

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์และตีความข้อมูล

การศึกษาเรื่อง ความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร เป็นการศึกษาวิจัยแบบสำรวจ (survey research) ในการหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตาม ร่วมกับการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเอกสาร (document research) โดยจะนำความรู้และรายละเอียดในโครงการวางแผน การแก้ปัญหาการจราจร พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 การปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มาเป็นตัวศึกษาและอธิบายร่วม เพื่อให้เห็นลักษณะและโครงสร้างที่ชัดเจนของการศึกษาถึง ความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร ดังนั้นการศึกษาในครั้งนี้จึงเป็นลักษณะของการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อชี้ให้เห็นถึงประเด็นสำคัญ ๆ ภายใต้อุปข่ายทางทฤษฎีและการศึกษาความเมินห่างทางการเมือง ตลอดจนลักษณะที่ได้วิเคราะห์และตีความจากเครื่องมือในการศึกษาอันจะนำมาซึ่ง ความคิดสร้างสรรค์และการเปลี่ยนแปลงไปสู่สิ่งที่ดีกว่า และจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาความรู้ ความเข้าใจ และพฤติกรรมในระบอบการเมืองแบบประชาธิปไตยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้ไปสู่ความสำเร็จได้ในระดับท้องถิ่นและในระดับชาติต่อไป โดยการวิเคราะห์และตีความข้อมูลในครั้งนี้ จะแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ

ส่วนที่หนึ่ง เป็นการศึกษารายละเอียดของข้อมูลโดยทั่วไป เกี่ยวกับตัวแปรทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร ในการศึกษาที่มีอิทธิพลต่อระดับความเมินห่างทางการเมือง ตัวแปรที่สำคัญในการศึกษา ได้แก่ อายุ อายุราชการ ระดับการศึกษาสูงสุด ระดับการศึกษา (สาขาวิชา) รายได้ต่อเดือน ชั้นยศ ประสบการณ์ในการทำงาน จำนวนชั่วโมงในการทำงาน การเข้ารับกษาตัวในโรงพยาบาล จำนวนครั้งในการถูกทราโทษทางวินัย จำนวนครั้งที่ถูกดัดเงินเดือน จำนวนครั้งที่ถูกประชาชนร้องเรียน ความถี่บ่อยในการติดตามข่าวสารการเมือง (หนังสือพิมพ์, วิทยุ, โทรทัศน์) ร่วมกับการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเอกสาร (document

research) โดยจะนำความรู้และรายละเอียดในโครงการวางแผน การแก้ปัญหาการจราจร พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 การปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มาเป็นตัวศึกษาและอธิบายร่วม เพื่อให้เห็นลักษณะและโครงสร้างที่ชัดเจนของการศึกษาถึงความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร

ส่วนที่สอง เป็นการศึกษาวิเคราะห์ และเปรียบเทียบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ (causal relation) ระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตาม โดยมุ่งประเด็นศึกษา เพื่อการทดสอบสมมติฐานในการศึกษา ดังนี้

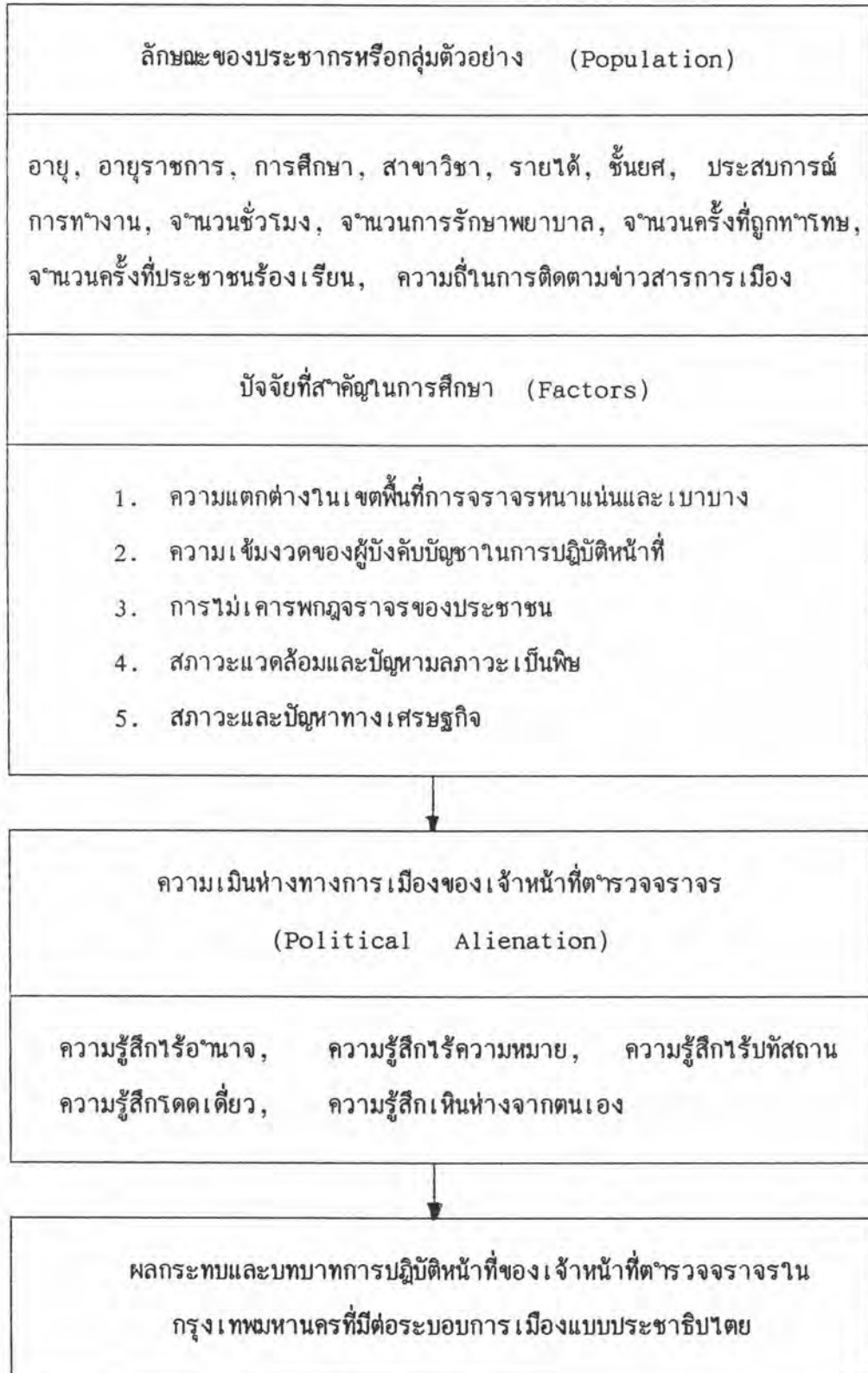
1. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบ ลักษณะความเมินห่างทางการเมืองของตำรวจจราจรที่ต่างสถานภาพกันเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่จราจรหนาแน่น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่จราจรเบาบาง
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบ ความเมินห่างทางการเมืองของตำรวจจราจร และ ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชาที่เข้มงวดกวดขันในการปฏิบัติหน้าที่
3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบ ความเมินห่างทางการเมืองของตำรวจจราจร และ การไม่เคารพกฎจราจรของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน
4. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบ ความเมินห่างทางการเมืองของตำรวจจราจร และ สภาพแวดล้อมและมลภาวะที่เป็นพิษ
5. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบ ความเมินห่างทางการเมืองของตำรวจจราจร และ ภาวะทางเศรษฐกิจ

ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้มีจุดประสงค์ที่สำคัญ เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ (causal relation) ระหว่างตัวแปรภายใต้การออกแบบวิจัย ซึ่งใช้หลักการของทฤษฎีความเมินห่างทางการเมือง เพื่อสรุปผลของตัวแปรอิสระที่มีผลต่อตัวแปรตามตามขั้นตอนในการศึกษาวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลจะแสดงได้ดังแผนภูมิที่ 5.1



แผนภูมิที่ 5.1

ความสัมพันธ์ระหว่างขั้นตอนของการศึกษาวิจัยและการวิเคราะห์ข้อมูล



การทดสอบสมมติฐานของการศึกษา (hypothesis testing)

สมมติฐาน (hypothesis) เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการกำหนดแนวทางและขอบเขตของการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งเปรียบเสมือนคำตอบที่เราคาดคะเนไว้อย่างมีเหตุผลจากประสบการณ์และกรอบแห่งทฤษฎีที่ได้ตั้งเอาไว้ การทดสอบสมมติฐานเป็นการทดสอบว่า จะยอมรับ (accept) หรือปฏิเสธ (reject) สมมติฐาน เพื่อให้สอดคล้องกับแนวความคิดและวัตถุประสงค์ในการศึกษาวิจัย จึงได้กำหนดสมมติฐานเพื่อการทดสอบดังนี้ คือ

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่ที่แตกต่างกัน จะมีผลทำให้มีความเมินห่างทางการเมืองที่แตกต่างกัน
2. ผู้บังคับบัญชาที่เข้มงวดกวดขันในการปฏิบัติหน้าที่แตกต่างกัน จะมีผลทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกิดความเมินห่างทางการเมืองแตกต่างกัน
3. ประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคารพกฎจราจรมีส่วนทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกิดความเมินห่างทางการเมืองที่แตกต่างกัน
4. สภาวะแวดล้อม ผลภาวะที่เป็นพิษส่งผลต่อความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่แตกต่างกัน
5. ภาวะทางเศรษฐกิจ มีผลต่อความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่แตกต่างกัน

การกำหนดระดับนัยสำคัญในการทดสอบ

ในการตัดสินใจที่จะยอมรับหรือปฏิเสธสมมติฐานหลักโดยอาศัยกลุ่มตัวอย่างเป็นเครื่องมือ นั้นเราอาจจะตัดสินใจผิดก็ได้ซึ่งเรียกว่า ความคลาดเคลื่อน (error) ซึ่งความคลาดเคลื่อนนี้อาจเกิดจากกลุ่มตัวอย่าง (sampling error) และความคลาดเคลื่อนอย่างอื่น (nonsampling error) เป็นต้น ในการศึกษานี้ได้กำหนดระดับนัยสำคัญในการทดสอบ (significance level) หรือขนาดของการทดสอบ (size of test) จะแทนด้วย

$$= P \text{ (ความคลาดเคลื่อน)}$$

$$= 0.05$$

การใช้สถิติในการทดสอบสมมติฐาน

ค่าสถิติที่เหมาะสมในการทดสอบสมมติฐานมีความสำคัญมาก เพราะจะทำให้เกิดความผิดพลาด (error) ในการตัดสินใจอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งค่าสถิตินี้เป็นเครื่องมือที่สำคัญมากที่ใช้ในการตัดสินใจ (making desions)

ดังนั้นในการศึกษาเรื่อง ความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานครครั้งนี้ เป็นการทดสอบสมมติฐานที่เกี่ยวกับค่าเฉลี่ยของประชากร (μ) ซึ่งมีลักษณะของข้อมูลและสถิติทดสอบ ดังต่อไปนี้

1. มีขนาดของกลุ่มประชากรขนาดเล็กเท่ากับ 388 ตัวอย่าง
2. ประชากรมีการแจกแจงเป็นแบบปกติ (normal population)
3. กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับการสุ่มมาอย่างอิสระและข้อมูลในสเกลที่วัดได้
4. ระดับความเชื่อมั่นที่ $(1 - \alpha) = 0.95$
5. ระดับนัยสำคัญ $(\alpha) = 0.05$
6. สถิติทดสอบคือ ร้อยละ (%) และ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีภาระกิจในการปฏิบัติหน้าที่ ที่หนักและมีความกดดันในการปฏิบัติหน้าที่ ที่ต้องรับผิดชอบจำนวนมาก ตลอดจนสภาพปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคมต่าง ๆ ปัญหาการจราจร อันเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความเมินห่างทางการเมือง การศึกษาสภาวะความเมินห่างทางการเมือง (political alienation) เป็นการศึกษาเกี่ยวกับการปฏิเสธไม่ยอมรับ (rejection) โดยความสำนึกของบุคคลต่อบรรทัดฐาน (norms) ค่านิยม (values) สถาบัน (institues) ตลอดจนกระบวนการ (processes) ต่าง ๆ ทางการเมือง โดยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความรู้สึก ว่า ตนเองถูกทำให้เมินห่าง (extrange) จากปฏิสัมพันธ์ในรูปแบบต่าง ๆ ของระบบการเมือง ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเข้าใจว่ามีผล (effect) โดยตรงต่อวิถีชีวิตของพวกเขา

จึงประเด็นที่สำคัญต่อการศึกษาว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เริ่มมีความรู้สึกเมินห่างทางการเมืองจะปฏิบัติตัวหรือมีพฤติกรรมอย่างไร เมื่อบุคคลนั้นต้องอยู่ภายใต้ระบบการเมืองที่เขา

ปฏิเสธ ซึ่งพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะไม่พยายามเข้าร่วมทางการเมืองด้วยใจสมัคร แต่จะพยายามถอนตัวออกจากระบบการเมือง (withdraw from political system) และจะกลายเป็นความเฉื่อยชาทางการเมือง (political apathy)

เคน นิสตัน (Keniston) จึงได้สรุปว่า ความเมินห่าง (alienation) กลายมาเป็นความจริงที่สำคัญประการหนึ่งคู่ไปกับการคงอยู่ของมนุษยชาติ ซึ่งบุคคลต้องถูกบังคับให้อยู่ภายใต้สภาวะดังกล่าวโดยสภาพแวดล้อม การเพิ่มระดับของความรู้สึกเมินห่างได้กลายเป็นแบบของปฏิสัมพันธ์ (interaction) ที่สำคัญระหว่างบุคคลกับสภาพแวดล้อมรอบตัวเขา

ดังนั้นการศึกษาวิเคราะห์ในครั้งนี จึงเป็นการศึกษาเพื่อทราบถึงความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร อันเนื่องมาจากปัจจัยจากการปฏิบัติหน้าที่ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และผลกระทบของความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีผลต่อการปฏิบัติหน้าที่

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาถึง ความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างที่เข้าในการศึกษาเรื่องนี้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากสถานีตำรวจนครบาล 60 สถานี โดยเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่การจราจรหนาแน่นและเบาบางในจำนวนประมาณอย่างละ 30 สถานี เก็บรวบรวมข้อมูลจำนวนทั้งสิ้น 388 ตัวอย่าง และได้รับแบบสอบถามกลับคืนทั้งสิ้น 388 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 100 ดังตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
1. อายุ		
30 ปีลงมา	93	21.6
31 - 35	129	33.3
36 - 40	98	25.3
40 ปีขึ้นไป	77	19.8
2. อายุราชการ		
น้อยกว่า 10	104	26.8
10 - 14	87	22.4
15 - 19	107	27.6
20 ปีขึ้นไป	90	23.2
3. ระดับการศึกษาสูงสุด		
ม.ศ. 3 (ม. 6 เดิม) หรือเทียบเท่า	179	46.1
ม.ศ. 5 (ม. 8 เดิม) หรือเทียบเท่า	83	21.4
ปวส. หรือ ปก.ศ. สูง หรือเทียบเท่า	4	1.0
ปริญญาตรี	110	24.8
สูงกว่าปริญญาตรี	8	2.1
อื่นๆ...	4	1.0
4. สาขาวิชาศึกษา		
รัฐประศาสนศาสตร์	34	8.8
นิติศาสตร์	91	23.5
รัฐศาสตร์	19	4.9
สาขาวิชาอื่น ๆ	23	5.9
ไม่จบระดับปริญญาตรี	221	57.0

(มีต่อ)

ตารางที่ 5.1 ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา (ต่อ)

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
5. รายได้ต่อเดือน		
2,500-3,500	15	3.9
3,501-5,000	74	19.1
5,001-6,500	99	25.5
6,501-8,000	19	21.1
8,001 บาทขึ้นไป	188	30.4
6. ศึกษ		
ด.ต.-จ.ส.ต.	198	51.0
ส.ต.อ.-พลตำรวจ	94	24.2
ร้อยตำรวจตรี	15	3.9
ร้อยตำรวจเอก	42	10.8
พันตำรวจตรี-พันตำรวจเอก	39	10.1
7. ประสบการณ์ในงานจราจร		
งานด้านจราจร	338	87.1
งานด้านสอบสวน	72	18.6
งานด้านสืบสวน	30	7.7
งานด้านป้องกันปราบปราม	147	37.9
งานด้านธุรการและอื่นๆ	72	18.6
8. เวลาในการปฏิบัติงาน (ชั่วโมง\วัน)		
8 ชั่วโมงหรือน้อยกว่า	201	51.8
มากกว่า 8 ชั่วโมง	187	48.2
9. จำนวนครั้งในการเข้าพักรักษา		
ไม่เคย	283	72.9
เคย	105	27.1

(มีต่อ)

ตารางที่ 5.1 ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา (ต่อ)

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
10. จำนวนครั้งที่ถูกลงโทษทางวินัย ในปี 2534		
ไม่เคย	364	93.8
เคย	24	6.2
11. จำนวนที่ถูกงดขึ้นเงินเดือน		
ไม่เคย	368	94.8
เคย	20	5.2
12. จำนวนครั้งที่ถูกประชาชนร้องเรียน		
ไม่เคย	365	94.1
เคย 1 ครั้ง	11	2.8
เคย 2 - 3 ครั้ง	8	2.1
เคย 4 - 9 ครั้ง	4	1.0
13. เขตความหนาแน่นของการจราจร		
เขตพื้นที่การจราจรหนาแน่น	196	50.5
เขตพื้นที่การจราจรเบาบาง	192	49.5
14. สถานที่ราชการบาล		
พญาไท	10	2.6
ปทุมวัน	10	2.6
ลุมพินี	10	2.6
ทองหล่อ	10	2.6
ชนะสงคราม	10	2.6
บางซื่อ	10	2.6
บางรัก	10	2.6
ยานนาวา	10	2.6

(มีต่อ)

ตารางที่ 5.1 ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา (ต่อ)

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
ทุ่งมหาเมฆ	10	2.6
ดินแดง	10	2.6
พลับพลาไชย 2	10	2.6
นางเลิ้ง	10	2.6
สาราณราษฎร์	10	2.6
เตาปูน	10	2.6
พลับพลาไชย 1	10	2.6
คลองตัน	10	2.6
พระราชวัง	10	2.6
พระโขนง	10	2.6
พหลโยธิน	10	2.6
จักรวรรดิ	10	2.6
หัวหมาก	10	2.6
สามเสน	10	2.6
ลาดพร้าว	10	2.6
บางเขน	10	2.6
บางกอกน้อย	10	2.6
บางนา	10	2.6
วัดพระยาไกร	10	2.6
หลักสอง	10	2.6
คูสิต	10	2.6
สุทธิสาร	10	2.6
บุนพาราม	10	2.6

(มีต่อ)

ตารางที่ 5.1 ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่างงานการศึกษา (ต่อ)

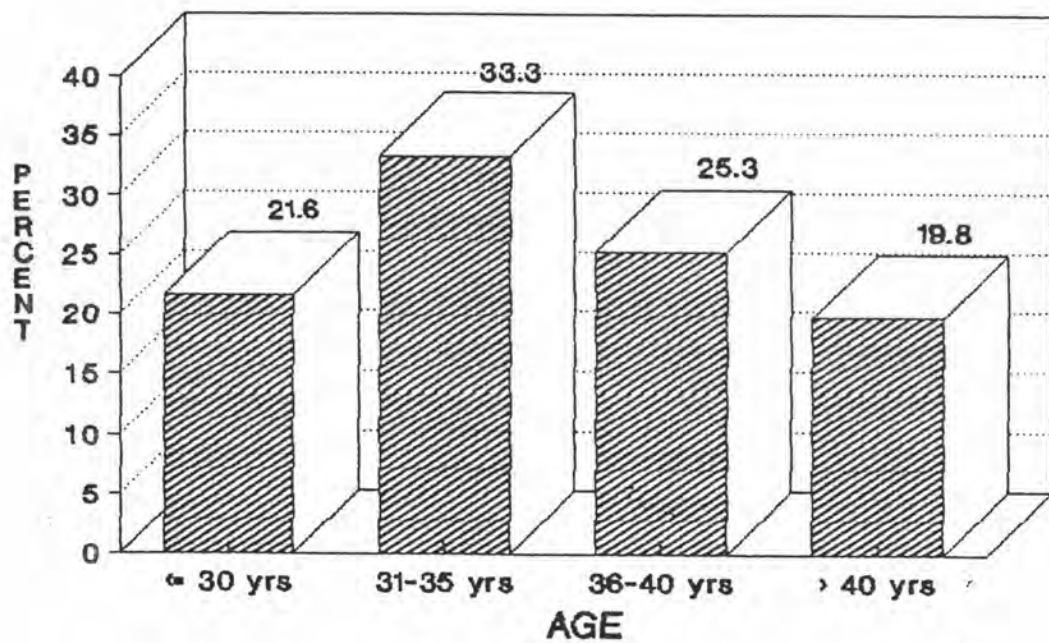
ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
ราษฎรปุระณะ	10	2.6
บุคคลโสด	10	2.6
ดอนเมือง	10	2.6
บางโพธิ์พวง	10	2.6
มักกะสัน	10	2.6
ห้วยขวาง	10	2.6
บางยี่ขัน	10	2.6
ภาษีเจริญ	10	2.6
บางขุนเทียน	10	2.6
บางยี่เรือ	10	2.6
สาหร่าย	10	2.6
ท่าข้าม	10	2.6
มีนบุรี	10	2.6
ประเวศ	10	2.6
ตลาดพลู	10	2.6
สมเด็จพระเจ้าพระยา	10	2.6
บางมด	10	2.6
คันนายาว	10	2.6
ท่าพระ	10	2.6
ตลิ่งชัน	10	2.6
บางกอกใหญ่	10	2.6
หนองแขม	10	2.6
บางขุนนนท์	10	2.6
จระเข้ใหญ่	10	2.6

(มีต่อ)

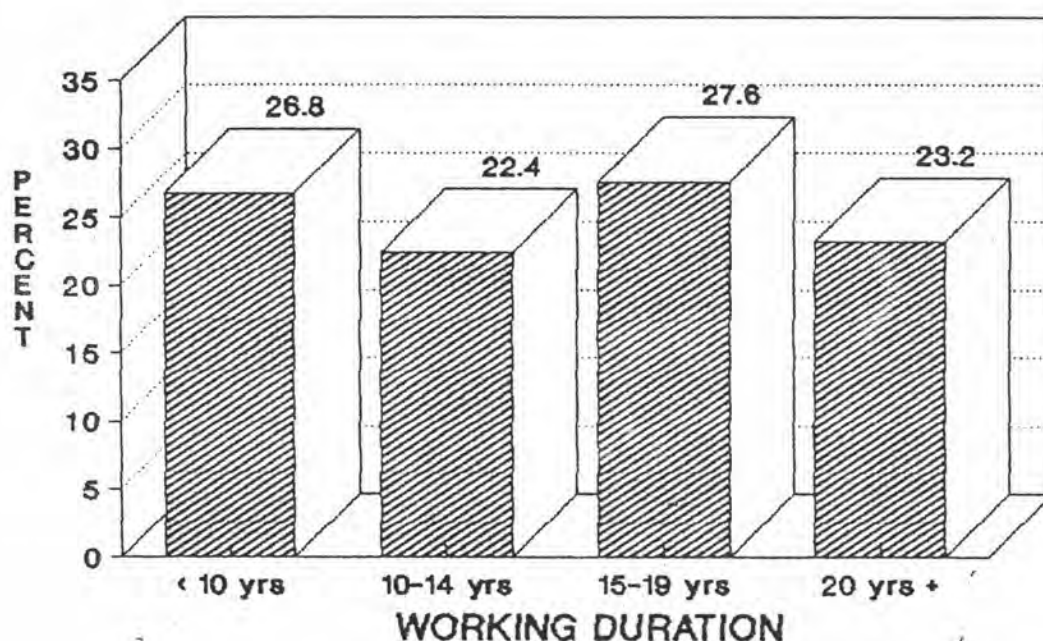
ตารางที่ 5.1 ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่างในการศึกษา (ต่อ)

ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
บางเสาธง	10	2.6
หนองจอก	10	2.6
ปากคลองสาน	10	2.6
รวม	388	100.0

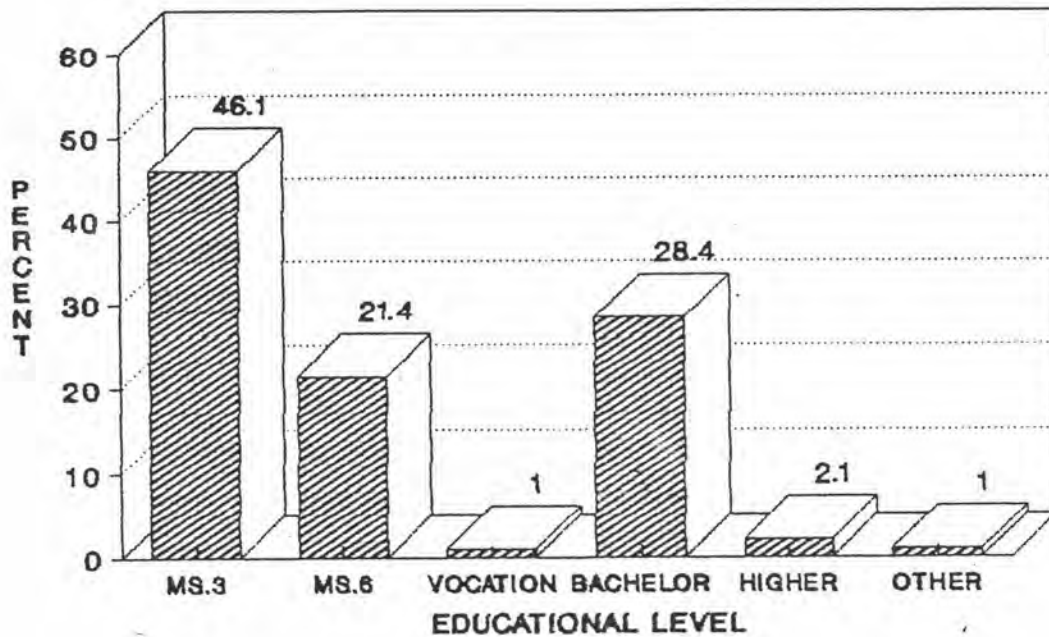
จากตารางที่ 5.1 แสดงถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร วิเคราะห์ได้ว่า สถานภาพที่เกี่ยวข้องกับอายุ โดยส่วนมากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะมีอายุระหว่าง 31-35 ปี มีจำนวน 129 นาย (ร้อยละ 33.3) รองลงมาคือ กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุระหว่าง 36-40 ปีมีจำนวน 98 นาย (ร้อยละ 25.3) ส่วนอายุระหว่าง 30 ปีลงมา มีจำนวน 93 นายและอายุระหว่าง 40 ปีขึ้นไป มีจำนวน 77 นาย มีจำนวนน้อยที่สุด (คิดเป็นร้อยละ 21.6 และร้อยละ 19.8 ตามลำดับ)



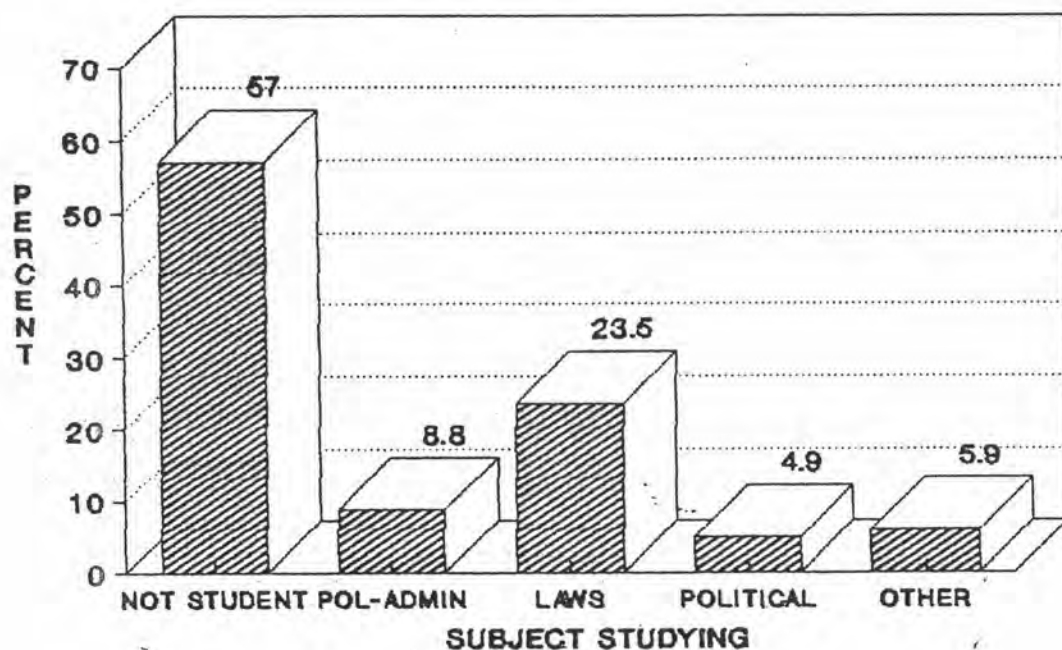
ในด้านอายุราชการ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนมากที่สุด คือ กลุ่มที่มีอายุราชการระหว่าง 15-19 ปี มีจำนวน 107 นาย (ร้อยละ 27.6) รองลงมา คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีอายุราชการน้อยกว่า 10 ปี มีจำนวน 104 นาย (ร้อยละ 26.8) อายุราชการมากกว่า 20 ปี มีจำนวน 90 นาย (ร้อยละ 23.2) ตามลำดับ ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่มีอายุราชการระหว่าง 10 - 14 ปี มีจำนวน 87 นาย (ร้อยละ 22.4) มีจำนวนน้อยที่สุด



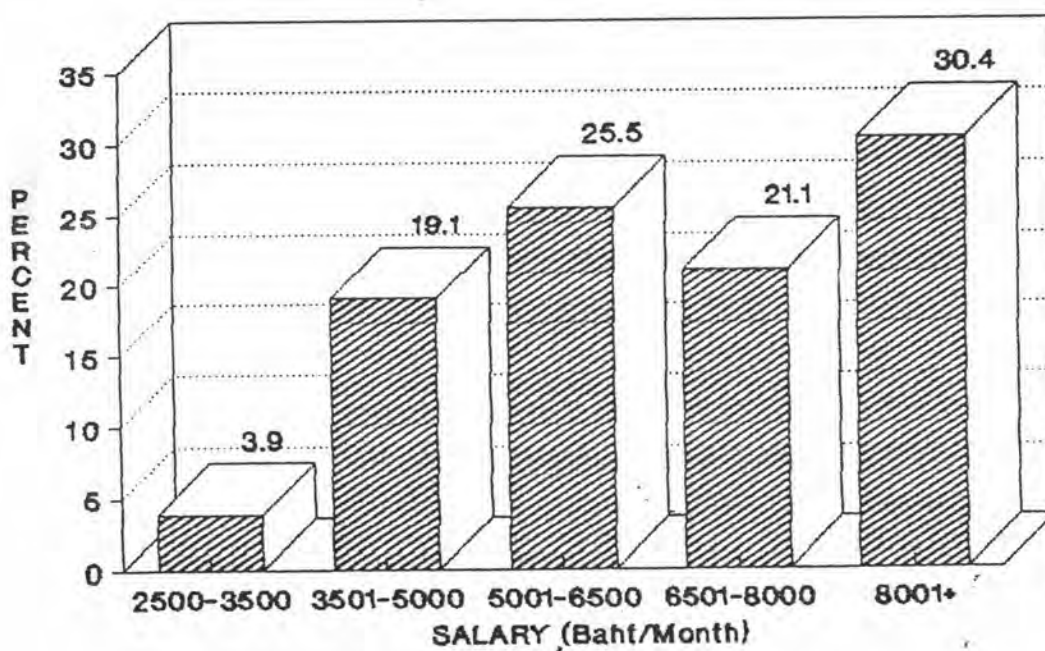
ในด้านการศึกษา เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนมากที่สุดได้แก่ กลุ่มที่มีระดับการศึกษา ม.ศ.3 (ม.6 เดิม) หรือเทียบเท่า มีจำนวน 179 นาย (ร้อยละ 46.1) รองลงมาคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี มีจำนวน 110 นาย (ร้อยละ 24.8) ระดับการศึกษา ม.ศ.5 (ม. 8 เดิม) หรือเทียบเท่า มีจำนวน 83 นาย (ร้อยละ 21.4) ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีจำนวน 8 นาย (ร้อยละ 2.1) ตามลำดับ ส่วนระดับการศึกษา ปวส. หรือ ปก.ศ. สูง หรือเทียบเท่าและอื่น ๆ มีจำนวนน้อยที่สุด 4 นาย (ร้อยละ 1.0)



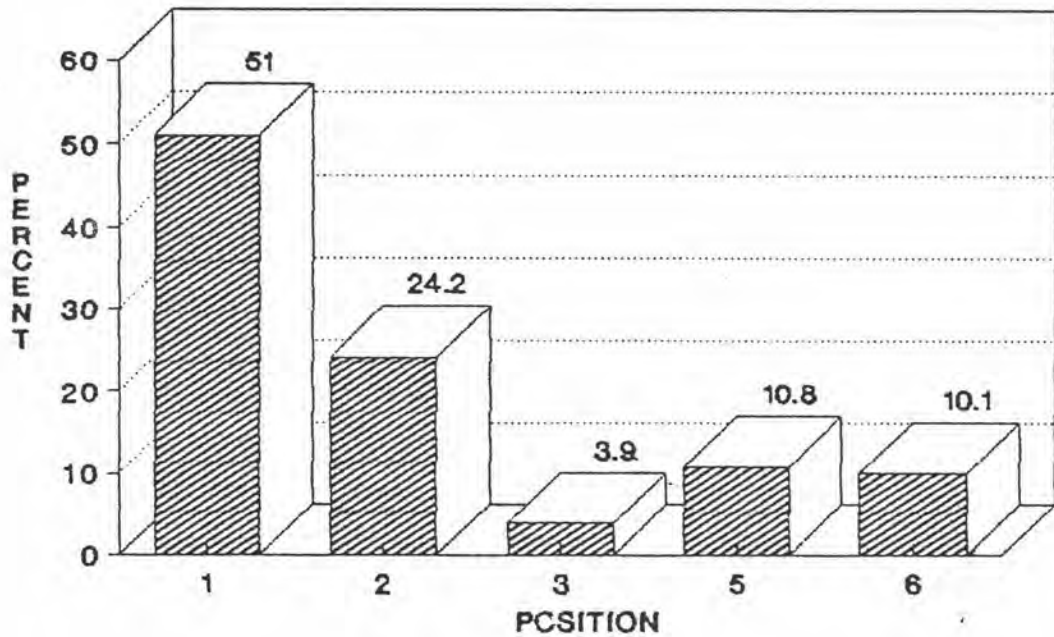
ส่วนสาขาวิชาที่ศึกษาในระดับปริญญาตรี พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยส่วนมากแล้ว เป็นผู้ที่ยังไม่จบในระดับปริญญาตรี มีจำนวน 221 นาย (ร้อยละ 57.0) รองลงมา คือ กลุ่มสาขา ศึกษานิติศาสตร์ มีจำนวน 91 นาย (ร้อยละ 23.5) สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มีจำนวน 34 นาย (ร้อยละ 8.8) สาขาวิชาอื่น ๆ มีจำนวน 23 นาย (ร้อยละ 5.9) ตามลำดับ นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ศึกษาในสาขารัฐศาสตร์มีจำนวนน้อยที่สุด 19 นาย (ร้อยละ 4.9)



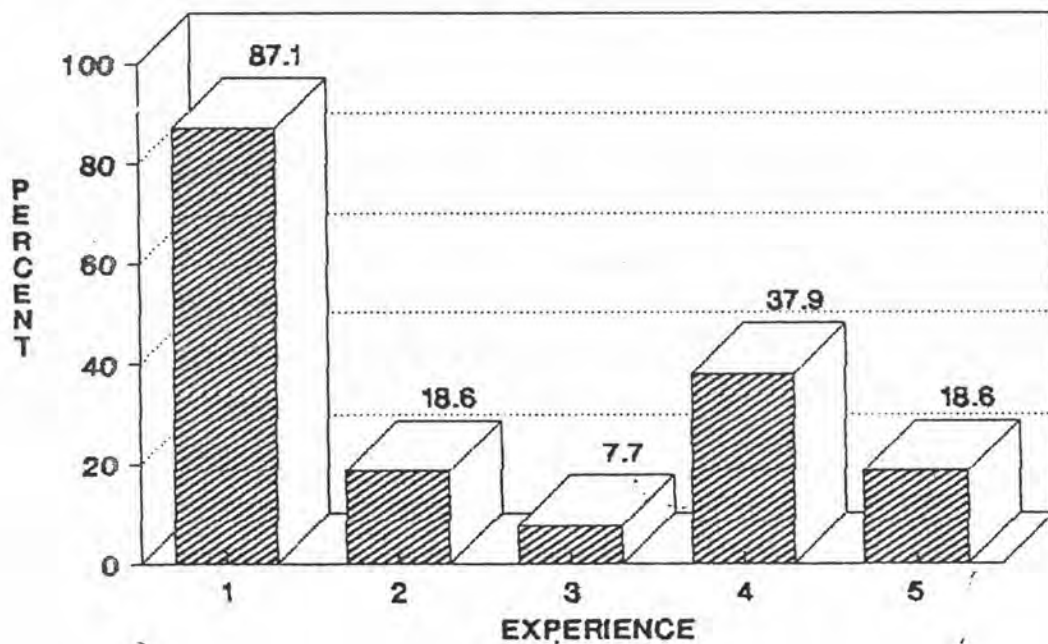
ในด้านรายได้ต่อเดือน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีจำนวนมากที่สุด ได้แก่ กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีรายได้ต่อเดือน 8,001 บาทขึ้นไป มีจำนวน 188 นาย (ร้อยละ 30.4) รองลงมา คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่มีรายได้ต่อเดือน 5,001-6,500 บาท (ร้อยละ 25.5) รายได้ต่อเดือน 6,501-8,000 บาท มีจำนวน 19 นาย (ร้อยละ 21.1) รายได้ต่อเดือน 3,501 - 5,000 บาท มีจำนวน 74 นาย (ร้อยละ 19.1) ตามลำดับ ส่วนรายได้ต่อเดือน 2,500 - 3,500 บาท มีจำนวนน้อยที่สุด คือ 15 นาย (ร้อยละ 3.9)



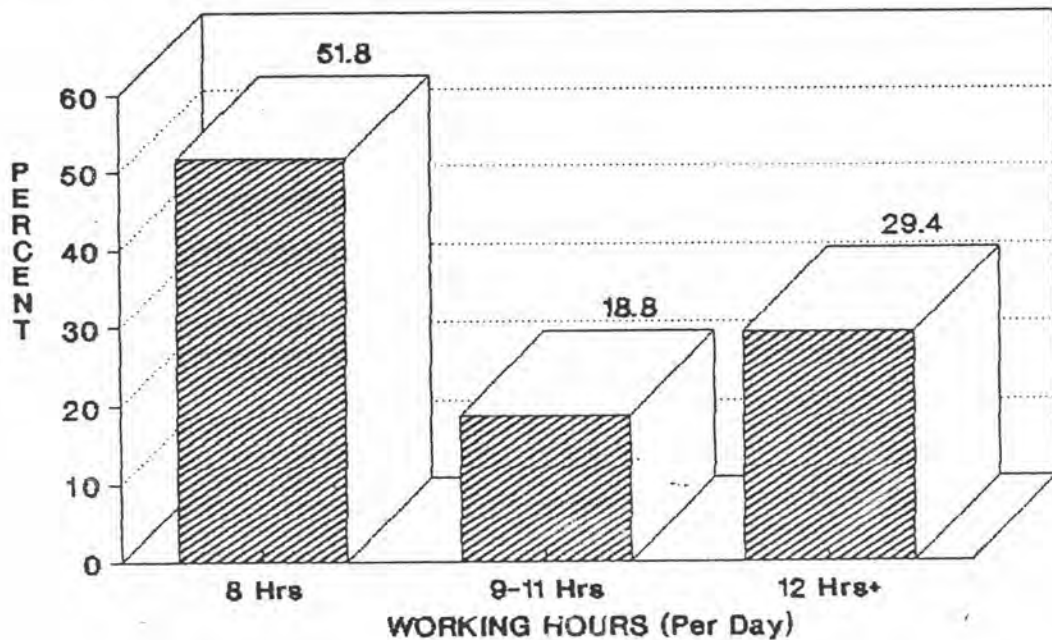
หากจําแนกข้อมูลชั้นยศ โดยส่วนมากแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จะเป็นตำรวจชั้นประทวนที่มีชั้นยศ ต.ต.-จ.ส.ต. มีจำนวน 198 นาย (ร้อยละ 52.3) รองลงมาเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ระดับชั้นยศ ส.ต.อ.-พลตำรวจ ฯ มีจำนวน 94 นาย (ร้อยละ 28.4) ระดับชั้นยศ ร้อยตำรวจเอก มีจำนวน 42 นาย (ร้อยละ 10.8) ระดับชั้นยศ พันตำรวจตรี-พันตำรวจเอก มีจำนวน 39 นาย ตามลำดับ ส่วนระดับชั้นยศร้อยตำรวจตรี มีจำนวนน้อยที่สุด มีจำนวน 15 นาย (ร้อยละ 3.9)



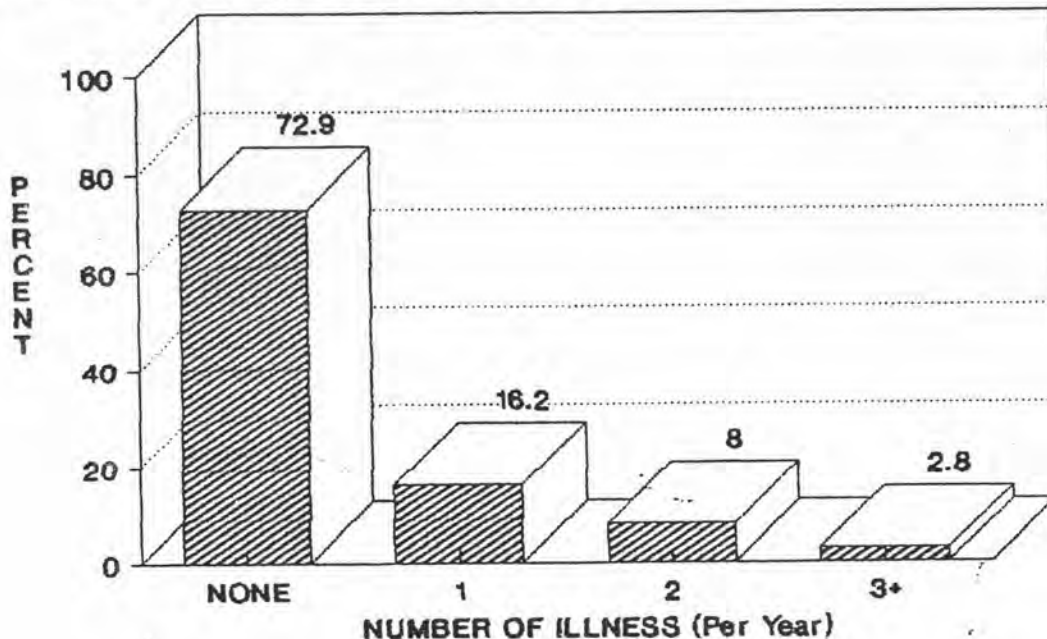
ประสบการณ์ในการทำงานด้านต่าง ๆ (คำถามในข้อนี้ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) โดยส่วนมากแล้ว เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะมีประสบการณ์ในการทำงานด้านการจราจร มากกว่าด้านอื่น ๆ จำนวน 338 คน (ร้อยละ 87.1) รองลงมา มีประสบการณ์ด้านป้องกันปราบปราม จำนวน 147 คน (ร้อยละ 37.9) ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีประสบการณ์ด้านสอบสวนและด้านธุรการ มีจำนวนเท่ากัน คือ 72 นาย (ร้อยละ 18.6) และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เคยปฏิบัติงานด้านสืบสวนมีน้อยที่สุด คือ จำนวน 30 คน (ร้อยละ 7.7) เท่านั้น



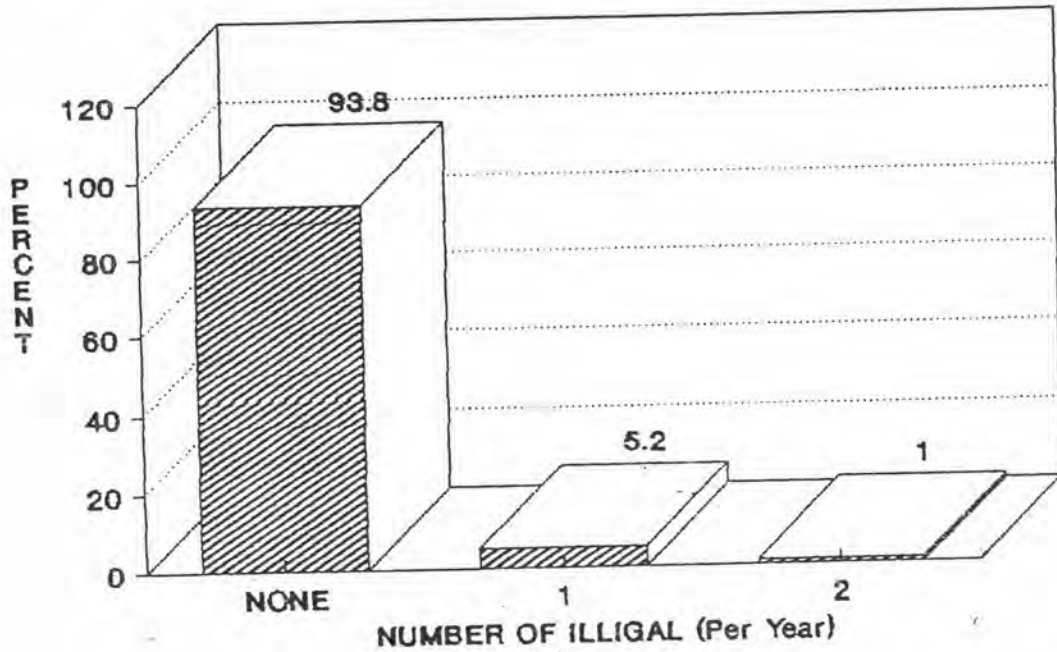
ส่วนในด้านเวลาทำงานนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ทำงานวันละ 8 ชั่วโมงหรือน้อยกว่า มีจำนวนมากที่สุด จำนวน 201 นาย (ร้อยละ 51.8) รองลงมาคือชั่วโมงในการทำงาน มากกว่า 8 ชั่วโมง จำนวน 187 คน คิดเป็นร้อยละ 48.2



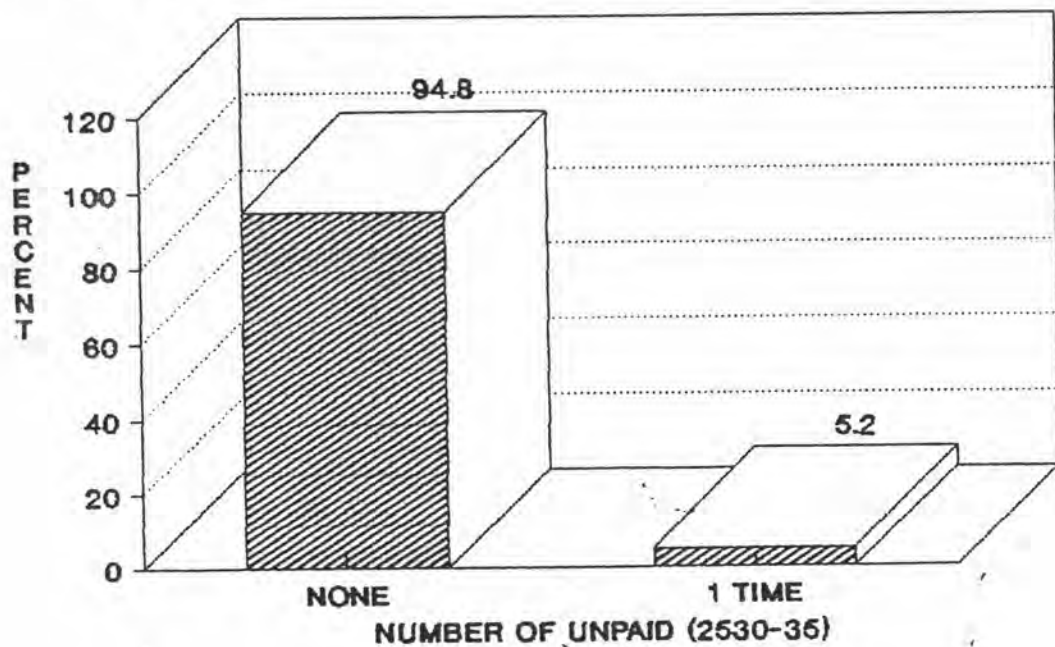
เนื่องจากตำรวจจราจรเป็นผู้ที่ทำงานคร่ำเคร่งและอยู่ท่ามกลางสภาพแวดล้อม จึงได้ทำการสอบถามเกี่ยวกับสุขภาพของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งพบว่า กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ไม่เคยพักรักษาตัวในโรงพยาบาล จำนวน 283 คน คิดเป็นร้อยละ 72.9 รองลงมาเคยเข้าพักรักษาตัวในโรงพยาบาล จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 27.1



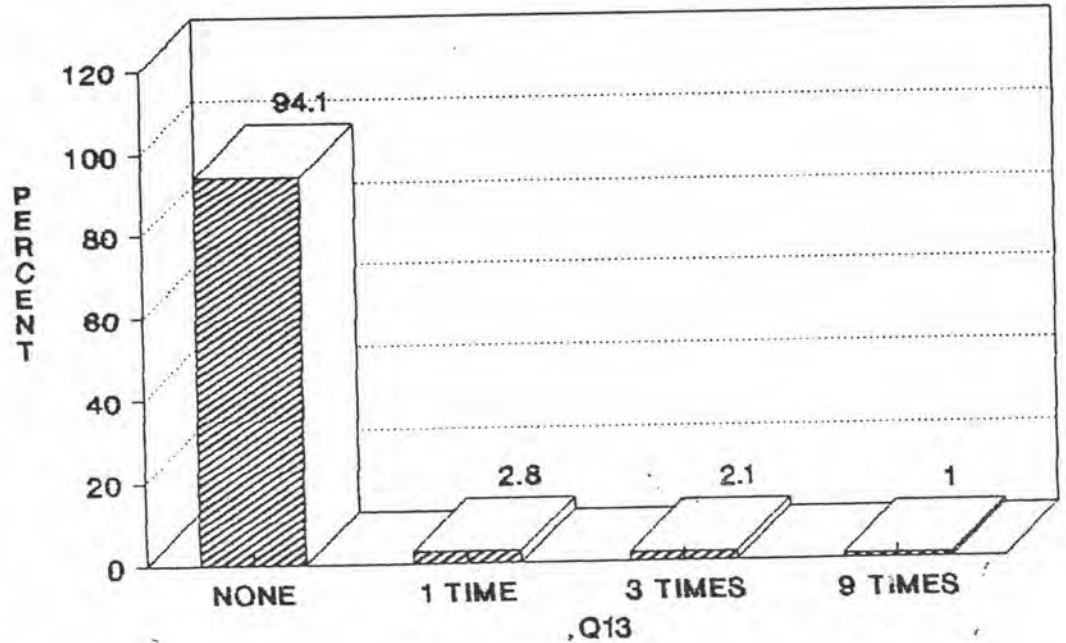
ด้านการถูกลงโทษ หรือการถูกร้องเรียน พบว่า จำนวนครั้งที่ถูกลงโทษทางวินัยเนื่องมาจากการปฏิบัติหน้าที่ (เฉพาะในปี 2534) กลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนมากที่สุด ได้แก่ กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ไม่เคยถูกลงโทษทางวินัย มีจำนวน 364 นาย (ร้อยละ 93.8) รองลงมาเคยถูกลงโทษทางวินัย มีจำนวน 24 นาย (ร้อยละ 6.2) ตามลำดับ



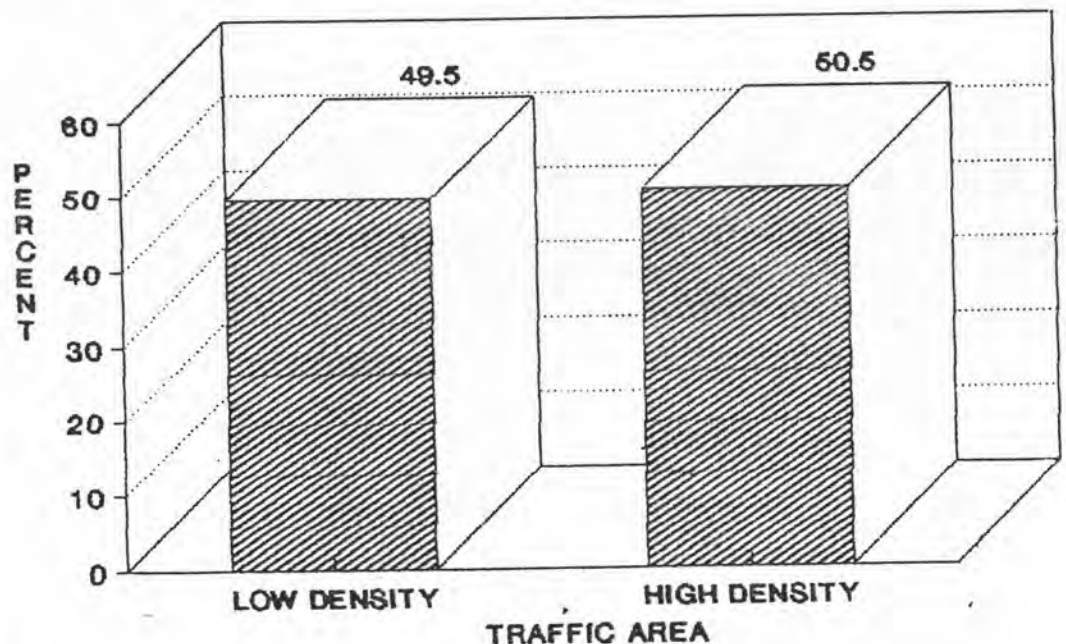
ส่วนการที่ถูกงดขึ้นเงินเดือนประจำปี (ตั้งแต่ พ.ศ. 2530-2535) พบว่า กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ไม่เคยถูกงดขึ้นเงินเดือนมีจำนวนมากที่สุด (ร้อยละ 94.8) รองลงมาเคยถูกงดขึ้นเงินเดือน มีจำนวน 20 นาย (ร้อยละ 5.2) ตามลำดับ



จำนวนครั้งที่ถูกประชาชนร้องเรียนผู้บังคับบัญชาในรอบปี 2534 เนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ไม่เคยถูกประชาชนร้องเรียนมีจำนวนมากที่สุด มีจำนวน 365 นาย (ร้อยละ 94.1) ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ถูกประชาชนร้องเรียนผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ 1 ครั้ง 2-3 ครั้ง, 4-9 ครั้ง มีจำนวนน้อยลงมาตามลำดับ (ร้อยละ 2.8, ร้อยละ 2.1, ร้อยละ 1.0



ด้านเขตพื้นที่การจราจรจากการเก็บรวบรวมข้อมูล พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่การจราจรหนาแน่น และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่การจราจรเบาบาง มีจำนวนที่ใกล้เคียงกัน คือ 196 คน และ 192 คน (ร้อยละ 50.5 และร้อยละ 49.5



ความสนใจข่าวสารทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

"ความสนใจทางการเมือง" เป็นปัจจัยที่สำคัญทางการเมืองอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นตัวกำหนดอำนาจหรืออิทธิพลทางการเมืองของบุคคล¹ ความสนใจ ความกระตือรือร้นทางการเมือง จะมีความเกี่ยวข้องอย่างมากกับข่าวสารทางการเมือง จะช่วยลดความไม่แน่ใจ (uncertainty) และช่วยให้การตัดสินใจได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ความรู้สึกไม่แน่ใจทางการเมือง ความรู้สึกที่ตนเองมีความรู้ที่น้อยเกี่ยวกับเรื่องการเมือง เป็นปัจจัยที่สำคัญของความนิ่งเฉยทางการเมือง หรือความเมินห่างทางการเมือง

จากการศึกษาของ อัลมอนด์ และ เวอร์บา พบว่า ความรู้สึกมีความสามารถทางการเมืองในระบบประชาธิปไตย (democratic competence) เป็นความรู้สึกทางการเมืองที่จำเป็นสำหรับการดำเนินการปกครองแบบประชาธิปไตยนั้น มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับความสนใจทางการเมือง การมีข้อมูลข่าวสารที่เที่ยงตรงเกี่ยวกับประเด็นปัญหา และกระบวนการทางการเมือง² ความสนใจทางการเมือง ข้อมูลข่าวสารเพิ่มขึ้น จะทำให้บุคคลมีการประเมินคุณค่าและกำหนดข้อตัดสินใจในประเด็นต่าง ๆ ได้ ความสนใจและการติดตามข่าวสารทางการเมืองของแต่ละบุคคลที่ได้รับจะทำให้เกิดความรู้ทางการเมือง ความรู้สึกนึกคิดทางการเมืองตลอดจนพฤติกรรมทางการเมือง การมีส่วนร่วมทางการเมืองที่แตกต่างกันออกไป

¹ ปรคตดู Robert A. Dahl, Modern Political Analysis (Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice-Hall, 1963, pp.5-6. และ Warren F. Illchman, T Uphoff, The Political Economy of Change (Berkeley : University of California 3.

² ปรคตดู Gabriel A. Almond and Sidney Verba, The Civic Culture (Boston : Little, Brown and Company, 1965).

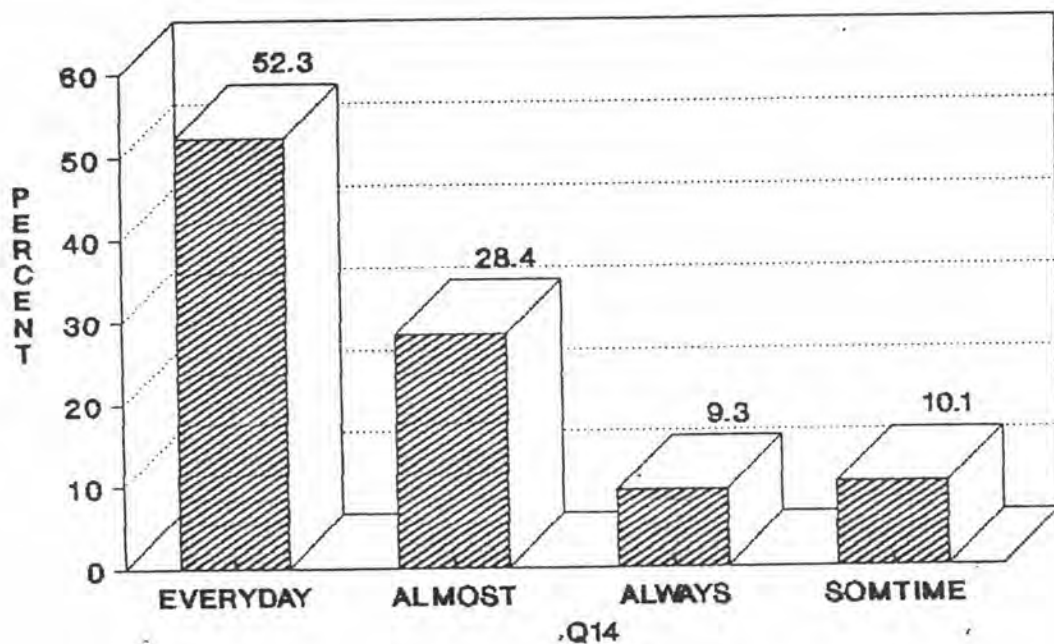
ตารางที่ 5.2

การติดตามข่าวสารทางการเมืองจากสื่อมวลชนของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

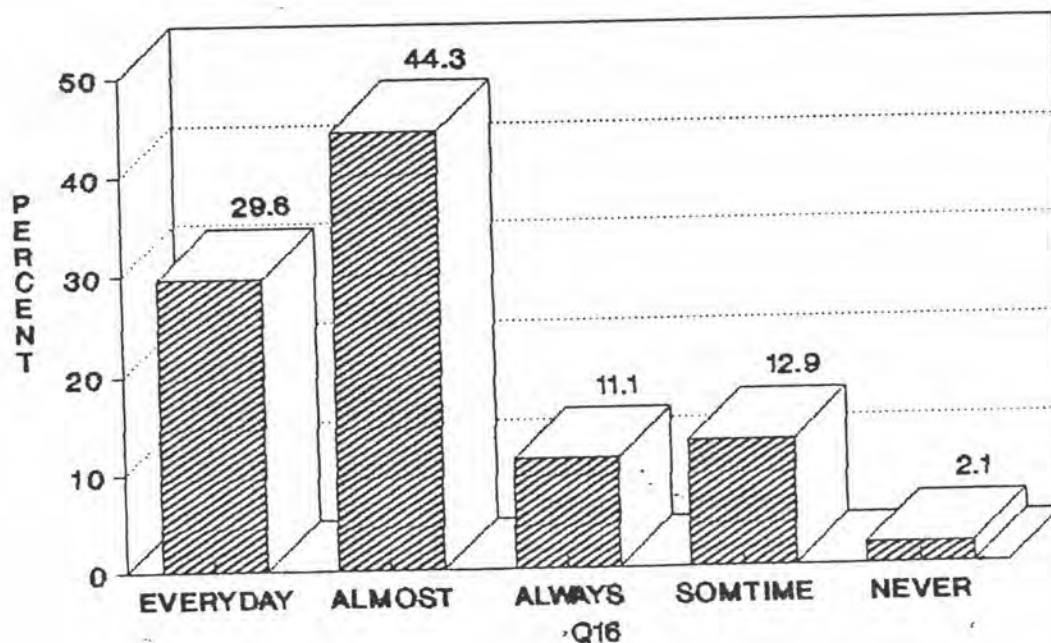
สื่อมวลชน	จำนวน	ร้อยละ
การอ่านข่าวสารทางการเมืองจากหนังสือพิมพ์		
ติดตามทุกวัน	203	52.3
ติดตามเกือบทุกวัน	110	28.4
ติดตามบ่อย ๆ	36	9.3
ติดตามนาน ๆ ครั้ง	39	10.1
การฟังข่าวสารทางการเมืองทางวิทยุ		
ติดตามทุกวัน	79	20.4
ติดตามเกือบทุกวัน	102	26.3
ติดตามบ่อย ๆ	38	9.8
ติดตามนาน ๆ ครั้ง	138	35.6
ไม่เคยเลย	31	8.0
การติดตามข่าวสารทางการเมืองจากโทรทัศน์		
ติดตามทุกวัน	115	29.6
ติดตามเกือบทุกวัน	172	44.3
ติดตามบ่อย ๆ	43	11.1
ติดตามนาน ๆ ครั้ง	50	12.9
ไม่เคยเลย	8	2.1
รวม	388	100.0

จากตารางที่ 5.2 วิเคราะห์ได้ว่า จากการติดตามข่าวสารการเมืองจากหนังสือพิมพ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า ร้อยส่วนมากแล้วความถี่บ่อยจากการติดตามข่าวสารทางการเมือง

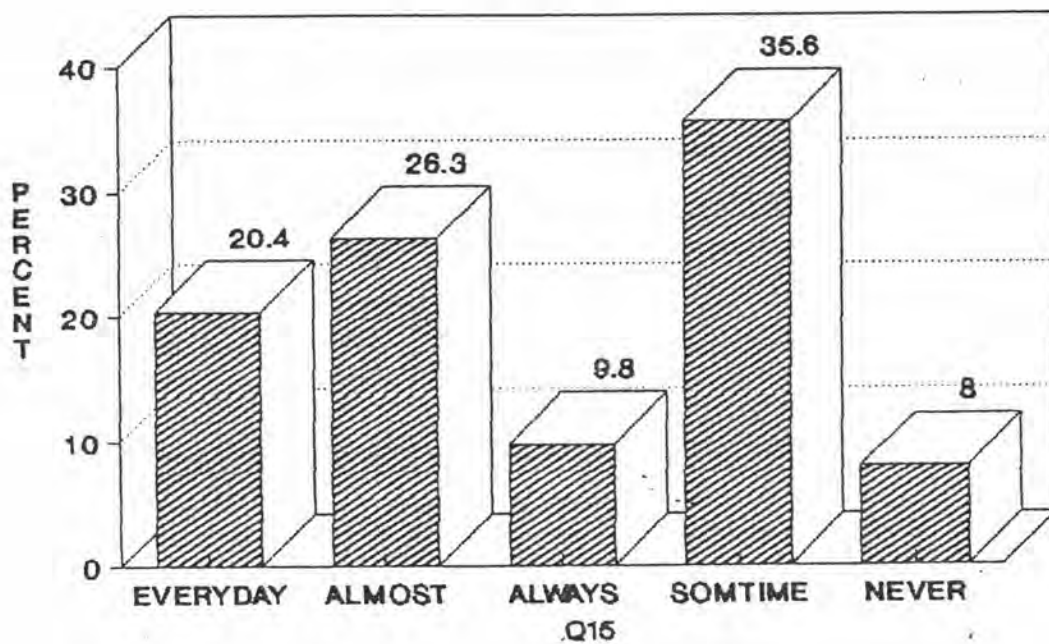
ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ติดตามข่าวการเมืองจากหนังสือพิมพ์ทุกวัน มีจำนวน 203 คน (ร้อยละ 52.3) รองลงมาจะมีความถี่น้อยกว่าการติดตามข่าวสารทางการเมืองเกือบทุกวัน มีจำนวน 110 คน (ร้อยละ 28.4) ส่วนการติดตามข่าวสารทางการเมืองนาน ๆ ครั้ง และการติดตามข่าวสารทางการเมืองบ่อย ๆ มีความใกล้เคียงกัน คือ มีจำนวน 39 คน (ร้อยละ 10.1) และมีจำนวน 36 คน (ร้อยละ 9.3) ตามลำดับ



ลำดับต่อมา การติดตามข่าวสารการเมืองจากโทรทัศน์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า โดยส่วนมากแล้วความถี่น้อยกว่าการติดตามข่าวสารทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรติดตามข่าวการเมืองจากโทรทัศน์เกือบทุกวัน มีจำนวน 172 คน (ร้อยละ 44.3) รองลงมาติดตามทุกวัน มีจำนวน 115 คน (ร้อยละ 29.6) ติดตามข่าวสารทางการเมืองนาน ๆ ครั้ง มีจำนวน 50 คน (ร้อยละ 12.9) ติดตามข่าวสารบ่อย ๆ ครั้ง มีจำนวน 43 คน (ร้อยละ 11.1) และส่วนน้อยที่สุด พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่ไม่เคยติดตามเลย มีจำนวน 2.1 คน (ร้อยละ 2.1) ตามลำดับ



การติดตามข่าวสารทางการเมืองทางวิทยุของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า โดยส่วนมากแล้ว ความถี่บ่อยจากการติดตามข่าวสารทางการเมืองจากวิทยุ คิดเป็นอัตราส่วนที่มีลำดับน้อยที่สุดจากการติดตามข่าวสารทางการเมืองจากสื่อมวลชน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ติดตามข่าวสารทางการเมืองจากวิทยุ โดยส่วนมากแล้วจะติดตามข่าวสารการเมือง นาน ๆ ครั้ง มีจำนวน 138 คน (ร้อยละ 35.6) รองลงมาติดตามข่าวสารเกือบทุกวัน มีจำนวน 102 คน (ร้อยละ 26.3) ติดตามข่าวสารทางการเมืองทุกวัน มีจำนวน 79 คน (ร้อยละ 20.4) ติดตามข่าวสารบ่อย ๆ ครั้ง มีจำนวน 38 คน (ร้อยละ 9.8) และส่วนน้อยที่สุด เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ไม่เคยติดตามเลย มีจำนวน 31 คน (ร้อยละ 8.0)



ดังนั้นจากประเด็นความสนใจข่าวสารทางการเมือง วิเคราะห์ได้ว่า ความสนใจในข่าวสารทางการเมืองจึงน่าจะเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อระดับการรับรู้ข่าวสารทางการเมือง ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กล่าวคือ ถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความสนใจที่จะติดตามข่าวสาร ความเคลื่อนไหวของเหตุการณ์บ้านเมือง แสวงหาข้อมูล ความรู้ทางการเมือง ก็เป็นการแน่นอนว่า ความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ก็จะลดลงตามระดับของความสนใจข่าวสารทางการเมืองที่เพิ่มขึ้น

กล่าวโดยสรุป านประเด็นที่เกี่ยวกับความสนใจในข่าวสารทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งต่อความรู้สึนึกคิด ทศนคติและพฤติกรรมทางการเมือง ซึ่งจากการสอบถาม พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยส่วนใหญ่แล้วมีความสนใจต่อการติดตามข่าวสารทางการเมืองจากสื่อมวลชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหนังสือพิมพ์ และโทรทัศน์ ส่วนการติดตามข่าวสารทางการเมืองจากทางวิทยุ ยังมีจำนวนน้อย กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรติดตามข่าวสารทางวิทยุ นาน ๆ ครั้ง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากภาระกิจ การปฏิบัติหน้าที่ ที่มีความยุ่งยากและต้องรับผิดชอบตลอดทั้งวัน และสภาพปัญหาทางเศรษฐกิจที่ต้องดิ้นรนตลอดเวลา แต่โดยรวมแล้วจะพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความสนใจในการติดตามข่าวสารทางการเมืองจากสื่อมวลชน โดยจะมีลำดับความสำคัญของสื่อมวลชน ดังต่อไปนี้

1. หนังสือพิมพ์
2. โทรทัศน์
3. วิทยุ

ซึ่งหนังสือพิมพ์และโทรทัศน์ นั้นเป็นแหล่งข่าวสารทางการเมืองที่มีบทบาทมากในเขตเมืองหลวงที่มีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การสื่อสารที่ทันสมัยและสามารถที่จะทราบรายละเอียดต่าง ๆ ภาพประกอบได้มากกว่า การได้รับหรือมีความสนใจข่าวสารต่าง ๆ ทางวิทยุ และอีกประการหนึ่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จะต้องรับฟังและใช้วิทยุสื่อสารของตนในการปฏิบัติหน้าที่อยู่ตลอดเวลา จึงไม่มีเวลาพอที่จะให้ความสนใจจากการติดตามข่าวสารทางการเมืองจากวิทยุ

ความเมินห่างทางการเมืองของตำรวจจราจรในภาพรวม

เป็นความรู้สึกในทางลบของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีต่อระบบการเมือง (political system) อันเนื่องมาจากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ไม่สามารถจะมีส่วนร่วมในการเข้าไปมีอิทธิพลหรือเข้าไปกำหนดเปลี่ยนแปลง ระบบ (system) กฎเกณฑ์ (rule) ค่านิยม (value) บทสถาน (norm) ทางการเมืองที่ตัวเขาต้องอยู่ภายใต้ระบบการเมือง โรเบิร์ต เลน (Rober E. Lane) อธิบายว่า การที่บุคคลเริ่มมีความรู้สึกเมินห่างจากระบบการเมืองนั้น จะปรากฏเป็นทัศนคติพื้นฐาน 3 ประการ คือ

1. รู้สึกว่าตนเองถูกระทำ (object) ไม่ใช่เป็นตัวผู้กระทำ (subject) ทางการเมือง ไม่เข้าไปมีส่วนร่วมเพราะไม่มีอิทธิพลทางการเมืองในทุกประการ
2. การเมืองการปกครองไม่ได้คำนึงถึงผลประโยชน์ของตัวเอง ไม่มีใครสนใจ ดังนั้นไม่ใช่การเมืองการปกครองของเขา
3. ไม่เห็นชอบด้วยกับวิธีการตัดสินใจทางการเมืองที่มีขึ้น เห็นว่า กติกาทางการเมืองขาดความยุติธรรม ขาดความชอบธรรม รัฐธรรมนูญเป็นสิ่งหลอกลวง

David C. Schawrtz ได้อธิบายความเมินห่างทางการเมือง (political alienation) ในเชิงจิตวิทยาเพื่อนำไปสู่พฤติกรรมทางการเมือง ในการรวมกลุ่มว่าเป็นปรากฏการณ์ทางสังคมของอารมณ์ที่ผสมผสานกันระหว่างความรู้สึกมุ่งหวัง (aspiration) ความคับข้องใจ (frustration) และความรู้สึกก้าวร้าว (aggression) นำไปสู่ความรู้สึกเมินห่างจากระบบการเมือง เพราะเป็นผลมาจากระบบการเมืองนั้นขัดกับค่านิยมพื้นฐานของบุคคลค่านิยมดังกล่าวกระตุ้นให้เกิดความคับข้องใจและสร้างความขัดแย้งขึ้นในจิตใจ ทำให้บุคคลนั้นพยายามถอนตัว (withdraw) จากระบบการเมืองเพื่อเลี่ยงความขัดแย้งดังกล่าว และถ้าความขัดแย้งภายในจิตใจนั้นไม่สามารถลดได้ แต่กลับเพิ่มสูงขึ้นทำให้บุคคลที่ถอนตัวออกไปนั้น อาจจะหันมาสู่การมีพฤติกรรมในการปฏิวัติ

โดยการวิเคราะห์ ความเมินห่างของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในภาพรวมครั้งนี้ จะมีประเด็นการวิเคราะห์หลัก ดังนี้

1. ความรู้สึกไร้อำนาจ (powerlessness)
2. ความรู้สึกไร้ความหมาย (meaninglessness)
3. ความรู้สึกไร้บทสฐาน (normlessness)
4. ความรู้สึกโดดเดี่ยว (isolation)
5. ความรู้สึกเมินห่าง (self- estrangement)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความเมินห่างทางการเมืองในภาพรวม อยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างสูง (ค่าเฉลี่ย 3.50, จากการวิเคราะห์แบบ Likert's scale : 1.0 - 5.0) (โปรดดูตารางที่ 5.3 ประกอบ)

ด้านความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมือง พบว่า ความรู้สึกไร้ความหมาย

ความรู้สึกไร้บทสฐาน

ความรู้สึกโดดเดี่ยว

ความรู้สึกเมินห่าง

ตารางที่ 5.3

ความคิดเห็นต่อความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรภาพรวม

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่ เห็นด้วย 2	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	Mean 1 - 5 SD
1. การปกครองแบบประชาธิปไตยที่เป็นอยู่ทุกวันนี้ในบ้านเมืองของเราเป็นการปกครองที่มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาต่างได้เป็นอย่างดี	48 (12.4)	148 (38.1)	114 (29.4)	71 (18.3)	7 (1.8)	3.41 0.98
2. การเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร มีความสำคัญต่อการเข้ามาบริหารเพื่อแก้ปัญหาของชาติด้วยวิธีการปกครองแบบประชาธิปไตย	112 (28.9)	208 (53.6)	40 (10.3)	28 (7.2)	-	4.04 0.82
3. การปฏิบัติงานของตำรวจจราจร ถ้าประชาชนให้ความร่วมมือสนับสนุนจะทำให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นไปด้วยดี	166 (42.8)	195 (50.3)	4 (1.0)	23 (5.9)	-	4.29 0.76
4. ความขัดแย้งของพรรคการเมืองหรือนักการเมืองของไทยเราทุกวันนี้ เราไม่มีสิทธิที่จะเข้าไปแก้ไขปัญหาคความวุ่นวายและความขัดแย้งของพรรคการเมืองได้	95 (24.5)	194 (50.0)	43 (11.1)	48 (12.4)	8 (2.1)	3.82 1.0

(มีต่อ)

ความคิดเห็นต่อความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรภาพรวม

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่เห็นด้วย 2	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง 1	Mean 1 - 5 SD
5. การแก้ไขปัญหของบ้านเมืองเรา โดยวิธีทางรัฐสภาในปัจจุบันนี้ทำ ให้ลดความขัดแย้งและความรุนแรง ในการใช้กำลังอาวุธ	98 (25.3)	206 (53.1)	48 (12.4)	32 (8.2)	4 (1.0)	3.93 0.89
6. รัฐบาลได้ใช้ความพยายามแก้ ปัญหาที่บ้านเมืองเผชิญอยู่ใน ปัจจุบัน(เช่น การว่างงาน เศรษฐกิจตกต่ำ ความเหลื่อมล้ำ ค่าสูงของคนในสังคม ความประ พาศติของนักการเมืองและข้าราชการ การ เป็นต้น)อย่างทุกวันนี้ดีแล้ว	38 (9.3)	124 (32.0)	128 (33.0)	82 (21.1)	18 (4.6)	3.20 1.02
7. การที่ประเทศไทยมีรัฐธรรมนูญ เป็นกฎหมายหลักในการปกครอง ประเทศเป็นสิ่งที่ช่วยให้การ ปกครองของไทยมีความมั่นคง	149 (38.4)	183 (47.2)	42 (10.8)	11 (2.8)	3 (0.8)	4.19 0.79
8. ประชาชนได้รับความเป็นธรรม จากการปฏิบัติหน้าที่งานด้านการ จราจรบนท้องถนนมากอยู่แล้ว	56 (14.4)	189 (48.7)	86 (22.2)	54 (13.9)	3 (0.8)	3.62 0.92
9. หากมีโอกาสแล้วการสมัครเป็น สมาชิกกลุ่มหรือพรรคการเมือง พรรคใดพรรคการเมืองหนึ่งเป็น สิ่งที่ควรกระทำ	78 (20.1)	97 (25.0)	124 (32.0)	66 (17.0)	23 (5.9)	3.36 1.15

(มีต่อ)

ความคิดเห็นต่อความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในภาพรวม

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่ เห็นด้วย 2	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	Mean 1 - 5 SD
10. เจ้าหน้าที่ของรัฐได้รับความยุติ- ธรรมหรือความเสมอภาคในการ แสดงออกทางการเมืองมาก เช่น การไปใช้สิทธิออกเสียงเลือกตั้ง หรือการเรียกร้องความไม่เป็น ธรรมต่างๆตามสถานการณ์	57 (14.7)	167 (43.0)	70 (18.0)	75 (19.3)	19 (4.9)	3.43 1.10
11. การปกครองโดยใช้หลักเสียง ข้างมากและเคารพเสียงส่วน น้อยมีความเหมาะสมกับบ้าน เมืองของเราปัจจุบันนี้	120 (30.9)	155 (39.9)	62 (16.0)	43 (11.1)	8 (2.1)	3.86 1.04
12. การเข้าร่วมเดินขบวน หรือ ชุมนุมประท้วง รัฐบาล นักการ- เมืองหรือข้าราชการที่ทำไมถูก ต้อง เช่น เหตุการณ์พฤษภาทมิฬ เป็นสิ่งที่ชอบธรรม	12 (3.1)	51 (13.1)	31 (8.0)	160 (41.2)	134 (34.5)	2.09 1.10
13. การไปช่วยโฆษณาหาเสียงให้กับ นักการเมืองหรือพรรคการเมือง พรรคใดพรรคหนึ่งในการลง สมัครรับเลือกตั้งใดๆก็ตามทำให้ เกิดการเรียนรู้ในระบบพรรค การเมืองมากขึ้น	37 (9.5)	137 (35.5)	64 (16.5)	144 (29.4)	36 (9.3)	3.06 1.18

(มีต่อ)

ความคิดเห็นต่อความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรภาพรวม

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่ เห็นด้วย 2	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	Mean 1 - 5 SD
14. การเข้าร่วมประชุมทางการเมืองกับนักการเมืองหรือพรรคการเมืองพรรคใดพรรคหนึ่งเป็นสิ่งที่ควรกระทำอย่างยิ่ง	42 (10.8)	87 (22.4)	66 (17.0)	137 (35.3)	56 (14.4)	2.79 1.24
15. กิจกรรมเกี่ยวกับการปกครองที่เป็นอยู่ทุกวันนี้เป็นเรื่องของผู้มีอำนาจ ไม่ใช่เป็นเรื่องความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	101 (26.0)	131 (33.8)	63 (16.2)	73 (18.8)	20 (5.2)	3.56 1.20
16. ตำรวจจราจรไม่มีสิทธิมีเสียงที่จะไปกำหนดได้ว่ารัฐบาลควรจะทำอะไร	72 (18.6)	123 (31.7)	64 (16.5)	90 (23.2)	39 (10.1)	3.26 1.27
17. เรื่องของการเมืองการปกครองเป็นเรื่องสับสนวุ่นวายซึ่งไม่สมควรเข้าใจได้ว่ารัฐบาลทำงานกันอย่างไรและทำอะไรกันอยู่	75 (19.3)	181 (41.5)	68 (17.5)	57 (14.7)	27 (7.0)	4.68 1.16
18. ตำรวจจราจรไม่คิดว่านักการเมืองและรัฐบาลจะสนใจในปัญหาการจราจรที่กำลังประสบอยู่	58 (14.9)	145 (37.4)	92 (23.7)	69 (17.8)	24 (6.2)	3.37 1.12
19. การเมืองไม่มีอะไรดีขึ้นไม่ว่าจะมีการปฏิบัติหรือเลือกตั้งใหม่	53 (13.7)	153 (39.4)	52 (13.4)	87 (22.4)	53 (11.1)	3.25 1.25

ความคิดเห็นต่อความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรภาพรวม

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่ เห็นด้วย 2	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	Mean 1 - 5 SD
20. กล่าวรอยทั่วไปแล้วการเมืองการปกครองของเราทุกวันนี้มีสภาพที่น่าพอใจแล้ว	12 (3.1)	99 (25.5)	91 (23.5)	139 (35.8)	47 (12.1)	2.71 1.07
21. การเมืองการปกครองของประเทศไทยในอนาคตจะเป็นอย่างไรนั้นไม่มีทางรู้หรือคาดการณ์ได้	51 (13.1)	159 (41.0)	93 (24.0)	74 (19.1)	11 (2.8)	3.42 1.03
22. ตำรวจจราจรจำเป็นต้องพึ่งตัวเองแบบตัวใครตัวมันจะหวังพึ่งหน่วยงานอื่นมาแก้ปัญหาคงจะเป็นไปไม่ได้	63 (16.2)	149 (38.4)	55 (14.2)	90 (23.2)	31 (8.0)	3.32 1.22
23. เจ้าหน้าที่บ้านเมืองทุกวันนี้เลือกใช้อัฏหมานกับคนบางคนหรือบางกลุ่มเท่านั้น	88 (22.7)	168 (43.3)	44 (11.3)	72 (18.6)	16 (4.1)	3.62 1.14
24. ไม่เป็นความจริงเลยสำหรับการเมืองไทยทุกวันนี้ที่กล่าวกันว่าประชาธิปไตยคือการปกครองของประชาชนโดยประชาชนเพื่อประชาชน	66 (17.0)	161 (41.5)	80 (20.6)	65 (16.8)	16 (4.1)	3.50 1.08
25. ทุกวันนี้สภาพการจราจรที่ติดขัดทำให้รู้สึกอยากหนีไปให้พ้นจากสังคมไทย	50 (12.9)	119 (30.7)	68 (17.5)	123 (31.7)	28 (7.2)	3.74 1.19

(มีต่อ)

ความคิดเห็นต่อความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในภาพรวม

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่ เห็นด้วย 2	ไม่เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง 1	Mean 1 - 5 SD
26. การเข้าร่วมกิจกรรมของชุมชนหรือกิจกรรมในทางการเมืองร่วมกับคนอื่นๆ เป็นสิ่งที่มีประโยชน์และเป็นประสบการณ์ที่ต้องแสวงหา	56 (14.4)	175 (45.1)	91 (23.5)	58 (14.9)	8 (2.1)	3.54 0.98
27. การที่ประชาชนทำผิดกฎจราจรซึ่งจะต้องถูกจับกุมดำเนินคดีแต่บ้ายเบี่ยงไม่ยอมมาให้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายทำให้รู้สึกเกิดความท้อถอยในการปฏิบัติหน้าที่	103 (26.5)	152 (39.2)	40 (10.3)	78 (20.1)	15 (3.9)	3.64 1.18
28. รู้สึกผิดหวังกับการดำเนินงานของฝ่ายบ้านเมืองทุกวันนี้และอยากมีโรกาสเข้าไปมีบทบาททางการเมืองเพื่อทำในสิ่งที่ต้องการ	63 (16.2)	168 (43.3)	114 (29.4)	43 (11.1)	-	3.64 0.88
29. การเมืองไทยจะดำเนินการไปอย่างไรนั้น ไม่น่าสนใจเหมือนกับคนอื่นๆ ที่ให้ความสนใจกัน	27 (7.0)	44 (11.3)	114 (29.4)	164 (42.3)	39 (10.1)	2.62 1.04
30. ตำรวจจราจรมีภาระที่หนักหน่วงทำให้ไม่มีโรกาสไปใช้สิทธิทางการเมือง เช่น การไปเลือกตั้ง	100 (25.8)	111 (28.6)	44 (11.3)	105 (27.1)	28 (7.2)	3.38 1.31

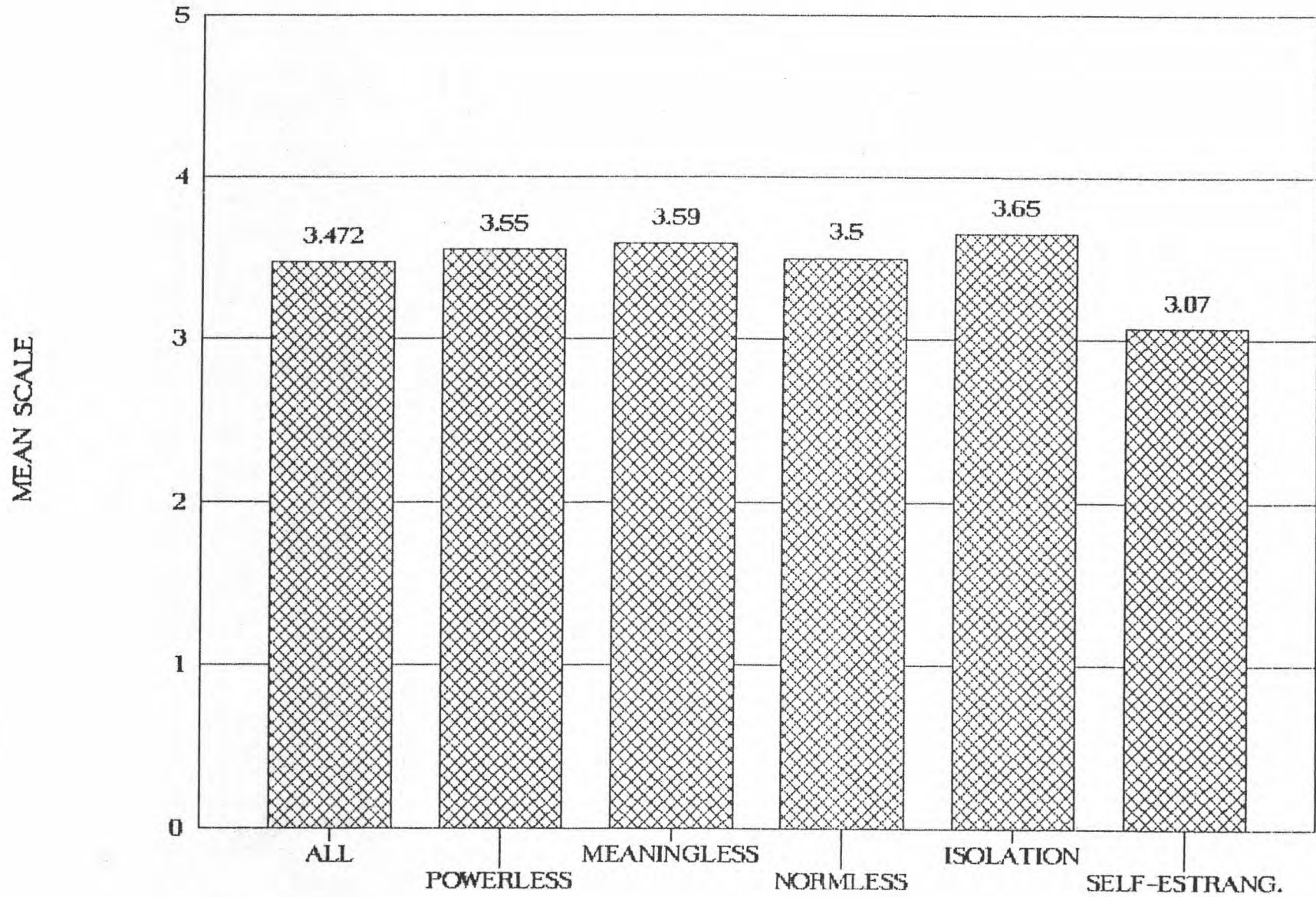
(มีต่อ)

ตารางที่ 5.3

ความคิดเห็นต่อความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในภาพรวม

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่ เห็นด้วย 2	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	Mean 1 - 5 SD
31. ในสังคมไทยทุกวันนี้เกิดความไม่ เท่าเทียมกัน เช่น เมื่อพบผู้ทำ ผิดกฎจราจรบางกลุ่มหรือบาง รายแล้วไม่สามารถจับกุมได้	183 (47.2)	135 (34.8)	36 (9.3)	23 (5.9)	11 (2.8)	4.17 1.01
ค่าเฉลี่ยรวม (SD.)						3.47 1.06

POLITICAL ALIENATION



ความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความรู้สึกไร้อำนาจ (powerlessness) เป็นความรู้สึกของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่คาดหวังว่า พฤติกรรมของเขาไม่สามารถมีผลต่อ "การกำหนดผลที่จะเกิดตามมา" ได้หรือไม่สามารถนำไปสู่ "ผลตอบแทน" ที่เขาต้องการได้ ซีแมน (Seeman) ได้ตั้งข้อสังเกตไว้ 3 ประการ คือ

ก) ความไร้อำนาจไม่ได้ถือว่า เป็นความไร้อำนาจจากสภาพการณ์ใด สภาพการณ์หนึ่ง ในสังคม

ข) ความไร้อำนาจนี้ไม่ได้นำไปสู่คำอธิบายอื่น ๆ เหมือนอย่างมาร์กซ์ เพราะความไร้อำนาจเป็นความรู้สึกของบุคคลที่เป็นผลมาจาก "ความไม่สอดคล้องกัน" (discrepancy) ระหว่าง "การควบคุมความเป็นไปได้ทางสังคม" ที่บุคคลคาดหวังกับที่บุคคลปรารถนา และ

ค) ความไร้อำนาจนี้มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดต่อความเข้าใจในเรื่อง "การควบคุม"

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูล ในประเด็นความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า โดยส่วนรวมแล้ว เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมืองอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างมาก (ค่าเฉลี่ย 3.55, จากการวิเคราะห์แบบ Likert's scale : 1.0 - 5.0) (โปรดดูตารางที่ 5.4 ประกอบ)

โดยที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความคิดเห็นว่า นักการเมืองและรัฐบาลไม่ค่อยจะสนใจในปัญหาการจราจรที่กำลังประสบอยู่ (ค่าเฉลี่ย 3.37) และการที่ประชาชนทักท้วงการจราจรซึ่งจะต้องถูกจับกุมดำเนินคดีแต่ป้ายเบี่ยง ไม่ยอมมาให้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร รู้สึกเกิดความท้อถอยในการปฏิบัติหน้าที่ค่อนข้างมาก (ค่าเฉลี่ย 3.64) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร รู้สึกผิดหวังกับการดำเนินงานของฝ่ายบ้านเมืองทุกวันนี้ค่อนข้างมาก (ค่าเฉลี่ย 3.64) และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความคิดเห็นว่า ตนอยากมีโอกาสเข้าไปมีบทบาททางการเมือง เพื่อทำในสิ่งที่ตนเองต้องการ

ตารางที่ 5.4

ความรู้สึกไว้อานาจทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่ เห็นด้วย 2	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	Mean 1 - 5 SD
34. ตำรวจจราจรไม่คิดว่านักการเมืองและรัฐบาลจะสนใจในปัญหาการจราจรที่กำลังประสบอยู่	58 (14.9)	145 (37.4)	92 (23.7)	69 (17.8)	24 (6.2)	3.37 1.12
43. การที่ประชาชนทักผิดกฎจราจรซึ่งจะต้องถูกจับกุมดำเนินคดีแต่ป้ายเบี่ยงไม่ยอมให้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายทำให้รู้สึกเกิดความท้อถอยในการปฏิบัติหน้าที่	103 (26.5)	152 (39.2)	40 (10.3)	78 (20.1)	15 (3.9)	3.64 1.18
44. รู้สึกผิดหวังกับการดำเนินงานของฝ่ายบ้านเมืองทุกวันนี้และอยากมีโอกาสเข้าไปมีบทบาททางการเมืองเพื่อทำในสิ่งที่ต้องการ	63 (16.2)	168 (43.3)	114 (29.4)	43 (11.1)	-	3.64 0.88
ค่าเฉลี่ยรวม (SD.)						3.55 1.06

ความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมืองของตำรวจจราจร

ความรู้สึกไร้ความหมาย (meaninglessness) เป็นความรู้สึกของเจ้าหน้าที่ตำรวจ-จราจรที่เข้าใจในเหตุการณ์ที่เขามีสวนร่วมอยู่ว่า ไม่มีความแน่ใจ หรือไม่มีความกระจ่างชัดว่าอะไรเป็นสิ่งที่เขาควรเชื่อ เพราะเขาไม่มีโอกาสได้พบกับความเป็นมาตรฐานในการเข้าใจอย่างชัดแจ้งถึงการกำหนด การตัดสินใจทางสังคม โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่สามารถที่จะ "ทำนาย" ถึงผลที่ตามมาของการกระทำตามความเชื่อที่เขามีอยู่

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูล ในประเด็นความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า โดยส่วนรวมแล้ว เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมืองอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างมาก (ค่าเฉลี่ย 3.59, จากการวิเคราะห์แบบ Likert's scale : 1.0 - 5.0) (โปรดดูตารางที่ 5.5 ประกอบ)

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความคิดเห็นว่าการปกครองแบบประชาธิปไตยที่เป็นอยู่ทุกวันนี้ในบ้านเมืองของเราเป็นการปกครองที่มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ได้ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.41) ด้านการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมองว่ามีความสำคัญต่อการเข้ามาบริหารเพื่อแก้ปัญหาของชาติด้วยวิธีการปกครองแบบประชาธิปไตย ในระดับค่อนข้างสูง (ค่าเฉลี่ย 4.04) การแก้ไขปัญหาของบ้านเมืองโดยวิธีทางรัฐสภานับจวบจนนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความเห็นค่อนข้างสูงว่า สถาบันดังกล่าวสามารถลดความขัดแย้งและความรุนแรงในทางการเมือง (ค่าเฉลี่ย 3.93) การปกครองโดยใช้หลักเสียงข้างมากและเคารพเสียงส่วนน้อย เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ประเมินว่า มีความเหมาะสมกับบ้านเมืองของเราปัจจุบันนี้ปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.86) ส่วนความคิดเห็นที่เกี่ยวกับการเมือง มองว่า ไม่มีอะไรดีขึ้นไม่ว่าจะมีการปฏิวัติหรือเลือกตั้งใหม่ (ค่าเฉลี่ย 3.24) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพอใจในระบบการเมือง การปกครองทุกวันนี้ ปานกลางที่ค่อนข้างต่ำ และไม่แน่ใจนักว่าการเมือง การปกครองของไทยนั้นไม่สามารถรู้ทิศทางหรือคาดการณ์ได้ และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความคิดเห็นว่าการเมืองไทยทุกวันนี้มีความไม่เท่าเทียมกัน ในระดับสูง

ตารางที่ 5.5

ความรู้สึกรับความหมายทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่เห็นด้วย 2	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง 1	Mean 1 - 5 SD
17. การปกครองแบบประชาธิปไตยที่เป็นอยู่ทุกวันนี้ในบ้านเมืองของเราเป็นการปกครองที่มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาต่างได้เป็นอย่างดี	48 (12.4)	148 (38.1)	114 (29.4)	71 (18.3)	7 (1.8)	3.41 0.98
18. การเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร มีความสำคัญต่อการเข้ามาบริหารเพื่อแก้ปัญหาของชาติด้วยวิธีการปกครองแบบประชาธิปไตย	112 (28.9)	208 (53.6)	40 (10.3)	28 (7.2)	-	4.04 0.82
21. การแก้ไขปัญหาของบ้านเมืองเราโดยวิธีทางรัฐสภานี้ทำให้ลดความขัดแย้งและความรุนแรงในการใช้กำลังอาวุธ	98 (25.3)	206 (53.1)	48 (12.4)	32 (8.2)	4 (1.0)	3.93 0.89
26. การปกครองโดยาชีพหลักเสียงข้างมากและ เคารพเสียงส่วนน้อยมีความเหมาะสมกับบ้านเมืองของเราปัจจุบันนี้	120 (30.9)	155 (39.9)	62 (16.0)	43 (11.1)	8 (2.1)	3.86 1.04

(มีต่อ)

ตารางที่ 5.5 (ต่อ)

ความรู้สึกรับความหมายทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่เห็นด้วย 2	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง 1	Mean 1 - 5 SD
35. การเมืองไม่มีอะไรดีขึ้นไม่ว่าจะ จะมีการปฏิวัติหรือเลือกตั้งใหม่	53 (13.7)	153 (39.4)	52 (13.4)	87 (22.4)	53 (11.1)	2.77 1.25
36. กล่าวโดยทั่วไปแล้วการเมือง การปกครองของเราทุกวันนี้มี สภาพที่น่าพอใจแล้ว	12 (3.1)	99 (25.5)	91 (23.5)	139 (35.8)	47 (12.1)	2.71 1.07
37. การเมืองการปกครองของประ- เทศไทยในอนาคตจะเป็นอย่าง ไรนั้นไม่มีทางรู้หรือคาดการณ์ได้	51 (13.1)	159 (41.0)	93 (24.0)	74 (19.1)	11 (2.8)	2.57 1.03
47. ในสังคมไทยทุกวันนี้เกิดความไม่ เท่าเทียมกัน เช่น เมื่อพบผู้ทำ ผิดกฎจราจรบางกลุ่มหรือบาง รายแล้วไม่สามารถจับกุมได้	183 (47.2)	135 (34.8)	36 (9.3)	23 (5.9)	11 (2.8)	4.17 1.01
ค่าเฉลี่ยรวม (SD.)						3.59 4.52

ความรู้สึกไร้ทัศนคติทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความรู้สึกไร้ทัศนคติ (normlessness) ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในองค์การนี้เป็นการอธิบายเรื่องของ เดอร์ไคม์ ในประเด็นที่ว่า เป็นสภาพการณ์ที่ทัศนคติของสังคมที่กำหนดความประพฤติของบุคคลได้สูญสลายไป หรือไร้ประสิทธิภาพ ในการปกครองพฤติกรรมของบุคคล จะกระทำทุกอย่างเพื่อให้บรรลุเป้าหมายทางสังคม แม้ว่าวิธีการนั้นจะไม่ใช่ที่ยอมรับกันในทางสังคม ซึ่แมนได้ชี้ว่า ลักษณะของทัศนคตินี้เป็นอิสระจากความไร้อำนาจและไร้ความหมาย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษา พบว่า โดยส่วนมากแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความรู้สึกไร้ทัศนคติทางการเมือง อยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างสูง (ค่าเฉลี่ย 3.50, จากการวิเคราะห์แบบ Likert's scale : 1.0 - 5.0) (โปรดดูตารางที่ 5.6 ประกอบ)

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความคิดเห็นว่า ประชาชนได้รับความเป็นธรรมจากการปฏิบัติหน้าที่งานด้านการจราจรบนท้องถนนมากอยู่แล้ว (ค่าเฉลี่ย 3.62) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความคิดเห็นปานกลางว่า เจ้าหน้าที่ของรัฐได้รับความยุติธรรม หรือความเสมอภาคในการแสดงออกทางการเมืองมาก (ค่าเฉลี่ย 3.43) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประเมินว่า กิจกรรมเกี่ยวกับการปกครองที่เป็นอยู่ทุกวันนี้เป็นเรื่องของผู้มีอำนาจทาง มาช่า เป็นเรื่องความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่จะเข้าไปเกี่ยวข้องในระดับปานกลางค่อนข้างมาก (ค่าเฉลี่ย 3.56) นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มักไม่แน่ใจว่า ตนจะมีสิทธิมีเสียงที่จะไปกำหนดได้ว่า รัฐบาลควรจะทำอะไร (ค่าเฉลี่ย 3.25) ส่วนเรื่องของการเมือง การปกครองเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มองว่าเป็นเรื่องที่สับสนวุ่นวาย ซึ่งไม่สามารถเข้าใจได้ว่า รัฐบาลทำงานกันอย่างไรและทำอะไรกันอยู่ (ค่าเฉลี่ย 3.72) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จึงจำเป็นต้องพึ่งตัวเองแบบตัวใครตัวมันบางในบางเวลา และมีความไม่แน่ใจว่า จะหวังพึ่งหน่วยงานอื่นมากับปัญหาได้มากนักเพียงใด (ค่าเฉลี่ย 3.31) ส่วนความคิดเห็นที่มีต่อการบังคับใช้กฎหมาย เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมองว่า เจ้าหน้าที่บ้านเมืองทุกวันนี้เลือกใช้กฎหมายกับคนบางคนหรือบางกลุ่มเท่านั้นค่อนข้างมาก (ค่าเฉลี่ย 3.62) และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเองก็ไม่เชื่อว่า ในระบอบการเมืองแบบประชาธิปไตยของไทย ทุกวันนี้คือ การปกครองของประชาชน โดยประชาชนและเพื่อประชาชนค่อนข้างสูง (ค่าเฉลี่ย 3.51)

ตารางที่ 5.6

ความรู้สึกรับทั่สถานทางการเมืองของตำรวจจราจร

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่เห็นด้วย 2	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง 1	Mean 1 - 5 SD
24. ประชาชนได้รับความเป็นธรรม จากการปฏิบัติหน้าที่งานด้านการ จราจรบนท้องถนนมากอยู่แล้ว	56 (14.4)	189 (48.7)	86 (22.2)	54 (13.9)	3 (0.8)	3.62 0.92
25. เจ้าหน้าที่ของรัฐได้รับความยุติ- ธรรมหรือความเสมอภาคในการ แสดงออกทางการเมืองมาก เช่น การไปใช้สิทธิออกเสียงเลือกตั้ง หรือการเรียกร้องความไม่เป็น ธรรมต่างๆตามสถานการณ์	57 (14.7)	167 (43.0)	70 (18.0)	75 (19.3)	19 (4.9)	3.43 1.10
31. กิจกรรมเกี่ยวกับการปกครองที่ เป็นอยู่ทุกวันนี้เป็นเรื่องของผู้มี อำนาจ ไม่ใช่เป็นเรื่องความรับ ผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจร	101 (26.0)	131 (33.8)	63 (16.2)	73 (18.8)	20 (5.2)	3.56 1.20
32. ตำรวจจราจรไม่มีสิทธิมีเสียงที่ จะไปกำหนดได้ว่ารัฐบาลควรจะ ทำอะไร	72 (18.6)	123 (31.7)	64 (16.5)	90 (23.2)	39 (10.1)	3.25 1.27
33. เรื่องของการเมืองการปกครอง เป็นเรื่องสับสนวุ่นวายซึ่งไม่สา- มารถเข้าใจได้ว่ารัฐบาลทำงาน กันอย่างไรและทำอะไรกันอยู่	75 (19.3)	181 (41.5)	68 (17.5)	57 (14.7)	27 (7.0)	3.72 1.16

(มีต่อ)

ตารางที่ 5.6

ความรู้สึกไว้ที่สถานทางการเมืองของตำรวจจราจร (ต่อ)

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่ เห็นด้วย 2	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	Mean 1 - 5 SD
38. ตำรวจจราจรจำเป็นต้องพึ่งตัวเองแบบตัวใครตัวมันจะหวังพึ่งหน่วยงานอื่นมาแก้ปัญหาคงจะเป็นไปไม่ได้	63 (16.2)	149 (38.4)	55 (14.2)	90 (23.2)	31 (8.0)	3.31 1.22
39. เจ้าหน้าที่บ้านเมืองทุกวันนี้เลือกใช้อุบายกับคนบางคนหรือบางกลุ่มเท่านั้น	88 (22.7)	168 (43.3)	44 (11.3)	72 (18.6)	16 (4.1)	3.62 1.14
40. ไม่เป็นความจริงเลยสำหรับการเมืองไทยทุกวันนี้ที่กล่าวกันว่าประชาธิปไตยคือการปกครองของประชาชนโดยประชาชนเพื่อประชาชน	66 (17.0)	161 (41.5)	80 (20.6)	65 (16.8)	16 (4.1)	3.51 1.08
ค่าเฉลี่ยรวม (SD.)						3.50 5.54

ความรู้สึกโดดเดี่ยวทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความรู้สึกโดดเดี่ยว (isolation) เป็นการคาดหวังหรือเป็นค่านิยมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการให้คุณค่าตอบแทนต่อเป้าหมาย หรือความเชื่อ ซึ่งโดยปกติแล้วได้รับการให้คุณค่าอย่างสูงในสังคมนั้น

ความหมายในองค์มีตีนี้ใช้กันมาก ในการอธิบายบทบาททางความคิดที่นำไปสู่การถอดถอนความคิดของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรออกไปจากมาตรฐานทางวัฒนธรรมทั่ว ๆ ไปในสังคมนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร อาจจะก่อให้เกิดสถานการณ์ที่เป้าหมาย และใช้วิธีการวิธีที่ไม่อาจไปด้วยกันได้ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรหลุดออกจากโครงสร้างทางสังคมไปสู่การเผชิญหน้า และความพยายามที่จะนำไปสู่การมีชีวิตอยู่ในโครงสร้างสังคมใหม่ ดังนั้นในความหมายนี้ ซึ่แมนได้เน้นว่า เป็นสภาวะความเมินห่าง (alienation) จากมาตรฐานและเป้าหมายต่าง ๆ ที่เป็นใหญ่อยู่ในสังคม จึงมีความเกี่ยวข้องกับความรู้สึกไร้ที่สถาน (normlessness) อยู่มาก

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความรู้สึกโดดเดี่ยวทางการเมือง ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยส่วนมากมีความรู้สึกที่ ตนเองรู้สึกโดดเดี่ยวทางการเมืองในระดับปานกลางค่อนข้างสูง (ค่าเฉลี่ย 3.65, จากการวิเคราะห์แบบ Likert's scale : 1.0 - 5.0) (โปรดดูตารางที่ 5.7 ประกอบ)

โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมองว่า การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้น ถ้าประชาชนให้ความร่วมมือสนับสนุน จะทำให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นไปด้วยดี กล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรรู้สึกที่ ตนปฏิบัติหน้าที่อย่างโดดเดี่ยว ไม่ได้รับความร่วมมือจากประชาชนในระดับสูง (ค่าเฉลี่ย 4.29) ในด้านความขัดแย้งของพรรคการเมืองหรือนักการเมืองของไทยเราทุกวันนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความคิดเห็นที่ ตนไม่มีความสามารถ ไม่มีสิทธิที่จะเข้าไปแก้ไขปัญหา ความวุ่นวายหรือความขัดแย้งต่าง ๆ ทางการเมืองได้ (ค่าเฉลี่ย 3.82) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความคิดเห็นที่ปานกลางว่า ทุกวันนี้สภาพการจราจรที่ติดขัดทำให้รู้สึกอยากหนีไปให้พ้นจากสังคมไทย นอกจากนี้ยังพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความต้องการที่จะเข้าร่วมกิจกรรมของชุมชน หรือการเข้ามีส่วนร่วมในทางการเมือง อยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างสูง (ค่าเฉลี่ย 3.55)

ตารางที่ 5.7

ความรู้สึกรอคัดเดี่ยวทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่ เห็นด้วย 2	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	Mean 1 - 5 SD
19. การปฏิบัติงานของตำรวจจราจร ถ้าประชาชนให้ความร่วมมือสนับสนุนจะทำให้การปฏิบัติงานของ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นไปด้วยดี	166 (42.8)	195 (50.3)	4 (1.0)	23 (5.9)	-	4.29 0.76
20. ความขัดแย้งของพรรคการเมือง หรือนักการเมืองของไทยเราทุกวันนี้ เราไม่มีสิทธิที่จะเข้าไปแก้ไข ปัญหาความวุ่นวายและความขัดแย้งของพรรคการเมืองได้	95 (24.5)	194 (50.0)	43 (11.1)	48 (12.4)	8 (2.1)	3.82 1.0
22. รัฐบาลได้ใช้ความพยายามแก้ไข ปัญหาที่บ้านเมืองเผชิญอยู่ ปัจจุบัน (เช่น การว่างงาน เศรษฐกิจตกต่ำ ความเหลื่อมล้ำ ต่ำสูงของคนในสังคม ความประพฤติของนักการเมืองและข้าราชการ เป็นต้น) อย่างทุกวันนี้ดีแล้ว	38 (9.3)	124 (32.0)	128 (33.0)	82 (21.1)	18 (4.6)	3.22 1.02
41. ทุกวันนี้สภาพการจราจรที่ติดขัด ทำให้รู้สึกอยากหนีไปพักผ่อนที่ ต่างจังหวัด	50 (12.9)	119 (30.7)	68 (17.5)	123 (31.7)	28 (7.2)	3.39 1.19

(มีต่อ)

ตารางที่ 5.7 (ต่อ)

ความรู้สึกโรคเคี้ยวทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่ เห็นด้วย	ไม่เห็น ด้วย	Mean 1 - 5 SD
	5	4	3	2	อย่างยี่ ง	
42. การเข้าร่วมกิจกรรมของชุมชน หรือกิจกรรมในทางการเมือง ร่วมกับคนอื่นๆ เป็นสิ่งที่มีประ- โยชน์และเป็นประสบการณ์ที่ต้อง แสวงหา	56 (14.4)	175 (45.1)	91 (23.5)	58 (14.9)	8 (2.1)	3.55 0.98
ค่าเฉลี่ยรวม (SD.)						3.65 2.18

ความรู้สึกห่างเหินจากตนเองทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความรู้สึกห่างเหินจากตนเอง (self-estrangement) เป็นความรู้สึกของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรว่า เขามีชีวิตตัวเองอีกต่อไป การกระทำ หรือพฤติกรรมของเขาขึ้นอยู่กับความคาดหวังต่อสิ่งตอบแทนที่จะได้รับในอนาคต มีชีวิตขึ้นอยู่กับความพึงพอใจที่มีความหมายในตัวของมันเอง หรือความรู้สึกว่า ตนเองเป็นคนเห็นห่างทางการเมือง มีความคิดเห็นว่าการเมือง การปกครอง เป็นเรื่องของการทำงานในสิ่งที่เป็นการฉกฉวย มีชีวิตขึ้นอยู่กับความพึงพอใจหรือเห็นว่ามีควมสำคัญ โดยสรุปแล้ว การศึกษาความเมินห่าง (alienation) ก็คือ เป็นการศึกษาเรื่องของความรู้สึก หรือสภาวะทางจิตที่เกี่ยวกับการคาดหวัง (expectancy) ของบุคคลต่อการกระทำของตนและต่อสภาพสังคม

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูล ด้านความรู้สึกห่างเหินจากตนเองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความรู้สึกห่างเหินจากตนเอง ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.07) จากการวิเคราะห์แบบ Likert's scale : 1.0 - 5.0) (โปรดดูตารางที่ 5.8 ประกอบ)

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความคิดเห็นว่า รัฐธรรมนูญเป็นสิ่งที่สำคัญ เป็นกฎหมายหลัก ในการปกครองประเทศเป็นสิ่งที่ช่วยให้การ และเชื่อว่าสามารถปกครองประเทศให้มีความมั่นคง ได้ในระดับสูง (ค่าเฉลี่ย 4.19) หากมีโอกาสดแล้วการสมัครเป็นสมาชิกกลุ่มหรือพรรคการเมือง พรรคใดพรรคการเมืองหนึ่ง เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรคิดว่า เป็นสิ่งควรกระทำปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.36) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความเห็นว่าการเข้าร่วมเดินขบวน หรือ ชุมนุมประท้วงรัฐบาล เป็นสิ่งที่ไม่ควรกระทำ (ค่าเฉลี่ย 2.09) การไปช่วยโฆษณาหาเสียงให้กับนักการเมืองหรือพรรค การเมืองพรรคใดพรรคหนึ่งในการลงสมัครรับเลือกตั้งใด ๆ ก็ตามทำให้เกิดการเรียนรู้อันระบบ พรรคการเมืองมากขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.06) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ไม่ค่อยจะเห็นด้วยกับการเข้าร่วมประชุมทางการเมืองกับนักการเมืองหรือ พรรคการเมืองพรรคใดพรรคหนึ่ง (ค่าเฉลี่ย 2.79) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความคิดว่าการเมืองไทยเป็นสิ่งที่ไม่น่าสนใจ (ค่าเฉลี่ย 2.62) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความ คิดเห็นว่า ภาระกิจในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร เป็นอุปสรรคต่อการไปใช้สิทธิออกเสียง เลือกตั้งระดับปานกลางเท่านั้น (ค่าเฉลี่ย 3.38)

ตารางที่ 5.8

ความรู้สึกล่ามเห็นจากตนเองทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่ เห็นด้วย 2	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง 1	Mean 1 - 5 SD
23. การที่ประเทศไทยมีรัฐธรรมนูญ เป็นกฎหมายหลักในการปกครอง ประเทศเป็นสิ่งที่ช่วยให้การ ปกครองของไทยมีความมั่นคง	149 (38.4)	183 (47.2)	42 (10.8)	11 (2.8)	3 (0.8)	4.19 0.79
27. หากมีโอกาสแล้วการสมัครเป็น สมาชิกกลุ่มหรือพรรคการเมือง พรรคใดพรรคการเมืองหนึ่งเป็น สิ่งที่ควรกระทำ	78 (20.1)	97 (25.0)	124 (32.0)	66 (17.0)	23 (5.9)	3.36 1.15
28. การเข้าร่วมเดินขบวน หรือ ชุมนุมประท้วง รัฐบาล นักการ- เมืองหรือข้าราชการที่หาไม่ถูก ต้อง เช่น เหตุการณ์พฤษภาทมิฬ เป็นสิ่งที่ชอบธรรม	12 (3.1)	51 (13.1)	31 (8.0)	160 (41.2)	134 (34.5)	2.09 1.10
29. การไปช่วยโฆษณาหาเสียงให้กับ นักการเมืองหรือพรรคการเมือง พรรคใดพรรคหนึ่งในการลง สมัครรับเลือกตั้งใดๆก็ตามทำให้ เกิดการเรียนรู้ในระบบพรรค การเมืองมากขึ้น	37 (9.5)	137 (35.5)	64 (16.5)	144 (29.4)	36 (9.3)	3.06 1.18

ตารางที่ 5.8 (ต่อ)

ความรู้สึกล่าช้าเห็นจากตนเองทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ความคิดเห็น	เห็นด้วย อย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	ไม่แน่ใจ 3	ไม่ เห็นด้วย 2	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	Mean 1 - 5 SD
30. การเข้าร่วมประชุมทางการเมืองกับนักการเมืองหรือพรรคการเมืองพรรคใดพรรคหนึ่งเป็นสิ่งที่ควรกระทำอย่างยิ่ง	42 (10.8)	87 (22.4)	66 (17.0)	137 (35.3)	56 (14.4)	2.79 1.24
45. การเมืองไทยจะดำเนินการไปอย่างไรนั้น ไม่น่าสนใจเหมือนกับคนอื่นๆ ที่ให้ความสนใจกัน	27 (7.0)	44 (11.3)	114 (29.4)	164 (42.3)	39 (10.1)	2.62 1.04
46. ตำรวจจราจรมีภาระที่หนักหน่วงทำให้ไม่มีโอกาสไปใช้สิทธิทางการเมือง เช่น การไปเลือกตั้ง	100 (25.8)	111 (28.6)	44 (11.3)	105 (27.1)	28 (7.2)	3.38 1.31
ค่าเฉลี่ยรวม (SD.)						3.07 3.75

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสาเหตุเกี่ยวกับความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

การนำเสนอผลการวิจัยเกี่ยวกับ ระดับความรู้สึกเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร ในการนำเสนอ นั้นจะได้จัดลำดับความสำคัญของตัวแปรองค์ประกอบเกี่ยวกับความรู้สึกเมินห่างทางการเมืองไว้โดยมีประเด็นทั้ง 5 ประการ คือ ความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมือง ความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมือง ความรู้สึกไร้ประสิทธิภาพทางการเมือง ความรู้สึกโดดเดี่ยวทางการเมือง ความรู้สึกว่าตนเองเป็นคนเห็นห่างทางการเมือง

ความรู้สึกเมินห่างทางการเมือง คือ ความสามารถส่วนบุคคลและสภาพทางจิตใจเป็นปัจจัยอันสำคัญในการพัฒนาของระบบการเมืองการปกครอง ความสามารถนั้นเป็นลักษณะภายนอก ส่วนสภาพทางจิตใจเป็นลักษณะภายใน ซึ่งภายใต้เงื่อนไขของการปกครองแบบประชาธิปไตยที่มีการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชนในทางการเมืองเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดแล้ว สภาพทางจิตใจโดยเฉพาะอย่างยิ่งความรู้สึกในเชิงประเมินค่า (evaluative orientation) ซึ่งได้แก่ การตัดสินใจและความเห็นต่าง ๆ ที่มีกิจกรรมทางการเมืองนั้นเป็นสิ่งที่สำคัญอย่างมากในลักษณะของการสนับสนุนต่อต้าน หรือถดถอยความในใจต่อการเมืองการปกครองโดยรวมทั้งหมด

ความรู้สึกทางการเมือง (political feeling) ของบุคคลนั้นจะมีลักษณะสำคัญอยู่ 3 ประการคือ¹

1. มีความเข้มของความรู้สึก (intensity) จากความคลั่งไคล้จนถึงความเฉื่อยชา
2. มีทิศทาง (direction) เช่นความรู้สึกต่อแบบแผนทางการเมืองต่อต้านหรือเห็นออกจากแบบแผนทางการเมือง
3. มีจุดร่วม (focus) ซึ่งอาจจะเป็นผู้นำทางการเมือง ต่อสถาบัน ขบวนการ มรรควิธี สัญลักษณ์ทางการเมืองต่าง ๆ

¹James David Barber, Citizen Politics : An Introduction to Political Behavior (Chicago : Markham Publishing Co., 1972), p. 99.

ความรู้สึกเมินห่างทางการเมืองนั้น เป็นสภาวะทางจิตของบุคคลที่มีความรู้สึกที่ตัวเอง ถูกสภาวะแวดล้อมทางสังคมการเมืองที่เป็นอยู่จริง ท้าให้เขาต้องเหินห่างจากการเป็นผู้ควบคุม ความเป็นไปหรือเข้าใจความเป็นไป การดำเนินงานของหน่วยสำคัญทางการเมืองต่าง ๆ เช่น คำนายม บัณฑิตสถาน กระบวนการ ปฏิสัมพันธ์ทางการเมืองต่าง ๆ² ความรู้สึกดังกล่าวก่อให้เกิด ผลในทางพฤติกรรม ไม่พฤติกรรมทางการเมืองที่รุนแรงเพื่อปฏิบัติ เปลี่ยนแปลงระบบการเมืองให้ ไปสู่สภาวะที่ตนต้องการก็ควรถอนตัว (withdraw) เฉยเมย หรือเฉยชา (apathy) ซึ่งความ เฉยชาหรือเฉยเมยนี้ ด้านหนึ่งแสดงให้เห็นถึงช่องว่างระหว่างอุดมการณ์ทางการเมือง และความ เป็นจริงทางการเมือง³

เมื่อพิจารณาในขอบเขตการเมืองการปกครองไทยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ในส่วนของ อุดมการณ์ทางการเมืองของไทยนั้นขาดความชัดเจน⁴ เป็นผลให้วิธีการทำได้มาซึ่งอำนาจทางการเมือง การเมืองการปกครอง ขาดความเป็นมาตรฐานและความต่อเนื่อง จึงไม่สร้างการยอมรับให้เกิดขึ้น ในหมู่ประชาชน ท้ายที่สุดนำไปสู่ปัญหาการขาดกลุ่ม หรือสถาบันใดที่มีความชอบธรรมในการเข้าสู่ อำนาจทางการเมือง

ในส่วนที่เป็นความจริงทางการเมืองนั้น จะพบว่า การขาดมาตรฐานในวิธีการทำได้มาซึ่ง อำนาจทางการเมืองดังกล่าวนี้ เป็นผลให้วิธีการที่มีลักษณะลอกหลวง น้อฉล การโฆษณาชวนเชื่อ การกระทำที่ไม่มีเหตุผล การคิดเป็นข้อเท็จจริง ความยุ่งยากสับสนวุ่นวายต่าง ๆ ฯลฯ จะถูกนำมาใช้ให้ได้มาซึ่งอำนาจทางการเมืองการปกครอง ดังนั้นการดำเนินงานของรัฐและปฏิกิริยาที่ รัฐบาลมีต่อข้อเรียกร้องต่าง ๆ ในสังคมมักจะเป็นไปอย่างไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว มีการล้มล้างแก้ไข

²Marvin E. Olsen, "Two Categories of Political Alienation," Social Force Vol. 3 (1961), pp. 304-5.

³จรูญ สุภาพ, หลักรัฐศาสตร์ (พระนคร : โรงพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2514), หน้า 173.

⁴ลิจิต ชีรเวตติน, "อุดมการณ์ทางการเมืองและการพัฒนาประเทศไทย," การเมืองการปกครองไทย (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์สามศาสตร์, 2528), หน้า 334-46.

หลักเกณฑ์กันอยู่เสมอ การถือปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ทางสังคมการเมืองยังขึ้นอยู่กับฐานะทางสังคมหรือกลุ่มพวกพ้องว่า บุคคลนั้นคือใคร⁵

ในส่วนของตำรวจจราจรนั้น ตำรวจจราจรมีภารกิจที่จะต้องรับผิดชอบความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินด้านการจราจร ตำรวจจราจรจึงเป็นองค์กรหนึ่งในระบบการเมืองไทย ที่ควรมีมาตรฐานในการสนับสนุนระบบการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย ความเป็นเฉยทางการเมือง ย่อมส่งผลในทิศทางลบต่อการปกครองในระบอบประชาธิปไตย จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ค้นพบตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อความเข้มแข็งทางการเมืองของตำรวจจราจร

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนนี้ มีดังนี้

1. มีขนิมเลขคณิตและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของตัวแปรทั้ง 10 ตัวแปร
2. ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเข้มแข็งทางการเมืองทั้ง 5 ด้าน ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่การจราจรหนาแน่น กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่การจราจรเบาบาง
3. สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่เข้าทำนาย และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรกับตัวทำนายแต่ละตัว โดยแสดงในรูปเมตริกสหสัมพันธ์ของตัวแปรทั้งหมด
4. สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณระหว่างความเข้มแข็งทางการเมืองด้านต่าง ๆ กับตัวประกอบด้านความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลพิษ และภาวะทางเศรษฐกิจ ค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยของตัวทำนายคำนวณโดยวิธี Multiple Regression Analysis แบบ Enter และสร้างสมการแสดงความสัมพันธ์ดังกล่าวตามลำดับดังนี้

4.1 การทำนายความรู้สึกรู้สึกไม่พอใจทางการเมือง ด้วยตัวประกอบด้านความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชาการเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลพิษ และสถานภาพทางเศรษฐกิจ

⁵พรศักดิ์ ผ่องแผ้ว, รายงานการวิจัยเรื่องข่าวสารการเมืองของไทย (กรุงเทพมหานคร : คณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2523), หน้า 106.

4.2 การทำนายความรู้สึกไว้ความหมายทางการเมืองด้วยตัวแปรองค์ประกอบด้านความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลพิษ และสถานภาพทางเศรษฐกิจ

4.3 การทำนายความรู้สึกไว้ทัศนทางการเมือง ด้วยตัวแปรองค์ประกอบด้านความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลพิษ และสถานภาพทางเศรษฐกิจ

4.4 การทำนายความรู้สึกโรคติดต่อทางการเมือง ด้วยตัวแปรองค์ประกอบด้านความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลพิษ และสถานภาพทางเศรษฐกิจ

4.5 การทำนายความรู้สึกว่า ตนเองเป็นคนแปลกทางการเมืองด้วยตัวแปรองค์ประกอบด้านความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลพิษ และสถานะทางเศรษฐกิจ

4.6 การทำนายความเมินห่างทางการเมืองด้วยตัวแปรองค์ประกอบด้านความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลพิษ และสถานภาพทางเศรษฐกิจ

5. ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมืองทั้ง 5 ด้านระหว่างผู้ที่เป็นชั้นสัญญาบัตรและผู้ที่เป็นชั้นประทวน



ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปรากฏผลดังนี้

1. ค่ามัชฌิมเลขคณิต (mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (standard deviation) ของคะแนนที่ใช้เป็นตัวทำนายและตัวแปรเกณฑ์ ดังแสดงในตารางที่ 5.9

ตารางที่ 5.9

มัธยัมเลขคณิตและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนที่ใช้เป็นตัวทำนายและตัวแปรเกณฑ์

ตัวแปร	Mean	SD
Q ₁ ความหนาแน่นของการจราจร	-	-
Q ₂ ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา	.124	.437
Q ₃ การเคารพกฎจราจรของประชาชน	.183	1.009
Q ₄ สภาพแวดล้อมและมลพิษ	.446	.934
Q ₅ สถานภาพทางเศรษฐกิจ	3.552	1.214
POW ความรู้สึกไร้อำนาจ	10.662	2.299
MEA ความรู้สึกไร้ความหมาย	22.856	4.421
NOR ความรู้สึกไร้ประสิทธิภาพ	25.724	5.547
ISO ความรู้สึกโดดเดี่ยว	16.477	2.186
EST ความรู้สึกว่าตนเองเป็นคนแปลก	20.503	3.747
ALI ความเมินห่างทางการเมือง	96.222	13.532

เมื่อพิจารณาค่ามัธยัมเลขคณิตของแต่ละตัวแปรพบว่ามีค่าตั้งแต่ .124 ถึง 96.222 โดยความเมินห่างทางการเมืองมีค่าสูงสุด และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าตั้งแต่ .430 ถึง 13.432 โดยความเมินห่างทางการเมืองมีค่าสูงสุด

2. ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ความเมินห่างทางการเมืองทั้ง 5 ด้าน ระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่การจราจรหนาแน่น กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตพื้นที่การจราจรเบาบาง โดยสถิติทดสอบ t-test ดังตารางที่ 5.10

ตารางที่ 5.10

การเปรียบเทียบความแตกต่างความเมินห่างทางการเมืองระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่การจราจรหนาแน่น กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตพื้นที่การจราจรเบาบาง

ความเมินห่างทางการเมือง	เขตพื้นที่การจราจร	
	t-test	t _{sig}
1. ความรู้สึกไร้อำนาจ	-0.14	0.889
2. ความรู้สึกไร้ความหมาย	-0.47	0.642
3. ความรู้สึกไร้ทัศนคติ	2.08	0.039*
4. ความรู้สึกโดดเดี่ยว	-0.77	0.443
5. ความรู้สึกห่างเหินจากตนเอง	-1.89	0.050*
6. ภาพรวมความเมินห่างทางการเมือง	0.03	0.979

กำหนดระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.05

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูล ในตารางที่ 5.10 ปรากฏผลดังนี้

1.1 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมืองด้านความรู้สึกไร้อำนาจ ทางการเมือง ปรากฏว่าค่านวมค่า t ได้ -0.14 ซึ่งของความเป็นอิสระเท่ากับ 386 ทว่าการทดสอบแบบสองทาง ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปรากฏว่า ค่า t ไม่มีนัยสำคัญ ($t_{sig} = 0.889$) จึงสรุปได้ว่า ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกไร้อำนาจ ทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตการจราจรหนาแน่น กับเขตการจราจรเบาบาง ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

1.2 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมืองด้านความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมือง ปรากฏว่าค่านวนค่า t ได้ -0.47 ชั้นของความเป็นอิสระเท่ากับ 386 ทว่าการทดสอบแบบสองหาง ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปรากฏว่าค่า t ไม่มีนัยสำคัญ ($t_{sig} = 0.642$) จึงสรุปได้ว่า ค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมืองด้านความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตการจราจรหนาแน่น กับเขตการจราจรเบาบาง ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

1.3 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกไร้ประสิทธิภาพทางการเมือง ปรากฏว่า ค่านวนค่า t ได้ 2.08 ชั้นของความเป็นอิสระเท่ากับ 386 ทว่าการทดสอบแบบสองหาง ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปรากฏว่าค่า t มีนัยสำคัญ ($t_{sig} = 0.039*$) จึงสรุปได้ว่า ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตการจราจรหนาแน่น กับเขตการจราจรเบาบางแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

1.4 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมืองด้านความรู้สึกโดดเดี่ยวทางการเมืองปรากฏว่าค่านวนค่า t ได้ -0.77 ชั้นของความเป็นอิสระเท่ากับ 386 ทว่าการทดสอบแบบสองหาง ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปรากฏว่าค่า t ไม่มีนัยสำคัญ ($t_{sig} = 0.443$) จึงสรุปได้ว่า ค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมืองด้านความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตการจราจรหนาแน่นกับ เขตการจราจรเบาบาง ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

1.5 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกว่าตนเองเป็นคนเหินห่างทางการเมืองปรากฏว่าค่านวนค่า t ได้ -1.89 ชั้นของความเป็นอิสระเท่ากับ 386 ทว่าการทดสอบแบบสองหาง ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปรากฏว่าค่า t ไม่มีนัยสำคัญ ($t_{sig} = 0.050*$) จึงสรุปได้ว่า ค่าเฉลี่ยค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมืองด้านความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขตการจราจรหนาแน่น กับเขตการจราจรเบาบาง มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

1.6 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมืองในภาพรวม ปรากฏว่าค่านวนค่า t ได้ 0.03 ชั้นของความเป็นอิสระเท่ากับ 386 ทว่าการทดสอบแบบสองหาง ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปรากฏว่าค่า t ไม่มีนัยสำคัญ ($t_{sig} = 0.979$) จึงสรุปได้ว่า ความแตกต่าง

ของค่าเฉลี่ยความเอนห่างทางการเมืองในภาพรวม ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในเขต การจราจรหนาแน่นกับเขตการจราจรเบาบาง ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3. สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งหมด โดยใช้สูตรของเพียร์สัน พร้อมทั้ง การทดสอบนัยสำคัญ ดังแสดงในตารางที่ 5.11

ตารางที่ 5.11
ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งหมด

	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5
	ความหนาแน่นของ การจราจร	ความเข้มงวดของ ผู้บังคับบัญชา	การเคารพ กฎจราจรของ ประชาชน	สภาพแวดล้อม และ มลพิษ	ภาวะทาง เศรษฐกิจ
POW ความรู้สึกไร้อำนาจ	.0071	.0622	-.0947*	-.0118	-.0757
MEA ความรู้สึกไร้ความหมาย	.0237	.2123*	.1328*	.0894*	-.0993*
NOR ความรู้สึกไร้ที่สถาน	-.1051*	.1887*	.0607	-.0600	.0568
ISO ความรู้สึกโดดเดี่ยว	.0391	.0571	.0259	-.0082	-.0351
EST ความรู้สึกว่าตนเองเป็นคนแปลก	.0957*	.1701*	.1000*	.0583	-.1719*
ALI ความเอนห่างทางการเมือง	-.0013	.2136*	.0841*	.0163	-.0753

$p^* < 0.05$

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้ง 11 ตัว พบว่าตัวแปรที่นายคู่ที่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สูงสุด ได้แก่ ALI กับความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา คือมีค่า $r = 0.2136^*$

ด้านความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมือง วิเคราะห์ได้ว่า ความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมือง มีสหสัมพันธ์ ในเชิงลบกับการเคารพกฎจราจรของประชาชน กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมืองต่ำ จะมีความคิดเห็นว่า ประชาชนมีความเคารพกฎจราจรสูง และถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมืองสูงจะมีความคิดเห็นว่า ประชาชนมีความเคารพกฎจราจรต่ำ ($r = -0.0947*$)

ด้านความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมือง วิเคราะห์ได้ว่า ความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมือง มีสหสัมพันธ์ในเชิงบวกกับ ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาวะแวดล้อมและมลภาวะเป็นพิษ ($r = 0.2123*$, $0.1328*$, $0.0894*$ ตามลำดับ) และมีสหสัมพันธ์ในเชิงลบกับสภาวะทางเศรษฐกิจ ($r = -0.0993*$) กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมืองต่ำ มีความคิดเห็นว่า ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาวะแวดล้อมและมลภาวะเป็นพิษอยู่ในระดับต่ำ และถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมืองสูง จะมีความคิดเห็นว่า ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาวะแวดล้อมและมลภาวะเป็นพิษอยู่ในระดับสูงตามไปด้วย ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมืองต่ำ จะเป็นผู้ที่มีสถานะทางเศรษฐกิจ อยู่ในระดับสูง และถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมืองสูงจะเป็นผู้ที่มีสถานะทางเศรษฐกิจ อยู่ในระดับต่ำ

ด้านความรู้สึกไร้ทัศนคติทางการเมือง วิเคราะห์ได้ว่า ความรู้สึกไร้ทัศนคติทางการเมือง มีสหสัมพันธ์ ในเชิงลบกับความหนาแน่นของการจราจร ($r = -0.1051*$) และมีสหสัมพันธ์ ในเชิงบวกกับความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา ($r = 0.1887*$) กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกไร้ทัศนคติทางการเมืองต่ำ จะมีความคิดเห็นว่า ความหนาแน่นในการจราจรในพื้นที่ปฏิบัติมีความหนาแน่นของการจราจรสูง และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกไร้ทัศนคติทางการเมืองสูง มีความคิดเห็นว่า ความหนาแน่นในการจราจรในพื้นที่ปฏิบัติมีความหนาแน่นของการจราจรต่ำ ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกไร้ทัศนคติทางการเมืองสูง มีความคิดเห็นว่า ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชาอยู่ในระดับสูง และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกไร้ทัศนคติทางการเมืองต่ำ มีความคิดเห็นว่า ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชาอยู่ในระดับต่ำ เช่นเดียวกัน

ด้านความรู้สึกว่าตนเองเป็นคนแปลกทางการเมือง วิเคราะห์ได้ว่า ความรู้สึกตนเองเป็นคนแปลกทางการเมือง มีสหสัมพันธ์ในเชิงบวกกับ ความหนาแน่นของการจราจร ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน ($r = 0.0957*$, $0.1701*$, $0.1*$ ตามลำดับ)

และมีสหสัมพันธ์เชิงลบกับสภาวะทางเศรษฐกิจ ($r = -0.1719*$) กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกว่าเป็นคนแปลกทางการเมืองต่ำ มีความคิดเห็นว่าการจราจร ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน อยู่ในระดับต่ำ และถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกว่าเป็นคนแปลกทางการเมืองสูง จะมีความคิดเห็นว่าการจราจร ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน อยู่ในระดับสูงตามไปด้วย ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกว่าเป็นคนแปลกทางการเมืองต่ำ จะเป็นผู้ที่มีสถานะทางเศรษฐกิจ อยู่ในระดับสูง และถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความรู้สึกว่าเป็นคนแปลกทางการเมืองสูง จะเป็นผู้ที่มีสถานะทางเศรษฐกิจอยู่ในระดับต่ำ

ด้านความเมินห่างทางการเมืองรวม วิเคราะห์ได้ว่า ความเมินห่างทางการเมืองมีสหสัมพันธ์เชิงบวกกับ ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน ($r = 0.2136*$, $0.0841*$ ตามลำดับ) กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความเมินห่างทางการเมืองต่ำ มีความคิดเห็นว่าการจราจร ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน อยู่ในระดับต่ำ และถ้าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความเมินห่างทางการเมืองสูง มีความคิดเห็นว่าการจราจร ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน อยู่ในระดับสูงตามไปด้วย

4. สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณระหว่างตัวแปรเกณฑ์ กับตัวแปรทำนายทั้งหมดและสัมประสิทธิ์ถดถอยพหุคูณของตัวแปรทำนาย คำนวณโดยใช้โปรแกรม SPSS คำสั่ง REGRESSION แบบ ENTER

4.1 การทำนายความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมืองด้วยตัวแปรองค์ประกอบด้านความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลพิษ และสถานภาพทางเศรษฐกิจ

ตารางที่ 5.12

การทดสอบความมีนัยสำคัญของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของชุดตัวแปรที่ศึกษา

S O V	df	SS	MS	F	p
Regression	5	37.22248	7.44450	1.41655	< .05 *
Residual	382	2007.54814	5.25536		

จากตารางที่ 5.12 ชุดของตัวแปรทำนาย เมื่อทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณแล้วปรากฏว่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และชุดของตัวแปรทำนายสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรเกณฑ์ได้ ร้อยละ 1.820

ตารางที่ 5.13

ค่าสัมประสิทธิ์ของความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมืองในรูปคะแนนดิบ (b) ความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์ของตัวทำนาย (SE_b) สัมประสิทธิ์ของตัวทำนายในรูปคะแนนมาตรฐาน (β) การทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ด้วย t-test ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการทำนาย (SE_b) และค่าคงที่ของสมการทำนายในรูปคะแนนดิบ (a)

ตัวแปร	b	SE_b	t	
Q1 ความหนาแน่นของการจราจร	.01363	.23444	.00296	-1.268
Q2 ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา	.33232	.27782	.06325	1.196
Q3 การเคารพกฎจราจรของประชาชน	-.20931	.11587	-.09118	-1.806
Q4 สภาพแวดล้อมและมลพิษ	-.07286	.13314	-.02962	-.547
Q5 สถานภาพทางเศรษฐกิจ	-.12480	.09846	-.06589	-1.268

*P < .05

$$\begin{aligned}
 a &= 11.11476 \\
 R^2 &= .01820 \\
 \text{Multiple } R &= .13492 \\
 SE_{est} &= 2.29246
 \end{aligned}$$

จากตารางที่ 5.13 สามารถเขียนสมการแสดงความสัมพันธ์ของชุดตัวแปรทำนายและตัวแปรเกณฑ์ได้คือ

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$\begin{aligned}
 POW = 11.11476 + .01363 Q_1 + .33232 Q_2 - .20931 Q_3 - \\
 .07286 Q_4 - .12480 Q_5
 \end{aligned}$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$\begin{aligned}
 Z_{POW} = .00296 Z_{Q1} + .06325 Z_{Q2} - .09118 Z_{Q3} - .02962 Z_{Q4} - \\
 .06589 Z_{Q5}
 \end{aligned}$$

ตัวแปรทำนายที่มีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยพหุสูงสุดคือ การเคารพกฎจราจรของประชาชนมีค่า $= -0.09118$ ที่มีค่าน้อยที่สุดคือ ความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงานมีค่าเท่ากับ 0.00296

เมื่อเรียงลำดับความสัมพันธ์ของตัวทำนายจากสูงไปต่ำ ได้ดังนี้

1. การเคารพกฎจราจรของประชาชน
2. สถานภาพทางเศรษฐกิจ
3. ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา
4. สภาพแวดล้อมและมลพิษ
5. ความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน

4.2 การทำนายความรู้สึกรู้ความหมายทางการเมือง ด้วยตัวแปรองค์ประกอบ
ด้านความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา
การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลพิษ และสถานภาพทางเศรษฐกิจ

ตารางที่ 5.14

การทดสอบความมีนัยสำคัญของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของชุดตัวแปรที่ศึกษา

S O V	df	SS	MS	F	p
Regression	5	596.31582	119.26316	6.53862*	< .05 *
Residual	382	6967.60171	18.23980		

จากตารางที่ 5.14 ชุดของตัวแปรทำนาย เมื่อทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณแล้ว
ปรากฏว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ และชุดของตัวแปรทำนายสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปร
เกณฑ์ได้ร้อยละ 7.884

ตารางที่ 5.15

ค่าสัมประสิทธิ์ของความรู้สึกรู้สึกว่าความหมายทางการเมืองในรูปแบบคะแนนดิบ (b) ความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์ของตัวทำนาย (SE_b) สัมประสิทธิ์ของตัวทำนายในรูปแบบมาตรฐาน (β) การทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ด้วย t-test ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการทำนาย (SE_b) และค่าคงที่ของสมการทำนายในรูปแบบคะแนนดิบ (a)

ตัวแปร	b	SE_b	β	t
Q ₁ ความหนาแน่นของการจราจร	.03061	.43676	.00346	.070
Q ₂ ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา	2.00866	.51758	.19876	3.040*
Q ₃ การเคารพกฎจราจรของประชาชน	.65624	.21857	.14978	3.040*
Q ₄ สภาพแวดล้อมและมลพิษ	.31106	.24804	.06574	1.254
Q ₅ สถานภาพทางเศรษฐกิจ	-.39565	.18343	-.10861	-2.157*

* P < .05

$$a = 23.70750$$

$$R^2 = .07884$$

$$\text{Multiple } R = .28078$$

$$SE_{est} = 4.27081$$



จากตารางที่ 5.15 เขียนเป็นสมการได้ดังนี้

สมการในรูปแบบคะแนนดิบ

$$ME_A = 23.70750 + .03061 Q_1 + 2.200866 Q_2 + .65624 Q_3 + .31106 Q_4 - .39565 Q_5$$

สมการในรูปแบบมาตรฐาน

$$Z_{ME_A} = .00346 Z_{Q_1} + .19876 Z_{Q_2} + .14978 Z_{Q_3} + .06574 Z_{Q_4} - .10861 Z_{Q_5}$$

ตัวแปรทำนายที่มีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยพหุสูงสุดคือ ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา
มีค่า = 0.19876 ที่มีค่าน้อยที่สุดคือ สภาพแวดล้อมและมลพิษ มีค่าเท่ากับ 0.00118

เมื่อเรียงลำดับความสัมพันธ์ของตัวทำนายจากสูงไปต่ำ ได้ดังนี้

1. ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา
2. การเคารพกฎจราจรของประชาชน
3. สถานภาพทางเศรษฐกิจ
4. สภาพแวดล้อมและมลพิษ
5. ความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน

4.3 การทำนายความรู้สึกไม่ประทับใจต่อสถานการณ์เมือง ด้วยตัวแปรองค์ประกอบด้าน
ความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา การ
เคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลภาวะพิษ และสถานภาพทางเศรษฐกิจ

ตารางที่ 5.16

การทดสอบความมีนัยสำคัญของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของชุดตัวแปรที่ศึกษา

S O V	df	SS	MS	F	p
Regression	5	835.08443	167.01689	5.76107*	< .05 *
Residual	382	11074.40784	28.99060		

จากตารางที่ 5.16 ชุดของตัวแปรทำนายเมื่อทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณแล้ว
ปรากฏว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ และชุดของตัวแปรทำนายสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปร
เกณฑ์ได้ร้อยละ 7.012

ตารางที่ 5.17

ค่าสัมประสิทธิ์ของความรู้สึกรับที่สถานทางการเมืองในรูปคะแนนดิบ (b) ความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์ของตัวทำนาย (SE_b) สัมประสิทธิ์ของตัวทำนายในรูปคะแนนมาตรฐาน (β) การทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ด้วย t-test ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการทำนาย (SE_b) และค่าคงที่ของสมการทำนายในรูปคะแนนดิบ (a)

ตัวแปร	b	SE_b	β	t
Q ₁ ความหนาแน่นของการจราจร	-1.09906	.55063	-.09918	-1.996*
Q ₂ ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา	2.94707	.65252	.23240	4.516*
Q ₃ การเคารพกฎจราจรของประชาชน	.34268	.27215	.06233	1.259
Q ₄ สภาพแวดล้อมและมลพิษ	-.73967	.31271	-.12458	-2.365*
Q ₅ สถานภาพทางเศรษฐกิจ	.36855	.23125	.08063	1.594

*P < .05

$$a = 25.97205$$

$$R^2 = .07012$$

$$\text{Multiple } R = .26480$$

$$SE_{est} = 5.38429$$

จากตารางที่ 5.17 สามารถเขียนสมการแสดงความสัมพันธ์ของชุดตัวแปรทำนาย และตัวแปรเกณฑ์ได้คือ

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$\text{NOR} = 25.97205 - 1.09906 Q_1 + 2.96707 Q_2 + .34268 Q_3 - .73967 Q_4 + .36855 Q_5$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$Z_{\text{NOR}} = - .09918 Z_{Q1} + .23240 Z_{Q2} + .06233 Z_{Q3} - .12458 Z_{Q4} + .08063 Z_{Q5}$$

ตัวแปรทำนายที่มีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยพหุสูงสุดคือ ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา มีค่า = .23240 ที่มีค่าน้อยที่สุดคือ การเคารพกฎจราจรของประชาชน มีค่า เท่ากับ .06233 เมื่อเรียงลำดับความสัมพันธ์ของตัวทำนายจากสูงไปต่ำ ได้ดังนี้

1. ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา
2. สภาพแวดล้อมและมลพิษ
3. ความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน
4. สถานภาพทางเศรษฐกิจ
5. การเคารพกฎจราจรของประชาชน

4.4 การทำนายความรู้สึกโดดเดี่ยวทางการเมืองด้วยตัวแปรองค์ประกอบด้านความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชาการเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลพิษ และสถานภาพทางเศรษฐกิจ

ตารางที่ 5.18

การทดสอบความมีนัยสำคัญของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของชุดตัวแปรที่ศึกษา

S O V	df	SS	MS	F	p
Regression	5	12.66570	2.53314	.52701	< .05 *
Residual	382	1836.12553	4.80661		

จากตารางที่ 5.18 ชุดของตัวแปรทำนายเมื่อทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณแล้วปรากฏว่าไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และชุดของตัวแปรทำนายสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรเกณฑ์ได้ร้อยละ 0.685

ตารางที่ 5.19

ค่าสัมประสิทธิ์ของความรัดตเดี่ยวทางการเมืองในรูปคะแนนดิบ (b) ความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์ของตัวทำนาย (SE_b) สัมประสิทธิ์ของตัวทำนายในรูปคะแนนมาตรฐาน (β) การทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ด้วย t-test ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการทำนาย (SE_b) และค่าคงที่ของสมการทำนายในรูปคะแนนดิบ (a)

ตัวแปร	b	SE_b	β	t
Q ₁ ความหนาแน่นของการจราจร	.16093	.22421	.03086	.718
Q ₂ ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา	.30831	.26570	.06171	1.160
Q ₃ การเคารพกฎจราจรของประชาชน	.06185	.11081	.02855	.558
Q ₄ สภาพแวดล้อมและมลพิษ	-.04942	.12733	-.02113	-.388
Q ₅ สถานภาพทางเศรษฐกิจ	-.05004	.09416	-.02778	-.513

* P < .05

$$a = 16.38488$$

$$R^2 = .00685$$

$$\text{Multiple } R = .08227$$

$$SE_{est} = 2.19240$$

จากตารางที่ 5.19 สามารถเขียนสมการแสดงความสัมพันธ์ของชุดตัวแปรทำนาย และตัวแปรเกณฑ์ได้คือ

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$ISO = 16.38488 + .16093 Q_1 + .30831 Q_2 + .06185 Q_3 - .04942 Q_4 - .05004 Q_5$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$Z_{ISO} = .03686 Z_{Q1} + .06171 Z_{Q2} + .02855 Z_{Q3} - .02113 Z_{Q4} - .02778 Z_{Q5}$$

ตัวแปรทำนายที่มีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยพหุสูงสุดคือ ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา มีค่าเท่ากับ 0.06171 ที่มีค่าน้อยที่สุดคือ สภาพแวดล้อมและมลพิษ มีค่าเท่ากับ 0.02113

เมื่อเรียงลำดับความสัมพันธ์ของตัวทำนายจากสูงไปต่ำ ได้ดังนี้

1. ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา
2. ความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน
3. การเคารพกฎจราจรของประชาชน
4. สถานภาพทางเศรษฐกิจ
5. สภาพแวดล้อมและมลพิษ

4.5 การทำนายความรู้สึกว่าตนเองเป็นคนแปลกทางการเมืองด้วยตัวแปรองค์ประกอบด้านความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลพิษ และสถานภาพทางเศรษฐกิจ

ตารางที่ 5.20

การทดสอบความมีนัยสำคัญของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของชุดตัวแปรที่ศึกษา

S O V	df	SS	MS	F	p
Regression	4	423.22553	84.64511	6.45427*	< .05 *
Residual	382	5009.77189	13.11459		

จากตารางที่ 5.20 ชุดของตัวแปรทำนายเมื่อทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณแล้วปรากฏว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ และชุดของตัวแปรทำนายสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรเกณฑ์ได้ร้อยละ 7.790

ตารางที่ 5.21

ค่าสัมประสิทธิ์ของความรูสึกว่า ตนเองเป็นคนแปลกทางการเมืองในรูปคะแนนดิบ (b) ความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์ของตัวทำนาย (SE_b) สัมประสิทธิ์ของตัวทำนายในรูปคะแนนมาตรฐาน (β) การทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ด้วย t-test ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการทำนาย (SE_b) และค่าคงที่ของสมการทำนายในรูปคะแนนดิบ (a)

ตัวแปร	b	SE_b	β	t
Q1 ความหนาแน่นของการจราจร	.56173	.37035	.07505	1.517
Q2 ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา	1.31514	.43888	.15355	2.997*
Q3 การเคารพกฎจราจรของประชาชน	.42895	.18304	.11552	2.343*
Q4 สภาพแวดล้อมและมลพิษ	.20270	.21032	.05055	.964
Q5 สถานภาพทางเศรษฐกิจ	-.54050	.15554	-.17506	-3.475*

* $P < .05$

$$a = 21.24511$$

$$R^2 = .07790$$

$$\text{Multiple } R = .27910$$

$$SE_{est} = 3.62141$$

จากตารางที่ 5.21 สามารถเขียนสมการแสดงความสัมพันธ์ของชุดตัวแปรทำนายและตัวแปรเกณฑ์ได้คือ

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$\text{EST} = 21.24511 + .56173 Q_1 + 1.31514 Q_2 + .42895 Q_3 + .20270 Q_4 - .54050 Q_5$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$Z_{\text{EST}} = .07505 Z_{Q1} + .15355 Z_{Q2} + .11552 Z_{Q3} + .05055 Z_{Q4} - .17506 Z_{Q5}$$

ตัวแปรทำนายที่มีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยพหุสูงสุดคือ สถานภาพทางเศรษฐกิจมีค่า = .17506 ที่มีค่าน้อยที่สุดคือ สภาพแวดล้อมและมลพิษ มีค่า เท่ากับ .05055

เมื่อเรียงลำดับความสัมพันธ์ของตัวทำนายจากสูงไปต่ำ ได้ดังนี้

1. สถานภาพทางเศรษฐกิจ
2. ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา
3. การเคารพกฎจราจรของประชาชน
4. ความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน
5. สภาพแวดล้อมและมลพิษ

4.6 การทำนายความเมินห่างทางการเมืองในภาพรวม ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ด้วยตัวแปรองค์ประกอบด้านความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา การเคารพกฎจราจรของประชาชน สภาพแวดล้อมและมลพิษ และสถานภาพทางเศรษฐกิจ

ตารางที่ 5.22

การทดสอบความมีนัยสำคัญของสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของชุดตัวแปรที่ศึกษา

S O V	df	SS	MS	F	p
Regression	5	4279.67730	855.93546	4.91306*	< .05 *
Residual	382	66587.26084	174.31220		

จากตารางที่ 5.22 ชุดของตัวแปรทำนายเมื่อทดสอบค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณแล้วปรากฏว่ามีนัยสำคัญทางสถิติ และชุดของตัวแปรทำนายสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรเกณฑ์ได้ร้อยละ 6.039

ตารางที่ 5.23

ค่าสัมประสิทธิ์ของความเอนห่างทางการเมืองภาพรวมในรูปคะแนนดิบ (b) ความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของสัมประสิทธิ์ของตัวทำนาย (SE_b) สัมประสิทธิ์ของตัวทำนายในรูปคะแนนมาตรฐาน (β) การทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ด้วย t-test ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการทำนาย (SE_b) และค่าคงที่ของสมการทำนายในรูปคะแนนดิบ (a)

ตัวแปร	b	SE_b	t
Q ₁ ความหนาแน่นของการจราจร	-.33216	1.35020	-.01229
Q ₂ ความเข้มงวดของผู้บังคับบัญชา	6.91151	1.60004	.22343
Q ₃ การเคารพกฎจราจรของประชาชน	1.28041	.66732	.09547
Q ₄ สภาพแวดล้อมและมลพิษ	-.34819	.76678	-.02404
Q ₅ สถานภาพทางเศรษฐกิจ	-.74243	.56704	-.06658

* P < .05

$$\begin{aligned}
 a &= 98.42430 \\
 R^2 &= .06039 \\
 \text{Multiple } R &= .24574 \\
 SE_{est} &= 13.20273
 \end{aligned}$$

จากตารางที่ 5.23 สามารถเขียนสมการแสดงความสัมพันธ์ของชุดตัวแปรทำนาย และตัวแปรเกณฑ์ได้คือ

สมการในรูปคะแนนดิบ

$$\begin{aligned}
 ALI &= 98.42430 - .33216 Q_1 + 6.91151 QQ_2 + 1.28041 Q_3 \\
 &\quad - .34819 Q_4 - .74243 Q_5
 \end{aligned}$$

สมการในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$\begin{aligned}
 Z_{ALI} &= -.01229 Z_{Q1} + .22343 Z_{Q2} + .09547 Z_{Q3} - .02404 Z_{Q4} \\
 &\quad -.06658 Z_{Q5}
 \end{aligned}$$

ตัวแปรทำนายที่มีค่าสัมประสิทธิ์ถดถอยพหุสูงสุดคือ ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา มีค่า เท่ากับ 0.22343 ที่มีค่าน้อยที่สุดคือ ความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน มีค่า เท่ากับ -0.01229

เมื่อเรียงลำดับความสัมพันธ์ของตัวทำนายจากสูงไปต่ำ ได้ดังนี้

1. ความเข้มงวดกวดขันของผู้บังคับบัญชา
2. การเคารพกฎจราจรของประชาชน
3. สถานภาพทางเศรษฐกิจ
4. สภาพแวดล้อมและมลพิษ
5. ความหนาแน่นของการจราจรในเขตพื้นที่ปฏิบัติงาน

5. ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมือง ทั้ง 5 ด้านระหว่างผู้ที่เป็นชั้นสัญญาบัตรและผู้ที่เป็นชั้นประทวนโดยสถิติทดสอบ t-test ปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 5.24

การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมืองทั้ง 5 ด้านระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นสัญญาบัตรกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน

ความเมินห่างทางการเมือง (ทั้ง 5 ด้าน)	ชั้นยศ	
	t-test	t _{sig}
1. ความรู้สึกไร้อำนาจ	5.27	0.000**
2. ความรู้สึกไร้ความหมาย	2.96	0.003**
3. ความรู้สึกไร้ทัศนคติ	1.56	0.119
4. ความรู้สึกโดดเดี่ยว	-1.36	0.175
5. ความรู้สึกห่างเหินจากตนเอง	3.22	0.001**
6. ภาพรวมความเมินห่างทางการเมือง	3.16	0.002**

กำหนดระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.05

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากตารางที่ 5.24 ปรากฏผลต่อไปนี้

5.1 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมือง ปรากฏว่าค่านวนค่า t ได้ 5.27 ชั้นของความเป็นอิสระเท่ากับ 386 ทาการทดสอบแบบทางเดียว ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปรากฏว่าค่า t มีนัยสำคัญ ($t_{sig} = 0.000**$) จึงสรุปได้ว่า ความเมินห่างทางการเมืองด้านความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมือง ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นสัญญาบัตร มีความแตกต่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.2 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมือง ปรากฏว่าค่านวนค่า t ได้ 2.96 ชั้นของความเป็นอิสระเท่ากับ 386

ทำการทดสอบแบบหางเดียว ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปรากฏว่า ค่า t มีนัยสำคัญ ($t_{sig} = 0.003^{**}$) จึงสรุปได้ว่า ความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นสัญญาบัตร มีความแตกต่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.3 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกไร้-
ปทัสถานทางการเมือง ปรากฏว่า คำนวณค่า t ได้ 1.56 ชั้นของความเป็นอิสระเท่ากับ 386
ทำการทดสอบแบบหางเดียว ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปรากฏว่าค่า t ไม่มีนัยสำคัญ ($t_{sig} = 0.119$) จึงสรุปได้ว่า ความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกไร้ปทัสถานทางการเมืองของ
เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นสัญญาบัตร ไม่มีความแตกต่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน
ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

5.4 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกโดด-
เดี่ยวทางการเมือง ปรากฏว่า คำนวณค่า t ได้ -1.36 ชั้นของความเป็นอิสระเท่ากับ 386 ทำ
การทดสอบแบบหางเดียว ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปรากฏว่าค่า t ไม่มีนัยสำคัญ ($t_{sig} = 0.175$) จึงสรุปได้ว่า ความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมือง
ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นสัญญาบัตร ไม่มีความแตกต่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน
ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

5.5 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกว่าตน
เองเป็นคนเินห่างทางการเมือง ปรากฏว่า คำนวณค่า t ได้ 3.22 ชั้นของความเป็นอิสระเท่ากับ
386 ทำการทดสอบแบบหางเดียว ณ ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปรากฏว่าค่า t มีนัยสำคัญ ($t_{sig} = 0.001^{**}$) จึงสรุปได้ว่า ความเมินห่างทางการเมือง ด้านความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมือง
ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นสัญญาบัตร มีความแตกต่างจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน
อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.6 ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความเมินห่างทางการเมืองในภาพรวม ปรากฏว่า
คำนวณค่า t ได้ 3.16 ชั้นของความเป็นอิสระเท่ากับ 386 ทำการทดสอบแบบหางเดียว ณ
ระดับนัยสำคัญ 0.05 ปรากฏว่า ค่า t มีนัยสำคัญ ($t_{sig} = 0.002^{**}$) จึงสรุปได้ว่า ความ
เมินห่างทางการเมืองในภาพรวมของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นสัญญาบัตร มีความแตกต่างจาก
เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรชั้นประทวน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05.

ประการที่สอง เป็นการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับเอกสาร (document analysis) เพื่อนำมาศึกษาวิเคราะห์และอธิบายร่วมกับผลที่ได้จากการศึกษา โดยจะเป็นการศึกษาค้นคว้าจากผลงานการศึกษาวิจัยและเอกสารประกอบในการศึกษาเกี่ยวกับภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบ การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เอกสารการวิเคราะห์และการกำหนดตำแหน่งกองบังคับการตำรวจจราจร สิ่งเร้าจากสภาพแวดล้อมทางสังคมและสภาพปัญหาการจราจรต่าง ๆ ที่เป็นปัจจัยภายนอกที่มีอิทธิพลต่อการศึกษาโดยจะศึกษาว่า สภาพแวดล้อมทางสังคมและสิ่งเร้าจากสภาพแวดล้อมทางสังคม กระทบเรียงด้านการจราจรดังกล่าว จะมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องหรือก่อให้เกิดผลในลักษณะอย่างไร เพื่อใช้เป็นปัจจัยภายนอกในการศึกษาและร่วมอธิบายความเมินห่างทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยให้เข้าใจถึงความรู้สึกนึกคิดในด้านความรู้สึกไร้อำนาจทางการเมือง ความรู้สึกไร้ความหมายทางการเมือง ความรู้สึกไร้ที่สถานทางการเมืองและความรู้สึกโดดเดี่ยวทางการเมืองของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอย่างเป็นระบบมากยิ่งขึ้น

ประชากรในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวนทั้งสิ้น 1,788 นาย จาก 60 สถานีตำรวจนครบาล ซึ่งเป็นสถานีตำรวจในเขตการจราจรหนาแน่น มีจำนวนทั้งสิ้น 196 ตัวอย่างจากสถานีตำรวจนครบาล 30 สถานี และสถานีตำรวจในเขตการจราจรเบาบางจำนวนทั้งสิ้น 192 ตัวอย่างจากสถานีตำรวจนครบาล 30 สถานี การสุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ใช้แบบจับสลาก (simple random sampling) ตามจำนวนที่กำหนด ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 388 ตัวอย่าง uly ใช้เทคนิคทางสถิติในการศึกษาวิเคราะห์ เช่น ร้อยละ การหาค่าเฉลี่ย การใช้สถิติแบบ t-test การวิเคราะห์แบบ Multiple regression analysis และใช้การวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ด้วยคอมพิวเตอร์ (โปรแกรม SPSS/PC⁺)