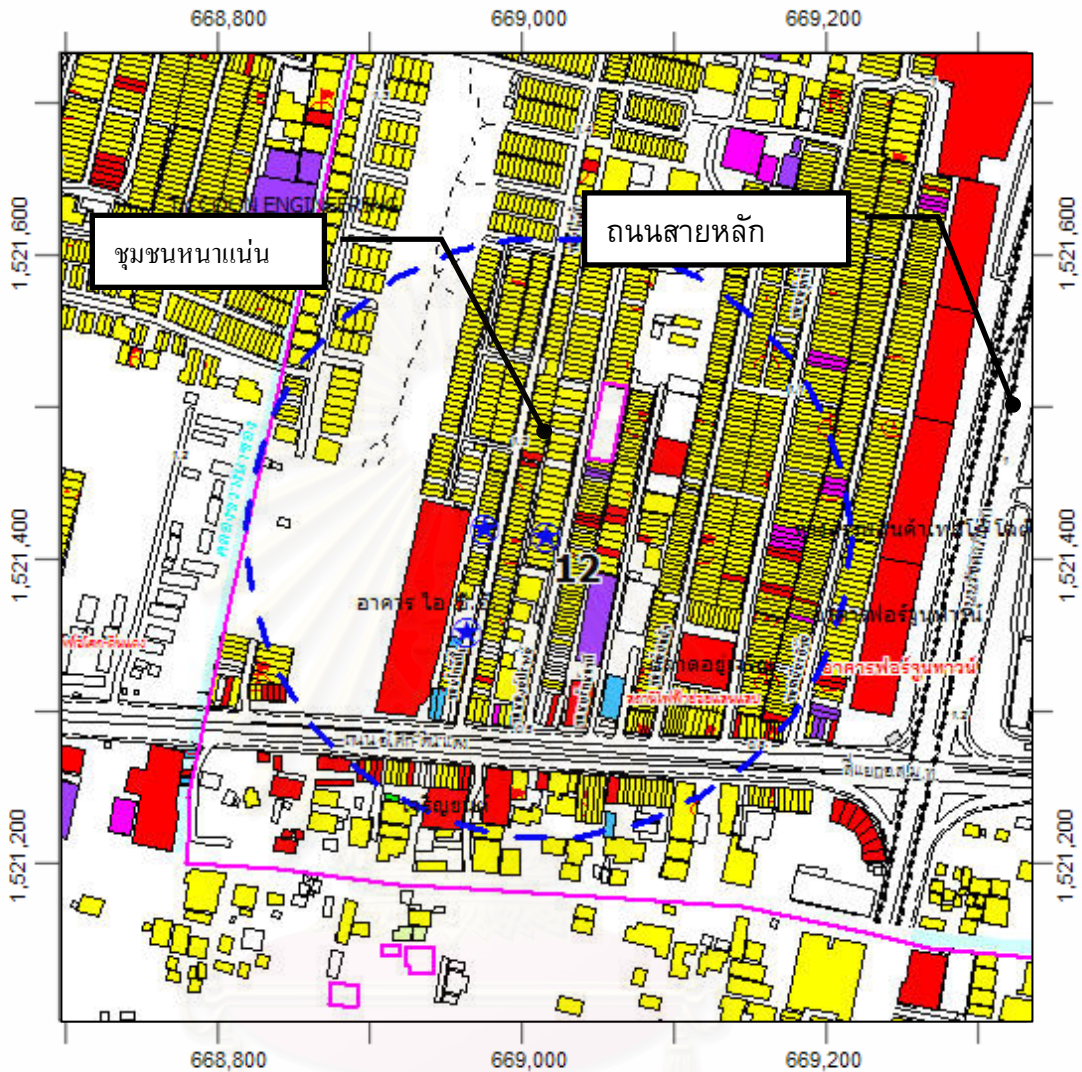
- วัน ,เวลาเกิดเหตุ: 14 ม.ค.49 เวลาประมาณ 07.00 น.
- ถนน ประชาสงเคราะห์ ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 6 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้หลายเส้นทาง
- การสัญจร มีการใช้สัญจรมากเพราะเป็นถนนหลักในย่านชุมชน สามารถติดต่อได้หลายพื้นที่
- ที่เกิดเหตุ ที่จอดรถรวมใกล้ตลาดห้วยขวาง มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโคครอบ ใกล้ตลาดสดห้วยขวาง โรงเรียนสามเสนนอก สนามกีฬาห้วยขวาง โรงเรียนอนุบาลรุ่งโรจน์



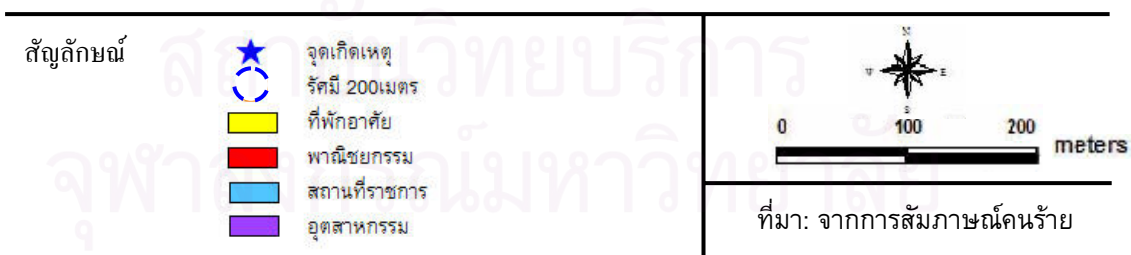
ภาพถ่าย 5.11 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 11

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.11) พื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 12 ในพื้นที่ สน.ห้วยขวาง  
 แผนที่ 5.25 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 12



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโครงการรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.25 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโครงการที่ 12 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น เป็นย่านพักอาศัยประเภทตึกแถว ที่มีประชากรอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่น
- แหล่งเชื่อมต่อโทรคมนาคม ไม่มีแหล่งเชื่อมต่อโทรคมนาคม
- อาบอบนวด โดยรอบไม่มีอาบอบนวด

- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม เข้าถึงสะดวกเนื่องจากมีการวางแผนพัฒนาโดยเอกชนมาก่อน
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นระเบียบ เนื่องจากมีการวางแผนพัฒนาโดยเอกชนมาก่อน

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วัน ,เวลาเกิดเหตุ: 4 ธ.ค.49 เวลา 19.00 น.จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถสูญหายไป
- ถนน ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้เส้นทางเดียว
- การสัญจร เฉพาะในชุมชนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์
- ที่เกิดเหตุ หน้าบ้านเลขที่ 580/400 โพธิ์ปิ่น แยก 12 แขวง/เขต ดินแดง มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโดยรอบ เป็นตึกแถวใกล้ถนนพระรามที่ 9 และถนนรัชดาภิเษก
- ไม่มีสถานบันเทิง

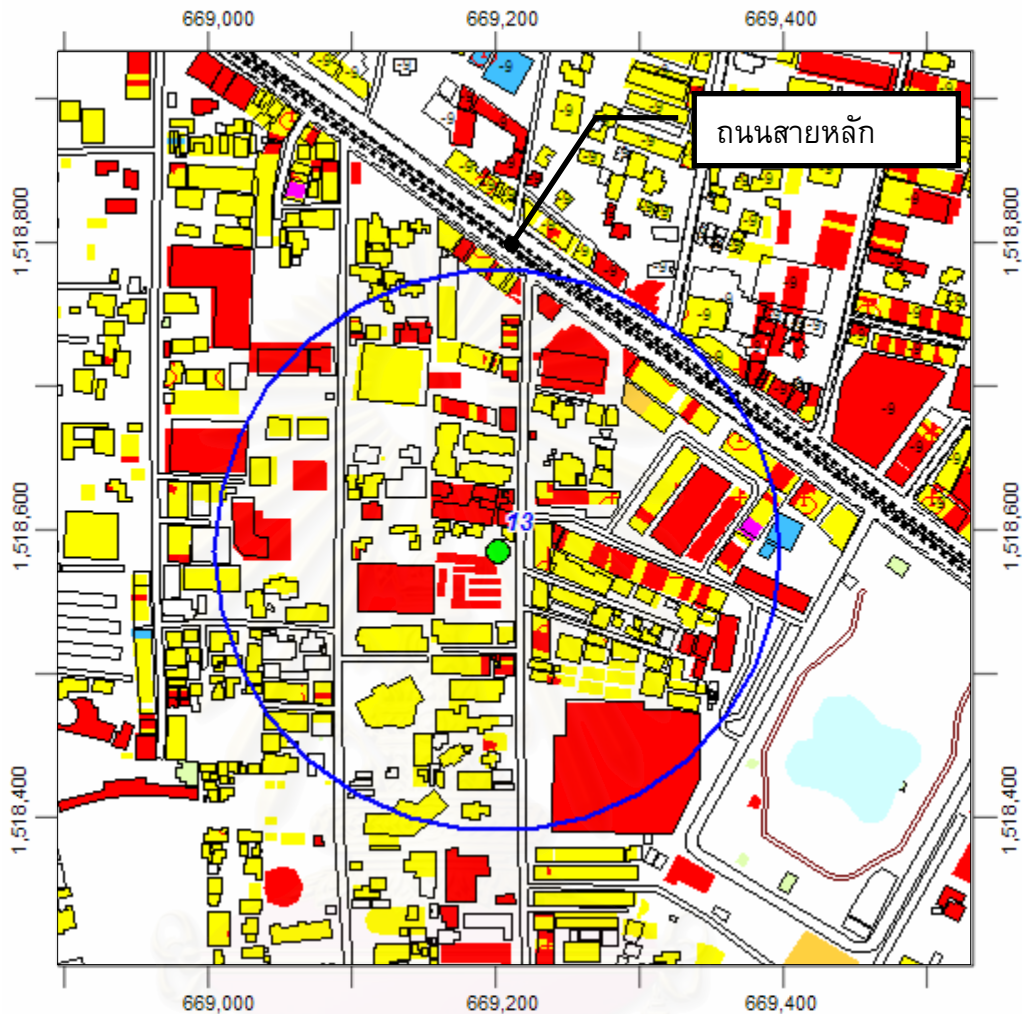


ภาพถ่าย 5.12 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 12

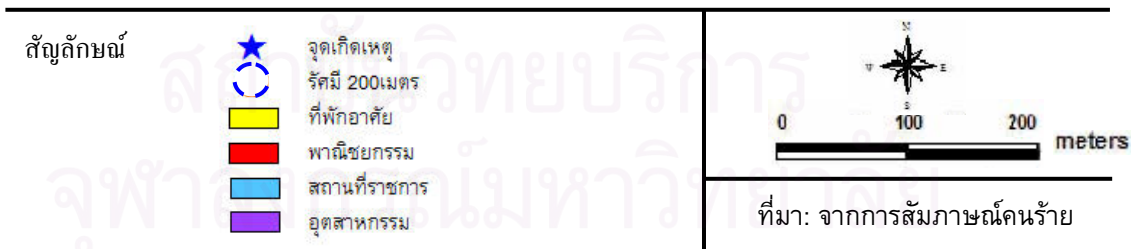
⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.12) พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 13 ในพื้นที่ สน.ทองหล่อ

แผนที่ 5.26 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 13



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.26 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโจรกรรมที่ 13 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น  
จุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ อยู่ด้านหน้าโรงแรมรอยัลปาร์ควิว บริเวณโดยรอบเป็นย่านธุรกิจที่สำคัญมีอาคารสำนักงาน คนทำงานและติดต่องานมากมาย
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม



- ออบอบนวด โคยรอบไม่มีออบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม มีถนนสุขุมวิทเชื่อมโยงกับเส้นทางอื่นๆ ได้โดยสะดวก
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินยังมีปะปนทำให้ดูไม่เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 27 ก.ค. 49 เวลา 03.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 6 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้สองเส้นทาง
- การสัญจร มีรถเข้าออกในช่วงเวลาทำงานมาก เริ่มเบาบางช่วงเวลา 24.00 น. เนื่องจากมีชาวต่างชาติเดินเที่ยวจำนวนมาก
- ที่เกิดเหตุ หน้าบ้านเลขที่ 316-316/1 ซ.สุขุมวิท 22 แขวง/เขต คลองเตย มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโคยรอบ ใกล้กับโรงแรมรอยัลปาร์ควิว และโรงแรมอื่นๆในระแวกเดียวกันอีก 3-4 แห่ง แมนชั่นและคอร์ต 4 แห่ง อาคารสำนักงาน 3 แห่ง

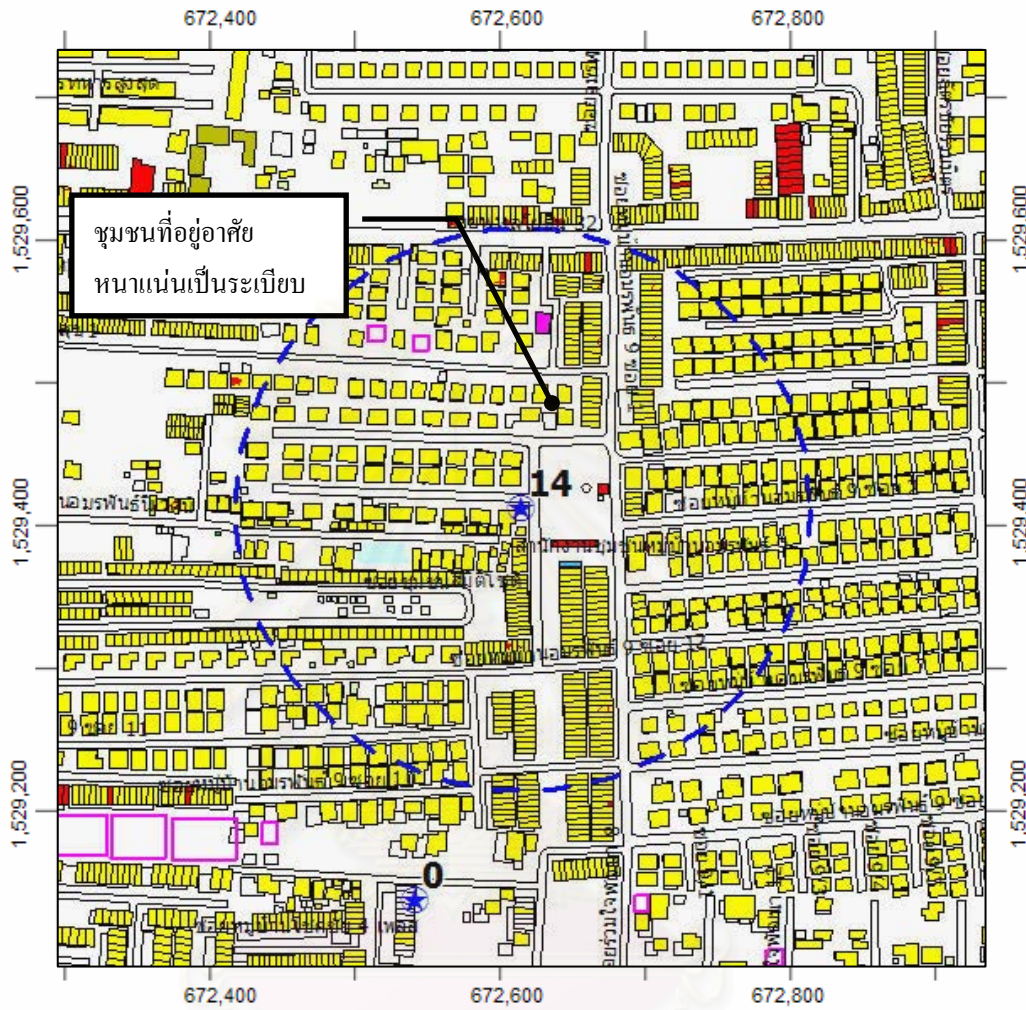


ภาพถ่าย 5.13 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 13

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.13) พื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 14 ในพื้นที่ สน. โชคชัย

แผนที่ 5.27 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 14



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโครงการรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> จุดเกิดเหตุ</li> <li> รัศมี 200 เมตร</li> <li> ที่พักอาศัย</li> <li> พาณิชยกรรม</li> <li> สถานที่ราชการ</li> <li> อุตสาหกรรม</li> </ul>	<p>ที่มา: จากการสัมภาษณ์คนร้าย</p>
--	------------------------------------

จากแผนที่ 5.27 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโครงการที่ 14 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น โดยรอบจุดเกิดเหตุ เป็นย่านพักอาศัยที่มีการวางแผนพัฒนามีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นและบางส่วนปานกลาง
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม
- อาบอบนวด โดยรอบไม่มี


- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม เข้าถึงสะดวก เนื่องจากมีการวางแผนพัฒนาโดยการเคหะแห่งชาติ
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นระเบียบ เนื่องจากมีการวางแผนพัฒนาโดยการเคหะแห่งชาติมาก่อนมาก่อน

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 28 ก.ย. 49 เวลา 16.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 6 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้หลายเส้นทาง
- การสัญจร ไม่วุ่นวาย เป็นการใช้เฉพาะในชุมชนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์
- ที่เกิดเหตุ หน้าสำนักงานโครงการหมู่บ้านอมรพันธ์ 9
- บริเวณโดยรอบ เป็นบ้านจัดสรร ส่วนมากเป็นบ้านเดี่ยว มีร้านของชำ 3 ร้าน
- ไม่มีสถานบันเทิง

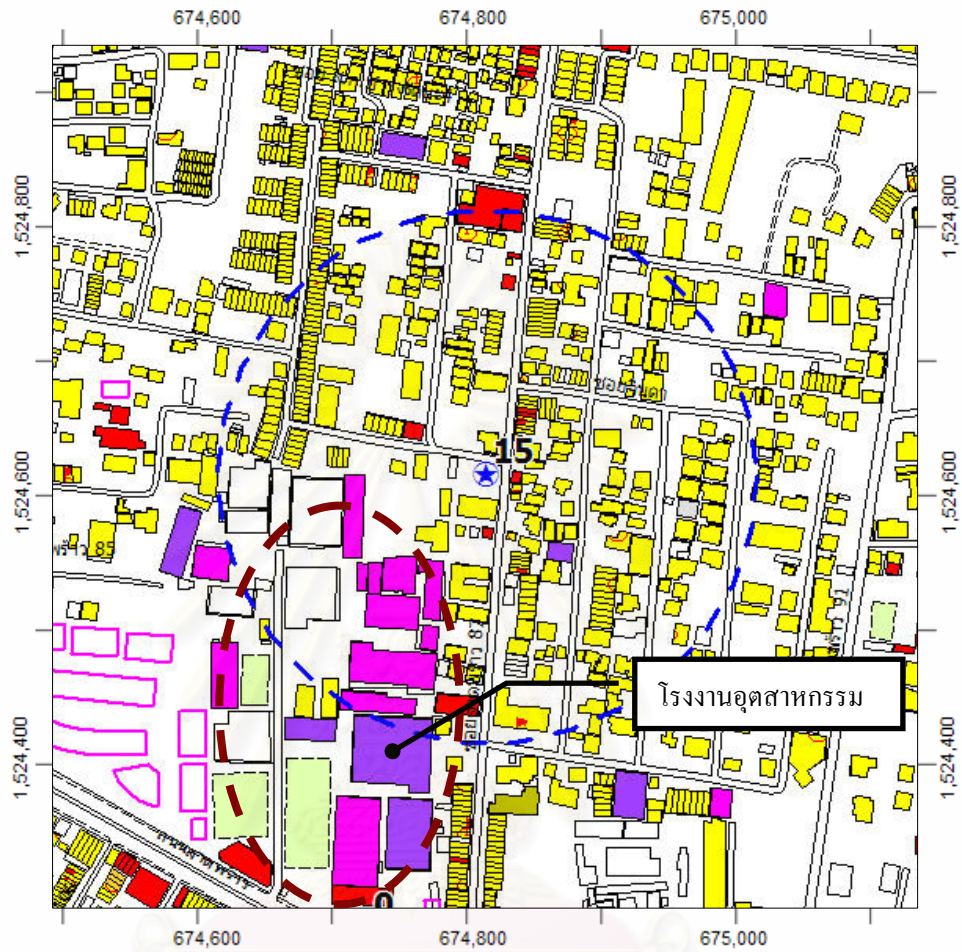


ภาพถ่าย 5.13 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 13

 จุดเกิดเหตุ

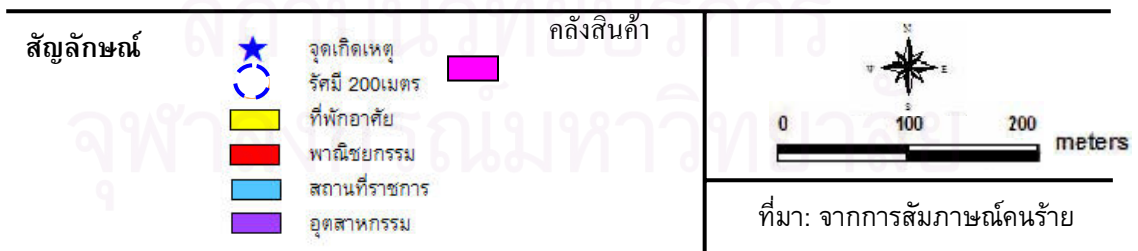
5.3.14) พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 15 ในพื้นที่ สน. โชคชัย

แผนที่ 5.28 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 15



แสดง: ที่ตั้งโรงงานใกล้จุดเกิดการโจรกรรมรถยนต์/ใช้ที่ดินไร้ระเบียบ

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.28 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโจรกรรมที่ 15 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น เป็นย่านพักอาศัยประเภทตึกแถว ที่มีประชากรอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่น
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม

- อาบอบนวด โคครอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม เข้าถึงสะดวกเนื่องจากมีการวางแผนพัฒนาโดยเอกชนมาก่อน
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นระเบียบ เนื่องจากมีการวางแผนพัฒนาโดยเอกชนมาก่อน

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

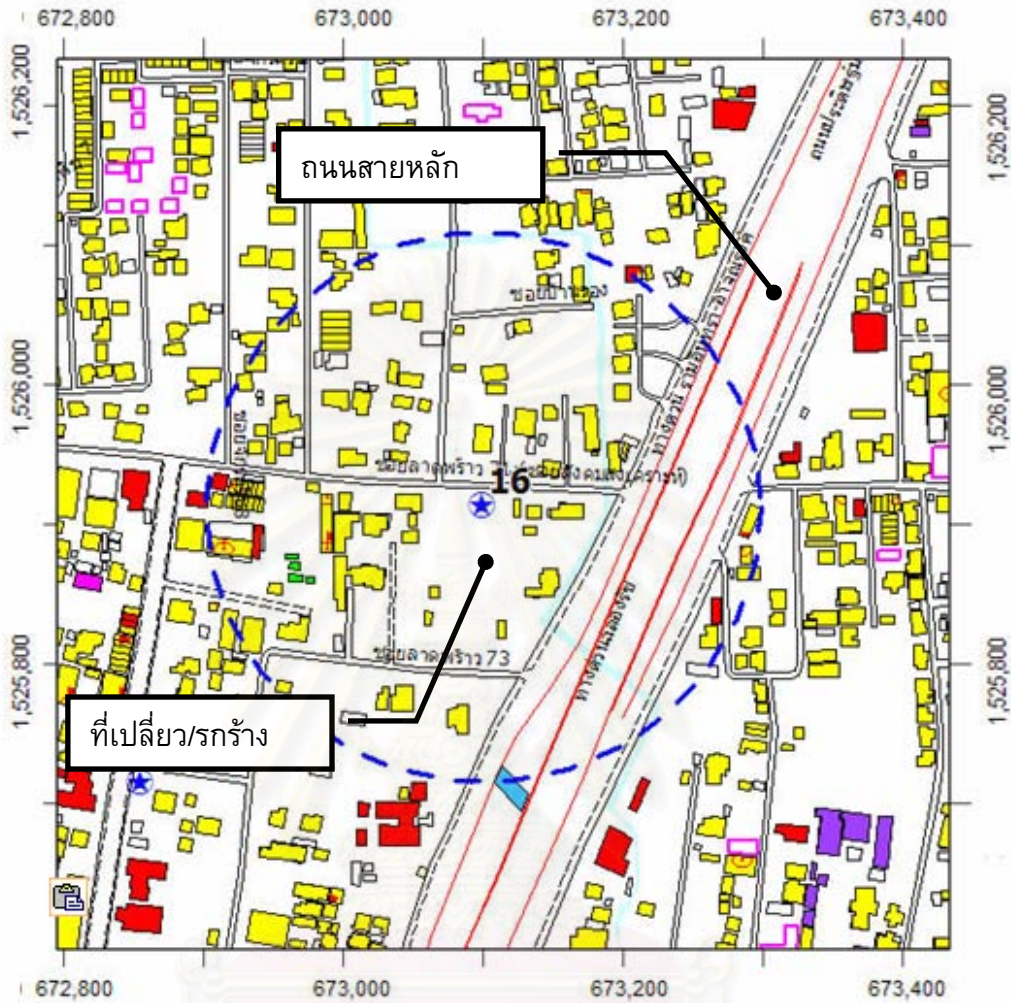
- วันเกิดเหตุ: 2 เม.ย. 49 เวลา 21.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ซอยลาดพร้าว 87 ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้สองเส้นทาง
- การสัญจร ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ และรถยนต์นั่งเก๋ง ไม่มากนัก
- ที่เกิดเหตุ ริมทาง ในซอยลาดพร้าว 87
- บริเวณโดยรอบ ทางเข้าเป็น top supermarket มีโกดังเก็บสินค้าขนาดใหญ่ ในซอยบริเวณใกล้เคียงมีอพาร์ทเมนต์ 4 ตึก นอกนั้นเป็นบ้านเดี่ยวสองชั้นพักอาศัย



ภาพถ่าย 15 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 15

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.15) พื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 16 ในพื้นที่ สน. โชคชัย  
 แผนที่ 5.29 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 16



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการ ใจกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.29 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโครงการที่ 16 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น บริเวณจุดเกิดเหตุ เป็นที่ว่าง โดยรอบย่านที่อยู่อาศัยประชากรไม่มากนัก
- แหล่งเชื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเชื่อมโทรม
- อาบอบนวด โดยรอบไม่มีอาบอบนวด

- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม ด้านการคมนาคมเข้าออกได้สะดวกใกล้ทางด่วน
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ไม่ซับซ้อนเป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 19 ก.ย. 49 เวลา 01.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ซอยสังคมสงเคราะห์ ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้  
ทุกฤดู เข้าออกได้เส้นทางเดียว
- การสัญจร สะดวกส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์และรถเก๋ง การจราจรไม่แออัด
- ที่เกิดเหตุ ในพื้นที่ว่างหลังตึกแถว
- บริเวณโดยรอบ เป็นที่ว่างหลังตึกแถว ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ โดยรอบเป็น  
ย่านพักอาศัยหนาแน่นน้อย ใกล้ทางเรียบทางด้านรามอินทรา

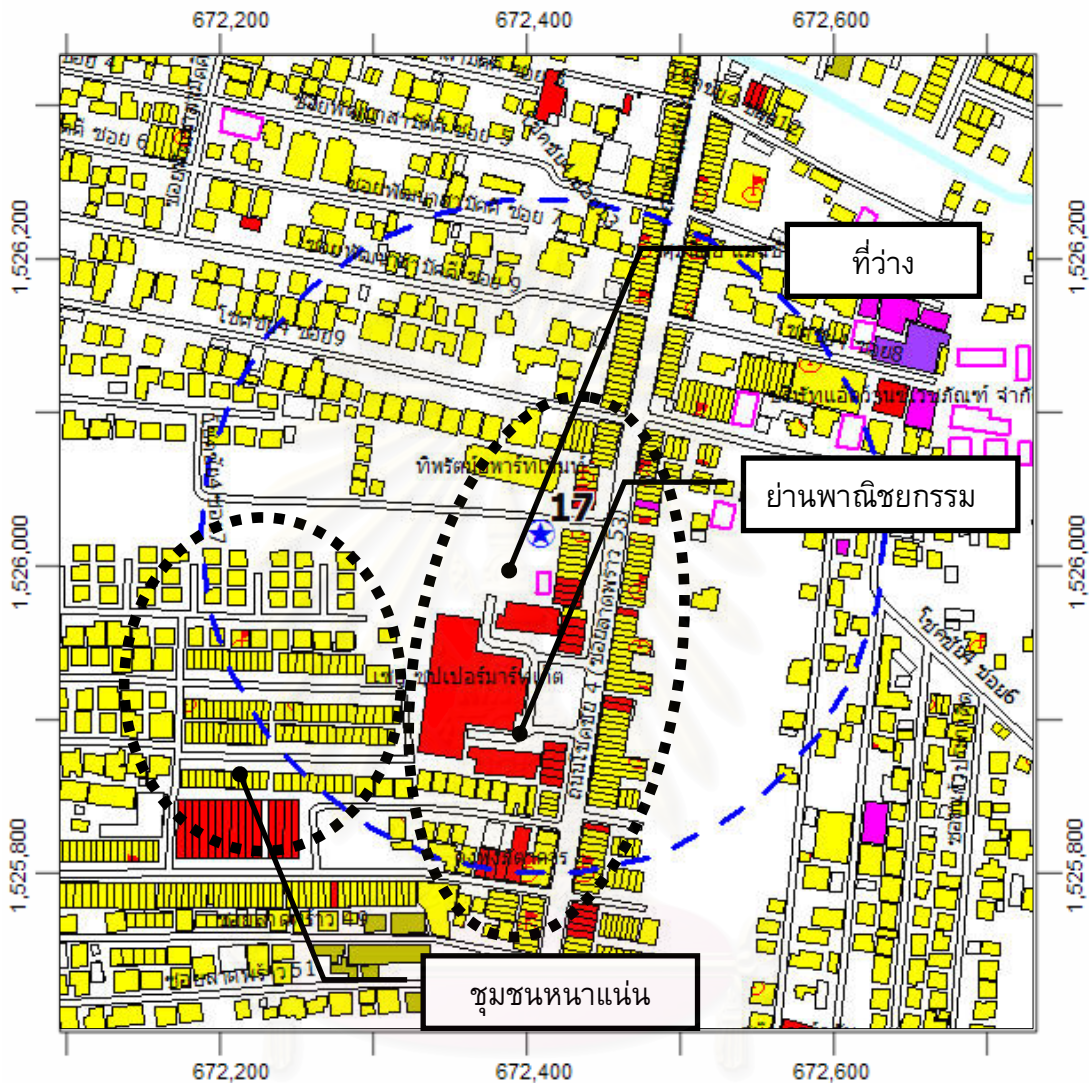


ภาพถ่าย 5.16 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 16

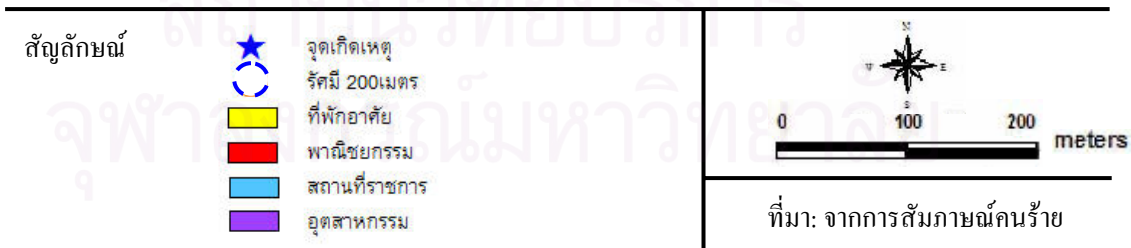
⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.16) พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 17 ในพื้นที่ สน. โชคชัย

แผนที่ 5.30 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 17



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.30 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโจรกรรมที่ 17 พบว่า

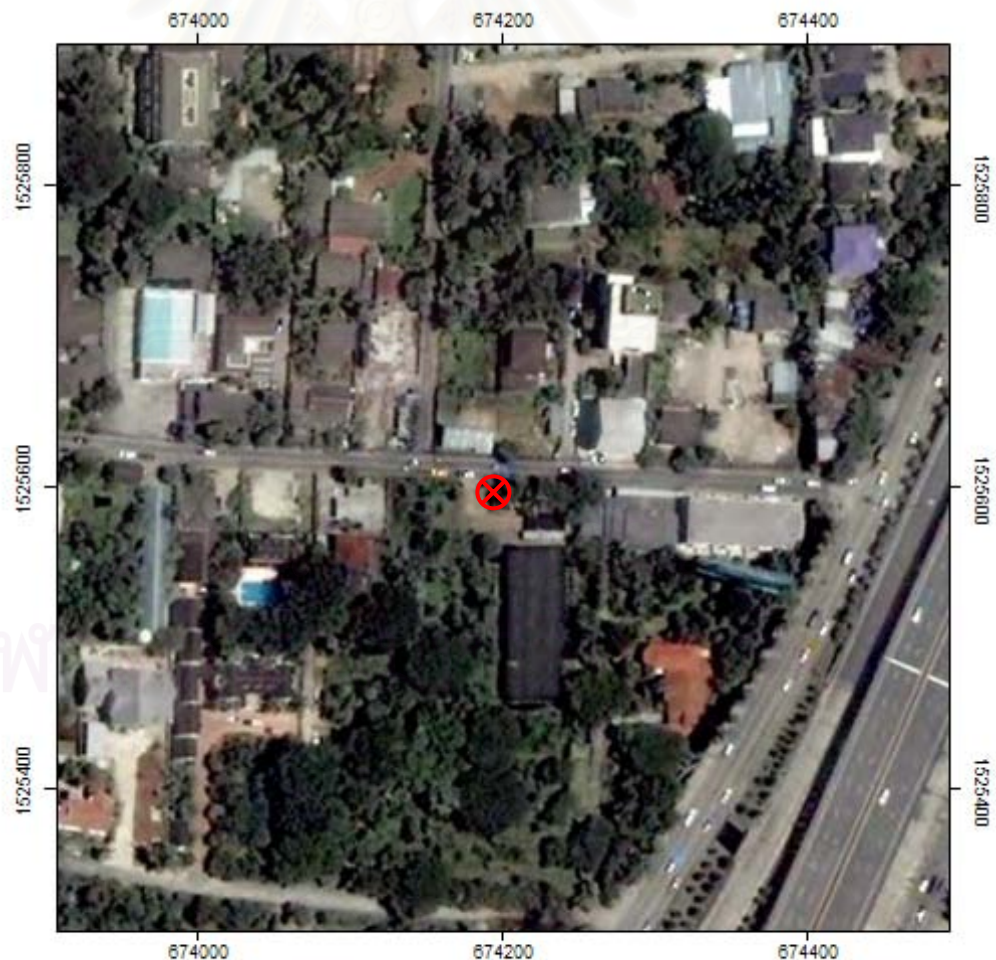
- จำนวนประชากรและความหนาแน่น เป็นย่านพักอาศัยปนกับพาณิชย์กรรม ประชากรอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่นน้อย
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม



- ออบอบนวด โคครอบไม่มีออบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม ถนนโชคชัย 4 เข้าถึงสะดวก สามารถใช้เป็นทางลัดออกพื้นที่อื่นได้
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นระเบียบ เนื่องจากมีการวางแผนพัฒนาโดยเอกชนมาก่อน

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 20 มิ.ย. 49 เวลา 02.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน โชคชัย 4 ขนาด 4 ช่องทาง ความกว้าง 10 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้เส้นทางเดียว
- การสัญจร มีปริมาณมาก ตลอดวัน ส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์และรถเก๋ง ส่วนไฟส่องสว่างพอเพียง
- บริเวณโคครอบ เป็นอาคารพาณิชย์ เซยู ซูเปอร์มาร์ ร์ ธนาคาร ร้านประดับยนต์ และอื่นๆ อีกมากมาย

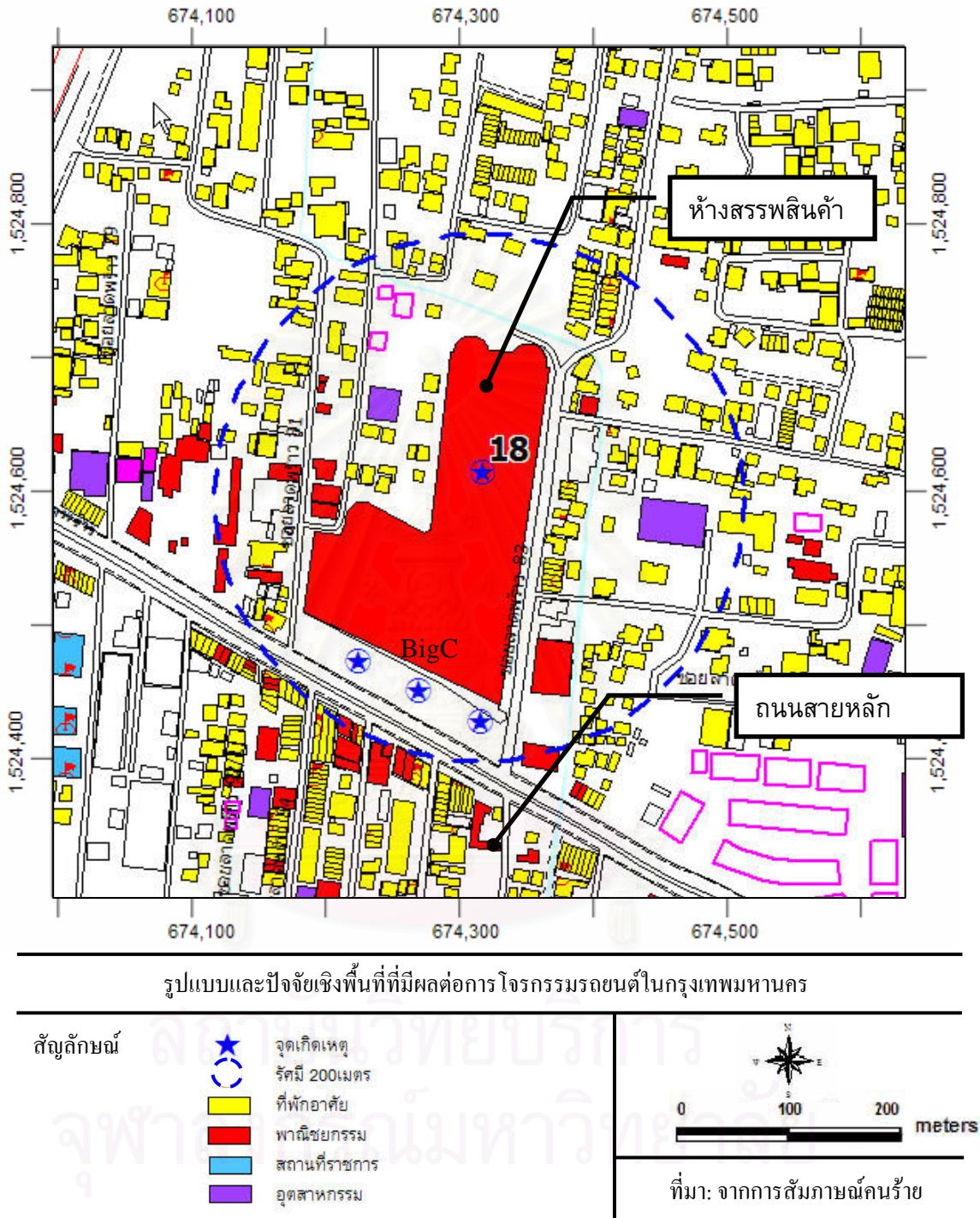


ภาพถ่าย 5.17 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 17

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.17) พื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 18 ในพื้นที่ สน. โชคชัย

แผนที่ 5.31 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 18



จากแผนที่ 5.31 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโครงการที่ 18 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น จุดเกิดเหตุอยู่ในห้างสรรพสินค้า BigC มีประชาชนเข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก
- แหล่งเชื่อมต่อโทรม ไม่มีแหล่งเชื่อมต่อโทรม
- ออบอบนวด โคยรอบไม่มีออบอบนวด

- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม การคมนาคมติดถนนลาดพร้าวที่มีการเข้าถึงสะดวกเชื่อมต่อได้หลายเส้นทาง
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ที่ดินปะปนกันแต่ไม่เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 26 ต.ค. 49 เวลา 02.00 น.
- ถนน ติดถนนลาดพร้าว
- การสัญจร บริเวณที่จอดรถ การสัญจรไม่มากนัก
- ที่เกิดเหตุ จอดไว้ในห้างอิมพีเรียล สาขาลาดพร้าว
- บริเวณโดยรอบ นอกห้างอิมพีเรียล จะเป็นย่านพักอาศัยบริเวณด้านหลัง
- ไม่มีสถานบันเทิง

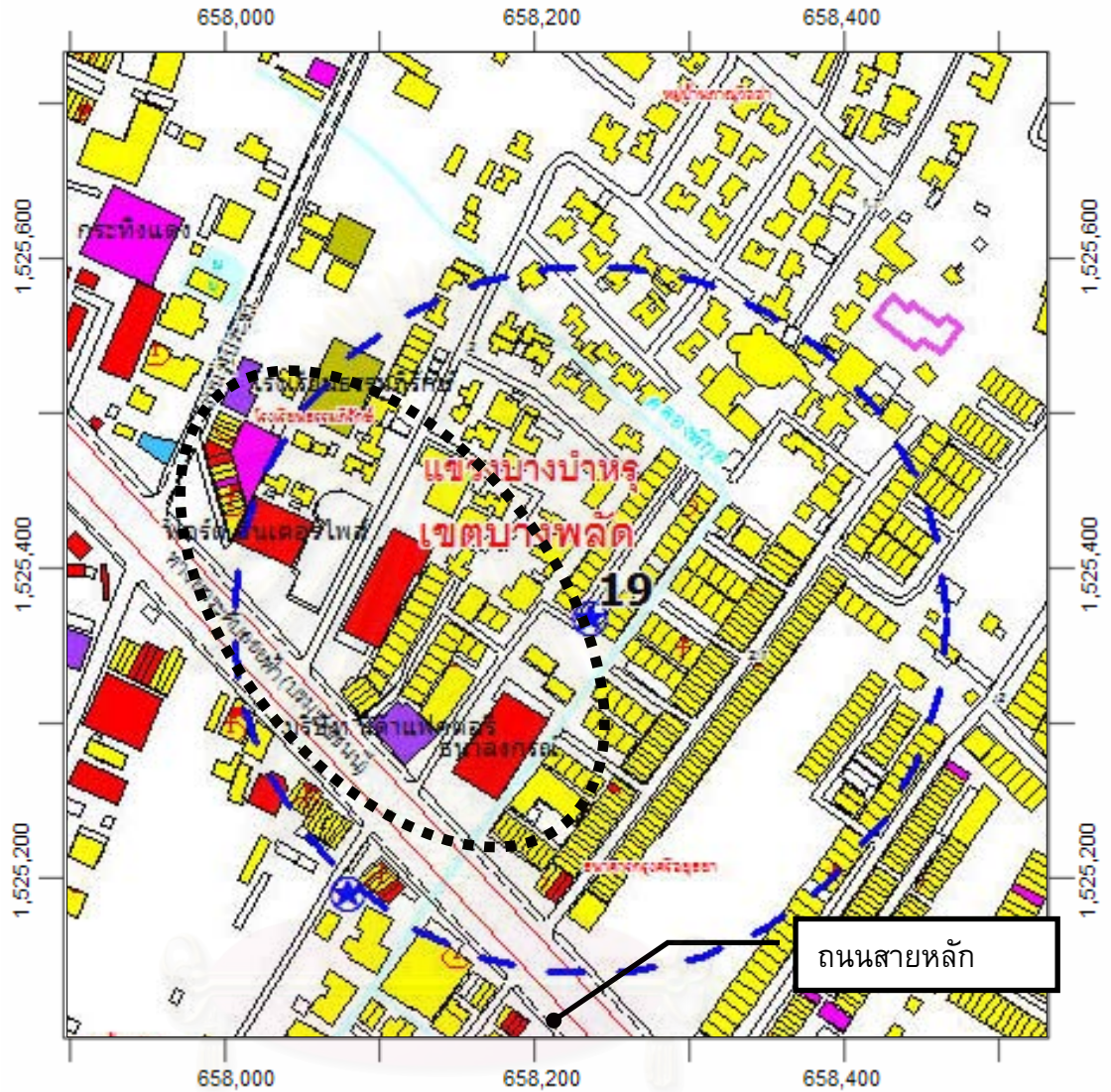


ภาพถ่าย 5.18 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 18

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.18) พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 19 ในพื้นที่ สน.ตลิ่งชัน

แผนที่ 5.32 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 19



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.32 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโจรกรรมที่ 19 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น จุดเกิดเหตุอยู่ในย่านที่พักอาศัยหนาแน่นและย่านอาคารสำนักงาน
- แหล่งเชื่อมต่อโทรคมนาคม ไม่มีแหล่งเชื่อมต่อโทรคมนาคม

- อาบอบนวด ไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม ใช้เส้นทางพระปิ่นเกล้า สามารถติดต่อหรือออกเส้นทางไปภูมิภาคอื่นๆ ได้หลายเส้นทางเช่นเพชรเกษม วงแหวนตะวันออก จรัญสนิทวงศ์ และอีกมากมาย
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินปะปนกันไม่เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 24 มี.ค. 49 เวลา 20.30 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้เส้นทางเดียว
- การสัญจร เป็นซอยตัน การสัญจรสะดวก
- ที่เกิดเหตุ หน้าบ้านเลขที่ 580/400 โพธิ์ปิ่น แยก 12 แขวง/เขต ดินแดง มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโดยรอบ เป็นทั้งที่พักและอาคารสำนักงาน โดยรอบมีอาคารสำนักงานขนาดใหญ่หลายอาคาร มีร้านอาหารตามสั่ง 2 แห่ง

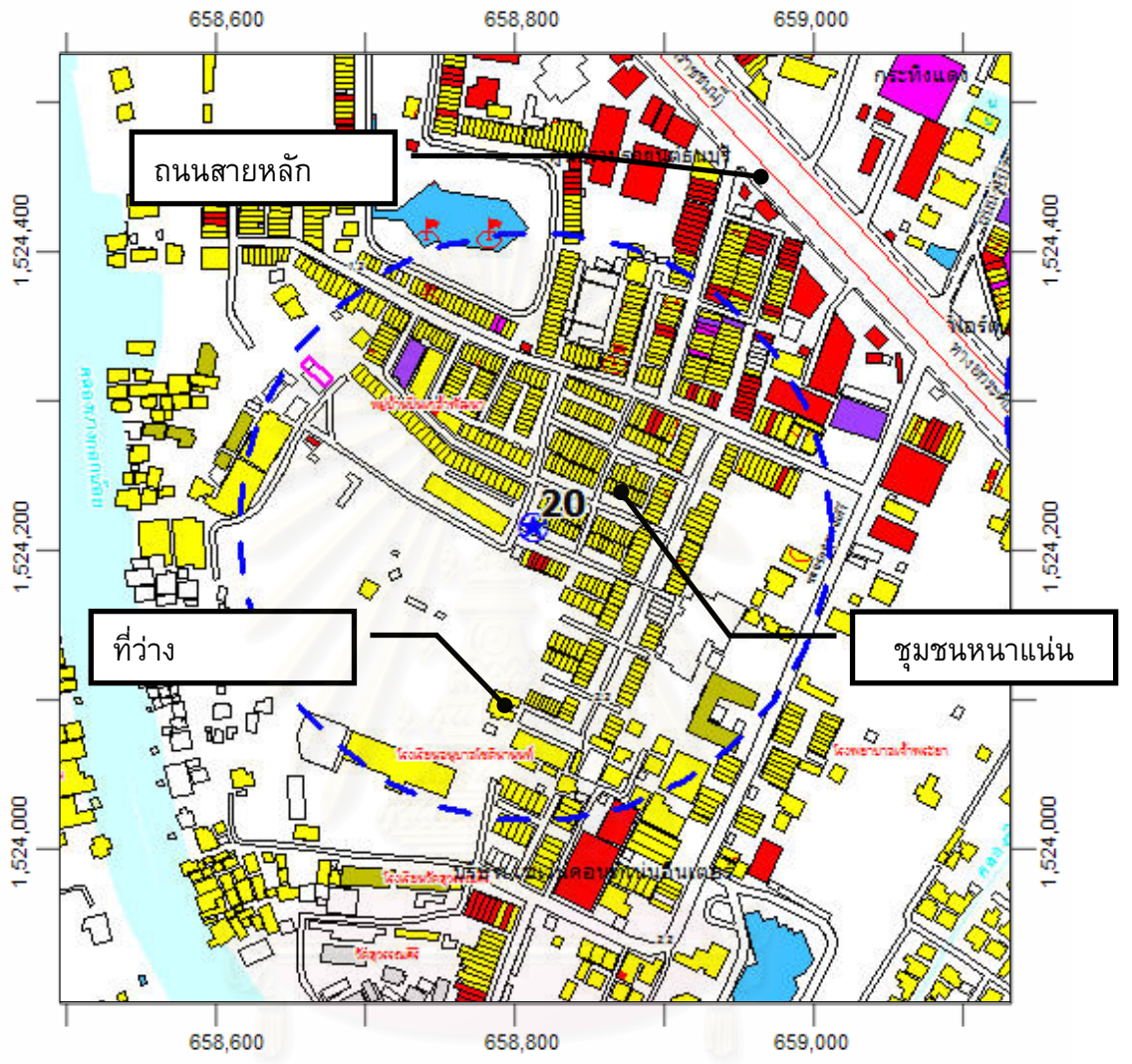


ภาพถ่าย 5.19 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 19

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.19 พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 20 ในพื้นที่ สน.ตลิ่งชัน

แผนที่ 5.33 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 20



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.33 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโจรกรรมที่ 20 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น เป็นย่านพักอาศัยประเภทตึกแถว ที่มีประชากรอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่น
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม

- อาบอบนวด โคครอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม เข้าถึงสะดวกเนื่องจากมีการวางแผนพัฒนาโดยเอกชนมาก่อน
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นระเบียบ เนื่องจากมีการวางแผนพัฒนาโดยเอกชนมาก่อน

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 5 เม.ย. 49 เวลา 23.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้เส้นทางเดียว
- การสัญจร เฉพาะในชุมชนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์
- ที่เกิดเหตุ จุลลุม ม.พระปิ่นเกล้า 4 แขวง/เขต บางพลัด มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโคครอบ เป็นตึกแถว คอนโด อาคารสำนักงาน บ้านพักอาศัย

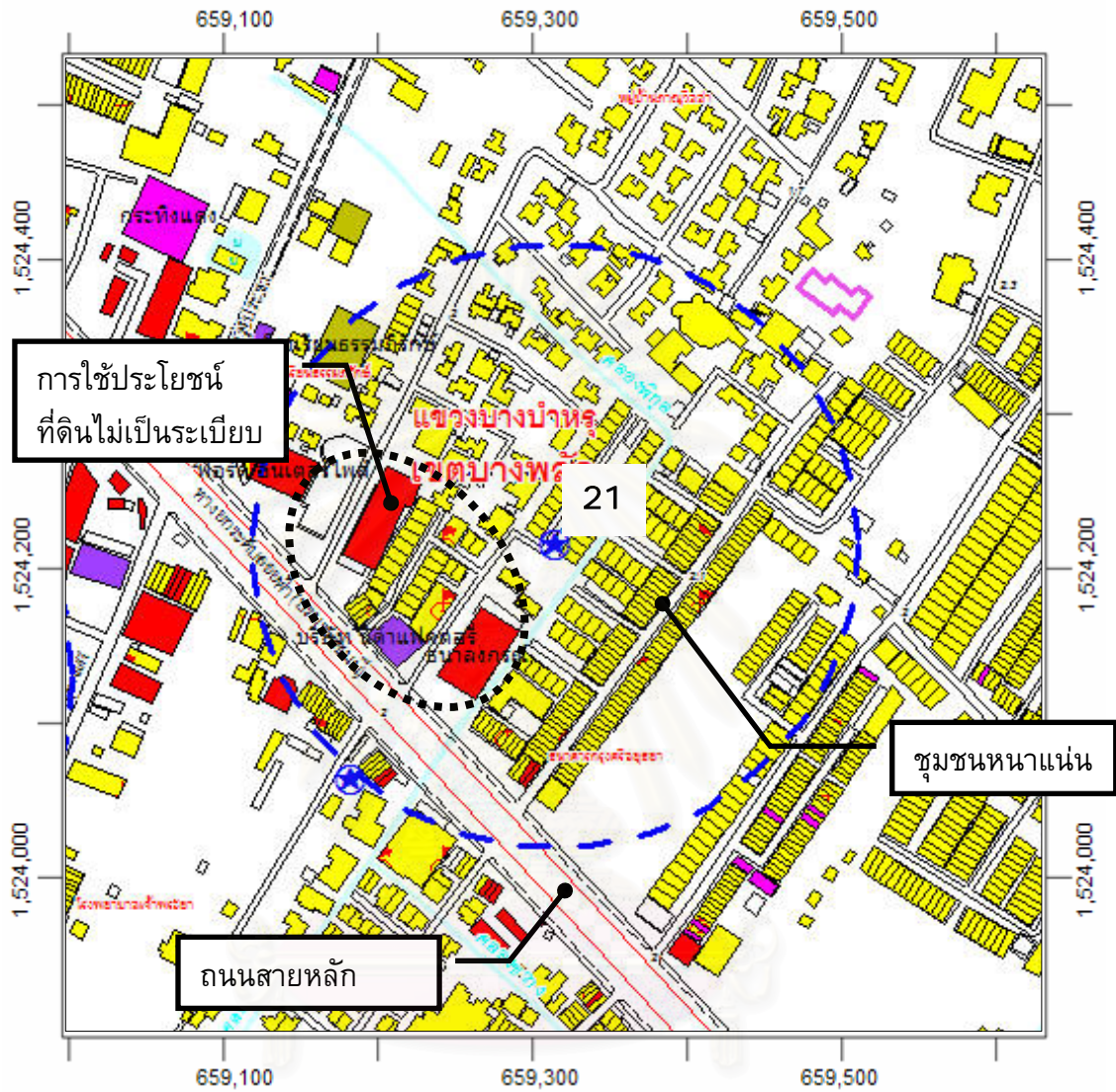


ภาพถ่าย 5.20 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 20

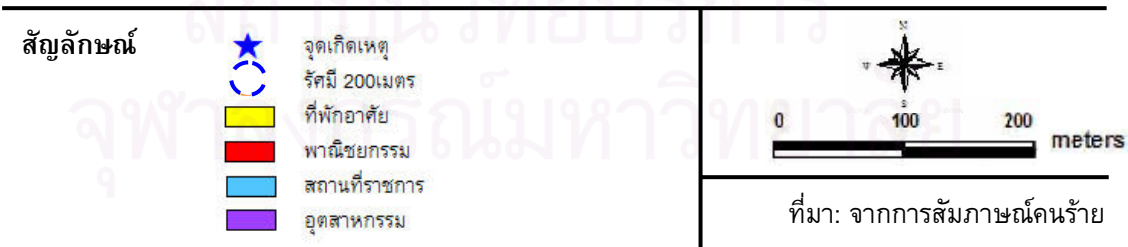
⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.20 พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 21 ในพื้นที่ สน.คลังชั้น

แผนที่ 5.34 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 21



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.33 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโจรกรรมที่ 21 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น ประชากรอาศัยหนาแน่น
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม
- อาบอบนวด โคยรอบไม่มีอาบอบนวด



- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม การคมนาคมถนนบริเวณจุดเกิดเหตุไม่กว้างนักสามารถที่จะเดินทางออกมาถนนสายหลักได้สะดวก
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการใช้ที่ดินจะไม่เป็นระเบียบโดยเฉพาะบริเวณด้านหน้าปากซอยก่อนถึงจุดเกิดเหตุจะมีทั้งการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม ที่อยู่อาศัยและโรงงาน

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 5 ก.ย. 49 เวลา 03.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้เส้นทางเดียว
- การสัญจร เป็นซอยตัน ในชุมชนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์และรถเก๋ง
- ที่เกิดเหตุ ริมถนน หน้าปากซอย
- บริเวณโดยรอบ เป็นตึกแถว อาคารสำนักงาน ใกล้เคียงถนนพระปิ่นเกล้า

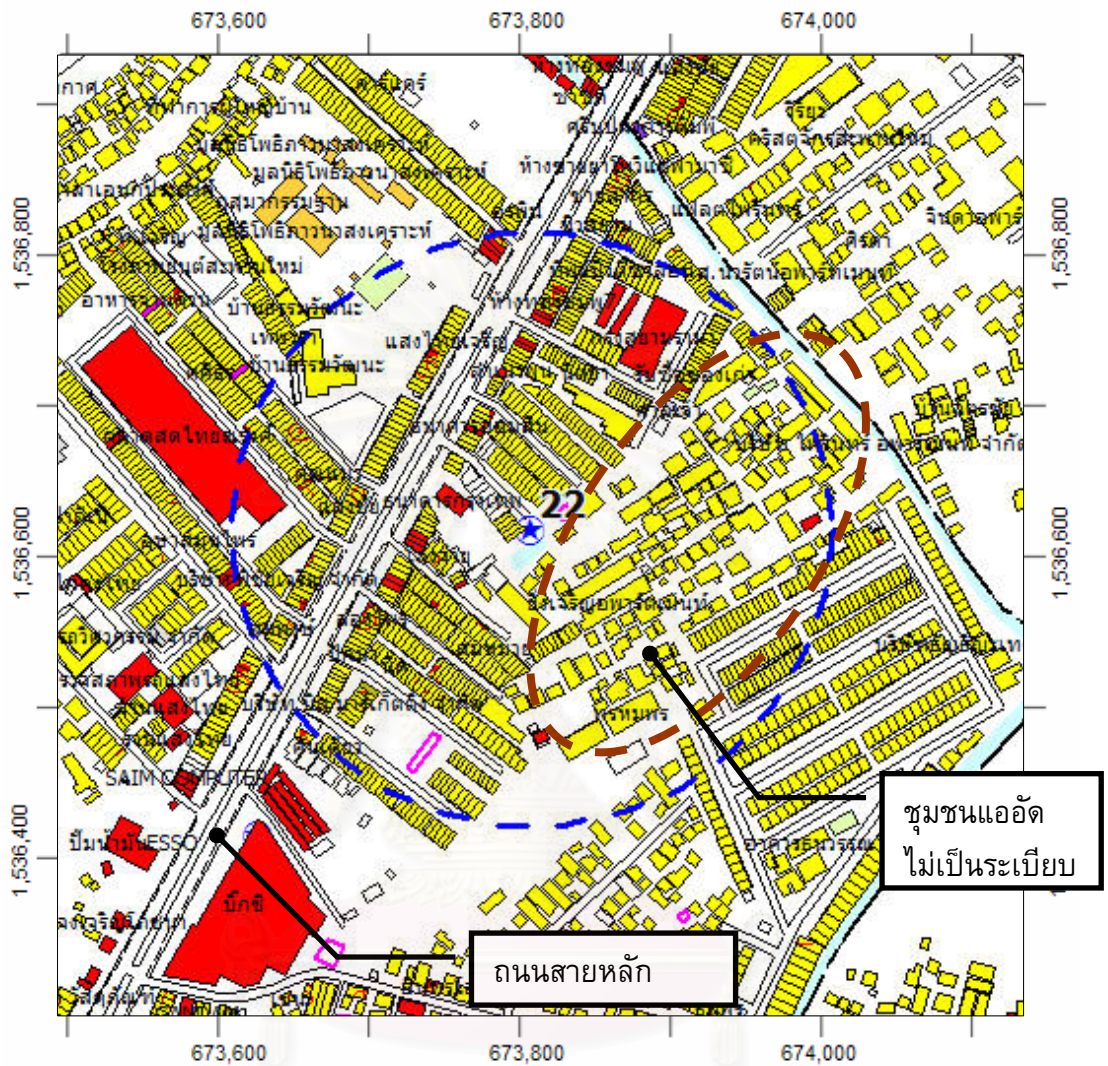


ภาพถ่าย 5.21 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 21

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.21 พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 22 ในพื้นที่ สน.บางเขน

แผนที่ 5.35 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 22



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.35 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโจรกรรมที่ 22 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น จุดเกิดเหตุอยู่ริมถนนในย่านที่พักอาศัยชุมชนหนาแน่น
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม

- อาบอบนวด โคครอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม การคมนาคมถนนที่เกิดเหตุไม่กว้างมากนัก แต่ก็ยังสามารถเข้าสู่ถนนสายหลักที่อยู่ไม่ไกลนักได้รวดเร็ว
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ที่ดินบริเวณด้านทิศตะวันออกมีชุมชนหนาแน่น การใช้ที่ดินไม่เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 7 ต.ค. 49 เวลา 21.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 5 เมตร พื้นแฉียงใช้ได้ทุกฤดู ซอยตันจากปากซอยลึก 100 เมตร
- การสัญจร เฉพาะในชุมชนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์
- ที่เกิดเหตุ ริมถนน ในซอยพลโยธิน 52 มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโคครอบ เป็นตึกแถวพักอาศัย และพาณิชย์กรรม ด้านปากซอยเป็นร้านขายของชำ

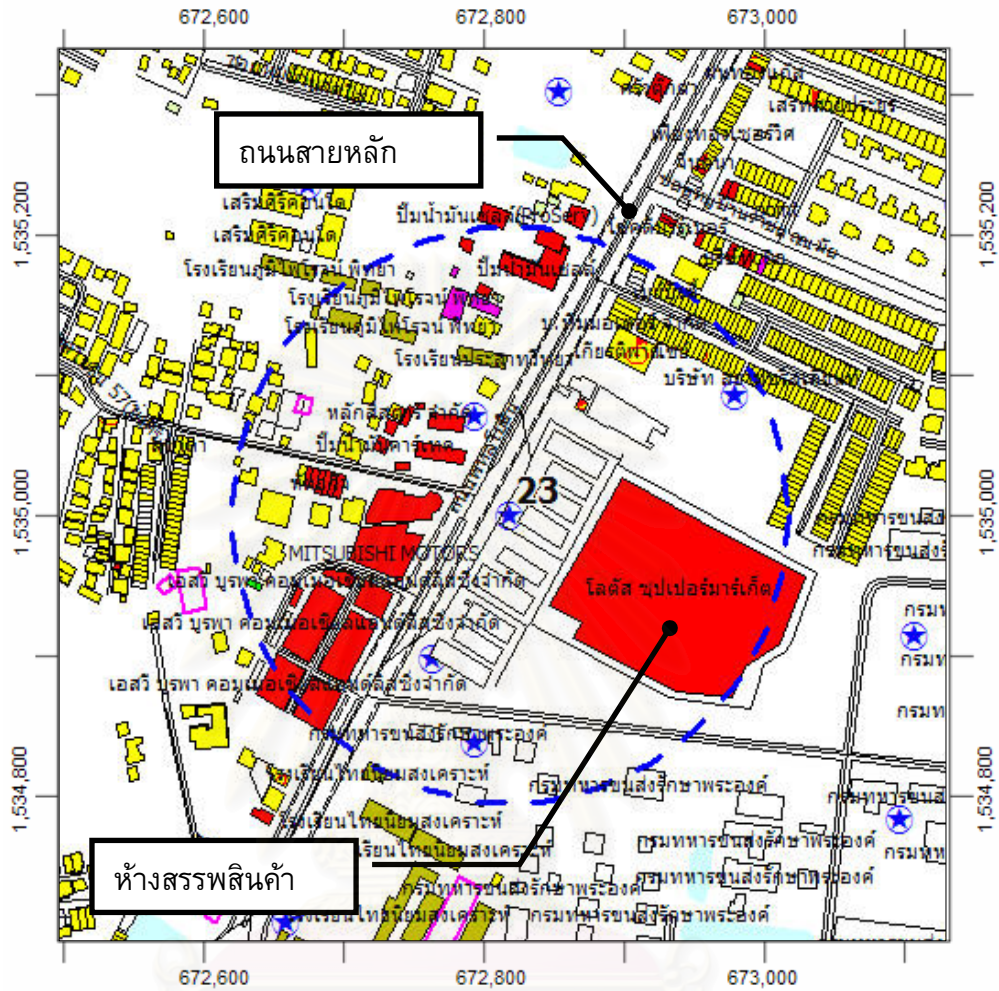


ภาพถ่าย 5.22 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 22

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.22 พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 23 ในพื้นที่ สน.บางเขน

แผนที่ 5.36 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 23



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



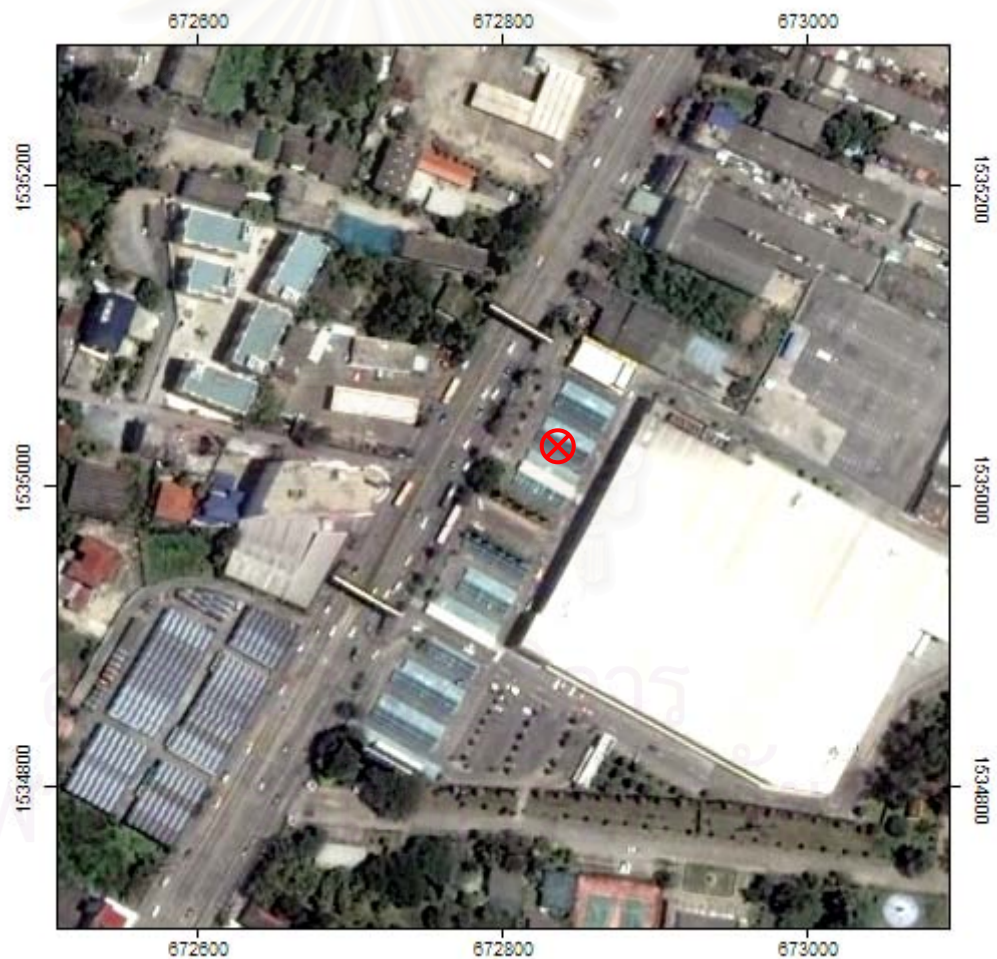
จากแผนที่ 5.36 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโจรกรรมที่ 23 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น ที่จอดรถ เทสโก้โลตัส
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม
- อาบอบนวด โคจรอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม ถนนพหลโยธิน

- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นระเบียบ ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์กรรม และย่านที่อยู่อาศัย

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโครงการรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 28 พ.ย. 49 เวลา 19.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน จอดในบริเวณลานจอดรถ ห้างเทศโก้โลตัส
- การสัญจร สะดวก คนเดินผ่านบางช่วงเวลา จอดด้านในสุด
- ที่เกิดเหตุ ลานจอดรถชั้น 1 ห้างเทศโก้โลตัส
- บริเวณโดยรอบ ลานจอดรถชั้น 1 ห้างเทศโก้โลตัส ใกล้ทางเข้าด้านหลัง มีคนจอดหลายคัน
- ไม่มีสถานบันเท็ง



ภาพถ่าย 5.23 จุดโครงการรถยนต์ที่ 23

⊗ จุดเกิดเหตุ



- อาบอบนวด โคครอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม เข้าถึงสะดวกเนื่องจากมีการวางแผนพัฒนาโดยเอกชนมาก่อน
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียงเพื่อที่อยู่อาศัย เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 16 ก.พ. 49 เวลา 06.30 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ซอยตัน ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้เส้นทางเดียว
- การสัญจร เฉพาะในชุมชนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์
- ที่เกิดเหตุ ที่โลงด้านหลังตึกแถว มีไฟส่องสว่างแต่ไม่ทั่วถึง
- บริเวณโคครอบ เป็นที่รกร้าง มีตึกแถวด้านหน้า ใกล้เคียงถนนรามคำแหง ฟากตรงข้ามเป็นโรงงานไอศกรีมเด็กเฮงหยู



ภาพถ่าย 5.24 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 24

⊗ จุดเกิดเหตุ





- อาบอบนวด โคจรอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม การคมนาคมถนนบริเวณที่เกิดเหตุไม่กว้างมากนัก แต่ก็ยังสามารถเข้าสู่ถนนสายหลักที่อยู่ไม่ห่างนักได้รวดเร็ว
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียงมีการใช้ที่ดินส่วนใหญ่เพื่อที่อยู่อาศัย เป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 22 พ.ย. 49 เวลา 01.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 6 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้เส้นทางเดียว
- การสัญจร ภายในชุมชนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ และรถเก๋ง ไม่แออัด ไม่ค่อยมีรถเข้าออกในเวลากลางคืน
- ที่เกิดเหตุ ริมถนน ซอยรามคำแหง 42 ด้านข้างตึกแถว
- บริเวณโคจรอบ เป็นที่โล่งด้านข้างตึกแถว ใกล้ถนนรามคำแหง ด้านหน้ามีตึกแถวเป็นร้านขายเฟอร์นิเจอร์

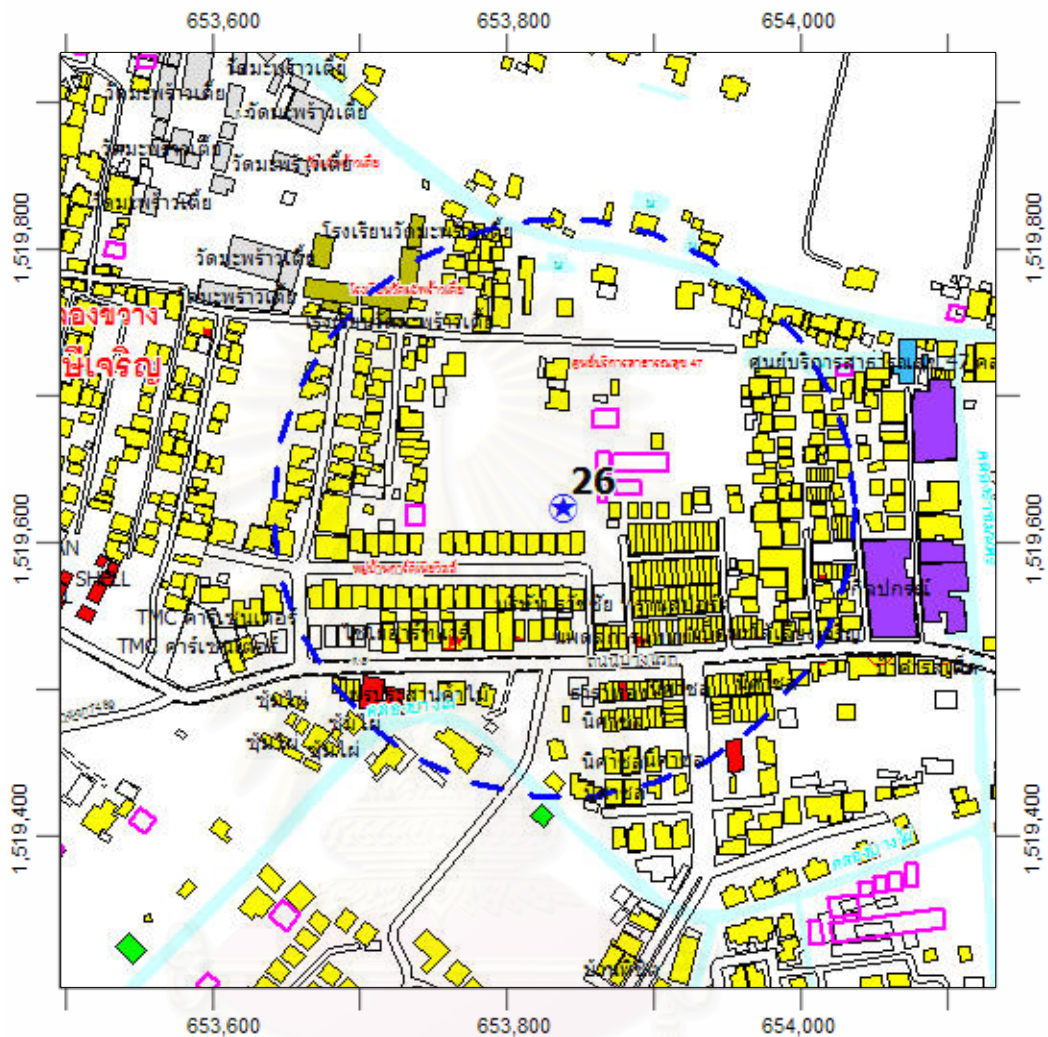


ภาพถ่าย 5.25 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 25

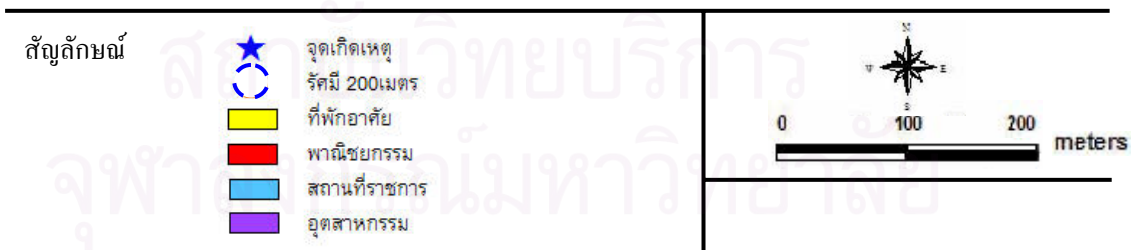
⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.24 พื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 3 ในพื้นที่ สน.บางเสาธง

แผนที่ 5.39 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโครงการที่ 26



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโครงการรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.39 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโครงการที่ 26 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น จุดเกิดเหตุอยู่ภายในบริเวณที่รกร้าง  
ด้านหลังของตึกแถว ชุมชนไม่หนาแน่น
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม
- อาบอบนวด โดยรอบไม่มีอาบอบนวด

- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม ถนนที่เกิดเหตุไม่กว้างมากนัก ขนาด 5 เมตร เป็นซอยตัน แต่สามารถออกมายังถนนบางแวกได้สะดวก
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน เป็นย่านที่อยู่อาศัยเป็นระเบียบ

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

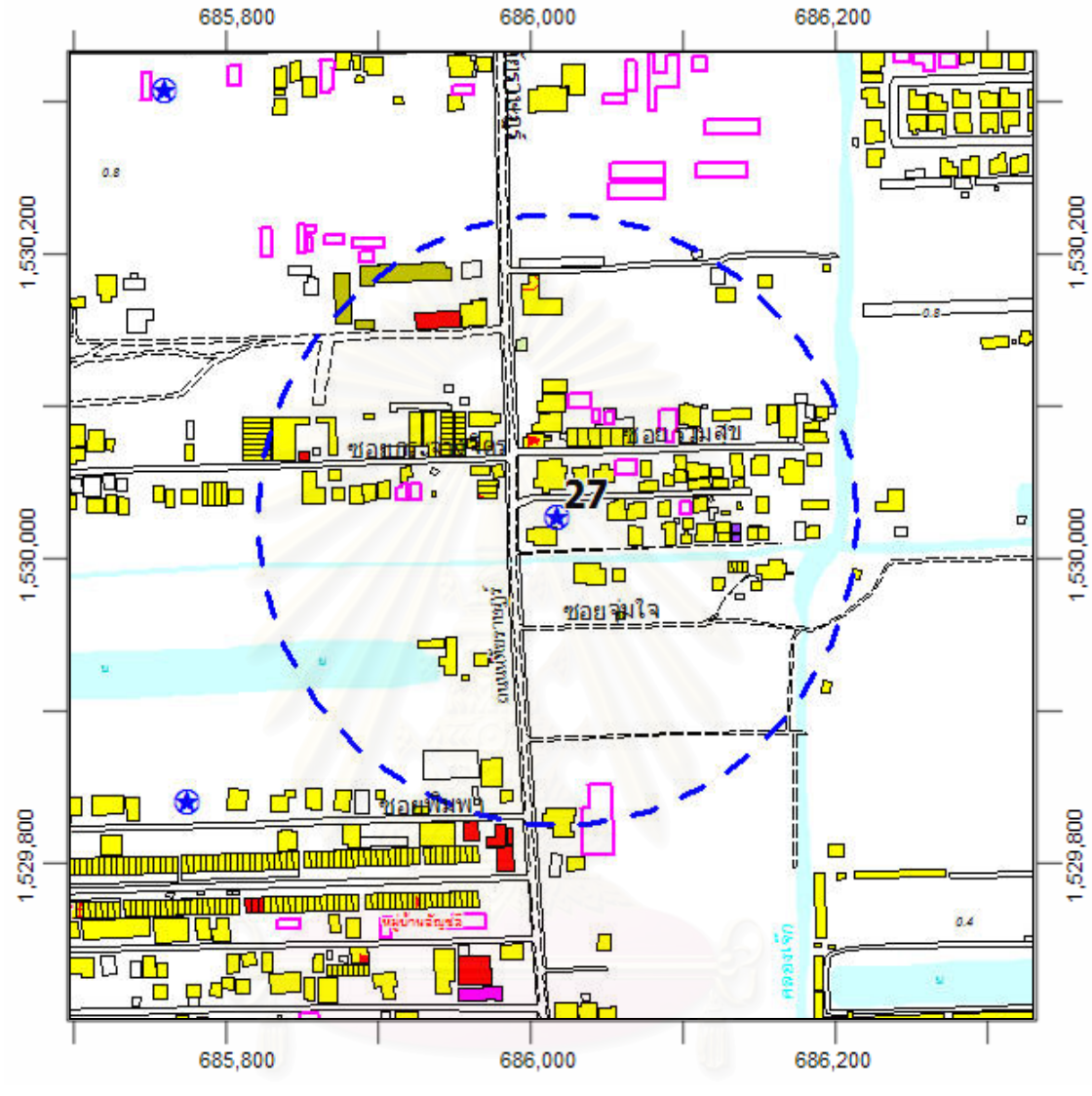
- วันเกิดเหตุ: 10 ส.ค. 49 เวลา 16.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ซอยตัน ความกว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้เส้นทางเดียว
- การสัญจร เป็นถนนภายในชุมชน การสัญจรส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนตัวบ้างไม่มากนัก
- ที่เกิดเหตุ ริมถนน มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโดยรอบ เป็นที่โล่งริมถนน มีบ้านเดี่ยว 6 หลัง ทาวน์เฮาส์ 8 หลัง ห่างจากถนนบางแวกที่เป็นเส้นหลัก ระยะประมาณ 100 เมตร
- ไม่มีสถานบันเทิง



ภาพถ่าย 5.26 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 26

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.26 พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 27 ในพื้นที่ สน.มื่นบุรี  
 แผนที่ 5.40 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 27



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.40 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโจรกรรมที่ 27 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น จุดเกิดเหตุอยู่ภายในบริเวณระแวกบ้านชุมชนไม่หนาแน่น
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม

- อาบอบนวด โคจรอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม เข้าถึงสะดวกเป็นถนนลาดยาง 2 เลน
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ที่ดินส่วนใหญ่เพื่อที่อยู่อาศัยและพื้นที่เกษตรกรรม

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

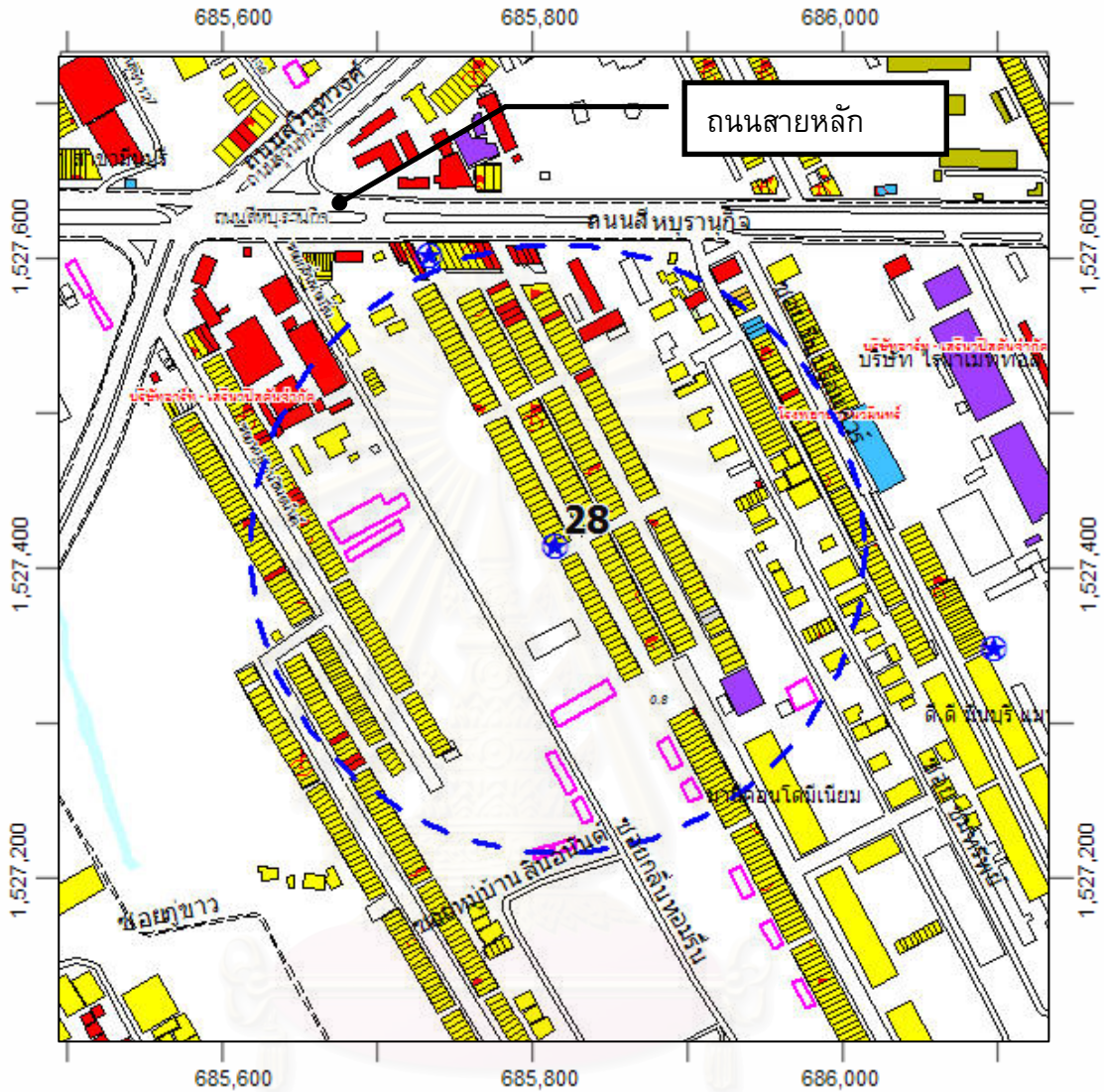
- วันเกิดเหตุ: 10 มี.ค. 49 เวลา 03.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ลาดยางขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้เส้นทางเดียว
- การสัญจร เฉพาะในชุมชนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนตัว ไม่แออัด
- ที่เกิดเหตุ จอดรถยนต์ไว้ในบ้าน ใต้ต้นไม้ มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโดยรอบ เป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีบ้าน 16-20 หลัง ห่างโรงเรียนสุคใจวิทยา ประมาณ 120 เมตร



ภาพถ่าย 5.27 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 27

⊗ จุดเกิดเหตุ

5.3.27 พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 28 ในพื้นที่ สน.มีนบุรี  
 แผนที่ 5.41 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 28



รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร

สัญลักษณ์		จุดเกิดเหตุ
		รัศมี 200 เมตร
		ที่พักอาศัย
		พาณิชย์กรรม
		สถานที่ราชการ
		อุตสาหกรรม

จากแผนที่ 5.41 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่ที่จุดโจรกรรมที่ 28 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น จุดเกิดเหตุอยู่ในบริเวณที่รกร้างด้านหลังของตึกแถว ชุมชนมีความหนาแน่น
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม

- อาบอบนวด โคยรอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม เข้าถึงสะดวกเนื่องจากการวางแผนพัฒนาโดยเอกชนมาก่อน
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นระเบียบ เนื่องจากการวางแผนพัฒนาโดยเอกชนมาก่อน

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 24 มี.ค. 49 เวลา 01.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ขนาด 2 ช่องทาง ความกว้าง 5 เมตร พื้นแข็งใช้ได้ทุกฤดู เข้าออกได้สองเส้นทาง
- การสัญจร เป็นถนนใช้ในชุมชนส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนบุคคล
- ที่เกิดเหตุ ด้านข้างทาว์นเฮาส์ ไฟส่องสว่างมีแต่ไม่ทั่วถึง
- บริเวณโคยรอบ เป็นที่โล่งมีป่าละเมาะไม่สูงนัก ห่างไม่มากประมาณ 10 เมตร เป็นร้านลาบอีสาน และทาว์นเฮา์ในโครงการบ้านจัดสรร

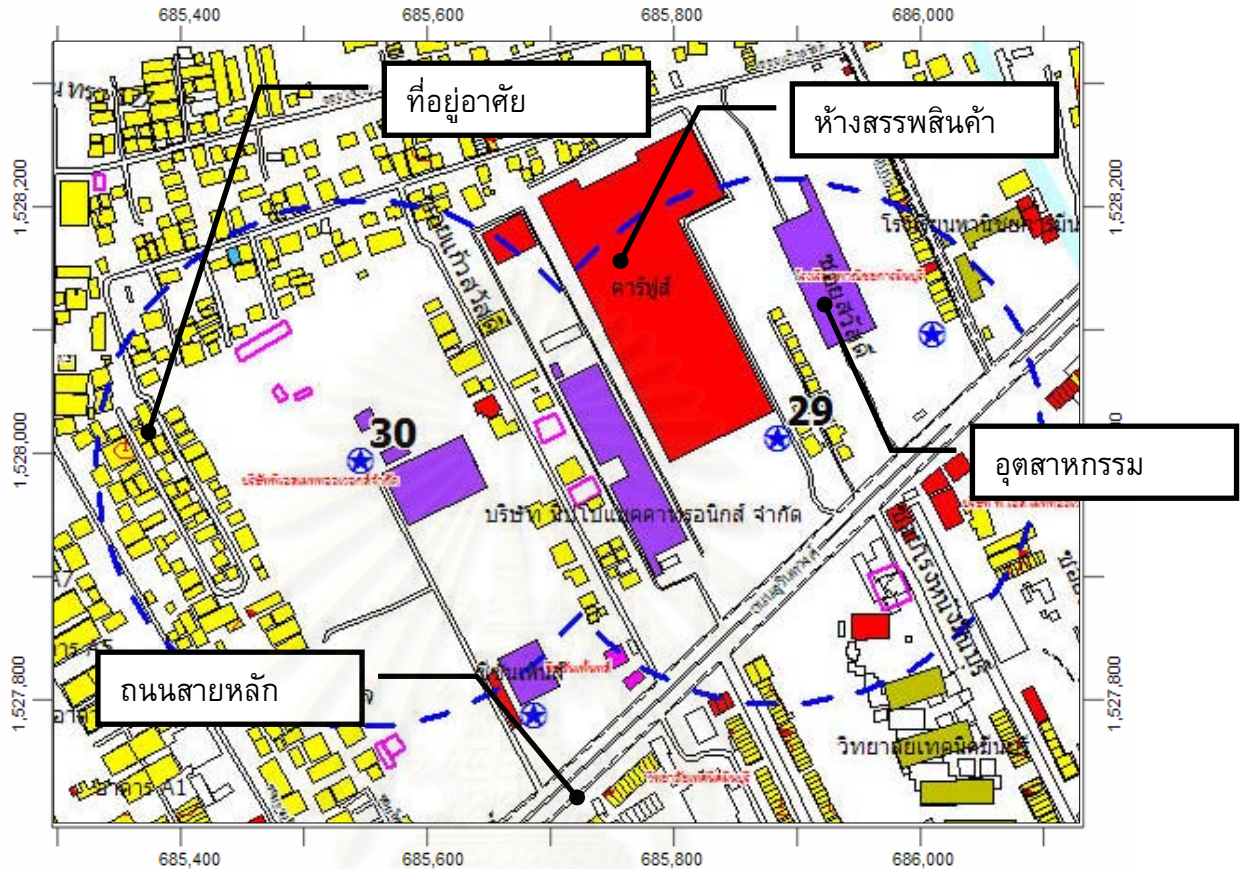


ภาพถ่าย 5.28 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 28

⊗ จุดเกิดเหตุ

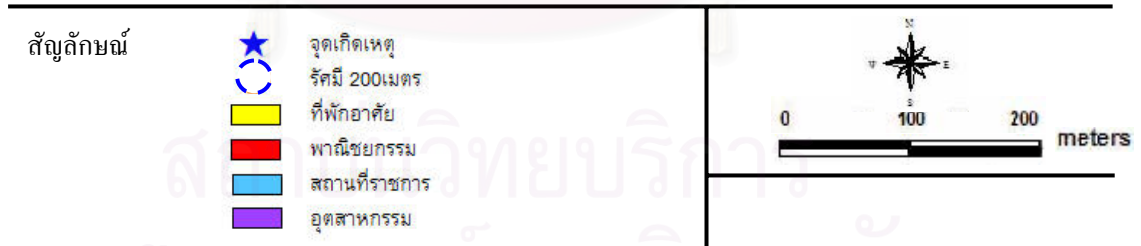
5.3.28 พื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 29 และ 30 ในพื้นที่ สน.มื่นบุรี

แผนที่ 5.42 สภาพพื้นที่บริเวณจุดโจรกรรมที่ 29 และ 30



**แสดง:** บริเวณย่านอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ติดเส้นทางคมนาคมสายหลัก

รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร



จากแผนที่ 5.42 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่จุดโจรกรรมที่ 29 พบว่า

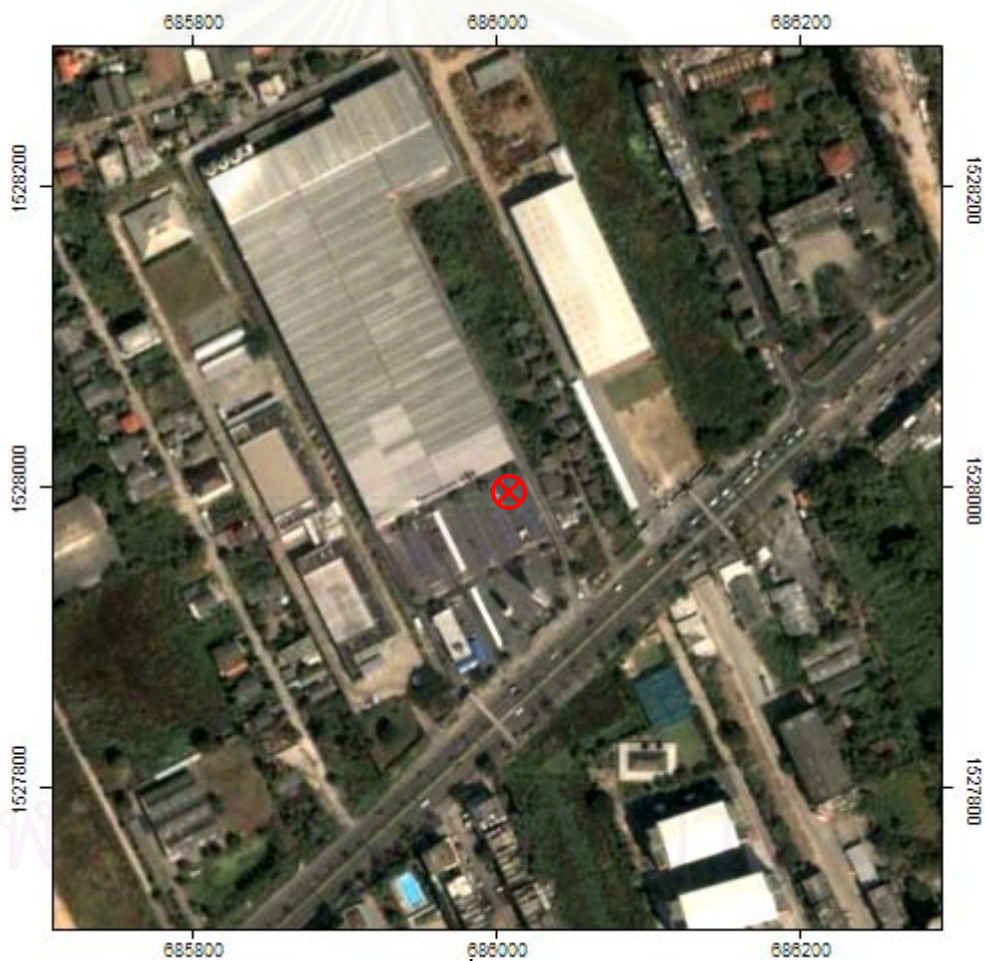
- จำนวนประชากรและความหนาแน่น ประชากรอาศัยไม่หนาแน่น เนื่องจากจุดเกิดเหตุอยู่นอกชุมชน
- แหล่งเชื่อมต่อโทรม ไม่มีแหล่งเชื่อมต่อโทรม
- อาบอบนวด โดยรอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม เข้าถึงสะดวกโดยใช้ถนนสุขุมวิท



- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินยังไม่เป็นระเบียบเนื่องจากย่านพักอาศัยอยู่ติดโรงงานขนาดใหญ่

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 24 เม.ย. 49 เวลา 04.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ภายในห้างสรรพสินค้า เทสโก้โลตัส เข้าออกได้เส้นทางเดียว ต้องแลกบัตร
- การสัญจร ไม่แออัด
- ที่เกิดเหตุ ลานจอดรถห้างเทสโก้โลตัส มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโดยรอบ เป็นที่โล่ง มีรถจอดหลายคัน
- ไม่มีสถานบันเท็ง



ภาพถ่าย 5.29 จุดโจรกรรมรถยนต์ที่ 29

⊗ จุดเกิดเหตุ

จากแผนที่ 5. 42 พิจารณาตามปัจจัยเชิงพื้นที่จุดโจรกรรมที่ 30 พบว่า

- จำนวนประชากรและความหนาแน่น ประชากรอาศัยไม่หนาแน่น เนื่องจากจุดเกิดเหตุอยู่นอกชุมชน
- แหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีแหล่งเสื่อมโทรม

- อาบอบนวด โคครอบไม่มีอาบอบนวด
- การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม เข้าถึงสะดวกโดยใช้ถนนสุขุมวิททางศ
- การใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินยังไม่เป็นระเบียบเนื่องจาก ย่านพักอาศัยอยู่ติดโรงงานขนาดใหญ่

ปัจจัย หรือลักษณะเสี่ยงเชิงกายภาพ บริเวณจุดโจรกรรมรถยนต์จากการสำรวจ พบว่า

- วันเกิดเหตุ: 15 มิ.ย. 49 เวลา 20.00 น. จอดไว้ในที่เกิดเหตุต่อมารถหายไป
- ถนน ภายในโรงงาน เข้าออกได้เส้นทางเดียว ไม่มีการแลกบัตร
- การสัญจร ไม่แออัด
- ที่เกิดเหตุ ลานโล่งจอดรถของโรงงาน มีไฟส่องสว่างทั่วถึง
- บริเวณโคครอบ เป็นที่โล่ง มีรถจอดหลายคัน



ภาพถ่าย 5.30 จุด โจรกรรมรถยนต์ที่ 30

⊗ จุดเกิดเหตุ

จากผลการศึกษาปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการเกิด โจรกรรมรถยนต์ในบริเวณจุดเกิดเหตุ สามารถสรุปได้ตามตาราง 5.6 ดังนี้

ตารางที่ 5.6 ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมตามจุดเกิดเหตุตัวอย่าง

จุดเกิดเหตุ	ปัจจัยเชิงพื้นที่					หมายเหตุ
	1	2	3	4	5	
<b>เขตในเมือง</b>						ปัจจัยเชิงพื้นที่ 1= จำนวนและความหนาแน่นของประชากร 2= แหล่งเสื่อมโทรมในชุมชนเมือง 3= อาบอบนวด 4= การพัฒนาด้านระบบการคมนาคม 5= การใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบ  /= ปัจจัยที่เกิด ณ จุดเกิดเหตุอื่นๆ
1	/	-	-	/	-	
2	/	-	-	/	-	
3	/	-	-	/	-	
4	/	/	-	/	/	
5	-	-	-	/	-	
6	-	-	/	/	/	
7	/	-	-	/	-	
8	/	-	-	/	/	
9	/	/	-	/	/	
10	-	-	-	/	/	
11	/	-	-	/	-	
12	/	-	-	/	-	
<b>รวม</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	
<b>ร้อยละ</b>	<b>75.00</b>	<b>16.67</b>	<b>8.33</b>	<b>100.00</b>	<b>41.67</b>	
<b>เขตต่อเมือง</b>						
13	/	-	-	/	/	
14	/	-	-	/	-	
15	-	-	-	/	/	
16	-	-	-	/	-	
17	-	-	-	/	-	
18	/	-	-	/	-	
19	/	-	-	/	/	
20	/	-	-	/	-	
21	/	-	-	/	/	
22	/	-	-	/	/	
23	/	-	-	/	/	
24	-	-	-	/	/	
25	-	-	-	/	-	
<b>รวม</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	
<b>ร้อยละ</b>	<b>53.85</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>100.00</b>	<b>46.15</b>	

จุดเกิด	ปัจจัยเชิงพื้นที่ (ต่อ)					หมายเหตุ
<b>เขตชานเมือง</b>						
เหตุ	1	2	3	4	5	
26	-	-	-	/	-	
27	/	-	-	/	/	
28	/	-	-	/	-	
29	/	-	-	/	/	
30	/	-	-	/	/	
รวม	4	0	0	4	3	
ร้อยละ	100.00	0.00	0.00	100.00	75.00	
ทั้งหมด	21	2	1	30	15	
ร้อยละ	70	6.67	3.33	100	50	

จากตารางที่ 5.6 พบว่า

โซนในเมือง ปัจจัยเชิงพื้นที่ด้านการพัฒนาการคมนาคมมีผลต่อการโจรกรรมมากที่สุดร้อยละ 100 ของการโจรกรรมรถยนต์ รองลงมาเป็นปัจจัยด้านจำนวนและความหนาแน่นของประชากร การใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบ แหล่งเสื่อมโทรม และอาบอบนวดร้อยละ 75.00, 41.67, 16.67 และ 8.33 ตามลำดับ

โซนต่อเมือง ปัจจัยเชิงพื้นที่ด้านการพัฒนาการคมนาคมมีผลต่อการโจรกรรมมากที่สุดร้อยละ 100 ของการโจรกรรมรถยนต์ รองลงมาเป็นปัจจัยด้านจำนวนและความหนาแน่นของประชากร การใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบ แหล่งเสื่อมโทรมและอาบอบนวดร้อยละ 53.85, 46.15, 0 และ 0 ตามลำดับ

โซนชานเมือง ปัจจัยเชิงพื้นที่ด้านการพัฒนาการคมนาคมและปัจจัยด้านจำนวนและความหนาแน่นของประชากร มีผลต่อการโจรกรรมมากที่สุดเท่ากันร้อยละ 100 ของการโจรกรรมรถยนต์ รองลงมาเป็น การใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบ แหล่งเสื่อมโทรมและอาบอบนวดซึ่งมีผลต่อการโจรกรรมร้อยละ 75.00, 0 และ 0 ตามลำดับ

ในภาพรวมของกรุงเทพมหานคร ปัจจัยเชิงพื้นที่ด้านการพัฒนาการคมนาคมมีผลต่อการโจรกรรมมากที่สุดร้อยละ 100 ของการโจรกรรมรถยนต์ทุกเขตทั้งหมด รองลงมาเป็นปัจจัยด้านจำนวนและความหนาแน่นของประชากร การใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบ แหล่งเสื่อมโทรม และอาบอบนวดร้อยละ 70, 50, 6.67 และ 3.33 ตามลำดับ

#### สรุปปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมในกรุงเทพมหานคร

1) ปัจจัยเชิงพื้นที่ด้านจำนวนและความหนาแน่นของประชากร จากการศึกษาพื้นที่ตัวอย่างพบว่า จำนวนประชากรมากการเกิดโจรกรรมรถยนต์ก็จะมากตามด้วย เช่น ประชากรย่านต่อ

เมืองมากที่สุดจำนวนการเกิดโรครวมก็มากเป็นลำดับแรกตามไปด้วยส่วนความหนาแน่นของประชากร มากน้อยไม่ส่งผลมากนักต่อจำนวนการเกิดการโรครวมรถยนต์ ข้อสังเกต ความหนาแน่นของประชากรเป็นค่าได้จากการนำจำนวนประชากรหารด้วยขนาดพื้นที่ จะได้ค่าเฉลี่ยของความหนาแน่นของทั้งพื้นที่ ถ้าพื้นที่มากประชากรน้อยจะทำให้ความหนาแน่นของประชากรน้อยไปด้วย เช่นเขตสถานีตำรวจมีบุรีมีความหนาแน่นของประชากรน้อย แต่ด้านการโรครวมรถยนต์กลับมีมากถึง 36 ราย ทั้งนี้เพราะจุดที่รถยนต์หายส่วนมากจะอยู่ในเขตชุมชนหนาแน่น ตามพื้นที่เกษตรกรรมไม่หาย ดังนั้นจึงเป็นผลที่ความหนาแน่นของประชากรมากน้อย ไม่ส่งผลมากนักต่อจำนวนการเกิดการโรครวมรถยนต์

2) แหล่งเสื่อมโทรมในชุมชนเมือง จากการศึกษาพื้นที่ตัวอย่าง พบว่า แหล่งเสื่อมโทรมในชุมชนมากจะเกิดการโรครวมรถยนต์น้อย จากผลการศึกษา โชนในเมืองมีแหล่งเสื่อมโทรมมาก (ชุมชนแออัด) จำนวนคดีการโรครวมรถยนต์กับไม่มากตาม ส่วนเขตต่อเมืองแหล่งเสื่อมโทรมน้อยกลับมีการเกิดคดีโรครวมรถยนต์มาก และ โชนชานเมืองแหล่งเสื่อมโทรมน้อยกลับมีคดีการโรครวมมาก

3) สถานบริการอาบ อบ นวดจากการศึกษาพื้นที่ตัวอย่าง พบว่า พื้นที่ใดมีอาบอบนวดมากจะเกิดการโรครวมไม่มากตาม แต่กลับเป็นพื้นที่ที่มีอาบอบนวดระดับปานกลาง จะมีการเกิดโรครวมสูง ในการศึกษาจะพบมากและเกิดการโรครวมในเขตเมืองชั้นในมากที่สุด

4) การพัฒนาด้านระบบการคมนาคม จากการศึกษาพื้นที่ตัวอย่าง พบว่า การคมนาคมสะดวกมีผลต่อการเกิดโรครวมรถยนต์มากที่สุด เนื่องจากสามารถลำเลียงรถที่โรครวมได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว เป็นผลให้พื้นที่ใดมีถนนเข้าถึงการเดินทางสะดวก โรครวมรถยนต์จะมากตามไปด้วย ในเขตเมืองชั้นในมีการเกิดโรครวมจะอยู่ไม่ไกลจากทางขึ้นลงทางด่วน และการโรครวมรถยนต์เกือบทั้งหมดใช้ทางด่วนในการลำเลียงรถยนต์ออกสู่เมือง เพราะการเดินทางได้อย่างรวดเร็วและตำรวจไม่มีการตั้งด่านตรวจ ส่วนโชนต่อเมืองจะมีการพัฒนาระบบคมนาคมทั้งทางด่วนและทางปกติ หลายเส้นทางมีการเชื่อมต่อเป็นระบบโครงข่ายที่ดี สามารถเข้าออกได้สะดวก การเกิดโรครวมรถยนต์จะกระจายตัวอยู่ทั่วไป ในที่การคมนาคมเข้าถึงสะดวก

5) การใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบ จากการศึกษาพื้นที่ตัวอย่างพบว่ามีเกิดโรครวมรถยนต์ในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบไม่มากนัก แต่ทุกพื้นที่จะต้องมีทางออกสู่ถนนที่สามารถหลบหนีได้สะดวก และจากการศึกษาพบว่าการเสี่ยงต่อการเกิดโรครวมในพื้นที่พักอาศัย กับย่านพาณิชยกรรมมีความเสี่ยงต่อการเกิดโรครวมเป็นอย่างยิ่ง

## บทที่ 6

### ข้อจำกัด แนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์

ในการศึกษา “ข้อจำกัดและแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์” ผู้วิจัยได้ศึกษาในรูปแบบของการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นเครื่องมือ กับกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้เชี่ยวชาญด้านคดีโจรกรรมรถยนต์ จำนวน 30 ราย จากสถานีตำรวจ ตัวอย่างจำนวน 12 แห่ง ดังรายละเอียดตารางที่ 6.1

ตารางที่ 6.1 จำนวนกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจในการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	สถานีตำรวจนครบาล	จำนวนตัวอย่าง/คน
1	พญาไท	4
2	ประชาชื่น	2
3	บางซื่อ	2
4	เตาปูน	2
5	ห้วยขวาง	2
6	ทองหล่อ	1
7	โชคชัย	5
8	ตลิ่งชัน	3
9	บางเขน	2
10	หัวหมาก	2
11	บางเสาธง	1
12	มีนบุรี	4
	<b>รวม</b>	<b>30</b>

จากตารางที่ 6.1 จะเห็นได้ว่าการคัดเลือกสถานีตำรวจ และจำนวนตัวอย่างแต่ละสถานีนั้น มีลักษณะเดียวกันกับการเลือกกลุ่มตัวอย่างคนร้าย ทั้งนี้จะทำให้งานวิจัยมีความสอดคล้องกัน และสามารถเสริม และเติมเต็มให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ในการศึกษา “ข้อจำกัดและแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์” ผู้ศึกษาได้จำแนกรายละเอียดหัวข้อหลักในการนำเสนอ โดยแบ่งออกเป็น

- 6.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- 6.2 ข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาโจรกรรมรถยนต์
- 6.3 ข้อจำกัดด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม
- 6.4 แนวทางการป้องกัน และการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์
- 6.5 แนวทางการป้องกัน และแก้ไขปัญหพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์

#### 6.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ก่อนที่จะนำเสนอข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในประเด็นหลักต่างๆ นั้น ผู้ศึกษาขอแนะนำรายละเอียดข้อมูลเบื้องต้นของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ให้สัมภาษณ์ เพื่อให้เห็นถึงข้อมูลส่วนบุคคล พร้อมทั้งระบะการทำงานด้านการสืบสวนสอบสวนคดีโจรกรรมรถยนต์ และจำนวนคดีที่เคยรับผิดชอบ เพื่อแสดงให้เห็นถึงความรู้ และความเชี่ยวชาญในคดีโจรกรรม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 6.2 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน = 30 คน	ร้อยละ
1. อายุ		
- ตั้งแต่ 25-35 ปี	13	43.33
- 36-45 ปี	7	23.33
- 46 ปีขึ้นไป	10	33.34
2. ยศ/ตำแหน่ง		
- สิบตำรวจโท	4	13.33
- สิบตำรวจเอก	3	10.00
- จำสิบตำรวจ	10	33.33
- ดาบตำรวจ	8	26.67
- ร้อยตำรวจโท	5	16.67
3. ระดับการศึกษา		
- มัธยมศึกษา	14	46.67
- ปวช	2	6.67
- อนุปริญญา	4	13.33
- ปริญญาตรี	10	33.33
4. อายุราชการ		
- ตั้งแต่ 1-10 ปี	14	46.67
- 11-20 ปี	9	30.00
- 21-30 ปี	5	16.67
- 31 ปีขึ้นไป	2	6.66
5. ระยะเวลาที่ทำงานด้านการสืบสวนสอบสวน คดีโจรกรรมรถยนต์		
- ตั้งแต่ 1-5 ปี	7	23.33
- 6-10 ปี	12	40.00
- 11-15 ปี	6	20.00
- 16 ปีขึ้นไป	5	16.67
6. จำนวนคดีโจรกรรมรถยนต์ที่เคยรับผิดชอบ		
- ตั้งแต่ 1-50 คดี	11	36.67
- 51-60 คดี	6	20.00
- 61-70 คดี	3	10.00
- 71 คดีขึ้นไป	10	33.33



จากตารางที่ 6.2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วงระหว่าง 25-35 ปี ร้อยละ 43.33 รองลงมาอยู่ในช่วง 46 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 33.34 และระหว่าง 36-45 ปี ร้อยละ 23.33

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มียศจ่าสิบตำรวจ ร้อยละ 33.33 รองลงมาคือ ยศดาบตำรวจ ร้อยละ 26.67 และร้อยตำรวจโท ร้อยละ 16.67 ตามลำดับ

การศึกษาของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 46.67 รองลงมาคือ ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 33.33 และอนุปริญญา ร้อยละ 13.33 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุราชการ อยู่ในช่วง 1-10 ปี ร้อยละ 46.67 รองลงมาอยู่ในช่วง 11-20 ปี ร้อยละ 30 และ 21-30 ปี ร้อยละ 16.67 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระยะเวลาการทำงานด้านการสืบสวนสอบสวนคดีโจรกรรมรถยนต์ อยู่ในช่วง 6-10 ปี ร้อยละ 40 รองลงมาอยู่ในช่วง 1-5 ปี ร้อยละ 23.33 และ 16 ปีขึ้นไป ร้อยละ 16.67 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยรับผิดชอบคดีโจรกรรมรถยนต์ อยู่ในช่วง 1-50 คดี ร้อยละ 36.67 รองลงมาอยู่ในช่วง 71 คดีขึ้นไป ร้อยละ 33.33 และ 51-60 คดี ร้อยละ 20 ตามลำดับ

## 6.2 ข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาโจรกรรมรถยนต์

การปราบปรามปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ในปัจจุบันมีแนวโน้มสูงขึ้น เนื่องจากรูปแบบการกระทำความผิดมีความสลับซับซ้อนเป็นขบวนการ และมีข้อจำกัดมากมายในการปราบปรามปัญหาการโจรกรรม อันส่งผลให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นไปด้วยความยากลำบากมากขึ้น

ในการศึกษา “ข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาโจรกรรมรถยนต์” ผู้วิจัยจึงได้นำเสนอให้เห็นถึงข้อจำกัดต่างๆ ที่เป็นปัญหาอุปสรรคในการป้องกันปราบปรามปัญหาการโจรกรรมที่เกิดขึ้นในทัศนะของเจ้าหน้าที่ตำรวจกลุ่มตัวอย่าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 6.2.1 ข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาโจรกรรมรถยนต์

ตารางที่ 6.3 ลำดับความคิดเห็นเรื่องข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาโจรกรรมรถยนต์

ลำดับ	ข้อจำกัดในการปราบปราม ปัญหาโจรกรรมรถยนต์	จำนวน / คำตอบ	ร้อยละ
1	การโจรกรรมรถยนต์มีอัตราค่าตอบแทนสูง	24	18.90
2	ความอ่อนแอของกฎหมาย	20	15.74
3	ปัญหาด้านเศรษฐกิจ	17	13.38
4	ความประมาทของเจ้าของรถ	15	11.81
5	การพัฒนาทักษะรูปแบบการโจรกรรมของคนร้าย	10	7.88
6	การขาดความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ	9	7.08
7	การดำเนินการทางทะเบียนของกรมการขนส่งไม่ เข้มงวดเพียงพอ	7	5.52
8	การขาดบุคลากรและผู้เชี่ยวชาญ	6	4.73
9	ตลาดการซื้อขายขยายวงกว้าง	6	4.73
10	การขาดจรรยาบรรณ	5	3.94
11	ความต้องการ และความร่วมมือจากประเทศเพื่อนบ้าน (ชายแดน)	4	3.14
12	งบประมาณในการติดตามจับกุมมีไม่เพียงพอ/ไม่มี	2	1.57
13	รถยนต์ที่แจ้งไม่ได้หายจริง	2	1.58
	รวม	127	100.00

จากตารางที่ 6.3 แสดงให้เห็นลำดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจในเรื่องข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาโจรกรรมรถยนต์ โดยอันดับแรกเป็นข้อจำกัดเรื่อง ของอัตราค่าตอบแทนที่สูงจากการโจรกรรม ร้อยละ 18.90 รองลงมาคือ ความอ่อนแอของกฎหมายร้อยละ 15.74 และปัญหาด้านเศรษฐกิจ ร้อยละ 13.38 เรียงลำดับตามตารางด้านบน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 1. การโจรกรรมรถยนต์มีอัตราค่าตอบแทนสูง

กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาโจรกรรม มีผลสืบเนื่องมาจาก อัตราค่าตอบแทนในการจำหน่ายรถยนต์ที่ได้จากการโจรกรรมที่มีอัตราค่อนข้างสูง ที่จูงใจให้คนร้ายก่อการโจรกรรม มีต้นทุนน้อย แต่ได้ผลตอบแทนมาก และ

ค้ำค่าเสี่ยงในการกระทำความผิด ผู้ร่วมกระทำความผิดก็น้อย ผู้ร่วมมีผลประโยชน์ และ โอกาสหักหลังกันระหว่างผู้กระทำความผิดไม่มาก โดยส่วนมากราคาจะอยู่ประมาณ 80,000 - 300,000 บาทต่อกัน แล้วแต่ยี่ห้อ ซึ่งสามารถทำรายได้ ได้ดีกว่าประกอบอาชีพอื่นๆ

## 2. ความอ่อนแอของกฎหมาย

กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ความเห็นว่า การที่คนร้ายกล้าที่จะโจรกรรมรถยนต์โดยไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายนั้น เกิดจากตัวกฎหมาย ที่มีมาตรการการลงโทษ และมีบทกำหนดโทษน้อย และเบา ผู้กระทำความผิดพันโทษมาจึงมีแนวโน้มกลับไปโจรกรรมซ้ำอีก นอกจากนี้ยังเป็นการเพิ่มจำนวนผู้กระทำความผิด และปริมาณการโจรกรรมให้เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จึงควรให้มีการลงโทษสถานหนัก และ ให้มีการชดใช้ทางคดีแพ่ง ซึ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง หลังจากที่ได้รับโทษทางอาญาเช่นถูกจำคุก หรือ กักขัง แล้วเป็นต้น

นอกจากนี้ กฎหมายยังมีช่องว่าง เอื้อประโยชน์แก่ผู้กระทำความผิด และไม่เอื้ออำนวยต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ เช่น การขอยกค้ำ มีขั้นตอนยุ่งยาก และใช้เวลานาน ทำให้ลดโอกาสการตรวจสอบผู้ต้องสงสัย ซึ่งในบางครั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจรู้ว่าคนที่อยู่ซึ่งหน้าเป็นผู้กระทำผิด เห็นของกลางอยู่กับผู้ต้องสงสัย แต่ไม่สามารถจับได้ เนื่องจากยังไม่มีหมายจับ จะค้นบ้านหรืออยู่ซ่อมรถก็ต้องมีหมายค้นของศาล เป็นการง่ายต่อการที่ผู้ต้องสงสัยจะหลบหนี และยากต่อการติดตาม

ผู้เกี่ยวข้องกับการโจรกรรมรถบางส่วน สามารถหาช่องว่างหลุดรอดเงื้อมือกฎหมายไปได้ ไม่สามารถจับรวบผู้กระทำความผิดทั้งหมดได้ ต้องรอพยานหลักฐานที่เชื่อมโยงถึงถึงจะเข้าจับกุมได้ และเจ้าหน้าที่ตำรวจเองก็ไม่กล้าที่จะทำการรุนแรงกับกลุ่มคนร้าย เนื่องจากกลัวถูกตรวจสอบ และกลับต้องถูกลงโทษทัณฑ์เสียเอง ทั้งที่เป็นคนทำงาน ทำให้เสียกำลังใจ

## 3. ปัญหาด้านเศรษฐกิจ

กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า ปัญหาเศรษฐกิจ เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดการโจรกรรมรถยนต์ ซึ่งโดยส่วนใหญ่ผู้ร้ายจะมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจ และครอบครัวที่ไม่ดี ขาดแคลน ไม่สามารถมีการศึกษาที่สูงได้ จึงไม่สามารถหางานทำที่ดีได้ ส่งผลให้เกิดความยากจน การโจรกรรมรถยนต์ มีการลงทุนน้อย แต่ได้เงินตอบแทนมาก และค้ำค่าเสี่ยงในการกระทำความผิด ผู้ร่วมกระทำความผิดก็น้อย ตัวแบ่งเงิน และ โอกาสหักหลังกันระหว่างผู้กระทำความผิดไม่มาก

## 4. ความประมาทของเจ้าของรถ

ความประมาทของเจ้าของรถยนต์ เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การโจรกรรมเกิดบ่อยครั้ง ทั้งนี้เนื่องจากไม่คิดว่าจะถูกโจรกรรม จึงไม่มีการป้องกัน ไม่ติดตั้งอุปกรณ์ล็อกรถ หรือ อุปกรณ์ป้องกันรถให้ดี รถจึงถูกโจรกรรมได้ง่าย

### 5. การพัฒนาทักษะรูปแบบการโจรกรรมของคนร้าย

กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่า ปัจจุบัน คนร้าย หรือกลุ่มคนร้ายโจรกรรมรถยนต์มีการพัฒนาตามเทคโนโลยีสมัยใหม่ ที่มีลักษณะ และรูปแบบการโจรกรรมที่แปลกใหม่ หลากหลายขึ้นเข้ามาใช้ ดังนั้นตำรวจจึงต้องศึกษาตามคดีที่เกิดขึ้นตลอดเวลาว่ามีการพัฒนาไปอย่างไร บางครั้งติดตามไม่ทันทำให้เสียเวลา ยากต่อการติดตามคนร้าย ตลอดจนยากต่อการหาพยานหลักฐานที่เชื่อมโยงถึง

### 6. การขาดความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ

ปัจจุบัน ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งเทคโนโลยีในการนำมาประยุกต์ใช้กับงานด้านนี้ยังไม่มีเพียงพอ ตำรวจต้องพึ่งหน่วยงานอื่นๆ จึงทำให้การประสานงานในบางครั้งเกิดความยุ่งยาก และล่าช้า ทำให้เกิดความล่าช้าในการสืบสวน และจับกุม ดังนั้นจึงควรจัดทำให้ตำรวจมีศักยภาพดำเนินการได้เอง จะมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงกว่าที่เป็นอยู่มาก

### 7. การดำเนินการทางทะเบียนของกรมการขนส่งไม่เข้มงวดเพียงพอ

การดำเนินการทางทะเบียนของกรมการขนส่งปัจจุบัน ยังไม่เข้มงวดในการตรวจสอบควบคุมความเสี่ยง และความเสียหายที่จะเกิดขึ้นมากพอ ทำให้มีการนำรถยนต์ไปสวมซอกได้ง่าย

### 8. การขาดบุคลากรและผู้เชี่ยวชาญ

ปัญหาการขาดบุคลากรผู้เชี่ยวชาญ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การทำงานของสำนักงานตำรวจล่าช้า ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญหรือชำนาญการเป็นพิเศษด้านการจับกุมคดีโจรกรรมรถยนต์ ไปทำงานด้านอื่นกันมาก บางส่วนลาออก และเกษียณ ทำให้ขาดข้อมูลข่าวสารของกลุ่มขบวนการโจรกรรม

นอกจากนี้การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจยังขาดความรู้ความสามารถเฉพาะทาง บางครั้งตรวจรถที่ถูกโจรกรรมมา แต่ไม่ทราบว่าเป็นรถที่ถูกโจรกรรม ซึ่งกล่าวได้ว่า ปัจจุบันขีดความสามารถของตำรวจทั่วไป ตลอดจนความรู้เฉพาะทางยังมีน้อยมาก ู้ไม่เท่าทันคนร้าย ต้องอาศัยตำรวจที่มีความชำนาญเฉพาะทางจึงจะติดตามคนร้ายทัน ซึ่งตำรวจที่มีความรู้เฉพาะทางมีจำนวนจำกัด บางทีถูกโยกย้ายไปรับผิดชอบงานอย่างอื่นที่ไม่เกี่ยวกับการโจรกรรมรถยนต์

### 9. ตลาดการซื้อขายขยวงกว้าง

ตลาดการซื้อขายขยวงกว้างขึ้น ไม่แต่เพียงตลาดในประเทศเท่านั้น ที่ทำรายได้ดีให้กับคนร้าย ปัจจุบันตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านก็เป็นที่น่าสนใจ ซึ่งได้แก่ ลาว พม่า และกัมพูชา ซึ่งประเทศเหล่านี้มีความต้องการรถยนต์สูง แต่ระบบการปกครองประเทศ ไม่เอื้ออำนวยต่อการจำหน่ายรถต่างๆ จึงทำให้มียอดการสั่งซื้อรถยนต์จากการโจรกรรมมาก

## 10. การขาดจรรยาบรรณ

การขาดจรรยาบรรณของผู้ประกอบการ และการขาดจรรยาบรรณของเจ้าของรถ เป็นสาเหตุที่ทำให้ยอดการแจ้งรถสูญหายเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการขายรถยนต์ มุ่งหวังแต่จะทำยอดขายแข่งขันกันเอง โดยปราศจากการที่จะป้องกันเหตุที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ระบบการป้องกันรถหาย ไม่สามารถใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพได้จริง ซึ่งในบางครั้งผู้ที่อยู่บริษัทค้าขายรถ สมรู้ร่วมคิดเป็นคนร้ายเอง

นอกจากนี้เจ้าของรถยนต์ หรือผู้ครอบครองรถเองยังนำรถไปขายต่อ หลังจากนั้นก็ไปแจ้งหายกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เมื่อตำรวจรับแจ้งความรถยนต์สูญหายแล้ว คนร้ายก็นำหลักฐานไปยื่นต่อบริษัทไฟแนนซ์ที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ บริษัทไฟแนนซ์ที่เป็นผู้รับประกันภัย ในทางประกันภัย ก็จะเรียกค่าเสียหายต่อจาก บริษัทประกันภัย ชั้น 1 ที่ทำไว้ตอนเช่าซื้อรถที่ต้องรับผิดชอบกรณีรถหาย คนร้ายจึงได้รับประโยชน์จากการเช่าซื้อแล้วแจ้งหาย แล้วนำไปขายต่อบริษัทไฟแนนซ์ ซึ่งไม่เป็นการเสียประโยชน์แต่อย่างใด

## 11. ความต้องการ และความร่วมมือจากประเทศเพื่อนบ้าน (ชายแดน)

ความต้องการของประเทศเพื่อนบ้าน ที่มีระบบการปกครองของประเทศไม่เอื้ออำนวย การซื้อขายรถยนต์ในประเทศมีความยากลำบาก จึงมีความต้องการรถที่โจรกรรมจากประเทศไทยมาก เกิดการลักลอบนำรถออกไปนอกประเทศ ซึ่งได้แก่ ชายแดนด้านประเทศลาว กัมพูชา และพม่า กอปรกับเขตติดต่อกันสามารถขับรถออกไปได้สะดวก โดยเฉพาะหน้าแล้ง

นอกจากนี้การขาดความร่วมมือจากประเทศเพื่อนบ้าน (ชายแดน) ยังเป็นอุปสรรคที่ทำให้การติดตามรถยนต์สูญหาย ใช้เวลานาน และล่าช้า เนื่องจากไม่สามารถประสานงานได้ราบรื่น เอื้อประโยชน์ต่อผู้กระทำความผิด และทำให้การสืบสวนติดตามจับกุมยาก

## 12. งบประมาณในการติดตามจับกุมมีไม่เพียงพอ/ไม่มี

กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ความเห็นว่า งบประมาณในการติดตาม และจับกุมคนร้าย หรือสืบสวนขยายผลมีน้อยมาก บางครั้งไม่มี การสืบสวนติดตามคนร้ายมีความเกี่ยวเนื่องกันหลายพื้นที่ ตั้งแต่จุดเกิดเหตุ จนรถเดินทางไปพื้นที่เกี่ยวเนื่องต่างๆ และต้องมีการเดินทางติดตามรถไปหลายพื้นที่ นอกจากนี้ การสืบสวน และปราบปราม ต้องใช้ผู้มีความรู้เฉพาะทาง ประกอบกับเชื่อมโยงพื้นที่กว้างไกล และอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการติดตามการโจรกรรมไม่มีรองรับ สิ่งเหล่านี้ล้วนแต่มีค่าใช้จ่ายที่สูงทั้งสิ้น จึงต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก แต่ปัจจุบัน มีงบประมาณสนับสนุนในส่วนนี้น้อยมาก

## 13. รถยนต์ที่แจ้งไม่ได้หายจริง

กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกล่าวว่า การสืบสวนบางครั้ง เกิดปัญหาตรงรถยนต์ที่แจ้งหาย ไม่ได้หายจริง แต่เจ้าของรถที่เช่าซื้อยังคาวนแล้วยังผ่อนไม่หมดนำไปขายเอง แล้วแจ้งว่ารถหาย

ให้ประกันภัยต้องรับผิดชอบจ่ายเงินให้บริษัทไฟแนนซ์ จึงเสียแค่เงินค่านำเพียงเล็กน้อย และได้เงินจากการขายรถ เจ้าของไม่ต้องรับผิดชอบอะไร การสืบสวนจึงทำได้ค่อนข้างยาก

### 6.3 ข้อจำกัดด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจลงมือโจรกรรมของคนร้ายนั้น มีสาเหตุจากสภาพแวดล้อม และพื้นที่ที่เอื้อต่อการโจรกรรมเป็นสำคัญ ซึ่งพบว่าพื้นที่ในกรุงเทพมหานคร ยังมีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม และข้อจำกัดด้านพื้นที่นี้เอง ที่เป็นเหตุจูงใจให้คนร้ายก่อการโจรกรรมเพิ่มปริมาณมากขึ้นทุกวัน

ในการศึกษา “ข้อจำกัดด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม” ผู้วิจัยจึงได้นำเสนอให้เห็นถึงข้อจำกัดด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม ในทัศนะของเจ้าหน้าที่ตำรวจกลุ่มตัวอย่าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

**ตารางที่ 6.4** ลำดับความคิดเห็นเรื่อง ข้อจำกัดด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ลำดับ	ข้อจำกัดด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม	จำนวน / คำตอบ	ร้อยละ
1	สถานที่เสี่ยง	25	26.60
2	สภาพแวดล้อมบริเวณที่จอดรถ	22	23.40
3	จำนวนประชากร	19	20.22
4	การพัฒนาด้านระบบคมนาคม	17	18.08
5	การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม	11	11.70
	รวม	94	100.00

จากตารางที่ 6.4 แสดงให้เห็นลำดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจในเรื่องข้อจำกัดที่ส่งผลให้พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม โดยอันดับแรกคือ สถานที่เสี่ยง ร้อยละ 26.60 รองลงมาคือ สภาพแวดล้อมบริเวณที่จอดรถ ร้อยละ 23.40 และจำนวนประชากร ร้อยละ 20.22 เรียงลำดับตามตารางด้านบน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 1. สถานที่เสี่ยง

กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า สาเหตุ และข้อจำกัดที่ทำให้พื้นที่มีความเสี่ยงนั้น ส่วนมากเป็นพื้นที่มีอยู่ช่อมรถ สถานที่รับจ่านารถ และบ่อนการพนัน เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้พื้นที่ที่มีความเสี่ยงจะอยู่ทั้งใจกลางเมือง และชานเมือง โดยชานเมืองจะมีความเหมาะสมกับการนำของกลาง(รถที่โจรกรรม)หลบหนี ไปยังจังหวัดใกล้เคียง ส่วนพื้นที่ใจกลางเมือง หรือในเมือง รถมาก ชุมชนมีความหนาแน่น ก็มีโอกาสเกิดการโจรกรรมได้มากเช่นกัน

ตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจบางกลุ่มกล่าวว่า พื้นที่ที่ดูไม่น่ามีความเสี่ยงก็เป็นพื้นที่ที่เสี่ยงได้เช่น ตามห้างสรรพสินค้าที่มีรถจอดเป็นจำนวนมาก ตำรวจเข้าไปตรวจตราน้อย หรือแม้แต่ย่านที่พักตำรวจ (แฟลต) ก็ยังสามารถเกิดการโจรกรรมได้

## 2. สภาพแวดล้อมบริเวณที่จอดรถ

กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า สาเหตุ และข้อจำกัดที่ทำให้พื้นที่ที่มีความเสี่ยงนั้น สภาพแวดล้อมบริเวณที่จอดรถ เช่น มีแสงสว่างไม่ทั่วถึง ทำให้พื้นที่นั้นเปลี่ยวหรือรกร้าง และถ้ายังไม่มีการรักษาความปลอดภัยด้วยแล้ว จะมีโอกาสให้ผู้กระทำความผิดกล้าที่จะลงมือกระทำความผิด

## 3. จำนวนประชากร

กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ความเห็นว่า สาเหตุ และข้อจำกัดที่ทำให้พื้นที่มีความเสี่ยง อีกสาเหตุคือ จำนวนประชากร ซึ่งทำให้พื้นที่เป็นแหล่งชุมชนแออัด เป็นที่แฝงตัวของกลุ่มคนร้ายเป็นอย่างดี ท่าเล และสภาพแวดล้อม เป็นเหตุจูงใจให้เกิดการโจรกรรม นอกจากนี้การมีประชากรอยู่อาศัยจำนวนมาก และหนาแน่น ยังก่อให้เกิดการประกอบธุรกิจในพื้นที่เป็นจำนวนมาก ปริมาณคนเข้าออกในพื้นที่สูง คนร้ายจึงแฝงตัวเข้าไปในพื้นที่ได้ง่าย

## 4. การพัฒนาด้านระบบคมนาคม

กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ความเห็นว่า สาเหตุ และข้อจำกัดที่ทำให้พื้นที่มีความเสี่ยง เกิดจากการพัฒนาด้านระบบคมนาคม เนื่องจาก โดยปกติผู้ร้ายมักขับรถที่ได้จากการโจรกรรมไปขาย หรือส่งต่อคนกลางด้วยตนเอง จึงต้องพิจารณาเส้นทางที่ใช้ออกจากกรุงเทพฯ ที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยจากการจับกุม ซึ่งปัจจุบัน เส้นทางคมนาคมส่วนใหญ่มีความสะดวก รวดเร็ว โดยเฉพาะบนทางด่วนพิเศษที่ปลอดภัยจากการตั้งด่านตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จึงเอื้ออำนวยต่อการโจรกรรม ซึ่งส่วนใหญ่เส้นทางที่คนร้ายใช้หลบหนี มักเป็นเส้นทางที่เป็นรอยต่อกับปริมณฑล จะสะดวกต่อการหลบหนี

## 5. การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม

กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ความเห็นว่า สาเหตุ และข้อจำกัดที่ทำให้พื้นที่มีความเสี่ยง เกิดจากการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไม่เหมาะสม ปะปนกัน เช่น ย่านที่พักอาศัยแออัด (สลัม) อยู่ร่วมกับย่านประกอบธุรกิจ ทำให้สภาพแวดล้อมของชุมชนเสื่อมโทรม นอกจากนี้ย่านสลัมยังเป็นแหล่งรวมของคนร้าย จึงทำให้คนร้ายสามารถแทรกซึมเข้ามาก่อการโจรกรรมได้ง่าย ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างไม่เหมาะสมข้างต้น พบมากในชุมชนเมืองของกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน

## 6.4 แนวทางการป้องกัน และการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์

การป้องกัน และแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้อง และจำเป็นต้องประสานความร่วมมือหลายฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องโดยตรง นั่นคือ สำนักงาน

ตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ รวมทั้งเจ้าของทรัพย์สิน และหน่วยงานเอกชนที่เกี่ยวข้อง ร่วมกันหาแนวทางป้องกัน และร่วมปฏิบัติอย่างจริงจัง จึงจะส่งผลให้ปริมาณการโจรกรรมรถยนต์ที่เกิดขึ้นลดน้อยลง

ในการศึกษา “แนวทางการป้องกัน และการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์” ผู้วิจัยจึงได้นำเสนอให้เห็นลำดับความสำคัญของการป้องกัน และแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น จากการสัมภาษณ์ ตำรวจกลุ่มตัวอย่าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

**ตารางที่ 6.5** ลำดับความคิดเห็นเรื่อง แนวทางการป้องกัน และการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ลำดับ	แนวทางการป้องกัน และการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์	จำนวน / คำตอบ	ร้อยละ
1	ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เพื่อตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา	23	18.11
2	เพิ่มกฎหมายและอัตราค่าลงโทษให้สูง	21	16.54
3	เพิ่มกฎระเบียบการโอนรถ หรือจดทะเบียนรถให้มากขึ้น	19	14.96
4	เพิ่มจำนวนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจดูแลรับผิดชอบ	18	14.17
5	ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน และองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	16	12.60
6	มีระบบการป้องกัน และ รักษาความปลอดภัย	14	11.02
7	จัดระบบข้อมูลข่าวสารการโจรกรรมให้เป็นระบบ	9	7.09
8	ประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อป้องกันปราบปราม	7	5.51
	รวม	127	100.00

จากตารางที่ 6.5 แสดงให้เห็นลำดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจในเรื่อง แนวทางการป้องกัน และการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ โดยอันดับแรกคือ ควรประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้เพื่อตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา ร้อยละ 17.56 รองลงมาคือ เพิ่มกฎหมายและอัตราค่าลงโทษให้สูง ร้อยละ 16.03 และเพิ่มกฎระเบียบการโอนรถ หรือจดทะเบียนรถให้มากขึ้นร้อยละ 14.50 เรียงลำดับตามตารางด้านบน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 1. ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เพื่อตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา

เจ้าหน้าที่ตำรวจกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความเห็นว่า การป้องกัน และแก้ไขปัญหาการโจรกรรมให้ถูกต้องนั้น ต้องเกิดจากความตระหนักของประชาชน และองค์กรที่มีส่วนร่วมให้เข้าใจกับปัญหา และร่วมแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะประชาชนทั้งเจ้าของทรัพย์สิน และผู้ที่อยู่ใกล้ชิดจึงให้ความสำคัญมากกว่านี้ คนส่วนใหญ่ชอบคิดว่าเป็นปัญหาไกลตัว เนื่องจากไม่เคยประสบเหตุการณ์



รทหาย เนื่องจากมีระบบป้องกันต่างๆ พอเกิดขึ้นแล้วแทบจะไม่มีโอกาสสามารถกลับคืนได้ เพราะคนร้ายมีความชำนาญมาก และมีการพัฒนารูปแบบ วิธี และเทคโนโลยีที่ใช้ตลอดเวลา นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องมีการประชาสัมพันธ์ เรื่องระบบป้องกันภัย และผลกระทบเมื่อเกิดรทหายขึ้นแก่ผู้เกี่ยวข้องทุกส่วน เช่น เจ้าหน้าที่ของรัฐ อุ้มอ้อมรถ ประชาชนทั่วไป จนถึงกลุ่มที่เสี่ยงต่อการถูกโจรกรรมรทต่างๆ

## 2. เพิ่มกฎหมายและอัตราการลงโทษให้สูง

จากที่กล่าวมาแล้วว่ากฎหมายในปัจจุบันมีความอ่อนแอ และเอื้อประโยชน์ต่อคนร้าย ดังนั้นควรเพิ่มบทลงโทษผู้กระทำความผิดและผู้เกี่ยวข้องที่รู้เห็นกับการลักโจรกรรมให้หนัก หรือมีกฎหมายเฉพาะ

## 3. เพิ่มกฎระเบียบการโอนรถ หรือจดทะเบียนรถให้มากขึ้น

การเพิ่มกฎระเบียบการโอนรถ หรือจดทะเบียนรถให้เคร่งครัด เป็นวิธีหนึ่งที่จะป้องกันเบื้องต้นต่อการสูญหายได้ ซึ่งปัจจุบัน กระบวนการ และขั้นตอนของโอนรถเจ้าหน้าที่ยังไม่ค่อยรัดกุมจริงจัง เมื่อคนร้ายโจรกรรมรถมา เอาไปสวมซากรถคันอื่นแล้วแจ้งย้าย เจ้าหน้าที่ขนส่งจะดูเอกสารประกอบตัวรถที่เป็นเอกสารถูกต้อง แล้วให้โอนทะเบียนรถไปจังหวัดอื่น รถที่ถูกโจรกรรมมาจึงถูกโอนไป และมีทะเบียนใหม่ เอกสารประกอบตัวรถใหม่ที่ถูกต้องทั้งหมด ทำให้การติดตาม หรือตรวจสอบยากขึ้น

## 4. เพิ่มจำนวนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจดูแลรับผิดชอบ

กลุ่มตัวอย่างกล่าวว่า การเพิ่มจำนวนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจก็เป็นเรื่องสำคัญ ในการติดตามจับกุมคนร้ายให้ครอบคลุมและทันทั่วถึง หรือ เพิ่มหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการโจรกรรมรถโดยเฉพาะขึ้น ก็จะสามารถทำงานได้รวดเร็วทันการณ์ขึ้น

## 5. ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน และองค์กรต่างๆที่เกี่ยวข้อง

จากที่กล่าวมาแล้วว่า การประสานความร่วมมือขององค์กรที่เกี่ยวข้องต่างๆ ยังมีความล่าช้า ไม่ทันต่อเหตุการณ์ ดังนั้นหน่วยงานของรัฐต่างๆ เช่นกรมการขนส่ง สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองด้านต่างๆกรมทางหลวง กรมการประกันภัยฯลฯ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ต้องประสานความร่วมมือกันในการลดปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ โดยทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ ด้วยความบริสุทธิ์ใจ จริงใจ และรวดเร็ว

## 6. มีระบบการป้องกัน และรักษาความปลอดภัย

ระบบการป้องกันรักษาความปลอดภัยเป็นเรื่องสำคัญมาก เบื้องต้นสามารถทำได้จริง โดยเริ่มจากเจ้าของทรัพย์สินควรติดสัญญาณกันขโมยเป็นอันดับแรก ถึงแม้จะแก้ไขปัญหาไม่ได้อย่างเด็ดขาด แต่เป็นการถ่วงเวลา และอาจเป็นตัวแปรทำให้คนร้ายคิดเปลี่ยนเหยื่อหรือเลือกรถคันใหม่ที่สามารถ

โครงการได้ง่ายกว่า ระบบการล็อกภายในรถ เช่น ล็อกเกียร์ ล็อกพวงมาลัย ล็อกล้อ ติดสัญญาณกันขโมย ถอดแบตเตอรี่รถ ติดสวิสต์สตาร์ทลับ การติดตั้งระบบบอกตำแหน่งรถหรือ GPS In Car หรือเลี้ยงสุนัขไว้ในบ้าน ก็มีความสำคัญเช่นกัน การมีระบบป้องกันการโจรกรรมรถที่ดี จะช่วยลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นได้ นอกจากนี้ทะเบียนรถยนต์เมื่อเลิกใช้รถแล้ว ควรยกเลิกห้ามนำกลับมาใช้อีก เพื่อป้องกันการสวมซากรถ

#### 7. จัดระบบข้อมูลข่าวสารการโจรกรรมให้เป็นระบบ

เจ้าหน้าที่ตำรวจควรจัดทำข้อมูลการข่าที่รวบรวม และข้อมูลต่างๆ ให้เป็นระบบสามารถเรียกใช้งานได้ทันที เพื่อเป็นการป้องกัน และปราบปรามการกระทำความผิดอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง

#### 8. ประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อป้องกันปราบปราม

การประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้าน จะมีส่วนช่วยกวดขัน และตรวจสอบรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม และนำไปขายออกนอกประเทศ ประสานงานเพื่อลงโทษผู้ซื้อชาวต่างชาติ แล้วนำรถที่ถูกโจรกรรมกลับคืนมา

### 6.5 แนวทางการป้องกัน และแก้ไขปัญหาพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์

การป้องกัน และแก้ไขปัญหาพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์ เป็นเรื่องที่สำคัญอย่างมากในการลดปริมาณการเกิดโจรกรรม ถึงแม้ว่าการป้องกันปัญหาเชิงพื้นที่จะเป็นเรื่องที่ใหญ่ และค่อนข้างปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมค่อนข้างยาก เนื่องจากลักษณะของเมืองกรุงเทพมหานคร มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องยาวนาน ทำให้การเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพต้องเป็นในลักษณะค่อยเป็นค่อยไปก็ตาม แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ดังนั้น แนวทางการป้องกัน และแก้ไขปัญหาเชิงพื้นที่ จึงควรถูกกำหนดขึ้นให้สามารถดำเนินการได้อย่างทันท่วงที เพื่อบรรเทาปริมาณการโจรกรรมให้เบาบางลง

ในการศึกษา “แนวทางการป้องกัน และแก้ไขปัญหาของพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์” ผู้วิจัยจึงได้นำเสนอให้เห็นลำดับความสำคัญของการป้องกัน และแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น จากการสัมภาษณ์ตำรวจกลุ่มตัวอย่าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ตารางที่ 6.6 ลำดับความคิดเห็นเรื่อง แนวทางการป้องกัน และแก้ไขปัญหาของพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์ของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ลำดับ	แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรม	จำนวน / คำตอบ	ร้อยละ
1	ตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด และตรวจสอบในพื้นที่ที่มีแนวโน้มเสี่ยง	22	24.44
2	จัดระบบการรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวด	20	22.22
3	เพิ่มศักยภาพเจ้าหน้าที่ตำรวจ	17	18.90
4	ให้ความสำคัญและมีนโยบายหรือมาตรการปราบปรามอย่างจริงจัง	13	14.44
5	มีการศึกษาพื้นที่ที่มีความเสี่ยงอย่างจริงจัง	10	11.11
6	จัดสรรงบประมาณเพิ่มขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหา	8	8.89
	รวม	90	100.00

จากตารางที่ 6.6 แสดงให้เห็นลำดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจในเรื่องแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาของพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรม โดยอันดับแรกคือ ควรตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด และตรวจสอบในพื้นที่ที่มีแนวโน้มเสี่ยง ร้อยละ 24.44 รองลงมาคือ จัดระบบการรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวด ร้อยละ 22.22 และเพิ่มศักยภาพเจ้าหน้าที่ตำรวจ ร้อยละ 18.90 เรียงลำดับตามตารางด้านบน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 1. ตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด และตรวจสอบในพื้นที่ที่มีแนวโน้มเสี่ยง

เจ้าหน้าที่ตำรวจควรตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด ในตรอก/ซอย หรือใกล้พื้นที่ที่มีสถิติรถหายบ่อยครั้ง และพื้นที่ที่มีแนวโน้มเสี่ยง เช่น เส้นทางเดินทางที่เชื่อมต่อกับปริมณฑล หรือจังหวัดที่ติดกับกรุงเทพมหานครให้เข้มงวดขึ้น โดยเปลี่ยนเวลา และจุดการตั้งด่านตลอดเวลา เพื่อป้องกันการคาดคะเนของคนร้ายในการเลี้ยงด่านที่มีลักษณะตายตัว หรือเป็นประจำ นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ที่ตั้งด่านควรเข้มงวดเรื่องการตรวจสอบเกี่ยวกับรถตำรวจไม่ใช่เรียกดูแต่ใบขับขี่ ซึ่งไม่มีส่วนช่วยในคดีโจรกรรมรถยนต์

#### 2. จัดระบบการรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวด

ประชาชนควรสังเกตและจดรถไว้ในที่ที่มีระบบความปลอดภัย หรือมีผู้ดูแลตลอดเวลา นอกจากนี้ควรมีไฟส่องสว่างบริเวณที่มีรถจอด และติดตั้งกล้องวงจรปิด เพื่อใช้เก็บเป็นพยานหลักฐาน ถ้ามีการแลกเปลี่ยน ลงทะเบียน จะเป็นการเพิ่มความปลอดภัย

หากมีความจำเป็นต้องจอดรถไว้บนถนนหน้าบ้าน ควรมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ฝ้าดูแลตลอดเวลา โดยประสานความร่วมมือกับเพื่อนบ้านใกล้เคียงที่ใช้รถ และจอดรถไว้ในลักษณะเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน เพื่อช่วยกันมีส่วนร่วมในการสอดส่องดูแล และช่วยกันออกค่าใช้จ่าย หรือ ค่าจ้างของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย

### 3. เพิ่มศักยภาพเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ควรตั้งหน่วยงานให้มีฐานที่มั่นคงขึ้นไม่ใช่แค่ชุดเฉพาะกิจ ในแบบที่เป็นอยู่ในปัจจุบันของกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่รับผิดชอบในพื้นที่กรุงเทพฯ และพื้นที่เกี่ยวเนื่องกับกรุงเทพฯ และควรจัดอบรมความรู้ เกี่ยวกับการโจรกรรมรถยนต์ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีศักยภาพในการถ่ายทอด และประชาสัมพันธ์ความรู้ และข้อควรระวังต่างๆ ถึงประชาชน เพื่อให้เจ้าของรถได้ใช้ความระมัดระวังมากขึ้น

### 4. ให้ความสำคัญและมีนโยบายหรือมาตรการปราบปรามอย่างจริงจัง

การป้องกันปัญหาจะเกิดเป็นรูปธรรมได้ ต้องเกิดจากนโยบายที่ชัดเจน ดังนั้นควรมีการให้ความสำคัญ และมีนโยบายหรือมาตรการปราบปรามอย่างจริงจัง

### 5. มีการศึกษาพื้นที่ที่มีความเสี่ยงอย่างจริงจัง

การศึกษาพื้นที่เสี่ยงมีความสำคัญ สถานีตำรวจพื้นที่ทุกพื้นที่ ควรกำหนดพื้นที่เสี่ยงภัยโดยดูจากสถิติความถี่ของการเกิดโจรกรรมว่า อยู่บริเวณใด แล้วจัดเจ้าหน้าที่ทั้งในและนอกเครื่องแบบ ออกตรวจ อย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ควรสืบสวนหาข่าวเชิงลึกกลุ่มคนร้ายอย่างเป็นทางการ เป็นกิจจะลักษณะ และเป็นการทำงานเชิงรุกมากขึ้น ไม่รอให้รณหายแล้วจึงตรวจสอบ

### 6. จัดสรรงบประมาณเพิ่มขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหา

ภาครัฐฯ ควรจัดสรรงบประมาณมากกว่าที่เป็นอยู่ในการสืบสวนปราบปรามการคดีลักโจรกรรมรถยนต์ เนื่องจากปัจจัยในการสนับสนุนให้การทำงานคล่องตัวนั้น ล้วนแต่ใช้งบประมาณทั้งสิ้น

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 7

### สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ เป็นอาชญากรรมเกี่ยวกับการประทุษร้ายทรัพย์สินอย่างหนึ่ง ถือเป็นปรากฏการณ์ที่ส่งผลร้ายสำหรับสังคมจนถึงได้ว่าเป็นปัญหาเก่าแก่และอยู่คู่กับสังคมมนุษย์มาตลอด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสังคมแบบเมืองขนาดใหญ่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลาย และมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วดังเช่น กรุงเทพมหานคร คงเป็นที่ยอมรับกันว่าแม้อาชญากรรมจะไม่สามารถจะกำจัดให้หมดไปจากสังคมได้ก็ตาม แต่การศึกษาเพื่อหาแนวทางป้องกัน หรือแนวทางปฏิบัติในการที่จะควบคุมอาชญากรรมก็ยังเป็นสิ่งที่ได้รับความสนใจ และพยายามหาทางแก้ไขจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อจะลด ปริมาณ อัตราการเกิด และความรุนแรงของอาชญากรรม ซึ่งหากประชาชนสามารถประกอบอาชีพและดำรงตนอยู่ในสังคมด้วยความสงบสุขปราศจากภัยอันตรายทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สินแล้ว ย่อมส่งผลให้การพัฒนาประเทศโดยส่วนรวมทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในปัจจุบัน รูปแบบของการโจรกรรมรถยนต์ได้เปลี่ยนแปลงไปจากอดีตอย่างเห็นได้ชัดตามพฤติกรรมการนิยมใช้ยานพาหนะ หรือรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นกว่าในอดีต โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตกรุงเทพมหานคร ในการศึกษาที่กล่าวมาข้างต้นเป็นการพยายามนำ ศาสตร์ 2 แขนงมาบรรจบและผสมผสานกันคือ นำศาสตร์ทางแขนงอาชญาวิทยามาพิจารณารูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ และนำศาสตร์แขนงผังเมืองมาเป็นตัววิเคราะห์ รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ กับปัจจัยเชิงพื้นที่(จำนวนและความหนาแน่นของประชากร,แหล่งเสื่อมโทรม,แหล่งอบายมุข,การเข้าถึงเส้นทางคมนาคม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน) อันจะนำมาซึ่งมาตรการในการแก้ปัญหา และแนวทางป้องกัน การโจรกรรมรถยนต์แนวใหม่อีกทางหนึ่ง

#### 7.1 สรุปผลงานวิจัย

ในการศึกษา “รูปแบบ และปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลการโจรกรรมรถยนต์” ผู้วิจัยได้ศึกษาในรูปแบบของการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบถึงรูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ อันได้แก่รูปแบบการโจรกรรม วิธีการโจรกรรม วิธีการหลบหนีการจับกุม วิธีการขนย้าย และเส้นทางที่ใช้ วิธีการดำเนินการกับรถยนต์ที่ได้มา รวมไปถึงการหาตลาดและการจำหน่าย เพื่อศึกษาลักษณะหรือปัจจัยต่างๆของพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ ในพื้นที่ที่ศึกษา และเพื่อเสนอแนวทางในการป้องกัน และมาตรการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ในพื้นที่ที่ทำการศึกษา

ผู้วิจัยได้แบ่งรายละเอียดของการเก็บข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ออกเป็น การสัมภาษณ์เชิงลึก เกี่ยวกับรูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ โดยเข้าไปเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างคนร้ายที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงในการสร้างรูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ของตนเองขึ้นมาตามสถิติคดีที่เกิดขึ้น ซึ่งน่าจะให้ประโยชน์อีกทางหนึ่งจากงานวิจัยชิ้นอื่นๆที่พบ ซึ่งจะใช้การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือผู้เสียหายที่เกี่ยวข้องทางคดีเพื่ออนุมานลักษณะการกระทำความผิดของคนร้ายแทน นอกจากนี้ยังสัมภาษณ์ในประเด็นความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการโจรกรรมรถยนต์โดยตรงถึง ข้อจำกัดในการจับกุมคนร้าย ปัจจัยเชิงพื้นที่ๆเสี่ยงต่อการโจรกรรม และแนวทางป้องกันแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ จากกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ที่มีความเชี่ยวชาญในคดีโจรกรรมรถยนต์ และที่สำคัญยังมีการนำข้อมูลทุติยภูมิมาประกอบการวิเคราะห์ในรูปแบบแผนที่ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS: Geographic Information System) โดยนำแผนที่ฐานเขตการปกครองของกรุงเทพมหานครซ้อนทับกับเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาล เพื่อพิจารณาข้อมูลเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ ได้แก่ จำนวน, ความหนาแน่นประชากร แหล่งเสื่อมโทรม แหล่งอบายมุข การเข้าถึงเส้นทางการคมนาคม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน พร้อมทั้งมีการเติมความสมบูรณ์ของเนื้อหาด้วย การสำรวจภาคสนามในปัจจัยเสี่ยงเชิงพื้นที่เพิ่มเติม ซึ่งผลของการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดสามารถสรุปได้ดังนี้

### 1) รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์

รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ ในกรณีไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน ที่คนร้ายนิยมใช้มากเป็นอันดับแรกคือ ใช้กุญแจมือ รองลงมาคือ ใช้คีมบิดขวงกุญแจ ลอกแบบกุญแจ ขโมยกุญแจในบ้านมาโจรกรรม และเจ้าของรถแจ้งหาย

ส่วนรูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ ในกรณีมีอุปกรณ์ป้องกัน ที่คนร้ายนิยมใช้มากเป็นอันดับแรก ใช้เลื่อยตัดอุปกรณ์ป้องกันขโมย รองลงมาคือ หยอดน้ำกรดลงรูดกุญแจ และมอมยาเหยื่อ

จากทั้ง 2 รูปแบบหลักข้างต้น แสดงให้เห็นว่ารูปแบบการโจรกรรมที่ใช้กับรถยนต์ ในกรณีไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน จะค่อนข้างมีหลากหลายวิธีกว่ารูปแบบรถยนต์ที่มีอุปกรณ์ป้องกัน ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าผู้ร้ายมักจะโจรกรรมรถยนต์ที่ไม่มีอุปกรณ์ป้องกันมากกว่า เนื่องจากใช้เวลานานในการโจรกรรมน้อยกว่า ซึ่งตรงกับรายงานของงานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถ กองบัญชาการตำรวจนครบาล (2546: 34) ที่ว่าการแก้ไขปัญหาโจรกรรมต้องเริ่มจากตัวเจ้าของทรัพย์สิน ในการสอดส่องดูแล โดยเฉพาะการติดอุปกรณ์ป้องกันขโมย ถึงแม้จะไม่สามารถป้องกันได้เต็มร้อยเปอร์เซ็นต์ แต่สามารถถ่วงเวลาคนร้ายได้ และสอดคล้องกับงานวิจัยของสมรวย อินตะนัย (2546) ที่ว่า คนร้ายจะตระเวนหาโจรกรรมรถที่ไม่มีเครื่องป้องกันการโจรกรรม โดยคัดเลือกรถยนต์ที่มีสภาพดีเป็นที่นิยม

ช่วงเวลาที่คนร้ายนิยมโจรกรรมมากที่สุดอยู่ในช่วงเวลา 23.00 น. – 05.00 น. เนื่องจากเป็นช่วงที่สภาพแวดล้อมมืด ขาดต่อการมองเห็น ไม่ค่อยมีรถสัญจรผ่านไปมา และผู้คนมากนักร และที่สำคัญเป็นเวลาเช้าของรถ และคนทั่วไปหลับพักผ่อนแล้ว จึงมีเวลาค่อนข้างมากในการโจรกรรม และไม่กดดันมากนัก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของสมรวย อินตะนัย (2546: 93) และ ประการ ประจง (2543) ที่ว่าช่วงเวลาที่คนร้ายกระทำการโจรกรรมรถยนต์ ส่วนใหญ่จะเป็นช่วงเวลากลางคืน ช่วงเวลา 01.00 - 05.00 น. เนื่องจากเป็นช่วงที่เจ้าของ หรือผู้ครอบครองรถยนต์นอนหลับ พักผ่อน จึงไม่สนใจหรือได้ยินเสียงที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นช่วงเวลาที่ปลอดภัยสัญจรไปมา จึงเป็นช่วงเวลาที่เสี่ยงต่อการโจรกรรม

คนร้ายส่วนใหญ่ ใช้วิธีการหลบหนีการจับกุมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยมีการศึกษาเส้นทางที่ใช้โจรกรรมล่วงหน้า รองลงมาคือมีการใช้วิทยุสื่อสารจับความเคลื่อนไหวเจ้าหน้าที่ตำรวจ ใช้กลอุบายพรางตาเจ้าหน้าที่ตำรวจ และบางครั้งไม่มีการหลบหนี จะเห็นได้ว่าคนร้ายมีการพัฒนาในการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการหลบหนี รวมทั้งมีการศึกษาเส้นทางหลบหนีอย่างเป็นแบบแผน อีกทั้งยังใช้กลอุบายพรางตา ซึ่งพัฒนาการเหล่านี้ เป็นสิ่งที่ตำรวจต้องเรียนรู้เท่าทัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของศิริศักดิ์ ดงคำ (2547: 86) ที่กล่าวถึงปัญหาอุปสรรคในการจับกุมและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ว่า คนร้ายโจรกรรมรถมีการพัฒนาทักษะการขโมยอยู่ตลอดเวลา เพื่อหลบหนีการจับกุม ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจเองจะต้องมีการพัฒนาตามให้มากกว่า การจับกุมถึงจะสามารถทำได้อย่างจริงจัง

เส้นทางรถขนย้าย และลำเลียงรถยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนร้ายที่โจรกรรมจะใช้เส้นทางแบ่งออกเป็น 3 เส้นทางหลัก คือ เส้นทางวิเวกไปจะเชิงเทรา ที่สามารถไปถึงชายแดนไทย-กัมพูชา เส้นทางโยธินไปสระบุรีที่สามารถขึ้นโทลเวย์ไปได้ทั้งทั้งภาคตะวันออก และภาคกลาง และเส้นทางแหวนรอบนอกตะวันตกไปนนทบุรีที่มีเส้นทางขนาดใหญ่ และเลี้ยวเมือง สามารถขับรถหลบหนีด้วยความเร็วสูงได้ ซึ่งเส้นทางเหล่านี้ล้วนแต่เป็นเส้นทางที่มีการคมนาคมสะดวกทั้งสิ้น ซึ่งสอดคล้องกับการวิจัยของ ศิริศักดิ์ ดงคำ (2547: 53) ที่กล่าวถึง ปัจจัยการพัฒนาด้านระบบคมนาคม ที่สะดวกขึ้นมีการสัญจรไปมาติดต่อกันได้อย่างทั่วถึง มีการตัดถนนเชื่อมต่อมากมาย จะมีส่วนให้คนร้ายเข้ามาประกอบกรโจรกรรม และใช้เส้นทางคมนาคมที่สะดวกเหล่านี้ ในการหลบหนี และลำเลียงรถยนต์ ไปยังเป้าหมายได้โดยง่าย จึงทำให้เกิดการโจรกรรมมากขึ้นตามไปด้วย

วิธีการดำเนินการกับรถยนต์หลังโจรกรรม พบว่ากลุ่มตัวอย่างคนร้ายส่วนใหญ่ จะนำรถยนต์ที่โจรกรรมไปขายต่อทั้งคันมากเป็นอันดับแรก รองลงมาคือนำไปแปรสภาพ และนำไปใช้เอง จะเห็นได้ว่าคนร้ายนิยมนำรถยนต์ไปขายทั้งคันมากกว่านำไปแปรสภาพ หรือนำไปใช้เอง ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจาก การขายต่อทั้งคันมีความสะดวก และรวดเร็ว ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ สมรวย อินตะนัย (2546: 91) ที่ว่าโดยทั่วไปพฤติกรรมคนร้ายเมื่อโจรกรรมรถแล้ว อยากที่จะปล่อยขาย

โดยเร็วที่สุด เพื่อความปลอดภัย กอปรกับปัจจุบัน มีแหล่งรับซื้อ หรือคนกลางซื้อขายมาก ทำให้คนร้ายสามารถปล่อยรถได้รวดเร็วก่อนถูกจับกุม

การหาตลาดและจำหน่ายของคนร้ายจะนิยมนำรถยนต์ที่โจรกรรมไปขายในตลาดในประเทศมากกว่าตลาดต่างประเทศ เนื่องจากตลาดในประเทศจะมีคนกลางรับซื้อเป็นจำนวนมาก และเป็นที่รู้จักดี คู้นเคยไว้ใจได้ จึงกล้าที่จะติดต่อด้วย ในกรณีตลาดต่างประเทศนั้น ยากต่อการตรวจสอบ และอาจเป็นสายของตำรวจได้ ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ พ.ต.อ.ไพฑูรย์ เพิ่มศิริวิศาล (2539: 49-76) ที่กล่าวถึงตลาดที่คนร้ายนำรถที่ได้จากการโจรกรรมไปจำหน่ายว่า คนร้ายที่โจรกรรมรถยนต์มักนำรถปล่อยขายในประเทศมากกว่าต่างประเทศ เนื่องจากปล่อยได้รวดเร็วทำให้ของกลางไม่อยู่ในครอบครองนานจนเกินไป ซึ่งจะมีทั้งการขายต่อทั้งคัน และนำรถไปแปรสภาพ สวมทะเบียนซ้อนทับ บางครั้งนำไปสร้างเอกสารปลอมแปลงและหลอกขาย

จากรูปแบบการโจรกรรมที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น แสดงให้เห็นการปฏิบัติการโจรกรรมของคนร้ายตั้งแต่การเริ่มโจรกรรม โดยเลือกใช้รูปแบบในการโจรกรรม วิธีการโจรกรรม เวลาที่เลือกใช้ในการโจรกรรม วิธีการหลบหนีการจับกุม วิธีการขนย้าย และเส้นทางที่ใช้ วิธีการดำเนินการกับรถยนต์ที่ได้มา การหาตลาดและการจำหน่าย ซึ่งถือเป็นการเสร็จสิ้นภาระกิจการโจรกรรม และทั้งหมดนี้ ทำให้พบแบบแผนการทำงานอย่างเป็นขั้นตอนของคนร้าย ที่มีลักษณะเป็นกระบวนการ และการทำงานอย่างเป็นระบบต่อเนื่อง อย่างมีพัฒนาการ ทั้งในเรื่องของการหลบหนี และหลีกเลี่ยงกฎหมาย ที่เลือกใช้ในแต่ละสถานการณ์ ดังนั้น ผู้มีหน้าที่ในการป้องกันปราบปราม และสืบสวนสอบสวนคดีจะต้องมีความรู้หรือทราบถึง “กระบวนการอาชญากรรม” ของอาชญากรรมประเภทการโจรกรรมรถยนต์ จึงจะทำให้การปฏิบัติหน้าที่มีประสิทธิภาพ และได้ผลอย่างแท้จริง

## 2) ปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์กรุงเทพมหานคร

พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ ในพื้นที่ศึกษาพบว่าความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมในย่านพาณิชยกรรมบริเวณศูนย์กลางชุมชนมีมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมที่หลากหลาย จำนวนและความหนาแน่นของประชากรมาก รวมถึงระบบการคมนาคมเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีทางอาชญากรรม ว่าความหนาแน่นประชากรของผู้โยกย้ายถิ่นฐานก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงทางด้านปัจจัยต่างๆ ไปจากเดิม ประชากรเมืองมีพฤติกรรมเปลี่ยนไปเกิดความเห็นแก่ตัวมากขึ้นเนื่องจากต้องแย่งชิงปัจจัยในการดำรงชีวิตที่มีอยู่อย่างจำกัดซึ่งสังคมเมืองเป็นสังคมวัตถุนิยม ประชากรเมืองต่างแข่งขันกันแสวงหาเงินทอง เพื่อความมีหน้ามีตาในสังคมจนบางครั้งละเลยศีลธรรมขาดการอบรมดูแลบุตรหลานจนอาจ



ทำให้บุตรหลานมีพฤติกรรมเบี่ยงเบนติดยาเสพติด และกลายเป็นอาชญากรในที่สุด ส่วนความเสี่ยงในพื้นที่พักอาศัย

เขตเมืองที่มีชุมชนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นทั้งเขตในเมืองซึ่งเป็นย่านเมืองเก่าและมีบทบาทเป็นย่านธุรกิจของประเทศ มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นมาก เขตต่อเมืองซึ่งเป็นย่านรองรับการขยายตัวของเขตในเมืองในทุกด้านเขตนี้จะมีประชากรมากที่สุด และเขตชานเมืองซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมจะมีพื้นที่ชุมชนหนาแน่นเฉพาะชุมชนหลักเท่านั้น รายละเอียดปัจจัยเชิงพื้นที่แยกตามเขตเมืองจากการศึกษา พบว่า

เขตในเมือง ปัจจัยด้านการเข้าถึงเส้นทางคมนาคมและปัจจัยด้านจำนวนและความหนาแน่นของประชากร มีผลต่อการเกิดโจรกรรมมากที่สุด ส่วนแหล่งเสื่อมโทรมกับแหล่งขายมุขจะไม่มีผลต่อการโจรกรรมมากนัก ทั้งนี้เป็นเพราะความหนาแน่นของประชากร และกิจกรรมของเมืองชั้นในมีความสำคัญด้านเศรษฐกิจของประเทศ และมีการพัฒนาระบบทางด่วนแก้ปัญหาการจราจรให้สามารถออกชานเมืองหลายเส้นทาง ความเป็นแหล่งพาณิชยกรรมนี้เองที่ดึงดูดความสนใจของผู้ร้ายในการโจรกรรมรถยนต์ ประกอบกับการพัฒนาระบบคมนาคมที่สะดวกทำให้สามารถขนย้ายรถยนต์ที่โจรกรรมไปเป้าหมายได้อย่างรวดเร็ว ส่วนปัจจัยด้านแหล่งขายมุขและแหล่งเสื่อมโทรม มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ไม่มากนัก

เขตต่อเมือง ปัจจัยด้านจำนวนและความหนาแน่นประชากรยังเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเกิดโจรกรรม ทั้งนี้เพราะพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรจะเป็นย่านพาณิชยกรรมและย่านธุรกิจที่มีอาคารสำนักงานและมีคนทำงานจำนวนมาก จะเป็นเป้าหมายของคนร้ายในการโจรกรรม ประกอบกับเขตต่อเมืองมีถนนสายหลักของกรุงเทพมหานครมากที่สุด ซึ่งเป็นระบบโครงข่ายให้สามารถเดินทางออกนอกกรุงเทพมหานครไปพื้นที่เป้าหมายได้อย่างสะดวก ส่วนปัจจัยการใช้ประโยชน์ที่ดินไว้ระเบียบก็เป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เขตต่อเมืองเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมมาก ทั้งนี้เพราะจากบทบาทการเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของเขตในเมือง ซึ่งไม่มีการวางแผนรองรับการขยายตัวของเมืองที่เหมาะสม มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไว้ระเบียบและปะปนกันเป็นจำนวนมาก ดังนั้นปัจจัยด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินไว้ระเบียบ จึงเป็นอีกปัจจัยที่สำคัญต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ ส่วนปัจจัยด้านแหล่งขายมุขและแหล่งเสื่อมโทรม มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ไม่มากนัก

เขตชานเมือง ปัจจัยด้านจำนวนและความหนาแน่นประชากรก็ยังเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเกิดโจรกรรมเหมือนกันกับเขตในเมืองและเขตต่อเมือง ทั้งนี้เพราะพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ ยังเป็นพื้นที่ที่มีจำนวนและหนาแน่นของประชากรสูง โดยเฉพาะย่านศูนย์กลางชุมชน ซึ่งเป็นย่านพาณิชยกรรมและย่านธุรกิจที่มีอาคารสำนักงานและมีคนทำงานจำนวนมาก จะเป็นเป้าหมายของคนร้ายในการโจรกรรม ประกอบกับเขตชานเมืองมีถนนสายหลักของกรุงเทพมหานครอยู่มาก ที่สามารถออกสู่ต่างจังหวัดได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ส่วนปัจจัยการใช้ประโยชน์ที่ดินไว้ระเบียบก็เป็นอีกปัจจัยที่ทำให้เขตต่อเมืองเสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมมาก ทั้งนี้เพราะจากบทบาทการ

เป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของเขตในเมืองและเขตต่อเมือง โดยเฉพาะกิจกรรมประเภทอุตสาหกรรมที่มีการอพยพออกมากจากเขตต่อเมืองและที่เกิดขึ้นใหม่มีอยู่จำนวนมากบางแหล่งรุกกล้าเข้าพื้นที่เกษตรกรรมชั้นดี มีการก่อสร้างบ้านจัดสรรเกิดชุมชนใหม่ขนาดใหญ่รองรับภาคอุตสาหกรรม ซึ่งไม่มีการวางแผนรองรับการขยายตัวของเมืองที่เหมาะสม มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไร้ระเบียบและปะปนกันเป็นจำนวนมาก ดังนั้นปัจจัยด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบ จึงเป็นอีกปัจจัยที่สำคัญต่อการเกิดโจรกรรมรถยนต์ ส่วนปัจจัยด้านแหล่งอบายมุขและแหล่งเสื่อมโทรม มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ไม่มากนัก

ในภาพรวมจากการวิจัย พบว่า ทั้งเขตในเมือง เขตต่อเมืองและเขตชานเมือง มีปัจจัยในการเกิดโจรกรรมสองปัจจัย ได้แก่ปัจจัยด้านจำนวนและความหนาแน่นของประชากร กับปัจจัยด้านการเข้าถึงเส้นทางคมนาคม เป็นปัจจัยเชิงพื้นที่ที่สำคัญต่อการเกิดการโจรกรรมมากที่สุด ส่วนปัจจัยด้านแหล่งอบายมุขกับปัจจัยแหล่งเสื่อมโทรม ไม่มีผลต่อการเกิดการโจรกรรมมากนัก

### 3) ข้อจำกัด แนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์

ข้อจำกัด แนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาโจรกรรม กลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ให้ข้อมูล ข้อเสนอแนะในการป้องกัน และแก้ไขปัญหา ทั้งในเรื่องของข้อจำกัด และการแก้ไขปัญหาโจรกรรมที่เกิดมากขึ้นเรื่อยๆ นอกจากนี้ยังเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาพื้นที่ที่เสี่ยงภัยโจรกรรม โดยทั้งหมดนี้ ส่วนหนึ่งเพื่อเป็นการเผยแพร่ และประชาสัมพันธ์ให้ตระหนักถึงความสำคัญของภัยดังกล่าว และคาดหวังที่จะได้รับความร่วมมือ จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเจ้าของทรัพย์สิน ซึ่งหัวข้อที่เป็นประโยชน์เหล่านี้ผู้วิจัยได้สรุป และนำเสนอประเด็นในการวิเคราะห์ให้เห็นความเชื่อมโยง ดังต่อไปนี้

ข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาโจรกรรมรถยนต์ มีรายละเอียดเรียงตามลำดับความสำคัญโดยสังเขป ดังต่อไปนี้

1. การโจรกรรมรถยนต์มีอัตราค่าตอบแทนสูง
2. ความอ่อนแอของกฎหมาย
3. ปัญหาด้านเศรษฐกิจ
4. ความประมาทของเจ้าของรถ
5. การพัฒนาทักษะรูปแบบการโจรกรรมของคนร้าย
6. การขาดความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ
7. การดำเนินการทางทะเบียนของกรมการขนส่งไม่เข้มงวดเพียงพอ
8. การขาดบุคคลากรและผู้เชี่ยวชาญ
9. ตลาดการซื้อขายขยายวงกว้าง

## 10. การขาดจรรยาบรรณ

11. ความต้องการ และความร่วมมือจากประเทศเพื่อนบ้าน (ชายแดน)

12. งบประมาณในการติดตามจับกุมมิใช่เพียงพอ/ไม่มี

13. พนักงานข้าราชการบางส่วนรู้เห็นช่วยเหลือคนร้าย

14. รถยนต์ที่แจ้งไม่ได้หายจริง

จะเห็นได้ว่าการป้องกันปราบปรามปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ มีข้อจำกัดมากมาย ทั้งนี้เนื่องจากกรณีที่ได้จากการโจรกรรม เป็นที่ต้องการของตลาดที่มีการซื้อขายขยวงกว้างมากขึ้นทุกวัน ทำให้ผลตอบแทนด้านตัวเงินคุ้มค่าเสี่ยง กอปรกับความอ่อนแอของกฎหมาย ทำให้คนร้ายที่ก่อการโจรกรรมไม่เกรงกลัว เมื่อเทียบกับปัญหาเศรษฐกิจที่ตนและครอบครัวต้องเผชิญ จึงเป็นส่วนสำคัญให้คนร้ายตัดสินใจโจรกรรมได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้คนร้ายยังได้มีการพัฒนาทักษะรูปแบบการโจรกรรมอยู่ตลอดเวลา ส่วนเจ้าของทรัพย์สินเองก็ประมาทความระมัดระวัง และป้องกันรถยนต์ที่ตีพอ และบางครั้งยังมีส่วนในการก่อการโจรกรรม และแจ้งหายเอง ทำให้ผู้มีหน้าที่ในการป้องกันปราบปราม และสืบสวนสอบสวนคดีทำงานยากลำบากมากขึ้น ดังนั้นคนกลุ่มนี้จะต้องมีความรู้ และความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติการป้องกันปราบปราม และต้องทราบถึงรูปแบบ และกระบวนการโจรกรรมรถยนต์ จึงจะทำให้การปฏิบัติหน้าที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งในปัจจุบันพบว่า การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการโจรกรรม มักกระทำต่อการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า ไม่มีการศึกษาอย่างเป็นระบบ ขาดบุคลากรผู้เชี่ยวชาญทางคดี และขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการดำเนินการทางทะเบียนของกรมขนส่งยังไม่เข้มงวดพอ บางครั้งเจ้าหน้าที่รัฐยังขาดจรรยาบรรณ มีส่วนรู้เห็น และรับผลประโยชน์จากคนร้าย และแม้แต่ประเทศเพื่อนบ้านนอกจากจะขาดการประสานความร่วมมือแล้ว ยังมีความต้องการรถยนต์ที่ได้จากการโจรกรรมมากขึ้นทุกวันอีกด้วย จึงเป็นการยากลำบากที่จะขจัดข้อจำกัดดังกล่าวให้หมดไปในระยะเวลาอันสั้น ถ้าปราศจากความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย

ข้อจำกัดด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม มีรายละเอียดเรียงตามลำดับความสำคัญโดยสังเขป ดังต่อไปนี้

1. พื้นที่ที่มีลักษณะเสี่ยง
2. สภาพแวดล้อมของพื้นที่เสี่ยง
3. ความหนาแน่นของประชากร
4. การพัฒนาด้านระบบคมนาคม
5. การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม

จะเห็นได้ว่าปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจลงมือโจรกรรมของคนร้ายนั้น มีสาเหตุจากสภาพแวดล้อม และพื้นที่ที่เอื้อต่อการโจรกรรมเป็นสำคัญ ซึ่งพบว่ากรุงเทพมหานคร ยังมีพื้นที่ที่มี

ลักษณะเสี่ยง ที่แวดล้อมไปด้วยสภาพแวดล้อมที่มีความเสี่ยงภัยอยู่มาก ลักษณะพื้นที่เสี่ยงเหล่านี้ มีความเป็นไปได้ในการดำเนินการแก้ไขค่อนข้างลำบาก เนื่องจากมีข้อจำกัดเชิงพื้นที่ที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงปรับปรุงไปได้โดยง่าย ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะเสี่ยง ที่มีอยู่ชุกชุม สถานที่รับจำนำรถ และบ่อนการพนัน เป็นจำนวนมาก การที่ชุมชนรวมตัวกันมีความหนาแน่นของประชากรมาก จนเกินไป รวมไปถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม ปะปนกัน ย่านที่พักอาศัยแออัด (สลัม) อยู่ร่วมกับย่านประกอบธุรกิจ ทำให้สภาพแวดล้อมของชุมชนเสื่อมโทรม นอกจากนี้ย่านสลัมยังเป็นแหล่งรวมของคนร้าย จึงทำให้คนร้ายสามารถแทรกซึมเข้ามาก่อการโจรกรรมได้ง่าย กอปรกับการพัฒนาของระบบคมนาคมยังเอื้ออำนวยต่อการหลบหนีของคนร้ายอีกด้วย

แนวทางการป้องกัน และการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ มีรายละเอียดเรียงตามลำดับความสำคัญโดยสังเขป ดังต่อไปนี้

1. ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เพื่อตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา
2. เพิ่มกฎหมายและอัตราค่าลงโทษให้สูง
3. เพิ่มกฎระเบียบการโอนรถ หรือจดทะเบียนรถให้มากขึ้น
4. เพิ่มจำนวนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจดูแลรับผิดชอบ
5. ประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน และองค์กรต่างๆที่เกี่ยวข้อง
6. มีระบบการป้องกัน และรักษาความปลอดภัย
7. จัดระบบข้อมูลข่าวสารการโจรกรรมให้เป็นระบบ
8. ประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อป้องกันปราบปราม
9. เจ้าหน้าที่ของรัฐ ควรซื้อสัตย์มีจรรยาบรรณ

จะเห็นได้ว่าการป้องกัน และแก้ไขปัญหาการโจรกรรมที่ผ่านมานั้น ส่วนใหญ่มักเป็นการแก้ไขเฉพาะหน้า ไม่มีการศึกษา และวางระบบไว้ล่วงหน้า ซึ่งการป้องกัน แก้ไขให้ได้ผลอย่างแท้จริงจะต้องป้องกันแก้ไขที่ต้นเหตุ มีการศึกษา และจัดระบบข้อมูลข่าวสารการโจรกรรมให้เป็นระบบ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ตระหนักถึงปัญหา พร้อมทั้งเสริมความเข้มแข็งให้กฎหมาย โดยการเพิ่มกฎหมายและอัตราค่าลงโทษให้สูง พร้อมทั้งเพิ่มกฎระเบียบการโอนรถ หรือจดทะเบียนรถให้มากขึ้น และเมื่อกฎหมายมีความเข้มแข็งแล้ว จะเอื้อให้การทำงานของเจ้าหน้าที่เป็นไปอย่างสะดวก และราบรื่นมากขึ้น หลังจากนั้น จึงเพิ่มบทบาท และความเข้มแข็งให้หน่วยงานตำรวจ ด้วยการเพิ่มจำนวนกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจดูแลรับผิดชอบ เพื่อป้องกัน และรักษาความปลอดภัย แต่การรักษาความปลอดภัยจะต้องเริ่มจากเจ้าของทรัพย์สิน รวมไปถึงหน่วยงานเอกชน และธุรกิจที่เกี่ยวข้องด้วยเป็นสิ่งสำคัญ นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ของรัฐ ควรซื้อสัตย์มีจรรยาบรรณ ร่วมกันช่วยแก้ไขปัญหา และปราบปรามอย่างจริงจัง พร้อมประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อป้องกันปราบปราม

แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรม มีรายละเอียดเรียงตามลำดับความสำคัญโดยสังเขป ดังต่อไปนี้

1. ตั้งจุดตรวจ/จุดสกัด และตรวจสอบในพื้นที่ที่มีแนวโน้มเสี่ยง
2. จัดระบบการรักษาความปลอดภัยให้เข้มงวด
3. เพิ่มศักยภาพเจ้าหน้าที่ตำรวจ
4. ให้ความสำคัญและมีนโยบายหรือมาตรการปราบปรามอย่างจริงจัง
5. มีการศึกษาพื้นที่ที่มีความเสี่ยงอย่างจริงจัง
6. จัดสรรงบประมาณเพิ่มขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหา

แนวทางป้องกัน และแก้ไขปัญหาพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมนั้น เป็นเรื่องใหญ่ ที่จะต้องมีหน่วยงานหลายส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน ร่วมกันดำเนินการ ทั้งนี้ จากที่กล่าวมาข้างต้นแล้วว่า ปัญหาเชิงพื้นที่นั้นไม่สามารถปรับปรุง แก้ไขได้ง่าย และมีข้อจำกัดที่บางส่วนไม่สามารถแก้ไขได้ และบางส่วนแก้ไขได้ แต่ต้องใช้เวลามาก ดังนั้น การแก้ไขปัญหาก็เป็นรูปธรรมมากที่สุด ควรเริ่มต้นด้วยการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า หรือเรียกได้ว่าเป็นการแก้ไขปัญหาระยะสั้น โดยการตั้งจุดตรวจ สกัด พื้นที่เสี่ยงภัย และจัดระบบรักษาความปลอดภัย ในทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง สำหรับการแก้ไขปัญหาระยะยาว และยั่งยืนนั้น ควรเริ่มตั้งแต่การให้ความสำคัญ และมีนโยบายที่กำหนดออกมาเป็นมาตรการที่ประกาศใช้อย่างจริงจัง ซึ่งนโยบายจะเป็นรูปธรรมในการนำลงมาปฏิบัติได้นั้น จำเป็นจะต้องมีการจัดสรรงบประมาณเข้าสนับสนุนอย่างเพียงพอ พร้อมทั้งเพิ่มศักยภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ทั้งด้านความรู้ ความสามารถ และทักษะในการปฏิบัติงาน เพื่อพร้อมที่จะลงศึกษาพื้นที่ที่มีความเสี่ยงอย่างจริงจัง เมื่อแผนการป้องกันแก้ไขทั้งระยะสั้น และระยะยาว ถูกนำมาปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมแล้ว ปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ จะสามารถบรรเทา และเบาบางลงในที่สุด

## 7.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่อง รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร แสดงให้เห็นว่าปัจจัยดังกล่าวส่งผลต่อการเกิดโจรกรรม ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอสรุปข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการป้องกันการโจรกรรมรถ โดยแยกเป็น 5 หัวข้อหลักดังนี้

### 7.2.1. สรุปข้อเสนอแนะทางการป้องกันปัญหาการโจรกรรมรถยนต์

7.2.1.1. จัดอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้เกี่ยวข้อง โดยมุ่งเป้าหมายแรกไปที่เจ้าหน้าที่ตำรวจพื้นที่แต่ละ สน. (เนื่องจากต้องรับผิดชอบเมื่อรถยนต์สูญหายโดยตรง) , เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (รับผิดชอบพื้นที่บนทางด่วน/ทางพิเศษ ที่คนร้ายใช้ล่อลวงรถบ่อย) และเจ้าหน้าที่กรมการขนส่ง (รับผิดชอบการโอนย้ายรถ) ให้มีความรู้ในเรื่องการโจรกรรมรถ ,สามารถสังเกต

ตรวจสอบรถยนต์ที่ถูกโจรกรรมได้ และสามารถดำเนินการตามกฎหมายกับคนร้าย และรถยนต์ดังกล่าวในเบื้องต้นได้ในทันที

7.2.1.2. ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนผู้ใช้รถยนต์ทั่วไปทราบเพื่อช่วยกันเจ้าหน้าที่ ป้องกันปัญหาโจรกรรมรถยนต์ที่อาจขึ้นได้ด้วยตนเองอีกส่วน ว่าการจอดรถในย่าน หรือบริเวณใดที่เสี่ยงต่อการถูกโจรกรรม ,ลักษณะรถยนต์ที่เสี่ยงต่อการถูกโจรกรรม เช่น ยี่ห้อใดที่คนร้ายนิยมโจรกรรม ,ลักษณะรถ(มีอุปกรณ์ป้องกันหรือไม่) ,สถานที่จอด ,เวลาที่จอด ,ย่านหรือ พื้นที่ที่จอด รวมทั้งเมื่อนำรถไปใช้ประโยชน์ต่างๆที่ต้องมีการฝากกุญแจ ต้องระมัดระวังการลอกแบบกุญแจ ที่จะทำให้อัตโนมัติโจรกรรมไปได้

7.2.1.3. ให้ผู้ประกอบการ ,เต็นท์รถมือสอง ,ตลาดที่รับซื้อรถ แต่ละ พื้นที่ สน. มาขึ้นทะเบียนไว้ที่ สถานีตำรวจ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวด หากผู้ประกอบการ ,เต็นท์รถมือสอง ไม่ให้ความร่วมมือ ก็สามารถใช้อำนาจทางกฎหมายบังคับดำเนินคดีอย่างเฉียบขาด เช่นสั่งให้ปิดอู่ หรือเต็นท์รถมีกำหนด 30 วัน หรือ 60 วันตามที่กฎหมายให้อำนาจไว้ในทันที พร้อมทั้งจัดวงรอบให้อู่ซ่อมรถ และเต็นท์รถมือสองส่งรายการรถที่เข้ามาทำธุรกรรมในความดูแลทุกๆรอบเดือน เพื่อเป็นข้อมูลในการตรวจสอบ หากไม่ตรงกับความเป็นจริงก็ใช้เป็นหลักฐานดำเนินคดีกับอู่หรือเต็นท์ฯ ได้ในทันที ทั้งนี้มีเป้าหมายเพื่อเป็นข้อมูลให้การตรวจสอบของเจ้าหน้าที่เป็นไปด้วยความถูกต้อง รวดเร็ว และยังช่วยลดผู้ช่วยเหลือสนับสนุน หรือ รับรถที่โจรกรรมไว้จากกลุ่มคนร้ายที่โจรกรรมรถมา

7.2.1.4. ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ทางกฎหมาย แก่เจ้าของผู้ประกอบการ ,เต็นท์รถฯ ทราบว่า การรับซื้อรถที่ได้มาจากการโจรกรรม อาจมีความผิดฐาน รับของโจร หรือลักทรัพย์ หรือ ผิดกฎหมายอาญามาตราอื่นๆได้ ซึ่งหาตรวจสอบพบรถยนต์ที่รับซื้อไว้ก็จะถูกยึดเป็นของกลางทางคดี และ ผู้ขาย-ผู้ซื้อ ก็ต้องรับโทษตามกฎหมาย

7.2.1.5. ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย หรือสมัยใหม่ที่มีประสิทธิภาพมาใช้ประกอบการป้องกันปัญหา เช่น

- ติดตั้ง กล้องวงจรปิด กล้อง CCTV ในพื้นที่เสี่ยง เช่น ย่านพาณิชยกรรม พื้นที่ที่มีหุนุ่มทางการค้า ห้างสรรพสินค้าต่างๆ ,ย่านพักอาศัย หรือตามริมทางสาธารณะที่เป็นถนนสายหลัก หรือมีการจอดรถไม่เป็นระเบียบ และเกิดการโจรกรรมรถยนต์บ่อยครั้ง ซึ่งสามารถทำให้มีพยานหลักฐานในการติดตามคนร้ายได้ อีกทั้ง เมื่อคนร้ายเห็นพื้นที่ที่จะโจรกรรมมีกล้องฯ อยู่ก็ยับยั้งไม่โจรกรรมรถเนื่องจากกลัวถูกจับได้ อันเป็นการช่วยป้องกันการโจรกรรมรถได้อีกทางหนึ่ง

- ใช้ระบบ Face Recognition ประกอบการติดตั้งกล้องวงจรปิด หรือ กล้อง CCTV ในบริเวณที่คนทั่วไปเข้าไปใช้บริการจอดรถได้ เช่น ทางเข้า-ออก ของลานจอดรถ ห้างสรรพสินค้า ,สถานที่ราชการ ,โรงพยาบาล ,หมู่บ้าน ต่างๆ โดยติดกล้องดังกล่าวไว้ในตำแหน่งที่สามารถถ่ายภาพผู้ขับขี่รถที่เข้า-ออกได้อย่างชัดเจน , ถ่ายติดทะเบียนรถยนต์คันดังกล่าว และ ลักษณะ

รถยนต์ที่ผ่าน ได้ เมื่อเกิดการแจ้งความรถยนต์สูญหาย ก็สามารถนำภาพดังกล่าว ทั้ง ขาเข้า-ออก ไปตรวจเปรียบเทียบตัวรถ , หมายเลขทะเบียน และ ใบหน้าผู้ขับขี่ทั้ง ขาเข้า-ออก ได้

- ติดตั้ง ระบบ *Global Position System In Car (GPS IN CAR)* ที่ติดตั้งชิพส่งสัญญาณตำแหน่งรถผ่านดาวเทียม ซึ่งเจ้าของรถ และเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้อง สามารถทราบได้ว่ารถคันที่ถูกโจรกรรมอยู่ที่ใด มุ่งหน้าไปทางใด ทำให้เป็นประโยชน์ในการติดตามรถที่ถูกโจรกรรม

- ใช้แนวคิดการ *X-RAY ร่างกายมนุษย์* หรือ การฝัง *MicroChip* ในร่างกายหรือมนุษย์ มาใช้กับรถยนต์ โดยให้ รัฐบาลส่งเสริมให้บริษัทฯรถยนต์คิดโมโครชิพในรถที่ สามารถบ่งบอก ชื่อเจ้าของ , สีที่แท้จริง , ปีที่ออก , หมายเลขเครื่อง , หมายเลขตัวรถ ฯ ข้อมูลเบื้องต้นต่างๆของรถ ซึ่งในช่วงเริ่มต้นอาจเริ่มกับรถที่สูญหายบ่อยตามสถิติเช่น ยี่ห้อ โตโยต้า , สอนต้า , อีซูซุ , นิสสัน เป็นต้น และมีเครื่องอ่านค่าแบบมือถือ โดยมีโครงการนำร่องไว้ตาม จุดตรวจ/จุดสกัดของตำรวจ และคิดเครื่องอ่านค่าแบบถาวรไว้ตามด่านเก็บเงินทางด่วน/ทางพิเศษ โดยอาจเริ่มจากกรุงเทพฯ เป็นพื้นที่ที่ตัวอย่างก่อน อันทำให้ทราบข้อมูลการใช้รถยนต์ และสามารถทราบได้ว่ามีการใช้รถผ่านไปจุดใดบ้างเรียงตามวันเวลา เมื่อมีการแจ้งความรถสูญหาย ก็สามารถตรวจสอบทราบได้ทันที

7.2.1.6. ใช้แนวคิดทฤษฎีตำรวจชุมชนสัมพันธ์มาประยุกต์ใช้ในพื้นที่เสี่ยงในเชิงรุก เช่น จัดโครงการตำรวจอบรมประชาชนทั่วไปที่อาสาสมัครป้องกันการโจรกรรมรถ หรือ จัดโครงการเพื่อนตำรวจ โดยมุ่งเน้นกลุ่มเป้าหมายเป็นวัยหนุ่มอายุ 25-35ปี ที่อยู่ในกลุ่มเสี่ยงที่จะประกอบการโจรกรรมรถยนต์ที่สุด(จากการศึกษา) มาให้ความรู้ และ ช่วยเป็นหูเป็นตาให้เจ้าหน้าที่ โดยเริ่มจากชุมชนที่เป็นพื้นที่เสี่ยงก่อน ซึ่งอาจเพิ่มแรงจูงใจ ตามหลักสายลับของตำรวจ เช่น ให้รางวัลนำจับ แก่ผู้ช่วยเหลือแจ้งข่าวให้เจ้าหน้าที่ , จัดกิจกรรมสันทนาการในวันหยุดให้แก่กลุ่มคนวัย 20-35 ปีให้ร่วมกิจกรรม เป็นต้น

7.2.1.7. ใช้แนวคิด การล่อซื้อยาเสพติด มาใช้กับการป้องกันปราบปรามโจรกรรมรถ กล่าวคือ พิจารณาจากสถิติว่า พื้นที่ใดมีสถิติการเกิดโจรกรรมรถสูง นำรถที่เป็นเหยื่อและหายบ่อย ไปเป็นเหยื่อล่อ ได้รับความรู้สึกคนร้ายให้ปรากฏตัวออกมาโจรกรรมรถ ภายใต้การควบคุมสถานการณ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ตามทฤษฎีการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม คือมี 1.เหยื่อ + 2. โอกาส + 3.อาชญากร + 4.พื้นที่ = อาชญากรรม) ทำให้จับกุมคนร้ายคดีโจรกรรมรถได้ และป้องกันไม่ให้ไปโจรกรรมรถคันอื่นต่อไปได้อีกส่วนหนึ่งด้วย

7.2.1.8. เสนอแนวทางให้ กรมราชทัณฑ์ ที่มีหน้าที่ควบคุมคนร้ายที่ถูกจับกุม ซึ่งจากการศึกษา คนร้ายส่วนใหญ่เป็นกลุ่มคนร้ายที่โจรกรรมรถมาก่อน เมื่อพ้นโทษ ก็กลับมาโจรกรรมรถอีก เพราะอัตราโทษใกล้เคียงกัน การถูกจำคุก ก็อยู่ด้วยกันกับกลุ่มคนร้ายด้วยกัน ทำให้มีการแลกเปลี่ยนความรู้ด้านการโจรกรรมรถกัน ก่อให้คนร้ายมีพัฒนาการด้านการโจรกรรมมากขึ้น ดังนั้น ควรพิจารณาแยกแดนคุมขังคนร้าย ไม่ให้อยู่ด้วยกัน และ จัดให้มีการฝึกอาชีพให้กลุ่มคนร้าย

เข้าไปในระหว่างถูกคุมขัง เพื่อออกมาจะได้มีความรู้ ความสามารถหาเลี้ยงชีพได้ ลดโอกาสที่คนร้าย จะกลับมาประกอบการโจรกรรมรถอีกส่วนหนึ่ง

7.2.1.9. เสนอผลการศึกษาให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆทราบ(เช่น พื้นที่เสี่ยง ,รูปแบบฯ,ช่วงเวลาฯ,วิธีการหลบหนี,เส้นทางลำเลียง,ตลาดฯ) เพื่อจะได้ตระหนัก และร่วมกันวางแผนการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์แบบบูรณาการ ,ไปในแนวทางเดียวกัน และมีส่วนร่วมในการร่วมมือกันระหว่างบุคคล และระหว่างหน่วยงานในการแก้ปัญหา

#### 7.2.2. สรุปข้อเสนอแนวทางการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ในเชิงพื้นที่

7.2.2.1. สำรวจพื้นที่เสี่ยงแต่ละ สน. และ จัดระบบสายตรวจของเจ้าหน้าที่ ตำรวจให้สอดคล้องกับปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ที่เกิด สรุปเป็นแนวทางได้ดังนี้

- กลางวัน วางแผนการออกตรวจในพื้นที่ย่านพาณิชยกรรม หรือ บริเวณที่มีชุมนุมทางการค้า เช่น ตลาดนัด ,ตลาดจอร์จทาวน์ ,ลานจอดรถสถานที่ราชการ หรือลานจอดรถสาธารณะต่างๆ เพื่อกวดขันการโจรกรรม และลดสิ่งเร้าที่คนร้ายจะกระทำผิดในย่านพาณิชยกรรม หรือย่านชุมนุมทางการค้า ที่รถยนต์หายมากในช่วงกลางวัน

- กลางคืน วางแผนการออกตรวจในพื้นที่ย่านที่พักอาศัย หรือ หมู่บ้านต่างๆ ที่การ รปภ. ไม่เข้มงวด เพื่อกวดขันการโจรกรรม และลดสิ่งเร้าที่คนร้ายจะลงมือกระทำความผิดในย่านที่พักอาศัย เช่น หมู่บ้านที่ต้องจอดรถไว้นอกตัวบ้าน ,เจ้าหน้าที่ รปภ. ไม่เข้มงวด ,เปลี่ยว ,แสงสว่างส่องได้ไม่ทั่วถึง เป็นต้น

7.2.2.2. การตั้งจุดตรวจ / จุดสกัด ของเจ้าหน้าที่ ให้สอดคล้องกับพื้นที่รถสูญหาย เช่น จัดจุดตรวจ บริเวณย่านถนนสายหลักที่เป็นย่านพาณิชยกรรม ตัวอย่างเช่น สน.บางเขน จากการศึกษา ควรตั้งจุดตรวจ บนถนนพหลโยธินขาออก บริเวณตลาดสะพานใหม่ , สน.บางซื่อ ควรตั้งจุดตรวจ บนถนนพหลโยธินขาออก บริเวณใกล้ตลาดนัดจตุจักร ที่จะออกไป ถนนวิภาวดีรังสิต เป็นต้น.

7.2.2.3. นำยุทธวิธีตำรวจ มาประกอบการวางกำลังตั้งจุดตรวจ / จุดสกัด ลงในพื้นที่ เช่น มีการตั้ง จุดตรวจหลอกบนถนนสายหลัก คนร้ายที่ขับรถต้องสงสัยเมื่อเห็นจุดตรวจ / จุดสกัดของตำรวจจะเลี้ยวหลบ หรือ กลับรถ หรือเปลี่ยนทิศทางเดินรถไม่ให้ผ่านจุดตรวจฯ ดังกล่าว ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ฯ ซุ่มดักอยู่ในทิศทางดังกล่าว ทำให้สามารถแยกคนทั่วไป กับ คนที่มีแนวโน้มเป็นคนร้าย ในเบื้องต้นได้

7.2.2.4. การจอดรถของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป หากต้องเข้าไปใช้ประโยชน์ที่ดินในย่านการค้า ที่ไม่มีการจัดที่จอดรถไว้อย่างเป็นระเบียบ และบริเวณนั้นมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวก ควรพิจารณาหาที่จอดที่มีเจ้าหน้าที่ รปภ. มีคนผ่านไปมา และไม่เปลี่ยว



### 7.2.3. เสนอแนะแนวทางการสืบสวนปราบปรามปัญหาการโจรกรรมรถยนต์

- จากการศึกษาพบว่าเมื่อรถยนต์ถูกโจรกรรม จากการศึกษาสามารถตั้งข้อสังเกตกลุ่มผู้ต้องสงสัย เพื่อเป็นแนวทางให้เจ้าหน้าที่สืบสวนฯ ติดตาม และเป็นประโยชน์แก่ประชาชนที่ใช้รถโดยทั่วไป ได้ดังนี้.

7.2.3.1.) กลุ่มผู้ต้องสงสัยเป็นชายหนุ่มวัน 25-35 ปี

7.2.3.2.) เคยต้องโทษคดีโจรกรรมรถ หรือ ไม่มีงานทำ หรือทำงานตามอยู่ซ่อมรถ หรืออาจเป็น เซลล์ขายรถที่ซื้อมา

7.2.3.3) หากเจอรถยนต์ในเมืองต้น รถที่น่าสงสัยคือ รถที่สภาพรถยนต์มีการดัดแปลงไม่เหมือนรถที่ออกจากศูนย์ฯ โดยเฉพาะรอยยี่ห่อ โตโยต้า , อีซูซุ , สอนต้า และ นิสสัน

7.2.3.4.) ตรวจสอบเจอรถยนต์ต้องสงสัยขณะใช้ทางด่วน / ทางพิเศษ ที่มุ่งหน้าออกนอกกรุงเทพฯ หรือ เส้นทาง พหลโยธินขาออก, สุวินทวงศ์ขาออก หรือ วงแหวนรอบนอกตะวันตกขาออก

### 7.2.4 สรุปข้อเสนอแนะทางตำรวจในเชิงอาชญาวิทยา

7.2.4.1 ใน สน.ที่มี จำนวน ,ความหนาแน่นของประชากรสูง และ/หรือ จำนวนชุมชนแออัดมาก แนวโน้มที่จะเกิดการโจรกรรมรถจะสูงไปด้วย ดังนั้นในการวางแผนป้องกันการโจรกรรมรถของ สน. ในเขตพื้นที่ดังกล่าวจึงต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษมากกว่าในพื้นที่ที่มีจำนวน ,ความหนาแน่นของประชากรต่ำ และ/หรือ จำนวนชุมชนแออัดต่ำ ทั้งในด้านการจัดกำลังเครื่องมือ/เครื่องใช้ วิธีการและงบประมาณ ให้มีความเหมาะสมตามสถิติการโจรกรรมรถที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ดังกล่าว

7.2.4.2 ใน สน. ที่มีการคมนาคมที่สะดวก มีการเข้าถึง และ/หรือ สามารถออกพื้นที่ได้หลายทาง ประกอบกับ พฤติกรรมการจรดรถของประชาชนที่ใช้พื้นที่บริเวณดังกล่าว นิยมจอดรถไว้ริมเส้นทางคมนาคม หรือ ริมทางสาธารณะ บริเวณดังกล่าวมีแนวโน้มที่คนร้ายจะแฝงตัวเข้ามาโจรกรรมรถสูงไปด้วย ดังนั้นในการวางแผนป้องกันการโจรกรรมรถของ สน. ในเขตพื้นที่ดังกล่าวจึงต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษมากกว่าพื้นที่ที่มีการคมนาคมไม่สะดวก หรือการเข้าถึงเส้นทางคมนาคมที่ลำบาก เช่น สน.ที่มีพื้นที่ที่ทางน้ำมาก และไม่มีถนนสายหลักพาดผ่าน โดยต้องให้ความสำคัญทั้งในด้านการจัดกำลัง เครื่องมือ/เครื่องใช้ วิธีการและงบประมาณ ให้มีความเหมาะสมตามสถิติการโจรกรรมรถที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ดังกล่าว

7.2.4.3 การวางแผนเพื่อป้องกันการโจรกรรมรถในเขตพื้นที่ชั้นในเมือง , ชั้นต่อเมือง และ ชั้นชานเมือง ของแต่ละ สน. ในแต่ละเขตพื้นที่ต้องมีความแตกต่างกันออกไป ทั้งนี้เนื่องจากการเกิดคดีโจรกรรมรถมีจำนวนต่อพื้นที่ต่างกันอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะใน สน.ที่อยู่พื้นที่

โซนชั้นในเมือง และสน.ที่อยู่พื้นที่โซนชั้นต่อเมือง มีสถิติการเกิดคดีสูงมากน่าจะได้รับการแก้ไขอย่างรีบด่วนก่อน สน.ที่อยู่พื้นที่โซนชั้นชานเมือง

7.2.4.4 ลักษณะพื้นที่ที่เด่นที่สุดในการเกิดการโจรกรรมรถพบว่า ได้แก่ ย่านการค้าและพาณิชยกรรม สน. ที่มีบทบาทหลักของพื้นที่เป็นย่านดังกล่าว หรือ บริเวณใดของพื้นที่ สน. มีบทบาททางการค้า และพาณิชยกรรมสูง ก็ควรวางแผนป้องกันการโจรกรรมรถในพื้นที่นั้นเป็นพิเศษ ซึ่งหากพื้นที่ใดมีแนวโน้มที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการใช้ที่ดินจากแบบอื่นมาเป็นย่านการค้าและพาณิชยกรรมแล้วก็เป็นแนวโน้มที่จะเกิดการโจรกรรมรถย่อมมีแนวโน้มสูงที่จะเกิดขึ้นได้ และเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพพื้นที่แบบเดิม แม้ว่าหากกำหนดให้พื้นที่ส่วนใดมีการใช้ที่ดินเป็นประเภทอื่น ซึ่งการโจรกรรมรถก็ยังคงมีอยู่ก็ตาม แต่ถ้าหากกำหนดให้เป็นย่านการค้า และพาณิชยกรรมแล้วนั้น รัฐต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษ การวางแผนป้องกันการโจรกรรมรถในพื้นที่ดังกล่าว จึงเป็นการดำเนินการเชิงรุกในการเตรียมรับเหตุล่วงหน้า ซึ่งเชื่อได้ว่าหากมีการวางแผนอย่างรัดกุม และมีการปฏิบัติตามแผนอย่างเคร่งครัดและมีประสิทธิภาพแล้ว ก็เป็นการป้องกันการโจรกรรมรถได้ระดับหนึ่งอย่างแน่นอน

7.2.4.5 การจัดกำลังตำรวจโดยเฉพาะอย่างยิ่งนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร (ชั้นยศ ร้อยตำรวจตรี ขึ้นไป) ต้องมีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องจำนวน และความสามารถเฉพาะด้านเพื่อการปราบปรามการโจรกรรมรถจะได้ผลยิ่งขึ้นทั้งนี้เพราะในแต่ละ สน. จะมีคดีเด่นอยู่ โดยเฉพาะแต่ละ สน. นั้นๆ(ส่วนวิธีการคัดเลือกนายตำรวจที่มีความชำนาญเฉพาะอย่างนั้นจะไม่ขอกล่าวในที่นี้) ทั้งนี้เพื่อเป็นการช่วยให้การดำเนินคดีเป็นไปโดยรวดเร็วยิ่งขึ้น นอกจากนั้น ยังก่อให้เกิดความชำนาญเฉพาะด้านมากกว่าที่เป็นอยู่ การสืบสวนสอบสวนก็สามารถทำได้โดยสะดวก และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นตามลำดับ

7.2.4.6 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรมีการจัดสรรงบประมาณ และส่งเสริมให้มีการอบรม หลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการโจรกรรมรถ เพื่อให้ความรู้ และสร้างผู้ที่มีความเชี่ยวชาญ และชำนาญการในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดคดีที่เกี่ยวกับการโจรกรรมรถ เนื่องจากเป็นลักษณะที่ต้องมีความชำนาญเป็นพิเศษเฉพาะทาง ซึ่งออกเป็นหนังสือเวียนถึงคำสั่งแจ้งให้ผู้รับผิดชอบลักษณะคดีที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมอบรมเสริมสร้างความรู้ให้เท่าทันอาชญากร , รูปแบบลักษณะการกระทำความผิดของอาชญากร และ นำคุณวุฒิที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้อบรมมาใช้ประกอบการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย ตามหลักใช้คนให้ตรงกับงาน (PUT THE RIGHT MAN INTO THE RIGHT JOB) พิจารณาความดีความชอบเพื่อเสริมสร้างความก้าวหน้าในการรับราชการตามความถนัดซึ่งเป็นการเสริมสร้างกำลังใจกำลังพลอีกทางหนึ่ง อีกทั้งเป็นการจูงใจให้เจ้าหน้าที่อยากเข้ามาปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากเมื่อปฏิบัติงานที่เสี่ยงอันตรายแล้ว แต่ก็มีค่าตอบแทนที่ก้าวหน้า

7.2.4.7 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรมีการส่งเสริมการวิจัยทางการโจรกรรมรถ หรือ อาชญากรรมเกี่ยวกับการประทุษร้ายทรัพย์สิน ตลอดจนมีการเก็บข้อมูลที่ถูกต้อง

สอดคล้องกับแหล่งข้อมูลอื่นๆ โดยพยายามให้มีการศึกษาทั้งทางด้าน เศรษฐกิจ สังคม และกายภาพ ประกอบกัน อันจะทำให้การวางแผนการป้องกันปราบปรามปัญหาที่ศึกษาเป็นไปอย่างสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ และมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลสูงสุด

7.2.4.8 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรพิจารณาแก้ไขฐานความผิดที่เกี่ยวข้องกับการประทุษร้ายทรัพย์ โดยเสนอให้เพิ่มอัตราโทษที่เกี่ยวกับการโจรกรรมรถให้มีอัตราโทษสูงขึ้นในทุกฐานความผิด เนื่องจากรถเป็นทรัพย์สินที่มีราคาสูง และมีความสำคัญในชีวิตประจำวันของประชาชน แต่ในปัจจุบัน อัตราโทษการโจรกรรมรถยังใกล้เคียงกับการโจรกรรม หรือประทุษร้ายทรัพย์เล็กน้อยอื่นๆ ประกอบกับผู้ต้องโทษในคดีที่เกี่ยวกับโจรกรรมรถ เมื่อพ้นโทษออกมาส่วนใหญ่ก็กลับมาประกอบกรโจรกรรมรถอีก อันทำให้เห็นว่าอัตราโทษตามกฎหมายนั้นยังเบาไม่สามารถกดดัน ชัยยังให้อาชญากรเกรงกลัวเมื่อถูกดำเนินคดีตามกฎหมายตามแนวคิดทางอาชญาวิทยา ซึ่งหากกฎหมายที่เกี่ยวข้องมีการกำหนดไว้เป็นเหตุฉกรรจ์ หรือเป็นการเฉพาะ ที่โทษเหมาะสมกับการกระทำความผิดที่เกิดขึ้น จะทำให้การวางแผนการป้องกันปราบปรามปัญหาที่ศึกษาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

7.2.4.9 การพิจารณาจัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ อาวุธ และเครื่องมือ เครื่องใช้ ควรมีความสอดคล้องกับการขยายตัวของประชากร หรือ พื้นที่ และการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการใช้ที่ดิน ตลอดจนสภาพของการเกิดกรโจรกรรมรถ โดยแต่ละพื้นที่มีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกัน การกำหนดนโยบาย และวางแผนป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถในแต่ละพื้นที่ที่ควรที่จะแตกต่างกันออกไปด้วยตามความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่ โดยควรพยายามแก้ไขในจุดที่มีระดับความรุนแรงของปัญหาสูงสุดดังเช่นของ สน. ในเขตชั้นใน , ชั้นต่อเมือง และพื้นที่ที่กำลังมีการเปลี่ยนแปลง เป็นต้น ตลอดจนการรักษาความปลอดภัยในสถานที่ต่างๆ เช่น บริเวณริมทางสาธารณะ , สถานที่รกร้าง , ชุมชนทางการค้า , ชนชนที่อยู่อาศัย , ตลาดรับซื้อรถมือสอง , อุโมงค์มรด หรือสถานที่ราชการต่างๆ เป็นต้น

## 7.2.5 สรุปข้อเสนอแนะทางผังเมือง

7.2.5.1 กรุงเทพมหานครควรได้รับการแก้ไข ปรับปรุง และบังคับการใช้ที่ดินตาม พระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ.2518 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2535 (ฉบับที่ 3) อย่างจริงจังและรีบด่วน เพราะนอกจากจะเป็นการวางแผนเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตแล้ว ยังเป็นการแยกประเภทการใช้ที่ดินอย่างมีหลักเกณฑ์ และสามารถควบคุมสภาพการใช้ที่ดิน ตลอดจนกิจกรรมที่ต่อเนื่องกับการใช้ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งย่อมส่งผลถึงการป้องกันการโจรกรรมรถและอาชญากรรมได้

7.2.5.2 รัฐ ควรส่งเสริมให้ประชากรในเขตเมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพฯ มีการสนทนากการเพิ่มมากขึ้นเพื่อเป็นการลดความเคร่งเครียดในการดำเนินชีวิต ดังเช่น การสร้าง

สวนสาธารณะ สวนหย่อม สนามกีฬา Green Zone หรือ Green Belt ขึ้นในพื้นที่ หรือ ศูนย์กิจกรรมต่างๆ ทางด้านสันตนาการ เป็นต้น ซึ่งเชื่อว่าสถานที่ต่างๆ เหล่านี้สามารถผ่อนคลายอารมณ์ความตึงเครียดของประชากรในเขตเมืองหลวงได้ ทั้งนี้ เพราะมูลเหตุของการเกิดการโจรกรรม หรือ อาชญากรรมในเมืองหลวงตามทฤษฎีสาเหตุการเกิดอาชญากรรมนั้นในบางกรณีก็เกิดจากอารมณ์หรือความตึงเครียด กดดันให้ขาดความยั้งคิด หรือยับยั้งชั่งใจ ของผู้กระทำความผิดได้

7.2.5.3 รัฐควรเร่งสร้างเมืองหลักขึ้นในภาคต่างๆ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาการอพยพของประชากรสู่กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการก่อปัญหาอย่างไม่สิ้นสุด และมีความต่อเนื่องถึงปัญหาการโจรกรรม และอาชญากรรมด้วย

7.2.5.4 การวางแผนทางการพัฒนาเมืองในลักษณะที่ส่งเสริมให้มีปัจจัยนำ (Leading Factors) ไม่ว่าจะเป็นการพาณิชย์กรรม ที่พักอาศัย สถานที่ราชการ การอุตสาหกรรม การเกษตรกรรม ปัจจัยอื่นๆ ในการพัฒนา นอกจากศึกษาทางด้านผลกระทบจากปัจจัยนำนั้นต่อสภาพแวดล้อมต่างๆ แล้วควรศึกษาถึงผลกระทบทางด้านอาชญากรรมด้วย ซึ่งเชื่อว่าการศึกษาดังกล่าวเป็นการช่วยให้การพัฒนานั้นมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

### 7.3 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

7.3.1. ผู้ศึกษาต่อไปควรเข้าไปศึกษาองค์กร หรือขบวนการคนร้ายโจรกรรมรถแต่ละกลุ่มเป็นการเฉพาะ และวิเคราะห์ว่ากิจกรรมต่างๆแต่ละอย่างของขบวนการคนร้ายสัมพันธ์แต่ละพื้นที่อย่างไร ตั้งแต่จุดเกิดเหตุที่เริ่มโจรกรรม, จุดที่ขนส่งลำเลียงแต่ละเส้นทาง ที่มีผู้ลำเลียงไป, จนไปปล่อยขาย กับตัวกลางที่รับซื้อ ไปจำหน่ายต่ออีกทีใด ลักษณะพื้นที่แต่ละแห่งแตกต่างกันหรือเหมาะสมอย่างไร. (พิจารณาการโจรกรรมรถมาสู่พื้นที่)

7.3.2. ผู้ศึกษาต่อไปควรเลือกพื้นที่ใหม่ที่ไม่ใช่เมืองหลวง เช่นอาจเป็น พื้นที่ที่มีความเป็นชนบท แต่มีสถิติการโจรกรรมรถสูง หรือ พื้นที่ต่างจังหวัด ที่มีลักษณะเด่นในด้านต่างๆ เพื่อนำผลการศึกษามาเปรียบเทียบกับพื้นที่เมือง และจะได้ทราบปัจจัยเชิงพื้นที่อย่างอื่นที่อาจมีผลต่อการโจรกรรมรถได้เพิ่มขึ้น (พิจารณาจากพื้นที่มาสู่การโจรกรรมรถ)

7.3.3. ผู้ศึกษาต่อไปควรหาหรือนำปัจจัยในเชิงสังคม และเศรษฐกิจ มาพิจารณาประกอบการศึกษาการโจรกรรมรถ เพื่อประสิทธิภาพในการหาแนวทางการแก้ป้องกันและแก้ปัญหาที่ครอบคลุมทุกด้าน และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่

7.3.4. ผู้ศึกษาต่อไปการศึกษาในเชิงปริมาณทดสอบว่าการป้องกันได้ผลหรือไม่อย่างไร Pretest หรือ Posttest ในแต่ละพื้นที่ ตามแนวทางที่การศึกษาครั้งนี้ได้เสนอแนะ ว่ามีแนวโน้มน้อยลงหรือไม่

จากที่กล่าวมาแล้วข้างต้นเป็นเพียงแนวทางโดยทั่วไปในการวางแผนป้องกันการโจรกรรมรถ หรืออาชญากรรมที่เกี่ยวกับการประทุษร้ายทรัพย์สินในกรุงเทพมหานคร โดยมีขอบเขตของการศึกษาที่พิจารณาจากสภาพแวดล้อม หรือ ปัจจัยในเชิงพื้นที่เป็นหลัก แต่ทั้งนี้ไม่ได้กำหนดเอาตัวแปรทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมมาพิจารณาเข้าด้วยกัน ซึ่งเป็นข้อจำกัดที่สำคัญของการศึกษา ซึ่งเชื่อว่าหากนำตัวแปรทั้ง 2 ดังกล่าวมาพิจารณาร่วมกัน แผนที่ได้นับว่าเป็นแผนป้องกันอาชญากรรมที่มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ไปด้วยในขณะเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตามการแก้ไขปัญหาในระยะยาวนั้นต้องอาศัยความต่อเนื่องอย่างมีระบบของการแก้ปัญหาในส่วนอื่นๆ ในระดับชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งการชะลอการเติบโตของกรุงเทพมหานครในทุกๆ ด้าน เช่น ปัญหาการอพยพเข้าสู่เขตเมืองที่เป็นแหล่งงานที่สำคัญของประชากร ปัญหาด้านสังคม และเศรษฐกิจที่กำลังทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับ ปัญหาเหล่านี้เป็นสิ่งที่เกี่ยวเนื่องกันอย่างแยกไม่ออก และเชื่อว่าเป็นผลกระทบต่อปัญหาการโจรกรรม และอาชญากรรมโดยตรง

นอกจากนี้สิ่งที่สำคัญประการหนึ่งในการป้องกันการโจรกรรมรถ และอาชญากรรมก็คือ การปรับปรุงแก้ไข และสร้างระบบการประชาสัมพันธ์ที่ถูกต้องโดยอาศัยความร่วมมือประสานงานกับสื่อมวลชนในการเผยแพร่ให้ประชาชนทราบถึงความเคลื่อนไหวของอาชญากรรมเพื่อที่จะได้มีส่วนร่วมในการป้องกันตนเอง และทรัพย์สิน มิใช่ปล่อยให้เป็นที่ของเจ้าหน้าที่ของรัฐอย่างเดียว สื่อมวลชนควรเผยแพร่ข่าวสารในทางสร้างสรรค์ ที่ก่อให้เกิดความสงบเรียบร้อย และการเข้าใจที่ตรงกันระหว่างภาครัฐ และประชาชน มิใช่เป็นการขั้วยุให้เกิดอาชญากรรมมากขึ้น ควรใช้วิธีการสร้างความเข้าใจอันดีให้แก่ประชาชนเพื่อให้ประชาชนเกิดความสำนึกในหน้าที่ และมีความรู้สึกมั่นใจพร้อมทั้งความรู้สึกที่ปลอดภัยในการให้ความร่วมมือเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรม เช่นการเป็นพยาน การให้ข่าว การแจ้งเหตุ การสังเกตลักษณะรถที่ถูกโจรกรรมเบื้องต้น และร่วมมือในการป้องกันการทุจริตของเจ้าหน้าที่ด้วย ซึ่งผลที่ติดตามมาก็คือ การประหยัดในการจัดสรรทรัพยากรของชาติในการป้องกันอาชญากรรมทั้งในด้านการจัดอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ เครื่องมือเครื่องใช้ และงบประมาณของแผ่นดินได้โดยส่วนรวม และในที่สุดย่อมส่งผลให้ประชาชนสามารถดำรงตนประกอบอาชีพ และอยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างปกติสุข ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงผลกระทบโดยส่วนรวมจะเห็นได้ว่าเมื่อประชาชนในประเทศประกอบอาชีพโดยไม่มีโจรผู้ร้ายมารบกวน หรือคอยบีบบังคับ หรือคอยกลั่นแกล้ง เรียกร้องเอาผลประโยชน์จากผู้มีอิทธิพล และเจ้าหน้าที่ ซึ่งหมายถึงการที่ประชาชนสามารถดำรงตนอยู่ในสังคมด้วยความสงบสุขปราศจากภัยอันตรายทั้งทางร่างกาย และจิตใจจากอาชญากรรม ก็ย่อมทำให้การพัฒนาประเทศในส่วนรวมย่อมรุดหน้าไปอย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพอย่างเต็มที่นั่นเอง

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

กฤษฎา พันธุ์คงชื่น. การจัดตั้งศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์  
สังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล (สปร.น.). ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะ  
รัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540.

กรุงเทพมหานคร. สำนักการจราจรและขนส่ง. สถิติจราจร ปี 2549. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วน  
จำกัดบางกอกบลิ๊ก, 2549.

กรุงเทพมหานคร. สำนักผังเมือง. รายงานประกอบการวางผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.  
2546. กรุงเทพมหานคร: (ม.ป.ท.), 2546.

กรุงเทพมหานคร. สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล. สถิติกรุงเทพมหานคร 2548. กรุงเทพมหานคร:  
โรงพิมพ์สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ, 2548.

เจียมจิตร ดวงอุไร. การศึกษาความสัมพันธ์ของสภาวะแวดล้อมทางกายภาพกับการเกิดคดี  
อาชญากรรม : กรณีศึกษาเขตสถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ. วิทยานิพนธ์ปริญญา  
โทบริหารธุรกิจ สาขาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย, 2532.

ญาณพล ยิ่งยืน. การศึกษาทางด้านนิเวศวิทยาเพื่อการวางแผนป้องกันอาชญากรรมในเขต  
กรุงเทพมหานคร ฝั่งพระนคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการวางแผนภาค  
และเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524.

ตำรวจแห่งชาติ, สำนักงาน. กองวิจัยและพัฒนา. ปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ ศึกษากรณีการลักลอบ  
นำรถยนต์ที่ถูกโจรกรรมไปจำหน่ายตามแนวชายแดนประเทศไทย. กรุงเทพมหานคร:  
โรงพิมพ์ตำรวจ, 2544.

บริหาร เลียงอารมณ. กฎหมายวางผังถนนในชุมชนพักอาศัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดโจรกรรม.  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชาเคหพัฒนศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย, 2533.

ประการ ประจง. ปัญหาและอุปสรรคในการใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถใน  
เขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองระยอง. ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ หลักสูตร  
รัฐประศาสนศาสตร์ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2543.

ปรีชา รุจิราบัตร. ปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ ศึกษาเฉพาะกรณีในเขตกรุงเทพมหานคร. หลักสูตร  
การบริหารงานตำรวจชั้นสูง รุ่น 11. สถาบันพัฒนาข้าราชการตำรวจ กองบัญชาการ  
ศึกษา, 2535.

- ปริญญ์ เปี่ยมสมบูรณ์. การควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม. เอกสารการศึกษาสาขา รัฐประศาสนศาสตร์ ฉบับที่ 33. กรุงเทพมหานคร: สถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์, 2525
- ปริญญ์ เปี่ยมสมบูรณ์. หลักและมาตรการการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์โอเดียนสโตร์, 2526.
- ปริญญ์ เปี่ยมสมบูรณ์. อาชญากรรมพื้นฐานกับกระบวนการยุติธรรม : ปัญหา อุปสรรค และแนวทางควบคุม. กรุงเทพมหานคร, 2531.
- ปริญญ์ เปี่ยมสมบูรณ์ และคณะ. อาชญากรรมพื้นฐานกับกระบวนการยุติธรรม. กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัดการพิมพ์นคร, 2531.
- ผจงจิตต์ อธิคมนันท์. สังคมวิทยาว่าด้วยอาชญากรรมและการลงโทษ. กรุงเทพมหานคร : หนังสือประกอบการสอนวิชา So 303 มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2529.
- ไพฑูริย์ เพิ่มศิริวิศาล. ตำราสืบสวนคดีโจรกรรมรถ. (ม.ป.ท.), 2536.
- ไพฑูริย์ เพิ่มศิริวิศาล. ตำราการสืบสวนการโจรกรรมรถ. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์พิทักษ์อักษร, 2539.
- มหาดไทย, กระทรวง. กรมราชทัณฑ์. รายงานกิจการของกรมราชทัณฑ์ กระทรวงมหาดไทย . กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาดไทย, 2507.
- มานพ พงศทัต. ที่อยู่อาศัยและสภาพแวดล้อมของชุมชนและเมือง. เอกสารประกอบการสัมมนาเชิง วิชาการเรื่องแนวความคิดภูมิสถาปัตยกรรมกับโครงการที่อยู่อาศัย(ม.ป.ท.), 2537
- วชิระ ขอบแต่ง. การศึกษาทางด้านนิเวศวิทยาเพื่อการวางแผนป้องกันอาชญากรรมในเขต กรุงเทพมหานคร ผังชนบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาการวางแผนภาคและ เมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2524.
- สวัสดิ์ อมรวิวัฒน์ และ คณะ. การศึกษาเรื่องสาเหตุและปริมาณของการกระทำความผิดซ้ำ วิจัย เสนอต่อสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2525.
- สุดสงวน สุธีสร. เหยื่ออาชญากรรม. กรุงเทพมหานคร : คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543
- สุนทรี่ ศิลพัฒน์. มนุษย์นิเวศน์วิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัย รามคำแหง, 2523.
- สุวิทย์ นิ่มน้อย, เดชา ศิริเจริญ และอภัยวงศ์ ปาณิกบุตร. อาชญาวิทยาและทัณฑ์วิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์พัฒนศึกษา, ม.ป.ป.
- สังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, หน่วยวิจัยสมาคม. การเติบโตของเขตชุมชนในภาคกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร: สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย, 2519.
- เสริม ปุณณะหิตานนท์, การกระทำผิดในสังคม .กรุงเทพมหานคร : The Business Press, 2523.

อรรถวุฒิ เพิ่มทรัพย์. การพัฒนาสภาพแวดล้อมทางกายภาพเพื่อป้องกันอาชญากรรมในเขตพื้นที่เมือง  
ซึ่งมีความหนาแน่นสูง กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลบางรัก.  
วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาการวางผังเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

อรัญ สุวรรณบุปผา. หลักอาชญาวิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนา  
พานิชย์, 2518.

### ภาษาอังกฤษ

Bews, J.W. Human Ecology. London : Oxford university Press, 1935.

Edward-Hall, T. The Hidden Dimension. New York: A Doubleday ZAnchor Book, 1969.

Glueck, S., and Glueck, E. Unraveling Juvenile Delinquency. Havard University Press :  
Massachusetts<sup>1</sup> th. Pointing, 1964.

Johnson, J. H. Urban Geography; An Introduction Analysis 2 nd. Edition. Oxford: Pergamon  
Press, 1975.

Kormondy , E. J. Reading in Ecology. Englewood: Cliffs. N.J. Prentice-Hall, 1965.

Mays, J. B. Crime and Social Structure. London: Faber, 1963.

Mc Kenzie, R. D. On Human Ecology. Chicago : University of Chicago Press, 1968.

Northam, R. M. Urban Geography. New York: John Wiley and Sons, (n.d.).

Odum, E. p. Ecology. New York: Hoh. Rinehart & Winston, 1963.

Shaw, C., and Mckay, H. D. Juvenile Delinquency and Urban Area. Chicago: University of  
Chicago Press, 1942.

Wolfgang, M. E. Pioneer in Criminology. London: Hermann Manheim. Sevens & Sons, 1960.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ภาคผนวก

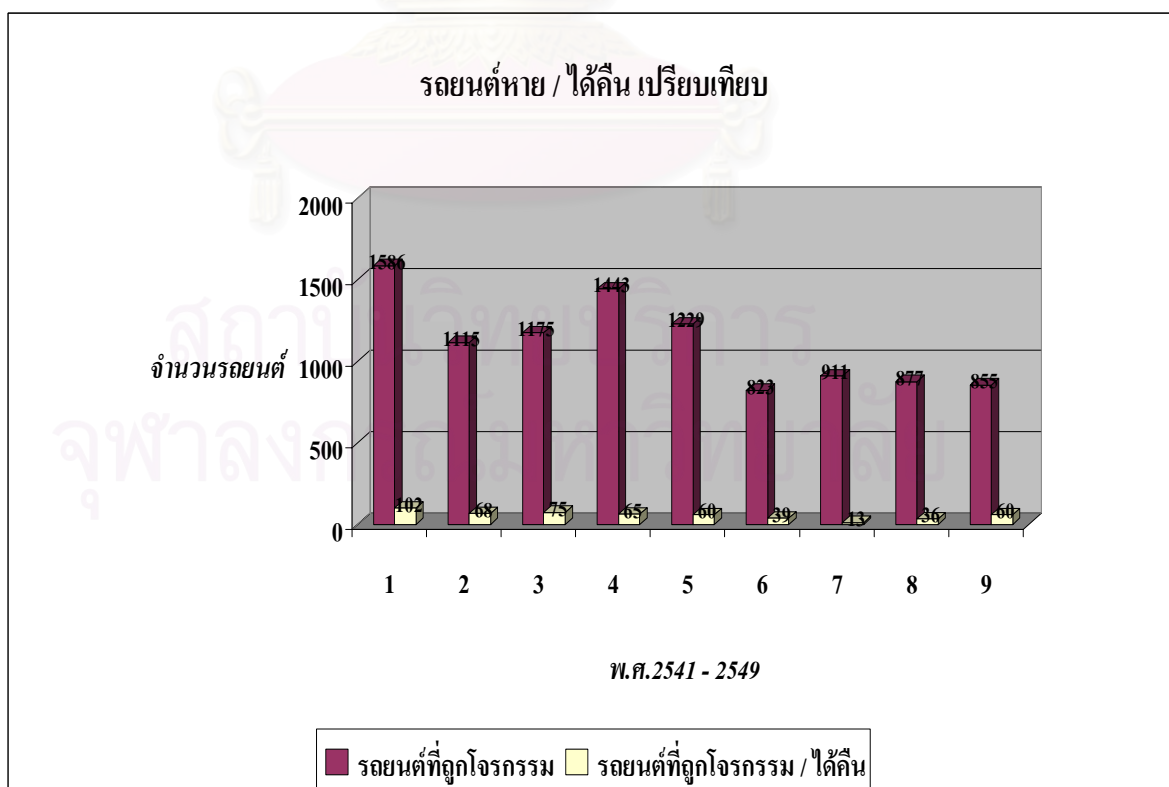
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ภาคผนวก ก

## สถิติการโจรกรรมรถยนต์ / ใต้คินในกรุงเทพมหานครตั้งแต่ปี 2541 – 2549

ปี พ.ศ.	รถยนต์ที่ถูกโจรกรรม	รถยนต์ที่ถูกโจรกรรม / ใต้คิน	สัดส่วน
2541	1586	102	6.43
2542	1115	68	6.10
2543	1175	75	6.38
2544	1443	65	4.50
2545	1229	60	4.88
2546	823	39	4.74
2547	911	13	1.43
2548	877	36	4.10
2549	855	60	7.02

ที่มา : งานป้องกันปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ศูนย์ปฏิบัติการกองบัญชาการตำรวจนครบาล ปี 2550





## ภาคผนวก ข

## แบบสัมภาษณ์เชิงลึกคนร้าย

1. คำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล
  - 1.1 ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์
  - 1.2 อายุผู้ให้สัมภาษณ์
  - 1.3 อาชีพก่อนมาเป็นผู้ต้องหาคดีโจรกรรมรถยนต์
  - 1.4 ระดับการศึกษา
  - 1.5 สาเหตุที่มาประกอบอาชีพโจรกรรมรถยนต์
  - 1.6 จำนวนคดีที่โจรกรรมในปี พ.ศ.2549
  
2. ข้อมูลเบื้องต้นของการโจรกรรมรถยนต์
  - 2.1 ประเภทของรถยนต์ (กระบะหรือเก๋ง) ที่ท่านมักเลือกโจรกรรม
  - 2.2 ยี่ห้อรถยนต์ที่ท่านมักเลือกโจรกรรม (เรียงลำดับมากไปน้อย)
  
3. คำถามเกี่ยวกับรูปแบบการโจรกรรมรถยนต์
  - 3.1 ท่านใช้รูปแบบโจรกรรมรถยนต์วิธีใดบ้าง (โปรดระบุทุกรูปแบบที่ท่านเคยใช้โจรกรรม)
    - 3.1.1 ชื่อรูปแบบ
      - ในกรณีที่รถยนต์ไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน
      - ในกรณีที่รถยนต์มีอุปกรณ์ป้องกัน
    - 3.1.2 มีวิธีการโจรกรรมอย่างไร
  - 3.2 ช่วงเวลาใดที่ท่านมักเลือกใช้ในการโจรกรรม เพราะเหตุผลใด
  - 3.3 เมื่อท่านโจรกรรมรถยนต์สำเร็จแล้ว ท่านมีวิธีการหลบหนีการจับกุมจากตำรวจอย่างไร
  - 3.4 ท่านมีวิธีการขนย้าย และเลือกเส้นทางที่ใช้ลำเลียงรถยนต์ที่ได้มาอย่างไร เพื่อเหตุผลใด
  - 3.5 ท่านมีวิธีการดำเนินการอย่างไรบ้างกับรถยนต์ที่ได้มาจากการโจรกรรม โปรดอธิบาย และระบุวิธีการอย่างละเอียด
    - 3.5.1 ขายต่อทั้งคัน
    - 3.5.2 นำไปแปรสภาพ
    - 3.5.3 นำไปใช้เอง
    - 3.5.4 อื่นๆ โปรดระบุ
  - 3.6 ตลาดที่ท่านนำรถไปจำหน่ายที่ใดบ้าง เพราะเหตุใด
    - 3.6.1 ตลาดในประเทศ
    - 3.6.2 ตลาดต่างประเทศ

## ภาคผนวก ค

### แบบสัมภาษณ์เชิงลึกตำรวจ

#### 1. คำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล

- 1.1 ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์
- 1.2 อายุผู้ให้สัมภาษณ์
- 1.3 ยศ
- 1.4 หน้าที่รับผิดชอบ
- 1.5 ระดับการศึกษา
- 1.6 อายุราชการ
- 1.7 ระยะเวลาที่ทำงานด้านการสืบสวนสอบสวนคดีโจรกรรมรถ
- 1.8 จำนวนคดีโจรกรรมรถยนต์ที่เคยรับผิดชอบสืบสวนสอบสวน หรือจับกุมดำเนินคดีตามกฎหมาย

#### 2. ข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาโจรกรรมรถยนต์

- 2.1 สาเหตุที่ยังมีการโจรกรรมรถยนต์เกิดขึ้น มาจากสาเหตุใดบ้าง
- 2.2 ข้อจำกัดในการปราบปรามปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ มีอะไรบ้าง โปรดอธิบาย

#### 3. ข้อจำกัดด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม

- 3.1 ข้อจำกัดด้านพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์ มีอะไรบ้าง โปรดอธิบาย
- 3.2 ตามความเห็นท่าน ทำไมพื้นที่ดังกล่าวจึงมีความเสี่ยงสูงต่อการโจรกรรมรถยนต์ โปรดอธิบาย

#### 4. แนวทางการป้องกัน และการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์

- 4.1 แนวทางการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์ควรมีอะไรบ้าง
- 4.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ควรมีอะไรบ้าง

#### 5. แนวทางการป้องกัน และแก้ไขปัญหาของพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์

- 5.1 แนวทางการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์จากพื้นที่ที่มีความเสี่ยงควรมีอะไรบ้าง
- 5.2 แนวทางการแก้ไขปัญหาพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์ควรมีอะไรบ้าง

## ภาคผนวก ค

## พิกัดจุดเกิดเหตุในพื้นที่ สน. ตัวอย่าง

<u>ID(จุดเกิดเหตุที่)</u>	<u>Coordinate(X)</u>	<u>Coordinate(Y)</u>
1	667,120	1,523,986
2	668,951	1,521,454
3	668,909	1,521,459
4	672,838	1,535,012
5	673,344	1,534,827
6	669,425	1,522,841
7	685,805	1,527,646
8	677,390	1,521,996
9	670,200	1,523,121
10	667,178	1,524,358
11	667,077	1,530,832
12	673,634	1,536,320
13	674,287	1,534,050
14	690,618	1,530,970
15	653,710	1,519,697
16	673,818	1,520,548
17	656,619	1,519,228
18	651,928	1,519,881
19	688,174	1,527,177
20	687,084	1,528,795
21	686,723	1,528,622
22	687,029	1,524,741
23	686,730	1,529,041
24	674,531	1,521,305
25	676,952	1,521,957
26	675,604	1,521,979
27	672,266	1,522,753
28	665,844	1,523,413
29	668,898	1,521,391
30	667,682	1,523,559
31	664,689	1,529,671
32	685,700	1,529,612

## พิกัดจุดเกิดเหตุในพื้นที่ สน. ตัวอย่าง (ต่อ)

<u>ID(จุดเกิดเหตุที่)</u>	<u>Coordinate(X)</u>	<u>Coordinate(Y)</u>
33	672,812	1,534,847
34	676,068	1,519,812
35	677,040	1,521,949
36	671,298	1,523,785
37	673,709	1,525,996
38	673,878	1,525,088
39	674,357	1,524,471
40	673,734	1,526,638
41	671,734	1,524,089
42	671,262	1,519,009
43	671,525	1,523,061
44	665,365	1,527,270
45	670,372	1,530,169
46	673,232	1,534,055
47	673,759	1,536,505
48	685,982	1,528,950
49	686,286	1,528,068
50	676,693	1,521,966
51	673,423	1,533,937
52	672,568	1,527,115
53	666,853	1,523,819
54	666,794	1,531,089
55	674,016	1,534,010
56	673,958	1,531,753
57	672,186	1,534,331
58	672,543	1,529,202
59	676,468	1,521,955
60	667,128	1,532,160
61	672,086	1,529,794
62	674,791	1,524,219
63	674,166	1,525,610
64	674,738	1,526,760
65	673,710	1,526,436
66	673,536	1,525,939

## พิกัดจุดเกิดเหตุในพื้นที่ สน. ตัวอย่าง (ต่อ)

<u>ID(จุดเกิดเหตุที่)</u>	<u>Coordinate(X)</u>	<u>Coordinate(Y)</u>
67	671,455	1,519,862
68	674,016	1,534,010
69	674,216	1,534,014
70	674,014	1,534,033
71	672,617	1,529,480
72	655,065	1,519,520
73	654,972	1,519,143
74	659,342	1,524,308
75	667,668	1,530,501
76	665,644	1,528,631
77	672,872	1,535,295
78	676,138	1,532,654
79	677,042	1,532,316
80	673,152	1,535,434
81	672,059	1,529,771
82	674,264	1,524,516
83	672,568	1,527,822
84	674,089	1,527,578
85	669,217	1,518,608
87	666,817	1,524,038
88	667,694	1,525,089
89	667,779	1,526,098
90	665,984	1,524,659
91	673,117	1,534,794
92	670,862	1,531,164
93	673,347	1,535,031
94	670,435	1,530,157
95	686,065	1,529,914
96	677,867	1,521,821
97	674,357	1,524,659
98	670,265	1,530,471
99	668,455	1,526,266
100	666,203	1,527,188
101	666,161	1,529,205



## พิกัดจุดเกิดเหตุในพื้นที่ สน. ตัวอย่าง (ต่อ)

<u>ID(จุดเกิดเหตุที่)</u>	<u>Coordinate(X)</u>	<u>Coordinate(Y)</u>
102	675,074	1,537,531
103	674,561	1,534,017
104	674,577	1,534,017
105	674,943	1,528,980
106	674,943	1,528,980
107	671,074	1,518,660
108	652,100	1,520,141
109	665,738	1,520,888
110	673,898	1,525,201
111	669,402	1,519,014
112	674,928	1,537,303
113	676,487	1,532,777
114	674,626	1,537,538
115	686,527	1,528,352
116	691,672	1,528,098
117	686,094	1,528,144
118	667,528	1,524,816
119	665,367	1,527,510
120	665,478	1,520,780
121	665,937	1,527,845
122	668,052	1,526,284
123	665,889	1,527,579
124	665,454	1,526,859
125	672,999	1,535,086
126	686,760	1,529,400
127	686,316	1,527,448
128	672,695	1,525,330
129	674,337	1,537,351
130	674,337	1,537,351
131	672,812	1,534,967
132	684,951	1,527,813
133	685,364	1,528,042
134	685,663	1,528,049
135	685,794	1,527,856

## พิกัดจุดเกิดเหตุในพื้นที่ สน. ตัวอย่าง (ต่อ)

<u>ID(จุดเกิดเหตุที่)</u>	<u>Coordinate(X)</u>	<u>Coordinate(Y)</u>
136	678,481	1,522,378
137	678,534	1,522,319
138	674,058	1,527,500
139	672,453	1,526,030
140	674,696	1,529,886
141	654,967	1,519,559
142	654,967	1,519,559
143	665,724	1,524,191
144	666,433	1,524,127
145	667,508	1,532,009
146	667,208	1,531,916
147	673,457	1,535,993
148	672,677	1,534,722
149	672,646	1,535,245
150	659,207	1,524,154
151	673,076	1,535,910
152	673,991	1,527,620
153	672,193	1,530,068
154	670,881	1,517,692
155	671,323	1,519,530
156	654,986	1,521,037
157	656,866	1,523,964
158	656,866	1,523,964
159	666,396	1,523,155
160	686,795	1,527,198
161	685,716	1,529,149
162	685,716	1,529,149
163	678,462	1,522,408
164	675,719	1,519,614
165	679,546	1,522,791
166	676,476	1,521,774
167	672,330	1,530,502
168	656,226	1,525,897
169	656,226	1,525,897

## พิกัดจุดเกิดเหตุในพื้นที่ สน. ตัวอย่าง (ต่อ)

<u>ID(จุดเกิดเหตุที่)</u>	<u>Coordinate(X)</u>	<u>Coordinate(Y)</u>
170	664,970	1,529,562
171	673,128	1,534,920
172	688,317	1,526,474
173	686,257	1,526,403
174	673,912	1,520,769
175	672,778	1,525,343
176	664,938	1,522,517
177	664,944	1,522,517
178	664,766	1,522,517
179	673,159	1,535,218
180	685,977	1,528,066
181	688,199	1,524,708
182	688,633	1,524,708
183	674,660	1,521,069
184	672,530	1,525,651
185	674,879	1,524,558
186	672,584	1,526,909
187	668,991	1,519,383
188	658,824	1,524,222
189	686,716	1,527,270
190	673,919	1,525,410
191	668,333	1,525,684
192	665,856	1,526,763
193	665,903	1,526,747
194	665,589	1,528,448
195	665,589	1,528,448
196	673,395	1,536,238
197	670,367	1,530,188
198	686,747	1,527,566
199	686,747	1,527,566
200	672,926	1,525,069
201	673,853	1,524,946
202	675,235	1,524,224
203	669,709	1,518,030

## พิกัดจุดเกิดเหตุในพื้นที่ สน. ตัวอย่าง (ต่อ)

<u>ID(จุดเกิดเหตุที่)</u>	<u>Coordinate(X)</u>	<u>Coordinate(Y)</u>
204	686,622	1,531,176
205	686,173	1,527,391
206	685,962	1,529,334
207	686,158	1,528,830
208	672,684	1,534,736
209	675,674	1,519,725
210	676,291	1,521,915
211	658,280	1,525,528
212	674,309	1,524,494
213	672,230	1,533,858
214	665,238	1,527,251
215	674,350	1,537,335
216	675,753	1,521,800
217	666,293	1,520,860
218	657,190	1,521,509
219	667,118	1,524,248
220	666,272	1,529,312
221	672,812	1,535,072
222	673,608	1,534,539
223	685,888	1,527,457
224	672,061	1,529,817
225	672,585	1,525,328
226	675,458	1,521,766
227	668,252	1,531,603
228	664,688	1,521,441
229	665,488	1,527,304
230	669,437	1,523,525
231	668,020	1,526,447
232	667,467	1,525,847

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

ร้อยตำรวจโท พันษา อมราพิทักษ์ เกิดเมื่อวันศุกร์ที่ 17 กรกฎาคม 2524 ที่ กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษารัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (ตร.) จาก โรงเรียนนายร้อยตำรวจ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม เมื่อปี พ.ศ.2546 เป็น นักเรียนนายร้อยตำรวจ รุ่นที่ 57 และ นักเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่41 เข้าศึกษาต่อในภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปี พ.ศ. 2547 เริ่มเป็นนายตำรวจสัญญาบัตร ครั้งแรกดำรงตำแหน่ง รองสว.ประจำ รร.นรต.(ปฏิบัติราชการสอบสวน สน.ปทุมวัน) แล้วย้ายไปดำรงตำแหน่ง พงส.(สบ 1)สน.นางเลิ้ง ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง นายเวรผู้บังคับการตำรวจจราจร



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย